

Александр Прозоров

НОВАЯ БИБЛИЯ

АВТОМОБИЛИСТА



Александр Дмитриевич Прозоров Новая библия автомобилиста

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=5808616

*Новая библия автомобилиста / Александр Прозоров.: АСТ, Сова; Москва, Санкт-Петербург; 2009
ISBN 978-5-17-062293-1*

Аннотация

В легкой, юмористической форме в книге рассказано о том, как управлять машиной без риска для жизни, что делать для ее долгой и безопасной эксплуатации.

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.

Содержание

Предисловие	4
Глава 1	5
Глава 2	13
Проезд регулируемых перекрестков	15
Проезд нерегулируемых перекрестков с интенсивным движением	17
Движение по главной (или единственной) дороге	20
Как выбираться из ям	28
Задом наперед	32
Особенности управления автомобилем зимой	34
Глава 3	38
Садимся в машину	39
Заводим машину	40
Начинаем движение	44
Гонка в городе	45
Гонка за городом	48
Опасный обгон	51
Обгон по обочине	52
Подброс и перекрут	53
Аквапланирование	54
Снег и лед	55
Основные принципы скоростной езды	58
Какая машина лучше всего подходит для скоростного вождения?	60
Как увеличить скорость автомобиля	62
Глава 4	63
Случайные ямы	64
Бездорожье с небрежной подготовкой	65
Бездорожье с качественной подготовкой	67
Бездорожье с качественной машиной	68
Бездорожье с повышенным тщанием	69
Высшая степень подготовки	70
Выбор машины для езды по бездорожью	71
Глава 5	73
Как правильно напиваться	75
Конец ознакомительного фрагмента.	76

Александр Дмитриевич Прозоров

Новая библия автомобилиста

Все, что вам нужно знать о своем автомобиле, об управлении им, об поведении на дороге, – и ни одного лишнего слова.

Предисловие

Непостижимо быстро меняется мир. Всего несколько лет прошло с тех пор, как вышла в свет книга «Библия автомобилиста», а немалая часть данных в ней советов безнадежно устарела. Теперь мало кого волнует, как с помощью картофелины, банки с водой и пойманной у дороги лягушки заменить лопнувший на трамблере конденсатор или же как с помощью папиросной бумаги, гаечного ключа и отвертки настроить зажигание. Сейчас все это отслеживают, регулируют и усиливают датчики Холла, бортовые компьютеры, датчики детонации. И нет больше смысла уяснять разницу между карбюратором и инжектором, поскольку первые на машины больше уже практически не ставят. Заказать «родную» запчасть к иномарке сейчас даже проще, чем подобрать отечественный аналог, а стоимость переборки двигателя или крупного ремонта плавно переросла цену аналогичного исправного автомобиля целиком. Поменялись аж три раза таблицы штрафов, система штрафстоянок, инструкции проверки водителей на алкоголь и некоторые пункты Правил. А также выяснилось, что даже начинающим водителям интересна тема экстремального вождения, тюнинга и джиппинга.

«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 легко устранимых мелочей.

Эта книга, как и предыдущая, рассчитана на неопытных людей, впервые севших за руль, но стремящихся 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 может искалечить жизни вам и другим людям.

Не нарушайте ПДД!

Или, по крайней мере, старайтесь их не нарушать.

Глава 1

Как не попадать в аварии

– Как случилась авария, граждане? – спросил инспектор, открывая блокнот.

– Да вот, – ответил водитель «Жигулей», – подъезжаю я к перекрестку, вижу, что желтый горит, и думаю: «Ничего, проскочу».

– А я стою у перекрестка, – добавил водитель КамАЗа, – смотрю на желтый сигнал и думаю: «Хрен ты у меня проскочишь!»

Водительский анекдот

Как люди попадают в аварии?

Очень редко.

Это вполне серьезный ответ на не менее серьезный вопрос. Для того чтобы произошла авария, должно совпасть сразу три неблагоприятных обстоятельства:

- 1) кто-то должен нарушить правила;
- 2) кто-то должен не захотеть этого простить;
- 3) оба должны сойтись в одном месте и в одно время.

Автомобилисты уже очень давно разработали базовый алгоритм, позволяющий снизить риск аварии сразу на семьдесят процентов. Этот алгоритм называется правилом трех «Д» – **Дай Дорогу Дураку**.

Следование этому принципу требует осознания для себя одного немаловажного факта, накладывающего значительные ограничения на свободу действий, а именно:

«Я, конечно, прав, но лучше поеду домой, чем буду доказывать это при разборе происшествия в ГАИ и заниматься нудным дорогостоящим ремонтом».

Представьте себе, что вы подъезжаете к светофору, зажигается зеленый сигнал, но вы видите, как с разных сторон на перекресток летят две иномарки со скоростью под 200 километров в час. Разумеется, в соответствии с буквой Правил дорожного движения вы имеете полное право ехать вперед, а они пусть выкручиваются как хотят. И огромное число водителей именно так и поступают. А можете наступить своему праву на горло и посмотреть на получившуюся через секунду «кучу малу» со стороны.



Основным подтверждением эффективности этого правила служит то, что никогда не соблюдающие его придорожные столбы и деревья являются участниками едва ли не каждого третьего происшествия, хотя сами никогда не нарушают Правил дорожного движения.

К сожалению, далеко не всегда аварии вызваны чьим-то упрямством или поломками, иногда это просто следствие безалаберности. Отчеты об авариях буквально пестрят объяснениями типа: «Я чихнул, а когда поднял голову, то увидел КамАЗ»; «Дорога была совершенно свободной, и я наклонился к бардачку за тряпкой, а когда выпрямился, впереди оказалась „девятка“»; «Жена сказала, что в машине посадила себе на юбку пятно. Я повернул голову посмотреть, и почти сразу ощутил удар».

В некоторой степени эти ситуации вполне подпадают под правило трех «Д» – с той лишь разницей, что показывают, откуда иногда берутся дураки. Поэтому, если вы действительно не хотите попадать в аварии, никогда не отвлекайтесь от дороги! Оставьте мелкие дела, которые, как вам кажется, можно сделать на ходу, до момента остановки у светофора или перед пересечением с главной дорогой. А лучше всего – потерпите пару минут, припаркуйтесь в удобном месте и ковыряться, сколько душевнике угодно.



Если разговоры на ходу сильно вас отвлекают, то каждый раз, когда кто-то начинает с вами заговаривать, отъезжайте к обочине или тротуару, останавливайтесь, глушите двигатель, поворачивайтесь к собеседнику и вежливо спрашивайте:

– Так что вы хотели мне сказать? Опыт подсказывает, что уже после четырех-пяти таких остановок в салоне наступает мертвая тишина.

Постоянные пассажиры усваивают этот урок за время от недели до двух месяцев.

Не старайтесь попасть в аварию, и вы в нее не попадете!

Это, опять же, вполне серьезный совет. С точки зрения психолога, любая модернизация автомобиля резко снижает шансы водителя на выживание. Не потому, что неправильно технически, а потому, что создает иллюзию безопасности.

Между тем у каждого человека есть свой так называемый *уровень привычного риска* – то есть подсознательное стремление поддерживать вокруг себя некоторое напряжение,

вызывающее в душе тонизирующий нервную систему страх. Снижение этого «уровня» приводит к состоянию скуки, превышение – к ощущению опасности. Именно из этого подсознательного «уровня риска» вытекает стремление маленьких детей погулять сначала по поребрику, а потом по забору, посмотреть фильм ужасов, почитать страшную сказку, попрыгать через канаву – приятное, комфортное ощущение «контролируемой опасности».

Сев за руль, человек получает возможность без особого труда вывести себя на необходимый «уровень риска»: для этого достаточно нажать педаль газа и вырулить на улицу.

И вот тут начинаются самые настоящие парадоксы.

Один и тот же человек, будучи за рулем раздолбанного «Москвича» с люфтами в рулевых тягах, лысыми колесами и вытекшими тормозами, предпочтет двигаться со скоростью 40 километров в час, холодея от ужаса и шалея от собственной отваги. Однако за рулем новенькой «тойоты», оснащенной подушками безопасности, антипробуксовочной и антиблокировочной системами, контролем состояния рулевых и тормозных систем, стабилизаторами крена и подруливающими устройствами, для пробуждения тех же ощущений ему придется двигаться со скоростью 200 километров в час!

Увы, при столкновении с одним и тем же столбом на скорости 40 километров человек, скорее всего, отделается парой синяков, а на скорости 200 – его откажут даже в морг.



Снижению безопасности на дорогах способствуют также рекламные кампании автомобильных фирм, обещающие высокоэффективную работу мало полезных новшеств. Вот несколько таких мифов, уже стоивших жизни немалому количеству людей.

«Антиблокировочная система тормозов уменьшает тормозной путь».

Так называемая ABS всего лишь сохраняет управляемость автомобиля вне зависимости от приложенного к тормозной педали усилия. Тормозной путь при этом изменяется на пренебрежительно малую величину.

«Переднеприводные машины лучше управляемы».

На самом деле при срыве в занос переднеприводная машина, в отличие от заднеприводной, вообще не поддается никакому контролю.

«Ошипованная резина сокращает тормозной путь».

Такая резина примерно на 7 процентов сокращает тормозной путь на чистом, гладком льду, на 7 процентов удлиняет его на твердом покрытии и не оказывает никакого влияния при

прочих обстоятельствах. Более того, даже на чистом, гладком льду при экстренном торможении (на юз) шипы при скольжении выгрызают из льда мелкую крошку, колесо выскакивает на нее и скользит, как на подушке. Ошипованная резина полезна только при прохождении поворотов на обледенелой дороге, обеспечивая сцепление со скользкой поверхностью.

«Подушка безопасности может спасти человека при аварии».

Единственным эффективным средством спасения является ремень безопасности. На практике доказано: при фронтальном столкновении ремень вдвое снижает тяжесть последствий для здоровья человека. А при столкновениях на скорости до 60 километров в час более 60 процентов людей, пристегнутых ремнями, вообще не получают никаких травм. Все прочие изобретения повышают уровень безопасности на считанные проценты.



Вторым по важности средством безопасности является подголовник. Хороший удар в машину сзади голову, возможно, и не оторвет, но рывок может вызвать сильные болезненные ощущения, а то и травмы. Будет куда безопаснее, если хранилище ваших мыслей всегда будет страховать мягкая подушечка под затылком.

В любом случае, как бы ни изощрялись автопроизводители, больше 80 процентов аварий все равно происходят по вине водителя. То есть при езде как без тормозов, так и с ABS, в случае аварии почти наверняка виновны окажетесь именно вы!

Можно с полной уверенностью сказать, что для верующего человека повешенная в машине икона, перед которой он молится, прежде чем начать движение, снижает риск попасть в аварию намного эффективнее самой совершенной системы ABS. По той простой причине, что главный источник опасности находится в нашем подсознании, а не в железе! И именно с себя следует начинать борьбу за безопасность на дороге.

Итак, если ради полного избавления от дорожно-транспортных происшествий как по своей, так и по чужой вине вы готовы пойти на некоторое самоуничижение, то примите себе на вооружение Правило № 1.

Выезжая на улицу, задайте себе установку, что вокруг носятся сумасшедшие, которые поставили перед собой задачу вас уничтожить. Ваша цель – не позволить им добиться успеха!

Из этого поистине универсального правила следуют весьма полезные практические выводы.

Никогда не предпринимайте маневров, основанных на том, что другие участники движения могут вас объехать, подождать, увидеть, не допустить столкновения!

Помните: они могут или этого не захотеть, или отвлечься, или растеряться, или просто не понять ваших действий. Начиная любой маневр, вам следует думать о том, чтобы никто не смог столкнуться с вами, даже если он захочет этого специально.

Никогда не нарушайте Правила дорожного движения!

Даже если вы находитесь в чистом поле и в радиусе 10 километров нет ни одного автомобиля и ни одного инспектора.

Я знаю человека, который поспорил на ящик водки, что сможет за месяц получить новую машину. Он купил себе какую-то мятую и изношенную «ауди», выехал на дорогу, подловил лихача, который хотел проскочить на «красный», подставил ему бок. Заменял за счет «гонщика» дверцы и крылья, потом другому подставил капот... Так после семи аварий, не потратив ни копейки, полностью переварил старый кузов, сделал машину как новенькую. Продал, купил ВАЗ-2106 и приехал за выигрышем.

Правда, друзья это дело хорошо обмыли, и по дороге домой приятель на новенькой машинке так в столб въехал, что забирать ее потом не имело смысла – полный хлам! Но факт остается фактом – заработал.

Помните: всегда есть люди, которые рассчитывают именно на ваше разгильдяйство и наплевательское отношение к законам. Не стоит кормить их за свой счет.

Никогда не пытайтесь проучить других водителей!

Есть много водителей, которые считают себя самыми умными и пытаются «наказывать» других за неправильное, с их точки зрения, поведение на дорогах.

Например, недавно я прочитал, как один из таких специалистов советует нагнать машину, которая едет слишком медленно, и «повиснуть у нее на хвосте» – удерживать дистанцию в 2–3 метра от заднего бампера. Дескать, «чайник» испугается и отвернет.

Ни в коем случае не поступайте таким образом! Это очень опасно!

А если «советчик» еще жив и попытается поступить таким образом с вами – просто слегка прикоснитесь к педали тормоза. Загорающиеся в метре перед капотом стоп-сигналы не оставят «умнику» времени разбираться: то ли вы торопитесь остановиться перед выскокнвшей на дорогу кошкой, то ли просто слегка скидываете скорость перед левым поворотом. Он будет вынужден сразу давить тормоз «до пола», жечь резину и пытаться удержать летящую юзом машину на дороге.



Так же красиво заканчивают и водители, которые наказывают других «подрезанием»: резко выворачивают перед вашей машиной и «бьют» по тормозам. На скользкой дороге такой маневр нередко заканчивается для «умника» заносом и назидательным полетом с дороги в кювет.



Мотоциклисты часто пугают автолюбителей «падением под колеса»: обогнав машину, резко поворачивают, давая сильный крен в сторону автомобиля, после чего выпрямляются и уносятся вперед. Им следует помнить, что при столь резком маневре падение иногда оказывается самым настоящим.

Бывают и более прозаические ситуации. Так, на моих глазах BMW, «подрезавшую» машину ВАЗ-2106, нагнали, прижали к обочине, после чего из «Жигулей» вышли трое ребят с клюшками для гольфа и молча перебили в иномарке все стекла.

Вам такого хочется?

Всегда старайтесь заблаговременно готовиться к своим маневрам.

Если вы, собираясь повернуть налево или направо, выворачиваете в крайний ряд из среднего за 10 метров до перекрестка, то маневр получается весьма резким, не оставляет окружающим времени на нормальную реакцию. Кроме того, мчащийся по крайнему ряду автомобиль получает шанс протаранить вашу машину, что противоречит Правилу № 1.



Готовиться к маневру следует за 200–300 метров, заранее высмотрев свободное место в соседнем потоке, чтобы затем перестроиться в него в спокойной обстановке. При интенсивном движении перестраиваться желательно начинать еще раньше.

Всегда объезжайте остановившиеся машины с дистанцией в 1,5–2 метра.

Если машина остановилась на ваших глазах – из нее почти наверняка кто-то выйдет. Причем этот «кто-то» может сперва открыть дверцу, а уже потом посмотреть, нет ли позади приближающихся машин.

Всегда смотрите в зеркала заднего обзора с интервалом в 6–7 секунд.

На дороге вы должны не только видеть происходящее впереди, но и иметь четкое представление о ситуации во круг машины. Иначе невинная попытка объехать небольшую ямку может привести к попутному столкновению (попутные столкновения составляют почти половину всех аварий!).



Если вашим постоянным пассажиром является кто-то из хороших знакомых, попросите его пару раз в минуту задавать вопросы типа: «Кто сейчас едет сзади?» Или: «Какой знак проехали?» Подобный метод хорошо тренирует внимание к дорожной обстановке.

Старайтесь заблаговременно предугадывать маневры других водителей.

Например, вы видите, что вас начинает обгонять другая машина, а впереди, в левом ряду, кто-то остановился, собираясь совершить левый поворот. Это значит, что обгоняющая вас машина, завершая маневр, будет вынуждена вас «подрезать», чтобы попасть на свободную полосу. А потому вам, дабы не создавать аварийной ситуации, необходимо либо сбросить скорость, пропуская торопыгу, либо ее увеличить, не давая себя обогнать.



Всегда, особенно в тех случаях, когда в силу каких-то причин вы оказались нарушителем Правил, ведите себя так, чтобы ваши действия были,

по крайней мере, понятны окружающим. Например, прозевав запрещающий знак и выскочив поперек основного потока на сложный перекресток, двигайтесь прямо и равномерно – от вас, по крайней мере, смогут увернуться. Если вы начнете метаться, тормозить, разгоняться – авария станет неизбежной.

Старайтесь не приближаться к грузовикам с полуприцепами, совершающим повороты.

Древняя африканская поговорка гласит: «У носорога очень плохое зрение, но при его массе это, скорее, ваши проблемы». Точно так же и с грузовиками: когда тягач поворачивается относительно полуприцепа, водитель не видит абсолютно ничего, что происходит сзади. Мало того, тягач при повороте всегда идет по значительно большему радиусу, нежели прицеп, что и приводит к частым авариям.

Происходит это так: перед поворотом водитель автопоезда, дабы оставить место для проезда колес задних осей, встает на расстоянии 2–3 метров от края дороги. Водитель легковушки видит свободное место и, не вникая в тайный смысл ситуации, въезжает туда. По разрешающему сигналу светофора тягач начинает крутой поворот, блокируя легковую машину, а спустя несколько секунд... Правильно, колеса прицепа проезжают прямо по крыше бедолаги.

Что характерно, в каждом третьем случае водители тягачей вообще не замечают происшествия и преспокойно уезжают по своим делам. Хотя, конечно, виноваты именно они. Но при их массе легковушка уходит под списание.

Не садитесь за руль в болезненном или утомленном состоянии.

К сожалению, если свое болезненное состояние мы еще умеем отличать от здорового, то степень утомления определить не способны. Между тем есть ряд четких и ясных признаков, характеризующих три основные степени утомления.

Легкая – зевота, некоторая сонливость. Веки тяжелеют, иногда ощущается слабость в мышцах.

Средняя – резь в глазах, сухость во рту. Время от времени по телу проходит теплая волна. Появляется возбуждение, возникают разные неожиданные фантазии. Минуты возбуждения чередуются с мгновенной, плохо контролируемой дремотой. Возникает ощущение, что все остальные автомобили едут слишком медленно!

Тяжелая – голова клонится вперед, руки сползают с руля, в глазах рябит, прошибает пот; кажется, будто все это происходит не с вами. Моменты впадения в дремоту становятся все чаще и продолжительнее, пока водитель не останавливается и не ложится спать – или не разбивается насмерть.



Возможно, при соблюдении всех этих правил вы покажетесь себе изрядным перестраховщиком – но лучше быть чересчур живым, чем слегка мертвым! К тому же после накопленного некоторого опыта управления автомобилем, когда все эти правила успеют вьестись вам в подсознание, а машина станет естественным продолжением ваших рук и ног, вы не без удивления обнаружите, что с соблюдением всех мер «избыточной» безопасности можно и разгоняться до скоростей за 100 километров в час, и пируэты на гололеде выписывать, и по зимнему снегу на обгон идти, то есть получать сполна удовольствие от управления хорошей, надежной машиной.

Глава 2

Хитрости обычного движения

Сел я утром в машину, выехал со двора, да и покатил на работу. Смотрю, стоит на перекрестке милиционер – весь из себя, при параде, в белых перчатках, в глянцевой портупее. Прямо картинка, а не человек. Ну, мне что – я по сторонам посмотрел и дальше качу. Тут он меня вдруг останавливает и спрашивает:

– Как я стою?

– Хорошо стоите, красиво.

Он опять:

– Как я стою?!

– Ну, – отвечаю, – нарядно стоите, отлично выглядите. Мне очень понравилось.

Тут он не выдержал и заорал:

– Идиот! Я грудью к тебе стою!

Из рассказа оштрафованного

Наверное, проникшись Правилom № 1, вы уже успели заметить, что самый безопасный способ управления автомобилем – сидеть дома и смотреть телевизор. Увы, время от времени нам приходится поднимать свое брeнное тело и перемещать его в иные точки пространства. Причем делать это проще всего на личном автомобиле. А раз так – его нужно завести, прогреть двигатель и отправляться в путь, стараясь добраться до цели как можно быстрее, не нарушая при этом Правил и не подвергая опасности себя и окружающих.

Если вы еще не успели, пролив реки пота и погубив миллионы нервных клеток, открыть для себя самые надежные способы выполнения основных необходимых маневров, то здесь вы можете получить их в готовом виде.



Проезд регулируемых перекрестков

Проезд перекрестка с регулировщиком

Перекрестки с регулировщиком проезжать приятнее всего, поскольку на них и пробок почти никогда не бывает, и «дураки» редко решаются нарушать Правила. Однако все чаще приходится видеть ситуации, когда водитель тупо смотрит на стоящего милиционера и не знает, что делать. На всякий случай напоминаю:

- # если регулировщик стоит к вам боком, руки опущены – можно ехать прямо и направо;
- # если стоит левым боком с вытянутой вперед правой рукой – можно ехать куда угодно;
- # если стоит к вам грудью и вытягивает вперед правую руку – можете повернуть направо.

Во всех остальных случаях нужно стоять.
Всего три позы – нетрудно и запомнить.

Проезд перекрестка с ходу

Отличительной особенностью светофора является то, что он предсказуем, а его сигналы чаще всего видимы издалека. Если с расстояния полукилометра вы видите зеленый сигнал, это означает, что к моменту вашего приближения он наверняка переключится на красный! Значит, нет никакой необходимости жечь бензин и гнать машину, а можно выключить передачу и двигаться накатом. Пока вы доберетесь до перекрестка, светофор успеет переключиться обратно, 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».

К сожалению, психологически очень трудно заставить себя не гнаться со всех ног при виде пары сотен метров свободной дороги. Трудно до такой степени, что зачастую, когда на скорости километров тридцать в час подкатываешь к перекрестку, въезд на который еще запрещен, – позади начинают сигналить и поторапливать другие водители. Дескать, как же так: впереди есть еще полсотни метров куда ехать, а он не торопится!

Между тем, 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»! Кроме того, благодаря проезду «с ходу», вы экономите бензин и ресурс своей машины, а навыки проезда светофоров без остановки могут сильно выручить при некоторых типах поломок.



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

Я знаю людей, которые утверждают, что при средней интенсивности движения в городе вообще не останавливаются у перекрестков. И именно благодаря умению прогнозировать включение и выключение сигналов светофора.