

ЖАЖДА ВОЖДЕНИЯ

Андрей Барбакадзе

ЧЕМУ НЕ УЧАТ **В АВТОШКОЛЕ**

**Переверни
страницу, чтобы
начать**



КЛАДЕЗЬ
ЮРИДИКА

Издательство АСТ
Москва

УДК 629.07
ББК 39.33-08
Б24

Все права защищены.

Ни одна часть данного издания не может быть воспроизведена или использована в какой-либо форме, включая электронную, фотокопирование, магнитную запись или какие-либо иные способы хранения и воспроизведения информации, без предварительного письменного разрешения правообладателя.

Барбакадзе, Андрей Олегович.

Б24 Чему не учат в автошколе. Приемы вождения, о которых важно знать каждому. – Москва: Издательство АСТ, 2027. – 112 с. – [Жажда вождения].

ISBN 978-5-17-187701-9

Добро пожаловать в реальный мир вождения автомобиля!

Настоящая дорога отличается от идеальных схем в учебниках. Здесь мало просто выучить правила – нужно свободно ориентироваться в дорожной обстановке, просчитывать чужие ошибки и принимать решения за доли секунды.

Андрей Барбакадзе – профессиональный автоинструктор с многолетним стажем. Он знает, как превратить растерянного новичка в уверенного водителя – как во время учебы, так и после получения прав.

Мастерство вождения не приходит за пару месяцев, но с этой книгой вы пройдете этот путь увереннее и быстрее. С ней вы сможете:

– проработать основные ошибки, которые совершают на экзамене в ГИБДД;

– научиться водить в разных условиях;

– узнать, что делать в нестандартных ситуациях на дороге;

– повысить свое мастерство и юридическую грамотность, прочитав разделы про негласные правила водителей и правовые аспекты.

И не важно, чем вы управляете – «механикой» или «автоматом», – внутри даны рекомендации под оба типа трансмиссии.

Книга подходит начинающим и опытным водителям, а также тем, кто только планирует получить права.

Сядьте поудобнее и пристегнитесь. Поехали!

УДК 629.07
ББК 39.33-08

ISBN 978-5-17-187701-9

© А.О. Барбакадзе, 2026
© ООО «Издательство АСТ», 2027

ОГЛАВЛЕНИЕ

Краткое предисловие автора.....	4
Понятие о системе ВАД (водитель – автомобиль – дорога).....	5
Первые шаги.....	8
Выбор автошколы.....	8
Контакт с инструктором.....	10
В процессе обучения.....	11
Экзамен по вождению: регламент и ошибки.....	14
Грубые ошибки (7 баллов).....	17
Средние ошибки (от 3 до 4 баллов).....	30
Мелкие ошибки (от 1 до 2 баллов).....	35
Веселые старты.....	36
Вождение в ограниченных пространствах.....	40
Вождение в жилых зонах и других прилегающих территориях.....	40
Вождение по городским улицам.....	42
Вождение по загородным дорогам.....	51
Особенности вождения в зависимости от характера незнакомой местности, вождение с прицепами и буксировка.....	68
Утомляемость водителя.....	76
Действия водителя в нештатных и критических ситуациях.....	78
Краткий анализ ДТП в Российской Федерации и мире.....	81
Некоторые правовые аспекты.....	96
Право остановки ТС во время движения и цель остановки.....	96
Проверка у водителя и пассажиров документов.....	97
Кто вправе наказывать за нарушения ПДД и в каком порядке.....	98
Отстранение от управления ТС и задержание ТС.....	99
Порядок освидетельствования водителя на состояние опьянения...	101
Как по закону проводится досмотр автомобиля.....	103
Порядок оформления ДТП.....	103
Водительская этика.....	105
Заключение.....	110

Краткое предисловие автора

Существуют три вещи, известные всем россиянам: как учить, как лечить и как водить автомобиль. Однако уровень образованности среднестатистического школьника совсем не изменился, средняя продолжительность жизни если и увеличилась, то только благодаря развитию высоких медицинских технологий, а не успехам домашних целителей, и по количеству дорожно-транспортных происшествий (ДТП) мы далеко не последние в мире. Получается, что наши знания не самые правильные!

Понятие о системе ВАД (водитель-автомобиль-дорога)

В современном мире каждый вид транспорта работает в рамках установленной системы. Если для водителя это новость и пробел в знаниях, то давайте воспользуемся ими и попробуем поразмышлять в глобальном масштабе – мы ведь люди широкие.

В авиации, на железнодорожном и водном транспорте, уже давно в устоявшемся виде применяются навигационные приборы, полеты контролирует диспетчер и прочее, и прочее. Человеческий фактор присутствует, но в указанных видах транспорта он далеко не абсолютен. Управление автомобиля на сегодняшний день полностью зависит от человека, если не брать отдельные эксперименты, которые пока погоды не делают.

В этой связи аварий и жертв в автомобильном транспорте несоизмеримо больше, нежели в иных видах транспорта. Количество авиационных, железнодорожных и морских катастроф, **вместе взятых за год**, составляет долю процента от количества автокатастроф, происшедших **за час**.

В мире многое делается, чтобы освободить водителя от водительского труда, но делается уже 40 лет, а сдвиги пока не впечатляют. Исходя из этого, в ближайшие 20 лет профессия водителя останется востребованной. К тому же, не стоит забывать, что для многих людей вождение – это не просто работа, а настоящее удовольствие.

Российская федерация, к сожалению, занимает одно из первых мест в мире по количеству ДТП и жертвам в них. К примеру, город, равный по населению Вологде, за 10 лет полностью опустел, а город с населением в один миллион превратился в город инвалидов. Общей причиной ДТП является незнание или неприятие того, что автомобильный транспорт тоже работает в собственной системе, которую в умных книгах называют: «Водитель – автомобиль – дорога» (ВАД), а в самых умных добавляют еще и «среду», что правильно. Однако мы немного расширим эту систему и заменим «водитель» на «участник движения», а «автомобиль» на «транспортное средство» (ТС). Последнее, правда, длинно и скучно, но тем не менее в систему входят, кроме водителя, пешеходы и пассажиры, хотя бы они того или нет, а помимо всем известных и «испытанных в боях» транспортных средств с недавних пор появились еще и средства индивидуальной мобильности (СИМ).



Движение ТС по дорогам происходит не в стихийном порядке, а согласно определенным законам:

- ♦ водитель механического ТС обязан иметь законный допуск к управлению им (водительское удостоверение и специальные разрешения);
- ♦ транспортное средство должно соответствовать определенным стандартам и техническим условиям эксплуатации;
- ♦ дорога должна соответствовать техническим и информационным стандартам;
- ♦ велосипедисты и водители СИМ обязаны подчиняться Правилам дорожного движения (ПДД), как и остальные водители, но им не нужен допуск на дорогу в виде документа;
- ♦ соблюдение законов движения по дорогам контролируется государством.

Это и есть система. Водители, пешеходы, пассажиры, регулировщики, ТС, дороги – элементы системы, от которых зависит общая надежность, а сбой любого элемента системы приводит к ДТП. Трудно с этим не согласиться, да?

Общая надежность системы ВАД зависит только от состояния ее элементов: водителя, пешехода, пассажира, транспортного средства, дороги, окружающей среды и средств контроля. Трудно не согласиться и с этим, правда?

Что же сбоят в системе ВАД чаще всего? Окружающую среду винить глупо – она задана по умолчанию, и мы о ней прекрасно осведомлены. Средства регулирования движения? Да, они могут быть несовершенны, неисправны, но за час вождения в городских условиях чего мы больше видим на дорогах: неисправных светофоров или нарушений ПДД? Ответ очевиден. Следовательно, на первом месте по количеству «сбоев» водитель, на втором – пешеход, на третьем – состояние дорог и так далее.

Характерные «сбои» со стороны водителей:

- ♦ выезд на дорогу, не имея на то законного основания (нет водительского удостоверения, не разрешено по возрасту, водитель в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, крайнего утомления или под воздействием лекарственных препаратов);
- ♦ опасные привычки в вождении (общая нервозность, чрезмерное напряжение, опасная дистанция, резкие торможения, разгоны и т. п.);
- ♦ отвлечение внимания от дороги (разговоры по телефону, музыка, шумят пассажиры или увлекают окружающие виды, зашкаливают эмоции);
- ♦ ошибочный прогноз поведения других водителей, пешеходов, велосипедистов;
- ♦ недооценка опасности (незнание или непонимание ситуации, преднамеренное ее игнорирование);
- ♦ нарушения ПДД (заведомые или невольные);
- ♦ неуверенность в навыках управления ТС (незнакомая местность с ее особенностями, усталость, болезненное состояние, незнакомая машина, недостаточная видимость);
- ♦ недостаточные навыки вождения и оценки дорожной обстановки;
- ♦ управление заведомо неисправным ТС.



Пешеходы тоже ошибаются или намеренно нарушают ПДД и много ДТП происходит по их вине, но часто водители предотвращают их, предугадывая поведение пешеходов. Надо понимать, что от ошибок водителей страдают пассажиры, и число пострадавших в ДТП пассажиров в полтора раза превышает число пострадавших водителей, хотя ДТП по вине первых случаются очень редко. Именно водитель несет ответственность за техническое состояние ТС и эксплуатационные показатели (надежность, комфорт, управляемость, безопасность).

Дорога вроде бы представляет собой заданный элемент системы, но ее строит и эксплуатирует человек, но часто дороги бывают не в самом качественном состоянии, так уж повелось. Оправдания всегда можно найти, но нам, водителям, до этих самых причин дела немного. Странно, ведь строители (от разнорабочего до большого начальства) сами ездят по ими же построенным дорогам и «ищут» прекрасно им известные причины.

В результате таких нарушений качество и долговечность дорожного покрытия не выдерживают ни критики, ни времени, они очень быстро приходят в негодность и... опять виноват водитель. Юлим, выкруливаем, стараемся соответствовать данности.

Разумеется, дорожники заслуживают не только критики, но и похвалы – за последние 10 лет сеть дорог расширилась, протяженность скоростных дорог увеличилась в 3 раза.

Система «ВАД» в Российской Федерации не лучшая в мире, но и не самая отсталая. Главное, что она существует и развивается. Если все участники движения будут считать себя винтиками системы, укреплять ее, совершенствовать изнутри, то количество ошибок заметно уменьшится. Однако трудно считать себя винтиком, поскольку подход «Я личность» присущ нашей ментальности. И все же есть выход и из этого положения: считайте себя не винтиком, а сообразно положению – крупным крепежным звеном, что весомее и влиятельнее. Вникнув в суть вопроса без пафоса и снобизма, увидим простую картину – **на дороге абсолютно все равны**. Конечно, участники движения, которые едут в сопровождении ДПС и ФСО, немного ровнее, но движение оперативных машин с включенными синими маячками и сиренами предусмотрено ПДД – в системе мы ВСЕ.



Первые шаги



Выбор автошколы

В больших городах желающие обучиться вождению выбирают автошколу ближе к месту жительства или работы, это удобно и советовать нечто иное почти бесполезно по вполне понятным причинам: время, время и еще раз время. Однако, если в относительной близости работает несколько автошкол, стоит все-таки поспрашивать у коллег и друзей, где они учились, понравилось ли им отношение к ученику со стороны администрации и со стороны преподавателя и инструкторов, остались ли довольны. Отзывы в интернете читает, наверное, каждый современный человек, но стоит задаться вопросом, всегда ли такие отзывы соответствуют действительности.

Итак, вы выбрали и пришли в автошколу. Обучение, естественно, платное, и вам могут предложить сокращенные программы вождения (вместо 56/54 часов взять 30 или 40) с целью экономии ваших средств. Юридически автошкола так не может обучать: есть программы обучения, которым она обязана следовать полностью, но идут на встречу учащимся, чтобы заполучить лишнего курсанта. Средства можно сэкономить, причем незначительно. Однако на «стойкость» навыков вождения это повлияет, – скупой заплатит дважды, особенно человек, не имеющий навыка вождения, а таких большинство, и обладателям навыков никогда еще не вредили лишние часы вождения.

Автошкола заключает с вами «Договор на оказание образовательных услуг». Прочитайте его обязательно! Проигнорировав его положения, вы можете попасть в неприятную ситуацию. Практика показывает, что тексты договора внимательно

читают единицы, а вопросы задают потом, когда уже бывает поздно. Вас никто ни к чему не принуждает и ни в чем не собирается ущемить, но часто вы подставляете сами себя, не читая договор.

Зачастую все проблемы и конфликты между администрацией и учащимися возникают только из-за вождения, а именно из-за графика. Ученики, работающие полный день по обычному графику «5/2», или студенты предпочитают брать часы вождения до работы (учебы) или после, то есть в 7:00 или в 18:00, либо в выходные дни. Это самое популярное пожелание в крупных городах. Вот тут и возникают трудности: больше половины учащихся хотят водить в одно время. Чисто «технически» принять всех невозможно. У инструкторов существует режим труда, который не позволяет им работать более 8 астрономических часов в день с обязательными 2 выходными. Однако если инструктор так будет работать по факту, то у большинства работающих обучение растянется очень надолго, а хороший эффект получается при 3 занятиях в неделю, не меньше. Один инструктор работает строго по режиму, другой позволяет себе режим нарушать, то есть работает до 22:00 или в выходные. Вот это и написано в договоре, из этого и надо исходить, прежде чем платить за обучение.

В договоре должно быть прописано, с какого по какой час и по каким дням вам предоставляется возможность заниматься практическим вождением. Если в договоре имеется фраза: «Учебная организация предоставляет учащемуся возможность заниматься вождением по удобному гибкому графику (конкретное время не оговаривается)», то вы имеете **полное право требовать** «удобного гибкого графика», а как автошкола будет его обеспечивать – не ваша забота. Когда в договоре не оговорено время работы инструкторов (так бывает чаще) и вы его подписываете, полагаясь на слова администратора: «Не волнуйтесь, все будет хорошо» – при спорах вы никому ничего не докажете, придется подстраиваться под работу инструкторов или расторгнуть договор с возвратом денег, что уже сложнее.

Инструкторы – люди капризные, многие работают на личных машинах, не входят в штат автошколы, у них ИП или самозанятость, и в полной мере влиять на них начальство школы не может. В местах, где инструктор работает на машине автошколы, ситуация более контролируемая, но работает, естественно, по режиму.

Самый эффективный с точки зрения качества обучения промежуток времени для занятий вождением в крупных городах – с 10:00 до 17:00. В 7:00 вы находитесь еще не в лучшей рабочей форме, а к 18:00 (и позже) вы с инструктором уже предельно устали. Дело не только в усталости: вы молоды, энергичны, инструктор двуязыльный, а вот от пробок на дорогах в утренние и вечерние часы никуда не денетесь. Отработать многие нужные элементы вождения из-за пробок не представляется возможным в должной мере. Движению в пробках необходимо учиться, но времени должно хватить на все элементы, иначе пострадает качество. Старайтесь заниматься днем, изыскивайте для этого любые возможности! Не бойтесь подойти к своему строгому руководству на работе и сказать примерно в таком духе: «Я собираюсь поступить в автошколу, и, если вы не хотите, чтобы ценный сотрудник выучился плохо, что не способствует успеху нашего общего дела, отпустите меня иногда на вождение днем». Понимающий начальник вас отпустит, если подойдете **накануне, а не поставите его перед фактом**. Поверьте, работает! Кругом люди, вы к ним уважительно, и они не откажут. Во всяком случае, вы можете согласовать приемлемые для вас обоих даты обучения.

График вождения составьте так, чтобы в неделю у вас было не менее трех занятий, особенно в начале обучения. Позже навык закрепится и можно ходить 2 раза. В противном случае вы рискуете потерять уже приобретенные умения, и каждое следующее занятие будет начинаться с повторения пройденного.



Конечно, прогресс зависит от индивидуальных способностей, но существует усредненная планка.

Теоретическое обучение большинство автошкол с недавних пор проводит онлайн (вебинары или полная схематическая «упрощенка» в виде неких учебных «материалов»). Я не считаю это правильным, но что есть, то есть. Большинство преподавателей на сегодняшний день тоже не лезут вон из кожи ввиду более чем скромного заработка и предпочитают натаскивать ученика на сдачу экзамена по билетам и не более – никого не хочу обижать, но такова правда жизни.

Контакт с инструктором

Здесь и в дальнейшем речь пойдет об инструкторе «среднего уровня», коих большинство.

При выборе инструктора будущие водители прислушиваются к сарафанному радио, которое вполне себя оправдывает, но бывают и накладки: если ваш знакомый прекрасно контактировал с инструктором, то с вами контакт может быть не столь идеальным.

Как себя вести с инструктором? Прежде всего помнить, что научиться водить автомобиль нужно **вам**, а не ему. Исходя из этого, проявляйте активность. У большинства учащихся отмечается некоторая неловкость, иногда выраженная прямым текстом, мол, мы не умеем управлять автомобилем, а вы, инструкторы, с нами мучаетесь. В вас говорит либо природная застенчивость, либо призыв к жалости. Друзья мои! Вы для того и пришли в автошколу, чтобы учиться, заплатили немалые деньги, и вам обязаны выдать всю программу обучения. Выдадут, но в какой мере, будет зависеть от вас. Включили призыв к жалости – 26 занятий вас будут жалеть: мало чему научитесь, но обучение пройдет спокойно. Тоже результат, но на дороге никто жалеть вас потом не будет.

С застенчивыми учащимися будет примерно так же. Вы не задаете или почти не задаете вопросов инструктору, хотя он видит, что поняли не все. Напрягаться он не будет, «кто меньше подвергается, тот больше сохраняется». Все часы откатаете, но без инициативы с обеих сторон. В итоге – средний результат. При виде вашей заинтересованности инструктор отнесется к обучению серьезно, у вас наладится контакт, вы будете понимать друг друга с полуслова, что гарантирует успех.

Всегда задавайте вопросы, если что-то непонятно. Когда более-менее освоитесь на дороге, всячески намекайте, что вам нужно сделать побольше сложных поворотов, разворотов, перестроений для закрепления навыка. Закрепите навык – и будет хороший результат.

Полное взаимное неприятие ученика и инструктора случается редко. Такая неприязнь проявляется сразу, и, если вы чувствуете, что с этим инструктором вы не достигнете никаких результатов, не затягивая, просите администратора автошколы назначить вам другого инструктора. Стесняться здесь нечего, это ваше право, и руководство автошколы пойдет вам навстречу, хочется им того или нет. НО! Не ищите идеала, не найдете. Прежде чем делать скоропалительные выводы, постарайтесь все-таки притереться, иногда для этого достаточно пары занятий, а если не получится, то обращайтесь к администрации.

Наивно думать, что за 26 занятий инструктор вас всему научит. Как говорится, век живи – век учись! Однако если инструктор вкуче с хорошим преподавателем теории направят на правильный путь, зложат прочный фундамент для последующего строительства добротного, красивого и безопасного здания, то больше половины дела сделано, время и деньги потрачены не зря.

В процессе обучения



Ваша задача не только приобрести необходимые навыки вождения, но и сдать практический экзамен в ГИБДД, что на сегодняшний день, будем откровенны, очень не просто. Если вы задумали сдавать экзамен по пути «наименьшего сопротивления» – дело ваше, но и в этом случае проехать на экзамене 100 метров и счастливо уйти не получится – вы вместе с экзаменатором находитесь в зоне аудио- и видеоконтроля. Без навыков вождения положительный результат не гарантирован НИКОМУ. Из этой аксиомы и будем исходить.

Что такое навык? Навык – это эффективное действие с минимальными усилиями, доведенное до автоматизма. Изначально любое действие, хотя бы переключение передачи, требует обдумывания, но при постоянном повторении вы будете «переключаться» автоматически, что и формирует навык. За рулем нет времени думать, поэтому все основано на навыках, и не только на мышечных (движения рук, ног, головы), но и на сенсорных [зрение и слух], и коммуникативных (водительская этика).

Поэтому и важно ходить на вождение поначалу не меньше 3 раз в неделю, чтобы навык прочнее закрепить. Водителю приходится действовать в разных дорожных ситуациях, где необходимо еще и умение (навык плюс знания). Умение достигается теми же постоянными занятиями, например, вы тренируете правильное выполнение параллельной парковки, упражняетесь, и не сразу, но достигаете хорошего результата.

