ВОДИТЬ
КАК
СТИГ
БЕН КОЛЛИНС

Бен Коллинс
Водить как Стиг

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17730344
Водить как Стиг / Бен Коллинс: Альпина нон-фикшн; Москва; 2016
ISBN 978-5-9614-4120-8

Аннотация

Эта увлекательная иллюстрированная книга, в которой освещены важнейшие аспекты вождения, станет настоящим настольным справочником для тех, кто недавно за рулем. Но, даже если вы водитель со стажем, поверьте, и для вас тут найдется нечто полезное. Автор книги Бен Коллинс – тот самый Стиг из передачи Top Gear, профессиональный гонщик и каскадер, выполнивший не одну сотню невероятно сложных трюков. Именно он сидел за рулем Бэтмобиля и уворачивался от пуль в машине Джеймса Бонда! Все его советы – необычайно актуальны, подкреплены технической информацией и здравым смыслом. Бен расскажет обо всех нюансах плавного и экономичного вождения, о своей философии безопасности, поделится с читателем историями из жизни, а в качестве бонуса вас ждут самые экстремальные трюки! Вы хотите водить как Стиг? Тогда вперед!

Содержание

0.1. Пролог: как водить не надо 6
0.2. Введение: наука вождения 10
01. Очень краткая история вождения 15
1.1. Дороги не всегда ведут прямо к цели 15
1.2. Жжем резину 18
1.3. Эпоха первичного хаоса 22
Гонки на автомобилях 24
1.4. Водительский экзамен 27
1.5. Король дороги 33
02. Основы 37
2.1. Удобно ли вы сидите? 37
Стопы, не ноги 38
Руки 40
Ремни безопасности 40
Зеркало, сигнал поворота, маневр… и задний ход 46
Конец ознакомительного фрагмента. 50

Бен Коллинс
Водить как Стиг

Переводчик *А. Маркелова*
Редактор *Д. Александров*
Руководитель проекта *А. Тарасова*
Корректоры *Е. Сметанникова, Е. Аксенова*
Компьютерная верстка *А. Бохенек*
Дизайн обложки *Ю. Буга*
Иллюстрация обложки © *Alex D. James*
Рисунки © *James Provost*

© Ben Collins, 2014
© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2016

Коллинс Б.
Водить как Стиг / Бен Коллинс; Пер. с англ. – М.: Альпина нон-фикшн, 2016.

ISBN 978-5-9614-4120-8

Все права защищены. Произведение предназначено исключительно для частного использования. Никакая часть электронного экземпляра данной книги не может быть воспро-

изведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для публичного или коллективного использования без письменного разрешения владельца авторских прав. За нарушение авторских прав законодательством предусмотрена выплата компенсации правообладателя в размере до 5 млн. рублей (ст. 49 ЗОАП), а также уголовная ответственность в виде лишения свободы на срок до 6 лет (ст. 146 УК РФ).

* * *

0.1. Пролог: как водить не надо

1998 год. Извивающаяся проселочная дорога, вокруг глухомань. Скорость – 130 км/ч.

Когда непосредственно рядом с тобой сплющиваются 14 тонн металла, можно оглохнуть. Представьте себе звук, который получится, если одновременно закрыть сотню тяжеленных дверей. Представили? Так вот, это ничто по сравнению со звуком, который я пытаюсь описать. Он настолько громкий, что люди из деревушки в километре от места происшествия могут подумать, что разбился самолет. Но, находясь в эпицентре столкновения, вы… не слышите ничего.

Это все потому, что в вашей голове идет интенсивная работа – и, пока мозг глухо колотится в черепной коробке, нарушаются электрические импульсы, отвечающие за зрение и слух.

> Находясь в эпицентре столкновения, вы не слышите ничего

Моя Toyota Supra вошла в поворот, как по рельсам. У нее были широченные покрышки и антикрыло, обеспечивающее такую прижимную силу, что колеса вполне могли оставить колею в асфальте. В то время я питал надежду попасть в Формулу-1 и считался одним из самых быстрых гонщиков в Формуле-3 – даже сэр Джеки Стюарт так говорил, ну а уж я-то

был в этом абсолютно уверен.

Я был ТАК умен и знал местные дороги НАСТОЛЬКО хорошо, что мог придумать план торможения для каждого возможного сценария. В одном месте скоростной участок сужался в однополосную дорогу, где было не разминуться двум автомобилям. Обычно я просчитывал скорость так, чтобы успеть пролететь через это «бутылочное горлышко» до того, как с другой стороны к нему приблизится встречная машина, или, если встречный автомобиль уже был в «горлышке», у меня оставалось время нажать на тормоз и пропустить его.

Согласно недавнему исследованию, проведенному одной страховой компанией, есть музыка, которая заставляет водителя вжимать педаль в пол и вести себя за рулем подобно конченому идиоту. На вершине этого хит-парада расположились The Black Eyed Peas со своей песней Hey Mama – взрывная мелодия, ничего не скажешь. Но тогда из моих колонок вырывались ритмы Beastie Boys.

Я сделал музыку громче и на полной скорости вошел в знакомый пыльный правый поворот, ведущий к горлышку воронки. В следующую секунду перед моими глазами развернулась сцена, которой я не мог предвидеть.

Вся дорога была покрыта густым слоем грязи. Тревожный звонок еще не успел отзвучать в моей голове, когда на пути возникло куда более серьезное препятствие – огромный грузовик, который ехал навстречу по однополосному участ-

ку. Грузовик двигался слишком медленно, и я понял, что он не успеет освободить дорогу к тому моменту, как я въеду в «горлышко».

Время замедлилось, а машина – нет

Я нажал на тормоза. Широкие покрышки и антикрыло были бессильны в этой грязи, а передние колеса тут же заблокировались. Я понял, что так меня ждет двойной удар о живую изгородь и смертельное боковое столкновение с грузовиком. *Думай быстрее*.

Через четверть секунды я отпустил бесполезные тормоза, надеясь вернуть контроль над машиной, увильнуть от грузовика и, пробив изгородь, вырваться в поле.

Черта с два.

Прямо передо мной выросла похожая на разверстую пасть решетка радиатора и слово VOLVO.

Тогда наступил решающий момент. У меня уже не оставалось выбора, только последствия. Я мог стать бухгалтером. Мог бы преподавать йогу. Но вместо этого сидел в машине и не знал, что делать. Сейчас произойдет столкновение, а у меня не было подушки безопасности.

Я закрыл глаза. Капот моей Supra врезался в бампер грузовика и продолжал сминаться, пока не встретился с передней осью Volvo, которая почти не погнулась. Двигатель и коробка «Супры» сместились на полметра в мою сторону. После столкновения с двенадцатитонным грузовиком, нагруженным торфом и потому оставшимся на месте, мое тело,

продолжавшее по инерции двигаться вперед, испытало перегрузку, в шестьдесят раз превышающую силу гравитации. Иными словами, мне было нехорошо.

Из-за лобового столкновения и резкой остановки все, что находилось внутри машины, совершило прыжок, включая мои почки, которые порвались и кровоточили еще несколько дней. Шариковые ручки и недоеденный бутерброд, оставленный предыдущим владельцем машины, переместились на торпедо.

Темперамент всегда осложнял мне жизнь, и, хотя я научился сдерживаться, я знаю, какие демоны таятся внутри. На трассе я могу дать волю темной стороне характера, разумеется держа ее в ежовых рукавицах. Но есть определенные вещи, которые противопоказаны мне, когда я за рулем. Например, делать музыку погромче.

0.2. Введение: наука вождения

Водить машину – ни с чем не сравнимое удовольствие и одна из самых приятных сторон повседневной жизни.

И одна из самых опасных. Не имеет значения, справа у вас руль или слева, автоматическая коробка передач или механическая, – фундаментальные принципы и сущность вождения для всех одинаковы.

Еще пару лет назад количество автомобилей в мире перевалило за миллиард. Люди в полтора раза чаще погибают в результате дорожно-транспортных происшествий, нежели от малярии. К тому же, согласно данным Всемирной Организации Здравоохранения, к 2030 году количество смертельных случаев на дороге вырастет на 52 %, сместив ВИЧ/СПИД с первой строчки в рейтинге самых распространенных причин смерти.

В общем-то, это вполне ожидаемо. Все люди, где бы они ни жили, стремятся как можно быстрее покончить с обучением и получить права. Ответив на вопросы экзаменационного теста, выполнив разворот и успешно проехав по парковке супермаркета, новоиспеченный водитель снимает с автомобиля предупреждающие знаки и выезжаете на этой тонне металла на шоссе. Миллионы водителей в текущем году по-

лучат права, имея за плечами менее 18 часов реальной практики.

Миллионы водителей в текущем году получат права, имея за плечами менее 18 часов реальной практики.

Даже бариста в кофейне Starbucks практикуется 24 часа, прежде чем ему выдадут ключи от кофемашины

Даже бариста в кофейне Starbucks практикуется 24 часа, прежде чем ему выдадут ключи от кофемашины. Набор простейших приемов, которым обучают будущих водителей в автошколе, остается вопиюще неадекватным, – я имею в виду не то, что включено в программу, а скорее то, чего в ней до сих пор нет. Поведение в заносе, движение по скоростной трассе, грамотный вход в поворот, езда в темное время суток, обгоны – и это далеко не полный список неосвещенных тем. При этом лишь около 1 % учащихся продолжают брать уроки вождения после сдачи экзамена.

Власти и всевозможные общественные организации, ратующие за безопасность дорожного движения, даже «зеленые» – все активно вешают нам лапшу на уши. Они хотят, чтобы мы поверили, что участившиеся случаи превышения скорости – самая большая угроза для современных водителей, хотя 700 000 полицейских отчетов о дорожных происшествиях, собранные за последние пять лет, свидетельствуют об ином. Настоящая угроза для жизни – банальное неумение водить автомобиль.

Только в 14 % случаев превышение скорости стало причиной аварии со смертельным исходом, в то время как ошибка водителя была определяющим фактором в 65 % случаев. Ошибки при прохождении поворота, слишком резкое маневрирование и неспособность совладать со скользкой дорогой – эти факторы приводили к трагедии в четыре раза чаще по сравнению, например, с разговором по мобильному телефону за рулем. Потеря управления – основная причина несчастных случаев на дороге, а неспособность должным образом следить за дорогой чаще всего приводит к авариям.

В прошлом страховым компаниям было достаточно поверхностной информации о страхователе, но в последнее время страховщики стали изучать данные телеметрии, чтобы понять, есть ли связь между тем, *как человек водит,* и частотой аварий. Связь, безусловно, есть. Водители, которые часто и резко перестраиваются, бьют по тормозам и работают педалью газа так, словно хотят высечь из нее искру, относятся к группе высокого риска. Для тех, кто придерживается спокойного стиля вождения, вероятность столкновения меньше, потому что плавное и размеренное движение требует большего внимания к управлению и дорожной обстановке.

> Вы научитесь водить так гладко, будто спускаетесь по склону горы из масла

Эта книга восполнит пробелы в ваших знаниях. В ней я собираюсь поделиться с вами навыками, которые нарабо-

тал за свою двадцатилетнюю карьеру. Я выступал в самых престижных гонках от Ле-Мана до серии NASCAR, катался за рулем Бэтмобиля и уворачивался от пуль вместе с Джеймсом Бондом, а кроме того, восемь лет был тем самым Стигом в передаче Top Gear.

Описанные мною приемы используются на гоночных трассах величайшими гонщиками мира. Как вы позже поймете, философия скорости заключается в экономии движений. Научившись обходиться минимумом движений, вы получите пониженный расход топлива, безопасность и контроль. Так что моя книга о том, как водить лучше, а не быстрее. Не имеет значения, сколько вы уже за рулем – водите всю сознательную жизнь или десять секунд назад купили знак «У», чтобы наклеить его на заднее стекло. Я гарантирую: вы узнаете то, о чем не рассказал инструктор, о чем забыл предупредить папа, и то, чем бравируют ваши приятели… Но поверьте, они тоже не в курсе.

В самом начале нашего путешествия мы попытаемся понять, почему водим именно так… И как водить лучше. Вы не поверите, но в большинстве государств люди ездят не по той стороне дороги, и это стало нормой из-за простого недопонимания. Все начиналось иначе.

На втором этапе мы немного испачкаем руки: покопаемся в деталях и механизмах автомобиля. И, позволю себе поспорить с Google, главная операционная система на борту этого чуда инженерной мысли – именно вы, а вовсе не чертов

компьютер.

Затем мы выберемся на дорогу, и вы научитесь водить так гладко, будто спускаетесь по склону горы из масла. Вы будете настолько чувственно проходить повороты, что вашим пассажирам после поездки захочется принять прохладный душ.

Во избежание ошибок вы научитесь смотреть на дорогу глазами гонщика: будете видеть так далеко, что сможете разглядеть завтрак на столе у своих правнуков в 2114 году. Отбросьте лишние мысли, зажгите благовонную палочку и приступайте к овладению дзен-искусством вождения.

Порой судьба решает все за нас, и хоть мы не всегда способны подчинить себе обстоятельства, но можем научиться их контролировать. Поговорим о том, как водить машину на льду, как вести себя в заносе и прочих нештатных ситуациях и при всем этом получать удовольствие от вождения.

А закончим мы лирикой: *каскадерскими трюками…*

Гадалками вам, конечно, не быть, но я расскажу вам, как предсказывать судьбу по дорожному покрытию, а еще о том, как управлять автомобилем с уверенностью и мастерством, которым вы сможете по праву гордиться.

Научиться водить – значит стать хозяином своей судьбы, а это, поверьте мне, дорогого стоит.

01. Очень краткая история вождения

1.1. Дороги не всегда ведут прямо к цели

Правила дорожного движения неминуемо определяют то, как именно мы передвигаемся. Человек и повозка двигались по левой стороне дороги в Древнем Риме, и такая практика сложилась неслучайно.

Подавляющее большинство людей – правши, с доминирующим правым глазом; когда они держались левой стороны, им было проще идентифицировать угрозу и защититься, выхватив оружие.

Римляне были умными ребятами; они строили прямые дороги, которые пересекали их быстро растущую империю, – от Аппиевой дороги в Италии до мощеных бревнами дорог, превратившихся впоследствии в магистрали (как например A5), которые до сих пор связывают между собой отдельные части Великобритании. Держа поводья в левой руке, а хлыст в правой, римские ездоки были в полном ладу с самими собой с эргономической точки зрения, как и современные во-

дители праворульных машин, которые уверенно держат руль своей доминирующей правой рукой. Весь мир успешно придерживался этой логики, пока в дело не вмешались французы. Я считаю, что во всем виноват Наполеон.

Во всем виноват Наполеон

Лягушатники начали возить товары огромными партиями, впрягая в телеги по несколько лошадей, а их погонщик сидел на самой последней лошади слева. Это не имело под собой никаких оснований, помимо желания сделать все по-своему. Единственным способом добиться того, чтобы их громоздкие повозки не сталкивались со встречным транспортом, было ехать по правой стороне дороги – так они, по крайней мере, хоть что-то видели с того места, где сидели. Наполеон был левшой и смотрел на мир доминирующим левым глазом. Естественно, правостороннее движение ему так понравилось, что он ввел его во всех подчиненных ему областях. Армии Веллингтона предотвратили распространение этого безумия в Британии и ее колониях, но в других странах система пустила корни.

Американцы начали запрягать лошадей в упряжки на французский манер и ввели правостороннее движение в обиход во многом для того, чтобы бросить вызов своим бывшим британским колонизаторам. Канадцы в 1923 году последовали примеру соседей – чтобы на границе не было кровопролитий. Гитлер навязал правостороннее движение тем странам Европы, которые Наполеон несправедли-

во обделил вниманием, а Китай отважился на эту перемену в 1946 году, в связи с импортом автомобилей из США.

Так что на сегодняшний день две трети мира ездит по правой стороне дороги, глядя в боковое зеркало при обгоне более слабым левым глазом, и все из-за маленького француза и какого-то спора за чаем в Бостоне. Британия, Индия, Австралия и Япония остаются единственными государствами, которые еще не утратили здравый смысл.

> На сегодняшний день две трети мира ездит по правой стороне дороги

Исследование, проведенное в 1969 году (Дж. Дж. Лимингом), показало, что в странах с левосторонним движением случается меньше аварий. Велосипедисты и всадники обычно садятся в седло с левой стороны, и при левостороннем движении могут в полной безопасности спешиться на обочине. А если вы все еще мне не верите, подтверждение моим словам найдется в военной сфере: на всех авианосцах, американских, британских или китайских, диспетчерская башня находится справа, чтобы пилоты могли заходить на посадку и уходить на взлет с левой стороны, глядя доминирующим глазом на то единственное строение в радиусе сотни километров, в которое они по ошибке могут врезаться.

1.2. Жжем резину

Современные шины стали настолько привычными элементами дорожного пейзажа, что сам факт их возникновения перестал вызывать удивление и восторг. И все же это сродни чуду – что сжатый воздух может быть обернут вокруг колеса, наделяя его жизнью и мощью, которой не знало предыдущее поколение, ведь колеса повозок были сделаны из железа, а количество лошадиных сил определялось количеством собственно лошадей.

Справочник Dunlop: Практическое руководство для водителя, 1920

Первым «автомобилем», вероятно, следует считать трехколесный механизм с паровым двигателем, построенный в 1769 году французом по имени Никола-Жозеф Кюньо. Недостатки трехколесного транспорта Ник продемонстрировал на первом же публичном показе машины, врезавшись в стену… на скорости 3 км/ч. Я проделал то же самое в 2010 году на шоу Top Gear, когда выкатил на наш тестовый трек в Дансфолде трехколесную машину под названием Reliant Robin.

Первые автомобили были громоздкими и сложными в управлении, на тоненьких колесах; остановить их было сродни подвигу. Но, благодаря не иначе как божественному

вмешательству, в 1839 году обанкротившийся американский изобретатель по имени Чарльз Гудьир выронил из рук шарик – смесь каучука и серы, который полетел прямо в печку. Так Гудьир открыл процесс вулканизации, и так получилась первая прочная каучуковая смесь. Покрышку, наполненную воздухом, изобрел уже в 1846 году шотландец Роберт Томпсон – гений-самоучка, который соорудил для своей матери машину для сушки белья. Еще один шотландец – Джон Данлоп – сделал покрышки общедоступными, построив свой первый завод в 1889 году.

«Пневматическая» шина вела себя, как живой организм, в отличие от жестких и тяжелых колес прошлого поколения. Благодаря амортизации мягкие места нежных дам больше не превращались в отбивные после каждой поездки. Способность накачанной воздухом резины поглощать энергию стала ключевым фактором, способствовавшим успеху пневматических шин. Им было суждено в корне изменить автомобильную промышленность. Конечно, все эти байки о покрышках не сделают вас завсегдатаем званых ужинов, но на автодроме мы говорим только о них. Машина держится на дороге только благодаря динамическим характеристикам покрышек, а не того металла, который они несут на себе. Кроме того, шасси и подвеска гоночного автомобиля настроены таким образом, чтобы получать от шин максимальную отдачу. В некоторых автомобилях эта связь настроена лучше, в других хуже, но в любом случае все ощущения и впе-

чатления, которые получает водитель, передаются по «нервным нитям», связывающим покрышки с его пятой точкой.

> Все ощущения и впечатления, которые получает водитель, передаются по «нервным нитям», связывающим покрышки с его пятой точкой

Знаете, как символ компании Michelin получил свое имя, Бибендум (в переводе с латинского «давай выпьем»), в 1903 году? Эти покрышки в буквальном смысле поглотили весь мусор, который валялся на дороге, и выиграли Парижскую дорожную гонку. Прочность покрышек и их способность противостоять гвоздям и битому стеклу были таковы, что гонщики Michelin заняли восемь из десяти первых мест на финише, бросив тем самым вызов марке Dunlop.

Рецепт создания хорошей покрышки еще сложнее, чем кулинарные изыски, описываемые на страницах путеводителей Michelin. Сотрудники научно-исследовательского отделения компании постоянно раздвигают границы возможного, испытывая новые материалы и добавляя их к 200 уже существующим ингредиентам.

Рисунок протектора – тот самый, который мы принимаемся изучать, стоя в очереди за талоном техосмотра, – играет важную роль во время дождя. На скорости в 80 км/ч он выбрасывает около 30 литров воды в секунду – для сравнения: такого объема достаточно для того, чтобы наполнять по пятнадцати ванн в минуту.

Черная масса, которую мы условно называем «резиной»,

у производителей именуется «составом». Состав бывает очень разным и определяет силу сцепления шин с дорогой, но одним лишь составом сцепление обеспечить было бы невозможно, если бы у шины не было каркаса – заключенной в оболочку из вулканизированного каучука конструкции, состоящей из металлокорда, полиэстера и кевларовых волокон. Размер, жесткость и эффективность каркаса шин рассчитываются под каждый автомобиль, в зависимости от его характеристик.

Конечно, в истории покрышек были и некоторые осложнения. После Второй мировой войны американские автопроизводители отвергли идею радиальных покрышек с усиливающим каркасом из металлокорда. Они предпочитали мягкие, как желе, диагональные шины для компенсации жесткости подвески. В конечном счете радиальные шины, позволявшие экономить топливо, выиграли в этой битве. Оказалось, попросту говоря, что шины важнее автомобиля.

1.3. Эпоха первичного хаоса

Принятый в 1865 году английским парламентом Закон красного флага ограничивал скорость передвижения транспорта головокружительными 6 км/ч.

Согласно этому закону, перед автомобилем все время должен был идти человек, размахивающий вышеупомянутым красным флагом (этот пункт устранили в 1878 году). Первый в мире несчастный случай на дороге, повлекший за собой летальный исход, произошел в 1896 году, когда миссис Бриджет Дрисколл вышла на дорогу, не заметив несущийся на нее «безлошадный экипаж» марки Roger-Benz. Она застыла на месте, оцепенев от страха, а автомобиль продолжал нестись на нее с «устрашающей скоростью» (не более 13 км/ч). В итоге ее сбили, позднее она скончалась от полученных травм. Причиной ее гибели посчитали несчастный случай.

Машин боялись, потому что они были в диковинку, – но манера управления ими, увы, была привычной. В 1720 году самой частой причиной смертей в Лондоне были «бешено мчащиеся» кареты и повозки. В 1867 году в Нью-Йорке под копытами лошадей погибали в среднем четыре пешехода в неделю – почти такое же количество людей гибнет под колесами машин сегодня, при более плотном трафике и значительно большей численности населения.

В 1817 году лорд Байрон написал Томасу Муру примерно следующее:

> *На прошлой неделе у меня случилась ссора в пути… я не поладил с молодым человеком в карете, который очень грубо обошелся с моей лошадью… Я развернулся, подъехал к окну его кареты и попросил его объясниться. Он ухмыльнулся и сказал какую-то глупость. Я ответил ему пощечиной. Это привело его в замешательство. Затем он начал богохульничать и даже угрожать мне, но тут я спешился, открыл дверь его кареты и обозначил свое намерение разметать его останки по дороге, если он не придержит язык. Тогда он умолк.*

> Затем он начал богохульничать и даже угрожать мне, но тут я спешился

Техасский суд присяжных не так давно заслушал дело о водителе грузовика, который ехал впритык за дочерью одного мужчины и махал ей руками. Отец устроил погоню за ним на своем автомобиле марки Mercedes. «Они пытались выжать друг друга с дороги, потом обменялись парой матерных слов», – объяснял позднее капитан техасской полиции. Потом они остановились и вышли из машин. Водитель «мерса» вытащил пистолет, но дальнобойщик оказался шустрее. Он уложил «мерса» на лопатки, швырнув ему в лицо миску с овсянкой. Вот вам, если хотите, доказательство того, что, когда человек владеет чем-то дорогостоящим, риск умствен-

ной деградации налицо. И вот вам еще один плюс в пользу здорового питания.

Внутри своих консервных банок мы становимся упрямыми ослами, даже когда рискуем потерять нечто большее, чем водительские права. На окраине одной, казалось бы, безмятежной деревушки в Котсволде произошло следующее: разъяренная женщина въехала в машину другой женщины сзади на своем Opel Corsa. Она была так зла, что давила на газ до тех пор, пока покрышки на передних колесах ее автомобиля не истерлись до корда. Искры от колес попали в жидкости двигателя, и автомобиль загорелся. А она еще грозила кулаком тем, кто ее спасал, предпочитая сидеть в огне.

Машины, на которых мы ездим сейчас, – это огромный скачок во времени, но человеческая психика зачастую отстает. В наших головах еще темный лес.

Гонки на автомобилях

В Викторианскую эпоху такие вещи, как здоровье и безопасность, воспринимались не иначе как с пренебрежительной усмешкой, поэтому о каких-то серьезных правилах и речи не шло. Так называемые «гонки» устраивались на длинных участках пыльных сельских дорог и так увлекли пионеров автоспорта и конструкторов того времени, что технологии совершили резкий скачок в развитии. К 1900 году ми-

ровой рекорд скорости (установленный, не больше не меньше, на автомобиле с электрическим приводом) перевалил за 105 км/ч.

В 1903 году два миллиона зрителей выстроилось вдоль дороги из Парижа в Мадрид, наблюдая за тем, как 274 машины всевозможных форм и размеров соревнуются за первый приз. Британский гонщик-ас Чарли Джарротт описывал происходящее так:

> *Длинные аллеи деревьев – густая листва на верхушках и угрюмые голые стволы внизу; длинная, бесконечная белая лента, уходящая вдаль, к горизонту; пуля, выпущенная к той точке небосвода, где земля и небо сливаются воедино; мелькающие перед глазами городки и плотные массы людей – безумных, сумасшедших и отчаянных людей, стоящих на пути у пули, чтобы она разорвала их, рассекла и изувечила, нанесла смертельную рану, и убегающих от неизбежности в последний момент; переполняющее чувство облегчения, когда очередная толпа оставалась позади и очередная возможность катастрофы миновала; и, помимо всего прочего, ужасающее чувство, что за тобой гонятся, как за зверем.*

В первый день гонок насчиталось восемь погибших и двадцать раненых – и это не удивительно: ведь гонщики развивали *среднюю* скорость в 105 км/ч на узких дорогах между плотными рядами зрителей. Французские власти остановили это соревнование, когда гонщики добрались до Бордо. Гонки

на дорогах общего пользования пришлось прекратить, и активисты перенесли свою деятельность на закрытые автодромы в таких местечках, как Ле-Ман и Брукленде.

Изнурительные гоночные эпопеи на высоких скоростях, которые начались потом, в конечном счете дали толчок развитию технологий и механизмов – всего, из чего состоит современная машина, от тормозных дисков до гидроусилителя руля. Более того, так возникли основополагающие принципы вождения, которые продолжают развиваться внутри Формулы-1 и во всех прочих видах автоспорта. Среди этих принципов – смотреть вперед и оставаться сосредоточенным – своеобразная психологическая борьба с лишними эмоциями, которые могут привести к ошибкам или повлиять на способность принимать просчитанные решения. Это холодный и методичный подход; его требует обстановка, в которой все меняется очень быстро.

Изнурительные гоночные эпопеи на высоких скоростях, которые начались потом, в конечном счете дали толчок развитию технологий

1.4. Водительский экзамен

Переход от лошади к безлошадному экипажу застал власти врасплох.

В Америке первые водительские экзамены принимали высшие учебные заведения, и это, по всей вероятности, можно считать наилучшей моделью. Позднее в дело вмешались законодательные органы штатов; чтобы взять дорожное движение под контроль, они учредили целую схему лицензирования транспортных средств, а также права управления транспортным средством. Впервые обязательный экзамен на получение водительских прав ввели в Чикаго в 1899 году. Вскоре бюрократия добралась и до Европы, где власти обращались за помощью и наставничеством в обучении вождению ко всем подряд – от тех, кто работал над паровыми котлами, до продавцов автомобилей. Экзамен в Британии в конечном счете ввели только в 1934 году.

Но эти драгоценные бумажки, которые дают человеку право водить, могут не иметь никакой силы за океаном. Немцы, к примеру, отказываются признавать американские права, выданные в Калифорнии или Джорджии.

Современный водительский экзамен якобы ставит во главу угла безопасное вождение, однако у тех, кто недавно сдал этот экзамен, вероятность разбиться в четыре раза выше,

чем у получивших права раньше. И большинство этих «старичков» искренне полагают, что провалят экзамен, если им придется пересдавать его. Что и требовалось доказать: сдать экзамен на отлично – не значит быть отличным водителем.

> Сдать экзамен на отлично – не значит быть отличным водителем

Набор навыков, которые мы получаем для того, чтобы сдать экзамен, утвержден высшими органами власти – правительством и полицией. Так уже понятнее, откуда ноги растут. В основу самого уважаемого водительского документа в Великобритании – лицензии так называемого продвинутого уровня – легла полицейская система управления автомобилем. Соответствующий экзамен принимают инструкторы, у которых есть полицейские водительские права. Эту полицейскую систему считают канонической с точки зрения водительского мастерства: последователи системы полагают, что ставить под сомнение ее принципы равносильно ереси. Но эта система не просто устаревшая – она может быть опасной. В Британии первые слова, которые слышит ученик от своего инструктора-полицейского на дороге, это что-то вроде: «Жми на газ со всей дури».

Лорд Тренчард (1873–1956 гг.) был мечтателем и обожал скорость. Во время англо-бурской войны он получил ранения, последствиями которых стали потеря легкого и паралич ниже пояса. Проходя реабилитацию в Швейцарии, он занялся бобслеем. После мощного удара о борт на трассе «Кре-

ста Ран» он чудесным образом выздоровел, вернулся к службе, стал пилотом и вместе с Уинстоном Черчиллем учредил особый род войск – Королевские военно-воздушные силы. В 1931 году он занял пост комиссара столичной полиции.

Количество автомобилей в Великобритании выросло от нескольких тысяч в начале двадцатого столетия до более чем двух миллионов в середине тридцатых годов. Люди без какой-либо специальной подготовки, не имеющие представления о том, как управляться с тяжелой техникой, находили все новые способы убивать себя – и других – на дорогах. Только в одном 1930-м году количество аварий со смертельным исходом достигло 7305, а среднестатистический водитель в полиции попадал в аварию каждые 13 000 км. Новый комиссар решил, что с этим пора кончать.

Он позвонил человеку, вписавшему свое имя в историю автоспорта правой ногой, которой он нажимал на газ, – Сэру Малькольму Кэмпбеллу, победителю самых первых Гран-при. Через некоторое время, в 1935 году, сэр Малькольм установит новый мировой рекорд скорости – 480 км/ч. Оценив подготовку полицейских водителей, мистер Кэмпбелл пришел к выводу, что причина огромного числа аварий в нехватке практики и опыта.

У Ford Fiesta, к примеру, мощность в десять раз больше, чем у полицейской машины 1930-х годов

Тренчард нанял на работу лорда Коттенхема, Стига того времени – он же гонщик и агент MI5 Марк Пепис – и по-

ручил ему учредить полицейские курсы вождения. Коттенхем изложил Десять заповедей езды на автомобиле в своей книге Steering Wheel Papers («Хроники рулевого колеса») – практическом руководстве по управлению неуправляемыми машинами тех времен. Он обучил полицейских следующим хитростям:

• так как усилитель руля еще не был изобретен, чтобы оперативно повернуть невероятно тяжелое рулевое колесо, следует одной рукой тянуть его, а другой толкать в нужную сторону;

• рационально использовать мощность автомобиля (целых 10 лошадиных сил) при прохождении поворота, чтобы не перегружать нежную подвеску и жесткие тонкие покрышки;

• не тормозить одновременно с переключением на пониженную передачу, чтобы обе ноги были свободны для так называемого двойного выжима сцепления: то есть левая нога используется для многократного выжима педали сцепления, что неизбежно при переходе на пониженную передачу в несинхронизированной коробке передач, в то время как правая нога остается на педали газа, контролируя обороты двигателя, необходимые для перехода на нужную передачу.

Результаты говорили сами за себя. Благодаря усилиям лорда Коттенхема частота аварий в полиции снизилась до од-

ной на 44 000 км. Лорд выполнил свою работу. Он ушел из полиции уже через три года, но принципы его учения – Полицейского искусства вождения – стали каноническими и в дальнейшем передавались из поколения в поколение. Без малейших изменений. Эта система управления автомобилем до сих пор является основой методического материала для обучения полицейских водителей. Кроме того, ею же руководствуются методисты, определяющие набор навыков, которые должны получить мы с вами, простые граждане, чтобы сдать экзамен. При этом следует отметить, что принципы управления автомобилем несколько изменились с 30-х годов прошлого века…

Всего лишь каких-то восемьдесят с лишним лет спустя количество зарегистрированных машин на дорогах Великобритании выросло с 2 млн до более чем 34 млн. У такого автомобиля, как Ford Fiesta к примеру, мощность в десять раз больше, чем у полицейской машины 1930-х годов; он мог бы в секунды уехать со светофора от гонщика времен сэра Малькольма и проходить повороты намного быстрее, потому что эффективность сцепления покрышек с дорогой выросла вдвое. Современные синхронизированные коробки передач не требуют двойного выжима педали сцепления. Благодаря усилителю руль легко вращается в любом направлении, а тормозной путь стал на 40 процентов короче.

Да и сам Коттенхем вряд ли предполагал, что созданные им в 1935 году заповеди останутся незыблемыми в веках.

Это все равно как если бы пилот Королевских военно-воздушных сил считал, что по руководству к «спитфайру» – английскому истребителю времен Второй мировой войны – можно научиться летать на реактивном самолете Harrier Jump Jet. И все же в обучении управлению автомобилей дела обстоят именно так! С архаичной доктриной в одной руке и рычагом переключения передач в другой мы по-прежнему смиренно встаем в очередь, чтобы перенять вековую мудрость от этих инстанций, как верующие в храме. И после очередного натужного звука из коробки передач, сгоревшего сцепления и поспешной аварийной остановки мы перестаем думать о том, что делаем, и иногда даже жертвуем здравым смыслом, лишь бы только сдать этот несчастный экзамен.

1.5. Король дороги

Мне выдали водительские права всего лишь после трех занятий, а немногим позже я поступил в гоночную академию Сильверстоуна, чтобы получить лицензию гонщика.

Мне пришлось в экстренном порядке осваивать значение всевозможных флагов и демонстрировать эффективное владение техникой позднего торможения, вписываясь в поворот на высокой скорости и пытаясь управлять дергающейся ракетой, в которую превращался Peugeot 306 на трассе Гран-при. Не успев понять, что происходит, я уже летел менее чем в трех сантиметрах над трассой в одноместном автомобиле, которому было недалеко до болида Формулы-1, и находился в одном шаге от райских врат, как мне тогда казалось.

И все это произошло за один-единственный день, что только укрепило меня в мысли, что я – реинкарнация Карлоса Фанданго за рулем.

Мой отец решил подстраховаться и отправил меня на специализированные курсы по управлению автомобилем в заносе в Сильверстоуне. Нас обучали на обычной машине, кузов которой устанавливался на специальную раму, так чтобы от земли отрывались либо передние, либо задние колеса, и машина уходила в занос. Боже, какой это был занос! Я научился играть педалью тормоза так, чтобы разблокиро-

вать колесо; быстро выкручивать руль до упора в обратную сторону, чтобы поймать машину, когда она норовила закрутиться; и научился, как балерина, продолжать движение после разворота на 360° на скорости 115 км/ч, быстро сориентировавшись в пространстве.

Итак, я овладел техникой прохождения трехточечного поворота, проезда по краю шиканы и научился останавливать мир, стремительно вращающийся вокруг автомобиля. Иными словами, я научился не портить статистику страховым компаниям.

> Я научился не портить статистику страховым компаниям

С одним товарищем мы отправились в продолжительное путешествие на отдаленный аэродром, чтобы протестировать одноместный гоночный болид. В конце сессии я обнаружил, что мой приятель, который никогда не отличался здравым смыслом, случайно запер ключи от машины в багажнике.

Так начался процесс самопознания, а точнее, процесс познания того, чему не учат в школах.

Пришлось обратиться за помощью в Автомобильную ассоциацию, и завести машину в конце концов удалось, но я опоздал в Брэндс-Хэтч на свою первую гонку сезона Британской Формулы-1. С натянутыми до предела нервами и другом, бормочущим что-то мне на ухо, я отважился выехать на трассу M25 в дождь.

Передние покрышки были абсолютно лысыми – из-за того, что однажды я перекачал их, чтобы получить суперсцепление на сухой дороге. Этого хватило на пять минут… пока не стерся протектор. А сейчас дождь хлестал в лобовое, я же переключал радиостанции и не заметил, как машины впереди замедляются.

Все остановились.

А я нет.

Бах! И гармошка из пяти машин.

Я приехал в Брэндс с опозданием, на эвакуаторе, с останками моей «хонды». К счастью, на мне уже был гоночный костюм, так как вся нормальная одежда по-прежнему лежала запертой в багажнике вместе с ключами. Пройдя квалификацию, я оказался в первом ряду. Затем на трассу обрушился дождь, но, продолжая игнорировать обстоятельства, я выбрал на гонку абсолютно свежие, а значит, неприкатанные и скользкие покрышки.

Чудом пережив первый круг, я вышел в лидеры. А потом так поздно затормозил перед поворотом Паддок-Хилл, что, пролетая мимо маршала с флагом, увидел невообразимое удивление на его лице. Второй раз за эти сутки передние колеса заблокировались, и ничто уже не могло спасти меня от вылета с трассы на скорости 130 км/ч и позорного финиша в гравийной ловушке.

Я. Был. Раздавлен.

Чтобы понять, какие именно мои действия повлекли

за собой эту цепочку событий, мне потребовалось слишком много времени. Выражаясь словами менеджера моей команды, мне нужно было «разорвать этот порочный круг», прежде чем я «отброшу коньки».

Если бы только я уделил этим конькам больше внимания! В том сезоне я уничтожил еще три болида Британской Формулы-1 и был удостоен позорной награды в виде символического гнутого рычага за самую серьезную аварию сезона.

Но в конечном итоге меня осенило: я пострадал от собственного невежества. Не пытаясь увидеть общую картину мира, я сразу углубился в изучение нюансов. Поддаться эмоциональному желанию экспериментировать с возможностями автомобиля, соревноваться с самим собой, игнорируя советы стариков, у которых за плечами опыт всей жизни, – эту ошибку хоть однажды, но совершал каждый из нас.

Процесс, который постепенно начался, был довольно болезненным. Я отчаянно хотел понять, почему неудачи преследуют меня сразу во всех направлениях. Постепенно я понял, что необходимо отказаться от шаблонного поведения, перестать повторять одни и те же ошибки в разных обстоятельствах.

Я продолжаю учиться и сейчас и не претендую на звание эксперта, потому что понимаю: есть еще много того, чего я не знаю об управлении автомобилем. Впрочем, именно поэтому вождение можно назвать разновидностью искусства.

02. Основы

2.1. Удобно ли вы сидите?

Когда вы привыкаете к автомобилю, он становится продолжением вашего тела, и более того – вашего разума.

Когда вы находитесь в полной гармонии с машиной, вы совершаете все базовые действия, например нажимаете на педали, автоматически. Все, что остается, – это ваше восприятие, ваши чувства, в то время как вы движетесь по красочной вселенной, где настоящее встречается с будущим.

Но, чтобы достичь такого просветления, вы должны буквально срастись с автомобилем. Помните, что неудобная посадка в долгой поездке способна превратить машину в камеру пыток. Костоправы радостно потирают руки, видя, как водители чуть ли не кладут нос на руль, или глядя на их ноги, которые находятся от педалей так далеко, что с дорогой их связать может только телепатия. Оптимизируйте свою посадку за рулем – это первый шаг к качественному вождению.

Стопы, не ноги

На педаль нажимают стопой, нога целиком не задействуется. Если бы я знал об этом, когда мне было четыре, я мог бы избежать своей первой в жизни крупной аварии. Развив критическую скорость верхом на газонокосилке в поле соседа-фермера, я понял, что движусь прямиком к курятнику. От гигантского омлета меня могло спасти лишь экстренное торможение. Но моя нога едва доставала до педали. Угробить машину, врезавшись в загон для свиней, было единственным выходом – и вам бы я такого не пожелал.

Оптимизируйте свою посадку за рулем – это первый шаг к качественному вождению

Само собой разумеется, некоторые виды обуви, например туфли на шпильке или безразмерные подбитые гвоздями сапоги, могут усложнять задачу.

Производители тратят миллионы долларов на эргономику, и в современном автомобиле есть все необходимые водителю регулировки. Будет целесообразно потратить несколько минут на то, чтобы адаптировать авто под ваши потребности; вам будет удобнее, и, соответственно, водить вы будете лучше.

Настройте сиденье таким образом, чтобы расположиться как можно ниже. Чем ниже вы сидите, тем ближе находитесь к центру тяжести автомобиля, следовательно, вам без про-

блем удастся стать с ним одним целым. Только убедитесь в том, что руль не загораживает вам обзор.

1. Положение водителя

Если вы нажмете на педаль тормоза выпрямленной ногой, то не сможете затормозить максимально эффективно. Для этого нужно сильное и продолжительное усилие на пе-

даль, что просто невозможно, если ваша нога не согнута в колене под углом 15–30 градусов. Если пятки находятся на полу, вы сможете перемещать носок, а не переносить ногу от педали к педали.

В большинстве автомобилей на полу есть опорная площадка, куда можно поставить незадействованную левую ногу. Она же помогает удерживать тело в вертикальном положении при прохождении поворота.

Руки

Когда вы сидите, полностью откинувшись в кресле, а руки лежат на руле, они должны быть согнуты. Если они выпрямлены, вы не сможете быстро и с нужным усилием вращать рулевое колесо. В случае, если вы сидите слишком близко к рулю, вы а) будете выглядеть нелепо и б) когда-нибудь ударитесь о него лицом и сломаете себе нос. В идеале кисти рук должны находиться на уровне плеч, и если представить, что руль – это циферблат часов, а руки – это стрелки, то они должны показывать без пятнадцати три. Положите руки на руль и попробуйте расслабиться. Если чувствуете, что не можете сидеть расслабленно, начните все сначала.

Ремни безопасности

Треть пассажиров, погибших в дорожно-транспортных

происшествиях в Великобритании, были не пристегнуты. Трехточечный ремень безопасности, в частности, нужен для того, чтобы ваше тело не превратилось в неуправляемый снаряд и вы не убили других пассажиров своим крепким черепом.

Если ваша задница скачет, как муж Бейонсе в лифте, у вас просто нет шансов

Один мой товарищ, Тони Харрис, лишившийся ноги по колено по милости Талибана, участвовал в самом изнурительном ралли мира – Дакаре. Однажды изнуренные члены команды, состоявшей из бывших военных, ехали от одного этапа к другому по шоссе с относительно спокойным движением, проложенному посреди пыльной равнины где-то между Перу и Чили. Неожиданно таксист, ехавший навстречу, решил, что ему выпала отличная возможность обогнать того, кто ехал перед ним, и на полной скорости влетел прямо в лоб автомобилю, в котором ехали члены команды. После всего того, что им пришлось пережить во время ралли, никто бы не удивился, если бы они ехали непристегнутыми, и некоторые из них или все погибли. Но они-то как раз пристегнулись, поэтому все обошлось, чего нельзя сказать о водителе и пассажирах такси.

С точки зрения вождения ремни – удобный способ оставаться в кресле, особенно если вам пришлось неожиданно крутануть руль в сторону, чтобы уйти от опасности. Как на гоночной трассе, так и на городской дороге благода-

ря ремням безопасности вы лучше чувствуете автомобиль. Если ваша задница скачет, как муж Бейонсе в лифте, у вас просто нет шансов.

Советы на злобу дня

• Подголовник существует не для того, чтобы вы клали туда голову; если вы его демонтировали или если подголовник не отрегулирован по высоте, вы рискуете сломать шею в случае серьезной аварии.

• Носите удобную одежду, которая не стесняет движений, особенно это касается рук.

• Держите под рукой солнечные очки на случай слепящего солнца или отблесков на мокрой дороге. Только никогда не пользуйтесь поляризационными очками. Не знаю, кто и зачем их придумал, но в них очень плохо видно, и они не подходят для вождения.

Как я разбудил в себе Ван Дамма. Калифорния, 2010 г.

© (Volvo S60) with thanks to Simon Alcasa at Volvo & Bill Goodsell at Arnold Worldwide

Зеркало, сигнал поворота, маневр… и задний ход

Я немного опускаю дальнее от меня боковое зеркало заднего вида, чтобы иметь возможность видеть дорогу при парковке, а ближнее зеркало настраиваю так, чтобы видеть и дорогу, и движущиеся позади автомобили. И я в этом не одинок.

Жан-Клод Ван Дамм, легендарный актер и адепт боевых искусств, также знает толк в настройке зеркал. На моей памяти он единственный, кто сделал шпагат, стоя на боковых зеркалах двух сдающих задом грузовиков Volvo, рискуя целостью своих причиндалов.

Я разбудил в себе Ван Дамма несколько лет назад на съемках рекламы Volvo S60 на таком же продуваемом всеми ветрами аэродроме, как и в ролике с участием Жана-Клода. Режиссер, Скотт, был моим давним приятелем еще со времен программы Top Gear. Теперь он воплощал в жизнь голливудскую мечту и выглядел тоже очень по-голливудски в своей бейсболке с логотипом Yankees и очках-авиаторах. Он слегка недооценил стоящую передо мной задачу, небрежно бросив фразу вроде: «Обычное дело, сел за руль и поехал».

Мне выдали ключи от прототипа стоимостью 3 млн долларов и попросили на большой скорости проехать задом и ко всему прочему змейкой между массивными металличе-

скими столбиками, а затем взобраться на движущийся автовоз, причем между боковинами шин и бортиками аппарели автовоза было всего сантиметров пятнадцать. Да, и снаружи у автовоза не было страховочных приспособлений. Чуть дрогнет рука – и три миллиона будут выброшены на ветер. Скотт собирался начать съемку через десять минут.

Чуть дрогнет рука – и три миллиона будут выброшены на ветер

Я сразу признался, что ничего подобного раньше не делал, и сказал, что было бы неплохо немного попрактиковаться, расставив на дороге резиновые конусы.

Я выстроил конусы, сел в машину, включил заднюю передачу, глянул в зеркало и дал газу, развив скорость 65 км/ч. Первый маневр прошел на ура, а когда пришло время объезжать следующий конус, я просто потерял препятствия из виду. Несмотря на то что мне без труда удавалось контролировать заднюю ось, при движении слева направо я каждый раз ехал по-новому, и вскоре конусы полегли один за другим.

Единственный способ видеть, куда едешь, когда движешься назад, – смотреть в зеркала. Я настроил их немного ниже обычного, чтобы видеть больше дороги, и практиковался, совершая короткие и точные движения рулем, чтобы избежать тенденции к заносу. Все прошло безупречно.

Разобравшись со «змейкой», мы переключились на автовоз. Меня порадовало то, что вначале я должен был ехать к нему передом. Затем предполагалось, что я при помощи

ручного тормоза развернусь на 180°, включу заднюю передачу и въеду задом на рельсы. Легче сказать, чем сделать! Volvo, как и многие другие производители, заменили обычный «ручник» электронным, который срабатывает только после полной остановки автомобиля.

Воспользовавшись моментом, когда никого рядом не было, мы отсоединили разъем от блока управления системы ABS, которая не позволила бы мне совершить задуманное, и приступили к делу. Автовоз двигался на скорости 65 км/ч, поэтому я набрал 105, чтобы иметь небольшой запас, так как автомобиль должен был замедлиться во время моего пируэта. Затем началось самое сложное.

Аппарель автовоза оказалась прямо передо мной, и я вильнул вправо, затем влево и ударил по тормозам, одновременно резко нажав на газ. Так как Volvo была переднеприводная, торможение одновременно с нажатием на газ свело на нет эффективность передних тормозов. Задние тормоза сработали как обычно, обеспечив эффект, схожий с действием ручного тормоза. Задние колеса заблокировались, и машину развернуло.

Во время разворота я держал руки на руле в таком положении, чтобы немедленно выправить автомобиль, как только он развернется. Сделав это, я врубил задний ход, оценил перспективу, взглянув в салонное зеркало, и выжал газ в пол. В ближнее боковое зеркало я обычно всегда смотрю на расположенные вблизи препятствия, когда сдаю задом. И сей-

час с его помощью я прицелился задним колесом к опорной стойке, которую заметил под рельсами аппарели. Я знал, что, если буду использовать ее как ориентир, колеса попадут на рельсы, а не в яму между ними. Поскольку я выбрал ориентир заранее, перед тем как сдавать назад, сложнейшая задача превратилась в плевое дело.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.