

Александр Прозоров

НОВАЯ БИБЛИЯ

АВТОМОБИЛИСТА



Александр Прозоров

Новая библия автомобилиста

«Автор»

2009

Прозоров А. Д.

Новая библия автомобилиста / А. Д. Прозоров — «Автор», 2009

В легкой, юмористической форме в книге рассказано о том, как управлять машиной без риска для жизни, что делать для ее долгой и безопасной эксплуатации. Книга рассчитана на людей неопытных, но желающих стать хорошими водителями и не попадать впросак как на дороге, так и вне ее, а также знать об экстремальном вождении и модернизации железа. Приведенные здесь советы исключительно просты, понятны и легко исполняемы. Ибо за советами неисполняемыми проще обратиться к профессионалам.

© Прозоров А. Д., 2009

© Автор, 2009

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	6
Глава 2	13
Проезд регулируемых перекрестков	14
Проезд нерегулируемых перекрестков с интенсивным движением	16
Движение по главной (или единственной) дороге	19
Как выбираться из ям	26
Задом наперед	30
Особенности управления автомобилем зимой	32
Конец ознакомительного фрагмента.	33

Александр Дмитриевич Прозоров

Новая библия автомобилиста

Все, что вам нужно знать о своем автомобиле, об управлении им, об поведении на дороге, – и ни одного лишнего слова.

Предисловие

Непостижимо быстро меняется мир. Всего несколько лет прошло с тех пор, как вышла в свет книга «Библия автомобилиста», а немалая часть данных в ней советов безнадежно устарела. Теперь мало кого волнует, как с помощью картофелины, банки с водой и пойманной у дороги лягушки заменить лопнувший на трамблере конденсатор или же как с помощью папиросной бумаги, гаечного ключа и отвертки настроить зажигание. Сейчас все это отслеживают, регулируют и усиливают датчики Холла, бортовые компьютеры, датчики детонации. И нет больше смысла уяснять разницу между карбюратором и инжектором, поскольку первые на машины больше уже практически не ставят. Заказать «родную» запчасть к иномарке сейчас даже проще, чем подобрать отечественный аналог, а стоимость переборки двигателя или крупного ремонта плавно переросла цену аналогичного исправного автомобиля целиком. Поменялись аж три раза таблицы штрафов, система штрафстоянок, инструкции проверки водителей на алкоголь и некоторые пункты Правил. А также выяснилось, что даже начинающим водителям интересна тема экстремального вождения, тюнинга и джиппинга.

«Библия автомобилиста» была задумана и написана как пособие для людей, абсолютно ничего не знающих об автомобиле, не желающих влезать в тонкости его железного нутра, но желающих ездить много и безопасно, не ломаясь и не тратясь на ремонт из-за легко устранимых мелочей.

Эта книга, как и предыдущая, рассчитана на неопытных людей, впервые севших за руль, но стремящихся стать хорошими водителями и не попадать впросак как на дороге, так и вне ее. Советы, приведенные в данной книге, исключительно просты и понятны, и легко исполняемы неопытными людьми самостоятельно или с помощью подручных средств. Ибо за советами, не исполняемыми за пять минут с помощью отвертки и плоскогубцев, проще обратиться к профессионалам.

Кроме того, здесь оставлена часть житейско-спасительных рекомендаций из предыдущей книги, дабы в случае дорожных неприятностей эти советы всегда оказались под рукой.

Начиная свое повествование, сразу хочу предупредить: не забывайте, Правила дорожного движения придуманы для того, чтобы сохранить вам жизнь. Их нарушение может искалечить жизни вам и другим людям.

Не нарушайте ПДД!

Или, по крайней мере, старайтесь их не нарушать.

Глава 1

Как не попадать в аварии

– Как случилась авария, граждане? – спросил инспектор, открывая блокнот.

– Да вот, – ответил водитель «Жигулей», – подъезжаю я к перекрестку, вижу, что желтый горит, и думаю: «Ничего, проскочу».

– А я стою у перекрестка, – добавил водитель КамАЗа, – смотрю на желтый сигнал и думаю: «Хрен ты у меня проскочишь!»

Водительский анекдот

Как люди попадают в аварии?

Очень редко.

Это вполне серьезный ответ на не менее серьезный вопрос. Для того чтобы произошла авария, должно совпасть сразу три неблагоприятных обстоятельства:

- 1) кто-то должен нарушить правила;
- 2) кто-то должен не захотеть этого простить;
- 3) оба должны сойтись в одном месте и в одно время.

Автомобилисты уже очень давно разработали базовый алгоритм, позволяющий снизить риск аварии сразу на семьдесят процентов. Этот алгоритм называется правилом трех «Д» – **Дай Дорогу Дураку**.

Следование этому принципу требует осознания для себя одного немаловажного факта, накладывающего значительные ограничения на свободу действий, а именно:

«Я, конечно, прав, но лучше поеду домой, чем буду доказывать это при разборе происшествия в ГАИ и заниматься нудным дорогостоящим ремонтом».

Представьте себе, что вы подъезжаете к светофору, зажигается зеленый сигнал, но вы видите, как с разных сторон на перекресток летят две иномарки со скоростью под 200 километров в час. Разумеется, в соответствии с буквой Правил дорожного движения вы имеете полное право ехать вперед, а они пусть выкручиваются как хотят. И огромное число водителей именно так и поступают. А можете наступить своему праву на горло и посмотреть на получившуюся через секунду «кучу малу» со стороны.



Основным подтверждением эффективности этого правила служит то, что никогда не соблюдающие его придорожные столбы и деревья являются участниками едва ли не каждого третьего происшествия, хотя сами никогда не нарушают Правил дорожного движения.

К сожалению, далеко не всегда аварии вызваны чьим-то упрямством или поломками, иногда это просто следствие безалаберности. Отчеты об авариях буквально пестрят объяснениями типа: «Я чихнул, а когда поднял голову, то увидел КамАЗ»; «Дорога была совершенно свободной, и я наклонился к бардачку за тряпкой, а когда выпрямился, впереди оказалась

„девятка“»; «Жена сказала, что в машине посадила себе на юбку пятно. Я повернул голову посмотреть, и почти сразу ощутил удар».

В некоторой степени эти ситуации вполне подпадают под правило трех «Д» – с той лишь разницей, что показывают, откуда иногда берутся дураки. Поэтому, если вы действительно не хотите попадать в аварии, никогда не отвлекайтесь от дороги! Оставьте мелкие дела, которые, как вам кажется, можно сделать на ходу, до момента остановки у светофора или перед пересечением с главной дорогой. А лучше всего – потерпите пару минут, припаркуйтесь в удобном месте и ковыряйтесь, сколько душевнике угодно.



Если разговоры на ходу сильно вас отвлекают, то каждый раз, когда кто-то начинает с вами заговаривать, отъезжайте к обочине или тротуару, останавливайтесь, глушите двигатель, поворачивайтесь к собеседнику и вежливо спрашивайте:

– Так что вы хотели мне сказать? Опыт подсказывает, что уже после четырех-пяти таких остановок в салоне наступает мертвая тишина.

Постоянные пассажиры усваивают этот урок за время от недели до двух месяцев.

Не старайтесь попасть в аварию, и вы в нее не попадете!

Это, опять же, вполне серьезный совет. С точки зрения психолога, любая модернизация автомобиля резко снижает шансы водителя на выживание. Не потому, что неправильна технически, а потому, что создает иллюзию безопасности.

Между тем у каждого человека есть свой так называемый *уровень привычного риска* – то есть подсознательное стремление поддерживать вокруг себя некоторое напряжение, вызывающее в душе тонизирующий нервную систему страх. Снижение этого «уровня» приводит к состоянию скуки, превышение – к ощущению опасности. Именно из этого подсознательного «уровня риска» вытекает стремление маленьких детей погулять сначала по поребрику, а потом по забору, посмотреть фильм ужасов, почитать страшную сказку, попрыгать через канаву – приятное, комфортное ощущение «контролируемой опасности».

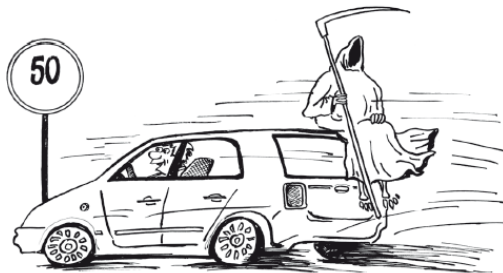
Сев за руль, человек получает возможность без особого труда вывести себя на необходимый «уровень риска»: для этого достаточно нажать педаль газа и вырулить на улицу.

И вот тут начинаются самые настоящие парадоксы.

Один и тот же человек, будучи за рулем раздолбанного «Москвича» с люфтами в рулевых тягах, лысыми колесами и вытекшими тормозами, предпочтет двигаться со скоростью 40 километров в час, холодея от ужаса и шалея от собственной отваги. Однако за рулем новенькой «тойоты», оснащенной подушками безопасности, антипробуксовочной и антиблокировочной системами, контролем состояния рулевых и тормозных систем, стабилизаторами крена и под-

руливающими устройствами, для пробуждения тех же ощущений ему придется двигаться со скоростью 200 километров в час!

Увы, при столкновении с одним и тем же столбом на скорости 40 километров человек, скорее всего, отделается парой синяков, а на скорости 200 – его откажут даже в морг.



Снижению безопасности на дорогах способствуют также рекламные кампании автомобильных фирм, обещающие высокоэффективную работу мало полезных новшеств. Вот несколько таких мифов, уже стоивших жизни немалому количеству людей.

«Антиблокировочная система тормозов уменьшает тормозной путь».

Так называемая ABS всего лишь сохраняет управляемость автомобиля вне зависимости от приложенного к тормозной педали усилия. Тормозной путь при этом изменяется на пренебрежительно малую величину.

«Переднеприводные машины лучше управляемы».

На самом деле при срыве в занос переднеприводная машина, в отличие от заднеприводной, вообще не поддается никакому контролю.

«Ошипованная резина сокращает тормозной путь».

Такая резина примерно на 7 процентов сокращает тормозной путь на чистом, гладком льду, на 7 процентов удлиняет его на твердом покрытии и не оказывает никакого влияния при прочих обстоятельствах. Более того, даже на чистом, гладком льду при экстренном торможении (на юз) шипы при скольжении выгрызают из льда мелкую крошку, колесо выскакивает на нее и скользит, как на подушке. Ошипованная резина полезна только при прохождении поворотов на обледенелой дороге, обеспечивая сцепление со скользкой поверхностью.

«Подушка безопасности может спасти человека при аварии».

Единственным эффективным средством спасения является ремень безопасности. На практике доказано: при фронтальном столкновении ремень вдвое снижает тяжесть последствий для здоровья человека. А при столкновениях на скорости до 60 километров в час более 60 процентов людей, пристегнутых ремнями, вообще не получают никаких травм. Все прочие изобретения повышают уровень безопасности на считанные проценты.



Вторым по важности средством безопасности является подголовник. Хороший удар в машину сзади голову, возможно, и не оторвет, но рывок может вызвать сильные болезненные ощущения, а то и травмы. Будет куда безопаснее, если хранилище ваших мыслей всегда будет страховать мягкая подушечка под затылком.

В любом случае, как бы ни изощрялись автопроизводители, больше 80 процентов аварий все равно происходят по вине водителя. То есть при езде как без тормозов, так и с ABS, в случае аварии почти наверняка виновны окажетесь именно вы!

Можно с полной уверенностью сказать, что для верующего человека повешенная в машине икона, перед которой он молится, прежде чем начать движение, снижает риск попасть в аварию намного эффективнее самой совершенной системы ABS. По той простой причине, что главный источник опасности находится в нашем подсознании, а не в железе! И именно с себя следует начинать борьбу за безопасность на дороге.

Итак, если ради полного избавления от дорожно-транспортных происшествий как по своей, так и по чужой вине вы готовы пойти на некоторое самоуничтожение, то примите себе на вооружение Правило № 1.

Выезжая на улицу, задайте себе установку, что вокруг носятся сумасшедшие, которые поставили перед собой задачу вас уничтожить. Ваша цель – не позволить им добиться успеха!

Из этого поистине универсального правила следуют весьма полезные практические выводы.

Никогда не предпринимайте маневров, основанных на том, что другие участники движения могут вас объехать, подождать, увидеть, не допустит столкновения!

Помните: они могут или этого не захотеть, или отвлечься, или растеряться, или просто не понять ваших действий. Начиная любой маневр, вам следует думать о том, чтобы никто не смог столкнуться с вами, даже если он захочет этого специально.

Никогда не нарушайте Правила дорожного движения!

Даже если вы находитесь в чистом поле и в радиусе 10 километров нет ни одного автомобиля и ни одного инспектора.

Я знаю человека, который поспорил на ящик водки, что сможет за месяц получить новую машину. Он купил себе какую-то мятую и изношенную «ауди», выехал на дорогу, подловил лихача, который хотел проскочить на «красный», подставил ему бок. Заменял за счет «гонщика» дверцы и крылья, потом другому подставил капот... Так после семи аварий, не потратив ни копейки, полностью переварил старый кузов, сделал машину как новенькую. Продал, купил ВАЗ-2106 и приехал за выигранным.

Правда, друзья это дело хорошо обмыли, и по дороге домой приятель на новенькой машинке так в столб въехал, что забирать ее потом не имело смысла – полный хлам! Но факт остается фактом – заработал.

Помните: всегда есть люди, которые рассчитывают именно на ваше разгильдяйство и наплевательское отношение к законам. Не стоит кормить их за свой счет.

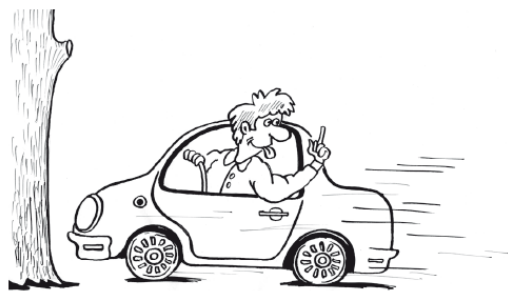
Никогда не пытайтесь проучить других водителей!

Есть много водителей, которые считают себя самыми умными и пытаются «наказывать» других за неправильное, с их точки зрения, поведение на дорогах.

Например, недавно я прочитал, как один из таких специалистов советует нагнать машину, которая едет слишком медленно, и «повиснуть у нее на хвосте» – удерживать дистанцию в 2–3 метра от заднего бампера. Дескать, «чайник» испугается и отвернет.

Ни в коем случае не поступайте таким образом! Это очень опасно!

А если «советчик» еще жив и попытается поступить таким образом с вами – просто слегка прикоснитесь к педали тормоза. Загорающиеся в метре перед капотом стоп-сигналы не оставят «умнику» времени разбираться: то ли вы торопитесь остановиться перед выскочившей на дорогу кошкой, то ли просто слегка скидываете скорость перед левым поворотом. Он будет вынужден сразу давить тормоз «до пола», жечь резину и пытаться удержать летящую юзом машину на дороге.



Так же красиво заканчивают и водители, которые наказывают других «подрезанием»: резко выворачивают перед вашей машиной и «бьют» по тормозам. На скользкой дороге такой маневр нередко заканчивается для «умника» заносом и назидательным полетом с дороги в кювет.



Мотоциклисты часто пугают автолюбителей «падением под колеса»: обогнав машину, резко поворачивают, давая сильный крен в сторону автомобиля, после чего выпрямляются и уносятся вперед. Им следует помнить, что при столь резком маневре падение иногда оказывается самым настоящим.

Бывают и более прозаические ситуации. Так, на моих глазах BMW, «подрезавшую» машину ВАЗ-2106, нагнали, прижали к обочине, после чего из «Жигулей» вышли трое ребят с клюшками для гольфа и молча перебили в иномарке все стекла.

Вам такого хочется?

Всегда старайтесь заблаговременно готовиться к своим маневрам.

Если вы, собираясь повернуть налево или направо, выворачиваете в крайний ряд из среднего за 10 метров до перекрестка, то маневр получается весьма резким, не оставляет окружающим времени на нормальную реакцию. Кроме того, мчащийся по крайнему ряду автомобиль получает шанс протаранить вашу машину, что противоречит Правилу № 1.



Готовиться к маневру следует за 200–300 метров, заранее высмотрев свободное место в соседнем потоке, чтобы затем перестроиться в него в спокойной обстановке. При интенсивном движении перестраиваться желательно начинать еще раньше.

Всегда объезжайте остановившиеся машины с дистанцией в 1,5–2 метра.

Если машина остановилась на ваших глазах – из нее почти наверняка кто-то выйдет. Причем этот «кто-то» может сперва открыть дверцу, а уже потом посмотреть, нет ли позади приближающихся машин.

Всегда смотрите в зеркала заднего обзора с интервалом в 6–7 секунд.

На дороге вы должны не только видеть происходящее впереди, но и иметь четкое представление о ситуации во круг машины. Иначе невинная попытка объехать небольшую ямку может привести к попутному столкновению (попутные столкновения составляют почти половину всех аварий!).



Если вашим постоянным пассажиром является кто-то из хороших знакомых, попросите его пару раз в минуту задавать вопросы типа: «Кто сейчас едет сзади?» Или: «Какой знак проехали?» Подобный метод хорошо тренирует внимание к дорожной обстановке.

Старайтесь заблаговременно предугадывать маневры других водителей.

Например, вы видите, что вас начинает обгонять другая машина, а впереди, в левом ряду, кто-то остановился, собираясь совершить левый поворот. Это значит, что обгоняющая вас машина, завершая маневр, будет вынуждена вас «подрезать», чтобы попасть на свободную полосу. А потому вам, дабы не создавать аварийной ситуации, необходимо либо сбросить скорость, пропуская торопыгу, либо ее увеличить, не давая себя обогнать.



Всегда, особенно в тех случаях, когда в силу каких-то причин вы оказались нарушителем Правил, ведите себя так, чтобы ваши действия были, по крайней мере, понятны окружающим. Например, прозевав запрещающий знак и выскочив поперек основного потока на сложный перекресток, двигайтесь прямо и равномерно – от вас, по крайней мере, смогут увернуться. Если вы начнете метаться, тормозить, разгоняться – авария станет неизбежной.

Старайтесь не приближаться к грузовикам с полуприцепами, совершающим повороты.

Древняя африканская поговорка гласит: «У носорога очень плохое зрение, но при его массе это, скорее, ваши проблемы». Точно так же и с грузовиками: когда тягач поворачивается относительно полуприцепа, водитель не видит абсолютно ничего, что происходит сзади. Мало того, тягач при повороте всегда идет по значительно большему радиусу, нежели прицеп, что и приводит к частым авариям.

Происходит это так: перед поворотом водитель автопоезда, дабы оставить место для проезда колес задних осей, встает на расстоянии 2–3 метров от края дороги. Водитель легковушки видит свободное место и, не вникая в тайный смысл ситуации, въезжает туда. По разрешающему сигналу светофора тягач начинает крутой поворот, блокируя легковую машину, а спустя несколько секунд... Правильно, колеса прицепа проезжают прямо по крыше бедолаги.

Что характерно, в каждом третьем случае водители тягачей вообще не замечают происшествия и преспокойно уезжают по своим делам. Хотя, конечно, виноваты именно они. Но при их массе легковушка уходит под списание.

Не садитесь за руль в болезненном или утомленном состоянии.

К сожалению, если свое болезненное состояние мы еще умеем отличать от здорового, то степень утомления определить не способны. Между тем есть ряд четких и ясных признаков, характеризующих три основные степени утомления.

Легкая – зевота, некоторая сонливость. Веки тяжелеют, иногда ощущается слабость в мышцах.

Средняя – резь в глазах, сухость во рту. Время от времени по телу проходит теплая волна. Появляется возбуждение, возникают разные неожиданные фантазии. Минуты возбуждения чередуются с мгновенной, плохо контролируемой дремотой. Возникает ощущение, что все остальные автомобили едут слишком медленно!

Тяжелая – голова клонится вперед, руки сползают с руля, в глазах рябит, прошибает пот; кажется, будто все это происходит не с вами. Моменты впадения в дремоту становятся все чаще и продолжительнее, пока водитель не останавливается и не ложится спать – или не разбивается насмерть.



Возможно, при соблюдении всех этих правил вы покажетесь себе изрядным перестраховщиком – но лучше быть чересчур живым, чем слегка мертвым! К тому же после накопленного некоторого опыта управления автомобилем, когда все эти правила успеют вьестись вам в подсознание, а машина станет естественным продолжением ваших рук и ног, вы не без удивления обнаружите, что с соблюдением всех мер «избыточной» безопасности можно и разогнаться до скоростей за 100 километров в час, и пируэты на гололеде выписывать, и по зимнему снегу на обгон идти, то есть получать сполна удовольствие от управления хорошей, надежной машиной.

Глава 2

Хитрости обычного движения

Сел я утром в машину, выехал со двора, да и покотил на работу. Смотрю, стоит на перекрестке милиционер – весь из себя, при параде, в белых перчатках, в глянцевой портупее. Прямо картинка, а не человек. Ну, мне что – я по сторонам посмотрел и дальше качу. Тут он меня вдруг останавливает и спрашивает:

– Как я стою?

– Хорошо стоите, красиво.

Он опять:

– Как я стою?!

– Ну, – отвечаю, – нарядно стоите, отлично выглядите. Мне очень понравилось.

Тут он не выдержал и заорал:

– Идиот! Я грудью к тебе стою!

Из рассказа оштрафованного

Наверное, проникшись Правилем № 1, вы уже успели заметить, что самый безопасный способ управления автомобилем – сидеть дома и смотреть телевизор. Увы, время от времени нам приходится поднимать свое брэнное тело и перемещать его в иные точки пространства. Причем делать это проще всего на личном автомобиле. А раз так – его нужно завести, прогреть двигатель и отправляться в путь, стараясь добраться до цели как можно быстрее, не нарушая при этом Правил и не подвергая опасности себя и окружающих.

Если вы еще не успели, пролив реки пота и погубив миллионы нервных клеток, открыть для себя самые надежные способы выполнения основных необходимых маневров, то здесь вы можете получить их в готовом виде.



Проезд регулируемых перекрестков

Проезд перекрестка с регулировщиком

Перекрестки с регулировщиком проезжать приятнее всего, поскольку на них и пробок почти никогда не бывает, и «дураки» редко решаются нарушать Правила. Однако все чаще приходится видеть ситуации, когда водитель тупо смотрит на стоящего милиционера и не знает, что делать. На всякий случай напоминаю:

- ✓ если регулировщик стоит к вам боком, руки опущены – можно ехать прямо и направо;
- ✓ если стоит левым боком с вытянутой вперед правой рукой – можно ехать куда угодно;
- ✓ если стоит к вам грудью и вытягивает вперед правую руку – можете повернуть направо.

Во всех остальных случаях нужно стоять.

Всего три позы – нетрудно и запомнить.

Проезд перекрестка с ходу

Отличительной особенностью светофора является то, что он предсказуем, а его сигналы чаще всего видимы издалека. Если с расстояния полукилометра вы видите зеленый сигнал, это означает, что к моменту вашего приближения он наверняка переключится на красный! Значит, нет никакой необходимости жечь бензин и гнать машину, а можно выключить передачу и двигаться накатом. Пока вы доберетесь до перекрестка, светофор успеет переключиться обратно, и вам останется только вернуть рычаг КПП на место и нажать на газ. Если издалека виден красный сигнал – нужно поторопиться, чтобы через полминуты успеть проскочить на «зеленый».

К сожалению, психологически очень трудно заставить себя не гнаться со всех ног при виде пары сотен метров свободной дороги. Трудно до такой степени, что зачастую, когда на скорости километров тридцать в час подкатываешь к перекрестку, въезд на который еще запрещен, – позади начинают сигналить и поторапливать другие водители. Дескать, как же так: впереди есть еще полсотни метров куда ехать, а он не торопится!

Между тем, имея при подъезде к перекрестку хоть небольшой запас скорости, вы без труда обгоните всех, кто там стоял, – ведь вам не нужно будет разгоняться «с нуля»! Кроме того, благодаря проезду «с ходу», вы экономите бензин и ресурс своей машины, а навыки проезда светофоров без остановки могут сильно выручить при некоторых типах поломок.



Предполагая проехать перекресток «с ходу», рассчитывайте движение так, чтобы подъехать к светофору не в момент его переключения, а чуть позже, – тогда вам не придется ждать, пока стоящие там машины разгонятся до вашей скорости.

Я знаю людей, которые утверждают, что при средней интенсивности движения в городе вообще не останавливаются у перекрестков. И именно благодаря умению прогнозировать включение и выключение сигналов светофора.

Трогание от светофора

На первый взгляд, в этом нет ничего сложного, однако очень часто на перекрестках можно услышать нетерпеливое «бибиканье», когда излишне нервные автомобилисты торопят замешкавшегося водителя. Как не оказаться на его месте?

Остановившись, следует смотреть не на тот светофор, что обращен к вам, а на тот, что предназначен для машин, пересекающих ваш путь. В тот момент, когда на нем начнет мигать зеленый сигнал, вы, не торопясь, выжимаете сцепление, включаете передачу, а затем переносите взгляд на «свой» светофор. Там как раз загорится красный с желтым, и вы очень плавно отпустите сцепление, в то же время добавляя обороты двигателю, и одновременно с включением зеленого сигнала начнете свой разгон. Получается неторопливо и плавно, но и задерживать вы никого не будете.

Проезд нерегулируемых перекрестков с интенсивным движением

Поворот направо с второстепенной дороги

Обычно труда не составляет. Правый ряд даже на оживленных магистралях водители занимают редко, и все, что от вас требуется, – это вывернуть на дорогу именно в крайний правый ряд, разогнаться и влиться в общий поток.



Выезжая с второстепенной дороги на главную, следует пропустить не только тех, кто едет по ней прямо, но и тех, кто включил правый указатель поворота. Очень может быть, что водитель подобного «авто» просто забыл выключить «поворотник» после предыдущего маневра, либо собирается припарковаться сразу за перекрестком, либо просто заканчивает перестроение. В случае столкновения при таких обстоятельствах виновником окажетесь вы. Мало того, нередко как раз именно таким образом водители и подставляют под удар свои машины, которые хотят подремонтировать за чужой счет. Поэтому вспомните Правило № 1 и, прежде чем выехать на главную дорогу, убедитесь, что другие водители действительно выполняют именно те маневры, о которых предупреждают.

Поворот налево с второстепенной дороги

Несколько сложнее правого поворота, а потому выполняется разными способами, в зависимости от дорожной обстановки и типа автотрассы.

✓ При наличии достаточно широкой разделительной полосы вы можете, дождавшись окна в потоке слева, выехать на нее, после чего спокойно дождаться просвета в потоке справа. Действовать при этом нужно очень энергично, поскольку завершить маневр вам будет мешать встречный транспортный поток, стремящийся проскочить прямо. А вы, согласно Правилам дорожного движения, должны его пропустить.

✓ Если разделительной полосы нет и остановиться негде, то вы, дождавшись слева достаточно широкого «окна», начинаете выполнять левый поворот, как можно быстрее разгоняясь по встречной полосе. Когда ваша скорость сравняется со скоростью попутного потока, вы просто вливаетесь в него, никому особо не мешая. При этом вам не станут мешать встречные машины с вашей улицы, но появляется риск лобового столкновения с транспортными средствами на главной дороге.

✓ Если вы не чувствуете себя готовым к подобным выкрутасам среди мечущихся в разные стороны машин, тихо поверните направо, влейтесь в общий поток, перестройтесь в левый ряд, включите указатель левого поворота, развернитесь – вот вы уже и едете в нужном направлении!

Проезд прямо с второстепенной дороги

✓ При наличии достаточно широкой разделительной полосы вы можете, дождавшись «окна» в потоке слева, выехать на нее, после чего спокойно дождаться просвета в потоке справа. В данном случае встречный поток вам мешать не будет, что облегчает маневр.

✓ При отсутствии разделительной полосы высовываться на перекресток и дожидаться просвета справа можно только в том случае, если вы едете на танке или хотя бы на «татре» со щебенкой – иначе снесут и капот, и багажник одновременно.

✓ Если «окон» в транспортном потоке не просматривается, вы можете повернуть направо, развернуться и еще раз повернуть направо.



При пересечении главной дороги с очень интенсивным и плотным движением маневр с двумя правыми поворотами и одним разворотом почти всегда оказывается единственным способом продолжить движение.

Проезд равнозначного перекрестка

Поскольку я не являюсь сотрудником дорожных служб, отвечающих за организацию транспортных и пассажиропотоков, то могу сказать вам правду: проезд равнозначных перекрестков с интенсивным движением невозможен в принципе. Хотя бы потому, что водитель должен будет пропускать помеху справа, – а на равнозначном перекрестке с интенсивным движением она найдется для каждого.

Если вы видите, что впереди на подобном пересечении не работает светофор – лучше сразу ищите пути объезда. Пусть пробки там еще нет – через секунду будет.

Проезд «под прикрытием трамвая»

Методика эта появилась еще в те времена, когда по Правилам дорожного движения трамвай имел преимущества в движении во всех мыслимых и немыслимых ситуациях. Тогда стоило трамваю выехать на перекресток – все движение замирало, и грех было этим не воспользоваться. Однако со временем к трамваям стали относиться куда спокойнее, а вот грузовики выросли до немыслимых размеров и превратились в сущих «мастодонтов» дорог.

Смысл «проезда под прикрытием трамвая» прост: обнаружив перед перекрестком грузовик, следующий в том же направлении, что и вы, вы расслабляетесь, пристраиваетесь к нему сбоку и ведете себя в точности, как он. Он едет – вы едете; он тормозит – вы тормозите. Рядом с такой огромной железной массой можно чувствовать себя в полной безопасности. Даже если он не прав – таранить его вряд ли кто захочет.

Проехав перекресток, вам остается только нажать на газ и спокойно улететь вперед.

Как пропускать «помеху» на перекрестке с плохой видимостью

Данный вопрос важен, если вы приближаетесь к равнозначному перекрестку либо двигаетесь по второстепенной дороге, а движение на дороге практически отсутствует. Но суще-

ствует вполне реальный риск, что из-за угла дома или зарослей кустарника появится автомобиль, который вам потребуется пропустить.

Порядок действий таков:

- ✓ перед перекрестком сбрасываете скорость примерно до 40 километров в час и переключаетесь на третью передачу;
- ✓ выжимаете сцепление и заносите правую ногу над педалью тормоза;
- ✓ по мере приближения к пересечению внимательно смотрите направо (или направо и налево, вдоль главной дороги);
- ✓ в случае неожиданного появления помехи нажимаете на педаль тормоза и останавливаетесь при тормозном пути в 3–4 метра;
- ✓ при отсутствии помехи – отпускаете сцепление и жмете на газ.



Если вы неопытный водитель, то, пропустив на перекрестке помеху и тронувшись с места, переключайтесь на вторую передачу и проезжайте перекресток на ней. Лучше проехать перекресток на невысокой скорости и с ревом мотора, чем путаться в органах управления в таком опасном месте. Разогнаться до необходимой скорости можно и потом, свернув на нужную вам улицу.

Движение по главной (или единственной) дороге

Равномерное прямолинейное движение

Речь идет о выборе для себя места на дороге. Принято считать, что чем сильнее человек торопится, тем левее сдвигается на проезжей части (иногда даже вылезая на полосу встречного движения). В соответствии с этим правилом движение в крайнем левом ряду с малой скоростью обычно вызывает резко выраженное недовольство со стороны других водителей. Движение с малой скоростью в крайнем правом ряду если и вызывает недовольство, то его обычно оставляют при себе.



На многополосной дороге левый ряд тем не менее не является оптимальным для быстрого движения.

На нем перед каждым перекрестком можно наткнуться на машины, остановившиеся для левого поворота. При наличии широкой разделительной полосы, особенно засаженной кустарником, постоянно есть риск, что на левый ряд выскочит пешеход или вывалится из-за дерева пьяный. В темное время суток именно с левого ряда «подставлялы» выпугивают свои жертвы под удар сообщников.

Выбирая наиболее безопасное положение, имейте в виду:

✓ на дороге с одной полосой движения в каждом направлении следует двигаться как можно ближе к осевой полосе;

✓ на дорогах с двумя и более полосами в каждом направлении самым безопасным является второй ряд справа. Он достаточно далек от тротуара, откуда могут выскочить пешеходы, там не перегораживают проезд остановившиеся или приготовившиеся к правому повороту автомобили. В то же время водители, превышающие скорость, стремятся ехать левее и не создают для вас аварийную ситуацию.

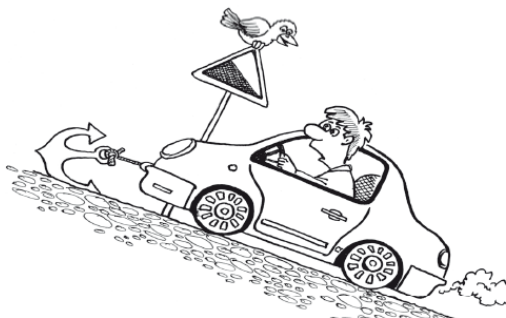


Наиболее безопасной скоростью является, к сожалению, не та, что разрешена Правилами или знаками, а средняя скорость общего транспортного потока. Если вы ее превышаете, то вам приходится совершать обгоны, частые маневры, метаться из ряда в ряд, создавая аварийные ситуации. Если вы едете медленнее потока, то обгонять начинают уже вас, опять же создавая вокруг вас аварийную ситуацию. И только двигаясь с общей, пусть даже превышенной, скоростью, вы заметно снижаете напряженность вокруг своего автомобиля.

Как двигаться на подъеме

Самым сложным на подъеме, особенно для неопытного водителя, является как раз не движение, а момент трогания с места. Чтобы тронуться на подъеме, надо педалью тор-

моза удерживать автомобиль, одновременно отпуская сцепление. Ощувив, что диск сцепления вошел в соприкосновение с маховиком, быстро отпустить тормоз и добавить газ, одновременно окончательно отпустив сцепление. Это даже описать трудно, а выполнить еще сложнее, особенно при отсутствии опыта. Между тем невыполнение любого из условий зачастую приводит к тому, что двигатель глохнет, а машина откатывается назад, сталкиваясь со стоящим позади автомобилем.



Если вы поняли, что не в состоянии тронуться на подъеме, поставьте машину на стояночный тормоз, включите первую передачу, добавьте обороты двигателю (примерно на треть больше, чем обычно), плавно отпустите сцепление и, когда машина тронется вперед, отпустите «ручник». Выберите подъем где-нибудь в спокойном месте, загоните туда машину и попробуйте удерживать ее на одном месте, не прибегая к тормозам, пользуясь только педалями газа и сцепления. Это даст вам хорошие навыки для начала движения на подъеме. Самый радикальный способ избежать подобных трудностей – покупка машины с автоматической коробкой передач.

К сожалению, движение на подъеме зачастую связано с дорожными заторами: это сужения проезжей части при въездах на путепроводы, мосты, виадуки. Чтобы вам не нужно было останавливаться, а затем снова трогаться, не торопитесь нагнать движущийся впереди автомобиль. Сохраняйте дистанцию в 8–10 метров и медленно сокращайте ее, подкатывая на минимальной скорости с включенной первой передачей и выжатым сцеплением. При угрозе остановиться окончательно ненадолго приотпустите сцепление, добавив обороты, потом снова выжимайте сцепление. Когда машина впереди начинает движение – наращивайте сократившуюся дистанцию снова. В идеале так можно преодолеть без остановок весь подъем.

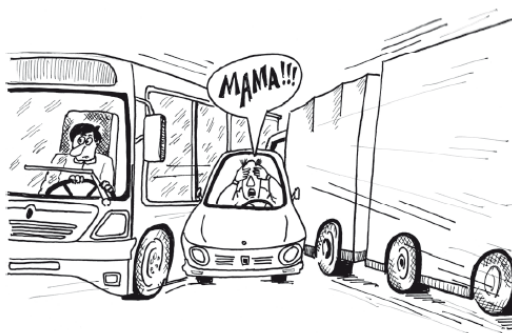
Никогда не останавливайтесь на подъеме ближе 2–3 метров от впереди стоящей машины! Трогаясь с места, она может откатиться назад и...

Как обгонять

Обгон считается самым опасным маневром на дороге, причем неумелым его выполнением водителя зачастую увеличивают для себя риск аварии в несколько раз.

Недавно мне довелось наблюдать классическую картину того, как водитель «Жигулей» собственными руками уничтожил свой автомобиль. Решив обогнать КамАЗ с прицепом, он пристроился в нескольких метрах за грузовиком, дождался, пока на встречной полосе не окажется машин, выдвинулся влево и принялся отчаянно давить на газ, набирая скорость. К тому времени, как он разогнался и добрался до середины автопоезда, на встречной полосе уже нари-

совался «Икарус». «Жигуленок» испуганно заметался из стороны в сторону и в итоге влетел между прицепом и тягачом.



Дальше началась подлинная экзекуция: «жигуленка» поддавало сзади прицепом, он бился в тягач, откатывался назад и получал новый удар от прицепа. КамАЗ преспокойно катил дальше, а на мои настырные звуковые и световые сигналы шофер никак не реагировал, поскольку в его зеркала попавшую в капкан легковушку не было видно. Только рукой махал: проезжай, дескать, я тебе дорогу не загораживаю. История закончилась только тогда, когда «жигуленок» перебил ведущие к колесам прицепа тормозные шланги. Тут уже волей-неволей водителю КамАЗа пришлось остановиться и идти разбираться с поломкой. К этому моменту легковушка была разбита полностью, водитель, как ни странно, остался цел.

Дабы не попадать в подобную ситуацию, обгонять надо в следующем порядке:

- ✓ занять позицию для рывка примерно в 50–70 метрах от обгоняемой машины;
- ✓ дождаться, когда впереди появится протяженный, прямолинейный участок дороги без встречного автотранспорта;
- ✓ начать разгон по своей полосе, сокращая дистанцию;
- ✓ если к моменту, когда до идущей впереди машины остаются считанные метры, на встречной полосе не появился транспорт, нужно энергично принять влево, имея изначальное превышение в скорости на 10–15 километров в час, быстро обойти «жертву», вернуться в свой ряд, ограничив срок пребывания на встречной полосе считанными секундами.



Принято считать, что на свою полосу движения можно возвращаться в тот момент, когда обгоняемая машина стала видна в зеркало заднего вида.

При наличии встречного транспорта вы можете подгадать маневр таким образом, чтобы закончить свой разгон к моменту, когда последняя видимая встречная машина разминется с вашей «жертвой» и на встречной полосе образуется достаточно протяженное свободное пространство.

Как избежать ослепления фарами

В наше время не существует никаких технических средств борьбы с ослеплением водителя фарами встречных автомобилей, за исключением разве что бетонных заграждений между полосами, которые кое-где установлены в Соединенных Штатах, или широкой разделительной полосы, засаженной деревьями, как это иногда делается у нас.



Если же вы едете по обычным дорогам, то при сближении в темное время суток со встречной машиной просто закройте один глаз. Благодаря этому его не удастся ослепить даже неотрегулированными галогеновыми фарами, а один глаз в любом случае надежнее, чем ни одного.

Езда за «спонсором»

В темное время суток (да и в светлое) очень полезно пропустить вперед машину с куда-то торопящимся водителем и ехать за ним на расстоянии около 300 метров. Поведение впереди идущей машины заблаговременно предупредит вас обо всех возможных неприятностях.

- ✓ Задние габаритные огни замечались из стороны в сторону – скоро придется объезжать какое-то препятствие.
- ✓ Зажглись стоп-сигналы – впереди глубокая яма или холмик, который невозможно проехать на высокой скорости.
- ✓ Со стороны обочины замелькала полосатая палочка – на обочине пост ГАИ.
- ✓ Машина резко остановилась и загорелась – впереди непреодолимое препятствие.

Проезд ям и ухабов на дороге

Для борьбы с ямами на русских дорогах создано огромное количество простых и надежных технологий. Вплоть до XVIII века все грузы и большинство пассажиров переправлялись по рекам, не имея никаких проблем с ямами. В XIX веке среди российских просторов были проложены железные дороги, также избавленные от этой беды. В XX веке, когда стало ясно, что вопрос с ямами все еще не закрыт, были созданы автомобили УАЗ, «Нива», ЛуАЗ, способные ездить по нашим дорогам без особого риска для подвески и водителей.

Если же в силу каких-то причин вы не использовали вышеизложенные технологии в своей повседневной жизни и предпочитаете «паркетные» марки транспорта, вам следует помнить о том, что:

- ✓ прежде чем объезжать яму, обязательно взгляните в зеркала! Возможно, в этот самый момент кто-то вас обгоняет, и вы рискуете совершить попутное столкновение;
- ✓ совсем не обязательно шарахаться от ямы далеко в сторону – ее можно пропустить между колес.



Зачастую водитель очень долго не может привыкнуть к внешним габаритам своей машины, совершенно не представляя, где находятся колеса, и

соответственно очень часто попадает ими в ямы или наезжает на препятствия. Чтобы избавиться от подобной напасти, достаточно запомнить, что левое переднее колесо находится под левой пяткой. Проезжать препятствия нужно так, чтобы оно под нее не попало.

На машинах бескапотного типа водитель сидит на колесе левой ягодицей – и должен беречь ее от ударов.

Если яму объехать не удастся и приходится преодолевать ее «в лоб», желательно до предела снизить скорость, перед самой ямой отпустить тормоз и даже, включив соответствующую передачу, слегка увеличить скорость, преодолевая препятствие «внатяг». Делать это нужно потому, что, когда вы тормозите, вес машины максимально передается на переднюю подвеску, предельно нагружая соответствующие элементы и реактивные тяги. Попадание в этот момент колеса в яму резко увеличивает нагрузку и может сделать ее запредельной – или, проще говоря, что-нибудь сломать. Начав же разгон, вы разгружаете подвеску, и тогда удар или окажется в пределах допустимого, или вовсе компенсируется благодаря разгрузке элементов.

Съезд на обочину

Асфальт и щебенка имеют весьма значительную разницу в сопротивлении качению. Еще большую опасность таит в себе рыхлый песок: колеса могут зарыться в нем по самую ступицу.

На практике это означает, что если вы на высокой скорости соскочите, огибая препятствие или уходя от аварии правыми колесами на обочину, то можете ощутить очень сильный рывок машины вправо – вплоть до резкого разворота и последующего полета в кювет. Особо опасны в этом отношении свежешошенные, свежерамонтные или расширенные дороги. Обочины на них еще не утрамбовались и не способны выдержать вес машины. На старых, заезженных трассах опасность ниже, но о ней все равно необходимо помнить при маневрах. Собираясь остановиться, не торопитесь съезжать с твердого покрытия до тех пор, пока ваша скорость не снизится до безопасной.

Постарайтесь без крайней необходимости не выезжать за границу асфальта во время движения, а если вас побудили к этому – крепче держите руль и приготовьтесь к резким маневрам.

Буксировка автомобиля

Весьма важный навык, который может понадобиться в самый неподходящий момент. Разделяется на два взаимодополняющих элемента.

Если буксируют вас, особенно в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, обязательно включите габаритные огни или аварийную сигнализацию! Водитель, который тянет вас за собой, должен хорошо представлять себе ваше положение.

✓ Полностью доверьтесь буксирующему вас водителю, в идеале – вообще не смотрите по сторонам, а лишь дублируйте маневры и действия вашего тягача. Не может быть ничего хуже, если водитель первой машины захочет проскочить перекресток, а вы испугаетесь и нажмете на тормоз, – застрянете поперек дороги оба.

✓ Следите за стоп-сигналами буксировщика и старайтесь вовремя тормозить. Иначе вы рискуете врезаться в вашего тягача. Помните: если у вас не работает двигатель, значит, не работает и усилитель тормозов!

✓ Следите за натяжением буксировочного троса и по мере сил пытайтесь не допускать его провисания. Если же он сильно провис и упал на дорогу – постарайтесь на него не наехать. Это чревато обрывом буксировочных крюков и у вашего автомобиля, и у тягача.

Если буксируете вы, обязательно включите габаритные огни и аварийную сигнализацию! Помните: в машине, которую вы тянете за собой, за время поездки наверняка забросает грязью лобовые стекла, и водитель в ней окажется практически слеп.

✓ Как можно осторожнее пользуйтесь тормозной педалью: при серьезной поломке на буксируемой машине почти наверняка плохо работают тормоза, и она может вас «догнать».

✓ Начиная движение, не торопитесь. Дождитесь легкого толчка (натянется буксировочная лента) и только после этого плавно увеличивайте тягу. Резкий рывок в начале движения способен не столько что-либо оторвать, сколько вызвать незначительную общую деформацию кузова (особенно старой машины), которая потом аукнется незакрывающимися дверьми и неоткрывающейся крышкой багажника.

✓ Во время буксировки старайтесь поддерживать равномерное усилие на буксире – не совершайте резких маневров, не разгоняйтесь и не сбрасывайте газ без крайней необходимости. Двигайтесь несколько медленнее привычного, но, раз нажав, давите на педаль акселератора с одинаковой силой.

✓ Используйте в КПП передачу на одну ступень ниже привычной для данной скорости – так вы сможете хоть частично разгрузить двигатель.

✓ Буксирующему водителю принято советовать следить за тем, чтобы не провисал трос. Трудно понять, как это делать, поскольку с водительского места его практически не видно, но вы старайтесь.

✓ Если машина, которую приходится буксировать, хотя бы на треть тяжелее вашей – лучше вообще откажитесь от этого приключения.



1. Для безопасной буксировки нужен эластичный капроновый канат, а еще лучше – лента. С началом движения лента не рвет с места буксируемый автомобиль, а вначале вытягивается сама, плавно наращивая усилие. Роль капроновой ленты при буксировке примерно та же, что и у диска сцепления на механической коробке передач.

2. Покупая готовый «буксир», имейте в виду, что, по общепринятым нормативам, его усилие на разрыв (оно указывается на упаковке) должно быть в пять раз больше массы вашего автомобиля.

3. Металлический буксировочный трос применяйте только в самом крайнем случае! Он очень опасен, поскольку не столько прочен, сколько жесток, и передает все рывки с машины на машину, словно бетонная балка, а при обрыве без труда пробивает облицовку кузовов, стенки багажников и разбивает фары и фонари.

4. Если в силу обстоятельств вы вынуждены использовать для буксировки стальной трос, обязательно протяните рядом с ним тонкую веревку или толстую леску, дайте ей небольшую «слабину» и привяжите к тросу с интервалом в полметра. При этом в случае обрыва трос не ударит по вашему автомобилю, пробивая в кузове внеплановые дыры, а будет остановлен веревкой. После того как «слабина» страховочной веревки окажется «выбрана», она тоже порвется, но трос к этому времени уже утратит «ударный потенциал» и бессильно упадет на дорогу.

Парковка автомобиля

Это довольно важное условие сохранности машины. Останавливаясь на длительный или короткий срок, следует придерживаться следующих правил.

✓ Паркуйтесь как можно ближе к бордюру. Чем меньше ваша машина выступает на проезжую часть, тем меньше шансов, что к ней «притрется» кто-то из тех, кому не хватило места на дороге. А такие случаи не так уж редки! Идеальным укрытием можно считать «глубокую» парковку сразу за каким-нибудь широким автомобилем вроде «татры» или шестисотого «мерседеса».

✓ Не прижимайтесь к бамперу припаркованной впереди или позади машины. Та машина, до которой вы оставили большую дистанцию, может уехать в любой момент, а вместо нее останется кто-то другой, кто прижмется уже к вам. И вместо десятиминутной остановки вы застрянете в ловушке на несколько часов.



Если вам не удастся припарковать машину вплотную к тротуару (вы еще не чувствуете ее габаритов), то сделайте это, по крайней мере, один раз в спокойной обстановке или попросите помочь приятеля. Когда положение машины относительно тротуара покажется вам оптимальным, сядьте за руль, примите естественную, привычную позу, посмотрите на капот и мысленно отметьте точку, в которой край бордюра визуально совпадает с краем капота.

После этого пометьте найденную точку – например, приклейте на нее кусочек жвачки. Теперь при каждой парковке ставьте машину так, чтобы жвачка визуально совпадала с краем бордюра, и поражайте всех своим глазомером.

✓ Летом старайтесь не ставить свою машину надолго под ветвями клена, сливы или деревьев хвойных пород. Эти растения выделяют смолистые вещества, которые капают вниз и при попадании на автомобиль оставляют пятна на лакокрасочном покрытии.



✓ В любое время года нежелательно останавливаться под фонарями, натянутыми поперек дороги проводами или веревками и иными удобными для диких птичек насестами. Помните: пернатые ждут именно вашего автомобиля, чтобы было куда гадить!

✓ Нежелательно останавливаться над люками, особенно такими, из которых идет пар. Летом это приводит к тому, что машина насквозь пропахивается испарениями, редко бывающими благоуханными; зимой испарина оседает на машину снаружи, быстро превращая ее в ледяную глыбу.

Как выбираться из ям

В большинстве случаев проблема с пробуксовкой колес возникает не на дорогах с твердым покрытием, а несколько в стороне: на газонах, на проселочных дорогах, в лесу, на берегу водоема. Для борьбы с этой бедой существует целый ряд различных методик.



Собираясь выехать на опасно рыхлый грунт, есть смысл примерно наполовину приспустить все колеса – при этом увеличивается площадь опоры покрышек о грунт и увеличивается проходимость. Однако следует помнить, что на слишком слабо накаченных колесах можно запросто сорвать покрышку с посадочного места (она провернется вместе с камерой и вырвет ниппель).

Раскачка

Это простейший способ выбраться из ямы. Выполняется следующим образом.

Допустим, включив передачу, отпустив сцепление и немного «погазовав», вы обнаруживаете, что «сели». Осознав этот неприятный момент, вы отпускаете педаль сцепления, позволяете машине откатиться обратно в яму, а когда она достигает крайней точки движения назад и начинает скатываться вперед, вы резко отпускаете сцепление и давите на газ, добавляя к силе инерции мощность двигателя. Благодаря этому вам удастся проскочить вперед на большее расстояние – и, откатываясь назад, вы накопите большую инерцию, к которой опять добавите немного мощности двигателя.

После 5–6 качков вы сможете приобрести достаточный импульс, чтобы выскочить из ямы и помчаться вперед на хорошей скорости.

Правило раскачки действует и на рыхлом грунте – разгоняясь вперед и назад, вы при этом утрамбовываете себе колею, по которой, в конечном счете, удастся набрать достаточную скорость, чтобы вырваться на свободу.



Если уж вы начали движение по плохой, размякшей дороге, следует стиснуть зубы и продолжать гнать машину, несмотря на удары в подвеску и летящую грязь, пока опасный участок не будет преодолен до конца. Если вы остановитесь – стронуться с места потом будет очень трудно. При движении по размокшей проселочной дороге, залитой водой, следует придерживаться колеи, не стараться выскочить из нее на выступающий посередине уступ и поднятые края дороги. Колея в таких местах чаще всего хорошо накатана, утрамбована, плохо размокает. Там для колес есть более-менее надежная опора. А вот рыхлый грунт по сторонам, скорее всего, размок, и в нем можно запросто забуксовать. Когда выбираете, каким образом ехать по разбитой сухой дороге, старайтесь проложить путь так, чтобы под днище попадали ямы и выбоины, а под колеса – кочки и холмики. В результате вы избавитесь от риска «сесть на брюхо», что, кстати, чревато не только пробуксовкой, но и отрывом каких-либо расположенных снизу деталей. В первую очередь – глушителя.

Раскачка «под колышек»

Для использования этой методики вам потребуются помощник, буксировочный канат и остро заточенный кол (лом, штыковая лопата).

Конец буксировочного троса крепят к нижней части колышка, помощник отходит на длину троса, натягивая его, после чего водитель начинает выезжать «враскачку». В тот момент, когда машина отъехала от самого глубокого места пробуксовки на максимально возможное расстояние, помощник втыкает кол как можно глубже в землю, удерживая машину в приподнятом состоянии, а водитель выходит и начинает забрасывать яму подручными материалами (лапником, ветвями, гравием, песком, снятыми с пассажиров куртками и брюками). После того как помощник отпустит кол, машина откатится уже не в яму, а на более или менее подготовленное место.



Возможно, после этого очередная попытка вырваться из ловушки окажется более удачной. В крайнем случае, подобную методику удержаний можно использовать несколько раз подряд, постепенно двигаясь все дальше и дальше от опасного места.

Вытягивание за дерево

Если на небольшом расстоянии от машины растет крепкое дерево, то можно попытаться вытянуть машину за него. Для этого закиньте буксировочную ленту вокруг дерева, а оба ее конца внатяг закрепите за буксировочный рым на машине. Затем возьмите самую длинную палку из имеющегося под руками инструмента (монтажку, вороток, срубленный с дерева сук), вставьте его между лентами буксира примерно посередине между машиной и деревом и начинайте их скручивать. При этом длина буксира постепенно сокращается, а автомобиль вытаскивается.



Однако следует помнить, что скрученная буксирная лента представляет собой мощную пружину и способна здорово покалечить зазевавшегося человека.

В качестве одного из вариантов «вытягивания» иногда предлагается закрепить на колесных гайках пробуксовывающего колеса головку и баллонный ключ (или закрепить конец ленты в отверстие колесного диска и перекинуть его через надетую на колесную гайку головку), дру-

гой конец троса зацепить за дерево, после чего завести двигатель и попытаться поехать. Вращающееся колесо начнет наматывать трос на гайку и балонник и за счет этого выбираться. На практике головка чаще всего быстро слетает со своего места, но попробовать можно.

Выезд с домкратом

Если предыдущими методиками воспользоваться не удалось, вам придется заняться долгим и нудным делом – по очереди поднимать машину со всех сторон, отрывая буксующие колеса от земли, а затем забрасывать ямы под ними подручными материалами.

Езда с грунтозацепами

Если предстоит долго выбираться по плохой дороге, можно снять ведущие колеса, обмотать диск и покрышку какими-нибудь веревками и вернуть на место или заранее приобрести цепи противоскольжения, которые надеваются примерно таким же способом.

Выезд из ямы на машине с АКПП

Имеет свои особенности. На машине с автоматической коробкой передач невозможно устроить «раскачку». Зато на снегу ее можно просто оставить на включенной передаче и спокойно подождать, почитывая эту книжку, пока колеса «разроют» снег до твердого покрытия.

На бездорожье можно оставить машину на включенной передаче, а самому выйти наружу и хорошенько подтолкнуть. При этом самое главное – когда машина выскочит из ямы, успеть догнать ее и прыгнуть за руль до того, как автомобиль во что-то врежется.

Вместо раскачки на машине с АКПП можно использовать способ расталкивания. А именно: поворачиваете руль прямо, включаете передачу и продвигаетесь вперед, сколько можно. Останавливаетесь в самом переднем положении, сильно нажав на тормоз, включаете заднюю передачу. Добавляете газ и откатываетесь назад, как можно дальше. Основная задача: толчками вперед-назад пробить колею, чтобы в конечном итоге выскочить из ямы «с ходу».

Ну а если машина сидит уж очень плотно, то надо расчистить (раскопать) небольшое пространство для начала расталкивания или приподнять машину домкратом и заполнить яму подручными материалами.

Выезд из ледяной ямки

На этот случай зимой неплохо иметь в багажнике небольшой пакетик с песком.



Вообще, кидание под колеса всяких предметов, типа веток, мелких камушков или тряпок, приносит весьма заметную пользу, а вот песок пригоден только для ледяных ловушек.

Самый простой способ выбраться из ямы

К сожалению, осуществим только в населенном пункте.

Если вы прочно «сели на брюхо» на каком-нибудь газоне, вам следует дойти до ближайшего винно-водочного магазина и предложить маячащим поблизости алкашам:

– Мужики, помогите машину вытолкнуть. Бутылку ставлю!

Разворот на бездорожье

Обнаружив где-нибудь в лесу, что вы свернули не в ту сторону и вам нужно разворачиваться на узкой тропе, совершайте свой маневр так, чтобы на тропе оставались ведущие колеса. Они смогут вытащить вас даже в том случае, если ведомые колеса при повороте провалились в какую-нибудь болотину.

Задом наперед

Двигаться задним ходом – большое искусство. Дело в том, что поведение машины, когда она двигается задом наперед, не просто отличается, а отличается очень сильно от поведения при движении вперед. Движения становятся значительно резче, а смещение кузова значительно сильнее, что чревато возможностью столкновения.

Когда вы начинаете двигаться задним ходом, следует помнить, что поворот машины при этом достигается не столько за счет поворота рулевых колес, сколько за счет смещения кузова. На практике это означает, что, проезжая на передней передаче через коридор, по ширине превышающий габариты вашей машины сантиметров на 20, вы можете не испытывать никаких трудностей. Двигаясь точно там же на задней передаче, вы рискуете при малейшем смещении руля ободрать кузов о стены.

Объезд препятствий

Огибая на задней передаче любое препятствие, следует помнить о том, что задние колеса будут следовать по меньшему радиусу, нежели передние.

✓ В том случае, если вы проезжаете «задом» через ворота, близкие по габаритам к габаритам машины, в них нельзя совершать никаких маневров – двигайтесь только по прямой.

✓ Если вам нужно объехать некое препятствие с одной стороны: (столб, угол дома, дерево), то не следует начинать поворот до тех пор, пока заднее колесо не поравняется с помехой. До этого момента в случае начала поворота машина начнет сближаться с препятствием и может его задеть. После этого – начнет довольно быстро удаляться. Чтобы не упустить нужного момента, желательно открыть дверь и выглянуть наружу, дабы это самое заднее колесо увидеть.

✓ Не забывайте о том, что, если вы поворачиваете налево – передняя часть автомобиля сместится вправо как минимум на метр, а то и больше. Убедитесь, что там нет никаких препятствий! Подстрахуйтесь и при повороте направо.

✓ Если есть возможность, попросите пассажира выйти наружу и посмотреть, чтобы вы никого не зацепили. То же самое, кстати, советуют Правила дорожного движения.

✓ Если вам нужно из свободного пространства заезжать в тесное, и наоборот, например при постановке машины в гараж, безопаснее заезжать «носом», а выезжать «задом», начиная всякие развороты уже на улице. Не берите пример с пожарных. Они, ставя машины «носом» наружу, экономят лишние секунды на случай выезда по тревоге.

✓ Двигаясь на задней передаче – не торопитесь!

Парковка на задней передаче

Паркуя машину на задней передаче, вы получаете возможность поставить ее в полтора раза менее длинный свободный промежуток, нежели двигаясь вперед.

Как это сделать?

✓ Найдя свободное место, остановитесь сбоку примерно в метре от уже запаркованной машины и проехав примерно на метр вперед.

✓ Включив заднюю передачу, начинайте *медленно* двигаться назад, одновременно поворачивая руль вправо. При этом вам необходимо следить за тем, чтобы никто не ехал по дороге, – передняя часть вашего автомобиля сильно смещается к осевой линии улицы! – и

одновременно следить в зеркало за тем, как быстро сокращается зазор между бортом вашей машины и задним углом запаркованной.

✓ Когда этот зазор сократится до 10–15 сантиметров, поставьте руль прямо и продолжайте движение

✓ После того как задняя ось вашей машины поравнялась с задним углом чужой машины, выкручивайте руль вправо до упора – передняя часть при этом начнет выкатываться дальше на проезжую часть, а задняя – уходить в глубь свободного промежутка.

✓ Обычно почти сразу руль можно выкручивать назад. Машина за это время успеет уйти «вглубь» почти до середины кузова.

✓ Руль выкручивается до упора влево. При этом машина продолжает медленно двигаться назад, а вот ее передняя часть по большой дуге быстро смещается в сторону свободного промежутка. В этот момент важно следить, чтобы капот вашей машины не зацепил багажник уже припаркованной!

✓ Если маневр проведен правильно, ваша машина упирается вывернутым колесом в бордюрный камень и облегченно замирает. Втиснулись!

Движение на задней передаче по плохой дороге

Если вам понадобилось ехать задним ходом по плохой дороге, помните о том, что вы практически не способны разглядеть, что попадает вам под колеса. Не поленитесь выйти и проверить, чтобы там не оказалось торчащих из земли железных прутьев, высоко выпирающих корней, выбоин или глубоких ям. В противном случае вы рискуете нарваться на непредвиденный ремонт.

Особенности управления автомобилем зимой

По какому-то странному недоразумению принято считать, что управлять автомобилем зимой труднее, чем летом. На самом деле это, конечно же, не так. В крупных городах, например, дороги посыпаются и поливаются всякой антиобледенительной гадостью, которая, особенно при незначительных заморозках, превращает зимнюю дорогу в дорогу просто грязную и слякотную. Сильные холода, наоборот, зачастую настолько вымораживают дорожное покрытие, что оно становится куда более сухим, чем в самую сильную жару. Остаются отдельные форс-мажорные дни, когда сочетание сильного снегопада, слабого морозца и плохой работы дорожной техники устраивает всем короткую встряску в виде гололеда и снежных завалов. Да и они большей частью страшны только на словах.

Если вы готовитесь управлять машиной зимой, то настоятельно рекомендую купить упаковку «Русского кваса», выпить этот крайне полезный напиток, наполнить бутылки водой, вставить в них высокие веточки или камышинки, а затем, после наступления первых сильных морозов, заехать с ними на какой-нибудь каток. Лучше в позднее время, когда там не будет людей.



Если вам иногда приходится выезжать зимой в дикие места – на рыбалку, на охоту, то полезно помнить, что лед толщиной более 10 сантиметров выдерживает легковой автомобиль, а более 30 сантиметров – грузовик (однако выезжать на него без крайней необходимости все равно опасно). Разумеется, речь идет о полноценном, прозрачном льде с синеватым или зеленоватым оттенком. Если лед ноздреватый, молочного, белого или матового цвета – он опасен независимо от толщины! Правда, для тренировок в любом случае следует использовать каток на мелководной луже, а не бездонное озеро.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.