

Александр Дмитриевич Прозоров

Библия автомобилиста



Александр Прозоров

Библия автомобилиста

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

Предисловие

Как-то чудесным весенним днем тысяча девятьсот восемьдесят седьмого года, сдав положенные экзамены и получив все необходимые документы, я сел за руль, включил передачу, отпустил педаль сцепления, чуть-чуть добавил газу и впервые самостоятельно выехал на улицы родного города. Можете себе представить, как я был преисполнен гордости и кипел от восторга! С тех пор прошло много лет. Я наездил много-много тысяч километров, открыл все категории, начиная с мотоцикла и заканчивая «транспортными средствами, не указанными в других категориях», побывал в четырех авариях, причем одна произошла по моей вине, успел поломать об машину руку и едва не лишился пальца, однако первого своего дня не могу забыть до сих пор.

До сих пор не понимаю, как, накатав первые в жизни двести километров, я не убился и не задавил кого-нибудь другого.

Эта книга призвана предостеречь новичков или малоопытных водителей от распространенных ошибок и предоставляет в их распоряжение знания и мастерство автолюбителей со стажем.

В ней рассказано о том, как управлять машиной без риска для жизни, что нужно делать для ее долгой и безопасной эксплуатации, когда обращаться за ремонтом, как добраться до мастерских или до дома в случае поломки на дороге, как застраховать машину, как открыть ее зимой, как снизить вероятность угона и разграбления, как общаться с инспекторами дорожной службы.

В книге ничего не сказано про сложные ремонтные работы, техобслуживание, покраску, рихтовку, оформление и подготовку документов для суда – этим должны заниматься профессионалы.

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».

(Из водительского анекдота)

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;

Соответственно, 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, для вас загорается зеленый сигнал,

но вы видите, как с разных сторон на перекресток летят две иномарки со скоростью под двести километров. 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 поступает. 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 на нарушают ПДД.

Но, к сожалению, далеко не всегда аварии вызваны чьи-то упрямством или поломками, иногда это просто следствие безалаберности. Отчеты об авариях буквально пестрят объяснениями о том, как: *«Я чихнул, а когда поднял голову, то увидел «Камаз»»; «Дорога была совершенно свободной, и я наклонился к «бардачку» за тряпкой, а когда выпрямился, впереди оказался «Москвич»»; «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 «ДДД» – 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 ковыряйтесь, сколько душевненьке угодно.

Совет в тему:

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 повисает мертвая тишина.

Постоянными пассажирами урок усваивается 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 неправильна 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 сорока километрах человек скорее всего отделается парой синяков, а на скорости двести – его откажут

принять даже в морг.

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

«Антиблокировочная система тормозов уменьшает тормозной путь».

– Так называемая «АБС» 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».

– При срыве в занос переднеприводная машина, в отличие от заднеприводной, вообще не поддается никакому контролю.

«Ошипованная резина сокращает тормозной путь».

– Ошипованная резина примерно на 7% сокращает тормозной путь на чистом гладком льду, на 7% 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 снижает тяжесть последствий для здоровья человека вдвое. А при столкновениях на скорости до 60 км/ч более 60% людей, пристегнутых ремнями, вообще не получают никаких травм. Все прочие изобретения повышают уровень безопасности на считанные проценты.

Совет в тему:

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 не изощрялись автопроизводители, больше 80% аварий все равно происходят по вине водителя. То есть, при езде как без тормозов, так и с «АБС» 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 «АБС». 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 самоуничтожение, то примите себе на вооружение правило №1:

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

Это значит:

1.1 *Никогда не предпринимайте маневров, исходя из того, 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.

1.2 Никогда не нарушайте «Правила Дорожного Движения»!

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

Я знаю человека, который поспорил на ящик водки, что сможет за месяц организовать себе новую машину. Он купил себе какую-то мятую и изношенную «ауди», выехал на дорогу, подловил лихача, что по «красному» хотел проскочить, 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 хорошенько обмыли – и по дороге домой приятель на новенькой машинке так в столб въехал, что забирать ее потом смысла не имело: 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.

1.3 Никогда не пытайтесь проучить других водителей!

Есть целая когорта шоферов, которые считают себя самыми умными и главными, 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 два-три 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 передним капотом стоп-сигналы не оставят «умнику» времени разбираться: то ли вы торопитесь остановиться перед выскочившей 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». То есть, 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.

Совет в тему:

Мотоциклисты часто пугают автолюбителей «падением под колеса»: когда, 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, «подрезавшая» машину «Ваз-2106» «БМВ» была нагнана, прижата к обочине, после чего из «Жигулей» вышло трое ребят с клюшками для гольфа и молча перебили иномарке все стекла.

Вам такого хочется?

1.4 Всегда старайтесь заблаговременно готовиться к своим маневрам .

Если вы, собираясь повернуть налево или направо, выворачиваете в крайний ряд из среднего за десять 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 двести-триста метров, заранее высмотрев свободное «окно» в соседнем потоке и перестроившись в него в спокойной обстановке. При

интенсивном движении перестраиваться желательно начинать еще раньше.

1.5 Всегда объезжайте остановившиеся машины с дистанцией в полтора-два 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.

1.6 Всегда смотрите в зеркала заднего обзора с интервалом в шесть-семь секунд.

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

Совет в тему:

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.

1.7 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.

Совет в тему:

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 неизбежна.

1.8 Старайтесь не приближаться к грузовикам с полуприцепами, когда те совершают повороты .

Как гласит древняя африканская поговорка: «У носорога очень плохое зрение – но при его массе это, скорее, ваши проблемы». Точно так же и с грузовиками: когда тягач поворачивается относительно полуприцепа, водителю не видно абсолютно ничего, происходящего 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 двух-трех 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 бедолаге прямо по крыше.

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

1.9 Не садитесь за руль в болезненном и 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, ясных признаков, различающих три основных степени утомления:

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

Средняя – резь в глазах, сухость во рту. Время от времени по телу проходит теплая волна. Появляется значительное оживление, возникают разные неожиданные фантазии. Минуты возбуждения чередуются с мгновенной, плохо уловимой 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 – либо 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 некоторого опыта управления автомобилем, когда все эти правила успеют въестись 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 сто километров в час, и пируэты на гололеде описывать, и по зимнему снегу на обгон идти – то есть, получать всю полноту удовольствия от управления хорошей, надежной машиной.

Глава 2

Хитрости обычного движения

Сел я утром в свою 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, – говорю, – 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 правилом №1, вы уже успели заметить, что самый безопасный способ управления автомобилем – это сидеть дома и смотреть телевизор. Увы, время от времени нам приходится поднимать свое брэнное тело и перемещать его в иные точки пространства. Причем делать это проще всего на своем 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:

2.2 Способы проезда регулируемых перекрестков

2.2.1 Проезд перекрестков с регулировщиками

Перекрестки с регулировщиками 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, можно ехать прямо и направо; если стоит левым боком и вытянул вперед правую руку – можно ехать куда угодно; если стоит к вам грудью и тянет вперед правую руку – можно повернуть направо. Во всех остальных случаях нужно стоять.

Всего три позы – нетрудно и запомнить.

2.2.2 Проезд перекрестков с хода

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 хода», вы экономите бензин и ресурс своей машины, а навыки проезда светофоров без остановки могут сильно выручить при некоторых типах поломок.

Совет в тему:

Предполагая проехать перекресток «с хода», 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.

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.

2.2.3 Троганье от светофора

На первый взгляд, в этом нет ничего сложного, однако очень часто на перекрестках можно услышать нетерпеливое «бибиканье», когда излишне нервные автомобилисты торопят замешкавшегося водителя. Как не оказаться на его месте?

Остановившись, следует смотреть не на светофор, обращенный к вам, а на тот, который предназначен для машин, пересекающих ваш путь. Когда там начнет мигать «зеленый», вы, никуда не торопясь, выжимайте сцепление, включайте передачу, переносите взгляд на «свой светофор». Там как раз загорится «красный с желтым» и вы очень плавно отпустите сцепление, в то же время добавляя обороты двигателю и, одновременно с включением зеленого сигнала, начнете свой разгон. Получается выполнение маневра «не торопясь», но и задерживать вы никогда никого не станете.

2.3 Проезд нерегулируемых перекрестков с интенсивным движением

2.3.1 Поворот направо

Обычно труда не составляет. Правый ряд даже на оживленных магистралях водители занимают редко, и все, что от вас требуется, – это вывернуть на дорогу именно в крайний правый ряд, разогнаться и влиться в общий поток.

Совет в тему:

Выезжая со второстепенной дороги, следует пропустить не только тех, кто едет по ней прямо, но и тех, кто включил правый указатель поворота. Очень может быть, водитель подобного «авто» просто забыл выключить «поворотник» после предыдущего маневра, или собирается припарковаться сразу за перекрестком, или просто заканчивает перестроение. В случае столкновения при таких обстоятельствах виновником окажетесь вы. Мало того, нередко как раз таким образом водители подставляют под удар машины, которые хотят подремонтировать за чужой счет.

Поэтому вспомните про правило №1 и, прежде чем выехать на главную дорогу, убедитесь, что другие водители действительно выполняют именно те маневры, о которых предупреждают.

2.3.2 Поворот налево со второстепенной дороги

Несколько сложнее правого поворота, а потому выполняется разными способами в зависимости от дорожной обстановки и типа автотрассы:

– при наличии достаточно широкой разделительной полосы вы можете, дождавшись окна в потоке слева, выехать на нее, после чего спокойно дождаться просвета в потоке справа. Действовать при этом нужно очень энергично, поскольку завершить маневр вам будет мешать встречный транспортный поток, стремящийся проскочить прямо. А вы, согласно «Правилам Дорожного Движения», должны его пропустить;

– если разделительной полосы нет и остановиться негде, то вы, дождавшись слева достаточно широкого окна, начинаете выполнять левый поворот, как можно быстрее разгоняясь по встречной полосе. Когда ваша скорость уравнивается со скоростью попутного потока, вы просто вливаетесь в него, никому особо не мешая. При этом вам не станут мешать встречные машины с вашей улицы, но появляется риск лобового столкновения с транспортными средствами на главной дороге;

– если вы не чувствуете себя готовым к подобным выкрутасам среди мечущихся в разные стороны машин, тихо поверните направо, влейтесь в общий поток, перестройтесь в левый ряд, включите указатель левого поворота, развернитесь – вот вы уже и едете в нужном направлении!

2.3.3 Проезд прямо с второстепенной дороги:

– при наличии достаточно широкой разделительной полосы вы можете, дождавшись окна в потоке слева, выехать на нее, после чего спокойно дождаться просвета в потоке справа. В данном случае встречный поток вам мешать не будет, что облегчает маневр;

– при отсутствии разделительной полосы высовываться на перекресток и дожидаться просвета справа можно только в том случае, если вы ездите на танке или, хотя бы, на «татре» со щебенкой. Иначе снесут и капот, и багажник одновременно;

– если окон в транспортном потоке не просматривается, вы можете повернуть направо, развернуться, еще раз повернуть направо.

Совет в тему:

При пересечении главной дороги с очень интенсивным и плотным движением маневр с двумя правыми поворотами и одним разворотом почти всегда оказывается единственным способом продолжить движение.

2.3.4 Проезд равнозначного перекрестка .

Поскольку я не являюсь сотрудником дорожных служб, отвечающих за организацию транспортных и пассажиропотоков, то могу сказать вам правду: проезд равнозначных перекрестков с интенсивным движением невозможен в принципе. Хотя бы потому, что водитель должен будет пропускать помеху справа – а на равнозначном перекрестке с интенсивным движением она найдется для каждого.

Если вы видите, что впереди на подобном пересечении не работает светофор – лучше сразу ищите пути объезда. Пусть пробки там еще нет – через секунду будет.

2.3.5 Проезд «под прикрытием трамвая».

Методика эта появилась еще в те времена, когда по «Правилам Дорожного Движения» трамвай имел преимущества в движении во всех мыслимых и немыслимых ситуациях. Тогда, стоило трамваю выехать на перекресток – все движение замирало, и грех было этим не воспользоваться. Однако со временем к трамваям стали относиться куда спокойнее, а вот грузовики выросли до немыслимых размеров и превратились в куда более заметных мастодонтов дорог.

Смысл «проезда под прикрытием трамвая» прост: обнаружив перед перекрестком грузовик, следующий в том же направлении, что и вы, вы расслабляетесь, пристраиваетесь к нему сбоку и ведете себя в точности, как он. Он едет – вы едете; он тормозит – вы тормозите. Рядом с такой огромной железной массой можно чувствовать себя в полной безопасности. Даже если он не прав – таранить его вряд ли кто захочет.

Проехав перекресток, вам остается только нажать на газ, и спокойно улететь вперед.

2.3.6 Как пропускать помеху на перекрестке с плохой видимостью?

Данный вопрос важен, если вы приближаетесь к равнозначному перекрестку, либо двигаетесь по второстепенной дороге, а движение на дороге практически отсутствует. Но существует вполне реальный риск, что из-за угла дома или зарослей кустарника появится автомобиль, который вам потребуется пропустить.

Порядок действий таков:

- 1) перед перекрестком вы сбрасываете скорость примерно до 40 километров в час и переключаетесь на третью передачу;
- 2) выжимаете сцепление и заносите правую ногу над педалью тормоза;
- 3) по мере приближения к пересечению внимательно смотрите направо (или направо и налево вдоль главной дороги);
- 4) в случае неожиданного появления помехи нажимаете на педаль тормоза и останавливаетесь при тормозном пути в три-четыре метра;
- 5) при отсутствии помехи отпускаете сцепление и жмете на газ.

Совет в тему:

Если вы неопытный водитель, то пропустив на перекрестке помеху и тронувшись с места, переключайтесь на вторую передачу, проезжайте перекресток на ней. Лучше проехать перекресток на невысокой скорости и с ревом мотора, чем пугаться в органах управления в таком опасном месте. Разогнаться до необходимой скорости можно и потом, свернув на необходимую вам улицу.

2.4 Движение по главной (или единственной) дороге .

2.4.1 Равномерное прямолинейное движение

Оное движение предполагает выбор для себя места на дороге. На наших дорогах по молчаливому согласию между водителями принято считать, что чем сильнее человек торопится, тем левее сдвигается на проезжей части (иногда даже вылезая на полосу

встречного движения). В соответствии с этим правилом движение в крайнем левом ряду с малой скоростью обычно вызывает ярко выраженное недовольство со стороны других водителей (п.1.3). Движение с малой скоростью в крайнем правом ряду если и вызывает недовольство, то его обычно оставляют при себе.

Совет в тему:

На многополосной дороге левый ряд, тем не менее, не является наиболее оптимальным для быстрого движения. На нем перед каждым перекрестком можно наткнуться на машины, остановившиеся для левого поворота. При наличии широкой разделительной полосы, особенно засаженной кустарником, постоянно есть риск, что на левый ряд выскочит пешеход или вывалится из-за дерева пьяный человек. В темное время суток именно с левого ряда «подставлялы» выпугивают свои жертвы под удар сообщников.

Выбирая наиболее безопасное положение, имейте в виду, что:

– на дороге с одной полосой движения в каждом направлении следует двигаться как можно ближе к осевой полосе;

– на дорогах с двумя и более полосами самым безопасным является ряд второй справа. Он достаточно далек от тротуара, откуда могут выскочить пешеходы, там не перегораживают проезд остановившиеся или приготовившиеся к правому повороту автомобили. В то же время водители, превышающие скорость, стремятся ехать левее, и не создаст для вас аварийных ситуаций.

Совет в тему:

Наиболее безопасной скоростью является, к сожалению, не та, что разрешена «Правилами» или знаками, а средняя скорость общего транспортного потока. Если вы ее превышаете, то вам приходится совершать обгоны, частые маневры, метаться из ряда в ряд, создавая предаварийные ситуации. Если вы едете медленнее потока, то обгонять начинают уже вас, опять же создавая вокруг вас предаварийную ситуацию. И только двигаясь с общей, пусть даже повышенной скоростью, вы заметно снижаете напряженность вокруг своего автомобиля.

2.4.2 Как двигаться на подъеме.

Самым сложным на подъеме является как раз не движение, а момент, когда машина трогается с места. Особенно для неопытного водителя. Чтобы тронуться на подъеме, необходимо педалью тормоза удерживать автомобиль, одновременно отпуская сцепление, и ощутив, как диск сцепления вошел в соприкосновение с маховиком, быстро отпустить тормоза и добавить газ, одновременно окончательно отпустив сцепление. Это даже описать трудно, а выполнить еще сложнее, особенно при отсутствии опыта. Между тем, невыполнение любого из условий зачастую приводит к тому, что двигатель глохнет, а машина откатывается назад, сталкиваясь со стоящим позади автомобилем.

Советы в тему:

1. Если вы поняли, что не в состоянии тронуться на подъеме, поставьте машину на стояночный тормоз, включите первую передачу, добавьте обороты двигателю (примерно на треть больше чем обычно), плавно отпустите сцепление, и когда машина стронется вперед, отпустите «ручник».

2. Выберите подъем где-нибудь в спокойном месте, загоните туда машину и попробуйте удерживать ее на одном месте, не прибегая к тормозам, пользуясь только педалями газа и сцепления. Это даст вам хорошие навыки для начала движение на подъеме.

3. Самый радикальный способ избежать подобных сложностей – покупка машины с автоматической коробкой передач.

К сожалению, движение на подъем зачастую связано с дорожными заторами: это сужения проезжей части при въездах на путепроводы, мосты, виадуки. Дабы вам не приходилось останавливаться, а затем трогаться снова, не торопитесь нагнать движущийся впереди автомобиль. Сохраняйте дистанцию в восемь-десять метров и медленно сокращайте ее, подкатывая на минимальной скорости с включенной первой передачей и выжатом сцеплении. При угрозе остановиться окончательно ненадолго отпустите сцепление, добавив обороты, потом снова выжимайте сцепление. Когда машина впереди начинает движение – наращивайте сократившуюся дистанцию снова. В идеале так можно преодолеть без остановок весь подъем.

Никогда не останавливайтесь на подъеме ближе двух-трех метров от впереди стоящей машины! Трогаясь с места, она может откатиться назад и...

2.4.3 Как совершать обгон

Обгон считается самым опасным маневром на дороге, причем неумелым его выполнением водители зачастую увеличивают для себя риск аварии в несколько раз.

Недавно мне довелось наблюдать классическую картину того, как водитель «Жигулей» своими собственными руками уничтожил свой автомобиль. Решив обогнать «Камаз» с прицепом, он пристроился в нескольких метрах за грузовиком, дождался, пока на встречной полосе не окажется машин, выдвинулся влево и принялся отчаянно давить на «газ», набирая скорость. К тому времени, как он разогнался и добрался до середины автотрассы, на встречной полосе уже нарисовался «Икарус». «Жигуленок» испуганно заметался из стороны в сторону и в итоге влетел между прицепом и тягачем.

Дальше началась экзекуция виновных: «Жигуленка» поддавало сзади прицепом, он отлетал вперед, бился в тягач, откатывался назад и получал новый удар от прицепа. «Камаз» преспокойно катил дальше, а на мои настырные звуковые и световые сигналы шофер никак не реагировал, поскольку в его зеркала попавшую в капкан легковушку не было видно. Только рукой махал: проезжай, дескать, я тебе дорогу не загораживаю. История закончилась только тогда, когда «Жигуленок» перебил ведущие к колесам прицепа тормозные шланги. Тут уже волей-неволей водителю «Камаза» пришлось останавливаться и идти разбираться с поломкой. К этому моменту в легковушке не осталось целым ничего, кроме, как ни странно, водителя.

Дабы не попадать в подобную ситуацию, производить обгон следует в следующем порядке:

- 1) занять позицию для рывка примерно в 50-70 метрах от напрашивающейся на обгон машины;
- 2) дожждаться момента, когда впереди появится протяженный прямолинейный участок дороги без встречного автотранспорта;
- 3) начать разгон по своей полосе, сокращая дистанцию;
- 4) если к моменту, когда до идущей впереди машины остаются считанные метры, на встречной полосе не появился транспорт, нужно 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

Совет в тему:

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 вы можете подгадать маневр таким образом, чтобы заканчивать свой разгон к тому моменту, когда последняя видимая встречная машина

разминется с вашей «жертвой» и на встречной полосе образуется достаточно протяженное свободное «окно».

2.4.4 Как избежать ослепления

В наше время не существует никаких технических средств борьбы с ослеплением водителя фарами встречных автомобилей, за исключением, разве что, бетонного ограждения между полосами, которые кое-где установлены в Соединенных Штатах, или широкой разделительной полосы, засаженной деревьями, как это иногда делается у нас.

Если же вы ездите по обычным, нормальным дорогам, то при сближении в темное время суток со встречной машиной просто закройте один глаз. Благодаря этому его не удастся ослепить даже неотрегулированными галогеновыми фарами, а один рабочий глаз в любом случае надежнее, чем ни одного.

2.4.5 Езда за «спонсором».

В темное время суток, да и в светлое, очень полезно пропустить вперед машину с куда-то торопящимся водителем и ехать за ним на расстоянии порядка трехсот метров. Поведение впереди идущей машины заблаговременно предупредит вас обо всех возможных впереди неприятностях:

- задние габаритные огни замечались из стороны в сторону: скоро придется объезжать какое-то препятствие;
- зажглись стоп-сигналы: впереди глубокая яма или холмик, который невозможно проехать на высокой скорости;
- со стороны обочины замелькала полосатая палочка: на обочине пост ГАИ;
- машина резко остановилась и загорелась: впереди непреодолимое препятствие.

2.4.6 Проезд ям на дороге .

Для борьбы с ямами на русских дорогах создано огромное количество простых и надежных технологий. Вплоть до восемнадцатого века все грузы и большинство пассажиров переправлялись по рекам, не имея с ямами никаких проблем, после восемнадцатого века среди российских просторов были проложены железные дороги, также избавленные от этой беды. В двадцатом веке, когда стало ясно, что вопрос с ямами все еще не закрыт, были созданы автомобили «УАЗ», «Нива», «ЛУАЗ», способные ездить по нашим городам без особого риска для подвески и водителей.

Если же вы в силу каких-то причин не использовали вышеизложенные технологии в своей повседневной жизни, и предпочитаете «паркетные» марки транспорта, вам следует помнить о том, что:

- прежде чем объезжать яму, обязательно взгляните в зеркала! Возможно, в этот самый момент кто-то вас обгоняет, и вы рискуете совершить попутное столкновение!
- помните, совсем не обязательно шархаться от ямы далеко в сторону, ее можно пропустить между колес!

Совет в тему:

Зачастую водитель очень долго не может привыкнуть к внешним габаритам своей машины, совершенно не представляя, где находятся колеса и, соответственно очень часто попадает ими в ямы или наезжает на препятствия. Чтобы избавиться от подобной напасти, достаточно запомнить, что левое переднее колесо находится под левой пяткой. Проезжать препятствия 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.

Если яму объехать не удалось и приходится преодолевать ее «в лоб», желательно до предела снизить скорость, перед самой ямой отпустить тормоз и даже, включив

соответствующую передачу, слегка увеличить скорость, преодолевая препятствие «внатяг». Делать это нужно потому, что, когда вы тормозите, вся подвеска работает на остановку машины, предельно нагружая соответствующие элементы и реактивные тяги. Попадание в этот момент колеса в яму скачкообразно увеличивает нагрузку и может сделать ее запредельной – или, проще говоря, что-нибудь сломать. Начав же разгон, вы разгружаете подвеску, и тогда удар или окажется в пределах допустимого, или вовсе компенсируется благодаря разгрузке «тянущих вперед» элементов.

2.4.7 Съезд на обочину

Помните, асфальт и щебенка имеют весьма значительную разницу сопротивления качению. Еще большую опасность таит в себе рыхлый песок – колеса могут зарыться в нем по самую ступицу.

На практике это означает, что если вы на высокой скорости соскочите, огибая препятствие или уходя от аварии, правыми колесами на обочину, то можете ощутить очень сильный рывок машины вправо – вплоть до резкого разворота и последующего полета в кювет. Особо опасны в этом отношении свежееуложенные, свежееотремонтированные или расширенные дороги. Обочины на них еще не слежались, не утрамбовались и не способны выдержать вес машины. На старых, заезженных трассах опасность ниже, но о ней все равно необходимо помнить при маневрах. Собираясь остановиться, не торопитесь съезжать с твердого покрытия до тех пор, пока ваша скорость не снизится до безопасной, постарайтесь не выезжать за границу асфальта без крайней необходимости во время движения, а если вас побудили к этому – крепче держите руль и подготовьтесь к резким маневрам.

2.4.7 Буксировка автомобиля .

Является весьма важным навыком, который может понадобиться в самый неподходящий момент. Разделяется он на два взаимодополняющих элемента.

1) *Если буксируют вас* , особенно в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, обязательно включите габаритные огни или аварийную сигнализацию! Водитель, который тянет вас за собой, должен хорошо представлять себе ваше месторасположение. Кроме того:

– полностью доверьтесь буксирующему вас водителю, в идеале – вообще не смотрите по сторонам, а лишь дублируйте маневры и действия вашего тягача. Не может быть ничего хуже, чем если водитель первой машины захочет проскочить перекресток, а вы испугаетесь и нажмете на тормоз, – застрянете поперек дороги оба;

– следите за стоп-сигналами впереди идущей машины и старайтесь вовремя тормозить. Иначе вы рискуете врезаться в вашего тягача. Помните: **если у вас не работает двигатель – значит, не работает и усилитель тормозов !**

– следите за натяжением буксировочного троса и по мере сил пытайтесь не допускать его провисания. Если же он сильно провис и упал на дорогу – постарайтесь на него не наехать. Это чревато обрывом буксировочных крюков и у вашего автомобиля, и у тягача.

2) *Если буксируете вы* , обязательно включите габаритные огни и аварийную сигнализацию! Помните – в машине, которую вы тянете за собой, за время поездки наверняка забросает грязью лобовые стекла, и водитель в ней окажется практически слеп.

Кроме того:

– как можно осторожнее пользуйтесь тормозной педалью. Помните, что при качественной поломке на буксируемой машине почти наверняка плохо работают тормоза, и она может вас «догнать»;

– начиная движение, не торопитесь. Дождитесь легкого толчка (натянется буксировочная лента) и только после этого плавно увеличивайте тягу. Резкий рывок в начале движения способен не столько что-либо оторвать, сколько вызвать незначительную общую деформацию кузова (особенно старой машины), которая потом аукнется незакрывающимися дверьми и неоткрывающейся крышкой багажника;

– во время буксировки старайтесь поддерживать равномерное усилие на буксире – то есть не совершайте резких маневров, не разгоняйтесь и не сбрасывайте газ без крайней необходимости. Двигайтесь несколько медленнее привычного, но, раз нажав, давите на педаль акселератора с одинаковой силой;

– используйте в КПП передачу на одну ступень ниже привычной для данной скорости – так вы сможете хоть частично разгрузить двигатель;

– принято советовать буксирующему водителю следить за тем, чтобы не провисал трос. Трудно понять, как это делать, поскольку с водительского места его практически не видно, но вы старайтесь;

– если машина, которую приходится буксировать, хотя бы на треть тяжелее вашей – лучше вообще откажитесь от этого приключения.

Советы в тему:

1. Применяйте металлический буксировочный трос только в самом крайнем случае! Он очень опасен, поскольку не столько прочен, сколько жесток, и передает все рывки с машины на машину, словно бетонная балка, а при обрыве без труда пробивает облицовку кузовов, стенки багажников и разбивает фары и фонари.

2. Для безопасной буксировки требуется эластичный капроновый канат, а еще лучше – лента. С началом движения лента не рвет с места буксируемый автомобиль, а вначале вытягивается сама, плавно наращивая усилие. Роль капроновой ленты при буксировке примерно та же, что и у диска сцепления на механической коробке передач.

3. Покупая готовый «буксир», имейте в виду, что, по общепринятым нормативам, его усилие на разрыв (оно указывается на упаковке) должно быть в пять раз больше массы вашего автомобиля.

4. Если в силу обстоятельств вы вынуждены использовать для буксировки стальной трос, обязательно протяните рядом с ним тонкую веревку или толстую леску, дайте ей небольшую «слабину» и привяжите к тросу с интервалом в полметра. При этом, в случае обрыва, трос не ударит по вашему автомобилю, пробивая в кузове внеплановые дыры, а будет остановлен веревкой. После того, как «слабина» страховочной веревки окажется «выбрана», она тоже порвется – но трос к этому времени уже утратит «ударный потенциал» и бессильно упадет на дорогу.

2.4.8 Парковка автомобиля .

Это довольно важное условие сохранности машины. Останавливаясь на длительный или короткий срок, следует придерживаться следующих правил:

– паркуйтесь как можно ближе к бордюру. Чем меньше ваша машина выступает на проезжую часть, тем меньше шансов, что к ней «притрется» кто-то из тех, кому не хватило места на дороге. А такие случаи не так уж редки! Идеальным укрытием можно считать «глубокую» парковку сразу за каким-нибудь «широким» автомобилем вроде «татры» или шестисотого «мерседеса»;

– не «прижимайтесь» к бамперу припаркованной впереди или позади машины. Та машина, до которой вы оставили большую дистанцию, может уехать в любой момент, а вместо нее остановится кто-то другой, кто «прижмется» уже к вам. И вместо десятиминутной остановки вы застрянете в ловушке на несколько часов.

Совет в тему:

Если вам не удастся парковать машину вплотную к тротуару – вы еще не чувствуете ее габаритов, то сделайте это по крайней мере один раз в спокойной обстановке, или попросите помочь приятеля. Когда положение машины относительно тротуара покажется вам

оптимальным, сядьте за руль, примите естественную, привычную позу, посмотрите на капот и мысленно отметьте точку, в которой край бордюра визуально совпадает с краем капота.

После этого пометьте найденную точку любым образом – например, прилепите на нее кусок жвачки.

Теперь при каждой парковке ставьте машину так, чтобы пятно жвачки визуально совпадало с краем бордюра, и поражайте всех своим глазомером.

– летом старайтесь не ставить свою машину надолго под ветвями клена, сливы или деревьев хвойных пород. Эти растения выделяют смолистые вещества, которые капают вниз и при попадании на автомобиль оставляют пятна на лакокрасочном покрытии;

– в любое время года нежелательно останавливаться под фонарями, натянутыми поперек дороги проводами или веревками и иными удобными для диких птичек насестами. Помните, пернатые ждуг именно вашего автомобиля, чтобы было куда покакать!

– нежелательно останавливаться над люками, особенно такими, из которых идет пар. Летом это приводит к тому, что машина насквозь пропахивает испарениями, редко бывающими благовонными; зимой – испарина оседает на машину снаружи, быстро превращая ее в ледяную глыбу.

2.5 Как выбираться из ям

В большинстве случаев проблема с пробуксовкой колес возникает не на дорогах с твердым покрытием, а несколько в стороне: на газонах, на проселочных дорогах, в лесу, на берегу водоема. Для борьбы с этой бедой существует целый ряд различных методик.

Совет в тему:

Собираясь выехать на опасно рыхлый грунт, есть смысл примерно наполовину приспустить все колеса – при этом увеличивается площадь опоры покрышек о грунт и увеличивается проходимость. Однако следует помнить, что на слишком слабо накачанных колесах можно запросто сорвать покрышку с посадочного места (она провернется вместе с камерой и вырвет нипель).

2.5.1 Простейший из способов выбраться из ямы – раскачка .

Выполняется следующим образом.

Допустим, включив передачу, отпустив сцепление и немного «погазовав», вы обнаруживаете, что «сели». Осознав этот неприятный момент, вы отпускаете педаль сцепления, позволяете машине откатиться обратно в яму, а когда она достигает крайней точки движения назад и начинает скатываться вперед, вы резко отпускаете сцепление и давите на газ, добавляя к силе инерции мощность двигателя. Благодаря этому вам удастся проскочить вперед на большее расстояние – и откатываясь назад, вы накопите большую инерцию, к которой опять добавьте немного мощности двигателя. После пяти-шести качков такого «маятника» вы сможете приобрести достаточный импульс, чтобы выскочить из ямы и помчаться вперед на хорошей скорости.

Правило раскачки действует и на рыхлом грунте – разгоняясь вперед и назад, вы при этом пробиваете себе колею, по которой в конечном итоге удастся набрать достаточную скорость, чтобы вырваться на свободу.

Совет в тему:

1) Если уж вы начали движение по плохой, размякшей дороге, следует стиснуть зубы и продолжать гнать машину, несмотря на удары в подвеску и летящую грязь, пока опасный участок не будет преодолен до конца. Если вы остановитесь – стронуться потом будет во много, много раз труднее.

2) При движении по размокшей проселочной дороге, залитой водой, следует

придерживаться колеи, не стараться выскочить из нее на выступающий посередине уступ и поднятые края дороги. Колея в таких местах чаще всего хорошо накатана, утрамбована, плохо размокает. Там для колес есть более-менее надежная опора. А вот рыхлый грунт по сторонам скорее всего размок и в нем можно запросто забуксовать.

3) Когда выбираете, каким образом ехать по разбитой сухой дороге, старайтесь проложить путь таким образом, чтобы под днище попадали ямы и выбоины, а под колеса – кочки и холмики. Таким образом вы избежите от риска «сесть на брюхо». Что, кстати, чревато не только пробуксовкой, но и отрывом каких-либо расположенных снизу деталей. В первую очередь – глушителя.

2.5.2 Метод раскочки «под кольшечек».

Для использования этой методики вам потребуется помощник, буксировочный канат и остро заточенный кол (лом, штыковая лопата). Конец буксировочного троса крепится к нижней части кольшечка, помощник отходит на длину троса, натягивая его, после чего водитель начинает выезжать «враскачку». В тот момент, когда машина отъехала от самого глубокого места пробуксовки на максимально возможное расстояние, помощник втыкает кол как можно глубже в землю, удерживая машину в «приподнятом» состоянии, а водитель выходит и начинает забрасывать яму подручными материалами (лапником, ветвями, гравием, песком, снятыми с пассажиров куртками и брюками). После того, как помощник отпустит кол, машина откатится уже не в яму, а на более-менее подготовленное место. Возможно, после этого очередная попытка вырваться из ловушки окажется более удачной. В крайнем случае подобную методику «удержаний» можно использовать несколько раз подряд, постепенно пробираясь все дальше и дальше от опасного места.

2.5.3 Вытягивание за дерево

При наличии на доступном удалении крепкого дерева, можно попытаться вытянуть машину за него. Для этого закиньте буксировочную ленту вокруг дерева, а оба его конца «внатяг» укрепите за буксировочное «ухо» на машине. Затем возьмите самую длинную палку из имеющегося под руками инструмента (монтажку, вороток, срубленный с дерева сук), вставьте его между лентами буксира примерно посередине между машиной и деревом, и начинайте их скручивать. При этом длина буксира постепенно сокращается, а автомобиль – вытаскивается.

Однако следует помнить, что скрученная буксирная лента представляет из себя мощную пружину, и способна здорово покалечить зазевавшегося человека.

В качестве одного из вариантов «вытягивания» иногда предлагается закрепить на колесных гайках пробуксовывающего колеса «головку» и баллонный ключ (или закрепить конец ленты в отверстие колесного диска и перекинуть его через надетую на колесную гайку «головку»), после чего завести двигатель и попытаться поехать. Вращающееся колесо начнет наматывать трос на гайку и баллонник и за счет этого выбираться. На практике головка чаще всего быстро слетает со своего места, но попробовать можно.

2.5.4 Выезд с домкратом

Если предыдущими методиками воспользоваться не удалось, вам придется заняться долгим и нудным делом: по очереди поднимать машину со всех сторон, отрывая буксующие колеса от земли, а затем забрасывать ямы под ними подручными материалами.

2.5.5 Выезд с грунтозацепами

Если предстоит долго выбираться по плохой дороге, можно снять ведущие колеса, обмотать диск и покрышку какими-нибудь веревками и вернуть на место. Или заранее приобрести цепи противоскольжения, которые одеваются примерно таким же способом.

2.5.6 Выезд из ямы на машине с АКП

Имеет свои особенности. На машине с автоматической коробкой невозможно устроить «раскачку». Зато на льду ее можно просто оставить на включенной передаче и спокойно подождать, почитывая эту книжку, пока колеса «разроют» снег до твердого покрытия.

На бездорожье можно оставить машину на включенной передаче, а самому выйти наружу и хорошенько подтолкнуть. При этом самое главное – когда машина выскочит из ямы, успеть догнать ее и прыгнуть за руль до того, как автомобиль куда-то врежется.

2.5.7 Выезд из ледяной ямки

На этот случай зимой неплохо иметь в багажнике небольшой пакетик с песком.

Совет в тему:

Вообще, кидание под колеса всяких предметов типа веток, мелких камушков, тряпок приносит весьма заметную пользу, но песок пригоден только для чисто ледяных ловушек

2.5.8 Самый простой способ выбраться из ямы

К сожалению, осуществим только в населенном пункте.

Если вы прочно «сели на брюхо» на каком-нибудь газоне, вам следует дойти до ближайшего вино-водочного магазина и предложить маячащим поблизости алкашам:

– Мужики, помогите машину вытолкнуть. Бутылку ставлю.

2.5.9 Разворот на бездорожье

Обнаружив, что где-нибудь в лесу вы свернули не в ту сторону и вам нужно разворачиваться на узкой тропе, совершайте свой маневр так, чтобы на тропе оставались ведущие колеса. Они смогут вытащить вас даже в том случае, если ведомые колеса при повороте провалились в какую-нибудь болотину.

2.6 Задом наперед

Двигаться на задней передаче – большое искусство. Дело в том, что поведение машины, когда она движется задом наперед не просто отличается, а отличается очень сильно от поведения при движении вперед. Движения становятся значительно резче, а смещение кузова значительно сильнее, что чревато возможностью столкновения.

Когда вы начинаете двигаться на задней передаче, вам следует помнить о том, что поворот машины при этом достигается не за счет поворота рулевых колес, а за счет смещения кузова. На практике это означает, что проезжая на передней передаче через коридор, по ширине превышающей габариты вашей машины сантиметров на двадцать, вы можете не испытывать никаких трудностей. Двигаясь точно там же на задней передаче, вы рискуете при малейшем смещении руля ободрать кузов о стены.

2.6.1 Объезд препятствий

Огибая на задней передаче любое препятствие, следует помнить о том, что задние колеса будут следовать по меньшему радиусу, нежели передние. А значит:

– в том случае, если вы проезжаете (задом) через ворота, близкие по габаритам к габаритам машины, в них нельзя совершать никаких маневров – двигайтесь только по прямой.

– если вам нужно объехать некое препятствие с одной стороны – столб, угол дома, дерево – вам не следует начинать поворота до тех пор, пока заднее колесо не поравняется с помехой. До этого момента в случае начала поворота машина начнет сближаться с препятствием и может его задеть. После этого – начнет удаляться и довольно быстро. Чтобы не упустить нужного момента, желательно открыть дверь и выглянуть наружу, дабы это самое заднее колесо увидеть.

– не забывайте о том, что если вы поворачиваете налево – передняя часть автомобиля

сместится вправо как минимум на метр, а то и больше. Убедитесь, что там нет никаких препятствий! Так же подстрахуйтесь и при повороте направо.

– если есть такая возможность – попросите пассажира выйти наружу и посмотреть, чтобы вы никого не зацепили. То же самое, кстати, и «Правила Дорожного Движения» советуют.

– в том случае, если вам нужно из свободного пространства заезжать в тесное и наоборот – например, при постановке машины в гараж, безопаснее заезжать «носом», а выезжать «задом», начиная всякие развороты уже на улице. Не берите пример с «пожарных». Они, ставя машины «носом» наружу, экономят лишние секунды на случай выезда по тревоге.

– двигаясь на задней передаче – не торопитесь!

2.6.2 Парковка на задней передаче

Паркуя машину на задней передаче, вы получаете возможность приткнуться ее в полтора раза менее длинный свободный промежуток, нежели двигаясь вперед.

Как это сделать?

1) Найдя свободное место, остановитесь примерно в метре от уже запаркованной машины и проехав примерно на метр вперед.

2) Включив заднюю передачу, начинайте *медленно* двигаться назад, одновременно поворачивая руль вправо. При этом вам необходимо следить за тем, чтобы никто не ехал по дороге – ваш автомобиль сильно смещается к осевой линии улицы! – и одновременно смотреть в зеркало за тем, как быстро сокращается зазор между бортом вашей машины и задним углом запаркованной.

3) Когда это зазор сократится до 10-15 сантиметров, поставьте руль прямо и продолжайте движение

4) После того, как ваша задняя ось сравнялась с задним углом чужой машины, выкручивайте руль вправо до упора – передняя часть при этом начнет выкатываться дальше на проезжую часть, а задняя – уходит вглубь свободного промежутка.

5) Обычно почти сразу руль можно выкручивать назад. Машина за это время успеет уйти «вглубь» почти до середины кузова.

6) Руль выкручивается до упора влево. При этом машина продолжает медленно двигаться назад, а вот ее передняя часть по большой дуге быстро смещается в правую сторону. В этот момент важно следить, чтобы капот вашей машины не зацепил багажник уже припаркованной!

7) Если маневр проведен правильно, ваша машина упирается вывернутым колесом в бордюрный камень и облегченно замирает. Втиснулись!

2.6.3 Движение на задней передаче по плохой дороге

Если вам понадобилось ехать «задом» по плохой дороге, помните о том, что вы практически не способны разглядеть, что попадает вам под колеса. Не поленитесь выйти и проверить, чтобы там не оказалось торчащих из земли железных прутьев, выбоин или глубоких ям, высоко выпирающих корней. В противном случае вы рискуете нарваться на непредвиденный ремонт.

2.7 Особенности управления автомобилем в зимних условиях

По какому-то странному недоразумению принято считать, что управлять автомобилем зимой труднее, чем летом. На самом деле это, конечно же, не так. В крупных городах, например, дороги посыпаются и поливаются всякой антиобледенительной гадостью, которая, особенно при незначительных заморозках, превращает зимнюю дорогу в дорогу просто грязную и слякотную. Сильные холода, наоборот, зачастую настолько вымораживают дорожное покрытие, что оно становится куда более сухим, чем в самую сильную жару. Остаются отдельные форс-мажорные дни, когда сочетание сильного снегопада, слабого морозца и плохой работы дорожной техники складываются вместе и устраивают всем

короткую встряску в виде гололеда и снежных завалов. Да и они большей частью страшны только на словах.

Если вы готовитесь управлять машиной зимой, то настоятельно рекомендую купить упаковку «Русского кваса», выпить этот крайне полезный напиток, наполнить бутылки водой, а затем, после наступления первых сильных морозов, заехать с ними на какой-нибудь каток. Лучше в позднее время, когда там не будет других людей.

Совет в тему:

Если вам иногда приходится выезжать зимой в дикие места – на рыбалку, на охоту, то полезно помнить, что лед толщиной свыше 10 сантиметров выдерживает легковой автомобиль, а свыше 30 сантиметров – грузовик (однако выезжать на него без крайней необходимости все равно опасно). Разумеется, речь идет о полноценном, прозрачном льде с синеватым или зеленоватым оттенком. Если лед ноздреватый, молочного, белого или матового цвета – он опасен независимо от толщины!

Правда, для тренировок в любом случае следует использовать каток на мелководной луже, а не на бездонном озере.

Если есть возможность – переобуйте автомобиль в лысую резину, и начинайте тренировку: возьмите бутылки, вставьте в них высокие веточки или камышинки, разместите по льду. Попробуйте поманеврировать змейкой между вешек, остановиться точно у намеченной линии с достаточно большой начальной скорости, потренируйтесь в парковке в размеченные «ворота», в прохождении поворотов. Просто немного разгонитесь и резко поверните руль, одновременно увеличив обороты двигателя – и попробуйте после этого попасть в намеченную точку. После нескольких таких «выездов» вы будете чувствовать себя на льду не менее уверенно, чем на сухом асфальте.

Совет в тему:

Для привыкания к габаритам своей машины, ее поведению на дороге такая тренировка будет полезна и летом, но уже на асфальтированной площадке.

Смею вас уверить, движение по рыхлому снегу, когда автомобиль ведет себя, как байдарка при прохождении горной реки, способно доставить не меньшее удовольствие, чем прохождение поворотов на высокой скорости по сухому асфальту. Главное в обоих случаях – управлять машиной уверенно, а не трястись от напряжения и ожидания неминуемой аварии.

2.7.1 Проезд перекрестков зимой .

Если вы управляете машиной в гололед или просто выехали из дома в морозный день и еще не уверены в безопасности дороги, сразу действуйте с учетом того, что перед каждым светофором или сложным пересечением вас ждет ледяная корка. Она образуется из-за того, что именно перед перекрестками машины чаще всего тормозят или начинают разгон – при этом они растаивают по асфальту снег, «накатывая» лед.

Готовясь остановиться перед светофором, вы обязаны заранее предположить, что подобный накат уже есть, и сбрасывать скорость заблаговременно, дабы самое меньшее за сто метров уже подкатывать к пересечению на минимальной скорости (5-6 км/ч), которую можно будет погасить за считанные секунды при любых обстоятельствах.

2.7.2 Движение по слою свежесыпавшего снега

Когда добрый дедушка Мороз в приступе трудолюбия за день или за ночь засыпает дорогу слоем снега сантиметров в двадцать толщиной, для автомобилиста начинается самая веселая пора. Дело в том, что постоянно находясь между протектором и дорожным покрытием, снег практически полностью изничтожает такое понятие, как сцепление колес с дорогой. Движение по рыхлому снежку ничем не отличается от движения лодки по быстрой

горной реке. Вы только подумайте: люди огромные деньги платят, чтобы куда-нибудь на Алтай за таким приключением поехать, а вас оно ждет прямо у дверей отчего дома!

Правда, чтобы «прогулка по реке» доставила удовольствие, а не крупные убытки, следует вспомнить основное отличие горного сплава от управления автомобилем: на воде инерция начинает играть куда большее значение, чем органы управления. А именно: вы нажимаете на газ, ведущие колеса крутятся, а инерция покоя удерживает вашу четырехколесную лодку на месте, и вы медленно и величаво «отваливаете» от причала. Вы нажимаете на тормоз, колеса схватываются «на юз», а инерция флегматично продолжает плыть вперед вместе с вами. Вы решили повернуть за угол, колеса уже давно смотрят направо, а инерция... Ну да, у нее совсем другие планы.

В этом нет ничего страшного – к этому нужно просто привыкнуть.

Зато у рыхлого снега большой коэффициент сопротивления качению, и на нем куда легче остановиться, чем при гололеде.

Итак, если вы отправились в дорогу по толстому слою снега, помните:

– у вас нет сцепления с дорогой, в любой момент и безо всякой видимой причины вас может отбросить в сторону на два-три метра. Соответственно следует значительно увеличить дистанцию до двигающихся справа и слева машин. В идеале – вообще ехать одному, отстав от основной группы или обогнав другие автомобили.

– не смотрите на большегрузные машины, которые плюют на эти законы! У них значительно больше масса и инерция, и их практически не кидает из стороны в сторону! Если вас отбросит на грузовик – плохо будет только вам;

– заранее готовьтесь ко всем маневрам, и совершайте их на минимально возможной скорости. Иначе авто может поехать совсем не туда, куда вы задумали;

– если на заднеприводной машине вас «занесло», старайтесь поворачивать рулевые колеса в направлении заноса, и регулируйте скорость вращения нажатием педали газа: больше «газ», быстрее вращение; меньше «газ», медленнее вращение (управляемый занос отрабатывается на катке в первую очередь!). Некоторые мастера ухитряются с помощью этой методики въезжать в поворот после вращения на четыреста пятьдесят градусов или вообще боком.

Переднеприводные машины, к сожалению, в заносе практически неуправляемы. На них остается только повернуть передние колеса туда, куда вам хочется поехать, и давить на газ, надеясь на удачу;

– выехав на дорогу по снежку, прежде чем влиться в транспортный поток, несколько раз попытайтесь нажать на тормоз, на газ, резко переложить руль из стороны в сторону в более спокойной обстановке. Так вы получите хоть некоторое представление о том, насколько изменился характер вашего «железного коня» после того, как он стал водоплавающим.

2.7.3 Парковка зимой

Разумеется, имеет некоторые нюансы. Так, если вы останавливаетесь у тротуара или на спецплощадке, которую регулярно и качественно чистят, то особых отличий от жаркого сезона для вас не существует. А вот если излюбленное место вашей парковки находится вне внимания дворников и дорожных служб, почти всегда присыпано снегом, тогда настоятельно рекомендую:

– прежде чем заглушить двигатель, прокатитесь немного вперед-назад метра на полтора, утаптывая колею. Пустяк, но утром эта колея поможет вам преодолеть насыпавшийся за ночь вокруг машины сугроб. По готовой колее вы сможете отъехать назад, потом разогнаться вперед и, повернув руль, по инерции выскочить из снежного плена, пробив толщу сугроба. Эта колея вдвойне полезна, если уличная температура держится вблизи нуля, и подтаявший вечером снег к утру превращается в довольно прочную промерзшую массу;

– не ставьте машину на ручной тормоз! За время поездки тормозные барабаны

нагреваются до плюсовых температур и очень часто оказываются влажными. Ведь зимой снег лежит везде, при проезде машины взвивается в воздух, проникает в различные щели, тает где ни попадя. За время стоянки тормоза остынут, влага превратится в лед, и колодки могут примерзнуть так, что барабаны придется очень долго и нудно отогревать горячей водой. Вместо стояночного тормоза куда безопаснее оставлять машину на включенной первой или задней передаче;

– при длительной стоянке в подобном непригодном месте есть смысл подложить под колеса небольшие деревянные брусочки (или кирпичи). В том случае, если снег на улице то тает, то смерзается в корку, то снова тает, всего лишь после двух-трех недель стоянки вы рискуете обнаружить свой автомобиль вмержшим в лужу по самые обода. Пусть лучше под коркой льда останутся ненужные вам подставки!

– оставляя машину даже ненадолго, не поленитесь поднять голову и посмотреть, не свисает ли над вами с далеко выступающего козырька парадной или края крыши большая блестящая сосулька. Если да, то лучше отъехать. Падают такие монстры не каждый день, но зато способны пробить насквозь кузов, а то и расколоть блок двигателя.

2.7.4 Как трогаться на подъеме по накатанному льду .

Думаете, это невозможно? Очень просто! Люди, которым приходится часто сталкиваться с этой проблемой, разработали элементарную методику:

- нужно положить в багажник немного песка;
- при вынужденной остановке на обледеневшем склоне следует поставить машину на «ручник», выйти и сыпануть немного запасенного песочка позади ведущих колес;
- сесть за руль и снять машину с тормоза;
- откатиться немного назад, чтобы ведущие колеса оказались на песке;
- стронуться, немного разогнаться и продолжить подъем.

Впрочем, основные зимние проблемы относятся не столько к управлению машиной в холодную погоду, сколько к ее эксплуатации зимний период, и будут рассмотрены в соответствующей главе.

Глава 3 Гаишники и «подставлялы»

Ехал я по Ленинградскому шоссе, тут меня «Мерзавец» подрезал, мы зацепились. Оттуда выскочило двое, стали кричать, что я их стукнул на полторы тысячи долларов и если немедленно не отдам, они меня из-под земли достанут. Я говорю:

– Не дрейфьте, мужики, все на мази, у меня гражданская ответственность застрахована, все как есть получите, – в машину нырнул и тут же по сотовому звоню. Они дверцы дергают, а я: – Да все в порядке, сейчас ГАИ приедет, оформимся и через неделю получите свои бабки.

Они поматерились и свалили. Я тоже хотел. А потом думаю: «Зачем?» Дождался ментов, оформили ДТП, самовольный уезд с их стороны. И через неделю одного из этих голубчиков я у «следака» встретил... В общем, триста баксов я с него снял, чтобы претензии отозвать и дело по «обоюдке» закрыли».

Московская быль

При движении по нашим дорогам следует учитывать еще один немаловажный фактор, влияющий на скорость и безопасность движения, – сотрудников автоинспекции и «подставлялы», старательно следящих за выполнением нами «Правил Дорожного Движения». И те и другие вызывают у водителей лютую ненависть, поскольку все мы любим нарушать законы, но очень нелюбим за это отвечать. Однако следует признать, что без подобных

лютых врагов ездить было бы намного труднее, если и не вовсе невозможно.

Когда вас остановит инспектор дорожной службы, постарайтесь напомнить себе, что это тоже человек, что ему приходится бродить по улице в жару и лютые морозы, постоянно нюхать выхлопные газы, время от времени общаться со всякими ублюдками типа пьяниц за рулем или угонщиками, регулярно выслушивать брань. Еще по постовым иногда стреляют, а изредка они даже помогают нам в трудную минуту, выполняя роль регулировщиков. Не смотрите на гаишника, как кролик на серого волка! Инспектор, конечно, тоже санитар дороги, но в первую очередь он – человек, с которым можно поговорить, поторговаться, объяснить свой поступок. У них тоже есть совесть и чувство юмора.

Один мой знакомый, нарушив скоростной режим, долго убеждал инспектора, что денег у него, окромя завалявшихся в бардачке трех десятков, нет, и скостил-таки штраф до этой суммы! Потом, правда, оказалось, что по карманам самая мелкая купюра – пятьсот рублей... И ничего, инспектор только хмыкнул и сдачу отсчитал.

Внимание!

Автор считает своим долгом предупредить, что данная книга не является юридическим документом и создана с учетом законов, правил, инструкций и постановлений, существовавших на момент написания. К сожалению, законы, правила и инструкции имеют дурную привычку со временем изменяться...

Согласно «Наставлению по работе ДПС», остановивший вас инспектор обязан представиться и назвать причину задержания. Чаще всего они так и поступают – правда, не всегда говорят разборчиво. Тут желательно с интересом переспросить: «Чего случилось-то, почему остановили?»

И если после ответа «Проверка документов» вам начнут указывать на низко висящий противотуманный фонарь, вы напомните: «Так документы все равно в порядке!» – и с интересом взгляните в номер на жетоне. Несоответствие действий инспектора заявленной причине остановки есть нарушение инструкции, очень напоминающее поиски повода для вымогательства.

Некоторые адвокаты советуют сразу выходить из машины с блокнотом и ручкой и, вместо «Здрасьте», начинать разговор с записывания номера на жетоне, фамилии и должности инспектора.

Вот этого делать не нужно! Иначе вместо проверки документов вы нарветесь на проверку «комплектности машины», что инспектор имеет полное право делать – а вы уверены, что у вас в аптечке до сих пор не вытек «пергидроль» или не испарился «корвалол»? Или же ваша машина напомнит инспектору ту, что находится в розыске – и вы полчаса будете вместе с ним сверять номера и разрывать базы данных.

Все мы немножко быки, и незачем без повода махать друг у друга перед носом красными тряпками. Номер и фамилию можно записать и потом, если возникнет реальный конфликт.

Совет в тему:

Многие советы адвокатов, причастных к решению автодорожных споров, направлены не на погашение конфликтов, а на их разжигание. Юристов можно понять: наши беды – это их хлеб с маслом. Поэтому их рекомендации следует пропускать сквозь призму здравого смысла. Например: если вас остановил инспектор, вы имеете полное право не выходить из машины, не разговаривать с ним, а просто сунуть документы сквозь щель припущенного стекла. Однако если вы все равно выйдете, улыбнетесь и поздороваетесь – у инспектора будет куда меньше желания придирается к вашей машине.

3.1 *Оплата штрафов .*

Основным вопросом отношений водителя и автоинспектора общепринято считать взяточничество. Кладет инспектор деньги себе в карман или отдает государству? На самом деле сия проблема в высшей степени надумана, поскольку и в том, и в другом случае достигается главная цель: водитель-нарушитель лишается некоторой суммы денег, злится, ругается и в следующий раз старается «Правила» не нарушать. А взаимоотношения инспектора и государства к безопасности на дорогах никакого отношения не имеют.

Наиболее рациональным действием является, естественно, взятка. Она обычно составляет половину от предусмотренного законодательством штрафа, «оформляется» на месте и экономит вам изрядное количество времени и нервов.

Однако, следует помнить:

3.1.1 *За дачу взятки должностному лицу – дорожному инспектору – вы рискуете схлопотать до 8 лет колонии, согласно статье 291-й УК РФ.*

Вероятность невелика, но она существует, бывали прецеденты. Например, если у инспектора приступ острого гастрита и поблизости маячат неудобные свидетели вашего поступка или проводится внеочередная кампания из разряда «Чистые руки».

Поэтому, совершая данное уголовное преступление, имейте в виду:

– уговаривая инспектора на должностное правонарушение, вы должны делать это без свидетелей, и предлагать ему получить с вас на месте штраф, и именно штраф, а не что-либо иное, что потом смогут охарактеризовать как подкуп;

– при плановой облаве на жуликов видеоаппаратуру для сбора доказательной базы удобнее всего разместить в патрульной машине;

– группа захвата должна находиться где-то неподалеку: в неприметной машине, в машине с тонированными стеклами, а то и просто слоняться поблизости с видом зевак.

3.1.2 *Кроме того, не забывайте, что в честной уплате штрафа есть свои преимущества:*

– вы можете обжаловать наказание;

– во время оформления вашего протокола все прочие водители на время оказываются в безопасности;

– вы почувствуете себя честным человеком;

– вы оставите своих извечных недругов без лишнего бутерброда за обедом;

– если все начнут честно платить штрафы, дорожная инспекция вымрет от голода и перестанет мешать нам ездить по дорогам!

3.2 *Борьба с нечестными инспекторами*

Как бы мы не недолюбливали «гаишников», следует признать, что в большинстве случаев они палку не перегибают и наказывают по делу. Однако в семье не без урода, и бывают случаи, когда водителей ловят не за нарушение, а только с целью «подоить». С такими случаями следует бороться самыми жестокими методами, основных из коих существует три.

3.2.1 *Мягкий нервный путь*

Требуйте составления протокола, вносите свое несогласие с действиями инспектора, затем требуйте отменить это решение сперва у его руководителя, затем в вышестоящих инстанциях и в конце концов – через суд. Обязательно упомяните в протоколе, что с вас вымогали взятку!

Совет в тему:

Для подачи жалобы не обязательно отправляться в райГАИ лично. Достаточно послать кляззу по почте, желательно с уведомлением о вручении. Если вы привезли ее лично – не

ломитесь на прием к местным бюрократам, а вручите жалобу секретарше или в канцелярию, и обязательно осведомитесь, под каким номером она зарегистрирована. Одновременно аналогичную жалобу на действия инспектора можно послать и в горГАИ, а если у вас вымогали взятку – то и в прокуратуру.

Помните, что каждая официальная бумажка, попавшая в прокуратуру, в вышестоящую инспекцию, в канцелярию президента, в санэпиднадзор, – всюду потребует от бюрократов какой-то реакции, отписки. Каждая отписка вернется в местное ГАИ., руководителю вашего инспектора дадут тычка, а он передаст салочку своему подчиненному. Мелочь, но приятно.

Кстати, в большинстве случаев судебные процессы против ГАИ водители выигрывают. Потому, например, что радары никаких справок с печатями не выдают, а свидетелей происшествия (понятых) в принципе не бывает.

Таким образом, составление протокола по надуманному поводу не даст вымогателю желаемой прибыли, зато принесет изрядное количество головной боли.

3.2.2 Ленивый путь

Предусматривает мирное расставание с инспектором, а затем написание жалоб на его действия, в которых отмечено вымогательство у вас взятки под надуманным предлогом.

Правда, поскольку никаких доказательств конфликта вы в таком случае привести не можете, то и эффективность этой меры крайне низка.

3.2.3 Радикальное решение

Предусматривает наличие в портмоне банкноты, номер которой заранее записан на какой-нибудь бумажке. В том случае, если инспектор остановил вас под явно надуманным предлогом и начинает вымогать деньги, вы отдаете «меченую» купюру, доезжаете до ближайшего телефона (или, остановившись неподалеку, достаете свой мобильный), звоните по «02» и сообщаете, что там-то и там-то сотрудник, жетон такой-то, только что вытряс из вас взятку, причем вы совершенно случайно запомнили номер отданной ему денежки.

На звонки о нечестных сотрудниках милиция сейчас реагирует достаточно быстро, а номер купюры послужит достаточным доказательством злоупотребления. Вне зависимости от того, нарушали вы «Правила Дорожного Движения» или нет, иначе как в качестве взятки в карман инспектора она попасть не могла! А это значит – статья.

Самое главное – автоинспекция и РУВД проходят по разным ведомствам, а значит, спустить дело на тормозах будет, как минимум, очень трудно.

3.2.4 Никогда не прощайте инспекторам вымогательства под ложными предлогами!

Помните, вы на дороге не один, и инспектор со шkodливой душой будет много лет портить жизнь и настроение многим тысячам людей. Разумеется, руководство службы безопасности движения всегда старается покрыть неправомерные действия своих сотрудников. Однако, если на инспектора поступает не одна, и не десять жалоб в месяц, а десятки, любому руководителю захочется избавиться от подобного сотрудника.

3.3.1 Не путайте нормальных инспекторов с уголовниками!

Это очень опасно для вашей жизни и кошелька!

Сотрудниками службы по безопасности движения являются люди в форме, с полосатыми палочками, нагрудными знаками, причем находящиеся рядом с автомашинами, окрашенными в специфические милицейские цвета, или обитающие на стационарном посту.

Лица, у которых отсутствует хотя бы одна из перечисленных примет, инспекторами ГАИ не являются! Соответственно, любым их требованиям вы, как водитель, подчиняться не обязаны.

Всякого рода дружинники и общественники имеют право на существование только вблизи от полноценного инспектора дорожной службы.

Сотрудникам любых милицейских служб, а уж тем более – вневедомственной охраны, если они вас почему-то остановили, никогда не давайте в руки водительского удостоверения. С них достаточно паспорта – для удостоверения вашей личности, и документов на машину – для доказательства того, что вы ее не украли. Любые попытки вменить вам нарушение «Правил Дорожного Движения» пресекайте требованием вызвать сотрудников ГАИ. Разбираться с нарушениями этого рода имеют право только они! Все прочие варианты – есть уголовно наказуемые шантаж и вымогательство.

Совет в тему:

Следуя вышеизложенному совету, соблюдайте чувство меры. Ведь понятно, что если где-то под кустом лежит человек в форме и с радаром, это почти наверняка инспектор, спрятавший машину подальше от глаз потенциальных нарушителей. В городах, кроме того, инспекторов нередко разбрасывают, ако хлебные семена, у различных светофоров или на сложных пересечениях.

Если где-то в лесу, на дороге, вас тормозит одинокий человек в милицейской форме (или человек в форме в сопровождении каких-то подозрительных штатских), вы обязаны быстренько проскочить мимо, остановиться на ближайшем посту ГАИ, сообщить о странном субъекте и попробовать выяснить, кто это такой и что делает на дороге? Если есть сотовый – сразу звоните в милицию. Звонок послужит для вас оправданием на случай, если человек окажется настоящим, заблудившимся в лесу инспектором и вас попытаются обвинить в неподчинении.

Совет в тему:

Помните, что согласно «Правил Дорожного Движения», всякие жесты и знаки инспектора должны быть понятны участникам движения. А значит, если жест и свисток оказались вам непонятны, вы имеете полное право не останавливаться.

Такое утверждение вряд ли спокойно воспримут милиционеры, погнавшиеся за вами после явного превышения скорости. Но когда в лесу одинокий бродяга помахивает палочкой...

Мало ли кто где гуляет и почему свистит?

Помните, что огромное количество водителей, остановившихся в безлюдном месте рядом с человеком, одетым в милицейскую форму, исчезли навсегда. Не стоит рисковать жизнью даже из-за угрозы вполне реального штрафа.

3.3.2 Не пытайтесь «забыть» уплатить наложенный штраф !

В последние годы это нередко заканчивается приходом судебного исполнителя, который помимо штрафа начинает насчитывать вам судебные издержки, свои услуги, пенни, штрафы за неявку, и принимается неторопливо описывать имущество.

3.3.3 Обязательно подписывайте протоколы, которые составляют инспектора дорожного движения!

Отсутствие вашей подписи особого юридического значения не имеет. А вот слова: «Все здесь вранье!» за вашей подписью – уже имеют. Причем вы имеете полное право вписать в протокол все, что считаете нужным, или отметить, что дополнение к данному протоколу находится на отдельном листе.

Совет в тему:

Если вы собираетесь оспаривать утверждение о вашем правонарушении – не оправдывайтесь. Вообще никак не оправдывайтесь. Впишите «содержание протокола не соответствует реальным обстоятельствам» в графу «объяснения нарушителя» и поставьте

подпись. Если хотите, слово «нарушитель» тоже можете зачеркнуть. И посмотрите, как потом инспектор станет доказывать – а это именно его обязанность – что вы действительно поворачивали со второго ряда. Ведь для суда и его, и ваши голословные утверждения равны, а все сомнения, согласно презумпции невиновности, толкуются в пользу обвиняемого.

Но если в протоколе есть хоть слово о том, что вы были отброшены во второй ряд из-за взрыва метана в дорожном люке – факт нарушения налицо.

3.3.4 Штрафные стоянки .

1) Разумеется, все это суть незаконные изобретения полууголовных структур, нацеленные на вымогательство денег с видимостью некоторой законности. Подобные предприятия то отмирают под напором юридически подкованных граждан и прокуратуры, то осторожно начинают снова появляться на свет в результате гнусных административных инициатив – поэтому любому честному водителю мысленно нужно быть готовым к подобному типу ограбления.

При этом следует помнить про два основных момента:

– автомобиль – это ваша собственность, и как бы вы с ним не поступали, никто и никогда наказать вас за это не может. Не хотите ехать на штраф-стоянку – вы имеете право отказаться от навязанной услуги.

– инспектор не имеет права ставить вашу машину на стоянку именно потому, что это не его автомобиль.

В соответствии со ст. 421-й Гражданского Кодекса граждане и юридические лица свободны в заключении договора, понуждение здесь не допускается, за исключением случаев, специально предусмотренных Гражданским Кодексом или иным законом. В Гражданском Кодексе ничего не говорится о возможности принудительного заключения договора хранения вообще и в отношении транспортных средств в частности.

2) Сотрудники дорожных служб ссылаются на статью 245-ю Кодекса об административных правонарушениях, которая гласит:

«Статья 245. Отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние опьянения, задержание транспортного средства

Управляющие транспортными средствами водители (судоводители) или иные лица, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, а равно лица, не имеющие права управления транспортными средствами, или лишенные этого права, или не имеющие при себе документов, предусмотренных правилами дорожного движения, или совершившие нарушения, предусмотренные частями четвертой, пятой и седьмой статьи 114 настоящего Кодекса, подлежат отстранению от управления транспортным средством, а транспортное средство – задержанию до устранения причины задержания .

(в ред. Федерального закона от 19.07.97 N 108-ФЗ)

Управляющие транспортными средствами водители (судоводители) или иные лица, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, подлежат освидетельствованию в установленном порядке на состояние опьянения.

Задержание транспортного средства оформляется отдельным протоколом или в протоколе об административном правонарушении производится соответствующая запись.

Должностное лицо, задержавшее транспортное средство, несет ответственность за вред, причиненный его владельцу, только в случае неправомерного задержания транспортного средства.

Порядок задержания транспортных средств устанавливается Министерством внутренних дел Российской Федерации, а порядок их хранения и оплаты хранения – местными органами исполнительной власти.

Примечание. Под задержанием следует понимать запрещение эксплуатации транспортного средства с помещением его на специально отведенное охраняемое место ».

Однако в данной статье ничего не сказано про то, что вы обязаны содействовать сотрудникам милиции при изъятии вашей собственности, и более того – указано, что задержание производится «до устранения причины задержания». То есть, если вы забыли права, то ваши действия: закрыть машину и уехать на «попутке» за документами – соответствуют Закону, а вот действия инспектора, пытающегося вас удержать и принудить к постановке машины на штрафстоянку – этому Закону противоречат, поскольку таким образом инспектор препятствует вашей попытке «устранить причину задержания» (о чем нужно обязательно упомянуть в протоколе).

3) На сегодня процесс борьбы сторонников Закона и Беззакония находится на нижеследующей стадии – инспектор как бы имеет право отобрать вашу машину исключительно в следующих случаях:

- имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения;

- водитель не имеет права управлять транспортным средством или лишен этого права, а равно не имеет при себе документов, предусмотренных правилами дорожного движения;

- транспортное средство имеет неисправности тормозной системы, рулевого управления или неисправное тягово-сцепное устройство (в составе автопоезда);

- транспортное средство зарегистрировано, но не имеет государственных регистрационных знаков, а равно без государственных регистрационных знаков на прицепах грузовых автомобилей;

- транспортное средство имеет подложные государственные регистрационные знаки.

- у вас нет страховки на автомобиль

- машина оставлена в неполюженном месте

4) На практике данный тип грабежа проводится следующим путем: нечестный инспектор называет некую причину, по которой собирается поставить машину на стоянку. Например, ему не понравилось состояние тормозов. И предлагает вам проследовать за ним к подельникам. В этом случае вам следует отказаться двигаться, сославшись на указанную им же причину. Если вы не можете ехать по своим делам – стало быть, следовать к месту стоянки тоже не можете. Вас хотят куда-то передвинуть – пусть вызывают буксир. А вы можете запереться внутри и громко протестовать – не всякий буксировщик такую машину решится зацепить!

Правда, в ответ за столь активное отстаивание своих прав представители МВД обычно угрожают применить статью 165-ю Кодекса об Административных Правонарушениях, которая гласит: *«Злостное неповиновение законному распоряжению или требованию работника милиции или народного дружинника, а также военнослужащего при исполнении обязанностей по охране общественного порядка, а равно невыполнение водителями законного требования работника милиции об остановке транспортного средства, оставление водителями в нарушение правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия или уклонение от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние опьянения, наказываются штрафом или лишением права управления транспортными средствами на срок от двух до трех лет (для водителей транспортных средств), либо исправительными работами на срок от одного до двух месяцев с удержанием двадцати процентов заработка, а в случае, если по обстоятельствам дела применение этих мер будет признано недостаточным, административным арестом на срок до пятнадцати суток».*

Трудно понять, как эта статья соотносится с отказом двигаться на штрафстоянку – но такая угроза существует

5) Одна из наиболее простых и эффективных методик борьбы с штрафными стоянками – это захлопывание ключей в замке зажигания. Как только речь начинает всерьез заходить о попытке присвоить вашу машину, вы, отвлекая инспектора словами, например, о необходимости взять сигареты, открываете пассажирскую дверцу, ставите дверцы на стопор и захлопываете. Все! Теперь, чтобы открыть машину, нужно ехать домой за запасным

комплект ключей. Ломать автомобиль ради того, чтобы украсть – это уже откровенная уголовщина, на которую мало кто пойдет.

И обвинить вас в неподчинении тоже трудно – ну захлопнулись ключи в замке зажигания! Случайность. Бывает...

Один мой знакомый, дважды попадавший в подобную ситуацию, прикрутил запасной ключ на винт под фару – чтобы не домой за ним ездить, а просто подождать в сторонке, пока инспекторам надоест ходить вокруг недоступной добычи.

б) На практике вопросы попадания или непопадания машины на штрафстоянку куда в большей степени зависят от вашей решимости защитить свою машину, нежели от существующей на настоящий момент правовой базы.

Совет в тему:

Если ваша машина все-таки попала в лапы милиции, то, составляя опись, вписывайте в оную все до последней мелочи. Не пишите просто магнитола – машину вернут с каркасом трехсотлетнего «Урала». Пишите: «исправная магнитола «Филипс» с плазменной панелью 2003 года выпуска». Забудете вписать колеса – вернут на лысых покрышках вместо новенького «Матадора», забудете вписать показания спидометра – ваша машина за время «стоянки» намотает несколько тысяч километров. И винить сторожей бесполезно – сами прозевали.

3.3.5 Пьяный за рулем

Пьяных за рулем быть не должно! Это аксиома и, выпив хотя бы одну рюмочку, лично я за руль не сажусь и другим не советую. Однако бывает, что после вечерних посиделок вы сели утром за руль и сами не очень уверены – выветрилось из головы уже все или немного еще осталось. Вот тут вас затормозит инспектор и начинает с вами душещипательный разговор. Обязательно затормозит, у них глаз наметанный.

Совет в тему:

Дабы не столкнуться на дороге с пьяным водителем, тоже запомните признаки, по которым можно отличить «пьяную» машину от «трезвой»:

1) Водитель сильно превышает скорость, часто меняет полосу движения без особой необходимости, постоянно стремится на обгон, движется зигзагообразно, с явным запаздыванием включает сигналы поворота – легкая степень опьянения.

2) Водитель проскакивает желтый и красный сигналы светофора, тормозит на зеленый сигнал; резко начинает движение, что приводит к остановке двигателя; едет неоправданно медленно, в правом ряду или вблизи бордюра – средняя степень опьянения.

3) Водитель выскакивает на бордюр или тротуар, поворачивает не с той полосы движения, движется по встречной полосе, при остановке у светофора заезжает на перекресток, не подает предупредительных сигналов – сильная степень опьянения.

Держитесь от подобных алкашей подальше – они весьма опасны для себя и окружающих.

Вместе с тем из подобной ситуации наиболее легко выйти законным путем. В первую очередь помните, что выпитая кружка пива практически не определяется приборами, а нос инспектора его заменить не способен. При малой дозе алкоголя определить, пьян человек или трезв, проблематично, а потому инспектор и сам может оказаться не очень уверен в своих подозрениях. Требуйте соблюдения всех формальностей – и в этом случае время и обстоятельства будут работать на вас. Слабая степень опьянения держится примерно в течение часа, а на доставку для освидетельствования законом дается два часа! Не торопитесь признавать вину, уговаривайте представителей ГАИ отпустить вас без проверки. Пусть они сначала ищут двух свидетелей, в присутствии которых вас будут освидетельствовать. После того, как они найдены, откажитесь проверяться с помощью «сомнительных приборов» и

требуете отправки в медицинское учреждение (свидетели должны подтвердить в протоколе ваше законное требование).

Особо обращаю внимание, что 26 декабря 2002 года правительство РФ приняло постановление № 930 «Об утверждении правил медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и оформления его результатов», в котором указано, что сие освидетельствование могут осуществлять только медицинские работники, имеющие специальную лицензию. Вот на это постановление и нужно ссылаться. Причем желательно при свидетелях.

И не забывайте, что при полноценном освидетельствовании с вас должны взять как минимум 2 пробы: выдыхаемого воздуха и мочи, и после процедуры вам должны выдать акт освидетельствования с подписью врача и печатью. И вы имеете право потребовать повтора анализов у другого врача.

Совет в тему:

Существующие портативные приборы, тестирующие наличие алкоголя, способны признать человека пьяным, если у него кариес или стоматит, ларингит, тонзиллит или иные заболевания верхних дыхательных путей; при употреблении настойки валерианы, пустырника или иных лекарственных препаратов, а также в том случае, если водитель употреблял в пищу пепси-колу, квас, кефир или иные кислые и кисломолочные продукты, и если он просто много курил.

Поэтому вы всегда можете с чистой совестью утверждать, что прибор врет.

Далее: перед поездкой в диспансер ГАИ задерживает вашу машину. Составляется протокол задержания с описью имеющегося в машине дополнительного оборудования (магнитола, диски, люки, колонки, чехлы и т.д.) Вы знакомитесь и вносите туда свои замечания. В общем, протянуть два часа вполне реально, а за это время от выпитого и следа не останется.

Совет в тему:

На случай непредвиденного участия в застолье приведу три поучительные таблицы.

Концентрация алкоголя в крови

после употребления 100 грамм напитка человеком массой 75 килограмм:

пива – 0,05%

вина сухого – 0,2%

вина крепленого – 0,25%

ликера 30' – 0,35%

водки 40' – 0,45%

коньяка 45' – 0,5%

Степень отравления алкоголем при концентрации этанола в крови:

менее 0,05%-0,3% – физиологическая норма

от 0,3% до 0,5% – освидетельствуемый практически трезв

от 0,5% до 1,5% – легкая степень опьянения

от 1,5% до 2,5% – средняя степень опьянения

от 2,5% до 3% – сильная степень опьянения

более 3% – тяжелое отравление, возможен летальный исход

свыше 6% – смертельная доза.

Скорость выветривания алкоголя:

50 г водки (коньяка) – 1-1,5 часа

100 – 3-3,5

200 – 6,5-7

250 – 8-9

500 – 15-18

100 г шампанского – 1 час
100 г ерша (шампанское + коньяк или пиво с водкой) – 4-5 часов
200 г крепленого вина – 3-3, 5 часа
300 г – 3,5-4
400 г – 4,5-5
500 г – 6-7
Бутылка пива – человек практически трезв.

3.3.6 И, наконец, не обращайтесь внимания на всякого рода провокации о разрешенном или запрещенном уровне алкоголя в крови. Эта характеристика определяется у *трупа* !!! Состояние опьянения живого человека определяется медицинским работником по сумме сразу многих факторов, в том числе – внешний вид, поведение, способность вести разговор, следить за мыслью и т. д. То есть, один человек может быть признан трезвым, выпив бутылку водки, а другой пьяным – после глотка пива. И потому мой совет: не пейте за рулем вообще! Меньше приключений себе на голову найдете во всех смыслах этого слова.

3.4 «Подставлялы»

Данную уголовную породу можно отнести к частнособственнической или коммерческой дорожной инспекции. Разница в том, что «штрафы» они взимают на много порядков выше положенных по закону и зачастую сильно переходят за рамки разумного при «наказании» своих жертв.

Дабы снизить свои убытки от встреч с такого рода «контролерами» следует усвоить два основных правила. Если вы заподозрили, что попались «подставлялам»:

– всегда вызывайте инспекторов ГАИ и дожидайтесь их приезда, как бы на вас не давили!

– сразу напоминайте в случае аварии, что ваша машина и гражданская ответственность застрахованы, и для любых расчетов вам необходим официальный протокол! И стойте на этом до конца!

«Подставлял» можно разделить на семь основных типов:

3.4.1 «Честные».

Это владельцы недорогих, изрядно поездивших машин, требующих ремонта: замены крыльев, облицовки, некоторых узлов. Не имея денег на все необходимое, такой водитель отправляется в путь по оживленным магистралям. Обнаружив, что какой-нибудь торопыга пытается проскочить на «красный», повернуть не с того ряда или проскочить перекресток с второстепенной дороги, «честный» подводит свой автомобиль под удар, с удовольствием вызывает автоинспектора и старательно заносит в протокол: «От сильного касательного удара произошел разрыв крыла, высыпалась облицовка, потек радиатор, растрескались шланги, оборвались подушки двигателя, лопнуло салонное зеркало, обломился замок багажника и свернуло набок лонжероны». Капитальный ремонт автомобиля за чужой счет ему обеспечен – и ради этого он готов даже походить по судам.

Страхование гражданской ответственности от таких подставлял не спасает – бороться с ними можно только одним способом: соблюдать «Правила Дорожного Движения» и быть внимательнее на дорогах.

3.4.2 «Правильные».

Отличаются от «честных» тем, что зарабатывают авариями на жизнь. Кормильцами им обычно служат старые иномарки, не очень дорогие сами по себе, но ремонт которых по-прежнему вылетает в копеечку. Своих жертв они выискивают, либо оставляя машины там, где в них рано или поздно кто-то «влетает» – например, за поворотом дороги с плохой обзорностью, либо, разгоняясь от светофора, вдруг резко жмут на тормоза, получая от не ожидавшего подобного финта «чайника» удар сзади. После аварии полученные с жертвы

деньги кладутся в карман, машина приводится в порядок на скорую руку и снова выводится «на охоту».

«Правильные подставлялы» иметь дело с протоколами и страховыми компаниями не любят – муторно и нерентабельно, но еще могут, поскольку закон на их стороне.

Чтобы избежать себя от встречи с такими «трудягами», вполне достаточно следовать «Правилам». Не разгоняйтесь в условиях плохой видимости, соблюдайте дистанцию – все это необходимо соблюдать всегда и везде, вне зависимости от существования каких угодно проходимцев.

Если авария все-таки произошла, угроза вызвать ГАИ позволяет как минимум снизить цену.

3.4.3 «Несчастные».

Самая массовая категория подставлял. Свои аварии они уже не оставляют на волю случая, а планируют и подготавливают. Чаще всего, в качестве инструмента используется дорогая новая машина, имеющая некоторые стандартные повреждения.

Примерная схема охоты такова:

1) Вы едете в левом ряду. Вам на хвост садится машина и начинает настойчиво мигать фарами – мол, уйди с дороги. Вы поворачиваете вправо, а там этого дожидается другая машина. Она резко прибавляет ход. Ваш бампер чертит по его левому борту. Кто виноват? Конечно, вы.

2) «Подставлялы» останавливаются, не доезжая двух-трех метров до правого поворота – например, до въезда на парковку. Вы, таким образом, не можете повернуть из крайнего правого ряда – приходится объезжать стоящую машину. В момент поворота эта машина срывается с места. Поди докажи потом, что она стояла и никто ее не подрезал!

После аварии на жертву начинается жесткий прессинг: ты виноват, давай деньги, иначе будет плохо. Испуганный водитель, вместо того, чтобы вызвать ГАИ, раскрывает кошелек и уезжает. Деньги немедленно делятся, и охота начинается сначала. Ремонт машинам не нужен – ведь повреждения в одинаковых «плановых» авариях каждый раз одинаковые.

Казалось бы – жуть. Но стоит настоять на своем и вызвать ГАИ, как красивая схема мгновенно рушится. А что, если якобы подрезавший «подставлялуу» водитель потребует внести в протокол, что у пострадавшей машины разбита фара, а осколки на земле отсутствуют? Что следы от аварии не свежие и замызганы грязью? А если на следствии или на суде жертва потребует провести экспертизу взаимных повреждений? Любой эксперт как дважды два докажет, что низкий бампер «Жигулей» не мог поцарапать капот «мерседеса», а глубокая рваная рана крыла не стыкуется с легкими царапинками на крыле якобы прикоснувшейся к нему «ауди». И вот тогда вчерашний «виновник» может вдруг потребовать возбудить уголовное дело по признакам вымогательства или, по меньшей мере, мошенничества. А это совсем не то, что от него требуется.

Избежать встречи с этим типом «подставлял» уже труднее, чем с предыдущими – но если у вас хватит духу никуда не уезжать с места происшествия и вызвать автоинспекцию, то вас практически наверняка оставят в покое. Более того, при наличии некоторой настырности и злобы, вы уже сами можете получить с них «отступные».

3.4.4 «Наглые».

Чаще всего это шантрапа, желающая подзаработать по вышеописанному методу, но не имеющая достаточного мастерства для аккуратной операции по легкому попутному столкновению. Они притираются к облюбованной жертве, резко поворачивают руль, нанося короткий удар вывернутым колесом, тут же откатываются обратно, останавливаются и кидаются к пострадавшему водителю, обвиняя его во всех грехах. Основная цель: взять жертву нахрапом, вытряхнуть из нее деньги, пока она не поняла в чем дело.

На самом деле, конечно, платить нужно им – и вертикальные следы потертости от прикосновения колеса к обшивке пострадавшей машины доказывают это со всей ясностью.

«Наглым» следует сразу говорить: «Платите деньги, или я вызываю ГАИ».

После этого они или предпочтут смыться, или дело тихо перетечет в последнюю, самую неприятную категорию:

3.4.5 *Бандиты*

Не утруждают себя изысками «Правил Дорожного Движения», они просто сталкиваются с выбранной жертвой, после чего обвиняют ее в аварии и начинают «трясти». Увозят с места аварии, бьют, требуют деньги, везут домой и разворовывают ценные вещи.

Если вы, не дай бог, попадете в такую историю, следует сразу усвоить: ни о каких ДТП речи не идет и идти не может. Это грабеж. При первой же возможности вам следует позвонить в милицию, сообщить об ограблении, подать заявление, сообщить приметы преступников и номер их машины. В дальнейшем, и устно, и письменно вообще забудьте про слово «авария». Пишите нечто вроде: «был остановлен машиной «лексус», перегородившей мне дорогу» или «врезавшейся мне в борт», после чего «меня вытащили и стали вымогать деньги». В дальнейшем адвокаты бандитов наверняка попытаются представить дело как обычное дорожное происшествие – не давайте им такого шанса. Нет протокола ДТП, нет аварии. Просто ограбление.

3.4.6 *«Шальные»*

Категория «шалых подставлял» стоит среди прочих особняком. Занимаются люди таким бизнесом чаще всего нерегулярно. Обычно это угонщики, не желающие рисковать хлопотным делом разборки или перепродажи машин. Они угоняют приличное «авто», подставляют ее «по-честному» под достаточно приличную машину и просят на ремонт вполне разумную сумму. Жертва, видя, что ее не «разводят», а легальное оформление и хлопотная морока со страховщиками наверняка окажутся намного дороже, платит на месте. Водители разъезжаются, и битая машина бросается в ближайшем дворе.

Как ни странно, «хорошо» при этом оказывается всем: владельцу быстро возвращают угнанную машину, пусть и слегка помятую; автоинспекция ставит галочку в графе найденных машин, жертва не чувствует себя обманутой, поскольку за аварию по своей вине платила не очень много, угонщик быстро получает маленький, но ощутимый «фартинг» на карманные расходы.

Возможно, именно поэтому про подобные случаи слышно очень редко.

3.4.7 *«Пешеходы»*

Одна из самых неприятных категорий «подставлял», когда преступник практически ничем не рискует, но всегда сильно портит своей жертве нервы и чаще всего получает желаемый «навар». Для вымогательства ему достаточно прыгнуть на дорогу прямо перед автомобилем, откинуться в сторону с театральной красочностью и громко заорать: «Караул, меня убили!», привлекая к себе внимание. Поскольку самого столкновения никто обычно не замечает, а видят уже орущего и отлетающего на асфальт человека, то свидетели обычно считают, что пешехода сбили – «пострадавший» может тут же начинать записывать их фамилии и грозить водителю вызовом ГАИ.

Самое трудное в такой ситуации – сохранять спокойствие. Помните, что следов столкновения на вашем автомобиле не осталось: вымогатель тоже жить хочет, и реально, под сильный удар не подставляется. Обычно дело ограничивается громким хлопком ладони по капоту – лишь бы звук был. То есть приезд инспектора просто отнимет у вас некоторое время (отсутствие повреждений будет занесено в протокол). Хорошие результаты дает немедленное предупреждение свидетелей об ответственности за дачу ложных показаний и попытка нанесения мошеннику телесных повреждений. Первым ваши действия напомнят, что свидетели в нашей стране – существа беззащитные; а второму – что вы не испугались и раскошелиться не собираетесь. Вслух желательно приговаривать: «Я тебя на пять лет посажу, уголовная рожа».

Если дело все-таки дойдет до вызова ГАИ и составления протокола, обязательно впишите туда, что с вас вымогали деньги и что вы требуете возбуждения уголовного дела по признакам статьи 163-й УК.

В заключение, в качестве утешения пострадавшим от различного рода подставлял, могу сообщить, что практически все страховые компании, работающие в столице, подписали меморандум о сотрудничестве в данной области. Была создана база данных обо всех «автомобильных» страховых случаях, в которую включаются не только номера автомобилей, попавших в ДТП, но и все участники персонально, с кратким описанием ситуации, с указанием неадекватного, агрессивного поведения. База обновляется дважды в месяц. Достаточно уже повторного попадания в «реестр», чтобы возникло подозрение в профессиональной организации «подстав». После появления подобного подозрения данные передаются в прокуратуру, и на настоящий момент несколько уголовных дел уже возбуждено.

Впрочем, в удаленных от столицы районах, не зараженных вирусом правозащитности, дела решаются еще проще. Так, рассказывают гости с Дальнего Востока, несколько «подставлял» из столицы решили съездить «побомбить» во Владивосток. Через месяц они исчезли, а еще через три – поеденные собаками тушки были найдены среди диких сопок.

Как аукнется...

3.5 Частный извоз

Разумеется, частный извоз мало интересен обычному автовладельцу, зарабатывающему себе на бензин по основному месту деятельности. Однако очень многие автовладельцы не способны устоять перед соблазном получить немножко денег на карманные расходы, просто подобрав попутного пассажира. И бывает очень обидно, если за мелкую корысть приходится расплачиваться нервами, деньгами, машиной, а то и жизнью. Есть немало мошенников, которые специализируются на обмане именно таких водителей.

Варианты обмана сильно различаются: жулики просто увиливают от оплаты или платят фальшивыми деньгами с целью получить сдачу, оставляют в залог фальшивую валюту с тем, чтобы потом обвинить водителя в подлоге, или выманивают деньги обманным путем, и так далее вплоть до банального грабежа.

Дабы не оказаться жертвой, следует соблюдать ряд основополагающих мер, позволяющих значительно снизить для себя риск стать жертвой преступника.

3.5.1 Отсечение «халевщиков»:

– самый радикальный способ – брать деньги вперед. Он же весьма сомнительный, поскольку обижает честных людей и гарантированно выдает водителя в том случае, если он попался под облаву на «нелицензированных таксистов». В качестве одного из вариантов «проверки на честность» (если пассажир предложил большую сумму и поездка предстоит долгой) можно заехать на заправку и попросить обещанные деньги, «чтобы залить бак»;

– многие жулики, собираясь покататься даром, не ленятся заранее приготовить объемные пакеты «с вещами», а то и коробки из-под телевизоров или дорогих магнитофонов. Потом набитый мусором муляж оставляется водителю в качестве залога, а пассажир убегает. Не доверяйтесь никаким залогам, которые вам предлагают вместо денег с просьбой подождать!

3.5.2 Отсечение мошенников :

– никогда не давайте сдачи. «Денег нет!» – ни на сдачу, ни на размен. Купюру, которую пассажиры хотят разменять у вас, пусть разменивают в любом ларьке или магазине на пути следования;

– не позволяйте себе никаких махинаций с валютой! В крайнем случае можно взять валюту только в качестве оплаты – но никаких обменов и никакой сдачи быть не должно! Не

имея специальных приборов, в условиях плохой видимости – особенно в вечернее время, «извозчики» получают фальшивую валюту в 90% случаях;

- если купюра не нравится (особенно крупная) – не берите;
- практически все технологии, связанные с выманиванием денег, требуют заезда в промежуточную точку. Например – забрать груз, человека, что-то выгрузить. Там у водителя просят разменять крупную купюру, а когда денег не оказывается, просят сдачу вперед, чтобы «расплатиться с грузчиком», «вернуть долг», «оплатить счет». Могут просто попросить денег для тех же целей. Получив желаемое, мошенник исчезает.

3.5.3 Отсечение грабителей :

- не заезжайте во дворы, высаживайте пассажиров на улице;
- никаких ожиданий, тем более в темных глухих переулках!
- место высадки желательно обговаривать заранее и не соглашаться ни на какие заезды по дороге;
- никогда не давайте сдачи. «Денег нет!» Грабителям жертва без денег неинтересна;
- разговаривая с незнакомыми людьми или останавливаясь по просьбе пассажиров в подозрительных местах, всегда держите машину на передаче, а педаль сцепления – нажатой. При попытке нападения вам будет достаточно просто отпустить сцепление и нажать на газ. Даже в том случае, если началась борьба, неуправляемая машина очень быстро либо совершит столкновение, либо налетит на препятствие, чем обязательно привлечет внимание посторонних людей.

3.5.4 Как избавиться от неприятных пассажиров

Если вы чувствуете, что обстановка в салоне накаляется, или пассажиры чем-то вам не нравятся – имитируйте поломку машины. Заставляйте автомобиль двигаться рывками, глохнуть при трогании с места и ругайтесь на сцепление и зажигание; включите сигнализацию. В идеале – заранее предусмотрите возможность отключения двигателя со своего места потайной кнопкой или тумблером. В этом случае вы всегда сможете остановиться на оживленной улице и разочарованно развести руками: «Извините, ребята, дальше ехать не получится»...

3.5.5 Как отбиваться от преступников

Чтобы сохранить свою жизнь, а в случаях нападения на водителей речь чаще всего идет именно об этом, вам стоит осознать, что главное ваше оружие – автомобиль. Помните: мгновенная остановка на скорости 50 км/час равносильна падению с пятого этажа. После такого события мало кто решается продолжать противоправные действия. За рулем, в движении, вы всегда имеете возможность направить машину на препятствие, подставить сторону пассажира под удар встречной машины, либо резко затормозить рядом с патрульной машиной милиции и выскочить наружу.

Если вы поняли, что к вам в машину сели преступники, требуйте, чтобы они выскочили на ходу. Не останавливайтесь до тех пор, пока не встретите патрульную машину, либо пока не подставите бандитов под удар. Нет возможности продолжать движение – совершайте столкновение с другим автомобилем. Это абсолютная гарантия того, что ваша машина и ваша жизнь перестанут интересовать бандитов, а кроме того – появится свидетель, в присутствии которого продолжать грабеж уже неинтересно.

Если во время движения вам на шею накинули удавку или приставили оружие и потребовали остановиться – не тормозите ни в коем случае! Жмите на газ до упора и поворачивайте на полосу встречного движения. Чем выше ваша скорость, тем в большей вы безопасности! Особенно в условиях, когда движение требует от водителя мгновенной реакции. Ощутили боль или ситуация стала чересчур опасна (преступники не выпрыгивают из машины, а кругом степь, приближается последний придорожный столб и врезаться вскоре будет некуда) – бейте машину пассажирской стороной. То есть подлетайте к этому самому

последнему столбу, в трех метрах от него резко поворачивайте руль влево и давите на тормоз.

Впрочем, возможно, со своими советами я сильно поторопился. Прежде чем разбивать машину вместе с позарившимися на нее преступниками, автомобиль вначале нужно купить.

Глава 4

Как выбирать автомобиль

Накопил я немножко денег и купил себе «Москвича-412». Не самый почетный из автомобилей, но еще крепенький, выглядит опрятно, бегаёт резво, да и стоил всего пятьдесят долларов. Ну, купил. Еду домой. И тут вдруг со двора вылетает «джипер» и – бац меня в бочину! Обе дверцы вмял, да еще и крыло переднее прихватил. Я выскакиваю, кричу:

– Блин! Дверцы на рынке по семьдесят «зеленых» стоят, крыло рихтовать надо, красить все потом!

«Джипер» репу почесал:

– Елки зеленые, чего-то я вправду зазевался. Ладно, ты уж подрихтуй как-нибудь сам, да покрась.

И двести баксов дает! Ну, я взял, еду дальше и думаю: «А не купить ли мне еще четырех «Москвичей»?»

Из рассказа владельца «Жигулей»

В наше время, когда подрастающее поколение плохо понимает слова «очередь», «дефицит» и «покупка по записи», для приобретения машины нужно только одно – желание. Цены на «самодвижущиеся коляски» колеблются от нескольких сотен рублей до нескольких килограмм долларов и выбрать транспортное средство по вкусу и кошельку способен практически каждый. Правда, собираясь купить автомобиль, далеко не каждый способен четко сформулировать, что именно ему нужно.

Попробуем ответить на этот вопрос:

4.1 Какую машину выбрать

Разумеется, нужно выбирать такую машину, которая подходит вам более всего. А для этого стоит ответить на несколько вопросов:

- 1) Машина нужна вам для престижа и редких поездок?
- 2) Машина нужна вам для престижа и частых поездок?
- 3) Машина нужна вам для личных редких поездок и отдыха?
- 4) Машина нужна вам для еженедельных поездок на дачу?
- 5) Машина нужна вам для редких выездов с семьей по городу или за город?
- 6) Машина нужна вам для частых выездов с семьей по городу и редких – за город?
- 7) Машина нужна вам для личных постоянных поездок по рабочим делам?
- 8) Машина нужна вам для всего сразу?
- 9) Машина нужна вам для дальних поездок с семьей?
- 10) Машина нужна вам для загородных выездов на охоту и рыбалку, активного отдыха?

Не торопитесь давать ответ сразу, не обманывайте себя – попытка внушить себе несуществующие запросы обойдется вам в лишние деньги, недооценка потребностей – долгими мучениями с неудачным приобретением.

А теперь давайте попытаемся совместить ваши потребности с существующими типами автомобилей.

4.1.1 Мини-мини или сумки на колесиках

Наиболее яркими представителями этого класса являются машины «Ока» и «Фиат-Уно». Они изначально предназначены для перевозки одного человека с грузом,

максимум – двух человек с небольшим багажом или парой маленьких детей. На самом деле их можно назвать передвижным инструментальным ящиком, и они идеальны для человека, работа которого связана с постоянными разъездами. Основными преимуществами «мини-мини» являются:

- дешевизна самой машины,
- nepocтижимо малый расход топлива,
- низкие эксплуатационные расходы (стоимость колес, покрышек, запчастей, низкий расход масла, других жидкостей, низкий налог, исчисляемый исходя из мощности и литража двигателя),
- довольно высокая проходимость (короткая база не дает цеплять «брюхом» пологие кочки, а малые размеры позволяют пролезать в узкие щели),
- высокая грузоподъемность (в машину можно покидать практически все, что необходимо человеку любой специальности при разъездной работе, а при снятом заднем или пассажирском сидении – и еще больше),
- при острой необходимости в «мини» можно набить до четырех человек, и она не развалится!

Многие люди, в том числе и водители, относятся к подобным малюткам со снисходительной небрежностью, а между тем для читателей, ответивших «Да» на седьмой вопрос, она станет идеальным приобретением. Только «мини-мини» способны обеспечить перемещение, скажем, мастера-плотника со всем необходимым инструментом и материалами от дверей мастерской к дверям клиента, и при этом удержать расходы на поездку на уровне обычного общественного транспорта!

Люди, по той или иной причине севшие за руль «Оки», обычно настолько проникаются любовью к этой трудолюбивой малышке, что не хотят менять ее уже ни на что, объединяются в клубы по интересам, а стоимость ее полного тюнинга доходит до 10 000 долларов! И ведь платят же...

Если вам стыдно ездить на «Оке» – можете никому не говорить, что она у вас есть. Но если вам нужна машина для постоянных перемещений по городу с инструментальным ящиком и максимум одним пассажиром – именно она окажется идеальным вариантом.

Однако, обратив внимание на машину данного типа, следует помнить, работает она постоянно в режиме предельной нагрузки, а потому и ресурс ее принято считать равным примерно 70-80 тысяч километров пробега при хорошем уходе. Соответственно, смысла покупать бывшую в эксплуатации «Оку» практически нет, а если и есть – то за очень маленькие деньги.

4.1.2 Универсальный автомобиль

В свое время бытовала поговорка о том, что «Таврия» – это «девятка» для бедных. Очень смешно, учитывая то, что и в самой «девятке» человек себя чувствует, как селедка в консервной банке.

К типу «универсальных машин» можно отнести большинство наиболее популярных в России марок: это все виды «Жигулей» и «Москвичей», «Фольксваген-гольф», «Тойота-терсел», «Опель-кадет» и многие другие. Все они целиком и полностью подпадают под требования, сформулированные в вопросах шесть и восемь.

В самом деле, в машины универсального типа при необходимости можно без опасений посадить до пяти человек, и при этом останется место для багажа. Разумеется, при этом внутри будет тесно, но в случае кратковременных поездок по городу или редких выездов на природу это неудобство можно перетерпеть. Одновременно этот же автомобиль можно использовать и для деловых разъездов, и для перевозки грузов (при снятых задних и пассажирском сидении салон приобретает невообразимую емкость).

Разумеется, за все нужно платить, и эксплуатационные расходы на машину универсального типа вырастают в полтора – два раза по сравнению с «мини», а цена на нее может оказаться выше в три, а то и в четыре раза. Ничего не поделаешь – это неизбежная

плата за универсальность машины.

Поскольку машины универсального типа рассчитаны на нагрузку до пяти человек, а ездит в них обычно один-два, они, можно считать, трудятся в «облегченном» режиме. Соответственно, ресурс у них вдвое выше, чем у «мини», при хорошем уходе эти автомобили способны прослужить своему владельцу лет десять, а то и двадцать. А раз так – бывшие в употреблении «тачки» имеет смысл покупать и продавать, соответственно снизив цену «на износ».

4.1.3 Семейный автомобиль

Эта машина необходима тем, кто мысленно отметил для себя вопросы четыре, пять или девять. В качестве машин, представляющих для них непосредственный интерес, можно назвать российскую «Волгу», японскую «Тойоту-сиенну», немецкие «Фольксваген-пассат» или «БМВ» серии «гранд-туризм». К тому же типу можно отнести и так называемые «минивены» – маленькие автобусики на базе легковушки, выигрывающие дополнительное пространство в салоне за счет высоких потолков.

Семейная машина обычно процентов на тридцать превышает по своим габаритам автомобиль «универсального» типа, но эти считанные проценты преобразуют машину просто волшебным образом! Так, в семейном автомобиле люди уже не давятся на заднем сиденье, терпеливо дожидаясь окончания путешествия, а рассаживаются вполне вольготно. В них могут поместиться и муж с женой, и толстая злая теща с дедом, да еще останется место поелозить двум подрастающим бесенятам. При всем том, не возникает вопросов и о том, куда засунуть остро необходимые в поездке палатку, лопаты, мешок картошки, ящик с рассадой и холодильник «на всякий случай» – багажники машин этого типа обычно достаточно объемны, чтобы поглотить все.

Как ни странно, но эксплуатационные расходы на семейный автомобиль почти не превышают расходов на машину универсального типа – разумеется, если она используется так, как предполагалось при выборе модели: для поездок на дачу, за город или дальних путешествий. Связано это с тем, что при эпизодическом использовании машины (раз в неделю) и соответствующем пробеге разница в расходе топлива на один-два литра не оказывает сильного влияния на кошелек. Прочие расходные материалы (тормозные накладки, диск сцепления) при движения по шоссе почти не затрачиваются, двигатель работает с постоянной равномерной нагрузкой, что является идеальными условиями эксплуатации. А значит – основные узлы изнашиваются очень слабо.

Здесь следует отдельно остановиться на такой машине, как «Волга». Всем известно, что она:

- является давно устаревшей конструкцией – зато отличается высокой ремонтпригодностью и ее можно полностью перебрать в дачном сарае при минимуме инструментов и оборудования;

- имеет невысокую надежность, зато крайне дешева;

- отличается повышенным расходом топлива – зато способна ездить на дешевом низкооктановом бензине и обладает вместительностью небольшого парохода;

- быстро гниет – зато практически везде есть широкий выбор дешевых запчастей, почти в любой автомастерской вам охотно «залепят» дыры толстым железом, а катящаяся по дороге «Волга» с рельсами вместо бамперов и швелерами вместо порогов никаких эмоций ни у кого не вызывает: «Волга» она «Волга» и есть.

Все вышеописанное делает эту машину самой удачной моделью для поездок на дачу – при том условии, что водитель готов сам производить мелкий и средний ремонт.

Тут следует добавить еще один существенный момент – проходимость. Мой знакомый, измучившись с «Жигулями», именно ради поездок на дачу купил «Фольксваген-пассат». Теперь он ездит на «Пассате» по городу, а на дачу... продолжает кататься на стареньких «Жигулях». После первой же поездки выяснилось, что красивая иномарка на проселочной дороге цепляется брюхом за все кочки.

Об этом же следует помнить и тем, кому нужен автомобиль для поездок не просто за город, а именно для выезда на природу – пробраться тайной тропой к тихому лесному озеру на «Тойоте-короле» вряд ли удастся. А посему следует подумать о более дорогой машине типа...

4.1.4 *Практично-престижные*

К этому типу можно отнести практически все импортные джипы – их еще иногда называют «паркетные внедорожники». Использовать подобный автомобиль в качестве разъездного для семьи со средним достатком просто разорительно: комплект колес для него стоит как подержанная «Ока»; высокооктановый бензин он «кушает» не по семь литров, как «универсальная» машина, а по пятнадцать, а то и по двадцать; стоимость запчастей напоминает о мировых ценах на золото.

Зато крупные колеса и большой клиренс позволяют зимой без труда пробивать сугробы, в которых безнадежно застревают прочие машины, а летом, при движении по проселкам, без особого беспокойства пропускать между колес невысокие пеньки, и не думать о кочках; высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность; грузоподъемность при запросах обычной семьи может считаться вовсе неограниченной.

Кроме того, массивность и прочность кузова позволяют говорить о высокой безопасности, гарантированной водителю и пассажирам подобных машин при аварии. Искорректировать джип до такой степени, чтобы находящихся внутри людей пришлось вырезать ножницами или автогенном, практически невозможно.

Разумеется, практично-престижная машина почти вдвое дороже обычного семейного авто, и в три-четыре раза – «универсальной», но в тех случаях, когда вам хочется иметь возможность со всей семьей забраться на выходные в лесную глушь или вы вынуждены пробираться на дачу через снежные заносы и глубокие лужи, она себя оправдывает.

Джип, как и семейный автомобиль, не так-то просто перегрузить. Вдобавок, его еще и трудно сломать: подвеска таких машин изготавливается с изрядным запасом прочности. Соответственно, на рынке подержанных автомобилей можно без особых опасений выбрать себе «коня» уже изрядного возраста и не сильно запредельной цены. При постоянных разъездах вам почти наверняка придется его, старичка, ремонтировать за большие деньги, но при эпизодических поездках в щадящем режиме (не перепрыгивать на джипе через овраги, не кататься по лестницам, снижать скорость при проезде открытых люков) и небольшой толике везения он может прослужить без значительных дополнительных вложений несколько лет.

4.1.5 *Престижные машины*

Среди наиболее популярных можно назвать «Лексус», «Мерседес-600», «Бентли», «Понтиак». Они отличаются большими размерами, мощностью, прожорливостью, красотой и множеством мелких дополнительных удобств, типа четырех кондиционеров настраиваемых на разные характеристики, хорошей звукоизоляцией, внутренними и внешними термометрами. Кресла водителя и пассажиров бывают не только снабжены массажерами и подогревом, но и дают возможность сохранять в памяти регулировки на нескольких членов семьи. Разумеется, почти везде есть сервоприводы на стекла, усилители всех органов управления, автоматические подстраховщики тормозов, остойчивости, правильности прохождения поворотов, изменяемые характеристики подвески и работы КПП и прочие приятные мелочи.

Престижные машины отличаются крайне высокой надежностью. В качестве примера можно привести качество покраски автомобилей «Мерседес», на которых верхнее лакокрасочное покрытие остается неизменным даже в тех случаях, когда металлическая основа сгнивает полностью (поднесенный к внешне идеальному крылу магнит никак на него не реагирует!). Или хвастливое заявление представителей фирмы «Ролс-Ройс», утверждающих, что 80% выпущенных ими за 90 лет автомобилей по-прежнему находится на

ходу! На практике это означает, что если вы ответили «да» на первый вопрос, то можете купить относительно дешевую машину престижной марки тридцати-сорокалетнего возраста и пользоваться ею, не особо опасаясь поломок.

Однако, если машина нужна не для редких, а для частых поездок, помните, что расходные материалы, начиная от тормозных накладок и заканчивая покрышками, для престижных машин стоят на порядок дороже, чем для обычного семейного автомобиля. Может быть, вместо того, чтобы переплачивать за «показуху», есть смысл купить за те же деньги новый и изящный автомобиль семейного типа? Или, если содержание престижной машины для обычных разездов не наносит ущерба вашему бюджету, предпочесть «паркетный джип»? Зимой, выйдя из дома и обнаружив, что вокруг лежит слой снега глубиной по колено, или летом, проехав извилистой тропой к потаенному рыбному перекату, вы не раз похвалите себя за такую предусмотрительность! Ни один «Кадиллак» на подобный подвиг не способен.

4.1.6 Рама и мотор

Включают в себя три основных типа транспортных средств, которые, будучи предельно неэффективными, являются пределом мечтаний всех полноценных существ мужского пола. Это:

1) спортивные машины типа «Порше», «Остин-Мартин», «Ламборджини». Агрегаты на четырех колесах, имеющие мощность и стоимость карьерных грузовиков, вместимость и грузоподъемность «Оки», и развивающие неизвестную владельцам максимальную скорость, поскольку на земном шаре не существует таких дорог, по которым они способны разогнаться до предельной для себя возможности. Приобретение подобного автомобиля свидетельствует лишь о том, что его владельцу воистину некуда девать деньги, а душа еще опасно молода и рвется в полет;

2) шоссейные мотоциклы, по стоимости и мощности равные семейным автомобилям, но способные принять на себя только своего владельца с подругой и кошельком. Безусловно, они способны развивать скорости, сопоставимые со скоростями спортивных машин и перемещать своего владельца из одного пункта в другой за считанные минуты, однако соотношение мощности и собственной массы у них далеко переходит все разумные примеры. Например, для чего необходима мотоциклу американской фирмы «Boss Hoss» мощность в 502 лошадиные силы при собственном весе 700 килограмм? Разве что показать всем вокруг, что его владелец готов выбросить на ветер тридцать-сорок тысяч долларов только ради того, чтобы время от времени ощутить в своих руках несопоставимую ни с чем мощь; промчаться по шоссе, ощущая на лице удары встречного ветра и обойти все прочие агрегаты, словно вкопанные вдоль дороги столбики. Сплошное эстетство и никакой практической пользы;

3) легкие мотоциклы, по мощности удерживающиеся в пределах 50 лошадиных сил. При этом удельная мощность (соотношение мощности двигателя к собственной массе) у них все равно выше, чем у любого «Мерседеса», а вот стоимость существенно ниже, хотя в последние годы цена приличного отечественного мотоцикла сравнялась со стоимостью новенькой «Оки».

Автор этих строк сам имеет привычку время от времени оседлать легкий мотоцикл и пересечь на нем половину города, торопясь по неотложным делам. Можно с полной уверенностью утверждать, что в часы пик поездка «верхом» занимает в пять-шесть раз меньше времени, поскольку мотоциклисту не нужно стоять в пробках – он может протискиваться между машинами, каждый раз проезжая до самого светофора, он быстрее разгоняется и куда более маневрен. Вот только в нашем климате развлекаться так удается от силы пять-шесть месяцев в году, да и этот маленький срок дожди норовят урезать до минимально возможного.

Поэтому по поводу мотоциклов и спортивных машин вывод можно сделать один – все они являются дорогостоящими игрушками и пригодны лишь в качестве представительских

транспортных средств: для демонстрации своих финансовых возможностей, лихости и получения удовольствия от самого процесса движения.

4.1.7 «Проходимцы»

Для тех, кто выезжает на своей машине на охоту, на рыбалку или стремится выбраться для отдыха в глухие заповедные места, изначально предназначены так называемые машины повышенной проходимости, или просто – «проходимцы». Такими являются «Нива» и «Уаз». Именно эти марки приобретаются людьми, организациями или войсками, вынужденными в силу обстоятельств передвигаться по пересеченной местности. Но если эстеты-англичане держат у себя на вооружении более-менее комфортабельные «Нивы», то войска остального мира предпочитают вместительные тяжеловесные «Уазы», которые чуть ли не ежедневно мелькают на экранах в связи с напряженной обстановкой то в одном, то в другом конце мира.

Одним из самых существенных отличий внедорожников от обычных машин является повышенный примерно на треть расход топлива по сравнению с машинами аналогичной вместимости. Это обстоятельство делает их использование для долгих поездок по городу или дальних бросков по шоссе, мягко выражаясь, нерациональным.

Правда, многие владельцы «Нив» и «Уазов» утверждают прямо противоположное. По их мнению, только на «проходимцах» можно безбоязненно кататься по городу, не обращая внимания на выбоины, открытые люки и не заасфальтированные трамвайные пути.

Поскольку цены на сами машины и расходы на их содержание примерно равны, более крупный и «проходимый» «Уаз» можно рекомендовать людям, преследующим практические цели: вывезти в лес припасы и товарищей, палатки и необходимые снасти, транспортировать обратно подстреленного лося или пять мешков попавшихся на общий спиннинг окуней.

«Нива», как более изящная, но тесноватая, скорее подходит для личного отдыха (вопрос три): в ней можно и в дремучую тайгу забраться, и парадно одетую даму не стыдно у театра встретить. Характер машины создает своему владельцу имидж спортивного человека с разносторонними интересами, а расходы по ее содержанию посильны даже при среднем уровне достатка.

Однако следует помнить, что, несмотря на крепость подвески, позволяющей возить в кузове по пять человек вместе с парой чемоданов, семейного автомобиля «Нива» заменить не способна. Хотите ездить хотя бы вчетвером – покупайте «Уаз».

4.1.8. Какую машину покупать

Все вышеизложенное мне приходилось неоднократно повторять самым разным людям, которые очень часто перебивали в ответ:

– Ты нам голову не морочь! Скажи просто, какую машину купить?

В таких случаях я отвечал:

– Поезжайте на рынок и купите за***ту иномарку семи-восьмилетнего возраста, которая понравится вам больше всего.

В подавляющем большинстве случаев это и есть оптимальный вариант.

Совет в тему:

Дабы вы могли сами составить общее впечатление о качестве тех или иных машин приведу рейтинг надежности машин, составленный специалистами клуба автолюбителей Германии ADAC

Цифры напротив каждой модели означают количество поломок на каждые 1000 автомобилей.

Десятка самых надежных автомобилей

«Тойота–Старлет» 6, 8

«Мерседес–SLK» 8, 0
БМВ–Z3 8, 5
«Тойота-Карина» 8, 6
«Сузуки–Балено» 9, 5
«Хонда–Цивик» 9, 7
«Тойота–Королла» 9, 7
«Мазда–626» 11, 3
«Ниссан–Альмера» 11, 3
«Мицубиси–Каризма» 11, 7

Десятка самых ненадежных автомобилей

«Рено–Эспейс» 48, 1
«Ровер–200» 45, 6
«Опель–Омега» 39, 6
«Фиат–Браво/а» 39, 1
«Рено–Сценик» 36, 7
«Фиат–Пунто» 36, 1
«Вольво–S70/850» 34, 3
«Фольксваген–Шаран» 33, 2
«Рено–Лагуна» 32, 5
«Шкода–Фабия» 32, 2

И, для объективности, точно такой же рейтинг, но уже от журнала «*Which?*»
Рейтинг надежности автомобилей

Модель автомобиля / Надежность протестированных машин, %

Honda Accord
100

Honda Jazz
100

Mazda 323
100

Nissan X-Trail
100

Toyota Celica
100

Honda Civic
99

Honda CR-V
99

Lexus IS200/IS300
99

Toyota Corolla
99

Volvo S40/V40
99

Nissan Almera
98

Toyota RAV4
98

Opel Vectra
98

Ford Fiesta
97

Peugeot 406
97

Skoda Fabia
97

Ford Focus
96

Nissan Primera
96

Skoda Octavia
96

Opel Corsa
96

Jaguar S-Type
95

VW Polo
95

Alfa Romeo 147
94

Audi A6
94

Peugeot 307
94

VW Golf

93

VW Passat

93

BMW 3-серии

92

BMW 5-серии

91

Honda HR-V

91

Mercedes-Benz C-класс

91

Mini

90

Renault Clio

90

Renault Megane

90

Saab 9-5

90

BMW X5

89

Daewoo Matiz

89

Alfa Romeo 156

87

Mercedes-Benz E-класс

84

Audi TT

75

4.2 Машину какой комплектности покупать

В понятие комплектности можно включить:

- тип двигателя,
- системы безопасности,
- наличие сигнализации,
- мелкие сервисные дополнения вроде центрального замка, магнитолы, люков, кондиционеров, «усовершенствованных сидений», круиз-контроля и прочего.

Рассмотрим все это по порядку.

4.2.1 Типы двигателей

Карбюраторный

Наиболее простая система питания, представляющая собой обрезок трубы, через который двигатель сосет из атмосферы воздух и в который впрыскивается топливо, необходимое двигателю для работы. Простейшие мотоциклетные карбюраторы именно так и выглядят: короткая трубка, перегороденная скользящей заслонкой дросселя и имеющая отверстие жиклера, через которое подсасывается бензин.

Основным преимуществом карбюратора является его простота. При некотором опыте данный двигатель можно регулировать самостоятельно, «на глазок», добиваясь неплохих результатов.

Недостатком – низкая экономичность подобной системы питания.

Инжекторный

Представляет собой обычный карбюраторный двигатель, на котором топливо не выливается в «трубу», а с помощью специальных форсунок впрыскивается в цилиндры в строго отмеренном, согласно расчетам компьютера, количестве.

Основным преимуществом является хорошая экономичность, позволяющая снизить расход топлива процентов на 20 по сравнению с карбюраторным, способность к саморегулировке, экологическая чистота.

Недостатком – высокая стоимость отдельных узлов системы впрыска, невозможность проведения самостоятельного ремонта.

Дизельный

Отличается принципиально иным принципом поджигания топлива: работающий на «сдавливание» поршень сжимает воздух до такой степени, что тот раскаляется выше температуры вспышки дизтоплива. В этот момент в рабочую камеру с помощью форсунки впрыскивается «горючка», вспыхивает и производит необходимую для движения работу. Подобная конструкция имеет ряд преимуществ и недостатков, заложенных в самом принципе действия.

Преимущества у дизеля много. Он заметно экономичнее даже инжекторных моторов, он потребляет дешевую солярку вместо дорогого бензина, он не нуждается в сложных системах зажигания и способен работать на полностью обесточенной машине, он почти не выпускает токсичных выхлопных газов.

Недостатков меньше, но они весьма специфичны. Раньше основными недостатками дизелей считали их более высокую стоимость и плохую приемистость (тупость). К настоящему моменту эти вопросы решены, и оборудованную дизелем машину трудно с первого взгляда отличить от бензиновой по поведению на дороге или цене. Однако остались врожденные недостатки, неисправимые на этом типе моторов в принципе. Это дурная привычка дизельного топлива застывать на морозе, превращаясь в снегоподобную массу, и нагрев рабочей смеси методом сжатия.

В абсолютном большинстве случаев с приближением холодов на автозаправочных станциях начинают продавать так называемую «зимнюю» солярку, замерзающую при более низких температурах. Но если вы в течение, скажем, пары недель не сели за руль или сели, но проехали не очень много и о дозаправке бака пока не задумывались, то с первыми легкими морозами вас может ждать сюрприз: вы придете к машине, попытаетесь завести, сильно удивитесь ее упрямству, откроете горловину бака – и вместо топлива обнаружите странный холодец.

Лечится сия неприятность только одним способом: буксировкой машины в теплое помещение на несколько часов, сливом топлива и заменой его на более подходящее по сезону (либо разбавлением солярки бензином, керосином или спецсоставами для растворения парафинов).

Совет в тему:

Помните, что любая присадка, будь то антигель или депрессатор, являются средством превентивного действия и совершенно бесполезны для применения постфактум, когда содержимое топливного бака уже расслоилось или, того хуже, превратилось в «сметану». Температура помутнения летнего дизельного топлива (начала выпадения кристаллов парафина) составляет -50 С, после чего эти кристаллы начинают забивать фильтр и не пропускать топливо к двигателю. Чтобы депрессатор получил шанс начать действовать, температура топлива в момент введения присадки должна быть хотя бы $+100$ выше нуля.

Вопреки известной поговорке, что кашу маслом не испортишь, увеличение содержания присадки в топливе сверх ее эффективной концентрации, предписанной инструкцией, не приводит к улучшению низкотемпературных свойств солярки. Кроме того, добавление депрессорной присадки в дизтопливо снижает температуру его применения не более чем на 10 градусов, а потому панацеей в сильные морозы не является.

Альтернативой присадкам являются системы подогрева фильтров и топливопроводов, но если дизтопливо замерзло в баке, не помогут даже они.

Другой сюрприз может ждать владельца более-менее пожилого дизеля даже при качественном топливе. Это когда при морозце в десять-пятнадцать-двадцать градусов он будет долго и упорно крутить мотор стартером, а в ответ не получит ничего: в рабочей камере замороженного за ночь двигателя даже хорошенько сжатый воздух откажется нагреваться до температуры вспышки, и дизтопливо будет впрыскиваться в цилиндры без всякой пользы.

Разумеется, все конструкторы дизельных моторов знают об этой проблеме и старательно ищут пути ее разрешения. Они придумывают различные свечи, подогревающие рабочие камеры, предпусковые подогреватели всего мотора, разрабатывают специальные составы для «холодного пуска». Однако старый двигатель, он старый и есть – дополнительные схемы, которые не используются по полгода, в нужный момент зачастую оказываются нерабочими; отработавшего половину срока аккумулятора одновременно и на предпусковой прогрев, и на саму работу стартера не хватает, и начинается для владельца «дизеля» долгая сезонная головная боль...

Впрочем, многие автомобилисты в любом случае не пользуются машиной в зимнее время, и для них эти хитрые неприятности совершенно безразличны.

Увы, заниматься самостоятельной регулировкой и ремонтом дизеля обычный человек не в состоянии, для этого нужна специальная аппаратура и опытный специалист.

После капремонта

Да-да, есть такой тип двигателя. Сплошь и рядом можно наткнуться на объявления о том, что мотор продаваемой машины только-только прошел капремонт. На основании этих слов продавец зачастую пытается повысить цену. Вам следует категорически не обращать внимания на эти утверждения поскольку:

1) Проверить, производился ли капремонт или нет, невозможно, и переплачивать за абстрактные слова вполне реальные деньги нет никакого смысла.

2) То, что владелец машины перед ее продажей занимается столь сложным и дорогостоящим делом, как капремонт, по меньшей мере странно и навеивает мысли об обмане.

3) Капремонт дело сложное, и поскольку вы не знаете где, кто, в каком состоянии и с помощью каких инструментов занимался этим делом, у вас должны возникнуть вполне понятные сомнения в его качестве.

Таким образом, «двигатель после капремонта» – это скорее недостаток, чем достоинство приобретаемой машины.

Самый хороший двигатель

Если вам скучны вышеприведенные рассуждения и вы хотите получить готовый ответ, то он таков:

На сегодняшний день наиболее оптимальна покупка машины с инжекторным

двигателем.

Если вы не собираетесь заниматься ремонтом самостоятельно, то сложности с проверкой и настройкой электронных систем вас интересовать не должны. Зато «инжекторы» экономичны, самостоятельно решают многие текущие задачи по настройке опережения углов зажигания в зависимости от качества топлива, заводке и прогреву двигателя, они мощны и приемисты в широком диапазоне оборотов.

4.2.2 Системы безопасности автомобиля

К таковым обычно относят всякого рода АБС, подушки безопасности, системы контроля устойчивости, контроля состояния водителя и прочие рекламные мультки.

Если вас действительно заботит ваша личная безопасность и безопасность ваших пассажиров, помните: самая надежная защита при аварии – это габариты вашей машины. Чем больше железа находится между вами и перебегающим дорогу столбом, тем меньше шансов у бетонного нарушителя добраться до вашего мягкого податливого тела.

К сожалению, за лишний вес автомобиля приходится расплачиваться повышенным расходом топлива, поэтому все автомобильные фирмы стремятся подменить реальную безопасность прочного корпуса различными полумерами. Но никакие ремни и подушки, установленные в «Фиат-Уно», не уравниют его по безопасности даже с обычной «Волгой» – потому, что удар, способный лишить «Волгу» капота, крохотный «Уно» раздавит в лепешку со всеми пассажирами.

4.2.3 Наличие сигнализации

Разумеется, если вы покупаете дорогую машину и хотите, чтобы она была оборудована сигнализацией, лучше сделать это самому, в мастерской, которой вы доверяете, и под своим личным контролем.

С другой стороны, уже установленная сигнализация избавит вас от лишних хлопот по ее монтажу. Но при покупке машины с рук с уже установленной сигнализацией обязательно проверьте, какое количество брелков зашито в память охранного процессора (чаще всего эту проверку можно сделать самостоятельно).

4.2.4 Наличие дополнительных сервисных услуг

Разумеется, мелкие удобства всегда приятны. Но помните, что все, чего вам хочется иметь в машине, вы можете установить сами, а вот вернуть машине молодость – вряд ли. Поэтому при наличии выбора более «свежий» автомобиль без «примочек» все-таки предпочтительнее «обжитого», но старого.

4.2.5 Прочие дополнительные опции

Читая объявления о продаже автомобиля можно столкнуться с некоторыми часто встречающимися аббревиатурами, смысл которых неопытному человеку может оказаться непонятен. Попробую их расшифровать.

«Круиз-контроль». Устройство, которое обеспечивает автомобилю постоянную заданную скорость. Скажем, вы разгоняетесь до 99 километров в час, включаете «круиз-контроль», отпускаете педаль газа, отваливаетесь в кресло и лишь подправляете автомобиль в нужном направлении. Круиз-контроль автоматически отключается при любом нажатии на педаль газа, тормоза или сцепления.

Вещь очень удобная при дальних поездках по пустынным шоссе и совершенно бесполезная в городе или на забитых машинами пригородных дорогах.

«Турбо». Если это не просто красивая мультка на кузове (что бывает), то она означает, что во впускном тракте стоит компактный компрессор (турбина), который увеличивает давление в цилиндрах заметно выше атмосферного. Благодаря этому в мотор попадает больше рабочей смеси, которая выделяет больше тепла и совершает больше работы. А значит, с двигателя одного и того же размера (объема) можно снять чуть не вдвое больше

мощности.

Следует помнить, что при этом и нагрузки на детали мотора увеличиваются во много раз – следовательно, увеличение мощности происходит за счет ресурса. Впрочем, на практике эта разница обычно незаметна – при плохом уходе обычный двигатель может выйти из строя куда раньше, нежели «турбо».

«16-клапанник ». Хитрая уловка, близкая по смыслу к предыдущей. Установка в головку четырехцилиндрового мотора шестнадцати клапанов вместо восьми позволяет не столько быстрее продувать цилиндры, сколько уменьшить размеры, вес, а значит – и массу клапанов. Имея меньшую инерционность, они успевают вдвое быстрее совершать циклы открытия-закрытия окон, двигатель за единицу времени делает вдвое больше оборотов, сжигает вдвое больше топлива, выдает вдвое больше мощности.

«АПБС » (антипробуксовочная система). Теоретически препятствует пробуксовке, то есть позволяет легче разогнаться по льду. Имеет крайне малое распространение, так как на деле часто достигает прямо противоположного эффекта. Там, где нормальная машина способна хоть как-то двигаться, разбрасывая из-под колес комья грязи и фонтаны снега, техника, оборудованная «АПБС», заседает намертво, поскольку система не дает колесам крутиться.

«АБС » (антиблокировочная система). Позволяет неопытным водителям смело давить на тормозную педаль, не допуская юза. Она же всячески вредит опытным водителям, не позволяя сорваться в задуманное боковое скольжение или развернуться на месте на 180 градусов. Кроме того, иногда заметно увеличивает тормозной путь машины.

Дело в том, что дороги далеко не всегда бывают ровными, и на неровностях, так называемой «гребенке», колеса ненадолго отрываются от покрытия. Если в такой ситуации нажать на тормоз, то оторвавшиеся колеса, естественно, будут заклиниваться. Система «АБС» воспримет заклинившее колесо, как сорвавшееся на «юз» и сбросит давление в тормозной системе, создавая полную иллюзию гололеда, – что на жарком летнем шоссе может оказаться для водителя весьма неожиданным и неприятным сюрпризом.

«АКП » (автоматическая коробка передач). Очень удобное изобретение, поскольку оставляет водителю только две педали: газ и тормоз; «ехать» и «стоять», выполняя самостоятельно все промежуточные функции. Она особенно удобна в городских пробках, когда для неторопливого движения достаточно просто ненадолго отпустить педаль тормоза. Правда, «АКП» куда капризнее обычной коробки в обслуживании и намного, намного дороже в ремонте.

Бытует мнение, что расход топлива на «автоматах» выше, чем на обычных машинах. Это неправда. На самом деле, благодаря тому, что в «АКП» переключение передач происходит намного быстрее и в наиболее благоприятный момент, более низкое КПД автоматической коробки полностью компенсируется ее «профессионализмом».

«Г/у » (гидроусилитель руля). Специальный механизм, подталкивающий вас под руку при поворотах, помогая повернуть руль с минимальным усилием. Значительно облегчает жизнь водителя, позволяя крутить руль «одним пальцем», расходуя при этом очень мало бензина (кондиционер поглощает его в несколько раз больше). Основной недостаток: неожиданный выход гидроусилителя из строя приводит к ощущению «заклинившего руля» и может закончиться аварией.

Собственно, практически любое улучшение управляемости или повышение мощности машины имеет свои недостатки, прямо вырастающие из достоинств, а потому не стоит сильно огорчаться из-за того, что у вас на машине отсутствует гидроусилитель или автоматическая коробка передач. Они в любом случае не смогут управлять машиной вместо вас

4.3.5 Какой привод лучше всего

Машины разделяются по типу привода на четыре основных разновидности:

1. Привод на одно колесо

В качестве примера можно привести популярную в Германии машину «Трабант». На первый взгляд, этот привод подкупает своей простотой. Но приложенный только с одной стороны конструкции вектор тяги постоянно пытается повернуть машину; при попытке приложить к одному колесу большое тяговое усилие оно начинает проворачиваться на одном месте. В силу этих причин привод на одно колесо распространения в автостроении почти не получил.

2. Привод на задние колеса

Позволяет придать машине значительное ускорение, хорошо отработан, помогает сохранять по крайней мере частичное управление в условиях заноса. В качестве недостатков можно назвать необходимость использования карданов и заднего моста, которые заметно утяжеляют конструкцию автомобиля, удорожают ее и приводят к повышенному расходу топлива.

3. Привод на передние колеса

Позволяет облегчить машину, удешевить ее, снизить расход топлива. Кроме того, несколько улучшает устойчивость машины на дорогах. К недостаткам следует отнести невозможность контроля над машиной в случае заноса, а также невозможность придать машине значительное ускорение: при разгоне, благодаря инерции, центр масс смещается назад, передняя ось автомобиля значительно разгружается – и передние колеса начинают проворачиваться.

4. Полный привод .

Наиболее оптимален как с точки зрения управляемости машиной, так и в условиях разгона, прекрасно ведет себя на бездорожье. Недостатки – наличие двух ведущих мостов и необходимость раздаточной коробки утяжеляют и усложняют конструкцию, ведут к заметному перерасходу топлива.

В качестве готового ответа автор этих строк рекомендует машины с передним приводом. Если вы не собираетесь ставить рекордов скорости и проходить повороты в боковом скольжении, на первое место по важности выходит экономичность – а здесь лидерство удерживают именно машины с передним ведущим приводом.

4.3.6 Какой кузов лучше

Очень грубо легковые машины можно отнести к однообъемникам, когда пассажиры и груз находятся в общем салоне, и двухобъемникам, когда багажник сделан отдельно, позади или впереди.

Однообъемники изначально кажутся предпочтительнее, поскольку имеют большее внутреннее пространство, способны взять больше груза – но только до тех пор, пока вам не понадобится перевезти что-либо пахучее, вроде ведра соленых огурцов, банки растворителя, треснувшей канистры с бензином, либо какой-нибудь пыльный груз. Если же багажник сделан отдельно – вы можете кататься в вечернем костюме даже тогда, когда в грузовом отсеке пылятся несколько мешков с цементом.

Салоны всех машин изготавливаются либо с двумя дверцами, либо с четырьмя (однообъемники при этом называются трехдверными и пятидверными кузовами соответственно). Наиболее удобны салоны с двумя дверьми. В таких случаях:

- посаженные на заднее сиденье дети не могут вывалиться на дорогу, балуясь с ручками и случайно открыв дверь;
- отходя от машины, вам нужно проверять вдвое меньше дверей;
- две двери дешевле четырех;
- две дверцы в полтора раза шире обычных, что значительно облегчает посадку и высадку. Если, поездив пару месяцев на двухдверной машине, вы захотите сесть в престижный «мерседес», то первое, что вас поразит, это неудобные узкие двери.

Четыре двери в салоне оправданы только тогда, когда вам очень часто приходится возить пассажиров на заднем сиденье, и эти пассажиры – не дети.

4.3.7 Цвет машины

На вкус и на цвет товарища нет, и если вам нравятся машины темно-бордового цвета, значит, покупайте темно-бордовую. Но если у вас нет столь ярко выраженных пристрастий, то помните, что летом белые и серебристые машины нагреваются на солнце куда меньше машин темных цветов, а зимой все зависит только от печки.

4.4 Так какая машина самая лучшая?

Если кратко – то все достоинства и недостатки любого автомобиля всегда отражены в его цене. Поэтому можете просто выбрать авто, которое вам по карману, и которое просто понравится, «на сердце ляжет» – и все.

Совет в тему:

Очень часто покупатели берут с собой на рынок опытного товарища, который может дать хороший совет. Относитесь к таким советам с достаточной мерой скепсиса. Иначе вам насоветуют драный лимузин канареечного цвета – только потому, что у него хорошая компрессия и еще крепкая подвеска. Не забывайте, что ездить в машине все-таки вам – и вы проведете в ней много, много часов. Поэтому машина должна в первую очередь радовать вас, а не автомеханика.

Глава 5 **Как покупать автомобиль**

Купил себе новый русский «Запорожец» с движком от «Порше». Летит по шоссе, обходит «Мерседес». Вдруг слышит позади грохот и крики. Затормозил, выходит, помогает подняться ободранному мужику в костюме, спрашивает:

– Что случилось?

– Да вот, – отвечает тот, – еду я, задумался о своем. Вдруг мимо на бешеной скорости проносится «Запорожец». Я подумал, что стою на месте и вышел покурить.

Питерская быль

Со слов дамы, поведавшей мне об этом происшествии, больше всего пострадавшего и подъехавших гашников интересовало – зачем впихивать в старый «Запорожец» вместо старого мотора и задних сидений такой огромный двигатель? На что новый русский ответил, что «Запорожец» был мечтой его детства, и он всего лишь исполнил свою детскую клятву. А движок (подвеску и резину) поменял потому, что «родной» тянул слабо.

Так что нужно сделать, если у вас тоже была похожая мечта, чтобы ее осуществить? Куда пойти и что потребовать?

5.1 Где покупать автомобиль

В наше время купить машину несложно – были бы деньги. Причем сделать это можно в трех разных местах, каждое из которых имеет свои плюсы и минусы.

5.1.1 Покупка машины в магазине

Пожалуй магазин – это единственное место, где можно иметь полную гарантию того, что деньги не пропадут. Даже если купленная машина окажется ворованной (или будет иметь иные фатальные недостатки) – с магазина можно получить компенсацию или другой автомобиль. Магазины стараются обеспечить клиентов дополнительным сервисом – постановкой на учет прямо при покупке, техосмотром, страхованием, установкой акустических систем, антикоррозионной обработкой и прочими важными мелочами.

Основных недостатков два:

- высокие цены (магазины торгуют или новыми машинами, или машинами, оцененными выше, чем на рынке)
- малый выбор (торгуя только новыми машинами невозможно отразить весь спектр автомобильного рынка)

5.1.2 Покупка по объявлению

Вторая по надежности схема. По объявлениям машины продают обычно те, кто уже успел на них поехать и задумывается о замене. Если машина отъездила в вашей местности два-три года и до сих пор не задержана по подозрению в угоне – то, скорее всего, этого не случится и в будущем. К тому же, продавец обычно указывает свои координаты и в случае необходимости его возможно найти.

Недостаток – лишняя трата времени. Вы не видите предлагаемую к продаже машину, и чтобы взглянуть на нее приходится договариваться, специально куда-то ездить. И при этом никто не гарантирует, что товар будет соответствовать его рекламным похвалам, и что он вам понравится.

5.1.3 Покупка на авторынке

Здесь вы сразу, своими собственными глазами видите то, что вам предлагают. Можете пощупать машину, сравнить с соседними, походить, выглядывая то, что нравится именно вам и стоит столько, сколько вы готовы заплатить. И все бы хорошо, но...

Купив машину на рынке, вы в большинстве случаев расстаетесь с продавцом раз и навсегда, и любая возможная головная боль с машиной становится уже чисто вашей головной болью.

5.2 Сколько платить за машину

Это крайне важный вопрос, не разрешив который, на авторынок (да и в магазин) лучше не отправляться. Подходить к нему можно с трех сторон.

5.2.1 Выбор машины в зависимости от имеющихся денег

Как уже упоминалось несколькими страницами ранее, в наше время для покупки машины достаточно просто желания. Цены на них колеблются от 50 долларов (приведенный в качестве эпиграфа случай вымыслом не является) до 160.000 «зеленых» (именно за такую сумму предлагался всем желающим подержанный «Ламборджини» на момент написания книги).

Однако, если у вас в кармане есть двести долларов, это отнюдь не значит, что вы можете радостно бежать и покупать себе на эту сумму «лохматые», но еще живые «Жигули». По той простой причине, что при покупке машины вам придется:

- оплатить постановку машины на учет,
- оплатить налог на дороги,
- оплатить техосмотр,
- оплатить установку сигнализации,
- оплатить автостоянку,
- оплатить страховку,
- оплатить замену масла, воздушного и масляного фильтров (кто же станет тратить на их замену, если машину все равно собирается продавать?),
- заправить бак,
- и, наконец – просто обмыть машину!

Разумеется, каждый понимает, что владелец «Москвича» за 50 долларов не станет лихорадочно тратить на сигнализацию – как и то, что покупатель «Ламборджини» вряд ли доверит свое приобретение просто охраняемой стоянке под окном. Соответственно, дополнительные расходы покупателя после приобретения пропорциональны стоимости машины и составляют примерно от четверти до трети ее стоимости. Следовательно, треть

своих денег нужно сразу отложить «на потом», и выбирать четырехколесного друга исходя не из имеющихся 200 долларов, а примерно из 130.

5.2.2 Выбор машины в зависимости от своих возможностей

Наиболее рациональный из всех способов. Большинство практиков утверждают, что расходы на машину составляют примерно треть ее стоимости в год. Дабы не оказаться в «долговой яме», пытаясь содержать свой автомобиль в работоспособном состоянии, оцените вначале, какую примерно сумму из семейного бюджета вы готовы тратить на ее содержание, умножьте получившуюся цифру на три, отсчитывайте необходимое количество купюр и – отправляйтесь на рынок.

5.2.3 Выбор машины по вкусу

Предполагает, что вам понравилась машина определенной марки и вы желаете приобрести именно ее. Для достижения своей цели, помимо покупки большой копилки, вам надлежит:

– сходить на авторынок и посмотреть машину «живьем»: вдруг не понравится? А заодно познакомиться с ценой;

– просмотреть газетные объявления, выбрать те, что касаются интересующей вас марки (и возраста) машины;

– суммировать цены и определить среднее арифметическое. Прибавить четверть полученной суммы на дополнительные расходы и приступить к накоплению;

– по мере приближения к заветной сумме желательно дать объявление в рубрику «куплю», причем снизьте вычисленную средневзвешенную цену примерно на ~5%;

Совет в тему:

В объявлениях о том, что вы желаете купить или продать дорогую машину, нежелательно указывать свой домашний телефон. Лучше укажите рабочий номер, сотовый, электронный адрес или воспользуйтесь услугами посредника. Не стоит наводить преступников на самого себя.

– если машину по объявлению купить не удалось, сходите на рынок, поговорите с продавцами, предложите снизить цену. Оставьте свои координаты, предложите связаться с вами, если они передумают. Немного терпения, и машина станет вашей с заранее запланированной экономией.

Совет в тему:

Практика показывает, что за вычисленную таким способом цену желаемую машину можно купить в течение одной-двух недель. Если повысить ее на 5%, то машину можно приобрести практически мгновенно, если на столько же снизить – то выбранный автомобиль попадет к вам в руки через один-два месяца.

5.3 Как проверять покупаемый автомобиль

Теперь, когда вы примерно представляете себе, что вам нужно искать на рынке (в магазине все одинаковое, среди новых машин выбирать нечего), и когда в кармане есть необходимая сумма, начинается самое азартное и волнительное – поиск подходящей под ваши запросы машины.

При поездке на рынок есть прямой смысл взять с собой товарища, более-менее понимающего толк в машинах или, как минимум, эту книгу. Однако в любом случае следует помнить, что на выбранном автомобиле ездить вам, а потому самое главное требование к покупаемой машине: она должна нравиться лично вам.

Заранее смиритесь с тем, что при покупке машины с рук приобретаемый вами автомобиль окажется бывшим в эксплуатации и почти наверняка будет иметь некоторые

огрехи. Именно из-за этого он и стоит заметно дешевле, чем новый. Ваша основная задача – совместить обнаруженные недостатки со стоимостью возможного ремонта, стоимостью машины, своими финансовыми возможностями и принять единственно правильное решение: покупать или искать дальше.

Разумеется, покупая за 50 долларов престарелую «единичку», грех жаловаться, что у нее местами прогнили крылья, – равно как и выкладывая десять тысяч за подержанный «Сааб», вы вправе придаться к пятнам на обивке сидений. Однако будем считать, что у вас есть хотя бы четыре тысячи долларов для покупки «универсального» или «семейного» автомобиля, а значит, вам никто не посмеет «втюхивать» откровенную развалину со словами: «А что еще вы хотите за эти деньги?» Приобретаемая машина должна выглядеть достаточно прилично и прослужить еще как хотя бы четыре-пять лет без крупного ремонта.

Именно исходя из этих требований мы и станем подходить к выбору автомобиля.

5.3.1 Поверхностный осмотр

Начинается с того, что вы, неторопливо прогуливаясь по рынку и оглядывая выставленные автомобили, встречаете подходящий вам по габаритам, типу и назначению. Он нравится внешне и соответствует той сумме что греется в кармане. После этого вы неторопливо обходите его кругом и отмечаете для себя следующее:

– насколько одинаковы щели между отдельными элементами: между дверьми, между дверьми и кузовом, между кузовом и крыльями.

Если щели между дверьми внизу шире, чем наверху, это свидетельствует о том, что машина или сгнила до такой степени, что держится только за счет крыши, прогибаясь под собственным весом, или перенесла сильнейшую аварию с нарушением геометрии кузова, и от нее следует держаться подальше – ремонту не подлежит;

Аналогично, свидетельством сильной аварии служат перекосы стыков в любых других местах. Это значит, геометрия кузова изменилась настолько, что стандартные элементы на свое место не встают. В лучшем случае такая машина станет быстрее гнить в точках ремонта (там, где грели газом, выстукивали, выправляли, а потом закрашивали в кустарных условиях). В худшем – «жрать» резину и плохо держать дорогу;

– бросьте взгляд под машину: нет ли там масляных пятен? Очень может статься, что подтекает одна из технических жидкостей;

– проверьте наличие на своих местах и целостность всякого рода указателей и фонарей.

Заменить фонарь несложно, но продажа машины с такими огрехами свидетельствует о халатном отношении владельца к своему транспорту;

– загляните внутрь и обратите внимание на накладки педалей.

Если они стоптаны до дыр, значит, машина отходила не меньше ста тысяч, а не пятьдесят-шестьдесят, как указывает счетчик одометра. Новые накладки свидетельствуют о том же самом – какой смысл их менять, если старые должны быть в хорошем состоянии?

– потрогайте кресла.

Если сиденье и спинка продавлены, есть следы сварочного ремонта – автомобиль очень долго и упорно гоняли «в хвост и гриву», а теперь скинули с кресел чехлы, и пытаются продать его как почти новый;

– сядьте на водительское место, положите руки на руль, осмотритесь.

В первую очередь для вас желательно определить отношение предыдущего владельца к своей технике. Если панели царапанные, в салоне неприятный запах, на ковриках и обивке кресел следы подпалин – машину не любили. Когда человеку наплевать на то, что о приборную панель тушат окурки, про замену масла в двигателе он тоже не вспомнит.

Если то, что вы увидели и почувствовали, сидя в кресле, вам понравилось, тогда приступайте к...

5.3.2 Внимательный осмотр:

– в первую очередь нужно проверить нижнюю часть арки и днище за передним

колесом, под ногами водителя. Именно туда летит гравий и грязь из-под передних колес, именно оттуда чаще всего и начинается гниение кузова;

- во вторую очередь осмотреть арки передних колес;

- по возможности заглянуть под днище, убедиться, что там нет следов гниения, а антикоррозийное покрытие толстое, равномерное и нигде не отслаивается, а заодно – нет ли на внутренних боковинах колес заметных потеков. Это явное свидетельство неисправности тормозов!

- подавить пороги пальцем: не мягкие ли? Если удастся сделать это незаметно – тыкните шилом. Не пробьет: значит, крепкие;

- при наличии зеркала взглянуть снизу вверх на нижний край водительской и пассажирской дверей. Это очень неудобное для ремонта место, доступное для грязи и к тому же обычно никому невидимое. По нему можно судить об общем состоянии всех скрытых полостей: то ли все еще крепкое, то ли начало потихоньку гнить;

- попросить открыть багажник, полюбоваться его габаритами, а заодно проследить, нет ли следов кузовного ремонта;

- попросить открыть капот и осмотреть подкапотное пространство на предмет заметного кузовного ремонта и гнили. Особое внимание – металлу под местом установки аккумулятора и железу над колесными арками. Кроме того, посмотрите, нет ли следов подтекания технических жидкостей. Единственное место, где допустимы потеки, – это возле маслозаливной горловины, в которую вязкой масляной струей можно и не попасть.

5.3.3 Проверка двигателя

Начинается с заводки. Исправный и хорошо отрегулированный мотор заводится максимум через секунду после поворота ключа в замке зажигания и должен работать ровно, не издавая никаких стуков, бряканий, хлопков и прочих лишних звуков, а урча сыто и довольно, приятно лаская слух человека. Это и есть главный критерий – эстетическое удовольствие от звука работающего двигателя. Звучание хорошо отрегулированного, исправного сердца автомобиля способно доставить куда больше удовольствия нежели все оратории Бетховена вместе взятые, и не опознать его просто невозможно.

Затем, после нескольких минут работы, машину следует обойти и посмотреть на дым, вылетающий из выхлопной трубы. Он должен быть или невидимым, или светло-сереньким, сразу развеиваясь по ветру.

Сизый дым – «горит» масло, то есть изношены поршневые кольца или маслоотбойные колпачки. Велика вероятность, что двигатель нуждается в полной переборке.

Белый дым – в цилиндры попадает вода (тосол). А значит, в лучшем случае придется менять прокладку головки блока, в худшем – сами цилиндры.

В последнем случае продавец может сказать, что это не вода, а конденсат. Такое бывает – но только на холодном двигателе! При этом вода может даже капать из выхлопной трубы, но после прогрева сие явление исчезает. Тем не менее, даже на холодном двигателе из выхлопной трубы должен вылетать лишь легкий белый дымок, а не крупные клубы пара.

Пока двигатель не нагрелся, снимите крышку с радиатора и посмотрите, насколько он полон, и не пробулькивают ли через охлаждающую жидкость пузырьки. Если да – значит, пробита головка блока, а в худшем случае – имеется трещина в самой головке или в одном из цилиндров. Не покупать!

Если двигатель хорош, проверяйте машину дальше.

Совет в тему:

Не очень доверяйтесь предложениям проверить компрессию или СО%. При попадании масла в цилиндры возникает явление так называемого масляного клина – масло затекает в щель между поршнем и цилиндром, препятствует прорыву газов и тем самым повышает давление. На уровень СО% течь масла также практически не влияет.

5.3.4 Исправность тормозов

Сядьте за руль, со всей силы нажмите на педаль тормоза. Педаль должна пройти половину пути до пола и остановиться. Подержите ее несколько секунд – она не должна ни проваливаться, ни медленно опускаться дальше вниз.

5.4.5 Исправность сцепления (гидравлического)

Проверяется так же, как и тормозов.

5.4.6 Проверка амортизаторов

С силой нажмите по очереди на каждый угол кузова и тут же отпустите. Машина поднимется вверх, потом чуть просядет обратно вниз и замрет в исходном положении. Если «качков» больше – значит, амортизаторы пора менять.

5.4.7 Проверка ступичных подшипников

Возьмитесь за верхнюю часть каждого колеса, качните к себе или от себя. При этом не должно звучать ясно слышимых стуков. Продавец может сказать, что ступичные подшипники просто не затянуты для лучшего выбега. Это бывает. Верить или не верить – вам придется решать самому в зависимости от того, насколько понравилась машина.

5.4.8 Проверка рулевых тяг

Возьмитесь за края колеса в горизонтальной плоскости и сильно качните вправо-влево. Наличие стуков свидетельствует о люфтах в рулевых тягах. Опустите водительское стекло, несильно покачайте рулем вправо-влево, глядя на колесо. Оно должно реагировать на движения мелкими вздрагиваниями в нужном направлении одновременно с поворотом рулевого колеса.

Исправная машина вообще не должна издавать никаких звуков при любых на нее воздействиях, кроме ударов по кузову.

5.4.9 Взгляните на номера двигателя и кузова.

Если они затерты и плохо читаются, в дальнейшем это может привести к тому, что излишне ретивые инспектора с достаточной регулярностью будут отправлять вас на криминалистическую экспертизу.

5.4.10 Взгляните на идентификационный номер .

Четвертый знак номера – или, точнее, первый, поскольку первые три знакопозиции обозначают фирму и страну-производителя машины – в большинстве случаев отражает дату выпуска автомобиля. (Нет дат рождения на «Мерседесах», «БМВ», «Пежо», «Ниссан». На собранных в Европе «фордах» год выпуска поставлен в одиннадцатую позицию).

Очень может быть, что продавец пытается выдать старую машину за более молодую. А на самом деле возраст машины таков:

Таблица 1

ОБОЗНАЧЕНИЕ ГОДА ВЫПУСКА

Код
Модельный год
Дата выпуска

A
1980

01.07.1979–30.06.1980

T

1996

01.07.1995–30.06.1996

B

1981

01.07.1980–30.06.1981

V

1997

01.07.1996–30.06.1997

C

1982

01.07.1981–30.06.1982

W

1998

01.07.1997–30.06.1998

D

1983

01.07.1982–30.06.1983

X

1999

01.07.1998–30.06.1999

E

1984

01.07.1983–30.06.1984

Y

2000

01.07.1999–30.06.2000

F

1985

01.07.1984–30.06.1985

1

2001

01.07.2000–30.06.2001

G

1986

01.07.1985–30.06.1986

2

2002

01.07.2001–30.06.2002

H

1987

01.07.1986–30.06.1987

3

2003

01.07.2002–30.06.2003

J

1988

01.07.1987–30.06.1988

4

2004

01.07.2003–30.06.2004

K

1989

01.07.1988–30.06.1989

5

2005

01.07.2004–30.06.2005

L

1990

01.07.1989–30.06.1990

6

2006

01.07.2005–30.06.2006

M

1991

01.07.1990–30.06.1991

7

2007

01.07.2006–30.06.2007

N

1992

01.07.1991–30.06.1992

8

2008

01.07.2007–30.06.2008

P

1993

01.07.1992–30.06.1993

9

2009

01.07.2008–30.06.2009

R

1994

01.07.1993–30.06.1994

A

2010

01.07.2009–30.06.2010

S

1995

01.07.1994–30.06.1995

Таблица 2

Расшифровка идентификационных номеров для машин с нестандартным расположением обозначений

Позиция VIN / Марка

4

5

6

7

8

9

10

11

«Мерседес»

Модель автомобиля

Модель двигателя

Расположение рулевой колонки

Завод изготовитель

«Ауди» и «Фольксваген»

–

Модель автомобиля

–

Год выпуска

«Опель»¹

–

Модель автомобиля

¹ Кроме «Фронтеры», «Монтерей».

БМВ
Модель автомобиля
–

«Форд» (Европа)
Комплектация
–
Страна-изготовитель
Завод-изготовитель
Модель автомобиля
Комплектация
Год выпуска

«Пежо»
Модель двигателя
Тип КП
Х
Х

«Рено»
Модель двигателя
–
Тип КП
Год выпуска²
Х

ФИАТ
–
Х

«Дэу»
Модель автомобиля
Тип КП
Комплектация
Модель двигателя
Контрольная цифра
Год выпуска
Завод-изготовитель

«Ниссан»³
Модель двигателя
Модель автомобиля
Комплектация

«Форд» (Америка), «Линкольн», «Меркьюри»
Система безопасности
Модель автомобиля

² Для автомобилей старше 1987 года – позиция Х.

³ Кроме «Патруля», «Примеры». Х – цифра порядкового номера.

Модель двигателя
Контрольная цифра
Год выпуска

«Шевроле»
Модель автомобиля
Система безопасности

«Джип»
Полная масса
Модель автомобиля

VIN-коды европейских и азиатских автомобилей, предназначенных для американского рынка, расшифровываются иначе. Проверк означает свободные позиции, не несущие информации (например, у «Ауди» – ZZZ).

Если после внимательного осмотра машина продолжает вам нравиться, переходите к...

5.4.9 Проверка машины на ходу

Теперь, когда вы уже совсем готовы купить этот автомобиль, остается устранить последние сомнения в том, что вам не попытаются подsunуть некую «подлянку» и немного прокатиться на почти уже вашей машине. Пусть владелец сам выведет ее на ровный и спокойный участок дороги – а вы, сидя рядом с ним, послушайте, не трещит ли коробка при переключении передач, нет ли посторонних звуков или странных рывков при движении. Затем садитесь за руль, разгонитесь до скорости 30-40 километров в час и, будучи готовыми тут же сжать кулаки, отпустите «баранку»:

– машина с отпущенным рулем должна продолжать двигаться прямо! Если ее резко уводит в любую сторону – вы имеете дело со значительной неисправностью, которая в лучшем случае окажется неотрегулированными развалом и схождение передних колес, в худшем – нарушением геометрии кузова или поломками в подвеске;

– если машину уводит плавно, и вам нет нужды лихорадочно хвататься за руль, то это может быть вызвано либо уклоном дороги (всегда можно поискать участок с уклоном в другую сторону или просто развернуться), либо неравномерно накаченными колесами – тут должен думать уже продавец.

Если путем подкачки колес или переменной дороги на более ровную увод машины в сторону не устраняется, то он скорее всего является признаком неустраняемой неисправности в регулировках или нарушением геометрии. Обе поломки приводят к хронически быстрому износу резины, и вы имеете полное право отказаться от покупки, объяснив этот нюанс владельцу;

– если машину не «уводит» – резко нажмите на газ (на третьей передаче она обязана ощутимо прыгнуть вперед). Нет рывка – почти наверняка пробуксовывает сцепление.

– продолжая разгон, дойдите до скорости примерно 100 километров в час. На руле не должно ощущаться сильных ударов или ярко выраженной неприятной постоянной вибрации (незначительная неравномерная вибрация свидетельствует лишь об отдаче от колес, проезжающих по мелким неровностям).

Причиной вибрации (сильной) может стать как банальная неотбалансированность колеса, так и люфты подвески или сумарный эффект от множества старческих недостатков. Этот вопрос нужно также решать с продавцом. Если проблема в колесе – это можно проверить путем перестановки или балансировки колес.

Если и здесь все в порядке, вам осталось только остановиться, до упора вытянуть стояночный тормоз, включить первую передачу, примерно на треть добавить оборотов и плавно отпустить сцепление:

- если машина стронется с места – стояночный тормоз неисправен;
- если останется стоять на месте, а двигатель продолжит работать – диск сцепления нуждается в замене;
- если машина судорожно дернется и заглохнет – все! Придраться не к чему, и теперь вам остается только купить ее, как честному человеку.

5.5 Как оформлять покупку

Таких способов два.

В отличие от большинства стран мира, у нас в течение очень долгого времени автомашина считалась собственностью не того человека, который ее купил и на которого она оформлена, а достоянием государства – и, следовательно, без ведома государства и его согласия юридический владелец не мог ни продать автомобиль, ни подарить, ни дать приятелю покататься. Соответственно граждане, пытаясь уйти из-под плотной отеческой заботы Родины, придумывали окольные пути передачи своей собственности друг другу. Одним из «хитрых» путей стала «Генеральная доверенность».

5.5.1 Покупка машины по доверенности

Является одним из самых простых вариантов переоформления машины. Вы вместе с продавцом заезжаете к ближайшему нотариусу, где за смешную сумму и без долгого ожидания получаете бумажку, согласно которой вы получаете право делать с машиной все то, что имеет право делать сам владелец.

Совет в тему:

Помните, что вы имеете право совершать только те действия, которые перечислены в доверенности, и если нотариус забыл упомянуть слово «передоверить» или «дарить», то передать руль другому лицу или подарить машину подружке вы уже не сможете! Кроме того, доверенность недействительна в том случае, если на ней не проставлена дата составления документа.

Будьте внимательны!

Теперь автомобиль как бы ваш, и вы с чистой совестью отсчитываете бывшему владельцу деньги.

Совет в тему:

Обязательно возьмите у продавца расписку в том, что он получил запрошенную сумму денег за купленный у него автомобиль! В случае нижеописанных неприятностей эта бумажка даст вам возможность либо обратиться в суд с иском о признании сделки действительной, либо хотя бы вернуть деньги.

Слова «как бы» прозвучали в предыдущем абзаце отнюдь не случайно. Хотя на основании доверенности вы можете совершать с машиной практически все те действия, что и настоящий хозяин, тем не менее юридическим владельцем автомобиля остается все-таки он, а значит:

- доверенность может быть отозвана им в любой момент,
- если он окажется недееспособным, доверенность могут аннулировать его опекуны,
- в случае его смерти доверенность автоматически окажется недействительной и машина перейдет в собственность его наследников,
- в случае развода жена предыдущего владельца может потребовать свою долю в его имуществе, то есть – в вашей автомашине,
- в случае наложения ареста на имущество предыдущего владельца ваша машина тоже окажется под арестом;
- в случае вашей смерти или недееспособности купленную машину уже никто не

сможет унаследовать или перепродать;

– и, наконец, взяв доверенность, вы уже не имеете права переоформить машину на свое имя.

Это неприятные моменты при покупке машины по доверенности. А вот приятные:

– вам не надо тратить время на снятие машины с учета.

– вам не надо тратить время на постановку машины на учет.

– вам не надо повторно уплачивать налог на «дороги» и за техосмотр.

– вам не надо оплачивать переоформление документов и новые номера.

Все это может дать экономию до 40 долларов в зависимости от места проживания.

В последний год, правда, произошло крайне заметное изменение в подходе государства к вопросу об оформлении подобных покупок. Налоги на собственность ныне стали собираться не с фактических владельцев машин, а с юридических. То есть с тех, кто давал доверенность. Значит, с ним придется регулярно расплачиваться за хлопоты.

Поневоле напрашивается вывод о том, что доверенность крайне удобна для тех, кто покупает машину стоимостью 50-100 долларов у своих хороших знакомых. Однако для тех, кто выкладывает за покупку несколько тысяч «зеленых», она же является весьма сомнительной попыткой выгадать несколько жалких центов.

Что касается промежуточных цен – каждый волен решать сам, насколько велика затраченная на автомобиль сумма, и готов ли он рисковать ею ради некоторой экономии денег и личного времени.

5.5.2 Покупка с оформлением

Помимо гарантии собственности во время переоформления документов, при снятии машины с учета, ее должны проверить «на угон», сверить номера и убедиться в их удобочитаемости (потом та же процедура повторится при постановке на учет). Все это даст вам на будущее еще некоторую толику спокойствия. Правда, очень может быть, что истинный хозяин машины еще не знает, что она угнана...

Обязан сказать, что никакие предварительные проверки «на угон», «на честность», у местных знатоков или в отделениях ГАИ не дают абсолютной гарантии безопасности. Машина, которая сегодня продается «чистой», может легко оказаться «грязной» уже на следующий час после покупки.

Вот, в частности, как иногда поступают мошенники.

Автомобиль угоняется в результате сговора с предыдущим владельцем, и как только приходит сообщение, что она продана – он пишет заявление об угоне. Или на десятке ворованных автомобилей номера агрегатов перебиваются под единственную, ввезенную честно. Или машина берется за рубежом на прокат, легально пересекает границу, здесь продается через приличный магазин, после чего быстро угоняется у нового владельца, перегоняется (и ведь вполне легально, по подлинным документам) обратно за рубеж и возвращается в прокатную контору. В результате все документы оказываются в порядке, все права, но вы – без денег. А потому будьте особенно внимательны с покупкой в первые месяцы. На случай возникновения возможных «закладок».

Впрочем, не стану портить вам настроение:

Ибо с этого момента вы становитесь настоящим автомобилистом!

Глава 6

Что делать с машиной

У меня сосед купил себе «Волгу», поставил в гараж, повесил кучу замков. Теперь каждый год перед Новым годом он открывает все замки, выкатывает машину на улицу, воздевает руки к небу, говорит:

– Вах, вах, вах!

... и закатывает ее обратно.

Очень старый анекдот

6.1 Что делать?

Теперь, когда вы стали владельцем новенького или престарелого авто, и ощущаете в руках дрожь от своей власти над временем и пространством, вам нужно решить, что делать со своим приобретением в первую очередь. А в первую очередь машины, особенно новые, принято подвергать трем процедурам: антикоррозионной обработке, установке сигнализации, страхованию.

6.1 Антикоррозионная обработка

Заключается в том, что все внутренние полости автомобиля и его днище покрываются грязным полужидким составом, который ложится поверх лакокрасочного состава и защищает его (а заодно и железо под ним) от капризов внешней среды. Особенно важно обработать днище машины, поскольку вылетевший из-под колеса камушек способен легко процарапать обычную краску до металла, после чего именно с этого места кузов начнет гнить, ржавчина станет расползаться во все стороны, и жрать, жрать железо, пока ваш автомобиль не превратится в кучку бурой пыли... Правда, это произойдет не мгновенно, а за десяток-другой лет, но, согласитесь, все равно неприятно.

Именно для защиты от камушков антикоррозионный слой на днище делается особо толстым, многослойным и походит на мягкую резину. А поскольку ударов этому слою приходится выдерживать много, то принято считать, что антикоррозионную обработку машина должна проходить каждые пять лет. Однако сей срок – цифра чисто умозрительная и зависит от состояния старого покрытия. При поездках по городу оно может устоять и пятнадцать лет; при регулярных гонках по щебенке его «собьет» за полгода.

Если по какой-либо причине ваша машина оказалась на подъемнике или на яме – загляните под нее, поднимите глаза на днище. Увидите, что «брюшко» покрыто плотным равномерным слоем (резины) – обработкой заниматься ни к чему. Если обнаружите свисающие лохмотья и царапины до старой краски – немедленно обновляйте покрытие!

Совет в тему:

Автомашинам марки «ВАЗ» делать антикоррозионную обработку в течение полугода после покупки нежелательно.

На заводе днище новой машины обычно покрывают пластизоловым материалом (диплазоль). Около полугода его нельзя ничем «закрашивать», поскольку за этот срок он набирает прочность. Потом можно нанести резинобитумный слой для сохранения заводского покрытия. Поверх резинобитумного покрытия, после его высыхания, хорошо бы распылить тонким слоем обычный мовиль. Мовиль упрочняет верхний слой битумно-каучуковой мастики.

В старые добрые времена автовладелец брал в руки банку «мовиля», кисточку, загонял машину на эстакаду и старательно занимался «антикоррозионной обработкой» сам.

Ни в коем случае не следуйте сим доисторическим опытам!

Обращаться за антикоррозионной обработкой следует в сервис-центры или специальные ремонтные станции. Там защитное покрытие наносят не руками, а специальными распылителями, причем через вентиляционные отверстия впрыскивают состав в скрытые полости, куда вам кисточкой никогда в жизни не добраться. Кроме того, на станции могут обеспечить необходимый температурный режим для застывания покрытия, правильно составить или развести защитный состав и, что немаловажно, – они дают гарантию на произведенную работу, за любые огрехи с них реально спросить в полной мере.

6.2 Установка сигнализации

Если вы думаете, что сигнализация – это что-то вроде привязанной к двери связки консервных банок, то ваши представления уже очень, очень далеки от жизни. Современная сигнализация умеет не только сообщать хозяину о попытке завладеть его имуществом или транслировать в службу охраны разговоры приблизившихся к машине людей, но и:

- завести машину, прогреть двигатель и салон к назначенному хозяином сроку либо по дистанционной команде;

- сообщить о своем местоположении на забитой автотранспортом стоянке;

- отличить любого из своих занесенных в память владельцев, изменив положение сидения, руля и кондиционера в выбранное именно им положение, либо отказаться ехать, если за руль сел кто-то посторонний;

- сообщать о своем местоположении в случае угона патрульным машинам по общегородской, а то и спутниковой радиосвязи;

- обманывать грабителей, останавливаясь и включая сигнализацию на безопасном расстоянии от выброшенного из машины владельца;

- препятствовать попыткам преступников вскрыть код доступа в автомобиль;

- имитировать в случае угона трудноустраняемые неисправности.

Хотя, конечно, есть и простенькие варианты сигнализации: когда на двери салона и крышки багажника и капота ставятся контактные кнопки, срабатывающие при их отпуске.

Какую сигнализацию выбрать? Ведь даже самому гордому своей машиной владельцу понятно, что нет смысла защищать пятидесятидолларовый «Москвич» сигнализацией стоимостью в двадцать «Жигулей», предназначенной для престижной иномарки,

Для решения такого вопроса существует достаточно универсальная формула: стоимость сигнализации должна составлять примерно 10% от стоимости автомобиля. При этом на 5 долларов «Москвичу» достанется в лучшем случае сигнализация с концевыми включателями, а «мерседесу 600» – система распознавания владельца и имитации критических неисправностей в случае угона.

Совет в тему:

Специалисты советуют при покупке нового автомобиля не ставить сигнализацию там же (в той же фирме или расположенных поблизости мастерских), где вы его купили. При этом продавцы будут знать о владельце и его машине слишком много: и адрес, и особенности автомобиля, и копию с ключей смогут заблаговременно снять. Не хватает только еще, чтобы они еще и коды брелка могли скопировать!

Что касается конкретного типа сигнализации или фирмы изготовителя – при сопоставимой цене возможности охранных систем разных производителей примерно одинаковы.

Совет в тему:

Помните, что сигнализация хорошо охраняет вашу машину только в том случае, если вы полностью используете все ее функции! Внимательно ознакомьтесь с инструкцией, и в первую очередь – алгоритмом аварийного отключения охранной системы! Ситуации с отмоканием брелка в кармане после прогулки водителя под дождем или автоматической постановки машины на охрану с оставленными в замке зажигания ключами и брелком отнюдь не редки.

6.3.1 Добровольное страхование машины

В настоящий момент страхование автотранспорта уже стало всеобщим и обязательным. Однако обязательно только страхование гражданской ответственности. То есть, владелец пострадавшей машины может (да и то теоретически) получить компенсацию за разбитую машину только в том случае, если в аварии виновен кто-то другой. Между тем, авариями

опасности на дорогах отнюдь не ограничены. С машинами случаются еще несчастные случаи типа падающих сосулек и проваливающихся люков, ломающихся деревьев и банальных краж. К тому же, в аварии водители попадают не только по чужой вине – и на какие гроши тогда восстанавливать свой автомобиль? Посему добровольное страхование машины остается по-прежнему актуальным и желательным.

Если вы намерены обезопаситься от возможных потерь таким образом, нужно обращать особое внимание на три элемента выбора: страховую компанию, тип страховки, содержание договора.

1) Выбор страховой фирмы – это куда более важное дело, нежели даже выбор любовницы, поскольку с любовницей вы можете расстаться на следующий день, отдав мелкий подарок, а отношение со страховой фирмой наверняка растянутся на долгие годы, причем финансовые выплаты, зависящие от этих отношений, зачастую превышают стоимость вашей машины. Отнеситесь к делу вдумчиво и очень серьезно!

Итак, какую фирму следует выбрать?

В первую очередь следует обратиться за советом к друзьям и знакомым. Причем обратить внимание не на то, как каждый из них хвалит своего страховщика, а на то, что они рассказывают о страховых выплатах: кому и как быстро возместили расходы, выезжали ли представители компании на место аварии и помогали ли в составлении протокола, видели ли они своими глазами пострадавшего, получившего компенсацию, или это все им рассказывал страховой агент?

Если у вас нет достаточного количества «автомобилизированных» друзей, обратите внимание, как долго существует фирма на рынке страхования. Чем компания старше – тем больше ей доверия.

Поинтересуйтесь, какие скидки предусмотрены за безаварийную езду? Некоторые фирмы предусматривают своим постоянным клиентам скидки, если за предыдущие периоды страхования те не попадали в аварии. Поскольку вы, прочитав эту книгу и следуя ее советам, в аварии попадать не станете, то такая скидка вам очень пригодится. Опять же уточните, выезжают ли представители фирмы на место аварии или нет? Если выезжают – вы избавитесь от огромной головной боли при составлении протокола ДТП.

Сейчас эта услуга называется «вызов аварийного комиссара». Если она не предусмотрена фирмой-страхователем – лучше задуматься о другом страховщике.

2) Виды страхования разделяются на:

– «*каска*» – представляет собой страховую защиту от любых убытков, которые могут возникнуть в результате повреждения, полной гибели или утраты автомобиля, его отдельных частей при оговоренных в страховом полисе случаях. Оно бывает полным и частичным. Полное страхование предполагает предоставление защиты от убытков, возникших в результате повреждения вследствие аварий, пожара, взрыва, стихийного бедствия, кражи, других противоправных действий – в общем, все, кроме ущерба, имеющего эксплуатационный характер (прокол колеса, стук двигателя, загнивание кузова).

Совет в тему:

Любое из страховых событий придется подтверждать справками из ГАИ или отделения пожарной охраны, или о возбуждении уголовного дела, так что не забывайте вовремя вызывать представителей соответствующих служб. Кстати, на случай стихийного бедствия понадобится справочка из метеобюро, а на случай мелких неприятностей вроде падения сосульки или провалившегося под колесом люка – копия заявления в отделение милиции о причиненном вам ущербе.

– *гражданская ответственность* (об обязательном страховании мы поговорим отдельно). В этом случае страховой компанией оплачивается ущерб имуществу или здоровью лиц, пострадавших в ДТП по вашей вине.

Гражданскую ответственность следует страховать в первую очередь. В частности

потому, что убытки, причиненные своему имуществу в большинстве случаев оказываются для участника вполне посильными, а вот если вы на своей «Оке» ухитрились въехать в бок кадиллаку стоимостью в три ваших квартиры – это уже очень серьезно, и страховка может в буквальном смысле спасти ваше будущее.

– *страхование мест в автомобиле*. Страховым случаем считается любая травма в результате ДТП любого находящегося в машине человека. Существует «Паушальная система» – единая страховая сумма на все места в салоне автомобиля, при которой страховые выплаты за каждое застрахованное место производятся исходя из процентов, утвержденных правилами страхования, и «система мест» – в этом случае страхователь сам вправе определить, какая часть страховой суммы и за какое место в салоне автомобиля будет выплачена.

– *система «Зеленая карта»*. Система «Зеленая карта» является международным договором, созданным сообществом страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта. В каждой стране – участнице системы «Зеленая карта» страховыми организациями создаются национальные бюро, выполняющие две основные функции: они выпускают удостоверения для выдачи их страхователям, а также регулируют возникающие в данной стране претензии и предъявляют иски к иностранным гражданам, виновным в причинении ущерба. Удостоверение «Зеленая карта» является эквивалентом страхового полиса, также имеющим стандартную форму.

Данный тип страховки необходим в первую очередь в случае выезда на своей машине за границу.

– *франшиза* – прекрасное изобретение, которое может сопутствовать любому из вышеупомянутых типов страхования. Франшиза – это определенная часть убытков страхователя, не подлежащая возмещению страховщиком в соответствии с договором страхования.

Принято считать, что определяя франшизу, страховщик защищает себя от недобросовестности клиента, оговаривая: «Если ущерб меньше, например, шестидесяти долларов, то вы расплачиваетесь за него сами». Таким образом устраняется соблазн для клиента стукнуть ногой по крылу, потом подъехать, показать вмятину и потребовать пару долларов компенсации себе на пиво.

На самом деле это условие обоюдовыгодное. Представьте себе, что вы, выезжая из гаража, зацепились за какую-нибудь железку и процарапали себе крыло. Вам хочется на дачу, вас ждет жена и теща с собранными вещами – а вместо этого нужно вызывать автоинспекцию, тратить время на составление массы бумаг – хотя ущерб копеечный, и вы быстро устраните его или сами, или в попутной автомастерской. Имея франшизу, вы можете не заморачиваться с мелкими происшествиями или даже ДТП и расплачиваться на месте, без оформления – время дороже. А страховка с франшизой помимо прочего весьма заметно – почти на четверть – дешевле, чем без оной.

Есть еще франшиза условная – страховщик освобождается от ответственности за убыток, если его размер не превышает размера франшизы, и убыток подлежит возмещению полностью, если его размер превышает франшизу. Но это нюансы, не влияющие на общий смысл данной оговорки...

3) Заключая договор страхования следует помнить, что основная цель любой страховой фирмы – это отнюдь не оказание вам помощи, а получение прибыли, то есть изъятие ваших средств при минимуме собственных расходов. Соответственно, следует очень внимательно прочитать договор, обдумывая пункт за пунктом изложенного на бумаге условия и прикидывая, каким образом оно может быть повернуто против вас. Поэтому не стесняйтесь спрашивать, как реализуется тот или иной пункт, какие обязательства ложатся на вас и какие – на фирму, да и вообще всячески вытягивайте у страховщика информацию, которую он по тем или иным причинам может скрыть.

В моей практике был случай, когда у хорошего знакомого, заключившего договор типа «каска» на новенький, недавно купленный «Москвич», машина на повороте улетела в кювет

– и не просто в кювет, а в овраг, да так лихо, что восстановлению не подлежала. Поскольку в договоре имелся пункт о том, что страховщик «компенсирует реальный ущерб», экспертом была произведена оценка ущерба по примерно такой схеме: новый автомобиль, разобранный на запчасти и реализованный на рынке, по стоимости превышает такой же новый, но в сборе, а значит, никакого «реального ущерба» нет, и вроде даже не страховая фирма должна денег клиенту, а он ей. Если бы вместо красивых слов «реальный ущерб» стояло простое и понятное «восстановление машины до первоначального вида производится за счет страховой фирмы», подобной неприятности удалось бы избежать.

Страховые фирмы предусматривают очень много ситуаций, когда в случае ДТП или ущерба в иной обстановке компания может на совершенно законных основаниях отказать в выплате компенсации. Например, в большинстве случаев в договоре сказано, что клиент не должен причинять умышленный вред автомобилю. В реальной жизни это может означать, что если вы на легковом автомобиле заехали в лес и случайно напоролесь на корягу, то получить компенсацию будет невозможно – легковушка не предназначена для движения по бездорожью. Или не может использоваться для обучения вождению (муж учит свою жену водить).

Обязательно узнайте у страховщика и про те ситуации, когда ДТП произошло из-за нарушения вами правил! В некоторых компаниях существует перечень нарушений при которых ущерб не возмещается или возмещается, но лишь частично (например, при проезде черед двойную осевую или при проезде на красный свет. Ну и, конечно, никакого ущерба возмещаться не будет, если водитель находился в состоянии алкогольного опьянения.

Если вы хотите защитить свой автомобиль от угона, то нужно обратить внимание на пункт, где сказано про хранение автомобиля в ночное время. Обычно, если в договор вписывается, что машина стоит ночью на охраняемой стоянке, то стоимость полиса уменьшается, но... При этом, если вы приехали домой ночью и поставили машину «на пять минут» у парадной, а ее за это время угонят, то о возмещении можете даже и не мечтать.

Другой пункт, по которому иногда происходят отказы в выплате возмещения, – это «сообщение недостоверных сведений». Например, у водителя иногда случаются приступы эпилепсии, но он скрыл это от страховщика. Если авария произойдет из-за приступа, то страховая компания имеет право отказать в выплате.

Еще одна причина, по которой могут отказать в выплате, – это сообщение об угоне или ДТП не в установленные сроки. Причем, как правило, заявление нужно написать в письменной форме, так что телефонный звонок в данном случае «не считается». Кроме того, при аварии необходимо четко следовать «Правилам Дорожного Движения». В частности, обязательно выставить знак аварийной остановки на нужном расстоянии.

Не ленитесь расспрашивать инспекторов страховой компании о смыслах всех пунктов договора и практики их применения! Иначе может оказаться, что вы выкинете деньги на ветер дважды – сперва в момент страхования, а затем – восстанавливая автомобиль за свой счет.

6.3.2 Обязательное страхование .

Обязательное с этого года в нашей стране страхование гражданской ответственности имеет перед собой благую цель: гарантировать материальное возмещение пострадавшим в авариях на дороге вне зависимости от материального состояния виновника. Предельная компенсация, которая должна выплачиваться составляет ныне 120000 рублей или немногим более 4000 долларов. Разумеется, в договоре указывается другая сумма – 400000 рублей. Однако, если вы внимательно прочтаете оговорки к выплатам, то убедитесь, что шансов использовать максимальную сумму очень мало – не дай Бог, конечно, вообще пользоваться данным договором. Правда, следует признать, что средняя сумма ущерба при авариях в нашей стране не превышает 1000 долларов, и крайне редко зашкаливает выше 3000. Поэтому все бы можно было считать идеальным, если бы... Если бы не практика применения данных договоров.

За первые полгода действия закона об обязательном страховании автору этих строк уже довелось почитать немало жалоб, когда пострадавшие пишут о том, что за разбитую вдребезги машину им предлагают 200\$, за выбитый глаз – 100\$ компенсации. Одному из пострадавших, выложивший только за операцию, необходимую при лечении травмы, 50000 рублей, страховая фирма предложила ограничиться компенсацией в 10000 целковых. При этом страховщики ссылаются на свои внутренние циркуляры и нормативы.

Самое интересное, что они, в общем-то, совершенно правы. Ведь страховые компании не несут никакой ответственности перед пострадавшими – они не участвуют в ДТП, а потому невиновны в причиненном ущербе. Они несут ответственность только перед клиентом, с которым заключили договор, и если претензий не высказывает он – страховщики кристально чисты по всем параметрам...

Однако не следует забывать и о другой стороне вопроса. Любой пострадавший имеет право на возмещение **всего** ущерба полностью, наступившего по чужой вине, и никакое страхование гражданской ответственности данного положения не отменяет. Если ущерб превышает страховую сумму – значит, виновник обязан выплачивать разницу со своего кармана.

Таким образом забудьте про знаменитый западный миф о том, что в случае аварии вам с оппонентом достаточно обменяться визитками страховых компаний, и вы можете спокойно разъезжаться в разные стороны. При аварии не по своей вине с самого начала начинайте собирать справки и квитанции о понесенных убытках. Посетите страховую компанию, обязанную выплачивать компенсацию за виновника аварии и если вас не устроит предложенная сумма – получите справку о причиненном ущербе уже от независимого эксперта (стоимость ремонта, утеря товарного вида, стоимость работы самого эксперта), сохраните калькуляции на ремонт, после чего предложите оплатить все виновнику ДТП, не забыв присовокупить, что в случае суда ему придется оплачивать так же стоимость адвоката, судебные издержки, упущенную выгоду и моральный ущерб. На попытки отправить вас к страховщику не реагируйте – страховая компания в ДТП участия не принимала, а потому предъявлять претензии к ней вы не имеете никакого права. В крайнем случае можете съездить туда вместе с оппонентом. Если предъявленный счет оплатят – ему повезло. Если нет – пообещайте скорый арест имущества судебным исполнителем и нанимайте адвоката для судебного иска. А как потом виновный будет выцарапывать свои деньги из страховой компании – это его личное дело.

Повторю еще раз: при несогласии с предложенной страховщиком компенсацией вытряхивайте деньги не из компании, имеющей хороших адвокатов и лишние деньги для затягивания процесса, а из виновника аварии.

Надеюсь, теперь вам понятно, что ненадежная страховая компания при наступлении страхового случая – это именно ваша головная боль, а отнюдь не пострадавшего? Разумеется, наивных людей, которые попытаются сражаться со страховщиком, довольно много. Но стоит ли надеяться на удачу, раз уж вам все равно придется покупать страховку?

Посему, покупая обязательную страховку, не относитесь к этой процедуре, как к досадной формальности и простому «разводу» на деньги.

– страхуйтесь только в надежных компаниях, имеющих солидный срок работы на рынки и хорошую репутацию. И делайте это только в офисах компаний или у вызванных по официальному (из справочника) телефону компании инспекторов.

– обязательно выясните, посылает ли компания страховых комиссаров на место аварии и их обязанности (часть компаний указывают в обязанности комиссара не помощь в оформлении документов, а только наблюдение за мучениями своего клиента).

– обязательно выясните, исходя из каких критериев производится выплата компенсации. Если не по фактическому ущербу, а исходя из внутренних нормативов, то разницу между стоимостью полностью разбитой машиной и ста долларами вам придется выкладывать из своего кармана.

Про поддельные полисы упоминать не стану, поскольку надежные компании их не

выдают.

6.3.3 Действия при ДТП

В любом случае, если вы застраховали свою машину или гражданскую ответственность, вам следует в обязательном порядке соблюдать три основных правила:

– в случае аварии в обязательном порядке оповещать о ДТП в первую очередь свою страховую фирму!

– любое происшествие подкреплять документальными свидетельствами!

– не признавать никаких, даже самых очевидных обязательств без согласования со своей страховой фирмой!

Глава 7

Машина снаружи и изнутри

Ехал мой приятель домой после вечеринки на своем «шестисотом». Ну, «датый», естественно. Тормозят менты. «Дыхни», – говорят. А он: «Сейчас!»; машину обегает и – плюх на пассажирское сиденье. Менты за ним: «Дыхни!». Он: «Зачем?» Они: «Так вы пьяный за рулем!» Он, поворачивая голову: «А где мой водитель? У меня в машине должен быть водитель! Куда вы его дели? Гады, сволочи! Верните моего водителя! У меня в машине был водитель!» И ревет, белугой, как белый медведь в теплую погоду. Те походили кругом, походили, плюнули и уехали. А он в машине проспался и утром дальше домой двинулся.

(Из подслушанного разговора)

7.1 Автомобиль изнутри

Так что должно иметься в машине? Разумеется, идеальный вариант – это как раз водитель, который обо всем остальном станет заботиться сам. Но если данный вариант вас почему-либо не устраивает, то о комплектности автомобиля следует позаботиться самому. В зависимости от степени своей проникновенности в железные потроха четырехколесного друга «бортовые комплекты» можно разделить на пять основных типов.

7.1.1 Обязательный набор:

1) *Аптечка* .

Совет в тему:

Выпишите на бумажку и положите в аптечку ближайший к вам из нижеперечисленных адресов.

Москва, Грохольский переулок, институт имени Склифосовского.

Москва, Можайское шоссе, 14, больница №71

Санкт-Петербург, улица Академика Байкова, 8, Институт травматологии и ортопедии.

Ярославль, улица Загородный сад, 11, больница имени Соловьева.

Краснодар, улица Айвазовского, 97, больница №3.

Это больницы, в которых людям приживляют оторванные и отрезанные в результате несчастных случаев конечности.

Пальцы удается вернуть на место в течение суток, отрезанные кисти или стопы – в течение шести часов, для чего следует положить потерянную часть тела на лед (только на обычный, не на «сухой»!), или обсыпать ее снегом, и как можно быстрее доставить в любую из этих больниц.

Если, не дай Бог, вам понадобится этот адрес, искать его по справочникам, будет

некогда.

(Данная информация на момент приобретения книги может устареть – поэтому лучше самостоятельно наведите справки о ближайшей к вам больнице, способной оказывать подобную помощь.)

2) *Огнетушитель* .

Совет в тему:

Из продаваемых компактных огнетушителей для сбивания пламени годятся только отечественные порошковые и углекислотные! Покупая аэрозольный огнетушитель-балончик, имейте в виду, что он пригоден только для предъявления автоинспектору и малополезен при пожаре!

3) *Знак аварийной остановки*.

Это те три предмета, отсутствие любого из которых позволяет инспектору возможность взять с вас вполне легальный штраф.

Теперь далее:

4) *Ключ для отворачивания колесных гаек (балонник)* – без него можно оказаться совершенно беспомощным существом в самый неожиданный момент.

5) *Домкрат* – без него колесный ключ все равно бесполезен.

7.1.2 *Желательный набор*

Обязательный набор плюс:

Фотоаппарат – может оказаться очень полезен при аварии, хотя знака аварийной остановки безусловно не заменяет.

Сотовый телефон – заменяет собой аптечку. По свидетельству медиков, даже при наличии всех лекарственных препаратов и желании оказать помощь действия непрофессионалов зачастую либо бесполезны для пострадавших, а то и просто вредны. Вовремя вызванная по телефону «Скорая помощь» даст куда больше толку, чем сотня укомплектованных аптечек.

Он же заменяет собой полный инструментальный и ремкомплект: в случае поломки водитель просто вызывает техпомощь и спокойно ждет результатов. При наличии некоторого инструмента и желания поковыряться в машине самому, по телефону же можно позвонить опытным знакомым и получить консультацию по ремонту.

Он же заменяет собой бронежилет: при ДТП: по телефону можно сразу вызвать автоинспекцию, а вид пострадавшего, торопливо разговаривающего неизвестно с кем по телефону сразу после аварии, заметно снижает уровень агрессивности у его оппонентов – неизвестно, кто может примчаться на помощь этому человеку через считанные минуты. В любом случае становится понятно, что скрыть преступление в его отношении уже не удастся.

Бутылка с газированной питьевой водой – один из основных заменителей аэрозольных огнетушителей при возникновении возгорания в автомобиле.

Кроме того, бутылку можно использовать:

– в качестве емкости при возникновении нештатных ситуаций или материала для вырезания воронок или прокладок,

– воду из бутылки можно залить в радиатор в случае снижения в нем уровня охлаждающей жидкости,

– ее же можно залить в другие гидравлические системы, если нет иных жидкостей,

– ее можно вылить в бачок омывателя или просто плеснуть на стекло, которое необходимо промыть,

– ее можно полить на руки, если они запачкались,
– и, наконец, в жаркую погоду или при плохом самочувствии эту воду можно просто пить!

Совет в тему:

Запомните сами, напишите большими буквами на стенке в гараже, накажите детям и всем знакомым: **Никогда, ни в коем случае не храните технические жидкости в емкостях из-под пищевых продуктов!!!** Рано или поздно настанет момент, когда кто-то, увидев бутылку пепси-колы, радостно отвинтит пробку и глотнет электролита еще до того, как вы успеете сказать хотя бы слово.

Банкнота в 50 рублей – на случай непредвиденной необходимости уплатить штраф.

Банкнота в 100 рублей – на случай непредвиденной поломки и необходимости нанять «буксир»

Совет в тему:

На всякий случай номера отложенных банкнот можно записать. Кроме того, не нужно быть уж очень упрямым: при острой необходимости эти деньги можно потратить на иные цели, восстановив «НЗ» при первой возможности.

7.1.3 Минимальный рабочий комплект

Если вы не боитесь открыть капот автомобиля и самостоятельно покрутить там какие-нибудь гаечки, то вам наверняка понадобится некий инструментарий. В качестве начального, самого минимального набора можно предложить следующий:

- буксировочную ленту (канат),
- разводной ключ средних размеров,
- две отвертки, плоская и крестообразная (можно одну со сменными наконечниками),
- плоскогубцы,
- комплект предохранителей (как минимум два).

7.1.4 Обычный рабочий комплект

Используется людьми, самостоятельно выполняющими мелкий профилактический ремонт и способными найти и устранить неполадки.

- четыре отвертки

При этом две крестообразные отвертки с тонким и массивным жалом, а также плоская с массивным жалом предназначены для отворачивания винтов различных размеров и выбивания болтов, а тонкая с плоским жалом чаще всего используется для регулировочных работ.

- жвачка

Используется для закрепления винтов после тонких регулировок. По окончании работ тщательно прожеванная жвачка приклеивается поверх головки винта и удерживает его от самопроизвольного отворачивания.

- пробник

Представляет из себя двухнитевую лампочку, к выводам которой припаяны три проводка, два из которых заканчиваются «крокодильчиками», а один острой иглой или даже шильцем. Пробник умеет сам находить неисправности в электрооборудовании.

Так, в случае отказа какого-либо устройства один из разъемов-крокодилов, припаянный к цоколю, цепляется за любой свободный от краски выступ на кузове (крепежные болты, детали двигателя, медные трубки), другой крепится на плюсовую клемму аккумулятора (или иную ближайшую доступную фазу). После этого лампочка загорается, освещая будущее рабочее пространство. Далее берется третий вывод – игла – который и вонзается в прямом смысле этого слова в клеммы и провода, идущие от неисправного устройства. Если яркость

лампочки при этом не меняется, значит, сюда не поступает питание. Путем прощупывания всей цепи определяется то самое место, где произошел обрыв.

Совет в тему:

Разумеется, прощупывать весь провод от конца и до начала нет никакого смысла. Поиск места обрыва производится так:

- 1) Сначала – проверка предохранителей путем прощупывания их иглой с двух сторон.
- 2) Если предохранители целы, производится проверка наличия «фазы» на отказавшем устройстве.
- 3) Если питание не поступает, проверяется наличие питания на вводе и выводе фазы из переключателя, запускающего устройство.

После выполнения третьего пункта вам станет ясно, какое из устройств автомобиля, либо какой из участков проводки вышел из строя.

Кроме того, пробник при необходимости можно использовать и просто как подсветку.

Как ни странно, но подобных устройств в продаже нет до сих пор. Однако к необходимости изготовления одного для личных целей рано или поздно приходит каждый автомобилист.

– *моток изоленты*

Изолента используется как для изоляции оголенных участков электропроводки, так и для заматывания протекающих патрубков и трубок, укрепления (приклеивания к кузову) различных деталей, заматывания коробок от раскрывания, закрепления легкого багажа от катания из угла в угол, заклеивания мелких дырок в кузове и вплоть до заклеивания ран, если в аптечке не найдется медицинского пластыря.

– *нож*

Для зачистки контактов, отрезания изоленты, выстругивания пробок или стопоров, буде такие понадобятся.

– *кусочек многожильного медного провода*

Необходим при устранении обрывов проводки; в качестве веревки, которой можно на скорую руку что-то закрепить или подвязать, в том числе горячее (глушитель); служит источником самодельных предохранителей.

Совет в тему:

Если у вас нет под рукой предохранителя, вы можете снять изоляцию с медного провода, оторвать несколько жилок и намотать на клеммы. При этом одна жилка очень приблизительно соответствует одному амперу. Это, конечно, не «нормальный» предохранитель, а «жучок», но уберечь от короткого замыкания и пожара он может. Так что, если вы увидите у профессионального водителя под ветровым стеклом кисточку из медных проводов, имейте в виду: это не украшения, это запасные предохранители.

– *набор предохранителей*

Не меньше двух. Дело в том, что при сгорании штатного предохранителя, он обычно меняется без опаски. Если сгорает второй – следует искать короткое замыкание в проводке. После устранения одного можно с чистой совестью ставить последний, и ехать покупать новый комплект.

– *свечной ключ*

Чаще всего свечи ввернуты в головку цилиндров таким образом, что извлечь их для проверки или замены без специального ключа невозможно.

– *плоскогубцы с обычными губками*

Ими водители хватают и зажимают все подряд, зачастую используя и вместо кусачек, и вместо ключей, и вместо отверток.

– *плоскогубцы с острыми губками*

Необходимы для снятия пружинных шайб, извлечения упавших деталек из узких щелей, установки крепежа в труднодоступных местах, а также служат подсобным инструментом в тех случаях, если одних обычных плоскогубцев мало.

– *набор головок*

Наиболее надежный и качественный инструмент для отворачивания и заворачивания гаек и болтов. Благодаря тому, что «обнимает» головку болта практически полностью, головка срывается или проворачивается крайне редко, а длинный вороток позволяет приложить к инструменту очень большое усилие (стальные болты диаметром до восьми миллиметров излишне старательные слесаря ломают запросто). Если гайку или болт не удалось открутить головкой – значит, ее нельзя открутить вообще, и нужно использовать иные средства (зубило, отмачивание тормозной жидкостью или спецсредствами, прогревание газом).

Основные недостатки: головка с надетым воротком громоздка, ею невозможно воспользоваться в труднодоступном месте; головка имеет «донышко» и на гайку с далеко выпирающей резьбовой частью болта одеть ее невозможно.

– *набор рожковых ключей*

Обычные, всем привычные ключи с разрезом сбоку, позволяющим одевать их на гайку с любой стороны. Это универсальный инструмент с тремя существенными недостатками: прихватывая гайку только с двух сторон, ключ держит ее недостаточно надежно; при большом усилии «губки» разгибаются и ключ проворачивается, одновременно срывая грани болта; в процессе эксплуатации «губки» постепенно разгибаются все дальше и перестают удерживать гайки своего размера.

– *несколько накидных ключей*

Накидные ключи представляют из себя нечто среднее между головкой и рожковым ключом: кольцо с гранями внутри и приваренной сбоку ручкой. Они держат гайку намного лучше рожкового ключа, но их невозможно надеть на гайку сбоку, как рожковый ключ, и к ним невозможно приложить такое же большое усилие, как к головке. Обычно в машине держат накидные ключи только самых ходовых размеров. Для легкового автомобиля это 12, 13, 14 мм, изредка – 17 мм.

Совет в тему:

Наличие в машине двух ключей одного размера особенно удобно в тех случаях, когда нужно откручивать крепежный болт, одновременно удерживая на нем гайку. При этом всегда хоть с одной стороны можно использовать ключи любого типа, и почти всегда найдется упор, к которому можно прижать «удерживающий» ключ, чтобы с другим работать двумя руками.

– *молоток средних размеров*

Каких размеров – дело вкуса. Он нужен для выбивания (или забивания) засевших в своих гнездах болтов, обстукивания закисших гаек, подравнивания или изгибания различных деталей. Иногда им стучат по ключам, если для отворачивания гайки не хватает усилия руки.

– *зубило*

Последний аргумент в работе с непослушными деталями.

– *одноразовый медицинский шприц (можно без иглы)*

Служит для смазки труднодоступных мест. Например, из шприца можно впрыснуть моторное масло в замочную скважину, в спрятанные за дверцей петли, сочленения уходящих вглубь дверей тяг.

– *автопластелин*

Используется чаще всего в качестве герметика для замазывания щелей в кузове или прохудившихся уплотнений в стеклах и фонарях.

– *мягкая ветошь*

Для протирания рук, выпачкавшихся ручек, стекол, двигателей и вообще всего, что

должно быть чистым.

– *рабочие перчатки или рукавицы*

Для кратковременных работ по обслуживанию машины: проверка уровня и долив масла, замена проколотого колеса, переключивания с места на место грязных деталей.

– *стиральная паста типа «Ландыш»*

Если вы поняли, что вам предстоит достаточно долгий ремонт, паста намазывается на руки, где и высыхает за пару минут. Затем, по окончании ремонта, стиральная паста смывается водой вместе с налипшей поверх нее грязью. Обычно для этого хватает половины бутылки из пункта 4.1.2.

– *кусок старой автомобильной камеры*

Служит для изготовления всякого рода прокладок, изоляторов, уплотнителей, антифрикционных втулок, антивибрационных успокоителей.

– *разумеется, в данный набор следует включить бутылку газированной воды и 150 рублей из «желательного» комплекта. А если есть возможность, то и весь комплект целиком.*

Еще в автомобиле хорошо иметь молодую длинноногую девушку в черных капроновых чулках, но на этой позиции инструментального комплекта на подробнее мы остановимся в главе «Как доехать до ремонта?».

7.1.5 Полный комплект

Представляет собой обычный рабочий комплект, к которому добавлены:

– *комплект накидных ключей,*

– *«шведки» (самозажимающийся разводной ключ) среднего размера,*

– *ножницы,*

– *ножовка по металлу,*

– *ручная дрель (или дрель на аккумуляторе),*

– *пригоршня крепежа (винты, болты и гайки) разных размеров,*

– *запасная свеча,*

– *пара запасных лампочек разных типов.*

7.2 Автомобиль снаружи (глава для владельцев очень дешевых машин)

Имея в багажнике достаточный инструментальный набор, вы можете смело отправляться в дальний путь хоть на новеньком «лексусе», хоть на древнем «Запорожце». Однако если с японским представительским автомобилем особых проблем случиться не может, то старенький советский драндулет почти наверняка выглядит совсем не так, как вам этого хочется: дверцы большей частью излохматились, из-под проржавевшего днища в салон летит вода, крылья подгнили и зияют дырами.

И тут складывается парадоксальная ситуация: стоимость приведения старой машины в порядок превышает цену более новой и крепкой машины. Однако денег для покупки новой машины нет – а тех, что есть, вкладывать в стремительно умирающий агрегат жалко. Выбрасывать машину, которая еще «на ходу», тоже грешно, да вдобавок нужно на чем-то ездить. Как поступить? Ответ только один: заниматься показухой!

7.2.1 Показуха внешняя

1) Для борьбы с мелкими очагами коррозии:

– *участок, на котором проявились признаки коррозии следует зачистить шабером или ножом до чистого металла (если это не удастся – то хотя бы добраться до голого металла, чтобы площадь оставшейся ржавчины составила менее половины обрабатываемого места);*

– *помазать антикором, лучше на основе ортофосфорной кислоты. Можно и просто разбавленной вдвое ортофосфорной кислотой;*

– *пождать, пока высохнет. Оставшаяся после механической очистки ржавчина должна преобразоваться в налет фиолетового или серого цвета (зависит от использованного преобразователя);*

- повторять процедуру, пока не удастся полностью избавиться от ржавчины;
- промыть очищенный участок водой, высушить;
- протереть растворителем;
- помазать грунтом, после чего можно зашпаклевать;
- покрасить краской, 2-3 раза с промежуточной подсушкой;
- отполировать.

Результат:

поверхность машины выглядит как новенькая.

2) Для борьбы со сквозными дырами:

– после обработки металла вокруг отверстия грунтом заклеить дыру какой-нибудь веселой картинкой из числа продаваемых в автоларьках и киосках.

Результат: машина выглядит новенькой и веселой.

3) Для борьбы с большими дырами:

– при наличии внутренних полостей поверхность вокруг дыры обрабатывается указанным выше способом, затем в полость впрыскивается вспенивающийся материал типа макрофлекса. После застывания выступивший наружу пластик срезается, поверхность шпаклюется и окрашивается.

Результат: машина выглядит вполне прилично.

4) – при отсутствии внутренних полостей поверхность аккуратно заклеивается малярным скотчем, шпаклюется и красится.

Результат: машина выглядит старой, но крепкой и опрятной.

7.2.2 Показуха внутренняя

Состоит в том, чтобы спасти вас и салон машины от сквозных отверстий в полу. Точнее – от летящей через эти дыры грязи. Для этого также вовсе не обязательно заниматься дорогостоящими сварочными работами. Если отверстия невелики, а окружающий металл достаточно прочен, можно сделать на них заплату из тонкого металлического листа, изогнутого по месту и прикрученного на десяток саморезов. Предварительно лист «заплатки» желательно густо смазать мовилем или масляной краской. Они заполнят щели и неровности, защитят вас от проникновения сквозь заплату воды, а железо от гнили. Кроме того, и мовиль, и краска выполняют роль клея.

Если отверстия велики, а металл кузова уже чересчур тонок, заплату можно поставить на болты, под которые подложить не просто шайбы, а широкие пластины. Пластины распределяют давление на большую площадь кузова.

В качестве одного из вариантов, более надежного, но и более трудоемкого можно назвать закрытие дыр «стеклопластиком». Для этого металл вокруг сгнивших мест тщательно очищается и обрабатывается согласно пункту 7.2.1, после чего обмазывается эпоксидным клеем или шпатлевкой. На нее приклеивается стеклоткань и хорошенько промазывается сверху «эпоксидкой». При использовании нескольких тщательно промазанных слоев стеклоткани прочность получаемого пластика не уступает прочности нового кузова.

Стоимость вышеописанного «восстановительного» ремонта относительно невысока, он легко производится своими силами и продлевает жизнь машине на лишние два-три года – либо до ближайшей крупной поломки, после которой ее уже точно не будет иметь смысла ничего восстанавливать.

Ну, а пока – вы можете смело садиться за руль и выезжать на дорогу. Что там у нас сейчас на улице? Лето? Зима? Осень?

Глава 8 Времена года

– Как тебе жилось в России? – спросили односельчане у

вернувшегося в Нигерию новоиспеченного инженера.

– Пока зима зеленая, терпеть еще можно, но когда белая – просто кошмар!

«Бородатый» анекдот

8.1 Особенности летней эксплуатации автомобиля

Принято считать, что лето – это самое благодатное время для автомобильных поездок. Гололеда нет, двигатель заводится легко и в прогреве почти не нуждается, не нужно бояться, что где-нибудь в различных системах что-то примерзнет или обледенеет. Однако расслабляться не стоит, поскольку этот период времени преподносит целый ряд своих особых, специфических моментов.

8.1.1 Летний гололед

Особенно страшен своей неожиданностью. Проявляется в двух основных местах:

1) Свежее дорожное покрытие

Дело в том, что даже при изготовлении качественного асфальта, после укладки его на дорогу на протяжении примерно двух недель он выделяет различные масляные составляющие. Ведь асфальт – это смесь битума с различными наполнителями, то есть продукт перегонки нефти, крекинга и очистки масел. В первые недели своей жизни свежее покрытие имеет низкий коэффициент сцепления, а при незначительном нарушении технологии может оказаться даже более «скользким» чем настоящий лед. Не забывайте про это и при выезде на участки свежоотремонтированной дороги будьте внимательны.

2) Масляные пятна

Появляются либо в случае серьезных поломок двигателя или просто после утери кем-то канистры с маслом. Наскочив колесами на такое пятно, вы рискуете оказаться без тормозов на протяжении двух-трех километров, пока хорошенько не «вытрете» покрышки об асфальт.

Помните, что масляные пятна попадают на дороге куда чаще, чем следы пролившейся воды, а уж если жарким летом пятно не высохло на раскаленном дорожном покрытии за несколько минут – это наверняка техническая жидкость, и колесами на нее лучше не попадать.

8.1.2 Масло на дороге

А вообще-то масло на дорогах присутствует всегда и везде: оно разбрызгивается мельчайшими капельками из хорошо смазанных узлов и агрегатов, вылетает из выхлопной трубы несгоревшими фракциями, осаждается из дизельного выхлопа – да и просто подтекает из множества негерметичных систем разных машин. Тончайшая масляная пленка оседает на дорожное покрытие и накапливается в его порах и выемках. С началом дождя пленка всплывает наверх, вытесняемая водой, и резко снижает коэффициент сцепления колес с дорогой. Прежде чем масляная пленка вместе с водой стечет с дороги, обычно проходит 10-15 минут, поэтому, если начался дождь, следует сбросить скорость как хотя бы на первые четверть часа.

8.1.3 Аквапланирование

Тоже одна из напастей именно летнего времени. Аквапланирование возникает, когда при езде в сильный ливень на высокой скорости колеса не успевают «расталкивать» воду в стороны для обеспечения хорошего сцепления покрышки с асфальтовым покрытием. Колесо выскакивает на катящийся перед ним водяной холм и... Как говорят в таких случаях – держитесь зубами за воздух. Иного способа управлять машиной у вас уже не будет.

Фирмы-производители автомобильных покрышек уже давно борются с подобным эффектом, и «летние» покрышки отличаются от «зимних» именно тем, что рисунок первых призван вытеснять воду с дороги, отводить ее в канавки протектора, раскидывать в стороны. Увы, в сильный ливень, когда проезжая часть полностью скрыта под тонким слоем не успевающей стекать воды, даже на самых лучших покрышках с аквапланированием можно

столкнуться уже на скорости в 60 километров в час. При обычном вялом дожде – на скорости около 100 километров.

8.1.4 Рельсы

Есть на городских улицах такая хитрая санкционированная ловушка: трамвайные рельсы. Суть подвоха в том, что у асфальта и у стали заметно разный коэффициент сцепления с резиной покрышек. Причем у мокрой стали такой коэффициент падает почти до нуля. Если неопытный водитель (а впрочем – и опытный тоже) пожелает в дождь затормозить, выскочив левыми колесами на рельсы, то останавливать его станут только правые, со всеми вытекающими отсюда последствиями – резким разворотом поперек дороги. И тут безопасность как окружающих так и самого водителя будет зависеть только от того, как быстро он успеет отреагировать и выправить автомобиль.

8.1.5 Неосторожное убийство

Случается только летом, и всегда по недомыслию хозяев машины.

В яркий солнечный день в салоне оставленного на солнце автомобиля будет жарко даже в том случае, если на улице лежит снег и стоит легкий морозец. А уж летом, в знойный полдень, солнце способно раскалить салон как паровозный котел. В таких условиях любое живое существо может погибнуть за несколько десятков минут. Если в автомобиле осталась крупная собака – она просто-напросто задохнется.

И уж тем более нельзя оставлять в машине детей! Это будет явное убийство.

Впрочем, **детей нельзя оставлять в машине одних ни при каких обстоятельствах!** Побаловавшись с автомобильными рычажками они в лучшем случае могут что-нибудь сломать. В худшем – уехать в неизвестном направлении вопреки своему желанию.

8.1.6 Неосторожное самоубийство

Тем, кто «на всякий случай» возит в багажнике канистрочку с бензином, следует помнить, что ее нельзя заполнять больше, чем на четыре пятых объема. У бензина довольно высокий коэффициент теплового расширения, а в хорошо запертом и нагретом солнцем багажнике бывает очень жарко. При этом бензин расширяется и начинает «выдавливаться» из полной канистры наружу, тут же испаряясь. Если в такой момент вы откроете багажник с зажженной сигаретой в зубах – получится весьма неслабый «бабах».

8.2 Перегрев двигателя .

Перегрев двигателей – это одна из самых частых неприятностей, случающихся с водителями летом. Подобную напасть можно разделить на три основные группы: перегрев хронический, перегрев периодический, перегрев неожиданный.

Первое, что нужно делать при неожиданном перегреве – это не поддаваться порыву сразу заглушить двигатель. Необходимо немедленно включить на полную мощность отопитель салона, плавно съехать с дороги и, (не глуша двигатель!) открыть капот, дабы убедиться в отсутствии фатальных неисправностей, к каковым можно отнести оборванный ремень вентилятора на старых машинах или неработающий, несмотря на перегрев, электрический вентилятор на более современных.

Совет в тему:

Никогда не прикасайтесь к электрическому вентилятору в первые пять-десять минут после выключения двигателя! Он включается автоматически в зависимости от температуры бачка радиатора, а остановка двигателя всегда приводит к заметному температурному скачку.

Если фатальных неисправностей нет, немного подождите, давая мотору остыть, а потом продолжайте движение. Если неисправность случилась на шоссе – двигайтесь дальше

со скоростью примерно на треть меньше, чем та, с которой ехали перед «закипанием»; если перегрелись в «пробке» – просто начинайте движение.

В том случае, когда «случилось страшное», все равно выждите некоторое время, давая отопителю шанс «сбить» температуру, и глушите двигатель только в том случае, если он все равно закипел (это не образ, это констатация факта: из-под капота валит пар, на дорогу выплескивается кипяток и машина резко начинает пахнуть русской парной); либо если температура так и не упала за пять-десять минут.

Впрочем, о том, что произойдет при выключении двигателя, следует рассказать поподробнее.

Все современные моторы имеют водяное (вода плюс противоморозная присадка) охлаждение. Вода, подгоняемая помпой, течет мимо цилиндров и уносит тепло к радиаторам. Если вы при перегреве заглушите двигатель, то

- первой остановится помпа,
- вода перестанет течь мимо цилиндров, но продолжит нагреваться от все еще горячих стенок,
- поскольку она и так находилась на грани закипания, то тут уже вскипит окончательно,
- вода в рубашке охлаждения двигателя превратится в пар и, занимая объем в полторы тысячи раз больший, чем в жидком состоянии, начнет расширяться,
- пар займет весь доступный объем системы охлаждения, выбив воду наружу через все возможные щели, пробки и затычки,
- вы останетесь на дороге не просто с перегретым двигателем, но еще и с пустой системой охлаждения. А если не повезет – то и с ожогами.

Надеюсь, смысл запрета глушить перегретый двигатель без крайней необходимости теперь понятен?

Совет в тему:

Никогда не открывайте пробку радиатора на машине с горячим двигателем! Моторы современных машин имеют рабочую температуру порядка 100, а то и 110 градусов и замкнутую систему с повышенным давлением. Открыв пробку, вы резко сбросите давление, и находящаяся в системе охлаждения вода при этом окажется с температурой выше точки кипения... В лучшем случае вы лишитесь охлаждающей жидкости, в худшем – вас окатит кипятком и вы получите изрядные ожоги.

8.2.1 Хронический перегрев двигателя.

Многие автовладельцы жалуются, что их автомобили перегреваются практически постоянно: то в пробке несколько лишних минут простоял, то на трассе слишком сильно разогнался. Причины подобных неприятностей в большинстве случаев однотипны.

– *неотрегулированное зажигание*

Чаще всего проявляется на малолитражных автомобилях «универсального» типа и «мини-мини».

Косвенные признаки: «закипание» при длительном простое в «пробке» либо при длительной поездке на высокой скорости.

Причины: из-за слишком раннего или позднего зажигания часть тепла, вместо того чтобы совершать полезную работу, бессмысленно нагревает стенки цилиндров и воду за ними. Слишком маленькая система охлаждения малолитражки не справляется с избыточным теплом и перегревается. Либо из-за неисправных элементов системы зажигания один из цилиндров работает неустойчиво, вследствие чего водитель вынужден сильнее давить на «газ», увеличивая подачу топлива в остальные цилиндры. Цилиндры перегреваются, то же происходит с водой, а слишком маленькая система охлаждения... Ну, и так далее.

Рекомендуемый метод устранения: обратитесь в мастерскую с просьбой отрегулировать зажигание и уровень СО% в выхлопных газах.

Возможность самостоятельной диагностики:

1) В темное время суток откройте капот машины с заведенным двигателем. Если где-то проскакивают искры, этот элемент неисправен и требует замены.

Совет в тему:

Неплохие результаты в ремонте системы зажигания дает банальное опрыскивание ее элементов аэрозолями, предназначенными для защиты электропроводки.

2) В светлое время суток выкрутите свечи. Их рабочие части (вкрученная в цилиндр часть изолятора и боковой контакт) должны быть песочного цвета. Если свеча черная – она нуждается в замене (точнее, это значит, что в данном цилиндре не проскакивает искра. Если после замены свечи неисправность не исчезнет, под подозрение попадают колпачок свечи и высоковольтный провод).

3) Взгляните на шкив коленвала, проверните его с помощью ключа, накинутаго на крепежную гайку шкива. На самом шкиву вы обнаружите заводскую риску. Над верхней частью шкива на блоке цилиндров вы найдете другую заводскую метку – это может быть риска, штифт, а то и целая градуированная шкала. Момент совмещения риски на шкиве с меткой на блоке соответствует верхней мертвой точке первого цилиндра. Точка примерно на пять градусов до ВМТ соответствует оптимальному моменту проскакивания искры (обычно она также помечается заводом).

Теперь выкрутите свечу первого цилиндра, наденьте на нее колпачек с высоковольтным проводом и положите на двигатель (в идеале – зажмите в какой-нибудь щели так, чтобы электроды были повернуты к вам. Например – в проушине монтажного крюка, между генератором и блоком цилиндров, в щели между трамблером и головкой блока), включите зажигание и проверните коленвал ключом. Момент проскакивания искры должен соответствовать отмеченному заводом-изготовителем положению коленвала за пять градусов до ВМТ. Если искра не проскакивает вообще – проверните коленвал еще на один оборот.

В том случае, если искра проскакивает заметно раньше или позднее оптимального момента – совместите риски коленвала и метку «за пять градусов до ВМТ» на блоке, а затем поворотом прерывателя-распределителя добейтесь того, чтобы искра проскакивала именно в этот миг и закрепите прерыватель.

– *износ водопомпы*

Косвенные признаки: машина перегревается в «пробках», но хорошо себя ведет на высокой скорости.

Причина: крыльчатка помпы уже не обеспечивает потребной циркуляции воды. На высоких оборотах (быстрая езда) она еще способна дать цилиндрам удовлетворительное охлаждение, но на малых оборотах (машина стоит в пробке на одном месте, двигатель крутится на холостых оборотах) вода застаивается в блоке, перегревается и начинает кипеть.

Рекомендуемый метод устранения: замена водопомпы в автомастерской.

– *неисправность термостата*

Косвенные признаки: машина стала заметно дольше нагреваться до рабочей температуры после заводки, она сохраняет рабочую температуру в «пробках», но перегревается на высокой скорости.

Причины: термостат заклинило в приоткрытом положении. При этом циркуляции жидкости еще хватает для поддержания рабочей температуры при средних нагрузках, но на высокой скорости теплообмен уже не обеспечивается.

Рекомендуемый метод устранения: снять термостат, кинуть его в кастрюльку с водой и поставить на плиту. Посмотреть, как он ведет себя в зависимости от нагрева. Нормальный термостат должен начинать открываться при закипании воды (на старых машинах – немного раньше). Если термостат не работает – выбросить и заменить при первой возможности.

Проверить, как ведет себя машина вовсе без термостата. Летом наличие этого

устройства все равно не критично.

Совет в тему:

Если вы не можете найти термостат для автомобиля своей марки, либо он кажется вам слишком дорогим, – вырежьте круг из тонкого пластика, просверлите в нем несколько отверстий и поставьте на место штатного термостата при приближении холодов. Диск затруднит циркуляцию воды по «большому» кругу, обеспечивая подачу теплой воды к отопителю салона и поддерживая рабочую температуру двигателя. Если двигатель станет перегреваться – выньте диск и добавьте в него одно-два отверстия, опытным путем подбирая оптимальную пропускную способность. К лету диск можно снять, обходясь вовсе без термостата.

– засорение системы охлаждения

Самая редкая из всех существующих неисправностей.

Косвенные признаки: с машиной все в порядке, все проверенно и отрегулировано, а она все равно греется.

Причины: это чистая мистика, поскольку засорить систему охлаждения до такой степени, чтобы перегревался двигатель, на практике невозможно.

Рекомендуемый метод устранения:

1) Взять шланг с текущей под небольшим напором водой, направить струю на соты радиатора со стороны двигателя, чтобы выбить обратно набившийся в решетку сор.

2) При замене тосола в системе охлаждения слить старую охлаждающую жидкость и залить вместо нее дешевый лимонад (без сахара! Только с заменителями!). Поездить несколько дней на лимонаде. При этом слабые пищевые кислоты напитка растворят вековые отложения грязи, смоют их со всех обжитых мест. Затем промыть систему обычной водой, и после этого залить свежий антифриз.

8.2.2 Периодический перегрев двигателя

Неисправности в системе зажигания.

Косвенные признаки: неустойчивая работа холодного двигателя, невозможность увязать возникновение неисправности с другими параметрами работы. Временами двигатель начинает плохо тянуть.

Причины: плохой контакт где-то в высоковольтной системе. Во время движения контакт то замыкается, то размыкается, препятствуя нормальной работе одного из цилиндров. Либо одна из свечей выработала свой ресурс и периодически перестает выполнять свои функции.

Рекомендуемый метод устранения: вывернуть по очереди свечи зажигания, определить среди них ту, которая черного цвета и поменять ее местами с соседней. Если свеча, поставленная на место неисправной, через пару дней начнет темнеть – внимательно осмотреть крышку прерывателя-распределителя на наличие трещин, а также высоковольтный провод на наличие видимых повреждений. При возникновении подозрений – заменить весь комплект проводов (если вышел из строя один, значит, вскоре начнут отказывать и остальные), либо бегунок и крышку трамблера.

8.2.3 Неожиданный перегрев двигателя

В большинстве случаев вызван серьезной поломкой. Вам необходимо как можно быстрее определить причину. Их не так уж много:

– заклинивание водопомпы

Определяется по громкому визгу ремня, проскальзывающего по шкиву. После снятия ремня шкиф водопомпы не проворачивается. В полевых условиях ремонту не подлежит. Необходимо искать «буксир» и двигаться в сторону автомастерской.

– утечка воды

Заметив перегрев двигателя, сразу включайте отопитель салона. Если из него идет холодный воздух – в системе охлаждения нет воды! Немедленно глушите двигатель и останавливайтесь! Теперь вам придется внимательно осмотреть моторный отсек на предмет повреждений или разрывов патрубков, через которые могла вытечь охлаждающая жидкость. Поврежденные патрубки или трубки можно будет замотать изолентой, налить в систему воды (из штатной бутылки с водой или ближайшей лужи) дабы добраться до ближайшего магазина автозапчастей или мастерской.

– *обрыв ремня водопомпы*

Определяется визуально – по отсутствию онога. Ремень заменяется подручными материалами (см. пункт 13.8.1).

– *заклинивание термостата*

Определяется на ощупь. Если идущий к радиатору верхний патрубок не горячий (а при перегреве к нему должно быть невозможно прикоснуться), значит, термостат не пропускает по нему воду. Необходимо ждать, пока двигатель остынет и удалять термостат из системы.

– *отказ вентилятора*

Либо датчика вентилятора, поскольку и в том, и в другом случае, несмотря на перегрев воды, вентилятор обдува радиатора не включается. Его можно попытаться включить принудительно, сняв клемму идущего к датчику провода. Если это не помогло, остается только дожидаться остывания двигателя и двигаться дальше со скоростью порядка 50 километров в час с включенным отопителем салона. При этом нагрузка на двигатель невелика, встречный поток обдувает радиатор, выполняя функции вентилятора, а отопитель салона уже принудительно отводит лишнее тепло к вам под ноги. В принципе, при отсутствии на дороге «пробок», так можно передвигаться довольно долго и весьма успешно.

8.2.4 Двигатель остановился в жаркое время года и не запускается

Причиной подобной неисправности может явиться образование паровой пробки в топливном насосе или подводящем к нему топливопроводе, которые нагреваются от жары. В результате топливо закипает, и образовавшаяся паровая пробка вызывает прекращение подачи топлива в карбюратор.

В этом случае следует охладить топливный насос, отстойник фильтра тонкой очистки топлива и подводящий топливопровод, полив их холодной водой или положив мокрую тряпку. После охлаждения двигатель можно заводить и ехать дальше, пока тряпка не высохнет.

8.3 Осень

Самая красивая и приятная для автомобилиста пора, когда уже нет летней жары, раскаляющей салон, словно мартеновскую печь, а связанных с зимними холодами проблем пока еще не возникает; когда по утрам иногда уже появляется первый ледок, но испуганно рассыпается под колесами, не причиняя вреда. Когда еще только подступающий гололед заменяет толстый слой свежеепавших листьев... – остановиться на таком многослойном ковре куда труднее, чем даже на накатанном льду, а потому следует сторониться его как черт ладана.

И вот тут одна за другой возникают осенние заморочки.

8.3.1 Рычаг зима-лето .

Итак, допустим, вы легко и просто завели машину, немного прогрели двигатель и двинулись в путь. Но стоило вам ненадолго перейти со скорости на «нейтраль», как двигатель заглох. Вы его завели, поехали дальше – мотор зачихал, закашлял и встал. Вы остановились, открыли капот, ничего интересного не обнаружили, пожалели плечами, сели за руль. Двигатель завелся с пол-оборота. Вы облегченно вздохнули, поехали дальше, но минут через пять история повторяется в точности: двигатель сперва глохнет, но уже через пару минут без труда заводится, чтобы вскоре опять начать глохнуть.

Я так подробно описываю все эти безобразия потому, что неисправность сия весьма характерна, очень часто встречается и совершенно неподвластна разуму неопытного человека. А ларчик открывается просто: при температурах ниже +10°C проскочивший через узкий зев карбюратора воздух, попадая в просторный впускной коллектор, в полном соответствии с законами физики резко охлаждается сам и охлаждает окружающее пространство до температуры замерзания воды. Каналы карбюратора начинают обмерзать, препятствуя нормальному поступлению топлива и воздуха. На заглушенном двигателе карбюратор быстро оттаивает, и уже через несколько минут позволяет без проблем завести машину и спокойно двигаться вперед – пока снова не замерзнет.

Для борьбы с подобной неприятностью заводы-изготовители предусматривают возможность подачи воздуха не «с улицы», а от горячего выпускного коллектора. Подобная нехитрая мера позволяет поднять температуру воздуха на 15-20° и избежать обмерзания – если, конечно, водитель не забудет в прохладный день (при температуре ниже плюс 10 градусов) перевести рычаг в положение «зима».

Совет в тему:

Если вы, прочитав эту главу, побежали вниз, открыли капот и – не обнаружили особо важного рычажка, не пугайтесь. Многие заводы, не доверяя рассеянным водителям, вместо подпружиненного рычажка ставят автоматический переключатель с тепловым реле. Это удобно – а если реле выйдет из строя, вы теперь будете знать, по каким признакам это определяется.

8.3.2 Работа отопителя

Летом в машине вы наверняка постоянно ездили с опущенными стеклами, подставляя лицо свежему встречному ветру, и на отопитель не обращали никакого внимания. Но вот настала прохлада, вы подняли стекло, включили «печку», и... а где же тепло?

Не торопитесь ехать в ремонт и отдавать свои деньги. При работающем вентиляторе обдува в печке ремонтировать больше нечего, и проблема, наверняка, кроется в каком-нибудь пустяке. Давайте поищем.

1) Алгоритм поиска неисправностей отопителя салона предельно прост: на прогревом двигателе потрогайте обе трубки, идущие к радиатору печки. Если одна холодная, другая горячая – нет циркуляции воды; если обе горячие – нет циркуляции воздуха.

С водой разобраться проще, поэтому начнем с нее: вначале проверьте, открыт ли краник печки? Только не дергайте его из кабины за рычажки, откройте капот и пошевелите краник из одного положения в другое рукой. Работает?

Совет в тему:

На отечественных машинах краны отопителя почему-то хронически или закисают, отказываясь работать, или начинают подтекать. Между тем, без него и вовсе можно обойтись. Мало кто пользуется этими кранами даже дважды в год: закрывает весной и открывает осенью. В большинстве случаев циркуляция через радиатор печки сохраняется и летом: водитель просто закрывает заслонки, чтобы в жару теплом не тянуло, и открывает окна. Зато время от времени «тепло» все-таки нужно – если в дождь начинают запотевать окна, если вечером стало прохладно или, наоборот, в жаркий полдень двигатель начинает перегреваться. Таким образом, если краник начал вам досажать – выбросьте его совсем и поставьте взамен небольшой отрезок трубки подходящего диаметра.

Либо, по крайней мере, открывайте и закрывайте его дважды в день – чтобы не закис.

Если кран работает – откройте пробку радиатора, проверьте, сколько у вас охлаждающей жидкости. Залейте все «под горловину», после чего заведите двигатель, и несколько раз хорошенько «газанийте», прогоняя воду по кругу – пусть помпа хорошим напором выбьет воздушную пробку. Для пущей надежности можно заехать передними

колесами на какое-нибудь возвышение: чтобы радиатор отопителя оказался заметно ниже переднего радиатора, и воздух стремился туда, к выходу.

Самая крайняя мера – промывка системы охлаждения (а вдруг радиатор засорился?). Производится опять же не на станции, а лимонадом, в процессе эксплуатации согласно пункту 8.2.1.

Совет в тему:

Если водопомпа двигателя никак не может обеспечить нормальную циркуляцию воды через печку, например, из-за чересчур длинных трубок и высокого расположения радиатора (как на «волгах»), существует простой и надежный «запасной вариант». В ведущую к отопителю трубку врезается небольшая электрическая водопомпа, которая обеспечит тепло путем принудительной циркуляции воды.

Если слесаря на автостанции не поймут, чего вы хотите, пароль таков: «Вставьте мне туда моторчик от «газели»».

2) Теперь циркуляция воды в печке восстановлена.

Все равно не греет? Бывает. Тогда посмотрим на сами заслонки. Многие автовладельцы почему-то забывают, что положение «открыто» рычажка на приборной панели вовсе не означает, что заслонки отопителя перешли в нужное место. Очень может быть, что тяги заслонок и краника разболтались, и сколько за них не дергай – печка все равно работает в летнем режиме. Откройте капот, взгляните на положение заслонок перед радиатором, а заодно и на сам радиатор: не набился ли в печку мусор? Может, там еще с весны отогревается тополиный пух или толстым слоем лежат осенние листья?

3) Подведем итог :

Обе идущие к отопителю трубки горячие, вы своими глазами убедились, что заслонки открыты, а значит, проходу воздуха ничего не мешает. То есть, печка обязана работать!

Не работает? А при включенном отопителе трубки как, обе теплые или одна горячая, а другая уже через пару минут сильно холоднее? И вентилятор хорошо дует в салон чуть теплым воздухом? Если это так – значит, циркуляция никуда не годится, и пора либо менять водопомпу, либо ставить отдельную, только для подачи горячей воды в радиатор печки.

Обе горячие?

А дверцы у вас в машине как захлопываются?

4) Если вы думаете, что дверцы не имеют никакого отношения к отопителю, то глубоко ошибаетесь. Мало кто вспоминает о том, что в машине должны иметься вентиляционные отверстия. А между тем, при полностью закрытых окнах и дверях и засоренных вентиляционных отверстиях уже после нескольких минут работы отопителя в салоне образуется повышенное давление. Протолкнуть новые порции теплого воздуха слабому моторчику не хватает сил, и печка «не работает». Одним из признаков «забитой» вентиляции можно назвать плохое закрывание дверей: при «хлопке» в салоне опять же образуется повышенное давление, которое «отталкивает» дверцу.

Лечится неисправность очень просто – достаточно немного приоткрыть окна, чтобы «лишнему» воздуху было куда уходить.

8.3.3 Борьба со слякотью

Основная беда осенью, да и зимой – это слякоть. После минутного выхода из машины подошвы любой обуви собирают понемногу влаги, а после посадки в машину жидкость начинает стекать вниз, на ворсистое покрытие, распространяя запах сырости и способствуя гниению машины: для ржавчины нет ничего приятнее, чем влажный воздух или мокрый коврик над металлом, особенно если включен отопитель и вокруг тепло и уютно.

Многие автолюбители, стремясь спасти пол машины от собственных мокрых ног, покупают резиновые коврики. Польза от них есть, но и недостатков хватает: в сделанных в виде корытца ковриках постоянно плещется вода – их приходится либо постоянно выливать,

либо сидеть, как лягушонок в болоте, постоянно ногами в луже.

Между тем есть простой и надежный способ борьбы с влажностью под ногами – газеты. Газетная бумага прекрасно впитывает влагу, вбирая ее в себя и с ног, и из атмосферы, доступна, дешева и проста в использовании. Прочитав любую газету, ее достаточно аккуратно сложить и кинуть вниз, себе под пятки. Пару дней она будет впитывать стекающую с ваших ног воду, после чего ее можно преспокойно выбросить, и положить другую.

8.4 Зима

Зима вызывает у разных автовладельцев прямо противоположные запросы. Кому-то важно, как машину зимой эксплуатировать, а кому-то – как правильно ее «на зимовку» поставить.

8.4.1 Постановка машины на хранение

– где хранить машину

Идеальным местом для длительного хранения является, разумеется, теплый гараж. И не столько потому, что он теплый, сколько потому, что в нем поддерживается постоянная температура.

Несколько хуже бетонные гаражи или обшитые изнутри деревом железные. Они защищают машину от осадков, от излишнего внимания не всегда честных людей и несколько сглаживают температурные перепады, поддерживая внутри себя особый микроклимат.

На третьем месте по безопасности для длительного хранения стоит открытый навес. Он спасает машину от осадков, но не защищает от перепадов температуры.

На последнем месте – просто открытая стоянка.

Между прочим, не самый плохой вариант: автомобиль изначально предназначен для существования на улице и новой машине, хорошо покрашенной, с качественной антикоррозийной защитой никакие дожди и снега беды причинить не смогут. А вот люди смогут, особенно владельцы, накрывающие свои машины брезентом или оставляющие их в не обшитом деревом железном гараже.

Дело в том, что брезент потихоньку пропускает влагу к автомобилю, но препятствует ее выветриванию, тем самым обеспечивая ускоренное гниение. К тому же под порывами ветра он слегка шевелится и стирает лакокрасочное покрытие. Необшитый железный гараж, хорошо прогреваясь на солнце и быстро выстуживаясь ночью, обеспечивает внутри себя куда большие перепады температур, чем на улице, железные стенки не впитывают влаги и в таком гараже всегда немного сыровато – а ржавчине только этого и надо!

Совет в тему:

Не ставьте машину в гараж в дождливую погоду! Запертая в замкнутом, плохо вентилируемом помещении техника сохнуть станет очень и очень долго, потом влага еще дольше будет удерживаться в воздухе – а кузов все это время будет гнить, гнить, гнить.

Лучше поступить наоборот: дождаться сухого денька, прокатиться на хорошей скорости километров двадцать-тридцать, чтобы поток встречного воздуха подсушил автомобиль, и только после этого его, сухого и тепленького, – в гараж!

– как готовить машину к длительной стоянке

В принципе, поставив машину на стоянку, ее можно просто заглушить и оставить так до весны. В большинстве случаев с ней ничего страшного не случится, а если сильно повезет, то весной она запросто заведется после первого поворота ключа.

Однако следует помнить, что автомобиль не исчезает, чтобы весной возникнуть снова, а продолжает существовать. В нем протекают разные процессы, пусть малозаметные, но за длительный срок оборачивающиеся вполне реальными изменениями. На моей памяти был случай, когда человек оставил свою «Волгу» под выступающей из стены кухни трубой.

Труба была теплой, попадающий на нее снег оттаивал и потихоньку капал вниз. К весне эти капельки «простучали» в крыле сквозную дыру.

Один из таких процессов – медленное просачивание слабых токов в выключенных переключателях по влажным стенкам корпуса. Незаметные летом, когда двигатель заводится по крайней мере раз в неделю, за несколько зимних месяцев они способны «посадить» аккумулятор «в ноль», а то и привезти к осыпанию пластин.

Другим процессом является медленный обмен находящегося в двигателе воздуха с атмосферой. Ведь машина на улице то остывает, то нагревается – воздух в цилиндрах то расширяется, то сжимается, «подсасывая» снаружи свежие порции. Таким образом внутрь попадает влажный воздух и может начаться коррозия. Бывали случаи, когда всего за одну зиму ржавчина успевала развиться до такой степени, что поршня намертво застревают в цилиндрах и коленчатый вал не удавалось повернуть даже при буксировке машины. Чтобы избежать этих напастей следует:

1) Заправить полный бак.

2) Снять клеммы аккумулятора.

3) Вывернуть свечи и залить (клизмой или шприцом) в цилиндры грамм по пятьдесят моторного масла, после чего несколько раз повернуть коленчатый вал, чтобы оно равномерно распределилось по стенкам. Затем свечи ввернуть обратно.

4) Заткнуть выхлопную трубу и отверстие воздушного фильтра промасленными тряпками.

5) Слить воду из всех емкостей, где она есть. Если вам доводилось за летний сезон разбавлять тосол водой, или он просто уже стар и вы в нем неуверенны – слить и его.

6) При желании можно поставить автомобиль на колодки, чтобы снять нагрузку с подвески.

После такой подготовки машину можно безбоязненно оставлять на хранение не просто на зиму, а на несколько лет.

Совет в тему:

Если вам лень выполнять все эти процедуры, а обезопасить машину от связанных с зимним простоем поломок хочется, – вы можете просто заводить ее один-два раза в месяц и прогревать до рабочей температуры.

8.4.2 Зимняя эксплуатация машины

– двери.

Что самое главное в зимней эксплуатации автомобиля? Не догадываетесь? Хорошо, представьте себе, что вы покатались в лесу на лыжах, возвращаетесь на шоссе к машине, отключаете сигнализацию, вставляете ключ в замок двери, а он... Правильно, не поворачивается. Замок замерз. Так что, первое, о чем следует позаботиться, – это о том, чтобы двери машины открывались в любой холод. Для этого при первых признаках подступающих заморозков необходимо:

– нанести на ключ немного моторного масла и хорошенько поработать им в личинке замка, закрывая его и открывая. Некоторые водители используют для тех же целей тормозную жидкость. Кроме того, сейчас в продаже появились небольшие флакончики со специальной жидкостью для размораживания и одновременного смазывания замков.

Совет в тему:

1) На подобных флакончиках иногда пишут, что они должны быть в «бардачке» каждого автомобиля.

Не верьте! Чтобы этой жидкостью в нужный момент удалось воспользоваться, флакончик с ней должен находиться в **кармане** !

2) Чтобы избавиться раз и навсегда от проблемы замерзания замков, достаточно установить так называемый «центральный замок», который открывает двери по

радиокоманде с брелка.

3) Никогда не поступайте так, как показывают в одной вредительской рекламе: не поливайте дверь кипятком! При этом ошпаренная краска дверцы ползет лохмотьями, тонкую обшивку, нагретую только в одном месте, вспучит, а попавшая во все щели вода через несколько минут снова замерзнет, и вылезти из машины вы уже не сможете.

4) Некоторые «чайники» советуют попробовать подышать в личинку замка. Не вздумайте так поступать! Выдохнув теплый и очень влажный воздух на холодный металл, вы быстро организуете такую ледяную пробку, что до весны не растопить будет!

– смазав личинку замка, тщательно промажьте по всему периметру уплотнитель двери. Ибо, если он примерзнет к кузову, дверь не удастся открыть даже с полностью выломанными замками. Поскольку наиболее подходящий для защиты от обмерзания солидол имеет дурную привычку пачкать одежду, то для этих целей используются более гуманные средства:

глицерин (самый обычный, из аптеки);

силикон (им пропитывают губки для обуви. Для обработки уплотнителя достаточно натереть его такой губкой до блеска);

обычный детский крем.

При попадании на одежду все они как минимум хорошо отстирываются.

Совет в тему:

Если у вас на бензобаке стоит пробка с замком – не забудьте смазать и его, иначе вы рискуете остаться с пустым баком до первых оттепелей.

Однако вернемся в темный лес, к машине с замерзшими замками. Если такая беда все-таки случилась, как поступить?

1) При наличии зажигалки – согреть ключ в ее пламени, после чего вставить в замок, выдержать несколько секунд и попытаться открыть. После пяти-шести «прогреваний» эта методика обычно приносит положительный результат.

2) При отсутствии зажигалки и хорошем знании машины – открыть капот, смочить ключ «незамерзайкой» из бачка омывателя, затем вставить его в замок, пытаясь растворить лед. Процедуру повторять, пока замок не откроется. Для тех же целей можно использовать тормозную жидкость из расширительного бачка тормозной системы или сцепления.

3) Если капот открыть невозможно – помочиться в полиэтиленовый пакет, после чего приложить его, тепленький, к дверце в районе замка.

4) Если пакета нет – нассать на этот замок! То есть помочиться прямо на личинку. Вопрос о брезгливости и последствиях будете решать для себя после того, как машина откроется.

Теперь, забравшись в свою замороженную машину, вы почти наверняка захотите ее завести.

Теоретически для запуска машины в любой мороз достаточно вытянуть подсос (ограничивая тем самым объем подаваемого к цилиндрам воздуха), выжать сцепление (чтобы застывшее в коробке передач масло не мешало стартеру раскручивать двигатель), повернуть ключ зажигания и, если двигатель не подаст признаков жизни в течение пяти-шести секунд, несколько раз резко нажать и отпустить педаль газа (впрыскивая ускорительным насосом небольшие порции бензина в зев карбюратора и тем самым еще сильнее обогащая смесь).

Увы, в сильные морозы для машин в возрасте (а порою и для новых) этого бывает недостаточно. Как поступить, если вам хочется ехать, а машина этого не понимает? Существует отработанная несколькими поколениями водителей схема, позволяющая «вправить ей мозги». Для этого берется чайник с кипятком и неторопливо, любовно и размеренно выливается на впускной коллектор.

В наше время ускоренного развития научной мысли для этой схемы даже появилось

теоретическое обоснование. Ученые профессора считают, что при проходе топливо-воздушной смеси по впускным каналам бензин конденсируется на чересчур холодных стенках и до цилиндров просто не долетает. Полив впускной коллектор кипятком, вы согреваете 90% длины впускного тракта до плюсовой температуры, препятствуете оседанию топлива на стенки, и оно так и попадает в цилиндры, где благополучно поджигается!

2) Инжекторный двигатель (автовладельцам, имеющим инжекторные машины с «моновпрыском», рекомендуется читать предыдущую главу)

Как и всякое новое поколение, инжекторные двигатели начисто отвергают устоявшиеся привычки своих предшественников. У них нет проблем с подогревом впускного тракта – поскольку по нему все равно идет только воздух, а топливо впрыскивается непосредственно в цилиндры. Руководит обогащением смеси бортовой компьютер, который сперва проверяет датчиком температуру двигателя, затем высчитывает оптимальное в такой ситуации соотношение бензина и воздуха, и впрыскивает ровно столько топлива, сколько сочтет нужным. Однако то ли компьютеры не верят, что в мире бывают такие морозы, как зимой на Руси, то ли на старости лет двигателям нужен пинок посильнее расчетного, но многие престарелые инжекторные машины на морозе также начинают капризничать.

Как «вправить мозги» излишне самоуверенному новому поколению моторов? Изложу по порядку:

– в первую очередь следует осмотреть впускной тракт: на месте ли все проводочки и трубочки? Нет ли щелей, через которые подсасывается «неучтенный» воздух?

Совет в тему:

Чтобы проверить впускной тракт на герметичность, достаточно при заведенном моторе приснуть из аэрозольного балончика на подозрительные места и стыки жидкостью для облегчения холодного пуска или иным легковоспламеняющимся составом.

Через неплотности состав всосется в цилиндры, сгорит там – и обороты двигателя тут же возрастут, что вы не можете не услышать. В том месте, при распыскивании рядом с которым возрастали обороты, следует замазать все щели герметиком.

– очень часто причиной плохого пуска бывает недостаточное давление топлива в системе. Для запуска двигателя можно попытаться увеличить оное, пережав пальцами сливной шланг (обратку). Пережимать следует весьма осторожно, на сильном морозе шланг может просто лопнуть. После запуска двигателя через 8-10 секунд шланг нужно отпустить;

– если проблемы с запуском случаются постоянно, то следует позаботиться о том, чтобы объяснить компьютеру его ошибки. Для этого берется обычный переменный резистор номиналом в 5.6 – 8.2 кОм, к нему подпаиваются (приматываются) два проводка. Один идет на «массу» (крепится к кузову или двигателю), ко второму перед запуском подключается разъем датчика температуры. Уровень сопротивления следует установить примерно 4 кОм и попытаться запустить двигатель. Если не получится – сопротивление нужно увеличить. Пусть коммутатор думает, что на улице минус 300 градусов! После запуска обороты двигателя с помощью сопротивления можно поддерживать на любом желаемом уровне. После прогрева заглушите машину, подключите штатный датчик, снова заводите и можете отправляться в путь;

– изредка инжектор, наоборот, «переливает» бензин, что легко определяется по выкрученным из блока свечам (мокрые). В таком случае датчик температуры достаточно просто подогреть зажигалкой.

Совет в тему:

Не нужно заводить машину в том случае, когда сорт залитого масла не предназначен для случившихся на улице морозов, даже если стартер позволяет это сделать. Помните, застывшее масло больше всего похоже на желе, и после того, как начавший работать мотор

масляным насосом перекачает его наверх, оно так и останется лежать там, наверху, а двигатель будет работать без смазки и наверняка успеет заклинить куда раньше, чем масло согреется и начнет растекаться по каналам и трущимся парам.

3) Дизельный двигатель

Первое, что должно заинтересовать водителя, если с соблюдением всех положенных процедур двигатель завести не удалось – а не застыла ли солярка? Коли топливо жидкое, можно попытаться снять воздушный фильтр и в то время, когда кто-то крутит стартером двигатель, попытаться впрыснуть в воздушный коллектор немного бензина или, что еще лучше, – специального состава для быстрого запуска двигателя.

Впрочем, на большинстве дизельных моторов возможность запуска двигателя «кривым путем» – с помощью аэрозольного баллончика – предусмотрена штатно.

Внимание! Попытка принудительного (с буксира, с толкача, впрыском бензина или аэрозоля) запуска дизельного двигателя на морозе в случае застывания летней солярки – неизбежно приводит к серьезным поломкам!

При угрозе заморозков оставшееся в баке дизтопливо желательно заблаговременно слегка развести бензином или специальным составом, препятствующим выпадению парафинов.

И, кстати, о топливе: зимой даже бензин имеет свои особенности.

8.4.2 Обезвоживание бензина

Обезвоживание – это не недостаток топлива, а насущная необходимость. Дело в том, что в процессе жизнедеятельности машина имеет дурную привычку расходовать бензин, взамен которого в бак подсасывается атмосферный воздух. Холодными ночами, когда стенки бака остывают, из воздуха на них оседает роса, которая предательски стекает вниз. Кроме того, вода зачастую уже присутствует в топливе, которым вы заправляетесь на колонках.

Летом это не страшно: более тяжелая вода отстаивается, стекает вниз, под топливозаборную трубку. Постепенно она высасывается из бака, попадает в цилиндры, вылетает в выхлопную трубу, а вместо уже «сгоревшей» на стенках оседает новая роса. В сильные холода от воды вреда тоже немного – она замерзает, и катается по дну бака небольшими льдинками, не проходящими в топливную трубку.

Неприятности начинаются, когда температура крутится около ноля. Если воздух теплее температуры замерзания, то вода засасывается в топливную трубку, попадает в карбюратор. Не успела проскочить – за время ночных заморозков она «схватится» и намертво перекроет либо топливопровод, либо жиклеры карбюратора. Отогреть при этом придется всю машину: поди угадай, в каком месте образовалась пробка? Либо наоборот: за время оттепели катающиеся по дну бензобака льдинки растают, потом стекут в выемку топливозаборника, там при заморозках застынут – и перекроют доступ бензина к мотору.

По этим причинам водители воду в баке не любят и до наступления холодов стремятся от нее избавиться. Для этого в горловину бензобака без всяких премудростей заливается концентрированный этиловый или изопропиловый спирт из расчета грамм 100 на 20 литров бензина. Вода прекрасно смешивается со спиртом, причем новый продукт замерзает куда менее охотно – что само по себе уже немаловажно. Достаточно плеснуть раз в год перед заправкой грамм 300 спирта в бак – и никаких проблем с водяными пробками на всю зиму.

Процентное содержание спирта в воде 1,3 18,8 20,3 22,1 24,2 26,7 29,9 33,8 39,0 46,3 56,1 71,9

Температура замерзания –5,0 –9,4 –10,6 –12,2 –14,0 –16,0 –18,9 –23,6 –28,7 –33,9 –41,0 –51,3

Как нетрудно заметить, до минус пятидесяти градусов получившаяся смесь нигде никаких пробок уже не создаст. Кроме того, бензин имеет плотность около 900. Вода –

общеизвестный эталон – 1000, спирт – около 800. Добавление спирта в бензобак приближает плотность спиртоводной смеси к плотности бензина, уменьшая таким образом тенденцию к расслоению. При близких плотностях и некоторой вибрации водка дробится в бензине на кучу мелких «пузырьков», равномерно засасывается в двигатель и безболезненно сгорает.

Но заниматься осушением топливного бака лучше все-таки до наступления морозов. Если воды в баке окажется слишком много, чересчур слабая водка может замерзнуть даже при незначительной температуре.

Совет в тему:

После прочистки бака (и выработки бензина с примесями) желательно так же поменять топливные фильтры – мало ли, какая гадость в них после промывки оседет?

8.4.3 Очистка стекол

Как только заведенный двигатель начинает довольно урчать под капотом, вы с облегчением поднимаете глаза и первое, что видите: это обледеневшие стекла.

Совет в тему:

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.

Лед на стеклах делится на два основных типа: внутренний и наружный.

1) Лед наружный

К сожалению, оставленная зимой на улице теплая машина за несколько часов остывает до температуры окружающей среды. При этом в снежную погоду падающие на стекло снежинки поначалу тают, а потом примерзают множеством мелких ледышек. Сами они покидают стекло очень неохотно – только после того, как стекло опять нагреется до плюсовой температуры; попытки удалить изморозь с помощью стеклоочистителей опасны – нежная рабочая кромка «дворников» мгновенно лохматится о жесткий лед. Для избавления от наружного льда используют три основных способа:

Очистка

Грубое соскребание льда жестким пластиковым скребком

Смывка

Лобовое стекло смачивается спиртом или неразбавленной «незамерзайкой» для омывателя. Затем водитель немного выжидает, давая спирту вступить с водой в реакцию и растворить лед, после чего получившуюся кашу удаляют простой тряпкой. Если в бачке находится достаточно концентрированная жидкость для омывателя – можно без особых ухищрений прыснуть ею на стекло.

Стирание

На ветошь наносится немного обычной поваренной соли, после чего она вначале втирается в лед, а затем стирается вместе со льдом.

2) Лед внутренний

Правильнее оный называть все-таки обмерзанием. Образуется он с внутренней стороны стекла и отличается умением цепко держаться за стекло, быстро нарастать после появления водителя в салоне и крайне плохой прозрачностью.

Оттирать его с внутренней поверхности во-первых, – неудобно, во-вторых, после вытирания на стекле остаются разводы, которые уже нельзя в дальнейшем убрать, просто включив стеклоочистители, а посему большинство водителей вынуждены дожидаться, пока эта наледь испарится сама под потоком обдува печки.

Откуда она берется?

Дело в том, что в любой машине находится постоянный источник повышенной влажности. Это водитель. Вдыхает он обычный воздух, а выдыхает перенасыщенный пар. В теплом салоне это еще незаметно, поскольку пар держится в воздухе и постепенно выветривается через вентиляционные отверстия, но как только воздух в салоне начинает остывать, вся влага принимается оседать на окружающие предметы и в особенности – на холодное стекло.

Отсюда вывод: чтобы избавиться от обмерзания стекол, достаточно перед длительной парковкой в холодное время года, заглушив двигатель и выключив отопитель, открыть на пару минут нараспашку все двери, позволив сухому и морозному воздуху окружающей среды заменить увлажненный воздух салона.

8.4.4 Как быстрее согреть салон

Для этого существует два основных пути:

– если водитель находится вне автомобиля, то следует воспользоваться рычажком, переключающим печку на «замкнутую» циркуляцию воздуха. При этом отопитель будет засасывать не холодный уличный воздух, а уже подогретый воздух из салона, прогонять его через горячий радиатор, выпускать обратно, а потом снова засасывать, нагревая еще сильнее.

Салон автомобиля при этом согревается примерно в три раза быстрее – но способ неприемлем, если внутри находится хотя бы один человек. Как уже упоминалось, всякий человек имеет привычку выдыхать воду, и если ее не выводить наружу, то очень скоро салон начинает напоминать парилку русской бани, а стекла невыносимо запотевают несмотря на все старания.

– поэтому, если внутри машины находится хоть один человек, приходится греть для внутренних нужд наружный воздух. Причем для быстрого согрева следует включать печку не на максимальные обороты, а на средние. При этом чем медленнее холодный воздух проходит через радиатор печки, тем сильнее успевает нагреться и, поддувая на ноги (это штатное направление обдува во всех типах машин) и в салон, намного раньше создаст ощущение приятного тепла.

Совет в тему:

Только ни в коем случае не «дуйте» подобным горячим воздухом на лобовое стекло! Щели обдува выходят на нижний край стекла и станут нагревать именно его, в то время, пока вся остальная поверхность еще холодная! При этом стекло очень часто лопается. На улицах нередко встречаются машины с длинной трещиной вдоль нижнего края лобового стекла – их владельцы совершили именно такую ошибку. Для согревания лобового стекла обдув нужно включать как раз на максимальные обороты, и желательно – еще до полного прогрева двигателя. Стеклу полезнее большое количество прохладного воздуха – и запотевание сдует, и согреет более равномерно.

А чтобы стекло меньше потело, полезно опустить боковое окно на несколько сантиметров – чтобы вытягивало выдыхаемый людьми влажный воздух.

8.4.5 Начало движения

Зачастую, начиная движение в морозную погоду, водитель чувствует себя так, словно едет на табуретке без всякой подвески. В этом нет ничего страшного – это означает всего лишь то, что у вас стоят масляные амортизаторы, и масло в них застыло. Через пару километров от постоянных мелких толчков оно разогреется, и все будет работать, как летом – но первые два-три километра лучше не разгоняться. Поскольку вместо масла в амортизаторах «студень», то вместо того, чтобы погасить толчок от сильного удара, в них, скорее, оборвется шток.

Газовые амортизаторы этого недостатка лишены – зато у них меньше срок службы.

8.4.6 На чем ехать

Теперь, когда вы все-таки решились отправиться в путь, давайте взглянем на ваши колеса. Какие у вас покрышки? Летние? Это зря...

Суть в том, что летние покрышки предназначены в первую очередь для отвода из пятна соприкосновения покрышки и дорожного полотна воды. Зимой проблем аквапланирования обычно не возникает, а потому и задача покрышки другая – «рыть» снег. То есть погрузиться как можно глубже в рыхлый наст, обеспечив сцепление; либо как можно быстрее «дорыться» до дорожного полотна, если оттолкнуться от снега не удастся.

Иногда в зимние покрышки ставятся шипы. И иногда эти шипы все-таки помогают: например, если вы выскочили на гладкую наледь, а вам необходимо совершить резкий маневр. Однако польза шипов в зимних условиях очень сильно преувеличена, и надеяться следует все-таки на себя – целее будете.

Совет в тему:

Если вы собрались прокатиться зимой в Финляндию, то колеса придется все-таки ошиповать: въезд в эту страну с 15 ноября по 15 апреля разрешается только на шипованных покрышках. Зато в остальных странах Европы шипы запрещены – в целях повышения безопасности дорожного движения.

8.4.7 Продолжаем движение

Самое опасное на зимней дороге – это тянущиеся вдоль по дорожному полотну трещины, сопоставимые по ширине с шириной покрышки. Если вы попали в подобную дорожную пакость колесом, то при гололеде окажетесь как в колее, из которой не так-то просто выскочить. Хотя выскочить, конечно, можно: достаточно просто круто повернуть рулевые колеса и немного подождать. Рано или поздно колесо найдет зацепку и «выпрыгнет» из колеи. Беда в том, что это произойдет достаточно резко и в неожиданный для вас момент, а потому почти наверняка машина уйдет в «занос»:

– на заднем приводе для того, чтобы выйти из заноса, нужно отпустить педаль газа и повернуть рулевые колеса в ту сторону, куда вас несет. Как только колеса «поймали» дорогу, их следует повернуть в том направлении, куда вы хотите поехать. После этого машину обычно начинает заносить в другую сторону, но после двух-трех «качков» автомобиль обычно «ловит» дорогу окончательно и вы можете снова плавно нажимать на газ.

– на переднем приводе при заносе вам необходимо поворачивать колеса в ту сторону, куда вы надеетесь выехать, давить на газ, и мучительно вспоминать: успели вы поменять «летние» покрышки на «зимние» или нет? Дороются они до асфальта, пока вас несет к новенькому бетонному столбу, или не успеют?

У вас еще не пропало желание ездить зимой?

Тогда вот еще несколько чисто зимних мелких дополнительных советов, которые кое-кому из автовладельцев могут пригодиться:

– если в холода аккумулятор начал вас подводить, а денег на новый нет, то на ночь его есть смысл забирать домой. Теплая батарея отдает куда больше напряжения, чем она же, но холодная;

– если вам приходится проводить за рулем весь день и оставлять машину только на ночь, то вы можете сшить для двигателя из старого ватного одеяла или ватника «попонку» и, уходя на несколько часов, укрывать его, предварительно выдергивая из трамблера центральный провод. Подобная «шубейка» поможет сохранить в автомобильном сердце несколько дополнительных градусов, и оно легче заведется утром. Главное – не забыть убрать ее перед заводкой (для этого и нужно снимать провод). Попавшая на горячий коллектор ткань может запросто привести к пожару;

– если масло в двигателе не рассчитано на обрушившиеся на вас морозы, то перед долгой стоянкой есть смысл влить через отверстие для масляного шупа грамм сто или двести бензина, после чего несколько раз провернуть коленвал, чтобы он разошелся. Добавленный бензин делает масло жиже, оно легче проворачивается коленчатым валом, легче

захватывается масляным насосом, надежнее поступает к деталям. После нагрева двигателя бензин испаряется, и масло приходит в нормальное, рабочее состояние.

Естественно, наливать бензин в горячий двигатель нельзя – испарится раньше времени. Нужно дождаться, пока мотор остынет хотя бы до нуля. Но лучше всего – использовать нормальное масло, рассчитанное на ваши климатические условия;

– люди, принципиально использующие более густое масло в условиях холодного климата рекомендуют впаивать в поддон картера элементарный бытовой кипятильник и перед пуском двигателя согреть масло

– если ваш автомобиль оборудован для работы на газовом топливе, то при температурах ниже плюс пяти градусов его обязательно нужно заводить на бензине.

Дело в том, что в газовом редукторе (испарителе) находятся несколько мембран или перепонок. Самая главная из них – средняя мембрана, которая отвечает за подачу газообразного топлива в карбюратор. Она сделана из очень тонкого материала и в процессе работы сильно выгибается. Если ее не прогреть, а заставить работать холодной, мембрана может потрескаться и перестанет выполнять свои основные функции. Редуктор подогревается тосолом из системы охлаждения, и пока двигатель не наберет хотя бы сорок градусов, использовать редуктор не стоит, как бы хорошо машина на газе не заводилась;

– если в бачке омывателя кончилась жидкость, а стекло забрызгало грязью – пристройтесь в транспортном потоке за большой фурой или за автобусом. На крышах этих сараев на колесах всегда в избытке чистого снега, который в движении стелется позади серебристым облаком. Достаточно просто включить дворники, чтобы очистить стекло;

– если зимой у вас вытекла жидкость из системы охлаждения, и после устранения неисправности вам необходимо доехать до магазина, чтобы купить новый антифриз – ни в коем случае не наливайте воду! При температуре в двигателе ниже «рабочей», термостат отсечет радиатор от общей циркуляции и, пока двигатель нагреется, вода в нем успеет замерзнуть: радиаторы придуманы специально для того, чтобы теплообмен шел как можно быстрее. Ну а при замерзании, как известно, вода расширяется и разрывает сосуды, в которые налита.

Если в мороз вам на дороге потребовался заменитель охлаждающей жидкости – останавливайте дизельные грузовики и просите слить вам немного солярки. Она (зимняя) не только не замерзает, но еще и некоторыми смазывающими свойствами обладает, как и настоящий антифриз;

– если зимой у вас вдруг начал выпрыгивать масляный щуп или время от времени подкапотное пространство оказывается забрызгано маслом – снимите шланг вентиляции картера и тщательно его прочистите.

Дело в том, что при работе двигателя образуется небольшое количество масляно-водяной эмульсии, которая скапливается как раз в этой трубке. Частично это оседает вода, образующаяся при сгорании топлива, – при работе мотора часть выхлопных газов всегда проникает в картер; частично влага попадает в двигатель через неплотности маслозаливной горловины. В теплое время подобная эмульсия не приносит никакого вреда, но при первых же заморозках наглухо перекрывает сечение. После заводки двигателя из-за частичного прорыва газов в картер в нем быстро возрастает давление, и двигатель либо просто «выплюывает» из себя щуп, либо масло выдавливает наружу через сальники и разбрасывает во все стороны.

Чтобы подобного не случилось, осенью желательно снять шланг вентиляции и убедиться в его чистоте. Кстати, если в шланге вентиляции установлен проволочный пламегаситель, – то он может забиться банальной грязью (нагаром и смолистыми отложениями).

8.5 Весна

Самое неприятное время в жизни автомобилиста. Журчат ручьи, кричат грачи, и тает снег... И вся стаявшая вода превращается в лужи, в огромное количество бликующих со всех

сторон зеркал, от которых невозможно отвернуться – потому что они везде! Единственное спасение – садиться за руль только в солнцезащитных очках.

Однако только солнечными бликами беды не заканчиваются.

8.5.1 Заводка двигателя

Весной автомобильные моторы нередко преподносят неожиданный сюрприз: перестают заводиться!

Зачастую это оказывается для водителя не просто неожиданностью, а настоящим шоком: при минус двадцати заводился, а при плюс пяти – нет! Между тем ларчик открывается очень просто: весна... После холодной ночи на небо выглядывает солнышко, воздух стремительно теплеет – и из него на холодный (остывший за ночь) двигатель выпадает роса. Для оживления мотора обычно достаточно протереть тряпочкой катушку зажигания, провода, крышку прерывателя-распределителя (снаружи и изнутри), и машина тут же заводится с пол-оборота.

Совет в тему:

Подобные неприятности могут случиться с машиной в течение всего теплого сезона при высокой влажности. Поэтому, если машина начинает капризничать в дождливую погоду, поиск неисправности следует начинать с протирания проводов.

Наиболее радикальным способом борьбы с влажностью является опрыскивание системы зажигания спецжидкостями для обезвоживания автомобильных электросистем. Так, любители экстремального отдыха утверждают, что в случае щедрого заливания трамблера и проводов аэрозолем «WD-40» и вывода трубы воздухозаборника на крышу, джип типа «УАЗ» способен до десяти минут успешно двигаться по дну реки, погрузившись в воду едва ли не по горло водителя.

Правда, проверять эти заявления на своей машине я не рискнул...

8.5.2 «Подснежники»

Весна – пора подснежников в лесах и на дорогах. Автолюбители, выбравшиеся из своих гаражей после долгого перерыва, обычно начисто утрачивают все навыки безопасного вождения, забывают смотреть в зеркала заднего вида, предугадывать скорость переключения светофоров и заблаговременно предупреждать окружающих о предстоящих маневрах – а потому, если вы увидите на дороге неоправданно медленно движущийся автомобиль – держитесь от него подальше и в смысле дистанции, и в смысле боковых интервалов. Действия «подснежника» зачастую абсолютно непредсказуемы.

Совет в тему:

Кстати, жителям крупных городов следует также остерегаться и машин с иногородними номерами. Не знающие местных улиц и не привыкшие к напряженному движению гости в любой момент способны с криком: «Да нам же тут налево поворачивать!» совершить резкий необдуманный маневр на плотно забитой машинами трассе.

Впрочем, для немалой части водительского контингента первой весенней заботой является необходимость всего лишь завести своего железного коня после долгой зимней спячки.

8.5.3 Как заводить машину

Долгая стоянка характерна тем, что машина «отвыкает» работать. Многие контакты окисляются и становятся менее надежными, масло стекает вниз, оставляя узлы «сухими», детали двигателя прилипают друг к другу, в цилиндры и впускные каналы проникает влага, крайне отрицательно относящаяся к попыткам ее поджечь.

Соответственно, первое, что рекомендуется сделать после долгой стоянки – это взять ключ, накинуть его на гайку коленвала и несколько раз «провернуть» двигатель, разлепляя детали и разгоняя масло по узлам. Только после этого можно без опаски приступать к собственно заводке.

Совет в тему:

Вообще-то, если не соблюдать этих и многих других рекомендаций, ничего страшного не случится – мотор не заклинит, стартер, скорее всего, сможет провернуть его самостоятельно. Подобные мелочи нацелены в первую очередь на сохранение ресурса двигателя. Заведенный «всухую», он получит за минуту примерно такой же износ, как после двух-трех тысяч километров пробега.

Тысяча здесь, тысяча там – глядишь, и двигатель, рассчитанный на миллион километров пробега, попадает в переборку уже после ста тысяч...

Инжекторный двигатель

Инжекторный двигатель имеет две основные особенности: высокую надежность отдельных узлов и такую же высокую их стоимость. Таким образом, наиболее частыми поломками в этих моторах являются обрывы или плохие контакты в электропроводке – а подобные неисправности любой водитель способен исправить самостоятельно. Но если дело идет к замене отдельных элементов – то, с учетом стоимости необходимых запчастей, экономить на посещении сервисцентра нет никакого смысла.

Основных неисправностей в инжекторной машине самостоятельно можно выявить шесть.

1) При повороте ключа на приборной доске не загораются никакие лампочки.

Причина: либо окислились клеммы на аккумуляторе (если они плохо затянуты, их достаточно пошевелить или легко постучать по ним молоточком), либо полностью разряжен аккумулятор (чаще всего такое случается, если вы забыли выключить габаритные огни или на машине очень долго работала сигнализация).

Аккумулятор следует полностью зарядить, после чего подключить к нему лампу дальнего света. Если она не погаснет в течение трех-четырех часов – значит, батарея еще не умерла (долгое хранение в разряженном состоянии крайне отрицательно сказывается на катодных пластинах).

2) При повороте ключа не слышно звука топливного насоса.

Причина: скорее всего, окислились провода либо на самом топливном насосе, либо на датчике охлаждающей жидкости. При наличии «пробника» факт поступления напряжения на клеммы насоса можно проверить, при отсутствии одного клеммы датчика и насоса следует попытаться пошевелить, очищая место контакта.

3) Топливный насос работает, лампа контроля давления в топливной системе погасла. Однако при запуске стартера вместо ровного гула из-под капота слышатся неравномерные, то затухающие, то усиливающиеся звуки.

Причины:

«Сел» аккумулятор. Чаще всего такое случается в результате саморазряда за время долгой стоянки. Это естественный процесс, и после зарядки батарея не станет досаждать вам до следующей весны.

Реже подобные неисправности случаются в результате обрыва провода «массы» на двигатель («минус» подается на двигатель по специальному проводу! Обычного, «естественного» контакта достаточно для работы системы зажигания, но мало для работы стартера!)...

...либо в результате окисления клемм аккумулятора. То есть, между контактами аккумулятора и надетыми на них клеммами образовался тонкий слой окисла, плохо проводящего ток. Для устранения неисправности клеммы желательно снять, почистить и вернуть на место.

Первая из неисправностей встречается чаще – на зато вторую и третью проще обнаружить и устранить, поэтому начинать поиски поломки следует все-таки с них.

4) Стартер работает нормально, но двигатель не запускается.

Причины: возможен обрыв одного из проводов, идущих к датчикам или коммутатору. Возможно, появилась щель на впускном тракте за расходомером воздуха или за время долгой стоянки заело измерительную напорную заслонку расходомера (затруднено ее перемещение).

Откройте крышку капота и внимательно осмотрите пространство под ним: не болтаются ли «лишние» провода? Нет ли видимых щелей во впускном тракте? Можно попробовать пошевелить легко доступные контакты и легонько постучать по расходомеру. После чего следует повторить попытку пуска двигателя еще раз.

5) Двигатель не заводится все равно.

Причина: возможно, не хватает давления топлива (для проверки можно выкрутить одну из свечей. Если она сухая – значит, бензина и вправду мало). Для запуска двигателя можно воспользоваться советами из главы 8.4.3.

В более трудных ситуациях доверьтесь специалисту.

6) Двигатель завелся, но вскоре заглох и больше не запускается.

Причина: а вы не забыли извлечь промасленную тряпочку, которая была забита на зиму в глушитель?

Совет в тему:

На инжекторных машинах обесточивать бортовую сеть больше чем на пять-десять минут крайне нежелательно. Дело в том, что в процессе работы контроллер впрыска подбирает наиболее оптимальные параметры работы двигателя для данного масла, бензина, температуры, влажности и прочих мелких составляющих. Эти параметры хранятся в памяти и используются сразу после заводки и прогрева двигателя. Если контроллер надолго обесточить, он начисто забывает все параметры и после очередного пуска начинает процедуру собственного «обучения» с нуля.

Но это, скорее, совет на каждый день, а не на долгую зиму.

Карбюраторный двигатель

Штука куда более древняя и топорная, а потому имеет куда больше слабых мест, но и ремонту поддается куда проще.

Итак, ваш карбюраторный двигатель не желает заводиться. Какие могут быть причины?

1) При включении зажигания на приборной панели не загорается ни одна лампочка.

Причины: возможно, у вас вчистую «сел» аккумулятор; возможно, на клеммах плохой контакт. Но, может быть, на зиму вы выключили массу или скинули клеммы аккумулятора, а теперь забыли поставить их обратно.

2) Плохая работа стартера.

Причины аналогичны проблемам инжекторных машин.

3) Машина заводится с пол-оборота, но стоит отпустить «стартер», как тут же глохнет. Снова заводишь – заводится. Отпускаешь стартер – глохнет.

Сие есть классический признак обрыва вариатора.

Вариатор – это мощное сопротивление, представляющее из себя вольфрамовую нить в керамическом корпусе. Крепится он на боку катушки зажигания и служит для понижения на ней напряжения при обычной работе. Когда на машине включается стартер, напряжение бортовой сети падает уже без всяких сопротивлений, и в этот момент вариатор отключается. Если вольфрамовая нить рвется, то при работе стартера катушка работает исправно (вариатор отключен), а при отключении стартера и включении вариатора – трудиться не желает.

Для устранения неисправности вы можете или разобрать вариатор и соединить находящуюся внутри вольфрамовую проволоку, или просто замкнуть вариатор «накоротко».

Однако при этом нужно помнить, что напряжение на катушке возрастает почти вдвое выше номинального и она способна отказать уже через два-три часа подобной работы. Воспользуйтесь отведенным временем, чтобы доехать до магазина автозапчастей или мастерской и устранить поломку.

Кстати, на многих импортных машинах данное «стартовое сопротивление» бывает встроено в проводку и находится не на катушке, а в переплетении проводов, так что вы его можете и не найти. Однако, при описанных выше признаках неисправности – поломка таится только в нем, родимом.

4) Стартер работает хорошо, а вот машина не заводится.

Вот с этого момента и начинаются различия инжектора и карбюратора.

Для выяснения причины плохого пуска в карбюраторном двигателе начать желательно с выкручивания свечи первого цилиндра. Если она сухая – значит, двигателю не хватает бензина, и нужно разбираться с подачей топлива. Поиск поломки осуществляется следующим образом:

– попробуйте вручную подкачать топливо в карбюратор. Для этого найдите бензонасос (от карбюратора к нему тянется топливная трубка). На бензонасосе есть рычажок. Попробуйте покачать им снизу вверх. Если вы чувствуете упругое сопротивление – насос качает. Несильно постучите по карбюратору (возможно, запорная игла залипла в нем в верхнем положении и не пропускает топливо внутрь), потом покачайте еще немного. На большинстве карбюраторов имеется окошко, сквозь которое можно увидеть – плещется бензин внутри или нет, и не заниматься беспредметным гаданием. Правда, к сожалению, в последнее время стали попадаться и карбюраторы без окошек. Видимо, данная система питания двигателей внутреннего сгорания окончательно вырождается.

Если насос «не качает» – не огорчайтесь. Он работает не во всех положениях коленвала. Проверните коленвал ключом за гайку на четверть оборота и повторите попытку. Все равно не качает? А топливо в баке у вас есть? Может, за зиму оно укапало в какую-нибудь щелочку? Есть? Точно есть? Отверните от бензонасоса трубку, ведущую к баку, и тихонько в нее подуйте. Не продуть? Включите зажигание и попробуйте еще раз. Все равно не продуть?

Это означает, что у вас за зиму либо сгнил электромагнитный клапан, либо в баке столько грязи, что она, отстоявшись за несколько месяцев, намертво перекрыла сетку топливозаборной трубки. С обеими неисправностями проще обратиться к слесарю – работа не столько сложная, сколько грязная. Пусть специалист занимается.

Если же трубку удастся не только продуть, но и услышать пробулькивание попадающего в бак воздуха, то дуньте туда чуть-чуть потише, и старательно прислушайтесь – нет ли постороннего свиста? Возможно, за зиму топливная трубка прогнила, и насос вместо бензина подсасывает воздух.

Все в порядке? Но насос все равно «не качает»? Отверните топливный шланг от карбюратора, прикройте всасывающее отверстие пальцем, качните пару раз. Как вы чувствуете, пшикает? Если нет – в насосе прохудилась мембрана, и он нуждается в ремонте.

Насос, кстати, и снимается, и перебирается достаточно легко, и если не лень – заменить мембрану можно самому.

Допустим, с насосом все в порядке, в карбюраторе плещется бензин, а машина не заводится. Тогда остается последняя проверка: пока ведущая к карбюратору трубка еще не возвращена на место, качните из нее в какую-нибудь емкость грамм сто бензина, потом прикрутите трубку на место. Теперь снимите воздушный фильтр, резко потяните за тягу «газа». При этом в зев карбюратора с характерным шипением должна ударить струйка бензина. Коли струйки нет – неисправен ускорительный насос и карбюратор нуждается в ремонте.

Если же и здесь все в порядке – плесните из емкости бензин прямо в глотку карбюратора и тут же попытайтесь завести мотор.

Завелся? Плохо... Значит, проблема действительно с карбюратором. Разве только на

работающем двигателе его немного потрясет, промоет и продует жиклеры и каналы. Увы, скорее всего, двигатель через минуту заглохнет, и карбюратор придется отправлять в чистку.

Совет в тему:

Промыть карбюратор совсем не сложно. Для этого достаточно тонкой отвертки и пассатижей. Карбюратор дома, на газетке, развинчивается на составные детали, (жиклеры, медные гаечки с тонкими дырочками, извлекать не нужно – они могут потеряться, их слишком легко перепутать при сборке). Пластиковые детали откладываются в сторонку, а все металлические – опускаются в подходящую по размеру кастрюльку, присыпаются стиральным порошком, заливаются водой и кипятятся на малом огне пару часов. Этого вполне достаточно, чтобы прочистить каналы, жиклеры и все остальное от вековых смолистых отложений и прочей грязи. Все упирается только в вопрос желаний.

5) Свеча влажная

Это означает, что топливо в цилиндры поступает, но почему-то не поджигается.

Для начала – самая вероятная причина – снимите крышку трамблера, тщательно протрите ее изнутри сухой тряпочкой, а заодно проверьте, на месте ли центральный угольный стержень? Затем попытайтесь покачать бегунок, проверьте, насколько жестко он держится на своем месте (могут рассыпаться подшипники вала, и тогда о замыкании контактов речи уже не идет), если на трамблере стоит контактная пара – проверьте, нет ли люфта площадки, на которой она закреплена. Там тоже стоит подшипник, и он тоже умеет рассыпаться.

Если все в порядке, верните крышку на место, насадите на вывернутую свечу зажигания колпачок высоковольтного провода, положите ее на двигатель в пределах видимости, включите зажигание и проверните коленчатый вал. При прохождении нанесенной на шкив вала риски через верхнее положение, через контакты свечи должна проскочить толстая синяя жирная искра. Самое большее – после второго оборота.

Если искра есть, а вывернутая из цилиндра свеча влажная – значит в двигателе все на своих местах, и можно попытаться покрутить его еще немного в попытке завести.

Делается это так:

– вытягиваем подсос (обоганитель топливной смеси) и пробуем завести машину, не трогая никаких педалей.

Завелась? Если нет:

– с вытянутым подсосом слегка нажимаем на педаль – (1/3 свободного хода).

Завелась? Если нет:

– с вытянутым подсосом во время вращения двигателя стартером нужно энергично нажать на педаль газа и тут же отпустить.

Завелась? Если нет:

– с вытянутым подсосом во время вращения двигателя стартером несколько раз энергично нажать на педаль газа.

Уж тут то она всяко должна завестись!

Если все равно нет – плавно нажимаем на педаль газа до самого пола, внимательно прислушиваясь, не появятся ли признаки жизни.

Совет в тему:

Нельзя крутить двигатель стартером непрерывно больше двадцати – двадцати пяти секунд. При этом на стартере начинают подгорать контакты, греться обмотка: ну не рассчитан он на долгую непрерывную работу! Да и аккумулятор тоже.

Перерыв между попытками запуска двигателя также должен быть не менее полтора минут.

Если автомобиль не удалось завести после двух-трех попыток, нужно расслабиться и попытаться найти неисправность.

6) Нет искры на свече?

В такой ситуации нужно из колпачка уже вывернутой свечи первого цилиндра выдернуть высоковольтный провод, вместо него воткнуть центральный провод из крышки трамблера, (тот конец, который втыкается в крышку трамблера!) повторить эксперимент. Если искра есть – проблема в крышке трамблера или бегунке. Нет – в катушке зажигания или коммутаторе.

Впрочем, начиная с этого момента речь пойдет уже о том, что необходимо отремонтировать либо прерыватель-распределитель либо менять коммутатор, либо катушку зажигания, а потому проще предоставить ломать над этим голову специалисту-автоэлектрику.

3) Дизель

Про заводку дизеля здесь не будет сказано ни слова, поскольку схема этого мотора замкнутая и чисто механическая, а потому, если он не заводится, нужно сразу обращаться к мотористам, и пусть они разбираются с разностями давлений и формами распыления форсунок.

8.5.4 Прогрев двигателя

В последнее время среди водителей распространилось поверие, 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, 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 градусов Цельсия.

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 этой самой «холодной» работы избежать. При собственной цене в пределах 200–300 долларов такой обогреватель способен продлить в три-четыре раза 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 салон, повернуть ключ зажигания и начинать движение.

Совет в тему:

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.

8.5.5 Как оживить сцепление

Во время длительной стоянки (несколько месяцев) диск сцепления зачастую намертво прилипает к маховику двигателя. Дабы в такой ситуации не пришлось снимать коробку передач, корзину сцепления и отковыривать диск вручную, используется такой метод:

Нужно завести и прогреть двигатель, потом заглушить, включить первую передачу, завестись уже на ней и, начав движение, выжать сцепление и резко нажимать или отпускать акселератор, стараясь попасть в противофазу с прыжками автомашины. После нескольких минут резких знакопеременных нагрузок диск сцепления обычно срывается с маховика, и машина вновь обретает способность к переключению скоростей.

Разумеется, не каждый решится подвергнуть свою любимую машинку подобным издевательствам – однако очень многие автовладельцы ухитряются буквально изничтожить свои собственные машины именно из-за излишней к ним любви и заботы.

Глава 9 Как угробить свою машину

*– Интересно, сколько у меня осталось бензина? – подумал Джон Уиндом, склоняясь над горловиной бензобака с зажженной спичкой.
Погибшему было двадцать восемь лет.
(Из некролога в американской газете)*

9.1 Способов загубить свой автомобиль существует масса. Большинство из них связано с непониманием принципов функционирования машины или ее отдельных узлов, с древними предрассудками, со стремительным совершенствованием машин – и наши привычки не успевают измениться в соответствии с новой реальностью. Способы угробить машину развиваются и совершенствуются, поэтому пересказать все просто невозможно. Придется остановиться только на самых распространенных.

9.1.1 Истребление кузова

Наиболее простым и эффективным способом добиться быстрее сгнивания кузова является повседневное использование теплого гаража в зимних условиях.

В главе 8.4.1 упоминалось, что теплый гараж наиболее подходит для длительного хранения машины. Но между длительным хранением и повседневым использованием есть значительная разница.

Так, стоя несколько месяцев в сухом помещении с постоянной температурой, автомобиль не подвергается никаким атакам коррозии. Если же машину загонять с мороза в теплый гараж каждый вечер, то происходит следующее:

- даже сухая холодная машина, попадая в тепло, тут же «отпотевают» по всей поверхности, в том числе и в скрытых полостях или тонких, недоступных обработке щелях;
- в условиях тепла и повышенной влажности начинается коррозия;
- на поверхности, на которые попала соль с дорожного покрытия, в атмосфере тепла и высокой влажности защитные покрытия разъедаются с повышенной скоростью;
- к тому времени, когда кузов начинает подсыхать и коррозия замедляется, настает утро, вы приходите, заводите машину и выгоняете ее на мороз, чтобы вечером повторить всю процедуру с начала.

В холодном гараже вреда для машины причиняется меньше – поскольку там отсутствует фактор тепла. Однако в замкнутом помещении влажность держится очень долго, верша свое черное дело.

На открытой стоянке машине легче: там и морозец воду сковывает, приостанавливая гниение, и ветерок влагу из-под теплого капота выдувает.

Но лучше всего машине живется под навесом – там, где есть подсушивающий ветерок,

но нет падающих с неба осадков.

9.2 *Истребление двигателя*

Совершается самыми различными способами, часть из которых продиктована благими намерениями.

9.2.1 *Хорошее масло*

Зачастую, поддавшись порыву сделать для своей машины что-нибудь хорошее, владелец покупает для нее самое-самое хорошее масло – а потом не может понять, почему это у него вдруг открылись течи со всех щелей, появился сизый дым из выхлопной трубы, и выпучило наружу прокладки?

А суть в том, что масло нужно использовать не то, которое самое лучшее, а то, которое рекомендует завод-изготовитель. Потому как масло – это одна из деталей автомобиля, и все параметры мотора рассчитаны на то, чтобы эта деталька была «строго определенного размера».

Приведу несколько примеров.

«Синтетика» – масло на синтетической основе, сохраняющей одинаковую вязкость при очень широком диапазоне температур, хорошую проникающую способность, высокую «скользящую» (смазывающую способность). Безусловно, синтетические масла – одни из самых лучших, но... Использование их на двигателях старых типов приводит к тому, что они, благодаря хорошей проникающей способности, просачиваются наружу через набивные сальники, а на двигателях, выработавших примерно 30% ресурса, начинают течь буквально через все уплотнения.

«Дизельные масла» – безусловно, лучше масел для карбюраторных двигателей, поскольку работают в условиях более высоких температур, нагрузок и вынуждены удалять более густые смолистые продукты сгорания. Соответственно, они имеют пакет более агрессивных моющих присадок, которым противостоят более дорогие уплотнения. Будучи использованным в низкофорсированном карбюраторном двигателе масло для высокофорсированного дизеля способно запросто разьесть прокладки, приняв их за застарелую смолу.

Поэтому пользоваться нужно только «своим» маслом, именно тем которое рекомендует завод для вашей машины, а не хуже или лучше. Тип масла определяется по параметру «API», который в обязательном порядке указывается на всех емкостях, в которых продается масло.

Если вы не знаете, какой именно тип масла рекомендован для вашей машины, можно воспользоваться следующей таблицей:

Параметр API (указывается на коробке с маслом) – тип двигателя, для которого он подходит.

«S» – масло предназначено для бензиновых двигателей;

«C» – для дизелей;

«SE» – для карбюраторных двигателей выпуска до 1979 года;

«SF» – для карбюраторных моторов 80-х годов;

«SG» – для бензиновых двигателей, выпущенных после 1989 года;

«SH» – для бензиновых моторов, собранных после середины 1993 года;

«SJ» – аналогичен «SH», но с повышенными требованиями к расходу масла и его энергосберегающих свойств;

«CC» – для дизелей без наддува;

«CD» – для дизелей с турбонаддувом и без него;

«CE» – аналогичны CD, но применяются только в моторах Mack и Cummins;

«CF» – заменили после 1994 года масла «CD»;

«CF-4» – аналогичны типу CE, но имеют более жесткие требования к качеству масла.

Иногда эти параметры соединяются в одном типе масла. Например, «Лукойл API CC/SF» годен как для карбюраторных двигателей, изготовленных в восьмидесятые годы, так

и для дизелей без турбонаддува.

Совет в тему:

1) Случаются ситуации, когда масло, воспринимаемое как «плохое», оказывается для двигателя наиболее предпочтительным. Так, например, использование доисторического масла «МС-20» в мотоциклах заметно повышает компрессию цилиндров. Дело в том, что при сгорании это масло дает много нагара. Прорываясь между поршнем и стенками цилиндров, отработанные газы «осаждают» нагар в тех местах, где существуют неплотности – и щели «зарастают»!

Те же мотоциклисты очень часто губят моторы, используя дорогое импортное масло для двухтактных бензопил. Дело в том, что подобные масла рассчитаны на высокооборотные двигатели с низкими нагрузками в сочленениях.

2) Помните, что масла одного типа всегда можно смешивать между собой, не боясь никаких «конфликтов присадок». Если масло способно устроить в машине «революцию», столкнувшись там с конкурентом, насыпать каких-либо осадков или устроить некие «взвеси» – то оно просто не пройдет сертификацию и не будет допущено к продаже.

Вторым способом уничтожения двигателя является желание автовладельца залить в двигатель излишне «холодостойкое» минеральное масло. Дело в том, что, опасаясь застывания масла на сильном морозе, автомобилисты начисто забывают про то, что рабочая температура двигателя близка к 100 градусам. А холодостойкое масло при таких температурах напоминает жиденькую водичку. Поэтому заливать масло не по климату, а «с запасом» может оказаться себе дороже.

КЛАССИФИКАЦИЯ SAE МОТОРНЫХ МАСЕЛ ПО ВЯЗКОСТИ

Класс Проворачиваемость Кинематическая вязкости при температуре вязкость, мм²/с по SAE C° при 100°C

0W – 30 3, 8

5W – 25 3, 8

10W – 20 4, 1

15W – 15 5, 6

20W – 10 5, 6

25W – 5 9, 3

20 5, 6

30 9, 3

40 12, 5

50 16, 3

60 21, 9

Существуют так называемые «универсальные масла» со «сдвоенными показателями». При этом «зимний» показатель указывает температуру застывания масла, а «летний» – его вязкость при рабочей температуре. Например: «SAE 10W/40» означает, что масло не превратится в студень при температуре до минус 20, а его вязкость в нагретом моторе составит 12, 5 единиц. Выбирая масло, следует помнить, что для двигателя второй показатель намного важнее первого!

Совет в тему:

Многие заводы-производители прямо запрещают движение на своих машинах с высокими скоростями, если в двигателе используется масло с параметрами ниже «10W».

9.2.2 *Использование промывок – «пятиминуток».*

Существуют специальные промывочные составы, предназначенные для промывания двигателя между сменой масла. Они заливаются вместо слитого отработанного масла, после чего двигатель на некоторое время заводится, затем промывочный состав сливается, а в двигатель заливается свежее масло.

Как ни странно, но для промывки действительно загрязненных двигателей – тех, в которых в результате долгого использования дешевых низкокачественных масел образовалось много смолистых отложений – эти составы использовать крайне опасно. Дело в том, что за считанные минуты «промывка» не успевает растворить подобные смолы, а просто «сбивает» их с места. Плавающие в двигателе лохмотья грязи засоряют тонкие масляные каналы – и мотор вскоре выходит из строя.

Для грязных двигателей целесообразнее использовать обычное качественное масло, которое в процессе эксплуатации постепенно вымоет все загрязнения и после смены оставит вам чистенький движок.

Помните! «Промывочные масла» – на самом деле не масла, а «жидкие моющие средства»! Ездить в процессе их использования категорически нельзя!

9.3.1 *Хороший бензин*

Многие автовладельцы из любви к машине норовят залить в бак топливо с несколько большим октановым числом, чем то, на которое рассчитан мотор. Дескать, для любимой машинки лишнего «полтинника» не жалко. Что при этом получается?

Хороший бензин будет дольше гореть и отдавать большее количество тепла. Следовательно, детали двигателя начнут перегреваться. Мотор при этом станет работать тише и ровнее (за счет теплового расширения выберутся зазоры). Клапана начнут открываться раньше, закрываться позже и перестанут охлаждаться (контактный вынос тепла уменьшается). Значит, они будут перегреваться и за 10-20 тысяч километров запросто прогорят. Заодно вырастет расход масла, появятся лишние нагары и смоляные отложения. И все – из-за самых лучших побуждений.

9.4.1 *«Прикуривание соседу».*

Эту процедуру приходится видеть сплошь и рядом: водитель, аккумулятор которого изрядно подсел, договаривается с соседом, тот подгоняет свою машину, два аккумулятора соединяются проводами в единое целое, радостный страдалец кидается к своей машине, поворачивает ключ зажигания и...

Что при этом происходит? Для простой российской машины это можно описать так:

Вы подключили к своему генератору (и реле) помимо своего аккумулятора еще и чужой, разряженный, а затем устроили в сети короткое замыкание (включился стартер «дохлой» машины). Ситуация, в реальных условиях никогда не возникающая, – когда вы заводите свой автомобиль, генератор не работает. Реле зарядки вместе с генератором судорожно пытаются «вытянуть» напряжение до положенного уровня – и тут вы подкидываете им новый сюрприз – неисправный автомобиль завелся. Ток короткого замыкания мгновенно превращается в ток зарядки (с генератора машины-реципиента). Поскольку в работе реле имеется некоторое запаздывание, напряжение мгновенно прыгает почти до 20 вольт, и... в каждом третьем случае реле зарядки или диодный мост машины-донора выгорают. И правильно – ни одно доброе дело не должно остаться безнаказанным!

Для умненькой импортной машины с бортовым компьютером это выглядит чуть-чуть иначе:

Вы подключаете к своему аккумулятору чужой, изрядно севший. Напряжение в бортовой сети падает.

«Ага, – думает компьютер, – где-то перерасход энергии. Сделаем-ка мы отметку в памяти и подадим сигнал водителю, что ему необходимо съездить в ремонт».

Вы покачиваете клеммы, чтобы обеспечить лучший контакт. Напряжение в сети прыгает.

«Ага, – сообщает компьютер, – пошли скачки. Наверное, генератор дурит или проводку менять надо. Сделаем отметку в памяти для последующего ремонта в сервис-центре».

Водитель машины-донора включает стартер...

«Э, да ведь это натуральный «коротыш»! – пугается компьютер. – Нужно немедленно все заглушить и обесточить, пока пожара не случилось! На станции потом разберутся...»

В итоге ваш довольный сосед уезжает, а вы, удивленно почесывая в затылке, остаетесь бродить вокруг заглухшей иномарки.

Совет в тему:

Если уж вы решились дать кому-то «прикурить», то по крайней мере еще до того, как к вам под капот полезут с проводами, заглушите двигатель.

И не позволяйте «сосать» ваше электричество больше одной-двух минут. Если машина не заводится так долго – пусть сперва найдут неисправность.

9.4.2 Сдергивание проводов

Имелась в давние времена, когда машины состояли в основном из катушек и механических контактных пар, такая методика поиска неисправностей: на заведенном двигателе по очереди сдергивались провода со свечей. Если характер работы двигателя не менялся – значит, свеча неисправна.

Сейчас, когда работой двигателя управляют компьютеры и коммутаторы, подобная проверка в лучшем случае приведет к записи в память компьютера о произошедшей неисправности, в худшем – при достаточной настырности – к выходу из строя самого коммутатора.

Совет в тему:

Если вам нужно найти нерабочую свечу: выкрутите их все по очереди. Рабочие свечи имеют обычно песочный цвет, а нерабочие – черный. И не забывайте, что причина отказа может таиться не только в самой свече, но и в ее колпачке, проводе, контакте на крышке трамблера.

9.5.1 Езда на непрогретом двигателе

Подробно об этом писалось в пункте 8.5.4, а к уже сказанному добавлю, что все масло стекает с остановившегося двигателя за двадцать минут. Разумеется, часть его остается тонкой пленкой в сочленениях – но для сбережения моторесурса после стоянки длительностью свыше двадцати минут, запустив двигатель, полезно выждать хотя бы десяток секунд, чтобы масляный насос успел разогнать масло по системе.

9.5.2 Заводка с «толкача»

Согласно инструкции предприятия-изготовителя заводить инжекторные машины с буксира запрещается. Приоткрою страшную тайну: двигатели с «толкача» заводятся достаточно успешно – вот только при такой методике инжектор не способен правильно отрегулировать подачу топлива, часть оно улетает в глушитель... А там на оборудованных инжектором «цивилизованных» автомобилях обычно стоит катализатор. Лишнее топливо догорает на нем и едва ли не мгновенно выводит из строя.

Совет в тему:

Для заводки машины с «толкача» необходимо:

– любым доступным способом сдвинуть ее с места (растолкать с помощью друзей, скатить под уклон, привязать к другой машине);

После начала движения нужно:

- включить зажигание;
- выжать сцепление;
- включить вторую передачу;
- плавно отпустить сцепление;
- ждать, пока раскрутившийся двигатель заведется, время от времени помогая ему ожить с помощью педали газа.

После того, как двигатель завелся:

- выжмите сцепление, выключите передачу;
- выждите немного, дабы убедиться, что мотор работает устойчиво и не заглохнет в ближайшие минуты;
- подайте буксирующей вас машине звуковой или световой сигнал о том, что вы уже завелись.

9.6 Как уничтожить аккумулятор

9.6.1 Тепличные условия

По какому-то странному недоразумению принято считать, что снятый на зиму аккумулятор следует принести в квартиру и держать где-то у себя под ногами, время от времени занимаясь его подзарядкой.

Совет в тему:

При зарядке аккумулятора выделяется много самых разных газов: от водорода и до паров серной кислоты включительно. По правилам техники безопасности с батареями положено работать в защитных костюмах, очках, в помещениях, оборудованных вытяжной вентиляцией.

Если вам приходится заряжать дома аккумулятор – ни в коем случае не делайте этого в жилых комнатах! Выставьте батарею на улицу (на балкон, на широкий подоконник), если нет такой возможности – поставьте ее в ванную комнату или хотя бы в туалет (если готовы не пользоваться им несколько часов).

Между тем каждому человеку, учившемуся в средней школе, известно, что в тепле все химические реакции идут намного быстрее, чем на холоде. Например – реакции саморазряда. Поэтому в теплом помещении за время зимы аккумулятор разрядится почти наверняка. Если же оставить аккумулятор на улице – очень может быть, что после нескольких месяцев зимы его вовсе не придется подзаряжать.

9.6.2 Сухозаряженный аккумулятор

Некоторые водители знают, что сухозаряженный аккумулятор способен без всякого вреда для себя храниться очень и очень долго, а потому пытаются воспользоваться этим эффектом, осенью полностью заряжая аккумулятор, а затем сливая с него электролит.

Однако, чтобы слить электролит, аккумулятор нужно перевернуть. При переворачивании бывшего в эксплуатации аккумулятора осевшая на дно активная масса падает на нижнюю сторону пластин, замыкает их между собой и в половине случаев полностью выводит батарею из строя.

9.7 Галогеновые фары

Некоторым водителям яркость их фар кажется недостаточной, и вместо обычных лампочек накаливания они вставляют в них галогеновые. Чаще всего после первого же включения и десятка-другого минут работы новых ламп выясняется, что вместо технического хрустала в фарах стоит обычное стекло, которое от перегрева лопается и высыпается на дорогу.

9.8 Уничтожение автоматической коробки передач

Как известно, завести машину с АКПП «с толкача» практически невозможно, поскольку на малых скоростях вращающий момент передается в ней с помощью гидравлического трансформатора – или, говоря по-русски, жесткой связи колес с двигателем в автоматической коробке нет.

Однако, некоторые хитрецы вспоминают, что при разгоне до скоростей порядка 50-60 километров в час при включенном зажигании и коробке, в последней автоматически включается «прямая», жесткая передача. Они цепляют автомашину к тягачу, разгоняются и...

Увы, автоматическая коробка сконструирована с расчетом на то, что ее крутят со стороны двигателя, а не наоборот, а потому каждый четвертый случай такого «пуска» заканчивается уничтожением коробки передач.

9.9 Порча бачка омывателя

Некоторые умельцы, решив сэкономить на незамерзающей жидкости для мытья стекол, изобретают различные обогревающие системы для бачка омывателя. Они или подключают к бачкам тепло от выпускного коллектора, либо просто отводят к нему трубку от системы охлаждения и согревают воду горячим тосолом, либо прячут внутрь вольфрамовые спиральки.

Увы, закончив переделки и торжественно залив в бачок воду, изобретатели тут же сталкиваются с весьма неприятным фактом: попадая в морозную погоду на холодное лобовое стекло, вода замерзает прямо на нем. Разумеется, после начала движения салон автомобиля постепенно прогревается, стекла приобретают плюсовую температуру. Вода из усовершенствованного омывателя перестает застывать под дворниками, стекает вниз – и свисает по сторонам кузова толстыми сверкающими сосульками. Причем эти неприятности случаются еще в легкий морозец. В сильный – вода сразу замерзает в трубках и никуда не поступает.

За сим после нескольких дней мучений «умельцы» все равно отправляются в магазин за «незамерзайкой» – хотя могли прямо с этого и начинать.

9.10 Изменение кастера.

Кастер – это угол наклона оси поворота рулевого колеса к дороге. Благодаря ему точка приложения вектора тяги к рулевому колесу оказывается впереди точки опоры, и сумма воздействующих на колесо сил стремится повернуть его вперед по направлению движения.

Наиболее ярко эффективность работы кастера видна на мотоциклах: стоит при потере равновесия резко прибавить «газу», как двухколесный аппарат мгновенно выпрямляется и приобретает прямолинейное движение.

Угол кастера всегда выверен так, чтобы машина достаточно легко повиновалась рулю, но если руль «упущен» – продолжала уверенно «держаться» дорогу.

Увы, многие владельцы в погоне за повышенной грузоподъемностью или из любви к «красоте» усиливают заднюю подвеску, чем «задирают» заднюю часть автомобиля. При этом динамическая стабилизация резко уменьшается, а то и вовсе становится отрицательной: рулевые колеса вместо того, чтобы «держаться» дорогу, начинают стремиться отвернуть в сторону.

9.11 Установка широких колес

Нередко можно видеть, как владелец ставит на свою машину покрышки, более широкие, нежели рекомендует для машины завод-изготовитель. На протяжении некоторого времени водитель будет получать одно удовольствие – более широкие шины обеспечивают лучшее сцепление с дорогой, машина лучше тормозит, проходит повороты на больше скорости, лучше держит дорогу. Но в один прекрасный день водитель слишком сильно

нажимает на акселератор, и... автомобиль останавливается. Сломан «шрус». И ведь даже в этот момент мало кто свяжет поломку с шириной протектора! На деле же вина лежит именно на нем – рассчитывая прочность привода колес, завод рассчитывал на более узкую «резину», меньший коэффициент ее сцепления с дорогой. Штатное колесо заводской «шрус» должен был просто-напросто «провернуть», – а более широкую «резину» не смог, и вышел из строя сам.

Зимой ситуация может качнуться в прямо противоположную сторону: у более широких колес заметно меньшее давление на грунт. Это хорошо на рыхлых песках, болоте – но зимой, на льду или в рыхлом снегу, из-за пониженного давления колеса станут лучше скользить по льду или чаще проворачиваться на снегу – то есть, там, где узкие колеса с более высоким давлением или обеспечивают лучшее сцепление, или быстрее «дорываюся» до дорожного покрытия.

9.12 *Полный газ.*

Многим знакомо желание вывернуть руль до упора перед выездом на шоссе со второстепенной дороги – особенно на разноуровневой развязке, и дать полный газ с визгом и проворотом колес. Увы, на машинах с передним или полным приводом подобные действия могут привести к поломкам.

Передние привода (или шарниры равных угловых скоростей) не рассчитаны на передачу больших моментов вращения при большом угле поворота руля. В таких случаях, из-за больших углов поворота руля передние привода автомобиля перегружаются, и дополнительное усилие при резком ускорении может привести к поломке деталей привода или переднего дифференциала.

На спортивных автомобилях делать это можно – но там передний дифференциал полностью заблокирован, а ШРУСы устанавливаются усиленные.

9.13 *Рисунки на заднем стекле*

Очень многие водители налепляют на заднее стекло всякого рода смешные картинки и поучающие надписи. Не стоит забывать, что те, кто едет сзади, могут захотеть эти надписи прочитать. Для этого они захотят подъехать поближе, отвлекутся от дороги – и при вашем резком торможении неминуемо врежутся прямо в надпись «держи дистанцию!»

9.14 Что все-таки можно сделать, если руки все-таки чешутся покопаться в машине, чего-нибудь улучшить или изменить? Признаю, некоторые водители все-таки берут в свои руки паяльник и отвертку, чтобы сделать езду на машине немного удобнее. Например:

9.14.1 *Изменение схемы подачи сигналов*

Если через надежный диод соединить провода питания звукового сигнала и дальнего света, то при подаче звукового сигнала все будут не только слышать, но и видеть, кто подает сигнал. Диод нужен для того, чтобы при включении дальнего света звуковой сигнал от греха помалкивал.

9.14.2 *Дополнительный режим работы дворников*

Иногда в плохую погоду в воздухе висит не дождь, не туман, а непонятно что – мелкая капель. Слишком редкая, чтобы включать дворники даже на самый редкий режим, но по мере накопления эта морось все же начинает мешать. Для такой ситуации удобно иметь под рукой кнопку включения однократного запуска дворников. Она просто крепится параллельно обычному пускателю: при нажатии на кнопку щетки начинают работу, совершают один ход, после чего их останавливает стандартный концевой выключатель.

Эту кнопку чаще всего выносят на рычаг КПП, под пальцы – чтобы можно было очистить стекло, не снимая руки с органов управления (а иногда туда же и по той же причине выносят и кнопку звукового или светового сигнала).

9.14.3 *Подача воды под дворник*

На машинах бескапотной компоновки очень часто не удается удобно отрегулировать омыватель стекла. Находясь почти вертикально под стеклом, он пускает струйку либо выше щеток, либо не добивает до них. Опять же, даже хорошо отрегулированная «брызгалка» ведет себя поразному в зависимости от скорости – набегающий поток «прижимает» струйку к стеклу, не давая долететь до щетки. Дабы избежать этой напасти, водители снимают штатные «брызгалки», прикрепляют на ведущие к ним трубки трубочки от капельниц прямо вместе с иглой, после чего крепят эти иглы на рычаги держателей дворников. После этого усовершенствования вода начинает поступать прямо под щетки.

Глава 10 Как беречь свою машину

Если тебе захотелось что-нибудь сделать в машине – купи полироль и натри кузов.

Водительская поговорка

В приведенной поговорке скрыт глубокий смысл: большинство автовладельцев, твердо зная, что с машиной нужно регулярно что-то делать, тем не менее не знают, что именно. А потому всякое их вмешательство в работу исправной техники превращает оную в неисправную. Посему я настоятельно рекомендую никак не вмешиваться в действия работающих узлов и агрегатов, а все действия по уходу за машиной сконцентрировать в проверках только тех параметров, который в обязательном порядке требуют внимания. Итак, что следует регулярно проверять в своей машине?

10.1 *Масло в двигателе .*

10.1.1 *Уровень масла .*

Желательная периодичность проверки при ежедневных поездках:

- раз в неделю на исправном двигателе,
- ежедневно при подозрении на разрегулированность двигателя,
- после каждой протяженной (свыше 50км) поездки по шоссе на высокой скорости.

Нормальное количество масла в двигателе – примерно на четверть ниже верхней риски щупа. Следует помнить, что превышение верхней риски для двигателя так же вредно, как и опускание его уровня ниже допустимого:

- занижение уровня масла приводит к недостаточному разбрызгиванию масла коленвалом,
- завышение – к выдавливанию масла через сальники и выгоранию его в цилиндрах (сизый дым).

Расход масла менее 2, 5% от расхода топлива считается нормальным, а потому постепенное снижение уровня масла в двигателе беспокоить вас не должно. Кроме того, длительное движение на высоких скоростях также неизменно приводит к перерасходу масла. Однако в любом случае, если на заправке вы приобрели 20 литров бензина и при этом пришлось добавить в двигатель целых 0, 5 литра масла – беспокоиться еще рано. Пусть это и верхняя граница расхода, но все еще в пределах допустимого.

Особое беспокойство должно вызывать не понижение, а повышение уровня масла. Это означает, что где-то нарушилась герметичность соприкасающихся систем (прокладки системы охлаждения или мембраны бензонасоса). Определить неисправность можно двумя способами:

- понюхайте щуп – запах бензина будет свидетельствовать о необходимости отремонтировать бензонасос. При отсутствии запаха два-три раза в день извлекайте щуп и проверяйте цвет масла. Как только оно начало светлеть – немедленно отправляйтесь в ремонт.

Одним из признаков нарушения герметичности системы охлаждения может служить пробуккивание газов при заведенном двигателе и снятой пробке радиатора.

– внесите кончик щупа с маслом в пламя зажигалки. Чистое, качественное масло не горит; масло с примесью бензина сразу ярко вспыхивает; если при внесении щупа в пламя появляется треск и яркие искры – значит, в масло попадает вода или иные посторонние примеси.

10.1.2 Периодичность замены масла

Менять масло в двигателе следует в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

При этом любителей заметно более дорогого и качественного синтетического масла может ждать неприятный сюрприз: большинство заводов не видят никакой разницы между синтетическим маслом и минеральным. Связано это с тем, что собственно название «синтетическое масло» не совсем правильно. На самом деле это «масло, изготовленное на синтетической основе». У масла на синтетической основе значительно лучшие вязкостные и смазывающие характеристики по сравнению с маслом на минеральной основе, но вот пакет моющих, стабилизирующих, удерживающих грязь присадок у них практически одинаков.

В том случае если инструкции завода-изготовителя у вас нет, можно придерживаться примерных общих требований: качественное минеральное масло может находиться в двигателе до 10000 километров, после чего подлежит безусловной замене. Для синтетического масла срок эксплуатации иногда увеличивают до 15000. Для дизельного двигателя срок эксплуатации любого масла: 7000–8000 км.

Однако в любом случае масло следует менять как минимум раз в год, независимо от пробега. Дело в том, что раз попав в мотор, масло начинает медленно, но неотвратимо менять свои качества – окисляться, осмоляться, загрязняться и в конце концов утрачивает свои качества, даже если машина за это время не прошла ни километра. Во всяком случае – таково мнение моторостроителей.

Совет в тему:

Не поддавайтесь панике, если залитое в двигатель масло темнеет уже на второй-третий день работы. Это свидетельствует как раз о его хороших моющих качествах.

Тревогу должно вызывать, если вы, растерев масло между пальцами, ощутили присутствие каких-то мелких крупинок.

10.1.3 Присадки в масло

Всякого рода снижающие износ, восстанавливающие детали и снижающие трение присадки обычно (если это не явная подделка) представляют из себя некую дисперсию – очень мелкий порошок, который в процессе работы двигателя «втирается» в сопряженные детали. Размеры частиц этих препаратов столь малы, что они якобы способны проникать сквозь фильтрующий элемент масляного фильтра и находится в моторном масле постоянно и непрерывно.

О результативности использования подобных восстановителей бродят самые разные слухи – от полной их бесполезности до способности восстановить годный только в капремонт мотор. Однако все специалисты сходятся в следующем:

– использование присадок в новых двигателях не только бесполезно, но и может сильно повредить не успевшим притереться деталям;

– использование присадок бесполезно в моторах, использующих для очистки масла инерционные фильтры. Всякий мусор при этом «выдавливается» к стенкам и осаждается там за счет центробежной силы, размеры дисперсии при этом не имеют значения – частицы присадки будут безжалостно отловлены и устранены;

– залитые в двигатель присадки, попав в картер, осаживаются на дно и не приносят никакой пользы, если масло при этом не находится в непрерывном движении. Поэтому, добавив в масло «лечебную» дисперсию, машину нужно немедленно завести, после чего

сесть за руль и проехать самое меньшее 200–300 километров. Только тогда присадка будет успешно разнесена по двигателю и попадет в работающие узлы.

10.1.4 Экономия денег

Не экономьте деньги, покупая масло и фильтры с рук или на различных барахолках! Лучше сэкономьте на ремонте, и приобретайте пусть более дорогие, но заведомо качественные масла и узлы автомобиля.

10.2 Уровень антифриза в радиаторе

10.2.1 Точнее, проверять следует наличие охлаждающей жидкости в расширительном бачке – этот уровень хорошо видно сквозь полупрозрачную стенку бачка, а потому особой сложности данная проверка не представляет.

Желаемая частота проверки – раз в неделю.

Совет в тему:

Заливать расширительный бачок «под горлышко» занятие бесполезное и расточительное. После прогрева двигателя тосол, имеющий высокий коэффициент теплового расширения, поднимется в бачке и выплеснет лишнюю жидкость на дорогу. Вполне достаточно, если охлаждающая жидкость поднимается немного выше нижней отметки бачка.

Однако, если есть такая возможность, не поленитесь, откройте крышку радиатора и загляните внутрь. Если верхний бачок полный – все хорошо. Нет – наполните его (можно из расширительного бачка), заведите двигатель и еще раз загляните в радиатор. Пробулькивание сквозь жидкость пузырьков газа будет свидетельствовать о пробитой прокладке головки блока, трещине головки блока или гильзы цилиндра.

10.2.2 Периодичность замены

Тосол выполняет в системе не только функции теплоносителя, но и смазывает водопомпу, защищает систему от коррозии, а потому имеет свой пакет специальных присадок. С течением времени этот пакет вырабатывается, и тосол теряет приятный голубой цвет, постепенно становясь зеленым. Это означает, что всякого рода смазывающие и антикоррозионные присадки антифриза выработались и его пора менять. Срок службы тосола составляет в среднем три-четыре года.

10.2.3 Покупка тосола

Прежде чем залить свежечупленный тосол, необходимо убедиться, что в магазине вам не подсунули подделку. К сожалению, имитируя цвет и плотность настоящего антифриза, мошенники используют довольно едкие химикаты, которые способны «проесть» стенки головки блока (Это не преувеличение! В 2000 году в Санкт-Петербурге прокатилась целая эпидемия проеденных насквозь головок и стенок блока, загубленных водопомп и радиаторов. Причина – крупная партия поддельного тосола.). К тому же, если в сильный мороз подделка застынет и разорвет блок цилиндров – это тоже момент крайне неприятный. Так что запомните:

– настоящий тосол чуть сладковат (поддельный – соленый или горький), слегка мыльный на ощупь. Однако внутрь антифриз глотать нежелательно – тосол ядовит (хотя, конечно, не настолько, чтобы подливать его в компот кровным врагам или травить им крыс);

– при закипании настоящего тосола не выделяется никаких амиачных запахов или запаха нашатыря! Проверку можно произвести в домашних условиях, вскипятив ложку жидкости над газовой плитой;

– если при подсаливании налитого в алюминиевую ложку тосола после подогревания выпадет ржавый осадок (налет на алюминии) – вам подсунули раствор медного купороса;

– тосол имеет строго определенную плотность, в зависимости от того, на какую минимальную температуру он рассчитан. Проверку можно произвести с помощью специального ареометра на станции техобслуживания или просто у знакомых, имеющих прибор;

– тосол не замерзает на холоде. Для проверки можно отлить немного жидкости в стаканчик и поместить его в морозилку холодильника.

10.3 Проверка тормозов

10.3.1 Уровень тормозной жидкости

Желаемая частота проверки – раз в неделю.

Посматривать в сторону тормозной жидкости следует исключительно через стенки бачков: тормозная жидкость исключительно гигроскопична, быстро впитывает воду из-под приоткрытой крышки и портится – то есть, утрачивает свою способность не закипать при сильном перегреве и не замерзает в морозы.

Особое внимание следует обращать на бачок сцепления: в бачке с тормозной жидкостью обычно ставится датчик и о снижении уровня он способен сообщить сам, а вот неожиданно остаться без сцепления – весьма неприятно.

Жидкость из тормозной системы умеет не только просачиваться из тормозных цилиндров, но и засасываться в вакуумный усилитель тормозов. Поэтому, если вам приходится доливать больше, чем полбачка в неделю – обращайтесь в ремонт, даже если нигде на колесах не видно никаких потеков.

Желаемый уровень жидкости в бачке – под крышку!

Совет в тему:

Медленный уход тормозной жидкости (требуется долив раз в полгода) вызывать беспокойства не должен. По мере износа тормозных накладок поршня выходят из цилиндров все дальше и дальше, и освободившийся объем постепенно заполняется жидкостью из бачка.

10.3.2 Долив тормозной жидкости

В исправном автомобиле жидкость добавлять приходится редко, а потому водитель вполне способен забыть, что за состав он заливал туда в прошлый раз. Поэтому лучше не рисковать, а проверить жидкости на совместимость.

Отлейте из расширительного бачка немного старой «тормозухи» в небольшую емкость, добавьте туда же немного «новой», хорошенько перемешайте и оставьте на пару часов. Если по истечении этого времени не выпадет никаких осадков, не возникнет вспенивания – жидкости смешивать можно.

Совет в тему:

Тем же образом можно проверять на совместимость любые другие жидкости.

10.3.3 Прокачка тормозов

Я думаю, что самостоятельно вы этим грязным делом заниматься не станете. Но вам следует знать, что, согласно нормативам безопасности, тормозную жидкость в автомобильных системах положено менять каждые три года.

Разумеется, этого никто и никогда не делает, но, прокачивая тормоза, по крайней мере не просите, чтобы слесаря собирали выдавленную жидкость и возвращали ее в систему – гораздо полезнее долить свежую.

10.3.4 Состояние тормозных колодок

Главное состояние в тормозных колодках – это их толщина. В исправной машине колодки изнашиваются практически равномерно, поэтому достаточно проверить одну. Колодки хорошо видны при снятом колесе, поэтому изучение их толщины желательно

совместить с ситуацией, когда вы по той или иной причине вынуждены заниматься колесами.

Предельно допустимая (минимальная) толщина тормозных накладок составляет примерно один миллиметр.

Совет в тему:

При возможности выбора предпочитайте наши тормозные колодки импортным. Из-за отказа от использования асбеста (зеленые постарались) европейские заводы выпускают колодки заметно более дорогие, но менее долговечные.

Замену тормозных колодок желательно совместить с проверкой состояния тормозного диска. Обычно считается, что на две замены колодок приходится одна замена диска, но подобной арифметике сильно доверять не стоит. Требования к тормозным дискам у разных марок машин разные, но в среднем для машин универсального типа требуемая безопасная толщина находится в пределах 10 миллиметров.

Совет в тему:

Если вам предложат отшлифовать диски, имейте в виду – особой разницы по сравнению в эффективности тормозов вы не почувствуете, а вот толщина дисков уменьшится заметно. С тормозными барабанами ситуация обратная: если нажимая на тормоз, вы ощущаете равномерные обратные толчки в педаль – причина кроется скорее всего в неравномерном износе барабанов. Придется протачивать...

10.4 Проверка аккумулятора

10.4.1 Уровень электролита в аккумуляторе

Большинство счастливых обладателей автомобилей зачастую ни разу не заглядывают под пробки банок своего аккумулятора, а просто ездят на нем год, и два, и три, до тех пор, пока в один прекрасный, а точнее – неприятный день стартер не откажется крутиться. Тогда они просто выбрасывают старую «консервную банку для электричества» и покупают вместо нее новую. Стартовые батареи ныне научились делать качественные, необслуживаемые, проверять и доливать электролит в них не требуется.

Однако идиллия эта заканчивается сразу, как только на машине выходит из строя реле зарядки. И не просто выходит, а замыкает, давая максимально возможный для генератора ток зарядки.

Первое, что происходит в таких условиях: аккумулятор получает переразряд, закипает (именно закипает, без кавычек), из него выпаривается дистиллированная вода, а потом и электролит, батарея высыхает и – выходит из строя. Соответственно, в потери автовладельца при этом входит помимо самого реле еще и аккумулятор, а деталька это отнюдь не дешевая.

А ведь решить подобную проблему очень просто! Достаточно хоть раз в месяц поглядывать на аккумулятор и, благо стенки в нем ныне прозрачные, проверять, чтобы уровень электролита покачивался над темным рядом пластин. Причем проверять достаточно только крайние банки – они выкипают первыми.

10.4.2 Емкость аккумулятора

Для каждой стартовой батареи настает день и час, когда она вдруг не выдает достаточно питания, чтобы повернуть двигатель. И у автовладельца возникает вопрос: выбрасывать умирающий аккумулятор или просто хорошенько его подзарядить?

Вопрос о судьбе батареи необходимо решать в процессе зарядки: из аккумулятора выкручиваются пробки (выдергивается крышка), он ставится, согласно нормативу, на подзарядку током 5% от номинальной емкости, после чего с интервалом полчаса-час на него следует с вниманием поглядывать с одной целью: увидеть, кипит в нем электролит, или нет. Факт закипания электролита свидетельствует о том, что аккумулятор зарядки больше «не

берет», и предельная емкость уже достигнута. Теперь достаточно свериться с часами и можно выносить приговор:

Батарея закипела в течение первого получаса – можно выбрасывать.

Прошло около 2 часов – аккумулятор никуда не годится.

Около 4 часов – нужно ставить аккумулятор на машину и в ближайшие дни ехать покупать новый.

6 часов – пора копить деньги и по случаю купить новенький.

8 часов – скоро придется покупать новую батарею.

10 часов – еще поживет немного.

12 часов – пока можно обойтись.

14 часов – да в общем ничего аккумулятор.

16 часов – новый, считайте, аккумулятор, чего панику поднимать?

10.5.1 Уровень масла в коробке передач

Желаемая частота проверки – раз в полгода при отсутствии следов подтекания. Проверка производится слесарем путем макания пальца в заливное отверстие сбоку. Палец должен ощутить присутствие масла.

В наше время заводы-изготовители уверены, что современное масло, залитое в КПП, исправно отслужит весь срок эксплуатации агрегата. Ведь в коробку переключения передач, в отличие от двигателя, не попадают продукты сгорания, содержащие целый букет серных, кислотных и соляных примесей, оно не выгорает, не попадает в воду или под маслоотражательные колпачки.

Однако тут следует вспомнить, что, по мнению западных специалистов, полный износ автомобиля наступает после 10 лет службы, а безопасный срок эксплуатации составляет 7-9 лет для машин западного производства, и 3-4 года для российских. У нас же в стране автомобиль возрастом за 20 лет – не редкость. Поэтому, если вы рассчитываете эксплуатировать машину достаточно долго, масло в коробке машины желательно иногда все-таки менять. Хотя бы раз на 50-60 тысяч километров пробега. Можно выгадать продление срока эксплуатации раза в два-три.

Совет в тему:

При самостоятельной замене масла в коробке передач желательно сперва откручивать заливную пробку, а уже потом сливную. Дело в том, что редко откручиваемая пробка иногда закисает на своем месте, и извлечь ее довольно сложно. Если масло еще не слито, вы всегда имеете шанс пойти на попятный и поехать на старом. А вот если вы успели масло слить, а залить свежее не имеете возможности, то это уже можно считать изрядной неприятностью.

10.5 Шаровая опора

Этот малозаметный узел имеет первостепенное значение для безопасности водителя. Он, и только он, удерживает передние колеса в вертикальном положении, не давая им «вывернуться» наружу. Если прозевать момент образования в шаровой опоре люфтов, то, как минимум, можно получить стуки в рулевое колесо на высоких скоростях, а как максимум – в самый неожиданный момент одно из рулевых колес может «подвернуться» и лечь на бок.

К сожалению, под нагрузкой, на стоящей машине, износа шаровой опоры заметить невозможно. Дабы избежать аварии, возьмите себе за правило каждый раз, когда вы в силу каких-либо причин поддомкрачиваете переднюю часть автомобиля, братья одной рукой за верхнюю часть вывешенного колеса, другой за нижнюю и с силой его покачивать. Ощутимый люфт будет свидетельствовать об износе шаровых опор.

Эту неисправность следует устранить в реммастерской в ближайшие дни!

10.6 Давление в шинах

Разница давления в шинах, стоящих на одной оси, может приводить к тому, что во

время движения машину станет «уводить» в сторону. Поэтому при первых признаках такой неисправности начинать ремонт желательно с проверки давления воздуха в колесах. В 80% случаев вам подадут не автослесарь, а шиномонтаж.

10.7 Целостность топливной магистрали

На инжекторных машинах топливная магистраль находится под повышенным давлением, поэтому любая неплотность приводит к утечке бензина (карбюраторные «авто» при этом просто начинают подсасывать воздух). Дабы не загореться от случайно брошенного кем-то окурка желательно хотя бы раз в неделю заглядывать под машину, оставленную с включенным зажиганием.

Яма или подъемник для проверки не нужны: в случае утечки топлива вы увидите, как из-под днища машины капает жидкость и ощутите характерный запах бензина.

10.8 Чистота вентиляционной трубки бензобака

Правда-правда, есть такая. И роль выполняет очень важную – по мере высасывания бензина позволяет попадать в бак воздуху. Если эта трубка засорится, в баке станет возникать пониженное давление и его может просто раздавить атмосферным давлением.

Характерные признаки неисправности:

1) Вам кажется, что бензонасос плохо работает: машина время от времени глохнет, но после небольшой стоянки легко заводится снова; при осмотре заглохшего двигателя выясняется, что в карбюраторе нет бензина.

2) В бак почему-то входит все меньше и меньше бензина.

Если у вас присутствуют оба признака: оно самое и есть. Трубка вентиляции засорилась, а из-за хронически пониженного давления внутри топливного бака атмосферное давление его раздавило. При этом емкость бака может уменьшиться в 4 раза!!! (реальный случай)

10.9 Воздушный фильтр.

Вы не поверите, но это один из наиболее важных узлов автомобиля. Причем его замена без особого труда производится любым желающим. Проверять фильтр желательно хотя бы раз в месяц или после пробега 2-3 тысяч километров. При этом следует обращать внимание на два момента:

– *чистота фильтра*. Загрязнение элемента приводит к повышенному расходу топлива.

– *отсутствие сквозных дыр, зазоров между фильтром и корпусом, перекосов*.

Появление зазоров или отверстий приводит к выходу двигателя из строя.

Это не преувеличение! В таком случае мелкая пыль, поступающая в цилиндры двигателя вместе с потоками воздуха, начинает обрабатывать внутренние поверхности цилиндров, поршней и колец натуральным наждаком. И через полгода-год такой эксплуатации двигатель потребует капитального ремонта. Причем дизельный двигатель – еще раньше, поскольку падение компрессии дизельного двигателя ниже 25 килограмм на квадратный сантиметр не позволит ему заводиться со стартера.

Бензиновый двигатель сможет заводиться при падении компрессии даже до 5-6 кг но избежать ремонта все равно не удастся.

10.10 Состояние пыльников.

Пыльники – это такие резиновые чулочки, которые натягиваются сверху на сочленения рулевых тяг и шарниров угловых скоростей и изгибаются вместе с ними. Пыльники защищают сочленения, работающие под очень большой нагрузкой, да еще в очень грязных местах – у самых колес, над дорогой, от пыли, песка, мелких камушков и прочего абразива.

Как следствие, износ копеечного пыльника, появление в нем отверстий приводят к гибели ШРУСа буквально за одну-две недели – а деталь это ой какая дорогая! С другой стороны – пыльники выходят из строя крайне редко.

Периодичность проверки – каждый раз, когда машина оказывается на яме или подъемнике, а так же каждый раз после того, как вам пришлось проехать по дороге, способной ваши пыльники повредить: продирались через заросли кустарника, неслись по дороге, засыпанной гравием, ползли на брюхе по какой-то топи, скакали по корням, или вас выволакивали из какой-нибудь ямы.

Совет в тему:

Если вам лень проверять свою машину, делайте по крайней мере две вещи:

1) Собираясь сесть за руль, взгляните, нет ли под машиной свежей лужи – а вдруг из какой-то из систем вытекла жидкость? Лучше сразу вызвать техничку, чем узнать об отказе тормозов, врезавшись в ближайший столб.

2) Не пренебрегайте загорающимися на панели красными лампочками сигнализации. Не ждите, пока машина рассыплется – сразу обращайтесь в сервис-центр.

10.11 Отдельные советы владельцам машин со впрыском

10.11.1 Впускной тракт

Помните, что между счетчиком поступающего воздуха и двигателем находится довольно длинный впускной тракт. Любая щель во впускном тракте, любая негерметичность служит причиной того, что в цилиндры поступает «неучтенный» воздух, и смесь в цилиндрах становится слишком бедной – что приводит к неустойчивой работе в первую очередь на холостом ходу.

Поскольку системы впрыска весьма надежны и виной большинства неисправностей в них служат оборвавшиеся проводки и разболтавшиеся соединения, то при обнаружении подобной неприятности, не торопитесь ехать на дорогой сервис-центр. Заведите двигатель и пощупайте гофры, хомуты, иные соединения. По очереди прысните на подозрительные места и соединения из аэрозольного жидкостью для облегчения холодного пуска, «WD-40», или иным легковоспламеняющимся составом. Через неплотности состав всосется в цилиндры, сгорит там – и обороты двигателя тут же возрастут.

По возрастанию оборотов легко определить место «прорехи» – оно там, куда вы прыскаете в этот момент. Остается только подтянуть хомуты или замазать трещину клеем.

10.11.2 Шланг «обратки»

Многие забывают, что дозатор-распределитель работает только при определенном перепаде давления на входе и выходе, поэтому такой незаметный снаружи дефект, как расслоение старого шланга слива топлива в бак приводит к остановке двигателя. Внутренний слой резины перекрывает просвет шланга, давление на выходе дозатора повышается, и плунжер запирает проход топлива к форсункам.

Для определения неисправности в шланг достаточно дунуть.

10.11.3 Заслонки регуляторов

После нескольких лет эксплуатации в зазорах сопряженных деталей, стоящих во впускном тракте, постепенно накапливаются смолы и мельчайшая, прошедшая через фильтры пыль. Нередко из-за подобного мелкого сора всякого рода заслонки и регуляторы начинают заедать – обычно, после длительного, в две-три недели, простоя. Нередко для устранения непонятной неисправности по узлам с движущимися деталями достаточно легонько постучать.

10.11.4 Мелкие неурядицы

Для работы инжекторного двигателя критическими являются исправность датчика положения коленчатого вала и расходомера воздуха. Без всех прочих он кое-как способен работать, хотя начнет падать мощность и расти расход топлива. Поэтому – не обольщайтесь, если не смотря на горящие на панели тревожные лампочки и дым из трубы машина все равно продолжает ездить. Лучше не дожидаетесь крупной поломки и отправляйтесь на станцию техобслуживания.

10.11.5 Не заводится

Если ваш двигатель, который хорошо заводился в холод, начал капризничать в жару – это верный признак отказа датчика температуры. Двигатель «не понимает», что он теплый, и при пуске по стандартной схеме «переливает» бензин.

10.12. *Советы дизелистам .*

Основные советы, которые можно дать владельцам дизельного автомобиля относятся к дизельному топливу, и будут подробно высказаны в отдельной главе. А что касается дополнительных мер по сохранению машины – они таковы:

10.12.1 *Не заводитесь с толкача !*

Во всяком случае, не нужно делать этого в холодную погоду. Потому, что:

– если из-за застывания топлива оно не проходит через фильтры и не попадает в ТНВД, насос крутится «всухую» и, скорее всего, выйдет из строя за десяток-другой минут.

– зубчатые ремни распредвала и ТНВД, (если они есть) в таких условиях чаще всего рвутся.

– в случае попадания и застывания воды в какой-то из компонентов топливной системы вы рискуете его сломать.

Гораздо безопаснее поставить машину в теплое помещение и подождать, пока она отогреется – уж такова участь дизелиста...

Теперь вы понимаете за что был убит изобретатель этого двигателя?

10.12.2 *Любимые обороты*

Люди, пересевшие на дизельную машину с бензиновой, обычно по старой привычке поддерживают в двигателе повышенные обороты. Между тем, длительная эксплуатация на высоких оборотах, более 3 500 – 4 000 об/мин, когда нагрузки на кривошипно-шатунный механизм и цилиндро-поршневую группу особенно высоки, приводит к резкому возрастанию их износа и снижению ресурса двигателя. Оптимальным для длительного использования следует считать диапазон 1600 – 3 200 оборотов в минуту.

10.12.3 *Проблемы заводки*

Иногда плохой пуск исправного двигателя после длительной стоянки бывает вызван подсосом воздуха в топливной системе. За время стоянки топливо стекает в бак, оставляя трубки и фильтры пустыми, и без прокачки системы двигатель не заводится.

Затрудненный запуск горячего двигателя при легком холодном пуске всегда вызывается неисправностью ТНВД, связанной с износом плунжерной пары. В горячем насосе, после небольшой стоянки, топливо сильно нагревается, снижается его вязкость и возрастают объемы перетекания солярки через зазоры. Плунжер в этом случае не в состоянии развить давление, достаточное для открытия форсунок на пусковых оборотах и топливо не поступает в камеру сгорания. Или, проще говоря – плунжера нуждаются в замене.

10.12.4 *Провалы в работе*

Если двигатель исправен, легко запускается и не расходует масло, но иногда вдруг проявляет норы, демонстрируя неустойчивую работу на холостом ходу и провалы при разгоне, то нередко к этому эффекту приводит простая причина – подсос воздуха где-то в магистрали.

Чтобы определить неисправность, надо отсоединить всасывающий шланг от топливного фильтра и «покормить» мотор от отдельной емкости с чистой соляркой. Если мотор заработал нормально, следует искать место подсоса воздуха, если нет – ремонтировать ТНВД.

10.13 *Турбонаддув*

10.13.1 *О страшном ...*

А теперь настала пара рассказать небольшой «ужастик» для владельцев машин с турбонаддувом. Знаете, как маленькая турбинка способна угробить весь ваш большой двигатель?

Основной причиной выхода из строя турбокомпрессора является низкое давление масла или его плохое качество (падение давления может произойти из-за загрязненного или некачественного масляного фильтра, или как следствие промывки двигателя «промывкой-пятиминуткой»).

При высоких оборотах турбины, а так же постоянно высоких температурах (уж таковы условия ее работы), даже кратковременное падение давления масла приводит к выходу из строя подшипника оси турбин. Поломка приводит к увеличению радиального зазора в подшипнике – «люфт» оси в свою очередь вызывает разрушение сальников.

Через разрушенные сальники масло начинает свободно уходить во впускной коллектор двигателя. Давление масла в подшипнике оси турбин значительно уменьшается, что приводит к еще большему разрушению подшипника оси и сальников. Выхлопные газы устремляются через разрушенные сальники внутрь подшипника повышая там температуру настолько, что масло начинает гореть и теряет свои смазывающие свойства. Подшипник разбивается окончательно, лопасти турбин при этом уродуются о внутренние поверхности турбокомпрессора, обломки летят внутрь...

Система смазки турбокомпрессора производится от масляного насоса двигателя. Поэтому несколько минут работы турбины в таком состоянии оставят двигатель полностью без масла. Что случается с двигателем, работающим без масла, вы наверняка догадываетесь...

Страшно?

Чтобы подобного не случилось с вашей машиной, запомните основные признаки неисправности турбины: падение мощности, сизый дым из выхлопной трубы, запах перегретого моторного масла, капли масла на выхлопной трубе, значительный расход масла. На холостом ходу двигателя работает неравномерно, свечи зажигания замаслены.

В запущенных случаях слышен скрежет лопастей турбин о внутреннюю поверхность корпуса турбины. В некоторых случаях двигатель глохнет на холостых оборотах, запускается с трудом.

Не доводите дело до значительных поломок! Немедленно обращайтесь в сервис-центр!

10.13.2 *О приятном*

Причиной падения мощности, повышенного расхода топлива, сизого дыма из выхлопной трубы и неустойчивой работы на холостом ходу в двигателе с турбонаддувом могут оказаться банальные неплотности во впускном тракте между турбиной и цилиндрами. В такой ситуации повышенное давление, столь трудолюбиво созданное турбиной, станет со свистом вырываться наружу, а в цилиндры попадет много топлива и мало воздуха.

Поэтому не нужно сразу думать о самом страшном – начинайте проверку с самого простого и легкоустраняемого.

10.14 *О чистоте .*

В заключение главы о том, как беречь свою машину, хочется сказать, что автомобиль следует содержать в чистоте. Как дешевле и проще всего его помыть?

Если вы видите, что погода портится, дело пахнет ливнем или грозой – хватайте губку, флакон с автошампунью, накиньте на себя плащ и бегите во двор – намывать свою красавицу. Тщательно пройдитесь намыленной губкой по стеклам и крыше, намылите капот и багажник, потом фары, крылья, и с сознанием честно выполненного долга возвращайтесь домой.

Остальное за вас сделает дождь.

Глава 11

Как определить неисправность по звуку

– Вы понимаете, – поставив машину на яму, обращается к мастеру молодая женщина. – У меня там что-то постоянно так: «У-у, у-у, и блям, блям, блям».

Автослесарь спускается в яму, через несколько минут вылезает назад и вытирает руки ветошью:

– Значит, так. «У-у, у-у» я уже подтянул, а вот «блям-блям» стоит триста пятьдесят долларов.

Сценка в сервис-центре

Исправная машина ездит практически бесшумно. Ну, шуршат потихоньку колеса, сыто урчит двигатель, иногда постукивает реле поворотов. Так и должно быть. Но вот иногда сквозь этот тихий фон прорываются совершенно посторонние звуки, а значит – с автомобилем что-то не так.

11.1 *Свист сцепления*

Свист появляется при нажатии на педаль сцепления и пропадает при ее отпускании.

Причина : заклинило выжимной подшипник. При нажатии на педаль подшипник прижимается к лапкам корзины сцепления, и те трутся по его поверхности.

Действия : нужно немедленно отправляться в ремонт. Промедление в пару дней приведет к тому, что подшипник протрет на лапках глубокую фаску, и корзину придется менять целиком, что дороже замены подшипника примерно в 100 раз. (А за месяц сцепление и вовсе развалится).

11.2.1 *Рев двигателя*

Во время движения вдруг, без всякой видимой причины, из-под машины раздается оглушительный рев.

Причина : обрыв глушителя. Выхлопные газы вырываются наружу, минуя всю хитрую систему их успокоения.

Действия : следует немедленно остановиться и заглянуть под машину. Нередко отвалившийся глушитель остается на дороге, и если его не подобрать, то придется покупать новый – а это дорого. Затем следовать в ремонт.

11.2.2 *Нарастание шума двигателя*

С течением времени машина ездит все более и более шумно, причем громкость шума нарастает по мере нажатия акселератора.

Причина : прогар глушителя. Глушитель сгнил от старости, в нем появились дырочки, которые постепенно становятся все больше и больше.

Действия : накопить немного денег и заменить глушитель. Заварка глушителя в большинстве случаев неэффективна, поскольку истончился сам металл глушителя, и рядом с заделанной дырой очень скоро появится новая.

11.3 *Громкий, частый стук из-под капота, напоминающий пулеметную стрельбу*

Причина : прогорела прокладка коллектора. Выхлопные газы сквозь образовавшуюся щель выбиваются наружу с частотой вращения коленчатого вала.

Действия : в ближайшее время следует заехать в ремонт.

11.4 *Равномерные стуки при предельном повороте руля*

Возможные причины :

– неполностью затянуто одно из передних колес. При движении с высокой боковой нагрузкой его перекашивает и слышится стук;

– износ ШРУЗа (на переднеприводных машинах). При максимальном угле под нагрузкой ощущаются люфты между сопряженными деталями.

Действия : проверить затяжку колес. Продолжить эксплуатацию, пока шумы не проявятся в режиме обычного движения.

11.3 *Четкие однократные стуки в момент, когда машина трогается с места, при переключении передач, отпускании педали газа или ее нажатии, после торможения двигателем*

Причина : износ крестовины кардана. В подшипнике появился крупный зазор, позволяющий деталям перемещаться относительно друг друга больше, чем на миллиметр, и при их соприкосновениях слышатся стуки.

Действия : посещение автомастерской в ближайшие дни. Следует помнить, что в процессе эксплуатации зазоры разбиваются все сильнее. Сперва рассыпаются подшипники крестовины, потом посадочные места, потом уши кардана, хвостовики коробки передач и заднего моста. С каждым этапом стоимость ремонта вырастает в три-четыре раза. В запущенных случаях кардан может вовсе отвалиться и упасть одним из концов на асфальт.

11.4.1 *Глухие стуки при движении по неровной дороге на высоких скоростях, нередко сопровождаются ощутимыми ударами в рулевое колесо .*

Причина : люфты в узлах подвески. Между сопряженными деталями появились зазоры, детали бьются друг о друга.

Действия : проверить машину в автомастерской на случай появления зазоров в особо опасных местах (рулевые тяги, шаровые опоры). Обговорить стоимость ремонта, накопить деньги и загнать машину на переборку подвески.

11.4.2 *При движении на высоких скоростях ощущаются сильные удары по рулю, его трудно удерживать .*

Причина : появились заметные люфты в шаровых опорах. На малых скоростях они неощутимы, поскольку зазоры выбираются под действием веса машины. На высокой скорости машина значительно покачивается вверх-вниз, нагрузка на шаровые опоры меняется, колеса получают возможность немного перемещаться относительно друг друга. Угол схождения начинает меняться, колеса идут по разным траекториям, утягивая за собой рулевые тяги.

Действия : снизьте скорость и как можно быстрее посетите станцию технического обслуживания.

Внимание! Данная неисправность крайне опасна при движении!

11.5 *Визг из-под капота. Бывает постоянным, с меняющейся в зависимости от числа оборотов тональностью, или периодичным .*

Причина : ослаб ремень генератора (водопомпы). Приводной шкив проскальзывает по ремню.

Действия : поломка легко устраняется самостоятельно путем натяжения ремня. Если натяжные ролики находятся в крайнем положении – ремень следует заменить.

Совет в тему:

Далеко не все водители знают, как следует натягивать ремни. В простейшем случае это делается так:

- ищется палка длиной около метра,
- ослабляется затяжная гайка (гайка на направляющих полозьях) таким образом, чтобы натяжной ролик (генератор) легко перемещался с помощью руки,
- палка помещается между блоком двигателя и роликом таким образом, чтобы нижний край упирался в двигатель, а средняя часть лежала на ролике,

- водитель правой рукой тянет за верхний, свободный конец палки, оттягивая ролик настолько, насколько хватит сил, после чего левой рукой закручивает затяжную гайку,
- водитель отпускает палку и окончательно затягивает все ослабленные гайки и болты.

11.6 *Звонкое металлическое бряканье, похожее на звуки детской погремушки* .
Возникает при движении по неровной дороге или проезде через ямы.

Причина : вышел из строя амортизатор, и его внутренние элементы бьются изнутри о пустой стакан.

Действия : при случае амортизатор нужно заменить.

11.7 *Ровный постоянный гул, усиливающийся или уменьшающийся при поворотах*

Причина : износ ступичного подшипника. Если поворот совершается в противоположную от него сторону, нагрузка на подшипник возрастает, и он шумит сильнее. Если поворачивать «к нему», нагрузка уменьшается и гул затихает.

Действия : при случае подшипник следует заменить.

11.8 *Скрипы в салоне при движении*

Причина : от старости начала коробиться пластиковая обшивка и трется о кузов или сама об себя.

Действия : при обнаружении источника звука под него подсовывается маленький кусочек резины.

11.9 *Гулкие стуки при разгоне и торможении, а также при поворотах*

Причина : вы, наверняка, забыли что-то в багажнике, и оно сейчас катается от стенки к стенке!

Действия : закрепить груз.

11.10.1 *При заводке двигателя слышится громкий щелчок при включении стартера, но стартер не работает (не крутит двигатель).*

Причина : зубцы шестерни стартера бьются в зубцы венчика маховика и не входят в зацепление.

Действия :

- повторить попытки включения стартера несколько раз. Возможно, шестерня немного повернется и попадет в зацепление с маховиком;
- если предыдущий способ не помог, то следует включить прямую передачу, выйти из машины и попытаться толкнуть ее с места хоть на пару сантиметров. При этом маховик немного сместится, и зубцы стартера должны попасть в зацепление с венчиком;
- многие водители просто стучат по стартеру чем-нибудь тяжелым;
- если подобная неприятность станет случаться часто, следует заменить стартер.

11.10.2 *Частые щелчки при попытке включения стартера, стартер не работает (не крутит двигатель).*

Причина : сел аккумулятор. Силы тока хватает, чтобы втягивающее реле толкнуло шестерню в сторону маховика, но не хватает, чтобы привести ее в зацепление.

Действия :

- зарядить аккумулятор с выполнением правил пункта 10.4.2.
- попросить «прикурить» у ближайшей работающей машины.
- попытаться завести машину с толкача.

11.11.1 *На холостых оборотах двигатель работает неровно, трясется сам и потряхивает машину («троит»). При увеличении оборотов или под нагрузкой мотор работает нормально.*

Причины : выработала ресурс одна из свечей или один из высоковольтных проводов. На старых машинах – возможно, окислились контакты контактной пары.

Действия : движение на высоких оборотах двигателя (2/3 от максимально разрешенных) на протяжении десяти-пятнадцати минут с целью очищения свечей от нагара. На старых машинах – почистить контакты молоточков. По возможности выровнять поверхности и отполировать.

Совет в тему:

Принято считать, что ресурс свечей и проводов составляет порядка 40 000 километров пробега, после чего их желательно поменять, не дожидаясь отказов.

11.11.2 После выключения зажигания двигатель, болезненно трясась и чихая, продолжает работать еще несколько секунд, а то и минут .

Причина : сия неисправность называется «калильное зажигание». Это означает, что свечи накалились внутри цилиндров до такой степени, что горючая смесь, соприкасаясь с ними, вспыхивает, не дожидаясь искры. Неисправность возникает из-за плохого топлива, неотрегулированного зажигания, из-за слишком «горячих» свечей.

Действия :

– если неисправность возникла однократно: больше никогда не заправляйтесь на этой бензоколонке.

– если неисправность стала отмечаться с какого-то момента все чаще и чаще: попробуйте отрегулировать зажигание.

– если неисправность мучает вас постоянно, либо отмечается в жаркое время суток, но пропадает при поездках ночью: поменяйте свечи на более «холодные».

Совет в тему:

«Холодные» свечи от «горячих» можно легко отличить на глаз: чем сильнее выступает центральный электрод из изолятора, тем медленнее от него отводится тепло и он сильнее нагревается – а значит, такая свеча более «горячая».

Многие опытные водители советуют новичкам на зиму менять свечи в машине на более «горячие» – они лучше поджигают холодную топливную смесь; а летом – на более «холодные» – для борьбы с калильным зажиганием.

Если вам не удастся справиться с настройкой зажигания и вы решили вместо российских установить импортные свечи, то вам, возможно, пригодится таблица их взаимозаменяемости в зависимости от маркировки.

Россия Champion BOSCH MARELLY NGK MOTORCRAFT
UK Germany Italy Japan USA

A13Д N5 W8CC CW5L – – AG3
A14В L12Y W8BC CW5NP BP4HS AE42
A17В L92G W7BC CW6NP BP6HS AE32
A17Д N4 W7CC CW6L B6ES AG252
A17ДВ N10Y-N9Y W7DC CW7LP BP6ES
Ф20Д-1 N3 W6CC CW7L B7ES AG4
A23 L81 W5AC CW7N B7HS AE2-AE3

11.12.1 Тишина

То есть мертвая тишина. Вы только что ехали, и все было нормально – как вдруг двигатель резко глохнет, машина изумленно прыгает пару раз и останавливается.

Не торопитесь пытаться завести ее снова! Если машина встала резко и неожиданно –

значит, с ней случилось нечто основательное и радикальное, и вначале нужно попытаться уяснить причину подобного поступка. Попытаемся перечислить возможные поломки в порядке убывания их вероятности.

Нет бензина в карбюраторе

Именно в карбюраторе, а не в баке – первое случается куда чаще.

Тут вы явно покривили душой, поскольку от нехватки бензина машина резко не встает. Вначале она начинает чихать, кашлять, дергаться и даже в то время, когда карбюратор уже полностью опустел, еще пытается выдать отдельные «пыхи». Принципы проверки топливной системы описаны в пункте 8.5.3, подпункт 2, а для условий дорожной неисправности добавлю, что в случае выхода из строя топливного насоса можно:

1) Изготовить эрзац-мембрану из нескольких слоев полиэтиленовой пленки. Этого вполне хватит, чтобы доехать до ремонтной мастерской.

2) Налить бензин в бачок омывателя, подсоединить трубку с омывателя к карбюратору и нажать кнопку опрыскивателя. Насосик накачает бензин из бачка в поплавковую камеру, и вы можете начинать движение, не забывая время от времени подкачивать топливо.

Стандартного бачка хватит примерно на 20 километров пути.

3) Берете любой сосуд, например – двухлитровую бутылку из-под лимонада, наполняете бензином (если нет шланга или конструкция топливного бака исключает проникновение, то отсоединенную от бензонасоса трубку можно опустить ниже уровня пола и «подсосать» топливо).

Полная бутылка помещается выше уровня карбюратора (приматывается изолентой к стойке двери, к стеклоочистителю или закрепляется как-то еще, возможны варианты). В надежно закрепленный сосуд опускается один кончик трубки или шланга, через него «подсасывается» бензин и нижний конец шланга подсоединяется к карбюратору. Все, теперь топливо поступает в нужное место самотеком.

Если получилось – вы можете осторожно выбираться на оживленную трассу, а то и немного проехать по ней (в пределах емкости бутылки).

ВНИМАНИЕ! Данный способ невероятно огнеопасен и может использоваться только в самом крайнем случае!!!

4) Поскольку я не упоминал шланга для «отсасывания» бензина в «рабочем» комплекте инструментов, подскажу, что для этих целей можно использовать какой-нибудь из уплотнителей – обычно они имеют трубчатое сечение.

В случае повреждения топливной трубки поврежденное место можно замотать банальной изолентой. Бензин ее, конечно, разъест, но доехать до ремонта вы всяко успеете.

Бензин льется из карбюратора через край

Такое случается во многих импортных машинах. Дело в том, что на карбюраторах некоторых моделей (например – на «Опель-Кадете») нет запорной иглы карбюратора, а излишки топлива, накаченного насосом, стекают обратно в бак по специальной трубке, «обратке». Если эта трубка засорится – бензин переполняет карбюратор и «заливает» цилиндры.

Способ ремонта – продуть трубку «обратки»

Выскочил центральный провод

Он может выскочить как со стороны катушки зажигания, так и со стороны трамблера, или просто слегка подвылезти, из-за чего пропал контакт. Для проверки сей неисправности нужно открыть капот, поправить центральный провод, а заодно осмотреть все подкапотное пространство. Очень может быть, что со своего места слетел (или оборвался) некий проводок, особенно важный именно в автомобиле вашей марки.

Совет в тему:

Для инжекторных машин слетевшие проводки составляют абсолютное большинство неисправностей.

Заодно взгляните, не вспучило ли катушку зажигания. Нередко после выхода из строя она выглядит именно таким образом.

Оборван зубчатый ремень распредвала

Дабы проверить неисправность, желательнее заглянуть под кожух этого ремня. В одних марках машин его видно безо всяких ухищрений, в других – необходимо отогнуть пластиковую крышку, в некоторых – не видно никак. В таком случае придется снять крышку трамблера, накинуть на гайку коленвала ключ и немного его провернуть. Бегунок вращается? Тогда одна из главных опасностей миновала: зубчатый ремень цел.

Внимание! В автомобилях многих марок после обрыва ремня распредвала вращение двигателя стартером (или попытка завестись «с толкача») приводят к соударению поршней и клапанов и, как следствие, к очень дорогостоящему ремонту головки блока.

Если ремень цел, то сломать двигатель всерьез уже трудно, можно безбоязненно разбираться дальше.

Совет в тему:

Кстати, плохо натянутый ремень способен перескочить на один зубец. Подобную неисправность самостоятельно определить очень сложно, а нервов она попортит вам изрядно...

Без автомастерской тут разобраться трудно... но можно.

Обычно на шкиве распредвала и блоке цилиндров (головке блока) есть метки для установки его в правильное положение при пребывании поршня первого цилиндра в ВМТ. Их можно попробовать найти. Не получится – пусть разбираются более опытные слесари.

Рассыпался центральный угольный контакт в крышке трамблера

Проверяется визуально – пока крышка все равно снята (угольный стержень контакта можно временно заменить аналогичным по составу из соляной батарейки. Если она есть, конечно).

Если при поверхностном осмотре все кажется исправным, приступаем к более детальному осмотру:

– пытаемся завести машину еще раз (при заведомо целом зубчатом ремне такая проверка уже безопасна).

Не заводится?

– выкручиваем первую свечу и проверяем ее на искру. Если искра есть, то повторяем эту операцию еще раз пять.

Коли искра проскакивает все пять раз – и правда, все в порядке.

Два-три раза из пяти? Явно дурит конденсатор.

Нет вообще?

– снимаем центральный провод с трамблера и перекидываем его на свечу.

Искра есть? Снимаем и внимательно осматриваем крышку трамблера на предмет трещин.

Совет в тему:

Мелкие трещины на крышке трамблера можно попытаться замазать моторным маслом, расколовшуюся крышку – склеить соком чеснока.

Снимаем и осматриваем бегунок. Нет ли повреждений на контактной пластинке? Если там стоит сопротивление – воткните «жучка». Почистите скользящую по контактам крышки сторону, собирайте все назад и заводите машину.

Искры нет?

Поиск можно прекращать, поскольку выше по схеме идут катушки, коммутаторы, датчики Хола. Даже если вы определите неисправность, где вы на дороге найдете необходимые запчасти? А если вам все равно придется искать буксир – можно сразу попросить дотащить вас до ближайших ремонтных мастерских.

На машинах с механической системой зажигания можно попытаться проверить, поступает ли напряжение на катушку зажигания, а с нее – на контактную пару. Если нет – есть смысл подвести фазу, сняв ее с другого контакта (например, прямо с колодки предохранителей). Но если питание поступает – значит, опять же, произошла поломка какой-то детали, и вам в любом случае придется искать буксир.

11.13 При переключении передач в коробке раздается громкий скрежет .

Причина : скорое всего, при выжимании сцепления маховик не отделяется от ведомого диска полностью – сцепление «ведет». Соответственно, ведущий вал в коробке продолжает вращаться, и попасть в него зубцами ведомой шестерни очень трудно – зубцы трутся друг о друга и скрежещут.

Действия : доехать до ближайшей автомастерской и попросить отрегулировать сцепление. Причина может таиться в необходимости прокачать сцепление, отрегулировать длину троса, заменить погнувшуюся выжимную вилку – лучше, если разбираться станет специалист.

11.14 Просто непонятный скрежет

Иногда скрежет или стук возникает в нестандартных местах. Например, лопасти вентилятора начинают задевать за кожух, глушитель на ямах колеблется и бьется о кузов, перекашивается крыльчатка генератора и начинает тереться о корпус. Алгоритм определения причины подобных неприятностей таков:

1) попытаться определить, при каких режимах работы появляется звук (проезд ям, плавные широкие качки, перегрев двигателя, использование некоторых органов управления);

2) по возможности локализовать место, из которого доносится звук.

3) осмотреть подозрительное место, оценивая, какие предметы или агрегаты там находятся, каким образом смещаются относительно друг друга, могут ли соударяться или тереться;

4) поискать свежие царапины. Если некие детали производят звуки, это означает, что они приходят в соприкосновение, стирая друг с друга застарелую грязь и краску: именно такие места и следует обнаружить.

5) Найдя место соударений, проложите между деталями кусок старой камеры, или отогните более мягкую деталь, если есть такая возможность. Если с чем-то соприкасается трубка: оберните ее куском старого шланга, замотайте изолентой – не дожидайтесь, пока магистраль протрется и заставит искать неисправность где-нибудь в лесу.

Древняя водительская поговорка гласит: «Хороший стук завсегда наружу выйдет». Не нужно дожидаться этого момента.

Глава 12 Топливо

После заправки зачихал чего-то движок на автобусе. Ну я – что делать? – к карбюраторщикам поехал. Они колдовали, колдовали, потом зовут:

– Ты на чем, – говорят, – едешь?

– Как на чем? – не понимаю.

Слесаря насосом немного бензина в стеклянную банку подсосали, спичку туда бросили – а он не горит!

Питерская быль

Самое главное в жизни любого мотора – как и живого существа – это правильное сбалансированное питание. За свою жизнь автомобиль съедает две-три тысячи тонн топлива! И качество этой пищи имеет первостепенное значение для долговечности двигателя. Даже несколько литров некачественного бензина или солярки способны если не начисто угробить сердце машины, то уж обеспечить дорогостоящий ремонт – совершенно точно. Между тем многие водители льют себе в бак все что ни попадая, иногда от безразличия, а иногда и просто из непонимания. Вот им-то и предназначена данная глава: глава о его величестве Топливе.

Начнем с бензина

12.1.1 *Октановое число*

Классифицируются бензины только по двум параметрам: одному из октановых чисел и содержанию свинца.

Откуда появилось октановое число? Дабы пролить свет на свойства топлива и их охарактеризовать, химия выделила из своего арсенала два углеводорода:

– гептан: это типичный враг и диверсант, поджигатель и подлое существо. По мнению химиков, это стопроцентный детонатор.

Гептан коварен, очень хорошо загорается без всяких видимых причин. Горит бестолково, не принося особой пользы. Таким образом гептан вообще не обладает антидетонационной стойкостью – октановое число равно нулю.

– октан (точнее, изооктан) – это настоящий стахановец. Он мало поддается детонации, горит старательно, долго и горячо. Октановое число равно 100%.

Дальше все просто: чем больше в топливе изооктана, тем выше детонационная стойкость. Отсюда и октановое число: если октановое число бензина равно «91», то это значит что он сдетонирует при той же степени сжатия что и изооктан, на 9% разбавленный гептаном – и вся наука.

Разумеется, в действительности бензин – это отнюдь не смесь изооктана и гептана, и поэтому ведет себя совсем не так, как эта парочка. Октановое число бензина определяется с помощью измерений. А это такая штука: как померишь октановое число, то такой ответ и получишь. На практике используются два метода измерения детонационной стойкости бензина, зафиксированные в ГОСТе. Это:

1) *Исследовательский метод*. Например, АИ-93 или RON-93 – это октановое число, полученное по исследовательскому методу (ГОСТ 8226) поэтому и в названии стоит обозначение: «И», «АИ-80» (он же А-76).

Принято считать что этот метод определяет октановое число при работе двигателя на переходных режимах. В действительности, разумеется, в современных высокофорсированных двигателях все происходит не совсем так, как в тесте – но это, разумеется, еще не повод менять название метода.

2) *Моторный тест*. Так вычисляется, например, А-76 и MON-76. Этот метод определяет детонационную стойкость при продолжительной работе в более жестком режиме, чем при исследовательском методе (меньше теплоотвод, больше обороты).

Октановые числа для наиболее распространенных наших бензинов соотносятся примерно так:

А-80 (исслед) = А-76 (моторн)

АИ-91 (исслед) = А-82, 4 (моторн)

АИ-92 (исслед) = А-83 (моторн)

АИ-93 (исслед) = А-85 (моторн)

АИ-95 (исслед) = А-87 (моторн)

АИ-98 (исслед) = А-89 (моторн)

Еще существует октановый индекс: это среднее значение между октановым числом по моторному и исследовательскому тестам.

Теперь практический вопрос: что такое «А-92», продаваемый на наших автозаправках?

Ответ неверный! На самом деле это «А-83». Так что, если в паспорте вашего японского джипа написано, что он работает на «89-м» бензине – не спешите разбавлять наш «АИ-92», залейте лучше «АИ-98»! Это как раз MON-89 и получится.

Из-за путаницы с ведомственными ТУ, экспортными обозначениями и ГОСТами буква «И» в «АИ» не всегда появляются перед цифрой, обозначающей октановое число, измеренное по исследовательскому методу. Отсюда и появляются всякие «А-92», которых в природе не существует и которые на самом деле «АИ».

12.1.2 Степень сжатия

На первый взгляд тут все понятно: чем выше степень сжатия и октановое число бензина, тем выше КПД и удельная мощность. Самый простой способ поднять тактико-технические данные моторов – это увеличить степень сжатия за счет качества топлива. Но зато двигатели с низкой степенью сжатия получаются устойчивыми к условиям эксплуатации и применяемым топливам.

Раньше многие автовладельцы стремились переделать моторы с «93-го» на «76-й», вкладывая под головку блока лишнюю прокладку и тем самым уменьшая степень сжатия. Результат: более дешевый бензин, но и значительно больший расход. Поэтому экономия оказывалась крохотной, а вот характеристики двигателя сразу падали.

Почему?

Как известно, увеличение сжатия газа вызывает почти линейный рост его температуры. А чем выше температура, тем сильнее испаряется бензин и тем мельче становятся капельки еще не испаренного топлива, и тем теснее контакт (больше площадь соприкосновения) между воздухом и топливом. В бензиновом моторе топливо поджигает свеча и от нее распространяется фронт пламени (во всяком случае, именно на это рассчитана камера сгорания). А чем лучше контакт топлива с воздухом, тем выше скорость распространения фронта пламени. Значит, топливо может сгореть и выделить необходимое тепло за более короткое время. Все это необходимо, чтобы иметь хорошие обороты, и следовательно, – добавочную мощность (смотри п. 4.2.5). У современных машин фронт пламени распространяется со скоростью от 10 до 60 м/с.

12.1.3 Детонация

Но красивую, изящную картину работы двигателя легко может испортить детонация – самопроизвольное возгорание топлива непонятно где.

Как мы знаем, чем выше октановое число, тем выше детонационная стойкость, но при этом и медленнее распространение фронта пламени. Казалось бы, все просто: заливай высокооктановое топливо и не будет детонации. Но на самом деле это помогает далеко не всегда, поскольку у бензина в процессе сгорания слишком много времени для детонирования. Ведь волны сжатия от расширяющегося горячего газа распространяются по камере сгорания со скоростью звука, а фронт пламени – значительно медленнее. А раз есть волны сжатия, да еще и плоская горячая камера сгорания, то на отдаленных ее уголках топливо, не дожидаясь фронта пламени, начинает воспламеняться само, и в нем происходит цепная реакция детонации: камера буквально наполняется множеством маленьких взрывов.

Скорость распространения детонации в десятки раз выше чем у нормального фронта пламени. Но вместо того, чтобы толкать поршень, она создает очень мощные волны сжатия, которые, к тому же, имеют резонаторный характер: взрывные волны порождают себе подобных. Камера сгорания бьется в конвульсиях и звенит, не проводя при этом нормальной работы, мощность падает.

Кстати, при детонации водитель слышит звон детонационных волн, а не звук соударения металлических деталей, как это принято считать...

Соответственно, для избавления от детонации необходимо либо добавить топлива с более высоким октановым числом, которое не так жизнерадостно заниматься самоподрывом, либо поджигать топливо попозже, чтобы фронт пламени распространялся уже в момент

рабочего хода поршня, когда камера сгорания расширяется и давление потихоньку падает. Но вот беда – если бензин горит не в верхней мертвой точке, а опосля, он успевает сделать меньше работы. Расход топлива растет, мощность двигателя падает.

Собственно, умение инжекторных машин экономить бензин заключается именно в способности определять зарождение детонации (с помощью специального датчика) и поддерживать момент поджигания смеси на тонкой границе между предельно ранним зажиганием и возникновением детонации.

12.1.4 Подмена топлива

Что бывает, если мы заливаем не тот бензин? Из всего вышесказанного, наверное, уже ясно самое главное – чем выше октановое число, спокойнее происходит горение и распространяется фронта пламени. Далее следуют примитивные, но правильные выводы:

1) Если используется топливо с меньшим октановым числом, то неизбежно возрастут ударные нагрузки, проявляющие себя в виде детонационных стуков и звонов. Следствие этого – повышенный износ двигателя, а иногда и облом перегородок между уплотнительными кольцами на поршнях.

– кроме того, топливо сгорает не полностью и может догорать в нейтрализаторе;

– кроме того, мощные детонационные волны, распространяясь по деталям двигателя, способствуют не равномерной смазке, а просто сгоняют, «стряхивают» масло с некоторых частей деталей.

2) Если использовать бензин с октановым числом выше, чем это предусмотрено конструкций двигателя, то и гореть бензин будет старательнее, отдавая большее количество тепла. Следовательно, детали части двигателя будут перегреваться, особенно это сильно скажется на клапанной группе, кроме того, вырастет расход масла, возможен даже перегрев всего двигателя. Так что при этом двигатель работает на износ.

Но самое главное то, что пользы нормально отрегулированному двигателю от бензина с повышенным октановым числом не будет никакой. И если, заливая бензин с повышенным октановым числом в «жигуль», вы чувствуете, что он стал лучше тянуть, то вам стоит отрегулировать двигатель и он станет тянуть еще лучше и на обычном бензине, и детонация исчезнет практически на всех режимах.

12.1.5 Этилированный бензин

Чтобы не производить бензин с большим октановым числом по сложной технологии многократного крекинга, гении химической мысли однажды придумали добавлять в него тетраэтил свинца как антидетонационную присадку, чтобы замедлить горение топлива, а значит – придать ему свойства более высокооктанового. Что это дает?

– для обычного мотора это плохо, но не очень, хотя свинец оседает в карбюраторе, на клапанах, свечах и вообще всюду, куда попадает. Некоторые старые моторы даже используют свинец как дополнительную жесткую смазку клапанов, и им этилированный бензин жизненно необходим. Для таких моторов выпускаются специальные присадки – заместители свинца.

– для мотора с инжектором этилированный бензин – это форменный яд. 10-20 литров этилированного бензина неминуемо выводят из строя лямда-зонд (датчик кислорода). Дохлый зонд начнет говорить, что много воздуха остается неиспользованным и инжекторный компьютер начинает обогащать топливо. Более богатая смесь – это перегрев и догорание топлива в глушителе. Если там вдобавок установлен нейтрализатор (а он может работать только в очень узком диапазоне температур, не выше 900–950 градусов). Нейтрализаторы имеют керамическую (реже из фольги) основу, которая под воздействием повышенной температуры спекается и затыкает выход выхлопным газам. Кроме того, повысится температура в камере сгорания, и все начнет подгорать – поршни, клапана.

Как отличить этилированный бензин? Практически никак – при желании все равно обманут.

– цвет не является присущим для этилированного бензина признаком, его специально подкрашивают. Могут подкрасить, а могут и нет.

– теоретически, в бак инжекторной машины не должен влезать пистолет колонки с этилированным бензином (по диаметру он должен быть больше 22 м, а 22 м – только для неэтилированного). Но это тоже вопрос честности.

– «АИ-93» вообще запрещено производить этилированным, но и это вопрос честности.

12.1.6 *Хранение*

Длительное и не длительное хранение бензина, особенно неправильное, способно его сильно попортить. С одной стороны, из него начинают выпадать смолы, с другой – он довольно быстро расслаивается на составляющие, с третьей – из него выпариваются наиболее ценные фракции, быстро снижая октановое число.

Дело в том, что темная и малопонятная наука химия за эталон энергоемкости и антидетонационной устойчивости издавна приняла изооктан. А он, как позднее выяснилось, является отнюдь не самым устойчивым веществом. На самом деле существуют топлива, имеющие октановое число заметно больше 100%. Например:

Пропан – 105%

Метан – 107%

Бензол – 113%

Толуол – 115%

антидетонационная присадка

МТБТЭ – 117%

Добавкой пропана или метана можно заметно повысить октановое число бензина, но и испаряются они буквально на глазах. Поэтому, во избежание ругани со стороны вашего двигателя, шума, звона и скрежета, лучше покупать бензин, произведенный не слишком далеко, и не запасаться топливом впрок – экономия получается весьма сомнительной.

12.2.1 *Дизельное топливо*

По сути своей является просто жидким углем.

Существует широко известная гипотеза о том, что изначально данный двигатель разрабатывался как двигатель внутреннего сгорания, работающий на угольной пыли. Отсюда и странный способ подачи топлива – впрыск прямо в рабочую зону, и странный метод поджигания – путем разогревания воздуха. Теоретически, дизель способен работать на любом топливе, от спирта и бензина до солянки и мазута. Но на практике нам приходится сталкиваться со множеством мелких нюансов, превращающих сухую теорию в бесполезное словоблудие. Эти нюансы называются ТНВД, форсунки и топливный цикл.

Собственно, сама конструкция мотора грудью встала на пути у конструктора, не желая работать с абразивными материалами, в результате чего уголь так и не стал для нефти конкурентом. Зато в дизелях нашлась работа для остающихся в нефти после выделения бензина тяжелых фракций, тоже обладающих не самым лучшим характером. Так что дело изобретателя живет, и мы продолжаем мужественно сражаться с теми же проблемами, что и он. Они связаны:

1) Запросы Топливного Насоса Высокого Давления (ТНВД).

Это довольно сложный механизм, детали которого сопрягаются с очень высокой точностью. Достаточно сказать, что поршни его ходят в цилиндрах без всяких уплотнений (плунжерная пара), но при этом топливу не удается проскользнуть вдоль стенки цилиндра не смотря на давление в сотни атмосфер.

Насос высокого давления смазывается топливом, благо солянка по своим характеристикам не сильно отличается от масла, поэтому попадание в топливо посторонних примесей, способных смыть смазывающую пленку и обеспечить «сухое» трение практически сразу выводит насос из строя. К подобным жидкостям относят, например, воду. Или бензин со спиртом в излишне большом количестве. Точно так же угробить насос способны

механические примеси, или просто смолистые составляющие в излишне большом количестве. Кроме того, опять же из-за высокой точности подгонки деталей, насос высокого давления очень плохо переносит коррозию, которая, как известно, быстро возникает в местах пребывания воды или иных едких химикатов – в первую очередь, различных соединений серы.

Кроме того, для исправной работы ТНВД топливо не должно быть вязким, дабы его было легко проталкивать через трубопроводы и форсунки, и обязано быть вязким, чтобы не протекать под давлением между стенками поршня и цилиндра, сгорать как можно полнее и хорошо смазывать детали. Такая вот дилемма.

2) Форсунки.

Вынуждены работать в условиях высоких температур, в которых, как известно, все химические процессы протекают намного быстрее. Посему они очень чувствительны к различного рода агрессивным примесям. Например, сере. Если вспомнить учебник по химии для средней школы, то можно узнать, что серная кислота получается путем смешивания закиси серы с водой. В процессе сгорания дизтоплива именно водяной пар рождается в очень большом избытке – а значит, окислам серы всегда есть где растворяться.

Форсунки любят жидкое топливо, которое хорошо распыляется на очень мелкие фракции, но его же они и не любят, поскольку излишне жидкое горючее начинает подтекать в цилиндр в нерабочие фазы цикла.

3) Топливный цикл.

Единственный участник всего процесса, который любит топливо просто поуже, без всяких парадоксов. А любит он жидкое топливо потому, что процесс работы с ним происходит очень быстро. То есть, если в бензиновом двигателе всегда есть некоторое время на дополнительное измельчение и испарение мелких капелек, до момента проскакивания искры, то в дизеле все происходит сразу: впрыснули, и все, будь любезен – гори.

12.2.2 Цетановое число

Как ни странно, но в дизеле, как и в бензиновом моторе, чем хуже горит топливо – тем лучше для его работы. Жесткость работы дизеля напрямую зависит от темпа нарастания давления в цилиндре. Например, при темпе в 3-4 кг/см² на 1° поворота коленвала двигатель работает мягко. При 6-8 кг/см² – жестко, более 10 кг/см² – очень жестко. Чрезмерно жесткая работа означает и чрезмерные нагрузки, опасные для кривошипно-шатунного механизма и поршневой группы.

Способность дизельного топлива к самовоспламенению и возможному возникновению жесткой работы оценивается цетановым числом. Это условная величина, определяемая на специальной установке. Эталонным топливом здесь служит смесь цетана и а-метилнафталина, причем уровень в 100 единиц принят для чистого цетана, а нулю число соответствует, когда в горении участвует только а-метилнафталин. При снижении цетанового числа ухудшаются показатели рабочего цикла дизеля – падает мощность, заметно возрастают жесткость работы и износ деталей. Если значение опускается ниже 40 единиц, запуск двигателя проблематичен даже в теплое время.

Нормальный же пуск и мягкая работа дизеля обеспечиваются на дизельном топливе с цетановым числом не ниже 45 единиц.

К сожалению, если при заправке плохим бензином октановое число топлива еще можно хоть как-то повысить, заправившись более дорогим – и смесь станет работать лучше, то с соляркой вопрос хуже. Автозаправки кормят нас неким обезличенным «дизтопливом», состав которого неизвестен никому, и единственное, что можно сделать – так это, обнаружив «жесткую» работу после заливки бака, больше никогда к этой колонке не подъезжать, поискав себе что-нибудь более качественное.

Вопрос с вязкостью стоит не так жестко, поскольку на нее хоть как-то можно влиять.

12.2.3 Вязкость

Топливо для высокооборотных дизелей имеет нормируемое значение кинематической вязкости при 20°C – от 1,5 до 6,0 мм²/с.

При снижении вязкости топлива неизбежно уменьшается давление в магистрали за счет перетечек и потерь в плунжерной паре. Одновременно появляется подтекание через распылители форсунок – а это повышает нагарообразование и дымность выхлопа. Кроме того, маловязкое топливо заметно увеличивает износ ТНВД из-за ухудшения смазки.

Чрезмерная вязкость топлива – тоже не подарок. Она приводит к ухудшению смесеобразования и сгорания – из-за затруднения распыла и дробления капель топлива. Одновременно ухудшается и его прокачиваемость через фильтры.

Вязкость дизтоплива, как известно, понижается с нагревом и, наоборот, увеличивается при низких температурах. Чем выше значение вязкости при 20°C, тем сильнее изменения, происходящие с топливом при понижении температуры. Летние сорта топлива уже при минус 3-5°C загустевают и перестают прокачиваться через топливный фильтр. Это обычно соответствует так называемой температуре помутнения, то есть началу кристаллизации парафинов, содержащихся в топливе. При температуре примерно – 10°C такое топливо застывает.

Добавление в дизтопливо керосина или бензина не решает проблемы в целом – при этом существенно ухудшаются другие свойства топлива. Поэтому в межсезонный период, когда велика вероятность отсутствия на заправке зимнего топлива, наиболее правильно применять так называемые депрессорные присадки. На наших заправках, к сожалению, нередки случаи, когда, на протяжении нескольких первых нескольких недель после начала холодов в баки попадает летнее топливо или, в лучшем случае, смесь летнего и зимнего – несмотря на уверения работников АЗС, что сорт топлива зимний,

12.2.4 Сера

В предыдущих главах уже не раз упоминалось про повышенное содержание серы в топливе, приводящее к различным неприятностям. Здесь и коррозия, и большое количество твердого и плотного нагара, и ускоренное окисление масла. По статистике, при увеличении содержания серы с 0,2 до 0,5%, износ двигателя возрастает примерно на 25%. А 0,5% – это предельный уровень по ГОСТ 305-82. Кстати, в зарубежном дизтопливе содержание серы обычно составляет 0,05-0,1% – в 10 раз меньше, чем в российском!

Теперь – **Внимание!**

Поскольку из-за повышенного содержания серы в российском топливе в двигателе образуется на порядок больше смолистых отложений и больше стекает едких примесей, содержащиеся в моторном масле присадки расходуются так же на порядок быстрее (смазывающие окисляются, моющие загрязняются). А значит – **моторное масло необходимо менять вдвое чаще, нежели рекомендует зарубежный производитель** автомобиля!

Если вы, прочитав эти строки, решили расстегнуть свой кошелек пошире, и потратить побольше денег на заправку высококачественной импортной соляркой вместо нашей, вынужден вас огорчить – толку будет мало. Например потому, что привозить чужое дизтопливо далеко, а загрязнение топлива происходит на всех этапах транспортировки от завода-изготовителя до потребителя. Все зависит от способа доставки и чистоты емкостей. Если топливо сперва везут в цистернах (неизвестно из-под чего), потом сливают в большие танки (интересно, что в них хранилось раньше?), потом разливают по отдельным топливозам... Сера дизтопливо за все это время, может, и не нахватается, а вот воды и механических примесей – запросто.

12.2.5 Как обеспечить себя хорошим дизтопливом

Как вы уже, наверное, заметили, теоретически дизель способен работать хоть на угле, а вот на практике – требования к дизтопливу выдвигаются на порядок более высокие, нежели к бензину. Хотя бы потому, что бензиновый двигатель на топливе пополам с водой будет чихать и кашлять – но ехать, а дизель умрет быстро и необратимо. Что же делать? Как

обеспечить своему мотору если не здоровую, то хотя бы безопасную пищу?

В зависимости от вашей готовности терпеть неудобства ради машины, могу предложить три уровня обороны для вашего автомобиля:

– *простейший*

1) Следить за жесткостью работы двигателя, и не заправляться на АЗС, топливо с которых активизирует неприятные звуки под капотом

2) Периодически – минимум после каждых 1000 км пробега – сливать отстой из топливных фильтров.

3) Менять топливные фильтрующие элементы каждые 7-8 тысяч километров.

4) Периодически, примерно каждые 3 месяца, использовать осушающие бак топливные присадки (или спирт), в межсезонье добавлять в дизтопливо депрессорные присадки.

5) Раз в два-три года отдавать на промывку, чистку и регулировку ТНВД и форсунки.

– *средней занудности*

1) Заправляться только на проверенных АЗС. О всех случаях обнаружения некачественного топлива немедленно оповещать всех знакомых и незнакомых водителей всеми доступными способами (ФИДО, Интернет, личное общение с друзьями). Самому внимательно следить за подобными объявлениями.

Совет в тему:

Подобная мера очень полезна не только для исправности своей машины, но и для воспитания недобросовестных поставщиков топлива. Так, в 1999 году одна из питерских фирм, название которой за сроком давности я называть не стану, перед самыми заморозками ухитрилась за пару дней расторгнуть большую партию летнего топлива. После этого на ней больше месяца не заправлялся никто, кроме случайных иногородних машин.

С тех пор я ни разу не слышал, чтобы к фирме предъявлялись какие-то претензии по качеству солярки.

Правда, и цена на нее заметно подросла.

2) Периодически сливать отстой из топливных фильтров.

3) После пробега каждых 3000 км промывать топливную систему и менять фильтрующие элементы.

4) Два раза в год, весной и осенью, промывать топливный бак, полностью снимая его с автомобиля.

– *предельно возможный вариант*

1) Установите в гараже несколько бочек. Дизтопливо, купленное на заправке, наливайте не в топливный бак, а переливайте в эти бочки. Дайте отстояться солярке как минимум две недели, после чего с помощью шланга отсасывайте топливо с глубины примерно 10 сантиметров от поверхности (например, укрепив конец шланга на поплавке). За две недели попавшая в топливо вода и механические фракции отстоятся и окажутся на дне (или всплывут, если легкие). Чистое топливо через воронку с сетчатым металлическим фильтром, поверх которой уложено два слоя капрона (капроновые колготки) можно наливать в бак.

В качестве альтернативы бочкам может послужить сепаратор на базе зиловского центробежного фильтра механической очистки масла – но бочки надежнее.

2) Все равно необходимо сливать отстой из фильтров хоть раз в месяц и менять оные после 7-8 тысяч км пробега.

3) Раз в два-три года промывать топливную систему.

4) Хоть раз в год, осенью перед первыми морозами, промывать топливный бак.

12.3 Заправка

А еще существует такая мелочь, как слив топлива. Это когда подъезжает цистерна с топливом, и с нее в подземный танк рушится струя свежего бензина. Разумеется, подобная

струя взбаламучивает все содержимое емкости, отстоявшийся осадок взмывает со дна и начинает мотаться туда-сюда, запросто попадая под топливозаборную трубку, высасывается и через насос, колонку и пистолет попадает прямехонько к вам в бак.

Если вам вышеописанная картина не нравится – не заправляйтесь на колонке, когда там идет слив топлива. В такой ситуации пару часов желательно переждать.

Глава 13

Как доехать до ремонта

Когда у меня в машине что-то ломается, я выхожу, открываю капот, и закуриваю. Курю неспешно, вдумчиво. Обычно уже к концу первой сигареты рядом кто-то появляется, и спрашивает:

- Чего, сломалась, что ли?*
- Сломалась.*
- Помочь починить?*
- Помочь.*
- А на бутылку дашь?*
- Да.*

И где-то за час автомобиль всегда приводят в порядок.

(Из рассказа автовладельца.)

В большинстве случаев современный автовладелец не занимается ремонтом своей машины: для этого существует огромное количество специально обученных людей и сервис-центров. Однако в жизни возникает немало ситуаций, когда простейшие меры приходится предпринимать самому. Например – когда машину необходимо хоть как-то оживить, чтобы доехать до вышеупомянутой автомастерской! А значит, любому водителю необходимо знать простейшие методики, позволяющие заставить передвигаться неисправную машину.

13.1.1 Прокол колеса

Самое простое и надежное средство – поставить запаску.

Совет в тему:

Собираясь поменять колесо – прежде чем «поддомкратить» машину, ослабьте колесные гайки хоть на пол-оборота. Когда колесо вывешено, «сорвать» их с места намного труднее – колесо проворачивается.

Но что делать, если «запаски» вдруг не оказалось?

Одним из общеизвестных способов является заливка в камеру от полулитра до литра воды. Сделать это можно разными способами. При наличии ручного насоса подкачки воды – разобрать его, предварительно накрутив шланг на нипель, налить воду в корпус насоса, и затем, вернув поршень на место, плавно загнать ее в колесо. При наличии шприца воду можно всасывать в него, а потом впрыскивать в нипель. При наличии рта – воду набрать в рот, а потом вдуть в колесо через соломинку (пользуйтесь в таком случае только чистой водой, из аварийной бутылки). Проведя эту процедуру, следует повернуть колесо пробоиной вниз, накачать и начинать движение. При этом центробежная сила равномерным слоем «размазывает» воду по всей внутренней поверхности колеса. Вода отделяет воздух от дыры, а поскольку сама она – заметно более вязкое вещество, то и просачивается наружу значительно медленнее. При постоянном и равномерном движении на скорости 20 километров в час подобного «ремонта» может хватить на весь день. При движении с остановками – на пару часов.

13.1.2 Тряпки

Другой издревле известный способ справиться с бедой – это «разбортовать» безнадежно испорченную покрышку, как можно плотнее набить ее тряпками, снова «забортовать» и медленно двигаться в сторону ближайшей шиномонтажной станции. Это не сделает колесо работоспособным, но, по крайней мере, его не станет «зажевывать» диском.

Правда, следует помнить, что вернуть набитую тряпьем покрышку на место довольно трудно, и зачастую, если шиномонтаж не очень далеко, проще поймать «попутку» и отвезти колесо в ремонт.

13.1.3 *Езда на спущенном колесе*

Автору этих строк довелось однажды ночью добираться домой на спущенном колесе. Мало того, что это очень долго и нудно – ехать со скоростью десяти километров в час, так вдобавок после восьмидесяти километров пути покрышка все равно рассыпалась в клочья: корд отдельно, протектор отдельно, мелко-мелко изжеванная резина отдельно.

Для приведения колеса в полную негодность достаточно и десятка километров очень аккуратной езды по хорошей дороге. Оцените, стоит ли причина вашей спешки покрышки и камеры?

13.1.4 *Самостоятельный ремонт*

При наличии подручных средств, вроде работающего от аккумулятора вулканизатора или качественного клея, можно попытаться подлатать проколотую камеру самому. Однако для этого необходимо выполнить три основных операции:

– разбортовка

Края покрышки насаживаются на край колесного диска «внатяг», да к тому же зачастую крепко прилипают к бортам, и оторвать их не так-то просто. Если это не удастся сделать с помощью простейших методик (попрыгать на борту покрышки), то из подручных средств всегда можно изготовить временный съёмник. Для этого потребуется достаточно длинная доска или толстая жердина и небольшой брусок. Конец жерди привязывается (пристегивается ремнем, цепляется проволочным крюком) за край или середину диска, брусок кладется на покрышку, после чего прижимается сверху доской. Теперь достаточно нажать на длинный конец «инструмента», и край покрышки легко срывается с посадочного места.

– поиск пробоины

Для начала, пока покрышка еще не сорвана со своего места, на ней с помощью подручных средств (мел, шариковая ручка, царапина от ногтя) нужно нанести пометку напротив ниппеля.

Сняв покрышку, внимательно осмотрите внутреннюю поверхность, проведите по ней рукой. В случае обнаружения торчащего внутрь острия «пойманный» гвоздь удаляется, а поверх покрышки кладется камера ниппелем поверх метки. С помощью этой нехитрой процедуры определяется место, в которое вошел гвоздь, на камере. Теперь можете проводить ремонт любым доступным вам способом.

Совет в тему:

При отсутствии клея некоторые водители советуют взять толстую шайбу, завести в отверстие поврежденное место, после чего согнуть шайбу и хорошенько расплющить, чтобы зажать резину вместе с местом пробоины. Затем камера заправляется в покрышку, ставится на диск и накачивается

Если дырку обнаружить не удалось – камера накачивается и погружается в ближайшую лужу (океан, кастрюльку, просто поливается с водой). Теперь место пробоины определяется довольно легко – по выходящим из нее пузырям.

Камера опять же кладется поверх покрышки, ниппелем к метке, после чего напротив поврежденного места поверхность тщательно прощупывается изнутри – а ну, что-то острое

все-таки торчит?

– *возвращение покрышки на место*

В том случае, если покрышка неохотно возвращается на место, ее можно «угговорить» с помощью упомянутого в первом пункте инструмента. Края покрышки распирает на штатные места чаще всего только после полной накачки колеса.

Совет в тему:

Для того чтобы край покрышки лучше скользил по диску и проще вставал на свое место, его можно хорошенько намылить. Мыло в дальнейшем высыхает и проявляет даже некоторые клеющие качества.

13.1.5 Ремонт бескамерного колеса

Ремонтировать «бескамерку» проще, чем обычное колесо: ее не нужно разбортировать! Имея специальный комплект заглушек, с виду сильно похожих на пластиковые гвозди, в случае прокола такой «гвоздь» достаточно просто обмазывать клеем и «забить» в дыру.

Совет в тему:

При отсутствии специальной затычки можно использовать в качестве временной меры обмазанный клеем саморез.

Но вот тут начинается самое интересное: как накачать колесо?

Это не так просто, как можно подумать: герметичность бескамерной покрышки достигается за счет плотной посадки на края колесного диска, а плотность посадки, в свою очередь... за счет давления в покрышке. Если спущенное колесо «слетело» с посадочного места, образуется замкнутый круг, который, можно разорвать только подачей хорошей струи воздуха из мощного компрессора (слабенький дорожный, работающий от аккумулятора, «не потянет»).

Для накачивания колеса имеется три пути:

1) остановить «камаз» или «икарус» и попросить водителя «пшикнуть» к вам в колесо воздухом из ресиверов;

2) обмотать беговую дорожку веревкой и, скручивая ее, попытаться «распереть» бурты покрышки на края диска;

3) либо... плеснуть в покрышку чуть-чуть бензина. После того, как пары горючего смешаются с воздухом, к нипелю подносится зажигалка. Ба-бах!!! Колесо сразу и накачено, и на посадочные места расперто. Главное тут – соблюсти чувство меры. А то не останется ни колеса, ни покрышки, сами ожоги получите, а то еще и машину спалите.

Но последний способ допустим только в самом крайнем случае!

Внимание!

Автор считает своим долгом предупредить, что в большинстве случаев техническая возможность доехать до ремонта своим ходом вступает в противоречие с «Правилами Дорожного Движения», запрещающими движение или эксплуатацию машины с ниже перечисленными неисправностями. Решившись выбираться из леса или пустыни самостоятельно, а не вызывать вертолет технической поддержки, вы принимаете всю ответственность за подобное решение на себя.

13.2 Отказ сцепления

Если причиной отказа сцепления послужило вытекание тормозной жидкости, вместо нее можно налить какую-нибудь подручную замену (подсолнечное масло, спирт, моторное масло). Однако нужно иметь в виду, что после подобной вольности систему придется промывать и прокачивать. В крайнем случае возможно плеснуть в бачок и воду – но только в теплое время года!

13.2.1. *Невозможность ремонта*

При поломке сцепления основной бедой для водителя становится то, что при заведенном двигателе невозможно включить ни одной передачи. Однако, при наличии хорошего аккумулятора, все отнюдь не так безнадежно.

Для поездки к ближайшей автомастерской необходимо на заглушенном автомобиле включить вторую передачу, после чего завести машину. Автомобиль «запрыгает» вперед, заведется, и вы сможете худо-бедно двигаться в нужном направлении, регулируя скорость педалью газа.

Естественно, в таких условиях попытка остановиться неизбежно приведет к тому, что двигатель заглохнет и машину опять придется стаскивать с места стартером, а аккумулятор отнюдь не бездонен. Посему при движении следует внимательно вглядываться вдаль и по возможности подгадывать темп своего движения к фазам переключения светофоров или плотности движения на перекрестках (п. 2.2.2).

13.2.2 *Плохой аккумулятор*

Слабый аккумулятор машину с места может и не сдвинуть. В такой ситуации придется заводить машину на месте, потом вручную разгонять ее вперед до скорости хотя бы два-три километра в час, запрыгивать в салон и пытаться включить первую передачу. Немного разогнавшись на первой передаче, попытайтесь включить вторую и двигайтесь дальше уже на ней. Разумеется, в таких условиях нужно быть еще более внимательным к дорожному движению.

Совет в тему:

Многие водители рекомендуют по мере возрастания скорости переключать передачи без помощи сцепления: отпустить газ, одновременно «выдергивая» передачу, решительно «воткнуть» ее в нужное положение и снова нажать на газ.

Однако подобные манипуляции доступны только опытному автомобилисту.

13.2.3 *Механическое сцепление*

На машинах, где вместо гидравлического привода используется тросик, в качестве аварийного варианта, в случае его обрыва, можно привязать к рычагу сцепления веревку и тянуть за нее, включая и выключая сцепление «вручную».

13.2.3 *Пробуксовка*

Если при нажатии на педаль газа двигатель начинает трудолюбиво рычать, а машина разгоняется вяло, с изрядной ленцой (иногда эта неисправность сопровождается запахом гари), то в абсолютном большинстве случаев это признак естественного износа накладок диска сцепления. В этом случае следует как можно быстрее ехать в автомастерскую – иначе диск вовсе развалится.

Впрочем, на машинах российского производства дело может ограничиться банальной регулировкой сцепления, но сделать это нужно как можно быстрее, пока в результате трения диска о маховик вы не пришли к «естественному износу накладок».

13.3 *Отказ аккумулятора*

Батарея крайне редко выходит из строя внезапно и категорично. В большинстве случаев он медленно и равномерно выдает все меньше и меньше энергии, пока совершенно не перестает крутить стартер. Даже в случае осыпания пластин и внутреннего замыкания, или вытекания электролита – аккумулятор хоть слегка, но признаки жизни подает, выдавая ток на уровне батарейки для фонарика. И этим нужно пользоваться.

Правда, следует иметь в виду, что на машинах, оснащенных чересчур умным бортовым компьютером, попытки завести машину «левой пяткой» могут закончиться весьма печально

для железных «мозгов», а потому пользоваться нижеописанными методами следует только в самых крайних случаях.

Совет в тему:

На инжекторных машинах вместо попыток «прикурить» гораздо безопаснее подключить свой аккумулятор, если он «посажен», но исправен, параллельно чужому. Минут за десять батарея сможет накопить «электричество» до уровня, достаточного для одной заводки, а уж потом полностью зарядится от вашего генератора.

В любом случае попытка на время реанимировать или подменить аккумулятор для инжекторного автомобиля безопасней нижеописанных манипуляций.

13.3.1 Езда со слабым аккумулятором

В том случае, если вы начали сомневаться в надежности вашей стартовой батареи, а на покупку новой еще не готовы, то первое, что следует делать – это парковать машину на уклоне, капотом «вниз». Тогда в случае отказа аккумулятора вы всегда будете иметь возможность завести машину «с толкача». Точнее, в данной ситуации, «с наката».

Совет в тему:

1) Не забывайте, что машину можно завести и на задней передаче, когда она катится назад – если уж вы попали в такую ситуацию.

2) Аналогичную методику можно использовать при неисправностях стартера.

13.3.2 Заводка «с толкача»

Не следует забывать, что малолитражки не столь уж тяжелы. Если вам не удалось найти машину, которая готова взять вас на буксир, чтобы завести «с толкача», либо «дать прикурить», то вы можете попытаться «растолкать» ее самостоятельно. При включенном зажигании разгоняйтесь до скорости два-три километра в час, затем прыгайте за руль, выжимайте сцепление, включайте вторую передачу, после чего сцепление отпускайте...

На ровной, хорошей дороге с твердым покрытием это можно сделать даже в одиночку – автору пару раз удавалось.

13.3.3 Заводка «вручную»

Про существование пусковых рукоятей все водители уже давно забыли, а на машинах давным-давно не ставят храповиков для ручного запуска. Однако, если уж вы попали в ситуацию, когда ваш аккумулятор не способен провернуть двигатель, и помощи ждать неоткуда, то былое искусство нетрудно возродить.

Для этого необходимо:

– вывесить правое ведущее колесо («поддомкратить» таким образом, чтобы колесо оторвалось от земли);

– подложить под колеса с противоположной стороны противооткатные упоры (можно использовать камушки или толстые палки);

– включить вторую передачу;

– вытянуть подсос (произвести иную привычную вам подготовку к пуску двигателя);

– включить зажигание;

– взяться за вывешенное колесо и приступить к его вращению по направлению движения.

В том случае, если вам провернуть колесо не по силам, можно использовать баллонный ключ, накинув его на колесную гайку (за ключ удобнее браться). А при нужде «баллонник» легко удлинить, надев какую-нибудь трубку.

Если вам все равно не удастся провернуть колесо – переключитесь на третью передачу или, в крайнем случае, на четвертую.

Совет в тему:

Подобная ситуация может сложиться не только в результате износа аккумулятора, но и по куда более прозаическим мотивам. Например, если вы, выехав в лес за грибами, забудете на время прогулки выключить ближний свет. Так что никогда не исключайте возможность пуска двигателя своими силами и заранее к нему подготовьтесь. Порой это единственная возможность выбраться из глухих дебрей к благам цивилизации.

Для запуска двигателя как «вручную», так и «с наката» крайне важны два фактора:

- двигатель должен быть отрегулирован и хорошо запускаться;
- он должен запускаться без дополнительных ритуальных действий вроде быстрых и частых нажатий на педаль либо удерживания ее в полунажатом состоянии на время прогрева.

13.3.4 Заводка машины без аккумулятора

В том случае, если стартерная батарея разрушена полностью (внутреннее замыкание либо, наоборот, отсутствие контакта где-то внутри), самостоятельно завести машину невозможно.

При этом, чтобы добраться до магазина за новой батареей, необходимо попросить у кого-нибудь «прикурить», завести машину с уже включенными всеми потребителями электричества, которые имеются на машине (свет фар, отопитель, подогрев зеркал и заднего стекла, магнитола, прикуриватель) и следовать домой, старательно удерживая двигатель на оборотах ниже среднего.

Внимание ! Аккумулятор по сути являет собой очень мощное сопротивление, включенное в бортовую сеть. При его отсутствии генератор и реле зарядки работают практически без нагрузки, из-за чего могут быстро выйти из строя.

Само собой, превышение оборотов, да еще без нагрузки, способно повысить напряжение до такой степени, что все включенные приборы также перегорят.

Совет в тему:

Компьютер инжекторной машины в ходе подобного эксперимента сломается с вероятностью 80%.

13.4 Отказ тормозов

Отказы тормозной системы можно разделить на два основных типа:

- вытекание тормозной жидкости и, соответственно, отказ всех тормозных цилиндров,
- заклинивание суппортов, и соответственно, невозможность нормально передвигаться на машине.

Первая ситуация определяется по загоранию сигнальной лампочки о нехватке тормозной жидкости либо, в запущенном случае, обозначается «проваливанием» тормозной педали до самого пола.

В этом случае вам необходимо искать место утечки (оно хорошо заметно по следам свежих потеков с внутренней стороны колеса, достаточно просто заглянуть под машину).

Вторая ситуация характеризуется плохим разгоном машины, малым выкатом (машина плохо двигается накатом, быстро останавливается), специфическим резким запахом горящих накладок.

Место неисправности при этом определяется очень просто.

Необходимо послушать палец, обойти машину и по очереди прикоснуться мокрым пальцем к каждому колесу. Диск заклинившего тормозного цилиндра – самый горячий (иногда даже шипит!).

Теперь об этих неисправностях подробнее.

13.4.1 Жидкость уходит, а потеков нет .

Это характерный признак неисправности гидровакуумного усилителя тормозов – жидкость вытекает в эту объемистую банку через надорванную мембрану.

При этом, для того чтобы доехать до ремонтной станции, в бачок тормозных контуров придется наливать любые подручные жидкости. В теплую погоду – воду, желательно мыльную. Труда это не составит – при наличии в машине штатной «бутылки-на-все-случаи».

Недостаток: вода в тормозной системе может либо замерзнуть, либо закипеть – в моменты нажатия на педаль температурные скачки в системе достигают десятков градусов. При наличии незамерзающих жидкостей – веретенного масла, моторного, подсолнечного, спирта, водки, коньяка наливать можно их.

В крайнем случае, если все доступные жидкости уже ушли в систему – в бачок можно помочиться.

Внимание ! Прочие жидкости по своим характеристикам заметно отличаются от тормозной, а потому работоспособность всей системы сильно снизится – не следует забывать об этом, двигаясь в сторону сервис-центра.

Зато в ходе ремонта в тормозной системе будет полностью заменена жидкость – что тоже неплохо.

13.4.2 Течь колесных цилиндров

Если вы обнаружили подтеки с внутренней стороны одного из колес – это значит, что на нем прохудились манжеты тормозного цилиндра. Чтобы добраться до ремонта, в простейшем случае можно залить в бачок жидкость-заменитель (смотри предыдущий пункт). Однако тут нередко случаются накладки: залив полный бачок мыльной воды, вы нажимаете на тормозную педаль, и она начинает медленно уходить вниз. Вы нажимаете повторно – и опять та же картина. Несколько качков – бачок пустой.

Что делать?

В таком случае необходимо:

- еще раз полностью залить опустевший бачок,
- вывесить колесо у неисправного цилиндра,
- снять колесо,
- с помощью ножа срезать с протектора одного из колес кусочек резины (при наличии в багажнике обрывок старой камеры лучше использовать его),
- отвинтить тормозную трубку,
- поместить отрезанный кусочек в отверстие, в которое вкручивается трубка,
- прикрутить трубку на место.

Все! Кусочек резины не позволит тормозной жидкости поступать в неисправный цилиндр, и вы получите абсолютно исправную тормозную систему на всех остальных колесах. Этого более чем достаточно, чтобы доехать до сервис-центра даже в сложной дорожной обстановке.

Совет в тему:

При полностью отвернутой тормозной трубке из нее будет потихонечку вытекать та пакость, которую вы временно используете вместо тормозной жидкости. Если в этот момент бачок окажется пуст, в систему попадет воздух и про исправность тормозов на остальных колесах говорить не придется. Так что не нарушайте вышеописанный порядок действий, он отнюдь не произволен.

13.4.3 Перебита (треснута, надломана) тормозная трубка

Трубку следует заклепать немного выше места повреждения. Ее все равно придется менять, поэтому проявлять жалость не имеет смысла.

13.4.4 Странная неисправность

Если вы нажимаете на педаль тормозов, а она плавно уходит вниз, причем уровень

жидкости в бачке остается неизменным – это характерный признак разрыва манжеты главного цилиндра. Неисправность копеечная, но для ее устранения вам все равно каким-то образом придется добираться до мастерской, при этом:

- не нужно разгоняться свыше двадцати километров. Помните – эффективность задних тормозов почти втрое ниже передних;
- примерьтесь к рычагу ручного тормоза. Временно вам придется пользоваться только им – он умеет затормаживать задние колеса независимо от основной тормозной системы;
- помните про возможность торможения двигателем. Собираясь снизить скорость, не выключайте передачу и не выжимайте сцепления.

Совет в тему:

Если вы узнали про неисправность тормозов в тот момент, когда уже катитесь вниз по крутому склону, то порядок действий таков:

- включите пониженную передачу, плавно отпустите сцепление. При этом уже колеса начнут раскручивать двигатель, причем им потребуется примерно такое же усилие, как двигателю для разгона до соответствующей скорости;
- после заметного снижения скорости перейдите на еще более низкую передачу;
- дойдя до первой передачи, попытайтесь включить заднюю;
- снизив скорость до минимально возможной, выключите зажигание.

13.4.5 Отказ стояночного тормоза

Многие водители не считают нужным особо беспокоиться о стояночном тормозе, оставляя автомобиль с включенной передачей КПП. Между тем, «ручник» важен не столько для удержания на месте запаркованной машины, сколько в качестве резервной тормозной системы.

Правда, есть много ситуаций, когда не обойтись и без стояночного тормоза. Например, если автомобиль стоит на уклоне, а вам нужно разобраться с регулировками двигателя. Правда, в этом случае, если «ручник» «не держит» в качестве тормоза можно использовать передние колеса. Когда машина стоит носом вниз, колеса следует повернуть направо. «Авто» немного скатится и упрется повернутыми колесами в бордюр (или, при отсутствии тротуаров, в иное препятствие, выбранное вами специально). Если машина стоит носом вверх, руль следует повернуть налево. «Авто» откатится назад и опять же упрется в бордюр.

13.4.6 Заклинивание суппортов или тормозных цилиндров

Заклинившее колесо определяется по температуре (оно очень горячее). Дальнейшие ваши действия в случае обнаружения заклинивания суппортов (они устанавливаются на дисковых тормозах) таковы:

- вывешиваете горячее колесо;
- снимаете его;
- если суппортов два, то по очереди поддеваете обе колодки отверткой, стремясь отодвинуть их от диска. В исправный суппорт цилиндр «тонет» достаточно легко, в заклинивший – с некоторыми трудностями (в крайнем случае можно использовать отвертку как клин, заколачивая ее между диском и колодкой). Если суппорт один, по нему можно постучать молотком (разводным ключом) через деревянную прокладку (обязательно деревянную! От удара металлом по металлу корпус суппорта может расколоться);
- разведя колодки, садитесь за руль и со всей силы нажимаете на тормоз;
- опять «затолкните» цилиндры суппортов на место;
- повторите процедуру несколько раз.

Если после пяти-шести циклов тормоза не начинают работать исправно, суппорт придется менять.

Чтобы доехать до ремонта, еще раз разведите колодки и заглушите тормозную трубку (п. 13.4.2).

Тормозные барабаны сейчас большинство производителей ставят только на задний мост. Соответственно, если перегрелись они, необходимо:

– проверить, не забыли ли вы перед поездкой отпустить стояночный тормоз (80% случаев возникновения неисправности);

– если стояночный тормоз опущен, нужно вывесить и снять колесо с горячего барабана;

– ударами молотком или иным тяжелым предметом со стороны кузова наружу сбить тормозной барабан (стучать нужно по краю барабана или крестообразно, или медленно продвигаясь по кругу);

– легкими постукиваниями по поверхности колодок утопить поршни в цилиндры;

– поставить барабан на место;

– несколько раз нажать и отпустить тормоз (до упора утопленные колодки не всегда достают до барабана с одного нажатия);

– попытаться провернуть барабан.

– если барабан крутится: закрепляете и вешаете колесо. Если нет – повторяете весь цикл еще раз.

Если после пяти-шести циклов тормоза не начинают работать исправно, тормозной цилиндр придется менять.

Чтобы доехать до ремонта, еще раз разведите колодки и заглушите тормозную трубку (п. 13.4.2).

13.5.1 *Пробой конденсатора*

На автомашинах старых моделей сбоку трамблера стоит такой маленький бочонок – конденсатор. Он служит для снижения напряжения на молоточках контактной пары и тем самым препятствует образованию нагара. Основные признаки неисправности таковы:

– неустойчивая работа двигателя,

– конденсатор распух (в прямом смысле этого слова),

– при попытке пошевелить идущий к нему провод этот провод обрывается,

– при снятой крышке трамблера и размыкании (при включенном зажигании) контактной пары проскакивает сильная искра,

– при проверке искрообразования искра с катушки зажигания проскакивает не постоянно, а с периодичностью один раз на три-четыре размыкания контактной пары.

Заменить конденсатор можно сырой картофелиной, огурцом, яблоком или иным фруктом-овощем. Их достаточно насадить на какой-нибудь выступающий из кузова штырь и воткнуть с другого бока зачищенный провод, идущий к конденсатору. В данной схеме нестандартные детали играют роль уже не конденсатора, а объемного сопротивления, однако выполняют ту же самую функцию – понижают напряжение на контактах прерывателя. Для пущей надежности искрообразования желательно вывернуть свечи и установить на них минимально возможный зазор.

Сторонники «Гринписа» особо рекомендуют использовать для этих целей живых лягушек, привязанных между кузовом и контактом конденсатора за задние лапы. При этом лягушку следует поливать каждые 10-15 километров, (она очень сильно сохнет), а отпуская сказать: «Большое спасибо».

13.6.1 *Отказ КПП*

В большинстве случаев выражается в том, что в ней неожиданно перестают переключаться передачи. Вторым общим моментом является то, что ее или заклинивает на какой-то из включенных передач, либо одну из передач включить удастся. Таким образом, поломка КПП позволяет доехать до ремонта своим ходом без особого труда. Достаточно включить ту передачу, которую получится, нажать газ до упора и плавно отпустить сцепление.

Помните об одном: хотя тронуться с места автомобиль способен на любой передаче, за

каждое включение на повышенной скорости придется платить подгоревшим сцеплением. Учитывайте это, выбирая характер движения.

13.7.1 Течь радиатора

В большинстве случаев препятствием для движения своим ходом не является: достаточно запастись у ближайшего водоема максимально возможным количеством воды.

Основной проблемой при этом является то, что многие автовладельцы, завороченные словами «антифриз выполняет смазывающие функции», боятся заливать в систему что-либо, кроме тосола. Между тем, за несколько дней использования воды вместо штатного рабочего тела ничего страшного с двигателем случится не может.

13.8.1 Двигатель кипит.

Основные неисправности, приводящие к перегреву двигателя, уже были рассмотрены в подглавке 8.2, поэтому здесь есть смысл ограничиться базовыми постулатами по определению неисправности:

– двигатель кипит, радиатор холодный – нужно снять термостат и двигаться дальше без него;

– двигатель кипит, радиатор горячий, охлаждающая жидкость в пределах нормы – проверьте натяжение ремня водопомпы. В случае ослабления и проскальзывания внутренняя сторона ремня становится липкой на ощупь, пахнет сажей и сильно пачкается.;

– если ремень в хорошем состоянии – включите на полную мощность отопитель салона и снизьте скорость. Добравшись до цели путешествия, обратитесь в ремонт с просьбой проверить водопомпу – в ней, возможно, износилась крыльчатка;

– в случае обрыва ремня, необходимо взять молодую, симпатичную, длинноногую девушку, снять с нее колготки или чулки и отрезать ступню... Нет, не у девушки. У чулок.

Если ремень имеет длину около 60 сантиметров, то от чулка следует отрезать ступню, после чего скатать его снизу вверх в кольцо, надеть на шкивы и натянуть. Если длина значительно отличается в ту или иную сторону – чулок (или колготки) придется вытянуть в длину на необходимый размер и просто связать в кольцо, после чего поставить полученную деталь на шкивы.

Совет в тему:

Один мой знакомый, натянув в подобной ситуации на шкивы колготки своей жены, эксперимента ради не стал менять их на купленный в ближайшем магазине ремень, а решил подождать, пока сами оборвутся. Его «жигуль» прошел «в колготках» 800 километров!

Кроме того, прочные и упругие, плотные капроновые чулочки крайне удобны для плетения из них буксировочных лент, крепежных ремней и изготовления фильтрующих элементов для заливаемого в бак бензина.

Воистинну изобретатель этого элемента одежды был гениальным человеком!

При отсутствии капроновых полуфабрикатов вместо ремней можно использовать вырезанное из автомобильной камеры кольцо, связанные провода, вырезанные из кожаного ремня ленты, и даже веревки – но практика показывает, что нет ничего качественнее и надежнее снятых с красивой женщины капроновых колготок!

13.9.1 Подгорание проводки

Провода в автомобиле большей частью собраны в жгуты. По жгутам течет ток положительного заряда, а трутся жгуты о кузов, полный крайне отрицательных электронов. Поскольку трение это продолжается годами, то случается, что на плохо закрепленных проводах изоляция протирается, напряжение начинает «пробивать» на корпус, провод нагревается, изоляция начинает плавиться и гореть, от нее загорается изоляция соседних проводов, оные также оголяются, начинают «коротить» на кузов, нагреваются, изоляция

полыхает ясным пламенем...

Если вы заметили эту неисправность вовремя (до того, как запылала вся машина), немедленно выключите зажигание, скиньте клемму с аккумулятора и начинайте ремонт:

- раздерите жгут выше и ниже места обугливания проводки;
- выберите первый попавшийся провод, обрежьте, зачистите конец;
- найдите с другой стороны от места замыкания провод точно такого же цвета, обрежьте, зачистите конец;
- соедините провода между собой с помощью вставки из запасного провода (при нехватке можно использовать провод «пробника»);
- тщательно изолируйте;
- выберите следующий провод и повторите всю процедуру сначала.

Поскольку во всем мире принято собирать проводку автомобилей из проводов разных цветов, восстановление повреждения не потребует от вас особых знаний – только терпение и внимательность.

13.10 *Течь масла*

В пути такая неисправность встречается крайне редко. Обычно эта неисправность либо накапливается постепенно (масло течет из двигателя все сильнее и сильнее), либо выявляется еще до поездки (после смены минерального масла на «синтетику» резко потекли все сальники).

Однако в жизни бывает всякое, и такие случаи все же бывают. К счастью, очень редко.

13.10.1 *Засорение трубки вентиляции картера*

Если из двигателя стало выпирать масло и выплевывать щуп, в первую очередь необходимо прочистить трубку вентиляции картера.

13.10.2 *Засорение шланга вентиляции*

Не путать со штатно установленным заводским!

Многие умельцы, желая снизить уровень СО₂% в выхлопных газах, спасти карбюратор от замазывания и облегчить работу двигателя, снимают трубку вентиляции полости картера, вместо нее прицепляют шланг, который и опускают под днище машины. Зимой этот болтающийся под брюхом «хвост» забрасывается грязью, цепляет воду с дороги, частично собирает эмульсию из двигателя и – замерзает! Выход прорывающимся в полость картера газам перекрывается, давление растет, наступает общий привет: все масло вылетает на дорогу.

Совет в тему:

В двигателях со снятым шлангом вентиляции даже без обмерзания шлангов поддерживается перманентно повышенное давление, что в любом случае приводит к ускоренному износу сальников и уплотнений.

13.10.3 *Разрушение сальников*

Случается и такая ситуация, что один из сальников коленчатого вала рвется и масло начинает подтекать наружу с устрашающей скоростью. Особая пакость этой поломки в том, что устранять ее достаточно сложно, а кустарными методами и вовсе невозможно. Таким образом, нужно избавиться от утечки на некоторое время, пока вы выберете день для ремонта.

Достигается это так: берется плотная ткань, складывается в один-два-три слоя (многослойность определяется экспериментально) и надевается на воздухозаборник фильтра. Поскольку после этого давление в пространстве перед карбюратором падает, он начинает старательно подсасывать воздух из всех щелей, и в первую очередь – из полости картера. Там тоже падает давление, в результате чего воздух начинает интенсивно втягиваться внутрь

через поврежденное место и не дает маслу вытекать наружу.

Внимание! Не забывайте, что это только временная мера, и прекращение утечки масла вовсе не означает, что неисправность устранена.

На инжекторных машинах, кстати, этот фокус и вовсе не пройдет.

13.11 *Пропажка зарядки*

Основной признак такой неисправности состоит в том, что загорается контрольная лампа тока зарядки (стрелка амперметра падает в красную зону), визуальнo при нажатии на педаль газа лампочки не начинают гореть ярче, а аккумулятор стремительно теряет накопленный за долгие месяцы заряд.

13.11.1 *Слабое натяжение ремня*

Основными признаками неисправности является неустойчивое напряжение – то есть, то нет, а также периодический визг из-под капота. Кроме того, ремень пачкается и пахнет горелым.

Устраняется путем натяжения ремня.

13.11.2 *Обрыв ремня*

Данная неисправность определяется визуальнo, и устраняется с помощью женщины (см. пункт 13.8.1).

13.11.3 *Поломка генератора*

Основным признаком является неприятный свист, возникающий при работе генератора или увеличении нагрузки на него (при включении нескольких электроприборов). Кроме того, если на заглушенном двигателе подергать вверх-вниз шкив генератора ощущается люфт. Значит – вышел из строя подшипник.

При существовании на машине «таблетки» (вынесенного реле зарядки) диагноз можно конкретизировать: если на заведенном двигателе выдернуть два подходящих к реле провода и перемкнуть их между собой, то генератор обязан выдавать максимальный ток. Соответственно:

– если при замыкании клемм проводов между собой не происходит ничего: скорее всего, отказал генератор. Поломка устраняется в мастерской (впрочем, в замене генератора ничего сложного нет, это можно сделать самостоятельно за полчаса-час.

– если при замыкании между клеммами проскакивает искра, изменяется характер работы двигателя: отказало реле зарядки.

13.11.4 *Отказ реле зарядки*

Наиболее благоприятная поломка, оставляющая автовладельцу некоторую свободу выбора. На большинстве транспортных средств типа «москвич», «Волга», на многих «Жигулях», а также массе импортных машин выпуска до 1990 года реле зарядки расположено отдельно от генератора. Обычно эти реле называют «таблетка». Наличие подобной «таблетки» позволяет вам хотя бы попытаться справиться с проблемами тока зарядки, если таковые настигнут вас вдали от дома и реммастерских.

Обнаружив в моторном отсеке «таблетку» и облегченно вздохнув, вы можете:

– оставить все как есть. При отсутствии тока зарядки хорошего аккумулятора хватит еще на несколько часов работы автомобиля. За это время можно доехать до станции авторемонта;

– перемкнуть подходящие к «таблетке» контакты между собой. При этом генератор начнет выдавать максимальный ток зарядки. Данная ситуация может оказаться благоприятной, если батарея успела изрядно разрядиться: она с удовольствием поглотит весь ток, который ей только позволят. Кроме того, если в темное время суток включить все электроприборы: ближний свет, отопитель, обогреватель заднего стекла, магнитофон – то

общая нагрузка сбалансирует напряжение и оно окажется близким к норме. Однако при повышении напряжения в полностью заряженной стартерной батарее неизбежно начнет выкипать электролит;

– то густо, то пусто: давать аккумулятору несколько часов поработать только «на разряд», а затем переключить клеммы, чтобы он мог подзарядиться. Позволяет в какой-то мере уберечь аккумулятор от выкипания;

– вместо реле зарядки можно подключить слабую лампочку мощностью примерно 20W – например, с фонаря габаритного огня. Она создаст некоторую имитацию реле, выдавая напряжение «разрядки» на оборотах ниже средних, и «зарядку» – на средних и высоких оборотах. Этот вариант позволяет в какой-то степени удерживаться вблизи оптимального значения, но за несколько дней все равно приводит либо к выкипанию, либо к полной разрядке аккумулятора.

Кстати, для замены реле зарядки достаточно открутить один или два (в зависимости от марки) болта, и воткнуть два провода – так что при наличии по дороге магазина автозапчастей, легко можно обойтись и без посещения автомастерской.

13.12 Как вскрыть машину

Эта глава не о том, как угонять чужие машины, а о том, как проникать в свою, если в силу каких-то причин вы оказались без ключей: жена уехала с ними на Канарские острова, они выскользнули в канализационную решетку, либо, что случается чаще всего – ключи оказались захлопнуты в замке зажигания.

Кстати, уяснение того, насколько незащищен ваш четырехколесный друг перед целеустремленным злоумышленником обычно стимулирующе действует на противоугонную изобретательность.

13.12.1 Самый простой способ

Если вас угораздило захлопнуть ключи в машине на шоссе, а сама машина – достаточно распространенной марки, вы можете просто останавливать однотипные машины и просить примерить их ключи к своему замку. Для изделий советского автопрома подходящий дубликат ключа обычно обнаруживается достаточно быстро.

13.12.2 Технические приспособления

К оным можно отнести:

1) Длинную жесткую проволоку с крючком на конце.

Для использования крючка следует прижать ладони к стеклу бокового окна и со всей силы нажать на него вниз, стремясь опустить хоть на несколько миллиметров (организовать тонкую щелочку над стеклом получается практически всегда). Затем проволока просовывается внутрь, в получившуюся щель, и крючком на конце цепляется либо ручка, если есть возможность отпирания запертой дверцы изнутри, либо стопор, когда это предусмотрено конструкцией замков, либо цепляется, выдергивается и вытягивается наружу сам ключ.

Совет в тему:

Очень часто водительскую дверцу можно открыть, дернув изнутри ручку, даже в том случае, если она поставлена на стопор.

2) Линейку длиной около 30 сантиметров.

Линейка просовывается вдоль стекла под уплотнитель, и ею наугад тыкают вниз, пытаясь попасть по металлической тяге, что идет от замка к фиксатору (рукояти, стопорящей замок изнутри). При попадании замок отпирается.

Иногда тягу нужно не нажать, а дернуть вверх – для этого на конце линейки выпиливается крючок.

3) Прочная отвертка.

Если предыдущие методы исчерпаны, замок приходится ломать: в личинку замка вбивается тонкая стальная отвертка и поворачивается, выламывая всякого рода стопоры и секреты. Уголовники на такой случай носят металлический прут, к которому под прямым углом приварено узкое и тонкое лезвие хорошей закалки. Лезвие вбивается в замочную скважину, а прут позволяет приложить к нему очень большое усилие.

4) Большинство российских машин в качестве стопора использует «кнопку». Если вы случайно захлопнули ключи в машине, то можно:

- отжать вниз стекло
- сделать из тонкой прочной нити (лески) удавку
- пропустить петлю в щель
- накинуть на кнопку
- затянуть, оттягивая нить в сторону
- затем дернуть за нитку вверх

Дверь откроется легко и просто.

Совет в тему:

Ну как, теперь вы понимаете, что штатный замок автомашины – это всего лишь декоративный элемент? Рассчитывать нужно в первую очередь на хорошую сигнализацию и самодельные уловки.

13.12.3 *Вскрытие центрального замка*

Для спасения своей машины от вышеописанных уловок многие владельцы ставят «центральный замок» – устройство, которое открывает и запирает дверцы по команде с брелка. Они скидывают тяги, идущие от замка к фиксатору, и никакими линейками и отвертками их уже не одолеть! Но вот если «сдох» аккумулятор...

Как открыть взбунтовавшуюся машину с центральным замком? В большинстве случаев достаточно подать напряжение в бортовую сеть.

Если аккумулятор сел по причине того, что вы забыли выключить ближний свет или габаритные огни, то нужно снять фонарь одного из осветительных устройств, извлечь лампочку и подать на клеммы напряжение от хорошего аккумулятора.

Совет в тему:

Самое простое при этом – аккуратно разбить стекло перегоревшей лампочки, вставить ее на место вынутой и подать напряжение на торчащие вперед усики.

Если «умер» сам аккумулятор – ничего не поделаешь, придется открывать капот, снимать старую батарею и ставить вместо нее другую. Вскрыть капот обычно не очень сложно: можно зацепить крючком идущий к замку тросик или дотянуться до самих запорных рычажков. Поскольку машина ваша – наличие сигнализации помехой не является. Нужно только хоть один раз внимательно осмотреть устройство замка и путь прохождения тросика, чтобы в нужный момент знать, куда подсовывать крючок или пихать отвертку.

А еще можно заранее подготовиться к подобной ситуации и подумать о некоем проводке или разъеме, на который при необходимости несложно подать внешнее электропитание. Кстати, с него же на исправной машине питание можно и снять. Например, чтобы подключить магнитофон или освещение на уединенном лесном пикнике.

13.12.4 *Избиение стекол*

Если предыдущие методы не подошли, а деваться некуда – придется разбить боковое стекло. Но прежде, чем его колошматить – лучше попытаться опустить, отжимая вниз ладонями либо просовывая в щель над стеклом подручные инструменты. Иногда сопротивление подъемного механизма удастся преодолеть.

13.12.5 Ода багажнику

Если вы захлопнули ключи при открытом багажнике, либо захлопнули ключ в багажнике при открытом автомобиле, помните: между этими полостями есть хорошо доступный лаз. На абсолютном большинстве марок машин спинка заднего сидения легко снимается рывком снизу вверх, после чего салон с багажником образуют единое целое.

Глава 14 Как убереечь свою машину

– Если ты такой умный, почему на «Москвиче» ездешь, а не на «Мерседесе»?

– На фига мне «Мерседес» на работу ездить? Я на эти деньги лучше зимний сад у себя во дворе сделаю.

(Из частной переписки.)

Чем дальше, тем все более грустной становится моя книга. Увы, из песни слова не выкинешь, а потому, хочешь не хочешь, приходится признать печальный факт: машины у нас воруют. И не только воруют, но и грабят, бьют стекла, выдирают магнитолы, снимают колеса. А потому перед каждым автовладельцем встает один и тот же вопрос: как убереечь от шпаны свою машину?

14.1.1 Чего хочет автовладелец

Стремясь обезопасить свои машины от угона и грабежа, автомобилист зачастую забывает, в чем главный смысл его действий. А между тем, главная задача владельца любого «авто» состоит не в том, чтобы поймать вора, а в том, чтобы сохранить машину. Про это ни в коем случае не следует забывать, планируя оборонительные мероприятия.

В самом деле, вы можете сколько угодно дрессировать ваших домашних хомячков-вампиров на молниеносное убийство, но даже если они разорвут в куски первого же угонщика, тот все же успеет взломать дверной замок, выдернуть сигнализацию, а потом еще и забрызгает кровью всю обивку. Зато скромный плакат: «Не бойтесь, сидящие здесь тарантулы безопасны для людей и крупных собак», почти наверняка вызовет у преступника желание заняться другой машиной. То есть убережет и дверь, и сигнализацию, и обивку.

Отсюда следует, что меры безопасности должны быть не только надежны и эффективны, но и хорошо видимы потенциальному угонщику. А значит:

– запорные замки и «клюки» на руль должны быть яркого цвета, хорошо заметны окружающим даже в темное время суток;

– при установке качественной сигнализации обязательно воспользуйтесь рекламными наклейками. А еще лучше – поменяйтесь ими с соседями или друзьями. Угонщик должен знать, что у вас стоит хорошая сигнализация – но незачем его осведомлять, какая именно;

– при установке центрального замка снимите ведущие к дверному замку тяги и заклейте личинки замков. За эти тяги угонщики чаще всего цепляются специальными крючками, пытаясь открыть дверь. Увидев заклеенные замки, они будут знать, что раздирать уплотнители или ломать личинки все равно бесполезно;

– по возможности установите световую сигнализацию, доказывающую, что включена сигнализация обычная.

14.2.1 Пользуйтесь сигнализацией!

Сам факт установки сигнализации на машину еще не свидетельствует о том, что она вам поможет! Для сохранности машины сигнализацией нужно пользоваться!

– не ленитесь включать сигнализацию, даже отходя от машины на считанные минуты.

– отключайте сигнализацию, только находясь рядом с машиной, а не издалека.

– держите иммобилайзер только в кармане, а не в бардачке или в кармане сидения.
– проверьте сервисные программы, предусмотренные установленной у вас системой.
Если помимо центрального замка есть возможность отдельного открытия только водительской двери – обязательно ею воспользуйтесь! Это убережет вас от «барсеточников»: категории воришек, которые маячат на стоянке неподалеку от вашей машины и, дождавшись заветного «писка», распахивают пассажирскую дверь, хватают все, что попадет под руку и убегают.

– никогда не оставляйте брелок на связке, ставя машину в ремонт! Слесарю сигнализация совершенно ни к чему, а вот снять коды или перепрограммировать систему защиты автомобиля нечистоплотные работники могут запросто.

– не торопитесь отключать сигнализацию, если она вдруг стала часто и беспричинно срабатывать. Очень часто случается, что с сигнализацией все как раз хорошо и угонщики пытаются, имитируя ее неисправность, побудить вас оставить машину без охраны. В такой ситуации лучше всего не отключать сигнализацию, а отогнать машину на охраняемую стоянку, и поддержать ее там нескольких дней – пока угонщики не устанут ждать, и не отправятся искать более доверчивого автовладельца.

– Если вы видите, что рядом с машиной возится кто-то подозрительный – ни в коем случае не выскакивайте на улицу сами! Звоните в милицию! В такой ситуации почти наверняка внизу в парадной вас дожидается детина с большой киянкой, и эта парочка надеется, что вы сами принесете им ключи от автомобиля.

14.3 Не напрашивайтесь на ограбление .

Очень часто водитель ведет себя таким образом, что буквально приглашает честных прохожих совершить преступление. Всегда соблюдайте нижеописанные простейшие меры безопасности.

14.3.1 Ключ должен быть в кармане .

Самая безобидная неприятность, которая ждет водителя, не выработавшего привычки всегда вынимать ключ из замка, – это машина, вставшая на охрану в пассивном режиме при забытых в салоне ключах. В худшем случае – машина может уехать без вас за те две-три минуты, пока вы расплачиваетесь на заправке за бензин. Некоторой категории граждан очень трудно удержаться от соблазна покататься при виде пустой машины с ключами в замке зажигания.

14.3.2 Не оставляйте на виду ценных вещей .

Подумайте сами – какой соблазн испытывает честный человек, проходя мимо вашей машины и видя под стеклом золотой браслет с украшенным бриллиантами «Ролексомом»! А если мимо пройдет человек нечестный? Ведь для того, чтобы добраться до вашего имущества, достаточно одного удара подручным булыжником.

Не оставляйте в машине магнитол и радиоприемников, сумок и барсеток. Да что там барсетка – некоторые выродки готовы разбить стекло ради пачки сигарет!

Есть водители, которые, отходя от машины, оставляют открытой крышку «бардачка» – дабы все видели, что внутри ничего нет. Очень, кстати, хорошая привычка.

14.3.3 Не поддавайтесь на провокации.

Если где-то на перекрестке или стоянке кто-то вдруг в наглую распахнул пассажирскую дверь, схватил какую-то мелочь (а ценных вещей на виду быть не должно) и кинулся наутек – не нужно за ним гнаться. Почти наверняка неподалеку находится сообщник, который только и ждет, что вы оставите для него открытую настежь машину с ключами в замке и заведенным мотором.

14.4.1 Скромность

Скромность не только украшает человека, но и значительно снижает для него риск подвергнуться ограблению. Так, по статистике, у нас в стране практически не угоняют машины марки «Ока» и «Москвич», редко угоняют «Жигули-классику». Зато дорогостоящие иномарки, «Жигули-десятки» и «девятки» – ну словно медом намазаны!

Соответственно, выбирая для себя автомобиль, подумайте, что для вас важнее – солидный вид или спокойствие перед возможным угоном? Не говоря уж о том, что, купив машину на порядок более дешевую, чем позволяет ваш бюджет, вы сможете вовсе не обращать внимания на такую мелочь, как угон старенького «Фольксвагена». Напишите заявление в милицию, да и купите себе другой.

14.4.2 *Скромным может быть не только «Запорожец», но и «Мерседес».*

Так, например, если вы ставите свой скромный «Мерседесик» на площадку, забитую «Лексусами» и «Паджерами», можете быть спокойны – угонять предпочтут именно их. Однако, если ваш автомобиль окажется одиноким красавцем между «девятками» и «десятками», имейте в виду: он – первый кандидат на угон.

Соответственно, в первом случае можно ограничиться включенной сигнализацией, а во втором – лучше поискать поблизости охраняемую стоянку.

14.5.1 *Изменение товарного вида*

Очень многие доброжелатели советуют, дабы обезопасить себя перед возможным угоном, своими собственными руками организовать «утерю товарного вида». Или, говоря по-русски, взять завернутый в полотенце ломик, да и садануть хорошенько по крылу. На обшивке появится вмятина, которая сделает сложной дальнейшую перепродажу машины без ремонта, значительно снизит ее стоимость, а значит – и интерес со стороны угонщиков.

Все это так, но лично у меня бить автомобиль ломом рука не поднимается. Есть куда более гуманный вариант, хотя и дорогостоящий: расписать машину качественными художественными рисунками. Подобным решением можно убить сразу несколько зайцев:

- от изменения «товарного вида» машина не потеряет, а поднимется в своей цене;
- он станет очень заметной. То есть в случае угона вы можете назвать в качестве особой приметы «орла с Гендальфом на спине вдоль бортов, и Фроло с кольцом на капоте». Попробуйте не заметить машину с такими приметами на улице! Не только патрульные – каждый прохожий проводит подобный автомобиль взглядом, а если увидит объявление с обещанием награды – позвонит и сообщит;
- подобную машину невозможно перепродать без предварительной зачистки, грунтовки и перекраски, что значительно снижает ее ценность для угонщиков.

14.6.1 *Уголовщина*

Есть категория владельцев машин, сердца которых переполняет ненависть к уголовному элементу, а потому они устанавливают в своих машинах шашки со слезоточивым газом, медвежьи капканы и самострелы. Положа руку на сердце скажу, что не вижу ничего страшного в том, что какой-нибудь воришка лишится на своем гнусном развлечении головы или половины сиденья. В конце концов, самый прогрессивный и толковый в истории человечества Судебник Ивана Грозного, увидевший свет в 1553 году, помимо суда присяжных и тщательного судебного разбирательства в отношении подозреваемых в преступлении, предусматривал и безусловное право хозяина поступать с пойманным на месте кражи татем так, как ему заблагорассудится.

Однако здесь таятся две немаловажные опасности:

- согласно данным статистики, в поставленные на воров ловушки в большинстве случаев попадают сами хозяева, в один прекрасный миг забывшие о расставленных на вора капканах.
- со времен Ивана Грозного цивилизация заметно деградировала и теперь в первую очередь защищает интересы преступников, а не честных людей, а потому за нанесенные

бандиту мелкие увечья вы рискуете получить вполне реальный срок.

Таким образом, ставить в своей машине капкан я не советую – он может обойтись себе дороже.

Если же вы его все-таки поставили, и в него попался какой-нибудь урод, запомните самый главный постулат, которого вам следует придерживаться как во время первого опроса (когда вы еще не успели посоветоваться с адвокатом) так и во время следствия: «Вы вообще не собирались никого ловить в свою западню!» То есть:

– не вздумайте признавать, что капкан поставлен в машине на случай проникновения в нее угонщика;

– тупо повторяйте, что в машине он не был установлен, а всего лишь хранился;

– храня капкан в машине, вы стремились обеспечить безопасность своих друзей и близких, которые могли нечаянно в него попасться, пока он находился в квартире;

– храня капкан в машине, вы предприняли все меры безопасности, чтобы уберечь от травм случайных лиц (поставили автомобиль вдали от пешеходной дорожки, закрыли все двери на замки, включили сигнализацию);

– в боевое положение он был взведен лишь с целью проверить, насколько хватает его пружины;

– вы вообще не верите в существование угонщиков, поскольку сами являетесь честным человеком и всех остальных считаете такими же.

Запомните, чтобы упрятать вас за решетку, следователю нужно доказать, что баллон с нервно-паралитическим газом вы заложили под приборную доску умышленно, желая принести вред преступнику. Если же злонамеренности выявить не удастся, получается, что вред причинен «вследствие злого умысла самого потерпевшего» (ст. 1083-я ГК).

14.7.1 *Подумайте о сюрпризах*

Профессиональные угонщики осведомлены о хитростях различных сигнализаций и противоугонных устройств куда лучше нас, и на преступление ходят уже в полной готовности к стандартным мерам защиты:

– берут с собой центральный провод и бегунок, которые многие водители забирают с собой, чтобы их машину было невозможно завести;

– берут резервного «паука» из проводов, которого ставят вместо штатной проводки с хитрыми сюрпризами сложной и дорогой сигнализации;

– заранее считывают «секретные» коды сигнализации.

На все стандартные системы защиты существуют стандартные схемы угона. Однако стандартных схем не существует на неожиданные, не применяемые в массовом производстве сюрпризы!

Например: в очень многих детективах показывается, как преступники заводят угоняемую машину, выдернув из-под рулевой колонки пук проводов и соединив их все «накоротко». А теперь подумайте, что станет делать угонщик, если проводов там не окажется?

Правильно – скорее всего, перебежит к соседней машине.

Между прочим, некоторые автовладельцы именно такие сюрпризы и организуют. Один мой знакомый убрал провод включения стартера из замка зажигания и вывел его на кнопку панели магнитолы. А на вероятность случайного нажатия предусмотрел тумблер, только после включения которого кнопка начинает работать. Соответственно, пункт инструкции по угону «Жигулей»: «выдергиваете штатную колодку подключения проводов, вставляете ее в принесенную с собой и заводите машину» на его автомобиле не действует. А угонщик вряд ли станет разбираться – изменена схема подключения проводов или просто стартер сломан? Это не его специальность.

В этом и состоит самый надежный способ защиты машин: не нужно пользоваться привычными методами. Что, например, станет делать преступник, если вдруг обнаружит, что бензонасос в вашей машине не включается ключом зажигания? Или вдруг выяснится, что

где-то под брюхом орет, не умолкая, какая-то совершенно посторонняя сирена? Или что на коробке передач начисто отсутствует рычаг? Скорее всего, плюнет, и займется другим автомобилем – попроще.

К сожалению, описать здесь возможные варианты я не могу, поскольку тогда они уже перестанут быть неожиданными. Придумывать придется самим.

14.8 *Как уберечь краденую машину*

Речь в данной главе пойдет, разумеется, не о том, чтобы подкрасться к чужой машине, взломать, отогнать ее в сторонку и спрятать в снятый у знакомых гараж, а о ситуации, когда во время техосмотра вас просят выйти на улицу и с беспримерным азартом укладывают лицом прямо в асфальт.

Для того чтобы оказаться подобной жертвой правосудия, вовсе не обязательно бродить по темным улицам с кистенем и пистолетом, и даже тщательная проверка покупаемой машины по разнообразным базам данных гарантии безопасности не дает. Как уже указывалось в п. 5.5.2, заявление об угоне легко может появиться уже после покупки автомобиля.

14.8.1 *Вас обвинили в угоне машины*

Первое, что нужно сделать, – это изо всех сил возмущаться, напоминая о том, что вы честный человек и попытаться воспрепятствовать задержанию машины – авось, получится. Однако границу здравого смысла переходить не стоит, поскольку самое главное, что требуется от вас в такой момент: это составить как можно более подробную опись машины – вплоть до пересчитывания пятен на обивке и количества хабариков в пепельнице.

Помните – машина все еще остается вашей! И за нее есть смысл побороться.

14.8.2 *Действия адвоката*

Собственно, начиная с этого момента вместо вас должен действовать адвокат, которого есть прямой смысл нанять. А чтобы у вас раньше времени не опустились руки, опишу примерный смысл действий вашего поверенного:

1) В первую очередь он напоминает вам, что, согласно разъяснению Генеральной прокуратуры РФ от 1995 года автомобиль первоначальному владельцу следует возвращать только при отсутствии споров о праве собственности или по приговору суда. Если же дело расследуется полицией другой страны, то вопрос о выдаче машины вообще решает только Генпрокуратура.

2) Выясняет, заведено ли уголовное дело по факту угона, и имеется ли конкретный потерпевший, способный опознать свою собственность (иначе машину даже задерживать не имеют права!).

3) Требуется выдать постановление об отказе в возбуждении конкретно против вас уголовного дела по факту угона вами спорного автомобиля. Поскольку вы никак не могли находиться где-то в Германии в момент угона (вы в это время обмывали покупку с десятком свидетелей или загранпаспорта вообще не имеете, и визы в нем не стоит) подобное постановление должно быть вынесено в десятидневный срок.

4) Как только вынесено подобное постановление, вы тут же становитесь добросовестным приобретателем, и вам либо по постановлению суда, либо по протесту прокурора (как адвокат выкрутится) машину вернут на время вплоть до разрешения всех спорных вопросов. Теперь главное – не выезжать на ней за пределы страны. Снова арестуют.

14.8.3 *Как организовать спорные вопросы*

Согласно статье 1108-й ГК вы имеете право потребовать у истинного владельца оплатить все ваши расходы по хранению, ремонту и различным улучшениям, сделанным вами в автомобиле. При достаточной увертливости вашего адвоката подобное дело можно тянуть достаточно долго (если только истинный хозяин машины не возьмет, да и не заплатит

сразу все, что вы попросили).

14.8.4 *Не опускайте руки !*

Не опускайте руки, если ваша машина оказалась угнанной! Очень может быть, что предыдущий хозяин уже давно купил себе новое «авто» и ограничится получением с вас какого-то отступного, хорошо понимая, что адвокат с судами могут тянуть волынку довольно долго, а вы в это время успеете «укатать» автомобиль «в хвост и гриву».

Если машина угнана за рубежом и не имеет высокой стоимости, то для прежнего владельца обратный перегон практически всегда нерентабелен, а если грозят еще и судебные процессы – он, вероятнее всего, откажется забирать свое имущество и оставит его вам, если вы за него боролись, или кому-то из случайных участников тяжбы, если вы махнули на свою собственность рукой.

Глава 15 Как попадать в аварии

Откуда я знаю, как это случилось? Еду себе по дороге, все вокруг чисто и спокойно. Чихнул случайно, голову поднимаю – а впереди «жигуль».

(Из рассказа виновника аварии).

К сожалению, иногда водители автомашин попадают в аварии. Привыкают к тому, что ездить по дорогам совершенно безопасно, расслабляются, начинают вести себя так, словно дураков вокруг нет, и все окружающие честно и незабвенно выполняют «Правила Дорожного Движения». А от подобной самоуверенности всего один шаг до столкновения – и даже слова «он был не прав» вряд ли уже когда восстановят первоначальный вид вашей машины или избавят от сотрясения мозга.

Поэтому, давайте разберемся с тем, как следует вести себя в случае ДТП.

15.1 *Действия перед аварией*

Иногда водитель даже не замечает, как произошла авария: просто ощущает удар, испуганно жмет на тормоза, и только выйдя из машины обнаруживает, что перепутавший педали газа и тормоза водитель «Камаза» раздавил ему весь багажник. Но в большинстве случаев автомобилисту удастся в полной мере прочувствовать все этапы развития ДТП и даже предпринять некоторые действия.

15.1.1 *Чего делать нельзя*

Допустим, вы видите, что вот-вот попадете в аварию. Чего вы не должны делать, если не в состоянии оценивать и контролировать ситуацию?

Вы обязаны тупо давить на тормоз и в самых потаенных мыслях думать не думайте повернуть руль!

В параграфе 10.1. Правил Дорожного Движения записано: «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства».

Это означает, что при аварии по чужой вине отвечать за все возникшие последствия будет виновник столкновения аварии – но только в случае предпринятого вами экстренного торможения. Стоит вам повернуть – и виновник аварии с облегчением объявит: «Я не виноват в том, что он крутил рулем во все стороны и сбивал окрестные «Лендроверы» и столбы. Если бы он врезался в меня, убытки от последствий происшествия были бы в двадцать семь раз меньше».

Мне лично не раз приходилось встречаться с людьми, которые признавались виновными в аварии только на том основании, что перед тем, как врезаться в выехавшую со

второстепенной дороги машину, они предпринимали попытку «увернуться» от нарушителя.

Впрочем, бывают ситуации куда более трагические. На кладбищах полным-полно могил, лежащие в которых люди виновны только в том, что шли вдоль дороги в тот миг, когда водитель какого-нибудь потрепанного «Москвича», избегая столкновения, повернул руль в сторону тротуара. И то, что водитель, спасший свою машину от вмятины на крыле, на несколько лет попадет за решетку – вряд ли хоть немного изменит баланс вселенских сил в сторону Добра.

Все водители в один голос утверждают, что в подавляющем большинстве ситуаций только быстрый и энергичный маневр способен спасти от столкновения. Это действительно так. Но запомните раз и навсегда: с того мгновения, когда вы решились повернуть руль, за все возможные последствия будете отвечать вы и только вы!

Совет в тему:

Если вас все-таки угораздило отвернуть в сторону и попасть в аварию, при составлении протокола укажите, что ваши действия продиктованы требованиями статьи 18-й КоАП «Крайняя необходимость»:

«Не подлежит административной ответственности лицо... действовавшее в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности... если эта опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена другими средствами и если причиненный вред является менее значительным, чем предотвращенный вред».

И давите на то обстоятельство, что вы спасали свою жизнь. Хотя доказывать свою правоту придется очень тяжело.

Таким образом, главные правила, которые вы должны соблюдать, видя, что стремительно скатываетесь в аварийную ситуацию, таковы:

– никогда не поворачивайте руль, если не испытываете абсолютной уверенности в том, что перед вами будет свободное пространство!

– в случае малейшей неуверенности в себе или в безопасности вашего маневра – давите на тормоз и не делайте больше ничего!

Возможно, после аварии вас попытаются обвинить в том, что вы не отвернули в сторону. В такой ситуации вы можете не только сослаться на правила «Правил Дорожного Движения», но и сказать что-то вроде: «Да там же пешеход был!» или «Там проезжала легковушка».

Совет в тему:

Самый жестокий юридический совет, который я слышал в своей жизни, это: «Никогда не тормозите, если какой-нибудь алкоголик перебегает дорогу. Во-первых, получите возможность говорить, что пешеход выскочил прямо перед капотом, и вы ничего не успели сделать, во-вторых – инспектору не удастся определить вашу скорость по тормозному следу, в-третьих – если вы его не убьете, а только покалечите, вам по гроб жизни придется выплачивать ему пособие по инвалидности.

Данная адвокатская мудрость лишней раз доказывает, что юриспруденция не всегда является синонимом справедливости и что переходить дорогу в неполюженном месте – нехорошо.

15.1.2 Что делать нужно

Самое главное – пристегиваться ремнем безопасности. Но это следует выполнять заблаговременно. Что еще можно делать, в преддверии аварийной ситуации? Увы, только одно: отворачивать!

Отворачивать следует в ситуациях, когда ваша вина в предстоящем столкновении бесспорна, и таким образом вы можете хоть как-то снизить для себя будущий ущерб. Например, если вы с явным превышением скорости (выбрали режим движения, не

обеспечивающий безопасность) перескочили через возвышение и обнаружили впереди дорожный затор, остановиться до которого явно не успеете; либо при обгоне на встречной полосе обнаружилась летящая вам в лоб машина; при неосторожном выезде со второстепенной дороги, или если на оживленной улице у вас неожиданно «провалилась» педаль тормозов, а «ручника» вы до сих пор не отремонтировали!

Совет в тему:

Между прочим, о заторе впереди вам наверняка предупреждали встречные водители, но вы просто не поняли их сигналов. А потому запомните азы применяемой на дорогах световой сигнализации:

1) Два коротких моргания «дальним» светом: либо впереди Гаиешная засада, либо еще что-то очень опасное (ДТП, карстовый провал, разобранный мост, разлитое масло).

2) Одно долгое «морганье» в спину: «Дай дорогу!»; в лицо или в бок: «Пропусти!»

3) Одно короткое моргание в лицо или в бок «дальним» в городском заторе: «Проезжай, пропускаю!».

4) На шоссе, если при попытке обгона автобус или грузовик включил левый указатель поворотов: «Не обгоняй, впереди встречная машина!». Сигнал правым поворотом: «Дорога свободна!».

В ответ на предупреждение принято несколько раз моргнуть «аварийной сигнализацией»: «Спасибо за предупреждение!». Гудок в спину будет означать: «Пожалуйста!».

7) В Европе принято просить двигающегося впереди водителя уступить дорогу включением левого «поворотника». Иногда этот сигнал можно увидеть и на наших дорогах.

8) На трассе, в темное время суток, когда большегрузный грузовик обгоняет машину, его водитель не видит, опередил он машину или нет. Считается правилом хорошего тона, если водитель обгоняемой машины моргнет «дальним», что фура может завершить обгон, не задев его.

9) Ночью, когда вас обгоняет автомобиль, переключитесь на «ближний свет» как только обгоняющий поравняется с вами, чтобы не слепить его через зеркало.

Итак, куда и в каких ситуациях нужно отворачивать?

– На трассе следует решительно отворачивать с дорожного полотна в кювет. Именно решительно – под углом 30-40 градусов, чтобы избежать «перевертыша». Даже столкновение с ближним деревом на скорости 70-80 километров в час окажется безопаснее, чем лобовое столкновение с несущимся навстречу автомобилем. Собственно, при лобовом столкновении вообще нет шансов остаться в живых. Зато при отвороте в кусты есть некоторая надежда вообще не получить повреждений – только перепачкаться, да проложить новую просеку. Поймаете грузовик, он вытащит вас «за хвост» обратно на дорогу, и поедете дальше, теперь уже наверняка никуда не торопясь.

– В городских условиях или на трассе, когда по обочине идут люди, единственный способ снизить финансовые потери – врезаться в грузовик. Грузовой автомобиль – штука крепкая, а потому ремонт ограничится восстановлением своей собственной машины. С самим собой вы как-нибудь договоритесь без всяких судов и судебных исполнителей. Нет грузовиков: биться следует в «Жигули» или «Москвичи», они дешевле.

Проникнитесь этой мыслью до глубины души, ибо в аварийной ситуации листать справочник будет некогда. Понимаете, что сейчас врежетесь в «Кадиллак» – дергайте руль в сторону «Газа-66» или «Волги». Хоть квартиру и дачу не придется для возмещения ущерба продавать. И не очень доверяйте страховке. Она имеет ограниченный размер покрытия и еще может компенсировать стоимость «Газ-53», но никак не нового «Лексуса».

15.2.1 Как попасть в аварию

Непосредственно перед ударом во всю глотку крикните: «Берегись!», чтобы пассажиры

успели подготовиться к столкновению. Всякую ересь про то, чтобы кто-то падал на бок, упирался ладонями в стекла и панели я повторять не стану: пассажиры обязаны быть пристегнуты, а вы – до последнего момента держаться за руль и топтать педаль тормоза. Перед столкновением безжалостно давите на звуковой сигнал: в лучшем случае вы обратите на себя внимание других участников происшествия и свидетелей, которые впоследствии могут вам очень пригодиться. В худшем... Ну, худшего случая уже не будет. В самый последний миг откиньте на подголовник голову, поддерните ноги (их может зажать или вовсе отрубить сместившейся панелью) и закройте глаза (это спасет вас хотя бы от мелких осколков и стеклянной крошки).

Сразу после аварии выключите зажигание.
Теперь все, переходим к оформлению ДТП.

15.3 Как вести себя после аварии

Поведение водителя сразу после столкновения наиболее важно. Зачастую от этого может зависеть все его дальнейшее благосостояние, а иногда и свобода. К сожалению, именно в это время человек испытывает наибольший шок, и не способен адекватно оценивать ситуацию. Посему возможное поведение следует распланировать заранее и в дальнейшем тупо выполнять заранее подготовленный план. В том случае, если у вас есть страховка или адвокат, который в дальнейшем станет защищать ваши интересы, – этот план следует составить вместе с ним.

В любом случае в случае аварии вам следует:

– если хоть как-либо (царапина на руке, разбитая бровь, синяк под глазом) пострадал хоть один человек, автоинспекцию требуется вызывать в обязательном порядке!

– не соглашаться признавать себя виновным и брать на себя какие-либо обязательства! На такой шаг можно пойти только в том случае, если машины пострадали несильно, а вы чувствуете себя спокойно и уверенно;

– разезжаться без оформления ДТП можно только в том случае, если виновник аварии сам компенсировал вам ущерб на месте.

15.3.1 Первые действия

Самое первое, чем вам следует озаботиться в случае участия в дорожно-транспортном происшествии, – это поисками свидетелей. К сожалению, они имеют дурную привычку иметь свои дела, куда-то торопиться, крайне быстро исчезать с места аварии. Зачастую другие автолюбители из чувства солидарности готовы помочь вам подтвердить свою невиновность: но они не станут по полдня дожидаться автоинспектора. Они только сообщат свои координаты и поедут дальше. Не упускайте этой возможности – немедленно записывайте их фамилии, адреса и телефоны. А если сами оказались свидетелями ДТП: поступите точно так же, назовите свои координаты бедолаге, оказавшемуся у разбитой машины. Никто не поможет нам в деле самозащиты, кроме нас самих.

Совет в тему:

В наше время многие водители вступают в некое товарищество или организуют круговую поруку. Скажем, трое-четверо друзей договариваются, что в случае столкновения с любым из них остальные будут выступать свидетелями потерпевшего. Таким образом, член подобного «товарищества» при попадании в аварию немедленно вносит фамилии друзей в протокол, как свидетелей, а потом, при встрече, объясняет, что им нужно говорить. Так что, факт отсутствия свидетелей зачастую не менее важен, нежели их существование – и про это необходимо упомянуть в протоколе при оформлении ДТП.

15.3.2 Второй этап

Далее вам необходимо сообщить о случившемся своему страхователю или адвокату, коли таковые существуют. Для вас крайне важно, чтобы они успели прибыть на место ДТП

раньше автоинспектора. Тогда вы сможете испытать немалое удовольствие от зрелища того, как не инспектор вправляет мозги несчастному водителю, а свора стряпчих треплет инспектора, требуя упомянуть каждую мелочь, способную свидетельствовать в пользу их клиента.

Разумеется, ни в коем случае не стоит препятствовать второму пострадавшему вызывать автоинспекцию. Более того, после переговоров со страховщиками и юристами инспектора по безопасности движения придется вызывать ему самому.

Совет в тему:

Зачастую случившаяся авария способна вызвать самую неадекватную реакцию со стороны участников ДТП. Очень может быть, что в такой ситуации вам станут угрожать избиением, запугивать будущими бедами. Иногда, как из-под земли, вдруг вырастают знакомые виновника аварии в невероятном количестве, которые пытаются возложить всю вину на вас, требуют уехать с места столкновения и выплатить некоторую сумму денег.

В такой ситуации выход один: уходите из машины. Вызовите сотрудника автоинспекции и маячьте в пределах прямой видимости в ожидании его приезда.

Не бойтесь бегства бузотеров: самовольный уезд с места аварии автоматически сделает излишне шумных товарищей по несчастью виновниками ДТП, а если они попытаются повредить вашу машину – это тоже попадет в протокол.

В любом случае: здоровье дороже даже самых сильных повреждений автомобиля. Автомобильные узлы меняются, а человеческие – нет.

15.3.3 Сбор доказательств

Основных свидетельств случившейся беды три:

– тормозные пути обеих машин. Машины, оснащенные АБС, черных тормозных полос не оставляют, но таковых, к счастью, еще немного, а потому по следам на асфальте всегда можно увидеть, кто, откуда ехал и как долго тормозил. Огораживая место происшествия, крайне важно добиться того, чтобы по этим следам никто не ездил. Чтобы их не «раскатали»;

– точка столкновения. Обычно легко определяется по тому месту, куда просыпалась накопившаяся под крыльями обеих машин застарелая грязь. Подобная корка представляет собой довольно прочное покрытие и покидает свое место только от достаточно сильного удара.

– конечное положение машин: куда их разбросало после удара. Иногда виновники происшествия пытаются это положение изменить. Препятствовать этому вы не сможете, но вот внимание свидетелей на подобные действия обратите.

Зафиксировать доказательства можно разными путями. Например, закрыть тормозной путь от дождя снятой с себя курткой (реальный случай), или пометить начало и конец тормозных путей, место столкновения и конечное положение транспорта с помощью насечек зубилом на асфальте (и это было).

Можно взять лежащий в бардачке фотоаппарат и тщательно, не жалея пленки, отснять место происшествия со всех сторон и во всех ракурсах, обратив на свои действия внимание свидетелей и записав упоминание о проделанной работе в протокол.

15.3.4 Оформление бумаг

Заручившись фамилиями свидетелей, фотографиями, учтя все факты, которые подтверждают вашу безопасность вы можете, в ожидании прибытия ГАИшников, заняться заполнением бланков обязательного страхования. Инструкция прилагается к каждому бланку и страховому договору, поэтому трудностей возникнуть не должно. Если второй участник происшествия заполнять бланки отказывается – сделайте это сами, и занесите его отказ в пункт «примечания».

В случае ДТП, не повлекшего тяжелых последствий (нет раненых и погибших), приехавший инспектор ГАИ составляет протокол об административном правонарушении. К

протоколу прилагаются:

- схема ДТП;
- приложение к протоколу с описанием механических повреждений транспортных средств;
- объяснения участников и очевидцев ДТП.

В составлении всех этих документов вам предстоит принять самое деятельное участие.

При составлении схемы ДТП следите за тем, чтобы она хоть приблизительно отражала реальные размеры предметов. Помните: и комиссия, и суд свои суждения будут выносить по этой схеме. И если узенькую в реальности дорожку на схеме станет изображать широкая полоса с несколькими крохотными машинками, потом, на разборе, вам могут задать естественный вопрос о том, почему вы не объехали нарушителя? Может, вы спровоцировали ДТП специально? Если составленная инспектором схема вам не нравится – составьте свою и предложите приложить ее к протоколу, упомянув о ней в самом протоколе.

Проследите, чтобы в описании механических повреждений вместо общих слов «деформировано левое крыло» имелись конкретные описания: «сквозная пробоина длиной в две трети крыла, масляное пятно под левым колесом и плохо закрывается водительская дверь».

Уточню смысл фразы: «сквозная пробоина длиной в две трети крыла» – (значит, рихтовкой не обойтись и крыло придется менять), «масляное пятно под левым колесом» – (возможно повреждение тормозной системы, а то и двигателя) и «плохо закрывается водительская дверь» – (возможно, «повело» стойки, и весь кузов придется менять).

Заполняя протокол, помните, что никто не вправе требовать от человека, только что ставшего жертвой аварии, хладнокровия матерого космонавта. В частности, вы не обязаны четко и однозначно понимать, правильно оформлены все бумажки или нет. Вы можете лишь подтвердить, что вы их видели. И этим нужно обязательно воспользоваться. То есть, если вы не уверены в своих действиях и боитесь наговорить (написать) чего-нибудь не то, вы можете изложить на бумаге примерно следующее:

«Я ехал по главной дороге по зеленому сигналу светофора и вдруг ощутил удар сбоку. У меня в салоне цветной телевизор марки «Сони» с сиденья на пол упал и как-то странно хрустнул. Я остановился, вышел из машины и увидел, что в меня врезался автомобиль марки «Т-90» зеленого цвета гос. номер «А000УУ». Никаких свидетелей происшествия вокруг не оказалось, я вызвал ГАИ и мы вместе со врезавшимся в меня гражданином дожидались инспектора. После аварии у меня болит голова и я ничего не понимаю в составленных протоколах».

В более развернутом виде этот больной бред пострадавшего человека будет означать примерно следующее:

Я ехал по главной дороге по зеленому сигналу светофора и вдруг ощутил удар сбоку (я никаких правил не нарушал, в аварии невиновен). У меня в салоне цветной телевизор марки «Сони» с сиденья на пол упал и как-то странно хрустнул (если сломался – телевизор упомянут в протоколе и по этому поводу можно предъявить судебный иск). Я остановился, вышел из машины и увидел, что в меня врезался автомобиль марки «Т-90» зеленого цвета гос. номер «А000УУ» (та самая машина, о которой идет речь). Никаких свидетелей происшествия вокруг не оказалось (свидетелей не имелось и если они вдруг появятся – это лжесвидетели), я вызвал ГАИ, аварийного комиссара и мы вместе со врезавшимся в меня гражданином дожидались инспектора (он никуда не отходил и свидетелей найти не мог). После аварии у меня болит голова (после аварии, а не до. То есть я не садился за руль в «болезненном или утомленном состоянии») и я ничего не понимаю в составленных протоколах (если адвокат сочтет, что я сказал что-то не так – он сможет сослаться на мое болезненное состояние и все исправить).

Согласно статье 236-й ч. 1-я КоАП РФ, копия протокола об административной ответственности вручается немедленно после его составления под расписку лицу, совершившему административное правонарушение, а также потерпевшему по его просьбе –

и этим правом получить копию нужно обязательно воспользоваться! Иначе в протоколе потом могут оказаться «неожиданные» добавления или исправления.

Кроме того, если вы подозреваете, что другой участник столкновения пьян, вы можете потребовать, чтобы его отправили на медицинское освидетельствование.

Кстати, в том случае, если в ходе происшествия имеются раненые, медицинская наркологическая экспертиза производится в обязательном порядке, равно как и техосмотр транспортного средства.

Совет в тему:

Если в ходе аварии есть раненые или погибшие – немедленно и обязательно нанимайте адвоката! В данном случае речь будет идти уже не о материальном ущербе, а о риске оказаться за решеткой.

15.3.5 Работа с бумажками

Материалы по ДТП направляются в группу разбора ГАИ, где после дополнительной проверки принимается решение. Рассмотрение материалов об административном правонарушении должно быть проведено в пятнадцатидневный срок со дня поступления его в отдел ГАИ (ст.256-я ч.1-я КоАП РФ).

«Разбор» своей аварии желательно посетить, получить на руки решение комиссии, после чего предложить виновнику ДТП добровольно с вами расплатиться (компенсировать ущерб). Если за него это сделает его страховая фирма – ему повезло. Если фирма отказывается покрывать причиненный ущерб полностью – продолжайте наседавать на виновника. Попытайтесь донести до его понимания, что в случае взыскания денег по суду ему придется компенсировать судебные издержки, ваши затраты на адвоката, услуги судебного исполнителя, а также покупать вам новый телевизор, про который при любовном расставании вы можете и забыть.

И опять – не очень рассчитывайте на страховую компанию. Пусть *виновник* аварии выбивает из них деньги на компенсацию, а не вы. Вы имеете полное право требовать компенсации от конкретного лица – вот на это в первую очередь и направляйте свои усилия.

Если товарищ не поймет и не принесет вам деньги – дальнейшие разбирательства должен проводить нанятый вами адвокат, затраты на которого также следует внести в сумму иска... Впрочем, об этом так же позаботится адвокат.

В том случае, если виновным признали вас, – жалоба на постановление по делу об административном правонарушении может быть подана в течение 10 дней со дня вынесения постановления в суд или вышестоящий орган.

15.3.6 Деньги на месте

В принципе, расплата на месте за незначительные повреждения стала уже повседневной практикой, что в скрытой форме (франшиза) признается страховыми компаниями. Если стоимость ремонта составляет менее пятидесяти-шестидесяти долларов, то официальное оформление ДТП и потерянный в связи с этим целый день могут оказаться более убыточными, нежели сама авария.

Однако следует помнить, что даже здесь можно запросто нарваться на жуликов, которые заплатят вам немножко, чтобы потом содрать в несколько раз больше. Основных приемов обмана два:

– вы признаете себя виновным, расплачиваетесь, уезжаете. Жулик, дождавшись, пока вы скроетесь за углом, вызывает ГАИ и сообщает, что попал в аварию, виновник которой с места происшествия скрылся. Но он, по счастью, успел записать госномер умчавшегося автомобиля.

Вас разыскивают, штрафуют, после чего вам, под угрозой судебного иска, приходится оплачивать ремонт пострадавшего автомобиля еще раз;

– другой участник происшествия признает себя виновным, платит вам. Вы уезжаете. Но

едва вы скрываетесь за углом... Далее смотри выше. В итоге теперь вам приходится расплачиваться за ремонт машины виновника аварии.

Дабы подобного не случилось, перед разездом с места ДТП вам с товарищем по несчастью следует обменяться расписками примерно такого содержания:

«Р А С П И С К А

Я, Иванов Иван Иванович, проживающий по адресу: там-то и там-то, получил от гражданина Сидорова П.П. деньги в сумме 300 (триста) долларов США в виде компенсации за материальный ущерб, причиненный моему автомобилю БРДМ госномер «н 29-76 УК» (разбита правая передняя блок-фара и сломан каток левой гусеницы), двигающемуся по ул. Тверской, при выезде со двора на своем автомобиле «Таврия» госномер «М777МВ».

Других повреждений моему автомобилю не нанесено. В настоящее время никаких материальных или иных претензий к гражданину Сидорову П.П. я не имею.

29 февраля 2005 г. Иванов И.И.»

В ответ:

«Р А С П И С К А

Я, Сидоров Петр Петрович, проживающий по адресу тут-то и тут-то, признаю себя виновным в столкновении с автомашиной БРДМ госномер «н 29-76 УК» и никаких претензий к гражданину Иванову И.Ивановичу, И., проживающему по адресу: там-то и там-то, не имею.

29 февраля 2005 г. Сидоров П.П.».

Имея в кармане такую бумажку, вы можете сказать, что составили с гражданином Сидоровым схему ДТП и, в соответствии с «Правилами Дорожного Движения», договорились встретиться в автоинспекции и оформить ее по всем правилам, но Петр Петрович почему-то не приехал, и вы махнули на это дело рукой, благо никаких претензий к вам все равно нет... Вот и расписочка имеется.

А на словах можно рассказать, как все было на самом деле. В милиции тоже ведь люди работают. Все прекрасно поймут.

Глава 16

Как выбрасывать машину

Евгения Примакова пытались снять с выборов судебным решением, обвинив в сокрытии имущества. Однако в ходе заседания выяснилось, что автомашина марки «Ваз», не указанная кандидатом в декларации об имуществе, вышла из строя более десяти лет назад и уже давным-давно выброшена на свалку.

(Из газетной статьи)

Закончить книгу, я думаю, следует разъяснением того вопроса, которым обычно никто, приобретая машину, не задается: как выбрасывать свою машину? Ведь это не фантик от конфетки, в урну не кинешь. К тому же, автомобиль официально оформляется как ваше личное имущество, за него с вас будут требовать налоги, оно должно указываться в декларациях, подаваемых по разному поводу. И зачем такой хомут на шею, если он перестал приносить пользу?

16.1.1 Как избавиться от машины

Для этого существуют три основных способа:

– *дикий*

Когда вы заезжаете в какой-нибудь лесок или сворачиваете на придорожную свалку, свинчиваете госномера и тихо убегаете от нее, мучаясь острыми приступами совести.

– *культурный*

Вы приезжаете на одну из автомобильных «живодерен» – разборок автомобилей, где и продаете свою машину за символические сотню-другую долларов.

– *домашний*

Аналогичен предыдущему, с той лишь разницей, что машина отдается на растерзание слесарям из ближайшей автомобильной мастерской.

16.2.1 Как избавиться от машины официально

Вы берете с собой госномера и техпаспорт вашей автомашины, едете в ГАИ того района, где зарегистрирована машина и пишете заявление примерно такого содержания:

«Прошу снять с учета мой автомобиль марки «Ролс-Ройс» 1913 года выпуска, госномер «ИК 1234 П», как полностью пришедший в негодность.

Приложение: госномера на машину.

Свидетельство о регистрации автомобиля...»

Все. С этого мгновения вы снова становитесь пешеходом – как испокон века называли на Руси человека, не имеющего лошади.

Хотя, наверное, вы уже успели присмотреть для себя новый автомобиль?

Словарь

Представьте себе, что остановились вы перекусить в придорожном кафе. Заходите и видите, как все присутствующие с интересом уставились в рот рассказчику, который излагает примерно следующее:

«Пилю на шишиге по трассе, а мне навстречу селедка моргает. «Ну, – думаю, – опять впереди палочками торгуют». Газ сбросил, за поворот нырнул, а там два десятка точилок собралось. Бандерлог руку дружбы на осевой показал, в него тут же пара мерингов угодила, баржа жопу догнала и брюхоног добавился. Ну, я-то кочергу за лопатками нашел, по пашне пополз. За мной титаник сунулся, но сел. Теперь там всем точно хана, до завтра куковать будут».

Если из этого разговора вы усвоили, что дальше ехать не надо, это уже хорошо. Но чтобы понимать хотя бы половину рассказов или объяснений бывалых водителей, вам наверняка понадобится освоить нижеприведенный толковый словарь водительских терминов.

«АБС» – антиблокировочная система тормозов. Предназначена для предотвращения срыва колес на «юз» при торможении.

«Авдотья» – общее название автомобилей фирмы «AUDI». Они же:

– 44-й кузов выпуска до 1985г. – «сигара», «портсигар»;

– «AUDI 100» – «Селёдка»,

– «AUDI 80» – «Бочка», «Булка».

«АЗЛЫК», «Маргарин», «Моська» – общее прозвище москвичей.

«АКПП» – Автоматическая Коробка Переключения Передач.

«Аннушка» – «Газ 69А».

«Антилопа», «Голстозадая», «Брюхоног» – «Ваз 2110» и все его семейство.

«АПБС» – антипробуксовочная система. Не позволяет прокручиваться колесам, когда машина трогается с места, снижая на них крутящий момент.

«Баллонник» (баллонный ключ) – ключ для отворачивания гаек или болтов, крепящих колесный диск.

«Бардачок» – так принято называть емкость с официальным названием «перчаточный ящик».

«Баржа», «Пароход» – общее название машин марки «Волга», от «Газ 21» до «Газ 3110» включительно.

«Бомба», «Бэха», «Бимка», «Бумер», «Баха», «Акула» – машины фирмы «BMW».

«Бочина» – боковая часть автомобиля.

«Брюхо» – днище автомобиля.

«ВМТ» (верхняя мертвая точка) – самое верхнее положение поршня в цилиндре. Соответственно НМТ (нижняя мертвая точка) – самое нижнее положение в цилиндре.

«Вован» – автомобиль марки «Князь Владимир».

«Вовчик» – общее название машин фирмы VW. Они же:

- «Огурец» – «VolksWagen Passat», он же «Пассатижи»;
- «Гульфик» – «VW Golf».

«Временное» – «Временное разрешение» на управление автомобилем, которое остается у водителя в случае изъятия «Водительского удостоверения». В настоящий момент сроком действия никак не ограничено, чтобы на нем ни писалось!

«Вульва», «Вава», «Чемодан» – автомобиль марки «Volvo».

«Выкат» – расстояние, которое машина способна проехать по инерции, с нейтральным положением всех органов управления.

«Газ» – педалька, на которую нужно давить, чтобы увеличить обороты двигателя (его мощность) путем увеличения количества подачи топлива в данный момент. Вот. Он же – «акселератор». «Сбросить газ» означает отпустить эту педальку.

«Газон» – грузовой автомобиль марки «Газ» («Газ-51, 52 53»).

«Глаша» – автомобиль марки «Nissan Gloria».

«Головастик» – бортовой автомобиль марки «УАЗ». Другие марки:

- «Козел» – обычный «УАЗ».
- «Буханка» – «УАЗ-фургон».
- «Санитарка» – он же, но переоборудованый под санитарную машину.

«Горбатый» – автомобиль марки «ЗАЗ 965».

«День жестянщика» – неблагоприятные погодные условия, ведущие к большому количеству аварий.

«Джипорожец» – автомобиль марки «ЛуАЗ». Он же: – «Рюкзак», «Луноход», «Броневик», «Фантомас», «Газик», «Бобик», «Козлозапор».

«Димон» – автомобиль марки «ММС Diamant».

«До полика» – термин, обозначающий максимальное усилие, приложенное к любой педали.

«Догнал» – аварийная ситуация, связанная с тем, что один автомобиль врезался в другой сзади.

«ДТП» – Дорожно-Транспортное Происшествие.

«Дуглас» – автомобиль марки «М-412».

«Жопа» – задняя часть автомобиля. Этим термином следует пользоваться очень аккуратно, поскольку невоспитанные люди понимают его крайне неправильно. Я лично был свидетелем того, как в столярный цех заскочила раскрасневшаяся начальница и громко растерянно заявила: «Что делать, мне наш директор только что в жопу попал?» И долго не могла понять, почему мужики так ухохатываются над ее бедой.

«Жучка», «Жига» – автомобили семейства «Жигули».

«Закипеть» – перегреть двигатель. А вот «вскипятить» – это так перегреть двигатель, что произойдет серьезная поломка.

«Занос» – потеря управляемости автомобилем, когда он начинает двигаться совсем не туда, куда хочет водитель, причем самым неожиданным образом. Например, боком.

«Запелор» «Пелор» – так одновременно называют машины марки «Peugeot» и марки «Заз» в честь известного анекдота о том, как эти две фирмы хотели наладить совместное производство, но никак не знали, как назвать новый автомобиль...

«Запор», он же – «Хохол», «Жужик», «Зюзик», «Жопик», «Жопарожец», «Зверожопец» – это все, естественно, автомобили марки «ЗАЗ».

«Зубило», «Самара» – автомобили марки «Ваз-2108, 2109, 21099».

«Каблук», «Шиньон» – автомобили марки «ИЖ-2715».

«Казель» – автомобили марки «Газель».

«Калека» – автомобили марки «Алеко».

«Классика» – автомобили марки «Ваз 2101–2107».

«Клиренс» – просвет между днищем машины и дорогой.

«Кляча» – автомобили марки «Lancha».

«Козел» – автомобили марки «Газ 69».

«Койота» – автомобили марки «Тойота», из них:

– «Целка» – «Toyota Celica».

– «Корова» – «Toyota Corolla».

– «Кристина» – «Toyota Cresta», она же «Крестуха».

– «Марчелло», «Марковник» – «Toyota MarkII».

«Копейка», «Копье» – автомобили марки «Ваз 2101; 011; 013».

«Кочерга» – рычаг КПП.

«КПП» – Коробка Переключения Передат.

«Крокодильчик» – наконечник провода в виде подпружиненного зажима, позволяющий прицепить его на деталь кузова, клемму или провод.

«Крюгер» – автомобили марки «Land Cruiser».

«Кулак» – элемент передней подвески, в котором собраны все вместе, в один «кулак», элементы крепления колеса, поворота колеса, устройства, позволяющие перемещаться колесу относительно кузова вверх и вниз, и удерживающие его в вертикальном положении. На мощных древних машинах вроде «Волги-3110» это: шкворень, верхний и нижний пальцы четырех рычагов, поворотный рычаг, цапфа, опорные и поворотные подшипники. На современных: нижняя часть стойки с поворотным рычагом и пальцем нижнего рычага. Боже, как мельчает мир...

«Лаврик» – автомобиль марки «Nissan Laurel».

«Ласточка» – сильно поношенный автомобиль. Смысл термина в том, что местами обшивка подгнила, не держится на кузове и во время движения болтается (машина на кочках машет своими крыльями, как ласточка).

«Лежачий полицейский» – один или несколько волнообразных выступов на дорожном покрытии поперек направлению движения. Их длина и высота рассчитываются таким образом, чтобы машину, соблюдающую разрешенный режим движения, лишь слегка качнуло вверх-вниз, а вот автомобиль, превысивший скорость на 10-15 километров – рискует уже не покачаться, а сделать несколько прыжков, разбивая дорогостоящую подвеску.

«Лохматый» (автомобиль) – очень старая машина. Смысл термина в том, что местами она прогнила настолько, что ржавый металл торчит лохмотьями.

«Лямбда-зонд» – датчик кислорода, который крепится на глушителе инжекторных машин.

«Мерин», он же «Мерзавец» или «Мерсюк» – это просто «mercedes», а «Гусь» – знаменитый «MB-140 600SE» (для тех, кто брезгует английским языком: последние пять значков по-аглицки читаются именно как «Гусь», «GOOSE»).

«Моргнуть» – дать короткий сигнал дальним светом.

«Морда» – передняя часть автомобиля. Этот термин тоже понятен не всем, но куда более безопасен. Слова: «Меня в морду «Окака» стукнула» смеха обычно не вызывают.

«Мыльница» – автомобиль марки «ЗАЗ 968М», он же просто «с жабрами».

«На ходу» (машина «на ходу») – термин означает, что машина изношена до предела, но, к удивлению хозяина, все еще самостоятельно передвигается.

«Обоюдка» – столкновение, в котором за обоими водителями признана равная вина, и каждый самостоятельно исправляет свои повреждения.

«Одометр» – правильное наименование счетчика пройденного километража, обычно размещаемого на шкале спидометра.

«Окака», она же: «Полвосьмого», «Окацикл», «Камазёнок», «Окурок» – автомобили марки «Ваз 1111».

«Окно в потоке» – достаточно большая дистанция между движущимися в одном направлении автомобилями, позволяющая некоему третьему лицу совершить маневр, никого не убив и не покалечив.

«Осевая» – воображаемая или обозначенная разметкой линия, означающая середину дороги.

«Отек» – отечественный автомобиль.

«Паркетный джип» – машина, внешне похожая на вездеход, но пригодная только для езды по хорошим дорогам.

«Перевертыш» – машина, перекувыркнувшаяся через крышу. Характеризует не столько тип дорожно-транспортного происшествия, сколько состояние машины (например, при продаже): мелко пожеванная крыша, возможность смещения стоек, но исправная ходовая часть и двигатель.

«Пилить» (на машине) – ехать.

«Поджарый» – автомобили марки «Mitsubishi Pajero».

«Подрезать» – перестроиться в другой ряд в опасной близости перед следующими по нему автомобилями.

«Подснежники» – автовладельцы, не использующие свои автомобили зимой.

«Поллюция» – «Skoda Felicia».

«Пониженная передача» – это значит передача, на одну ступень ниже той, которая обычно используется на этой скорости. При этом на каждый оборот колеса происходит значительно больше рабочих ходов в двигателе, а значит – к колесам можно приложить заметно большее усилие.

«Попель», «Жопель», «Обель» – это все Opel, причем «Opel Senator» это – «Орел-санитар».

«Поросенок», он же «бомба», он же «ШРУЗ» или Шарнир Равных Угловых Скоростей – это такие большие калабахи на переднеприводных машинах, заменяющие им кардан – то есть идущие от КПП к колесам.

«Права» – «Водительское удостоверение», дающее право на управление автомобилем.

«Прижаться» – двигаться в опасной близости от попутной машины.

«Прикурить» (дать прикурить) – завести чужую машину от своего аккумулятора, подключив аккумулятор бедолаги к своему с помощью проводов.

«Притереться» – легкое попутное столкновение.

«Продавцы полосатых палочек» – сотрудники дорожной службы.

«Пыжик» – автомобиль марки «Peugeot».

«Пятачок» – автомобиль марки «Ваз 2105».

«Рихтовка» – выпрямление вмятин на деталях кузова. Однако в разговоре чаще всего используется в прямо противоположном значении. «Отрихтовал бочину о грузовик» означает не ремонт, а как раз повреждение машины.

«Рука дружбы» – в результате обрыва шатуна его обломок зачастую пробивает стенку блока двигателя и высовывается наружу. Вот это и называется: «Показать руку дружбы».

«Самолет» – автомобиль марки «Citroen».

«Серый» – автомобиль марки «Ford Sierra».

«Сесть» (на машине) – забуксовать.

«Собрать» (машины) – устроить массовое столкновение. Если машины просто «собрались» – значит три и более автомобилей совершили аварию без вашего участия.

«Сопля» – самостоятельно проведенный участок электропроводки. Этого презрительного наименования обычно удостоиваются участки электропроводки, пережившие множество ремонтов, а потому увешанные большим количеством кое-как заизолированных скруток.

«Ставрида» – автомобиль марки «Таврия».

«Таракан» – «Hyundai-Terracan»

«Титаник» – это машина импортного производства, находящаяся в плачевном состоянии, но подлежащая восстановлению.

«ТНВД» – Топливный Насос Высокого Давления. Это аналог одновременно карбюратора и системы зажигания в дизельном двигателе.

«Точило» – любой автомобиль, способный передвигаться.

«Трамблер» – простонародное название «прерывателя-распределителя».

«Трасса» – дорога. Чаще всего так именуется загородное шоссе, но нередко и оживленные городские улицы.

«Тупость» – вялое, замедленное реагирование машины на органы управления. Например, вы нажимаете на «газ», а автомобиль, вместо того, чтобы прыгнуть вперед, начинает неторопливо пыхтеть, набирая скорость.

«Угон» – кража транспортного средства, завладение транспортным средством без цели присвоения. Сей термин является пережитком социализма, когда каждый автовладелец автоматически считался виновным в том, что он богаче других, и преступление против него как бы заранее оправдывалось. Так, например, мне ни разу не доводилось слышать о возможности завладеть чужой кожаной курткой без цели наживы. А вот лишить автомобилиста имущества стоимостью в половину квартиры оказывается можно просто так, «без цели наживы». Бред, но он закреплен в Уголовном Кодексе.

«Ушастый», он же: «Жоржик», «Бумер» – автомобили марки «ЗАЗ 966; 968; 968А».

«Фаза» – плюсовой вывод. Кузов каждого автомобиля обычно используется как один большой и толстый провод. К нему подключается минусовая клемма аккумулятора (вывод генератора), а «плюсовая фаза» доставляется к месту использования по проводам. Соответственно, в автомобилестроении, в отличие от классической физики, вместо понятий «плюс» и «минус» используются термины «фаза» и «кузов».

«Цвет» – может сопровождаться очень странными дополнениями, которые в переводе на русский язык означают: *триумф* – серебристо-красный, *баклажан* – фиолетовый, *рубин* – красный, *электрон* – серебристо-голубой, *коралл* – серебристо-темно-красный, *майя* – серебристо-бордовый, *реклама* – сигнально-красный, *вишня* – темно-красный, *аметист* – серебристо-фиолетовый, *торнадо* – красный, *гранат* – темно-бордовый, *жасмин* – белый, *охра* – золотая, *примула* – желтый, *сафари* – желто-белый, *нарцисс* – желтый, *чайная роза* – желтый, *приз* – серебристо-золотой, *мираж* – серебристо-желто-зеленый, *опатия-2* – серебристо-оранжевый, *валюта-1* – серебристо-светло-зеленый, *зеленый сад* – зеленый, *валюта-2* – серебристо-зеленый, *игуана* – серебристо-ярко-зеленый, *липа* – зеленый, *оливковый* – желто-зеленый, *корсика* – серебристо-темно-зеленый, *мурена* – сине-зеленый, *изумруд* – серебристо-темно-зеленый, *папирус* – серебристо-серо-зеленый, *табачный* – серебристо-коричнево-зеленый, *монте-карло* – синий, *чароит* – серебристо-темно-фиолетовый, *форель* – серебристо-серый, *пицунда* – зелено-голубой, *опал* – серебристо-голубой, *голубая* – адриатика, *аметист* – серебристо-фиолетовый, *сапфир* – серебристо-фиолетово-синий, *синяя полночь* – синий, *аквамарин люкс* – серебристо-сине-зеленый, *аквамарин валентина* – синий, *лагуна* – серебристо-синий, *лазурно-синий* – серебристо-темно-синий, *металлик* – серебристо-светло-бежевый, *авантюрин* – серебристо-черный, *мокрый асфальт* – серебристо-темно-серый, *сандаловый*

– серебристо-песочный.

«Чарлик» – автомобиль марки «М-2140». Более современная модель «М-2141» имеет клички: «Корыто», «Бандерлог», «Першинг», «Московская недвижимость».

«Членовоз» – автомобиль марки «Чайка».

«Чмурыхалка» – автомобиль марки «Trabant».

«Шайтан-резистор» – октан-корректор, регулятор опережения угла зажигания на инжекторных машинах.

«Шаха», «Шоха» – автомобиль марки «Ваз 2106».

«Широкий» – автомобиль марки «Jeep Cherokee».

«Шишига» – автомобиль марки «Газ 66».

«Эмульсия» – смесь масла и воды возникающая при попадании жидкости системы охлаждения в двигатель. Выглядит как моторное масло более светлого оттенка, либо как белесая полоска на щупе поверх уровня масла, иногда с пузырьками воздуха, в запущенных случаях – просто белесая масса вместо масла. Неисправность свидетельствуют о пробое прокладки головки блока (день ремонта), самой головки (день ремонта и много денег), или одной из гильз (полная переборка двигателя).

«Юз» – движение с невращающимися колесами. Чаше возникает при сильном нажатии на педаль «тормоза», но иногда в результате поломки или аварии машину приходится тащить «юзом» уже против своего желания.

«Юрик» – автомобиль марки «Юрий Долгорукий».