

Александр Дмитриевич Прозоров

Экстремальное вождение

ПРЕДИСЛОВИЕ

Книга «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 легкоустраняемых мелочей. По сей причине мне не хотелось вдаваться в сложности, связанные с экстремальным вождением машин и их модернизацией. Однако после выхода «Библии» быстро выяснилось, что знать об экстремальном вождении и модернизации железа читатели все же хотят, и очень сильно.

Эта книга, так же как и предыдущая, рассчитана на неопытных людей, впервые севших за руль, но желающих 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 способно искалечить жизни вам и другим людям. Не нарушайте ПДД!

Или, по крайней мере, старайтесь их не нарушать.

Глава 1

ЕЗДИМ ТАК, КАК НЕЛЬЗЯ

Останавливает полицейский медленно ползущую машину, наклоняется к окну и видит древнюю старушку.

– Что так медленно едете, бабушка? – спрашивает он.

– Так ведь знак же, милоч, был, – удивляется та. Во-он, на столбе написано: «Автомобилям – 25».

– Так это же номер автострады, бабушка, – вежливо поправляет полицейский. – «А-25».

– Значит, и «А-200» перед поворотом – это тоже был просто номер? – удивилась бабушка.

Анекдот

Чаще всего автомобилистам хочется не просто ездить, а перемещаться с предельно возможной скоростью. Разумеется, это потребность уже не начинающего водителя, мечтающего просто добраться из точки «А» в точку «Б» без серьезных происшествий. Это желание водителя, обретшего в себе некоторую уверенность. Посему советы для начинающих мы опустим и перейдем к способам быстрой езды.

Садимся в машину

Подходя к машине, следует помнить о первом правиле водителя: *внешний осмотр*.

Прежде чем плюхнуться за руль, сперва обязательно обойдите машину, бросив на нее беглый взгляд. Это поможет избежать опасности на высоких скоростях, если за время стоянки слегка подпустило колесо. Вы узнаете, где именно пострадала машина, если на ней появились царапина или иное повреждение. Вы избежите аварии или поломки, если вовремя заметите под машиной масляные потеки или лужу антифриза.

Привычка осматривать автомобиль перед поездкой убережет и от куда больших неприятностей. Уже не одна сотня машин была угнана таким вот нехитрым образом: к заднему бамперу или выхлопной трубе привязывается веревка с консервными банками. Водитель трогается, банки волочатся сзади и грохочут. Владелец машины, естественно, выскакивает посмотреть, что случилось, обходит сзади, видит банки и чешет в затылке: «Кто же это сделал?» А злоумышленник тем временем прыгает за руль и давит на педаль газа...



Никогда не выходите из машины, не заглушив двигатель и не вынув из замка ключи! Особенно в непонятных и неожиданных ситуациях. И вообще – нужно проявлять повышенную осторожность, если рядом с вашим автомобилем крутится кто-то незнакомый. Ведь далеко не все используют для угона какую-то хитрость. Немало и таких, кто может просто стукнуть чем-то тяжелым по голове...

Заводим машину

В старые, добрые, доисторические времена, лет пять – десять тому назад, прежде чем завести машину, требовалось открыть подсос, подкачать топливо педалью, а в морозец не мешало и полить коллектор горячей водой из чайника. Страшно вспомнить... Теперь времена другие. Теперь в момент заводки ноги от педалей лучше убрать, лишних рычажков не дергать. Включить зажигание, выждать несколько секунд, пока бортовой компьютер протестирует систему, потом повернуть ключ зажигания, завести машину – и еще немного подождать.

Если на панели приборов после этого не погасли или зажглись красные лампочки – желательно позвонить в автосервис и попросить привести машину в порядок. Вдаваться в суть их значений водителю особого смысла не имеет. В наше время большинство тестов и показаний все равно снимается через компьютер, через него же они аннулируются, настраиваются, регулируются. Время карбюраторов и прокачек тормозов через кембрик и банку с тормозухой ушло в прошлое, самостоятельно копать в гараже в инжекторах и системах ABS, советуясь с бутылкой портвейна, никто из порядочных слесарей уже не рискнет, да и вам не посоветует. Если не лень пачкаться – можно самостоятельно долить тормозную жидкость или антифриз. В 90 процентов случаев именно их нехватка заставляет сработать контрольные датчики.



Если рабочую жидкость пришлось доливать дважды в месяц – отправляйтесь в автосервис, пусть ищут причину утечки... пока она сама себя не «нашла» где-нибудь в лесу, вдали от телефонов и автоцентров.

Охлаждающая жидкость имеет дурную привычку испаряться, а тормозуха – уходить в систему по мере износа колодок. И все – больше под капотам делать нечего.



Если, несмотря ни на что, у вас есть желание покопаться в машине самому, то в наше время алгоритм поиска и устранения неисправностей такой.

1. Запомнив, какие лампочки горят и как себя при этом ведет машина, вы идете к ближайшему компьютеру с выходом в Интернет.
2. Набираете в строке поисковика марку своей машины, надпись на сигнальной лампочке, поведение машины.
3. Среди появившихся ссылок находите форумы, посвященные типу, марке, году выпуска именно вашей машины, и читаете советы и рекомендации, а также результаты следования таким рекомендациям.
4. Опытные владельцы однотипных с вами автомобилей укажут, можно ли устранить вашу проблему самостоятельно, а если нет – куда лучше обратиться, куда обращаться не стоит и что именно требовать от авторемонтников.



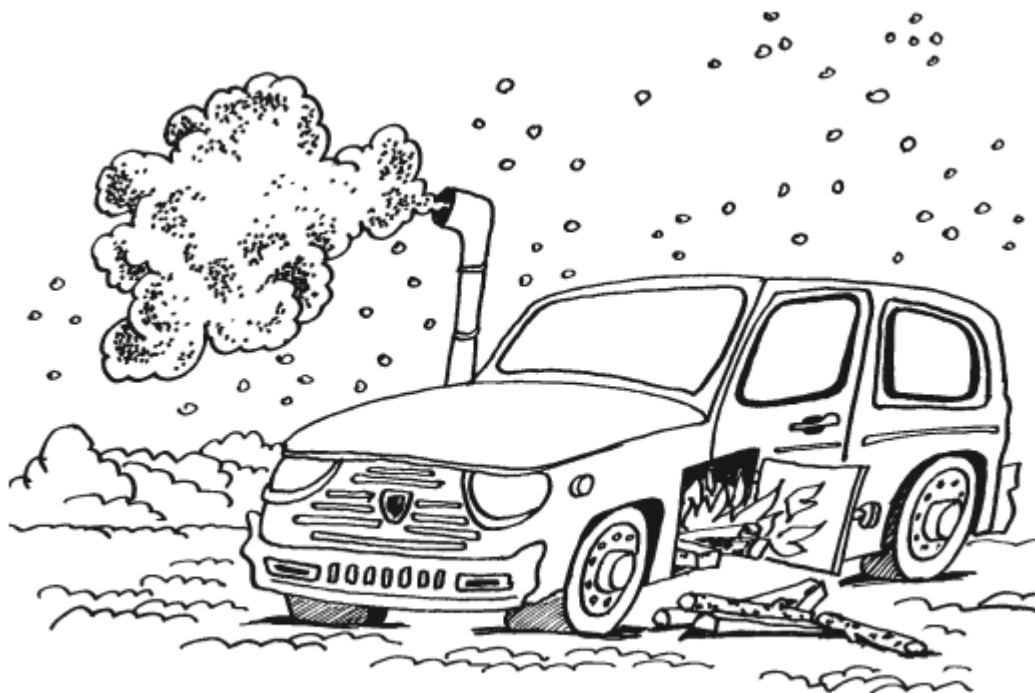
Другое дело подвеска – но она неожиданно не ломается и лампочками на панели о себе не докладывает, пока...

Даже если ни одна лампочка не загорелась – все равно подождите летом хотя бы минуту, давая двигателю возможность продавить масло по всем сочленениям, технологическим каналам и трущимся узлам. Зимой – обязательно прогрейте двигатель хотя бы до того момента, пока стрелка датчика температуры не оторвется от крайнего положения.



Специально для водителей ВАЗов, ГАЗов и иных отечественных машин. Знаете, какова причина переборки 92 процентов двигателей? Залипание поршневых колец из-за закоксовывания канавок. А в чем причина закоксовывания? Движение на переобогащенной смеси! То есть – «на подсосе». При этом избыток топлива, гарантирующий работу холодного двигателя, выгорает не полностью и в виде сажи откладывается в поршневых канавках. Если не давать нагрузки на двигатель до того момента, как обогащение будет отключено и смесь объединится – его ресурс увеличивается в 2–2,5 раза (!). На импортных машинах проблема закоксовывания канавок почему-то выражена не так сильно. Однако начинать движение до того, как автомат отключит «прогрев», для них тоже не есть хорошо... Если, конечно, вы не хотите превратить свой «миллионник» всего лишь в «пятисоттысячник».

В последнее время среди водителей распространилось поверье, что новые двигатели последних поколений прогревать не нужно. Разумеется, все это чистой воды заблуждение, основанное на игре слов: современные двигатели способны работать под нагрузкой еще до полного прогрева, но это отнюдь не значит, что они в прогреве не нуждаются.



Автовладельцу, желающему ездить на своей машине много лет без дорогостоящих ремонтов, следует твердо усвоить: двигатель внутреннего сгорания рассчитан на работу при температурах около 100 °С.

Именно под эту рабочую температуру, с учетом неизбежного коэффициента теплового расширения, изготавливаются все детали и подгоняются сочленения. На холодном двигателе напряжения в деталях и зазоры совершенно иные, а потому даже незначительные нагрузки в такой ситуации приводят к крайне быстрому износу.

Разумеется, использование современных материалов и покрытий, новых высококачественных масел привело к тому, что мотор не заклинивает, даже если заставить его тащить на себе машину еще до того, как со стенок блока успел стаять иней, но при этом ресурс двигателя сокращается, иногда даже не на километры, а в разы, если не в десятки раз!

Кстати, хитрые буржуины, прекрасно сознавая опасность холодной работы двигателя – даже в режиме прогрева! – устанавливают на моторы специальные предпусковые обогреватели, чтобы избежать этой «холодной» работы. Такой обогреватель, при цене 200–300 долларов, способен в три-четыре раза продлить ресурс двигателя стоимостью на порядок выше. Подогреватель отличается значительно меньшим расходом топлива по сравнению с работающим на «самообогрев» мотором, а кроме того – способен побаловать водителя некоторыми приятными мелочами. Например, ему можно назначить время включения минут за десять до того, когда вы обычно выезжаете на работу. В нужный час обогреватель запустится, согреет мотор, и тогда вам, выйдя из дома, останется только сесть в салон, включить печку в салоне, повернуть ключ зажигания и начинать движение.



В качестве заменителей предпускового подогревателя в последнее время начали использовать так называемые аккумуляторы тепла. Или, проще говоря, – специальные термосы, в которых сохраняется часть горячего антифриза после остановки двигателя. По стоимости они значительно ниже

предпусковых подогревателей, а ресурс двигателя сохраняют ничуть не хуже.

Зимой очень важно помнить и о том, что автоматическая коробка передач, если она у вас есть, тоже нуждается в прогреве! Причем при температурах наружного воздуха ниже – 15 °С коробку нужно прогревать обязательно!!! Желательно – до рабочей температуры (по датчику температуры двигателя). Но, поскольку на это ни у кого не хватает терпения, после прогрева двигателя до отрыва стрелки из крайнего положения начинать движение осторожно, на малых скоростях и не разгоняться более 40 километров в час, пока не достигнете рабочей температуры. Помните: в управляющей системе АКПП есть примерно горсть клапанов, состоящих из пластмассовых деталек и пружин. Эти клапаны открываются от давления. Холодное масло более густое, давление получается выше, и пластмассовые детали, если вы резко нажмете на газ, запросто переломает. Обломки тут же попадут в приводную шестерню включения-выключения передач, а она тоже из пластика и тоже легко сломается, если ее подклинит обломками других деталей.

Вам это нужно?



За то время, пока двигатель прогревается, водителю следует проделать категорически обязательную зимой процедуру.

Оторвать дворники от стекла – зимой за время стоянки они очень часто примерзают, поскольку снег подтаивает на теплом стекле и по мере выстуживания машины превращается в лед. При включении дворников есть некоторый риск спалить моторчик дворников или их предохранитель – примерзшие щетки не сдвинутся с места (правда, куда чаще они сдвигаются, но лохматят чистящую кромку о намерзший лед).

Затем каждую щетку нужно пару раз выгнуть, согнуть, снова выгнуть. При этом выкрошится ледок, который в холода почти всегда образуется в сочленениях щетки.

Пройтись пальцами от начала и до конца по резинкам каждого дворника, вычищая застывший на них лет и подтаявший, а потом замерзший, снежок.

Если вы не проделаете этой процедуры, то при первом же включении дворника вы услышите неприятный скрежет, а вместо чистого стекла увидите ряд царапин на грязи или среди водяных капель. Чистить же стекла зимой придется обязательно – за городом ветер постоянно кидается на дорогах снежной пылью, засыпая ею стекла, в городе из-под колес машин постоянно летит во все стороны перемешанная с солью грязь.

Начинаем движение

Первые один-два километра никуда торопиться не нужно. Летом потому, что двигатель не прогреет, а рабочая температура... Ну, про это мы уже вспоминали. Зимой, тронувшись на прогревом моторе, помните об амортизаторах. В них тоже залито масло, даже в газовых. Газ – он там работает «упругим элементом», вместо пружины. Колебания же кузова гасятся путем перетекания масла через клапаны. Густое масло гуще – сильный рывок способен порвать шток. Им тоже нужно время, чтобы прогреться в работе.



По статистике, зимой каждая десятая авария случается после выезда со стоянки с обледенелыми стеклами, так что обходиться процарапыванием во льду узеньких амбразур, как это нередко делают торопящиеся по делам водители, не нужно. Стекло должно быть чистым хотя бы перед вами и на передних дверцах. Впрочем, если боковые стекла долго не оттаивают, их можно просто опустить.

В общем, как ни крути – первые минуты движения дайте автомобилю возможность «проснуться» и перейти в рабочее состояние. Да и сами тоже переключитесь в состояние активного участника дорожного движения.

Прогрелись? Привыкли к тому, что вы за рулем, а не в кресле перед телевизором? Тогда погнали!

Гонка в городе

Самое главное в движении – это взгляд. Если вы смотрите на дорогу перед самым капотом, разогнаться до скорости большей, нежели 20 километров в час, невозможно. Просто потому, что допустимая для водителя скорость обуславливается тем временем, что проходит с момента обнаружения препятствия, и временем, когда на него успеваешь отреагировать. Смотришь на 20 метров – едешь 20 километров в час, смотришь на 200 метров вперед – едешь 50 километров в час.



Разрешенная в городе скорость составляет 60 километров в час, а при скорости больше 70 километров в час за превышение даже начинают штрафовать.

Соответственно, водитель, желающий передвигаться с максимальной скоростью, должен смотреть и оценивать обстановку перед капотом минимум за полкилометра-километр. Возникает вопрос: а как поступать, если на пути возникает препятствие в виде ямы или оброненной канистры с керосином? Чтобы такое объехать, нужно смотреть чуть ли не под колеса!

Да так и поступать: обнаружив препятствие где-то за 500 метров, смотреть дальше вперед, а когда оно окажется совсем рядом, на секунду отвлечься на него, преодолеть-объехать и тут же перенести взгляд дальше, вперед.



Ямки или небольшие препятствия обычно пропускают между колес либо объезжают. Чтобы не наскакивать на них, водителю достаточно запомнить, что левое переднее колесо находится под левой пяткой. Проезжать препятствие нужно так, чтобы оно не попало под левую пятку.

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

А где ехать, когда торопишься?

Алгоритм выбора полосы для скоростной езды прост: на магистрали, где левые повороты запрещены, при средней интенсивности потока левый ряд – самый быстрый. Если же повороты разрешены, то следует предпочесть второй слева ряд, ибо машина, поворачивающая налево, не освободит вам проезд, пока не пропустит весь встречный поток. А это долго.

При уплотнении потока желающих ехать быстро становится все больше, и все они жмутся влево. Поэтому самый быстрый ряд оказывается правым. Да, там встречаются припаркованные машины, туда может выскочить пьяный пешеход. Но зато справа меньше машин, и поворачивающие направо машины совершают маневр значительно быстрее, нежели те, что уходят влево. Правый ряд более рискованный, чем левые, но в плотном потоке самый быстрый именно он.

Глядя далеко вперед, торопящийся водитель получает заметное преимущество в том, что способен предугадывать сигналы светофора. Ведь он видим издалека.

Если с расстояния полукилометра вы видите зеленый сигнал, это означает, что к моменту вашего приближения он наверняка переключится на красный. Значит, нет необходимости жечь бензин и гнать машину, а можно выключить передачу и двигаться накатом. Пока вы доберетесь до перекрестка, светофор успеет переключиться, 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. Главное, 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»!



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

В условиях скоростной езды заблаговременно перестраивайтесь в ряды, в которых нет автобусов и грузовиков. Эти монстры не столько тормозят движение, сколько ограничивают вам видимость. И вы теряете возможность самостоятельно принимать решения, полагаясь лишь на профессионализм «большегруза».



Запомните: если идущий впереди автомобиль вдруг совершает странные маневры, это означает, что у него наверняка есть на то причины. То есть если вы плотно «сидите на хвосте» за автобусом, ничего за ним не видите и вдруг он, не показывая поворота, резко уходит в сторону, то сначала скопируйте его действия, а потом уж разбирайтесь в причинах. Это может оказаться яма, упавший груз, сломанная машина, упавший пешеход. В любом случае предпочтительнее десять раз совершить беспричинный вираж, нежели один раз поймать на капот потерянный кем-то шкаф.

Так же крайне важно при передвижении по городу, особенно по знакомым маршрутам, держать в голове возможные пути объезда и слушать радиоканалы, предупреждающие о

пробках. К сожалению ли, к счастью, но с каждым годом на улицы городов выезжают все новые и новые тысячи машин, и потому понятие скоростной езды по городу постепенно отходит в область фантастики. Уже сейчас в большинстве случаев вся хитрость движения состоит в том, чтобы из дворового проезда втиснуться в плотный поток и, следуя общему движению, то тормозя, то разгоняясь, медленно ползти в нужном направлении.



Посему дам один трудноосуществимый, но все же реальный совет. Если у вас есть возможность, измените свой распорядок таким образом, чтобы время поездок приходилось не на пиковое время, а на вечернее или вовсе ночное. В этом нет ничего невозможного – многие магазины сейчас работают круглые сутки, центры развлечений – тоже, рестораны и кафе – до последнего клиента. Если вы встретитесь с другом после окончания его рабочего дня, с клиентом посидите в кафе часов до десяти, а в магазин заедете в полночь – это прибавит к вашей единственной, неповторимой жизни не меньше одного-двух часов каждый день.

Гонка за городом

Прежде всего, скорость манит автомобилистов здесь, на достаточно свободных, ровных магистрях, без перекрестков и светофоров, хорошо просматриваемых до самого горизонта... Правда-правда, такие дороги существуют в России в реальности. Хотя и не везде. И естественно, нога так и тянется толкнуть педаль газа до самого пола. Иногда даже, помимо воли водителя. Во что инспекторы ГАИ, к сожалению, не верят.

Каким образом доехать по загородному шоссе из одного населенного пункта в другой живым и как можно быстрее? Для начала нужно не бояться давить на газ.



Разрешенная вне населенных пунктов скорость составляет 90 километров в час, а при скорости больше 100 километров в час за превышение даже начинают штрафовать. На автострадах (дорогах, размеченных зелеными знаками) скорости допустимы 110 и 120 километров в час соответственно.

Второе – вам придется избавиться от привычки объезжать ямы. Если выбоина велика и заметна издали, лучше, само собой, сместиться в сторону и пропустить ее между колес или проскочить мимо. Но переключать руль из-за ямки на скоростях около 100 километров в час – это один из вариантов самоубийства.

К счастью, законы физики позаботились об автомобилистах и придумали такую штуку, как инерция массы тела. В просторечии она означает, что чем выше скорость, тем дольше движение тела остается прямолинейным, даже если убрать из-под него опору. На «стольнике» среднестатистическая машина просто не успевает провалиться в яму размером с открытый люк и нагрузить подвеску своим весом... Если это, конечно, не «Ока».

Ставить опыты на люках все же не стоит, но выбоины размером с половину диаметра колеса проскакивать лучше по прямой, не сбрасывая скорости и не совершая резких маневров.

Важным моментом для предельно быстрого движения является определение максимально возможной скорости прохождения поворотов. Подходить к этому опыту следует с достаточной осторожностью и доверяя внутреннему чувству опасности. Тут лучше перестраховаться, чем вытаскивать машину из придорожных кустов, и не начинать экспериментов там, где сразу за обочиной растут толстые сосны или стоят бетонные отбойники.

Какая максимально возможная скорость именно на вашем автомобиле, вашей резине при прохождении поворота? Та, при которой колеса начинают «визжать». Дело в том, что современные машины проектируются с расчетом на то, чтобы не переворачиваться при сильной боковой нагрузке. Когда нагрузка предельна, автомобиль начинает соскальзывать в сторону. Резина при этом «на сухую» трется об асфальт и жалобно пищит. Если в такой момент увеличить скорость еще хоть немного – вас выбросит с дороги. Чуть уменьшить – получится оптимальная скорость для данного конкретного закругления и конкретной машины.



То, что современные машины не переворачиваются при стабильной боковой нагрузке, еще не значит, что они не переворачиваются вообще.

Знакопеременные нагрузки (неоднократное переключивание руля из стороны в сторону) нередко приводят к раскачке такой силы, что амортизаторы и подвеска не справляются и автомобиль совершает красивый для постороннего наблюдателя «перевертыш». В Интернете полно роликов с начальной темой: «Гляньте, какая у меня классная тачка» и конечной фразой: «Вот черт, придется покупать другую». Не рекомендую вступать в ряды подобных героев.

Увеличить скорость прохождения поворота можно и за счет нарушения правил рядности (**что не есть хорошо, и поступать так я не советую**), то есть заметно увеличив радиус.

Чтобы добиться этого, *при правом повороте* машину нужно сместить на левый ряд, после чего пройти поворот по широкой дуге от левой обочины к правой в середине поворота и закончить его опять у левой обочины, откуда и вернуться в свою полосу для движения. Разумеется, при этом есть риск на начальном или на завершающем этапе обнаружить встречную машину. Однако, поскольку при этом маневре даже в лесу обзор открывается на весь изгиб дороги, опасный транспорт можно увидеть заблаговременно, притормозить, вернуться в свою полосу и продолжить движение на безопасной скорости.

Куда хуже ситуация развивается *при левом повороте*. При этом машина выкатывается на встречную полосу в самой что ни на есть «слепой» зоне. Если за обочиной растут кусты или деревца, встречную машину вы увидите за считанные секунды до возможного столкновения. Правда, небольшая фора от имени законов физики имеется и тут. Резко переключив руль и возвращаясь на свою полосу, вы еще сильнее спрямите линию окружности, и центробежные силы никуда вас не забросят. Однако в такой ситуации очень важно сохранить хладнокровие и начать торможение только после того, как вы покинете встречную полосу. А уже потом переложить руль и продолжить выполнение поворота. Если вы начнете тормозить слишком рано – лобовое столкновение станет неминуемым, поздно – рискуете улететь в кювет, вписываясь обратно на свою полосу. К счастью, в подобных ситуациях достаточно погасить всего 10–15 километров в час, и ничего страшного уже не произойдет. Всего 2–3 метра тормозного пути.

Обгоны попутных машин очень желательно производить с ходу, на скорости, которая уже стала вам комфортной. Это куда безопаснее, нежели сперва оттормаживаться, оценивать обстановку, потом разогнаться снова – а ситуация на дороге за это время вполне способна измениться. Посему некоторая нахрапистость в данном случае даже полезна. Видите, что есть возможность обогнать, – не тормозите, а добавляйте газу и проскакивайте вперед... Боже мой, что я пишу!



Самый опасный результат неправильного обгона – это лобовое столкновение, всегда убивающее и виновных, и невиновных. А случаются столкновения из-за того, что правила нарушения Правил в Правилах не регламентируются. Водители мчащихся навстречу машин просто не знают, чего ожидать от встречного коллеги! Посему, если уж по вашей вине возникает аварийная ситуация – хотя бы дайте понять своими маневрами встречному транспорту, как именно вы намерены поступить дальше. Прижмитесь как можно ближе к обгоняемым машинам, если надеетесь вернуться в свой ряд и находиться на правой стороне до самой смерти, либо шарахайтесь к встречной обочине, а потом выскакивайте на нее, освобождая путь невиновным. Но только не загромождайте всю дорогу с выпученными от ужаса глазами!!!

Если вы видите, что встречный водитель совершил глупость и затеял опасный обгон, дайте понять своими маневрами этому ненормальному, как именно хотите с ним разминуться. С вашей стороны съезд правыми колесами на обочину будет более безопасным вариантом, нежели попытка протиснуться в щель между скачущим по обочине «обгонялой» и встречной машиной. При этом желательно сбросить по мере возможности скорость (но резко не тормозить!) и оставить левые колеса на твердом покрытии, дабы гарантировать управляемость машины.

При съезде на рыхлую обочину на высокой скорости на руле почти наверняка последует сильный рывок вправо, будьте наготове!



Классический обгон совершается в следующем порядке:

занять позицию для рывка примерно в 50–70 метрах от напрашивающейся на обгон машины;

дождаться момента, 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, 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 в свою полосу движения можно возвращаться в тот момент, когда обгоняемая машина стала видна в зеркало заднего вида.

При наличии встречного транспорта следует оценить, когда примерно машина минует намеченную вами к обгону «жертву», и начать разгон заблаговременно, чтобы выскочить «на встречу» в тот момент, когда встречная машина проскочит мимо и слева образуется достаточно протяженное свободное «окно».

Опасный обгон

К особо опасным обгонам относятся обгоны через сплошную, обгоны по обочине и обгоны на повороте.

На наших дорогах сплошную линию рисуют обычно в трех случаях: там, где часто случаются аварии, там, где дорожная обстановка не позволяет просматривать трассу на протяженном участке, и там, где сотрудникам ГАИ удобно собирать штрафы. Пересекать сплошную линию не есть хорошо, и поступать так я не советую. Но если вы все же решились на подобное нарушение, следует помнить о том, что:

если все водители едут чинно и правильно, несмотря на то что дорожная обстановка допускает «шалости», – значит, вы находитесь на излюбленном инспекторами участке;

на «слепых», плохо просматриваемых участках дорог инспектора почти не встречаются, ибо там желающих нарушать практически нет;

сплошная линия на участках, которые кажутся вам удобными для обгона, может появиться из-за того, что в аварии тут попадают грузовики или старенькие машины, у которых не хватает мощности для обгона на ограниченном по протяженности отрезке дороги. Если вы можете быстро нарастить 20–25 километров в час скорости и потом так же быстро ее погасить – ваши неправильные мысли имеют под собой некоторые основания...



Планируя опасный обгон, всегда... Нет, даже **ВСЕГДА!!!** оценивайте состояние обочины. Возможно, в опасной ситуации вам придется на нее сворачивать. Если обочина слишком узкая для вашей машины или рыхлая, еще не слежавшаяся, – лучше пожертвовать теми несколькими секундами, что вы надеетесь выиграть, и потерпеть с обгоном до более удачной ситуации.

Обгон на повороте хорош тем, что здесь многие водители вполне мудро сбрасывают скорость, и совершить маневр – пусть и с визгом резины – можно куда быстрее. Но все равно такой обгон допустим только в условиях, когда он достаточно пологий и просматриваемый, чтобы заблаговременно отреагировать на появление встречной машины. Идеальное место для обгонов в повороте – это на автостраде в гладкой степи. Вот только среди степей дороги почему-то строят прямые, а не извилистые...

Есть, правда, удобное время для опасных обгонов на повороте. Это – глухая ночь на неосвещенной трассе. Ночью встречные машины заблаговременно выдают себя дальним светом. Он приходит из-за чащобы, с невидимого отрезка дороги и подсвечивает деревья и кусты прямо перед вами. Кто ездит ночью – знает, как хорошо это видно. Если такой свет есть – обгонять на повороте нельзя. Если нет – значит, трасса свободна.



При сближении в темное время суток со встречной машиной закройте один глаз. Благодаря этому его не удастся ослепить даже неотрегулированными галогеновыми фарами, а один рабочий глаз в любом случае надежнее, чем ни одного.

Обгон по обочине

Что до обочин, то обгон справа запрещен. И запрещен потому, что там довольно часто вполне законным образом паркуются грибники и ягодники, останавливаются водители, у которых случилась поломка автомобиля, либо просто решившие отдохнуть. Кроме того, на обочине встречаются и просто прохожие...

Разумеется, любой здравомыслящий гонщик свернет на обочину, только достоверно убедившись, что там нет никаких препятствий.

Но мало того, что там можно врезаться! Обочина – это, по сути, грунтовка. Дорога изначально неровная и не всегда плотная. Это означает, что на хорошей скорости при попадании на обочину машину начнет подбрасывать и кидать из стороны в сторону, как муравья, попавшего на чемпионате в шарик для пинг-понга. Удержать при этом машину на заданном курсе очень трудно. А поскольку вы совершаете обгон – есть риск того, что очередной взгорок бросит вас на попутную машину.

Именно поэтому лично я не рекомендую пользоваться для обгона обочиной даже очень хорошего уровня – гладкой и утрамбованной – при скорости выше 60 километров в час. Если обочина обычная, нормальная: без ям, но с пологими неровностями – соваться на нее на скорости выше 40 километров в час просто опасно. Даже уходя от аварии. Однако попасть в аварию – это еще хуже, чем на обочину.

Подброс и перекрут

Кстати, о неровностях.

На среднегородских скоростях все асфальтированные дороги водителю чувствует ровными. Чтобы они показались неровными, дорожникам нужно уж очень сильно постараться. На скорости около 100 километров на «ровных» дорогах машину уже заметно покачивает. Если притоптать педаль газа еще сильнее, вполне качественные трассы вдруг начинают преподносить неожиданные сюрпризы. Так, за пологим холмиком или перед небольшой низинкой вы вдруг начинаете чувствовать в теле неожиданную легкость. Примерно такую, какая ощущается в лифте после обрыва несущих тросов.

Нет, с лифтом после этого ничего не случается – там предусмотрены стопоры, блокирующие падение после полутора-двух метров полета. А вот в машине такой сюрприз каждый год уносит в обочину сотню-другую «лихих голов». Почему? Да потому, что необычайную легкость вместе с водителем испытывает и автомашина. Она парит как птица и контакт с дорогой имеет самый отдаленный. Если в этот момент, называемый гонщиками «подбросом», водителю придет в голову слегка подправить направление движения – машина никуда не «подправится». Она продолжит парить равномерно и прямолинейно, как над открытым люком ливневой канализации. Неопытный водитель, не обнаружив ожидаемого смещения относительно дороги, подправляет руль еще немного. А потом еще... На большее времени обычно не хватает. Но и такого «перекрута», как называют эту ошибку гонщики, бывает достаточно. Опустившись на грешную землю, машина прижимается к асфальту и продолжает движение туда, куда указывают рулевые колеса. То есть поворачивает в нужном направлении – но куда активнее, нежели предполагал неудачник за рулем. На высокой скорости и узком шоссе уже через долю секунды автомобиль начинает чистить пыльное брюшко зелеными придорожными кустами.

Дабы не попасть в такую ситуацию, есть только один-единственный рецепт: до тех пор пока в теле ощущается «приятная легкость», никаких маневров совершать нельзя. Как бы этого ни хотелось. Корректировать направление можно в момент прижимания к дороге, после чего можно снова парить. На иных загородных трассах время полета составляет чуть ли не треть общего пути.

Аквапланирование

Аквапланирование возникает, когда при езде в сильный ливень на высокой скорости колеса не успевают «расталкивать» воду в стороны для обеспечения хорошего сцепления покрышки с асфальтовым покрытием. Колесо выскакивает на катящийся перед ним водяной холм и... Как говорят в таких случаях – держитесь зубами за воздух. Иного способа управлять машиной у вас уже не будет.

Фирмы – производители автомобильных покрышек – уже давно борются с подобным эффектом, и «летние» покрышки отличаются от «зимних» именно тем, что рисунок первых призван вытеснять воду с дороги, отводить ее в канавки протектора, раскидывать в стороны. Увы, в сильный ливень, когда проезжая часть полностью скрыта под тонким слоем не успевающей стекать воды, даже на самых лучших покрышках с аквапланированием можно столкнуться уже на скорости в 60 километров в час. При обычном, вялом дожде – на скорости около 100 километров.

Во время дождя не рекомендуется разгоняться выше 60–70 километров в час. Но, если мы говорим о гонке, несмотря ни на что, следует помнить несколько крайне важных моментов.

Колеса впереди идущих автомобилей расталкивают воду. Поэтому для улучшения сцепления с дорогой следует держаться своими колесами за колею на влажной пленке, которую оставили проехавшие до вас добрые люди.

Обгоняя этих добрых людей, совершайте свой маневр плавно, размеренно, как на гололеде. И соответственно, выбирайте пространство для маневра, исходя из того, что времени на обгон вам понадобится вдвое больше, чем на сухой трассе.

Преодоление лужи глубиной в 10–15 сантиметров на скорости более 100 километров субъективно вызывает ощущение, будто машина врезалась в подушку. Резкое, пусть и мягкое, торможение вызывает падение мощности двигателя. А значит, если дорога идет вниз и вы видите на ней большие лужи – от обгона лучше воздержаться до более сухого участка.

При попадании в лужу колесами только с одной стороны возникает сильный поворачивающий момент – нужно быть готовым к рывку и даже к удару рулем по рукам.

Как глубокие, так и мелкие лужицы на скорости следует преодолевать по прямой. Эффект аквапланирования в них практически гарантирован.

Снег и лед

Для любителей скоростного вождения снег и лед являются неприятной субстанцией, препятствующей как разгону, так и торможению. Как, впрочем, и для всех остальных водителей. В условиях морозца и свежесыпавшего снега для каждого владельца авто возникают три вопроса:

1. Как тронуться на снежном накате?

Основных методик две: начать движение на минимальных оборотах и плавно отпуская сцепление, чтобы не допустить срыва колес в пробуксовку и плавно нарастить скорость, либо сразу решительно давить, разбрасывая снег, «дорываясь» до асфальта, цепляясь за неровности и постепенно наращивая скорость. Скорость разгона при обоих методиках примерно одинакова, но первый вариант для неопытного водителя заметно сложнее, поскольку требует хорошего «чувства машины», второй вариант очень часто приводит к срыву ведущих колес в пробуксовку и пританцовыванию машины на месте без всякого видимого эффекта.

Самый эффективный метод, естественно, смешанный. Сдвинувшись без пробуксовки, водителю следует плавно наращивать давление на акселератор. Как только стрелка тахометра вдруг прыгнет вправо (или двигатель вдруг резко взвояет), педаль газа отпускается, а потом снова плавно нажимается, пока двигатель опять не сорвет колеса в пробуксовку.

Тут неоценимую помощь водителю может оказать автоматическая коробка передач. При освобождении колес она начинает разгон с тем самым минимально возможным импульсом, который обычному водителю приходится безуспешно ловить педалями газа и сцепления. К тому моменту, когда водитель нажмет педаль газа, машина уже начала движение и легко простит неумелое обращение с акселератором.

На шипы при трогании с места надежды мало. При толщине снежного наката больше 5 миллиметров они просто не достают ни до льда, ни до асфальта.

2. Как остановиться?

Останавливаясь на обледенелой дороге с накатанной снежной, начинайте торможение на дистанции раз в пять большей, нежели та, что кажется вам достаточной. Если замедлитесь слишком рано – всегда можно отпустить тормоз и подкатиться на малой скорости. Если замедлитесь слишком поздно – дело может закончиться ремонтом авто.

Чтобы правильно тормозить, нужно нажать педаль тормоза – и все остальное правильно сделает система ABS. Главное, о чем следует помнить: **антиблокировочная система не сокращает тормозной путь!!!** Она всего лишь сохраняет управляемость автомобилем в любой ситуации. Определение необходимой дистанции – уже на вашей совести.



Возьмите себе за правило в зимнее время, начиная поездку, пару раз в безопасном месте (можно прямо на улице, если идущие сзади машины находятся относительно далеко) проверять состояние дорожного покрытия пробным торможением. Если автомобиль замедляется достаточно быстро – дистанцию можно держать всего вдвое большей, нежели на сухом асфальте. Если же система ABS почти сразу начинает пинаться в ногу, соответственно оценивайте необходимый тормозной путь и допустимую скорость. Влажный зимний асфальт далеко не всегда обеспечивает то сцепление с дорогой, на которое выглядит. Лучше трижды проверить, нежели один раз ошибиться.

Кстати, далеко не всегда подобная проверка вас разочарует. Нередко вы совершите и приятное открытие.

Если на вашей машине почему-то нет ABS, используйте прерывистое торможение. Нажали тормоз – машину понесло юзом, отпустили – она покатила, подправили направление движения. Снова нажали, отпустили, подправили. И так – с частотой 2–3 раза в секунду.

На шипы при торможении, опять же, надежды мало. Как я уже говорил, при толщине снежного наката больше 5 миллиметров они просто не достают ни до льда, ни до асфальта, а на льду имеют неприятную привычку «выгрызать» лед, собирая перед собой небольшую снежную горку, на которой колесо начинает скользить как на коньках.

3. Как пройти обледеневший поворот?

Вот тут-то и пригодятся шипы, малополезные в прочих других ситуациях! В хороший морозец на гладком шоссе снег обычно не задерживается, его сметает ветром. В худшем случае он раскатывается и превращается в относительно плотную корку. При равномерном движении шипики втыкаются в наст или лед и дают достаточно надежную опору для безопасного прохождения поворота.



Если на вашей машине нет шипов, а поворот впереди подозрительно поблескивает – никаких опасных обгонов! Никаких скоростных проходов! Сбросить скорость, и ползком, ползком – от начала дуги и до ее окончания.

Помню, во времена моей юности, когда я еще работал водителем автобуса, как-то зимой привез бригаду в поле, к громадным стогам из упаковок трамбованного сена. И пока бригада занималась сеном, я с интересом наблюдал за работой двух трактористов. Там, рядом с полем, был плавный поворот шоссе. И вот я вижу, проезжает «Москвич». Круть на повороте – и он в кювете. Водитель побежал к трактористу, тот подъехал, вытащил его. «Москвич» умчался, а по дороге уже «еденичка» катит.

Осторожненько... Круть на повороте – и здравствуй, кювет. Трактористы и ее вытащили. Следом «Волга» ползет. Тихонько-тихонько. И все равно – вжик! – и в кювете. Вытащили.

Вдруг, смотрю, едет пескоразбрасыватель. Трактористы бегом к нему. О чем-то посоветовались, он свой разбрасыватель отключил, м-е-е-дленно-медленно прополз поворот, отъехал и только там снова включил разбрасыватель.

К чему я это пишу? А к тому, что без шипов на ледяном повороте можно запросто улететь в кювет, даже двигаясь со скоростью пешехода.

В тот раз, уезжая с бригадой, я притормозил перед поворотом, зачерпнул из ящика в салоне лопаткой чуток песка, вышел, побросал на дорогу и спокойно поехал дальше. Вот такой я нехороший человек. И такая полезная вещь – песок в салоне.



Знаете, как тронуться в горку по накатанному льду?

Думаете, это невозможно? Очень просто! Люди, которым приходится часто сталкиваться с этой проблемой, разработали элементарную методику:

- # положить в багажник немного песка;

- # при вынужденной остановке на обледеневшем склоне поставить машину на «ручник», выйти и сыпануть немного запасенного песочка позади ведущих колес;

- # сесть за руль и снять машину с тормоза;

- # откатиться немного назад, чтобы ведущие колеса оказались на песке;

- # стронуться, немного разогнаться и продолжить подъем.

Кучи с песком во многих местах сейчас уже стали непременным атрибутом зимних дорог перед крутыми подъемами или спусками. Но все же, готовясь к зимнему сезону, кинуть в багажник небольшой пакетик с песком будет очень полезно. Даже если в окрестностях нет гор, немного песка пригодится для выезда из обычной ледяной ямки.

Единственной приятной особенностью зимнего поворота может оказаться снежный отвал, который образуется на краю обочины после чистки дороги от снега. В случае сноса машины из-за льда она, при наличии такого отвала, безопасно тыкается в него наружными колесами, не получая сильных повреждений. Это позволяет при наличии подобного сугроба проходить поворот намного смелее.

Думаю, плановая организация отвалов на внешних сторонах опасных поворотов была бы со стороны дорожных работников не менее мудрым решением, нежели закладка возле крутых подъемов песчаных куч.

Как безопасно и быстро пропускать помеху на перекрестке

Данный вопрос важен, если вы приближаетесь к равнозначному перекрестку либо двигаетесь по второстепенной дороге, а движение на дороге практически отсутствует. Но существует вполне реальный риск, что из-за угла дома или зарослей кустарника появится автомобиль, который вам потребуется пропустить.

Порядок действий на механической коробке таков:

перед перекрестком вы 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 три-четыре метра;

при отсутствии помехи отпускаете сцепление и жмете на газ.

На машине с АКПП подобных вопросов у водителя не возникает.

Основные принципы скоростной езды

Прежде всего, следует помнить, что от ваших быстрых и правильных действий зависит не только ваша жизнь, но и судьбы ваших близких, а также совершенно посторонних людей, находящихся вместе с вами на дороге. Готовясь и совершая рискованные обгоны, повороты, двигаясь с завышенной скоростью, постоянно просчитывайте в голове запасные варианты поведения на случай, если обстановка внезапно изменится. Импровизация в последнюю секунду – верный путь в могилу. Действия по избежанию аварии должны продумываться заранее, в спокойной обстановке – пусть даже такая условная «прикидка» готовится на несколько секунд вперед.

Всегда оценивайте состояние обочины на пути своего следования! Именно она – ваш спасательный круг в большинстве опасных ситуаций. На втором месте по значимости будет состояние местности за пределами автодороги. «Улететь» в придорожный кустарник или на вспаханное поле, засесть в глубоком снегу будет куда безопаснее, нежели снести дорожный знак на тяжелом бетонном основании. Если же сразу за дорогой – толстые деревья, то предпочтительнее «срубить» знак.

Двигаясь по незнакомой дороге в условиях ограниченной видимости, старайтесь все же соблюдать требования знаков. Знаки ограничения скорости вполне могут означать не просто отметку того места, где когда-то в незапамятные времена древний перегруженный «КрАЗ» испугался встречной «Паннонии» и снес автобусную остановку, но и просеку, у которой дачники часто останавливаются, собираясь свернуть на заброшенный проселок, где дорога на повороте имеет неправильный скос, или, например, участок возле родника, у которого постоянно тормозят и останавливаются люди, уверенные, что вода со свинцово-угольными осадками полезнее фильтрованной водопроводной, красивый вид или достопримечательность, привлекающую внимание водителей. Причем одни просто отвлекаются от дороги, а другие отворачиваются от дороги и притормаживают... А потом первые оказываются внутри вторых. Либо просто участок, где установлены «лежачие полицейские». Весьма неприятный сюрприз для вашей подвески.

Помню, как-то давно на Карельском переходе на вполне приличной дороге я встретил скромный знак: рекомендуемая скорость 40 километров в час. От неожиданности я сбросил до пятидесяти, миновал знак, и почти сразу за ним обнаружил резкий спуск градусов под тридцать, да еще и с крутым разворотом. Пройдя это место с визгом резины, практически на двух колесах, я еще очень долго нервно вздрагивал при виде синих квадратов возле дороги.

Или знаменитый поворот на Елизаветинку, отмеченный знаком «неровная дорога», в 10 метрах на котором следовал полуметровый трамплин...

В общем, в незнакомом месте знаки лучше соблюдать...

Скоростная езда допустима либо на хорошо оборудованных широких трассах, где вышеприведенные советы, в общем, и не нужны, – достаточно немного храбрости перед лицами неминуемых инспекторов, таящихся в самых удобных для разгона местах. Либо там, где вы уже знаете, что вас ждет за поворотом. Хотя бы в общих чертах: какая обочина, нет ли сужения, нет ли автобусной остановки или размочалившей часть покрытия стройки, любимой большегрузными авто. На извилистых и лесных дорогах такая уверенность стоит намного больше хорошей тормозной системы и крепкого кенгурятника.

Но самое главное – водителю следует проникнуться уверенностью в том, что на дороге **никаких неожиданностей не случается в принципе!** В абсолютном большинстве случаев термин «внезапность» является синонимом слова «невнимательность». Или, выражаясь красиво и умной терминологией, «внезапность опасных дорожных ситуаций явля-

ется следствием недостаточного уровня контроля за дорожной обстановкой со стороны водителя».

Всегда смотрите в зеркала заднего обзора с интервалом в 6–7 секунд – и тогда никто не станет обгонять вас «внезапно», в тот момент, когда вы сами собрались на обгон. На дороге вы должны не только видеть происходящее впереди, но и иметь четкое представление о ситуации вокруг машины.

Всегда объезжайте остановившиеся машины с дистанцией в 1,5–2 метра. И тогда вы не снесете «внезапно» открывшуюся дверцу. Если машина остановилась на ваших глазах – из нее кто-то выйдет почти наверняка. Причем этот «кто-то» может сперва открыть дверцу, а уже потом посмотреть, нет ли позади приближающихся машин.

Огибайте едущих велосипедистов – и они «внезапно» не упадут вам под колеса.

Будьте готовы обогнуть машину, которую вы догоняете, – и тогда вы не врежетесь в нее из-за ее «внезапного» торможения. Обращайте внимание, если далеко впереди машины почему-то оттормаживаются и совершают маневры, – и возникшее препятствие не станет «внезапным».

В том случае, если для вас на дороге что-то все еще происходит «внезапно» – значит, заниматься скоростной ездой вам еще рано. Сперва нужно научиться планировать свои действия сообразно той дорожной обстановке какой она будет пять-шесть секунд тому вперед.



И еще. Не садитесь за руль в болезненном и утомленном состоянии. При скоростной езде реакция водителя должна быть гарантированно быстрой и правильной. Если он думает о том, есть ли у него в аптечке цитрамон, – помнить о встречном «роллсройсе» у него уже не остается времени.

Какая машина лучше всего подходит для скоростного вождения

Поверьте мне, водителю с четвертьвековым стажем за рулем, ответ на этот вопрос существует только один: машина с АКПП и ABS и по возможности с мощным двигателем.

Уверен, всякого рода шумахеры станут вам говорить, что на механике сам руководишь процессом, что она потребляет меньше топлива и выдает больше мощности, что на ней можно выехать из сугроба враскачку, что она механика дешевле и реже ломается. Не слушайте шумахеров, слушайте меня и не обращайтесь на глупые предрассудки. На машине с автоматом вы всегда быстрее уйдете от светофора, потому что будете разгоняться все то время, пока ваш оппонент развлекается перегазовками и ловит передачи. За время поездки вы потратите куда меньше топлива, потому что АКПП своими компьютерными мозгами всегда выбирает оптимальный режим переключения, а ваш оппонент втыкает передачи по наитию, на глазок. Возможно, механическая коробка надежнее сама по себе – но автоматическая сберегает ресурс двигателя. И за то время, пока ваш оппонент четыре раза поменяет диски сцепления и один раз переберет движок, вам, может статься, придется один раз перебрать АКПП.

Если же говорить о сложном дорожном движении, то разница в возможностях тут и вовсе вопиющая. Допустим, вы решились на рискованный обгон в «слепом» повороте. Вы включаете пониженную передачу (иначе не получить избытка мощности для рывка), разгоняетесь, включаете прямую передачу (чтобы не перекрутить двигатель), обгоняете, видите встречную машину, быстро вписываетесь в свой ряд перед обойденным автомобилем, резко оттормаживаетесь (скорость-то завышена километров на 20!), включаете пониженную передачу (прямая на сниженной скорости может не вытянуть) и нажимаете на газ, чтобы уйти (вы оттормозились, сцепление еще выжато, автомобиль не разгоняется) от догоняющей сзади машины. И на все про все – не более 3 секунд. Ошибка в переключении передач – это гарантированное ДТП.

Оценили свои возможности?

Нет, я знаю, что есть мастера, выполняющие подобные операции даже быстрее и с поразительной легкостью. Но вот только что вам важнее – посмертная слава лихого гонщика, однажды промахнувшегося с выбранной передачей, или все-таки ехать дальше?

Тот же маневр на машине с АКПП выглядит так. Выбрав момент, вы резко нажали на газ, кикдаун выстрелил машину вперед, и до самого окончания маневра вы ничего не топчите, не дергаете, не ловите, никуда не отвлекаетесь, а держите обе руки на руле и внимательно следите за обстановкой.

Как говорится, почувствуйте разницу.

Случается, в адрес ABS тоже звучат суровые обвинения: она не допускает «отложенного поворота», иногда принимает ямы за гололед, мешает совершать в аварийно опасной обстановке разворот на месте и уходить в управляемый занос. На дорожных покрытиях, занесенных снегом, и гравийных покрытиях автомобили, снабженные системами ABS, имеют более длинный тормозной путь по сравнению с автомобилями без ABS из-за того, что блокирование колес в данном случае создает «эффект плуга» – намертво заблокированные колеса гребут перед собой «валики» из грунта или снега, сильно сокращая тормозной путь. Что в случае, если боковая перегрузка в повороте достигает такой величины, что одно из колес теряет контакт с поверхностью, ABS считает, что под этим колесом поверхность с нулевым коэффициентом сцепления и перебрасывает тормозной момент. В итоге – неминуемый занос, разворот, а то и переворот.

Однако действительно ли вы намерены в условиях обычного дорожного движения проходить повороты с отрывом от асфальта? И настолько ли безумны, чтобы тормозить, мчась над обочиной на двух колесах?

Предоставим слово замечательному специалисту, гению экстремального вождения Эрнесту Сергеевичу Цыганкову. Вот как, согласно его советам, нужно управлять машиной при скоростном прохождении поворота:

«В повороте автомобиль опирается в большей степени на наружные колеса, внутренние оказываются разгруженными и легко блокируются при торможении. Если блокируется переднее колесо, то автомобиль теряет управляемость и перестает слушаться рулевого колеса, возникают сносы передних колес и выпрямление траектории.

Плавное торможение на дуге поворота лучше всего, не прекращая тяги двигателя, что возможно при торможении левой ногой. Этот способ позволит прекратить снос передних колес в крутом повороте за счет увеличения загрузки переднего наружного колеса, т. е. прекратить визг покрышек.

Секрет торможения в повороте заключается в том, чтобы полностью исключить блокирование колес, а добиться этого можно только неинтенсивным, осторожным торможением. Это торможение является разновидностью плавного способа, его особенность заключается в невысоком постоянном усилии, позволяющем снизить скорость лишь незначительно, на 5–20 км/ч».

Эрнест Сергеевич, без сомнения, ас... Но, может, проще воспользоваться ABS?

Когда некий шумакер рассказывает вам о том, насколько лучше самому принимать решения о нужной передаче, ощущать переключения, о том, как важно водителю самостоятельно принимать решения о торможении на «юз» или «прерывистом» торможении, это напоминает историю о преимуществах печатной машинки перед компьютером. Ведь только на печатной машинке ты сам, собственными пальцами ощущаешь впечатывание буковок, на печатной машинке ты пишешь грамотно сам, без подсказок «Ворда» или «Корректора», ты сам переводишь строки и вставляешь бумагу.

И это, согласитесь, здорово!

Пару раз, в виде экзотики...

Работать же всерьез лучше все-таки с клавиатурой и «Вордом».

Так и с машиной. Как часто вам приходится буксовать и выкатываться из ямы «враскачку»? Раз в месяц? Ну так раскачка – это не единственный метод выбираться из ямки.



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 счете выскочить из ямы «с ходу». Если машина сидит уж очень плотно, начинать нужно с того, чтобы расчистить (раскопать) небольшое пространство для начала «расталкивания», или приподнять машину домкратом и заполнить яму подручными материалами.

Как часто приходится применять «отложенный поворот»? Один раз в жизни? И еще поможет ли он в аварийной ситуации? Все остальное время наличие в машине АКПП и ABS означает, что рядом с вами незримо присутствует профессионал уровня Цыганкова, готовый подправить ваши неправильные действия, переключить нужную скорость в нужный момент,

подправить усилие на педали, – вы же все свое внимание можете сосредоточить на дороге. Она того стоит.

Как увеличить скорость автомобиля

Этот вопрос волнует всех, кто начинает получать удовольствие от скоростного управления автомобилем. Хочется ездить быстрее и быстрее. Тут сразу надо сказать, что скорость и приемистость машины зависят не столько от диаметра колес – рекламируется и такой способ увеличения скоростных характеристик, как установка колес завышенного диаметра, – сколько от усилия, приложенного к самим колесам. То есть от мощности двигателя.

Относительно простых и доступных способов нарастить мощность немного. Попытки вмешаться в работу инжекторов, установки суперсвечей, засовывания проставок во всякие каналы отменяйте сразу. Все, что можно выжать из двигателя, не меняя его объема, обычно выжато еще на заводе. Типы свечей, длина каналов, алгоритмы впрыска выверены до мелочей. Испортить все это можно, улучшить – нельзя. Но пара лазеек, не затрагивающих настройку двигателя, все же имеется. Это – улучшение качества топлива и увеличение объема поступающего воздуха.

С качеством топлива все ясно: чем выше октановое число бензина, тем быстрее помчится машина.



Выбирая топливо, следует помнить, что его октановое число определяется заводом-изготовителем исходя из степени сжатия, выбранной для данного двигателя. Инжектор благодаря умению сдвигать угол опережения зажигания в соответствии с характеристиками попавшего в двигатель бензина способен использовать на благо более теплотворное топливо, нежели положено, но возросшая мощность будет не столь велика, как хотелось бы, исходя из затрат. Для оптимального использования возможностей более качественного топлива даже на инжекторном двигателе нужно увеличивать степень сжатия, настройки зажигания ничего не изменят. Но незначительный эффект все равно появится.

Теперь о том, как увеличить объем поступающего в цилиндры воздуха. Ведь чем больше воздуха в цилиндрах, тем больше топлива туда можно впрыснуть и тем больше мощности получить. Но откуда взять дополнительный воздух?

Если заглянуть под капот любой машины, то там можно обнаружить воздушный фильтр. Чаще всего рабочий элемент этого фильтра похож на плотную картонку. Картонка несколько препятствует потоку воздуха, но зато собирает на себе грязь, иначе улетевшую бы в цилиндры и там чего-нибудь исцарапавшую. Чтобы избавиться от такого сопротивления, умельцы-автомобилисты придумали фильтры с нулевым сопротивлением. Они напоминают плотные клубки лески, смоченные маслом. Воздух через такой клубок проносится с легкостью, а пыль налипает на волокна лески. Такой фильтр нужно мыть и проверять, чтобы не высох, – но зато он дарит мотору до двух процентов дополнительной мощности.

Увеличить объем поступающего воздуха можно еще сильнее, если поставить нагнетатель. И мощность при этом способна вырасти в полтора-два раза... Но для такого форсирования нужно уже обращаться к специалистам.

Фильтры с нулевым сопротивлением и более дорогое топливо – это все возможности, которые имеются для увеличения мощности двигателя без серьезных переделок. Если вам скажут что-то другое – не тратьте время и деньги. Это обман.

Как правильно вести себя при аварии

Об этом любителю скоростной езды следует помнить постоянно и непрерывно.

Что нужно делать?

Самое главное – пристегиваться ремнем безопасности. Но это следует выполнять заблаговременно.

Что еще можно делать в преддверии аварийной ситуации?

Увы, только одно: отворачивать!

Отворачивать следует в ситуациях, когда ваша вина в предстоящем столкновении бесспорна, и таким образом вы можете хоть как-то снизить для себя будущий ущерб. Например, если вы с явным превышением скорости (выбрали режим движения, не обеспечивающий безопасность) перескочили через возвышение и обнаружили впереди дорожный затор, остановиться до которого явно не успеете; либо при обгоне на встречной полосе обнаружилась летящая вам в лоб машина; при неосторожном выезде со второстепенной дороги, или если на оживленной улице у вас неожиданно «провалилась» педаль тормозов, а «ручника» вы до сих пор не отремонтировали.



Между прочим, о заторе впереди вас наверняка предупреждали встречные водители, но вы просто не поняли их сигналов. А потому запомните азы применяемой на дорогах световой сигнализации.

Два коротких моргания «дальним» светом: либо впереди гаишная засада, либо еще что-то очень опасное (ДТП, карстовый провал, разобранный мост, разлитое масло).

Одно долгое «моргание» в спину: «Дай дорогу!»; в лицо или в бок: «Пропусти!»

Одно короткое моргание в лицо или в бок «дальним» в городском заторе: «Проезжай, пропускаю!»

На шоссе, если при попытке обгона автобус или грузовик включил левый указатель поворотов: «Не обгоняй, впереди встречная машина!» Сигнал правым поворотом: «Дорога свободна!»

В ответ на предупреждение принято несколько раз моргнуть «аварийной сигнализацией» «Спасибо за предупреждение!». Гудок в спину будет означать: «Пожалуйста!»

В Европе принято просить двигающегося впереди водителя уступить дорогу включением левого «поворотника». Иногда этот сигнал можно увидеть и на наших дорогах.

На трассе в темное время суток, когда большегрузный грузовик обгоняет машину, его водитель не видит, опередил он машину или нет. Считается правилом хорошего тона, если водитель обгоняемой машины моргнет «дальним», что фура может завершить обгон, не задев его.

Ночью, когда вас обгоняет автомобиль, переключитесь на «ближний свет», как только обгоняющий поравняется с вами, чтобы не слепить его через зеркало.



Итак, куда и в каких ситуациях нужно отворачивать?

На трассе следует решительно отворачивать с дорожного полотна в кювет. Именно решительно – под углом 30–40 градусов, чтобы избежать «перевертыша». Даже столкновение с ближним деревом на скорости 70–80 километров в час окажется безопаснее, чем лобовое столкновение с несущимся навстречу автомобилем. Собственно, при лобовом столкновении вообще нет шансов остаться в живых. Зато при отвороте в кусты есть некоторая надежда вообще не получить повреждений – только перепачкаться да проложить новую просеку. Поймаете грузовик, он вытащит вас «за хвост» обратно на дорогу, и поедете дальше, теперь уже наверняка никуда не торопясь.

В городских условиях или на трассе, когда по обочине идут люди, единственный способ снизить финансовые потери – врезаться в грузовик. Грузовой автомобиль – штука крепкая, а потому ремонт ограничится восстановлением собственной машины. С самим собой вы как-нибудь договоритесь без всяких судов и судебных исполнителей. Нет грузовиков – биться следует в «Жигули» или «Волги», они дешевле.

Проникнитесь этой мыслью до глубины души, ибо в аварийной ситуации листать справочник будет некогда. Понимаете, что сейчас врежетесь в кадиллак, – дергайте руль в сторону «ГАЗ-66» или «Волги». Хоть квартиру и дачу не придется для возмещения ущерба продавать. И не очень доверяйте страховке. Она имеет ограниченный размер покрытия, и еще может компенсировать стоимость «ГАЗ-53», но никак не нового «лексуса».



Непосредственно перед ударом во всю плотку крикните: «Берегись!», чтобы пассажиры успели подготовиться к столкновению. Всякую ересь про то, чтобы кто-то падал на бок, упирался ладонями в стекла и панели я повторять не стану: пассажиры обязаны быть пристегнуты, а вы – до последнего момента держаться за руль и топтать педаль тормоза. Перед столкновением безжалостно давите на звуковой сигнал: в лучшем случае вы обратите на себя внимание других участников происшествия и свидетелей, которые впоследствии могут вам очень пригодиться. В худшем... Ну, худшего случая уже не будет. В самый последний миг откиньте на подголовник голову, поддерните ноги (их может зажать или вовсе отрубить сместившейся панелью) и закройте глаза (это спасет вас хотя бы от мелких осколков и стеклянной крошки).

Сразу после аварии выключите зажигание.

Теперь все, переходим к оформлению ДТП.

Как вести себя после аварии

Поведение водителя сразу после столкновения наиболее важно. Зачастую от этого может зависеть все его дальнейшее благосостояние, а иногда и свобода. К сожалению, именно в это время человек испытывает наибольший шок и не способен адекватно оценивать ситуацию. Поэтому возможное поведение следует распланировать заранее и в дальнейшем тупо выполнять приготовленный план. В том случае, если у вас есть страховка или адвокат, который в дальнейшем станет защищать ваши интересы, – этот план следует составить вместе с ним.



В любом случае в случае аварии вам следует:

- # если хоть как-либо (царапина на руке, разбитая бровь, синяк под глазом) пострадал хоть один человек, автоинспекцию требуется вызывать в обязательном порядке;

- # не соглашаться признавать себя виновным и брать на себя какие-либо обязательства! На такой шаг можно пойти только в том случае, если машины пострадали несильно, а вы чувствуете себя спокойно и уверенно;

- # разъезжаться без оформления ДТП можно только в том случае, если виновник аварии сам компенсировал вам ущерб на месте.

Первые действия

Самое первое, чем вам следует озаботиться в случае участия в дорожно-транспортном происшествии, – это поисками свидетелей. К сожалению, они имеют дурную привычку иметь свои дела, куда-то торопиться, крайне быстро исчезать с места аварии.

Зачастую другие автолюбители из чувства солидарности готовы помочь вам подтвердить вашу невиновность, но они не станут по полдня дожидаться автоинспектора. Они только сообщат свои координаты и поедут дальше. Не упускайте этой возможности – немедленно записывайте их фамилии, адреса и телефоны. А если сами оказались свидетелями

ДТП, поступите точно так же: назовите свои координаты бедолаге, оказавшемуся у разбитой машины. Никто не поможет нам в деле самозащиты, кроме нас самих.



В наше время многие водители вступают в некое товарищество или организуют круговую поруку. Скажем, трое-четверо друзей договариваются, что в случае столкновения с любым из них остальные будут выступать свидетелями потерпевшего. Таким образом, член подобного «товарищества» при попадании в аварию немедленно вносит фамилии друзей в протокол как свидетелей, а потом, при встрече, объясняет, что им нужно говорить. Так что факт отсутствия свидетелей зачастую не менее важен, нежели их существование, – и про это необходимо упомянуть в протоколе при оформлении ДТП.

Второй этап

Далее вам необходимо сообщить о случившемся своему страхователю или адвокату, коли таковые существуют. Для вас крайне важно, чтобы они успели прибыть на место ДТП раньше автоинспектора. Тогда вы сможете испытать немалое удовольствие от зрелища того, как не инспектор вправляет мозги несчастному водителю, а свора стряпчих треплет инспектора, требуя упомянуть каждую мелочь, способную свидетельствовать в пользу их клиента.

Разумеется, ни в коем случае не стоит препятствовать второму пострадавшему вызывать автоинспекцию. Более того, после переговоров со страховщиками и юристами инспектора по безопасности движения придется вызывать ему самому.



Зачастую случившаяся авария способна вызвать самую неадекватную реакцию со стороны участников ДТП. Очень может быть, что в такой ситуации вам станут угрожать избиением, запугивать будущими бедами. Иногда как изпод земли, вдруг вырастают знакомые виновника аварии в

невероятном количестве, которые пытаются возложить всю вину на вас, требуют уехать с места столкновения и выплатить некоторую сумму денег.

В такой ситуации выход один: уходите из машины. Вызовите сотрудника автоинспекции и маячьте в пределах прямой видимости в ожидании его приезда.

Не бойтесь бегства бузотеров: самовольный уезд с места аварии автоматически делает излишне шумных товарищей по несчастью виновниками ДТП, а если они попытаются повредить вашу машину – это тоже попадет в протокол.

В любом случае: здоровье дороже даже самых сильных повреждений автомобиля. Автомобильные узлы меняются, а человеческие – нет.

Сбор доказательств

Основных свидетельств случившейся беды три.

Тормозные пути обеих машин. Машины, оснащенные ABS, черных тормозных полос не оставляют, но таковых, к счастью, еще немного, а потому по следам на асфальте всегда можно увидеть, кто откуда ехал и как долго тормозил. Огораживая место происшествия, крайне важно добиться того, чтобы по этим следам никто не ездил, чтобы их не «раскатали».

Точка столкновения. Обычно легко определяется по тому месту, куда просыпалась накопившаяся под крыльями обеих машин застарелая грязь. Подобная корка представляет собой довольно прочное покрытие и покидает свое место только от достаточно сильного удара.

Конечное положение машин – куда их разбросало после удара. Иногда виновники происшествия пытаются это положение изменить. Препятствовать этому вы не сможете, но вот внимание свидетелей на подобные действия обратите.

Зафиксировать доказательства можно разными путями. Например, закрыть тормозной путь от дождя снятой с себя курткой (реальный случай) или пометить начало и конец тормозных путей, место столкновения и конечное положение транспорта с помощью насечек зубилом на асфальте (и это было).

Лучше всего взять мобильный телефон и тщательно, не жалея памяти, отснять место происшествия со всех сторон и во всех ракурсах, крупно сфотографировать повреждения свои и чужие, обратив на свои действия внимание свидетелей и записав упоминание о проделанной работе в протокол.

Оформление бумажек

Заручившись фамилиями свидетелей, фотографиями, учтя все факты, которые подтверждают вашу правоту, в ожидании прибытия гаишников вы можете заняться заполнением бланков обязательного страхования. К каждому бланку и страховому договору прилагается инструкция, поэтому трудностей возникнуть не должно. Если второй участник происшествия заполнять бланки отказывается – сделайте это сами и занесите его отказ в пункт «Примечания».

В случае ДТП, не повлекшего тяжелых последствий (нет раненых и погибших), приехавший инспектор ГАИ составляет протокол об административном правонарушении. К протоколу прилагаются:

схема ДТП;

приложение к протоколу с описанием механических повреждений транспортных средств;

объяснения участников и очевидцев ДТП.



В составлении всех этих документов вам предстоит принять самое деятельное участие.

При составлении схемы ДТП следите за тем, чтобы она хоть приблизительно отражала реальные размеры предметов. Помните: и комиссия, и суд свои суждения будут выносить по этой схеме. И если узенькую в реальности дорожку на схеме станет изображать широкая полоса с несколькими крохотными машинками, потом, на разборе, вам могут задать естественный вопрос: почему вы не объехали нарушителя? Может, вы спровоцировали ДТП специально? Если составленная инспектором схема вам не нравится – составьте свою и предложите приложить ее к протоколу, упомянув о ней в самом протоколе.

Очень важные моменты на схеме – это совпадение реального положения автомобилей с дорожной разметкой. Например, если произошло попутное столкновение при вашей попытке повернуть налево и запрещенном обгоне вас каким-то лихачом, то при указании на схеме места столкновения левее осевой линии – виноват он (обгонял по «встречке»), а правее – уже вы (он ехал прямо, а вы повернули из среднего ряда).

Виновник будет определяться сперва в группе разбора, а потом в суде именно по схеме. И подобные «мелочи» способны обойтись вам в тысячи долларов.

Проследите, чтобы в описании механических повреждений вместо общих слов: «Деформировано левое крыло» имелись конкретные описания: «Сквозная пробоина длиной в две трети крыла, масляное пятно под левым колесом, и плохо закрывается водительская дверь».

Уточню смысл фразы. «Сквозная пробоина длиной в две трети крыла» значит – рихтовкой не обойтись и крыло придется менять; «масляное пятно под левым колесом» – возможно повреждение тормозной системы, а то и двигателя; «плохо закрывается водительская дверь» – возможно, «повело» стойки, и весь кузов придется менять.

Если в протоколе повреждение не зафиксировано, потом заставить за него заплатить будет невозможно! Виновник скажет, что повреждение возникло уже потом, при транспортировке, на стоянке, – но только не по его вине.

Заполняя протокол, помните, что никто не вправе требовать от человека, только что ставшего жертвой аварии, хладнокровия матерого космонавта. В частности, вы не обязаны четко и однозначно понимать, правильно оформлены все бумажки или нет. Вы можете лишь подтвердить, что вы их видели. И этим нужно обязательно воспользоваться. То есть, если вы

не уверены в своих действиях и боитесь наговорить (написать) что-нибудь не то, вы можете изложить на бумаге примерно следующее:

«Я ехал по главной дороге по зеленому сигналу светофора и вдруг ощутил удар сбоку. У меня в салоне цветной телевизор марки «Сони» упал с сиденья на пол и как-то странно хрустнул. Я остановился, вышел из машины и увидел, что в меня врезался автомобиль марки Т-90 зеленого цвета гос. номер А000УУ. Никаких свидетелей происшествия вокруг не оказалось, я вызвал ГАИ, и мы вместе со врезавшимся в меня гражданином дожидались инспектора. После аварии у меня болит голова, и я ничего не понимаю в составленных протоколах».

В более развернутом виде этот больной бред пострадавшего человека будет означать примерно следующее:

«Я ехал по главной дороге по зеленому сигналу светофора и вдруг ощутил удар сбоку (я никаких правил не нарушал, в аварии не виновен). У меня в салоне цветной телевизор марки «Сони» упал с сиденья на пол и как-то странно хрустнул (если сломался – телевизор упомянут в протоколе, и по этому поводу можно предъявить судебный иск). Я остановился, вышел из машины и увидел, что в меня врезался автомобиль марки Т-90 зеленого цвета, гос. номер А000УУ (та самая машина, о которой идет речь). Никаких свидетелей происшествия вокруг не оказалось (свидетелей не имелось, и, если они вдруг появятся, – это лжесвидетели), я вызвал ГАИ, аварийного комиссара, и мы вместе со врезавшимся в меня гражданином дожидались инспектора (он никуда не отходил и свидетелей найти не мог). После аварии у меня болит голова (после аварии, а не до. То есть я не садился за руль в «болезненном или утомленном состоянии»), и я ничего не понимаю в составленных протоколах (если адвокат сочтет, что я сказал что-то не так, – он сможет сослаться на мое болезненное состояние и все исправить)».

Согласно статье 236 ч. 1 КоАП РФ, копия протокола об административной ответственности вручается немедленно после его составления под расписку лицу, совершившему административное правонарушение, а также потерпевшему по его просьбе – и этим правом получить копию нужно обязательно воспользоваться! Иначе в протоколе потом могут оказаться «неожиданные» добавления или исправления.

Кроме того, если вы подозреваете, что другой участник столкновения пьян, вы можете потребовать, чтобы его отправили на медицинское освидетельствование.

Кстати, если в результате происшествия имеются раненые, медицинская наркологическая экспертиза производится в обязательном порядке, равно как и техосмотр транспортного средства.



Если в ходе аварии есть раненые или погибшие – немедленно и обязательно нанимайте адвоката! В данном случае речь будет идти уже не о материальном ущербе, а о риске оказаться за решеткой.

Деньги на месте

В принципе, расплата на месте за незначительные повреждения стала уже повседневной практикой, что в скрытой форме (франшиза) признается страховыми компаниями. Если стоимость ремонта составляет менее пятидесяти – шестидесяти долларов, то официальное оформление ДТП и потерянный в связи с этим целый день могут оказаться более убыточными, нежели сама авария.

Однако следует помнить, что даже здесь можно запросто нарваться на жуликов, которые заплатят вам немножко, чтобы потом содрать в несколько раз больше. Основных приемов обмана два:

Вы признаете себя виновным, расплачиваетесь, уезжаете. Жулик, дождавшись, пока вы скроетесь за углом, вызывает ГАИ и сообщает, что попал в аварию, виновник которой с места происшествия скрылся. Но он, по счастью, успел записать госномер умчавшегося автомобиля. Вас разыскивают, штрафуют, после чего вам, под угрозой судебного иска, приходится оплачивать ремонт пострадавшего автомобиля еще раз.

Другой участник происшествия признает себя виновным, платит вам. Вы уезжаете. Но едва вы скрываетесь за углом... Далее смотри выше. В итоге теперь вам приходится расплачиваться за ремонт машины виновника аварии.