

Sobieslavas Zasada

SAUGUS GREITIS

PDF sudarė: NASA (ICQ: 118 169 809)

Iš lenkų kalbos vertė Valdemaras Kvietkauskas.

Redaktorė T. Vengrytė. Dailininkė R. Kungytė. Meninė redaktorė L. Skerstonaitė.

Techninis redaktorius A. Stankevičius. Korektorės: P. Čereškaitė ir L. Juodvalkytė.

Duota rinkti 1978.05.10.

Tiražas 50 000 egz. Kaina 90 kp.

Leidykla "Mintis"

Vilnius, Sierakausko g. 15

Turinys

- Vietoj pratarmės lietuviškajam vertimui
- Apie vairuotojus ir saugų greitį
 - Sportininkai iš netyčių
 - "Sportinis" ir "Kasdienis" važiavimas
 - Nori sėkmės- treniruokis
 - Kas yra saugus greitis
 - Sąmoningai ar stichiškai
 - Idealūs vairuotojai
 - Iš patirties
- Kaip sėdime prie vairo
 - Taisyklinga sėdėseną prie vairo:
 - Patogu kaip fotelyje
 - Vairas
 - Saugos diržai
 - Pajudėjimas iš vietos
 - Sankaba
 - Variklio elastingumas
 - Apie pavaras ir išibegėjimą
 - Lygumos kelyje
 - Greitas lenktyninis variantas
 - Greitas nelenktyninis variantas
 - Trečios ir kitų pavarų įjungimas
 - Įkalnė
 - Nuokalnė
 - Trejopas važiavimas
 - Apie variklio galingumą
 - Spidometro koregavimas
 - Kodėl negalima viršyti
 - Slidi danga
 - Aukštesnės pavaros perjungimas į žemesnę
 - Krypties išlaikymas
 - Perjungimas į žemesniąją važiuojant dideliu greičiu
 - Perjungimas į žemesniąją važiuojant į kalną
 - Perjungimas į žemesniąją slidžiame kelyje
 - Perjungimas į žemesniąją ir stabdymas
 - Apie priekinius varančiuosius ratus, arba pavarų perjungimas nenaudojant sankabos
- Stabdymas ir vingiai
 - Stabdymas ir instinktas
 - Trumpai apie inhibiciją
 - Stabdymas
 - Stabdymas aplenkiant
 - Esu kintamos situacijos kintamas fragmentas

- Važiavimo sklandumas
- Posūkiai
- Kada paspausti akceleratorių
- Kaip sportininkai įveikia vingius
- Kuria pavara pradėti posūkį?
- Koku greičiu pradėti posūkį?
- Vingių nupjovimas
- Du vingiai
- Labai ilgas vingis
- Žiedinė trasa
- Kilpa
- Pagrindinės taisyklės
- Stabdymas prieš vingį
- Rankų padėtis ant vairo rato
- Vingio baigmė ir išibegėjimas
- Per mažas ir per didelis pasukamumas
 - Per mažas pasukamumas
 - Per didelis pasukamumas
- Pasunkėjimas ir palengvėjimas
- Slydimas
 - Kasdienis slydimas
 - Kas treniruojasi
 - Valdomo slydimo sąvokos trys aspektai
 - Valdomas slydimas
 - Klasikinis valdomas slydimas
 - Klasikinio valdomojo slydimo fazės
 - Slydimo treniruotės
 - Klaidos
 - Dar kartą apie valdomąjį slydimą
 - Priekiniai varantieji ratai ir klasikinis valdomasis slydimas
 - Kokius vingius galime įveikti valdomuoju slydimu
 - Valdomasis šoninis slydimas
 - Vairas-stabdys-akceleratorius
 - Vairas-akceleratorius-akceleratorius
 - Kiti variantai
 - Stabdis, vairas ir akceleratorius slydimo metu.
 - Slydimas tiesiame kelyje ir vairuotojo reakcija
 - Slydimo valdymas tiesiame kelyje
 - Kintamos važiavimo sąlygos
 - Nenumatytų slydimų valdymas vingiuose
 - 1. Vingis pradamas per dideliu greičiu
 - 2. Automobilis, pradėjęs posūkį, patenka ant žvyruotos kelio dangos
 - Ko nedaryti artėjant prie vingio
 - Sankaba slydimo metu
 - Greičio mažinimas slidžiam kelyje

- Stabdymas įkalnėje ir nuokalnėje
- Stabdymo kelias
 - Stabdymo kelio ilgis
- Padangų slėgis
- Kaip važinėti žiemą
 - Pažinkime savo automobilį
 - Važiuojame vėžėmis
 - Keletas žodžių geriems vairuotojams
 - Pusnys
 - Kaip važiuoti per vandenį
 - Slidžios kelio dangos pasikeitimai
 - Padangos ir dygliai
 - Važiavimas su dygliais
 - Važiavimas į kalną žiemą
 - Posūkiai žiemą
 - Ratai turi traukti
 - Kelkraštis
 - Važiavimas nuo kalno
 - Treniruotės žiemos pradžioje
 - Posūkis stačiu kampu
 - Būkime išmintingi laiku
 - Matomumas- tai gyvybė
 - Važiavimas naktį
 - 1. Prieš automobilį, atvažiuojantį iš priekio
 - 2. Ketindami aplenkti
 - 3. Jei mus vejasi kokia nors transporto priemonė
 - 4. Tolimosios šviesos žibintas
 - 5. Posūkiai kalvotame reljefe
 - 6. Mokėjimas atpažinti kelią
 - 7. Prieš vingį
 - 8. Ties kelių susikirtimu
 - 9. Lietus
 - 10. Rūkas
- Labai seni laikai
 - Fenomenas
 - Istorijos pražia
 - Automobilis Europoje
 - Automobilis Lenkijoje

Vietoj pratarmės lietuviškajam vertimui

Dar niekada Lietuvoje automobilistų tiek nebuvo ir jų taip sparčiai nedaugėjo, kaip mūsų dienomis. Ir kone visi mėgsta važinėti greitai. Bet ar visada kiekvieno greitis esti saugus? Kaip suderinti eismo saugumą ir greitį, sužinosime iš šio S. Zasados veikalų.

Iš tiesų trūksta tokių knygų, kurios padėtų vairuotojams tobulintis. Tad juo džiugiau, kad į lietuvių kalbą išverstas vertingas darbas. Jo autorius yra pasaulinio masto lenktynininkas, triskart Europos ralio čempionas, Argentinos Didžiojo prizo lenktynių laimėtojas, Londono-Sidnėjaus, Londono-Mechiko supermaratonų dalyvis...

Vos pradėjau kultivuoti automobilių sportą, o Zasados pavardę jau žinojau. 1970 metais pirmą sykį pamačiau šį sportininką iš arti- abu dalyvavome Lenkijos ralyje (Rajd Polski). Kai 1972 metais tokiose pat varžybose užėmiau I vietą savo mašinos klasėje, gavau iš S. Zasados dovaną- jo neseniai Varšuvoje išleistą knygą "Szybkość bezpieczna" su autografu... Ją ir dabar tebeturiu.

Zasada be galo reiklus sau. Varžyboms ruošiasi labai intensyviai ir kruopščiai: daug treniruojasi, kiekvieną veiksmą šlifuoja iki automatizmo. Nemažai dėmesio skiria lenktynių taktikai, ja sumaniai naudojasi. Iš kitų lenktynininkų išsiskiria sugebėjimu analizuoti ir kritiškai vertinti kiekvieną savo judesį, įsigilinti į visa, kas važiuojant darosi su automobiliu ir jo agregatais. To jis moko ir skaitytojus. Ką berekomenduotų, pirma autorius pats gerai išbando; siūlo tik tokius automobilio valdymo būdus, kurie igoalintų važiuoti greitai ir saugiai. Žinoma, galima paprieštarauti Zasadai dėl kai kurių reiškiniu, pavyzdžiui klasikinio valdomojo slydimo, fizinės prigimties aiškinimo, bet nuo to praktinių jo patarimų vertė nė kiek nesumažėja.

Dauguma autoriaus rekomenduojamų važiavimo būdų gali pasinaudoti kiekvienas automėgėjas, bet su viena sąlyga: pirmiau juos reikia tobulai išmokti per treniruotes, o tik tada bandyti kelyje. Jokiu būdu ne atvirksčiai! Ir ne viskuo, ką išmoksime, dera naudotis kasdieniniame važiavime. Visada gerai pagalvokime, ar tos kelios sekundės, kurias tikimės sutaupyti, kompensuos mums ne tik greičiau sudėvėtas padangas, sudilusias stabdžių trinkeles, papildomai išseikvotą benzina, bet ir didesnę negu paprastai riziką sau ir aplinkiniams. Ypač tai svarbu suvokti ir išmokti pažaboti kartais tikrai lengvabūdišką veržlumą jauniems vairuotojams.

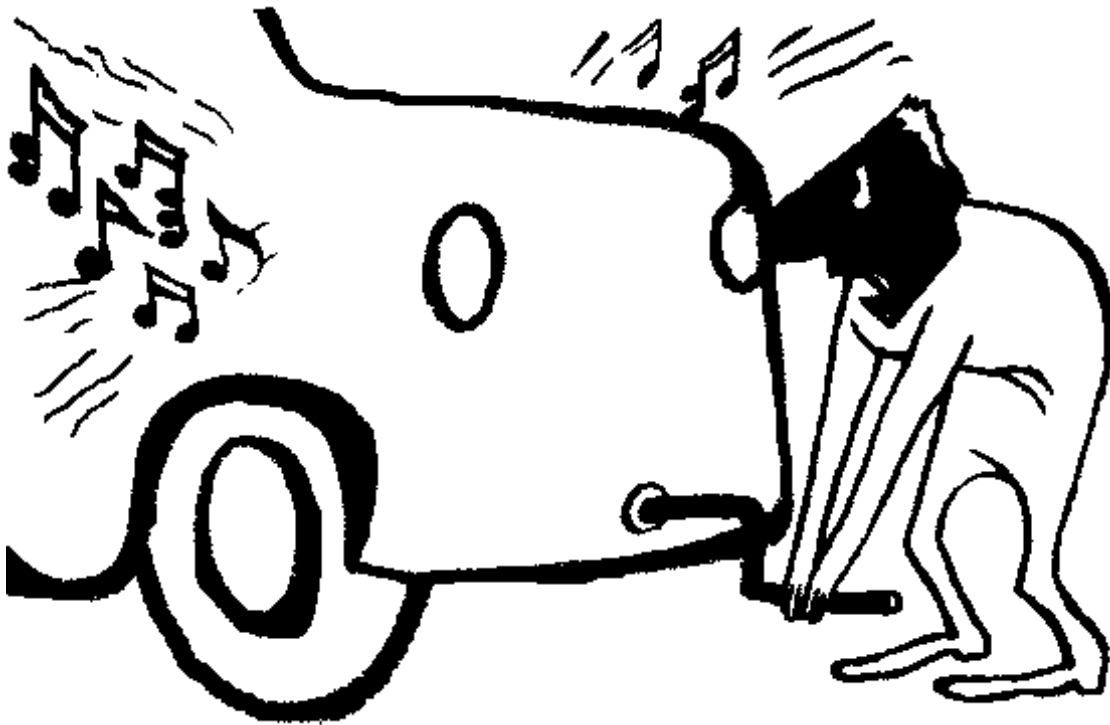
Kai kurie patarimai tinka tik sportinėms varžyboms uždaroje trasose. Autorius ne sykį tai nurodo bei pabrėžia.

Knyga ypač naudinga visiems automobilistams- ir pradedantiems, ir sportininkams. Kiekvienas gali iš jos šio to išmokti, jei tik nepagailės darbo. O tas, kas nenorėtų išmokti geriau važiuoti, autoriaus žodžiais tariant, "tegu bent sužino, ko jis nemoka". Labai svarbu iš pat pradžių deramai analizuoti visus savo veiksmus ir taisyti klaidas- kritiškai vertinti savo mokėjimą! Toks yra visos knygos leitmotyvas, to linkiu ir visiems jos skaitytojams.

S. Brundza

TSRS tarptautinės klasės automobilių
sporto meistras

Apie vairuotojus ir saugų greitį



Sportininkai iš netyčių

Kiekvienas ar mažne kiekvienas, kuris vairuoja automobilį, vieną gražią dieną pajunta savyje tūnantį azartininką, plento kipšiuką. Jo kurstomas, žmogus įgauna neribotą pasitikėjimą savimi, įtiki važiujas geriau už kitus. O jei faktai rodo kitaip- juo blogiau faktams.

Tokiu būdu dauguma vairuotojų, patys to nesuvokdami, sportuoja. O automobilių sportas, kultivuojamas nesąmoningai ir neturint įgūdžių, yra pavojingas žaidimas.

Pavažinėkime kiek mūsų keliais. Visur lenktynės. Štai vienas vairuotojas pabandė aplenkti kitą. Lenkiamasis tučiuojau reagavo, bet visai priešingai, negu liepia taisyklės: užuot sumažinęs greitį, kad sutrumpėtų aplenkimo kelias, dar "paspaudė". Automobiliai važiuoja greta, o vairuotojai varsto vienas kitą aštriais kaip kalavijo ašmenys žvilgsniais, nors dedasi esą abejingi. O priešpriešais taip pat skuba mašinos...

Jei vairuoja moteris, ją aplenkti pasišauna kiekvienas "save gerbiąs" vyras, ir ypač sunkvežimio vairuotojas. Žinau atsitikimą, kai, pamatęs moterį, vairuojančią greitą, sportinį automobilį, jos vytiš azartiškai šokosi traktorininkas... Įžymus anglų automobilistas Sterlingas Mosas yra sakęs, kad jam dar netekę sutikti vyro, kuris prisipažintų esąs menkas vairuotojas ir prastas meilužis. Šiame teiginyje daug tiesos, ir, ko gero, pirmojoje jo dalyje netgi daugiau.

Valdyti automobilį be galo malonu. Bet tikrą malonumą vairuotojas pajunta tik tada, kai jis daugiau moka negu nemoka, kai pašamonės valdomas akylumas ir susikaupimas visiškai išstumia nervingą netikrumą.

Rodos, varuoti labai paprasta: mokėk tik pajudėti iš vietos, perjunginėti pavaras, daryti posūkius ir stabdyti. Viso to galima išmokyti per keletą dienų. O paskui... mokomės visą gyvenimą, siekdami vairavimo meno viršūnės.

Valdyti automobilį- tai kartu ir didžiulė atsakomybė. Vairuotojo pažymėjimas ir jo savininkui, ir aplinkiniams kartais daug pavojingesnis, negu leidimas laikyti ginklą. Ginklą savininkas vartoja retai, dar rečiau- prieš žmones. O automobilis naudojamas kasdien; nemokšos valdomas, gali atsisukti prieš žmones- **gali tapti pavojingas**.

Turime gerai įsisąmoninti visą atsakomybę to, kad mūsų rankų valdoma ir nuo jų priklausanti plieno masė įsibėgėjusi lekia plentū.

Lengvieji automobiliai vidutiniškai sveria apie 1000kg. Ir tik tas, kuriam yra tekę, važiuojant kad ir 50km per valandą, susidurti su medžiu, siena ar kita kliūtimi, žino, kaip brangiai kainuoja neatidumo akimirka.

Prieš keletą metų važinėčiau maža, lengva mašinėle "Steyr Puch". Automobilis svėrė viso labo 500kg. Dalyvavau Vltavos ralyje, Čekoslovakijoje, su šturmanu Kazimiežiu Osinskiu. Tai buvo itin sunkus ralis. Važiuojame trečią naktį. Iš startavusių šimto su viršum mašinų į finišą skuba jau tik keletas. Trasa vingiuoja siaurais kalnų keliais. Osinskis, žiūrėdamas į smulkų trasos aprašymą, perspėjo mane, jog netoli dvigubas vingis. Deja, privažiavau prie jo kiek per drąsiai. Nežinojau, kad iš vakaro kelias pabarstytas smėliu. Pradedu pirmą posūkį- į kairę. Mašina gražiai slysta šonu. Bet tuoj pat reikia sukti į dešinę. Dar nepradėjęs šio posūkio, matau, jog bus blogai. Per didelis greitis. Persistengiau. Šimtai minčių praskriejo galva. Judesius, šitiek kartų šlifuosius, darau nesąmoningai. Jokiam svarstymui dabar nebėra laiko. Tik refleksai, išugdyti daugelio metų treniruotėse, mane automatiškai gelbsti. Automobilis čiuožia skersas per pabarstytą smėlį kaip nevaldoma masė. Jau slysdamas nuo kelio, šiek tiek pasuku vairą kairėn. Nenoriu, kad mašina virstų kūlio. Ratai vėl ima riedėti. Bandau išsukti iš griovio atgal į dešinę, į kelią. Deja, nepavyko. Laimė, kad greitis buvo nebe didelis- daugių daugiausia 40 km/h. Tik sužvangėjo lankstoma skarda, ir nuo baisaus skausmo akimirka netekau sąmonės. Taip įsitikinau, ką reiškia, net mažu greičiu važiuojant, atsitrenkti į kietą kliūtį. Nelemtas atsitiktinumas: grįždamas į kelią, kliudžiau akmeninį mūrą, kur kitados būtų tiltuko. Sudaužiau visą mašinos priekį. Mane nuo didesnių sužalojimų išgelbėjo tai, kad buvau tvirtai prisisekęs saugos diržais (lenktyniaudamas taip darau

visada). Tik vairo ratas, įtaisytas ant vientisos kolonėlės (pasenusi konstrukcija; dabar beveik visų automobilių vairo kolonėlės daromos iš dviejų dalių- tai vienas iš konstrukcijos patobulinimų, kurie saugo vairuotoją, kad vairo ratas nesulaužytų jo krūtinės ląstos), pataikė man į veidą ir sulaužė nosį.

Nelaimei, ne visi vairuotojai gerai įsivaizduoja, kokios sunkios gali būti susidūrimų pasekmės. Vairuoju automobilių jau daugiau kaip 20 metų. Visko man yra buvę: ne sykį susidūriau su kitomis mašinomis, keletą kartų kelias pasidarė per siauras, o uolos- labai jau kietos ir nepaslankios. Ne karto esu išlėkęs iš kelio ir nutūpęs net už keliolikos metrų nuo jo. Beveik visas avarijas patyriau treniruodamasis arba lenktyniaudamas. Šiaip, kai važiuoju paprastai, galiu drąsiai tvirtinti, kad esu vienas iš tų vairuotojų, kurie važinėja saugiai ir be avarių. **Niekada nepamirštu, jog savo rankose laikau kitų saugumą.** Norėčiau, kad ir Tu, mielas skatytojau, įsisąmonintum, jog automobilis- tai Tavo vairuojamas artilerijos sviedinys. Nuo Tavęs priklauso kitų žmonių saugumas.

Daug važinėdamas, esu matęs keliuose ir gatvėse šimtus avarių. Ir štai kas apmaudu: daugumos jų tikrai buvo galima išvengti. Net jei paliktume nepakeitę visas aplinkybes, kuriomis įvyko avarija,- per didelį greitį, blogą orą, mažą matomumą, netikėtą kliūtį ir t.t.- ir išnagrinėtume, ką tuo atveju galėjo padaryti vairuotojas ar vairuotojai, kad išvengtų nelaimės, išvada būtų aiški- paprasčiausiai pritrūko mokėjimo. Nemanau, jog kiekvienas vairuotojas privalo ir būtinai turi būti virtuozas. Ne kiekvienam užtenka talento. Neįmanoma būti tobulam visose srityse. Tačiau neabejotinai **kiekvienas iš mūsų gali išmokti vairuoti automobilį geriau.** Apie tai ir kalbu šioje knygoje.

Įsidemėkite: automobilio vairavimas- tai mokėjimas; mokėjimas, pagrįstas tvirtais refleksais ir įsisąmoninta atsakomybe. O tai savybės, kurios apskritai gyvenime praverčia.

"Sportinis" ir "Kasdienis" važiavimas

Pagrindinė šios knygelės tema yra važiavimas. Norėčiau iš karto pabrėžti, jog nesu linkęs skirstyti važiavimo į "sportinį" (nors specifinių bruožų jis, žinoma, turi) ir "kasdieninį". Veikiau skiriu **gerą ir prastą važiavimą.** Tik jo galiniai punktai skirtingi: vienu atveju- darbovietė, o kitu- etapo finišas. Be abejo, dėl tų skirtingų punktų kyla tam tikrų grynai formalių skirtumų; tačiau važiavimo būdas, jo stilius ir vairuotojo mokėjimas visuomet yra tikrai geras arba prastas. O privalėtų būti savitai tobulas.

Žinau, jo šioje knygoje- žiūrint pradedančiojo vartotojo akimis- yra per daug spragų. Joje nenurodau, pavyzdžiui, ką dera patikrinti prieš pajudant iš vietos, kaip pastatyti automobilį, neaiškinu daugelio elementarių dalykų. Manau, jog skaitytojais, kuriems tų žinių trūksta, ras jų automobilio vairavimo ir priežiūros vadovėliuose. Čia stengiausi paliesti ir išgvildinti tas temas, apie kurias ten tik probėgšmais užsiminta arba ir visai nieko nepasakyta.

Suprantu, jog daugumą vairuotojų turi savą, tvirtą ir uolą nuomonę, kaip atlikti vieną ar kitą manevrą. Prašom įsidėmėti: **neketinu niekam nieko įkalbėti**. Tik siūlau, patariu, aprašinėju.

Visa priklauso nuo skaitytojų geros valios, noro ir entuziazmo. Aš savo ruožtu pasistengsiu pateikti įvairius treniruočių variantus, net ir grynai sportinio važiavimo, vadovaudamasis prielaida, jog žmogus, kuris turi vairuotojo pažymėjimą, tikriausiai nori, progai pasitaikius, išmokti geriau važinėti. O jei kas yra linkęs tenkintis tuo, ką moka, tai perskaitęs šią knygą, bent sužinos, **ko nemoka**. Tiesa, dauguma vairuotojų mano, kad viską moka.

Tuo jie man primena vidutinį muzikos mokyklos pirmakursį, kuris, tardamasis esąs pianistas virtuosas, išėitų koncerte paskambinti labai nelengvai atliekamą kūrinį. Praraja tarp ketinimų ir tikrovės tokį "pianistą" smarkiai nuviltų, o klausytojus gal ir pralinksmintų. Tik, žinoma, tokiam prastam muzikantui niekas neleistų koncertuoti (ši vaizdingą palyginimą kartą pateikė Stefanus Vysockis- ir muzikos, ir automobilizmo žinovas, su kuriuo nemažai tomis dienomis esame šnekėję). Deja, daugelis prastų vairuotojų laisvai išvažiuoja į gatves ir kelius.

Nori sėkmės- treniruokis

Esu kuo tvirčiausiai įsitikinęs, jog kiekvienas vairuotojas, bent truputėlį jaučiantis atsakomybę, privalo **nuolat mokytis**. Mokyti- kitaip tariant, treniruotis. O treniruotis- tai daug sykių kartoti tą patį manevrą ar kurį nors jo elementą. Kartoti sąmoningai: išanalizavus padarytas klaidas, siekti atlikti manevrą be jų.

Tačiau ne kažko bus verto treniruotės, jei neišsiaiškinsime savo trūkumų ir nesusipažinsime su elementais, kuriuos turime išmokti. Privalome žinoti, **ką darome ne taip ir kaip tą manevrą atlikti taisyklingai**, kad treniruodamiesi turėtume į ką lygiuotis.

Man šio to pasiekti automobilių sporte labai padėjo lengvoji atletika- mėčiau ietį. Tada ir išmokau metodiškai treniruotis ir gerbti teoriją. Neįsivaizduoju, kaip galėtų pasiekti gerų rezultatų sportininkas, nuodugnai neperpratęs kiekvieno judesio, jo priežasčių ir pasekmių. Tai pasakyčiau ir apie kiekvieną vairuotoją.

Daugelis žino, kaip išsamiai tie klausimai nagrinėjami lengvojoje atletikoje. Žino ir tai, jog geras lengvaatletis gali absoliučiai tiksliai pasakyti, kokius atlieka judesius, kokie raumenys tuo metu dirba ir kaip reikia paskirstyti jėgas nuo įsibėgėjimo pradžios, iki, pavyzdžiui, ieties sviedimo momento. O rezultatas priklausys pirmiausia nuo to, ar pavyks sutelkti visą jėgą į vieną, veiksmingiausią fazę- sviedimą.

Antra vertus, tokiam "taikliam šūviui", tokiam idealiam metimui reikia mažiausiai sportininko pastangų, nes vis judesiai ir visų raumenų darbas panaudojami kuo tikslingiausiai. Kuo tobulesnis nušlifuočių veiksmų koordinavimas, tuo geresnis rezultatas.

Panašiai yra ir su automobilio vairavimu. **Geras važiavimas** nieko bendra neturi su nervingu mašinos trūkčiojimu, labai staigiu stabdymu ir išibegėjimu, o priklauso nuo **maksimaliai nušlifotos judesių koordinacijos, kuri yra sklandaus važiavimo pamatas.**

Jei norime pasiekti aukštą vairavimo technikos lygį, turime mokėti atlikti daugelį sportinio važiavimo elementų. Tai padės mums visiškai kontroliuoti automobilį ir jį tobulai jausti. Išnagrinėję tam tikrus veiksmus, įsisąmoninsime, kaip privalome ir turime pasielgti įvairiose situacijose. Vargu ar mūsų dienomis įmanoma pasiekti laimėjimų bet kurioje sporto šakoje be tinkamo teorinio pasirengimo, be savo klaidų analizės, be nuolatinio vis naujų, tobulesnės technikos ieškojimo.

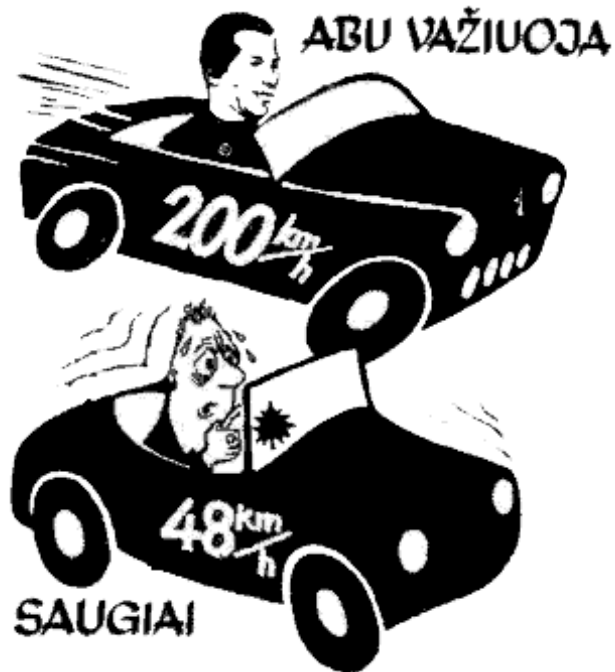
Keičiasi laikai, keičiasi ir pažiūros. Tai, kas prieš keletą metų buvo aksioma, kuo šventai tikėjome, šiandien jau paneigta. Politechnizacija apima visas gyvenimo sritis, taigi ir sportą, kuris juk yra labai gyvenimiškas. Sportas tolydžio ieško geriausių sprendimų, vadovaudamasis senoviniu šūkiu: greičiau, toliau, stipriau.

Manau jog tam, kuris neketina startuoti automobilių lenktynėse, turi rūpėti šios srities laimėjimai ir patirtis. Mėgdžiodamas ir perimdamas lenktynininkų techniką, jis kels savo kvalifikaciją ir įstengs važinėti dukart saugiau.

Kas yra saugus greitis

Nesu nusistatęs prieš greitą važiavimą. Esu, ir privalau būti, griežtai prieš pavojingą, nesaugų važiavimą. Todėl siūlau nuo šiol įteisinti terminą "saugus greitis".

Tas terminas reiškia santykinį greitį, t.y. **greitį, kuris priklauso nuo vairuotojo mokėjimo, jo automobilio būklės ir eismo situacijos.** Tatai apibendrinamoji sąvoka, kurios turinį sudaro visų tų trijų elementų pasekmė. Kitaip tariant, saugus yra toksai greitis, kurį esamomis aplinkybėmis privalo pasirinkti šis vairuotojas, važiuodamas tuo automobiliu.



Saugus greitis, kaip ir kiekviena sąvoka, turi ribas. Ir tik labai geras vairuotojas gali važiuoti greičiu, lygiu teorinei viršutinei saugaus greičio ribai, kuri atitinka automobilio ratų sukibimo su keliu ribą. Tai jau mokėjimo riba, kurios nevalia peržengti, ir kartu **mokėjimo viršūnė**.

Kiekvienas vairuotojas privalo važiuoti **savoju saugiu greičiu** ir tvirtai įsidėmėti, kad niekada nevalia jo viršyti!

Taigi absoliutus greitis netenka prasmės. Svarbu saugus greitis, atitinkantis vairuotojo mokėjimą.

Būna ir taip, kad nuolatinis per lėtas važiavimas pasirodo esąs irgi nesaugus. Vairuotojas, važinėjantis per daug lėtai, džiaugiasi ir net didžiuojasi savo perdėtu atsargumu. Jis įtiki, kad jam jokie pavojai negresia. Tačiau atsidūręs keblioje situacijoje, kai greta didesniu greičiu važiuoja kiti automobiliai, skersai gatvę perbėga pėstieji, iš šonų rieda tramvajai, o čia pat sankryžoje stovi milicininkas, toks vairuotojas, stokodamas patirties, pameta galvą ir pasiduoda panikai: pabėgti, bet kokia kaina išsiveržti iš spūsties. Ir lėtasis važiuotojas ūmai nuspaudžia akceleratorių iki galo...

Taigi tik saugus greitis. Visur ir visada **saugus greitis, kuris nepriklauso nuo absoliutaus greičio, bet priklauso nuo visko, kas turi įtakos važiavimui, neišskiriant ir vairuotojo**.

Jei man tektų propaguoti šūkį, tinkantį visų specialybių vairuotojams, jis būtų toks:

Važiuok saugiu greičiu!

Sąmoningai ar stichiškai

Dar niekas nėra mums parengęs treniruočių metodikos, ir daugelis mūsų, autolenktynininkų, nesigilina į tai, ką ir kaip jie daro. Tuo jie skiriasi nuo kitų sporto šakų atstovų.

Kartą po varžybų paklausiau net kelis mūsų vairuotojus: ką darai **50 metrų atkarpoje ligi posūkio** (turėjau galvoje staigų vingį visiems mums žinomame ruože), **atlikdamas posūkį ir dar 50 metrų po posūkio**? Kas darosi su automobiliu, ką veikia tavo dešinioji ir kairioji koja, dešinioji ir kairioji ranka? Kodėl? Visa tai smulkiai papasakokite.

Pusė atsakė nežiną, o kita pusė taip: važiuok su manimi, parodysiu. "Nenoriu,- sakau,- kad man rodytum. Papasakok!" Deja, jokio pasakojimo neišgirdau. Todėl drįstu tvirtinti, jog tie vairuotojai važiuoja kad ir labai gerai, bet nesąmoningai, truputį stichiškai, nelabai žinodami, kur slypi jų puikaus važiavimo paslaptis.

Talentas yra vylingas daiktas, neapsakomai lengvai pražudomas, jeigu jo nešlifuosi. Talentas- tai didžiulis šansas darbštuoliui ir dažniausiai pražūtis tinginiui, kuris mano, jog talentas už jį viską padarys. Tad, palikę talentą nuošaly, tarkime, jog yra keletas ar keliolika sportininkų, vienodai sugebančių pasiekti aukščiausios klasės rezultatą. Nugalės iš jų tas, kuris įstengs rasti kelią nuo sugebėjimo į laimėjimą. Tik tas, kuris tam tikru metu ištvėringai ir daug padirbėjo. O tas metas buvo pats sunkiausias: kaip sykis tada jam atrodė, kad jau viską moka, nes ir čia, ir ten jau laimėjo. Štai tada ypač reikia mokėti sau pasakyti, jog tai tik pradžia sunkaus kelio, vedančio į aukštumas. Tada reikia, išsamiai nagrinėjant savo klaidas, atkakliai pradėti lygiuotis į vis stipresnius varžovus. Tada reikia mokėti pralaimėti stipresniajam ir nesusigundyti lengvomis pergalėmis prieš silpnesnius, kurių kaskart vis daugėja. Tik tada ir tik taip galima pasiekti meistriškumo.

Tie, kurie siekia laimėti pirmenybes, turi sau kelti didelius uždavinius ir imtis iš tiesų sunkaus ir mažlaus darbo. Juk verta.

Idealūs vairuotojai

Vienas pažįstamas man pasakojo, kaip jis šonu paslydusį ir net porą apsisukimų ant kelio padariusį automobilį, manipuliudamas vairu, stabdžių ir droselio valdymo pedalais, privertė važiuoti vėl tiesiai. Atsakiau jam:

-Žinai, atvirai kalbant, jeigu aš pakliūčiau į tokią situaciją, neužkirtes jai kelio iš anksto (o manau, jog 99% atvejų tikrai galima išvengti šoninio slydimo iš anksto), ir mano automobilis imtų kaip reikiant suktis vilkeliu, tai nebeužtekčiau nei vietos, nei laiko apgalvotiems veiksams. Šia prasme, kad ir griebčiausi kažką daryti vairu, stabdžių ar droselio valdymo pedalais, veikiausiai nieko neišeitų.

O kaip dažnai tenka girdėti apie įvairius rekordus, kuriuos pasiekė viena ar kita mašina jos savininkai! Kiekvienas iš tų automobilių, be abejo, nepaprastai greitas, o kiekvienas jų savininkas įveikė tam tikrą trasą didžiausiu vidutiniu greičiu. Įsitikinti, kaip yra iš

tiesų, galime, tik pažiūrėję į visa tai objektyviai ir konkrečiai, būtent: išvažiuodami iš namų, užsirašome skaitiklio parodymą ir tikslų laiką. Atvažiuavę į vietą, vėl pažymime, kiek rodo skaitiklis ir kiek- laikrodis. Apskaičiuojame vidutinį greitį.

Nieku gyvu neatmetame laiko, sugaišto kavutei ar prie uždarytos pervažos, ir kelią matuojame ne nuo mūsų miesto ribos iki kito miesto, į kurį vykstame, ribos...

Iš tikrųjų tie rekordai tėra "dūmų pūtimas į akis", siekiant pasigirti tariamu rezultatu. Atrodo, kas čia tokio kartelį pafantazuoti. Bet blogai, kai su tuo esti susijusios skaudžios pasekmės. Antai pilietis X nuvažiavo iš Krokuvos į Varšuvą per 3 valandas... "Ir aš taip galiu!" Dabar jau važiuoja pilietis Y, bet sugaišta 3,5 valandos. Nešlovė. Tada jis ima prisiminti: "Nagi čia pyliausi benzino- sugaištą laiką atmetu; čia man užvirė vanduo- vėl atmetu". Kavutė, žinoma, irgi neįeina. Suskaičiavus iš naujo, išeina viskas gerai: 2 valandos ir 54 minutės. Ir pasklinda žmonėse gandas: Y nuvažiavo iš Krokuvos į Varšuvą per 2 valandas ir 54 minutes... "O aš nuvažiuosiu greičiau!" Toliau veiksmas vyksta jau kelyje... su avarijomis.

Dideli vidutiniai greičiai įkandami kiekvienam, o "rekordų vaikymasis" tikrai nepadedą jų pasiekti. **Gerą vidutinį greitį pasiekia tas, kuris važiuoja protingai, pastoviai gana dideliu (saugiu!) greičiu ir kuo mažiausiai kartų stabdo.** Beje, penkiomis minutėmis daugiau ar aštuoniomis mažiau- ne tai svarbiausia. Kuo geriau ir ilgiau žmogus važinėja, tuo aiškiau šitai supranta. Antra vertus, kuo geresnis vairuotojas, tuo greičiau jis važiuoja bet kuria trasa; tai irgi teisybė.

Ypač tuo lengva įsitikinti ralio trasoje: tik čia, kur kontroliuojamas važiavimas, "rekordų mėgėjai" įsitikina, kaip nelengva pasiekti nors kiek didesnę vidutinį greitį ilgoje distancijoje su įvairiu reljefu ir nevienoda kelio danga. To paprasčiausiai reikia mokytis.

Vadinasi, galime ramiai klausyti pasakojimų apie įveikta nekontroliuojamą trasą ir išklausyti juos iš draugiškumo pasakotojui, bet patys jo pateiktojo laiko išdavomis nebandykime įsitikinti.

Keldamiesi lyniniu keltu į Kasprovo viršūnę, šnekučiuojasi trys draugai. Kiekvienas turi po automobilį. Tadas tik vakar atvažiuo į Zakopanę iš Varšuvos- vienas savąja "Zastava". Jis džiūgauja nuostabiu savo vairavimu tokiomis sunkiomis kelio sąlygomis. Netverdamas džiaugsmu, sako:

-Nežinau tos trasos rekordo, bet tikriausiai mano vakarykštės kelionės laikas yra vienas iš geriausiųjų. Pakeliui, Krokuvoje, dar pyliausi benzino ir nuvažiuavau visą kelią, įskaitant tą sustojimą, per 3 valandas 58 minutes.

Tadas visas švyti pasididžiavimu, patenkintas šypsosi, laukia sveikinimų ir pagyrimų, nors kartu yra pasiryžęs atremti bet kokią abejonę jo žodžių teisingumu.

Karolis, taip pat iš Varšuvos, važinėja automobiliu jau ketvirti metai. Jis turi "Škodą 1000MB". Iki Zakopanės važiuoja beveik 6 valandas, bet, nenorėdamas prisipažinti, kreipiasi į trečiąjį- Marianą:

-Marianai, tu gi didelis mašinų žinovas. Ką pasakysi dėl Tado pasiekto rezultato? Juk fantastinis, ar ne?

Marianas pritariamai linkteli galvą:

-Žinoma, žinoma... Bet čia man nepatinka tas vėjo švilpimas. Kaip manote, Tada, ar ten, viršuje, nevers mūsų iš kojų?

Taip Marianas mikliai pakeitė temą. Bičiuliai ėmė šnekėti apie... leidimąsi slidėmis nuo Kasprovo.

Tado važiavimo laikas nedavė Karoliui ramybės.

-Klausyk, Marianai,- kitą dieną užkalbino jis draugą. -Tu juk gerai išmanai apie automobilius, o esi nesuprantamas. Tadas vakar sakė, kad atvažiavo čionai per 3 valandas ir 58 minutes. Aš ilgai apie tai galvojau ir niekaip negaliu patikėti. Sakyk, argi tai galimas daiktas?

Marianas šypsosi:

-Nesisielok, Karoli, kad tu per tiek nespėji. Jo pasakytas laikas- gryna nesamonė. Bet kokia prasmė su juo ginčytis, įrodinėti, kad jis meluoja? Kam? Taip jau yra gyvenime- kiekvienas nori imponuoti artimiesiems. O kas atkakliai kartoja netiesą, po kurio laiko ir pats įtiki tuo, ką sako.

Kita pokalbio tema- kandus pasišaipymas iš bendro pažįstamo "šoferišku" sugebėjimų, žinoma, jam negirdint. Tiesą pasakius, daugumos vairuotojų nuostaba yra abipusė: X stebisi, kad Y gavo vairuotojo teises; Y pasakoja, kad X nemoka sustoti prie šaligatvio.

Būrelis pažįstamų sėdėjo Tatrų kurorte prie šventinio stalo ir kalbėjosi apie automobilius. Staiga vieną iš jų pakvietė prie telefono. Vos šiam išėjus, kitas ėmė svarstyti, kad tikriausiai buvo pasimaišę galvoje tiems egzaminatoriams, kurie anam, dabar kalbančiam telefonu, davė vairuotojo teises. Žmogus pakalbėjęs grįžo. Kaip tyčia po poros minučių kažkas paskambino tam kitam. Tučtuojau pirmasis, anksčiau kalbėjęs telefonu, pareiškė, jo baisi katastrofa gali ištikti kiekvieną sekundę, kai automobilį vairuoja tasa, kuris dabar kalba telefonu.

Iš tiesų Sterlingas Mosas- išmintingas žmogus... Jeigu visi vyrų pasakojimai apie moteris būtų teisingi, tiems vyrams neliktų laiko ne tik dirbti, bet ir pietauti... Antra vertus, jeigu visi vyrų pasakojimai apie pasiektą jų "rekordą" būtų teisingi, tai ekipa, sudaryta iš bet kurių pirma pasitaikiusių dešimties automobilių savininkų, galėtų drąsiai rungtyniauti su pasaulio rinktine.

Paprastai žmogus, pasiekęs tam tikrų ir pelnytų laimėjimų kurioje nors srityje, apie juos nekalba. Tik jis vienas žino, kiek tam reikėjo pastangų ir laiko. Nuėjusiam ilgą ir sunkų kelią iki aukštumų nebelieka noro girtis.

Iš patirties

Visa, kas šios knygos puslapiuose parašyta apie važiavimą ir su juo susijusius dalykus, paimta iš patirties. Tuo noriu pasakyti skaitytojams, kad ši knyga ne vadovėlis. Tai patirtis. Neprieštaraujanti teorijai praktika.

Čia aptariami metodai, mąstymo ir reagavimo būdas, veiksmų deriniai yra išbandyti sunkiose ir vargingose varžybose. Gal jie kai ką sudomins ir kada nors pravers.

Dar viena pastaba, kuria noriu sudominti vairuotojus, tuo tarpu dar "eilinius": skaitydami įsitikinsite, kad automobilio valdymo menas pasiekiamas kone kiekvienam. Tik reikia įdėti daug darbo, jei nori pasiekti šio to daugiau,- kaip ir kiekviename mene. Reikia, žinoma, ir tam tikrų psichofizinių savybių, kurių neturėdamas, į viršūnę neįkopsi. Be abejonės, vien paprastu darbštumu galima gerokai pralenkti daugumos vairuotojų mokėjimą. Su metais kaupiantis patirčiai, kasdien darome vis mažiau klaidų, kurių kitados darėme labai daug. Ne viena jų netgi didžiavomės: kad vairuojame viena ranka, kad niekiname pavojus, kad kitiems gal ir reikia susikaupti, o mums visai nereikia.

Minutėlę pasvarstykime, kaip yra iš tiesų. Jūs, jei neklystu, esate architektas. Jūs-gydytoja. O jūs- profesorius. Puiku! Esate įžymūs specialistai, kiekvienas savo srities. Tai pasiekėte per ilgus studijų ir praktikos metus. Tad kodėl gi laikote savaime suprantamu dalyku, kad jums turi lygiai gerai sektis toje srityje, apie kurią tiek mažai žinote? Juk, turint galvoje automobilį, kaip tik šitaip yra... Ir kodėl jums atrodo visai natūralu, kad ne kas kitas, o tik jūs sugebate taip žaibiškai ir tiksliai reaguoti kelyje susidariusioje labai pavojingoje situacijoje?

Nereikia manyti, jog čia pateikti pasiūlymai ir pastabos bematant pavėrs kiekvieną skaitytoją puikiu vairuotoju. Užteks to, jei paskatins vairuotojus atkakliai dirbti, patars jiems, ką ir kaip daryti, ką ir kaip treniruoti, padės pasiekti aukščiausiąją vairavimo klasę.

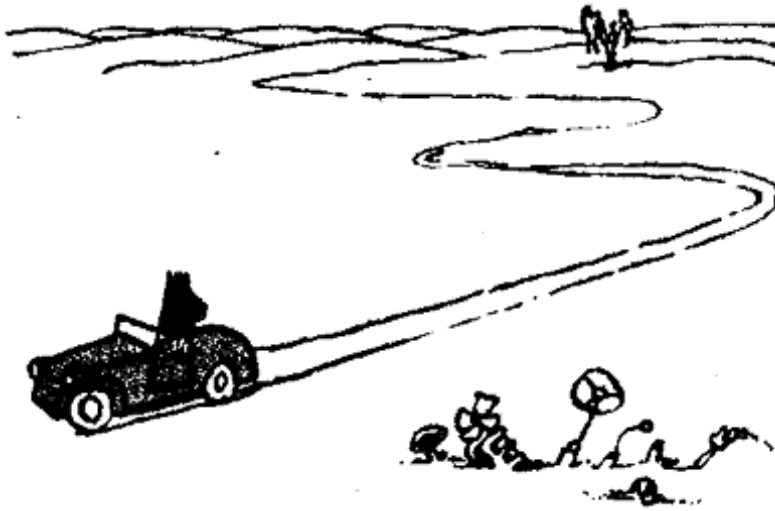
Dažnai pasigirsta išpėjimų, jog rašymas apie sportinę važiavimą neišeis į gerą, nes vairuotojai, išstobulinę savo techniką, ims labai greitai važinėti. O svarbiausia, kad jie važinėtų gerai, protingai ir **saugiu**, tegul ir dideliu, greičiu.

Suprantu, kad ne visi skaitytojai pasinaudos visais šios knygos puslapiuose surašytais patarimais. Nieko tokio: tegul važinėdami nesinaudoja tuo, kas jiems nebūtina, bent žinos, kokių esama galimybių.

Iš tiesų daugelis vairuotojų turės mano nagrinėjamais klausimais savo nuomonę, dažnai visai kitokią. Neprieštarauju. Tegul tada ši knygelė bus jiems akstinas pagalvoti. Tatai irgi vienas iš jos tikslų.

Norėčiau, kad kiekvienas skaitytojas gerai suprastų mano ketinimus. Šios knygos tikslas – pakelti vairuotojo kvalifikaciją, padidinti ir jo, ir kitų saugumą. Saugus greitis yra pagrindinis mano leitmotyvas. Absoliučiai nieko **neskatinu važinėti kaip lenktynėse arba ralio varžybose**. Daug metų sėdėjau prie vairo sunkiomis ralio sąlygomis ir jaučiuosi turįs teisę perteikti tai, ką esu patyręs. Dalijuosi savo patirtimi, o ką jūs pasieksite, tai taip pat tik per savo patirtį.

Kaip sėdime prie vairo



Dauguma vairuotojų, pirmiausia taksi vairuotojai, važiuodami sėdi per arti vairo rato ir (antroji klaida!) daugiau, negu reikia, į jį palinkę. Tos padėties klaidos kartais turi lemtingų pasekmių, nes dilbiams pritrūksta judėjimo laisvės tuo metu, kai ji ypač reikalinga. Todėl važiuodami laikykimės taisyklės: **sėdėti atokiau nuo vairo rato**.

Žinoma, tam, kuris iš pat pradžių įpratęs kitaip ir dabar kasdien važinėja bemaž atsirėmęs pilvu į vairo ratą, pirmomis dienomis bus nepatogu ir net gali paskausti rankos. Tačiau per trumpą laiką tas skausmas visai išnyks, ir tada paaiškės, kokį ilgą kelią galima nuvažiuoti, nenuvarginant rankų. Užtat manevruoti vairu bus daug laisviau.

Kai kas teigia, kad ilgoje kelionėje galima sėdėti ir atokiau nuo vairo, be mieste tai esą labai nepatogu. Netiesa- **niekuomet, kur ir kaip bevažiuotume, nedera sėdėti per arti**. Taisyklingai sėdint prie vairo, alkūnės turi būti beveik ištiestos, žasto ir dilbio kampas apie 140° (žr. paveikslą). Deja, dar pernelyg dažnai matome vairuotojus, kurie važiuoja, gulte užgulę vairą.



Tik nedaugelis supranta, kokią reikšmę vairavimo kokybei turi taisyklinga sėdėseną prie vairo. Man regis, kad ir vairuotojų kursų instruktoriai į tai nekreipia pakankamai dėmesio. Ryškų nesektiną pavyzdį rodo ir dauguma taksi vairuotojų. Iš dalies juos galima pateisinti tuo, kad kai kuriuose automobiliuose, pavyzdžiui "Warszawa", sunku reguliuoti vairuotojo sėdynę ir kad vairuotojas stengiasi kuo daugiau vietos palikti keleiviams.

Kodėl tiek daug žmonių, vairuodami automobilių, netaisyklingai sėdi? Šiai dažniausios, mano nuomone, to reiškinių priežastys:

- Noras sėdėti kuo arčiau vairo ir pedalo, nes tada esą tikriausiai ir lengviau jais manipuliuoti.
- Galimybė geriau matyti automobilio priekio gabaritus daugeliui pradedančiųjų rodosi be galo svarbi.
- Sekimas patyrusiais vairuotojais, kurie, naujoko akimis žiūrint, tik taip sėdėdami labai gerai važiuoja.

Ir aš, pradėjęs vairuoti automobilį, netaisyklingai sėdėjau prie vairo. Niekas man to nepasakė, ir sėdėjimas per arti vairo man atrodė patogiausias. Šitaip įsigijau blogą įprotį. Po keleto metų turėjau vargo, kol jo atsikračiau. Iš pradžių net negalėjau suprasti, kodėl reikia keisti sėdėseną. Nelaikiau to svarbiu dalyku. Juk kuo arčiau yra vairo ratas, tuo geriau jį jaučiu. O sankabos, stabdžių ir droselio valdymo pedalus irgi pravartu turėti arčiau savęs!

Netinkamai pamokyti ar kitų klaidomis sekdami, įgyjame įgūdžius, nuo kurių atprasti paskui būna labai sunku.

Ilgai ir sunkiai vargau, kol išmokau taisyklingai sėdėti prie vairo. Užtat kaip pasikeitė mano važiavimo technika! Pasidariau visiškai kitas vairuotojas. Važiudamas daug mažiau pavargdavau. Įgijau tikrą, visišką judesių laisvę. Sėdėdamas atokiau nuo vairo, patogiai ir tvirtai atsirėmęs į atlošą, bematant padariau didžiulę pažangą kaip eilinis

vairuotojas ir kaip sportininkas. Tiksliau ėmiau vertinti eismo situaciją. Daugiau pamatydavau ir geriau jausdavau savo automobilio galimybes.

Iš tiesų, visa, kas čia parašyta apie vairavimo technikos tobulinimą, galima sėkmingai panaudoti praktikoje, bet su viena sąlyga: **reikia taisyklingai sėdėti prie vairo**. Tai pagrindinė gero automobilio valdymo sąlyga.

Taisyklinga sėdėseną prie vairo:

- Stipriai prie atlošo prispausta nugara.
- Beveik visai ištiestos rankos.
- Sėdima taip giliai, kad viso vairuotojo kūno, įskaitant rankas ir kojas, svorio centras būtų ant sėdynės. Kūnas turi visu svoriu remtis į sėdynę ir nė trupučio jo negali tekti kojoms. Kojos, kaip ir rankos, privalo būti visiškai laisvos.

Net geri vairuotojai dirba kojomis "paeiliui": važiuodami jie negali manevruoti abiem kojomis tuo pačiu metu, nes, pavyzdžiui, kairiąją spausdami sankabą, dešiniąją (dėl ydingos sėdėsenos) truputį remiasi į grindis. **Pavyzdingas vairuotojas įstengia veikti abiem kojomis iš karto!** Sėskite į fotelį savo namuose ir pamėginkite ore minti kojomis, tarsi važiuodami dviračiu. Jei gerai seksis, vadinasi, jūsų kūno svorio centro padėtis fotelio atžvilgiu yra tinkama.

Abiejų kojų laisvumas svarbus įvairiais atžvilgiais. Pavyzdžiui, lenktynėse arba ralio varžybose automobilistai, kad stipriai priglustų prie atlošo, išsispiria kairiąja koja, kuriai atsiremti į kairę nuo sankabos pedalo, sulig jo aukščiau, įtaisoma standi pamina. Pavojingose situacijose ji praverčia kaip patogi, tvirta atrama, padedanti prispausti vairuotojui prie sėdynės atlošo. Be to koja yra arti sankabos pedalo ir gali ją žaibiškai numinti. Tai ypač svarbu lenktyniaujant vingiuotomis trasomis, kur tenka dažnai ir smarkiai stabdyti. Šitaip įgyjama visiška rankų laisvė.

Patogu kaip fotelyje

Kadangi tą patį automobilį pamainomis vairuoja ir ilgesnių, ir trumpesnių kojų asmenys, tad svarbu, kad vairuotojo sėdynę būtų galima kuo daugiau pastumti pirmyn ir atgal, taip pat reguliuoti jos atlošo polinkį. Sėdynės atlošas turi būti tiek atsilošęs, kad, prisišliejus prie jo nugara, liemuo su šlaunimis sudarytų kampą, šiek tiek didesnę už statųjį. Kartais tokius patobulinimus įsitaiso patys automobilių savininkai. Būtų idealu reguliuoti ir sėdynės aukštį, tačiau tokia galimybė retai būna- tik gana ištaigingose mašinos. Todėl tenka savo jėgomis perdirbinėti sėdynes. Tik **jokiu būdu negalima dėti ant sėdynės slankių pagalvėlių**. Tas jų slankiojimas yra labai pavojingas. Apskritai esu linkęs sėdėti prie vairo žemėliau. Geras vairuotojas nesistengia regėjimo lauku apimti priekinių mašinos sparnų- jis ir taip tiksliai jaučia savo automobilio gabaritus.

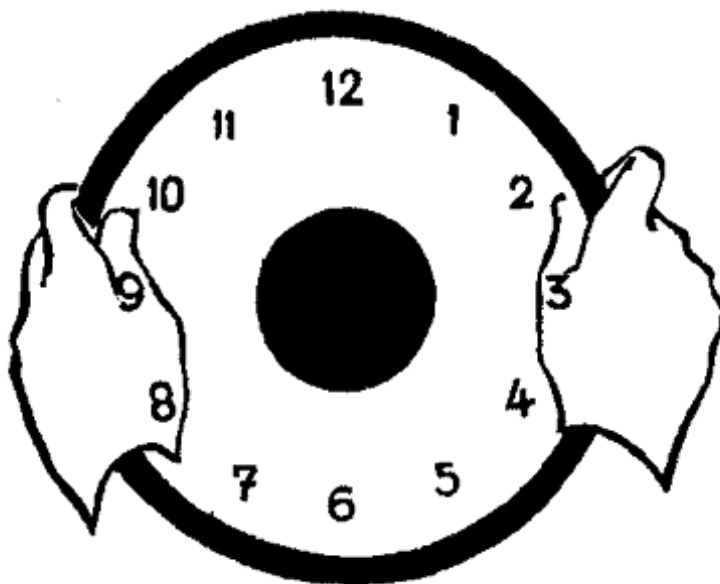
Vienintelis, mano manymu, leistinas būdas paaukštinti sėdynę, jeigu vairuotojui tai būtina, yra toks: visą sėdynę aptraukti gerai prigludusiu užvalkalu, o prie užvalkalo iš

apačios prisiūti pagalvėlę, kad ji būtų visiškai nepaslanki ir, užvalkalo prilaikoma, taptų neatskiriama sėdynės dalimi.

Šiaip ar taip, sėdynė turi būti patogiai kaip fotelis (šio žodžio turinį sudaro patogumas ir poilsis). Mes turime sėdėti joje visiškai atsipalaidavę, mums turi būti čia taip patogiu, kad nesinorėtų iš jos keltis ir ilga kelionė nevargintų.

Vairas

Vairą visada reikia laikyti abiem rankomis. Niekuomet nedera vairuoti automobilio viena ranka. Išskyrus, žinoma, pavarų perjungimo momentus. Kairiosios rankos vieta- tarp 8 ir 10 "valandos", dešinėsios- tarp 2 ir 4 (kaip parodyta paveiksle). Šitoks "valandinis" rankų padėties ant vairo rato žymėjimas paplitęs visame pasaulyje.



Aš laikau rankas ant vairo rato truputį kitaip: kairiąją- tarp 9 ir 10, dešiniąją- tarp 2 ir 3.

Niekuomet nedera laikyti vairo rato žemiau jo horizontaliosios ašies.

Vairo rato slidumas yra pavojingas. Dėl jo gali įvykti eismo nelaimių. Aptraukę vairą oda, užbėgsime pavojui už akių.

Vengiant slidumo, galima mėvėti pirštines, tik jos turi būti pasiūtos iš atitinkamos, minkštos odos, kuri vairu neslidinėtų. Ralio varžybose važinėju su pirštinėmis ir dar drėkinu jų delninę pusę- vanduo nevarva, bet pirštinės būna gerokai drėgnos. Jų suvilgymas iš tiesų padeda, kai turiu labai greitai nuvažiuoti trumpą kelio ruožą, ypač kalnuotame, vingiuotame kelyje. Važiuojant ilgiau, tenka pirštines drėkinti kelis kartus. Bet tai turbūt apsimoka. Papildomi rūpesčiai dėl pirštinių drėkinimo gerai išsiperka tik lenktynėse, kai kovojama dėl kiekvienos sekundės.

Šiaip ar taip, ranka turi būti lipte sulipusi su vairo ratu.

Esu griežtai nusistatęs prieš pastaruoju metu Lenkijoje plintantį paprotį aptraukti vairo ratą visokiais pliušais, veltiniais, kailiais. Visos tos medžiagos veliasi, šeriasi, kliūva ir, užuot padėjusios, tiktai gali sukelti avariją.

Nepalinkime ties vairu. Vairuotojas turi patogiai sėdėti, iš tiesų tvirtai nugarą įrėmęs į atlošą. Jokiu būdu negalima linkti į priekį, net tai tikras ženklas, kad jūs laikotės už vairo, ir kartu didžiausias nusižengimas vairavimo technikos reikalavimams. Na, švelniau sakant,- vienas iš didžiausių. **Nevalia laikytis už vairo!** Laikantis už vairo rato, neįmanoma laisvai ir jautriai jo sukinėti- dėl to didėja nelaimės pavojus.

Kad jau užsiminiau apie laikymąsi už vairo, dar šį tą pasakysiu apie sėdynės patogumą. Jei ji turėtų dar ir "šonus", tai yra sėdynės ir atlošo kraštai būtų kiek iškilę, vairuotojo kūną posūkiuose jie prilaikytų ir neliktų dar vienos paskatos laikytis už vairo.

Vienas kitas gali paklausti: kodėl nevalia laikytis už vairo? Argi tai nėra dar vienas ir patogus atramos taškas? Atsakymas paprastas: **vairo ratas jokiu atveju negali būti atramos taškas.** Laikymasis už vairo yra viena pagrindinių klaidų, kurias daro daugelis vairuotojų: daug- važiuodami per miestą ir tiesiu keliu, labai daug- vingiuotame kelyje, **beveik visi-** labai pavojingose, avarinėse situacijose. Tai įprotis, klaidingas įprotis, kurio priežastis- ydinga vairuotojo sėdėseną. Tad kartoju: **pagrindinė gero vairavimo sąlyga yra taisyklinga sėdėseną prie vairo.**

Kai kurie jaunuoliai mėgsta pasididžiuoti "mokėjimu", nors tai veikia kvailokas "šaunumas", vairuoti automobilį viena ranka. Jų nuomone, alkūnė, iškišta pro atvirą langą, esą įrodanti, kad vairuotojas "nuostabiai" valdąs automobilį. Kartais toks elgesys teisinamas noru pailsėti, atsipalaiduoti.

Prisipažinsiu, kad ir aš mėgau stebinti pažįstamus savo vairavimo menu: alkūnė persverta per langą, ant vairo rato viena ranka ir toji visai žemai, ties 6 valanda (arba viršuje, ties 12). Buvau įsigudrinęs šitaip, su iškišta alkūne, ir posūkius daryti, ir net pavaras perjunginėti. Tada vairą visai paleisdavau iš rankų. Ir niekas man nepasakė, kad taip elgtis negalima.

Paskui turėjau vargo, kol atratau nuo netikusių įpročių- tam reikėjo daug pastangų ir ištvėmės.

Dabar automobilio vairavimas man yra geriausias poilsis. Žinoma, kai keliauju, o ne lenktyniauju. Visada sėdžiu, atitinkamai nutolęs nuo vairo, ir laikau jį tik abiem rankom. Niekuomet nevažiuoju lengvabūdiškai, automobilį valdau susikaupęs. Nesistengiu kam nors padaryti įspūdžio. Dėl to mano keleiviai kartais būna kiek ir nusivylę. Tačiau ilgametė patirtis mane išmokė būti išmintingą, kai sėdžiu prie vairo.

Saugos diržai

Apie šį įtaisą per pastaruosius kelerius metus rašyta labai daug- entuziastingai, polemiškai, neigiamai.

Saugos diržai atlieka dvejopą funkciją:

- saugo nuo sužalojimų avarijos atveju- esu tvirtas diržų šalininkas;
- padeda geriau vairuoti mašiną- labai patariu prisisegti diržais, važiuojant sportiškai.

Važinėjant kasdieniškai, antroji diržų funkcija palyginti menka. Bet greitam, sportiniam važiavimui su gausybe stabdymų, slydimų ir išibegėjimų diržai yra būtini.

Saugos diržai neleidžia vairuotojui, atliekančiam posūkį, svirti į dešinę ar kairę. O tokie pasvirimai verčia jį "pakibti" ant vairo rato. Sukant į dešinę, dar pusė bėdos, nes tuomet, neturėdami diržų, dėl išcentrinės jėgos pasvyrame į kairę ir galime remtis į dureles (jei nebijome, kad jos atsidarys). Tačiau, sukdami kairėn, esame visai bejėgiai: tuomet svarbiausiu mūsų atramos tašku tampa vairs. Baisi klaida! Todėl reikia saugos diržų.

Esti diržų, tvirtinamų dviejuose arba trijuose taškuose. Pasirenkame tuos, kuriuos pavyko įsigyti ir kuriuos galima įmontuoti automobilyje. Reikia atsiminti, kad avarijos metu jėgos, veikiančios diržus, saugančius vairuotoją, yra labai didelės, todėl diržų tvirtinimas turi būti aukščiausios kokybės. Diržais reikia prisisegti standžiai, nes jau ne kartą yra pasitaikę, kai, staiga stabdant (susidūrus su kliūtimi), vairuotojas, sviedžiamas į priekį, dėl kelių centimetrų laisvumo, esančio tarp jo liemens ir saugos diržo, susilaužė šonkaulius.

Privalu labai tiksliai ir rūpestingai suderinti sėdynės padėtį su diržų įtempimu, kad vairuotojas, būdamas visiškai apsaugotas nuo metimo į priekį ar į šonus, galėtų be jokio vargo manipuliuoti visais reikiamais automobilio mechanizmais.

Nedera manyti, jog saugos diržai praverčia tik eismo nelaimėje. Atseit, prisisegsiu diržais, ir jie mane išgelbės, jei įvyks avarija. Tiesa, dažniausiai taip ir būna. Daugiau kaip devyniasdešimt procentų atvejų diržai apsaugo nuo sužalojimų ar net išgelbsti gyvybę. Tačiau... lieka dar keli procentai, kai saugos diržai patys gali tapti sužalojimų ir net mirties priežastimi. Bet tai tik keli procentai, tad, esant tokiam santykiui, verta jais prisisegti.

Man saugos diržai yra pirmiausia ne tam. Kai juos seguosi, negalvoju apie nelaimę. Žiūriu, kad būtų gera važiuoti: kad būčiau tvirtai pririštas prie sėdynės ir atlošo, kad neliktų nereikalingo diržų laisvumo, bet kartu visiškai laisvai galėčiau veikti rankomis ir kojomis. Kad galėčiau greitai važiuoti ir mikliai valdyti automobilį, nerizikuodamas patekti į tokią padėtį, kai prireikia net didelių pastangų išlikti sėdynėje... Kad, darydamas staigų posūkį, galėčiau sutelkti visą dėmesį į jį, o nesirūpinčiau, kad galiu išlėkti iš

sėdynės. Diržai, pabrėžiu, turi būti užsegti labai standžiai, kad tik neveržtų. Nė kiek ne laisviau.

Saugos diržai jau ne kartą yra gelbėję man sveikatą ir gyvybę.

1965 metai. Vyslos ralis. Autostrados sankryžos mazge, prie Zabžės, vyksta greičio rungtis. Trasa vingiuota, joje daugybė staigių posūkių. Važiuoju automobiliu "Steyr Puch" su savo žmona Eva. Paskutinis rungties akcentas- apsigrėžimas 180° kampu, išvažiuojant iš siauro kelio į autostrados juostą. Mestelėjau automobilio užpakalį į šoną ir skersas įlekiu į autostradą. Šiurkštus, kibus betonas neleidžia slysti. Kairioji mašinos pusė pakyla per aukštai. Padėties ištaisyti nepavyko. Automobilis, kaip sulėtintame filme, apvirsta aukštyn ratais. Dar kelis metrus čiuožiame brezentiniu stogu, kabodami galva žemyn ant saugos diržų. Gausus žiūrovų būrys tuoj atėjo mums į pagalbą. O jeigu ne diržai? Ar mūsų galvos, kad ir su šalmais, būtų atlaikiusios susidūrimą su betonu?

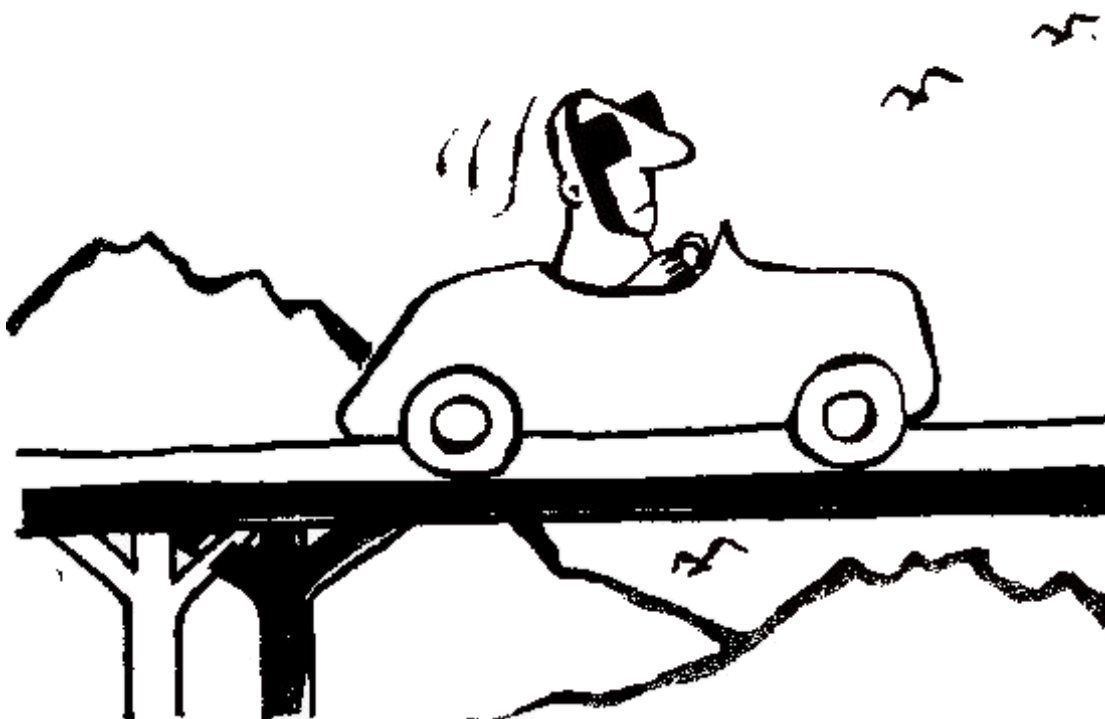
1965 metai. Ralis Miunchenas- Viena- Budapeštas. Pirmą kartą kovoju dėl Europos čempiono vardo. Kelyje, netoli Berchtesgadeno, kalnuotas ruožas. Važiuoju su Kazimiežu Osinskiu. Išvakarėse čia buvo tiršta automobilių, todėl netiksliai aprašiau trasą. Per dideliu greičiu pradedu dešiniąjį posūkį. Dabar suku mašiną į kairę, bet, deja, netinkama trajektorija. Baisiai sparčiai siaurėja vingis. Mūsų greitis didesnis kaip 100km/h. Išsigelbėjimo nebėra. Priekiniu dešiniuoju sparnu režiu į pakelės uolas. Sutriuškinu visą mašinos priekį. Bet diržai išlaikė. Patys likome sveikutėliai.

1966 metai. Tulpių ralis Olandijoje. Pabaigoje- nekonkursinė figūrinio vairavimo rungtis pajūrio bulvare. Slalomas ir apsigrėžimai tarp sustatytų statinių. Kartojasi Zabžės istorija. Šiuosyk automobilyje esu vienas, be šalmo. Staigiai suku į dešinę, ir vėl mašina guli ant stogo. Diržai laiko patikimai. Neužsigavau nei trupučio. O Vltavos ralis? Smūgis į tiltelį. Laisvai užsegti diržai ir sulaužyti Osinskio šonkauliai. Be diržų būtų pasibaigę kur kas blogiau.

1967 metai. Kol d'Izerano kalnų trasa laikoma viena pavojingiausių. Mudu su Ričardu Novickiu treniruojamės automobiliu "Porsche" prieš Prancūzijos ralį dėl Alpių taurės. Jau aštuntą kartą važiuojame į kalną. "Porsche" traukia pagirtinai. Dažnai viršijame 150km/h greitį. Dešinėje stačia siena stovi sueižėjusios uolos, o kairėje žioji praraja. Važiuoju švelniu dešiniuoju lanku. Vingis siaurėja. Ūmai iš priekio išneria juodas "Citroen DS 21", besileidžiantis nuo kalno. Jis važiuoja kelio viduriu.

Prancūzas, vairuojantis "Sitroeną", turi užtektinai vietos savo dešinėje pusėje, bet ničnieko nesiima, kad mums liktų galimybė prasmukti. Stabdau iki paskutinės akimirkos, o po to priimu visą smūgio jėgą. Kiek begalėdamas, suku į dešinę, į uolas. Sulamdome iš dešinės savo mašinos priekį, o po sekundės į mūsų priekinį kairinį sparną smogia "Sitroenas". "Poršės" konstrukcija daug tvirtesnė, negu "Sitroeno". Nuplėšiamo prancūzo mašinai visą kairinį šoną. Kairieji sparnai, priekinis ir užpakalinis, lekia į šalį, kairiosios durelės smarkiai sulankstytos ir išplėštos.

Laimei, buvome prisisegę saugos diržais. Nors smūgis, susidūrus su uola, buvo labai stiprus, likome visiškai sveiki. Visą smūgį sugėrė tvirti diržai. Nesinori nė pagalvoti, kas būtų buvę, jei... Greitis kelyje nebuvo apribotas. Važiavau nepriekaištingai, pagal taisykles, tiksliai dešiniąją pusę. Kaltas buvo prancūzas. Jis važiavo viduriu, visai nepalikdamas vietos prasilenkti. Tačiau mano nuomonė tuo klausimu kitokia. Laikau save besąlygiškai kaltą. Net jei nėra ženklų, ribojančių greitį, nevalia gąsdinti kitų vairuotojų. Šiuo konkrečiu atveju nesistebiu prancūzo elgesiu. Jis netikėtai pamatė raudoną raketą, lekiančią jo link. Toks netikėtas reginys jį taip išgąsdino, kad jis nebeįstengė pajudėti. Į dešinę nuo jo grėsmingai žiojėjo bedugnė. Tad sutrikęs pasidavė likimo valiai.



Nesistebiu, jog daugelis vairuotojų paniškai bijo važiuoti bedugnės kraštu. Visada yra saugiau laikytis kuo toliausiai nuo jos.

Privalome įsidėmėti, kad **keliai yra skirti visiems**- ne tik gerai, bet ir prasčiau vairuojantiems. Stenkimės visada turėti tai galvoje.

Galėčiau čia papasakoti dar daugiau atsitikimų, kai išgelbėjo saugos diržai. Patirtis įtikino mane jų naudingumu. Todėl ir kitiems labai patariu naudotis saugos diržais.

Pastaruoju metu nuvažiuoju automobiliu kasmet apie 150 tūkstančių kilometrų, tad vidutinė mano dienos norma- maždaug 410 kilometrų. Didelę jos dalį sudaro greitas sportinis važiavimas. Mano laimei išrasti saugos diržai. Juk ne veltui sakoma, kad, medį kertant, skiedros lekia...

Pajudėjimas iš vietos

Įsižiebus žaliai šviesai, kai kurie vairuotojai šoka iš vietos kaip lenktynėse. Jie tarsi pamiršta, jog tai ne lenktynės, o normalus važiavimas per miestą. **Važiavimas uždara trasa**, kurioje nėra kitų eismo dalyvių, **iš esmės skiriasi nuo važiavimo atvira trasa**, kuria vyksta normalus eismas ir kurioje privalu laikytis bendrų eismo taisyklių. Prie šio esminio skirtumo dar ne sykį grįšime, kalbėdami apie važiavimo techniką.

Tokia "lenktyninė" startavimo maniera ne tik kenkia automobiliui, bet nedaug duoda naudos bendram rezultatui. **Pajudėti iš vietos reikia labai švelniai ir ramiai**, turint galvoje, kad automobilis nėra amžinas ir gali sugesti; gaila sankabos, gaila padangų, gaila visų jo mechanizmų, perduodančių variklio jėgą varantiesiems priekiniams ar užpakaliniams ratams. Mokant **galima pajudėti iš vietos greitai ir ne taip, kaip lenktynėse**. Esu jau sakęs ir dar ne sykį kartosiu: nuo mokėjimo priklauso viskas, taigi ir greitis. Tai turėdamas galvoje, apibrėžiau saugų greitį kaip santykinį greitį.

Vadinasi, pajudame iš vietos ramiai, įsukę variklių maždaug ligi pusės jo ap sukimų maksimumo. Jei, pavyzdžiui, maksimumas yra 6000 ap sukimų, įsukame ligi 3000 ir pradedame važiuoti.

Sankaba

Savo automobilį perpratęs vairuotojas žino, ties kuria sankabos pedalo vieta ratai pradeda kabinti ir **atleidžia ją**- tikriaus sakant, privalo atleisti- **vienu greitu judesiu** lygiai iki tos vietos. Koją turi būti tokia jautri, kad būtent tik toje vietoje vos vos priturėtų sankabos pedalą ir tučtuojau **labai švelniai** jį atleistų, tuo metu kita koja spaudžiant droselio valdymo pedalą (akceleratorių).



Prieš nagrinėdami pavarų perjunginėjimą, tokią kapitalinę ir dažnai iškylančią problemą, kurios niekaip neapžvelgsi viename šios knygelės skyriuje, bent trumpai susipažinkime su kai kuriais požymiais, padedančiais apsaugoti variklį nuo per ankstyvo susidėvėjimo, kai jo vartotojas dar mažai įgudęs. Vienas iš tokių požymių yra variklio elastingumas.

Variklio elastingumas

Automobilių variklių elastingumas paprastai būna gana didelis. Kitaip tariant, **greičių diapazonas važiuojant ta ar kita pavara esti palyginti platus**. Tai kažkuo panašu į didelį ryškumo gylį, būdingą paprasčiausiems, primityviausiems fotografijos aparatams. Tačiau išnaudoti šį elastingumą galima tik su sąlyga, jei variklis iš tiesų idealiai sureguliuotas ir jo elementai nesusidėvėję. Kai variklis jau šiek tiek padilęs (sakykim, kad nuvažiuota 40-50 tūkstančių kilometrų) ir dar bent truputėlį išsireguliuavęs, nebėra ko norėti, kad mažais apsisukimais dirbtų be trūkčiojimo ir netrūkčiojūt, dirbdamas visa jėga. Tuomet jau būtinas kruopštus reguliavimas.

Tačiau net ir naujo variklio elastingumas nėra beribis.

Variklis ilgiausiai tarnauja, kai dirba be įtampos, tai yra tinkamais apsisukimais, priklausomai nuo pavaros. Važiuoti automobiliu "Varšava" maždaug 15-20 km/h greičiu trečiaja- tiesiogine- pavara yra absurdiška. O taksistai dažnai taip daro. Stipresnis akceleratoriaus spaudimas, važiuojant tokiu greičiu, juo labiau į kalną, tik dar labiau gadina automobilį.

Panašiai yra su dvitakčiais varikliais. Nedidelio stažo vairuotojai, valdydami transporto priemonę su dvitakčiu varikliu, stengiasi važiuoti mažais apsisukimais ir tiki, jog tausoja variklį. Iš tiesų yra priešingai. **Dvitakčiai varikliai yra pritaikyti važiuoti dideliais apsisukimais**. Naudodami benzino ir tepalo mišinį, jie tinkamai sutepami tik tada, kai dirba dideliais apsisukimais. Dvitakčių variklių tepimas gerėja didėjant apsisukimams.

Tą patį galima pasakyti apie dvitakčių variklių alkūninį veleną. **Kuo mažesni apsisukimai, tuo netolygesnis darbas, smarkesni trūkčiojimai ir didesnė veleno apkrova**. Rezultatas? Po trisdešimt tūkstančių kilometrų reikia keisti alkūninį veleną.

Apie pavaras ir įsibegėjimą

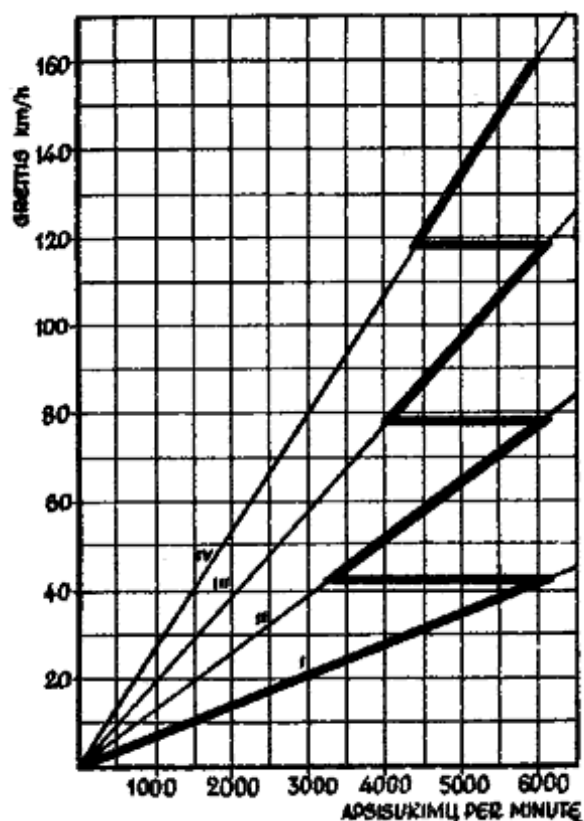
Pavarų perjungimo veiksmus būtina tobulai koordinuoti. Tai gerai žinoma tiesa! Tačiau visiems žinomų tiesų tokia jau dalia: jomis neabejojame, tik praktikoje ne visada jų laikomės. Taip ir su pavaromis. Sankaba, pavarų perjungimo svertas, sankaba kartu su akceleratoriumi- štai ir viskas. Bet kad pasisektų tai padaryti, prireikia ir pusmečio, o kad **taptų įgūdžių**- kur kas ilgesnio laiko. Kad tinkamai perjungtume pavaras, privalome išstudijuoti variklį ir jo galimybes, be to, išstudijuoti pavarų dėžę, jos perdavimo santykius ir kiekvieno perdavimo santykio įtaką įveikiant vienokią ar kitokią trasos atkarpa.

Visada reikia turėti galvoje, kad, ieškant būdų, kaip padidinti variklio galią, kuri padėtų lengviau įveikti sunkius kelio ruožus, buvo rastas kitas sprendimas: kadangi nepavyko sukurti įtaiso, didinančio variklio galią pagal kelio sunkumą, pabandyta didinti ratų varomąją jėgą. Principas čia toks: **to paties automobilio variklio galia, esant vienodiems apsisukimams, yra pastovus dydis, o jo ratų varomoji jėga- kintamas dydis.** Nuo vairuotojo, nuo jo mokėjimo priklauso, kaip efektyviai tos galimybės išnaudojamos.

Jau kalbėjome apie variklio elastingumą ir apie tai, kad kiekviena pavara turi nemažą galimų greičių diapazoną. Bet nevalia tuo elastingumu piktnaudžiauti. Pavaru dėžė yra joms perjungti. Tinkamai naudodami šį įrenginį, optimaliai išnaudosite variklio galią įvairiuose greičio diapazonuose ir būsime tikri, kad variklis tarnaus ilgai ir gerai.

Dar truputį apie apsisukimus, nes ir čia pasitaiko nesusipratimų. **Važiuojant bet kuria pavara, variklis teoriškai turi vienodą apsisukimų diapazoną.** Tačiau kiekvienai pavarai perjungti į aukštesnę ar žemesnę reikia vis kitokio apsisukimų skaičiaus.

Tai geriausiai įrodo automobilio pavaru perjungimo diagrama. Mūsų nagrinėjamas variklis turi keturias pavaras, jo apsisukimų viršutinė riba yra 6000 per minutę. Visi pavaru perjungimai čia atliekami 3000-6000 apsisukimų intervale. Be to, iš diagramos matyti, kaip galima keisti apsisukimų skaičių, prieš perjungiant atitinkamą pavara.



Keičiant pavarą, nepakanka tiksliai koordinuoti judesius ir kuo sklandžiausiai atlikti visą operaciją, nepakanka tiksliai žinoti, kada reikia įjungti kitą pavarą: **dar nepaprastai svarbu mokėti išibėgėti automobiliu kiekvieną kartą prieš įjungiant aukštesnę pavarą**. Tas mokėjimas ypač praverčia greitam, sportiniam važiavimui, kai svarbu, įjungiant kitą pavarą, ne tik neprarasti greičio, kaip kad visuomet atsitinka normaliai važiuojant, bet, priešingai, dar jo šiek tiek laimėti.

Pavarų perjunginėjimo technika ir tinkamo tam veiksmui greičio pasirinkimas priklauso nuo to, ar kelias eina lyguma, kyla į kalną ar leidžiasi nuo jo, taip pat nuo kelio dangos šiurkštumo: vienaip reikia perjungti pavarą bei išibėgėti iki jos greičio sausame kelyje, kitaip- slidžiame; labai panašiai perjungiamos pavaros slidžiame arba buriu žvyru ar smėliu pabarstyta kelyje.

Lygumos kelyje

Greitas lenktyninis variantas

Lygumos, geros betono dangos kelyje, kad sustojęs automobilis vėl išibėgėtų ligi didžiausio greičio, reikia iš eilės įjungti visas pavaras, nuo žemiausios iki aukščiausios.

Važiuoti pradėdame pirmąją pavarą, įsukę variklį maždaug ligi 2/3 maksimalaus apsisukimų skaičiaus; jei nėra tachometro, apsisukimų skaičių apytikriai nustatome iš klausos. Tai bus greitis variantas.

Sankabą atleidžiame pamažu, bet neperlaikydami, kad jos nesudegintume. Pajudėjimo momentas yra nelengvas. Atleisti sankabą reikia jautriai, kad mašina nešoktelėtų į priekį ir dėl variklio apsisukimų nebuksuotų sankaba. Žinoma, pajudėjimo sklandumas priklauso net tik nuo vairuotojo meno, bet ir nuo automobilio ir sankabos. Atleisdami sankabą, tuo pačiu spaudžiame akceleratoriaus pedalą, kad nesumažėtų variklio apsisukimai.

Kiekviena pavarą įgreitiname automobilį beveik iki maksimalių apsisukimų, kitaip tariant, **beveik iki maksimalaus greičio tąja pavarą**.

Lygumos kelyje leistina automobiliui išibėgėti iki greičio, maždaug 10% mažesnio už maksimalų pasiekiamą važiuojant šia pavarą. Vadinasi, jei spidometro skalėje rodyklėmis pažymėta, kokių greičiu galima važiuoti įvairiomis pavaromis, ir jei pirmosios pavaros didžiausias greitis yra, pavyzdžiui, 33 km/h, tai išibėgėję ligi 30 km/h, kad nepervargintume variklio, įjungiamo antrą pavarą. Kad nieko neprarastume, šiam manevrui atlikti reikia gero mokėjimo.

Turėdami tą 10% rezervą varikliui apsaugoti, galime perjungti pavarą, neatleisdami akceleratoriaus. Šį būdą verta mokėti. Tačiau to nedarykite, neturėdami pakankamai įgudimo. Sportinėse varžybose toks pavarų perjungimas labai plačiai naudojamas. Šiaip normaliai, paprastai važiuojant, naudojamas labai retai, tik kritinėse situacijose.

Greitas nelenktyninis variantas

Greitas nelenktyninis pavarų perjungimas gali būti toks: važiuojame pirmąją pavarą, nuspaudę akceleratorių. Akceleratorių atleisdami, nuspaudžiame sankabą. Spaudžiant sankabos pedalą ir traukiant pavarų perjungimo svertą, tam tikru momentu pirmoji pavarą tarsi iššoka; tai svarbu pajusti. Vos tik pavarų perjungimo sverto pasipriešinimas sumažėja, nors sankaba dar iki galo ir nenuminta, svertą perstumiamo į antrosios pavaros įjungimo padėtį ir kartu baigiame spausti sankabą. Antrajai pavarai **dar neįsijungus, bet jau visai bebaigiant įsijungti**, iki galo nuspaudžiame akceleratorių ir staigiai atleidžiame sankabą. Taip pat jungiame ir sekančias pavaras.

Jeigu pavaros yra išdėstytos H raidės pavidalu, kaip dažniausiai ir būna (pirmoji pavarą viršuje, antroji- apačioje, trečioji- aukštyn ir į dešinę ir ketvirtoji- vėl žemyn), tada perjungti pavaras iš pirmosios į antrąją lengva, ypač kai pirmoji pavarą sinchronizuota. Jeigu ji nesinchronizuota, blogiau.

Bet perjungti antrąją pavarą į trečiąją ir atvirkščiai yra sunkiau, nes negalime, tiksliau sakant, neturime, skirstyti šio kelio į dvi ar net tris dalis: aukštyn- dešinėn- aukštyn. Turime pasitreniravę išmokti antrąją pavarą perjungti į trečiąją ir atvirkščiai vienu sklandžiu judesiu: įstrižai dešinėn į viršų, įstrižai kairėn žemyn. Kiekvienas pažįsta savo automobilio pavarų dėžę ir supranta, apie ką kalbu. Be abejo, visa tai tinka tam atvejui, kai svertas įtaisytas mašinos grindyse.

Svertu, kuris įtaisytas po vairo ratu, manevruoti sunkiau, nes yra daugiau traukių. Bet įgudus ir čia galima perjunginėti pavaras vienu sklandžiu judesiu.

Trečios ir kitų pavarų įjungimas

Nebekalbėdamas apie droselio valdymo ir sankabos pedalus, nurodysiu, kaip stumti svertą iš antrosios padėties į trečią, nes, kurią pavarą bejungtume, pedalais turime veikti taip pat.

Iš antrosios į trečiąją. Jei, važiuodami antrąją pavarą, norime įjungti trečiąją, pavarų perjungimo svertą turime stumti įstrižai dešinėn į viršų. Tai žinome, bet kaip tai padaryti? Stumdami svertą aukštyn, kartu jį **švelniai spaudžiame į dešinę**; pajutę, jog toje pusėje nebeliko atramos (svertas vos vos krypteli į šoną), stipriau pastumiame svertą įstrižai dešinėn- štai ir yra trečioji pavarą.

Iš trečiosios į ketvirtąją. Įsidėmėkite, kad, perjungdami trečiąją pavarą į ketvirtąją, **traukiame svertą ne tiesiai žemyn**, bet šiek tiek įstrižai į dešinę, kad truputėlį pajustume toje pusėje pasipriešinimą. Tik turėkime galvoje, jog kai kuriose automobiliuose apačioje dešinėje yra atbulinė pavarą. Todėl kreipti svertą į dešinę reikia labai atsargiai.

Apskritai pavarų perjunginėjimui galioja bendra taisyklė: daryti viską labai švelniai. Nei stumti, nei traukti per jėgą. Vadinasi, reikia treniruotis, treniruotis ir dar kartą treniruotis.

Įkalnė

Važiuodami į kalną, pavaras perjunginėjame iš esmės taip pat. Skirtumas tik tas, jog kiekviena pavara įsibėgėjame iki maksimumo, **nepalikdami 10% apsisukimų rezervo.**

Kodėl? Mat lygumos kelyje varikliui nereikia įveikti tokio didelio pasipriešinimo, kaip važiuojant į kalną.

Po pirmosios pavaros įjungus antrąją, variklio apsisukimai esti dar palyginti maži; o jis privalo turėti pakankamai galios, kad, įjungus antrąją pavara, iš karto smarkiai imtų traukti mašiną į priekį. Todėl prieš pavarų perjungimą reikia tiek įgreitinti variklį, kad perjungimo momentu jo apsisukimų skaičius nebūtų žemesnis už tą, kuriuo variklis gali efektyviai dirbti įjungta aukštesniąja pavara.

Nuokalnė

Atvirkščiai yra važiuojant nuo kalno. Tuomet 10% atsarga iki maksimumo **padidėja iki 20%**, o kartais ir daugiau. Todėl neleistina smarkiai įgreitinti automobilį kiekviena pavara.

Jei norime, sportiškai važiuodami, **labai sparčiai įsibėgėti** ir esame pakankamai įgudę, galime minėtąjį rezervą sumažinti: lygumos kelyje- iki 2% ir nuokalnėje- net iki 2%.

Žinoma, tada automobiliu įsibėgėsime greičiau, bet aš nepatarčiau to daryti, nes yra gadinamas variklis. O anksčiau paminėtos atsargos iš tiesų visiškai pakanka. Juk laimėto laiko skirtumas, rezervą panaudojant dviem minėtais būdais, tesudarys net ne dešimtąsias, o tik šimtąsias sekundės dalis. Pavyzdžiui, jei sumažinsime rezervą nuo 20% iki 2%, gal laimėsime dešimtąsias sekundės dalis, o sumažinę nuo 10% iki 2%- jau tik šimtąsias sekundės dalis.

Trejopas važiavimas

Yra trejopas važiavimas automobiliu: 1) normalusis, 2) greitasis, 3) lenktyninis. Aš važinėju visais trimis būdais.

Visa, kas buvo anksčiau pasakyta, ypač apie pavarų perjungimą, tinka greitajam važiavimui. Tų pačių veiksmų lėtesnis atlikimas būdingas normaliajam važiavimui. Lenktyninio važiavimo pagrindas yra žaibiški pavarų perjungimo manevrai tobulai sinchronizuotais judesiais. Be to, perjungiant pavaras, labai dažnai- ir tai užvis sunkiausia- koja nenuimama nuo akceleratoriaus, droselio vožtuvus būna atvertas iki galo. Tai sunkus manevras, kuriam gerai atlikti reikia ilgų pratybų. Net ir greitojo važiavimo atveju **patariu juo naudotis tik žemesnei pavarai įjungti, važiuojant į kalną**, kai variklis įkalnėje silpsta, **ir kilus būtinybei greitai aplenkti.**

Treniruodamiesi perjunginėti pavaras, nenukėlę kojos nuo akceleratoriaus, visada turime būti labai atsargūs. Sankabos išmynimo momentu būna didžiulis pavojus "persukti" variklį, jį visiškai sugadinti. Todėl pirmuosius bandymus reikia daryti su didele atsarga.

Pavyzdžiui, įsibėgėjame trečiaja pavara iki pusės maksimalaus greičio. Didžiausias greitis ta pavara, sakykime, lygus 90km/h; mes įsibėgėjame iki 45km/h ir, neatleisdami akceleratoriaus, stengiamės greitai nuspausti ir atleisti sankabos pedalą, tuo pačiu metu įjungdami aukštesnę, ketvirtąją, pavarą. 45km/h greitis trečiaja pavara atitinka maždaug pusę apsisukimų, maksimaliai leistinų mūsų varikliui. Antroji pusė šiuo atveju sudarys **garantiją**, kuri pradedančiajam turi užtikrinti, kad jis savo manevru nesugadins variklio. Man tuos įgūdžius išsiugdyti padėjo tik varginančios treniruotės. Dabar šį veiksmą atlieku taip greitai, kad variklis, besisukantis 7000 apsisukimų per sekundę, pavarų perjungimo momentu įgauna tik 200 apsisukimų viršaus. Vien ši pavarų perjungimo sistema duoda man 10 kilometrų atkarpoje maždaug 20 sekundžių persvarą prieš varžovą, kuris perjunginėja pavaras paprastu būdu.

Kalbėdamas apie aplenkimą, turiu galvoje keblią ir net pavojingą situaciją. Pavyzdžiui, kai trečiaja pavara lenkiame autobusą, o jo vairuotojas piktybiškai padidina greitį. Iš priekio dideliu greičiu atvažiuoja kitas automobilis. Tokioje situacijoje vairuotojas, kad išsigelbėtų, paprastai dar "paspaudžia", varikliui jau sukantis maksimaliu dažniu, ir, nors šia trečiaja pavara leidžiama važiuoti tik 80km/h greičiu, šiek tiek viršija net šimtą. Dažniausiai mašina tą šimtinę išlaiko, tačiau vairuotojas, viršydamas trečiosios pavaros greičio ribą, negerai daro. Juo labiau, kad šitai jam neapsimoka. Mat, automobiliu, kurio trečiosios pavaros greičio maksimumas yra, pavyzdžiui, 80km/h, įsibėgėti iki 105km/h **trunka ilgiau**, negu pasiekti tą 105km/h greitį, įsijungus ketvirtąją pavarą lenktyniniu būdu, nenukeliant kojos nuo droselio valdymo pedalo.

Žinoma, norint gerai mokėti šį manevrą, reikia jį daug kartų ir labai tiksliai treniruoti, šlifuoti. Čia pateikiau jį kaip pavyzdį, jog kartais ir normaliai važiuojant, saugumo sumetimais, prireikia griebtis greitojo ir net lenktyninio važiavimo elementų. Tačiau sunkių manevrų galima išmokti tik pratybomis! Bepigu perplaukti upelį tam, kas jau ne kartą yra įveikęs La Manšą.

Šiaip ar taip, kiekvienas žemesnės pavaros perjungimas į aukštesnę, važiuojant sportiškai, turi būti atliekamas taip, kad automobilis kaskart iš to perjungimo gautų papildomą impulsą ir šoktelėtų į priekį.

Apie variklio galingumą

Žinokite, kad dirbančio didžiausiais apsuksimais variklio galia visuomet būna šiek tiek mažesnė už maksimalią. Didžiausia jo galia yra tada, kai apsisukimų skaičius yra kokiais 6-7% mažesnis už leistinąjį. Toliau galios kreivė krinta, ir kuo greičiau už šios ribos versime suktis variklį, tuo jis bus silpnesnis.

Ne vienas pasigiria: mano mašina antrąją pavarą traukia iki 80km/h, nors instrukcijoje parašyta- tik 60. Toks važiavimas yra automobilio žalojimas. Jei spidometro skalėje

pažymėta, kokių greičių kuria pavarą važiuoti, tai **visiškai nevalia to greičio viršyti**, nors daugelis vairuotojų daro priešingai.

Spidometro koregavimas

Reikia pasidomėti, ar tiksliai rodo spidometras. Kadangi dauguma skaitytojų tikriausiai neturi tachometro, tad, norėdami praktikoje pasinaudoti mano patarimais dėl tai ar kitai pavarai tinkamo greičio, vadovausis normalaus spidometro parodymais.

Dažniausiai spidometrai rodo didesnę greitį už tikrąjį. Kartais jie būna labai netikslūs. Ralistai tokius spidometrus vadina "forsuotais": spidometrui rodant 140km/h, tikrasis automobilio greitis tesiekia maždaug 120km/h.

Štai kodėl spidometrą reikia patikrinti. Kaip? Važiuojame plentu, šalia kurio yra kilometrų stulpai, vienodu spidometro rodomu greičiu. Sekundometru fiksuodami laiką, per kurį įveikiame 1km, nustatome tikrąjį greitį. Tai padaryti mums padeda žemiau pateikiama formulė, kurios pagalba galima rasti tikrąjį automobilio greitį, žinant, per kiek laiko jis nuvažiuoja 1 kilometrą.

Tikrąjį automobilio greitį galime paskaičiuoti taip:

(greitis km per valandą) = 3600 / (sekundžių vienam kilometrui)

Nustatę spidometro paklaidą, važiuodami įvairiais greičiais, jau galime jį koreguoti- pažymėti jo skalėje kiekvienos pavaros didžiausio greičio vietą ten, kur ji iš tiesų turi būti.

Pastaba: kiekvieną nusistatyto atstumo važiavimą tam tikru greičiu reikėtų, kad būtų tiksliau, pakartoti dvyk ir apskaičiuoti vidurkį. Jei pedantas dėl vieno vidurkio važiuos tris ar keturis kartus- juo geriau. Galima duoti spidometrą sureguliuoti specialistui (specializuotai dirbtuvei), bet sureguliuotąjį vis tiek pravartu patikrinti ir kelyje aprašytuoju metodu. Toks spidometro koregavimas, arba taravimas, padės mums eksploatuoti variklį taip, kaip gamyklos nustatyta.

Sukimo momentas ir variklio galia priklauso nuo alkūninio veleno apsisukimų per minutę skaičiaus. Šie duomenys paprastai esti labai tikslūs. Žinoma, ne visi to paties tipo varikliai yra visai vienodi. Kai kurie nukrypsta nuo teorinio modelio duomenų. Tie nukrypimai paprastai būna nedideli. Kas kita spidometrai: didžiulė jų dauguma nepasižymi tikslumu. Nemažai automobilių gamintojų dėl reklamos, kad mašinos savininkas būtų patenkintas ir vairuodamas smagiai jaustųsi, pro pirštus žiūri į spidometrų "forsavimą". Tačiau gamyklos pateiktieji duomenys visada atitinka tikrąjį variklio apsisukimų skaičių ir greitį. Žinant faktinį greitį, galima eksploatuoti mašiną, vadovaujantis gamykliniais duomenimis, kurie nurodyti automobilio aptarnavimo instrukcijoje.

Kodėl negalima viršyti

Dar sykį panagrinėkime, kodėl negalima viršyti greičio, nustatyto vienai ar kitai pavarai?

Kiekvienas toks viršijimas verčia variklio alkūninį veleną sukstis per dideliais apsisukimais. Vadinasi, sunkiau tenka dirbti vožtuvams ir jų spyruoklėms, kur kas greičiau susidėvi skirstymo velenėlis ir visi variklio elementai. O tai jau grynas nuostolis, nes, dirbdamas per dideliais apsisukimais, variklis ne tik genda, bet atitinkamai praranda galios. Kitaip tariant, jei, užuot bandę įsibėgėti iki neleistinių 80km/h, perjungtume pavarą, spidometro rodyklei pasiekus atitinkamą skalės žymę, mūsų greitėjimas būtų kur kas didesnis.

Šiaip dauguma automobilių gamintojų, o tie, kurie gamina populiarias, kasdieniniam vartojimui skirtas mašinas, beveik visi labai rūpinasi, kad jų produkcija būtų patikima ir patvari. Automobilio širdis- jo variklis, kuriuo paprastai ypač domisi vyriškosios lyties pirkėjai. Kaip rodo tyrimai, moteris labiausiai domina mašinos išvaizda ir kėbulo spalva, o vyrams labiausiai rūpi mechanizmai ir visų pirma dinaminės automobilio savybės.

Praktiškai kiekvieną serijinės gamybos automobilio variklį galima gerokai paforsuoti. Variklio forsavimu vadinu jo galios ir sukimo momento padidinimą. O tai daugiausiai priklauso nuo variklio alkūninio veleno apsisukimų skaičiaus padidinimo. Savo ruožtu tada ima didesniu greičiu judėti stūmokliai, vožtuvai ir t.t. Nuo to meto, kai buvo sukonstruotas pirmasis vidaus degimo variklis, padaryta didžiulė pažanga. Iš to paties darbinio tūrio (arba variklio litražo) mūsų dienomis išgaunama keliolika kartų didesnė galia. Vidaus degimo varikliai tobulėja ir toliau. Ypač didelę pažangą šioje srityje yra padarę japonai. Bet kuo labiau norima "išsunkti" variklį, kad kuo didesnę galią duotų vienas litras cilindrų tūrio, tuo geresnės, ir, žinoma, brangesnės turi būti medžiagos, iš kurių gaminamas variklis. Padaugėja ir karbiuratorių, vožtuvų, pasidaro sudėtingesnė uždegimo sistema ir kiti įrenginiai. O kur dar konstrukcijos pakeitimai, kurie gerokai pabrangina labai našių variklių gamybą. Visa tai, kartu paėmus, sudaro išties sudėtingą problemą.

Atskiros variklio grandys labai priklauso viena nuo kitos. Gerai žinome, kad grandinės atsparumą lemia ne stipriausioji, bet silpniausioji grandis. Tas pats pasakytina ir apie variklius. Tik šiuo atveju gamintojas privalo rasti aukso vidurį. Apskritai kalbant, variklis yra jau ir konstruojamas taip, kad automobilis, kuriam jis skirtas, neviršytų nustatytos to gaminio kainos ribos. Be to, jis būtinai turi veikti be gedimų ne mažiau kaip 1500 valandų. Svarbu ir variklio elastingumas, kuris yra tuo didesnis, kuo nuožulnesnis sukimo momento grafikas. Tačiau tai sunku suderinti su galia. Varikliai, kurių galia, skaičiuojant vienam litrai darbinio tūrio, yra didelė, nebūtinai labai elastingi, ir jiems reikia daugiapakopės pavarų dėžės. Pavyzdžiui, japoniški lenktyniniai motociklai turi 8 pavaras. Didelę galią ir atitinkamai didelį sukimo momentą toks variklis turi labai siaurame apsisukimų skaičiaus diapazone, todėl tenka perjunginėti pavaras. Šioje knygoje neketinu per daug leisti į variklio mechaniką, nes ne ji yra mano tikslas. Kai kurie teiginiai pateikiami, ko gero, pernelyg supaprastinti- svarbu, kad jie būtų aiškūs ir suprantami.

Gamykloje per bandymą kiekvieno variklio galia yra pakeliama iki tam tikros ribos, o paskui vėl sumažinama, pavyzdžiui, nuo pasiektų 60AG iki 40-45AG, ir šios galios variklis išleidžiamas į rinką. Tuo siekiama, kad jis būtų gyvybingesnis ir kad jo rida prašoktų 100 tūkstančių kilometrų.

Aišku, dėl to susidaro tam tikra variklio tolerancija, vadinasi, jeigu vietoj leistinų 60km/h važiuosime antrąją pavarą 70km/h greičiu, dar nieko baisaus, neskaitant galios sumažėjimo neįvyks. Bet aštuoniasdešimt, kaip esu sakęs, jau nevalia.

Iš tiesų nuo kalno su tuo varikliu, jei tik jis nesubyrės, galime važiuoti antrąją pavarą ir devyniasdešimt kilometrų greičiu. Tačiau kam to reikia?

Vietoj nominalių 45AG, kuriomis nusakoma šio variklio galia, važiuojant 60km/h greičiu, belieka 25AG.

Šia proga keletas žodžių dėl santrumpos AG. Šitai yra žymimi vienetai, kuriais apibūdinama variklio galia. Vietoj *arklio galia* vartojama ir *arklio jėga*. Iš tiesų ji- ne jėga ir net ne jėgos vienetas, o darbo, atlikto per tiksliai nustatytą laiko tarpą, matas. Taigi galingumo matas. Viena arklio galia lygi 75 kilogrammetrams per 1 sekundę. Kitaip sakant, 1AG variklis įstengtų per 1 sekundę pakelti 75kg svorį į 1 metro aukštį.

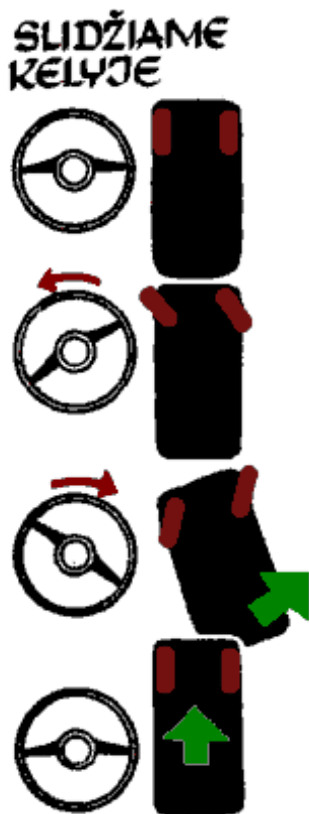
Bendra išvada tokia: **tiek per maži, tiek ir per dideli variklio apsisukimai, palyginus su gamyklos instrukcijoje nurodytais, yra žalingi.** Visada žiūrėkime, kad mūsų variklis dirbtų lygiai ir be didelės apkrovos.

Slidi danga

Pajudant iš vietos slidžiu keliu, svarbiausia yra neleisti ratams per daug slysti. Vadinasi, pradedame važiuoti mažesniais variklio apsisukimais ir labai švelniai atleidžiame sankabą. **Vos pastebėję automobilį slystant, tučtuojau švelniai atleidžiame akceleratorių, o sankabos pedalo padėties nekeičiame.**

Jau pradėjus važiuoti, per sekančius pavarų perjungimus- iš antrosios į trečią ir iš trečios į ketvirtą- **galima akceleratorių spausti iki galo ir pavaras perjungti žaibiškai.**

Savaime aišku, tais momentais budriai pasiruošiame galimam, netgi labai tikėtinam šoniniams slydimui, ir, jei jis įvyko, **tučtuojau švelniai suktelėjame vairą į slydimą pusę**



Labai slidžios dangos kelyje visa tai turime atlikti dar švelniau. Ir gerai įsidemėkite, ko tokiu atveju daryti nevalai, būtent: **labai slidžios dangos kelyje nevalia, atitinkamai nepaspaudus droselio valdymo pedalo, staiga atleisti sankabą**. Taip pasielgę, galime bematant išlėkti iš kelio.

Teko daug kartų matyti, kai nuo slidžios dangos kelio automobilis, rodos, dėl nesuprantamų prežasčių išlėkė į šalikelę. Pakalbėjus su tų mašinų vairuotojais, kaskart išgirdavau maždaug tą patį: "Niekiaip nesuprantu, kodėl taip atsitiko: be jokios mano kaltės mašina ėmė slysti šonu, ir nieko nebegalėjau padaryti".

Pažiūrėkime, kaip čia yra iš tikrųjų.

Jeigu įsibėgėjome antrąją pavarą iki 60km/h ir norime įjungti trečiąją pavarą, nepamirškime, jog tai privalome padaryti labai švelniai. Perjungiamo pavaras taip, kaip mus mokė kursuose: visiškai atleidžiame akceleratorių ir numiname iki galo sankabos pedalą. Variklis pavarų perjungimo momentu dirba tuščiąja eiga. Vadinasi, vietoj buvusių didelių variklio apsisukimų teliko, sakykim, 700 apsisukimų per minutę, vadinamieji tuščiosios eigos apsisukimai. Jei dabar įjungtume trečiąją pavarą ir staigiai atleistume sankabą, **neišvengiamai užblokuotume varančiuosius ratus**, užpakalinius arba priekinius, arba **vieną iš varančiųjų ratų**- prisiminkime diferencialą. Bet kuriuo iš šių atvejų imame sukintis vilkeliu ir patiriame visas tokio sukimosi pasekmes.

Šis momentas labai pavojingas: variklis dirba labai mažais apsisukimais, nes akceleratorius yra atleistas. Staiga atleisdami sankabą, sujungiame varančiuosius ratus su varikliu. Kad šis sujungimas neturėtų neigiamų pasekmių, ratų sukimosi greitis turi atitikti variklio apsisukimų skaičių, padalytą iš perdavimo santykio, būdingo tai pavarai. Jei variklis įstengia daryti apie šešis tūkstančius apsisukimų, tai, perjungus pavaras iš antrosios į trečiąją, apsisukimų skaičius turi būti apie 3,5-4 tūkstančius, tai yra maždaug atitikti maksimalų sukimo momentą arba vos vos už jį mažesni.

Sujungus ratus su varikliu be šios sąlygos, greitai besisukantys ratai susidurs su gerokai lėtesniais variklio apsisukimais. Prasižės varžybos: **ratai stengsis pagreitinti variklį, o variklis stengsis pristabdyti ratus.**

Nugalės, aišku, variklis. Tik labai didelė jėga įstengtų, esant uždarytam droseliui, padidinti apsisukimus nuo 700 iki 3500. O iš kur imsi tą jėgą? Iš varančiųjų ratų? Bet jie slidinėja ir yra visiškai bejėgiai.

Jei kelio danga šiurkšti, slydimas bus nedidelis- padangos sucyps, automobilio greitis truputiuką sulėtės ir daugiau nieko.

Slidžiame kelyje, žinoma, bus kitaip: ratai nepajėgs įsukti variklio net per keletą sekundžių, tad abu varantieji ratai arba vienas iš jų ims slysti. Gali įvykti ir dalinis blokavimas, kai ratas, kuriam derėtų riedėti, pavyzdžiui, 200 apsisukimų per minutę greičiu, ims riedėti 5 apsisukimais per minutę. Praktiškai tai tolygu nuliui, o kalbamuoju atveju tolygu slydimui.

Todėl, kad neužblokuotume varančiųjų ratų ir išvengtume slydimo, turime, prieš atleisdami sankabą, akceleratoriaus paspaudimu padidinti variklio apsisukimus. Mūsų pavyzdžio atveju **padidinti iki pusės maksimalių apsisukimų.**

Aukštesnės pavaros perjungimas į žemesnę

Tokio perjungimo prireikia, norint pristabdyti automobilį varikliu. Šis manevras slidžios dangos kelyje yra labai pavojingas.

Nemokšiškas stabdymas varikliu daugeliu atveju gresia liūdnomis pasekmėmis. Per metus, praleistus prie vairo, esu patyręs du tokius atsitikimus. Paskutinį- prieš 10 metų. Tuomet jau buvau laikomas vienu iš labiausiai patyrusių Lenkijos ralistų. Ant apledėjusios po lietaus kelio dangos dar prisnigo. Važiuoju iš Bielsko į Krokuvą. Prieš Kentus- maždaug dviejų kilometrų tiesus kelio ruožas. Skubu, kaip visada. Ženklus, įspėjančius, kad priekyje taisomas kelias, pastebėjau per vėlai. Mano "Fiat 600D" spidometras rodo truputį daugiau kaip 100km/h (variklis buvo šiek tiek paforsuotas- maksimalus greitis siekė 125km/h). Pradedu atsargiai stabdyti- perjungiu pavaras iš ketvirtosios į trečiąją ir negalvodamas atleidžiu sankabą. Tą patį akimirksnį mašina ima kelyje suktis vilkeliu. Man labai pasisekė- išgelbėjo storai apsnigti akmenų ir žvyro kauburiai. Iš kelio neišlėkiau, tik truputį apibrozdinau kėbulą.

Aukštesnė pavarą į žemesniąją dažniausiai perjungama tada, kai mašina įkalnėje nebetrūksta arba kai reikia sumažinti greitį.

Lygumos kelyje toki perjungimą gali padiktuoti jo dangos nelygumai arba priekyje atsiradusi kliūtis. Tada palaipsniui pereiname prie žemiausios pavaros, pagelbėdami dar ir stabdžiu.

Prisiminkime ankstesniame skyriuje aprašytą pavarų perjungimo slidžiame kelyje pavyzdį ir pažvelkime į jį iš kitos pusės.

Sakykim, važiuojame trečiąja pavarą 70km/h greičiu ir norime įjungti antrąją pavarą. Šis greitis atitinka antrosios pavaros maksimalius variklio apsisukimus.

Akceleratorių, kaip ir ankstesniajame pavyzdyje, esame atleidę, ir apsisukimų skaičius yra sumažėjęs. Vadinasi, nuo 700 apsisukimų varikliui dabar reikia šoktelėti iki 6000, o ne, kaip pirma, nuo 700 iki 3500. Tai, be abejo, dar pavojingiau. **Todėl, kad neužblokuotume varančiųjų ratų ir išvengtume slydimo, reikia, prieš atleidžiant sankabą, nuspausti akceleratorių, tai yra padidinti variklio apsisukimų skaičių**, šiuo atveju beveik iki maksimumo.

Krypties išlaikymas

Visa, kas anksčiau pasakyta, susiję ir su mokėjimu išlaikyti važiavimo kryptį pavarų perjungimo momentu slidžiame arba žvyru bei smėliu pabarstytime kelyje.

Bandant labai greitai įsibėgėti nelygios dangos kelyje, pabarstytime žvyru, smėliu ar smulkiais akmenukais, būtinai ima slysti dešinysis arba kairysis varantysis ratas, ir reikia žaibiškai reaguoti vairu, kad mašina ir toliau važiuotų norima kryptimi.

Dažnai toki vaizdą matome kine: galingas automobilis smarkiai pajuda iš vietos, užpakaliniai jo ratai blaškosi į abi puses, nes vairuotojas labai mikliai reaguoja vairu. Jeigu jis to nedarytų, automobilis bematant imtų suktis vilkeliu.

Dėl tokio užpakalinių ratų slyščiojimo į kairę ir į dešinę, arba, kaip sakoma, mašinos "sumėtimo", gerokai prarandama greičio, tačiau **slidžios arba birios dangos kelyje kitaip įsibėgėti neįmanoma**. Svarbu, kad tas automobilio "sumėtymas" būtų kuo mažesnis. Kadangi praktiškai neįstengiame pastoviai laikytis ratų sukibimo su keliu ribos, tad turime dažnai ją peržengti. Bet tuomet žaibiškai priveriame droselį, vėl jį atveriamo ir tokiu būdu gana ilgai išsilaikome prie pat sukibimo ribos, minimaliai nukrypdami nuo jos čia į vieną, čia į kitą pusę.

Perjungimas į žemesniąją važiuojant dideliu greičiu

Tai nepaprastai svarbus manevras, ypač slidžios dangos kelyje. Taip pat ir stabdant.

Kada perjungiamo į žemesnę pavarą? Kai norime padėti stabdžiams arba, atvirkščiai, kai norime, kad variklis, sumažėjus jo apsisukimų, veiktų kaip stabdys. Tą patį darome, tik jau visiškai ramiai, kai, artėdami prie kokios nors kliūties, norime sumažinti greitį, neprarasdami variklio galios. Aukštesniąją pavarą perjungiamo į žemesniąją ir važiuodami į kalną; tuo taip pat siekiame, kad nesumažėtų variklio apsisukimų skaičius, o pakeitus pavarų dėžės perdavimo santykį, variklis lengviau trauktų.

Privalome žinoti, kada tą pavarą įjungti.

Perjungimas į žemesniąją važiuojant į kalną

Šiuo atveju dar reikia atsižvelgti į kelio nuolydį ir automobilio apkrovą.

Jei mašina sunkiai pakrauta, o įkalnė stati, tai trečiąją pavarą perjungiamo į antrąją, kai greitis pasidaro ne daugiau kaip 10% mažesnis už maksimalų antrosios pavaros greitį.

Kaip reikia įjungti žemesniąją pavarą?

Įkalnėje išimties tvarka galima įjungti žemesniąją pavarą, neatleidžiant akceleratoriaus, panašiai kaip didinant greitį per lenktynes. Tai lengva padaryti ir nepavojinga varikliui. Tik tokioje situacijoje ir reikia pradėti mokytis perjunginėti pavaras su atidarytu droseliu.

Štai pavyzdys. Mūsų automobilis turi tachometrą. Važiuojame į kalną trečiąja pavarą. Sunkiai įveikdama įkalnę, mašina "silpsta" ir ima lėtėti. Variklio apsisukimai mažėja. Spidometro rodyklė rodo kaskart mažesnę automobilio greitį, kol priartėja prie žemesniosios pavaros greičio maksimumo. Tada tachometras rodo jau tik 4000 apsisukimų.

Visiškai kitaip atrodo atvirkščias manevras, daromas įsibėgėjant. Šiuo atveju iš žemesniosios aukštesnioji pavarą įjungiamo tuo momentu, kai variklis yra pasiekęs didžiausią apsisukimų skaičių, leistiną žemesniajai pavarai. Variklio apsisukimų atsargos beveik nebelieka- praktiškai ji esti lygi nuliui.

Pavyzdys. Važiuojant trečiąja pavarą, automobilis pasiekia maksimalų pavaros greitį, pažymėtą spidometro skalėje. Tachometras rodo jau 5600-6000 apsisukimų. Žinoma, tuomet perjungti pavarą, esant atvertam droseliui, be galo sunku.

Todėl mokymėms perjunginėti pavaras su atvertu droseliu ne įsibėgėdami, o tik lėtėdami. Darykime tai, savaimė aišku, įkalnėje, mažėjant variklio apsisukimų skaičiui.

Šiek tiek pakeistą šį manevrą galima atlikti ir įsibėgėjant. Pavyzdžiui, perjungiamo pavarą iš antrosios į trečiąją tuo momentu, kai greiti antrąja pavarą tesiekia, sakykime, 50km/h, taigi yra **daug mažesnis už maksimalų jos greitį**. Tada varikliui dar yra kur didinti apsisukimus.

Norint tobulai išmokti šį manevrą, reikia sistemingai jį atlikinėti kaskart vis greičiau. Tai nelengvas darbas, susijęs su ilgomis pratybomis.

Įsidėmėkime, kad įkalnėje negalima leisti greičiui sumažėti kur kas daugiau už tos žemesniosios pavaros, kurią ketiname įjungti, maksimalų greitį, nes įkalnėje tenka įveikti gana didelį pasipriešinimą ir automobilis labai lengvai praranda greitį.

Bendra pastaba: važiuodami į kalną, jei reikia, jungiame iš eilės vis žemesnę pavarą, bet kiekvieną iš jų išnaudojame iki galo.

Perjungimas į žemesniąją slidžiame kelyje

Labai pavojingas manevras. Sankabą galima atleisti tik padidinus variklio apsisukimus!!! Vadinasi, variklio apsisukimai turi bent atitikti ratų sukimosi greitį, o geriau, kai jie yra kiek didesni, kad variklis, perjungus pavarą, nors truputėlį truktelėtų automobilį į priekį.

Numiname sankabos pedalą ir aukštesniąją pavarą perjungiamo į žemesniąją, atitinkamai spausdami akceleratorių, kad variklio apsisukimų skaičius padidėtų. Jeigu variklio apsisukimai išsitenka įjungtos pavaros greičio ribose, galime iš karto atleisti sankabą- nieko blogo neatsitiks. Slydimo nebus.

Jeigu variklio apsisukimai būtų daug mažesni už ratų sukimosi greitį, tai varantieji ratai stengtųsi greitinti variklį ir imtų čiuožti. Tai reikia turėti galvoje. Privalome tol treniruotis, kol išmoksime perjungti aukštesniąją pavarą į žemesniąją absoliučiai tiksliai, neblokuodami ratų.

Žinoma, čia daug gali padėti tachometras. Jeigu jo nėra, tenka veikti "iš akies".

Sportiniame važiavime tachometras yra vienas iš geriausių kontrolės prietaisų. Ralistai nuola žiūri į tachometrą ir beveik niekados nepažvelgia į spidometrą, nes greitis jiems, tiesą sakant, tarsi neturi reikšmės. Įgudęs vairuotojas greitį žino ir taip. Pavyzdžiui, jei mano automobilis turi 5 pavaras, aš žinau, koku greičiu jis važiuoja kiekviena pavarą ir koks tą greitį atitinka apsisukimų skaičius. Tad, matydamas tachometrą rodant 5000 ir žinodamas, kuria pavarą važiuoju, lyg ir nesąmoningai suvokiu, koks yra greitis.

Taigi, perjungdami aukštesniąją pavarą į žemesniąją, įsidėmėkite: **kuo greitis didesnis, to sankabos atleidimo momentas yra pavojingesnis, net ir sausame kelyje.**

Perjungimas į žemesniąją ir stabdymas

Toks pavaros perjungimas turi ryšį su stabdymu.

Veiksmingiausiai stabdoma prie sukibimo ribos. Tačiau, norint to išmokti, reikia kartais šią ribą ir peržengti. Jaunas vairuotojas, kuris stabdydamas mano, kad čia pat ratai bus blokuoti ir ims čiuožti, kitaip tariant yra prie pat sukibimo ribos, iš tiesų dažniausiai būna

nuo jos dar tolokai, už 30%. Arba atvirksčiai, stabdo per smarkiai ir iš karto blokuoja ratus.

Vadinasi, stabdžių pedalą reikia tiek spausti, kad pajustume, jog ratai pasiekė pirmąją laukiamo slydimo ribą. Jei juos blokavome, tučiuojau truputį sumažiname spaudimą ir iš karto vėl padidiname. Tikriausiai ne sykį teks suvingiavusį automobilį tiesinti mikliu vairo pasukimu.

Ne visi keturi ratai iš karto atsiduria anapus sukibimo ribos, o tik vienas iš jų. **Tai reikia visada atsiminti.** Nėra tokių stabdžių ir nebūna tokių situacijų, kad visi keturi ratai tuo pačiu metu būtų vienodai veikiami, nes truputėlį nevienodai laiko stabdžiai ir ratai remiasi į keturis skirtingus kelio dangos taškus. Kartais susidaręs skirtumas tesiekia 1/100 sekundės, bet vis dėlto jis yra ir kažkuris vienas ratas pradeda čiuožti pirmas.

Gera vairuotojas privalo iš karto pajusti tą akimirką, kai pirmasis iš keturių ratų praranda sukibimą su keliu: žaibiška reakcija šiuo momentu padeda įveikti visą situaciją.

Tūlas galėtų suabejoti: jeigu vienas ratas prarado sukibimą, o trys jį tebeturi- dar ne taip blogai... Tikriausiai ir nebus nieko blogo, **jeigu stabdžiai prastai sureguliuoti.** Tuomet galima reaguoti vairu ir toks stabdymas bus netgi veiksmingas- jei kelio danga palanki reagavimui vairu. Kelyje, kurio sukibimo koeficientas nemažas, net vienam ratui- tarkim, dešiniajam užpakaliniam ėmus čiuožti, labai mažai ką pajusime. Suktelėje vairą į kairę, išnaudosime tris neblokuotus ratus ir iš tiesų važiuosime toliau tarsi nieko nebūtų buvę.

Tačiau, ėmus slysti priekiniam dešiniajam ratui, jau blogiau, nes priekis labiau trauks į dešinę. Ar skaitytojams aišku, kodėl dabar tą priekį trauks labiau į dešinę? Todėl, kad slystant užpakaliniam dešiniajam ratui, sukdami vairą, remiamės dviem priekiniais ratais, o slystant priekiniam ratui, galėsime remtis tik vienu priekiniu ratu. Be to, priekiniai ratai yra vairuojamieji, ir blokuotas ratas sudarys pasipriešinimą, kuris kreips mašiną į šoną.

Apie priekinius varančiuosius ratus, arba pavarų perjungimas nenaudojant sankabos

Kitados didelį susidomėjimą sukėlė straipsnis, kuriame buvo rašoma, kaip žymusis suomių automobilistas Mekinenas perjunginėja pavaras, nenaudodamas sankabos; kairiąja koja tuomet stabdo, o dešiniąją spaudžia akceleratorių. Savaiame aišku, taip jis darė tam tikromis sportinio važiavimo situacijomis. Beje, Mekinenas yra sakęs, kad šitaip važiuoti jam patariama tik rungtyniaujant su pavojingu varžovu, kad pabaiga rūpesčių nebekeltų... Be abejo, tai buvo pasakyta juokais, nors ne visiškai.

Tokiems manevrams tinka, mano supratimu, tik tam tikri automobilių tipai. Tiesa, teko girdėti, jog bandyta juos atlikti su įvairiausiomis mašinomis, ir rezultatai, pasak bandžiusiųjų, buvę neblogi. Tačiau tai pavojingi manevrai ir eiliniam automobilio savininkui nepatartini, o praktiškai jie ne ką praverčia ir prityrusiam vairuotojui.

Esu šitaip važinėjęs II grupės automobiliu "Morris Cooper". Jo variklio galingumas buvo smarkiai padidintas- nuo 75 AG serijinės I grupės mašinose ligi 120 AG II grupės mašinose. Šis automobilio tipas labiausiai tiko tokiam manevrui net ir labai neslidžiame kelyje, pvz. ant sauso betono. Taisyklingai įvaldyti šią važiavimo techniką nėra lengva. Reikia ilgai ir atkakliai treniruotis. Tad kam gi tokia technika pravarti ir kuo ji pagrįsta? Atsakyti į šio klausimo antrą dalį tektų taip: galimybė priversti slysti užpakalinius ratus, kai varantieji ratai yra priekiniai.

Kad būtų aiškiau, kiek panagrinėkime automobilio su priekiniais varančiaisiais ratais specifika. Tai kai kurių firmų pamėgta konstrukcija, apipinta legenda, neva ji užtikrinanti važiavimo saugumą.

Sausame kelyje dažnai tenka perjungti pavaras. Slidžiame kelyje tai daroma rečiau. Rečiau perjunginėjant pavaras, tam tikrais atvejais galima įvykdyti manevrą "**kairioji koja stabdo, dešinioji spaudžia akceleratorių**". Šia proga pažymėsime, jog įjungti pavarą, nenaudojant sankabos, visada yra įmanoma. Reikia tik tobulai mokėti perjunginėti pavaras tame apskirime diapazone, kuriame ratų ir variklio sukimosi greičiai idealiai atitinka vienas kitą. Tada svirtas, neišmynus sankabos, lengvai pereina iš vienos padėties į kitą. Kairioji koja esti laisva. Gerai, bet kam gi kartu spausti ją stabdį, kai dešiniąją spaudžiamas akceleratorius?

Kad dideliu greičiu įveiktume posūkį, turime priversti automobilį slysti šonu, tiksliau sakant, slysti jo užpakalinius ratus. Stipriau pravėrę droselį, sukelsime tokį slydimą tik tada, jei užpakaliniai ratai yra varantieji.

Ar galima kitaip sukelti slydimą, jei varantieji ratai yra priekiniai? Galima, pristabdant. Argi, juk stabdžiai veikia 4 ratus? Apie rankinį stabdį nekalbu: jis praverčia nebent figūriniam, bet ne greitam važiavimui trasa. Tad kaipgi pristabdytume tik užpakalinius ratus, kai priekiniai yra varantieji? **Paspausdami vienu metu ir stabdžių, ir droselio valdymo pedalus**. Ta priemonė yra veiksminga, kai variklio galingumas toli prašoka stabdžių efektyvumą.

Už stabdžius stipresnis variklis toliau suks priekinius ratus, o užpakaliniai ratai bus blokuoti ir ims slysti.

Kai priekiniai ratai yra varantieji, spustelėję akceleratorių, sumažiname jų sukibimą su keliu.

Taigi, netikėkime tokius automobilius vairuojančių žmonių tvirtinimu, kad, posūkyje paspaudus akceleratorių, priekiniai varantieji ratai "ištempia" mašiną iš bet kokios situacijos. Tai netiesa. Žinoma, ištempia, **bet tik neviršijant saugaus greičio**, tiksliau sakant, ir papildomai paspaudus akceleratorių, kad mašina "ištemptų", jos greitis privalo būti mažesnis už tą, kuriuo galima normaliai įveikti vingį.

Tad labai klystų tas vairuotojas, kuris, valdydamas mašiną su priekiniais varančiaisiais ratais, posūkio viduryje dar "paspaudęs" ir sėkmingai užbaigęs posūkį be slydimo, įtikėtų, jog nuo slydimo jį išgelbėjo akceleratoriaus paspaudimas, "ištempęs" mašiną.

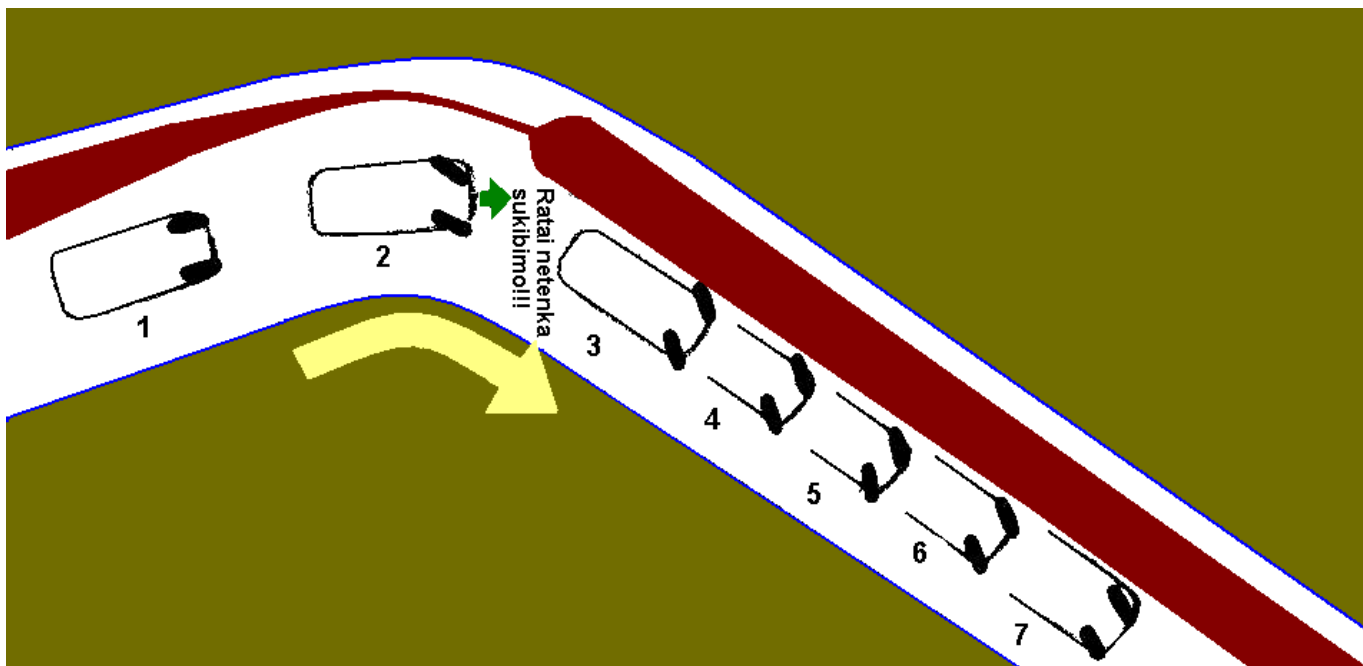
Vairuotojas gali pradėti ir įveikti tą posūkį didžiausiu greičiu, kokį tik leidžia mašinos parametrai ir vingio pobūdis, bet jeigu, **ribiniu greičiu pradėjęs posūkį, vingio viduryje dar "paspaustų", iš tiesų nebeilgai išsilaikytų trasoje.** Tokią situaciją [matome paveiksle](#): jame atstojamosios kryptis rodo tokių manevrų padarinius. **Reikia atvirksčiai:** jeigu, pradėję posūkį mašina su priekiniais varančiaisiais ratais, jaučiame, jog esame pasiekę viršutinę greičio ribą šiam atvejui, privalome, nenorėdami išlėkti iš tramos, tik **švelniai ir tiksliai pristabdyti- pasunkinti priekinius ratus.**

Gali kilti klausimas: pristabdyti ar tik nukelti koją nuo akceleratoriaus?

Tai priklauso nuo variklio. Jei jis dvitaktis- vien kojos nukėlimas nuo akceleratoriaus nedaug tepadės. Jei keturtaktis- paprastai to užtenka, nes dėl stabdymo varikliu iš karto pasunkėja priekiniai ratai. Stabdymas dvitakčiu varikliu nelabai veiksmingas, todėl reikėtų dar švelniai, vos vos paspausti stabdį. Kaip ten bebūtų, stabdyti čia patartina kuo švelniausiai. To išmokti galima tik labai ilgai treniruojantis, nes paprastai tokiomis aplinkybėmis instinktas liepia viską daryti smarkiai ir staigiai, o reikia **švelniai ir jautriai.**

Pavyzdys, kaip nutraukti priekinių varančiųjų ratų sukibimą su su keliu. Kiekvienas papildomas akceleratoriaus paspaudimas mažina sukibimą.

1. Mašina tiesiame kelyje prieš vingį. Atleidžiamas akceleratorius.
2. Pasukami ratai, automobilis pradeda posūkį, akceleratorius vis dar atleistas. Jeigu jau dabar stipriai jį paspaustume ir varantieji (priekiniai) ratai prarastų sukibimą su keliu, mašina nulėktų tiesiai atstojamosios kryptimi (kaip rodo rodyklė)
3. Akceleratorius paspaustas ir ratai praranda sukibimą su keliu už vingio. Nors ratai pasukti į dešinę, automobilis važiuoja tiesiai. Tokioje situacijoje **atleidus akceleratorių ir kartu neištiesinus ratų**, kaip 7 pozicijoje, **mašina išlėktų į dešinę.**



Šitokį važiavimą esu demonstravęs Jendžejove. Mašina "Moris Cooper" su dešinėn pasuktais ratais pervaziavo visą turgavietę, t.y. apie 60 metrų, nekeisdamas krypties.

Jei greitai važiuojant posūkyje pradeda slysti priekiniai ratai, dar yra vilties išsigelbėti. Išsigelbėti būtų galima, jei pavyktų įveikti užpakalinių ratų sukibimą su keliu, tai yra priversti automobilį slysti šonu. Šį klausimą smulkiau aptarsiu specialiame skyriuje apie slydimus. Čia tepažymėsiu, kad, norint įveikti vingį tokiu greičiu, kuris, normaliai važiuojant, išsviestų mašiną iš trasos, reikia tame vingyje sukelti automobilio slydimą. O valdomo slydimo pagrindas yra sąmoningas, tyčinis ratų blokavimas.

Dėl pavyzdžio aprašau manevrą, gelbstintį nuo išlėkimo iš trasos. Darant kairįjį posūkį, ratai esti pasukti į kairę; dėl to pakinta ir pagrindinė atstojamosios kryptis (žiūrėti paveikslą "[Valdomas slydimas](#)"). Jei įstengsime nutraukti užpakalinių ratų sukibimą su keliu, automobilio užpakalis ims slysti į dešinę ir sukels šoninį stabdymą atstojamosios kryptimi, o priekiniai ratai, pasukti į išorinę posūkio kreivės pusę, trauks mašiną į priekį. Tai ir yra valdomas slydimas. Jis čia gali mus išgelbėti.

Pavyzdžiui, jei sportiniame "Morise" su priekiniais varančiaisiais ratais ir 100AG varikliu kairiąją koją laikome ant stabdžių pedalo, o dešiniąją- ant akceleratoriaus, tai, stabdydami iš karto visus keturis ratus ir varikliu greitindami du priekinius ratus, galime priversti slysti užpakalinius ratus. **Būtina sąlyga, kad variklio galingumas toli pranoktų stabdžių stiprumą.**

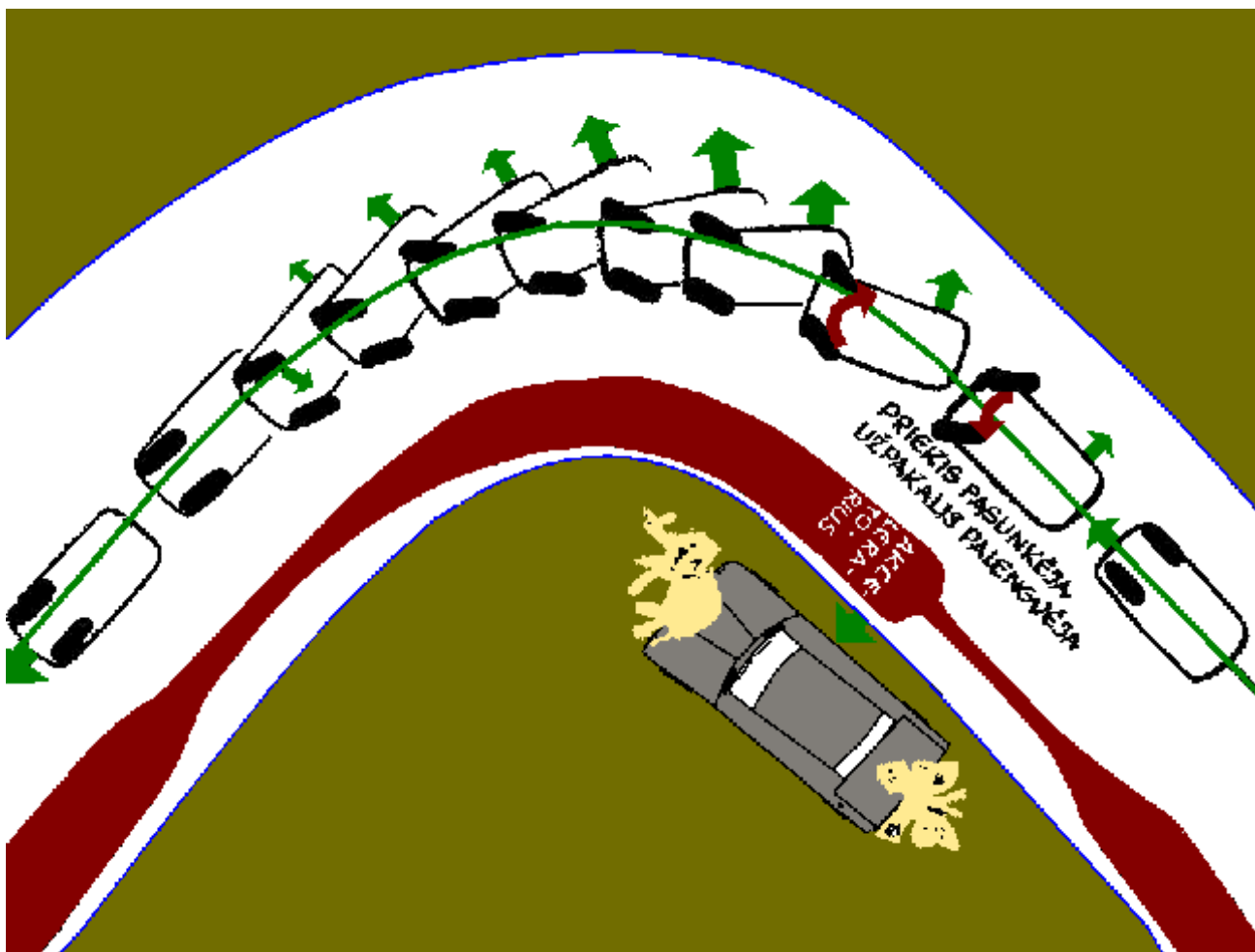
Stabdžių pedalas ne visada spaudžiamas kairiąja koja. Galima jį spausti kartu su akceleratoriumi vien dešiniąja koja, kaip matome paveiksle.



Baigdamas pridursiu vieną kitą pastabą tiems, kurių automobilis su priekiniais varančiaisiais ratais turi įprastinį, ne per daug galingą variklį.

Turbūt jau aišku, jo aprašytasis manevras vargiai pavyks su automobiliu, kurio variklis yra per silpnas, kad visiškai nurungtų stabdžius. Paprastai stabdžiai tokiais atvejais esti gerokai veiksmingesni už variklį. Yra, beje, dar vienas metodas- patraukti rankinį stabdį. Bet jis leistinas labai įgudusiam vairuotojui ir tik blogiausiu atveju.

Kadangi rankinis stabdis dažniausiai veikia tik užpakalinius ratus, iš principo jis idealiai tinka tam reikalui, kurį čia nagrinėjame- sustabdyti tik užpakalinius ratus.



Tačiau manevrą su rankiniu stabdžiu, vairuotojų gerai žinomą ir noriai naudojamą figūrinio vairavimo varžybose, irgi derėtų pirmiausia gerai išmokti. Jei, važiuodami truputį didesniu greičiu, bent ketvirtį sekundės perlaikysime įjungtą rankinį stabdį, tai automobilis, vietoje to, kad slystelėtų užpakaliniiais ratais į šoną, ims sukstis vilkeliu.

Ir dar viena sąlyga: **tokiam manevrui netinka įprastinis fiksuojamas rankinis stabdys**, toks, kurį atleidžiant reikia įveikti kažkokią konstrukcinę kliūtį.

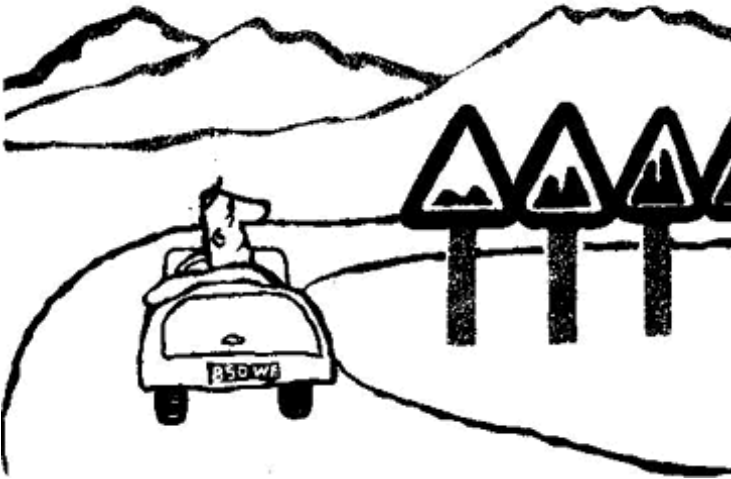
Esu vartojęs rankinį stabdį, pavyzdžiui, staigiuose vingiuose, kuriuos ralistai vadina kilpomis. Ir tiktai važiuodamas "Morisu". Toje mašinoje rankinio stabdžio fiksuojantis veikia atvirkščiai: reikia jį traukti, kad jis stabdytų. Paleistas stabdžio svirtas pats nupuola žemyn, nes jo niekas nelaiko, ir stabdys atsileidžia. Taip įtaisytą fiksuojantį turi ir paskutiniųjų laidų sportinės "Porche".

Dar vienas svarus argumentas prieš rankinio stabdžio vartojimą stabdžiams blokuoti yra automobilio greitis. Apskritai rankiniai stabdžiai gerai veikia tik ligi tam tikros greičio ribos. Kad ir koks būtų geras "Porche" rankinis stabdys, bet nedaug man iš jo buvo naudos Londono- Sidnėjaus ralyje, kai 300 kilometrų lenktynių etape Turkijos kalnuose po 140 kilometrų trūko mano mašinos stabdžių vamzdelis. Nuo tos vietos važiauvau

faktiškai be stabdžių. Rankinis stabdys jau nuo 70 km/h bemaž nustojo veikęs, o ką bekalbėti apie stabdymą, kai greitis perkopdavo per 120 km/h.



Stabdymas ir vingiai



Stabdymas ir instinktas

Stabdymas slidžiame kelyje, kaip ir labai smarkus stabdymas sausame kelyje, gali sukelti šoninį slydimą. Kai stabdžiai blokuoja ratus, šie nebesisuka, praranda sukibimą su keliu ir ima slysti. **Prasidėjus slydimui, vienintelis būdas jį įveikti- nukelti koją nuo stabdžių pedalo**, kad ratai vėl imtų sukintis ir iš naujo sukibtų su keliu.

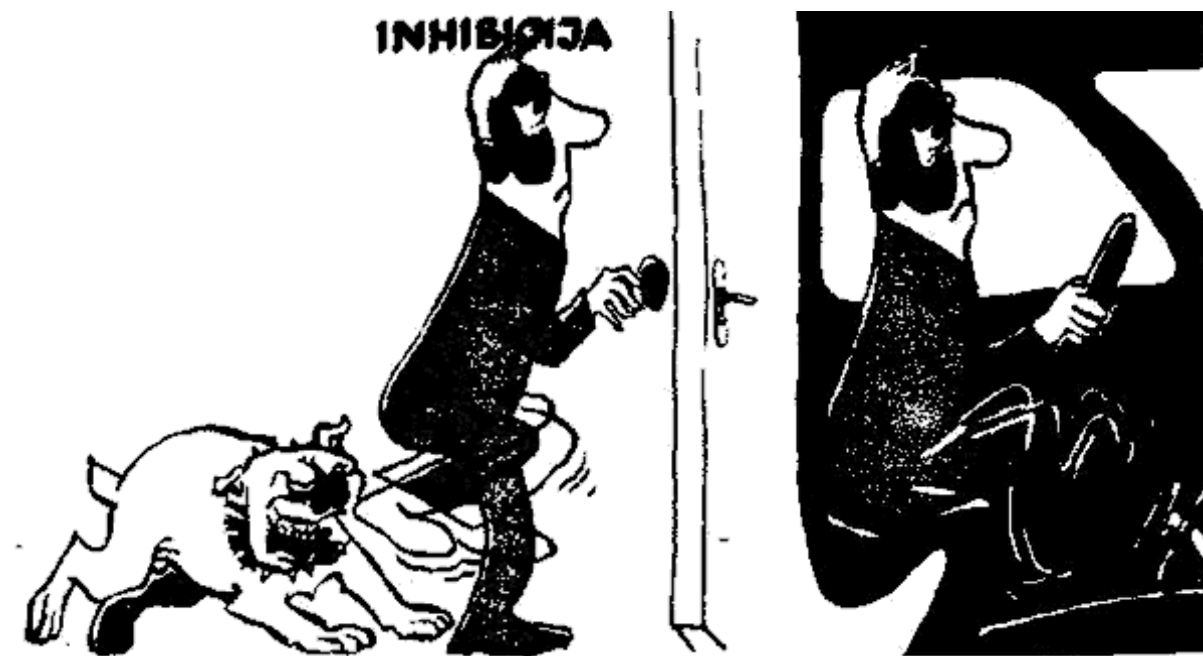
Tačiau ryžtis tai padaryti labai sunku- jei iš viso dar įmanoma pasiryžti per tą sekundės dalį. Sunku įveikti savisaugos instinktą, kuris liepia žmogui spausti stabdį iš visų jėgų. Instinktas kartais paralyžuoja geriausių vairuotojų valią.

Čia praverčia **inhibicijos pratybos**, kurios padeda taip užprogramuoti mūsų sąmonę, kad instinktą pajėgtų įveikti suvokimas: dabar reikia nukelti koją nuo stabdžių pedalo.

Trumpai apie inhibiciją

Žodis *inhibicija* kilęs iš lotynų kalbos žodžio *inhibito* ir reiškia susilaikymą. Čia jį vartojame neleidimo, suturėjimo, minties ar veiksmo nutraukimo prasme.

Garsus XIX amžiaus pabaigos ir XX amžiaus pradžios šveicarų pedagogas Emilis Žakas Dalkrozas, sukūręs ritmiką- mokslą, kurio įtaką visam žmogaus judėjimui dar iki šiol kaip reikiant neįvertinta, išmokydavo savo mokinius tobulai valdyti inhibiciją. Tarp kita ko, jis aiškino tą sąvoką daug paprasčiau, negu, pavyzdžiui, Vladislavas Kopalinskis "Tarptautinių žodžių žodyne", pateikdamas tokį inhibicijos apibrėžimą: "... susilaikymas nuo veiksmų, kuriuos verčia atlikti spontaniški potraukiai, impulsai, polinkiai, instinktai...". Dalkrozas sakydavo, kad **privalu padaryti tai, ko nesinori, ir nedaryti to, ką tuo metu labiausiai norėtusi padaryti.**



Štai vienas iš pavyzdžių, kuriais mokydavo Dalkrozas: tu stovi prie durų, už jų guli sunkus ligonis, ir skambini, kad tave įleistų. Skambinti privalai švelniai, labai švelniai, kad neprižadintum ligonio. Tuo tarpu piktas kaimyno šuo griebia tau už kojos. Tu giniesi nuo jo ta koja, giniesi smarkiai, ir tada ranka ima tokiu pat smarkumu instinktyviai spausti skambutį. Ne iš baimės, o dėl to, kad judesio smarkumas yra bendros įtampos išraiška.

Symonas Kobylinskis su būdingu jam humoru pailiustravo Dalkrozo parinktąjį pavyzdį, pritaikęs jį vairuotojams.

Reikia mokėti taip atrinkti savo pojūčius, kad siunčiami impulsai valdytų judesius tik tų kūno dalių, kurioms jie skirti: **ranka labai švelniai** spaudžia skambučio mygtuką, **koja iš visų jėgų** stumia šalin šunį.

Pratimų šia tema galima sugalvoti kiek tik nori. Bet kuriems galams jų reikia? Prisiminkime, ką jau esu minėjęs:

- jei, stabdydami slidžiame kelyje, blokavote ratus (jie nerieda, o slysta), **reikia tučtuojau atleisti stabdį**, nors refleksas (įtampos, baimės refleksas) verčia spausti stabdį dar stipriau;
- jei kairiajame posūkyje mašina ima slysti, **vairą reikia sukelti į dešinę**, nors instinktyviai norėtusi juo laikytis vingio krypties;
- ratams slidinėjant, **reikia atleisti akceleratorių**, nors vairuotojas, tarsi suaugęs su mašina, jausdamas ją lyg gyvą organizmą, kaip tik norėtų automobiliui pagelbėti, dar labiau praverdamas droselį.

Tokių inhibicijos pavyzdžių galima daug surasti. Kol neišmoksime ja naudotis, kol nepajėgsime **visiškai laisvai** atrinkti savo instinktyvių norų bei instinktyvios reakcijos nuo veiksmų, kuriuos diktuoja protas ir padėties analizė, tol nebus kalbos apie sąmoningą automobilio vairavimą, o jei pavyks išsisukti iš pavojingos situacijos, tai veikiau priklausys nuo atsitiktinumo ir... laimės.

Stabdymas

Geriausias, veiksmingiausias stabdymas yra ties ratų sukibimo su keliu riba, ties jų blokavimo riba. Tačiau niekas neįrodė, kad negalima pristabdyti ir blokuojant... Be abejo, **tai labai pavojinga, ypač slidžiame kelyje**, nes tada gali įvykti tokių dalykų, kokių dar nebūsime regėję.

Įdomu, jog kritiniais atvejais dažnai geriau ir teisingiau reaguoja keleivis, kuris taip pat vairuotojas. Kai, važiuodamas dideliu greičiu, vairuotojas stabdo, blokuoja ratus ir prasideda bemaž neįveikiamas šoninis slydimas, tuomet to keleivio išsakomasis "Atleisk!" gali išgelbėti padėtį. Čia pasireiškia skirtingas savisaugos instinkto veikimas. Vairuotojas spaudžia pedalą vis smarkiau; keleivis žino, jog tai katastrofa, ir, kad išsigelbėtų, šaukia: "Atleisk stabdį!"

Deja, labai dažnai tenka matyti tokį vaizdą: sudužęs automobilis guli griovyje, o plente juodi stabdymo pėdsakai veda ligi pat griovio. Iš kokių 100 tokių atvejų 90 buvo galima katastrofos išvengti. **Reikėjo tinkamu momentu atleisti stabdį**. O tai padaryti labai sunku. Būtina įveikti baimę ir liautis stabdžius. Šito išmokstama tik daug treniruojantis.

Automobilis blokuotais ratais čiuožia tiese pagal liestinę- ta kryptimi, kuria jis važiavo prieš pat blokuojant ratus. Jokie manevrai vairu jau nebeįpadedą. Tik tinkamu momentu atleidus stabdžių pedą, ratai vėl ima riedėti ir vėl galima manevruoti automobiliu.

Man daug kartų teko, vairuojant mašiną, pakliūti į tokias kritines situacijas. Dusyk atsidūriau griovyje, nes mėšlungiškai stabdžiau ligi paskutinės akimirkos. Po to negailėjau laiko pratyboms, kol išmokau atsispirti klaidingam savisaugos refleksui, įveikti baimę ir atleisti stabdį reikiamą akimirka.

Per 1968 metų Monte Karlo ralį didžiausią pavojų patyriau Gdąnsko-Bydgoščiaus kelyje.

Slidu. Noriu aplenkti autobusą. Staiga iš kairiojo šalutinio kelio išvažiuoja sunkvežimis "Star" ir mauna tiesiai į mane. Lekiu apie 140km/h. Jau nebeaplenksiu. Stabdau. Ratai čia blokuojami, čia vėl ima riedėti. Esant tokiai kelio dangai, veiksmingiausias ir, ko gero, vienintelis įmanomas yra vadinamasis "impulsinis" stabdymas. Priešpriešais atvažiuojantis "Staras" didėja beregint. Esu kairiojoje kelio pusėje, iš dešinės lenkiamojo autobuso užpakaliniai ratai. Stabdau ligi paskutinės akimirkos, tik prieš pat susidūrimą kaktomuša su sunkvežimiu atleidžiu stabdį ir pasuku dešinėn. Pasisekė. Išsigelbėjau. Mano "Porche" priekis vos nepalietė autobuso užpakalinio buferio. Tokiam manevrui atlikti reikia šaltakraujiškumo ir treniruotų.

Kaip treniruotis? Galima ir taip.

Tuščia aikštė. Du stulpeliai, ant jų pakabintas, sakykime, uždangalas. Važiuojame tiesiai į kliūtį. Stabdome, blokuodami ratus, o paskutinę akimirka prieš pat kabantį uždangalą atleidžiame stabdį ir pasukame į kairę arba į dešinę. Dera surengti konkursą- kas privažiuos blokuotais ratais arčiausiai kliūties ir jos neužkliudys. Panašių pratimų galima sugalvoti labai daug. Kliūtis gali būti nubrėžta linija, ant virvutės pakabintas laikraštis ir taip toliau.

Stabdymas aplenkiant

Dabar pakalbėkime apie visai kitokį stabdymą- stabdymą aplenkiant.

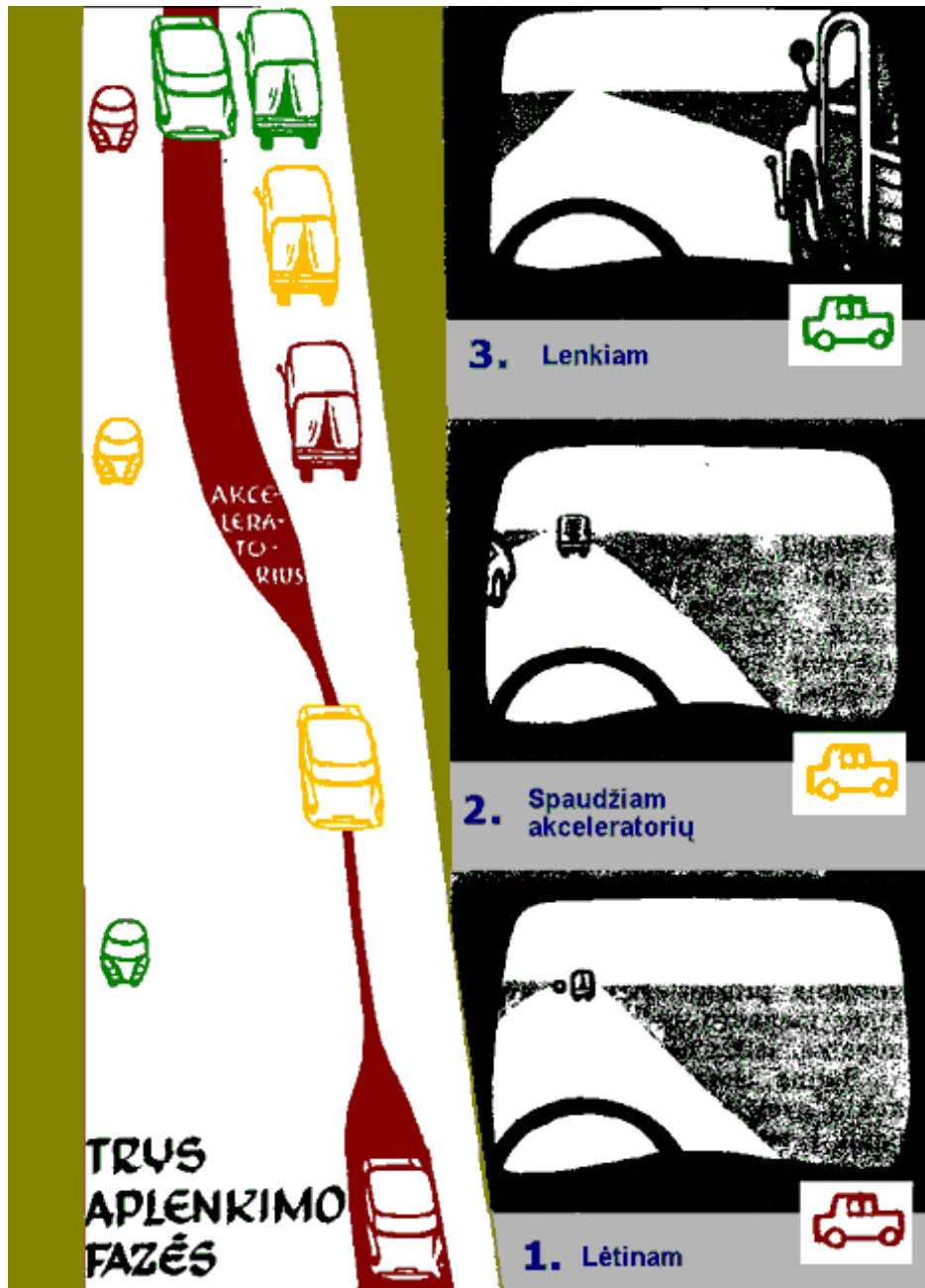
Įsivaizduokime tokią situaciją. Važiuojame plentu 120km/h greičiu. Vejamės sunkvežimį, kuris važiuoja lėčiau, sakykim, 60km/h. Priešpriešais artėja kitas automobilis, lengvasis. Sunkvežimis yra maždaug vienodai nutolęs nuo mūsų ir nuo atvažiuojančio iš priekio automobilio.

Pavejame sunkvežimį, kurį ketiname aplenkti, stabdome, sumažiname greitį ligi 50km/h ar dar labiau, palaukiame, kol pravažiuos priešpriešinis automobilis, po to įjungiamo posūkio signalą ir imame didinti greitį, ruošdamiesi lenkti.

Kvailystė? Žinoma. Beje, dažnai pasitaikanti!

Jau esu sakęs, kad važiuoti reikia sklandžiai, be nepagrįstų lėtinių ir stabdymų. Dabar noriu pabrėžti kitą dalyką, būtent: **aplenkti visada ilgu lėkštu lanku.**

Išnagrinėti aplenkimą ilgu lanku mums padės paveikslas: trys nuoseklios aplenkimo fazės.



Lenkdami ilgu lanku, galime iš tolo pamatyti, kas atvažiuoja iš priekio, kas važiuoja priekyje, numatyti, ko gali imtis lenkiamasis automobilis (gal prieš jį važiuoja vežimas ar dviratininkas, kuriuos lenkdamas automobilis netikėtai sukels į kairę) ir daug kitų aplinkybių. Tai viena.

Kita, jei anksčiau nukelsime koją nuo akceleratoriaus ir laikinai sumažinsime greitį ligi 100km/h, tai priešpriešiniam automobiliui pakaks laiko pravažiuoti, o mašiną, važiujančią priekyje, pralinksime iš karto didesniu greičiu ir nereikės staigiai atverti droselę bei šoktelėti nuo 65km/h aukštin.

Įsidėmėkime, kad, išsukdami vos ne stačiu kampu iš už važiujančio priekyje automobilio, kurį tuo "metodu" ketiname aplenkti, visada galime susidurti kaktomuša su kita mašina, kuri lygiai taip pat greitai atvažiuoja iš priekio ir kurios, labai užsiėmę aplenkimo manevru bei čia pat išlįsdami iš už lenkiamojo nugaros, laiku nepastebime.

Būtina išmokti jausti nuotolį priklausomai nuo to, koku greičiu juda kiekviena transporto priemonė, įeinanti į mūsų mašiną supančią situaciją.

Tai nepaprastai svarbus dalykas, dažnai net lemiantis mūsų ir kitų žmonių gyvybę. Be abejo, tam reikia praktikos. Sąmoningos praktikos!

Aprašytame lenkimo pavyzdyje vairuotojas elgėsi netikusiai, bet negalutinai blogai. Kalbėjome apie greitį, artimą 100km/h ir didesnį. O tokiu greičiu važiudamas, ne itin geras vairuotojas gali suabejoti savu situacijos vertinimu ir dėl visa ko privažiuoti prie pat lenkiamojo automobilio (tik ne per arti!), nutaręs už jo bagažinės palaukti, kol pravažiuos mašina iš priekio.

Tačiau tai, ką matome mūsų plentuose, kartais atrodo daug prasčiau: automobilio, važiujančio 70km/h, vairuotojas nesugeba apskaičiuoti priešais atskubančios mašinos greičio ir nuotolio, todėl stabdo, pavyzdžiui, paskui priekyje važiujantį vežimą. Sulėtina ligi 15km/h, o paskui, kol nuo to greičio išibėgėja ligi ankstesniųjų 70km/h, praėina mažiausiai 20 sekundžių. Pagalvok, juk nieko neprarandi, o tik laimi, sumažinęs greitį gerokai prieš lenkimo pradžią.

Čia turiu galvoje tuos atvejus, kai vairuotojas **stabdo be reikalo**, nes prastai jaučia greitį ir nuotolį. Tačiau esti padėčių, kai **būtina** pristabdyti net paskui traktorių: uždaras vingis, įkalnė, mašina, atvažiuojanti iš priekio. Bet ir tada vairuotojas turi jau iš anksto susiorientuoti ir laiku sumažinti greitį, kad netektų visiškai sulėtinti ir vilktis paskui traktorių jo vežlišku tempu, vėliau vėl gaišti daug laiko išibėgėjimui.

Dabar paskaičiuokime, kiek atima laiko 20 tokių nereikalingų manevrų judraus plento 100 kilometrų ruože: važiavimo laikas (o paprastai daug kas mėgsta pasigirti pasiekęs didžiausią pasaulyje greičio vidurkį kiekviename nuvažiuotame ruože) pailgėja kokiais 400 sekundžių. Beveik 7 minutės. Racionaliai važiujant buvo galima jas sutaupyti.

Nuotolio pojūtis didele dalimi yra įgimtas, bet galima jį išlavinti. Ar jis įgimtas, ar išlavintas- vis tiek. Svarbu jį turėti. Pojūčio stoka ir šioje, ir visose kitose eismo situacijose- tai ne tik prarastas laikas, **bet ir pavojus saugumui.**

Pabrėžiu dar kartą, tikriausiai šiuose puslapiuose dar ne paskutinį: **treniruotė, treniruotė ir dar sykį treniruotė.** Tikiu, kad imsite treniruotis jau vien dėl to, kad esate išmintingi,

jaučiate savo atsakomybę ir suprantate, kad nepakankamas mokėjimas gresia pavojingiausiomis ir liūdniausiomis pasekmėmis. Žodis *treniruotė*, ko gero, skamba per daug sportiškai. Tad mano paskelbtą šūkį galima pakeisti tokiu: kuo daugiau pratybų, tuo geriau išmoksime važiuoti. O aš trumpumo sumetimais ir toliau vartosiu žodį *treniruotė*.

Esu kintamos situacijos kintamas fragmentas

Tai be galo svarbus teiginys. Jį reikia įsidėmėti, suprasti ir remtis juo praktikoje. Eismo situacija kelyje ar gatvėje yra kintama: važiuoja automobiliai, zuja motociklai, vaikščioja ir bėgioja žmonės, o toje situacijoje rieda ir tavo automobilis.

Geras vairuotojas **stebi visą situaciją**, visa tai, kas dedasi aplink jį, **įskaitant ir jį patį**, jo greitį tų įvairių judančių objektų atžvilgiu. Ir važiuoja, **tik atsižvelgdamas į situaciją**, - gal nelabai suvokdamas, kodėl čia staigiai stabdo, čia ūmai šauna į priekį, žodžiu iš tiesų kaip eismo fragmentas, nė kiek nesuderintas su visuma.

Kai vairuotojas išmoks beveik automatiškai - bet niekada nepraradamas sąmoningos savo veiksmų kontrolės - reaguoti į kintamą situaciją ir save laikyti kintamu jos fragmentu, kai koja ims pati kilti nuo akceleratoriaus, nes prieš jį važiuojantis stabdo, arba iš tolo matyti, jog tuoj kažkas su vežimėliu nulips nuo šaligatvio ir prieš jį važiuojančiam tikriausiai teks stabdyti, arba dar kas nors neabejotinai privers sumažinti, o gal ir padidinti greitį, tuomet jam paklus važiavimo stilius, gretimai sėdinčiam keliantis įspūdį, jog mašina rieda tuščia gatve, jog jos kelyje nėra jokių kliūčių. Važiavimas tokiu stiliumi bus švelnus, be juntamų greitėjimų ir stabdymų. Jei įgūdžių pakanka, važiavimas gali būti ir greitas, nors svarbu ne tai: **važiavimas turi būti saugus, sklandus, suderintas su eismo situacija**, kad vairuotojas, kiek leidžia jo refleksai, išnaudotų tą situaciją taip, kaip jam geriau.

Važiavimo sklandumas

Važinėdamas su vairuotoju, kurio galva pramušta stabdyti ir staigiai įsibėgėti, nors nežmoniškai pavargsti, bet atrodo, kad važiuota "beprotiškai", taigi labai greitai. Greitai? Netiesa: taip tik rodosi. Vidutinis greitis taip važiuojant beveik visada esti mažesnis, **gerokai** mažesnis, negu važiuojant tolygiai ir sklandžiai.

Sklandžiam važiavimui būtinas **geras įgudimas taisyklingai perjunginėti pavaras**. Dar sykį primenu, kad be ilgų treniruočių nieko iš to neišeis. **Tobulai suderinti** rankos ir abiejų kojų judesius perjungiant pavaras, kad, bet koku greičiu važiuodamas, automobilis dėl pavarų perjungimo nė kiek netrūktelėtų ir bergždžiai neprarastų greičio - štai tikslas, siektinas tomis treniruotėmis.

Tarkime, jog jau mokame. Taigi dabar, norėdami sparčiai įsibėgėti, grįžtame į žemesniąją pavarą, padidiname greitį, įsijungiame aukštesnę pavarą... ir, paspaudę akceleratorių, pajuntame mašinos šoktelėjimą į priekį. Aišku, to ir siekėme. Tačiau atsitiktinis mašinos šuolis skiriasi nuo sąmoningo, kai norima staigiai padidinti greitį.

Geras važiavimas automobiliu tam tikra prasme panašus į dailųjį čiuožimą. Teisėjai labiausiai vertina, neskaitant kompozicijos ir jos elementų sunkumo, judesių grakštumą ir **sklandumą**. Būtent sklandumą. Tai aukščiausioji meistriškumo pakopa, labai sunkiai pasiekiamą, jungianti visas priešybes, kokias tik gali įsivaizduoti vairuotojas: didelis bendras greitis ir idealus važiavimo sklandumas, plastiškumas. Čia turima galvoje **greitai nuvažiuotas visas kelias, o ne dideliu greičiu įveiktos atskiros jo atkarpos**, po kurių tenka visu smarkumu stabdyti ir tokiu būdu iš karto pabloginti bendrą (vidutinį) greitį.

Tai labai sunkus uždavinys: taip išlavinti savo greičio ir erdvės suvokimą, kad jis neklysdamas padiktuotų tinkamiausią greitį kiekviename ruože. Jis turi būti taip parinktas, kad pridėjus ir neišvengiamus stabdymus, visos distancijos vidutinis greitis būtų didesnis už visų kitų galimų kombinacijų vidutinį greitį.

Taigi, važiavimas yra kelio teikiamų ir vairuotojo turimų galimybių atstojamoji. Idealas yra absoliučiai sklandus ir švelnus važiavimas, kuris, net balansuojant ant sukibimo ribos, o tarpais ją kiek ir peržengiant, vis dar tebėra **važiavimas šiapus saugumo ribos**.

Ir, žinoma, koordinacija. Greiti, staigūs judesiai dar nėra greičio požymis. Nervingas pavarų perjunginėjimas nelaiduoja, kad variklis naujais apsisukimais veiks taip, kaip mes norėtume. Kiekvienas judesys, kurio paskirtis- vienaip ar kitaip pakeisti automobilio važiavimo ir variklio darbo sąlygas, turi būti sąmoningas, tikslingas ir sklandžiai sujungtas tiek su ankstesniu, tiek su tolesniu judesiu.

Taisyklingomis treniruotėmis išlavinti judesiai yra žaibiški, nors pašaliniam stebėtojų anaiptol neatrodo tokie esą: visi jie rodosi laisvi, lengvi, kone tingūs ir kartu vos pastebimi. Tokie yra vairuotojo judesiai ir tokį išpūdį jie kelia greta jo sėdinčiam, kuris, užsimerkęs ir nesiklausydamas variklio, net nesuvoktų, kada pavara perjungiamą.

Pradinėje važiavimo kvalifikacijos kėlimo fazėje, kaip ir kiekvieno mokslo pradžioje, draudimų yra daugiau, negu, kaip sakoma, plaukų ant galvos. To negalima, ir to negalima, ir taip, ir anaipt draudžiama... O paskui, jau daug ko išmokus, ūmai viskas pasidaro galima. Tik dabar jau būna aišku, **kaip ir kodėl**. Taigi vieni ar kiti veiksmai įteisinami **iš mokėjimo pozicijų**. Galima drįsti laužyti kai kurias visų pripažintas taisykles, tačiau tik aiškiai suvokiant, kas iš to išeis, ir gerai žinant, jog pasekmės bus tokios, kokių vairuotojas siekia.

Posūkiai

Griežtai įsidėmėkite, jog **nevalia daryti posūkio laisvąja eiga**. Visada turime privažiuoti posūkį su įjungta pavara. Kokia? Ogi ta, kuria ketiname posūkį užbaigti. Apskritai imant, žemesne, negu važiuojame tiesiai.

Žemesnioji pavara turi būti įjungta prieš posūkį. Tai leidžia greičiau įsibegėti posūkio kreivės pabaigoje ir (tai be galo svarbu) neprireikia perjunginėti pavarų pačiame posūkyje.

Be abejo, darant posūkį, nedera stabdyti.

Kas be ko, pasitaiko, kad ir posūkyje tenka keisti pavarą ar stabdyti, nes nėra kitos išeities. Bet tai išimtys. **O paprastai posūkį važiuojame ta pavana, kuria ketiname iš jo išvažiuoti, ir nestabdome.**

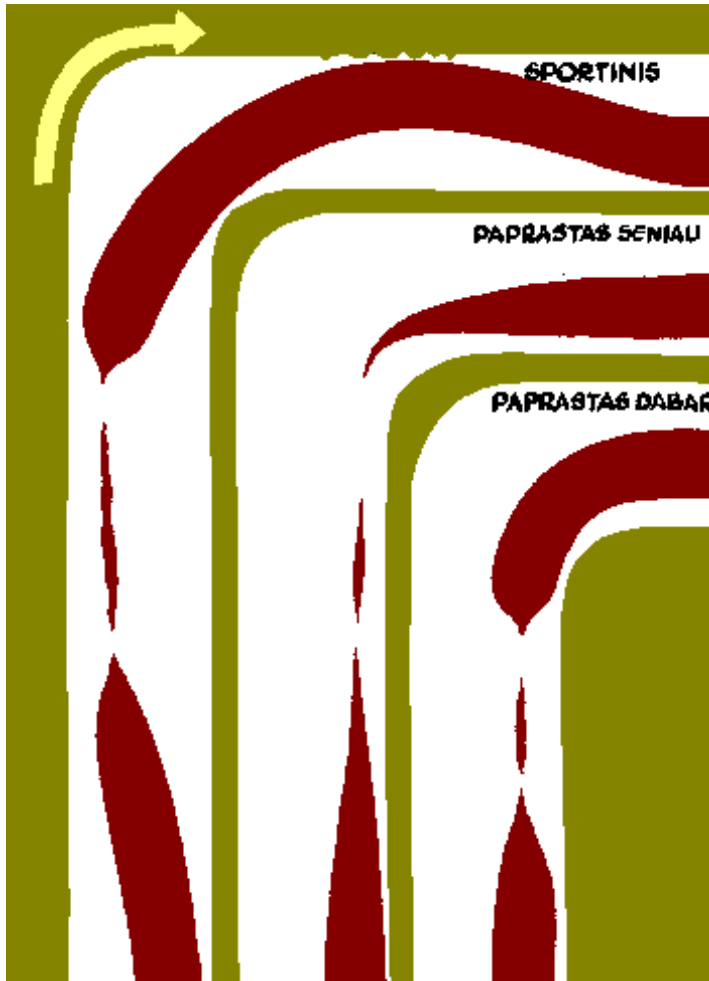
Dar pridursiu keletą žodžių, kad skaitytojui būtų aiškesnis mano požiūris. Važiavimas, arba automobilio valdymas, yra lyg ir paprastas mokslas, bet kartu labai sudėtingas. Tai menas, kuriame galima pasiekti artistinio meistriškumo. Mašinos vairavimo problemos iš tiesų yra labai sudėtingos. Jų negalima išsprasti į griežtus rėmus. Regis, čia viskas logiška ir paprasta. Tereikia išmokti. Tačiau besimokydamas vairuotojas aptinka vis naujų to paties sprendimo variantų ir paskui, kasdien važinėdamas, vis nepaliauja tobulinęsis.

Kuo daugiau analizuoju važiavimą automobiliu, tuo labiau įsitikinu, jog net paprasčiausių veiksmų negalima įterpti į kokius nors geležinius rėmus. Viskas priklauso nuo daugybės veiksnių. Štai pavyzdys: aiškinu stabdymo arba vingio įveikimo būdą, turėdamas galvoje tam tikrą konkretų stabdymą ar vingį, konkretų automobilį. Svarbu, žinoma, ir konkrečios meteorologinės sąlygos, kelio dangos rūšis ir būklė. Ir visa bus taip, kaip pasakoju, bet tuo konkrečiu atveju. Pakanka bet kuriems veiksniams pasikeisti, ir elgtis galbūt reikės jau kitaip. Daug priklauso ir nuo to, ką jau mokame ir ko nemokame. Skaitytojas gali mane apkaltinti nenuoseklumu: pirma sakau, jog taip negalima daryti, o paskui pats taip darau. Pripažįstu: jis bus teišus, bet tik žvelgiant paviršutiniškai. Viskas yra be galo reliatyvu.

Kartoju. Neįmanoma mokėjimo valdyti automobilį išsprasti į geležinius rėmus. Prašau man atleisti už nenuoseklumą. Vienas dalykas yra tikras: **kuo daugiau moki, tuo daugiau gali.**

Kada paspausti akceleratorių

Vyrauja teiginys, kad posūkyje akceleratorius paspaudžiamas, nuvažiavus pusę kreivės. Tai klaida. **Visada reikia paspausti akceleratorių prieš pradėdant posūkį.**



Važiuojant sportiškai, jei tenka įveikti posūkį stačiu kampu ir automobilio varantieji ratai yra užpakaliniai, manevras atliekamas maždaug taip:

1. Prie posūkio privažiuojame dideliu greičiu, smarkiai stabdome ir įsijungiame tą pavarą, kuria norime pradėti ir baigti posūkį (paveiksle pavaros pažymėtos skaitmenimis).
2. Stabdome ligi pat posūkio pradžios.
3. Mašinai jau pradedant sukstis, atleidžiame stabdį- tas lengvas baigiamasis stabdymas turi "pasunkinti" priekinius ratus.
4. Pasukame vairą ir staigiai paspaudžiame akceleratorių, kad užpakaliniai ratai prarastų sukibimą su keliu (tai padaryti lengva).
5. Automobilio užpakaliui pradėjus slinkti į šoną, akimirkai šiek tiek pasukame vairą į priešingą pusę, vėl jį išlyginame ir **posūkį įveikiame slysdami**.

Akceleratoriaus nuspaudimas iki galo ir ratų sukibimo su keliu praradimas, kaip minėjau, būdingas sportiniam važiavimui.



Tas manevras sunkus, tad neskubėkime jo išbandyti. Ir vis dėlto mokėjimas įveikti posūkį šitokiu būdu, slystant, praverčia ne tik sportiniam važiavimui, bet ir tam tikromis kasdieniškais, normalaus važiavimo situacijomis. Norėdami šiuo manevru patikimai naudotis, privalome tiksliai nušlifuoti jo techniką, o tam reikia daug triūso, kantrybės ir gausių, visiškai sąmoningų treniruočių.

Kaip sportininkai įveikia vingius

Kai artėju tiesiąja prie vingio koku 150km/h greičiu, mano automobilis, nors ir stabdomas, turi labai didelę inerciją.

Kaip privalau surikiuoti savo veiksmus, kad kuo saugiau įveikčiau vingį?

Turiu atkreipti dėmesį į du pagrindinius elementus: kuria pavara pradėti posūkį ir koku greičiu pradėti posūkį.

Kuria pavara pradėti posūkį?

Pirmiausia- nevalia perjungti pavaros posūkyje. Gal ne visiškai "nevalia", važiavimo teorijoje nepripažįstu tokios sąvokos, bet reikia to vengti visomis išgalėmis. Įsidėmėkite: vingį pradėdame ta pavara, kuria ketiname jį užbaigti. Verčiau praraskime truputį greičio vingio pradžioje, bet jį įveikime sklandžiai ir budriai pasitikdami visokius netikėtumus. Vingis gali būti staigus, kelio danga pabarstyta smėliu ir panašiai.

Koku greičiu pradėti posūkį?

Norint išvengti nemalonių staigmenų, geriau, kur kas geriau, pradėti posūkį lėčiau, laikant vairą abiem rankomis ir visiškai kontroliuojant automobilį, ir baigti vingį tinkama trajektorija.

Nes kiek galiu laimėti laiko vingio pradžioje? 1/10 sekundės? Tai nedaug. Bet, per smarkiai pradėjęs vingį, jį baigsiu 4-5 km/h mažesniu greičiu, palyginus su tuo, jei būčiau pradėjęs taisyklingai, ir prarasiu jau nebe dešimtąsias sekundės dalis, o kelias sekundes.

Per kažkurį ralį užsienietis sportininkas manęs paklausė, koku greičiu galima pradėti vieną tokį vingį. Mat jo draugai tvirtina, jog 120km/h.

- Savaiame aišku, kad galima,- atsakiau,- bet tik vieną kartą...

Pajuokavau? Žinoma. Tikrai, į nekonkretų klausimą "koku greičiu galima pradėti vingį" teoriškai nebus klaidos atsakyti "bet koku", nors ir 200km/h... Nes, negalvojant ir nekalbant apie **vingio užbaigimą**, jo pradžios greitis netenka prasmės.

Įsakmiai pabrėžiu: **esminis yra vingio užbaigimo greitis, ir jį reikia turėti galvoje, pradėdant vingį.**

Vingių nupjovimas

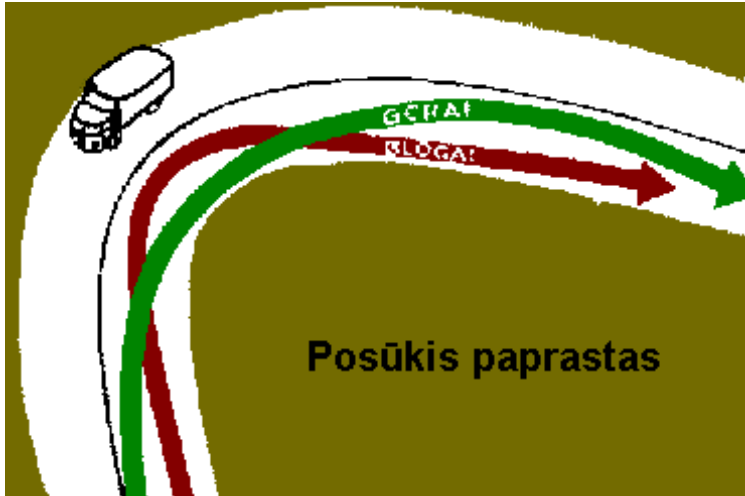
Būtina labai aiškiai įsisąmoninti: **normalaus eismo sąlygomis vingių pjauti nevalia, tad privalome nepažeisti to draudimo.**

Ypatingomis aplinkybėmis, kai matomumas puikus, tam tikru mastu leidžiama nupjauti vingį ten, kur kelyje nepažymėta ištisinė ašinė linija ir tik vingį, sukantį į dešinę, nes nupjaudami jo dešinę dalį, niekam nekeliame pavojaus. **Nupjauti vingį, sukantį į kairę, labai pavojinga** (žiūrėti paveikslą). Net ir aiškiausiai matydamas kelią, vairuotojas privalo važiuoti dešiniąja puse.



Pasirenkant važiavimo trajektoriją, vienintelį skirtumą tarp sportinio ir "kasdieninio" važiavimo sudaro viena: ar eismas nutrauktas, ar ne. Specialiuosiuose ralio ruožuose, kur eismas nutrauktas, nerizikuojame susidurti su netikėta kliūtimi (automobiliu, dviratininku ir t. t.) ir galime pjauti vingius, kaip norime. Jei eismas nenutrauktas, normalus, važiavimo greitis ir būdas neturi prieštarauti eismo taisyklėms ir susiklosčiusiai situacijai.

Vadinasi, normaliai važiuojant vingiu, trajektoriją galima pasirinkti patogesnę, neperžengiant dešinės pusės ribų (pažvelkime į paveikslą "Posūkis paprastas..."). Uždavinys čia toks: nepažeidžiant **mums skirtos kelio juostos** pločio ribų, įveikti posūkį trajektorija, kuo artimesne tiesiai linijai.



Savaime aišku, kiek kitaip atrodys ši trajektorija "uždarame" ralio ruože, kur eismas nutrauktas, tai yra visuose specialiuose ruožuose ar kalnų etapuose. Ribos, kuriose galime rinktis trajektoriją, dvigubai praplatėja: čia mums priklauso **visas kelio plotis**, važiuojame vienos krypties keliu (žiūrėti paveikslą), kuriame nėra jokių kitų transporto priemonių.

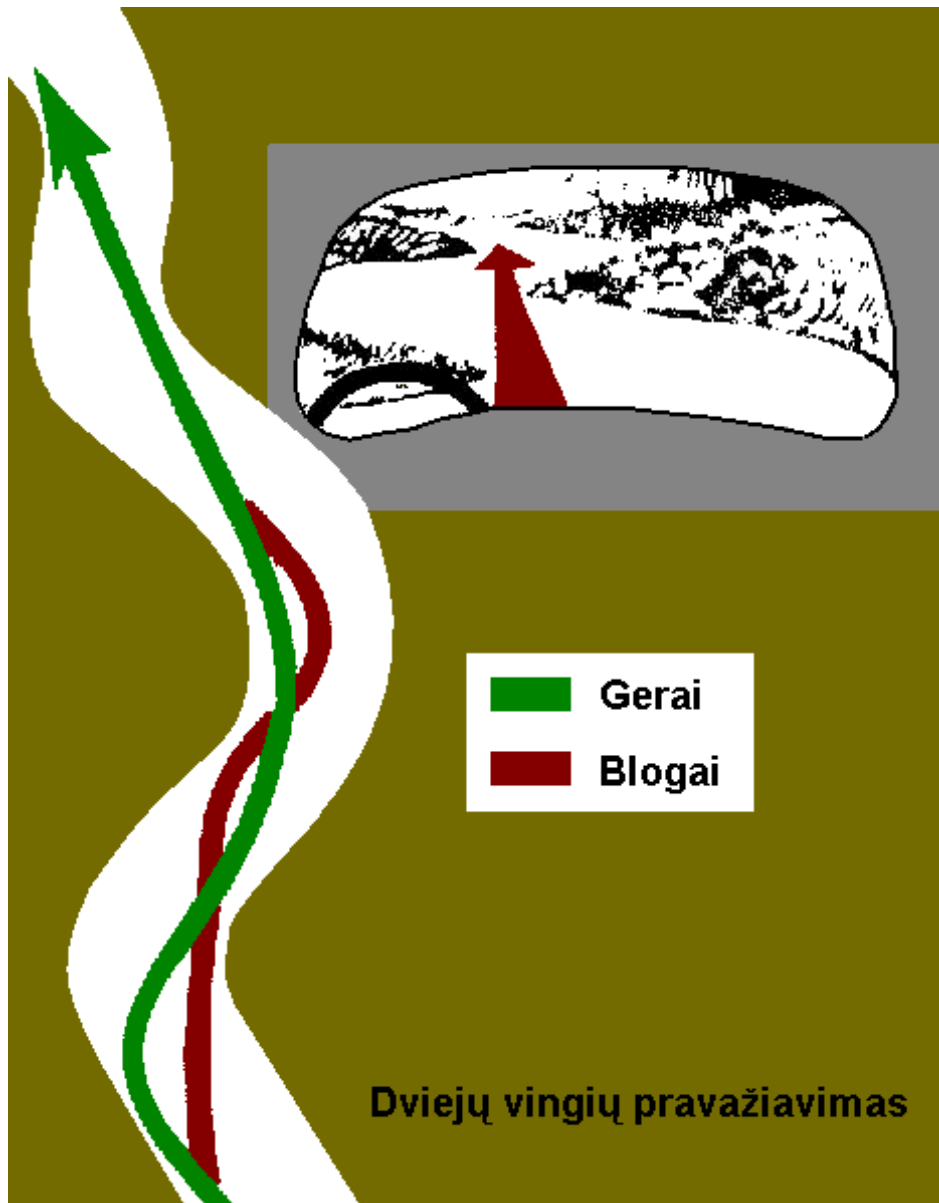


Važiavimo būdas šiame pavyzdyje yra iš tiesų toks pat, kiek tų vingių būtų- vienas ar jų serija. Žinoma, uždaroje trasoje vairuotojas turi daugiau vietos manevruoti. Dabar visa problema, gavus tokia plačias galimybes,- numatyti **idealiausią važiavimo trajektoriją**, padedančią tą atkarpą įveikti optimaliu greičiu.

Taigi, pradėti vingį galima palyginti ankštokai, jeigu tai leis maksimaliai "ištiesinti" vingio pabaigos trajektoriją (paveikslas "Posūkis paprastas... ir sportinis"). Be abejo, pradinę važiavimo vingiu trajektorijos dalį reikia pasirinkti taip, kad ji nebūtų per ankšta ir dėl to per lėta, palyginus su sportinio važiavimo tuo vingiu galimybėmis.

Du vingiai

Pirmasis- į dešinę, ir čia pat antras- į kairę. Tipiška raidė S, tik apversta.



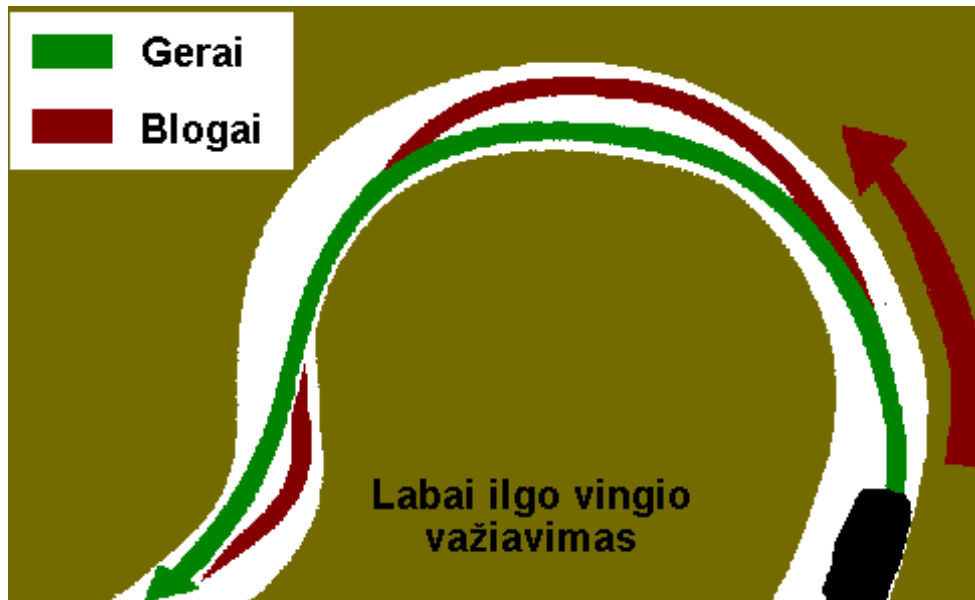
Į dešinįjį vingį įvažiuojame kairiaja puse ir jį nupjauname. Pradėdami kairįjį vingį, neturime pereiti į dešinę pusę ir vėl į kairę, taikantis nupjauti sekantį dešinįjį vingį, o ankštai prisiglaudžiame prie pirmojo vingio vidinės pusės ir toliau važiuojame ne taip, lyg vingis būtų vienas (pamirškime idealią trajektoriją, kurios reikėtų laikytis įveikiant **vieną** vingį), o tiktai siekdami kuo geriau užbaigti antrąjį, paskutinį, vingį, t.y. baigti kuo didesniu greičiu (paveikslas "Sportinis vingių įveikimas").

Visų svarbiausia- vingio užbaigimas.

Vingių seriją iš principo reikia įveikti trajektorija, artimiausia tiesei, tačiau važiuojant keletą vingių, privalu siekti, kad lengviausiai ir greičiausiai būtų baigtas paskutinis vingis.

Labai ilgas vingis

Ilgai važiuodami ištestu vingiu, nuo tam tikros vietos **turime glaustis prie vidinės jo pusės** (žiūrėti paveikslą). Nors tokia trajektorija, regis, ankštoka, iš tiesų ji yra spartesnė.



Ir tik artėjant vingio pabaigai, dera tiesinti kreivę ir užbaigti vingį tiesiąja su nuspaustu iki galo akceleratoriumi. Paskutinė posūkio lanko atkarpa turi būti kuo tiesesnė.

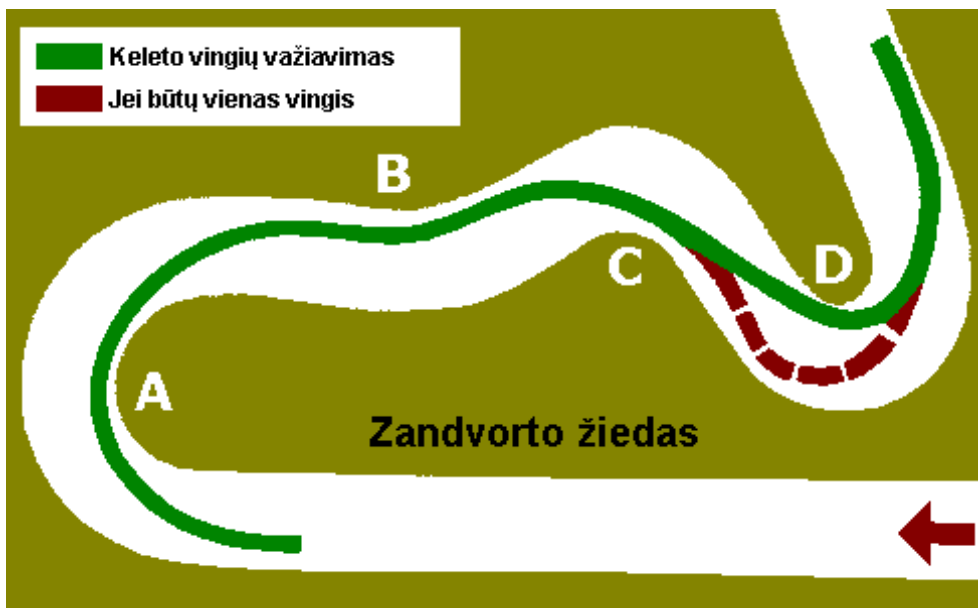
Žiedinė trasa

Žiedinėje trasoje kiekvienas varžybų dalyvis stengiasi rasti optimalią važiavimo trajektoriją, ir, važiuodamas kiekvieną tolesnį ratą, taiko tiksliai pakartoti tą pačią, išbandytą trajektoriją. Tai daroma, savaime aišku, pagal visas aukščiau išdėstytas taisykles. Būtina įsidėmėti stabdymo bei greitinimo momentus. Juos privalu žinoti iš ankstesnių treniruočių įvairiomis trasos sąlygomis.

Kažkada startavau Zandvorto žiede. Jis buvo įtrauktas į ralio trasą ir juo reikėjo važiuoti tik vieną ratą. Niekad anksčiau nebuvo tu žiedu važiuojęs. Vienoje vietoje situacija susikomplicavo: prieš mane du sportininkai važiuo visiškai kita trajektorija, negu aš! Dilema- kas važiuoja gerai: jie ar aš? Paašškėjo tai vėliau. Kalbėdamas su Karlsonu, stebėjusiu mūsų važiavimą, ir žiūrėdamas žiedo schemą su nubrėžta jame idealios trajektorijos kreive (ją gali pamatyti ir skaitytojai), supratau, jog mano važiavimo trajektorija buvo labai artima tai teorinei optimaliai linijai, o didžiąja dalimi visai su ja sutapo.

Pavyzdžiui, vieną vingį, kuris buvo ilgas, aš vienintelis važiavau vidine puse ir perėjau į išorinę pusę, tiesindamas trajektoriją, tik pačioje vingio pabaigoje. Visi kiti visą vingį važiavo išoriniu pakraščiu. Šiuo manevru įgijau daugelio metrų persvarą. Reikia veikti intuityviai (jau turint teorijos žinių- nemažai išanalizavus trasų schemų). O intucija išugdoma treniruojantis.

Pridursiu dar keletą žodžių, kad Zandvorto žiedo schema būtų aiškesnė.



Vingis A - normalus posūkis.

Vingis B sunkumų nekelia.

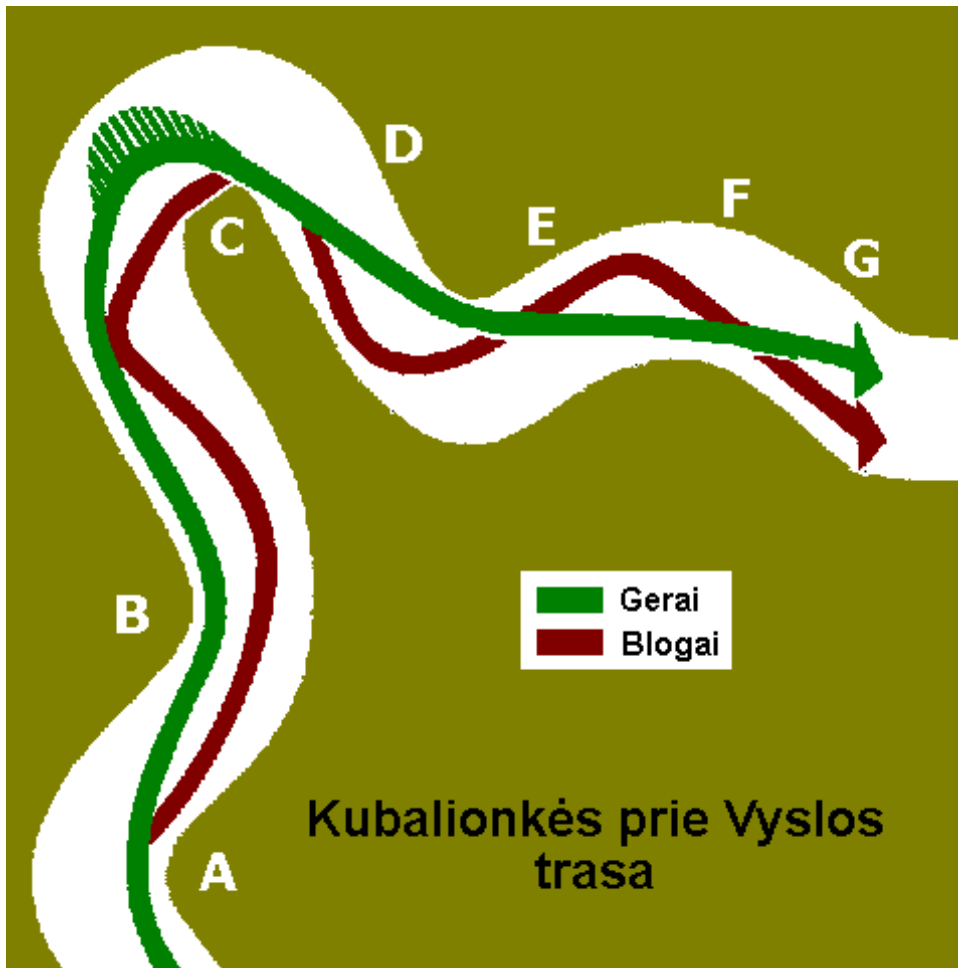
Vingyje C reikia važiuoti išilgai liestinės. Taisyklingą trajektoriją rodo ištisinė linija, einanti vingio D vidine puse. Šia trajektorija galima greitai lėkti iki pat posūčio D.

Raudona punktyrinė linija žymi trajektoriją, rekomenduotina atskiram vingiui įveikti. Šiuo atveju vingio D trajektorija priklauso nuo trasos konfigūracijos iki to vingio (vingių serija), todėl taisyklinga yra ištisinė linija.

Kilpa

Staigų vingį, kuriame kelio kryptis pakinta 180 laipsnių, įveikti reikia irgi tam tikru būdu. Prie tokio vingio, vadinamo kilpa, paprastai privažiuojama išoriniu pakraščiu, po to sukama į kelio vidurį ir vingis baigiamas, laikantis jo vidinės pusės.

Kaip įveikti vingių seriją, kurios viduryje yra kilpa?



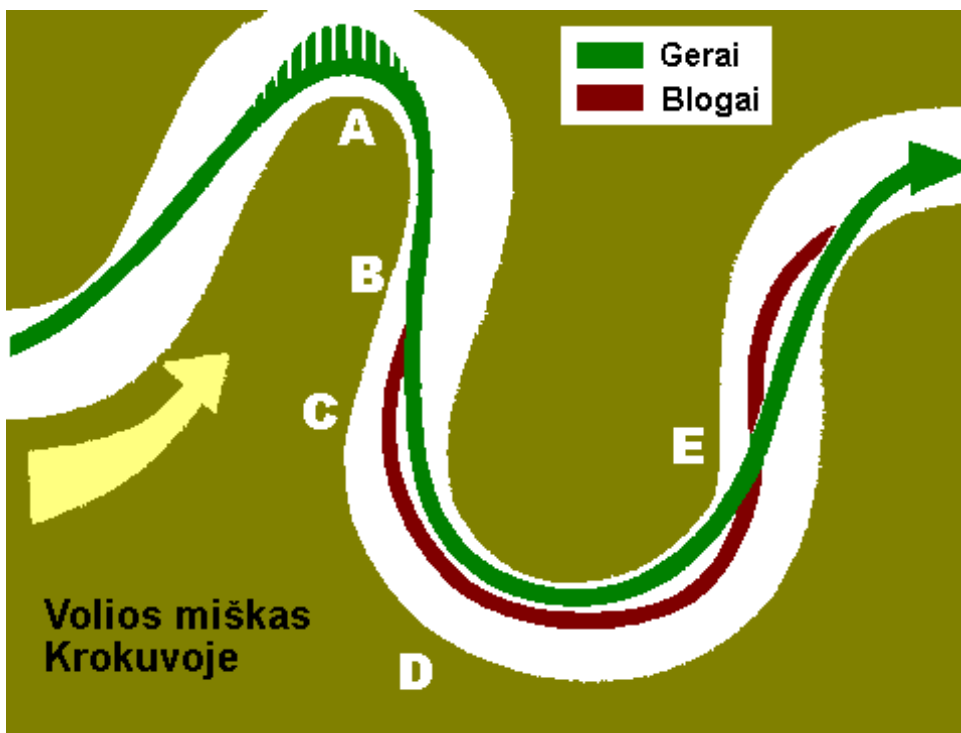
Pamėginkime kartu pervaziuoti kalnų etapo trasą Kubalionkėje prie Vyslos. Kaip matome, tenai daug vingių, kilpa, vėl vingiai... Beje, vingių prieš kilpą ten kur kas daugiau, negu paveiksle "Sportinis kilpos įveikimas". Visus vingius, pradedant pirmuoju, šiuo atveju vingius A ir B, stengiuosi važiuoti vidine puse: **iš vieno vingio vidinės pusės lekiu į kito vidinę pusę.**

Įveikęs vingį B vidine puse, nesuku automobilio dešinėn, bet laikausi kairės pusės, lekiu kairiąja puse- ne visai kelkraščiu, bet kairiąja- ir įvažiuoju gana giliai į kilpą. Neskubu jos forsuoti tuoj po vingio B, apskritai nenurėžiu tos kilpos pradinės dalies, nesišlieju prie vidinio jos pakraščio- tik įriedu gana giliai į kilpą. Po to pačioje kilpoje pasuku į dešinę taip, kad mano trajektorija taške C eitų kilpos vidinio krašto liestine, ir išvairuoju automobilį į kairiąją pusę. Lieku kairėje, atkarpą D-G važiuoju beveik tiesia linija, nupjaudamas vingį F, ir išlekiu į tiesią atkarpą išorine vingio G puse.

Klaidinga trajektorija, pažymėta paveiksle raudona linija, aiškiai rodo, kas čia svarbiausia. Jau pirmajame vingyje A sportininkas, užėmęs vidinę jo pusę, ta pačia puse įveikia vingį B, tuoj už B traukia išorinės pusės link ir, pasiekęs maždaug vidurį kelio, per anksti pradeda forsuoti kilpą. Gerokai įpusėjęs kilpą, taške D pasuka dešinėn ir prie taško E važiuoja- visiškai be reikalo- iš dešinės. Toliau vėl per ilgai važiuoja kairiąja

puse, kad pasirengtų įveikti vingį F, ir taške G atsiduria per daug dešinėje- vėlgi visai be reikalo. Matome, jog klaidingos trajektorijos linija rangyta, o teisingos- tiesesnė, trumpesnė.

Dar vienas pavyzdys: specialios atkarpos Volios miške Krokuvoje paskutinis fragmentas.



Taške A reikia atsidurti kuo arčiau vidinės vingio pusės ir toliau jos laikytis, bet ne išsikibus, nepersistengiant. Tašką B privažiuojame dar vidine puse, bet jau imdami po truputį kryptį nuo vingio A išorės link bei pereinami į sekančio vingio vidinę pusę (taške C).

Taške B kai kurie sportininkai daro klaidą: užuot toliau sklandžiai mažinę posūkį, per daug išlekia į išorinę pusę sekančio vingio, kuris šiuo atveju yra svarbiausias, nes paskutinis. Netinkamai važiujantys tik tai taške D ima kreipti mašiną posūkiui ir tiesinti posūkį, traukiant į kelio vidurį. Toliau važiujame vidine puse ir, vos atsiradus galimybei paleisti mašiną tiesiai (taške E), išsyk tai ir darome.

Šis pavyzdys lyg ir prieštarauja ankstesniems mano teiginiams, tačiau čia susidūrėme su labai ilgu vingiu, kurį geriausiai įveikti kaip tik tokia trajektorija.

Kiek vingių- tiek problemų. Visiems jiems vieno teisingo recepto nėra, todėl tik nurodome mąstymo būdą.

Pagrindinės taisyklės

Nepakenks, jei dar sykį pabrėšime:

Posūkyje neperjunginėkite pavarų. Nepradėkite posūkio per dideliu greičiu! Tik laikydami vairą abiem rankomis suvaldysime automobilį! Mažiausiai 75% posūkio nuvažiuojame, daugiau praverdami droselę (atitinkamai spausdami akceleratorių).

Stabdymas prieš vingį

Tarkime, važiuoju 150km/h greičiu, arba ketvirtąją pavarą, ir artėju prie vingio, kurį turėsiu įveikti 70km/h greičiu, taigi antrąją pavarą. Baigiasi tiesus kelias, ir žinau, kad nuo 150km/h turiu pristabdyti iki 70km/h:

- stabdau ir, **neatleisdamas stabdžių pedalo**, įjungiu trečiąją pavarą;
- atleidžiu sankabą, nesiliaudamas stabdyti;
- sulėtėjęs mašinai ligi maksimalaus antros pavaros greičio, įjungiu šią pavarą, vis stabdydamas,- nuo pat manevro pradžios **nenukeliau kojos nuo stabdžių pedalo!** Jei reikia varikliui duoti daugiau degalų, akceleratorių spaudžiu kulnu.

Panagrinėkime visa tai smulkiau: ketvirtąją pavarą ne išsyk perjungiu į antrąją, bet paeiliui; **kurį laiką stabdau ir trečiąją pavarą**, kitaip tariant, pavarų perjungimo momentu, neatleisdamas stabdžių pedalo, atleidžiu sankabą ir dar pastabdau varikliu. Trečiąją pavarą stabdau varikliu tol, kol automobilio greitis sumažėja iki leistino antrajai pavarai. Greitį reikia pajusti, kitaip, ko gero, persuksiu variklį. Šis etapas gali trukti mažiau kaip sekundę; slidžios dangos kelyje- atitinkamai ilgiau, šiurkščios- labai trumpai. Įjungęs antrąją pavarą, stabdau, atsižvelgdamas į posūkio ypatumus. Jei mano automobilis stabdomas slyščioja, neklauso pasukamas, tai **truputėlį** atleidžiu stabdį. Kai jau nukreipiu į posūkį, atleidžiu stabdį **visiškai**, spaudžiu **akceleratorių** ir pradėdu posūkį. Savaime aišku, **abi rankos ant vairo**, juk antroji pavarą jau įjungta, ir rankai nebereikia to veiksmo atlikti. Taigi laikau vairo ratą abiem rankomis- vadinasi, mašina manęs visiškai klauso.

Rankų padėtis ant vairo rato

Labai staigiame vingyje į kairę tenka keisti rankų padėtį ant vairo rato (perkelti rankas). Vadinasi, artėdamas prie kairiojo posūkio, prieš pat jo pradžią, perkeliu kairiąją ranką į viršų, dešiniąją- žemyn (arba dešinėsios nejudinu ir suku vairą tik kairiąją ranka, o dešinioji slysta vairo ratu) ir **posūkį darau, laikydamas vairą abiem rankomis**. Ne sykį pasitaiko sukryžiuoti rankas ant vairo- tai vis geriau, negu vairą paleisti.



Jei vairo mechanizmo perdavimo santykis yra toks, kad visiškai apsigręžimui reikia daug vairo rato apsisukimų, tai neišvengiamai atsiranda **akimirku**, kai vairas esti paleidžiamas. Tačiau, jei vingis ne toks staigus ir vairo perdavimo santykis sportiškas (vairuojamiesiems ratams sukti tam tikru kampu reikia nedaug vairo rato apsisukimų), rankos gali ir privalo visą laiką būti ant vairo rato.

Vingio baigimas ir įsibėgėjimas

Baigdamas vingį, automobilį įgreitinęs ligi atitinkamų apsisukimų, jungiu iš eilės vis aukštesnę pavarą. Kaip tai darau? Jei važiuoju į kalną, tai, variklio galingumui mažėjant, žemesnę pavarą įjungiu, nenuimdamas kojos nuo akceleratoriaus. Tačiau įsibėgėjant šitokiu būdu įjungti aukštesnę pavarą, ypač neįgudusiam, yra per daug neatsargu, nes kiekviena pavara variklio apsisukimai pasiekia maksimumą. Ir kuo žemesnę pavarą, tuo greičiau pasiekia. Todėl, išmynęs sankabą, nukeliu koją ir nuo akceleratoriaus, tik stebiu, kad sankabos atleidimo momentu jau būtų maksimalūs apsisukimai. Kad tai įvyktų, privalu droselio valdymo pedalą paspausti vos vos anksčiau. Uždavinys labai sunkus: reikia tobulai sinchronizuoti judesius, kad sankabos atleidimo momentu variklis ne tik nepristabdytų mašinos, bet ją normaliai varytų arba trukteltų į priekį.

Čia vėl tenka remtis pojūčiais, kitaip persuksime variklį. Variklis turi veikti ne visu galingumu, o tik ketvirtadaliu, gal trečdaliu savo galios. Priversti variklį dirbti maksimaliais apsisukimais galima tik įgudus, gerai jaučiant jo darbą. Tachometras, aišku, padeda, bet reikia būti be galo atsargiam. **Akceleratoriaus nuspaudimas iki galo turi būti idealiai suderintas su sankabos atleidimo momentu.**

Tik sportininkams: greičio trasose kiekvieną aukštesnę pavarą, nuo 1 iki 5, jungiu nekeldamas kojos nuo akceleratoriaus- tai vadinasi "pedalas iki galo".

Ir dar. Situacija, kai antrąją pavarą perjungiu į trečiąją: pasiekęs antrąją pavarą septynis tūkstančius apsisukimų, spaudžiu sankabą, atleidžiu akceleratorių. Akceleratorių reikia

atleisti ne visiškai. Svarbu, kad variklis neimtų sukis minimaliu greičiu, tai yra dirbti mažais apsisukimais. Apsisukimų skaičius sumažėja, ir tada **žaibiškai įjungiu trečiąją pavarą**. Tuo akimirksniu, kai ranka įstumia svertą į trečiosios pavaros padėtį, jau esu davęs trečdalį arba kiek daugiau "gazo", kad variklis vėl atgautų septynis tūkstančius apsisukimų. Atleisdamas sankabą, vėl paspaudžiu akceleratorių, kad variklio apsisukimų nesumažėtų, bet kartu ir nepadaugėtų.

Akceleratorius turi būti nuspaustas iki galo tuo momentu, kai sankabos diskai susiglaudžia. Tai idealus atvejis.

Aprašytoji kova dėl dešimtųjų sekundės dalių yra viena iš sėkmės paslapčių. Kartu ji yra atsakymas tiems, kurie stebisi arba tvirtina, kad sėkmę lemia geresnis automobilis. Netiesa. Tai lemia vairavimo technika, beje, prieinama kiekvienam.

Tobula technika įgyjama, sunkiai ir atkakliai dirbant ne vienerius metus. Taip sunkiai, jog tik nedaugeliui vairuotojų pakanka išvermės pasiekti tai, ką gali.

Turint milžinišką įgudimą, galima įjungti kiekvieną aukštesnę pavarą, nuspaudus akceleratorių iki galo. Tačiau patariu būti atsargiems. Tai ne juokai. Tai didžiulis menas, aukščiausia pavarų perjungimo technikos pakopa. **Bent kiek suklydus, gali subyrėti variklis.**

Dabar įsivaizduokime, kiek sekundės dalių sutaupome per tokius pavarų perjungimus, kurie kaskart "stumteli" automobilį į priekį. Tegul kiekvienas toks perjungimas duoda persvaros prieš varžovą nors 0,3 sekundės. Trumpame ruože pavarų perjungimų būna 200 ir daugiau. O du šimtai perjungimų- tai jau laimėta minutė. "Negali būti!- nustemba ne vienas. -Iš kurgi ta minutė". Iš tiesų minutė...

Nėra atkarpos, kurioje visai nebūtų padaroma klaidų. Laimi tas, kuris padaro jų mažiau ir sutaupo po sekundės dalį visur, kur tik įmanoma.

Per mažas ir per didelis pasukamumas

Tai šiuo metu labai madinga terminų pora.

Kiekvienas automobilis konstruojamas taip, kad kuo geriau laikytųsi krypties, kad jo pasukamumas būtų nei per mažas, nei per didelis. Kitaip tariant, kad jo svorio centras būtų kiek galima labiau subalansuotas.

Per mažas pasukamumas

Aiškinant kuo paprasčiau, per mažo pasukamumo yra tas automobilis, kurio svorio centras yra priekinėje dalyje. Pavyzdžiui, mažiausią pasukamumą teoriškai turi automobilis, kurio ir variklis priekyje, ir varantieji ratai yra priekiniai. **Jei pasukamumas per mažas, posūkyje į išorinę pusę "traukia" automobilio priekis.**

Per didelis pasukamumas

Per didelio pasukamumo automobilio gana sunki užpakalinė dalis. **Jeį pasukamumas per didelis, posūkyje į išorinę pusę "traukia" automobilio galas.**

Su "Porche" markės automobiliais esu važinėjęs daugiausiai. Paskutinės laidos "Porche" automobilio užpakalyje buvo įmontuotas daug didesnis variklis nei konstruktorių numatyta. Ankstesnės mašinos turėjo 1.6L, keturių cilindrų variklį, sveriantį vos 100kg, o ši- 2L šešių cilindrų variklį, sveriantį per 170kg. Kadangi mašinos svorio centras dar toliau pasislinko į užpakalinę dalį, net perkopė per užpakalinę ašį, pasukamumas pasidarė iš tiesų per didelis.

Kad šis modelis tiktų normaliems vairuotojams, gamykla įmontuodavo į priekinius buferius tam tikrus 28 kilogramų pasvarus. Tai iš dalies neutralizuodavo per didelį pasukamumą, ir automobilis tapdavo labai klusnus.

Tačiau ralio varžyboms tie pasvarai išimami, nebūkštaujant dėl per didelio pasukamumo. Svarbiausia, kad mašina būtų kuo lengvesnė. Turiu pasakyti, jog per didelis pasukamumas nė kiek nekliudo vairuoti ir pasiekti gerų rezultatų. Atvirkščiai: mašina tampa geriau valdoma, nes galima labai veiksmingai operuoti droselio valdymo pedalu ir lengvai nutraukti užpakalinių ratų sukibimą su keliu. Vingiuotose trasose ši savybė labai praverčia.

Kartą dalyvavau dideliame renginyje- "Taikos ir draugystės" ralyje Maskva- Varšuva- Berlynas- Praha automobiliu "Varšava", "žemaja". "Varšavos" priekis labai sunkus, tai tipiškas per mažo pasukamumo automobilis. Tad būtų lyg ir logiška, kad kiekviename posūkyje jos priekis "trauktų" į išorę. Tarp kita ko, sunkus priekis padeda įveikti posūkius, bet per sunkus priekis labai trukdo keisti važiavimo trajektoriją: mašina yra linkusi išlėkti priekiu iš trasos. Tačiau po vienos kitos treniruotės su automobiliu apsipratau ir apskritai jau nebejaučiau, kad jo priekis būtų ypač sunkus. Taip pripratau prie mažo pasukamumo, jog išmokau be vargo, nors variklis ir silpnokas, palyginti greitai priversti čiuožti užpakalinius ratus ir važinėti "Varšava", kaip ir per didelio pasukamumo mašinomis "Steyr Punch" ar "Porche".

Vadinasi, turint galvoje per didelį ar per mažą pasukamumą, kaip ir visas kitas individualias automobilio savybes, svarbiausia yra gerai pažinti mašiną. Pažinti taip, kad galėtum ralyje ar varžybose visiškai sutapti su automobiliu. Tada jau mano rankose nebe svetimas mechanizmas, kurį turiu valdyti, nes automobilis- tai aš. Jaučiu kiekvieną kelio nelygumą, kiekvieną slystelėjimą, kiekvieną sunkumą, kurį mudu- aš ir automobilis, kaip nedalomas vienetą,- turime įveikti. Pasiekus tokį simbiozės laipsnį, nebetenka prasmės vienokios ar kitokios automobilio ypatybės, apie jas nebegalvoji, jų beveik ir nebepastebi: važiuoji ir tiek, o automobilis tavęs klauso.

Idealui reikia dviejų elementų: iš tiesų geros vairavimo technikos ir mokėjimo greitai perprasti kiekvieną naują gautą automobilį. Be abejo, tokio perpratimo, suaugimo laikas priklauso ir nuo mašinos rūšies, ir nuo važiavimo stiliaus. Greitą, jautrią, nervingą

sportinę mašiną būtina perprasti, "prisijaukinti", nes ji reikalauja, kad vairuotojas kuo geriausiai ją suprastų ir pajustų. Kitaip tariant, čia svarbus "abipusis pasitikėjimas".

Patogiai sėdėdamas savo automobilio sėdynėje, jaučiuosi taip sutapęs su mašina, kad bemaž kiekviena važiuoklės reakcija tampa mano reakcija. Taip yra kiekvieną kartą.

Norėčiau būti gerai suprastas. Gal padėtų pavyzdys iš slidinėjimo. Tikriausiai kiekvienas slidininkas prisimena pirmuosius mokymosi slidinėti žingsnius. Prisegtos slidės tiesiog spruko šlaite iš po kojų! Siaubas ėmė vos pamanius, kas bus, kai jos nušliauš kiekviena sau. Milžiniškų pastangų prireikdavo paprasčiausiam posūkiui. Slidės ne tik nepadėjo, bet, atvirksčiai, smarkiai kliudė judėti. Net vidutinio lygio slidininkas nuolat jaučia slides, pritvirtintas prie kojų, ir visada gerokai pavargsta, kol pakreipia jas norima linkme. Jis nesiliauja rūpinęsis, kad tos dvi lentos slinktų lygiagrečiai. Slidės yra jam visiškai svetimos, vien keliančios gausybę rūpesčių. Geram slidininkui netenka slidžių tramdyti. O jau sportininkai esti taip su jomis suaugę, kad šios pasidaro tarsi padidėjusios savo pėdos, kurios pagelbsti ir pusiausvyrą išlaikyti, ir kokius nori vingius išvinguriuoti. Sportininkas šliuozdamas išvis negalvoja apie slides, užtat iš karto pajunta mažiausią netvarką, pavyzdžiui, jei bent kiek atsileidžia apkaustai. Lygiai taip pat žmogus negalvoja apie batus, kuriais jis avi, nebent... jie smukčiotų arba spaustų.

Tad nereikia fetišizuoti vieno ar kito madingo termino, kuriais žymimi konkrečios mašinos privalumai ar ydos, susijusios su lengvu ar sunkiu jos valdymu. Mokėkime gerai važiuoti ir tobulai jausti mašiną, tada nebeliks problemų ir kiekviena mašina galėsime, jos valdymo technikos prasme, važinėti taip pat gerai ir taisyklingai.

Pasunkėjimas ir palengvėjimas

Štai dar du labai dažnai naudojami terminai. Reikia juos žinoti ir mokėti pasinaudoti tuo, ką jie reiškia.

Mašinos visada priekis pasunkėja stabdant, taigi ir atleidžiant akceleratorių.

Mašinos priekis palengvėja kiekvieną kartą, spaudžiant akceleratorių. Tačiau tokį priekio palengvėjimą neretai neutralizuoja užpakalinių ratų slydimas.

Jei ratai su kelio paviršiumi gerai sukibę ir užpakaliniai ratai neslysta, tai priekis priklausomai nuo pagreičio dydžio atitinkamai palengvėja.

Didinant greitį, priekis palengvėja ir tuomet, kai varantieji ratai yra priekiniai.

Todėl tokie automobiliai, ypač važiuodami kalnuose, privalo turėti sunkų priekį. Jei to nebus, išibėgėjant įkalnėje, kai priekio palengvėjimas, savaime aišku, dar didesnis, automobilis, nepaisant visų pastangų, gali nepajudėti iš vietos.

Kartais tenka važiuoti į kalną, kurio nuolydis teoriškai yra įveikiamas automobiliu su priekiniais varančiaisiais ratais, bet kelias slidus ir užvažiuoti nesiseka. Ką daro vairuotojas? Užvažiuoja atbulas, nes:

- Atbulinė pavara turi palankesnę perdavimo santykį, negu pirmoji, taigi yra galingesnė.
- Mašinos važiuojant atbulai, varantieji ratai- dabar jau užpakaliniai- pasunkėja taip, kaip kad paprastai pasunkėja užpakaliniai ratai, kai jie esti varantieji.

Kitaip sakant, važiuojame automobiliu su užpakaliniais varančiaisiais ratais, kurio vairas yra... užpakalyje. Daugiau jokio skirtumo.

Baigdamas šį skyrelį, kuriame mėginau atskleisti sąvokų esmę, norėčiau įdiegti įsitikinimą, jog mokėti gerai važiuoti ir suaugti su mašina, tokia kokia ji yra, svarbiau nei nuolat turėti galvoje jos konstrukcijos ypatybes.

Savo automobilį konstravome ne mes patys. Jį projektavo ir gamino įmonė, kurioje dirba specialistai inžinieriai; tai laiduoja, kad mašina yra gera, galbūt pagal savo klasės galimybes net ir tobula- juk kiekvienas nori savo darbą atlikti kuo geriau. Todėl neverta per daug svarstyti, ar automobilio pasukamumas per mažas, ar per didelis. Važiuodami patys pajusime, kaip ta mašina važiuoja, ir priderinsime prie jos vairavimo techniką.

Svarbu čia tik viena: tobulai jausti mašiną. Jei mums tai pavyks, visa kita neteks prasmės. Aš bent nepritariu tvirtinimui, kad, sėdęs vairuoti automobilio, kurio pasukamumas per mažas, nuolatos galvosiu tik apie jį. Ne! Aš turėsiu priprasti prie **visos, kompleksinės, to automobilio reakcijos** į greitėjimą, posūkius, stabdymą... Joje savaime glūdės ir reakcija, susijusi su vienokiu ar kitokiu pasukamumu. Svarbu čia visuma, o ne atskiros detalės, nes ir automobilį valdome visa technika, o ne atskirais jos elementais.

Slydimas



Kasdienis slydimas

Beveik visas sportinis važiavimas yra pagrįstas slydimo technika. Praktiškai varžybų metu vingiuotoje trasoje automobilis nė akimirkos nevažiuoja taip, kaip jį vairuoja 99% vairuotojų, kurių automobiliai paprastai juda lygiagrečiai su kelio ašimi.

Važiuojame sportiškai:

- sausame kelyje 60% automobilio valdymo tenka vairui ir 40% - akceleratoriui;
- slidžiame kelyje 60% automobilio valdymo tenka akceleratoriui ir tik 40% - vairui.

Ir vienu, ir kitu atveju akceleratoriui kartais tenka didesnis procentas: tuo didesnis, kuo galingesnis variklis, o ypač slidžioje trasoje.

Sportinis važiavimas ir sportinė vingių įveikimo technika- tai nuolatiniai poslydžiai ir nuolatinis valdomas slydimas, tai automobilis, čiuožiantis keliu įstrižas, tai apskritai reginys, lyg ir nesuderinamas su sveika nuovoka, saugumo reikalavimais ir fizikos dėsniais.

Ir vis dėlto, norin važinėti greitai, bet saugiai, būtina išmokti važiuoti su slystelėjimais.

Ši technika galbūt ir nepadeda įveikti paniškos baimės pradėti slysti važiuojant slidžiu keliu kasdienišku, nesportiniu greičiu. Tačiau ji leidžia bent sumažinti baimę ligi priimtino dydžio. Ir visai neabejotinai padeda pakankamai ramiai suvaldyti slyščiojantį po kelią automobilį.

Štai ir priėjome iki nepaprastai svarbaus važiavimo technikos elemento šioje knygelėje- **valdomo slydimo**. Valdomo- vadinasi, sąmoningo; sąmoningo- vadinasi tokio, kokio norime. Slystame tyčia? Taip, žinoma. Mušame priešą jo paties ginklu. Argi slydimas nėra vairuotojų baubas? Ne! Tegu tik vairuotojai taip išmoksta slydinėti, kad tas manevras taptų jų bičiuliu.

Dauguma vairuotojų mano kad yra tikri "vairo karuzai". Kiekvienas taip manantis turi savo teoriją apie valdomą slydimą. Vieni žino daugiau, kiti mažiau, bet valdomą slydimą, tą kone simbolišką ir sykiu truputį metafizišką sąvoką daugelis mėgsta linksniuoti. Kad tas manevras taptų įgūdžiu, o ne atsitiktinumu, dargi tokiu kuris yra tiesus kelias į kapines, vėlgi reikia lavintis, nuolat treniruotis.

Kas treniruojsi

Kiek eilinių vairuotojų Lenkijoje treniruojsi? Didelė retenybė yra toks automobilistas, kuris, iškritus pirmajam sniegui, niekeno neverčiamas važiuotų į nuošalią aikštelę ir joje kasdien po pusę valandos įvairiu greičiu darytų posūkius, stabdytų, manevruotų, žodžiu, važinėtų truputį "ne kaip visi", išdykaudamas, bet tokiu būdu labai priprastų prie apsnigto kelio. O juo važiuoti visai kas kita, nei sausu ir šiurkščiu keliu. Po tokių pratybų mieste

vairuotojas jau važinėja gana laisvai, palyginus su kitais, kurie bejėgiškai slydinėja ir sukelia dešimtis didesnių ar mažesnių avarių. Tačiau, jei koks nors vairuotojas prisipažintų pasitreniravęs iš pat ryto, kiti netrukutų jo pagailėti: "vargšelis, mažai moka, todėl ir mokosi", arba pasišaipytų iš jo... Be galo retai išgirstum siūlantis: "Ar nepaimtum ir manęs? Norėčiau ir aš pabandyti!".

Į treniruočių programą įeina, be abejo, ir valdomieji slydimai. Tačiau norint to mokytis, reikia žinoti šio mokslo pagrindus. Tad pasistengsiu slydimo manevrą populiariai paaiškinti. Ar po to treniruositės- tai jau jūsų reikalas.

Šios knygos uždavinys, kaip jau esu minėjęs,- kuo suprantamiau praktikos požiūriu išaiškinti slydimo sąvoką, **turint tikslą pakelti vidutinio vairuotojo kvalifikaciją**. Kadangi kai kurie teiginiai ir jų pateikimo būdas daugeliui tos srities specialistų gali būti nepriimtini, tad noriu dar sykį pabrėžti: nerašau vadovėliu aukštajai mokyklai. Viena, neįstengčiau, antra, mano skaitytojui toks vadovėlis tikriausiai nebūtinas. Ši knygelė sumanyta taip, kad lygiuotųsi į patarimų rinkinių "Pasidaryk pats" gretą.

Valdomo slydimo sąvokos trys aspektai

Automobilio vairavimo technikoje valdomas slydimas, kiek galiu spręsti iš savo patirties, apima tris skirtingus aspektus, tiksliau klausimų grupes:

- **valdomas slydimas**- priemonė didžiausiu greičiu įveikti vingį;
- **tiesiame kelyje sumėtyto (pradėjusio slysti šonu) automobilio suvaldymas;**
- **neplanuoto slydimo, ypač posūkiuose, suvaldymas.**

Paeiliui aptarsiu šias tris klausimų grupes.

Automobilio ratai geriausiai yra sukibę su kelio paviršiumi tuomet, kai jų neveikia nei stabdymo, nei greitėjimo jėga. **Stabdydami galime nutraukti ratų sukibimą su keliu**. Kokia jėga tam tikslui reikia paspausti stabdžių pedalą, priklauso, savaime aišku, nuo ratų sukibimo su kelio paviršiumi. Sukibimas priklauso ir nuo paviršiaus- betonas, asfaltas, tašytų akmenų grindinys, ir nuo kritulių- sausas, po lietaus, pasnigus, lijundroje. Tą patį galima pasakyti ir apie išibėgėjimą. Žinome, kad **slidžiame kelyje, pavyzdžiui ant sniego, labai lengva, spaudžiant akceleratorių, sukelti varančiųjų ratų šoninį slydimą**. Be to, didėjant transporto priemonės greičiui, sukibimas mažėja.

Automobilizme terminu "slydimas" vadiname automobilio čiuožimą važiuojamąja kelio dalimi arba ratų sukibimo su keliu praradimą. Valdomą slydimą (angliškai "power slide") galima apibrėžti kaip tyčinį slidimą, sukeliama automobilio varomąja jėga, tai yra varikliu. Tai tinka tuo atveju, kai varantieji ratai yra užpakaliniai. Kai varantieji ratai priekiniai, valdomas slydimas sukiamas varikliu ir stabdžiais.

Valdomas slydimas

Valdomu slydimu įveikiamas posūkis tada, kai vairuotojas **tyčia nutraukia užpakalinių ratų sukibimą su keliu** ir priverčia automobilį skersuoti, tuo metu pasukdamas vairą **į priešingą posūkiui pusę**.

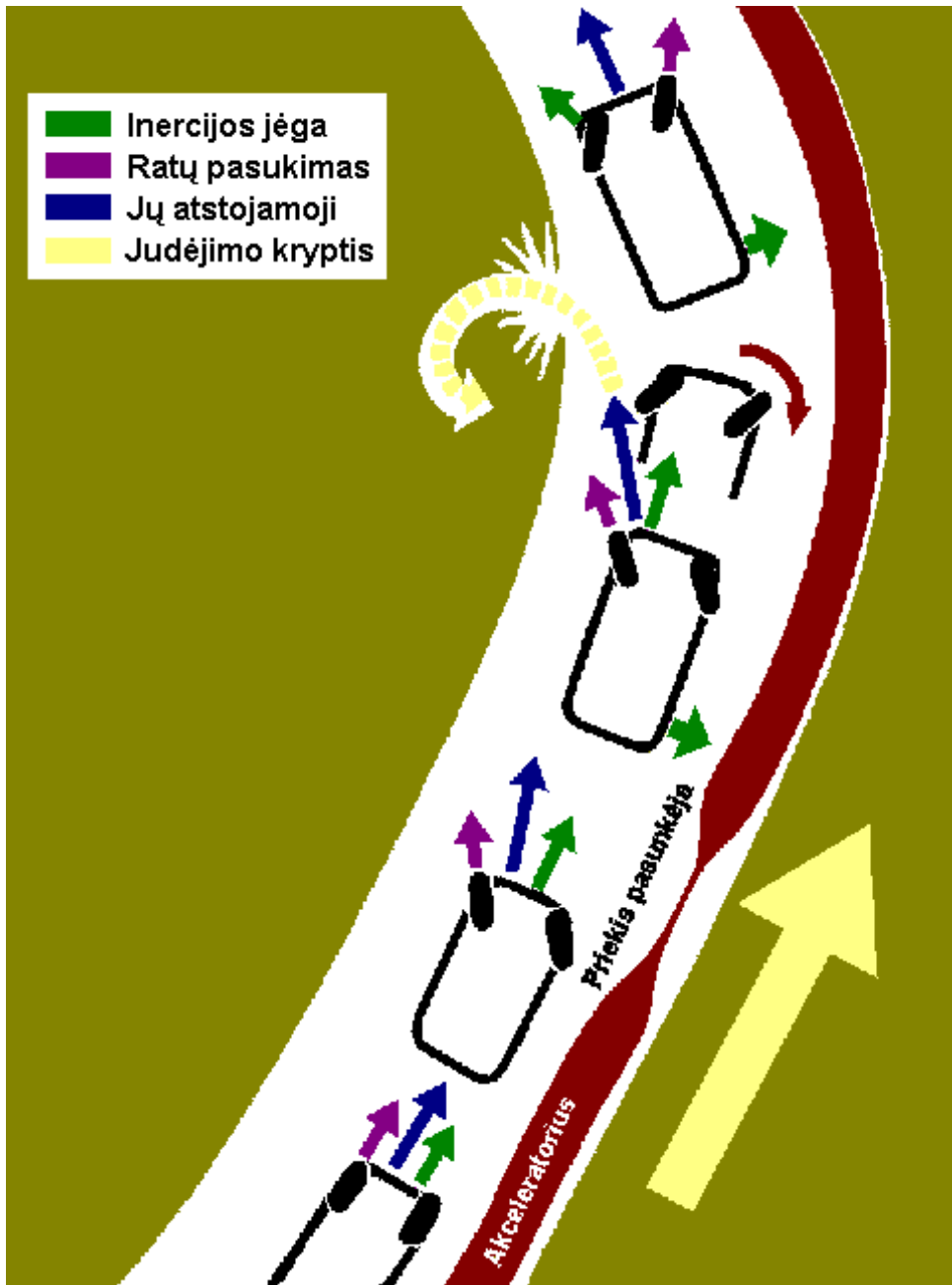
Kad slydimą pavyktų suvaldyti, reikia **manipuliacijas vairo ir akceleratoriumi sinchronizuoti su užpakalinių ratų čiuožimu**.

Gerai išsąmoninkime manevro esmę: kintant judesio atstojamajai (o posūkyje ji kinta visada), pakanka spustelėti akceleratorių, kad užpakaliniai ratai, kai jie varantieji, prarastų sukibimą su keliu. Jei šią akimirką neužkirstume kelio tolimesnei įvykių eigai, mašinos užpakalis imtų vis labiau slinkti į šoną; kuo tai baigsis, priklausys nuo to, koks buvo mašinos greitis momentu, kai užpakalinis ratas prarado sukibimą su keliu.

Tačiau jei vairuotojas imsis priemonių išvengti tokios baigties ir **vienu metu su užpakalinių ratų sukibimo praradimu ims sukti vairą į priešingą posūkiui pusę**, lyg ir priešpriešais čiuožiančiam į šoną mašinos užpakaliui, nė akimirkai neatleisdamas akceleratoriaus, tai:

- mašinos užpakalio slinkimas į šoną bus praktiškai nutrauktas, tikriau sakant, neutralizuotas, ir mašina neims suktis apie savo ašį;
- greitis, kuriuo mašina pradėjo posūkį, jos masė ir tebespaudžiamas akceleratorius varys mašiną į priekį, bet
- jau pakitusia atstojamąja, kurią reikia taip parinkti, kad mašina nuvažiuotų posūkį, išlaikydama paveiksle parodytą padėtį ir trajektoriją;
- svarbu išmokti taip sinchronizuoti vairo pasukimą ir akceleratoriaus paspaudimą, kad per visą slydimo laiką nesikeistų automobilio padėtis posūkio kreivės atžvilgiu.

Įsivaizduokime, kad važiuojame automobiliu.



Artėjame prie ilgo kairiojo posūkio. Mašinos greitis per didelis, kad galėtume jį normaliai įveikti. Pasukame vairą kairėn. Nors važiuojame į kairę, bet dėl truputį per didelio greičio mašina yra linkusi išlėkti į dešinią kelkraštį. Vienintelis išsigelbėjimas- paspausti akceleratorių, kad užpakaliniai ratai prarastų sukibimą su keliu. Tada mašinos užpakalis ims slinkti į dešinę ir automobilis iš tikrųjų laikysis reikiamos važiavimo krypties, bet bus linkęs apsisukti (jo užpakalis vysis priekį). Mūsų reakcija privalo būti tokia: suktelime vairą dešinėn, kam mašina negalėtų apsigręžti. **Šitai, pasinaudoję tikrai suvaldomu slydimu, net patys to nežinodami, galite dideliu greičiu įveikti posūkį.**

Tokia yra valdomojo slydimo technika bendrais bruožais. Kad šį manevrą tinkamai atliktume, mašina turi judėti atitinkama, ekonomiškiausia trajektorija. Nei priekinė, nei užpakalinė automobilio ašis neturi atsidurti už tos trajektorijos linijos. Mašinai atitrūkus nuo trajektorijos, užuot laimėję laiko, daug jo nustosime.

Tai, kas čia pasakyta, tinka pakankamai ilgiems posūkiams. Trumpus, staigius posūkius įveikiame truputį kitaip- šoniniu slydimu, kiek pastabdydami (apie tai dar kalbėsime).

Taigi, jei varantieji ratai yra užpakaliniai, veikiame tik droselio valdymo pedalu ir vairu.

Analogiškai slystama, kai varantieji ratai yra priekiniai, su sąlyga, kad variklio galia būtų pakankamai didelė. Užpakalinių ratų sukibimą su keliu nutraukiame stabdydami. Kairiąja koja atitinkamai spaudžiame stabdžių pedalą, o dešiniąja- akceleratorių. Priekinių ratų stabdymo jėgą įveikia variklis, o stabdomi užpakaliniai ratai praranda sukibimą su keliu. Šiuo atveju priekiniai ratai varo automobilį, o atitinkamai dozuodami užpakalinių ratų sukibimo su keliu praradimą (tai yra stabdymą), laikomės reikiamos važiavimo krypties. Beje, priekinius ratus suktelime į užpakalinių ratų slydimo pusę mažiau, negu kad važiuodami automobiliu su užpakaliniais varančiais ratais.

Norint automobilį su priekiniais varančiais ratais priversti slysti, svarbiausia sumaniai ir sinchroniškai operuoti stabdžių pedalu, akceleratoriumi ir vairu.

Slydimas yra labai gražus ir paprastas, kol apie jį pasakoji.

Klasikinis valdomas slydimas

Klasikinis valdomas slydimas yra čiuožimas visais keturiais ratais; jis pagrįstas tuo, kad kairiajame posūkyje priekiniai automobilio ratai esti pasukti į dešinę, taigi į priešingą posūkiui pusę (dešiniajame posūkyje ratai yra pasukti į kairę).

Klasikiniam valdomajam slydimui keturiais ratais atlikti reikia, kad variklis būtų pakankamai galingas, atsižvelgiant į sukibimą su keliu. Variklis turi būti tuo galingesnis, kuo šiurkštesnis kelio paviršius. "Porche" su 160AG varikliu galima atlikti šį manevrą bet kokiomis sąlygomis, net ant sauso betono, kurio sukibimo koeficientas didokas. Automobilį "Zastava" priversti slysti sausu betonu jau sunku; užtat šlapiu asfaltu, žvyru arba sniegu ši mašina slysta puikiausiai. Betonas, kuris "Zastavai" šiurkštus bei kibus, sportiniam "Alfa Romeo" tēra nelyginant ledas taip pačiai "Zastavai".

Papildomi elementai, lemiantys klasikinį slydimą, yra **automobilio greitis ir posūkio spindulys**.

Greitis turi būti didelis. Kas slydimu truputį laimėtume laiko, turime viršyti maksimalų greitį, kuriuo šį vingį įveiktume normaliai, be slydimo, nepakreipę ratų į priešingą pusę. Tačiau nedera važiuoti per daug greitai, nes automobilis išlėktų iš trasos, kaip piktdžiugos sako, "išvažiuotų pasiganyti".

Kai mokomės valdomojo slydimo manevro, savaimė aišku, turime stengtis nutraukti užpakalinių ratų sukibimą su keliu ir pasukti vairą į priešingą posūkio pusę, važiuodami kiek galima saugiu greičiu. Pavyzdžiui, teoriškai didžiausias greitis, kuriuo be slydimo įveikiamas tam tikras vingis tam tikru automobiliu, pavyzdžiui "Fiat 125P", yra 100km/h. Tobulai mokėdami atlikti valdomąjį slydimą, galime tą greitį padidinti net ligi 120km/h. Tačiau treniruodamiesi, iš pradžių neviršykime 80km/h greičio, kuris mums yra gana saugus. Antra vertus, jis pakankamas klasikiniam valdomajam slydimui atlikti. Nederėtų suprasti, kad taisyklingai atliktas slydimas privalo būti ir greičiausias konkretaus vingio pervažiavimas. Bet visuomet laimėsime brangaus laiko, jei peržengsime saugaus laiko ribą, galiojančią normaliam važiavimui be slydimo.

Kartoju ir ne sykį šios knygos puslapiuose dar kartosiu: ne tam aiškinu valdomojo slydimo techniką, kad visur ar dažnai taip įveiktume vingius. Tai būtų visiškai nesąmonė – labai nesaugus, galima net pasakyti, beprotiškas važiavimas. Aš pats, normaliai važiuodamas be galo retai naudoju šį būdą. Tik lenktynėse uždara trasa valdomojo slydimo panaudojimas yra visiškai pagrįstas. Tačiau **mokėti** taip važiuoti reikia. Tuomet ir normalus kasdieninis važiavimas taps keleriopai saugesnis, nes visokie netikėti paslydimai blogai nesibaigs. Vairuotojui nereiks svarstyti, ką daryti, kaip gelbėtis. Daugelis veiksmų, jau nušlifuočių ir išbandytų, bus virtę sąlyginiais refleksais. Mat, kritiškoje situacijoje reakcijai apgalvoti nėra pakankamai laiko.

Norėčiau, kad slydimas kiekvienam vairuotojui lautuši būtų baubu. Reikia ir būtina įveikti slydimo baimę. Privalome įsisąmoninti ir praktiškai įsitikinti, jog slydimas gali būti nepavojingas, o išmoktas suvaldyti netgi gali tapti važiavimo būdu. **Vairuotojas, neišmokęs susidoroti su slydimu, ėmus ratams slysti, jaučiasi visiškai bejėgis.** Baimė paralyžuoja judesius; nekoordinuoti manevrai paprastai baigiasi avarija.

Esu nagrinėjęs šimtus įvairiausių eismo nelaimių. Daugelis jų baigėsi tragiškai. Daugiau kaip 50% avarių priežastis pradedama nusakyti šiais žodžiais: "Mašina ėmė slysti". Be abejonės, daugumą tų automobilių vairavo geri vairuotojai, tik... neišvaldę slydimo. Baimė sukaustė jų judesius. Regis, toks įprastas automobilis staiga pasidarė visiškai svetimas. Nulėmė pirmas **klaidingas refleksas: spausti stabdžių pedalą arba akceleratorių ir įsikibus laikytis vairo.** Išsigelbėjimo nebebuvo. Todėl norėčiau dar kartą įsakmiai pabrėžti: mokykimės slydimo manevro visai ne tam, kad kasdien jį naudotume, o kad pajėgtume pažaboti automobilį, visiškai pajungtume jį savo valiai, įgautume greitą reakciją ir įveiktume baimės barjerą, pagaliau išmoktume taisyklingai atlikti ir patį manevrą.

Palyginimo dėlei dar sykį grįžtu prie slidinėjimo. Stovėdami šalia sniego trasos, dažnai matome, jog daugelis slidininkų leidžiasi žemyn be jokių pastangų. Judesiu koordinacija tokia tobula, kaip baleto šokėjų. Jiems netrukdo nei paviršiaus kliūtys, nei šlaito statusas. Jų čiuožimas dailus pažiūrėti ir, rodosi, čia viskas paprasta ir lengva. Beje, yra ir tokių, kurių judesiai kampuoti, netvirti ir nedarnūs. Šie slidininkai deda daug pastangų į kiekvieną naują kryptelėjimą, į kiekvieną posūkį. Bet kokia paviršiaus kliūtis – puresnis sniegas, duobutė ar gūbrys, ledas – sutrikdo jų pusiausvyrą ar verčia iš kojų.

Panašiai darosi važiuojant automobiliu, kai jis ima slysti. Nelabai igudęs vairuotojas mažai teturi šansų suvaldyti mašiną, kaip ir neigudęs slidininkas slides. Tiksliau sakant, jei atmesime laimingą atsitiktinumą, neturi jokių šansų. Mano nuomone, yra daug panašumo tarp slidinėjimo ir važiavimo automobiliu. Esu įsitikinęs ir ne kartą matęs, jog slidininkai irgi naudojami klasikiniu valdomojo slydimo manevru. Tiek automobiliui, tiek ir slidėms egzistuoja tam tikras ribinis greitis, kuriuo galima įveikti posūkį. Ir vis dėlto yra ir vairuotojų, ir slidininkų, išstengiančių tą ribą peržengti. Tai padaro tie, kurie tobulai valdo savo važiavimo priemonę (slides arba mašiną), yra visiškai su ja suaugę, sudaro vieną vienetą.

Kiek nukrypdamas į šalį, norėčiau pridurti, kad tam tikros vingių serijos greičiausio įveikimo technika ir slalome, ir automobilių lenktynėse yra panaši. Visada lemia paskutinio vingio (posūkio) baigmė. Per didelis pradinis greitis paprastai laiko nesutaupo.

Norint išmokti slysti bei suvaldyti slystančią mašiną, reikia pratybų, o tai ne visada lengva padaryti. Tuo atžvilgiu Europoje labai privilegijuoti yra švedai ir suomiai. Jie turi daug puikių kelių su slidžia žvyro danga ir kalvotą reljefą. Ilgos, šaltos žiemos leidžia jiems važinėti, treniruotis, rengti automobilių lenktynes ant užšalusių ežerų, ant ledo. Todėl Skandinavijos vairuotojai puikiai pasirodo ralio varžybose. Lenkijoje, deja, nėra tokių idealių gamtos sąlygų.

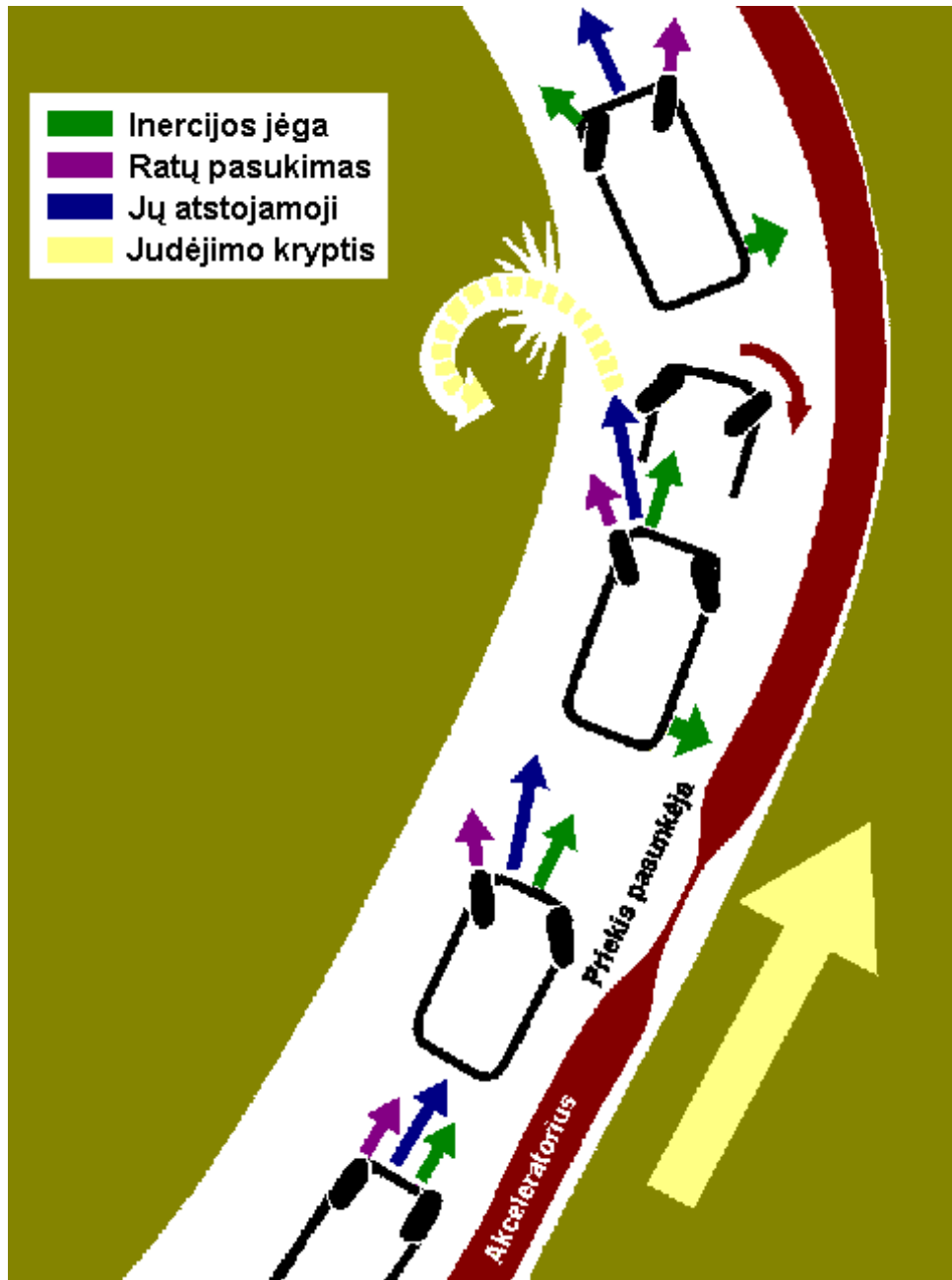
O dabar grįžkime prie slydimo technikos.

Kuo posūkis lėkštesnis tuo jį lengviau įveikti valdomuoju slydimu. Staigesniame ankštesniame posūkyje tai padaryti sunkiau. Taip yra vairuotojams, jau **gerai** įvaldžiusiems slydimo techniką. Pradedantiems būna atvirkščiai. Tai patvirtina praktika, nors kai kuriems skaitytojams gali atrodyti paradoksalu. Mat, prityręs vairuotojas taisyklingiau atlieka manevrą, ilgiau sugeba kontroliuoti slystančius ratus ir, žinoma, laimi daugiau laiko. Pradedantiems ypač sunku ir net pavojinga slysti ilguose, lėkštuose vingiuose, nes čia važiuojama gana dideliu greičiu, galinčiu sukelti baimę. Tačiau kuo slidesnė trasa, kuo mažesnis sukibimas, tuo lengviau slysti bet kokiam vingyje.

Štai svarbiausi elementai, sąlygojantys klasikinį slydimą:

- automobilio variklio galia,
- sukibimas su keliu,
- automobilio greitis,
- važiavimo kreivės spindulys,
- automobilio ypatybės: krypties laikymasis, padangų būklė, pasukamumas ir kitos.

Klasikinio valdomojo slydimo fazės



Pavyzdžiui, paimkime kairįjį posūkį darantį automobilį su užpakaliniais varančiaisiais ratais:

1. Mašina tiesia linija artėja prie posūkio pakankamai dideliu greičiu.
2. Truputėlį atleidžiame akceleratoriu ir kartu pasukame vairą posūkio kryptimi (posūkis į kairę, vairas į kairę).
3. Pasukti ratai sukelia pasipriešinimą ir pakeičia automobilio važiavimo trajektorijos atstojamąją.

4. Stiprokai, bet atsižvelgiant į važiavimo sąlygas, paspaudžiame akceleratorių ir tuo priverčiame užpakalinius ratus čiuožti. Automobilio užpakalis ima slinkti į šoną atstojamosios kryptimi (į dešinę).
5. Vos užpakaliniams ratams netekus sukibimo su keliu, tučtuojau pasukame vairą priešinga posūkiui kryptimi. Nuo to priekinius ratus ima veikti pasipriešinimo jėga, neleidžianti mašinai suktis apie savo ašį, nes tuo momentu mašinos užpakalis bando pralenkti priekį. Primenu, kad mūsų pavyzdyje mašina sukasi į kairę, o jos užpakalis čiuožia į dešinę. Nuo šios akimirkos automobilis slysta jau visais keturiais ratais.
6. Slydimą galima valdyti akceleratoriumi. Akceleratorių spausti reikia jautriai, pulsuojamai, keičiant spaudimo amplitudę priklausomai nuo to, kaip kinta kelio dangos kibumas. Kelio vingyje danga paprastai būna nevienalytė, o net menkiausi jos kibumo pakitimai yra svarbūs.
7. Posūkio pabaigoje, neatleisdami akceleratoriaus, atsukame vairą tiesiai, važiavim trajektorijos kryptimi. Mūsų pavyzdyje vairas buvo pasuktas į dešinę, todėl sukame jį kairėn, kol ištiesiname ratus. Automobilis dar trumpą laiką judės skersas, dešiniuoju šonu į priekį. Slydimui tolydžio mažėjant, vis daugiau spaudžiam akceleratorių.

Slydimio treniruotės

Treniruodamiesi taip pat siekiame išsiugdyti maksimalų **slydimio pajautimą**, kad galėtume slydimą, jo intensyvumą, valdyti taip, kaip norime ir kaip naudingiau.

Važiuojame **sausu asfaltu**, vingiuota trasa ir norime sukelti valdomąjį mašinos slydimą. Tam keičiame atstojamosios kryptį. Atstojamąją, prieš pradėdant posūkį ėjusią pagal tiesę važiavimo kryptimi, dabar turiu pakreipti posūkio link. Kitaip tariant, turiu pasukti vairą. Bet, prieš jį pasukdamas, privalau (tai labai svarbu!) **atleisti akceleratorių** tiek, kad pasunkėtų mašinos priekis. Iš karto pradėdau posūkį- keičiu atstojamąją. Ratai pasiekia sukibimo ribą. Dabar ateina tikrai paradoksalus momentas: nors gresia išlėkimas iš trasos, **paspaudžiu akceleratorių**, kad užpakaliniai ratai imtų čiuožti ir galėčiau nukreipti automobilį į posūkį bei kartu stabdyti. Jei sukelsiu lengvą užpakalinių ratų slydimą, tai bematant prasidės stabdymas: užpakaliniai ratai stums mašiną į priekį, bet kartu slysdami stabdys ją šonine kryptimi ir panaikins atstojamąją jėgą, kuri traukia mašiną į posūkio išorę. Šiuo būdu sukeliu ir palaikau mašinos slydimą tik tiek, kiek reikia šiam posūkiui.

Būtinai ir iš tiesų pagrindinis valdomojo slydimio elementas yra **priekinių ratų suktelėjimas priešinga posūkiui linkme**. Priešinga kryptimi suktelėti ratai sukelia pasipriešinimo jėgą, kuri neleidžia automobiliui gręžtis apie savo ašį. Mašinos traukos jėga susiduria su pasuktų priekinių ratų pasipriešinimu: tuo momentu mašina šiek tiek peržengia sukibimo ribą ir, slysdama keturiais ratais, ima judėti mūsų norima trajektorija. Jos slydimą didžiąja dalimi, iki 90% procentų, valdome akceleratoriumi, ir tik 10% - vairu.

Kitaip treniruojamės ant **birios arba slidžios** (žiema) kelio dangos, kai yra palankios sąlygos slysti. Treniruotėms geriausiai tinka didelė aikštė arba kelias, kuriame beveik nėra eismo. Tokią vietą rasti nelengva.

Svarbu pradedantiems: pirmąsias slydimo treniruotes pradėdame slidžiuose ir būtinai saugiuose plotuose, pavyzdžiui erdviose aikštėse.

Sakykim, turime slidžią aikštę ir automobilį, pavyzdžiui "Zastava 750". Pažymime vairavimo trajektoriją, iš abiejų pusių sustatydami kokias nors dėžes, plytas ar kitus daiktus, kurie imituotų bortelius.

Klaidos

Kad būtų patogiau nagrinėti klaidas, dažniausiai daromas atliekant valdomąjį slydimą, pažymėkime skaičiais slydimo fazes:

1. Greitis apie 40km/h, antroji pavara. Atleidžiame akceleratorių. Šiek tiek suknelime vairą kairėn, ir akimirka vėliau atitinkamai paspaudžiame akceleratorių. Užpakaliniai ratai netenka sukibimo su keliu. Mašinos užpakalis ima slysti į dešinę.
2. Ištiesiname vairą, neatleisdami akceleratoriaus. Mašinos užpakalis toliau slenka į dešinę.
3. Koreguojame mašinos padėčių trasos atžvilgiu priekinių ratų suknelėjimu į dešinę. Šioje fazėje reikia pradėti tiesinti ratus ir atitinkamai dozuoti akceleratoriaus paspaudimą, kad automobilis riedėtų norima kryptimi.
4. Priekinius ratus ištiesiname.

Tai būtų idealus mokomasis posūkių įveikimas valdomuoju slydimu.

Klaidos, kurios neleidžia taisyklingai atlikti valdomojo slydimo:

Fazėje 1 automobilio užpakalis neslenka į dešinę, nes

- per anksti paspaustas akceleratorius,
- per mažai paspaustas akceleratorius,
- vairas per mažai suknelėtas į kairę,
- prieš suknelint vairą neatleistas akceleratorius.

Fazėje 2 automobilio užpakalis per daug slysta į dešinę, nes

- per vėlai paspaustas akceleratorius,
- per daug paspaustas akceleratorius,
- vairas per vėlai atsuktas tiesiai.

Fazėje 3 automobilio užpakalis per daug slysta į dešinę, nes

- vairas per vėlai sukkelėtas į dešinę, tai yra į priešingą posūkiui pusę,
- per daug paspaustas akceleratorius,

Pratimą reikia kartoti tol, kol posūkis bus įveiktas sklandžiai. Po to darome pratimą dešiniajame posūkyje.

Uoliai treniruodamiesi, išmoksime veikti iš karto: slydimas- vairas. Nebeliks netikėtumo, nereikalingo svarstymo ir panikos.

Iš pradžių bus nelengva. Ko gero, automobilis ims sukstis apie savo ašį. Dėl to nereikia liūdėti. Svarbiausia nutaikyti tinkamą momentą ir išmokti derinti judesius. Kviečiu imtis pratybų ir linku sėkmės.

Gerai, jei **priverčiame** automobilį slysti. Blogai, jei jis **pats pradeda** slysti.

Dar kartą apie valdomąjį slydimą

Mokydamesi valdomojo slydimo taip pat turime išmokti gerai jausti, kaip toli nuslinko į šoną mašinos užpakalis ir kaip toli- priekis.

Idealiai įveikiant posūkį, užpakaliniai ratai turėtų tiek prarasti sukibimą ir automobilis tiek slinkti į šoną, kad vos juntamas vairo sukkelėjimas į priešingą posūkiui pusę leistų slystant įveikti visą posūkį. Tada būtų pasiektas didžiausias greitis, įmanomas tame vingyje. Kad greitis iš tiesų būtų didžiausias, reikia slystant važiuoti numatytuoju lanku, **kurį sudaro ne kamuota, o sklandi linija.**

**Nuskanuoto paveikslo kokybė beviltiškai prasta.
Pieškitės patys.
"Saugus greitis", puslapis 125.**

Logiška čia būtų skaitytojų abejonė ir būgštavimai: kaipgi galima, pradėjus ilgą kairįjį posūkį, priekinius ratus dar pasukti į kairę ir dar paspausti akceleratorių, kad nutraukčiau ratų sukibimą su keliu. Tik pagalvokite, ratai pasukti, o aš spaudžiu akceleratorių! Čia menki juokai: jeigu paspausiu per mažai, užpakaliniai ratai **dar** nepraras sukibimo su keliu, o aš **jau** spėsiu išlėkti iš trasos...

Tačiau taip nėra, bent jau yra ne visai taip.

Mat, reikia tik **truputėlių daugiau** sukkelėti į kairę. Tas pasukimas, žinoma, visiškai mažas, bet, turint galvoje mašinos masę, padaugintą iš greičio,- pakankamas. O dar **akimirksniai atleidę akceleratorių, taigi pasunkinę mašinos priekį**, jau priverčiame automobilį slysti šonu, skersuoti. **Truputį skersuoti.** Ratai pirmąsyk neteks sukibimo su keliu net **prieš** paspaudžiant akceleratorių.

Ir dar kartą:

- Šiek tiek daugiau suktelime vairą posūkio link, atleisdami akceleratorių. Pirmiausia čia ratai neatitrūksta nuo kelio, o tik ima slysti.
- **Dabar atitinkamai spustelėję akceleratorių**, palaikome slydimą ir kartu padidiname jėgą, kuria užpakaliniai ratai varo mašiną į priekį.
- Atsiranda jėga, kuri stengiasi automobilį apsukti. Ginamės nuo jos **vairo suktelėjimu į priešingą posūkiui pusę**.
- Prasidėjęs **stabdymas ir trinties jėga, kuri veikia priekinius ratus priešinga kryptimi**, neleidžia automobiliui apsukti.
- **Akceleratorių reikia spausti tik tiek, kad nesiliautų slydimas**. Treniruotėse to išmokti sunkiausia. Svarbu nepersistengti. Spausti tik tiek, kad tos dvi jėgos viena kitą atsvertų.

Šitaip važiuoja motociklininkai, lenktyniaudami šlako taku. Tikriausiai visi esame tai matę- jei ne savo akimis, tai per televiziją arba bent tipiškosiose tokių lenktynių afišose, kuriose visada vaizduojamas motociklininkas, atgręžęs priekinį ratą posūkiui priešinga kryptimi. Tai įprastinis jų važiavimas su slydimu.

Priekiniai varantieji ratai ir klasikinis valdomasis slydimas

Automobiliu su priekiniais varančiaisiais ratais, deja, negalime atlikti klasikinio valdomojo slydimo.

Posūkyje tiesiog reikia paspausti akceleratorių, bet labai atsargiai, kad **priekiniai ratai neatitrūktų nuo kelio** ir kad mašina dėl to neišlėktų iš posūkio.

Užpakalinių ratų sukibimas su keliu mažės beveik be mūsų pastangų. Važiuojant automobiliu su priekiniais varančiaisiais ratais stabdyti ir tebestabdant spausti akceleratorių verta tik staigesniuose posūkiuose. Ilguose ir lėkštuose posūkiuose šis būdas netinka.

Kokius vingius galime įveikti valdomuoju slydimu

Iš principo bet kokius. Tai priklauso nuo mūsų automobilio ir nuo konkrečių sąlygų.

Lengviausia atlikti klasikinį valdomąjį slydimą ilgame, lėkštame vingyje.

Atliekant šį manevrą staigiuose vingiuose, kur kelias suka stačiu kampu, automobilis turi būti galingesnis arba kelias slidesnis.

Apgrežiamuosiuose, kilpos tipo, vingiuose reikia labai didelės automobilio galios arba labai slidaus kelio, kad šitą manevrą būtų įmanoma atlikti.

Pradedantiesiems, kaip jau sakiau, bus atvirkščiai. Lėkštame vingyje greitis turi būti didelis, tad jiems būtų nesaugu. Patariu pradėti nuo staigesnių vingių, geriausia ten, kur kelias pasuka stačiu ar šiek tiek buku kampu, ir būtinai esant kuo slidesnei kelio dangai.

Minėti reikalavimai pasikeičia, jei vingis yra ne lygumoje, bet įkalnėje arba nuokalnėje.

Automobilio vairavime, kaip ir šachmatų lošime, yra labai daug kombinacijų, kurios tam tikrais atvejais gali viena kitą pavaduoti. Jei vingio būklė trukdo įveikti jį klasikiniu valdomuoju slydimu, pavyzdžiui kelias apledėjęs, šlapias, galime jį greičiau įveikti slydimu, kurį vadinu šoniniu.

Pastaba. Ne tik greituoju, bet ir sportiniu lenktyniniu būdu per daugelį posūkių dera važiuoti atitinkama trajektorija visiškai be slydimo arba su minimaliu slydimu.

Važiuodami normaliai, ir posūkius darome normaliai, o valdomuoju slydimu pasinaudojame tik tuomet, kai būtinai reikia, nes važiavimas su tokiu slydimu yra sportinis. Aš pats, važiuodamas iš Varšuvos į Krokuvą, 300 kilometrų trasoje vasarą slysdamas įveikiu vos keletą vingių, o žiemą padidinu tą skaičių ligi keliolikos, bet per daugumą vingių visada važiuoju neslysdamas.

Valdomasis šoninis slydimas

Valdomasis- tai yra atliekamas visiškai sąmoningai.

Tam tikrais atvejais ralio varžybose įveikiame posūkį slydimu, kiek kitokiu, negu klasikinis, kurį ligi šiol turėjau galvoje, bet irgi tyčia sukeltu. Jį vadinu **šoniniu slydimu**.

Šį slydimą, priklausomai nuo situacijos, atliekame dvejopai:

- vairas-stabdis-akceleratorius,
- vairas-akceleratorius-akceleratorius.

Vairas-stabdys-akceleratorius

Pirmuoju variantu, tai yra vairas-stabdys-akceleratorius, naudojamės važiuodami nuo kalno, taip pat lygumoje, kai mūsų automobilio galia yra per maža, palyginus su kelio kibumu, arba kai prie posūkio privažiuojame pakankamu greičiu. Šitaip slysdami, važiuojame dinamiškai ir greitai, tačiau **tik trasose, uždarytose normaliam eismui!**

Pirmojo varianto važiavimo technika:

1. Stabdome tiesiame kelyje (staigiai prarandame greičio perteklių).
2. Akimirkliai atleidžiame stabdžių pedalą.
3. Tučtuojau per daug pasukame vairą posūkio link.
4. Mašinai kryptelėjus, stipriai paspaudžiame stabdžių pedalą: blokuojame visus ratus.
5. Leidžiame automobiliui lėkti skersam (atleidžiame stabdžių pedalą), kol jis pasieks lanko vidinės dalies vidurį.
6. Paspaudžiame akceleratorių.

Pastaba. 3 fazėje yra labai sunkus psichologinis momentas. Vairą pasukame dar prieš vingį, maždaug 5-8 metrus ligi lanko vidinės dalies vidurio, priklausomai nuo greičio ir kelio dangos.

Vairas-akceleratorius-akceleratorius

Antrojo varianto, tai yra vairas-akceleratorius-akceleratorius, dažniausiai griebiamės kildami į kalną. Juo taip pat galima važiuoti dinamiškai ir greitai **tik trasose, kuriose nėra normalaus eismo.**

Antrojo varianto važiavimo technika:

1. Stabdome tiesiame kelyje (staigiai prarandame greičio perteklių).
2. Akimirksniui atleidžiame stabdžių pedalą.
3. Tučtuojau pasukame vairą posūkio kryptimi ir po akimirksnio paspaudžiame akceleratorių. Užpakaliniai ratai netenka sukibimo su keliu.
4. Mašina lekia skersa. Nukeliame koją nuo akceleratoriaus.
5. Pasiekę lanko vidurį, paspaudžiame akceleratorių.

Abu variantai yra neleistini normalaus eismo sąlygomis, nes jiems reikia viso važiuojamosios dalies pločio.

Kiti variantai

Galėčiau išvardinti labai daug slydimo variantų, tinkamų vienokioms ar kitokioms kelio sąlygoms, vingio rūšims ir automobilio tipams. Šia tema būtų galima prirašyti kelis tomus ir dar liktų ką pasakyti. Čia pateikiu tik pačius pagrindinius variantus. Jiems priklauso dar viena šoninio slydimo atmaina, kurią galima naudoti itin staigiuose, kilpos tipo (apgręžiamuosiuose), taip pat ir kituose vingiuose, išskyrus labai lėkštus.

Tam tikromis sąlygomis tokio posūkio, sakykim kairiojo, įveikimo technika galėtų apimti šias fazes:

1. Stabdome tiesiame kelyje (staigiai prarandame greičio perteklių).
2. Akimirksniui atleidžiame stabdžių pedalą.
3. Truputį pasukame vairą į dešinę, posūkiui priešinga kryptimi!!
4. Stipriai dinamiškai pasukame į kairę, tai yra posūkio kryptimi.
5. Atitinkamai paspaudžiame akceleratorių.
6. Prireikus suktelime vairą į priešingą pusę, bet tik tada, jei mašina pernelyg skersuoja.

Šis **trečiasis variantas** pastaruoju metu įgyja labai daug šalininkų. 1970 metais Londono-Mechiko ralyje didžioji trasos dalis turėjo slidų paviršių. Šis variantas man labiausiai ir tiko- jis greitas, saugus, palyginti nesunku visiškai suvaldyti slydimą. Tūkstančius vingių įveikiau šiuo būdu.

Norėčiau atkreipti ypatingą dėmesį į šį važiavimo būdą. Esminės čia yra trys pirmosios **fazės**, o svarbiausia- trečioje. Dvigubas manevras vairu- suknelėjimas **posūkiui priešinga kryptimi** ir po to dinamiškas pasukimas **posūkio kryptimi**- padeda sukelti automobilio slydimą.

Galima šį manevrą naudoti ir klasikiniame valdomajame slydime.

Stabdys, vairas ir akceleratorius slydimo metu.

Dar sykį priminsiu, kad automobilio agregatams pagal jų naudojimą vairavimui tenka toks procentas: sausame kelyje- 60% vairui, 40% akceleratoriui. Šlapiame ir slidžiame, atvirksčiai- 40% vairui ir 60% akceleratoriui.

Stabdis, kurį daug kas laiko ir vairavimo įrankiu, apskritai toks nėra, nors padeda nutraukti užpakalinių ratų sukibimą su keliu, kai varantieji ratai yra priekiniai. Taip pat naudojamas šoninio slydimo pirmame variante. Juo tik stabdome, bet ne vairuojame. Turiu galvoje, žinoma, kojinių stabdį.

Ilguose posūkiuose, išskyrus kilpos tipo vingius, **neįmanoma automobiliu su priekiniais varančiaisiais ratais atlikti valdomąjį slydimą, naudojantis rankiniu stabdžiu- tokioje situacijoje negalima vairuoti mašinos viena ranka**. Be to, nepriimtina, turint galvoje rankinio stabdžio netobulumą, ir tai, kad ranka, kuria laikome stabdį, negalime pajusti reikiamo užpakalinių ratų atitrūkimo nuo kelio, kuriuo prasideda klasikinis valdomasis slydimas.

Akceleratoriumi vairuojame, kai tyčia, sąmoningai, nutraukiame užpakalinių ratų sukibimą su keliu.

Įvažiuodami į **nestaigų vingį**, kurio kreivumo spindulys normaliai verstų ratus pakreipti per pusę vairo rato apsisukimo, tokiomis sąlygomis, kai 40% vairavimo tenka vairui, o 60%- akceleratoriui, turime vairą pasukti gana energingai- truputį "mestelėti" automobilį, bet tik **trečdaliu to vairo apsisukimo pusės**, trūkstamą dalį pridedame akceleratoriumi- ir jau slysdami važiuojame lanku.

Kitaip sakant, šiuo atveju vairą suknelime mažiau, negu derėtų pagal vingio kreivumą, užtat sparčiai, energingai, kartu spaudžiame akceleratorių. **Ir tučiuojau ištiesiname ratus.**

Taigi, jeigu vingis trumpas, vairas ištiesinamas kartu su akceleratoriaus paspaudimu, nes jau vingio pabaiga. Ilgesniame vingyje reikia suknelėti vairą į priešingą pusę. Ir prasideda valdomasis slydimas motociklininkų maniera.

Tačiau visa tai daugiausia ir pirmiausia tinka automobiliams, kurių varantieji ratai užpakaliniai.

Jau minėjau, jog, daugumos vairuotojų nuomone, priekiniai varantieji ratai važiavimą padaro saugesnį- "ištraukia" automobilį iš posūkio. Šią nuomonę jie argumentuoja faktu, kad dabar gaminama kaskart daugiau mašinų su priekiniais varančiaisiais ratais. Tačiau taip daroma ne dėl važiavimo saugumo, o dėl gamybos išlaidų, nes automobilis su priekiniais varančiaisiais ratais yra paprastesnės konstrukcijos ir žymiai pigiau pagaminamas.

Slydimas tiesiame kelyje ir vairuotojo reakcija

Šį skyrių patariu **labai atidžiai perskaityti keletą kartų**. Jame yra pateikti iš tiesų esminiai visų rūšių slydimų elementai. Svarbiausia įsisąmoninti ir išnagrinėti veiksmus, kurie tarsi prieštarauja logikai. Juos atlikti labai sunku, nes tenka įveikti savo psichikos barjerą, savisaugos refleksą. Kas gerai supras šį skyrių ir išmoks atlikti veiksmus, tarsi prieštaraujančius logikai, tam bus lengva suvaldyti automobilį bet kokio slydimo atveju.

Važiuojant ir tiesiame kelyje susidaro keblių bei pavojingų situacijų. Tačiau net prityrę ir atsargūs vairuotojai dažnai kaip reikiant neįvertina tiesaus kelio problemų. Kas gi ten gali grėsti? Posūkiuose pavojinga, bet tiesiame kelyje?

Visų pirma tiesiame kelyje važiuojame dideliu greičiu, apsiprantame ir tiesiog jo nebeįjaučiame.

Tarkim, atsirado netikėta kliūtis- pavyzdžiui išbėgo į kelią vaikas, šuo, išdygo dviratininkas. Tada esame priversti staiga stabdyti ir keisti kryptį, dėl to automobilis gali suskersuoti. Tai jau ne kas kita, o slydimas- staigus ir netikėtas. Kartais mašina gali imti slysti tiesiame kelyje dėl akceleratoriaus paspaudimo, jei kelias slidus, apledėjęs. Dar gali padėti slysti dėl šoninio vėjo, pasibaigus miškui, lenkiant didelį sunkvežimį ([žiūrėti piešinį](#)), netikėtai užvažiavus ant kelio nelygumų, aplenkimo metu dviem ratais atsidūrus kelkraštyje ir dar daugeliu įvairiausių kitų atvejų.



Žinome, kad netikėtas slydimas yra dažniausia avarių priežastis. Tačiau ne mažiau kaip pusę atvejų pats vairuotojas yra kaltas, kad automobilis iš viso ėmė slysti. Pagaliau geras vairuotojas, ar jis kaltas dėl to slydimo, ar ne, vis tiek privalo mokėti mašiną suvaldyti. Tik vienu atveju iš dešimties vairuotoją galima pateisinti, kad situacija tikrai buvo be išeities: didelis greitis arba kliūtis, kurios nebuvo galima numatyti. Posakio, kad geram vairuotojui nereikia sukti iš keblų padėčių, nes niekada į jas nepakliūva, teisingumą gyvenimas patvirtina maždaug devyniais atvejais iš dešimties.

Tikriausiai kiekvienam ne kartą teko matyti automobilį, kuris, išlėkęs iš tiesaus kelio į griovį ar šalikelę, stovi visiškai arba dalinai atgręžęs užpakalį važiavimo linkme. Kodėl užpakalį?

Atsakymas paprastas. Automobiliui suskersavus, kiekvienas vairuotojas stengiasi jį ištiesinti. Jei skersuojančiuos mašinos priekis slenka į kairę, sukeltume vairą dešinėn. Automobilis, paklusnus vairuotojui, aišku, sukasi į dešinę, ir tuo momentu susidaro kebliausia mažai patyrusiam vairuotojui situacija.

Norint tinkamai atlikti manevrą ir ištiesinti mašiną, būtina šiuo atveju pasielgti tarsi nelogiškai: **automobiliui dar negrįžus į normalią padėtį** (į reikiamą važiavimo kryptį), **jau turime pradėti sukti vairą į priešingą pusę**, mūsų pavyzdyje- į kairę, kad, mašinai atsidūrus išilgineje kelio ašyje, ratai būtų šiek tiek pakreipti į kairę arba bent jau žiūrėtų tiesiai.

Psichologiškai sunkiausia yra pasukti vairą kairėn (mūsų pavyzdyje) tuo metu, kai visas automobilis dar nėra grįžęs į reikiamą važiavimo kryptį, kai jo priekis dar žiūri šiek tiek kairėn.

Kodėl reikia elgtis taip, kaip aš čia išdėsičiau?

Kad būtų aiškiau, panagrinėkime **netinkamą vairuotojo reakciją**, dėl kurios suskersavęs automobilis išlėkė iš kelio:

1. Pasirodė netikėta kliūtis. Dėl manevro automobilis slystelėjo kairėn, tai yra jo užpakalis paslinko į dešinę.
2. Vairuotojas suka vairą dešinėn, ir mašina grįžta į reikiamą važiavimo kryptį.
3. Iki mašinai atsiduriant išilginėje kelio ašyje, vairuotojas pasuko vairą į dešinę tris ketvirčius apsisukimo.
4. Automobilis jau peržengė išilginę kelio ašį ir yra linkęs toliau krypti į dešinę, o vairuotojas pradeda (per vėlai!) tiesinti ratus, sukdamas vairą į kairę.
5. Dabar kol vairuotojas pasuko vairo ratą tris ketvirčius apsisukimo į kairę, automobilis jau spėjo per daug nukrypti į dešinę nuo reikiamos važiavimo krypties.
6. Vairuotojas, gelbėdamasis iš tos padėties, toliau suka vairą kairėn. Automobilis su priekiniais ratais, pasuktais į kairę, grįžta į reikiamą važiavimo kryptį, tai yra krypsta kairėn, bet kol pasiekia išilginę kelio ašį kad važiuotų tiesiai, vairuotojas jau būna pasukęs vairą **pusantro apsisukimo į kairę**.
7. Praktiškai pastangos ištiesinti mašiną baigiasi: automobilis sukasi į kairę ir, kol vairuotojas spės vairo ratą atsukti pusantro apsisukimo į dešinę, mašina perkirs kelio ašį ir atbula išlėks iš kelio.

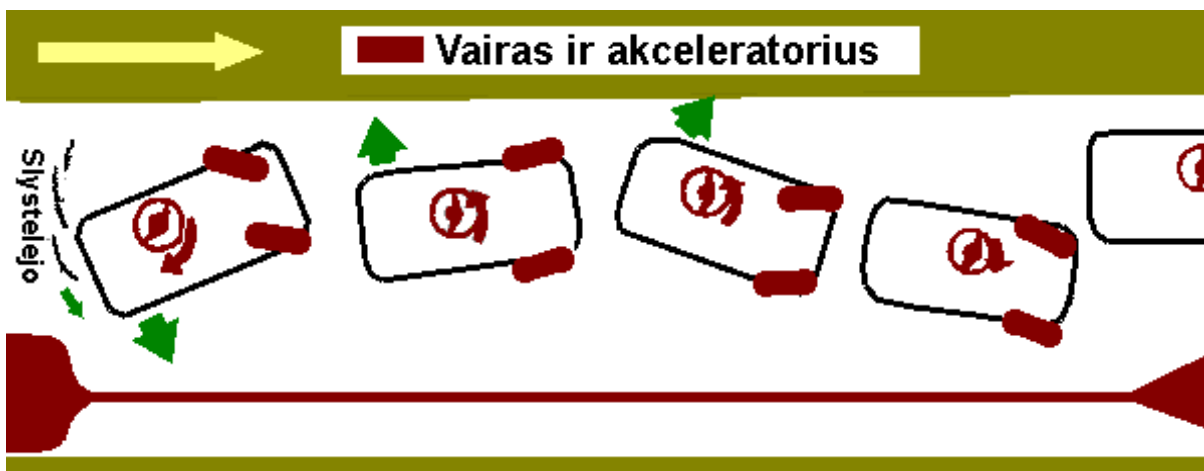
Slydimas tiesiame kelyje ir vairuotojo reakcija į susidariusią padėtį yra viena svarbiausių problemų, kurias nagrinėju slydimų skyriuje. Iš pirmo žvilgsnio atrodytų, jog ką tik aprašytas pavyzdys nevertas tiek daug dėmesio. Tačiau iš tikrųjų yra visai kitaip. Kiekvienas iš mūsų, gindamasis nuo netikėto pavojaus, nesvarsto, ką jam dabar daryti. Visus refleksus diktuoja savisaugos instinktas. Vengdami lazdos smūgio, atšokame į šalį ar bent instinktyviai (visiškai nesąmoningai) prisidengiame galvą. Vairuotojas dažnai turi nedelsdamas reaguoti, kad išvengtų pavojaus. Tačiau jo savisaugos reakcija daug sudėtingesnė, nei ginantis nuo puolančio šuns ar saugantis atlekiančio akmenį.

Vairuotojas, norėdamas įveikti pavojingą situaciją, kartais yra priverstas griebtis veiksmų, kurie iš pirmo žvilgsnio rodosi visiškai nepagrįsti ir net prieštarauja logikai. Automobilio suskersavimas važiuojant tiesiu keliu yra labai ryškus pavyzdys. Juk automobilio priekiu nukrypus į kairę, visai logiška gelbėtis priekinių ratų pasukimu į dešinę. Automobilis reaguoja į vairo pasukimą ir grįžta į tiesią padėtį, lygiagrečią kelio ašiai.

Tuo momentu, kai automobilis dar nėra grįžęs į tiesią padėtį ir tebežiūri kairėn, jau reikia pradėti sukti vairą į kairę. Psichologinis barjeras, kurį būtina įveikti per tą

sekundės dalį, esti per didelis, kad vairuotojas, nesitreniravęs tokiose situacijose, galėtų jį įveikti.

Iš tiesų, kam gi sukti ratus į kairę, jei visa mašina dar tebėra pasisukusi kairėn? kažkas ne taip. O vis dėlto išigilinę pamatysime, kad dalykas visiškai aiškus ir logiškai pagrįstas. Išnagrinėkime tą situaciją, remdamiesi paveikslu.



Automobilio priekiu nuslinkus į kairę ir vairuotojui pasukus vairą dešinėn, mašina ima reaguoti į ratų pasukimą ir tolydžiu slenka į dešinę. Įsidėmėkime, jog priekiniai ratai yra pasukti dešinėn.

Dabar prieiname svarbiausią manevro momentą. Prieš pat grįžtant automobiliui į tiesią padėtį, priekiniai ratai turi būti jau ištiesinti. Inercijos jėga vis dar stums mašinos priekį dešinėn. Todėl ratus reikia truputi sukelti kairėn, kad jie priešintųsi automobilio tendencijai sukintis į dešinę. Suktelėjus ratus kairėn, reikia tuojau vėl juos ištiesinti.

Po šio paaiškinimo prašau dar sykį grįžti prie pavyzdžio, kur aprašyta netinkama vairuotojo reakcija, ir atidžiai jį perskaityti. Netinkamai atliekant manevrą, didžiausią pavojų kelia vis didėjantys posūkio kampai- mašina nukrypsta čia į kairę, čia į dešinę nuo lygiagrečios išilginei kelio ašiai krypties.

Elgtis tarsi nelogiškai vairuotojui tenka ne tik suskersavus automobiliui tiesiame kelyje, bet ir visokiausių slydimų metu- vingiuose, posūkiuose, visur, kur jis turi įsikišti, kad automobilis nenukryptų nuo reikiamos ar pageidaujamos važiavimo trajektorijos. Kas padirbės per pratybas ir išmoks reaguoti į paslydimus taip, kaip aprašyta, galės pasinaudoti šia technika bemaž bet kokiam slydimui įveikti. Žinoma, kai šitai padaryti vers savisaugos reakcija ar būtinybė koreguoti važiavimo trajektoriją. Ir vėl geriausia vieta mokytis yra apledėjusi aikštė arba plotas su slidžia asfalto ar tašytų akmenų danga.

Antra vertus, vėl kartojū: **reikia važinėti normaliai, neviršijant savojo saugaus greičio, ir visada labai susikaupus, su didžiausiu atsargumu. Per greitas važiavimas su poslydžiais visuomet yra labai pavojingas.**

Kelkime savo kvalifikaciją, tobulinkime važiavimo įgūdžius, nes saugiau važinėsime ir atsitiktinis slystelėjimas neužklups mūsų nepasiruošusių.

Ir visada žinokime: **kelyje mes ne vieni**. Ne visi vairuotojai moka važiuoti taip, kaip mes. Nekelkime jiems panikos savo "šauniu" važiavimu. Per ilgus vairavimo metu esu daug matęs. Tvirtai esu įsidėjęs į galvą, kad kelias skirtas ne man vienam. O ypatingą dėmesį skiriu tiems, kurie važiuoja tuo pačiu keliu. Juk negaliu pajauti vingio arba įveikti posūkio slysdamas, jei kas atvažiuoja iš priekio. Žinau, kad galėčiau tokiu būdu įveikti posūkį dideliu greičiu, tačiau išgąsdinčiau kitus vairuotojus, o gal dar blogiau, versčiau juos sprukti iš kelio į griovį. Man yra tekę matyti tokių eismo nelaimių, kai atsargiai ir pagal taisykles važiuojantį vairuotoją privertė išsukti iš kelio greitas ir neatsargus priešpriešinės mašinos važiavimas.

Reikia tvirtai pasiryžti: **išmoksiu valdomojo slydimo**. Įvaldysiu tą važiavimo techniką, ir tada mano mašinos paslydimų ir atsitiktinių suskersavimų sumažės iki minimumo. Kiekvieną slydimą pajėgsiu suvaldyti pradinėje fazėje. **Būsiu geresnis vairuotojas savo ir kitų saugumo labui**.

Slydimo valdymas tiesiame kelyje

Ypač pavojinga važiuoti slidžiu keliu: mašiną reikia visą laiką valdyti vairu ir akceleratoriumi, bet daugiausia vairu.

Vairuojant tokiomis sąlygomis, reikia jausti kiekvieną automobilio slystelėjimą ir tučtuojau reaguoti vairu.

Kai kas, važinėdamas slidžia kelio danga, nesiliauja sukinėti vairo. Automobilis iš tiesų nė trupučio nevažiuoja tiesiai, bet nuolatos slidinėja į šonus, tik tų poslydžių amplitudė labai maža.

Ar tuo metodu važinėdami suvaldo prasidedantį slydimą, ar beveik atsitiktinai jo išvengia? Ko gero, šitaip ir išvengia slydimo, ir jį valdo, tik svarbu nepersistengti.

Nepainiokime dalykų: važiavimas nuolat kraipant vairą yra, mano galva, veikiau važiavimo būdas, maniera, nei sąmoningas siekimas sukelti visą eilę mašinos slydimų, norint pasitreniruoti. Beje, maniera tėra ligi tam tikro momento, o toliau- jau būtinybė. Kitaip sakant, viršijus tam tikrą greitį, **būtina** taip daryti, nes automobilis be paliovos slidinėja čia į vieną, čia į kitą pusę ir reikia visą laiką sąmoningai valdyti tuos poslydžius. Kodėl jie būna didesni ir mažesni? Priklauso nuo automobilio ir vairuotojo reakcijos, nuo šoninio slydimo krypties, tačiau svarbiausi veiksniai čia yra mašinos greitis ir kelio paviršiaus kibumas.

Kai norima mokytis ir išmokti suvaldyti paslydimus, reikėtų slidžiame kelyje, pavyzdžiui ant drėgno tašytų akmenų grindinio, važiuojant nedideliu greičiu tiesiai, sukelti slydimą, su juo apsiprasti. Paskui palaipsniui didinti greitį. Tai geriausia treniruotė, siekiant išmokti greitai ir saugiai važinėti tokiais keliais.

Važiuojame slidžiu keliu tiesiai. Pasirenkame saugų greitį- tarkime, 40km/h. Padidinę greitį ligi 50km/h, jaučiame pasiekę savo gebėjimų ribą.

Stengiamės tą greitį viršyti. Savaiame aišku, labai atsargiai. Labai lėtai peržengiame tuos penkiasdešimt. Mašina ima po truputį slankioti į šalis, vinguriuoti, plaukioti. Bandome vairu suturėti slidinėjimą.

Kai susidorojame su slankiojimu, vėl padidiname greitį. Vienam vairuotojui saugus greitis šiomis sąlygomis bus 40km/h: iki šio greičio jis galės vairo nesukinėti ir laikyti laisvai, o kitas saugiai važiuos 70km/h greičiu, taip pat vairo nesukinėdamas.

Kodėl vienam vairuotojui automobilis slidžiu keliu, nesukiojant vairo, važiuoja tiesiai ligi 40km/h ir, šį greitį perkopus, tuojau pradeda vinguriuoti, o kitam, geresniam, **taip pat nesukiojant vairo**, mašina ir 70km/h, ir didesniu greičiu važiuoja tiesiai ir nereikia jos krypties taisyti vairu?

Tai gana paprasta, nors sunkiai suprantama. Loginiu požiūriu sunkiai suprantama, net iracionalu, o praktiniu?

Slidžiu keliu, pavyzdžiui ledu, važiuodama 40km/h greičiu, **kiekviena mašina ima blaškytis**, vinguriuoti. Jaunas vairuotojas ima tučtuojau koreguoti jos kryptį vairu, griebtis apsauginių veiksmų. Griebiasi, nes bijo. Bijo, kad slydimas nepasidarytų per didelis, bijo, nes tuomet jau mašinos nebeišvairuotų ir ištiktų avarija. Kitaip sakant, prastesnis vairuotojas greičiau pasiekia **baimės barjerą**. Iš tiesų taip ir turi būti.

Įgudusiam vairuotojui, gerai valdančiam vairą, praktika, patirtis ir jomis grįstas tikrumas baimės barjerą nukelia kur kas toliau. Jo vairuojamas automobilis **gali** truputį suskersuoti; į tai patyręs vairuotojas ne nereaguos, bent jau **nereaguos sąmoningai**, ir automobilis vėl ims važiuoti tiesiai. Todėl geram vairuotojui, važiuojančiam tiesiu keliu, pavyzdžiui, 70km/h, netrukdo maži slystelėjimai.

Šiuos dalykus lemia ne tiek techniniai, kiek emociniai momentai. Tai reikia gerai suprasti.

Ar neprityręs vairuotojas bijo daugiau ar mažiau už prityrusį vairuotoją? Gali būti du atsakymai:

1. Bijo mažiau, nes dėl savo neprityrimo daug menčiau įsivaizduoja, kas gali įvykti tam tikroje situacijoje. Iš tiesų, kuo daugiau žinai apie kurią nors dalyką, tuo intensyviau ir įvairiapusiškiau veikia vaizduotė kiekvienoje situacijoje, kuri susijusi su tuo dalyku. Juk baimės pamatas ne kas kita, o vaizduotė. Žmonėms be vaizduotės be galo lengva būti narsiems.
2. Kitas atsakymas- neprityręs vairuotojas vis dėlto daugiau bijo. Tiksliau sakant, jis daug anksčiau pradeda bijoti. Jau 40km/h greitis jam yra pakankamai didelis. Ko gero, šis atsakymas teisingesnis. Tai patvirtina ir to naujoko daug ankstesnė ir palyginti smarkesnė reakcija, negu gerai išsitreniravusio, didelį stažą turinčio

vairuotojo. Anapus baimės barjero, kuris pirmąjį vairuotoją pasitinka ties 40km/h, o antrąjį ties 70km/h greičiu, jų abiejų reakcijos vis labiau panašėja. Ir prityrusį vairuotoją apima emocijos, pasiekus greitį, kuris ir jam yra ribinis, ribinis pagal jo sugebėjimus.

Iš tikrųjų didžiausias greitis kiekvienu atveju turėtų būti reiškiamas ne tik absoliučiais vienetais, kilometrais per valandą, bet ir, deja, neturinčiais pavadinimo vairuotojo sugebėjimo vienetais. Santykiniais, neturinčiais dimensijos vienetais.

Drįsčiau tvirtinti: jei mažai prityrę vairuotojai pasikliautų savo mašina ir, nepaisydami baimės, leistų jai važiuoti ne 40, bet 60km/h greičiu, tai įsitikintų, jog mašina važiuoja tiesiai... su viena sąlyga- kad mes jai nekliudytume. Tarp minimalių neprityrusio vairuotojo klaidų ir minimalių, bet tikslų sumanaus vairuotojo judesių yra tikra praraja.

Mūsų, ralistų tarpe paplitęs posakis: tai puiki mašina, pati važiuoja, tik nereikia jai trukdyti.

Kintamos važiavimo sąlygos

Jau sakiau, kad ir automobilio vairavimas, ir vairuotojo sugebėjimų lygis yra labai neapibrėžti ir sudėtingi dalykai. Jiems turi įtakos ir vairuotojo savijauta- vieną dieną vienokia, kitą kitokia.

Pavojingiausia ir sunkiausia važiuoti, staigiai blogėjant kelio sąlygoms. Smarkus lietus po sausros visada kelia didelį pavojų. Kelias ūmai pasidaro slidus. O mes jau ilgesnį laiką ne taip atsargiai vairavome mašiną. Tokios orų permainos ypač pavojingos geriems, prityrusiems vairuotojams. Jie paprasčiausiai, priešingai negu pradedantieji, nesiskaito su tokia permaina, žiūri į ją lengvabūdiškai. Teisybė, jie daug ką moka, bet pamiršta, jog net tobuliausias vairuotojas turi nuvažiuoti kelis arba keliolika kilometrų, kol įpranta, prisimena važiavimo techniką ir atgaivina refleksus, tinkamus pasikeitusioms sąlygoms.

Norėčiau dar pasidalyti su skaitytojais patyrimu iš Lenkijos XXIX ralio, įvykusio 1969 metais. Lenkynių trasa Volios Miške buvo labai įvairi. Visas ruožas be galo vingiuotas.

Pirmojo trasos kilometro kelias grįstas tašytais akmenimis, gana platus, kyla į kalną. Antrojo kilometro plentas šauna į mišką, prasideda asfaltas, kelias siauras, bet vis dar kyla aukštyn. Trečiojo kilometro pradžioje labai siauras asfaltas, kelias beveik horizontalus. Ketvirtojo kilometro asfaltas truputį platesnis, nuokalnė. Penktajame trasa dar žemėja ir paskutiniai 500 metrų sudaro vėl gana platų grindinį. Joks kitas greičio ruožas man nėra taip gerai pažįstamas kaip šis. Tai mano "namų" trasa. Šiuo ruožu esu važiuojęs ne mažiau kaip 100 kartų, daugiausia per mokomąsias treniruotes, demonstruodamas, kaip reikia važiuoti. Siauras, vingiuotas kelias ir naktį žibintų šviesoje šmėkščiojantys šalikelės medžiai teikia stiprių išpūdžių sėdinčiajam šalia vairuotojo. Vienas mano keleivių, kai pervažiuojame tą ruožą, tarė:

- Sobieslavai, kokie čia vis dėlto stori medžiai. Regis, gerai pažįstu Volios Mišką, bet niekada nemaniau, kad yra tokių milžinų.

Manęs tai nė kiek nenustebino. Iš baimės ne tokie dalykai pasivaidena.

Per treniruotes, kai kelias sausas, šį ruožą nuvažiuoju per 3 minutes. Lenkijos ralio metu čia lenktyniaujama naktį. Publikos būna labai daug. Tūkstančiai žiūrovų, susirinkę palei trasą, dar labiau įkaitina lenktynininkus.

Per XXIX ralio lenktynes palijo. Vieni lenktynininkai važiavo dar sausu keliu, kiti- jau lyjant arba po lietaus. Prieš tai buvo sausa, tad dabar kelias virto tikra čiuožykla. Ypač paskutinė, grįsta trasos atkarpa pasidarė slidi kaip ledas. Ne visi lenktynių dalyviai deramai įvertino važiavimo sąlygas. Daugelis automobilių kaip kulka išlėkė iš trasos. Kai kurie dar įstengė važiuoti toliau, o kitiems ralis šiomis lenktynėmis ir baigėsi. Panašiais atvejais skiriu labai daug dėmesio šuoliui nuo geros kelio dangos į slidžią. Šįsyk tą ruožą važiavau ne 3 minutes, kaip paprastai, bet 4 minutes ir 15 sekundžių. Tai didžiulis laiko skirtumas, neproporcingas sąlygų pablogėjimui. Tačiau jis pateisinamas šiuo konkrečiu atveju, kai teko pereiti iš gerų mašinos valdymo sąlygų į sunkias. Jeigu kelias išbūtų toks slidus porą valandų ir galėčiau nuvažiuoti ruožą kelis kartus, tai laiko skirtumas sumažėtų. Manau, jog apsipratęs su slidžia kelio danga, būčiau galėjęs nuvažiuoti ruožą per 3 minutes 15 sekundžių, taigi tik 15 sekundžių blogesniu laiku, negu idealiomis sąlygomis.

Išvada, kurią patariu įsidėmėti: **net sumanus bei prityręs vairuotojas negali iš karto gerai vairuoti mašinos, jei staiga pasikeitė sąlygos.** Tai tinka ir perėjimui iš vasaros į žiemą. Kad ir labai daug laiko per metus praleidžiu prie vairo, žiemai prasidėjus, turiu pratintis važinėti per sniegą ir ledą. Įgundu, žinoma, labai greitai, bet tam tikro laiko reikia.

Nenumatytų slydimų valdymas vingiuose

Nenumatytų slydimu vadinu automobilio skersavimą arba slidinėjimą, vykstantį be vairuotojo noro. Taigi nenumatytas slydimas esamoje situacijoje vairuotojui yra netikėtas.

Svarbiausia iš karto pajusti slydimą ir jį pradėti valdyti jau nuo pradinės fazės. Tačiau niekas neįstengia visiškai ramiai ir apgalvotai suvaldyti atsitiktinio slydimo, jei per treniruotes neišmoksta taisyklingai naudotis slydimu. Be to, šis mokėjimas turi būti tapęs refleksu, nes kitaip staigus ir netikėtas mašinos slydimas sukelia baimės jausmą. Tokia psichinė būsena paralyžuoja taisyklingus vairuotojo savisaugos refleksus ir **sustiprina pavojingą, klaidingą refleksą- staigiai stabdyti.**

Išnagrinėkime keletą nenumatytų slydimo situacijų pavyzdžių.

1. Vingis pradedamas per dideliu greičiu

Kiekvienam automobiliui kiekviename vingyje egzistuoja greičio viršutinė teorinė riba. Tai greitis, prie kurio dar galima įveikti tą vingį neišlekiant iš trasos. Suprantama, jeigu taisyklingai įvažiuojama į vingį ir važiuojama idealia trajektorija. Vadinasi, tas, kuris peržengia vingio įveikimo greičio viršutinę ribą, neturi jokių šansų sėkmingai užbaigti posūkį.

Tačiau dažnas vairuotojas, dar toli gražu nepasiekęs tos ribos ir galįs taisyklingai įveikti vingį, išlekia iš trasos.

Pavyzdžiui, nuokalnėje per daug išibėgėjo ir slėnyje per dideliu greičiu pradėjo vingį, kuris pasidarė per siauras. Išsigandęs vairuotojas automatiškai paspaudė stabdį, ir mašina ėmė slysti.

Kaip gelbėtis:

1. Tučtuojau atleisti stabdį.
2. Vėl **pristabdyti neblokuojant ratų ir tuo pat metu** energingai, smarkiai sukelti vairą vingio kryptimi. Vairo sukeltėjimas turi įvykti sekundės dalelyte anksčiau už pristabdymą.
3. Mašina privalo lėkti skersa. Tuo momentu reikia paspausti akceleratorių ir tuo pat sukelti vairą į priešingą posūkiui pusę.
4. Šitaip pasukto vairo negalima perlaikyti. Bematant reikia mažiau, bet energingai atsukti jį vėl atgal. Visus veiksmus vairo dera atlikti jautriai, bet ryžtingai, energingai ir trumpai. Vairo sukeltėjimas į vieną ir į kitą pusę turi būti kaskart trumpesni, kol mašina ima važiuoti visai tiesiai ir nebesiblaško.
5. Akceleratoriaus spaudimą dozuoti jautriai, pagal tai, kiek mašina slysta.

Atliekant aprašytąjį manevrų kompleksą, nesvarbu, kurie automobilio ratai yra varantieji- užpakaliniai ar priekiniai.

2. Automobilis, pradėjęs posūkį, patenka ant žvyruotos kelio dangos

Tokiu atveju mašinos priekis ima slysti.

Ką privalo daryti vairuotojas:

1. Atleisti akceleratorių. Energingai dar smarkiau pasukti vairą posūkio kryptimi ir tučtuojau smarkiai paspausti akceleratorių, kad prasidėtų šoninis slydimas keturiais ratais ir mašina pasuktų skersa. Tokie veiksmai tinka, kai varantieji ratai užpakaliniai. **Jeigu varantieji ratai priekiniai**, reikia daugiau pasukti vairą ir atsargiai pristabdyti, kad mašina suskersuotų. Arba jei vairuotojas labai įgudęs ir variklis galingas- stipriai paspausti stabdį ir tuo pat metu akceleratorių (stabdyti kairiąją koją).
2. Tolesni veiksmai tokie pat, kaip pirmame pavyzdyje.

Ko nedaryti artėjant prie vingio

Ko visada reikia vengti, kai, normaliai važiuojant, artėjama prie vingio, jei norime, kad vingis būtų taisyklingai įveiktas ir mašina neimtų nesulaikomai slysti.

Nelėk per dideliu greičiu į vingį, kuriame yra ribotas matomumas, sunku deramai įvertinti trasą. Žinok, kad tikrai bus greičiau, jei ne tiek greitai į vingį įvažiuosi, bet greitai išvažiuosi.

Nestabdyk, įvažiuojes į vingį. Saugiau bus pradėti ir baigti posūkį, važiuojant kad ir didesniu greičiu, jei mašiną išlaikysi trasoje, manipuliuodamas akceleratoriumi. Juk atleidžiant stabdį jau vingyje ir iš karto pasukant vairą posūkio kryptimi, mašina gali susverdėti ir imti pavojingai slysti prieš tavo valią.

Visos netikėtų slydimų situacijos posūkiuose yra labai panašios, nors galima būtų priskaičiuoti labai daug jų variantų. Tačiau kas išmoksta įveikti tyčia sukeltus slydimus, tas įgyja bent dešimteriopai didesnę galimybę išsisukti net iš sunkios padėties.

Mažai duoda naudos aprašinėjami įvairūs netikėto slydimo variantai, kuriais siekiama perspėti vairuotoją, jeigu šis nesudaro su savo mašina vienos nedalomos visumos, ypač tomis sunkiomis akimirkomis. Geras vairuotojas turi pajusti ir nepaleisti iš savo rankų kiekvieno slydimo, vis tik šiam prasidėjus. Patyręs vairuotojas nujaučia būsiant slydimą prieš pat jam prasidedant.

Šiose sunkiose situacijose taisyklingi ir nesuvaržyti judesiai tegali būti tik taisyklingai ir laisvai sėdint prie vairo. Sportiniame važiavime, kurį kultivuoju, būna daug įvairiausių slydimų. Neįstengčiau greitai važinėti, jei taisyklinga sėdėsena nepadėtų man pukiai jausti visą mašiną, kiekvieną ratą. Nugara turi būti visiškai priglauta prie atlošo, o saugos diržai dar ją prispausti. Šitokia padėtis leidžia labai laisvai judėti rankoms ir kojoms.

Tai neapsakomai svarbu, ištikus nenumatytam slydimui, nes baimė, kurią jis paprastai sukelia, skatina vairuotoją palinkti į priekį- tada jis praranda kontaktą su mašina, jos nebejaučia kaip tyčia tuo momentu, kai labiausiai šito reikia.

Dažniausiai tomis akimirkomis pasireiškia ir kitas netikėtas įprotis- laikytis už vairo. Laikymasis už vairo nepaprastai kliudo laisvai manevruoti. Vairas nėra atramos taškas. Tas gražus ratlankis yra skirtas automobiliui vairuoti. Nesitverkite už jo iš baimės!

Sankaba slydimo metu

Dabar aptarsiu keletą gana skirtingų klausimų, kurie yra susiję su slydimo problemomis. Pradėsiu nuo sankabos.

Kaip veikti sankaba, prasidėjus slydimui? Išminti ją ar ne? Kažkada specialiojoje Lenkijos spaudoje pasirodžiusiame straipsnyje buvo tvirtinama, kad, ėmus automobiliui

slysti, visų pirma reikia išminti sankabą. Gal ir tiesa. Tačiau, kai greitai važiuojant, prisieina suvaldyti slystančią mašiną, tenka tiek dirbti ir tokiu žaibišku tempu, kad **išjunti sankabos nebėra kada**. Be to, laikant koją ant nuspausto sankabos pedalo, vairuotojui nepaprastai sunku atlikti kitus veiksmus. Jis turi visą dėmesį sutelkti į vairavimą. Kojos tegul lieka laisvos. Bet, kaip jau sakiau, teoriškai taip derėtų. Tik kas sugebės tai padaryti, jei tuo pat metu visomis jėgomis stengsis suvaldyti pavojingai slystančią mašiną?

Tą patį rezultatą, kaip ir išmynę sankabą, gausime atitinkamai neutralizavę variklio pasipriešinimą teisingu akceleratoriaus paspaudimu. Operuoti droselio valdymo pedalu yra kur kas naudingiau, nes tuomet disponuojame didžiuliu diapazonu jėgų, veikiančių varančiuosius ratus: nuo stabdymo varikliu iki sukimo momento perdavimo užpakaliniams ratams.

Nedrįstu teigti, kad sankabos išmynimas slystant visada yra betikslis, tačiau pats nuspaudžiu jos pedalą labai retai. Lengva ją išminti tik visai lėtai važiuojant. Ypač veiksmingas sankabos išmynimas žiemą, kai važiuojamosios dalies slidumas didžiausias ir automobilis vos reaguoja į vairo pasukimą, pavyzdžiui ant apledėjusio tašytų akmenų grindinio, kurį dengia tirpstančio sniego tyrė. Štai tada išminti sankabą išmintingiausia ir naudingiausia.

Greičio mažinimas slidžiame kelyje

Kad išvengtume vieno iš galimų slydimų, primenu, kaip pavojinga staigiai atleisti sankabą, perjungiant pavaras slidžiame kelyje, kai variklio apsisukimai maži. Tuomet iš karto blokuojami varantieji ratai ir mašina ima skersuoti. **Negalima atleisti sankabos, esant mažiems variklio apsisukimams**, jei ką tik įjungtos pavaros greičiui reikia daug didesnių apsisukimų ir kelio danga slidi. Privalu tai įsidėmėti, o geriausia įsidėmėsime, jei, pirmai progai pasitaikius, nuvažiuosime į tuščią slidžią aikštelę ir patys tai patirsime.

Tarkime, kad noriu pristabdyti ir įjungti žemesnę pavarą kai kelias slidus. Pratimo fazės iš eilės:

1. Švelniai, bet greitai nuimu koją nuo akceleratoriaus. Visi trys pedalai atleisti, rankos normaliai laiko vairą.
2. Viena ranka imuosi pavarų perjungimo sverto. Nuspaudžiu sankabos pedalą.
3. Dešinėsios kojos pirštus perkeliu ant stabdžių pedalo, lengvai jį spaudžiu. Tuo pat metu įjungiu žemesnę pavarą. Sankaba vis dar išmintą.
4. Kulnu spusteliu akceleratorių ir po truputį atleidžiu sankabą, nuolat sekdamas, ar padidėję variklio apsisukimai maždaug atitinka esamą greitį- tai, žinoma, įgudimo klausimas.
5. Pradėjus važiuoti žemesniąja pavarą, sankaba jau būna visai atleista. Keliu koją nuo akceleratoriaus ir toliau stabdau- ir varikliu, ir stabdžiais iš karto.

Labai įgudęs vairuotojas dar gali pergazuoti, jei reikia. Pavyzdžiui, kai pavarų dėžės sinchronizacija ne kokia.

Kad galėtume negaišdami kelis kartus iš eilės įjungti vis žemesnę pavarą, turime uoliai treniruotis, kol išmoksime nepaprastai greitai dirbti kojomis ir kartu su jų judesiais ranka dirbti su pavarų perjungimo svirtu. Tada žaibiškai pasieksime žemutinę pavarą, nepakenkdami pačiam važiavimui.

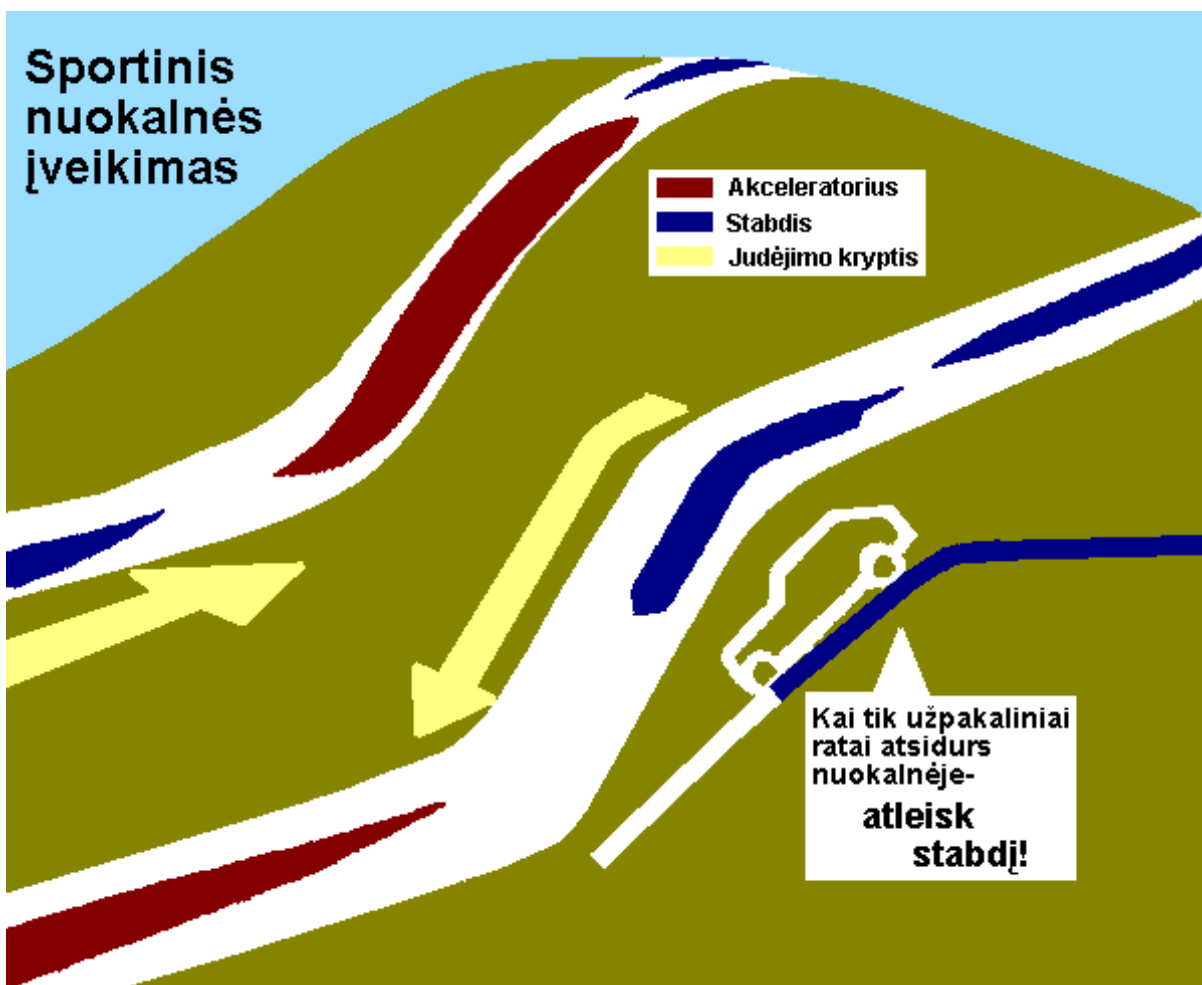
Išdėstyją veikslių eilę tenka kartoti tiek kartų, kiek yra pavarų, kurias turime įjungti pakeliui iki žemiausios, kai, važiuodami slidžiu, žvyruotu, smėlėtu keliu, juo labiau ledu, privalome kuo greičiau, bet saugiai sumažinti greitį iki minimumo.

Taigi greičiausias stabdymas, ypač slidžiame kelyje, turi būti stabdymas varikliu, perjungiant pavaras, ir kartu stabdžiais.

Kelio dangos pasikeitimui, pavyzdžiui kai asfaltas pereina į tašytų akmenų grindinį, reikia didžiulio dėmesio. Išvažiuodamas iš grindinio į asfaltą, galiu iš karto paspausti akceleratorių ir padidinti greitį. Tačiau, važiuojant iš asfalto į grindinį, yra atvirkščiai: **būtina stabdyti, prieš įvažiuojant į grindinį ar į kitą kelio dangą, pavojingesnę nei ankstesnioji**, ir jokių būdu nestabdyti tų kelių sandūroje ar tik privažiavus prie pat jos. Tada būna ne tik per vėlu, bet ir pats stabdymo manevras gali pridaryti bėdų. Beje, ir šiuo atveju praverčia treniruotės, kaip suvaldyti slystančią mašiną. Treniruotės, kuriose padirbėjome.

Stabdymas įkalnėje ir nuokalnėje

Labai dėmesingam reikia būti ir tose vietose, kur pakinta kelio nuolydis.



Privažiuojant vietą, kur staigiai prasideda įkalnė, reikia turėti galvoje, kad smarkiai stabdyti negalima, kol kelias dar nepradėjo kilti. **Baigiame stabdyti, neprivažiavę metro ar pusmetro iki tos vietos, kurioje horizontalus išilginis kelio profilis užlinksta į viršų.** Per ilgai stabdant, gali įvykti nelaimė, pavyzdžiui sulūžti arba atitrūkti visa priekinė pakaba.

Privažiuojant nuokalnę, atvirkščiai, svarbu stabdį perlaikyti. Vadinasi, stabdomė dar lygioje vietoje, prieš pat nuokalnę šiek tiek atleidžiame stabdį ir pačioje nuolydžio pradžioje **stabdomė dar kartą.** Važiuojant dideliu greičiu, antrasis stabdžio paspaudimas turi prasidėti 3-5 metrai prieš kliūtį, tai yra prieš pat nuolydį. Tokiu būdu pasunkinami priekiniai ratai. Šis manevras turi būti atliktas taip, kad, pradėdant automobiliui leisti žemyn, ratai vis dar būtų pasunkėję. **Automobilis turi pradėti leisti nuokalne su pasunkėjusiais priekiniais ratais.**



Kai, greitai važiuodami, **pristabdome prieš nuokalnę**, bet greitis vis dar tebėra per didelis, automobilis gali praskrieti oru. Tokių šuolių venkime jau vien dėl to, kad automobilis nėra jiems pritaikytas.

Kada dabar atleisti stabdį? Jei stabdėme taisyklingai ir automobilis pradėjo leistis žemyn su pasunkėjusiais ratais nepadaręs šuolio, tuomet jau nuokalnėje stabdį atleidžiame arba dar kiek prilaikome, žiūrint ko reikia.

Tačiau jeigu nuokalnė, kuria leidžiamės, baigiasi ir prasideda horizontalus kelio ruožas, o juo labiau kylantis į kalną, turime kiek anksčiau atleisti stabdį. Tai būtina. Jei stabdysime iki nuokalnės pabaigos, tikriausiai įsikniausime į kelią arba persiversime per priekį. Mat, nenustojus stabdyti, toje vietoje, kurioje keičiasi kelio nuolydis, priekiniai ratai dar kartą pasunkėja, tarsi dvigubai. To jokių būdu negalima leisti.

Kada paspausti akceleratorių? Artėjame prie kritinio, žemiausio taško, kuriame lūžta kelio profilis. Tuoj prasidės įkalnė.

Jei varantieji ratai užpakaliniai, dažniausiai spaudžiame akceleratorių **prieš pasiekdami tą kritinį tašką**, kad šiek tiek palengvėtų priekis.

Jei varantieji ratai priekiniai, akceleratorių spaudžiame kiek vėliau, jau **beveik kritiniame taške**.

Ir vienu, ir kitu atveju **svarbiausia žinoti, kada reikia automobilio priekį pasunkinti ir kada palengvinti**.

Tai patyriau per Gran Premio lenktynes Argentinoje 1970 metais. Tenyškščiuose keliuose labai dažnai pasitaiko įvairaus dydžio išilginio profilio lūžių. Jie būna ten, kur kelią kerta išdžiūvusių upokšnių bei upių vagos. Liūčių metu tomis sausvagėmis skersai kelią plūsta vanduo. Sausvagių gylis įvairus- kai kurių net 12 metrų.

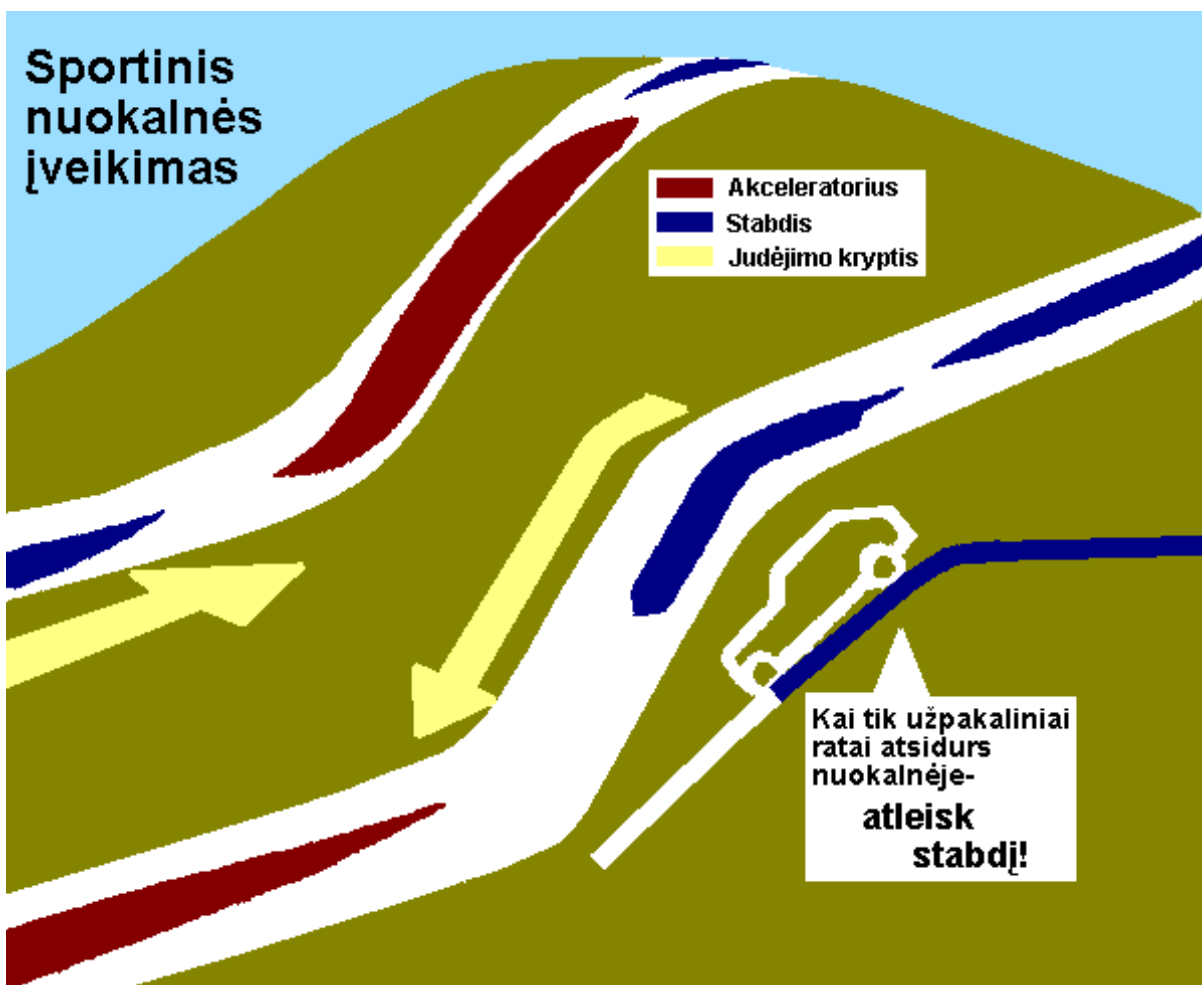
Iš pradžių man būdavo labai sunku greitai pervaziuoti tokią lomą. Tačiau belenktyniaudamas įgudau ir išmokau perlėkti tuos didžiulius griovius nemažu greičiu.

Važiavimo per sausvages technika buvo tokia.

Lekiu 200km/h greičiu. Maždaug 100 metrų prieš sausvagę imu iš visų jėgų stabdyti. Per 10 metrų iki sausvagės mano greitis dar 80km/h. Tuomet dalinai atleidžiu stabdį ir, neprivažiavęs iki sausvagės 2-4 metrus, vėl smarkiai stabdau. Priekiniai ratai pasunkėja ir neatitrūksta nuo žemės paviršiaus, kai pradėtu leistis loma žemyn. Baigiantis nuokalnei, atleidžiu stabdį, kad spėčiau prieš pat prasidedant įkalnei atitinkamai paspausti akceleratorių ir palengvinti priekinius ratus.

Tokia važiavimo technika forsavau sausvages greitai ir saugiai. Paprastai yra sunkiausia, ypač mažai patyrusiems vairuotojams, tinkamai įvertinti kliūtį, prie kurios jie artėja.

O dabar pamėginkite išnagrinėti pateiktąjį paveikslą, atsižvelgdami į tai, kurie jūsų mašinos ratai yra varantieji, ir mintyse detaliai "pervažiukite" tokią įkalnę ar nuokalnę didoku greičiu. Norint praktiškai išmokti taip važiuoti reikia treniruotis. Ne kiekvienam vairuotojui šito reikia. Dideliu greičiu įveikti staigią lomą privalo sugebėti aukštos klasės sportininkai ir visi tie, kurie norėtų būti geri vairuotojai. Bet galbūt skaitytojas tikrai to nori.



Aprašytųjų išilginio kelio profilio lūžių Lenkijoje pasitaiko nedažnai. Užtat įvairių kitų kliūčių, prieš kurias reikia stabdyti, netrūksta. Geležinkelio pervažos, stambūs kelio nelygumai, taisomi kelio ruožai, nepatikimas tiltelis... Tokiais atvejais dera **stabdyti iki paskutinės akimirkos, bet būtinai atleisti stabdį anksčiau, negu priekiniai ratai užvažiuos ant kliūties.**

Pavyzdžiui, dėl stabdymo netikusioje pervažoje gali atitrūkti arba sulūžti važiuoklės pakaba ir įvykti tikra katastrofa. Tad įsidėmėkime! **Nestabdyti ant kliūčių. Stabdyti prieš jas.**

Jeigu pasitaikė užlėkti ant kliūties, vis tiek koku greičiu, tai paskutinę akimirką atleiskime stabdį: bus geriau, negu stabdant iki galo.

Stabdymo kelias

Slidžiame kelio paviršiuje stabdymo kelias yra, savaimė aišku, daug kartų ilgesnis, negu kibiamo paviršiuje. Tačiau ir šiuo atveju galima patarti, kaip būtų lengviau važiuoti.

Čia pateikiamos lentelės duomenys, mano nuomone, pernelyg pesimistiški. Dabar, kai gaminamos vis tobulesnės stabdžių sistemos ir geresnės padangos, stabdymo kelias būna žymiai trumpesnis.

Stabdymo kelio ilgis

(pagal Z. Masliankevičių)

Greitis km/h	Per 1sek. nuvažiuotas kelias m	Stabdymo kelias metrais			
		sausas asfaltas	šlapias asfaltas	sniego danga	lijundra
5	1.39	0.16	0.24	0.48	0.64
10	2.78	0.64	0.96	1.92	2.57
15	4.17	1.45	2.17	4.33	5.88
20	5.56	2.56	3.85	7.70	10.30
30	8.33	5.80	8.66	17.30	23.40
40	11.11	10.30	15.40	30.80	41.60
50	13.89	16.40	24.00	48.20	64.20
70	19.44	31.50	42.70	94.30	126.00
100	27.84	64.00	96.30	192.70	257.00

Geriausias yra tolydinis stabdymas, vadinamasis stabdymas **vienu paspaudimu**, iš karto.

Žinome, kad vairuotojų kursuose patariama visuomet, juo labiau slidžiame kelyje, **stabdyti impulsais**: tankiai spaudyti stabdžių pedalą. Teisingai. Tai labai geras metodas. Ir kol neįgudome slidžiame kelyje savo pėda jautriai stabdyti "iš karto", tol turime stabdyti impulsais.

Tačiau patariu mokytis tolydinio stabdymo **prie sukibimo ribos**. Vis tiek, kuo ratai rieda, ledu, sausu, žvyruotu ar kitokiu keliu, sparčiausias yra stabdymas vienu paspaudimu.

Stabdžių pedalo spaudimo jėga slidžiame kelyje turi būti atvirkščiai proporcinga mašinos greičiui: **kuo greičiau** mašina juda (stabdymo pradžioje), **tuo švelniau** reikia spausti stabdį, kad ratai neprarastų sukibimo su keliu. Stabdomai mašinai tolydžio **lėtėjant**, **galima vis stipriau** spausti stabdį, kartu mažės ir pavojus prarasti sukibimą su keliu.

Jau kalbėjome apie staigų stabdymą prie sukibimo ribos. Dar švelniau privalome stabdyti prieš kliūtį, matomą iš tolo, kai stabdyti staigiai nėra reikalo.

Puikaus mašinisto valdomas traukinys pajuda, o mes, keleiviai, pasidairę nustembame, kad jis jau važiuoja. Kada pajudėjome iš vietos? Nežinia. Tik žemė už lango bėga vis greičiau.

Taip pat švelniai, nepastebimai reikia stabdyti ir automobilį slidžiame kelyje. **Stabdyti sklandžiai, tolygiai, vienu paspaudimu.**

Ar tik žiemą? Ne. Kiekvieną dieną, kiekvienoje situacijoje derėtų stabdyti taip, kad to bemaž nejaustų nei automobilis, nei jo keleiviai. Galima išmokti idealiai švelniai stabdyti bet kokių greičiu važiuojančią mašiną. Tol prisiminkite šiuos mano žodžius, kol pavyzdingi stabdymo judesiai taps įpročiu, refleksu.

O juk tiek daug vairuotojų, važiuodami per miestą nuo vienos raudonos šviesos iki kitos (argi kada kas matė sankryžoje žalią šviesą?), stabdo prieš raudoną šviesą taip, kad automobilis išriečia nugarą kaip katinas, o keleivis galva vos neišmuša priekinio stiklo. Mada ar nemokšiškumas? Turbūt mada dėl nemokšiškumo.

Visai kas kita, kai judrioje gatvėje, trumpai spusteldami stabdžių pedalą, stopų signalu išpėjame važiuojantį iš paskos, jog ketiname tuoj stabdyti. Tuo galime išvengti smūgio į mašinos užpakalį.

Padangų slėgis

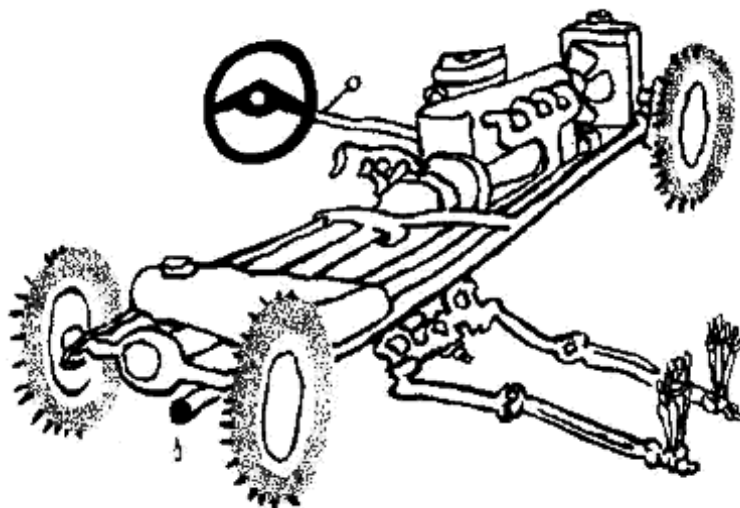
Žiemą labai svarbu ir oro slėgis padangose, ir, žinoma, pačios padangos. Slidžiame kelyje geriau mažesnis slėgis, negu per didelis. Jei, pavyzdžiui, rekomenduojamas normalus užpakalinių ratų padangų slėgis yra 1.6 bar ir priekinių 1.4 bar, tai slidžiu keliu geriau važiuoti, kai užpakalinių ratų padangų slėgis 1.4 bar ir priekinių 1.2 bar. Šiaip ar taip, o slėgis turi būti mažesnis, negu rekomenduojamas sausam keliui.

Apskritai stenkimės palaikyti padangose tokį slėgį, kokį rekomenduoja gamykla. **Visada tikrinkime šaltų padangų slėgį**, nes, padangoms kaistant, slėgis jose kyla. Kadangi gamykla visada nurodo šaltų padangų slėgį, tokį ir reikia tikrinti. Pagaliau nepaprastai sunku nustatyti, kokia iš tiesų yra padangos temperatūra ką tik nuvažiavus, pavyzdžiui, 50km dideliu greičiu. Po greito važiavimo įkaitusiose padangose oro slėgis būna maždaug 0.6 bar didesnis. Per žemas slėgis kenkia padangoms ir trukdo vairuoti automobilį. Nuo per didelio slėgio padangos greit susidėvi- nudyla protektoriaus vidurinė dalis, kontaktinė zona. Daug greičiau susidėvi ir važiuoklės elementai bei kėbulas. Mašina gali tapti neklusni, nesaugi važiuoti. Savaime aišku, kiekviena taisyklė turi išimčių. Daug kas priklauso nuo padangų rūšies ir tipo, nuo mašinos apkrovos ir nuo to, kaip ketiname važiuoti. Važiuojant dideliu greičiu, padangų slėgi turi būti didesnis maždaug 0.3-0.7 bar.

Gamykla nenurodo ir nerekomenduoja, koks padangų slėgis tiktų sportiniam važiavimui. Čia jau kiekvienas vairuotojas vadovaujasi savo galva bei patirtimi. O bendra nuomonė, pavyzdžiui, tokia, kad "Weathermaster" tipo padangų nereikia per daug pripūsti. Slėgis, kurį firma "Dunlop" rekomenduoja normaliam ir sportiniam važiavimui, yra toks: priekinių ratų- 2.0, užpakalinių- 2.2 bar. Kurį laiką tiek ir pripūsdavau, bet man toks padangų slėgis nelabai tiko. Išbandžiau ir ne sykį patyriau, kad asfaltuotu keliu, o juo labiau per žvyrą ir sniegą man geriausia važiuoti, kai priekinių ratų slėgis yra 2.5, o užpakalinių- 2.9 bar. Su tokiu didesniu slėgiu mano mašinos greitis padidėja maždaug 5 procentais, kurie ralyje labai daug reiškia.

Šis teiginys prieštarauja mano ankstesniam tvirtinimui, kad, važiuojant slidžiu keliu, padangų slėgis turi būti žemesnis. Apskritai turi būti žemesnis, bet, kaip jau esu minėjęs, būna ir išimčių. Aš dariau taip, kaip įsitikinau esant geriau, atsižvelgdamas ir į padangų tipą. Važiuodamas slidžiu keliu "Dunlop Racing" padangomis, jų slėgį trupučiuką sumažinu, palyginus su tuo, kurį naudoju sportiniam važiavimui. Svarbu nuolat palaikyti padangose tokį slėgį, koks turi būti, ir dažnai jį tikrinti: bent jau kartą per savaitę. Nepriklausomai nuo to, daug ar mažai važinėjama. Jeigu mašina porą dienų pastovėjo garaže, būtina prieš kelionę patikrinti slėgį. Sisteminga kontrolė padės ne tik išvengti netikėtumų, bet ir geriau, taisyklingiau valdyti automobilį.

Kaip važinėti žiemą



Pažinkime savo automobilį

Stenkimės gerai pažinti dinamines mašinos savybes. Nėra dviejų vienodų mašinų, nors tai būtų vienos firmos tas pats modelis. Kiekvienas egzempliorius yra savitas, vis kitoks. Nemalonių staigmenų galima išvengti tik gerai pažįstant savo automobilį. Privalome žinoti viską: kokį netikėtumą jis gali pateikti, jo kaprizus, riedėjimo būdą ir daugybę kitų jo savybių. Žodžiu, tik gerai pažinę savo mašiną, puikiai ją jausime sunkaus manevro metu. Tai ypač svarbu pavojingame žiemos kelyje.

Kas savo automobilį pažįsta, tas žino, kad mašina vienomis sąlygomis gali pasielgti vienaip, kitomis kitaip. Apskritai, jei vairuotojas sistemingai bei rimtai treniruojasi, jis **bet kokių atveju moka saugiai atlikti pasirinktus veiksmus.**

Važiuojame vėžėmis

Kai kas mano, jog visai gerai važiuoti mašina tramvajaus bėgiais. Tiesa, Lenkijoje mažai vietų, kur galėtume, nenusižengdami taisyklėms, važiuoti bėgių keliu. Tačiau važiavimas bėgiais visiškai nesuderinamas su saugumu.

Sykį draugas sumanė man parodyti, kaip važiuojama tramvajaus bėgiais. Sakau jam:

- Ką tu tuo nori parodyti ir kam to reikia? Nesuvaldysi mašinos ir padarysi avariją.

- Aš tik tau parodysiu ir tuojau išvairuosiu, -aiškina draugas.

- Neišvairuosi, nieko neišeis, -prieštarauju jam.

Manęs jis nepaklausė. Tad važiuojame beveik 7 centimetrų gylio bėgių vėžėmis. Bičiulis, norėdamas išsiropšti iš vėžių, ima sukti vairą dešinėn. Nors vairo ratą pasuko pusę apsisukimo, automobilis tebevažiuoja bėgiais tiesiai. Nes priekiniai ratai neįveikia vėžės

šonų pasipriešinimo. Mano šaunusis vairuotojas nepasiduoda ir toliau pamažu suka vairą į dešinę. Staiga priekiniai mašinos ratai iššoka iš vėžių. Dabar jau nebe juokai! Automobilis smarkiai metasi į dešinę, apsisuka apie savo ašį ir atsiduria kelkraštyje. Laimei, viskas baigiasi gerai.

Kodėl taip atsitiko? Vis daugiau sukant vairą dešinėn, priekinius ratus veikė pasipriešinimo jėga, kuri, nesant mažiausio laisvo tarpelio ir didėjant medžiagų įtempimams, vis stiprėjo. Kadangi ratai ir taip buvo per daug pasukti, o mašinai iššokant iš vėžių vairuotojas vairu tebekreipė jos į dešinę, ratų pasukimas dar labiau padidėjo ir automobilis staigiai apsisuko atbulas.

Norėdami taisyklingai išvažiuoti iš vėžių, pavyzdžiui, kairėn, pirma ratais turime nestipriai remtis į dešiniąją vėžės sienelę, kad iš vėžių išsoktume į kairę. Iššokę tučiuojau suktelį vairą dešinėn.

Svarbiausia čia tai, kad vėžėse ratams reikia palikti bent truputėlį laisvos vietos- kad jie nesiremtų, sukant vairą, į tą vėžės sienelę, kurios link norime išvažiuoti. Tegul tai būna bent trijų centimetrų laisvas tarpelis- jau vis šis tas. Po to staigiai atakuojame vėžės sienelę ir iš karto suktelį vairą atgal.

Pateikiu pavyzdį su tramvajaus bėgiais. Bet tas pats tinka, važiuojant visokiomis vėžėmis, **ypač žiemą**.

Keletas žodžių geriems vairuotojams

Leidomės į kelią su inžinieriumi C. automobiliu "Fiat 125P". Mašina buvo važinėta dar nedaug- skaitiklis terodė 2140 kilometrų.

1969 metų lapkričio pabaiga. Iš Krokuvos išvažiuojame anksti, 8 valandą. Oras nieko gero nežada. Šalta, vėjas, kelias šlapias.

Pasiekiamo Sosnovečą. Čia, Stiklo pramonės susivienijime, užsakome krištolo taures, kurias turi pagaminti Škliarska Porembos fabrikas "Julia". Jos skirtos 1970 metų Lenkijos jubiliejinio XXX ralio nugalėtojams. Sutvarkėme visus reikalus, išvažiavome ir su pirmaisiais kilometrais ėmė snigti.

Važiuojame toliau. Už Bytomo- autostrados atkarpa. Šlapio sniego sluoksnis jau siekia 10 centimetrų. Matome pirmąsias avarijas. Sudaužyta "Varšava", toliau "Nysa" griovyje, o už Glivicų susidūrusios iš karto trys mašinos. Labai slidu. Suplūktas šlapias sniegas trukdo važiuoti. Kuo toliau į vakarus, tuo sunkesnės darosi kelio sąlygos. Dar liūdniau atrodo autostrada prie Vroclavo. Dėl storokos sniego dangos ir provėžų įvyko daug avarių. Nėra ko stebėtis. Tai pirma to sezono žiemos diena. Net sunkvežimiai išlekia iš plento į pakelės laukus. Įsivaizduoju, kiek daug vargo patiria vairuotojai, stengdamiesi grįžti į kelią! Tokiomis situacijomis visada labai bijau mašinų, atvažiuojančių priešpriešais. Ar tik nesuskersuos? Ar vairuotojas suvaldys savo automobilį, ar neužters man kelio? Kad tik neįsirėžtų į mano mašiną!

Kiekvienas geras vairuotojas turi būti viskam pasirengęs. Nepakanka rūpintis vien savo mašinos valdymu, ypač žiemą, bet **reikia labai dėmesingai stebėti ir kitus vairuotojus- kaip jie elgiasi, kaip važiuoja**. Visada turėkime galvoje, kad esame kintamos situacijos dalelė, o mūsų mašina- viena iš transporto priemonių, judančių viena kitos atžvilgiu. Ar aš tvosiuos su ja į sunkvežimį, ar sunkvežimis į manąją- vis tas pats galas.

Už Svidnicos- dar blogiau. Kelias darosi tiesiog nebeįmanomas, sąlygos ypatingai sunkios. Viename privažiavime trasa pusiau užblokuota. Ilga virtinė mašinų laukia laisvo kelio. Neturiu laiko laukti: Škliarska Poremboje privalau būti prieš 14 valandą. Ne visai pagal taisykles braunuosi į priekį. Kelio viduryje susidūrę du sunkvežimiai. Laviruodamas tarp lengvųjų mašinų, pravažiuoju įvykio vietą ir akies krašteliu stengiuosi pamatyti, kodėl įvyko susidūrimas. Paprasčiausiai mašina, važiuojanti nuo kalno, stabdžiams užblokavus ratus, užčiuožė ant artėjančio prie įkalnės sunkvežimio. Aukšтын nuo susidūrimo vietos veda ryškus bent 40 metrų ilgio pėdsakas, kurį paliko blokuoti ratai.

Toliau, už Jelenia Guros, jau kur kas geriau. Nors sniego sluoksnis ir storas, važiuoti nebe taip sunku ir pavojinga. Oras žymiai šaltesnis- keli laipsniai žemiau nulio. Pasikeitė sniego konsistencija. Mašina pasidarė daug klusnesnė, ir sukibimas tarytum geresnis. Sunku man būtų pasakyti, kokių keliu važiuoti lengviau- plynu ledu ar storu klampaus šlapio sniego sluoksniu.

Iki Škliarska Porembos priskaičiavome daugiau kaip 20 avarių. Statistika patvirtina: daugiausia eismo nelaimių atsitinka pirmosiomis žiemos dienomis. Ypač kilsteli avarių kreivę storokas šlapio sniego sluoksnis, nuklojęs kelią. Daugelis vairuotojų nežino ar nenori žinoti, jog net didelė transporto priemonės vairavimo patirtis, sukaupia praėjusią žiemą, negali po metų automatiškai atsinaujinti. **Prasidėjus žiemai, reikia būti labai akylam ir iš naujo pratintis važinėti slidžiu keliu**. Tam tikra prasme visai logiška, kad žiemos pradžioje daugumos avarių kaltininkai būna ne naujokai, o labai gerai, nepriekaištingai važinėjantys vairuotojai, kai kurie net turi solidų vairavimo stažą. Tiems vairuotojams šlapias sniegas yra pavojingiausias. Lekiant didesniu greičiu, negu leidžia esamos kelio sąlygos ir įpratimas prie jų, užtenka bent akimirką vėliau reaguoti į nenumatytą slydimą, kad įvyktų nelaimė. Tada ir didžiausias vairavimo menas jau nebepadeda. Todėl nesididžiuokime ir be saiko nepasitikėkime savo jėgomis. Važinėti slidžiu keliu reikia mokytis iš naujo. Suprantama, įgudusiems vairuotojams reikės prisiminti tai, ką jie yra išmokę treniruotėmis ir darbu ankstesniais metais. Tai tebus žinomų, seniau išmuktų elementų ir manevrų trumpas pakartojimas. Svarbu, **kad iš naujo palavintume visus veiksmus ir tuo atgaivintume refleksus**.

Turiu tam tikrus teorinius automobilio vairavimo meno pagrindus, bet visa, apie ką čia rašau, esu pats patyręs. Stengiuosi analizuoti savo, kaip vairuotojo, judesius, reakciją ir samprotavimus perkelti į popierių. Tad jei rašau, kaip ir ką reikia daryti tam tikroje situacijoje, vadinasi, esu pats tai pergyvenęs, sėkmingai tą situaciją įveikęs ir manau, kad toks įveikimo būdas yra geriausias.

Žinoma, vienas ar kitas skaitytojas gali papriekaištauti, kad mano pažiūros vienur ar kitur yra iš esmės klaidingos. Ką gi, šioje srityje nesu "alfa ir omega". Su gerais ketinimais dalijuosi savo patirtimi ir važiavimo stiliumi, kuriam susiformuoti prireikė daugelio metų. Visada buvau ir būsiu atsargaus ir saugaus važiavimo šalininkas. Anaipol nesiūlau važinėti lėtai. Man, kartoju dar syki, greitis yra labai reliatyvi sąvoka. Svarbiausia, kad jis būtų saugus man ir aplinkiniams. Kaip labai tos sąvokos skiriasi, gali patvirtinti mano pasakojimas, kaip važiavau iš Krokuvos į Škliarską Porembę. Visą tą kelionę mokiausi, stengiausi prisiminti ir vėl įgusti vairuoti mašiną per pirmąjį sniegą.

Iš pradžių važiavau lėtai. Netgi pasakyčiau gėdingai lėtai: spidometro rodyklė įstrigo tarp 60 ir 70km/h. Tačiau tokį greitį laikiau saugiu, atsižvelgdamas į tai, kad turiu įprasti prie naujos situacijos, atitinkamai pasitreniruoti, o kiekvieną kartą viršijus greitį gali būti labai nemalonių pasekmių. Grįždamas tuo pačiu keliu, į pabaigą pasiekiau gana didelį greitį, 110-130km/h, bet saugaus greičio požiūriu tarp pirmojo ir šio greičio galėčiau padėti lygybės ženklą: 70km/h=130km/h. Jei būčiau lengvabūdiškai ignoravęs pasikeitusias pavojingesnes važiavimo sąlygas ir iš karto šokęs iki viršutinės greičio ribos, tai:

1. Kelionė būtų, ko gero, nutrūkusi- paprasčiausiai paslysciau ir nulėkčiau nuo kelio.
2. Mano važiavimas būtų buvęs labai pavojingas ir kitiems.
3. Į taisyklingus, anksčiau gana tvirtus įgūdžius galėtų įsibrauti klaida, kilusi iš visai netinkamos reakcijos į susidariusią padėtį.

Tiesiog nemanau, kad būtų galima po ilgesnės pertraukos tobulai arba bent jau visai taisyklingai atlikti mokėtus veiksmus, neatnaujinus šių įgūdžių laipsniškais treniruotėmis. Juo labiau tai pasakytina apie tokią sudėtingą veiklą, kaip mechaninės transporto priemonės valdymas. Tokios ilgokos pertraukos pasekmės gali būti nebepataisomos, ypač jei vairuotojo reakciją paveiks, pavyzdžiui, išgąstis, kuris tikrai blogas patarėjas bet kokiame atveju.

Šiuos samprotavimus norėčiau pagrįsti pavyzdžiu iš slidininkų, šuolininkų nuo trampolino, patirties. Tai rungtis, kuriai reikia itin tikslios atlikimo technikos, drąsos ir puikaus fizinio pasirengimo. Tarkime, kad įgudęs sportininkas visa tai turi. Slidinėjimo sezono pabaigoje jis yra labai geros formos ir gerina savo rekordus. Pasibaigia sezonas, bet šis šuolininkas, galvodamas apie būsimąjį, nesiliauja treniravęsis. Jis rūpinasi kondicija, lavina šoklumą ir net šokinėja ant igelito. Vėl ateina žiema, prasideda naujas sezonas ir šuolininkų varžybos. Nė vienas šuolininkas neišdrįs ir nė vienas treneris neleis sportininkui atlikti pirmųjų žiemos šuolių nuo didelio trampolino ir išsyk rekordiniu nuotoliu. Sportininkas turi pereiti vadinamąjį iššokinėjimo ir laipsniško šuolio ilginimo tarpsnį. Jo pirmieji šuoliai visuomet būna labai atsargūs. Vairuotojas, kaip ir šuolininkas, privalo žiūrėti saugumo ir visomis galiomis vengti klaidingų įgūdžių įsitvirtinimo.

Pusnys

Ne kartą girdėjau vairuotojus, keikiančius pusnis. Kaip per jas važiuoti?

Jei dešiniaisiais ratais įvažiuojame į pusnį, o po kairiaisiais sniego mažiau arba jo visai nėra, **vairas turi būti įtemptai laikomas kairės link**. Techniškai tai padaryti be galo paprasta, bet tik tam, kuris yra pasitreniravęs ir šios taisyklės nepamiršta.

Žinoma, važiuojant dideliu greičiu, šis manevras, kaip ir visi kiti, atliekamas labai jautriai, nes, per daug įtemptai vairą laikant priešinga pusniai linkme, galima susilaukti visai nenumatytų pasekmių.

Taip pat važiuojama per balą (žiūrėti paveikslą). Apie tai dar kalbėsime plačiau.

**Būk
pasirengęs
priešintis
traukimui
į dešinę**



Dažnokai kelyje pasitaiko gana ilgų pusnių. Per jas važiuoti visada labai nesaugu. Tokios kliūtis įveikimas labai priklauso nuo mašinos greičio. Be to, nuo mokėjimo labai greitai įjungti žemesnę pavarą, mažėjant greičiui. Jei sniegas lipnus, reikia iš anksto įjungti stiklo valytuvus.

Pusnis geriausiai įveikti kuo didesniais apsisukimais žemesne pavana, pasirengus bet kuriuo momentu įjungti dar žemesnę. Važiuoti per pusnis sunku ir labai praverčia mokėjimas valdyti slydimą.

Kaip važiuoti per vandenį

Per smarkų atlydį ar liūtį kelyje rimta kliūtis yra gili bala.

Į vandenį įvažiuojame pamažu, pirmąją pavarą. Jei dėl per didelio greičio vanduo liesis per mašinos kapotą, gali sušlapti elektros instaliacija ir sustoti variklis.

Važiuojame per vandenį pirmąją pavarą dideliais variklio apsisukimais, bet pusiau išmynę sankabą, kad vanduo neužlietų išmetamojo vamzdžio, nes nuo to irgi gali užgesti variklis.

Forsuojant gilesnę balą klasikinio pavyzdžio automobiliu, kurio variklis ir radiatorius yra priekyje, saugojamasi, kad ventiliatoriaus sparneliai ant jų patekusių vandenių neaptaškytų elektros instaliacijos. Tokiu atveju reikia dar prieš balą ar brastą nuimti ventiliatoriaus dirželį.

Kodėl aiškinu, kaip važiuoti per vandenį, telkšantį kelio įdubimuose, rašydamas apie važiavimą žiemos metu? Ogi dėl to, kad žiemą tokia kliūtis yra daug pavojingesnė. Nepastoviomis mūsų žiemomis balų trasoje pasitaiko labai dažnai ir vanduo telkšo ilgai, nes išalusi žemė jo nesugeria. Be to, po vandenių kai kada būna ledas.

Slidžios kelio dangos pasikeitimai

Kartais tenka pervaziuoti ribas, kur slidi kelio danga keičiasi: sniegas baigiasi ir prasideda ledas, apsnigtas ledas baigiasi ir prasideda grynas ir atvirkščiai. Tokias ribas pervaziuojame itin švelniai ir atsargiai: **jokiu būdu staigiai nespaudžiame nei stabdžių, nei droselio valdymo pedalų, be paliovos vairu kontroliuojame mašinos eigą.** Turime būti pasiruošę prireikus bemaž instinktyviai veikti vairu ir akceleratoriumi.

Žiemą yra griežčiausias važiavimo švelnumo, elastingumo ir, drįsčiau pasakyti, elegantiškumo egzaminas. O jeigu jau įgavome tokį važiavimo stilių, puoselėkime jį- įgudęs vairuotojas visuomet taip važinėja. Netiesa, kad greitas važiavimas kenkia automobiliui. **Jam kenkia netikęs važiavimas:** trūkčiojimas, šokčiojimas, staigus stabdymas, kuriuos taip dažnai matome gatvėse ir plentuose.

Kažkas teisingai yra pasakęs, kad vaikams knygas reikia rašyti taip pat, kaip ir suaugusiems, tiksliau geriau. **Važinėti žiemą reikia taip pat, kaip vasarą, tiksliau geriau.** Aišku, laikantis žiemos važiavimo taisyklių. Štai ir viskas.

Padangos ir dygliai

Pastaba: lietuviškai knyga buvo išleista 1978 metais. Lenkiškas variantas parašytas apie 1960 metus.

Padangos- tai problema, neleidžianti užmigti ne vienam iš tų, kurie turi bent kokią galimybę įsigyti vadinamąsias žieminės padangas.

Pavadinimas tikslus. Jos skirtos važinėti žiemą. Tačiau padangos, pritaikytos važiuoti sniegu ir labai gerai su juo sukimbančios, blogai sukimba su ledu.

Ant ledo arba apledėjusios dangos vasarinės (normalios) padangos yra geresnės už žieminės.

Padanga, skirta važiuoti sniegu, yra su storu protektoriumi. O kuo važinėti per ledą? Šiam reikalui vis plačiau naudojami dygliai. Iš tiesų, tai vienintelė šiuo metu žinoma priemonė išvengti bet kokio slidinėjimo.

Su dygliais galime ne tik gana greitai važiuoti ledu, be vargo laikytis norimos trajektorijos, bet ir važiuoti daug saugiau.

Aplėdėjusia kelio danga važiuodami su dygliais, greitį galime padidinti 50% ir daugiau, lyginant su paprastomis padangomis. Greičio didinimas priklauso nuo dyglių skaičiaus padangoje ir jų riboja automobilio galimybės. Bet visų svarbiausia, kad dėl dyglių **labai sutrumpėja stabdymo kelias**. Manau, jog čia ir slypi visa esmė.

Važiuojant su dygliais, taip pat nebepavojingi tampa ir greitėjimai. Važiuodami per ledą ar sniegą paprastomis padangomis, greitėjimo metu turime labai saugotis, kad neimtum slysti varantieji ratai. Dygliai tokių slydimų padeda beveik visiškai išvengti.

Važiavimas su dygliais

Iš principo **visų keturių ratų** padangos turi būti dygliuotos. Taip važinėjama visame pasaulyje.

Jei dygliai tėra ant priekinių ratų, geriau jų atsisakyti ir važinėti visai be dyglių, vis tiek, ar varantieji ratai yra priekiniai ar užpakaliniai. Taip bus daug saugiau.

Užpakaliniai ratai su dygliais yra mažesnė blogybė, ypač kai jie būna varantieji. Ar važinėti su dygliuotais užpakaliniais ratais pavojinga? Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad taip.

Pavyzdžiui, važiuodami su normaliomis padangomis, galime, sukėlę valdomą užpakalinių ratų slydimą, mašiną nukreipti norima linkme, o pakeitę užpakalinių ratų padangas dygliuotomis, mašinos užpakalio nebepriversime slysti, o turės slysti priekis. Logiškai mąstant, taip turėtų būti.

Deja, taip nėra. Keista, bet faktas. Jei užpakalinių ratų padangos dygliuotos, tai, visiškai mažai pasukus vairą ir spustelėjus akceleratorių, mašinos užpakalis tučtuojau ima slinkti į priešingą pusę, negu buvo pasuktas vairas. **Mašinos užpakalis slankios į šonus visiškai taip, kaip norėsime, jei dar atitinkamai paspausime droselio valdymo pedalą.**

Kitaip sakant: **automobilio užpakalis su dygliuotomis padangomis slankioja į visas puses.** Reiškiny, kaip jau minėjau, iš pažiūros paradoksalus.

Iš pokalbių šia tema su specialistais nedaug kas paaiškėjo. Kalbėjau apie tai tik savame krašte, nes užsienyje važinėti su dygliuotomis padangomis tik ant vienos ratų poros yra visai nesuvokiamas dalykas, tad nebuvo apie ką ir kalbėti.

Šešiasdešimt ketvirtaisiais metais, važiuodamas į Monte Karlo ralį, neturėjau kiek reikia padangų ir apmoviau dygliuotomis padangomis tik užpakalinius ratus. Pamatė juos austrai per techninę komisiją ir atlėkė pas mane į viešbutį:

- Susimildamas, Sobekai, ką darai! Užsimuši! Mes jau esame matę tokių avarijų...

Mano manymu, avarijos įvyko dėl to, kad iš viso niekas nenagrinėjo važiavimo su viena dygliuotų padangų pora problemos ir nesitreniravo taip važinėti. O aš per treniruotes įvaldžiau kaip tik tokį variantą, kuris- pabrėšiu dar sykį- **iš principo yra labai pavojingas**. Taip važiuoti neapsakomai malonu. Mašinos priekis labai klusnus, neslysta į šoną net ledu, nes norimą kryptį išlaikau, versdamas slysti užpakalinius ratus. Jie slenka į šoną labiau, negu be dyglių... Turbūt dėl to, kad užpakalinių ratų sukibimą su keliu visuomet galima nutraukti. Nemanyskite, kad tie dygliai taip jau smarkiai laiko. Antra vertus, dygliai padidina ratų trauką, todėl automobilis geriau "traukia" ir jam lengva suteikti norimą kryptį. O įspūdis toks, tartum užpakaliniai ratai riedėtų ledu, o priekiniai- betonu.

Automobilių padangos su dygliais yra palyginti naujas gaminys. Pirmą kartą sėkmingai jos buvo panaudotos 1959 metais Monte Karlo ralyje. Bet praslinko dar keletas metų, kol buvo pradėta serijinė jų gamyba. Atlikta tūkstančiai eksperimentų. Pirmosios sportinės padangos telaikydavo keliolika kilometrų- dygliai iškrisdavo ir išlūžinėdavo.

Šiuo metu dygliai jau nebe problema. Daug kur gaminamos padangos, kurių kontaktinėje zonoje yra maždaug 3mm skersmens ir 10mm gylio angelės. Į tas angeles suspausto oro pistoletu išaunami dygliai, padaryti iš specialaus plieno. Šiuo būdu galima įstatyti dyglius įvairiame gylyje, žiūrint kaip reikia.

Sportininkai žiemą važinėja daugelio tipų padangomis su įvairiu dyglių kiekiu ir skirtingu jų įstatymo gyliu, pasirinkę jas pagal kelio dangą ir orą. Dabar jau net ir vasarą minkštu, o juo labiau šlapiu keliu daugelis varžybų dalyvių važiuoja su dygliuotomis padangomis.

Normaliam važinėjimui vartojamos dygliuotos žieminio tipo padangos, turinčios po 80-120 dyglių kiekviena.

Dabar šiam gaminiui priekaištų beveik nebėra. Dygliai nebeiškrinta ir susidėvi kartu su padanga. Vidutinė tokių padangų rida yra 20-30 tūkstančių kilometrų.

Kaip jau sakiau, dygliuotos padangos padaro važiavimą saugesniu, ypač kai prireikia staigiai stabdyti. Tačiau net ir šalčiausią žiemą kelyje būna ne vien tik ledas ir sniegas. Pasitaiko ilgų visiškai sausų kelio atkarpų, kuriomis važiuoti su dygliuotomis padangomis labai pavojinga. Kaip padangoje daug dyglių, ji rieda per sausą betoną taip, kaip riedėtų be dyglių per gryną ledą.

Važiavimas į kalną žiemą

Kaip sunku važiuoti į kalną žiemą, gerai žino tie vairuotojai, kurie ne kartą yra nesėkmingai bandę lijudros metu užriedėti kad ir į nedidelį kalnelį.

Jei varantieji ratai priekiniai, pravartu pamėginti išleisti šiek tiek oro iš priekinių padangų. Jei varantieji užpakaliniai- išleisti iš užpakalinių, kad varančiųjų ratų padangos

didesniu plotu remtūsi į ledą ir geriau su juo sukibtų. Be to, patartina, jei tik yra galimybė, įsibėgėti prieš įkalnę ir neleisti ratams slydinėti.

Kaip išvengti ratų slydimo slidžioje įkalnėje? Tinkamai pasirenkame pavara ir sumaniai manipuliuojame akceleratoriumi. Pavara turi būti nei per aukšta, nei per žema, o degalų tiekiamo ne per daug. Tegul variklis dirba puse maksimalių apsisukimų.

Neturėdami tachometro ir dar neišmokę iš klausos nustatyti, kada variklio apsisukimų skaičius lygus pusei maksimumo, vadovaukitės tokiu patarimu: **kuo švelniausiai spauskite droselio valdymo pedalą, pajudėkime iš vietos antrąją pavara, vos vos tepravėrę droselį, važiuokime tarsi ant "pirštų galų".**

Jeigu vis dėlto tektų sustoti dėl buksavimo ir ratai imtų suktis vietoje, nespaukime beprasmiškai akceleratoriaus. Išminkime sankabą ir pasistenkime pradėti važiuoti iš naujo- vėl antrąją pavara ir nepaprastai švelniai. Galima pabandyti ir atbulam, bet irgi labai švelniai, paskui dera sustoti ir kuo atsargiausiai pajudėti į priekį. Svarbu viską daryti labai švelniai, kad bent vienas ratas truputį sukibtų su keliu. Kai bent truputį pariedėsime į priekį, toliau bus jau lengviau.

Jeigu ratai buksuoja pradedant važiuoti, kiekvienas akceleratoriaus paspaudimas buksavimą padidina, o ne sustabdo. Todėl reikia atleisti akceleratorių, kad ratai sustotų, ir tik tada bandyti iš naujo.

Posūkiai žiemą

Nelengva juos įveikti, nes plento paviršius dažniausiai būna truputį išgaubtas- vidurys aukštesnis už pakraščius. Ir ne tik tiesiose atkarpose, bet ir vingiuose. Todėl geriau, ypač žiemą, kai slidu, važiuoti kelio viduriu, žinoma, jei leidžia matomumas ir eismo sąlygos.

Jei kas nors atvažiuoja priešpriešais arba nori mus lenkti, nieko neveiksi- tenka grįžti į savo pusę ir tada, be abejojimo, daryti posūkį mažesniu greičiu.

Kai jau būsime įvaldę slydimą ir mokėsime jį panaudoti, posūkių įveikimas mums iš viso nebebus sudėtingas. Vingyje pritaikysime tai, ką esame išmokę, ir slysime, nors toje vietoje kelias ir turės nuolydį į priešingą, išorinę pusę.

Vingyje, sukančiame į kairę, galime elgtis kiek laisviau, o sukančiamę į dešinę privalome smarkiai sumažinti greitį, kad išvengtume labai pavojingos situacijos, ypač jei priešais kas nors atvažiuoja.

Ratai turi traukti

Kad taisyklingai įveiktume vingį, turime nuo jo pradžios iki pabaigos važiuoti tuo pačiu greičiu, tiek vasarą, tiek žiemą.

Kad nereikėtų kurioje nors vingio vietoje atleisti akceleratoriaus ir vėl spausti, **automobilis turi pradėti vingį atitinkama pavara, kitaip tariant, ratams traukiant, o ne riedant iš inercijos. Tegul automobilis posūkyje dirba.** Tai svarbu, ypač žiemą.

Net tik žiemą, bet ir visada reikia vengti važiavimo laisvąja eiga ir visuomet važiuoti tik su dirbančiu varikliu.

Kelkraštis

Bendra taisyklė: jei, važiuojant žiemą, su automobiliu ima daryti kažkas negera-neįstengiam įveikti jo kraipymosi, slyščiojimų, nepajėgiam jo suvaldyti, - **atsargiai pasitraukiame į kelkraštį.**

Kelkraštyje visada būna truputis gruodo, šiokių tokių grumstelių, žemės trupinių, akmenukų, todėl ten paviršius kibesnis, negu kelio viduryje, ir automobilį vairuoti lengviau. Šiaip ar taip, kelkraščiu važiuoti dažniausiai ne taip slidu, kaip kelio viduriu. Tegul bent du išoriniai ratai sukimba su kelkraščiu, ir važiuoti jau pelengvėja. Tik nepamirškime įtemptai laikyti vairo **priešinga kelkraščiu kryptimi.**

Skaitytojui turbūti viskas aišku ir be komentarų, bet **reikia treniruočių**, norint išvengti atsitiktinės situacijos su nekokia baigtimi. Dauguma tokių avarijų yra dar tragiškesnės tuo, kad jų buvo galima išvengti: pritrūko **truputėlį geresnės vairavimo technikos.**

Stebina fantazija, lengvabūdiškumas ir nepagrįstas pasitikėjimas savimi to vairuotojo, kuris, niekieno neverčiamas, noriai ir skubotai sukelia pavojų sau ir kitiems.

Važiavimas nuo kalno

Žiemą važiuojame nuo kalno be galo atsargiai, nuolat pasiruošę įjungti žemesnę pavarą ir stabdyti varikliu. **Negalima važiuoti laisvąja eiga, negalima staigiai atleisti akceleratoriaus, įjunginėti sankabos, kol variklis nepasiekė atitinkamo apsisukimų skaičiaus, o stabdyti reikia labai švelniai- stabdžiais ir varikliu iš karto.** Mažėjant greičiui, savaime aišku, jungiame vis žemesnę pavarą.

Kuria pavara važiuoti nuo kalno žiemą?

Dažnai girdime **klaidingą** atsakymą, kad reikia įjungti tą pavarą, kurios maksimalus leistinas greitis truputį mažesnis už saugų greitį toje nuokalnėje.

Vadinasi, jei nuo slidaus kalno galima be pavojaus nuvažiuoti 40km/h greičiu, o mūsų automobilio pirmosios pavaros didžiausias greitis yra 35km/h, tai įsijungiame pirmąją pavarą, ir, stabdydami varikliu bei truputėlį prilaikydami stabdžiais, nuriedame į pakalnę saugiu greičiu.

O juk **nevalia važiuoti nuo kalno tokia pavara, kurios greitis verstų variklį sukstis maksimaliu dažniu**. Jau vien dėl to, kad tiesiog nepavyks nuvažiuoti nuo to kalno maksimaliais apsisukimais.

Jeigu, pavyzdžiui, maksimalus automobilio greitis antrąją pavara 50km/h, tai neįmanoma važiuoti nuo kalno 50km/h greičiu antrąją pavara. Mat, slidžiame kelyje neišvengiamai **bus blokuojami ratai**- variklio **pasipriešinimas**, esant tokiems apsisukimams, viršys ratų sukibimą.

Pamėginkime įsivaizduoti situaciją: visi pedalai "laisvi", vairuotojo koja nespaudžia nei sankabos, nei stabdžių pedalo, nei akceleratoriaus- mašina "važiuoja pati" su įjungta antrąją pavara, kurios didžiausias greitis, kaip jau sakyta, yra 50km/h. Kelio nuolydis toks, kad varikliu nestabdomas, laisvąją eiga riedantis automobilis išibėgėtų, tarkime, iki 70km/h. Šioje situacijoje ratai neišvengiamai bus blokuojami ir prasidės slydimas, kurį nelengvai likviduosime, nes automobilis neturi greičio atsargos, kuri padėtų atblokuoti ratus.

Kad ratai vėl imtų riedėti, vairuotojui tektų mikliai įjungti trečiąją pavara, kuri jau turėtų šokią tokią greičio atsargą. Tuomet užpakaliniai ratai imtų sukstis, o vairuotojas galėtų **pradėti kovą su slydimu**. Tačiau mūsų pavyzdyje tai padaryti per vėlu.

Vadinasi, **reikia įjungti vienetu aukštesnę pavara už tą, kurios ribiniu greičiu ketiname važiuoti nuo kalno**.

Norime leisti žemyn 50km/h greičiu? Puiku. Įsijunkime trečiąją pavara, kurios viršutinė riba yra 75km/h, ir važiuokime vidutiniais apsisukimais.

Maksimalūs variklio apsisukimai slidžioje nuokalnėje neišvengiamai blokuoja ratus!

Nukėlę koją nuo akceleratoriaus, droselį užveriname. Todėl variklis ima stabdyti, ir tuo stipriau, kuo didesni jo apsisukimai. Tada nebereikia spausti kojinių stabdžio: ratai ir be to blokuojami, jei tik esame pasiekę viršutinę pavaros greičio ribą.

Gal galėtų būti atvirkščiai: ne variklis ratus, bet ratai variklį priverčia sukstis dažnumu, atitinkančiu jų greitį; variklis ginasi, nebegalėdamas taja pavara sukstis dar smarkiau bei greičiau, ir prasideda tikras stabdymas, patogus ir patikimas.

Tačiau čia to nebus, nes ratai per menkai sukibę su slidžia kelio danga, kad pajėgtų tiek daug įsukti variklį. Ratų sukibimo pakaks 2/3 jo apsisukimų, daugiausia 3/4. Tai viskas. Todėl nepamirškime, kad nuokalnėje, nuosekliai perjunginėdami pavaras, galime blokuoti ratus, jeigu įjungsime **per žemą pavara, palyginus su greičiu**.

Ko gero, įkyriai vis grįžtu prie treniruočių. Bet manau, kad jos yra, bent jau turėtų būti, apskritai visos mūsų veiklos pamatas. Treniruotės- tai **sąmoningai atliekamos tobulinimosi pratybos**. Šiuosyk jau tikrai paskutinį kartą (žinoma, šioje knygoje) grįžtu prie jų. Tačiau žiemos treniruotes dera aprašyti atskirai.

Treniruotės žiemos pradžioje

Nors ir daug važinėju vasarą, vis dėl to kasmet, žiemai atėjus, turiu pratintis prie slydimo žiemos sąlygomis. Žiema jis kitoks, negu vasarą. Pasinaudokime kiekviena proga. Kur tik galima (**bet ne gatvėje, kur važinėja kiti!**), stenkimės automobilį "mestelėti", arba priversti slysti, ir vėl išlyginti.

Treniruotis reikia visiškai sąmoningai, kaskart išnagrinėjant klaidas, kurias padarome tiek priversdami automobilį slysti, tiek likviduodami slydimą.

Prieš pradėdami kartoti manevrą, visuomet nuodugniai apsvarstome: ką ankstesniajame padarėme ne taip, ką turime tobulinti ir kokiomis techninėmis priemonėmis- ar daugiau paspausti akceleratorių, ar jo paspaudimą tiksliau sinchronizuoti su vairo pasukimu, ar truputį anksčiau ar vėliau suknelėti vairą į priešingą pusę.

Viską mintyse pakartojame iš eilės, ką ir kaip darysime, ir važiuojame vėl. Važiuojame lėtai, kad veltui nenueitų manevras, nesupainiotume veiksmų ir kad jie spėtų gerai išsiskirti, tapti įgūdžiu.

Kai jau viską imsime daryti iš eilės ir pakankamai tiksliai, pradėkime didinti manevro tempą. Tačiau taip pat iki protingos ribos.

Net ir dvidešimt kartų iš eilės atliktų vienodų bandymų priversti mašiną slysti ir vėl ją ištiesinti, jeigu jie kaskart atliekami netaisyklingai,- nėra treniruotės. Tai treniruočių priešybė, nes vairuotojas ne tikrai kremtasi dėl nesėkmės, bet taip pat gali įsigyti visiškai netinkamų įgūdžių, kuriuos paskui nepaprastai sunku nugalėti.

Įsidėmėkime: pirmiausia smulkiai **apgalvojame** manevrą, paskui jį **atliekame, nuodugniai išanalizuojame** kiekvieną jo elementą iš eilės ir sekančiu bandymu **ištaisome klaidą**.

Posūkis stačiu kampu

Pradėkime valdomojo slydimo pratybas nuo posūkio stačiu kampu. Jei šį posūkį darome, važiuodami, pavyzdžiui, 60km/h greičiu, tai kelio vingyje išbūname vos dalį sekundės. Per tą laiką reikia:

1. Truputėlį per daug pasukti vairą posūkio link, atitraukiant koją nuo akceleratoriaus (kad pasunkėtų priekiniai ratai) ir po šimtosios sekundės dalies vėl jį paspaudžiant (kad užpakaliniai ratai netektų sukibimo su keliu).
2. Užpakaliniams ratams ėmus slysti, suknelėti vairą į priešingą pusę taip, kad ratų pasukimo greitis atitiktų mašinos užpakalio slinkimo į šoną greitį.
3. Sekančią akimirką, tai yra dar po kelių šimtųjų sekundės dalių, pradėti tiesinti ratus, kad skersomis lekianti mašina vėl imtų važiuoti tiesia kryptimi.

Visas manevras yra žaibiškas tikra to žodžio prasme. Todėl pirmiausia gerai išmokstame sukelti mašinos slydimą erdvioje vietoje, paskui- labai lėkštoje kreivėje, kaskart po truputį siauresniame bei trumpesniame vingyje. Treniruotėms, žinoma, susirandame slidžių aikštelių. Joje plačiu, gerai matomu brūkšniu pažymime posūkio trasą. Galime posūkį pažymėti ir kitaip, be nesitreniruokime palei bortelius, kad nenukentėtų nei automobilis, nei mes patys.

Sunkiausia nutraukti užpakalinių ratų sukibimą su keliu tiek, kad jie lengvai **slinktų į šoną**, bet automobilis neimtų sukctis vilkeliu.

Šiame manevre svarbu tiek paspausti akceleratorių, kad ratai netektų sukibimo su keliu nei per daug, nei per mažai. Akceleratoriaus paspaudimas priklauso nuo variklio galios ir kelio dangos slidumo:

- didelė variklio galia + slidi danga = labai švelniai spaudžiamas akceleratorius;
- didelė variklio galia + šiurkšti danga = akceleratorius vidutiniškai spaudžiamas;
- maža variklio galia + slidi danga = akceleratorius vidutiniškai spaudžiamas;
- maža variklio galia + šiurkšti danga = akceleratorius nuspaudžiamas iki galo.

Tai buvo keturi ribiniai pavyzdžiai. Tarpinių variantų ir papildomų veiksnių yra daug: padangų tipas, automobilio pasukamumas ir kiti.

Dar viena bendra pastaba: kuo mažiau reikia varikliui duoti degalų, tuo švelniau spaudžiame akceleratorių, ir atvirkščiai, kuo daugiau- tuo smarkiau spaudžiame akceleratorių. Išsiugdyti ši labai subtilų pajautimą ir mokėti juo pasinaudoti, kai automobilio greitis didelis ir veikti reikia žaibiškai, yra nepaprastai sunku.

Panašiai yra su vairo suktelejumu priešinga posūkiui kryptimi. Kiek jį sukteleiti- nupasakoti tikrai sunku: geriau išbandyti pačiam. Nėra reikalo visai atgręžti ratų į priešingą vingiui pusę- to padaryti net nespėtume. Važiuojant 60km/h greičiu, pakanka nedaug pakreipti ratus, kad pasikeistų judėjimo krypties atstojamoji ir automobilis pasisuktų į posūkio kreivę tokiu kampu, kad jo užimamoji padėtis, baigiant posūkį, sutaptų su tolesnio trasos ruožo kryptimi, taigi su tiesia atkarpa, einančia už posūkio. Ir kampas turi išlikti nekintamas nuo posūkio pradžios iki pabaigos.

Šiuos pratimus siūlau ne tam, kad visus posūkius įveiktume slysdami, bet kad netikėtas slydimas nebūtų kaip perkūnas iš giedro dangaus. Slydimas turi būti gerai pažįstamas, perprastas ir netgi naudojamas. Tuomet nereikės gadinti nervų ir blaškytis. Trupučiuką suktelešime vairą, iš tiesų beveik automatiškai, ir važiuosime toliau. Juk treniravomės.

Kaip gerai, kad mes žinome, mokame, galime bet kurią akimirką suvaldyti savo automobilį, o neįgudusiems vairuotojams įvairiose slydimo situacijose širdis nukrenta į kulnis. Kitaip ir būti negali!

Būkime išmintingi laiku

Treniruokimės **laiku**, siekdami išvengti bėdos, o ne jai ištikus, kai metas važiuoti pas skardininką. Bent jau tam, kad paneigtume priežodį, kuris nusako vieną lenkų tautos ydų.

Nors automobiliu važinėju daug, o ralio varžybose dažnai naudoju slydimą, vis dėlto, žiemai prasidėjus, nuolatinis mano greitis esti maždaug 30% mažesnis negu po dienos kitos, kai apsiprantu su žiemos kelio slidumu. Šis slidumas visiškai ne toks, kaip kitais metų laikais. Todėl, prieš išvažiuojant į trasą, reikia treniruotis ant slidžios kelio dangos, vos tik prasideda žiema, paskui- ant sniego, jei yra galimybė- ir ant ledo.

Štai jums pavyzdys. Važiuoju iš Varšuvos į Lodzę. Kelyje- pirmasis ledas. Mano saugus greitis čia lygus 60km/h. Kai greitis didesnis, mašina darosi neklusni. Jau po pusės valandos saugus važiavimo greitis pakyla iki 70km/h. Per savaitę apsipratau su "čiuožykla", ir jokių problemų nebeliko- važinėju per ledą kaip sausu keliu.

Užtat pavasarį kas per lengvumas važinėti po slidžių žiemos kelių!

Vasarą, kai palyja ištisą dieną ir visi keliai sušlampa, važiuoti pasidaro nelengva ir kaip mat pasipila avarijos. Bet kovo mėnesį, ūmai pakaitinus saulutei, kai ledas ištirpsta ir kelias būna tik šlapias, kaip mes džiūgaujame ir kaip mums lengvai rieda ratai. Rodos, ir vaikas sugebėtų be to ledo važinėti! Sukibimas tiesiog fantastiškas, manevruojame su geležiniu tvirtumu.

Ar iš tiesų sukibimas toks didelis? Ne, paprasčiausiai esame įpratę prie daug sunkesnių sąlygų ir to įpratimo dar nepamiršę. Taigi esmė ta, kad **ištisus metus** treniruotumės žymiai sunkesnėmis sąlygomis už tas, kuriose galime atsidurti tiek kokiose nors varžybose, tiek paprastai išvažiavę pasivažinėti.

Neuždarykime automobilio žiemai į garažą. Gana slėpti mašiną po stogu, kai tik ima lyti ar snigti!

Pirma, ir žiemą dažnai prireikia mašinos.

Antra, neišsigąskime sunkumų. Žiemos treniruotės, ypač jų rezultatai, teikia didžiulį pasitenkinimą, jau vien dėl to, kad pasijuntame padarę realią pažangą kaip vairuotojai.

Trečia, žiema yra tas metas, kai visų daugiausia galima išmokti, pakelti savo kvalifikaciją ir įprasti saugiau važiuoti.

Ketvirta, patyrimas rodo, jog prasčiausiai važinėja tie, kurie naudojami automobiliu tik vasarą.

Matomumas- tai gyvybė

Be galo svarbus veiksnys, palengvinantis automobilio vairavimą, yra geras matomumas. Šnekamojoje kalboje *matomumu* vadinamas tiek **regėjimo laukas** iš automobilio vidaus, tiek **matomumas** už mašinos sienų. Prancūzai puikiai įvertino šio veiksmo svarbą: "La vue c'est la vie!" (Matomumas- tai gyvybė!). Šią sentenciją jie kartais net užsirašo ant automobilio.

Regėjimo laukas iš vairuotojo vietos turi būti kuo platesnis. Automobilių gamyklos šiai problemai skiria vis daugiau dėmesio. Priekiniai stiklai dabar jau gaminami tik ištisi ir gaubti. Konstruktoriai stengiasi taip modernizuoti kėbulą, kad priekinio stiklo šoniniai rėmai būtų kuo siauresni. Matomumą gerinti padeda purkštuvai, skirtingų greičių valytuvai, specialūs skysčiai stiklui plauti, šilto oro pūtimas.

Regėjimo laukas iš mašinos vidaus turi būti geras į visas puses. Vadinasi, visi langai turi būti švarūs. Maža to: keleivių susėdimas ir bagažo išdėstymas privalo taip pat nemažinti regėjimo lauko, nei šoninio, nei galinio. Beje, smulkiems daiktams ir maistui, tokiam kaip sumuštiniai, limonadas, vaisiai, reikia rasti automobilyje tinkamą vietą, kad neužstotų langų ir kad posūkiuose ar stabdant nekristų vairuotojui po kojomis. Dėl tokių krintančių ar užstojančių daiktų kartais atsitinka nelaimių.

Mums, ralistams, nebaisus joks kelias- duobėtas, vingiuotas, kalnuotas ar apledėjęs. Prie kiekvieno kelio galima pusėtinai prisitaikyti. O **ribotas matomumas** iš karto sukelia problemų.

Idealus matomumas būna debesuotą, bet šviesią dieną. Tačiau ne mūsų valioje pasirinkti palankų orą ar paros laiką. Todėl mokėkime prisitaikyti prie bet kokių sąlygų.

Dieną matomumą smarkiai riboja rūkas. Žinoma, ir rūkas rūkui nelygu. Jau važiuojant per skystą rūką patartina įsijungti žibintus. Geriausia įsijungti artimąją šviesą, nes galime patekti ir į tirštesnio rūko bangą. Įsijungus žibintus, važiavimas tampa saugesnis, nes automobilis matomas iš tolo.

Dėl važinėjimo su artimąja šviesa tam tikromis sąlygomis (ir mieste) pas mus tebediskutuojama. Pasitaiko vairuotojų, kurie, atsakydami į teisėtai įjungtą artimąją šviesą, plieskia mums į akis tolimosiomis šviesomis, versdami išjungti žibintus. Esu tos nuomonės, kad artimosios šviesos reikia visuomet, kai tik pablogėja matomumas, taip pat ir mieste. Tik svarbu, kad lempos būtų tinkamai sureguliuotos. Beje, šviesų naudojimas važinėjant mieste yra atskira ir plati tema.

Pablogėjus matomumui, važinėkite su artimąja šviesa netgi dieną. Ypač tai svarbu rudenį, žiemą, kai rūkas, lyja, sniega. Nesutinku su Lenkijoje išsigalėjusiu įpročiu, ypač sunkvežimių ir netgi autobusų vairuotojų, važinėti be šviesų arba vien pažibinčiais temstant, kartais iki visiškos tamsos. Kai kas taip važiuoja net naktį, šviečiant mėnulio pilnačiai. Tai neleistina!

Važiavimas naktį

Iš gamyklų automobiliai išleidžiami su tinkamai sureguliuotais tolimos šviesos žibintais. Tai gana svarbu, nes ir iš geriausių reflektorių maža naudos, jeigu jie prastai nustatyti. Kiekvienas vairuotojas privalo skirti deramą dėmesį tiek tolimųjų, tiek artimųjų šviesų reguliavimui. To reikia ne tik mūsų saugumui, bet ir tų, kurie atvažiuoja priešpriešais.

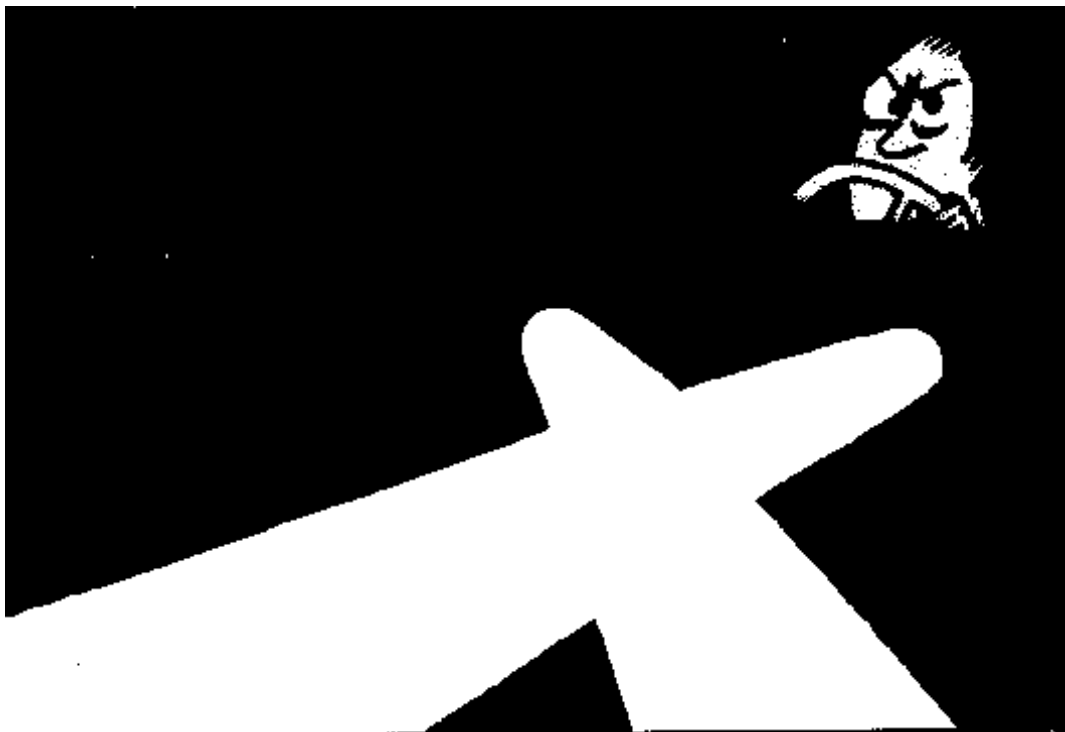
Ralio varžybose, kur dideli greičiai, kad matomumas būtų geresnis vartojamos pridėtinės labai stiprios prožektorinės ar plačiakampės jodo (halogeninės) lempos.

Tačiau jokie, net geriausi, žibintai, kad ir kiek jų būtų, neatstoja gero dienos matomumo.

Nors kiekvienas automobilis išrieda iš gamyklos su geromis šviesomis, jų ryškumo skalė skirtingoms mašinos markėms yra nevienoda, todėl ir leistinas saugus greitis naktį yra skirtingas. Pavyzdžiui:

Mašinos markė	Didžiausias greitis	Saugus greitis naktį su originalo žibintais
Porsche 911S	230 km/h	120 km/h
Fiat 125P	150 km/h	130 km/h
BMW 2002TJ	180 km/h	120 km/h
Citroen DS21	180 km/h	150 km/h
Mercedes 250	182 km/h	120 km/h

Šios saugaus greičio ribos galioja, važiuojant naktį **geru oru, pirmos klasės keliu, sausa asfalto danga**. Pablogėjus bet kuriai iš šių sąlygų, greitis, žinoma, turi būti mažesnis.



Iš lentelėje pateiktų duomenų išeina, kad ribinis greitis naktį daugiausia yra 120km/h. Greičiau važiuoti galima tik su automobiliu su labai geromis šviesomis. Pavyzdžiui, "Porsche 911S" ar "Mercedes 250" reflektoriai, kurie taip puikiai apšviečia plentą važiuojant 80-100km/h greičiu, į kelią meta šviesą tarytum apgailėtinos spingsulės, kai greitis pasiekia 150km/h. Toks susidaro įspūdis, žiūrint į kelio juostą.

Svarbiausi nurodymai tiems, kurie vairuoja automobilį naktį:

1. Prieš automobilį, atvažiuojantį iš priekio

Prieš automobilį, atvažiuojantį iš priekio, reikia laiku perjungti tolimąją šviesą į artimąją. Iš pradžių nesukime prie dešiniojo kelkraščio: tegul kairieji ratai juda arčiau ašinės linijos. Taip važiuodami būsim saugesni ir artėjančio automobilio apšviestame kelyje greičiau pastebėsime kiekvieną kliūtį. Sumažėjus nuotoliui iki kokių 150 metrų, sukame arčiau dešiniojo kelkraščio. Šiuo momentu verta **blykstelėti tolimąja šviesa**. Tik negalima vietoj to įjungti prožektorių! Artėjančios mašinos vairuotojui toks blykstelėjimas nepakenks, o mums padės pamatyti, ar šioje kelio pusėje nėra jokios kliūtis: vežimo, dviratininko, palikto automobilio be šviesų, plentvolio ar dar ko nors.

2. Ketindami aplenkti

Ketindami aplenkti priekyje važiuojantį automobilį, nepamirškime vietoj prožektorių įsijungti artimąją šviesą, iki automobilio likus ne daugiau kaip 150 metrų. Tada nesudarysime vadinamojo šešėlio, kuris pablogintų matomumą važiuojančiam priekyje. O mūsų regėjimo lauką padidins lenkiamojo automobilio žibintų šviesos.

3. Jei mus vejasi kokia nors transporto priemonė

Jei mus vejasi kokia nors transporto priemonė, turime jai neužstoti kuo geriausio matomumo. Automobiliams susilyginus, reikėtų **beveik vienu metu perjungti šviesas**: mums- iš tolimosios į artimąją, o lenkiančiamai mašinai- iš artimosios į tolimąją.

Deja, nurodymų, išdėstytų 2 ir 3 punkte, mūsų kelyje laikomasi retai. Už tai reikėtų bausti. Pernelyg dažnai tiek lenkiantysis, tiek ir lenkiamasis nesupranta šių dalykų. O gal tyčia vieni kitiems krečia šunybes?

Kitados esu bandęs, turėdamas labai stiprius žibintus, atkreipti lenkiamojo automobilio vairuotojo dėmesį į tai, kad jis netinkamai vartoja šviesas. Prieš 200m iki jo perjungiu žibintus į artimąją šviesą. Pasivijęs įjungiu tolimąją šviesą. Aplenkiau, o jis šviesų keisti nė nemano- įsijungęs visus žibintus, dar didina greitį. Aš pristabdu. Pralenktoji mašina priartėja ligi 20 metrų ir taip pat sumažina greitį, vis neišjungdama tolimosios šviesos. Parodau dešiniojo posūkio signalą ir leidžiuosi aplenkiamas. Atsilieku 300m. Dabar įsijungiu visas šviesas ir su jomis pasiveju automobilį. Jo greitis jau viršijo 100km/h. Važiuoju paskui jį per 50m. Akinamas spindesys už jo nugaros, vadinasi, mašinos priekyje šešėlis. Lėtina. Jau 90km/h, 80, 70... Dabar įjungiu artimąją šviesą. Prieš mane važiuojantis vairuotojas vėl atgauna gerą matomumą, tad padidina greitį ir nutolsta. Atsilieku 400 metrų ir pakartojau taisyklinga manevrą: pasivijęs iki 200 metrų, perjungiu šviesą į artimąją ir tik susilyginęs įjungiu vėl tolimąją. Bet pavyzdys nepadedą. Man iš paskos važiuojantis vairuotojas spigina tolimosios šviesos pluoštu ir didina greitį. Neturiu kada žaisti. Tiek to. Stipriau paspaudžiu akceleratorių ir, kiek rizikuodamas, nutolstu. Tikriausiai anas vairuotojas nesuprato mano vaizdinės pamokos, nes apskritai nežinojo, kokių tikslu aplenkiant perjungiamos šviesos. Deja, tai gana paplitęs reiškinys. O keliuose turėtų būti kitaip, turėtų būti maloniau ir saugiau!

Aplenkiant sunkvežimį arba traktorių, pravartu, pasivijus jį iki kokių 150 metrų, kai laikas perjungti šviesą į artimąją, kartą kitą švystelėti prožektoriais. Tai papildomai išpėtu vairuotoją, kad mes artinamės. Kam? Kad netikėtai neužtvirtų mums kelio, sukdamas kairėn į kokią nors keliuką.

4. Tolimosios šviesos žibintas

Tolimosios šviesos žibintas, net pats geriausias, vis tiek šviečia tam tikru spinduliu. Kalvotu ar kalnuotu reljefu naktį važiuoti yra kur kas sunkiau. Kai **važiuojame į kalną**, o už viršūnės kelias yra horizontalus arba leidžiasi žemyn, matomumas esti labai ribotas. Tokioje vietoje, net jei kelias žinomas, dera būti ypač atsargiam ir pasiruošti sutikti bet kokią kliūtį.

5. Posūkiai kalvotame reljefe

Posūkiai kalvotame reljefe teikia nemažą rūpesčio. Reikia žiūrėti į kelio ženklus- jie turi mus informuoti, kur suka kelias. Tačiau ženklais pernelyg nepasikliaukime. Viena, tokie ženklai neišpėja, kokio staigumo yra vingis, prie kurio artėjame. Antra, ženklo gali ir

nebūti, visai ar laikinai. Daugelis vairuotojų vadovaujasi pakelės medžių arba telegrafo stulpų nužymėta kryptimi. Tai labai neatsargu! Pastaruoju metu daug kelių rekonstruojama, o telegrafo stulpai tebebėga palei dabar jau nenaudojamą trasą. Žinau ne vieną su tokiu atveju susijusią avariją.

6. Mokėjimas atpažinti kelią

Svarbus, ypač naktį, yra vadinamasis mokėjimas atpažinti kelią, padedantis neklaidžiuoti pravažiuoti, visų pirma, mažus miestelius ar kitas gyvenvietes, nepaklysti užrašų neturinčioje kryžkelėje, kelio išsišakojime ir panašiai. Pagal ką galime orientuotis tokiais atvejais? Tarkime, kiekvienas kelias turi būdingą paviršiaus dangą, kuri daug kilometrų nesikeičia. Stenkimės ir toliau laikytis tokios dangos, kokia važiuojame iki kryžkelės. Jei turime važiuoti pagrindiniu ar tranzitiniu keliu, žiūrėkime, kuris plentas labiau išvažinėtas.

Kita problema- kelio ženklinimo ir apipavidalinimo pobūdis. Kartais trasoje būna visa virtinė staigių vingių. Prieš kiekvieną iš jų stovi ženklas, įspėjantis apie posūkį. Prieš lėkštus vingius tokie ženklai neturi ypatingos reikšmės. Kartais staigesnis vingis būna pažymėtas papildomu įspėjamoju ženklu.

Net tik Lenkijoje, bet ir visame pasaulyje tam tikri kelių ruožai vieni nuo kitų skiriasi ženkliniu ir apipavidalinimu. Todėl, pervažiuodami iš vieno kelio į kitą, pradinėje kelio atkarpoje būkime dėmesingi ir stenkimės suvokti to kelio kūrėjo koncepciją.

7. Prieš vingį

Prieš vingį svarbu užimti atitinkamą padėtį kelyje. **Dešinįjį posūkį** pradedame iš važiuojamosios dalies vidurio ir pereiname į vidinę vingio pusę. **Kairįjį posūkį** pradedame iš dešiniojo krašto ir jį įveikiame prie ašinės linijos. Tokio padėties pasirinkimo svarba labai didelė, ypač naktį, nes jei vingis pasirodys staigesnis nei manėme, turėsime pakankamą, blogiausiu atveju vis šiokią tokią, kelio pločio atsargą posūkiui užbaigti.

8. Ties kelių susikirtimu

Jei, važiuodami per mažą gyvenvietę, mišką ar kitą vietą, kurioje **matomumas į šonus ribotas**, pastebime kelių susikirtimo ženklą, tai pravartu sumirksėti šviesomis, tolimąją šviesą perjungiant į trumpąją ir tuoj pat vėl įjungiant. Tuo įspėjame kitus vairuotojus, kurie tuo metu galbūt artėja prie mūsų kelio.

9. Lietus

Lietus naktį nelabai trukdo važiuoti, jei turime gerus stiklo valytuvus, o purkštuvų bakelyje- riebalus nuplaunantį skystį. Valytuvų šluoteles kasmet reikia pakeisti naujomis.

Aplenkimo ir prasilenkimo manevrai lyjant turi būti atliekami dvigubai atsargiau.

Ypač reikia stebėti kelio paviršiaus būklę. Kai kurie ruožai gali būti netikėtai slidūs. Pavyzdžiui, po ilgos sausros sušlapęs dulkių sluoksnelis ant kelio būna labai klatingas. Važiuodami naktį slidžiu keliu, turime būti itin atidūs ir atsargūs.

10. Rūkas

Rūkas naktį vairuotojui yra visų pavojingiausias. Deja, vis dar nėra veiksmingų priemonių su juo kovoti.

Paprastai tam reikalui naudojamos geltonos šviesos. Mano įsitikinimu, iš jų nėra jokios naudos, tik 15-20% sumažėja šviesos srautas. Taip pat galėtų pasitarnauti ir akiniai su geltonais stiklais, pavyzdžiui tokie, kokius dėvi slidininkai. Sakoma, kad geltona šviesa mažiau vargina akis. Galbūt, bet aš to nepatiriau. Visiškai pritariu didžiulės daugumos Europos ralistų nuomonei: **tik baltos šviesos**. Vienintelė šalis, kurioje per rūką privaloma važiuoti su geltonomis šviesomis, yra Prancūzija.

Triukšmingai reklamuojamų visokiausių priešrūkinių žibintų pranašumas iš tiesų nedidelis. Nors važiuojant per rūką, kai sunku įžiūrėti kelią, net menkas žibintų šviesos srauto padidėjimas padeda daug.

Yra automobilių, kuriems jau gamykloje įtaisomi priešrūkiniai žibintai. Tačiau praktinės naudos iš jų nėra. Tai veikia puošmena. Tik nedaugelis firmų gamina gerus, bet brangius žibintus. Viena iš visų pripažintų markių, yra "Cibié" (Prancūzija). Neblogi ir "Carello" (Italija) žibintai. Tačiau jie labiau praverčia kaip plačiakampės šviesos, o ne kaip priešrūkinės.

Važiuoti per rūką su tolima šviesa praktiškai neįmanoma. Ką gi daryti?

1. Visų pirma labai padeda taisyklingas normalių žibintų nustatymas.
2. Per rūką važiuojame su artimąja šviesa.
3. Jei turime iš tiesų gerus priešrūkinius žibintus, įjungiamo juos.
4. Papildomos plačiakampės lempos turi būti įstatytos taip, kad žiūrėtų šiek tiek į šalis. Apšvietimas turi siekti 20-25 metrų spindulį. Klaida- žibintai pasukti į vidų. Tuomet šviesos pluoštai susikryžiuoja ir priešais automobilį susidaro akinantis atspindys. Žibintai visų pirma turi apšviesti kelkraščius.
5. Greitas važiavimas per rūką grindžiamas dažnais trūknelėjimais. Važiuojame žemesniąja pavara, atitinkančia esamą greitį. Žvilgsnis aprėpia erdvę priešais automobilį ir kelkraščius (užtvartas, stulpelius ir kita). Labai padeda ištisinė ar brūkšninė balta linija kelio viduryje.
6. Prie vairo sėdime truputį kitaip: **šiek tiek arčiau jo**.
7. Turime būti pasirengę bet kurią akimirką smarkiai pasukti arba staigiai stabdyti.

Jei sąlygos leidžia saugų greitį (ralyje) 70km/h, tai, panaudodami trūknelėjimus (70-90-70), galime važiuoti ir didesniu greičiu.

Judant per rūką, labai svarbu, kad stiklo valytuvų kokybė būtų gera ir kad priekinis stiklas iš vidaus visą laiką būtų sausas.

Tiesą sakant, visos tos priemonės tėra dalinės.

Ralyje esu išbandęs ir, uždėjus rūkui, naudoju kitą žibintų sistemą. Iš viso mano mašinoje įtaisyti 6 žibintai, skirti važinėti visokiu oru:

- Du artimosios šviesos žibintai (pagrindiniai).
- Du priešrūkiniai, plačiakampiai ir, savaime aišku, balti. Nustatyti tiesiai, bet rūke išjungiami.
- Du papildomi prožektoriai su plačiu šviesos pluoštu, apšviečiantys kelią 30 metrų spinduliu, truputį pasukti į išorę, kad tokiu nuotoliu apšviestų keturių metrų juostas abipus trasos.

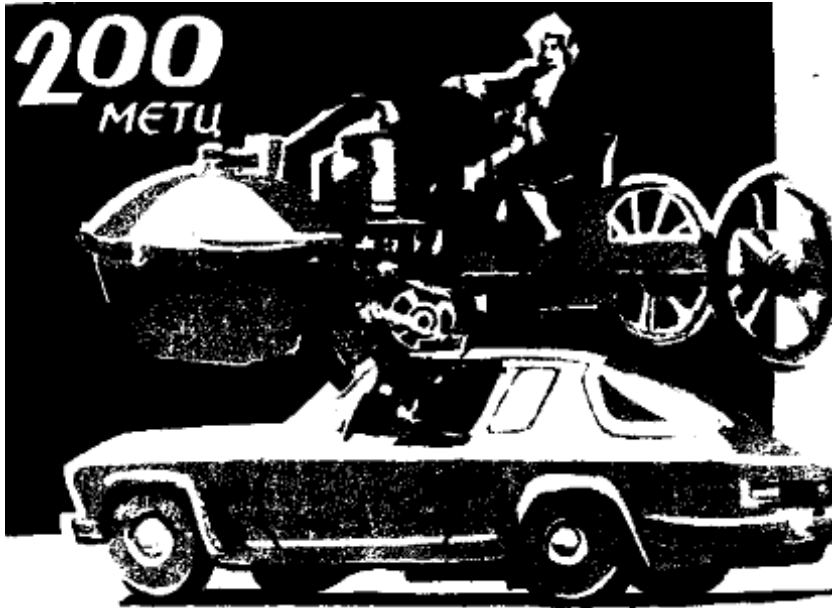
Pastarieji du žibintai iš tiesų yra svarbiausi važiuojant per rūką. Prožektoriai pakankamai apšviečia stulpelius ir kitus kelkraštyje pastatytus ženklus per 30 metrų. Žemyn nukreipta šviesa neakina. Šitokio apšvietimo pakanka net vingiuotose trasose.

Savo važiavimo techniką šiuo atveju galiu trumpai nusakyti taip: tarpais padidinu greitį trūkteleđamas ir vis vejuosi tolstantį kelkraštį.

Turiu vilties, kad pavyks išrasti gerų, tikrų priemonių ir prieš rūką. 1970 metais kai kurie užsienio lenktynininkai pradėjo nešioti kažkokius specialius akinius. Kalbama, jog tai slaptas gaminys, skirtas aviatoriams, pagerinąs matomumą 100%. Atradimas? Ateitis parodys.

Tai ir būtų viskas, ką norėjau pasakyti apie mechanines transporto priemonės, vadinamos automobiliu, vairavimo techniką. Kai kuriuos aspektus aptariau tiktai prabėgomis, daug liko visai nepaliestų. Jiems paskirsiu deramą vietą kitoje knygoje.

Labai seni laikai



Fenomenas

Stulbinanti automobilio karjera kartais vadinama psichologiniu ir sociologiniu fenomenu. Matyt, ne be pagrindo, nes visos visuomenės, ypač vyrų, susidomėjimas ta transporto priemone, atrodo, gerokai viršija normalų domėjimąsi kasdienio vartojimo reikmenimis.

Pastarasis teiginys, be abejo, yra ginčytinas: Lenkijoje automobilis dar tik **tampa** kasdieninio vartojimo objektu. Juk dauguma privačių savininkų vis dar važinėja automobiliu tik "švenčių proga", o žiemai išvis pastato mašiną į garažą.

Automobilis garbinamas visame pasaulyje. Net ir ten, kur visuomenė jau, rodos, pertekusi automobilių, kur yra šeimų, turinčių ne po vieną mašiną, kur vairuoti pradeda mokytis tik truputį vėliau, negu vaikščioti. Automobilis- tarptautinis hobis, jo gerbėjų nuolat gausėja.

Šį reiškinį analizuoti, ne vien konstatuoti jo paplitimą, nėra paprasta.

Vis auganti urbanizacija ir bėgimas iš miestų bruzdesio, laisvės troškimas, galimybė atsiskirti nuo kitų, noras nusikratyti nepilnavertiškumo kompleksu, palenktyniauti su kitais (čia ypač platus galimybių diapazonas), malonumas, kurį kelia geras mokėjimas vairuoti, proga pasirodyti, pagaliau tas sunkiai apibūdinamas džiugesys, kurį teikia pats važiavimas,- visa tai ir vairavimo sudėtingumo žavesys, darąs jį patrauklesnį, lemia, kad nei televizorius, stovėdamas čia pat po ranka, nei kosminis laivas, skriedamas toli pasakiškame kosmose, neįstengia užvaldyti eilinio vyro minčių taip, kaip automobilis.

Vis kalbu apie vyrus. O juk moterys dažnai yra labai geros vairuotojos. Tikrai. Kai rimtai to imasi, išmoka valdyti mašiną be priekaištų. Tačiau jos automobiliu taip smarkiai nesižavi. Mašina privalo negesti ir būti gražios spalvos- tai svarbiausi moters reikalavimai. Ko gero, toks požiūris teisingas.

Dauguma vyrų irgi tvirtina, kad automobilis turi jiems tarnauti, bet kuriuo momentu būti parengtas važiuoti, nes "ne aš automobiliui, bet automobilis man..." Kuo labiau jie tikina, tuo aiškiau matyti, kad yra atvirksčiai. Automobilis pavergia jų mintis ir jausmus. Paima nemažai jų pinigų. Mat, tie dalykai yra glaudžiai susiję: dosnumu pasižymi tas, kuris yra kokios nors aistros apimtas arba... įsimylėjęs.

Vyrai vairuotojai domisi viskuo, net mažiausiomis smulkmenomis visų automobilių, bet ypač savojo arba to, kurį norėtų įsigyti. Moterims rūpi, kad automobilis būtų geras ir gražus.

Gal vis dėlto verta kiekvienam susipažinti su šio "minčių valdovo" kilme. O tai įdomi istorija, ne kartą verčianti stebėtis. Tarp kitko, iš jos sužinome, kad:

- Mechaninės jėgos varomos transporto priemonės atsirado kur kas seniau, negu įprasta manyti.
- Pasirodžius pirmosioms automobiliais vadinamoms mašinoms, ne iš karto prasidėjo automobilizacijos era su jau minėtomis pasekmėmis.
- Nuo to meto, kai automobilis tapo tuo, kuo jis yra, didžiausia pažanga buvo padaryta pradiniu laikotarpiu. Paskui viskas buvo tik tobulinama. Įrodymas: pirmąjį automobilų ralį 1894 laimėjo vairuotojas, pasiekęs 26,26km/h vidutinį greitį, o jau 1903 metais, vos po 9 metų, dideliame ralyje Paryžius-Madridas greitis tarpais viršydavo 150km/h.

Verta, iš tiesų verta žvilgtelėti į praeitį, pasižiūrėti, kas dėjosi su automobiliu per praėjusius tris amžius ketvirčius.

Automobilio pavadinimas sudarytas iš graikiško *autos*- pats ir lotyniško *mobilis*- judantis. Automobilis, kaip ir rodo jo pavadinimas, pats juda, jam varyti nereikia žmogaus raumenų jėgos. Sakykime- trauzmas, įkyrėjusi tiesa. Bet jo čia reikia. Mat, kaip rodo praktika, automobilis, ypač šnekamojoje kalboje, dažniausiai tapatinamas su mūsų laikais paplitusiai transporto priemone, turinčia tipinį vidaus degimo variklį, kuriame dega benzino ir oro mišinys. Kartas vietoje benzino naudojami kiti degalai.

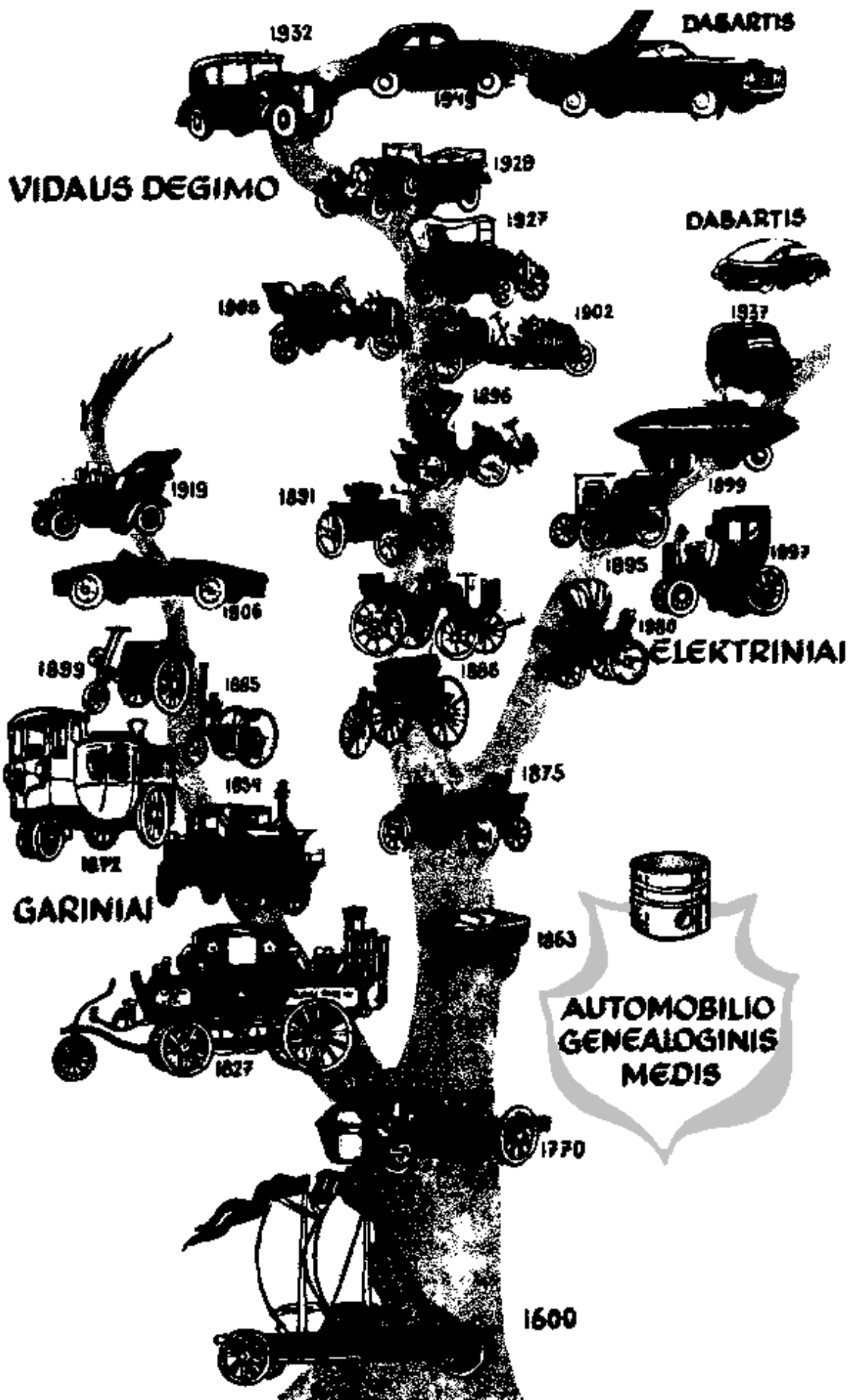
Vidaus degimo variklis yra toks, kuriame darbą atlieka dujiniai deginiai, atsiradę sudegant degalų (nesvarbu kokių!) ir oro mišiniui cilindro viduje, jo degimo kameroje.

Labai svarbus automobilio raidoje **garo variklis** taip pat yra šiluminis variklis, bet jame darbą atlieka ne degantis mišinys, o vandens garai. Taigi jis yra išorinio degimo variklis.

Elektros variklis- jau elektrinė mašina, kuri elektros energiją paverčia mechanine.

Paminėtų variklių tipai ir lėmė automobilio raidą.

Istorijos pražia



Automobilio istorija prasideda 1600 metais. Pirmasis automobilis buvo varomas vėjo, važiavo ratais per sausumą. Jis buvo pagamintas Briuselyje. Tuomet prasidėjusiame XVII amžiuje paminėtinas dar vienas faktas: to šimtmečio viduryje pasirodo spyruoklinio mechanizmo varoma konstrukcija- savaeigė važiavimo priemonė.

Daugiau kaip po 100 metų, 1765 metais, pasirodo pirmoji mechaninė transporto priemonė, kurią varo garas. Greitis- 2 mylios per valandą. Konstruktorius- prancūzas Mišelis Žozefas Kiunjo (M. J. Cugnot).

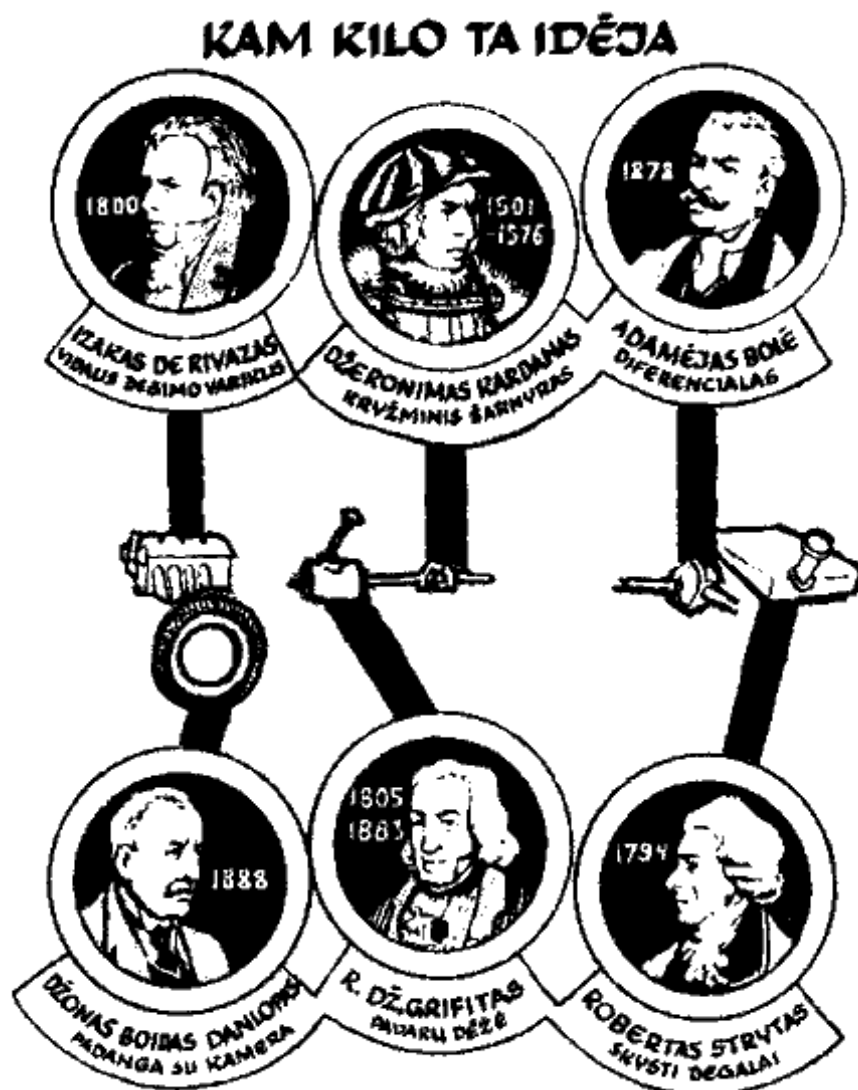
1800 metai- labai svarbi data. Dviejų amžių riba. Atsiranda automobilis, kurio vidaus degimo varikliui tinka pelkių dujos, šviečiamosios dujos arba vandenilis. Jį sukūrė šveicaras Izakas de Rivazas (Izaak de Rivaz).

1814 metai. Automobilyje pirmą kartą įtaisyta anglo Grifito (R. J. Griffith) tikra pavarų dėžė.

Po dviejų metų Berstolis (Burstall) ir Hilis (Hill) sukonstruoja automobilį, vis dar garinį, su visais keturiais varančiaisiais ratais. Tas automobilis jau turėjo transmisijos veleną su kryžiniu Kardano (Cardano) šarnyru.

Pateikiame įdomią lentelę, kuri yra paguoda visokiausių patentų išradėjams. Transmisijos velenas, netiksliai vadinamas kardaniniu, gavo pavadinimą iš Kardano pavardės. Kas buvo Kardanas? Italų matematikas, gydytojas ir astrologas, gyvenęs 1501-1576 metais! Jis, tarp kita ko, išrado ir šarnyrinę pakabą. Tarkime, kad savaeigei transporto priemonei šis išradimas buvo pritaikytas apie 1830 metus. Paskaičiuokime. Jis turėjo laukti maždaug 300 metų, kol buvo panaudotas. Tegul tai paguodžia tuos, kurių išradimas laukia savo meto.

1835 metais amerikiečių kalvis Davenportas (Davenport) pagamino pirmąjį automobilį su elektrine pavara. Beje, ir mūsų dienomis bandymai su šio tipo transporto priemonėmis dar nėra užbaigti, nors į elektrinius automobilius, neteršiančius oro išmetamosiomis dujomis, dedamos didelės viltys. Tad telieka apgailestauti, kad be galo lėti išradybos tempai tokioje svarbioje srityje, žadančioje sumažinti miestų gyventojų nuodijimą automobilių išmetamosiomis dujomis.



Grįžtant prie gimstančio konstruktorių vaizduotėje normalaus, šiandienos supratimu, automobilio, dera prisiminti, kaip ilgai visos susisiekimo priemonės turėjo kietus ratlankius. Tik maždaug prieš 130 metų, 1845 metais, pripučiamas padangas gavo arkliniai vežimai. Padangos viduje buvo kamera su ventiliu. Kamerai pripūsti buvo naudojamas oro siurblys, kaip ir mūsų laikais. Bet lengviesiems automobiliams pneuminė padanga pradėta naudoti gerokai vėliau: tai padarė tik 1895 metais prancūzai broliai Mišlenai (Michelin).

O juk gumą, tinkamą padangoms gaminti, jau 1839 metais išrado amerikietis Čarlis Gudjeris (Ch. Goodyear). Išradėjas į kaučiuką įmaišė sieros ir mišinį pakaitino. Žodžiu, išrado vulkanizaciją.

Nuo 1835-ųjų beveik 40 metų bandyta patobulinti automobilį, pagerinti jau išrastus dalykus. Kartu padaryta ir smulkių naujų išradimų. Tačiau tik 1875 metais atsiranda pirmasis automobilis su vidaus degimo varikliu, naudojančiu benzina. Tai jau didelė

pažanga. Lygia greta sukonstruojama tobulesnė garinio automobilio transmisija. Netrukus ji užima savo vietą ir "normaliame" automobilyje.

Ir štai išgirstame didį vardą, jau tikrai automobilinį: Karlas Bencas. Tai jis 1885 metais pagamino pirmąjį automobilį, tinkamą naudoti. Automobilis buvo triratis. Mašinos ratus suko benzininis variklis.

Pagamines dar tris automobilius, Karlas Bencas persimetė į motorlaivių variklių gamybą. Grįžti prie automobilių jį paskatino žmona. Benco žmona su vaikais išsiruošė pasivažinėti vyro automobiliu ir nuvažiavo 180 kilometrų. Mašina nesugedo, reklama buvo milžiniška. Reklama ir stimulus: tais pačiais metais Bencas Miuncheno parodoje gavo aukso medalį už tą automobilį.

Kitais metais Bencas užmauna priekinius ratus ant sukiojamų pusašių. Iki jo niekas to nebuvo daręs.

O štai ir 1891 metai. Pirmasis automobilių ralis. Iš tiesų tai ne ralis, kaip mes jį dabar suprantame, o veikia ilgos lenktynės apsaugota trasa Valentinji- Paryžius- Brestas ir atgal, iš viso 2047 kilometrai "Peugeot" firmos automobilis įveikė distanciją 14,71km/h vidutiniu greičiu.

Pirmasis ralis tikra to žodžio prasme įvyko 1894 metais. Jį surengė laikraštis "Le Petit Journal" maršrutu Paryžius- Ruanas. Trasos ilgis- apie 130km. Varžybos buvo organizuotos pagal visas taisykles, su technine kontrole, kuri sprendė, leisti ar neleisti mašinai dalyvauti varžybose. Yra žinoma, kad iš 31 mašinos su garo varikliu ir 38 su vidaus degimo varikliais, figūravusių paraiškose, buvo leista startuoti tik 21 automobiliui.

Didžiausią vidutinį greitį, būtent 18,5km/h, pasiekė De Dion-Buton'ui priklausantis automobilis su garo varikliu, bet komisija jo nepripažino automobiliu. Jau po viso ralio jam buvo leista startuoti!!! Pirmąją vietą pasidalino dvi mašinos su vidaus degimo varikliais. Nugalėtojai tapo jų vairuotojai ir tuo pačiu konstruktoriai. Vienos- Panaras ir Levasoras, kitos- "Peugeot" firmos savininko sūnus.

Automobilis Europoje

Sportinis sąjūdis labai sparčiai augo. Automobilio fenomenas pradėjo veikti. Prireikė kokios nors organizacijos.

Prancūzijoje netrukus po pirmojo tikro ralio buvo įsteigtas pirmasis "Automobile Club de France". Jo pavyzdžiu dygte dygo kaip grybai po lietaus kiti klubai.

Ralio varžybos darosi vis dažnesnės, ilgėja jų trasos, didėja vidutinis greitis. Triumfuoja vis dar prancūzai- "Peugeot" firma, su kuria sėkmingai varžosi "Renault". Kaip ir anksčiau, konstruktoriai ir gamintojai sykiu yra geriausi vairuotojai.

1900 metai. Paryžiaus Pasaulinėje parodoje broliai Reno demonstruoja automobilius, jau gaminamus **serijomis**. Jie nuolatos modernėja. Aniems laikams tai buvo labai patikimos, lengvai prižiūrimos mašinos, na ir greitis jų pasakiškas- 30-40km/h!

Tuo metu **Vokietijoje** po ilgų pasiruošimų pradėta masiškai gaminti automobilius pagal paskutinį technikos žodį. Benčą jau minėjome. 1897 metais susikuria Opelio įmonė. "Adlerio" firma dirba pagal prancūzų licenciją, bet vadovaujasi savo gamybos patirtimi. 1900 metais Daimleris pateikia rinkai pirmąjį automobilį "Mercedes". Mašina turėjo 35 arklio galių 4 cilindrų variklį ir pasiekdavo 72km/h greitį.

Anglijoje 1897 metais įsisteigė "Daimler Motor" bendrovė, kuri iš pradžių importavo, o paskui ėmė pati gaminti Daimlerio konstrukcijos automobilius. Rinkoje pasirodė pirmieji "Hamberiai" su 3 laipsnių pavarų dėže. Išgirstame ir Herberto Ostino (Austin) vardą, kuris dabar gana plačiai žinomas. Savajame avių kirpimo mašinėlių fabrike XIX amžiaus pabaigoje jis pagamina "Volslio" ("Wolseley") automobilį. Džonas Marstonas sukuria savo pirmąjį "Sanbymą" ("Sunbeam").

Čekoslovakijoje tuo laiku, tai yra 1897 metais, atsiranda automobilių fabrikas, kurį šiandien žinome kaip "Tatrą". Po metų ima veikti dar vienas, Laurento ir Klemento, fabrikas, dabartinė "Škoda".

Austrijos teritorijoje 1897/98 metais ima veikti dvi automobilių gamyklos. Vienos įkūrėjas yra Johanas Puchas.

Italijoje 1892 metais pradeda veikti "Fabbrica Italiana Automobili Torino", arba trumpiau FIAT.

Nesuminėsime čia visų tuo laiku atsiradusių Europos įmonių, gaminančių automobilius, o tikrai garsiausias. Iš tų, kurios dirbo anapus vandenyno, tepaminėsime Henrio Fordo gamyklą, to paties, kuris 1896 metais padarė pirmąjį **Jungtinėse Valstijose** automobilio prototipą, taip ir likusį prototipu. Tikrai 1908 metais Fordas pradėjo dideliu mastu gaminti populiariausią savo modelį, pavadintą "Ford T". per 15 metų šio modelio buvo išleista daugiau kaip 15 milijonų egzempliorių. Tai atvejis, neturintis precedento.

Automobilis Lenkijoje

Motorizacijos išsivystymą bet kurioje šalyje sąlygoja tos šalies pramoninio, ūkinio ir finansinio potencialo galimybės. Tad nieko nuostabaus, jog anuo metu Lenkija galėjo tik stebėti Europos automobilių pramonės galiūnų žygius ir laukti tolesnės įvykių raidos. Beje, laukė ne viena Lenkija.

Apie susidomėjimą motorizacija mūsų krašte gali paliudyti tas faktas, kad Naujuosius 1897 Metus Varšuvos satyrinis savaitraštis "Mucha" sutiko viršelio piešiniu, kuriame Naujieji Metai įvažiuoja į Lenkiją automobiliu. Kadangi siužetai tokio pobūdžio piešiniams pasirenkami iš labiausiai visus dominančių aktualijų, tad išvados yra aiškos savaime.

Kol kas domėjimasis automobiliais reikėsi tuo, kad vienas kitas jų egzempliorius būdavo nuperkamas iš užsienio. Pirmųjų automobilių savininkų tarpe buvo ir vieno seniausių Lenkijos ralistų Tadeušo brolis Heinė. Jis turėjo Benco automobilį su pasakiškai mažu gamykliniu numeriu: 3! Kronikose rašoma, kad toji mašina turėjo vieno cilindro 4 arklio galių variklį ir keičiamą diržinę pavarą, o jos ratai buvo su masyvios gumos padangomis.

Lenkai visais laikais mėgo meistrauti ir nestokojo išmonės. Susidomėję naujovėmis, jie bet kuria proga stengėsi kaip nors įsigyti varotą mechaninę transporto priemonę ir savo jėgomis ją restauruoti. Taip, beje, atsitinka ir dabar.

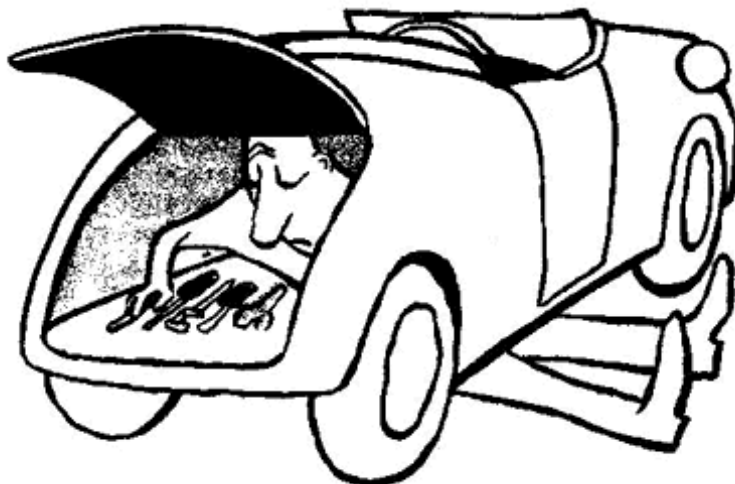
Kuklioje to laikotarpio istorijoje buvo įrašytas žygdarbis, kurį atliko du Kutno gyventojai- šaltkalvis Petžakas ir geležinkelio stoties sandėlininkas Konaževskis. Jie nusipirko sudaužytą automobilį, jį suremontavo ir privertė judėti. Pietžakas pats nuvažiavo juo į Varšuvą. Ir vis dėlto jis netapo Lenkijos rekordininku, nes prieš tai Stanislavas Grodzkis su nuosavu "Pežu" su Daimlerio varikliu nuvažiavo iš Varšuvos į Paryžių, visą distanciją įveikdamas per 17 dienų.

Sportinio sąjūdžio daigai vešliai sulapojo. Iš įvairių šalių plaukė žinios apie lenktynes, rekordus, greičius, buvo minimos geriausių vairuotojų pavardės ir automobilių markės. Visa tai skatino organizuotis. Carinė valdžia, be abejo, labai nenoriai duodavo leidimus steigti bet kokias organizacijas. Atkaklūs vairuotojai ištisus dvejus metus- 1905 ir 1906- vedė derybas su gubernijos valdininkais ir nieko konkretaus nepešė. Tik pažintys ir ryšiai pastūmėjo reikalą į priekį. Galiausiai valdžia leido susikurti **Lenkijos karalystės automobilistų draugijai** prie Peterburgo imperatoriškojo automobilistų klubo. Tas klubas jau tada priklausė Tarptautinei pripažintų automobilistų sąjungai (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus), kurios filialus ir įgaliojimus 1946 metais perėmė Tarptautinė automobilizmo federacija (Fédération Internationale de l'Automobile, FIA).

Draugija turėjo visišką veikimo laisvę Lenkijos karalystės teritorijoje- galėjo čia rengti sportines ir turistines varžybas, parodas, tvarkyti kelius ir taip toliau.

Pirmasis, organizacinis, susirinkimas įvyko 1907 metų gegužės 18 dieną Varšuvos viešbutyje "Bristol". Draugija užsibrėžė veikti labai plačiai, nesitenkinti vien sportiniais bei turistiniais renginiais. Eismo tvarkymas, kelių žemėlapiai, kelio ženklai, paskaitos automobiliui populiarinti- tai klausimai, kuriais domėjosi Draugija.

1907 ir 1908 metų slenkstyje Lvove įsisteigia **Galicijos automobilistų klubas**, subordinuotas Austrijos automobilistų klubui su būstine Vienoje. Galicijos klubo veikla apėmė ir Krokuvos automobilistų grupę (poskyrį). Vienas įžymiausių to automobilistų būrio atstovų buvo Vilhelmas Riperis.



1912 metai ženklūs: išleistas pirmasis Lenkijos karalystės kelių žemėlapis ir kartu su kitomis organizacijomis surengta didelė sporto priemonių pramonės paroda Varšuvoje, Agrikolos parke. Parodoje buvo eksponuojami dviračiai, motociklai, lengvieji automobiliai ir sunkvežimiai, o svarbiausias jos akcentas- 70 dekoruotų automobilių paradas- sutraukė 20 tūkstančių žiūrovų. Aniems laikams tai buvo negirdėtai daug.

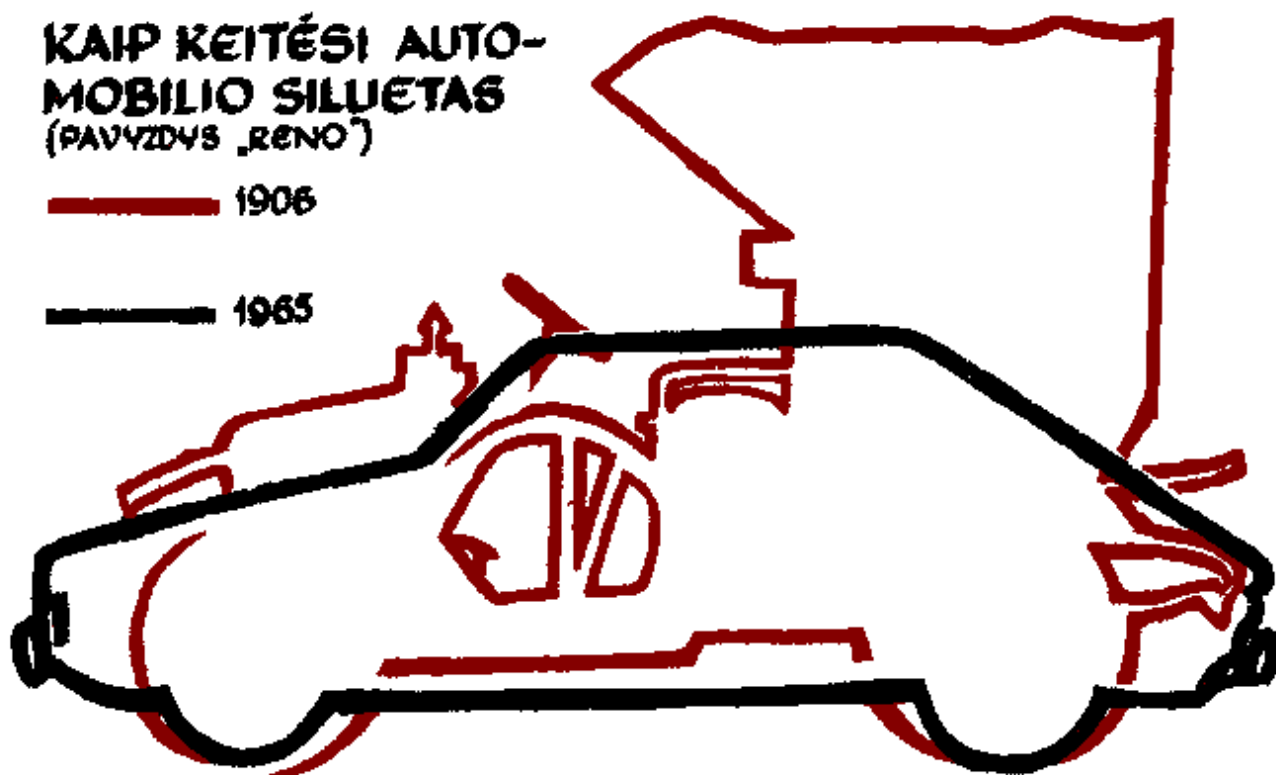
Draugija surengė ir vieną Didžiosios tarptautinės turistinės kelionės Peterburgas- Talinas- Ryga- Varšuva- Kijevas- Maskva etapą.

Po Pirmojo pasaulinio karo, 1920 metais, buvo parengtas naujas statusas, pagal kurį senoji Draugija pavadinta **Lenkijos automobilstų klubu** (automobilklubu), o jo būstinė perkelta į Varšuvą. Klubas nusiuntė pareiškimą Tarptautinei pripažintų automobilstų klubų sąjungai (AIACR) Paryžiuje ir buvo priimtas jos nariu.

Nuo 1924 metų ėmė kurtis vietiniai klubai- Lenkijos automobilklubo skyriai. Pirmasis Lenkijos automobilklubo sportinis renginys buvo 600 km ilgio ralis į Bialovežą. Jis įvyko 1921 metų liepos 23-25 dienomis. Nuo 1927 metų LA rengiami raliai tapo tarptautiniais renginiais. Jų trasos gerokai pailgėjo, prašoko 2000 km. 1927 metais įvyko ir pirmosios žiemos varžybos, vėliau pradėtos rengti kasmet. Dar po dviejų metų įvyko kalnų lenktynės, kurių pirmasis nugalėtojas buvo Janas Riperis, turbūt populiariausias Lenkijos autolenktynininkas ir ralistas. 1930-1933 metais vykdavo gatvių lenktynės, kuriose dalyvaudavo ir tokie garsūs visoje Europoje vairuotojai, kaip Rudolfas Karačola (Caracciola) ir Hansas fon Štukas (Stuck).

Viena judriausių ir dinamiškiausių organizacijų buvo **Krokvos automobilstų klubas**. Jo rengiamos vienadienės varžybos ir žvaigždinės lenktynės sutraukdavo į Krokvą gausybę dalyvių. Didžiajame sporte svarbiausias šio klubo renginys buvo Tatrų lenktynės, pirmąsyk įvykusios 1927 metais. 1930 metais jos buvo įtrauktos į Europos kalnų čempionato programą. Tose varžybose didelių laimėjimų yra pasiekęs minėtasis Janas Riperis, rungtyniaudamas su geriausiais Europos vairuotojais.

Laikotarpiu tarp pasaulinių karų visi automobilistų klubai daug nuveikė ir kitose srityse plačiai propagavo motorizaciją, ta pačia proga ir savo rajono turistines įžomybes, rūpinosi eismo saugumu keliuose, rengė vairuotojus ir taip toliau.



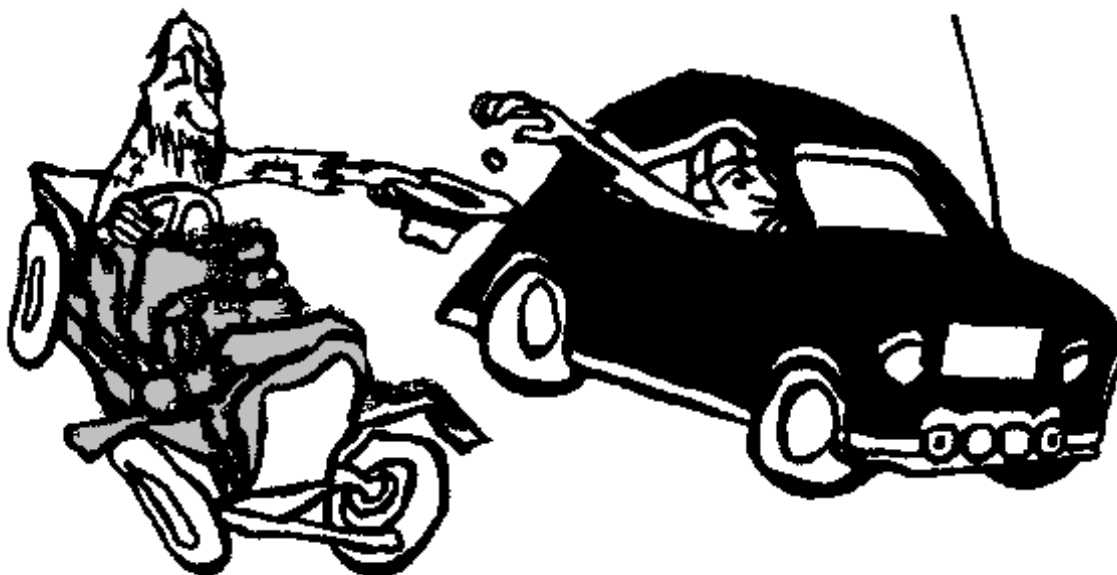
Lenkijos turistų klubas veikė nuo 1929 metų ligi karo pradžios. Jo automobilistų sekcija buvo įgaliota platinti biuletenius ir abonementus su leidimais pervažiuoti sieną, išdavinėti tarptautinius vairuotojo teisių pažymėjimus. Be to, ji teikė juridines paslaugas, padėdavo apdrausti transporto priemones, smulkiai informavo savo narius apie kelių būklę, sudarinėjo maršrutus, rekomendavo numatytos ekskursijos trasoje esančias remonto dirbtuves, viešbučius ir taip toliau. Iš sekcijos leidinių paminėtini automobilių kelių žemėlapiai ir turisto vadovai.

Vos pasibaigus Antrajam pasauliniam karui, Lenkijos sportas, kartu ir automobilizmas, ėmė organizuotis iš naujo. Jau 1945 metų rudenį susikuria pirmieji klubai, o 1946 metų gegužės 15 dieną Varšuvoje įvyksta Lenkijos automobilklubo organizacinis posėdis. Dar po mėnesio suvažiavimas, kuriame dalyvauja Gdansko, Bydgoščiaus, Varšuvos, Jelenia Guros, Liublino, Krokuvos, Žešovo, Poznanės, Katovicų, Kelcų ir Lodžės klubų delegatai, išrenka LA valdžios organus. Klubo pirmininku tampa tuometinis susisiekimu ministras inžinierius Janas Rabanovskis.

Svarbiausias automobilistų klubų veiklos kriterijus buvo jos naudingumas visuomenei. Klubai per savo narius talkininkauja apygardų automobilių valdyboms, kartu su jomis imasi tobulinti mechaninių transporto priemonių techninę kontrolę, skiria visuomeninius

eismo kontrolierius ir komisijų, išduodančių vairuotojo teisių pažymėjimus, narius egzaminatorius. 1947 metais užsimezga automobilistų klubų bendradarbiavimas su pilietinės milicijos organais kelių eismo kontrolės ir reguliavimo srityje. Tuo metu pradeda kurtis ir būsimoji Automobilių technikos ir kelių eismo ekspertų organizacija. Automobilizmo techninės konsultacijos ir ekspertizės biuras teikia autoritetingą pagalbą vairuotojams ir valstybinėms įstaigoms.

Lygia greta su šia visuomenei naudinga veikla plėtojasi ir kita, sportinė automobilistų sąjūdžio kryptis. Pradžią sunki: trūksta technikos, padangų, degalų. Tačiau pirmieji renginiai- žvaigždinės lenktynės, figūrinio vairavimo varžybos ir sukarinti ralio- įvyksta jau 1946 metų viduryje. Po šių mažesnio masto varžybų prasideda didelio masto renginiai: navigacinės žiemos ir orientaciniai nakties ralio.



Pagaliau 1947 metų vasarą pirmąsyk po karo, o per visą savo istoriją 13-tą kartą, buvo surengtas **Lenkijos ralis** (Rajd Polski), prieš karą jis vadinosi Tarptautinis Gran Pri. Į šių varžybų startą, pasirengę įveikti 2580 km, stojo 46 sportininkai. Sekančiais metais Lenkijos ralyje startavo jau 80 dalyvių, iš jų 26 užsieniečiai, o trasa pailgėjo iki 2640 km.

Tuomet startavusios mašinos visos be išimties buvo prieškarinės gamybos, ne viena jų pabuvojo daugelyje frontų. Jas savo rankomis suremontavo patys sportininkai, aistringai ir pasiaukojamai dirbdami, parengė jas lenktynėms. Matyt, tikrai tų žmonių gyslomis tekėjo ne kraujas, o... benzinas.

Techninių nuostatų, kurie kaip dabar užimtų daugelį puslapių ir tiksliai nustatytų smulkiausias varžybose dalyvaujančių automobilių konstrukcijos bei parengimo detales, anuomet dar neegzistavo. Būdavo startuojama tuo, kuo turėta, ir, išskyrus klases pagal litražą, jokių kitų apribojimų sportinėms mašinoms nebuvo. Labiausiai visi vertino gerų

sportinių savybių automobilius: BMW, "Lancia", "Jaguar". Pasitaikydavo ir namudiniu būdu perdirbtų automobilių: vienų būdavo pakeisti mechaniniai agregatai, kitų- ir visas kėbulas. Kai kuriais itin vykusiais perdirbimais nemažai pergalių pasiekė sportininkai konstruktoriai.

Be ralio varžybų, vykdavo ir lenktynės, paprastai miestų gatvėmis; publika jas labai mėgo. Tie renginiai versdavo daugeliui valandų nutraukti eismą miestų centre ir kėlė pavojų tiek žiūrovams, tiek dalyviams. Todėl ilgainiui lenktynės buvo perkeltos į uždarus žiedus ir aerodromus. Ligi šiol, deja, nepavyko įrengti nei vieno specialaus lenktynių žiedo, nors projektai seniai laukia įgyvendinimo. Pagal vieną jų toks žiedas turėtų būti įrengtas Chencinuose, prie Kelcų, pagal kitą- kelių sankryžoje ties Krinica.

Pirmuoju automobilių klubų gyvavimo laikotarpiu gaivališkai, spontaniškai besivysčiusi jų veikla ir sportinis sąjūdis kiek susilpnėjo 1950 metais dėl organizacinių pertvarkymų. Lenkijos automobilklubo ir Lenkijos motociklininkų sąjungos bendro suvažiavimo, įvykusio 1950 metų sausio 30 dieną, nutarimu buvo įkurta **Lenkijos vairuotojų sąjunga** (Polski Związek Motorowy). Per trumpą laiką ši organizacija išplėtė savo veiklą daugelyje sričių, rūpimų tai visuomenės daliai, kuri aktyviai dalyvavo Lenkijos motorizacijos raidoje.

Dedant pamatus naujai šiuolaikiškai tiek forma, tiek turiniu organizacijai, kuri geriau tenkintų spartaus motorizacijos vystymosi Lenkijoje poreikius, visų pirma buvo akcentuojamas vairuotojų kadrų rengimas, automobilių technikos ir kelių eismo ekspertų kolegijų kūrimas, Lenkijos ir tarptautinio motorizuotojo sąjūdžio ir jo užnugario organizavimas. Sąjunga teikė pagalbą ir Lenkijos automobilių pramonei.

Šiandieną, praėjus ilgam laiko tarpui, matome, koks svarbus buvo tasai laikotarpis visos Sąjungos, jai pavaldžių klubų raidai, visam automobilių sportui, kuris yra vienas brangiausių, negalįs vystytis be milijoninių išlaidų. Beje, pirmuoju laikotarpiu, kai buvo kuriama didelė šiuolaikinė sąjunga su milžiniškais ūkiniais uždaviniais respublikos mastu, automobilių sportas turėjo antraeilę reikšmę. Nepaisant to, jo organizacinės formos dėl jam atsidavusių veikėjų ėmė stiprėti.

Lenkijos vairuotojų sąjungos apygardų organizacijose susikūrė apygardų automobilių sekcijos, netrukus pertvarkytos į automotoklubus. Juose gimė ir naujos automobilių sporto formos, pavadintos vienadienėmis lenktynėmis.

Tos lenktynės, trumpiau vadinamos "vienadienėmis", pasidarė labai populiaros, nes turi daug pakopų, kurias vainikuoja centrinis renginys, Lenkijos čempionatas. Valdžia, matydama, kokią didelę reikšmę turi tokie renginiai, leido juose dalyvauti vairuotojams profesionalams su valstybinėmis mašinomis. Šitaip į sportą atėjo nauji žmonės ir nauja technika. Pirmą kartą automobilių sportas tapo masiniu sportu. Visose vaivadijose šimtai vairuotojų su nuosavomis ir visuomeninėmis mašinomis kovojo dėl pergalės, užsikrėtę šio sunkaus, pavojingo, bet puikaus sporto aistra.

Beveik visi ralistai, kurie septintajame dešimtmetyje sudarė geriausiųjų gretas, pradėjo nuo šeštojo dešimtmečio vienadienių lenktynių.

Sustiprėjus organizacinėms formoms, 1957 metais buvo atgaivinti automobilistų klubai-autonominiai vienetai su sava ūkine bei sportine veikla ir visomis juridinio asmens teisėmis. Jie perėmė visa, kas iki tol buvo pasiekta. Automobilistų klubai, veikiantys atitinkamo administracinio suskirstymo vieneto (vaivadijos) plote, buvo įjungti į Lenkijos vairuotojų sąjungą. Ta organizacinė forma iki šios dienos rūpinasi visais automobilizmo reikalais.

Nuo 1957 metų, sparčiai vystantis automobilių sportui, kylant varžybų dalyvių kvalifikacijai, gausėjant naujos ir, svarbiausia, modernios technikos, tampa įvairesnės ir organizacinės varžybų formos. Lenkų lenktynininkai užmezga tarptautinius ryšius, dalyvauja varžybose Jugoslavijoje, VDR, startuoja Akropolio ir Monte Karlo raliuose- o tai jau Didysis Sportas.

Pirmieji kontaktai su užsieniu labai pakeitė automobilių sportą Lenkijoje. Lenktynininkai mokėsi parengti ir pritaikyti mašinas dideliame renginiui, kitaip ėmė vertinti ir ralių, ir atskiras jo rungtis.

Tradicinis Lenkijos ralis įgyja vis didesnę reikšmę, įgauna tarptautinio rangą, pagaliau ir Europos ralio pirmenybių atrankinių varžybų statusą. Vis geriausieji Europos vairuotojai svečiuojasi jo trasose. Lenkijos respublikos renginys lygia greta su Akropolio, Tulpių ir Švedijos raliais ima garsėti kaip nelengvas išbandymas kalnų keliuose tiek mašinoms, tiek vairuotojams.

Vis plečiasi ir įvairėja kitos varžybų formos: žemoji pakopa- lengvi klubų raliai, paskui apygardų, regionų ir zonų pirmenybės ir pagaliau Lenkijos čempionatas. Kai kurios iš tų pakopų, kaip Vyslos ralis ir Žemutinės Silezijos ralis, turi ilgametę tradiciją ir jau tapo tarptautinėmis varžybomis- tai lėmė įdomios jų trasos ir organizacinis brandumas.

Po truputį kinta ir vietinės automobilių pramonės požiūris į automobilių sporto problemas: štai lenkų "Fiatai" buvo pritaikyti sportui. Tuo sudaroma galimybė automobilių sportui prisidėti prie ūkinių uždavinių įvykdymo mūsų valstybėje.

Lenkų sportininkų vairuojami lenkiški automobiliai ralio trasose, kurios, kaip ir visame pasaulyje, yra lyg pramonės gaminių valdymo poligonai,- tai nuoseklus įgyvendinimas Lenkijos vairuotojų sąjungos programinių principų, kurie reikalauja duoti naudos visuomenei.

Čia pateikti tik fragmentai visos Lenkijos automobilių sporto istorijos. Bet juos verta prisiminti.