

Александр ПРОЗОРОВ

ЭКСТРЕМАЛЬНОЕ ВОЖДЕНИЕ



Александр Прозоров

Экстремальное вождение

«Автор»

2009

Прозоров А. Д.

Экстремальное вождение / А. Д. Прозоров — «Автор», 2009

Книга рассчитана на людей неопытных, но желающих стать хорошими водителями и не попадать впросак как на дороге, так и вне ее, а также знать об экстремальном вождении и модернизации железа. Приведенные здесь советы исключительно просты, понятны и легко исполняемы. Ибо за советами неисполняемыми проще обратиться к профессионалам.

© Прозоров А. Д., 2009

© Автор, 2009

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
Глава 1	6
Садимся в машину	7
Заводим машину	8
Начинаем движение	12
Гонка в городе	13
Гонка за городом	16
Опасный обгон	19
Обгон по обочине	21
Подброс и перекрут	22
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Александр Дмитриевич Прозоров

Экстремальное вождение

ПРЕДИСЛОВИЕ

Книга «Библия автомобилиста» была задумана и написана как пособие для людей, абсолютно ничего не знающих об автомобиле, не желающих влезать в тонкости его железного нутра, но желающих ездить много и безопасно, не ломаясь и не тратясь на ремонт из-за легкоустраняемых мелочей. По сей причине мне не хотелось вдаваться в сложности, связанные с экстремальным вождением машин и их модернизацией. Однако после выхода «Библии» быстро выяснилось, что знать об экстремальном вождении и модернизации железа читатели все же хотят, и очень сильно.

Эта книга, так же как и предыдущая, рассчитана на неопытных людей, впервые севших за руль, но желающих стать хорошими водителями и не попадать впросак как на дороге, так и вне ее.

Советы, приведенные в данной книге, исключительно просты и понятны и легко исполняемы неопытными людьми самостоятельно или с помощью подручных средств. Ибо за советами, не исполняемыми за пять минут с помощью отвертки и плоскогубцев, проще обратиться к профессионалам.

Кроме того, здесь оставлена часть житейско-спасительных рекомендаций из предыдущей книги, дабы в случае дорожных неприятностей эти советы всегда оказались под рукой.

Начиная свое повествование, сразу хочу предупредить. Не забывайте: Правила дорожного движения придуманы для того, чтобы сохранить вам жизнь. Их нарушение способно искалечить жизни вам и другим людям. Не нарушайте ПДД!

Или, по крайней мере, старайтесь их не нарушать.

Глава 1

ЕЗДИМ ТАК, КАК НЕЛЬЗЯ

Останавливает полицейский медленно ползущую машину, наклоняется к окну и видит древнюю старушку.

– Что так медленно едете, бабушка? – спрашивает он.

– Так ведь знак же, милок, был, – удивляется та. Во-он, на столбе написано: «Автомобилям – 25».

– Так это же номер автострады, бабушка, – вежливо поправляет полицейский. – «А-25».

– Значит, и «А-200» перед поворотом – это тоже был просто номер? – удивилась бабушка.

Анекдот

Чаще всего автомобилистам хочется не просто ездить, а перемещаться с предельно возможной скоростью. Разумеется, это потребность уже не начинающего водителя, мечтающего просто добраться из точки «А» в точку «Б» без серьезных происшествий. Это желание водителя, обретшего в себе некоторую уверенность. Посему советы для начинающих мы опустим и перейдем к способам быстрее езды.

Садимся в машину

Подходя к машине, следует помнить о первом правиле водителя: *внешний осмотр*.

Прежде чем плюхнуться за руль, сперва обязательно обойдите машину, бросив на нее беглый взгляд. Это поможет избежать опасности на высоких скоростях, если за время стоянки слегка подпустило колесо. Вы узнаете, где именно пострадала машина, если на ней появились царапина или иное повреждение. Вы избежите аварии или поломки, если вовремя заметите под машиной масляные потеки или лужу антифриза.

Привычка осматривать автомобиль перед поездкой убережет и от куда больших неприятностей. Уже не одна сотня машин была угнана таким вот нехитрым образом: к заднему бамперу или выхлопной трубе привязывается веревка с консервными банками. Водитель трогается, банки волочатся сзади и грохочут. Владелец машины, естественно, выскакивает посмотреть, что случилось, обходит сзади, видит банки и чешет в затылке: «Кто же это сделал?» А злоумышленник тем временем прыгает за руль и давит на педаль газа...



Никогда не выходите из машины, не заглушив двигатель и не вынув из замка ключи! Особенно в непонятных и неожиданных ситуациях. И вообще – нужно проявлять повышенную осторожность, если рядом с вашим автомобилем крутится кто-то незнакомый. Ведь далеко не все используют для угона какую-то хитрость. Немало и таких, кто может просто стукнуть чем-то тяжелым по голове...

Заводим машину

В старые, добрые, доисторические времена, лет пять – десять тому назад, прежде чем завести машину, требовалось открыть подсос, подкачать топливо педалью, а в морозец не мешало и полить коллектор горячей водой из чайника. Страшно вспомнить... Теперь времена другие. Теперь в момент заводки ноги от педалей лучше убрать, лишних рычажков не дергать. Включить зажигание, выждать несколько секунд, пока бортовой компьютер протестирует систему, потом повернуть ключ зажигания, завести машину – и еще немного подождать.

Если на панели приборов после этого не погасли или зажглись красные лампочки – желательно позвонить в автосервис и попросить привести машину в порядок. Вдаваться в суть их значений водителю особого смысла не имеет. В наше время большинство тестов и показаний все равно снимается через компьютер, через него же они аннулируются, настраиваются, регулируются. Время карбюраторов и прокачек тормозов через кембрик и банку с тормозухой ушло в прошлое, самостоятельно копаться в гараже в инжекторах и системах ABS, советуясь с бутылкой портвейна, никто из порядочных слесарей уже не рискнет, да и вам не посоветует. Если не лень пачкаться – можно самостоятельно долить тормозную жидкость или антифриз. В 90 процентов случаев именно их нехватка заставляет работать контрольные датчики.



Если рабочую жидкость пришлось доливать дважды в месяц – отправляйтесь в автосервис, пусть ищут причину утечки... пока она сама себя не «нашла» где-нибудь в лесу, вдали от телефонов и автоцентров.

Охлаждающая жидкость имеет дурную привычку испаряться, а тормозуха – уходить в систему по мере износа колодок. И все – больше под капотам делать нечего.



Если, несмотря ни на что, у вас есть желание покопаться в машине самому, то в наше время алгоритм поиска и устранения неисправностей такой.

1. Запомнив, какие лампочки горят и как себя при этом ведет машина, вы идете к ближайшему компьютеру с выходом в Интернет.

2. Набираете в строке поисковика марку своей машины, надпись на сигнальной лампочке, поведение машины.

3. Среди появившихся ссылок находите форумы, посвященные типу, марке, году выпуска именно вашей машины, и читаете советы и рекомендации, а также результаты следования таким рекомендациям.

4. Опытные владельцы однотипных с вами автомобилей укажут, можно ли устранить вашу проблему самостоятельно, а если нет – куда лучше обратиться, куда обращаться не стоит и что именно требовать от авторемонтников.



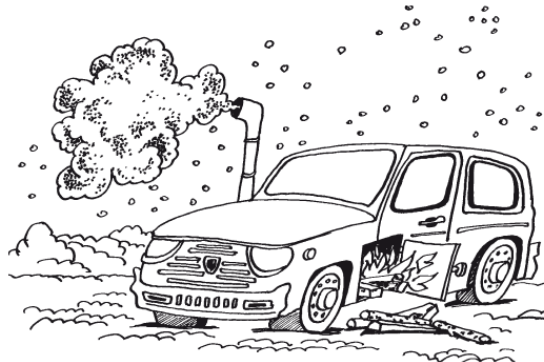
Другое дело подвеска – но она неожиданно не ломается и лампочками на панели о себе не докладывает, пока...

Даже если ни одна лампочка не загорелась – все равно подождите летом хотя бы минуту, давая двигателю возможность продавить масло по всем сочленениям, технологическим каналам и трущимся узлам. Зимой – обязательно прогрейте двигатель хотя бы до того момента, пока стрелка датчика температуры не оторвется от крайнего положения.



Специально для водителей ВАЗов, ГАЗов и иных отечественных машин. Знаете, какова причина переборки 92 процентов двигателей? Залипание поршневых колец из-за закоксовывания канавок. А в чем причина закоксовывания? Движение на переобогащенной смеси! То есть – «на подсосе». При этом избыток топлива, гарантирующий работу холодного двигателя, выгорает не полностью и в виде сажи откладывается в поршневых канавках. Если не давать нагрузки на двигатель до того момента, как обогащение будет отключено и смесь объединится – его ресурс увеличивается в 2–2,5 раза (!). На импортных машинах проблема закоксовывания канавок почему-то выражена не так сильно. Однако начинать движение до того, как автомат отключит «прогрев», для них тоже не есть хорошо... Если, конечно, вы не хотите превратить свой «миллионник» всего лишь в «пятисоттысячник».

В последнее время среди водителей распространилось поверье, что новые двигатели последних поколений прогревать не нужно. Разумеется, все это чистой воды заблуждение, основанное на игре слов: современные двигатели способны работать под нагрузкой еще до полного прогрева, но это отнюдь не значит, что они в прогреве не нуждаются.



Автовладельцу, желающему ездить на своей машине много лет без дорогостоящих ремонтов, следует твердо усвоить: двигатель внутреннего сгорания рассчитан на работу при температурах около 100 °С.

Именно под эту рабочую температуру, с учетом неизбежного коэффициента теплового расширения, изготавливаются все детали и подгоняются сочленения. На холодном двигателе напряжения в деталях и зазоры совершенно иные, а потому даже незначительные нагрузки в такой ситуации приводят к крайне быстрому износу.

Разумеется, использование современных материалов и покрытий, новых высококачественных масел привело к тому, что мотор не заклинивает, даже если заставить его тащить на себе машину еще до того, как со стенок блока успел стаять иней, но при этом ресурс двигателя сокращается, иногда даже не на километры, а в разы, если не в десятки раз!

Кстати, хитрые буржуины, прекрасно сознавая опасность холодной работы двигателя – даже в режиме прогрева! – устанавливают на моторы специальные предпусковые обогреватели, чтобы избежать этой «холодной» работы. Такой обогреватель, при цене 200–300 долларов, способен в три-четыре раза продлить ресурс двигателя стоимостью на порядок выше. Подогреватель отличается значительно меньшим расходом топлива по сравнению с работающим на «самообогрев» мотором, а кроме того – способен побаловать водителя некоторыми приятными мелочами. Например, ему можно назначить время включения минут за десять до того, когда вы обычно выезжаете на работу. В нужный час обогреватель запустится, согреет мотор, и тогда вам, выйдя из дома, останется только сесть в салон, включить печку в салоне, повернуть ключ зажигания и начинать движение.



В качестве заменителей предпускового подогревателя в последнее время начали использовать так называемые аккумуляторы тепла. Или, проще говоря, – специальные термосы, в которых сохраняется часть горячего антифриза после остановки двигателя. По стоимости они значительно ниже предпусковых подогревателей, а ресурс двигателя сохраняют ничуть не хуже.

Зимой очень важно помнить и о том, что автоматическая коробка передач, если она у вас есть, тоже нуждается в прогреве! Причем при температурах наружного воздуха ниже -15°C коробку нужно прогревать обязательно!!! Желательно – до рабочей температуры (по датчику температуры двигателя). Но, поскольку на это ни у кого не хватает терпения, после прогрева двигателя до отрыва стрелки из крайнего положения начинать движение осторожно, на малых скоростях и не разгоняться более 40 километров в час, пока не достигнете рабочей температуры. Помните: в управляющей системе АКПП есть примерно горсть клапанов, состоящих из пластмассовых деталек и пружин. Эти клапаны открываются от давления. Холодное масло более густое, давление получается выше, и пластмассовые детали, если вы резко нажмете на газ, запросто переломает. Обломки тут же попадут в приводную шестерню включения-выключения передач, а она тоже из пластика и тоже легко сломается, если ее подклинит обломками других деталей.

Вам это нужно?





✓ За то время, пока двигатель прогревается, водителю следует проделать категорически обязательную зимой процедуру.

✓ Оторвать дворники от стекла – зимой за время стоянки они очень часто примерзают, поскольку снег подтаивает на теплом стекле и по мере выстуживания машины превращается в лед. При включении дворников есть некоторый риск спалить моторчик дворников или их предохранитель – примерзшие щетки не сдвинутся с места (правда, куда чаще они сдвигаются, но лохматят чистящую кромку о намерзший лед).

✓ Затем каждую щетку нужно пару раз выгнуть, согнуть, снова выгнуть. При этом выкрошится ледок, который в холодок почти всегда образуется в сочленениях щетки.

✓ Пройтись пальцами от начала и до конца по резинкам каждого дворника, вычищая застывший на них лед и подтаявший, а потом замерзший, снежок.

Если вы не проделаете этой процедуры, то при первом же включении дворника вы услышите неприятный скрежет, а вместо чистого стекла увидите ряд царапин на грязи или среди водяных капель. Чистить же стекла зимой придется обязательно – за городом ветер постоянно кидается на дорогах снежной пылью, засыпая ею стекла, в городе из-под колес машин постоянно летит во все стороны перемешанная с солью грязь.

Начинаем движение

Первые один-два километра никуда торопиться не нужно. Летом потому, что двигатель не прогреет, а рабочая температура... Ну, про это мы уже вспоминали. Зимой, тронувшись на прогревом моторе, помните об амортизаторах. В них тоже залито масло, даже в газовых. Газ – он там работает «упругим элементом», вместо пружины. Колебания же кузова гасятся путем перетекания масла через клапаны. Густое масло гуще – сильный рывок способен порвать шток. Им тоже нужно время, чтобы прогреться в работе.



По статистике, зимой каждая десятая авария случается после выезда со стоянки с обледенелыми стеклами, так что обходиться процарапыванием во льду узеньких амбразур, как это нередко делают торопящиеся по делам водители, не нужно. Стекло должно быть чистым хотя бы перед вами и на передних дверцах. Впрочем, если боковые стекла долго не оттаивают, их можно просто опустить.

В общем, как ни крути – первые минуты движения дайте автомобилю возможность «проснуться» и перейти в рабочее состояние. Да и сами тоже переключитесь в состояние активного участника дорожного движения.

Прогрелись? Привыкли к тому, что вы за рулем, а не в кресле перед телевизором? Тогда погнали!

Гонка в городе

Самое главное в движении – это взгляд. Если вы смотрите на дорогу перед самым капотом, разогнаться до скорости большей, нежели 20 километров в час, невозможно. Просто потому, что допустимая для водителя скорость обуславливается тем временем, что проходит с момента обнаружения препятствия, и временем, когда на него успеваешь отреагировать. Смотришь на 20 метров – едешь 20 километров в час, смотришь на 200 метров вперед – едешь 50 километров в час.



Разрешенная в городе скорость составляет 60 километров в час, а при скорости больше 70 километров в час за превышение даже начинают штрафовать.

Соответственно, водитель, желающий передвигаться с максимальной скоростью, должен смотреть и оценивать обстановку перед капотом минимум за полкилометра-километр. Возникает вопрос: а как поступать, если на пути возникает препятствие в виде ямы или оброненной канистры с керосином? Чтобы такое объехать, нужно смотреть чуть ли не под колеса!

Да так и поступать: обнаружив препятствие где-то за 500 метров, смотреть дальше вперед, а когда оно окажется совсем рядом, на секунду отвлечься на него, преодолеть-объехать и тут же перенести взгляд дальше, вперед.



Ямки или небольшие препятствия обычно пропускают между колес либо объезжают. Чтобы не наскакивать на них, водителю достаточно запомнить, что левое переднее колесо находится под левой пяткой. Проезжать препятствие нужно так, чтобы оно не попало под левую пятку. На машинах бескапотного типа водитель сидит на колесе левой ягодицей – и должен беречь ее от ударов.

А где ехать, когда торопишься?

Алгоритм выбора полосы для скоростной езды прост: на магистрали, где левые повороты запрещены, при средней интенсивности потока левый ряд – самый быстрый. Если же повороты разрешены, то следует предпочесть второй слева ряд, ибо машина, поворачивающая налево, не освободит вам проезд, пока не пропустит весь встречный поток. А это долго.

При уплотнении потока желающих ехать быстро становится все больше, и все они жмутся влево. Поэтому самый быстрый ряд оказывается правым. Да, там встречаются припаркованные

машины, туда может выскочить пьяный пешеход. Но зато справа меньше машин, и поворачивающие направо машины совершают маневр значительно быстрее, нежели те, что уходят влево. Правый ряд более рискованный, чем левые, но в плотном потоке самый быстрый именно он.

Глядя далеко вперед, торопящийся водитель получает заметное преимущество в том, что способен предугадывать сигналы светофора. Ведь он видим издалека.

Если с расстояния полукилометра вы видите зеленый сигнал, это означает, что к моменту вашего приближения он наверняка переключится на красный. Значит, нет необходимости жечь бензин и гнать машину, а можно выключить передачу и двигаться накатом. Пока вы доберетесь до перекрестка, светофор успеет переключиться, и вам останется только вернуть рычаг КПП на место и нажать на газ.

Если издалека виден красный сигнал – нужно поторопиться, чтобы через полминуты успеть проскочить на зеленый. Главное, имея при подъезде к перекрестку хоть небольшой запас скорости, вы без труда обгоните всех, кто там стоял, – ведь вам не нужно будет разгоняться «с нуля»!



Предполагая проехать перекресток «с ходу», рассчитывайте движение так, чтобы подъехать к светофору не в момент его включения, а чуть позже – тогда вам не придется ждать, пока стоявшие там машины разгонятся до вашей скорости.

В условиях скоростной езды заблаговременно перестраивайтесь в ряды, в которых нет автобусов и грузовиков. Эти монстры не столько тормозят движение, сколько ограничивают вам видимость. И вы теряете возможность самостоятельно принимать решения, полагаясь лишь на профессионализм «большегруза».



Запомните: если идущий впереди автомобиль вдруг совершает странные маневры, это означает, что у него наверняка есть на то причины. То есть если вы плотно «сидите на хвосте» за автобусом, ничего за ним не видите и вдруг он, не показывая поворота, резко уходит в сторону, то сначала скопируйте его действия, а потом уж разбирайтесь в причинах. Это может оказаться яма, упавший груз, поломанная машина, упавший пешеход. В любом случае предпочтительнее десять раз совершить беспричинный вираж, нежели один раз поймать на капот потерянный кем-то шкаф.

Так же крайне важно при передвижении по городу, особенно по знакомым маршрутам, держать в голове возможные пути объезда и слушать радиоканалы, предупреждающие о пробках. К сожалению ли, к счастью, но с каждым годом на улицы городов выезжают все новые и новые тысячи машин, и потому понятие скоростной езды по городу постепенно отходит в область фантастики. Уже сейчас в большинстве случаев вся хитрость движения состоит в том, чтобы из дворового проезда втиснуться в плотный поток и, следуя общему движению, то тормозя, то разгоняясь, медленно ползти в нужном направлении.



Посему дам один трудноосуществимый, но все же реальный совет. Если у вас есть возможность, измените свой распорядок таким образом, чтобы время поездок приходилось не на пиковое время, а на вечернее или вовсе ночное. В этом нет ничего невозможного – многие магазины сейчас работают круглые сутки, центры развлечений – тоже, рестораны и кафе – до последнего клиента. Если вы встретитесь с другом после окончания его рабочего дня, с клиентом посидите в кафе часов до десяти, а в магазин заедете в полночь – это прибавит к вашей единственной, неповторимой жизни не меньше одного-двух часов каждый день.

Гонка за городом

Прежде всего, скорость манит автомобилистов здесь, на достаточно свободных, ровных магистралях, без перекрестков и светофоров, хорошо просматриваемых до самого горизонта... Правда-правда, такие дороги существуют в России в реальности. Хотя и не везде. И естественно, нога так и тянется толкнуть педаль газа до самого пола. Иногда даже, помимо воли водителя. Во что инспекторы ГАИ, к сожалению, не верят.

Каким образом доехать по загородному шоссе из одного населенного пункта в другой живым и как можно быстрее? Для начала нужно не бояться давить на газ.



Разрешенная вне населенных пунктов скорость составляет 90 километров в час, а при скорости больше 100 километров в час за превышение даже начинают штрафовать. На автострадах (дорогах, размеченных зелеными знаками) скорости допустимы 110 и 120 километров в час соответственно.

Второе – вам придется избавиться от привычки объезжать ямы. Если выбоина велика и заметна издали, лучше, само собой, сместиться в сторону и пропустить ее между колес или проскочить мимо. Но переключать руль из-за ямки на скоростях около 100 километров в час – это один из вариантов самоубийства.

К счастью, законы физики позаботились об автомобилистах и придумали такую штуку, как инерция массы тела. В просторечии она означает, что чем выше скорость, тем дольше движение тела остается прямолинейным, даже если убрать из-под него опору. На «стольнике» среднестатистическая машина просто не успевает провалиться в яму размером с открытый люк и нагрузить подвеску своим весом... Если это, конечно, не «Ока».

Ставить опыты на люках все же не стоит, но выбоины размером с половину диаметра колеса проскакивать лучше по прямой, не сбрасывая скорости и не совершая резких маневров.

Важным моментом для предельно быстрого движения является определение максимально возможной скорости прохождения поворотов. Подходить к этому опыту следует с достаточной осторожностью и доверяя внутреннему чувству опасности. Тут лучше перестраховаться, чем вытаскивать машину из придорожных кустов, и не начинать экспериментов там, где сразу за обочиной растут толстые сосны или стоят бетонные отбойники.

Какая максимально возможная скорость именно на вашем автомобиле, вашей резине при прохождении поворота? Та, при которой колеса начинают «визжать». Дело в том, что современные машины проектируются с расчетом на то, чтобы не переворачиваться при сильной боковой нагрузке. Когда нагрузка предельна, автомобиль начинает соскальзывать в сторону. Резина при этом «насухую» трется об асфальт и жалобно пищит. Если в такой момент увеличить скорость еще хоть немного – вас выбросит с дороги. Чуть уменьшить – получится оптимальная скорость для данного конкретного закругления и конкретной машины.



То, что современные машины не переворачиваются при стабильной боковой нагрузке, еще не значит, что они не переворачиваются вообще.

Знакопеременные нагрузки (неоднократное переключивание руля из стороны в сторону) нередко приводят к раскрякке такой силы, что

амортизаторы и подвеска не справляются и автомобиль совершает красивый для постороннего наблюдателя «перевертыш». В Интернете полно роликов с начальной темой: «Гляньте, какая у меня классная тачка» и конечной фразой: «Вот черт, придется покупать другую». Не рекомендую вступать в ряды подобных героев.

Увеличить скорость прохождения поворота можно и за счет нарушения правил рядности (**что не есть хорошо, и поступать так я не советую**), то есть заметно увеличив радиус.

Чтобы добиться этого, *при правом повороте* машину нужно сместить на левый ряд, после чего пройти поворот по широкой дуге от левой обочины к правой в середине поворота и закончить его опять у левой обочины, откуда и вернуться в свою полосу для движения. Разумеется, при этом есть риск на начальном или на завершающем этапе обнаружить встречную машину. Однако, поскольку при этом маневре даже в лесу обзор открывается на весь изгиб дороги, опасный транспорт можно увидеть заблаговременно, притормозить, вернуться в свою полосу и продолжить движение на безопасной скорости.

Куда хуже ситуация развивается *при левом повороте*. При этом машина выкатывается на встречную полосу в самой что ни на есть «слепой» зоне. Если за обочиной растут кусты или деревца, встречную машину вы увидите за считанные секунды до возможного столкновения. Правда, небольшая фора от имени законов физики имеется и тут. Резко переключивая руль и возвращаясь на свою полосу, вы еще сильнее спрямите линию окружности, и центробежные силы никуда вас не забросят. Однако в такой ситуации очень важно сохранить хладнокровие и начать торможение только после того, как вы покинете встречную полосу. А уже потом переключить руль и продолжить выполнение поворота. Если вы начнете тормозить слишком рано – лобовое столкновение станет неминуемым, поздно – рискуете улететь в кювет, вписываясь обратно на свою полосу. К счастью, в подобных ситуациях достаточно погасить всего 10–15 километров в час, и ничего страшного уже не произойдет. Всего 2–3 метра тормозного пути.

Обгоны попутных машин очень желательно производить с ходу, на скорости, которая уже стала вам комфортной. Это куда безопаснее, нежели сперва оттормаживаться, оценивать обстановку, потом разогнаться снова – а ситуация на дороге за это время вполне способна измениться. Посему некоторая нахрапистость в данном случае даже полезна. Видите, что есть возможность обогнать, – не тормозите, а добавляйте газу и проскакивайте вперед... Боже мой, что я пишу!



Самый опасный результат неправильного обгона – это лобовое столкновение, всегда убивающее и виновных, и невиновных. А случаются столкновения из-за того, что правила нарушения Правил в Правилах не регламентируются. Водители мчащихся навстречу машин просто не знают, чего ожидать от встречного коллеги! Посему, если уж по вашей вине возникает аварийная ситуация – хотя бы дайте понять своими маневрами встречному транспорту, как именно вы намерены поступить дальше. Прижмитесь как можно ближе к обгоняемым машинам, если надеетесь вернуться в свой ряд и находиться на правой стороне до самой смерти, либо шарахайтесь к встречной обочине, а потом выскакивайте на нее, освобождая путь невиновным. Но только не загораживайте всю дорогу с выпученными от ужаса глазами!!!

✓ Если вы видите, что встречный водитель совершил глупость и затеял опасный обгон, дайте понять своими маневрами этому ненормальному, как именно хотите с ним разминуться. С вашей стороны съезд правыми колесами

на обочину будет более безопасным вариантом, нежели попытка протиснуться в щель между скачущим по обочине «обгонялой» и встречной машиной. При этом желательно сбросить по мере возможности скорость (но резко не тормозить!) и оставить левые колеса на твердом покрытии, дабы гарантировать управляемость машины.

✓ При съезде на рыхлую обочину на высокой скорости на руле почти наверняка последует сильный рывок вправо, будьте наготове!



Классический обгон совершается в следующем порядке:

- ✓ занять позицию для рывка примерно в 50–70 метрах от напрашивающейся на обгон машины;
- ✓ дождаться момента, когда впереди появится протяженный прямолинейный участок дороги без встречного автотранспорта;
- ✓ начать разгон по своей полосе, сокращая дистанцию;
- ✓ если к моменту, когда до идущей впереди машины остаются считанные метры, на встречной полосе не появился транспорт, энергично принять влево, имея изначальное превышение в скорости на 10–15 километров в час, быстро обойти «жертву», вернуться в свой ряд, ограничив срок пребывания на встречной полосе считанными секундами.



Принято считать, что в свою полосу движения можно возвращаться в тот момент, когда обгоняемая машина стала видна в зеркало заднего вида.

При наличии встречного транспорта следует оценить, когда примерно машина минует намеченную вами к обгону «жертву», и начать разгон заблаговременно, чтобы выскочить «на встречу» в тот момент, когда встречная машина проскочит мимо и слева образуется достаточно протяженное свободное «окно».

Опасный обгон

К особо опасным обгонам относятся обгоны через сплошную, обгоны по обочине и обгоны на повороте.

На наших дорогах сплошную линию рисуют обычно в трех случаях: там, где часто случаются аварии, там, где дорожная обстановка не позволяет просматривать трассу на протяженном участке, и там, где сотрудникам ГАИ удобно собирать штрафы. Пересекать сплошную линию не есть хорошо, и поступать так я не советую. Но если вы все же решились на подобное нарушение, следует помнить о том, что:

- ✓ если все водители едут чинно и правильно, несмотря на то что дорожная обстановка допускает «шалости», – значит, вы находитесь на излюбленном инспекторами участке;
- ✓ на «слепых», плохо просматриваемых участках дорог инспектора почти не встречаются, ибо там желающих нарушать практически нет;
- ✓ сплошная линия на участках, которые кажутся вам удобными для обгона, может появиться из-за того, что в аварии тут попадают грузовики или старенькие машины, у которых не хватает мощности для обгона на ограниченном по протяженности отрезке дороги. Если вы можете быстро нарастить 20–25 километров в час скорости и потом так же быстро ее погасить – ваши неправильные мысли имеют под собой некоторые основания...



Планируя опасный обгон, всегда... Нет, даже **ВСЕГДА!!!** оценивайте состояние обочины. Возможно, в опасной ситуации вам придется на нее сворачивать. Если обочина слишком узкая для вашей машины или рыхлая, еще не слежавшаяся, – лучше пожертвовать теми несколькими секундами, что вы надеетесь выиграть, и потерпеть с обгоном до более удачной ситуации.

Обгон на повороте хорош тем, что здесь многие водители вполне мудро сбрасывают скорость, и совершить маневр – пусть и с визгом резины – можно куда быстрее. Но все равно такой обгон допустим только в условиях, когда он достаточно пологий и просматриваемый, чтобы заблаговременно отреагировать на появление встречной машины. Идеальное место для обгонов в повороте – это на автостраде в гладкой степи. Вот только среди степей дороги почему-то строят прямые, а не извилистые...

Есть, правда, удобное время для опасных обгонов на повороте. Это – глухая ночь на неосвещенной трассе. Ночью встречные машины заблаговременно выдают себя дальним светом. Он приходит из-за чащобы, с невидимого отрезка дороги и подсвечивает деревья и кусты прямо перед вами. Кто ездит ночью – знает, как хорошо это видно. Если такой свет есть – обгонять на повороте нельзя. Если нет – значит, трасса свободна.



При сближении в темное время суток со встречной машиной закройте один глаз. Благодаря этому его не удастся ослепить даже неотрегулированными галогеновыми фарами, а один рабочий глаз в любом случае надежнее, чем ни одного.

Обгон по обочине

Что до обочин, то обгон справа запрещен. И запрещен потому, что там довольно часто вполне законным образом паркуются грибники и ягодники, останавливаются водители, у которых случилась поломка автомобиля, либо просто решившие отдохнуть. Кроме того, на обочине встречаются и просто прохожие...

Разумеется, любой здравомыслящий гонщик свернет на обочину, только достоверно убедившись, что там нет никаких препятствий.

Но мало того, что там можно врезаться! Обочина – это, по сути, грунтовка. Дорога изначально неровная и не всегда плотная. Это означает, что на хорошей скорости при попадании на обочину машину начнет подбрасывать и кидать из стороны в сторону, как муравья, попавшего на чемпионате в шарик для пинг-понга. Удержать при этом машину на заданном курсе очень трудно. А поскольку вы совершаете обгон – есть риск того, что очередной взгорок бросит вас на попутную машину.

Именно поэтому лично я не рекомендую пользоваться для обгона обочиной даже очень хорошего уровня – гладкой и утрамбованной – при скорости выше 60 километров в час. Если обочина обычная, нормальная: без ям, но с пологими неровностями – соваться на нее на скорости выше 40 километров в час просто опасно. Даже уходя от аварии. Однако попасть в аварию – это еще хуже, чем на обочину.

Подброс и перекрут

Кстати, о неровностях.

На среднегородских скоростях все асфальтированные дороги водителю чувствует ровными. Чтобы они показались неровными, дорожникам нужно уж очень сильно постараться. На скорости около 100 километров на «ровных» дорогах машину уже заметно покачивает. Если притоптать педаль газа еще сильнее, вполне качественные трассы вдруг начинают преподносить неожиданные сюрпризы. Так, за пологим холмиком или перед небольшой низинкой вы вдруг начинаете чувствовать в теле неожиданную легкость. Примерно такую, какая ощущается в лифте после обрыва несущих тросов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.