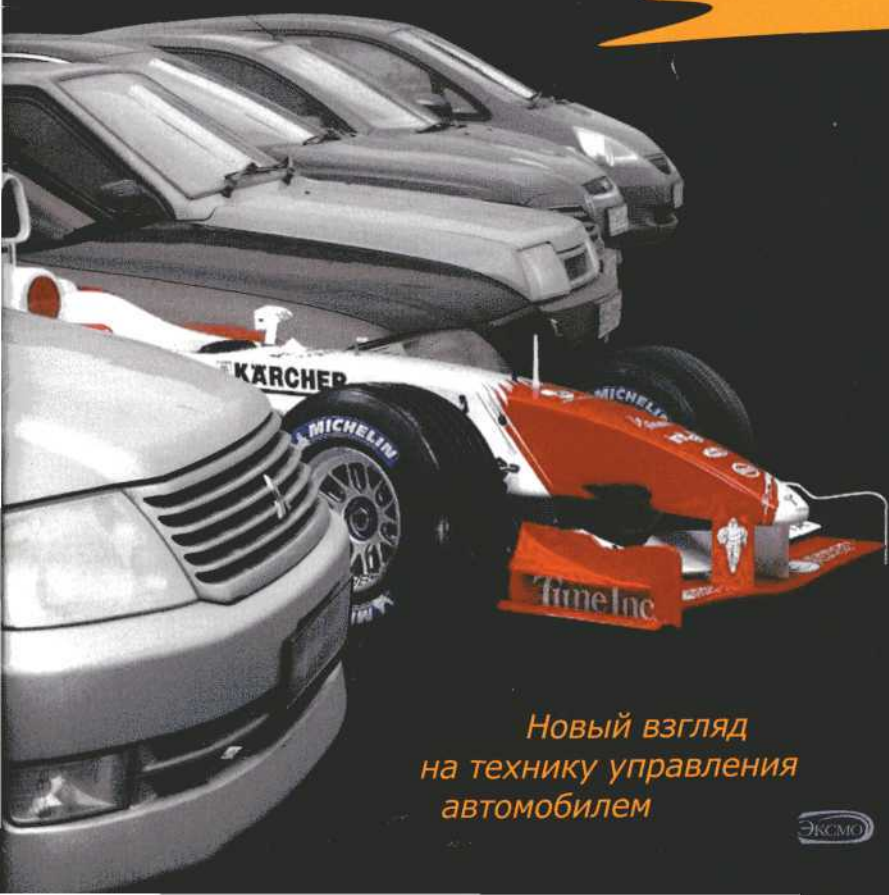


Горбачев М. Г.

ГОНОЧНЫЕ ПРИЕМЫ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ



Новый взгляд
на технику управления
автомобилем

ЭКСМО

УДК 656.1
ББК 39.808
Г 67

Горбачев М. Г.
Г 67 Гоночные приемы на каждый день / М. Г. Горбачев. — М.: Эксмо, 2008. — 48 с: ил.

ISBN 978-5-699-27475-8

В прошлом автогонщик, чемпион СССР, а ныне тренер по автоспорту и известный журналист Михаил Горбачев, автор бестселлеров по вождению автомобиля, делится секретами мастерства безопасного вождения современного автомобиля.

**УДК 656.1
ББК 39.808**

ISBN 978-5-699-27475-8

© Горбачев М. Г., 2008
© Назин И. Н., 2008
© ООО «Альди-Принт», 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

Автор и издатель не несут ответственности за последствия неверно понятных советов или упражнений по вождению автомобиля, приведенных в этой книге. Автомобиль — источник повышенной опасности и может нанести вред самому водителю и окружающим. Будьте осторожны и внимательны в любых ситуациях, не нарушайте ПДД!

СТАНЬ СВОИМ СОБСТВЕННЫМ ИНСТРУКТОРОМ!

*«Давление чаще идет не от людей,
а приходит откуда-то сверху. Если
прессингуют люди, значит, в этом ви-
новат ты сам. Любой прессинг возни-
кает, когда ты сам теряешь контроль
над ситуацией».*

Пилот Формулы 1 Дэвид Кулхард

Почему постижение простых истин вождения авто для многих новичков тяжелый труд? Управление автомобилем дается буквально потом и кровью, а главное — обучаемый расходует огромное количество нервных клеток, которые, как известно, не восстанавливаются.

Почему часы, проведенные в машине с инструктором, это часы мучений и унижений, и они вспоминаются, естественно с ужасом? Известная журналистка Вероника Баде вопрошает в одной из своих радиопередач: «А почему многие мужчины и женщины, окончившие курсы, водят машину откровенно плохо? Потому что на тех курсах, которые существуют на данный момент в России, водить не учат». Совершенно верно! Учат «получать права», причем, порой, не совсем честным путем. Но, не будем огульно обвинять всех инструкторов вождения в отсутствии профессионализма. Журналист Юрий Гейко говорит по этому поводу следующее: «Вообще, учить вождению — это очень тяжелый труд. Это надо иметь такие нервы! Надо быть таким выдержанным!» К сожалению, опыт приходит уже после того, как понимаешь, что не так себя вел, не так говорил.

Отмучился, получил права и поехал? Как бы не так! Подавляющее большинство водителей, получив права, боится выезжать на дороги и улицы, так как новоиспеченные водители не чувствуют уверенности за рулем автомобиля. И это вполне объяснимо тем, что часы накатаны под руководством инструктора на площадке со скоростью медленно

бредущего пешехода. Проанализировав ошибки начинающих водителей, автор пришел к выводу, что все они однотипны. Давайте вместе разберем, изучим упражнения, которые помогут восполнить пробел «автообразования», и сделаем правильные выводы. Выводы очень простые: знать и уметь — это не одно и то же! Даже отлично вызубрив теорию и осознавая свои собственные ошибки, вы будете повторять их с невиданным упрямством. А это уже проблема психологическая!

Вы постоянно куда-то торопитесь, и этот стереотип поведения передается на ваш стиль вождения. Запомните, вождение автомобиля не требует от человека резких необдуманных движений. Выдержка и спокойствие. Вот чему надо учиться! Учиться лучше всего у автогонщиков, так как они действительно умеют по-настоящему водить машину и могут дать очень ценные советы. Как говорит легендарный Джеки Стюарт, пилот Формулы I: «Возбуждение — вот основная проблема гонщика. Оно может пустить выступление под откос больше, чем что бы то ни было!» Ему вторит незабвенный пилот Формулы I Нейджел Менсел: «Гонщик не показывает своих чувств. В гонках я вживляю свое сознание в свою машину и встаю на автопилот». Такого мнения придерживаются чемпионы мира. В высшей степени легкомысленно не прислушаться к столь авторитетным высказываниям.

Считаете, что обычная «гражданская» езда не имеет ничего общего с гонками? А почему тогда так много аварий на наших дорогах? Понятное дело, гонщики сильно рискуют, но их быстрая езда на пределе возможностей — профессиональный спорт со своими жестокими законами и правилами. Но представить себе, что автогонщик в условиях обычного дорожного движения «не справился с управлением» и попал в аварию просто невозможно! Так не бывает! А вот когда видишь аварии на дорогах с участием обычных автомобилистов из числа тех, кто просто хотел из пункта «А» попасть в пункт «Б» просто оторопь берет. Невозможно так филигранно положить автомобиль на крышу без специальной подготовки! Однако смеяться не хочется — слишком много народа гибнет на дорогах. Что же делать?

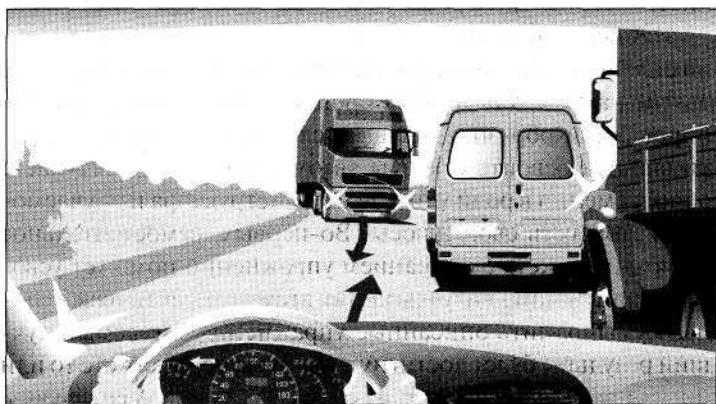
Один из читателей написал мне письмо следующего содержания: «В своей работе Вы упускаете такой нюанс: из ВСЕХ существующих на сегодня видов спорта, автоспорт единственный имеет АБСОЛЮТНО ПРИКЛАДНОЕ значение! На этом надо делать упор! Ведь все остальные виды спорта — это здоровье, а автоспорт — это и здоровье, и улучшение обстановки на дорогах, сохранение нервов и ЖИЗНЬ!!»

Так мне и пришла в голову мысль взять лучшие наработки гоночной теории, упростить их до нужного уровня, сделать понятными простому водителю и применить на практике вождения автомобиля в нормальных, каждодневных условиях! Это и есть мой новый взгляд на вождение, в эффективности и правильности которого я уверен на все сто процентов! Известный американский тренер Росс Бенгли любит задавать вопрос: «Кто может быть тренером у автогонщика?» И с типичной для американца прямоотой отвечает: «Ты сам». Для этого совсем не обязательно быть автогонщиком. Просто надо овладеть секретами пилотного «инжиниринга», то есть правильно сформировать пилота, а это больше, чем тренировать! А кто может быть «тренером» у начинающего водителя? Инструктор, который сам уже давно водит машину? Грамотный инструктор, да чтобы еще объяснять мог, основы педагогики и психологии знал, увы, очень большая редкость! Именно по этой причине автор предлагает вам стать своим собственным персональным инструктором-тренером.

Процесс обучения для разных людей отличается довольно сильно. Одни лучше усваивают информацию визуально, другие на слух, для третьих процесс познания связан с копированием образца. В нашем случае вы — читатель, решившийся освоить секреты автомастерства,— выступаете одновременно в роли учителя или инструктора и обучаемого. В этом есть свои плюсы. Во-первых, самостоятельное прочтение текста с описанием упражнений поможет усвоить информацию визуально. Во-вторых, практическая попытка выполнить описанные упражнения. Но самый лучший результат будет достигнут, когда вы перескажете то или иное упражнение кому-то из своих знакомых. А еще лучше

продемонстрируете выполнение упражнений. Показать на практике, как вы освоили теорию,— очень действенный метод. Вы с удивлением обнаружите, что поняли кое-какие очень важные нюансы. Один начинающий автогонщик прослушал мой курс лекций о теории вождения гоночной машины. Выступая в первом сезоне, он держался в середине, показывая средние результаты, как, впрочем, большинство новичков. Но в следующем сезоне он буквально начал творить чудеса, выдавая неизменно лучший результат на трассе, просто не оставляя шанса своим соперникам, таким же новичкам. «Что случилось?» — спросил я его. «Дело было так. Один мой хороший знакомый попросил рассказать ему, а лучше — показать гоночные приемы вождения автомобиля,— начал рассказывать он.— Я отыскал подходящее место и принялся демонстрировать ему высший класс. И неожиданно для себя понял все свои ошибки, вник в суть многих положений, и все стало получаться!»

Вот, например, **упражнение «АВАРИЯ»**. Понятное дело, выполнять его мы будем исключительно виртуально. Сядьте в автомобиль и пристегнитесь ремнями безопасности. Представьте себе, что вы будете делать, если ваш автомобиль мчится на препятствие и вы не успеваете затормозить или объехать его (возможно, он появился на вашем пути внезапно). Женщины в таких случаях бросают руль и пронзительно кричат, забывая о педали тормоза. И это, не смейтесь, почти правильно! Вспомню такой эпизод. Один



талантливый автогонщик ехал по извилистому загородному шоссе, когда из-за поворота боком по разделительной полосе выскочил встречный автомобиль. «Я был уверен, что он буквально через долю секунды уйдет в лес, но водитель что-то предпринял, после чего его автомобиль каким-то чудом остался на дороге, и в тот же миг произошло столкновение. Я успел только чуть взять вправо и нажать на тормоз», — рассказал он. Последствия? Как и следовало ожидать, подушка безопасности и ремни сослужили свою службу, да и БМВ, пусть не последней модели, но все равно автомобиль достаточно безопасный. На верхней половине тела — никаких повреждений. А правая нога сломана в нескольких местах... Дело в том, что когда водитель тормозит, он почти распрямленной в коленном суставе напряженной ногой что есть мочи жмет на тормоз... и получает в эту ногу сильнейший удар. Мораль? Как учит старая как мир раллийная мудрость, когда удар неизбежен, надо бросать руль и убирать ноги с педалей как можно быстрее! Отпустить руль также важно, так как во время удара передними колесами о препятствие его может с такой силой крутануть в сторону, что травм пальцев или кистей не избежать.

Попробуйте потренироваться! Попросите вашего напарника, сидящего на пассажирском сиденье внезапно хлопнуть в ладоши. Это и будет сигналом к тому, чтобы вы в мгновение ока убрали руки с руля и ноги с педалей и сгруппировались.

Итак, переходим к важным вещам, изучив которые вы станете хорошо и уверенно водить машину, несмотря на небольшой стаж пребывания за рулем.

ПОЧЕМУ ВОДИТЬ ТРУДНО?

Инструктор по вождению Виктория Дудник считает: «Особенно тяжело работать с новичками, например, с женщинами, которые приходят после того, как их обучают мужья или родственники. У них дикий страх. Потому что муж раза три сказал ей все, что он о ней думает. Человек всего боится». Автор согласен на все сто. «Не мог бы ты по старой дружбе обучить мою жену вождению? — попросил меня как-то закадычный приятель. Пойми, когда я пытаюсь ее поучить, это сразу ругань вплоть до развода! Она просто тупицей оказалась! Ей водить не дано, я сомневаюсь и в твоём успехе, но ты — моя последняя надежда». Такие откровения мужей мне приходится слышать довольно часто. По правде, я не сомневаюсь в успехе этого, казалось бы, безнадежного дела. Потому что знаю конкретно чему и как учить. Проблемы у всех новичков и у мужчин, и у женщин одни и те же:

- они не чувствуют скорости и расстояния;
- они не чувствуют габаритов автомобиля;
- они не знают принципов маневрирования в ограниченном пространстве;
- они не понимают, что вождение — это «игра на упреждение»;
- они не понимают законов движения в потоке машин и так далее.

Вместо того, чтобы спокойно объяснить, показать на простом примере, дать «ключик» к решению проблемы, выполнив простейшее упражнение, учитель-инструктор требует от обучаемого того, что последнему вообще не ясно. Большое значение имеет психологический настрой. Например, тренер говорит пилоту перед стартом: «Смотри, не угоди в отбойник, как в прошлый раз!» или «Не бойся отбойников, ударишь машину — починим!» И то, и другое неверно! Что после такого напутствия начинает думать гонщик? Все его мысли об отбойнике, то есть об аварии. А грамотный тренер должен был сказать, к примеру: «Удели

большее внимание езде по идеальной траектории, особенно на первых кругах, когда шины еще не прогрелись». И когда инструктор по вождению грозным голосом требует, чтобы ученик вел машину точно посередине дороги, он ничего не добьется. Ученик не знает, как нужно обращаться с рулем, чтобы вести машину, как положено. И браниться на него бесполезно! Надо просто объяснить на простом примере.

ТРУДНЫЕ ПЕРВЫЕ МЕТРЫ

Инструктор по вождению автомобиля, сажая новичка за руль, учит его трогаться с места и кое-как тормозить. Остальное умение приложится, — считает он. К сожалению, многие думают, что управлять автомобилем — это вообще очень простое дело: нужно только уметь трогаться. Переключать передачи, поворачивать и тормозить — это потом, и как все это делать абсолютно неважно, главное — заветные «корочки» водительских прав уже в кармане. Ситуация, по словам одного из вчерашних учеников, напоминает поспешное обучение летчиков во время войны. Их учили только взлетать и кое-как садиться, на большее просто не было времени. Точно так же в спешке обучают сегодня и водителей. Нечего удивляться, что из всех аварий более пятидесяти процентов приходится на долю водителей-новичков.

Не секрет, что большинство будущих водителей, а среди них немало женщин, отмучившись на курсах по вождению за тяжелым, неподатливым рулем Жигулей, хотя и получают желанный PERMIS DE CONDUIRE, не спешат садиться за руль. Они не чувствуют уверенности в своих силах и просто боятся самостоятельно выезжать на дороги и улицы. Такой комплекс может в дальнейшем очень сильно осложнить ваши отношения с автомобилем. Наилучший способ для водителя с «правами» в кармане, но без малейшей уверенности в том, что он умеет водить машину, внимательно прочесть эту книгу и твердо решить, что пора начать разбираться в нюансах. Лучше всего начать самостоятельные занятия на подходящей площадке с трогания с места и маневрирования. Затем следует подыскать среди родственников или знакомых бывалого автомобилиста и вместе с ним в воскресный день рано утром, когда движение минимальное, самостоятельно выехать на улицы населенного пункта, в котором вы проживаете.

А вот маневрированием в его присутствии я заниматься не советовал бы. И вы сами скоро поймете почему.

ЗАВОДИМ ДВИГАТЕЛЬ

Если инструктор автошколы когда-то показал вам, как заводить мотор, и вы это еще помните — уже хорошо. Понятно, что при первой самостоятельной попытке вы не почувствуете, повернув ключ зажигания, что мотор заработал, и будете держать ключ повернутым дальше. Мерзкий шум включенного стартера, вращающегося на пару с работающим двигателем, будет резать ухо любому водителю, если он находится поблизости. Но новичок наверняка не обратит на это никакого внимания. Такой эксперимент может вывести из строя стартер и пагубно отразиться на зубчатом венчике маховика, что сулит дорогостоящий ремонт. Запомните: ключ имеет несколько положений (вращать его следует по часовой стрелке), и последнее деление, когда он несколько сопротивляется повороту, как раз включает стартер. «Повернул — сразу отпусти!» — вот что должен знать начинающий водитель. Это главное в процедуре, с которой начинается каждая поездка. Не беда, если с первого раза мотор не завелся. Заведется со второй попытки. Все равно это лучше, чем насиловать стартер, заставляя его вращаться с работающим двигателем. А если ключ упрямо не хочет поворачиваться? Сколько стресса испытали новички по этой причине! Дело в том, что штатный противогонный штырь (заводская защита каждой машины, сходящей с конвейера) запирает вал рулевой колонки, и первое движение ключом освобождает этот штырь, втягивая его в корпус замка. Если это самое движение выполнить не удастся, значит, рулевой вал находится под напряжением повернутых колес и защемляет штырь замка. Достаточно просто покачать руль вправо-влево, и ключ легко повернется. Запомните, ключ от автомобиля — святой предмет для автомобилиста. Прежде чем выйти из машины, выньте ключ из замка зажигания.

На современных автомобилях вышеописанной проблемы со стартером, вращающимся вместе с работающим двигателем, нет, ключ можно держать сколько угодно повернутым — стартер будет крутить двигатель ровно столь-

ко, сколько это необходимо для его запуска. На «свежих» моделях авто вообще ключа нет как такового. Его место заняла самая обычная кнопка с надписью «START», и вам остается, вставив уже не ключ, а некое подобие пластиковой карточки, и просто нажать на эту самую кнопку. Такая кнопка пускала стартер на довоенных автомобилях, но позаимствована она у гоночных машин, в которых автомобильный ключ не применялся по вполне понятным причинам. Во-первых, торчащий из замка ключ представляет опасность травмирования при аварии, а во-вторых, насечка на его бородке со временем стирается, и он перестает работать. Кроме того, ключ легко потерять. Я уже не говорю о том, что в современных авто нет «подсоса» и процедура пуска двигателя ввиду этого максимально облегчается. Повернули ключ, и мотор послушно завелся в любое время года, даже когда на улице мороз. Раньше в зимнее время водителям приходилось умело ловить единственно верное (определяемое опытным путем) положение рычажка заслонки подсоса правой рукой, а левой поворачивать ключ зажигания, надавливая при этом строго дозировано на педаль газа валенком. Малейший «перелив» топлива, и выворачивания свечей для прочистки и разогрева не избежать. Потом следовала процедура прогрева с постепенным утапливанием рычажка «подсоса» для снижения оборотов двигателя. Ничего подобного водители современных машин не знают. Они могут отправляться в путь, как только мотор заработал. И это абсолютно правильно.

Мало того, во многих странах работа двигателя на холостых оборотах в населенных пунктах в целях защиты окружающей среды запрещена. За несоблюдение данного правила полагается солидный штраф. Сомневающимся напомним, что специалисты давно рекомендуют сразу трогаться, не прогревая двигатель, так как моторные и трансмиссионные масла позволяют делать это без ущерба для агрегатов автомобиля. Кроме того, двигатель, работающий под нагрузкой, нагреется в несколько раз быстрее, чем на холостых оборотах. А значит, и повышенный износ деталей двигателя, неизбежно сопутствующий работе на холодном масле, будет минимальным. В сильный мороз конечно не

стоит сразу пускать своего не разогретого стального коня в галоп. Разумно дать поработать мотору пару минут и начать поездку с неспешного движения на первой, а далее второй передаче первые два-три километра.

СТАРТУЕМ УВЕРЕННО

Всем известно, что первым камнем преткновения является злополучное трогание с места. Речь идет о том неуловимом моменте, когда, плавно нажимая на педаль газа и одновременно отпуская педаль сцепления, надо почувствовать некое «схватывание» и тут же плавно прибавлять газ. Выполнить два синхронных действия ногами начинающему водителю обычно крайне сложно. Нужно ли вообще ловить этот пресловутый момент?

Действительно ли дерганье при трогании с места и упорно глохнувший двигатель — неперенные спутники начинающего водителя? Попробуем по-другому. Знаете, что будет, если сильно прибавить газ, подняв обороты двигателя почти до максимальных, и просто бросить педаль сцепления? Автомобиль рванет с места, оставляя на асфальте черные следы от шин,— так стартуют на гонках. Попробуем и мы что-то подобное, но в более щадящей форме, подняв обороты двигателя всего до полутора-двух тысяч в минуту. Если автомобиль оборудован тахометром, научиться держать такие обороты не проблема. На это, правда, потребуется некоторое время. Если на автомобиле тахометр отсутствует, держать обороты придется по звуку двигателя на слух. Это несколько сложнее, и времени на то, чтобы освоить филигранную работу педалью газа, потребуется больше. Упражнение в любом случае очень полезное. Ученик начинает привыкать к педали газа, а главное, он начинает понимать, что педаль газа очень чувствительная, и любое прикосновение к ней может вызвать резкое увеличение оборотов двигателя. Вряд ли удастся избежать того, что двигатель несколько раз взревет, раскручиваясь почти до максимальных оборотов, но, как говорится, на ошибках учатся. Как только ваш ученик научился держать постоянный газ, тут же он может плавно отпускать педаль сцепления. Никаких моментов, когда сцепление «схватывает», ловить не надо. Ваш автомобиль легко и плавно тронется с места. Держу пари, что если пригласить сто человек, ни разу не сидевших за рулем, и объяснить вышеизложен-

ный прием, то поголовно все из этого числа с первого раза плавно без рывков смогут тронуться с места на автомобиле. Спросите у любого водителя с большим стажем, как он трогается с места. Скорее всего, вы услышите зазубренную когда-то в автошколе фразу: «Очень плавно отпускаю педаль сцепления и в то же время увеличиваю обороты двигателя». Водитель со стажем лукавит. На самом деле, трогаясь с места бесчисленное количество раз каждый день, он делает все совершенно не так. Ему незачем анализировать доведенный до автоматизма алгоритм движений. Но если бы он потрудился это сделать, то с удивлением обнаружил бы, что трогается таким образом: прибавляет газ до полутора-двух тысяч оборотов, не пользуясь при этом тахометром и не слушая двигатель (при его автоматизме выполнения заученных действий в этом нет необходимости), и тут же плавно отпускает педаль сцепления. Между этими двумя движениями нет паузы даже в секунду, что подтверждает, что никакого момента, когда сцепление начинает «брать», профессионал не ловит. Оптимальный вариант получается у него автоматически. Профессионал трогается с места абсолютно так же, как и я советую трогаться вам.

Еще один камень преткновения для новичков — трогание на автомобиле, стоящем на подъеме. Трогайтесь с ручника с постоянным газом, о чем говорилось выше. Сцепление надо отпускать плавно, и в тот момент, когда оно начнет «схватывать» (это будет ощущаться по снижению оборотов двигателя и приседанию задней части авто) надо быстрым движением отпустить ручной тормоз, плавно отпустить сцепление до конца и, не теряя времени, несколько прибавить «газ», ведь автомобиль стоит на подъеме, и нужно заставить двигатель отдать больше мощности.

ЗАГЛЯНЕМ В СЕБЯ

Небольшой экскурс в теорию психологии в легкой, популярной форме не только не повредит водителю, но поможет преодолеть многие трудности в вождении.

Подавляющее большинство людей управляет автомобилем в постоянном стрессе, причем этот стресс они создают сами. Они будут постоянно ссылаться на внешние раздражители: плохие дороги, глупые действия дураков-водил и пешеходов, пробки, неумело организованное движение, нахальных сотрудников ДПС. Причем совершенно непонятно, а чем они-то лучше других? Я за рулем более тридцати пяти лет, и за это время мне никто ни разу не помешал ни в городе, ни на шоссе, ни на автостраде. Говорю об этом совершенно серьезно, и мое заявление не является преувеличением. Просто я воспринимаю дорожную обстановку как данность. Ругаться или шипеть на других — дурной пример поведения, и такое его проявление ничего не изменит. Правило ни на кого не ругаться на трассе пришло из автоспорта, и это еще раз подтверждает, что из автоспорта для обычной гражданской езды можно очень многое успешно заимствовать. Вот что сказал Айртон Сенна: «Как только мне хочется кого-то победить, я сразу переключаюсь на самого себя. Лучше превзойти свои собственные амбиции. Это доставляет, по крайней мере, больше удовольствия». Быть выше мелочных обид не так просто как кажется, но давайте рассуждать так: «Если я считаю себя хорошим водителем, то должен спокойно и профессионально исправлять ошибки других участников движения. Совершенно неважно при этом, по какой причине они их совершают».

Меня еще в семидесятых годах прошлого века поражало странное поведение таксистов, которым кто-то помешал. Они считали своим долгом обязательно догнать обидчика, поравняться с ним, посигналить и посмотреть ему в глаза, качая головой или показывая недвусмысленные движения руками. Зачем? В чем логика? Если ты считаешь себя асом,

то тебе никто просто не может помешать. Не лучше ли пре-
взойти свои собственные амбиции, как советовал непре-
взойденный Айртон Сенна.

Продолжим рассуждать, как избежать стрессовых ситу-
аций. Далеко не все водители потрудились убрать из своей
жизни стресс. Как этого достичь? Если водитель каждый
раз при маневрировании решает задачу с нуля, ему дейст-
вительно трудно и некомфортно за рулем. Намного гра-
мотнее и продуктивнее отработать типичные ситуации,
заложить соответствующую программу в мозг, чтобы по-
том просто ее выполнять. Программу надо научиться вы-
полнять, не реагируя на окружающих, и это очень важно!
Новичку, пытающемуся буквально «втиснуть» свой автомо-
биль между двумя другими авто, кажется, что все вокруг за-
нимаются исключительно тем, что пристально наблюдают
за его неумелыми действиями. Занимайтесь своим делом,
не нервничайте и ни на кого не обращайтесь внимания.

Очень важно научиться думать позитивно. Если води-
тель все время боится попасть в аварию, он обязательно в
нее попадет. Если же водитель верит в удачный ход событий,
верит, что сможет заранее смоделировать возникновение
аварийной ситуации и успешно предотвратить ее, то навер-
няка, так и случится. Ученые доказали, что обычно человека
в день посещают приблизительно 70 тысяч мыслей, причем
около 80% из них носят негативную окраску. Эту ситуацию
нужно изменить самым решительным образом и постарать-
ся, чтобы около 80% ваших мыслей стали положительными.
Говорите себе: «Я справлюсь с любой ситуацией».

Я тренировал одного начинающего гонщика, который
считал, что ему не дано научиться ездить быстро в дожде-
вых условиях. Он панически боялся мокрого покрытия, так
как несколько раз неудачно развернулся на влажном пок-
рытии и один из разворотов закончился разбитой маши-
ной. Я убедил его в обратном, показал приемы управления
в дождь, мы отработали приемы вождения. Он стал внушать
себе, что любит управлять машиной на мокрой трассе, и до-
бился положительных результатов! Картинка, осознание ва-
ших конкретных действий прочно входит в ваше сознание,
становится частью ментальной программы и очень скоро

претворяется в жизнь. Так устроен человек. Так устроен его мозг.

Уверенность в собственных силах, вот чего не хватает многим начинающим водителям. Как обрести уверенность? Почаще вспоминать о своих успехах. И эти успехи совсем необязательно должны иметь отношение к вождению автомобиля! Сознание собственного успеха — верный способ поднять планку самооценки. Чем больше уверенности, тем скорее к вам придет успех. И пусть это будет успех в вождении автомобиля.

Обычный водитель часто испытывает на себе психологическое давление, чаще всего от пассажиров. Они часто сильно отвлекают водителя, применяя самые изощренные приемы. Водителя отвлекают от дороги, призывая повернуть голову. Просят остановиться там, где остановка категорически запрещена. Им абсолютно наплевать, что ваша машина находится в левом ряду при многополосном движении. Они требуют ехать быстрее в ситуации, где это делать ни в коем случае нельзя. Развернуться через двойную сплошную линию, ссылаясь на то, что здесь все так делают. Не поддавайтесь на подобные провокации! Отвечать, нести ответственность в случае аварии придется вам, а не вашим пассажирам. Вы — водитель, и вы управляете источником повышенной опасности — автомобилем.

Приведу такой пример. Сотрудник ДПС дал знак проезжающей мимо машине остановиться. Женщина, которая была за рулем этого автомобиля, поняла жест буквально и резко ударила по тормозам. Водитель, следовавший за ней, не был готов к такому маневру и совершил наезд. Женщина уверяла, что она ни в чем не виновата, так как выполняла предписание сотрудника ДПС, но тот с невозмутимым видом объяснил ей, что вина в этой аварии обоюдная. Водитель, совершивший наезд, не соблюдал дистанцию, необходимую для предотвращения наезда, а она своим резким торможением создала аварийную ситуацию. Ей надо было хладнокровно оценить ситуацию, включить правый «поворотник» и проехать вперед столько, сколько нужно, для остановки в безопасном месте. Задача водителя — не поддаваться на провокации, что требует большой выдержки.

МАНЕВРИРОВАНИЕ

Теперь поговорим о самом сложном для новичка — о маневрировании. Необходимость заезжать в гараж, на многоэтажную стоянку, парковаться на улицах и возле супермаркетов вызывают у начинающего водителя стресс и головную боль.

Как же научиться разворачиваться на ограниченном пространстве, не причиняя неудобств. При механической коробке передач маневрирование должно происходить на скорости значительно меньшей, чем та, которая соответствует первой передаче и отпущенной педали газа. Давайте научимся «играть» педалью сцепления, что необходимо в таких ситуациях. Как только вы тронулись с места, освоив прием, описанный в предыдущих главах, тотчас же уберите ногу с педали газа и плавно выжмите педаль сцепления. Автомобиль начнет плавно останавливаться. «Не дай ему остановиться!» — должен произнести про себя водитель в этот момент и снова плавно отпустить сцепление. Газ прибавлять совершенно необязательно — ведь автомобиль пусть медленно, но катится, и для того чтобы поддержать это движение, мощности двигателя на холостых оборотах будет достаточно. Вы должны почувствовать игрой сцепления, что можете вести автомобиль медленнее, чем он едет на первой передаче. Научиться этому необходимо для того, чтобы перейти к выполнению поворотов и разворотов на ограниченном пространстве.

Прием перестановки, который мы рассмотрим ниже, трогание с места и езда со скоростью, медленнее, чем на первой передаче, — три кита, без которых невозможно освоить управление автомобилем. Само собой разумеется, наличие автоматической коробки передач значительно облегчает обучение. Чтобы плавно остановиться, надо сначала выжать сцепление, потом, притормаживая нажатием на педаль тормоза, остановить автомобиль. Здесь кроется один подвох. Дело в том, что при движении на второй и на третьей скорости, что является следующим этапом обучения, алгоритм действий прямо противоположный: ученик

должен сначала нажимать на тормозную педаль, и только когда автомобиль значительно снизит скорость — выжимать сцепление, чтобы при полной остановке не заглох двигатель. Автогонщики уже давно знали, что при экстренном торможении выжимать педаль сцепления — грубая ошибка. Сначала сцепление, потом тормоз — только для очень маленькой скорости, а во всех остальных случаях надо действовать наоборот: сначала тормоз, а потом сцепление. Инструкторы старой школы не придавали этому никакого значения. И водительские удостоверения получали те, кто был уверен, что даже в аварийной ситуации при торможении надо сначала выжать сцепление. Специалисты считали, что, выжимая сцепление при экстренном торможении, вы теряете время и резко снижаете сцепление колес с дорогой, делая автомобиль практически неуправляемым. При резком нажатии на тормоз, если ведущие колеса отключены от двигателя, они моментально блокируются в юз и контролировать поведение машины на дороге становится практически невозможно. Все это было абсолютно справедливо, пока на автомобильной сцене не появилась антиблокировочная система тормозов (ABS). Специалисты выяснили, что сцепление выжимать при экстренном торможении не только можно, но и должно.

Главные проблемы маневрирования возникают при движении задним ходом, а также в ограниченном пространстве, где очень сильно «мешает» увод кузова автомобиля в сторону при сильно вывернутых колесах. Для того чтобы не помять боковины автомобиля касанием о препятствия, необходимо почувствовать это боковое движение, увод корпуса автомобиля в сторону при повороте. Перед поворотом налево, для того чтобы не задеть препятствие, надо обязательно сначала сделать так называемый заход направо. Сначала это кажется странным, но постепенно привыкаешь, поверьте.

Прежде чем учиться правильно парковаться, необходимо обязательно освоить прием перестановки. Это избавит вас от многих стрессовых ситуаций. Вот одна из них. Вы хотели развернуться, но ширины дороги не хватило. Понятно, что надо сдать назад, и вы делаете именно это. Ваша ошиб-

ка в том, что вы не меняли угол поворота руля, и машина поехала назад по своим же следам. Попробовали вперед и опять не вписались. Движение вперед-назад по одной и той же дуге ничего не дает. Мучение! Вовсе нет, если делать все правильно. Вот как надо. Допустим, вы разворачивались влево. Как только подъехали к препятствию, остановитесь и поверните руль до упора вправо. Теперь назад, причем достаточно проехать буквально метр. Остановитесь и выверните руль до упора вправо. Вот как просто! Обратите внимание, как легко крутить руль на месте. Это еще одно преимущество современных автомобилей, рулевое управление которых оснащено гидроусилителем. Крутить руль влево или вправо по ситуации необходимо обязательно до упора. Таким образом вы максимально увеличите маневренность вашей машины, и вам потребуется минимальное место для совершения маневра.

На площадке, чтобы быстро и грамотно почувствовать габариты вашей машины, не обойтись без ограничителя габаритов. Его роль может выполнить палка на подставке, высотой не менее полутора метров. Установив ее на площадке (где нет автомобильного движения), подъезжайте к ограничителю на маленькой скорости так, чтобы он приходился вам по центру автомобиля. Подъехав как можно ближе, попробуйте объехать палку, чтобы она осталась сбоку. Постепенно, в следующих попытках, постарайтесь подобраться ближе к палке до того момента, пока вы ее не коснетесь. Теперь вы точно знаете, где у вашего автомобиля проходит передняя часть крыла и бампера. Прodelывая это упражнение, ни в коем случае не отрывайте лопатки от сиденья и не вытягивайте шею. Оставайтесь в удобной позе — только так вы научитесь правильно чувствовать габариты автомобиля. Затем приближайтесь к палке задним ходом, чтобы понять, где у вас располагается бампер.

Без чувства габаритов научиться маневрировать и парковаться невозможно. Сделайте ворота (для этого понадобится еще одна палка), которые всего на несколько сантиметров шире автомобиля, и старайтесь точно попадать в них.

Очень важно знать, где находятся колеса вашей маши-

ны! Нарисуйте мелом на асфальте линию, длиной не менее 20 метров (можно использовать и подходящую линию разметки). Попробуйте ехать так, чтобы правое колесо автомобиля шло точно по этой линии. Погрешность вначале будет очень велика. Чтобы подкорректировать положение автомобиля, вам придется несколько раз выходить и смотреть, где в действительности находятся правые колеса вашей машины. Не поленитесь выйти, вы заняты очень важным делом, от которого зависит в дальнейшем ваше качество вождения! Как только удастся установить автомобиль правыми колесами на линию, вообразите пунктир, проходящий от ваших глаз до линии на асфальте через какой-то ориентир. Используя этот воображаемый пунктир, вы можете спокойно вести автомобиль правыми колесами по нарисованной линии. То же самое нужно проделать и с левой стороной, но это значительно проще. В дальнейшем это упражнение вам очень пригодится: вы всегда будете знать, на каком расстоянии от края проезжей части вы ведете свой автомобиль и не будете больше ударяться колесами о бордюр при подъезде. Интересно, что с опытом вы постепенно забудете про свой «прицел» и начнете останавливаться у тротуара чисто интуитивно на оптимальном расстоянии (30 см). Выработанное таким образом «чувство колеи» очень пригодится при объезде ям, которыми так изобилуют российские дороги. Само собой разумеется, что никакой ориентир на капоте или на дворниках вам уже не понадобится. А вот смотреть на яму, когда вы хотите ее объехать, будет ошибкой. В этом случае надо смотреть туда, куда вы поведете машину, чтобы объехать яму. Вспомним, что водитель всегда следует за своим взглядом.

Практикуйтесь в следующем упражнении. Ведите машину точно посередине своего ряда. Найдите подходящий прицел, так же как в предыдущих упражнениях. Часто им может стать центральная ступица руля или прибор сразу над ней. Трудно вести машину точно по центру своего ряда? Так и норовите ехать зиг-загом? Это потому, что вы опаздываете. Повернули руль буквально на пару миллиметров, и тут же, не дожидаясь реакции, поворачивайте обратно, а то будет поздно. Попробуйте маленькими подруливани-

ями, обязательно с упреждением, не дать машине вилять. Призовем на помощь цирковой прием, называющийся балансирование. Представьте себе: вы стали балансировать стулом, поставив его ножку на свою ладонь. Короткими движениями туда-сюда, туда-сюда. Как только ладонь перестанет работать и замрет, стул тут же начнет сильно клониться, и даже резко выставив руку, вы уже не успеете, он упадет.

ПЕРВЫЕ ВЫЕЗДЫ НА ГОРОДСКИЕ УЛИЦЫ

Выезжая на городские улицы, начинающий водитель должен заложить себе в мозг программу действий в тех или иных ситуациях, это его основная задача. Со временем он научится действовать на подсознательном уровне, то есть его руки и ноги будут управлять автомобилем быстрее, чем он об этом подумал. Именно этим и отличается профессионал от любителя.

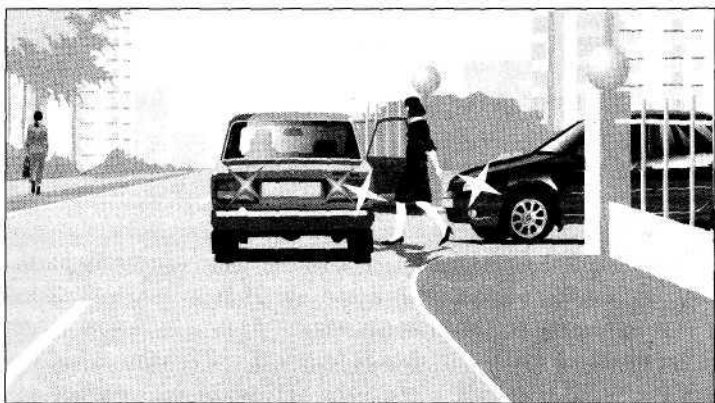
Возьмем для примера теннис. Любитель старается обдумать каждое свое действие: как поставить ракетку, как следить за мячом и так далее. Профессионал во время матча не думает о том, как ударить и куда ударить. На то чтобы подумать, времени нет, да и процесс это длительный. Все происходит на подсознательном уровне, то есть мышцы спортсмена получают команды на уровне рефлексов, обходя мозг человека, как ненужное звено в цепочке принятия решений. Все происходит словно автоматически. Точно так же должен действовать водитель в плотном потоке транспорта на улицах города. На обдумывание ситуаций нет времени, нет времени расслабиться — эмоциональное напряжение вкупе с физической нагрузкой в плотном транспортном потоке напоминает по накалу гоночные соревнования. Управлять современными машинами стало проще, но скорость и плотность потока возросли. Главная задача в современных условиях — заложить в сознание водителя правильные программы, которые в конкретных ситуациях приведут к выполнению верных действий на подсознательном уровне.

Самая простая задача — направления взгляда водителя. Это настолько важно для начинающего водителя, что нелишне вспомнить основное правило вождения, которое гласит, что машина идет за взглядом. Ваш автомобиль ведом вперед ваш скользящий взгляд. Или лучше так: ваши руки автоматически поворачивают руль в нужном месте и на нужный угол так, чтобы машина следовала за вашим взглядом. Научиться управлять автомобилем, значит на-

учиться правильно вести свой взгляд, то есть смотреть туда, куда вы хотите ехать. Все остальное — детали. Правда, немаловажные. Рано или поздно вы ими овладеете. А вот если ваш взгляд не будете руководить руками, водитель из вас выйдет никудышный.

Психическое состояние особенно важно в тот момент, когда вчерашний ученик с водительским удостоверением в кармане делает первые самостоятельные выезды. Подавляющее большинство острых моментов возникают словно из ниоткуда, однако неумелый водитель провоцирует их сам. Надо не ставить себя в опасную ситуацию. Например, вы все-таки решились выбраться с охраняемой стоянки, где держите свою новенькую машину, в самостоятельную поездку по городу. И чуть не наехали на пешеходов. Вы были так сосредоточены на мысли, что сейчас придется вливаться в поток транспорта, и это так страшно и ужасно, что забыли про тротуар, который приходится пересекать перед любым выездом на улицу. Вывод простой: останавливаться два раза — первый перед тротуаром, а второй уже непосредственно перед выездом на проезжую часть.

Водитель, двигаясь в потоке транспорта, должен быть абсолютно спокоен, собран, уравновешен. Одна моя знакомая жаловалась, что ей очень трудно даются первые поездки по городу из-за того, что ее обуревают смертельный страх. Особенно она боится помешать кому-то из других водителей. Я посоветовал ей проделать следующий трюк: остано-



вившись у светофора просто выключить двигатель как раз в тот момент, когда зажжется зеленый свет. Само собой, необходимо включить аварийную сигнализацию. «В первые секунды было жутко страшно: машины стали невыносимо сигналить! — рассказывала потом моя знакомая,— но я повторяла про себя, словно заклятие: полное спокойствие, кому надо — объедет!» И страх постепенно исчез, нервозность прошла, а стресс куда-то улетучился. Пропустив пару циклов светофора, моя ученица спокойно завела двигатель и при очередном «зеленом», включив передачу, плавно тронулась с улыбкой на устах, как будто ничего не случилось. Действительно, у каждого автомобиля может забарахлить мотор, и никакого ужаса в этом нет. Прделав этот простой психологический тест несколько раз, вы обнаружите, что панический страх кому-то помешать на дороге исчез, и вы находитесь в состоянии спокойствия и внимания. Теперь можно полностью сосредоточиться на своих проблемах, на том, как вы ездите и что делаете.

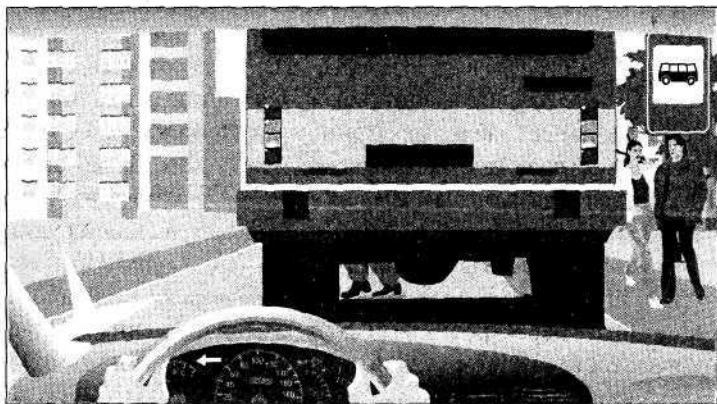
А делать вам надо следующее. Следите за скоростью! Машина так и норовит бесконтрольно разогнаться, особенно под горку. Начинаящий водитель не должен брать пример с других участников движения в плане скорости. Его задача на первых порах ехать медленнее потока, так как ему на сбор и обработку информации требуется больше времени.

Осторожно при разъездах. Новичок не любит останавливаться! И это грубейшая ошибка. Рассмотрим простейшую ситуацию. Вы двигаетесь по неширокой улице или дороге, где для движения в каждую сторону имеется одна полоса. Впереди перед вами справа у тротуара или обочины припаркован автомобиль. Что делать? Вопрос серьезный, так как сзади едут автомобили, и они уже начали обгонять вас. Посматривая в зеркало и убеждаясь, что вас никто не пропускает, вы приближаетесь к автомобилю, а здесь и встречный автомобиль как из-под земли вырос! Вы тормозите в последний момент буквально в метре от заднего крыла припаркованного автомобиля. Хорошо, если вы не пытались его все-таки объехать, вообразив, что каким-то чудом протиснитесь между ним и встречным. Все непра-

вильно! Поймите, если на вашем пути встречается препятствие, вам надо тормозить до полной остановки. Это может быть пешеход, велосипедист, мальчик на скутере — не имеет значения. При разъезде со встречной машиной на дороге ограниченной ширины не должно быть никакого дополнительного препятствия! Точно так же при объезде этого препятствия, если вам надо обязательно выехать на встречную полосу, не должно оказаться встречных машин. Если они есть — стоять и ждать, пока они проедут, и только потом объезжать, причем, оставляя как можно больше места между вашим правым бортом и препятствием. Здесь все очень просто.

Допустим, перед вами остановился автомобиль. Вполне понятно, что сейчас водитель, а может быть и пассажиры, выйдут из него на проезжую часть. Видят они вас или нет, вот в чем вопрос! В любом случае, если вы объезжаете автомобиль, это нужно делать как можно дальше от него и максимально снизив скорость. Вероятность того, что перед вами распахнется дверь и из машины станут высаживаться люди, остается, но вы максимально снизили вероятность наезда.

Начинающий водитель на улицах города пытается «повиснуть» на бампере впереди идущего автомобиля и следовать за ним вплотную. Это неверно! Вы должны проявить самостоятельность и двигаться, свободно перемещаясь по потоку. Понимаю, что сначала это трудно, но позже полу-



чится. Во-первых, рано или поздно вы в этот бампер придете. Во-вторых, как только впереди идущий водитель свернул в сторону, вы можете растеряться, как ребенок, которого бросили в реку, чтобы он научился плавать.

Что же мешает водителю свободно маневрировать в потоке?

1. Способность точно определять скорость автомобилей вокруг и сопоставлять ее со скоростью собственного автомобиля.

2. Точно чувствовать дистанцию и боковой интервал.

3. Прогнозировать действия других водителей в динамике.

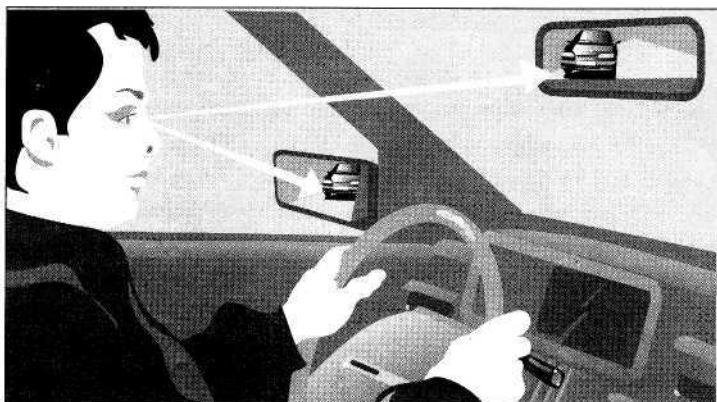
Рассмотрим все пункты по порядку. Маневрировать в потоке это не значит скакать из ряда в ряд без причины, вернее с единственной целью: любой ценой двигаться быстрее потока, демонстрируя свой высокий класс. Маневрировать в потоке — это свободно перестраиваться влево и вправо. Допустим, вы следуете по широкому многополосному проспекту. Впереди — остановка общественного транспорта, а это всегда практически останавливает два крайних правых ряда и сильно замедляет движение в третьем ряду. Самый правый ряд стоит, понятное дело, потому что его занял автобус или троллейбус, остановившийся у тротуара. Затормозивший в следующем ряду — это машины, пытающиеся объехать помеху. Конечно, если вы все это увидели непосредственно перед собой и вынуждены практически остановиться, предпринимать что-то уже поздно. Остается только покорно ждать, пока общественный транспорт уедет, а затор рассосется. Другое дело, когда водитель (который смотрит как можно дальше и получает информацию о том, что впереди, заранее) заблаговременно перестроился левее и спокойно объехал по другим рядам этот затор. Легко сказать перестроился, когда никто пропускать не намерен. А этого как раз и не требуется. Потоки транспорта на наших улицах «рваные», то есть всегда есть «окна» между машинами и достаточно большие (вот за границей потоки настолько плотные, что перестроения там сильно затруднены). Плавно перестроиться, чтобы занять такое свободное окно можно, ориентируясь по зеркалам, а главное, двигаясь с той же ско-

ростью, что и автомобили в потоке. На первых порах, конечно, трудно сопоставить скорость своего автомобиля со скоростью потока или с конкретной машиной в потоке, перед которой надо осуществить перестроение. Но научиться этому необходимо. Представим себе, что мы должны занять крайний правый ряд для поворота направо. Вроде он свободен, но тут как из-под земли в этом ряду появляется автомобиль, только что повернувший направо на нашу дорогу. Похоже, он не торопится разгоняться и плетется еле-еле. Перед ним пространство свободно — скорее туда! Вы всегда тормозите перед началом перестроения, чтобы разобраться в ситуации. Поэтому вашим первым желанием было покорно ждать, пока автомобиль справа проедет, чтобы уже пристроиться за ним. Но может появиться другой автомобиль. Обычно так и случается и оказывается, что перестроиться вправо практически невозможно. Учтите, что вы остановились во втором ряду, загородив движение, и вам уже начали сигналить, добавляя стресса. Рано или поздно с этим надо заканчивать. Попробуйте перестроиться не на торможении, а на ускорении. Нажимайте на газ и спокойно занимайте свой правый ряд перед автомобилем справа.

Здесь очень важно понять неписанный принцип взаимоотношений на дороге. Существуют так называемые понятийные правила движения и не только у нас, но и в других странах. Главное их правило гласит: тот водитель, кто четко обозначил свою позицию, или точнее, свои намерения, без колебаний приступив к их выполнению, имеет негласное преимущество! Да, это действительно так. Как только вы, включив «поворотник», с набором скорости, а значит, очень скоро поравнявшись с автомобилем справа, устремитесь в правый ряд, водитель справа обязательно пропустит вас, даже если, осмотревшись после выезда, он уже собирался перестраиваться влево и разгоняться. А что ему остается делать? Тем более, что вы практически не помешали ему, не подрезали его, а просто оперативно заняли свободное место. Поймите, речь здесь идет не о лихачестве, а скорее о рациональном использовании свободного места в потоке и умении воспользоваться им быстро и безопасно. Само собой разумеется, что ваш маневр не должен застав-

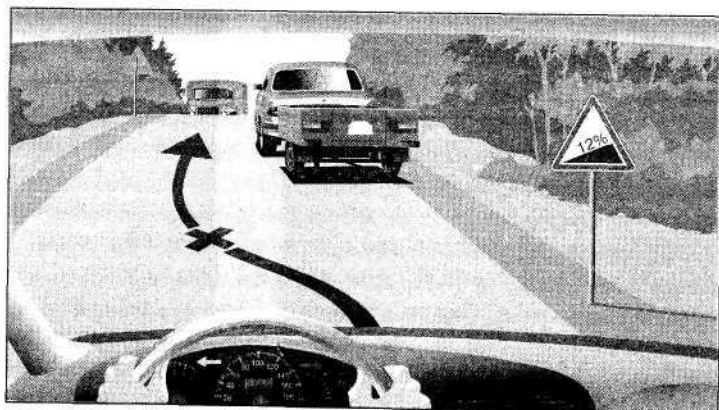
лять другого водителя резко тормозить или менять полосу движения. А если вам потребовалось перестроиться из левого ряда в правый при многополосном движении плотного потока транспорта? Вы что, остановитесь в левом ряду и станете ждать, пока справа машины разъедутся? Абсурд, так не делают! В том смысле, что если оно и появится, то вам придется стартовать практически с места, а справа машины движутся со скоростью потока и в мгновение ока поравняются с вами. Так не годится! Перестраиваться вправо в данной ситуации возможно только одним способом: вливаясь в правые ряды, занимая пустые места, благодаря точно выбираемой вами скорости: вот здесь надо притормозить, а здесь, наоборот, ускоряться. Так как же делать это правильно, то есть ловить подходящие моменты для перестроения? Неужели, повернув голову вправо, высматривать подходящую возможность для маневра? Нет, нет, только не так! Очень велика опасность «приехать» в задний бампер впереди идущего автомобиля!

Не будем забывать, что ваш автомобиль движется. Вспомним, стоит только на мгновение оторвать взгляд от дороги, «как вот он, задний борт грузовика». Ориентироваться надо только по зеркалам, причем и определять скорость автомобилей в потоке надо также по зеркалам. Именно поэтому я рекомендую отрегулировать внутренне (салонное) зеркало таким образом, чтобы оно давало вам возможность обзора сзади и справа, а не слева.



А тренироваться можно так. Остановившись у светофора, контролируйте по зеркалам приближение других машин. Проверяйте коротким поворотом головы, где та или иная машина находится в действительности. Соотнесите увиденную картинку с информацией, считываемой с зеркал. Кроме этого, проверяйте коротким поворотом головы, сверяясь по изображению в зеркалах, расположение остановившихся машин. Такая тренировка научит вас определять скорость двигающегося сзади автомобиля по изображению в зеркале заднего вида. Учитесь не задерживать взгляд, он должен быть молниеносным, затем все внимание вперед и снова молниеносный взгляд для контроля. Если приближающийся автомобиль едет довольно быстро, как раз второй взгляд даст полную информацию о его скорости, и вы сможете принять окончательное решение, успеете перестроиться или нет перед этим автомобилем.

При наличии разметки ведите автомобиль точно посередине своего ряда. При этом надо понимать, что другие водители не обязательно будут соблюдать рядность и могут (возможно не специально) выталкивать вас из занимаемого ряда. Такая ситуация особенно вероятна на поворотах при многополосном движении или на круговом движении. Если разметки нет, то новичку приходится трудно. Он норовит срезать углы, залезая в чужой ряд. Помните, что в этом случае надо смотреть туда, где вы хотите оказаться,



мысленно проводя пунктирную линию своей траектории, по которой и следует вести автомобиль.

Положение автомобиля на проезжей части очень важно. Не забывайте везде, даже в узких проездах, на парковках, во дворах всегда придерживаться правой стороны. Это необходимо для разъезда со встречным автомобилем, который появляется, как назло, в самый неподходящий момент.

ТОРМОЗИ ПРАВИЛЬНО!

Газета «Авторевю» №21 за 2007 год опубликовала письмо читателя «Тормоз — вправо!», который жалуется на неудобное расположение педалей в автомобиле. Он ругается на педали, за которые задевает ногой при переносе с газа на тормоз. Он даже грозит, что займется переделкой педалей. Думаю, это надо воспринимать как неудачную шутку. А вот с проблемами неверного торможения надо разобраться: больно много нынче начинающих водителей у нас в России. Да видно в автошколах главное — валовая продукция, а не качество. При переносе с педали газа на педаль тормоза читатель ногой задевает за эту самую педаль тормоза. Это крайне неудобно. Такая ситуация может возникнуть, если читатель ездит на Волге. У этой машины большие проблемы с эргономикой, отчасти из-за этого Волги так странно ездят и так часто попадают в аварии. На других автомобилях переносить ногу не требуется: она стоит на пятке, то есть на каблуке вашего ботинка напротив тормозной педали, а чтобы нажать на педаль газа, носок (то есть верхняя часть ступни) переносится по воздуху вправо. Нога при этом продолжает опираться на проворачивающийся на коврике каблук. Точно так же, чтобы попасть снова на педаль газа верхней частью ступни, она переносится влево на педаль тормоза. И опять, не отрывая каблука от коврика. Вот и все! Отрывать пятку от пола и тормозить ногой, зависающей в воздухе,— грубая ошибка: никакого дозированного торможения не получится. Чтобы все получалось элегантно, красиво и, главное, быстро, нога должна быть согнута в колене и в голеностопном суставе как можно меньше! Чтобы этого достичь, сиденье должно располагаться (на многих машинах, благодаря широкому диапазону регулировок, это возможно) довольно низко и на почтительном расстоянии от руля. А чтобы к рулю не тянуться, отрегулируйте спинку сиденья почти вертикально, чтобы сидеть прямо, упираясь в спинку лопатками. Тогда и правильно тормозить можно без труда.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ ПОСЕЩЕНИИ ТЕХЦЕНТРА. ЗАРЯДИТЕ КАРБЮРАТОР! ОТРЕГУЛИРУЙТЕ АККУМУЛЯТОР! И ЕЩЕ СЛОМАЛАСЬ ЭТА ШТУЧКА!

Посвящается милым женщинам!

Нет, нет, не подумайте, что я иронизирую! Женщине-водителю и в придачу владелице автомобиля совсем необязательно разбираться в устройстве автомобиля. В Америке много женщин посещает популярные воскресные курсы, где учат, как своими силами (do it yourself) проводить техническое обслуживание автомобиля. Нашим, российским женщинам там не место. Почему? Ответ прост: у нас в России живут тургеневские женщины, они настоящие красавицы, а не сухари из бизнес-центров, и разбираться в ремонте машин, тем более самим менять масло и колодки — не их удел. И все же, в некоторых вещах разбираться необходимо. Во-первых, чтобы не пострадал кошелек, во-вторых, только так можно сберечь нервы.

Ты купила новую иномарку и с удовольствием вдыхаешь неповторимый запах нового автомобиля. Понять тебя сможет только тот, кто хотя бы один раз испытал это неповторимое ощущение. Все с иголочки, чистенькое и исправное — катайся на здоровье. Первое, что надо выяснить, это когда приезжать для первого сервиса или на первое ТО (плановое техническое обслуживание). Обычно межсервисные интервалы для современных машин составляют 15—20 тыс. км, значит, первый раз твоя ласточка попадет на сервис примерно через год, а то и через полтора. Лучше всего упростить подсчеты и руководствоваться следующими правилами: во-первых, масло надобно менять как минимум один раз в год, значит, при маленьком пробеге появиться на сервис лучше всего раз в год. Во-вторых, следует

учесть, что в новом моторе детали только притираются друг к другу и расход масла может быть первое время значительным. Примерно через 5–6 тыс. км масло в моторе может опуститься ниже минимума. Если его вовремя не долить, и продолжать беззаботно ездить дальше,— мотор может полностью выйти из строя. И тогда винить улыбочивого и доброжелательного продавца этого автомобиля, (того парня, который почему-то не предупредил) будет уже поздно. Итак, не забывай заезжать на сервис для проверки масла. Можно брать для этой процедуры друга, мужа, брата и т. д. Назовем этого добровольца «техническим руководителем». Желательно приезжать на сервис вместе с ним и особенно важно, чтобы он был рядом при получении автомобиля после ТО или гарантийного ремонта. Так спокойнее и, главное, намного меньше вероятности, что тебе «повесят лапшу на уши». Скажи честно, ты ведь не совсем точно знаешь, чем карбюратор отличается от аккумулятора и для чего в машине есть разные штучки, то есть 13 000—14 000 деталей. Как только мастер-приемщик почувствует белые пятна в твоём техническом образовании (а он в этом мастак, так как психологию клиента ощущает на подсознательном уровне), он предложит тебе поменять многие детали, так как именно они влияют на безопасность. Этот приятный молодой человек будет навязывать выполнение совсем необязательных работ, умело мотивируя их необходимость. Как тут не согласиться! Но менять еще хорошие детали на новые, по крайней мере, расточительно. И еще: совсем необязательно знать, чем карбюратор отличается от аккумулятора, тем более, что первый давно заменен на впрыск топлива (fuel injection).

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ ПОСЕЩЕНИИ ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ: Посещение автосервиса у нас в стране всегда было сущим кошмаром для автомобилиста. Сегодня работает множество дилеров ведущих западных компаний, оказывая услуги на высоком европейском уровне. Однако опыт клиентов, увы, часто говорит об обратном. Поэтому соблюдай нижеприведенные рекомендации:

1. Лучше озвучить причины посещения техцентра мастеру по телефону заранее, договориться с ним об удобном

времени. Помни, инициатива всегда должна исходить от тебя. Думать за тебя никто не собирается.

2. При сдаче машины надо потребовать «интерактивной приемки» — то есть вместе с мастером-приемщиком осмотреть машину на подъемнике. Попросите объяснить необходимость проведения тех или иных работ, а главное — назвать альтернативные пути решения конкретных проблем.

3. Надо письменно указать объем предстоящих работ и их ориентировочную стоимость. Также письменно указать, от каких работ или замены каких запчастей вы отказываетесь. Это поможет избежать недоразумений при оплате счета. Снятые с автомобиля запчасти должны лежать для контроля в багажнике.

4. Обязательно заведи с собой визитную карточку мастера-приемщика. Попроси его перезвонить, независимо от того, возникнут ли проблемы с ремонтом. Если звонка в условленное время не последовало, звони сама! Постарайся общаться только с мастером, который принимал твою машину, а не с его сменщиком, который окажется почти наверняка не в курсе дела.

5. Попроси мастера перед оплатой счета прокомментировать каждую его позицию. Прежде чем покидать техцентр, внимательно осмотри автомобиль.

6. При сдаче машины на диагностику, попроси сделать калькуляцию стоимости рекомендованных работ и деталей, подлежащих замене. Уточни у мастера, что требует срочного ремонта, а с чем можно повременить.

7. Совсем не обязательно исправлять все недостатки за одно посещение автосервиса.

КАК ВЫБИРАТЬ АВТОМОБИЛЬ

Как же выбрать автомобиль? Не подумайте, что я буду нахваливать одни модели и осторожно ругать другие, как это делают эксперты журналов по автомобильной тематике. Мы с вами капнем глубже!

«Мне подарили такую маленькую, симпатичненькую машинку, она на божью коровку похожа!» — с восторгом восклицала одна дама. В основе женских восторгов чаще всего лежит визуальное восприятие. Проще говоря, представительницы прекрасного пола машины выбирают исключительно по внешнему виду, руководствуясь формулой «нравится — не нравится». Дамы забывают, что внешний вид — не главное! Главное в машине не то, как она выглядит, какого зверька или мошку напоминает, а как она ездит. И насколько безопасна. Точно так же лет тридцать назад длинноногие красавицы-студентки с нашего курса мечтали о Фольксвагене «жуке», который непременно должен подарить жених-иностранец. Такой милый с виду «жучок», был на самом деле неудобным в управлении, шумным и небезопасным автомобилем.

Сегодня к нам в Россию пришел настоящий автомобильный бум, и число новых автомобилей, проданных в прошлом году, перевалило за 2 миллиона! Покупательную способность гражданам усилили кредиты, и это ставит нас в один ряд с развитыми автомобильными странами. Грех кредитами не воспользоваться. Вопрос о приобретении сильно подержанной иномарки или отечественной «самоделки» на этом фоне отпадает сам собой. Рассмотрим важнейшие критерии при выборе нового автомобиля.

Первый вопрос о надежности, долговечности и расходах. Когда Генри Форда спросили, какой автомобиль самый лучший, он без запинки ответил — новый! И не без основания. Все новые автомобили ломаются очень редко, а починить их ничего не стоит, так как они стоят на гарантии минимум два-три года. Вопрос о кустарном ремонте в гараже у дяди Васи, наводящий ужас даже на мужчин, отпадает. Вас ждет комфортабельный дилерский центр с уютным

кафе и желанной чашечкой кофе. О долговечности автомобиля беспокоится также излишне. Времена, когда машину покупали на всю жизнь, канули в лету. Сегодня во всем цивилизованном мире применяется такая формула — езжу два-три года и меняю на новую. Учитывая выплаты по кредиту и техническое обслуживание, нормальный автомобиль, таким образом, обходится в среднем в 300—400 у. е. в месяц (не относится к Ferrari и Bentley). Километр пробега легкового автомобиля обходится владельцу от 18 до 30 рублей, а внедорожник опустошает карманы своего владельца в три-четыре раза активнее.

Механика или «автомат»? Конечно, «автомат»! Изобретение автоматической коробки можно законно считать лучшим подарком мужской части человечества — женщинам. Глупо пренебрегать прелестями, которые дарит «автомат». Вы спокойно трогаетесь с места на уклоне, не опасаясь, что машина покатится вниз, отдыхаете или учите иностранный язык в пробках. А главное, не отвлекаетесь на педаль сцепления и ручку переключения передач — все ваше внимание сосредоточено на дорожной обстановке. Благодарить!

Так и хочется повторить, что размер имеет значение, тем более, что к выбору автомобиля эта избитая фраза подходит как нельзя лучше. Женщина уверена, что управлять, особенно в перегруженном «трафике» мегаполиса, с маленькой машинкой легче. Это верно только отчасти. Все современные автомобили снабжены гидроусилителями руля и педалей: крутить руль и жать на педали авто большего размера (класс C и D) легко. Более того, у некоторых малышей гидроусилители отсутствуют. Малыши, это автомобили класса A и B, скачут по кочкам, как мячики, их безбожно трясет на неровностях, они шумные внутри, их затирают в потоке транспорта. Моя знакомая, замечательная девушка Даша, купила такую малютку-колобок и была счастлива, пока не поняла свою ошибку. Она тут же приобрела машину большего размера и вкусила настоящего автомобильного счастья. По ее признанию, управлять с автомобилем большего размера ничуть не труднее. Зато авто среднего размера более безопасно в аварии!

Итак, безопасность! Советую выбирать автомобиль по рейтингу крэш-тестов и не хочу показаться оригинальным. Это разумный подход к покупке автомобиля современного человека, ездить которому придется в России — стране с экстремальной ситуацией на дорогах. Женщины чаще мужчин возят в машине своих детей, и безопасность должна стоять во главе угла. Итак, первое, что надо уяснить, у вашего кандидата в четырехколесные друзья должно быть пять звезд по системе EuroNCAP. Второе — это наличие ABS. Она поможет вам выйти целыми и невредимыми из аварийной ситуации, так как позволяет крутить руль во время торможения и объезжать внезапно появившееся на дороге препятствие. Третье — система курсовой стабилизации или «противозаносная» система. Называются такие системы у разных автопроизводителей по-разному, например, у Мерседеса — ESP. Они придут на помощь в сложных ситуациях и придадут уверенность на скользкой зимней дороге, сводя вероятность заноса к нулю. В современном автомобиле, с точки зрения безопасности, на первом месте стоит «противозаносная» система, а не полный привод, как ошибочно думают. Городские полноприводные «паркетники» крутит на льду так, что мало не покажется! Вот если у такого «4x4» еще и умная электроника есть, как, например, система x-drive у БМВ, то бояться вовсе нечего. Можно даже в скользком повороте по педали тормоза ударить, что машину без наличия электронных помощников неминуемо приведет к развороту и выносу с дороги.

Агитировать за кондиционеры не буду. Напомню только, что они, кроме свежего микроклимата в машине, не пускают в салон пыль, влагу и благодаря им стекла не потеют. Обычно кондиционерами пользуются с апреля по октябрь. Если кто и скажет, что кондиционер нужен максимум две недели в самую жару, значит у него машина без такового.

Итак, начинаем выбирать автомобиль! Первое — «автомат». Второе — показатель цена-качество и условия кредита. По этим параметрам неплохой шанс имеют иномарки, сделанные в России, но сначала посмотрите рейтинг по безопасности, так как не все они обладатели пяти звезд. Далее не ошибитесь с размером машины, учитывая, что управлять

малюткой отнюдь не проще, а в комфорте она сильно проигрывает! Жизненно важно наличие антиблокировочной системы тормозов и «противозаносной» системы. Наличие кондиционера не обсуждается! Учли все параметры? Тогда смело берите автомобиль любой марки, при условии соответствия всем вышеперечисленным параметрам, и не ошибетесь! Вот как все просто! Бойтесь, что-нибудь напутать или забыть — возьмите с собой в салон эту книгу и не забудьте о возможности предоставления вам драйв-теста.

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ВОЖДЕНИЯ. ДАМЫ И ГОСПОДА: КОГО БОЛЬШЕ БОЯТЬСЯ?

По данным одного из недавних исследований, женщины за рулем автомобиля, вопреки расхожему мнению, не менее агрессивны, чем мужчины. Они точно так же не соблюдают дистанцию и умышленно не уступают дорогу. Другие же аналитики утверждают, что дамы осторожны и предусмотрительны, ведут себя вежливо в отношении других участников движения.

Понятно, что такой разброс мнений возникает из-за свободной интерпретации данных. Поэтому особый интерес заслуживает исследование, в котором дается дифференцированная оценка водителей разного пола по различным показателям. При этом учтем, что женщин-водителей в три раза меньше, чем мужчин, и женщины проезжают в среднем 12,5, а мужчины — 16,5 тысяч километров в год.

Скорее всего, более низкий показатель аварийности среди женщин (27%) — величина, которая еще ни о чем не говорит. Анализируя типы аварий, совершенных мужчинами и женщинами, можно сделать вывод: виновниками аварий с тяжелыми последствиями чаще становятся мужчины, а женщины обычно попадают в легкие столкновения без серьезных последствий. Мужчины провоцируют аварии со смертельным исходом в 5 раз чаще, чем женщины.

Дамы и господа неодинаково оценивают условия дорожного движения. Для большинства женщин сумерки или темнота, снижение видимости из-за тумана или дождя, крутой подъем или спуск представляются, как правило, серьезными источниками опасности. Мужчины же не считают это поводом для беспокойства. На перекрестках при разездах очень часто женщины ошибаются в оценке расстояния до приближающегося автомобиля и его скорости, из-за чего совершают на перекрестках гораздо больше оплошностей, ведущих к авариям. Их последствия — помятое крыло, бампер, разбитая фара.

Но дамы обладают одним, безусловно, похвальным преимуществом — они редко ездят в нетрезвом состоянии. Кроме того, почти никогда не скрываются с места дорожного происшествия и относятся к управлению автомобилем достаточно самокритично. Интересно, что 68% водителей-женщин очень эмоционально воспринимают себя в роли водителя. Они заявляют, что вождение — огромное удовольствие, но отказываются понимать, что удовольствию сопутствует необходимость знать автомобиль. Если, не дай бог, с автомобилем в пути случается какая-то поломка, женщина будет стоять в растерянности у открытого капота до тех пор, пока не остановится какой-нибудь джентльмен и не предложит свою помощь. Сколько бы раз это с ними ни случилось, они все равно ни за какие коврижки не станут запоминать такие варварские слова, как трамблер или сайлент-блок.

НЕОБХОДИМЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ВОДИТЕЛЯМ

Не важно, водителем какого уровня ты являешься. Главное — научиться получать удовольствие от управления автомобилем. Человек, который не понимает всей прелести вождения машины, не понимает, что вождение это ни с чем не сравнимое удовольствие, никогда не станет хорошим, надежным водителем.

Внимательно изучи теорию, потренируйся на площадке, отрегулируй свое восприятие действительности, и твой прогресс в вождении начнется сам собой.

Безопасность движения зависит в первую очередь от мировосприятия: от того, как данный конкретный водитель позиционирует себя на дороге.

Способность адаптироваться к любой ситуации и свобода импровизации — вот какими качествами должен обладать водитель, который хочет стать настоящим профессионалом.

Если ты думаешь, что не сможешь, — в действительности не сможешь! Если веришь, что сможешь, значит, действительно сможешь!

Если кажется, что долго нет никакого прогресса, значит, ты на пороге нового уровня.

Перед тем как впервые самостоятельно выезжать на улицы города, нужно мысленно прокрутить маршрут поездки в голове со всеми подробностями.

Оставь свои ожидания, сконцентрируйся на своих возможностях.

Повышать свое водительское мастерство нужно каждый день, используйте каждую поездку на автомобиле как тренировку.

Правило прохождения поворотов гласит: куда смотрит водитель, туда и поедет машина. Представляй себе желаемую траекторию прохождения поворота, и руки сами поведут по ней машину.

Водитель автомобиля должен стараться чувствовать, на

сколько процентов он использует в повороте сцепления шин. Критическим значением станет 100%, так как после этого шины теряют сцепление и скользят.

Водитель может и должен использовать каждый сантиметр ширины дороги. И он имеет на это полное право: он заплатил налог за всю ширину дороги. Не объезжай припаркованные машины вплотную, обгоняй широко!

Не жадничайте со скоростью, особенно на узких улицах и дорогах. Если на дороге появилось препятствие в виде велосипедиста, пешехода, припаркованной машины и так далее, то при разъезде во встречной машиной самым разумным решением будет полная остановка.

Фокусироваться нужно на своих действиях, а не других участниках движения.

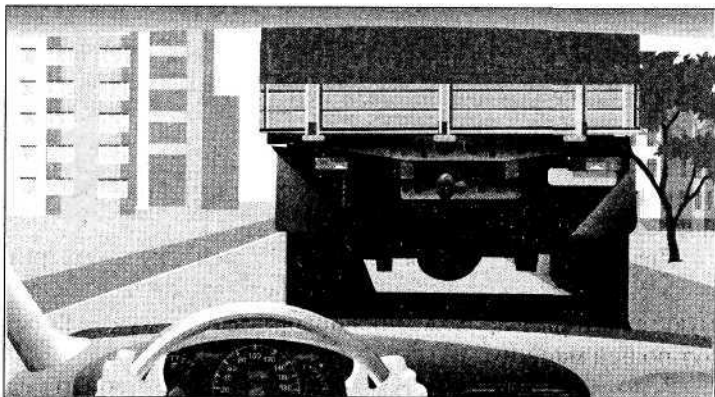
Каждый водитель решает сам, на сколько участвовать в управлении автомобилем, и только самые опытные и безопасные водители делают это на все 100% своих возможностей.

Мастерство водителя упирается в лимит физических возможностей человека, в то время как его ментальный (умственный) потенциал безграничен.

Качество отдачи напрямую зависит от качества получаемой информации.

Тренировка, обучение — это программирование.

Опытный водитель управляет автомобилем на «автопилоте», то есть на подсознательном уровне.



Программирование мозга водителя происходит при помощи актуализации виртуальной картинки. Если водитель не может представить себе мысленно, как он сделает что-то, то он никогда не выполнит это в реальном времени.

Уверенность в своих действиях, положительное мышление — вот ключ к успеху для новичка.

Чтобы обрести уверенность в своих силах, ты должен уметь вызывать комфортное чувство прошлых успехов.

Всегда помни, что фокусировать свое внимание нужно на том, чего ты хочешь достигнуть, а не на том, чего бы не хотелось испытать.

Мысли позитивно, смотри туда, где хочешь оказаться в прямом и переносном смысле.

Плавно — значит грамотно и безопасно!

Сконцентрируйся на выполнении своих задач, на самом себе, не смотри на других, и хороший результат не заставит себя ждать.

Будь уступчивым и великодушным, и ни в коем случае не агрессивным по отношению к другим участникам движения!

Содержание

СТАНЬ СВОИМ СОБСТВЕННЫМ ИНСТРУКТОРОМ!	4
ПОЧЕМУ ВОДИТЬ ТРУДНО?	9
ТРУДНЫЕ ПЕРВЫЕ МЕТРЫ	11
ЗАВОДИМ ДВИГАТЕЛЬ	12
СТАРТУЕМ УВЕРЕННО	15
ЗАГЛЯНЕМ В СЕБЯ	17
МАНЕВРИРОВАНИЕ	20
ПЕРВЫЕ ВЫЕЗДЫ НА ГОРОДСКИЕ УЛИЦЫ	25
ТОРМОЗИ ПРАВИЛЬНО!	34
РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ ПОСЕЩЕНИИ ТЕХЦЕНТРА. ЗАРЯДИТЕ КАРБЮРАТОР! ОТРЕГУЛИРУЙТЕ АККУМУЛЯТОР! И ЕЩЕ СЛОМАЛАСЬ ЭТА ШТУЧКА!	35
КАК ВЫБИРАТЬ АВТОМОБИЛЬ	38
ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ВОЖДЕНИЯ. ДАМЫ И ГОСПОДА: КОГО БОЛЬШЕ БОЯТЬСЯ? ...	42
НЕОБХОДИМЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ВОДИТЕЛЯМ	44

М. Г. Горбачев

ГОНОЧНЫЕ ПРИЕМЫ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Ответственный редактор **М. Ю. Ковригин**
Редактор **О. Н. Новикова**
Художественный редактор **П. В. Ильин**
Иллюстрации **И. Н. Назин**
Дизайн обложки **А. Ю. Смирнов**
Верстка **Т. В. Розе**
Корректор **Н. Ю. Стронина**

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш. д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями обращаться в ООО «Дип покет»**
E-mail: foreignseller@eksmo-sale.ru

International Sales: *International wholesale customers should contact «Deep Pocket» Pvt. Ltd.
for their orders.* foreignseller@eksmo-sale.ru

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформ-
лении, обращаться в ООО «Форум»:** тел. 411-73-58 доб. 2598. E-mail: vipzakaz@eksmo.ru

**Оптовая торговля бумажно-беловыми
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш. д. 1, д/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный),
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

- В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
- В Нижнем Новгороде:** ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.
- В Казани:** ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.
- В Ростове-на-Дону:** ООО «РДЦ-Ростов», пр. Станки, 243А. Тел. (863) 268-83-59/60.
- В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
- В Екатеринбурге:** ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.
- В Киеве:** ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 501-91-19.
- Во Львове:** ТП ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.
- В Симферополе:** ООО «Эксмо-Крым» ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.
- В Казахстане:** ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровскийго, д. 3а. Тел./факс (7272) 252-59-90/91.

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и канцтоварами «Канц-Эксмо»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 780-58-34.

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:

В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать 24.04.2008. Формат 84x108 ¹/₃₂.
Печать офсетная. Бумага тип. Усл. печ. л. 2,52.
Тираж 10 000 экз. Заказ № 3026

Отпечатано с готовых файлов заказчика в ОАО «ИПК
«Ульяновский Дом печати». 432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

www.infanata.org

Электронная версия данной книги создана исключительно для ознакомления только на локальном компьютере! Скачав файл, вы берёте на себя полную ответственность за его дальнейшее использование и распространение. Начиная загрузку, вы подтверждаете своё согласие с данными утверждениями!

Реализация данной электронной книги в любых интернет-магазинах, и на CD (DVD) дисках с целью получения прибыли, незаконна и запрещена! По вопросам приобретения печатной или электронной версии данной книги обращайтесь непосредственно к законным издателям, их представителям, либо в соответствующие организации торговли!

www.infanata.org