



Сергей ВОЛЧКОВ, рисунки Эрнеста ЦАРУКЯНА

Правила внедорожного движения:

Людей, пересевших из обычного автомобиля на внедорожник, пьянит подкупающая своими возможностями мощь полного привода. Возникает чувство, что сам черт теперь не брат, а на ум как-то само собой приходит: «Какой русский не любит быстрой езды?» Но рано или поздно водители даже таких автомобилей попадают в непростые ситуации, справиться с которыми они не всегда в состоянии.

Реклама полноприводных машин создала превратное впечатление об их безопасности в сложных дорожных условиях. Например, на льду. У водителей крепко засело в голове, что, когда трансмиссия передает крутящий момент двигателя на все колеса, машина едет «как по рельсам» и всегда «вывезет». Надо только вовремя повернуть руль. На деле все не так безоблачно.

Реклама говорит правду, но не всю

Особенности, которые несет полный привод, помогают на бездорожье, когда надо идти по колею и не встать посередине бескрайней лужи, или при старте на голом льду, где все нормальные машины просто нивелируют и без того почти

БАЛЕТ НА ЛЬДУ

идеальное зеркало единственным ведущим колесом. В такие моменты полноприводный автомобиль, бесспорно, король дороги. Но иногда надо поворачивать - и здесь сложная трансмиссия может создать массу проблем.

Когда за грань дозволенного доводится заступить на автомобиле с полным приводом, положение получается совсем безрадостное. Вы оказываетесь как бы на диком мустанге, от которого всегда можно ждать только худшего. В критической ситуации переднеприводный и заднеприводный автомобили требуют особой, не похожей друг на друга техники управления. Вам надо в совершенстве владеть обеими. Мало того. Надо не задумываясь переключаться с одной на другую, следя за действиями трансмиссии. Все должно происходить «на инстинктах». В самом благоприятном случае надо владеть совершенно особой техникой управления именно полноприводной машиной. Это позволяет использовать те преимущества, которые дает управляемый занос: значительное уменьшение радиуса поворота за счет использования мощи мотора для борьбы с силой инерции, которая «пытается» спрямить траекторию поворота. Но запустить внедорожник в такой занос очень сложно. Лучшие гонщики страны не считают зазорным оттачивать мастерство каждый год, и каждый год это длительный процесс. Большинство же «простых» водителей даже не представляют, с чем имеют дело.

Ситуация усугубляется еще и тем,

что каждая фирма имеет собственный взгляд на то, как должен быть устроен полный привод и как он должен распределять крутящий момент между мостами. Одни считают, что преимущество следует отдать передним колесам, другие предпочитают передавать крутящий момент в основном на задние, остальные делят его пополам. Понятно, что никакого однообразия, присущего «обычным» автомобилям, в управлении внедорожниками нет и быть не может.

Если вы хотите обезопасить себя в непростой ситуации, надо учиться управлять именно вашей машиной. Таковой, какая она есть, а не полноприводной машиной вообще. Вы, наверное, уже замечали некоторые особенности ее поведения. Например, на бездорожье, когда надо повернуть, а она упрямо движется вперед, не слушаясь руля. Я списывал это на неправильную резину, которая мало подходила для покориения нехоженых троп. Ни в коем случае не принижая значения шин в управляемости и проходимости, хочу заметить, что на них свет клином не сошелся. Даже на «неправильной» резине машина должна ехать туда, куда хотите вы, а не туда, куда получается. Ну а для того, чтобы понять особенности поведения автомобиля на скользком покрытии, надо управлять им на этом самом покрытии, желательно с частым возникновением заносов. Только так вырабатываются соответствующие рефлексy, которые позволят адекватно реагировать на неприятности в пути.

Рулем надо работать не быстро, а очень быстро

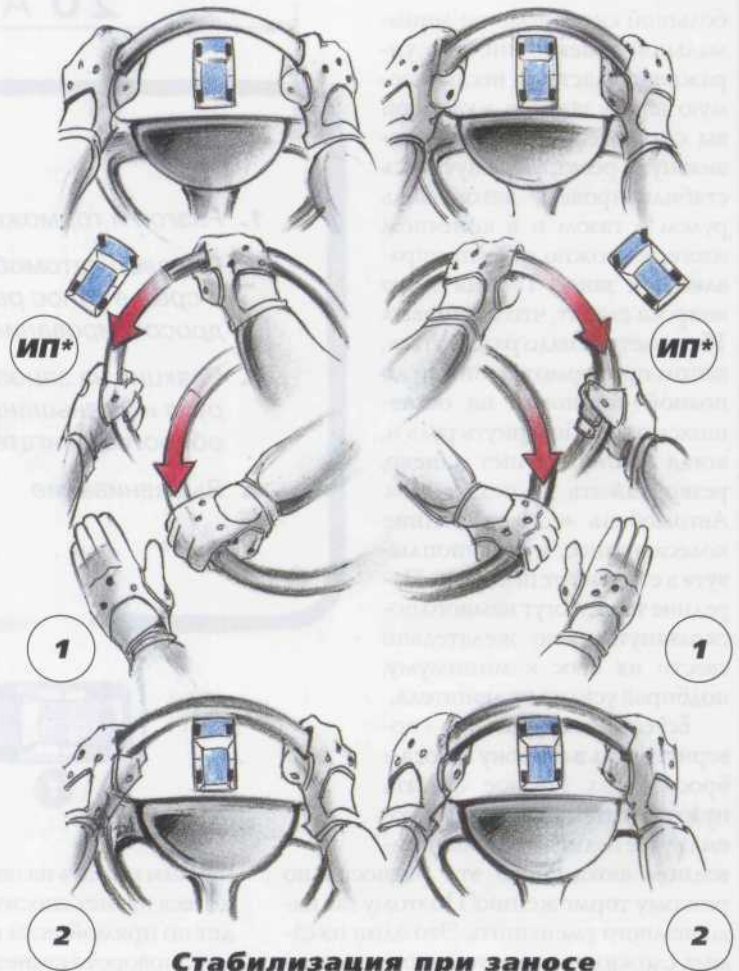
Если вы посмотрите любую книгу, посвященную управлению машиной в критической ситуации, то сможете заметить, что почти все рекомендации начинаются со слов: «быстро повернуть руль в сторону заноса». Мало кто обращает внимание на первое слово. А в нем скрыт глубокий смысл: если действовать недостаточно быстро, вместо борьбы с заносом вы получите череду небольших опозданий, которые приведут к вращению машины.

Поэтому любое обучение начинается с правильной посадки за рулем. Водитель не должен сидеть, выставив одну руку в окно, а другой держась за рычаг переключения передач. Руки должны быть постоянно на рулевом колесе, в положении «10-2» или «9-3» (цифры соответствуют часам на циферблате). Именно оно дает возможность в любой момент адекватно реагировать на поведение автомобиля.

Осмелюсь предложить два простейших упражнения для оттачивания мастерства и роста скорости работы рулевым колесом в заносе. Оба лучше выполнять на стоящей машине, управляемые колеса которой не касаются земли.

Суть первого в следующем: вы сидите на водительском месте и держите рулевое колесо в положении «10-2». Действие №1: поворот руля рывком двух рук до положения «12-4». Спокойно возвращаете руки на исходную позицию. Во втором действии все то же самое, только в другую сторону, до положения «8-12».

Упражнение надо проделывать примерно 200 раз небольшими порциями по 10-15 повторений в каждую сторону. Оно имитирует действия при заносе, экстренном торможении, пробуксовке на скользкой дороге, когда автомобиль надо стабилизи-



Стабилизация при заносе

* - исходное положение

ровать в самой ранней стадии развития критической ситуации.

Для предотвращения заноса не всегда достаточно повернуть рулевое колесо на небольшой угол и лучше заранее отработать действия рук, которые потребуются при дальнейшем развитии событий. Простым рывком тут уже не отделаешься. Второе упражнение поможет отработать поворот руля на большой угол: из того же исходного положения надо резко повернуть рулевое колесо до позиции «8-12» («12-4»), отвести левую (правую) руку и молниеносно довернуть руль до положения «8» («4»). На практике такие действия могут пригодиться при заносе средней амплитуды, и выполнить их надо примерно по сто раз сериями по 8-12 повторений.

Правильное владение рулевым колесом - это подготовка к постижению водительского мастерства, так как для выхода из критической ситуации необходимо отрабатывать взаимодействие рук и ног.

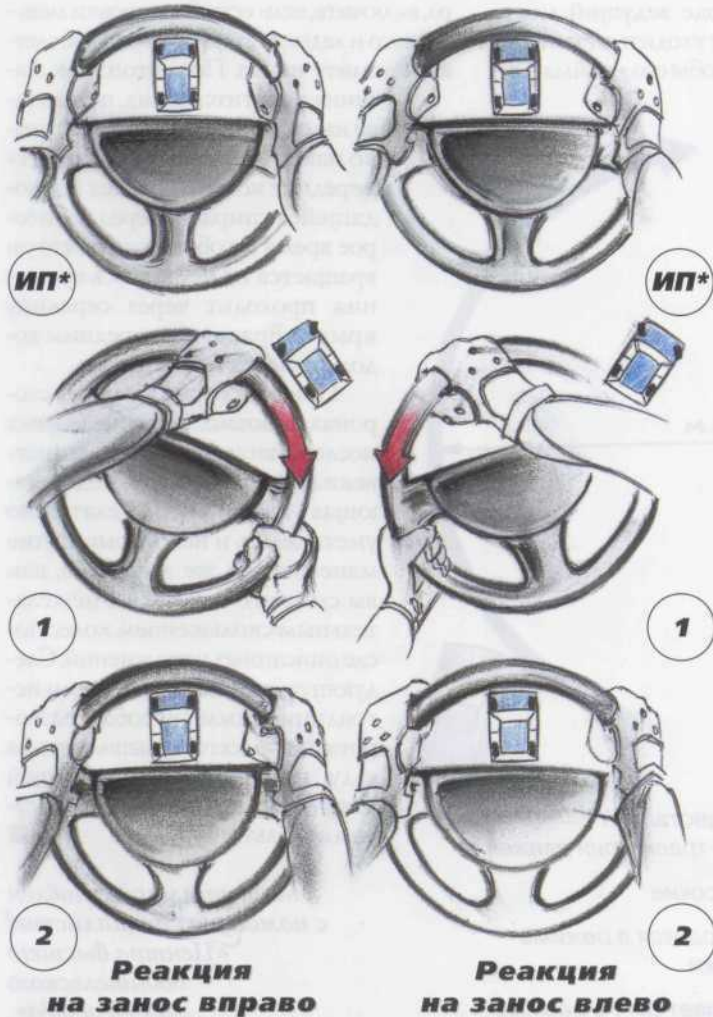
Для того чтобы просто привыкнуть осмысленно действовать, когда машину понесло, а не давить со всей молодецкой удалой на педаль тормоза, что приводит к самым тяжелым последствиям, надо в заносы попадать. Чем чаще - тем лучше. Понятно, что делать это следует не на дороге.

Лед - лучшее покрытие

Для отработки специальных приемов управления идеально подходит ледяная площадка большого размера.

Шины особого значения не имеют. С точки зрения обучающего эффекта стоит предпочесть лысые летние. С другой стороны, имеет смысл отрабатывать приемы на тех колесах, на которых вы собираетесь проехать зиму. В общем, выбор за вами.

Итак, найден подходящий каток. Поставьте на нем четыре вешки так, чтобы они образовали правильный квадрат со стороной 20 метров, и попробуйте объехать его с максимально



Реакция на занос вправо

Реакция на занос влево

* - исходное положение

