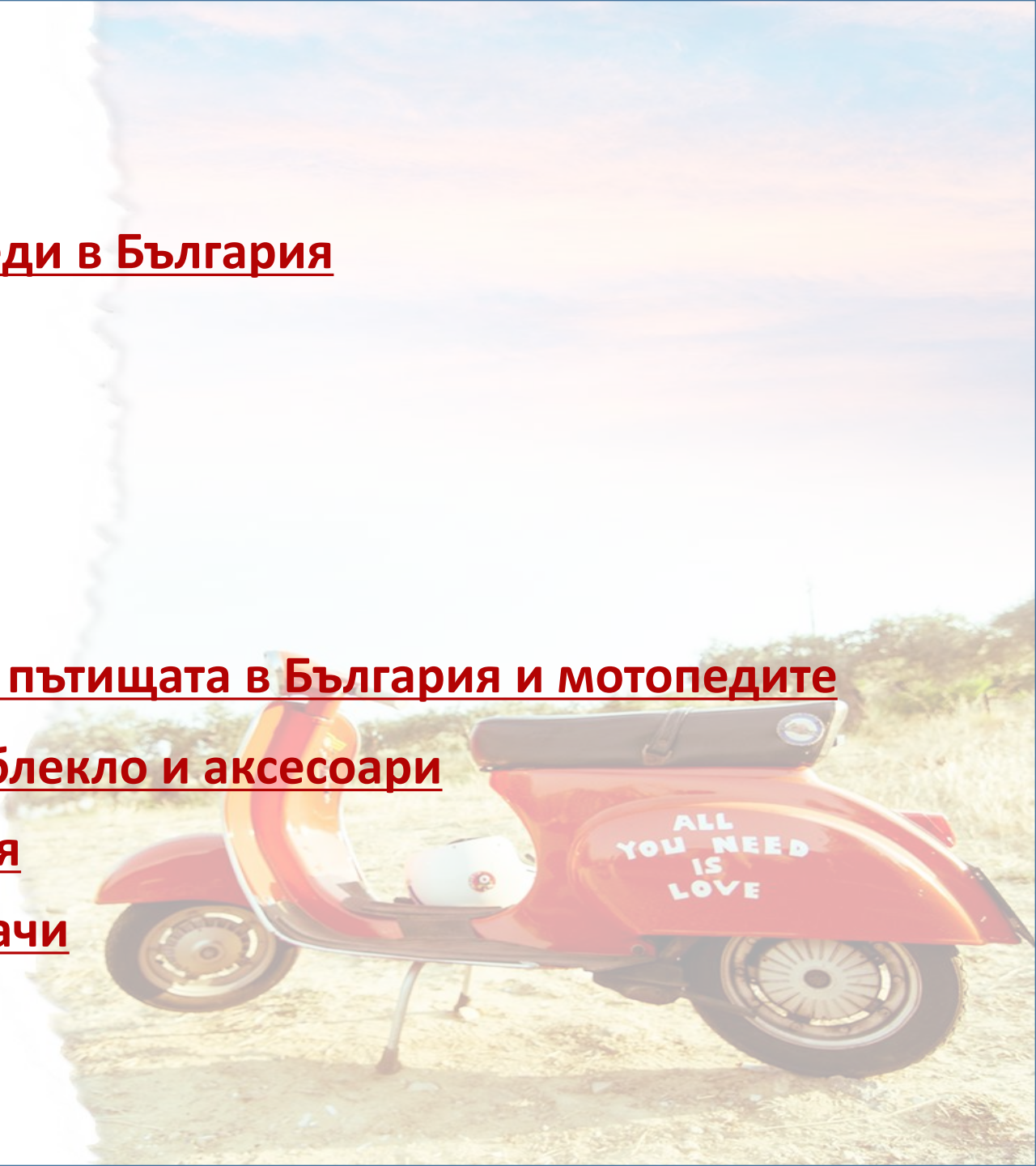


УЧЕБНИК
ПО БЕЗОПАСНО
УПРАВЛЕНИЕ НА
МОТОПЕДИ



СЪДЪРЖАНИЕ

- ГЛАВА 1: История на мотореда
- ГЛАВА 2: Производство на мотореда в България
- ГЛАВА 3: Устройство на моторед
- ГЛАВА 4: Видове мотореда
- ГЛАВА 5: Поддръжка на моторед
- ГЛАВА 6: Управление на моторед
- ГЛАВА 6.1: Законът за движение по пътищата в България и моторедите
- ГЛАВА 6.2: Оборудване, защитно облекло и аксесоари
- ГЛАВА 6.3: Предварителни действия
- ГЛАВА 6.4: Основни контролни задачи
- ГЛАВА 6.5: Сигнализиране



СЪДЪРЖАНИЕ

ГЛАВА 6.6: Наблюдение

ГЛАВА 6.7: Използване на пътя

ГЛАВА 6.8: Спазване на безопасно разстояние

ГЛАВА 6.9: Сцепление

ГЛАВА 6.10: Кръстовища

ГЛАВА 6.10.1: Да спазвате сигналите на светофара

ГЛАВА 6.10.2: Да спазвате пътните знаци

ГЛАВА 6.10.3: Къде да спирате?

ГЛАВА 6.10.4: Преминаване през кръстовище

ГЛАВА 6.10.5: Завиване надясно

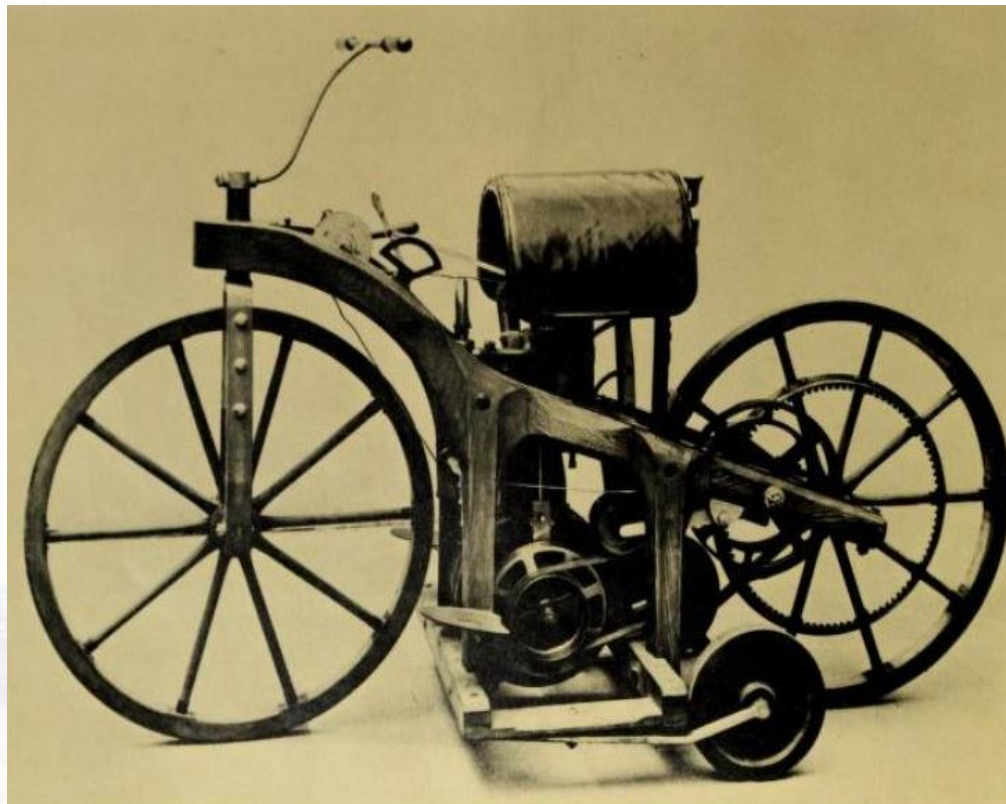
ГЛАВА 6.10.6: Завиване наляво



ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Историята на мотопедите може да бъде проследена до развитието, както на велосипеда, така и на двигателя с вътрешно горене. Докато едни изобретатели работят върху идеята за превозно средство, което може да се движи по-бързо от скоростта на ходене, използвайки система от педали, колела и верига, други изобретатели работят върху усъвършенстването на бензиновия двигател с вътрешно горене. Готлиб Даймлер и Вилхелм Майбах в Германия събират велосипеда и бензиновия двигател заедно през 1885 г., когато правят велосипед, задвижван с двигател.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА



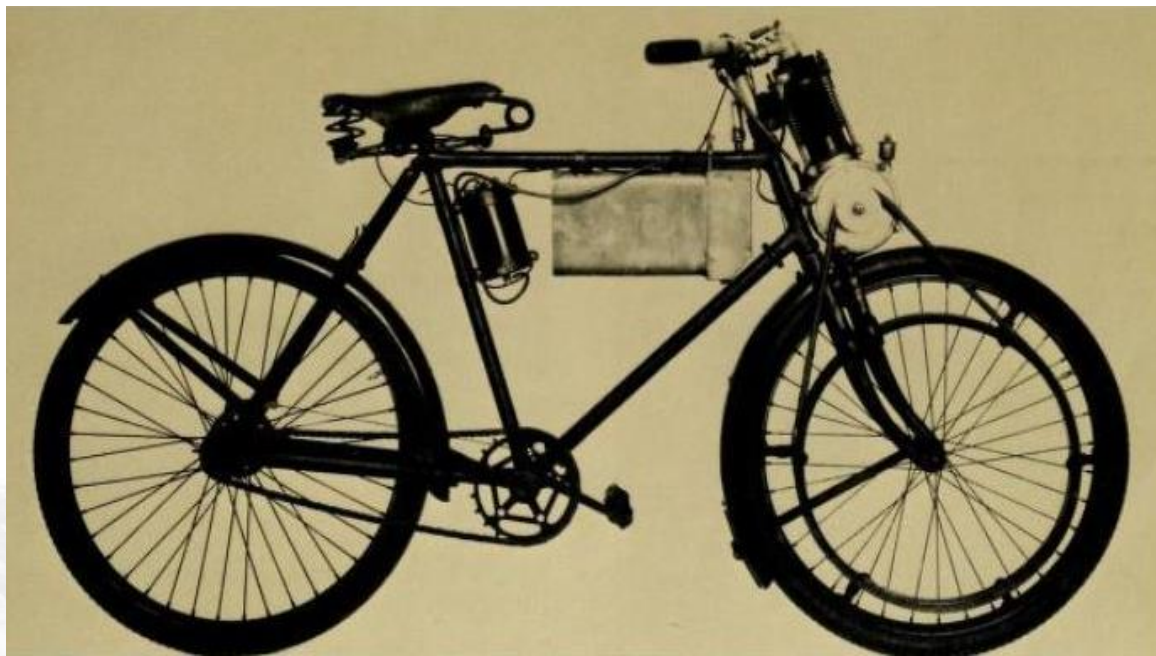
Реплика на подобрената версия на първия мотоциклет, построен от Готлиб Даймлер през 1885 година.

Готлиб Даймлер и Вилхелм Майбах в Германия събират велосипеда и бензиновия двигател заедно през 1885 г., когато правят велосипед, задвижван с двигател. Дизайнът на мотопеда се е променил изненадващо малко през годините. като много от характеристиките на първия моторизиран велосипед на Даймлер се използват и до днес.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

90-те години на 18 век са били вълнуващи години за механици и изобретатели, които били очаровани от възможността за моторно превозно средство. Майкъл и Юджийн Вернер правят първия моторизиран велосипед във Франция в края на 1890-те. Малък двигател, монтиран в предната част на велосипеда, задвижвал този ранен мотопед. Колан от усукана сурова кожа преминавала от двигателя към предното колело, осигурявайки мощност по същия начин, по който се управляват някои от днешните евтини мотопеди.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА



До 1899 г. братя Вернер са стандартизирали този моторизиран велосипед и са го продавали в големи количества.

Няколко компании в САЩ произвеждат моторизирани велосипеди в края на 19 век. Повечето са базирани на дизайни, които включват двигател, монтиран вътре в рамката на велосипеда. Подобно на тези на днешните мотопеди, тези ранни двигатели били помощни двигатели, така че били необходими педали.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

В ранните години на 20-ти век двигателната технология напреднала и на моторизираните велосипеди вече не било нужно да се правят педали, а могли да разчитат само на мощността на двигателя. Те се превърнали в спортни превозни средства, които се харесвали на хора, които харесват скоростта, и били най-популярни в Европа, където били използвани за състезания и пътувания. В същото време автомобилният дизайн също се подобрил. Тъй като бензинът бил евтин и в изобилие, автомобилите станали широко използвани за личен транспорт.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Използването на моторизиран транспорт от обикновените хора обаче било забавено от двете световни войни. Европейските страни използвали почти целия си бензин, каучук и стомана за военни цели. Когато Втората световна война приключила през 1945 г., тези материали били в недостиг, но хората се нуждаели от превозни средства за транспорт. Правителствата на много европейски държави признават тази необходимост, в резултат на това те започнали да позволяват двуколесни моторизирани превозни средства с двигатели от 50 кубически сантиметра (кубика) или по-малко да се използват без разрешително.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Мотопедите започнали да се появяват навсякъде. Скоро полицаи, лекари, медицински сестри, доставчици и студенти намерили мотопеда за полезен за работа и отдих. Въпреки че автомобилите също станали популярни в Европа, мотопедите са голяма част от моторизираните пътувания там през последните 35 години на 19 век. Европейските мотоциклетисти и шофьорите на мотопеди споделяли пътищата с велосипедистите и тъй като всички те са свикнали един с друг, имало сравнително малко произшествия с мотопеди.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

В Япония, веднага след Втората световна война, човек на име Соичиро Хонда започва да произвежда мотопеди. Той купува стари бензинови двигатели, използвани от японската армия по време на войната, и ги прикачва към обикновени велосипеди. Неговите моторизирани велосипеди били единствените двуколесни моторизирани превозни средства, произвеждани по това време в Япония и те се продавали добре. Компанията на Хонда става най-големият производител на мотоциклети в света. Компанията все още произвежда мотопеди, които се продават в страни по целия свят.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Мотопедите не постигнали същия успех в САЩ и Канада. За повечето американци моторизираните превозни средства са или мотоциклетите, или автомобилите. Тъй като мотоциклетите станали популярни, Министерството на транспорта на САЩ разработило строги спецификации за безопасност на мотоциклетистите. Европейските мотопеди не отговаряли на тези изисквания, поради това не били законни за използване по улиците и пътищата на Съединените щати. Освен това колите били доста евтини, а бензинът бил в изобилие. Така автомобилът се превърнал в обичайна форма на транспорт.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Знаците обаче започват да се появяват в началото на 70-те години на 19 век, което кара хората да се чудят дали винаги ще могат да използват колите толкова свободно, колкото в миналото. Цените на бензина започнали да се повишават. Бил предвиден недостиг и хората осъзнали, че шофирането на автомобил в бъдеще ще струва много пари. Гражданите на Канада и САЩ, пътуващи в Европа, започнали да гледат на мотопеда по нов начин. През 1974 г. няколко производители на мотопеди поискали от Националната администрация за безопасност на движението по пътищата да преразгледа своите разпоредби за двуколесните моторизирани превозни средства.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Те поискали от правителството да признае мотопеда, като отделен и различен вид превозно средство. Те се мотивирали с това че мотопедът е по-малко опасен в сравнение с мотоциклета, защото той се движи с по-малка скорост.

Искането на производителите на мотопеди било преразгледано и била въведена нова класификация за моторизирани велосипеди с максимална скорост от 30 мили в час. Изискванията към спирачките били по-малко строги за мотопедите, отколкото за мотоциклетите. Спирачките на предните и задните колела можели да бъдат на кормилото на мотопедите.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Мотопедите не се нуждаели от мигачи, въпреки че мнозина ги имали, и техните стоп лампи не било необходимо да са толкова мощни, колкото тези на мотоциклетите. Тази нова класификация направила възможна продажбата и използването на мотопеди в Съединените щати и насърчила отделните щати да разработят правила за движение на мотопедите.

До 1979 г. 38 щати на САЩ и окръг Колумбия имали специфични закони за мотопедите. В 10 от тези щати минималната възраст за използване на мотопеди била 15 години, а в останалите 16 години. Повечето държави изискват водачите на мотопеди да имат или редовна шофьорска книжка, или специално разрешение за мотопед.

ГЛАВА 1: ИСТОРИЯ НА МОТОПЕДА

Някои държави изискват моторните да бъдат регистрирани и да се начислява годишна такса за тези разрешителни. Отделните държави определят ограничения за мощността на мотора и максималната скорост. Малко държави имали изисквания за каска, въпреки че носенето на каска се препоръчва от по-опитните водачи.

В Канада моторните също били обект на разпоредбите на различните провинции. Канадският съвет за моторни насърчил законодателството да бъде уеднаквено във всички провинции.

ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ

Балкан 50 е първият български моторед, пуснат в производство през 1960 г. от Завода за леки автомобили „Балкан“ в гр. Ловеч. Всъщност, по времето на производството му той се е разпространявал с названието моторед, защото обемът на двигателя му е до 50 куб. см.

Само до втората половина на 60-те години обаче Балкан 50 претърпява цели 4 модификации. Моторедите Балкан 50 имат следните моделни означения, подредени хронологично според реда на въвеждане в производство, както следва: МП, МП2, МПС и МПМ.

ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ



И четирите варианта са снабдени с три модификации двигатели, производство на Завода за бензинови двигатели „Средец“ в гр. София. Подредени хронологично според моделите, техните означения са: МД-50, МД-50М и МД-50С.

ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ

1. Мотопед Балкан 50 МП от 1961 г. Това е първият модел в производство. Снабден с рамка от щампована ламарина, люлееща се вилка за задното колело със задни пружини и телескопни амортизъри, предна вилка ламаринена конструкция с амортизиращи гумени пръстени, и с резервоар от две половинки. Двигателят на мотопеда е МД 50 с педално пускане в ход, с мощност 2-2,35 к.с., като карбураторът е скрит вътре в рамката. Предницата на МП е от пресована ламарина с окачване на гумени пръстени.

ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ

2. Мотопед Балкан 50 МП2, пуснат в производство 1962 г. и изработван до 1965 г.

Двигателят на мотопеда е същият, както при тип 50МП1 и има заводско название „Люлин“. Изменени са механизмът за превключване на скоростите на лявата ръчка и жилата за превключване на скоростите. Поставени са гуми 23 x 2,50.

Новата предна вилка е с пружинна амортизация-телескопична. Изменен е шумонамалителят на изпускането. Жилото за задна спирачка е заменено с щанга със специално окачване към задната главина. Поставен е нов полуоткрит предпазител на веригата и е усилена Стойката на мотопеда (тръбна конструкция).

Тук предницата пък е телескопична.

ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ

3. Мотопед Балкан 50 МПС, произвеждан между 1964 и 1967 г. Този тип мотопед е основно изменен в сравнение с предните видове. Въпреки че двигателят МД-50М има същите технически показатели, както в първите два вида, то в него е вграден механизъм за крачно пускане в ход с манивела (мотоциклетен тип) и местата за наливане и контрол на нивото на маслото в картера са изведени удобно в десния капак на двигателя.



ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ

Измененията в мотореда са следните: нова рама — тръбна конструкция, с нови задни калници и задна вилка; нови жила за превключване на скоростите; нови предни стъпенки със захващане, което позволява регулиране по височина; нова стойка; нови резервоар и кранче за гориво; нова предпазна ламарина; ново външно оформление; лостово задействане на задната спирачка посредством педал и щанги.

Предната вилка е същата, както на тип МП2, телескопна, пружинена.

Моторедът е снабден с нова седалка, която позволява удобно возене на двама души.

СЪДЪРЖАНИЕ

ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ

4. Мотопед Балкан 50 МПМ – 1967 – 71 г. Този модел е значително усъвършенстван спрямо предния, както по естетичния си външен вид, така и по своите много по-добри технически постижения и качества. Мотопедът е снабден с двигател МД-50С с повишена мощност от 3,3—3,6 к. с. и манивелно запалване. Рамката е от типа на МПС с известни подобрения.

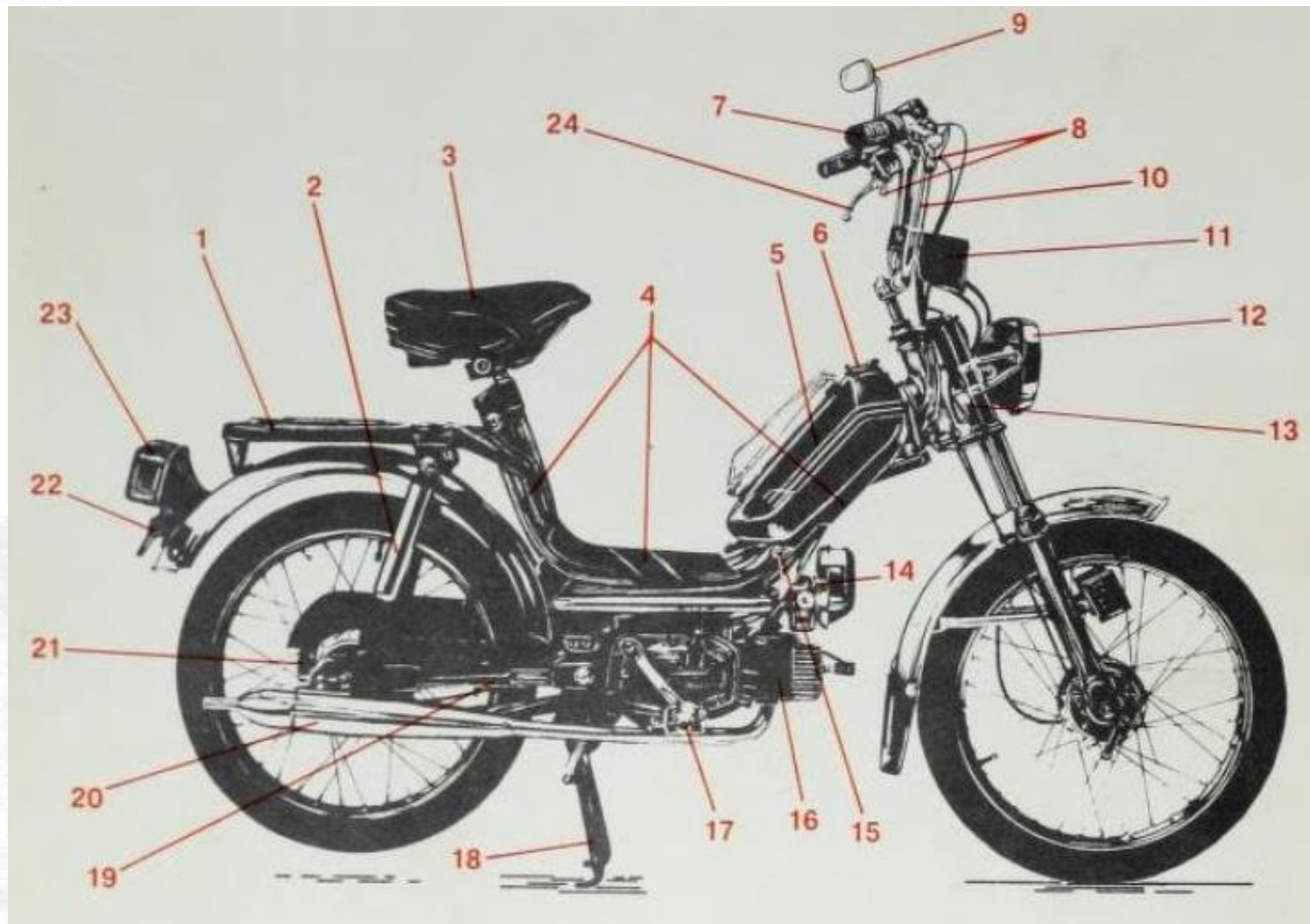
Основни изменения са претърпели следните възли: нова предна вилка с телескопи и напълно скрит фар; нов стоп-фар със стоп-лампа; нов резервоар с прави форми; нови задни амортизьори; нови барабани и спирачни челюсти; нова електрическа инсталация; нов шумозаглушител; подобрени капотажни ламарини.

ГЛАВА 2: ПРОИЗВОДСТВО НА МОТОПЕДИ В БЪЛГАРИЯ

5. Има и още един модел – това е 2Ю25 от 1970 г. Разликата от предходния МПМ е, че предавките за пръв път вече се превключват крачно, предният калник е с изменено захващане, ауспухът е изнесен от дясната страна на мотопеда, централната степенка е актуализирана и е поставен механизъм за заключване на седалката.



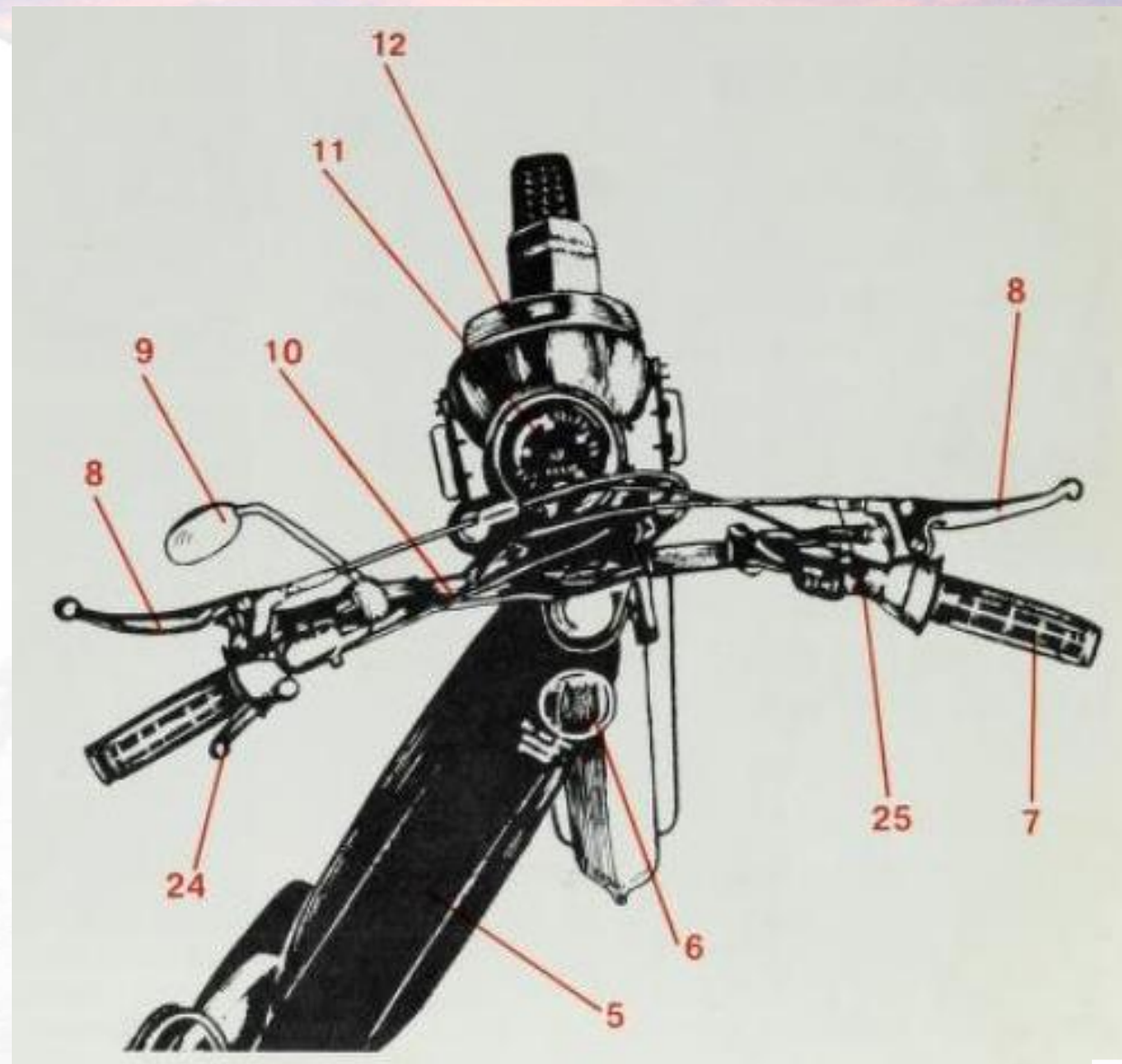
ГЛАВА 3: УСТРОЙСТВО НА МОТОПЕД



- 1. Багажник
- 2. Амортисьор
- 3. Седалка
- 4. Рамка
- 5. Резервоар за гориво
- 6. Капачка за пълнене
- 7. Включване на дросела
- 8. Спирачни лостове
- 9. Огледало за обратно виждане
- 10. Кормило
- 11. Километраж
- 12. Преден фар
- 13. Клаксон

ГЛАВА 3: УСТРОЙСТВО НА МОТОПЕД

- 14. Ръчен дросел
- 15. ВКЛ / ИЗКЛ / резервен клапан за гориво
- 16. Двигател
- 17. Педал
- 18. Степенка
- 19. Люлееща се ръка
- 20. Заглушител
- 21. Задвижваща верига
- 22. Регистрационен номер
- 23. Стоп / задна светлина
- 24. Лост за стартиране на двигателя
- 25. Превключвател за спиране на двигателя



6.1. ЗАКОНЪТ ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА В БЪЛГАРИЯ И МОТОПЕДИТЕ

Според Закона за движение по пътищата "Мотопед" е дву-или триколесно пътно превозно средство, което има двигател с работен обем до 50 куб. см и чиято максимална конструктивна скорост не надвишава 50 км/ч.

Мотопедите са категория АМ и минималната възраст на водача е шестнадесет години.

- Регистрационните номер на мотопедите се поставя само отзад.
- През деня мотопедите се движат с включена къса светлина отпред и с включена габаритна светлина отзад.

6.1. ЗАКОНЪТ ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА В БЪЛГАРИЯ И МОТОПЕДИТЕ

- **Водачите и пътниците на мотопеди използват защитни каски.**
- **Превозването на деца до 12-годишна възраст е забранено на задната седалка на мотопед.**
- **Когато няма специално предназначена за тях пътна лента или алея, водачите на мотопеди, велосипеди и други немоторни превозни средства може да използват за движение разположения отдясно по посоката на движението им пътен банкет, ако той е годен за това и ако това не пречи на другите участници в движението.**

6.2. ОБОРУДВАНЕ, ЗАЩИТНО ОБЛЕКЛО И АКСЕСОАРИ

Всички водачи на мотопеди трябва да имат следното оборудване и аксесоари:

ОБОРУДВАНЕ:

- ✓ бял фар отпред;
- ✓ червена задна светлина;
- ✓ два предни мигача (бели или жълти);
- ✓ два задни мигача (бели или жълти);
- ✓ задна стоп светлина (червена);
- ✓ две огледала за обратно виждане;
- ✓ работещ клаксон.



6.2. ОБОРУДВАНЕ, ЗАЩИТНО ОБЛЕКЛО И АКСЕСОАРИ

ЗАЩИТНО ОБЛЕКЛО И АКСЕСОАРИ

- ✓ каска (задължително);
- ✓ яке с ярки цветове или рефлекторни ивици;
- ✓ дълги панталони;
- ✓ ботуши;
- ✓ ръкавици;
- ✓ очила или шлем за лице.



6.4. ОСНОВНИ КОНТРОЛНИ ЗАДАЧИ

Видяхме колко е важно да се избират по-малко натоварени пътища, ако е възможно. Не всички произшествия обаче включват другите участници в движението.

КАРАНЕ В ПРАВА ЛИНИЯ

Нестабилната позиция на каране обикновено затрудняват поддържането на равновесие на мотопеда. Добавете към това дупка или неравности, порив на вятъра, причинен от друго превозно средство, или внезапно рязко завъртане на кормилото, и имате още по-голяма опасност от падане.



6.4. ОСНОВНИ КОНТРОЛНИ ЗАДАЧИ

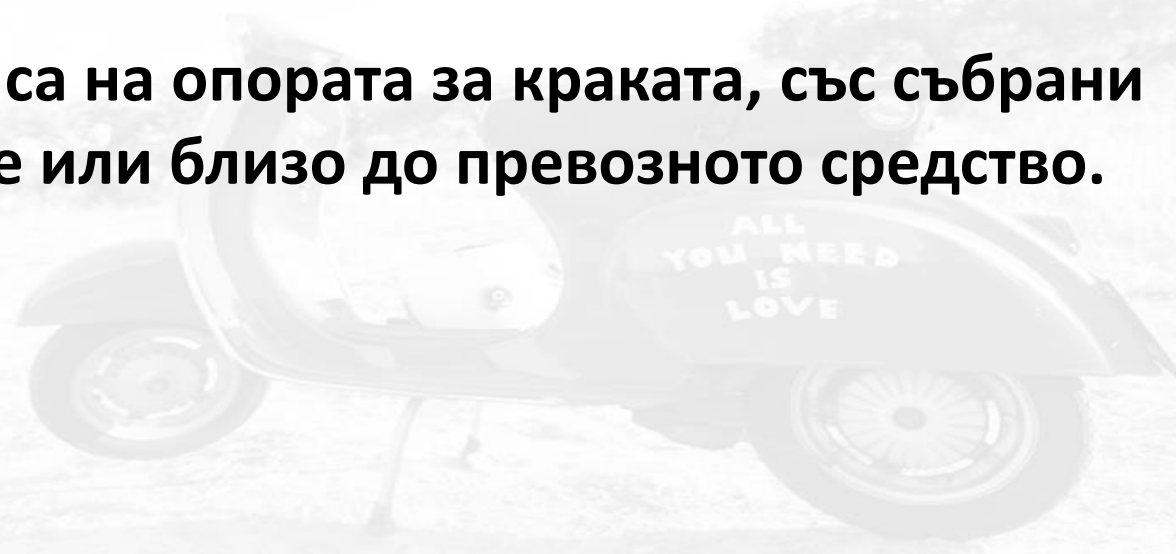
ПОЗИЦИЯ НА КРАКА

Най-стабилната позиция



Загубата на контрол над мотопеда често е резултат от лошо позициониране на краката.

Крака са на опората за краката, със събрани колене или близо до превозното средство.



6.4. ОСНОВНИ КОНТРОЛНИ ЗАДАЧИ

Нестабилни позиции



Раздалечени колене

По-трудно е да
Запазите равновесие,
ако коленете ви са
раздалечени.



Висящи крака

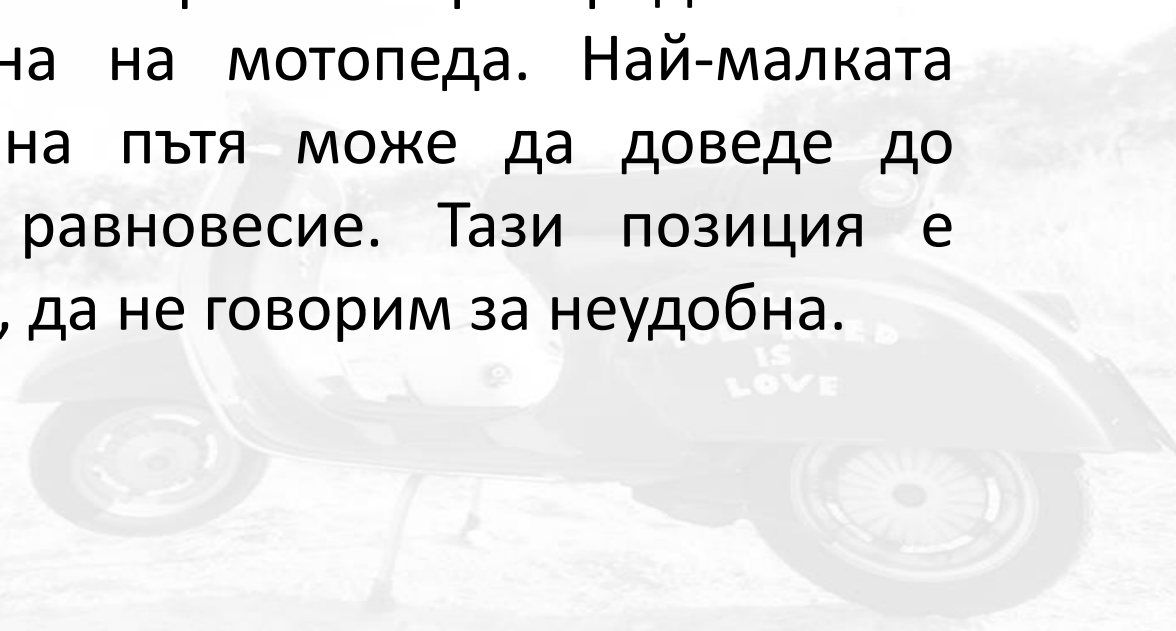
Краката ви могат да се
ударят в земята и да ви
накарат да загубите
равновесие.

6.4. ОСНОВНИ КОНТРОЛНИ ЗАДАЧИ

Нестабилни позиции



Двата крака са от една и съща страна
Теглото ви не е правилно разпределено от всяка страна на мотопеда. Най-малката неравност на пътя може да доведе до загуба на равновесие. Тази позиция е нестабилна, да не говорим за неудобна.



6.4. ОСНОВНИ КОНТРОЛНИ ЗАДАЧИ

КАКВО МОЖЕ ДА НАМАЛИ СЦЕПЛЕНИЕТО С ПЪТЯ?



При високи скорости мотопедът е по-лек и гумите имат по-малко сцепление. Сцеплението е по-добро, ако не завивате прекалено бързо. Следователно трябва да намалите скоростта си, преди да започнете завоя. Колкото повече накланяте мотопеда си, толкова по-близо се приближавате до границата на сцепление, което може да доведе до пързаляне. Пясъкът, чакълът и дъждът също могат да повлияят на сцеплението.

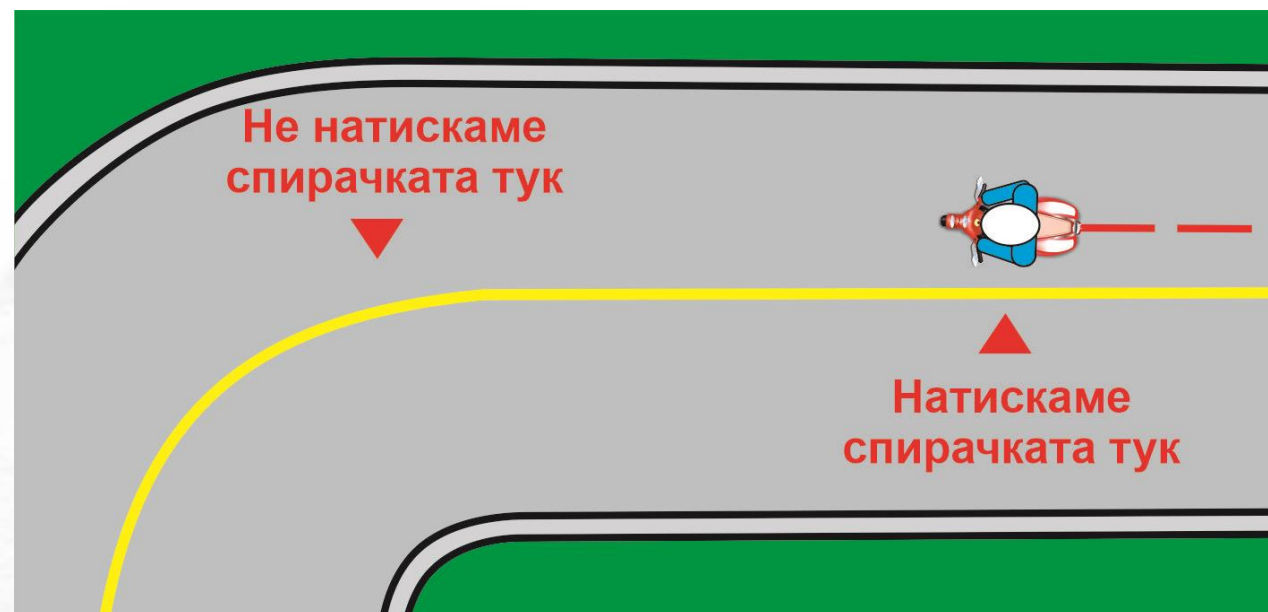
6.4. ОСНОВНИ КОНТРОЛНИ ЗАДАЧИ

КОГА ДА НАМАЛИТЕ СКОРОСТТА?

Ако намалите скоростта преди кривата: Мотопедът ще е изправен и ще имате максимално сцепление и ефективно намаляване на скоростта.

Ако намалите скоростта по време на кривата: Мотопедът ще е наклонен, сцеплението и спирачната ефективност ще са намалени. Има вероятност предното колело да се заключи.

Законите на физиката са еднакви, независимо дали управлявате мотопед или автомобил. Ако вземете завоя твърде бързо, намалявате сцеплението и поемате риска да не можете да вземете кривата.



6.6. НАБЛЮДЕНИЕ ЗНАЦИ ЗА ОПАСНОСТ

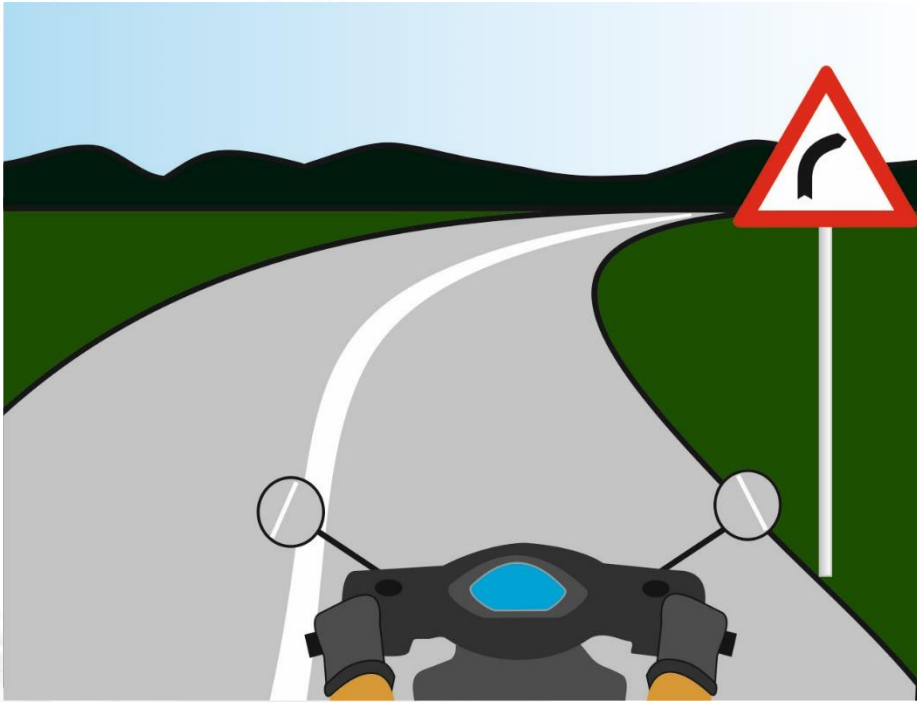


Положението на превозното средство вдясно показва, че то е на път да излезе на пътя, но явно водачът не вижда мотопеда.

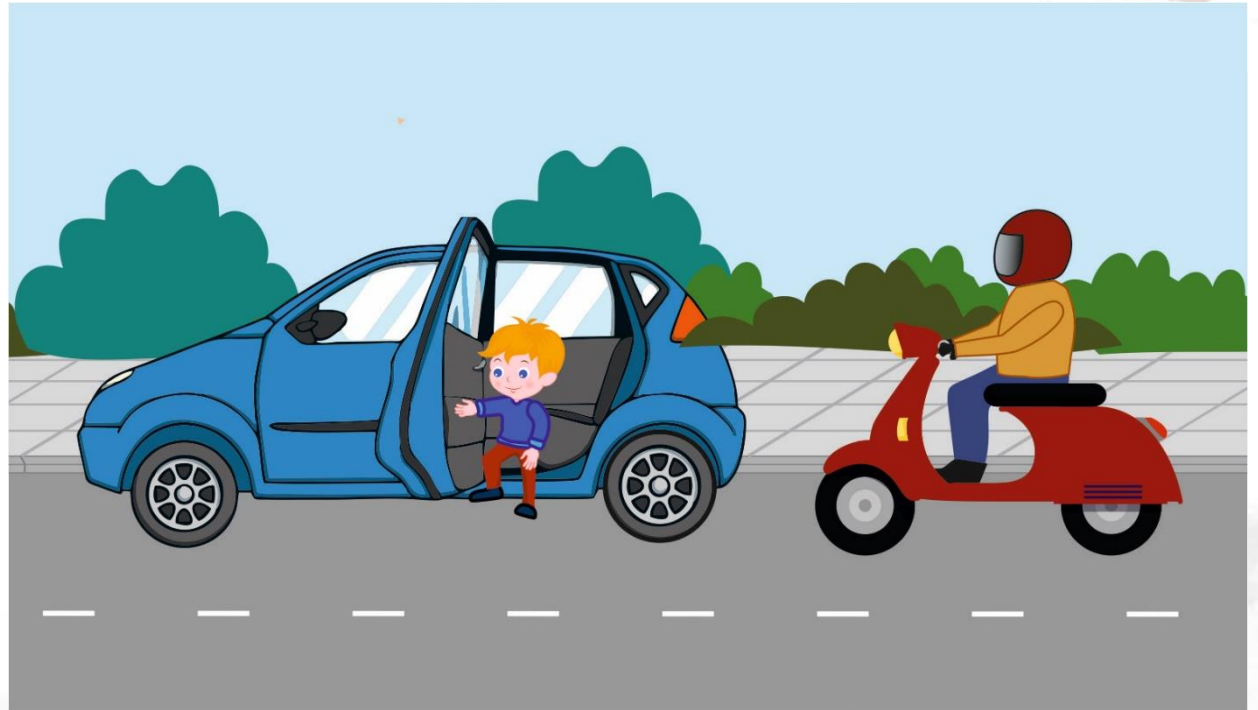


Канализационната решетка представлява опасност за велосипедиста и той може да реши да я заобиколи пред мотопеда.

6.6. НАБЛЮДЕНИЕ ЗНАЦИ ЗА ОПАСНОСТ

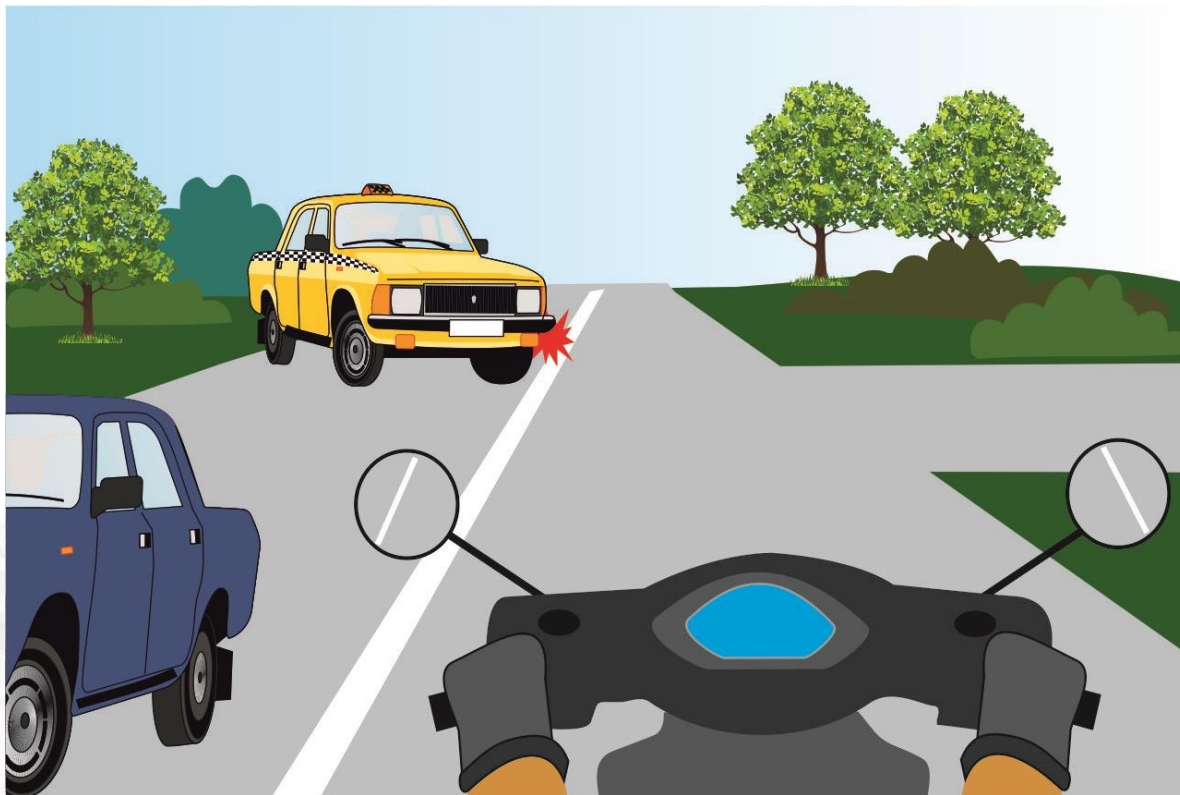


Пътният знак предупреждава, че се приближавате до остър завой. Трябва да намалите скоростта си преди да вземете завоя.

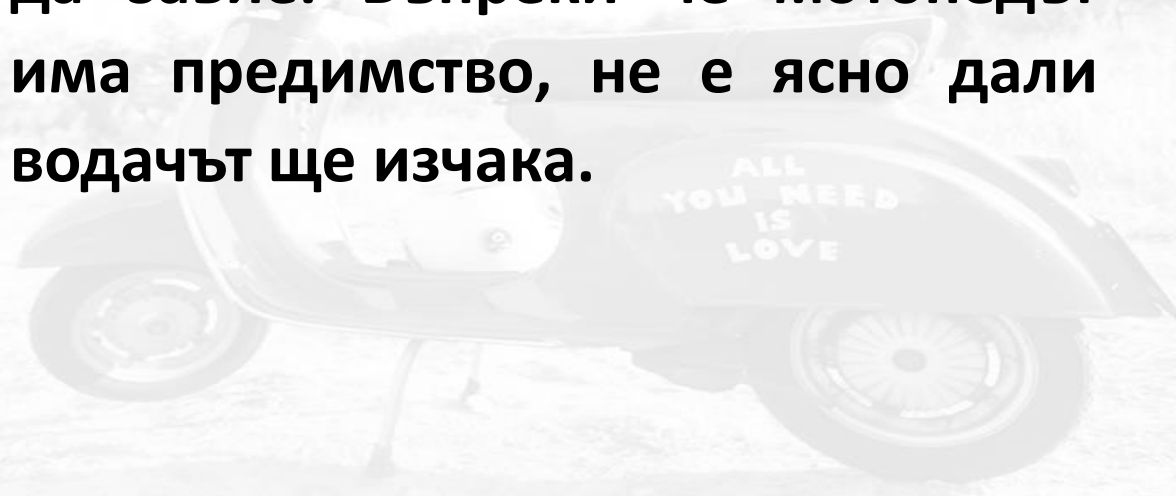


Пътникът отваря вратата на автомобила, без да обърне внимание на мотопеда.

6.6. НАБЛЮДЕНИЕ ЗНАЦИ ЗА ОПАСНОСТ



Позицията на жълтият автомобил, приближаващ се до кръстовището, показва, че водачът възнамерява да завие. Въпреки че мотопедът има предимство, не е ясно дали водачът ще изчака.

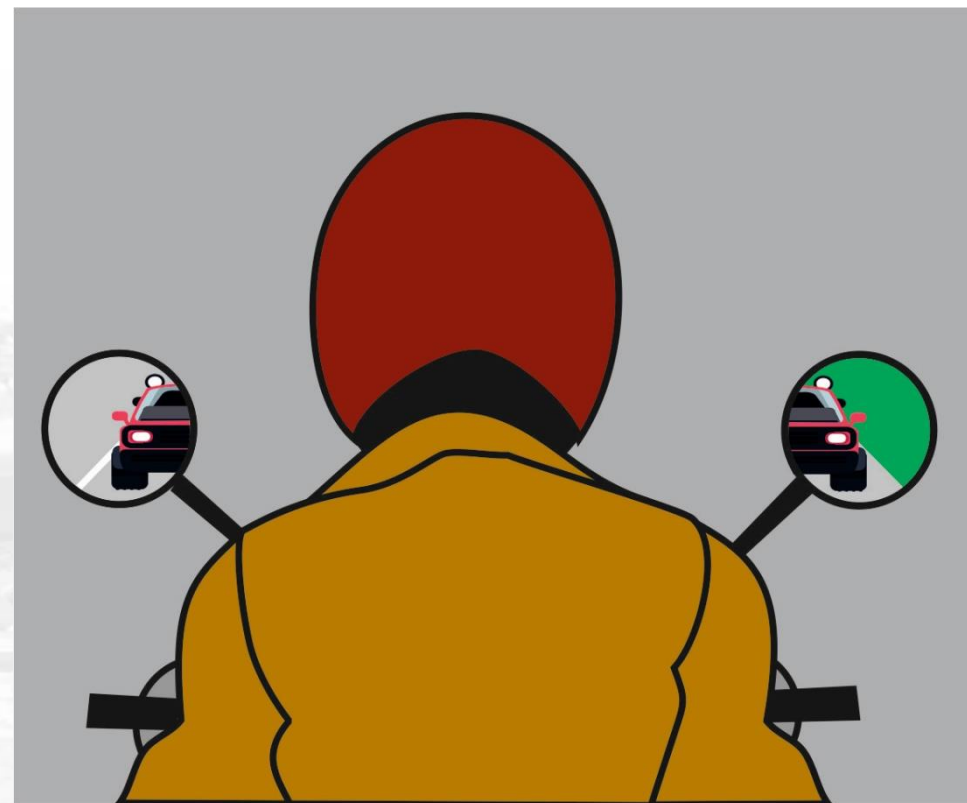


6.6. НАБЛЮДЕНИЕ

2. ПОГЛЕДНИ ЗАД СЕБЕ СИ!

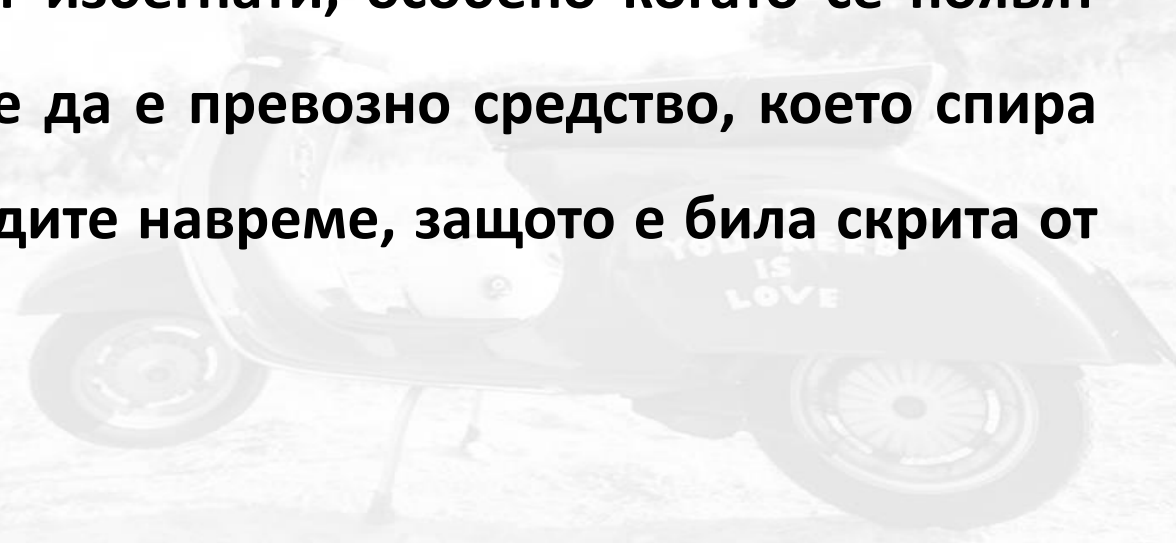
Редовно проверявайте огледалата за обратно виждане, така ще избегнете вероятността да бъдете изненадани от превозните средства зад вас. Честите погледи ще ви помогнат да решите дали можете да намалите скоростта или да смените лентата за движение безопасно.

Илюстрацията показва какво трябва да показват правилно настроените огледала за обратно виждане.



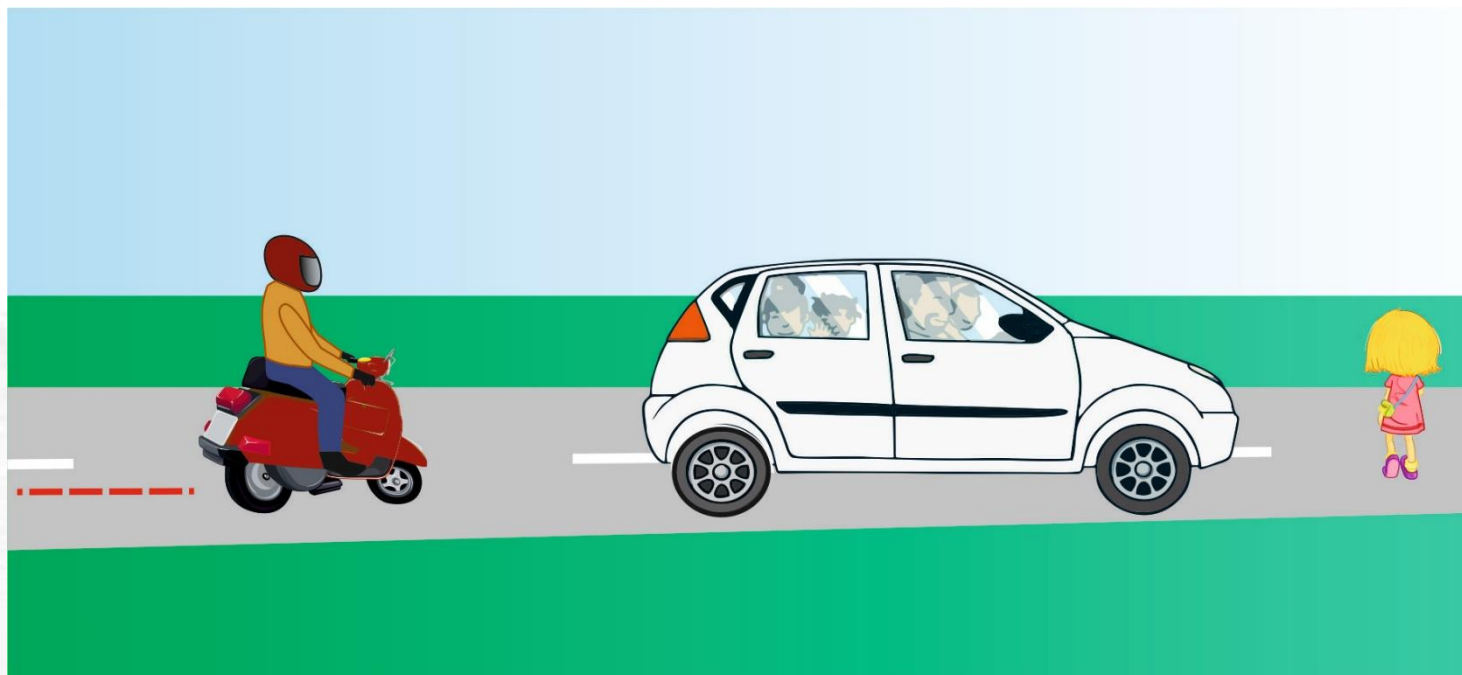
6.8. СПАЗВАНЕ НА БЕЗОПАСНО РАЗСТОЯНИЕ

Вашият моторед е много малък в сравнение с другите превозни средства на пътя. Това понякога може да бъде недостатък, но много често е предимство. Например, малкият размер на вашето превозно средство ви позволява да заобиколите повечето препятствия, без да навлизате в другата лента. Възможно е обаче да има препятствия, които не могат лесно да бъдат избегнати, особено когато се появят неочаквано пред вашия моторед. Това може да е превозно средство, което спира внезапно, или дупка, която не можете да видите навреме, защото е била скрита от превозното средство пред вас.



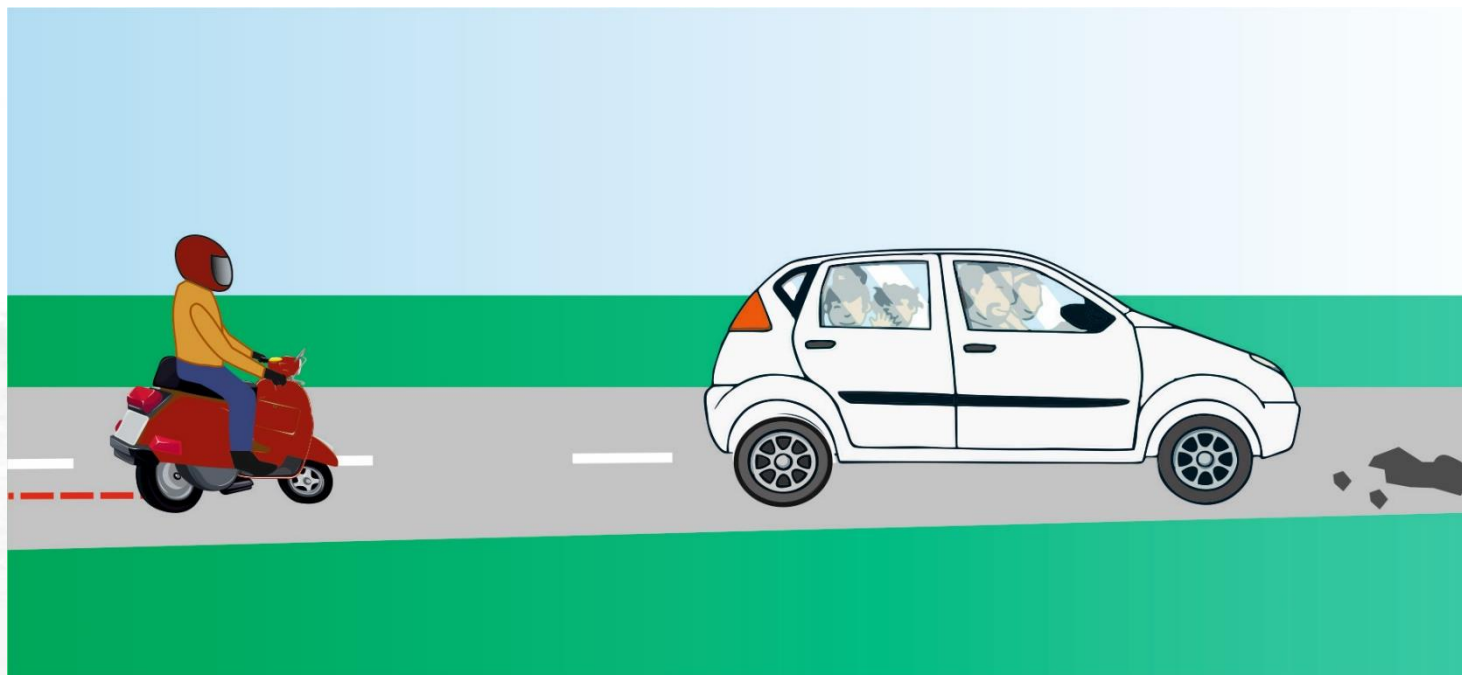
6.8. СПАЗВАНЕ НА БЕЗОПАСНО РАЗСТОЯНИЕ

Водачът на автомобила трябва да спре внезапно, за да не удари внезапно появилото се дете. Така синият автомобил се превръща в препятствие за водача на мотопеда, което е много трудно да бъде заобиколено.



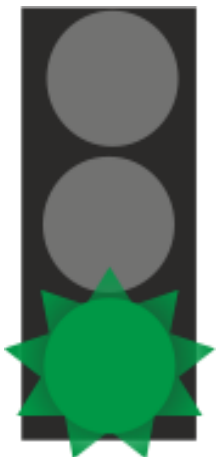
6.8. СПАЗВАНЕ НА БЕЗОПАСНО РАЗСТОЯНИЕ

Пред белият автомобил има дупка на пътното платно, но видимостта на водача на мотопеда е ограничена и той не може да я види.



6.10.1. ДА СПАЗВАТЕ СИГНАЛИТЕ НА СВЕТОФАРА

Всяка светлина изисква много специфично поведение.



Зелена светлина

Продължавате, след като отстъпите предимството на участниците в движението, които вече са в кръстовището.



Жълта светлина

1. Спирате мотопеда си преди кръстовището, освен ако вече не сте влезли в него или не сте толкова близо до него, че не можете да спрете безопасно.
2. Продължавате, когато сигналът позволява и пътят е чист.

6.10.1. ДА СПАЗВАТЕ СИГНАЛИТЕ НА СВЕТОФАРА



Червена светлина

1. Спирате.
2. Продължавате, когато сигналят позволява и пътят е чист.



Мигаща жълта и червена светлина

Сигналят предупреждава водачите на ППС, че предстои подаване на сигнал със зелена светлина, но не променя значението на сигнала с червена светлина, който забранява преминаването.

6.10.1. ДА СПАЗВАТЕ СИГНАЛИТЕ НА СВЕТОФАРА



Мигаща жълта светлина

1. Забавяте скоростта.
2. Продължавате, след като отстъпите предимството на участниците в движението, които вече са в кръстовището.



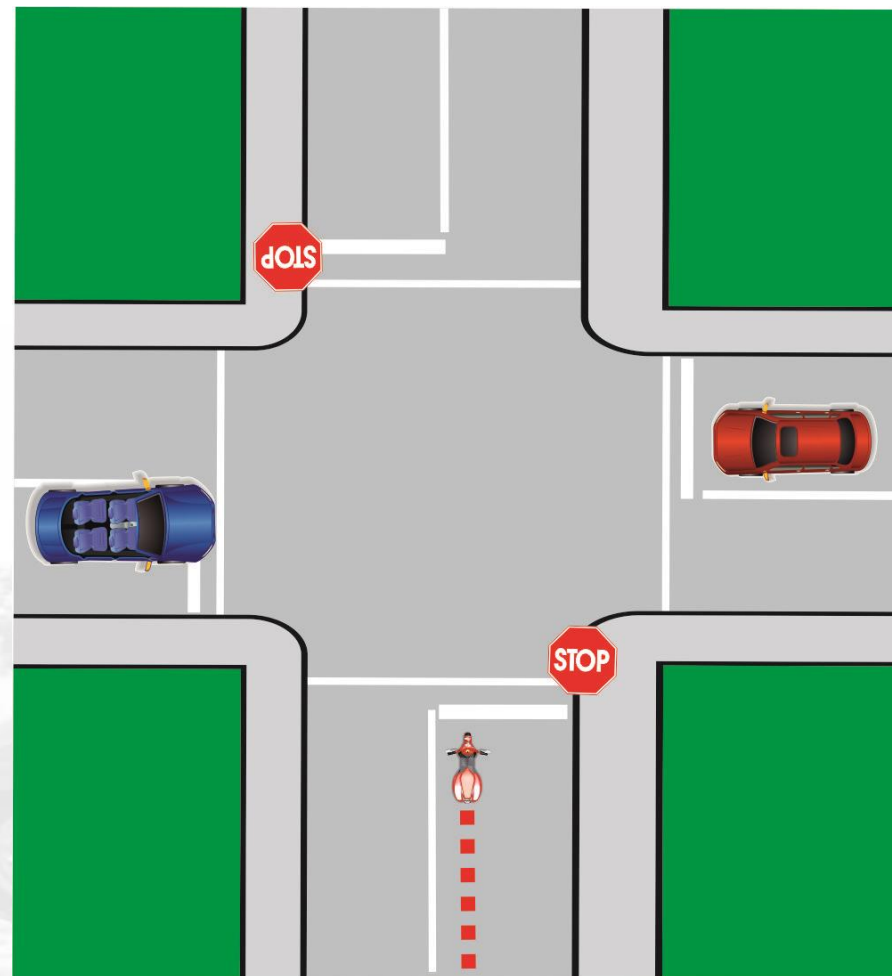
6.10.2. ДА СПАЗВАТЕ ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ

Някои кръстовища имат пътни знаци вместо светофари.

Знак „Стоп“



1. Спирате.
2. Давате предимство на другите участниците в пътното движение.
2. Продължавате, когато пътят е чист.



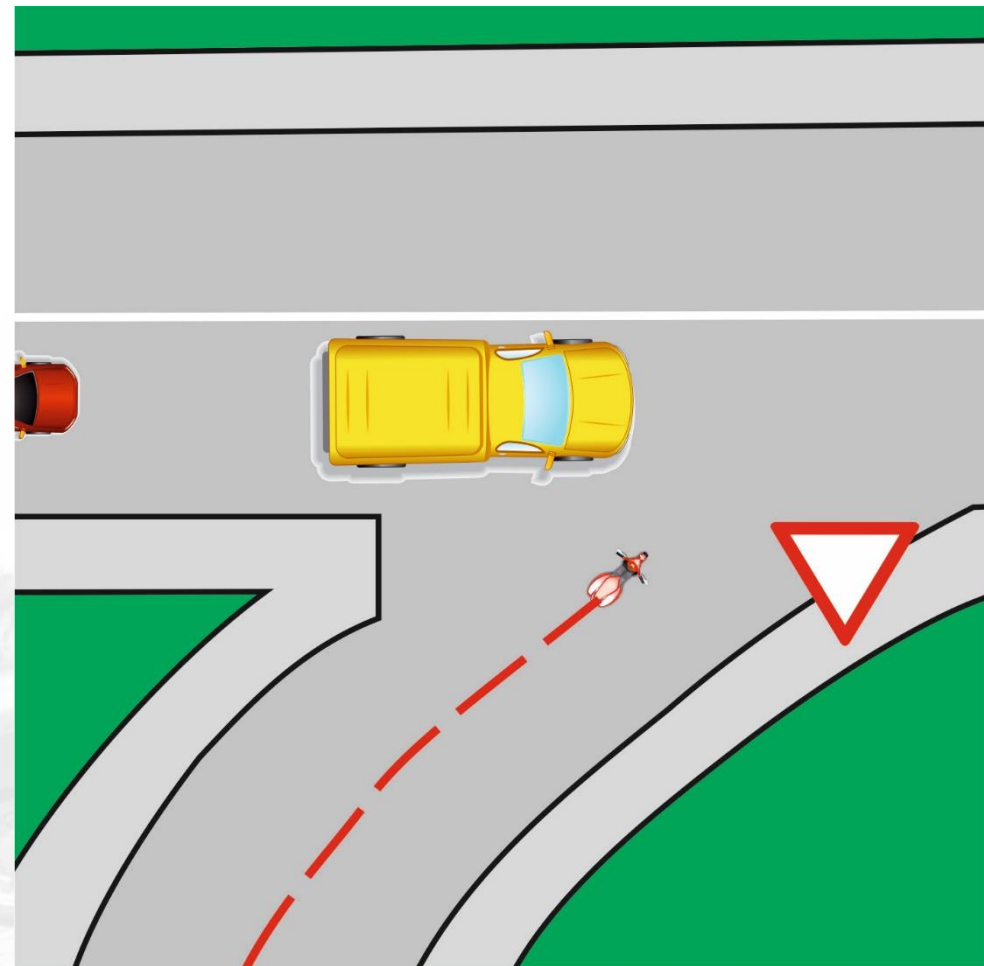
6.10.2. ДА СПАЗВАТЕ ПЪТНИТЕ ЗНАЦИ

Някои кръстовища имат пътни знаци вместо светофари.



Знак „Пропусни движещите се по
пътя с предимство“

1. Предоставете предимство на участниците в движението, пътуващи в лентата, в която искате да влезете.



6.10.3. КЪДЕ ДА СПИРАТЕ?

Зачитането на предимството на другите участници в движението прави пътуването по пътищата по-безопасно за всички. Когато спирате преди линията за спиране на кръстовищата, пешеходците не трябва да напускат пешеходната пътека, за да ви заобиколят. Вие сами бихте оценили това поведение следващия път, когато станете пешеходец.



6.10.5. ЗАВИВАНЕ НАДЯСНО

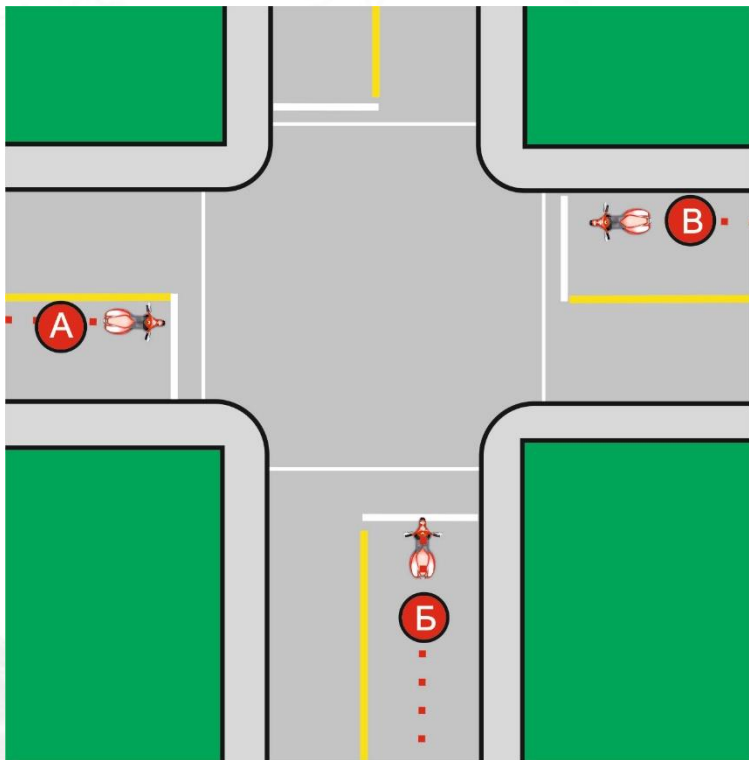
СИГНАЛИЗИРАЙТЕ НАМЕРЕНИЯТА СИ

Важно е да сигнализирате за намеренията си в точното време преди да завиете, за да не изненадвате останалите участници в движението. Сигнализирайте 30 метра преди да стигнете до кръстовището, така давате време на другите участници в движението да разберат, че завивате и да реагират.

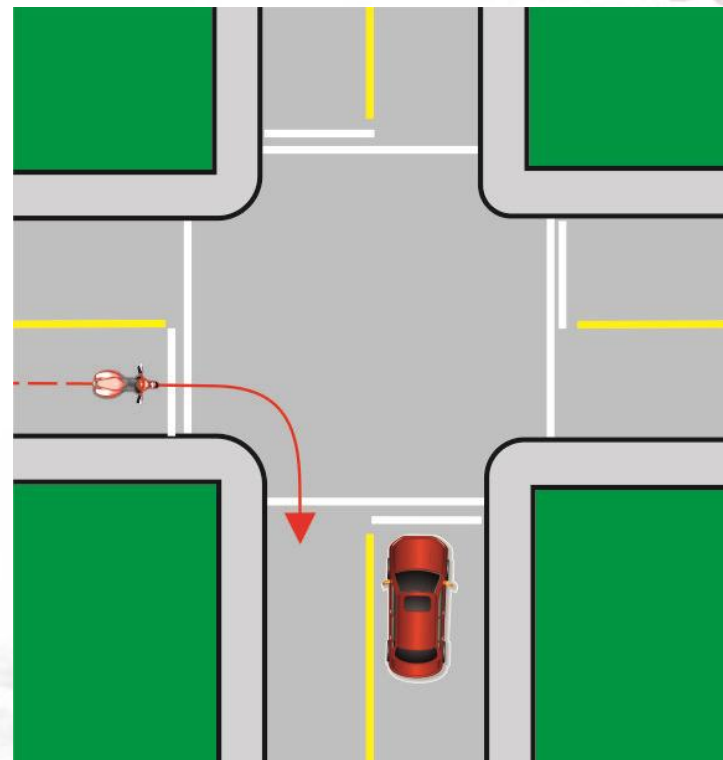


6.10.5. ЗАВИВАНЕ НАДЯСНО

ПОДХОДЯЩА ПОЗИЦИЯ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЕСЕН ЗАВОЙ



Водачът В, който се намира от дясната страна на лентата, изглежда най-вероятно да завие надясно.



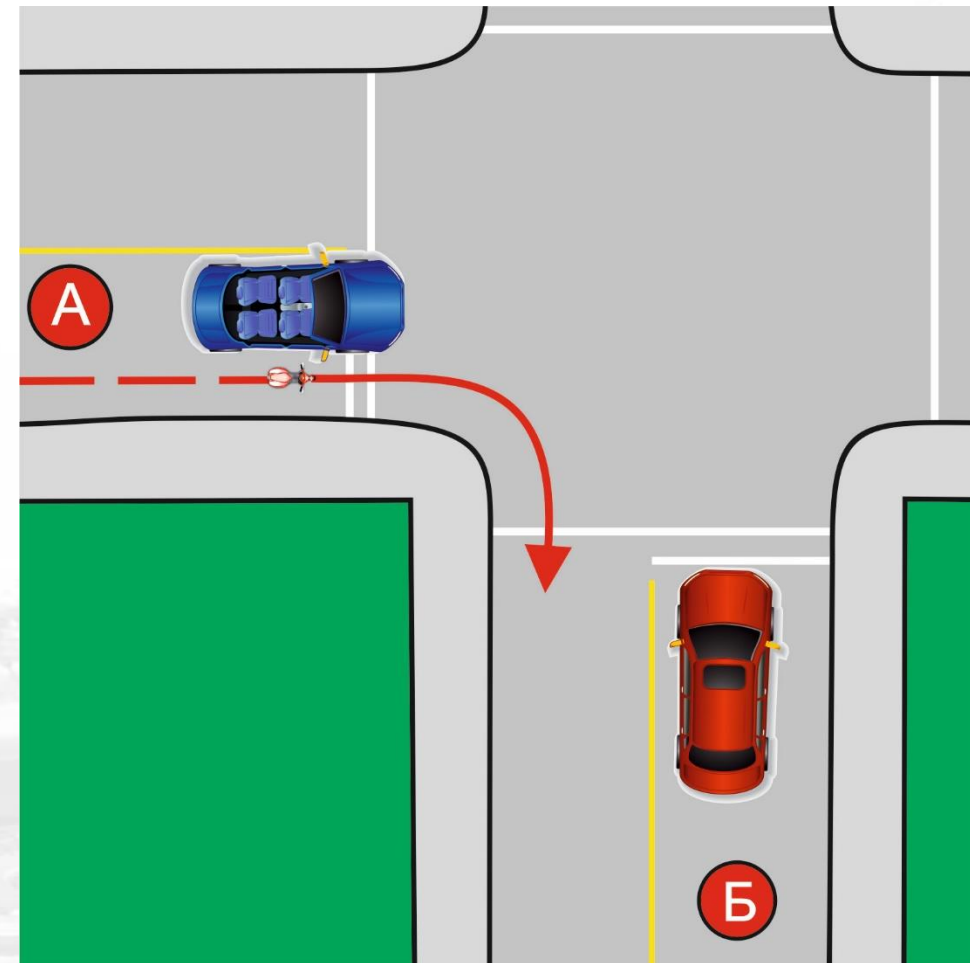
Водачът на мотопеда иска да завие надясно. Превозното средство на другия път може да представлява заплаха, ако реши да завие наляво.

6.10.5. ЗАВИВАНЕ НАДЯСНО

ПОДХОДЯЩА ПОЗИЦИЯ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЕСЕН ЗАВОЙ

Водачът на мотопеда иска да завие надясно. Автомобил А се е преместил в лентата до него.

За да завиете надясно, позиционирайте се отдясно в лентата. Обърнете внимание на превозните средства, които могат да се движат до вас по вашата лента. Това ще ви предпази от засичане, ако другият водач също реши да завие надясно.



КРАЙ

