



2004, Vairavimo Teorijos Testas

# **SAUGUS EISMAS**

Sudarė: T. Šivickas ir T.Rimkus

***Vairavimo Teorijos Testas***  
**2004**

## Leidėjų žodis

Ši knygelė - tai tarsi priedas prie Kelių Eismo Taisyklių mokomosios programos "Išmokime Vairuoti – 2". Abu šie produktai sudaro papildomą metodinę medžiagą, skirtą savarankiškai ruošti vairavimo egzaminui. Nebūtinai visa pateikta informacija yra reikalinga egzaminams. Čia yra ir šiaip naudingos medžiagos bendram kiekvieno vairuotojo išprusimui, taip pat techninės informacijos. Ši knygelė surinkta naudojantis nuo 2004 m. kovo 31 d. įsigaliojusiais viešais dokumentais ir teisės aktais, skelbtais "Valstybės Žiniuose", "Lietuvos Vairuotojų Sąjungos" svetainės (<http://www.lvs.lt>) informacija, taip pat kita internete platinama naudinga medžiaga. Knygelę išleido "Vairavimo Teorijos Testas" – nepriklausoma virtualių produktų kūrėjų komanda. Šis produktas yra išleistas nekomerciniais tikslais. Visos teisės į panaudotus straipsnius priklauso tų straipsnių autoriams. Oficiali svetainė: <http://vtt.tik.lt>. Dėl pastabų ar pasiūlymų kreiptis: [metodman@delfi.lt](mailto:metodman@delfi.lt)

## TURINYS

[Maksimalūs transporto priemonių greičiai](#)  
[Leistini greičiai Europos Sąjungos šalyse](#)  
[Kelių transporto priemonių kategorijos](#)  
[Leistinas maksimalus alkoholio kiekis vairuotojo kraujyje pasaulyje](#)  
[Alkoholio kiekio kraujyje priklausomybė nuo gėrimo, jo kiekio ir laiko](#)  
[Nuobaudos už Kelių Eismo Taisyklių pažeidimus](#)  
[Pirmosios pagalbos vaistinėlės sudėtis](#)  
[Pirmosios med. pagalbos teikimo tvarka ir naudotini vaistai](#)  
[Apie padangas](#)  
[Ratlankiai](#)  
[Slidus kelias](#)  
[Vaikiškų sėdynių panaudojimas automobilyje](#)  
[10 sekundžių, kurios gali išgelbėti tavo gyvybę](#)

# MAKSIMALŪS LEISTINI TRANSPORTO PRIEMONIŲ GREIČIAI

TRANSPORTO PRIEMONĖS RŪŠIS		Maksimalus leistinas greitis, km/h				
		Automagis tralėse	Keliuose su skir. juosta	Kituose keliuose	Gyvenvi etėse	Gyvena mojoje zonoje
Lengvieji automobiliai	nuo 04-01 iki 11-01 d.	130	100	90	50	20
	nuo 11-01 iki 04-01 d.	110	100	90	50	20
Motociklai, krovininiai automobiliai (bendr. masė iki 3,5 t)		110	100	90	50	20
Krovininiai automob., junginiai, autobusai su priekabomis		90	80	70	50	20
Autobusai		100	90	80	50	20
Lengvieji aut. su priekabomis		90	90	90	50	20
Vežant moksleivius spec. reisais, žmones krovininiais automobiliais, velkant standžia vilktimi		70	70	70	50	20
Velkant lanksčia vilktimi		50	50	50	50	20
Neturint 2 m. vairavimo stažo		70	70	70	50	20
Besimokantiems vairuoti		draudžiama	70	70	50	20
Vežant didelių gabaritų krovinius su policijos leidimu		50	50	50	50	20
TP su skiriamuoju greičio ribojimo ženklu		Ne didesniu, nei nurodyta ženkle				

Sudaryta pagal Lietuvoje galiojančias Kelių Eismo Taisykles

## LEISTINI GREIČIAI EUROPOS SĄJUNGOS ŠALYSE

Greičio apribojimai Europos šalyse 2000 m. lengviesiems automobiliams miestuose ir gyvenvietėse (GV), magistraliniuose keliuose (MK), automagistralėse (AM)

Šalis	GV	MK	AM
Austrija	50	-	130
Belgija	50	90	120
Baltarusija	50	90	-
Moldova	60	90	-
Danija	50	80	110
Suomija	50	80/100	120
Prancūzija	50	90	130
Vokietija	50	100	130
Graikija	50	100	120
Islandija	48	-	113
Italija	50	90	130
Rusija	60	90	110
Olandija	50	100	120
Portugalija	50	100/90	120
Ispanija	50	100	120
Švedija	50/30	90/110	70/110
D. Britanija	48	90	113
Čekija	50	90	130
Vengrija	50	100	120
Islandija	50	90	-
Izraelis	50	90	100
Latvija	50	90	-
<b>Lietuva</b>	<b>50</b>	<b>90</b>	<b>110/130</b>
Norvegija	50	90	90/100
Lenkija	60	90	130
Rumunija	50	90	-
Slovakija	60	90	130
Slovėnija	60	90	120
Šveicarija	50	100	120
Ukraina	60	90	-

## KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ KATEGORIJOS IR VIARUOTOJŲ MINIMALUS AMŽIUS

Asmenys siekiantys tapti automobilių ar motociklų vairuotojais turėtų žinoti, kad vien tik noro tapti vairuotoju nepakanka. Lietuvoje kaip ir visame pasaulyje vairuotojams keliami tam tikri reikalavimai ir tik įvykdžius šiuos reikalavimus gali būti suteikta automobilių ar motociklų vairavimo teisė bei išduotas vairuotojo pažymėjimas patvirtinantis šią teisę. Taigi, vairuotojo pažymėjimas išduodamas nuolat gyvenantiems Lietuvos Respublikoje ne jaunesniems kaip nustatyto amžiaus asmenims, kurių sveikatos būklė yra tinkama vairuoti tam tikros kategorijos transporto priemonę, mokantiems Kelių eismo taisykles, žinantiems kitus teisės aktus, reglamentuojančius kelių eismą, išklausiems pirmosios medicinos pagalbos kursą bei išlaikiusiems kvalifikacinius egzaminus kompetentingoje institucijoje.

Vairuotojo pažymėjimas patvirtina teisę vairuoti tų kategorijų transporto priemones, kurios nurodytos vairuotojo pažymėjime. Be to vairuotojas privalo vykdyti vairuotojo pažymėjime nurodytas kitas sąlygas (vairuoti tik su akiniais ar kontaktiniais lęšiais; rankinis valdymas, transporto priemonė su automatine pavarų dėže ir pan.).

### **A1 kategorija - 16 metų;**

( lengvieji motociklai, kurių variklio darbinis tūris yra didesnis kaip 50 cm<sup>3</sup>, bet ne didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup> ir jų galia neviršija 11 kW (15 AG);

### **A kategorija - 18 metų;**

( motociklai su šonine priekaba arba be jos). *PASTABA: Vairuoti motociklus, kurių galia didesnė kaip 25 kW (34 AG) arba galios ir masės santykis didesnis kaip 0,16 kW/kg (0,22 AG/kg), suteikiama teisė tik turintiems ne trumpesnę kaip dvejų metų motociklų (A kategorija) su žemesnėmis charakteristikomis*

*vairavimo patirtį.*

**B1 kategorija - 16 metų;**

(B kategorijos automobiliai trimis ar keturiais ratais, kurių maksimalus konstrukcinis greitis didesnis kaip 45 km/h ir (arba) variklio darbinis tūris didesnis kaip 50 cm³. Nepakrautos transporto priemonės masė turi būti ne didesnė kaip 550 kg. Į nepakrautų elektrinių transporto priemonių masę neįskaičiuojama akumuliatorių baterijų masė);

**B kategorija - 18 metų;**

(automobiliai, kurių leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 3500 kg ir turintys ne daugiau kaip aštuonias sėdimąsias vietas be vairuotojo vietos; šie automobiliai gali būti sujungti su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg.);

**BE kategorija - 19 metų;**

(B kategorijos automobilio ir priekabos, kurios leidžiama maksimali masė didesnė kaip 750 kg, junginiai);

**C1 kategorija- 18 metų;**

(automobiliai, kurie nepriskiriami D kategorijai ir jų leidžiama maksimali masė yra didesnė kaip 3500 kg, bet ne didesnė kaip 7500 kg. Šios kategorijos automobiliai gali būti sujungti su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg);

**C kategorija - 21 metai;**

(automobiliai, kurie nepriskiriami D kategorijai ir jų leidžiama maksimali masė didesnė kaip 3500 kg; šie automobiliai gali būti sujungti su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg);

**C1E kategorija - 19 metų;**

(C1 kategorijos automobilio ir priekabos, kurios leidžiama maksimali masė didesnė kaip 750 kg, junginiai. Šių junginių leidžiama maksimali masė negali būti didesnė kaip 12000 kg ir priekabos leidžiama maksimali masė ne didesnė už nepakrauto vilkiko masę);

**CE kategorija - 22 metai;**

(C kategorijos automobilio ir priekabos, kurios leidžiama maksimali masė didesnė kaip 750 kg, junginiai);

**D kategorija - 22 metai;**

(automobiliai, skirti vežti keleivius ir turintys daugiau kaip aštuonias sėdimąsias vietas be vairuotojo vietos; šie automobiliai gali būti sujungti su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg);

**D1 kategorija - 21 metai;**

(automobiliai, skirti vežti keleivius ir turintys daugiau kaip aštuonias, bet ne daugiau kaip šešiolika sėdimųjų vietų be vairuotojo vietos; šie automobiliai gali būti sujungti su priekaba, kurios leidžiama maksimali masė ne didesnė kaip 750 kg);

**DE kategorija - 23 metai;**

(D kategorijos automobilio ir priekabos, kurios leidžiama maksimali masė didesnė kaip 750 kg, junginiai);

**D1E kategorija - 22 metai;**

(D1 kategorijos automobilio ir priekabos, kurios leidžiama maksimali masė didesnė kaip 750 kg, junginiai. Šių junginių leidžiama maksimali masė negali būti didesnė kaip 12000 kg ir priekabos leidžiama maksimali masė ne didesnė už nepakrauto vilkiko masę ir ji nenaudojama žmonėms vežti);

**T kategorija - 21 metai;**

(troleibusai).

## LEISTINAS MAKSIMALUS ALKOHOLIO KIEKIS VAIRUOTOJO KRAUJYJE PASAULYJE

Šalis	Mato vienetas	Metodas arba testas
Austrija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup> arba 0,25 mg/l iškvėpimas	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Azerbaidžanas	-	-
Baltarusija	-	-
Belgija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup> arba 0,22 mg/l iškvėpimas	Kvėpavimo testas (papildomas kraujo testas)
Bosnija - Hercegovina	-	-
Bulgarija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Privalomas kvėpavimo testas, savanoriškas kraujo testas
Kroatija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kraujo testai/ Kvėpavimo testai
Čekija	0,0 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo patikrinimas/ Kraujo testas
Danija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kraujo testai/ Kvėpavimo testai
Estija	-	-
Suomija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup> arba 0,25 mg/l iškvėpimas	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Prancūzija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup> arba 0,25 mg/l iškvėpimas	Patikrinimas pagal etilo testą
Makedonija	-	-
Gruzija	-	-
Vokietija	0,8 gr/1000 cm <sup>3</sup>	-
Graikija	-	-
Vengrija	0,0 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Islandija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup> arba 0,25 mg/l iškvėpimas	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Airija	-	-
Italija	0,8 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas
Latvija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Lichtenšteinas	-	-
Lietuva	0,4 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Liuksemburgas	0,8 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas, jeigu teigiamas - kraujo testas
Moldova	-	-
Nyderlandai	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Norvegija	0,2 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kraujo testai (kvėpavimo testai kaip preliminariniai testai)
Lenkija	0,2 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Portugalija	0,2 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas
Rumunija	0,0 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Rusija	0,0 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas/ Kraujo testas
Slovakija	0,0 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo patikrinimas
Slovėnija	-	-
Ispanija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Privalomas kvėpavimo testas, savanoriškas kraujo testas
Švedija	0,2 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas ir/ar kraujo testas
Šveicarija	0,8 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas, o po to atliekamas kraujo testas
Turkija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas, o po to atliekamas kraujo arba šlapimo testas
Ukraina	-	-
Jungtinė Karalystė	0,8 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Patikrinimo testas: kvėpavimas; įrodymo testas: kraujas arba šlapimas
Jugoslavija	0,5 gr/1000 cm <sup>3</sup>	Kvėpavimo testas ir, jei įmanoma, kraujo arba šlapimo testas

*Pastaba:* krovinių ir keleivinių automobilių vairuotojams gali būti numatytas kitoks leistinas kiekis kraujyje (pvz. Ispanijoje 0,3 gr/1000cm<sup>3</sup> ir kt).

## ALKOHOLIO IŠSILAIKYMO KRAUJYJE PRIKLAUSOMYBĖ NUO GĖRIMO, JO KIEKIO IR LAIKO

Gėrimo pavadinimas	Alkoholio procentas	Išgerto alkoholio kiekis	Alkoholio išsilaikymas kraujyje. Laikas ir kiekis promilėmis				
			30 min.	1 val.	2 val.	3 val.	4 val.
Alus	3,3 – 4,5	0,5 l.	0,25	0,4	0,3	0,2	0,1
Stiprus alus	5,5 – 6	0,5 l.	0,4	0,6	0,5	0,4	0,3
Baltasis vynas	8 – 10	0,5 l.	0,6	0,8	0,7	0,6	0,5
Raudonasis vynas	9 – 10	0,5 l.	0,6	0,8	0,7	0,6	0,5
Saldusis vynas	15 – 20	0,5 l.	0,8	1,4	1,3	1,2	1,1
Šampanas	10 – 12	0,5 l.	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8
Degtinė, konjakas	32 – 38	40 ml.	0,2	0,35	0,25	0,1	-
Naminė ruginė degtinė	Iki 30	40 ml.	0,2	0,3	0,2	0,1	-
Likeris	38	40 ml.	0,2	0,35	0,25	0,1	-
Romas	50 – 60	40 ml.	0,4	0,55	0,45	0,3	0,2

## NUOBAUDOS U Ž KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMUS

ATPK straipsnis	ATPK straipsniai	Bauda	Balai	Teisės vairuoti TP atėmimas
81 - 1d.	Transporto ir kitų priemonių bei įrengimų, kurių išmetamų teršiančių medžiagų kiekis, taip pat veikimo metu keliamas triukšmas viršija nustatytus techninius normatyvus, išleidimas eksploatuoti	100 - 200 Lt		
81 - 2d.	Pakartotinas 81str. 1 d. pažeidimas	500 - 1000 Lt		
82 - 1d.	Transporto ir kitų judamų priemonių bei įrengimų, kurių išmetamų teršiančių medžiagų kiekis, taip pat veikimo metu keliamas triukšmas viršija nustatytus techninius normatyvus, eksploatavimas	50 - 100 Lt		
82 - 2d.	Pakartotinas 82str. 1 d. pažeidimas	100 - 200 Lt		
123 - 1d.	Transporto priemonių neįregistruotų ( neperregistruotų ) nustatyta tvarka, vairavimas	100 - 200 Lt		
123 - 1d.	Transporto priemonių be valstybinės techninės apžiūros, vairavimas	100 - 200 Lt		
123 - 1d.	Transporto priemonių turinčių gedimų, dėl kurių KET draudžia važiuoti, vairavimas	100 - 200 Lt		
123 - 1d.	Transporto priemonių su papildomai užtamsintais be specialaus leidimo stiklais, vairavimas	100 - 200 Lt		
123 - 2d.	Įregistruotų, perregistruotų arba išregistruotų transporto priemonių, vairavimas be valstybinio numerio ženklų (ženklų), vairavimas	150 - 300 Lt		arba nuo 2 mėn. iki 3 mėn.
123 - 2d.	Transporto priemonių vairavimas pasibaigus laikino valstybinio numerio ženklų galiojimui	150 - 300 Lt		arba nuo 2 mėn. iki 3 mėn.
123 - 3d.	Transporto priemonių su suklastotais, uždengtais ar kitaip užmaskuotais valstybinio numerio ženklais (ženklų) vairavimas	2000 - 3000 Lt		arba nuo 2 m. iki 3 m.
123 - 4d.	Pavojingų krovinių vežimas nesilaikant šių krovinių vežimo taisyklių	100 - 500 Lt		
123 - 5d.	Transporto priemonių vairavimas su įrengtais antiradarais ar kitokiomis trukdančiomis matuoti greitį arba užfiksuojančiomis matavimo prietaisais techninėmis priemonėmis, taip pat su įrengtais žybciojančiais švyturėliais ar specialiais garso signalais be leidimo	100 - 200 Lt		su prietaiso konfiskavimu
123 - 6d.	Transporto priemonės vairavimas neapsidraudus transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu arba nesant apdraustam šiuo draudimu	100 Lt		
124 - 1d.	Greičio viršijimas iki 10 km/val	20 - 30 Lt		
124 - 2d.	Greičio viršijimas nuo 10 - 20 km/val	50 - 100 Lt	1	

124 - 3d.	Greičio viršijimas nuo 20- 30 km/val	150 - 300 Lt	4	
124 - 4d.	Greičio viršijimas nuo 30 - 50 km/val	300 - 500 Lt	6	
124 - 5d.	Greičio viršijimas nuo 50 km/val ir daugiau	1000 - 1500 Lt	8	
1241 - 1d.	Važiavimas esant draudžiamam šviesoforo signalui ar reguliuotojo gestui	100 - 200 Lt	4	
1241 - 1d.	Nesustojimas prieš pėsčiųjų perėją, kaip to reikalauja taisyklės	100 - 200 Lt	4	
1241 - 1d.	Sustojimas (stovėjimas) neapšviestuose kelių ruožuose tamsoje, esant blogam matumui be gabaritinių arba stovėjimo šviesų arba avarinės šviesos signalizacijos (avarinio sustojimo ženklo)	100 - 200 Lt	4	
1241 - 2d.	Kelio ženklų ar ženklinimo nesilaikymas.	100 - 150 Lt		
1241 - 2d.	Vairuotojų pareigų pėstiesiems (išsk. nurod. 1241 - 1) nevykdymas	100 - 150 Lt		
1241 - 2d.	Stovėjimas ant šaligatvio kai nėra tai leidžiančių kelio ženklų	100 - 150 Lt		
1241 - 2d.	Stovėjimas ant vejų, pėsčiųjų (dviračių) tako arba važiavimas šaligatviu, veja ar pėsčiųjų (dviračių) taku	100 - 150 Lt		
1241 - 3d.	Vairuotojų reikalavimo duoti kelią pradedant važiuoti, įvažiuoti į kelią, persirikiuojant ir kitaip keičiant važiavimo kryptį nevykdymas.	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	Apsisukimas geležin. pervažose, vietose, kur kelio matumas bent viena kryptimi < 100 m	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	Lenkimas sankryžose, išskyrus lenkimą pagrindiniame kelyje	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	Lenkimas geležinkelio pervažose ir 100 m prieš jas	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	Lenkimas kelių ruože kur blogai matomas kelias	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	Lenkimas pėsčiųjų perėjose	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	Lenkimas kelyje, turinčiame važiavimui ta kryptimi dvi ir daugiau eismo juostas	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	stovėjimas geležinkelio pervažose ir 50 m kelio ruože prieš jas ir už jų	100 - 150 Lt	4	
1241 - 3d.	Sustojimo ir stovėjimo taisyklių pažeidimas automagistralėse	100 - 150 Lt	4	
1241 - 4d.	Vairuotojų apsisukimas pėsčiųjų perėjose, tuneliuose, ant tiltų, estakadų, viadukų ir po jais	100 - 150 Lt		
1241 - 4d.	Stovėjimas tuneliuose, ant tiltų, viadukų, ir po jais	100 - 150 Lt		
1241 - 4d.	Stovėjimas pėsčiųjų perėjose ir arčiau kaip 5 m prieš jas	100 - 150 Lt		
1241 - 4d.	Stovėjimas kitose vietose kur tai trukdo transporto ar pėsčiųjų eismui	100 - 150 Lt		
1241 - 4d.	Tolimųjų šviesų neperjungimas į artimąsias tamsoje, likus iki atvažiuojančios priešpriešais transporto priemonės < 150 m	100 - 150 Lt		
1241 - 4d.	Važiavimo automagistralėmis taisyklių pažeidimas	100 - 150 Lt		
1241 - 4d.	Žmonių vežimo taisyklių pažeidimas	100 - 150 Lt		
1241 - 5d.	Transporto priemonės su įjungtais mėlynos (mėlynos ir raudonos) spalvos švyturėliais ir spec. garso signalais, taip pat jų lydimų transporto priemonių nepraleidimas, nesustojimas, kai to reikalauja taisyklės, ar kitoks kliudymas jų eismui	200 - 400 Lt	8	
1241 - 6d.	Kiti KET pažeidimai, išskyrus numatytuosius šiame kodekse	20 - 40 Lt		arba įspėjimas
1242 - 1d.	Transporto pr. vairavimas, vienu metu ar paeiliui padarant kelis eismo taisyklių pažeidimus, keliančius grėsmę eismo saugumui, taip pat KET pažeidimus, sukėlus pavojingą situaciją, tai yra privertęs kitus eismo dalyvius staigiai keisti judėjimo greitį, kryptį arba imtis kitokių veiksmų savo ar kitų žmonių saugumui užtikrinti	400 - 800 Lt		arba nuo 3 mėn. iki 6 mėn.
1242 - 2d.	Tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemones	500 - 1000 Lt		
1243 - 1d.	Transporto pr. grupinis važiavimas (daugiau kaip dviejų), važiavimas, kuris trukdo eismui	100 - 200 Lt		
1243 - 2d.	Tas pats pažeidimas, sukėlus grėsmę eismo saugumui	300 - 500 Lt		
1244	Savavališkas transporto priemonių važiuklės užblokavimo įtaiso nuėmimas	300 - 500 Lt		

125	Važiavimas per geležinkelį tam neskirtose vietose, kitų transporto priemonių, sustojusių prieš pervažą praleisti traukinio, apvažiavimas, įvažiavimas į pervažą esant draudžiamam šviesoforo ar pervažos budėtojo signalui arba kai užtvaras yra nuleistas arba pradeda leisti, savavališkas užtvaro pakėlimas arba apvažiavimas, įvažiavimas į pervažą, jeigu už jos yra kliūtis, kuri verstų vairuotoją sustoti pervažoje, specialiai transportuoti neparengtų žemės ūkio, kelių statybos ir kitų mašinų gabenimas per pervažą, taip pat kelio ženklų "Važiuoti nesustojus draudžiama" reikalavimo nesilaikymas, kai jis pastatytas prieš geležinkelio pervažą	300 - 500 Lt	8	
126 - 1d.	Transporto priemonių vairavimas, kai nustatomas lengvas neblaivumas nuo 0,41 - 1,5 promilės	1000 - 1500 Lt		arba nuo 1 m. iki 1 m. 6 mėn.
126 - 2d.	Transporto priemonių vairavimas, kai nustatomas vidutinis neblaivumas nuo 1,51 - 2,5 promilės	1500 - 2000 Lt		su nuo 1 m. 6 mėn. iki 2 m.
126 - 3d.	Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviams, kai nustatomas sunkus neblaivumo (girtumo) laipsnis (nuo 2,51 promilės ir daugiau), neblaivumo (girtumo) patikrinimo vengimas, taip pat alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo	2000 - 3000 Lt		su nuo 2 m iki 3 m.
126 - 4d.	Transporto pr. vairavimas, esant vairuotojams apsvaigusiams nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų, apsvaigimo patikrinimo vengimas, taip pat narkotikų, vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo	1500 - 3000 Lt		su nuo 1 m. iki 3 m.
126 - 5d.	Perdavimas vairuoti transporto priemonę neblaiviam arba apsvaigusiam nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų asmeniui	300 - 500 Lt		
126 - 6d.	Praktinis vairavimo mokymas, mokytojui esant neblaiviam, apsvaigusiam nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigųjų, neblaivumo ar apsvaigimo patikrinimo vengimas, taip pat alkoholio ar kitų svaigųjų medžiagų vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo	500 - 1000 Lt		su 1 m.
127 - 1d.	KET pažeidimas, sukėlęs kitų asmenų lengvą sužalojimą	500 - 1000 Lt		arba nuo 1 m. iki 2 m.
127 - 1d.	127 - 1d. asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones	2000 - 3000 Lt		
127 - 2d.	KET pažeidimas, nulėmęs kitiems asmenims priklausančių transporto priemonių, krovinių, kelių, kelio ir kitų įrenginių arba kitokio turto sugadinimą (apgadinimą).	100 - 200 Lt		arba nuo 3 mėn. iki 6 mėn.
127 - 2d.	127 - 2d. asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones	1000 - 2000 Lt		
127 - 3d.	Šio straipsnio antroje ( 127 - 2d. ) numatyti veiksmai, padaryti neblaivaus arba apsvaigusio nuo narkotinių arba vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų asmens.	2000 - 3000 Lt		arba nuo 2 m. iki 3 m.
127 - 3d.	127 - 3d. asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones	3000 - 5000 Lt		
128 - 1d.	Transporto priemonių vairavimas neturint teisės jų vairuoti ar neturint teisės vairuoti šios rūšies transporto priemonių	300 - 500 Lt		
128 - 2d.	Transporto priemonių vairavimas, kai vairuojančiam asmeniui atimta teisė vairuoti transporto priemones	1000 - 2000 Lt		
128 - 3d.	Perdavimas vairuoti transporto priemonę asmeniui, neturinčiam teisės jos vairuoti ar neturinčiam teisės vairuoti šios rūšies transporto priemonių	200 - 400 Lt		
129	Transporto priemonių vairavimas neblaivių ar apsvaigusių nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų asmenų, neturinčių teisės vairuoti ar neturinčių teisės vairuoti šios rūšies transporto priemonių, arba neblaivumo ar apsvaigimo patikrinimo vengimas, taip pat alkoholio, narkotikų arba vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo	3000 - 5000 Lt		

130	Nepaklusimas uniformuoto policijos pareigūno teisėtam reikalavimui sustabdyti transporto priemonę, taip pat pasitraukimas iš eismo įvykio, su kuriuo vairuotojas yra susijęs, vietos, pažeidžiant KET	3000 - 4000 Lt		arba nuo 3 m. iki 5 m.
130	130 str. asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemonių	4000 - 5000 Lt		
1302	Pakartotinas KET pažeidimas, tai yra padarytas per vienerius metus dviejų ir daugiau pažeidimų. Už kuriuos skiriamų baltų suma yra dešimt ir daugiau			nuo 9 mėn. iki 1 m.
131 - 1d.	Pėsčiųjų nepaklusimas kelių eismo reguliavimo signalams, važiuojamosios kelio dalies perėjimas arba ėjimas ja ten, kur draudžiama, taip pat asmenų, vairuojančių mopodus ir dviračius, važnyčiotojų ir kitų asmenų, kurie naudojami keliais, nepaklusimas eismo reguliavimo signalams, kelio ženklų, ženklinimo reikalavimų, taip pat eismo tvarkos automagistralėse nesilaikymas	30 - 50 Lt		
131 - 2d.	Šio straipsnio pirmojoje dalyje nurodytų asmenų padarytas Kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėlęs pavojingą situaciją, tai yra privertęs kitus eismo dalyvius staigiai pakeisti judėjimo greitį, kryptį arba imtis kitokių veiksmų savo kitų piliečių saugumui užtikrinti	50 - 100 Lt		
131 - 3d.	Šio straipsnio pirmojoje dalyje nurodytų asmenų padarytas Kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėlęs kitų asmenų lengvą kūno sužalojimą	300 - 500 Lt		
131 - 4d.	Šio straipsnio pirmojoje dalyje nurodytų asmenų padarytas Kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėlęs transporto priemonių, krovininių kelių ir kitų įrengimų arba kitokio turto sugadinimą (apgadinimą)	100 - 150 Lt		
131 - 5d.	Šio straipsnio pirmojoje dalyje nurodytų asmenų padarytas Kelių eismo taisyklių pažeidimai, išskyrus numatytuosius šiame kodekse	10 - 20 Lt		
132	Leidimas važiuoti gedimų turinčią transporto priemonę ar pažeidžiant kitas taisykles. Leidimas važiuoti transporto priemonę, turinčią gedimų, dėl kurių draudžiama ją eksploatuoti, arba pertaisyta be atitinkamo leidimo, arba neįregistruota nustatyta tvarka, arba be valstybinės techninės apžiūros, arba neparuošta žmonėms ir kroviniams pervežti	200 - 400 Lt		
1321	Transporto priemonių važiavimo ar stovėjimo gyvenamosiose zonose ir kiemuose tvarkos pažeidimas. Kelių eismo taisyklių, nustatančių transporto priemonių važiavimo ar stovėjimo tvarką gyvenamosiose zonose ir kiemuose, pažeidimas	50 - 100 Lt		
133	Leidimas vairuoti transporto priemones neblaiviems arba apsvaigusiems vairuotojams, taip pat asmenims, neturintiems teisės vairuoti. Leidimas vairuoti transporto priemones neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų, taip pat asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones	300 - 500 Lt	(asmenims atsakingiems už tr. pr. techninę būklę ir eksploatavimą)	
134	Naudojimosi saugos diržais, taip pat motociklininko šalmais tvarkos pažeidimas. Naudojimosi saugos diržais taip pat motociklininko šalmais tvarkos pažeidimas	25 - 50 Lt		

#### PASTABOS:

301 str. 2 dalis. Specialiosios teisės atėmimas, numatytas sankcijoje už teisės pažeidimą, padarytą neblaivaus arba apsvaigusio nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų asmens, gali būti neskiriamas tik tuo atveju, kai yra gaunama Vyriausybės įgaliotų atlikti medicininę ir švietėjišką atestaciją institucijų pažyma.

259 str. 3 dalis. Administracinio teisės pažeidimo protokolas surašomas dviem egzemplioriais; vienas protokolo egzempliorius nedelsiant įteikiamas administracinę atsakomybę traukiamam asmeniui.

269 str. 4 dalis. Padarius pažeidimą, už kurį pagal ATPK gali būti skiriamas atėmimas teisės vairuoti transporto

priemonę, - iki byloje priimto nutarimo iš vairuotojo paimamas vairuotojo pažymėjimas arba transporto priemonės registracijos dokumentai ir išduodamas laikinas leidimas vairuoti transporto priemonę, arba laikinas transporto priemonės registracijos dokumentas ir apie tai įrašoma administracinio teisės pažeidimo protokole. Jeigu priimamas nutarimas atimti teisę vairuoti transporto priemonę, vairuotojo pažymėjimas negrąžinamas, o laikino leidimo galiojimas pratęsiamas, iki baigsis terminas, nustatytas skundai paduoti, arba iki bus priimtas sprendimas dėl skundo.

269 str. 7 dalis. Padarius pažeidimus, numatytus ATPK 1241 straipsnyje (transporto priemonės stovėjimas ant šaligatvio, kai nėra tai leidžiančių kelio ženklų, stovėjimas ant vejos, pėsčiųjų (dviračių) tako, stovėjimas geležinkelio pervažose ir 50 metrų kelio ruože prieš jas ir už jų, tuneliuose, ant tiltų, viadukų ir po jais, pėsčiųjų perėjose ir arčiau kaip 5 metrai prieš jas, kitose vietose, kur tai trukdo transporto ar pėsčiųjų eismui), 1321 straipsnyje (transporto priemonių stovėjimo tvarkos gyvenamosiose zonose ir kiemuose nesilaikymas), jei tai trukdo transporto ar pėsčiųjų eismui arba kitaip pažeidžia kitų asmenų teises, policijos pareigūnai turi teisę priverstinai nuvežti transporto priemonę Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka.

269 str. 8 dalis. Padarius pažeidimus, numatytus ATPK 1241 straipsnyje (transporto priemonės stovėjimas nesilaikant kelio ženklų ar ženklinimo, Kelių eismo taisyklėse nustatytos transporto priemonių stovėjimo tvarkos tose vietose, kur yra stovėjimo automatai arba atitinkami mokamo stovėjimo ženklai, nesilaikymas), policijos pareigūnai turi teisę užblokuoti transporto priemonės važiuoklę specialiu įtaisu Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka.

329 str. Jeigu asmuo, kuriam atimta teisė vairuoti transporto priemonę, teisės atėmimo laikotarpiu nepadarė teisės pažeidimo, nuobaudą paskyręs organas (pareigūnas) gali, praėjus ne mažiau kaip pusei paskirtojo laiko, pagal visuomeninės organizacijos, darbdavio tarpininkavimą, o kai tokia teisė atimta už tai, kad asmuo padarė teisės pažeidimą būdamas neblaivus arba apsvaigęs nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų, - ir pagal Vyriausybės įgaliotų atlikti medicininę ir švietėjišką atestaciją institucijų pažymą sutrumpinti nurodytos teisės atėmimo terminą.

330 str. Transporto priemonių vairuotojai laikomi netekę specialiosios teisės nuo nutarimo atimti šią teisę priėmimo dienos.

Pasibaigus paskirtajam specialiosios teisės atėmimo terminui, taip pat jį sutrumpinus vadovaujantis ATPK 329 straipsniu, asmeniui, kuriam specialioji teisė atimta trumpesniam negu vienerių metų terminui, nustatyta tvarka grąžinami iš jo paimti dokumentai. Jei specialioji teisė atimta vieneriems metams ar ilgesniam laikui, iš asmens paimti dokumentai grąžinami tada, kai jis Vyriausybės ar jos įgaliotų institucijų nustatyta tvarka išlaiko kvalifikacinius egzaminus.

Jeigu specialioji teisė buvo atimta už tai, kad asmuo padarė teisės pažeidimą būdamas neblaivus arba apsvaigęs nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų, pasibaigus paskirtajam specialiosios teisės atėmimo terminui iš asmens paimti dokumentai grąžinami tik Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka po medicininės ir švietėjiškos atestacijos.

**Kelių motorinės transporto priemonės  
PIRMOSIOS PAGALBOS RINKINIO APRAŠYMAS**

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos  
ministro

2003 m. liepos 11 d. įsakymu Nr.V-450

1. Visose Lietuvos Respublikoje registruotose kelių motorinėse transporto priemonėse (išskyrus motociklus be šoninės priekabos) bei geležinkelio transporto priemonėse turi būti pirmosios pagalbos rinkinys.

2. Kelių motorinių transporto priemonių (išskyrus motociklus be šoninės priekabos) pirmosios pagalbos rinkinį sudaro:

<b>Medicinos pagalbos ir kitų priemonių pavadinimas</b>	<b>Kiekis</b>
1. Didelis sterilus tvarstis, 10 cm x 12 cm	1 vnt.
2. Karpomas pirmosios pagalbos pleistras, 10 cm x 6 cm	8 vnt.
3. Lipnus pleistras, 2,5 cm x 5 m	1 vnt.
4. Palaikomasis tvarstis, 6 cm x 4 m	2 vnt.
5. Palaikomasis tvarstis, 8 cm x 4 m	3 vnt.
6. Palaikomasis trikampio formos tvarstis	2 vnt.
7. Pirmosios pagalbos žirkklės	1 vnt.
8. Speciali antklodė nukentėjusiajam paguldyti ir (ar) apkloti, ne mažesnė kaip 140 cm x 200 cm	1 vnt.
9. Sterilus nudegimų tvarstis, 40 cm x 60 cm	2 vnt.
10. Sterilus nudegimų tvarstis, 60 cm x 80 cm	1 vnt.
11. Sterilus žaizdų tvarstis, 10 cm x 10 cm	6 vnt.
12. Vidutinio dydžio sterilus tvarstis, 8 cm x 10 cm	3 vnt.
13. Vienkartinės medicininės nesterilios pirštinės	4 vnt.
14. Pirmosios pagalbos teikimo aprašymas arba Pirmosios pagalbos teikimo atmintinė	1 vnt.
15. Rinkinio aprašas	1 vnt.

3. Rinkinyje gali būti tik Lietuvos Respublikoje aprobuotų medicinos pagalbos priemonių.

4. Už rinkinio priežiūrą ir jo papildymą atsakingas kelių motorinės transporto priemonės (išskyrus motociklus be šoninės priekabos) savininkas, o geležinkelio įmonėje – vadovas ar jo paskirtas asmuo.

5. Rinkinys turi būti nuolat atnaujinamas ir papildomas.

6. Pasibaigusio tinkamumo varuoti laiko ir netinkamos kokybės medicinos pagalbos priemonės laikyti rinkinyje draudžiama.

7. Kelių motorinės transporto priemonės (išskyrus motociklus be šoninės priekabos) savininkas, įmonės vadovas arba jo paskirtas atsakingas asmuo už rinkinio priežiūrą turi būti susipažinęs su jame esančiomis medicinos pagalbos ir kitomis priemonėmis bei pirmosios pagalbos teikimu.

8. Kelių motorinėse transporto priemonėse (išskyrus motociklus be šoninės priekabos), skirtose keleiviams vežti ir turinčiose sėdimų vietų (be vairuotojo vietos) daugiau kaip 8, turi būti ne mažiau kaip 2 pirmosios pagalbos rinkiniai.

9. 8 punkte nenurodytose kelių motorinėse transporto priemonėse (įskaitant traktorius, kitas savaeiges žemės ūkio mašinas ir kt.) turi būti vienas iš kelių motorinės transporto priemonės pirmosios pagalbos rinkinių.

10. Geležinkelio transporto priemonėse pirmosios pagalbos rinkinių bei rekomenduojamų medicinos pagalbos priemonių kiekį nustato geležinkelio įmonės vadovas.

11. Papildomai rekomenduojama turėti:

11.1. *Ammonii causticum 10% sol. (Amoniako tirpalo)*;

11.2. atšvaitinę juostą;

11.3. žaizdų dezinfekavimo tirpalo (*Oktenidino dihidrochlorido* arba kito užregistruoto preparato) 50 ml pirmosios pagalbos rinkinyje gali būti esant patalpoje ne žemesnei kaip –5°C temperatūrai;

11.4. vienkartinę dirbtinio kvėpavimo kaukę. Jei sėdimų vietų (be vairuotojo vietos) yra daugiau kaip 8, rekomenduojama turėti ne mažiau kaip 2 vnt.;

11.5. *Natrio chlorido 0,9%* sterilaus tirpalo (vienkartinių 25 ml arba 200 ml pakuočių) pažeistoms akims arba žaizdoms plauti.

11.6. *šaldantį maišelį, naudojamą patempus sausgysles, raumenis, sumušus kūno vietas, perkaitus saulėje.*

## PIRMOSIOS MEDICINOS PAGALBOS SUTEIKIMO EIGA IR NAUDOTINI VAISTAI

Indikacija (koku atveju naudoti)	Vaisto ir medicinos pagalbos priemonės pavadinimas	Vartojimo būdas
GALVOS SKAUSMAS	<b>Ascophen L, Citramon L, Neocitramon tab.</b> (vienas iš šių vaistų)	Suaugusiesiems po 1 tabletę.
DANTŲ, KAULŲ, RAUMENŲ, SĄNARIŲ SKAUSMAS; KARŠČIAVIMAS	<b>Paracetamolum 500 mg tab.</b>	Suaugusiems ir vaikams nuo 12 metų - po 500 mg (1 tab.) 3 kartus per dieną. Vaikams nuo 6 iki 12 metų -150 - 250 mg (1/3 - 1/2 tab.), vaikams nuo 2 iki 5 metų - 100 - 150 mg (1/5 - 1/3 tab.) 3 kartus per dieną.
PILVO PŪTIMAS; VIDURIAVIMAS; APSINUODIJIMAS MAISTU AR CHEMINĖMIS MEDŽIAGOMIS	<b>Carbo activatus</b> (Aktyvuota anglis) 250 - 300 mg tab.	Suaugusiesiems ir vaikams nuo 12 metų - po 2 tab. 2 - 4 kartus per dieną po valgio užsigeriant stikline vandens. Vaikams nuo 6 iki 12 metų- po 1 tab. (sutrinti) po valgio užsigeriant stikline vandens.
SKAUSMAS KRŪTINĖJE (KRŪTINĖS ANGINA)	<b>Glyceryli trinitras</b> (Nitroglicerinas) 0,5 mg tab.	1 tab. čiulpti po liežuviu. Jei pirmoji tabletė skausmo nesumažina, po 5 min. čiulpti antrą. Per 15 min. galima sučiulpti tris nitroglicerino tabletes.
NEUROZĖ, ISTERIJA, PYKINIMAS, VĖMIMAS	<b>Validolum 60 mg tab.</b>	Suaugusiesiems 1 tab. dėti po liežuviu.
ALPIMAS	<b>Ammonii causticum</b> (Amoniako tirpalas) 10% sol.	Suvilgyti tirpalu vatos tamponą ir duoti uostyti.
ŽAIZDOS	<b>Jodo spiritinis tirpalas</b>	Tepti žaizdų kraštus.
ŽAIZDOS, KRAUJAVIMAS IŠ NOSIES	<b>Hydrogenii peroxidum dil.</b> (Vandenilio peroksido tirpalas) 3 % sol	Užpilti ant žaizdos. Kraujuojant iš nosies, suvilgytą vatos tamponą dėti į nosies landą.
ŽAIZDŲ TVARSTYMAS	<b>Sterilus tvarstis</b>	Dėti ant žaizdos. Ant sterilaus tvarsčio galima dėti vatą, apvyniotą nesteriliu tvarsčiu.
KRAUJAVIMO STABDYMAS	<b>Varžtis</b>	Dėti tik kraujuojant iš galūnių. Varžtį veržti 4 - 5 cm aukščiau žaizdos. Jo negalima dėti ant sąnario, o veržti reikia aukščiau jo. Uždėjus varžtį, nurodomas uždėjimo laikas (ant sužeisto- jo kaktos ar kitoje aiškiai matomoje vietoje). kaip 1 val. Jeigu artimiausia gydymo įstaiga toli, vežant į ją ligonį, varžtis atleidžiamas ir vėl užveržiamas; nurodomas laikas.

**PRAŠOME ATIDŽIAI PERSKAITYTI PRIDEDAMAS VAISTŲ IR MEDICINOS PAGALBOS PRIEMONIŲ VARTOJIMO INSTRUKCIJAS.**

PATVIRTINTA Sveikatos apsaugos ministerijos 1998 10 06 įsakymu Nr. 570, 7a priedas

Nuo 2001 12 20 sveikatos apsaugos ministro 2001-12-10 įsakymo Nr. 639 (Žin., 2001, Nr. 106-3829) redakcija

## APIE PADANGAS

Nemažai pradedančiųjų susimąsto, ką reiškia ant padangos užrašas "195/60 R14 H ir t.t." Šis užrašas nusako padangos matmenis. Skaičius 195 nurodo padangos plotį milimetrais, 60 - padangos skerspjūvio ir pločio santykį procentais. Raidė R - reiškia, kad padangos konstrukcija yra radialinė. Skaičius 14 - tai padangos skersmuo coliais, raidė H - greičio indeksas reiškiantis, kad maksimalus greitis 190 km/val.

Kaip gi pasirinkti padangas savo automobiliui? Patarimas būtų toks: jei vasarą važinėjote padangomis 175/70 R13, žiemai reiktų 165/80 R13, tai yra truputį siauresnių, bet aukštesnių. Tokiu atveju bendras rato aukštis išlieka toks pat. Jei turite savo automobilio eksploatacijos instrukciją, tai ten rasite rekomenduojamus padangų dydžius, arba Jums gali patarti specializuotų parduotuvių darbuotojai. Ten pat susižinokite, koks slėgis rekomenduojamas. Renkantis padangas reikia atsižvelgti ir į turimo rato disko plotį. Jei diskas yra 5,5 colio pločio, tai netinka ant jo montuoti 195 pločio padangas. Tinkamiausios būtų 175 arba 185 pločio padangos.

Jei norite prie vairo jaustis ramiai, padangos turi "prilipti" prie kelio dangos. Profilio plotis - labai svarbu, kaip ir piešinio tipas, gumos sudėtis bei karkaso konstrukcija. Ratą veikia ne tik išilginė jėga palei išilginę automobilio ašį. Kelio pakrypimai, šoninis vėjas, išcentrinė jėga posūkyje gali sukelti (ir kas minutę sukelia) šonines jėgas. Pastumkite automobilį į šoną ir pamatysite, kad, nors protektorius liko vietoje, pats automobilis pajudėjo. Judant padanga rieda veikiama šoninės jėgos, kuo platesnis ratas ir kuo žemiau profilis, tuo sunkiau nukreipti automobilį nuo numatytos trajektorijos. Iš tiesų, praktiškai labai svarbus mažesnis užpakalinės dalies slydimas, palyginus su priekine dalimi. Todėl sportinių automobilių ratai skirtingi - užpakaliniai platesni. Ir jokių būdu užpakalinės padangos negali būti siauresnės už priekines. Taigi automobilis su plačiomis padangomis mažiau bus stabilesnis ir lengviau valdomas. Tačiau nereikia pamiršti, kad plačios padangos daug kietesnės už įprastas, todėl pakabai teks didesni apkrovimai. Plačios padangos linkusios akvaplaningui net menkiausioje baloje. Platesnes padangas geriau rinktis su tokiu protektoriaus piešiniu, kuris efektyviai nukreipia vandenį iš kontakto zonos, tačiau jų guma dar kietesnė, be to, padanga beveik visai praranda savo puikias savybes, kai nusidėvi beveik pusę protektoriaus.

Plačias padangas lengviau pradurti. Jos gerai slysta ant smėliu ar žvyru pabarstyto kelio. Žiemą esant vienodam protektoriaus piešiniui, plačios padangos slysta greičiau už siauras. Automobiliui netinkančios per plačios padangos gali pakeisti pagrindines pakabos charakteristikas. Automobilį valdyti, ypač stabdyti posūkyje, bus sudėtingiau. Su standartinėmis padangomis bus gerokai ramiau, nors posūkyje negalėsite važiuoti itin dideliu greičiu.

Kokias padangas rinktis - restauruotas ar naujas? Nors dažniausiai lemia Jūsų piniginės storis, tačiau būtina pasakyti "rinkitės naujas". Jei jau rinksitės restauruotas, tai pirkite specializuotose padangų parduotuvėse. Restauruotos padangos turi turėti kokybės sertifikatus, garantijas.

Jeigu Jūsų turimų žieminių padangų protektoriaus gylis mažesnis kaip 3-4 mm, tikrai pirkite kitas. Dygliuotas ar ne - tai priklauso nuo to, kur ir kaip Jūs planuojate važinėti. Jei važinėsite tik miestų gatvėmis ir važiuosite į užsienį, tai dygliai gal ir nebūtini. Be to, naudoti dygliuotas padangas draudžiama Lenkijoje, Vokietijoje ir kt. šalyse. Taip pat prekiaujama naujos technologijos padangomis, kurios, anot reklamos, ir be dyglių gerai „limpa“. Reikia atsižvelgti ir į tai, kad kelininkai žiemą gali nepilnai nuvalyti gatves ir kelius. Jei pirsite dygliuotas padangas, pirmus 1000 km reiktų važiuoti atsargiau, kol dygliai tvirtai įsitvirtins į savo vietas. Važiuodami dygliuotomis padangomis neužmirškite prisiklijuoti lipduko, rodančio, kad Jūsų automobilis turi dygliuotus ratus. Taip išvengsite baudų ir netikėtų smūgių į automobilio galą, nes su dygliuotomis padangomis esant plikšalai kelyje stabdoma tikrai efektyviau. Iškritus pirmam sniegui, reikia nuvažiuoti į aikštelę ir pabandyti padangas stabdant, įsibėgėjant, staigiau pasukant vairą ir t.t. Taip Jūs sužinosite, kaip elgtis kelyje. Net ir nedidelė avarija atneša daugiau nuostolių, negu kainuoja komplektas žieminių padangų, kurio Jums užteks 3-4 sezonams.

## RATLANKIAI

Ratlankiai - tai konstrukcinė automobilio dalis. Per jį nuo padangų į pakabos detales, transmisijos elementu perduodamos kelio reakcijos jėgos. Nuo ratlankio geometrinių parametrų priklauso pakabos charakteristika, padangų tipas, o visa tai sąlygoja automobilio judėjimą posūkyje, jo dinamiką ir ekonomiškumą.

Pagal gamybos būdą ratlankiai būna trijų tipų: šampuoti (plieniniai), liejiniai ir surenkamieji. Šiuo metu daugiausiai naudojami šampuoti ratlankiai, tačiau neretai kelyje matome ir automobilius su akiai maloniais lengvojo lydinio ratlankiais. Jų atsiradimas automobiliuose nėra tik duoklė grožiui. Aviacijoje ir autosporte, kur vertinamas konstrukcinis gaminio pranašumas bei patikimumas tokie ratlankiai jau senai naudojami. Šio tipo ratlankiai yra lengvesni už plieninius. Dėl to sutaupoma degalų, pagerėja automobilio dinamika, o sunkvežimiais galima vežti daugiau krovinių. Lydinys, iš kurio gaminami ratlankiai, daug geriau praleidžia šilumą nei plienas. Dėl to iš padangų geriau nuleidžiama šiluma, mažiau kaista stabdžių sistemos detalės, ratų stebulės ir guoliai. Lydinys pasižymi geromis mechaninėmis savybėmis, todėl šie ratlankiai atlaiko smūgines apkrovas, juos mažiau deformuoja skersinės jėgos, veikiančios posūkyje.

Pagrindinis šio tipo ratlankių trūkumas - jų gamybos išlaidos 1.5-3 kartus didesnės nei šampėtų ratlankių. Prieš dešimtmetį ratų montavimo specialistų gąsdinęs ratlankių trūkumas šiandien jau ne problema. Šį trūkumą pavyko ištaisyti patobulinus ratlankių terminį apdirbimą.

Uždėti ratlankį ant automobilio ir jį prisukti - dar ne viskas. Svarbu, kad ratlankio parametrai neperžengtų gamintojo nurodytos tolerancijos ribų. Kokie gi tie parametrai? Tai ratlankio ekscentricitetas (žymimas ET) - maksimalus ratlankio stebulės nukrypimas nuo vertikalsiosios jo simetrijos ašies. Nuo šio dydžio tiesiogiai priklauso automobilio valdomumas posūkyje, padangų bei pakabos detalių apkrova. Net 1-3 mm neatitikimas gali turėti lemiamą reikšmę. Be to, svarbu, kad būtų tiksli centrinė ratlankio kiaurymė - ja ratlankis centruojamas ant stebulės. Kartais į centrinę kiaurymę įstatomi plastikiniai žiedai. Tai padeda unifikuoti daugelį ratlankių. Dar vienas parametras - veržlių (varžtų) lizdų kūgių kampai. Jie ne visada būna tokie, kaip šampėtų ratlankių. Todėl lengvojo lydinio ratlankiams gaminamos specialios veržlės arba varžtai.

Ratlankio konfigūracija sukurama kompiuteryje. Pagal specialias programas ir duomenų banke sukauptą informaciją imituojami vienu metu ratlankį veikiančių jėgų daugiakampiai ir sukimo momentai, todėl jau čia aptinkamos stipriausios ir silpniausios gaminio vietos.

Ratlankiai liejami mažojo slėgio spaudimo metodu. Po to prasideda atsakingas terminio apdirbimo procesas. Liejinys 4-8 val. kaitinamas 525°C temperatūroje, vėliau 6-10 val. panardinamas į 160°C vandenį. Nuo to jis tampa labai atsparus mechaninėms ir temperatūrinėms deformacijoms, sumažėja vietiniai įtempimai.

Svarbi liejinio ratlankio savybė - sandarumas. Oras iš padangos gali išeiti ne tik pro ventilių, bet ir pro nelygius ratlankio kraštus ar net liejimo mikroporas. Kad taip neatsitiktų, specialiose kameroje ratlankiai "prapučiami" dideliu slėgiu ir, jei pastebimas bent menkiausias slėgio pokytis, liejinys brokuojamas. Atlikus sandarumo bandymus, ratlankiai toliau apdorojami šlifuojant ir poliruojant. Tai rankų darbas, kuris patikimas tik aukštos kvalifikacijos specialistams. Po šių darbų ratlankis dengiamas triguba danga: gruntu, dažais ir laku. Pastarojo sudėtis yra firmos paslaptis. Šios dangos neveikia benzinas, skiedikliai, gatvės druska, ji atspari akmenų smūgiams.

## SLIDUS KELIAS

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

Jau pradėjus važiuoti, per sekančius pavarų perjungimus - iš antrosios į trečiąją ir iš trečiosios į ketvirtąją - galima akceleratorių spausti iki galo ir pavara perjungti žaibiškai.

Savaime aišku, tais momentais budriai pasiruošiamo galimam, netgi labai tikėtinam šoniniam poslydžiui ir, jei jis įvyko, tučtuojau švelniai suktelėjame vairą į poslydžio 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 droselio valdymo pedalo, staigiai atleisti sankabą. Taip pasielgę, galime bemaž išlėkti iš kelio.

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

Pažiūrėkime, kaip čia yra iš tikrųjų.

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

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

Šis momentas yra ypač pavojingas: variklis dirba labai mažais apsisukimais, nes akceleratorius yra atleistas. Staigiai atleisdami sankabą, sujungiame užpakalinius ratus (arba priekinius, jeigu jie yra varantieji) su varikliu. Kad šis sujungimas neturėtų neigiamų pasekmių, ratų sukimosi greitis turi atitikti variklio apsisukimų skaičių, padalytą iš perdavimo santykio, būdingo tai pavarai. Jei variklis įstengia daryti apie šešis tūkstančius apsisukimų, tai perjungus pavaras iš antrosios į trečiąją, apsisukimų skaičius turi būti apie 3,5-4 tūkstančius, 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 lėtesniais variklio apsisukimais. Prasidės galėtynės: 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 jėgą? Iš varančiųjų ratų? Bet jie slidinėja ir yra visiškai bejėgiai.

Jei kelio danga šiurkšti, poslydis bus nedidelis-padangos sučyps, automobilio greitis trupučiuką sulėtės ir daugiau nieko.

Slidžiame 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 apsisukimų per minutę greičiu, ims riedėti 5 apsisukimais per minutę; praktiškai tai tolygu nuliui, o klabamuoju atveju tolygu slydimui.

Todėl, kad neužblokuotume varančiųjų ratų ir išvengtume slydimo, turime, prieš atleisdami sankabą, akceleratoriaus paspaudimu padidinti variklio apsisukimus, šiuo atveju ligi pusės maksimalių apsisukimų.

## AUKŠTESNĖS PAVAROS PERJUNGIMAS Į ŽEMESNIAJĄ

Tokio perjungimo 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 perjungiama tada, kai mašina įkalnėje nebetraukia arba kai reikia sumažinti greitį.

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

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

Vadinasi, nuo 700 apsisukimų varikliui dabar reikia šoktelti iki 6000, o ne, kaip pirma, nuo 700 iki 3,5 tūkstančio; tai, be abejo, dar pavojingiau. Todėl, kad neužblokuotume varančiųjų ratų ir išvengtume slydimo, reikia, prieš atleidžiant sankabą, nuspausti akceleratorių, t.y. padidinti variklio apsisukimų skaičių, šiuo atveju beveik iki maksimumo.

## KRYPTIES IŠLAIKYMAS

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

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

Dažnai tokį vaizdą matome kine: galingas automobilis smarkiai pajuda iš vietos; užpakaliniai jo ratai blaškosi į abi puses, nes vairuotojas labai mikliai reaguoja vairu; jeigu jis to nedarytų, automobilis bematant imtų sukintis vilkelio.

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

## AUKŠTESNĖS PAVAROS PERJUNGIMAS Į ŽEMESNIAJĄ SLIDŽIAME KELYJE

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

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

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

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

Sportiniame važiavime tachometras yra vienas iš geriausių kontrolės prietaisų. Ralistai nuolat žiūri į tachometrą ir beveik niekados nepažvelgia į spidometrą, nes greitis jiems, tiesą sakant, tarsi neturi reikšmės; mat, įgudęs vairuotojas jį ir taip žino. Pavyzdžiui, jei automobilis turi 5 pavaras, vairuotojas žino, koku greičiu jis važiuoja kiekviena pvara ir koks tą greitį atitinka apsisukimų skaičius. Tad, matydamas tachometrą rodant 5000 ir žinodamas, kuria pvara važiuoja, lyg ir nesamoningai suvokia, koks yra greitis.

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

## NENUMATYTŲ SLYDIMŲ VALDYMAS, PIRMIAUSIA VINGIUOSE

Nenumatyto slydimu vadiname automobilio skersavimą arba slydinėjimą, įvykusį be vairuotojo noro. Tagi nenumatytas slydimas vairuotojui netikėtas esamoje situacijoje.

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

Nenumatytų slydimo situacijų pavyzdžiai:

Pirmas pavyzdys

Vingis pradeda mas per dideliu greičiu.

Kiekvienam automobiliui kiekviename vingyje egzistuoja greičio, kuriuo dar galima įveikti tą vingį, neišlekiant iš trasos, teorinė viršutinė riba. Ja laikome patį greičiausią vingio perlėkimą esamomis sąlygomis idealia trajektorija, savaime aišku, jei į vingį įvažiuota taisyklingai. Vadinasi, tas, kuris peržengia vingio įveikimo

greičio viršutinę ribą, neturi jokių šansų sėkmingai užbaigti posūkį.

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

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

Kaip gelbėtis:

Tučiuojau atleisti stabdį.

Iš karto vėl pristabdyti (neblokuojant ratų) ir tuo pat metu energingai, smarkiai suktelėti vairą vingio kryptimi (vairo suktelėjimas turi įvykti sekundės dalelytė anksčiau už pristabdymą). Mašina privalo lėkti skersa; tuo momentu reikia paspausti akceleratorių ir tuoj pat suktelėti vairą į priešingą posūkiui pusę.

Šitaip pasukto vairo negalima perlaikyti; bematant reikia mažiau, bet energingai atsukti jį vėl atgal. Visus veiksmus vairo dera atlikti jautriai, bet ryžtingai, energingai ir trumpai. Vairo suktelėjimai į vieną ir į kitą pusę turi būti kaskart trumpesni, kol mašina ima važiuoti visai tiesiai ir nesiblaško.

Akceleratoriaus spaudimą dozuoti jautriai, pagal tai, kiek mašina slysta.

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

Antrasis pavyzdys

Automobilis, pradėjęs staigų posūkį, patenka ant žvyruotos kelio dangos. Mašinos priekis ima slysti.

Ką privalo daryti vairuotojas:

Atleisti akceleratorių! Energingai dar daugiau pasukti vairą posūkio kryptimi ir tučiuojau smarkiai paspausti akceleratorių, kad prasidėtų šoninis slydimas keturiais ratais ir mašina pasisuktų skersa. Tokie veiksmai tinka, kai varantieji ratai užpakaliniai. Jei varantieji ratai priekiniai, reikia daugiau pasukti vairą ir atsargiai pristabdyti, kad mašina skersuotų; jei vairuotojas labai įgudęs ir variklis galingas - stipriai paspausti stabdį ir tuo pat metu akceleratorių (stabdyti kairiąja koja).

Tolesni veiksmai tokie pat, kaip pirmame pavyzdyje (3,4 ir 5).

Ko visada privalai vengti, kai, normaliai važiuodamas, artėji prie vingio, kad jį taisyklingai įveiktum ir neimtum nesulaikomai slysti.

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

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

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

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

Šiose sunkiose situacijose taisyklingi ir nesuvaržyti judesiai tegali būti tik taisyklingi ir laisvai sėdint prie vairo. Sportiniame važiavime būna daug įvairiausių slydimų. Niekas neįstengtų greitai važinėti, jei puikiai jausti visą mašiną, kiekvieną ratą nepadėtų taisyklinga sėdėsena - nugara visiškai priglausta prie atlošo, o saugos diržai dar ją prispaudžia. Šitokia padėtis leidžia labai laisvai judėti rankoms ir kojoms.

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

kai labiausiai šito reikia. Dažniausiai tomis akimirkais pasireiškia ir kitas netikęs įprotis - laikytis už vairo (vairas nėra atramos taškas), - kuris nepaprastai kliudo laisvai manevruoti.

Tas gražus ratlankis yra skirtas automobiliui vairuoti. Nestverkime už jo iš baimės!

## GREIČIO MAŽINIMAS SLIDŽIAME KELYJE

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

Jeigu norite pristabdyti ir įsijungti žemesnę pavarą. Kelias slidus.

Pratimo fazės iš eilės:

- švelniai, bet greitai nuimate koją nuo akceleratoriaus; visi trys pedalai atleisti, rankos normaliai laiko vairą;
- viena ranka imate pavarų perjungimo svertą; nuspaudžiate sankabos pedalą;
- dešinėsios kojos pirštus perkeliate ant stabdžių pedalo, lengvai jį spaudžiate; tuo pat metu įjungiate žemesniąją pavarą; sankaba vis dar išminta;
- kulnu spustelėjate akceleratorių ir pamažėle atleidžiate sankabą, be paliovos sekdamas, ar padidėję variklio apsisukimai maždaug atitinka esamą greitį - tai žinoma, įgudimo klausimas;
- pradėjus važiuoti žemesniąja pvara, sankaba jau būna visai atleista; keliate koją nuo akceleratoriaus ir toliau stabdote - ir varikliu, ir stabdžiais iš karto.

Labai įgudęs vairuotojas gali dar pergazuoti, jei reikia, pavyzdžiui, kai pavarų dėžės sinchronizacija nekokia.

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

Išdėstyta veiksmų eilę tenka kartoti tiek sykių, kiek yra pavarų, kurias turime įjungti pakeliui iki žemiausios, kai, važiuodami slidžiu, žvyruotu, smėlėtu keliu, juo labiau ledu, privalome kup greičiau, bet saugiai sumažinti greitį iki minimumo.

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

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

## VAIKIŠKŲ SĖDYNIŲ PANAUDOJIMAS AUTOMOBILYJE

Jeigu vaikai neprisegti arba kitokiu būdu neužfiksuoti automobilyje, tai autoavarijos arba staigaus stabdymo metu jie gali smarkiai susižeisti į automobilio salono interjero detales arba būti išmesti iš



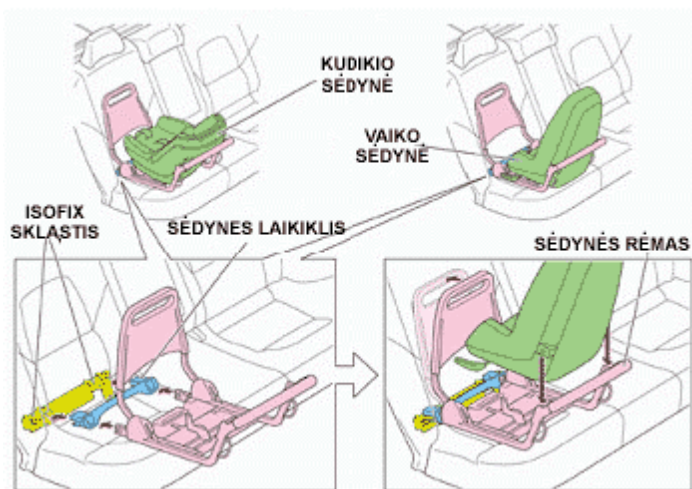
automobilio. Tuo atveju jei vaikas sėdi vaikiškoje sėdynėje arba kitu būdu užfiksuotas automobilyje, autoavarijos metu sėdės savo vietoje ir lėtės kartu su automobiliu. Smūgio metu kūno judesio energija proporcinga kūno svoriui ir judėjimo greičiui.

Keleivis, sėdintis ant automobilio galinės sėdynės, frontalinio smūgio metu sudaro pavojų keleiviams, sėdintiems automobilio priekyje. Statistiniai duomenys rodo, kad nuo vaiko, nepritvirtinto galinėje sėdynėje, smūgių žuvo ir kiti žmonės, sėdėję priekyje. Frontalinio 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. Pagal laboratorinių tyrimų duomenis frontalinio smūgio metu, judant automobiliui 50 km/h greičiu, priekyje sėdinčiam keleiviui rizikos faktorius padvigubėja, jei ant galinės sėdynės sėdi žmogus nesinaudojantis saugos priemonėmis.

Tyrimai rodo, kad autoįvykio metu vaikai mažiau rizikuoja susižeisti negu suaugę. Rizika susižeisti labai priklauso nuo žmogaus vietos automobilyje. Kai kurių tyrimų duomenimis rizika žūti sėdint priekinėje sėdynėje 26 proc. didesnė negu sėdint galinėje sėdynėje. Vaikui sėdint priekinėje sėdynėje rizika padvigubėja negu sėdint galinėje sėdynėje. Vaiko saugumo priemonės automobilyje turi saugoti, kad smūgio metu vaikas nebūtų sužeistas į automobilio interjero detales ar idmestas iš automobilio. Saugumo priemonės turi absorbuoti judesio energiją nesužeidžiant vaiko, tuo pačiu jos turi būti paprastos konstrukcijos.

### Panaudojimo sritys

- Vaiko saugumo įtaisus automobilyje sudaro:
- vaikiško vežimėlio lopšys, kūdikio krepšys (apsauginis tinklelis ir sėdynė kūdikiui);
- vaikiškos sėdynės;
- vaikiškos sėdynės-pagalvėlės;
- automobilio saugos diržai.



Vežant vaikus jaunesnius kaip 15 metų reikia naudoti specialius vaiko saugumo įtaisus automobilyje. Vaikai iki 9 mėnesių turi būti vežami specialioje kėdėje arba kūdikio krepšyje įtvirtintame specialiaame įtaise.

Vaikai nuo 9 mėn. iki 3 metų turi būti vežami specialiose kėdėse arba prisegti vaikišku saugos diržu. Negalima vežti vaiko jaunesnio kaip 4 metai prisegto tik inertiniu saugos diržu. Inertinis diržas- tai saugos diržas komplektuojamas kaip standartinė automobilio įranga ir prisitaikantis individualiai prie kiekvieno keleivio besisukančio mechanizmo pagalba.

Vaikai nuo 4 metų turi sėdėti ant sėdynės-pagalvės, jei tai numatyta automobilio konstrukcijoje. Jei automobilio konstrukcijoje tai nenumatyta, reikia naudoti papildomas sėdynes-pagalves ir pritvirtinti vaiką standartine automobilio įranga, pavyzdžiui, diržu, jei vaiko ūgis pakankamai didelis ir standartinis diržas nepatenka jam po kaklu, galima naudoti ir standartinį diržą.

#### **Rekomenduojamas sėdynių naudojimas pagal vaiko svorį:**

**3-9kg (iki 10 mėnesių):** vaikai iki 10 mėnesių turi gulėti pritvirtintame automobilyje saugos įrenginyje. Šis įrenginys tvirtinamas prie automobilio sėdynės ir specialiu saugos diržu laiko vaiką. Įrenginys tvirtinamas prieš automobilio judėjimo kryptį.

**9-18kg (10 mėnesių - 4 metai):** vaikai nuo 10 mėnesių - 4 metų turi sėdėti specialiose vaikiškose sėdynėse, kurios prie automobilio sėdynės tvirtinamos standartiniais saugos diržais trijuose taškuose. Rekomenduojama tvirtinti prieš automobilio judėjimo kryptį.

**15-25kg (3-7 metai):** vaikai nuo 3 iki 7 metų turi sėdėti ant sėdynės-pagalvės, jei tai numatyta automobilio konstrukcijoje. Jei automobilio konstrukcijoje tai nenumatyta, reikia naudoti papildomas sėdynes-pagalves ir pritvirtinti vaiką standartiniais automobilio saugos diržais, kad jie tvirtai apjuostų vaiką per juosmenį ir per pečius.

**22-36kg (6-11 metų):** vaikai nuo 6 iki 11 metų prisegami trijų taškų standartiniais automobiliniais diržais kombinuojant su pagalve vaikui pakelti. Diržai turi tvirtai apjuosti vaiką per juosmenį ir per pečius. Labai svarbu, kad galva turėtų atramą, kai kūnas pakeliamas pagalvės pagalba.

#### **Vaikiško vežimėlio lopšys, kūdikio krepšys (apsauginis tinklelis ir sėdynė kūdikiui)**

Viena iš svarbiausių grupių, besinaudojančių vaiko saugos įranga - yra vaikai iki 9 mėn., t.y. iki tada, kai jie gali sėdėti. Ilgesnėms kelionėms vaiką geriau transportuoti kūdikio krepšyje. Kūdikio krepšį galima pritvirtinti saugos diržais arba įtvirtinti kūdikio krepšį į plieninį rėmą, kuris prisegamas standartiniais saugos diržais, kad išvengtų krepšio apsisvertimo. Taip pat galima naudoti papildomą apsauginį tinklą, kuris įtempiamas virš vaiko ir apsaugo, kad vaikas neiškristų iš krepšio. Reikia naudoti papildomą suoliuką, kad kūdikio krepšys stabdymo ar susidūrimo metu neįkristų tarp sėdynių. Šis suoliukas turi užpildyti tuščią tarpą tarp priekinės ir galinės sėdynės.

Vaikiškos sėdynės Vaikiška sėdynė- tai įtaisas skirtas vežti jau galintį sėdėti vaiką, t.y. vaikas nuo 9 mėnesių iki 6 metų. Laboratoriniai tyrimai parodė, kad sėdynę įtvirtinus prieš automobilio judėjimo kryptį vaiko saugumas gerokai padidėja. Tuo atveju, kai vaikiška sėdynė tvirtinama ant galinės sėdynės prieš automobilio judėjimo kryptį, priekinė sėdynė turi būti papildomai įtvirtinta saugos diržais, kad smūgio metu atlaikytų papildomą spaudimą. Sėdynės tvirtinimas priešinga automobilio judėjimui kryptimi yra saugesnis dėl to, kad smūgio metu, apkrova galvai ir kūnui yra tris kartus mažesnė nei tuo atveju, kai sėdynė tvirtinama automobilio judėjimo kryptimi. Be to yra galimybė, kad pakartotino stabdymo metu galva gali būti atmetama atgal į sėdynės atlošą arba į automobilio interjero elementus, kur ji gali pakartotinai susitrenkti.



Pagal vieną švedų tyrimą buvo nustatyta, kad tuo atveju, kai buvo naudojamos sėdynės, tvirtinamos priešinga automobilio judėjimui kryptimi, susižeidė tik 1,2 proc. vaikų. Naudojant sėdynes, tvirtinamas pagal automobilio judėjimo kryptį, susižeidė 6,9 proc. vaikų, o kai vaikidkos sėdynės nebuvo naudojamos - susižeidė net 15,6 proc. vaikų. Tokiu būdu saugumas naudojant sėdynes, tvirtinamas priešinga automobilio judėjimui kryptimi, ir sėdynes, tvirtinamas pagal automobilio judėjimo kryptį, padidėja 92 proc. ir 56 proc. Naudoti sėdynių užkabinamų ant sėdynės atlošo nerekomenduojama, kadangi ji smūgio metu neišlaiko vaiko vietoje. Sėdynių kabliai gali atsikabinti ir vaikas su sėdyne gali trenktis į automobilio interjero elementus ar kitus automobilio keleivius.

Gali iškilti problema, kai augdami vaikai nebenorės sėdėti vaikiškoje kėdėje, ir tai gali įvykti dar iki tada, kai jie tikrai bus per dideli joje sėdėti. Būtent tokių vaikų, kurie vis dar priklauso "vaikiškos sėdynės" vaikų grupei, naudojimas saugumo priemonėmis priklauso nuo kelių faktorių, tokių kaip:

- ankstyvo įpratimo naudotis sauguma užtikrinančiomis priemonėmis;
- reguliaraus naudojimo;
- tėvų požiūrio į saugumą užtikrinančias priemones.

Švedijoje buvo atlikti tyrimai, kurie rodo, kad tokių kėdžių įrengimas palyginti yra paprastas. Įvairių tipų kėdės įrengiamos per 35-40 minučių.

Australijoje buvo atlikta mamų, turinčių vieną 6 mėnesių vaiką, apklausa, kuri parodė, kad daugiau nei pusę apklaustųjų norėtų, kad vaikas būtų priekyje, teigdamas, kad tokiu atveju bus tiesioginis ryšys, kad jos galės stebėti vaiko veiksmus ir tai bus geriausia pačiam vaikui. Be to mamos jautėsi daug saugesnės važiuodamos su vaiku priekyje, todėl, kad joms nereikėdavo pasisukti, norint palaikyti ryšį su vaiku.

### **Vaikiškos sėdynės - pagalvėlės**

Vaikai, kurie jau išaugo iš vaikiškų kėdžių, dažniausiai būna per šemo ūgio, kad galėtų naudotis automobilio saugos diržais, skirtais suaugusiems.

Tokiai vaikų grupei galima pasiūlyti sėdynes-pagalvėles, kurių dėka vaikas sėdės aukščiau negu įprastai. Tada vaikui yra lengviau ir patogiau naudotis automobilio saugos diržais, skirtais suaugusiems. Svarbu, kad diržas priglustų prie pečių ir klubų, o ne prie kaklo ir pilvo. Kadangi vaikas sėdynės - pagalvėlės dėka sėdi aukščiau, labai svarbu stebėti, kad jis turėtų į ką atremti galvą. Todėl būtina įrengti galvos atramą. Galima įsigyti sėdynes - pagalvėles iš karto sukomplektuotas su galvos ir nugaros atramomis. Kai kurių tipų pagalvėms įtvirtinti gali prireikti papildomo įtvirtinimo, kad išvengtų pasislinkimo į šonus. Yra sėdynės - pagalvėlės dvigubo pločio. Duomenų apie sėdynių - pagalvėlių efektyvumą nėra.

### **Automobiliniai diržai**

Bendras sužeidimų skaičius priklauso nuo:

- naudojimosi diržais;
- nuo tėvų požiūrio į saugos diržus;
- naudojimosi saugos diržais, dėl veikiančių įstatymų pasikeitimo;
- rizikos laipsnio, skirtingo įvairaus amžiaus vaikams;
- nelaimingo atsitikimo rizikos su automobilio vairuotoju;
- sėdėjimo vietos automobilyje.



Nils Bohlin  
Inventor Volvo 3-point Safety Belt

**VOLVO**  
Volvo Car Corporation

Buvo tiriama, kokią įtaką turi automobilio saugos diržai vaikų tarpe: -41 proc. sumažėjo nelaimingų atsitikimų 7-10 metų vaikų grupėje; -41 proc. sumažėjo nelaimingų atsitikimų 11-14 metų vaikų grupėje; -39 proc. sumažėjo nelaimingų atsitikimų sėdint automobilio priekyje, vaikams iki 15 metų amžiaus grupėje; -31 proc. sumažėjo nelaimingų atsitikimų sėdint automobilio gale, vaikams iki 15 metų amžiaus grupėje. Rizika susižeisti neužsisėgus saugos diržų yra 2,8 karto didesnė, nei juos užsisėgus. Tai galioja vaikams, sėdintiems tik automobilio priekyje.

JAV buvo atlikti tyrimai su 94405 vaikais 0-15 metų amžiaus grupėje. 13,7 proc. vaikų naudojo automobilio saugos diržais arba kitomis saugos priemonėmis nelaimingo atsitikimo metu. Mirtini sužeidimai vaikų, kurie naudojo saugos diržais, grupėje buvo 1:1849, tuo tarpu kai vaikams be saugos priemonių - 1:240. Galima daryti išvadą, kad, mirtinų susižeidimų tikimybė yra 7,7 karto didesnė vaikams nesinaudojantiems saugos priemonėmis. Nelaimingų atsitikimų, kurių pasekmė - invalidumas, tikimybė yra 3,3 kartus didesnė. Tyrimai parodė, kad mirtinų sužeidimų rizika sumažėja iki 36 proc. vaikams 1-4 metų amžiaus grupėje.

Išanalizavus nelaimingus atsitikimus matyti, kad tuo metu, kai mažėja žuvusiųjų ir sunkiai sužeistųjų skaičius, daugėja lengvų sužeidimų tų asmenų, kurie naudoja automobilio saugos diržais.

#### **Neteisingas naudojimas vaikų saugumą užtikrinančiomis priemonėmis**

Patikrinimas, kaip žmonės naudoja vaikų saugumą užtikrinančias priemones parodė, kad daugelis tai daro neteisingai. Dažniausiai daromos klaidos:

- neteisingas galvos atramos pritvirtinimas;
- persukti saugos diržai;
- nepritvirtintos pagalvėlės;
- saugos priemonės, iš kurių vaikas jau išaugo.

Jau prieš 10 metų neteisingas saugumą užtikrinančių priemonių naudojimas tapo problema JAV, ir visiškai neseniai tai buvo pripažinta Europoje.

Būtina pabrėžti, kad neteisingas saugumą užtikrinančių priemonių naudojimas stipriai sumažina tų priemonių efektyvumą. Nėra duomenų kiek žmonių neteisingai tai daro.

#### **Įpareigojimų naudoti vaikų saugumą užtikrinančias priemones efektyvumas:**

Įvedus įpareigojimus naudoti vaikų saugumą užtikrinančias priemones Mičigano valstijoje (JAV), jų panaudojimas išaugo nuo 12 iki 36 proc. Nelaimingų atsitikimų sumažėjo 17 proc. 1-3 metų vaikų grupėje ir 50 proc. vaikų iki vienerių metų. Sužeidimų sumažėjimas buvo pasiektas dėl sužeidimų sumažėjimo avarijose su mažais ir vidutiniais materialiniais nuostoliais. To įstatymo pasėkoje dauguma vaikų persėdo iš automobilio priekio į galą.

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

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija pristato vienintelį Lietuvoje automobilių saugos diržų efekto imitavimo įrenginį!

Automobilių saugos diržų efekto imitavimo įrenginys – tai 3,5 m ilgio nuožulni plokštuma, kurioje įrengtos dvi sėdimos vietos su saugos diržais. Šis įrenginys, judėdamas žemyn 12 km/val. greičiu, trenkiasi į kliūtį, leisdamas pajusti sėdinčiajam įrenginyje tai, ką jaučia vairuotojas ar keleivis automobiliui atsitrenkus į kliūtį, važiuojant 30 km/val. greičiu. Šio įrenginio demonstravimo tikslas – skatinti saugos diržų naudojimą.



Šis įrenginį 2003 m. spalį Veronoje (Italija) vykusioje saugaus eismo parodoje išbandė susisiekimo ministras Zigmantas Balčytis. Europos transporto ministrai, susirinkę Veronoje pritarė Veronos deklaracijai, kurios pagrindinis tikslas – iki 2010 metų perpus sumažinti žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių.

Įrenginį pagamino Čekijos kompanija UAMK INDUSTRY, kuri mokė Susisiekimo ministerijos, Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir VĮ „Automagistrėlė“ darbuotojus naudotis šiuo įrenginiu. Į Lietuvą atvežtas įrenginys yra septintas šioje kompanijoje pagamintas įrenginys. 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 prisegti vaikų saugos kėdutėse;
- visi keleiviai automobilyje prisisegę saugos diržus;
- automobilyje esantis bagažas padėtas į tam skirtą vietą;
- jis pats tinkamai prisisegęs saugos diržus.

Saugos diržai yra viena svarbiausių priemonių eismo saugai gerinti. Tai ypač aktualu gyvenvietėse ir miestuose, nes daug eismo nelaimių įvyksta, kai nesilaikoma saugaus atstumo.

Vakarų šalių saugaus eismo ekspertai specialiųjų bandymų metu įrodė, kad važiuojant 80 km/val. greičiu ir trenkiantis į nejudančią kliūtį, neprisisegęs 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 keleivį, o dar po akimirkos automobilio salone nebelieka nė vieno gyvo žmogaus. Tik po to ant žemės pradeda kristi stiklo duženos ir metalo nuolaužos...

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 nesisega, nors eismo įvykių metu jiems gresia ne mažesni sužalojimai. Saugaus eismo ekspertai specialiųjų bandymų metu įrodė, kad gale sėdintys ir saugos diržais neprisigėję keleiviai susidūrimo su nejudančia kliūtimi metu gali mirtinai traumuoti sėdinčius priekyje.

Šalyje kasmet įvyksta daugybė eismo nelaimių, kurių metu žmonės 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 kėdutes.

Per keturis šių metų mėnesius Lietuvoje užregistruota 1511 eismo įvykių. Juose 179 žmonės žuvo, 1854 buvo sužeisti. Palyginti su 2003 m. tuo pačiu laikotarpiu, eismo įvykių skaičius padidėjo - 2,6 proc., žuvusių žmonių – 16,2 proc. ir sužeistųjų – 4,7 proc. Tamsiu paros metu įvyko 532 eismo įvykiai (tai sudaro 35,2 proc.). Jų metu žuvo 92 žmonės ir 623 buvo sužeisti. Tamsiu paros metu daugiausia žuvo pėsčiųjų – 42, arba 75 proc. eismo įvykiuose žuvusių pėsčiųjų, arba 45,7 proc. visų žuvusiųjų.

Pažymėtina, kad daugiausia eismo įvykiuose žūsta vairuotojų ir keleivių (58,6 proc. visų žuvusiųjų), todėl galima teigti, kad šie eismo dalyviai nesinaudoja saugos diržais. Daugiausia eismo įvykių – 1128, arba 74,6 proc. visų įregistruotų, įvyko dėl transporto priemonių vairuotojų kaltės. Dėl vairuotojų kaltės eismo įvykiuose žuvo 135 (2003 m. – 96) ir sužeisti 1492 (2003 m. – 1378) žmonės.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija  
Saugaus eismo departamentas

**PABAIGA...**

[Į viršų](#)