Днепропетровский государственный университет

внутренних дел

Кафедра «Тактико-специальной подготовки»

***Реферат***

с предмета «Автомобильная подготовка»

на тему:

**«Основы техники управления автомобилем»**

Выполнил:

курсант 301 уч. группы

рядовой милиции

Колесник Д.Ю.

Проверил:

преподаватель каф. «Тактико-специальной готовки»

Макаревич В.В.

Днепропетровск, 2007

**План**

*1. Техника управления автомобилем. Понятие и особенности.*

*2. Посадка.*

*3. Руление, регулировка зеркала заднего вида*

*4. Начало движения.*

*5. Переключение передач, движение за лидером.*

*6. Торможение, перестроение и маневрирование.*

*Литература*

1. **Техника управления автомобилем. Понятие и особенности.**

Под техникой управления автомобилем понимаются целенаправленные действия водителя, обеспечивающие безопасность движения в системе автомобиль - водитель - дорога и оптимальное решение задач, стоящих перед ним в этом процессе.

Очевидно, что в различных условиях у водителей техника управления автомобилем будет различна. Однако анализ вариантов практических приемов показывает, что в сумме они всегда отражают, по существу, набор оптимальных типичных действий.

В современных сложных условиях интенсивного движения в городах и на загородных автомобильных дорогах обстановка может изменяться в доли секунды. Водитель, управляя автомобилем, должен постоянно контролировать дорожные условия, замечать особенности движения, учитывать малейшие изменения.

Если водитель недостаточно обучен технике управления автомобилем и недостаточно натренирован, он не успевает реагировать на меняющуюся обстановку и принимать необходимые решения для управления автомобилем. Как правило, такой водитель работает слишком напряженно, быстро устает и не может быстро и безошибочно оценивать обстановку. В его действиях неизбежно возникают! ошибки, создавая предпосылки для дорожного происшествия.

На основе анализа дорожно-транспортных происшествий определены основные навыки техники управления автомобилем, хорошее владение которыми позволяет избежать аварий. Если владение четкими приемами работы, без лишних и неловких движений, имеет большое значение для любой профессии, то для водителя автомобиля профессиональные навыки особенно важны, поскольку он в сложной обстановке действует в непрерывном контакте с другими водителями и пешеходами.

Основным элементом, определяющим технику вождения автомобиля, является посадка за рулем, именно она определяет стиль и манеру управления автомобилем.

Разумеется, рациональная для каждого водителя посадка будет зависеть от конкретных особенностей его телосложения и поэтому должна определяться индивидуально. Однако при этом должна обеспечиваться возможность принять наиболее удобное естественное положение, обеспечивающее свободу движений и максимальный обзор, приложение минимальных психических и физических усилий для Управления автомобилем, и в котором водитель не испытывал бы утомления при продолжительной езде.

2. **Посадка.**

Первое, что должен сделать водитель, садясь за руль нового для него автомобиля, это обеспечить рациональную посадку регулировкой положения сиденья и его спинки.

Рациональная посадка, характеризуется устойчивым положением корпуса; освобождением в основном конечностей от удержания позы для выполнения ими функций, связанных с управлением; стандартным положением рук и ног на органах управления в процессе выполнения технических приемов манипулирования ими положения обеспечивают максимальную точность управления автомобилем, являются наиболее целесообразными исходными для выполнения приемов и составной частью "позы готовности" к действию в опасных ситуациях дорожного движения.

Рассмотрим, как влияют типичные ошибки при неправильном посадке на работоспособность водителя и управление автомобилем.

Когда сиденье выдвинуто слишком далеко вперед водителю приходится сильно сгибать руки и ноги, что мешает в таком положении достаточно легко перемещать руки и приводит к быстром утомляемости. Особенно это проявляется при длительных поездках так как в этом случае перенапряжены мышцы спины и шеи. При расположении сиденья слишком далеко от органов управления водитель вынужден подтягиваться вперед, держась за рулевое колесо. При этом его спина не имеет опоры и мышцы ее все время напряжены. Основная нагрузка падает на относительна слабые мышцы рук. В таком положении ухудшаются точность и скорость управляющих воздействий, а также обзорность.

Водитель легкового автомобиля будет чувствовать себя за рулем легко и непринужденно физически, если его руки, расположенные в среднем положении на ободе рулевого колеса, слегка согнуты в локтях, а нога в зоне бедра имеет опору на сиденье. При этом средние части стоп правой и левой ног свободно достают до педалей во всем диапазоне перемещений последних.

Исходное положение ног водителя таково: правая нога лежит на педали управления дроссельными заслонками с постоянной готовностью быстрого переноса ее при необходимости на педаль тормоза левая нога располагается на полу слева от педали сцепления и при выключении сцепления легко обеспечивает полное перемещение педали без отрыва спины водителя от спинки сиденья.

Никогда не следует во время движения постоянно держать ногу на педали сцепления, так как она будет непроизвольно нажимать на педаль и вызывать пробуксовку дисков сцепления, в результате чего фрикционные накладки дисков и выжимной подшипник сцепления могут преждевременно выйти из строя.

Ноги на педали управления надо ставить серединой стопы, как показано на рис. 7, а, - это наиболее удобное положение не вызывает усталости, исключает соскакивание ноги, обеспечивает легкость ее перемещения с одной педали на другую.

Прежде чем начать движение, водитель при правильной посадке обязан проверить досягаемость ко всем органам управления без отрыва спины от спинки сиденья, а также достаточную видимость всех приборов. При проверке удобства посадки ремни безопасности должны быть обязательно пристегнуты.

3. **Руление, регулировка зеркала заднего вида**

Отрегулировав сиденье под удобную и правильную посадку, необходимо проверить и, если требуется, отрегулировать зеркала заднего вида таким образом, чтобы без изменения положения тела в любой момент можно было просматривать максимально видимую зону позади автомобиля через зеркало внутри салона, а также - при наличии боковых зеркал зоны вдоль боковой линии автомобиля под углом 30-35°.

Рулевое колесо надо держать легко, как бы отталкиваясь слегка согнутыми в локтях руками от руля и плотно прижимая плечи к спинке сиденья. Свободно вытянутые на руле руки дают возможность достаточно быстро совершить маневр, что позволяет вовремя избежать аварии.

Рулевые управления легковых автомобилей достаточно легкие, поэтому нет необходимости сильно сжимать рулевое колесо - из-за этого обычно быстро устает рука. Однако через руку водитель должен всегда чувствовать "обратную связь" с колесами автомобиля, особенно при движении по плохим дорогам, так как неожиданный наезд колесом на препятствие может "выбить" рулевое колесо из рук водителя и автомобиль на какое-то время потеряет управление.

Для изменения движения, автомобиля рулевое колесо надо поворачивать одной рукой тянущим, а другой поддерживающим движениями.

Когда необходимо быстро повернуть рулевое колесо, рекомендуется использовать способ перекрестного перехвата рулевого колеса со скрещиванием рук. Такой скоростной способ руления требует от водителя тщательной практической отработки, чтобы он в критической ситуации не "потерял" управление автомобилем.

Для отработки приемов скоростного руления можно при отсутствии специальных тренажеров использовать в качестве тренажера автомобиль с вывешенной передней подвеской. При этом, если рулевое колесо условно разбить аналогично часовому циферблату, то в исходном положении руки на руле находятся на уровне, соответствующем 10 и 2 часам. Для отработки скоростного руления со скоростным перехватом (скрещиванием) рук при повороте из исходной позиции осуществляют поворот рулевого колеса обеими руками до поз. 2, а затем правой рукой выполняют перехват в поз. 3, продолжая вращение левой рукой.

Далее из поз. 4 левой рукой делают перехват до исходной. Вращая руль правой рукой. Этот цикл повторяется и для дальнейшего поворота вправо. По аналогичной схеме отрабатывается поворот влево. Сначала это упражнение рекомендуется выполнять медленно, следя за равномерностью вращения рулевого колеса, а затем можно увеличивать скорость до максимальной. Характерные ошибки при отработке этого приема следующие: задевание рук одна за другую и уменьшение угла поворота рулевого колеса при перехвате (что увеличивает число циклов), а так временная потеря контакта рук с рулевым колесом и - как следствие - потеря управления.

Для лучшего усвоения руления легковым автомобилем полезна также отработать прием поворота рулевого колеса одной рукой перехватом через тыльную сторону кисти. И хотя в повседневно практике этот прием практически не используют, он может выручит в критической ситуации, когда одна из рук в какой-то момент Л окажется на рулевом колесе.

Для отработки поворота вправонеобходимо правой рукой из исходной поз. 1 повернуть рулевое колесо до поз. 2, а затем разжимая пальцы руки и продолжая вращение, осуществляют перихват через тыльную часть кисти (поз. 3). Продолжая вращения тыльной частью кисти (поз. 4), осуществляют перехват в поз. 1. Этот же прием для правой руки отрабатывают при вращении рулевого колеса в левую сторону. Подобные приемы следуя отработать и для левой руки. Характерные ошибки этого руления неравномерность вращения и потеря контакта кисти с ободом рулевого колеса при перехвате.

Правильное положение водителя на рабочем месте должно стать привычкой, доведенной до автоматизма и обеспечивающей управления рычагами управления не глядя на них, т. е. не отрывая взгляда от дороги.

Практика вождения легковых автомобилей многих отечественных и зарубежных моделей показывает, что водитель довольно быстро приспосабливается к различным вариантам расположения на них органов управления и комбинаций приборов. Необходимо при этом выполнять основное требование: прежде чем начать движение, внимательно изучить назначение и расположение всех органов управления, убедиться в их досягаемости, а при необходимости и эффективности действия.

4. **Начало движения.**

Для осуществления движения необходимо поворотом ключа зажигания в соответствующее положение выполнить пуск двигателя. Эффективность и выбор приемов пуска двигателя зависят от двух основных факторов: температуры окружающего воздуха и технического состояния двигателя и системы зажигания. Двигатели легковых автомобилей легко запускаются при температуре окружающего воздуха до -25-30 °С. Эксплуатируя один и тот же автомобиль, водитель довольно быстро приспосабливается к особенностям пуска его двигателя.

При пуске холодного двигателя после длительной стоянки рекомендуется полностью вытянуть ручку управления воздушной заслонкой, включить стартер и запустить двигатель. Если это не удается после нескольких попыток, то можно нажать на педаль акселератора, чтобы немного приоткрыть дроссельную заслонку. Но при этом ни в коем случае нельзя многократно нажимать на педаль акселератора подкачивающими движениями, так как в этом случае произойдет перелив топливной смеси в цилиндры двигателя и запуск будет невозможен, пока избыток топлива не испарится из цилиндров.

Для пуска горячего или теплого двигателя, а также в жаркую погоду вытягивать ручку воздушной заслонки не требуется или только частично для обеспечения устойчивой работы двигателя в начальный период.

Начинать движение рекомендуется после прогрева двигателя до 40...50 °С и устойчивой работы двигателя, т. е. без провалов по частоте вращения коленчатого вала. Устойчивая работа двигателя в начальный момент движения на не полностью прогретом двигатель регулируется воздушной заслонкой.

Трогание автомобиля с места должно осуществляться плавно, без рывков. Для трогания с места на ровном сухом участке дороги необходимо полностью выжать педаль сцепления и включить первую передачу. После включения передачи обе руки должны находиться на руле. Плавное трогание с места зависит главным образом от взаимодействия правой и левой ног, управляющими педалью подача топлива и включением сцепления. Для отработки приема трогания с места необходимо научиться плавно отпускать педаль сцепления и по изменению шума в зависимости от изменения оборотов коленчатого вала двигателя уметь определять момент соединения ведомого и ведущего дисков сцепления на стадии их пробуксовки: в этот момент автомобиль, стоящий на месте, как бы находится в напряжении, готовый преодолеть силы, удерживающие его.

После этого в момент пробуксовки дисков сцепления надо слегка увеличить обороты коленчатого вала двигателя и также плавно продолжать отпускать педаль сцепления без резкого его включения! Если автомобиль трогается с места рывком, это означает, что педали сцепления была отпущена неправильно, т. е. слишком быстро, особенно в момент соединения дисков сцепления.

После начального трогания автомобиля следует также плавня полностью отпустить педаль сцепления с одновременным увеличением оборотов коленчатого вала двигателя и начать разгон автомобиля. Некоторые молодые водители допускают ошибку и делаю наоборот: вначале отпускают педаль сцепления очень медленно, а затем в первый момент трогания автомобиля теряют терпение и быстра отпускают педаль. В результате автомобиль трогается с места рывком и при этом может произойти остановка двигателя.

Трогать автомобиль с места рывком нельзя, так как при этом детали сцепления, коробки передач и главной передачи будут испытывать повышенные нагрузки, ускоряющие их износ и приводящие к поломкам.

При трогании с места автомобиля, стоящего на подъеме и заторможенного стояночным тормозом, необходимо в момент пробуксовки дисков сцепления дать более высокие обороты коленчатого вала двигателя и одновременно снять автомобиль со стояночного тормоза. При трогании автомобиля на скользкой дороге не допускается чрезмерно увеличивать обороты коленчатого вала двигателя так как это приводит только к пробуксовке ведущих колес автомобиля.

При трогании автомобиля с места необходимо в соответствии с требованиями Правил дорожного движения убедиться в полной безопасности начала движения, для чего обязательно посмотреть в зеркало заднего вида и через плечо, при необходимости включить соответствующий указатель поворота и отъехать от места остановки по плавной траектории, выключив затем указатель поворота.

5. **Переключение передач, движение за лидером.**

При переключении передач необходимо правильно определять соотношение между скоростью движения и включаемой передачей. Для разгона автомобиля рекомендуется последовательно переключать передачи при достижении частоты вращения коленчатого вала двигателя 0,7...0,8 от оборотов при максимальной мощности. Переключать передачи надо плавно и без значительных усилий, включая передачу полностью.

Для переключения передач необходимо отпустить педаль управления дроссельной заслонкой, выжать педаль привода сцепления, включить нужную передачу, плавно отпуская педаль сцепления, увеличить нажатие на педаль дроссельной заслонки. При этом необходимо, чтобы автомобиль двигался плавно, без рывков.

Если позволяют условия дороги и безопасность движения, автомобиль следует вести на высшей передаче. Однако если водитель чувствует малейшую неуверенность при движении автомобиля или если частота вращения коленчатого вала двигателя значительно снизилась (что можно определить по тахометру, по звуку работы двигателя и вибрации всего автомобиля), необходимо перейти на низшую передачу.

С начала движения необходимо вести автомобиль по прямой, не допуская резких отклонений от выбранного направления. Под влиянием внешних сил автомобиль может несколько самопроизвольно уклониться в сторону. Чтобы выровнять его путь, достаточно легко повернуть рулевое колесо. Полезно проследить путь своего автомобиля на заснеженной дороге: извилистый след на ровной дороге свидетельствует о неопытности водителя. Это значит, что ему следует отработать управление движением автомобиля по прямой с различной скоростью.

При движении на дороге автомобиль может находиться один, и при этом водитель задает скорость его движения, или двигаться в потоке других автомобилей. Но следует помнить, что с увеличением скорости время на получение необходимой информации о дорожной обстановке - поворотах, спусках, знаках, других транспортных средствах, а также время на выполнение маневров прогрессивно сокращается. Это вынуждает водителя устремлять взгляд все дальше вперед, в результате чего поле зрения значительно уменьшается, ели при стоящем автомобиле оно составляет 120°, то при скорости 100 км/ч сужается до 22°. Таким образом, при скорости 100 км/ч и выше возникает так называемый туннельный водитель, видит только 22/100 того пространства, которое охватывает взглядом стоя на месте. Понятно, что при определенном стечении обстоятельств это может способствовать возникновению непредотвратимых критических ситуаций. В этой связи необходимо учитывать еще одно обстоятельство. Как известней скорость влияет на выбор дистанции, т. е. расстояние до впереди идущего автомобиля (лидера). И здесь водители, к сожалению, часто берут в расчет только остановочный путь, но не видимость, в то время как недостаточная дистанция не только создает опасность наезда (если водитель впереди вдруг остановит свой автомобиль), но и ограничивает видимость. В первом случае при малой дистанции встречная машина для водителя легкового автомобиля до последнего момента остается невидимой. Кроме того, и попутные транспортные средства находятся тоже вне поля зрения. Стоит увеличить дистанцию, картина сразу меняется: чем она больше, тем дальше впереди себя видит водитель. Конечно, и здесь должна быть мера. Слишком большая дистанция создает в потоке пустоту которую сразу стремятся заполнить нетерпеливые водители. В результате их рискованных маневров излишне большая дистанция может превратиться в опасную зону.

При движении за лидером выбор дистанции, как и скорости безопасной в данной обстановке, является сложным процессом ведения водителя и говорит о его профессиональном опыте. Безопасная дистанция не является величиной раз и навсегда заданной какой-то выбранной скорости, но зависит от состояния дорожного покрытия, климатических условий, напряженности потока движущихся автомобилей и даже от поведения лидирующего и следующего за ним водителя. При разных тормозных возможностях автомобилей, зависящих от их типа (легковые, грузовые, автопоезда т. д.) на сухой дороге эта дистанция (м) должна составлять не менее половины значения скорости (км/ч) при движении на загородных дорогах и 10... 15 м в условиях города.

6. **Торможение, перестроение и маневрирование.**

Тормозные возможности легковых автомобилей, оцениваемые интенсивностью замедления, находятся на одном уровне и выше по сравнению с другими типами автомобилей. Если тормозные возможности лидера выше, дистанция должна быть увеличена в 1,5 - 2 раза. Так же следует поступать при изменении покрытия проезжей части дороги:

при движении по сухой грунтовой дороге эту дистанцию нужно увеличить в 1,2...1,3 раза;

по мокрой асфальтобетонной - в 1,4...1,6;

по мокрой грунтовой - в 1,8...2;

по заснеженной - в 2,5...3;

по обледенелой - в 4...5 раз.

Практически для обеспечения безопасности нужно руководствоваться таким правилом: при влажной дороге дистанция увеличивается в 2 раза, а при обледенелой - в 4 раза.

При приближении потока автомобилей к перекрестку или пешеходному переходу дистанция должна быть увеличена с учетом вероятности торможения впереди идущего автомобиля.

Не менее важно правильно выбрать боковой интервал между рядом идущими автомобилями. Он должен составлять в зависимости от скорости и других условий движения 0,8...2,5 м и, естественно, чем больше скорость, тем больше должен быть интервал.

В процессе движения на автомобиле водитель постоянно осуществляет маневрирование - перестроение в рядах движения, повороты, развороты и т. д.

Перестроением называется смена полос движения автомобиля, необходимая для поворота, остановок, движения по свободному ряду и т. п. Меры безопасности, независимо от причин перестроения и числа полос, едины и заключаются в обязательной подаче предупредительного сигнала перед выездом из занимаемого ряда и пропуске транспортных средств, движущихся в прямом направлении (при одновременном взаимном перестроении в соседних рядах преимущество у автомобиля, находящегося справа).

Для обеспечения безопасного движения не допускается внезапное изменение местоположения транспортного средства в ряду или маневрирование без своевременного включения предупредительного сигнала указателя поворота.

Следует взять за правило такой порядок перестроения: сначала включить сигнал поворота налево или направо - в зависимости от дальнейшего направления движения, затем с помощью зеркала заднего вида и поворотом головы влево (вправо) убедиться, что тот ряд, куда необходимо перестроиться, свободен, и только после этого плавно перестроиться в нужный ряд. Следует иметь в виду, что в непосредственной близости сбоку от автомобиля может быть зона, не просматриваемая в зеркало заднего вида. Наилучшая траектория движения при смене полосы - это очень плавная, но не слишком растянутая по длине кривая.

Перемещение на несколько рядов надо выполнять последовательно из ряда в ряд, проехав в каждом ряду с включенным указателем поворота ориентировочно не менее чем 5 с - в зависимости от обстановки.

Иногда водители, движущиеся в параллельных рядах, подают одновременно сигнал взаимного перестроения. Согласно правилам водитель, находящийся справа по ходу, при перестроении имеет преимущественное право (приоритет), т. е. начинает первый свой маневр. Для того чтобы облегчить взаимное перестроение, водитель, находящийся слева, должен снизить скорость, тогда водителя справа поймет, что его сигнал маневра воспринят и ему уступят дорогу.

При маневрировании нельзя резко снижать скорость движения, так как это может создать аварийную обстановку и вызвать задержку других транспортных средств.

При движении в плотном потоке автомобилей водитель должна контролировать ситуацию позади автомобиля через заднее зеркало.

Примерно каждые 15...20 с, а при движении на менее загруженной загородной трассе - через 35...40 с, а также перед каждым маневром. В этом случае водитель всегда будет контролировать всю окружающую обстановку.

Важным элементом маневрирования являются повороты. Их выполняют только из крайнего ряда движения, ближайшего к направлению поворота. При наличии соответствующего дорожного знака или линий разметки можно осуществлять поворот и из нескольких крайних рядов.

При повороте не следует рулевое колесо поворачивать больше, чем необходимо. Исправляя это, водители иногда вынуждены вращать рулевое колесо в противоположную сторону, и автомобиль при этом как бы "рыскает" по дороге.

На закруглениях дороги рекомендуется строго выдерживать рядность и не выезжать на полосу встречного движения.

Перед входом в поворот целесообразно снизить скорость и при необходимости перейти на передачу, при которой можно выполнить полностью этот маневр. Обе руки водителя будут находиться на руле, и он полностью сможет сосредоточиться на выполнении поворота.

Следует помнить, что скорость прохождения поворота определяется не скоростью входа в поворот, а главным образом скоростью выхода из него. В момент входа в поворот торможение должно быть закончено. После этого водитель повернет рулевое колесо на угол, необходимый для поворота. Одновременно, если позволяют условия и радиус поворота, следует начинать плавно увеличивать частоту вращения коленчатого вала двигателя, нажимая на педаль подачи топлива. На выходе из поворота автомобиль должен занять положение, соответствующее движению по прямой. При такой технике траектория поворота имеет короткий участок малого радиуса на входе в поворот и длинную плавную кривую на выходе, по которой автомобиль движется, набирая скорость.

Одним из элементов маневрирования является разворот. Его выполняют в зависимости от ширины проезжей части прямым поворотом или с применением заднего хода. При развороте нельзя поворачивать рулевое колесо автомобиля, стоящего на месте. Необходимо, чтобы автомобиль двигался хотя бы с минимальной скоростью; это облегчает маневр, снижает износ шин передних колес и деталей рулевого управления.

Разворот на пересечении дорог является сложным маневром, при котором необходимо видеть всех возможных участников Движения, и выполнять его четко, чтобы никому не создавать помех.

Для выполнения разворота надо: перестроиться в крайний левый Ряд (для дорог с двумя и более полосами движения); подъезжая к месту разворота, оценить условия обзорности и безопасного выполнения маневра; дорога во встречном направлении должна просматриваться не менее чем на 100 м; если приближается встречный поток автомобилей, необходимо на выбранном месте разворота остановиться, необходимо выйти из автомобиля, обойти вокруг и убедиться, что путь свободен.

Прежде чем переходить к поворотам разворотам, следует научиться управлять автомобилем двигаясь задним ходом по прямой; без резких отклонений в сторону.

При движении задним ходом следует обеспечить полный контроль за автомобилем, что в значительной степени зависит от правильного пользования сцеплением. При маневрировании на ограниченном пространства и необходимости ехать медленно можно двигаться с полувыжатым сцеплением. Однако длительное движение подобным образом недопустимо из-за перегрева и повышенного износа дисков сцепления. Полезно для движения задним ходом отработать навыки управления автомобилем одной рукой: при наблюдении за дорогой через левое плечо - правой), при наблюдении через правое плечо - левой, при наблюдении через приоткрытую дверь необходимо левой рукой научиться надежно удерживать дверь, а правой управлять автомобилем.

Передачу заднего хода можно включать лишь после того, как автомобиль окончательно остановился. Включение передачи заднего хода во время движения автомобиля вперед может привести к поломке зубьев шестерен в коробке передач.

Управлять автомобилем при движении задним ходом сложнее чем при движении передним. Для сохранения намеченного направления нельзя резко поворачивать рулевое колесо.

Повороты при движении задним ходом выполняют так же, как и при движении передним. Если надо повернуть автомобиль влево, то) и рулевое колесо вращают в левую сторону, если вправо - в правую сторону. Во время поворота задним ходом переднее колесо описываем кривую наибольшего радиуса, поэтому необходимо следить за тем,: чтобы передняя часть автомобиля не задела за препятствие А, мимо которого свободно прошло заднее колесо.

Важнейшее правило, которое всегда следует помнить: при повороте передним ходом следить за прохождением заднего колеса, а при повороте задним ходом - за прохождением переднего колеса.

При остановках и стоянках на подъемах и спусках необходим принимать меры, исключающие самопроизвольное движение (скатывание) автомобиля. Для этого автомобиль затормаживают стояночным (ручным) тормозом, включают для создания большего тормозного усилия первую передачу или передачу заднего хода и подкладывают до колеса упоры. При остановках и стоянках у тротуара передние колеса на подъеме поворачивают налево до упора переднего колеса в бортовой камень (на спуске - наоборот).

Во время обучения вождению автомобиля, а также при вождении водитель должен совершенствовать свое мастерство управления автомобилем постоянно. В практике работы водителей, особенно водителей высокого класса, не зря считается, что как только водитель сам решил, что он достиг совершенства и, управляя автомобилем, он все может, это значит, что он перестал быть "безопасным водителем", т. е. как бы мастерски водитель ни управлял автомобилем, излишняя самоуверенность для него губительна, и водитель всегда должен иметь практику вождения и тренировать свое мастерство, иначе он может потерять профессиональные умения и навыки.

**Литература**

* 1. Конституция Украины. – К., 1996 г. со следующими изменениями и дополнениями.
	2. Закон Украины “О дорожном движении”: Постановление Верховной Рады Украины от 28.01.1993 р.
	3. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1979.
	4. Журнал «Я – водій».