

Сергей ВОЛЧКОВ,
рисунки Эрнеста ЦАРУКЯНА

«Школу» ведут
заслуженный тренер
России, профессор Э. Цыган-
ков и обладатель
Кубка мира по
ралли-рейдам, ма-
стер спорта меж-
дународного клас-
са М. Нарышкин.



Правила внедорожного движения ТО ЯМА, ТО КАНАВА...

Начало весны - самое неблагоприятное время для водителей. Дороги после долгой и богатой на оттепели зимы сверх меры сдобрены колдобинами и выбоинами. Дорожники бросаются исправлять сложившееся положение и придают затейливым изгибам разнообразных ям правильные геометрические очертания. Именно в этот «счастливый» период и могут пригодиться те приемы управления, о которых мы расскажем в статье.

Когда вам на дороге встречается яма критической глубины и объехать ее нет никакой возможности, можно воспользоваться боковой разгрузкой. К сожалению, прием удастся выполнить, только когда между колесами и покрытием высокий коэффициент сцепления. Основан он на динамической разгрузке одной стороны автомобиля. Вы, наверное, уже замечали во время кренов в поворотах, что колеса, идущие по внутренней стороне дуги, значительно легче преодолевают препятствия: упругие элементы подвески разжаты и могут вместе с амортизатором работать на полный ход, так как большая часть массы машины «давит» на внешние колеса. Именно этот эффект используется и на прямой, где одну из сторон автомобиля разгружают резким маневром вправо-влево или наоборот. При хороших шинах (подразумевается способность к восприятию боковых нагрузок) и быстрой работе рулевым колесом можно не только разгрузить, но и приподнять одно или два колеса над дорогой.

Выполнить такой маневр без предварительной подготовки почти невозможно. Дело не только в специфической технике. Основная сложность в психологии: когда вам на пути встречается глубокая яма, возникает естественное желание не попадать в нее колесом. Руки сами поворачивают руль в сторону от препятствия. А для боковой разгрузки надо в последний момент повернуть руль именно в сторону препятствия.

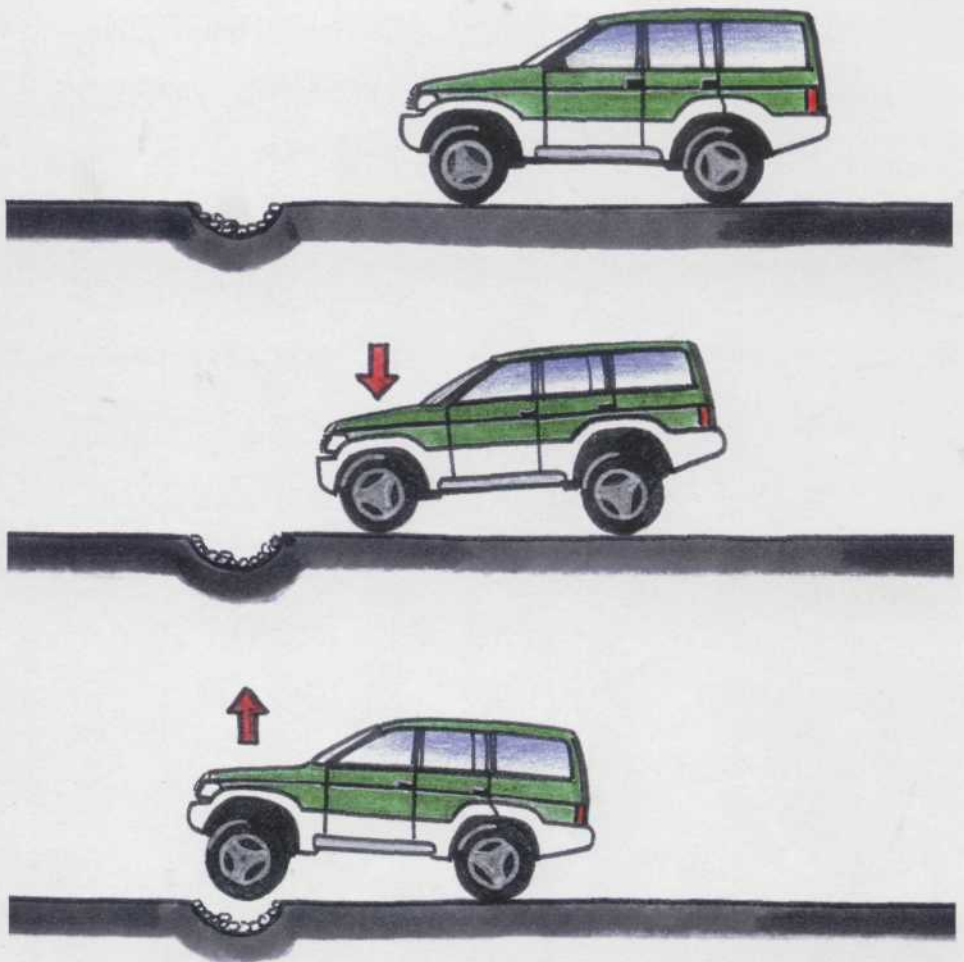
Поэтому если вы намерены в будущем без содрогания «перекачивать» массу машины с одного борта на другой, непременно организуйте себе несколько практических занятий. Для тренировки можно использовать старую шину от велосипеда, которая будет изображать яму. Положите ее на ровном сухом участке пустынной дороги и попробуйте «перепрыгнуть». При этом желательно, чтобы кто-нибудь смотрел за вами со стороны.

Чтобы усилить разгрузку, можно предварительно раскатать автомобиль контрсмещением, после которого выполнить собственно

маневр. Конечно, в городском потоке этот прием использовать нельзя: резкие действия одного из водителей вызывают еще более резкую реакцию соседей, что вполне может привести к столкновениям или наезду на пешеходов. На шоссе, даже малозагруженном, этим заниматься также не следует: скорости у всех высокие при относительно плавных траекториях, а тут вдруг какой-то «крэйзи» мечется. Есть вероятность, что кто-то испугается и потеряет устойчивость, резко тормознув или крутанув руль. Получается, что для такого пилотажа подходят либо абсолютно свободные шоссе, грунтовки, либо спортивные трассы.

Иногда боковая разгрузка помогает и с преодолением выпуклостей. Наглядный пример - асфальтовая волна типа «лежачий полицейский»: если она не доходит до самого бордюра (узкого кусочка равнины достаточно для прохода колеса), то представляет собой одновременно и «лазейку», и дармовой тренажер. Но если вы решите воспользоваться этим приемом, чтобы переключиться более ощутимый бугор, стоит помнить об опасности: удар снизу по разгруженному колесу может оказаться «каплей, переполняющей чашу кренов», и опрокинуть автомобиль.

Когда вам на пути встретилась неширокая поперечная траншея, которую нельзя объехать сбоку даже одним колесом, боковая разгрузка не поможет: получите такой удар по нагруженной стороне автомобиля, что лучше бы вы вообще ничего не делали. Но есть технология борьбы и с поперечными препятствиями. Для преодоления таких траншей необходимо выполнить следующие действия (речь идет об автомобиле с достаточно отзывчивым мотором и механической трансмиссией). Не отпуская газ, резко нажмите и бросьте педаль тормоза. Сделать это надо непосредственно перед препятствием. Автомобиль «клюнет» носом. Чем резче вы нажмете и бросите педаль тормоза, тем «клевок» будет заметнее. Для усиления эффекта одновременно с броском педали тормоза можно нажать акселератор до упора. Но и обратный ход подвески при этом станет более ощутимым. Именно в тот момент, когда упругие элементы полностью распрямятся, под колесами должна проскочить преодолеваемая траншея. В идеальном случае передние колеса просто перелетят через нее.



Однако очень важно не переборщить с резкостью нажатия тормоза, чтобы не навредить трансмиссии или не заглушить двигатель. На самом деле перед использованием этого приема лучше всего успеть «подоткнуть» передачу пониже, чтобы мотор был в режиме уверенной тяги и давал максимум возможностей для «игры газом», но тогда при резком затормаживании нагруженной трансмиссии возрастает риск ее повреждения. Почти как в сказке: плавно тормозишь - подвеску потеряешь, слишком резко - трансмиссию. Еще одна опасность: если вы опоздаете с тормозом и «клевок» придется на яму, передняя подвеска получит страшный удар. Поторопитесь - удар тоже будет очень сильным. Нужен отточенный компромисс.

К сожалению, такая технология не позволяет избежать удара задней подвески, но он не так опасен. Впрочем, можно дополнить описанные выше действия еще одной загрузкой передних колес торможением двигателем или обычными тормозами. Тогда и задние колеса имеют шанс перескочить препятствие. Но такое дополнение требует высокого мастерства от водителя: удар передними колесами опе-

режает удар задними на десятые доли секунды. Так что если вы захотите добиться четкого выполнения приема, попробуйте отработать его на той же пустынной дороге, заменив велосипедную шину доской. Обязательно учитывайте, что на успешность исполнения влияет и степень «убитости» амортизаторов (чем хуже - тем лучше), и высота центра масс (чем выше - тем легче раскачивать), и т.д. И не удивляйтесь, если положенные в багажник порожнего автомобиля пара мешков картошки сделают его поведение совсем другим.

Обобщая, напомним, что продольная раскачка, боковая разгрузка - особенно - являются спортивными приемами. Освоить их кому-то легче, кому-то труднее, а кое-кому лучше и не пробовать. В любом случае, если речь идет не о спорте, на тренировках вам придется «мучить» собственный «повседневный» автомобиль, а это его быстро «добьет». Уметь выполнять такие приемы, конечно, хорошо. Но применять на дорогах общего пользования можно только в исключительных случаях и будучи уверенным «на 101%», что спасение подвески не обернется чем-то более трагичным.