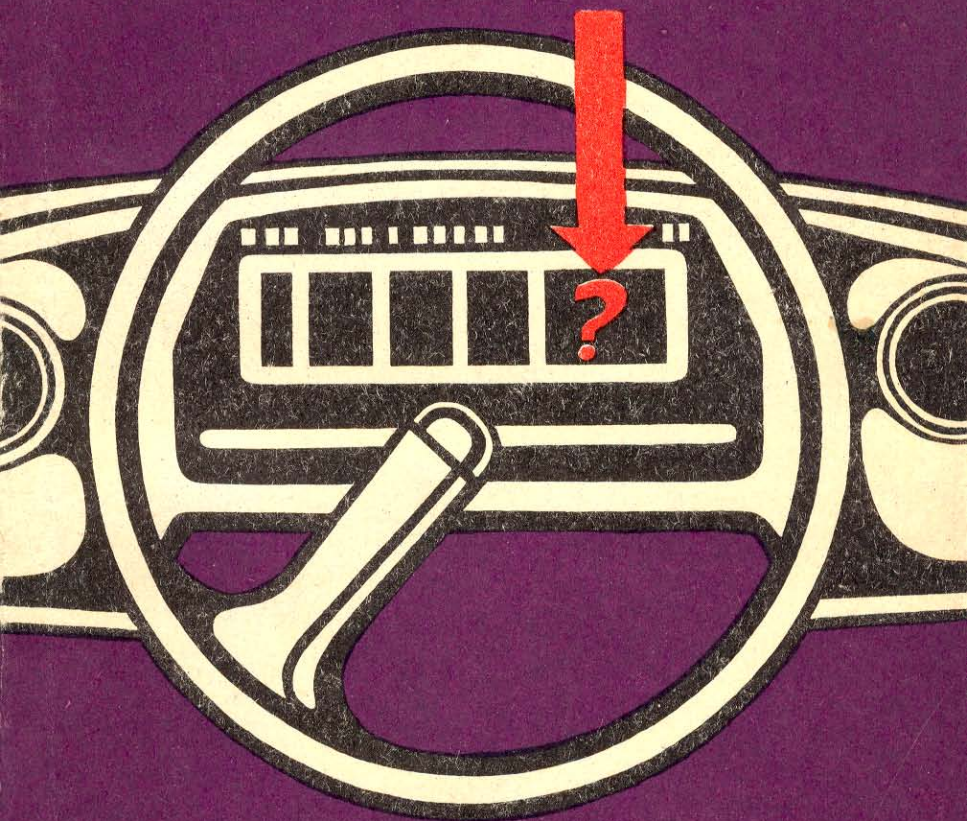


С. ЗАСАДА

БЕЗОПАСНА СКОРОСТ



ТЕХНИКА

СОБЕСЛАВ ЗАСАДА

БЕЗОПАСНА СКОРОСТ

Превел от полски:
инж. ГЕОРГИ АСПАРУХОВ

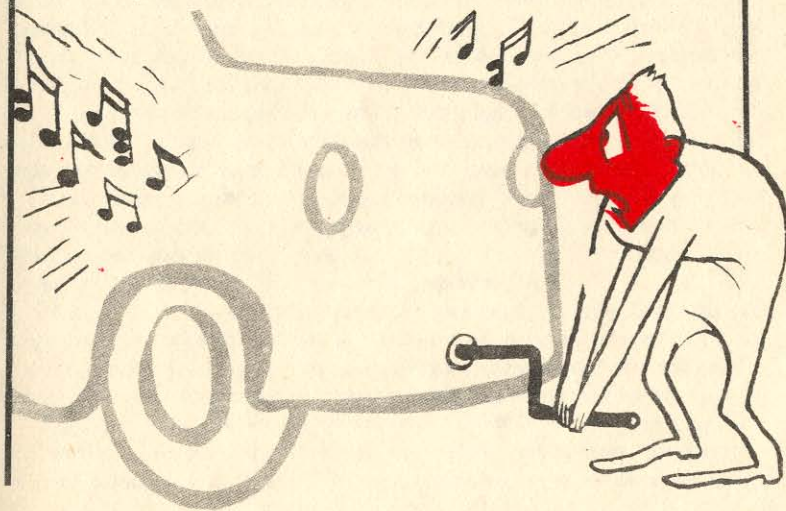
ТЕХНИКА
СОФИЯ, 1977

В тази книга известният полски автомобилист и трикратен европейски шампион С. Засала споделя своя опит в майсторското управление на автомобила. Макар и състезател, неговото внимание е насочено не само към спортното кормуване. По собствените му думи, когато е писал книгата, той „е имал пред вид преди всичко обикновените участници в движението, които не са състезатели“. За тях главно са и неговите съвети за безопасната скорост. Книгата е предназначена за всички водачи — и за тези, които за първи път се запознават с автомобила, и за опитните шофьори професионалисти.

Sobiestaw Zasada
SZYBKOŚĆ BEZPIECZNA

Wydawnictwo „Sport i Turystyka”
Warszawa — 1973

ЗА ШОФЬОРИТЕ
И БЕЗОПАСНИТЕ
СКОРОСТИ



НЕВОЛНИ СПОРТИСТИ

Всеки или почти всеки, който управлява автомобил, след време осъзнава, че в него витае, присъщо на хазартния играч, нещо от демона на шосетата. Великолепната сигурност в себе си го кара да вярва, че шофира по-добре от другите. И ако фактите не потвърждават това..., толкова по-зле за фактите.

По този начин повечето шофьори фактически се занимават със спорт, макар че не си дават сметка за това. А автомобилният спорт, практикуван без осъзнаване и без умение, може да има жестоки последици.

Достатъчно е да пропътуваш малко по нашите пътища. Навсякъде с... Желанието за изпреварване на някого предизвиква в изпреварения незабавна реакция, точно обратна на предписанията в правилника за този случай. Задминатият, вместо да намали скоростта, за да съкрати пътя на задминаването на изпреварващия го, натиска още повече педала за газта. Превозните средства продължават да се движат успоредно, а техните водачи се споглеждат презрително, като че ли с безразлични погледи. През това време срещу тях също се движат автомобили... Ако автомобилът е управляван от жена, в... с нея се включва всеки „уважаващ себе си“ мъж, а да не говорим за шофьорите на тежкотоварни автомобили. Наблюдавал съм случай, когато при вида на жена, управляваща бърз спортен автомобил, с блясък в очите я подгонва дори тракторист...

Известният английски шофьор Стирлинг Мос твърди, че не е срещал още мъж, който би си признал, че е слаб шофьор и лош любовник. В това има доста истина. Може дори да се предполага, че натежава повече първата част на тази формулировка.

Управляването на автомобила доставя огромно удоволствие. Но това удоволствие се увеличава, когато умението на шофьора става по-голямо от неговото незнание, когато подсъзнателната дейност и съсредоточеност започват да доминират над нервната несигурност.

Управляването на автомобила, изглежда, като че ли е проста работа: трябва да можеш да тръгнеш, да сменяш предавките /скоростите/, да завиваш и да спираш, това може да се научи за няколко дена.

А след това... да се учиш до края на живота, за да достигнеш върховете на съвършенството.

Управлението на автомобил е изключително отговорно. Притежаването на книжка за правоуправление на моторно превозно средство може да бъде за собственика и останалите участници в движението много по-опасно от притежаването на позволително за носене на оръжие. Оръжието, притежавано от частно лице, се използва рядко. Още по-рядко срещу хора. Автомобилът се използва всекидневно. При недостатъчно умение може да бъде насочен и срещу хората. **Той може да стане опасен.**

Трябва да си даваме сметка за това, че по пътищата се носи ускорена стоманена маса, зависима от нашата ръка и овладявана от нас.

Леките автомобили тежат средно около 1000 kg. И само този, който дори при относително малка скорост /например 50 km h./ се е блъснал с автомобила си в дърво, стена и пр. знае колко страшни последици влече след себе си един миг невнимание.

Преди няколко години шофирах малък, лек автомобил Шайер Пух. Той тежеше само 500 kg. Стартирах в ралито Вълтава в Чехословакия. Мой придружител беше Казимеж Ошински. Убийствено рали. Движехме се вече трета нощ. От стотината автомобила, които стартираха, само няколко щяха да достигнат до финала. Трасето преминаваше по тесни пътища в планински терен. Имахме точно описание на трасето. Ошински ме предупреди за наблюдавания двоен завой. Навлязох в него малко остро. Не знаех, че предния ден пътното платно било посипано с пясък. Влизам в първия завой наляво. Колата влиза в него с плавно плъзгане. Веднага обаче трябва да се устроя в следващия десен завой. Още при влизането в него разбрах, че ще бъде лошо. Но — твърде голяма скорост! Прекалих. Стотици мисли ми прелитат през главата. Движения, упражнявани толкова пъти, изпълнявам сега подсъзнателно. Сега не ще ми помогнат никакви умозаключителни комбинации. Инстинктът, изграден в течение на дългогодишни тренировки, ме заставя да действам автоматически в определена посока. Автомобилът се свлича странично по насипания пясък като инертна маса. В момента на излизането от шосето завих малко наляво. Не искам да допусна преобръщане. Колелата създадоха сцепление с терена. Пробвам да изляза от канавката на пътя, като завивам надясно. За съжаление не се удава. Добре, че нямах вече голяма скорост. Най-много 40 km h. Трясък на смазана ламарина и странична болка в главата ме лишават за момент от съзнание. Още един експеримент, какво значи това да се удариш дори с малка скорост в твърда преграда.

Така е поискал съдбата, че на обратната отсечка на пътя се натъкнах на каменна стеничка, останала от старо мостче. Цялата предна част на колата е окончателно разбита. Бях здраво привързан с

предпазните колани /при състезанията винаги карам с тях/. Това ме е предпазило от по-сериозни наранявания. Единствено кормилното колело се е придвижило към лицето и удряйки ме, ми счупва носа поради това, че е закрепено на твърда колонка /остаряла конструкция, повечето леки автомобили понастоящем имат така наречените чупещи се колонки; това е едно от конструктивните подобрения, което предпазва шофьора от наранявания и по-специално от притискане на гърдния кош от кормилното колело/.

За наше нещастие не всички шофьори могат да си представят колко лоши последици могат да настъпят при всякакъв вид сблъсквания. Управлявам автомобил вече над 20 години. Имал съм много и всякакви видове произшествия: сблъсквания с други превозни средства, няколко пъти се е оказвал твърде тесен пътят, а скалите много твърди и неподатливи. Нерядко съм напуснал платното, отхвърлян нееднократно на няколко десетки метри от него. По-голямата част от моите произшествия са ставали по време на тренировки и авторалита. При нормално каране мога смело да твърдя, че принадлежа към кръга на шофьорите, управляващи автомобилата безопасно и безаварийно. **Никога не забравям, че в моите ръце се намира безопасността на другите.** Бих искал, драги читателю, да разбереш, че автомобилът представлява управляем от тебе снаряд. И от тебе зависи безопасността на другите. Движейки се много, съм виждал по пътищата и улиците стотици произшествия. Потискаше е това, че по-голямата част от тях са могли абсолютно да се избягнат.

Ако дори всичките обстоятелства, непосредствено предхождащи произшествието, като твърде бързо движение, лоши атмосферни условия, слаба видимост, неочаквано препятствие и пр., са били налице, при анализ, какво са могли да направят шофьорът или шофьорите в дадения момент, за да предотвратят трагедията, се налага изводът — просто е липсвало умение.

Не смятам, че всеки шофьор трябва и безусловно е длъжен да бъде виртуоз на кормилото. Не всеки има достатъчен талант. Не е задължително да бъдем във всяка област свършени. Но навярно **всеки от нас може да повиши своята квалификация по управление на автомобил.** И за това именно се говори в моята книга. Управляването на автомобила, да припомним, е умение — умение, опиращо се на добър рефлекс и съзнателно чувство за отговорност. Тези черти непременно трябва да се притежават.

ДВИЖЕНИЕ „СЪСТЕЗАТЕЛНО“ И „ВСЕКИДНЕВНО“

Основната тема на тази книга е управляването на автомобила. Бих искал при това веднага да подчертая, че в същност не разграничавам движението на „състезателно“ /освен известна, разбира се.

негова специфичност/ и на „всекидневно“. Различавам по-скоро **добро и лошо шофиране**. С различни крайни цели: пристигане до местоработата или до знака на финала. Очевидно от разликата на тези крайни точки произтичат чисто формално разликите в начина на движението, неговият стил и уменията на шофьора; те са винаги само добри или лоши. А от своя страна те трябва да бъдат съвършени.

Знам, че тази книга от гледна точка на начевашия шофьор има много празноти. Не описвам тук например какво да се провери преди тръгване, нито как да се паркира, не обяснявам много елементи. Приемам, че читателите, на които са необходими тези сведения, ще ги намерят в съществуващите у нас ръководства за управление и обслужване на автомобилa. Старал съм се по-скоро да открия и поместя тук тези теми, които в ръководствата не са били разглеждани въобще или са засегнати най-общо.

Знам, че повечето шофьори също имат собствено неоспоримо мнение на тема изпълнение на отделните маневри. Моля да сме наясно: никого за нищо не убеждавам. Препоръчвам, съветвам, описвам.

Всичко зависи от добрата воля на читателите, от тяхната амбиция и ентузиазъм. Аз от своя страна ще се постарая да представя определени варианти за трениране, включително и до чисто спортното управляване, изхождайки от предпоставката, че ако някой е получил право за управляване, навярно би поискал при възможност да се научи да управлява автомобилa по-добре. А ако някой иска да остане на това равнище, на което е, то по прост начин от настоящото четиво ще си изясни какво не умее, макар че в същност повечето шофьори си въобразяват, че могат всичко.

Това отчасти наподобява на обикновения ученик от първи курс на музикално училище, който би си въобразил, че е концертиращ пианист и излиза на сцената да изпълнява много трудна пиеса.

Съпоставянето на фактическото положение с намерението би било за този „пианист“ потресаващо, а за публиката — даже забавно. Само че такъв неподготвен пианист никой не би допуснал до сцената — така образно беше изразил някога това Стефан Висоцки /експерт както по музика, така и по автомобилните въпроси, с когото в продължение на много часове дискутирах тези именно теми/. А неподготвени шофьори се допускат за съжаление много до улиците и пътищата.

ТРЕНИРАНЕТО Е УСЛОВИЕ ЗА УСПЕХ

В съответствие с моето най-дълбоко убеждение твърдя, че всеки шофьор, който е зареден с частица отговорност, трябва да се учи

непрекъснато. Да се учи, това означава да тренира. А да тренира, това означава многократно да повтаря дадена маневра или един елемент да се повтаря старателно: с анализ на допуснатите грешки и с желание за тяхното отстраняване при следващото повтаряне.

Но каква ще е ползата от трениране без критично отношение към собствените недостатъци и без познаване на елементите, които трябва да се усвоят? Трябва да знаем какво правим лошо и как дадена маневра да се изпълни правилно, а тренирайки, да нагодим нашите усилия към този образец.

Ако съм достигнал до някакви резултати в автомобилния спорт, дължа го в голяма степен на леката атлетика /специализирал съм се в хвърляне на копие/. Научен съм на методично подхождане към тренировките и на спазване теорията. Не виждам възможности за достигане на добри резултати от спортист, който не може задълбочено да схваща отделното движение, неговите причини и последствия. Това също се отнася до всеки шофьор.

Знаем как тези въпроси са разработени точно в атлетиката. Също знаем, че добрият състезател с абсолютна точност може да определи какви движения изпълнява, кои мускули работят при това и какво трябва да бъде разпределението на усилията от момента на тръгването по пътеката до момента например на хвърлянето на копие. А резултатът ще зависи преди всичко от съзнателното концентриране на цялото усилие в единствена, най-ефективната фаза — в момента на хвърлянето.

Същевременно такова идеално хвърляне е свързано с най-малко усилия на състезателя, тъй като всичките движения и работата на всичките мускули са били използвани по най-подходящ начин. Получени са най-добра координация на предварително тренираните елементи и възможно най-добър резултат.

Подобно е и управляването на автомобилa. **Доброто движение** не се състои в нервно мятане с автомобилa, внезапни спирания, резки ускорения. То се основава на **максимално тренирана координация на движенията и на получената по този начин плавност на движението**.

За да се достигне високо равнище на техниката при управляване на автомобилa, е необходимо да се овладеят много елементи на спортното шофиране. Това ще ни даде възможност да овладеем пълен контрол над автомобилa и да се сраснем напълно с него. Чрез анализиране на определени дейности ще могат да се разберат необходимостта и ефектът от правилното постъпване при различните ситуации. Сега е невъзможно да се постигнат успехи в каквато и да е област на спорта без подходяща теоретическа под-

готовка, без умение да се анализират собствените грешки, както и без постоянно търсене на все нова, по-съвършена техника.

Изменят се времената, изменят се и понятията. Това, което преди години беше безспорно /аксиома/ — да! догма — днес не се приема.

Политехнизацията обхваща всяка област на живота, а следователно и спорта, свързан впрочем също така с живота. Спортът непрекъснато търси най-добрите разрешения по смисъла на древния девиз: по-бързо, по-далече, по-силно.

Смятам, че дори този, който няма намерение да участва в автомобилни състезания, не трябва да остава безразличен към завоеванията и опита на тази дисциплина. Подражанието и взаимодействието на състезателната техника ще повиши квалификацията и ще допринесе за все по-безопасно движение.

КАКВО Е ТОВА БЕЗОПАСНА СКОРОСТ?

Не съм противник на бързото движение. Съм и трябва да бъда решителен противник на **опасното управление на автомобила**. Предлагам следователно по-нататък въвеждането за постоянно използване на термина „безопасна скорост“.

Този термин означава относителна скорост, зависеща от уменията на шофьора, от изправността на неговия автомобил и от ситуацията по пътя. Той съдържа в себе си всички последствия, произтичащи от тези три елемента. Или безопасна е такава скорост, която при дадени обстоятелства може да използва конкретен шофьор с определен автомобил.

Безопасната скорост като всяко понятие има граници. И само много добрият шофьор може да си позволи да управлява автомобила на горната граница на теоретически безопасната скорост /като говорим за автомобила — на горната граница на сцеплението на колелата с пътното платно/. Това са вече граници на уменията, преминаването на които не е позволено — и това вече е **върхът на майсторството**.

Затова всеки отделен шофьор трябва да управлява автомобила в **границите на своята безопасна скорост**. И да се помни — в кога не е позволено тя да се превишава! Не е важна абсолютната скорост, важна е безопасната скорост по отношение на уменията на шофьора.

Случва се така, че постоянното движение с твърде бавна скорост е движение с по-далечни последствия и е също опасно. Шофьор, движещ се твърде бавно, е доволен от своята преувеличена предпазливост и е дори горд. По този начин изпада в самоуспокоение. Но ко-

И ДВАМАТА СЕ
ДВИЖАТ



гато се намери в трудна ситуация — всред движещи се с нормална скорост автомобили, преминаващи пешеходци, движещи се отстранени трамваи, и види още и регулировчика на кръстовището, тогава

при недостатъчно умение си „загубва главата“, а в акция се привежда паниката: да избяга, на всяка цена да се измъкне от навалищата. Този бавен участник в движението внезапно силно натиска педала на газта...

Значи безопасната скорост навсякъде и винаги е скорост, независима от абсолютната, но зависима от всичко, което управлява движението, и от шофьора включително.

Ако трябва да пропагандирам някакъв генерален девиз за шофьорите от всички категории, то би звучало така: Движи се с безопасна скорост!

„ОБМИСЛЕНО“ ИЛИ „СТИХИЙНО“

Нямаме още разработени методи за трениране и много наши състезатели шофьори не се замислят над това, какво вършат и как го вършат. В това трябва да се разкрият различията между тях и състезателите от другите дисциплини.

Някога след състезания зададох на няколко наши шофьори въпроса: „Какво правите, започвайки от 50 метра преди завоя /а това беше остър завой на известната на всички ни отсечка/, през време на преодоляването му и до разстояние 50 метра след завоя? Какво става с автомобила, какво става с вашия десен и ляв крак, дясна и лява ръка — и защо? Разкажете за всичко това!“ Половината отговориха, че не знаят, а другата половина — да съм тръгнал с тях, тогава ще ми покажели... Не искам — казвам — да ми показвате. Разкажете! За съжаление не чух никакво обяснение. И затова мога да твърдя, че тези шофьори, макар че управляват великолепно, все пак правят това несъзнателно, малко „стихийно“ и не знаят твърде на какво почива тяхното отлично управление на автомобила.

Талантът е нещо илюзорно, нещо, което много лесно се изгубва в живота без труд за неговото шлифоване. Талантът е колосален шанс за „работата“ и най-често е нещастие за ленивеца, който е повярвал, че само талантът му ще го издигне. Ето защо да не говорим за таланта, а само да приемем, че приблизително еднакво надарени за достигане на резултатите от най-висша класа са неколцина или няколко десетки състезатели. Но ще победи този, който съумее да намери трансмисията между уменията и успехите. Само този, който в подходящия момент се е заел сериозно за работата. В най-трудния момент — тогава, когато именно му се е струвало, че може вече всичко, тъй като започва тук и там да побеждава. Тогава именно трябва да съумееш да си кажеш, че това е едва началото на трудния път, водещ до върха на стълбичката. Тогава трябва, анализирайки непрекъснато собствените си грешки, да се насочваш към все по-силните

съперници. Тогава трябва да умееш да загубиш от най-добрия и да не се оставяш на изкушението за леки победи над слабите, които вече започват да стават доста. Тогава и само тогава се достига до майсторството. Тези, които желаят да достигнат победа, трябва да се премерват високо и да вземат решение за решителен старт чрез тежка и разумна работа. Това навярно си заслужава.

СЪВЪРШЕНИ ШОФЬОРИ

Някой ми беше разказал, че когато неговият автомобил се занесъл и направил вече няколко завъртания по пътното платно, той, маневрирайки с кормилото, спирачките и педала на газта, го извадил от плъзгането. аз отговорих: „Знаеш ли, ще ти кажа откровено, че ако би ми се случила такава ситуация и не бих и противодествувал по-рано /а смятам, че на плъзгането в 99% от случаите може да се противодействува много по-рано/, моят автомобил би започнал вече здраво да се върти в кръг и не бих намерил място и време за разумни операции каквито и да са движенията с кормилото, педала за спирачката или, загазта — в това състояние на нещата те по-скоро за нищо няма да послужат.“

Колко често слушаме за най-различни постижения на нечий автомобил и на неговия собственик. Всеки от тези автомобили е много бърз, а всеки собственик сигурно достига на определени трасета най-висока средна скорост. Как изглежда това в действителност, би могло да се провери едва тогава, когато се погледне обективно и конкретно: при излизане от къщи записваме състоянието на километропоказателя и точното време на тръгването; след пристигането на местоназначението отново записваме числото на километрите и времето на пристигането; изчисляваме средната скорост; не изваждаме времето за чашка кафе, затворения прелез, не отчитаме пътя от изходния знак на нашия град до знака за влизането в мястото на предназначението...

А нали така именно „П на око“ (с изгода за собствения неправилен въпреки резултат) — се изчисляват обикновено тези неща. Фантазия, фантазия, а хвалбата никому не ще навреди. По-зле е, че оттук започва верижката на последствията. Господин „Х“, преминал разстоянието от Краков до Варшава за 3 часа... „Аз също трябва!“ И ето заминава нашият следваш господин „У“, достигайки фактическо време 3,5 часа. Компрометиране. Започва да размишлява: „Да, но тук зареждах бензин — изваждам; тук ми завря водата — из-

*Числото „П“ = 3.14 /б. пр./.

важдам и това кафе — изваждам“ Изчислява сега: правилно — 2 часа и 54 минути. Тръгва посвета сензацията: „У“ пристигнал от Краков до Варшава за 2 часа и 54 минути... „Та аз ще карам по-добре!“ И ето ти по протежението на пътя произшествия!

Високите средни скорости могат да се постигнат от всекиго, но не чрез „рекордни средства“ в лошия смисъл на думата. Високата средна скорост се достига от разумната, постоянно висока скорост /безопасна!/ и от възможно по-малкото използване на спирачките. Пет минути повече или осем минути по-малко — това не са проблеми. Колкото по-безупречно и по-продължително е движението, толкова по-добри са познанията за това. Колкото шофьорът управлява по-добре, толкова по-бързо се движи по дадено трасе — и това е самата истина.

По въпроса за автомобилното състезание в кръг: едва тук, при контролираното движение, „шампионите-аматьори“ виждат колко трудно е да се достигне дори не особено висока средна скорост на дълго и разнообразно трасе от гледна точка на терена и покритието. Това просто трябва да се изучава.

И така можем да вярваме на разказа за тези пътувания по неконтролираните трасета — да вярваме заради приятелството с разказващия, но от посочваните от него времена да не правим изводи за себе си.

Във въжнатата железница на Каспров връх разговарят трима приятели. Всичките притежават собствени автомобили. Единият, Тадеуш, е пристигнал в Закопане едва вчера от Варшава. Той е под влияние на тежките пътни условия и своето превъзходно управление на автомобила. Движил се със своята Застава сам.

С възлание говори: „Не зная какъв е рекордът на това трасе, но моето вчерашно пътуване ще бъде навярно едно от най-бързите. По пътя вземах гориво в Краков и се движих общо с това престояване само 3 часа и 58 минути“. Вижда се възбудата на неговото лице — усмихва се доволен, така по възклицания и похвали, същевременно е готов за решителен отпор на всяко възражение, което би оспорвало правдивостта на посоченото време.

Вторият, Карел, също от Варшава, ползува автомобил вече четвърта година. Притежава Шкода 1000 МВ. За идването му в Закопане са му необходими почти 6 часа, но не си признава това. Поглежда към третия от компанията, Мариан. „Марианчо — казва, — ти си моторен специалист, дай оценка на времето, достигнато от Тадек, нали е фантастично?“

Мариан с признание клати глава: „О, така е, но не ми се харесва тук свиренето на вятъра. Как смятате, Тадеуш, дали няма силно да духа горе?“ Мариан умело сменя темата. По-нататък разговорът се води за... спусканията от Каспров връх.

Времето за пътуването, посочено от Тадеуш, не дава спокойствие на Карол. „Слушай, Мариан — запитва го на другия ден той. — Ти нали си автомобилен специалист. Съвсем не те разбирам. Тадек говореше вчера, че е пристигнал дотук за 3 часа и 58 минути. Дълго разсъждавах и абсолютно не вярвам в това. Кажете ми дали то е възможно?“

Мариан се усмихва: „Не се вълнувай, Каролче, че това не ти е по силите. Посоченото време е напълно абсурдно. Но защо да му се оспорва и доказва лъжата. Дали нещо ще му помогне? Така е устроен този свят — обичаме да импонираме на ближния. Който упорито повтаря неверни неща, сам по-късно започва да вярва в тях. „Друга тема на разговори това е безобидното надсмиване над „ездовите“ способности на общ познат — естествено в дадения момент отсъстващ от стаята. В същност повечето шофьори се удивляват взаимно: другарят „Х“ се чуди, че на другарят „У“ въобще са му дали право да управлява автомобил.“

А все пак Стирлинг Мос — това е умен човек... Изглежда, че всички мъжки приказки на дамски теми биха били верни, не би останало време нито за работа, нито за ядене... Изглежда също, че ако всички мъжки разговори на автомобилни теми биха били истина, то екипа, съставен от първите произволно взети десет притежатели на автомобили, би могъл без трудности да се състезава за световно първенство.

Обикновено човек, който жъне успехи действително заслужено в някоя област, не говори за тях. Това са негови лични неща, до които е достигнал с голямо и продължително усилие, и времето, необходимо за достигането на високо равнище, отстранява желанието за изтъкване.

СОБСТВЕНА ПРАКТИКА

Всичко, което е написано в тази книга за управляването на автомобила и за свързаните с това въпроси, произтича от практиката. Подчертавам го заради това читателите да могат да разберат веднага, че книгата не е наръчник. Тук е практиката. В съответствие с теорията, но практиката.

Тук посочените методи, начинът на мислене и реагиране, определени „хватки“ са издържали изпит в трудните и тежки конкурентни борби. Предполагам, че те могат да представляват интерес и някога да бъдат използвани.

Още една забележка за поощряване на досега „редовите“ шофьори: ще се убедите в хода на четенето, че изкуството за управляване

на автомобила е достъпно почти за всекиго. Това обаче изисква, както и достигането на високо равнище във всяка професия — голям труд. Естествено и притежаването на известни психо-физически качества, без които не може да се достигнат върховете. Но сигурно обикновената трудност не ще способствува за достигането на равнище, което значително да превишава уменията на повечето шофьори. Въз основа на опита, натрупан с години, се отстраняват от всекидневната практика все повече грешки, които някога са били допускани твърде много. При това тези грешки на времето си са давали дори повод за гордост и самохвалство: това управляване с една ръка, тази разпуснатост, тази липса на съсредоточеност...

Анализирайте моля, още малко фактическото състояние. Вие сте архитект.нали? Вие лекарка? А Вие—професор? Браво! В своите професии сте прекрасни специалисти. Имате успехи, които са резултат на години следване и практика. Защо тогава смятате за разбиращо се от само себе си, че трябва да завоювате успехи в област, за която знаете толкова малко? Та нали що се отнася до автомобилата — е именно така... И защо смятате за толкова естествено, че именно вие притежавате този свършен рефлекс и правилни реакции дори в „предголовата“ ситуация на уличното платно?

Не трябва да се приема, че включените тук предложения и забележки веднага ще направят от всеки читател прекрасен шофьор. Затова пък те може да стимулират шофьорите към упорита работа, да послужат като доброжелателен съвет — какво и как да се направи, какво и как да се тренира, ще им съдействува да повишат квалификацията си по управление на автомобила.

Чуват се често предупреждения, че писането за спортното шофиране не води до нищо добро, защото шофьорите ще усъвършенствуват техниката си и ще започнат да се движат по-бързо. Важното е те да се движат добре и ако е бързо, то с **безопасна скорост**.

Убеден съм, че не на всички мои читатели са необходими всичките консултации, изложени на тези страници. Не е беда, нека да не ползват ненужните за тях съвети през време на движението, но нека да знаят за съществуващите възможности.

Знаем също, че много шофьори ще имат свои собствени, често не съвсем положителни становища относно прочетените указания. Съгласен съм, но нека тази книга да стимулира към мислене за кормването. Това е също една от нейните цели.

Бих искал все пак всеки от читателите добре да разбере моите намерения. Целта на книгата е повишаването на квалификацията по управление на автомобила. Повишаване безопасността за себе си и за околните. Безопасната скорост е моята принципна основна ми-

съл. Абсолютно никого не агитирам за състезателно или ралийно /рейдово/ управляване на автомобила. Годишите, прекарани зад кормилото в тежките рейдови условия, ме задължават да предам придобития собствен опит. Споделям своята практика — до положителните резултати трябва да дойдете по пътя на собствената практика.