

“Джипующим” рыболовам

Константин
Купцов

Для рыболовов-автолюбителей осень и весна – самые непростые времена года. Летом вроде все приятно,

на

заметьте...

зимой – тоже: главное не ошибиться в глубине снега. А осень и весна весьма коварны, в первую очередь, непредсказуемостью погодных условий. Нередки ситуации, когда, легко добравшись до мест ловли, рыболовы не могут вернуться домой: пока они рыбачили, прошли сильные дожди и дороги размыло. Или легко проехав утром к водоему по слегка подмороженной земле, вечером после солнечного дня вернуться той же дорогой не могут – земля оттаяла, и оказалось, что ехали-то по замерзшей глине и болотцам. Чтобы вас не застали врасплох российские дороги и капризы природы, желательно к поездке подготовиться заранее. И мы постараемся помочь вам в этом.

Фото: М. Бирюков

Самая распространенная опасность, которая вас поджидает на осенних лесных дорогах (да и не только осенних), – это так называемое “сидение на брюхе”. Когда машина сидит на днище, колеса при этом вращаются, разбрызгивая грязь, а движения ни вперед, ни назад не происходит. Сразу на ум приходят несколько возможных вариантов, которые сводятся к двум основным – выбираться самому с помощью подручных средств или идти искать другую машину (желательно трактор), которая вас вытащит. Сначала рассмотрим

самый тяжелый случай – никаких подручных средств у вас нет, деревья валить нечем, домкрат в машине нет. Здесь остается одно – идти искать подмогу у трактористов или “звонить другу”, владельцу большого джипа, которому будет очень приятно услышать жизнерадостный голос, объясняющий ваше точное местонахождение километрах в ста от цивилизации. Но это, конечно, если мобильный телефон будет там работать...

Считаем, что вы были достаточно убедительны с другом или нашли не только трактор, но и тракториста. Теперь приступим собственно к вызволению машины. Главный вопрос – на чем тащить. Ни в коем слу-

для буксировки машины, 15-метровым ее удобно вытаскивать, а его длину можно варьировать, например, складыванием или привязыванием 7-метрового. Теперь разбираемся с буксирующими вас джипом или трактором. Прежде всего объясните трактористу, что не надо резко дергать, а вытаскивать застрявшее авто нужно плавно. И если у него не получается вас вытащить, пусть не газует изо всех сил, иначе застрянете



Фото: А. Карпов

чинает вас выдерживать, а вы максимально помогаете ему своим мотором. В некоторых случаях помощь мотора необязательна, и машине проще проехать накатом, чем буксовать и опять закапываться. Если автомобиль с первого раза не вытаскивается, а “тягач” сам начинает буксовать, то попробуйте сделать это с ма-

все, и придется искать третью машину. Буксирующая машина должна выбирать достаточно твердые участки грунта, чтобы не застрять самой и не выкопать пробуксовкой колею, куда она затащит и буксируемый автомобиль. Водитель буксирующей машины должен внимательно следить за вытаскиваемым им автомобилем, так как его легко может развернуть в колею и потащить на дерево, пень и т.д. Особенно это актуально при буксировке большим и мощным “тягачом” (трактором, “ЗИОМ” и т.д.).

А теперь действия водителя буксируемой машины. Пока вас не начали дер-

жать, попробуйте сделать это с максимальной разгона, но в разумных пределах (рвать стропы и отрывать проушины – лишнее). Когда просто выехать не получается, но буксируемая машина в состоянии немного двигаться вперед-назад, пробуем так называемый метод “раскачки”. Вас дернули – вы проехали, к примеру, 50 см, теперь “тягач” сдает назад для следующей попытки, и вы тоже включаете заднюю скорость и пытаетесь максимально отехать назад. При следующей попытке вы сможете хотя бы на эти 50 см разогнаться, что облегчит жизнь и вам, и “тягачу”. Таким способом пытаетесь продвигаться дальше. Если “тягач” не может вам помочь, придется своими руками помогать машине покинуть грязевой плен.

Дальнейшие наши советы касаются, в первую очередь, случаев, когда рядом с вами нет и быть не может никакого “тягача” или вы так застряли, что даже трактор вытащить вас не в состоянии.

Первое, что можно сделать, – подложить под колеса палки или ветки, но это зачастую не приводит ни к какому результату. Остается поднимать машину и подкладывать что-то более серьезное (бревна, например), чтобы колеса опирались на твердую поверхность. Открываем багажник и

достаем домкрат (в случае если его там нет, ищите трактористов). Различные марки автомобилей комплектуются разными видами штатных домкратов. Самый главный их недостаток заключается в том, что чаще всего вам будет сложно его установить под застрявшую машину из-за колеи, не-



чае не пробуйте дергать автомобиль стальным тросом, который вам может предложить, например, тракторист. Как минимум оторвете буксировочные проушины, а особо упорные и старательные отрывают бамперы и повреждают кузов или детали подвески (за которые умудряются уцепить трос). Самым лучшим набором является комплект из двух “динамометрических” строп: одна длиной 7 м, другая – 15 м. Основные преимущества таких строп в том, что они упругие, а растянувшись, прикладывают силу к застрявшему автомобилю плавно, а не резко. Семиметровый трос хорош

гать, постарайтесь по возможности поставить колеса ровно. Приготовьтесь и обязательно договоритесь с водителем буксира о сигналах между вами. Если вас выдергивает трактор, попросите тракториста чаще смотреть на вас, так как ему сложнее увидеть и услышать ваши сигналы. По сигналу “тягач” на-



твердой поверхности и “малого пятна” контакта с землей. Второй недостаток штатных домкратов – не слишком большая в условиях бездорожья высота подъема.

Чтобы облегчить себе жизнь, многие автомобилисты – любители бездорожья используют изобретение американца Филлипа Джона Харри – хайджек. По нашему опыту, самые удачные реечные домкраты выпускает американская фирма “Хай-Лифт”. Наиболее распространенным у нас является хайджек длиной 122 см, потому что этот размер подходит по габаритам для багажников большинства машин. Хайджеки достаточно тяжелые – более 15 кг!

По сравнению со штатными домкратами хайджеки имеют следующие преимущества:

- они способны быстро поднять машину на значительно большую высоту;
- поднимают машину за бампер, и не только железный – существуют специальные приспособления для подъема автомобиля за пластиковый бампер;

• у них за счет специального “башмака”-подставки большая площадь “пятна контакта” с землей;

- легкость и непринужденность подъема и опускания машины;
- возможность использования хайджека как лебедки.

Минусы реечного домкрата обычно проявляются только в руках недостаточно опытных автолюбителей. У них автомобиль на хайджеке представляет собой неустойчивую и шаткую конструкцию, которую может сдуть порыв ветра; грунт под “башмаком” проминается, а рейка с каждым взмахом рукоятки норовит ударить по кузову или стеклу. Для грамотного использования хайджека необходим некоторый опыт. Приняв обычные меры предосторожности (установку упоров под колеса, ручник, включение скорости или блокировки центрального дифференциала), при работе крепко держите рейку за верхушку. Не забудьте проложить на всякий случай между рейкой и кузовом деревянный брусок, но проще всего накинуть на рейку куртку.



С помощью “хай-лифтов” удобно извлекать машину из глубокой колеи. Для этого нужно установить домкрат по центру бампера, поднять автомобиль, а потом слегка толкнуть хайджек в сторону. При благоприятном исходе колеса приземлятся в стороне от колеи. Но будьте осторожны и не поднимайте на высоту большую, чем требуется. По нашему мнению, высота подъема и способность перемещать автомобиль ставят “хай-лифт” вне всякой конкуренции по сравнению с домкратами других систем.

Необходимо помнить, что “хай-лифт” – чрезвычайно мощный инструмент, и при работе с ним

требуется постоянное приложение силы к рукоятке. Иначе она вырвется из руки и может отскочить вверх или даже ударить по голове. Старайтесь производить плавные движения рукой – помните: устойчивость у вашей конструкции слабая!

Хайджеки удобно использовать и как лебедку, только для этого необходима еще специальная цепь с крюками.

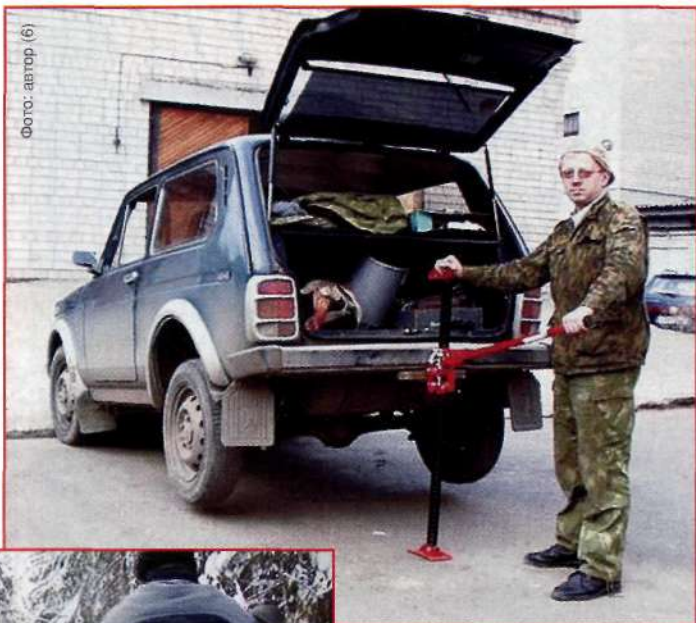
В общем, хайджеки поднимают, тащат, держат, зажимают и даже перемещают застрявший автомобиль только в ловких и опытных руках. Но, по нашим наблюдениям, обычно люди осваивают их в течение первых 15 ми-

нут вытаскивания машины. На всякий случай предупредим, что любые ремонтные работы под поднятым на хайджеке автомобилем совершенно исключаются (как и под домкратом любой другой системы).

Теперь, собственно, ваши действия. Во-первых, попытайтесь расчистить площадку для установки домкрата в штатное место автомобиля, не забудьте при этом под домкрат подложить что-то твердое (доску, бревно или запаску), чтобы он смог выполнить свою функцию, а не утонул вместе с машиной в грязи. Некоторыми домкратами можно поднимать за мост (передний или задний) – это даст выигрыш в высоте подъема машины за счет того, что не работает подвеска. Однако мосты находятся под днищем, поэтому вам придется самому по уши влезть в грязь, чтобы подставить домкрат под мост. После того как вы подняли колесо, подкладываете под него что-то твердое. Так поступаете со всеми четырьмя колесами, если это требу-

ется. Здесь важно не переоценить возможности свои и автомобиля – иногда наше “авось” или “и так выйдем” может свести на нет все предыдущие усилия. Лучше перестраховаться и поднять большее число колес на твердую опору. После этого старайтесь максимально плавно, без пробуксовки, тронуться по выстроенной “конструкции” и выехать на твердую землю или пустить колею в “разрез” (то есть не попадать колесами в саму колею). Еще важно максимально не выворачивать колеса, ко-

Фото: автор (6)



гда вы трогаетесь с места, старайтесь их поворачивать постепенно, по мере набора скорости машиной.

Итак, вы сами или с помощью буксира смогли покинуть “бездорожье”. Да здравствует свобода! И тут вы выясняете, что в процессе вытаскивания или еще бог знает чего машина ваша сломалась и до дома вам без посторонней помощи не добраться. Мы да-

дим вам несколько общих рекомендаций, как с меньшими потерями вернуться обратно.

На всякий случай напомним несколько правил дорожного движения, в которых подробно перечислены условия, обязательные к выполнению при буксировке неисправных автомобилей. Длина троса должна быть от 4 до 6 м. Дело в том, что, если сцепка короче, неопытный водитель при резком торможении буксировщика может просто не успеть среагировать. Если же длина троса больше, то неизбежно возникнут трудности при прохождении крутых поворотов. Не забудьте на буксирующем автомобиле независимо от времени суток включить ближний свет, а на буксируемом – аварийную сигнализацию. У буксируемой на гибкой сцепке машины должны быть исправны тормоза, а скорость движения не должна превышать 50 км/ч. И последнее напоминание – в гололед буксировка запрещена. Вспомнив все это, мы можем смело приступать к самому процессу.

Нужно зацепить карабин троса на левой проушине (или фаркопе) буксировщика, а на правой – буксируемого автомобиля и тогда начинать движение. При таком варианте водителю заднего автомобиля гораздо удобнее просматривать встречную полосу, трос при этом будет располагаться почти параллельно оси автомобиля. Перед тем как разойтись по кабинам, договоритесь с коллегой о маршруте, скорости движения, условных сигналах и прочем, что необходимо обговорить, пока движение не началось.

Один из самых сложных моментов в процессе буксировки – трогание. Пассивная позиция водителя буксируемого автомобиля не требует каких-то особых умений. Достаточно убедиться, что передачи выключены, ключ зажигания в рабочем состоянии и стояночный тормоз не затянут – остается только ждать первого рывка. Водителю “тягача” труднее. Начав медленно двигаться на первой передаче, он должен следить за тем, как выбирается слабина троса, и в тот момент, когда трос натянется, чуть выжать сцепление, чтобы погасить рывок. Но тут же, не давая тросу провиснуть, нужно плавно отпустить сцепление и добавить газ. Понятно, что эта эквилибристика не удастся сразу, и вашему коллеге сзади предстоит пережить один хороший рывок. Но все когда-

то учатся! И чувство благодарности того, кого вы выручаете, непременно пересилит неудовольствие от некомфортного обращения. Так что – не расстраивайтесь.

Второй сложный момент – переключение передач на “тягаче”. Старайтесь делать это как можно быстрее, чтобы не было большой разницы в скорости до и после переключения. И еще один совет. Поскольку теперь вы стали как бы намного тяжелее, разгон на каждой передаче нужно делать побольше, чтобы компенсировать потерю инерции в момент переключения.

Если вы – водитель “тягача”, то ни на минуту не забывайте о том, что у вас на прицепе автомобиль, водитель которого видит дорогу гораздо хуже вас и имеет меньше возможностей для маневра. Поэтому старайтесь двигаться равномерно, избегая остановок и торможений. А уж если видите, что придется снижать скорость, – помигайте стоп-сигналами, чтобы водитель буксируемой машины начал тормозить первым. В этом случае вам, возможно, вообще не придется прибегать к помощи тормозов, да и трос останется все время натянутым. При перестроениях и поворотах также соблюдайте максимум осторожности, не забывайте, что вы теперь напоминаете лимузин (по суммарной длине, естественно) и вам нужен совсем другой, гораздо больший радиус поворота. И наконец, если дело происходит на загородной дороге, почаще останавливайтесь, чтобы проверить сцепку, протереть фары и фонари, а то и просто передохнуть. И не забудьте отблагодарить “спасителя”, вам это воздается сторицей.

В общем, наше российское бездорожье для рыболова-автолюбителя не столь страшно, если вы будете работать головой и запасетесь минимумом вспомогательного оборудования (хоть лопату с собой возите!), которое поможет вам добраться до вождеденных водоемов, недоступных “безлошадным” рыболовам. Удачи вам на рыбалке, и берегите свои машины!

Приглашаем посетить наш сайт www.nivashop.ru

**Тел.: (095) 772-08-22,
(095) 514-57-72**