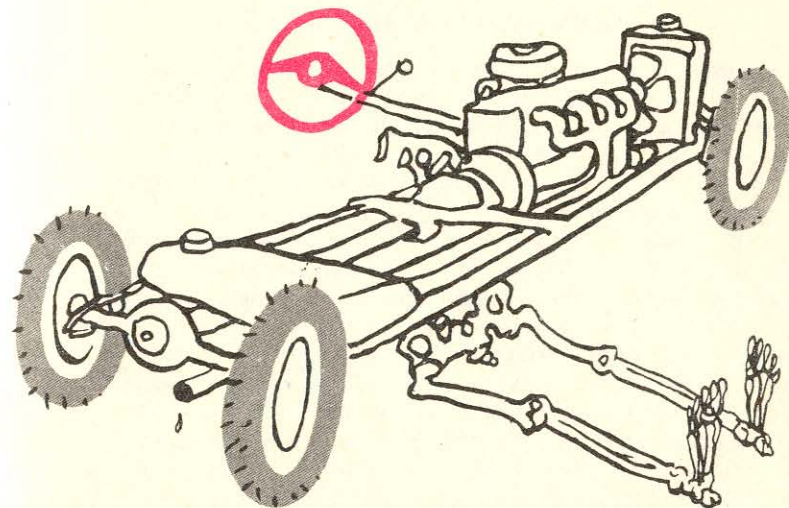


Заводът-производител не дава и не препоръчва какви налягания трябва да има в гумите за състезателни цели. В този случай шофьорите постъпват в зависимост от своето убеждение и практически опит. Съществува например общо мнение, че гумите от типа Ветер-мастер не следва твърде много да се напompват. Препоръчаното налягане от фирмата Дънлоп за нормално и за спортно движение възлиза на 2.0 атмосфери за предните и 2.2 за задните колела. В течение на известно време прилагам препоръчаното налягане, но тo особено не ме задоволяваше. Въз основа на пробни пробези и експерименти достигнах до убеждението, че на асфалтови трасета, а още повече на насипни и покрити със сняг подходящото за мен налягане възлиза на 2.5 за предните колела и на 2.9 за задните. При това повишено налягане можех да се движа с около 5% по-бързо, което в различните състезания има много голямо значение.

Установеното по-горе противоречи на моето първоначално твърдение, че хлъзгавите покрития изискват по-ниско налягане в гумите. Изобщо това е несъмнено така, но както казах, има изключения. В този случай решаващо значение са имали моите лични усещания и типът на гумите. Когато използвам гуми Дънлоп Расинг за хлъзгави покрития, прилагам минимално по-ниско налягане, отколкото посочих за ралийните състезания. Важно е спазването и честото контролиране на определеното налягане в гумите. Ориентировъчно — най-малкото един път в седмицата. Естествено без оглед на това, дали се движим много или малко. А когато вече автомобилът е стоял няколко дни в гаража, безусловно преди тръгване на път трябва да се провери налягането в гумите. Системният контрол ще ни предпази от изненади и ще спомогне за добро и правилно управление на автомобила.

ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПРЕЗ ЗИМАТА



ПОЗНАВАНЕ НА СВОЯ АВТОМОБИЛ

Да не забравяме за необходимостта от точното изучаване на динамическите качества на нашия автомобил. Няма два напълно еднакви автомобила, макар и да са от един и същ модел и от една фирма. Всеки екземпляр се различава от останалите, има свой собствен характер. Не би трябвало да имаме от страна на автомобила изненади, предизвикани от това, че не сме го изучили. Дължни сме да знаем за него всичко. За неговите настроения и капризи, за неговите наклонности през време на движението и за много други негови черти. Също така, запознаването със своя автомобил е необходимо условие за чувстването му при тежките маневри, особено на опасните зимни трасета.

Който познава своя автомобил, знае, че в дадени условия може да си позволи едно, в други друго — и въобще **при всичките случаи** според придобития след упорито трениране опит **може безопасно да си позволява и все повече.**

ДВИЖЕНИЕ ПО КОЛОВОЗИТЕ

Понякога може да се чуе и мнение за предимства на движението по трамвайните линии. Абстрахирайки се от това, че в Полша има малко места, където, без да се наруши Правилникът на движението, може да се използва платното, такова шофиране от гледна точка на безопасността е напълно несъобразно.

Пътувах с един колега, който искаше да ми покаже движение по трамвайните релси. Питам го: „Какво искаш ти да ми показваш и защо. Нали ще изхвъркнеш и ще катастрофираш?“ Колегата отговаря: „Но аз само ще ти покажа и веднага ще го контрирам.“ Аз му възразявам: „Няма да успееш да контрираш...“ Моят съвет не помогна. Вече се движим по коловоза на релсите, разположени на около 7 см под повърхността на платното. Колегата, искайки да излезе от релсите, започва да върти кормилото надясно. Той вече е завъртял кормилното колело на половин оборот, но автомобилът ... все още върви право по релсите. Предните колела срещат противодействие от стенита на влъчбяването. Моят любезен шофьор не се смя

та за победен и настойчиво продължава да върти кормилото по-нататък. Неочаквано предната част изскача от коловоза. За спасяване на положението е твърде късно! Автомобилът внезапно завива надясно — обръща се около собствената си ос и се оказваме в края на пътя. За щастие се приключи без неприятен случай.

Защо стана така? Завъртайки бавно кормилото вдясно, колегата е причинил продължително съпротивление на предните колела, действащо заедно с използването /обирането/ на всичките хлабини и възникващите при това напрежения на материала. Освен това завъртането на колелата е било прекомерно, а в момента на изскачането от коловоза шофьорът е натиснал кормилното колело надясно, което е подпомогнало завиването на колелата и в резултат на това автомобилът е започнал да се върти.

Ако искаме правилно да излезем от коловоза, например вляво, то най-напред се налага колелата да се допират леко към дясната страна на коловоза, за да могат да изскочат оттам вляво, и след излизането веднага да се отбие вдясно.

Отнася се за това да се даде на колелата в коловоза макар и минимално място, а не да се върти кормилото при притиснати колела към тази стена на коловоза, в която страна възнамеряваме да се движим. Нека това да бъде, макар и трисантиметрово свободно място — това вече е все пак нещо. И тогава — остър пръстъл към стената на коловоза, последван от моментално „контриране“.

Разгледах пример с трамвайните релси. Но това се отнася до всякакъв вид коловози, особено през зимата.

ПОУКИ ЗА ДОБРИТЕ ШОФЬОРИ

Пътувах с инженер С. с автомобил Фиат 125Р. Двигателят не беше още напълно разработен, на брояча имаше едва 2140 км. Беше към края на ноември 1969 г. От Краков тръгваме в 8 часа сутринта. Времето не ни настройва оптимистично. Студено е — духа вятър, мокро пътно платно.

По пътя се отбиваме в Сосновице. Тук в Обединението по стъкларска промишленост потвърждаваме поръчката за кристални купи, които трябва да изработи завод „Юлия“ в Шкларска Поренба като награда за юбилейното XXX полско рали 1970 г. Всичко е уредено, но на излизане ни посреща изненада. Започва да вали сняг.

Продължаваме по-нататък. След Битом навлизаме в участъка от автострадата. Покривката от мокър сняг достига вече до 10 см. Виждаме и първите произшествия. Катастрофирала Варшава, по-нататък в канавката Ниса, а след Гливице едновременна катастрофа на

три автомобила. Твърде е хлъзгаво. Мокър, сбит сняг затруднява движението. Колкото отиваме по-нататък на запад, толкова условията на движението стават все по-тежки. Автострадата при Вроцлав е в още по-лошо състояние. Дебелият пласт от сняг и коловозите са причина за чести залополуки. Не се учудвам. Това е първият ден от истинската зима в този сезон. Дори тежкотоварни автомобили изхвъркват от шосето. Представям си напрежението на шофьорите при усилието им да върнат автомобилата отново на платното! В такива ситуации изпитвам винаги голям страх от автомобилите, идващи от противоположната страна. Дали случайно няма да се занесе? Дали шофьорът няма да изгуби владееенето на кормилото и да ми блокира пътя? И което е най-лошото — може да се удари в мен.

Всеки добър шофьор е длъжен да бъде готов на всичко. Особено зимно време, тъй като освен работата и вниманието, посветено на управлението на своя автомобил, е необходимо да обръща зорко внимание на поведението и начина на движението на другите шофьори. Винаги сме длъжни да помним, че сме частица от подвижната обстановка с един от придвижващите се автомобили. И дали аз ще се блъсна в камиона или камионът в мен — резултатът е еднакво тъжен.

След Швидниц е още по-лошо, зареждат се изключително гурни пътни условия. На един от подлезите трасето е частично блокирано. Дълга опашка от коли очаква свободен път. Като нарушавам малко правилника/нямам време за чакане, в Шкларска трябва да бъда преди 14 часа/, се придвижвам напред. По средата на подлеза се сблъскали два тежкотоварни автомобила. С маневриране между леките автомобили, които се стараят да се изтеглят, минавам критичното място и под око се старая да схвана защо е настъпило това сблъскване. Просто автомобилът, който се е спуснал с блокирани спирачки, се е занесъл върху приближаващия автомобил. Над мястото на произшествието ясно се виждат следите от блокиращото спиране на разстояние най-малко 40 m

По-нататък след Иелена Гура започва да става много по-добре. Въпреки дебелия сняг условията за движение не са така тежки и опасни. По-студено е, температурата е няколко градуса под нулата. Снегът е с друга плътност. Автомобилът много по-добре се управлява и сцеплението изглежда е по-добро. Трудно би ми било да определя кое от двете покрития е по-леко за движение — гладкият лед или пък дебелият пласт от сбит мокър сняг.

Да Шкларска Поренба наброихме над 20 произшествия. Това нещо е статистически обосновано: най-много злополуки се отбелязват в първите дни на зимната обстановка. Особено движението по дебел пласт от мокър сняг дава обилен плод от катастрофирали авто-

мобили. Много шофьори не отчитат или не искат да допуснат мисълта, че дори голямото умение, което са имали в управлението на автомобила през изминалата зима, не може автоматически да се възстанови след изтичането на една година. **С настъпването на зимата се изисква да бъдем много внимателни и отново да се настройваме към движението по хлъзгаво покритие.** Характерно и напълно логично е явлението, че с настъпването на зимата повечето от производителите се предизвикват не от новаци-шофьори, а от такива, които управляват много добре или правилно автомобила. Някои от тях имат вече зад себе си продължителен стаж в управлението на автомобил. За тези шофьори особено опасен е мокрият сняг. Прекомерната скорост по отношение на съществуващите условия и на степената, с която автомобилът навлиза в снега, при минимално закъснение в реагирането на непредвидено занасяне предизвиква необратими последици. Дори при голямо умение предприемането на мерки за спасяване може да се окаже твърде късно. Затова да не бъдем самонадеяни и да не се осланяме на своите сили. Обучението по шофиране върху хлъзгаво покритие трябва да започва отново. Разбира се, че за добрите шофьори това обучение ще бъде по-скоро припомняне на това, което са изучили чрез тренировки и работа в предишните години. Това ще бъде само кратко повторение на елементите и маневрите, които са били усвоени по-рано. Отнася се за повторно упражняване и за прехвърлянето на всички дейности в сферата на рефлексите.

Аз имам известна теоретична подготовка в изкуството за управление на автомобила, но всичко онова, за което пиша тук, произтича от моята практика. Старая се да анализирам собствените си движения и реакции при шофирането, както и да ги пренасям на хартия. Ако описвам как и какво трябва да се прави в конкретната обстановка, значи, че това сам съм преживял, по този начин съм реагирал с положителен ефект и го считам за правилно.

Очевидно може да има и други мнения или просто упрек, че моето становище по един или друг въпрос е по начало неправилно. На такива упреци нищо не може да се отговори. В тази област не съм „алфата и омегата“. С добро намерение предам своя собствен опит и стил на шофиране, придобит в течение на години. Винаги съм бил и ще бъда привърженик на внимателното и безопасно движение. Това не означава обаче, че препоръчвам бавното движение. За мене — това повтарям още един път — скоростта е твърде относителна работа. Най-важното е, тя да бъде безопасна скорост за мен и за останалите участници в движението. В каква степен разграничавам тези понятия, може да се потвърди от посочения пример от моето пътуване по трасето Краков — Шкларска Поренба. Цялото това пъ-

туване разглеждах като обучение, като припомняне и добиване сръчност в управлението на автомобила в условията на първите снегове.

Първоначално се движех бавно — компрометирано бавно за моите амбиции. Скоростта не превишаваше 60–70 km/h. Такава скорост я считах за безопасна, вземайки под внимание, че трябва да привикна и да се упражня в обстановката в дадения момент, а всяко прекомерно увеличаване на скоростта би могло да има много опасни последици. И макар че на обратния път достигнах в края до относително големи скорости — в границите от 110–130 km/h, смятам, че от гледна точка на безопасната скорост мога да поставя знака на равенство: $70 \text{ km/h} = 130 \text{ km/h}$. Ако въпреки всичко бих пренебрегнал изменените условия на движение, които са станали по-малко безопасни, и веднага преминах в горната граница на скоростта, то:

1/ пътуването би могло да завърши преждевременно, просто при някои от поредните плъзгания бих преминал извън очертаванията на пътя;

2/ моето шофиране би било твърде опасно също и за другите;

3/ при правилно създадени по-рано някои рефлексии би могло да се допусне грешка вследствие съвсем неправилно реагиране на създадената се обстановка.

Не виждам такава абсолютна възможност за повторно изпълнение на отдавна усвоена дейност след дълго прекъсване, ако се пренебрегне постепенното ѝ трениране. Особено когато се отнася за такава сложна дейност като управлението на механично превозно средство. Такъв внезапен скок може да има просто необратими последици, ако в реакциите на шофьора се включи напр. момент на страх, което при всички случаи не ще ни придвижи напред, а тъкмо обратното, ще ни върне назад.

В потвърждение на това схващане бих искал да се позова на пример на скиорството и конкретно — на скиорските скокове. Това е конкуренция, изискваща голямо техническо умение, смелост и съвършена физическа подготовка. Да приемем, че добрият скачач притежава всичко това. В края на скиорския сезон той е в отлична форма и бие собствените си рекорди. Свършва се сезонът, а нашият състезател по скокове, мислейки за следващите състезания, не пренебрегва тренировките. Грижи се за формата си, упражнява се в скачане и дори прави скокове от ски-шанца с изкуствено покритие. Настъпва зима, започва сезонът и нови състезания по скачане. Никой състезател по скачане не ще си позволи, нито пък някой треньор ще разреши изпълнение на първите зимни скокове от голяма шанца и от самото начало на рекордни разстояния. Състезателят трябва да

премине период на така нареченото подскачане и постепенно достигане на все по-големи разстояния. Неговите първи скокове винаги ще бъдат много предпазливи. Шофьорът също така, както и състезателят на ски-скокове, е длъжен да се грижи за безопасността, както и за недопускане на усвояването на неправилни навици.

ПРЕСПИ

Многократно съм слушал ругатни по адрес на снежните преспи. Как да се шофира, кога се явяват те?

Когато навлизаме с десните колела в преспата, а левита трябва да преодолее по-малко количество сняг или въобще не преминават в даления момент през сняг, кормилото **трябва** **обезателно** да е **натегнато вляво**. Технически това е съвсем просто, но само тогава, когато това е вече упражнявано и се помни за него.

Тази маневра естествено, както и всичките при по-големи скорости, трябва да се извършва с голям усет, тъй като твърде силно издърпване на кормилното колело в посока, обратна на навлизащите в преспите колела, може да предизвика напълно непредвиджани ефекти.

Същото това се отнася до гъоловете по пътя (вж. фигурата), за което ще поговорим малко по-обширно.

Нерядко попадаме на доста дълги снежни преспи. Тогава шофирането ще бъде винаги изключително опасно. Преодоляването на такава препятствие е в зависимост до голяма степен от скоростта на нашия автомобил. Освен това изисква умение за много бързото превключване на низходящи предавки в зависимост от намаляването на скоростта. При сипкав сняг не трябва да се забравя също за навременното превключване на чистачките.

Преспите е най-добре да се преодоляват на по-ниска предавка, но на възможно големи обороти, при готовност за бързо превключване на по-ниска предавка. Движението в преспите е трудно, при все това голяма помощ тук ще окаже нашето умение за контролиране на плъзганята.

ДВИЖЕНИЕ ПРЕЗ ВОДА

През време на внезапно бързо топене на снега или след проливни дъждове можем да попаднем по пътя на препятствия под формата на дълбока вода. Техниката на преминаване е съвсем различна, отколкото през снежните преспи.

Навлизаме във водата бавно на първа предавка. Не трябва да се допусне вследствие твърде голямата скорост водата да започне да

БЪДИ ГОТОВ
ЗА ПОВЛИЧАНЕ
НАДЯСНО



прелива над капака на автомобила — това предствлява опасност от заливане на електрическата инсталация, в резултат на което двигателят може да прекъсне работата си.

Водата трябва да се преминава на първа предавка, но на големи обороти на двигателя /дори на полусъединител/, за да не се допуска запушване /блокиране/ на изпускателната тръба от водата, което също може да предизвика спиране на двигателя.

При форсирането на дълбока вода съществува опасност също така от заливане на електрическата инсталация от разпръсването на водата от вентилатора при автомобилите с двигател и радиатор, разположени класически отпред. Тогава преди навлизането във водата трябва да се свали вентилаторният клиновиден ремък.

Защо пиша за преминаване на вода, запълваща педините по трасето, говорейки за шофиране през зимата? Защото този вид препятствие е далеч по-опасно през зимата; в нашата променлива зимна обстановка гъоловете по трасето се срещат много често и водата се задържа дълго време, тъй като замръзналият терен не я попива. Освен това под водата понякога се намира тънък пласт от лед.

СМЯНА НА ХЛЪЗГАВИТЕ ПОКРИТИЯ

Всички промени на хлъзгавите покрития — от сняг на лед, от лед на сняг, от заснежен лед на чист и обратно, трябва да преминаваме изключително меко и деликатно: да се изключи внезапното спиране и рязкото увеличаване на газта, непрекъснато да се контролира с кормилото предната част на автомобила. Кормилото и педалът за газта трябва да бъдат в постоянна готовност — за мигновено ин-

стинктивно маневриране. За мекотата, еластичността и — рискувам за определението, елегантността на шофирането зимата представлява най-тежко изпитание. А след като вече овладеем този стил на шофиране, да го усъвършенствуваме по-нататък — добрият шофьор така управлява машината винаги. Не е вярно, че бързото движение разбива автомобила. **Разбива го лошото шофиране:** придърпване, резки отскочания, рязко спиране, което така често наблюдаваме по улиците и пътищата.

Някой беше казал и правилно, че книгите за деца трябва да се пишат така, както за възрастни, само че по-добре. **През зимата трябва да се шофира така, както през лятото, само че по-добре.** Естествено, като се прилагат правилата за движение през зимата. Ето всичко.

ГУМИ И ШИПОВЕ

Гумите — това е проблем, нарушаващ съня на мнозина шофьори, които имат някаква възможност да се снабдят с така наричаните на популярен език „зимни“ гуми.

Правилно наименование — те се използват впрочем за движение през зимата, но докато тези гуми са свършени за движение по сняг, за ледено покритие не са подходящи.

Върху лед или на заледена повърхност по-добре се задържа лятната гума (нормалната) отколкото зимната.

Гумата, която е предназначена за сняг, има дебел протектор. А каква трябва да е гумата за лед? За лед все по-широко приложение намират шиповете, които са единственото, известно досега добро предпазно средство срещу всякакъв вид поледици.

Не само обаче е важното, че наличието на шипове ще ни позволи да се движим доста бързо по ледена повърхност и леко да поддържаме желаната траектория на движение, но и че ще се движим безопасно.

Скоростта при движение с използването на шипове за покрит с лед терен да се увеличи в зависимост от количеството на шиповете в гумите с 50% и повече по отношение на скоростта, която бихме получили, движейки се с обикновени гуми в аналогични условия. Границите на повишаването на скоростта определят възможностите на автомобила в това отношение. Най-важното обаче в случая е възможността за твърде значително съкращаване на спиращия път. Поради което считам, че именно в това е същността на въпроса.

При шофирането с шипове ускоренията на автомобила вече не са така опасни. При движението върху лед или сняг с обикновени гуми ускоренията представляват голяма опасност поради подхлъзванията на двигателните колела. Шиповете намаляват тези занасания в значителна степен.

ШОФИРАНЕ С ШИПОВЕ

По принцип трябва да бъдат набити в гумите на всичките четири колела. Така се пътува в целия свят.

Щом като само предните гуми са снабдени с шипове, е по-добре въобще да се избегне използването им както за автомобили с предно, така и за автомобили със задно предаване — това е твърде опасно.

От двете злини е за предпочитане шиповете да бъдат на задните гуми и в този случай по-благоприятно е задното предаване. Дали движението с използване задни гуми с шипове е опасно? На пръв поглед — да.

Би могло впрочем да се счита, че ако с нормални гуми достигаме до буксуване на задните колела и можем при това да контролираме автомобила, както и да се стараем да го придвижваме по съответен начин, би изглеждало логично, че поставянето върху задните части на гуми с шипове не ще позволи по никакъв начин задната част на автомобила да премине в плъзгане. Докато предната част тогава безателно трябва да се занася.

И така, това не е вярно. Чудно, но факт. Ако впрочем на задните колела бихме имали гуми с шипове, дори при съвсем значително завъртане на кормилото и увеличаване на газта задната част на автомобила моментално ще тръгне към обратната страна на въртене на кормилото. **Задната част на автомобила ще се премества абсолютно така, както ще желаем, ако по съответен начин ще натискаме педала за газта.**

С други думи: **задната част на автомобила се движи на всички страни, когато задните гуми са с шипове.** Нещо, което изглежда парадоксално, както споменах по-горе.

Разговорите със специалистите относно това явление малко допринесоха за изясняването му. Дискусии, проведени у нас, защото в чужбина шофирането на автомобил, на който шиповете са поставени само на един чифт колела — предни или задни безразлично, е въобще немислимо, следователно няма за какво да се говори.

През 1964 г., когато участвах в ралито Монте Карло, нямах необходимия брой гуми и бях поставил такива с шипове само отзад. Забелязали това при техническия преглед, австрийците дойдоха при мен в хотела: „Помисли за себе си, Собек, какво вършиш ти, та нали ще се убиеш! При нас имахме вече такива произшествия...“

И ето, както ми се струва, злополуките са били предизвикани поради незамисляне въобще върху проблема за движение само с един чифт гуми с шипове и във връзка с това с нетренирането на таква движение. А аз протренирах именно такъв вариант, който, подчерта-

вам още един път, **по начало е много опасен**. Това е безумно приятно шофиране. Предната част на автомобила е много послушна, не се занася дори върху лед, защото посоката се поддържа от занасящата се задна част. Задната част се занася повече, отколкото при гумите без шипове... Навярно това може да се обяснява с причината, че сцеплението на задните колела винаги може да се прекъсне: да не преувеличаваме пак, че тези шипове така здраво я задържат. Но от друга страна, шиповете предизвикват допълнително тласкане напред, поради което автомобилът бива теглен и лесно се направлява в съответната посока. А се получава такова впечатление като че ли задната част се движи по лед, а предната — по бетон.

Автомобилните гуми с шипове са относително ново изделие. С положителен ефект те са били използвани едва през 1959 г. при Ралито Монте Карло. Но едва след един период от няколко години този вид гуми са влезли в нормално производство. Провеждани са хиляди експерименти. Първите състезателни гуми издържали само няколко десетки километра — шиповете изхвърквали и се чупели.

Понастоящем шиповете не представляват никакъв проблем. Навсякъде се произвеждат гуми с отвори в протектора с диаметър около 3 mm и дълбочина 10 mm, в които с помощта на пистолет със съветен въздух се впесоват шипове, изработени от специална стомана. В зависимост от нуждите по този начин шиповете може да се вкарват по-дълбоко или по-плитко.

При спортното шофиране през зимата се използват много видове гуми с различно закрепване и различен брой шипове, което е обусловено от вида на покритието и атмосферните условия. Вече се е стигнало дотам, че дори през лятото по хлъзгави покрития и особено по мокри такива мнозина от състезателите използват гуми с шипове.

За нормално движение се използват гуми с шипове предимно от зимен тип с 80—120 шипа на всяка гума.

Сега това изделие е почти съвършено. Шиповете не изпадат и се износват едновременно с гумата. Средният пробег възлиза на 20—30 хиляди km.

Както отбелязах, шофирането на автомобил, снабден с гуми с шипове, повишава безопасността на движението, особено там, където се изисква бързо спиране. Но дори и през най-тежката зима пътищата не са покрити само с лед и сняг. Срещат се дълги участъци със съвсем сухо покритие и тогава движението с гуми с шипове става много опасно. С голям брой шипове движението по сух бетон е такова, както без шипове върху гладък лед.

ЗИМЕН УЧАСТЪК НА ВЪЗВИШЕНИЕ

Какво означава „зимен участък на възвишение“ знаят добре шофьорите, които не еднократно са опитвали безуспешно да преодолеят някакво дори незначително възвишение в условията на поледица.

При предно предаване известна помощ може да се получи чрез изпускане на малко въздух от предните гуми, а при задно предаване — от задните, за да се получи по-голяма допирна повърхност на тези гуми с леда и следователно по-голямо сцепление. Естествено и ако това е възможно, ще помогне и набирането на съответна скорост (инерция) пред възвишението и недопускането на хлъзгането на колелата.

Как да не се допусне хлъзгане на колелата при тази обстановка? Това е въпрос на подбирането на съответната предавка и умелото манипулиране с газта. Нито твърде висока предавка, нито твърде ниска — и да не се дава твърде много газ. Препорачвани обороти на двигателя — около половината от максималните.

При липса на оборотомер, а също така и когато още не е създаден усет, по слух да се определи дали именно сега сме по средата на диапазона на оборотите на двигателя, препоръчвам: **съвсем внимателно използване на газта — тръгване на втора предавка, едвам осезаемо увеличаване на газта, шофиране с най-лек крак.**

Ако все пак автомобилът спре именно поради „забуксуване“ и колелата започнат да се въртят на място, да не се увеличава газта безсмислено. Да спрем и да се постареем отново да тръгнем. Пак на втора предавка и изключително внимателно. Може да се направи опит за връщане на заден ход, но също така много плавно, след това да се спре за момент и да се тръгне твърде предпазливо напред. Изисква се маневрите да бъдат плавни и така, че някое от колелата да се захване, макар и малко, към нехлъзгаво покритие. Когато автомобилът започне да се придвижва, по-нататък работата е вече лесна.

Ако при тръгването колелата започнат да буксуват, **всякакво увеличаване на газта ще увеличи буксуването, а не ще го прекрати.**

Необходимо е следователно да се отпусна педалът за газта, колелата да се успокоят и едвам тогава да се пробва отново.

ПРЕМИНАВАНЕ НА ЗАВОИ ПРЕЗ ЗИМАТА

Опасността издава поради това, че пътното платно обикновено е леко изпъкнало — средната част е по-висока, отколкото страничните части. Впрочем такова е платното не само на правите участъци, но и в завоите. Поради това именно зимно време, когато покритието е

хлъзгаво, добре е да се шофира по средата на пътя. Естествено тогава, когато видимостта и движението по пътя ни позволяват това.

Ако накой идва откъм срещуположната страна или възнамерява да ни изпревари, няма как — преминаваме към своята страна и тогава очевидно завоят трябва да се преодолява с по-малка скорост.

Когато вече придобием опит в техниката на движение с плъзгане и ще може да си позволяваме контролирани плъзгания, въпросът за форсирането на завоите въобще няма да представлява за нас проблем. При преминаването на завоя използваме придобития опит и се плъзгаме така, както искаме, независимо от това, че завоят е наклонен към обратната, центробежната страна.

Когато при това завоят е ляв, до известна степен може да си позволим по-голяма свобода на действие, докато когато завоят е десен, а от обратната страна се движи друго превозно средство, очевидно трябва бързо да се намалява скоростта, тъй като положението може да стане твърде опасно.

РАБОТЕЩИТЕ КОЛЕЛА

Но независимо от това, дали е зима или не, правилното преодоляване на завоя означава преминаването на същия през цялото време с определена скорост.

За да не се отнема газ в определен момент от преминаването на завоя, а след това отново да се увеличава, **автомобилът трябва да влиза в завоя с теглещи колела**, а не при търкалящи се под действие на силата, получена от ускоряването преди това. **Автомобилът трябва да работи в завоя** — това е важно, особено през зимата.

Не само зимно време, но и винаги с оглед на безопасността трябва да се избягва движение с изключени предавки, като се кара винаги с работещ двигател.

БАНКЕТИ

Генералната препоръка: когато при движение през зимата с автомобила настъпва нещо нередно — не можем да се справим с неговото танцуване, плъзгаме се, машината става неуправляема, **изтегляме се най-внимателно върху банкета**.

Банкетът впрочем е винаги леко замръзнал и обикновено там се намират някакви буци, парчета замръзнала земя, камъни, а предизвиканото от тях сцепление, което е по-добро, отколкото по средата на пътя, подпомага извеждането на автомобила. Това в повечето

случаи е по-добро, отколкото пързалката по средата на пътя. А когато дори само с две крайни колела намерим опора /трябва да се помни за придържането на кормилото в обратна страна на банкета, върху който навлизаме!/, вече задачата е улеснена.

Това изглежда просто на думи и не изисква коментиране, но **изисква трениране**, защото такава обстановка, създадена от непредвиден случай, може да завърши лошо. Трагичността на голямото мнозинство от така честите случаи подчертава факта, че те биха могли да се избягнат чрез **придобиване на по-добра техника на шофиране**.

Поразително е колко фантазия, храброст и с нищо необоснована увереност в себе си се крие у шофьор, който така охотно, така доброволно и така прибързано излага на опасност автомобила, себе си и другите.

СПУСКАНЕ ПО НАКЛОН

В зимни условия спускането по нанадолнище трябва да става изключително внимателно, като се помни постоянно за превключване на низходяща предавка или за спирането с двигател. **Не е допустимо да се шофира с изключени предавки, не трябва рязко да се отнема газта, съединителят да не се отпуска без изравняване оборотите на двигателя, а спирането трябва да се извършва много деликатно — едновременно със спирачката и двигателя.** Естествено с намаляването на скоростта трябва да се премине на по-ниска предавка.

С каква предавка да се извършва спускането през зимата?

Погрешният отговор, който често може да се чуе, гласи, че трябва да се включи такава предавка, чиято горна гранична скорост е малко по-ниска от скоростта на безопасното спускане от това възвишение.

Според това схващане, ако от хлъзгавото възвишение може спокойно да се слезе със скорост 40 km/h, а граничната скорост за първа предавка на даден автомобил възлиза на 35 km/h, включва се на първа и като се задържа при това лекичко със спирачката, с помощта на самия двигател, който също противодейства на ускоряването, се поддържа като че ли безопасна скорост.

А при това е **недопустимо спускането на такава предавка, на която скоростта на слизането от дадено възвишение би придала на двигателя максимални обороти**. Тъй като впрочем на практика от таква възвишение не слизаме с максимални обороти.

Когато автомобилът развива например на втора предавка максималната скорост 50 km/h, то не е възможно спускането по наклон на втора със скорост 50 km/h. Тогава именно настъпва неминуемо бло-