
БИБЛИЯ

АВТОМОБИЛИСТА



Александр Дмитриевич Прозоров

Библия автомобилиста

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=158117

*Библия автомобилиста, или Дай дорогу дураку: Сова, АСТ; Москва;
2005*

ISBN 5-17-028276-1

Аннотация

В легкой, юмористической форме в книге рассказано о том, как управлять машиной без риска для жизни, что нужно делать для ее долгой и безопасной эксплуатации, когда обращаться за ремонтом, как добраться до мастерских или до дома в случае поломки на дороге, как застраховать машину, как открыть ее зимой, как снизить вероятность угона и разграбления, как общаться с инспекторами дорожной службы. Эта книга призвана предостеречь новичков или малоопытных водителей от распространенных ошибок и предоставляет в их распоряжение знания и мастерство автолюбителей со стажем.

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	7
Глава 2	21
Конец ознакомительного фрагмента.	49

Александр Прозоров

Библия автомобилиста

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

Предисловие

Как-то чудесным весенним днем тысяча девятьсот восемьдесят седьмого года, сдав положенные экзамены и получив все необходимые документы, я сел за руль, включил передачу, отпустил педаль сцепления, чуть-чуть добавил газу и впервые самостоятельно выехал на улицы родного города. Можете себе представить, как я был преисполнен гордости и кипел от восторга! С тех пор прошло много лет. Я наездил много-много тысяч километров, открыл все категории, начиная с мотоцикла и заканчивая «транспортными средствами, не указанными в других категориях», побывал в четырех авариях, причем одна произошла по моей вине, успел поломать об машину руку и едва не лишился пальца, однако первого своего дня не могу забыть до сих пор.

До сих пор не понимаю, как, накатав первые в жизни двести километров, я не убился и не задавил кого-нибудь другого.

Эта книга призвана предостеречь новичков или малоопытных водителей от распространенных ошибок и предоставляет в их распоряжение знания и мастерство автолюбителей со стажем.

В ней рассказано о том, как управлять машиной без риска для жизни, что нужно делать для ее долгой и безопасной эксплуатации, когда обращаться за ремонтом, как добраться

до мастерских или до дома в случае поломки на дороге, как застраховать машину, как открыть ее зимой, как снизить вероятность угона и разграбления, как общаться с инспекторами дорожной службы.

В книге ничего не сказано про сложные ремонтные работы, техобслуживание, покраску, рихтовку, оформление и подготовку документов для суда – этим должны заниматься профессионалы.

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».

(Из водительского анекдота)

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;

Соответственно, 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, для вас загорается зеленый сигнал, но вы видите, как с разных сторон на перекресток летят две иномарки со скоростью под двести километров. 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 поступает. 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 ПДД.

Но, к сожалению, далеко не всегда аварии вызваны чьим-то упрямством или поломками, иногда это просто следствие безалаберности. Отчеты об авариях буквально пестрят объяснениями о том, как: *«Я чихнул, а когда поднял голову, то увидел «Камаз»»; «Дорога была совершенно свободной, и я склонился к «бардачку» за тряпкой, а когда выпрямился, впереди оказался «Москвич»; «Жена сказала, что в маши-*

не посадила себе на юбку пятно. Я повернул голову посмотреть, и почти сразу ощутил удар».

В некоторой степени эти ситуации вполне подпадают под правило «ДДД» – 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.

Совет в тему:

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 повисает мертвая тишина.

Постоянными пассажирами урок усваивается 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 неправильно на 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 подруливающими устройствами, для пробуждения тех же ощущений ему при-

дется двигаться со скоростью 200 километров в час! Увы, при столкновении с одним и тем же столбом на сорока километрах человек скорее всего отделается парой синяков, а на скорости двести – его откажут даже в морг.

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

«Антиблокировочная система тормозов уменьшает тормозной путь».

– Так называемая «АБС» 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».

– При срыве в занос переднеприводная машина, в отличие от заднеприводной, вообще не поддается никакому контролю.

«Ошипованная резина сокращает тормозной путь».

– Ошипованная резина примерно на 7% сокращает тормозной путь на чистом гладком льду, на 7% 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 выскаки-

вает 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 снижает тяжесть последствий для здоровья человека вдвое. А при столкновениях на скорости до 60 км/ч более 60% людей, пристегнутых ремнями, вообще не получают никаких травм. Все прочие изобретения повышают уровень безопасности на считанные проценты.

Совет в тему:

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 не изошрялись автопроизводители, больше 80% аварий все равно происходят по вине водителя. То есть, при езде как без тормозов, так и с «АБС» 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 «АБС». 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!

Это значит:

1.1 Никогда не предпринимайте маневров, исходя из того, что другие участники движения могут вас объехать, подождать, увидеть, не допустить 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.

1.2 *Никогда не нарушайте «Правила Дорожного Движения»!*

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

Я знаю человека, который поспорил на ящик водки, что сможет за месяц организовать себе новую машину. Он купил себе какую-то мятую и изношенную «ауди», выехал на дорогу, подловил лихача, что по «красному» хотел проскочить, 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 выигрышем.

Правда, друзья это дело хорошенько обмыли – и по дороге домой приятель на новенькой машинке так в столб въехал, что забирать ее потом смысла не имело: 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.

1.3 *Никогда не пытайтесь проучить других водителей!*

Есть целая когорта шоферов, которые считают себя самыми умными и главными, 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 два-три 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 передним 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 полика», жечь резину и пытаться удержать летящую юзом машину на дороге.

Так же красиво заканчивают и водители, которые «накаывают» других «подрезанием». То есть, 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.

Совет в тему:

Мотоциклисты часто пугают автолюбителей «падением под колеса»: когда, обогнав машину, резко поворачивают, давая сильный крен в сторону автомобиля, после чего вы-

прямяются 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, «подрезавшая» машину «Ваз-2106» «БМВ» была нагнана, прижата к обочине, после чего из «Жигулей» вышло трое ребят с клюшками для гольфа и молча перебили иномарке все стекла.

Вам такого хочется?

1.4 Всегда старайтесь заблаговременно готовиться к своим маневрам.

Если вы, собираясь повернуть налево или направо, выворачиваете в крайний ряд из среднего за десять 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 двести-триста метров, заранее высмотрев свободное «окно» в соседнем потоке и перестроившись в него в спокойной обстановке. При интенсивном движении перестраиваться желательно начинать еще раньше.

1.5 Всегда объезжайте остановившиеся машины с ди-

станцией в полтора-два 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.

1.6 Всегда смотрите в зеркала заднего обзора с интервалом в шесть-семь секунд.

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

Совет в тему:

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.

1.7 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 обгоня-

ющая 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.

Совет в тему:

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 неизбежна.

1.8 Старайтесь не приближаться к грузовикам с полуприцепами, когда те совершают повороты.

Как гласит древняя африканская поговорка: «У носорога очень плохое зрение – но при его массе это, скорее, ваши проблемы». Точно так же и с грузовиками: когда тягач поворачивается относительно полуприцепа, водителю не видно абсолютно ничего, происходящего 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 двух-трех 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 бедолаге прямо по крыше.

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 под списание уходит легковушка.

1.9 Не садитесь за руль в болезненном и 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, ясных признаков, различающих три основных степени утомления:

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

Средняя – резь в глазах, сухость во рту. Время от времени по телу проходит теплая волна. Появляется значительное оживление, возникают разные неожиданные фантазии. Минуты возбуждения чередуются с мгновенной, плохо уловимой дремотой. Возникает ощущение, что все остальные ав-

томобили 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 – либо 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 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 разгоняться до скоростей за сто километров в час, и пируэты на гололеде описывать, и по зимнему снегу на обгон идти – то есть, получать всю полноту удовольствия от управления хорошей, надежной машиной.

Глава 2

Хитрости обычного движения

Сел я утром в свою машину, выехал со двора, да и покатил 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, – говорю, – 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 правилом №1, вы уже успели заметить, что самый безопасный способ управления автомобилем – это 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 своем 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:

2.2 Способы проезда регулируемых перекрестков

2.2.1 Проезд перекрестков с регулировщиками

Перекрестки с регулировщиками 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, можно ехать прямо и направо; если стоит левым боком и вытянул вперед правую руку – можно ехать куда угодно; если стоит к вам грудью и тянет вперед правую руку – можно повернуть направо. Во всех остальных случаях нужно стоять.

Всего три позы – нетрудно и запомнить.

2.2.2 Проезд перекрестков с хода

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 хода», вы экономите бензин и ресурс своей машины, а навыки проезда светофоров без остановки могут сильно выручить при некоторых типах поломок.

Совет в тему:

Предполагая проехать перекресток «с хода», 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.

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.

2.2.3 Троганье 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 светофор, обращенный к вам, а на тот, который предназначен для машин, пересекающих ваш путь. Когда там начнет мигать «зеленый», вы, никуда не торопясь, выжимайте сцепление, включайте передачу, 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, нач-

нете свой разгон. Получается выполнение маневра «не торопясь», но и задерживать вы никогда никого не станете.

2.3 Проезд нерегулируемых перекрестков с интенсивным движением

2.3.1 Поворот направо

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.

Совет в тему:

Выезжая со второстепенной дороги, следует пропустить не только тех, кто едет по ней прямо, но и тех, кто включил правый указатель поворота. Очень может быть, водитель подобного «авто» просто забыл выключить «поворотник» после предыдущего маневра, или собирается припарковаться сразу за перекрестком, или просто заканчивает перестроение. В случае столкновения при таких обстоятельствах виновником окажетесь вы. Мало того, нередко как раз таким образом водители подставляют под удар машины, которые хотят подремонтировать за чужой счет.

Поэтому вспомните про правило №1 и, прежде чем выехать на главную дорогу, убедитесь, что другие водители действительно выполняют именно те маневры, о которых

предупреждают.

2.3.2 *Поворот налево со 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 уравнивается 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, влейте в общий поток, перестройтесь в левый ряд, включите указатель левого поворота, разверни-

тесь – вот вы уже и едете в нужном направлении!

2.3.3 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, еще раз повернуть направо.

Совет в тему:

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.

2.3.4 Проезд равнозначного перекрестка.

Поскольку я не являюсь сотрудником дорожных служб, отвечающих за организацию транспортных и пассажиропо-

токов, 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.

2.3.5 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 куда более заметных 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.

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

Порядок действий таков:

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

Совет в тему:

Если вы неопытный водитель, то пропустив на перекрестке помеху и тронувшись с места, переключайтесь на вторую передачу, 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 необходимую вам улицу.

2.4 Движение по главной (или единственной) дороге.

2.4.1 Равномерное прямолинейное движение

Оное движение предполагает выбор для себя места на дороге. На наших дорогах по молчаливому согласию между водителями 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 ярко выраженное недовольство со стороны других водителей (п.1.3). Движение с малой скоростью в крайнем правом ряду если и вызывает недовольство, то его обычно оставляют при себе.

Совет в тему:

На многополосной дороге левый ряд, тем не менее, не является наиболее 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 человек. В темное время суток именно с левого ряда «подставлялы» выпугивают свои жертвы под удар сообщников.

Выбирая наиболее безопасное положение, имейте в виду, что:

- на дороге с одной полосой движения в каждом направлении следует двигаться как можно ближе к осевой полосе;
- на дорогах с двумя и более полосами самым безопасным является ряд второй 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 создаёт для вас аварийных ситуаций.

Совет в тему:

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 предаварийные ситуа-

ции. Если вы едете медленнее потока, то обгонять начинают уже вас, опять же создавая вокруг вас предаварийную ситуацию. И только двигаясь с общей, пусть даже превышенной скоростью, вы заметно снижаете напряженность вокруг своего автомобиля.

2.4.2 Как двигаться на подъеме.

Самым сложным на подъеме является как раз не движение, а момент, когда машина трогается с места. Особенно для неопытного водителя. Чтобы тронуться на подъеме, необходимо педалью тормоза удерживать автомобиль, одновременно отпуская сцепление, и ощутив, как диск сцепления вошел в соприкосновение с маховиком, быстро отпустить тормоза 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.

Советы в тему:

1. 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 стронется вперед, отпустите «ручник».

2. 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 движение на подъеме.

3. Самый радикальный способ избежать подобных сложностей – покупка машины с автоматической коробкой передач.

К сожалению, движение на подъем зачастую связано с дорожными заторами: это сужения проезжей части при въездах на путепроводы, мосты, виадуки. Дабы вам не приходилось останавливаться, а затем трогаться снова, не торопитесь нагнать движущийся впереди автомобиль. Сохраняйте дистанцию в восемь-десять метров и медленно сокращайте ее, подкатывая на минимальной скорости с включенной первой передачей и выжатом сцеплении. При угрозе остановиться окончательно ненадолго отпустите 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 двух-трех

метров от впереди стоящей машины! Трогаясь с места, она может откатиться назад и...

2.4.3 Как совершать обгон

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

Недавно мне довелось наблюдать классическую картину того, как водитель «Жигулей» своими 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 нарисовался «Икарус». «Жигуленок» испуганно заметался из стороны в сторону и итоге влетел между прицепом и тягачем.

Дальше началась экзекуция виновных: «Жигуленка» поддавало сзади прицепом, он отлетал вперед, 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 тор-

мозные шланги. Тут уже волей-неволей водителю «Камаза» пришлось останавливаться и идти разбираться с поломкой. К этому моменту в легковушке не осталось целым ничего, кроме, как ни странно, водителя.

Дабы не попадать в подобную ситуацию, производить обгон следует в следующем порядке:

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

Совет в тему:

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 вы можете подгадать маневр таким образом, чтобы заканчивать свой разгон к то-

му моменту, когда последняя видимая встречная машина разминется с вашей «жертвой» и на встречной полосе образуется достаточно протяженное свободное «окно».

2.4.4 Как избежать ослепления

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

Если же вы ездите по обычным, нормальным 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 рабочий глаз в любом случае надежней, чем ни одного.

2.4.5 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 порядка трехсот метров. Поведение впереди идущей машины заблаговременно предупредит вас обо всех возможных впереди 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.

2.4.6 Проезд ям на дороге.

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

Если же вы в силу каких-то причин 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!
- помните, совсем не обязательно шараться от ямы да-

леко в сторону, ее можно пропустить между колес!

Совет в тему:

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 не попало под левую пятку.

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

Если яму объехать не удалось 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, вся подвеска работает на остановку машины, предельно нагружая соответствующие элементы и реактивные тяги. Попадание в этот момент колеса в яму скачкообразно 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 «тянущих вперед» элементов.

2.4.7 Съезд на обочину

Помните, асфальт и щебенка имеют весьма значительную разницу сопротивления 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 свежеуложенные, свежеремонтированные или расширенные дороги. Обочины на них еще не слежались, 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 не выезжать за границу асфальта без крайней необходимости во время движения, а если вас побудили к этому – крепче держите руль и подготовьтесь к резким маневрам.

2.4.7 Буксировка автомобиля.

Является весьма важным навыком, который может понадобиться в самый неподходящий момент. Разделяется он на

два взаимодополняющих элемента.

1) *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 месторасположение. Кроме того:

– 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, чем если водитель первой машины захочет проскочить перекресток, а вы испугаетесь и нажмете на тормоз, – застрянете поперек дороги оба;

– следите за стоп-сигналами впереди идущей машины 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.

2) *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.

Кроме того:

– как можно осторожнее пользуйтесь тормозной педалью. Помните, что при качественной 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 – то есть 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;

– принято советовать буксирующему водителю 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.

Советы в тему:

1. Применяйте металлический буксировочный трос 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.

2. Для безопасной буксировки требуется 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.

3. 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.

4. Если в силу обстоятельств вы вынуждены использовать для буксировки стальной трос, обязательно протяните рядом с ним тонкую веревку или толстую леску, дайте ей неболь-

шую «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.

2.4.8 *Парковка автомобиля.*

Это довольно важное условие сохранности машины. Оставаясь 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 остановится кто-то другой, кто «прижмется» уже к вам. И вместо десятиминутной остановки вы застрянете в ловушке на несколько часов.

Совет в тему:

Если вам не удастся парковать 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 любым образом – например, прилепите на нее кусок жвачки.

Теперь при каждой парковке ставьте машину так, чтобы пятно жвачки визуально совпадало 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 покакать!

– нежелательно останавливаться над люками, особенно

такими, из которых идет пар. Летом это приводит к тому, что машина насквозь пропахивает испарениями, редко бывающими благовонными; зимой – испарина оседает на машину снаружи, быстро превращая ее в ледяную глыбу.

2.5 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.

Совет в тему:

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 накачанных колесах можно запросто сорвать покрышку с посадочного места (она провернется вместе с камерой и вырвет нипель).

2.5.1 Простейший из способов выбраться из ямы – раскочка.

Выполняется следующим образом.

Допустим, включив передачу, отпустив сцепление и немного «погазовав», вы обнаруживаете, что «сели». Осо-

зная 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 пяти-шести качков такого «маятника» 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 пробиваете себе колею, по которой в конечном итоге удастся набрать достаточную скорость, чтобы вырваться на свободу.

Совет в тему:

1) 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 потом будет во много, много раз труднее.

2) При движении по размокшей проселочной дороге, залитой водой, следует придерживаться колеи, не стараться выскочить из нее на выступающий посередине уступ и под-

нятые 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.

3) Когда выбираете, каким образом ехать по разбитой сухой дороге, старайтесь проложить путь таким образом, чтобы под днище попадали ямы и выбоины, а под колеса – кочки и холмики. Таким образом 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.

2.5.2 Метод раскачки «под кольшечек».

Для использования этой методики вам потребуется помощник, буксировочный канат и остро заточенный кол (лом, штыковая лопата). Конец буксировочного троса крепится к нижней части кольшечка, 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 пас-

сажиров куртками и брюками). После того, как помощник отпустит кол, машина откатится уже не в яму, а на более-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 пробираясь все дальше и дальше от опасного места.

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.