

СПИРАНЕ И ИНСТИНКТ ЗА ВЪЗДЪРЖАНЕТО

Известно е, че спирането по хлъзгаво покритие /а също така твърде рязкото спиране по сухо покритие/ може да предизвика плъзгане. То се основава на блокирането или на спиране въртенето на колелата, които веднага губят сцепление и започват да се плъзгат. **Единствено спасение от плъзгането е свалянето на крака от педала на спирачката,** за да започнат колелата отново да се въртят и по този начин да създадат отново сцепление с пътното покритие. Това обаче е изключително трудна задача, ако въобще в тези части от секундата може да става дума за вземане на решение за такова действие. То е противоположно на инстинкта за самосъхранение, който кара човека в такъв момент да натиска спирачката с всички сили. Инстинктът понякога парализира волята на най-добрите шофьори.

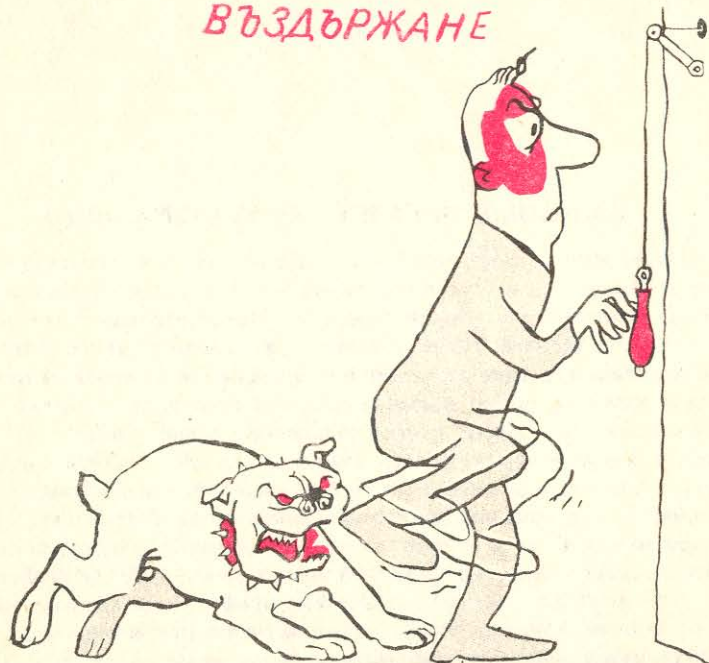
Тук могат да помогнат **упражнения от сферата на въздържането инхибиция/, които ще съдействуват за такова програмиране на нашата съзнателност на действията,** за да може да се преодолее инстинктът и да се стигне до решението: сега трябва да се махне кракът от спирачката.

ОТНОСНО ВЪЗДЪРЖАНЕТО ИЛИ „ИНХИБИЦИЯТА“

Понятието инхибиция произлиза от латинската дума „инхибито“, използвана в случая като недопускане, възпиране, въздържане на мислите или действията.

Известният създател на науката за ритмиката, която по недооценяван досега начин влияе върху двигателната дейност на човека, Емил Жак Далкрозе, швейцарски педагог, работил в прехода от XIX към XXв., подготвял своите ученици до съвършенство в областта на овладяването на въздържанието /инхибицията/. Впрочем това понятие той го е обяснявал значително по-просто, отколкото например Владислав Копалински в своя „Речник на чуждите думи“, който определя инхибицията като „... въздържане от действия, произтичащи вследствие на спонтанни влечения, раздражения, склонности, инстинкти...“ Самият Далкрозе казвал, че е необходимо да се направи нещо, за което липсва желание, а да не се извърши това, което в дадения случай най-много би ни се искало да се направи.

ВЪЗДЪРЖАНЕ



Ето един от примерите, които Далкрозе е давал. Стоиш пред врати, зад които лежи тежко болен; звъниш на вратата; трябва да се звъни лекичко, **много деликатно**, за да не събудиш болния, а в същото това време зло куче на съседите напада твоя крак; с този крак се браниш от него; браниш се **упорито** и тогава ръката на звънеца инстинктивно започва също така енергично да натиска звънеца; не поради страх от кучето, просто настойчивостта на движението се явява като израз на общото напрежение.

Примерът на Далкрозе е илюстриран със свойственото му чувство за хумор от Шимон Кобилински за ползуване от шофьорите.

Трябва да умееш така да разпределиш своите възприятия, че те да управляват по правилен начин движенията на тези части на тялото, към които са изпращани импулсите: **ръката** — **лекичко** натиска бутона на звънеца; **кракът** — **силно** отблъсква кучето.

На тази тема може да се измислят доста много упражнения. За какво са нужни такива упражнения? Моля да си припомните някои от вече посочените указания:

— през време на спиране на хлъзгаво покритие, когато се започва блокировката /хлъзгане на колелата вместо търкаляне/, **спирачката трябва моментално да се освободи**, а вместо това рефлексът на напрежението, на ужаса диктува — именно да се натисне спирачката;

— когато настъпва плъзгане при завой наляво, **кормилното колело трябва да се завърти надясно, докато шофьорът рефлексно не би искал да го измества от посоката на завоя**;

— когато колелата се плъзгат **трябва да се отнеме газта**, а през това време шофьорът, сраснал се вътрешно с машината, свързан с нея и затруднен в усилието за движение, би искал именно да увеличи газта, за да помогне на автомобила.

И тъй нататък, и тъй нататък би могло да се увеличават примерите, докато не овладеем явленията на инхибицията /въздръжанието/, докато **напълно свободно** не ще можем да отделяме нашите инстинктивни желания и реакции от движенията, произтичащи от разума и анализа на ситуацията, дотогава ще бъде трудно да се говори за осъзнавано управляване на автомобила и всяко излизане от опасна ситуация ще бъде по-скоро въпрос на случайността и ... щастието /късмета/.

СПИРАНЕ

Известно е, че най-добро, най-ефикасно е спирането на границата на сцеплението, на границата на блокировката. Но не е казано, че не може да предпазиш себе си от блокирането... Очевидно **това е твър-**

де опасно особено върху хлъзгаво покритие, тъй като тогава ще се сътворят разни чудеса.

Интересно е, че в „предголовите“ /отчаяните/ положения често по-добре и по-правилно реагира седящият до шофьора пътник и особено когато и той е шофьор. Когато на висока скорост се наложи спиране, блокиране и почти безнадежно излизане от плъзгането, именно викът на пътника: „Отпусни!“ — може да предотврати катастрофата. Това е въпрос на различieto в механизма на реагиране на инстинкта за самосъхранение. Шофьорът натиска педала на спирачката все по-силно, пътникът знае, че това води до катастрофа и брашейки се, вика: „Отпусни!“

Твърде често за съжаление се наблюдава такава картина: разбит автомобил, обърнат в канавката, а на шосето черни следи от плъзгали се гуми — блокирани колела, водещи чак до канавката. От 100 случая 90 от тях са могли да не завършат с катастрофа. **Било е необходимо в съответния момент да се отпусне спирачката.** Това е все пак твърде трудно. Трябва да се овладее собственият страх и да се прекъсне спирането. За да се постигне това, трябва много да се упражнява.

Автомобил с блокирани колела се плъзга по направление на резултантната — по посоката, в която се е движил непосредствено преди блокирането на колелата. Никакви маневри с кормилото вече не могат нищо да помогнат. Само освобождаването на педала за спирачката в подходящия момент ще привеле в движение колелата и ще ни върне възможността за маневриране с машината.

В своята практика като шофьор съм имал много такива „предголови“ случаи. Два пъти съм слизал в канавката в резултат на конвулсивно спиране до последния момент. По-късно посветих много време и много тренирах, за да овладеем фалшивия рефлекс за самосъхранение, да надвия момента на страха и да вдигна крака от спирачката в съответния момент.

През време на ралито Монте Карло в 1968 г. най-опасен момент преживях на трасето Гданск — Бидгощ.

Хлъзгаво е. Искам да изпреваря автобус. Внезапно отляво, от страничен път навлиза тежкотоварен автомобил Стар и се движи точно срещу мен. Скоростта на моята машина е около 140 km/h. Не ще успея да изпреваря автобуса. Започвам да спирам. Всеки момент ще настъпи блокировка на колелата /на такова покритие единствено възможно и най-ефективно е така нареченото импулсивно спиране/. Движещият се срещу мен Стар нараства в очите ми. Намирам се на височината на задните колела на автобуса от лявата страна на пътя. Натискам педала на спирачката до последния момент и миг преди да се блъсна челно в Стара, отпускам спирачката и завивам вдясно.

Маневрата е сполучлива. Бях спасен. Предната част на моя Порше почти докосна задната броня на автобуса. За да се осъществи такава маневра, е нужна така наречената студена кръв и тренировка. Добре, но как да се тренира?

Примерно това може да се извърши така.

На някой пуст площад върху две стойки се закрепва например одеяло. Движим се право срещу препятствието. Натискаме спирачката, докато настъпи блокировка на колелата, и в последния момент непосредствено пред опънатото одеяло отпусваме спирачката и завиваме вляво или вдясно.

Може да се обяви и конкурс — кой ще се приближи най-близо до препятствието с блокирани колела и мине встрани от него. Подобни упражнения може да се измислят твърде много. Като препятствие може да служи нанесена с боя линия, окачен на връв вестник и т.н.

СПИРАНЕ ПРИ ИЗПРЕВАРВАНЕ

Сега да поговорим за съвсем друго спиране. За спиране при изпреварване.

Да си представим такава ситуация. Намираме се на шосе, по което се движим със 120 км/ч. Пред нас е тежкотоварен автомобил, който се движи по-бавно, да речем с 60 км/ч. От противоположната страна се задава лек автомобил. Автомобилът, движещ се със скорост 60 км /ч. се намира приблизително в средата на разстоянието между нас и насрещния лек автомобил.

Наближаваме да тежкотоварния автомобил, когато възнамеряваме да изпреварим, натискаме спирачката и намаляваме скоростта до 50 км/ч или по-малко, като изчакваме, докато премине насрещният автомобил, след което сигнализираме за ляв завой и започвайки едновременно да ускоряваме машината, се подготвяме за изпреварване.

Безсмислица? Очевидно. Но колко често се среща!

Говорих вече за това, че движението трябва да бъде плавно, в него не трябва да има ненужни забавяния и спирания. Но сега имам предвид нещо съвсем друго. **За изпълняването на всякакви изпреварвания с дълги, полегати дъги.**

В анализирания маневра за изпреварване с дълги дъги ще ни помогне приложената скица, на която са представени трите последователни фази на изпреварването.

Изпреварването с дълги дъги ни дава възможност да виждаме отдалече какво се движи пред нас, какво идва от противоположната страна срещу нас, позволява да забележим какво евентуално ще



ИЗПРЕВАРВАМ С
ДЪЛГА ПЛАННА
ДЪЛГА

3



ДАВАМ ГАЗ

2



ЗАБАВЯМ

1



3 ПОСЛЕДВА
ТЕЛНИ ФАЗИ
НА ИЗПРЕВАР-
ВАНЕТО

предприеме шофьорът на автомобила, когато искаме да изпреварим /защото пред него може да се движи каруца или велосипед и той, изпреварвайки това превозно средство, внезапно ще завие вляво/. И много други евентуалности. Това би било едната страна на въпроса.

Втората — това е тази, че по-ранното снемане на крака от педала за газта и временното намаляване на скоростта до 100 км/ч вече ще даде възможност за преминаване на насрещния автомобил и за изпреварването на автомобила, движещ се пред нас, без рязко увеличаване на скоростта от 65 км/ч, а това ще се извърши на един път с по-голяма скорост.

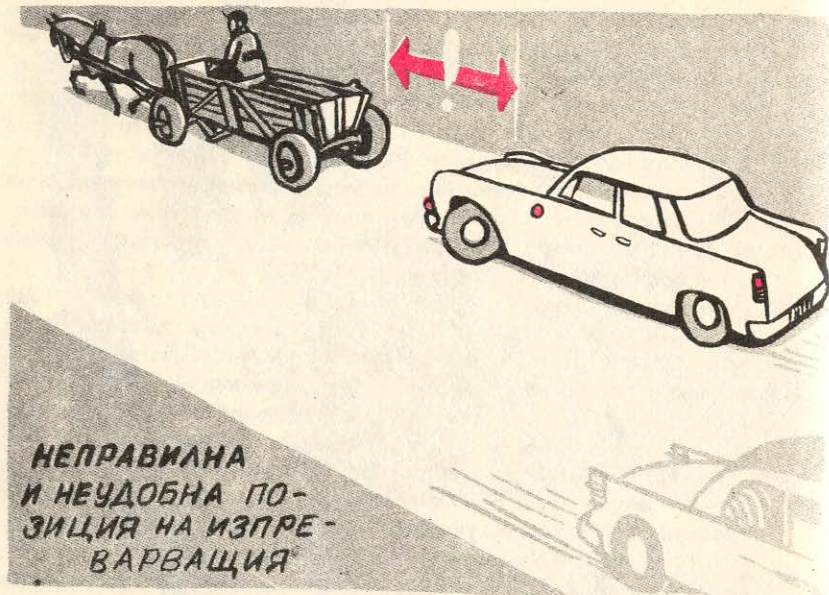
Трябва да се помни също, че завиването под почти прав ъгъл зад движещия се пред нас автомобил, когато искаме да изпреварим по тази „система“, винаги може да доведе до челно сблъскване с друга машина, движеща се в момента бързо от противоположната страна и която, погълната от маневрата за изпреварване непосредствено зад гърба на изпреварвания, можем да не забележим.

Трябва да си създадем чувство за разстояние в зависимост от различните скорости на всичките превозни средства, намиращи се в движение в обсега на ситуацията, в която се намира нашият автомобил. Това е необикновено важно, често дори решаващо за нашия и на другите живот. Естествено това е въпрос на практика. Но осъзната практика!

В разгледания по-горе пример на изпреварване шофьорът е постъпил неумело, но не и съвсем лошо. В случая говорихме впрочем за скорости от порядъка на 100 и повече километри в час. А при тези скорости дори и опитен шофьор не може евентуално добре да схване ситуацията и за всеки случай да достигне чак до изпреварвания /само да не е твърде близо!/, за да изчака зад неговия багажник преминаването на идващия от противоположната страна автомобил.

Но това, което наблюдаваме по нашите пътища, изглежда понякога много по-неграмотно /неуместно/. Шофьорът на автомобил, движещ се със 70 км/ч, не съумява да почувствува скоростта и разстоянието на движещото се срещу него превозно средство и започва да спира например зад движещата се пред него каруца /скицата — Помни! Помисли за това! Нищо не губиш, а печелиш, намалявайки скоростта много преди започване на маневрата за изпреварване/, забавя до 15 км/ч, а след това от тази скорост, за да достигне предишните 70 км/ч, ускорява автомобила най-малко още 20с.

В случая говоря за **ненужното спиране** в резултат на липсата на усет у шофьора. Възникват обаче положения, при които спирането дори след трактори е неизбежно /закрит завой, възвишение, насрещен автомобил, движещ се с голяма скорост/: но и в такива случаи шофьорът е длъжен по-рано да се ориентира в ситуацията и



по-рано да намали малко своята скорост, за да не става нужда покъсно да забавя скоростта чак толкова много и да пълзи след трактора с неговия темп на костенурка, а след това дълго време да ускорява автомобила.

Да видим сега колко време се губи за 20 такива излишни маневри на 100-километров участък от път с интензивно движение: на посоченото разстояние /а както знаем, всички се хвалят с най-високите в света средни скорости на всеки участък, който са изминали/ ще се съберат около 400 секунди или близо 7 минути. При съответен усет това време би могло да се избегне.

Чувствуването на разстоянието може да бъде в голяма степен вродено, а може да се получи и чрез трениране. Но независимо от това, дали това чувство е вродено или е създадено в практиката, във всеки случай то трябва да се притежава. Липсата на усет при тази, както и при всичките други ситуации по пътя, е не само загуба на време; това е опасно.

Препоръчвам още един път, макар че това сигурно няма да е последно на тези страници: **тренировка, тренировка и пак тренировка**. Вярвам, че ще започнете да тренирате, макар и заради това, че сте благоразумни и с чувство за отговорност хора и знаете, че липсата

на умение открива възможност за най-опасни и най-плачевни последиствия. Думата „тренировка“ навярно звучи твърде професионално, тогава нека да изменим издигнатия лозунг така: Да се учим, като се упражняваме да шофираме все по-добре! А аз за по-кратко и по-нататък ще употребявам думата тренировка.

ПОДВИЖНА ЧАСТ ОТ ПОДВИЖНА ОБСТАНОВКА

Това е изключително важна констатация, която трябва да бъде запомнена, осмислена и използвана в практиката. Ситуацията на пътя, ситуацията на улицата е изменяща се ситуация: **движат се автомобили, промъкват се мотоциклети ходят и притичват хора и в тази ситуация се движи също и твоят автомобил.**

Добрият шофьор **възприема ситуацията със съзнание**, т.е. всичко онова, което става около него, **включително с него самия**, с неговата скорост по отношение на тези различни движещи се предмети. И се движи **с отчитане на ситуацията**, а не без оглед на нея — спирайки необосновано, внезапно рязко ускорявайки, с една дума, движи се по улицата наистина като част от движението, но напълно необвързан с всичко останало.

Когато шофьорът достигне до почти автоматичното, но никога неизпълзващо се от контрола на съзнанието реагиране на подвижната ситуация и свързване с нея себе си като подвижна част, когато кракът сам ще се отмества от педала за газта /защото някой пред нас спира или отдалече се вижда, че на пътното платно в този момент някой слиза от кола, поради което другият шофьор сигурно ще намали скоростта, или още нещо ще даде несъмнено импулс за забавяне или обратно, за ускоряване на движението/, тогава той ще достигне стил на шофирането, който ще направи впечатление на придружаващия го, че се движи по празен път, че няма пред себе си никакви препятствия. Шофирането с такъв стил ще бъде меко, лишено от осезаеми ускорения и забавяния. С добиването на рутината движението може да бъде бързо, това впрочем е несъмнено, обаче **то трябва да бъде безопасно, трябва да бъде плавно, трябва да бъде слято с обстановката** и според рефлексите на шофьора да се използва

ПЛАВНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО

Пътуването с шофьор, който използва безразсъдно спирачките и ускоренията, освен голямото измъчване създава също така впечатление за „лудо“, а значи и много бързо движение. Бързо? — това не е

истина, това са заблуждения — средните скорости в такова движение по правило са по-ниски, **значително** по-ниски от достигнатите при равномерно или плавно движение.

За плавността на движението е необходима добра **тренировка за правилното сменяне на предавките**. Припомням още един път, че без продължително трениране нищо от това не ще произлезе. **Идеална координация** на движенията на ръката и двата крака при смяната на предавките — независимо от скоростта на автомобила смяната на предавките да не предизвиква никакви придърпвания, както и ненужна загуба на скорост, това е целта, към която трябва да се стремим в тези упражнения.

Но да приемем, че това вече може да се прави. И че сега, ако трябва да се ускори доста рязко, се преминава на по-ниска предавка, ускорява се и се превключва на по-висока... и при това ускоряване се осезаемо отскачането на автомобила напред. Очевидно това впрочем се е искало. Но без нежеланото придърпване, а то е произтекло от съзнателното внезапно ускоряване.

Доброто шофиране на автомобила е аналогично на доброто фигурно пързалане с кънки. Съдиите поставят най-висока степен на трудност още и за елегантния маниер, и за **плавността** на движението. Именно за плавността. Това е тази последна степен на овладяването, много трудна, осеяна с всичките противоположности, които шофьорът може да си представи: пълна скорост на пътуването и идеална плавност, еластичност на движението. При това трябва да се помни, че **важна е скоростта на цялото пътуване, а не най-бързото преминаване на отделните участъци**, по които очевидно ще настъпи рязко спиране, което веднага ще понижи значително средната скорост на цялото пътуване.

Това е впрочем отделен и комплициран въпрос: личната ориентация за скорост и пространство трябва да се издига до такава степен на подготовка, че безпогрешно да определя скоростта, съответстваща за различните участъци. Скорости, които да бъдат така подбрани, че заедно с неизбежните впрочем спираня да дават в крайна сметка най-голяма скорост на преминаването заедно с всичките други възможни комбинации.

Движението представлява следователно резултатна от възможностите, които дава пътят, и възможностите на шофьора; идеално е движението с пълна еластичност и мекота, която, ако е поддържана дори на границата на сцеплението, а понякога дори малко зад нея, е все още движение, **което се осъществява откъм правилната страна на ръба на безопасността**.

Относно координацията. Бързите, резки движения при шофирането не са решаващи за скоростта на автомобила. Нервното превключване на предавките не е еднозначно с такава работа на

двигателя на новите обороти, каквато би могло да се желае. Всяко движение, което има за цел по някакъв начин да смени условията на движение на автомобила и работата на двигателя, трябва да бъде обмислено, целесъобразно и свързано по плавен начин с предишното и последващото движение.

В резултат на добре провеждана тренировка се достига до мълениеносност на движенията, които обаче на страничния наблюдател нито за момент не правят такова впечатление: всички те са небрежни, меки, едва ли не лениви, при това почти незабележими. Такива са движенията на шофьора — такава е възприятието на придружаващото го лице, което, затваряйки си очите и без да слуша двигателя, не би знаело дори, че именно е сменяна предавка.

Първоначално в усъвършенствването на движението /както и в основното обучение/ има повече ограничения, отколкото са всичките косми на главата: това не може и така не може и онова там също е непозволено... А след това, когато вече се знае и може много, от един път всичко е позволено. Получава се така, защото сега се знае **как и защо**. Това е следователно позволено действие от позицията на **умението**. Едвам тогава може да се нарушат по изключение определени задължителни правила, когато е точно известно какво ще произтече от това и се знае, че последствията ще бъдат такива, каквито са предвидени от шофьора.

ПРЕМИНАВАНЕ НА ЗАВОИ

Преди всичко основното изискване: **недопустимо е преминаването на завой с изключени предавки**. Длъжни сме да влизаме в даден завой винаги на включена предавка. На каква предавка? На тази, с която ще излизаме от завоя. Обикновено тя е по-ниска от предавката, на която сме се движили в правия участък.

По-ниската предавка трябва да бъде включена преди завоя. Това ще способствува за получаването на по-голямо ускорение на излизане от кривата и освен това, което е особено важно, ще се избегне необходимостта от превключване на предавките през време на преминаване на завоя.

Съвсем очевидно е, че на завоя не трябва да се използва спирачката.

Срещат се обаче и такива случаи, при които трябва да се спасяваме и са налага да сменяме предавка в завоя или да залеиствуваме спирачката. Но това са изключения.

Обикновено в завой влизаме на такава предавка, с каквато искаме от него да излезем, и не използваме спирачката.

И още няколко думи за изясняване на моето становище. Шофира-

ПРИ РАДИ

ПО-РАНО ОБИКНОВЕНИ

ОБИКНОВЕНИ ДНЕС

 СПИ-
РАЧ-
КА
ГАЗ

нето или управлението на автомобила изглежда просто умение, а в същност е много комплицирано. Това е изкуство, в което може да се достигне до артистично майсторство. Макар че проблемите, свързани с управлението на автомобила, в действителност са много опасни. Те не могат да се обхванат в тесни рамки. Всичко сякаш е съвсем логично и ясно. Достатъчно е просто да се научиш. Обаче през време на обучението шофьорът се сблъсква с нови комбинации на решенията и в практиката непрекъснато се учи.

Колкото повече анализирам шофирането на автомобила, достигам до извода, че дори и най-простите дейности е трудно да се обхванат в определени ненарушими граници. Всичко е зависимо от много фактори. Ето пример. Обяснявам начина на спиране или преминаване на завой. Имам пред вид някакво конкретно спиране или завой, както и конкретен автомобил. Очевидно тук се отнасят още и конкретни атмосферни условия, състоянието и видът на пътя. И всичко ще премине така, както пиша за това, но само в този конкретен случай.

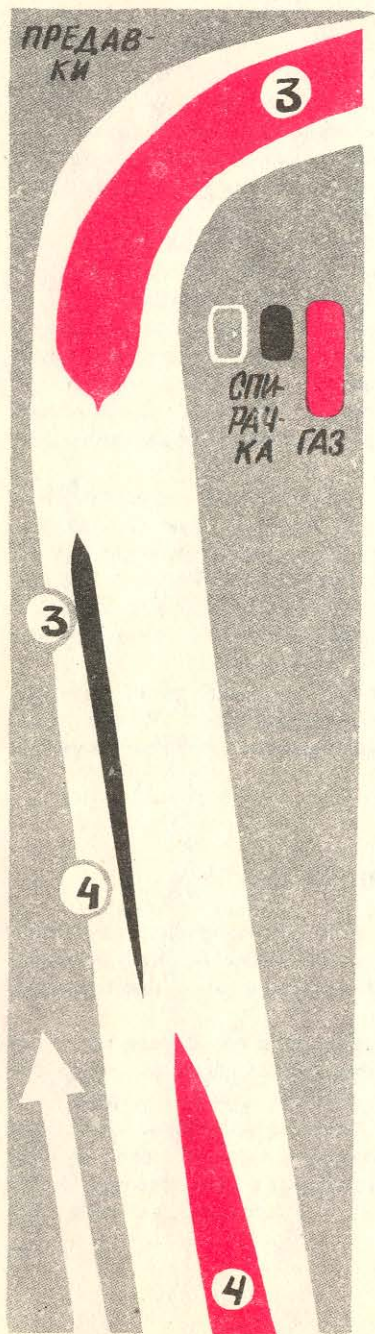
Достатъчно е някои от тези фактори да претърпят промени. Тогава начинът на маневрирането може да се измени. Към това се отнася нашето умение в дадения момент. Не е изключено някой читател да ме обвини в непоследователност. Признавам — ще бъде прав, но това само така ще изглежда. Един път говоря, че не е позволено, а по-нататък допускам такова постъпване. Всичко това е твърде относително.

Повтарям: не съществува възможност за трениране на уменията за управляване на автомобила в ненарушими рамки. Моля за извинение, но в едно съм сигурен: с придобиването на по-голямо умение позволеното става все повече.

УВЕЛИЧАВАНЕ НА ГАЗТА

Господства теорията, че в завой се увеличава газта на средата на кривата /при излизането от завоя/. Погрешно. **Винаги увеличаването на газта трябва да започне с влизането в завоя /вж. фигурата „Вирази“/.**

В спортното шофиране, ако се предприема преминаване на завой под прав ъгъл с машина със задно предаване, маневрата се изпълнява приблизително така: достигаме до завоя с голяма скорост, след което рязко натискаме педала за газта и превключваме предавката на такава, с която искаме да влезем в завоя и да излезем от него /на фигурата предавките са означени с цифри/; в завоя навлизаме още почти с натисната спирачка, машината вече се намира в завоя и то-



гава настъпва освобождаване на спирачката /в последната фаза това леко спиране ще причини натоварване на колелата/, тогава завъртаме кормилото и рязко увеличаваме газта, за да прекъснем сцеплението на задните колела (прекъсвайки го леко) и когато задната част на автомобила започне да се отклонява встрани, тогава, противодействайки леко с кормилото /завъртаме го в посока на плъзгането/, преминаваме завоя с плъзгане. Максимално увеличаване на газта и прекъсване на сцеплението това е естественото, както посочих, спортно шофиране.

Тази маневра е трудна и следователно не може да се прилага още на другия ден. Независимо от това все пак такова умение за примяна на завой с плъзгане е потребно не само при спортното шофиране, за което пак ще се говори, но също така и при известни ситуации от всекидневното нормално шофиране. Включването на тази маневра към собствения репертоар изисква обезателно прецизно усъвършенстване на техниката на шофирането, голямо трудолюбие и търпение, както и напълно съзнателно трениране.

ЗАВОИТЕ В СПОРТНОТО ШОФИРАНЕ

Когато моят автомобил се движи към завоя по права линия със скорост от порядъка на 150 km/h, то независимо от задържането със спирачката остава още много голяма инерция.

Каква последователност трябва да имат действията, за да може въпреки това маневрата да бъде по възможност безопасна?

Трябва да обърне внимание върху два основни елемента.

Избор на предавката при влизането в завоя. Не е позволено да се сменя предавка през време на преодоляването на завой. Това е първото условие. Собствено не в пълния смисъл на тази дума „не е позволено“, тъй като не знам такова определение в шофирането, но трябва да се въздържа от това на всяка цена.

Нужно е да се помни: трябва да се влиза в завой на тази предавка, с която и ще се излиза от завоя. Много по-добре е понякога да се изгуби известна скорост при влизането, но да се премине плавно през завоя и да бъдем подготвени за всякакви изненади. Завоят може да се стеснява, пътното платно може да е посипано с пясък и т. н.

Скорост на влизането в завой. Ако искаме да се предпазим от неприятни изненади, по-добре е да се влезе по-бавно в завоя, като и двете ръце са върху кормилото и автомобилът се владее напълно, а също и да се излезе от завоя по съответна траектория.

Защото колко време мога да спечеля от влизането в завоя? 1/10 от секундата?

Това никъкъ не е много. Затова, ако вследствие твърде бързото

влизане в завоя се излезе от него с 4–5 km/h по-бавно по отношение на възможната скорост за достигане при правилното влизане в завоя, тогава ми изчезват вече не десети от секундата, а цели секунди.

На едно от ралитата чуждестранен състезател ми задава въпроса, с каква скорост може да се влезе в определен завой, за която колегиите му твърдели, че може да бъде 120km/h? „Разбира се, че може — му отговарям, — но само един път...“ Шегя? Естествено.

Очевидно е, че на неконкретния въпрос „С каква скорост може да се влезе в завой?“ — теоретическият отговор ще бъде „С всяка“, с 200 km/h също... Защото, ако не се мисли и не се говори за излизане от завоя, скоростта на влизането е безразлична.

Повтарям настоятелно: **съществена е скоростта на излизането и за нея трябва да се мисли, влизайки в завоя.**

СЕЧЕНЕ НА ЗАВОИТЕ

В случая трябва съвсем определено да се каже: **в нормалното движение е недопустимо и не можем да си позволим „сеченето“ на завоите.**

В изключителни обстоятелства и при абсолютна видимост до известна степен е допустимо сеченето на завоите там, където на пътя няма нанесена непрекъсната линия, и то на завоите, преминаващи вдясно, тъй като, сечейки завоя вдясно, не създавам опасност никому. Затова пък **сеченето на завоите, водещи наляво, е твърде опасно.** Последствията от това са показани на фигурата. Дори при пълна видимост шофьорът е задължен да се движи в дясната половина на пътя.

В избора на **пътя на движението** единственото различие между спортното и „всекидневното“ движение ще се състои в това, дали, както на специалните състезателни участъци шофьорите при закрито движение на този участък не рискуват непредвидена среща /автомобил, велосипед и др./, за да могат да сечат произволно завоите; ако се шофира в обстановка на нормалното открито движение, тогава скоростта и видът на шофирането трябва да бъдат съгласно Правилника и пътната обстановка.

С други думи, при нормалното шофиране пътят на движението може да бъде използван само така, че да върви по **линия, която не стеснява завоя** /вж. фиг. „Обикновен вираж...“/. Целта е в границите на широчината на **предназначената за нас половина от пътното платно** завоят да се премине по линия, възможно най-близка до правата.

Естествено малко по-иначе изглежда тази линия при затворен състезателен участък, както и на всички специални участъци и при

планинските изпитания. Границите, в които можем да използваме тази линия на движение, в случая са разширени двойно: на разположение **са цялата широчина на пътя**, който е станал за нас **еднопосочен /сравнете на фигурата/, без всякакви превозни средства по него.**

Начинът на движението в показания пример е собствено същият, както и при единичния завой и при серия от завой, само че на затворен път шофьорът има по-широко поле за маневриране. Изкуството сега е в това при така широко предлаганите възможности да се начертае **най-идеалната линия на движението**, по която ще преминем даден участък с оптималната за него скорост.

И така влизането в завой може да бъде относително тясно, ако това ни позволява максимално „изравяне“ на линията на излизане от завоя /фиг. „Обикновен вираж...“ и „... при рали“. Естествено влизането в завой трябва да се „центрира“, за

да не бъде все пак **твърде тясно** и във връзка с това **твърде бавно** по отношение на възможностите, които този завой дава при състезателното шофиране.

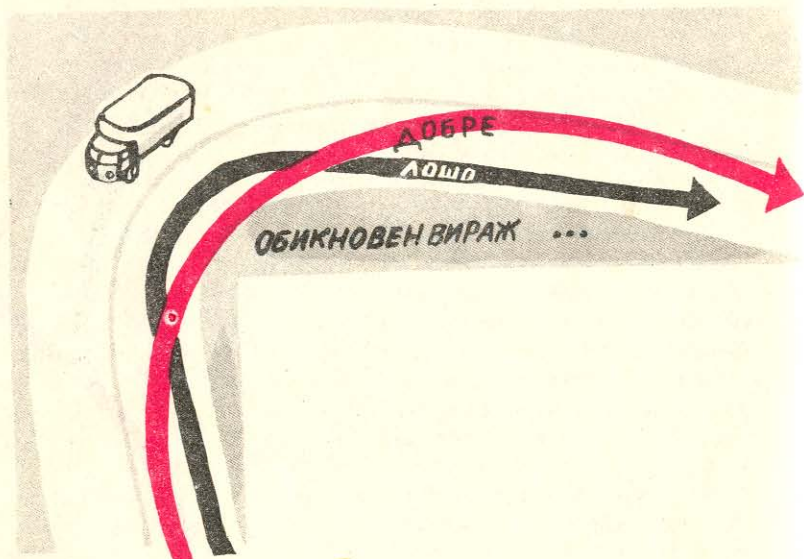
ДВА ЗАВОЯ

Първият — вдясно и непосредствено след него — вляво. Типична буква С, само че обърната.

В десния завой влизаме от лявата страна, като го „сечем“. Влизайки в левия завой, не трябва да преминаваме на дясната страна и отново на лявата, за да преминем следващия десен завой, като го сечем, а по-скоро само трябва да стесним първия завой. При това не трябва да разглеждаме този завой като единичен /да не се прилага



„СЕЧЕНЕ“ НА ЗАВОИТЕ

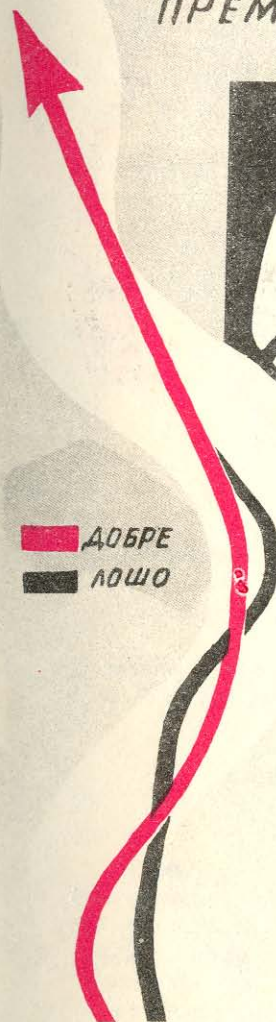


идеалната линия на движението, която би била задължителна при преминаването на един завой), подчинявайки всичко на необходимостта за най-доброто излизане от втория, крайния завой, от които трябва да излезете с възможно голяма скорост (фиг. „Състезателно форсиране на дъгите“).

ПРЕМИНАВАНЕ НА ЗАВОИТЕ ПРИ РАЛИ



ДОБРЕ
ЛОШО



Обръщам внимание: Важно е излизането от дъгата.

Серия от завой трябва по-принцип да се преминават по траектория, максимално приближена към правата линия, непрекъснато подчинявайки обаче цялостното преминаване на изискването на последния завой (излизането от дъгата).

ДОБРЕ
ЛОШО



МНОГО ДЪЛЪГ ЗАВОЙ

Дълъг завой, по който трябва да се движим продължително, от определен момент **изисква придържане към вътрешната му страна** (фигурата). Макар че тази траектория ще бъде оптически по-тясна, но в краен резултат — по-бърза.

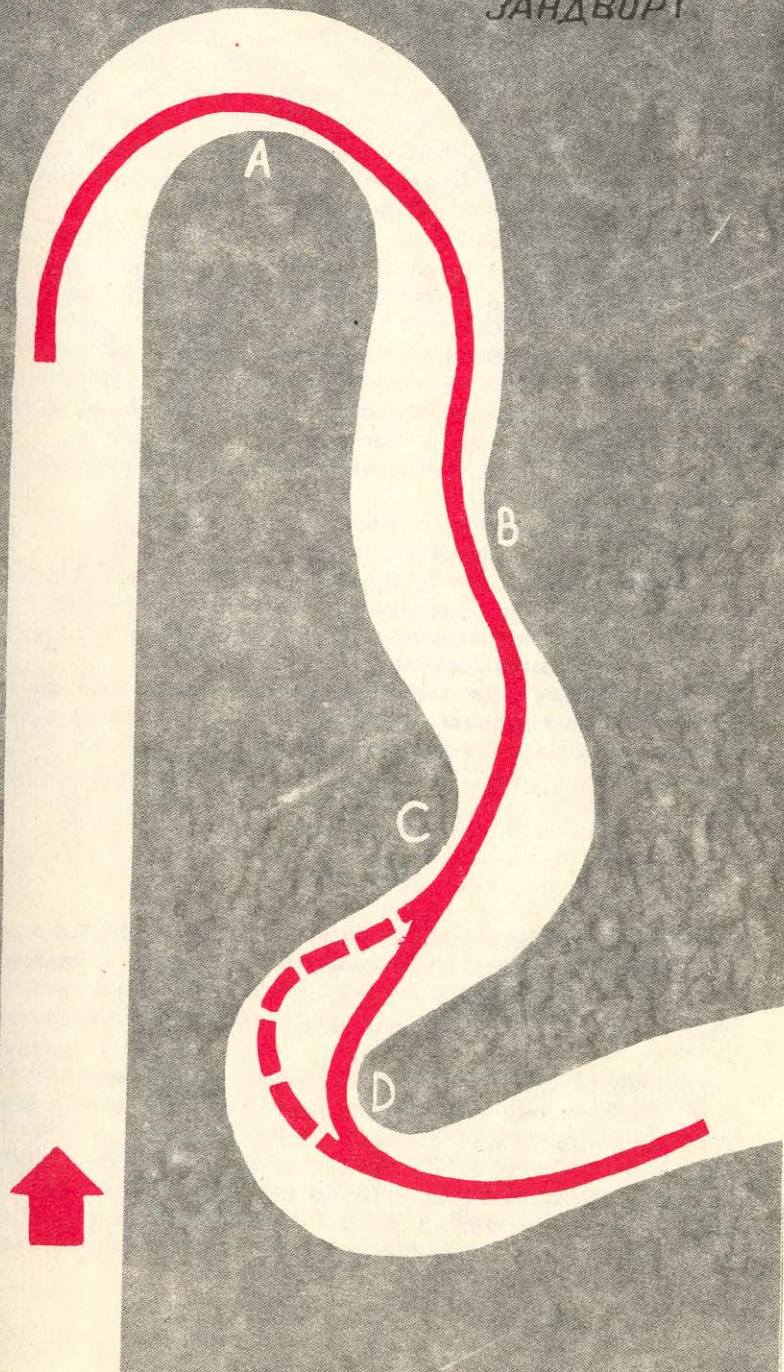
И едва в края на кривата трябва да се премине към изправяне, изправяне и излизане с **пълен газ** от тази дъга. Последната отсечка на дъгата трябва да бъде максимално изправена.

ПЪТ ПО ЗАТВОРЕН ПЕРИМЕТЪР

По път със затворен периметър всеки състезател се старая да намери оптималния път на преминаване. При всичките следващи обиколки се старая да се движи точно по един и същ изпитан път. Естествено при това са **застъжителни** всички посочени по-горе правила. Трябва също да се **внимават** за моментите на намаляване и увеличаване на скоростта, което трябва вече лично да се упражнява в зависимост от различните условия, съществуващи по пътя.

Веднъж участвах в автомобилно рали, където в рамките на състезанието по пътя Зандвоорт трябваше да преминаем една обиколка. Никога дотогава не бях минавал по този маршрут. На едно място моето положение се усложни: двама състезатели пред мен се движеха по съвсем друга линия на пътя, отколкото аз! Какво да се пра-

ПО ТРАСЕТО В
ЗАНДВОРТ



ви — те ли се движат добре или аз...? Оказа се, че аз съм бил на верен път. Когато след това разговарях на тази тема с Карлсон, който наблюдаваше нашето движение, и разглеждах заедно с него схемата на пътя с нанесената там идеална линия на преминаването /читателите също могат да я разгледат/, се оказа, че аз съм се движил до такава степен правилно, че по-голямата част от пътя е била идентична с теоретичната оптимална линия.

Така на един от завойите — а това беше дълъг завой — единствен аз преминах по вътрешната му страна и излязох на външната, като изправих посоката на движението вече на излизането в права линия; всички останали преминаха целия завой по външната му страна. Тази маневра ми даде много метри предимство. Трябва да се действа по интуиция /освен притежаването на теоретични познания — анализ на скиците на трасетата/. До интуитивното чувство се достига обаче с тренировки.

Още няколко думи за поясняване на фигурата, представляваща трасето в Зандвоорт.

— Завой *A* — нормално завиване.

— Завой *B* — не представлява трудности.

— Завой *C* — трябва да се върви по допирателна; правилният път на движение е показан с непрекъснатата линия по вътрешната страна на завоя ; поддържането на този път дава възможност за бързото движение чак до самото завиване (*D*).

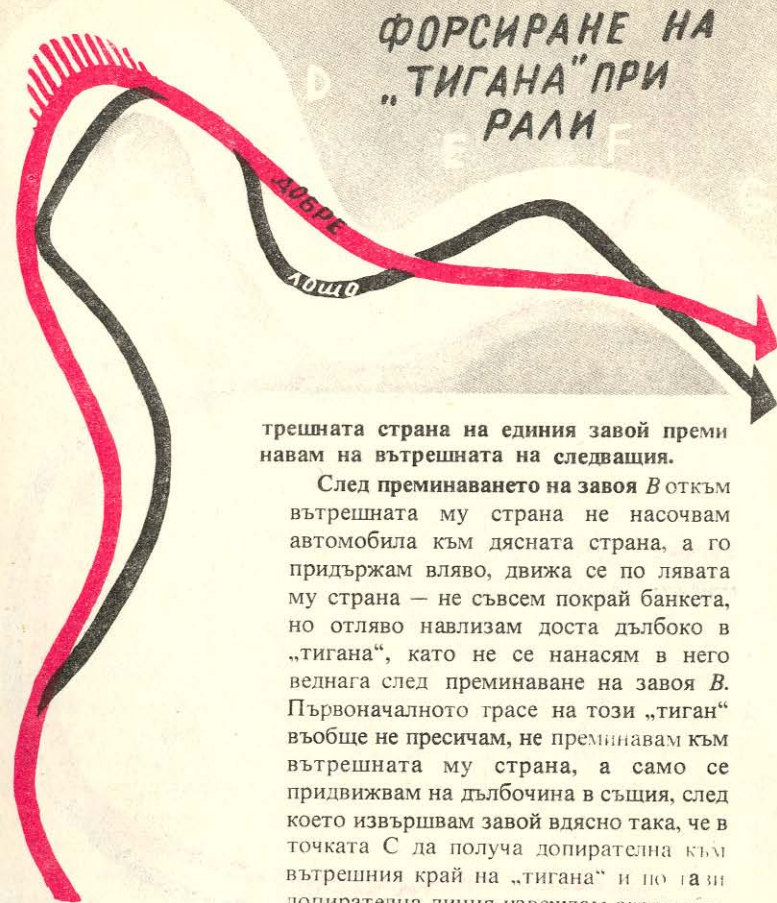
— Пунктираната (прекъснатата) линия показва правилния път за преодоляване на единичния завой; понеже в този случай пътят за преминаване на завоя *D* е зависим от оформянето на трасето, което предхожда този завой (редица завой), правилна е непрекъснатата линия.

„ТИГАН“

Острият завой, при който посоката на движението се изменя на 180°, трябва да се преодолява също по определен начин. В такъв завой, наричан „тиган“, се подхожда по принцип от външната му страна, по-нататък се върви до средата на пътя на движението и се излиза навън.

Как може да се преодолее серия от завойи с „тиган“ по средата?

Да преминем заедно трасето за изпитания Кубалонка край Висла. Както се вижда, там има много завойи, „тиган“, отново завойи... В действителност завойите пред „тигана“ са много повече, отколкото на фигурата („преодоляване на „тигана“ при рали“). Започвайки от първия завой, през *A* и *B*, трябва да се стремим непрекъснато да ги преминаваме откъм вътрешната им страна: от въ-



трешната страна на единия завой преминавам на вътрешната на следващия.

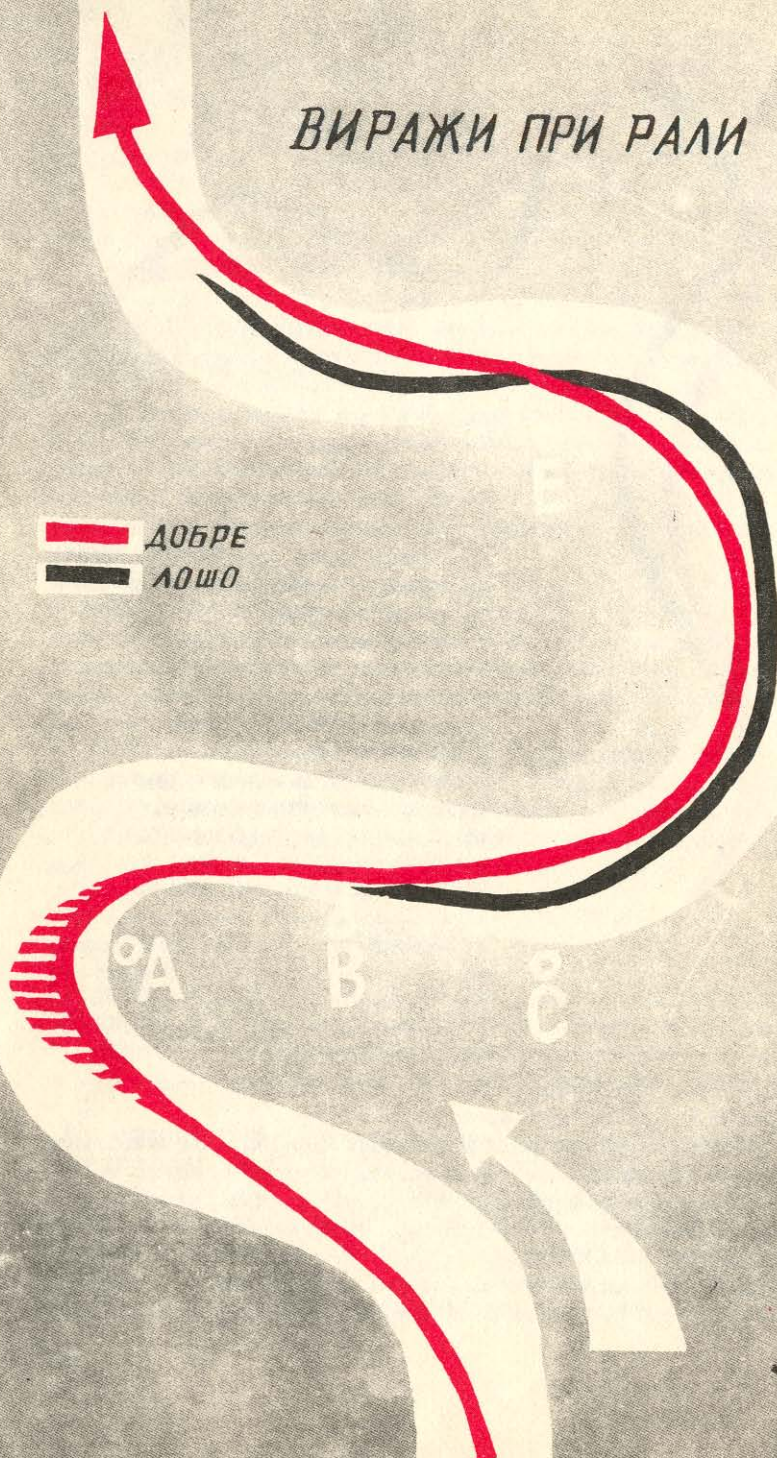
След преминаването на завоя *V* откъм вътрешната му страна не насочвам автомобила към дясната страна, а го придържам вляво, движа се по лявата му страна — не съвсем покрай банката, но отляво навлизам доста дълбоко в „тигана“, като не се нанасям в него веднага след преминаване на завоя *V*. Първоначалното трасе на този „тиган“ въобще не пресичам, не преминавам към вътрешната му страна, а само се придвижвам на дълбочина в същия, след което извършвам завой вдясно така, че в точката *C* да получа допирателна към вътрешния край на „тигана“ и по тази допирателна линия извеждам автомобила в лявата страна; продължавам движението по лявата страна, като преминавам отсечката между *D* и *F* практически почти по права линия, при което от *E* пресичам завоя *F* с излизане по външната права на завоя *G*.

ки почти по права линия, при което от *E* пресичам завоя с излизане по външната права на завоя *G*.

Посочената на фигурата неправилна траектория на движението ясно показва за какво се говори в случая. Още на първия завой, който не е показан на фигурата, състезателят се намира на вътрешната страна, след което оттам продължава дълго в посока към външната страна на завоя *A*, влиза във вътрешната, преминава вътрешната на завоя *B*, но веднага след *B* излиза към външната, достига приблизително до средата на пътя и оттук предприема преждевременно пре-

ВИРАЖИ ПРИ РАЛИ

 ДОБРЕ
 ЛОШО



одоляване на „тигана“. След влизането в „тигана“ в точка D отново преминава в дясната страна, като подхожда към завоя E — съвсем ненужно отлясно. След преминаването на точка E се върви отново продължително по лявата страна, за да се подготви влизането в завоя F и в точка G е твърде много надясно, което е също съвсем ненужно. Видно е как линията на неправилния път е изкривена, а на правилния път е права.

Още един пример: последната част на специалния участък в Ласен Волски в Краков /този фрагмент е показан също на фиг. „Виражи при рали“/.

В точка A трябва да се премине колкото е възможно близко до вътрешната страна, като по-нататък, без да се достига до края, продължаваме движението по тази страна; в точка B автомобилът трябва да се намира още на вътрешната страна, но вече започваме да навлизаме към външната страна от завоя A и едновременно на вътрешната страна на следващия завой /точка C/.

В точка B някои състезатели допускат грешка. Вместо да взимат завоя по-нататък гладко, излизат повече към външната страна на следващия завой, който в определена ситуация ще бъде най-важният завой. Това е изходящ завой. Състезателите, които се движат неправилно, едва в точка D започват да вкарват машината в завоя и да изправят този завой тогава, когато сме дължни в същност вече от точка B да отиваме към средата на завоя. По-нататък продължаваме движението по вътрешната страна и в момента, когато се открие възможност за изкарване на машината от завоя — точка E, веднага го осъществяваме.

Този пример явно противоречи на предишните ми твърдения, но в този случай въпросът се отнася за твърде дълъг завой, който изисква именно такава траектория на движението.

Колкото завой — толкова и проблеми. Ето защо не може да се говори за даване на безпогрешна рецепта, а само за посочване начина на мислене. Поради това ще бъде полезно да се подчертае още един път: да не се сменят предавките в завоя и да не се влиза с голяма скорост! Само двете ръце на кормилото спомагат за пълното овладяване на автомобила! Най-малко 75% от завоя да се преминава със съответно увеличаване на газта.

СПИРАНЕ ПРЕД ЗАВОЙ

Да кажем, движа се със 150 km/h и пред себе си имам завой, който трябва да преодолее със скорост 70 km/h. Това значи на втора предавка, а аз се движа тъкмо на четвърта.

И така правият път свършва и зная, че от 150 km/h трябва да на-