

киране на колелата на хлъзгаво покритие, тъй като противодействието на двигателя при тези обороти ще превишава сцеплението на колелата.

Да си представим това положение: педалите са „празни“, върху педала на съединителя, на спирачката и на газта не действа кракът на шофьора, автомобилът „върви сам“; включена е втора предавка, чиято горна скорост, както е посочено е 50 km/h. Наклонът на склона е такъв, че ако не би било задържането от двигателя, автомобилът, движещ се свободно /на празен ход/, би увеличил скоростта си да кажем до 70 km/h. При това положение сигурно ще настъпи блокиране на колелата и плъзгане, на което трудно би се противодействувало, защото е изчерпан запасът на скоростта, която би дала възможност за деблокирането на колелата.

За да се задвижат колелата, шофьорът би трябвало бързо да преклочи на трета предавка, която вече ще създаде известно превишаване на скоростта и тогава колелата ще започнат да се търкалят отново, а шофьорът би могъл да започне борба с плъзгането. Но в нашия случай навярно би било твърде късно за това.

С други думи, **необходимо е да се използва по-високата предавка след границата на скоростта, с която възнамеряваме да се спускаме от възвишението.**

Искаме да се спуснем със скорост 50 km/h. В такъв случай преклочваме на трета предавка, която осигурява 75 km/h, и се движим на средни обороти.

Максималните обороти на двигателя при спускане от хлъзгаво възвишение неминусемо блокират колелата!

Ако кракът ни не натиска педала за газта, то практически дроселовата клапа е затворена. Във връзка с това настъпва задържане с двигателя, и то е толкова по-силно, колкото по-високи са оборотите. И тогава не трябва да се докосва самата спирачка; колелата и без това ще бъдат блокирани, ако се достигне горната граница на скоростта за дадена предавка.

Би могло да се предполага, че тук ще настъпи обратна ситуация: че двигателят не ще движи колелата, а колелата ще придадат на двигателя такива обороти, които да отговорят на тяхната скорост; че двигателят ще противодействува, тъй като на дадената предавка не би могъл „да върти“ повече и по-бързо, но и че ще се осъществи правилно, удобно... и сигурно спиране.

Но така **не се получава**, тъй като колелата върху хлъзгаво покритие ще имат твърде малко сцепление, за да придадат на двигателя високи обороти. Сцеплението на колелата е достатъчно за достигането на около 2/3 от оборотите, най-много на 3/4. Но и това е всичко. Затова да не се забравя, че при евентуални последователни пре-

включвания на по-ниска предавка през време на движение по наклон може да настъпи блокиране на колелата, ако бъде включена **по-ниска предавка по отношение на скоростта.**

Може да е станало вече отегчително моето непрекъснато позоваване на ползата от тренировките. Но струва ми се, че тренировката е, а най-малкото е необходимо да бъде основа за цялата наша дейност въобще. Трениране или **целенасочено провеждане на упражнения за повишаване на квалификацията.** Това ще бъде последното напомняне /в тази книга очевидно/. За тренировките през зимата се изисква все пак специално разглеждане.

ТРЕНИРАНЕ В НАЧАЛОТО НА ЗИМАТА

Макар че пътувам много през лятото, ежегодно с настъпване на зимата се налага да привикна към плъзганията при зимни условия. Те са по-различни, отколкото през лятото. Препоръчвам следователно да се използва всеки подходящ случай. Където може (не в уличното движение!) да се упражнява вкарване на автомобил в занасяне или в плъзгане и извеждането му.

Трябва да се тренира с пълно осъзнаване и анализиране на допуснатите грешки както при вкарването на автомобила в плъзгане, така и при излизане от плъзгане.

Според възможностите маневрата трябва да се повтаря винаги с пълно изясняване **преди** започването и: кое е било лошо направено по-преди, какво трябва да се подобри и на какво технически се основава това подобрение. Дали да се увеличи повече газта, дали увеличаването на газта да се синхронизира по-добре със завъртането на кормилото, дали контрирането на колелата да се извърши в друг момент.

Да се обмисли, да се повтори поред кое и как да се направи и да се тръгне повторно. Движението да се извършва бавно, за да не се изгубва в маневрата, и същевременно така, че извършваните дейности да имат време добре да се вкоренят, да станат навик.

Когато вече всичко се извършва в правилна последователност и със съответната прецизност, може да се пристъпи към ускоряване на маневрата. Но също в разумни граници.

Дори двадесеткратното повтаряне последователно на една и също проба за вкарване на автомобил в плъзгане и извеждането му от това положение, но извършвано всеки път лошо, не представлява тренировка. Това е по-скоро нейно отричане, защото освен нервиранието поради неуспешните проби може да настъпи усвояване на съвсем неправилни навици, от които след това много трудно се открива.

И така да не се забравя: най-напред точно обмисляне на маневрата, след това изпълняване, най-сетне основен анализ на последователните елементи и при следващите проби коригиране на грешката.

ЗАВОЙ ПОД ПРАВ ЪГЪЛ

Препоръчвам упражненията по контролираното плъзгане да започват на завой под прав ъгъл. Когато се движим например с 60 km/h и преминаваме през завой под прав ъгъл, прелитането на тази част от трасето протича просто мигновено. В същото това време се изисква:

1. Да се завие минимално прекомерно в посока на завоя, отнемайки газта /дотоварване на предните колела/ и увеличавайки я в следващата част от секундата /прекъсване на сцеплението на задната част/.

2. В момента на откъсването на задните колела от покритието да се „контрира“ кормилото така, че скоростта на обръщането на колелата да бъде съгласувана със скоростта на занасянето на задната част.

3. В следващия момент, отделен от предходния, да се започне изправяне на колата пак за стотни части от секундата, за да се изведе летящият странично автомобил на нова права отсечка.

Всичко това е маневра, която в истинския смисъл на думата е мълниеносна. Поради това се налага най-напред добре да се упражни вкарването на машината в плъзгане въобще, след това на плавна крива и постепенно да се достига до по-остри завой. Очевидно трябва да се тренира на хлъзгаво площадче, където с дебела забележимата черта е очертана траекторията на завоя. Завоят може да се означаи и по друг начин, обаче да не се тренира покрай бордюрите с оглед на собствената безопасност и целостта на автомобила.

Основната трудност при тренирането се основава на уменията моментът на прекъсване на сцеплението да се доведе само до такава степен, че задната част леко да се е занесла, а автомобилът още да не е започнал да се върти около собствената си ос.

При тази маневра газта трябва да се увеличи толкова, че да се получи съответно прекъсване на сцеплението на колелата. Количеството на газта зависи от мощността на автомобила и от хлъзгавостта на покритието:

автомобил с голяма мощност + хлъзгаво покритие — много малко газ;

„грапаво покритие — средна газ“;
автомобил с малка мощност + хлъзгаво покритие — среден газ;
„+грапаво покритие — пълен газ.

Ето това са четири типични примера. Междинните варианти, както и допълнителните фактори /вид на гумите, притегляне на автомобила към пътя и др./, очевидно са много.

Още една обща забележка: колкото по-малко газ, толкова по-внимателно трябва да се дава и обратно — колкото повече газ се изисква, толкова по-енергично се задействува педалът за газта. Създаването на този изключително прецизен усет в момента, когато трябва да се действа светкавично и при значителна скорост на автомобила, е неизмеримо трудна работа.

Също така и величината на обратното завъртане на кормилото (контрата), което е трудно да се опише, трябва да се изпробва. Това не следва да бъде пълно завъртане на колелата в прогивоположна страна на завоя — не е необходимо и при това не би ни достигнало време. При тази скорост е достатъчно неоглямо отклонение (контриране) и автомобилът, изменяйки резултантната на движението, вече се устройва едновременно под такъв ъгъл спрямо непрекъснатата кривина на завоя, че на излизането от него, не изменяйки положението, вече е разположен в правилната посока на линията на пътя, което значи в посока на правата отсечка след завоя.

Предлаганите тук упражнения не означават, че всички завой следва да се преодоляват с плъзгане, а да послужат в случай, че възникне обстановка на неочаквано против нашата воля плъзгане, което да не бъде изненада, а нещо добре известно, познато и просто... дръжеско. Тогава няма да има нервност и подскачания. Ще се даде лекичка „контра“, която благодарение на предварителната тренировка вече ще е съвсем рефлексна, и си продължаваме пътя по-нататък.

Така в различните случаи на плъзгания на автомобила (на шофьор, който не притежава опит в тази област, сърцето му подскача до гърлото — и правилно!) ние познаваме това, ние се справяме с това и във всеки момент можем да вземем под контрол нашия автомобил и да го принудим по най-учтивия начин към послушание.

НАВРЕМЕ ДА СЕ ПОДГОТВЯМЕ

Именно за опровергаване правотата на поговорката, определяща един от нашите национални недостатъци¹ трябва да се тренира

¹ „На поляка късно му идва умът“ /б. пр./

преди трудностите, за да може те да сезбязгат, а не след тях, когато трябва да караме автомобила при тенекеджията.

Независимо от това, че много се движа с автомобил и по време на състезанията често и с плъзгания, то все пак в началото на зимата постоянната ми скорост е около 30—40% по-ниска, отколкото след няколко дни на привикване към зимната хлъзгавост на пътното платно. Хлъзгавост, която е напълно различна, отколкото през останалите годишни времена. Трябва да се тренира значи на хлъзгав терен още с настъпване на зимата, след това на сняг, а ако има възможност, и върху лед, преди да се излезе на трасето.

Ето пример! При първия лед по пътя пътувам от Варшава за Лодз. Движа се по лед и засега моята безопасна скорост е 60 km/h. От тази скорост нагоре автомобилът започва да става непослушен. Вече след половин час шофиране безопасната скорост се увеличава до 70 km/h. След еднa седмица „на пързалката“ нямам проблеми и се движа по леда така, както по обикновена настилка.

Затова пък напролет — колко лесно е да се шофира след зимата!

Когато през лятото повали дъждец през целия ден и пътищата с всякакви видове покрития са просто мокри, движението е затруднено и скоро след това възникват множество злополуки. Но когато през март отведнъж слънцето започне да топли, ледът се размразява и вече е само мокро — колко сме въодушевени и колко лесно ни върви тогава — едва ли не по детски, без този лед! Сцеплението изглежда невероятно, маневрите се изпълняват с изключителна увереност. Дали това сцепление е действително толкова голямо? Че откъде — просто сме подготвени добре в дадения момент, и то при значително по-тежки условия. Работата е в това да не се пренебрегват тренировките и през цялата година при значително по-тежки условия, отколкото тези, с каквито можем да се срещнем в каквото и да е мероприятие или просто на обикновена разходка.

Да не затваряме автомобила през зимата в гаража. Стига укриване на автомобила, когато започне да вали дъжд или сняг!

Първо — автомобилът тогава също често ни е потребен.

Второ — да не капитулираме пред трудностите; тренирането през зимата и особено неговите резултати създават много удоволствия, произтичащи, макар и от реалното подобряване на нашите „водачески“ качества.

Трето — зимата е такъв период, именно през който най-много може да се научи, да се повиши квалификацията и да се повиши безопасността на движението.

Четвърто — практиката показва, че обикновено най-лошо шофират тези, които използват автомобила изключително през лятото.

Неизмерно важен фактор, който улеснява управлението на автомобила, е добрата видимост. Понятието „видимост“ обикновено се използва както за определяне на зрителното поле във вътрешността на автомобила, така и за видимостта, съществуваща извън колата. Французите са определили превъзходно значението на този фактор: La vue c'est la vie! /Видимостта — това е живот!/. Тази сентенция я изписват дори понякога и на автомобилите.

Зрителното поле от седалката на шофьора трябва да бъде възможно най-широко. Автомобилните заводи обръщат на този проблем все по-голямо внимание. В производството са внедрени окончателно еднородни изпъкнали предни стъкла. Конструкторите се борят за такова моделиране на каросерията, че страничната рамка на предното стъкло да бъде възможно тясна.

За подобряване на видимостта служат дюзи за пръскане, чистачки с различна скорост, течности за миене, вентилатор за гопъл въздух.

Добро зрително поле от вътрешността на автомобила трябва да бъде осигурено на всички страни. Ето защо всички стъкла трябва да бъдат чисти. Но също така и поместването на пътниците или багажа трябва да бъде такова, че зрителното поле встрани и назад да бъде също пълно. Към това като допълнение: дребният багаж и пакетите с храна /сандвичи, плодове, течности/ трябва да имат в автомобила свое място, за да не намаляват видимостта, а при завоите или при спиране да не падат под краката на шофьора. Това може да предизвика такива опасни последици, каквито не можем да си представим.

В нашата среда на ралистите не е страшен никакъв път — нито неравен, нито лъкатушеш, планински или покрит с лед. Всяко покритие може относително добре да се преодолее, докато ограничаването на видимостта веднага създава проблеми.

Идеална видимост се създава в облачен, но ясен ден. Но все пак не можем да избираме благоприятно за нас време или часове от деня. Затова се налага да можем да се справяме при всякакви условия.

Сериозно ограничение на видимостта през деня е мъглата. Очевидно степента на гъстотата на мъглата е голяма. Дори при лека мъгла препоръчвам да се включат светлините — най-добре късите светлини (налага се да има готовност за среща с вълни от по-гъста мъгла). Това повишава сигурността на движението и безопасността. Автомобилът е забележим отдалече.

Използването при известни условия на светлините за разминаване (също и в града) е дискуссионен проблем у нас. Може да се срещ-

нат шофьори, които в отговор на правилното включване от нас на късите светлини запалват отсреща дългите светлини. С това ни принуждават да изключим фаровете. Моето мнение е, че светлините за разминаване трябва да се използват при всякакви лоши условия за движение, също и в града. Съществано е при това лампите на фаровете да са правилно поставени. /Впрочем въпросът за светлините в градското движение представлява отделна обширна тема./

Препоръчвам използването на светлините за разминаване при влошаващи се условия за видимостта дори през деня. Това има особено значение през есента, зимата, при мъгла, снеговалеж и дори при дъжд. Противник съм на господстващия у нас обичай, особено в сред шофьорите на тежкотоварните автомобили, а дори и на автобуси да се движат без светлини или с габаритни светлини при здрачаване, понякога чак до настъпване на нощта. Има и такива, които си позволяват движение без светлини дори при ясна лунна нощ. Това е недопустимо.

ШОФИРАНЕ НОЩЕМ

Автомобилите, които напускат завода, притежават обикновено правилно поставени фарове. Това има съществено значение, тъй като дори най-добрите фарове ще бъдат малко ефективни при неправилното разположение. Задължение на всеки шофьор е да обръща необходимото внимание за регулиране на светлините — както на далечните, така и на близките — с оглед на собствената безопасност и на разминаващите се с нас автомобили.

При бързите ралийни състезания видимостта трябва да бъде осигурена още по-добре, поради което понастоящем се използват допълнителни много силни йодни светлини, осветяващи пътя на големи разстояния и с по-широк ъгъл.

Никакъв брой, нито някакъв вид лампи не може да замести добрата дневна видимост.

Макар че всеки новопроизведен автомобил има добри светлини, съществува известна разлика в степента на тяхната яснота /зависи от марката на колата и във връзка с това с различна и допустимата безопасна скорост при нощно пътуване. Примерно:

| Марка на колата | Максимална скорост | Безопасна скорост нощем с оригинални светлини |
|-----------------|--------------------|---|
| Порше 911 | 230 km/h | 120 km/h |
| Фиат 125 P | 150 km/h | 130 km/h |
| BMW 200 2 TУ | 180 km/h | 120 km/h |
| Ситроен Д 21 | 180 km/h | 150 km/h |
| Мерцедес 250 | 182 km/h | 120 km/h |



Тези ограничения на безопасната скорост се отнасят за нощно движение при добро време, първокласен път и сухо асфалтово покритие. В случай на влошаване на което и да е от тези условия скоростта трябва очевидно да се намалява.

От посочените в таблицата примери се вижда, че по принцип граничната скорост нощем е 120 km/h. Автомобил, който се движи по-бързо, трябва да има вече много добри светлини, тъй като фарове, които така великолепно осветяват пътя при скорости от 80 до 100 km/h, на скорост 150 km/h хвърлят на пътя светлина като от малки свещници. Буквално такова впечатление се получава. Ярки примери в случая са Порше 911 и Мерцедес 250.

Най-важните указания за шофиране при нощно управление на автомобилите:

1. **Пред движещия се отсреща автомобил е необходимо доста порано да се превключат светлините от дълги на къси.** Първоначално да не се движим близо до десния банкет, а по-скоро да се придържаме с левите колела към средната линия на пътя. Тази система повишава безопасността и позволява по-бързо да се забележи всяко препятствие в светлините на приближаващия автомобил. Когато разстоянието се намали до около 150 m, насочваме автомобила по-близо до десния банкет. В този момент добре е да се блесне с дългите светлини / това не означава обаче включване на светлините с далечен обсег/. Такова блясане не вреди на шофьора на приближаващия се автомобил, а на нас ни позволява да се убедим, че по нашата страна на пътя няма никакви препятствия /каруца, велосипедист, неосветен автомобил, оставен пътен валак или др./

2. Ако възнамеряваме да изпреварваме движещ се пред нас автомобил, трябва да се помни за сменянето на дългите светлини с най-

късите най-малко на разстояние 150 m от него. Да не създадем в това време така наречената сянка, което води до влошаване видимостта на шофьора, движещ се пред нас. Нашето поле на виждане и без това увеличаваме благодарение на светлината от фаровете на автомобила, когато изпреварваме.

3. **Когато ни догонва някакъв автомобил**, трябва да му осигурим възможно добра видимост; в момента на изравняване на автомобилите трябва да настъпи почти едновременна смяна на светлините — от дълги на светлини за разминаване, а изпреварващият автомобил от къси на дълги.

Указанията, изложени в точките 2 и 3, са най-малко съблюдаваните по нашите пътища. Това е просто възмутително. Както изпреварващият, така и изпреварваният обикновено не разбират тези проблеми. А може би просто това си го правят от злоба?

Един път пробвах, притежавайки много силни светлини, да обърна внимание на шофьора на изпреварвания автомобил за неправилно използване на светлините. На 200 m зад него сменям светлините с далечен обсег на светлини за разминаване. При изравняването с него включвам дългите светлини. Изпреварваният е вече зад мен, но не мисли дори за сменяне на светлините — на пълни фарове увеличава още повече скоростта на движение. Аз забавям. Изпревареният автомобил се приближава на разстояние 20 m и също намалява скоростта — непрекъснато на пълни далечни светлини. Включвам десния мигач и се оставям да бъде изпреварен. Изоставам 300 m назад. Сега давам пълни светлини и с тях догонвам автомобила /развиваме вече над 100 km/h/. Движа се след него на разстояние 50 m. Ослепяващ блясък отзад, което означава сянка пред неговия автомобил. Забавя. Вече от 90 km/h на 80—70. Сега преминавам на светлини за разминаване. Шофьорът пред мен понастоящем има отново добра видимост, поради което увеличава скоростта и се отдалечава. Изоставам 400 m назад и повтарям правилната маневра: на 200 m зад него превключвам на къси светлини, а в момента на изравняването вече включвам на дълги. Но примерът нищо не помага. Сноп от дълги светлини отзад и ускоряване. Нямам време за развлечение. Отказвам се — натискам по-силно педала за газта и с известен риск се отдалечавам. Вероятно този шофьор нищо не разбира от показаната лекция, която исках да му предам, понеже въобще не разбираше целта на сменянето на светлините при изпреварването. Жалко, че това е широко разпространено. А би могло по пътищата да изглежда другояче — по-приятно и по-безопасно!

При изпреварването на тежкотоварни коли или трактори добре е от разстояние около 150 m, т.е. от момента на преминаване на светлини за разминаване, един или два пъти да се блесне с далечните светлини. Това ще бъде допълнителен сигнал за шофьора, че се

приближаваме. Защо? За да не би да завие внезапно вляво по някакъв страничен път.

4. **Шосейните фарове**, та дори и най-добрите, имат обаче ограничен обсег. Хълмистият или планински терен представлява голямо затруднение за движението нощем. Ако навлизаме към възвишение и по-нататък след извиването на пътя трасето е право или води надолу, и видимостта е сериозно ограничена. Тогава дори при познанието на даден път се налага да се съблюдава известна предпазливост и да се има готовност на всякакви изненади.

5. **Завои в хълмиста местност** създават значителни грижи. Необходимо е да се следят пътните знаци, които по принцип ни информират в каква посока завива пътят. Не трябва обаче да се доверяваме безгранично на знака. Първо — такъв знак не информира колко остър е приближаваният завой. Второ — случва се, че въобще или временно липсват знаци.

Много шофьори концентрират вниманието си на посоката, която определят коронките на крайпътните дървета или телеграфните стълбове. Това е твърде опасно! Напоследък много пътища се преустройват, а телеграфните стълбове се намират още покрай непроходимото вече трасе. Зная такива случаи, завършили със злополуки.

6. **Важно, особено нощно време, е уменията за така нареченото четене на пътя**, даващо възможност преди всичко за преминаване по правилното трасе през малки градчета или селища, а така също и през различни неозначени кръстовища, разклонения и т. н. Какво може да ни служи за указание в такива случаи? Обикновено всеки път на по-дълги отсечки е покрит с еднакъв вид настилка. Трябва да се стараем да се движим по-нататък по същия вид покритие, каквото сме имали преди разклонението. Важни са също следите от преминаването на шосетата, приемайки, че се движим по главния път или магистралата.

Друг проблем, това е начинът на означаването и релефът на пътя. Съществуват трасета с повтарящи се скоростни дъги. Пред всяка една от тях е поставен знак, показващ завой. На плавните дъги такива знаци нямат специално значение. /Понякога по-остър завой се означава с допълнителен предупредителен знак./

Не само у нас, но и в целия свят някои участъци от пътя имат своеобразен начин на означаване и профилиране. Поради това, сменяйки пътищата, трябва да се проявява осторожност в техните начални участъци и ако е възможно, да се разшифрова концепцията на строителя на това трасе.

7. **Важно е съответното разположение на автомобила пред приближаващия се завой. Завой вдясно** — тръгваме от средата на платното, след което преминаваме на вътрешната страна. **Завой вляво** —

започваме от десния банкет и преминаваме до средната линия. Това е толкова съществено именно нощем, когато, в случай че завоят би се оказал по-остър, отколкото сме предвиждали, разполагаме със съответна, а във всеки случай по-голяма възможност за безопасно преодоляване на завоя.

8. Ако при преминаването през малки селища, гори и други места с ограничена видимост встрани забележим знак за пресечка, добре е да сигнализираме със светлините (дългите светлини сменяме бързо с къси и веднага включваме дългите). Това ще бъде предупреждение за другите шофьори, които точно в този момент могат да се приближават до нашия път.

9. Дъжд през нощта не ще ни затрудни особено движението, ако имаме добри чистачки и течност в разпръсквачите, измиваща мазнина. Гумените пера на чистачките трябва да се сменят всяка година с нови.

Маневрите за изпреварване и разминаване, когато вали дъжд, трябва да се извършват с двойна бдителност.

Необходимо е също да се обръща специално внимание на вида на покритието. Някои отсечки могат да бъдат неочаквано хлъзгави. Особено след продължителна суша пътят, покрит с пластове от намокрен прах, е много коварен.

Шофирането нощем по мокра настилка изисква повишено внимание и бдителност.

10. Мъглата нощем представлява най-голямата опасност за шофьора—срещу нея няма досега за съжаление ефикасни средства.

Използват се например жълти светлини. Според моята преценка те нищо не помагат. Предизвикват само загуба 15—25% от силата на светлината. Също такъв ефект биха могли да дадат очила с жълти стъкла, например специалните скиорски очила. (Изглежда жълтата светлина по-малко изморява зрението. Възможно е, но аз не съм почувствувал това.)

Моето мнение по този въпрос съвпада с това на повечето ралийни състезатели: само бели светлини /единствената страна, в която при мъгливо време са задължителни жълти светлини, това е Франция/.

Рекламираят се шумно всякакъв вид фарове против мъгла. Техните предимства обаче не са големи, макар че очевидно при тежки условия за движение в мъгла дори относително нищожното подобрение на силата на светлините има голямо значение.

Има автомобили, които вече излизат от завода с монтирани противомъглени фарове. Но в практиката тези фарове нищо не представляват. Те служат по-скоро за декорация. Само няколко фирми произвеждат сравнително добри, но скъпи фарове. Към най-

добрите се отнася Сибие /Франция/; нелоши са фаровете Карело /Италия/. Но те по-скоро имат по-големи предимства като широкоъгълни, отколкото като противомъглени фарове.

Шофирането в мъгла на дълги светлини е в същност невъзможно. Порали това как трябва да постъпваме?

а. Твърде полезно е преди всичко правилното нагласяване на нормалните светлини.

б. В мъгла се движим на къси светлини.

в. Ако притежаваме действително добри противомъглени фарове, включваме ги.

г. Допълнителните широкоъгълни фарове трябва да бъдат поставени с леко разтваряне над малък тъп ъгъл: светлината трябва да пада на разстояние 20—25 м. Когато светлинните снопове на фаровете се кръстосват по средата на пътя, това предизвиква ярък отблясък пред автомобила и тогава регулиране на фаровете е неправилно. Фаровете трябва да осветяват преди всичко банкетите на пътя.

д. Техниката на бързото шофиране в мъгла се основава на непрекъснати резки изменения на скоростта на движението. В зависимост от скоростта се движим на съответно по-ниска предавка. Погледът обхваща пространството пред автомобила и което е много важно, банкетите на пътя /барииери, стълбове и т. н./. Неоченима помощ в случая е бялата прекъсната или непрекъсната линия по средата на пътя.

Положението на шофьора зад кормилото трябва да претърпи за съжаление известна промяна: сядаме малко по-близо до кормилото.

Във всеки момент трябва да сме готови за изпълняване на маневра за бързо завиване или за внезапно спиране.

Ако условията позволяват за безопасно движение /при ралитата/ със скорост до 70 km/h, може, движейки се пулсиращо /70—90—70/, да се достигне по-голяма скорост.

Голямо значение при движение в мъгла има качеството на чистачките и поддържането в сухо състояние отвътре на предното стъкло.

В интерес на истината това са все пак полумерки.

В ралито съм изпитвал и използвам друг начин на осветяване при мъгливо време. Обаче на автомобила ми са инсталирани 6 фара, предназначени за движение при всякакви атмосферни условия:

— 2 фара като светлини за разминаване /основни/;

— 2 срещу мъгла /широкоъгълни, естествено бели/ срещуположни, или 2 с далечен обсег срещуположни /но изключени при мъгла/;

+ 2 допълнителни с далечен обсег, с широк светлинен сноп, насочен към пътното платно на разстояние 30 m и леко завъртени към

външната страна, за да могат да осветяват на това разстояние 4 m встрани от трасето.

Последните два фара изпълняват за мен основната роля при шофирането в мъгла. Фаровете с далечен обсег осветяват достатъчно до бре малките стълбове или другите знаци на банкета на пътя, намиращи се на разстояние 30m Насочената надолу светлина не блести в очите. Този начин на осветяване отговаря на условията дори на лъкатушещи трасета.

Своята техника в случая определям като движение с пулсиране /придърпване/ и като непрекъснато тичане след избягващия банкет на пътя.

Надявам се все пак, че и срещу мъглата ще бъде възможно да се открие някакъв добър и сигурен начин. В 1970 г. някои чуждестранни състезатели започнаха да използват някакви специални очила /изглежда някакво тайно изделие, използвано в авиацията/. С тях като че ли видимостта трябва да се повиши със 100%. Сензация. Бъдещето ще покаже.

Това би било засега всичко, което бих могъл да разкажа за техниката на управление на механичното транспортно средство, наречено автомобил. Някои въпроси разглеждах само бегло, много са останали въобще назабравени. Те ще намерят своето подходящо място в следваща книга.

СЪДЪРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| За шофьорите и безопасните скорости | 5 |
| Неволни спортисти | 7 |
| Движение „състезателно“ и „всекидневно“ | 9 |
| Тренирането е условие за успех | 11 |
| Какво е това безопасна скорост? | 12 |
| Обмислено — или „стихийно“ | 14 |
| Съвършени шофьори | 15 |
| Собствена практика | 17 |
| Пътуване с автомобил | 21 |
| Положения зад кормилото | 23 |
| Удобна седалка | 26 |
| Кормило | 27 |
| Предпазни колани | 29 |
| Тръгване от място | 33 |
| Съединител | 33 |
| Пъргавина на двигателя | 34 |
| За предавките и ускоряването на автомобила | 35 |
| Равнинен път | 36 |
| Изкачване | 40 |
| Спускане | 40 |
| Движение по три начина | 40 |
| За мощността на двигателя | 42 |
| Корекция на скоростомера | 42 |
| Защо не е допустимо превишаването на скоростите за отделните предавки? | 44 |
| Хлъзгаво покритие | 46 |
| Превключване на предавките от по-висока на по-ниска | 49 |
| Поддържане на посока | 50 |
| Превключване на предавките от големи скорости | 51 |
| Превключване на по-ниски предавки при изкачване | 51 |
| Превключване на по-ниски предавки при хлъзгаво покритие | 53 |
| Превключване на по-ниски предавки и спиране | 53 |
| За предното предаване | 55 |
| Спиране и завой | 63 |
| Спиране и инстинкт за въздържането | 65 |
| Спиране | 67 |
| Спиране при изпреварване | 69 |
| Подвижна част от подвижна обстановка | 73 |
| Плавност на движението | 73 |
| Преминаване на завои | 75 |
| Увеличаване на газта | 77 |
| Завоите в спортното движение | 79 |

| | |
|--|-----|
| Сечене на завоите | 80 |
| Два завоя | 81 |
| Много дълъг завой | 84 |
| Път по затворен периметър | 84 |
| „Тиган“ | 86 |
| Спиране пред завой | 89 |
| Положение на ръцете върху кормилото | 90 |
| Излизане от завой и ускоряване | 91 |
| Предно центроване и задно центроване | 93 |
| Дотоварване и разтоварване | 95 |
| Плъзгания | 99 |
| Плъзгане навсякъде | 101 |
| Кой тренира? | 102 |
| Три понятия за контрол на плъзгането | 103 |
| Контролирано плъзгане | 103 |
| Класически контролирано плъзгане | 106 |
| Трениране на плъзганията | 110 |
| Отново за контролираното плъзгане | 112 |
| Предното предаване и класическото контролирано плъзгане | 115 |
| Какви завой може да се преминават с контролирано плъзгане | 115 |
| Контролирано странично плъзгане | 116 |
| Спирачката, кормилото и педалът за газта при плъзгането | 118 |
| Плъзгане по прави отсечки и реакцията на шофьора | 119 |
| Контрол на плъзганията на право трасе | 124 |
| Контрол на незаплануваните плъзгания — преди всичко на завоите | 129 |
| Съединителят при плъзгането | 131 |
| Намаляване на скоростта върху хлъзгавите покрития | 132 |
| Спиране при изкачване и при спускане | 134 |
| Спирачен път | 137 |
| Налягане в гумите | 139 |
| За движението през зимата | 141 |
| Познаване на своя автомобил | 143 |
| Движение по коловозите | 143 |
| Поуки за добрите шофьори | 144 |
| Преспи | 148 |
| Движение през вода | 148 |
| Смяна на хлъзгавите покрития | 149 |
| Гуми и шипове | 150 |
| Шофиране с шипове | 151 |
| Зимен участък на възвишение | 153 |
| Преминаване на завой през зимата | 153 |
| Работещите колела | 154 |
| Банкети | 154 |
| Спускане по наклон | 155 |
| Трениране в началото на зимата | 157 |
| Завой под прав ъгъл | 158 |
| Навреме да се подготвяме | 159 |
| Видимостта — това е живот | 161 |
| Шофиране нощем | 162 |

БЕЗОПАСНА СКОРОСТ

Автор — **СОБЕСЛАВ ЗАСАДА**
 Авторско сътрудничество: *Стефан Висоцки*
 Преводач — инж. *Георги Аспарухов*

Националност — полска
 Поредност на изданието — първо

Редактор — *Дечко Миланов*
 Стилист редактор — *Лилия Киркова*
 Художник на илюстрациите: *Шимон Кобилински*
 Художник на корицата: *Фико Фиков*
 Худ. редактор — *Георги Гъделев*
 Техн. редактор — *Желязка Илиева*
 Коректор *Дориана Григорова*

Дадена за набор на 5. IV. 1976 г.
 Подписана за печат м. май 1977 г.
 Излязла от печат м. юни 1977 г.

Лит. гр. III-2

Код 03 95332
 4204-1-77

Изд. № 10326
 Формат 84/108/32
 Печатни коли 10,75
 Издателски коли 9,03

Тираж 25090
 Цена на дребно 0,59 лв.
 ДИ „Техника“ — София
 Д. П. „Д. Благоев“ — Пловдив