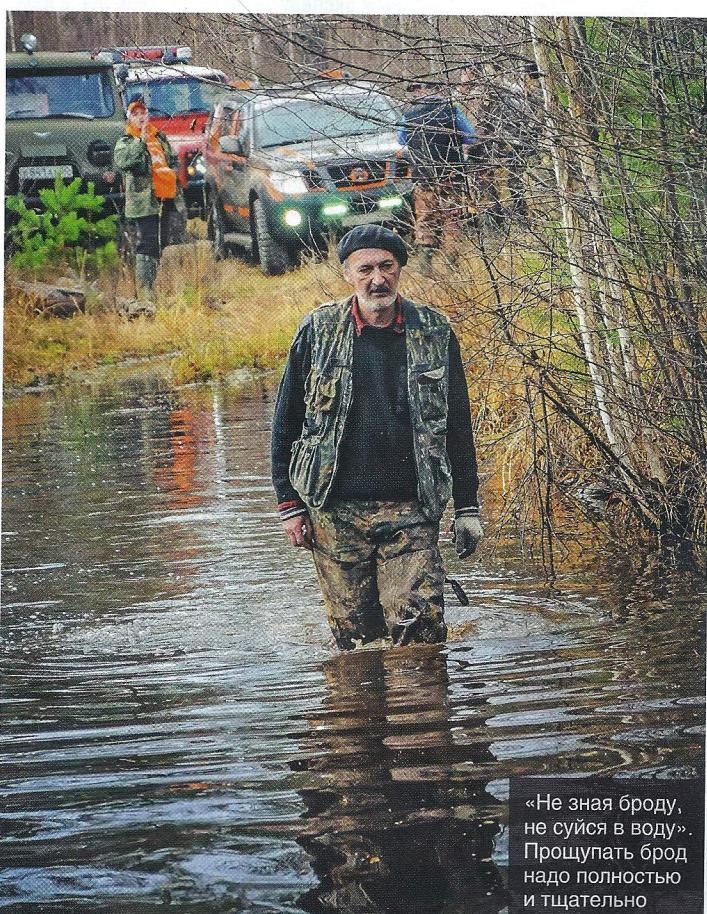


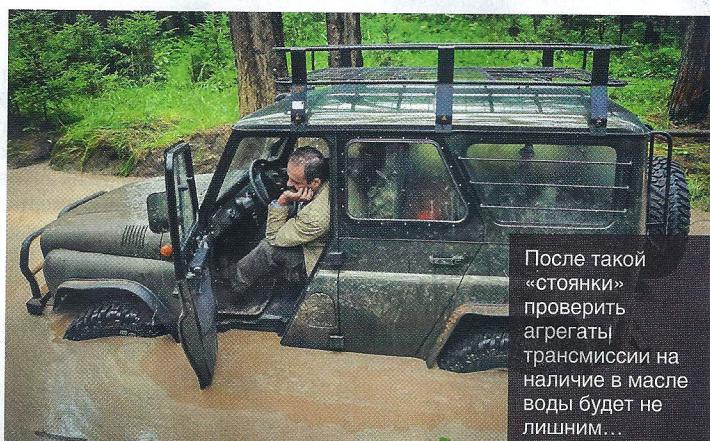
БРОД, ГОРКА, КОЛЕЯ

НА АВТОМОБИЛИ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 4Х4 НЫНЧЕ ПЕРЕСЕЛИ МНОГИЕ. ОДНИ ПОКУПАЮТ ИХ, ЧТОБЫ УВЕРЕННЕЕ ЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ НА ВПОЛНЕ ПРОЕЗЖИХ, НО СКОЛЬЗКИХ ДОРОГАХ, НО ПОДАВЛЯЮЩЕЕ БОЛЬШИНСТВО ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ (МЫ НЕ ГОВОРИМ ОБ ОБЛАДАТЕЛЯХ СУГУБО ГОРОДСКИХ КРОССОВЕРОВ ИЛИ СПОРТИВНЫХ МАШИН) ТЕШАТ СЕБЯ НАДЕЖДОЙ, ЧТО УЖ ТЕПЕРЬ ТО ОНИ КОРОЛИ ВНЕ АСФАЛЬТА. УВЫ, ПОРОЙ ПРИХОДИТ ГОРЬКОЕ РАЗОЧАРОВАНИЕ. И ДЕЛО ТУТ ДАЛЕКО НЕ ВСЕГДА В ВОЗМОЖНОСТЯХ МАШИНЫ: НЕ ВСЕ ЗНАЮТ, КАК ПРАВИЛЬНО ЕХАТЬ.

ТЕКСТ: АНДРЕЙ ФАРОБИН ФОТО: АВТОР И ИЗ АРХИВА КОМПАНИИ «ТРОФИ-ЛАЙФ»



«Не зная броду, не суйся в воду». Прощупать брод надо полностью и тщательно



После такой «стоянки» проверить агрегаты трансмиссии на наличие в масле воды будет не лишним...



...а после такого штурма водной преграды, безостановочного и быстрого, беспокоиться не о чем

На самом деле тема грамотной езды по бездорожью достаточно обширна, и в дальнейшем мы планируем подробнее рассмотреть отдельные ее аспекты. Сразу оговоримся, что наши уроки рассчитаны в первую очередь на тех владельцев внедорожников и кроссоверов, кто практически не имеет опыта оффроуда. Искушенным в этом деле людям наши рекомендации могут показаться наивными. Но ведь все с чего-то начинается.

ПОРТФЕЛЬ УЧЕНИКА

Прежде чем сворачивать с асфальта (дороги, где нормально чувствуют себя и «недоприводы»), надо подготовиться. По меньшей мере, глупо отправляться на бездорожье, имея в багажнике только «Набор автолюбителя», из-

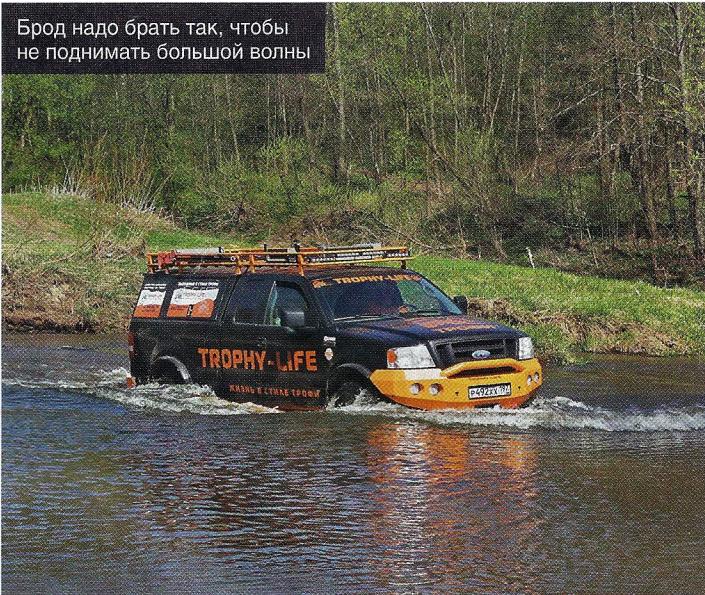
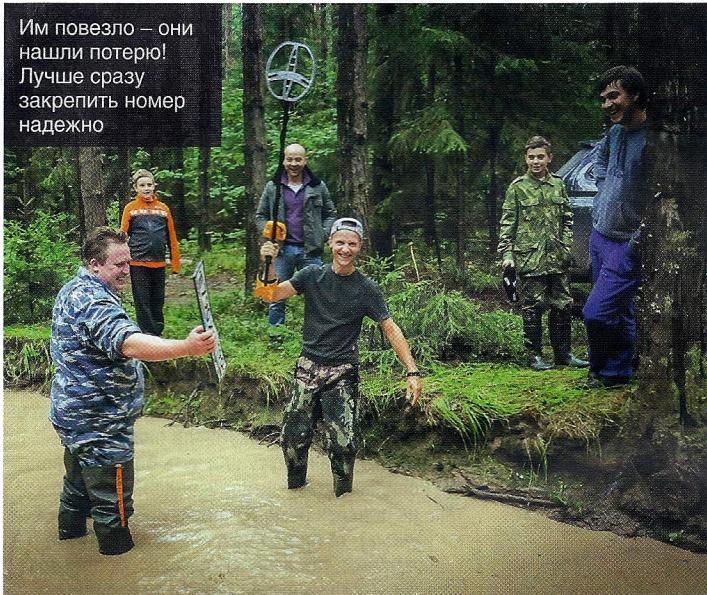
готовленный, скорее всего, где-нибудь в Китайской народной республике, да знак аварийной остановки, что требуют при техосмотре. Нужно машину доукомплектовать.

Каков же обязательный и минимальный набор? Именно минимальный: хайджек или сендтрахи – это уже спецсредства, это иной уровень борьбы с бездорожьем, и об этом мы поговорим на наших следующих занятиях. Пока же нам нужно иметь в багажнике следующее: штыковую лопату; рычковый (динамический) трос, который не заменит буксировочный; 2-3 шакла для крепления троса к буксировочной проушине автомобиля; компрессор, желательно хорошей производительности; манометр и колпачок с отверткой для выкручивания золотника. Не помешает и набор для ремонта покрышек, с запасными золотниками, и пара запасных ниппелей (бывает,

что их срезает ветками). Поскольку в нашей полосе бездорожье все же подразумевает наличие грязи, воды, то пригодятся сапоги. Не помешает топор. Если вы нацелены провести вне дорог несколько часов, то настоятельно рекомендуем позаботиться о сухпайке. Оффроуд зачастую бывает непредсказуем по времени, поэтому подкрепиться при упадке физических сил весьма полезно.

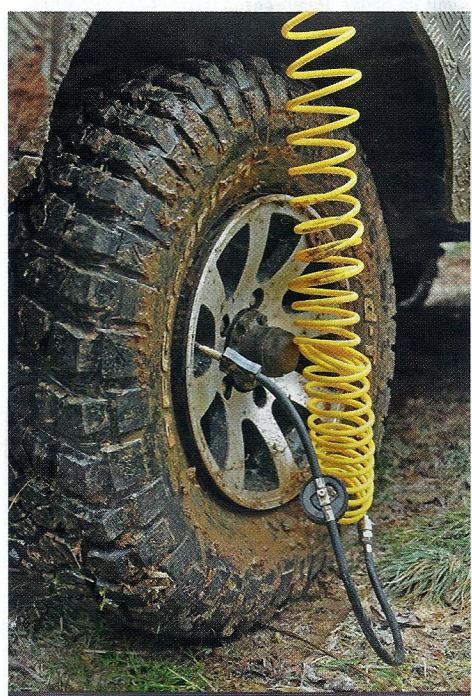
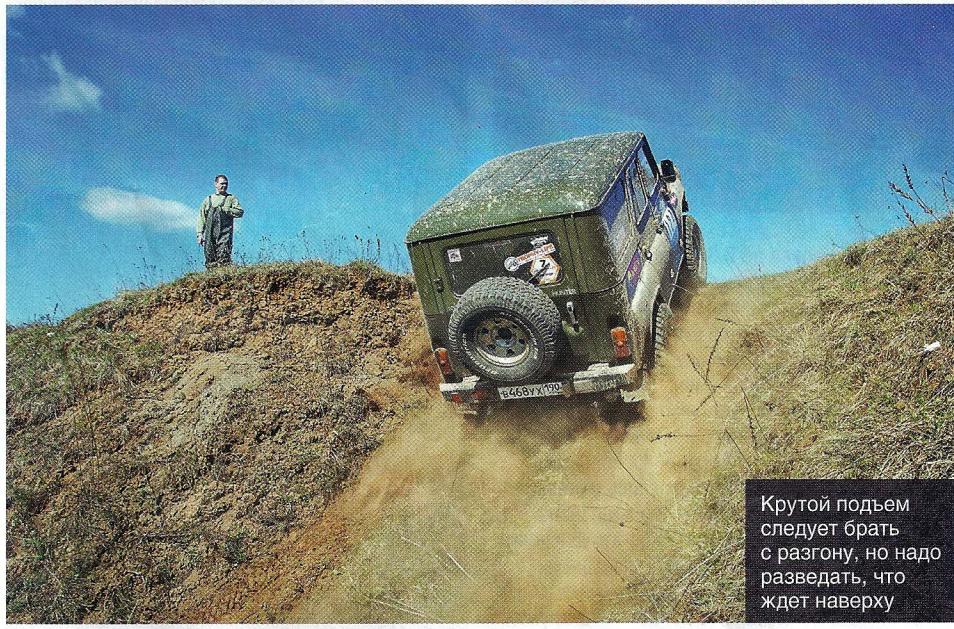
ОНО ВАМ НАДО?

Разумеется, гораздо сподручнее отправляться «в бой» вместе с напарником на другой машине. На практике это далеко не всегда реализуемо, часто рассчитывать приходится только на себя, на свой экипаж. В таком случае особенно важно, прежде чем сломя голову нырять в лужу, грязь, колею, ответить для себя самого



на вопрос: «А точно ли мне надо туда ехать?». Может, есть объезд? Нам возразят, что настоящий джипер обходных путей не ищет! Повторим: данный материал рассчитан не на джиперов. Если только на начинающих. В общем, вспомните хорошую поговорку: «Умный в гору не пойдет, умный гору обойдет». Если речь не идет об оффроуде ради оффроуда, если вам надо побыстрее достичь конечной точки поездки, куда, увы, не проложили хороших дорог, то надо минимизировать потери времени на преодоление бездорожья, а потому при возможности засадные места обезжать.

Но предположим, что объезда нет. Тогда внимательно осмотрите то место, куда собираетесь направить свой автомобиль. Поверьте, из-за руля, через лобовое стекло мир выглядит иначе, чем он есть на самом деле. Симпатичный на вид лужок, поросший нежной травкой, может оказаться коварной топью. Колея, безобидная вначале, в десяти метрах впереди может неожиданно углубиться. Лужа может скрывать глубокую яму или бревно поперек движения. В идеале весь участок надо пройти пешком, все разведать.



Спускать колеса при езде по мягким и скользким грунтам необходимо!

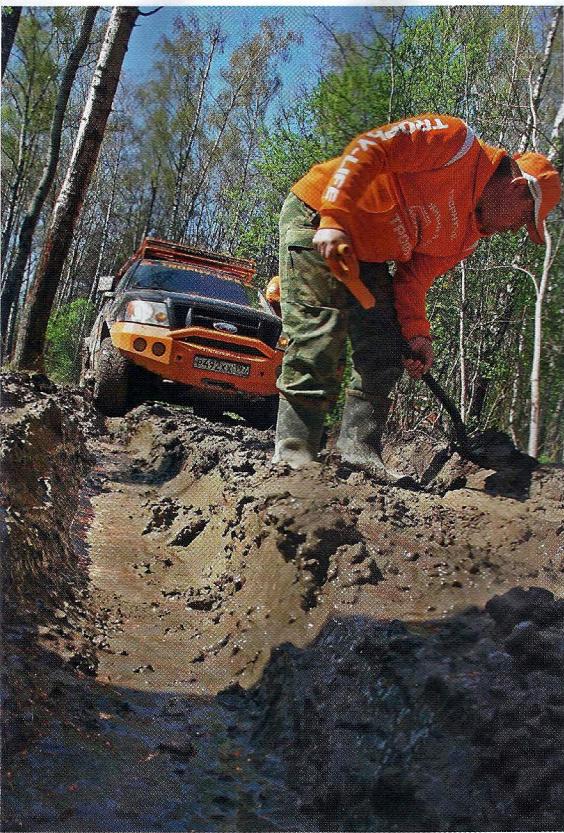
СПУСТИТЬ, ЧТОБЫ ПОДНЯТЬ ПРОХОДИМОСТЬ

Все понято – едем? Если грунт не слишком твердый или скользкий, то мы бы рекомендовали сначала сбросить воздух в колесах. Очень многие почему-то панически боятся это делать. Во-первых, рассчитывают, что и так машина пройдет, а во-вторых, опасаются повредить резину, а еще пуще разбортоваться. Что касается первого, то да, может, и пройдет, а что, если нет? Будьте уверены: времени на извлечение застрявшего автомобиля будет потеряно в разы больше, чем на сглаживание колес. А шанс не застать при этом вырастает существенно, поскольку сильно повышаются сцепные свойства шин, машина меньше тонет в грязи. Относительно второго можно сказать, что хотя все инструкции к автомобилям и твердят о том, что езда на слабо накачанных колесах недопустима, что она приводит к быстрому повреждению шин, ни одного реального случая выхода из строя шин из-за езды на низком давлении не зафиксировано. Оговоримся, что речь идет о преодолении внедорожных участков. Разумеется, если гнать на подспущенных колесах по шоссе, то резина испортится. В нашем же случае скорости невелики, колесо погружено в грязь или воду, поэтому тепловые потери вшине незначительны, она не сгорит. Из-за малой скорости движения возросшие механи-

ческие нагрузки корд также переносит относительно безболезненно. Ошибочно мнение, что спускать стоит только специальную внедорожную резину. Любая шина при снижении в ней давления улучшает сцепление и уменьшает давление на грунт, а это хорошо для успешного движения по бездорожью. Лишь низкопрофильные шины, встречающиеся на некоторых современных кроссоверах, действительно не годятся для езды на низком давлении.

Как сильно спускать? Для легкого бездорожья достаточно 1 атм. Вот тут уже доставайте аксессуар, что дополнительно взяли с собой, – манометр. Обычно на внедорожниках, даже в штатной комплектации, стоят колеса относительно большие, поэтому золотник из ниппеля надо выкрутить полностью, чтобы сглаживаться побыстрее. Естественно, будьте осторожны: золотник может вылететь, и найти его где-нибудь в густой траве будет почти невозможно. Тут и пригодится запасной.

Воздух свистит, выходя из шины, время от времени контролируем давление. Заметим, что при 0,9–0,7 атм, как правило, появляется характерный свист – спешим закрутить назад золотник. Кстати, 0,7 атм – это давление для среднего бездорожья. Если сильно топко, то оставляем всего пол-атмосферы. Если нужно преодолеть сильно раскисший грунт, болотину,



то спускаем колеса до 0,3-0,2 атм. Караул – мы же сейчас разбортруемся!?

Не будем скрывать: при низком давлении этот риск велик. Уже при одной атмосфере в колесе шина может с диска соскочить. Чтобы вероятность такого исхода дела уменьшить, важно соблюдать несколько простых правил. Не надо ехать быстро, чтобы колесо испытывало большие динамические нагрузки от соприкосновения с грунтом, а боковины шины ударялись о стенки колес. Чем выше скорость, тем больше шанс разбортоваться. Страйтесь избегать движения по косогорам поперек склона, когда на шины действуют значительные боковые нагрузки. Они же возникают на передних колесах при активной рулежке, поэтому при езде на низком давлении страйтесь поменьше крутить рулем.

Что делать, если разбортование все же произошло? В первую очередь, не паниковать! Возможно, это хорошо звучит на словах, но каково неискушенному в оффроуде человеку оказаться посреди поля или леса с разбортованным колесом! Сохраняйте спокойствие. Достаньте домкрат, компрессор, вывесите колесо, насколько возможно очистите диск и борт шины от грязи, подсоедините компрессор, выкрутите предварительно из ниппеля золотник. Включите компрессор, прижимая шину руками к посадочной кромке диска, добейтесь исчезновения щели, через которую выходит воздух. Если есть, кому помочь, вам просто повезло. Обычно все получается, но я чувствую, что вас не убедил. Тема посадки шины на диск в полевых условиях довольно занимательна и обширна, поэтому подробнее мы к ней вернемся в следующий раз.

Сейчас же, закрывая «шинный вопрос», заметим, что при езде на низком давлении оно неизбежно будет снижаться. Если вы спуститесь до 1 атм, то через какое-то время в шине будет уже только 0,8 атм, потом еще меньше. Соответственно, незаметно для вас растет и риск разбортоваться. Поэтому время от времени надо проверять давление и при необходимости колеса подкачивать.

ПОПЛЫЛИ!

Все, автомобиль готов, первое упражнение на сегодня – преодоление брода. В рамках глубины, хотя бы примерно согласующейся с той, что заявлена изготовителем автомобиля. Серьезные заплывы – тема для отдельной статьи. Первое правило банально, но вынуждены повторить его еще раз: «не знай броду, не суйся в воду». Мало выйти на бережок, надо пройти весь брод пешком, в холодное время года облачившись в сапоги или «заброды». Естественно, промеряя глубину и попутно дно: не топкое ли, нет ли на нем каких-то коряг, камней? Прощупываем весь путь вплоть до противоположного выезда.

Тем временем ваш напарник, если он, конечно, есть, пусть проверит, насколько надежно закреплены на машине номерные знаки. Потеря их во время перехода реки в брод случается очень часто. Вообще, если вы приобрели авто-



мобиль 4x4 не только для пафоса и езды по асфальту, то привинтите номера, не успокаивайтесь на том, что они вставлены в пластиковую рамку. Впрочем, последний вариант не прокатит и на официальном техосмотре. Если фиксация номеров не вызывает уверенности, лучше вовсе снимите их на время – на бездорожье сотрудников ГИБДД, к счастью, нет!

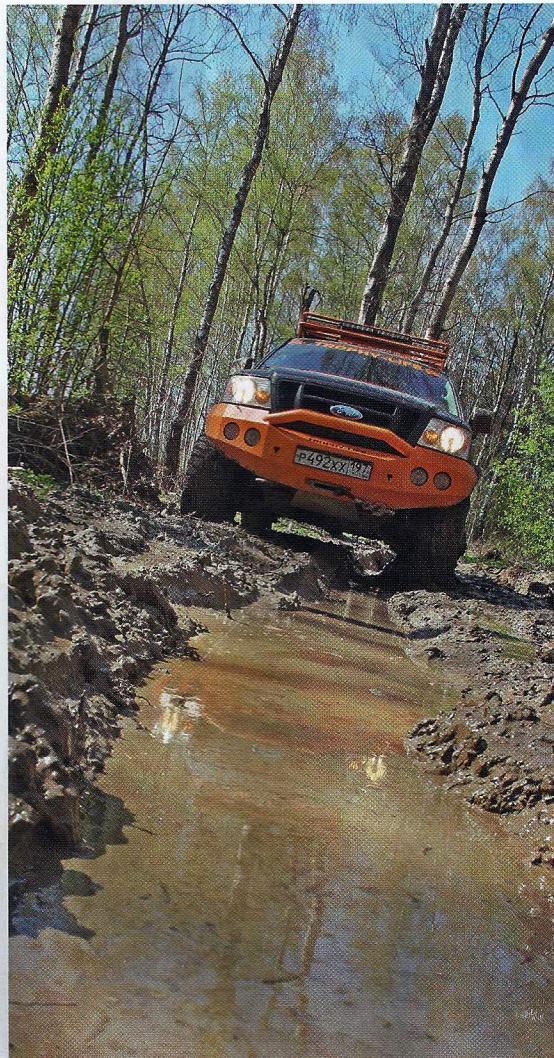
Теперь в воду! Если в раздаточной коробке есть понижающая передача, включите ее. Езжайте не спеша, но не останавливаясь, старайтесь не гнать перед собой волну. Переезжать на другой берег надо по кратчайшему пути, с учетом рельефа дна, а если река бежит быстро, то лучше направить машину под небольшим углом, по течению. Мосты, агрегаты трансмиссии скрылись под водой: не зальется ли она в них через сапуны? За минуту или чуть больше – вряд ли. Если вы все же встали в воде или двигаетесь не поперек реки, а по руслу (броды бывают разные), то проникновение воды в агрегаты возможно. Конечно, когда машина провела в воде несколько часов, менять масло придется, как только она окажется на сушке. Это особый случай, выходящий за рамки нашего повествования. При нормальном прохождении брода вполне можно доехать до дома, где ради собственного спокойствия проверить масло на наличие водной эмульсии. В 2011 году автор отправился в «Парк внедорожных приключений» на Байкале, организованный УАЗом по случаю юбилея марки (см. «ПП4x4» № 10 за 2011 год.). На UAZ Patriot тогда было взято много брода. Машины были новые, с чистыми, хорошо пропускающими воздух сапунами в мостах, и никакой воды в них после не обнаружилось. А вот когда несколькими годами раньше мы утопили новенькую «буханку» в речке Цна, вытянули ее на берег минут через сорок, – вот тут эмульсия в мостах уже была. В общем, если брод пройден успешно, то за масло в мостах беспокоиться не стоит, но если встали в воде надолго, лучше все проверить. В этом смысле, на оффроудный маршрут, предполагающий значительное количество водных преград, разумно взять с собой в запас трансмиссионное масло. Кстати, перед прохождением брода полезно заранее приготовить трос, чтобы в случае чего вас быстро вытащили на берег. Разумеется, этот совет актуален, если вы «не один в поле воин».



Упав в колею, жмите на газ,
если впереди не слишком глубоко



А если глубоко,
то придется из колеи выбираться



После того, как
вышла на гребни
передняя ось, надо
вытаскивать заднюю

ВВЕРХ И ВНИЗ

За речкой дорога пошла в крученую гору. Сухо, поэтому больших проблем со взятием подъема нет. Берем разгон и взлетаем наверх. Подъемы часто стоит брать на повышенной передаче в раздаточной коробке, иначе не получится хорошо разогнаться. Или можно включить вторую передачу в КПП – в общем, смелее вперед! Но не забудьте то, с чего мы начали наш урок: вначале следует выйти из машины и посмотреть, что там наверху? Куда прилетишь, стартовав снизу? Возможно, в верхней части подъема стоит сбросить газ, чтобы машина не взлетела в воздух. Повторю, что в нашем случае было сухо, а если бы шел дождь, то не исключено, что на скользкой глине при большом газе колеса бы сорвались в пробуксовку. В общем, в такой ситуации надо пробовать: побыстрее или помедленнее подниматься.

Если встали посередине горки, то скатывайтесь по своим же следам вниз, не вращая рулевым. Главное – обязательно включите заднюю передачу. На машинах с автоматическими трансмиссиями при движении назад в режиме «Драйв» двигатель вообще может заглохнуть. Надо обязательно перевести рычаг в положение «Реверс». Тормозить, спускаясь, конечно, надо, но так, чтобы не блокировать колеса: не в полную силу, рывками. Как видите, за один присест мы научились и брать крутые подъемы, и спускаться с них. Альпинисты говорят, что спуск всегда труднее подъема. В нашем случае это тоже верно.

ВПЕРЕД И ВБОК

Осталось преодолеть колею. В подавляющем большинстве случаев лучше ехать враз-

рез нее, пуская колеса по гребням. Во-первых, при этом нет шанса застрять, сев на мосты, прилипнув днищем. Во-вторых, с точки зрения оффроуда это просто веселее, чем, словно трамвай, идти по единственному возможной дорожке. Но случается, что в колее все же падаешь. Тут возможно два варианта. Можно надавить на газ, стараясь пролететь те места, где глубина колеи критична по условиям клиренса автомобиля, ходом, по инерции. Очень часто это удается. Если очевидно, что впереди машина сядет на брюхо, то лучше сразу остановиться и попытаться выбраться из колеи. Простым поворотом колес мало чего можно добиться. Только настоящая грязевая резина тут, возможно, справится с задачей, но наша статья не для обладателей внедорожников с такими колесами, они и сами с усами. Мы же, пока еще их не отрастили, выходим, достаем лопату и принимаемся срывать бруствер колеи, с одной стороны, разумеется, внешний, с другой – внутренний. Делаем два выхода, по которым покатятся передние колеса. Именно передние, управляемые, пытаются вытащить задние колеса – ошибка. Когда передок выскочит из колеи, машина встанет под углом к ней, поэтому задняя ось (мост) окажется не перпендикулярна колее. Чтобы вызволить на верх задние колеса, понадобится сделать выезд на центральный бруствер для заднего внешнего колеса. Если не торопиться, копать тщательно и аккуратно, то обычно удается выскочить с первого раза.

На этом наш первый виртуальный урок оффроуда завершен. В дальнейшем мы планируем раскрыть другие возможные случаи движе-

ния по бездорожью, ведь мало купить внедорожник, надо еще научиться умело использовать его по назначению. **4x4**

Выражаем благодарность компании «Трофи-лайф» и лично ее руководителю Станиславу Афонскому за помощь в подготовке материала.



Всегда полезнее
и интереснее двигаться вразрез колеи