

Антон Кротов

---

# *Практика вольных путешествий*

---

Как путешествовать без затрат



АНТОН КРОТОВ

**Практика вольных путешествий.  
Как путешествовать без затрат**

«Издательские решения»

**Кротов А.**

Практика вольных путешествий. Как путешествовать без затрат /  
А. Кротов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-747810-0

Книга излагает технологию вольных путешествий — на попутных машинах, локомотивах, кораблях. Как ночевать в незнакомом городе, не пользуясь палаткой или гостиницей, как находить друзей и общаться с местными жителями, представителями власти и со своими родителями, как сохранять здоровье и оптимизм в длительной поездке? Ваше путешествие по России и другим странам окажется дешевле и интересней, чем сидение дома. Все методы, изложенные в книге, проверены 29-летним опытом путешествий автора.

ISBN 978-5-44-747810-0

© Кротов А.  
© Издательские решения

# Содержание

Предисловие	6
Вольные путешествия	8
Автостоп	10
Учение автостопа	11
Выбор маршрута	13
Позиция на трассе	15
Техника голосования	17
Поведение в машине	20
Концентрация машин на трассе	23
Конец ознакомительного фрагмента.	24

# **Практика вольных путешествий Как путешествовать без затрат**

**Антон Кротов**

*Иллюстратор* Антон Кротов

© Антон Кротов, 2020

© Антон Кротов, иллюстрации, 2020

ISBN 978-5-4474-7810-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Предисловие

Каждому из нас когда-нибудь хотелось заглянуть за горизонт, чтобы увидеть не по телевизору, а своими глазами другие города и дальние страны.

Свои первые путешествия я совершил на электричках, когда мне было 15 лет. Как интересно было доезжать до конечной остановки одной электрички, а там пересаживаться на другую, затем на третью... и таким образом добираться из Москвы до Питера (тогда ещё Ленинграда), Воронежа, Киева или Минска! Это было ещё в Советском Союзе, а о международных поездках я тогда и не мечтал.

Вторым открытием был автостоп – оказалось, что машины, едущие по дорогам, иногда берут попутчиков, причём делают это бескорыстно. За несколько лет я объездил большую часть бывшего Союза, от Еревана до Магадана, а после этого – и большинство стран Евразии. Путешествуя автостопом по Индии и Китаю, по арабскому Востоку и по Африке, я ещё более убедился в изобилии и доброте окружающего мира, увидел, что методы автостопа, питания и ночлега, используемые в нашей стране, применимы почти всюду. Вы можете поехать в любой город России, в Азию, Европу или в Африку, и даже если вы не имеете толстого кошелька, но умеете любить и понимать окружающий мир, – мир откроется вам, машины будут останавливаться, местные жители – приглашать на ночлег, и все люди станут вам братьями, а Земля – вашим домом.

Пробное издание этой книги вышло тиражом всего сто экземпляров; я продавал его на Арбате в Москве в мае 1995 года, двадцать лет назад. Книга оказалась полезной и нужной. В последующие годы (1995—2015) я выпустил десять изданий (текст постепенно обновлялся). С помощью этой книги (сокращённо «ПВП») десятки тысяч людей открыли для себя мир, а сама «ПВП» стала классической, была издана на семи языках, и разошлась почти в двухстах тысячах экземпляров. Я прочитал сотни лекций о путешествиях, в 200 городах России и Евразии, выпустил ещё более сорока книг и путеводителей, мой опыт стал в десятки раз больше, чем был при написании первой версии книги.

Изменился, тем временем, и окружающий мир. Появился Интернет и мобильные телефоны; возросла скорость обмена информацией; значительно выросла стоимость рабочего времени – мы живём уже не в «голодные годы». Некоторые методы путешествий и связи, актуальные в 1990-х, сейчас кажутся слишком трудоёмкими, или вовсе утратили своё значение. Возможность проехать пол-страны «на собаках» (на электричках бесплатно) сейчас уже фактически исчезла, зато построены новые автодороги, которых не было прежде.

С тех пор, я провёл многие годы в путешествиях по планете, от Мексики до Папуа-Новой Гвинеи, от Норвегии до Мадагаскара. Накопились познания и у многих моих читателей; путешествие автостопом из Москвы на Байкал уже никого не удивляет так, как двадцать лет назад. Новые издания «ПВП» исправляются соответственно времени и планете, на которой мы живём сегодня. Но общий смысл и применение книги остались неизменными.

Из этой книги вы узнаете, как достичь любого города России, как вернуться оттуда домой и даже, при необходимости, пересечь всю страну (даже если у вас нет ни рубля денег) и как путешествовать по другим странам. Вы узнаете, как переночевать в любом городе или деревне, даже если у вас там (пока) нет знакомых. Узнаете, как общаться с водителями, с представителями власти, с местными жителями и со своими родителями. Поймёте, как относиться к людям и миру, чтобы такие путешествия доставляли вам радость.

Все методы, изложенные здесь, проверены на практике. Более того – они рождены практикой. Это обобщение опыта многих и многих вольных путешественников, и я надеюсь, что этот опыт окажется полезен и вам.

Отзывы и мнения об этой книге можно направлять мне по электронной почте: [krotov\\_avp@mail.ru](mailto:krotov_avp@mail.ru), ВКонтакте: [http://vk.com/krotov\\_knigi](http://vk.com/krotov_knigi). Новости из моих путешествий, анонсы моих лекций, встреч и мероприятий можно прочитать в моём «Живом журнале»: <http://a-krotov.livejournal.com>.

Прошло уже более двадцати пяти лет с момента выхода первых изданий книги. В добрый путь, друзья! Мир открыт. Путешествовать можно. Если вы ещё сомневаетесь, то убедитесь сами – прочтите эту книгу и отправляйтесь в дорогу!

*Антон Кротов, The World, 18.05.2020*

## Вольные путешествия

Путешествия бывают разные, но можно их разделить на три типа.

Первый тип – это *буржуйские путешествия*. Человек покупает тур в турфирме, летит куда-нибудь в Египет или Таиланд, живёт в отеле, купается в бассейне, ездит на экскурсии, питается в ресторане вместе с другими такими же интуристами, переводчик рассказывает им про древних царей-королей, а местные турки или индусы катают их на верблюдах, или на слонах. Вернувшись домой, клиенты, получив солнечный ожог, понос и прикупив сувениров, вспоминают увиденные ими курорты, жалуются на местных жуликов, удивляются на то, как много вокруг таких же, как они, интуристов, и копят деньги на очередной отпуск в тропиках. Многие путешествуют так, но моя книга – не об этом.

Второй тип – это *спортивный туризм*. Человек, взяв рюкзак, палатку, котелок, примус, катамаран – либо верёвки и ледоруб, отправляется в лес, в горы, сплавляется по реке, идёт на лыжах, и применяя свою активность, физическую силу и ум, преодолевает некоторые расстояния в малонаселённой местности. Вернувшись, человек печатает фотографии, выкладывает отчёт в Интернете, и вспоминает перенесённые им трудности – готовясь к следующему сезону. Многие путешествуют и так, но моя книга – не об этом.

Есть, наконец, *вольные путешествия*. Вольный путешественник перемещается по городам России и странам мира – как правило, по поверхности земли (без особой нужды мы стараемся не летать). Ночуем не в гостинице, а в гостях у местных жителей; передвигаемся на попутном транспорте, а не на автобусе, созданном специально для интуристов; смотрим достопримечательности без гида и переводчика – и смотрим мир таким, какой он есть на самом деле, а не какой нам хотят показать пугливые журналисты, или, напротив, продавцы туров и составители глянцевого буклетов. Вольный путешественник проводит большую часть своего времени в обществе простых людей (местных жителей), для которых это (общение с нами) не является оплачиваемой работой.

Вольные путешествия оказываются интересней, дешевле и продолжительней, чем путешествия буржуйскими способами – но при этом значительно быстрее, чем спортивное передвижение пешком. Передвигаясь на разных видах транспорта, встречая разных людей, мы можем убедиться в том, что весь мир – единый, что нет плохих стран, нет плохих народов, а вся планета является нашим домом, что бы ни придумывали разные телевизионщики, политики или страховые агенты. От спортивного туризма вольные путешествия отличаются скоростью передвижения и тем, что мы больше занимаемся общением с людьми, чем природой.

Скорость и комфорт вашего передвижения зависит не от содержимого вашего кошелька, и не от состояния вашего банковского счёта, и даже не от качества вашего спортивного снаряжения – а от состояния вашего ума. Ваши знания, ваше отношение к миру, и являются тем капиталом, который позволит вам перемещаться по Земле как угодно долго, а потом в здоровом, сытом и оптимистичном виде возвращаться домой.

Окружающий мир изобилует, там есть всё, необходимое для нас. Каждый час на трассах России и мира проезжают сотни машин, в которых есть свободные сиденья; вы могли бы оказаться на одном из них. Каждый день в городах и сёлах мира простаивают тысячи квадратных метров пола, где вы могли бы расстелить свой спальный мешок, если бы постучались в нужную дверь. Постоянно во всех странах мира образуется избыточная еда, одежда и информация – всё это может достаться и вам, без всякого ущерба для других обитателей планеты.

Технологии вольных путешествий – методы автостопа, ночлега, жизнеобеспечение, отношение к людям и миру – пригодятся не только тем, кто путешествует постоянно; они могут понадобиться и в обычной жизни.

Помните, что наше отношение к окружающим очень важно – чем больше мы сами делимся тем, что у нас есть, чем меньше у нас будет сомнений в том, что люди к нам тоже отнесутся хорошо в любой точке Земли, от Занзибара до Камчатки.

Теперь изучим подробности, о том, как всё делается.

## АВТОСТОП

Автостоп – это бесплатное передвижение на попутных машинах. Есть два ложных мнения относительно автостопа. Одно из них гласит: «сейчас просто так не берут», или: «кто ж тебя повезёт за просто так?» Другое мнение заключается в том, что «остановить нужную машину – чистая случайность», «невозможно предугадать, когда ты доберёшься» и т. п. К счастью, эти мнения неверны и опровергаются опытом. Нас почему-то берут (как в легковые машины, так и в грузовые), везут, не требуя денег за проезд, и, помимо всего этого, процесс автостопа является управляемым.

Более того, многие закономерности, действующие на дорогах России, имеют место и в странах СНГ, Евразии и Африки, да и почти во всём мире. Когда читатель захочет, он лично убедится в этом.

Как и любой деятельностью, автостопом можно заниматься как всерьёз, так и стихийно, по надобности, от случая к случаю. «Стихийный» автостоп, не имеющий определённых методов и правил, возник с появлением автотранспорта ещё в первые десятилетия XX века. В наши дни очень многим людям приходилось где-либо останавливать машины и ехать в них, иногда и бесплатно, но не все они знают, что сведения об автостопах могут быть сведены в определённую систему, позволяющую сделать автостоп надёжным средством перемещения.

Человек, освоивший методы автостопа, передвигается по автодорогам России и многих стран, преодолевая за десять часов 500—600 км (днём, на магистральных дорогах). Например, стартуя из Москвы, за один день можно попасть в Петербург или Минск; за сутки – в Самару или Ростов-на-Дону. При этом вам не потребуется денег на оплату проезда, и вы не будете привязаны к расписаниям поездов и электричек, двигаясь подчас быстрее их. Кроме того, ваше путешествие станет более познавательным, вы увидите и узнаете то, что никогда бы не узнали, и – почувствуете настоящий аромат дороги.

## Учение автостопа

В России существует несколько школ (направлений) автостопа. Старейшей является **Петербургская Лига Автостопа (ПЛАС)**, образованная ещё в 1978 году. Основатель Лиги Алексей Воров проехал автостопом более 1.985.000 километров, что является непревзойдённым рекордом.

Уже десятки лет А. Воров обучает людей **спортивному автостопу** – не просто ездить на попутных машинах, а ездить на них быстро и как можно быстрее. Для этого автостопщики посещают лекции, проводят гонки (соревнования на скорость), применяют специальное снаряжение... Квалифицированный гонщик ПЛАС проезжает (летом, по магистральным автодорогам России) 1000—1400 километров в сутки, эффективно двигаясь как днём, так и ночью, по своему желанию. Внешне спортивные автостопщики легко отличимы на трассе по характерным ярким жёлтым комбинезонам. Также Алексей шьёт рюкзаки для автостопа, называемые в народе «воровские», и другое снаряжение для походов и путешествий.

Наибольшее достижение Лиги – кругосветная экспедиция «Автоколумб» (1992—93). Её участники совершили путешествие автостопом вокруг всего земного шара, не пользуясь никаким рейсовым транспортом, пройдя по трассам 25 стран Евразии, Северной и Южной Америки – в то время, когда о таких путешествиях мы и не мечтали; это путешествие длилось более года. Осенью 2014 года Алексей Воров вновь объехал планету, но по более простому маршруту, и в «гоночном режиме»: на преодоление России (9900 км автостопом от Санкт-Петербурга до Владивостока) он затратил всего семь суток; на пересечение США потребовалась ещё неделя, на Европу – всего несколько дней.

Автор этой книги в своё время узнал много нового для себя из общения с А. Воровым и его учениками.

Некоторые бывшие члены ПЛАС когда-то образовали свой клуб ГМА (Гильдия Мастеров Автостопа), он существует до сих пор и также находится в Петербурге. Они тоже практикуют спортивный автостоп и читают лекции для новичков – вы можете найти их в интернете.

Вторая школа – она так и называется **«Школа Автостопа»** – существовала в Москве. Создал её Валерий Шанин в 1994 году, ставший с тех пор известным путешественником. Тогда же он издал свою первую книгу «Хитч-Хайкинг: автостопом по США и Европе», продающуюся до наших дней.

В 1990-х годах Валерий со своими учениками из «Школы автостопа» объездили всю Европу – как с визами, так и без оных. В последующее десятилетие Валерий и его последователи переключились на другие континенты. В. Шанин несколько раз объехал вокруг света (применяя не только автостоп, но и другой транспорт) и написал около двадцати путеводителей, а также занимательные книги «Вокруг света за 280\$» и, про другое путешествие – «Вокруг света без виз».

От автостопа Валерий плавно перешёл к путешествиям вообще; в интернете вы можете найти и самого Валерия, и его фотографии, фильмы, выступления и т.д..

Есть в России и много автостопщиков-одиночек, чей опыт тоже велик, но не систематизирован. Рассказы многих таких людей часто попадают в Интернет.

В 1995 году в Москве появилась ещё одна школа – **Академия Вольных Путешествий (АВП)**. Основал её автор этой книги. Цель АВП – популяризация вольных путешествий, а также поиск, сбор и распространение путешественнической информации. Некоторые АВПшники пишут книги – одну из них вы держите в руках.

За минувшие годы мы провели 25 крупных экспедиций, а также множество других поездок и походов. Мудрецы АВП побывали во всех регионах России и СНГ и в большинстве стран мира. Мы впервые, в истории отечественного автостопа, достигли Ирана, Пакистана, Индии, путешествовали автостопом в большинстве стран Африки, открыли новые маршруты на нашем российском Севере, в горах Афганистана, в Индонезии и на Папуа...

Можно отметить и наш уникальный проект «ДОМ ДЛЯ ВСЕХ»: в одной из точек мира открывается (снимаемый нами временно) Дом, где каждый трезвый путешественник может обрести бесплатный ночлег, питание и общение. В минувшие годы такие Дома появлялись в разных городах – в Иркутске, Оше, Каире, Владивостоке, Архангельске, Душанбе, Стамбуле, Красноярске, Китае, Мексике, Берлине, на Мадагаскаре, в Индонезии... Рекордное количество людей у нас пожило в севастопольском доме – 503 человека за три месяца. Идея «Домов для всех» уже вышла за пределы АВП, и многие другие активные и настойчивые люди организуют время от времени подобные Дома в разных точках планеты.

Также мы проводим Лесной Трезвый Сход АВП (на нём собираются сотни самостоятельных путешественников и обмениваются опытом), читаем лекции о путешествиях, организуем небольшие пешие походы и прочие мероприятия.

Желающие узнать подробности о наших приключениях могут прочесть многочисленные книги А. Кротова (список литературы – см. в конце этой книги), посетить «живой журнал» А. Кротова (<http://a-krotov.livejournal.com>), Интернет-сайт АВП ([www.avp.travel.ru](http://www.avp.travel.ru)), страничку «АВП» ВКонтакте ([http://vkontakte.ru/avp\\_travel\\_ru](http://vkontakte.ru/avp_travel_ru)) и прийти на нашу очередную лекцию, тусовку, Трезвый Сход АВП, поход.

## Выбор маршрута

При движении автостопом надо заранее представлять себе маршрут – не только через какие города, но и по каким дорогам он пройдёт. Среди путей, соединяющих два города, *самый короткий – не обязательно самый быстрый!* Количество машин, их скорость, характер движения, качество покрытия на разных шоссе различаются.

В наши дни, дороги в России потихоньку строятся и ремонтируются, и среди основных магистральных (федеральных) дорог, соединяющих города-миллионники и полумиллионники, уже нет непроезжих. Они вполне пригодны для автостопа, там достаточно много машин, как местных, так и проходных, как летом, так и зимой, и днём, и даже ночью там кто-то ездит. Существующие карты, бумажные и электронные, уже вполне адекватно показывают автодорожную сеть.

А вот с дорогами «местного значения» всё может быть сложнее: они могут быть и показаны на карте, а машин там может почти не оказаться. Поэтому локальных дорог лучше избегать.

Скорость и успех автостопщика зависит от направления его движения. Наибольшие потоки машин наблюдаются на шоссе, ведущих в Москву (из Москвы): это тяготение к столице ощущается даже на расстоянии 2000 км. Неплохо ездить в Питер (из Питера) или в любой другой мегаполис, скажем, Челябинск: большие города «стягивают к себе» машины с расстояния в несколько сотен километров.

Обычно областные (краевые, республиканские...) центры «тянут на себя» машины из области (края, республики...). Райцентры притягивают локальные машины из района, и, в свою очередь, порождают машины в областной центр. На границе областей машин меньше, чем в центре области.

Мегаполис и любой город подобен магниту, стягивая машины из всех окрестностей. Чем больше магнит, чем дальше от него другие магниты, тем больше его радиус действия. Движение «по силовым линиям» приведёт к успеху, движение поперёк силовых линий – труднее. Между двумя магнитами (на границе областей, республик, стран) машин меньше, автостопщик порою дольше «торчит», зато когда в результате уезжает, то сразу далеко.

Притяжение мегаполисов-«магнитов» заметно по всему миру. Например, из любой точки Кении можно застопить машину в Найроби, из любой точки Армении кто-нибудь да едет в Ереван. А вот обратно уехать не так просто – магнит-мегаполис тянет автостопщика к себе, и из некоторых мировых столиц можно выезжать несколько часов, разбираясь в многочисленных потоках локальных машин, шоссе, развязках.

Выбирая маршрут **в других странах**, помните, что переезжать из одного государства в другое можно только через официально признанные международные погранпереходы. Это касается и стран СНГ. Нередко бывает, что казалось бы, оживлённая дорога с большим потоком машин, ведущая, скажем, из Казахстана в Киргизию, проходит не через международный, а через местный погранпереход, где пускают только граждан двух сопредельных стран, а вот российского путешественника здесь высадят из машины и потребуют объезжать другой дорогой. Или, например, переход из России в Монголию близ посёлка Монды пропускает лишь граждан России и Монголии, а вот белорусов или украинцев здесь завернут – чтобы попасть на озеро Хубсу-Гул, извольте сделать 2000-километровый крюк!

Некоторые страны, граничащие друг с другом, вообще не имеют официальных погранпереходов, так как их правители находятся в ссоре. Так, нельзя проехать из Армении в соседние Азербайджан или в Турцию – нужно обязательно объезжать через третью страну, Грузию

или Иран. А между Панамой и Колумбией вообще нет дороги. Обо всех таких особенностях узнавайте заранее, если вы планируете международное путешествие.

## Позиция на трассе

Понятие **позиции** – одно из основных в автостопе. Ваш успех в большой мере зависит от того, как вы умеете находить позиции – удобные места для голосования. На хорошей позиции водителю легко и удобно остановиться, и вы быстро уедете; в то время как на плохой позиции можно простоять несколько часов, пропустить сотни машин и не остановить ни одной.

Хорошие позиции встречаются на трассе нечасто, ради них стоит иногда пройти даже несколько км пешком, зато потом оттуда быстро уехать. Ради них стоит выгрузиться из машины на 10—20 км раньше, чем пункт назначения машины, зато потом быстро поймать машину сразу на 200—400 км.

Сперва расскажу о позициях в России и странах СНГ. Когда вы выбираете место для голосования, следите, чтобы вас было хорошо видно издалека. Следите, чтобы машина, остановившись, не создавала помех другим машинам (например, едущим сзади). Смотрите, чтобы вы своим появлением на дороге не создавали аварийных ситуаций, не выпрыгивайте перед идущей машиной на дорогу! Если машина с бибиканьем объезжает вас, торчащего на проезжей части – это очень дурно!

Самые плохие места для автостопа: на мосту, в тоннеле, на эстакаде, в зоне действия знака «остановка запрещена», на крутом подъёме или спуске, а также в черте населённого пункта. Голосуя в этих местах, вы резко снижаете процент машин, которые вам остановятся. На автобусной остановке в России голосовать тоже не рекомендуется – вас могут принять за пассажира, ждущего автобус.

Там, где машины идут очень плотно, а дорога узкая, голосовать тоже неудобно: во избежание аварийных ситуаций. Тут приходится искать место, где дорога чуть расширяется, где есть хоть какой-то «карман» для остановки машины.

Как увидеть на отечественной трассе хорошие позиции? На трассе можно найти **особенности** – точки, перед которыми водители становятся более внимательными и снижают скорость. Это будут: 1) посты ДПС, границы и таможни, 2) перекрёстки, разветвления дороги, 3) железнодорожные переезды, 4) большие дефекты покрытия (скажем, по асфальту полоса щебёнки), 5) светофоры, и т. д.

Наличие таких особых точек очень важно. Позиции перед ними являются неудачными: внимание водителя направлено на ожидающую его неприятность, а не на автостопщика, поэтому, например, перед постом или таможней остановится редко никто. Или, если дорога впереди разветвляется на две, перед развилкой тоже почти никто не остановится (потому что неясно, в какую сторону ты едешь).

Наоборот, после таких точек вероятность остановить машину резко увеличивается. Поэтому следует, выбрав себе место в 20—50 метрах за особенностью (за постом, за ж/д переездом, за развилкой, за полосой щебёнки), дальше уже не уходить, а ожидать успеха в автостопе. Если особенностей много, лучше стать за последней из них. Если трасса холмиста, что бывает часто, – следует выбрать вершину одного из холмов и стать там. Тогда вас будет видно издалека, а скорость машин, проезжающих мимо, будет минимальна. А вот стоять между холмами, в яме, или на подъёме – не следует.

Также хорошо голосовать на изгибах трассы, где водитель притормаживает, особенно – на плавном левом повороте (когда стопщик виден издалека, в то же время на правом повороте он появляется внезапно, как бы из-за угла). Но зимой, при гололёде стопить на повороте нельзя, во избежание аварии.

(В странах с левосторонним движением полезные свойства имеет, разумеется, правый поворот. Кстати, голосуем там левой рукой!)

Если я пытаюсь кого-нибудь застопить, машины есть, внешне всё нормально, но никто не реагирует и не останавливается – значит, позиция выбрана неудачно. Полезно расслабиться, пройти 1—2—3 километра пешком – возможно, впереди развилка или пост ДПС.

Понятие позиции ещё более важно на автобанах – их пока что почти нет в России, но они есть в Западной Европе и некоторых других странах. Там, где на автобане голосовать нельзя, и вообще пешеходу находиться запрещено, – автостопщик передвигается между стоянками и автозаправками, голосуя на выездах из них. Если машина идёт в какой-то городок в стороне, нужно выйти на последней приличной позиции перед поворотом – на ближайшей автозаправке. Бывает, если впереди развилка автобанов, бывает, что приходится выйти даже в двадцати или тридцати километрах перед развилкой, на ближайшей большой заправке-стоянке. И там голосовать. Нередко для этого используется табличка из бумаги или картона, особенно если впереди развилка, и водителю неясно, куда вы направляетесь нынче. Можно и без неё.

На самой автомагистрали, если и вылезти прямо там, возникают две проблемы: может появиться полиция и выгнать вас с шоссе; а сами проезжающие машины порой несутся так быстро, что не успевают вас понять (да и нужно помнить, что остановка на автобанах официально запрещена). Конечно, машины могут остановиться, нарушив правило, где угодно, но лучше не нервировать себя и шоферов!

Где-то, где дороги платные, для автостопа можно использовать платильники – там все машины притормаживают, чтобы оплатить проезд очередного участка трассы. Там и можно стоять после автоплатильника; в Мексике мы поступали так же.

Страны с большой плотностью автобанов, типа Бельгии, или агломерации с большим переплетением автомагистралей, вообще вызывают немало проблем; кое-где трудно обойтись без таблички. В России это пока не актуально, у нас дорог не так много, и голосовать на обочинах не запрещается.

Найти хорошие позиции на выезде из многих европейских и некоторых наших городов помогает сайт [www.hitchwiki.org](http://www.hitchwiki.org), построенный по принципу Википедии. Большая часть информации там на английском языке, хотя имеется и большой раздел на русском (дополняйте его сами!) А вообще полезно представлять географию страны, и иметь её карту, в кармане или в телефоне.

В жарких странах Азии летом, и в экваториальной Африке, находятся в тени больших деревьев, если есть таковые. Или же в тени каких-либо построек. Или у источника воды, колодца, колонки. В Монголии, где дорога разветвляется на сотню колеи, позицией является место, где дороги сгущаются в более-менее узкую полосу, где можно добежать до того места, по которому поедет видимая издалека машина.

Ночью, если у вас нет фонарика, важно, чтобы ваша одежда была яркой, и чтобы позиция была освещена. В тёмной одежде на неосвещённой трассе человек, даже если не будет сбит машиной, не достигнет успеха в автостопе.

## Техника голосования

Голосование – это обмен жестами между автостопщиком и водителем. Сначала нужно выделить (хотя бы для себя) из потока машин именно ту, к водителю которой вы будете обращаться. Смотреть надо водителю в глаза (а не на свои ботинки или в носовой платок).

Как именно поднимать руку – существует несколько вариантов. 1) Рука вытянута параллельно дороге, кулак с оттопыренным большим пальцем – жест чаще употребляется в Европе. 2) Рука согнута в локте, пальцы направлены вертикально вверх – этот жест, видимо, вызывает ассоциацию с жестом приветствия у дальнбойщиков. 3) Рука просто протягивается параллельно дороге, как шлагбаум.

Но сущность не в этом. Жест обязательно должен быть энергичным и направленным именно на этого водителя. Жест должен останавливать, а не напоминать протянутую руку нищего («Пода-а-айте мне, бе-е-дному, маши-и-ину!»)



Голосуйте, как вам нравится. Но не стойте «вполоборота», повернувшись к водителям боком или спиной. Также, нельзя голосовать с мыслью: «Ну, этот точно не остановится, на всякий случай подниму руку...» Не рассеивайте внимание, а поднимайте руку, напротив, с уверенностью в успехе. Если нет уверенности в успехе – лучше пропустить машину-другую, съесть конфетку.

Не нужно стоять неподвижно с протянутой рукой, как столб, никак не отличаясь от окружающей местности (да и устанешь держать руку). Не нужно и голосовать на ходу, идя десятки километров вдоль обочины и всё время вращаясь при звуке машины – КПД автостопа при этом сильно уменьшится.

Если водитель не хочет остановиться, он, как правило, пытается «оправдать» перед вами своё поведение. Например, он может провести рукой по горлу (перегружен, мест нет), показать пальцем вправо или влево (мол, скоро поворачиваю), и другими жестами пояснить, что он-де, очень рад, мол, взять, но, сам понимаешь, никак не может. Отсутствие реакции со стороны многих водителей говорит о том, что автостопщик делает что-то неверно.

Автостопщик может попробовать убедить водителя: если мест нет, сделать жест уплотнения; если водитель «поворачивает», можно тоже показать в ту же сторону пальцем и кивнуть (пусть довезёт хоть до поворота, если здесь плохая позиция); или наоборот, пальцем показать, что едет далеко. Если водитель показывает один палец – мол, у меня только одно свободное место, а вас двое, но вы готовы разделиться – можно тоже показать один палец. Если виден номер машины, и он относится к пункту назначения, можно указать пальцем на номер; если

видно, что кузов пустой – указать на кузов, . . . , и вообще, вести себя активно в те 5—7 секунд, пока длится «разговор» с водителем. Если машина всё же не остановилась, надо не огорчаться, а оставаться на месте и высматривать следующую машину.

Поначалу вам может остановиться только 30-я или 80-я машина – но это не значит, что «машины не останавливаются», а только то, что вы ещё не натренировались останавливать их. Если же уже 300 машин проехало и никакого эффекта, или останавливаются одни таксисты – позиция явно неправильная, перечитайте эту книгу, поменяйте позицию, выражение лица или стиль голосования.

**Автостопить на ходу** при наличии машин **не следует**, т.к. идти приходится лицом вперёд, машины появляются сзади, а голосовать спиной неудобно. Всё время приходится вертеться. Идти – так идти, стоять – так стоять (голосовать), а одновременно это бесполезно. Обычно до пункта назначения дойти пешком будет трудно, и ощутимой прибавки к расстоянию всё равно не будет.

Если машин много (скажем, 2—4 в минуту), быстро, выбрав более-менее приличное место, не отвлекаясь, начинайте голосовать. Если машин меньше (скажем, одна в пять минут), выберите позицию тщательнее и «пускайте корни» на ней. Но, конечно, если транспорта совсем мало (скажем, одна в час), а дальше по трассе ожидается поворот или населённый пункт, которые могут выпустить дополнительные машины – только в этом случае идите вперёд, прислушиваясь, не ползёт ли машина сзади.

Избыток машин и их густой поток, несколько штук в секунду – это вредный признак. У водителей может возникнуть «диффузия ответственности» – так много машин, кто-нибудь пусть возьмёт его, но не я. . . Кроме того, водитель может не успеть заметить вас среди потока транспорта. Бывает, и сотни машин промчатся мимо вас, пока вы не догадаетесь встать на какой-нибудь развилке, повороте или дополнительной дороге, где машин будет раз в десять меньше, но вы уедете, на удивление, быстрее.

**Таблички.** В Европе местные жители часто голосуют, используя табличку с указанием пункта назначения. Я уже сказал, что это оправдано при большом количестве развилки и поворотов, при сложной сети дорог и избытке транспорта. Или, когда вы ходите утром по большой стоянке дальнотойщиков, где их несколько сотен – чтобы каждому в кабину не залазить и не кричать, а на трассе нельзя стоять – полиция прогоняет.

Тогда табличка из бумаги или картона, с надписью маркером (название города, сокращённое название страны типа PL или D или номер дороги), пригодится для выбора машины, идущей именно туда, куда вам нужно. Полезно иметь прозрачную папку-файл, чтобы таблички не отсырели, запас бумаг А4 и толстый маркер; также можно сделать табличку побольше из ненужной картонной коробки, выброшенной из супермаркета; иногда на позициях уже валяется несколько табличек б/у.

Но при этом может отсеяться много водителей, едущих ближе, но тоже на другие хорошие позиции. Из локальных водителей могут попасться, также, очень интересные люди – с хорошим человеком приятно и на 50 км подъехать, некоторые трассовые знакомства могут потом продолжаться и в жизни.

В России, СНГ, Азии, Африке мы таблички обычно НЕ используем. Помните, что: 1) табличка не заменит хорошей позиции – на большой скорости её просто не успеют прочесть; 2) размахивая табличкой с надписью ИРКУТСК или другим удалённым пунктом вы отбраковываете более близкие машины, хотя они-то и могут оказаться весьма быстроходными и полезными для вас. Кроме того, большая табличка в ваших руках снижает вашу маневренность и возможность жестикуляции.

*Сколько обычно приходится ждать машину?*

Универсального ответа не существует. Время ожидания зависит от вашего опыта и снаряжения, от качества позиции, от интенсивности потока машин, от времени суток и года, от региона и страны, от того, голосуете вы в одиночку или в паре, от того, сколько других автостопщиков едет в это время по этой же трассе..., а также от случайных факторов.

Бывает, что и опытные автостопщики стоят днём часа два на неплохой позиции; я и сам «подвисал» на дорогах разных континентов, особенно в новых для меня местах, дорогах и странах, не зная местной специфики. Бывает, что и новичок, впервые приехав куда-то, быстро уезжает с плохой позиции, и всем потом рассказывает об этом, говоря: «книга ПВП неправильная, я стал на подъёме ночью и тут же уехал на 500 км, а днём на перекрёстке два часа торчал и остановился только мусоровоз!» Ребята, в книге *статистически* полезные знания, собранные на тысячах случаев, а разово повезти может каждому, даже тому, кто не ездит автостопом.

Ориентируйтесь не на время ожидания, а на среднюю скорость. Она достаточно стабильна и составляет 600—700 километров на двенадцать часов, проведённых днём на магистральной асфальтовой дороге в западной половине России.

## Поведение в машине

Остановить машину – это половина дела; надо в ней уехать, да и водитель чтобы остался доволен. Итак, подбегаем к дверце, начинается общение с водителем. Многих начинающих автостопщиков интересует: что говорить? Вот один из вариантов вопроса:

– Здравствуйте, можно с вами сколько-нибудь проехать по трассе?

Обычно следует ответ «садись» или «а куда?» Я, как правило, называю свой конечный пункт: «я, вообще, в Москву, – но, сколько с вами по пути». Дальний пункт назначения сразу вызывает интерес водителя и может стать темой для последующего разговора. Можно говорить и так: «Здравствуйте, можно с вами сколько-нибудь проехать в сторону Москвы?» – «Москвы? – удивляется водитель, – я только до Туймазы», – мы соглашаемся, и начинается разговор: «В Москву-у-у??» и т. д.

Если я знаю, что перед городом N. ближайшая хорошая позиция, я могу спросить так:

– Здравствуйте, можно с вами до N?

В черте города, или же на Кавказе, в Средней Азии, или же во многих дальних странах, да и всюду, где вас беспокоит, не окажется ли водитель таксистом, скажите, например:

– Здравствуйте! Подвезите сколько-нибудь по трассе. Платить нечем!

или, сперва узнав у водителя, куда он едет,

– Можно с вами? Без денег!

На что водитель скажет: «Да какие дэнги, дарагой, паехали!» и вы достигнете успеха.

Можно спросить и так:

– Добрый день! Вы прямо едете? Можно с вами автостопом? – или:

– Здравствуйте! возьмите автостопом в сторону Чернышевска!

– «Автостопом» – это как? – спросит водитель. Вы расскажете ему это и достигнете успеха.

...Многих интересует вопрос: о чём ещё разговаривать с водителем?

Здесь нужно избегать крайностей. Одни автостопщики непрерывно болтают, рассказывают истории и анекдоты; другие, наоборот, молчуны. Однако, наиболее мудр тот, кто заставляет разговориться самого водителя. Сам мудрец при этом спокойно воспринимает информацию, задаёт вопросы, но основную речь произносит водитель, радующийся, какого интересного собеседника в вашем лице он нашёл.

Темы для разговора могут быть различны – учитесь вести светскую беседу. Объём беседы, и темы, которых вы коснётесь, зависят от вашего опыта и от кругозора, а также от привычки к общению с людьми. Чем шире ваш кругозор, тем больший процент водителей найдут в вас интересного собеседника. Можно и деликатно поспорить о чём-нибудь, уважая и противоположную точку зрения и не навязывая свои мнения и эмоции.

Водители являются источником ценной информации о дорогах, о транзите городов, об особенностях трассы, а иногда – и о местных достопримечательностях. Не упускайте возможности извлечь из водителя эту информацию. Вы узнаете куда больше, чем если будете всем сообщать одну и ту же свою историю. Ну а когда водитель заинтересуется и вами, тогда вы будете довольны общением вдвойне.

Ночью автостопщиков обычно берут именно для того, чтобы отогнать сон интересной беседой. **Ночью спать в едущей машине не следует!**

Начинающих волнует вопрос оплаты проезда. Однако, легко убедиться, что большинство водителей на всех трассах России и во многих странах бывшего СССР не требует (и не ожидает) никакой оплаты! Даже на выезде из большого города (Москва, Питер) просят деньги только 10% остановившихся водителей или того меньше. Причём «таксист» сразу спросит: «А сколько дашь?» Если при посадке в машину водитель не сообщил об оплате, то этот вопрос и дальше не возникнет.

А вот в черте города оплата проезда может подразумеваться, поэтому там надо сразу предупредить! Также предупреждать нужно в черте курортов и туристических резерваций, где многие люди таксуют на небольшие расстояния, ожидая финансового счастья.

Если вы в машине, общаясь, наладили хороший контакт с водителем, то об оплате водитель и не думает. Есть, конечно, «деньгопросные страны», типа Таджикистана, где попутные автомашины – единственный общественный транспорт, обычно платный. Тем важнее объяснять сущность свою заранее. В России, Европе, Китае и многих других странах водители зарабатывают не на автостопе.

С другой стороны, автостопщик сам должен проявить заботу о водителе. Если у вас есть продукты питания, или питьевая вода, или жвачка – обязательно надо предложить. Хорошо от сна помогают сосательные конфеты, орешки.

Хотя водитель, нередко, отказывается, нужно использовать шанс отблагодарить его. Подарите ему книгу «Практика вольных путешествий».

А уж если вы подружились с водителем, он провёз вас, и уже выходя из машины, вы услышали неожиданный возглас:

– А на бензин???

...Случаются ли такое? В России – крайне редко.

У меня было всего несколько таких случаев. Поскольку это – свидетельство непрофессионализма путешественника (не сумел или поленился объяснить свою сущность), то, если у меня есть деньги, то я могу пожертвовать водителю часть их (по автобусной цене). Некоторые люди предлагают в подобных случаях врать, что денег вообще нет. Но если вы не предупредили водителя заранее, и у вас есть деньги, экономить их глупо. Деньги экономить – что воздух экономить. Ну а если денег у вас действительно нет, так и скажите. **Если есть какие-то сомнения – предупредите водителя!**

Вообще, если водитель, подвезший вас, спрашивает: «а деньги??» – это не значит, что водитель плохой, а значит, что автостопщик дурак. В дальних странах Азии и Африки шофёров всегда надо предупреждать при посадке, заранее выучив на местном языке фразу «Денег нет!», или: «Можно – бесплатно – прямо!», ибо во многих местах оплата проезда подразумевается и ожидается, а машины и грузовики представляют собой единственный общественный транспорт.

В ходе путешествий вы научитесь определять, каковы ожидания водителя, уже по внешнему виду его и его машины. Если машина шикарная, дорогая, водитель интересуется автостопом, беседует и угощает вас; или это огромный грузовик, везущий ценный однородный груз, и водитель, взяв вас, не останавливается другим голосующим – понятное дело, водитель везёт вас не за деньги, а «за интерес».

Если же машина старая и облупленная, и водитель молчит, и останавливается всем голосующим, подвозит их и получает деньги с них, или это облезлый грузовик или автобус, везущий кучу людей и разнородный мелкий груз, и вы забыли предупредить о своей безденежности – скорее сделайте это, пока не настал час расплаты!

Всё сказанное выше про поведение в машине полезно в том случае, если вы сам авто-стопщик. Если вы, читатель, являетесь не автостопщиком, а водителем, примите нижеследующие советы.

1. Одиночки и пары, иногда стоящие с рюкзаками на обочинах дорог и двигающие руками – это **автостопщики**. Как правило, они имеют именно рюкзак, а не сумку и не чемодан; из рюкзака (если он большой) нередко торчит коврик; они могут быть в яркой одежде (комбинезоне), а могут быть в обычном одеянии. Автостопщики обычно безобидны и безопасны; откройте окошко – если от них не несёт перегаром, то всё в порядке. Если у вас есть место в машине – подвезите их. Денег «на бензин» они не заплатят, но зато вы можете скоротать время интересной беседой, узнать нечто новое о трассах, городах и регионах: иногда встречаются очень «дальнобойные» путешественники, побывавшие в десятках стран мира. У некоторых стопщиков есть при себе музыка на диске, флэшке или на другом носителе. Автостопщики помогут вам не заснуть ночью и тем самым избежать различного рода аварий.

2. Автостопщики обычно вовсе не бомжи. Часто это студенты или люди разных свободных профессий, компьютерщики, промышленные альпинисты, всевозможные творческие люди. У них вы можете узнать об особенностях их жизни, отличающихся от вашей. Некоторые люди, едущие сейчас автостопом, сами имеют машину, которая сейчас ими не используется по каким-либо причинам. Например, авто в Москве, а сам человек путешествует по Сибири – не тащить же машину через полстраны? Подвезите временно безмашинного попутчика – кто знает, может быть вам и случится когда-то поменяться местами!

3. Многие автостопщики, как ни странно, редко встречают себе подобных. Некоторые не знают о клубах автостопа, о существовании различных технологий езды в локомотивах, теплоходах и т.п.. Расскажите им о том, что знаете сами. Подарите автостопщику книгу «Практика вольных путешествий».

## **Концентрация машин на трассе**

Днём и ночью, в разное время, машин на трассах имеется разное количество. Утром, часов в семь-девять утра, больше всего машин и их водителей направляются из пригородов в город (на работу); в это же время выезжает большое количество дальних машин. Днём потоки несколько снижаются; вечером из городов выезжает много машин (в 16—19 часов) – кто-то едет с работы в пригород, кто-то – в дальний город, чтобы добраться до него к утру.

Раньше, в 1990-х годах, это явление (оно называется «волна») активно использовалось автостопщиками, выезжающими поутру из Москвы, Питера и др. Сейчас, машин на наших дорогах стало так много, так, что пусто на дорогах не бывает, ни днём, ни ночью. А максимальные скорости автостопа и автопередвижения кое-где и понизились по сравнению с концом 1990-х годов!

## **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.