Как надо ездить зимой. Советы специалиста

Учитывая изменение погодных условий, мы решили поднять вопрос о неписанных правилах зимней езды. Думается этот репортаж будет интересен не только тем, кто встречает "первую зиму" за рулем, но и автомобилистам со стажем.

В качестве экспертов выступят директор московской школы Audi Quattro Геннадий Брославский, который дал несколько рекомендаций для портала www.gazeta.ru и сотрудники ГАИ.

Без чего зимняя езда вообще небезопасна

Существует несколько неотъемлимых атрибутов зимней езды, прежде всего – это зимняя резина, морозоустойчивая жидкость для омывателя, а также исправная светотехника.

Если вы едете не на зимней резине, считает директор школы Audi Quattro Геннадий Брославский, дальнейший разговор просто бесполезен. А вот шипы, по мнению Брославского – не такой принципиальный момент. На голом чистом асфальте, которым иногда радуют автомобилистов столичные коммунальщики, шипы держат машину даже хуже, чем нешипованная резина. Но на перекрестках и у светофоров, где дорога всегда особенно скользкая, шипы очень помогают.

Правило №1. Управлять на снегу и льду надо плавно.

Речь идет и о руле, и о педалях. Инструктора советуют представлять себе, что вы не спеша плывете в бассейне, где вода смягчает и замедляет все движения.

тронуться с места не получается, все советы как-то сразу забываются. Водитель газует, а машина, вместо того чтобы выезжать куда положено, соскальзывает вбок, где стоит еще одна машина. Тут желательно вспомнить еще одно правило.

Правило №2. Газ при зимней езде должен быть минимальным.

Запас тяги, который так приятно иметь летом, сейчас только мешает – колеса срываются в пробуксовку, и вся тяга уходит исключительно на шлифование ледовой корки на асфальте. Даже трогаться с места зимой иногда приходится на второй передаче (не зря же по этому принципу работают многие автоматические коробки, снабженные зимним режимом).

Итак, вы выезжаете со стоянки на минимальном газу (лучше несколько раз заглохнуть и снова завестись, чем прокопать колесами колеи, которые помешают выбраться). Если не получается, пытайтесь выбраться враскачку. Нажал газ – отпустил и нажал сцепление – снова нажал газ. Настоящие мастера могут вытащить таким способом машину из очень неприятных ситуаций, но и обычным водителям этот прием довольно полезен. А вообще-то кое о чем не мешало подумать еще накануне, когда ее сюда ставили – не заезжать впритирку к другим машинам, чтобы, если ваш автомобиль начнет скользить вбок, не упереться в них. А если останавливаетесь ненадолго, лучше не подъезжать близко к тротуару, где больше всего снега – въехать-то вы с разгона въедете, а выбраться обратно не удастся. Лучше встать чуть дальше от края. Совсем плохо останавливаться на горке, если потом не будет возможности съехать обратно задним ходом. При трогании с места колеса точно забуксуют.тронуться с места не получается, все советы как-то сразу забываются. Водитель газует, а машина, вместо того чтобы выезжать куда положено, соскальзывает вбок, где стоит еще одна машина. Тут желательно вспомнить еще одно правило. При трогании с места колеса точно забуксуют.

Какой привод лучше под горку?

Тут, кстати, следует упомянуть один нюанс: на заднем приводе въезжать в гору легче, потому что машина приседает при старте и нагрузка на заднюю ось увеличивается, соответственно уменьшая вероятность пробуксовки. А передние ведущие при трогании на горке, наоборот, разгружаются. Отсюда известный рецепт: на переднем приводе заезжать на горку задним ходом. Впрочем, не стоит этот способ переоценивать – может, лучше осторожно съехать вниз и попробовать еще раз, но только посильнее разогнавшись. Конечно, если вокруг нет стоящих машин, которые ваша может поцарапать, съехав вбок.

Правило №3. По возможности, тормозить лучше двигателем.

Кстати, современные автоматы, как правило, этому не препятствуют – они "понимают", что при отпущенном газе водитель, скорее всего, хочет затормозить двигателем. И, конечно, не стоит ждать от тормозной динамики автомобиля чего-то сверхъестественного. Надо держать большую дистанцию и тормозить заблаговременно. Проклятые летние привычки дают о себе знать: водитель жмет на педаль и ожидает обычной в таких случаях реакции машины – а она все едет. Лучше, выехав из двора, сразу же, не дожидаясь пока жизнь заставит, сделать несколько пробных торможений и сразу понять, чего от этого процесса можно ожидать. Тем, у кого АБС, остается просто давить на педаль.

При отсутствии АБС ее можно сымитировать.

Это называется прерывистым торможением. Есть еще ступенчатое, когда сила нажатия изменяется от раза к разу, а также множество других видов. Но прерывистое торможение – самое простое, и людям не слишком опытным лучше им и ограничиться.

На прямой, если тормозить не приходится, особых проблем не возникает даже зимой. Разве что заднеприводную машину может чуть водить из стороны в сторону, и это подсказывает водителю, что не все сегодня хорошо на дорогах. А переднеприводник и этого предупреждения лишен – пока он не задумает какой-нибудь маневр, машина будет идти ровно. Поворот – главная зимняя проблема после торможения.

Поворот зимой – основная проблема, если вы не известный спортсмен.

Зима для спортсменов только в радость. Занос для них – привычное и полезное явление, а отрабатывать его на льду намного проще, потому что скорость для достижения желаемого эффекта нужна гораздо меньшая. Для простого гражданина – наоборот. Зимой всякий водитель должен стремиться к тому, чтобы не стать нехотя спортсменом. Для этого надо заранее затормозить и перейти на пониженную передачу, с тем чтобы по дуге ехать ровно, не тормозя, с небольшим газом.

Если же вы к повороту подъехали слишком быстро, машина просто перестает в него вписываться. От типа привода это совершенно не зависит – любой автомобиль в этом случае выносит наружу, что сопровождается неприятным скрипом колес. Именно по скрипу неопытные водители обычно и понимают, что не все гладко. Когда машина не хочет поворачивать, естественная реакция – закрутить руль сильнее. Получается еще хуже: передним колесам в такой ситуации еще сложнее восстановить сцепление с дорогой. Едва ли у кого-то это получится без тренировки, но в принципе правильный способ состоит в том, чтобы, во-первых, отпустить газ, а во-вторых, чуть уменьшить угол поворота руля. Передние колеса при отпускании газа нагружаются (машина делает клевок), а поскольку они стоят уже под меньшим углом к дороге, больше вероятность, что они за нее зацепятся и начнут крутиться. Затем уже можно опять довернуть руль в сторону поворота. А все остальное, что касается поворота, – это уже из околоспортивной сферы, куда обычному, совсем не тренированному автолюбителю лучше не соваться.

Ведь у спортсменов все наоборот – они еще и сами вызывают занос. На заднем приводе для этого нужно после поворота руля добавить газа. Задняя ось скользит, и машина начинает поворачивать нос куда нужно. Но проблема в том, что как только начался занос, надо немедленно крутить руль в ту же сторону, куда несет зад машины, чтобы ее из него вывести. А это, увы, сложнее, чем вызвать занос. На переднем приводе добавление газа никакого заноса не вызовет. На маленькой скорости создать занос задней оси может помочь ручник – поворачиваем руль и тянем рычаг. Задние колеса блокируются, зад разворачивает. На большой скорости так не делают – может повредиться ручник. Тут надо прежде всего бросить газ – машина при этом клюет носом, передние колеса нагружаются и становятся менее склонны к скольжению.

После этого, если повернуть руль, уже может начаться небольшой занос задней оси, который помогает направить нос машины в нужном направлении. Чтобы занос стал сильнее, надо чуть-чуть нажать на тормоз. Но только совсем чуть-чуть, лишь коснутся тормоза, иначе заблокируются все колеса, и автомобиль просто будет скользить наружу. А при очень легком нажатии за счет перераспределения массы вперед (клевка) облегченная задняя ось начинает скользить. Еще раз повторив, что все это не для простых водителей, упомянем третий способ вызвать занос задней оси на переднем приводе. Подъезжая к повороту, надо сначала повернуть руль в противоположную сторону. И только после того, как машина послушается, уже крутить в сторону поворота.

Этим предварительным поворотом вы как бы раскачиваете машину, а раскачка приводит к заносу задней оси. Но в том-то и проблема, что всякий занос требует выхода из него – а это сложнее, чем его вызвать. Чтобы получилось, надо повторять одно и то же упражнение много раз. Наш опыт обучения показывает, что чем дольше повторяешь, тем лучше понимаешь, как это на самом деле не просто. А такое чувство уже хороший знак, считайте, преодолели первый этап.

Дополнительные рекомендации для заднего привода.

Многие думают, что, правильно подбирая скорость движения по зимней дороге, можно легко избежать заноса. Но это верно только отчасти. Конечно, "партизанский шаг" - это очень, очень предусмотрительно, однако вероятность заноса остается - при резком сбросе газа или торможении, даже во время разгона или ускорения… В общем, понесёт совершенно неожиданно.

В отличие от "переднеприводника", автомобиль с задними ведущими колесами больше склонен к заносу задней оси. Объясняется это просто: при классической компоновке основная масса приходится на переднюю часть машины - ее нагружает силовой агрегат + коробка передач, задняя часть загружена гораздо меньше, а, значит, хуже сцепление ведущих колес с дорогой.

Но это не мешает истинным асам "фигурного катания" управлять подобным авто на скользкой дороге абсолютно безопасно.

Ситуация первая, распространенная. Поворот, голый лед, полное неповиновение рулю - т.е. снос передней оси. Рецепт один - "обратить" состояние сноса "передка" в занос задних ведущих колес. Если понесло на большой скорости - достаточно сбросить газ, при условии, что передние колеса уже "смотрят" в сторону поворота, а скользкое покрытие хоть как-то, но держит автомобиль. Но запомните на всю, еще пока оставшуюся, слава Богу, жизнь: превышение скорости на голом льду является грубейшей ошибкой, исправить которую практически невозможно!

На небольшой скорости не следует и пытаться справиться с заносом "передка" с помощью рабочих тормозов - это только усугубит ситуацию. Дергайте ручник или резко и коротко нажмите на газ, что вызовет пробуксовку задних колес. Кстати, второй вариант требует определенных навыков и "чувства" автомобиля: "переборщив" с оборотами, вы рискуете развернуться на все 180 градусов. Включение пониженной передачи с намеренно резким отпусканием сцепления тоже поможет делу, но и тут понадобится немалая сноровка…

Ситуация вторая, очень распространенная. Багажник начинает "обгонять" капот. "Игра на опережение", в общем… Отсюда и рекомендация: не дожидаться заноса, а упредить его своими опытными каскадерскими действиями, в данном случае чрезвычайно парадоксальными - искусственным провоцированием заноса. Может не получиться. Тогда - пресечь начавшееся скольжение резким поворотом руля в сторону заноса и сразу же обратно, сопровождая это сбросом газа. Здесь главное - возвращать руль сразу, не дожидаясь реакции. Иначе такие манипуляции могут привести к "смене позиции": машину понесет другим боком под еще большим углом.

Вопреки устоявшемуся мнению, автоматическая коробка, если ею пользоваться аккуратно, облегчает зимнюю езду. Дело в том, что ведущий "мост" связан с двигателем не жестко, а через гидромуфту, которая сглаживает рывки и толчки в трансмиссии и не позволит колесам неожиданно провернуться (заблокироваться) при резком нажатии (отпускании) педали газа. Т.е. трансмиссия "сгладит" возможные ошибки водителя (до определенного предела, разумеется). Но надо учитывать скорость! Принудительные пониженные передачи плюс превышение скорости часто равняется принудительно сломанной коробке или блокировке ведущих колес с последующим принудительным же заносом...

Передний привод. Дополнительные рекомендации.

"Езжу зимой, поэтому предпочитаю передний привод" - так рассуждают многие автомобилисты. Они увереннее чувствуют себя и в повороте, и на прямой, и уверяют, что их машины почти не буксуют. Действительно, благодаря прекрасной курсовой устойчивости, переднеприводный автомобиль дает водителю несколько большее чувство уверенности, чем "задний привод". Передние колеса "тянут", задние послушно катятся за ними. Кроме того, двигатель своим весом постоянно нагружает передние колеса, что значительно улучшает их сцепление с дорогой, а если машина забуксовала, то у водителя в запасе большой резерв: поворачивая передние ведущие, обычно можно найти за что зацепиться.

Все это так. Но, бывает, на обледенелом повороте машина теряет управление, и как бы водитель ни крутил руль, начинает скользить по прямой. Что сделает неподготовленный: интуитивно повернет руль еще круче и затем "вдарит" по тормозам, чем окончательно выведет ситуацию из-под контроля. "Не бросайте газ!" - советуют авто-асы. Это верно, но способов вернуть неуправляемой машине послушность - много.

Сначала усвойте простую истину: если начался снос передних колес, единственное, что может вернуть их "к жизни" - занос задней оси. Каковой можно вызвать разными способами, в зависимости от текущей скорости автомобиля.

На небольшой скорости достаточно на мгновение заблокировать задние колеса. Достигается это аккуратным торможением: можно либо слегка "поддернуть" ручник, либо нежно наступить на педаль. "Газ" в этот момент ослаблять нельзя, а лучше даже усилить.

Главным отличием управляемого скольжения переднеприводного автомобиля от заднеприводного является то, что колеса нужно направлять на дорогу, то есть в ту сторону, куда автомобиль обязан ехать, а отнюдь не в сторону заноса, как нас раньше учили в автошколе. Это аксиома. Но на скоростях до 40-50 км/ч от нее можно отступить: кратковременный поворот руля именно в сторону начинающегося заноса поможет сориентировать автомобиль в нужном направлении. Ну, а дальше газуйте потихоньку, "вытягивая" машину из скольжения в прямолинейное движение по дороге.

При высоких скоростях все меняется.

"Переднеприводник" очень сильно реагирует на резкий сброс газа заносом задней оси. И наш неопытный водитель, сильно пугаясь обледенелого поворота, невольно отпускает педаль газа. Не готов, ох, не готов он к реакции автомобиля на это судорожное действие - а тут еще совет "бывалого": "не бросай газ, если машину понесло". А ведь он правильно сделал, ведь нам этого-то и нужно, только ненадолго! Кратковременный сброс газа "переставит" машину на дороге, и останется только "подбавить" обороты и "вытянуть" авто в поворот.

Но для "чайника" это сложно. Судите сами - машину несет на приличной скорости, а вместо "спасительной" педали тормоза надо жать на "газ". Поэтому еще раз "проговорим" правильный алгоритм действий: резкий сброс газа провоцирует снос задней оси, и в этот самый момент водитель выворачивает руль в сторону начинающегося заноса и прибавляет газ. Имейте в виду: смотреть надо только в ту сторону, куда вам нужно ехать (т.е. на выход из поворота) и ни в коем случае не туда, куда "несет" автомобиль!

Если все-таки машину "закрутило", то следуйте примеру опытных автогонщиков - тормоз и сцепление в пол! Не думая! Это позволит стабилизировать и остановить вращающийся автомобиль, а главное - не заглохнет двигатель, что поспособствует вам быстро убраться со встречной полосы и отъехать в безопасное место.

Остается лишь напомнить: резкий сброс газа может вызвать вращение автомобиля даже на прямом участке дороги, если под колесами неожиданно оказался лед. С педалью газа надо обращаться очень осторожно: плавно и дозированно нажимать и точно также отпускать. И если не хотите "фигурного катания" - никаких резких движений рулем! Но если оно все-таки началось - то, наоборот, действуйте решительно. Чем резче поворот руля в сторону заноса, тем быстрее выравнивающая реакция автомобиля. Вывернув колеса в сторону заноса, возвращайте их обратно, не дожидаясь реакции автомобиля - иначе машина попадет в ритмический занос с увеличивающейся амплитудой.

Источник: autoconsulting