

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).

Рекламират 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. Поради това как трябва да постъпваме?

- a. Твърде полезно е преди всичко правилното нагласяване на нормалните светлини.
- b. В мъгла се движим на къси светлини.
- c. Ако притежаваме действително добри противомъглени фарове, включваме ги.
- d. 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.
- e. 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 (бариери, стълбове и т. н.). Неоценима 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 (широкоъглни, 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 добре малките стълбове или другите знаци на банкета на пътя, намиращи се на разстояние 30 m. 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 насасегнати. Те ще намерят своето подходящо място в следваща книга.

Съдържание

ЗА ШОФЬОРИТЕ И БЕЗОПАСНИТЕ СКОРОСТИ	4
НЕВОЛНИ СПОРТИСТИ.....	5
ДВИЖЕНИЕ „СЪСТЕЗАТЕЛНО“ И „ВСЕКИДНЕВНО“	7
ТРЕНИРАНЕТО Е УСЛОВИЕ ЗА УСПЕХ	8
КАКВО Е ТОВА БЕЗОПАСНА СКОРОСТ?	9
„ОБМИСЛЕНО“ ИЛИ „СТИХИЙНО“	11
СЪВЪРШЕНИ ШОФЬОРИ	12
СОБСТВЕНА ПРАКТИКА	14
ПЪТУВАНЕ С АВТОМОБИЛ.....	16
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАД КОРМИЛОТО.....	17
УДОБНА СЕДАЛКА.....	20
КОРМИЛО	21
ПРЕДПАЗНИ КОЛАНИ.....	23
ТРЪГВАНЕ ОТ МЯСТО	26
СЪЕДИНИТЕЛ.....	27
ПЪРГАВИНА НА ДВИГАТЕЛЯ	27
ЗА ПРЕДАВКИТЕ И УСКОРЯВАНЕТО НА АВТОМОБИЛА	28
РАВНИНЕН ПЪТ.....	30
ИЗКАЧВАНЕ	32
СПУСКАНЕ	33
ДВИЖЕНИЕ ПО ТРИ НАЧИНА.....	33
ЗА МОЩНОСТТА НА ДВИГАТЕЛЯ	35
КОРЕКЦИЯ НА СКОРОСТОМЕРА.....	35
ЗАЩО НЕ Е ДОПУСТИМО ПРЕВИШАВАНЕТО НА СКОРОСТИТЕ ЗА ОТДЕЛНИТЕ ПРЕДАВКИ?	37
ХЛЪЗГАВО ПОКРИТИЕ	39
ПРЕВКЛЮЧВАНЕ НА ПРЕДАВКИТЕ ОТ ПО-ВИСОКА НА ПО-НИСКА	42
ПОДДЪРЖАНЕ НА ПОСОКА	43
ПРЕВКЛЮЧВАНЕ НА ПРЕДАВКИТЕ ОТ ГОЛЕМИ СКОРОСТИ	43
ПРЕВКЛЮЧВАНЕ НА ПО-НИСКИ ПРЕДАВКИ ПРИ ИЗКАЧВАНЕ	44
ПРЕВКЛЮЧВАНЕ НА ПО-НИСКИ ПРЕДАВКИ НА ХЛЪЗГАВО ПОКРИТИЕ	45
ПРЕВКЛЮЧВАНЕ НА ПО-НИСКИ ПРЕДАВКИ И СПИРАНЕ.....	46
ЗА ПРЕДНОТО ПРЕДАВАНЕ.....	47

СПИРАНЕ И ЗАВОИ	55
СПИРАНЕ И ИНСТИНКТ ЗА ВЪЗДЪРЖАНЕТО	56
ОТНОСНО ВЪЗДЪРЖАНЕТО ИЛИ „ИНХИБИЦИЯТА“	56
СПИРАНЕ	58
СПИРАНЕ ПРИ ИЗПРЕВАРВАНЕ.....	60
ПОДВИЖНА ЧАСТ ОТ ПОДВИЖНА ОБСТАНОВКА	63
ПЛАВНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО.....	64
ПРЕМИНАВАНЕ НА ЗАВОИ.....	66
УВЕЛИЧАВАНЕ НА ГАЗТА	68
ЗАВОИТЕ В СПОРТНОТО ШОФИРАНЕ	70
СЕЧЕНЕ НА ЗАВОИТЕ	71
ДВА ЗАВОЯ.....	72
МНОГО ДЪЛЪГ ЗАВОЙ	75
ПЪТ ПО ЗАТВОРЕН ПЕРИМЕТЪР	75
„ТИГАН“	77
СПИРАНЕ ПРЕД ЗАВОЙ.....	80
ПОЛОЖЕНИЕ НА РЪЦЕТЕ ВЪРХУ КОРМИЛОТО	81
ИЗЛИЗАНЕ ОТ ЗАВОЙ И УСКОРЯВАНЕ	82
ПРЕДНО ЦЕНТРОВАНЕ И ЗАДНО ЦЕНТРОВАНЕ.....	84
ДОТОВАРВАНЕ И РАЗТОВАРВАНЕ	86
ПЛЪЗГАНИЯ	88
ПЛЪЗГАНЕ НАВСЯКЪДЕ.....	89
КОЙ ТРЕНИРА?	90
ТРИ ПОНЯТИЯ ЗА КОНТРОЛ НА ПЛЪЗГАНЕТО.....	91
КОНТРОЛИРАНО ПЛЪЗГАНЕ	91
КЛАСИЧЕСКО КОНТРОЛИРАНО ПЛЪЗГАНЕ	94
ТРЕНИРАНЕ НА ПЛЪЗГАНИЯТА.....	98
ОТНОВО ЗА КОНТРОЛИРАНОТО ПЛЪЗГАНЕ	100
ПРЕДНОТО ПРЕДАВАНЕ И КЛАСИЧЕСКОТО КОНТРОЛИРАНО ПЛЪЗГАНЕ	103
КАКВИ ЗАВОИ МОЖЕ ДА СЕ ПРЕМИНАВАТ С КОНТРОЛИРАНО ПЛЪЗГАНЕ?	103
КОНТРОЛИРАНО СТРАНИЧНО ПЛЪЗГАНЕ	104
СПИРАЧКАТА, КОРМИЛОТО И ПЕДАЛЪТ ЗА ГАЗТА ПРИ ПЛЪЗГАНЕТО	106
ПЛЪЗГАНЕ ПО ПРАВИ ОТСЕЧКИ И РЕАКЦИЯТА НА ШОФЬОРА	107
КОНТРОЛ НА ПЛЪЗГАНИЯТА НА ПРАВО ТРАСЕ.....	112

КОНТРОЛ НА НЕЗАПЛАНИРАНИТЕ ПЛЪЗГАНИЯ – ПРЕДИ ВСИЧКО НА ЗАВОИТЕ	116
СЪЕДИНИТЕЛЯТ ПРИ ПЛЪЗГАНЕТО.....	119
НАМАЛЯВАНЕ НА СКОРОСТТА ВЪРХУ ХЛЪЗГАВИТЕ ПОКРИТИЯ.....	119
СПИРАНЕ ПРИ ИЗКАЧВАНЕ И ПРИ СПУСКАНЕ.....	121
СПИРАЧЕН ПЪТ	124
НАЛЯГАНЕ В ГУМИТЕ	126
ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПРЕЗ ЗИМАТА	128
ПОЗНАВАНЕ НА СВОЯ АВТОМОБИЛ	129
ДВИЖЕНИЕ ПО КОЛОВОЗИТЕ.....	129
ПОУКИ ЗА ДОБРИТЕ ШОФЬОРИ.....	130
ПРЕСПИ	133
ДВИЖЕНИЕ ПРЕЗ ВОДА.....	134
СМЯНА НА ХЛЪЗГАВИТЕ ПОКРИТИЯ.....	135
ГУМИ И ШИПОВЕ	135
ШОФИРАНЕ С ШИПОВЕ	136
ЗИМЕН УЧАСТЪК НА ВЪЗВИШЕНИЕ	138
ПРЕМИНАВАНЕ НА ЗАВОИ ПРЕЗ ЗИМАТА	139
РАБОТЕЩИТЕ КОЛЕЛА	139
БАНКЕТИ	140
СПУСКАНЕ ПО НАКЛОН.....	140
ТРЕНИРАНЕ В НАЧАЛОТО НА ЗИМАТА	142
ЗАВОЙ ПОД ПРАВ ЪГЪЛ.....	143
НАВРЕМЕ ДА СЕ ПОДГОТВЯМЕ	145
ВИДИМОСТТА – ТОВА Е ЖИВОТ.....	146
ШОФИРАНЕ НОЩЕМ.....	147

БЕЗОПАСНА СКОРОСТ

Автор – СОБЕСЛАВ ЗАСАДА

Авторско сътрудничество – Стефан Висоцки

Преводач – инж. Георги Аспарухов

Националност – полска

Поредност на изданието – първо

Редактор – Дечко Миланов

Стилов 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. № Ю326

Формат 84/10Я/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