

تکنیک های آموزش عملی رانندگی

نحوه ی حرکت به سمت ماشین:

با توجه کامل به اطراف و دیگر استفاده کنندگان از راه از عقب ماشین به سمت درب راننده ماشین نزدیک می شویم.

الف) بازکردن درب:

بعد از کلید انداختن و بازکردن قفل درب با دست چپ درب خودرو را باز می کنیم.

ب) سوار شدن :

سوار شدن با پای راست انجام می شود (نه با سر) اول قسمت سمت راست بدن، بر روی صندلی می نشینیم.

ج) پیاده شدن:

دسته ی درب را با دست چپ می گیریم و با دست راست دستگیره را گرفته و قبل از باز کردن درب پشت سر را نگاه می کنیم بعد از اینکه مطمئن شدیم خطری نیست درب را باز می کنیم، پای چپ را بیرون می گذاریم و بعد سر و بدن را بیرون می آوریم.

د) تنظیم اولیه قبل از حرکت:

اول صندلی را جهت تنظیم میدان دید طبیعی و کنترل پدال ها و تسلط به فرمان تنظیم می کنیم. به این صورت که موقع استفاده از پدال ها پاشنه پا با کف ماشین برخورد داشته و برای پدال گرفتن از سینه پا استفاده کنیم. برای امتحان کردن می توان از کلاچ کمک گرفت. پشتی صندلی را نیز با توجه به راحت قرار گرفتن کمر تنظیم می کنیم به طوری که موقع رانندگی دید کامل داشته باشیم (نه اینکه خوابیده باشد و یا فرمان در بغل راننده باشد) و بعد از آن آینه ها را طوری باید تنظیم کنیم که با آینه سمت راست قسمتی از بدنه ماشین و فضای سمت راست ماشین و با آینه سمت چپ قسمتی از بدنه سمت چپ و فضای سمت چپ ماشین را ببینیم و همچنین با آینه بالای سر تا شعاع ۷۰ متری پشت سر را ببینیم و در آخر کمر بند ایمنی را می بندیم، دنده را در حالت خلاص قرار داده و باید مطمئن شویم که دنده خلاص شده باشد.

سوییچ را در حالت باز یا همان روشن قرار داده صبر می کنیم تا حدوداً " ۱۵ ثانیه بگذرد بعد از اینکه قسمت ECU ماشین، برق بارگیری کرد استارت می زنیم.

قلق گیری کلاچ

یک راننده باهوش در حرکت اول باید سعی کند که نقطه یک حرکت کلاچ را پیدا کند و یکدفعه و ناگهانی کلاچ را بالا نیاورد. پیدا کردن مقدار فاصله بین نقطه صفر کلاچ تا نقطه یک حرکت را قلق گیری کلاچ می گویند. هر ماشینی را که برای اولین بار می خواهیم حرکت دهیم باید کلاچ آن را قلق گیری کنیم.

نحوه اجرا:

کلاچ را تا انتها گرفته دنده را به نیاز حرکت یا در حالت ۱ یا در حالت عقب قرار داده و به همان حالت کنترل کلاچ، کلاچ را آرام آرام و به صورت میلیمتری بالا میآوریم تا متوجه شویم که نقطه یک حرکت آن کجاست. هر اتومبیلی را که برای اولین بار حرکت می دهیم بهتر است گاز، کلاچ، ترمز، دنده و فرمان آن را قلق گیری کرده و مورد ارزیابی قرار دهیم چون ممکن است از گاز، کلاچ، ترمز، دنده و فرمان ماشین شما سفت تر و یا نرم تر باشد.

ضمناً نه تنها این تفاوت همیشه وجود دارد بلکه یک مسئله عادی به شمار می رود و ما به عنوان راننده باید متوجه آن باشیم. نقطه صفر در همه ماشین ها یکسان است یعنی انتهای کلاچ همه ماشین ها نقطه صفر محسوب می شود اما مقدار فاصله بین نقطه صفر و نقطه یک حرکت در همه ماشین ها یکسان نیست.

ماشینی که لنت صفحه کلاچ یا دیسک و صفحه کلاچ آن تازه تعویض شده باشد کلاچ آن نرم تر بوده و شتاب حرکت اولیه آن بیشتر و نیز فاصله بین نقطه صفر و یک حرکت آن بسیار کم است و اصطلاحاً می‌گوییم نقطه یک حرکت کلاچ آن پایین بوده و کلاچ آن تیز است. در ماشینی که چند ماهی از تعویض و استفاده از صفحه کلاچ آن می‌گذرد فاصله بین نقطه صفر و یک حرکت بیشتر است و بایستی تقریباً تا وسط کلاچ را بالا بیاوریم تا به نقطه یک برسیم اصطلاحاً می‌گوییم نقطه یک حرکت کلاچ این ماشین وسط می‌باشد و ماشینی که در آن مدت طولانی از لنت صفحه کلاچ استفاده شده باشد کلاچ آن سفت تر شده و فاصله بین نقطه صفر و یک حرکت آن بیشتر می‌شود و ما مجبور می‌شویم از وسط آن را بالاتر بیاوریم تا به نقطه یک برسیم که اصطلاحاً می‌گوییم نقطه یک حرکت کلاچ این ماشین می‌باشد.

هرچه نقطه حرکت کلاچ بالاتر باشد کلاچ سفت تر بوده و زمان تعویض لنت صفحه کلاچ آن نزدیک تر می‌شود.

نیم کلاچ

بهترین حالت تنظیم کلاچ ← با سینه ی پا کلاچ را فشار می دهیم و پاشنه ی پا به کف ماشین بخورد به طوری که پای ما به شکل یک اهرم عمل کند و کلاچ را از قسمت مچ پا آزاد می کنیم تا جایی که ماشین به حرکت در آید همان جا که به حرکت در آید کلاچ را نگه می داریم تا حرکت ماشین سر دور بیافتد و بعد از آن می توانیم پای خودمان را برداریم که به این حالت نیم کلاچ گفته می شود.

باید توجه داشته باشیم که یکی از بزرگترین اشتباهات در رانندگی، کلاچ گرفتن قبل از ترمز کردن در دنده های بالاتر از ۱ هست. این کار باعث شتاب گرفتن ماشین می شود و باعث می شود ماشین دیرتر توقف کند.

بعضی جاها آنقدر شیب زیاد است که ترمز دستی جواب نمی دهد و شما هر کاری می کنید که با نیم کلاچ اتومبیل را بالا ببرید نمی توانید، در این حالت کفایت که همزمان با اینکه پای شما روی ترمز هست کلاچ را بالا آورده تا جایی که دور موتور یکی دو میلیمتر پایین برود ولی ماشین نلرزد، حالا تا جایی که می توانید گاز بدهید و بعد کلاچ را بالاتر بیاورید.

حرکت اولیه و رعایت حق تقدم

ابتدا کلید را در سوئیچ ماشین گذاشته و باز می کنیم تا برق پشت صفحه کیلومتر ماشین وارد شود و بعد از کنترل آمپر حرارت، آمپر بنزین، چراغ ترمز دستی و چراغ روغن و چراغ چک موتور استارت می زنیم و با گرفتن کلاچ تا آخر، ماشین را در حالت دنده ۱ گذاشته و همراه با گاز کم، کمی کلاچ رها می کنیم تا جایی که ماشین آرام به حرکت درمی آید همان جا کلاچ را نگه می داریم تا جایی که حرکت ماشین ما سر دور افتاد کلاچ را کامل آزاد می کنیم. قبل از حرکت باید راهنمای سمت چپ که نشان دهنده ی خروج از پارک است را بزنیم و بعد فرمان را به سمت چپ دور می دهیم تا ماشین از پارک خارج شود .

رعایت حق تقدم:

بعد از آنکه کمی از ماشین به سمت چپ، از پارک خارج شد ایست می کنیم، پشت سر را نگاه می کنیم تا وسیله ی نقلیه ای در مسیر مورد نظر در حال حرکت نباشد. برای اینکه حق تقدم با وسیله ی نقلیه ای می باشد که مستقیم در حال حرکت است. بعد از حصول اطمینان رو به جلو حرکت می کنیم.

گردش به راست و چپ

گردش به راست:

برای گردش به راست از فاصله ۱۰۰ متری راهنمای راست را می زنیم؛ تا جایی حرکت کرده که آینه و ستون سمت راست به موازات جدول سمت راست خیابان شود، فرمان را در حال حرکت آرام به سمت راست دور می دهیم و در مسیر سمت راست خیابان حرکت می کنیم.

گردش به چپ:

از فاصله ۱۰۰ متری راهنمای سمت چپ را می زنیم و بعد از رسیدن به تقاطع ایست می کنیم؛ و بعد از رعایت حق تقدم عبور وسایل نقلیه دیگر در حال حرکت رو به جلو، از وسط تقاطع که عبور کردیم فرمان را به سمت چپ دور می دهیم و در مسیر سمت راست خیابان سمت چپ به حرکت خود ادامه می دهیم .

قانون ایست

قانون ایست به ما می گوید هرگاه می خواهیم ایست کنیم پس از اینکه ماشین کاملاً توقف کرد بایستی اول ترمز دستی را بالا کشید و دنده را خلاص کنیم بعد پا را از روی کلاچ برداریم.

در صورتی که توقف ما کمتر از ۳ ثانیه طول بکشد چون می خواهیم مجدداً حرکت کنیم نیازی به خلاص کردن دنده نیست (فقط باید از دنده یک بودن آن مطمئن شویم)

ولی در صورتیکه توقف ما بیش از ۳ ثانیه طول بکشد اول دنده را خلاص می کنیم سپس پا را از روی کلاچ برمی داریم.

اگر دنده را خلاص نکرده پا را از روی کلاچ برداریم ارتباط بین چرخ و موتور مجدداً وصل می شود و باعث می شود ماشین رو به جلو پرت شده و خاموش شود.

پس بنابراین قانون ایست مساوی است با:

۱- گرفتن کلاچ

۲- ترمز آهسته

۳- ایست کامل

سپس دنده خلاص و بعد کلاچ را رها می کنیم و تا زمانی که قصد حرکت نداریم پا را از روی ترمز رها نمی کنیم.

اگر توقف ما بیش از ۲۰ ثانیه طول بکشد بایستی ترمز پایی را به ترمز دستی انتقال دهیم بدین ترتیب که ترمز دستی را کشیده و پا را از پدال ترمز برمی داریم.

ایست نبش تقاطع های حصاردار در معابر شهری:

به تقاطع که رسیدیم جایی که آینه های بغل به موازات گوشه های دیوار رسیدند ایست کرده چپ و راست را نگاه می کنیم که حدودا ۲۰۰ الی ۳۰۰ متر چپ و راست ما دیده شود و بعد از اینکه اطمینان پیدا کردیم که خطری نباشد به حرکت خود ادامه می دهیم.

فاصله ی عرضی

در تنظیم فاصله ی عرضی بخاطر اینکه جدولها ارتفاع یکسان ندارند و ممکن است که جدول بخاطر درب ورودی منزل به شکل پل شده باشد و از آنجایی که کنار ه ی جاده یا همان جایی که جدول و جاده به هم خورده باشند ثابت می باشد لبه پایین جدول یا محل تلاقی جاده و جدول مدنظر گرفته می شود.

تنظیم فاصله عرضی در حال حرکت رو به جلو:

در حال حرکت رو به جلو کنار خیابان به آرامی حرکت می کنیم و تا جایی که آب پاش یا انتهای برف پاک کن سمت راست در یک خط اریب از زاویه دید راننده مماس با لبه پایین جدول یا همان جایی که جاده و جدول بهم می خورند فاصله تنظیم می شود؛ که حدود آن از ۴۵ الی ۶۰ سانتی متر می باشد.

تنظیم سرعت در دنده عقب

سرعت ماشین در دنده عقب به وسیله کلاچ تنظیم می شود به این صورت که هنگام دنده عقب بایستی با نگهداشتن کلاچ در نقطه حرکت از شتاب گرفتن ماشین جلوگیری کنیم.

بدلیل اینکه اگر در دنده عقب شتاب ماشین زیاد شود کنترل ماشین از دست راننده خارج می شود و ماشین به چپ و راست منحرف خواهد شد.

بنابراین یک راننده خوب با پایین آوردن کلاچ در دنده عقب از سرعت ماشین کاسته و کنترل ماشین را به آسانی بدست خواهد گرفت.

تنظیم فاصله عرضی در حال حرکت رو به عقب یا همان دنده عقب حرکت کردن:

ماشین را به حالت موازی با جدول نگه داشته با دست چپ وسط فرمان را می گیریم که جهت تنظیم نباید دستمان از وسط بالای فرمان جا به جا شود و یا در صورت جا به جا شدن حد نصاب آن دستمان باشد و بدانیم که چقدر باید برگردد. برای اینکه در حال حرکت رو به عقب نباید جلو را نگاه کرد و دنده را در حالت دنده عقب گذاشته، راهنمای سمت راست برای حرکت رو به عقب و با نگاه کردن رو به عقب، با این حالت که دست راست را پشت صندلی شاگرد گذاشته و سر و گردن را برمی گردانیم و از بین دو صندلی جلو، عقب را نگاه می کنیم و با چراغ استپ موجود در شیشه ی عقب با یکی از این دو حالت تنظیم می کنیم :

۱) یا اینکه کل چراغ سوار بر پیاده رو شود؛ لبه ی سمت راست چراغ از زاویه دید راننده مماس با لبه ی پایین جدول همان محل برخورد جاده و جدول

۲) یا آنکه لبه ی سمت چپ از زاویه ی دید راننده مماس با لبه ی پایین جدول قرار گیرد و چراغ سوار بر جاده باشد.

نکته :

تنظیم در حال حرکت: اگر چراغ سوار بر پیاده رو شود فاصله کم می شود و باید به سمت چپ یا جاده فرمان را دور دهیم و اگر چراغ وسط جاده شود فاصله زیاد می شود که در این صورت باید به سمت راست فرمان را دور بدهیم یا همان سمت جدول.

سرعت حرکت رو به عقب با کلاج تنظیم می شود؛ به این صورت که کلاج را بیشتر آزاده کرده تا سرعت کمی بالا رود کلاج را فشار می دهیم سرعت کم می شود که در حال حرکت رو به عقب حتما باید سرعت حرکت کم باشد.

دور یک فرمان:

در خیابانی که عرض آن زیاد است اتفاق می افتد. راهنمای سمت راست را می زنیم و ماشین را به کناره سمت راست خیابان هدایت می کنیم و با فاصله ی عرضی مناسب که نیم متر می باشد ایست کرده، راهنمای چپ را زده کمی به سمت چپ حرکت کرده و ایست می کنیم؛ تا ایست خروج از پارک انجام داده باشیم و سر را برمی گردانیم و عقب سمت چپ را نگاه می کنیم. بعد از حصول اطمینان در حال دور دادن به چپ حرکت می کنیم و چنانچه وسیله ای از سمت راست وجود نداشت به حرکت خود ادامه می دهیم و اگر ماشین بود ایست کرده، بعد از رعایت حق تقدم حرکت می کنیم و در مسیر سمت راست به حرکت خود ادامه می دهیم.

دور دو فرمان:

در خیابانی که عرض آنها کمتر است صورت می گیرد؛ به این طریق که کنار سمت راست خیابان با فاصله مناسب ایست کرده راهنمای سمت چپ را زده و با دنده ی ۱ و برگرداندن سر و گردن به عقب سمت چپ جهت اطمینان آرام حرکت کرده و فرمان را به سرعت به سمت چپ دور می دهیم تا جایی حرکت کرده که آینه بغل سمت چپ سوار بر پیاده رو شود و آینه سمت راست به موازات جدول قرار گیرد؛ ایست کرده و با دنده ی عقب و راهنمای سمت راست، آرام آرام حرکت کرده و فرمان را به سرعت به سمت راست برمی گردانیم و تا جایی که جاده ی جلو را به شکل مثلث و آینه سمت راست به موازات وسط خیابان که شد ایست کرده مجدداً "راهنمای سمت چپ، دنده ی ۱ و با حرکت رو به جلو به سرعت فرمان را به سمت چپ دور می دهیم و در مسیر سمت راست خیابان به حرکت خود ادامه می دهیم.

پارک دوبل:

الف) ابتدا کنار ماشین پارک شده در خیابان با فاصله ی مناسب که نیم متر می باشد ایست کرده به صورتی که فرمان و ماشین به موازات ماشین کنار خیابان باشد، آرام آرام رو به عقب با راهنمای سمت راست شروع به حرکت می کنیم تا جایی که آخرین گوشه ی ماشین کنار خیابان، رو به رو یا به موازات وسط سه گوش ماشین ما شود، در این حالت فرمان را به سرعت و کامل به سمت راست دور می دهیم و عقب عقب می رویم تا...

ب) تا جایی که گوشه ی ماشین پارک شده کنار خیابان وسط درب شاگرد که رسید فرمان را به سمت چپ در حال حرکت آرام، سریع دور می دهیم تا جایی که ماشین ما پشت ماشین پارک شده، پارک شود طوری که پلاک ماشین جلویی وسط داشبورت ماشین ما قرار گیرد و اگر ماشین جلویی سواری باشد، نباید چرخهای عقب آن را ببینیم؛ پارک دوبل ما عالی می باشد.

ج) عقب رفتن: در این حالت فرمان را به سمت راست ۲ دور داده که چرخهای چرخیده به سمت چپ به حالت عادی برگردانده یعنی صاف شوند و با تنظیم فاصله رو به عقب حرکت می کنیم.

د) خروج از پارک دوبل و تنظیم با ماشین کنار خیابان: با راهنمای سمت چپ تا جایی حرکت می کنیم که نوک سمت راست ماشین ما وقتی پشت نوک عقب سمت چپ ماشین جلویی رسید، ایست کرده نگاه به پشت سرمی کنیم، وقتی اطمینان پیدا کردیم وسیله ای نیست با حرکت رو به جلو به صورت آرام آرام تا جایی که جلوی ماشین ما از پشت ماشین کنار خیابان رد کند، در این حالت فرمان را به سمت راست دور می دهیم.

وقتی که جلوی ماشین به موازات ماشین کنار خیابان شد، فرمان را جهت عکس حرکت ماشین دور می دهیم تا تنظیم شود.

نکته:

در صورتی که در این روش از پارک دوبل، ماشین ما به هر دلیل، کج و یا با فاصله زیاد کنار ماشین کنار خیابان پارک شد، مرحله ی اول همان وسط سه گوش باشد ولی در مرحله دوم به $3/1$ اول درب شاگرد که رسید، فرمان را به سمت چپ دور می دهیم و در پارک جای گیری می کنیم.

نکته:

در صورتی که در پارک دوبل ماشین ما با ماشین کنار خیابان فاصله آن زیاد باشد یا شکل جلوی آن مایل به راست باشد یا مایل به چپ باشد در مرحله اول همان آخرین گوشه ی ماشین کنار خیابان را روبروی وسط سه گوش خود قرار داده و به سمت راست کامل در حال حرکت آرام، سریع دور می دهیم تا آخرین گوشه ی ماشین کنار خیابان به $3/1$ درب شاگرد که رسید فرمان را به چپ دور می دهیم اما در صورتی که فاصله کم باشد همان وسط سه گوش و وسط درب شاگرد اقدام به دور دادن فرمان می کنیم .

اگر ماشین کنار خیابان از جدول فاصله زیاد داشته باشد مرحله اول را همان رو به روی وسط سه گوش که شد به سمت راست دور می دهیم و برای مرحله دوم از $3/3$ درب شاگرد (در راستای دستگیره ای که در را باز می کند.) به سمت چپ دور می دهیم که فاصله کمتر شود.

اگر ماشین کنار خیابان از جدول فاصله کمی داشته باشد مرحله اول را همان رو به روی وسط سه گوش که شد به سمت راست دور می دهیم و برای مرحله ی دوم از یک سوم $3/1$ درب شاگرد به چپ دور می دهیم که فاصله زیادتر شود.

چگونگی تنظیم فرمان بعد خروج از پشت ماشین و تنظیم مجدد :

بعد از خروج از پشت ماشین پارک شده نوک جلوی ماشین ما که کاملاً بیرون رفت شروع به دور دادن فرمان به سمت راست در حال حرکت رو به جلو می آییم تا جایی که جلو و عقب ماشین در یک خط موازی باشد و برای تنظیم از جلوی ماشین خودمان با کل محدوده ی چشممان استفاده می کنیم و انحراف ماشین را با چپ و راست دادن فرمان تنظیم می کنیم.

نکته:

دوئل با ماشین که سه گوش شیشه ندارد ← مرحله ی اول همان جایی که آخرین گوشه ی ماشین پارک شده دقیقاً پشت ستون عقب سمت راست ماشین ما که شد فرمان را یک دور به سمت راست دور می دهیم و تا جایی عقب می رویم که پلاک ماشین کنار خیابان دقیقاً پشت آینه سمت راست ماشین ما که شد فرمان را به چپ برمی گردانیم.

پارک ال:

الف) ابتدا کنار خیابان با فاصله ی مناسب که بیشتر از نیم متر و در فاصله ی طولی مناسب که چند متر بعد از تقاطع است، ایست کرده، با دنده عقب و راهنمای سمت راست آرام حرکت کرده تا جایی که اولین گوشه ی سه گوش به موازات خط ممتد جدول بشود؛ یا اینکه گوشه قبل از نوار مشکی بین سه گوش و شیشه ی درب عقب، در یک خط اوریب بیافتد؛ مماس بر سر جدولی که بعد از قوس شروع می شود، فرمان را در حال حرکت، آرام به سمت راست دور می دهیم تا جایی که ماشین به موازات جدول مورد نظر برسد در این صورت فرمان به سمت راست دور خوده است؛ ایست کرده

ب) برگرداندن بدون حرکت، دو دور به سمت چپ: تا چرخ های دور خورده به سمت راست به حالت عادی خود برگردند و به موازات ماشین درآیند. دست راست را پشت صندلی شاگرد و سرو گردن را از بین صندلی های جلو رو به عقب برگردانده و با چراغ استپ و تنظیم دنده عقب رو به عقب حرکت می کنیم. در این حالت، دست چپ باید وسط فرمان که قبلا به حالت راست برگشته قرار گیرد و انحراف حرکت را با چپ و راست دادن فرمان کنترل می کنیم.

ج) خروج از پارک: با راهنمای سمت چپ، کمی رو به جلو حرکت می کنیم؛ با تغییر جهت فرمان به سمت چپ ایست کرده پشت سر را نگاه می کنیم و رو به جلو حرکت می کنیم؛ وقتی به نبش تقاطع رسیدیم ایست

کرده، چپ و راست را نگاه می کنیم و در مسیر مورد نظر با راهنمای مناسب حرکت می کنیم. (یا گردش به چپ یا گردش به راست و یا مستقیم حرکت می کنیم).

دست فرمان و معکوس دنده:

ابتدا از دنده ۱ تا دنده ۳ با سرعت مناسب که دنده ها راحت جای گیری کنند حرکت کرده و جهت معکوس و نگهداشتن ماشین، با راهنمای سمت راست پا را از گاز برداشته بر روی پدال ترمز می گذاریم، ترمز را فشار می دهیم، با کمی مکث آزاد می کنیم، مجددا ترمز می گیریم، با مکث آزاد می کنیم، همین عمل را یکی دو بار دیگر تکرار می کنیم تا سرعت حرکت مناسب دنده ی ۲ شود که همزمان فاصله ی عرضی با جدول یا کنار خیابان را تنظیم کرده باشیم؛ قبل از ایست کامل و زمانی که به سرعت مجاز دنده ۲ رسیدیم دنده را در حالت ۲ قرار داده، بعد از آن ایست کرده و در صورت نیاز دنده را در حالت دنده ۱ قرار می دهیم.

حرکت دور میدان:

حرکت دور میدان از سمت چپ صورت می گیرد؛ حق تقدم با وسیله ی نقلیه ای است که در حال حرکت دور میدان یا در حریم میدان باشد و راهنمای سمت چپ برای حرکت دور میدان مورد استفاده قرار می گیرد.

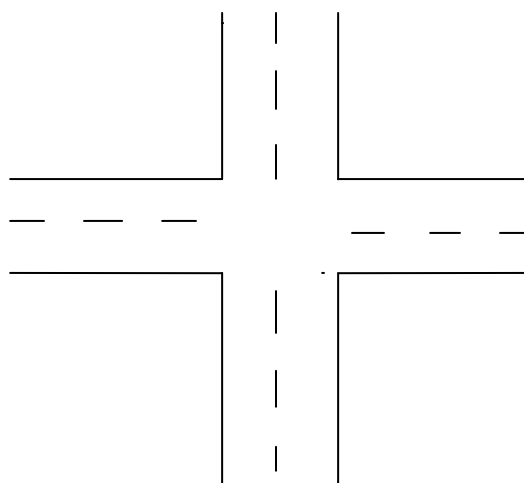
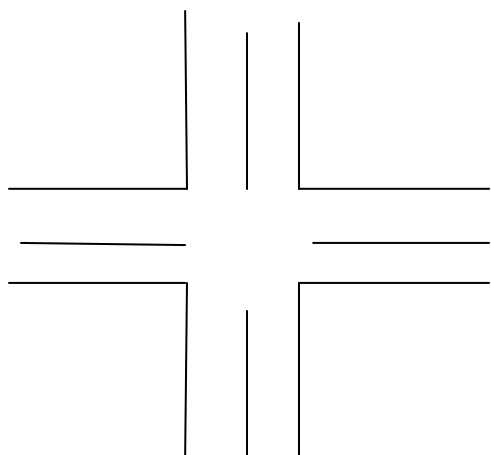
نکته: نوعی میدان وجود دارد که میدان سکو دار نام دارد که هم می توانیم از سمت چپ و هم از سمت راست آن حرکت کنیم. (جای ایستادن پلیس یا محل نصب دوربین های مدار بسته کنترل کننده ترافیک)

تقاطع

حریم تقاطع ۱۵ متر می باشد و باید این حریم ، که ۱۵ متر نرسیده به تقاطع و ۱۵ متر بعد از تقاطع می باشد را رعایت کرد. اگر ایست انجام بدهیم از نظر قانونی تخلف حساب می شود اما در حال حرکت از تقاطع های فرعی به اصلی باید طوری حرکت کنیم که محدوده ی ۱۵ متر را رد کنیم . در غیر این صورت اگر تصادفی اتفاق بیافتد در محدوده ی ۱۵ متر مقصر ماشینی که از فرعی بیرون آمده و اگر ۱۵ متر را رد کرده باشیم مقصر ماشینی که از خیابان اصلی می گذرد می باشد.

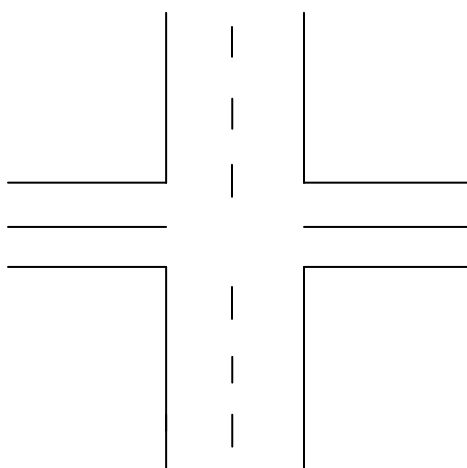
چهارراههای هم عرض:

به چهارراههایی که عرض خیابانهای منتهی به تقاطع یک اندازه باشد که مشخصه آن یا اینکه خط کشی نرسیده به مرکز تقاطع از چهار مسیر یا ممتد کامل باشد و یا مقطع کامل باشد.



چهارراه های غیر هم عرض:

به چهارراه هایی که عرض خیابانهای منتهی به تقاطع یکسان نباشد که مشخصه آن خط کشی نرسیده به تقاطع از سمت عرض کم ممتد و از سمت عرض زیاد مقطع باشد.

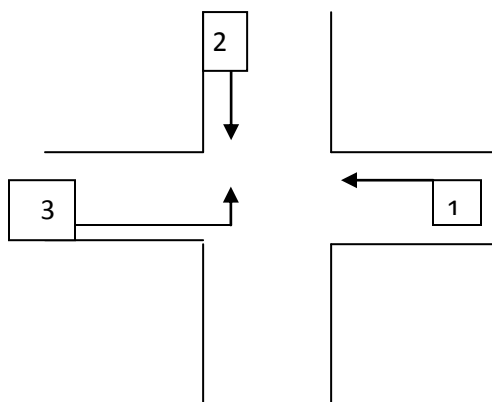


قواعد

در چهارراه های هم عرض که فاقد تابلوی ایست یا تعیین کننده مسیر حرکت باشد:

اگر سه ماشین باشند رعایت حق تقدم با وسیله ای که سمت راست آن خالی باشد و بعد ماشینی که سمت

راست آن خالی شد به ترتیب حرکت می کند $۱ \leftarrow ۲ \leftarrow ۳$



اگر چهار تا ماشین باشد حق تقدم با ماشینی است که گردش به راست انجام دهد و بعد به ترتیب ماشینی که

سمت راست آن خالی باشد به حرکت ادامه می دهد

در چهارراه های هم عرض که تابلوی ایست داشته باشد:

حق تقدم با وسیله ای که تابلوی ایست در مسیر آن نباشد و آن ماشینی که تابلوی ایست در مسیرش قرار دارد

آخرین ماشین باشد که از تقاطع می گذرد

در چهارراهایی که عرض آنها یکی نباشد (غیر هم عرض):

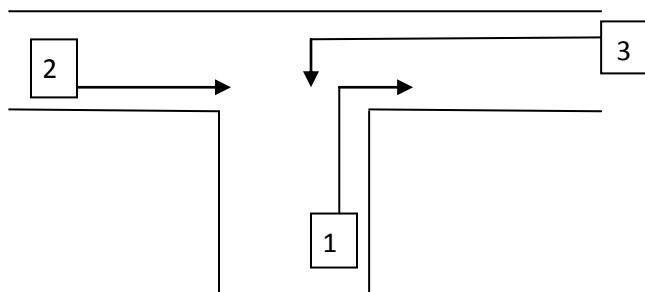
اگر چهار تا ماشین باشند اول آنهایی حرکت می کنند که در مسیر عریض تر حرکت می کنند و از بین این دو، حق عبور با وسیله ای که گردش به راست دارد و در بین دو تایی که در مسیر کم عرض ایستادند حق تقدم با وسیله ای است که سمت راست آن خالی باشد.

اگر سه تا ماشین باشد حق تقدم از بین وسیله هایی که در مسیر عریض تر قرار دارند با وسیله ای است که سمت راست آن خالی باشد و بعد به ترتیب آن ماشینی که در مسیر عریض تر حرکت می کند و بعد از آن با وسیله ای است که در خیابان کم عرض می باشد.

در سه راهی ها :

حق تقدم با وسیله ای که در خیابان مستقیم است $2 \leftarrow 3 \leftarrow 1$

چرا ۲ اول حرکت می کند؟ برای اینکه ۲ مستقیم در حال حرکت و ۳ قصد گردش به چپ دارد و ۱ در فرعی قرار دارد.



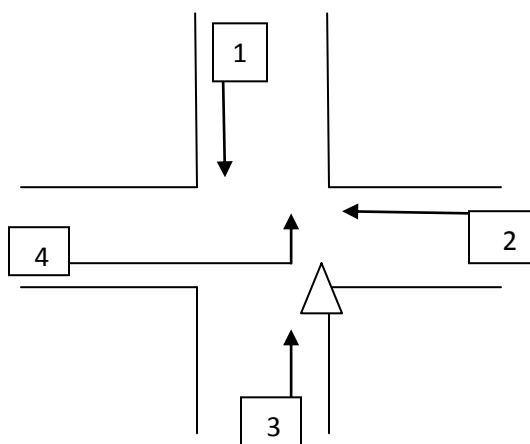
در چهارراههایی که زاویه ی دید بسته باشد جایی که آینه های بغل ماشین ما به موازات گوشه های دیوار که شد ایست کرده

شماره ۳ ایست کامل ← چون تابلوی ایست در مسیر دارد

اول شماره ۴ ← چون سمت راست آن آزاد است به خاطر ایست کامل ۳

دوم شماره ۱ ← سمت راست آن خالی می شود

سوم شماره ۲ و بعد هم شماره ۳

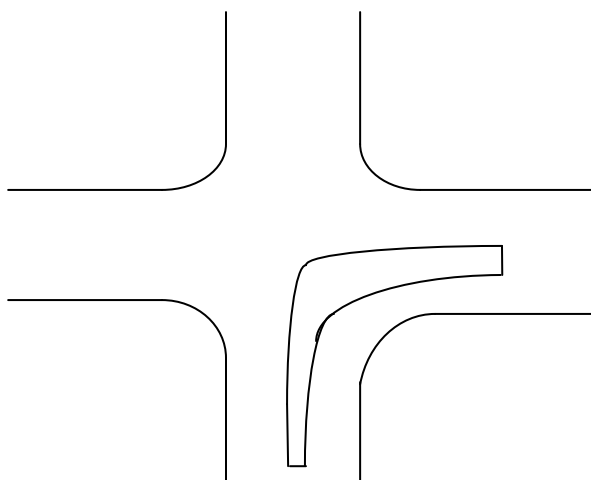


در تقاطع هایی که با ورود ماشین در حال ماموریت رو به رو می شویم در هر شرایط حق تقدم با همان وسیله است و بعد از عبور آن وسیله قانون رعایت حق تقدم منصوب به همان جا را رعایت می کنیم مثلاً اگر ۴ تا

ماشین با هم بودند حق تقدم با آن ماشینی است که به سمت راست گردش دارد و اگر ۳ تا ماشین بودند حق تقدم با وسیله ای که سمت راست آن خالی باشد.

نکته: گردش به راست با چراغ قرمز ممنوع می باشد.

در چنین مکانهایی گردش به راست آزاد می باشد:



در میدان های فاقد چراغ راهنمایی حق تقدم عبور با وسیله ای است که نزدیک حریم میدان در حال حرکت می باشد راهنمای سمت چپ الزامی است و حرکت از سمت چپ صورت می گیرد.

سبقت

لاین یا مسیر حرکت در جاده یا اتوبان یا بزرگراه و یا آزادراه ها از سمت راست ترتیب می گیرند یعنی اول کندرو یا همان لاین یا مسیر یک و لاین دوم، سوم و چهارم.

ترتیب سرعت در این لاین ها با تابلوها مشخص شده و معمولاً لاین سوم یا چهارم در بعضی از راه ها مسیر سبقت یا گردش می باشد.

سبقت فقط از سمت چپ امکان پذیر است، در مواردی که وسیله نقلیه ای قبل از ماشین ما در حال گردش به چپ باشد از سمت راست آن می توانیم سبقت بگیریم و اما اگر آن وسیله نقلیه در لاین سوم یا چهارم باشد ما در لاین دوم یا سوم حرکت مستقیم یا همان حرکت بین خطوط را انجام می دهیم که در چنین مواردی سبقت حساب نمی شود.

موارد استفاده راهنماها:

راست ← گردش به راست ، حرکت رو به عقب ، ورود به پارک

چپ ← گردش به چپ ، حرکت دور میدان ، خروج از پارک

سرعت گیر

سرعتگاه یک نوع سرعت گیر است که یک شکل آن بصورت پهن می باشد و یک نوع آن حالت کوچک وتند است.

در شرایط عادی برای گذشتن از روی سرعت گیر زمانی که از دور از وجود سرعت گیر یا سرعت کاه آگاه شدیم در حدود صدمتری آن سرعت را کم می کنیم و بعد از آن دنده را نیز کم کرده (دنده معکوس) و به حرکت خود ادامه می دهیم.

در نوع اول سرعت گیر با دنده ۲ می شود از روی آن عبور کرد اما در نوع دوم کم کردن سرعت در حد ایست و حرکت با دنده یک صورت می گیرد.

ترمز

در صورت سالم بودن اعضای بدن مخصوصا پای راست نباید با پای چپ ترمز گرفت بخاطر عدم حفظ تعادل و اینکه نمی تواند به صورت مهار شدنی ترمز را بگیرد.

در سرعت های بالاتر از ۵۰ کیلومتر با ترمز بدون کلاچ اول سرعت را کم می کنیم بعد از اینکه سرعت کم شد کلاچ را می گیریم و ترمز را برای نگه داشتن ماشین یا اینکه برای تغییر دنده همان کلاچ را می گیریم و دنده را جابجا می کنیم .

هوشیاری کامل در رانندگی با کنترل نگاه

مرحله اول

همیشه برای تسلط به کناره ها و نگه داشتن ماشین در یک مسیر حرکت یا لاین حرکت که این لاین خواه بین خط کشی جاده، یا بین دو ردیف ماشین، یا بین دو ردیف عابر پیاده، یا بین دو ردیف دیوار، یا بین دو ردیف جدول کنار خیابان باشد؛ از گوشه های اول چشمانمان باید طوری نگاه کنیم و یا اینکه سر را بالا گرفته و جلو را نگاه کنیم تمام کناره ها را ببینیم و یک زاویه ۱۸۰ درجه که شروع آن از کناره های چپ و راست را ببینیم

مرحله دوم

در این مرحله نگاه کردن رو به جلو را به ۳ قسمت باید تقسیم کرد که قسمت اول سطح بالای چشم ما که امتداد مسیر را ببیند و همچنین از آنجایی که تابلوهای هشداردهنده با ارتفاع یک متری تا دو متر از جاده قرار دارند و همچنین دیدن چراغ راهنمایی از دور که در حال نزدیک شدن به آن جهت کنترل سرعت و حرکت ماشین

قسمت دوم سطح وسط چشم ما که نقطه ی دورتر در فاصله ۱۰۰الی ۱۵۰ متری جلوتر از ماشین را نگاه کنیم
طوری که نسبت به عمل ماشینی که جلوتر از ما در حال حرکت باشد عکس العمل نشان بدهیم یعنی اگر
ماشین جلوتر در حال حرکت ترمز گرفت یا اینکه راهنمای تغییرمسیرداد بتوانیم زودتر از اینکه به آن برسیم
سرعت ماشین خود را کنترل کنیم.

قسمت سوم سطح پایین چشم ما که نقطه نزدیک جاده ای که بلافاصله بعداز ماشین شروع می شود و قسمت
جلوی ماشین یا همان داشبورت را ببینیم و بتوانیم ماشین خود را نسبت به چاله یا دست انداز و همچنین
انحراف (تغیرمسیر) آنرا کنترل کنیم.

کنترل کلاچ در سربالایی و درب شیب دار پارکینگ ها

برای کنترل کلاچ در سربالایی ها که مشکل عمده اکثر رانندگانی است که تاکنون با چنین حالتی مصادف نشده اند:

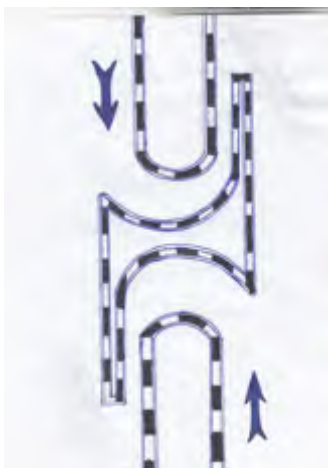
(اول بعد از اینکه ماشین را متوقف نمودیم همزمان که کلاچ زیر پای چپ قرار دارد ترمز را با پای راست نگه میداریم، دنده را در حالت دنده یک می گذاریم و کلاچ را تا جایی آزاد می کنیم که ماشین از حالت عادی به حالت لرزش دربیاید؛ بعد از آن ترمز را رها می کنیم ماشین رو به عقب سر نمی خورد و در آن لحظه گاز می دهیم؛ کلاچ را بیشتر آزاد می کنیم و با احتیاط به حرکت خود ادامه می دهیم.)



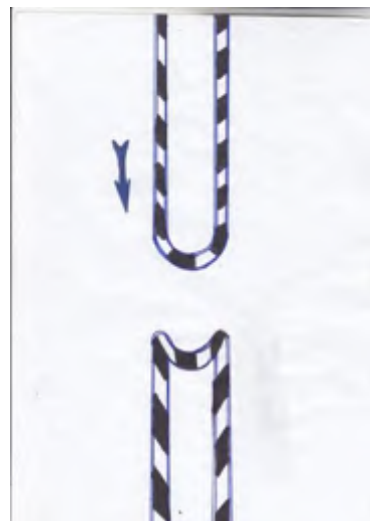
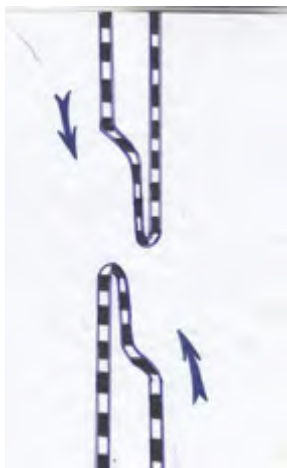
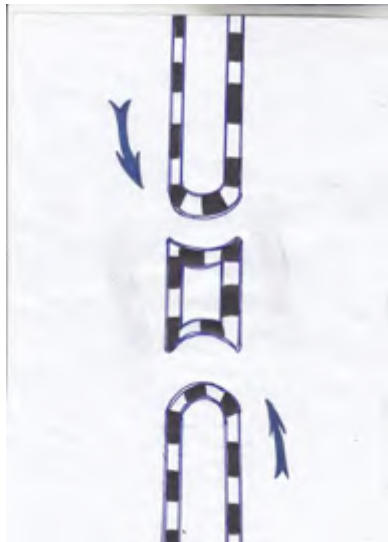
دوربرگردان ها:

دو نوع دوربرگردان وجود دارد که:

- ۱- دوربرگردانهایی که معمولاً در اتوبانهایی که از مناطق مسکونی می گذرند که به شکل همان جریان همگرا طراحی شده اند.



۲- دوربرگردانهایی که در خیابانهای اصلی شهر قرار دارد.



برای دورزدن از دوربرگردانها از فاصله صدمتری راهنمای سمت چپ را می زنیم و با نگاه کردن به آینه سمت چپ و بالای سر و اطمینان پیدا کردن از اینکه وسیله ای در سمت چپ ما وجود ندارد ماشین را به سمت چپ هدایت می کنیم تا جایی که آینه بغل سمت چپ دقیقا در یک نقطه برابر نوک جدولی که باید از آن دور بزنیم برسد فرمان را به سمت چپ دور می دهیم که اگر دوربرگردان از نوع دوم باشد حتما وسط جدول ایست کرده و با رعایت حق تقدم سمت راست دور می زنیم، برای دور زدن در نوع اول نیاز به ایستادن نیست و فقط با رعایت حق تقدم به حرکت خود ادامه می دهیم.

بیشتر بدانیم:

ضامن آینه ای وسط جهت سهولت دید در شب

هنگام رانندگی در شب وقتی نور چراغ اتومبیل پشت سر باعث ناراحتی چشمان ما می شود کافی است که ضامن زیر آینه را فشار داده یا به سمت خود بکشیم، این عمل موجب تغییر زاویه آینه شده و نور شدید عقب به حالت مات دیده می شود و در نتیجه باعث اذیت شدن چشمان ما نمی شود.

پس از اینکه وضعیت عادی شد ضامن را به حالت اول برمی گردانیم.

نقاط کور آینه های بغل

بیشترین دلیل تصادفات به هنگام تغییرمسیر ناگهانی خودرو از یک لاین به لاین دیگر و نیز هنگام گردش به چپ و راست و سبقت بخاطر عدم توجه راننده به نقاط کور آینه های بغل می باشد.

اهمیت دادن به نقاط کور خودرو موجب کاهش تصادف می گردد.

باید دقت داشته باشید که آینه های بغل خودرو از دید راننده خودرو فقط می توانند در حدود ۴۵ درجه فضای کنار خودرو را نشان دهند و بقیه فضا در دید راننده نمی باشد.

به این مقدار فضایی که به وسیله آینه در دید راننده خودرو نمی باشد نقاط کور آینه می گوئیم.

بنابراین لازم است که به هنگام جابجایی از یک لاین به لاین دیگر علاوه بر نگاه کردن به آینه سرمان را نیز به سمت مورد نظر بچرخانیم تا اطمینان کامل از عدم وجود خطر داشته باشیم و علاوه بر آن زدن راهنما را نیز فراموش نکنیم.

نحوه رانندگی در باران

جاده های خیس یک از عوامل مهم سوانح رانندگی هستند اما به کار گیری تکنیک های رانندگی ایمن می تواند مانع از آن شود که سرنوشت ماشین تان به برخورد با نرده های کنار جاده یا خدای ناخواسته به سقوط از دره ها ختم شود.

شما می توانید برای کسب مهارت بیشتر و فراگیری نحوه رانندگی صحیح در روزهای بارانی این توصیه ها را به کار ببندید:

- آرام و بااحتیاط رانندگی کنید، به خصوص سر پیچ ها.
- فاصله زیادی را با ماشین جلویی حفظ کنید.
- هنگامی که لازم است توقف کنید یا سرعت تان را کم کنید، به آرامی و ملایمت ترمز کنید.
- هرگز یکباره پایتان را روی ترمز نزنید.
- اگر ماشین تان شروع به لغزیدن کرد، به آهستگی پایتان را از روی گاز بردارید و فرمان را در جهتی که می خواهید جلوی ماشین حرکت کند، بپیچانید.
- از چاله های آب باران دوری کنید.
- در همان مسیری که ماشین های جلویی تان حرکت می کنند، رانندگی کنید.
- بلافاصله از لحظه شروع باران تا زمانی که جاده مرطوب است، سرعتتان را کم، یکنواخت و در حد کنترل نگه دارید.
- در پیچ ها از سرعتتان بکاهید و به هیچ عنوان به طور ناگهانی ترمز نکنید.