

«Школу» ведут заслуженный тренер России профессор Э. Цыганков и обладатель Кубка мира по ралли-рейдам мастер спорта международного класса М. Нарышкин.

Зима, когда дороги покрываются льдом, очень опасный и аварийный период. Мы предлагаем вам несколько советов по управлению автомобилем в таких условиях, в том числе от автоспортсменов.



Кривая сама не вывезет

Нет надобности лишний раз назидательно повторять, что на скользких дорогах нужно готовить почву для маневров заранее, прогнозируя худшие варианты. Вообще полезно приучить себя проходить все повороты, не обязательно только опасные, по максимально сглаженной траектории. Это можно делать даже в рамках ПДД, не выходя за пределы своей полосы движения. Чем больше радиус, тем меньше центробежная сила, то есть выше скорость безопасного прохождения поворота.

Теперь об управлении тягой. Полезно довести до автоматизма снижение скорости перед поворотом, прохождение по дуге на постоянной тяге, а выход - с ускорением. А перед сомнительным поворотом, когда предполагается ухудшение условий сцепления, снижение скорости лучше выполнять, перейдя предварительно на передачу ниже (если АКП, то переключиться в положение «3» или «2» или хотя бы отключить овер-

драйв), - так и замедление будет происходить безопасно, и средние обороты мотора дадут наилучшие тягу и отзывчивость при дозировании ускорения без ненужных переключений.

Конструкция диктует стиль

Что касается типа полноприводной трансмиссии, то в наиболее выгодном положении находятся водители автомобилей с постоянным полным приводом - его поведение самое прогнозируемое. Хуже тем, у кого вторая ось подключается автоматически при пробуксовке первой: если это произойдет на дуге, когда сцепные свойства шин уже на пределе, то малейший толчок в пятне контакта может спровоцировать его срыв и дестабилизацию машины. Тем, у кого автомобиль с подключаемым вручную бездифференциальным приводом, приходится задумываться о целесообразности данной операции в некоторых

случаях. Например, когда едешь по сухому холмистому шоссе в заднеприводном режиме, а в низинных поворотах и на некоторых склонах встречаются наледи, по которым, естественно, лучше двигаться в режиме 4x4. Но не будешь же перед каждым таким местом и после него переключаться, если конструкция требует для расединения колесных муфт подачи машины назад! В таком случае лучше с точки зрения сохранности трансмиссии ехать на заднем приводе, учитывая классический характер поведения автомобиля. При конструкции без межосевого дифференциала преимущество за системами, размыкающими одну из полуосей с помощью вакуумной муфты, которые позволяют выполнить операцию включения-выключения скорости до 100 км/ч.

Увлёкся - не паникуй

В осеннее время легче всего попасть в ситуацию, когда надо поворачивать, но вы вдруг осознаете, что скорость слишком велика для скользкой дороги. Машина не слушается руля, вы бессознательно начинаете выкручивать его еще больше, чем усугубляете непростое положение, в котором оказались, и улетаете по прямой с повернутыми колесами (хорошо, если на обочину).

Ситуация крайне неприятная, тем более что вы осознаете все ее коварство слишком поздно. На торможение нет ни времени, ни места, да и не

