

Попробуем дать несколько советов по технике езды по бездорожью, чтобы вам как можно реже приходилось разыскивать местных трактористов, доставать домкраты, искать бревна с ветками и т.п. Главный принцип движения по бездорожью как полноприводного автомобиля, так и легкового: семь раз отмерь – один раз отрежь. Сначала расскажем о грамотном преодолении грязевых участков, а потом и об особенностях езды по снегам и сугробам.

В основном маршруты вне асфальта проходят по уже проторенным путям, по которым ездят не только наши братья рыболовы и охотники, но и трактора, и лесовозы, оставляющие достаточ-

но глубокие колеи. Техника езды по колеям в первую очередь зависит от ее глубины. Если вы уверены, что глубина колеи меньше вашего дорожного просвета, – смело двигайтесь прямо по ней с небольшой скоростью. Будьте

внимательны – постоянно держите под контролем пространство перед машиной. Когда колея слишком глубокая, надо “пускать ее в разрез”, то есть направлять колеса машины по гребню и обочине, оставляя саму колею между колесами. Скорость движения должна быть минимальная. Будьте внимательны после дождей на скользкой и мокрой дороге – машину может стащить в колею, и она “сядет на брюхо”. Чтобы покинуть колею, вос-

пользуйтесь следующим правилом: делайте маятниковое движение рулем с резким поворотом в сторону выезда и нажимайте на газ. Пересекать колею лучше под углом 45-60°. В колею (а также на грунтовых дорогах) крепко держите руль, чтобы его не выбило. Надежным считается захват двумя руками (большие пальцы располагаются вдоль обода рулевого колеса). При езде в колею возникают сильные боковые толчки, поэтому пас-



сажиром лучше ухватиться за ручки, расположен-

ные над дверями.

Преодоление грязевого участка требует более серьезного подхода. Во-первых, его необходимо предварительно обследовать, после чего небольшие участки проходите с разгона. Длинные, за-

тяжные грязевые участки надо преодолевать с постоянной скоростью. Во-вторых, никогда не останавливайтесь, так как второй раз вы уже не сможете стронуться с места – машина потеряет

инерцию и колеса будут беспомощно месить грязь.

Если все же вы застряли, то начинайте движение на малом газу, чтобы не сорвать колеса в пробуксовку. Плавно тронуться не получается и колеса начинают пробуксовывать? Не газуйте, вы можете только навредить. Попробуйте выбраться назад по своей же колее. Если автомобиль назад из западни не выезжает, а проходит некоторое расстояние и останавливается, начиная буксовать, то двигайтесь по принципу вперед-назад (этот прием называется "раскачка") с минимальным буксованием, чтобы не углубить еще больше колею и окончательно не обездвижить машину. Не забывайте про физическую помощь пассажиров: иногда машине достаточно небольшой толчок, чтобы вырваться из грязевого плена.

Допустим, вышеописанные способы вам не помогли – остается прибегнуть к помощи других автомобилей. Самое главное, чтобы буксирующая вас машина сама находилась на твердой поверхности, а то будет еще один собрат по несчастью. Будьте внимательны: находясь в полном расстройстве, не цепляйте трос за бампер – для этого есть специальные крюки или проушины. И оставьте в покое рычаги подвески, рулевые тяги и задний мост.

Еще одна

**Константин
Купцов**

опасность, которая поджидает на российских дорогах, – это камни, обломки деревьев, запасные части от сельхозтехники, а поздней осенью – замерзшие комья земли. Такие "подарки" способны причинить большой вред машине. Они могут "травмировать"

шины, рулевые тяги, тормозные шланги и даже поддон картера. Не поленитесь лишней раз выйти из машины и убрать препятствие с дороги, в крайнем случае объезжайте его. Автомобилистам, которые любят зимнюю рыбалку, следует запастись многими специфическими вещами, которые помогут им добраться до заветной лунки и вернуться домой. В первую очередь машину (любую) надо "обуть" в специальную зимнюю резину, желательно с глубоким протектором. Кроме хороших зимних колес неплохо было бы иметь специальные цепи, которые надеваются на колеса перед преодолением сложных участков, такие цепи здорово улучшают сцепление с дорогой и повышают проходимость машины. Зимой многие возят с собой сухой песок, противобуксовочные коврики, лопаты (желательно несколько штук – по числу пассажиров), если есть, может очень помочь домкрат типа хайджек. Не забывайте о важном правиле – прибегать к помощи цепей, песка и лопаты следует раньше, чем вы успеете намертво "посадить" машину.

А теперь представим, что вы оказались на зимней дороге, покрытой ровным толстым слоем искрящегося снега, безо всех вышеперечисленных вспомогательных средств или эти средства не помогают.

Самое главное – не дергаться и сохранять хладнокровие

(хотя это и очень сложно в таких ситуациях). Например, двигаясь по снегу, вы видите, что скорость становится все меньше и меньше. Двигатель начинает реветь на высоких оборотах, а колеса буксуют. Посмотрите, что перед вами?

Если впереди еще большой участок подобной дороги и нет уверенности в том, что его удастся проехать “ходом”, сразу останавливайтесь. Жать на педаль тормоза не нужно, просто включите нейтральную передачу, и автомобиль скоро остановится сам. Попробуйте отъехать назад, хоть на 10-15 см, очень аккуратно, на минимальных оборотах двигателя, отпуская педаль сцепления. После этого выйдите из машины, осмотритесь и спокойно оцените ваше положение. Радуйтесь уже тому, что вы смогли отъехать и не застряли окончательно. Сейчас главное – спокойствие. Если вы будете нервно газовать, машина сразу же начнет беспомощно вращать скорее всего одним из колес, тем, у которого меньше сцепление с дорогой. Постарайтесь уничтожить снежный уступ, который образовался перед колесом, это хорошо делать лопатой, если ее нет, то ногами или даже руками. Если вы были предусмотрительны, то используйте средства противоскольжения – противобуксовочный коврик или песок. Подкладывать коврик или подсыпать песок надо под ведущие колеса. Это были общие моменты для всех типов машин, а дальше

разберем особенности прохождения снежных преград для автомобилей с передним и задним приводами. На машине с полным приводом вы, конечно, проедете дальше, чем на “восьмерке” или “классике”, ну а потом, когда вы и ее посадите, смело можете пользоваться нашими рекомендациями по вытаскиванию обоих типов машин.

Практика показала, что проходимость переднеприводного автомобиля намного выше, если в салоне, кроме водителя и переднего пассажира, больше никого нет. Это легко объяснимо – большая часть нагрузки при этом приходится на передние ведущие колеса. После того как задние пассажиры оказались на свежем зимнем воздухе, их можно привлечь к процессу проталкивания автомобиля через снега.

У пассажиров машин классической заднеприводной компоновки больше шансов остаться в салоне, так как их масса способствует большей нагрузке на заднюю ведущую ось, а значит, и лучшему ее сцеплению с дорогой.

Мы не будем подробно обсуждать спорные вопросы плюсы и минусы переднего и заднего приводов, но отметим одно очевидное преимущест-

во заднего привода. Притормаживая ручником на заднеприводной машине, вы уравновешиваете сопротивление вращения левого и правого ведущих колес. То есть получается некий аналог блокировки дифференциала (такие блокировки устанавливаются на многие полноприводные автомобили). Если вы остановились, забуксовав в снегу, и видите, что вращается одно из задних, ведущих, колес, попробуйте отъехать назад, одновременно притормаживая ручником. Только аккуратнее манипулируйте педалями газа и сцепления. Желательно по возможности отъехать примерно на метр назад по своему следу. Это вам позволит потом взять небольшой разгон и с некоторым запасом скорости легче преодолеть тот участок, на котором машина забуксовала во время предыдущей попытки. Лучше трогаться вперед на второй, а то и на третьей передаче (на дизельных машинах – на третьей и четвертой соответственно). Как только ваша машина опять начнет буксовать или двигатель заглохнет, очень аккуратно отъезжайте назад и попытку повторяйте. Совершая такое возвратно-поступательное движение, вы получите неплохой шанс с каждым

разом продвигаться все дальше и дальше.

Когда вы едете по снегу, вероятность застрять сильно зависит от поверхности дороги. Например, если после остановки одно из колес оказалось пусть даже в небольшой ямке, шансы тронуться с места заметно уменьшаются. При переезде участков, где под слоем снега спрятаны неровные участки замерзшей земли (их вы можете помнить с лета или почувствовать при движении), надо

иметь некоторый запас скорости и брать эти места "ходом". Если ваша машина остановится, едва перевалив через подснежную колдобину, возможность отъехать назад будет невелика. Преодоление наклонного заснеженного участка тоже имеет свою специфику. Машина, застряв на подъеме, оставляет водителю гораздо больше шансов отъехать назад под гору. С другой стороны, пробиться через снежный занос, двигаясь под гору, легче, хотя в та-

кой ситуации если уж застрянешь, то, как говорится, навеки.

Зимой есть и некоторые особенности буксировки. Если это большая машина, особых проблем с вызволением из снежного плена не должно возникнуть. Только попросите водителя буксирующего автомобиля, чтобы он резко не дергал, дабы не повредить буксирные проушины или бампер. Однако когда на помощь приходит водитель

машины, подобной вашей, у него невелики шансы вытянуть застрявший автомобиль без рывка. В такой ситуации необходим капроновый трос. Для автомобилей, аналогичных "Жигулям", лучше всего подойдет трос диаметром 16 мм и длиной метров шесть. Более толстый нежелателен, поскольку он менее эластичен. Соединяйте автомобили тросом, обращая внимание на то, чтобы он не огибал острые края деталей кузова, бампера или буксирных проушин, иначе ваша спасительная связь оборвется в прямом смысле слова. Еще до того как буксирующий автомобиль начнет движение, застрявшему лучше отъехать на некоторое расстояние назад, чтобы иметь запас скорости перед местом, которое он ранее не преодолел. Буксирующий, разогнавшись на 1-2-метровой дистанции, растягивает веревку и тянет застрявший автомобиль. В тот момент, когда его колеса начинают буксовать, он нажимает на тормоз и удерживает его в нажатом состоянии, пока застрявший пытается выехать. Застрявший отпускает педаль сцепления только в том случае, если трос натянется. Когда автомобиль-буксир останавливается, вытягивание застрявше-

го происходит за счет силы упругости натянутого троса. Оказывать помощь подобным способом, используя стальной трос, недопустимо, это может привести к повреждению обоих автомобилей.

Некоторого улучшения сцепления колеса с дорогой можно достичь, уменьшив давление воздуха в шинах до 0,7 атмосферы. Применяя такой прием, надо помнить, что вы рискуете повредить покрышку. Особенно велика опасность повреждения, если в процессе буксования колеса оно вдруг наедет на скользкий участок. Камерная шина может провернуться на ободу, и золотник камеры будет срезан диском. Кстати, прием уменьшения давления воздуха в шинах применяют летом при прохождении песчаных участков. Подводя итог сказанному, заметим, что движение по глубокому снегу в первую очередь процесс творческий, и ваша сообразительность в выборе траектории и использовании подручных средств (иногда самых неожиданных) может сыграть большую роль, чем специальные зимние шины или другие технические средства. ■

www.nivashop.ru

Все для вашего автомобиля

(095) 772-08-22;

(095) 514-57-72