

МАШИНКА НА ВЕРЕВОЧКЕ

БУКСИРОВКА КАК ВЫХОД ИЗ БЕЗВЫХОДНОГО ПОЛОЖЕНИЯ

Это всегда случается нехстати. Ваш верный и послушный автомобиль вдруг начинает капризничать и отказывается куда-либо ехать. Что-то в нем ломается, и не всегда можно понять, что. А если и можно – не факт, что получится быстро это исправить. А значит, машина из транспорта превращается в нечто транспортируемое



Ну, скажут многие, эпоха буксировки давно прошла! Сейчас достаточно нажать кнопки на мобильном, и – вот он, спаситель-эвакуатор. Красивенький грузовичок с платформой, словно «скорая помощь», бережно отвезет захворавший автомобиль в «больничку». Да, если вы находитесь в Москве или в другом крупном городе, беспокоится не о чем. А если на трассе где-то между Тамбовом и Волгоградом? Авто в непобудной отключке, уже смеркается, а кругом лес и до ближайшего населенного пункта километров пять. А если еще и мороз... Выручит только брат-водитель (или сестра-водительница). Прицепит машинку на веревочку – и поехали!

Можно ли вообще буксировать ваш автомобиль?

Что, если это приведет его в еще более плачевное состояние, и стоимость ремонта возрастет раза в три? Этим вопросом обычно не задаются владельцы заднеприводных и переднеприводных моделей (2WD – 2 wheel drive) с механической коробкой передач. Им хорошо: поставил рычажок на нейтраль – и катись на привязи, сколько хочешь. А вот счастливые (до этого момента) обладатели «автоматов» и полных приводов (4WD) начинают беспокоить чесать в затылке. Многие «знатоки», лояльные к местному автопрому, строго предупреждают: низ-зя! Внедорожник, мол, только с полной погрузкой, а машину с автоматической коробкой переключения передач (АКПП) – как минимум с ведущими колесами на тележке. Иначе, говорят,

трансмиссии – капут. Но что делать, если эвакуатора нет? Не в пустую же фуру автомобиль руками заталкивать! И если без буксира не обойтись, значит – впереди новые неприятности? К счастью, все не так плохо.

Буксировка машины с АКПП (без использования специальных приспособлений) для коробки, конечно, бесполезна. Дело в том, что насос, обеспечивающий в коробке передач необходимое давление масла, при неработающем двигателе не функционирует. А часть узлов АКПП при буксировке все-таки двигается, и при недостатке масла коробка перегревается. Со всеми, как говорится, «вытекающими». Но! Нейтральная передача в автоматических коробках предусмотрена именно для буксировки или перемещения вручную



(в сторонку, например, откатить). Другое дело, что надо соблюдать правила, призванные исключить чрезмерный перегрев. Иногда советуют: не дальше 25 км на скорости не более 40 км/ч. Приводятся и другие значения, однако ясно: чем эти цифры меньше, тем машине лучше. Для вариатора в любом случае рекомендуется режим, еще более щадящий. Также при этом желательно налить в коробку максимальное количество масла (потом его нужно поменять).

Если предстоит более длинный путь, то и здесь есть выход. Первый вариант – простой, замечательно подходит и для короткой дороги: через каждые 5–10 км останавливаться и давать коробке остыть. Второй вариант – для особо «продвинутых пользователей»: отсоединить приводы от АКПП к колесам. Требуется и знания, и умения, и труда немало – зато машина превращается в тележку, и можно буксировать ее куда душе угодно. А вот на некоторых старых моделях (например, у «Мерседесов») АКПП имеет насос, приводимый в движение от карданного вала. При

выключенном двигателе он продолжает работать, поэтому буксировка такому автомобилю не страшна.

Буксировка полноприводного автомобиля тоже имеет свои особенности. Полный привод (или его «имитация») – штука сложная и в каком-то смысле капризная. Но разнообразие вариантов конструкции не позволяет сформулировать однозначные решения – стоит внимательно ознакомиться с инструкцией по эксплуатации. Иногда достаточно воспользоваться переключателем 4WD/2WD, и машина превратится в обычную легковушку. А иногда (особенно если в схеме присутствует так называемая «вискомуфта») инструкция просто вопиет: только полной погрузкой! Но, когда альтернативы простой буксировке нет, совсем не обязательно морально готовиться к расставанию с немаленькими деньгами. Опыт показывает, что машины вовсе не собираются ломаться при якобы «непредусмотренной» ситуации. Можно ехать с минимальной скоростью (например, 10 км/ч), можно применить метод «частых перекуров».

ЧЕМ ТЯНУТЬ?

Такой вопрос возникает не позже, чем найдется спаситель, готовый вытащить вас из неприятной ситуации. У «правильного» водителя в багажнике среди прочих полезных вещей должен лежать новехонький буксировочный трос. Если он отсутствует, то прежде чем срочно ехать в магазин, нужно разобраться, из чего придется выбирать.

БУКСИРОВОЧНЫЕ ТРОСЫ

Полимерные. Обычно сделаны из капрона или полипропилена, но нередко – и из других синтетических тканей. По прочности не уступают стали и даже могут превосходить ее. Важное достоинство – эластичность, в большей или меньшей мере сглаживающая рывки. Некоторым недостатком можно считать чувствительность к ультрафиолету (что может проявиться только при длительном хранении на свету). Капрон, кроме того, впитывает влагу (после чего требует просушки) и не любит периодического замораживания-размораживания. Полимерные тросы делятся на два семейства:



– канатные (или веревочные), скручены или сплетены из множества прядей в характерную «косичку»; обладают большей прочностью, но и занимают больше места в багажнике;

– ленточные, прозванные в народе «галстуками», более компактны, однако их устойчивость к разрыву порой оставляет желать лучшего; самые слабые места – крепления крюков.

Стальные. Вариант, который сразу нужно отвергнуть. Не обладая эластичностью, стальной трос полностью передает все возникающие во время буксировки рывки, а при очень резком натяжении может лопнуть, серьезно повредив машину, а то и покалечив окружающих.

ТРОС ДОЛЖЕН ИМЕТЬ:

- прочность, сопоставимую с весом вашего автомобиля;
- надежное и удобное крепление;
- длину 4–6 м (согласно ПДД).

Увы, все это не банальности. Изделия из известной народной республики, а также некоторые отечественные аналоги, не соответствуют этим простым и, казалось бы, естественным требованиям. Зато в изобилии представлены на прилавках магазинов. При нагрузках вдвое, а то и втрое ниже заявленных, у таких тросов рвутся петли, разгибаются и ломаются кольца и карабины или просто происходит обрыв.

Для владельцев легких машин есть утешение: при буксировке разрывающаяся нагрузка обычно значительно меньше веса автомобиля, и

проблема может возникнуть только в случае рывка, особенно на крутом подъеме. Таким образом, надо просто быть аккуратнее при движении. И хорошо бы научиться вязать буксирный узел – прочность самого троса обычно больше, чем «приделанных» к нему крюков. Желающим подстраховаться можно посоветовать трос с нагрузкой 5 тонн и более: полторы (иногда и две с половиной!) тонны такой все-таки выдержит. Отдельно стоит отметить отечественные тросы из корабельного каната – они наиболее соответствуют заявляемым характеристикам.

Все эти изделия укладываются в ценовой диапазон 60–400 рублей. Если же вы готовы ради полной уверенности потратить дополнительные деньги, обратите внимание на специализированные магазины для любителей бездорожья. Среди тросов для лебедек можно найти и синтетические буксировочные стропы подходящей длины (5 м), с крюками – и притом от надежного американского или европейского производителя. Правда, обойдутся они уже в 1,5–2 тысячи рублей.

ГИБДД ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

Правила дорожного движения нарушать нельзя – они написаны для нашей же безопасности. Поэтому прежде чем отправиться в путь «на веревочке», нужно внимательно перечитать раздел ПДД, относящийся к буксировке. Без «первоисточника» не обойтись – там каждое слово имеет вес. Мы же возьмем

на себя смелость пересказать основные моменты, не рассматривая случаи с жесткой сцепкой и частичной погрузкой.

1. За рулем буксируемой машины должен быть водитель. В легковой машине разрешено также нахождение пассажиров.

2. Расстояние между буксирующим и буксируемым автомобилем должно быть 4–6 м.

3. На буксируемом автомобиле должна быть включена аварийная сигнализация, а в темное время суток, в условиях недостаточной видимости и в тоннелях – также габаритные огни. На буксирующем автомобиле даже в светлое время суток должен быть включен ближний свет фар.

4. На тросе должно быть не менее двух «флажков» с диагональными красными и белыми полосами. Размер флажков 20×20 см, ширина полос – 5 см.

5. Запрещается буксировка автомобилей с неисправным рулевым управлением или тормозной системой, а также буксировка в гололедницу.

6. Скорость движения должна быть не более 50 км/ч.

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

Важно всегда:

- перед сцепкой проверить трос на наличие механических повреждений.
- не допускать провисания троса при буксировке: во избежание его контакта с дорожным покрытием или попадания под колесо ведомого автомобиля.



Водитель буксируемого автомобиля:

- контролирует постоянное натяжение троса; например, во время движения «под горку» или снижения скорости он должен тормозить первым, как бы «придерживая» ведущий автомобиль, но очень плавно, чтобы не допустить рывков.

- сигнализирует о необходимости остановки миганием фар или звуковым сигналом.

- во время движения для улучшения обзора держит свой автомобиль слегка смещенным к центру дороги (для праворульных машин – к обочине) относительно ведущего; сохранять такое взаимное расположение будет удобнее, если сцепка произведена по диагонали.

Водитель буксирующего автомобиля:

- начиная движение, должен убедиться, что трос натянулся и ведомый автомобиль тронулся с места, и только потом увеличивать скорость.

- переключать передачи как можно более плавно; на подъеме производить переключение нежелательно, поэтому нужную передачу лучше выбрать заранее.

- о предстоящем торможении предупреждает ведомого миганием стоп-сигналов (легкими нажатиями на педаль тормоза), о маневрах – поворотными сигналами.

- проявляет повышенное внимание и осторожность на перекрестках и нерегулируемых пешеходных переходах;

следует помнить, что общая длина сцепки никак не меньше 12 м, а буксирный трос, особенно в темное время суток, может быть не замечен пешеходом или сторонним водителем.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Одна маленькая подробность, настолько простая, что о ней очень легко забыть. Если вы уже к кому-то «прицепились», не забудьте повернуть ключ в замке зажигания, чтобы разблокировать руль. ■

Юрий Сидорин



ГИБРИД ТРОСА И РУЛЕТКИ

Удалось создать российскому изобретателю. По виду он и напоминает гигантскую рулетку – оранжевая коробка в виде диска или шара и скрученный внутри ленточный трос, вытягивающийся с двух сторон и снабженный крюками. При сокращении дистанции между машинами трос не провисает, а за счет пружины убирается в коробку. Сама же коробка, оставаясь всегда посередине, служит дополнительным предупреждением невнимательным водителям и пешеходам. Длина троса – 4 м, заявленное усилие на разрыв – 3,5 тонны. Цена может достигать до 2000 рублей.

ЗМЕЙ-БУКСИРОВЩИК

Может прийти на помощь увлекающимся кайтингом. Ижевским любителям экстрима удалось с помощью воздушного змея завести «с толкача» двухтонную «Волгу»! Силы тяги не самого большого кайта хватило, чтобы разогнать тяжелую машину на грунтовой дороге до необходимой для запуска двигателя скорости. Впрочем, при слабом ветре такой фокус не удался бы.

Источник: extreme.udm.ru