

АЛЕКСЕЙ УШАКОВ  
18+



55 лет за рулем

Алексей Ушаков

**55 лет за рулем**

«Издательские решения»

**Ушаков А.**

55 лет за рулем / А. Ушаков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-532907-3

Совершенно неожиданно понял, что езжу на автомобилях вот уже 55 лет. Захотелось вспомнить и поделиться, как это было ещё в СССР, в 90-е и сейчас. В 80-е прошлого века у меня была своя подпольная СТОА, а в трудные 90-е мне пришлось быть инструктором по вождению у Новых Русских и их любовниц. За долгие годы выработал Правила безаварийной езды, чем и делюсь с моим Боцманом и с вами, дорогой Читатель.

ISBN 978-5-00-532907-3

© Ушаков А.

© Издательские решения

## Содержание

Дорогой Читатель!	6
Для кого эта Книга?	10
Как жили автолюбители во времена СССР	11
Первый мой серьёзный самостоятельный опыт по ремонту машин	25
Из воспоминаний...	29
Конец ознакомительного фрагмента.	32

# **55 лет за рулем**

**Алексей Ушаков**

© Алексей Ушаков, 2021

ISBN 978-5-0053-2907-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Дорогой Читатель!



Сколько себя помню, с самого раннего детства, сколько смотрю семейные фото в альбомах, что ведут отсчет с 1864-го года, столько вижу там автомобили, а позже, где-то с года 1957—58, и себя малого за рулем, то «Москвича-401», то «Победы ГАЗ-20», а потом и «Волги ГАЗ-21». С самого раннего детства отец брал меня с собой в гараж и приучал поддерживать там порядок, чистить снег и ухаживать за автомобилями.

В 1965-м году прошлого века (как звучит, а!), когда мне было 10 лет, когда я стал доставать ногами до педалей с дивана «Волги ГАЗ-21», при подложенной по задницу большой подушки, чтобы я мог видеть дорогу за капотом машины, Отец посадил меня за руль, где-то в поле и сказал:

– Ты же помнишь, как я делаю, как включаю скорость, как работаю с педалями? Проверь, на ручном ли тормозе машина? Так. Левую ногу положи на педаль тормоза, правую подвинь к педали газа, но пока не дави на газ. Так. Поверни ключ зажигания и чуть нажми на газ. Так, тихо, тихо... отпусти педаль газа. Осмотрись по сторонам и в зеркала заднего вида – никого? Так, можно трогаться и ехать вперед. Нажми левой ногой сцепление до пола, включай Первую – на себя и вниз (рычаг переключения на Волге на руле), правой чуть-чуть прибавь обороты двигателя и медленно отпуская сцепление, медленно и не газуй, она сама поедет. Вот, поехали...

– Я еду, я еду...

– Теперь переключись на вторую только быстро, чтобы не встать – выжми левой ногой сцепление до пола, рычаг в нейтралку и наверх, вот, и теперь прибавляй немного газа и отпуская сцепление, можно быстрее, вот ты едешь, смотри за дорогой, ухабы объезжай, притормаживай, кати по дороге и смотри вперед...



Я за рулем «Победы»

– А на третью будем переключать?

– Нет, здесь на прямой ездить негде (на Волге было 3 передачи вперед). Следи за дорогой, в зеркала посматривай, ямы объезжай, резко не тормози, больше газом работай.

Поле было большое, дорога длинная и вела она к перелеску. Сердце у меня колотилось, лица я своего не видел – что на нем было? Я вцепился в руль и старательно крутил его, отрабатывая все неровности. Постепенно напряжение стало спадать, я стал замечать по краям дороги и в поле растущую рожь. Стал ёрзать на подушке, стараясь устроиться по удобнее. Педаль газа на «Волге» напольная, довольно жесткая, и на неё можно положить ступню. Отец молчал, только иногда говорил:

– Прибавь газку, не тащись, дорога ровная...

Вам ничего это не напоминает? Думаю, тем, кто постарше, из прошлого века родом, напомнит фильм «Последний Дюйм», на котором мы все росли.

С тех самых пор Отец часто сажал меня за руль и тренировал/учил ездить в различных условиях и зимой и летом и на асфальте, и по грунтовкам. Одновременно я осваивал устройство автомобиля и ремонт и его обслуживание. Походы в гараж стали для меня делом основным среди наших мальчишеских дел: футбол, хоккей, велосипед, технические кружки и гараж, где надо быть рядом с автомобилем и что-то делать. Фактически, с того времени я уже за рулем 55 лет и накатал столько, ууу, что и сосчитать сложно, около 1,5 млн км. На права я сдал сразу после ДР в 18 лет, и как только я приобрел свой автомобиль в 23 года (повезло), так и езжу на машинах круглый год, почти каждый день. Считаю, что это дало мне в Жизни очень много!

За столько лет я очень много повидал на дорогах, многому научился, и многое в моих занятиях было связано с автомобилями. С годами машин становится всё больше, скорости всё выше, по-настоящему подготовленных водителей все меньше, число знаков, указателей и разметки стало очень большим и ездить становится сложнее с каждым годом. Вождение машины от радости и удовольствия превратилось в тяжелую работу, требующую навыков и квалификации, умения прогнозировать ситуацию и оценивать риски своих действий и других водителей. Как выжить и комфортно себя чувствовать в потоках машин, как не попасть в аварию, как снизить риски и научиться прогнозировать ситуации, а также истории из жизни автомобилиста, и о том, кто является хорошим водителем, что такое водительская этика и культура – вот, по сути, о чём эта книга. Возможно, удастся рассказать, как развивалась наша частная автомобилизация в СССР и потом в РФ глазами автовладельца частного.

На чем езжу сейчас раскрывать не буду, чтобы не заниматься рекламой, скажу только, что это заряженная легенда немецкого автопрома, выигравшая в свое время все престижные гонки и ралли в Европе и Америке.

Скажу сразу, да, я попадал в незначительные аварии, но всегда это было из-за нарушения «неписанных Правил безаварийного вождения», которым меня научили аксакалы гонщики. Если соблюдать эти Правила, то в любом состоянии и в любых погодных и дорожных условиях в аварию не попадешь! Эти Правила писаны «кровью» и являются «Хорошей Дорожной Практикой» по аналогии с «Хорошей Морской Практикой» и никакая Школа и ПДД их не заменят!



Машины для меня были всё!

Наличие опыта вождения в любых погодных и дорожных условиях и ежедневное наблюдение за автопотоком и поведением водителей в нем натолкнули меня на мысль написать эту книгу, которая может быть полезна многим автовладельцам.

Не могу не сказать СПАСИБО своему Отцу – Борису Алексеевичу, привившему мне любовь к автомобилям и умение с ними возиться. Низкий поклон и благодарность за помощь в оформлении книги Владимиру Дарагану и дочери Антонине Ушаковой.

## **Для кого эта Книга?**

Книга для тех, кто хочет ездить безаварийно, спокойно для себя и окружающих, и снизить риск попасть в аварию до минимума в любых условиях, для тех, кто хочет стать истинно «крутым и продвинутым водителем», ездить быстрее потока и не раздражать окружающих, понимать, что и как происходит на дороге, чтобы еще за 5 минут до аварии быть к ней готовым и суметь избежать её! А также узнать, как готовили водителей во времена СССР, какие были тогда машины и что требовалось от водителей, как мы общались с сотрудниками ГАИ, и какие были дороги.

## Как жили автолюбители во времена СССР

За 55 лет, что я езжу за рулем легкового автомобиля, очень много изменилось, особенно сильные изменения стали происходить после 2000-го года. В страну хлынул поток иномарок, заполнив ими все свободные улицы и дороги и начал создавать такие пробки, что, например, в Москве иногда хотелось бросить свою машину по дороге куда-то и отправиться дальше пешком, или на метро. Были годы, когда в Москве ежегодно регистрировалось 350—450 тысяч новых автомобилей, что и привело к пробкам, а потом и массовой реконструкции улиц, дорог, развязок и придорожной инфраструктуры и появлению новой концепции автомобильного движения в городе. Возможности машин стали быстро меняться, а с ними изменилась и манера вождения и требования к дорожному покрытию, знакам и указателям, разметке и светофорам. Менялась жизнь, страна, люди и водители и сейчас мы, автовладельцы, во многом совсем другие люди с другими взглядами на участников движения. Что говорить, если во времена СССР женщина за рулем вызывала удивление, а сейчас их ничуть не меньше мужчин и ездят они ничем не хуже (в основной массе).

Думаю, многим будет интересно, а как обстояли дела у автовладельцев, которых тогда называли Любители, во времена СССР, в прошлом веке. Как складывались их взаимоотношения с ГАИ (Гос. Авто Инспекция) и между собой, как проходил технический осмотр автомобилей...



Кто где, а я на капоте машины!

Года до 1980-85-го, насколько я помню, у нас мало кто из Любителей ездил круглый год. Машины были, для большей части людей, роскошью, которую и приобрести было сложно. Первоначально, после ВОВ, года с 47-49-го автомобиль можно было купить через автомага-

зин, записавшись там в очередь на срок от 6 до 12 месяцев – тогда у людей, в массе, не было денег и машины были в свободной продаже. Именно так и приобретались Отцом первые автомобили «Москвич 401», «Победа ГАЗ-20» и «Волга ГАЗ-21». Волгу с оленем Отец приобрел в 1960 году – это была её вторая модификация, из 3-х, что выпускались. Шикарный автомобиль, который и по сей день ценится и не только у коллекционеров. Надо сказать, что Волга признавалась лучшим автомобилем Европы в 60-63-х годах. У нас в семье эта машина прослужила до 2000-го года – 40 лет и была полностью исправна, а в гараже имела набор З/Ч. Кстати, Волги выпускались и с коробкой автоматом. А ещё раньше у нас выпускался, и был в свободной продаже, шикарный автомобиль «ЗИМ», который так же имел коробку автомат, 6-ти цилиндровый двигатель и огромный салон человек на 6—7. На улицах, около дома эти машины держать было не принято. Все автовладельцы приобретали, или строили сами, гаражи. Очень скоро, отдельно стоящие гаражи были запрещены и начали создаваться гаражные кооперативы с необходимой инфраструктурой: эстакадами для технического обслуживания машин и местами мойки, с подводкой электроэнергии. Автосервисов, даже в Москве, было очень мало. Каждый автовладелец обслуживал свой автомобиль самостоятельно. Приходилось хорошо разбираться в устройстве машины, искать и покупать З/Ч и расходные материалы (а первоначально это было дефицитом), и самостоятельно заниматься ремонтом и обслуживанием своей машины, вплоть до ремонта колес: сами водители выполняли все работы, что сейчас делают в шиномонтажах, только руками при помощи монтировок, ручных насосов, и различных приспособлений для вулканизации «заплаток» на камеры и покрышки. И большая часть владельцев это умела делать. Каждый год весной надо было проходить технический осмотр своего автомобиля и получать Талон, который клеили на лобовое стекло. Многие зимой не ездили – берегли машины, и с октября по май они просто стояли в гаражах. В те времена машины требовали профилактики после столь долгого стояния без движения и перед прохождением осмотра сотрудниками ГАИ.



Путешествия это главное для чего нужна была машина

В нашей семье машина эксплуатировалась и зимой, правда немного реже, чем в не зимний период. Но мы также проходили технический осмотр в апреле-мае. Помню, как мы с отцом ходили в гараж, где он готовил машину к осмотру, а я учился этому и помогал чем мог. А что приходилось делать по тем временам: 1) проверить, почистить тормозные колодки, если потекла манжета в тормозном цилиндре её надо было сменить, обязательно прокачивали тормозную систему, и производили регулировку ручного тормоза, 2) регулировали свободный ход штока вилки сцепления и прокачивали гидравлику сцепления, 3) снимали и чистили карбюратор, 4) чистили и регулировали зазор в контактах трамблера (прерыватель), 5) проверяли правильность установки момента зажигания, 6) чистились свечи зажигания и выставлялся зазор, 7) производилась регулировка карбюратора и холостого хода (тахометров не было) – двигатель должен был легко пускаться, ровно работать на холостом ходу и других режимах и не давать смрадного удушливого выхлопа (никаких датчиков измерения СО не было), 8) проверялась работа всех ламп: стопов, поворотников, заднего хода, аварийки, фар, света в салоне и под капотом, 9) проверялась работа тормозов «на юз» – надо было резко разогнаться и резко затормозить до юза, и чтобы остались черные следы на асфальте и машину не поворачивало, чтобы все колеса брали разом, 10) потом проверялся ручник «на юз», или просили тронуться на ручнике и мотор должен был заглохнуть, 11) проверялось отсутствие люфтов в шарнирах рулевого механизма и рулевой колонке, 12) проверялась работа амортизаторов, во многие из которых, например, рычажного типа, доливалось масло и они продолжали хорошо отрабатывать неровности дороги, 13) снизу была масса точек смазки, которые шприцевали рычажными шприцами, а ещё надо было смазывать подшипники колес, 14) надо было проверить нет ли люфта в крестовинах карданного вала, 15) проверялась целостность сальников хвостовика коробки и редуктора заднего моста (все машины тогда были заднеприводными) и при необходимости делалась их замена, 16) глушитель и вся система выхлопа должны были быть герметичны и нигде не «бубнить», 17) глубина протектора шин должна была соответствовать нормам, 18) конечно, меняли масло в двигателе и фильтры масляные тонкой и грубой очистки, воздушный фильтр, и фильтр бензиновый, что стоял в бензонасосе, 19) делали регулировку клапанов, 20) проверялась установка момента зажигания, 21) и в завершении подкрашивался номерной знак – кисточкой, нитрокраской. Все это делали сами водители, за редким исключением, а потом проверяли сотрудники ГАИ. Много чего приходилось делать, знать, понимать. Думаю, что нынешним водителям и владельцам личного авто такое и в кошмарных снах не снится, особенно женщинам, которые часто путают в какой бочок «незамерзайку» заливать!



Каждый из нас брал в отпуск на месяц до тонны груза

Многие удивятся, но в старые добрые времена, прежде чем выехать на машине в дорогу, надо было проверить:

– щупом уровень масла в двигателе, уровень охлаждающей жидкости, открыв пробку радиатора, уровень тормозной жидкости, отвернув крышку бочка главного тормозного цилиндра, давление в колесах

– До появления у нас «ЖИГУЛЕЙ/ФИАТОВ» в машинах не было гидроусилителей руля и усилителей тормозов, приходилось крутить руль двумя руками, а на педаль тормоза давить...

Может, от части, поэтому среди водителей было мало женщин, а если и были, то те, кто любил крепкое словцо!

Про женщин-водителей, вообще, много хохм печатают, да простят меня дамы. Одна из современных: на шиномонтаже женщину спрашивают, а вам колеса с каким ароматом делать, есть клубничный, есть миндальный, но он дороже, или уличный воздух закачать? – уличный вонизм мне не надо, лучше уж миндальный.

Домкрат был одним из важнейших инструментов. У нас на Волге был «речный» домкрат, который устанавливался только в определенные места под передний бампер и под задний, слева и справа. Под машину подставляли пеньки для страховки. Пока всё с машиной делаешь, так накрутишься и под машину «налазаешься»... Кооперативы были большие, эстакад не хватало, и смотровые ямы имели не все, вот и приходилось многое делать при помощи домкрата. Как правило, на подготовку машины к сезону уходило пара дней. Мы с отцом в пятницу и субботу готовили машину, а в воскресенье, в назначенный день, когда приезжали в кооператив работники ГАИ, утром занимали очередь и в течении часа попадали под очи проверяющего, который все добросовестно проверял минут за 15, и если все в порядке отдавал документы на машину, права водителя и квитанцию об оплате технического осмотра и налога на транспортное средство другому сотруднику, который и выписывал долгожданный ТАЛОН ТЕХОСМОТРА, который и крепился к лобовому стеклу. Позже, года с 79—80 прошлого века, в кооперативе стали собирать по 3 рубля с машины для ускорения процедуры Техосмотра, типа, машин стало много, и сотрудники не успевают... А я считаю, что просто с 78—79 годов в стране стало быстро многое меняться и выражение: «дать на лапу», стало процветать. Талон действовал год. На дорогах ничего не проверяли, кроме люфтов рулевого управления и работы «стопов». Обычно это делалось так: сотрудник ГАИ просил открыть окно водительское, чтобы он мог рукой взять руль, левой ногой он упирался в край колеса, а правой рукой резко дергал руль туда-сюда градусов на 25, и сразу определял, по своим ощущениям, что есть, или нет люфт. Не стоит смеяться. Я сам долгие годы занимаясь ТО автомобилей и потом ещё лет 8 занимаясь профессиональным их ремонтом мог легко определять люфты в разных местах, именно, по своим ощущениям, дёргая резко что-то.



80-й год прошлого века – мы едем в Крым

С 1965-го года легковые автомобили стало невозможно купить в свободной продаже – так много было желающих иметь автомобиль (иметь машину для многих было просто престижно, давало некий статус), что Государство ввело распределение автомобилей через Гос. Предприятия, где работающие там люди записывались в очередь, которую регулировал Профсоюз Предприятия. Многие стояли в очереди на машину лет по 15, почти как на квартиру, где срок достигал 25—30 лет стажа работы сотрудника на данном предприятии. Конечно, были люди заслуженные: ударники, орденосцы, начальники, большие «мастера своего дела», для которых государство сокращало сроки ожидания до 5—10 лет (и на квартиры до 10—15 лет). Ну, сами понимаете, а кто-то был равнее... В подразделениях проходили профсоюзные собрания, на которых трудовой коллектив решал, кому дать рекомендацию на выделение авто, а кому нет. В подразделениях существовали еще и партийные организации и комсомольские, которые так же на своих собраниях кого-то выдвигали. Короче, после всех этих собраний, в коллективе в человек 70 находилось 1—3 человека, кому давали рекомендации. Вот с этими рекомендациями/ходатайствами человек писал Заявление на выделение ему машины (или квартиры) и шел в Профком. На совместном заседании членов Профкома, Парткома и Комитета ВЛКСМ с Администрацией Предприятия принималось решение кому выделить машину. Например, в нашем НИИ, где я отработал 15 лет, на 3000 человек в год выделялось машин 30—40, но мы еще были в привилегированном положении. Существовал ли «бизнес» на продаже машин? Массово точно нет, т.к. если машина продавалась ранее 10 лет эксплуатации, человека заново в очередь не ставили. Москвичи, Жигули, Волги новые, покупаемые по распределению, стоили 7—8, 10 т. руб., а они же, тут же, с рук, даже годичные, уходили за 2—2,5 цены. Можно сказать, что люди инвестировали в семейную ценность. И я знаю не мало владельцев, у которых машины служили по 20—25 лет, их берегли. Не все конечно... А сейчас стоит машину выкачать из автосалона, она сразу теряет в цене 10%. Во времена СССР машина сохраняла свою стоимость лет 5—7 при небольшом пробеге и не аварийная.



### Машины меняются, а смысл поездок прежний

СТОА было очень мало. Обслуживать на них машины было дорого и стремно, там обслуживались блатники и те, у кого были шальные деньги. В основном туда обращались за З/Ч, которых в магазинах купить было невозможно, например, за распредвалами для жигулей, поршнями, вкладышами, шаровыми опорами, жестянкой... Была такса – 2—3 цены детали. Запасных частей в магазинах было мало, а если и «выбрасывали» что-то действительно нужное, важное, то очереди были большие. Конечно, были скупщики, и процветал «черный» рынок З/Ч. Но купить можно было буквально всё! Кто жил в Московском регионе помнит знаменитый «Рынок авто З/Ч» на МКАД между Щелковским и Ярославским шоссе. Он собирался стихийно по определённым субботам месяца. На дорогу съезжались тысячи машин и продавцов и покупателей. Все обочины были заставлены машинами. Рынок функционировал с 4 утра до 8. С 7 часов сотрудники ГАИ начинали разгонять машины. Тут можно было купить любую З/Ч для любой машины. Надо только было упорно ходить и искать. Был такой нюанс – свою машину лучше было не бросать без присмотра, могли воришки залезть в машину и что-то взять, сломав дверные замки, или багажника. Так у меня пытались украсть «запаску», но она была прикована к машине цепью с замком, возиться не стали, а замок багажника был сломан.

Сейчас можно купить, или заказать любую З/Ч в магазине на производимые автомобили. А вот купить З/Ч на машины Советского производства можно по-прежнему только «с рук» и на «барахолках». Отличным инструментом поиска является интернет – всё найти можно! Теперь никому не скажешь: повезло, «достал» распредвал, или маслосъёмные колечки...



Как давно это было...

Позже, годов с 80-х, ремонтом машин стали заниматься умельцы в гаражах – частники, которые могли выполнить ремонт любой сложности, включая кузовной и малярный. Этим мастерам приходилось скрывать от властей свои занятия и заработок, т.к. по тем временам это считалось «нетрудовыми» доходами. Но чем дальше мы продвигались к 80-м годам, тем больше становилось предпринимателей ремонтников и всё меньше владельцев сами занимались машинами, и всё больше на них стали ездить и круглогодично – дороги стали чистить лучше и по всей ширине, да и зимы стали мягче и менее снежные. В 60-е годы снег с улиц не убирали, а сгребали к тротуарам, дороги становились намного уже. Часто на дорогах образовывались наледи. Для езды зимой требовались серьезные навыки. Никаких шипов на колесах тогда не было, а льда и снежных заносов было полно. Снега вообще было очень много и машины часто буксовали на второстепенных дорогах, небольших улицах и проулках, на автостоянках, где снег вообще не убирался, его попросту раскатывали. Надо было иметь с собой лопату и трос. Езда с заносом было делом постоянным.

А ещё, сплошь и рядом было такое явление, что не могли на холоде завести мотор – аккумуляторы были слабыми. И тогда машину цепляли тросом и заводили «буксиром». В гаражах у многих были паяльные лампы бензиновые – их подставляли под масляные поддоны двигателей и грели масло, тогда двигатель хорошо пускался. Зимой, когда температура опускалась ниже 20<sup>0</sup>С, часто приходилось видеть машины с поднятыми капотами, а рядом притопывающего на холоде водителя – просили, или «прикурить», или дернуть тросом. Печки в машинах были слабые. Обычным явлением было видеть едущую машину с замерзшими изнутри стеклами. Лобовик чистый и часть боковых передних стекол, а остальные замерзшие.

Никаких моек раньше не было. Машины все мыли сами руками, или у гаража, или во дворе дома. И еще была фишка: дворники/щетки стеклоочистителей ставили только, когда дождь начинался, а без дождя их снимали – большой дефицит щетки были и их часто воровали.



Отец в дороге на юг крутит ручку масляного фильтра грубой очистки

Во времена СССР – эпоху коллективизма, частные машины еще были редкостью, и их владельцы объединялись в некие «клубы» по интересам, особенно в гаражных кооперативах. Там у людей в гаражах было все: и погреб, где хранилась картошка и другие овощи, масса консервированных продуктов, типа, соленые помидоры, огурцы, капуста, соки, грибы, самодельная тушенка... Словом, придя в гараж с парой пузырьков и приятелями, можно было там просидеть в осаде пару-тройку дней. Владельцы машин консультировали друг друга, часто сидели в креслах у гаража, в хорошую погоду, или в гараже в плохую и играли в шахматы, выпивали, закусывали, обсуждали политику партии... В каждом гараже была масса инструментов, которые позволяли что-то мастерить. Вообще, «гаражники» были мастера на все руки.

Мне повезло – Отец был военным, летчиком-инженером испытателем и семья могла себе позволить иметь автомобиль. У гаража я научился быстро и ловко чистить снег и до сих пор делаю это лучше и быстрее снегоуборщика. А зимы в то время были снежные и холодные, не как сейчас. Мы убирали от гаража столько снега, что его сугроб по высоте был выше крыши гаража метра на 1.5—2. Дети рыли в таких сугробах ходы, норы, устраивали крепости и играли в снежки. Потом я постепенно начал осваивать ремонт и обслуживание автомобиля – разборка/сборка узлов и агрегатов, их ремонт, или замена. Раньше к каждому автомобилю прилагалась толстая книга его описания и ремонта с картинками и было просто разобраться, и научиться, кто хотел, конечно. Что-то менялось в машине очень редко. В основном, все ремонтировалось. Машины были сделаны с большим запасом прочности, имели большой ресурс, и были долговечны, но многие узлы требовали частой профилактики. Первоначально, например, на Волгах, масло с фильтрами менялось каждые 3000 км. Это сейчас ТО на некоторых авто разрешается проводить раз в 20—25 т. км. Срок службы некоторых узлов и деталей был существенно меньше, чем сейчас – были другие материалы.



### Мы неисправимы – на любой машине в глушь

Для многих семей машины были целым состоянием. Срок службы их пытались продлить. Особое опасение вызывали кузова – они ржавели. И вот владельцы раз в 5 лет занимались обновлением антикоррозийной обработки кузова. Большая грязная работа, которую выполняли за 3—5 дней, но многих выручала. Купить новый автомобиль было трудно.

На всех легковушках, кроме Жигулей, задняя подвеска строилась на рессорах. Со временем, металл уставал, рессоры теряли изгиб и корма машины проседала. Купить новые было сложно, да и дорого. Умельцы быстро научились с этим бороться. Рессоры усовершенствовали добавлением длинных листов с резиновыми шарами на концах, которые ставили в пакет снизу, прямо за коротким листом. Задок кузова приподнимался, а жесткости такая конструкция не прибавляла и комфортность езды сохранялась.

Многое стало меняться, когда в 70-м году начали выпускать Жигули (ВАЗ-2101 – «копейка»). Эти машины, пришедшие из Италии (ФИАТ) были намного практичнее в эксплуатации, да и появилась фирменная сеть обслуживания. Жигули были шагом вперед. Мотор заводился легко и летом, и зимой, печка работала великолепно. ТО им надо было делать после пробега в 10 т. Км. и число «сервисных точек» уменьшилось. В основном требовался контроль. Но постепенно качество и этих машин стало падать и к 95 году стало никаким.



Типичный вид гаража со смотровой ямой

С появлением Жигулей многие наши легковушки подтянулись. Например, появился «Москвич 2140» завода АЗЛК, на котором мне довелось ездить 15 лет и накатать на нем 370 т Км. Эта машина избавилась от многих болячек первых наших автомобилей: и заводилась хорошо, и печка работала хорошо, что очень важно для наших холодных зим, и вообще, была неприхотлива и легко ремонтировалась в любых условиях. У меня не было случая, чтобы машина меня подвела в дороге, а гонял я её «и в хвост и в гриву» по любым дорогам и на любые расстояния, и с прицепом и сильно гружёную. А вообще, «Москвич 412» принимал участие в мировых авторалли и занимал там 3—4 места, часто опережая своих европейских собратьев.

Мне по жизни сильно повезло с приобретением машины. Я находился на дипломной практике в НИИ, куда меня брали на работу после института, т.е. ещё был студентом. И вот, перед Новым Годом Министерство решило сделать подарок сотрудникам Института и выделило дополнительно 20 машин (12 Жигулей, 5 Москвичей 2140 и 3 Запорожца) с условием, что их оплатить надо было до конца декабря, а получать в январе-феврале следующего года. Люди не ожидали. Мало у кого были деньги. Объявление висело у столовой, и никто не приносил Заявлений, только несколько человек. И тогда к Объявлению прикрепили ПРИПИСКУ: Заявления могут подать все желающие без Ходатайств Трудовых Коллективов. Я тут же написал заявление и отнес его в Профком. И тут мне повезло ещё раз: у нас Ученым Секретарем НИИ был человек полный тезка моего отца, и когда меня спросили, а что УБА твой отец, я сказал ДА – и я не соврал! Это сыграло свою роль и мне, даже ещё студенту-дипломнику, выделили машину «Москвич-2140», которая тогда стоила 7450 рублей. К тому времени мне уже удалось заработать 3000 рублей на всяких «халтурах», «шашках» и в стройотряде. Оставшуюся сумму мне дали родители, понимая, что наличие машины увеличивает возможности, и не ошиблись – я машину использовал на все 100%, и путешествовал, и по делам, и... в общем с тех пор круглый год и почти каждый день за рулем.



### Горжусь своими Родителями

А знаете, что больше всего ценилось в машине, когда её выбирали – «проходимость» (дороги у нас были неважные и была масса грунтовок), и вместительность, чтобы заниматься строительством дачи, ездить в лес по грибы/ягоды, или на рыбалку, а еще в отпуск, а так же чтобы осенью делать закупки овощей мешками – возить и складывать в погреб в гараже. Тогда даже шутка была такая: мерседес машина плохая – на ней кирпичи и цемент на дачу не повозишь, да и мешки с картошкой тоже.

А вот сдавать на права было и проще, и сложнее. Претендент на получение водительских прав должен был освоить теорию самостоятельно и практику вождения, причем и на легковом автомобиле, и на грузовом. Практику на легковом автомобиле можно было получить катаясь с отцом на его машине, прицепив на лобовое и заднее стекло треугольник с буквой «У». А вот пройти практику езды на грузовой машине можно было только в ДОСАФ. Как правило там были старые машины «ГАЗ-51». На этих машинах были коробки передач без синхронизаторов шестерен и переключать передачи приходилось с перегазовкой при нажатом сцеплении, чтобы совместить обороты шестерен. К этому надо привыкнуть. К тому времени, когда я готовился к сдаче экзамена, я уже довольно много накачал на отцовской Волге за 8 лет, а на грузовиках «ГАЗ-51» и «ЗИЛ-130» успел поехать по проселкам у лесников, куда мы семьёй ездили по грибы/ягоды. На экзамене проблем не возникло. Причем, сдавал я индивидуально. Пришёл в ГАИ, написал заявление, заплатил за экзамен, в учебном классе мне сотрудник ГАИ дал билет, я сразу ему ответил на все вопросы, потом пошли во двор и я сделал несколько маневров на «ГАЗ-51» во дворе ГАИ, потом пересел в раздолбанный «Москвич-412» с двойным управлением, и мы с инспектором выехали в город, где катались минут 30. Вернулись в ГАИ и инспектор сказал, что я сдал экзамен, что через час мне выдадут Права. Никаких особых волнений и напрягов, но я был счастлив, мне тогда было 18 лет. Иметь права и владеть машиной тогда и сейчас это несоизмеримые вещи, как мне кажется.



Такие вот были снежные зимы – мы с братом чистили снег у гаража

Я так много проводил времени в машине в поездках с родителями, что усвоил большую часть неписанных правил для водителей, еще до того, как стал ездить самостоятельно.

А машины в нашей семье использовались для путешествий по стране, для поездок в отпуск на юг, для поездок по грибы и за ягодами, на рыбалку. У нас было полно туристического инвентаря от котелков и костровых принадлежностей до палаток и раскладных столов и кресел. Мы часто выезжали «на природу» на 2—3 дня и жили в палатках, готовили, сначала на костре, потом на примусах. Проехать по бездорожью и забраться в глушь на обычном автомобиле для нас было делом обычным. Мы не боялись застрять в грязи – выбирались сами без буксира. Автомобиль был инструментом познания мира и получения удовольствий от общения с природой. Автомобиль, купленный в молодости, сильно изменил мою жизнь и сейчас я уже и не представляю жизнь без личной машины – это несколько степеней свободы.

С позиции возраста и своего опыта, убежден, что раньше у водителей было «братство» и свой «Кодекс чести», чего сегодня я почти не наблюдаю, уж и не говорю про период с начала 90-х и до 2015-го года. Например, водители фарами всегда предупреждали об опасности, о наличии поста ГАИ. Если что-то случилось с машиной и пришлось съехать на обочину, и ты не мог решить проблему, то стоило поднять руку и проезжающие машины останавливались. Да что там руку поднять, сами водители останавливались, если аварийка работала, и предлагали помощь. Автобусы в то время ходили редко. И если водитель видел, что ко-то голосует на дороге, или в деревне на остановке автобуса, почти все останавливались и подбирали пассажира. Денег за проезд при этом никто не брал. Правда, и ГАИ не поощряло перевозку пассажиров в частном автомобиле. Водители были дружной семьей, старались помочь, если были проблемы и на дороге, и у дома, или у гаража. Главное, это было уважение друг друга! Много изменилось: жизнь, правила, люди, водители – не могу сказать, что в лучшую сторону. Даже ГАИ перешло в ГИБДД и надо сказать, что сотрудники ГАИ, которые всегда помогали

водителям, сменились на сотрудников, для которых не стало ничего личного, только бизнес. А в отношениях водитель-сотрудник стало куда меньше уважения, чем раньше, но больше конъюнктуры. Изменились Цели!



С «BMW 520» я пересел на «ЖИГУЛИ 2105» – представляете?

А как изменились дороги! Все больше прямых многополосных автомагистралей, а раньше почти все дороги были 2-х полосные: твоя и встречная. Они не были прямыми, изобиловали множеством плавных поворотов и шли, как текли небольшие извилистые речки, мимо населенных пунктов и деревень. Пейзажи были такие, что дух захватывало от открывающихся картин. Легковые машины редко ехали быстрее 80 км/ч, ну 90, но не больше, а в основном 60—70 км/ч. Грузовые машины больше 70 км/ч и не ездил. Средняя скорость движения за день не превышала 40—45 км/ч. Можно сказать так: раньше редкий водитель ехал со скоростью выше 100 км/ч, а сейчас редкий водитель едет со скоростью меньше 100 км/ч. Именно на таких дорогах и требовалось мастерство водителя для маневрирования и обгонов, т.к. делать это приходилось очень часто, и эти дороги таили в себе массу скрытых опасностей. Но от езды по таким дорогам водители получали удовольствие и наслаждение. Сейчас такие дороги есть только в глубинке, местного значения. Мы с Боцманом раз в год попадаем на них, когда едем на Ладогу на яхту. И вся прелесть в том, что на них не так много машин и едут они не так быстро. И тогда и тебе не хочется спешить, и ты едешь и наслаждаешься неспешной ездой в 60—80 км/ч и пейзажами, деревушками и новым сельским укладом. Расстраивают только брошенные деревни и селения, которых всё больше. Мне нравится останавливаться для перекуса на таких дорогах, чуть съехав в сторонку. Нет потока машин и шума и выхлопной гари. Можно спокойно пить чай и есть свой бутерброд, вспоминая своё прошлое.

Как говорят, жить мы стали на много «лучше» после Перестройки. Если сравнивать, например, цены на бензин (да и на Э/Э, ...), то становится как-то не по себе. АИ 72/76 (самый распространенный) стоил 70/75 коп. за 10 литров! А АИ 93/95 стоил 95/97 коп. И это при средней зарплате с премией для автовладельцев под 170—200 руб./мес. (80-е годы), а пенсии были, в основном 120 Руб./мес. В те времена машины обычно накачивали в год около 7000—10 000 Км. Кстати, соляр стоил 62 коп. за 10 л. А сейчас АИ 92 стоит 45 руб. за 1 литр! АИ 95 стоит 49 руб./л, дизель 49 руб./л, АИ 98 52 руб./л. и это при пенсии около 15 000 руб./мес., и ездить приходится куда больше, чем раньше. И это при средней З/П по Москве в 60 000 – 70 000 руб. Легко сосчитать, что на пенсию СССР мы могли купить 12000 литров бензина, а сейчас всего 300 литров, т.е. жить мы стали «лучше» в 40 раз!

А брали ли с нас штрафы? Брали. Если сотрудник ГАИ останавливал за нарушение, то в Правах имелся талон с категориями нарушений по краю и Инспектор должен был сделать «дырку» в категории нарушения. 3—5 проколов Талона и надо было пересдавать на Права, как минимум, теорию. Но часто сотрудники брали Штраф наличными – 1 руб. за простое нарушение и 3 руб. за серьёзное. Сейчас с вас возьмут минимум 3000 руб., а минимальный это 500 руб. официальный, проходящий с камер. Соотнесите с вашей Пенсией.

Стал вспоминать свои нарушения и штрафы и поймал себя на мысли, что с теми рублями мы расставались трудно, переживали, а теперь отдаём гораздо легче. Почему? Говорят, что «с камер» сейчас собирается штрафов на десятки миллиардов рублей и куда они идут? Сотрудников ГИБДД на дорогах стало гораздо меньше, чем сотрудников ГАИ в СССР, а число камер растет в геометрической прогрессии и измеряют они не только скорость, но и смотрят за пристегнутостью ремнями, есть ли у вас в руках телефон, из того ли ряда вы поворачиваете, ... – тотальный контроль наступает.

## Первый мой серьёзный самостоятельный опыт по ремонту машин

В далекие времена, ещё в СССР, мне удалось после окончания института заняться автогонками на АЗЛКА, но не долго, и приобрести там опыт и навыки любого ремонта автомобилей. Я своими руками мог делать ТО, любые настройки, ремонтировал двигатели и подвески, делал жестянку и малярные работы. И вот, когда женился и пришлось снимать квартиру, стал заниматься ремонтом машин и организовал небольшую автомастерскую, имел кучу серьезных Клиентов из мира ученых, торговли, музыки и не напрягался по поводу любого «дефицита». А еще, в трудные 90-е мне пришлось заниматься обучением вождению наших «красных пиджаков» и их «водил», а также их «любовниц» – ярчайшая страница трудовой биографии, которую не зачили при расчете пенсии!



Часто машины клиентам ремонтировали во дворе дома

А начиналось всё банально просто. В доме, где мы с семьёй сняли квартиру, жил довольно известный музыкант из Москонцерта. Virtuоз игры на балалайке. Сами понимаете, в своей машине он не разбирался, а у него была «Копейка» – Жигули «ВАЗ-2101», которая в его руках отказывалась не только ездить, но и заводиться. Его жена, дородная армянка, постоянно сетовала на мужа, что ей приходится брать такси, т.к. машиной невозможно пользоваться. Надо сказать, что музыкант был ещё тот водила. Его чаще можно было видеть с авоськой в руках (авоська – плетенная из тонких капроновых нитей сумка, умещавшаяся в сжатом кулаке), где было аккуратно сложено 7 бутылок Портвейна «777», видимо «7» было его любимой цифрой. Когда мы вместе поднимались на лифте, он виновато смотрел, то на меня, то на авоську, и говорил:

– А что, я после гастролей, имею право...

Наши машины на стоянке напротив подъезда, почти всегда, стояли рядом. Представляете, какие были времена, если у 16-ти этажной одно подъездной башни стояло всего машин 10

—12 с двух сторон дома – не было у людей машин. Как-то музыканту не удалось завести свою машину, а они с женой куда-то торопились, а я только подъехал, и они кинулись ко мне – «подвези»! Сели, поехали. По дороге они ругались из-за машины, а я возьми, да и скажи, что могу наладить машину. Жена музыканта забрала у него ключи от машины, передала мне со словами:

– Вот ключи, сделаете, звоните, вот наша визитка, заплатим сколько попросите, и не экономьте, приведите всё в порядок!

Вернувшись к дому, я подошел к машине, открыл её, открыл капот и багажник. Мама дорогая... Багажник был завален пустыми бутылками от портвейна, правда, встречались и от коньяка, какими-то шмотками, фантиками, высохшими овощами и фруктами. Под капотом было нечто: воздушный фильтр свисал влево от карбюратора, на радиаторе не было крышки, грязь была толстым слоем. В салоне было грязно и пыльно, а на заднем сиденье и в ногах было разбросано женское и мужское бельё. Женское бельё явно меньшего размера жены музыканта...



И сейчас, редко, но иногда приходится и самому

Я сразу понял, что автомобиль требует «капитального обследования и профилактики», и что этим нельзя заниматься походя. Через день в выходные я отогнал машину на пустырь недалеко от дома, где стояло 5 гаражей инвалидов, подогнал свою машину с инструментом, переоделся и начал разгребать «авгиевы конюшни»... Чего я только там не находил, включая деньги в бумажных смятых купюрах и золотые кольца, серьги... Машину пришлось мыть и пылесосить всю полностью, снимая все ковры и сиденья. Ценные вещи я сложил в пакет, а остальное выкинул. На это у меня ушло часа три. Инвалид из гаража, где я подключился к электросети, ходил вокруг машины, смотрел, возмущался, смеялся, а потом пошел разбирать выкинутые мной вещи, бутылки он потом, видимо, сдал. Что мог, я сделал в первый день, но машина требовала кучу З/Ч – список составил два тетрадных листа. На достать все З/Ч у меня ушло дня три, а потом целый день возни по замене и наладке, включая подвеску...

Я подогнал машину к дому. Не поверите, разница была такой, как у новой машины и машины с помойки, что была там лет пять. Жена мне потом сказала:

– У тебя такой вид, что ты трудные роды принимал...

Машина мне далась трудно, но делал я её, как себе самому. Позвонил хозяевам, они спустились, и вначале не могли найти свою машину среди пяти машин – я же её помыл. Они просто обалдели от увиденного и того, как теперь все работало и ехало.

– Алексей, – сказала дородная армянка, держа пакет с золотом и деньгами, – да вас нам Бог послал, любые деньги, любые контрамарки, и вообще, что вам надо, мы будем помогать...

Я всегда выписывал четкий счет на З/Ч и на работу по нормальным расценкам, но мне всегда платили вдвое за качество и хорошее отношение. Музыкант познакомил меня со своими друзьями из Москонцерта, и я ремонтировал им машины, те знакомили меня со своими друзьями, так стали появляться клиенты закройщики, директора обувных и прочих продовольственных магазинов, баз, столов заказов, профессора и академики. Клиентура росла, как снежный ком. Мне пришлось снять большой бокс на 4 машины и взять себе помощников на простую работу. Перечень наших услуг рос. От ТО автомобилей мы перешли к любому их ремонту, включая переборку двигателей, ремонт коробок, подвесок, а потом и к кузовному ремонту и окраске. Правда, сильно разбитые машины мы не брали, так, на ремонт 2-4-х деталей.

Заниматься этим видом деятельности, в свободное от основной работы время, было «нетрудовыми доходами», за чем следило ОБХСС – такое милицейское подразделение по экономическим преступлениям. Индивидуальная трудовая деятельность не приветствовалась. Коллективное стояло выше индивидуального. Общественный интерес превалировал – перекося были во всем. Государственный сектор услуг автовладельцам не соответствовал спросу, люди могли и хотели помогать друг-другу, но делать это надо было по закону бесплатно. Эти люди из ОБХСС могли устроить реальные проблемы и вообще и по месту работы. Но мы ремонтировали машины и им, и они нас не трогали. В стране был дефицит грамотных и добросовестных механиков, работающих по нормальным ценам.

Поток клиентов нарастал с каждым месяцем. Как говорил один мой помощник, можно переезжать жить в мастерскую, поставить раскладушку, чайник и электроплитку и жить «не отходя от кассы». Устой общества, интересная работа и разностороннее образование не позволяли мне всё это бросить и переключиться только на ремонт авто. Хотя соблазн был большой. На ремонте машин мы зарабатывали в 5—7 раз больше, чем на основной работе, но уйти из научной среды в «шаромыжники», как тогда говорили, мы не хотели – просто подрабатывали, это было тяжелое и интересное хобби, приносящее деньги.

Тогда я познакомился с удивительными людьми из сферы торговли. Из их рассказов я понял, как вообще устроена торговля, и сколько глупых правил там существует и сколько лазеек. Директора магазинов никогда не считали деньги в пачках – они, зажав пачку между большим и указательным пальцами, говорили сколько там купюр с точностью до одной бумажки! Дневную выручку магазина они часто взвешивали просто на весах ворохом, определяя сумму с точностью в 100 рублей. За мою работу они всегда платили мне двойную сумму, а когда мне нужны были продукты, они весь свой дефицит, чего не было на прилавках, складывали в большую картонную коробку, ставили на весы напольные для взвешивания мешков, и вес умножали на стоимость Докторской колбасы 2.90 руб./кг, а там была и икра, и копченые колбасы и корейка с грудинкой и...



Преодолевая брод наехал на арматурную сетку

С тех пор много утекло воды. Мы живем теперь совершенно в другой Стране и Государстве, где понятия и ценности быстро меняются. То, что раньше называлось спекуляцией, «халтурой», «шабашкой», «нетрудовыми доходами», теперь называется бизнесом. Раньше все люди работали и у них всё было, а в магазинах мало чего было и был дефицит во всем буквально. Теперь, не понятно кто и где работает, никакого дефицита нет, в магазинах полки ломятся от товаров, но многим денег не хватает на самое необходимое, но все бросились покупать недвижимость и машины.

Я перестал заниматься ремонтом машин, стал ещё больше на них ездить, а ремонтирую свои машины у знакомых мастеров, которых знаю, как профи своего дела.

У меня появилось большое и серьёзное увлечение, переросшее в образ мысли и жизни – это яхтинг. Есть друг Володя, с которым мы ходим вместе на яхтах уже 23 года, и которого я зову Боцман.

## Из воспоминаний...

*В выходные мы с Боцманом часто ездили ко мне на дачу, чтобы сделать что-то полезное для яхты. В этот день погода преподнесла сюрприз: пришел антициклон с сильным ветром до 20 метров в секунду и принес снегопад и резкое похолодание.*

*На дорогах сразу образовались пробки с многочисленными авариями. Машины натыкались друг на друга тут и там, создавая еще большую толчею. Нам удалось выбраться из Москвы, но на трассе дела обстояли не лучшие: сильный боковой ветер на открытых местах выносил на дорогу снег, создавая заносы глубиной 10 – 30 сантиметров. Машины, разогнавшись на чистом асфальте, врезались в эту кашу, поднимая тучи снега и сильно юзая. Для некоторых машин преодоление таких преград заканчивалось переворотом или попаданием в кювет. Часто можно было видеть искалеченные машины, вокруг которых суетились люди. На дороге попадались такие участки, где асфальт был закрыт коркой льда. На них, быстро движущуюся машину начинало сносить ветром и возникало такое же ощущение, как на яхте при сильном дрейфе. Те, кто не приготовился к такому явлению, оказывались в снегу на разделительной полосе. Еще сложнее было проходить повороты дороги, особенно на спусках. По дороге я насчитал более тридцати аварий – это похоже был печальный рекорд. Мне приходилось торопиться и обгонять все машины подряд. Чувствовался прилив адреналина. Это улучшало настроение и прибавляло задора. Спать уже не хотелось, как обычно, появился азарт гонщика, как когда-то на «Русской Зиме». Мне надо было успеть к определенному часу в определенное место на дороге, где нас будет ждать трактор, чтобы сопроводить до дачного участка. Еще из Москвы я позвонил Трактористу и узнал, что проехать невозможно, только за трактором. Прочищенная дорога вновь заматывается снегом за каких-то 15—20 минут.*

*– Кэп, ну ты даешь! – вцепившись в кресло и верхнюю ручку, запричитал Боцман, – Мне говорили, что ты за тридцать лет ни разу в аварии не попал. Это правда?*

*– Врут, попал. Три раза было, попал.*

*– Расскажи, а то все молчим.*

*– А, что рассказывать, два раза, просто смешные аварии были по причине, что смотрел не туда, куда автомобиль ехал и оба раза при выезде на МКАД. Оглядывался налево посмотреть нет ли машин, а впереди идущий вставал, вот я его и догонял. Так, не сильно. Сейчас этот прием используют, чтобы подставы устраивать. Подгонят тебе машину с разбитым задом, ты в нее бах, а платить требуют за все. И хрен, чего докажешь. Правда у меня была еще одна авария, когда я въехал в зад одной «персоналке», как тогда говорили, ещё во времена СССР. На площади Ильича это было. Понимаешь, он подрезал меня, чтобы вскочить в узкий проезд, там только асфальт положили, и встал на нем, а я еще на снегу был и не успел остановиться. Так, ты знаешь, водитель с грузовика, что рядом ехал, свидетелем пошел, и мне удалось оспорить, что я виноват, но и того водителя тоже не наказали – «Волга-24» была со значком «галочка в кружке», сам понимаешь, конторская.*

*– Ну, ты известный спорщик!*

*– А один раз я попал в аварию, будучи пьяным в лом! Возвращался с дня рождения через всю Москву. Часов двенадцать ночи было. Еду по Садовому кольцу в районе Курского вокзала в среднем ряду, очень аккуратно. И тут, из крайнего левого ряда от осевой, таксист резко под меня рулит к кому-то на тротуаре, руку там подняли. Моей реакции не хватило, конечно. Я его на полном ходу в заднее, правое крыло и уделал. Себе морду и капот побил, фары, а я тогда на «Москвиче-2140» ездил, а ему корпус под списание – машина у него старая была.*

*– И что же было?*

– Меня на экспертизу менты отвезли. В справке было написано, что крайне сильная степень опьянения. Потом к машине отвезли и сопроводили до дома, а до дома я не доехал всего-то пять минут, на Старо Басманную.

– Прав лишили?

– Нет! На разборе аварии очень грамотный гаишник попался, полковник. Виновным в аварии был признан таксист, как ни странно. Оказывается, когда гаишники приехали на аварию, я спал в машине, а рядом другая машина стояла и ее водитель все видел и записался свидетелем. По его словам, выходило, что таксист так резко свернул вправо, что сам меня зацепил, да и характер удара об этом говорил. И потом свидетель сказал, что было очень холодно, мотор не работал, я замерз, достал бутылку водки и выпил. Этот полковник, когда узнал, что я Чернобылец – тогда нас уважали, мне и посоветовал обратиться к начальнику Московского ГАИ, генералу, с ходатайством. Я написал легенду, по которой: я был на дне рождения у друга и выпивши не мог не сесть за руль, т. к. в моей машине разбили стекло и залезли грабители и машину надо было перегонять в гараж, а когда попал в аварию и замерз, ещё и выпил, да ещё принес характеристику и ходатайство с места работы, Генерал все это выслушал, посмотрел и на моем заявлении написал: Права вернуть, таксиста наказать! К заслуженным людям раньше уважение было и снисхождение, а теперь все за деньги!

– Во, блин, Кэп да у тебя талант! Я собираюсь пойти учиться на права, что скажешь?

– А зачем тебе это?

– На всякий случай! Инструктором моим будешь?

– У тебя денег не хватит мои услуги оплачивать. Я беру сто баксов за час.

– Это кто же такие бабки тебе платит?

– Да, в основном, жены или любовницы богатых Новых Русских или они сами. Понимаешь, когда им дарят супер тачки, управляя ими, надо достойно выглядеть на дороге, в смысле вождения, вот меня и приглашают. Так, краткую лекцию тебе прочитать для начинающих? Слушать и вникать будешь?

– А чего делать-то, давай инструктируй, буду впитывать.

– Начинай с того, что машину проверь, чтобы все исправно было, и сиденье под себя подстрой – потом тебе покажу как, сядь и зеркала подгони, освойся с ручками, кнопками и рычагами. Первое время, с год, езди аккуратно и привыкай к машине, запоминай ее возможности и привыкай к габаритам. Главное, это не мешать никому на дороге и помнить, что ты не один участник движения, даже если ты не в потоке, а паркуешься. Я, например, так рассуждаю: на дороге все равны, женищина ты или мужик – ты водитель, и чтобы ни случилось с твоей машиной, виноват всегда ты, значит не думал и не предвидел, например, не аккуратно припарковался и тебя потом задел – так ты сам и виноват, ставь машину так, чтобы никто не задел! А когда ты в потоке, прежде всего, поймай ритм этой Дороги и всего потока, и в этом ритме и пили. Если маневрируешь, все твои движения должны быть всем понятны и без мигалок, делай все быстро и уверенно, без задержек. Любой маневр делается с преимуществом в скорости – это основа маневрирования и обгона. Чем меньше ты маневрируешь, тем меньше вероятность аварии. Всегда рассчитывай на дурака и нарушителя правил. Когда резко тормозишь, гляди в зеркало заднего вида, чтобы в тебя не въехали. Старайся держаться особняком, чтобы вокруг меньше машин было, а для этого надо быстро со светфора уходить, если впереди потока, или задержаться, если сзади. Все время надо смотреть вокруг, крутить головой, в зеркала смотреть, чтобы быть в курсе событий, владеть ситуацией. Водитель, как шахматист, должен просчитывать всю ситуацию на несколько ходов вперед, знать, что произойдет и быть готовым ко всему еще за минуту до события. Если что-то случилось, поздно соображать, что делать. Ты ко всему должен быть готов, т. е. знать, что ты будешь делать в той или иной ситуации, а значит понимать, что может произойти в этих дорожных условиях. Езда в городе и за городом, это совсем разные вещи.

*Особая наука. Не обгонять на поворотах, на подъемах, знать, где лед бывает. Езда летом и зимой – тут свои нюансы. Много чего надо знать. Есть два десятка принципов безаварийной езды. Я тебя потом обучу и расскажу. Через город, например, надо ездить, используя принцип воронки, чтобы двигаться быстрее потока. Ну, ладно, потом расскажу. Главное – это научиться всех участников движения уважать, и никому не мешать, а это трудно у нас...*

## **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.