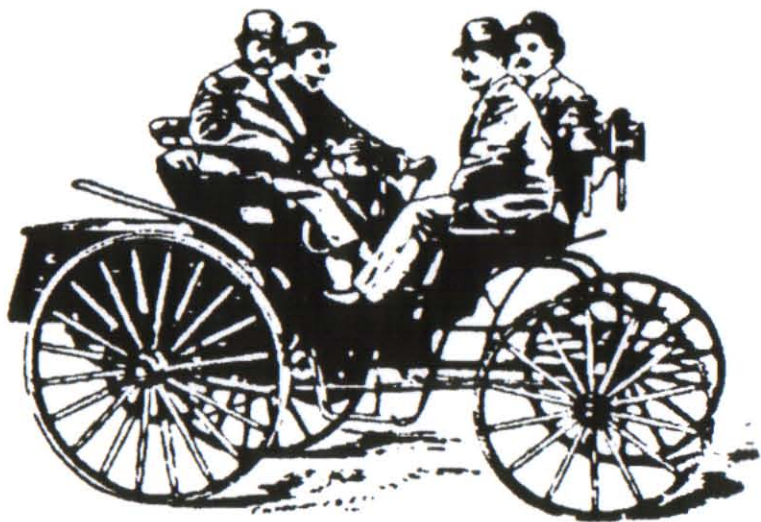


Vairavimo mokykla

# “Dorkanas”

KET testai internete: [www.dorkanas.lt](http://www.dorkanas.lt)



Antakalnio g. 54, Vilnius  
tel.234 05 05

L. Asanavičiūtės g. 17, Vilnius  
tel. 263 14 14

Savanorių pr. 65, Vilnius  
238 90 90

Konstitucijos pr. 25, Vilnius  
234 05 05

Ateities g. 10, Vilnius  
237 43 78

[www.dorkanas.lt](http://www.dorkanas.lt)









**SAUGAUS EISMO  
PAGRINDŲ  
ŽINYNAS**



## TURINYS

KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ KATEGORIJOS.....	1
TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRAVIMO YPATUMAI.....	2
Važiavimo greičio pasirinkimas, distancija, intervalas, Priešpriešinis prasilenkimas, važiavimas kelio vingyje .....	2
Lenkimas.....	4
Transporto priemonėms leistini greičiai.....	7
GREIČIO ĮTAKA REGĖJIMO LAUKUI (MATYMO ZONA).....	8
TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRAVIMAS YPATINGOMIS SĄLYGOMIS.....	9
Važiavimas keliais su gruntu danga.....	9
Vairavimas esant plikledžiui, lyjant, sningant .....	10
Važiavimas naktį ir esant rūkui.....	12
Vairavimo velkant ypatumai.....	13
VAIRUOTOJO VEIKSMŲ KRITINĖSE SITUACIJOSE.....	14
SAUGUS VAŽIAVIMAS.....	14
AKTYVIOJI SAUGA.....	16
PASIVIOJI SAUGA.....	17
Oro pagalvės.....	19
Vaikiškos sėdynės.....	20
Aktyviosios galvos atramos.....	21
Kėbulas.....	22
Saugaus eismo pagrindų tezės.....	22
EKONOMIŠKAS IR APLINKĄ TAUSOJANTIS VAŽIAVIMAS.....	23
11 patarimų kaip tausoti degalus.....	24
AUTOMOBILIO SANDARA IR GEDIMAI.....	25
Stabdžiai.....	25
Vairas.....	26
Stiklo plovikliai.....	26
Variklis.....	26
Elektros įrenginiai.....	27
Padangos ir važiuoklė.....	27
Padangų eksploatavimo problemos.....	27
Įspėjamoji ir kontrolinė informacija.....	29
KITI KONSTRUKCIJOS ELEMENTAI.....	31
MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TECHNINĖ BŪKLĖ.....	31
Penki atvejai, kai taisyklės griežtai draudžia važiuoti:.....	31
PRADEDANČIOJO VAIRUOTOJO ATMINTINĖ.....	31
VAIRAVIMO PRAKTIKOS IR TEORIJOS EGZAMINAI VĮ „REGITRA“.....	32
VIENAS IŠ BŪDŲ KAIP PRADEDANČIAJAM ATLIKTI MOKYMO AIKŠTELĖS PRATIMUS.....	34
RANKŲ PADĖTIS ANT VAIRARAČIO.....	35
GALIMI KLAUSIMAI ŽODŽIU IR TRUMPI ATSAKYMAI Į JUOS.....	36
LITERATŪRA.....	38

## KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ KATEGORIJOS

TR. PRIEMONIŲ KATEGORIJOS	TRANSPORTO PRIEMONĖS IR JŲ JUNGINIAI	MINIMALUS AMŽIUS, VAIRAVIMO PATIRTIS
MOPEDAI IR LENGVIEJI KETURRĄČIAI MOTOCIKLAI	 <p>Didžiausias konstrukcinis greitis ne mažesnis kaip 25 km/h ir ne didesnis kaip 45 km/h ir kurios variklio darbinis cilindro tūris ne didesnis kaip 50 cm<sup>3</sup> (esant vidaus degimo varikliui), o didžiausioji tolygoji nominalioji galia ne didesnė kaip 4 kW</p>	nuo 15 metų
MOTOCIKLAI	 <p>kurių variklio darb. tūris didesnis kaip 50 cm<sup>3</sup>, bet ne didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup> ir jų galia neviršija 11 kW su šonine priekaba arba be jos, variklio cilindro darbinis tūris didesnis kaip 50 cm<sup>3</sup> ir (arba) didžiausias konstrukcinis greitis didesnis kaip 45 km/h. Prie motociklų taip pat priskiriamos triratės motorinės transporto priemonės, kurių masė be krovinio ne didesnė kaip 400 kg.</p>	nuo 16 metų nuo 18 m. kai galia >25 kW arba galios ir svorio sant. > kaip 0,16 kW/kg, bei motociklai su šonine priekaba, kurių galios ir svorio sant. >0,16 kW/kg, tik turint ne trumpesnę kaip 2 metų motociklų su žemesnėmis charakteristikomis vairav. patirtį arba 21 metai
KETURRĄČIAI IR TRIRĄČIAI MOTOCIKLAI	 <p>Didžiausias konstrukcinis greitis didesnis kaip 45 km/h ir (arba) variklio darbinis cilindro tūris didesnis kaip 50 cm<sup>3</sup>, eksploatacinė masė ne didesnė kaip 400 kg, o kroviniams vežti skirtos eksploatacinė masė ne didesnė kaip 550 kg (be akumuliatorių baterijų, jeigu tai elektros variklio varoma transporto priemonė) ir kurios didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 15 kW.</p>	nuo 16 metų
LENGVIEJI IR KROVININIAI AUTOMOBILIAI	 <p>Didžiausioji leidžiamoji masė ≤ 3500 kg (≤ 1+8 keleiviai), priekaba ≤ 750 kg junginio didžiausioji leidžiamoji masė turi būti ne didesnė kaip 3 500 kg, o priekabos didžiausioji leidžiamoji masė turi būti ne didesnė už automobilio masę be krovinio</p>	nuo 18 metų
KROVININIAI AUTOMOBILIAI	 <p>kurie nepriskiriami D1 ir D kat. ir kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, bet ne didesnė kaip 7 500 kg; jei sujungti su priekabomis, kurių didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg</p> <p>nepriskiriami D1 ir D kat. ir kurių didž. leidž. masė didesnė kaip 3 500 kg; šios kat. automobiliai gali būti sujungti su priekabomis, kurių didž. leidž. masė ne didesnė kaip 750 kg;</p>	nuo 18 metų 18 metų (tik įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją vežti krovinius) arba 21 metai
AUTOBUSAI	 <p>daugiau kaip 8, bet ne daugiau kaip 16 sėdimų vietų be vairuotojo vietos, jei sujungti su priekabomis, kurių didž. leidž. masė ne didesnė kaip 750 kg</p> <p>daugiau kaip 8 sėdimas vietas be vairuotojo vietos, gali būti sujungti su priekaba, kurios didž. leidž. masė ne didesnė kaip 750 kg;</p>	18 metų (tik teisės aktų nustatyta tvarka įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją vežti keleivius) arba 21 metai 18 metų (maršrutas < 50 km, ir tik įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją), 21 metai (maršrutas < 50 km, arba tik įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją) arba 23 metai
TRANSPORTO PRIEMONIŲ JUNGINIAI	 <p>B kategorijos automobilio ir priekabos, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg, junginiai</p> <p>C kat. automobilių, ir priekabų, kurių didž. leidž. masė didesnė kaip 750 kg, junginiai;</p> <p>C1 kategorijos automobilių ir priekabų, kurių didž. leidž. masė didesnė kaip 750 kg, junginiai; šių junginių didž. leidž. masė turi būti ne didesnė kaip 12 000 kg, o priekabos didž. leidž. masė ne didesnė už automobilio masę be krovinio</p> <p>D kat. automobilių ir priekabų, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg, junginiai</p> <p>D1 kat. autob. ir priekabų, kurių didž. leidž. maksimali masė didesnė kaip 750 kg, junginiai; šių junginių didž. leidž. masė ne didesnė kaip 12 000 kg bei priekabos didž. leidž. masė ne didesnė už aut. masę be krovinio ir ji nenaudojama keleiviams vežti</p>	nuo 18 metų 18 metų (tik teisės aktų nustatyta tvarka įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją vežti krovinius) arba 21 metai nuo 18 metų 18 metų (maršrutas < 50 km, ir tik įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją), 21 metai (maršrutas < 50 km, arba tik įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją) arba 23 metai 18 metų (tik teisės aktų nustatyta tvarka įgijus pradinę profesinę kvalifikaciją vežti keleivius) arba 21 metai
TROLEJŲ BUSAI	 <p>nebėginės transporto priemonės, sujungtos su išoriniu elektros šaltiniu</p>	nuo 21 metų

## TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRAVIMO YPATUMAI

### Važiavimo greičio pasirinkimas, distancija, intervalas, priešpriešinį prasilenkimas, važiavimas kelio vingyje

Saugaus greičio pasirinkimas yra viena pagrindinių sąlygų, nuo kurių priklauso važiavimo saugumas.

Didelis greitis yra pavojingas. Didėjant greičiui, mažėja vairuotojų dėmesio koncentracijos laukas, leidžiantis priimti sprendimus, ilgėja automobilio stabdymo kelias, mažėja ratų sukibimas su kelio danga, didėja pasipriešinimo riedėjimui koeficientas. Automobilis tampa sunkiau valdomas.

Pernelyg mažas važiavimo greitis taip pat gali būti pavojingas. Įpratęs važiuoti nedideliu greičiu vairuotojas ne visuomet sugeba susiorientuoti kritiškoje situacijoje ir greitai priimti teisingą sprendimą. Be to, lėtai važiuojantis automobilis dažnai tampa kliūtimi didesniu greičiu judančioms transporto priemonėms ir taip kelia grėsmę eismo saugumui. Esant judriam eismui, reikėtų pasirinkti tokį greitį, kuris labai nesiskirtų nuo bendro eismo srauto greičio. Iškilus eismo saugumo pavojui, važiavimo greitį būtina mažinti ar net visai sustoti.

Kad eismas būtų saugus, svarbiausia transporto sraute – intervalas ir distancija.

Pasirinkti distanciją važiuojant transporto sraute yra sudėtingas uždavinys. Dažnai tai susiję su rizika, ypač tuo atveju, kai transporto sraute kartu juda skirtingus gabaritinius matmenis, išibėgėjimo ir stabdymo, dinamiškumą turinčios transporto priemonės. Saugi distancija priklauso nuo transporto srauto greičio, lyderio gabaritų, stabdžių sistemų charakteristikų, kelio tipo ir dangos būklės bei vairuotojo reakcijos ir kt.

Norint teisingai pasirinkti distanciją, būtina žinoti transporto priemonės sustojimo kelią.

**Sustojimo kelias** – atstumas, kurį nuvažiuoja transporto priemonė nuo to momento, kai vairuotojas pastebi kliūtį, iki visiško sustojimo.

Sustojimo kelias susideda iš stabdymo kelio (kelias, kurį transporto priemonė nuvažiuoja nuo stabdymo pradžios iki visiško sustojimo) bei kelio, kurį nuvažiuoja transporto priemonė per vairuotojo reakcijos laiką, kojos judesio iki stabdžio pedalo ir jo nuspaudimo pradžios. Vairuotojo reakcijos laikas priklausomai nuo jo būklės gali keistis nuo 0,2 iki 1,5 s ir daugiau. Ypač reakcijos laikas pailgėja pavargus, kai kurių vaisių poveikio ir kt.

Stabdžių veikimo pradžia priklauso nuo stabdžių sistemos konstrukcijos bei techninės būklės, gali keistis nuo 0,2 iki 0,4 s, esant hidrauliniams stabdžiams, ir nuo 0,6 iki 0,8 s – esant pneumatiniams stabdžiams.

Stabdymo kelias proporcingas greičio pasikeitimo kartų kvadratui. Taigi transporto priemonės greičiui padidėjus dvigubai, stabdymo kelias padidėja 4 kartus. Rekomenduojama saugi distancija gyvenvietėje – lygi pusei važiavimo greičio reikšmės, ne gyvenvietės kelyje – lygi važiavimo greičiui.

Jei priekyje važiuojanti transporto priemonė neužstoja kelio ir vairuotojas gali matyti, kas dedasi prieš ją, distanciją galima sumažinti. Šiuo atveju vairuotojas turi galimybę sureaguoti į pavojų beveik tuo pat metu kaip ir priešais važiuojančios transporto priemonės vairuotojas. Tačiau kai priekyje važiuojanti transporto priemonė užstoja kelią, orientuotis belieka pagal jos vairuotojo veiksmus ir rodomus signalus. Padidinti distanciją reikėtų prieš sankryžas, pėsčiųjų perėjas, sustojimo vietas, t.y. ten, kur padidinti

dėja tikimybė, kad priekyje važiuojantis stabdys. Taip pat didesnė distancija turi būti paliekama esant šlapiai, purvinai, slidžiai kelio dangai.

Per didelę distanciją iki priekyje važiuojančios transporto priemonės taip pat pavojinga, kadangi provokuoja kitus vairuotojus užimti šį laisvą tarpą. Tuomet gali prireikti staigiai stabdyti.

Priešpriešais važiuojančių transporto priemonių prasilenkimas tampa pavojingas staigiuose kelio susiaurėjimuose, ant tiltų, tuneliuose, mažo spindulio kelio vingiuose. Taip pat prasilenkimo erdvę sumažina važiuojamoje dalyje ar kelkraštyje stovinčios transporto priemonės, einantys pėstieji ir pan.

Todėl, jei įmanoma, reikėtų stengtis išvengti prasilenkimų tokiuose ruožuose. Kai kuriems vairuotojams tokiose vietose susidaro iliuzija, kad kelias susiaurėja nežymiai. Tokia klaida daroma dėl to, kad vairuotojas stengiasi važiuoti orientuodamasis į realią ar tariamą kelio ašinę liniją, o ne į važiuojamosios dalies kraštą.

Prasilenkiant būtina atsižvelgti į transporto priemonių dinaminį gabaritų. Važiuojant dideliu greičiu, priešais transporto priemonės susidaro galingos stumiamo oro bangos, kurios stumia oro srautus į abi puses nuo transporto priemonės. Prasilenkimo metu, jei intervalas nedidelis, abiejų transporto priemonių oro srautai susiduria ir jų poveikyje transporto priemonė gali prarasti stabilumą. Ypač tai pavojinga mažagabaritinėms transporto priemonėms prasilenkiant su sunkvežimiais, autobusais ir pan.

Todėl prasilenkimo metu turi būti išlaikomas saugus intervalas. Šis intervalas turi būti tuo didesnis, kuo didesnis transporto priemonės greitis. Rekomenduojamas intervalas važiuojant 50 km/h greičiu ne mažesnis kaip 1,5 m, 90 km/h – 2 m. Jei šio intervalo neįmanoma išlaikyti, būtina sumažinti greitį ar net sustoti. Norint saugiai prasilenkti, bet kuriuo atveju rekomenduojama sumažinti greitį ir laikytis kuo arčiau dešiniojo važiuojamosios dalies krašto. Prasilenkiant siaurame kelio ruože, niekuomet nereikia tikėtis, kad priešais atvažiuojantis vairuotojas ims reikiamų veiksmų ir pasitrauks į šalį, sudarydamas saugų intervalą. Kiekvienas vairuotojas privalo pats imtis visų priemonių pavojui išvengti.

**Tad:**

**„Nesistumdykite alkūnėmis“ kelyje: nuo jūsų automobilio į šalį turi būti bent po pusę metro tarpas.**

**Prasilenkiant su transporto priemonių junginiu, intervalą reikia padidinti iki metro, nes priekaba retai kada rieda vilkiko vėžėmis.**

**Įpraskite visada laikytis dešiniau. Geras vairuotojas neužima daugiau vietos, negu jam priklauso.**

**Nesekite priekyje važiuojančiam automobiliui arti iš paskos. Tai ir vargina, ir visada pavojinga.**

Dar prieš įvažiuodami į kelio vingį, pagalvokite, kaip iš jo išvažiuosite. Viena, kai kelio vingis gerai matomas arba taip gerai žinomas, kad, kaip sakoma, matote jį užsimerkęs, ir visai kita, kai matomumas ribotas: čia galite laukti netikėtumų. Pirmiausia reikia turėti galvoje kelio vingio konfigūraciją ir kelio profilį (įkalnė, nuokalnė, posvyris). Po to atsižvelgti į važiuojamosios kelio dalies plotį: ar bus galima ištiesinti važiavimo trajektoriją? Pagaliau reikia įvertinti kelio dangos būklę. Nuo visko kartu ir priklauso, koku greičiu galite įvažiuoti į kelio vingį.

Nelabai staigiuose kelio vingiuose, kur nereikia mažinti greičio, išcentrinė jėga maža, todėl vairuotojas gali truputį sumažinti greitį, atlikti manevrą, perjungti pavarą, stipriau paspausti akceleratoriaus pedalą, nebijodamas neigiamų pasekmių. Vis dėlto, jei nėra reikalo, to nereikia daryti. Toks būdas, tapęs įpročiu, kada nors jums pakenks. Ge-

riausia, kai jūsų veiksmai visada stereotipiniai: **bet kokiame kelio vingyje reikia važiuoti greitėjant.** Kodėl greitėjant? Todėl, kad taip geriau paskirstoma apkrova automobilio tiltams. Tolygiai, bet gana intensyviai greitėjant, padidėja užpakalinių ratų sukibimas su keliu. Norint intensyviai greitėti, reikia įjungti žemesnę pavarą, bet būtinai tą, kuri, didėjant variklio apsakoms, neprivers ratų slysti. O stabdyti kelio vingyje, aišku, nereikia: stabdant sumažėja užpakalinio tilto apkrova ir padidėja galimybė slysti.

Prieš staigų kelio vingį **būtinai reikia sumažinti greitį.** Šiuo atveju išcentrinė jėga veikia automobilį, todėl svarbu tinkamu greičiu įvažiuoti į kelio vingį ir sumaniai spausti akceleratoriaus pedalą, ypač jei kelias slidus. Yra trys būdai atlikti posūkį tokia- me kelio vingyje:

1. Įvažiuojame mažu greičiu, vadinasi, ir išcentrinė jėga nedidelė. Todėl galima truputį padidinti variklio apsakus ir, neįjungus žemesnės pavaros, važiuoti reikalinga trajektorija. Tačiau, kad jūsų veiksmai taptų automatiški, patariame vis dėlto įjungti žemesnę pavarą.

2. Įvažiuojame vidutiniu greičiu, todėl išcentrinės jėgos negalima ignoruoti. Norint ją įveikti reikia sklandžiai, padidinti variklio veleno apsakus dar prieš įvažiuojant į kelio vingį tiesiame kelio ruože ir įjungti tokią pavarą, kad traukos jėgos užtektų toliau greitinti automobilį. Taip padidiname užpakalinio tilto apkrovą, o to ir reikia. Tuo pat metu reikėtų sumažinti ir išcentrinę jėgą. Reikia kiek įmanoma ištiesinti važiavimo trajektoriją. Todėl iš pradžių reikia sukelti į išorinį eismo juostos kraštą, kad automobilis įvažiuotų į kelio vingį tiesiais ratais. Po to vairas pasukamas šiek tiek daugiau, nei reikia. Šiuo momentu išcentrinė jėga yra didžiausia, bet tai trunka labai trumpai: ją slopina padangos, amortizatoriai. Toliau vairas pamažu sukamas atgal ir išcentrinė jėga nededidėja. Naudojant šį būdą, reikia mokėti tiksliai apskaičiuoti važiavimo trajektoriją.

3. Įvažiuojame dideliu greičiu. Taip atlikti posūkį reikia ilgai treniruotis uždaroje teritorijoje. Tai jau greičiau sportininkų važiavimo būdas.

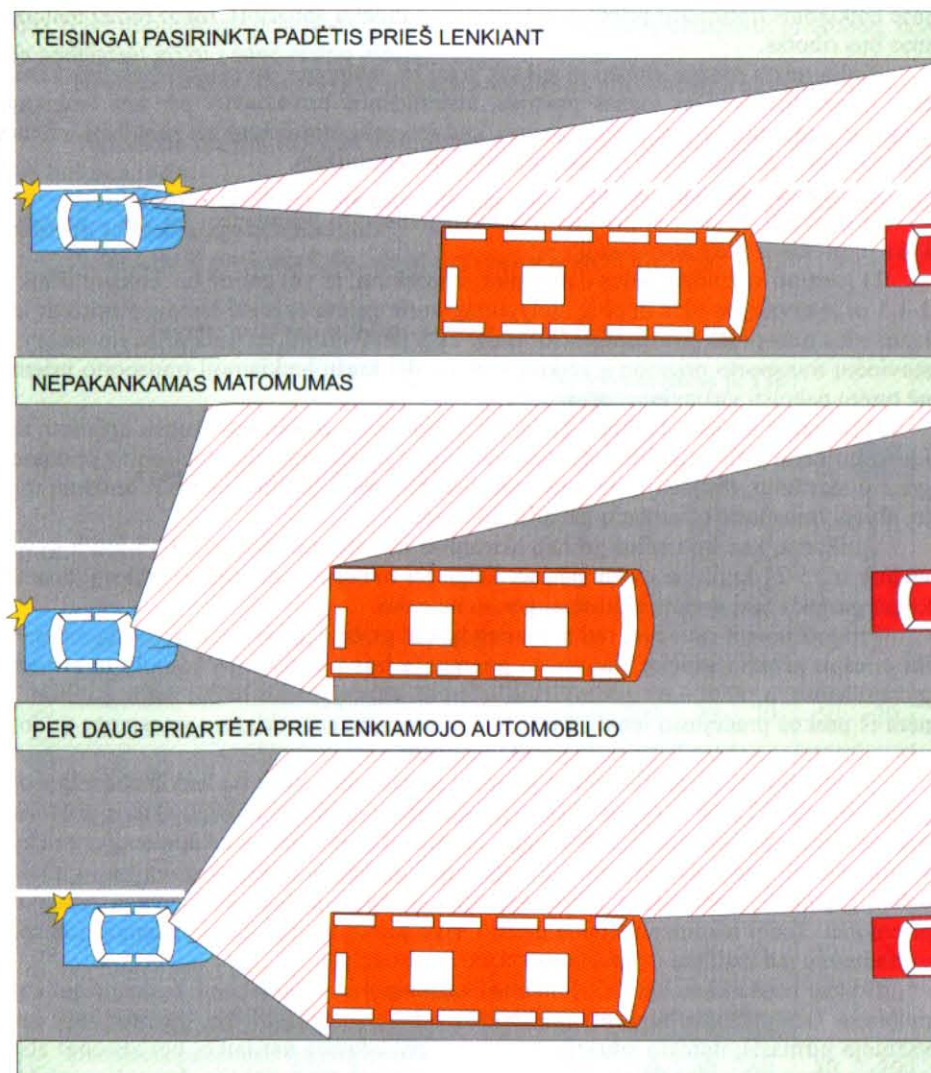
**Atliekant posūkius iš tikrųjų patikrinama, ar mokate saugiai vairuoti automobilį. Sumaniai įveikti kelio vingį – visai nereikia įveikti jį greitai. Greitai nevažiuokite kelio vingyje – kelias – ne lenktynių trasa, neskubėkite!**

**Atliekant posūkį, užmirškite sankabos ir stabdžio pedalus. Padangų cypimas – nepatyrusio vairuotojo vizitinė kortelė. Iš anksto sumažinkite greitį, tegul automobilis pasisisuka ant ratų, o ne ant stogo. Geriausias važiavimo stilius – visada likti savo eismo juostoje.**

## Lenkimas

Lenkimas yra priskiriamas pavojingiems manevrams, kadangi yra susijęs su išvažiavimu į priešingos krypties eismo juostą. Lenkiant būtina tiksliai įvertinti daugelį faktorių: kelio ruožo matomumą, lenkiamosios transporto priemonės greitį, priešpriešais atvažiuojančių transporto priemonių greitį, atstumą iki jų, lenkiančios transporto priemonės pradinį greitį, dinamiškumą, kelio sąlygas, galimus kitų eismo dalyvių veiksmus ir t.t.

Sumanymas aplenkti priekyje važiuojančią transporto priemonę kyla tuomet, kai vairuotojui atrodo, jog ji juda lėtai. Tokiu atveju pirmiausia būtina išitikinti lenkimo tikslingumu. Jei priekyje tuo pačiu greičiu važiuoja visa eilė transporto priemonių arba kelio būklė neleidžia po lenkimo judėti didesniu greičiu, lenkti yra netikslinga. Taip pat netikslinga yra lenkti, jei iš anksto žinoma, kad po to teks priverstinai sustoti, pvz., prieš šviesoforą ir pan.



## LENKIMUI REIKALINGO KELIO ILGIS

LENKIAMOJO AUTOMOBILIO GREITIS km/h	LENKIANČIOJO AUTOMOBILIO GREITIS km/h						
	50	60	70	80	90	100	110
40	434	286	242	224	217	214	213
50		621	392	321	289	274	263
60			842	514	411	363	338
70				1085	654	512	455
80					1383	808	624
90						1702	982
100							2056

Lenkimui pasirinktas kelio ruožas turi būti gerai apžvelgiamas. Per arti privažiavus prie lenkiamos transporto priemonės (ypač jei ji didelių gabaritų), tokio ruožo matumas bus ribotas.

Kelią reikia pradėti stebėti iš anksto, o jei tai įmanoma, išvažiuoti šiek tiek kairiau prieš ašinės linijos. Dar vienas pavojus, atsirandantis privažiavus per arti lenkiamos transporto priemonės, yra susijęs su tuo, kad jos vairuotojui sunkiau pastebėti lenkiančią transporto priemonę per užpakalinio vaizdo veidrodžius.

Įvertinant situaciją, būtina:

1) įsitikinti, ar nėra iš priekio artėjančių transporto priemonių. Jei yra – nustatyti, koks jų greitis ir koks atstumas iki jų;

2) įvertinti važiuojamosios dalies plotį ir įsitikinti, ar yra galimybė lenkiant išlaikyti 1-1,5 m intervalą, ar nėra duobių, nelygumų, kurie galėtų pažeisti lenkiančiosios ar lenkiamosios transporto priemonės stabilumą. Taip pat įvertinti, ar nėra priekyje sankryžų, stovinčių transporto priemonių ar kitų kliūčių, dėl kurių lenkiamoji transporto priemonė turėtų pakeisti važiavimo trajektoriją;

3) nustatyti saugaus lenkimo kelią, t.y. kelio ruožo, reikalingo saugiai aplenkti, ilgį. Lenkimo kelio ilgis priklauso nuo lenkiančiosios ir lenkiamosios transporto priemonių greičių skirtumo, distancijų iki lenkiamosios transporto priemonės prieš lenkimą ir po jo, abiejų transporto priemonių gabaritinio ilgio.

Laikoma, kad optimalus greičių skirtumas lenkiant turėtų būti 10-15 km/h gyvenvietėse ir 15-25 km/h ne gyvenvietėse. Taigi, jei transporto priemonei trūksta dinamiškumo pasiekti tokį greičių skirtumą, geriau nelenkti.

Prognozuojant situaciją, reikia numatyti, kad grįžimo į savo eismo juostą momentu iki priešais atvažiuojančios transporto priemonės bus ne mažesnis kaip 40 m atstumas gyvenvietėse, ir 60 m – ne gyvenvietės keliuose. Apsisprendus lenkti reikia įsitikinti, ar nėra iš paskos pradėjusių lenkti transporto priemonių, ar lenkiamos transporto priemonės vairuotojas neparodė kairiojo posūkio signalo.

Įvažiuoti į priešpriešinio eismo juostą ir lenkti reikia likus iki lenkiamos transporto priemonės apie 25-30 m (saugi distancija kiekvienu konkrečiu atveju skirsis priklausomai nuo automobilio tipo, kelio sąlygų, greičio t.y. įvertinant galimą staigų priekyje važiuojančios transporto priemonės stabdymą). Aplenkti reikia stengtis kuo greičiau, tačiau grįžtant į savo eismo juostą negalima sudaryti kliūčių lenkiamajai transporto priemonei. Todėl rekomenduojama grįžti į savo juostą tuomet, kai lenkiamoji transporto priemonė jau matoma užpakalinio vaizdo veidrodėlyje.

Dažnai pasitaikanti klaida – lenkimas važiuojant iš paskos kitam lenkiančiam automobiliui. Tai ypač pavojinga, jei automobilis – lyderis užstoja kelią. Paprastai tas, kuris važiuoja pirmasis, numato situaciją tik sau, nepalikdamas nei laiko, nei atstumo atsargos iš paskos važiuojančiajam. Susidarius pavojingai situacijai, jis dar spėja pasukti į dešinę, o važiuojančiam iš paskos tokios galimybės dažniausiai nebepalieka.

Lenkiant vairuotojas turi laikyti vairą abiem rankomis. Būtina tinkamai pasirinkti pavarą ir pradinį greitį. Lenkimo trukmė esti trumpesnė, kai tam tikram greičiui pasirinkus atitinkamą pavarą maksimaliai išnaudojamas variklio sukimo momentas. Dažnai pasitaiko atveju, kai pradėjus lenkti ir išvažiavus į priešingos krypties eismo juostą, atsiranda kliūtis. Vairuotojas tokiu momentu turi tiksliai įvertinti situaciją ir pasirinkti vieną iš dviejų variantų: padidinti greitį ir užbaigti lenkimą arba jį nutraukti, sumažinus greitį ir grįžti į savo eismo juostą. Jei lenkiamosios transporto priemonės greitis santykinai nedidelis, stabdymas gali būti pavojingesnis nei bandymas baigti lenkimą maksimaliu greičiu. Tuomet geriau pasirinkti pirmąjį variantą. Jei vairuotojas nusprendžia

persirikiuoti į dešinę, stabdyti reikia maksimaliu intensyvumu, bet ne iki visiško sustojimo, o iki minimalaus pastovaus greičio. Praleidus lenkiamą transporto priemonę, reikia nedelsiant grįžti į savo eismo juostą.









**Sveikas protas, dėmesys ir pagarba vienas kitam – būtina saugaus lenkimo sąlyga.**

**Nelenkite tik dėl to, kad aplenktumėte. Pirmiau pagalvokite, ar iš to jums bus kokia nauda.**

**Lenkdami nepsikliaukite kito vairuotojo meistriškumu. Pasitikėkite tik savo protu ir tiksliai apskaičiavimu.**

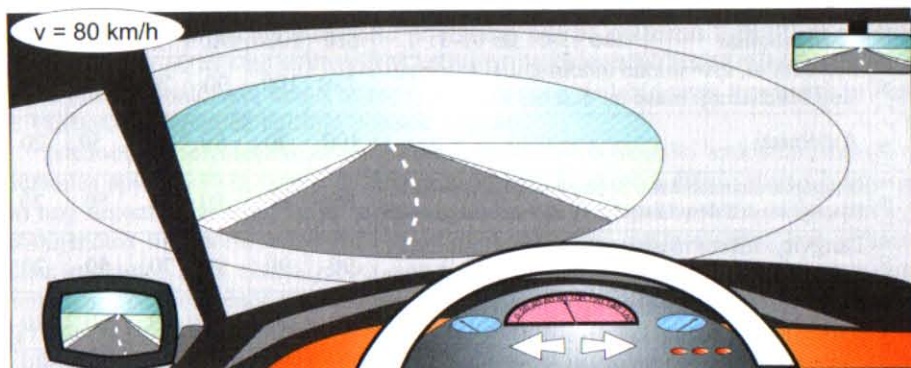
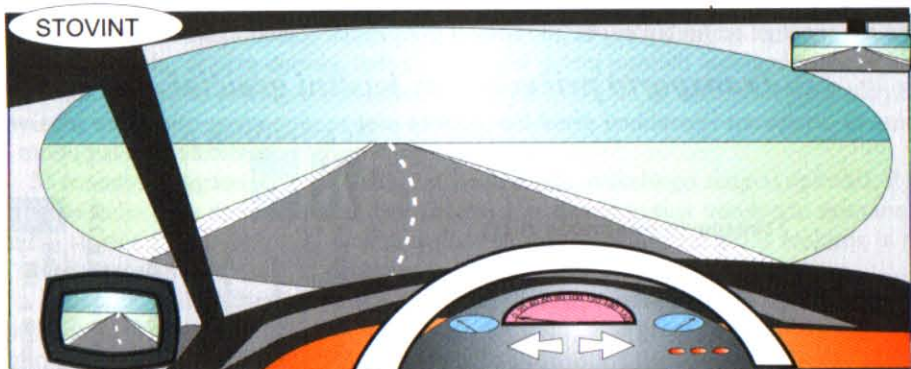
**Nelenkite iš paskutiniųjų, visada turėkite greičio atsargą.**

## Transporto priemonėms leistini greičiai

Transporto priemonių rūšys		Ne gyvenvietėse p. 136				Gyvenvietėse p. 135	Gyvenamosiose zonos p. 181.1.	
		 Automagistrasė	 Greitkeliose	Keliuose su asfalto ar betono danga	Kituose keliuose			
136.1	Lengvieji automobiliai	nuo 04-01 iki 10-31	130	110	90	70	50	20
		nuo 11-01 iki 03-31	110	100	90	70		
136.2	Motociklai, krovininiai automobiliai (didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3,5 t)		110	100	90	70	50	20
136.3	Autobusai		100	90	80	70	50	20
136.4	Krovininiai automobiliai ir jų junginiai (didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 t), autobusai su priekabomis		90	80	80	70	50	20
136.5	Lengvieji ir krovininiai automobiliai (didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3,5 t) su priekabomis		90	90	90	70	50	20
136.6	Mokykliniais autobusais, krovininiais automobiliais vežant keleivius		70	70	70	70	50	20
	Velkant motorines transporto priemones (velkant lanksčia vilktimi)		70	70	70	70	50	20
137	Transporto priemonės (jų junginiai) kai jų matmenys viršija maksimalius leidžiamus dydžius		60	60	60	60	50	20
139	Neturintiems 2 m. vairavimo stažo 		90	90	70	70	50	20
	Asmenims, kurie mokosi vairuoti 		90	90	70	70	50	--
140.2	Transporto priemonės su greičio ribojimo skiriamuoju ženklu						50	20
179.1	Minimalus greitis Automobiliams ar automobiliams su priekabomis  		60	60	--	--	--	--

## GREIČIO ĮTAKA REGĖJIMO LAUKUI (MATYMO ZONAI)

Matymo zonos plotis horizontalioje plokštumoje sudaro iki  $110^\circ$ , aukštyn nuo centro  $50^\circ$ , žemyn -  $60^\circ$ . Objektai, esantys regėjimo lauko centre, ir atstumas iki jų suvokiami geriausiai. Regėjimo lauko matmenys (kampas) labai priklauso nuo važiavimo greičio: stovint jis lygus  $120^\circ$ , važiuojant 20 km/h -  $80^\circ$ , 40 km/h -  $45^\circ$ , 80 km/h -  $30^\circ$ , 100 km/h -  $22^\circ$ , 160 km/h - tik  $5^\circ$ . Neįvertinęs šios regėjimo savybės, vairuotojas gali nepastebėti kliūtis (automobilio, dviratininko, pėsčiojo). Ilgai važiuodamas vairuotojas pavargsta ir gali matyti iliuzinius vaizdus - nesamas kliūtis, staigius kelio vingius, pakilimus ir panašiai.



## TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRAVIMAS YPATINGOMIS SĄLYGOMIS

### Važiavimas keliais su grūntine danga

Grūntiniame kelyje (lauko, miško keliukai), ypač jei jis šlapias, pasipriešinimas automobilio judėjimui žymiai didesnis nei kelyje su kieta kelio danga. Todėl pajudant iš vietos ir išbėgėjant tokiame kelyje reikia greičiau perjungti pavaras, nes perjungimo metu prarandamas greitis. Pavarą reikia pasirinkti tokią, kad nebūtų visiškai išnaudojama variklio galia ir liktų rezervas nesustojant įveikti sudėtingesnę kelio ruožą. Jei grūntinis kelias įmirkęs, jo paviršius minkštas, vairuoti automobilį darosi sunkiau, nes mažėja manevravimo taisyklingumas ir tikslumas. Tai reiškia, kad automobilis gali daryti žymiai didesnę lanką kelio vingyje ir, esant pasuktiems vairuojamiesiems ratams, vis dar judėti tiesiai ir tik po to pradėti lėtai ir netiksliai sukstis. Todėl vairuotojui tokiame kelyje reikia pradėti daryti posūkį žymiai anksčiau nei kelyje su tvirta danga.

Šlapiame grūntiniame kelyje greitai susidaro vėžės, išmušamos duobės, vandens pragrauzti kanalai ir pan. Tokias kliūtis reikia stengtis apvažiuoti. Jei to padaryti neįmanoma, reikia jas įveikti pasirenkant atitinkamą važiavimo būdą, priklausantį nuo kliūtis pobūdžio.

Jei vėžės labai gilios ir kyla pavojus kėbulu ar važiuoklės dalimis užkabinti grūntą, reikia važiuoti vienus automobilio šoninius ratus leidžiant riedėti tarp vėžių, o kitus – kelkraščiu. Taip reikėtų elgtis ir tuo atveju, kai tarp vėžių auga minkšta žolė, kuri kabinasi už automobilio dugno ir gali apvynioti besisukančias dalis. Be to, žolėje gali būti akmenų ar pan.

Jei vėžės negilios, galima važiuoti jomis. Jei vėžių dugnas yra tvirtesnis, suvažinėtas, jame mažesnis pasipriešinimas riedėjimui, geresnis ratų sukibimas su keliu.

Ten, kur vėžių nesimato, o kelio paviršiuje susidaręs skystas purvas, reikia važiuoti ypač atsargiai. Kliūtį įveikti reikia iš anksto išbėgėjus, naudojant vieną iš žemiausių pavarų – pirmą arba antrą. Artėti prie kliūtis reikia įjungus reikiamą pavarą ir palaikant aukštą variklio apsaką tol, kol nesustodami įveiksite klampų ruožą. Kad automobilis nesustotų ir neįklimptų, negalima leisti prabuksuoti sankabai ar perjunginėti pavaras. Jei vis tiksliai įklimpote, reikia bandyti tomis pačiomis vėžėmis pavažiuoti atgal ir pakartoti bandymą. Naudojantis sankabos buksavimu, reikia išjudinti automobilį ir, neleidžiant praslysti ratams, laikant vairą tiesiai, iš lėto važiuoti atbulomis, kol išvažiuosite ant tvirto grūnto. Jei ratams leisite praslysti, jie ims kasti gilyn į purvą, ir tuomet automobilį teks traukti vilktimi. Pervaziavus gilesnę balą, reikia patikrinti stabdžius, nes ant trinkelėlių patekus vandens, stabdymo efektyvumas labai pablogėja. Išdžiovinti trinkeles galima 3-4 kartus lėtai spaudžiant stabdžių pedalą važiavimo metu.

Jei grūntinis kelias vingiuotas, su stačiomis nuokalnėmis, įkalnėmis, važiuoti juo gana sudėtinga. Stačias įkalnes, įveikiame iš anksto įsijungę žemesnę pavarą, kuria būtų galima įveikti visą pakilimo ruožą. Jei vis tik prirėkė perjungti pavarą, tai atlikti reikia labai greitai, kad automobilis neprarastų greičio. Jei ratai ima praslysti, reikia sumažinti kuro tiekimą (atleisti akseleratoriaus pedalą), blogiausiu atveju - sustoti, sustabdyti automobilį ir padėti po ratais šakų, smėlio, akmenų ir pan. Važiuojant nuokalne, įsijungti žemesnę pavarą ir stabdyti varikliu, periodiškai lengvai pristabdant rankiniu ar stovėjimo stabdžiu. Vairą suksti reikia labai atsargiai, nes automobilis gali "nesureaguoti" ir judėti tiesiai slysdamas. Stačiose nuo-

kalnėse važiuoti išjungus sankabą ar variklį draudžiama, nes inercijos jėgų veikiamas automobilis gali tapti nevaldomas. Ypač pavojingi yra staigūs vairo posūkiai stačioje nuokalnėje. Jokiu būdu negalima tuo pat metu sukti vairą ir stabdyti – automobilis gali neklausyti vairo ir pradėti judėti tiesiai. Tokiu atveju stabdį būtina atleisti ir bandyti pristabdyti stovėjimo stabdžiu.

## Vairavimas esant plikledžiui, lyjant, sningant

Ne tik gruntiniame, bet ir kelyje su asfaltbetonio danga, esant nepalankioms oro sąlygoms, gali susidaryti pavojingos eismo sąlygos.

Priklausomai nuo dangos būklės, t.y. ar asfaltbetonis šlapias ar sausas, švarus ar purvinas, naujas ar sutrukinėjęs, sukibimo su juo koeficientas gali keistis nuo 0,7-0,07.

Kai asfaltas šlapias, šis koeficientas priklauso nuo greičio. Tačiau kelias šlapias ne tik lyjant, bet ir esant rūkui. Pastaruoju atveju kelias būna toks pat, kaip ir ką tik pradėjus lyti, t.y. ant jo susidaro purvo ir drėgmės plėvelė, kurioje yra automobilių tepalų, gumos dalelių ir kt. Dėl to kelio paviršius pasidaro labai slidus. Gana slidus ir naujai paklotas asfaltas, cementbetonis. Šaltu metų laiku kelias slidus visą laiką. Ypač tai pavojinga tuo atveju, kai tik tam tikruose kelio ruožuose susidaro plikledis. Dažniausiai tai pasitaiko rudenį ar ankstyvą pavasarį miško kelyje, tuneliuose, ant tiltų, viadukų, kur ant metalinių konstrukcijos dalių greičiau susidaro ledas. Tuo tarpu prieš tai buvęs kelio ruožas yra tikrai šlapias, bet neapledėjęs.

Kai sukibimo su keliu koeficientas mažas, ypač atsargiai reikia stabdyti. Staigiai stabdant tokiam kelyje lengvai užblokuojami ratai, kai automobilis neturi stabdžių antiblokavimo sistemos (ABS) ir prasideda nevaldomas automobilio slydimas. Tas pats atsitinka važiuojant dideliu greičiu per didelę liūtį, kada ant kelio yra susidaręs storesnis vandens sluoksnis. Padangos protektorius nebesuspėja išspausti iš po rato vandens ir prasideda vadinamasis "akvaplanavimas" t.y. vandens pleištas - ratai plaukia vandens paviršiumi nesiekdami kelio dangos).

Norint visais aukščiau išvardintais atvejais sustoti, negalima stabdžio pedalo spausti didele jėga, kai automobilis neturi ABS. Prireikus staigiai sustoti, greitį mažiname varikliu, papildomai švelniai spausdami stabdžio pedala. Perjungus žemesnę pavarą, negalima staigiai atleisti sankabos pedalo. Esant lijudrai, stabdyti reikia impulsais: spaudžiant stabdžio pedala, kai tik pradėdami blokuoti ratai vėl jį atleidžiant. Tokiu būdu stabdymo kelią galima sutrumpinti 15 – 20 %.

Tačiau tai tinka tik važiuojant tiesiu keliu, bet ne staigiuose kelio vingiuose. Čia automobilių veikia išcentrinė jėga, kuri tuo didesnė, kuo didesnis greitis ir mažesnis kelio vingio spindulys. Jei išcentrinė jėga įveikia ratų sukibimo su keliu jėga, automobilis slysta į šalį. Todėl reikia vengti stabdyti, o kai greitis didelis ir danga slidi, apskritai to nedaryti. Tuo metu reikia nors akimirkai pasukti ratus tiesiai, kad nustotų veikusi išcentrinė jėga. Jei tai neįmanoma, stabdyti reikia tik varikliu. Jei automobilis pradėjo slysti, išvairuoti jį galima sukeltiant slydimą į priešingą pusę, t.y. sukant vairą į slydimo pusę. Tada prasidės priešpriešinį slydimą. Tuomet vairo ratą nedelsiant reikia sukti atgal dar prieš sustabdant slydimą (jei slystama tiesiam kelio ruože) arba šiek tiek uždelsus (jei slystama kelio vingyje, nes čia slydimą sukėlusią išcentrinę jėga neišnyksta). Slystant kelio vingyje, automobilis šiek tiek nukryps nuo pradinės važiavimo trajektorijos, tačiau nukrypimą galima sumažinti atleidus akceleratoriaus pedala (sumažinus variklio apsukas).

Pajudant iš vietos slidžiu keliu, svarbiausia yra neleisti ratams per daug slysti.

Vadinasi, pradėdami važiuoti mažesnėmis variklio apsukomis ir labai švelniai atleidžiam sankabą. Vos pastebėję automobilį slystant, tučiuojau švelniai atleidžiam akceleratoriaus pedala, o sankabos pedalo padėties nekeičiam.

Jau pradėjus važiuoti, per sekančius pavarų perjungimus - iš antrosios į trečiąją ir iš trečiosios į ketvirtąją galima akceleratoriaus pedala spausti stipriau ir pavaras perjungti žaibiškai.

Savaime aišku, tais momentais pasiruošiam galimam, netgi labai tikėtinam šoniniam slydimui ir, jei jis įvyko, tučiuojau švelniai suktelejame vairą į slydimo pusę.

Labai slidžios dangos kelyje visa tai turime atlikti dar švelniau. Ir gerai įsidėmėkime, ko tokiu atveju daryti nevalia, būtent: labai slidžios dangos kelyje nevalia, atitinkamai nepaspaudus akceleratoriaus pedalo, staigiai atleisti sankabą. Taip pasielgę, galime bematant išlėkti iš kelio.

Tikriausiai visiems teko daug kartų matyti, kai nuo slidžios kelio dangos automobilis, rodos, dėl nesuprantamų priežasčių išlėkė į šalikelę. Pakalbėjus su vairuotojais, kaskart išgirdavom maždaug tą patį: "Niekaip nesuprantu, kodėl taip atsitiko: be jokios mano kaltės automobilis ėmė slysti šonu, ir nieko negalėjau padaryti".

Pažiūrėkime, kaip čia yra iš tikrųjų.

Jeigu, išibėgęje antrąją pavarą, kuria galime važiuoti iki 60 km/val, norime įjungti trečiąją pavarą, nepamirškime, jog tai privalome padaryti labai švelniai. Perjungiam pavaras taip, kaip mus mokė kursuose: visiškai atleidžiam akceleratoriaus pedala ir atleidžiam iki galo sankabos pedala; variklis pavarų perjungimo momentu dirba tuščiąja eiga. Vadinasi vietoj buvusių didelių variklio apsukų teliko, sakykim, 600 arba 700 apsukų per minutę ( tuščios eigos apsukos). Jei dabar įjungtume trečiąją pavarą ir staiga atleistume sankabą, neišvengiamai užblokuotume varančiuosius ratus (užpakalinius arba priekinius) arba vieną iš varančiųjų ratų (prisiminkime diferencialą!).

Bet kurio iš šių atvejų imame suktis vilkeliu ir patiriame visas tokio sukimosi pasekmes.

Šis momentas yra ypač pavojingas: variklis dirba labai mažomis apsukomis, nes akceleratoriaus pedalas yra atleistas. Staigiai atleisdami sankabą, sujungiam užpakalinius ratus (arba priekinius, jeigu jie yra varantieji) su varikliu. Kad šis sujungimas neturėtų neigiamų pasekmių, ratų sukimosi greitis turi atitikti variklio apsukų skaičių, padalytą iš perdavimo santykio, būdingo tai pavarai. Jei variklis įstengia daryti apie šešis tūkstančius apsukų, tai perjungus pavaras iš antrosios į trečiąją, apsukų skaičius turi būti apie 3,5-4 tūkstančius, t.y. maždaug atitikti maksimalų sukimo momentą arba vos vos už jį mažesnį. Sujungus ratus su varikliu be šios sąlygos, greitai besisukantys ratai susidurs su gerokai lėtesnėmis variklio apsukomis. Prasidės galinėjimasis: ratai stengsis pagreitinti variklį, o variklis stengsis pristabdyti ratus. Kas nugalės, aišku: nugalės variklis. Tik labai didelė jėga įstengtų, esant uždarytam droseliui, padidinti variklio apsisukimus nuo 700 ligi 3,5 tūkstančio. O iš kur imsi tą jėga? Iš varančiųjų ratų? Bet jie slidinėja ir yra visiškai bejėgiai. Jei kelio danga šiurkšti, slydimas bus nedidelis - padangos sucyps, automobilio greitis trupučiuką sulėtės ir daugiau nieko.

Slidžiam kelyje, žinoma, bus kitaip: ratai nepajėgs įsukti variklio net per 2-3 sekundes, tad abu varantieji ratai ar vienas iš jų ims slysti. Gali įvykti ir dalinė blokada, kai ratas, kuriam derėtų riedėti, pvz., 200 apsukų per minutę, ims riedėti 5 apsukomis per minutę; praktiškai tai tolygu nuliui, o kalbamuojau atveju tolygu slydimui.

Todėl, kad neužblokuotume varančiųjų ratų ir išvengtume slydimo, turime, prieš atleisdami sankabą, akceleratoriaus pedalo paspaudimu padidinti variklio apsukas, šiuo

atveju iki pusės maksimalių apsučių.

**Aukštesnės pavaros perjungimas į žemesniąją slidžiame kelyje** - labai pavojingas manevras. Reikia sankabą atleisti padidinus variklio apsučias !!! Vadinasi, variklio apsučios turi bent atitikti ratų sukimosi greitį, o geriau, kai jie yra kiek didesnės, kad variklis, perjungus pavarą, nors truputėlį trukteltų automobilį į priekį.

Nuspaudžiame sankabos pedalą ir aukštesnę pavarą perjungiame į žemesnę, atitinkamai spausdami akceleratoriaus pedalą, kad variklio apsučios padidėtų. Jeigu variklio apsučios yra įjungtosios pavaros greičio ribose, galime iš karto atleisti sankabą - nieko blogo neatsitiks. Slydimo nebus. Jeigu variklio apsučios būtų daug mažesnės už ratų sukimosi greitį, tai varantieji ratai stengtųsi greitinti variklį ir imtų čiuožti. Tai reikia turėti galvoje. Privalome tol treniruotis, kol išmoksime perjunginėti auštesniąją pavarą į žemesniąją absoliučiai tiksliai, neblokuodami ratų.

Taigi perjungdami auštesniąją pavarą į žemesniąją, įsidėmėkite: kuo greitis didesnis, tuo sankabos atleidimo momentas pavojingesnis, net ir sausame kelyje.

**Aukštesnės pavaros perjungimo į žemesniąją** prireikia, norint pristabdyti automobilį varikliu. Šis manevras slidžios dangos kelyje esti labai pavojingas.

Nemokšiškas stabdymas varikliu daugeliu atvejų gresia liūdnomis pasekmėmis.

Aukštesnė į žemesniąją pavarą dažniausiai perjungiamą tada, kai automobilis įkalnėje nebetraukia arba kai reikia sumažinti greitį. Lygiame kelyje tokį perjungimą gali padiktuoti jo dangos nelygumai arba priekyje atsiradusi kliūtis. Tada palaipsniui pereiname iki žemiausios pavaros, pagelbėdami dar ir stabdžiu.

**Atsiminkite:**

**Slidžiame kelyje negalima staigiai stabdyti. Santūrumas ir tolygumas** - štai svarbiausias vairavimo tokia kelyje įstatymas.

Nepamirškite, kad slydimo lengviau išvengti, negu likviduoti jau prasidėjusį.

Slystant, kai automobilis neturi stabdžių antiblokavimo sistemos (ABS), neliaskite stabdžių pedalo. Išlaikyti važiavimo kryptį jums padės savitvarda ir sumanus vairavimas.

Slidžiame kelyje geriausia stabdyti ne stabdžiais.

Kai po ratais netikėtai pajutote ledą, nepulkite į paniką, - visada galima rasti išeitį iš susidariusios padėties.

Atsidūrus slidžiame kelio ruože, nėra nieko blogiau, kaip staigiai atleisti akceleratoriaus pedalą.

Kelias gali būti slidus bet kuriuo metų laiku, ypač lyjant. Nuolat stebėkite, kokia kelio dangos būklė.

## Važiavimas naktį ir esant rūkui

Tamsius daiktus kelyje naktį galima pastebėti ne toliau kaip prieš 100-110m. Tolimosios žibintų šviesos apšviečia iki 100 - 150 m kelio ruožą, artimosios - 40 - 50 m. Todėl įjungus tolimąsias žibintų šviesas, saugiai galima važiuoti apie 80-90 km/h greičiu, įjungus artimąsias - apie 50 km/h. Didelį pavojų naktį sudaro akinančios priešpriešais važiuojančių automobilių šviesos. Apakintas vairuotojas kurį laiką mato labai blogai arba išvis nieko nemato ir 10-20 m važiuoja aklai. Tokiu atveju būtina važiuoti labai lėtai arba netgi sustoti, įjungus, kaip reikalauja KET, avarinę signalizaciją. Apakinti gali ir iš paskos važiuojančių automobilių tolimosios šviesos per galinio vaizdo veidrodį. Todėl lenkiant nakties metu reikia laiku perjungti žibintų šviesas į artimąsias ir tolimąsias įsijungti tik baigiant lenkimą. Lenkiant galima atkreipti vairuotojo dėmesį trum-

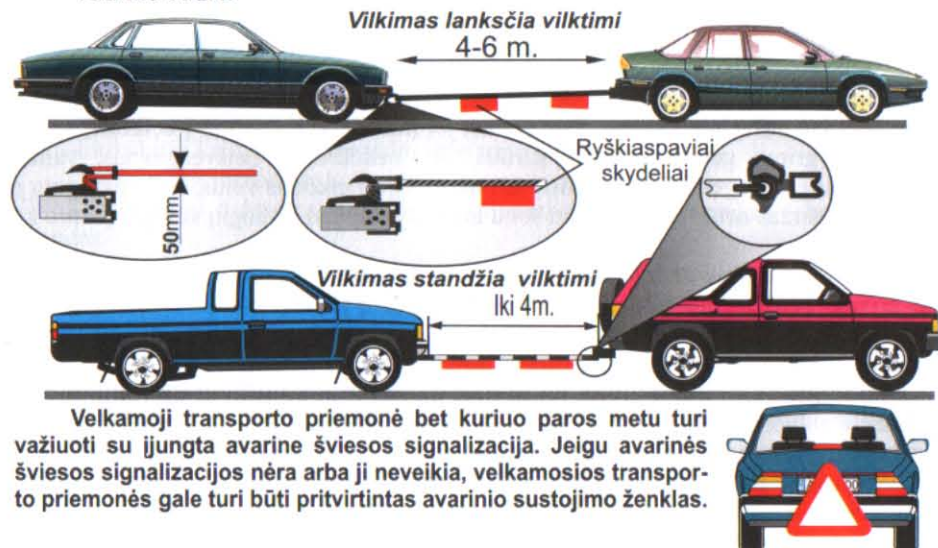
pai perjunginėjant žibintų šviesas, o ne gyvenvietėje naudojant ir garsinį signalą.

Didelis pavojus būti apakintam iš priekio atvažiuojančios transporto priemonės kyla atliekant staigų posūkį, įkalnės pabaigoje ir pan. Tokiu atveju būtina iš anksto perjungti žibintų šviesas į artimąsias.

Jeigu rūkas tirštas, kelyje nesimato daiktų, esančių už kelių metrų. Žibintai taip pat nedaug padeda. Įjungus tolimąsias žibintų šviesas, prieš automobilį susidaro nepermatoma šviesos siena, nes rūko dalelės atspindi šviesą. Todėl esant rūkui, reikia įsijungti artimąsias žibintų šviesas ir, jei yra, rūko žibintus, nes jų šviesa (ypač geltonos spalvos) geriau prasiskverbia pro rūką. Esant rūkui, reikia važiuoti minimaliu greičiu ir labai atsargiai, nes dažnai nesimato net kelio ribų. Reikia atsiminti, kad rūke visi daiktai atrodo du kartus toliau negu yra iš tikrųjų. Be to daiktų spalva atrodo kitokia, pvz., geltona rūke atrodo kaip rausva, žalia - kaip gelsva. Todėl ypač atsargiam reikia būti artėjant prie sankryžos.

## Vairavimo velkant ypatumai

Vilkimo būdai:



Standžia vilktimi paprastai velkamos transporto priemonės su tvarkingu vairo mechanizmu sugedusiais stabdžiais, kurių ratai nepažeisti ir sukasi, o taip pat esant plikledžiui.

Lanksčia vilktimi velkamos sugedusios transporto priemonės su tvarkingu vairo mechanizmu ir veikiančiais stabdžiais. Pagrindinė taisyklė velkant-važiuoti reikia taip, kad vilkties lynas būtų visuomet įtemptas. Pradedant važiuoti, velkančiojo automobilio vairuotojas turi pajudėti sklandžiai, leisdamas praslysti sankabai, mažomis variklio apsučiomis. Pirmiausia įtemptiamas vilkties lynas ir tuomet, kai variklio apsučios dėl apkrovos ima mažėti, padidinamas kuro tiekimas ir sklandžiai atleidžiamas sankabos pedalo. Įsibėgėti kiekviena pavarą taip pat reikia sklandžiai, be trukčiojimų, pavaras perjunginėti greitai.

**Kai vairo mechanizmas sugedęs transporto priemonė nevelkama, o transportuojama arba velkama ant spec. atraminio įtaiso**





Velkamojo automobilio vairuotojas turi atidžiai sekti velkančiojo veiksmus ir laiku į juos reikiamai reaguoti. Stabdžio pedalą reikia atleisti palaipsniui, kad lynas galėtų įsitempti. Velkamasis automobilis turėtų važiuoti šiek tiek arčiau kelio centro, kad vairuotojas galėtų geriau matyti, kas dedasi priešais velkantįjį automobilį. Velkant negalima staigiai stabdyti nė vienam iš poroje važiuojančių automobilių. Prireikus stabdyti, velkantysis turėtų turėtų "pasignalizuoti" antrajam vairuotojui lengvai paspausdamas stabdžių pedalą, kad užsiedgtų "stop" žibintai, ir tik po to intensyviau stabdyti. Velkamojo automobilio vairuotojas privalo sekti, kad vilkties lynas nepakibtų ir nepakliūtų po velkamojo automobilio ratais.

Velkamojo automobilio vairuotojas turi kartoti velkančiojo rodomus posūkio signalus, abu automobiliai turi būti pažymėti pagal KET reikalavimus, neviršyti velkant leistino maksimalaus greičio. Taip pat velkant būtina atsižvelgti į tai, kad dviejų vilktimi sujungtų automobilių posūkio spindulys yra žymiai didesnis nei pavienio automobilio.

## VAIRUOTOJO VEIKSMAI KRITINĖSE SITUACIJOSE

Labai pavojingi yra **priešpriešiniai susidūrimai**, nes tuomet sumuojasi abiejų automobilių ir masė, ir greitis. Todėl visuomet reikia stengtis išvengti tokio susidūrimo arba bent jau sušvelninti smūgį. Dar geriau, jei įmanoma, išvažiuoti į kelkraštį ar šalikelę. Per griovį geriau važiuoti įstrižai. Jei susidūrimas neišvengiamas, vairuotojas, jei jis prisisegęs saugos diržais, turi užsidengti rankomis veidą, kad apsaugotų jį. Jei saugos diržas neužsegtas – griūti šonu ant sėdynės, kad išvengtų smūgio į vairo kolonėlę.

Jei į automobilį **atsitrenkia iš paskos** važiuojanti transporto priemonė, vairuotojas privalo būti pasiruošęs staigiai nuspausti stabdžių pedalą, kad nesusidurtų su priešais važiuojančia transporto priemone. Tuo pačiu reikia tvirtai įsiremti rankomis į vairą, o nugarą – į sėdynės atlošą, galvą stipriai atremti į galvos atramą.

**Šoninio susidūrimo** atveju reikia kaip galima stipriau laikytis už vairo, kad nebūtumėte nublokštas (ir nesusižalotumėte) į automobilio dureles. Be to reikia būti pasiruošusiam manevruoti siekiant išlyginti automobilio padėtį po susidūrimo.

**Sprogus padangai**, negalima paleisti vairo. Tvirtai laikydami vairą rankomis, pasistenkite išlaikyti tiesią automobilio judėjimo kryptį. Staigiai stabdyti pavojinga, nes automobilis gali apvirsti. Reikia švelniai atleisti akseleratoriaus pedalą, perjungti žemesnę pavarą ir palengva spausiti stabdžių pedalą. Sustabdyti automobilį ir keisti ratą reikia ne važiuojamoje dalyje, bet kelkraštyje ar už kelio ribų.

**Jei sugedo stabdžiai**, keletą kartų greitai nuspauskite stabdžių pedalą, palaipsniui perjungdami žemesnę pavarą stabdykite varikliu, panaudodami stovėjimo stabdį. Kad perspėtų kitus eismo dalyvius, įjunkite žibintus ir avarinę signalizaciją, naudokite garso signalą. Jei situacija grėsminga, bandykite sumažinti greitį prisispausdami ratais prie šaligatvio bortelio, išvažiuokite į kelkraštį, pasinaudokite kliūtimi ir pan.

## SAUGUS VAŽIAVIMAS

### Svarbiausia saugumas!

Nuo saugumo įrangos priklauso vairuotojo ir keleivių apsauga ir ji gali sumažinti sužeidimų pavojų nelaimingo atsitikimo metu.

Vairuotojo ir keleivių saugumas nėra „žaidimas“. Nelaimingo atsitikimo

metu apsaugos įranga gali sumažinti sužeidimo pavojų. Vairuotojas visada yra atsakingas už keleivius ir už saugų automobilio eksploatavimą.

Vairuotojas norėdamas užtikrinti savo ir keleivių saugumą, prieš kiekvieną važiavimą turi atkreipti dėmesį į tai:

-Įsitikinti, kad automobilio apšvietimo ir posūkių šviesų įranga funkcionuoja nepriekaištingai.

-Kontroliuoti padangų oro slėgį ir degalų atsargą.

-Įsitikinti, kad visi langų stiklai yra švarūs ir yra garantuotas geras matomumas.

-Įsitikinti, kad nėra jokių daiktų po pedalais.

-Tinkamai sureguliuoti veidrodžius, priekines sėdynes ir galvos atramas pagal ūgį.

-Atsisėsti teisingai. Priminti ir keleiviams, kad jie tinkamai atsisėstų.

-Teisingai sureguliuoti ir prisisekti saugos diržus. Tai priminti ir keleiviams.

-Saugiai pritvirtinti daiktus ir bagažą.

### Saugumas turi rūpėti kiekvienam važiuojančiam automobilyje!

Važiavimo saugumas priklauso nuo važiavimo būdo ir nuo visų keleivių elgesio.

Todėl:

-Nepraraskite dėmesio, pvz. kalbėdami su keičiu.

-Jeigu esate neigiamai paveiktas (pvz., vaistų, alkoholio, narkotinių medžiagų), nevažiuokite.

-Laikykitės kelių eismo taisyklių ir leistino greičio.

-Važiudami įvertinkite kelio būklę, eismo ir oro sąlygas.

-Važiudami didesnius nuotolius, reguliariai darykite pertraukas – bent kas dvi valandas.

-Jeigu esate pavargęs arba stokojate laiko, pagal galimybes, geriau nevažiuokite.

Norint saugiai važiuoti svarbu sureguliuoti vairuotojo sėdynės padėtį, siekiant užtikrinti saugų ir nevarginantį važiavimą. Netinkama vairuotojo sėdynės ar sėdėjimo padėtis gali būti sunkių sužeidimų ar mirties priežastimi.

Sureguliuokite vairuotojo sėdynę taip, kad nuo krūtinės iki vairo vidurio būtų 25 cm atstumas, pav. 1. Jeigu sėdėsite arčiau arba toliau nei 25 cm, oro pagalvės negalės Jūsų tinkamai apsaugoti.



1 pav.

-Norėdami apsaugoti vaikus, tinkamai sureguliuokite vaikiškas sėdynes ir teisingai prisekite saugos diržus.

Važiudami automobiliu, vairą visada laikykite už vairo šonų (9 ir 3 valandų padėtyje). Taip sumažinamas rankų, plaštakų ir galvos susižeidimų pavojus, kai išsiskleidžia oro pagalvės.

Kai tik automobilis važiuoja, niekada neleiskite keleiviams stovėti, stovėti ir klūpoti ant sėdynių, stipriai atlenkti sėdynių atlošų atgal, remtis į prietaisų skydelį, gultis

ant užpakalinės sėdynės, sėdėti tik ant sėdynės priekinės dalies, pasisukus šonu, persisverti ar iškišti kojų pro langą, užsikelti kojų ant prietaisų skydelio ir sėdynės, važiuoti kojoms skirtoje vietoje ar bagažinės skyriuje, važiuoti neprisiseigus saugos diržu.

Nėra taisyklių, tinkančių visoms eismo sąlygoms išskyrus vieną – prie vairo visada reikia būti atsargiam ir atidžiam. Ši taisyklė padės jums išvengti daugelio pavojingų situacijų.

Važiuokite taip, kad kiti jus suprastų! Stenkitės automobilių vairuoti taip, kad Jūsų veiksmai niekada nebūtų staigmena kitiems vairuotojams ir pėstiesiems.

Jei kito vairuotojo elgesys Jums ne visai aiškus, mažinkite greitį.

Jeį priekyje važiuojantis vairuotojas mažina greitį, neskubėkite jo lenkti, pirma išsiaiškinkite, kodėl jis taip daro.

Pernelyg nepasitikėkite savimi, saugokitės abejojančiųjų.

Pratinkitės vairuodami automobilį kuo toliau pažvelgti į priekį ir atgal.

Negalima vairuoti automobilio pasikliaujant tuo, kad pavojaus išvengti padės kiti, labiau patyrę vairuotojai. Visada pačiam reikia būti pasirengusiam ištaisyti aplinkinių pavojingas klaidas ar lengvabūdiškų poelgių pasekmes.

Būkite psichologas! Važiuodamas paskui kitą automobilį, visuomet stenkitės įspėti, kaip elgsis jo vairuotojas. Būkite pasirengęs bet kokiems netikėtumams.

Tas, kas nori būti laisvas visuose keliuose, turi būti tikras, kad yra saugus. Aktyviosios, ir pasyviosios saugos sistemos padės jums, garantuos visokeriopą Jūsų saugumą ir leis išvengti kritinių situacijų. Nesvarbu, ar norėsite apvažiuoti tepalų dėmę, ar staiga pastebėsite nenumatytą pavojų.

Sauga skirstoma į aktyviają ir pasyviają.

## AKTYVIOJI SAUGA

Aktyviają saugą sudaro:

- Stabdžių antiblokavimo sistema (ABS)
- Stabdymo jėgos pasiskirstymas (EBV)
- Elektroninė stabilizavimo sistema (ESP)
- Slydimo valdymo sistema (ASR)
- Traukos kontrolės sistema (MSR)
- Elektroninis diferencinio blokatorius (EDS)
- Stabdžių stiprintuvas
- Kėbulo šildymas ir vėdinimas

### Stabdžių antiblokavimo sistema

Elektroninė sistema ABS ratų stabdymo jėgą sumažina ir padidina automatiškai. Taip garantuojamas optimalus valdymas ir stabilumas esant maksimaliam stabdymui. ABS neleidžia ratams užsiblokuoti stabdant.

Jeigu rato greitis automobilio greičio atžvilgiu tampa per lėtas ir ratas linkęs užsiblokuoti, tai šiam ratui sumažinama stabdymo jėga. Šis reguliavimo procesas pasireiškia pulsuojančiu stabdžio pedalo judesiu, kurio metu girdisi tam tikras garsas. Tai yra perspėjimas vairuotojui, kad ratai yra užsiblokavimo zonoje ir kad veikia ABS. Kad ABS tuo metu galėtų optimaliai atlikti reguliavimo funkciją, stabdžio pedalą laikykite nuspausta – jokių būdu „nepumpuokite“.

Staigiai stabdant slidžiam kelyje, išlieka geriausias automobilio valdymas, kadangi ratai neužsiblokuoja.

Negalima tikėtis, kad su ABS visose situacijose sutrumpės stabdymo kelias. Stabdymo kelias važiuojant žvyrkeliu arba puriai apsnigtu keliu gali netgi pailgėti.

### Stabdymo jėgos pasiskirstymas

Elektroninis stabdymo jėgos pasiskirstymas (EBV) esant normaliam stabdymui optimaliai paskirsto stabdymo jėgą priekinei ir užpakalinei ašiai. Stabdymo jėga sumažinama arba padidinama - tai priklauso nuo to, kiek keleivių jūs vežate arba kaip sunkiai pakrauta transporto priemonė.

### Elektroninė stabilizavimo sistema

Elektroninė stabilizavimo sistema (ESP) reguliuoja važiavimą kritinėse situacijose ir kartu su kitomis važiuoklės valdymo sistemomis - ABS, ASR ir MSR - neleidžia nukrypti nuo idealaus kurso. Pavyzdys: Jums reikia staigiai stabdyti ant kelio dangos su skirtingu paviršiumi. Automobilis, veikiamas fizikinių dėsnų, gali pradėti slysti į dešinę arba kairę. ESP atpažįsta šią situaciją ir padeda vairuotojui, suteikdama papildomos jėgos sukti vairą priešinga automobilio slydimui kryptimi. Dėmesio! Vairuotojui ESP suteikia vairavimo rekomendacijas tik kritinėse situacijose. Ši funkcija pati nevairuoja automobilio! Vairuotojas ir toliau yra atsakingas už savo automobilio vairavimą.

### Slydimo valdymo sistema

Slydimo valdymo sistema (ASR) neleidžia ratams užsiblokuoti arba prisisukti, taigi net išbėgdamas sunkiame ruože neiškryps iš vėžių.

### Traukos kontrolės sistema

Variklio sistema, valdanti traukos jėgą, kai ratai slysta (MSR) neleidžia praslysti varomiesiems ratams. Pavyzdžiui, esant plikledžiui, staiga atleidus akceleratoriaus pedalą arba stabdant su įjungta pavara. Jutikliai atpažįsta pavojingą situaciją, o sistema padeda išlaikyti važiavimo stabilumą.

### Elektroninis diferencinio blokatorius (EDS)

EDS padeda išvengti varančiųjų ratų prisisukimo.

### Stabdžių stiprintuvas

Hidraulinis stabdžių stiprintuvas atpažįsta numatomą staigų stabdymą, greitai sustiprina stabdymo jėgą iki galo ir taip padeda sutrumpinti stabdymo kelią.

## PASYVIOJI SAUGA

Pasyvioji sauga – tai įdiegtos papildomos saugos sistemos, kurios įvykus susidūrimui automatiškai atrakina dureles, išjungia degalų tiekimą, įjungia avarinį signalą ir gali dar daugiau.

### Saugos diržai

Pirmiau diržas, po to startas! Tai galioja ir vairuotojui ir keleiviams.



Teisinga saugos diržo ir galvos atramos padėtis



Teisingai saugos diržu prisisegusi nėščia moteris

Teisingai užsisėgus saugos diržus, staiga stabdant ar nelaimingo atsitikimo metu, sumažėja rizika susižeisti. Visada turite būti teisingai užsisėgę saugos diržus, kol automobilis važiuoja. Taip pat nėščios moterys ir asmenys su fizine negalia turi naudotis saugos diržais.

Viena iš pasyviosios saugos sistemų, kuri garantuoja papildomą saugumą yra elektra valdomi diržų įtempikliai, įtaisyti galinėje sėdynėje, o vairuotojui ir priekyje sėdinčiam keleiviui - su papildoma jėgos slopinimo funkcija.

#### Kodėl reikalingi saugos diržai?

Daugelis žmonių mano, jog nedidelės avarijos metu jie galės apsisaugoti nuo susitrenkimų, atsiremdami rankomis. Tai netiesa! Automobilio keleiviai, neprisėgę saugos diržų, yra „nesusijungę“ su automobiliu. Atsitrenkus į kliūtį priekiu, keleiviai ir toliau judės tuo pačiu greičiu, koku prieš smūgį važiuo automobilis! Neprisėgę keleiviai rizikuoja avarijos metu gauti sunkius sužeidimus!



Visi neprisėgę gauna sunkius sužeidimus automobiliui atsitrenkus į sieną



Neprisėgęs vairuotojas sviedžiamas į priekį



Neprisėgęs keleivis ant užpakalinės sėdynės nubloškiamas į priekį ant prisėgusio vairuotojo



Saugos diržų prisėgęs vairuotojas, kurį staigiai stabdant, sulaiko teisingai užsegtas saugos diržas

Visi automobilių gamintojai akcentuoja, kad saugos diržai yra pagrindinė apsaugos priemonė, o įvairios elektroninės sistemos, oro pagalvės ir kitokios naujovės yra tik priedas prie saugos diržų. Lietuvoje ant galinių sėdynių sėdintys keleiviai saugos diržų praktiškai niekuomet nesėgė, nors eismo įvykių metu jiems gresia ne mažesni sužalojimai. Taigi, saugos diržų neužsisėgęs keleivis, sėdintis ant galinės sėdynės, kelia pavojų ne tik sau, bet ir prieš jį sėdintiems žmonėms – susidūrimo su nejudančia kliūtimi metu gali juos mirtinai traumuoti.

**10 SEKUNDŽIŲ... KURIOS GALI IŠGELBĖTI TAVO GYVYBĘ**

Čekijos kompanija UAMK INDUSTRY pagamino automobilių saugos diržų efekto imitavimo įrenginį. Šio įrenginio demonstravimo tikslas – skatinti saugos diržų naudojimą. Gamintojai teigia, jeigu visi vairuotojai ir keleiviai automobilyje naudotų saugos diržus, žuvusiųjų eisme sumažėtų iki 30 procentų.

**Tik 10 sekundžių reikia kiekvienam vairuotojui, kad patikrintų, ar:**

- vaikai yra patikimai prisėgti vaikų saugos kėdutėse;
- visi keleiviai automobilyje prisėgę saugos diržus;
- automobilyje esantis bagažas padėtas į tam skirtą vietą ir pritvirtintas;
- jis pats tinkamai prisėgęs saugos diržą.

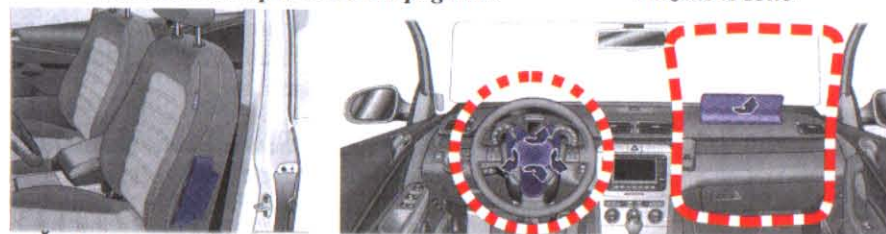
Saugos diržai yra viena svarbiausių priemonių eismo saugai gerinti. Vakarų šalių saugaus eismo ekspertai specialiujų bandymų metu įrodė, kad važiuojant 80 km/val. greičiu ir trenkiantis į nejudančią kliūtį, neprisėgęs saugos diržo vairuotojas tokiu pat greičiu jau po 0,044 sek. krūtine sulaužo vairą ir devynių tonų jėga trenkiasi į prietaisų skydą. Vairuotojo galvos kiaušas suskyla nuo smūgio į priekinį stiklą, o mirtis ištinka maždaug po 0,1 sekundės. Po 0,113 sekundės panašus likimas ištinka už nugaros sėdėjusį keivį, o dar po akimirkos automobilio salone nebelieka nė vieno gyvo žmogaus. Tik po to ant žemės pradeda kristi stiklo duženos ir metalo nuolaužos.

#### Oro pagalvės



Išsiskleidusios priekinės oro pagalvės

Vaizdas iš šono



Šoninė oro pagalvė priekinėje sėdynėje

Principinis oro pagalvių veikimo srities pavaizdavimas



Oro pagalvių galvos apsaugai montavimo vietos

Išsipūtusi oro pagalvė sumažina riziką susižeisti galvą ir viršutinę kūno dalį. Oro pagalvių sistema įrengta taip, kad automobiliui patyrus stiprų smūgį iš priekio, įsijungia priekinės vairuotojo ir greta sėdinčio keleivio oro pagalvės. Ypatingai sunkių eismo įvykių metu gali įsijungti ne tik priekinės, bet ir kitose vietose įrengtos oro pagalvės.

Dar viena iš pasyviosios saugos sistemų – tai jutikliai, kurie valdo vairuotojo ir priekyje sėdinčio keleivio oro pagalvių išsiskleidimą dviem etapais - tai priklauso nuo susidūrimo pobūdžio ir stiprumo. Dvi į sėdynių atlošus įmontuotos pagalvės apsaugo šoninio susidūrimo metu, be to, įtaisytos ir naujoviškos šoninių langų uždangos - įvykus susidūrimui jos uždengia visą langą nuo pirmojo iki trečiojo statramsčio.

Oro pagalvių sistema nėra saugos diržų pakaitalas! Priekinės oro pagalvės išsiskleidžia tik tuomet, kai susidūrimas su kliūtimi priekiu yra stiprus. Priekinės oro pagalvės neišsiskleidžia, kai patiriamas nestiprus smūgis iš priekio, iš šono arba galo, automobiliui apsvirtus bei avarijų metu, kuomet neviršijami nustatyti oro pagalvių išsiskleidimo parametrai valdymo įrangoje.

Geriausias oro pagalvių sistemos apsauginis poveikis bus pasiektas kartu su saugos diržais.

## Vaikiškos sėdynės

Jeigu vaikai neprisegti arba kitokiu būdu neužfiksuoti automobilyje, tai eismo įvykio arba staigaus stabdymo metu jie gali smarkiai susižeisti į automobilio salono interjero detales arba būti išmesti iš automobilio. Tuo atveju jei vaikas sėdi vaikiškoje sėdynėje arba kitu būdu užfiksuotas automobilyje, eismo įvykio metu sėdės savo vietoje ir lėtės kartu su automobiliu.

Vaikas, sėdintis ant automobilio galinės sėdynės, priekinio smūgio metu kelia pavojų vairuotojui ir keleiviams, sėdintiems automobilio priekyje. Statistiniai duomenys rodo, kad nuo vaiko, nepritvirtinto galinėje sėdynėje, smūgių žuvo ir kiti keleiviai, sėdėję priekyje. Priekinio smūgio metu, pavyzdžiui, judant automobiliui 50 km/h greičiu, kūno judesio energija bus tokia didelė, kad vaikas sveriantis 20 kg spaus priekinę sėdynę ir tą, kas sėdi joje, jėga proporcinga beveik dviem tonom.

Tyrimai rodo, kad eismo įvykio metu vaikai mažiau rizikuoja susižeisti negu suaugę. Rizika susižeisti labai priklauso nuo vaiko vietos automobilyje. Eismo įvykių statistika įrodė, kad vaikams daug saugiau važiuoti sėdint ant užpakalinės, nei ant priekinės sėdynės. Vaikui sėdint priekinėje sėdynėje rizika padvigubėja negu sėdint galinėje sėdynėje. Vaiko saugumo priemonės automobilyje turi saugoti, kad smūgio metu vaikas nebūtų sužeistas automobilio interjero detalių ar išmestas iš automobilio. Saugumo priemonės turi absorbuoti judesio energiją nesužeidžiant vaiko, tuo pačiu jos turi būti paprastos konstrukcijos.

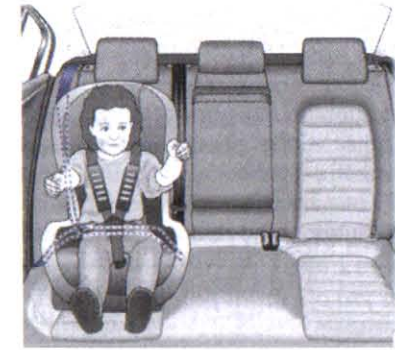
Šalyje kasmet įvyksta daugybė eismo nelaimių, kurių metu vairuotojai ir keleiviai žūsta tik todėl, kad susidūrimo metu per langus iškrenta iš automobilių. Tai ypač pavojinga vaikams, kurie negali naudotis suaugusiesiems skirtais saugos diržais. Vaikų saugumui užtikrinti būtina naudoti specialias vaikų svoriui ir ūgiui pritaikytas sėdynes.

Vaikiškos sėdynės skirstomos į penkis grupes:

- 0 grupė skirta vaikams, kurie sveria mažiau kaip 10 kg;
- 0+ grupė skirta vaikams, kurie sveria mažiau kaip 13 kg;
- I grupė skirta vaikams, kurie sveria nuo 9 iki 18 kg;
- II grupė skirta vaikams, kurie sveria nuo 15 iki 25 kg;
- III grupė skirta vaikams, kurie sveria nuo 22 iki 36 kg;



0 Grupė: iki 10 kg  
0+ Grupė: iki 13 kg



I Grupė: nuo 9 iki 18 kg

Priešingai važiavimo kryptiai sumontuota 0 grupės vaikiška sėdynė ant užpakalinės sėdynės, kuri geriausiai tinka ir kūdikiams iki 13 kg (0+ grupė)

Pagal važiavimo kryptį sumontuota 1 grupės vaikiška sėdynė ant užpakalinės sėdynės



II Grupė: nuo 15 iki 25 kg  
III Grupė: nuo 22 iki 36 kg

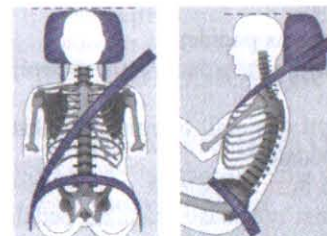
Važiavimo kryptimi sumontuota 2 grupės vaikiška sėdynė ant užpakalinės sėdynės

Vaikams, kurių svoris nuo 22 iki 36 kg ir kurių ūgis mažesnis nei 1,50 m geriausiai tinka sėdynės – pagalvės su atrama miegojimui, kartu naudojant teisingai prisegtus saugos diržus (III grupė).

Niekuomet netvirtinkite vaiko sėdynės ant priekinės sėdynės jeigu vaikas sėdi nugarą važiavimo kryptiai, o oro pagalvės veikimo mechanizmas įjungtas – **pavojus gyvybei!** Jeigu išimtiniais atvejais vaiką reikia vežti ant priekinės keleivio sėdynės, visomet išjungite oro pagalvės veikimo mechanizmą.

Kiekvienu atveju skaitykite ir atkreipkite dėmesį į informaciją ir perspėjimus nurodytus apie vaikiškų sėdynių naudojimą.

## Aktyviosios galvos atramos



Teisinga diržo ir galvos atramos padėtis

Patyrus smūgį į automobilio galą, keleiviai spaudžiami į sėdynę. Dėl kūno sudaromo slėgio į sėdynės atlošą, priekinių sėdynių aktyvios galvos atramos atsisailvina. Šiuo atveju galvos atramos labai greitai pasilenka į priekį ir tuo pačiu metu į viršų. Šis poslinkis sumažina atstumą tarp galvos ir atramos. Tokiu būdu sumažinamas galvos sužeidimų pavojus.

Galvos atramos visada turi būti sureguliuotos atitinkamai pagal ūgį.

## Kėbulas

Kėbulas nepaprastai gera apsauga eismo įvykių metu. Svarbiausi dalykai: priekinė automobilio dalis yra ypatingai stipri, itin tvirtas salonas su uždaro profilio slenksčiais, ypač stiprus plienas ir lazeriu suvirintos siūlės, taip pat nepaprastai stabili durų konstrukcija - maksimaliai šoninių plokštumų apsaugai.

Visos aprašytos saugos sistemos yra bendra patvaus automobilio saugumo koncepcijos dalis.



### Saugaus eismo pagrindų tezės

1. Reakcijos laikas – laiko tarpas nuo to momento, kai vairuotojas pastebi kliūtį iki to momento, kai imasi konkrečių veiksmų.
2. Pavargusio vairuotojo dėmesys ir reakcija pablogėja (reakcijos laikas pailgėja)
3. Neblaivaus vairuotojo reakcijos laikas pailgėja.
4. Akių perštėjimas, išblyškusi veido oda, mieguistumas – pagrindiniai požymiai, kad jūs pavargote.
5. Sustojimo kelias – tai kelias, kurį nuriada automobilis nuo to momento, kai vairuotojas pastebi kliūtį, iki visiško sustojimo.
6. Stabdymo kelias – tai kelias, kurį nuriada automobilis nuo to momento, kai vairuotojas nuspaudžia stabdžio pedalą, iki visiško sustojimo.
7. Stabdymo kelias proporcingas greičio padidėjimo kartų kvadratui, t.y. padidinus greitį 3 kartus, stabdymo kelias padidės 9 kartus.
8. Distancija – tai atstumas tarp dviejų automobilių, važiuojančių vienas kitam iš paskos.
9. Staigiai stabdant intensyvaus eismo kelyje išskyla pavojus, kad iš paskos važiuojantis automobilis atsitrenks į jūsų automobilį.
10. Staigiai stabdant, esant sausai kelio dangai, reikia nuspausti stabdžio pedalą, neišminant sankabos pedalo.
11. Jei stabdant sausame kelyje automobilio ratai slysta važiuojamosios dalies paviršiumi, tai nuo to stabdymo kelias tik pailgėja.
12. Slidžiame kelyje stabdoma naudojant pertraukiamo stabdymo būdą – periodiškai nuspaudžiant ir atleidžiant stabdžio pedalą. Tuo metu sankabos pedalas neturi būti išmintas.
13. Slidžiame kelyje stabdant varikliu, automobilio pastovumas padidėja.
14. Stabdant automobilį, kurio skirtingas dešiniųjų ir kairiųjų ratų padangų susidėvėjimas, šis gali nuslysti į šoną ar net apvirsti.
15. Transporto priemonių junginio vairuotojas turi stabdyti švelniai, tolygiai, iš anksto sumažinęs važiavimo greitį ir neišmynęs sankabos pedalo.
16. Jei stabdant automobilį, šis pradėjo slysti į šoną, reikia nustoti stabdyti.
17. Pravažiavęs brastą vairuotojas turi keletą kartų švelniai nuspausti stabdžių pedalą, kad pradžiūtų stabdžių kaladėlės.

18. Stačiose kalnų kelių nuokalnėse riedėti iš inercijos nerekomenduojama.
19. Jei išjungus pavarą ilgą laiką stabdysime leidžiantis nuo stačios nuokalnės, tai stabdžiai gali perkaisti ir nebeveikti.
20. Stabdant automobilį, užpakaliniai ratai pradeda slysti greičiau.
21. Jei staigiai sugedo darbinis stabdis, tai reikia persijungti (įjungti) žemiausią pavarą, bandyti stabdyti stovėjimo (rankiniu) stabdžiu, prirėkus pasinaudoti kliūtimi.
22. Jūs sustojote kelyje su nuolydžiu ir laukiate leidžiančio šviesoforo signalo. Tokiu atveju išlaikyti automobilį vietoje geriausia stovėjimo stabdžiu.
23. Staigiai stabdant automobilį, keleiviai ir nepritvirtintas krovinyvirsta į priekį, o staigiai padidinus važiavimo greitį – atgal.
24. Automobilio slydimo priežastimi gali būti tiek staigus stabdymas, tiek staigus greičio padidinimas.
25. Slidžiame kelyje staigiai atidarius karbiuratoriaus droselinę sklendę (nuspaudus akseleratoriaus pedalą), automobilis gali slysti į šoną.
26. Tam, kad automobilis su galiniais varančiais ratais nustotų slysti į šoną, vairą reikia pasukti į slydimo pusę. Po to, kai automobilis nustojo slysti, vairą iškart gražinti atgal.
27. Greičio padidinimas, važiuojant automobiliu su priekiniais varančiais ratais, gali padėti nutraukti galinės ašies šoninį slydimą.
28. Susidėvėjus automobilio padangoms, sukibimo su danga koeficientas mažėja.
29. Jei traukos jėga didesnė nei ratų sukibimo su danga jėga, tai automobilio varantieji ratai praslys.
30. Padidinus važiavimo greitį kelio vingyje, automobilį veikianti išcentrinė jėga padidėja (sumažinus - sumažėja).
31. Važiuodami tiesiu keliu 60 km/h greičiu, jūs netikėtai patekote į apledėjusį kelio ruožą. Tuo atveju geriausia pravažiuoti šį ruožą nekeičiant nei važiavimo krypties, nei greičio.
32. Jūs sukate į kairę, o kelio vingis pasirodė staigesnis nei tikėjotės. Tokiu atveju būtina sumažinti važiavimo greitį.
33. Jei važiuojant sprogo padanga, reikia išlaikyti važiavimo kryptį, sumažinti greitį ir sustoti.
34. Automobilio pastovumas virtimui tuo didesnis, kuo žemiau yra jo sunkio centras.
35. Tuščias krovininis automobilis pastovesnis už pilnai pakrautą, už autobusą su keleiviais ir už autokraną.
36. Pilna autocisterna pastovesnė už pusiau pripildytą.
37. Važiuojant kelio vingiu automobilis pastovesnis, jei pavara įjungta.
38. Kelio vingyje autojunginio priekaba pasislenka į kelio vingio centro pusę.
39. Važiuojant stačiose nuokalnėse, važiuoti lėtai nedaryti staigių judesių vairu.
40. Akvaplaningas (vandens pleištas, vandens tarpelis tarp padangos ir kelio dangos) jo dydis priklauso nuo važiavimo greičio, protektoriaus būklės, lietaus intensyvumo.

### EKONOMIŠKAS IR APLINKĄ TAUSOJANTIS VAŽIAVIMAS

Sunaudojamų degalų kiekį, aplinkos teršimą ir variklio, stabdžių bei padangų nusidėvėjimą daugiausia lemia trys faktoriai:

- Vairavimo stilius
- Eksploatacijos sąlygos (oro sąlygos, eismas keliuose)

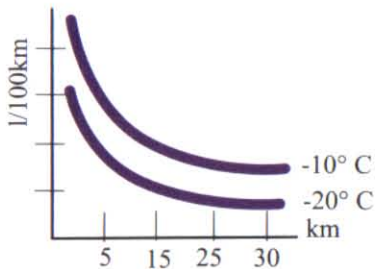
-Techninės prielaidos

Iš anksto įvertinant šiuos faktorius galima nesunkiai sumažinti sunaudojamų degalų kiekį 10 - 15 %.

Didžiausią degalų kiekį automobilis sunaudoja didinant greitį. Jeigu važiuojate iš anksto prognozuodami eismo situaciją, reikės mažiau stabdyti ir tuo pačiu, mažiau didinti greitį.

Variklio techninė būklė turi įtakos ne tik eismo saugumui ir automobilio vertės išsaugojimui, tačiau ir degalų sunaudojimui. Blogai sureguliuotas variklis be reikalo sunaudoja daug degalų. Kiekvieną kartą pildami degalus, patikrinkite tepalo kiekį. Tepalo suvartojimas labai priklauso nuo variklio apkrovimo.

Norint efektyviai sumažinti degalų suvartojimą ir kenksmingų medžiagų išmetimą, variklis ir katalizatorius turi pasiekti savo optimalią darbinę temperatūrą.



Tik užvedus šaltą variklį sunaudojama žymiai daugiau degalų. Tik po keleto kilometrų variklis įšyla iki darbinės temperatūros ir degalų sąnaudos normalizuojasi. Todėl stenkitės išvengti trumpų nuotolių. Čia svarbi ir lauko temperatūra.

Šioje diagramoje parodomos skirtingos degalų sąnaudos tiems patiems atstumams, esant +20°C ir -10°C temperatūrai. Automobilis žiemą visada sunaudos daugiau degalų nei vasarą.

## 11 patarimų kaip tausoti degalus

### 1. Išmeskite nereikalingą svorį.

Išmeskite tai, kas nereikalinga: gėrimų butelius, senus laikraščius, guminius batus, užsilikusias šiukšles - viską, kas nereikalinga ar artimiausiu metu neprireiks. Tokio taupyimo formulė paprasta: kiekvienam 100 km sudeginsite 0,5 l degalų mažiau, jeigu atsikratysite 100 kg. Vadinasi, jei iš automobilio išmetėte bent 10 kg, 100 km sutaupote po ~ 15 centų.

### 2. Šalin viską nuo stogo.

Nesvarbu, ar tai būtų dviračių laikiklis, stogo bagažinė ar tiesiog "ragai" - automobilio oro pasipriešinimo koeficientas smarkiai padidėja. Stogo bagažinė automobilio "apetimą" padidina 0,5 l/100 km (~ 1,5 Lt), o dviračio laikiklis - iki 4,6 l/100 km (~ 13,8 Lt).

### 3. Daugiau oro padangose

Per mažas oro slėgis padangose didina pasipriešinimą riedėjimui, dėl to didėja kuro sąnaudos ir galiausiai - išlaidos degalams. 0,2 baro mažesnis slėgis padangose reikalauja 1-2 proc. daugiau degalų. Patarimas: važinėkite padangas pripūtę iki maksimalios leistinos ribos (paisykite gamintojo nurodymų) ir bent kartą per mėnesį tikrinkite oro slėgį padangose.

### 4. Brangi alyva taupo degalus

Gerai patepsi - toli važiuosi. Kitą kartą keisdami alyvą nebepilkite pigių, o naudokite OW arba 5W klampumo alyvą. Ji yra brangesnė, tačiau gerokai skystesnė, todėl važiuojant trumpus atstumus arba žiemą, kai šalta, sunaudosite iki 5 proc. mažiau degalų.

### 5. Reguliariai atlikite techninę apžiūrą

Užsikimšęs oro filtras, aprūdijusios degimo žvakės, blogai sureguliuotas ir netolygiai veikiantis variklis. Nėra ko stebėtis, kad automobilis sunaudoja beprotiškai daug degalų. Serviso sąskaita patuštins kišėnę, tačiau padės sutaupyti nemažai degalų.

### 6. Užvedę automobilį iškart važiuokite

Užvedus automobilį šildyti veikiant varikliui laisvomis apsukomis - blogas įprotis. Tai neduoda nieko gera, tik padidina degalų sąnaudas. Tai užvedus automobilį - važiuojame.

### 7. Anksčiau įjungti pavaras.

Jeigu variklis dirba didelėmis apsukomis - suvartojama daugiau degalų. Kas važiuoja nedidelėmis apsukomis, tas sutaupo. Pavyzdžiui, *Ford Focus* su 1,8 l varikliu važiuodamas penkta pavana 50 km/h greičiu sudegina tik 4 l/100 km, užuot suvartojęs 8 - 7 l/100 km važiuodamas tuo pačiu greičiu antra pavana.

### 8. Leiskite ramiai riedėti.

Taupyimas prasideda jūsų galvoje. Taigi nereikia lėkti prie šviesoforo, o tada staigiai stabdyti. Geriau iš anksto nukelkite koją nuo greičio pedalo ir ramiai riedėkite iki šviesoforo. Svarbu neišjungti pavaros, nes visi naujesni automobiliai, turintys įpurškimo sistemą, nevartoja nei gramo daugiau degalų, jeigu rieda įjungta pavana nenuspaudus akceleratoriaus.

### 9. Taupykite elektros energiją.

Komfortas - brangus dalykas. Tai tinka ir kalbant apie automobilius. Elektros srovę gamina generatorius, o jį maitina variklis. Pavyzdys: klimato kontrolės sistema suvartoja iki 0,7 l/100km (~ 2,1 Lt), rūko žibintai - iki 0,3 l/100km (~ 0,9 Lt), radijas - iki 0,2 l/100 km (~ 0,6 Lt)

### 10. Nevažiuojate - išjunkite variklį.

Veikiantis variklis, kai nevažiuojate, vis tiek naudoja degalus. Todėl jei stovite daugiau nei 15 s, išjunkite jį. Tie, kurie nuosekliai laikosi šio principo, važinėdami mieste sutaupo iki 1 l degalų kiekvienam 100 km (~ 3 Lt).

### 11. Užuot pylę brangesnį, pilkite pigesnę benzina.

Dauguma naujų variklių turi jutklį, kuris atpažįsta degalų kokybę ir atitinkamai sureguliuoja variklį. Vadinasi, kartais pakanka normalaus 95 markės benzino vietoje 98, ypač tada, kai nereikia viso variklio galingumo. Ar tai tinka jūsų automobiliui, rasite jo instrukcijoje, kurioje turi būti parašyta, jog automobilis gali važiuoti 95 arba 98 markės benzinu.

## AUTOMOBILIO SANDARA IR GEDIMAI

### Stabdžiai

1. Nauji stabdžių trinkelė antdėklai pirmus 200-300 km turi būti saugiai įvažinėjami.
2. Automobilio stabdymo efektyvumą charakterizuoja stabdymo kelias ir maksimalus lėtėjimas.
3. Jei paspaudus stabdžio pedalą girdisi metalo cypimas, tai reiškia, kad sudilo stabdžių trinkelė antdėklai.
4. Jei iš hidraulinės stabdžių pavaros sunkiasi stabdžių skystis, reikia važiuoti į remonto vietą, vis pripilant stabdžių skysčio.
5. Stabdant tenka pakartotinai spausti stabdžio pedalą, kai stabdžių sistemoje yra oro.
6. Savaiminis rato stabdymas galimas dėl to, kas sulūžo stabdžių trinkelė spyruoklė.
7. Staigiai stabdant automobilį greičiau blokuojami (čiuožia) užpakaliniai ratai ar mažiau apkrauti.
8. Sugedęs stabdžių stiprintuvas sumažina stabdymo efektyvumą.
9. Velkamame automobilyje, kuriame įrengtas stabdžių stiprintuvas, kai variklis neveikia, stabdžių efektyvumas mažėja.

- Lengvojo automobilio stovėjimo stabdžiai blogai veikia, jeigu susidėvėję stabdžių trinkelį antdėklai.
- Stovėjimo stabdį greičiui mažinti stabdant galima naudoti kilus avarinei situacijai, sugedus darbiniam stabdžiui.
- Esant minusinei temperatūrai nuplovus automobilį plovykloje, prieš pastatant stovėjimui atviroje aikštelėje būtina pavažiuoti automobiliu jį stabdant, kad išdžiūtų stabdžių mechanizmai.

### Vairas

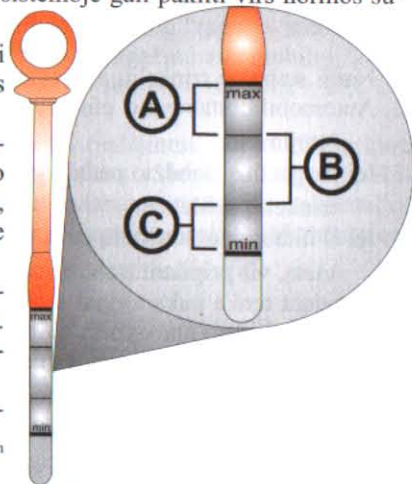
- Vairaračio laisva eiga padidėja dėl vairuojamųjų ratų guolių sudilimo, vairo traukių antgalių detalių sudilimo, vairo pavaros mechanizmo ir kitų detalių tvirtinimų susilpnėjimo, vairo mechanizmo detalių sudilimo.
- Sugedus vairo stiprintuvui vairo mechanizmas veikia, tačiau sunkiau vairuoti automobilį.
- Vairuojamųjų ratų sukinėjimas automobiliui stovint gali padidinti vairo mechanizmo detalių dilimą.

### Stiklo plovikliai

- Priekinio stiklo plovikliai gali neveikti dėl užterštų ploviklio purkštukų, užšalus plovimo skysčiui bakelyje, dėl nehermetiškų (nesandarių) žarnelių sujungimų.
- Automobilio kėbulo langai gali pradėti rasoti dėl neteisingai pasirinkto kėbulo šildymo ir vėdinimo režimo.

### Variklis

- Variklio visų cilindrų darbinį tūrį suma litrais vadinama variklio litražu.
- Staigiai paspaudus akceleratoriaus pedalą, girdisi cypimas, kurio priežastimi dažniausiai būna nepakankamai įtemptas, praslystantis trapecinis generatoriaus arba kito agregato pavaros dirželis.
- Antifrizas naudojamas užpildyti aušinimo sistemą.
- Variklis gali perkaisti dėl per mažo aušinimo skysčio lygio, sugedusio termostato, neveikiančio ventiliatoriaus.
- Aušinimo skysčio temperatūra aušinimo sistemoje gali pakilti virš normos sumažėjus skysčio lygiui sistemoje.
- Sugedus termostatui nekyla arba sunkiai pakyla aušinimo skysčio temperatūra iki normos (variklio peraušinimas).
- Važiuojant žemomis pavaromis dažnai sustojant, staiga gali pradėti kilti aušinimo skysčio temperatūra dėl neįsijungiančio ventiliatoriaus, staiga sumažėjusio skysčio aušinimo sistemoje (atsirado nutekėjimas).
- Tikrinti uždegimo žvakes, nuimant aukštos įtampos laidus, dirbant varikliui, draudžiama.
- Oktaninis skaičius charakterizuoja benzino atsparumą detonacijai.
- Išmetamosiose dujose yra ribojamas anglies viendeginio CO ir angliavandenilių  $C_nH_m$  kiekiai.
- Tepalo lygį variklyje galima pamatuoti tepalo lygio matuokliu. Jei tepalo lygis



yra srityje A - tepalo daugiau pilti nereikia, jei B – tepalo galima įpilti (maždaug 0,5 l), jei C – tepalo reikia įpilti (maždaug 1,0 l). Visiškai normalu, kad variklis sunaudoja tepalą. Priklausomai nuo važiavimo stiliaus ir eksploatacinių sąlygų, tepalo sunaudojimas gali siekti iki 1,0 l/1000 km. Todėl būtina reguliariai tikrinti tepalo lygį – geriausia tik esant šaltam varikliui

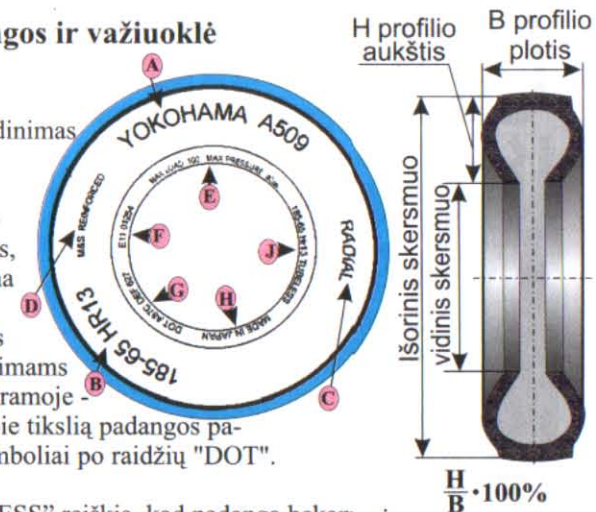
### Elektros įrenginiai

- Akumulatoriaus baterijos paskirtis kaupti elektros energiją, taip pat tiekti ją vartotojui nedirbant varikliui.
- Akumulatoriaus elektrolitas gaminamas iš sieros rūgšties ir distiliuoto vandens.
- Sumažėjus elektrolito lygiui akumuliatorių baterijoje (nutekėjimo nėra) iki reikiamo lygio pilamas distiliuotas vanduo.
- Kad išsikrovusi akumulatoriaus baterija rodo šie požymiai: bandant užvesti, starteris nesisuka arba sukasi labai lėtai, uždegimo jungiklių įjungus starterį gęsta lemputė prietaisų skydelyje, įjungti žibintai dega blausiai, įjungus starterį, užgęsta.
- Mažėjant aplinkos temperatūrai akumulatoriaus baterijos talpa mažėja.
- Įjungę posūkio signalą pastebėjote, kad kontrolinė lemputė mirksi dažniau nei paprastai, to priežastis – perdegusi vieno posūkio lemputė.
- Saugikliai elektros tiekimo grandinėje apsaugo elektros grandinę nuo perkrovimo.

### Padangos ir važiuoklė

#### Padangų žymėjimas

- A - Gamintojo ir padangos pavadinimas
- B - Padangos dydis.
- C - Konstrukcijos tipas
- D - Papildomi žymėjimai žieminiams ir sustiprintoms padangoms, M+S nurodo, kad padangą galima eksploatuoti žiemą.
- E - Maksimali apkrova bei slėgis
- F - Atitikimas UN/ECE reikalavimams
- G - DOT kodas DOT kodo (diagramoje - "G") sudėtyje yra informacija apie tikslią padangos pagaminimo vietą. Tai pirmi du simboliai po raidžių "DOT".
- H - Kilmės šalis
- J - tas pat, kaip ir "B", "TUBELESS" reiškia, kad padanga bekaamerė



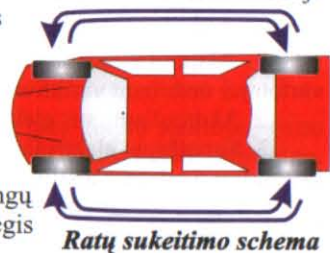
Kaip pasirinkti padangas savo automobiliui? Patarimas būtų toks: jei vasarą važinėjote padangomis 175/70 R13, žiemai reikėtų 165/80 R13, tai yra truputį siauresnių, bet aukštesnių. Tokiu atveju bendras rato aukštis išlieka toks pat. Jei turite automobilio eksploatacijos instrukciją, tai ten rasite rekomenduojamus padangų dydžius, arba gali patarti specializuotą parduotuvių darbuotojai.

### Padangų eksploataavimo problemos

Padangų eksploatacijos trukmė priklauso nuo oro slėgio padangose, važiavimo būdo ir teisingo padangų montavimo.

Padangos dėvisi. Ir gali dėvėtis nevienodai. Kad suvienodintume dėvėjimąsi, priekines padangas sukeičiame su galinėmis. Tačiau, tai nėra pats geriausias būdas. Pagalvokime: padangos dėvisi unikaliai, nudyla tik tam tikros sritys, jos prisitaiko prie automobilio. Jei padangas sukeisite, padanga prisitaikys prie vienos ašies, prie kitos turės vėl prisitaikyti, kad pradėtų dilti tolygiai. Ką daryti, jei kurios nors ašies padangos nusidėvėjusios netolygiai, tačiau didesnė protektoriaus dalis dar tinkama naudojimui? Pirkti naujas padangas, o netolygiai nusidėvėjusias išmesti? Yra pigesnis ir visai neblogas sprendimas - nusipirkti tik dvi naujas padangas ir uždėti jas ant priekinės ašies, o padėvėtas - ant galinės. Aišku, jei automobilio varantieji visi keturi ratai, keisti teks visas padangas.

Netolygų padangų nusidėvėjimą lemia ratų, padangų ir pakabos geometrinė būklė, taip pat netinkamas oro slėgis padangose:



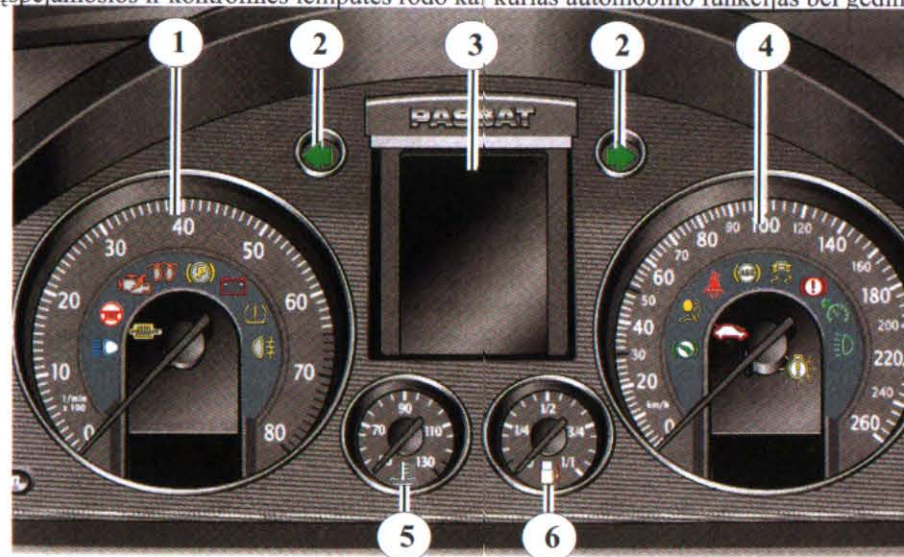
Problema	Priežastis
 <b>Tolygus dėvėjimąsi</b> <i>Visas protektoriaus paviršius dyla vienodai. Tai normalus dėvėjimąsi</i>	Tinkamas oro slėgis
 <b>Kraštų dėvėjimąsi</b> <i>Abu protektoriaus kraštai dėvisi greičiau už vidurį</i>	Per mažas oro slėgis Dažni staigūs posūkiai dideliais greičiais Per siaura padanga ratlankiams ilgai stovėjusios padangos
 <b>Vidurio dėvėjimąsi</b> <i>Protektoriaus vidurinė dalis dėvisi greičiau už kraštus</i>	Per didelis oro slėgis Per plati padanga ratlankiams ilgai stovėjusios padangos
 <b>Vieno krašto dėvėjimąsi</b> <i>Vienas protektoriaus kraštas dėvisi neįprastai greitai</i>	Nesuderinta važiuoklės geometrija (ratų išvrtimas) Ilgai stovėjusi padanga
 <b>Vietinis dėvėjimąsi</b> <i>Protektoriaus paviršiaus dalis (arba kelios dalys) dėvisi greičiau.</i>	Nesureguliuotos judančios, stabdžių sistemos dalys ar pakaba Deformuotas ratlankis Padanga susidėvėjusi iki kritinės ribos Dažni staigūs greitėjimai ir stabymai Per mažas oro slėgis padangose
 <b>Istrižas dėvėjimąsi</b> <i>Greičiau besidėvinti protektoriaus dalis (arba dalys) yra istrižo kryptiškumo.</i>	Nesureguliuotos judančios, stabdžių sistemos dalys ar pakaba Nesuderinta važiuoklės geometrija Deformuotas ratlankis Ilgai stovėjusios padangos Per mažas oro slėgis padangose
 <b>Plunksniškas dėvėjimąsi</b> <i>Protektoriaus sritys arba juostos, susidėvėjusios plunksniškomis formomis</i>	Nesuderinta važiuoklės geometrija (blogas ratų suvedimas) Sulenktas pusašis

### Ir dar:

1. Naujas padangas reikia įvažinėti (važiuoti ne taip dinamiškai kaip yra leistina) pirmuosius 500 km.
2. Žieminės padangas eksploatuoti vasarą leidžiama, bet nerekomenduojama.
3. Oro slėgis padangose tikrinamas prieš išvažiuojant automobiliui iš stovėjimo vietos, kai padanga šalta.
4. Padangos protektoriaus kraštas labiau dėvisi dėl padangos eksploatavimo esant per mažam oro slėgiui.
5. Vidurinė padangos dalis dėvisi dėl padangos eksploatavimo esant per dideliu oro slėgiu.
6. Per mažas oro slėgis padangose didina degalų sąnaudas.
7. Mažėjantis protektoriaus rašto gylis, dylant padangai, didina vandens pleišto ir automobilio šoninio slydimo tikimybes, ilgina stabdymo kelią.
8. Amortizatorių paskirtis gesinti kėbulo švytavimus, kai automobilis važiuoja nelygiu keliu.
9. Amortizatorius gerai veikia, jeigu paspaudus ir greitai atleidus automobilio sparną, kurio amortizatorius tikrinamas, kėbulas grįžta į pradinę padėtį ir sustoja.
10. Stabilizatorius sumažina automobilio kėbulo posvyrį kelio vingyje.
11. Pradedant važiuoti automobiliu su priekiniais varomaisiais ratais, ypač kelio vingyje, girdisi garsus, sausas spragsėjimas, kurio priežastis yra nusidėvėjęs pusašio šarnyras.
12. Apkrova ašiai neturi viršyti nustatytos šiai transporto priemonei.

### Įspėjamoji ir kontrolinė informacija



















Įspėjamosios ir kontrolinės lemputės rodo kai kurias automobilio funkcijas bei gedimus



1 - Tachometras su įvairia papildoma informacija, 2 - Posūkio rodyklės, 3 - Ekranas įvairiai informacijai, 4 - Spidometras su įvairia papildoma informacija, 5 - Aušinimo skysčio temperatūros indikacija, 6 - Degalų kiekio indikacija,



## Įspėjamoji ir kontrolinė informacija kurią kandidatas į vairuotojus turi suprasti

-  Įjungtos tolimosios šviesos  
**Dega:** elektromechaninis vairo stiprinimas sumažėjęs - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  **Mirksi:** gedimas elektroninio vairo kolonėlės užrakto sistemoje  
**Dega:** elektromechaninis vairo stiprinimas neveikia - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  **Mirksi:** gedimas elektroninio vairo kolonėlės užrakto sistemoje - toliau nevažiuokite!
-  Gedimas išmetamųjų dujų sistemoje - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje  
**Dega:** išankstinio pakaitinimo įrenginys įjungtas.
-  **Mirksi:** gedimas variklio valdyje (dyzeliniai varikliai) - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  Gedimas variklio valdyje (benzininiai varikliai) - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  **EPC** Stovėjimo stabdžio įrangos gedimas - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  **+** Generatoriaus gedimas - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  Vieno rato padangos slėgis yra per mažas arba yra sistemos gedimas.
-  Įjungti užpakaliniai rūko žibintai
-  Degalų bako dangtelis atidarytas
-  Dyzelinio kuro filtras
-  Įjungtas posūkio signalas kairėje
-  Įjungta posūkio signalas dešinėje
-  Mirksi kartu. Įjungta avarinė signalizacija
-  Aušinimo skysčio temperatūra per aukšta arba aušinimo skysčio lygis per žemas: sustokite ir leiskite varikliui atvėsti. Patikrinkite aušinimo skysčio lygį.
-  Kaitinamųjų lempučių gedimas
-  Įjungtas stovėjimo stabdis

-  Susidėvėję priekinių stabdžių trinkelė antdėklai - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  Per žemas langų apiplovimo skysčio lygis bakelyje
-  Degalų bake per mažai degalų (rezervinis lygis)
-  Tepalo slėgis per mažas - išjunkite variklį ir patikrinkite variklio tepalo lygį
-  Atidarytos durys  
Įsitinkinkite, kad visos durys visiškai uždarytos (iki antros fiksavimosi padėties).
-  Atidarytas bagažinės dangtis
-  Variklio tepalo lygis per žemas - patikrinkite variklio tepalo lygį
-  Nuspaustas stabdžio pedalas
-  Oro pagalvių sistemos defektas - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  Išjungta keleivio priekinė oro pagalvė
-  Saugos diržų įtempimo sistemos defektas - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  Prisisekite saugos diržais!
-  Gedimas stabdžių antiblokavimo sistemoje (ABS) - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje
-  Mirksi: elektroninė stabilumo programa (ESP) reguliuojama  
**Dega:** ESP sutrikdyta arba išjungta
-  **Dega:** gedimas stabdžių įrangoje - apsilankykite techninio aptarnavimo įmonėje  
**Dega** kartu su kontroline lempute  - stovėjimo stabdis įjungtas.
-  Užprogramuoto greičio palaikymo įrenginys yra įjungtas
-  Artimosios šviesos
-  Atidarytas variklio skyriaus dangtis
-  Avarinio sustojimo mygtukas

## KITI KONSTRUKCIJOS ELEMENTAI

1. Sankaba leidžia trumpam laikui atjungti variklį nuo transmisijos ir perjungiant pavaras, taip pat sklandžiai pajudėti iš vietos.
2. Dėl sankabos praslydimo didinant variklio apukas, automobilio greitis didėja lėtai arba visai nedidėja.
3. Sankaba gali praslysti užsiteršus frikciniams andėklams tepalu.
4. Automobilio pavarų dėžė leidžia ilgam laikui atjungti dirbantį variklį nuo transmisijos, keisti sukamąjį momentą perduodamą ratams ir automobiliui judėti atbuline eiga.
5. Kardaninė pavara yra automobiliuose su užpakaliniais varančiaisiais ratais.
6. Automobiliuose su visais varomaisiais ratais yra skirstomoji dėžė.
7. Važiuojant automobiliu reikia prisisegti saugos diržus, kad apsisaugotume nuo sužeidimo eismo įvykio metu ir kad neiškristume, netikėtai atsidarius duralėms.
8. Saugos diržai eismo įvykio metu prilaiko vairuotoją ir keleivius sėdynėse bei paskirsto atsirandančias jėgas.
9. Kai saugos diržai nuimti arba įtrūkę transporto priemonę eksploatuoti draudžiama.
10. Eismo įvykio metu žmones apsaugo saugos diržai (70%), o oro pagalvės (30%).

## MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TECHNINĖ BŪKLĖ

Automobilis gerai važiuoja tol, kol gera jo techninė būklė. Tam tikslui reikia nustatytais laiko tarpais atlikti visus techninio aptarnavimo darbus. Automobilio techninę būklę privalo kasdien kontroliuoti vairuotojas, nes tik jis gali nuolat sekti automobilio būklę važiuojant, o judančiame automobilyje daug lengviau pastebimi jo mechanizmų defektai negu stovinčiame.

- Lengvųjų automobilių techninės apžiūros periodiškumas kas 24 mėn.
- Krovininių automobilių techninės apžiūros periodiškumas kas 12 mėn.
- Autobusų, skirtų žmonėms vežti, techninės apžiūros periodiškumas kas 6 mėn.
- Naujų lengvųjų automobilių techninės apžiūros periodiškumas kas 36 mėn.

### Penki atvejai, kai taisyklės griežtai draudžia važiuoti:

- Neveikia pagrindinis stabdis
- Neveikia vairo mechanizmas.
- Netvarkingas transporto priemonės ir priekabos sukabinimo įtaisas.
- Lyjant ar sningant neveikia vairuotojo pusės stiklo valytuvai.
- Tamsiu paros metu arba esant blogam matomumui nedega joks (artimųjų, rūko, tolimųjų šviesų) priekinis kairysis žibintas, o sugedus bent vienai galinei gabaritinei šviesai neveikia avarinė šviesos signalizacija arba transporto priemonės gale nėra pritvirtinto avarinio sustojimo ženklas.
- Jeigu važiuojant atsiranda kitoks gedimas, dėl kurio transporto priemonė nebeatitinka nustatytų techninių reikalavimų, ir šio gedimo pašalinti neįmanoma, vairuotojui leidžiama važiuoti iki stovėjimo ar remonto vietos, laikantis reikalingo atsargumo.

## PRADEDANČIOJO VAIRUOTOJO ATMINTINĖ

**Norint pradėti važiuoti automobiliu, atsisėdus prie vairo, būtina:**

1. Sureguliuoti sėdynę.
2. Užsisiegti saugos diržus.
3. Sureguliuoti veidrodžius.

#### **Variklio užvedimas**

1. Pavarų svirtį nustatome į neutralią padėtį.
2. Truputį paspaudžiame akceleratoriaus pedalą.
3. Užvedame variklį.

#### **Pajudėjimas iš vietos**

1. Spaudžiame sankabos pedalą iki galo, įjungiamo pavarą.
2. Įjungiamo posūkio signalą, žiūrime į veidrodžius.
3. Atleidžiame stovėjimo stabdį.
4. Po truputį spaudžiame akceleratoriaus pedalą, palengva atleidžiame sankabos pedalą.
5. Automobiliui pajudėjus, išjungiamo posūkio signalą.

#### **Pavarų perjungimas iš žemesnės į aukštesnę**

Norint perjungti pavaras iš žemesnės į aukštesnę, automobilis turi įsibėgėti:

- Iš I į II – 20 km/h,
- Iš II į III – 35-40 km/h,
- Iš III į IV – 50-60 km/h,
- Iš IV į V – 80-90 km/h.

Automobiliui atitinkamai įsibėgėjus:

Atleidžiame greičio pedalą, spaudžiame sankabos pedalą iki galo, perjungiamo pavarą ir atleidžiame sankabos pedalą.

**Pastaba:** perjungiant pavaras, akceleratoriaus pedalas turi būti atleistas.

#### **Pavarų perjungimas iš aukštesnės į žemesnę**

Norint perjungti pavarą iš aukštesnės į žemesnę reikia sumažinti važiavimo greitį:

- Iš IV į III – 50 km/h,
- Iš III į II – 30 km/h,
- Iš II į I – 10 km/h.

Mažinti greitį galima atleidus akceleratoriaus pedalą, o jeigu to neužtenka – stabdžiais.

Sumažinus greitį, spaudžiame sankabos pedalą iki galo, perjungiamo pavarą, atleidžiame sankabos pedalą.

#### **Automobilio sustabdymas**

- Įjungiamo posūkio signalą kelkraščio ar važiuojamosios dalies krašto link, pristabdome nenuspaudę sankabos (stabdymas varikliu)
- Spaudžiame sankabos pedalą iki galo ir stabdome stabdžiu, kol automobilis sustoja.
- Pavarų perjungimo svirtį įjungiamo į neutralią padėtį ir atleidžiame sankabos pedalą.
- Išjungiamo posūkio signalą.
- Įjungiamo stovėjimo stabdį.

**Pastaba:** perjungiant pavaras, akceleratoriaus pedalas turi būti atleistas.

### **VAIRAVIMO PRAKTIKOS IR TEORIJOS EGZAMINAI VĮ „REGITRA“**

Teorijos ir vairavimo praktikos egzaminus gyventojai, nepaisant gyvenamosios vietos, gali laikyti bet kuriame VĮ „Regitra“ egzaminų filiale.

Egzaminų filialai veikia Vilniuje, Kaune, Šiauliuose, Panevėžyje, Klaipėdoje, Utenoje, Telšiuose, Alytuje, Marijampolėje, Tauragėje, Mažeikiuose, Rokiškyje. Bir-

žuose laikomas tik teorijos egzaminas.

Egzaminams galite užsiregistruoti internetu arba paskambinę į bet kurį egzaminų centrą.

VĮ „Regitra“ Vilniaus filialas: Lentvario g. 7, 02241 Vilnius (20 maršruto autobusas iš Lazdynų), tel. (+5) 266 0019

Dirba: antradieniais - penktadieniais 8.00 – 16.45, šeštadieniais 7.30 – 14.45  
Kiekvieno mėnesio antros savaitės trečiadienį klientai aptarnaujami iki 14 val.

#### **Teorijos egzaminas**

Atvykęs laikyti teorijos egzamino, kandidatas į vairuotojus privalo pateikti asmens tapatybę patvirtinantį dokumentą ir mokymo kursų baigimo liudijimą (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nustatyta forma).

Teorijos egzaminui laikyti skiriama 60 minučių. Į šį laiką įskaitomas kandidato į vairuotojus sutikimas; egzamino tvarkos išaiškinimas; 30 minučių testo sprendimui bei egzamino rezultatų paskelbimui skirtas laikas. Egzaminui naudojama kompiuterinė programa.

#### **Vairavimo egzaminas**

Kandidatas į vairuotojus privalo pateikti šiuos dokumentus:

- asmens tapatybę patvirtinantį dokumentą.
  - Vairuotojo sveikatos patikrinimo medicininę pažymą apie jo sveikatos būklės tinkamumą pageidaujama kategorijų transporto priemonių vairavimui (Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministerijos nustatytos formos);
  - Sveikatos žinių pažymėjimą, kad asmuo išklause pirmosios medicinos pagalbos nukentėjusiesiems suteikimo kursą (Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministerijos nustatyta forma);
  - mokymo kursų baigimo liudijimą (Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos nustatyta forma);
  - galiojantį vairuotojo pažymėjimą, jei anksčiau buvo išduotas;
- Jeigu duomenys apie asmenį išvardintuose dokumentuose nesutampa su asmens dokumento duomenimis ir (ar) Lietuvos Respublikos gyventojų registre tvarkomais duomenimis, turi būti pateikti ir dokumentai, patvirtinantys asmens duomenų pasikeitimo faktą (santuokos liudijimas, vardo, pavardės pakeitimo pažymėjimas).

Vairavimo egzaminą galima laikyti tik išlaikius teorijos egzaminą. Vairavimo praktikos egzaminas laikomas VĮ „Regitra“ egzaminavimui skirtomis transporto priemonėmis.

Egzamino trukmė - 60 - 90 min. Į šį laiką įskaičiuojamas kandidato į vairuotojus sutikimas; su eismo sauga susijęs techninis transporto priemonės patikrinimas; susipažinimas su transporto priemone ir pasirėngimas vairavimui; specialieji vairavimo pratimai; vairavimas realiomis eismo sąlygomis (ne mažiau kaip 25-45 min., priklausomai nuo transporto priemonės kategorijos); egzamino metu padarytų klaidų išaiškinimas ir rezultato paskelbimas.

Neišlaikęs bet kurio egzamino klientas turi galimybę užsiregistruoti jo perlaikymui, rašyti apeliaciją, jeigu nesutinka su egzaminuotojo įvertinimu.

VĮ „Regitra“ internetiniame puslapyje galima susipažinti su vertinimo kriterijais (kritinėmis, bendrosiomis kritinėmis, nekritinėmis ir specifinėmis pasikartojančiomis klaidomis, patikrinimo prieš važiavimą klausimais bei specialiaisiais važiavimo

pratimais) adresu ( www.regitra.lt ⇒ Egzaminavimas ⇒ Praktikos egzaminas ⇒ Vertinimo kriterijai).

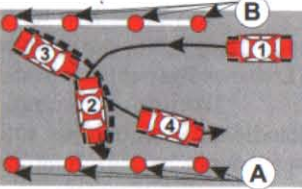
Šiame puslapyje galima rasti egzaminavimo paslaugų kainoraštį adresu www.

## VIENAS IŠ BŪDŲ KAIP PRADEDANČIAJAM ATLIKTI MOKYMO AIKŠTELĖS PRATIMUS

1. 1 2 3 4 5 - tai automobilių tarpinės padėties  
2. Visada atlikę pratimą pasakote - "pratimas atliktas" (patraukiame stovėjimo stabdžio svirtį)


**1.**

1) važiuojame kuo arčiau gairelių B iki juostos vidurio sukame vairą į kairę ir sustojame kiek galima arčiau iki A gairelių 2) sustojame, įjungiamo užpakalinę pavarą ir lėtai važiuodami atbulomis sukame vairą į dešinę iki galo t.y. kol vairas nebesisuka, tuo metu atsukę žiūrime atgal ir važiuojame kiek galime iki B gairelių 3) sukame vairą į kairę ir išvažiuojame 4)



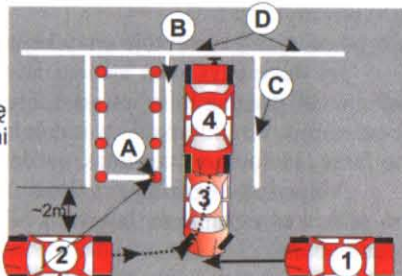
**2.**

1) sustojame, prie linijos A patraukiame stovėjimo stabdžio rankeną, įjungiamo pirmą pavarą, paspaudžiame akceleratoriaus pedalą, kad variklio alkūninio veleno apsisukimai būtų 1200 - 1500 aps/min stebime, kad apsisukimai nesumažėtų, tuo pat metu pamažu atleidžiame sankabos pedalą iki pajuntame automobilio judėjimo pradžią (sankabos sukibimą) tada po truputį nuleidinėjame stovėjimo stabdžio rankeną, bet sankabos daugiau neatleidžiame ir nepajudėję atgal važiuojame 2)



**3.**

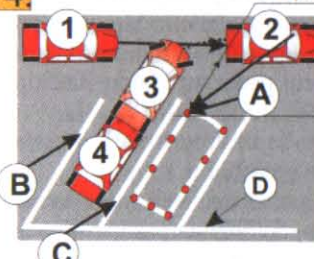
1) važiuojame lygagrečiai linijai D ir sustojame 2) kai per užpakalinių durelių mažąjį langelį ( šio langelio užpakalinėje dalyje) pamatome kampinę gairelę (A), susukame vairą į dešinę ir stebėdami dešiniąjame veidrodyje A gairelę važiuojame iki automobilis bus lygagrečiai linijoms B ir C - 3) sustojame, ištiesiname ratus (t.y. atsukame vairą 1,5 karto) ir važiuojame iki padėties 4)



**4.**

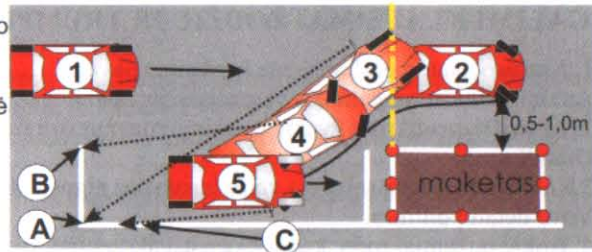
1-1,5 m.

1) važiuojame lygagrečiai linijai D 1-1,5 m. atstumu nuo A gairės ir sustojame 2) kai per užpakalinių durelių mažąjį langelį ( šio langelio užpakalinėje dalyje) pamatome kampinę gairelę A, sukame vairą į dešinę ir stebėdami dešiniąjame veidrodyje A gairelę važiuojame iki automobilis bus lygagrečiai linijoms B ir C - 3) ištiesiname ratus (t.y. atsukame 1,5 vairo apsisukimo) ir važiuojame iki padėties 4) didesnę dėmesį skirdami dešiniajai pusei, nes galinis dešinysis automobilio kampas yra arčiau kliūtis.



**5.**

1) privažiuojame prie maketo lygagrečiai 0,5 - 1 m. atstumu 2) sulyginame maketo ir automobilio galus (brūkšninę geltona linija), susukame vairą į dešinę, važiuojame kol kairiame veidrodyje pamatome tolimąjį nišos kampą A , ištiesiname automobilio ratus 3) važiuojame tiesiai kol B taškas atsiduria užpakalinių durelių lango viduryje, (arba geltona brūkšninė linija, maketo galinė dalis sutampa su automobilio priekiu) susukame vairą į kairę 4) važiuojame kol C linija ir automobilis bus lygagrečtūs, 5) ištiesiname ratus ir pavžiuojame atbulomis, pavažiuojame tiesiai į priekį.



**6.**

1) važiuojame tiesiai ir sustojame 2) arčiau linijos A, nuleidę abu veidrodėlius žemyn taip kad matytume liniją A įjungiamo užpakalinę pavarą ir važiuojame atbulomis po truputį sukdami vairą į dešinę stebėdami liniją A, kad ant jos neuvažiuotume, kai liniją A pradame blogiau matyti ("pabėga" iš veidrodėlio taškas D susilygina su galine automobilio dalimi) susukame vairą visiškai, ir žiūrėdami į kairįjį veidrodį pamatome liniją B, važiuojame kol automobilis bei linijos A ir B bus lygagrečiai 3) atsukame vairą 1,5 karto ir ratai atsisuka tiesiai, važiuojame iki padėties 4) kad matytume tašką D, sustojame, išvažiuojame laikydami arčiau linijos B ir kiek galima arčiau sukdamė pro gaires C, stebime dešiniąjame veidrodyje tašką D tiesiname vairą sustojame 2)



### RANKŲ PADĖTIS ANT VAIRARAČIO



### POSŪKIAI VAIRARAČIU ATSIDURUS ŠONINIAM AUTOMOBILIO SLYDIMUI (automobilis slysta į dešinę pusę)



### POSŪKIŲ ATLIKIMAS (viena ranka)

VAIRARATIS - PASVIRĖS

VAIRARATIS - HORIZONTALIOJE PADĖTYJE



## GALIMI KLAUSIMAI ŽODŽIU IR TRUMPI ATSAKYMAI Į JUOS

1. Kuriuose automobiliuose yra kardaninė pavara?  
Automobiliuose su galiniais varančiaisiais ratais.
2. Ar leidžiama tikrinti žvakių tvarkingumą nuimant nuo jų laidus, kai variklis veikia?  
Draudžiama.
3. Kokios priežastys sąlygoja vairo laisvosios eigos didėjimą eksploatuojant automobilį?  
Vairo detalių dilimas.
4. Kokie požymiai rodo, kad išsikrovusi akumulatoriaus baterija?
  - 1) bandant užvesti starteris nesisuka arba sukasi labai lėtai;
  - 2) uždegimo jungikliu įjungus starterį gęsta lempučių prietaisų skydelyje;
  - 3) įjungti žibintai dega blausiai, įjungus starterį užgesta;
  - 4) visi išvardinti atvejai.
5. Kurie automobilio ratai greičiau blokuojami (čiuožia staigiai stabdant automobilį)?  
Užpakaliniai.
6. Kokia akumulatoriaus baterijos paskirtis?  
Kaupti elektros energiją. Taip pat tiekti ją vartotojui, nedirbant varikliui.
7. Padanga pažymėta 195/65 R 15. Ką reiškia R raidė?  
Nurodo padangos tipą (radialinė).
8. Lengvojo automobilio stovėjimo stabdys blogai veiks, jei:  
Susidėvėję stabdžių trinkelė antdėklai.
9. Ar leidžiama eksploatuoti žieminės padangas vasarą?  
Leidžiama.
10. Kokia sankabos paskirtis?  
Leidžia atjungti variklį nuo transmisijos įjungiant ir perjungiant pavaras, taip pat leidžia pajudėti iš vietos?
11. Kada temperatūra aušinimo sistemoje gali pakilti aukščiau normos?  
Sumažėjus skysčio lygiui sistemoje.
12. Dėl kokių priežasčių labiau dėvisi padangos protektoriaus kraštai?  
Dėl padangos eksploatavimo esant per žemam oro slėgiui.
13. Kokią įtaką daro sugedęs stabdžių stiprintuvas stabdžių sistemos darbui?  
Sumažėja stabdymo efektyvumas.
14. Sumažėjus elektrolito lygiui akumulatoriaus baterijoje (nutekėjimo nėra) iki reikiamo lygio pilama:  
Distiliuotas vanduo.
15. Ką reiškia ant padangos šono esančios raidės M+S?  
Nurodo, kad padangą galima eksploatuoti žiemą.
16. Paspaudus darbinio stabdžio pedalą, girdisi cypimas arba metalinis girgždesys, nes:  
Labai susidėvėję stabdžių frikciniai antdėklai (trinkelės).
17. Ar veikia vairo mechanizmas sugedus vairo stiprintuvui?  
Veikia, bet sunkiau vairuoti automobilį.
18. Ką vadiname variklio litražu?  
Visų variklio cilindrų darbinų tūrių sumą išreikštą litrais.
19. Iš kokių komponentų gaminamas akumulatoriaus elektrolitas?  
Sieros rūgštis ir distiliuoto vandens.
20. Esant minusinei temperatūrai nuplovus automobilį plovykloje, prieš pastatant stovėjimui atviroje aikštelėje būtina:  
Pravažiuoti automobiliu jį stabdant, kad išdžiūtų stabdžių mechanizmai.

21. Kokia automobilio pavarų dėžės paskirtis?  
Leidžia ilgam laikui atjungti dirbantį variklį nuo transmisijos. Keisti sukamąjį momentą paduodamą ratams ir automobiliui, judėti atbuline eiga.
22. Staigiai paspaudus kuro padavimo pedalą, girdisi cypimas, kurio priežastimi dažniausiai būna:  
nepakankamai įtemptas, praslystantis trapecinis generatoriaus arba kito agregato pavaros dirželis.
23. Kokią įtaką akumulatoriaus baterijos talpai turi aplinkos temperatūra?  
Mažėjant temperatūrai talpa mažėja.
24. Dėl kokios priežasties padanga greičiau dyla vidurinėje dalyje?  
Dėl padangos eksploatavimo esant per aukštam oro slėgiui.
25. Dėl kokių priežasčių gali neveikti priekinio stiklo plovikliai?
  - 1) dėl užsiteršusių ploviklio purkštukų;
  - 2) užšalus plovimo skysčiui bakelyje;
  - 3) dėl nehermetiškų žarnelių sujungimų;
  - 4) visi išvardinti atvejai.
26. Dėl kokių priežasčių praslysta sankaba?  
Užsiteršus sankabos frikciniam antdėklams tepalu.
27. Pradedant važiuoti automobiliu su priekiniais varomaisiais ratais ypač posūkyje, girdisi garsus, sausas spragsėjimas, kurio priežastis yra:  
susidėvėjęs pusašio šarnyras.
28. Padanga pažymėta: 195/65 R15. Ką nurodo skaičius 15?  
Ratankio skersmenį.
29. Kuriuose automobiliuose yra skirstymo dėžė?  
Automobiliuose su visais varomaisiais ratais.
30. Kaip vairuotojui reikėtų elgtis pastebėjus, kad iš hidraulinės stabdžių sistemos sunkiasi stabdžių skystis?  
Nuolat tikrinti stabdžių skysčio lygį ir jį papildant, vykti į remonto įmonę.
31. Kokių medžiagų kiekis išmetamosiose dujose yra ribojamas?  
Anglies viendeginio (CO) ir angliavandenilių (CH).
32. Kuris skystis pilamas į variklio aušinimo sistemą?  
Antifrizas (aušinimo skystis).
33. Į ką turi atkreipti dėmesį velkamojo automobilio, kuriame įrengtas stabdžių stiprintuvas kai variklis neveikia.  
Jo vairuotojas privalo atkreipti dėmesį į sumažėjusį stabdymo efektyvumą.
34. Kokį pavojų kelia mažėjantis protektoriaus rašto gylis dylant padangai?
  - 1) didėja akvaplanavimo (vandens pleišto) tikimybė;
  - 2) ilgėja automobilio stabdymo kelias.
  - 3) didėja automobilio šoninio slydimo tikimybė;
  - 4) visi išvardinti atvejai.
35. Kokį vaidmenį atlieka saugikliai elektros tiekimo grandinėje?  
Apsaugo elektros grandinę nuo perkrovimo.
36. Benzino oktaniškas skaičius charakterizuoja:  
Benzino atsparumą detonacijai.
37. Kokią antifrizo paskirtis?  
Naudojamas užpildyti aušinimo sistemą

38. Dėl kokių priežasčių, važiuojant žemomis pavaromis dažai sustojant, staiga gali pradėti kilti aušinimo skysčio temperatūra?

- 1) neišsijungia ventiliatorius;
- 2) staiga sumažėja skysčio aušinimo sistemoje (atsirado nutekėjimas)
- 3) dėl bet kurios nurodytos priežasties.

39. Kada tikrinamas oro slėgis padangose?

Prieš išvažiuojant iš stovėjimo vietos, kai padanga šalta.

40. Kokie požymiai rodo, kad sankaba praslysta?

Didinant variklio apsakas, automobilio greitis didėja labai lėtai arba visai nedidėja.

41. Dėl kokių priežasčių nepakyla arba sunkiai pakyla temperatūra aušinimo sistemoje iki normos (variklio peraušinimas)?

Sugedo termostatas.

42. Kokia stabilizatoriaus paskirtis?

Sumažina automobilio kėbulo posvyrį posūkyje.

43. Kokia amortizatorių paskirtis?

Slopina automobilio kėbulo švytavimus.

44. Kodėl gali būti nuolat stabdomas kuris automobilio ratas?

Nutrūko stabdžių trinkelėlių gražinimo spyruoklė.

45. Įjungę posūkio signalą pastebėjote, kad kontrolinė lemputė mirksi dažniau nei paprastai. Kokia to priežastis?

Perdegusi viena posūkio lemputė.

46. Kokia yra akumuliatorių baterijos paskirtis?

- 1) tiekti elektros energiją starteriui užvedant variklį;
- 2) tiekti elektros energiją imtuvams, varikliui nedirbant;
- 3) abiem išvardintais atvejais.

47. Dėl kokios priežasties gali pradėti rasoti kėbulo langai?

Neteisingai pasirinktas kėbulo šildymo ventiliavimo režimas, užsikimšęs salono oro filtras.

48. Amortizatorius veikia (nesugedęs), jeigu:

Paspaudus ir staigiai atleidus automobilio sparną, kurio amortizatorius tikrinamas, kėbulas grįžta į pradinę padėtį ir sustoja.

## LITERATŪRA

1. Kelių eismo taisyklės, su pakeitimais, patvirtintos LR vyriausybės
2. Zingeris G., Parchačiovas A., „Penkios sekundės iki avarijos“, Vilnius „Mokslas“, 1989
3. Kurgas I., „Skubėk lėtai“, Vilnius „Mokslas“, 1988
4. Bonas A., „Automobilio vairavimo menas“, Vilnius „Mintis“, 1980
5. Zasada S., „Saugus greitis“, „Alma Litera“, 2002
6. Saugus eismas keliuose; patarimai vairuotojams, Lucijus, Š. 2004
7. Valaitis S., „Mokomės vairuoti automobilį“, Litimo, V.2000
8. Tiškevičius J., „Vairavimo pradmenys“, V. 2001
9. VW automobilio eksploatavimo žinynas, 2001

## AUTOMOBILIO PARUOŠIMAS TECHNINEI APŽIŪRAI

