



**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
КРАЕВОГО КАЗЁННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
«УПРАВЛЕНИЕ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПО ДЕЛАМ
ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
И ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»
(УМЦ ККУ «УГОЧС и ПБ Алтайского края»)**

Модуль 1. Пожарная техника

**Раздел 4. Теоретические основы и практические навыки безопасного
управления транспортным средством в различных условиях**

Тема №3. Освоение техники руления

г. Барнаул
2023

ЛИТЕРАТУРА:

1. Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
2. Шухман Ю.И. Основы управления автомобилем и безопасность движения.
3. Шухман Ю.И. - М.: Издательский центр «Академия», 2005.

ПЕРВЫЙ УЧЕБНЫЙ ВОПРОС: Посадка в автомобиль и правильное размещение водителя.

Последовательность выполнения упражнений

Посадка на рабочее место начинается с подхода к стоящему автомобилю. Подходить следует спереди, следуя потоку транспорта, что позволит увидеть и оценить обстановку на дороге, при необходимости пропустить движущиеся транспортные средства, беспрепятственно подойти к автомобилю и открыть дверь. После посадки дверь сразу закрыть.

Перед выходом из автомобиля с помощью зеркал заднего вида оценить обстановку на проезжей части, при необходимости пропустить движущиеся транспортные средства и только при отсутствии помех открыть дверь и выйти.

Правильное положение водителя на рабочем месте определяется точками опоры спины, поясницы и ног, а также направлением взгляда, позволяющим четко видеть дорогу перед собой. При правильной посадке перевод рычага переключения передач правой рукой в положение, наиболее удаленное от водителя, должно осуществляться без наклона корпуса и отрыва его от спинки сиденья.

Правильная посадка на рабочем месте обеспечивается:

перемещением сиденья вперед - назад при полностью выжатой педали сцепления до положения, при котором левая нога остается слегка согнутой в коленном суставе;

установкой спинки сиденья в положение, при котором она плотно прилегает к почти вертикально расположенной и при этом не требуется изменять положение корпуса;

установкой подголовника так, чтобы вверх располагался на уровне верхней части уха водителя и находился близко к затылку;

регулировкой натяжения ремня безопасности: при занятии водителем правильного положения за рулем ладонь правой руки должна туго пролезать под ремень на уровне груди.

Особое внимание обращается на надежность крепления сиденья после его перемещения.

Регулировка зеркал заднего вида. Сначала показываются места установки зеркал. Затем объясняется, что их использование во время движения позволяет водителю быть в курсе дорожной обстановки, происходящей сзади и по обе стороны автомобиля и своевременно принимать меры в сложившейся ситуации, исходя из мер требований безопасности.

Следует подчеркнуть, что хороший обзор дороги позади автомобиля обеспечивается правильной регулировкой положения зеркал. При регулировке внутреннего зеркала и в правой его части должен быть виден правый край заднего окна, а в правой части правого наружного зеркала и в левой части правого наружного зеркала - ручка задней двери легкового автомобиля. Необходимо указать, что регулировка зеркал производится только после занятия водителем правильного положения на рабочем месте и всегда проверяется перед началом каждой поездки.

Органы управления и приборы сигнализации. К ним относятся:

рулевое колесо;

педали сцепления;

тормоза и подачи топлива;

рычаги коробки перемены передач и стояночного тормоза;

включать и переключать света фар;

рычаги указателя поворотов, стеклоочистители и стеклоомывателей;

замок зажигания.

ВТОРОЙ УЧЕБНЫЙ ВОПРОС: Освоение техники руления.

Показывается правильное положение рук на ободу рулевого колеса. Руки должны находиться в положении, соответствующем расположению стрелок на циферблате часов: левая рука между цифрами 9 и 10, правая - между цифрами 2 и 3. Объясняется, что неправильное положение рук затрудняет управление автомобилем и может привести к опасным последствиям.

Затем следует объяснить, что в практической работе водители используют три способа руления:

выравнивающее,

силовое,

ускоренное.

Выравнивающее руление применяют для удержания движения автомобиля в прямолинейном направлении и при необходимости принять влево или вправо для смены полосы движения или съезда на обочину дороги. При этом поворот рулевого колеса в ту или иную сторону не превышает 70% и осуществляется без поворота рук.

Силовой и ускоренный способы руления применяются при выполнении поворотов и разворота автомобиля для движения в обратном направлении. Наиболее простым является силовой способ. Но его применение ограничено невысокой скоростью вращения рулевого колеса. В условиях сложной дорожной обстановки, когда требуется быстрое изменение траектории движения автомобиля, применяют ускоренный способ руления, позволяющий осуществлять поворот рулевого колеса в несколько раз быстрее по сравнению с силовым. Поворот рулевого колеса при неподвижном состоянии автомобиля приводит к износу рулевого механизма и шин.

Безотрывное руление

Техника руления без отрыва рук от руля применяется при его вращении на угол до 120 градусов. В таком случае ладони остаются на своих местах. Действия водителя должны быть следующими:

Техника руления

- Вращаем руль в сторону поворота. При этом правая рука движется от точки 3 к точке 6 (или 12), а левая – от точки 9 к точке 12 (или 6).
- В средней точке траектории поворота руль немного задерживается.
- Затем обратным движением рук, возвращаем руль в исходное положение.

Техника предварительного захвата

Такая техника руления применяется, когда нужно совершить поворот руля на $\frac{1}{2}$ оборота. Выполняется он двумя способами.

Первый способ, когда предварительный захват осуществляется снизу.

Второй способ, когда предварительный захват осуществляется сверху.

Какой способ Вам удобнее использовать, решайте сами. Главное помнить, что одна рука всегда должна надежно удерживать руль.

Руление с перехватом

Применяется при выполнении крутых поворотов, когда приходится совершать вращение руля более, чем на 180 градусов.

Возможные ошибки

Из наиболее распространенных ошибок можно выделить следующие:

- После окончания поворота, водитель полностью отпускает руль, чтобы он самостоятельно вернулся в первоначальное положение. В таком случае, контроль над автомобилем теряется, и малейший занос может привести к неприятностям.
- Захват руля изнутри. В таком положении, выполнить быстрый поворот невозможно, да ещё и есть риск получить травму.

- Одна из самых распространенных ошибок - вращение руля открытой ладонью. Большинство современных автомобилей оборудовано гидро- (электро-) усилителями и руль вращать довольно легко. Однако открытой ладонью зафиксировать надежно руль невозможно. Поэтому малейшая кочка может вывести машину из-под Вашего подчинения.

Основные ошибки начинающих



Некоторые водители расслабляются: они забывают о грамотной посадке в кресле, неправильно ставят ноги на педали, и, конечно же, пренебрегают правильным хватом рулевого колеса. У них довольно быстро вырабатывается чувство ложной уверенности и способности контролировать ситуацию. При этом манипуляции с рулем совершаются совершенно разные – от резкого дерганья руля до руления одной рукой и даже просто пальцами.

Правильная постановка рук на руле



Такое положение позволяет быстро перехватывать рулевое колесо, не отрывая надолго рук, что делает управление автомобилем уверенным и комфортным.

Управления на прямой



Опытные водители знают, что универсальных хватов руля, как и приемов его вращения не существует. Ведь каждая ситуация специфична и требует разных, порой совершенно противоположных действий. Что касается управления машиной на прямолинейной траектории, то оно осуществляется при вышеописанной постановке рук на руле. Т.е. они размещаются симметрично, играя роль импровизированного балансира.

Движение задним ходом

Для неопытных водителей этот тип управления может оказаться весьма сложным. В идеале нужно ориентироваться по зеркалам – это позволяет контролировать ситуацию со всех сторон и правильно оценивать расстояние до объектов.

Специфика руления в поворотах



При входе в поворот меняется расположение колес, и по этой причине можно легко потерять баланс – а значит, и контроль над машиной. Чтобы не допустить неприятной ситуации, при совершении поворота на угол более 90° опытные водители используют технику руления с перехватом.

Важность навыков руления



Техника руления

В связи с этим появляется множество рекомендаций по технике руления и упражнений по правильной ее отработке.



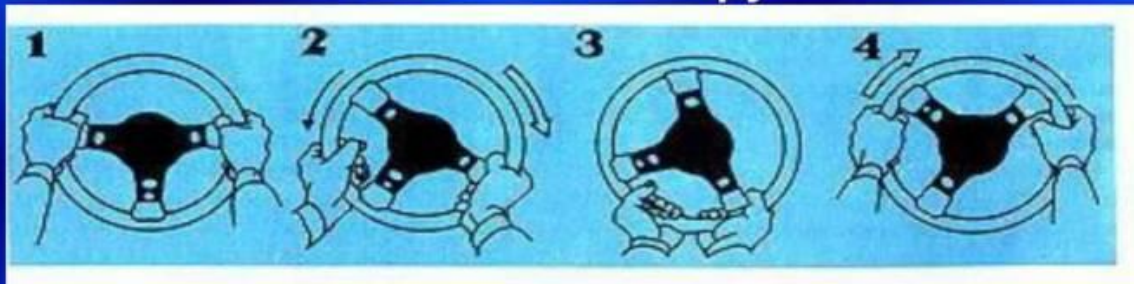
Различают навыки руления на высокой скорости и силовое руление.

При скоростном рулении руки водителя выполняют не менее четырех действий по повороту руля за секунду. Такой способ необходим в ситуациях с дефицитом времени, когда действовать нужно очень быстро, чтобы избежать опасности. Выполняется он скрестным перехватом рулевого колеса в боковом секторе, и по движениям рук напоминает лазание по канату.

При скоростном рулении очень важно вести счет оборотам руля, чтобы знать в каком положении находятся колеса в тот или иной момент действий.

Со временем счет оборотов станет привычкой и дойдет до автоматизма.

Силовой способ руления



1- положение рук до начала поворота; 2-правая рука поворачивает рулевое колесо, левая скользит вниз; 3-перехват в нижнем секторе; 4-левая рука поворачивает, правая скользит вниз.

Прибегать к рулению силовым способом приходится лишь в тех случаях, когда вращение руля затруднено из-за неисправности рулевого управления или по другим причинам.

Недостатком данного способа руления является то, что для поворота рулевого колеса до конца в одну сторону водитель должен произвести слишком много движений руками, при этом скорость вращения руля заметно меньше, чем при других способах руления.

Техника исполнения поворота руля силовым способом проста. При повороте налево, левая рука тянет, а правая толкает. При повороте направо, наоборот, правая тянет, а левая толкает.

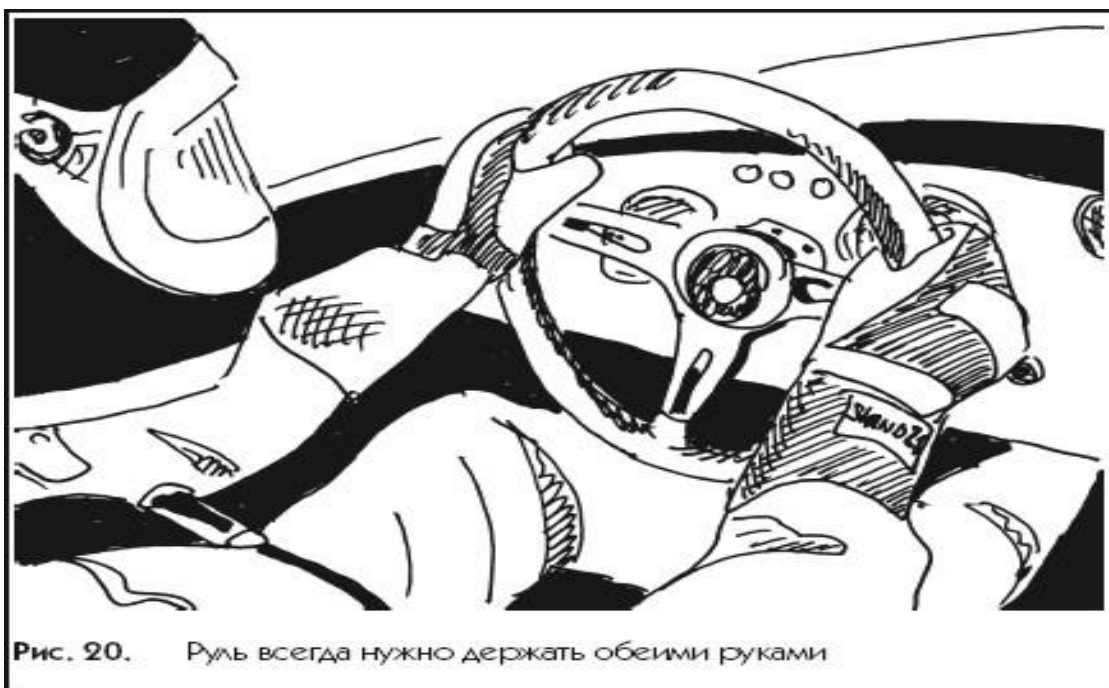
Для облегчения удержания руля в подобных условиях, используют предварительный захват – техника, при которой руки располагаются на руле так, чтобы значительно повысить амплитуду поворота в одно действие.

В жару рекомендовано использовать перчатки из кожи, чтобы руки не скользили. Также используются спортивные рули, позволяющие уменьшить рычаг оборота за счет меньшего диаметра.

ТРЕТИЙ УЧЕБНЫЙ ВОПРОС: Выполнение упражнений.

Как держать руль?

Рулевое колесо необходимо держать обеими руками. Кроме очевидных моментов, когда приходится переключать передачи. Недопустимо наклоняться над рулем. Наклон тела вперед, без всякого сомнения, заставляет водителя опираться на руль, «висеть» на нем. Это грубое нарушение. Будет на сто процентов правильным, если вы, мысленно наложив на рулевое колесо циферблат часов, возьмете руль в положении «без пятнадцати три», так чтобы левая рука была в той точке, куда указывает минутная стрелка, а правая – куда указывает часовая. Это исходное положение. Как брать руль? Очень просто. Опустите руки свободно вниз вдоль туловища и естественно расслабьте ладони. Обратите внимание, в каком положении находятся ладонь и пальцы.



Руль всегда нужно держать обеими руками

Не меняя их положения, перенесите руки на руль. Как крепко держать руль? В популярной у нас в семидесятых годах прошлого века книжке по вождению автомобиля один известный гонщик сетовал: руль надо держать так крепко, как курицу за горло. Сожмешь сильнее – задушишь. Слабее – она

вырвется и убежит. Может быть, в те времена, когда усилитель руля встречался только на машинах класса люкс, такое сравнение было справедливым. Сегодня, когда руль можно крутить буквально одним пальцем, ситуация изменилась. Держите руль практически расслабленными руками, сжимать его незачем. Совершенно недопустимо использовать рулевое колесо как дополнительную точку опоры. Ваши руки должны как бы лежать на нем. Это удобно, и так они не будут уставать. Повторите это упражнение несколько раз.



Постоянно держать руку на рычаге переключения передач –
вредная и опасная привычка!

Как вращать руль?

Руль надо поворачивать обеими руками, не изменяя их положения на нем почти до перекрещивания. И так, ваши руки перекрещены, а руль надо поворачивать дальше – что делать? Рука, находящаяся внизу, делает перехват за верхнюю часть руля, и вращение руля продолжается до упора. Так, при повороте влево правая рука всегда должна оставаться на руле в исходном положении. Именно потому, что одна рука всегда остается на руле, вы сможете вернуть колеса в прямое положение. Левая рука при повороте налево делает

перехват за верхнюю часть руля, и вы можете вращать рулевое колесо дальше, а правая рука делает перехват-перекат в нижнем секторе рулевого колеса, не прерывая с ним контакта, чтобы вернуться в исходную точку. Так вы поворачиваете руль до упора. Чтобы вернуть руль в исходное положение, повторяйте те же действия в обратной последовательности – и вы поставите передние колеса прямо.

Знать, на какой угол повернуты колеса и когда они стоят прямо, невозможно ни при каком другом способе вращения руля.

Преимущество описанного приема в том, что вы можете максимально быстро повернуть колеса «от упора до упора». А это значит, что вы быстрее среагируете на поведения автомобиля, например, при возникновении заноса. Постоянно следите за положениями своих рук во время поворота. Большую пользу принесет тренировка на площадке. Делайте «восьмерки» на минимальной скорости, постепенно увеличивая ее.

Скорость руления

Очень часто возможность избежать аварии зависит от того, насколько быстро водитель управляется с рулем. При возникновении вращения автомобиля, то есть заноса, повернуть рулевое колесо в сторону заноса. Все водители знают об этом, однако большинство из них не могут стабилизировать автомобиль. Одна из причин: недостаточная скорость руления. Во-первых, колеса в сторону заноса поворачиваются с явным опозданием. Во-вторых, водитель ждет ответной реакции автомобиля, его выравнивания. Это кажется на первый взгляд логичным, а как водителю понять, когда возвращать колеса в исходное положение? Но вот беда – он делает это слишком поздно, а главное, слишком медленно крутит руль, из-за чего увеличивается амплитуда заноса. Результат при этом плачевный: автомобиль разворачивается на дороге или вылетает с нее. Из-за отсутствия правильных навыков вращения рулевого колеса большинство водителей, попадая в критическую ситуацию, рефлекторно прибегают к экстренному торможению. Однако это приводит к

тяжелым последствиям: автомобиль из заноса переходит в неуправляемое боковое скольжение, которое чаще всего оканчивается или на обочине, или на встречной полосе.

Что делать, чтобы не опоздать, после того как руль повернут в сторону заноса автомобиля? Ответ удивительно прост: не дожидаться ответной реакции автомобиля, то есть упреждать события. Для этого руль надо максимально быстро повернуть в сторону заноса и тут же возвратить в исходное положение. Повторить это несколько раз, с каждым разом уменьшая угол поворота колеса. Для того чтобы сделать это быстро, надо перехватить рулевое колесо при повороте вправо правой рукой в верхней точке («двенадцать часов»), а при повороте влево левой рукой в той же точке. На скользкой дороге резкий поворот руля «туда и обратно» лучше делать одной рукой: при повороте вправо – правой, при повороте влево – левой. Как только руль возвращается в прямое положение, вторая рука возвращается на свое исходное положение на руле. В начале поворота движение рулем должно быть плавным, руки не должны быть напряжены. Руль надо поворачивать на меньший угол, чем это обычно кажется новичку.

А как должен реагировать водитель на начало опрокидывания автомобиля, которое может возникать при ударе левыми или правыми колесами о препятствия при вращении или во время заноса, а также при соскальзывании автомобиля в глубокий кювет? В таких обстоятельствах умение быстро орудовать рулем также очень важно. Так вот, чтобы стабилизировать автомобиль, надо прекратить торможение, если оно имело место, и быстро вывернуть руль в сторону опрокидывания автомобиля. В этой ситуации к рулевому колесу придется применить очень большое усилие, учитывая увеличивающуюся загрузку переднего колеса в сторону опрокидывания. Если водитель быстро среагирует в данной ситуации, опрокидывания автомобиля удастся избежать.

Учимся поворачивать руль на минимальный угол

«Добивайся минимального поворота руля на вираже...» Эта фраза взята из американского учебника для автогонщиков. Все правильно. Именно так и надо рулить в обычной ситуации. Не делайте лишних движений рулем и старайтесь поворачивать его на минимальный угол, достаточный для направления машины по нужной дуге на повороте дороги. Это золотое правило любого автогонщика: поворачивать колеса на минимально возможный угол на вираже. Чем меньше поворачиваешь руль, тем меньше сопротивление от повернутых колес, а значит, выше скорость автомобиля на повороте. Это важно для гонщика, а «нормальному» водителю это правило поможет удержать машину на скользком вираже.

Упражнение. Пробуйте всегда поворачивать руль на минимально возможный угол для нужного поворота. Практиковаться лучше всего на загородном шоссе.

Работаем рулем

Самое важное – научиться один раз поворачивать руль в начале поворота на нужный угол, чтобы потом оставалось только возвращать его в исходное положение, «распуская» автомобиль. Это правильный, мастерский стиль управления автомобилем. При повороте автомобиль будет послушно ехать по дуге с прибавлением газа (особенно заднеприводной), а рулем выполняются лишь легкие корректирующие движения, не приводящие к изменению траектории. Потом, когда вы разовьете чувство руля, от подруливаний можно будет отказаться, проходя весь радиус поворота с одного поворота руля на нужный угол. Научиться этому можно, только постоянно тренируясь.

Поворачивайте руль плавно и мягко на минимальный угол для прохождения любого поворота в начале поворота, проходите его по идеальной траектории и так же мягко возвращайте руль в исходное положение без подруливаний (то есть без корректирующих движений рулем «внутрь» поворота).

Не поворачиваем рано

Грубейшей ошибкой будет отчаянная борьба с автомобилем, в которую невольно вступает «опасный» водитель. Он вынужден доворачивать руль на выходе из поворота, что сопровождается потерей устойчивости. Он ломает автомобиль, как говорят автогонщики, заставляя его поворачивать там, где надобно уже разогнаться. Мы-то знаем, что он делает в третьей точке поворота то, что надо было делать в первой!

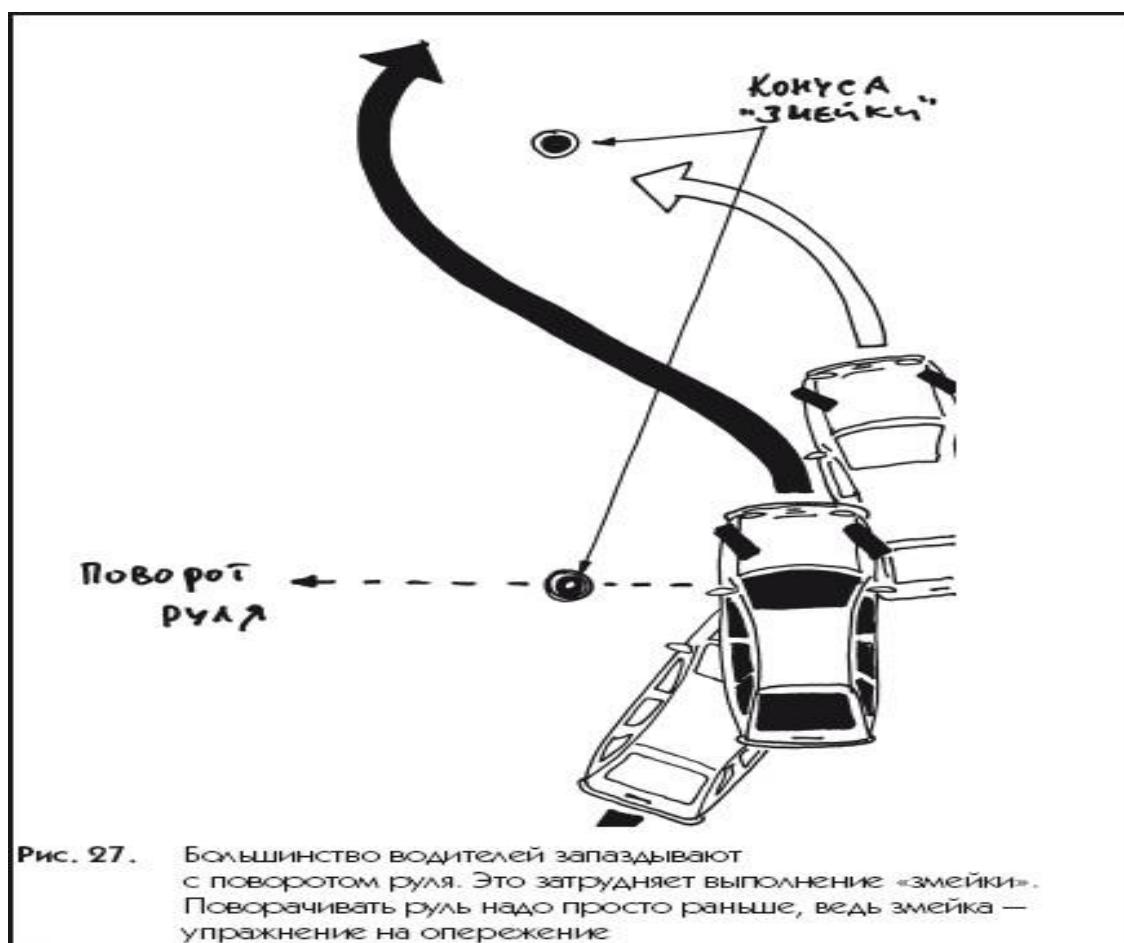


Автомобиль должен двигаться в повороте по дуге, а не по ломаной линии. Лучше войти в поворот медленнее, а выйти быстрее, чем наоборот.

Причина роковой ошибки – неправильный вход в поворот, когда он поворачивает руль раньше, чем нужно, и на больший угол! Незнание правила трех точек и страх заставляет водителя сильно «резать», то есть раньше входить в поворот. Это нормальная реакция на опасность, рефлекс, но с этим надо бороться. Такой водитель бесцеремонно выезжает на полосу встречного движения при левых поворотах, а при правых выскакивает на обочину. В результате весь поворот смещается в третью точку.

Упражнение: проходим повороты без доворачивания руля во второй части поворота или на выходе из него. Это упражнение можно практиковать при любой поездке по извилистому шоссе. Само собой разумеется: выезд на встречную полосу – табу! Это категорически запрещается!

Змейка



Большинство водителей запаздывают с поворотом руля. Это затрудняет выполнение «змейки». Поворачивать руль надо просто раньше, ведь змейка – упражнение на опережение.



Как избежать позднего поворота руля? Ситуация повторяется снова и снова, когда водителям предлагается выполнить «змейку». Не хватает поворота руля, считают многие из них. А дело в том, что поворачивать руль надо просто раньше. Тогда и поворот его на меньший угол станет вполне достаточным. На «змейке» отрабатывается игра на опережение.

Тогда и поворот его на меньший угол станет вполне достаточным. Поставьте простейшую «змейку» из конусов, удаленных друг от друга на 25-30 шагов. Постепенно увеличивая скорость проезда «змейки», водитель будет все раньше и раньше поворачивать руль, прогнозируя поведение автомобиля. Это очень важно, так как, чтобы пройти вираж на большой скорости и сделать это чисто и красиво, поворот руля нужно выполнить еще до начала самого поворота.



Разметка профессиональной «змейки»

«Змейку» эксперты используют для определения управляемости автомобилей, проходя ее с засечкой времени и определением скорости движения. В этом случае упражнение превращается в настоящий слалом на дистанции 180 метров по трассе с расстояниями между конусами 18 метров.

Три точки поворота

Это – три точки, через которые должен пройти автомобиль. Первая – точка входа, и ей предшествует торможение – подготовка к вхождению в поворот. Выбор верной скорости, на которой можно безопасно вписаться в поворот, очень важен. Торможение заканчивается перед началом поворота руля и входом в поворот. Это очень важно: поворачивать руль можно только тогда, когда педаль тормоза полностью отпущена – в противном случае автомобиль занесет, и он станет неуправляемым. Почему? Очень просто: мы загрузили передние колеса автомобиля торможением в том смысле, что весь их потенциал работает именно на снижение скорости. Кроме того, мы перераспределили вес автомобиля вперед, то есть в продольном направлении, и значит, разгрузили задние колеса. Если в этот момент повернуть руль, то облегченный «задок» автомобиля сразу пойдет в занос. Но если машина оснащена системой АБС, этого не произойдет. В таких машинах можно

поворачивать руль при нажатой педали тормоза, но только в аварийной ситуации, когда другого выхода нет.



Три точки, через которые должен пройти автомобиль при прохождении поворота. Первая — точка входа, ей предшествует торможение — подготовка к вхождению в поворот. Вторая — положение машины у вершины поворота и третья — точка выхода. Ведя взгляд, определяйте три точки прохождения каждого поворота и заставляйте машину проходить точно через них, поворачивая руль уже в первой точке — точке входа!

В любом случае торможение перед входом в поворот в рассматриваемой нами ситуации не является экстренным, то есть аварийным торможением. Не должно оно быть таковым перед поворотом в обычных дорожных условиях. Цель торможения — выбрать подходящую скорость для безопасного и чистого входа в поворот, а также подготовиться к следующей фазе: повороту руля.

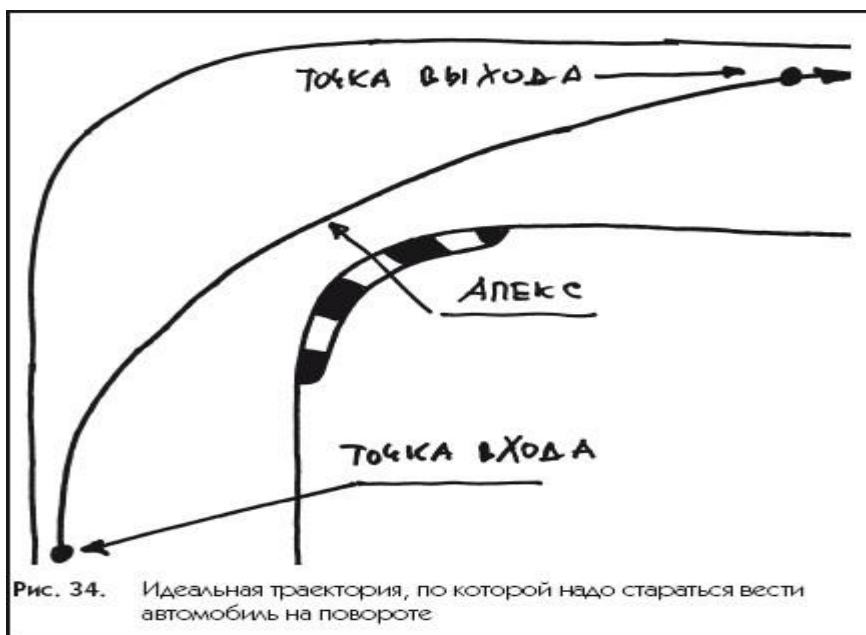
В каком месте начинать поворот и как поворачивать руль, быстро или медленно? Поворачивать надо так, чтобы идеально вписаться в поворот. Точка входа в поворот – это то место, где вы можете повернуть руль на определенный, постоянный для всего поворота угол, при котором машина пройдет точно по желаемой траектории. Затем направьте машину внутрь поворота и далее «распустите» автомобиль, одновременно начав разгон.

Апекс – это гоночный термин, обозначающий то место, в котором автомобиль максимально приближается к вершине поворота. Далее – движение по дуге. Автомобиль идет по заданной траектории с постоянной скоростью – значит, педаль газа нажата ровно настолько, насколько нужно, чтобы эту скорость поддерживать. Водитель выбирает скорость в зависимости от крутизны поворота, состояния дорожного покрытия, видимости и множества других факторов. Но лучше всегда иметь в виду непредвиденные обстоятельства: на дороге может внезапно возникнуть препятствие. Когда вы прошли большую часть дуги, можно начать плавно и осторожно прибавлять газ. Тяга на ведущих колесах улучшит устойчивость автомобиля на выходе из поворота и усилит стабилизирующий эффект рулевого управления. Руль будет стремиться сам вернуться в исходное положение, соответствующее положению колес прямо, но выпускать его из рук для самовыравнивания – грубейшая ошибка! Нужно медленно вернуть руль в исходное положение, продолжая увеличивать скорость автомобиля прибавлением газа. И только тогда, когда колеса будут «смотреть» прямо, а поворот останется позади, можно начинать интенсивный разгон.

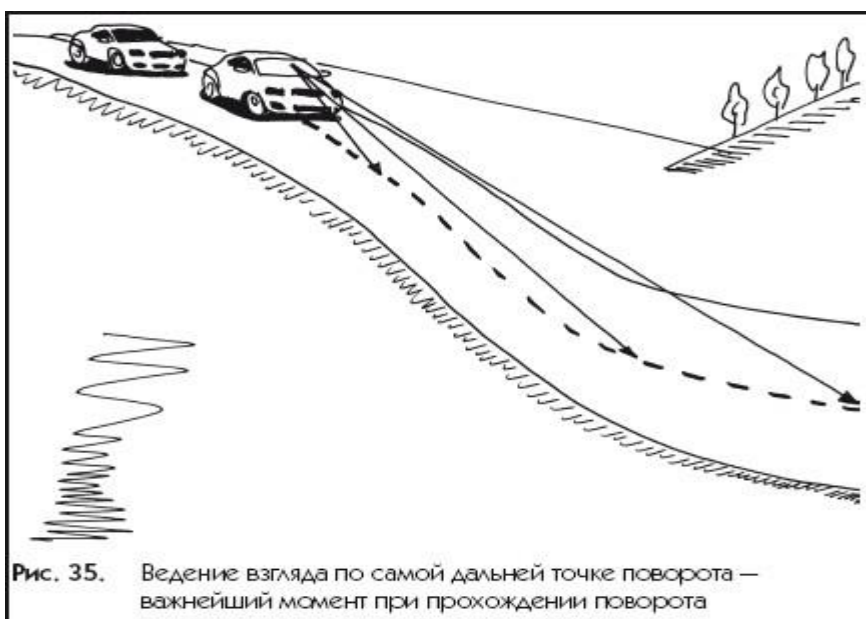
Все это вы наверняка уже знали, но не надо спешить. На рисунке ниже изображена оптимальная траектория, или идеальная линия, по которой надо стараться вести автомобиль на повороте. Помните три точки: точка входа, апекс и точка, в которой вы должны оказаться на выходе из поворота. Вход в поворот крутой, а выход пологий. На выходе из поворота опытный водитель «распускает» автомобиль, позволяя ему, выравниваясь, одновременно разгоняться. Чем выше тяга двигателя на повороте, тем больше возможностей

противодействовать центробежной силе на дуге поворота. Если вы сомневаетесь, на какой передаче проходить поворот, лучше подстраховаться, включив более низкой передачи.

Очень важным моментом при прохождении поворота является взгляд водителя, точнее, ведение взгляда по самой дальней точке поворота. Водитель сначала как бы прицеливается взглядом, куда направить машину, а потом руки сами делают свое дело.



Идеальная траектория, по которой надо стараться вести автомобиль на повороте



Ведение взгляда по самой дальней точке поворота – важнейший момент при прохождении поворота. Водитель, который привык смотреть на дорогу в нескольких метрах перед капотом своего автомобиля, не сможет ехать быстро и безопасно. Неумение вести свой взгляд достаточно далеко вперед – основная ошибка многих водителей, из-за чего часто они попадают в аварии. При прохождении затяжных левых поворотов водитель-новичок часто возвращает руль в «нулевое положение» раньше времени, так как он теряет ориентацию, смотря почти в упор на правую обочину дороги на повороте, а не как можно дальше вперед. Это приводит к контакту с отбойником или вылету с дороги вправо. Взгляд водителя как бы «притягивает» машину к правой обочине. Во время прохождения правых поворотов этот эффект проявляется не столь явно, так как водитель вынужден смотреть довольно далеко вперед, нет ли встречных машин. Если поворот настолько крутой, что не просматривается, ехать, конечно, нужно только с отпущенной педалью газа, то есть сильно снизив скорость.



На вираже, определив три точки его прохождения, ведите автомобиль точно через них. Руль начинайте поворачивать в точке входа.

Если дорога просматривается далеко вперед, то ехать можно быстрее. Чем выше скорость, тем дальше надо смотреть. Взгляд водителя работает подобно объективу камеры с переменным фокусным расстоянием. Чем выше скорость, тем взгляд дальше, то есть зрение переключается в режим работы телеобъектива.

Ведением взгляда определяйте три точки прохождения каждого поворота и заставляйте машину проходить точно через них, поворачивая руль в первой точке – точке входа!

Руление одной рукой

Когда допускается рулить одной рукой? Конечно же, на парковке! Освойте такой прием – и вам станет гораздо легче маневрировать, а главное, все будет получаться быстрее.

Положите ладонь на руль и крутите его одним движением руки по часовой стрелке или наоборот. Старайтесь не отрывать ладонь от обода руля.