

Фридман Л. М.

## Записки автолюбителя

Горький, Волго-Вятское кн. изд-во, 1976.

*Более полумиллиона километров проделал на автомобилях автор — кандидат медицинских наук, судебно-медицинский эксперт, специалист по автомобильной травме. Он делится своим богатым водительским опытом, дает практические рекомендации по вождению автомашины в черте города и за городом, в различных дорожных и климатических условиях. Рассматривается ряд способов, как выявить и устранить те или иные неисправности автомобиля.*

*Книга предназначена для начинающих водителей.*

### Вместо предисловия

У каждого человека есть какое-то увлечение, какая-то страсть, привязанность, которая подчас проходит через всю жизнь (сейчас иметь увлечение стало очень модным, почти обязательным — это называется хобби). Таким хобби в моей жизни были и остаются автомобили.

Решающую роль в этом сыграло то обстоятельство, что во дворе дома, где я жил, находился большой гараж со странным, до сих пор непонятным мне названием «Трансэнергокадры». Теперь гаража уже нет, и, к сожалению, никто не может расшифровать его загадочное название.

В то время как мои сверстники, уходя на улицу, говорили;

— Мама, я — гулять!

Я говорил:

— Мама, я — в гараж!

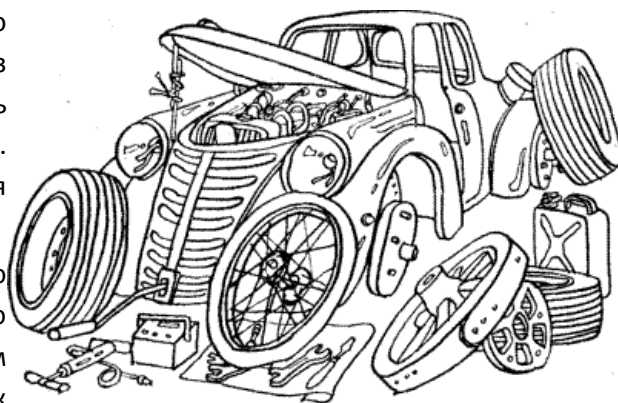
Отец с совершенно серьезным видом, рассказывая обо мне родным и знакомым, утверждал, что в тот день, когда я перестал сосать молоко, я начал сосать бензин.

Водить автомобиль я научился довольно рано; то есть мне доверяли заводить, прогревать двигатель и выезжать из гаража во двор.

Однако по-настоящему вести автомобиль на большое расстояние мне пришлось значительно позднее, лет в тринадцать-четырнадцать.

Мы жили тогда в городе Татарске Новосибирской области. Конечно, и здесь нашелся гараж, из которого я уходил домой только спать...

Со своим «шефом» я поехал на машине ЗИС-5, груженной жмыхом, в совхоз за сто километров от города. Приехали туда благополучно, разгрузились и только было собрались ехать обратно, как вдруг мой «шеф» встретил старого друга, с которым он бил «басмачей и прочих фашистских гадов». Естественно, по этому поводу был устроен «пир». Часов в одиннадцать я из-за стола ушел и лег в кабине, а около двух часов ночи принесли «шефа», Я попросил, чтобы его уложили в кузове. Что-то не спалось, и у меня созрела идея ехать домой. «Шеф» безмятежно храпел. Я положил ему под голову



сиденье, достал из кармана ключ зажигания, и... вспыхнувшая в лучах света дорога двинулась с места и понеслась под колеса.

«Шеф» проснулся уже дома, во дворе, где я поставил машину.

С тех пор, куда бы мы ни ездили, за руль он вообще не садился. Развалившись в углу кабины, блаженно попыхивая папиросой, он рассуждал о бренности жизни, о любви, товариществе, долге и т.п. Я не хочу сказать о нем ничего дурного. Он отдавал мне руль не потому, что был ленив и не хотел ездить. Просто у него было свое хобби— «философия», к которой я относился с уважением, а он разглядел мою «линию» и также уважал ее.

За эти полтора-два года я довольно уверенно почувствовал себя за рулем, мог отыскать «убежавшую в баллон» искру, проверить подачу и т. п.

В пятнадцать лет со мной произошло событие, которое как бы подытожило все то, чему я научился за это время.

На загородном шоссе переполненный автобус с трудом одолевал подъем. Вода кипела. Мотор с открытыми боковинами капота был окутан бившим из пароотводной трубки паром. На вершине подъема автобус остановился. Шофер принес ведро воды и без всяких мор предосторожности открыл пробку радиатора. Вырвавшаяся со страшной силой струя воды и пара ударила его в лицо. Закрыв глаза руками, он упал на землю. Надо было немедленно везти шофера в больницу. В настоящее время все было бы значительно проще; мимо нас уже прошло бы не менее десятка автомобилей, среди пассажиров, наверное, нашлось бы два-три человека с водительскими удостоверениями, и мне, пятнадцатилетнему мальчишке, нечего было бы и заикаться. Но тогда... тогда среди нас не было ни одного шофера, никто нас не догонял, никто не ехал навстречу.

Я залил в радиатор холодную воду, завел двигатель и предложил пассажирам свои услуги. Мнения разделились: одни говорили, что ехать со мной равносильно самоубийству; другие, в основном мужчины, предлагали рискнуть. Слово взял пожилой старшина-пограничник, оказывавший первую помощь шоферу:

— Кто не хочет — пусть остается, а ехать все равно надо. Надо спасать парню глаза!

Никто не вышел из автобуса, и я тронулся в путь. До города было километров тридцать, но мне показалось раз в десять больше. Одно дело ехать со своим шефом-философом, другое — когда два десятка пассажиров застыли в напряженном молчании сзади, и их горячее дыхание жжет затылок. Доехал я нормально, пострадавшего водителя положили в больницу, пассажиров я высадив на автостанции, а автобус сдал дежурному диспетчеру.

С той поры я понял, что умение водить автомобиль - не забава, не приятное времяпрепровождение, а очень полезный навык, который всегда может пригодиться в жизни.

Шли годы... И вот, как говорил Остап Бендер, сбылась мечта: я стал обладателем серо-зеленой «Победы».

Я был молод, и жажда вождения не покидала меня ни на минуту. Это знали все, этим пользовались многие. В те годы, кажется, я познал всю родню до десятого колена не только моих близких товарищей, но и просто знакомых, так как одних я встречал в аэропорту, других отвозил к поезду, а третьих... третьих провожал в последний путь. Да и работа у меня была такая, что все время приходилось ездить на автомобилях по области (я работал и работаю сейчас судебно-медицинским экспертом).

У меня к тому времени при вождении автомобиля сформировались две степени ответственности: первая, когда я ездил на своей автомашине; вторая — при вождении государственного автомобиля. Каждое происшествие с ним доставило бы мне (их, слава богу, не было, поэтому я говорю «бы») большое огорчение. Пострадало бы мое водительское реноме и поколебалось бы то чувство доверия,

которое ко мне, как к водителю, испытывало начальство. Но и тут в общем-то я знал, что изломанную машину рано или поздно отремонтирую и инцидент будет исчерпан.

Мне очень хотелось проверить себя на третьей степени ответственности — на так называемой «товарной машине», на автомобиле, который перегоняется с завода-изготовителя (с ГАЗа) в различные города Советского Союза. Здесь тебе не простят не только царапины на кузове, но даже использованного запасного колеса.

Помню, свою первую машину я гнал во Львов, в таксомоторный парк. Остановился в Козельце, под Киевом, пообедать. Сажу в столовой, смотрю в окно, и кажется мне, что мою машину вот-вот заденут. Вышел, переставил в другое место—показалось еще хуже...

А годы все шли, и вот уже у многих моих товарищей появились сверкающие ВАЗы. Я утратил свое исключительное положение, перестал быть непременным участником встреч и проводов, свадеб и похорон. Неожиданно в связи с этим у меня появилось много свободного времени. Я стал размышлять о том, что у них новенькие «Жигули», а у меня старая «Победа», но они неопытны, как грудные младенцы, а я...

Словом, я почувствовал себя ветераном, и как всякого ветерана меня потянуло не размышления, наставления... Результатом этого явились «Записки», предлагаемые читателю. Я писал их, исходя из убеждения, что одной из самых лучших вещей, созданных человечеством, является автомобиль.

Автомобилизм в нашей стране развивался своеобразно. Это своеобразие заключается в том, что в процессе развития возникло особое племя — племя автолюбителей, восходящее к своему прародителю «Автодору».

Автолюбителю. Вдумайтесь в это слово. Авто-любителю, то есть человек любящий, влюбленный в автомобиль. Объединенные своей страстью, они образовали дружную семью, где все равны: и академик, у которого черная «Волга», сияющая хромированными молдингами в экспортном исполнении, и молодой рабочий, вчерашний «фабзаяц», сделавший себе автомобиль сам из лодочного мотора, мотоциклетного колеса и изрядной доли смекалки и энтузиазма. И тот, и другой садятся за руль, и чувство, которое они при этом испытывают, одинаково — прекрасное чувство вождения.

Но для того чтобы хорошо ездить на автомобиле, надо обладать прочными навыками в обращении с системой управления и иметь понятие о стратегии вождения, то есть водительский опыт.

Стратегия вождения—умение предвидеть аварийную ситуацию и предотвратить ее в зародыше, а в уже возникшей — найти такое решение, которое бы привело к минимально неприятным последствиям.

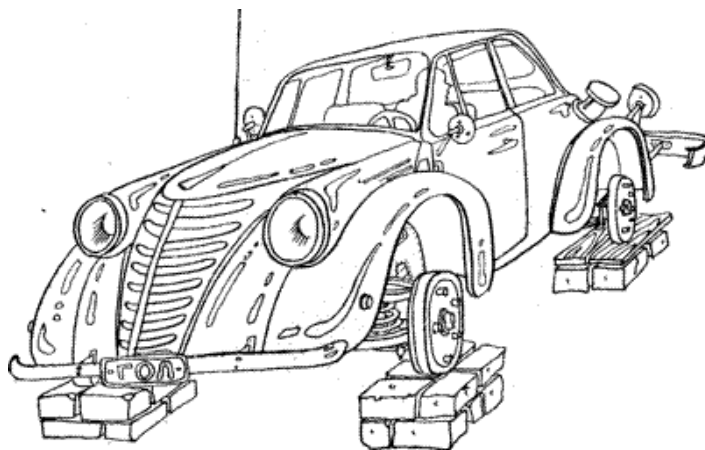
Есть такая пословица, кажется, французская: опыт, как и полиция, всегда приходит поздно. Действительно, опыт водителя приходит не сразу. Он собирается по крупицам в течение долгих лет водительской практики.

В настоящей книге сделана попытка обобщить опыт водительского мастерства, попытка сократить период роста водителя-автолюбителя.

Автор горячо желает читателю стать тем среднестатистическим водителем, который, как подсчитали американцы, от аварии до аварии ездит непрерывно, в течение 70 лет, по 16 часов в сутки, со скоростью 40 миль в час.

## Отправляясь в путь

Я не буду говорить о том, что перед выездом надо проверить уровень масла, наличие воды, давление в шинах и т. д. Ваш автомобиль уже заведен и стоит у подъезда. Вы выходите из дома, садитесь за руль... Нет, погодите. Никогда не трогайтесь с места, не обойдя автомобиль кругом, не заглянув под него. Взяв это за правило, вы будете гарантированы от поездки с неисправными, подтекающими тормозами, без воды и масла, на спущенных шинах. Для того чтобы загубить покрышку, не надо и пяти минут; приобрести новую — значительно сложнее. Подумайте об этом!



Да что там покрышка! Я взял это за правило после того, как со мной произошел такой случай. Приехал я к своему товарищу, но того не оказалось дома. Вышел на улицу, сел в машину, завел мотор... И тут словно что-то подтолкнуло меня. Я вылез из машины и решил обойти ее кругом: в пыли, у переднего бампера, сидел мальчуган лет пяти и что-то чертил палочкой на переднем номере...

Давайте постоим еще минут пять. Пусть двигатель «помолотит», пусть как следует искупается в масле, а мы поговорим.

Вы выезжаете на улицу. Ваш автомобиль, говоря юридическим языком,— источник повышенной опасности. В самом деле, это ведь 1000—1500 килограммов железа, способного развивать скорость более 100 километров в час. Напрягите вашу память и извлеките из нее физические формулы, хотя бы из школьной программы...

Находясь за рулем, будьте предельно внимательными, собранными, приучайте себя безоговорочно выполнять все Правила дорожного движения. Помните, что более половины всех аварий совершаются водителями вследствие нарушения этих Правил! Все ограничения движения выстраданы горьким опытом аварий и катастроф и объективно отражают обстановку на данном конкретном дорожном участке.

И еще — надо соблюдать указания всех дорожных знаков, чтобы не попасть в затруднительное положение.

...Километрах в тридцати от Бреста я увидел знак «Объезд препятствия справа», предписывавший мне свернуть со старой дороги на вновь отстроенную. Мне не понравилась колея на въезде, и я проехал по старой дороге дальше, надеясь отыскать въезд получше. Шли километры, новая дорога взбиралась все выше и выше, и никаких путей на нее не было. Наконец почти у самого Бреста дорогу пересекал разрушенный мост, и мне пришлось поворачивать назад, к знаку.

Будьте, наконец, разумными эгоистами. Если по поводу аварии, пусть даже незначительной, возникло судебное дело, то в нем могут быть истец и ответчик. Истец—всегда тот, кто соблюдал Правила движения, ответчик, сами понимаете,— наоборот.

Идеалом для каждого шофера является пустынная улица необъятной ширины, с ровным, как зеркало, асфальтом, с вечнозеленым светофором. В жизни, конечно, все иначе. На улице в несколько рядов идут машины, в тот самый момент, когда вы подъезжаете к светофору, на нем обязательно загорается

красный свет, а пешеходы... Еще Ильф и Петров писали, что пешеходов надо уважать. На бортах грузовых автомобилей вы не раз читали: «Помни о пешеходах!»

Для того, чтобы отношения водителя и пешехода никогда не принимали характер конфликта, при проезде мимо идущего человека необходимо установить с ним психологический контакт. Иногда бывает достаточно встретиться с ним взглядом, и становится понятно: он вас видит и даст беспрепятственно проехать. Вот он бежит через дорогу, на вас не смотрит, взгляд его устремлен куда-то в сторону. Посмотрите и вы туда же. Всё ясно. Он спешит на троллейбус! Снижайте скорость, тормозите. Вы успеете, ведь не пешком идете, да и машина ваша не пожарная и не «Скорая помощь».

Пешеход обращен спиной к автомобилю. На улице стемнело. «Моргните» светом; он обернулся и продолжает путь. Все в порядке — контакт установлен!

Днем можно сделать по-другому. Чуть троньте кнопку сигнала («гукните», как говорят шоферы). Сигналы запрещены, я знаю, но этот сигнал услышит только тот, кому он предназначается.

С особым вниманием следует проезжать мимо стоящих автобусов, троллейбусов и трамваев. Чтобы появившийся из-за них пешеход не был для вас неожиданностью, посмотрите под колеса — видны ноги выходящих из автобусов и троллейбусов пассажиров.

Когда поведение пешеходов вызывает хотя бы малейшее сомнение, немедленно снижайте скорость, вплоть до полной остановки. Впрочем, это вам известно из Правил дорожного движения.

Если вы отчетливо сознаете, что тормозной путь велик и наезда на пешехода не избежать, не раздумывая ни секунды, сворачивайте в сторону, бейте автомобиль в стену, в столб, в другую машину, наконец, но только не задевайте человека,

Уважение к пешеходу заключается не только в заботе о его жизни и здоровье. Стоит у тротуара девушка в белом платье и кого-то ждет... Мимо проносится автомобиль, колесо его попадает в выбоину, заполненную водой, и... пропало платье, и вечер...

Совершенно особую категорию пешеходов составляют дети.

Ребенок на дороге—всегда опасность!

Дети по складу характера склонны к импульсивным поступкам и неуправляемым реакциям. Даже если вы отчетливо убеждены в том, что дети видят ваш автомобиль, все равно, проезжая мимо них, снижайте скорость и держите ногу на тормозе.

Я никогда не забуду события, происшедшего со мной в небольшом белорусском городке Кобрине,

При въезде на дороге стояла группа мальчишек лет по двенадцати-тринадцати, на руках одного из них сидел щенок. Ребята его гладили, совали в рот кусок сахара...

Я очень хорошо все это разглядел, потому что, хотя и негромко, посигналил, и они меня увидели и сошли с дороги на обочину,— на всякий случай снизил скорость и поставил ногу на тормозную педаль.

Внезапно щенок соскочил с рук и побежал на дорогу. Вслед за ним бросился мальчишка — прямо под колеса.

Гидровакуумный усилитель тормозов сделал свое дело; но будь скорость немного побольше, и он мог оказаться бессильным.

О появлении детей на дороге может свидетельствовать ряд косвенных признаков. Например, упал откуда-то сверху, из-за забора, мяч — ждите, за ним выскочит пацан. Если же один ребенок просто перебегает дорогу — вполне возможно, за ним бегут другие.

Берегите детей!

Следует подчеркнуть, что пешеход не перестает быть пешеходом, и, следовательно, настороженность, которую он вызывает, не должна покидать вас даже в том случае, когда он садится на какое-либо транспортное средство—велосипед или мотоцикл. Поскольку, как правило, пользуются этим

транспортом люди молодого возраста, надо помнить, что и они еще не утратили импульсивность и неуправляемость, свойственную детям.

В теплые летние вечера в деревнях и маленьких городках, через которые проходят автомобильные дороги, велосипедисты представляют собой самое настоящее бедствие. Без огней, по двое-трое на одном велосипеде, да еще по несколько человек в ряд — они буквально превращаются в хозяев дороги. Водителям в такой ситуации остается только одно: осторожность, осторожность и еще раз осторожность.

Кроме вашего автомобиля, на улице есть еще много других. В чем же состоят ваши обязанности по отношению к ним? В первую очередь, в корректности. Корректной езда будет тогда, когда из-за вас ни один водитель не будет крутить рулем, не будет делать резких торможений, помяная при этом ваших близких и отдаленных предков.

Не выходите из себя; будьте терпимы к ошибкам, которые, по вашему мнению, совершают другие водители, и они будут терпимы к вам. Очень неприятное зрелище представляют собой ругающиеся на перекрестке шоферы. Если погода холодная, то и смешное: окно закрыто, и видно только злое лицо и беспрерывно открывающийся рот.

В канун Нового года я ехал по площади и немного зазевался — не уступил дорогу автомобилю, въезжавшему на нее. Никакой аварийной ситуации не создавалось. Водителю той машины не пришлось тормозить или делать какие-либо маневры. Когда он проезжал мимо меня, я видел его сердитую физиономию и, судя по артикуляции, он кричал в мой адрес нечто малолитературное. Я же, прижав руки к груди, всем своим видом изображал раскаяние. Разъехались. Минут через пять слышу сигнал сзади. Смотрю: та же машина, и в ней сидит автоинспектор. «Это надо же,— думаю,— не поленился разыскать инспектора и меня догонять!».

Тем временем меня уже обогнали, и из окна высовывается рука в белой перчатке с полосатым жезлом... Берет инспектор мое удостоверение и без всяких разговоров делает просечку в талоне.

За мою долголетнюю водительскую практику эта просечка, к сожалению, была не первой и не последней, но ни одна из них не была столь обидной,

Перефразируя текст широко известного плаката, можно сказать:

«Водители, будьте взаимно вежливы!»

Часто приходится слышать, что многие автолюбители мотивируют покупку автомобиля желанием отдохнуть за рулем. Да, конечно, вождение автомобиля — отдых, но не только. Вождение автомобиля — труд, порой тяжелый. Окапывание яблонь на садовом участке — тоже отдых, но от него в конце концов прилипает к спине рубашка, болят мышцы, а на ладонях появляются мозоли. Вождение автомобиля требует большой затраты физической и психической энергии, требует напряжения всех сил организма.

Никогда не садитесь в автомобиль в состоянии душевного волнения. Если какое-то событие не дает вам сосредоточиться за рулем, идите лучше пешком. Это полезно во всех отношениях.

Мне рассказывали про одного инженера, который около Москвы сбил автомашиной человека. Его невиновность была столь очевидна, что работники ГАИ отпустили его на несколько часов в Москву отвезти жену и детей. При въезде в город он утратил внимательность и сбил насмерть двух пешеходов.

Я думаю, вы согласитесь со мной, что если первое происшествие можно расценить как случайность, то второе — закономерность.

Управление автомобилем — ряд сложных условных рефлексов, которые вырабатываются в процессе тренировки. Время, необходимое для того, чтобы сработал тот или иной рефлекс, называется временем реакции водителя. В течение него нервное возбуждение проходит от какого-нибудь органа чувств, например, глаза, до рабочего органа — мышцы. Практически у здоровых людей время реакции

одинаково. Однако в зависимости от ряда условий это время может значительно увеличиваться, создавая реальную опасность возникновения аварии.

На время реакции влияет ряд факторов: болезнь, утомление, алкоголь и пр. Больные люди сравнительно редко оказываются за рулем, и говорить об этом мы не будем, но состояние утомления развивается у каждого водителя рано или поздно. Скорость, с которой оно наступает, зависит от различных причин: условий дороги (видимость, интенсивность движения, состояние покрытия), технического состояния автомобиля, степени тренированности водителя, предшествующего отдыха и т. п.

Во время езды нервная система водителя постоянно возбуждена. Различные дорожные препятствия, пешеходы, огни светофоров, сигналы милиционера-регулирующего—все это является раздражителями нервной системы.

Однако нервная система не может находиться в состоянии непрерывного возбуждения. Постепенно снижается скорость течения нервных процессов, увеличивается, следовательно, время реакции водителя. В конечном итоге развивается процесс, обратный возбуждению,— процесс торможения. Сон — одна из форм его проявления. Вряд ли можно найти пример большей опасности, чем та, которую представляет собой едущий по дороге автомобиль со спящим водителем за рулем.

Много лет назад я в первый раз и, надеюсь, в последний заснул за рулем. Я ехал рано утром, после бессонной ночи. Все мои пассажиры спали, а я боролся со сном: курил, пел песни, высовывал голову из окна и т. п. Вам, быть может, приходилось видеть, как шоферы грузовых автомобилей ведут машину стоя во весь рост на подножке? Это они борются со сном, грубо нарушая Правила дорожного движения. На легковой машине на подножку не встанешь... На какое-то время я потерял ориентировку в месте и пространстве и проснулся далеко от дороги. Машина прочно увязла в песке. Я и не пытался выехать; положил под голову сиденье, лег на траву и уснул.

Водитель, помни; уснешь за рулем на одно мгновение — можешь уснуть вечным сном.

За городом, где мало машин, совсем нет пешеходов, чувство собранности может постепенно оставить вас. Вы, вероятно, не раз ловили себя на мысли: едете час, другой, серая лента дороги бежит и бежит навстречу, появляется расслабленность, благодущие, и, если вдруг возникнет какая-либо опасность, вы не сумеете отреагировать на нее достаточно быстро.

Благодущие за рулем — опасное чувство. Поймав себя на таком состоянии, надо немедленно сделать остановку, встряхнуться. В летний день очень хорошо искупаться или просто смочить голову и лицо водой. В холодную погоду достаточно немного пройтись, размяться. Монотонное однообразие дороги подобно каплям дождя, барабнящего по крыше, способствует расслаблению и навеивает сон.

Неплохо, когда дорога изобилует большими красочными плакатами с выразительными рисунками юмористического характера. Такой остроумный плакат на дороге дает «встряску» на несколько десятков километров. Теперь, я думаю, вам ясно, почему авторы всех руководств рекомендуют в дальней дороге иметь не одного, а двух водителей.

Я не ставлю своей целью дать популярный обзор на тему; «Алкоголь — путь к аварии».

Часто можно услышать: «Подумаешь, одна рюмка, какое она может иметь значение?»

Действительно, одна рюмка не сделает вас алкоголиком, не доведет ваши сердце и печень до такого состояния, когда медицина бессильна. Но одна рюмка, выпитая водителем, может сделать чьих-то детей сиротами, чью-то жену вдовой и поставить его в положение, когда придется исключить из своего лексикона столь привычное и столь дорогое нам всем слово «товарищ» и заменить его словом «гражданин» в такой, например, фразе, как «гражданин судья». Иными словами, одна рюмка открывает прямой путь на скамью подсудимых.

Чтобы не быть голословным, я постараюсь пояснить это языком цифр; в учреждении, где я работаю, специально занимались изучением вопроса о влиянии алкоголя на скорость нервных процессов, протекающих в организме человека. С этой целью ставился ряд опытов, об одном из которых, весьма простом, но показательном, я расскажу.

Испытуемый держит руку, согнутую под прямым углом в локтевом суставе, плотно прижатой к туловищу. Большой и указательный пальцы расставлены на 1—1,5 сантиметра. Производящий опыт вертикально держит 50-сантиметровую деревянную линейку таким образом, что ее нижний конец (начало делений) находится между разжатыми пальцами. Неожиданно он опускает линейку, и она падает вниз. Задача испытуемого схватить двумя пальцами падающую линейку. Чем ближе к началу делений ему удастся схватить линейку, тем, следовательно, быстрее его реакция. В опыте были заняты десять человек. В среднем этот показатель составил 10—15 сантиметров. Затем каждому испытуемому дали по 50 граммов водки и снова повторили опыт. Теперь уже никому из них не удавалось поймать линейку ближе 15 сантиметров, в среднем же получилось около 20 сантиметров.

Для полноты рассуждения сделаем несложные математические выкладки.

По формуле  $S = gt^2/2$ , где  $g$ —ускорение свободно падающего тела  $9,81 \text{ м/сек}^2$ , находим  $t$  (время). Оно приблизительно равно 0,1 секунды. При скорости движения 60 км/час автомобиль за 1 секунду проходит 16,5 метра, за 0,1 секунды—165 сантиметров. Вот такое расстояние может пройти автомобиль, пока сработает реакция водителя. Этого расстояния вполне достаточно, чтобы переехать через лежащего на дороге человека, сбить его бампером или успеть объехать.

Как мы выяснили, алкоголь увеличивает время реакции водителя. Но алкоголь обладает еще одним коварным свойством, проявляющимся в первой фазе его действия. Это состояние, которое врачи определяют как снижение критики или, проще говоря, то, что называется «море по колено»,

— Зачем тормозить? Рано, еще успею!

— Что? Пешеход? Объеду!

— Всех обгоню?

Алкоголь здесь бьет с двух сторон; удлиняется время реакции водителя и меры безопасности принимаются им с опозданием.

Можно привести десятки и сотни примеров аварий и катастроф (аварий с человеческими жертвами), виной которых явился алкоголь.

Один случай особенно запомнился мне, когда алкоголизм и легкомыслие, граничащие с преступлением, привели к гибели четырех человек,

В пионерский лагерь одного из горьковских предприятий прибыла комиссия для ревизии. Комиссию и, естественно, шофера, доставившего ее, радушно встретил директор. С приездом выпили около 1,5 литра водки. Ревизоры принялись за работу, а шофер уснул. Часа через два комиссия свою работу окончила, шофера разбудили и пригласили снова к столу. Выпили еще 2 литра. По всей вероятности, водки больше не оказалось, потому что решили трогаться в путь.

Тот, кто раньше ездил по Казанскому шоссе в сторону Горького, помнит бывший там около Работок затяжной спуск, заканчивающийся крутым, почти под 90 градусов, левым поворотом. На этом спуске, развив очень большую скорость, пьяный водитель не сумел вписаться в поворот, автомобиль перевернулся, вспыхнул и сгорел с тремя пассажирами и шофером...

Стратегия движения в городе — это в первую очередь соблюдение рядности движения.

Однажды в Москве я обогнал все грузовики, занявшие правые ряды, и продолжал движение в крайнем левом, вдоль осевой линии. Улица широченная, асфальт ровный, попал в зеленую волну светофоров, и... многократно усиленный голос автоинспектора прозвучал из рупоров;



— Водитель, ваше место в правом свободном ряду!

Теперь этой фразой я всегда одергиваю себя, когда, увлекшись обгонами, забываю освободить левый ряд. Запомните и вы ее.

Не менее важно своевременно занять нужный ряд для поворота, разворота и движения в обратном направлении. Перестроение надо начинать заранее, очень плавно отставая от автомобилей, следующих прямо, обязательно уступая им дорогу. Если случилось так, что до перекрестка вам не удалось перестроиться в нужный ряд, при наличии разметки, проезжайте его в направлении, соответствующем занимаемому ряду. При интенсивном, многорядном движении неправильное, неосторожное перестроение может стоить вам, в лучшем случае, крыла.

Для того чтобы правильно, грамотно, без нарушений проезжать перекрестки, необходимо научиться быстро и четко разбираться в них, так сказать, читать перекрестки.

Где-то я слышал, что малограмотные люди читают книги по слогам, более грамотные — словами, образованные люди — предложениями; а гениальные — абзацами или даже целыми страницами.

Вот так надо читать перекресток—страницей, то есть в целом. Каждое целое, однако, состоит из ряда частей. Первая часть при чтении перекрестка — разметка. Она может быть в виде «фишки» (4.8), висящей над дорогой, либо в виде линий, нанесенных на дорожное покрытие. Разметка сразу же избавит вас от раздумий по поводу разрешенных направлений движения и выбора ряда.

Заняв нужный ряд, решите вторую часть: регулируется этот перекресток или нет. Если он регулируемый, «чтение» его на этом можно считать законченным, и вам остается лишь воспользоваться соответствующим сигналом светофора или жестом милиционера-регулировщика,

На нерегулируемом перекрестке ищите (как правило, справа, сверху) знаки «Главная дорога» (4, 1), «Пересечение с главной дорогой» (1,6), таблички к ним (5, 9; 5, 10) или же знак «Пересечение с второстепенной дорогой» (1, 5).

Если знаков нет, руководствуйтесь «правилом правой руки» или же, как образно говорят французы; берегите правый борт!

Сложнее прочесть перекресток при отсутствии разметки. В этом случае для того, чтобы уяснить, куда можно ехать, а куда нельзя,— отыскивайте «синие» (3,1; 3,2; 3,3) знаки. Они применяются чаще, чем «красные» (2,16; 2,17).

Убедившись в том, что движение в нужном вам направлении не запрещено, перестраивайтесь в соответствующий ряд. При этом необходимо убедиться, не имеет ли светофор дополнительных секций. Зачем? А вот зачем. При отсутствии разметки, как следует из Правил дорожного движения, прямо двигаться можно из любого ряда. Однако представьте себе, что вы заняли правый ряд. Дополнительная секция для поворота направо — стрелка — зажглась с красным основным сигналом светофора. Вы стоите — ведь вам надо прямо, но вместе с вами стоят и все те, кому надо направо, так как вы загородили движение. Такая же ситуация может случиться и при дополнительной секции светофора для поворота налево,

Поэтому, если вам надо ехать прямо, при дополнительных секциях на светофорах не занимайте крайние ряды.

Особенно трудно соблюдать рядность и делать своевременные и правильные перестроения в незнакомом городе, когда, подъезжая к перекрестку, вы еще сами не знаете: поворачивать ли на нем или ехать прямо. Но и в этих случаях не надо метаться из ряда в ряд. Пропустив поворот, проезжайте прямо через перекресток, в середине проезда, как правило, есть место для разворота, и пропущенный правый замените левым, левый — правым. Довольно часто на улицах с интенсивным движением левых поворотов нет, и их приходится заменять комбинацией разворота с правым поворотом.

Случай, когда элементарное нарушение рядности движения закончился катастрофой и гибелью нескольких человек, произошел так: в правом ряду двигался скотовоз, по левому ряду его начал обгонять автомобиль «Жигули». Скотовоз, находившийся чуть спереди, неожиданно стал делать левый поворот. Чтобы избежать столкновения, водитель «Жигулей» повернул руль влево, автомобиль ударился левым передним колесом о бордюр разделительной полосы, потерял управление и выехал на левую сторону дороги, прямо под встречный троллейбус.

При движении с пересечениями на разных уровнях для поворотов и разворотов используются мосты, эстакады и путепроводы.

Я говорю об этом, так как мне неоднократно приходилось видеть водителей, попавших в незнакомый город, которые были совершенно беспомощными, столкнувшись с элементарными средствами транспортных развязок. Они либо, махнув рукой, отказывались от следования в нужном им направлении, либо, неожиданно для самих себя, обнаруживали, что двигаются по полосе встречного движения,

Конечно, вариантов транспортных развязок, зависящих от конструкции того или иного сооружения, от географических особенностей местности и от целого ряда других причин, бесчисленное множество, однако необходимо твердо запомнить несколько стандартных положений.

1. Классическая транспортная развязка, так называемый «клеверный лист». Устанавливается при пересечении двух дорог на разных уровнях. В этом случае все левые повороты и развороты исключены — они выполняются за счет правых поворотов.

2. Мосты и путепроводы. Подъезжая к ним, внимательно посмотрите на знаки: знак «Движения только прямо и направо» — съезжайте с моста и под ним делайте левый поворот и, если надо, разворот. Если у начала моста или путепровода висит знак «Движение только прямо», то все вышеописанные маневры делаются по ту сторону реки или железнодорожного полотна.

Относительно свободно в больших городах (Москва, Ленинград, Киев) можно ориентироваться по схематическим планам, которые продаются во всех киосках Союзпечати.

Если дорога, по которой вы едете, пересекает город, то она обставлена указателями с обозначением либо конечного пункта, либо ближайшего областного центра. Например, по дороге Москва — Симферополь вы проезжаете через Орел. Указатели могут быть «На Симферополь» и «На Курск».

Все автомобильные дороги союзного и республиканского значений имеют номера, и иногда вместо текстового указателя может быть только щит с номером дороги.

В кемпинге под Новгородом я видел, как турист из ФРГ ставил свой «Мерседес» между другими автомобилями на стоянку. Свободных мест, казалось, не было. Он сделал маневр вперед, затем назад и воткнул машину, как шпагу в ножны. Конечно, острая проблема стоянки на Западе приучила его к таким четким действиям, однако надо помнить, что эта проблема не за горами и у нас.

К сожалению, часто приходится видеть, с какой небрежностью ставят водители свои машины. Если у тротуара, то в метре или более от него, создавая помеху другим. Машины располагают далеко друг от друга, не заботясь о том, что тому, кто приедет позже, не будет места на стоянке. Даже там, где имеется специальная разметка, умудряются ставить автомобили поперек нее.

Грамотного, опытного водителя видно сразу; вот он подъехал к стоянке, на несколько секунд затормозил, выбирая место, затем подал автомобиль назад, не высываясь при этом из левой и правой двери, не мотая автомобиль из стороны в сторону. Скрипнули тормоза, заглух двигатель, и машина стоит параллельно и на одном уровне с другими, не далеко и не близко от них — двери свободно открываются, не задевая соседние автомобили.

Внимательно следите за всеми маневрами, совершенными другими автомобилями. Не надейтесь, что кто-то вас объедет, кто-то успеет затормозить, а вы проскочите. Этим надеждам не всегда суждено сбываться.

И если вам приходилось когда-нибудь видеть, как везут на буксире разбитый автомобиль, знайте, водитель его на кого-то понадеялся. А может быть, возлагал слишком большие надежды на себя. Бывает и так.

Однако наш разговор затянулся, пора трогаться в путь...

Да, не больно-то, я смотрю, вас научили ездить. И сцепление-то вы бросаете резко, и при трогании так газуете, что кажется ваш автомобиль сейчас взлетит. А ведь машина у вас почти год. Посмотрим на спидометр: всего две тысячи! Ну, знаете, с таким пробегом вы всю жизнь будете себя чувствовать за рулем новобранцем.

Мой совет: хотите хорошо водить автомобиль, не путаясь в педалях и рычагах, не шарахаясь от МАЗа под КраЗ — надо, в особенности в первые годы, ездить ежедневно. Например, на работу и с работы, и чем дальше ваша работа, тем лучше. Сначала вам покажется трудно. Садясь утром за руль, вы будете испытывать чувство неуверенности, возможно, желание оставить машину дома и идти на автобус. Но вот в один прекрасный день придет ощущение уверенности в своих силах (не самоуверенности!). Поездки будут даваться легко, приносить радость и удовлетворение. Закрепите это состояние, и тогда, если жалко машину, можно ездить пореже.

Впрочем, я никогда не разделял этого чувства жалости к машине в том плане, что она должна как можно больше стоять. Автомобиль должен ездить — для этого он предназначен, а жалость к нему должна заключаться в том, что его надо вовремя смазывать, регулировать, не перегружать и не гонять по бездорожью.

Один мой знакомый, человек настолько занятой, что у него действительно не было времени совершенствоваться в управлении автомобилем, в маленьком городке проезжал мимо пожарной части. В палисаднике, около каланчи, сидели пожарники и щелкали по столу костяшками домино. В этот момент взорвалось правое переднее колесо, и машину бросило с дороги на палисадник. Водитель, растерявшись, нажал вместо тормоза на педаль акселератора. Мощный автомобиль (ГАЗ-21) снес забор и, ломая деревья, понесся на играющих. Пожарники бросились спасаться на каланчу. Выбив второй забор, машина вновь выехала на дорогу.

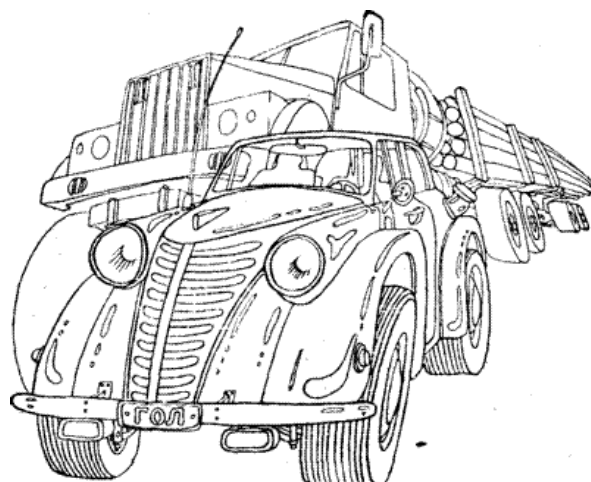
Этот «зигзаг удачи» обошелся хозяину «Волги» в кругленькую сумму—крылья, капот, облицовка и бампер, не считая поваленных заборов, сломанных акаций и подрыва престижа борцов с огненной стихией. Надо думать, что если бы пожарники не были столь тренированными в лазаний по лестницам, эта история звучала бы отнюдь не в мажорных тонах.

## За городом

Промелькнули последние городские строения, и гладкая лента дороги выносит вас за город. Напряженность движения спадает, пешеходов почти нет, и можно прибавить скорость.

Раньше на загородных дорогах встречались выразительные плакаты: «Скорость не ограничивается, но...»

Итак, о скорости.



Надо сказать, что скорость движения автомобиля — понятие весьма относительное, зависящее от конструкции и состояния автомобиля, от дороги, от интенсивности движения и т. д. и т. п.

Однажды мой друг, инженер-испытатель ГАЗа, предложил мне сесть за руль «Чайки». До этого времени я «Чайку» не водил и, естественно, испытывал некоторое волнение. Сел за руль, тронулись, поехали. Вдруг впереди показалась грузовая машина и с ужасающей скоростью устремилась нам навстречу. Дорога была достаточно широка, тормозить я не стал, разъехался с грузовиком и сказал товарищу:

— Смотри, летел как бешеный! Он засмеялся:

— А ты посмотри на спидометр!

Я посмотрел—150 км/час! Честное слово, мне казалось, мы едем не более 80—90 км/час.

Дать какой-либо совет по поводу скорости движения очень трудно. Как же все-таки ездить, чтобы ездить хорошо?

Ездить быстро не значит ездить хорошо, ездить тихо — тоже не значит этого. Ездить хорошо — значит просто ездить хорошо. Парадокс? Нет!

Известный польский спортсмен, чемпион Европы по авторалли, Собеслав Засада в своей книге «Безопасная скорость» (ж. «За рулем», 1973, № 2, 4, 6, 8, 10, 12), пишет: «...Водитель, который любит не спешить, часто самовлюблен в свою преувеличенную осторожность. А это уже ведет к самоуспокоению. Когда же он оказывается в трудной ситуации, в окружении автомобилей, движущихся с нормальной скоростью, снующих пешеходов, ползущих сбоку трамваев, да к тому же еще увидит милиционера на перекрестке, то, будучи не подготовленным к четким и быстрым действиям, теряется и легко впадает в панику — у него одна мысль: любой ценой выбраться из этой толкучки. И медленно ездящий неожиданно резко нажимает на газ...»

Подмечено точно. У меня есть два близких товарища, автомобилисты с большим стажем, которые возвели свою медленную езду в своеобразный культ. В то время как другие с гордостью рассказывали о своих скоростных достижениях, они с неменьшей гордостью рассказывали о том, как по 8—10 часов в день на своих автомобилях (у одного ГАЗ-21, у другого—«Москвич-408») по отличнейшим дорогам ехали со скоростью, не превышающей 60 км/час. Их не обгоняли разве что гусеничные тракторы, но, преисполненные любовью к своей осторожности, они не обращали на это внимания.

Тем не менее из своей поездки по Прибалтике оба вернулись с просечками в талонах за превышение скорости. Я считаю это закономерным.

Один едет быстро, и скорость его движения исходит из большого опыта и уверенности. Второй — тоже быстро, так как настолько неопытен, что не в состоянии понять, чем грозит ему большая скорость.

Так как же ездить?

Попробуйте сделать такой опыт: на загородной дороге, при скорости 40—50 км/час заведите общий, оживленный разговор, в котором бы приняли участие все ваши спутники. Продолжая его, постепенно увеличивайте скорость. Внезапно разговор прекратился, лица пассажиров полны внимания; глаза устремлены на дорогу. Посмотрите в это время на спидометр: то, что вы там увидите, и будет, так сказать, пределом «зоны комфорта» вашего автомобиля,

С изменением дорожных условий эта величина может уменьшаться. Увеличивать ее я вам не рекомендую, так как разделяю укоренившееся мнение о том, что лучше быть, последним в уличном движении, чем первым в похоронной процессии.

Статистика показывает, что во время аварий, происшедших при скорости движения до 20 км/час, пассажиры получают, как правило, легкие телесные повреждения. Скорость до 50 км/час — средней тяжести и более 50 км/час — тяжелые.

На загородной дороге при достаточной скорости движения с особенной ясностью проявляется психология водителя опытного и неопытного.

Опытный водитель весь в себе. Он слушает машину. Его в первую очередь волнуют технические неисправности, которые могут возникнуть в пути; «Что-то тянет вправо — не спустило ли правое переднее...» Водитель на некоторое время убирает руки с рулевого колеса... «Нет, показалось...»

Обгоны, разъезды со встречными автомобилями волнуют его не особенно.

Неопытного водителя занимают в основном проблемы внешнего свойства: «МАЗ с двумя прицепами занял всю дорогу, как бы его обогнать?»

Сегодня, когда каждый второй владелец автомашины — владелец «Жигулей», целесообразно поговорить о скорости движения именно этих автомобилей, ибо их высокая аварийность вызывает серьезные раздумья.

Одни считают, что она обусловлена их динамическими качествами, которые дезориентируют водителя, создавая у него ощущение покоя и благополучия, иллюзию безопасности движения. В печати появилось немало высказываний о том, что ни к чему на «Жигули» ставить мощный мотор. Вот, мол, «Победа» в два раза тяжелее «Жигулей», а мотор всего 50 сил, и вполне хватало! Мне кажется, так могут говорить только люди, мало понимающие в вождении автомобиля. Мощный мотор совсем не для того, чтобы носиться с космическими скоростями. Он облегчает вождение, делает его приятным и способствует увеличению не абсолютной, а средней скорости движения.

Я понял это впервые, когда мне пришлось ехать на ГАЗ-24 из Горького в Москву. Больше 100 км/час скорость не развивал, уложился в 5 часов. До этого несколько раз ездил на «Москвиче-408» — тоже, где мог, шел с такой же скоростью, а ехал более 6 часов.

Почему? Все очень просто: собираешься обгонять грузовик, а впереди оказался встречный. На машине с мощным мотором чуть поднажал и спокойно, на безопасном расстоянии от встречного транспорта закончил обгон. На «Москвиче» не получается, рискованно... Пропускаешь эту машину, за ней следующая и следующая...

Да и вообще, когда едешь на мощном автомобиле, который не чувствует подъемов, резко, в случае надобности, может набрать скорость, дело идет совсем по-другому.

Действительно, «Победу», например, довольно трудно «раскочегарить» до 90—100 км/час, и невольно возникает своеобразное уважение к достигнутой скорости. На «Жигулях» — только прошел промежуточные передачи — уже 80 км/час, еще несколько секунд — на спидометре сотня. Водителю кажется, что также легко будет погасить эту скорость, и остановиться.

Одно время я считал, что владельцы «Жигулей» составляют какое-то племя легкомысленных лихачей.

Как-то на автомобиле ГАЗ-24 я ехал в Киев. Дорога хорошая, бетонированная, сравнительно мало загружена. Скорость держал около 100 км/час. Вдруг меня обгоняет ВАЗ-2101. После обгона все четыре человека, сидевших в нем (двое мужчин и две женщины — и все немолодые), обернулись и посмотрели на меня. В их взглядах была радость и гордость.

«Что же они дальше будут делать», — подумал я и увеличил скорость. ВАЗ тоже прибавил. Я посмотрел на спидометр: красная лента миновала отметку «130» и подползала к «140». Пассажиры «Жигулей» следили за мной и что-то кричали водителю, видимо, подбадривая его. Моя «двадцатьчетверка» чувствовала себя вполне уверенно, ВАЗ же начал ходить из стороны в сторону. Стало ясно, что если не прекратить эту гонку, она может привести к катастрофе. Я снизил скорость и остановился. ВАЗ исчез...

В другой раз на открытом повороте мне пришлось встретиться с бешено мчавшимся ВАЗом. В машине сидели двое и тоже, надо сказать, не безусые юнцы. Скорость автомобиля была столь велика, что в поворот он не вписался, и его вынесло на обочину. Чтобы избежать столкновения, мне пришлось искать спасения в кювете...

Интересно отметить, что и в этом случае реакция была приблизительно такая же: на лицах сидящих в машине были лучезарные улыбки.

И все-таки я не могу согласиться с тем, что вся причина только в отсутствии правильного ощущения скорости. В конце концов «Жигули» не реактивный самолет и даже не «Форд-скалайнер» с 450-сильным двигателем (кстати говоря, и с самолетами, и с «Фордами» многие справляются весьма успешно).

Вопросы безопасности движения принято рассматривать в комплексе ВАД — Водитель, Автомобиль, Дорога. Следовательно, вести раз-говор только в аспекте «А» («Автомобиль») было бы необъективно.

Давайте поговорим о водителях,

В приведенных двух случаях, я уверен, мы имели дело с худшей категорией водителей: новички, севшие за руль впервые, и этот первый в их жизни автомобиль — «Жигули».

Полное отсутствие опыта, отсутствие мало-мальского представления о возможных последствиях, плюс иллюзия безопасности движения таят в себе смертельную угрозу.

Практика показывает, что в массе своей подготовка водителей-любителей оставляет желать лучшего. Если новоиспеченный шофер еще может более или менее сносно обращаться с системой управления автомобиля, то в стратегии вождения он абсолютный профан и начинает постигать ее на своем собственном опыте, порой довольно горьком.

Известно, что не так опасны большие скорости движения транспортных потоков, как опасна разница в скоростях внутри него,

Водители, не имеющие понятия о стратегии вождения, на своих «Жигулях», динамичных и скоростных автомобилях, грубо вклиниваются в транспортный поток, ломают гармонию его движения и являются виновниками большого количества дорожно-транспортных проис-шествий.

Вторая категория водителей «Жигулей» уже имеет некоторый опыт вождения. Автомобиль ВАЗ не первый в их жизни, и конфликтные ситуации, как правило, не выходят у них за рамки неприятностей с автоинспекцией. Их талоны предупреждений обильно усеяны просечками, причем расположение их носит тоже вполне определенный характер: в местах, помеченных цифрой 1,—превышение скорости в опасных условиях.

Справедливости ради следует отметить, что я сам из первой же дальней поездки на «Жигулях» вернулся с двумя проколами.

И все-таки «Жигули» — отличная машина, но она требует к себе обращения на «Вы» и не прощает никаких вольностей (впрочем, если простит она, то не простит ГАИ). «Жигули» — динамичная, скоростная машина, и управлять ею, полагаясь лишь на свои субъективные ощущение, нельзя. Почаще бросайте взгляд на спидометр и сравнивайте его показания с дорожными знаками.

Коль скоро мы с вами завели разговор о скорости, стоит пораз-мышлять и об обратном процессе — о торможении.

Обычно говорят: твоя судьба — в твоих руках. Судьба водителя не только в его руках, но и в ногах. Тормоза должны быть всегда безотказны. Ими надо пользоваться как можно реже и умело. Один старый, очень опытный автомобилист утверждал: «Пореже тормози, почаще смазывай!» (имеются в виду не тормозные колодки).

Торможение может быть плановым и экстренным. При плановом торможении вы заранее ставите рычаг коробки перемены передач в нейтральное положение, выключаете двигатель (только не на «Жигулях»!). Автомобиль катится по инерции, теряя скорость, и, наконец, после легкого нажатия на педаль окончательно останавливается.

Экстренное торможение значительно сложнее. При внезапно возникшей опасности первое, что вы делаете, — быстро переносите ногу с педали акселератора на тормозную и резко нажимаете на нее.

Мне неоднократно приходилось видеть, как многие водители, в основном малоопытные, тормозят в таком порядке; левая нога идет на педаль сцепления и нажимает на нее, правая—на педаль тормоза (так учат в автошколах). Это в корне неверно, и, если у вас такая привычка есть, советую как можно быстрее от нее избавиться. Подумайте, что происходит? Не трогая педали сцепления, вы убираете ногу с педали газа — в этот момент уже начинается торможение двигателем.

— Ерунда, какое тут торможение!— скажете вы.

— Да, весьма незначительное. Очень может быть, что влияние его на снижение тормозного пути скажется в нескольких сантиметрах. Но разве один сантиметр не может быть роковым?

Попробуйте убедиться в этом сами. На скорости 60—70 км/час снимите ногу с педали акселератора, а через несколько секунд на-жмите на педаль сцепления. Водитель, тонко воспринимающий автомобиль, сразу почувствует небольшой рывок вперед, типа импульса.

Вернемся к торможению. Педаль нажата со всей силой, автомобиль резко теряет скорость, и вот уже слышно, как скрипнули заторможенные на «юз» колеса. Не давайте автомобилю двигаться «юзом». С одной стороны, вы проигрываете в тормозном пути, с другой — автомобиль теряет управляемость. На мгновение опустите педаль тормоза и вновь с силой нажимите на нее. При скорости около 10—15 км/час одновременно с торможением выключите сцепление, поставьте рычаг коробки перемены передач в нейтральное положение и тормозите до полной остановки.

Вначале в Москве, а потом в других городах Советского Союза была запрещена подача звуковых сигналов. Некоторые водители восприняли это таким образом, что вообще позабыли, для чего на автомобиле кнопка посередине рулевого колеса, а напрасно.

В связи с этим стоит поговорить о сигналах.

Сигнал в руках опытного водителя—тонкий музыкальный инструмент, на котором он играет, как музыкант-виртуоз. Конечно, его исполнительская способность ограничена, но все-таки три сольных номера сигнала должен научиться исполнять каждый.

Номер первый. Сигнал ласково-предупредительный. Звучит он коротко и нежно:

— Эй, друг, не задеть бы тебя!

Именно такой сигнал подается пешеходу, когда надо установить с ним психологический контакт.

Номер второй. Сигнал повелительно-требовательный. Звучит он протяжно и настойчиво.

— Дорогу! Дорогу! Такой сигнал подается при обгоне.

Номер третий. Сигнал тревоги. Он звучит отрывисто и резко. В нем крик опасности;

— Берегись!!

Все сказанное о симфонии сигналов относится к автомобилям, изготовленным, например, на Горьковском автомобильном заводе. Извлечь что-либо из тех бибикалок, которые с завидным упорством ставит на свои машины АЗЛК, может лишь человек, обладающий большим запасом музыкальной фантазии.

На загородной дороге, как бы трудна она ни была, вы всегда разъедетесь со встречным автомобилем, а в крайнем случае — остано-витесь и вас объедут. Значительно труднее совершить обгон.

Обгон — один из самых опасных маневров. При обгоне происходит очень большое количество аварий.

«Не уверен — не обгоняй!» — призывают плакаты.

Для правильного и безопасного обгона надо знать и неукоснительно соблюдать ряд правил и предосторожностей.

Перед началом обгона посмотрите дорогу справа. Нет ли на ней или на обочине машин, телег, пешеходов. В этом случае вы будете гарантированы от того, что обгоняемая вами автомашина начнет

прижимать вас влево. Вы тормозите, проклиная все на свете, а оказывается, что водитель объезжал стоящий у дороги каток.

Посмотрели вправо — путь свободен. Слегка смещайтесь влево и опять посмотрите на дорогу. Препятствий нет, но обгон начинать нельзя—впереди поворот. Сделайте мысленно расчет скорости вашего и обгоняемого автомобиля. Успеете закончить обгон на безопасном расстоянии от поворота? Успеете. Посмотрев в зеркало, включили указатель левого поворота, перестроились в левый ряд и примерно у заднего колеса впереди идущей машины подайте сигнал. Сигнал повелительно-требовательный:

— Дорогу!

Многие водители взяли за правило даже при движении по узким загородным дорогам обгонять, не подавая звукового сигнала,

Во-первых, вы рискуете оказаться в кювете, ибо всем известно, что это лучше, чем удариться в машину даже в том безобидном случае, когда шоферу обгоняемого грузовика всего-навсего вздумалось объехать ямку на дороге.

Во-вторых, я знаю по себе и по рассказам многих других, что бывает очень неприятно, когда едешь и вдруг без сигнала, откуда-то из-за спины, проносится автомобиль.

Теперь, я думаю, вы согласны со мной. Подали сигнал... Не спешите ругаться, если водитель впереди идущего ЗИЛа или МАЗа не уступает дороги. Это вовсе не потому, что не хочет, а просто не слышит. Посигнальте еще. Видите, с какой поспешностью он уступает дорогу? Мало того, что услышал, но и понял — сигналите вы давно.

По манере езды на загородных дорогах сразу можно отличить водителя опытного от неопытного.

Опытный водитель, взяв определенный ритм движения, выдерживает его на всем протяжении. Совершаемые им обгоны и другие маневры органично сливаются с этим ритмом.

Неопытный ведет автомобиль рывками: периоды движения с большой скоростью сменяются медленной ездой. Это мешает другим водителям, выбивает их из ритма. Все не рассчитав, не взвесив, неопытный водитель пытается обогнать впереди идущий автомобиль. Возникает помеха, и он возвращается на место. И так бывает несколько раз подряд. Начав обгон, он едва плетется, растягивая его на многие сотни метров.

Давайте договоримся с вами, что мы будем вести себя как опытные водители. При обгоне надо стараться создать существенную (в разумных пределах!) разницу в скорости между своим автомобилем и обгоняемым, с тем, чтобы максимально сократить время обгона. Для более энергичного рывка иногда следует переходить на промежуточные передачи.

Современные грузовые автомобили обладают весьма высокими скоростями (ЗИЛ-130, ГАЗ-53), и обогнать их бывает довольно трудно. Делать это надо на подъемах, когда они теряют скорость и переходят на промежуточные передачи. После обгона уходите вперед, не снижая скорости, а не мельтешите перед носом — шоферы этого не любят.

Никогда, ни за что, ни при каких условиях не обгоняйте поблизости от вершины подъема. Встречные автомобили появляются из-за нее с такой молниеносной быстротой, что избежать катастрофы почти невозможно.

Я видел «Жигули», вернее то, что осталось от автомобиля, водитель которого при обгоне в указанных условиях столкнулся со встречным КраЗом. Сила удара была столь велика, что у КраЗа передний мост был вывернут под прямым углом. Водитель и пассажиры «Жигулей» погибли.



На дорогах, изобилующих частыми спусками и подъемами, водитель может стать жертвой оптического обмана: вершины двух близко расположенных холмов сливаются, создавая иллюзию прямого, ровного шоссе.

Совсем недавно, когда первый вариант рукописи этой книги уже находился в редакции, я сам едва не стал жертвой такого обмана.

Мы с товарищем возвращались из Ярославля на его машине ВАЗ-2103—ездили на шинный завод рекламировать покрышки. За рулем сидел я. Впереди шел ГАЗ-53 со скоростью 80—90 км/час. Я на скорости 100—110 км/час решил его обогнать. Сместился влево, посмотрел вперед — на сколько хватало глаз была видна ровная, свободная дорога.

Внезапно, словно из-под земли, выросла Волга-такси. Я резко нажал на педаль тормоза, вернее не нажал, а ударил ногой по педали. Машина клюнула носом (благо—сухой асфальт!). ГАЗ-53 ушел вперед, я свернул вправо, в нескольких сантиметрах от «Волги»...

На узких дорогах с однопольным движением тихоходные автомобили и тракторы нередко собирают за собой колонну. Обгонять всех подряд, начиная с конца, - рискованно. Лучше некоторое время проехать в колонне и оценить намерения ее участников: один хочет обогнать, другого устраивает такая скорость, третьему надо поворачивать направо и т. д. В первую очередь предоставьте возможность совершить обгон тому, кто располагается ближе к голове колонны. Сами же вы можете начинать обгон только тогда, когда водитель впереди идущего автомобиля закончит его и встанет в правый ряд. В противном случае может получиться так, что вам некуда будет деться от встречной машины.

Не всегда бывают безопасными обгоны и на дорогах с двухрядным движением. Однажды на «Москвиче-408» я ехал по Московской кольцевой дороге. В правом ряду сплошным потоком шли грузовики. Легковые же двигались левым рядом, стиснутые между ними и довольно высоким бордюрным камнем разделительной полосы (сколько уже писали об опасности, которую представляет это дорогостоящее совершенно бесполезное украшение!). Вдруг из-под обгоняемого панелевоза выкатился прямо мне под колеса какой-то круглый предмет, вроде чурбана. Что делать? Справа—панелевоз. Сворачивать влево, на бордюрный камень—угол очень маленький—перевернешься. Эти мысли промелькнули вихрем. Я успел лишь снять ногу с акселератора и вцепиться в руль. Последовал сильный удар в правое переднее колесо... Чурбан оказался старым, грязным ведром, сорвавшимся с панелевоза.

Если бы это в самом деле был чурбан, вряд ли мне пришлось бы писать эти строки.

Обгон совершен, но не спешите перестраиваться в правый ряд. Практически надо до тех пор ехать левым рядом, пока в зеркале вам не будет виден обгоняемый автомобиль целиком. Вот теперь, пожалуйста, займите свое место в правом ряду.

Кстати о зеркалах. В автомобильных магазинах довольно широко рекламируют и успешно торгуют панорамными зеркалами. Сравнительно большое по площади, со сферической поверхностью, оно дает обзор не только того, что происходит сзади, но и с боков. Это-то и подкупает, однако...

Впрочем, лучше я расскажу один случай. На машине ГАЗ-21, принадлежавшей моему товарищу, я ехал по загородной дороге. Впереди показался грузовик. Осмотрелся, пошел на обгон. Взглянул в зеркало—машина уже далеко, и начал перестраиваться в правый ряд. Неожиданно резкий, тревожный сигнал раздавался над самым ухом. Оглянулся—боже мой! — перестраиваюсь прямо под колеса грузовика!

Дело в том, что панорамные зеркала искажают величину предметов, создавая ощущение очень большого расстояния до них. В тех случаях, когда вас обгоняют, автомобиль приближается сзади очень неравномерно. Внезапно он заполняет всю поверхность зеркала.

Заканчивая рассказ о зеркалах, советую, если ваш автомобиль старой конструкции, поставить на него, например, зеркало от «Жигулей», положение которого можно в темноте изменять, избавляясь от неприятного чувства ослепления фарами сзади идущих автомашин.

И еще. Сейчас почти все автомобили на заводах-изготовителях снабжаются двумя зеркалами: одно в салоне, другое выносное—на крыле или на дверце.

Как ориентировать зеркало в салоне, понятно каждому. Что же касается другого зеркала, то мне почти не приходилось видеть, чтобы его устанавливали правильно. Чаще всего оно просто дублирует основное, а ведь дается оно совсем не для этого.

Автомобиль, который вас обгоняет, вы видите в зеркале до тех пор, пока он находится сзади, но уже на уровне заднего крыла он из поля зрения пропадает и становится виден через боковое стекло, когда поравняется с вашей машиной. Исчезновение обгоняющего автомобиля из поля зрения опасно, так как в этот момент вы можете маневрировать влево, и это приведет к столкновению.

Таким образом, боковое зеркало надо ориентировать, чтобы изображение в нем появлялось сразу же после исчезновения его из основного зеркала, расположенного в салоне.

То, что маневр вправо, так же как и маневр влево, надо обозначать соответствующими сигналами указателя поворота, вы, разумеется, хорошо знаете.

Самой лучшей иллюстрацией неправильного обгона может быть случай, свидетелем которого мне довелось быть на Кавказе.

С товарищем мы гнали две «Волги» в Тбилиси. Ехали очень осторожно, не лезли в сомнительные обгоны, на стоянках выбирали места, исключаяющие всякие «задевы», словом, двигались на цыпочках.

На одном участке дороги нас обогнала бежевая «Победа» с грузинским номером ГРХ. Водитель ее был, видимо, довольно опытным, хорошо знал дорогу, мы увязались за ним, и дело пошло поживее.

Вы хорошо представляете себе дорогу в горах: поворот, подъем, снова поворот, спуск и т. д. Едем. Вдруг слышу сзади сигнал. Смотрю в зеркало — обгоняет «Москвич-412» с ленинградским номером ЛЕИ. Даю дорогу. Обгоняет он меня, товарища, «Победу» и... из-за поворота медленно, как ладья, выплывает МАЗ-молоковоз. С трудом вписываясь в кривую поворота, он далеко заехал на левую сторону.

Что оставалось делать ленинградцу? Тормозить. Что он и сделал со всей поспешностью. В следующее мгновение «Победа» бьет его бампером. Хрустит стекло задних фонарей «Москвича». Осколки рубинового и желтого цвета, смешанные с белым стеклом фар «Победы», брызнули фейерверком во все стороны. Из «Москвича» пулей вылетел весьма субтильного вида водитель, а из «Победы» огромный грузин с роскошными усами, еще более устрашающими его фигуру.

—Мальчишка, хулиган! — закричал он.—Не умеешь ездить в горах — сиди дома!

— Да, да, я виноват, — забормотал ленинградец.—Я один во всем виноват, и я заплачу...

Он начал доставать из кармана деньги,

— Да убери ты свои деньги! Подумаешь, деньги! У тебя есть деньги, у меня есть деньги! Кто мне стакан крови купит, который ты мне испортил?!

Это было очень здорово сказано.

Действительно, сколько крови портят водители друг другу, пеше-ходы водителям, водители пешеходам и т. д., а всего можно было бы избежать.

Загородная дорога—это большие скорости, обгоны, повороты.

На первый взгляд кажется: ну что такое поворот, что здесь особенного? Да, конечно, ничего особенного нет, если перед каждым поворотом снижать скорость почти до полной остановки и проходить его на первой передаче.

Но ведь так не ездят, а между тем немало аварий происходит из-за неправильного выполнения поворота.

При этом главное — правильно выбрать скорость входа в поворот и выхода из него. Если скорость входа велика, то автомобиль, как говорят, не вписывается в поворот. Это достаточно испытать один раз, чтобы запомнить на всю жизнь. Все происходит примерно так: вдруг становится предельно ясно, что еще одно движение рулем в сторону поворота, и вы начнете опрокидываться. Вы, естественно, этого движения не делаете, и автомобиль при левом повороте выносит на обочину, при правом — на полосу встречного движения. Возможные дальнейшие события вам подскажет фантазия: опрокидывание в кювет или столкновение со встречной автомашиной.

Для того чтобы всего этого не случилось, надо четко представлять возможности своего автомобиля, его поведение при поворотах в зависимости от скорости движения. Надо помнить, что замедлять движение следует до поворота, затем уже проходить поворот с ускорением, так как при этом автомобиль приобретает дополнительную устойчивость. На незнакомой дороге закрытые повороты проходите с максимальной осторожностью.

Когда скоро случилось, что вы превысили скорость и не вписываетесь в поворот, не отчаивайтесь, боритесь с автомобилем «до последнего патрона» энергичными маневрами руля и не тормозите. Еще раз напоминаю: заторможенные колеса делают автомобиль неуправляемым.

Я сам попал однажды в такое отчаянное положение на автомобиле ВАЗ-2103.

У меня была новая машина, только что прошедшая обкатку, и мне захотелось провести, так сказать, ходовые испытания. На бетонированном шоссе развил скорость около 130 км/час. Поворот за поворотом... Машина отлично стоит на дороге на своих широченных покрышках-бочонках. Вдруг правый поворот, довольно крутой, да еще спрофилированный в обратную сторону. Машину потянуло к осевой линии. Я слегка повернул руль вправо. Взвизгнула резина, и правая сторона автомобиля поднялась, опустилась и вновь поднялась... На противоположной стороне не спеша двигался трактор «Беларусь» с прицепом, доверху груженным сеном. Я на мгновение переложил руль влево — правые колеса со стуком опустились на бетон. И тут я увидел «спасение» — участок обочины, расположенный сантиметром на десять ниже бетонного полотна. Я снова взял руль вправо, движением влево предотвратил опрокидывание. Прделав этот маневр два или три раза, сбросил, наконец, правую сторону автомобиля на обочину. Наклон вправо не давал ему опрокинуться, а десятисантиметровая кромка бетона надежно держала колеса, препятствуя заносу.

Читается описание этого события довольно долго. Продолжалось же оно несколько секунд.

В некоторых случаях обочина и кромка дорожного полотна, наоборот, могут оказаться причиной аварии.

Осенью и весной на узких асфальтированных дорогах, каких у нас еще не мало, грузовики, разъезжаясь, бывают вынуждены правыми колесами двигаться по обочине. В конце концов, на этих обочинах образуются глубокие ямы - колеи, а само дорожное полотно нависает обрывом высотой до нескольких десятков сантиметров. Грузовые машины переносят это сравнительно безбедно, для легковых — смерть.

Мне рассказывал товарищ, который пассажиром ехал на машине ГАЗ-21 по такой дороге. В момент разъезда со встречным грузовиком колеса соскочили на обочину, и машину развернуло вправо. Пытаясь выправить занос, шофер резко повернул руль вправо — «Волгу» бросило влево, под встречный ЗИЛ. Левую сторону ее буквально обернуло вокруг передней части ЗИЛа, на правой, выпуклой стороне открылись двери, и товарища выбросило из машины.

В другом случае я с ужасом наблюдал, как мой товарищ в ГАЗ-24 летел с тридцатиметрового обрыва. Дело было так; ехали на двух «двадцатьчетверках» в Краснодар. На машине товарища все время

клинил тормоз левого заднего колеса, отнимая у нас очень много времени но бесконечную разборку и сборку. Наконец дефект удалось устранить, и мы решили наверстать потерянное время. И наверстали... Машина сорвалась на обочину, и затем ее выбросило на дорогу, где друг за другом шли машины. Товарищ, будучи опытным водителем, от столкновения увернулся, но удержаться на дороге или хотя бы на обочине не смог.

Пока он отлеживался в больнице в Орле, я занимался ремонтом его машины.

Определенную опасность таит в себе ветер, в особенности боковой. Мы, разумеется, не будем говорить об ураганах. Тут уж ничего не поделаешь — стихия! Бывают ураганы такой силы, что могут унести автомобиль, как щепку.

Самый обычный ветер, от которого лишь качаются деревья, может послужить причиной увода автомобиля в сторону, если не быть морально готовым к этому и некрепко держать руль в руках. Наибольшую угрозу он представляет в местах, где образуются естественные аэродинамические трубы — на лесных просеках, в расселинах, между горами, а также на возвышениях; дамбах, мостах, эстакадах. Кстати, на мостах через реки, ущелья ветер есть всегда, даже когда кругом тихо, и к этому надо быть готовым.

А вообще-то готовым надо быть ко всему—в этом залог безаварийного движения.

## Ночью

Наш разговор до сих пор шел применительно к хорошим дорогам с твердым асфальтовым или бетонным покрытием в условиях отличной видимости,

Но муза странствий, которая властвует над каждым автомобилистом, гонит его в дорогу днем и ночью, в зной и в слякоть, зимой и летом.

Особенно трудна дорога ночью. Ночью водителя подкарауливают всякие неожиданные препятствия, которые днем можно преодолеть, даже не обратив на них внимания. На дорогу ложатся причудливые тени, предметы меняют свои обычные очертания, спят фары встречных машин, а пешеходы... опять пешеходы!

Идущие в темноте по дороге и по обочине, они становятся почти невидимыми, а постановлениями горсоветов, к сожалению, не предусмотрены для них катафоты — отражатели на одежде.

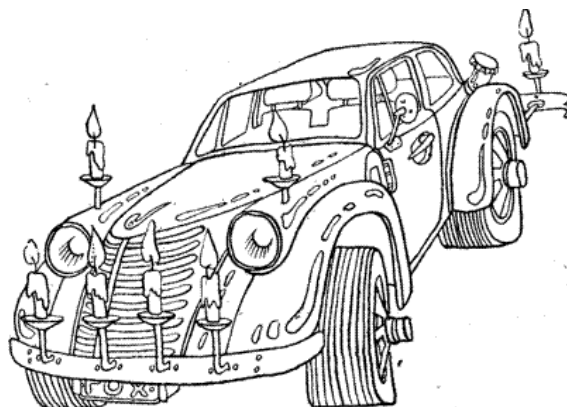
Первый совет автолюбителю относительно езды ночью — не ездить! Ночью нужно спать. Эту привычку человечество приобрело с незапамятных времен и до сих пор не собирается от нее отказываться.

Но вы все-таки поехали, вам надо. Однако еще задолго до того, как вы выехали в ночь, вы должны были предвидеть, что рано или поздно придется это сделать.

В связи с этим, во-первых, надо отрегулировать свет фар. Как это делается, подробно изложено во всех инструкциях, и я не буду напрасно тратить время. Не лишним будет напомнить, что даже при исправных, ярко горящих фарах, освещающих дорогу на 2—3 метра впереди автомобиля, или звезды на небе, вам вряд ли удастся далеко уехать.

Считаем, что у вас все в порядке, и вы едете по ночной дороге. В такой езде тоже есть своя прелесть. Фары хорошо освещают путь, из приемника в такт движению льется легкая музыка...

Но вот впереди показались два сверкающих глаза — встречный автомобиль. Внимание!



Впрочем, он далеко, и я успею сказать вам несколько слов. Легкость разезда со встречной автомашиной в большой степени зависит от состояния дороги, ширины ее, времени года, атмосферных условий и т. д. Зимой, например, разезд происходит без особенного труда, так как даже с выключенными фарами дорога видна очень хорошо. Дождливой осенью — трудно. Легко разезжаться на старой дороге, где асфальт выцвел и имеет светло-серый цвет. На новом, только что положенном, похуже...

Тем временем встречный автомобиль подъехал ближе. Свет его фар начинает мешать вам—слепит. Переключайтесь на ближний свет. Вы видите. Водитель встречной автомашины сделал то же.

Самая большая неприятность и трудность в ночной езде—ослепление. Физиологическая сущность его заключается в том, что свет, попадая в светочувствительную оболочку глаза—сетчатку, вызывает распад пигмента—радопсина. При обычной освещенности распад и синтез этого пигмента уравновешены и зрение непрерывно. Яркий, мощный пучок света вызывает одномоментный распад очень большого количества радопсина, синтез же его отстает и глаз на некоторое время слеп. Чтобы ночное зрение было острее, необходимо употреблять в пищу продукты, содержащие в большом количестве витамины А и В2 (печень, сливочное масло, молоко, сметану, фрукты, овощи и т. п.). Весной, когда у всех людей появляются симптомы весеннего авитаминоза, следует применять эти витамины в виде препаратов.

Запомните, что при ослеплении надо снизить скорость и остановиться, не меняя ряда движения,

Как мы уже говорили, ночью тяжело разехать со встречным автомобилем, но особенно это трудно сделать, когда они идут колонной. Причем возникает пугающее ощущение, что машины идут не друг за другом, а уступом, строем журавля, и каждый безжалостно бьет в глаза дальним светом своих фар. Да, их положение предпочтительнее: красные огни впереди идущего автомобиля являются хорошим ориентиром, у вас же — полная дезориентация, впереди — черная пропасть.

По этому поводу уже есть высказывания, и я думаю вполне справедливые, о том, что в Правила дорожного движения необходимо ввести пункт, запрещающий на автомобилях, следующих в колонне, включать дальний свет, за исключением головной машины.

Пока же этого пункта в Правилах нет, я советую вам при встрече с колонной встать на обочину, отдохнуть, погулять несколько минут. Потерянное время вы легко наверстаете потом.

Появилось сообщение, что в Ленинграде, на заводе «Светлана», изготовлены и испытываются образцы неослепляющих и противотуманных ламп. Если испытания пройдут успешно—низкий поклон изобретателям от многотысячной армии водителей!..

Во время движения ночью необходимо, чтобы обстановка и внутри автомобиля была благоприятной для глаз. Освещение приборной доски должно быть минимальным. Уж казалось бы, на что современный автомобиль ВАЗ-2103, и то у него щиток приборов отражается на боковых стеклах, а циферблат часов — на середине лобового стекла. Это раздражает глаза. Надо выявить и ликвидировать все бликующие детали. Сделать дополнительные козырьки, если необходимо, заменить на старой машине центральный переключатель света на новый, с реостатом.

Ослеплять ночью могут не только фары встречных машин или иного движущегося транспорта. Прожекторы, висящие на столбах, освещающие площади, стадионы, также бывают источниками ослепления.

Однажды поздним вечером 6 ноября я выехал на празднично украшенную площадь и попал прямо против яркого луча прожектора. Полностью потеряв видимость, я стал тормозить, но, очевидно, сделал это не слишком быстро — стукнул бампером и повалил пятиметровую мачту с флагом. Обошлось все хорошо, так как мачта упала, никого не задев.

В начале этой главы я говорил о том, что ночь полна неожиданностей. Теперь, когда вы несколько освоились с ночной ездой, давайте опять вернемся к этому вопросу. Неожиданности, как известно, бывают приятные и неприятные. С каких же начнем? Давайте с неприятных...

Что может еще так радовать водителя, как отличные дороги, мосты, которые можно проезжать, не снижая скорости, тщательно и продуманно расставленные указатели.

И тем не менее строители дорог, как это ни парадоксально, причиняют водителям ряд серьезных неприятностей, порой трагических.

Асфальтируют дорогу. Закончили работу и ушли, а дорожный каток как стоял посреди проезжей части, так и остался...

Давайте обратимся к тексту следственных документов.

«Гр-н К., следуя на принадлежащей ему автомашине ВАЗ-2101 «Жигули», государственный номерной знак ..., на 427 км шоссе Москва—Горький, в 23 час. 10 мин., допустив невнимательность, совершил наезд на стоящий дорожный каток. В результате столкновения находящийся в машине сын К. погиб. Гр-н К. получил тяжкие телесные повреждения...»

«Гр-н Г., следуя на принадлежащей ему автомашине ГАЗ-21 «Волга», государственный номерной знак ..., на 358 км шоссе Москва — Горький, в 0 час. 12 мин., допустив невнимательность, наехал на лежащую на дороге кучу щебня. В результате Г. и сидевший рядом с ним пассажир Л. погибли. Находившиеся на заднем сиденье П. и Н. получили тяжкие телесные повреждения...»

Я привел эти два случая, последствия которых мне приходилось наблюдать самому, не для того, чтобы запугать вас. По моему твердому убеждению, они могли не произойти, будь водители более опытными. А опыт, как мы к вам уже условились, — умение предвидеть аварийную ситуацию.

Как же ее можно было предвидеть в данных конкретных случаях?

А вот как. Когда под колеса побежал свежий, черный, только что положенный асфальт, надо было думать о том, что где-то впереди на дороге может быть каток или иная дорожная машина. Во втором случае за несколько сотен метров до кучи щебня уже ясно было видно, что дорога ремонтируется, и, следовательно, надо было быть готовым к встрече с различными препятствиями.

Строители, конечно, виноваты, что оставили на дороге каток, кучу щебня без ограждений. Водители же должны были, обязаны были это предвидеть.

Но не только дорожники могут явиться причиной несчастных случаев. Чаще в них повинны сами водители, которые недостаточно серьезно относятся к техническому состоянию автомобилей.

Что может быть неприятней, когда у автомобиля, идущего навстречу, горит одна фара, а ночь темная, осенняя, льет противный мелкий дождь, и ты никак не можешь понять, правая фара горит или левая.

Такой вот ночью ехал я на «Жигулях» из Ленинграда в Москву. Проехал уже более 600 километров, дальнейшая езда стоила мне большого напряжения. Впереди показался грузовик, у которого горела одна фара. Затем водитель грузовика переключился на ближний свет, и мы продолжали двигаться навстречу друг другу (как я понял несколько секунд спустя, один из нас, то есть я, ехал навстречу гибели). Обочины совсем не было видно, и я, полагая по простоте душевной, что если горит одна фара, то это левая, продолжал движение. Когда расстояние между нами сократилось до нескольких метров, фара погасла и зажглись подфарники. К своему ужасу, я увидел, что веду автомобиль прямо в лоб грузовику. Я сделал отчаянное движение рулем, поставил автомобиль почти поперек дороги, передние колеса съехали в кювет. Водитель грузовика тоже, вероятно, сделал маневр вправо (я этого не видел), и мы разъехались, отделавшись легким испугом.

Водитель, если у твоего автомобиля горит только одна фара — это должна быть левая!

Автомобили могут быть опасны не только светом своих фар. Они не менее опасны без света. На обочине дороги, а иногда на проезжей части ее, могут оказаться автомобили без освещения, потерпевшие, например, аварию, брошенные прицепы и т. п.

Водитель, помни об этом!

Там, где скопились автомобили, пешеходы, прожекторы, освещающие место аварии и слепящие водителя, нужно соблюдать особую осторожность.

Как-то ночью я возвращался домой из командировки. В восьми километрах от Горького, в деревне Афонино, навстречу мне попала «Волга»-такси. Вдруг в свете фар «Волги», перед самым носом автомашины, возникла пошатывающаяся фигура пьяного. Я резко взял руль вправо, прибавил газа, и мой «Москвич» буквально сдуло с дороги. В ту же секунду водитель «Волги» бросил свой автомобиль на мое место. Пьяный что-то пробормотал и исчез в темноте, а мы с таксистом вышли из машин и, пытаясь закурить, долго ломали спички.

Когда волнение несколько улеглось, он спросил меня:

— Как ты догадался освободить мне место?

— Не знаю,— ответил я.

Я и в самом деле не знал.

С тех пор прошло уже много лет, и сейчас, возвращаясь к этому случаю, я понимаю, что в тот момент у меня сработали какие-то подсознательные центры, которые, опережая сознание, заставили меня поступить именно таким образом.

Рискуя оказаться нескромным, я все-таки отношу свое поведение за счет опыта.

Ночные встречи могут быть приятными и: смешными.

Это произошло между Владимиром и Вязниками. Ночью я ехал домой из Москвы. Скорость была около 80 км/час, мои пассажиры безмятежно спали, а я бодрствовал за рулем, наслаждаясь отличной дорогой и приятной музыкой.

Внезапно мое благодушное настроение было прервано. В лучах фар появился страшный зверь с огромной головой и сверкающими зелеными глазами, напоминающими «магический» глаз приемника. От неожиданности я громко закричал и резко затормозил. Зверь тоже остановился, а затем не спеша пошел от меня прямо посередине дороги. Я поехал за ним. Зверь остановился, повернул ко мне голову и угрожающе наклонил ее. Я опять остановился и только сейчас наконец понял, что это лось. Лось уже шествовал важно «в спокойствии чинном» по дороге, потом презрительно посмотрел на меня (так, по крайней мере, утверждали мои пассажиры, которые проснулись и подсмеивались надо мной) и удалился в заросли. Встречи с лосем, однако, не всегда так благополучно кончаются.

Один мой товарищ на автомобиле «Чайка» ехал ночью в Москву со скоростью 110—120 км/час. Вдруг сильный удар, который можно сравнить лишь со взрывом бомбы (по его рассказам), потряс машину. Расколовшись на тысячи осколков, вылетело ветровое стекло. Машина остановилась. Сзади нее на дороге лежал лось. Вся передняя часть «Чайки» — бампер, облицовка, капот — были разворочены. Смяты крышка и багажник. Оказывается, лося ударило бампером, затем вскинуло на капот, на крышу и на багажник.

Объективность требует отметить, что если бы лось не взлетел на крышу, а через ветровое стекло попал в кузов, конец этой истории выглядел бы совсем по-другому.

В заключение мне хочется сообщить вам один профессиональный секрет. Если после долгой и утомительной езды ночью вы изрядно устали, а встать на отдых не позволяют обстоятельства, как крайнюю меру можно попробовать «сесть на фонари». Лучше всего для этой цели автобус. Вы догоняете его, пристраиваетесь за его широкой спиной и едете час, другой. Автобус хорошо освещен, и

за ним можно идти долго без всякого напряжения. Но вряд ли вас устроят его скорость и частые остановки. Отдохнув немного, обгоните его. Ехать за легковой машиной труднее — ее скорость больше, да и водители этого не любят. Кроме того, свет фар вашего автомобиля, отражаясь от зеркала заднего вида, неприятен и мешает. Поэтому, пристроившись за легковой автомашиной, старайтесь без надобности не включать дальний свет. Покажите себя хорошим товарищем: «повисев» некоторое время, обгоните и дайте понять, что теперь вы будете лидером.

В том случае, когда вы едете не один, а в компании, об этом надо условиться заранее и сменять лидера через определенное время.

## Езда в плохую погоду

Плохая видимость может быть не только в ночное время, но и в ненастную погоду; дождь, туман, снегопад. Дождь, кроме того, делает дорогу скользкой, особенно вначале, так как в это время поверхностный слой пыли, грязи, смазочных материалов на дороге размывается и образуется пленка. Через некоторое время сильный дождь смывает эту пленку, и движение, если резина вашего автомобиля не лысая, становится относительно безопасным. Однако увлекаться скоростью на мокрой дороге не стоит — дорога все-таки не сухая, а самое главное, при этом может возникнуть так называемое гидропланирование. Эффект



гидропланирования возникает тогда, когда под передними колесами образуется слой воды и они теряют сцепление с дорожным покрытием. Автомобиль становится неуправляемым. Наибольшая опасность подстерегает водителя, не уловившего начала гидропланирования. В момент поворота водитель делает движение рулем — автомобиль не меняет направления. Руль повернут еще немного, снижена скорость (прекратилось гидропланирование), вывернутые передние колеса вошли в зацепление с дорожной поверхностью, и автомобиль резко бросает в сторону. Далее развивается уже известное нам с вами стандартное положение — либо столкновение со встречным транспортом, либо кювет и опрокидывание (кстати, если, на счастье, не окажется встречного транспорта, с не меньшим успехом можно опрокинуться в кювете и на левой стороне).

Почувствовать начало гидропланирования несложно; движения руля (очень небольшие!) приобретают вдруг необычайную легкость, кажется, что передние колеса вывешены. Достаточно немного снизить скорость, и это ощущение пропадает.

Ночью свет фар, преломляясь в дождевых каплях, рассеивается и не дает достаточного эффекта. Для очистки ветрового стекла применяется всем известный, старый, как мир, прибор—стеклоочиститель, или, по образному выражению шоферов, дворник. Стеклоочиститель, как правило, очень надежен в эксплуатации и хорошо справляется со своими обязанностями, в особенности, если щетки новые, гребут по стеклу всей плоскостью, не оставляя полос, и само стекло не загрязнено маслом. Нередко, однако, приходится видеть, что щетки оставляют на стекле полосы. Посмотрите внимательно на рабочую поверхность щеток; сколько здесь заусениц, зубрин и т. п. Тщательно зачистите ее мелкой шкуркой, чтобы она стала ровной — щетки будут хорошо работать.

Следить за исправностью всего этого хозяйства несложно, и мы не будем об этом продолжать разговор.



Значительно больше хлопот доставляет не сам дождь, а езда по дорогам после дождя. Грязь, попадая на стекла, размазывается щетками в сплошную непроницаемую пленку. Приходится останавливаться и протирать стекла. Через некоторое время все начинается сначала, в этих случаях неоценимую услугу окажет прибор — смыватель ветрового стекла. Сейчас он предусмотрен во всех автомобилях. Если на вашей машине его нет, сделайте сами. Довольно часто в магазинах продается весь комплект стеклоомывателя — нагнетатель, шланги, жиклеры и резервуар-грелка от автомобиля «Запорожец». Его довольно просто установить на любой автомобиль. Я видел машину, на которой жиклеры были прикреплены сверху ветрового стекла. Не очень, правда, красиво, но более эффективно.

После дождя на дороге в течение длительного времени остается много воды, которая скапливается в углублениях покрытия. Автомобили, в основном грузовые, да еще с прицепами, при движении по мокрой дороге поднимают тучу мелких брызг, попадающих на лобовое стекло автомобиля, что резко снижает видимость. Поэтому при разъездах и обгонах необходимо заранее включать стеклоочиститель и быть готовым воспользоваться стеклоомывателем.

Туман значительно хуже дождя. В туман видимость порой становится равной нулю. Если туман не особенно густой и частичная видимость имеется, надо помнить об искажениях, которые при этом наблюдаются.

Ранней весной я ехал ночью по загородному шоссе. Дорога была довольно скользкая, и на нее спустился туман. На подъеме шофер (я сидел рядом) решил обогнать автомобиль-тягач, с трудом везущий огромный полуприцеп. Дымный выхлоп дизеля еще более ухудшал видимость, но и шофер и я были уверены, что встречных машин нет. Лишь вдалеке были еле заметны подфарники автомобиля — вроде ГАЗ-51. До него, по нашим расчетам, было метров триста. К концу обгона мы поднялись на вершину холма, где тумана не было, и оказалось, что встречная машина, до которой должно было быть еще метров сто, находится прямо перед нами. Чтобы избежать лобового столкновения, шофер резко затормозил, машина, перевернувшись через крышу, оказалась в глубоком снегу кювета.

Искажаться может не только изображение, но и цвет. Так, например, зеленый цвет в тумане будет казаться желтым, желтый — красным, и только красный цвет не меняется. Это свойство легло в основу при выборе значений сигналов светофора.

Фары, включенные в тумане, не дают никакого эффекта. Лучи света как бы упираются в туман, и перед автомобилем стоит клубящееся зарево, сквозь которое ничего не видно. Единственным спасением являются так называемые противотуманные фары. Действие их основано на том, что туман всегда стелется на некотором расстоянии от земли, примерно около метра. Противотуманные фары должны светить под туман, бросая плоский, веерообразный пучок света.

Сейчас на легковых автомобилях противотуманные фары устанавливают довольно часто. Они почти всегда есть в продаже; и круглые, и квадратные, и большие, и маленькие. Однако очень многие, приобретая их, отдают дань моде, совершенно не заботясь о соответствии их своему назначению. Да и как они могут соответствовать, если их укрепляют на кронштейнах над бампером, на уровне или чуть-чуть ниже основных фар! Когда такие фары включают в тумане, — перед автомобилем стоит то же самое клубящееся зарево, только желтое.

Ночью, на шоссе Кишинев—Одесса, я попал в полосу тумана настолько сильного, что дальнейшее движение было практически невозможно. Не помогли и противотуманные фары, которые и я, грешный, следуя моде, тоже приобрел себе. Съехал я на обочину в ожидании рассвета. Стояла тишина, и только слегка позванивал, остывающий двигатель. Внезапно послышался нарастающий звук мотора. Кого это несет в такой туман?

Я вышел на дорогу. Со стороны Кишинева приближалось золотисто-оранжевое облако. Через несколько секунд огромный автобус с ревом пронесся мимо и исчез в тумане. Я успел заметить, что мощные желтые фары располагались между колесами автобуса, у самой земли.

На другой день я увидел этот автобус с литером «В» (Бельгия) в кемпинге и внимательно рассмотрел противотуманные фары. Они были прикреплены к трубам, напоминающим по своему устройству телескопические амортизаторы, которые заканчивались колесиками. В нерабочем положении фары находятся под бампером. При движении в тумане они опускаются вниз, почти касаясь колесиками дороги.

Таким образом, чтобы фары были действительно противотуманными, их надо крепить на кронштейне под бампером, как можно ниже. Конечно, возить там фары все время нецелесообразно, так как их очень легко разбить, да и нужны они бывают один-два раза в год. Заготовьте кронштейны, подведите провода, а фарам отведите место, например, под задним сиденьем. Возникла необходимость — фары крепятся одним болтом, накидывается проводок, и все в порядке,

По Правилам дорожного движения, противотуманные фары должны гореть только вместе с габаритными огнями (подфарниками и задними фонарями). Чтобы не забывать об этом, провод к ним возьмите от подфарников. Тогда, хотите вы этого или не хотите, если не будут включены подфарники, не будут гореть противотуманные фары.

Я чувствую, вы начинаете относиться к моим советам иронически. Не много ли реконструкций? Не слишком ли много фар и не превратится ли машина в иллюминированный ярмарочный балаган?

Отнюдь нет. Если вы хотите приложить руки к своей машине, сделайте то, что я вам посоветовал. Мало того, установите еще фонарь для освещения при движении автомашины задним ходом. По крайней мере, это полезно и уведет вашу энергию и желание в сторону от немислимых раскрасок (зато в два цвета!) или привешивания к вашим более чем скромным автомобилям различных эмблем.

Около ресторана «Перевал», между Ялтой и Симферополем, мне пришлось увидеть старый, обшарпанный «Москвич», на капоте которого красовалась склепанная из двух половин эмблема буйвола от автомобиля МАЗ.

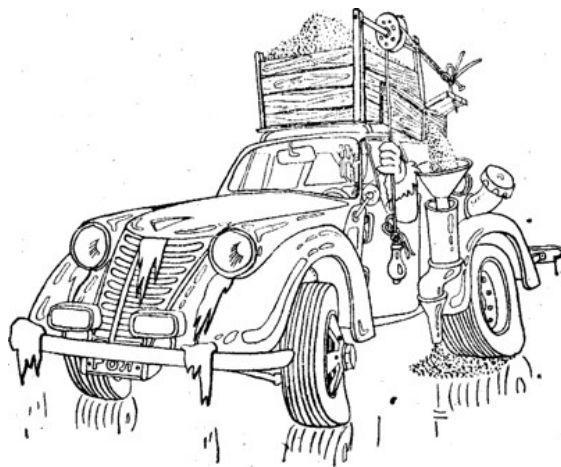
У меня мелькнула мысль, что хозяин этого агрегата либо неумный человек, либо очень умный, так как более острого выпада в адрес конструкторов АЗЛК (да простят они меня еще раз!) трудно придумать.

## Зимой

Мы уже говорили, что в каждое время года езда имеет свою специфику. Имеет свою специфику и езда зимой, которая, несмотря на ряд трудностей, таит в себе непередаваемую прелесть, состоящую, на мой взгляд, в контрасте: на улице холод, ветер, идет снег, в машине тепло, уютно, играет музыка, мотор уверенно поет песню, и, сменяя друг друга, проносятся зимние пейзажи...

Однако для многих и многих автолюбителей все эти красоты зимы остаются скрытыми, так как по совершенно непонятной, но довольно прочно установившейся традиции с зимними холодами автомобили, подобно медведям, залезают в берлоги, и начинается пора зимней спячки.

А почему? Мало кто сумеет толком ответить на этот вопрос.



Попробуем разобраться сами.

Во-первых, трудно заводить автомобиль;

во-вторых, существует мнение, что автомобиль значительно сильнее изнашивается зимой;

в-третьих, пугает скользкая дорога.

Вернемся к началу. В средней полосе России мороз, практически, редко достигает 15 градусов. В этих условиях каждый «уважающий себя» автомобиль должен заводиться без особенного труда. Вы, вероятно, обратили внимание, что многие легковые автомобили очень плохо заводятся «с ручки» (заводить стартером автомобили без предварительного подогрева, за исключением «Жигулей», рискованно — аккумулятор садится в два счета). А между тем можно добиться хороших результатов, если заняться этим вопросом серьезно. Моя «Победа», на которой я проехал около 200 тысяч километров, заводилась буквально с пол-оборота при температуре минус 15 градусов без всякого предварительного подогрева.

Начинать «воспитание» автомобиля надо летом. Успех зависит от состояния системы зажигания и карбюрации вашей машины. Прочистите и отрегулируйте карбюратор. Выверните свечи и удалите с них нагар. Зачистите контакты прерывателя, ротора, проводов. Отрегулируйте зазор и опережение зажигания. Добейтесь такого положения, при котором автомобиль будет заводиться с одного-двух оборотов рукоятки. Помните, что при этом все пальцы кисти должны быть вместе. Нельзя обхватывать рукоятку большим пальцем, иначе при раннем зажигании рукоятка может ударить назад, и вы получите то, что в медицине называется переломом луча в типичном месте, или «шоферским переломом».

С похолоданием неприятности доставляют замки дверей, капота, багажника. К этому тоже надо быть готовым. В замки пипеткой залейте тормозную жидкость или антифриз (антифриз лучше — он не загустевает на морозе и не пачкает). В середине зимы повторите эту операцию еще раз, и замки будут безотказны в течение всего сезона.

В очень сильные морозы аккумулятор теряет емкость. Если вам не лень и гараж недалеко, унесите его домой, в тепло, или шейте утеплительный чехол из старой шинели.

Зимние дни коротки, приходится большую часть времени ездить со светом. Кроме того, постоянно включены обдув стекла и отопитель.

Аккумулятор плохо подзаряжается на ходу. Время от времени необходимо проверять плотность электролита и ставить аккумулятор на подзарядку.

На стоянке сбросьте клемму. Еще лучше иметь отключатель массы, тогда не будут расшатываться штыри аккумулятора при снятии клеммы.

Все-таки, по возможности, двигатель перед заводкой надо подогреть. Есть много различных способов подогрева, но далеко не все они могут быть использованы автолюбителями. Самый простой, надежный и безопасный способ — подогрев горячей водой.

Утром, перед выездом, залейте систему горячей водой и идите завтракать, предварительно закрыв капот старым одеялом. За это время двигатель слегка согреется, а головка будет горячей. Выжмите педаль сцепления (у вас должна быть приготовлена палка—один конец в педаль, другой—в сиденье). Проверните рукояткой несколько раз двигатель, не включая зажигания, и заводите. Подогрев горячей водой будет эффективен в том случае, если в системе охлаждения нет термостата. К сожалению, другого, столь же безопасного и простого способа подогрева двигателя я вам рекомендовать не могу.

При температуре 15—20 градусов мороза одним ведром не обойтись. Откройте краны так, чтобы вода выливалась слабой струей, и заливайте еще ведро, проворачивая рукояткой двигатель.

Если на дворе 25 и более градусов мороза — сидите дома.

Теперь об износе. На автомобилях выпуска последних лет применяются так называемые всесезонные масла, в старые машины добавьте немного керосина или солярового масла в картер руля, коробки перемены передач, в задний мост, если, конечно, он не залит гипоидной смазкой. Двигатель можно залить до 40 процентов веретенным маслом.

Большому износу зимой подвергается не двигатель и ходовая часть, а кузов из-за коррозии, которая усугубляется тем, что улицы посыпают солью и другими, подчас весьма сложными по своему составу химикатами, разрушающими защитное покрытие.

Есть много разных методов сберечь автомобиль от коррозии: днище покрывают суриком, различными мастиками и т. п. Я читал, кажется, в журнале «За рулем», что один чудаков-автолюбитель обмазал низ автомобиля пластилином, потратив на это весь отпуск.

Я не сторонник ни одного из этих способов. Во-первых, все они очень и очень трудоемки, так как требуют тщательной подготовки металла. Кроме того, при всей любви к автомобилю, не надо забывать, что он всего-навсего железо и месяц отпуска после одиннадцати месяцев труда следует использовать по прямому назначению. Во-вторых; все эти окраски утяжеляют заводское антикоррозийное покрытие и способствуют его разрушению.

В течение многих лет мои товарищи и я используем метод, заимствованный нами из опыта зарубежных станций технического обслуживания автомобилей, на которых все отработанное масло из двигателя, коробки и моста смешивают, подогревают и пульверизатором наносят на днище автомобиля. Распыленное масло, поступая из пульверизатора под большим давлением, проникает во все щели, швы, карманы и т. п. Затем на него садится пыль и образуется тонкая корочка из смеси ее с маслом.

Эту операцию следует проводить регулярно два раза в год — весной и осенью.

Вместо масла можно использовать графитовую жидкость.

В целесообразности метода мы убеждались неоднократно, когда, например, снимали для рихтовки поврежденные крылья. Все гайки при этом отвертывались. А если вы когда-нибудь снимали крылья в подобных ситуациях, то, наверное, помните, что большую часть гаек вам приходилось рубить зубилом. Под масляной пленкой всегда оказывается чистый, нетронутый коррозией металл.

Я еще раз перечитываю эти строки... Да, конечно, все это очень просто и легко — залил ведро воды, повернул рукоятку... а он, проклятый, не заводится. Пока то да се, искра, подача — двигатель остыл, замерзли патрубки, прихватило краники. Рад бы слить воду—поздно. Хочешь не хочешь, а надо заводить. А как?

Я закрываю глаза, и передо мной проносятся картины моего «автомобильного детства, отрочества и юности». Вот я лежу в кузове автомобиля, под панелью, в руках ведро, а в нем шумит паяльная лампа — это отогревается печка... На конец масляного щупа намотана тряпка, смоченная бензином, и с этим импровизированным факелом я лежу под машиной — отогреваю радиатор... А сорванные помпы, выдавленные заглушки блока... Всего уж и не припомнишь...

И вот за все муки наши, в награду за самоотверженность и долготерпение создан автомобиль «Жигули». Мороз 20—25 градусов, я иду в железный гараж, в котором бывает холоднее, чем на улице, совершенно уверенный в том, что машина заведется. Одно-два включения стартера, и мотор ожил. Несколько минут прогрева, и из отопителя уже идет теплый воздух, запотевшие было стекла отошли. Еще немного, двигатель прогрелся, и можно ехать, причем машина не скована, все колеса свободно вращаются (попробовал я помочь соседу завести с буксира его «Москвич-412», да не тут-то было; задний мост окоченел, и колеса идут юзом даже по асфальту).

Многие автолюбители, эксплуатирующие зимой автомобили «Москвич-408 и 412», перешли на масла для двигателя, коробки перемены передач и заднего моста, применяемые на «Жигулях», и конструкторы «Москвичей» подтвердили целесообразность этого.

И о дороге. Этот вопрос более сложный. Я думаю, со мной согласится каждый, что зимой автомобиль иной раз значительно легче завести, чем на нем ездить. Я имею в виду скользкую дорогу. То есть в обычных условиях дорога не особенно скользкая и если не превышать скорость, не делать резких поворотов и торможений с выжатым сцеплением, то проехать не так уж сложно. Страшен гололед.

Известный чешский автомобилист Зденек Трейбал одну из глав своей книги «Искусство вождения автомобиля» (Прага, «Артия», 1965) назвал так: «Не бойтесь гололеда!»

Мне хочется начать с того же: не бойтесь гололеда. Надо, однако, сразу же оговориться, что одной смелости, одной небоязни, конечно же, мало. Для успешной езды по гололеду надо обладать рядом прочных навыков и знать его коварные свойства.

В крупных автохозяйствах на воротах, через которые выезжают автомобили, висят светящиеся транспаранты, где в зависимости от условий зажигаются надписи: «Туман», «Снегопад», «Гололед», «Ясно». Необходимо помнить, что гололедная ситуация может возникнуть и в то время, когда на транспаранте горит надпись «Ясно».

Чтобы было понятно, приведу такой пример. Знаете, в середине зимы бывают такие дни, когда солнце светит ярко, дороги очищены от снега — его не было более недели, обнажен сухой асфальт, словом, едешь, как летом. В один из таких дней я ехал на ГАЗ-24 по дороге с небольшим уклоном со скоростью 40—50 км/час. Вижу, справа, с тротуара, сходит человек и начинает пересекать улицу под углом, спиной ко мне. Снимаю ногу с педали акселератора и нажимаю на тормоз. Скорость снижается, как вдруг из-под идущего впереди грузовика открывается участок дороги, покрытый тонкой корочкой отполированного до зеркального блеска льда, зловеще-черного цвета. В следующую же секунду моя машина на льду, и я чувствую, что меня несет, как говорится, без руля и без ветрил.

Заторможенный на все четыре колеса, автомобиль потерял управление. Сутулая спина пожилого человека, неторопливо шагающего впереди, приближалась с угрожающей быстротой. Даю резкий, пронзительный сигнал—никакой реакции. Отпускаю тормоз, круто выворачиваю руль вправо — правое переднее колесо выскакивает на бровку тротуара, гремит сбитая мусорная урна, и я останавливаюсь. Сбегаются люди. Я стою, растерянно смотрю по сторонам и вижу, возвращается мой «крестник».

Я к нему:

— Что же так неаккуратно ходите?!

Молчит, только смотрит на меня и улыбается.

— Ведь я мог сбить вас!

Опять молчит. И тут только до меня дошло: глухонемой! Вот что такое гололед, когда написано «Ясно», ясно? Во время гололеда все обычно легко совершаемые маневры становятся трудными. Трудно, а порой невозможно бывает тронуться с места. Неопытные водители начинают в таких случаях усиленно газовать. В конце концов, колесо сотрет слой льда и доберется до асфальта, но где гарантия, что не начнет буксовать другое? Да и цена успеха весьма велика.

Трогаться на скользкой дороге надо на минимальных оборотах двигателя, в «натяг», как говорят шоферы, не давая колесам пробуксовывать. Как только автомобиль тронулся с места, переключайтесь на вторую передачу, не давая особенного разгона, на третью и т. д.

Если вы захотели разогнать автомобиль порезче, будьте готовы к заносам, которые следует тут же встречать соответствующими поворотами руля.

При перемене передач газ полностью не сбрасывайте. Каждую включенную передачу должен встречать работающий на оборотах выше средних двигатель. В противном случае может произойти блокировка колес и занос. Об этом же надо помнить, когда вы включаете пониженную передачу при торможении.

Если на первой передаче тронуться с места трудно, попробуйте на второй. На этой передаче легче уловить момент «натяга» и не допустить буксования колес. Бывает, что, несмотря на все ваши

ухищрения, тронуться с места не удастся. Становится иногда страшно обидно: три колеса стоят на сухом асфальте, а четвертое попало на лед и небольшой, почти незаметный для глаз подъем не дает двинуться. Что делать?

Мой старый приятель шофер, большой мастер по части всякого рода выдумок, на автомобиле «Москвич-408» сделал следующее приспособление; на пол под задним сиденьем насыпал речной песок, предварительно измельченный и высушенный. В полу кузова просверлил отверстия и впаял в них трубочки, концы которых вывел наружу в нескольких сантиметрах впереди колес. Отверстия в полу были закрыты заслонками на пружинах. К заслонкам были прикреплены тросики, соединенные с рычагом, расположенным между передними сиденьями. При необходимости шофер тянул за рычаг, заслонки приоткрывались, и песок сыпался на лед под ведущие колеса.

Я не могу рекомендовать вам «конструировать» то же самое, так как это устройство весьма трудоемко и ненадежно в эксплуатации. Я пишу об этом, чтобы показать, насколько еще не совершенен автомобиль и сколько еще можно сделать!

Вы поступите проще: возьмите ящик из-под посылок, заполните его песком и возите в багажнике. Забуксовали — бросьте одну-две горсти под ведущие колеса.

Итак, с места мы тронулись. Скорость, конечно, минимальная, ни о каком накате не может быть и речи. При подъезде к перекрестку или другому вызывающему опасение месту заранее включается пониженная передача. Все торможения надо выполнять в сочетании с торможением двигателем.

При внезапно возникшей опасности каждый водитель, естественно, начинает тормозить, однако на льду тормоза, не давая почти никакого эффекта, лишают автомобиль управления. Поэтому в каждой конкретной аварийной ситуации необходимо умело комбинировать действия тормозов с действиями рулем; затормозить, затем тормоза отпустить, Вырулить на более безопасное или менее скользкое место и вновь затормозить.

В случае, о котором я вам рассказывал, у меня «хватило ума» отпустить тормоза и объехать переходящего дорогу человека. Но на заре моей водительской практики произошло следующее; ехал я на автомобиле «Опель-Адам» (таких машин нет теперь в помине). Гололед был страшный. Метрах в трехстах впереди меня на перекрестке загорелся красный сигнал, предупреждающий об идущем трамвае. Я начал слегка тормозить. Трамвай прошел, и я снова нажал на акселератор. Сигнал все горел. Не обращая на это никакого внимания, продолжаю двигаться. Когда я находился метрах в десяти от перекрестка, то увидел, что дорогу пересекает еще один трамвай, но уже в противоположном направлении.

Дело было давно, но я хорошо помню этот случай до мельчайших подробностей. Помню, что я изо всех сил нажал на тормоз и вцепился в руль. Висящие на подножках люди начали лихорадочно залезать в вагон. Крутанул рулем вправо-влево — бесполезно. Трамвай уже почти прошел, и я ткнулся бампером в массивный обвод заднего вагона. Удар был не очень сильный, но я растерялся, мотор заглох. Выезжает на перекресток старый ЗИС-5, из кабины высовывается шофер и кричит:

— Что стоишь, ждешь, пока права отберут?

Я ждать не стал...

Мне кажется, что если бы я знал тогда, хотя бы теоретически, о необходимости отпустить тормоз, я сделал бы это и спокойно повернул вправо, параллельно трамваю.

Одно из самых неприятных последствий, неразрывно связанных с гололедом,— занос. В результате заноса происходит большое количество аварий.

Во время движения по прямой дороге, покрытой слоем льда, автомобиль непрерывно подвергается незначительным заносам, возникающим из-за небольших, невидимых глазом, неровностей. Эти заносы легко выправляются движениями руля. Водитель должен очень тонко чувствовать машину — всеми

своими нервами, всем своим существом. Во всяком случае, передние колеса и переднюю часть автомашины вы должны чувствовать руками, задние колеса и часть — спиной и тем местом, где спина уже теряет свое название.

Развитию чувства автомобиля в большой степени способствует езда на мотоцикле. Коль скоро на мотоцикле вам ездить не пришлось, не отчаивайтесь. Это чувство машины обязательно разовьется у вас, может быть, несколько позднее.

В начале главы мы говорили о том, как предотвратить занос: не надо резко тормозить и крутить рулем. Но что делать, если занос уже начался?

В руководствах написано по этому поводу; надо выключить сцепление и вывернуть руль в сторону заноса. Все это совершенно правильно, но выглядит несколько обобщенно. Занос заносу рознь, и не всегда выправление его лучший способ избежать аварии.

Мартовским вечером мы ехали с работы домой на автомобиле ГАЗ-69. Дорога представляла собой сплошной слой льда, слегка припорошенный снежком. Навстречу шел троллейбус, которого нерасчетливо стал обгонять водитель продуктового фургона. Поздно заметив нас, он резко затормозил, и его занесло вправо, где был вал снега высотой около двух метров. Однако водитель начал выправлять занос, и фургон пошел в противоположную сторону, то есть прямо на нас. Этого заноса он выправить уже не смог, и произошло столкновение. Два моих товарища получили множественные ранения лица осколками вылетевшего стекла, наш шофер, стукнувшись о руль, сломал нижнюю челюсть. Остальные, в том числе и я, отделались кратковременной потерей сознания.

Водителю фургона не стоило в данном случае бороться с заносом. Снеговой вал не причинил бы ему никакого вреда, а только остановил бы его машину. Это надо было понять в очень короткий промежуток времени, и аварии бы не произошло.

Когда машину слегка поведет в сторону, занос управляется поворотом руля и некоторым увеличением оборотов двигателя. То есть создается занос против заноса. Если вы всерьез решили ездить зимой, попробуйте отрепетировать занос и борьбу с ним на ледяной площадке.

Надо помнить, что иногда гололед наступает исподволь, незаметно,

Как-то в ноябре по сухому асфальту ехал я на «Жигулях». Затем стал накрапывать дождь, прекратившийся при подъезде к городу. Еду дальше — перекресток, горит зеленый свет. Чтобы успеть на него, поехал побыстрее, но опоздал — загорелся красный. Без каких-либо «противогололедных» мер предосторожности затормозил, и мой автомобиль волчком завертелся на месте. Сзади послышался глухой звук. «Неужели сбил кого-нибудь?»

Оказалось, что стукнула пустая канистра в багажнике. Занос наступил так быстро; что я ничего не успел ни сообразить, ни сделать.

Такого рода заносы самые опасные, и, чтобы их избежать, надо каждую секунду помнить, по какой дороге едешь.

Несколько лет назад ноябрьские праздники я проводил в Москве, а утром 9 ноября выехал домой. Было относительно тепло, стоял ясный солнечный день, и сухой асфальт даже немного пылил. Промелькнули шоссе Энтузиастов, Окружная дорога, Балашиха, и я прибавил скорость. Машин на дороге было совсем немного — одни легковые. Правда, я обратил внимание на то, что они едут очень медленно, но не придавал этому значения. Около Ногинска на дорогу выбегает автоинспектор и энергичным жестом приказывает остановиться. Я тормознул — автомобиль резко бросило вправо. Отпустил тормоз, вырулил на траву разделительной полосы и встал. Инспектор поманил меня пальцем. Я открыл дверь и... не мог ступить ни шагу. Бетон на дороге был покрыт тонким, совершенно невидимым глазу слоем льда. Инспектор показал мне на дно глубокого кювета, где лежали «Москвич» и «Запорожец», буквально вошедшие друг с другом в молекулярное сцепление. Дальнейшая дорога далась мне с

большим трудом, и при этом выявилась характерная деталь: к полудню на открытых участках дороги лед растаял, там, где дорога проходила через лес и была закрыта тенью деревьев, — лед держался в течение всего дня.

Двигаться по скользкой, обледеневшей дороге в морозную погоду еще можно, куда хуже — по влажному льду. И уж совсем невозможно, когда на укатанный, замерзший снег упадет дождь. Тогда в кюветах машин значительно больше, чем на дороге.

В обычных же условиях на дорогах чередуются обледеневшие участки и чистые. Лавируя между ними, надо стараться, чтобы хоть одно колесо автомобиля двигалось по сухому покрытию. Если уж совсем не за что зацепиться, помните, что лед на дороге может быть двух видов; белый — укатанный, обледеневший снег,— по нему лучше ехать в оттепель, черный — замерзшая на асфальте вода, — он менее скользкий в морозную погоду.

На белом льду в оттепель быстро разрушается верхняя плотная корка, и колеса идут в сцеплении с рыхлым снегом. Черная корка — очень тонкая и в мороз разбивается колесами автомобилей за короткий промежуток времени.

Езда по глубокому снегу не очень приятна, в особенности когда сидишь за рулем легкового автомобиля. Небольшие снеговые завалы лучше проезжать с ходу. В большие соваться не стоит, а коль попали и увязли — наберитесь терпения и спокойствия. Не рвите понапрасну машину, а вооружитесь лопатой и постарайтесь откопать ее. Не удалось — ищите помощи извне. Снег очень коварен. Многие сравнивают снег с песком. По-моему, это неверно. Песок имеет какую-то предельную глубину, во всяком случае, глубже, чем по оси, в него не зароешься.

В середине февраля, презрев уговоры, поехал я в командировку. Февраль есть февраль, и, конечно, была метель. Местами дорога была совсем занесена снегом, но два ведущих моста и демультпликатор моего «козлика» выходили победителями в схватке с Дедом Морозом. Осталось мне всего километров пятнадцать пути лесом, как впереди я увидел скопление машин. В это время сзади подошли еще автомобили, и я оказался зажатым; впереди дороги нет и назад не выедешь. Машины все прибывали и прибывали, а снег в расчищенный бульдозером желоб дороги все валил и валил...

В конечном итоге из колонны вытащили два ЗИЛа-157, сцепили их вместе, и они с разгону, с боем, пробивали каждый метр. Но и они подчас оказывались не в силах. Тогда около сотни людей с лопатами откапывали их, и все начиналось сначала. Эти 15 километров мы преодолевали 26 часов.

Утром метель утихла, пришли бульдозеры, роторный снегоочиститель, и назад я возвращался по очищенной дороге.

Вывод, который я сделал для себя и который вы должны сделать тоже; если на открытом месте дорога занесена, то в лесу, где не сдувает ветром, должно быть море снега.

Безусловно, вы неоднократно видели, как зимние дороги расчищают грейдерами. Нож грейдера идет несколько правее колес, и широкая обочина манит остановиться на ней. Однажды я так и сделал — съехал на обочину, чтобы проверить уровень масла,— правые переднее и заднее колеса провалились, и машина резко накренилась набок. Для выезда пришлось прибегнуть к буксиру.

Иллюзию твердой обочины создавал аккуратно срезанный ножом грейдера снег, под которым был кювет.

Как мы уже говорили, статистикой установлено, что каждый второй владелец автомобиля — владелец «Жигулей», и, следовательно, зимняя эксплуатация машины не вызывает каких-либо существенных затруднений, да и в автомобиле тепло, как дома. Но все это очень хорошо — и тепло, и приятно, пока машина исправна — работает мотор, крутятся колеса.

А если нет? Если произошла поломка, и не около дома, у гаража, а в чистом поле? Неисправную машину вряд ли вы бросите на произвол судьбы. Кроме того, может быть такая ситуация; метель, заносы, так что



и идти-то некуда. Поэтому, коль скоро вы всерьез решили ездить зимой, необходимо все это предвидеть заранее (а мы с вами договаривались, что будем стараться предвидеть по возможности всё) и позаботиться, во-первых, об экипировке; во-вторых, о некоторых подручных средствах.

Экипировка. На исправном автомобиле вы можете ездить в чем угодно, хоть в одной рубашке и в тапочках на босую ногу, однако при неработающем двигателе, даже при морозе около 10 градусов, в кузове через несколько минут становится очень холодно, а вам предстоит ремонт на улице, на ветру.

В багажнике вашего автомобиля должно быть зимнее пальто или полушубок, ватные брюки и валенки, лучше с галошами.

Вы, конечно, можете надо мной смеяться, дело ваше. Поездите с мое, померзните, а потом мы можем вернуться к этому разговору.

Как-то на «Жигулях» поехали с товарищами в лес кататься на лыжах. Видимо, снег при езде через сугробы попал в карбюратор, растаял в нем, а пока мы катались, замерз, превратился в лед. Поддача горючего прекратилась совершенно, и двигатель никак не удавалось запустить. Как только я понял, что мне придется разбирать карбюратор, то облачился в свои «доспехи» и начал работу. Выло около 12 градусов мороза и небольшой ветерок. Мои товарищи сидели в кузове и посмеивались. Действительно, мой вид мог вызвать усмешку, однако прошло минут 20—30, и им уже было не до смеха. Они вылезли из машины, натаскали сушняка и запалили большой костер. Только после танцев у костра они пришли в себя. Я же работал, совершенно не чувствуя холода.

Не всегда на загородной дороге дрова могут оказаться под рукой. В этих случаях для обогрева можно пользоваться паяльной лампой. Чтобы пламя лампы било не в бок, а вверх, на конец трубы ее наденьте банку из-под сгущенного молока, в боковой стенке которой предварительно прорежьте отверстие.

В «комплекте» с лампой надо обязательно иметь железное ведро. Ведро пригодится вам, чтобы жечь в нем, как в печурке, лампу в кузове автомобиля, а также для «добычи» воды.

Дело в том, что сравнительно нередко, в особенности на «Москвиче-408», при движении по глубокому снегу, по колее, через снежные заструги открывается краник радиатора и выливается вода. Через короткое время двигатель начинает перегреваться. Без ведра и лампы найти воду зимой на загородной дороге практически невозможно.

Я надеюсь, вас минует чаша сия, но в жизни автомобилиста все может случиться,— вы попадете в снежный занос и придется ночевать в поле.

Конечно, некоторое время можно провести в кузове автомобиля с работающим двигателем или с паяльной лампой, но для длительной стоянки надо искать спасения от холода вне машины. Шоферы грузовых автомобилей, когда не из чего развести костер, жгут борта. На легковом автомобиле бортов нет — жгите покрышки, предварительно спустив воздух, а то взорвутся. Автопокрышки горят жарким пламенем довольно долго.

Во время езды по глубокому снегу в тормозные барабаны попадает снег, тает в них и снижает эффективность торможения. Если автомобиль стоит некоторое время, то в барабанах и на колодках образуется лед и тормоза не держат совсем (в особенности на «Жигулях»).

Помните об этом и всегда пробуйте тормоза при трогании с места после длительной стоянки.

Избавиться от льда просто и быстро: на включенной первой или второй передаче прибавьте газ и некоторое время подержите ногу на педали тормоза. Таким же образом сушат тормозные барабаны и колодки после попадания в них снега или воды.

Бывает очень трудно и довольно опасно выезжать из двора или переулка, так как огромные снеговые завалы полностью закрывают обзор справа и слева.

В идеальном варианте надо высадить пассажира, чтобы он вышел на дорогу и сигнализировал бы вам о приближающемся автомобиле.

Ну а если пассажира нет и вы одни? Тактика выезда сводится к следующему: из-за снегового завала вы «высовываете нос» автомобиля на 20—30 сантиметров и на некоторое время приостанавливаетесь. Для других автомобилей — это заявка на выезд, и водители их будут снижать скорость. Затем вы проезжаете еще немного и вновь останавливаетесь на несколько секунд. Следующую остановку сделаете, когда появится возможность осмотреть дорогу.

Зимой хорошо в машине, если в ней тепло. Тепло — не только комфорт, тепло — хорошая видимость через обогреваемые стекла. Для того чтобы печка хорошо грела, надо уменьшить охлаждение двигателя. Всем хорошо известны старые испытанные способы: куски картона или фанеры перед радиатором, ватные капоты и «намордники». Однако в сильные морозы да с ветром двигатель на ходу стынет, как бы его ни кутали. В этих случаях можно снимать лопасти вентилятора — половину или все (внимательно следить за указателем температуры воды!).

В холоде мне приходилось ездить на автомобилях различных марок, и я пришел к выводу, что очень теплые автомобили «Жигули». В 25-градусный мороз через час-полтора езды оттаивают все окна, можно снять пальто и расстегнуть ворот рубашки. Довольно теплые автомобили Горьковского завода. На автомобилях «Москвич» пальто не снимешь, но и здесь можно приспособиться. Достаньте печку от старого автобуса ЗИЛ-155, радиатор от стационарного лодочного мотора или другого какого-нибудь движка, на худой конец — еще одну печку от «Москвича» или «Жигулей». Резиновыми шлангами соедините ее последовательно с системой охлаждения таким образом: блок — печка — печка вашей конструкции — радиатор. Печку закрепите в обойме с кронштейнами, кронштейны привинтите к полу. Перед печкой поставьте электромотор с вентилятором. Можно включить электромотор через реостат с тем, чтобы менять число оборотов. Даже при температуре воды в системе охлаждения 50—60 градусов из печки идет очень теплый воздух, при этом вода охлаждается весьма незначительно, так как мотор гонит через нее воздух из кузова. Тепло же от основной печки целиком можно использовать для обогрева стекла.

У приведенной конструкции есть один существенный недостаток: печка устанавливается низко и при открывании краников на блоке и радиаторе вся вода через них не сходит. Поэтому на самой печке надо поставить дополнительный краник.

Если со слоем льда на боковых стеклах еще можно смириться, то переднее стекло должно быть чистым.

Как быть, если не работает система обогрева ветрового стекла?

Мне рассказывали про одного автолюбителя, который в довольно сильный мороз ехал из Москвы в Горький. За Владимиром что-то случилось с обогревом стекла, и оно сразу же затянулось сплошной матовой пленкой — пропала видимость. Он вернулся во Владимир, ночевал, наутро с большим трудом устранил поломку и к вечеру второго дня был в Горьком. Что же ему следовало делать? Надо было вспомнить, как ездили наши деды и отцы на ЗИС-5 и на полуторках. Там ведь печки не было, но ездили. Возили под сиденьем марлевый мешочек с солью и натирали им стекло. Вот и ему нужно было вернуться во Владимир, купить пакет с солью и — в путь!

Но все эти советы, так сказать, техника, а тактика? Вы, вероятно, обращали внимание, что у одних водителей бывают чистые стекла, а у других на автомобилях такой же марки полностью покрыты льдом и лишь на ветровом стекле щель наподобие бойницы.

Секрет в следующем; во-первых, должны быть идеально чистые стекла как снаружи, так и изнутри. Очень хорошо протирать их спиртом. Во-вторых, не надо герметично закупориваться в автомобиле. У водительской двери должен быть слегка приоткрыт ветровичок, а на правой задней двери буквально на один сантиметр опустите стекло. Работающий мотор отопителя и поступающий через него в кузов при движении встречный поток воздуха создают достаточное давление и через эти щели почти не дует. Стекла же не замерзают.

Чтобы улучшить видимость, через заднее стекло на полке, около него, можно установить вентилятор, который будет гнать теплый воздух из кузова, или прикрепить к стеклу резиновыми присосками специальный нагревательный элемент (он довольно часто продается в автомобильных магазинах).

Надо сказать, что при общей низкой температуре предохранить стекла от обмерзания трудно, а боковые и задние — почти невозможно. Но мы с вами уже договорились, что в сильный мороз вы будете сидеть дома.

При движении за автобусами или грузовыми автомобилями помните, что выхлоп из глушителя, в особенности при перегазовке, может повлечь за собой внезапно возникающее облако тумана, резко ухудшающее видимость.

В этой главе я нарисовал картину езды зимой, используя не столько розовые, сколько черные тона, чтобы вы отчетливо себе представляли все возможные неприятности и заранее могли подготовиться к ним.

Проездив зиму, смело можете сказать, что период вашего автомобильного детства кончился, начался период отрочества.

## **Езда в трудных дорожных условиях**

Но вот зимняя спячка заканчивается. К концу апреля почти полностью стаивает снег, подсыхают дороги. Во всех гаражах открыты ворота—идет подготовка к весеннему техосмотру, подготовка к очередному летнему сезону.



Лето — лучшее время года для большинства людей вообще, для автолюбителей — в частности. Лето манит дальними дорогами, поездкой в лес, на речку, а если вы еще рыбак, охотник или грибник, то и говорить не о чем.

Сколько бы ни прокладывалось новых дорог, все равно вы будете ездить по грязи, песку, по лесу и т.п.

Езда по бездорожью довольно трудна, она приносит автолюбителю немалые огорчения, а порой серьезный ущерб материальной части автомобиля.

В связи с этим хотелось бы поделиться некоторыми соображениями относительно езды по грязи.

Грязь бывает разная: черноземная и глинистая, густая и жидкая, даже целебная. К сожалению, ни один сорт грязи не является для автомобиля целебным. Грязь может покрывать твердое дорожное покрытие — асфальт, булыжник, а может быть, так сказать, в натуральном виде. Проехать по грязи, лежащей на твердом покрытии, особенного труда не составляет, но надо помнить, что дорога делается скользкой, особенно в тот момент, когда она начинает подсыхать. Лежащая на дороге грязь, высыхая до консистенции сметаны, не выдавливается в углубления протектора, и езда в таких условиях ничем не лучше гололеда.

Натуральная, глубокая грязь не раз заставит вас проклинать тот день и час, когда вы попали на эту дорогу, а иногда даже тот день, когда вы купили автомобиль.

Прежде чем въезжать на загрязненную дорогу, вы отчетливо должны представлять, на что способен ваш автомобиль. Если участок дороги вызывает сомнение, выйдите из машины и пройдите пешком. Идя пешком, вы во много раз лучше увидите дорогу и сумеете выбрать наиболее безопасный путь. Сколько раз мне приходилось жалеть о том, что я этого не сделал, после того, как безнадежно посадив автомобиль, убеждался — хорошая дорога всего в 2—3 метрах в стороне.

Небольшие загрязненные участки надо брать с ходу, предварительно убедившись, что под слоем грязи не скрываются ямы, бревна, камни и т. п.

Как правило, на грязных дорогах грузовые автомобили образуют глубокие колеи, которые очень страшны для легковых. Повиснув в них на дифференциале, они беспомощно крутят колесами, не задевая грунта. Колею надо объезжать или пустить между колесами, хотя это удастся лишь тогда, когда земля просохла. На мокром, скользком грунте автомобиль все равно затащит в колею. Труднопроходимые участки дороги надо подготовить для проезда: скрыть бугор, идущий между колесами, завалить ямы камнями, ветками и т. п. Поверьте мне, лучше это сделать заранее, чем потом, когда сверху будет стоять автомобиль и вы будете делать то же самое, но уже лежа на животе с лопатой в руках.

Но коль уж так случилось, что автомобиль увяз и остановился, попробуйте потихоньку съехать назад. Только потихоньку! На больших оборотах буксующее колесо зароеется по ось и выехать будет еще труднее.

Выйдите из машины и посмотрите, что случилось. Возможно, передний бампер или балка подвески уперлись в бугор или в торец бревна, возможно, машина висит на дифференциале. Снимайте пиджак, поплюйте на ладони и беритесь за лопату. Лопата всегда должна лежать в багажнике. Не пользуйтесь малыми саперными лопатками. Маленькая лопатка в чехле выглядит элегантно, но работать куда лучше большой лопатой с длинной рукояткой (не под огнем же противника вы окапываетесь!).

Провалившееся или повисшее колесо поднимите домкратом как можно выше. Яму под ним засыпьте, соорудите настил из веток, досок или камней. Откопав автомобиль, попробуйте осторожно двинуться вперед, назад. Когда автомобиль двигается, дает раскачку, возьмите лопату и устраните оставшиеся препятствия. Если автомобиль можно раскатать, значит, есть надежда на освобождение. Как правильно пользоваться раскачкой?

Закончив «раскопки», садитесь за руль и троньте автомобиль. Вперед или назад, все равно, куда пойдет. Автомобиль тронулся, прошел несколько сантиметров, например вперед, и встал. Быстро переключите передачу и троньтесь назад: автомобиль опять прошел некоторое, но несколько большее расстояние. И так много раз подряд: вперед — назад, вперед — назад. Во время одного из таких маневров вы почувствуете, что автомобиль, когда он доходит до какой-то крайней точки, при выключении сцепления сам начинает катиться назад (или вперед). Используя это движение, вы быстро включаете передачу, как бы подхватываете автомобиль, и даете рывок (только не давайте колесам пробуксовывать!).

Иногда автомобиль садится настолько глубоко и надежно, что одна лопата тут не поможет. На этот случай у вас в багажнике есть буксирный трос.

Как правило, тросы изготавливаются из сплетенных тонких проволочек, но они крайне неудобны: могут поцарапать кузов, плохо гнутся и их трудно прицеплять к легковому автомобилю; кроме того, проволочки рвутся, тросы покрываются колючками, больно ранящими руки. Лучше всего капроновые тросы или фалы. На одном конце троса должно быть кольцо для сцепления с буксирующим автомобилем, на другом — крюк или карабин для вашего.

Техника буксировки несложная, но некоторые правила надо знать твердо.

В кинофильме «Приключения Кроша» показан момент, когда буксирный трос прицепили к рулевой тяге, и что из этого вышло. Я сам видел одного чудака, который на дороге пытался выправить согнутую под прямым углом и вырванную с корнем рулевую тягу. Комментировать, я думаю, не стоит.

Спереди у легковых автомобилей есть специальные буксирные проушины. Какого-либо специального приспособления для крепления буксирного троса сзади у них, за исключением «Жигулей», нет. Поэтому трос крепится прямо к рессоре.

Закрепив буксирный трос, начинайте вытаскивать автомобиль. Имейте в виду, что натянутый трос может лопнуть и причинить вам тяжелую травму. Старайтесь избегать рывков. Сначала нужно выбрать слабинку троса, затем «внатяг» надо пытаться извлечь автомобиль. Идеальным буксирующим средством является трактор или автомобиль повышенной проходимости с демультипликатором. Принципы буксировки автомобиля одинаковы для грязи, песка, снега и т. п. (размеры троса и некоторые другие особенности регламентированы Правилами дорожного движения).

Поскольку мы завели разговор о буксировке, надо продолжить его до конца. Проехать большое расстояние, болтаясь на тросе, очень трудно. Буксирующий автомобиль то тормозит, то набирает скорость. Поэтому лучше иметь жесткий буксир, который обеспечит плавность движения, предохранит от толчков. Его можно изготовить самому. Отыщите березовую жердь длиной 3—4 метра, диаметром сантиметров 15—20. Концы ее надежно привяжите к обоим автомобилям, а буксирный трос, он, разумеется, останется для страховки, обмотайте вокруг импровизированной оглобли. Во время движения внимательно следите за дорогой, своевременно тормозите, опережая буксируемый автомобиль, который должен двигаться несколько правее буксируемого. Для этого трос на передней машине крепится к крюку — фаркопу или к левой рессоре, а на задней — к правой проушине.

В багажнике, кроме троса и лопаты, всегда должен быть топор (топор, а не топорик!).

Но все та же беспокойная муза странствия может завести вас в такие дебри, где за сто верст в округе нет ни автомобиля, ни трактора. Надеяться, таким образом, не на кого, и, пускаясь в подобные вояжи, неплохо обзавестись средствами самовытаскивания. Очень хороши барабаны-самовытаскиватели. Барабан с прикрепленным к нему тросом привинчивают колесными гайками к буксирующему колесу на шпильки, и оно, проворачиваясь, наматывает трос, играя роль своеобразной лебедки.

.Надо сказать, что изготовить такие барабаны не так легко. Значительно более простым и довольно надежным средством является самрвытаскиватель на реечном домкрате. Небольшой — 1,5—2 метра — отрезок троса прикрепляют одним концом к автомобилю, другим — к верхнему краю рейки домкрата. Большой (5 и более метров) отрезок троса крепят к грузовой площадке домкрата, другим концом — к опоре (дерево, столб, пень и т. п.). На грузовой площадке домкрата надо, сделать зажим, чтобы выбирать слабинку троса и вновь закреплять его. При действии домкрата грузовая площадка будет оставаться на месте, а рейка, и, следовательно, автомобиль, перемещаться. Длины рейки может не хватить для полного извлечения автомобиля. Тогда вы закрепляете его, чтобы он не скатился обратно, выбираете слабинку троса и выполняете всю операцию еще раз.

Такое приспособление у меня было, и я довольно успешно вытаскивал свою «Победу» из, казалось бы, безнадежных ям, промоин, глубокой колеи.

Однако более удобна лебедка (продается через «Посылторг»). Она достаточно компактна, имеет длинный трос, и процесс извлечения автомобиля длится непрерывно, без угрозы скатывания его назад.

Попутно следует сказать несколько слов о том, что серьезную опасность могут представлять другие буксируемые автомобили, а также прицепы — четырехколесные и роспуски.

Мне пришлось видеть, как «Татра»-тягач буксировала в гору автобус на жесткой сцепке, у которого были неисправны тормоза. На вершине подъема буксир оборвался, и автобус покатился вниз. Сидевший в кабине шофер направил его на столб, который от удара обломился, но бетонные пасынки, глубоко закопанные в землю, остановили автобус.

В другой раз, много лет назад, при въезде в Курск на узкой, очень загруженной дороге мне встретился ЗИЛ-150. Из-за него виднелся ГАЗ-51. Неожиданно ГАЗ-51 поворачивает влево и начинает пересекать дорогу почти под прямым углом. Все участники и очевидцы происшествия двигались с небольшими скоростями — около 20 км/час, поэтому я не испугался, а удивился. Мое удивление стало еще большим, когда я увидел, что водителя в кабине нет.

ГАЗ-51, перескочив через газон, выехал на тротуар и опрокинул будку телефона-автомата, упавшую на крышу стоящего у самого дома «Запорожца».

Выяснилось, что лопнула буксирная вилка.

Вы, вероятно, видели сами автомобиль ЗИЛ-130, например, с четырехколесным прицепом, идущий на большой скорости под гору? В это время прицеп начинает болтать из стороны в сторону. Это может кончиться тем, что в один из размахов прицеп оторвется. Горе тому, кто окажется на его пути!

При таких встречах будьте особенно внимательны, бдительны и готовы к немедленной реакции.

Очень тяжело ездить по песку. Песок еще хуже грязи. Правда, копаться в нем значительно приятнее — чище, но толку иной раз значительно меньше, так как песок, осыпаясь, уничтожает всю проделанную вами работу.

Главное при движении по песку — не потерять скорость. Для этого нужно по возможности двигаться на более высоких передачах, своевременно переключаясь на низшие. Особенно трудно тронуться с места: автомобиль сразу же начинает буксовать, зарываться в песок, дрожать как в лихорадке. Слышны сильные удары, и возникает опасение, что машина вот-вот развалится на части. Поэтому останавливаться надо на более твердом месте, например на траве (не на мокрой!), откуда легче тронуться и набрать скорость. Тактика извлечения автомобиля из песка такая же, как из грязи. Иногда приходится возводить из подручных средств дорогу длиной в несколько метров, чтобы тронуться с места и набрать достаточную скорость для дальнейшего движения.

Песчаная пыль, попадая в кузов автомобиля, неприятно скрипит на зубах, оседает на сиденьях, на одежде пассажиров, на продуктах и т. п.

Существует абсолютно надежное средство борьбы с попаданием пыли в кузов, действующее даже тогда, когда автомобиль стар, кузов разболтан, уплотнители оторваны. Надо полностью закрыть все окна, не оставив ни щели, открыть люк воздухопритока и включить мотор отопителя. Возникшее в кузове избыточное давление воздуха исключает попадание в него песка и пыли. Кран печки, разумеется, должен быть перекрыт.

Как положительный факт следует отметить, что после 150—200 километров песчаной дороги днище автомобиля бывает отполированным до зеркального блеска.

Песок, попадая в тормозные барабаны, ухудшает действие тормозов. Сушить их при этом, разумеется, бесполезно. На твердой дороге он сам высыпается, а пока же надо ездить, соблюдая осторожность.

Песок, как и снег, обладает коварным свойством затаскивать автомобиль. Мне пришлось видеть катастрофу, в результате которой погибли три человека.

Произошло это так. Со скоростью около 100 км/час по бетонированному шоссе шел ЗИЛ-130, за ним «Москвич -412», азади я. На скорости 120—130 км/час водитель «Москвича» начал обгон, но, видимо, недостаточно оценил ситуацию, не подал звукового сигнала, потому что ЗИЛ в момент обгона принял влево, объезжая велосипедиста. «Москвичу» вполне хватало места на бетоне, но водитель его, испугавшись неожиданного маневра ЗИЛа, съехал левым передним колесом на песок разделительной полосы...

Сначала я ничего не видел из-за поднятой тучи песка. Через некоторое время из нее, уже на левой стороне дороги показался падающий набок «Москвич», затем в воздухе мелькнули его колеса, и он исчез в кювете...

«Не зная броду—не суйся в воду!» — гласит пословица.

Лучше, действительно, не скажешь. Подъезжая к реке, прежде чем преодолеть ее на машине, попробуйте это сделать, так сказать, в пешем строю. Промерьте глубину реки, проверьте дно. Наметьте путь выезда на противоположный берег. Если река довольно широка и путь по дну ее не прямолинеен, обозначьте его вешками.

Какую глубину может преодолеть автомобиль?

Теоретически, пока вода не зальет головку блока и свечи, автомобиль может двигаться. Свечи автомобилей с верхнеклапанными двигателями располагаются низко, и глубина, при которой они могут двигаться по воде, также будет меньшей. Практически без всяких приготовлений можно пересекать вброд реку глубиной, не превышающей высоту переднего бампера. При большей глубине надо закрывать жалюзи и снимать ремень вентилятора, чтобы лопасти его не забрасывали водой двигатель. Скорость должна быть минимальной — волна, идущая впереди машины, также может залить мотор. Движение должно осуществляться на второй передаче на больших оборотах двигателя, так как если вода зальет глушитель и двигатель заглохнет — завести его не удастся.

Летом переезжать реки вброд—одно удовольствие, в крайнем случае вы искупаетесь; ранней весной и осенью я рекомендую настойчиво искать мост.

Нелишним будет, мне кажется, поговорить о том, как переезжать реки зимой. В разгаре зимы стационарная переправа со специально намороженным, утолщенным слоем льда, с деревянными настилами на закраинах не внушает особенного опасения. Однако и на ней могут образовываться трещины и полыньи. Страшновато ехать по льду, по которому до вас никто не ездил — не видны следы колес автомобилей. Такую переправу обязательно надо пройти пешком, тщательно исследуя состояние льда. Наиболее опасен лед на закраинах у берегового припая. Во время движения по льду всех пассажиров надо высадить. В машине остается один водитель. Двери следует открыть настежь — в случае опасности водитель сможет выпрыгнуть из машины, а также они не дадут ей целиком уйти под лед. В воде открыть двери не удастся, а вылезти в намокшей зимней одежде из окна легкового автомобиля сумеет не каждый.

Мне довелось видеть, как улетела под лед «Победа» с тремя пассажирами. Она именно улетела — другого слова не подобрать. Машина въехала на лед, на расстоянии метров десяти от берега провалился передок, и ее не стало. Спасся только один, сидевший сзади. Он успел снять пальто, разбил заднее стекло и вынырнул...

Если так случилось, что автомобиль, в котором вы сидите, ушел под воду, не надо судорожно биться в нем, пытаться открыть двери — вы лишь напрасно потратите силы. Надо дожидаться, пока вода заполнит кузов. Скопившийся под потолком воздух даст вам возможность некоторое время дышать. Когда вода подойдет под самый потолок, давление снаружи и изнутри автомобиля практически уравнивается, можно будет открывать двери или окна и выныривать. (Все это я представляю, откровенно говоря, чисто теоретически: сам никогда не испытывал ничего подобного и никому не желаю!).

Все дорожные неприятности, о которых мы с вами говорили, случаются на проселочных дорогах. Куда же вы поедете по этим дорогам? Ну, конечно, на речку или в лес. Вопрос о ваших взаимоотношениях с рекой не только летом, но и зимой мы разрешили.

Что же ждет автомобиль в лесу?

В лесу может быть грязь или песок — вопрос для нас с вами ясен в какой-то степени.

Самое страшное, что ожидает водителя в лесу — пни. Пень — коварный и злой враг. Он прячется в песке или траве, и удары его обладают огромной разрушительной силой.

Как-то давно пришлось ехать мне в лесу на «Победе». Скорость была не более 10 км/час. На одну секунду я отвернулся от дороги— показалось, что в траве белый гриб,— раздался глухой, не очень сильный удар. Не подозревая ничего плохого, вылез я из машины и заглянул под передний бампер. О, ужас! Один десятимиллиметровый болт маятникового рычага был вырван с корнем, другой срезан. Маятниковый рычаг и тяга сошки рулевого управления, согнутая колесом, лежали в стороне. Краник радиатора был обломан у основания, и из него лилась вода.

Надо добавить, что аварию я потерпел в 30 километрах от дороги и в 200 километрах от дома.

Водитель, въезжая в лес, помни о пнях!

Последнее, о чем бы мне хотелось поговорить в этой главе, — о езде в горах.

Видимо, рано или поздно каждый автомобиль побывает в горах. Куда бы вы ни поехали — в Крым, на Кавказ или в Карпаты — всюду вам придется испытать на себе прелесть горной дороги. Я говорю «прелесть», не вкладывая в это слово ни малейшей доли иронии. Дорога в горах прекрасна, удивительна и... опасна.

Первый раз я попал в горы очень давно на автомобиле «Победа». Нас было четверо: товарищ с женой, моя жена и я. Когда мы приехали в Краснодар, нам сказали, что дорога Новороссийск—Туапсе ремонтируется, и посоветовали ехать через Хадыженскую.

Мы послушались совета и, выехав из Краснодара часа в два, к вечеру прибыли в Хадыженскую. Дорога, покрытая галькой, изобилвала крутыми подъемами и спусками, стояла страшная жара, двигатель перегревался, и мы доехали, понеся значительные потери моральных и физических сил.

В Хадыженской мы зашли на почту и дали домой телеграмму, в которой сообщали, что на другой день будем в Туапсе.

Девушка-телеграфистка посмотрела на нас скептически, улыбнулась и сказала:

— Вы бы сначала приехали, а потом телеграмму давали.

— А что, разве дорога на Туапсе такая трудная?

— Почему трудная, ходят машины... Правда, вчера такси свалилось в пропасть...

Жена товарища заметила, что лучшего отдыха, чем на Волге, трудно представить, а моя — глубоко вздохнула,

Девушка сжалилась над нами и стала успокаивать:

—: Вам только Шаумянский перевал проехать, а там легче будет. Всю ночь мы не могли уснуть. Утром, с первым лучом солнца, тронулись в путь. Дорога сразу же круто пошла в гору. Слева — отвесная скала, справа — пропасть, на дне ее глухо шумит река. Туман, клубящийся над рекой, еще больше подчеркивал глубину пропасти. Некоторые повороты были настолько крутыми, что автомобиль с трудом вписывался в них. Все выше и выше забиралась дорога. Натужно хрипел двигатель. Стрелка указателя температуры неуклонно приближалась к отметке «100». Со скалы падали мелкие камешки, барабанившие по крыше, а камни из-под колес улетали в пропасть. Наконец подъем кончился, дорога пошла вниз, ехать стало легче. Стрелка указателя температуры пошла на свое место. Затем появилась ровная, как стол, долина, и мы подумали, что все страшное уже позади.

Впереди показался столб, на котором в виде могильной надписи висела черная доска с белой каймой: «Начало Шаумянского перевала».

К сожалению, я не владею пером настолько, чтобы описать, как нам дался Шаумянский перевал. Скажу лишь, что все наши переживания до этого были кратким предисловием.

Тем не менее мы благополучно добрались до Туапсе и дальнейшая дорога с асфальтированным покрытием и профилированными поворотами показалась нам легкой.

После этой поездки мне не раз приходилось бывать на Кавказе, в Крыму, в Карпатах и встречались перевалы потруднее Шаумянского. Но все-таки самым трудным для себя я считаю Шаумянский перевал — первый перевал в моей жизни.

В чем заключается особенность вождения автомобиля в горах?

Прежде чем ответить на этот вопрос, давайте вспомним еще раз, что представляет собой горная дорога. Она, в сущности, однообразна: с одной стороны — скала, с другой — обрыв. Поворот, мостик через ущелье, поворот, подъем, спуск, мостик и тому подобное. Поворотов много, и начинает казаться, что рулевое колесо делает не меньше оборотов, чем все остальные. Неопытного водителя может погубить в



горах боязнь дороги — боязнь скалы и пропасти. Вот он и начинает жаться к центру, залезает на левую сторону, а встречный автомобиль вылетает из-за поворота и...

Водитель! Держись правой стороны! Это правило с особенной тщательностью и скрупулезностью надо выполнять в горах.

Один киевлянин на своей «Волге» ехал из Сухуми в Сочи. Шел дождь, и дорога была скользковата. Не очень, видимо, ограничивая скорость, захватив изрядную часть левой стороны, он сделал правый поворот и, оказавшись лицом к лицу с автобусом, резко затормозил. ««Волгу» занесло и поставило к носу автобуса багажником, в который автобус и врезался. От сильного удара открылась дверь, и пятилетнего сынишку и жену водителя выбросило на дорогу.

Рассказывая об этом, пострадавший возмущался, что его заставили возместить убытки: заплатить за разбитую фару и смятый передок автобуса. Так как он был сильно потрясен случившимся, спорить с ним я не стал, но подумал: «Уж коль ты, друг, умудрился подставить свою корму под встречный автобус, кто ж тут виноват?»

А как вы думаете?

Из всего сказанного напрашивается еще один вывод: не превышайте скорости!

Дорога в горах основательно обставлена соответствующими знаками и бдительно охраняется автоинспекторами.

С одним из них у меня вышла довольно смешная история. Сейчас я уже точно не помню, где это было, но помню, что я возвращался в конце дня домой и очень торопился доехать засветло. Скорость была большая. На одном из поворотов меня остановил инспектор и ехидно так спрашивает:

— Куда это вы, молодой человек, торопитесь?

— Домой,— говорю.— Хочу засветло доехать и ночевать дома.

— Один вроде вас тоже торопился домой ночевать, а теперь ночует под мостом.

Автоинспектор махнул рукой в сторону кювета, где я увидел лежащую на боку автомашину.

— Простите меня, больше не буду!

Как только инспектор скрылся из виду, я опять прибавил ходу. Несколько серпантинов мелькнули перед ветровым стеклом автомобиля, и... повинувшись повелительному жесту, я остановил машину на обочине: передо мной был тот же самый автоинспектор, от которого, по моим расчетам, меня должны были отделять 5—7 километров. Без лишних слов он достал из сумки три пятирублевые квитанции и протянул их мне. Заметив мое удивление и отнеся его за счет большого количества квитанций, он пояснил:

— За то, что вы превысили скорость — 5 рублей, за то, что вы опять превысили скорость—еще 5 рублей. За то, что я из-за вас по горам лазил—еще 5 рублей. Итого—15 рублей (в старых деньгах).

Тут до меня дошло: пока я накручивал километры по серпантинам, он прошел напрямик, по горной тропе. Видимо, мое «больше не буду» не вызвало у него доверия, и он решил убедиться в этом.

Итак, горная дорога — это повороты, спуски, подъемы. Ваша тактика ясна: держись правой стороны и не превышай скорости. Подъемы на исправной машине тоже не особенно страшны, хотя некоторые из них — затяжные, ведущие на большую высоту, преодолеваются с трудом и сопровождаются перегревом двигателя. Если конец подъема близок, можно продолжать движение с кипящей водой — на спуске двигатель быстро охладится. Если же до конца далеко, надо останавливаться. Не очень, конечно, хочется, но надо. Перегретый двигатель испортить легко. В лучшем случае — выплавятся подшипники и пропадет коленчатый вал, в худшем — заклинит поршень, оторвется шатун и разобьет блок.

Вы последовали моему совету, съехали на обочину, остановились, открыли капот. Не глушите двигатель сразу же после остановки, дайте ему немного поработать на малых оборотах. Как бы надежен ни был ручной тормоз, подложите под колеса камни. Автомобили обладают способностью «убегать» даже на

незначительных уклонах, и, поверьте, такое случается не так уж редко. Последствия вы можете легко представить.

Некоторые водители в качестве профилактической меры против перегрева двигателя едут с приоткрытым капотом (автомобили ГАЗ-20, -21, -24; «Москвич-402, -403, -407»).

Это грубое нарушение Правил дорожного движения может повлечь за собой довольно тяжелые последствия.

Мой товарищ ехал на «Волге» с приоткрытым капотом со скоростью 100 км/час. Машину тряхнуло, капот открылся, его бросило на ветровое стекло и распластало о стойки. Осколками стёкла водителю порезало лицо, не говоря о том, что, внезапно потеряв видимость, он едва не совершил аварии.

Пока я вам рассказывал эту историю, двигатель немного остыл, но продолжать движение еще рано. Вы постарались остановиться около воды — можно ускорить процесс остывания. Заведите двигатель, приоткройте краник на блоке. После того как из него сойдет немного воды и пара, откройте пробку радиатора, предварительно прикрыв его тряпкой (с радиатором шутки плохи!). Шлангом засосите из ведра воду (вода — не бензин!), и конец шланга вставьте в горловину радиатора. Через некоторое время из блока будет вытекать чуть теплая вода, а пропустив через систему два-три ведра воды, вы полностью охладите двигатель до температуры ее, то есть до температуры горных источников—плюс 5 —10 градусов.

На спуске двигатель не перегревается. Есть другая опасность — перегрев тормозных барабанов. На затяжных спусках умело комбинируйте действие тормозов с торможением двигателем.

На горных дорогах я видел плакаты; «Водитель! Затяжной спуск, разъединять двигатель с трансмиссией запрещено!».

Не висите постоянно на тормозе. Притормозите пореэче и отпустите педаль. Пока возникнет необходимость тормозить еще раз, барабаны немного остынут.

Очень трудно приходится водителю при езде на автомобилях, оборудованных гидромuftой сцепления.

Я уже говорил об отказах тормозов в дороге. Бывает это редко, в совершенно исключительных случаях и чревато тяжелыми последствиями. Если же тормоза отказали в горах—тогда, как говорят старые шоферы, всё, сливай воду!

Горные дороги между Симферополем и Алуштой оборудовали так называемыми «улавливающими карманами» (в Средней Азии — «аварийными тупиками»), представляющими собой плавные въезды на крутой подъем, заканчивающиеся тупиком. Пишут, что улавливающий карман способен погасить скорость около 120 км/час. Следует отметить, что ни один из приезжих водителей, у которых я, интереса ради, об этом спрашивал, ничего о них не знали.

Такое отношение к дороге и ее особенностям мне совершенно непонятно. Как же так? Едет человек, видит указатель-стрелка и надпись «Улавливающий карман» — и не спросит, не поинтересуется, что же это такое.

Так вот, значит, еще можно погодить сливать воду, значит еще можно и нужно искать выход из такой ситуации. Главное—не растеряться. Не дергайте судорожно ручкой тормоз — вы его сорвете, и он вам больше не поможет. Тормозите двигателем.

Когда обстановка настолько осложнилась, что возникает непосредственная опасность для жизни, надо жертвовать автомобилем.

Существует аварийный способ остановки, применяемый в горах, который заключается в том, что автомобиль притирают к скале. Более эффективным будет притирание к отвесной скале или к стене, которая служит «облицовкой» горных склонов. Автомобиль направляют по касательной, под очень малым углом, и, когда он войдет в соприкосновение со скалой или стеной, прижимают его поворотами руля все ближе и ближе, пока он не будет касаться их всей боковой поверхностью — от крыла до крыла.

Решиться на это надо как можно быстрее, как только отказали тормоза. Чем меньше скорость, тем меньше будет изуродован автомобиль, тем больше шансов на успех,

Самому мне, к счастью, не приходилось пользоваться этим способом, но однажды на Военно-Грузинской дороге я видел, как мастерски был притерт к отвесной скале ГАЗ-12-такси, полностью загруженный пассажирами.

Надо сказать, что автомобиль, хотя и был поврежден, но не до безнадежного состояния: безвозвратно погибло только переднее крыло.

Кроме тормозов, в идеальном состоянии должно быть рулевое управление. На него в горах падает очень большая нагрузка и, следовательно, больше вероятности выхода его из строя.

Состояние рулевого управления всегда тщательно проверяют на ежегодных техосмотрах, да и прямо на дорогах, при контрольных остановках. В этом отношении закон суровый: не умеешь — научат, не хочешь — заставят.

## Прочие опасности

Есть такой знак «Прочие опасности». Знак, стоящий перед всякого рода препятствиями, обозначение которых не предусмотрено Правилами дорожного движения.

В этой главе мы поговорим о неожиданностях, подстерегающих водителя на дороге, еще не упомянутых в предыдущих главах.

Даже идеально ровная дорога таит в себе опасность, если водитель внутренне не готов к встрече с ней, и может сыграть с ним злую шутку.

На асфальте, в особенности весной, после таяния снега образуются так называемые «гребенки». Они представляют собой поперечно идущие полосы — валики вспученного грунтовыми водами асфальта шириной 30—40 сантиметров и высотой 10—15 сантиметров и более. На таких асфальтовых волнах на большой скорости можно не удержаться на дороге.

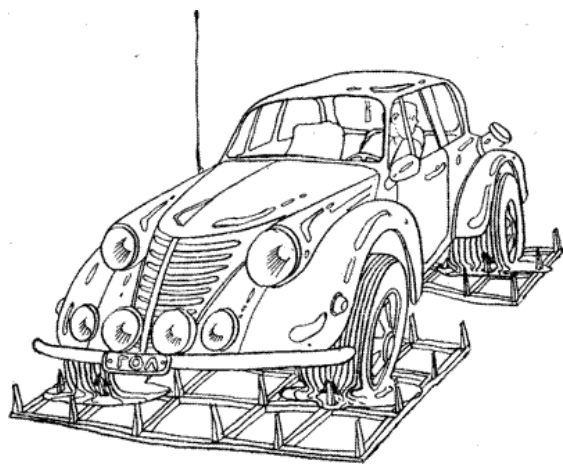
Мне рассказывал очень опытный водитель, что на автомобиле «Волга» при скорости около 100 км/час он заехал на «гребенку», вылетел с дороги и перевернулся.

Я однажды едва не лишился большого пальца левой руки. Ехал на автомобиле ГАЗ-69 со скоростью около 50 км/час. Обе моих руки лежали на рулевом колесе, причем левая рука обхватывала его таким образом, что четыре пальца находились снаружи, а пятый — большой палец — внутри, под спицей. Неожиданно спица сильно ударила мне по пальцу. Его едва не вырвало с корнем. От боли я перестал что-либо соображать. Автомобиль в это время забился, загрохотал, и его швырнуло влево. Уже на самой обочине я очнулся и подхватил машину на краю кювета. Хорошо, что не было встречного транспорта.

Разглядеть небольшие волны очень трудно, так как они сливаются с общим серым фоном асфальта. Особенно трудно увидеть их в яркий солнечный день, когда отполированная колесами поверхность ярко блестит, создавая всем нам знакомую иллюзию смоченной дождем дороги.

На бетонной дороге волн не бывает, но бывает нечто хуже...

Я гнал «Волгу» из Горького в Краснодар. На бетонированном шоссе между Ростовом-на-Дону и Краснодаром меня остановил автоинспектор — на дороге проводится велосипедный кросс. Через короткое время подъехал и встал со мной майор-танкист на «Победе». Постояли мы около часа, и дорогу открыли. Стремясь наверстать потерянное время, все поехали довольно быстро, но так как на



моей машине стоял ограничитель, то многие меня обогнали. Не было только майора, видно, где-то задержался. Однако часа через два в зеркале появилась его кремовая «Победа» и стала меня обгонять. Одну-две секунды я на дорогу не смотрел — смотрел в зеркало, и вдруг увидел, что по всей ширине и в длину метров на десять она залита маслом. Да-да, маслом! На сером бетоне была огромная лужа желтоватого цвета, невидимая издали (упала с машины и разбилась бочка с АС-8).

Я резко затормозил и съехал на обочину. Майор, сосредоточив все свое внимание на обгоне, заметил это масляное море поздно. Он тоже резко затормозил, но... на масле.

Тут я воочию, в каких-то пяти метрах перед собой, увидел, как только что шедший прямо автомобиль вдруг резко вильнул в сторону, скользнул на правый бок, на крышу, на левый бок, съехал на левом боку в кювет и там встал на колеса, совершив полный оборот. Майор и его семья отделались небольшими синяками, царапинами и... большим испугом. Автомобиль тоже не получил серьезных повреждений (что значит смазка!).

Конечно, такое происшествие может случиться не только на бетоне. Пролитое масло опасно на любой дороге с твердым покрытием.

В числе предупреждающих знаков есть еще один — «Выброс гравия». Надо сказать, что водители почему-то не очень балуют его своим вниманием, и лишь немногие, попав в зону действия знака, снижают скорость. Таким образом, даже если вы отстае от впереди идущих автомобилей, то можете оказаться совершенно беззащитными перед встречными и обгоняющими.

Камни, вылетающие из-под колес, обладают большой разрушительной силой и причиняют вред самому автомобилю и окружающим. Своему — так как никакое; даже самое тщательное и многослойное антикоррозийное покрытие не может выдержать бомбардировки камнями; чужому — вплоть до повреждения стекол.

У меня у самого на «Жигулях» щелкнул по лобовому стеклу камешек, вылетевший из-под колес встречного ЗИЛа, ехавшего, кстати говоря, довольно тихо, и образовалась ямка, напоминающая звездочку диаметром 3—4 миллиметра. Через некоторое время от этой звездочки стрельнула вверх трещина длиной сантиметров пять; потом еще пять и еще... и теперь стекло у меня пересечено трещиной пополам.

В последние годы, и в этом, вероятно, вы имели возможность убедиться сами, все больше и больше строится так называемых самоукатывающихся дорог; гравийное покрытие, залитое гудроном.

Езда по такому незастывшему гудрону очень опасна, так как дорога скользкая, кроме того, вся машина покрывается брызгами и потеками его.

Однажды в Молдавии, недалеко от города Бельцы, мне пришлось ехать по такой дороге. Еду тихонечко, колеса шелестят по жидкому гудрону, и я даже в душе радовался тому, что днище кузова покроеется защитным слоем.

Впереди показался ГАЗ-69, который шел со скоростью 50—60 км/час, вздымая черную тучу мелких брызг. Дорога узкая, деваться мне некуда, я высунул руку из окна и показал водителю ГАЗа кулак. Куда там! Машина промчалась мимо, а моя палевая «Лада» стала похожа на полотно художников-абстракционистов.

Когда я остановился в Бельцах на базаре, куда заехал, чтобы купить керосина, вокруг меня собралась большая толпа — всех привлекла диковинная раскраска.

Вся эта дорожно-транспортная живопись отмылась сравнительно легко и быстро с помощью 5—7 литров керосина. Правда, пришлось истратить весь взятый с собой в дорогу запас тряпок.

Помимо опасностей, так сказать статических, неподвижных, вам могут встретиться и подвижные, динамические, которые надвигаются, порой обрушиваются с огромной скоростью.

Это может быть встречная машина, водитель которой находится в состоянии опьянения или задремал за рулем. Что бы ни случилось при этом, ваше место на правой стороне дороги, на обочине, наконец, в кювете. Только в крайнем случае, когда вам совершенно некуда деться, а столкновение неизбежно, можно выезжать на левую сторону дороги—тогда лучше быстрее пересечь дорогу и встать на обочине.

Доставляют водителю неприятные моменты встречные автомобили с негабаритным грузом или грузом, пришедшим во время езды в беспорядочное состояние.

Однажды мне навстречу попался МАЗ с прицепом, на котором перевозили разобранный дом. Бревно, лежащее сверху, сместилось, конец его повис на 1,5—2 метра в сторону и на метр от земли. Кювет был довольно глубокий, но я уже приготовился падать туда, однако хватило места на обочине. Как только МАЗ прошел, я развернулся и поехал за ним, вскоре догнал, но обогнать не удавалось, так как мешало торчащее в сторону бревно. Я пристроился у заднего колеса прицепа и начал непрерывно сигналить. В конце концов, водитель МАЗа услышал и остановился. Я рассказал ему о причине погони. Он меня поблагодарил и с двумя рабочими, сидевшими в кабине, начал перекладывать бревна.

Водитель! Если тебе удалось избежать опасности, сделай так, чтобы ее избежали другие. Это твой долг!

Еще одно типовое осложнение загородных дорог—объезды. Они зачастую делаются как попало и где попало. Водители вынуждены идти по объездам, продираясь сквозь заросли, через канавы, ямы, груды мусора, балансировать на временных мостиках и т. п.

В одном месте мудрецы-дорожники соорудили мост через канаву из борон. Надо отдать им должное: они положили бороны зубьями книзу...

Тяжелогруженный ЗИЛ, двигавшийся впереди меня, вывернул борону и поставил ее «на попа». Мне не удалось ни затормозить, ни объехать, и я сшиб ее бампером. Борона упала, но уже зубьями кверху, и я наехал на них левым передним и левым задним колесами. Переднее колесо разорвалось параллельно диску более чем на треть окружности, а заднее дало взрыв.

Вам, конечно, хочется узнать, как я вышел из создавшегося положения?

Запасное колесо поставил на место левого переднего. Через дыру в покрышке левого переднего колеса насовал остатки камеры с заднего, тряпки, солому и другие подручные средства. «Восстановленное» таким образом колесо скрепил хомутами из проволоки и поставил на место заднего. Со скоростью около 5 км/час доехал до ближайшей деревни и остановился у крайнего дома. Зашел в него и поведал хозяину свои беды. Хозяин дома проникся состраданием ко мне и гостеприимно распахнул ворота хлева. Оставив автомобиль в обществе коровы, я на попутной машине поехал домой (около 70 километров). Дома был уже ночью, а в 5 часов утра разбудил своего друга и на его машине поехали на выручку. Вот так!

Я предвижу ваши возражения и утверждаю, что случись это не в 70 километрах от дома, а в 700, 7000,— все равно нашелся бы выход.

Я пытался в меру своего опыта поделиться с вами соображениями о тех препятствиях, которые изредка, но могут встретиться на дороге. Однако все сказанное вам уже известно в какой-то степени, в какой-то степени все это можно было бы предотвратить, будь водитель внимательнее, осторожнее. Но иногда дорога преподносит такие сюрпризы, е которых, кажется, и не подумаешь...

По делам мне пришлось поехать по Кировской дороге. Моста через Волгу тогда не было, и я переправлялся на пароме. Смотрю, рядом со мной встает ГАЗ-69 с частным московским номером МОД и из него выходит очень почитаемый мною писатель и поэт Владимир Солоухин. Я его сразу узнал — незадолго до этого он выступал со своими стихами по телевидению.

Солоухин ехал в Кировскую область. Мы разговорились, и я предложил свои услуги — проводить через г. Бор по довольно запутанной дороге.

В одной из деревень за Бором мы позавтракали: купили по кринке молока и запивали им плюшки-посыпушки, которыми меня угощал Солоухин.

Поехали. Хорошая асфальтированная дорога шла лесом. На ней яркими пятнами лежали лучи солнца, пробивавшиеся сквозь листву. Под уклон мой «газик» набрал завидную для его возраста скорость — 80 км/час. Впереди показалась арка, на ней надпись; «Семеновский район приветствует дисциплинированных водителей!» Приняв ее на свой счет, я сказал про себя: «Спасибо, дисциплинированные водители приветствуют Семеновский район!»

Когда до арки оставалось не более трех метров, я заметил натянутую между столбами проволоку диаметром около 10 миллиметров. Тормозить было поздно — бесполезно. Я зажмурил глаза и нагнул голову... Проволока лязгнула по рамке ветрового стекла и оборвалась. Это событие развивалось на глазах Солоухина. Он подъехал ко мне, осмотрел проволоку, машину и разразился великолепной тирадой (большой мастер художественного слова!).

До сих пор мне не ясны два обстоятельства: какой идиот и для чего натянул проволоку и почему не разбилось ветровое стекло?..

И еще несколько слов о препятствиях, встречающихся преимущественно в городе.

Е. Анискин и Е. Улицкий в своей очень остроумной и безусловно полезной книге «Наш друг автомобиль» (М., «Физкультура и спорт», 1962) писали о досках и гвоздях, Я не буду подробно останавливаться на этом. Напомню вам еще раз; каждая доска на дороге — гвоздь в колесе. Ее надо обязательно объехать, а еще лучше — совсем убрать.

Серьезную опасность могут представлять канализационные и другие люки. Их иногда просто забывают закрыть, а неплотно лежащий люк может открыть впереди идущая машина, «наступив» колесом на край крышки. Крышки люка надо стараться пропускать между колесами, не забывая о том, что некоторые из них могут иметь каменный бордюр, значительно возвышающийся над уровнем дороги, и вы тогда рискуете удариться балкой переднего или картером заднего моста,

Мой товарищ вез меня как-то вечером по узким окраинным улицам Москвы. Освещение было довольно скудным, но он ехал, не снижая скорости.

— Как это ты не боишься ехать так быстро, ведь почти не видно дороги?

— А что?

— Да мало ли что! Могут быть открытые люки, ямы, траншеи...

— У нас не бывает.

И, действительно, мне много раз и подолгу приходилось ездить по Москве, и я никогда не видел открытых люков или выкопанных ям без соответствующего ограждения или освещения.

Мне вспоминается грустная физиономия водителя такси, который ночью на магистральной улице нашего города заехал в открытый канализационный люк и оторвал переднюю подвеску...

Почти в каждом городе есть трамваи. Переезд через рельсы таит в себе опасность двух родов; во-первых, смоченные водой или покрытые тонкой корочкой льда рельсы создают реальную опасность заноса; во-вторых, на рельсах, в местах стыков, образуются так называемые наклепы, то есть участки рельсов, где верхний край разбит многократными ударами трамвайных колес. Он несколько расплюсчен и торчит в стороны в виде острых шипов. Задевая шипы краем колеса, вы рискуете разорвать покрышку. Чтобы предотвратить заносы и разрывы покрышек, старайтесь переезжать рельсы под углом, близким к прямому.

В городе и за городом, пристраиваясь за попутно идущей грузовой машиной, внимательно посмотрите в щель между спаренными задними колесами, куда может попасть камень, таящий в себе большую

опасность, порой даже смертельную. Вылетая с огромной скоростью из этой своеобразной пращи, камень может натворить немало бед.

Я видел лошадь, убитую камнем, вылетевшим из колес. Мне рассказывали, что однажды такой камень пробил ветровое стекло легкового автомобиля и тяжело ранил пассажира.

Следуя позади такой «заряженной пращи», ведите свой автомобиль так, чтобы вылетевший камень миновал вас. При первой же возможности обгоните и дайте знать шоферу, что его автомобиль стал «источником повышенной опасности».

Есть еще один вид препятствий, о которых следует сказать несколько слов. Я имею в виду крупный рогатый скот.

Сейчас, правда, скот на дорогах встречается редко. Коров и быков возят на специальных машинах-скотовозах. Но все-таки вам может встретиться стадо, совершающее, так сказать, переход местного значения.

Не вдаваясь в широкое обсуждение, я лучше расскажу два случая, которые произошли со мной и моим товарищем.

Товарищ ехал на автомобиле «Москвич-401» и в одном месте догнал огромный гурт скота, занявший всю дорогу. Как всегда, он торопился и, подавая сигналы, вклинился в самую гущу гурта, намереваясь пробиться сквозь него. Попытка, возможно, увенчалась бы успехом, но он по неосторожности задел бампером быка. Бык повернулся, нагнул голову и, что называется без лишних слов, ткнул рогами в машину. Рога пробили и смяли облицовку и застряли между трубками радиатора, из которого хлынули горячая вода и пар. Ошпаренный бык заревел, стал дергать голову и при этом едва не повалил машину, но все-таки вырвался и убежал.

Оставшуюся часть пути товарищ вынужден был ехать на буксире.

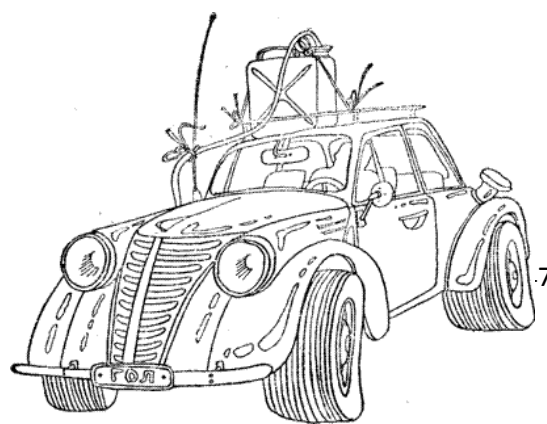
Со мной произошло такое. Я ехал на автомобиле «Додж-3/4» (американский автомобиль повышенной проходимости, похожий на ГАЗ-69, но раза в полтора длиннее и шире его). Встретил стадо. Мне тоже было некогда, и я решил проехать сквозь него. Правда, я никого не ударял, но, очевидно, мое нетактичное поведение вывело из себя жока — огромного темно-рыжего быка. С налитыми кровью глазами бык подошел к переднему бамперу и уперся в него рогами. Ну, что ж, думаю, посмотрим, кто кого?

Включил демультипликатор и потихоньку поехал вперед. Бык бешено крутил хвостом, на шее огромными желваками вздулись мышцы, все четыре копыта чертили по асфальту черные полосы. Так я протащил его метра два-три. Вдруг бык, с удивительной для его массы легкостью, отпрыгнул в сторону и бросился на меня с боку. Здесь мне уже было не до шуток, так как «Додж-3/4» дверок не имеет — на нем сделаны проемы. К счастью, бык не очень точно рассчитал направление своего удара, и он пришелся в запасное колесо, укрепленное на боковой стенке.

Пока длился наш поединок, все стадо уже прошло, и, не дожидаясь повторной атаки, я воспользовался преимуществом скорости и удрал.

Отдельные идущие по дороге или пасущиеся у обочины животные также являются источником повышенной опасности, так как никогда нельзя предугадать их поведение. Если животному, в особенности корове, вздумалось перейти дорогу перед носом вашего автомобиля — сигналить ей бесполезно: она ни за что не остановится и не повернет обратно.

Проезжая мимо животных, снижайте скорость до предела, обеспечивающего безопасность движения.



## Всё знай и все умеи

Название этой главы в несколько преувеличенном виде определяет ее содержание.

Нельзя, конечно, все знать. Нельзя все уметь. «Нельзя объять необъятное»,— говорил Козьма Прутков. Но все-таки ваш автомобиль — величина вполне объятная, и вы должны знать о нем по возможности все.

Один из моих первых наставников, старейший автомобилист с дореволюционным водительским стажем, всех шоферов, независимо от того, любители они или профессионалы, делил на «рулевииков» и «водителей». По его классификации к «рулевиикам» относятся те, которые только и могут, что крутить баранку; «водители» — все знают и все умеют,

Раньше в программе подготовки шоферов-любителей предусматривалось обязательным знать устройство одной из марок легковых автомобилей. Теперь же с любителя спрашивают знание Правил дорожного движения и технику вождения автомобиля,

Таким образом, свежеепеченный шофер-любитель представляет собой классический пример «рулевиика». Причем одни так и остаются в этом «звании» всю жизнь, другие — лучшая часть—начинают постепенно перерастать в водителя.

Я как-то приехал в Москву, чтобы встретиться со своим другом, проходившим военную службу в Подмосковье. На воскресный день он получил увольнение, и мы бродили по городу, а вечером я повез его на вокзал к последней электричке. Однако на поезд мы опоздали и пришлось везти его в часть, так как срок увольнения истекал в 12 часов ночи.

Машин почти не попадалось, и на загородной дороге я развил большую скорость. Неожиданно в лучах света блеснула стоящая на обочине машина, какая-то фигурка около нее, но я, не останавливаясь, проехал мимо.

На обратном пути я уже ехал не торопясь, и хорошо было видно стоящий на обочине «Москвич» и девушку рядом с ним, которая махнула мне рукой.

Остановился, спрашиваю:

— В чем дело?

— Да вот что-то с колесом!

Это звучало очень здорово, особенно после того, как я посмотрел на левое переднее колесо. Действительно, с ним случилось нечто невообразимое: покрышка, превращенная в грудку лохмотьев, едва держалась на ободе, а обод напоминал цветочный бутон.

Кроме того, хозяйка автомобиля, видимо, слышала где-то, что для смены колеса надо поднять машину домкратом. Она поставила домкрат, но не в гнездо, а прямо под крыло и смяла его снизу. В довершение, незаторможенный автомобиль покотился назад, верхушка домкрата, скользя по крылу, прорвала его и заклинилась в дыре. Вот такую картину я увидел.

Хотелось мне прочитать ей мораль, но, взглянув на ее опухшее от слез лицо, я воздержался.

Поднял автомобиль своим домкратом, ее домкрат извлек из крыла и попытался снять колпак монтажной лопаткой. Не удалось. Говорю ей:

— Дайте мне большую отвертку. Она подает мне разводной ключ.

— Я же прошу отвертку!

— Но этим отвертывают! Тут я не выдержал:

— Как же вы, ни черта не зная и не умея, едете одна в ночь, да еще за город!

— Надо было,— говорит. И опять заплакала. Отверткой и молотком я с трудом снял мятый колпак. Сменил колесо, но обратно надеть колпак мне не удалось.



— Бросьте его в багажник!

— А я доеду без него? — спрашивает. Этим вопросом она окончательно расписалась в своих технических познаниях...

— Вы поезжайте вперед, а я сзади. А то опять что-нибудь случится...

Вот вам яркая иллюстрация «рулевика», закостеневшего в своем невежестве. Научиться водить машину и не знать простейшей операции — смены колеса.

Вы не подумайте только, что сейчас я вас буду учить, как надо менять колесо. Это было бы актом глубокого неуважения к вам. Я хочу напомнить вам другое; не проезжайте, не проходите мимо!

Я не допустил ошибки, написав «не проходите». Вы пешком ходите, я надеюсь, хотя бы изредка?

Впрочем, человек, зараженный бациллой автолюбительства, никогда не пройдет мимо поднятого капота, мимо ног, торчащих из-под машины.

А как приятно бывает дружеское участие!

Стоял я на обочине с поднятым капотом — проверял уровень масла. Останавливается машина, вылезает respectable вида «дядя» в белой рубашке, в галстук, приподнимает шляпу и вежливо осведомляется:

— Простите, пожалуйста, я вам не могу быть чем-нибудь полезен? Этой фразой я был смертельно ранен в самое сердце. Много раз я помогал другим, очень много помогали мне, но в такой форме и в таком обличье помощь ко мне приходила первый раз.

С той поры я не проезжаю и не прохожу мимо не только поднятого капота, но и просто стоящей на обочине машины, чтобы не сказать:

— Здравствуйте, вам не надо помочь?

Как видите, все то же самое, кроме шляпы, которую я не ношу, и «простите», так как считаю, что человеку, предлагающему помощь, просить прощения не за что. Однако это дело вкуса и воспитания. Что же касается внешнего вида, то он зачастую бывает обманчив.

Я вспоминаю случай, происшедший в Сочи, на Морском вокзале, где скопилось большое количество автомобилей в ожидании погрузки на пароход.

Как всегда бывает в таких случаях, водители собрались около одной машины, и шел разговор относительно различных способов, препятствующих угону.

Особенно отличался молодой человек ультрашоферского вида: в кожаной куртке, берете и модных джинсах:

— Мою машину никто не заведет!

Сзади я услышал ироническое покашливание, и в центр круга протиснулся старичок в тубетейке и в сандалиях на босую ногу.

— А вообще-то ваша машина заводится? — спросил он и добавил:— Каждый исправный автомобиль можно завести.

Молодой человек стал горячо возражать, и в конце концов было заключено пари: проигравший угощает на пароходе всю автомобильную братию шампанским.

Все отошли от машины. Молодой человек, поколдовав с мотором минут пять, предложил завести его. Павел Петрович, так звали старичка, убедившись, что подача горючего не перекрыта, не дал себе труда заглянуть, в замке ключ зажигания или нет, перекинул проводок с аккумулятора на катушку зажигания, достал из кармана лампочку с проводами и в несколько минут «прозвонил» всю цепь. Переставил спутанные провода свечей, извлек из крышки распределителя изолирующую резиновую прокладку. В двух местах, не доискиваясь до сути повреждения, поставил перемычки. Тягами установил рычаг

коробки перемены передач в нейтральное положение, левой рукой нажал на привод педали акселератора, правой включил стартер (автомобиль «Победа»), и мотор заработал.

Это была блестящая демонстрация безукоризненного знания автомобиля.

Позже я узнал, что Павел Петрович — доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой теории автомобиля в одном из столичных вузов.

Отличное сочетание теории и практики!

На этом примере мне хотелось показать водителя в полном смысле этого слова и, если хотите, предел, к которому вы должны стремиться.

Кстати, поговорим об угонах и противоугонах.

Мне кажется, нет большей неприятности для автолюбителя, чем угон автомобиля. Досадно и обидно до слез! Я не говорю о материальных потерях—и так ясно. Угон автомобиля—всегда большая опасность, так как за рулем его, как правило, оказывается пьяный, не имеющий достаточного водительского опыта, человек, не испытывающий особенного страха и чувства ответственности за свои действия — ведь он в любой момент может бросить машину, и тогда ищи ветра в поле!

Если же пропажа автомобиля обнаруживается сразу и начинается преследование, то угонщик, спасаясь, развивает большую скорость, едет, не считаясь с Правилами дорожного движения, и представляет собой смертельную опасность для окружающих.

Вы, вероятно, помните, несколько лет назад газеты писали о том, как в Речном порту, в Москве, был угнан автомобиль-рефрижератор, как пьяный угонщик летел по Москве, сбил несколько человек, и лишь работники милиции с большим трудом, с риском для жизни сумели остановить и задержать преступника.

Владелец автомобиля всегда должен чувствовать и долю своей вины: значит, он не принял достаточных мер предосторожности, а в некоторых случаях просто проявил халатность и преступное легкомыслие,

Анализ практики показывает, что в 18,2 процента случаев замок зажигания отпирался кусочком проволоки или спичкой, в 6,8 процента — водители оставляли ключи в замке зажигания, в 9,3 процента — покидали автомашину, не заглушив двигатель.

Все изложенное, мне кажется, убеждает нас в том, что автомобиль обязательно нужно оборудовать средствами, препятствующими моментальному, быстрому угону. То, что автомобиль можно завести, несмотря ни на что, мы уже видели выше.

Мне как-то пришлось побывать на судебном заседании по делу группы похитителей автомобилей (я говорю похитителей, а не угонщиков, так как они угоняли автомобили не просто прокатиться, а с целью хищения, для продажи. С юридической точки зрения это две совершенно разные вещи, по-разному квалифицируются и влекут за собой разные меры наказания). Главарь этой группы в своих показаниях говорил о тех способах, которые применялись ими для угона той или иной машины. (Надо сказать, что группа действовала в основном в районе автозавода, почти все владельцы автомашин были работниками завода, профессионалами; и у некоторых из них были довольно остроумные и очень сложные системы противоугона.). Однако во всех этих системах похитители рано или поздно разбирались, мотор заводился, и машина исчезала из гаража. Им не удалось завести и угнать только одну машину. Судья (по-моему, автолюбитель) с большим интересом слушал эти показания и, когда начался допрос свидетелей, спросил у владельца автомашины, которую не смогли угнать:

— А почему все-таки вашу машину не смогли завести?

— Вы знаете, товарищ судья,— ответил он,— я сам ее не могу завести уже год.

Способов противоугона очень много. Все они принципиально могут быть разделены на три группы.

Первая группа — сюда относятся чисто механические средства, препятствующие движению автомобиля, например, труба со скобой, которая надевается на рычаг переключения передач, расположенный на рулевой колонке. Простейший амбарный замок пропускается через скобу и охватывает рулевое колесо. Мне представляется этот способ наиболее эффективным.

Если ваша машина с рычагом переключения передач на рулевой колонке, не мудрствуя лукаво, сделайте себе такой замок и пользуйтесь на здоровье!

Замок другой системы из этой же группы мне показал один москвич-балетмейстер, с которым я познакомился в кемпинге под Орлом.

Он сказал, что замок этот куплен в Японии, а на дверях магазина, продающего замки, висит надпись, что один из первых экземпляров подарен Юрию Алексеевичу Гагарину.

Замок имеет Т-образную форму. Верхняя, горизонтальная часть запирает педали тормоза и сцепления, а нижняя, вертикальная, упирается в пол кузова. Таким образом, нельзя выключить сцепление и, следовательно, включить передачу.

Я слышал, что замки этой системы появились в продаже.

Вторая группа — способы прерывания системы питания. Сюда относятся разного рода краники, в том числе магнитные.

Магнитный краник устроен следующим образом: бензопровод, проходящий под полом у переднего сиденья, разрезают и в него вставляют краник. Заглушка краника поднимается вверх под действием магнита, который просто кладут на пол кузова в соответствующем месте, и открывает доступ бензину. Когда водитель покидает машину, он берет магнит с собой, и заглушка опускается книзу, перекрывая бензопровод,

И третья группа — средства, при помощи которых размыкается электрическая цепь. Как правило, для этой цели берут провод, идущий к катушке зажигания, размыкающийся тумблером. Вместо тумблера можно воспользоваться специальными приспособлениями, продающимися в магазинах — это «электронный сторож», или «кодовый замок зажигания».

Такой кодовый замок зажигания я установил на «Жигулях». Сначала он мне очень нравился: пятью клавишами набираешь определенную комбинацию — замок включается, двигатель работает. Ушел из машины, клавиши сбросил. Если в это время открывать двери, капот или багажник, включать зажигание, то звучит сигнал. Стартер работает, но двигатель не заводится.

Позднее я несколько разочаровался в этом замке: выгоняют мне как-то автомобиль из ворот станции после технического обслуживания, и слесарь вместе с ключами вручает предохранитель.

— ?!

— Понимаете, — говорит он, — у вас там какая-то коробочка с клавишами, я думал, коротковолновая приставка к приемнику. Я включил его, нажимал разные клавиши, но у меня ничего не получилось. А потом, когда стал заводить двигатель и заорал сигнал, понял, что это противоугонное средство. Чтобы не работал сигнал — вынул предохранитель, а с бобины на аккумулятор накинул перемычку. Вы не забудьте ее снять.

А потом замок и вовсе подвел меня. Мы с товарищем были в Одессе и решили съездить на футбол («Черноморец» — ЦСКА, 1 : 0). Нетрудно себе представить, что делается в Одессе в день большого футбола! Медленно, в шесть рядов, от тротуара до тротуара шли машины. Дорога в том месте шла под уклон, и машина остановилась не сразу, но я тотчас же понял, что отказало зажигание, так как стрелка тахометра упала на ноль. Мы находились в третьем ряду, загородили движение. Спешащие на футбол темпераментные одесситы весьма сочными фразами характеризовали мое водительское мастерство. Кое-как удалось отогнать машину к тротуару, я открыл капот, вдруг появился неопределенного возраста гражданин и представился:

— Я автоэлектрик. У вас, по-моему, что-то с зажиганием?

— Да,— говорю.

Он ловко оттер меня от машины, вынул из чемоданчика лампу с проводами, отвертку и, поколдовав с машиной несколько минут, запустил двигатель.

— В чем было дело? — спрашиваю. А он мне вопросом на вопрос:

— Вы кем работаете?

— Врачом.

— Ну, вот, у вас свои профессиональные тайны, а у нас свои. Опуская жестом фокусника рубль в карман пиджака, добавил:

— Вот, видите, это моя квартира. В случае чего — прошу! Мы посмотрели футбол, а по дороге домой опять отказало зажигание. Было уже темно, я не стал мудрить, а просто соединил катушку зажигания с аккумулятором.

Наутро я решил всерьез заняться кодовым замком. Надо сказать, что ставил его на машину не я, схема его подключения рассчитана на систему электрооборудования автомобилей «Москвич» и «Волга», отличающуюся от «Жигулей», и замок пришлось несколько модернизировать. Я вынужден был расплести все «косы» с проводами, найти разрывы, восстановить их, а замок отключить и снять.

Что же касается пана-специалиста из Одессы, то он, конечно же, не нашел никакого повреждения. Просто подергал за провода, и цепь случайно замкнулась.

Я вам кратко рассказал о противоугонных средствах, и мне хотелось бы, чтобы вы сделали два вывода:

во-первых, противоугон нужен;

во-вторых, ставьте любой на ваш вкус и по вашим возможностям или же комбинацию из нескольких. Не помешает, только не запутайтесь в них сами!

Как же познать автомобиль? С чего начать?

С чего начать, мне кажется, автомобиль подскажет сам. Что сначала выйдет из строя, с того и начинайте.

Главное — не надо бояться. Ознакомьтесь с вышедшим из строя узлом по инструкции, попытайтесь понять принцип его работы. Ознакомившись, снимите с автомобиля и разберите. В сборке и разборке большую помощь вам окажет каталог. Обязательно приобретите его, Прекрасные иллюстрации каталога избавят вас от поисков нужных болтов и гаек при разборке, а при сборке не будут оставаться лишние детали.

Не исключена возможность, что на первых порах вы не сумеете установить, какая именно деталь вышла из строя. Тогда надлежит прибегнуть к помощи специалистов.

Идеально, если бы у вашей машины был постоянный консультант, к которому вы могли бы обращаться в случае надобности. Не устраивайте около машины консилиумов; сколько специалистов—столько точек зрения, столько различных взглядов на способы ремонта, регулировки и т. п.

В то время, когда ваш автомобиль ремонтируют, не оставайтесь Посторонним зрителем. Активно включайтесь в ремонт. Старайтесь как можно больше сделать своими руками. В следующий раз эту деталь вы отремонтируете самостоятельно.

Приступая к ремонту, вы иногда точно знаете, что именно вышло из строя, иногда же это становится ясно только после полной разборки.

Очень хорошо, когда повреждение видно на глаз. Значительно хуже, когда разборка уже подходит к концу, а причина выхода из строя еще не ясна.

В таких случаях никогда не ленитесь полностью, до последнего винтика произвести разборку. Все промойте, зачистите. Этого часто бывает вполне достаточно.

Мне пришлось как-то трижды разбирать и собирать карбюратора стоя под проливным дождем. Разберу почти до конца, продую все каналы и жиклеры — никакой причины неисправности не видно, а двигатель не работает. Причем подкачаешь бензин рукой, поплавковая камера наполнится, мотор заводится, а через 150—200 метров остановка. Оказалось, что в канал под запорной иглой попала свернутая восьмеркой фибролитовая шайба клапана подачи горючего. Она пропускала воздух при продувке канала насосом, пропускала бензин при ручной подкачке, но не пропускала его при работе бензонасоса на ходу.

Интересно, как же шайба могла попасть туда? Сколько я не пробовал затолкать ее в канал, мне это не удавалось...

Разобранную деталь (карбюратор, тормоза) надо тщательно вымыть в керосине или ацетоне. Для мытья используйте малярную кисть диаметром 30—50 миллиметров. Никогда не собирайте детали грязными, неотмытыми. Собирать надо очень тщательно, внимательно следя за установкой каждой части, проверяя себя по каталогу.

Небрежность в сборке того же самого карбюратора едва не стоила мне автомобиля.

Как я уже рассказывал, три раза собирал и разбирал карбюратор под проливным дождем. Наконец нашел причину неисправности, быстро собрал его и отправился в путь.

Въехал в город, вдруг заглох мотор. Несколько раз «погонял» стартером — мотор не заводился. Пока еще автомобиль двигался по инерции, подъехал к тротуару, открыл капот - мотор полыхал, объятый пламенем.

Мне, правда, повезло. Чехлы были в стирке и на сиденьях лежали старые одеяла. Я сорвал их, намочил в луже и закрыл мотор. Сбежались люди, стали мне помогать. Огонь погас. Размер «бедствия» оказался сравнительно невелик: обгорела краска на капоте изнутри и местами изоляция проводов высокого напряжения да еще лопнула подкапотная лампа.

В чем же было дело?

Впопыхах я поставил запорную иглу вверх ногами, то есть она была обращена острием вниз, и доступ бензина в поплавковую камеру не был ограничен. Бензин через все щели в карбюраторе лился на коллектор, на глушитель и загорелся.

При любой сборке и разборке неизбежные потери — рвутся прокладки. Каждый водитель должен уметь делать прокладки сам. Для этого у вас с собой всегда должен быть кусок картона, лучше поронита, ножницы и острый нож. В качестве временной меры поврежденное место в прокладке можно отремонтировать, обмотав хлорвиниловой изоляционной лентой.

Разумеется, прокладку головки блока сделать самому практически невозможно, трудновато делать прокладку карбюратора, поэтому они должны быть в запасе.

Деталь, для которой вам нужна прокладка, смажьте тонким слоем солидола и приложите к ней картон или поронит. Отпечатавшийся оттиск вырежьте ножницами, прибавляя закраину 1—2 миллиметра. Отверстия сделайте острием ножа. Если ножниц под рукой не оказалось — не беда. Кусок картона положите на деталь, плотно прижмите к ней и начинайте постукивать молотком по всей поверхности. Стучите осторожнее, чтобы прокладка не сдвинулась и прорвалась только на отверстиях,

Когда машина стоит дома, в гараже, ремонтировать ее просто. Все можно делать не спеша, вышедшие из строя детали заменять новыми.

Значительно труднее ремонтировать в пути, подручными средствами. Трудно предугадать заранее, какая деталь выйдет из строя первой, и возить с собой запасную. Совершенно правы Е. Анискин и Е. Улицкий, утверждая, что именно та деталь выходит из строя, которой с собой нет.

Мы попытаемся поговорить о типовых неисправностях и способах их устранения.

Неисправности двигателя. Наиболее часто встречающиеся неисправности его распознать очень просто — двигатель не заводится. Как правило, он не заводится по двум причинам: нет подачи горючего или нет искры в прерывателе.

Давайте проверять подачу. Приступая к детальному изучению неисправности подачи, решите сначала вопрос в принципе: виновата ли она в том, что двигатель не заводится. Для этого возьмите 20—25 граммов бензина, не более, и плесните его в горловину карбюратора. Попробуйте завести двигатель. Он заработал и через несколько секунд заглох: ясно, нет подачи.

Начнем с бензонасоса. Отверните трубку, соединяющую бензонасос с карбюратором, и потяните на себя несколько раз рычаг ручной подкачки. (Не забудьте потом поставить его в крайнее заднее положение — иначе бензонасос не будет работать! Чтобы быть застрахованным от возможных неприятностей, на рычаг надо прикрепить пружину, которая возвращала бы его назад.) Если бензин вытекает сильной, пульсирующей струей — бензонасос исправен. Струи нет или она вялая — неисправен бензонасос либо засорен бензопровод и бензин не поступает из бака. Отверните от бензонасоса гибкий шланг бензопровода, вставьте в него наконечник насоса и с силой качните несколько раз. Характерное бульканье бензина в баке подскажет, что бензопровод ни при чем. Значит, загвоздка в бензонасосе. Неисправностей бензонасоса много: повреждение стакана отстойника, диафрагмы, клапанов. Обо всех этих неисправностях очень хорошо и подробно рассказано в инструкциях и руководствах.

Я хочу вам дать совет: неисправности бензопровода или бензонасоса в пути, да еще зимой или ночью, ремонтировать очень трудно. Вы затратите уйму времени, обморозитесь, сломаете что-нибудь в спешке и можете ничего не добиться.

Для того чтобы доехать до дома или до какого-то конечного пункта, используйте «самотек». Приспособления для устройства самотека элементарны: канистра для бензина и длинный гибкий резиновый шланг. Канистру дайте на руки своему спутнику с таким расчетом, чтобы уровень бензина в ней был выше уровня разъемной щели карбюратора. В бензин опустите шланг и привяжите его к горловине. Другой конец шланга выведите в окно и наденьте на штуцер трубки, идущей от бензонасоса к карбюратору. (Лучше канистру с бензином поставить на багажник на крыше, надежно привязав к нему.) На тот случай, если бензонасос вдруг «очнется» и заработает, отключите от него гибкий шланг бензопровода.

В машине не курить! Окна не закрывать — пары бензина ядовиты!

Мы с вами установили, что бензонасос исправен, значит, надо идти выше, в карбюратор. Схематично ремонт карбюратора можно представить так; разборка, промывка, продувание жиклеров, сборка.

Что можно выявить, разобрав карбюратор?

1. Грязь в жиклерах, в каналах — промыть, продуть.
2. Зависает запорная игла — иглу вымыть, протереть и притереть.
3. Заедает поршень ускорительного насоса в канале. Иногда заедание бывает настолько сильным, что усилиями одного человека извлечь поршень из канала не удастся. Извлеченный поршень надо тщательно вымыть, лучше всего в ацетоне, и притереть по каналу. Следует отметить, что с заедающим поршнем ускорительного насоса двигатель заводится, но будет плохо тянуть.
4. Повреждение поплавка установить легко. Потрясите поплавок, и вы услышите внутри него. плеск бензина. Поврежденный поплавок надо заменить. Если заменить нечем — отремонтировать. Отверстие, как правило, очень мало, удалить через него бензин невозможно. Увеличьте диаметр его до 1—1,5 миллиметра, «вытрясите» бензин, вставьте в отверстие деревянную пробочку (спичку) и замажьте мылом. Кстати, таким же образом можно отремонтировать поврежденный бензобак.

Повреждение поплавка, заедание его или запорной иглы при открытом клапане подачи горючего приводит иногда к «пересосу»!

Поставить диагноз «пересоса» можно на основании

обоняния и слуха; (в кузове появляется резкий запах бензина, если прислушаться, слышит шипение падающих на раскаленный коллектор капель его), а также:

зрения и осязания (поднимите капот — из карбюратора льется бензин, на ощупь карбюратор мокрый).

Как же устранить пересос, завести двигатель и продолжать движение?

Есть два способа — активный и пассивный.

Активный: разобрать карбюратор, выяснить причину пересоса, устранить ее и заводить двигатель.

Пассивный: набраться терпения, подождать часа два, бензин испарится, и двигатель может заработать.

Я вам расскажу еще о третьем способе—среднем между активным и пассивным. Будем надеяться, что поплавков цел и нет нужды разбирать карбюратор. Выверните регулировочную иглу главного жиклера и дайте стечь бензину из поплавковой камеры. Следите, чтоб бензин не попал на раскаленный коллектор — это может вызвать пожар, Постучите гаечным ключом по крышке карбюратора—застрявшие поплавки или игла могут встать на свое место. Отверните пробку на всасывающем коллекторе и дайте стечь бензину. Пока он будет стекать, выверните все свечи и протрите их насухо. Не очень спешите ввертывать свечи на место — пусть испарится бензин, попавший в цилиндры.

Нажмите на педаль акселератора до отказа и заводите двигатель. Если двигатель завелся, а потом заглох из-за пересоса, переходите к активному способу.

Тяжелые пересосы могут привести к тому, что двигатель не будет заводиться и после активного вмешательства, что тогда? Тогда у вас в запасе остается пассивный способ; подождать пару часов плюс бесконечность.

И, наконец, я остановлю ваше внимание на том, с чего вообще-то следует проверять систему питания. Надо быть уверенным, что в баке есть бензин.

На «Москвиче-408» мне срочно пришлось поехать в район. Стрелка указателя уровня бензина стояла на «П» — полный бак. Через 5—7 километров мотор заглох. По всем данным, не было подачи горючего. Стал проверять бензонасос — так и есть, не работает. Не долго думая, принял решение: снять его и отремонтировать.

Вам, наверное, приходилось снимать бензонасос и вы знаете, какая это морока. Ставить его еще труднее.

Разобрал бензонасос, но никакой неисправности не нашел. Поставил его на место. Решил тогда вообще выяснить состояние системы питания. Снял с колеса колпак (за неимением другой посуды я воспользовался колпаком, чтобы налить в него бензин и плеснуть в карбюратор) и полез под машину отвертывать пробку бензобака. Ну хоть бы капля горючего!

Проезжавший мимо шофер самосвала выручил меня: ведро бензина я вылил в бак — стрелка указателя перепрыгнула на отметку 'Д'

Что надо возить с собой?

Прокладку карбюратора, поплавков, диафрагму, клапаны и стакан бензонасоса, шланг, канистру, кусок мыла.

В том случае, когда система питания исправна, надо проверять электрооборудование.

Еще раз убедитесь, включено ли у вас зажигание. Да, да, не улыбайтесь, пожалуйста. Многие новички пытаются заводить автомобили, не включив зажигания! На старых автомобилях с разработанным замком, даже повернув ключ, вы не всегда гарантированы, что зажигание включено. Проверьте это по

колебаниям стрелок приборов. Однако на современных автомобилях, с дистанционным включением стартера поворотом ключа, такая ошибка исключается.

Зажигание включено, подача горючего есть, а двигатель не заводится, почему?

Проверим, есть ли ток в цепи. Снимите крышку прерывателя, посмотрите попутно, нет ли на ней трещин. Выньте из крышки центральный провод. Поворотом рукоятки поставьте контакты в положение полного смыкания. Удерживая провод на расстоянии 1—1,5 миллиметра от какой-либо металлической части двигателя, разомкните контакты рукой. Если между наконечником центрального провода и массой проскочит искра, значит, цепи высокого и низкого напряжения исправны.

Может быть так, что между контактами прерывателя искра проскочит, а на центральном проводе ее нет — неисправна цепь высокого напряжения. Нет искры между контактами прерывателя — неисправна цепь низкого напряжения.

Типовые неисправности: раньше довольно часто выходили из строя конденсаторы и катушки зажигания. Сейчас такие неисправности крайне редки, и думать о них надо только тогда, когда все остальное проверено. Значительно более распространенным дефектом являются повреждения цепи низкого напряжения: обрыв или отсутствие контакта в проводе, идущем к прерывателю. Далее, надо проверить целостность, наличие контакта и отсутствие замыкания в проводах, идущих внутри прерывателя. Проверьте целостность, отсутствие замыкания на массу молоточка.

Проверить цепь вам значительно облегчит простейший тестер — лампочка с припаянными к ней проводами. Включая один конец на массу, другой в цепь, вы легко «прозвоните» ее.

Заканчивая осмотр цепи низкого напряжения, обязательно зачистите контакты прерывателя и отрегулируйте зазоры. Для этой цели у вас должен быть специальный щуп и надфиль. Установить зазор несложно. Вы об этом прочтете в инструкции.

На всякий случай проверьте крепление корпуса прерывателя-распределителя на корпусе двигателя. Бывает, что крепление ослабнет и не только собьется зажигание, но и выйдет из зацепления шестерни валика распределителя с масляным насосом.

Теперь нам осталось проверить цепь высокого напряжения. Идите снизу вверх. Прерыватель открыт, осмотрите ротор; цел ли он, не вылетела ли пружина, крепящая его на валике. Зачистите контакты ротора. Еще раз проверьте крышку, плотность прилегания проводов высокого напряжения, целостность контактного уголька, наличие пружины под ним. Выверните из катушки зажигания клемму провода высокого напряжения и осмотрите контакт. Тщательно проверьте контакты на проводах, идущих к катушке.

Вот теперь, если все исправно, а тока в цепи высокого напряжения нет, можно думать о неисправности катушки зажигания.

Как-то 1 Мая ехал я на «Волге» в Арзамас. Стрелка указателя бензина подошла к отметке «О», но мне оставалось километров 10—15, и я надеялся дотянуть до колонки.

Неожиданно мотор заглох, и я, будучи совершенно уверенным в том, что кончился бензин, решил ждать какой-нибудь грузовик (у легковых, как известно, «подстрелить» бензин трудновато!).

Долго же мне пришлось ждать его в праздничный день!

Наконец мне дали литров 10, я залил в бак — двигатель не заводится. Что такое? Открываю капот — наконечник центрального провода отвернулся от катушки зажигания и лежит на двигателе.

Мораль: не принимайте поспешных решений!

При манипуляции с проводами высокого напряжения не касайтесь телом или рукой массы, так как вас может «дернуть» током. Ток этот, разумеется, совершенно не опасен, но бьет довольно сильно и неприятно.



По системе зажигания полезно возить с собой тестер, о котором мы говорили, моток проводов и изоляционной ленты, один-два куска провода высокого напряжения, крышку прерывателя-распределителя, молоточек, две-три свечи, конденсатор и, по возможности, катушку зажигания и ротор. Во время движения надо внимательно слушать двигатель, чутко реагируя на малейшие изменения ритма его работы. Чаще всего эти изменения заключаются в том, что двигатель дает перебои — «троит» (шестицилиндровые двигатели могут «пятерить» и т. д.).

Для начала надо выявить неработающий цилиндр. Заведите двигатель и отверткой поочередно замыкайте свечи на массу. При замыкании свечи на неисправном цилиндре не изменится ритм работы (на верхнеклапанных двигателях отверткой свечи замыкать неудобно — надо снимать колпачки с проводами).

Выверните свечу, осмотрите контакт. Проверьте, не раскололся ли фарфоровый изолятор. Сомнительную свечу замените. Проверьте идущий к свече провод. Иногда в сырую погоду провода пробивают, и достаточно бывает отодвинуть их подальше, например, от впускного клапана водяной рубашки, как двигатель начинает работать нормально.

Несмотря на все ваши ухищрения со свечами и проводами, двигатель продолжает троить. Нет, следовательно, компрессии. Как проверить компрессию?

Выверните свечу, в отверстие плотно вставьте бумажную пробку. Поворачивайте двигатель рукояткой. На высоте такта сжатия пробка выскочит.

Компрессии нет, что делать? Если свеча, которую вы только что вывернули, влажная, но не пахнет бензином, возможно, прорвалась головка блока. При этом на масляном щупе, кроме слоя масла, вы обнаружите слой воды. Свеча сухая — мог «зависнуть» клапан. И в том и в другом случае надо снимать головку блока. Порванную прокладку заменить, зависший клапан разработать с помощью ацетона и масла. И все-таки двигатель троит!

Садитесь за руль и потихоньку поезжайте домой. На этот случай есть очень хорошая песня из кинофильма «Там, где кончается асфальт»!

Как-нибудь дотянет последние мили

Твой надежный друг и товарищ мотор.

Хорошая песня, правда? Дома как-нибудь разберетесь!

При повреждении прокладки между глушителем и коллектором глушитель начинает «сечь».

«Секущий» глушитель может имитировать различные звуки, например звук стучащего клапана; он очень неприятен, раздражает водителя. Двигатель напоминает компрессор. Выхлопные газы, проникающие через поврежденную прокладку, дают характерные языкообразные закапчивания на крыле и на передней стенке кузова, облегчая тем самым постановку диагноза.

Прокладка глушителя — вещь довольно дефицитная, в продаже бывает редко и не всегда может оказаться у вас с собой. Устранить отсечку глушителя в пути тем не менее несложно.

Ослабьте гайки крепления глушителя и несколько сдвиньте его книзу. Извлеките прокладку. Возьмите кусок асбеста и по прокладке изготовьте кольцо толщиной 1—1,5 сантиметра (асбест предварительно размочите в воде). Наденьте прокладку, осторожно положите сверху мокрое кольцо и затяните гайки крепления глушителя. Асбестовое кольцо устранил отсечку и служит довольно долго.

Особенно неприятны и сразу должны вас насторожить появившиеся стуки. Стучать может двигатель, ходовая часть, кузов, амортизаторы. Определить стуки кузова или амортизаторов несложно: они стучат неритмично, отчетливо усматривается связь их с неровностями дороги.

Выключите двигатель на ходу — стуки продолжаются, но по мере снижения скорости частота их также уменьшается — стучит ходовая часть. Проверьте затяжку колесных гаек, гаек ступиц, подшипников сту-

пиц. Проверьте крепление карданного вала. Иногда на вал может намотаться проволока и стучать по днищу кузова.

Если звуки сразу же после того, как выключен двигатель, прекратились, — дело плохо — стучит двигатель.

Но еще не все потеряно. Надо точно узнать, что стучит. Стучать могут клапаны, поршни, подшипники коленчатого вала, шестерни или цепь распределительного механизма, прерыватель-распределитель.

Давайте по порядку.

Клапаны издают высокий металлический звук, исходящий из верхней части двигателя. При помощи простейшего стетоскопа—палки из сухого дерева около 1 метра длиной и 2,5—3 сантиметров в поперечнике — можно точно найти стучащий клапан, по крайней мере, в первой или во второй паре цилиндров.

Регулировать клапаны при верхнем их расположении довольно просто. Нижнеклапанные двигатели не стоит в пути ремонтировать. Лучше потихоньку поезжайте. Если, конечно, стук принимает угрожающий характер,— ничего не поделаешь, надо вставать.

Шестерни распределительного вала также издают чистый металлический звук, идущий спереди, но клапаны звучат на высоких тонах, а шестерни—на низких.

Следует отметить, что шестерни редко начинают стучать в пути. Как правило, стук их отчетливо слышен при заводке холодного двигателя, и он, появившись, быстро пропадает совсем или становится еле заметным, как только к механизму распределения начинает поступать масло.

При незначительных стуках такого рода ездить можно долго. Ремонтировать в дороге подручными средствами механизм распределения невозможно, и вам остается лишь уповать на верного друга и товарища — на мотор.

Внезапно возникшие поршневые стуки, в особенности на малоизношенном двигателе, опасны. Стучающий поршень издает нечистый, дребезжащий звук, напоминающий удар расщепленным поленом по металлическому предмету. Дальнейшее движение недопустимо — может оборваться часть поршня или шатун, и это приведет к гибели двигателя.

Если же это случилось на старом, изношенном двигателе — вначале очень тихо, потом с каждой тысячей километров все громче и громче—не страшно. Такой двигатель с застучавшим поршнем будет хуже тянуть, усиленно расходовать, буквально «жрать» масло, но, практически, как бы далеко от дома вы ни оказались — доедете своим ходом.

Самым опасным является стук подшипников коленчатого вала. Мы не будем сейчас вдаваться в подробности этого явления. Важно одно:

по какой бы причине ни стучал вал— надо вставать.

Как отличить стуки, издаваемые коленчатым валом, от прочих других? Во-первых, коленчатый вал издает дробный, нечистый звук то низкого, то высокого тона, который в отличие от стучащего, например, поршня слышен непрерывно. Нельзя точно выделить начало и конец звучания. Во-вторых, яснее всего эти звуки слышны под машиной, вернее, под двигателем. В-третьих, они особенно отчетливо проявляются на резких переходах от малых оборотов двигателя к большим. При этом отчетливо прослушивается специфичный для стучащего вала «грызущий» оттенок звука — «гр-гр».

Нечего, конечно, и думать о ремонте вала в пути, однако один раз в жизни мне пришлось это делать.

Как-то учреждение, где я работаю, было закрыто на срочный аварийный ремонт. Мы все оказались в вынужденном двухнедельном отпуске. Первые пять дней слонялись без дела, на шестой встретились, и один из нас предложил:

— Давайте съездим в Полтаву. У дядьки моего яблоч полно! И наедемся и с собой привезем!

Мысль нам понравилась, и мы стали приводить ее в исполнение. Получилось так, что единственный автомобиль, на котором мы могли поехать, оказался довольно потрепанный ГАЗ-12, купленный незадолго до этого в таксомоторном парке. Машина была вроде ничего, но без резины, то есть резина-то, конечно, на ней стояла, но такая, что дальше черты города выезжать не рисковали.

В лихорадочных поисках резины прошло еще два дня. Наконец нашли. В тот же вечер все было собрано, уложено, и мы выехали.

Я должен сказать, что это была чудесная поездка в отличной компании. Нас было четверо; четыре старых друга, четыре водителя со стажем не менее 10 лет. Спинку заднего сиденья мы положили между спинкой переднего и задним, сняли фанерную перегородку, отделяющую кузов от багажника. Получилась неплохая тахта. Мы благополучно доехали до Полтавы, трое суток «паслись» у гостеприимного дядьки, на четвертый день, загрузившись яблоками, тронулись домой...

И опять все было хорошо. Беда пришла совсем с другой стороны: между Тулой и Москвой, недалеко от Серпухова, застучал вал, да так, что, казалось, разлетится двигатель.

Что делать, как быть?

Пробовали проситься на буксир — не берут — уж очень большая машина. И тогда «чрезвычайное заседание малого хурала» решило отремонтировать двигатель на месте...

Через 5 часов двигатель лежал на траве, вверх поддоном, и мы твердо знали: коленчатый вал последнего допуса с задранными шейками годился только на лом.

И хорошо помню, как в тон тогда прозвучал старый анекдот. Механик, осмотрев машину, делает вывод: — Масло еще хорошее, а двигатель... двигатель пора менять!

В эту же ночь двое из нас, имевшие в Москве наибольшее количество родных и знакомых, выехали туда на попутной машине. Время, оставшееся до открытия автомагазина на Бауманской, потратили на поиски «кредитов», а ровно в 10 утра уже переступили порог этого магазина. Нам повезло (не может же быть сплошного невезения!) — мы купили новый вал и вкладыши.

В 2 часа дня с покупкой были уже на месте. Еще 2 часа ушло на поездку в Серпухов, так как нам не удалось самим снять распределительные шестерни. После обеда из трех блюд — яблоки трех сортов, который прошел в исключительно теплой и дружеской обстановке, в шестом часу начался монтаж двигателя. В 4 часа утра был произведен пробный запуск: двигатель работал нормально...

Я привел этот случай не для того, чтобы вы обязательно поступали также. Нет, эту сложную операцию в условиях дороги мы сделали из своеобразного чувства противоречия: нас отговаривали ехать на этом «транспортном трупе», предсказывая, что в лучшем случае мы вернемся на поезде, а у владельца на руках будет квитанция о добровольной и безвозмездной сдаче двух тонн металлического лома.

А мы уехали своим ходом и приехали!

И, конечно же, я в этом абсолютно уверен — нас кто-нибудь взял бы на буксир и дотянул бы до Москвы и до родного Горького...

Что там у нас еще осталось? Да, стук «пера» распределителя. Не стоит обращать на него особенного внимания. Надо лишь убедиться, что стучит именно оно. Ну в детонационные стучки вы и сами сумеете отличить и устранить.

О системе охлаждения. Здесь вас может беспокоить только одно - перегревается двигатель. Причин много:

1. На улице очень жарко — ничего не поделаешь.
2. Затянуты тормозные колодки. Пощупайте барабаны рукой, отрегулируйте колодки.
3. Слишком позднее зажигание. Я не советую вам менять установку зажигания, не поискав других причин. Почему бы это перегреваться двигателю сегодня, если вчера, при такой же установке

зажигания, ничего подобного не было? Проверьте, не ослабло ли крепление распределителя и не сбилось ли зажигание.

4. Неисправен термостат. На это вам сразу же укажет разница температур между верхней и нижней частями радиатора. Неисправный термостат извлечь и выбросить без сожаления, пока он не сыграл с вами злую шутку зимой, когда от неисправности его замерзнет вода в радиаторе.

5. Слабое натяжение ремня вентилятора или лопнул вентиляторный ремень (на лопнувший вентиляторный ремень сразу же укажет стрелка амперметра, отклоненная в сторону разрядки). Ослабнувший ремень натянуть, лопнувший — заменить,

Кстати, ремень вентилятора всегда должен быть в запасе, так как ремонтировать его невозможно.

6. Неисправен водяной насос. Дайте двигателю остыть. Откройте пробку радиатора. Вода в нем будет, как говорится, на донышке. Заведите двигатель, дайте побольше оборотов — уровень воды не изменится,— неисправен водяной насос. При исправном водяном насосе с увеличением оборотов двигателя уровень воды будет несколько подниматься, и на поверхности ее видны характерные для движущейся воды пузыри.

На современных легковых автомобилях водяной насос сделан весьма надежно и редко выходит из строя. Уж коль выходит, то не по пустякам и в пути отремонтировать его не всегда возможно. Но ведь мы с вами договорились ничего не бояться и не опускать руки. Снимите насос, разберите его (по каталогу), проверьте. Если поломка не поддается ремонту и запасных частей нет, придется, для того чтобы доехать до дома или до ближайшей станции технического обслуживания, использовать имеющуюся у вас систему для самотека. Только не забудьте в канистру вместо бензина налить воду (вспомните старую кинокомедию «Петер», где он налил в радиатор бензин). Конец шланга погрузите в радиатор и слегка приоткройте краник на блоке, а теперь в путь... до первого колодца,

Способ неприменим зимой, так как можно легко заморозить радиатор,

7. Если в вашем радиаторе много накипи, то перегрев двигателя для вас не должен быть неожиданностью.

8. Подтекающие трубки радиатора можно заклеить горчицей. Насыпьте одну-две ложки горчицы в горловину радиатора и долейте воды. Остальное сделает горчица сама. Если заклеились не все трубки — добавьте еще горчицы.

О системе смазки. Самое главное — не заводить двигатель без достаточного количества масла.

Мой знакомый «потерял» двигатель при весьма, я бы сказал, анекдотических обстоятельствах. Он приехал в деревню на берегу Волги. Когда он выходил из машины, к нему приблизилась группа ребятшек с лодочным мотором. Один из них спросил;

— Не будет ли у вас бензинчика?

У него было в канистре литров пять, и он отдал. Его поблагодарили и попросили еще пару литров масла.

— Масла, к сожалению нет, вот только в двигателе. Ребята переглянулись и ушли, а он, заперев дверцы, пошел спать. Наутро, не поднимая капота, завел машину и поехал. Через полчаса двигатель застучал и заклинил. Тогда наконец он решил проверить уровень масла — щуп был сухой. Пробка поддона картера на месте.

«Куда делось масло? — подумал он, и вдруг его осенило; — Ведь сам же научил, где взять масло, вот они и взяли!» Винить кого-либо, в том числе себя, было уже поздно. Двигатель вышел из строя безвозвратно.

Во время движения внимательно следите за указателем давления масла. При внезапном падении давления немедленно остановитесь. Движение можно продолжать лишь в том случае, когда вы

убедитесь, что масло в двигателе есть и давление его то же, то есть надо быть уверенным в исправности масляного насоса.

В любом месте, где вам угодно, разъедините масляную магистраль и заведите мотор. При исправном насосе масло будет выбивать сильной струёй. Это самое главное. Движение, по крайней мере до дома, можно продолжать. Дома или на первой же большой стоянке проверьте цепь, идущую от датчика к прибору — указателю давления масла. Снимите проводок с датчика и замкните его на массу. Колебание стрелки указывает, что цепь исправна. Следовательно, неисправен датчик. Ремонтировать его практически невозможно. Он подлежит замене.

Надо сказать, что ремонтировать масляный насос несложно: отвернуть шланг, отвернуть два болта и... можно было бы снять насос, если бы конструкторы, проектировавшие автомобили, сами хоть раз ремонтировали их. К сожалению, конструкторы ремонтом автомобилей не занимаются, и поэтому, чтобы снять масляный насос, приходится снимать двигатель.

В пути может произойти еще одна поломка в системе смазки: обрыв шлангов масляной магистрали. Распознается сразу и без труда — резко падает давление масла, и кузов наполняется дымом. Горит масло, попавшее на раскаленный коллектор, глушитель и другие части мотора.

Хорошо иметь в запасе масляный шланг и датчик.

Таковы, в общем и целом, основные неисправности, которые могут случиться с двигателем в пути.

Остановимся на путевых неисправностях ходовой части,

На ходу может рассыпаться подшипник ступицы. При этом из нее отчетливо доносятся хрустящие ритмические звуки. Чтобы окончательно убедиться в этом, поднимите подозрительное колесо домкратом и покачайте его. Неисправный подшипник резко увеличит люфт колеса. Подшипники, пришедшие в негодность, подлежат замене. Комплект подшипников для ступицы переднего колеса неплохо возить с собой.

Автомобиль имеет очень неопрятный вид, когда пропускают смазку сальники ступиц передних или задних колес (смазкой обрызганы обода и покрышки). Она, попадая в тормозные барабаны, резко ухудшает торможение. Поэтому, если такое случилось в пути, а до дома еще далеко, неисправные сальники надо сменить.

Как сменить сальники и подшипники ступиц передних колес?

Колесо поднимите домкратом, расшплинтуйте и снимите гайку поворотного кулака (гайку крепления ступицы). Ступицу снимайте вместе с колесом—вам не придется делать лишнюю работу: снимать и надевать колесо на шпильки, во-первых, а, во-вторых, колесо с закрепленной на нем ступицей сыграет роль импровизированного верстака и избавит вас от необходимости класть ступицу на землю. С внутренней стороны ступицы находится сальник. Подденьте его отверткой и вынимайте. Открывается свободный доступ внутрь, к подшипникам. Неисправные подшипники приходится выколачивать из ступицы, иной раз с большим трудом, разбивая зубилом сепаратор на части. Новый подшипник вставляйте, слегка поколачивая по нему; для запрессовки сальника поставьте его по месту, сверху положите доску и ударами молотка по доске вгоните сальник вровень с краем ступицы.

Если запасного сальника нет, а подтекающий не имеет повреждений — разрывов и т. п., можно попытаться отремонтировать его. Сальник осторожно выньте и, сняв с него пружину, опустите в бензин. Пружина сальника разъемная, один конец ее, заостренный в виде конуса, ввернут в другой. Найдите место разъема и от того конца, куда ввертывается конус, отрубите 2—3 миллиметра. Соедините концы и наденьте пружину на сальник.

Почти на каждом «Москвиче-401», которые мне приходилось видеть на загородных дорогах, к заднему буферу был привязан коренной лист рессоры. У других автомобилей более поздних конструкций рессоры выходят из строя сравнительно редко, но все-таки выходят. Чаще всего ломается коренной лист

у места перехода его в серьгу. Тяжело груженный автомобиль сразу же садится на сторону сломанной рессоры, иногда слышно шарканье колеса по крылу. Если нагрузки нет, то поломку рессоры распознать трудно. Обломок коренного листа может упереться в кронштейн рессоры или в пол кузова. Однако неизбежно появится «игра» заднего моста, автомобиль скользит из стороны в сторону.

На автомобиле без нагрузки с небольшой скоростью, но с большой осторожностью можно добраться до дома. На груженой машине (лековой!) попробуйте дотянуть, укрепив между стремянкой и полом кузова деревянный брус.

Еще раз обращаю ваше внимание на крайнюю осторожность при движении: обломок рессоры может пробить пол кузова.

К неисправностям заднего моста следует отнести поломки полуоси и ее подшипников. В особенности опасны поломки полуоси на старых автомобилях, где она сконструирована по типу полуразгруженной, так как вместе с отломком полуоси отлетает напрочь колесо со ступицей и тормозным барабаном

Как-то на такой вот старой машине («Победа») я ехал по Ленинградскому проспекту в Москве. Скорость была около 80 км/час. Кругом в несколько рядов шли машины. Внезапно взревел двигатель, тяги нет, и я понял — полуось!

Лихорадочно, опережая события, заработала мысль; вот сейчас отвалится колесо, машину резко бросит в сторону, в нее ударится другая, а в ту еще одна,..

Мысли мыслями, а нога пошла на тормозную педаль. Нерезко, но достаточно эффективно, чтобы колодками прижать тормозной барабан и не дать свалиться колесу, рука включила указатель правого поворота...

Я остановился на обочине, посмотрел — тормозные колодки правого заднего колеса более чем на треть вышли из барабана.

Помню еще тогда, в те далекие годы, мне понравилась организация технической помощи в Москве. Автоинспектор дал мне номер телефона, пришел ЗИЛ, приподнял мою машину за задний мост и... за 5 рублей поезжай в любую сторону...

На новых моделях (М-408, 412, ВАЗ и др.) с разгруженной полуосью поломка полуоси к аварии не приведет, колесо не отвалится, и автомобиль можно будет буксировать.

Распознать неисправность полуоси несложно: двигатель работает, включена передача, карданный вал вертится, а автомобиль стоит.

Значительно более часто, чем полуось, выходит из строя подшипник ее. При этом со стороны колеса отчетливо слышен глухой, ритмичный, прямо пропорциональный скорости движения автомобиля звук типа «бу-бу-бу». Причем при поломке правого подшипника звук более отчетливо слышен в момент левого поворота, при поломке левого — наоборот.

С вышедшим из строя подшипником полуоси потихоньку, полегоньку можно проехать большое расстояние.

Не спешите покупать подшипник; снять с полуоси поврежденный и установить новый крайне сложно. Покупайте его в сборе с полуосью.

Вы отлично знаете, к чему приводит езда с неисправными тормозами, говорить об этом не приходится. Я уверен, что вы никогда не тронетесь в путь, не убедившись в исправности тормозов.

Но в дальней дороге все может случиться и отремонтировать тормоза приходится волей-неволей.

Принципиально неисправность гидравлических тормозов может возникнуть в двух случаях; в системе — воздух, в системе — нет жидкости.

Неисправности, связанные с износом колодок и тормозных барабанов, я не имею в виду.

При нарушении герметичности системы утекает тормозная жидкость и в нее попадает воздух.

Я напомним вам признаки, свидетельствующие о наличии воздуха; уровень жидкости заметно не убывает, но педаль стала мягкой, проваливается, Эффект торможения наступает лишь после двух-, трехкратного нажатия на педаль. При более обширных нарушениях герметичности системы наряду с попаданием воздуха идет утечка жидкости. Найти место утечки, как правило, не трудно. Характерные темные, неподсыхающие пятна вокруг шлангов или потеки жидкости на внутренних поверхностях колес точно укажут вам место повреждения. Это во много раз лучше скрытого, незаметного повреждения, через которое все время сосет воздух. У меня были «знакомые автомобили», на которых «всю жизнь» прокачивали тормоза.

Если вас начали мучить тормоза, надо покончить с этим раз и навсегда. Не поленитесь вскрыть все тормозные барабаны и осмотреть рабочие цилиндры. Иногда подтекание бывает настолько незначительным, что увидеть его можно, лишь сняв барабан и отвернув пыльник. Посмотрите главный тормозной цилиндр, гибкий шланг и трубопровод, их соединения. Подтяните их. Текущий рабочий цилиндр разберите, осмотрите манжеты. Подтекание может быть из-за повреждения края манжета или из-за попадания между ним и краем цилиндра комочка грязи. Вскрытый цилиндр тщательно протрите тряпочкой, смоченной в бензине или ацетоне. Помните, что при работе с тормозами надо соблюдать поистине хирургическую стерильность. Если манжет изношен, а заменить нечем, положите его, предварительно вымыв теплой водой с мылом, на несколько минут в бензин. От бензина манжет слегка разбухнет и поэтому будет плотнее прижиматься к стенкам цилиндра.

Обязательно надо иметь в запасе несколько новых манжет, 0,5 литра тормозной жидкости. Неплохо, конечно, иметь новый рабочий и главный тормозной цилиндры, в крайнем случае ремонтный комплект для него.

Закончив сборку цилиндра, приступайте к прокачке. Перед прокачиванием проверьте, все ли у вас на месте.

Я помню случай, когда мы ехали на автомобиле «Волга» и у нас отказали тормоза на передних колесах. Нас было несколько водителей, и мы сразу начали вскрывать оба передних тормозных барабана при свете переносной лампы. В одном из них обнаружили утечку тормозной жидкости. Сняли подтекающий цилиндр, поставили новый, надели барабан и стали прокачивать.

Качаем-качаем—никакого результата. И только тогда, когда израсходовали почти всю тормозную жидкость, догадались, что в темноте и в спешке не надели тормозной барабан на «здоровое» колесо. При первом же нажатии на тормозную педаль на нем выбило манжеты, и жидкость беспрепятственно текла на землю.

Обычный способ прокачки при помощи сосуда с жидкостью и шланга вы знаете. Я вам хочу рекомендовать метод «экспресс-прокачки», которым легче пользоваться в дороге.

Ваш спутник несколько раз нажмет на тормозную педаль, после чего будет удерживать педаль ногой, с силой нажимая на нее. Вы открываете болт перепускного клапана. Из клапана под большим давлением вырвется воздух, затем смесь воздуха с жидкостью, а потом жидкость непрерывной струей. При появлении струи быстро закройте клапан. И все. Как видите, очень удобно и быстро, несмотря на некоторую потерю тормозной жидкости.

Все это, конечно, хорошо, когда есть запасные манжеты, тормозная жидкость и т. п. Ну, а если? Впрочем таких «если» в дороге может быть очень много, и всего предусмотреть нельзя.

Тормозную жидкость можно заменить чем угодно, вплоть до колодезной воды. Лучше взять водку или вино, спирт или денатурат. При первой же возможности освободите систему от «эрзаца», промойте ацетоном и залейте настоящую тормозную жидкость.

Нельзя длительное время ехать с подтекающим цилиндром. Но если запас манжет уже исчерпан, а отремонтировать не удастся. Что делать? Такой цилиндр надо заглушить, иначе никакого запаса жидкости

не хватит. На этот случай подберите и возите с собой болт с шайбами и резиновыми прокладками, который ввертывается в тройник вместо тормозного трубопровода, идущего к соответствующему колесу. Если есть струбцина или ручные маленькие тиски, можно попробовать перегнуть гибкий шланг и зажать его. На заднем колесе при отсутствии болта-заглушки придется пожертвовать трубопроводом; конец его, отвернув от цилиндра, загнуть и расплющить.

Не забывайте о повышенной склонности автомобиля к заносим при торможении тремя колесами.

И последнее. Очень часто возникают трудности при снятии и надевании стяжных пружин тормозных колодок. Советую сделать нехитрое приспособление из большой иглы, которой пользуются для шнурования мячей (шнуровка). Конец ее загните в виде крючка. Этим крючком вы зацепите пружину и извлечете ее из отверстия в колодке без труда. Вместо крючка-шнуровки можно взять кусок проволоки такой же толщины и достаточной длины, чтобы за нее можно было ухватиться двумя руками. Надевать пружину также легко: вы вставляете в отверстие конец напильника и по нему стягиваете пружину крючком или проволокой.

Разговор о дорожных неисправностях будет неполным, если обойти молчанием повреждения резины. Я не буду останавливать ваше внимание на вулканизации камер — об этом довольно хорошо сказано в инструкциях. А расскажу вам о монтаже и демонтаже шин (камерных шин).

В популярной литературе для шоферов-любителей мне не встретилось полного и подробного описания этого процесса, а между тем монтаж и демонтаж шин — очень сложная, трудоемкая работа, требующая теоретических знаний и практических навыков.

Возможно, я буду излишне обстоятелен, но я вспоминаю свои сбитые в кровь руки, лопнувшие сердечники бортов покрышек, прорванные камеры, и очень хочу избавить вас от всего этого.

Итак, спустило колесо. Надо сменить поврежденную камеру. Выверните золотник и дайте полностью выйти воздуху. Теперь надо отделить покрышку от обода. Здесь вы, как правило, сталкиваетесь с «залипанием» покрышек. Легкое залипание можно устранить — потопчите покрышку ногами. При более сильном попробуйте наехать на нее колесом автомобиля или поставьте домкрат и поднимайте автомобиль. Отделившись в одном месте, покрышка легко отстанет по всей окружности. Теперь переворачивайте колесо и устраняйте залипание изнутри.

Покрышка отделена, и надо снять ее с обода. Вооружитесь монтажными лопатками. В комплекте инструментов обычно имеется одна лопатка. Вместо другой используйте плоский конец ключа, например гайки сошки руля. Для облегчения работы обзаведитесь самодельной пипеткой (вам ее сделают в любой кузнице). Возьмите стальной пруток длиной около 1 метра и диаметром 15—20 миллиметров. Конец его надо расплющить наподобие сапожной лапки. Обратите внимание, нет ли на лопатках заусениц, острых углов и т. п., которыми можно повредить камеру. Начинайте демонтаж шины в месте, противоположном вентилю камеры. Вы подсовываете концы обеих лопаток между бортом покрышки и ободом и выводите борт кверху. В это время вы должны ногами стоять на противоположном конце покрышки так, чтобы борт сместился в самую глубокую часть обода. Часть покрышки выведена за край обода. Одну лопатку переставьте на 10—15 сантиметров в сторону. Возможно, вам не удастся подсунуть ее под покрышку— ослабьте немного первую лопатку. Ногой переступите на место, противоположное перемещенной лопатке. Опять выводите борт покрышки за край обода. Теперь, когда выведена часть борта, вторая лопатка не нужна и придавливать покрышку ногой не надо.

Камера, не припудренная тальком, может прилипнуть к внутренней поверхности покрышки. Заведите под борт покрышки руки и отделите камеру по всей окружности. Любой участок камеры захватите двумя руками и так же, как покрышку, выводите за край обода. Освободите вентиль. Положите колесо на землю, встаньте на обод ногами и вытаскивайте камеру.



Для более тщательного осмотра покрышки или для замены ее необходимо снять с обода. Это уж не столь трудное дело. Колесо поставьте внешней стороной к себе. Внутренний борт покрышки сместите за наружный край обода. Вставьте в образовавшуюся щель обе лопатки как можно дальше друг от друга. Упритесь в покрышку коленями, руками давите на лопатки, постепенно увеличивая расстояние между ними. В какой-то момент обод выскочит из покрышки и повиснет на концах монтажных лопаток. Это демонтаж.

Монтаж. Наденьте покрышку на обод в таком же порядке, в каком она была снята, то есть вставьте обод в покрышку и лопатками натягивайте ее через край. Помните, что монтаж и демонтаж покрышки ведется только через наружный край обода. Камеру посыпьте тальком и выжмите из нее воздух. Подсуньте камеру под борт покрышки и наденьте ее на обод. Не обязательно сразу вставлять вентиль — он и потом вставится без труда, так как камера легко скользит на ободе. Расправьте камеру и слегка накачайте ее. Проверьте, нет ли складок и перегибов. Накачанный воздух выпустите. Начинается самая трудная часть — натягивание покрышки. Натягивать покрышку можно двумя способами: молотком и лопатками. Ударами молотка можно без труда «забортовать» покрышку, но при этом деформируются закраины обода и сбивается краска. Лучше пользоваться лопатками. Начинайте монтаж с противоположной от вентиля стороны. Ногой при этом надо прижимать уже заправленную часть покрышки, сдвигая борт в самую глубокую часть обода. Вот и все. Теперь надо накачать камеру. Значительно легче качать ее без золотника, сделав несколько лишних качков для компенсации потери воздуха при ввертывании золотника.

Иногда, в особенности новая, жесткая, покрышка встает на обод с небольшим перекосом. Спустите воздух, смажьте «упрямые» места обода и покрышки мылом, и она без труда встанет на место.

Вот теперь колесо готово.

Некоторую особенность представляет собой монтаж и демонтаж шин на «Жигулях». Сама по себе резина у «Жигулей» мягкая, эластичная и монтируется достаточно легко, например, на обод «Запорожцев», «Москвичей» (у них одинаковый внутренний диаметр шин). Беда заключается в том, что обод «Жигулей» столь же мягкий, как и резина, и даже при самом аккуратном действии монтажными лопатками трудно не смять край его.

Дать какой-либо практический совет трудно, разве что монтировать и демонтировать шины на станциях технического обслуживания, где для этой цели имеются специальные приспособления.

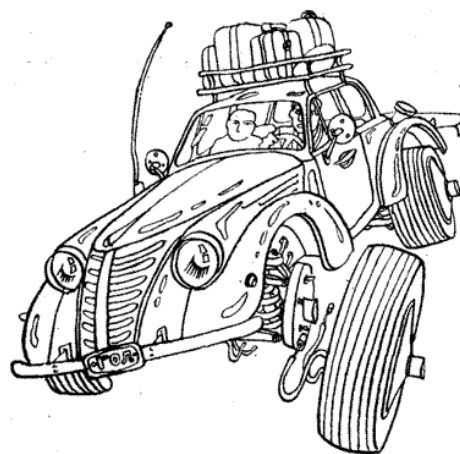
## В доли секунды...

Мы уже говорили, что безаварийный стаж «среднестатистического водителя» составляет 70 лет. Это должно, безусловно, настроить водителя на оптимистический лад. Действительно, ведь никто не прощается родными и близкими, не пишет завещания, прежде чем сесть за руль автомобиля, а между тем...

В соответствующих главах мы познакомились с теми неприятными неожиданностями, которые могут подстеречь водителя извне.

В этой главе остановимся на некоторых обстоятельствах, влияющих изнутри, то есть опасностях, исходящих из самого автомобиля, последствия которых развиваются стремительно, в доли секунды.

Вы еще только завели двигатель, еще не выехали из ворот гаража, а вас уже подстерегает опасность отравления окисью углерода (СО).



Печальная практика показывает, что многие водители, в том числе профессиональные, относятся к этому сильнейшему яду пренебрежительно.

Причем совершенно отчетливо прослеживаются два возможных варианта: первый — ранним утром водитель пришел в гараж, завел двигатель, сел в машину на несколько минут, пока он не прогреется, уснул и... не проснулся.

Второй вариант; остановка на ночлег. Холодно. Работает двигатель и отопитель. К тому же автомобиль стоит где-нибудь в низине, а на улице ни ветерка. Окись углерода — газ без запаха и цвета — проникает в кузов автомашины и приводит к тяжелым, часто смертельным отравлениям.

Значительную опасность представляют несмертельные, даже не очень тяжелые отравления окисью углерода, не сопровождающиеся ярко выраженными симптомами, так как они, влияя на нервную систему, существенно увеличивают время реакции водителя, а также могут вызвать внезапные обмороки и т. п.

Однако с вами ничего не случилось, вы выехали на улицу, впереди вас ждет приятная поездка или... вот об этом «или» и пойдет речь дальше.

Схематически каждое дорожно-транспортное происшествие, исключая случаи наездов на людей, можно представить как столкновение или опрокидывание. Причем столкновения могут быть с движущимися транспортными средствами или с неподвижными предметами (препятствиями). Я останавливаю ваше внимание на этом, чтобы вы знали: даже тогда, когда авария неизбежна, надо до последнего мгновения не терять самообладания, а искать, искать и искать наилучшего выхода в этой наихудшей ситуации.

Разумеется, трудно представить все возможные варианты аварий, но если есть выбор, лучше избежать столкновения с транспортом, идущим навстречу, и направить автомобиль на неподвижное препятствие. Если столкновение неизбежно, старайтесь направить автомобиль по касательной, сколько возможно убирая из-под удара переднюю его часть.

Опрокидывание никогда не может произойти само по себе. Ему предшествует занос, либо очень крутой поворот, либо движение по обрыву, насыпи, сопровождающееся резким креном. Механизм опрокидывания автомобиля здесь понятен. Несколько сложнее он в случае заноса. Для опрокидывания необходимо, чтобы колеса автомобиля при боковом скольжении были остановлены каким-то препятствием. Изложенное будет яснее, если представить себе занос автомобиля на идеально ровной глади замерзшего озера. Автомобиль можно разгонять до предельных скоростей, резко поворачивать руль, тормозить и т. д.— он будет крутиться волчком, но стоять на колесах. Но если на пути колес идущей с заносом машины встретится даже незначительный бугорок, автомобиль может опрокинуться. Таким препятствием может быть просто сила сцепления колес с грунтом—опрокидывание автомобиля на ровной сухой дороге при крутом повороте; на грунтовых, снеговых дорогах — глубокая колея, которую вырывают колеса при боковом скольжении.

Следует обратить особое внимание пассажиров и знать водителю, что в возникшей аварийной обстановке необходимо принять в автомобиле соответствующее положение — сгруппироваться: упереться ногами в пол, спиной в сиденье. Ухватиться руками за поручни, за сиденье, но ни в коем случае — за ручки дверей или подлокотники.

Статистика показывает, что наиболее часто получает повреждения пассажир переднего сиденья (35,7 процента), водитель (32,4 процента). Пассажиры заднего сиденья — 28,8 процента случаев. Хотя при правостороннем движении более часто страдает левая передняя часть автомобиля, водители все-таки получают травму реже, так как раньше всех видят надвигающуюся опасность и успевают сгруппироваться.

Здесь, мне кажется, уместно будет поговорить о некоторых мерах пассивной безопасности — о ремнях и подголовниках.

К сожалению, на сегодняшний день мы не располагаем достаточным опытом эксплуатации автомобилей, снабженных привязными ремнями (ремнями безопасности). Пока что они используются лишь на спортивных машинах, и мы можем говорить об этом, базируясь на литературных данных, логических умозаключениях и на повседневной судебно-медицинской практике.

Все та же неумолимая статистика приводит сведения о том, что 68 процентов пострадавших вообще не получили бы повреждений, если бы пользовались ремнями безопасности.

При опрокидывании наиболее тяжкие повреждения получает тот, кто был выброшен из автомобиля на дорогу. В результате опрокидывания или столкновения кузов автомобиля очень редко бывает деформирован настолько, что люди, сидящие в нем, окажутся сдавленными. В большинстве случаев повреждения возникают от ушибов о детали кузова автомобиля.

Описывается большое количество случаев, когда при столкновениях, опрокидываниях, сопровождавшихся существенными деформациями автомобиля, водитель и пассажиры, пользовавшиеся привязными ремнями, не только оставались живыми, но и вообще не получали серьезных повреждений.

Ремни безопасности в настоящее время поступили в продажу. Обязательно купите их и установите на автомобиле. Купите их даже в том случае, если для этого вам придется отказаться от приобретения декоративных ободков на колеса, французского чехла с кнопками на руль или еще чего-либо столь же «существенного».

Не очень-то часто увидишь и подголовники, хотя они свободно продаются.

Интересно, что если спросишь владельца автомобиля:

— Зачем вам подголовник? Следует стереотипный ответ:

— Чтобы удобнее было спать.

Нет, подголовник не только для этого. Он может уберечь вас от тяжелой травмы, которая в лучшем случае приводит к инвалидности, а в худшем...

Приведу пример.

Товарищ, с которым мы вместе работаем, ехал по городу на автомобиле «Москвич-408». На красный сигнал светофора машина остановилась. Метрах в десяти-пятнадцати сзади шел УАЗ-452. В то время, когда подъезжали к перекрестку, у водителя УАЗа упали с капота на поп сигареты, и он нагнулся, чтобы подобрать их...

Скорость была не более 10 км/час, и удар при столкновении получился совсем не сильным: у «Москвича» смялся задний бампер и задок кузова, на УАЗе повреждений не было.

Каково же было удивление обоих водителей, когда они увидели, что мой товарищ, выскочивший из машины тотчас после удара, вдруг побледнел и стал падать на дорогу. В больнице был установлен диагноз—разрыв связок позвоночника с подвывихом его (и это при скорости 10 км/час!).

Не надо быть врачом, чтобы понять, насколько опасны для жизни травмы позвоночника.

Что же произошло? От удара голова резко запрокинулась назад, возникли все указанные повреждения. Если бы на сиденье был подголовник, пострадавший безусловно не получил бы никакой травмы, не пролежал бы месяц в больнице, привязанный за голову к спинке кровати (вправление вывиха) и не носил бы в течение трех месяцев гипсовый ошейник.

Теперь давайте рассмотрим некоторые факторы технического состояния автомобиля, которые могут быть причиной аварии.

Есть старое, 30-х годов, а может быть и раньше, определение:

автомобиль — четырехколесный экипаж, снабженный двигателем внутреннего сгорания.

Итак, начнем с колес, так как, насколько мне известно, по крайней мере в ближайшее время вам вряд ли придется ездить на легковых автомобилях, сбалансированных на три колеса (два задних и любое переднее), или снабженных сервомеханизмом рулевого управления.

Автомобиль наиболее чувствителен к повреждениям передних колес.

При проколах воздух из шины может уходить постепенно — колесо спускает. Автомобиль при движении начинает тянуть в сторону этого полоса. При достаточном внимании и некотором опыте можно уловить разницу в давлении шин на 0,2—0,3 атмосферы. Поворот в сторону спущенного колеса делается удивительно легким, в противоположную сторону—машина совершает неохотно.

Автомобиль теряет привычное свойство «держат дорожку». Вывернутый во время поворота руль сам не раскручивается до положения, соответствующего прямолинейному движению. Все это легко распознается на ровной сухой дороге и становится практически невозможным, когда вы едете по пересеченной местности, по колею, которая сама ведет машину...

Распознать, что спустило заднее колесо, сложнее. Это надо хоть раз сначала почувствовать самому. Конечно, когда из колеса полностью выйдет воздух и оно начнет барабанить по дороге, все проясняется, но слишком поздно. Важно ухватить начало, пока еще не поздно остановиться, сменить колесо и спасти покрышку.

Ощущение же, возникающее при движении на спущенном заднем колесе, приблизительно такое же, которое возникает при поломке коренного листа рессоры. У автомобиля, точнее у задней его половины, появляется «боковая игра», он как бы рыскает из стороны в сторону, Создается впечатление, что автомобиль идет по льду, так как возникают небольшие заносы. Особенно это становится отчетливым, когда вы едете по неровному асфальту,

В дороге проверяйте колеса на каждой стоянке. Возьмите это за правило, и вы не раз убедитесь в его полезности; то вы найдете и извлечете из покрышки гвоздь, то острый камень, а то и увидите «злокачественную опухоль», таящую в себе опасность взрыва.

Разрыв передней покрышки на ходу очень опасен. Автомобиль швыряет в сторону, руль вырывается из рук. Далее, в лучшем случае — кювет, в худшем — встречная машина. Требуется большое напряжение сил, чтобы удержать рвущийся в сторону автомобиль.

Торможение еще более усугубляет положение — теряется управление.

Взрыв заднего колеса заканчивается более или менее благополучно. Неожиданный удар заставит вас вздрогнуть, машина скользнет в сторону, но вы, оправившись от потрясения, движением руля выправляете занос и, постепенно снижая скорость (не тормозить!), останавливаетесь.

Взрыв покрышек почти не бывает у опытного, внимательного водителя. Это удел безалаберных, лихих рулевиков, дорвавшихся до машины и жмущих на всю железку.

Как избежать взрывов покрышек на ходу?

Прежде чем ответить на этот вопрос, надо разобраться в тех условиях, которые приводят к взрыву. Он может быть от резкого повышения давления в шинах из-за перегревания их. Я никогда не видел и не слышал, чтобы покрышки рвались зимой. (Мы не будем принимать во внимание те случаи, когда вы сами перекачаете колеса, так как, во-первых, в жизни бывает наоборот—колеса всегда недокачивают; во-вторых, у вас есть манометр. Без него ни шагу!)

Покрышки нагреваются при длительной езде в жаркое время года. каждый водитель должен совершенно ясно представлять состояние шин своего автомобиля, степень и характер изношенности, повреждений и т.п. Состояние резины—один из важнейших критериев, определяющих скорость движения автомобиля.

Заметив на покрышке опухоль, снимите колесо. Если запасное еще хуже, поставьте это колесо назад. Быть может, дорога была так немилосердна к вам, что менять уже нечего. Что тогда? Тогда надо

отказаться от привычки спать ночью. Подкараульте какого-нибудь тихохода, садитесь к нему на фонари и считайте, что скорость 40 км/час для вашего автомобиля сверхзвуковая.

Покрышка никогда не разорвется в неповрежденном месте. Нагретый и доведенный до большого давления воздух находит место наименьшего сопротивления — образуется опухоль. На переднем колесе могут появиться легкие биения руля, кроме того, колесо начнет стучать. Стуки могут быть сильные и чуть слышные, но так или иначе они носят ритмичный, прямо пропорциональный скорости движения характер и определяются спереди или сзади. Эти стуки — сигнал опасности.

Негромкие, ритмичные, «цыкающие» звуки, доносящиеся с колес — также тревожный сигнал. «Цыкать» может гвоздь, воткнувшийся в покрышку, но еще не проникший в камеру. Остановитесь, осмотрите покрышку и извлеките гвоздь. Прислушайтесь, не идет ли из колеса воздух.

Правда, точно так же, как гвоздь, может стучать застрявший в канавках протектора камешек, но, как говорится, другой бы у вас беды не было!

Бескамерные шины низкого давления обеспечивают большую безопасность движения и редко дают взрывы. Но они имеют одно коварное свойство: при резком повороте на большой скорости может отбортоваться покрышка от обода. Из нее сразу же выходит весь воздух и наблюдаются те же последствия, что и при взрыве.

Однажды я ехал на «Волге» по загородной дороге с бетонным покрытием. Скорость была довольно большая, около 100 км/час. Впереди показался крутой, но совершенно открытый поворот. Машин ни спереди, ни сзади не было, и я решил пройти его, не снижая скорости. Заложил крутой вираж, сместился к левому краю дороги, скрипнули покрышки (этого я ожидал), но вдруг раздался глухой удар. Машину резко потянуло вправо. Как я уже говорил, скорость была большая, я делал поворот и поэтому крепко держал руль двумя руками. Кроме того, справа от меня оставался запас двойной ширины бетонной ленты. Все эти обстоятельства позволили мне остановить машину на самом краю кювета. Отбортовавшаяся правая передняя покрышка лоскутами висела на разбитом вдребезги ободке...

Еще большую опасность представляет отрыв поворотного кулака. Мне пришлось видеть, как на ходу оторвался поворотный кулак у автомобиля «Москвич-407». Эти события развернулись у меня на глазах с кинематографической быстротой и навсегда сохранились в памяти.

Преодолев подъем, наша «Волга» вылетела на вершину холма и устремилась под уклон. Далеко внизу белел мостик через ручей, после которого дорога резко поднималась в гору. На вершине ее показался «Москвич» и, увеличивая скорость, начал спуск. Внезапно от передней части автомобиля отделился какой-то предмет. Машина резко вильнула вправо, где был крутой откос и, перевернувшись в воздухе, упала на бок, затем на крышу, затем со страшным всплеском улеглась на другой бок на дне ручья глубиной не более метра.

Мы на миг оцепенели от ужаса. Наш шофер резко затормозил у моста, мы выскочили из машины и бросились в воду. В кузове «Москвича», как огромная рыба в садке, метался водитель. Мы пытались открыть двери и вытащить его, но это нам не удалось и пришлось бежать к нашей машине за монтажными лопатками. Вскрыли автомобиль, как консервную банку. Водитель был жив-здоров, но потерял дар речи.

Пока один из нас пытался оказывать ему помощь, остальные занялись исследованием причины аварии. Оказалось, что владелец «Москвича» передние колеса поставил от сельскохозяйственной машины, которые превосходят по весу нормальные более чем вдвое. Они, кроме того, не были сбалансированы и не рассчитаны на большую скорость. На ходу колеса вызвали сильнейшую вибрацию, которая спровоцировала отрыв поворотного кулака вместе с передним колесом.

Минут через пятнадцать к водителю вернулся дар речи, и он дополнил наши рассуждения; у него, оказывается, была дурная привычка, садясь в машину, запирает изнутри двери. А мы-то думали, что они заклинились от удара и выдирали их с корнем!

Чтобы больше не возвращаться к вопросу о дверях, я без лишних предисловий расскажу вам случай, который произошел с моей женой много лет назад.

У нас болела дочь, и жена была вынуждена несколько задержаться перед уходом на работу. Чтобы не опоздать, она взяла такси — старую, разбитую «Победу». Погрузившись в невеселые думы, она совершенно не смотрела на дорогу. Внезапно автомобиль устремился на тротуар, резко накренившись на левый бок. Стоявшие на троллейбусной остановке люди бросились в стороны. Голубая вывеска «Водно-плавательный бассейн „Динамо"», резко увеличиваясь в размерах, устремилась на машину. Еще толком не понимая, что произошло, жена схватила руль и повернула его влево, потом вправо, и машина остановилась у тротуара. Бледный, растерянный водитель что-то пытался объяснить, но она сама была в таком состоянии, что не могла понять смысл его слов. Наконец стало ясно: водитель делал правый поворот, и его прижало влево. Расхлябанная дверь не выдержала и открылась. Водитель вылетел из машины и повис на руле, еще больше поворачивая его вправо. Машина пошла на тротуар. Когда моя жена поворачивала руль влево, а это, как она рассказывала, ей удалось большим трудом, то, выправив автомобиль, втянула водителя, висящего на руле, в машину...

Бывает, что отрывается не поворотный кулак целиком, а срезает шпильки ступицы.

Я стоял у Кремлевской стены на Красной площади. От Лобного места по направлению к улице Горького ехала эмка. Среди современных автомобилей она выглядела таким динозавром. Примерно на уровне середины ГУМа у эмки срезает шпильки и отваливается левое переднее колесо. Скорость была невелика, и машина, клюнув носом, остановилась. Колесо, угрожающе подпрыгивая, понеслось дальше прямо на стоящего к нему спиной милиционера-регулировщика. Милиционеру кричали, махали руками, но он не обращал на это никакого внимания. Еще один момент, и колесо собьет его, но на дорогу выбежал какой-то мужчина, схватил милиционера за руку и отдернул в сторону. Колесо пронеслось в метре от них, затем, круто изменив направление, ударило об угол здания Исторического музея и остановилось.

Дать какой-либо практический совет трудно. Мне рассказывали, что поворотные кулаки обламывались на новых или почти новых автомобилях, Бывает это крайне редко, но надо знать и помнить об этом, а главное — не превышать скорость,

Шпильки ступиц могут оборваться и от того, что слабо затянуты колесные гайки. Не забывайте о них!

Колесо со слабо затянутыми колесными гайками (или болтами на «Жигулях») издает при движении дробный металлический стук, к которому, когда начнет рваться обод, ломаться шпильки, примешивается скрежетание.

Чтобы закончить рассказ о колесах, остановимся на подшипниках ступиц.

Несколько лет назад нам на работу в числе первых дали «Москвич-412» (маленькие автомобили с таким мощным двигателем тогда были в диковинку, и я с удовольствием ездил на нем в командировки).

В этот раз со мной напросилась жена — у нее был выходной день. Выехали на бетон Московского шоссе, и я дал газ. Автомобиль легко набрал скорость. Стрелка спидометра подрагивала между делениями 100 и 110.

Неожиданно раздался страшный визг, и автомобиль швырнуло вправо. Я пытался повернуть влево, но мне этого сделать не удалось. Тут мне на помощь пришла жена, и вдвоем мы еле-еле вывернули руль.

В порядке лирического отступления следует сказать, что в принципе категорически недопустимо, чтобы пассажиры хватались за руль. У меня были случаи, когда в критических ситуациях умудренные опытом водители, сидевшие рядом, теряли голову и протягивали руки к рулю — их я бесцеремонно отбрасывал.

Но в этом случае от резкого броска в сторону руль заклинился в крайнем положении и потребовалась очень большая физическая сила, чтобы автомобиль стал управляемым.

Итак, руль стал поворачиваться. В это время я сбросил с него руки жены (чтоб не мешали!), повернул влево и, увернувшись от бетонного осветительного столба, пересек разделительную полосу. Затем резким поворотом руля вправо ушел от столкновения со встречной автомашиной, вновь выехал на правую сторону и, очень осторожно притормаживая, остановился.

Оказалось, что заклинился подшипник правой передней ступицы. Торможение колеса было столь интенсивным и продолжительным, что на новой покрышке образовался участок, где протектор был стерт до нитей корда.

Все рассмотренные неприятности, возникающие по вине колес, так или иначе приводили к заносу.

Куда более тяжелое положение может возникнуть при неисправностях системы рулевого управления — шаровых пальцев рулевых тяг.

У нас на работе был шофер — большой мастер вождения, очень тонко чувствовавший автомобиль и дорогу. На своем «Москвиче-403» (хорошая, между прочим, была машина!) он буквально загонял «Чайки», которые в те годы почти ежедневно обкатывались на загородных дорогах.

Возможно, в автомобильном спорте он мог бы добиться многого, но повседневная езда с ним стоила пассажирам большого нервного напряжения. Во время такой гонки, пытаясь уйти от настигавшей его «Чайки», он, двигаясь под гору со скоростью 140 км/час, влетел на деревянную противоящурную коробку, заполненную опилками с креозотом. В этот момент, а он очень тонко чувствовал автомобиль, он понял, что правое переднее колесо не управляется. Автомобиль неудержимо тянуло вправо. Он пытался выправить его поворотом руля влево и, насколько возможно, погасить скорость, но уже надвинулся пологий откос кювета, машина перевернулась, проехала по песчаному дну его метров десять на крыше и остановилась. К счастью, ни водитель, ни пассажир не пострадали.

Причина оказалась в изношенном и вывалившемся пальце правой рулевой тяги.

Иногда к авариям могут привести повреждения рычагов рулевой трапеции.

Мой старый друг, очень опытный автомобилист, ехал на ГАЗ-69, а и сзади, метрах в 100—150. Мне не пришлось видеть само начало аварии: мгновение я не смотрел на дорогу — включал приемник. Когда же я снова поднял глаза на дорогу, то увидел, что ГАЗ идет поперек шоссе, а за ним по асфальту тянется яркий черный след. Машина пересекла дорогу и съехала передними колесами в кювет.

Мой друг рассказывал:

— Руль буквально вырвало из рук, машину понесло вправо. Из всех сил я начал выкручивать руль влево — мне это чуть удалось. Руль дошел до какого-то положения и вообще перестал поворачиваться. Кончился асфальт, машину подкинуло на обочине, и я скатился в кювет. Если бы на дороге был встречный автомобиль, мне не удалось бы избежать столкновения...

До дома было около ста километров. Приближался вечер, и надо было спешно делать ремонт. Обломки шпилек, крепящих рычаг рулевой трапеции к корпусу поворотного кулака, глубоко торчали в гнездах. Напильником заточили кончик маленького борodka, превратив его в подобие крейцмесселя (маленькое тонкое зубило). С его помощью в шпильках вырубили шлицы под отвертку и вывернули их. Обшарили оба автомобиля и две шпильки нашли. Вместо третьей завернули болт, а четвертую шпильку нам дал шофер проходящего мимо рейсового автобуса.

Если пофантазировать немного и вообразить, что оторвалась тяга не правого, а левого колеса, последствия оказались бы куда более печальными. Круто развернувшись влево, вокруг вышедшего из повиновения левого переднего колеса, машина могла перевернуться прямо на дороге. Переворачиваться в автомобиле — малоприятное занятие, переворачиваться в автомобиле, имеющем брезентовый верх, не только малоприятно, но и опасно.

Все механизмы рулевого управления всегда должны быть в абсолютной исправности. Их надо проверять не раз в год, перед техосмотром, а во время каждой профилактики, своевременно устраняя люфты, заменяя изношенные детали новыми.

Иногда в системе рулевого управления встречаются такие неисправности, что трудно даже представить их возможность.

Однажды в Крыму, на «дикий стоянке», мы с товарищем уснули в машине, забыв выключить приемник. К утру наш аккумулятор совсем скис. Чтобы завести двигатель, я спросил у земляков, машина которых оказалась рядом с нашей, разрешения воспользоваться их аккумулятором, «прикурить», как говорят шоферы. Тут я обратил внимание, что рулевое колесо их. автомобиля имеет ход на шлицах около 2 сантиметров.

— Смотрите,— пошутил я,— останетесь с рулем в руках, а машина сама по себе, отдельно от вас.

Встретились мы, спустя два месяца, уже дома, около автомобильного магазина. Земляк поведал мне следующее; когда я уехал, он сообщил своим спутникам о моем предупреждении. Состоялось экстренное заседание «технического совета», которое вынесло весьма остроумное решение: доехали сюда, уедем и отсюда. И в этот же день на одном из серпантинов на скорости 40—50 км/час сорвалось со шлиц рулевое колесо. Не надо обладать изощренной фантазией, чтобы вообразить весь ужас случившегося.

Закончился рассказ глубоким вздохом и фразой:

— Знаете, прихожу в магазин почти каждый день: крыло надо и капот...

Этот грустный перечень, эта своеобразная антология аварий была бы неполной, если не рассказать о неисправности тормозов.

Современные легковые автомобили снабжены гидравлическими тормозами, которые, обеспечивая высокую эффективность торможения, а одним существенно уступают механическим: механические тормоза с нарушением регулировки работают хуже и хуже, но все-таки тормозят. Гидравлические же отказывают раз и навсегда.

Как-то на автомобиле «Победа» я ехал по загородной дороге и неожиданно из-за кустов выскочил велосипедист. Что было силы я нажал на тормоз. Педаль провалилась — никакого торможения. Единственное, что у меня оставалось — руль. Круто свернул с дороги — хорошо, что был неглубокий кювет — ломая кусты, проехал метров пять-шесть и остановился.

Причиной отказа тормозов была вылетевшая от резкого давления на педаль эбонитовая вилка включателя стоп-сигнала (мышонка).

— Редчайший случай! — скажете вы. Но именно поэтому я вам о нем рассказываю. В моей практике был эпизод, когда, правда, не в Крыму или Кавказе, а в Горьком, на очень длинном и достаточно крутом спуске Окскому мосту отказали тормоза на «Москвиче-412» — оборвалась трубка у штуцера рабочего цилиндра левого заднего колеса (как бы помог здесь разобшитель тормозов, установленный на ГАЗ-24, или раздельная система передних и задних колес «Жигулей»).

Педаль провалилась, и автомобиль начал набирать скорость. Мелькнуло, честно говоря, желание, сразу же потянуть ручной тормоз. Но я сделал перегазовку, включил третью передачу, таким же путем вторую, первую, и здесь уже окончательно остановил машину ручным тормозом.

Кроме всего прочего, вы должны сделать для себя два практических вывода:

во-первых, следите за исправностью ручного тормоза;

во-вторых, научитесь переключать передачи с перегазовкой и двукратным выключением сцепления (этому сейчас не учат).



Помните, что даже на самых современных автомобилях с синхронизаторами на все передачи тормозить двигателем надо очень умело и осторожно.

Если вы не знаете, как это делать, я вам подскажу; представьте, что вы едете со скоростью 60 км/час на прямой передаче и вам надо переключиться, на третью. Вы нажимаете на педаль сцепления и убираете ногу с педали газа. Колеса и, следовательно, полуоси, дифференциал, карданный вал, вторичный вал коробки вращаются в это время соответственно скорости 60 км/час, а обороты двигателя падают до холостых. Если вы включите третью передачу и отпустите педаль сцепления, то разность вращений неизбежно вызовет рывок, удар, отражающийся на механизме сцепления и коробке.

Вы поступите так: рычаг коробки оставьте в нейтральном положении, быстро отпустите педаль сцепления и резко нажмите на газ. За счет этой перегазовки обороты двигателя уравниваются с оборотами колес. Быстро нажмите на педаль сцепления и включите передачу. Вот и все. Только все эти операции надо довести до автоматизма, делать очень быстро, подбирая в зависимости от скорости силу перегазовки.

Я не думаю, что все рассказанные «страсти» вас запугали. Да я и не хотел этого делать. Просто вы стали чуть-чуть больше знать о том, что же может случиться с автомобилем, и стало быть чуть-чуть поопытней.

## В дорогу дальнюю...

Приобретая автомобиль, мы ставим перед собой разные цели;

грибники мечтают забраться в нехоженые места, рыбаки — на далекие реки с чистой, не пахнущей керосином водой, где бьет по утрам жерех и бесперебойно клюет, а садоводам подавай «универсал», в багажник которого встанет и мешок с удобрениями, и корзина с яблоками,

Однако и грибники, и рыбаки, и садоводы мечтают совершить путешествие на автомобиле. Причем в качестве первой, совершенно обязательной поездки предпринимается поездка на юг—в Крым или на Кавказ, А Карпаты, Прибалтика, Золотое кольцо — все это будет потом.

Я попытаюсь поделиться некоторыми соображениями относительно путешествия на автомобиле, ориентируясь на южное направление, хотя, надеюсь, что мои советы помогут вам при любых других поездках.

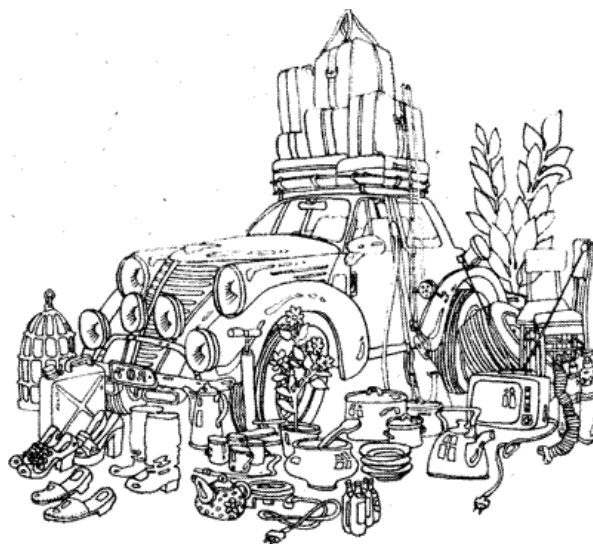
Прежде чем пускаться в длительный вояж, постарайтесь объективно оценить целый ряд факторов: возможности вашего автомобиля, ваши водительские возможности. Физическое состояние — ваше и ваших спутников.

На юг едут летом или осенью, обсуждение и утверждение маршрута начинается раньше — зимой или весной. Когда он выбран, состав экипажа утвержден и можно трогаться в путь, возникает вопрос: куда?

И следует ответ;

— В Крым! Как это куда?

— И только-то?!



Мое недоумение не беспочвенно. Я знаю автопутешественников, которые много раз проезжали по дороге Москва — Симферополь и не находили времени побывать в Ясной Поляне, а о существовании в пяти километрах от трассы музея-усадьбы И. С. Тургенева «Спасское-Лутовиново» узнавали с удивлением. С неменьшим удивлением узнавали, что совсем рядом с шоссе Москва—Минск есть Бородинское поле и музей «Бородино», а съездить посмотреть мемориальный комплекс «Хатынь» они тоже не смогли, так как до него от Минска целых 60 километров(!).

Это они, встав ни свет ни заря, до «мальчиков кровавых» в глазах несутся по тысяче и более километров в день на юг, к морю. Это их машины вверх колесами, со смятыми искореженными кузовами, без стекол и фонарей в придорожных кюветах...

Достигнув, наконец, желанного моря, они в изнеможении останавливаются на «дикой стоянке». Дикой, в буквальном смысле этого слова, потому что как же еще можно назвать заваленный булыжником пустырь, отгороженный от всего прочего мира колючей проволокой, где нет ни кустика, ни травки, и лишь в центре возвышается монументальное здание грязно-серого цвета, украшенное вывеской «Туалеты»?

Нет, это не отдых, это не путешествие! Да и зачем, собственно говоря, ехать на машине? Лучше на поезде — и быстрее и безопаснее.

В выбранном маршруте вы должны знать, куда едете, а когда приедете — не так уж важно. Надо находить вкус и получать удовольствие от самой поездки. Вы же в отпуске, на отдыхе, а не участвуете в ралли. Постарайтесь обзавестись путеводителями: из них вы узнаете о памятниках архитектуры, о музеях, заповедниках, которые расположены у вас на пути или поблизости от него.

Я помню, между Ростовом-на-Дону и Краснодаром остановились на берегу маленькой речки перекусить, немного отдохнуть и искупаться. Пока готовили еду, я, как единственный водитель, поэтому освобожденный от хозяйственных обязанностей, закинул удочку—тут же поклевка! Окунь и плотва брали с утра до вечера. Мы прожили здесь два дня и только начавшийся затяжной дождь заставил нас двинуться дальше.

Если вы увлекаетесь рыбалкой, поделюсь опытом; в пластмассовом ведре с землей черви живут больше месяца, хорошо переносят жар южного солнца и микроклимат автомобильного багажника. Летом на юге червей можно накопать разве что с помощью динамита.

Составляя график движения, надо обязательно предусмотреть несколько дней для таких вот неплановых остановок и других непредвиденных случайностей — поломка автомобиля и т. п. При этом надо исходить из дневной нормы пробега в летнюю пору технически исправного автомобиля — 350—400 километров, не более. Тогда вы будете успевать осмотреть все вокруг, искупаться, половить рыбу, посо-бирать ягоды. И перед вашими закрытыми глазами, когда вы ляжете спать, не будет мучительно долго бежать серая лента асфальта, перемежающаяся белыми штрихами осевой линии.

Маршрут выбран, разработан график движения, а решен ли вопрос, кого брать с собой?

Вариантов, конечно, столько же, сколько автомобилистов: все зависит от целого ряда причин. Женаты ли вы, если да, то есть ли у вас дети, если есть, то сколько их и каков их возраст, а может быть, у жены есть мама, которая тоже любит автопутешествия?

Я попробую дать вам лишь некоторые рекомендации, основанные на моем опыте и на опыте многих моих товарищей.

Наилучший состав экипажа — четыре человека (вдвоем скучновато). Скажем, две супружеские пары, в числе которых два водителя. Второму водителю, вашему сменщику, вы должны во всем безгранично доверять.

Если за рулем сидит человек, опыт и навыки которого в вождении автомобиля оставляют желать лучшего, то, отдавая ему руль, вы не только не отдохнете, но устанете еще больше.

Я не советую вам использовать длительное автомобильное путешествие, пусть на малозагруженных участках дороги, для усовершенствования чьего-либо водительского опыта, даже, если этот «кто-либо» ваша жена.

Между прочим, жены автолюбителей бывают разные. Конечно, все женщины разные, но по их отношению к машине можно выделить несколько категорий. Первая — безразлично холодные. Автомобиль и все то, что связано с ним, их совершенно не интересует, в душе, однако, они испытывают глухое чувство ревности к автомобилю. В разговоре машина именуется «она».

— Пошел к «ней»,— говорят они о муже, на минутку ушедшем в гараж.

Иногда, в порядке снисхождения, они позволяют отвезти себя в магазин, на базар, к портнихе...

Нет, машина им не нужна, с большим удовольствием они поехали бы на трамвае, но...

Вторая — лучшая категория — жены-подвижницы. Это они с чисто женским терпением выстаивали долгие томительные часы на перекличках в очереди у автомобильного магазина. Машину они очень любят, вкладывая в свое отношение к ней нечто материнское. С большим удовольствием они ее моют, чистят коврики, шьют чехлы, занавески и т. п. При вынужденной остановке в дороге они не впадают в отчаяние, не осыпают незадачливого водителя упреками. Во время ремонта они подают лежащему под машиной мужу инструменты и читают вслух соответствующие разделы «Справочника шофера-любителя».

Третья и последняя—жены-автолюбители. Только не подумайте, пожалуйста, что я против этого, отнюдь нет! Я сам научил свою жену управлению автомобилем и не жалею об этом, и даже, если хотите, немного горжусь, особенно после тех случаев, о которых я вам рассказывал. Но со мной, я думаю, согласится каждый; совершенно спокойно отдавая руль мужчине, мы испытываем страшное беспокойство, когда за рулем сидит женщина — ваша жена. И куда только девалось присущее вам хладнокровие? Вы ерзаете на сиденье, беспрерывно даете советы и указания, ваша правая нога упирается в пол, рефлекторно совершая торможение. А почему? Сами не знаем.

Мне рассказывали случай, который я до сих пор не могу вспоминать без улыбки. Два друга-приятеля купили себе по «Москвичу», когда первое увлечение машиной прошло, они почувствовали, что она налагает на них ряд обязанностей, в силу которых они бывают вынуждены отказаться от любимой привычки выпить. Моментально был разработан план — научить водить машину своих жен.

В один из летних вечеров веселая компания возвращалась домой из леса. За рулем сидели жены, а наши друзья, восприняв изрядную долю хмельного, сидели, обнявшись, на машине, идущей сзади. Неожиданно водителю переднего «Москвича» показалось, что скорость слишком велика. Не долго раздумывая, она с силой нажала на тормозную педаль. У водителя задней машины, видимо, была еще замедленная реакция. Она так и не успела затормозить...

В итоге оказались разбитыми багажник, задние фонари и крылья одной; фары, облицовка и передние крылья другой машины.

Мораль? Мораль совсем не та, о которой вы подумали. Просто я хотел, чтоб каждый знал, какую роль играет в жизни алкоголь.

Однако наше лирическое отступление затянулось, и мы уклонились от основной темы и последовательности изложения.

Но вот утверждён состав экипажа — решен и этот важный вопрос. Чтобы совсем с ним покончить, давайте подумаем, собирать ли нам колонну автомобилей или ехать одним. Конечно, и здесь все зависит от количества и качества ваших друзей и от степени их «автомобилизации».

Лучше всего ехать на двух, по возможности однотипных машинах, имеющих примерно одинаковое техническое состояние. Это и веселее, и надежнее: всегда есть друг, который возьмет тебя на буксир

или сгоняет до ближайшей станции технического обслуживания автомобилей в поисках поломавшейся детали.

Большое количество автомобилей, колонна, очень затрудняет движение, так как при этом соблюдается правило равнения на отстающего. Кто бы и по какой надобности ни остановился — встают все, а ведь даже в трех автомобилях может быть пятнадцать человек! (я уже не считаю более длительных остановок по техническим причинам). Кроме того, довольно часто возникают разногласия: одни хотят купаться, другие — в музей, а третьим надо узнать, чем торгуют в местном универмаге.

Коль скоро случилось так, что вы поехали в большой компании, надо выбрать командора. Его слово об остановках, маршруте и т. п. должно быть законом. Дневной перегон разделите на два-три этапа — сборных пункта с контрольным временем прибытия на каждый из них.

Решив, кого брать, надо решить и что брать. Будьте благоразумны и решительны. Не превращайте автомобиль в Ноев ковчег на резиновом ходу, где всякой твари по паре, и в передвижную выставку туристического снаряжения.

Я видел однажды «Волгу» на берегу речки, перегруженную до такой степени, что колпаки задних колес ушли под крылья, из которой вылезло семейство—папа, мама, бабушка и двое детей, и выгрузило стол и пять стульев. Затем папа выдвинул из багажника кубической формы бак литров на 30—40 и все стали мыть руки (на берегу реки!). А потом, когда они поели, с багажника на крыше было снято 5 (пять) раскладных кроватей, и семейство улеглось спать.

Это не анекдот—это факт. Подобную картину в разных вариантах я наблюдал неоднократно.

Я думаю, что, находясь в отпуске, очень даже приятно посидеть на траве. Полежать можно на одеяле, в крайнем случае, на надувном матрасе. Если же тоска по цивилизации замучает вас настолько, что не будет сил с ней бороться,— зайдите в столовую, кафе или ресторан, возьмите бутылку минеральной воды, поставьте ее на стол и сядьте рядом на стул.

Относительно 30 литров (килограммов) воды для мытья рук, то здесь, как говорится, комментарии излишни. Может быть, только напомнить, что мы живем не в Сахаре.

Собираясь в дорогу, составьте список всех самых необходимых вещей. Потом прочтите его и безжалостно вычеркните все лишнее. Затем разложите эти вещи на полу в комнате, осмотрите и выбросьте все ненужное. И, наконец, когда будете укладывать в автомобиль, оставьте только то, что действительно может понадобиться. Практика показывает, что половину вещей вы взяли с собой напрасно, а из того, что вам действительно понадобилось бы, половина забыта дома.

Не буду настаивать на том, что мое мнение абсолютно правильное, но я противник багажников на крыше. Правда, для коротких, так сказать, каботажных поездок, когда надо везти негабаритный груз, например удочки,— они очень удобны. Однако багажники уродуют внешний вид автомобиля, нарушают его динамические качества, в них противно воет ветер, а отвязавшийся брезент раздражающе хлопает на ходу.

По этим же соображениям я не люблю палатки на крышах автомобилей, так как убежден, что в багажнике вполне может вместиться все необходимое для четырех человек при длительной, около месяца, поездке на дальнее расстояние (кстати, удочки отлично умещаются между стойкой и боковой частью переднего сиденья, почти не мешая входу и выходу).

Раньше многие делали сами автомобильные прицепы. Теперь они свободно продаются в магазинах и такие, как, например, «Скиф», очень компактны, удобны для перевозок и легко превращаются в дом с верандой, кухней и спальней. Тем не менее, возить их с собой на большие расстояния в длительные путешествия я не рекомендую.

Чтобы водить автомобиль с прицепом, нужна привычка, которой у вас, естественно, нет и не будет — для этого нужно ездить с прицепом каждый день. Прицеп затрудняет маневренность и, существенно увеличивая тормозной путь, может стать причиной аварии.

Когда же он нужен? А вот тогда, когда вы в пятницу, после работы, поехали на ту заветную речку, что километрах в ста от дома, где бьет по утрам жерех и т. д., поставили свой дом на колесах и живете до воскресенья.

И если вы игнорируете кемпинги и мотели, то имейте в виду, что два человека могут спать в машине, для двух других возьмите палатку-тючок 50x25 сантиметров и для полного комфорта по надувному матрасу на каждого.

Пока мы с вами отработывали маршрут, состав участников, отбирали все необходимое, прошла зима, весна и наступило время всерьез заняться основным элементом нашего путешествия—автомобилем.

Разумеется, трогаться в путь можно только на абсолютно исправной и надежной машине.

На автомобильных заводах существуют износные испытания, в процессе которых устанавливают срок службы той или иной детали. Не надо превращать вашу поездку в испытательный пробег. Любую сомнительную деталь старайтесь заменить новой, причем делать это надо дома. Встречаются еще такие путешественники, которые, зная слабые места своих автомобилей, брали с собой соответствующие запасные части, рассуждая;

— Доедем—хорошо, изломается—заменяем!

Рассуждения подобного рода приводят к испорченному отпуску, а порой к авариям.

При езде в жаркий солнечный день, в особенности на юге, очень неприятно слепят и утомляют глаза различные «бликующие» детали. На блестящие щеткодержатели можно наклеить полоски изоляционной ленты. Панель окрасьте в черный цвет или, что еще лучше, оклейте темными обоями. Такие синтетические обои черного или темно-коричневого цвета, имитирующие рисунок дерева, с нанесенным на них слоем клея, продаются сейчас нередко.

А вот что делать с капотом — право, не знаю. Конечно, тереть его шкуркой не надо, лучше — не полировать.

Когда все работы по подготовке автомобиля выполнены, все подтянуто, проверено, отрегулировано и т. д., поставьте его на яму, на эстакаду и просто так посидите под ним и внимательно все осмотрите. Иногда можно увидеть очень много интересного и неожиданного.

И еще. Ваш автомобиль, я надеюсь, хранится в гараже, а тут в течение месяца его будут нещадно палить солнце, поливать дожди и обдывать ветры. Помогите ему сохранить элегантный вид — натрите защитной пастой. Он этого заслуживает.

Находясь на полной неожиданностей дороге, вы и ваши спутники можете оказаться очевидцами и участниками разных событий.

До сих пор у вас существует стереотип: дорожно-транспортное происшествие, тут же машина ГАИ, инспекторы, «Скорая помощь» и т. п.

Транспортное происшествие может развиваться у вас на глазах за десятки и сотни километров от ближайшего населенного пункта и, возможно, вам и никому другому придется решать ряд совершенно безотлагательных вопросов; оказывать помощь пострадавшим, вызывать на место происшествия работников Госавтоинспекции и т. д.

Все действия следует производить оперативно и решительно—это ваш священный гражданский долг.

За мою многолетнюю водительскую практику мне приходилось наглядеться всякого; в своей машине я перевозил и больных, и раненых, и тонувших, и обгоревших. Я видел людей, которые, презирая опасность, лезли в горящий автомобиль, готовый вот-вот взорваться, чтобы спасти пассажиров; я видел

шофера, на глазах которого ушел под лед автобус, нырявшего в ледяную воду более десяти раз до тех пор, пока не извлек последнего оставшегося там человека; я видел таких людей, которые отказывались подвезти до больницы раненого из-за того, что он может испачкать кровью чехлы на сиденьях...

Где бы вы ни были, куда бы ни забросила вас судьба — будьте Человеком.

В заключение мне еще раз хочется подчеркнуть, что все советы и наставления, которые я вам дал, основаны на многолетнем опыте поездок практически по всем дорогам европейской части СССР.

Я надеюсь, что многие из них вам пригодятся. Возможно, с моей субъективной оценкой некоторых фактов вы не согласитесь. Ваш собственный опыт и повседневная практика внесут в них необходимые коррективы. Однако мой главный совет примите, пожалуйста, безоговорочно; в пути будьте внимательны, бдительны, собранны, соблюдайте все Правила дорожного движения, не увлекайтесь скоростью и расстояниями, своевременно производите профилактический ремонт и обслуживание автомобиля, оказывайте помощь всем, кто в ней нуждается,— тогда из каждого путешествия вы будете возвращаться с мечтами о новом, еще более интересном и увлекательном. И ваши мечты сбудутся.

**СЧАСТЛИВОЙ ВАМ ДОРОГИ!**