

ემოცანებისა და სავარჯიშოების კრებული გზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების საუბეძვლებში

სსრ კავშირის პროფესიულ-ტექნიკური განათლების სახელმწიფო კომიტეტის სამეცნიერო საბჭოს მიერ მოწონებულია დამხმარე სახელმძღვანელოდ სოფლის საშუალო პროფტექნიკური სასწავლებლებისათვის.

დამხმარე სახელმძღვანელოში მოცემულია დავალებები ავტომობილის მოძრაობის თეორიის ძირითად ელემენტებსა და ტარების ფსიქოლოგიურ საფუძვლებზე. დავალებებში გაშუქებულია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები; გზებით სარგებლობის წესები; რთულ პირობებში ავტომობილს ტარების თავისებურებანი; აგრეთვე მძღოლის შრომის ჰიგიენისა და გზებზე პირველი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენის საკითხები.

დამხმარე სახელმძღვანელო განუთენილია ტრაქტორისტ-მემანქანეებისა და „B“, „C“ და „B—C“ კატეგორიის ავტომობილის მძღოლების მოსამზადებლად სოფლას პროფტექნიკურ სასწავლებლებში.

წინასიტყვაობა

მოდრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა მეტად მწვავე და აქტუალური პრობლემაა, რომელიც დაკავშირებულია საავტომობილო ტრანსპორტის სწრაფ განვითარებასთან.

ავტომობილების კონსტრუქციის განუწყვეტლივ გაუმჯობესება, მათი საექსპლუატაციო პარამეტრების, უსაფრთხოების აქტიური და პასიური დონის სრულყოფა, გზებზე მოძრაობის რეგულირების ავტომატიზებული სისტემა და საგზაო ქსელის განვითარება ქმნის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებისა (სსშ) და საგზაო ტრავმატიზმის მკვეთრად შემცირების ხელსაყრელ წინაპირობას.

ძიუხედავად ზემოჩამოთვლილი ღონისძიებებისა, მსოფლიოს ყველა ქვეყანაში ავტომობილიზაციის მაღალი დონის გამო, ყოველდღიურად ხდება ბევრი სსშ. რომლებსაც მოაქვს უზარმაზარი სოციალური და ეკონომიკური ზარალი.

სატრანსპორტო საშუალებების მძლოლთა პროფესიულ ოსტატობას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს. სტატისტიკა უჩვენებს, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებიდან 75%-ზე მეტი ხდება მძლოლთა არასწორი მოქმედებით.

მძლოლთა სწავლების მთავარი მიზანია მოსწავლეებმა აითვისონ ცხებებისა და ავტომატიზებული მოქმედების სისტემა, რომელიც აუცილებელია სწრაფი და უშეცდომო გადაწყვეტილების მისაღებად და ზუსტი მოძრაობისათვის ნებისმიერ გზებზე ავტომობილის მართვისას.

ცოდნასა და უნარს, რომლებიც შეიძინეს მოსწავლეებმა „მოძრაობის უსაფრთხოების საფუძვლების“ (მშს) შესწავლისას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს, რადგან მათზე დიდადაა დამოკიდებული მძლოლის პრაქტიკული მოქმედების შედეგები.

მოსწავლეებში ცოდნისა და უნარის ფორმირება ყველა შემთხვევაში უწინარეს ყოვლისა წარმოადგენს მათი აქტიურობისა და მი-

ზახშიძართული 'შეშეცნებითი მოქმედების შედეგს. — ასეთი მოქმედების ერთ-ერთი ორგანიზაციის მეთოდია — სასწავლო მასალის (ათვისებულ ცხოველთან დაქვემდებარებულ) ჩართვა შეშეცნებით დავალებებში და ამ დავალებებით სარგებლობა სასწავლო პროცესში.

მოსწავლეთა მიერ დავალებების შესრულება და შემდგომი კონტროლი უხდა იყოს შათი სასწავლო-შეშეცნებითი მოქმედების აუცილებელი კომპონენტი.

მოცემული მეთოდის გამოყენება ბევრი მნიშვნელოვანი ფსიქოლოგიურ-პედაგოგიური ფუნქციის რეალიზების საშუალებას იძლევა. მაგალითად:

1. სასწავლო-შეშეცნებითი საქმიანობის წარმართვა და სტიმულირება, მისი მოტივირების სფეროს სრულყოფა.

2. ათვისების მსვლელობის გამოსახვა დავალების შესრულების შედეგების შინაგანად.

3. მკორექტირებელი ზემოქმედების გამოყენება და განხორციელება ათვისების მსვლელობაზე შედეგების შეფასებით და აუცილებელი დამატებითი ინფორმაციის მიცემით.

4. სასწავლო-შეშეცნებითი მოქმედების სრულყოფა.

მოცემული დამხმარე სახელმძღვანელო წარმოადგენს დავალებებისა და სავარჯიშოების კრებულს, რომელიც განკუთვნილია მოსწავლეთა ინდივიდუალური მეცადინეობისათვის მშს-ის შესწავლისას.

დავალებების შინაგანი პროგრამით გათვალისწინებული ზოგიერთი ფსიქოლოგიური თვისებებისა და პროცესების (ყურადღება, დაკვირვებულობა, თვალზომა, შეხსიერება, აზროვნება) გაგებისა და ფორმირების ათვისების შექმნება; ხელის შეწყობა აუცილებელი ცოდნისა და უნარის ჩამოყალიბებაში.

დამხმარე სახელმძღვანელოში მოცემულია დავალებები კითხვების სახით და 'შერჩევითი პასუხებით, რომლებიც კოდირებულია ციფრების ფორმით. უპასუხებს რა კითხვას, მოსწავლემ უნდა შეარჩიოს მისი 'შეხედულებით ერთი ან რამდენიმე სწორი პასუხი. ზოგ შემთხვევაში დავალებები ფორმირებულია თხრობითი ფორმით. ამ დავალებების შესრულებისას მოსწავლემ უნდა შეარჩიოს ერთი ან რამდენიმე ფორმულირება, რომლებითაც უნდა დამთავრდეს წინადადება.

პასუხების სიზუსტე შეიძლება შემოწმდეს არაავტომატიზებულად, მოსწავლეთა მიერ ცალკე ფურცელზე დაწერილი ეტალონური პასუხების კოდებთან ნომრების ვიზუალური შედარებით. უფრო ოპე-

რატული შემოწმებისათვის რეკომენდებულია მოსწავლეთა პასუხების ფიქსაციისა და კონტროლის ხელსაწყო გამოყენება*. კონტროლის ავტომატიზაციისათვის აუცილებელია ეტალონური პასუხების კოდების შესაბამისი მატრიცების წინასწარ მომზადება.

დავლებები და სავარჯიშოები შინაარსით შეესატყვისება „B“, „C“ და „B—C“ კატეგორიის მძღოლების მომზადების დამტკიცებულ პროგრამას. არის ზოგიერთი დავლებები კითხვებით, რომლებშიც ასახულია ავტომატარებლის ტარების თავისებურებანი.

გარდა ეტალონური პასუხების კოდებისა, დამხმარე სახელმძღვანელოში მოცემულია ახსნა-განმარტებები, რომლებიც შეიცავს დასაბუთებულ პასუხებსა და კომენტარებს.

დამხმარე სახელმძღვანელოში ახსნა-განმარტებების ჩართვა გამოწვეულია ერთიანი სახელმძღვანელოს უქონლობით, რომელიც საქმარისად სრულად ახსნის „მოდრაობის უსაფრთხოების საფუძვლების“ მოქმედი პროგრამით გათვალისწინებულ ყველა საკითხს. აუცილებელი ცხოვების კონცენტრაცია ერთ დამხმარე სახელმძღვანელოში მოსწავლეებს გაუაღვილებს საჭირო ცნებების გაცნობას.

დამხმარე სახელმძღვანელოში განმარტებებისა და კომენტარების ჩართვა სხვა მიზანსაც ისახავს: შემოწმდეს მოსწავლეთა მიერ ციფრული პასუხების შერჩევის სწორად დასაბუთების უნარი.

კრებულში ჩართული დავლებები ათვისების დონის პირველი საფეხურის გამოვლენის საშუალებას იძლევა. მათი გამოყენება რეკომენდებულია სასწავლო პროცესში ათვისების მიმდინარე და თემატიკური კონტროლისათვის.

ათვისების დონის შესაფასებლად მიზანშეწონილია იმ კრიტერიუმებით სარგებლობა, რომლებიც გამოიყენება გზებზე მოძრაობის წესების ცოდნის შეფასებისას. დავლების ხუთივე საკითხის შესარულებისას ეძლევა შეფასება „ჩააბარა“, თუ დაშვებულია არა უმეტეს ერთი შეცდომისა.

იმ განყოფილებების შესწავლისას, რომლებიც დაკავშირებულია პირველი საშედიცინო დახმარების აღმოჩენასთან, აუცილებელია უშეცდომო პასუხების მიღწევა ყველა კითხვაზე.

მეს განყოფილების განსაკუთრებული მნიშვნელობა, პროფესიულ მომზადებაში მისი როლი და ადგილი საჭიროებს სასწავლო პრო-

* ა. ლიეშიცი, ავტომობილის მოწყობილობისა და ტექნიკური მომსახურების დავლებების პროგრამირება, მ., „ვისშაია სკოლა“, 1980.

ცესი ათვისების ტესტურ კონტროლთან ერთად ვისარგებლოთ შემოწმების სხვა მეთოდებითაც — ზეპირი გამოკითხვით, წერითი საკონტროლო სამუშაოებით, მოსწავლეთა პრაქტიკული ჩვენებების დაძულებით (დაშვებული შეცდომების განხილვით).

ათვისების შემოწმების ეს ფორმები რეკომენდებულია გამოვიყენოთ ტესტური კონტროლის ჩატარების შემდეგ, უმეტესად პრაქტიკული მნიშვნელობის ცალკეული სასწავლო ელემენტების მიხედვით. მაგალითად, შემოსაკრავის, სალტების დადება, დაშვებულების გადაყვანა, მანძილის განსაზღვრა სასწავლო მოედანზე, მარჯვის ტექნიკური ხერხების დამუშავება ტრენაჟერებსა და სასწავლო ავტომობილებზე და ა. შ.

დავლებები და პასუხები განმარტებებით თემების მიხედვით, მოკლე ცხობები აღამიანის ანატომიასა და ფიზიოლოგიაზე, „პირველი სამედიცინო დახმარება“, „პირველი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენა დაშვებულის შიშართ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისას“ აღწერილი აქვს ექიმ-ტრავმატოლოგს ბ. კოსცოვს.

**თემა. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება,
ავარია, მისი მიზეზები და თავიდან აცილება**

დავლება 1

სახალხო ძეურნეობის განვითარების ამოცანები შოიფხოვს მუშაობის გახუწყვეტლივ სრულყოფას და ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის გაფართოებას.

I. რომელ პასუხშია სწორად მითითებული ტრანსპორტის სახეები, რომლებიც წარმოქმნიან ერთიან სატრანსპორტო სისტემებს?

1. სარკინიგზო. 2. საავტომობილო. 3. მილსადენის. 4. საჰაერო. 5. საზღვაო. 6. სამდინარო. 7. ტრანსპორტის ყველა სახე, რომელიც მითითებულია 1, 2, 3, 4, 5, 6, ქვეპუნქტებში. 8. ტრანსპორტის ყველა სახე, რომელიც მითითებულია 1, 2, 3, 4, 5, 6 ქვეპუნქტებში.

II. რომელ ტრანსპორტს გადააქვს უფრო მეტი რაოდენობის ტვირთი 1-ელ პუნქტში მითითებულ ნებისმიერ ტრანსპორტთან შედარებით?

1. საჰაეროს. 2. საზღვაოს. 3. საავტომობილოს. 4. სამდინაროს.

III. ტვირთის გადაზიდვის მოცულობა... ტრანსპორტით მნიშვნელოვნად აღემატება ერთად აღებული სხვა ყველა სახის ტრანსპორტის ტვირთის გადატანის მოცულობას.

რომელი სახის ტრანსპორტი შეიძლება მივეუთითოთ გამოტოვებულ ადგილას?

1. საავტომობილო. 2. სარკინიგზო. 3. მილსადენი. 4. სამდინარო.

IV. რომელ ტრანსპორტს გადაყავს მეტი მგზავრი?

1. სარკინიგზოს. 2. საჰაეროს. 3. სამდინაროს. 4. საავტომობილოს.

V. რაქდენი ავტომობილი დაშადადა ჩვენს ქვეყანაში 1980 წელს?

1. 3,6 მლნ ცალი. 2. 1,5 მლნ ცალი. 3. 2,8 მლნ ცალი. 4. 2,2 მლნ ცალი. 5. 0,9 მლნ ცალი.

ავარიულობა საავტომობილო ტრანსპორტზე

დავალება 2

I. უშეტესად რომელი ფაქტორები ახდენს გავლენას საგზაოსატრანსპორტო შემთხვევების მოსალოდნელობის გაზრდაზე?

1. ავტომობილების მოძრაობის საშუალო სიჩქარის გაზრდა. 2. სატრანსპორტო საშუალებების განვითარება. 3. მარეგულირებელი საშუალებების არასაკმარის რაოდენობა. 4. ავტომობილების დინამიკური მახასიათებლის გაუმჯობესება.

II. ავარიულობის მაჩვენებლად შეიძლება გამოგვადგეს საგზაოსატრანსპორტო შემთხვევათა საერთო რიცხვის, დაღუპულთა და დაჭრილ ადამიანთა რაოდენობის შეფარდება შემდეგ მაჩვენებლებთან:

1. გადარბენის სიგრძესთან, რომელიც გამოსახულია ავტომობილ-კილომეტრებში. 2. სატრანსპორტო საშუალებების რიცხვთან, რომელიც გამოსახულია ათას ცალით. 3. მოსახლეობის რაოდენობასთან (100 ათასი კაცი). 4. ავარიულობა შეიძლება შეფასდეს ნებისმიერი ჩამოთვლილი მაჩვენებლით.

III. რამდენი ავტომობილი იყო მსოფლიო საავტომობილო პარკში 1980 წელს?

1. დაახლოებით 400 მლნ ცალი. 2. დაახლოებით 320 მლნ ცალი. 3. დაახლოებით 250 მლნ ცალი, 4. დაახლოებით 150 მლნ ცალი. 5. დაახლოებით 100 მლნ ცალი.

IV. მსოფლიოს ყველა ქვეყანაში რამდენი ადამიანი იღუპება ყოველწლიურად საავტომობილო კატასტროფით?

1. 10—50 ათასი. 2. 50—150 ათასი. 3. 150—250 ათასი. 4. 250—300 ათასი.

V. როგორია ყოველწლიურად ჩვენს ქვეყანაში სახალხო მეურნეობის დანაკარგები საავტომობილო ავარიების შედეგად?

1. 1 მილიარდი მან. 2. 800 მლნ მან. 3. 500 მლნ მან. 4. 300 მლნ მან. 5. 100 მლნ მან.

დავლება 3

მძღოლი მართავდა ზილ-130 ავტომობილს სველ მოასფალტებულ გზაზე ღამით, დასახლებული პუნქტისგან მოშორებით. სავალ ნაწილზე ქვეითად მოსიარულის უეცრად გამოჩენისას მძღოლმა გამორთო გადაბმულობა და მკვეთრად დააჭირა სამუხრუჭე სატერფულს, რის შედეგადაც ავტომობილი მოცურდა, რომელმაც გადაჭრა სიბრტყის მონიშნული ხაზი, გაყო საწინააღმდეგო მხრიდან მომავალი ტრანსპორტის ხაკადი, გადავიდა გზის მარცხენა მხარეს. მძღოლმა შეძლო ავტომობილის გაჩერება ისე, რომ წინა თვლები გადავიდა გზისპირას, ხოლო უკანა დარჩა სავალ ნაწილზე.

I. ითვლება თუ არა აღწერილი შემთხვევა გზებზე მოძრაობის წესების დარღვევად?

1. კი. 2. არა.

II. აღწერილი შემთხვევა შეიძლება თუ არა ჩავთვალოთ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევად?

1. კი. 2. არა.

მართავდა რა ავტომობილს ABC საწვავით, მძღოლმა პირაშდე აავსო ავზი და ბენზინი დაღვარა. ლითონის ზედაპირის გასაწმენდად, რომელზედაც ბენზინი დაისხა, მძღოლმა ისარგებლა სინთეზური ბოჭკოს ქსოვილით. გაწმენდისას ბენზინსა და ავტომობილის შეღებულ ხაწილს ცეცხლი წაეკიდა.

III. ამ შემთხვევაში დაარღვია თუ არა მძღოლმა ტექნიკის უსაფრთხოება.

1. კი. 2. არა.

IV. ეს შემთხვევა ითვლება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევად (სსშ)?

1. კი. 2. არა.

გარაჯიდან გამოსვლისას მსუბუქი ავტომობილის მძღოლი ძარათი შეეხო კიშკრის საკეტს, რის შედეგადაც დეფორმირდა ავტომობილის ფრთა და კარები. არის თუ არა ეს შემთხვევა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა?

1. კი. 2. არა.

დავალება

I. როჰელ პასუხშია მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების უფრო სწორი განსაზღვრა?

1. ნებისმიერ მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებაზე წარმოშობილი შემთხვევა, რომელიც გამოწვეულია ამ საშუალების გაფუჭებით ან სხვა ძატიერიალური ზარალით. 2. მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პროცესში წარმოშობილი შემთხვევა, რომელსაც ახლავს ადამიანების სიკვდილი ან დაშავება. 3. მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პროცესში წარმოშობილი შემთხვევა, რომელსაც ახლავს ადამიანების სიკვდილი ან დაშავება, სატრანსპორტო საშუალებების, ნაგებობების, ტვირთის გაფუჭებისა ან სხვა მატერიალური ზარალი.

II. ვინ ითვლება შემთხვევის მონაწილედ?

1. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მხილველები. 2. ის პირნი, რომლებიც იმყოფებოდნენ უშუალოდ შემთხვევის ადგილის ახლოს. 3. ის პირნი, რომლებმაც გზაზე თავიანთი მოქმედებით ან იქ ყოფნით გავლენა მოახდინეს მასზე. 4. მხოლოდ მძღოლები, მგზავრები და ქვეითად მოსიარულენი, რომლებიც დაზარალდნენ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად.

III. ტრაქტორებით ან სხვა თვითმავალი მანქანებით მოშდარი შემთხვევები, რომლებიც წარმოიშობა ძირითადი საწარმოო ოპერაციების შესრულებისას ექსპლუატაციისა და უსაფრთხოების ტექნიკის წესების დარღვევის შედეგად...

1. ითვლება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებად. 2. არ ითვლება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებად.

IV. ექსპედიტორის დაუდევრობით, სატვირთო ავტომობილის ძარაში ჩაუქჰრალი სიგარეტის გადაგდების შედეგად მოძრაობის დროს ცეცხლი წაეკიდა ტვირთს. ითვლება თუ არა მოცემული შემთხვევა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევად?

1. კი. 2. არა.

V. ხაზზე გასვლის წინ დათვალეერებისას მძღოლმა არ შეამოწმა გაზ-53 ავტომობილის კვების სისტემის ჰერმეტიულობა. მოძრაობის დროს კარბიურატორთან შეერთებული შლანგიდან ბენზინის ჩამოდების და ელექტროგაყვანილობის იზოლაციის დარღვევის ადგილას ხაპერწყლური განმუხტვის შედეგად ძრავას ნაკვეთურში წარმოიქმნა აალება და ელექტრომოწყობილობა გამოვიდა მწყობრიდან. შეიძლება

თუ არა ჩაითვალოს მოცემული შემთხვევა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევად?

1. კი, თუ მძღოლმა სწრაფად არ შეაჩერა ალის გავრცელება.
2. კი, ყველა შემთხვევაში.
3. კი, თუ მატერიალური ზარალი აღემატება 150 მანეთს.
4. კი, თუ ტვირთი გაფუჭდება.

დავალება 5

I. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიზეზი შეიძლება იყოს ძძლოლის და მოძრაობის სხვა მონაწილეების არასწორი მოქმედება, სატრანსპორტო საშუალებების არადამაკმაყოფილებელი ტექნიკური მდგომარეობა, აგრეთვე მოძრაობებს შორის ფაქტორები. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების წარმოშობის ყველაზე დამნაშავედ ითვლებიან

1. ქვეითად მოსიარულები.
2. მძღოლები.
3. მგზავრები.

II. მძღოლის ჩამოთვლილ მოქმედებათაგან ყველაზე უფრო რომელი ითვლება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიზეზად?

1. გასწრების წესების დარღვევა.
2. სიჩქარის გადაჭარბება.
3. გზა-ჯვარედინებზე გავლის წესების დაუცველობა.
4. ნიშნების მოთხოვნების ან ხაზის მონიშვნის დარღვევა.

III. მძღოლის ჩამოთვლილი მოქმედებებიდან რომელია უფრო საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიზეზი?

1. ისეთი ავტომობილის მართვა, რომლის ტექნიკური მდგომარეობა არ შეესაბამება გზაზე მოძრაობის წესების მოთხოვნებს.
2. ავტომობილებს შორის დისტანციისა და ინტერვალის დაუცველობა.
3. სატრანსპორტო საშუალებების მართვა არაფხიზელ მდგომარეობაში.
4. წესებით აკრძალულ ადგილებში მობრუნება.

IV. ქვეითად მოსიარულეთა უმეტესად რომელ მოქმედებას მოსდევს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები?

1. ახლოს მოძავალი სატრანსპორტო საშუალების წინ გადასვლა.
2. გადასვლა იმ ადგილებში, სადაც გადასაწველელი არაა.
3. სავალი ნაწილის გადასვლისას უეცარი შეჩერება.
4. სატრანსპორტო საშუალებაში ჩაჯდომის წესების დარღვევა.

V. ყველაზე მეტად, ავტომობილის არადამაკმაყოფილებელი ტექნიკური მდგომარეობის შედეგად, მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მიზეზებია:

1. სავალი ნაწილისა და სალტის.
2. საჭესამართის.
3. ტრანსმისიის.
4. მუხრუჭების.
5. საკიდრის გაუმართაობა.

დავალება 6

I. ჩამოთვლილ ფაქტორთაგან რომელი ახდენს პეტ გავლენას უსაფრთხოებაზე?

1. სავალი ნაწილის მოლიპული საფარი. 2. გზის სივიწროვე. 3. არასაკმარისი განათება. 4. გზისპირის ცუდი მდგომარეობა.

II. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებში უმეტესად დაზარალებულები არიან

1. მძღოლები. 2. ქვეითად მოსიარულეები. 3. მგზავრები.

III. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა ჩამოთვლილი სახეებიდან რომელია ყველაზე მეტად გავრცელებული?

1. ქვეითად მოსიარულეებზე დაჯახება. 2. მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებაზე დაჯახება. 3. მგზავრების დავარდნა. 4. ველოსიპედისტებზე დაჯახება.

IV. ჩამოთვლილი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათაგან რომელია ყველაზე მეტად გავრცელებული?

1. სატრანსპორტო საშუალებების შეჯახება. 2. წინააღმდეგობაზე დაჯახება. 3. საჭაპანე ტრანსპორტზე დაჯახება. 4. გადაბრუნება.

V. უმეტესად გავრცელებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებია:

1. შეჯახება. 2. გადაბრუნება. 3. ქვეითად მოსიარულეზე დაჯახება.

დავალება 7

მძღოლი A 70 კმ/სთ სიჩქარით ატარებდა ΓΛ3-53 A ავტომობილს სიბხელეში, გაუნათებელ შოასფალტებულ გზატკეცილზე, დასახლებული პუნქტიდან მოშორებით. სავალი ნაწილის სიგანე იყო 6 მ. შორიოდ სველი თოვლი. ავტომობილი მოძრაობდა ფარების ჩართული შორი სინათლით, გზის რომელიმე მოსახვევში შემხედრ ზოლზე გაპოჩნდა ზილ-130 ავტომობილი, რომელსაც ასევე ჩართული ჰქონდა ფარების შორი სინათლე. როდესაც მიახლოებულ ავტომობილებს შორის მანძილი დაახლოებით 200 მ-მდე შემცირდა, A მძღოლმა ფარების შორი სინათლე გადართო ახლოზე და გააგრძელა მოძრაობა ადრინდელი სიჩქარით. იმ მომენტში, როცა ავტომობილებს შორის მანძილი შემცირდა 50 მ-მდე, A მძღოლმა დაინახა ქვეითად მოსიარულე, რომელმაც დაიწყო გადარბენა გზის მარცხენა

მხარეს. მოძრაობის ზოლის შეუცვლელად A მძღოლმა დაამუხრუჭა, მაგრამ ქვეითად მოსიარულეს მაინც დაეჯახა.

1. ვინ ითვლება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დამნაშავედ?

1. A მძღოლი. 2. შემხვედრი ავტომობილის მძღოლი. 3. ქვეითად მოსიარულე.

II. რა დარღვევა დაუშვა შემთხვევის ერთ-ერთმა დამნაშავემ?

1. განათების მოწყობილობის არასწორად სარგებლობა სიბნელეში. 2. მოძრაობის დაშვებულ სიჩქარეზე გადაჭარბება. 3. კონკრეტულ შემთხვევებში მოძრაობის სიჩქარის არასწორი შერჩევა.

III. რომელი მოქმედებით შეიძლებოდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების აცილება?

1. თუ A მძღოლი ფარების შორ სინათლეს ჩართავდა სავალ ნაწილზე ქვეითად მოსიარულის გამოჩენის შემდეგ. 2. შემხვედრი ავტომობილების მძღოლი ფარების შორ სინათლეს ჩართავდა გზისპირაზე ქვეითად მოსიარულის გამოჩენის მომენტში. 3. A მძღოლი ქვეითად მოსიარულის გამოჩენის მომენტში გადავიდოდა მარჯვენა გზისპირას. 4. A მძღოლი შორი სინათლიდან ახლოზე გადასვლის წინ დროზე შეამცირებდა სიჩქარეს.

IV. გზებზე მოძრაობის ჩამოთვლილი წესებიდან რომელი დაარღვიეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების დამნაშავეებმა?

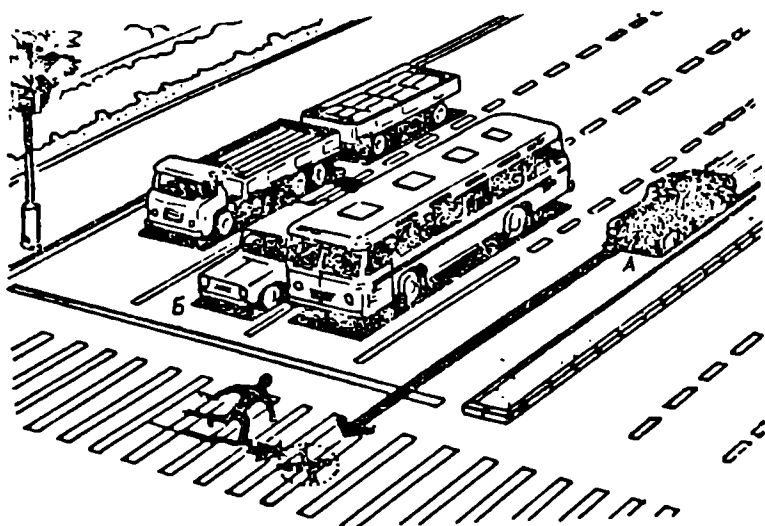
1. ქვეითად მოსიარულეებს სავალ ნაწილზე გადასვლა შეუძლიათ მხოლოდ იმის შემდეგ, როცა ისინი შეაფასებენ მანძილს მიახლოებულ სატრანსპორტო საშუალებამდე, აგრეთვე მის სიჩქარეს და დარწმუნდებიან გადასვლის უშიშროებაში. 2. ფარების შორი სინათლე ახლოზე გადაირთოს არა უმცირეს 150 მ-ისა შემხვედრ სატრანსპორტო საშუალებამდე. 3. მძღოლმა ავტომობილი უნდა ატაროს დადგენილი სიჩქარის გადაუჭარბებლად. 4. სიჩქარის არჩევისას მძღოლმა უნდა გაითვალისწინოს საგზაო და ატმოსფერული პირობები, აგრეთვე მოძრაობის ინტენსიურობა.

დავალბა 8

სარეგულირებელი გზაჯვარედინის (ნახ. 1) წინ დგას მისაბმელიანი სატვირთო ავტომობილი, მსუბუქი B ავტომობილი და ავტობუსი. შუქნიშანში ჩართულია წითელი სიგნალი, რომელიც კრძალავს მითითებული სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობას.

ქვეითად მოსიარულეთათვის შუქნიშანში ჩართულია მწვანე სიგ-

ხალი, რომელიც ქვეითად მოსიარულებს სავალ ნაწილზე გადასვლის ხეობას რთავს. მოცემულ სიტუაციაში ქვეითად მოსიარულე გადადის სავალ ნაწილზე აღნიშნულ გადასასვლელზე. როდესაც ქვეითად მოსიარულე დაუპირდაპირად მსუბუქ B ავტომობილს, ქვეითად მო-



ნახ. 1. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა

სიარულეთათვის შუქნიშანში ჩაქრა მწვანე სიგნალი, შუქნიშანში სატრანსპორტო საშუალებებისათვის ჩაერთო ყვითელი, ხოლო შემდეგ მწვანე სიგნალი. ქვეითად მოსიარულე შეეცადა სწრაფად გადასულიყო და გაიქცა წინ.

ამ დროს თავისუფალი მარცხენა უკიდურესი ზოლიდან გადასასვლელს უახლოვდებოდა მსუბუქი A ავტომობილი. ამ ავტომობილის მძღოლმა დაინახა რა შუქნიშნის მწვანე სიგნალი, იმავე სიჩქარით გააგრძელა მოძრაობა გზაჯვარედინის მიმართულებით. სდგ-ხაზის წინ მდგარი ავტობუსი ხელს უშლიდა A ავტომობილის მძღოლს დროულად შეეჩნია მორბენალი ქვეითად მოსიარულე. A ავტომობილის მძღოლის მხედველობის არეში ქვეითად მოსიარულის გამოჩენისას მანძილი ქვეითად მოსიარულემდე არ აღმოჩნდა საკმარისი დაჯახების თავიდან ასაცილებლად.

1. ამ შემთხვევაში დამნაშავედ ვინ ითვლება?

1. ქვეითად მოსიარულე. 2. ავტომობილის მძღოლი.

II. შოცემულ შემთხვევაში ქვეითად მოსიარულემ:

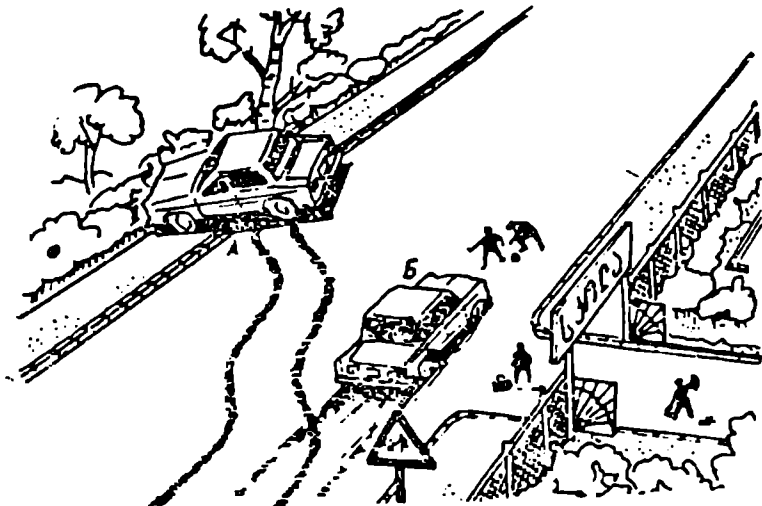
1. არ დაარღვია გზებზე მოძრაობის წესები. 2. დაარღვია, რაკი გააგრძელა გადასვლა შუქნიშნის სიგნალის გადართვის მომენტში. 3. დაარღვია, გაიქცა რა სიგნალის გადართვის მომენტში. 4. სიგნალის გადართვის მომენტში უნდა შეეწყვიტა გადასვლა და დაბრუნებულიყო ტროტუარზე.

III. A ავტომობილის მძღოლმა .

1. არ დაარღვია გზებზე მოძრაობის წესები. 2. შეეძლო გაეგრძელებინა მოძრაობა ძვეან სიგნალის ჩართვის შემდეგ, ხმოვანი სიგნალის მიწოდების დროს, სუშ თავიდან ასაცილებლად. 3. გზაჯვარედინთან შიახლოებისას უნდა მიეცა გამაფრთხილებელი სიგნალი, ვადაერთო შუქფარები. 4. უნდა გაჩერებულიყო გადასასვლელთან და შაშინ გაეგრძელებინა მოძრაობა, როცა დარწმუნდებოდა, რომ გადასასვლელზე ქვეითად მოსიარულე არ იყო.

დავალბა 9

შსუბუქი A ავტომობილი (ნახ. 2) მოძრაობდა სველ მოასფალტებულ გზაზე 40 კმ/სთ სიჩქარით სკოლასთან მდებარე ზონაში. მის უკან კვალდაკვალ მოძრაობდა B ავტომობილმა გაუსწრო A ავტომობილს. გაუსწრო რა, B ავტომობილის მძღოლმა შეამჩნია ორი მოსწავლე, რომლებიც მოულოდნელად გამოჩნდნენ სავალ ნაწილზე.



ნახ. 2. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა

ძვეცადა რა დაჯახების აცილებას, *B* ავტომობილის მძღოლმა მკვეთრად დაამუხრუჭა და შეჩერდა იმ მდგომარეობაში, რომელიც ნაჩვენებია მე-2 ნახ.-ზე. *B* ავტომობილის უეცარმა გაჩერებამ აიძულა მის უკან კვალდაკვალ მოძრავი *A* ავტომობილის მძღოლი სწრაფად მოეზრუნებინა საჭის თვალი მარცხნივ და ერთდროულად დაემუხრუჭებინა. *A* ავტომობილი ავარდა ტროტუარზე და დაეჯახა ხეს.

I. შოცემული სსშ მოხდა . . .

1. მხოლოდ *A* ავტომობილის მძღოლის მიზეზით. 2. მხოლოდ *B* ავტომობილის მძღოლის მიზეზით. 3. *A* და *B* ავტომობილების მძღოლების მიზეზით.

II. შოცემული სსშ მოხდა იმიტომ, რომ . . .

1. *A* ავტომობილის მძღოლი მოდიოდა დაშვებულზე მეტი სიჩქარით. 2. *B* ავტომობილის მძღოლმა გაუსწრო მოძრაობის წესების სინედვით აკრძალულ ადგილას. 3. ორივე მძღოლმა არ მიაქცია ყურადღება სავალი ნაწილის მდგომარეობას. 4. ორივე მძღოლმა არ გაითვალისწინა მოძრაობებს შორის თავისებურება, რომელიც მითითებულია მაფრთხილებელ ნიშანზე.

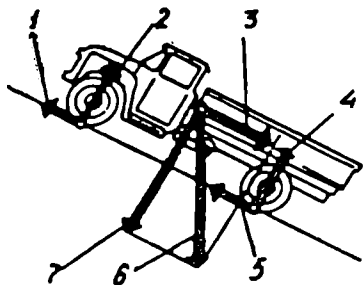
III. *A* ავტომობილის მძღოლის მოქმედება შესაძლებელი მძიმე შედეგის გათვალისწინებით შეიძლება ჩაითვალოს:

1. სწორად. 2. არასწორად.

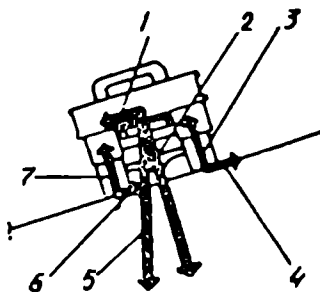
თემა. ავტომობილის მოძრაობის თეორიის ძირითადი ელემენტები

დავლება 1

მე-3 ნახ.-ზე რომელი ციფრებითაა აღნიშნული ვექტორები



ნახ. 3. ძალების მოქმედება აღმართზე მყოფ ავტომობილზე



ნახ. 4. ძალების მოქმედება ფერდობზე მყოფ ავტომობილზე

- I. სიმძიმის ძალები?
- II. ავტომობილის გზაზე მოძვერი ძალები?
- III. აღმართის წინააღმდეგობის ძალები?
- IV. გზის რეაქციის ძალები?
- V. ავტომობილის დაგორების საწინააღმდეგო ძალები?

დავალება 2

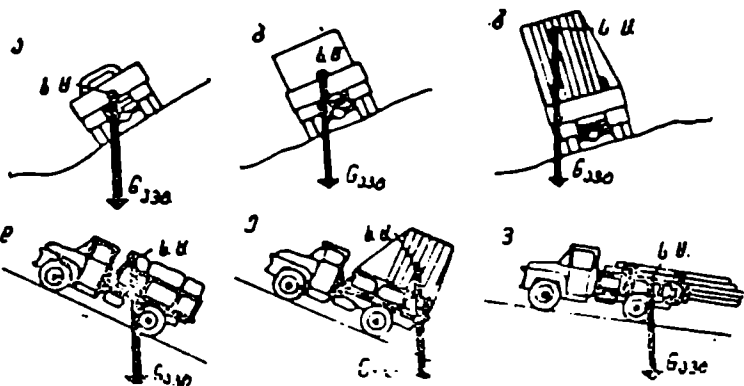
მე-4 ნახ.-ზე რომელი ციფრებითაა აღნიშნული ვექტორები

- I. სიმძიმის ძალები.
- II. ავტომობილის გვერდითი სრიალის გამომწვევი ძალები.
- III. ძალები, რომლებიც ვწინააღმდეგება გვერდით სრიალს.
- IV. ავტომობილის გზაზე მიმჭერი ძალები.
- V. გზის რეაქციის ძალები.

დავალება 3

რომელ ნახაზებზეა გამოსახული ავტომობილი

- I. მდგრადობაშენარჩუნებულში?
- II. მდგრადობაშეუნარჩუნებელი?
 1. ნახ. 5,ა. 2. ნახ. 5,ბ. 3. ნახ. 5,გ. 4. ნახ. 5,დ. 5. ნახ. 5,ე;
6. ნახ. 5, ვ.
- III. ბაზების გაღიდებით აღმართზე ავტომობილის მდგრადობა...
 1. დიდდება. 2. მცირდება.



ნახ. 5. ავტომობილის მდგრადობა აღმართსა და ჟერლობზე

IV. სიძძის ცენტრის სიმაღლის აწევით ავტომობილის მდგრადობა აღმართზე და ფერდობზე

1. დილდება. 2. შცირდება.

V. ძარას დატვირთვის მიხედვით ავტომობილის მდგრადობა აღმართსა და ფერდობზე .

1. შცირდება. 2. დილდება.

დავალება 4

I. ავტომობილი შოდრაობს წვევის ძალების მოქმედებით, რომელიც წარმოიშობა თვლის გზასთან კონტაქტის ადგილას. წვევის ძალების ზემოქმედებენ .

1. გზის მხრიდან ავტომობილის ყველა თვალზე. 2. გზის მხრიდან წაყვან თვალზე. 3. წამყვანი თვლის მხრიდან გზაზე. 4. ყველა თვლის მხრიდან გზაზე.

II. ავტომობილის შოდრაობისას გზის გასწვრივ მიმართული წამყვანი თვლის ზემოქმედების ძალა დამოკიდებულია .

1. წამყვანი თვლის ბრუნვათა სიხშირეზე. 2. ავტომობილის მასაზე. 3. წაყვან თვალზე წვევის ძალის მომენტიზე. 4. წამყვანი თვლის რადიუსზე.

III. თუ წამყვან თვალზე წვევის ძალის მომენტი მატულობს 4-ჯერ, ხოლო ამასთანავე ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარე იზრდება, ორჯერ, მაშინ წაყვანი თვლის გზასთან ზემოქმედების ძალა .

1. იზრდება 4-ჯერ. 2. შცირდება 2-ჯერ. 3. რჩება ადრინდელი. 4. იზრდება 8-ჯერ. 5. იზრდება 2-ჯერ.

IV. წვევის ძალები, რომლებიც წარმოიშობა ავტომობილის მოძრაობისას თვლის გზასთან კონტაქტის ადგილას

1. ყოველთვის ტოლია წამყვანი თვლის გზაზე ზემოქმედების ძალისა.

2. შესაძლებელია იყოს დიდი წამყვანი თვლის გზაზე ზემოქმედების ძალისა. 3. შესაძლებელია იყოს ნაკლები წამყვანი თვლის გზაზე ზემოქმედების ძალისა.

დავალება 5

I. ავტომობილი შეიძლება მოძრაობდეს სიჩქარის სამი რეჟიმიდან ერთ-ერთით: აჩქარებით (გაქანებისას), შენელებით (დამუხრუჭებულისას) და თახაბარზოშიერად. სიჩქარის რეჟიმი განისაზღვრება

1. მხოლოდ წამყვან თვლებზე წევის ძალის მომენტით. 2. წევის ძალებით და მოძრაობის საწინააღმდეგო ჰაერის წინაღობის ძალით. 3. წევის ძალებითა და მოძრაობის საწინააღმდეგო გორვის წინაღობის ძალებით. 4. წევის ძალებითა და მოძრაობის საწინააღმდეგო ყველა ძალის ჯამით.

II. წევის ძალები .

1. ყველა შემთხვევაში განისაზღვრება მხოლოდ წამყვან თვალზე ამ ძალების მომენტით. 2. დამოკიდებულია ამ ძალების მომენტზე და შემოსახდრულია წამყვანი თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალებით. 3. განისაზღვრება გზასთან ყველა თვლის ჩაჭიდების ძალებით.

III. წევის ძალა. რომელიც გამოიყენება ავტომობილის მოძრაობისათვის

1. ყოველთვის ტოლია წამყვანი თვლის გზასთან ჩაჭიდების უდიდესი ძალისა. 2. შეიძლება იყოს ნაკლები წამყვანი თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალებისა. 3. შეიძლება იყოს მეტი წამყვანი თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალების. 4. შესაძლოა იყოს ტოლი წამყვანი თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალისა.

IV. წამყვანი თვლის წაბუქსავება ავტომობილის მოძრაობისას .

1. ყოველთვის წარმოიშობა საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე ძვეთრი დაჭერით. 2. ყოველთვის წარმოიშობა სატერფულის ძვეთრი აშვებისას. 3. გამოჩნდება, თუ წამყვანი თვლების გზაზე მოქმედების ძალები გადააჭარბებს ამ თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალებს. 4. გამოჩნდება, თუ წამყვანი თვლების გზაზე მოქმედების ძალები აღმოჩნდება ამ თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალებზე ნაკლები.

V. წამყვანი თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალა განისაზღვრება

1. ჩაჭიდების კოეფიციენტით. 2. ავტომობილის მასით. 3. ძალით, რომლითაც წამყვანი თვალი მიაჭერს გზას. 4. სიმძიმის ცენტრის მდებარეობის სიმაღლით.

დავალება 6

I. ჩაჭიდების კოეფიციენტი განისაზღვრება გაზომილი ფარდობის სიდიდით

1. ავტომობილის სიმძიმის ძალებისა გზასთან თვლის ჩაჭიდების ძალებთან. 2. ჩაჭიდების წონისა თვლის ჩაჭიდების ძალებთან. 3. თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალებისა ჩაჭიდების წონასთან.

II. ჩაქიდების წონა დამოკიდებულია . . .

1. ავტომობილის სიმძიმის ძალაზე. 2. სიმძიმის ცენტრის სიმაღლეზე. 3. გზის დახრილობაზე. 4. ავტომობილის ლიანდზე. 5. ღერძებზე დატვირთვის განაწილებაზე. 6. ავტომობილის ბაზეზე.

III. აღმართზე ავტომობილის თანაბარზომიერი მოძრაობისას ძალების ჯამი, რომლებითაც თვალი შეიქცირება გზას

1. დიდია ავტომობილის სიმძიმის ძალის; 2. ტოლია ავტომობილის სიმძიმის ძალის. 3. ნაკლებია ავტომობილის სიმძიმის ძალის.

IV. ქანებზე ავტომობილის თანაბარზომიერი მოძრაობისას ჩაქიდების წონა

1. ნაკლებია ავტომობილის სიმძიმის ძალაზე; 2. მეტია ავტომობილის სიმძიმის ძალაზე; 3. ტოლია ავტომობილის სიმძიმის ძალისა.

V. ერთნაირი m მასის ორი საგნო A და B ავტომობილი ერთმანეთის პირისპირ 4% დახრილობით მოძრაობს მუდმივი სიჩქარით. A ავტომობილი მოძრაობს აღმართზე, B კი — ქანობზე. გზასთან თითოეული ავტომობილის თვლის ჩაქიდების კოეფიციენტი $\mu=0,5$. რისი ტოლია თითოეული ავტომობილის თვლის გზასთან ჩაქიდების ($P_{ჩაქ}$) შეჯამებული ძალა?

ჩამოთვლილი პასუხებიდან შეარჩიეთ ის, რომელიც თქვენ მიგანიათ სწორად.

1. P ჩაქ. (A) $> 0,5mg$; P ჩაქ. (B) $> 0,5mg$; ჩაქ. (B) $>$ ჩაქ. (A).
2. P ჩაქ. (A) $> 0,5mg$; ჩაქ. (B) $< 0,5mg$; ჩაქ. (A) $>$ ჩაქ. (B).
3. ჩაქ. (A) $< 0,5mg$; ჩაქ. (B) $< 0,5mg$; ჩაქ. (A) $=$ ჩაქ. (B).
4. ჩაქ. (A) $< 0,5mg$; ჩაქ. (B) $< 0,5mg$; ჩაქ. (A) $<$ ჩაქ. (B).

დავალება 7

ზილ-130 სატვირთო ავტომობილის მასაა 8 ტ. დატვირთვის განაწილება წინა და უკანა ღერძებს შორის 30 და 70%-ია. გზასთან თვლის ჩაქიდების კოეფიციენტი $\mu=0,5$. ავტომობილი იმყოფება გზის პორიზონტალურ მონაკვეთზე.

I. რისი ტოლია უკანა თვლის გზასთან ჩაქიდების უდიდესი ძალა?

1. $24κH$. 2. $56κH$. 3. $40κH$. 4. $35κH$. 5. $28κH$.

II. რისი ტოლია წინა თვლების გზასთან ჩაქიდების უდიდესი ძალა?

1. $40κH$. 2. $35κH$. 3. $12κH$. 4. $24κH$. 5. $56κH$.

III. შპრალი გზის როგორ საფარზე აქვს ჩაჭიდების კოეფიციენტს უდოდესი მნიშვნელობა?

1. ქვარიყულზე. 2. ლორდიანზე. 3. მოასფალტებულზე. 4. გრუნტზე.

IV. გზის როგორ საფარზე აქვს ჩაჭიდების კოეფიციენტს უმცირესი მნიშვნელობა?

1. შმეკერივებულ თოვლზე. 2. ყინულზე. 3. სველ თიხაზე. 4. ცემენტ-ბეტონის გადახურვაზე.

V. რა შემთხვევაში შეიძლება იპოდრაოს ავტომობილმა დიდი სიჩქარით?

1. გზაზე შოდრაობისას, როცა ჩაჭიდების კოეფიციენტი $\varphi=0.6$.
2. გზაზე შოდრაობისას, როცა ჩაჭიდების კოეფიციენტი $\varphi=0,4$.

დავალება 8

როშელ ნახ.-ზეა გამოსახული

I. ავტომობილის აჩქარებული მოძრაობა?

II. ავტომობილის შენელებული მოძრაობა?

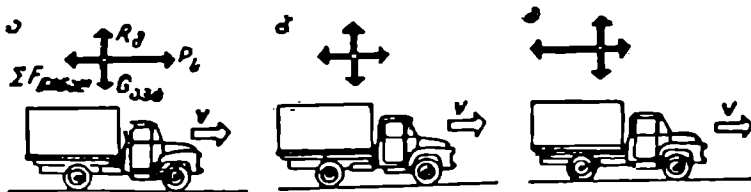
III. ავტომობილის თანაბარშომიერი მოძრაობა?

1. 6, ა ნახ.-ზე. 2. მე-6, ბ ნახ.-ზე. 3. მე-6, გ ნახ.-ზე.

IV. ავტომობილმა, რომელიც მოძრაობდა თანაბარი სიჩქარით, ადგილიდან დაძვრის 5 წთ შემდეგ აილო 10 მ/წთ (36 კმ/სთ) სიჩქარე. როგორი სიჩქარით მოძრაობდა ავტომობილი? პასუხი მოცემულია CH სისტემაში.

V. რომელი შიძართულებით შეიძლება გადაადგილდეს ტვირთი, რომელიც დევს აჩქარებულად მოძრაივი სატვირთო ავტომობილის ძარაზე?

1. წინ (ყბინის შიძართულებით). 2. უყან (უყანა ბორტის შიძართულებით).



ნახ. 6. ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის რევიმი:

P — წივის ძალა, ΣF — წინაღობის ძალებს ჯამი,

C ავტ. — ავტომობილის წონა, R — გზის რეაქცია

დავალემა 9

I. რომელ ხილზე იზრდება დატვირთვა ავტომობილის გაქანების დროს?

1. უკანაზე. 2. წინაზე.

II. შოძრაობის როგორი რეჟიმისას მცირდება დატვირთვა უკანა ხილზე?

1. დამუხრუჭებისას. 2. გაქანებისას.

III. შოძრაობის როგორი რეჟიმისას დიდდება დატვირთვა წინა ხილზე?

1. გაქანებისას. 2. დამუხრუჭებისას.

IV. როგორ იცვლება წინა თვლის ჩაჭიდების წონა გაქანების დროს?

1. იზრდება. 2. მცირდება.

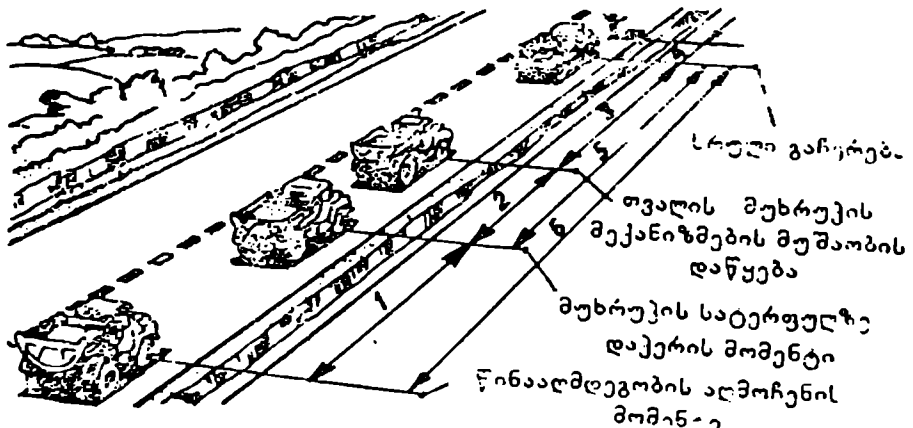
V. როგორ იცვლება უკანა თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალა დამუხრუჭებისას?

1. მცირდება. 2. იზრდება.

დავალემა 10 (ნახ. 7)

I. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული სამუხრუჭო მანძილი?

II. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული გასაჩერებელი გზა?



ნახ. 7. ავტომობილის დამუხრუჭება

III. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული მძღოლის რეაქციის დროს გავლილი მანძილი?

IV. როგორი დაძუბუქება უზრუნველყოფს ავტომობილის გაჩერებას მინიმალურ მანძილზე?

1. მდოვრე; 2. სასწრაფო.

V. რით ხასიათდება დაძუბუქების ეფექტურობა?

1. მძღოლის საძუბრუქო სატერფულზე ზემოქმედების ძალით. 2. საძუბრუქო მანძილის სიგრძით. 3. დამუხრუქებისას „იუზის“ წარმოშობით. 4. ხუნდის მიჭერის ძალით სამუხრუქო დოლთან.

დავალება 11

I. ავტომობილის დამუხრუქებისას თვლის სამუხრუქო მექანიზმებში იქმნება ხახუნის ძალის მოშენტი, რომელიც მიმართულია მე-მ ნახ.-ზე აღნიშნულ მხარეს.

1. ციფრი 1. 2. ციფრი 2.

II. საძუბრუქო მექანიზმების თვლებში გახვითარებული სამუხრუქო მოშენტი განისაზღვრება . . .

1. ამძრავით, რომელიც გამოყენებულია სამუშაო სამუხრუქო სისტემაში. 2. საძუბრუქო ხუნდის ფრიკციული ზესადების სამუხრუქო დოლზე შიჭერის ძალით. 3. თვლის სამუხრუქო მექანიზმის გასაწევი მოწყობილობის კონსტრუქციით. 4. სამუხრუქო დოლის დიამეტრით.

III. საძუბრუქო ძალა, რომელიც წარმოიშობა მძღოლის მიერ საძუბრუქო სატერფულზე დაჭერისას, მიმართულია . . .

1. ავტომობილის მოძრაობის მხარეს. 2. მოძრაობის მიმართულების საწინააღმდეგო მხარეს.

IV. რით შემოიწავლება ხახუნის ძალების უდიდესი სიდიდე გზასთან თვლების დაძუბუქების კონტაქტის ზონაში.

1. მძღოლის ზემოქმედების ძალით სამუხრუქო სატერფულზე. 2. ძალვის პარამეტრებით, რომლებიც გამოიყენება სამუხრუქო სისტემის ამძრავში. 3. დასაძუბრუქებელი ავტომობილის ფაქტიური მასით. 4. დასაძუბრუქებელ თვლებსა და გზას შორის შეკიდების ძალით.

V. შეკიდების ძალა (ნახ. 8), რომელიც ეწინააღმდეგება ავტომობილის მოძრაობას

1. ყოველთვის ხაკლებია თვლის გზასთან ჩაკიდების ძალაზე. 2. შეიძლება იყოს თვლის გზასთან ჩაკიდების ძალაზე ნაკლები ან ჩა-

ჭიდების ძალის ტოლი. 3. შეიძლება იყოს თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალაზე მეტი. 4. ყოველთვის მეტია თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალაზე.

დავალება 12

ავტომობილის დამუხრუჭება შეიძლება მოხდეს ორი რეჟიმით: ა) დასამუხრუჭებელი თვლის ბლოკირების გარეშე (ბრუნვის შეწყვეტა) ავტომობილის სრული გაჩერების მომენტამდე; ბ) თვლის ბლოკირებით — „იუზით“.

I. დამუხრუჭების რომელი რეჟიმით უნდა ისარგებლოს მძღოლმა?

1. ა რეჟიმით. 2. ბ რეჟიმით.

II. რაზეა დამოკიდებული დამუხრუჭების რომელ რეჟიმს გამოიყენებთ?

1. ძხლოდ სავალი ნაწილის მდგომარეობასა და დაფარვის სახეზე. 2. ძოძრავის სიჩქარეზე დამუხრუჭების დასაწყის მომენტში. 3. თვლის გზასთან ჩაჭიდებისა და სამუხრუჭო ძალთა თანაფარობაზე. 4. გზის ვითარების თავისებურებაზე.

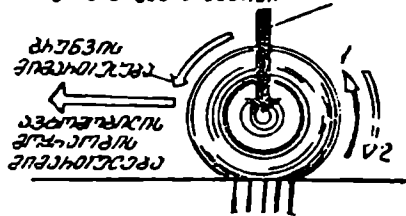
III. ბლოკირების გარეშე თვლების დამუხრუჭებისას (რეჟიმი ა) ავტომობილის კინეტიკური ენერგია იხარჯება ხახუნის ძალების მუშაობის გადასალახავად, რომლებიც წარმოიქმნება

1. სამუხრუჭო ხუნდების ფრიქციულ ზესადებებსა და სამუხრუჭო დოლს შორის. 2. სალტის პროტექტორის გზასთან კონტაქტის ზონაში.

IV. „იუზით“ (ბ რეჟიმი) დამუხრუჭებისას ავტომობილის კინეტიკური ენერგია იხარჯება

1. სამუხრუჭო დოლების გახურებაზე. 2. ფრიქციულ ზესადებებთან სამუხრუჭო ხუნდების გახურებაზე. 3. სალტის პროტექტორის ცვეთაზე მუშაობაზე. 4. სალტების პროტექტორის და თვლის სამუხრუჭო მექანიზმის დეტალების ცვეთაზე მუშაობაზე.

თვალზე ნაბრუნველი ავტომობილის სიჩქარის ძალის ნაწილი



ნახ. 8. დამუხრუჭებას დროს ავტომობილის თვალზე მოქმედი ძალები

V. რა შედეგს იძლევა „იუზით“ დამუხრუჭება?

1. იზრდება თვლის გზასთან ჩაჭიდების კოეფიციენტი. მცირდება

სამუხრუქო მანძილი: 2. მცირდება ჩაჭიდების კოეფიციენტი; იზრდება სამუხრუქო მანძილი.

დავალეზა 13

I. როჟელი რეჟიმი უზრუნველყოფს დამუხრუქების უკეთეს ეფექტურობას?

1. სამუხრუქო რეჟიმი, რომლის დროსაც კინეტიკური ენერგია იხარჯება სამუხრუქო ხუნდებსა და სამუხრუქო დოლებს შორის ხახუნის ძალის მუშაობაზე. 2. სამუხრუქო რეჟიმი, რომლის დროსაც ავტომობილის კინეტიკური ენერგია იხარჯება ბლოკირებული თვლის ხახუნის ძალის მუშაობაზე.

II. შიხიძალური სამუხრუქო მანძილი უზრუნველყოფილია, თუ სამუხრუქო ძალები თვლებზე .

1. შიხმენლოვნად მცირება, ვიდრე თვლის გზასთან ჩაჭიდების შესძლო მაქსიმალური ძალა. 2. ჭარბობს თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალებს. 3. დაახლოებით ტოლია თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალების.

III. „იუზით“ დამუხრუქებისას რა შედეგია ყველაზე მგტად საშიში?

1. პროტექტორის გადიდებული ცვეთა. 2. სამუხრუქო მანძილის გაგრძელება. 3. თვლის სამუხრუქო მექანიზმების დეტალთა ცვეთა. 4. მოცურება.

IV. ჩამოთვლილ საფართაგან უმეტესად რომლითაა „იუზის“ წარმოშობა მოსალოდნელი?

1. შოასფალტებულით. 2. ქვიშიანით. 3. თოვლით დაფარულით. 4. ცემენტ-ბეტონიანით.

V. რა გავლენას ახდენს ჩაჭიდების კოეფიციენტი (μ) დამუხრუქების დროს „იუზის“ წარმოშობაზე?

1. φ-ის გადიდებით „იუზის“ წარმოშობის მოსალოდნელობა იზრდება. 2. φ-ის გადიდებით „იუზის“ წარმოშობის მოსალოდნელობა მცირდება.

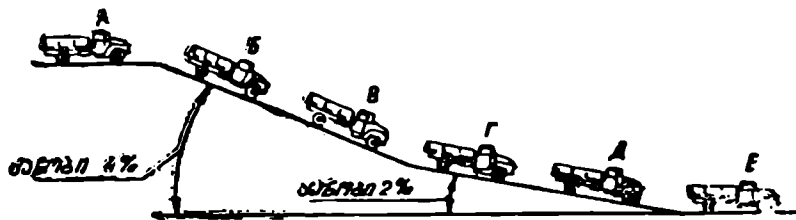
დავალეზა 14

ΓΑ3-53 ა სატვირთო ავტომობილებს, რომლებიც აღნიშნულია მე-9 ნახ.-ზე A, B, B, Γ, D და E ასოებით, აქვთ ტოლი მასა და კოლოხის შემადგენლობაში მოძრაობენ თანაბარზომიერად v სიჩქარით. ავტომობილის გზასთან ჩაჭიდების კოეფიციენტი φ=60.

I. რომელ ფაქტორებზე არაა დამოკიდებული დამუხრუჭების დროს ამ ავტომობილების ბლოკირების შესაძლებლობა?

1. ავტომობილის მასაზე. 2. გზის ქანობზე. 3. მოძრაობის სიჩქარეზე. 4. სამუხრუჭე სატერფულზე ზემოქმედების ძალაზე.

II. გზაზე დაბრკოლების გამოჩენისთანავე ყველა ავტომობილის



ნახ. 9. ავტომობილების დამუხრუჭება დაღმართზე

მძღოლმა სასწრაფოდ დაამუხრუჭა, რის შედეგადაც ზოგიერთ ავტომობილზე წარმოიშვა თვლების ბლოკირება. „იუზით“ დამუხრუჭების უშედეგო შოსალოდნელობა წარმოიშვა.

1. A ავტომობილზე. 2. B ავტომობილზე. 3. B ავტომობილზე. 4. C ავტომობილზე. 5. D ავტომობილზე. 6. E ავტომობილზე.

III. რით აიხსნება მე-9 ნახ.-ზე მოცემული ზოგიერთი ავტომობილის თვლის ბლოკირების წარმოშობა?

1. ჩაქიდების ძალის შემცირებით განსაზღვრულ საგზაო პირობებში ავტომობილის მოძრაობისას. 2. გზასთან ჩაქიდების ძალის შემცირებით. 3. ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარით. 4. ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორით.

IV. უსაფრთხოების რა ზომები უნდა მიიღონ მძღოლებმა, რომლებიც მოძრაობენ მე-9 ნახ.-ზე ნაჩვენებ პირობებში?

1. დაღმართთან მიახლოებისას დროულად შეამცირონ სიჩქარე; 2. დაღმართზე მოძრაობისას გაზარდონ დისტანცია. 3. დაღმართზე დამუხრუჭებისას შეამცირონ ძალეების მოქმედება სამუხრუჭო სატერფულზე. 4. შიიღონ ყველა ჩამოთვლილი ზომა.

V. ყველაზე დიდი დისტანცია უნდა იყოს ავტომობილებს შორის 1. A და B. 2. B და B. 3. B და C. 4. C და D. 5. D და E.

დავალება 15

I. შოსაგვევში ავტომობილის მოძრაობისას მასზე მოქმედებს ცენტრისკენული ძალა

1. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა ავტომობილი მოძრაობს მზარდი სიჩქარით. 2. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა ავტომობილი მოძრაობს შემცირებული სიჩქარით. 3. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა მძღოლი მუშაობს ცვალებადი სიჩქარით.

4. ნებისმიერ შემთხვევაში, მუდმივი სიჩქარით მოძრაობის დროსაც.

II. ცენტრისკენული ძალა წარმოიშობა .

1. მხოლოდ მოსახვევში მოძრაობისას. 2. მხოლოდ სწორხაზოვანი მოძრაობის პრუდწირულ მოძრაობაში გადასვლის მომენტში. 3. მოძრაობის მიმართულების ნებისმიერი ცვლილების დროს.

III. საჭის თვლის მარჯვნივ შემობრუნებისას შეიძლება დაიწყოს ავტომობილის გვერდითი სრიალი

1. მარჯვნივ. 2. მარცხნივ.

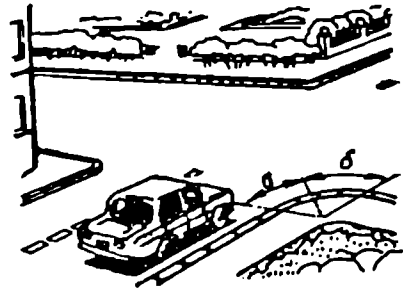
IV. შემობრუნდება რა სწორად გზაჯვარედინზე მუდმივი სიჩქარით მარჯვნივ მოხვევისას (ნახ. 10), მძღოლმა *a* უბანზე საჭის თვალი შემობრუნა მარჯვნივ, ხოლო *ბ* უბანზე — მარცხნივ.

რომელ მხარესაა მიმართული ცენტრისკენული ძალა, რომელიც მოქმედებს ავტომობილზე *ბ* უბნით გავლისას?

1. ტროტუარის მხარეს. 2. გზაჯვარედინის ცენტრის მხარეს.

V. ავტომობილზე, რომელიც უხვევს (ნახ. 10), მოქმედი ცენტრისკენული ძალა

1. რჩება მუდმივი ავტომობილის *a* უბანზე გავლისას. 2. რჩება მუდმივი ავტომობილის *ბ* უბანზე გავლისას. 3. შეძლებისამებრ დიდდება ავტომობილის *a* უბანზე გავლისას. 4. შეძლებისამებრ მცირდება ავტომობილის *ბ* უბანზე გავლისას. 5. შეძლებისამებრ მცირდება *a* უბანზე გავლისას და შეძლებისამებრ დიდდება *ბ* უბანზე გავლისას.



ნახ. 10. მოსახვევში ცენტრისკენული ძალის მოქმედება

დავალება 16

I. რა მიზეზით შეიძლება იყოს გამოწვეული გვერდული მდგრადობის დაკარგვა?

1. ავტომობილის მობრუნებით. 2. ავტომობილის სიჩქარის მკვეთ-

რად გაზრდით. 3. მკვეთრი დამუხრუჭებით. 4. მოძრაობის მიმართულების უეცარი შეცვლით. 5. ჩამოთვლილთაგან ნებისმიერი მიზეზით.

II. შოლიპულ გზაზე ავტომობილის მობრუნებისას უმეტესად მოსალოდნელია

1. შოცურება. 2. გადაბრუნება.

III. რომელ ფაქტორებზეა დაშოკიდებული მოსახვევში მოცურება?

1. ავტომობილის მასაზე. 2. მოძრაობის სიჩქარეზე. 3. სიმძიმის ცენტრის მდებარეობის სიმაღლეზე. 4. ჩაჭიდების კოეფიციენტზე. 5. მობრუნების რადიუსზე.

IV. რომელი ფაქტორები ახდენს გავლენას ავტომობილის მოხვევისას მის გადაბრუნებაზე?

1. ავტომობილის მასა. 2. ცენტრისკენული ძალა. 3. ლიანდი. 4. ბაზა; 5. სიმძიმის ცენტრის სიმაღლე.

V. მოხვევისას ავტომობილის მდგრადობა გადაბრუნების მიმართ იზრდება

1. სიჩქარის შემცირებისას. 2. მობრუნების რადიუსის გაზრდისას. 3. მოძრაობის სიჩქარის გაზრდისას. 4. სიმძიმის ცენტრის სიმაღლის შემცირებისას. 5. მობრუნების რადიუსის გაზრდისას.

დავლება 17

I. რომელი პარამეტრები საზღვრავს მგრებ მომენტს, რომელიც შიისწრაფვის გამოიწვიოს ავტომობილის გადაყირავება მისი მოხვევისას.

1. ავტომობილის სიმძიმის ძალა. 2. ცენტრისკენული ძალა. 3. ავტომობილის ლიანდი. 4. სიმძიმის ძალის სიმაღლე. 5. ბაზა.

II. რომელი პარამეტრები განსაზღვრავს მდგრადობის მომენტის სიდიდეს, რომელიც ეწინააღმდეგება მოხვევისას ავტომობილის გადაყირავებას?

1. ავტომობილის სიმძიმის ძალა. 2. ავტომობილის ბაზა. 3. ცენტრისკენული ძალა. 4. ლიანდი. 5. სიმძიმის ცენტრის სიმაღლე.

III. რამდენჯერაა აუცილებელი სიჩქარის შემცირება, რომ მოსახვევში თავიდან ავიცილოთ მოცურება ჩაჭიდების კოეფიციენტის 4-ჯერ შემცირებისას?

1. 16-ჯერ; 2. 8-ჯერ; 3. 4-ჯერ; 4. 2-ჯერ.

IV. რამდენჯერ შეიძლება გავზარდოთ სიჩქარე მოსახვევში მდგრად-

დობის შენარჩუნების პირობებში, თუ სიმძიმის ცენტრის სიმაღლე შემცირებულია 4-ჯერ?

1. 16-ჯერ. 2. 8-ჯერ. 3. 4-ჯერ. 4. 2-ჯერ.

V. ავტომობილი უხვევს 60 მ რადიუსით. კრიტიკული მაქსიმალური სიჩქარის შესაძლებლობა $v=20$ მ/სთ (72 კმ/სთ), რომელიც არ იწვევს შოცურებას. როგორი სიჩქარით უნდა მოუხვიოს 15 მ რადიუსით იმავე პირობებში, რომ არ მოცურდეს?

1. არა უმეტეს 5 მ/წმ (18 კმ/სთ). 2. არა უმეტეს 10 მ/წთ (36 კმ/სთ). 3. არა უმეტეს 12,5 მ/წთ (45 კმ/სთ). 4. არა უმეტეს 15 მ/წმ (54 კმ/სთ).

დავლება 18

I. როგორ მოქმედებს წინა თვლების მოხვევის კუთხე ავტომობილის მოხვევის რადიუსზე?

1. წინა თვლების მოხვევის კუთხის გაზრდით ავტომობილის მოხვევის რადიუსი იზრდება. 2. წინა თვლების მოხვევის კუთხის გაზრდით ავტომობილის მოხვევის რადიუსი მცირდება.

II. ავტომობილის ბაზისა და სიგრძის გაზრდით მოხვევის რადიუსი

1. მცირდება. 2. იზრდება.

III. შოსახვევში როგორი სახის მოძრავე შემადგენლობა საჭიროებს კორიდორის დიდ გაბარიტულ სიგანეს?

1. საწვეარი მისაბმელის გარეშე. 2. ავტომატარებელი.

IV. ავტომატარებლის რომელი ელემენტი უხვევს უმცირესი რადიუსით?

1. საწვეარის წინა თვალი. 2. საწვეარის უკანა თვალი. 3. მისაბმელის წინა თვალი. 4. მისაბმელის უკანა თვალი.

V. გზაჯვარედინზე ავტომატარებლის მარცხნივ მოხვევისას წარმოიშობა მისაბმელის შემოვლის საშიშროება

1. მოძრაობის შეშვედრ ზოლზე. 2. ტროტუარზე ან გზისპირზე.

თემა: ავტომობილის ტარების ფსიქოფიზიოლოგიური საფუძვლები

დავლება 1

მოდრაობის უსაფრთხოების დაცვა დამოკიდებულია მძღოლების თვისებებზე. ეს თვისებები შეიძლება პირობითად დავყოთ სამ ჯგუფად. პირველი ჯგუფი განსაზღვრავს პიროვნების სოციალურ მიმართულებას, რომელიც ვლინდება მის ინტერესებსა და მიზანში. მეორე ჯგუფი შეიცავს თვისებებს, რომელიც ახასიათებს ადამიანის ინდივიდუალურ გამოცდილებას. ინდივიდუალური გამოცდილების შინაარსი განსაზღვრავს იმ ცოდნასა და უნარს, რომელსაც ფლობს ადამიანი. მესამე ჯგუფი — თვისებათა კომპლექსი, რომელიც გამოსაჯავს ადამიანის ფსიქოფიზიოლოგიურ ინდივიდუალურ თავისებურებებს.

I. მძღოლს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები .

1. უპირატესად სოციალური მიმართულების. 2. ინდივიდუალური გამოცდილებისა და სოციალური მიმართულების. 3. ინდივიდუალური ფსიქოფიზიოლოგიური თავისებურებების. 4. ყველა ჩამოთვლილი ჯგუფის თვისებების.

II. წარმოადგენს თუ არა ადამიანის პირადი თვისებები ერთმანეთისაგან იზოლირებულს. და უცვლელს?

1. კი. 2. არა.

III. მძღოლის პირადი თვისებები

1. ფორმირდება გარემო პირობების ზემოქმედებით. 2. საესებით განისაზღვრება თანდაყოლილი თავისებურებებით. 3. ურთიერთდაკავშირებულია. 4. არაა დამოკიდებული ერთმანეთზე.

IV. ერთ-ერთი მიზეზი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისა — მძღოლის პირადი თვისებების შეუსაბამობა პროფესიულ მოთხოვნებთან. სსშ შეიძლება მოხდეს

1. რისკისადმი მიდრეკილებით. 2. საკუთარი პროფესიული დონის გადაჭარბებული შეფასებით. 3. მოძრაობის სხვა მონაწილეებისადმი უპატივცემულო დამოკიდებულებით. 4. თავისი საქციელის მიმართ არაკრიტიკული დამოკიდებულებით. 5. ნებისმიერი ჩამოთვლილი თვისებებით.

V. რომელი თვისება შეიძლება იყოს დამახასიათებელი მძღოლისათვის?

1. დისციპლინურობა და მაღალი შეგნებულობა. 2. სოციალური საკუთრებისადმი ფრთხილი დამოკიდებულება. 3. პასუხისმგებლობა მოძრაობის ყველა მონაწილის მიმართ. 5. ყველა ჩამოთვლილი თვისება.

დავალება 2

მძღოლის ინდივიდუალური გამოცდილება, რომელიც მოიცავს პროფესიულ ცოდნას, უნარსა და ჩვევებს ბევრად განსაზღვრავს მისი პროფესიული საქმიანობის წარმატებას.

1. სწავლების პროცესში ათვისებული პროფესიული ცოდნის სისტემა

1. სავსებით უზრუნველყოფს ავტომობილის ტექნიკურად სწორ და უსაფრთხო ექსპლუატაციას მძღოლის მთელი შრომითი ცხოვრების მანძილზე; 2. ახასიათებს თეორიული მომზადების საწყის დონეს, რომელიც აუცილებელია მუდმივად სრულყოფილ შრომის პროცესში.

II. უნარი — ესაა განსაზღვრული მოქმედების შესრულების ნიჭი. მძღოლის პროფესიული უნარი ფორმირდება და სრულყოფილი ხდება.

1. მხოლოდ სპეციალურად ორგანიზებული სწავლების პროცესში; 2. მხოლოდ დამოუკიდებელი შრომითი საქმიანობის პროცესში; 3. როგორც სწავლების პროცესში, ისე დამოუკიდებელი შრომითი საქმიანობის პროცესში.

პროფესიული ოსტატობის მაღალი დონე გულისხმობს მძღოლის შიერ ათვისებულ ცოდნასა და უნარს, რომელიც გამოიხატება

1. ინფორმაციის მიღებასა და სწრაფ დამუშავებაში. 2. მართვის ორგანოებზე ზემოქმედებაში. 3. საკუთარი მოქმედებების შეფასებაში, მისი შედეგის გათვალისწინებასა და დროულ კორექტირებაში ამ მოქმედებების აუცილებლობის შემთხვევაში. 4. ყველა ჩამოთვლილ მოქმედებაში.

IV. პროფესიული ცოდნის სისტემის დაუფლება წარმოადგენს .

1. პროფესიული მომზადების სასურველ პირობას. 2. წარმატებული პროფესიული მომზადების აუცილებელ და საკმარის პირობას. 3. პროფესიული მომზადების აუცილებელ, მაგრამ არასაკმარის პირობას.

V. პროფესიული ჩვევები წარმოადგენს

1. ერთჯერადი მოქმედების შედეგს. 2. ერთი მოქმედების რამდენ-

ჯერმე შესრულების შედეგს. 3. წამყვანი მოქმედების ავტომატიზებული შესრულების მრავალჯერადი სავარჯიშოების შედეგს.

დავლება 3

I. პროფესიული საქმიანობის ფსიქოლოგიური საფუძვლების სწავლების შედეგად მომავალ მძღოლებს უნდა ჩამოუყალიბდეთ

1. ზოგადი წარმოდგენა ავტომობილის ტარებასთან დაკავშირებულ მხოლოდ ფსიქიურ მოვლენებზე, პროცესებსა და თავისებურებებზე. 2. მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალებების მართვასთან დაკავშირებით ფსიქიკის პრაქტიკულ საქმიანობასთან კავშირის ძირითადი გაგება. 3. ინდივიდუალური თავისებურებების გათვალისწინების საფუძველზე საკუთარი საქმიანობის გაანალიზების უნარი. 4. უნარი დამოუკიდებლად განსაზღვრონ შეცდომების ფსიქოლოგიური სათავე და იპოვონ პროფესიული სრულყოფის ეფექტური გზები.

II. ტარება შრომითი საქმიანობის რთული სახეა. რომელ პასუხშია მოცემული მძღოლის შრომითი საქმიანობის უფრო სრულად და სწორად განსაზღვრა?

1. ნებისმიერი მოქმედება, რომელიც შედავდება მამოძრავებელ აქტიურობაში. 2. მოქმედება რომელიც შედავდება მამოძრავებელ მოქმედებაში ან სიტყვიერ ფორმაში. 3. ადამიანის მოქმედება, რომელიც შიშართულია საკუთარი ინტერესების დასაკმაყოფილებლად. 4. ადამიანის გარე და შიდა აქტიურობის ერთობლიობა, რომელიც შიშართულია პირად და საზოგადოებრივ ინტერესებთან დაკავშირებული შეგნებულად დასახული მიზნის მისაღწევად.

III. საქმიანობა პირობითად იყოფა ორ მხარედ: შიდა და გარე. შიდა (ფსიქიკური) და გარე (პრაქტიკული) საქმიანობად . .

1. განუყოფლად დაკავშირებულია და ურთიერთგანპირობებულია ხებისმიერი სახის საქმიანობაში. 2. ერთმანეთთან დაკავშირებულია მხოლოდ ზოგიერთი სახის შრომით საქმიანობაში. 3. მიმდინარეობს ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად.

IV. ფსიქიკურ საქმიანობის კომპონენტებია ფსიქიკური და ფსიქოფიზიოლოგიური მოვლენები, პროცესები და თვისებები. მათ მიეკუთვნება შეგრძნება, აღქმა, აზროვნება, მეხსიერება, ყურადღება, ხებისყოფა. საქმიანობის ფსიქიკური სფეროს რომელ კომპონენტებს წაეყენება მაღალი პროფესიული მოთხოვნები?

1. ყველა ჩამოთვლილ მოვლენას, პროცესსა და თვისებას. 2. შეგ-

რძნებასა და ყურადღებას. 3. აზროვნებასა და მეხსიერებას, 4. ნე-
ბისყოფის თვისებებსა და აღქმას.

V. რა კავშირია ფსიქიკურ პარამეტრებსა და ფსიქოფიზიოლოგიურ
პროცესებს, შოვლენებს, მძლოლის თვისებებსა და მოძრაობის უსაფ-
რთხოებას შორის?

1. მოძრაობის უსაფრთხოება უზრუნველყოფილია, თუ პარამეტრე-
ბის უშეტესობა შეესაბამება პროფესიულ მოთხოვნებს. 2. უსაფრ-
თხო მოძრაობა სავსებით უზრუნველყოფილი იქნება, თუ ყველა
პარამეტრი შეესაბამება პროფესიულ მოთხოვნებს. 3. იქმნება უსაფ-
რთხოების საშიშროება, თუ ერთი პარამეტრი მოკლე დროითაც კი
არ შეესაბამება პროფესიულ მოთხოვნებს.

დავლება 4

ავტომობილის მარჯვისას შეგრძნება წარმოადგენს შემოსული ინ-
ფორმაციის გადამუშავების პირველ საფეხურს.

I. შეგრძნება ეწოდება ცნობიერებაში გამოსახვას

1. მატერიალური სამყაროს საგნების და მოვლენების თვისებების
კომპლექსისა, რომლის შედეგადაც ყალიბდება დასრულებული წარ-
მოდგენა ამ მოვლენებსა და პროცესებზე. 2. ცალკეულ მოვლენათა
თვისებები და მატერიალური სამყაროს საგნები უშუალოდ ზემოქმე-
დებენ გრძნობის ორგანოებზე. 3. ცალკეული მოვლენების თვისებები
და მატერიალური საქმიანობის საგნები მოცემულ მომენტში უშუა-
ლოდ არ ზემოქმედებენ ადამიანზე.

II. შეგრძნება გვხვდება მხედველობითი, სმენითი, ყნოსვითი,
ციბრაციული, ტაქტური და სხვ. შეგრძნების ჩამოთვლილ სახეებად
დაყოფა დამყარებულია

1. გრძნობის ორგანოებზე მოქმედი სიგნალების სიდიდეზე. 2.
სიგნალების მოქმედების ხანგრძლივობაზე. 3. სიგნალების ცვლილების
შესაძლებლობის ხასიათზე. 4. სიგნალების ფიზიკურ ბუნებაზე.

III. რომელ შეგრძნებას აქვს გადამწყვეტი მნიშვნელობა მძლო-
ლისათვის სწორად შეაფასოს საგზაო სიტუაციაა შექნიშნის სიგნალის
ცვლილების მომენტში გზაჯვარედინზე?

1. მხედველობითს. 2. სმენიას. 3. შებებითს. 4. წონასწორობას.

IV. რომელი შეგრძნება ეხმარება მძლოლს შეაფასოს მოსახვევში
ავტომობილის მოძრაობისას წარმოშობილი ძალები?

1. შეხებითი; 2. წონასწორობის; 3. სახსრულ-კუნთოვანი; 4. ვიზრაციული.

V. ჩამოთვლილ შეგრძნებათაგან რომელი არაა დაკავშირებული მძღოლის პრაქტიკულ საქმიანობასთან ავტომობილის მართვისას?

1. სმენითი; 2. სახსრულ-კუნთოვანი; 3. გემოვნებითი; 4. ყნოსვითი.

დავლება 5

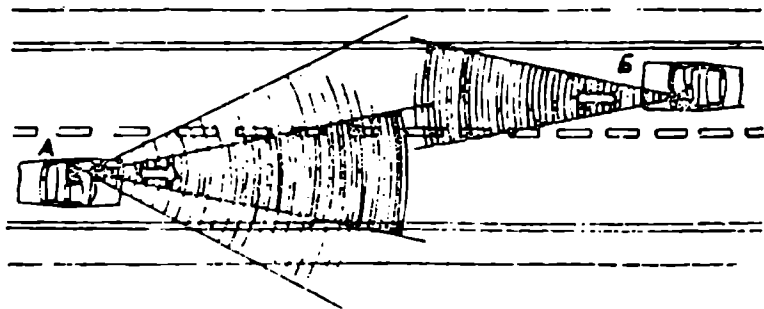
მხედველობით შეგრძნებას აქვს მეტად დიდი მნიშვნელობა გზაზე მძღორობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

I. მხედველობის დახმარებით მძღოლი ღებულობს ინფორმაციას...

1. საგნების ზომებზე, ფორმებსა და ურთიერთგანლაგებაზე. 2. მძღორობის რეგულირების საშუალებათა ელემენტების ფერზე. 3. გზაზე ობიექტებს შორის მანძილზე. 5. გარემოს ყველა ჩამოთვლილ თვისებაზე.

II. ადამიანის მხედველობა ხასიათდება მხედველობის ველით, მხედველობის სიმახვილით, ადაპტაციით, აკომოდაციით, ფერის გარჩევით. რას ეწოდება მხედველობის არე?

1. ხედვის არეს თვალის კაკლის უმოდრაო მდგომარეობისას. 2. სივრცეს, რომელსაც შოიციავს მზერა ჰორიზონტალურ და ვერტიკალურ სიბრტყეებში ერთი უკიდურესი მდებარეობიდან მეორე უკიდურეს მდებარეობამდე. 3. ჰორიზონტალურ სიბრტყეზე ერთი უკიდურესი მდგომარეობიდან მეორეში გადაადგილებით დათვალიერებულ არეს.



ნახ. 11. მოახლოებული ავტომობილის მძღოლის მხედველობის კუთხის ცვლილება მძღორობის სიჩქარის მიხედვით

III. სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხო მართვაზე რა გავლენას ახდენს მხედველობის არის სიდიდე?

1. მხედველობის არის შემცირება ყველა შემთხვევაში აუარესებს მართვის უსაფრთხოების პირობებს. 2. მხედველობის არის სიდიდე უსაფრთხოებაზე გავლენას ახდენს მხოლოდ რთულ საგზაო პირობებში სატრანსპორტო საშუალების მართვისას. 3. მძღოლის პრაქტიკული მუშაობის დიდი სტაჟის დროს მხედველობის არის სიდიდე გავლენას არ ახდენს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე.

IV. ორი A და B ავტომობილი მოძრაობს ერთმანეთის შემხვედრად (ხახ. 11). A ავტომობილის სიჩქარეა 40 კმ/სთ, ხოლო B ავტომობილისა — 90 კმ/სთ. ამ მძღოლთაგან რომელს გააჩნია დიდი მხედველობის არე?

1. A ავტომობილის მძღოლს. 2. B ავტომობილის მძღოლს.

V. შიახლოების პროცესში (ნახ. 11) წარმოიშობა დასაკვირვებელი ავტომობილების გადაადგილება უფრო ახლოს მხედველობის არესთან. რომელ მძღოლს დაეკარგება მხედველობის არიდან დასაკვირვებელი ავტომობილი უფრო სწრაფად?

1. A ავტომობილის მძღოლთან. 2. B ავტომობილის მძღოლთან.

დავალება 6

I. რას ეწოდება მახვილი მხედველობა?

1. თვალის უნარს დაინახოს საგნის ფორმა. 2. თვალის უნარს გაარჩიოს საგნის უმნიშვნელო დეტალები. 3. თვალის უნარს ნათლად დაინახოს საგნის მოხაზულობა.

II. მახვილი მხედველობა

1. ერთხაირია მხედველობის არის ნებისმიერ ნაწილში განლაგებული საგნების დაკვირვებისას; 2. შეძლებისამებრ მცირდება დასაკვირვებელი საგნის მოშორებით მხედველობის არის ცენტრიდან პერიფერიისაკენ. 3. შეძლებისდაგვარად იზრდება საგნის მოშორებით მხედველობის არიდან პერიფერიისაკენ.

III. რით განისაზღვრება მხედველობის არე?

1. საგნების ზომის ზუსტი განსაზღვრით. 2. მინიმალური ზომის საგნების თვალით განსაზღვრით. 3. საგნების ზომის და საგნებამდე მანძილის ზუსტი განსაზღვრით.

IV. რომელი ფაქტორები ახდენს გავლენას მხედველობის უნარზე გაარჩიოს წვრილი დეტალები?

1. გახათების ინტენსიურობა. 2. მხედველობის სიმახვილე. 3. შუქის სპექტრული შემადგენლობა. 4. ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი ფაქტორი.

V. მხედველობის სიმახვილე მძლოლის ასაკის მიხედვით

1. არ იცვლება. 2. იზრდება. 3. მცირდება.

დავალება 7

ავტომობილის მართვა ხდება განათებულობის სხვადასხვა პირობებში: კაშკაშა მზიან დღეს, ბინდისას და ღამეში. განათებულობის სხვადასხვა პირობებში შეგუებას ეწოდება ადაპტაცია

I. ადაპტაცია საშუალებას იძლევა . . .

1. შევიხარჩუნოთ მხედველობითი შეგრძნების უცვლელი მგრძნობიარობა განათებულობის ნებისმიერი ცვლილების დროს. 2. წამიერად აღვადგინოთ მხედველობითი შეგრძნების მგრძნობიარობა განათებულობის ხებისმიერი ცვლილებისას. 3. შედარებით ნელა აღვადგინოთ მხედველობითი შეგრძნების მგრძნობიარობა სიბნელიდან სიხათლეში და სინათლიდან სიბნელეში გადასვლისას. 4. სწრაფად და სრულყოფილად აღვადგინოთ მხედველობითი შეგრძნების მგრძნობიარობა სინათლიდან სიბნელეში გადასვლისას.

II. გახათებულობის მკვეთრ ცვლილებას თავისთავად მოსდევს

1. ყველა შემთხვევაში სრული ხანმოკლე თვალის მოჭრა. 2. სრული ან ნაწილობრივი თვალის მოჭრა სხვადასხვა ხანგრძლივობით მხოლოდ სიბნელიდან სინათლეში გადასვლისას. 3. ხანმოკლე ნაწილობრივი თვალის მოჭრა მხოლოდ სინათლიდან სიბნელეში გადასვლისას. 4. სხვადასხვა ხანგრძლივობის სრული ან ნაწილობრივი თვალის მოჭრა ყველა შემთხვევაში.

III. უშეტესად რომელი ფაქტორები ახდენს გავლენას თვალის მოჭრის ხანგრძლივობაზე განათებულობის ცვლილებისას?

1. სინათლის სპექტრული შემადგენლობა. 2. დიდი განათებულობიდან მცირესაკენ ან მცირედან დიდისაკენ გადასვლის სისწრაფე. 3. გახათებულობის სიდიდეებს შორის განსხვავება. 4. განათებულობის აბსოლუტური სიდიდე მისი ცვლილების წინ.

IV. რა შემთხვევაში გრძელდება უფრო მეტხანს თვალის მოჭრა?

1. სრული სიბნელიდან კაშკაშა სინათლეზე გადასვლის წინ.
2. კაშკაშა სინათლიდან ღამის სიბნელეში გადასვლისას.

V. მხედველობის სიმახვილე ღამით

1. ყველა შემთხვევაში დაახლოებით ისეთივეა, როგორც დღისით. 2. უმნიშვნელოდ ცუდია, ვიდრე დღისით, მხოლოდ ღამე ტარების პირველ საათებში. 3. ყოველთვის მნიშვნელოვნად ნაკლებია, ვიდრე დღისით. 4. სრული ადაპტაციის შემდეგ ხდება ისეთივე, როგორც არის დღისით.

დავალება 8

I. ჩამოთვლილთაგან რომელ შემთხვევაშია უფრო მოსალოდნელი მძლოლის თვალის მოჭრა?

1. 'შემხვედრი ავტომობილის მიერ გაბარიტული სინათლის ფარების ახლო სინათლეზე გადართვის შემთხვევაში. 2. უკანა მოძრავე ავტომობილის მძლოლის მიერ გაბარიტული შუქის მაგივრად ფარების ახლო სინათლის ჩართვის შემთხვევაში. 3. შემხვედრი ავტომობილის მძლოლის მიერ ფარების ახლო სინათლის გადართვის შემთხვევაში, როცა შოახლოებულ ავტომობილებს შორის მანძილი 10 მ-ია. 4. შემხვედრი ავტომობილის მძლოლის მიერ ფარების ახლო სინათლის გადართვის შემთხვევაში, როცა ავტომობილებს შორის მანძილი 100 მ-ია.

II. ფარების სინათლით მძლოლის თვალის მოჭრა შეიძლება მოხდეს 10 წმ-ში. რა მანძილს გაივლის ავტომობილი, რომელიც მოძრაობს 30 კმ/სთ სიჩქარით მკვეთრი განათებულობის პომენტრიდან მანამდე, სანამ მძლოლი აღიღგენს გზის დანახვის თავდაპირველ უნარს.

1. 80 მ-ს; 2. 60 მ-ს; 3. 40 მ-ს. 4. 30 მ-ს; 5. 20 მ-ს.

III. მხედველობის არეს, სიმახვილესა და ადაპტაციასთან ერთად მძლოლის მიერ მიღებულ აუცილებელ ინფორმაციაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს აკომოდაცია, ფერის გარჩევა და მზერის გადაადგილების სიჩქარე. აკომოდაცია ეწოდება თვალის უნარს

1. გარკვევით დაინახოს თვალისაგან მკვეთრად დაშორებული და მხედველობის არისგან სხვადასხვა ნაწილში განლაგებული საგნების მკაფიო გამოსახულება. 2. თვალის ბროლში გამავალი სინათლის ნაკადი შეცვალოს გუგის დიამეტრის შეცვლის ხარჯზე. 3. მიეჩვიოს, რომ ნათლად დაინახოს თვალიდან სხვადასხვა მანძილით დაშორებული საგნები; 4. სწორად განსაზღვროს მანძილი დასაკვირვებელ საგნებამდე.

IV. ფერთა სწორი განსაზღვრა — ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მოთხოვნაა მძლოლის ფიზიოლოგიური მოთხოვნებისადმი. ამ მოთხოვნე-

პის 'შეუხატვეისობა ყველაზე მეტად ვლინდება შემდეგი ფერების განურჩევლობაში

1. წითლისა და ყვითლის. 2. მწვანისა და ყვითლის. 3. ლურჯისა და მწვანის. 4. წითლისა და მწვანის. 5. ყვითლისა და ლურჯის.

V. ყველაზე უფრო მკაფიოდ საგნები განირჩევა შეთავსებული ძხედველობის ველის შუა ნაწილში. ძხედველობის არის გვერდით ნაწილში (პერიფერიაში) მდებარე საგნების გარჩევისათვის მძლოლი საგანს ისე შეხედავს, რომ ის მოხედვს ნათელი ხედვის ზონაში. სა-
'შუალო დრო, რომელიც დაიხარჯა სატრანსპორტო სიტუაციის გან-
ხილვაზე ვზაჯვარედინთან შიახლოებისას შეადგენს 0,5—1 წმ. ამ დროისათვის რა მანძილს გადის ავტომობილი, რომელიც მოძრაობს 55 კმ/სთ სიჩქარით? 1. 7—15 მ. 2. 5—10 მ. 3. 3—6 მ. 4. 1—2 მ.

დავალება 0

სმენითი შეგრძნება მძლოლს აძლევს ინფორმაციას ბგერის ძალა-
სა და ტემპრზე, აგრეთვე ბგერის წყაროს დაახლოებით ადგილსამ-
ყოფელზე.

სმენით შეგრძნებათა ჩამოთვლილ თვისებათაგან რომელი აძლევს მძლოლს საშუალებას

I. გაიგონოს სუსტი ბგერები?

II. განსაზღვროს ადგილი და შიძართულება, საიდანაც მოდის ბგერითი სიგნალი?

III. განსაზღვროს უმნიშვნელო ცვლილება ბგერადობის ძალაში?

1. ლოკალიზაცია. 2. სმენის სიმახვილე. 3. განსხვავების ზღვარი.

IV. წონასწორობის შეგრძნების დახმარებით მძლოლი .

1. ღებულობს ინფორმაციას ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის რიცხობრივი მნიშვნელობის ცვლილებაზე. 2. ღებულობს ინფორმა-
ციას ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარისა და მიმართულების ცვლი-
ლებაზე. 3. ღებულობს ინფორმაციას სიჩქარეზე გზის სწორ, ჰორი-
ზონტალურ მონაკვეთებზე ავტომობილის თანაბარსწორხაზოვანი მოძ-
რაობისას. 4. ღებულობს ინფორმაციას მძლოლის სხეულის მდებარეობაზე. 5. ღებულობს ყველა ჩამოთვლილ ინფორმაციას.

V. სახსრულ-კუნთოვანი შეგრძნება მნიშვნელოვან როლს ასრუ-
ლებს ძალვის შეფასებისას, რომელიც დაკავშირებულია

1. სამუხრუჭო სატერფულზე დაჭერასთან. 2. გადაბმულობის სა-
ტერფულის მოშვებასთან. 3. გადაბმულობის სატერფულის დაჭერას-

თან. 4. გადაცემათა კოლოფის ბერკეტის ნეიტრალურ მდგომარეობაში გადაადგილებით. 5. გადაცემათა კოლოფის ბერკეტის გადაადგილებით გადაცემის ჩართვისას.

დავალბა 10

აღქმა უფრო რთული ფსიქოლოგიური პროცესია, ვიდრე შეგრძნება.

I. რას ეწოდება აღქმა?

1. სიხამღვილეში არსებული საგნებისა და მოვლენების, მათი გახსნვევებული თვისებების ადამიანის ცნობიერებაში ერთიანი ასახვის პროცესს. 2. საგნებისა და მოვლენების ადამიანის ცნობიერებაში ასახვის პროცესს, რომლის დროსაც ეს საგნები და მოვლენები არ ფორმირდება ერთიანი სახით.

II. აღქმა

1. ყოველთვის დაკავშირებულია ობიექტის მთლიანობაში გაგებასთან. 2. შეიძლება არ იყოს დაკავშირებული ობიექტის მთლიანობაში გაგებასთან.

III. აღქმა.

1. ყოველთვის წარმოადგენს პასიურ კვრეტით აქტს. 2. მოიცავს პასიური კვრეტის ელემენტებს და ადამიანის დამოკიდებულებას აღქმის ობიექტისადმი. 3. ყოველთვის დამოკიდებულია ადამიანის პიროვნულ თვისებებზე და განისაზღვრება მისი აქტიური დამოკიდებულებით აღქმის ობიექტისადმი.

IV. რა კავშირი არსებობს შეგრძნებასა და აღქმას შორის?

1. აღქმა ყოველთვის შეიცავს სხვადასხვა შეგრძნებას, მაგრამ არ დაიყვანება მხოლოდ ამ შეგრძნებებზე. 2. აღქმა წარმოადგენს შეგრძნებების ჯამს. 3. ყველა შემთხვევაში ნებისმიერი შეგრძნება გადადის აღქმაში. 4. შეგრძნება შეიძლება არსებობდეს დამოუკიდებლად, არ გადადიოდეს აღქმაში.

V. დასაკვირვებელი საგნის მთლიანი სახე ცნობიერებაში წარმოიშობა

1. როგორც შეგრძნების, ასევე აღქმის შედეგად. 2. მხოლოდ შეგრძნების შედეგად. 3. მხოლოდ აღქმის შედეგად.

დავალბა 11

აღქმის ხარისხი მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს მძლოლის ხწორ მოქმედებას სატრანსპორტო საშუალებების მართვისას.

1. მძლოლის შიერ საგზაო მდგომარეობის ზუსტად აღქმაზე მოქმედებს

1. მხოლოდ შეგრძნების ფსიქოფიზიოლოგიური ინდივიდუალური თავისებურება. 2. გარემო პირობების შემოქმედება (ხმაური, ვიბრაცია, დაგაზიანება). 3. მძლოლის ინდივიდუალური გამოცდილება, მათ შორის პროფესიული ცოდნის მარაგი. 4. ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორი.

II. აღსაქმელი საგნებისა და შოვლენების სახის მიხედვით არჩევენ სივრცის, სიჩქარისა და დროის აღქმას. სივრცის ზუსტი აღქმა მძლოლს ეხმარება ზუსტად განსაზღვროს .

1. ობიექტების ურთიერთგანლაგება და მათ შორის მანძილი. 2. გზისა და მისი ცალკეული ელემენტების საერთო სიგანე. 3. საკუთარი ავტომობილისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების გაბარიტები. 4. ყველა ჩამოთვლილი თავისებურებანი მოძრაობებს შორის.

III. სახე, რომელიც ფორმირებულია მძლოლის ცნობიერებაში სივრცითი აღქმის შედეგად .

1. ყოველთვის სრულად შეესატყვისება არსებულ ობიექტს. 2. შეიძლება დიდად ან მცირედ შეესატყვისებოდეს არსებულ ობიექტს. 3. ყველა შემთხვევაში მნიშვნელოვნად განსხვავდება არსებული ობიექტისაგან.

IV. სინამდვილის დაზიანებულ აღქმას ეწოდება ილუზია. სატრანსპორტო საშუალებებით მართვისას ილუზიები შეიძლება წარმოიშვას .

1. აღსაქმელი ობიექტების კონტრასტულობით. 2. ადგილის რელიეფის ცვლილებით. 3. ერთი და იმავე სიჩქარით ხანგრძლივი მოძრაობისას. 4. ყველა ჩამოთვლილი მიზეზით.

V. ილუზია უმეტესად მოსალოდნელია გაუჩნდეს

1. დიდი პრაქტიკული მუშაობის სტაჟის მძლოლებს. 2. ახალბედა მძლოლს. 3. მძლოლს ერთნაირი მარჯის ავტომობილზე ხანგრძლივად მუშაობისას. 4. სატვირთო ავტომობილის მართვიდან მსუბუქ ავტომობილის მართვაზე გადასვლისას. 5. მსუბუქი ავტომობილის მართვიდან სატვირთო ავტომობილის მართვაზე გადასვლისას.

დავალება 12

I. აღქმის როგორი გადახრა შეიძლება გაუჩნდეს გამოუცდელ მძღოლებს, სავალი ნაწილის სიგანის შეფასებისას გზის შევიწროებულ ადგილებში?

1. გზის აღსაქმელი სიგანე ჩანს ნაკლები, ვიდრე სინამდვილეშია.
2. გზის აღსაქმელი სიგანე ჩანს მეტი, ვიდრე სინამდვილეშია

II. მძღოლი მიდის მსუბუქი ავტომანქანით დასახლებულ პუნქტს. გარეთ 90 კმ/სთ ზღვრული სიჩქარით, სპიდომეტრის შეუხედავად-მითითებულ პირობებში ხანგრძლივი მოძრაობისას .

1. აღქმის სიჩქარის სიზუსტე არ ირღვევა. 2. მძღოლის მიერ აღქმული მოძრაობის სიჩქარე აღმოჩნდება მეტი მის ნამდვილ მნიშვნელობაზე. 3. მძღოლის მიერ აღქმული სიჩქარე აღმოჩნდება ნაკლები მის ნამდვილ მნიშვნელობაზე.

III. დაბლობ ადგილებში, განიერ გზებზე ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარე მძღოლს ეჩვენება

1. მეტი, ვიდრე სინამდვილეშია (გადაჭარბებით შეფასება). 2. ნაკლები, ვიდრე სინამდვილეშია (საკმაო შეუფასებლობა):

IV. ერთნაირი სიგანის ორი გზიდან უკვე ჩანს გზა .

1. ღია ადგილზე გაშავალი. 2. ნარგავებს შორის გაშავალი.

V. ტარების არასაქმარისი პრაქტიკული გამოცდილების მქონე მძღოლებს ავტომობილის გასასვლელი კიშკრის სიგანე ეჩვენებათ

1. არსებულზე ნაკლები. 2. არსებულზე მეტი.

დავალება 18

I. როგორ მოქმედებს ნისლი მანქანის აღქმაზე?

1. ყველა საგანი ნისლში მოჩანს უფრო ახლოს, ვიდრე სინამდვილეშია. 2. ყველა საგანი ნისლში მოჩანს უფრო შორს, ვიდრე სინამდვილეშია.

II. სხვადასხვაფერად შეღებილი ორი ერთნაირი სიდიდის საგნიდან დიდი მოჩანს

1. ღიად შეღებილი საგანი. 2. მუქად შეღებილი საგანი.

III. რომელ შემთხვევაში უფროა მოსალოდნელი მძღოლის მიერ ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის შეუფასებლობა (აღქმული სიჩქარე ჩანს ნაკლები ნამდვილზე?)

1. გზის მწვანე ნარგავებიან (ბუჩქები, ხეები) მონაკვეთზე მოძრა-

ობისას, რომლებიც განლაგებულია გზის სავალი ნაწილის ახლოს. 2. გზის იმ მონაკვეთზე მოძრაობისას, რომელიც გადაჭიმულია მწვანე წარგავეებისაგან მოშორებით.

IV. როგორ მოქმედებს სფერული ფორმის, აპრექლზედაპირიანი უკანა ხედის საკრის გამოყენება მძღოლის მიერ ობიექტებს შორის რეალური მანძილის აღქმაზე?

1. ობიექტებს შორის მანძილი ჩანს არსებულზე მეტი. 2. ობიექტებს შორის მანძილი ჩანს არსებულზე ნაკლები.

V. როგორ მოქმედებს ავტომობილის შეღებვა მანძილის აღქმაზე?

1. მანძილი მუქფერად (შავად ან ლურჯად) შეღებილ ავტომობილამდე ჩანს უფრო მეტი, ვიდრე სინამდვილეშია. 2. მანძილი მუქფერად შეღებილ ავტომობილამდე ჩანს ნაკლები, ვიდრე სინამდვილეშია.

დავალება 14

შეგრძეებასა და აღქმასთან ერთად მძღოლის საქმიანობის ფსიქოფიზიოლოგიური სფეროს კომპონენტებია: აზროვნება, ყურადღება, მეხსიერება, ნებისყოფა და რეაქცია.

I. ყურადღება ეწოდება განსაზღვრული ობიექტის მიმართ ფსიქიკის მიმართულობას. არჩევენ ყურადღების ორ ტიპს: უნებლიეს (რომელიც არ არის განსაზღვრული ნებისყოფის აქტით) და ნებისმიერ (აქტიურ) ყურადღებას.

მძღოლის ბევრი მოქმედება სატრანსპორტო საშუალებების მართვისას დაკავშირებულია .

1. უნებლიე ყურადღებასთან. 2. ნებისმიერ ყურადღებასთან.

II. ობიექტების რაოდენობის მიხედვით, რომლებზედაც ერთდროულად მიმართულია ყურადღება, იყენებენ ორი სახის ყურადღებას: კონცენტრირებულს და დანაწევრებულს. მძღოლის საქმიანობაში პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს

1. კონცენტრირებულ ყურადღებას. 2. განაწილებულ ყურადღებას. 3. ორივე სახის ყურადღებას.

III. ყურადღების გადასაცვლება ეწოდება იმ ობიექტების ცვლის უნარს, რომლებზედაც მიმართულია ყურადღება. ყურადღების გადასაცვლების სისწრაფის გარდა სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხო მართვისათვის საჭიროა

1. იმ ობიექტების ცოდნა, რომლებზედაც აუცილებელია ყურადღების დაქაბვა. 2. ობიექტების ცოდნა, რომლებზედაც აუცილებელია

ყურადღების განაწილება. 3. ობიექტების აღქმის თანამიმდევრობით ცოდნა. 4. ყველა ჩაშთვლილი პირობის შესრულება.

IV. ყურადღების ფუნქცია უარესდება

1. სატრანსპორტო საშუალებების მართვისათვის მძღოლის მიერ არასაკმარისი ჭარბი ინფორმაციის მიღებისას. 2. სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო მართვისათვის საჭირო არასაკმარისი ინფორმაციისას. 3. ორივე შემთხვევაში.

V. მონოტონური მუშაობა და ერთი სახის მოძრაობა

1. იწვევს ყურადღების უმნიშვნელოდ შესუსტებას. 2. არ ზემოქმედებს ყურადღების გადახრების სისწრაფეზე. 3. იწვევს ყურადღების ყველა მახასიათებლის გაუარესებას.

დავალება 15

მძღოლის შეხსიერებას წაეყენება გასრდილი პროფესიული მოთხოვნები.

I. შეხსიერება ეწოდება

1. ადრე ათვისებული ცოდნის აღბეჭდვის პროცესს. 2. ადრე ათვისებული ცოდნის აღბეჭდვისა და ხანგრძლივად შენარჩუნების პროცესს. 3. სხვადასხვა უხარის ალდგენის პროცესს. 4. ადრინდელი გამოცდილების აღბეჭდვის, შენარჩუნებისა და ალდგენის პროცესს.

II. ძილებული ინფორმაციის შენარჩუნების მიხედვით არჩევენ ხანგრძლივ და ხანმოკლე (ოპერატიულ) შეხსიერებას. ჩაშთვლილთაგან რომელი სახის ინფორმაცია უნდა ამახსოვრდებოდეს მძღოლს ხანგრძლივად?

1. გზაზე მოძრაობის წესები. 2. ინფორმაცია შემოვლის მომენტში გზაზე წინააღმდეგობების განლაგებაზე. 3. გზაჯვარედინზე გასვლის პროცესში აღქმული მარეგულ ირებლის სიგნალი. 4. ცნობები სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის დიაგნოსტიკებაზე. 5. ცნობები ავტომობილის საკონტროლო-საზომი მოწყობილობის და მართვის ორგანოების დანიშნულებასა და განლაგებაზე. 6. გზაჯვარედინზე გასვლაზე აღქმული შუქნიშნის სიგნალი. 7. ავტომატარებლის ტაყნობი ხიშახი სატრანსპორტო საშუალებაზე, რომელიც მოძრაობს შემხვედრი მიმართულებით.

დასაშახსოვრებელი ინფორმაციის ხასიათის მიხედვით გამოყოფენ მხედველობით, სმენით, მოძრაობით (მოტორულ), ცნებით (სიტყვით) და შეხსიერების სხვა სახეებს.

ჩამოთვლილი ობიექტებიდან, პროცესებიდან და მოვლენებიდან რომლის დამახსოვრება შეიძლება

III. მხედველობითი მახსოვრებით? IV. სმენითი მახსოვრებით? V. მორტორული მახსოვრებით?

1. ძრავას სარქველიან მექანიზმში თბური ღრეჩოების გადიდების ხიშხები, რომელიც ვლინდება ძრავას მუშაობისას. 2. საგზაო ნიშნებისა და რეგულირების სხვა საშუალებების განლაგება ავტომობილის მოძრაობის მარშრუტზე. 3. მართვის ორგანოებზე ზემოქმედების სწორი წესები. 4. თვლის მოკვიმვის ხერხები. 5. ზეთსასხმელი ხაზის, ანთების მომენტის დასაყენებელი კდეების, კარტერზე ჩამოსასხმელი საცობების, ოქტან-კორექტორის ქანჩების და ავტომობილის ტექნიკური მომსახურებისას გამოყენებული სხვა კონსტრუქციული ელემენტების განლაგება. ГАЗ-53 და ЗИЛ-130 ავტომობილის ზეთის გასაწმენდი ცენტრიდანული ფილტრის წესივრულობის ნიშნები.

დავალება 16

I. მახსოვრების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მაჩვენებელს წარმოადგებს მისი მზადყოფნა, რომელიც ფასდება .

1. პროფესიული საქმიანობისათვის საჭირო ცოდნის მარაგით. 2. სხვადასხვა სახის უნართა და ჩვევებით, რომლებსაც ფლობს მძღოლი. 3. საჭირო ცნობების სწრაფად გახსენების უნართ, როცა ამას საჭიროებს გარემოება. 4. რთულ საგზაო ვითარებაში სწორი გადაწყვეტილების უნართ.

II. ავტომობილის მართვისას უსაფრთხო მოძრაობაზე უდიდეს გავლენას ახდენს

1. მხოლოდ ხანგრძლივი მახსოვრების თვისება, რომელიც ხასიათდება პროფესიული ცოდნის სრული მარაგით. 2. ხანგრძლივი და ოპერატიული მახსოვრების ზოგიერთი თვისება. 3. მხედველობითი მახსოვრების უპირატესობა. 4. ხანმოკლე და ხანგრძლივი მახსოვრების თვისება, რომელიც ინახავს ინფორმაციის სხვადასხვა სახეს და უზრუნველყოფს საჭირო ცნობების სწრაფად აღდგენას.

III. მძღოლის პრაქტიკულ საქმიანობაში დიდი მნიშვნელობა აქვს

1. მხედველობით მახსოვრებას. 2. სმენით მახსოვრებას. 3. მორტორულ მახსოვრებას. 4. ცნებით მახსოვრებას. 5. ჩამოთვლილი ყველა სახის მახსოვრებას.

მეხსიერება განისაზღვრება მისი მოცულობით (იმ ობიექტთა რაოდენობით, რომელიც შეუძლია აღიდგინოს ადამიანმა მიწოდების დამთავრების შემდეგ მყისვე), მიღებული გამოცდილების შენახვის ხანგრძლივობით, დასწავლის სისწრაფითა და სიზუსტით, გახსენების მიმართ მზადყოფნით. უნდა განავითაროს თუ არა მძლოლმა მეხსიერების ყველა ჩამოთვლილი თვისება?

1. კი. 2. არა.

V. მეხსიერების თვისება .

1. სავსებით განისაზღვრება მხოლოდ უნარით — ადამიანის ფსიქოლოგიური და ფიზიოლოგიური თანდაყოლილი თვისებებით. 2. დამოკიდებულია უნარზე. 3. უცვლელი რჩება ადამიანის ცხოვრების მანძილზე. 4. უშეტესად განისაზღვრება სწავლების პროცესში და დამოუკიდებელი შრომითი საქმიანობის დროს სისტემატური ვარჯიშით.

დავლება 17

ავტომობილის მართვის პროცესში მძლოლი აღიქვამს სხვადასხვა ინფორმაციას. ინფორმაციის გადამუშავება და გადაწყვეტილების მიღება ხდება აზროვნების პროცესში.

I. აზროვნება საშუალებას იძლევა

1. სატრანსპორტო საშუალების მართვასთან დაკავშირებული მიმდინარე შემთხვევის გაანალიზების. 2. მოძრაობის სხვა მონაწილეთა შესაძლებელი მოქმედების გათვალისწინების. 3. მძლოლის მიერ საკუთარი (მოძვეალი) მოქმედების დაგეგმვის. 4. ყველა ჩამოთვლილი ოპერაციის შესრულების.

II. რა კავშირი არსებობს მძლოლის პროფესიული ცოდნის მარაგსა და მისი აზროვნების პროდუქტიულობას შორის?

1. ცოდნის მარაგი ყველა შემთხვევაში სავსებით განსაზღვრავს აზროვნების პროდუქტიულობას. 2. ცოდნის მარაგი ყოველთვის გავლენას ახდენს აზროვნების პროდუქტიულობაზე. 3. ცოდნის მარაგი ცალკეულ შემთხვევაში გავლენას ახდენს აზროვნების პროდუქტიულობაზე.

III. აზროვნება ყოველთვის დაკავშირებულია

1. მხოლოდ აღქმასთან; 2. აღქმასა და მეხსიერებასთან; 3. მხოლოდ მეხსიერებასა და ყურადღებასთან; 4. ასე თუ ისე ყველა ფსიქოლოგიურ პროცესთან.

IV. მძლოლის აზროვნებას აქვს უპირატესად თვალსაჩინო-ხატოვა-

ხი ხასიათი. ის შიშართულია პრაქტიკული ამოცანების გადასაწყვეტად: საქმიანობის დაგეგმვა, შედეგების კონტროლი, გადაწყვეტილებების შექმნა, რომლებიც დაკავშირებულია მაკორექტირებელ ზემოქმედებასთან, საგზაო მდგომარეობის დიაგნოსტიკებასა და სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკურ მდგომარეობასთან. ჩამოთვლილი ამოცანების გადაწყვეტა დაფუძნებულია ოპერირებაზე.

1. მხოლოდ გრძნობადი ხატებისა, რომლებიც ყალიბდება გონებაში შეგრძნებისა და აღქმის პროცესში. 2. მხოლოდ გრძნობადი ხატებისა და წარმოდგენების. 3. წარმოდგენებისა და ცნებებისა, რომლებიც გამოხატავს აღსაქმელი საგნის ან მოვლენის გაგების არსს.

V. ადამიანის აზროვნება ხორციელდება ცნებების ფორმით. ცნება ეს არის აზრი — საგნის არსებითი ნიშნების ერთობლიობით. ცნებებზე აიგება მსჯელობა და დასკვნა. მსჯელობა არის აზრობრივი მოქმედება, რომლის შედეგადაც ხდება რაღაცის დამტკიცება ან უარყოფა, დასკვნა — რამდენიმე აზრიდან ახალი აზრის წარმოშობა.

შ ა გ ა ლ ი თ ი. გზაჯვარედინთან მიახლოებისას მძღოლმა დაინახა, რომ შუქნიშანში ჩაერთო წითელი სიგნალი. გზაჯვარედინზე მყოფმა მარეგულირებელმა მისცა მოძრაობის ნებართვის სიგნალი — მობრუნდა მძღოლისაკენ მარცხენა მხრით, გაიშვირა წინ მარჯვენა ხელი. მძღოლმა შეაფასა სიტუაცია და მიიღო გადაწყვეტილება გაეწყო დასახული შიშართულებით. როგორი აზრობრივი მოქმედების მაგალითს წარმოადგენს მძღოლის მიერ მიღებული გადაწყვეტილება?

1. აზროვნების მაგალითს. 2. დასკვნის მაგალითს.

დავალება 18

I. როგორაა დაკავშირებული ცნება დასკვნასა და მსჯელობასთან?

1. ადამიანის შიერ სწორი ცნების სისტემის დაუფლება საგნებით უზრუნველყოფს სწორ მსჯელობასა და დასკვნას. 2. ცნების სისრულე და სისწორე არ ახდენს გავლენას მსჯელობასა და დასკვნაზე. 3. ცნება გავლენას ახდენს სწორ მსჯელობასა და სწორი დასკვნის გაკეთებაზე. 4. არასწორი ცნება გამორიცხავს სწორ მსჯელობასა და სწორ დასკვნას.

II. დასკვნა გვხვდება ორი სახის: ინდუქციური — კერძოდან ზოგადი მსჯელობისაკენ და დედუქციური — ზოგადი მსჯელობიდან — კერძოსაკენ.

შ ა გ ა ლ ი თ ი. მძღოლი გამოვიდა გზაზე, გაიარა უმნიშვნელო

მონაკვეთი და აღმოაჩინა, რომ ამ მონაკვეთზე განლაგებული ყველა საგზაო ხიძანი განათებული არ არის. ამ დაკვირვების შემდეგ მძღოლი მივიდა დასკვნამდე, რომ ყველა საგზაო ნიშანი მოცემულ საგზაო პუნქტში არ იხთება. როგორი დასკვნა გაკეთდა ამ შემთხვევაში?

1. ინდუქციური. 2. დედუქციური.

III. მძღოლისათვის მნიშვნელოვანია

1. ინდუქციური დასკვნა. 2. დედუქციური დასკვნა. 3. როგორც დედუქციური, ისე ინდუქციური.

IV. ცხების ფორმირება და მსჯელობის ჩამოყალიბება ხდება აზროვნებითი ოპერაციების პროცესში, რომლებსაც მიეკუთვნებიან ანალიზი, სინთეზი, შედარება, აბსტრაქცია, კონკრეტიზაცია და განზოგადება. მძღოლმა შეიძლება მიიღოს სწრაფი და სწორი გადაწყვეტილება შემდეგ პირობებში .

1. საგზაო მდგომარეობის სწორი ანალიზით. 2. ახალი სიტუაციის ძველთან შედარებით. 3. განსახილველი მოვლენიდან არსებითი ნიშნის გაპოყოფით. 4. ყველა სახის აზრობრივი ოპერაციების დაუფლებით.

დავალემა 19

სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლის საქმიანობა ხასიათდება დიდი მოცულობის სწრაფად ცვლადი ინფორმაციით, რომელიც უნდა გადამუშავდეს. უკიდურესად შეზღუდული დრო, რომელიც მძღოლმა აქვს გადაწყვეტილების მისაღებად და მის შესასრულებლად, უყენებს მაღალ მოთხოვნებს მძღოლის რეაქციას.

I. რეაქცია ეწოდება

1. მიღებული ინფორმაციის გადამუშავების შედეგად მძღოლის მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებას. 2. ინფორმაციის გადამუშავების პროცესს. 3. კუნთებისათვის ნერვული იმპულსების გადაცემის პროცესს; 4. გარე ან შიგა გაღიზიანების საპასუხო მოქმედებას.

II. ერთდროულად მოქმედი გამღიზიანებლის რაოდენობის მიხედვით გამოყოფენ მარტივ და რთულ რეაქციას.

შ ა გ ა ლ ი თ ი. რეგულირებულ გზაჯვარედინთან მიახლოებისას მძღოლმა დაინახა, რომ შუქნიშანში წითელი სიგნალი გადაირთო მწვანეზე. 'შუქნიშანში სიგნალი' ცვლასთან ერთად ქვეითად მოსიარულემ დაიწყო სავალი ნაწილის გადაკვეთა უშუალოდ ავტომობილთან ახლოს. აღწერილ შემთხვევაში როგორი რეაქცია განსაზღვრავს მძღოლის საპასუხო მოქმედებას?

I. შარტივი. 2. რთული.

III. რეაქცია რთული ფსიქოფიზიოლოგიური პროცესია, რომელიც მოიცავს გრძნობის ორგანოებით მიღებულ სიგნალებს, მიღებული გაძლიზიანებლის შეცნობასა და შეფასებას, გადაწყვეტილების მიღებას და ქუნთებისათვის იმპულსების გადაცემას. რომელ ზღვრებში მერყეობს გამოცდილი მძღლოს რეაქციის დრო ჩვეულებრივ საგზაო ვითარებაში?

1. 0,02—0,1 წმ. 2. 0,1—1,0 წმ. 3. 2—3 წმ. 4. 4—5 წმ.

IV. მძღლოს 1 წმ რეაქციის დროს ავტომობილი, რომელიც მოძრაობს 70 კმ/სთ სიჩქარით, სიგნალის მიღების მომენტიდან საპასუხოდ მოქმედებამდე გაივლის გზას დაახლოებით . . .

1. 5 მ-ს. 2. 10 მ-ს. 3. 15 მ-ს. 4. 20 მ-ს. 5. 25 მ-ს.

1

სავარჯიშოები

კრებული შეიცავს სავარჯიშოებს აღქმის, ყურადღების, მეხსიერების და აზროვნების ვარჯიშისათვის, რომლებიც დაფუძნებულია მხოლოდ ეიზუალურ მეთოდის გამოყენებაზე.

ვარჯიშის ჩატარებისას აუცილებელია გაეითვალისწინოთ, რომ მის მიერ გამოვლენილმა მოქმედების პარამეტრებმა შეიძლება მოგვეცეს მხოლოდ ზოგადი და მიხსლოებითი წარმოდგენები მოსწავლეთა ინდივიდუალურ ფსიქოფიზიოლოგიურ თავისებურებებზე. ვარჯიშის ჩატარების შედეგები არ შეიძლება ჩავთვალოთ საფუძვლად დასკვნისათვის, რომ მოსწავლეთა პროფესიული მომზადება საჭარისა მძღლოს პრაქტიკული საქმიანობისათვის.

მოსწავლეთა ყველა ფსიქოფიზიოლოგიური პარამეტრები, როგორც ჩანს, მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებულია მტკიცე და მიზანდასახული სასწავლო-შემეცნებითი და შრომითი საქმიანობის პროცესში. მოცემული თავის სავარჯიშოებს შეუძლია გამოავლინოს მოსწავლეთა ზოგიერთი ფსიქოფიზიოლოგიური თავისებურებანი. სიჩქარის გამოვლენა, ვარჯიში და შეფასება და რთული სენსომოტორული რეაქციის სიზუსტე, ადაპტაციის დრო, დაბრკოლებისადმი მდგრადობა, ოპერატიული მეხსიერება და სხვა პროფესიულად მნიშვნელოვანი ფსიქოფიზიოლოგიური თავისებურებანი, რომლებიც გათვალისწინებულია სწავლების მოქმედი პროგრამით, საჭიროებს სპეციალური მოწყობილობისა და სტენდების გამოყენებას.

ამ სამუშაოების ჩატარების მეთოდიკა, აგრეთვე გამოყენებული ფსიქოლოგიური ნოსტიკური და სატრენაჟო მოწყობილობების ჩამონათვალი მოცემულია სპეციალურ ლიტერატურაში.

მოსწავლეთა მიერ სავარჯიშოების შესრულება ხელს უნდა უწყობდეს ზოგადი და პროფესიული ფსიქოლოგიის შერეული ცნებების კარგად ათვისების, მძღლოს პრაქტიკული საქმიანობისა და ფსიქიკის კავშირის უფრო ღრმად გაგებას, აგრეთვე საქმიანობის სფეროს ინდივიდუალური თავისებურებების გამოვლენით მოსწავლეებთან სამუშაოს დაგეგმვისა და ჩატარების საშუალებას იძლეოდეს, რომლებიც მიმართულია პროფესიული თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ფსიქოფიზიოლოგიური თავისებების განვითარებისა და სრულყოფისათვის.

დავლება 20

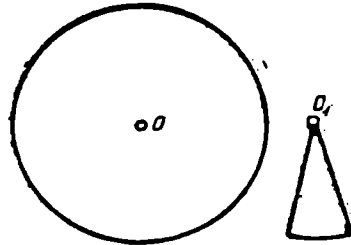
შე-12, 15 ნახ.-ზე გამოსახულია ორი ხაზი ან ორი გეომეტრიული ფიგურა. სახაზავის ან სხვა ნებისმიერი საზომი ინსტრუმენტის გამოყენებლად უპასუხეთ შემდეგ კითხვებს:

I. შე-12 ნახ.-ზე მოცემული ერთი მონაკვეთის სიგრძე რამდენჯერაა მეტი მეორე მონაკვეთის სიგრძეზე?

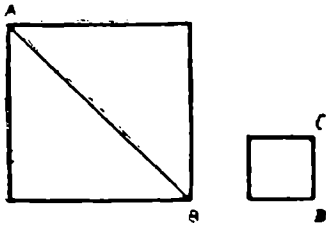
1. სამჯერ. 2. ოთხჯერ. 3. ხუთჯერ. 4. ექვსჯერ. 5. შვიდჯერ.



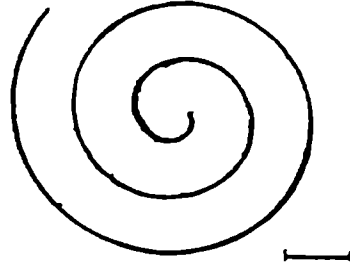
ნახ. 12.



ნახ. 13.



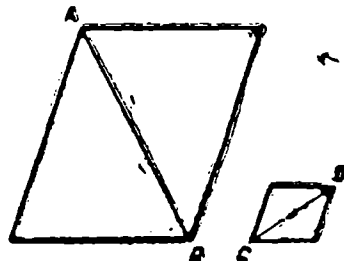
ნახ. 14.



ნახ. 15.



ნახ. 16.



ნახ. 17.

II. რამდენი სექტორი შეიძლება მოთავსდეს წრეხაზის შიგნით (ნახ. 13), როცა სექტორის წვერო ემთხვევა წრეხაზის ცენტრს?

1. ათი. 2. თორმეტი. 3. თხუთმეტი. 4. თექვსმეტი. 5. თვრამეტი.
6. ოცი.

III. დიდი კვადრატის AB დიაგონალი რამდენჯერაა მეტი (ნახ. 14) პატარა კვადრატის CD გვერდის სიგრძეზე?

1. სამჯერ. 2. ოთხჯერ. 3. ხუთჯერ. 4. ექვსჯერ.

IV. პატარა მონაკვეთი (ნახ. 15) რამდენჯერაა მოკლე სპირალის სიგრძეზე?

1. ათჯერ. 2. თხუთმეტჯერ. 3. ოცჯერ. 4. ოცდაოთხჯერ. 5. ოცდაათორმეტჯერ.

V. პატარა მართკუთხედი CD დიაგონალი (ნახ. 16) რამდენჯერაა მოკლე დიდი მართკუთხედის AB გვერდზე?

1. სამჯერ. 2. ოთხჯერ. 3. ხუთჯერ. 4. ექვსჯერ.

დავალება 21

I. დიდი პარალელოგრამის (ნახ. 17) AB დიაგონალის სიგრძე რამდენჯერაა მეტი პატარა პარალელოგრამის CD დიაგონალის სიგრძეზე?

1. ორჯერ. 2. 2,5-ჯერ. 3. სამჯერ. 4. 3,5-ჯერ.

II. ტრაპეციის AB დიაგონალი (ნახ. 18) რამდენჯერაა გრძელი სამკუთხედის CD სიმაღლეზე?

1. ოთხჯერ. 2. ხუთჯერ. 3. ექვსჯერ. 4. შვიდჯერ. 5. სამჯერ.

III. მე-19 ნახ.-ზე გამოსახული რამდენი პატარა სამკუთხედი შეიძლება მოთავსდეს დიდი სამკუთხედის შიგნით ერთმანეთთან შეხებულად?

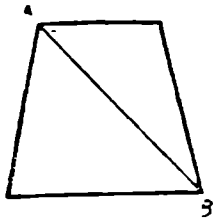
1. ცხრა. 2. რვა. 3. შვიდი. 4. ექვსი. 5. ხუთი. 6. ოთხი.

IV. მე-20 ნახ.-ზე გამოსახულია ორი მართკუთხა პარალელებიპედი. რამდენჯერ მეტია ერთი პარალელებიპედის მოცულობა მეორე პარალელებიპედის მოცულობაზე?

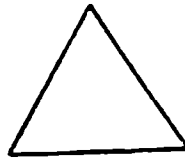
1. თვრამეტჯერ. 2. თექვსმეტჯერ. 3. თორმეტჯერ. 4. ცხრაჯერ.
5. რვაჯერ.

V. რამდენჯერაა ერთი ფიგურის მოცულობა მეტი მეორე ფიგურის მოცულობაზე (ნახ. 21).

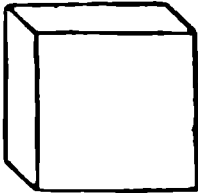
1. რვაჯერ. 2. თორმეტჯერ. 3. თექვსმეტჯერ; 4. თვრამეტჯერ;
5. ოცჯერ.



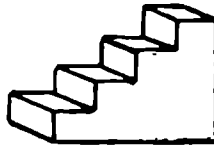
ნახ. 18.



ნახ. 19.



ნახ. 20.

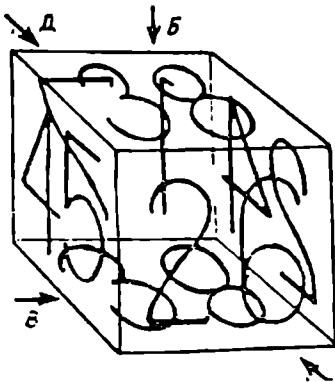


ნახ. 21.

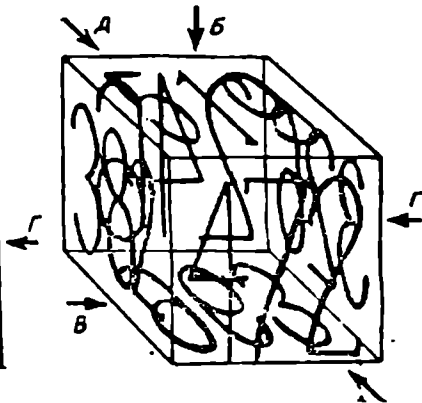
დავალეზა 22

გამჭვირვალე მასალისაგან (მაგალითად ორგმინა) დამზადებული კუბის (ნახ. 22) თითოეულ წახნაგზე დასმულია ორი ციფრი. კუბის შეხედვისას როძიელ ციფრს ხედავთ თქვენ ისრის მიმართულებით . .

I. A-ს? II. B-ს? III. C-ს? IV. D-ს? V. E-ს?



ნახ. 22.



ნახ. 23.

დავალება 23

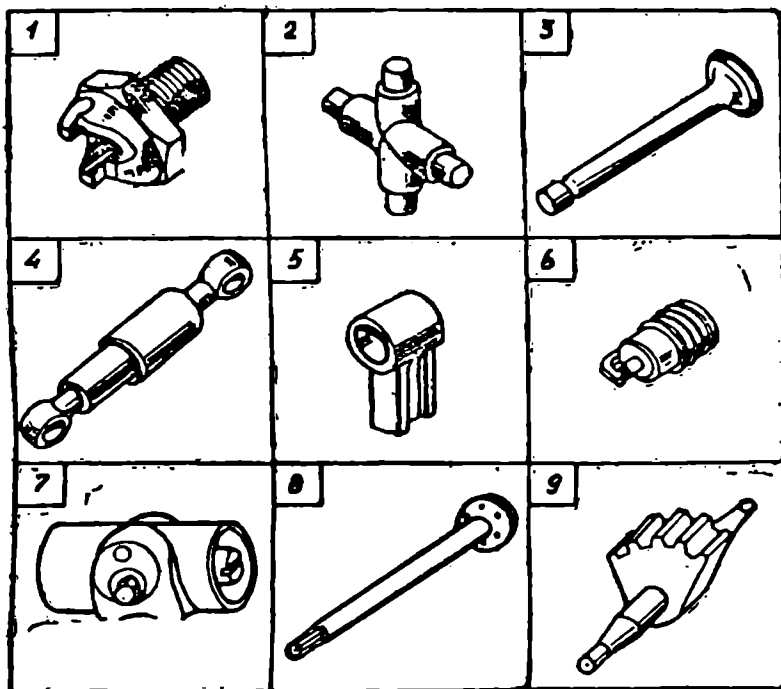
კუბის წახნაგებზე (ნახ. 23) დასმულია სამი ციფრი. კუბის შეხედვისას რომელ ციფრებს ხედავთ თქვენ ისრის მიმართულებით?

I. A-ს? II. B-ს? III. B-ს? IV. F-ს? V. D-ს?

დავალება 24

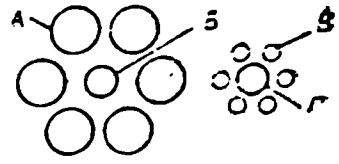
ყურადღებით დაათვალიერეთ 24-ე ნახაზზე გამოსახული ავტო-ჰობილის დეტალები და საამწყობო ერთეულები. რომელი ნომრებითაა აღნიშნული საამწყობო ერთეულები, რომლებიც შედის

I. მრუდმხარა-ბარბაცა და აირმანაწილებელ მექანიზმებში? II. საჭით მართვაში? III. სავალ ნაწილში? IV. ტრანსმისიაში? V. ანთების სისტემაში?



ნახ. 24.

მხედველობითი აღქმის პროცესში მძლოლის მიერ ფორმირებული წარმოდგენა ცალკეულ შემთხვევებში შეიძლება მნიშვნელოვნად გახსხვავდებოდეს რეალური მდგომარეობისაგან. დამახინჯებულ აღქმას — ილუზიას მივყავართ არასწორ გადაწყვეტილებამდე და იგი სერიოზულ საფრთხეს უქმნის უსაფრთხო მოძრაობას. განიხილეთ 25-ე ნახ.-ზე წრეხაზები და სახაზავის გამოუყენებლად განსაზღვრეთ შემდეგი:



ნახ. 25. მხედველობითი ილუზიები

I. რომელ წრეხაზს აქვს უდიდესი დიამეტრი?

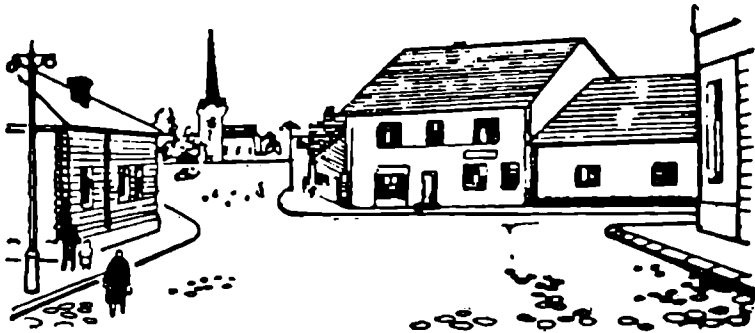
1. A-ს; 2. B-ს; 3. B-ს; 4. C-ს.

II. რომელ დიამეტრს აქვს უშვირესი დიამეტრი?

1. A-ს; 2. B-ს; 3. B-ს; 4. C-ს.

III. განსაზღვრეთ B და C წრეხაზების დიამეტრებს შორის თანათარლობა.

1. წრეხაზების დიამეტრები ერთმანეთის ტოლია. 2. B წრეხაზის



ნახ. 26. მხედველობითი ილუზიები

დიამეტრი ძეგია C წრეხაზის დიამეტრზე. 3. C წრეხაზის დიამეტრი ძეგია B წრეხაზის დიამეტრზე.

IV. 26-ე ნახ.-ზე გამოსახულია საგზაო მდგომარეობა, რომელსაც აკვირდება მძლოლი თავისი სამუშაო ადგილიდან გზაჯვარედინთან მი-

ახლოების შოპენტში. რამდენჯერ უფრო ვიწროა მოსახვევში გზა, ვიდრე სწორ მონაკვეთზე?

1. ორჯერ. 2. სამჯერ. 3. ოთხჯერ. 4. ექვსჯერ.

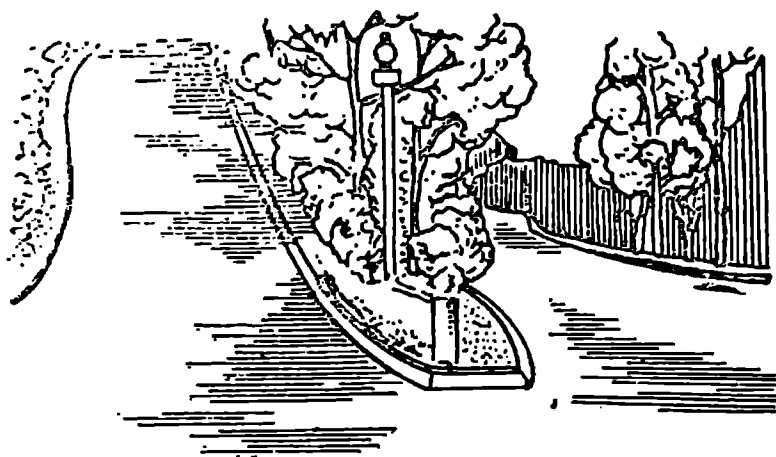
V. 27-ე ხაზ.-ზე გამოსახულია გზის მონაკვეთი მთიან ადგილას. წახატის მარჯვენა ნაწილში მოთავსებული გზის მონაკვეთი....

1. დაბლდება. 2. მიდის აღმართზე. 3. განლაგებულია პორიზონტალურად.

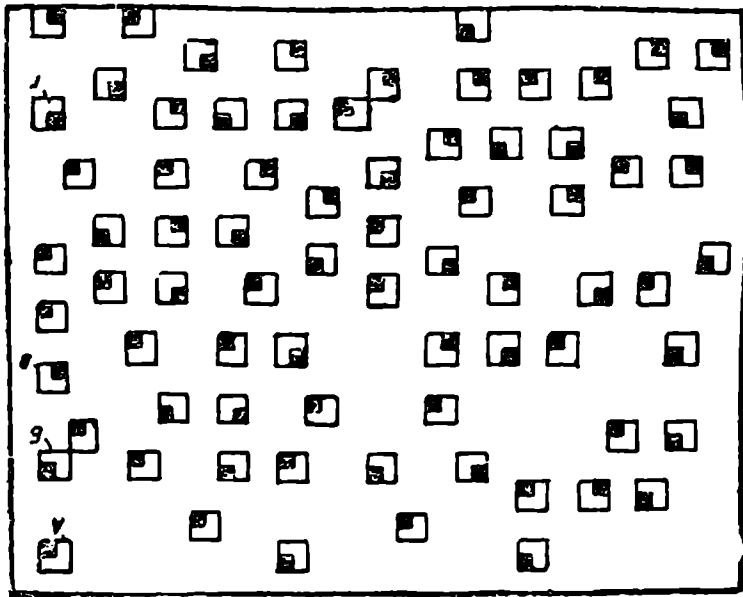
უპრადლავის ვარჯიში

დავალება 26

ბლანკზე (ნახ. 28) გამოსახულია ოთხი საბის კვადრატი (A, B, C, D), რომლებიც ერთმანეთისაგან განსხვავდება ჩახაზული კუთხის ადგილმდებარეობით. ნახ.-ზე ყოველგვარი აღნიშვნის გაუკეთებლად და ხელის ან ფანქრის გამოუყენებლად გამოთვალეთ ბლანკზე რამდენი კვადრატია გამოსახული, რომელიც აღნიშნულია ასოებით. I. A. II. B. III. C. IV. D.



ნახ. 27. მხედველობითი ილუზიას მაგალითი საგზაო მდგომარეობის აღქმისას



ნახ. 28.

დავალება 27

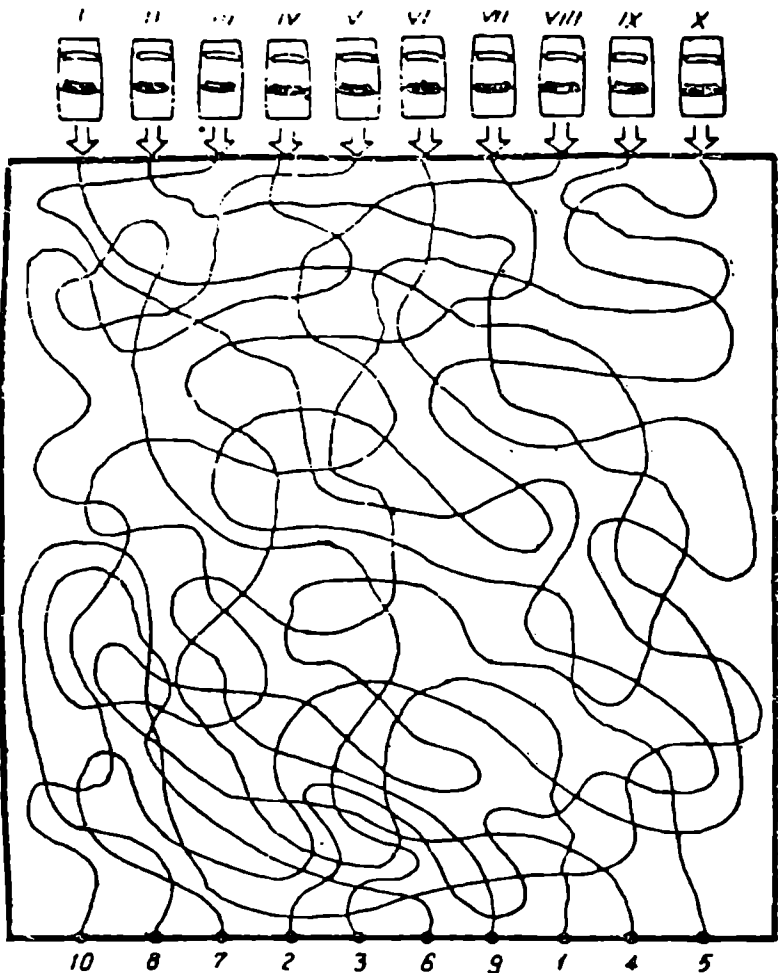
29-ე ნახ.-ზე გამოსახულია ავტომობილის მოძრაობის ტრაექტორიები. გამოიკვლიეთ ვიზუალურად, ხელის ან ფანქრის დაუხმარებლად, ციფრებით გაქოსახულ რომელ პუნქტში მოღის ავტომობილი, რომელიც გამოსახულია შემდეგი ციფრებით.

I. I ციფრით. II. II ციფრით. III. III ციფრით. IV. IV ციფრით. V. V ციფრით.

დავალება 28

29-ე ნახ.-ზე გამოსახულ რომელ პუნქტში მოღის შემდეგი ციფრებით გამოსახული ავტომობილი

I. VI ციფრით. II. VII ციფრით. III. VIII ციფრით. IV. IX ციფრით. V. X ციფრით.



ნახ. 29. ყურადღების სიმტკიცის შესამოწმებელი ბლანკი

შახსნიარების ვარჯიში

დავალემა 29

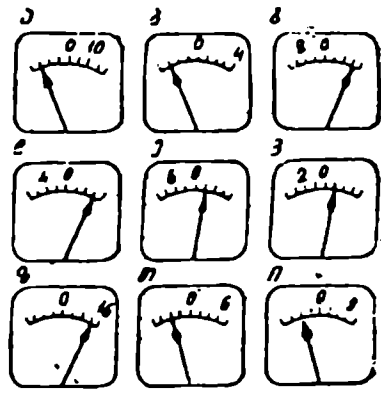
დავალელების შესრულებისას არ გააკეთოთ არავითარი ჩანაწერი. ყველა გამოანგარიშება მოახდინეთ გონებაში.

30-ე ხახ.-ზე გამოსახულია ცხრა ხელსაწყო სკალაზე ისრის სხვა-

დასხვა განლაგებით. მარჯვნივ გადახრისას სკალა უჩვენებს გასაზომი პარამეტრების დადებით მნიშვნელობას, მარცხნივ გადახრისას — უარყოფითს. თითოეულ სკალაზე მითითებული დანაყოფების რიცხვისა და ციფრების მნიშვნელობის მიხედვით განსაზღვრეთ თითოეული ხელსაწყო დანაყოფის მნიშვნელობა და მისი ჩვენება. მაგალითად, დანაყოფის მნიშვნელობა ტოლია 5-ის, ხოლო ხელსაწყო სკალის ჩვენება ისრების მოცემული მდგომარეობისას ტოლია 15-ის.

რის ტოლია შემდეგი ასოებით აღნიშნული ხელსაწყოების მაჩვენებლების ალგებრული ჯამი?

- I. A, B, B. II. F, D, E. III. Ж, H, K. IV. A, F, Ж. V. B, D, Ж.



ნახ. 30.

დავალება 30

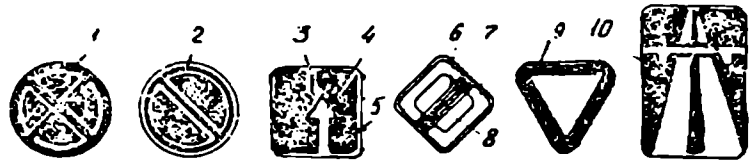
რის ტოლია შემდეგი ასოებით აღნიშნული ხელსაწყოების მაჩვენებლების ალგებრული ჯამი?

- I. A, E, Ж, K. II. F, B, E, H. III. D, A, K, Ж. IV. B, Ж, K.

უპარადღავისა და მხედველობითი მახსიარების პარკიზი

დავალება 31

როგორი ფერი აქვს 31-ე ნახ.-ზე გამოსახულ და შემდეგი ციფრებით აღნიშნულ საგზაო ნიშნებს ელემენტებს?



ნახ. 31.

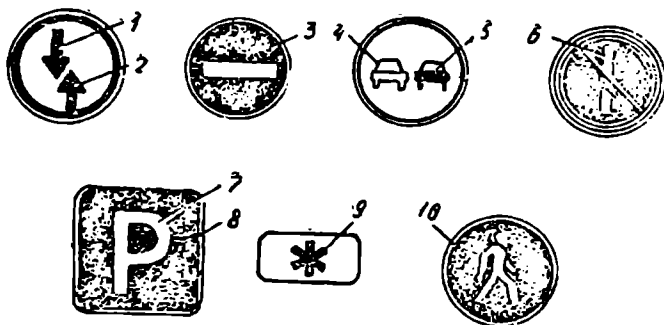
- I. 1. II. 2. III. 3. IV. 4. V. 5. VI. 6. VII. 7. VIII. 8. IX. 9. X. 10.

1. თეთრი ან ყვითელი. 2. მხოლოდ თეთრი. 3. მხოლოდ ყვითელი.
4. ლურჯი. 5. წითელი. 6. შავი. 7. მწვანე.

დავალება 32

როგორი ფერი აქვს 32-ე ნახ.-ზე გამოსახულ და შემდეგი ციფრებით აღნიშნულ საგზაო ნიშნების ელემენტებს?

- I. 1. II. 2. III. 3. IV. 4. V. 5. VI. 6. VII. 7. VIII. 8. IX. 9.
- X. 10.



I

I'

ნახ. 32

1. შავი. 2. ლურჯი. 3. მწვანე. 4. თეთრი. 5. წითელი. 6. ყვითელი.

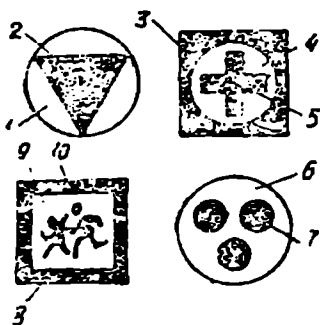
დავალება 33

როგორი ფერი აქვს 33-ე ნახ.-ზე გამოსახულ და შემდეგი ციფრებით აღნიშნულ საცნობი ნიშნების ელემენტებს?

- I. 1. II. 2. III. 3. IV. 4. V. 5. VI. 6. VII. 7. VIII. 8. IX. 9. X. 10.

1. ყვითელი. 2. თეთრი. 3. ლურ-

- ჯი. 4. წითელი. 5. შავი.



ნახ. 33.



d



2

3

4

5

6

d



3

4

5

6

e



2

3

4

5

6

6sb. 34

დავალეზა 34

ყურადღებით დაათვალერეთ 34-ე ნახ.-ზე გამოსახულ სავზაო ნიშნები. რომელ სავზაო ნიშნებშია დაშეებული შეეცლომა ან უზუსტობა?

I. ნახ. 34, ა, II. ნახ. 34, ბ, III. ნახ. 34, გ, IV. ნახ. 34, დ, V. ნახ. 34, ე.

აბსტრაქტულ-სიტყვიერი მახსიერების ვარჯიში

დავალეზა 35

ყურადღებით წაიკითხეთ ტექნიკური ტერმინების ჩამონათვალი (10 წმ განმავლობაში) და ეცადეთ კარგად დაიმახსოვროთ იგი.

დიფერენციალი — 1. ელექტროლიტი — 2. ტაბიკი — 3. სტარტერი — 4. ნახევარღერძი — 5.

ჩამონათვალს დაათარეთ სქელი ქაღალდი. ამის შემდეგ უპასუხეთ შემდეგ კითხვებს. რომელ ციფრებს შეესატყვისება შემდეგი სიტყვები?

I. სტარტერი. II. ელექტროლიტი. III. დიფერენციალი. IV. ტაბიკი. V. ნახევარღერძი.

დავალეზა 36

ყურადღებით წაიკითხეთ ტექნიკური ტერმინების ჩამონათვალი (10 წუთის განმავლობაში).

1. ბარბაცა. 2. სინქრონიზატორი. 3. კარბიურატორი. 4. სატელიტი. 5. აკუმულატორი.

დაათარეთ ჩამონათვალს სქელი ქაღალდი და უპასუხეთ შემდეგ კითხვებს. რომელი რიგით ნომრით წერია შემდეგი ტერმინები?

I. სატელიტი. II. ბარბაცა. III. სინქრონიზატორი. IV. აკუმულატორი. V. კარბიურატორი.

დავალეზა 37

ყურადღებით წაიკითხეთ ტერმინების ჩამონათვალი 10 წუთის განმავლობაში.

1. მქნევარა. 2. კარბიურატორი. 3. რესორი. 4. მაქო. 5. ხრუტუნა.
6. შპინდელი.

ჩამონათვალს დააფარეთ სქელი ქალაღი და უბასუხეთ შემდეგ კითხვებს. რომელი ნომრით წერია ტერმინები, რომლებიც აღნიშნავს შემდეგს.

I. ძრავას მრუდმხარა-ბარბაცა მექანიზმის დეტალები. II. კვების სისტემის ხელსაწყობი. III. სავალი ნაწილის საამწყობო ერთეულები. IV. დეტალები და საამწყობო ერთეულები, რომლებიც არ გამოიყენება ავტომობილში.

აზროვნების ვარჯიში

დავლება 38

განსაზღვრეთ რომელი სიტყვა შეიძლება ჩავსვათ გამოტოვებულ ადგილას.

I. თუ A სიჩქარე მეტია B სიჩქარეზე და სიჩქარე B ტოლია B სიჩქარის, მაშინ B სიჩქარე A სიჩქარეზე.

II. თუ A სიჩქარე ტოლია B სიჩქარის და B სიჩქარე ნაკლებია A სიჩქარეზე, მაშინ B სიჩქარე B სიჩქარეზე.

III. თუ B სიჩქარე ნაკლებია A სიჩქარეზე და B სიჩქარე მეტია A სიჩქარეზე, მაშინ B სიჩქარე B სიჩქარეზე.

IV. თუ B სიჩქარე 5 კმ/სთ-ით ნაკლებია B სიჩქარეზე და A სიჩქარე 5 კმ/სთ-ით ნაკლებია B სიჩქარეზე, მაშინ B სიჩქარე A სიჩქარეზე.

V. თუ A სიჩქარე 10 კმ/სთ-ით მეტია B სიჩქარეზე და B სიჩქარე 10 კმ/სთ-ით ნაკლებია B სიჩქარეზე, მაშინ A სიჩქარე B სიჩქარის.

1. ტოლია. 2. მეტია. 3. ნაკლებია.

I. გახსნაზღვრეთ ტერმინები, რომლებითაც შეიძლება გაგრძელდეს ჩამოთვლა: მხედველობა, სქენა, გემოვნება, შეხება

1. ძეხსიერება. 2. ნებისყოფა. 3. ყნოსვა. 4. ემოცია. 5. წონასწორობის შეგრძნება.

II. შეარჩიეთ სიტყვა, რომელიც შეიძლება ჩაისვას გამოტოვებულ ადგილას. საქმიანობა — ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციებია, შეგრძნება — .

1. აღქმა. 2. აზროვნება. 3. ნებისყოფა. 4. მხედველობა. 5. მეხსიერება.

III. ჩამოთვლილ ტერმინთაგან რომელი შეიძლება ჩავსვათ გამოტოვებულ ადგილას?

ინფორმაციის ძილება — გადაწყვეტილების მიღება — გადაწყვეტილების შესრულება — მაკორექტირებელი მოქმედება.

1. ძილებული ინფორმაციის დამახსოვრება; 2. ინფორმაციის გადაძევა; 3. ხებისძიერი შემოქმედება მართვის ორგანოებზე; 4. სამუხრუჭო სატერფულზე დაჭერა.

IV. შეარჩიეთ ტერმინები, რომლებიც შეიძლება ჩაისვას გამოტოვებულ ადგილას.

მეხსიერება (მოცულობა, ხანგრძლივობა). ყურადღება (კონცენტრაცია, დანაწევრება). მხედველობა (ველი, სიმახვილე, ფერის გარჩევის უნარი).

1. აკომოდაცია. 2. ადაპტაცია. 3. გადართვა. 4. მგრძნობიარობის ზღვარი.

V. ჩამოთვლილი ტერმინებიდან, რომელი შეიძლება ჩავსვათ გამოტოვებულ ადგილას?

ყურადღება — სრული ინფორმაციის მიღება. მოძრაობის კოორდინაცია — მართვის ორგანოებზე შემოქმედების სიზუსტე. აზროვნება — . სავალი ნაწილის მდგომარეობა — სამუხრუჭო მანძილი.

1. გადაწყვეტილების სისწორე და სისწრაფე. 2. გადაწყვეტილების რეალიზაცია. 3. მაკორექტირებელი შემოქმედება მართვის ორგანოებზე. 4. შრომისუნარიანობის შენარჩუნება რთულ პირობებში.

I. რომელი ტერმინია ზედმეტი სიაში?

1. შოტოეტლი. 2. მსუბუქი ავტომობილი. 3. ტრამვაი. 4. სატვირთო ავტომობილი. 5. ტრაქტორი.

რა ხიშახ-თვისებით განსაზღვრეთ თქვენ ეს ტერმინი? ქვემოთ ჩამოთვლილი ტერმინებიდან რომელი შეიძლება დაემატოს სიას?

მსუბუქი ავტომობილი, ტრამვაი, მოტოციკლი, ავტობუსი

1. ტრაქტორი. 2. ტროლეიბუსი. 3. ავტოციკლერა. 4. მისაბმელიანი საწვეარი. 5. სამარშრუტო ტაქსი.

რა ხიშნის მიხედვით შეარჩიეთ ტერმინი სიის დასამატებლად?

III. რომელი სატრანსპორტო საშუალებებია ზედმეტი სიაში?

1. სატვირთო ავტომობილები, რომლებსაც გვერდზე აქვს ჯახრილი თეთრი ხაზები. 2. სატვირთო ავტომობილები, რომლებსაც გადაჰყავს ადამიანები სპეციალურად მოწყობილი ძარათი. 3. სატვირთო ავტომობილები, რომლებსაც მართავს სამზე მეტი წლის სტაჟის მქონე მძღოლი. 4. სატვირთო ავტომობილი-ტაქსი. 5. სატვირთო ავტომობილები, რომლებსაც გადააქვთ სასოფლო-სამეურნეო ტვირთი.

რა ნიშნის მიხედვით ამოიღეთ სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც უნდა ყოფილიყო სიაში?

IV. განსაზღვრეთ ზედმეტი დოკუმენტები ჩამონათვალში.

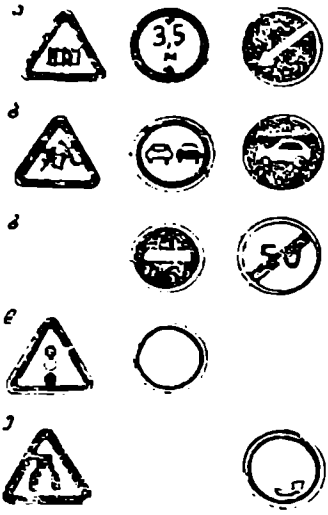
1. სატრანსპორტო საშუალებების მართვის მოწმობა. 2. საგზაო ან საშარშრუტო ფურცელი. 3. ტექნიკური პასპორტი. 4. მძღოლის პირადობის მოწმობა. 5. სასაქონლო-სატრანსპორტო ტვირთბარათი. 6. მძღოლის სამსახურის მოწმობა.

V. გზის ჩამოთვლილი მონაკვეთებიდან რომელი შეიძლება ამოვიღოთ სიიდან.

1. აღმართის ბოლო. 2. ხილვადობით შემოსაზღვრული გზის მოწყვეთი. 3. ერთნაირი მნიშვნელობის გზების არარეგულირებული გზაჯვარედინები. 4. რეგულირებული გზაჯვარედინები. 5. რკინიგზის გადასასვლელი. 6. დაღმართის დასაწყისი.

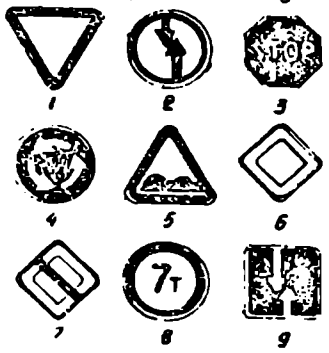
დავალება 41

36-ე ნახ.-ზე მოცემული ნიშნებიდან რომელი შეიძლება მოვათავსოთ გამოტოვებულ ადგილას სტრიქონებში, რომლებიც აღნიშნულია ასოებით .



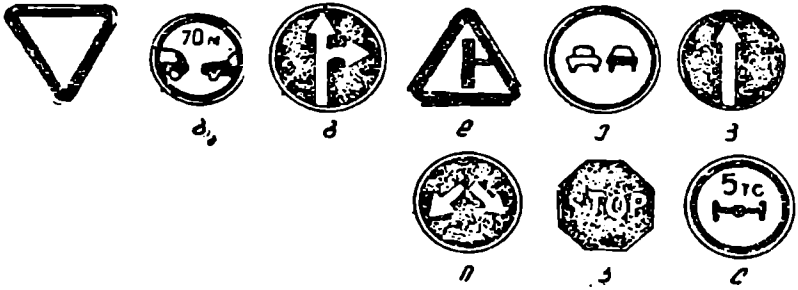
ნახ. 35.

I. გ. II. დ. III. ე. (ნახ. 35).
 შეისწავლეთ ნიშნების განლაგება (ნახ. 37). 38-ე ნახ.-ზე ნაჩვენები ნიშნებიდან, რომელი შეიძლება მოთავსდეს 37-ე ნახ.-ზე

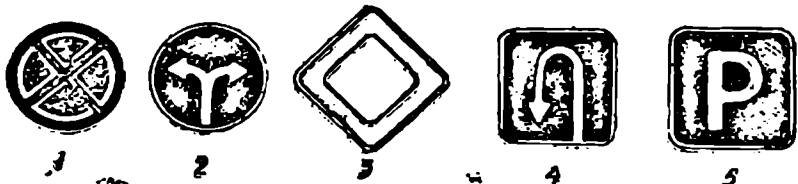


ნახ. 36.

გამოტოვებულ ადგილას, რომელიც აღნიშნულია ასოებით
 IV. თ. V. ზ.



ნახ. 37.



ნახ. 38.

სენა. ავტომობილის უსაფრთხიო ტარების ძირითადი ტექნიკური ხერხები

დავლება 1

ძღლოს სამუშაო ადგილს წაეყენება ბევრი მოთხოვნა. ამ მოთხოვნების დაცვა — აუცილებელი პირობაა მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

I. ძღლის დაჯომა სამუშაო ადგილზე გავლენას ახდენს მის შრომისუნარიანობაზე.

რომელ ხახ.-ზეა (ნახ. 39) ნაჩვენები ძღლის სწორად ჯდომა?



ნახ. 39. ძღლის მდგომარეობა კაბანაში საქვსთან

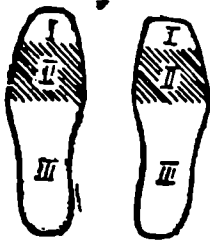
1. 39-ე, ა ნახ.-ზე. 2. 39-ე, ბ ნახ.-ზე. 3. 39-ე, გ ნახ.-ზე.

II. რა მდგომარეობაში უნდა იყოს ძღლის მარცხენა ფეხი ავტომობილის მართვისას?

1. კაბინის იატაკზე, გადაბმულობის სატერფულის წინ. 2. გადაბმულობის სატერფულს ზემოთ, ისე რომ არ ეხებოდეს ამ სატერფულს (გადაცემის გაშორთავად მოძრაობისას). 3. გადაბმულობის სატერფულზე, ისე რომ ეხებოდეს, მაგრამ არ აჭერდეს გადაბმულობის სატერფულს (გადაცემის გაშორთავად მოძრაობისას). 4. კაბინის იატაკზე გადაბმულობის სატერფულის მარცხნივ.

III. როგორ ჯდებარეობაში უნდა იყოს ძღლის მარჯვენა ფეხი ავტომობილის მართვისას?

1. საწვავის მიწოდების სატერფულზე, ისე რომ ქუსლი არ ეხებოდეს კაბინის იატაკს. 2. საწვავის მიწოდების სატერფულზე ისე, რომ ქუსლი ეჭირებოდეს კაბინის იატაკს.



ნახ. 40. ტერფის სქემა

IV. ტერფის რომელი ნაწილი (ნახ. 40) უნდა დაეპიროთ გადაბმულობის სატერფულს ან მუხრუქს?

1. წინა ნაწილით I.
2. შუა ნაწილით II.
3. უკანა ნაწილით III.

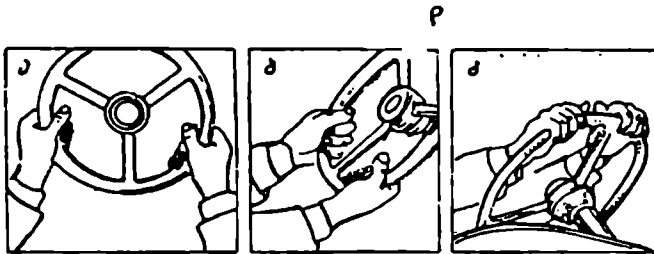
V. ტერფის რომელი ნაწილი უნდა დაეპიროთ საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულს?

1. წინა.
2. შუა.
3. უკანა.
4. წინა ან შუა.

დავალება 2

1. რომელ ნახ.-ზეა ნაჩვენები მძღოლის ხელის სწორი მდებარეობა საჭის თვალზე ავტომობილის სწორ გზაზე მოძრაობისას?

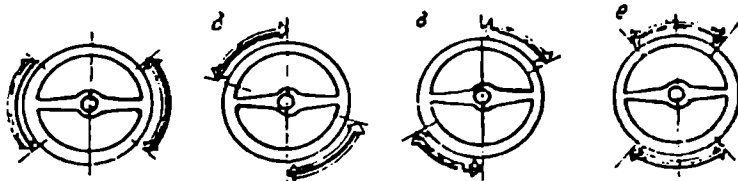
1. 41-ე ა ნახ.-ზე.
2. 41-ე ბ ნახ.-ზე.
3. 41-ე გ ნახ.-ზე.



ნახ. 41. ხელის მდებარეობა საჭის თვალზე

II. რომელ ნახ.-ზეა ისრებით გამოსახული საჭის თვალზე მძღოლის ხელის მოქმედების რეკომენდებული დიაპაზონები, მოსახვევში მოძრაობის შიძართულების მდოვრედ შეცვლისათვის?

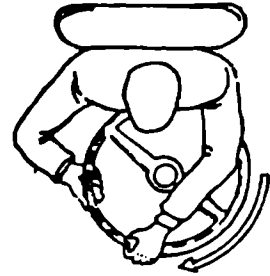
1. 42-ე, ა ნახ.-ზე.
2. 42-ე, ბ ნახ.-ზე.
3. 42-ე, გ ნახ.-ზე.



ნახ. 42. საჭის თვალზე ხელის მოქმედების დიაპაზონები

III. 43 ნახ.-ზე ნაჩვენები მძღოლის ხელის მდებარეობა წარმოადგენს .

1. დაუშვებელს ყველა შემთხვევაში. 2. დასაშვებს მდოვრე მობრუნებისას. 3. დასაშვებს ყველა შემთხვევაში. 4. დასაშვებს მხოლოდ საგანგებო შემთხვევისას.



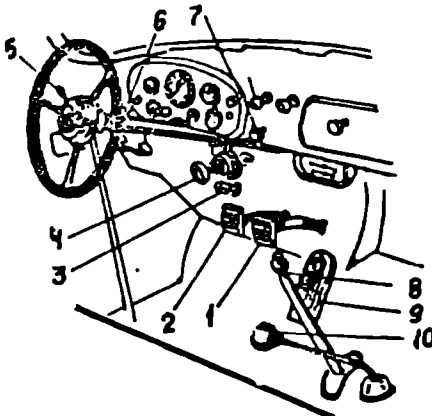
ნახ. 43. ხელის მდებარეობა საჭის თვლის მობრუნებისას

IV. დასაშვებია კი ავტომობილის ხანგრძლივად მართვა, როცა მძღოლს საჭე უჭირავს ერთი ხელით?

1. დასაშვებია გზის სწორხაზოვან მონაკვეთზე ავტომობილის მოძრაობისას. 2. დასაშვებია ნაკლებინტენსიური მოძრაობის გზაზე. 3. არაა დასაშვები არც ერთ შემთხვევაში.

დავალემა 3 (ნახ. 44)

- I. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული გადაბმულობის სატერფული?
- II. რომელი სატერფული იმართება სამუშაო მუხრუჭით?
- III. რომელი ბერკეტი უზრუნველყოფს დამდგარი მუხრუჭების ჩართვასა და გამორთვას?



ნახ. 44. ГАЗ-53А ავტომობილის მართვის ორგანოების განლაგება

IV. რომელი სატერფულია დაკავშირებული კარბიურატორის დროსელ-საფართან საწევისა და ბერკეტის დახმარებით?

V. რომელი ბერკეტის დახმარებით გადაირთვება გადაცემა?

VI. რომელი ბერკეტი გამოიყენება მოსახვევის მაჩვენებლის ჩასართავად და გამოსართავად?

VII. რომელი დეტალია ბერკეტით მექანიკურად დაკავშირებული კარბიურატორის ჰაერ-საფარის ლერძთან?

VIII. ფარებიანი მოწყობილობის გვერდით განლაგებული რომელი დეტალია შექანიკურად დაკავშირებული კარბიურატორის დროსელ-საფარის ღერძთან?

IX. რომელი მოწყობილობა უზრუნველყოფს სინააღის ფარების გადართვას ახლო და შორი სინათლის რეჟიმზე?

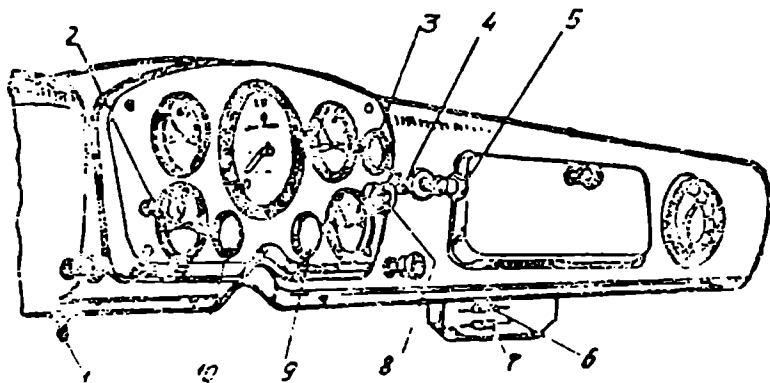
X. რომელი მოწყობილობის საშუალებით მოძლის მოქმედებაში ჩარხარითი მინის შემოსარეცხი ტუმბო?

თავალება 4 (ნახ. 45)

I. რომელი სახელურის გადაადგილება ცვლის კაბინის გარე ვენტილაციის ლიუკის გარე სახურავის მდებარეობას?

II. რომელი სახელურის გადაადგილება ცვლის კაბინის ვენტილაციის შიგა ლიუკის სახურავის მდებარეობას?

III. რომელი მოწყობილობა უზრუნველყოფს ფარების, ქვეფარების, და სხვა სანათი მოწყობილობის ჩართვას?



ნახ. 45. ГАЗ-53А ავტომობილის მოწყობილობათა პანელი

IV. რომელი მოწყობილობა უზრუნველყოფს მინასაწმენდის ჩართვას?

V. რომელი მოწყობილობა გამორთავს საწვავის ელექტროძრავას?

VI. რომელი მოწყობილობა ჩართავს კაბინის პლათონს?

VII. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული ანთებისა და სტარტერის ჩართვები?

VIII. რომელი ლამფა ინთება ხელსაწყობის პანელზე რადიატორში შაცივებელი, სითხის გადამეტზურებისას?

IX. რომელი ლამფა ინთება და იწყებს ციმციმს მოსახვევის მაჩვენებლის ჩართვისას?

X. რომელი ლამფა ინთება ძრავას საზეთ სისტემაში ზეთის დაბალი წნევისას?

დავალემა 5 (ნახ. 46)

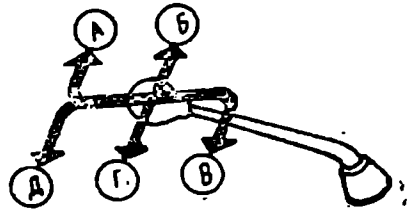
I. როგორ მდგომარეობაში გადაადგილება გადაცემის გარდართვის ბერკეტი სატვირთო ავტომობილის ადგილიდან დაძვრისას?

II. როგორ მდგომარეობაშია აუცილებელი ბერკეტის გადაადგილება შეოთხე გადაცემის ჩასართავად?

III. როგორ მდგომარეობაშია აუცილებელი ბერკეტის გადაადგილება მესამე გადაცემაზე გადასასვლელად?

1. A. 2. B. 3. C. 4. D. 5. E. 6. F.

IV. როგორ მდგომარეობაში გადაადგილებენ ბერკეტს მეორე გადაცემის ჩასართავად?



46. ГАЗ-53А ავტომობილის გადაცემათა გარდართვის სქემა

დავალემა 6

I. როგორ ზემოქმედებენ გადაბმულობის სატერფულზე?

1. დაეპიროთ ნელა, ბოლომდე არა, ავუშვათ მდოვრედ და სწრაფად სვლის მთელ სიგრძეზე. 2. დაეპიროთ სწრაფად და აუცილებლად ბოლომდე, ავუშვათ მდოვრედ თანაბარზომიერად სვლის მთელ სიგრძეზე. 3. დაეპიროთ სწრაფად და აუცილებლად ბოლომდე, ავუშვათ მდოვრედ, შევაჩერებთ რა სამუშაო სვლის ბოლოს. 4. დაეპიროთ სწრაფად და ბოლომდე. ავუშვებთ რა შევაჩერებთ თავისუფალი სვლის დასაწყისში.

II. როგორ უნდა იმოქმედოს მძღოლმა სამუხრუჭო სატერფულზე? 1. დაეპიროთ მდოვრედ, მხოლოდ არა სვლის ბოლომდე. 2.

დავაპიროთ მდოვრედ, გაიზრდება რა ძალვა დაკერისამებრ. 3. და-
ვაპიროთ ყველა შემთხვევაში სვლის ბოლომდე.

III. საწვავის მიწოდების მართვის მუხრუჭზე ზემოქმედებისას
ძძლოლმა

1. ყველა შემთხვევაში უნდა დააპიროს შეძლებისამებრ ჩქარა,
აუშვას ძდოვრედ. 2. ყველა შემთხვევაში დააპიროს მდოვრედ ბო-
ლომდე, აუშვას შეძლებისამებრ სწრაფად. 3. უმეტეს შემთხვევაში
დააპიროს ძდოვრედ საპირო სიდიდემდე, აუშვას მდოვრედ.

IV. გადაცემათა კოლოფის ბერკეტის გადაადგილება თავისკენ
უნდა მოხდეს

1. შემოახვევს რა ხელისგულს ბერკეტის ბუნიკს. 2. იმოქმედებს
რა ბერკეტის ბუნიკზე მხოლოდ თითებით. 3. მკიდროდ მოუჭერს
რა ბუნიკს მუშტებით.

V. გადაცემის გადართვის ბერკეტს გადაადგილებენ თავისგან ...

1. გახსნილი ხელისგულით. 2. მკიდროდ შემოახვევს რა ბერკეტის
ბუნიკს ოთხივე თითს.

დავალბა 7

I. დასაშვებია თუ არა დიდი ძალვის გამოყენება გადაცემის
გადართვის ბერკეტზე ზემოქმედებისას?

1. დასაშვებია, თუ ავტომობილზე გამოყენებულია გადაცემათა
კოლოფი სინქრონიზატორის გარეშე. 2. დასაშვებია მხოლოდ მაღალი
გადაცემიდან დაბალ გადაცემაზე გადასვლის შემთხვევაში. 3. არაა
დასაშვები არც ერთ შემთხვევაში. 4. დაუშვებელია მხოლოდ დაბა-
ლი გადაცემიდან მაღალზე გადასვლის შემთხვევაში.

II. გადაცემათა კოლოფის ბერკეტის გადაადგილებისათვის აუ-
ცილებელი მნიშვნელოვანი ძალვები შეიძლება გამოწვეული იყოს...

1. ბერკეტის შეტისშეტად სწრაფი გადაყვანით. 2. გადაბმულო-
ბის სატერფულის თავისუფალი სვლის უქონლობით. 3. საწვავის მიმ-
წოდ სატერფულზე არასწორი ზემოქმედებით. 4. გადაბმულობის სა-
ტერფულის შეტისშეტად დიდი თავისუფალი სვლით. 5. ნებისმიერი
ჩაბოთვლილი მიზეზებით.

III. როპელი პასუხი შეიცავს ГАЗ-53А ავტომობილის ადგილი-
დან დაძვრის წინ ძძლოლის საჩერებელი მუხრუჭის ბერკეტზე ზემოქ-
მედების სწორ აღწერას.

1. შემოვახვიოთ თითები სახელურს და მდოვრედ გადავადგი-

ლოთ ბერკეტი ჩვენკენ. 2. შემოვახვიოთ სახელურს თითები, დიდი თითი დავაკიროთ ბერკეტის ზედა ნაწილში კნოპს, გადავაადგილოთ ბერკეტი ჩვენგან. 3. დავაკიროთ კნოპს ხელისგულით და გადავადგილოთ ბერკეტი ჩვენგან.

IV. სატრანსპორტო საშუალებების მართვისას მძღოლისათვის

1. დაუშვებელია უყუროს მართვის ორგანოებს ყველა შემთხვევაში. 2. დაუშვებელია უყუროს მართვის ორგანოებს ავარიული სიტუაციის წარმოშობისას. 3. დასაშვებია უყუროს მართვის ორგანოებს მათი გაუქმარებელი მუშაობის ნიშნების გამოვლინებისას (სატერფულის ჩაქვქა, სატერფულზე ძაღვის დაქვეითება, თავისუფალი სვლის გადაიდება და ა. შ.).

დავალბა 8

I. რომელ მონაკვეთზე (ნახ. 47) საჭიროებს გადაბმულობის სატერფულის გადაადგილება უმცირეს ძაღვებს?

1. აბ-ზე. 2. ბგ-ზე. 3. გდ-ზე. 4. ბდ-ზე.

II. სატერფულის გადაადგილების რომელ მონაკვეთს შეესაბამება დასაჭერი დისკოს მოშვება და გადაბმულობის ამჟოლი დისკოს განთავისუფლება?

1. აბ-ს. 2. აგ-ს. 3. ბდ-ს. 4. ბგ-ა. 5. ბდ-ს;

III. სატერფულების გადაადგილების რომელ მონაკვეთზე იზრდება ღრეჩო მქნევარას სიბრტყესა და ამჟოლი დისკოს ფრიკციული ზესადებების ზედაპირებს შორის?

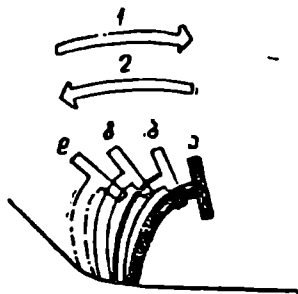
1. ად-ზე. 2. ბგ-ზე. 3. აბ-ზე. 4. გდ-ზე.

IV. რომელი მონაკვეთი შეესაბამება გადაბმულობის სატერფულის თავისუფალ სვლას?

1. აბ. 2. ბგ. 3. გდ. 4. ბდ.

V. რომელი მონაკვეთი შეესაბამება გადაბმულობის სატერფულის სამუშაო სვლას?

1. აბ. 2. ბდ. 3. გდ. 4. ბგ.



ნახ. 47. ГАЗ-53А, ЗИЛ-130 ავტომობილების გადაბმულობის სატერფულის მოქმედება:

ა — ამოსავალი მდგომარეობა, ბ — მდგომარეობა, რომელიც შეესაბამება გადაბმულობის ამორთვის საწყისს, გ — მდგომარეობა, რომელიც შეესაბამება გადაბმულობის ამორთვის ბოლოს, დ — უკიდურესად დაბალი მდგომარეობა.

დავალება 9

რომელი ციფრებითაა აღნიშნული ისარი (ნახ. 47), რომელიც მოუთითებს სატერფულის გადაადგილებას

I. გადაბმულობის გამორთვისას?

II. გადაბმულობის ჩართვისას?

III. რომელ მონაკვეთზეა რეკომენდებული სატერფულის აშვება სწრაფად?

1. დგ-ზე. 2. გბ-ზე. 3. ბა-ზე. 4. ბა-ზე.

IV. რომელ წერტილშია აუცილებელი შევანელოთ სატერფულის აშვება?

1. გ-ში; 2. ბ-ში.

V. რომელ მონაკვეთზეა აუცილებელი სატერფული ავუშვათ ნელა?

1. დგ-ზე. 2. გბ-ზე. 3. ბა-ზე.

დავალება 10

I. რა მიზეზები ართულებს გადაბმულობის მუშაობასთან დაკავშირებულ გადაცემის მართვას?

1. გადაბმულობის სატერფულზე მკვეთრი დაჭერა. 2. სატერფულის დაუყვანლობა უკიდურეს ქვედა მდგომარეობამდე. 3. სატერფულის თავისუფალი სვლის არარსებობა. 4. ამყოლი დისკოს ფრიქციული ზესადებების გაზეთიანება. 5. თავისუფალი სვლის გადამჭტება.

II. ავტომობილის ადგილიდან მკვეთრად დაძვრის რა მიზეზებია, რომლებიც დაკავშირებულია გადაბმულობის მუშაობასთან (ნახ. 47)?

1. სატერფულის აშვება ხდება დაყოვნების გარეშე გ მდგომარეობაში; 2. სატერფულის აშვება ხდება დაყოვნების გარეშე ბ მდგომარეობაში; 3. სატერფულის გადაადგილება დგ მონაკვეთზე ხდება სწრაფად; 4. სატერფულის გადაადგილება გბ მონაკვეთზე ხდება სწრაფად.

III. რა ნიშნის მიხედვით შეუძლია მძღოლს განსაზღვროს გ მდგომარეობა? (გადაბმულობის ჩართვისას)

1. სატერფულზე ძაღვების შემცირებით. 2. ძრავას ბრუნთა სიხშირის გაზრდით. 3. ძრავას ბრუნთა სიხშირის შემცირებით. 4. სატერფულზე ძაღვების გაზრდით.

IV. რა ნიშნის შიზენდით შეუძლია მძლოლს განსაზღვროს ბ მდგომარეობა? (გადაბმულობის ჩართვისას)

1. ძრავას ბრუნთა რიცხვის გაზრდით. 2. სატერფულზე ძალეების გაზრდით. 3. სატერფულზე ძალეების შემცირებით.

V. გადაბმულობის სატერფული შეიძლება მოვეშვათ სურვილისამებრ სწრაფად მონაკვეთებზე

1. დგ. 2. გბ. 3. ბა. 4. გა. 5. დბ.

ლავალეზა 11

როშელ ნახ.-ზეა ნაჩვენები

I. ხელის სწორი მდებარეობა ამუშავების სახელურზე?

II. ხელის არასწორი მდებარეობა ამუშავების სახელურზე?

1. 48-ე, ა ნახ.-ზე. 2. 48-ე, ბ ნახ.-ზე.

III. რა შემთხვევაშია რეკომენდებული ძრავას ამუშავება სტარტერით გადაბმულობის გამორთვისას (გადაბმულობის სატერფული დაჭერილია ბოლომდე)?

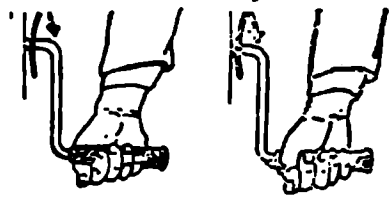
1. გაციეებული ძრავას (-5°C -ზე დაბალ ტემპერატურაზე) ამუშავებისას. 2. ნაწილობრივ გაციეებული ძრავას ამუშავებისას. 3. ცხელი ძრავას ამუშავებისას.

IV. ძრავას სტარტერით ამუშავებისას რა შემთხვევაში არ იეტება ჰაერსაფარი?

1. გაცხლებული ძრავას ამუშავებისას. 2. გაციეებული ძრავას ამუშავებისას (ჰაერის ტემპერატურა 0-დან -10°C -მდე). 3. გაციეებული ძრავას ამუშავებისას (ტემპერატურა -10°C -ზე ჭვემოთ).

V. რა ხერხით შეიძლება ავიცილოთ ნარევის გადამეტმოდრება, რომელიც წარმოიშობა ძრავას არასწორი ამუშავებისას.

1. შემოვებრუნოთ მუხლა ლილვი სტარტერით აქსელერატორის სატერფულის აშვებისას და ჰაერსაფარის მართვიან კნობის ჩვენსკენ გაჭიქვისას. 2. შემოვებრუნოთ მუხლა ლილვი სტარტერით აქსელერატორის სატერფულის სრული დაჭერისას და ჰაერსაფარის მართვის



ნახ. 48. მძლოლის ხელის მდებარეობა სახელურს ძრავას ამუშავებისას

კბომის ჩვენკენ გაკიშვისას. 3. შემოვებრუნოთ მუხლა ლილვი სტარტერით საწვავის მიწოდების სატერფულის აშვებისას და ჰაერსაფარის მართვის კნომის ჩაძირვისას. 4. შემოვებრუნოთ მუხლა ლილვი სტარტერით საწვავის მიწოდების სატერფულის სრული დაქერისას და ჰაერსაფარის მართვის კნომის ჩაძირვისას.

დავალბა 12

ადგილიდან დაძვრის წინ აუცილებელია წინასწარ დავრწმუნდეთ ძრავას სისტემისა და მექანიზმების ნორმალურ მუშაობაში.

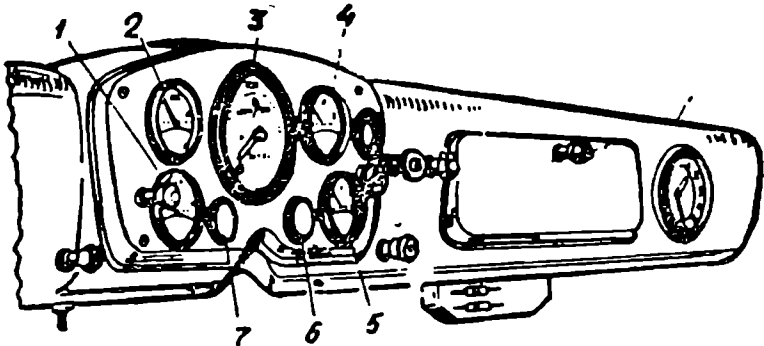
I. გაცივებული სითხის ტემპერატურა მოწმდება ხელსაწყოს ჩვენების მიხედვით (ნახ. 49).

II. გახურებული ძრავას გაცივებული სითხის ტემპერატურა ადგილიდან დაძვრის წინ უნდა იყოს ნაკლები

1. 20—30°C. 2. 30—40°C. 3. 40—50°C. 4. 50—60°C. 5. 60—70°C.

III. საწვავის ჩასხმა ავზში მოწმდება ხელსაწყოს ჩვენებით (ნახ. 49).

IV. ზეთის წნევა საზეთ სისტემაში მოწმდება ხელსაწყოს მიხედვით (ნახ. 49).



ნახ. 49. ГАЗ-53А ავტომობილის ხელსაწყოთა პანელი

V. გახურებული ძრავას საზეთ სისტემაში წნევა მუხლა ლილვის ბრუნთა საშუალო სიხშირისას უნდა იყოს

1. 0,5—1 კგძ/სმ². 2. 1—2 კგძ/სმ². 3. 2—3 კგძ/სმ². 4. 4—5 კგძ/სმ².

VI. ზეთის მინიმალურ წნევას აკონტროლებს ლამფა (ნახ. 49).

VII. უქმი სელის რეჟიმზე მომუშავე ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა მცირე რიცხვის დროს, ზეთის მინიმალური წნევის ლამფის პერიოდულად ანთება

1. დასაშვებია. 2. დაუშვებელია.

VIII. საზეთი სისტემის და სიგნალიზაციის საშუალებების გამართულად მუშაობის შემთხვევაში მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გაზრდისას ზეთის მინიმალური წნევის ლამფა

1. უნდა ენთოს მკვეთრად. 2. უნდა ენთოს მოციმციმე რეჟიმში. 3. უნდა ენთოს მუდმივად მკვეთრად. 4. უნდა ქრებოდეს.

IX. აკუმულატორის ბატარეის დამუხტვისა და განმუხტვის რეჟიმს აკონტროლებს ხელსაწყო

X. აკუმულატორის, რელე-რეგულატორის და გენერატორის ტექნიკურად გაშართულობის შემთხვევაში ხელსაწყო ისარი მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გადიდებისას უნდა

1. გადაიხაროს შარჯენივ. 2. გადაიხაროს მარცხნივ. 3. შეინარჩუნოს უძრავი მდგომარეობა.

დავალეზა 13

ГЛЗ-53 А ავტომობილის ადგილიდან დაძვრამდე მძღოლი სარგებლობს რა უკან ხედვის სარკით, უნდა დარწმუნდეს, რომ მოძრაობის დაწყება არ უქმნის დაბრკოლებას სხვა სატრანსპორტო საშუალებებსა და ქვეითად მოსიარულეთ. შემდეგ აუცილებელია

I. ჩაერთოთ მოსახვევის მაჩვენებელი ბერკეტის დახმარებით (იხ. ნახ. 44).

II. მოსახვევის მარცხენა მაჩვენებელს ჩართავენ ბერკეტის გადაადგილებით

1. ქვემოთ. 2. ზემოთ.

III. დააჭირეთ მარცხენა ფეხი სატერფულს უარამდე .

IV. გადაადგილეთ ბერკეტი ადგილიდან დაძვრის შესაბამის მდგომარეობაში.

V. სატვირთო ავტომობილის ადგილიდან დაძვრისათვის გააჩერეთ ბერკეტი გადაცემის მდგომარეობაში.

VI. საჭირო გადაცემის ჩართვისათვის ბერკეტი გადაიყვანეთ

1. მარცხნივ და ქვემოთ. 2. ზემოთ პირდაპირ. 3. ქვემოთ პირდაპირ. 4. მარცხნივ და ზემოთ.

VII. გადავადგილებთ რა ბერკეტს, მოვხსნათ ავტომობილი საჩერებელი მუხრუჭებიდან.

VIII. ავტომობილის საჩერებელი მუხრუჭებიდან მოხსნისათვის ბერკეტი გადავადგილოთ.

1. ჩვენჯენ. 2. ჩვენგან.

IX. ნელა ავუსვებთ რა გადაბმულობის სატერფულს, დავაჭიროთ მარცხენა ფეხი მუხრუჭზე

X. გავზრდით რა დაჭერას დროსელსათვის დაკავშირებულ სატერფულზე, ავტომობილი დავძრათ ადგილიდან და გავაქანოთ, დავაჭიროთ გადაბმულობის სატერფულს დ ჩავრთოთ შემდეგ გადაცემა. ამისათვის გადაცემის გადართვის ბერკეტი გადავადგილოთ

1. ზემოთ და მარცხნივ. 2. ქვემოთ პირდაპირ. 3. ქვემოთ და მარჯვნივ; 4. ზემოთ პირდაპირ.

დავალბა 14

I. როგორი შედეგი მოსდევს მძღოლისათვის ავტომობილია მართვის ისეთ ხერხს, რომლის დროსაც მისი მარცხენა ფეხი მუდმივად მდებარეობს გადაბმულობის სატერფულზე?

1. მნიშვნელოვნად მცირდება გადაცემის გადართვის დრო. 2. იზრდება დამუხრუჭების ეფექტურობა. 3. ჩქარდება გადაბმულობის ცვლათა. 4. უარესდება ავტომობილის დინამიურობის ხარისხი. 5. უმჯობესდება შიშლებობა (იზრდება გაქანების ინტენსივობა).

II. გადაცემის გადართვის კოლოფის ბერკეტის სწრაფი და მკვეთრი გადაადგილება გადაცემის გადართვის მომენტში

1. იწვევს გადაცემის ჩართვის დაჩქარებას. 2. არ აჩქარებს გადაცემის ჩართვას. 3. აუშჯობესებს სინქრონიზატორების მუშაობის პირობებს. 4. იწვევს სინქრონიზატორების დაჩქარებულ ცვლათას.

III. როგორ უნდა მოიქცეს ვილი-130 ავტომობილის მძღოლი, თუ შეორე გადაცემიდან შესამეში გადართვისას იგრძნობა ბერკეტის გადაადგილების წინააღმდეგობა?

1. მოუშვას ბერკეტი, გადაიტანოს იგი ნეიტრალურ მდგომარეობაში და გაიძეოროს საჭირო გადაცემის ჩართვის ცდა. 2. მკვეთრად გაზარდოს დაჭერა ბერკეტზე და ჩართოს საჭირო გადაცემა. 3. უმნიშვნელო ძალებით მღოვრედ დააჭერს რა ბერკეტს, შეიგრძნობს წი-

ნაალმდეგობის გაზრდას, რის შემდეგაც ჩართოს საჭირო გადაცემა.

IV. ავტომობილის ადგილიდან დაძვრისას მიწოლს ხშირად არ გამოუვლის გადაცემის გადართვის კოლოფის ბერკეტის დაყენება პირველი გადაცემის მდგომარეობაში. რა უნდა მოიმიქმედოს მან ასეთ შემთხვევაში?

1. დააყენებს რა გადაბმულობის სატერფულს დაქერის მდგომარეობაში და სრულად აუშვებს საწვავის მიწოდების სატერფულს, გაიმეოროს საჭირო მდგომარეობაში ბერკეტის მკვეთრად გადაადგილების ცდა. 2. გადაიყვანოს ბერკეტი ნეიტრალურ მდგომარეობაში, დააჭიროს გადაბმულობის სატერფულს, აუშვას და ხელახლა დააჭიროს, გაიმეოროს საჭირო გადაცემის ცდა. 3. დააყენებს რა გადაბმულობის სატერფულს დაქერის მდგომარეობაში, გაზარდოს ძრავის ბრუნთა სიხშირე საწვავის მიწოდების მართვით სატერფულზე დაქერით, გაიმეოროს გადაცემის ჩართვის ცდა.

V. უკანა სელის გადაცემა შეიძლება ჩაერთოთ მხოლოდ იმ პირობებში თუ . . .

1. ავტომობილის მოძრაობის წინ სიჩქარე არ აჭარბებს 5 კმ/სთ-ს;
2. ძრავას შუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირე არ აჭარბებს 800 ბრ/წთ;
3. ავტომობილი სავსებით გაჩერებულია.

დავალება

I. რომელი ნიშნის მიხედვით შეუძლია განსაზღვროს მძღოლმა, რომ ის დაგვიანებით გადადის უმაღლესი გადაცემის ჩართვაზე ავტომობილის გაქანებისას?

1. ძრავას ბრუნთა სიხშირის მდგომარეობა, რომელიც მოქმედებს მძღოლის სმენაზე. 2. გადაცემათა კოლოფის ბერკეტის გადაადგილებისათვის საჭირო ძალების ვაზრდით. 3. ძრავას ვაზრდილ ბრუნთა სიხშირეზე მუშაობით. ავტომობილის შედარებით დაბალი სიჩქარით მოძრაობისას.

II. დაბალი გადაცემიდან მაღალ გადაცემაზე გადასვლისას აუცილებელია უშუალოდ გადაცემათა კოლოფის ბერკეტის გადაადგილების წინ

1. დაეჭიროთ საწვავის მიწოდების სატერფულზე. 2. ავუშვათ საწვავის მიწოდების სატერფული. 3. არ შეეცვალოთ სატერფული მდგომარეობა.

III. რა შობენტი უნდა გადაიყვანოთ ბერკეტი ნეიტრალურ მდგომარეობაში დაბალი გადაცემიდან მაღალ გადაცემაზე გადასვლისას?

1. გადაბმულობის გამორთვის წინ. 2. გადაბმულობის გამორთვის შემდეგ. 3. გადაბმულობის გამორთვისთან ერთად.

IV. ბერკეტის გადაცემის ჩართვის შესაბამის მდგომარეობაში გადაყვანა რეკომენდებულია შევასრულოთ . .

1. ხეიტრალურ მდგომარეობაში დაყოვნების გარეშე. 2. ნეიტრალურ მდგომარეობაში შცირე დაყოვნებით (1—2 წთ).

V. ბერკეტის მაღალი გადაცემის ჩართვის შესაბამის მდგომარეობაში გადაყვანის შემდეგ აუცილებელია . . .

1. ავუშვათ გადაბმულობის სატერფული საწვავის მიწოდების სატერფულზე ზემოქმედების დაწყებამდე. 2. ავუშვათ გადაბმულობის სატერფულზე ზემოქმედების დაწყებასთან ერთდროულად. 3. შევამცროთ დაჭერა საწვავის მიწოდების სატერფულზე. 4. გავადიდოთ დაჭერა საწვავის მიწოდების სატერფულზე.

დავალება 16

I. რატომაა რეკომენდებული გადაბმულობის ორმაგი გამორთვა გადაცემის გადართვისას?

1. შოდებული კბილანას წრიული სიჩქარის გათანაბრებისათვის გადაცემის უფრო მდოვრე ჩართვა. 2. გადაცემის უფრო სწრაფი გადართვისათვის. 3. გადაბმულობის ცვეთის შემცირებისა და გადაბმულობის წამყვანი დისკოს სამსახურის ვადის გაგრძელებისათვის. 4. ძრავიდან გადაცემათა კოლოფის სრული გამორთვის უზრუნველსაყოფად გადაცემათა გადართვის მომენტში.

II. დაძვალა წესით (მაგალითად მესამედან მეორეზე) გადაცემის გადართვისათვის მძლოლი აჭერს გადაბმულობის სატერფულზე. გადაბმულობის გამორთვის მომენტში მუნლა ლილვის ბრუნთა სიხშირე

1. რჩება ადრინდელი. 2. მცირდება. 3. დიდდება.

III. გადაყავს რა გადაცემათა გადართვის ბერკეტი ნეიტრალურ მდგომარეობაში, მძლოლი აუშვებს გადაბმულობის ბერკეტს. მანამდე, ვიდრე გადავა დაბალ გადაცემაზე, მძლოლმა

1. სწრაფად უნდა დააჭიროს საწვავის მიწოდების სატერფულს, გაიზრდება რა მუნლა ლილვის ბრუნთა სიხშირე, სწრაფად უნდა აუშ-

ვას სატერფულს. 2. სწრაფად აუშვას საწვავის მიწოდების სატერფულს და შეაძვიროს მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირე. 3. მდოვრედ ჰოუშვას საწვავის მიწოდების სატერფულს, დატოვებს რა მას უქმი სელის რეჟიმში ძრავას მუშაობის შესაბამის მდგომარეობაში. 4. თანდათანობით გაიზრდება რა მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირე მდოვრედ დააჭიროს საწვავის მიწოდების სატერფულზე.

IV. რა შემთხვევაშია აუცილებელი უფრო ინტენსიური ზემოქმედება საწვავის მიწოდების სატერფულზე და შესაბამისად ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის უფრო მკვეთრი შეცვლა?

1. მუხუთე გადაცემიდან მეოთხე გადაცემაზე გადასვლისას. 2. მეოთხე გადაცემიდან მესამეზე გადასვლისას. 3. მესამე გადაცემიდან მეორეზე გადასვლისას.

დავლება 17

I. ჩამოთვლილ შემთხვევათაგან როდისაა ვალდებული ЗИЛ-130 ავტომობილის მძღოლი გამოიყენოს გადაბმულობის ორმაგი გამორთვა?

1. მეორე გადაცემიდან მესამეზე გადასვლისას. 2. მეორე გადაცემიდან პირველზე გადასვლისას. 3. მეოთხე გადაცემიდან მესამეზე გადასვლისას. 4. მუოთხე გადაცემიდან მუხუთეზე გადასვლისას.

II. ЗИЛ-130 ავტომობილზე პირველი გადაცემა გამოიყენება

1. მხოლოდ ავტომობილის ადგილიდან დაძვრისათვის. 2. ადგილიდან დაძვრისა და ვიწრო ადგილებში მობრუნებისათვის. 3. ადგილიდან დაძვრის, ვიწრო ადგილებში მობრუნებისა და მანევრირებისათვის. 4. ადგილიდან დასაძრავად და გზის მწელად გასასვლელი მონაკვეთების გადასალახავად.

III. ЗИЛ-131 ავტომობილის სარიგებელ კოლოფში პირველი უნდა ჩაერთოთ

1. გზის რთულად გასასვლელ მონაკვეთებზე მოძრაობისას. 2. ციკაბო აღმართებისა და ფონის გადალახვისას. 3. ყველა ჩამოთვლილ შემთხვევაში.

IV. ЗИЛ-131 ავტომობილის სარიგებელ კოლოფში გადაცემის ჩართვის წინ აუცილებელია გავაჩეროთ ავტომობილი

1. პირველი გადაცემიდან მეორეზე გადასვლისას. 2. მეორე გადაცემიდან პირველზე გადასვლისას. 3. ორივე შემთხვევაში.

I. დაუხრუტებისას რეკომენდებულია დაკვირვება გზის მდგომარეობაზე. როგორც ავტომობილის წინ, ასევე უკან უკან ხედვის საჩუქი

1. მხოლოდ მკვეთრი დაუხრუტებისას. 2. მხოლოდ თქვენი ავტომობილის უკან პატარა დისტანციაზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებების არსებობისას. 3. ყველა შემთხვევაში.

II. რა მდგომარეობაში უნდა იმყოფებოდეს გადაცემის გადართვის ბერკეტი დაუხრუტების დასაწყისში?

1. მდგომარეობაში, რომლის დროსაც ჩართულია რომელიმე გადაცემა.

2. ნეიტრალურ მდგომარეობაში.

III. როგორ მდგომარეობაში უნდა იყოს გადაბმულობის სატერფული დაუხრუტების დასაწყისში?

1. დაჭერილ მდგომარეობაში. 2. აწყებულ მდგომარეობაში.

IV. ჩამოთვლილ ოპერაციათაგან პირველად რომელი უნდა შეასრულოს მძღოლმა ავტომობილის გაჩერებისას?

V. ჩამოთვლილ ოპერაციებიდან უკანასკნელად რომელი უნდა შეასრულოს მძღოლმა ავტომობილის გაჩერებისას?

1. დაჭირის გადამბმულობის სატერფულს უარამდე. 2. აუშვას დროსტელაფარის მართვის სატერფული. 3. მკოვრედ დაჭირის ნებრუჭის სატერფულს. 4. გადაიყვანოს გადაცემის გადართვის ბერკეტი ნეიტრალურ მდგომარეობაში.

არჩევინ ორი სახის დაუხრუტებას: მდოვრეს და სწრაფს.

I. რომელი მძღოლი იყენებს ხშირად სწრაფ დაუხრუტებას?

1. დაწყები მძღოლი; 2. მძღოლი, რომელსაც აქვს პრაქტიკული მუშაობის დიდი სტაჟი.

II. გადაბმულობის ჩართვისას სამუხრუტო სატერფულზე ზემოქმედება საჭიროა

1. ყველა შემთხვევაში. 2. მხოლოდ გზასთან თვლის კარგი ჩაქიდებისას. 3. ტვირთის გარეშე მოძრაობისას. 4. გზასთან თვლის ცუდი ჩაქიდებისას.

III. მშრალ გზაზე სწრაფი დაუხრუტების რომელი ხერხი უზრუნველყოფს უმოკლეს სამუხრუტო მანძილს?

1. ერთჯერადი დაჭერა სამუხრუტო სატერფულზე ძალების თანხა

დათანობითი გაზრდით; 2. ერთჯერადი დაქერა სამუხრუჭო სატერფულზე სამუხრუჭო მანძილის მთელ მანძილზე ძაღვების მუდმივი შეხარჩუნებით; 3. სამუხრუჭო სატერფულის მოკლე ხნით დაქერა და აშეება; 4. სამუხრუჭო სატერფულზე ერთჯერადი დაქერა ძაღვების თანდათანობითი შესუსტებით.

დაძუბრუქებისას ავტომანქანის „კენკის“ გამომწვევი დიდი ინერციული დატვირთვის თავიდან ასაცილებლად, ავტომანქანის სრული გაჩერების მომენტში რეკომენდებულია

1. არ შეეცვალოთ დაქერის ძალა მუხრუჭის სატერფულზე; 2. შეეცვალოს დაქერის ძალვა სამუხრუჭო სატერფულზე.

V. სრული გაჩერების შემდეგ მძღოლმა უნდა დააფიქსიროს ავტომობილი საჩერებელი მუხრუჭით.

1. ავტომობილის აღმართზე ან დაღმართზე ყოფნის შემთხვევაში; 2. თუ ავტომობილი იმყოფება გზის პორიზონტალურ მონაკვეთზე ძლიერი ქარის დროს; 3. ნებისმიერ შემთხვევაში.

თემა ნომრების პირობები.
უმარტივესი ჰიდრომეხანოროლოგიური
დაკვირვებები საავტომობილო გზებზე.
გზებით სარგებლობის წესები

დავლება 1

I. საავტომობილო გზები იყოფა ხუთ ტექნიკურ კატეგორიად: I, II, III, IV, V.

რა ნიშნის მიხედვით ყოფენ მათ?

1. სავალი ნაწილის სიგანის მიხედვით. 2. საფარველის სახის მიხედვით. 3. გაშყოფი ზოლების სიგანის მიხედვით. 4. მოძრაობის ინტენსივობის მიხედვით. 5. სიგრძის მიხედვით.

II. ზოგადსახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება

1. პირველი კატეგორიის; 2. მეხუთე კატეგორიის.

III. ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება

1. მეხუთე კატეგორიის; 2. პირველი კატეგორიის.

IV. როგორი ინტენსივობის მოძრაობაა მეხუთე კატეგორიის გზებზე?

V. როგორი ინტენსივობის მოძრაობაა პირველი კატეგორიის გზებზე?

1. 200 ავტ./დღე-ღამეში. 2. 1000 ავტ./დღე-ღამეში. 3. 3000 ავტ./დღე-ღამეში. 4. 7000 ავტ./დღე-ღამეში. 5. 10 000 ავტ./დღე-ღამეში.

/ დავალება 2 (ნახ. 50)

I. რომელი ციფრითაა აღნიშნული გზის საერთო სიგანე?

II. რომელი ციფრითაა აღნიშნული გამყოფი ზოლი?

III. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული მოძრაობის ზოლები?

IV. მოძრაობის რომელ ზოლებს აქვს უფრო დიდი სიგანე?

V. რომელი ციფრითაა აღნიშნული ტრამვაის გზის ვაკისი?

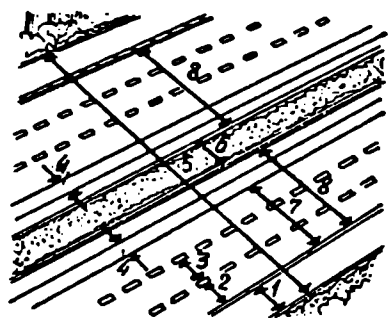
VI. მოძრაობის მცირე ინტენსივობის დროს ქუჩის რომელ ნაწილზეა ნებადართული ურელსო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა?

VII. ქუჩის რომელ ნაწილზეა ნებადართული ქვეითად მოსიარულეთა მოძრაობა?

VIII. რომელი ციფრითაა აღნიშნული სავალი ნაწილი?

IX. ურელსო სატრანსპორტო საშუალებების რამდენი რიგი შეიძლება მოძრაობდეს მოცემულ გზაზე ერთი მიმართულებით?

X. ურელსო სატრანსპორტო საშუალებების რამდენი რიგი შეიძლება მოძრაობდეს მოცემულ გზაზე ორივე მიმართულებით?



ნახ. 50. ქალაქის ქუჩა და მისი ელემენტები

დავალება 8 (ნახ. 51)

I. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული გზის ნაპირი?

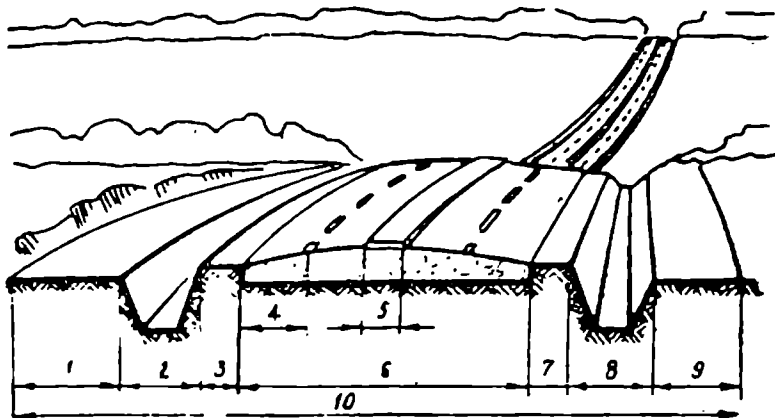
II. რომელი ციფრითაა აღნიშნული სავალი ნაწილი?

III. რომელი ციფრითაა აღნიშნული სავალი ნაწილის სიგანე, რომელიც განკუთვნილია ერთ რიგში მოძრაობისათვის?

IV. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული გზისპირები?

V. გზის რომელი ელემენტი ყოფს შემხვედრი ტრანსპორტის ნაკადს?

VI. გზის რომელი ელემენტია განკუთვნილი ნიაღვრისა და სხვა ატმოსფერული ნალექების ასარიცხვად?



ნახ. 51. საავტომობილო გზის განივი პროფილის ელემენტები

VII. რომელი ციფრითაა აღნიშნული არინების ზოლი?

VIII. მძღოლმა გზის რომელ ნაწილებში უნდა გააჩეროს სატრანსპორტო საშუალება?

IX. სატრანსპორტო საშუალებების რამდენი რიგი შეიძლება მოძრაობდეს ერთი მიმართულებით მოცემულ გზაზე?

X. სატრანსპორტო საშუალებების რამდენი რიგი შეიძლება მოძრაობდეს ორივე მიმართულებით?

დავალება 4

გზას, რომელიც უზრუნველყოფს მაღალ გამტარიანობას და მოძრაობის სიჩქარეს, ეწოდება ავტომაგისტრალი.

I. ავტომაგისტრალებზე სავალი ნაწილები, რომლებიც განკუთვნილია შემხვედრი მიმართულებით მოძრაობისათვის იყოფა:

1. ღერძულ ხაზად. 2. დამყოფ ზოლებად. 3. სარეზერვო ზოლებად, რომელიც გამოიყენება რევერსიული მოძრაობისათვის.

II. ავტომაგისტრალებზე შესაბამის საინფორმაციო-მაჩვენებელ ნიშანს 5,1 აყენებენ

1. ყველა შემთხვევაში. 2. გზებზე, რომლებსაც აქვს არანაკლებ სამი ზოლი ერთი მიმართულებით მოძრაობისათვის. 3. გზებზე, რომლებსაც აქვს აჩქარების და შენელების ზოლები. 4. გზებზე, რომლებ-

ნაც აქვს სპეციალური მოედნები სატრანსპორტო საშუალებების გასაჩერებლად.

III. ერთი მიმართულებით მოძრაობის ავტომაგისტრალზე, როგორც წესი, არის . . .

1. ერთი ზოლი. 2. არანაკლებ ორისა. 3. არანაკლებ სამი ზოლი-სა. 4. არანაკლებ ოთხი ზოლისა.

IV. როგორ მოქმედებს გამყოფი ზოლების სიგანე ავტომაგისტრალზე მოძრაობის უსაფრთხოებაზე?

1. გამყოფი ზოლების სიგანის გადიდებით სსშ-ის რაოდენობა მცირდება. 2. გამყოფი ზოლების სიგანის გადიდებით სსშ-ის რაოდენობა დიდდება.

V. ავტომაგისტრალების გადაკვეთა ხდება სხვადასხვა დონეზე . . .

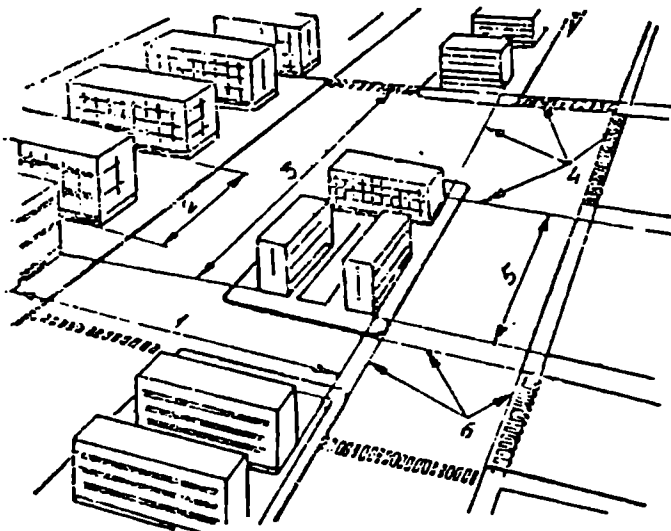
1. როცა გადაკვეთა გზებს აქვს სამი ზოლი თითოეული მიმართულებით; 2. როცა გამყოფი ზოლი ავტომაგისტრალზე არის უსაფრთხოების ბარიერი; 3. ყველა შემთხვევაში.

დავალება 5

I. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული კვარტალები (ნახ. 52)?

II. რას ეწოდება კვარტალი?

1. ქუჩის მონაკვეთს, რომელიც განლაგებულია ორ T-სებრ გზა-



ნ.ხ. 52. გზაჯვარედინთა კვარტალები და საზღვრები

ჯვარედინს შორის; 2. ქუჩის მონაკვეთს, რომელიც განლაგებულია ორ ახლომდებარე გზაჯვარედინს შორის. 3. ეზოში ორ შესასვლელს შორის შოთავსებულ ქუჩის მონაკვეთს. 4. ეზოს შესასვლელსა და გზაჯვარედინს შორის შოთავსებულ ქუჩის მონაკვეთს

III. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული ტროტუარების წიდა მხარე (ნახ. 52)?

IV. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული ტროტუარების გარე მხარე?

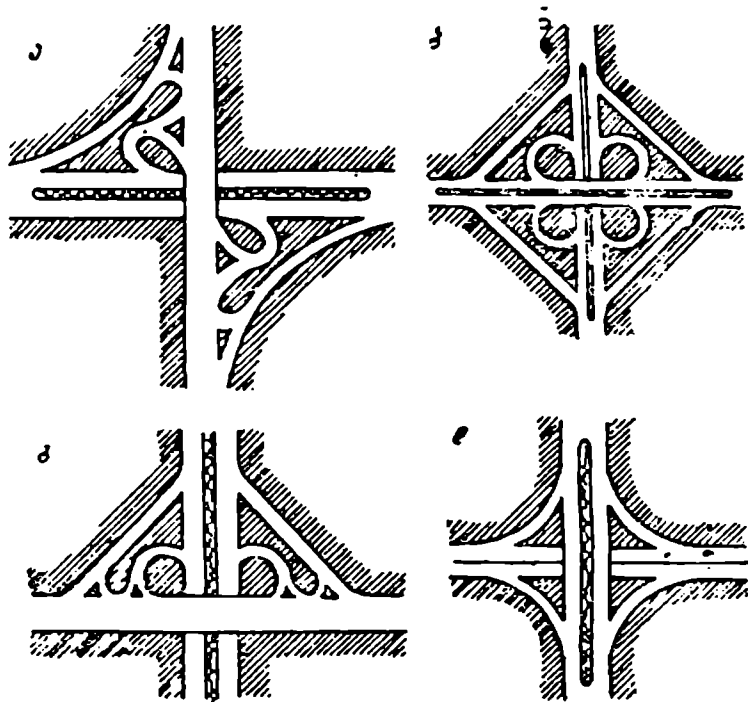
V. რომელი ციფრითაა აღნიშნული წარმოსახვითი ხაზი, რომელიც შემოსაზღვრავს გზაჯვარედინებს?

დავალება 6 (ნახ. 53)

რომელ ნახაზზეა გამოსახული სხვადასხვა დონეზე გზების გადაკვეთის სქემა .

I. „სამყურა ფოთლის“ ტიპის?

II. „არასრული სამყურა ფოთლის“ ტიპის?



ნახ. 53. საავტომობილო გზების სხვადასხვა დონეზე გადაკვეთის სქემა

III. „დიაგონალური ნახევარსამყურას“ ტიპის?

IV. „კვადრატის“ ტიპის?

1. 53-ე, ა ხახ.-ზე. 2. 53-ე, ბ ნახ.-ზე. 3. 53-ე, გ ნახ.-ზე. 4. 53-ე, დ ნახ.-ზე;

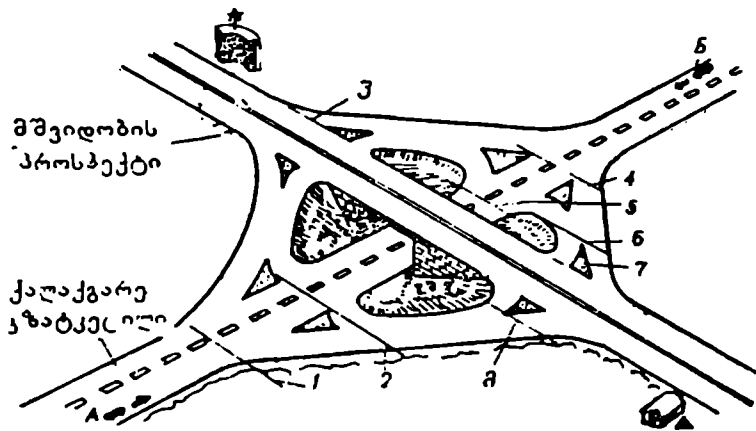
V. როშელი ფაქტორები უზრუნველყოფს გადაკვეთებზე მოძრაობის უსაფრთხოებას სხვადასხვა პირობებში?

1. თითოეულ განშტოებულ გზაზე ნებადართული მიმართულებით მოძრაობის ცოდნა. 2. შეერთებულ და განშტოებულ გზებზე რიგისობის დაცვა. 3. რიგის დაცვა. 4. ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორი.

დავლება 7

A ავტომობილის მძღოლი მოძრაობს ქალაქგარე გზატკეცილზე (ნახ. 54). იმისათვის, რომ მივიდეს ობიექტთან მშვიდობის პროსპექტზე (ხახ.-ზე აღნიშნულია ვარსკვლავებით). A ავტომობილის მძღოლი აუცილებელია

I. გაყვეს ქალაქგარე გზატკეცილს ციფრებით აღნიშნულ მდებარეობამდე



ნახ. 54. ნებადართული მიმართულებით მოძრაობა საავტომობილო გზების გადაკვეთაზე სხვადასხვა დონეზე

II. შემდეგ

1. შოუხვიოს მარცხნივ. 2. მოუხვიოს მარჯვნივ. 3. მობრუნდეს.

III. მიყვეს ციფრებით აღნიშნულ მდებარეობამდე

IV. შემდეგ

1. შობრუნდეს. 2. მოუხვიოს მარჯვნივ. 3. მოუხვიოს მარცხნივ.

V. მიყვეს ციფრებით აღნიშნულ მდებარეობაზე

VI. შემდეგ

1. მოუხვიოს მარჯვნივ. 2. შობრუნდეს. 3. მოუხვიოს მარცხნივ.

დავალება 8 (ნახ. 54)

B ავტომობილის მძღოლმა განიზრახა გავლა ობიექტისაკენ, რო-
შელიც მდებარეობს მშვიდობის პროსპექტზე (აღნიშნულია სამკუთხე-
დებით)

I. მარცხნივ რამდენჯერ უნდა მოუხვიოს *B* ავტომობილის მძღოლ-
მა გზის გავლისას?

1. ერთხელ; 2. ორჯერ; 3. სამჯერ; 4. არც ერთხელ.

II. რამდენჯერ უნდა შობრუნდეს *B* ავტომობილის მძღოლი გზის
სვლაზე?

1. არც ერთხელ; 2. ორჯერ; 3. სამჯერ; 4. ოთხჯერ.

III. რამდენჯერ მოუხვევს მარჯვნივ *B* ავტომობილი?

1. არც ერთხელ. 2. ორჯერ. 3. სამჯერ. 4. ერთჯერ.

IV. *B* ავტომობილის სვლის უმოკლესი გზა

1. ვარსკვლავებით აღნიშნული ობიექტის გვერდზე გავლით; 2.
ვარსკვლავებით აღნიშნული ობიექტის გვერდზე გაუვლელად.

დავალება 9

ავტომავისტრალზე, რომელსაც აქვს ხუთი ზოლი ერთი მიმართუ-
ლებით, შობრუნება

1. არანაკლებ 3,5 ტ სრული მასის სატვირთო ავტომობილების
2. 3,5 ტ-ზე მეტი სრული მასის სატვირთო ავტომობილების
3. ГАМ-24 30 კმ/სთ ფაქტიური სიჩქარის მსუბუქი ავტომობილე-
ბის

IV. თვლიანი ტრაქტორების, რომელთა სიჩქარე ტექნიკური მა-
ჩასიათებლის მიხედვით 30 კმ/სთ-ზე ნაკლებია.

V. თვითმავალი შექანიზმების, რომელთა სიჩქარე ტექნიკური მა-
ჩასიათებლის მიხედვით 35 კმ/სთ ტოლია

1. ნებადართულია ნებისმიერ ზოლზე; 2. აკრძალულია; 3. ნება-
დართულია მხოლოდ მე-3, მე-4 და მე-5 ზოლებზე. 4. ნებადართუ-
ლია არა უშორეს მე-4 ზოლისა. 5. ნებადართულია 1-ელ და მე-2
ზოლებზე. 6. ნებადართულია განაპირა მარჯვენა ზოლის მხარეს.

დავალემა 10

გზაზე, რომელსაც აქვს ოთხი ზოლი ერთი მიმართულებით და აღნიშნულია საგზაო ნიშნით 5.3 „გზა ავტომობილებისათვის“, მოძრაობა

- I. XA3-452 სატვირთო ავტომობილების.
- II. ЗНЛ-130 ავტომობილების
- III. ეტლიანი მტოციკლების
- IV. ველოსიპედისტების
- V. ГАЗ-51 სატვირთო ავტომობილების, 40 კმ/სთ შეზღუდულ სიჩქარის საცნობი ნიშანი
- VI. უეტლო მტოციკლების
- VII. ტრაქტორების . .
- VIII. 45 კმ/სთ გაზრდილი სიჩქარის ველოსიპედისტების .
- IX. ავტობუსების, რომელთაც აქვთ ფაქტიური სიჩქარე 40 კმ/სთ.
- X. ГАЗ-53A ავტომობილების, რომელთა ფაქტიური სიჩქარე 30 კმ/სთ-ია.

1. ყრძალულია. 2. ნებადართულია ნებისმიერ ზოლზე. 3. ნებადართულია 1-ელ, მე-2, მე-3 ზოლებზე. 4. ნებადართულია მხოლოდ განაპირა მარჯვენა ზოლის მხარეს.

დავალემა 11

დასახლებულ პუნქტზე გამავალ გზაზე, რომელსაც ორივე მხარეზე ტროტუარი აქვს, დგას საგზაო ნიშანი 5. 5 „გზა ერთმხრივი მოძრაობით“. გზას აქვს მოძრაობის ოთხი ზოლი. ამ გზის რომელ ზოლებზე უნდა იმოძრაონ

I. სატრანსპორტო საშუალებებმა, რომელთა მაქსიმალური სიჩქარე ტექნიკური მახასიათებლით 30 კმ/სთ-ზე ნაკლებია?

II. 3,5 ტ-ზე მეტი სრული მასის სატვირთო ავტომობილებმა?

III. 3,5 ტ-ზე ნაკლები სრული მასის სატვირთო ავტომობილებმა?

IV. სატრანსპორტო საშუალებებმა, რომელთა მძღოლებს განზრახული აქვთ შოუბვიონ მარჯვნივ უახლოეს გზაჯვარედინზე?

1. ნებისმიერ ზოლებზე. 2. მხოლოდ პირველ ზოლზე (მარჯვენა განაპირაზე). 3. მხოლოდ მეორეზე. 4. მხოლოდ მარცხენა განაპირაზე. 5. მხოლოდ პირველსა და მეორეზე. 6. ყველაზე, გარდა მარცხენა განაპირასი.

VI. ამ გზაზე გაჩერება ნებადართულია

1. მხოლოდ მარჯვენა მხარეს;
2. მარჯვენა და მარცხენა მხარეს;
3. მხოლოდ მარცხენა მხარეს;

VII. ამ გზაზე მოძრავე სატრანსპორტო საშუალებებისათვის აკრძალულია

1. მარცხნივ გასწრება;
2. მობრუნება;
3. მარჯვნივ გასწრება;
4. მარჯვენა მხარეს გაჩერება.

VIII. თუ გზა სატრანსპორტო საშუალებებისაგან თავისუფალია, გზაჯვარედინთან შოახლოებულმა ავტომობილის მძღოლმა

1. ყველა შემთხვევაში უნდა წაიყვანოს ავტომობილი განაპირა მარჯვენა ზოლზე.
2. უნდა იმოძრაოს განაპირა მარჯვენა ზოლზე, მხოლოდ თუ ავტომობილის სიჩქარე 30 კმ/სთ-ზე ნაკლებია.
3. შეიძლება წაიყვანოს ავტომობილი მეორე ზოლზე, როცა ტროტუარზე ქვეითად მოსიარულეები არაა.
4. უნდა იმოძრაოს განაპირა მარჯვენა ზოლზე, თუ უახლოეს გზაჯვარედინზე მძღოლს განზრახული აქვს მოძრაობა პირდაპირ ან მობრუნება მარჯვნივ.

დავალება 12

ამინდის პირობები განსაზღვრავს ხილვადობას გზაზე და, მაშასადამე, გავლენას ახდენს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე. თუ მძღოლმა არ იცის ამინდის შესახებ ცნობები, მას შეუძლია გარემო ნიშნების მიხედვით გაითვალისწინოს ამინდის პირობები და შესაბამისად დაგეგმოს მოძრაობის რეჟიმი.

ჩამოთვლილ ნიშანთაგან რომელი მიუთითებს

I. შზიანი, მდგრადი ამინდის შენარჩუნებას?

II. შზიანი ამინდის შეცვლას ავდრით?

III. ავდრიანი ამინდის შეცვლას მზიანი ამინდით?

1. ძლიერი, ცივი ქარი. 2. ღრუბლების მოძრაობა იმავე მიმართულებით, როგორც ქარისა დედაქიწის ზედაპირთან. 3. ტემპერატურის ძლიერი დაწევა ღამით. 4. ნისლი. 5. ღამით ძლიერი ცეარი. 6. ღრუბლების მოძრაობა ქარის უკუმიმართულებით.

IV. ავტოსატრანსპორტო საწარმოს აღმინისტრაცია (ასა) ვალდებულია თუ არა შორ რეისებზე გასვლის წინ მძღოლს ჩაუტაროს ინსტრუქტაჟი სამუშაოს თავისებურებასა და ამინდის პირობებზე?

1. ვალდებულია იმ შემთხვევაში, როცა მძღოლის პრაქტიკული სტაჟი 3 წელზე ნაკლებია. 2. არაა ვალდებული. 3. ვალდებულია ყველა შემთხვევაში.

V. ცვალებადი ამინდის პერიოდში ადმინისტრაცია ვალდებულია...

1. გააცნოს მძღოლს ავტომობილის ექსპლუატაციის თავისებურებანი მოსალოდნელი ამინდის პირობებში. 3. უზრუნველყვით მძღოლი სამარშრუტო რუკებით. 4. მივიღოთ ყველა ჩამოთვლილი ზომა.

დავალება 13

I. ნებადართულია თუ არა გაბარიტული და მძიმეწონიანი ტვირთის გადატანა საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზით?

1. ნებადართულია შეუზღუდავად. 2. აკრძალულია. 3. დაშვებულია საგზაო ორგანოებისა და სპი-ის ნებართვით.

II. ნებადართულია კი ისეთი ტვირთის გადატანა, რომელსაც გზაზე მიათრევენ?

1. ნებადართულია ტვირთის ხასიათის მიხედვით. 2. ნებადართულია გზის საფარის სახის მიხედვით. 3. ნებადართულია საგზაო ორგანოების თანხმობით. 4. არაა ნებადართული ყველა შემთხვევაში.

III. ყველა სახის სატრანსპორტო საშუალებების გავლა, რომლებიც ღერძზე დატვირთულია ნორმაზე გადაჭარბებით ან მითითება საგზაო ნიშნებზე

1. ნებადართულია სპი-ის თანხმობით. 2. ნებადართულია სპი-ის თანხმობით. 3. ნებადართულია არაა ყველა შემთხვევაში.

IV. მოკავშირე რესპუბლიკების საავტომობილო ტრანსპორტის საშინისტროს ორგანოები საავტომობილო გზებზე ტექნიკურ დახმარებას აღმოუჩენენ მოძრავ შემადგენლობას

1. რომლებიც იმყოფებიან საავტომობილო ტრანსპორტის საშინისტროს დაქვემდებარებულ საუწყებოებში. 2. რომლებიც იმყოფებიან სასაზღვო დეპუტატების ადგილობრივი საბჭოების დაქვემდებარებულ საუწყებოებში. 3. რომლებიც იმყოფებიან მოქალაქეთა პირად სარგებლობაში. 4. ყველა შემთხვევაში.

V. გზაზე ან ხელოვნურ ნაგებობაზე უსწორობების აღმოჩენისას, რომლებიც საშიშროებას უქმნის მოძრაობის უსაფრთხოებას, მძღოლმა უნდა

1. მიიღოს ზომები უსწორობების გამოსასწორებლად. 2. მიაქციოს სხვა მძღოლების ყურადღება უსწორობებზე და აუცილებლად მიიღოს ზომები უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. 3. დაუყოვნებლივ აცნობოს უსწორობებზე უახლოეს საგზაო და მილიციის ორგანოებს.

I. რომელ ჩამოთვლილ შემთხვევაშია მძღოლისათვის ნებადართული გზისპირზე შემოვლა?

1. შემხვედრი სატრანსპორტო საშუალებებისაგან აქცივისას გზის ვიწრო მონაკვეთებზე. 2. ნებადართული მარჯვენა გასწრების შემთხვევაში. 3. ხანგრძლივი გაჩერებისათვის. 4. მოკლე ხნით გაჩერებისათვის. 5. სატრანსპორტო საშუალებების გატარებისათვის, რომლებიც ასრულებენ მარცხენა გასწრებას. 6. ხანგრძლივი მოძრაობისას 20 კმ/სთ-ზე ნაკლები სიჩქარით.

II. კოტებმოჭრილი სალტეებიანი სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა ხიდებზე გავლით

1. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში. 2. აკრძალულია მხოლოდ ხის ხიდებზე. 3. ნებადართულია მხოლოდ მოყინულზე. 4. დასაშვებია საგზაო ორგანოების წერილობითი ნებართვით.

III. საავტომობილო გზებზე სამუშაოების შესრულება, რომლის დროსაც შეიძლება დაიღვაროს ბენზინი

1. ნებადართულია ხანძარჩამჭრობი საშუალებების არსებობისას. 2. ნებადართულია მხოლოდ ბენზინჩასასხმელებით. 3. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში. 4. აკრძალულია მხოლოდ I და II კატეგორიის გზებზე.

IV. დატვირთვა და გადმოტვირთვა საავტომობილო გზის სავალ ნაწილზე

1. ნებადართულია მხოლოდ როცა გზისპირი არაა. 2. ნებადართულია მხოლოდ 5 წთ-მდე მუშაობის ხანგრძლივობისას. 3. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში. 4. აკრძალულია მხოლოდ ინტენსიური მოძრაობის გზებზე.

V. დატვირთვისა და გადმოტვირთვის შემდეგ დარჩენილი საგნები უნდა გადაყაროს

1. მძღოლმა, თუ საგნები დაყრილია სავალ ნაწილზე. 2. ყველა შემთხვევაში გზის ორგანოების მუშაკებმა. 3. მძღოლმა, თუ საგნები საფრთხეს უქმნის მოძრაობის უსაფრთხოებას. 4. ყველა შემთხვევაში მძღოლმა იჯის მიღმა.

I. საავტომობილო გზაზე ტექნიკურად გაუმართავ საავტომობილო საშუალებების მოძრაობა

1. ნებადართულია, თუ მოძრაობის სიჩქარე არ აღემატება 30 კმ/სთ-ს. 2. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში 1-ლი კატეგორიის გზებზე. 3. აკრძალულია ყველა კატეგორიის გზებზე, თუ არაა უზრუნველყოფილი უსაფრთხოება და გზის დაცულობა. 4. ნებადართულია მხოლოდ IV და V კატეგორიის გზებზე.

II. საავტომობილო გზების და საგზაო ნაგებობების დაცვის წესების მოთხოვნები ეხება

1. ზოლებთან აცილებას. 2. მხოლოდ სავალ ნაწილსა და გზისპირთან. 3. მხოლოდ სავალ ნაწილთან.

III. საავტომობილო გზების დაცვის წესების მიხედვით რომელ ადგილებშია აკრძალული ცეცხლის გაჩაღება?

1. მხოლოდ გზისპირა და კიუვეტებში. 2. მხოლოდ სავალ ნაწილზე. 3. აცილების ზოლზე და 100 მ-ზე ახლოს ხის ხიდებიდან. 4. სავალ ნაწილზე და 50 მ-ზე ახლოს ნებისმიერი ხიდიდან.

IV. გზის რომელ მონაკვეთებზეა აკრძალული მოწვევა?

1. ყველა ხიდზე. 2. ხის ხიდებზე. 3. ხეფენილიან ხიდებზე. 4. 100 მ-ზე ახლოს ხის ხიდებთან.

V. მძღოლები დამნაშავენი არიან გზის სავალი ნაწილის, საგზაო ხიშნების და სხვა მარეგულირებელი საშუალებების განზრახ გაფუჭებაში

1. ყველა შემთხვევაში ისჯებიან მხოლოდ ჯარიმით. 2. ისჯებიან ჯარიმით, თუ მათი მოქმედება არ იწვევს მძიმე შედეგს. 3. ყველა შემთხვევაში აანაზღაურებენ მატერიალურ ზარალს, რომელშიც მიაყენეს საგზაო მეურნეობას. 4. ყველა შემთხვევაში გადაეცემათ სისხლის საქართლის პასუხისმგებლობაში.

თეზ. ავტომობილის ტარების თავისებურებანი
რთულ პირობებში
ტარების დაწყება. მანეჟირება

დავლება 1

I. გაჩერების ადგილიდან მოძრაობის დაწყების წინ მძღოლი ვალდებულია მისცეს გაშაფრთხილებელი, მოსახვევების სინათლის მაჩვენებლიანი სიგნალი

1. ყველა შემთხვევაში; 2. მხოლოდ სხვა სატრანსპორტო საშუალებების არსებობისას, რომლებიც მოძრაობენ თანამიმართულებით. 3. მხოლოდ ქვეითად მოსიარულეთა არსებობისას, რომლებიც კვეთავენ სავალ ნაწილს უშუალოდ ავტომობილებთან ახლოს. 4. მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალებების არსებობისას, რომლებიც მოძრაობენ, როგორც თანა ისე შემხვედრი მიმართულებით.

II. თუ მძღოლი იწყებს მოძრაობას უკან სვლით, მან უნდა მისცეს მოსახვევების სინათლისმაჩვენებლიანი სიგნალი, რომელიც შეესაბამება მიმართულებას .

1. ყველა შემთხვევაში. 2. იმ შემთხვევაში, როცა ის აუცილებელია მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. 3. მხოლოდ მაშინ, როცა არსებობს მოძრაობის დაბრკოლება.

III. მოძრაობის მეზობელ ზოლზე გადანაცვლებისას, მძღოლმა უნდა აირჩიოს ისეთი პირობა, რომლის დროსაც მისი მანევრი არ შეუქმნის დაბრკოლებას პირდაპირი მიმართულებით მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებებს. რა ფაქტორებით განისაზღვრება ეს პირობები?

1. მოძრაობის სიჩქარით. 2. დისტანციით. 3. ხილვადობით. 4. მიმონიღით. 5. ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორით.

ადგილიდან დაძვრის შემდეგ და მოძრაობის პროცესში მძღოლი გადაადგილებს ავტომობილს მეზობელ ზოლზე.

IV. გადაადგილება რომელ შემთხვევაშია უფრო უსაფრთხო?

1. ადგილიდან დაძვრისას, მეზობელი მარცხენა ზოლის მომდევნო დაკავებით, რომელზედაც მოძრაობს სატრანსპორტო საშუალებები. 2. მოძრაობის პროცესში, ავტომობილების ნაკადში სვლისას, რომლებიც მოძრაობენ მეზობელ ზოლზე პარალელური კუჩხით.

დავალება 2

I. გზის სწორხაზოვან მონაკვეთზე მოძრაობისას ავტომობილი ყოველთვის გადადგილდება

1. ღერძული ხაზისკენ (მარცხნივ). 2. მხოლოდ სავალი ნაწილის ნაპირისაკენ (მარჯვნივ).

II. რით აიხსნება ეს გადაადგილება?

1. მოძრაობის არასაკმარისი სტაბილურობით. 2. ფოლხვის არსებობით საკით მართვაში. 3. გზის განივი ქანობის არსებობით.

III. რა ხერხებით აირიდებს მძღოლი ავტომობილის გადაადგილებას მოძრაობის დაკავებული ზოლების ზღვრებში.

1. გადანაცვლების საწინააღმდეგო მხარეს საჭის თვლის მუდმივი შობრუნებებით. 2. საჭის თვლის პერიოდული მოხვევით ორივე მხარეს.

IV. ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის გაზრდით, რომელიც იმყოფება უკიდურეს მარჯვენა ზოლზე, მანძილი ავტომობილის ძარადახ ბორტის ქვამდე

1. შეიძლება დარჩეს შეუცვლელი. 2. ყოველთვის რეკომენდებულია გაიზარდოს. 3. შეიძლება შემცირდეს, თუ ტროტუარზე არაა ქვეითად მოსიარულენი

V. რომელი ფაქტორები უნდა გაითვალისწინოს მძღოლმა ბორტის ქვიდან უკიდურეს მარჯვენა ხაზზე მოძრავ პირველ ავტომობილამდე მანძილის არჩევისას?

1. სავალი ნაწილის საფარის სახე და მდგომარეობა. 2. მწვანე ნარგავები ტროტუარზე. 3. ტროტუარისა და სავალი ნაწილის განათებულობა. 4. ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორი.

მოძრაობის სიჩქარე. ინტერვალები და დისტანციები

დავალება 3

I. მოძრაობის უსაფრთხოების პირობებს უმეტესად უზრუნველყოფს, როცა მძღოლი ნაკადში მოძრაობს (გარდა განაპირა მარცხენა ზოლისა)...

1. ნაკადის სიჩქარეზე მაღალი სიჩქარით. 2. ნაკადის სიჩქარის ტოლი სიჩქარით. 3. ნაკადის სიჩქარეზე ნაკლები სიჩქარით.

წაიკითხეთ ექსპერიმენტის აღწერა, გაანალიზეთ მოძრაობის სიჩქარის გავლენა გარბენის საერთო დროზე. ორი ერთნაირი *A* და *B* ავტომობილების მძღოლებმა მიიღეს დავალება შეესრულებინათ 1500 კმ სიგრძის მარშრუტი. *A* ავტომობილის მძღოლს უნდა ევლო მაქსიმალურად შესაძლებელი სიჩქარით საგზაო მდგომარეობიდან გამომდინარე, ისე რომ არ დაერღვია მოძრაობის სხვა წესები. *B* ავტომობილის მძღოლი დაავალდებულეს ემოძრავა საერთო რეჟიმით. *A* და *B* ავტომობილები აღჭურვილი იყო სიჩქარის, დამუხრუჭებისა და გაქანების რიცხვის რეგულირების აპარატურით. *A* ავტომობილის მძღოლმა, ცდილობდა რა ჩქარა გაევლო ტრასა, ცალკეულ მონაკვეთებზე განავითარა სიჩქარე 150 კმ/სთ-მდე. გზაზე ფიქსირებულ იქნა 1300-მდე დამუხრუჭება და 2000-ზე მეტი გასწრება. მას გაუსწრო 13 ავტომობილმა. *B* ავტომობილის მძღოლი მოძრაობდა არაუშემტეს 110 კმ/სთ სიჩქარით, შეასრულა 650-მდე გასწრება, მას გაუსწრო 140-მდე ავტომობილმა.

II. თქვენი აზრით რამდენი დრო დაკარგა *A* ავტომობილის მძღოლმა?

1. 12 სთ. 2. 15 სთ. 3. 18 სთ. 4. 20 სთ. 5. 25 სთ. -

III რამდენით მეტი დრო დაკარგა *B* ავტომობილის მძღოლმა ამ მონაკვეთის დაძლევაზე, ვიდრე *A* მძღოლმა?

1. 5 სთ-ით. 2. 3 სთ-ით. 3. 2 სთ-ით. 4. 1 სთ-ით. 5. 0,5 სთ-ით.

IV. „მოგებული დრო“ გაღარბენის საერთო დროის რამდენ ნაწილს შეადგენს?

1. 20%-ს. 2. 10%-ს. 3. 5%-ს. 4. 2,5%-ს.

დავალება 4

I. 55-ე ნახ-ზე რომელი ციფრითაა აღნიშნული ინტერვალი?

II. რეკომენდებული მინიმალური ინტერვალი ერთი გზით მოძრაავ ავტომობილებს შორის ტოლია

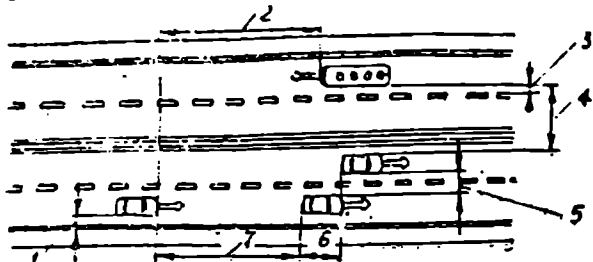
1. 0,5 მ-ის. 2. 1 მ-ის. 3. 1,5 მ-ის. 4. 2,0 მ-ის. 5. 2,5 მ-ის.

III. ავტომობილებს შორის რომელი ინტერვალია ყველაზე უფრო სახიფათო?

- 1 1,5—2, მ. 2. 2—2,5 მ 3. 2,5—3 მ. 4. 3—3,5 მ.

IV. დიდი ინტერვალის ყველაზე სახიფათო შედეგს წარმოადგენს...

1. ტრანსპორტის მოძრაობის რიგის რაოდენობის შემცირება.
2. გზის ვაჰტარიანობის შემცირება.
3. წინდაუხედავი მძღოლის შესვლა რიგებს შორის.



ნახ. 55. დისტანციები და ინტერვალები სატრანსპორტო საშუალებებს შორის

V. მოძრაობის სიჩქარე როგორ გავლენას ახდენს მძღოლის მიერ მოძრაობის ინტერვალის შერჩევაზე?

1. რაც უფრო მაღალია სიჩქარე, ინტერვალი მით უფრო დიდი უნდა იყოს.

2. რაც უფრო მაღალია სიჩქარე, ინტერვალი მით უფრო ნაკლები უნდა იყოს.

დავალება 5

I. რომელი ციფრებითაა აღნიშნული დისტანცია 55-ე ნახ.-ზე?

II. რომელ ფაქტორებზეა დამოკიდებული დისტანცია?

1. სიჩქარეზე. 2. გზის მდგომარეობაზე, ხილვადობაზე, ატმოსფერულ პირობებზე. 3. მძღოლის რეაქციაზე. 4. ყველა ზემოჩამოთვლილ ფაქტორზე.

III. რისი ტოლია უმცირესი რეკომენდებული დისტანცია, რომელიც უზრუნველყოფს უსაფრთხოებას ავტომობილის 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისას დასახლებულ პუნქტს გარეთ, მშრალ გზებზე, კარგი ხილვადობის პირობებში?

1. 30 მ-ის; 2. 45 მ-ის; 3. 60 მ-ის; 4. 90 მ-ის. 5. 120 მ-ის.

IV. რისი ტოლია უმცირესი რეკომენდებული დისტანცია, რომელიც უზრუნველყოფს უსაფრთხოებას ავტომობილის 50 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისას დასახლებულ პუნქტებში ინტენსიური მოძრაობით?

1. 20 მ-ის; 2. 25 მ-ის; 3. 40 მ-ის; 4. 60 მ-ის; 5. 75 მ-ის.

V. ციცაბო აღმართებზე და დაღმართებზე დისტანცია...

1. შეიძლება დავტოვოთ უცვლელად სწორ აღგილებზე მოძრაობასთან შედარებით. 2. უნდა გაიზარდოს 2—3-ჯერ; 3. უნდა შემცირდეს 2-ჯერ. 4. უნდა გაიზარდოს 4—5-ჯერ.

**საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებასთან ახლოს მდებარე
პასაჟალი. მოსახვევები. მანევრირება გზის ვიწრო
მონაკვეთებზე**

დავალება 6

I საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებასთან ახლოს გავლისას რა ქმნის მთავარ საფრთხეს?

1. ქვეითად მოსიარულეთა დიდი რაოდენობა, რომლებიც გადადიან გზის სავალ ნაწილზე გაჩერების ახლოს. 2. სავალი ნაწილის დავიწროება გაჩერებული ტრანსპორტით (ავტობუსებით ან ტროლეიბუსებით). 3. დათვლიერების მკვეთრი შეზღუდვა. 4. დაბრკოლება საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის გაჩერებიდან ვასელის მოქნეტში.

II. რა შემთხვევაში წარმოიშობა ქვეითად მოსიარულეზე დაჯახების დიდი საფრთხე საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის გაჩერების ზონაში?

1. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის ორზოლიანი გზის (რომელსაც თითო ზოლი აქვს თითოეული მიმართულებით მოძრაობისათვის) უკიდურეს სავალ ნაწილზე გაჩერებისას. 2. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის მრავალზოლიანი გზის (ორი და მეტზოლიანი თითოეული მიმართულებით მოძრაობისათვის) უკიდურეს სავალ ნაწილზე გაჩერებისას: 3. საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის გაჩერებისას სპეციალურად აღჭურვილ მოედნებზე, რომლებიც გატანილია ძირითადი სავალი ნაწილის საზღვარზე.

III. როგორი მანევრია ყველაზე უფრო უსაფრთხო?

1. გაჩერებაზე მდგარი სამარშრუტო ავტობუსის შემოვლა. 2. სამარშრუტო ავტობუსის გასწრება მას შემდეგ, როცა ის ადგილიდან დაიძრება. 3. სამარშრუტო ავტობუსის გასწრება 20 მ-ით ადრე გასწრების დამთავრებამდე.

IV. მძღოლისათვის, რომელიც უცდის მგზავრთა ჩახხდომის დამთავრებას ტრამვაიში, რომელ მომენტშია რეკომენდებული მოძრაობის განახლება, როცა დასაჯდომი მოედანი მდებარეობს სავალი ნაწილის შუაში?

1. მგზავრთა ტროტუარიდან დასაჯდომ მოედანზე და მოედნიდან ტროტუარზე გადასვლის შემდეგ. 2. მგზავრთა ტრამვაიდან ჩამოს-

ვლის შემდეგ. 3. შესასვლელი და გამოსასვლელი კარების დაკეტვის მომენტში. 4. ტრამვაიში მგზავრთა შესვლის შემდეგ.

დავალბა 7

მოხვევის უსაფრთხოდ შესრულებისათვის მძღოლმა სწორად უნდა აიჩიოს სიჩქარე, რომლის დროსაც ავტომობილი არ უნდა მოცურდეს ან არ გადაბრუნდეს.

I. რომელ ჩამოთვლილ ფაქტორებზე არაა დამოკიდებული მოცურება ან გადაბრუნება?

1. სიძიმის ცენტრის სიმაღლეზე. 2. მოხვევის რადიუსზე. 3. ავტომობილის ლიანდზე. 4. გზის საფარის სახესა და მდგომარეობაზე; 5. ავტომობილის მასაზე. 6. პროტექტორის სახეზე. 7. პროტექტორის მდგომარეობაზე.

II. მოხვევა რეკომენდებულია ძრავას...

1. მუდმივი სიჩქარით. 2. შენელებით. 3. აჩქარებით.

III. დაწეულ გადაცემაზე გადასვლა, რომელიც განპირობებულია მოსახვევში სიჩქარის დაწევით, რეკომენდებულია შესრულდეს...

1. მოხვევის წინ. 2. მოხვევის შუაში. 3. მოხვევის ბოლოს.

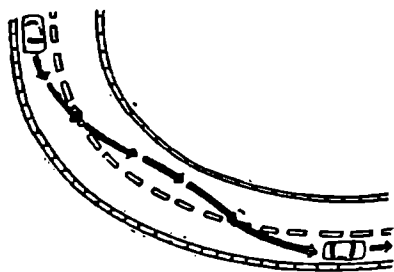
IV. ცდილობს რა შეამციროს ცენტრიდანული ძალა, მძღოლი ასრულებს მოხვევას ტრეპტორიით, რომელიც ნაჩვენებია 56-ე ნახ-ზე. მოხვევის შესრულების მოცემული ხერხი წარმოადგენს...

1. დასაშვებს, როცა შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე სატრანსპორტო საშუალებები არაა. 2. დასაშვებს, თუ მოძრაობის თითოეულ მიმართულებაში არის არანაკლებ ორი ზოლი მოძრაობისათვის. 3. დაუშვებულს ყველა შემთხვევაში. 4. დაუშვებულს, როცა არის საგზაო ნიშანი „მოხვევა აკრძალულია“.

V. ჩამოთვლილი მოქმედებებიდან რომელი არაა რეკომენდებული შევასრულოთ მოხვევისას?

1. დამუხრუჭება. 2. გადაბმულობის გამორთვა. 3. გადაცემის გადართვა.

4. საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე მდოვრე დაჭერა.



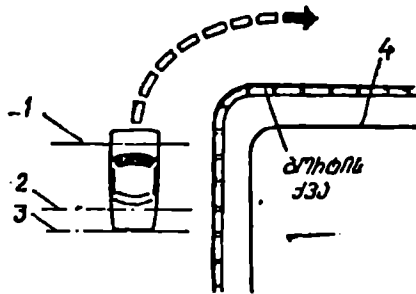
ნახ. 56. მოსახვევში მოძრაობის ტრეპტორია

დავალემა 8

I. თვლებით ტროტუარის ბორტის ქვაზე დაჯახების ასაცილებლად (იხ. ნახ. 75) და ავტომობილის შეძლებისდაგვარად მარჯვენა მხარეს წასაყვანად მძღოლმა მარჯვნივ მოხვევისას უნდა დაიწყოს საჭის თვის მობრუნება იმ მომენტში, როცა...

1. წინა თვლების ღერძი 1 უსწორდება ბორტის ქვას. 2. უკანა თვლების ღერძი 2 უსწორდება ბორტის ქვას. 3. უკანა ბორტის კიდე 3 უსწორდება ბორტის ქვას. 4. ღერძი 2 უსწორდება ტროტუარის საზღვარს 4.

II. უკანა სვლით შესვლისას თაღში, რომელიც მდებარეობს გზის ვიწრო მონაკვეთზე (ნახ. 58), საჭიროა მოძრაობა ტრანექტორიით, რომელიც ნაჩვენებია ნახ.-ზე...



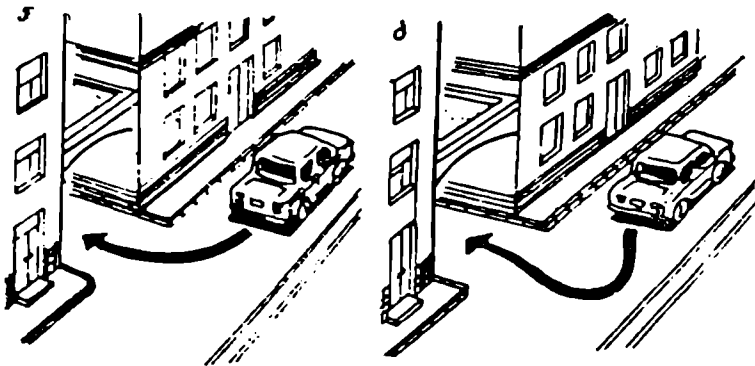
ნახ. 57. მარჯვნივ მოხვევა

1. 58, ა, 2. 58, ბ,

III. უკან სვლით შემოსვლისას (ნახ. 58) განსაკუთრებული ყურადღება შეიძლება მიექცეს თავისუფალ გავლას

IV. წინ სვლით შესვლისას თაღში, რომელიც მდებარეობს საწინააღმდეგო მხარეზე (ნახ. 59), განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს თავისუფალ გავლას

1. ავტომობილის წინა მარცხენა ნაწილით. 2. ავტომობილის წინა

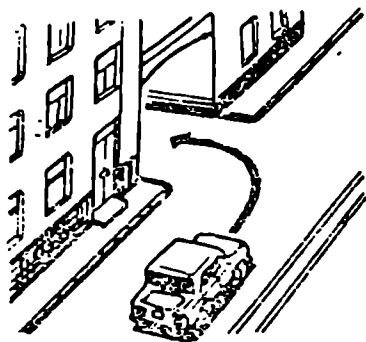


ნახ. 58. თაღში უკან სვლით შემოსვლის სქემა

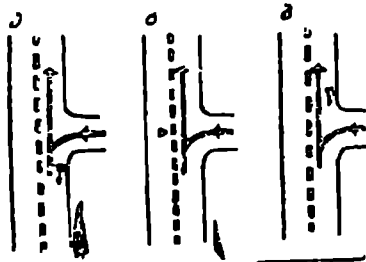
მარჯვენა ნაწილით, 3. ავტომობილის უკანა მარცხენა ნაწილით. 4. ავტომობილის უკანა მარჯვენა ნაწილით.

V. ვიწრო კიშკრიდან გამოსვლისას დაკვირვება უარესდება. რომელ ნახაზზეა სწორად ნაჩვენები წრეებით დამხმარის ადგილსამყოფელი, რომელიც დაკვირვებას ახდენს გამოსვლის უსაფრთხოებაზე?

1. მე-60, ა ნახ-ზე. 2. მე-60, ბ ნახ-ზე. 3. მე-60, გ ნახ-ზე.



ნახ. 59. წინ სვლით თაღში შესვლის სქემა



ნახ. 60. დაკვირვების მდებარეობა, რომელიც აკვირდება უსაფრთხო მოძრაობას ვიწრო კიშკრიდან უკან სვლით გამოსვლისას

დავალბა 9

მთის გზების სერპანტინები (ნახ. 61) აღინიშნება მნიშვნელოვანი დამრეცი მოსახვევებით, რომლებიც განლაგებულია ციკაბო აღმართებზე. გზის ამ მონაკვეთებზე გავლისას საჭის თვლის სრული მობრუნებაც კი შეიძლება აღმოჩნდეს არასაკმარისი იმისათვის, რომ გავიაროთ მოსახვევები შემხვედრი მოძრაობის ხაზზე გამოსვლის გარეშე.

I. ავტომობილის მოძრაობის რომელი ტრაექტორიაა სერპანტინებზე უსაფრთხო?

1. რომელიც ნაჩვენებია 61-ე, ბ ნახ-ზე. 2. რომელიც ნაჩვენებია 61-ე, გ ნახ-ზე.

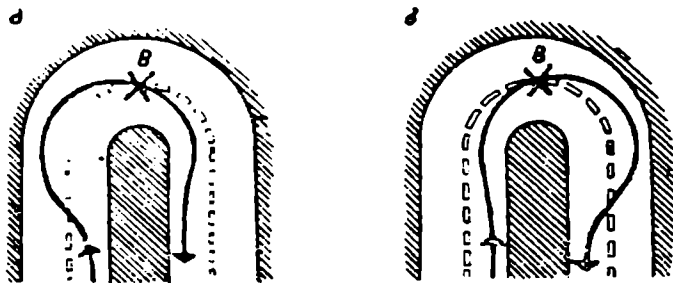
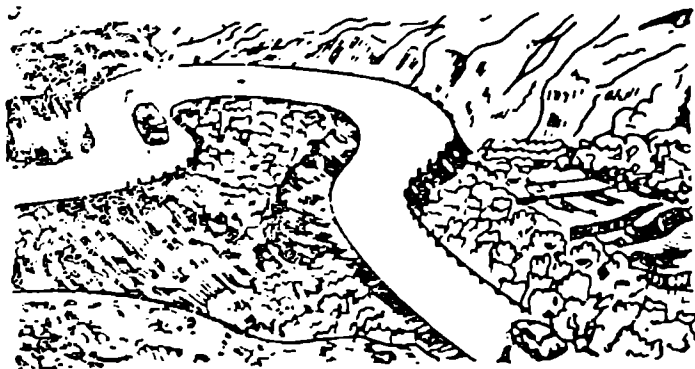
II. სერპანტინებზე მოძრაობისას დაბალ გადაცემაზე გადასვლა და დამუხრუჭების შეწყვეტა რეკომენდებულია...

1. მანამდე, ვიდრე ავტომობილი შეეკ სერპანტინზე. 2. ავტომობი-

ლის სერპანტინის შუა ნაწილში სვლის მომენტში. 3. ავტომობილის გზის სწორხაზოვან მონაკვეთზე გამოსვლის მომენტში.

III. ავტომობილის სვლის მდგომარეობის მომენტში, რომელიც აღნიშნულია *B* ასოთი (ნახ. 61), რეკომენდებულია...

1. მსუბუქად აეუშვათ საწვავის მიწოდების მუხრუჭი. 2. ნუ შეეცვლით საწვავის მიწოდების მუხრუჭის მდგომარეობას. 3. მსუბუქად დავაჭიროთ საწვავის მიწოდების მუხრუჭზე.



ნახ. 61. სერპანტინის გავლა

IV. 61-ე, ა ნახ-ზე ნაჩვენებია ორი ავტომობილიდან რომელი უფრო ადვილად მოუხვევს სერპანტინზე?

1. *F* ავტომობილი. 2. *D* ავტომობილი.

V. თუ მძღოლი უახლოვდება თითოეული მიმართულებით მოძრაობის ერთი ზოლის მქონე მთის გზის მკვეთრ მოსახვევს, მოსახვევში ხედავს ავტომობილს, რომელიც მოძრაობს შემხვედრი მიმართულებით ხრამის პირას, რეკომენდებულია...

1. სიჩქარის შენელება და მოსახვევში აქცევა. 2. გაჩერება და მოძრაობის გაგრძელება შემხვედრი ავტომობილის მიერ მოსახვევის გაღლის შემდეგ.

გაჩერება და დგომა

დავალება 10

I. ავტომობილის ტროტუართან გაჩერებისას რეკომენდებულია, რომ მანძილი საბურავების გვერდულადან ბორტის ქვემდე არ აღემატებოდეს

5 სმ-ს. 2. 30 სმ-ს. 3. 50 სმ-ს. 4. 70 სმ-ს.

II. რომელი ხერხი უზრუნველყოფს ავტომობილის მარჯვენა მხარეს გაჩერების შემდეგ მძღოლის სავალ ნაწილზე გამოსვლის მეტ უსაფრთხოებას?

1. ნელა გავალოთ კარები, გამოვიდეთ სავალ ნაწილზე და გავიხედოთ მარცხნივ. 2. სრულად გავალოთ კარები, პატარა პაუზის შემდეგ გამოვიდეთ სავალ ნაწილზე. 3. შევხედოთ უკან ხედვის სარკეს, თუ დაბრკოლება არაა ახლოს, გავალოთ კარები და გამოვიდეთ სავალ ნაწილზე. 4. შევხედოთ უკან ხედვის სარკეს, გამოვალოთ კარები და მსუბუქად გავაქანოთ; დაბრკოლება როცა არაა, გავალოთ მთლიანად და გამოვიდეთ სავალ ნაწილზე.

III. სწორ გზაზე გაჩერებისას მსუბუქი ავტომობილის მძღოლი გამოვიდა სალონიდან და გაემართა საბარგულისაკენ, რომ ამოელო საჭირო იარაღი. ამ შემთხვევაში აუცილებელია ავტომობილის საჩივრებელი მუხრუჭით დამუხრუჭება?

1. კი. 2. არა.

IV. ვალდებულია თუ არა მძღოლი, გააჩერებს რა სადგომზე სატრანსპორტო საშუალებას, ასწიოს კაბინის (ან სალონის) მინები?

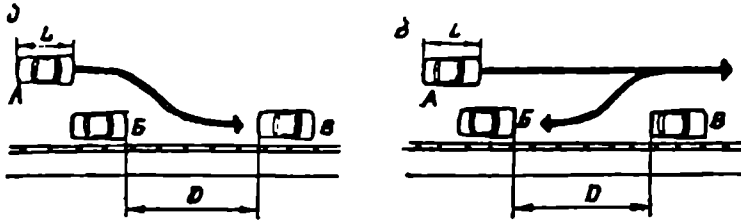
1. არაა ვალდებული. 2. ვალდებულია ასწიოს მხოლოდ წინა მარცხენა მინა. 3. ვალდებულია ასწიოს ყველა მინა.

V. მარჯვენა გზისპირზე სატრანსპორტო საშუალების გაჩერებისას მძღოლი

1. შეიძლება შევიდეს გზისპირზე მხოლოდ მარჯვენა თვლებით. 2. შეიძლება გააჩეროს სატრანსპორტო საშუალება ისეთ მდგომარეობაში, როცა უკანა თვლები გაჩერებულია სავალ ნაწილზე. 3. შეიძლება სატრანსპორტო საშუალება გააჩეროს ისე, რომ არ სცდებოდეს გზისპირის ზღვარს.

I. რომელ ნახ-ზეა ნაჩვენები სადგომზე ავტომობილის დაყენების ხერხი, რომელიც უზრუნველყოფს A ავტომობილის შემოვლას B და B ავტომობილებს შორის მცირე მანძილის დროს?

1. 62-ე, ა ნახ-ზე. 2. 62-ე, ბ ნახ-ზე.



ნახ. 62. სადგომზე დაყენების ხერხები

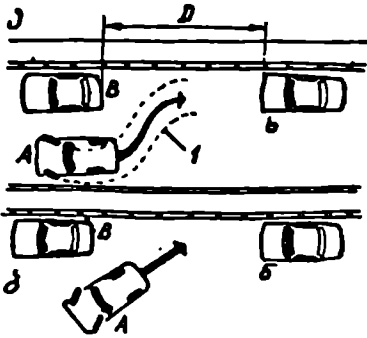
II. უკან სვლით მოძრაობისას (ნახ. 63, ა), რა მდგომარეობაში უნდა დაიწყო ავტომობილის მძღოლმა საკის მობრუნება მარჯვნივ?

1. იმ მდგომარეობაში, რომლის დროსაც A ავტომობილის უკანა ხიდის ღერძი გაუსწორდება B ავტომობილის წინა თვლების ღერძს.
2. იმ მდგომარეობაში, რომლის დროსაც A ავტომობილის უკანა ხიდის ღერძი გაუსწორდება B ავტომობილის უკანა კიდეს.
3. მდგომარეობაში, რომლის დროსაც A ავტომობილის უკანა ხიდის ღერძი გაუსწორდება B ავტომობილის უკანა ხიდის ღერძს.

III. უკან სვლით მოძრაობისას, რა მდგომარეობაში უნდა დაიწყო A ავტომობილის მძღოლმა თვლის სწრაფად ამობრუნება მარცხნივ უარამდე?

1. მდგომარეობაში, რომლის დროსაც A ავტომობილის წინა თვლის ღერძი მდებარეობს დაახლოებით B ავტომობილის შუაგულის პირდაპირ.
2. მდგომარეობაში, რომლის დროსაც A ავტომობილის წინა მარჯვენა თვლის ღერძი მდებარეობს დაახლოებით B ავტომობილის უკანა ხიდის ღერძის საწინააღმდეგოდ.
3. მდგომარეობაში, რომლის დროსაც A ავტომობილის წინა მარცხენა თვლის ღერძი მდებარეობს დაახლოებით B ავტომობილის უკანა ბამპერის პირდაპირ.

IV. B და B ავტომობილებს შორის D მანძილი ერთნახევარჯერ მეტია A ავტომობილის სიგრძეზე. შეიძლება კი A ავტომობილი და-



ნახ. 63. ავტომობილის დაყენება სადგომზე უკან სვლით მოძრაობისას: A — ავტომობილის წინა თვლების მოძრაობის ტრაექტორია

ვაყენოთ სადგომზე B და B ავტომობილებს შორის ტროტუარის პარალელურად, ბორტის ქვესთან მჭიდროდ?

1. შეიძლება მხოლოდ იმ ხერხით, რომელიც გამოსახულია 62-ე, ა ნახ-ზე.
2. შეიძლება მხოლოდ იმ ხერხით, რომელიც გამოსახულია 62-ე, ბ ნახ-ზე.
3. შეიძლება ორივე ხერხით.
4. არ შეიძლება არც ერთი ნაჩვენები ხერხით.

დავალება 12

ქანობზე ავტომობილის სადგომში დაყენებისას საჩერებელი მუხრუჭის ბერკეტის დაჭიმვის შემდეგ რეკომენდებულია

1. ჩაერთოთ პირველი გადაცემა, თუ ავტომობილი დატოვებულია აღმართზე.
2. ჩაერთოთ უკან სვლის გადაცემა, თუ ავტომობილი დატოვებულია აღმართზე.
3. ჩაერთოთ პირდაპირი გადაცემა ავტომობილის როგორც აღმართზე, ისე დაღმართზე დაყენებისას.
4. ავტომობილის დაყენების დროს ყველა შემთხვევაში გადაცემის გადართვის ბერკეტი დაეყენოთ ნეიტრალურ მდგომარეობაში.

II. ავტომობილის დაღმართზე დაყენებისას, სადაც არშეიძლება ქვაა. რეკომენდებულია მძლოლმა

1. ავტომობილი დააყენოს არშეიძლება ქვის პარალელურად: თვლები გააჩეროს პირდაპირ.
2. ავტომობილი დააყენოს სავალი ნაწილის ნაპირას კუთხეში, მიაბჯენს რა წინა თვლებს არშეიძლება ქვას.
3. ავტომობილი დააყენოს არშეიძლება ქვის პარალელურად, გაჩერების წინ მკვეთრად მოაბრუნოს საჭე და წინა თვლები მიაჭიროს არშეიძლება ქვას.

III. სატრანსპორტო საშუალების დატოვებისას მძლოლმა უნდა გამორთოს ანთება და აილოს გასაღები . . .

1. ყველა შემთხვევაში.
2. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ახლოსაა სხვა პირთა სატრანსპორტო საშუალებები.
3. მხოლოდ მაშინ, თუ სატრანსპორტო საშუალებებში არ არიან მგზავრები.
4. იმ შემთხვევაში,

თუ მძღოლს არ შეუძლია თვალყური ადევნოს სატრანსპორტო საშუალებას.

IV. თუ ავტომობილს აქვს ძვრასაწინალო მოწყობილობა, ავტომობილის დატოვებისას მძღოლმა უნდა .

1. ისარგებლოს მოწყობილობით ყველა შემთხვევაში. 2. შეიძლება ჩართოს მოწყობილობა ცალკეულ შემთხვევაში, თავის შეხედულებებისანებრ.

ბ ა ს წ რ მ ბ ა

დავალება 18

I. როგორია გასწრების განმასხვავებელი ნიშნები?

1. გამოსვლა დაკავებული რიგიდან. 2. ერთი სატრანსპორტო საშუალების მეორეზე წინსწრება, პარალელურ რიგში მოძრაობისას. 3. ერთმანეთის მიყოლებით მოძრავ ავტომობილებს შორის დისტანციის ცვლა. 4. ერთი სატრანსპორტო საშუალების მიერ მეორის გასწრება, დაკავებული რიგიდან გამოსვლასთან დაკავშირებით.

II. გასწრების შესრულების პროცესში შეიძლება გამოვყოთ ორი ფაზა: ა) სიტუაციის შეფასება და გადაწყვეტილების მიღება გასწრებაზე. ბ) დაკავებული რიგიდან გამოსვლა, წინსწრება და დაბრუნება თავის რიგში. გასწრების ხანგრძლივობა საკვიროა შევამციროთ... შეკვეცის ხარჯზე.

1. ა ფაზის. 2. ბ ფაზის. 3. ა და ბ ფაზის

III. უმეტეს შემთხვევაში გასწრება სასურველია შევასრულოთ. როცა ჩართულია

1. მეორე გადაცემა. 2. მესამე გადაცემა. 3. პირდაპირი გადაცემა.

IV. გასწრებისას მძღოლი, გაქანდება რა, გამოდის დაკავებული ზოლიდან და გადაინაცლებს მოძრაობის მარცხენა ზოლზე (გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ნებადართულია მარჯვენა გასწრება). როგორ რეჟიმშია რეკომენდებული ავტომობილის მოძრაობა, რომელიც ასრულებს გასწრებას მარცხენა ზოლზე წყობის შეცვლის შემდეგ?

1. მუდმივი სიჩქარით. 2. აჩქარებით. 3. შენელებით.

V. რეკომენდებულია თუ არა თავის შეკავება გასწრებისაგან, თუ მანევრის პროცესში აუცილებელია სიჩქარის გადიდება... მეტად..

1. 30%-ზე. 2. 40%-ზე. 3. 50%-ზე. 4. 60%-ზე.

დავალემა 14

მარცხნივ გასწრებისას მძღოლი ასრულებს მოქმედებას, რომელიც აღნიშნულია.....

I. ციფრებით II. ციფრებით.... III. ციფრებით.... IV. ციფრებით.... V. ციფრებით.....

1. გამოსვლა მარცხენა ზოლზე. 2. მოხვევის მარცხენა მაჩვენებლის ჩართვა. 3. მოხვევის მარცხენა მაჩვენებლის ამორთვა და მარჯვენა მაჩვენებლის ჩართვა. 4. გასწრებული სატრანსპორტო საშუალების წინსწრება. 5. მარჯვენა ზოლზე წყობის შეცვლა.

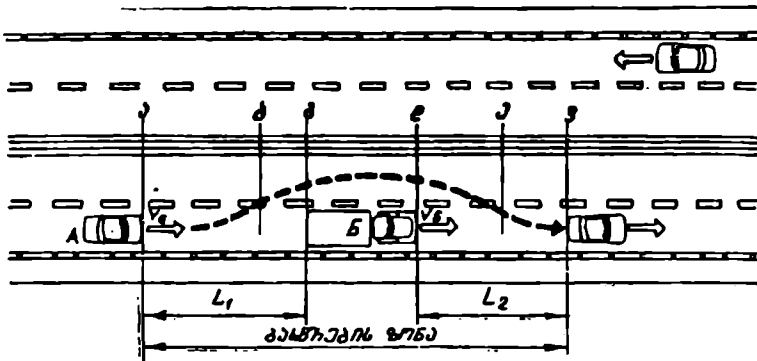
გამოტოვებულ ადგილებში მიუთითეთ ციფრები, რომელიც შეესაბამება შერჩეული პასუხების ნომრებს.

დავალემა 15

I. როგორი უმცირესი L_1 მანძილის (ნახ. 64) დაცვაა რეკომენდებული ავტომობილებს შორის გასწრების დაწყების წინ?

1. 5 მ. 2. 10 მ. 3. 15 მ. 4. 20 მ.

II. როგორი L_2 მანძილის დაცვაა რეკომენდებული A ავტომობილის მძღოლის მიერ (ნახ. 64) გასწრებისას?



ნახ. 64.

1. 25—30 მ. 2. 15—20 მ. 3. 5—10 მ.

III. გასწრებისას უნდა ვეცადოთ გასწრების ზონის სიგრძის შემცირებას...

1. L_1 სიგრძის შემცირებით. 2. L_2 სიგრძის შემცირებით. 3. გასასწრები და გამსწრები ავტომობილების სიჩქარის სხვაობის გადიდებით.

IV. B ავტომობილი მოძრაობს 30 კმ/სთ სიჩქარით (ნახ. 66). A ავტომობილის სიჩქარე, რომელიც უსწრებს, 60 კმ/სთ-ია. რას უდრის გასწრების ზონის სიგრძე?

1. 60 მ-ს. 2. 80 მ-ს. 3. 100 მ-ს. 4. 120 მ-ს. 5. 160 მ-ს.

V. თუ გამსწრები ავტომობილის სიჩქარე დარჩება ადრინდელი (60 კმ/სთ), ხოლო გასასწრები ავტომობილისა გაიზრდება 50 კმ/სთ-მდე, გასწრების ზონის სიგრძე შეადგენს...

1. 120 მ-ს. 2. 180 მ-ს. 3. 240 მ-ს. 4. 300 მ-ს. 5. 480 მ-ს.

დავალემა 16

მარცხნივ გასასწრებად (იხ. ნახ. 64) A ავტომობილის მძღოლი აუცილებლად უნდა დარწმუნდეს, რომ მოძრაობის ზოლი, რომელზედაც მას განზრახული აქვს გამოვლა, თავისუფალია საკმაო მანძილზე და იგი თავისი მანევრით არ შეუქმნის დაბრკოლებას ამ ზოლზე მოძრაე სატრანსპორტო საშუალებებს.

I. როცა დარწმუნდება უსაფრთხოებაში და მიიღებს გასწრებაზე გადაწყვეტილებას, A ავტომობილის მძღოლმა უნდა...

1. ჩართოს მოხვევის მარცხენა შუქური მაჩვენებელი და დაუყოვნებლივ დაიწყოს გადანაცვლება მარცხენა ზოლზე. 2. ჩართოს მოხვევის მარცხენა შუქური მაჩვენებელი და გააგრძელოს მოძრაობა სწორხაზოვანი მიმართულებით.

II. მოხვევის მარცხენა მაჩვენებელი შეიძლება ჩავრთოთ იმ მომენტამდე, როდესაც A ავტომობილი დაიკავებს მდგომარეობას, რომელიც აღნიშნულია ასოებით.....

1. ა. 2. ბ. 3. დ. 4. ე.

III. მძღოლმა მოხვევის მარცხენა მაჩვენებელი უნდა გადართოს მარჯვენაზე, როცა ავტომობილი იმყოფება იმ მდგომარეობაში, რომელიც აღნიშნულია ასოებით

1. დ. 2. ე.

IV. მოხვევის მაჩვენებელი საჭიროა გამოვრთოთ, როცა ავტომობილი დაიკავებს იმ მდგომარეობას, რომელიც აღნიშნულია ასოებით...

1. ე. 2. ვ.

V. მოსახვევების შესაბამისი მაჩვენებლების ჩართვის მიზნით გამაფრთხილებელი სიგნალები უნდა მიეწოდოს გამსწრები ავტომობილის მძღოლებს....

1. მხოლოდ გზის იმ მონაკვეთებზე გასწრებისას, სადაც შეზღუდულია ხილვადობა. 2. მხოლოდ სიბნელეში. 3. იმ შემთხვევაში, როცა გამსწრები ავტომობილის მძღოლი არაა დარწმუნებული, რომ მისი მანევრი დროულად იქნება აღქმული გასასწრები ავტომობილის მძღოლის მიერ. 4. უკლებლივ ყველა შემთხვევაში.

დავალება 17

I. გასწრება სახიფათოა, უპირველეს ყოვლისა, როცა...

1. გამსწრებმა ავტომობილმა უნდა განავითაროს ზღვრული სიჩქარე. 2. წარმოიქმნება სიჩქარის მკვეთრად გაზრდის აუცილებლობა — ინტენსიური გასწრების. 3. მნიშვნელოვნად უარესდება დაკვირვება მოძრაობის მიმართულებით.

II. ძირითადი პასუხისმგებლობა გასწრების შედეგებზე ეკისრება....

1. გასასწრები სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს. 2. გამსწრები სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს.

III. თუ ავტომობილის მძღოლი, რომლის გასწრებაც თქვენ გაზრახული გაქვთ, მკვეთრად და უეცრად ცვლის მოძრაობის სიჩქარეს, ხშირად იცვლის წყობას ან გადაინაცვლებს ერთი ზოლის ზღვრებში, რეკომენდებულია...

1. ბგერითი სიგნალის ყურადღების მიქცევას და შემდეგ გასწრება. 2. სინათლის ფარების გადართვა და გასწრება შეძლებისამებრ სიჩქარეებში დიდი განსხვავებით. 3. გასწრებისაგან თავის შეკავება.

IV. წყობის შეცვლის დაწყება მოძრაობის მეზობელ ხაზზე გამოსვლისათვის რეკომენდებულია, როცა მანძილი გასასწრებ ავტომობილამდე (მეტრობით) რიცხობრივად ტოლია

1. 0,5 მ-სი. 2. 1 მ-სი. 3. 1,5 მ-სი. 4. 2 მ-სი.

მ არის ავტომობილის სიჩქარე კმ/სთ-ობით.

დავალება 18

I. შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე გამოსვლით გასწრებისას იქმნება გამსწრები ავტომობილის შუბლა შეჯახების საშიშროება შემხვედრ ზოლზე მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებასთან. მძღოლმა, რომელსაც განზრახული აქვს გასწრება, როგორ შემთხვევაში შეიძლება დაათვალღიეროს შემხვედრი ზოლი დიდ მანძილზე?

1. ერთმანეთის მიმართ მკიდროდ და ერთი მიმართულებით მოძრავე ავტომობილების მიყოლისას. 2. გაზრდილი დისტანციითა და ერთი მიმართულებით მოძრავე ავტომობილების მიყოლებისას.

II. გასწრების (რომელიც დაკავშრებულია მოძრაობის შემხვედრ ზოლზე გამოსვლასთან) საწყისი ფაზის რომელი ხერხი შეესაბამება მოძრაობის უსაფრთხოების მოთხოვნებს?

1. მძლოლი, რომელსაც განზრახული აქვს გასწრება, გადაინაცვლებს მარცხნივ, დარჩება რა თავისი ზოლის ზღვრებში, ათვალეერებს მოძრაობის შემხვედრ ზოლს. 2. მძლოლი, რომელსაც განზრახული აქვს გასწრება, ავტომობილს გადაიყვანს შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე და ათვალეერებს მას, წინააღმდეგობის გაჩენისას (დასწრების დაწყებამდე) უბრუნდება თავის ზოლს.

III. გამსწრები ავტომობილის მოძრაობის მარცხენა ზოლზე გამოსვლისას, გასასწრები და გამსწრები ავტომობილები მოძრაობენ პარალელური კურსით. ერთობლივი მოძრაობის ფაზა ხანგრძლივობის მიხედვით . . .

1. უნდა იყოს მაქსიმალური. 2. უნდა იყოს მინიმალური. 3. არაა რეკომენტირებული.

IV. თუ გამსწრები ავტომობილის მძლოლმა დაიწყო გასწრება, მაგრამ მოძრაობის სიჩქარეების არასაკმარისი განსხვავების შედეგად ვერ შეძლო მანევრის დამთავრება, გასასწრები ავტომობილის მძლოლმა რეკომენდებულია . . .

1. გაზარდოს მოძრაობის სიჩქარე. 2. იმოძრაოს აღრინდელი სიჩქარით, დაელოდება რა გასწრების დამთავრებას. 3. წავიდეს მარჯვნივ და შეამციროს სიჩქარე, გაუნთავისუფლოს ადგილი გამსწრებ მძლოლს.

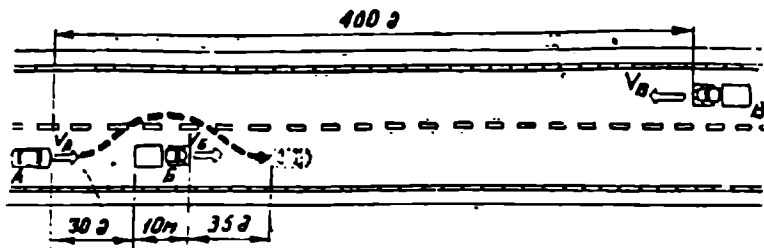
დავალება 19

ავტომობილის მძლოლს (ნახ. 65) განზრახული აქვს B ავტომობილის გასწრება მოძრაობის შემხვედრ ზოლზე გამოსვლით. შემხვედრი მოძრაობის ზოლს უახლოვდება B ავტომობილი, რომლის სიჩქარეა $v_{II} = 70$ კმ/სთ (≈ 20 მ/წმ). A ავტომობილის სიჩქარეა 70 კმ/სთ. გასასწრები B ავტომობილის სიჩქარე $v_{II} = 45$ კმ/სთ (≈ 13 მ/წმ).

I. გასწრების შემთხვევაში როგორი სიჩქარით გადაინაცვლებს A ავტომობილი B ავტომობილთან შედარებით? ორივე ავტომობილის მოძრაობა ითვლება თანაბრად. პასუხებში მიუთითეთ ციფრები, რომ-

ლებიც რიცხობრივად ტოლი იქნება ავტომობილების მოძრაობის შედარებითი სიჩქარეებისა მ/წთ-ობით.

II. რა დრო დაჭირდება A ავტომობილის მძღოლს გასწრებას შესასრულებლად?



ნახ. 65. გასწრება მოძრაობის შემხვედრ ზოლზე გამოსვლით

1. 4 წთ. 2. 6 წთ. 3. 8 წთ. 4. 10 წთ. 5. 15 წთ.

III. რა მანძილს გაივლის A ავტომობილი ამ დროში?

1. 80 მ-ს. 2. 120 მ-ს. 3. 160 მ-ს. 4. 200 მ-ს. 5. 300 მ-ს.

IV. რა მანძილს გაივლის B ავტომობილი იმ დროში, რომელიც აუცილებელია A ავტომობილისათვის გასასწრებად?

1. 80 მ-ს. 2. 120 მ-ს. 3. 160 მ-ს. 4. 200 მ-ს. 5. 300 მ-ს.

V. რა ფაქტორები განსაზღვრავს გასწრების უსაფრთხოებას ამ შემთხვევაში?

1. B ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარე. 2. A და B ავტომობილების სიჩქარეების სხვაობა. 3. მხოლოდ მანძილი A და B ავტომობილებს შორის გასწრების დაწყებამდე. 4. A და B მიახლოებულ ავტომობილებს შორის მანძილი A ავტომობილის მძღოლის მიერ გასწრების მომენტში.

VI. თუ A ავტომობილის მძღოლი არაა დარწმუნებული გასწრების უსაფრთხოებაში, მან...

1. თავი უნდა შეიკავოს გასწრებისაგან. 2. გაუსწროს ავტომობილებს მინიმალური ინტერვალით. 3. გაუსწროს მეტად მაღალი სიჩქარით.

VII. ამ შემთხვევაში A ავტომობილის გასწრება წარმოადგენს...

1. უსაფრთხოსა და დასაშვებს. 2. სახიფათოსა და დაუშვებელს.

I. გასწრების უფრო უსაფრთხო პირობების შექმნისათვის გასასწრები ავტომობილის მძღოლმა გასწრებაზე სიგნალის მიღების შემდეგ რეკომენდებულია

1. გაიწიოს მარჯვნივ. 2. შეამციროს მოძრაობის სიჩქარე. 3. მოიქნიოს მარცხენა ხელი.

II. გასასწრები ავტომობილის მძღოლის რომელი მოქმედება ითვლება გასწრების შესრულების წესის დარღვევად?

1. დამუხრუჭება სხვა სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის გასწრების მომენტში. 2. მარჯვნივ გადანაცვლება (მარცხნივ გასწრებისას). 3. მარცხნივ გადანაცვლება (მარცხნივ გასწრებისას).

III. გასასწრები ავტომობილის მძღოლის როგორი მოქმედება უწყობს ხელს მარცხნივ გასწრების უსაფრთხოების ამაღლებას?

1. გასწრების დაწყების სინგალის მიღების შემდეგ მუდმივი სიჩქარით მოძრაობა. 2. მოხვევის მარჯვენა მაჩვენებლის ჩართვა. 3. ბგერითი სიგნალის ჩართვა. 4. სინათლის ფარების გადართვა.

IV. როგორ უნდა მოიქცეს A გასასწრები ავტომობილის მძღოლი, თუ მან B მძღოლის (რომელსაც განზრახული აქვს მარცხნივ გასწრება) სიგნალის მიღების შემდეგ უეცრად შეამჩნია წინააღმდეგობა, რომელიც ვერ დაინახა B ავტომობილის მძღოლმა?

1. შეამციროს სიჩქარე. 2. გაზარდოს სიჩქარე. 3. ჩართოს მოხვევის მარჯვენა მაჩვენებელი და გადანაცვლოს მარჯვნივ. 4. ჩართოს მოხვევის მარცხენა მაჩვენებელი და დააბრკოლოს გასწრების დაწყება.

V. გასწრება რეკომენდებულია . . .

1. სატრანსპორტო საშუალებებისა, რომლებიც მოძრაობენ მთელი ნაკადის მოძრაობის სიჩქარის ტოლი სიჩქარით. 2. სატრანსპორტო საშუალებებისა, რომლებიც მოძრაობენ მთელი ნაკადის საშუალო სიჩქარეზე ნაკლები სიჩქარით.

მოდრობა გზაჯვარედინებსა და რკინიგზის გადასასვლელეზზე

დავალეზა 21

I. რაზეა დამოკიდებული სატრანსპორტო საშუალებების გავლის რეგითობა არატანაბარი მნიშვნელობის გზების არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე?

1. კატეგორიებზე (ურელსო ან რელსიანი), რომლებსაც მიეკუთვნება სატრანსპორტო საშუალება. 2. გზის სახეობაზე (მთავარი ან მეორეხარისხოვანი), რომელზედაც იყოფება გზაჯვარედინის მიახლოებული სატრანსპორტო საშუალება. 3. გზის სახეობაზე (მთავარი ან მეორეხარისხოვანი), რომელზედაც აპირებს გამოსვლას სატრანსპორტო საშუალება გზაჯვარედინის გავლის შემდეგ.

II. ჩამოთვლილი ნიშნებიდან რომელი მიუთითებს მძლოლს არატოლმნიშვნელობის გზების არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე მიახლოებას?

1. გზები, რომლებიც ქმნიან გზაჯვარედინებს, აქვთ სხვადასხვა საფარი, მაგალითად მოხრეშილი და მოასფალტებული. 2. გზები, რომლებიც ქმნიან გზაჯვარედინებს, აქვთ სხვადასხვა სიგანის სავალი ნაწილი. 3. ერთ-ერთ გზაზე დაყენებულია ნიშანი 5. 1 „ავტომაგისტრალი“. 4. ერთერთი გზა, რომელსაც აქვს ტრამვაის გზა. 5. გზები ქმნიან T-სებრ გზაჯვარედინებს. 6. ყველა გზა, რომლებიც ქმნიან გზაჯვარედინებს და არა აქვთ საფარი. 7. ერთ-ერთი გზა, რომელიც ქმნის გზაჯვარედინს და არა აქვს საფარი.

III. ჩამოთვლილი ნიშნებიდან რომელი მიუთითებს მძლოლს ტოლმნიშვნელობის გზის არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე მიახლოებას?

1. გზები, რომლებიც ქმნიან გზაჯვარედინებს, აქვთ ერთნაირი სიგანის სავალი ნაწილი. 2. გზები, რომლებიც ქმნიან გზაჯვარედინებს, აქვთ ტრამვაის გზა. 3. გზები, რომლებიც ქმნიან გზაჯვარედინებს, არა აქვთ ტრამვაის გზა. 4. ყველა გზა, რომლებიც ქმნიან გზაჯვარედინებს, აქვთ რომელიმე საფარი. 5. არა აქვს პრიორიტეტის ნიშანი. 6. არც ერთი გზა, რომელიც ქმნის გზაჯვარედინს, არ წარმოადგენს ავტომაგისტრალს. 7. გზაჯვარედინები, რომლებიც ორივე მხარეს გაგრძელებულია გზებით.

IV. რაზეა დამოკიდებული სატრანსპორტო საშუალებების გავლის რიგითობა, ტოლმნიშვნელობის გზების გზაჯვარედინებზე?

1. კატეგორიებზე (რელსიანი და ურელსო), რომლებსაც მიეკუთვნება გზაჯვარედინს მიახლოებული სატრანსპორტო საშუალება. 2. სატრანსპორტო საშუალებების გზაჯვარედინის მიმართულებით სვლაზე, რომლებიც იმყოფებიან მთავარ და მეორეხარისხოვან გზებზე. 3. სატრანსპორტო საშუალებების ურთიერთგანლაგებაზე გზაჯვარედინთან მიახლოების დროს. 4. სატრანსპორტო საშუალებების სვლის მიმართულებაზე გზაჯვარედინის გავლას შემდეგ.

V. როგორია უსაფრთხოების ძირითადი ღონისძიებები არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე გავლისას?

1. რეკომენდებული დისტანციის დაცვა. 2. მოძრაობის რიგითობის დაცვა. 3. თავის დროზე გადანაცვლება. 4. მოხვევის მაჩვენებლის დროზე ჩართვა. 4. სიჩქარის თავის დროზე შემცირება.

1 დავალება 22

I. ჩამოთვლილი ნაშნებიდან რომელი მიუთითებს მძღოლს რეგულირებულ გზაჯვარედინებზე მიახლოებას?

1. გზის გაუმჯობესებული საფარი. 2. გზის გაფართოება. 3. მძღოლის მხედველობის არეში ნებისმიერი შუქნიშნისანი გზაჯვარედინის ჭამოჩენა. 4. გზაჯვარედინზე ერთსექციიანი შუქნიშნის არსებობა, რომელსაც აქვს მოციმციმე ყვითელი სიგნალი. 5. გზაჯვარედინზე სამსექციიანი შუქნიშნის არსებობა, რომელშიც რიგრიგობით ირთვება ყველა სიგნალი. 6. გზაზე პრიორიტეტის ნიშნების დაყენება.

II. რაზეა დამოკიდებული გავლის რიგითობა რეგულირებულ გზაჯვარედინებზე?

1. გზაჯვარედინის კონფიგურაციაზე. 2. გზის საფარის სახეობაზე. 3. კატეგორიებზე (რელსიანი ან ურელსო), რომელსაც მიეკუთვნება სატრანსპორტო საშუალება. 4. შუქნიშნის ან მარეგულირებლის სიგნალებზე. 5. პრიორიტეტის ნიშნებზე.

III. როგორ უნდა მოიქცეს მძღოლი, თუ რეგულირებულ გზაჯვარედინზე ავტომობილის მიახლოებისას მწვანე სინგალი გადაირთვება ყვითელზე?

1. გაზარდოს სიჩქარე და გაიაროს გზაჯვარედინზე განზრახული მიმართულებით. 2. ყველა შემთხვევაში გააგრძელოს მოძრაობა აღრინდელი სიჩქარით. 3. ყველა შემთხვევაში ყვითელი სიგნალის ჩარ-

თვის მომენტში დაიწყოს დამუხრუჲება. 4. დაამუხრუჲოს ან არ შეცვალოს სიჩქარე გზაჯვარედინამდე მანძილის ან გასაჩერებელი გზის სიგრძის მიხედვით.

IV. მძღოლისათვის რეგულირებულ გზაჯვარედინებზე მწყანე სიგნალის შემდეგ ყვითლის ჩართვისას ნებადართულია სელა, თუ . . .

1. მანძილი ავტომობილიდან ქვეითად მოსიარულეთა გადასასვლელამდე ყვითელი სიგნალის ჩართვის მომენტში იყო გასაჩერებელ გზაზე მეტი.

2. მანძილი ავტომობილიდან ქვეითად მოსიარულეთა გადასასვლელამდე ყვითელი სიგნალის ჩართვის მომენტში იყო გასაჩერებელ გზაზე ნაკლები.

V. ავტომობილი უახლოედება გზაჯვარედინს, რომელიც რეგულირებულია მწყანე სიგნალჩართული. შუქნიშნით. თუ ავტომობილის მძღოლის შეხედულებით მწყანე სიგნალის შეცვლა ყვითლით ან წითლით შეიძლება მოხდეს ნებისმიერ მომენტში, რეკომენდებულია . . .

1. გაზარდოს მოძრაობის სიჩქარე. 2. გააგრძელოს მოძრაობა აღრინდელი სიჩქარით. 3. შეამციროს სიჩქარე და მზად იყოს „სდექ“ ხაზზე გაჩერებისათვის.

დავალება 28

1. *A* ავტომობილის მძღოლმა (ნახ. 66) განიზრახა გზაჯვარედინზე გასვლა პირდაპირი მიმართულებით. მიუახლოედა რა გზაჯვარედინს, დაინახა *B* ავტომობილი, რომელსაც ჩართული ჰქონდა მოხვევის მარჯვენა მაჩვენებელი. როგორ უნდა მოიქცეს *A* ავტომობილის მძღოლი გზაჯვარედინზე გავლის უსაფრთხო პირობების უზრუნველსაყოფად?

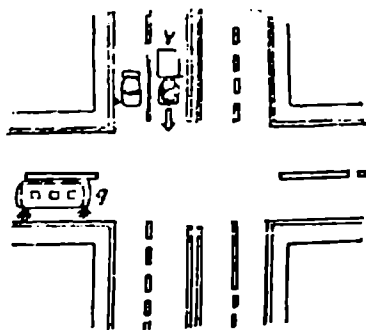
1. გაუჩერებლად გავიდეს გზაჯვარედინზე პირდაპირი მიმართულებით. 2. გზაჯვარედინთან გაჩერდეს და მოძრაობა განაახლოს *B* ავტომობილის მოხვევის შემდეგ. 3. შეანელოს მოძრაობა, დარწმუნდეს, რომ *B* ავტომობილის მძღოლმა ნამდვილად დაიწყო მოხვევა; იაროს პირდაპირი მიმართულებით.

A ავტომობილის მძღოლმა (ნახ. 67) როგორ მდგომარეობაში უნდა ჩართოს მოხვევის მაჩვენებელი, როცა განზრახული აქვს მობრუნება . . .

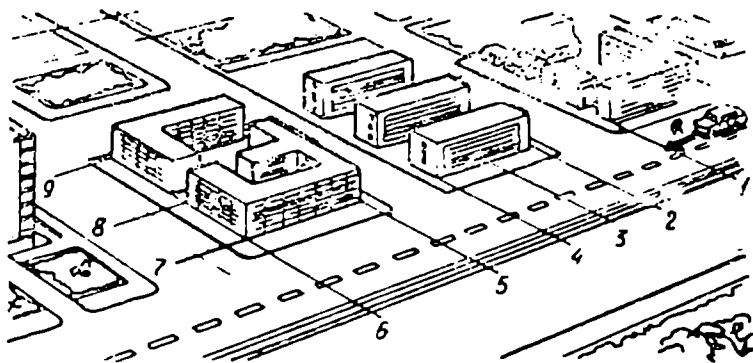
II. ბალის ქუჩაზე? III. მდინარის ქუჩაზე? IV. *A* ავტომობილის

მძღოლი (ნახ. 67) რა ადგილასაა მოვალე გამორთოს მაჩვენებელი, მოაბრუნებს რა მდინარის ქუჩაზე?

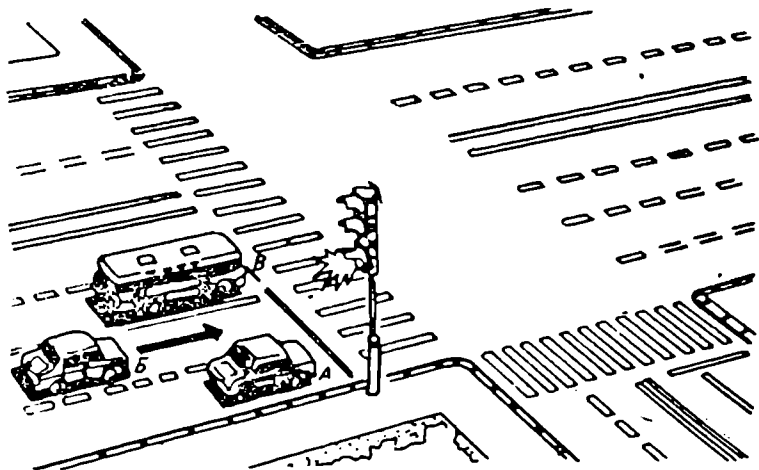
V. გზაჯვარედინს მიახლოებულმა B ავტომობილის მძღოლმა შექნიშანში მწვანე სიგნალის ჩართვისას (ნახ. 68). შეამჩნია, რომ A და B ავტომობილები დგას სდექ-ხაზთან. როგორ უნდა მოიქცეს B ავტომობილის მძღოლი ამ შემთხვევაში?



ნახ. 66. გზაჯვარედინების გასავალი



ნახ. 67. მაფრთხილებელი სიგნალების მიცემა გზაჯვარედინებზე გავლისას

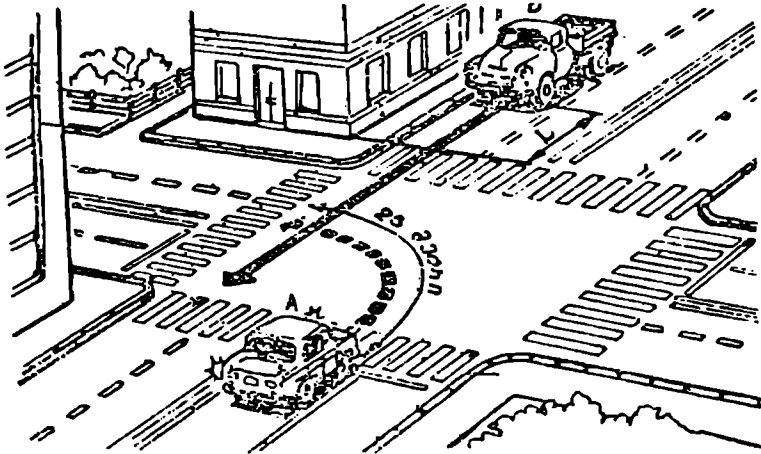


ნახ. 68. რეგულირებული გზაჯვარედინების გასავალი

1. გზაჯვარედინზე გავიდეს შუქნიშნის ნებადართველ სიგნალზე სიჩქარის შეუცვლელად.
2. დაამუხრუჭოს და სდექ-ხაზთან გაჩერდეს.
3. შეამციროს სიჩქარე და ნელა გავიდეს გზაჯვარედინზე.
4. გაიაროს გზაჯვარედინი გაქანებით.

დავალბა 24

მსუბუქი ავტომობილის მძღოლმა (ნახ. 69) გადაწყვიტა მარცხნივ მოხვევა. შემხვედრი მიმართულებით გზაჯვარედინს მიუახლოვდა სატყირთო ავტომობილი, რომლის მძღოლს გადაწყვეტილი ჰქონდა გზაჯვარედინი გაეცლო პირდაპირი მიმართულებით. თითოეული გზის



ნახ. 69. მარცხნივ მოხვევა თანაბარი მნიშვნელობის გზების არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე

საველი ნაწილის სიგანე იყო 17 მ. *B* ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარე 60 კმ/სთ, *A* ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარე მოსახვევში 15 კმ/სთ.

1. მსუბუქი ავტომობილის მძღოლი...

1. ყველა შემთხვევაში უნდა გაჩერდეს გზაჯვარედინის წინ და მოუხვიოს მარცხნივ მხოლოდ სატყირთო ავტომობილის გავლის შემდეგ.
2. ყველა შემთხვევაში უნდა გამოვიდეს გზაჯვარედინის შუაში

და, გაატარებს რა ავტომობილს, მოუხვიოს მარცხნივ. 3. იმოქმედოს ისე, რომ მოუხვევს რა მარცხნივ, არ შექმნას დაბრკოლება სატვირთო ავტომობილის მოძრაობისათვის.

II. თუ მსუბუქი ავტომობილის მძღოლი უხვევს მარცხნივ ადრე, ვიდრე სატვირთო ავტომობილი გაივლის გზაჯვარედინზე, მაშინ მძღოლის მოქმედება....

1. ყველა შემთხვევაში წარმოადგენს გზაზე მოძრაობის წესების დარღვევას. 2. არ წარმოადგენს გზაზე მოძრაობის წესების დარღვევას.

III. მსუბუქი ავტომობილის მძღოლი გზაზე მოძრაობის წესებს არღვევს....

1. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ის აიძულებს სატვირთო ავტომობილის მძღოლს მკვეთრად დაამუხრუჭოს; 2. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ის აიძულებს სატვირთო ავტომობილის მძღოლს მკვეთრად შეცვალოს მოძრაობის მიმართულება. 3. ორივე შემთხვევაში.

IV. *B* ავტომობილამდე (ნახ. 69) რა უმცირეს *L* მანძილზე შეუძლია უსაფრთხოდ მოხვევა მარცხნივ მსუბუქი ავტომობილის მძღოლს ისე, რომ არ დაუტალოს სატვირთო ავტომობილის გავლას გზაჯვარედინზე?

1. 100 მ-ზე. 2. 80 მ-ზე. 3. 60 მ-ზე. 4. 40 მ-ზე. 5. 30 მ-ზე.

V. თუ სატვირთო ავტომობილი (ნახ. 69) იპყოფება გაცილებით უფრო ახლო მანძილზე, მსუბუქი ავტომობილის დიდი სიჩქარით (30—40 კმ/სთ) მარცხნივ მოხვევა...

1. დასაშვებია თვლის გზასთან ჩაჭიდების საიმედოობისას. 2. დასაშვებია სხვა სატრანსპორტო საშუალებების არარსებობისას. 3. დაუშვებელია ყველა შემთხვევაში. 4. დაუშვებელია მხოლოდ ლიპყინულის დროს.

დავალება 25

დაუცავ რკინიგზის გადასასვლელზე მიახლოებისას, მძღოლი უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად ვალდებულია....

1. მხოლოდ შეამციროს სიჩქარე და შეუჩერებლად გაიაროს, წინასწარ დარწმუნებულმა, რომ ცუდი ხილვადობის მხარეს მოახლო-

ებული არაა მატარებელი. 2. შეამციროს სიჩქარე და გზის ორივე მიმართულებით დათვლიერებით დარწმუნდეს, რომ მატარებელი არაა მოახლოებული. 3. გაჩერდეს გადასასვლელის წინ, პირადად დაათვალიეროს გზა ორივე მიმართულებით, განაახლოს მოძრაობა, დარწმუნებულმა რომ მოახლოებული არაა მატარებელი.

II. გადასასვლელის გავლა საჭიროა

1. ინერციით, მოძრაობს რა ნეიტრალურ გადაცემაზე. 2. დაბალ გადაცემაზე ჩართვისას. 3. პირდაპირ გადაცემაზე ჩართვისას. 4. ძრავას მცირე ბრუნთა სიხშირისას. 5. ძრავას საშუალო ბრუნთა სიხშირისას.

III. როგორაა საჭირო ავტომობილის დაყენება რელსებთან შედარებით იმ შემთხვევაში, თუ რელსებს შორის არაა ფენილი?

1. ავტომობილის წინა თვლები უნდა დაყენდეს ისე, რომ ისინი ერთდროულად ეხებოდეს რელსებს გავლისას.

IV. გადასასვლელის განთავისუფლების ჩამოთვლილი ხერხებიდან რომელია გამოუყენებელი რელსებს შორის თვლების წაბუქსავების შედეგად ავტომობილის გადასასვლელზე გაჩერების შემთხვევაში?

1. ავტომობილის დაძვრა ხალხის დახმარებით. 2. სხვა ავტომობილით ბუქსირება. 3. ძრავას ბრუნთა სიხშირის გაზრდა.

V. რომელი გადაცემის გამოყენებაა რეკომენდებული სტარტერის დახმარებით უეცრად გაჩერებული ავტომობილისაგან გადასასვლელის განთავისუფლებისას.

1. პირველი. 2. პირდაპირი. 3. მეორე. 4. უკან სვლა.

გზაზე მოძრაობის წესებით დადგენილი შეზღუდვა გადიდებული საფრთხის პირობებში

I დავალემა '20

რომელი მოქმედება ეკრძალებათ მძღოლებს . . . :

I. ხიდებზე?

II. ხიდის ქვეშ?

III. რკინიგზის გადასასვლელებზე?

IV. 100 მ-ით ახლოს რკინიგზის გადასასვლელის წინ?

V. ქვეითად მოსიარულეთა გადასასვლელებზე?

1. მოძრაობა უკუსვლით. 2. წინასწარგანზრახული გაჩერება. 3. წი-

წინასწარგანზრახული დგომა. 4. მარცხნივ გასწრება. 5. იმ სატრანსპორტო საშუალების მარჯვნივ გასწრება, რომლის მძღოლმა მისცა მარცხნივ მოხვევის სიგნალი და დაიწყო მისი შესრულება. 6. მობრუნება.

დავალება 27

რომელი მოქმედება ეკრძალება მძღოლს....

I. ქვეითად მოსიარულეთა გადასასვლელებამდე 5 მ-ით ახლოს?

II. ქვეითად მოსიარულეთა გადასასვლელებზე?

III. ეზოებიდან გამოსასვლელის ადგილას?

IV. დაუსახლებელი პუნქტების იმ სახიფათო მოსახვევებსა და გზის გრძივი პროფილის ამოზურცული გადატეხილი ადგილების ახლოს, რომელთა ხილვადობა ერთი მიმართულებით არის 100 მ მაინც.

V. ოთხმხრივ გზაჯვარედინებზე?

1. წინასწარგანზრახული გაჩერება. 2. წინასწარგანზრახული დგომა. 3. უკან სვლით მოძრაობა. 4. მობრუნება. 5. გასწრება მოძრაობის შემხვედრ ზოლზე გამოსვლის გარეშე.

დავალება 28

რომელი მოქმედება ეკრძალება მძღოლს....

I. დასახლებულ პუნქტებში ცალმხრივი მოძრაობის გზის მონაკვეთებზე, რომლებსაც აქვს მარცხნივ განლაგებული ტროტუარები?

II. ცალმხრივმოძრაობიანი გზის მონაკვეთებზე, რომლებსაც მარცხენა მხარეს არა აქვს ტროტუარი?

III. დასახლებული პუნქტების გზების მონაკვეთებზე, რომლებსაც აქვს ერთი ზოლი თითოეული მიმართულებით მოძრაობისათვის და არა აქვს გზის შუაში ტრამვაის გზა?

IV. 10 მ-ით ახლოს ეზოს გამოსასვლელიდან?

V. ვეირაბებში?

1. გასწრება. 2. წინასწარგანზრახული გაჩერება. 3. წინასწარგანზრახული დგომა. 4. მობრუნება. 5. მოძრაობა უკან სვლით. 6. წინასწარგანზრახული გაჩერება მარცხენა მხარეს. 7. წინასწარგანზრახული დგომა მარცხენა მხარეს. 8. არც ერთი ჩამოთვლილი მოქმედება არაა აკრძალული.

გასწრება

I. რეგულირებულ გზაჯვარედინებზე

II. არათანაბარი მნიშვნელობის გზების არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე

III. თანაბარი მნიშვნელობის გზების არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე

IV. რკინიგზის გადასასვლელებზე

1. ყველა შემთხვევაში ნებადართულია. 2. ყველა შემთხვევაში აკრძალულია. 3. ნებადართულია მარჯვნივ, თუ წინ მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა მისცა მარცხნივ მოხვევის სიგნალი და შეუდგა მის შესრულებას. 4. ნებადართულია მხოლოდ მარცხნივ. 5. ნებადართულია, თუ ისინი ხდება გზაზე, რომელიც არის მთავარი გადაკვეთთან შედარებით. 6. ნებადართულია, თუ ისინი ხდება გზაზე, რომელიც არის მეორეხარისხოვანი გადაკვეთთან შედარებით. 7. ნებადართულია მოტოციკლის გასწრებისას. 8. ნებადართულია ველოსიპედის ან უეტლო მოტოციკლის გასწრების შემთხვევაში.

მოდრაობა სიბნელეში

დავალება 30

I. ფარების ახლო სინათლე უსრუნველყოფს გზის კარგ ხილვადობას ავტომობილის წინ

1. 30—40 მ-მდე. 2. 40—50 მ-მდე. 3. 50—60 მ-მდე. 60—70 მ-მდე.

II. ფარების შორი სინათლე საშუალებას აძლევს მძღოლს დაინახოს გზა ავტომობილის წინ

1. 100 მ-ის. 2. 130 მ-ის. 3. 150 მ-ის. 4. 200 მ-ის მანძილზე.

III. სიბნელეში ავტომობილის შემხვედრი აქცევისას. თვალის მოჭრა რომ არ მოხდეს, გზაზე მოძრაობის წესები ავალდებულებს მძღოლს ფარების შორი სინათლე გადართოს ახლოზე. სიბნელეში გზის სწორ მონაკვეთზე მოხდა შჩИ-130 და ГЛЗ-24 ავტომობილების შემხვედრი აქცევა, რომლებსაც ჩართული ჰქონდათ ფარების შორი სინათლე. ამ პირობებში რომელი ავტომობილის მძღოლის თვალის მოჭრაა უფრო მოსალოდნელი?

ЗИЛ-130 ავტომობილის მძღოლის. 2. ГАЗ-24 ავტომობილის მძღოლის.

IV. შემხვედრი აქცივის რომელ მომენტში (თუ ახლო მანძილზე სხვა ავტომობილები არაა) შეუძლიათ მძღოლებს ფარებრს ახლო სინათლის გადართვა შორ სინათლისაზე?

1. იმ მომენტში, როცა მანძილი მანქანებს შორის შეადგენს არანაკლებ 50 მ-ს. 2. იმ მომენტში, როცა ავტომობილები მიუახლოვდებიან ერთმანეთს არანაკლებ 20 მ-ის მანძილზე. 3. იმ მომენტში, როცა ავტომობილები ერთმანეთს გაუთანაბრდებიან. 4. აქცივის შემდეგ არანაკლებ 20 მ-ის მანძილზე...

V. ავტომობილების მიახლოების დროს იმ ავტომობილის მძღოლმა, რომელზედაც ჩართულია ფარების შორი სინათლე, რეკომენდებული იყუროს...

1. პირდაპირ მის წინ მოძრაობის მიმართულებით. 2. გვერდით მარცხენა გზისპირის მხარეს. 3. ოღნავ გვერდით მარჯვენა გზისპირის მხარეს.

დავალება 81

I. ჩართულმა ფარების შორმა სინათლემ შეიძლება გამოიწვიოს თვალის მოკრა...

1. მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისა, რომლებიც მოძრაობენ შემხვედრი მიმართულებით. 2. მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისა, რომლებიც მოძრაობენ თანამიმართულებით. 3. იმ მძღოლებისა, რომლებიც მითითებულია 1-ელ — მე-2 ქვ-ში.

II. მცირე მანძილზე სიბნელეში მოძრაობისას მიზანშეწონილია...

1. გასწრება დადგენილი წესების მკაცრად დაცვით.

2. თავის შეკავება გასწრებამაგან.

III. სიბნელეში დიდ მანძილზე მოძრაობისას მიზანშეწონილია...

1. ფარების შორი სინათლით მოძრაობა, ისეთი სიჩქარის შერჩევად, რომელიც უზრუნველყოფს უსაფრთხოებას. 2. მოძრაობა ფარების შორი სინათლით კოლონის თავში მიმავლის შემდეგ. 3. მოძრაობა ახლო სინათლის ფარებით კოლონის თავში მიმავლის შემდეგ.

IV. როგორ უნდა მოიქცეს მძღოლი, რომელიც მოძრაობს გაუანათებელ გზაზე ფარების შორი სინათლით, თუ მის ავტომობილს გაუსწრეს?

1. გააგრძელოს მოძრაობა ფარების შორი სინათლით. 2. გასწრების შემდეგ უცბად გადავიდეს ფარების ახლო სინათლეზე.

V. უკანა ავტომობილის სინათლის ფარების თვალის მომჭრელი მოქმედების შესაწყვეტად მძღოლმა...

1. უნდა გადაიტანოს მზერა განათებულ საგანზე კაბინის შიგნით (ბელსაწყობის პანელი). 2. გადართოს სინათლის ფარები თავის ავტომობილზე. 3. შეცვალოს უკან ხედვის სარკის მდგომარეობა.

დავალება 82

I. დაბინდების რომელ მომენტში უნდა ჩართოს მძღოლმა გარე სინათლის მოწყობილობები?

1. მზის ჩასვლის დასაწყისში. 2. მზის ჩასვლის დამთავრებისას. 3. ჩასვლამდე 30 წ-ით ადრე.

II. განთიადის წინ რომელ მომენტში უნდა გამორთოს მძღოლმა გარე სინათლის მოწყობილობა?

1. მზის ამოსვლის წინ. 2. როცა მზე ამოვა. 3. მზის ამოსვლის 30 წ-ის შემდეგ.

III. მხედველობის ველის სიბნელის მიმართ ადაპტაციის გასაუმჯობესებლად მკვეთრად განათებული ოთახიდან სიბნელეში გამოსვლისას მძღოლმა რეკომენდებულია...

1. დაიკავოს სამუშაო ადგილი, გადაიტანოს მზერა მკვეთრად განათებულ საგანზე და დაიწყოს მოძრაობა. 2. დაიკავოს სამუშაო ადგილი, მოკუტოს თვალები 10—15 წმ, დაიწყოს მოძრაობა. 3. დახარჯოს 2—3 წთ კაბინის მინების, ფარების, სარკის გასაწმენდად, დაიკავოს სამუშაო ადგილი და დაიწყოს მოძრაობა.

IV. კაბინაში ან სალონში პლაფონების ჩართვა სიბნელეში მოძრაობისას...

1. აუარესებს ხილვადობას. 2. აუმჯობესებს ხილვადობას.

V. შემხვედრი ავტომობილის ფარების შორი სინათლის თვალის მომჭრელი მოქმედების შესამცირებლად რეკომენდებულია...

1. სინათლის წარმოშობის მომენტში გადავიტანოთ მზერა გზისპირზე. 2. სინათლის წარმოშობის მომენტში გადავიტანოთ მზერა მოწყობილობის პანელზე. 3. მოვკუტოთ ცალი თვალი სინათლის წარმოშობის მომენტში და გავახილოთ სინათლის გამორთვის მომენტში.

დავალემა 33

I. ავტომობილი მოძრაობს გაუნათებელი გზის აღმართზე ჩართული ფარების შორი სინათლით. შემხვედრი ზოლი თავისუფალია სატრანსპორტო საშუალებებისაგან. აღმართის წვერთან მიახლოებისას მძღოლმა

1. გადაანაცვლა ავტომობილი მარჯვნივ. 2. შეამცირა სიჩქარე. 3. გააგრძელა მოძრაობა ფარების შორი სინათლით. ჩამოთვლილი მოქმედებებიდან რომელი არ პასუხობს მოძრაობის უსაფრთხოების მოთხოვნებს.

II. სატვირთო და მსუბუქი ავტომობილები ასრულებენ მობრუნებას (ნახ. 70) გზაზე სიბნელეში. რომელი ავტომობილის მძღოლის თვალის მოჭრაა მოსალოდნელი ამ შემთხვევაში?

1. სატვირთო ავტომობილის მძღოლის. 2. მსუბუქი ავტომობილის მძღოლის.

III. ფარების შორი სინათლის ახლო სინათლეზე როგორი გადართვა პასუხობს უსაფრთხოების მოთხოვნებს შემხვედრი აქცევისას, რომელიც ნაჩვენებია 70-ე ნახ-ზე?

1. სატვირთო და მსუბუქი ავტომობილის მძღოლები ერთდროულად გადართავენ ფარების შორი სინათლეს ახლოზე. 2. მსუბუქი ავტომობილის მძღოლი უფრო ადრე გადართავს, ვიდრე სატვირთოსი. 3. სატვირთო ავტომობილის მძღოლი გადართავს უფრო ადრე, ვიდრე მსუბუქის.

IV. როგორ უნდა მოიქცეს მძღოლი გაუნათებელ გზაზე აქცევისას, თუ შემხვედრი ავტომობილის მძღოლმა არ გადართო ფარების შორი სინათლე ახლოზე?

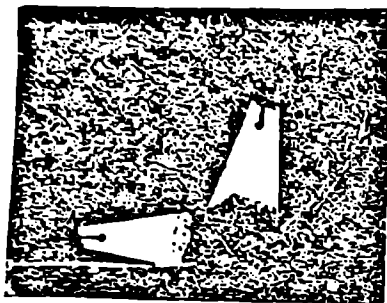
1. იაროს და ხშირად გადართოს ფარები „ახლო-შორი სინათლის“ რეჟიმში. 2. იაროს შორი სინათლის რეჟიმში ჩართული ფარებით. 3. 150 მ-ის გავლის შემდეგ გადართოს ფარების შორი სინათლე ახლოზე.

დავალემა 34

I. სიბნელეში მოძრაობის ჩამოთვლილი შემთხვევებიდან რომელში არ დაიშვება ფარების სინათლის ხშირად გადართვა?

1. გასწრებისას. 2. არარეგულირებულ გზაჯარედინზე მისვლისას.

3. ეზოდან გამოსვლისას. 4. შემხვედრი აქცევისას. 5. დაუცავ რკინიგზის გადასასვლელზე მისვლისას.



ნახ. 70. ფარების თვალისმომკრული მოქმედება შემხვედრი აქცევისას მკვეთრ მოსახვევში.

II. გასასწრებ ავტომობილთან მიახლოებისას, გაუნათებელ გზებზე მოძრაობისას მძღოლმა

1. უნდა გადართოს ახლო სინათლე შორზე. 2. გამართოს ფარების სინათლე და დატოვოს ჩართული გაბარიტული ფარნები. 3. გადართოს შორი სინათლე ახლოზე.

III. გამსწრები ავტომობილის პარალელურ კურსზე გამოსვლის შემდეგ მძღოლმა

1. შორი სინათლე უნდა გადართოს ახლოზე. 2. შეიძლება შორი სინათლე გადართოს ახლოზე.

IV. კოლონაში გაუნათებელ გზებზე სიბნელეში მოძრაობისას სასურველია, რომ

1. ფარების შორი სინათლით სარგებლობდეს ყველა მძღოლი. 2. ფარების შორი სინათლით ისარგებლოს წინა ავტომობილის მძღოლმა. 3. ფარების შორი სინათლით ისარგებლოს წინა და უკანა ავტომობილის მძღოლებმა.

V. შეიძლება კი გაუნათებელ გზებზე აქცევებისას ვისარგებლოთ მხოლოდ გაბარიტული ფარნებით?

1. შეიძლება. 2. არ შეიძლება.

დავალება 35

I. სიბნელეში და შეზღუდული ხილვადობის პირობებში გასწრებლისას უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გახასწრები ავტომობილის მძღოლმა გასწრებაზე სიგნალის მიღების შემდეგ რეკომენდებულია

1. გაგრაქლოს მოძრაობა ზოლისა და სიჩქარის შეუცვლელად. 2. შეამკვიროს მოძრაობის სიჩქარე, აგრძელებს რა მოძრაობას ზოლზე მდგომარეობის შეუცვლელად. 3. მოკლე დროით ჩართოს მოხვევის მარჯვენა მაჩვენებელი და გადაანაცვლოს ავტომობილი მარჯვნივ დაკავებული ზოლის ზღვრებში.

II. გასასწრები ავტომობილის მძღოლის თვალის მოჭრის ასაცი-

ლებლად მძლოლმა, რომელსაც სურს გაუსწროს სიბნელეში, უნდა...

1. გადართოს ფარების შორი სინათლე ახლოზე, როცა ავტომობილებს შორის მანძილი მცირდება 150 კმ-მდე. 2. გადართოს ფარების შორი სინათლე ახლოზე მოძრაობის მეზობელ ზოლზე გადანაცვლების მომენტში. 3. გადართოს ფარების შორი სინათლე ახლოზე მოჩვევის მაჩვენებლის ჩართვასთან ერთად გასწრების დაწყების წინ.

III. თუ სიბნელეში გასწრების წინ გამსწრებმა მძლოლმა შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე გამოსვლის შემდეგ დაინახა თეთრი გაბარიტული შუქი, მან უნდა...

1. გაზარდოს მოძრაობის სიჩქარე და შეძლებისამებრ სწრაფად გაუსწროს. 2. შეწყვიტოს გასწრება და დაუბრუნდეს მოძრაობის თავდაპირველ ზოლს. 3. გააგრძელოს გასწრება ადრინდელი რეჟიმით, ამავე დროს მისცეს ფარების სინათლის გადართვის მაფრთხილებელი სიგნალი.

IV. გასწრების და გასწრებული ავტომობილის ადრინდელი მოძრაობის ხაზზე დაბრუნების შემდეგ ავტომობილის მძლოლმა, რომელსაც გაუსწრეს, უნდა...

1. გააგრძელოს მოძრაობა ფარების შორი ან ახლო სინათლით. 2. გადართოს ფარების ახლო სინათლე შორზე. 3. გადართოს ფარების შორი სინათლე ახლოზე და იმოძრაოს ახლო სინათლით მანამდე, სანამ წინ მოძრავე ავტომობილი არ დაშორდება 150 მ-ის მანძილზე.

მოძრაობა წვიმასა და ნისლში. ტარება უზოროვის პირობებში, მოლიკული გრუნტის, ძვირნიან გზებზე, თოვლით დაფარულ და დაზოგებულ მონაკვეთებზე

დავალება 36

ნისლში მნიშვნელოვნად უარესდება ხილვადობა, იცვლება სინათლის სხივების შეფერადება, ძნელდება მანძილის აღქმა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს მძლოლის დეზორიენტირება.

I. წვიმასა და სქელ ნისლში ტარებისას შეიძლება ვისარჯებლოთ ნისლსაწინააღმდეგო ფარებით 227.

1. მხოლოდ ფარების ახლო სინათლის ნაცვლად. 2. მხოლოდ ახლო სინათლის ფარებთან ერთად. 3. ფარების შორი სინათლესა ან

ახლო სინათლესთან ერთად. 4. მხოლოდ ფარების შორ სინათლესთან ერთად.

II. ნისლსაწინალო ფარები უზრუნველყოფს . . .

1. შორი მოქმედების შუქის ვიწრო კონას, დაახლოებით ფარების შორი სინათლის ტოლს. 2. შორი მოქმედების შუქის ფართო კონას, დაახლოებით ფარების შორი სინათლის ტოლს. 3. შორი მოქმედების სინათლის ფართო კონას, რომელიც თვალს არ ჰკრის და არ აჭარბებს ფარების ახლო სინათლეს. 4. შორი მოქმედების შუქის ვიწრო კონას სიშორით ფარების ახლო სინათლეზე ნაკლებს.

III. მოძრაობდა რა სქელ ნისლში უკიდურეს მარჯვენა ზოლზე, მძლოლმა დაინახა ტროტუართან მდგომი სატვირთო ავტომობილი. გაფრთხილების რა ზომები უნდა მიიღოს მძლოლმა ამ ავტომობილის უსაფრთხო შემოვლისათვის?

1. ჩართოს მოხვევის მარცხენა მაჩვენებელი, ჩაიხედოს უკან ხედვის საარკეში და თუ დაბრკოლება არაა, შემოუაროს ავტომობილს. 2. ჩართოს მოხვევის მარცხენა მაჩვენებელი, ოდნავ გამოალოს კარები, დაათვალიეროს გზა, დარწმუნდეს, რომ არაა უკან მოძრავი ავტომობილი და შემოუაროს. 3. ჩართოს მოხვევის მარცხენა მაჩვენებელი, დარწმუნდეს, რომ არაა უკან ან შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი ტრანსპორტი და შემოუაროს.

ძლიერ წვიმაში ავტომობილის მოძრაობა საგრძნობლად უარესდება. უარესდება ხილვადობა, ხდება ჩაჭიდების კოეფიციენტის დაქვეითება, რაც აგრძელებს სამუხრუჭო მანძილს და იწვევს მოცურების საშიშროებას.

IV. სველ გზაზე ავტომობილის გასაჩერებლად აუცილებელია . . .

1. დავამუხრუჭოთ გადაბმულობის წინასწარ გამორთვით. 2. დავამუხრუჭოთ გადაბმულობის გამორთვის გარეშე. 3. ერთგზის დავაჭიროთ სამუხრუჭო სატერფულს. 4. მრავალჯერ დავაჭიროთ და ავუშვათ სამუხრუჭო სატერფულს.

V. თუ სველ გზაზე დამუხრუჭებისას მოხდა თვლების ბლოკირება, აუცილებელია . . .

1. დავაჭიროთ სამუხრუჭო სატერფულზე 2. ავუშვათ სამუხრუჭო სატერფული.

!

I. მოლიპულად ითვლება

1. გზა, რომელიც დაფარულია სქელი ყინულით. 2. გზა, რომელიც დაფარულია ზეთის თხელი აფსკით. 3. გზა, რომელიც დაფარულია გამლდვალის ყინულის ფენით. 4. გზა, რომელიც დაფარულია თხელი ტალახის ფენით. 5. ნებისმიერი გზა, რომელიც არ უზრუნველყოფს პროტექტორის თვლების საიმედო ჩაქიდულობას გზის საფართან.

II. ძირითად ფაქტორს, რომელიც აუარესებს მოძრაობის პირობებს და მოლიპულ გზაზე მოძრაობის მონაწილეებს უქმნის საფრთხეს, წარმოადგენს

1. ათინათი მოლიპულ ზედაპირზე, რომელიც აძნელებს მძღოლის მიერ სავალი ნაწილის დათვლიერებას. 2. ყინულის ფენის ან თხელი თოვლის ქვეშ მონიშვნის ხაზის ხილვადობის გაუარესება. 3. გზასთან თვლების ჩაქიდების მნიშვნელოვნად შემცირება.

III. რა მოვლენებია დამახასიათებელი მოლიპულ გზაზე ავტომობილის მოძრაობისათვის?

1. საწვავის მიწოდების სატერფულზე მკვეთრად დაჭერისას სიჩქარის ინტენსიური გაზრდა. 2. ინტენსიური შენელება სამუხრუჭო სატერფულზე ძლიერ და სწრაფად დაჭერისას. 3. თვლების ბუქსირება. ადგილიდან დაძვრისა და სიჩქარის ვანვითარებისას. 4. მანევრირების გაუმჯობესება. 5. მანევრირების გაუარესება. 6. თვლების ბლოკირება დამუხრუჭებისას.

IV. ჩამოთვლილი მოქმედებებიდან რომელია დაუშვებელი მოლიპულ გზებზე ავტომობილის მართვისას?

1. საწვავის მიწოდების სატერფულზე მდოვრე დაჭერა ან ამ სატერფულის მდოვრე აშვება. 2. ჩაქიდების სატერფულის სწრაფად აშვება. 3. სამუხრუჭო სატერფულის სწრაფად აშვება. 4. სამუხრუჭო სატერფულზე სწრაფად და მკვეთრად დაჭერა. 5. მკვეთრად დაჭერა საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე.

თუ მოლიპულ გზაზე მოძრაობისას იწყება მოცურება, მძღოლმა უნდა

I. შეცვალოს დამუხრუჭების რეჟიმი

1. დაპერხ რა სამუხრუჭო სატერფულზე დიდი ძალით. 2. აუშ-
ვებს რა სამუხრუჭო სატერფულს.

II. უჯანა ხიდის მარჯენიე მოცურებისას საჭიროა მოაბრუნოს სა-
ჭის თვალი

1. მარჯენიე (საათის ისრის მიმართულებით). 2. მარცხენიე (საათის
ისრის საწინააღმდეგო მიმართულებით).

III. მსუბუქად დაპერხოს საწვავის მიწოდების მართვის სატერ-
ფულზე და გაზარდოს ძრავას ბრუნთა სიხშირე . . .

1. სიჩქარის ასამაღლებლად. 2. გვერდზე სრიალის გამორიცხვი-
სათვის.

IV. მოაბრუნოს მოძრაობის მიმართულების შესაცვლელად. 2.
მოძრაობის გასათანაბრებლად.

V. როგორ შედეგს იწვევს საჩერებელი მუხრუჭის გამოყენება
ავტომობილის მოლიპულ გზაზე მოძრაობისას?

1. მცირდება სიჩქარე და ხდება ავტომობილის სრული გაჩერება,
2. ნოხდება თვლების ბლოკირება და მოცურება.

| დავალება 39

მოლიპულ გზებზე დამუხრუჭების მოსახერხებელ და საიმედო
ხერხს წარმოადგენს ძრავათი დამუხრუჭება.

I. ამ ხერხით დამუხრუჭება

1. ამცირებს სამუხრუჭო მანძილს. 2. გამორიცხავს მკვეთრ შენე-
ლებას და აქვეითებს თვლების ბლოკირების საიმედოობას.

II. როგორ მდგომარეობაში უნდა იმყოფებოდეს გადაცემათა კო-
ლოფის ბერკეტი ძრავათი დამუხრუჭების დროს?

1. ნეიტრალურში. 2. ჩართული გადაცემის მდგომარეობაში.

III. როგორ მდგომარეობაში უნდა იმყოფებოდეს ჩაჭიდების სა-
ტერფული ძრავათი დამუხრუჭებისას?

1. დაპერხ მდგომარეობაში. 2. აშვებულ მდგომარეობაში.

IV. როგორ მდგომარეობაში უნდა იმყოფებოდეს საწვავის მიწო-
დების სატერფული ძრავათი დამუხრუჭების დროს?

1. დაპერხ მდგომარეობაში. 2. აშვებულ მდგომარეობაში.

V. კომბინირებული დამუხრუჭებისას თვლებზე სამუხრუჭო მო-
მენტი წარმოიქმნება ძრავათი და მუშა მუხრუჭით. როგორ მდგომა-
რეობაში უნდა იმყოფებოდეს სამუხრუჭო სატერფული კომბინირე-
ბული დამუხრუჭებისას?

1. სავსებით დაქერილ მდგომარეობაში. 2. სავსებით აწვებულ მდგომარეობაში. 3. მსუბუქად დაქერილ მდგომარეობაში.

დავლება 40

გრუნტის გზაზე ავტომობილის წარმატებით მართვისათვის მძღოლმა უნდა იცოდეს მოძრაობის სიჩქარისა და მძარათულების სწორად შერჩევის რეკომენდაციები. მან აგრეთვე უნდა იცოდეს მოწყობილობის დანიშნულება და გამოყენების ხერხები ავტომობილის გამაველობის ამადლებისათვის.

I. რა არის ძირითადი ღონისძიება, რომელიც უზრუნველყოფს გრუნტის გზის რთული მონაკვეთების დაძლევას?

1. ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გაზრდა. 2. საწვავის მიწოდების გაზრდა. 3. მოძრაობის მიმართულების ხშირი ცვლა. 4. დაბალ გადაცემაზე თავის დროზე გადასვლა.

II. ატალახების დროს გრუნტის გზის რომელ მონაკვეთებზეა რეკომენდებული მანქანის ტარება?

1. გრუნტის იმ მონაკვეთებზე, რომლებიც დაფარულია სქელი ტალახით. 2. გრუნტის იმ მონაკვეთებზე, რომლებიც დაფარულია თხელი ტალახით.

III. რბილგრუნტიანი გზის სწორ მოკლე მონაკვეთზე დაძლევის რომელი ხერხია უფრო ეფექტური?

1. ნელა გადანაცვლება დაბალ გადაცემაზე. 2. მოძრაობა გაქანებით ავტომობილის ინერციის გამოყენებით.

IV. თუ რბილგრუნტიან გზაზე არის წინ მიმავალი ავტომობილის არალრმა კვალი, რეკომენდებულია....

1. ავტომობილის ტარება ამ კვალზე. 2. ავტომობილის ტარება ისე, რომ კვალი დარჩეს თვლებს შორის.

დავლება 41

I. ავტომობილის თვლები მოხვდა ღრმა ნაკვალევში და მძღოლს არ შეუძლია საჭის მობრუნებით ავტომობილის გამოყვანა. ნაკვალევიდან გამოსვლის რომელი ხერხი იქნება უფრო ეფექტური?

1. დაბალ სიჩქარეზე გადასვლა. 2. ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გაზრდა. 3. უქანა და წინა სვლის გადართვა გაქანებით გამოსვლით. 4. წამყვანი თვლების ქვეშ გზის ვაკისის გაწმენდა. თვლების ქვეშ ტოტებისა და ფიცრების დადება.

II. ნაკვალევიდან გამოსვლისას საჭის თვალზე ზემოქმედების რო-

მელი ხერხით შეიძლება შემცირდეს ავტომობილის მკვეთრი მოცუ-
რების შესაძლებლობა?

1. მღოვრედ მოვაბრუნოთ საჭის თვალი გასასვლელის მხარეს,
გავზარდოთ ძრავას ბრუნთა სიხშირე. 2. ენერგიულად შემოვაბრუნოთ
თვალი გასასვლელის საწინააღმდეგო მხარეს, შემდეგ გასასვლელის
მხარეს. 3. ენერგიულად მოვაბრუნოთ საჭის თვალი გასასვლელის
მხარეს.

III. გრუნტის გზის რომელი მონაკვეთია უფრო ძნელად გასასვლე-
ლად?

1. ქვიშიანი მონაკვეთი სველ მდგომარეობაში. 2. ქვიშიანი მონაკ-
ვეთი მშრალ მდგომარეობაში. 3. თიხიანი მონაკვეთი მშრალ მდგომარე-
ობაში. 4. დასველებულთიხიანი მონაკვეთი.

IV. თუ თვლები წაბუქსირდა ავტომობილის ერთ მხარეს, მსუბუ-
ქი დამუხრუჭება...

1. წამყვანი თვლების ბუქსირების შემცირების საშუალებას იძ-
ლევს. 2. არ მოქმედებს თვლების ბუქსირებაზე. 3. აღიდებს ბუქსირ-
ებას.

დავალება 42

I. როგორ უნდა მოიქცეს მძღოლი, თუ მას დასაძლევია აქვს სველ-
გრუნტიანი გრძელი აღმართი?

1. გააქანოს ავტომობილი და დაძლიოს აღმართი ავტომობილის
ინერციის გამოყენებით; აუცილებლობის შემთხვევაში გადავიდეს
აღმართზე ყოფნის დროს, დაბალ გადაცემაზე. 2. აღმართის წინ ჩარ-
თოს დაბალი გადაცემა და დაძლიოს აღმართი მუდმივი სიჩქარით;
აუცილებლობის შემთხვევაში გაჩერდეს აღმართზე, ავტომობილს გა-
უქეთოს სრიალის საწინააღმდეგო ჯაჭვი და განაგრძოს მოძრაობა.
3. დროულად გაუქეთოს სრიალის საწინააღმდეგო ჯაჭვი, ჩართოს
დაბალი გადაცემა, დაძლიოს აღმართი მუდმივი სიჩქარით.

II. რომელი ხერხები უზრუნველყოფს უსაფრთხო მოძრაობას
გრუნტის გზის მკვეთრ დაღმართზე?

1. გადაბმულობის სატერფული უნდა იყოს დაჭერილი. 2. გადაბ-
მულობის სატერფული უნდა იყოს აშვებული. 3. მუხრუჭის სატერ-
ფული უნდა იყოს ძლიერ დაჭერილი. 4. მუხრუჭის სატერფული უნდა
იყოს სავსებით აშვებული. 5. პერიოდულად დაჭერა სამუხრუჭო სა-
ტერფულზე. 6. გადაცემათა კოლოფში პირდაპირი გადაცემის ჩარ-

თვა. 7. გადაცემათა კოლოფში დაბალი გადაცემის ჩართვა. 8. საწვავის მიწოდების მართვის სატერფული უნდა იყოს მსუბუქად დაჭერილი. 9. საწვავის მიწოდების მართვის სატერფული უნდა იყოს სავსებით აშვებული.

III. თუ ფერდობზე მოძრაობისას ავტომობილმა დაიწყო გვერდზე ჩამოცურება, მძღოლმა უნდა

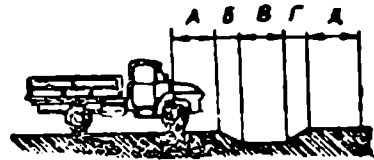
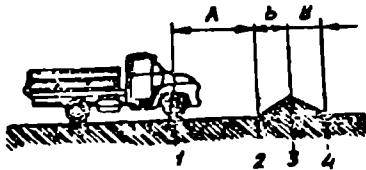
1. გააგრძელოს მოძრაობა საჭის თვლის მოუბრუნებლად. 2. გააგრძელოს მოძრაობა, მდოგრედ მოაბრუნოს საჭე დაქანების საწინააღმდეგო მხარეს. 3. გააგრძელოს მოძრაობა, მდოგრედ მოაბრუნოს საჭე დაქანების მხარეს.

IV. გრუნტის გზებზე ავტომობილის მოძრაობის დროს ღრმა თხრილის აღმოჩენისას აუცილებელია მისი დაძლევა . . .

1. პირდაპირი კუთხით. 2. მახვილი კუთხით.

დავალება 43

უგზობის პირობებში მოძრაობისას აუცილებელია იმ მონაკვეთების გადალახვის ძირითადი წესების ცოდნა, სადაც შესაძლებელია წავაწყდეთ სხვადასხვა წინააღმდეგობას.



ნახ. 71. გზის ზედაპირზე წინააღმდეგობის (მაღლობის) დაძლევა

ნახ. 72. წინააღმდეგობის (ორმოს ან თხრილის) დაძლევა

I. რა მდგომარეობაშია (ნახ. 71) აუცილებელი მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გაზრდა?

II. რა მდგომარეობაშია აუცილებელი მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის შემცირება?

III. რომელ მონაკვეთზეა აუცილებელი დამუხრუჭება?

1. A მონაკვეთზე. 2. B მონაკვეთზე. 3. B მონაკვეთზე.

IV. რომელია მახვილი კუთხით ღრმა თხრილის გადალახვის ყველაზე უფრო სახიფათო შედეგი?

1. მოძრაობის უთანასწორობა. 2. თვლების ბუქსირება. 3. ავტო-

მობილის გამრუდება. 4. დარტყმითი დატვირთვები საკიდრების დეტალებზე.

V. არალრმა ხევეები რეკომენდებულია გადაილახოს

1. მცირე სიჩქარით პირდაპირი კუთხით.
2. რრბად გაქანებით.
3. მცირე სიჩქარით ირიბად.
4. გაქანებით პირდაპირი კუთხით

დავალება 44

როგორ უნდა მოძრაობდეს ავტომობილის მძღოლი (ნახ. 72), რომელმაც უნდა გადალახოს წინააღმდეგობა (თხრილი ან ორმო), როცა წინა თვლები გადაადგილდება

I. A მონაკვეთზე? II. B. მონაკვეთზე? III. B მონაკვეთზე? IV. F მონაკვეთზე? V. D მონაკვეთზე?

1. შეამციროს საწვავის მიწოდება, იმოძრაოს თანაბრად მინიმალური სიჩქარით.
2. გადავიდეს დაბალ გადაცემაზე, შეანელოს სიჩქარე, შემცირდება რა საწვავის მიწოდება და დამუხრუქება, არ გამოირთვება გადაბმულობა.
4. გამოართოს გადაბმულობა და დაამუხრუქოს.
5. იმოძრაოს ინერციით გამორთული გადაბმულობით.

დავალება 45

I. სველ მინდორზე და დაქაობებულ ადგილებში მოძრაობა რეკომენდებულია

1. გაუჩერებლად. 2. პერიოდულად შეჩერებით უკეთესი გზის განსაზღვრისათვის.

II. გრძელი დაქაობებული მონაკვეთის დაძლევა აუცილებელია

1. ერთ-ერთი დაბალი გადაცემით (პირველით ან მეორით). 2. საშუალო გადაცემით (მესამით). 3. მაღალი გადაცემით (შეოთხით ან მეხუთით).

III. დაქაობებულ ადგილებზე მოძრაობისას მკვეთრი მოხვევები საკის თვლით

1. დასაშვებია. 2. დაუშვებელია.

IV. თუ ავტომობილის წამყვანი თვლები, რომლებმაც უნდა გადალახოს დაქაობებული მონაკვეთი, ბუქსირდება, მძღოლი უნდა

1. გადავიდეს დაბალ გადაცემაზე, უზრუნველყოფს რა წამყვანი თვლების ბრუნვას დაბალი სიხშირით. 2. გაზარდოს წამყვანი თვლების ბრუნვა სიხშირე. 3. გადავიდეს ნეიტრალურ გადაცემაზე და დაამუხრუქოს თვლები სრულ გაჩერებამდე.

V. დაქობებული მინდერის პატარა მონაკვეთის დაძლევა რეკომენდებულია...

1. ადრე გავლილი ავტომობილის კვალზე მოძრაობით. 2. კორდის ადრეგაუვლელ მონაკვეთებზე მოძრაობით.

დავალება 46

I. თვლის ბუქსირების შემთხვევაში რომელი ხერხი უზრუნველყოფს უფრო გადიდებულ გამავლობას უდაბნო-ქვიშიან ადგილებში?

1. მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გადიდება. 2. დაბალ გადაკემაზე გადასვლა. 3. მოძრაობის სიჩქარის შემცირება. 4. სალტებში პაერის წნევის დაწევა.

II. ქვიშიან მონაკვეთზე ნაკვალევის არსებობისას...

1. რეკომენდებულია მოძრაობა ნაკვალევეზე. 2. რეკომენდებულია მოძრაობა გაუვლელ მონაკვეთზე.

III. მოძრაობის რეკომენდებული სიჩქარე უდაბნო-ქვიშიან ადგილებში გაუმაგრებელ ქვიშაზე შეადგენს...

1. 10 კმ/სთ-ს. 2. 30 კმ/სთ-ს. 3. 50 კმ/სთ-ს.

IV. ტყიან-ქვიშიან გზებზე მოძრაობის რეკომენდებული საშუალო სიჩქარეა... :

1. 5 კმ/სთ. 2. 20 კმ/სთ. 3. 40 კმ/სთ.

V. დღე-ღამის რომელ დროსაა მიზანშეწონილი სვლა უდაბნო-ქვიშიან ადგილებში?

1. მზის ამოსვლიდან შუადღემდე. 2. შუადღიდან მზის ჩასვლამდე. 3. დილით ადრე. 4. გვიან საღამოთი. 5. ღამით.

დავალება 47

I. თოვლიან გზებზე მოძრაობისას რეკომენდებულია...

1. ადრე გავლილი ავტომობილის ნაკვალევით სარგებლობა. 2. ავტომობილის ტარება თოვლის საფარის გაუკვალავ მონაკვეთებზე.

II. გზის რომელი დათოვლილი მონაკვეთები შეიძლება გადაილახოს გაქანებით სატვირთო ავტომობილის მოძრაობისას?

1. 5 მ-მდე სიგრძის თოვლის ნამქერები. 2. 5 მ-ზე მეტი სიგრძის დათოვლილი მონაკვეთები.

III. რომელი ხერხები უზრუნველყოფს ბუქსირების შემდეგ ავტომობილის გამოსვლას დათოვლილ მონაკვეთებზე?

1. ძრავას ბრუნთა სიხშირის გაზრდა. 2. დაბალ სიჩქარეზე გა-

დასვლა. 3. ავტომობილის დახვევა უკან და გაქანებით გავლა. 5. დამხმარე მასალის გამოყენება. 6. მაღალ გადაცემებზე გადასვლა.

IV. სალტეებში ჰაერის წნევის შექცირებისას ავტომობილის გამავლობა თოვლის საფარზე

1. დიდდება. 2. მცირდება. 3. არ იცვლება.

V. დათოვლილ გზაზე ავტომობილის სალტეებში ჰაერის წნევის შექცირებისას მისი მოძრაობის სიჩქარე არ უნდა აჭარბებდეს

1. 25 კმ/სთ-ს. 2. 20 კმ/სთ-ს. 3. 15 კმ/სთ-ს. 4. 10 კმ/სთ-ს.

წყლის დაბრკოლების გადალახვა. მოძრაობა გაყინულ წყალსატენებზე

დავლება 48

I. როგორი სიღრმის ფონის გადალახვა შეიძლება ΓΑ3-53 და ΓΑ3-66 ავტომობილებით?

1. 0,4 მ-ის. 2. 0,6 მ-ის. 3. 0,8 მ-ის. 4. 1,0 მ-ის.

II. როგორი სიღრმის ფონის გადალახვა შეიძლება „ვოლგა“ ΓΑ3-24 ავტომობილით?

1. 0,3 მ-ის. 2. 0,5 მ-ის. 3. 0,7 მ-ის. 4. 0,8 მ-ის.

III. როგორი ნიშნებით შეიძლება განისაზღვროს მცირეწყლიანი მონაკვეთები?

1. წყლის მოყვითალო ფერით. 2. წყლის მონაცრისფრო-მოტყვიისფრო ფერით. 3. მდინარის დაეწროებით. 4. მდინარის გაგანიერებით. 5. წყლის მსხვილტალლოვანი ზედაპირით. 6. წყლის წვრილტალლოვანი ზედაპირით.

IV. რომელი ნიშანი მიუთითებს უვარგის გადასასვლელზე?

1. ნაპირის დაქანება, სადაც არაა მცენარეულობა. 2. მდინარის ნელი დინება. 3. მდინარის გაგანიერება. 4. ნაპირი, სადაც არის ლერწამი ან ოფნარი.

V. მდინარის ფონის გადალახვა რეკომენდებულია მოხდეს არა უმეტეს სიჩქარით.

1. 1 მ/წთ. 2. 2 მ/წთ. 3. 3 მ/წთ. 4. 4 მ/წთ.

დავალემა 49.

I. ფონის გადალახვის წინ აუცილებელია

1. გულმოდგინედ შევამოწმოთ ფსკერის მდგომარეობა ყველა შემთხვევაში. 2. შევამოწმოთ ფსკერის მდგომარეობა, თუ დავეკვედებით მსხვილი ქვებისა და ღრმა ორმის არსებობაზე. 3. შევამოწმოთ მდგომარეობა იმ შემთხვევაში, თუ ეს ადგილი ადრე არ იყო გადალახული.

II. ფონის გადალახვის წინ ЗИЛ-131 ავტომობილზე რეკომენდებულია

1. ყველა შემთხვევაში არ შევცვალოთ ჰაერის წნევა სალტეებში. 2. გავზარდოთ სალტეებში ჰაერის წნევა 0,5 კგ/სმ²-ით. 3. დაეყენოთ წნევა სალტეებში 1,5—0,5 კგ/სმ² გრუნტის სიმჭიდროვის მიხედვით. 4. ყველა შემთხვევაში დავწიოთ ჰაერის წნევა სალტეებში 0,5 კგ/სმ²-მდე.

III. შესუსტდება რა წამყვანი ღვედების დაკიმულობა, ვენტოლატორი უნდა გამოირთოს ფონის გადასვლის წინ

1. ნებისმიერ შემთხვევაში. 2. მხოლოდ ფონის იმ სიღრმისას, რომელიც მსუბუქი ავტომობილებისათვის 0,5 მ-ით გადაჭარბებულია, ხოლო სატვირთო ავტომობილებისათვის 1,5 მ-ით. 3. როცა წყალი მიაღწევს ვენტილატორის ფრთას.

IV. ღრმა ფონში შესვლისას მძლოლმა

1. მჭიდროდ უნდა დაკეტოს კაბინის ან სალონის კარები, დაუშვას მინები. 2. გააღოს სალონის ან კაბინის კარები. 3. მჭიდროდ დაკეტოს კარები და ასწიოს მინები.

V. ფონის გადასვლისას თუ ავტომობილი გაიჩხირა და წყალმა შეაღწია უმეტეს აგრეგატებსა და ძრავაში, მოძრაობის გაგრძელება საწინააღმდეგო ნაპირზე გამოსვლის შემდეგ:

1. შეიძლება საკუთარი სვლით (თუ არ არის ძრავას უწყესიერო მუშაობის გარეგანი ნიშნები). 2. შეიძლება მხოლოდ ავტომობილის ბუქსირების გზით ტექნიკური მომსახურების უახლოეს პუნქტამდე. 3. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში.

დავალემა 50

I. მდინარისაკენ დაშვება უნდა მოხდეს

მახვილი კუთხით, დინების მიმართულებით. 2. პირდაპირი კუთხით. 3. მახვილი კუთხით დინების საწინააღმდეგო მიმართულებით.

II. რომელი გადაცემითაა რეკომენდებული მდინარეზე გადასვლა?
1. პირველით. 2. მეორე გადაცემით. 3. მესამე გადაცემით. 4. პირ-
დაპირი გადაცემით.

III. მდინარეში მოძრაობისას რეკომენდებულია მუხლა ლილვის
ბრუნთა სიხშირე

1. მცირე. 2. საშუალო. 3. დიდი.

IV. ფონის გადალახვის დროს

1. დასაშვებია გადაცემის გადართვა. 2. არ შეიძლება გადაცემის
გადართვა.

V. როცა ავტომობილი იმყოფება წყალში

1. დასაშვებია ძრავას გაჩერება და გამორთვა. 2. აკრძალულია
ძრავას გაჩერება და გამორთვა.

დავალება 51

I. როდისაა ავტომობილის გაჩერების და ძრავას გამორთვის ყვე-
ლაზე დიდი საშიშროება?

1. წყლის მოხვედრისას გამოსაშვებ მილში, რაც შეუძლებელს
ხდის ძრავას ამუშავებას. 2. წყლის გაყონვისას წამყვანი ხიდების კარ-
ტერსა და გადაცემათა კოლოფში, რაც გამორიცხავს შემდეგი მოძრა-
ობის შესაძლებლობას ზეთის შეცვლის გარეშე. 3. სამუხრუჭო დო-
ლების შიგნით წყლის მოხვედრისას. 4. ავტომობილის ბორბლებს
ქვემოდან წყლის ნაკადით გრუნტის გამორეცხვისას და ავტომობილის
უფრო ღრმად ჩაძირვისას.

II. როგორ უნდა გავზარდოთ ძრავას ბრუნთა რიცხვი წყლიდან გა-
მოსვლისას?

1. მდოვრედ. 2. მკვეთრად.

III. რა უნდა გავაკეთოთ აუცილებლად, თუ წყლიდან გამოსვლი-
სას ბუქსაობს თვლები?

1. გავზარდოთ ძრავას ბრუნთა სიხშირე და შევეცადოთ გამოვი-
დეთ ნაპირზე. 2. მდოვრედ დავხიოთ ავტომობილი წყალში და გავი-
მეოროთ მანევრი წინა თვლების მდგომარეობის შეუცვლელად. 3.
მდოვრედ დავხიოთ ავტომობილი წყალში და გავიმეოროთ მანევრი
მოძრაობის მიმართულების უმნიშვნელო შეცვლით.

IV. წყლის დაბრკოლების გავლის შემდეგ მუხრუჭი მუშაობს
მნიშვნელოვნად ცუდად. ეს აიხსნება

1. წყლის ზემოქმედებისაგან სამუხრუჭო ამძრავის ჰერმეტიკო-
ბის დაზღვევით. 2. მთავარ სამუხრუჭო ცილინდრში წყლის მოხვედ-

რით. 3. სამუხრუჭო დოლსა და ხუნდებში წყლის მოხვედრით. 4. სამუხრუჭო თვლების ცილინდრების შიგნით წყლის მოხვედრით.

V. რა უნდა გავაკეთოთ წყლიდან გამოსვლის შემდეგ მუხრუჭების ნორმალური მუშაობისათვის?

1. მოვხსნათ თვლები, მოვხსნათ და მშრალად გავწმინდოთ სამუხრუჭო დოლები და ხუნდები. 2. არ მოვუხსნათ თვლები და სამუხრუჭო დოლები, რამდენჯერმე დაეაჭიროთ და მოვუშვათ სამუხრუჭო სატერფულს. 3. მოძრაობის პირველ კილომეტრზე რამდენჯერმე პუნდულად მსუბუქად დაეამუხრუჭოთ.

დავალება 52

I. რა პირობები და წესებია აუცილებელი დავიცვათ გაყინულ წყალსატევებზე მოძრაობისას?

1. მოძრაობა შუალედურ გადაცემებზე. 2. მოძრაობა მაღალ გადაცემებზე. 3. მოძრაობა კაბინის დაკეტილი კარებით. 4. მოძრაობა კაბინის გაღებული კარებით. 5. დასაშვებია მგზავრების ყოფნა კაბინაში ან სატვირთო ავტომობილის ძარაზე. 6. მგზავრები უნდა გადმოვსვათ ყინულზე ავტომობილის გავლის წინ. 7. ყინული სავესებით უნდა გასუფთავდეს თოვლისაგან გადასვლის ზოლზე. 8. ყინულზე რეკომენდებულია დაეტოვოს 5—10 სმ სისქის თოვლის ფენა. 9. მოძრაობა ძრავას ბრუნთა საშუალო სიხშირით. 10. მოძრაობა ძრავას ბრუნთა მცირე სიხშირით.

II. რით განისაზღვრება ყინულის სიმტკიცე, რომელიც უზრუნველყოფს უსაფრთხო გადასვლას?

1. ჰაერის ტემპერატურით. 2. ფოსოებისა და ბზარების არარსებობით. 3. ნაპირზე გავომილი ყინულის საერთო სისქით. 4. უმცირესი ზომის მინისებრი ფორმის ყინულის მთლიანი ფენით.

III. 3,5 ტ ფაქტიური მასის ავტომობილის უსაფრთხო გადასვლისათვის ყინულის ფენის სისქე აუცილებელია (-20°C -მდე ჰაერის ტემპერატურისას) არანაკლებ

1. 5 სმ-ისა. 2. 10 სმ-ისა. 3. 15 სმ-ისა. 4. 25 სმ-ისა.

IV. 10 ტ-მდე ფაქტიური მასის ავტომობილის უსაფრთხო გადასვლისათვის აუცილებელია ყინულის ფენის სისქე არანაკლებ

1. 45 სმ. 2. 35 სმ. 3. 30 სმ. 4. 25 სმ.

V. ყინულის სიმტკიცე დამოკიდებულია მდინარის ან წყალსატევის წყლის ქიმიურ შედგენილობაზე. ტბის ყინულის სიმტკიცე, რომლის წყალი მარილიანია...

1. მაღალია, ვიდრე მტკნარი წყალსატევის ყინულის სიმტკიცე
2. დაბალია, ვიდრე მტკნარი წყალსატევის ყინულის სიმტკიცე.

I. გაყინული წყალსატევის ყინულზე ავტოკოლონის გადასვლისას ავტომობილებს შორის დისტანცია უნდა იყოს....

1. 40 მ. 2. 30 მ. 3. 20 მ. 4. 10 მ.

II. ავტომობილის ყინულზე მოძრაობა, როგორც წესი, დასაშვებია....

1. მხოლოდ ერთი მიმართულებით. 2. ორივე მიმართულებით.

III. ავტომობილები, რომლებმაც უნდა გადალახონ წყალსატეგები, მოძრაობენ.....

1. ერთ რიგად. 2. ორ რიგად. 3. სამ რიგად.

IV. თუ მძღოლს მოვლის მოძრაობა ადრე გამოყენებულ ყინულის გადასასვლელზე, მან....

1. შეიძლება არ გააკონტროლოს ყინულის სიმტკიცე. 2. უნდა გააკონტროლოს ყინულის სიმტკიცე ფოსოებში წყლის გამოჩენისას. 3. უნდა გააკონტროლოს ყინულის სიმტკიცე -10°C მეტი ჰაერის ტემპერატურისას. 4. ნებისმიერ შემთხვევაში შეამოწმოს ყინულის სიმტკიცე.

დავალება 54

I. ყინულიან გზაზე სადგომი....

1. ნებადართულია ყინულის გადასასვლელის საკმარისი სიგანის დროს. 2. აკრძალულია, თუ ყინულის ფაქტიური სისქე უმცირესი დასაშვები მნიშვნელობების ტოლია. 3. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში. 4. დასაშვებია მოძრაობის ნაკლები ინტენსივობისას.

II. შეიძლება თუ არა გასწრება მოყინულ გზებზე?

1. შეიძლება ყველა შემთხვევაში. 2. შეიძლება, თუ გასასწრები სატრანსპორტო საშუალება მოძრაობს 20 კმ/სთ-ზე ნაკლები სიჩქარით. 3. არ შეიძლება არც ერთ შემთხვევაში.

III. სატრანსპორტო საშუალების შემოვლა, რომელიც იძულებით გაჩერებულია მოყინულ გზაზე.....

1. ნებადართულია ყველა შემთხვევაში. 2. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში. 3. ნებადართულია მხოლოდ იმ პირთა ნებადართვით, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან მოყინული გზის მდგომარეობაზე. 4. ნებადართულია მძღოლის სიგნალით, რომელიც იძულებით გაჩერებულია.

IV. მოძრაობა მდინარის ან ტბის ყინულის საფარის მონაკვეთებზე, რომლებიც არაა გათვალისწინებული ავტომობილის მოძრაობისათვის

1. დასაშვებია ყინულის ფენის საკმაო სისქისას და ბზარების არარსებობისას. 2. აკრძალულია ყველა შემთხვევაში. 3. დასაშვებია მარცხენა გზაზე ინტენსიური მოძრაობის შემთხვევაში. 4. აკრძალულია მხოლოდ შესაბამისი საგზაო ნიშნის მითითებისას.

აღმართებისა და დაღმართების დაძლევა.

ტარება მთიან ადგილებში

დავალემა 55

I. რით განისაზღვრება გადაცემა, რომელიც მძღოლმა უნდა ჩართოს აღმართის დასაძლევად?

1. მხოლოდ ციკაბო აღმართით. 2. მხოლოდ აღმართის სიგრძით. 3. მხოლოდ მოძრაობის ინტენსივობით. 4. ყველა მითითებული ფაქტორით.

II. როგორი აღმართის დაძლევაა რეკომენდებული გაქანებით?

1. მცირე სიგრძის დამრეცხ აღმართის. 2. ციკაბო გაქიანურებულის. 3. ციკაბო მცირე სიგრძის. 4. დამრეცი გაქიანურებულის.

III. თუ ძრავამ აღმართზე მოძრაობისას მუშაობა დაიწყო შეფერხებით და ჩაქრა, მძღოლმა უნდა

1. დააჭიროს საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე. 2. გადავიდეს უფრო მაღალ გადაცემაზე. 3. გადავიდეს უფრო დაბალ გადაცემაზე.

IV. აღმართის დაძლევის დროს ავტომობილის თვლებმა დაიწყო წაბუქსავება. რა უნდა გააკეთოს ამ შემთხვევაში მძღოლმა?

1. დააჭიროს საწვავის მიწოდების სატერფულზე და გაზარდოს ძრავას ბრუნთა სიხშირე. 2. სწრაფად გადავიდეს დაბალ გადაცემაზე და გაიზრდება რა ბრუნთა სიხშირე, გააგრძელოს მოძრაობა 3. დააჭიროს გადაბმულობის სატერფულზე, დაამუხრუჭებს რა, დასწიოს ავტომობილი უკან, გაიმეოროს მანევრი დიდი გაქანებით.

V. სიფრთხილის რა ზომები უნდა მიიღოს მძღოლმა სიბნელეში უღელტეხილის მწვერვალთან მიახლოებისას.

1. შეამციროს სიჩქარე. 2. გაზარდოს სიჩქარე. 3. გადავიდეს ფა-

რების ახლო სინათლიდან გაბარიტულ ფარნებზე. 4. არ გადაართოს ფარების სინათლე. 5 გადაართოს ფარების სინათლე.

დავალება 56

I. მკვეთრ დაღმართებზე აუცილებელია მოძრაობა....

1. პირდაპირ გადაცემაზე. 2. დაბალ გადაცემაზე. 3. ნეიტრალურ გადაცემაზე.

II. რაც უფრო მკვეთრია დაღმართი, ჩართული გადაცემა მით უფრო უნდა იყოს....

1. დაბალი. 2. მაღალი.

III. მკვეთრ დაღმართებზე მოძრაობისას ანთების გამორთვა...

1. შეიძლება. 2. არ შეიძლება.

IV. მკვეთრ დაღმართებზე ხანგრძლივი მოძრაობა გამორთული გადაბმულობით (სატერფულზე დაქერით)....

1. დასაშვებია. 2. დაუშვებელია.

V. საჩერებელი მუხრუქის გამოყენება მკვეთრ დაღმართებზე მოძრაობისას...

1. რეკომენდებულია ნებისმიერ შემთხვევაში. 2. რეკომენდებულია ავტომობილის სიჩქარის გაზრდის შემთხვევაში. 3. არაა რეკომენდებული.

IV. რატომაა კატეგორიულად აკრძალული ძრავას გამორთვა ЗИЛ, КамАЗ, КРАЗ, МАЗ, КАЗ ავტომობილების დაღმართზე მოძრაობისას?

1. უარესდება ძრავათი დამუხრუქების შესაძლებლობა. 2. გამოირთვება საკის მართვის ჰიდრომაძლიერებელი. 3. გამოირთვება კომპრესორი და შეწყდება სამუხრუქო სისტემის ბალონების შევსება შეკუპშული ჰაერით. 4. იზრდება მოცურების საშიშროება.

დავალება 57

I. შეიძლება თუ არა მკვეთრ დაღმართებზე ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის გაზრდა?

1. შეიძლება, თუ წინ მიმავალ ავტომობილამდე საკმაოდ დიდი მანძილია. 2. არ შეიძლება. 3. შეიძლება საკმარისად დიდი სიგანის სავალი ნაწილის დროს, რომელიც გასწრების საშუალებას იძლევა

II. მშრალ ასფალტბეტონის გზატკეცილზე მოძრაობისას, რომელ-

საც აქვს მკვეთრი დაქანება და მოსახვევი, ავტომობილი მოცურდარა შეიძლება იყოს მოცურების მიზეზი?

1. მძღოლმა გადართო გადაცემა მოსახვევში მოძრაობის დროს. 2. მძღოლი გადავიდა ნეიტრალურ გადაცემებზე მოსახვევში მოძრაობისას. 3. მძღოლმა სიჩქარის შესამცირებლად დაამუხრუჭა მოხვევის დროს.

III. როგორ უნდა მოიქცეს მძღოლი მკვეთრ დაღმართზე ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის გაზრდისას?

1. გააგრძელოს მოძრაობა, არ გადართოს გადაცემა და მუდმივად დაჰკიდოს სამუხრუჭო სატერფულზე. 2. გადავიდეს უფრო დაბალ გადაცემაზე და გააგრძელოს მოძრაობა სამუხრუჭო სატერფულზე და საწვავის მიწოდების სატერფულზე ზემოქმედების გარეშე. 3. გადავიდეს უფრო დაბალ გადაცემაზე და პერიოდული დაძუწრუქებით გააგრძელოს მოძრაობა.

IV. ЗИЛ-130 ავტომობილის ტექნიკური მდგომარეობის მნიშვნელოვან მაჩვენებელს დაღმართზე მოძრაობისას წარმოადგენს

1. მაცივებელი სითხის ტემპერატურა. 2. საწვავის რაოდენობა ავზში. 3. ჰაერის წნევა მუხრუქების პნევმოამძრავში. 4. ზეთის წნევა სახეთ სისტემაში.

V. თუ ЗИЛ-130 ავტომობილის მუხრუქების პნევმოამძრავში წნევა დაიწეეს 4,5 კგ/სმ²-მდე, მძღოლმა, რომელიც ავტომობილს მართავს დაღმართზე, უნდა

1. გაზარდოს ძრავას ბრუნთა სიხშირე გადაცემის გადართვის გარეშე. 2. გადავიდეს უფრო მაღალ გადაცემაზე და გააგრძელოს დაღმართი, საწვავის მიწოდების სატერფულზე ზემოქმედების გარეშე. 3. გადავიდეს უფრო დაბალ გადაცემაზე და, გაიზრდება რა ძრავას ბრუნთა სიხშირე, გააგრძელოს მოძრაობა.

დავალება 58

I. მთიანი ადგილები გამოირჩევა სპეციფიკური თავიანებურებების კომპლექსით, რომლებიც არსებითად მოქმედებს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე. ჩამოთვლილი ფაქტორებიდან რომელია უმეტესად ტიპური მთიანი ადგილებისათვის?

1. ჰაერის დიდი მტკრიანობა. 2. დაბალი ატმოსფერული წნევა. 3. გზასთან თვლების არასაკმარისი ჩაჭიდება. 4. დღე-ღამის განმავლობაში ტემპერატურის უმნიშვნელო ცვლილება. 5. დღე-ღამის განმავ-

ლობაში ტემპერატურის მკვეთრი ცვლილება. 6. კარგი ხილვადობა. 7. შეზღუდული ხილვადობა. 8. მაღალი ატმოსფერული წნევა. 9. ძრავას ცილინდრების ცხელი ნარევით ავსების გაუმჯობესება. 10. ძრავას ცილინდრების ავსების გაუარესება.

II. მთიან ადგილებში მოძრაობის დროს ავტომობილის რომელი სისტემა და საკრები ერთეულები ცვდება უმეტესად?

1. კარდანული გადაცემა. 2. სავალი ნაწილი. 3. საჭით მართვა. 4. კვების სისტემა. 5. საზეთი სისტემა 6. მუხრუჭები. 7. სალტეები. 8. აირმანაწილებელი მექანიზმი.

III. ავტომობილის 3 000 მ-ზე მაღლა მოძრაობისას . . .

1. იზრდება ძრავას სიმტკიცე. 2. მცირდება ძრავას სიმტკიცე. 3. ძრავას თბორეჟიმი არ ირღვევა. 4. ძრავა გადამეტცივდება. 5. ძრავა გადამეტხურდება.

IV. საჭიროა თუ არა ავტომობილები, რომლებიც მუშაობენ მთის პირობებში, უზრუნველყოფილნი იქნენ ხისტი გადასაბმელი მოწყობილობებით ბუქსაობისა და გადაგორების საწინააღმდეგო მოწყობილობით?

1. საჭიროა მაღალმთიან რაიონებში მუშაობისას. 2. საჭიროა მხოლოდ მაღალი გამავლობის ავტომობილები. 3. საჭიროა მხოლოდ სატვირთო ავტომობილები. 4. საჭიროა ნებისმიერ შემთხვევაში.

დავალება 59

I. მთიანი ადგილის გზის მცირე დაქანების პირდაპირ მონაკვეთებზე მოძრაობა წაგორებით

1. ნებადართულია. 2. ნებადართული არაა.

II. მთის გზების, აღმართის რომელი ნაწილია უმეტესად სახიფათო?

1. აღმართის დასაწყისი. 2. აღმართის შუა. 3. აღმართის ბოლო.

III. რა პირობებში შეიძლება მძღოლმა მომდევნო კოლონაში დაიწყოს ციკაბო აღმართი?

1. წინ მიმავალი ავტომობილის აღმართზე მუდმივი სიჩქარით მოძრაობის პირობებში. 2. წინ მიმავალ ავტომობილებს შორის მოძრაობის დადგენილი დისტანციის დაცვის პირობებში. 3. იმ პირობებში, როცა წინ მიმავალი ავტომობილები აღმართზე მოძრაობენ გაჩერების გარეშე. 4. იმ პირობებში, როცა წინ მიმავალი ავტომობილები მიდლწევენ აღმართის მწვერვალს.

IV. შემხვედრი ავტომობილის არსებობისას ვიწრო სავალი ნაწილის მქონე ციკაბო აღმართის დაძლევა შეიძლება დავიწყით...

1. როცა შემხვედრი ავტომობილი დაძლევს დაღმართის სიგრძის ნახევარს. 2. როცა შემხვედრი ავტომობილი მოძრაობს ისე, რომ უქირავს განაპირა მარჯვენა მდგომარეობა. 3. როცა შემხვედრი ავტომობილი მიაღწევს დაღმართის ბოლოს.

ავტომატარებლების ტარება

დავლება 60

I. რომელ გადაცემაზე შეიძლება დავძრათ ადგილიდან ავტომატარებელი?

1. ყოველთვის მხოლოდ პირველზე. 2. პირველზე, თუ ავტომატარებელი დატვირთულია. 3. ყოველთვის მხოლოდ მეორეზე. 4. პირველზე ან მეორეზე დატვირთვის მიხედვით.

II. რომელი ფაქტორი ახდენს უმეტეს გავლენას ავტომობილის ტარებაზე?

1. გაქანების შენელება ცალკეულ ავტომობილებთან შედარებით. 2. მანევრირების გაუარესება. 3. საწვავის გადიდებული ხარჯი. 4. მოძრაობის საშუალო სიჩქარის შემცირება.

III. ავტომატარებლის უსაფრთხო მოძრაობისათვის აუცილებელია....

1. საწვავ-გადასაბმელი მოწყობილობის გამართულობის დათვალიერება. 2. საჩერებელი ჭილიბის დაყენების შემოწმება. 3. საწვევარსა და მისაბმელს შორის საავარიო ჯაჭვისა და ფოლადის გვარლის დაყენება. 4. ყველა ჩამოთვლილი ღონისძიების ჩატარება.

IV. ტექნიკური მდგომარეობის ჩამოთვლილი მაჩვენებლებიდან რომელია მისაბმელის ქნევით მოძრაობის მიზეზი?

1. ამორტიზატორის გაუმართაობა მისაბმელის საკიდარში 2 ჰაერის არაერთნაირი წნევა მისაბმელის სალტებში. 3. საწვევარის მუხრუჭის სატერფულის თავისუფალი სვლის გადიდება. 4. ძრავას ბრუნვა სიხშირის გადიდება უკმ სვლაზე. 5. მისაბმელის თვლების საყისრების არათანაბარი შეკვრა.

V. საბუქსირო მოწყობილობის გატეხა ყველაზე მეტად მოსალოდნელია....

1. ავტომატარებლის მაღალი ტექნიკური სიჩქარით მოძრაობის

დროს. 2. ადგილიდან მკვეთრად დაძვრისას. 3. გაგრძელებული აღმართის დაძლევისას. 4. ავტომატარებლის მკვეთრი მოხვევისას. 5. ავტომატარებლის სწორ გზაზე გაქანებით მოძრაობისას. 6. მღოვრედ დამუხრუჭებისას. 7. მკვეთრად დამუხრუჭების დროს.

დავალემა 61

I. ავტომატარებლის წაყვანა რეკომენდებულია ისე, რომ გზის რაც შეიძლება დიდ მონაკვეთზე საბუქსირო მოწყობილობა იყოს დატვირთული.

1. ვამპიკავი ძალებით. 2. შემკუმშავი ძალებით.

II. ჩამოთვლილი შემთხვევებიდან რომელში იზრდება მკვეთრად მისაბმელის მოცურების საშიშროება?

1. მშრალი გზის სწორხაზოვან მონაკვეთებზე გაქანებისას. 2. სველი გზის სწორხაზოვან მონაკვეთებზე გაქანებისას. 3. მშრალი გზის სწორხაზოვან მონაკვეთებზე მღოვრედ დამუხრუჭებისას. 4. მშრალი გზის მოსახვევში მკვეთრად დამუხრუჭებისას. 5. სველი გზის სწორხაზოვან მონაკვეთზე მკვეთრად დამუხრუჭებისას.

III. რა შემთხვევაში უნდა გადაერთოთ სწრაფად გადაცემა?

1. ცალკეული ავტომობილის ტარებისას. 2. ერთმისაბმელიანი ავტომატარებლის ტარებისას. 3. ორმისაბმელიანი ავტომატარებლის ტარებისას.

IV. რომელი ტრაექტორიით გორდება მისაბმელის თვლები ავტომატარებლის მოხვევისას.

1. საწევარის წინა თვლების კვალის მიხედვით. 2. საწევარის უკანა თვლების კვალის მიხედვით. 3. რკალის მიხედვით, რომელიც მდებარეობს მოხვევის ცენტრთან უფრო ახლოს, ვიდრე საწევარის კვალი. 4. რკალის მიხედვით, რომელიც მდებარეობს მოხვევის ცენტრიდან უფრო შორს, ვიდრე საწევარის კვალი.

V. რა შემთხვევაში გადაადგილდება მოსახვევში მისაბმელი საწეფართან შედარებით (როცა მოცურება არ ხდება)?

1. ძალიან მკიერე სიჩქარით მოხვევისას. 2. დიდი სიჩქარით მოხვევისას. 3. ნებისმიერი სიჩქარით მოხვევისას, რომელიც არ იწვევს მოცურებას.

დავალემა 62

I. რომელ გადაცემაზეა რეკომენდებული ავტომატარებლით მკვეთრი დაღმართების დაძლევა?

1. პირდაპირზე. 2. შუალედურზე. 3. დაბალზე.

II. გრძელ დაღმართებზე მოძრაობისას $\Sigma H_{II}-130$ საწვევარის ძრავას ბრუნთა სიხშირე რეკომენდებულია

1. მცირე. 2. საშუალო. 3. მომატებული. 4. მაღალი.

III. ავტომატარებლის აღმართებზე ან დაღმართებზე იძულებითი გაჩერების დროს, გარდა ავტომატარებლის საჩერებელი მუხრუკით დამაგრებისას, რეკომენდებულია ჩაერთოთ

1. პირველი გადაცემა. 2. მეორე გადაცემა. 3. მესამე გადაცემა. 4. მეოთხე გადაცემა. 5. უკუსვლის გადაცემა.

IV. ავტომატარებლის დამუხრუკება და გაჩერება რეკომენდებულია

1. დიდი რადიუსის მოსახვევებთან გზებზე. 2. აღმართებზე და უმნიშვნელო დაქანების დაღმართებზე. 3. გზის სწორხაზოვან მონაკვეთებზე.

დავალება 63

I. საბუქსირო მოწყობილობის დამტკრევის თავიდან ასაცილებლად ავტომატარებლის სამუხრუკო სისტემა იანე უნდა იყოს რეგულირებული, რომ

1. საწვევარის თვლებისა და ნისაბმელის თვლების დამუხრუკება მოხდეს ერთდროულად. 2. მისაბმელის თვლების დამუხრუკება დაიწყოს უფრო ადრე, ვიდრე საწვევარის თვლების დამუხრუკება. 3. მისაბმელის თვლების დამუხრუკება დაიწყოს რამდენადმე გვიან, ვიდრე საწვევარის თვლების დამუხრუკება.

II. როდის წარმოიშობა ავტომატარებლის შემხვედრ ტრანსპორტთან დაჯახების ყველაზე დიდი საშიშროება (როცა მოცულება არაა)?

1. ავტომატარებლის მოძრაობისას აღმართზე გზის სწორხაზოვან მონაკვეთებზე. 2. ავტომატარებლის მოძრაობისას გზის გარე მხარეზე მოსახვევებში. 3. ავტომატარებლის მოძრაობისას გზის შიგა მხარეზე მოსახვევებში. 4. ავტომატარებლის მოძრაობისას გზის სწორხაზოვან კორიზონტალურ მონაკვეთებზე.

III. ავტომატარებლის მოძრაობის უსაფრთხოების ძირითადი ღონისძიება შემხვედრი აქცევის დროს უზრუნველყოფილია

1. მოძრაობის სწორხაზოვანი ტრაექტორიით. 2. მუდმივი სიჩქარით. 3. გადიდებული ინტერვალის არჩევით. 4. შექუერი სიგნალიზაციის ჩართვით.

IV. გზის ვიწრო და მოლიპულ მონაკვეთებზე ცალკეული ავტომობილის შემხვედრი აქცევის დროს ავტომატარებლის მძღოლისათვის რეკომენდებულია

1. შეამცროს სიჩქარე და გააგრძელოს მოძრაობა. 2. გაიწიოს მარჯვნივ და განაგრძოს მოძრაობა გზისპირზე. 3. ჩართოს შეუქცვარები და გააგრძელოს მოძრაობა სიჩქარისა და მიმართულების შეუცვლელად. 4. გააჩეროს ავტომატარებელი და გაატაროს შემხვედრი ავტომობილი.

V. ავტომატარებლის ტარების რომელი ხერხი აბათილებს უფრო ეფექტურად მისაბმელის „ქნევას“?

1. მოკლე დაამუხრუჭება. 2. ნეიტრალურ გადაცემაზე გადასვლა. 3. მოკლე გაქანება. 4. საჭის თვის მობრუნება.

VI. ავტომატარებლის მისაბმელის გვერდითი მოცურების დროს მძღოლმა...

1. მკვეთრად უნდა გაზარდოს სიჩქარე. 2. მდოვრედ დაამუხრუჭოს. 3. მდოვრედ გაზარდოს სიჩქარე. 4. გააგრძელოს მოძრაობა აღრინდელი სიჩქარით.

მოძრაობა კოლონაში

დავალება 64

I. რას ეწოდება კოლონა?

1. განსაზღვრული დისტანციით ერთმანეთის მიყოლებით მიმავალ ავტომობილთა ჯგუფს. 2. ავტომობილთა ჯგუფს, რომლებიც ასრულებენ ერთ დავალებას და მიემართებიან ერთიანი, წინასწარ შედგენილი გრაფიკით. 3. ავტომობილთა ჯგუფს, რომლებიც მიემართებიან ერთმანეთის მიყოლებით ერთი და იმავე პუნქტში.

II. კოლონის შემადგენლობაში რეისისათვის მომზადებისას, თითოეულმა მძღოლმა უნდა იცოდეს

1. შესვენების ადგილი, გაწყობის პუნქტები და მოძრაობის გრაფიკი. 2. კოლონის მართვის სიგნალები. 3. თავისი ადგილი კოლონაში. 4. ყველა ჩამოთვლილი ცნობა.

III. კოლონის შემადგენლობაში სხვადასხვა წონისა და სიჩქარის მახასიათებლიანი ავტომობილების არსებობისას კოლონის მეწინავედ გამოყოფილია....

1. მსუბუქი და სწრაფმავალი ავტომობილები. 2. გადიდებული გამავლობის ავტომობილები. 3. მძიმე ავტომობილები, რომლებსაც აქვთ მოძრაობის მცირე სიჩქარე.

IV. ტექნიკური დახმარების საშუალებები თავმოყრილია

1. კოლონის ბოლოს. 2. კოლონის შუა ნაწილში. 3. კოლონის მოწინავე ნაწილში.

V. რაზეა დამოკიდებული ავტომობილებს შორის დისტანცია, რომელიც დადგენილია კოლონის მოძრაობის დაწყებამდე?

1. კოლონაში მოძრავი ავტომობილების სახეობაზე. 2. ავტომობილების რიცხვზე კოლონაში. 3. მძღოლთა კვალიფიკაციაზე. 4. მოძრაობის დასახულ სიჩქარეზე.

დავალება 65

I. კოლონაში მოძრაობისას უკან მიმართულებით მობრუნება

1. შეიძლება. 2. არ შეიძლება.

II. დამოუკიდებლად გაჩერება და მოძრაობის დროს კოლონიდან გამოსვლა

1. ნებადართულია. 2. არაა ნებადართული.

III. იძულებითი გაჩერების შემთხვევაში კოლონაში მოძრავმა მძღოლმა

1. შეიძლება ავტომობილი დატოვოს სავალ ნაწილზე. 2. ავტომობილი უნდა დააყენოს მარჯვენა მხარეს გზისპირაზე. 3. ავტომობილი უნდა დააყენოს მარცხენა მხარეს გზისპირაზე.

IV. გაჩერებულ ავტომობილს აუცილებელია შემოვუპაროთ

1. მარცხნივ. 2. მარჯვნივ.

V. როგორ უნდა მოიქცეს ავტომობილის მძღოლი, რომელიც მოძრაობს კოლონის შემადგენლობაში, იძულებითი გაჩერებისა და უწყესივრობების გასწორების შემდეგ?

1. გაუსწროს კოლონას და დაიკავოს ადგილი მოწინავე ნაწილში. 2. დაეწიოს კოლონას, გაუსწარებს რა ავტომობილებს, დაიკავოს თავისი ადრინდელი ადგილი. 3. დაეწიოს კოლონას და მოეწყოს „კუდში“.

დავალება 66

I. როგორი სიჩქარით უნდა იმოძრაოს კოლონამ გრძელ დაღმართებზე?

1. 20 კმ/სთ სიჩქარით. 2. 30 კმ/სთ. 3. 40 კმ/სთ. 4. 50 კმ/სთ.

II. მოლიბულ დაღმართებზე კოლონაში მოძრაობისას დისტანცია აუცილებელია გავზარდოთ

1. 30 მ-მდე. 2. 50 მ-მდე. 3. 70 მ-მდე. 4. 100 მ-მდე.

III. გაქანებით მოკლე აღმართების დაძლევისას დისტანცია კოლონის შემაღვენლობაში მოძრავ ავტომობილებს შორის...

1. შეიძლება დარჩეს ადრინდელი. 2. უნდა ვაზარდოს. 3. უნდა შემცირდეს.

IV. ვზის ძნელადგასავლელი მონაკვეთები კოლონაში მოძრაობისას დაიძლევა....

1. მოძრაობისათვის დადგენილი დისტანციის დაცვით. 2. რიგრიგობით, დაცდით, სანამ წინ მიმავალი ავტომობილი არ გაივლის წინააღმდეგობას.

V. შესვენებისას მძღოლისათვის....

1 ნებადართულია დასვენება კაბინაში ძრავას მუშაობისას, თუ კაბინის კარები ღიაა. 2. ნებადართულია დასვენება კაბინაში, როცა ძრავა მუშაობს და კაბინის კარი ღიაა, თუ კაბინა კარგად ნიავედება ჰაერით. 3. კაბინაში დასვენება ძრავას მუშაობისას აკრძალულია ყველა შემთხვევაში.

გამავლობის ამალეზის მეთოდები და საშუალებები

დავალბა 67

I. უმეტესად რომელი ხერხი უზრუნველყოფს წევის ძალების გადიდებას და გამავლობის ამალეზას?

1. დაბალი სიჩქარის ჩართვა. 2. ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გაზრდა. 3. წინა წამყვანი ხიდის ჩართვა. 4. წინა წამყვანი ხიდის და დაბალი გადაცემის ჩართვა.

II. ღერძთშორისი დიფერენციალის ბლოკირების ჩართვა მოლიპულ გზაზე ტარებისას...

1. ხელს უწყობს წამყვანი ხიდის ერთ-ერთი თვლის წაბუქსავეზას. 2. ამცირებს წამყვანი ხიდის ერთ-ერთი თვლის წაბუქსავეზების საიმედოობას.

III. ЗНЛ-130 და КАМАЗ ავტომობილებზე გამოიყენება ღერძთშორისი დიფერენციალები. რომელ შემთხვევაშია აუცილებელი ჩართოთ ღერძთშორისი დიფერენციალის ბლოკირება?

1. მოასფალტებულ მშრალ გზაზე ტყეცილ მოძრაობისას. 2. და-

თოვლილ გზაზე მოძრაობისას. 3. ლიპყინულზე მოძრაობისას. 4. ბეტონისსაფარიან გზაზე მოძრაობისას.

IV. გრუნტის გზებზე მოძრაობისას უკანა ხიდზე ცალმაგი თვლების გამოყენება....

1. იწვევს გორვის წინააღმდეგობის შემცირებას და გამავლობის გადიდებას. 2. იწვევს გორვის წინააღმდეგობის გადიდებას და გამავლობის შემცირებას. 3. არ ახდენს გავლენას გამავლობაზე.

V. ფართო პროფილის სალტეების გამოყენება გრუნტის გზაზე მოძრაობისას....

1. აუმჯობესებს გამავლობას. 2. აუარესებს გამავლობას. 3. არ ახდენს გავლენას გამავლობაზე.

დავალება 68

I. რა ძირითადი მიზანი აქვს კოტებმოჭრილი სალტეების გამოყენებას?

1. მოძრაობის სიჩქარის გაზრდა. 2. მანევრირების გადიდება. 3. გამავლობის გაზრდა. 4. გვერდული სიმტკიცისა და დამუხრუჭების ეფექტურობის გაზრდა.

II. რა სახიფათო შედეგი შეიძლება ჰქონდეს ავტომობილზე კოტებმოჭრილი სალტეების გამოყენებას მოლიპულ გზებზე?

1. იზრდება კოტებმოჭრილი სალტეების მქონე ავტომობილის დაჯახების ალბათობა ავტომობილზე, რომელიც წინ იძყოფება და აქვს ჩვეულებრივი სალტეები (კოტების გარეშე). 2. იზრდება კოტებმოჭრილი სალტეების მქონე ავტომობილის დაჯახების ალბათობა ავტომობილზე, რომელიც იძყოფება უკან და აქვს ჩვეულებრივი სალტეები (კოტების გარეშე).

III. რომელ ადგილებში არაა რეკომენდებული კოტებმოჭრილი სალტეების გამოყენება?

1. ტრანსპორტის ინტენსიური მოძრაობის დასახლებულ პუნქტებში. 2. მოძრაობის უმნიშვნელო ინტენსიუობის დასახლებულ პუნქტებში. 3. დაუსახლებელ პუნქტებში.

IV. როგორი საფარი უზრუნველყოფს კოტებმოჭრილი სალტეებიანი ავტომობილის უმცირეს სამუხრუჭო მანძილს?

1. ყინულის. 2. დატკეპნილი თოვლის. 3. ფხვიერი თოვლის.

V. ამალღებს თუ არა დამუხრუჭების ეფექტურობას კოტებმოჭრილი სალტეების გამოყენება ფხვიერ თოვლზე მოძრაობისას?

1. კი. 2. არა.

დავალება 69

სალტეებში ჰაერის წნევის დაქვეითება გამავლობის გადიდების ერთ-ერთი ხერხია.

I. სალტეებში ჰაერის წნევის შემცირების შედეგად

1. მცირდება სალტეების ცვეთა. 2. დიდდება სალტეების ინტენსიური ცვეთა. 3. მცირდება სალტეების კუთრი წნევა გზაზე. 4. უმჯობესდება წამყვანი თვლების გზასთან ჩაჭიდება. 5. უარესდება თვლების გზასთან ჩაჭიდება. 6. დიდდება სალტეების კუთრი წნევა გზაზე. 7. მცირდება საბურავების ბორტების თვლების ფერსობთან შეერთების სიმტკიცე. 8. იზრდება საბურავების ბორტების თვლების ფერსობთან შეერთების სიმტკიცე.

II. რა შემთხვევაში არაა რეკომენდებული ჰაერის წნევის დაქვეითება სალტეებში?

1. რბილგრუნტიანი გზის რთული მონაკვეთების გადალახვისას. 2. ქვიშიანი მონაკვეთების გადალახვისას. 3. არასწორ ქვიან გზებზე მოძრაობისას. 4. ჭაობიან მონაკვეთებზე მოძრაობისას. 5. მშრალ გრუნტიან გზებზე მოძრაობისას.

III. ЗИЛ-131 ავტომობილის სალტეებში წნევა ძნელადგასავლელი მონაკვეთების დაძლევის წინ შეიძლება შემცირდეს არანაკლებ

1. 2 კგ/სმ²-მდე. 2. 1 კგ/სმ²-მდე. 3. 0,5 კგ/სმ²-მდე. 4. 0,3 კგ/სმ²-მდე. 5. 0,1 კგ/სმ²-მდე.

IV. ძნელადგასავლელ მონაკვეთებზე გავლის შემდეგ აუცილებელია ავტომობილის გაჩერება და სალტეებში წნევის აწევა

1. 1 კგ/სმ²-მდე. 2. 2 კგ/სმ²-მდე. 3. 3 კგ/სმ²-მდე. 4. 4 კგ/სმ²-მდე.

V. სალტეებში წნევის შემდგომი გადიდება ნებადართულია

1. არა უმეტეს 30 კმ/სთ სიჩქარით სვლისას. 2. არა უმეტეს 10 კმ/სთ სიჩქარით სვლისას. 3. მოძრაობის ნებისმიერი სიჩქარით სვლისას.

დავალება 70

I. თოვლიან ყამირსა და დაჭაობებულ გრუნტზე მოძრაობისას, თუ სალტეებში წნევა დაწეულია დასაშვები მნიშვნელობის მინიმუმამდე, ЗИЛ-131 ავტომობილის სიჩქარე არ უნდა აჭარბებდეს

1. 5 კმ/სთ-ს. 2. 10 კმ/სთ-ს. 3. 15 კმ/სთ-ს. 4. 25 კმ/სთ-ს. 5. 35 კმ/სთ-ს.

II. ЗИЛ-131 ავტომობილი მოძრაობს ფხვიერ ქვიშაზე. თუ წნევა სალტეებში დაწულია დასაშვები მნიშვნელობის მინიმუმამდე, მისი სიჩქარე არ უნდა აჭარბებდეს....

1. 10 კმ/სთ-ს. 2. 20 კმ/სთ-ს. 3. 30 კმ/სთ-ს. 4. 40 კმ/სთ-ს. 5. 50 კმ/სთ-ს.

III. ЗИЛ-131 ავტომობილის მოძრაობისას სალტის ონკანი თვლებზე უნდა იყოს....

1. გაღებული გზის მდგომარეობის მიუხედავად, მოძრაობის ნებისმიერი სიჩქარის დროს. 2. გაღებული გზის მდგომარეობის მიუხედავად, 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისას. 3. დახურული ყველა შემთხვევაში, როცა არ გამოიყენება სალტეებში ჰაერის წნევის რეგულირების სისტემა. 4. გაღებული ძნელადგასავლელი გზის მონაკვეთებზე მოძრაობისას.

IV. სალტეების გახვრეტის შემთხვევაში ავტომობილის, რომელიც მოწყობილია სალტეებში ჰაერის წნევის რეგულირების სისტემით, მძღოლმა....

1. დაუყოვნებლივ უნდა შეწყვიტოს მოძრაობა და შეეცვალოს დაზიანებულ სალტეებიანი თვლები. 2. უნდა გადაკეტოს სალტეების ვენტილი დაზიანებულ თვლებზე და განაგრძოს მოძრაობა მულმივი სადგონისაკენ. 3. შეიძლება განაგრძოს მოძრაობა იმ პირობებში, თუ დაზიანებულ სალტეებში წნევამ დაიწია არა უმეტეს 1,0 კგ/სმ²-მდე. 4. შეიძლება გააგრძელოს მოძრაობა იმ პირობებში, თუ სალტეებში იქნება ნორმალური წნევა დაზიანებულ სალტეებში ჰაერის ჩაწნების გზით.

V. 4000 კგ მასის ტვირთიანი ЗИЛ-130 ავტომობილის მოძრაობისას წნევა სალტეებში....

1. შეიძლება დაიწიოს ნომინალური მნიშვნელობის ნახევარზე არანაკლებ. 2. ყველა შემთხვევაში შეიძლება იყოს არანაკლებ 4 კგ/სმ²-ისა. 3. შეიძლება იყოს არანაკლებ 2 კგ/სმ²-ისა ფხვიერ გრუნტზე მოძრაობისას. 4. აყენებს მძღოლი გზის პირობების მიხედვით.

დავალება 71

1. როგორ გზებზეა რეკომენდებული ვისარგებლოთ წერილრგოლებიანი ჯაჭვით?

1. რბილგრუნტიან ვზებზე. 2. მოხრეშილ ვზებზე. 3. დაქაობებულ ადგილებში გაშავალ ვზებზე. 4. შემოყინულ ვზებზე.

II. წერილრგოლებიანი ჯაჭვი თვლებზე დამონტაჟებულია სწორად, თუ

1. რგოლები მკიდროდ ეკირება პროტექტორს და არ გადაადგილდება საბურავებთან შეფარდებით. 2. რგოლები ადვილად გადაადგილდება საბურავებთან შეფარდებით 100—200 მმ-ზე. 3. რგოლები გადაადგილება საბურავებთან შეფარდებით 10—20 მმ-მდე.

III. მუხლუხის რგოლებიანი ჯაჭვი რეკომენდებულია გამოვიყენოთ

1. მშრალგრუნტიან ვზაზე. მოძრაობისას. 2. გრუნტიან ვზაზე უგზობისას. 3. მოყინულ ვზაზე. 4. თოვლიან ყაპირზე. 5. დაქაობებულ მინდორზე მოძრაობისას.

IV. მუხლუხის რგოლებიანი ჯაჭვის დაქიმვა ითვლება სწორად, თუ

1. ჯაჭვი მკიდროდ, ღრეჩოს გარეშე ფარავს სალტეების პროტექტორს. 2. ჯაჭვი თავისუფლად გადაადგილდება პროტექტორთან შეფარდებით 50—150 მმ-ზე. 3. ერთ-ერთი მუხლუხის რგოლი შეიძლება პროტექტორის ზემოთ 5—8 მმ-ზე.

V. ძნელად გასასვლელი მონაკვეთების გადალახვის და მავარსაფარის ვზაზე გავლის შექმნა

1. სრიალსაწინალო ჯაჭვები სწრაფად უნდა მოიხსნას. 2. სრიალსაწინალო ჯაჭვი შეიძლება დავტოვოთ თვლებზე.

დავალება 72

გადიდებული გამავლობის ავტომობილები აღჭურვილია ქალამბრებით, რომლის დანიშნულებაცაა ვზის ძნელადგასავლელი მონაკვეთების გადალახვისას ვზაში გაჩხერილი ავტომობილის და აგრეთვე სხვა ავტომობილის ამოთრევა.

I. ქალამბრების დახმარებით ავტომობილის თვითამოთრევისას . . .

1. დასაშვებია წამყვანი ხიდების ჩართვა პირველ გადაცემაზე ქალამბრების მუშაობასთან ერთად. 2. არ დაიშვება წამყვანი ხიდების ჩართვა პირველ გადაცემაზე ქალამბრების მუშაობასთან ერთად.

II. ЗИЛ-131 ავტომობილის მძღოლმა, რომელმაც უნდა ამოა-
რიოს ГАЗ-53 ავტომობილი ჯალამბრების საშუალებით.

1. გადაცემის გადართვის ბერკეტი უნდა დააყენოს ნეიტრალურ
მდგომარეობაში და დაამუხრუჭოს თავის ავტომობილი. 2. გადაცემის
გადართვის ბერკეტი დააყენოს სვლის ჩართვის შესაბამის მდგომარე-
ობაში. ავტომობილი არ დაამუხრუჭოს.

III. გადაცემების გადართვა ჯალამბრის გვარლით ავტომობილ-
ს მოქიშვის დროს

1. ნებადართულია. 2. აკრძალულია.

IV. გვარლის მდებარეობის კუთხე ავტომობილის (პორიზონტალურ
სიბრტყეზე) განივ ღერძთან შეფარდებით თვითამოთრევისას არ უნდა
აქარბებდეს

1. 15°-ს. 2. 30°-ს. 3. 45°-ს. 4. 60°-ს.

V. შეიძლება თუ არა ვისარგებლოთ ჯალამბრების გვარლით სხვა
ავტომობილის ბუქსირებისას.

1. შეიძლება ცარიელი ავტომობილის ბუქსირებისას. 2. შეიძლება,
როცა არ არის საბუქსირო გვარლი და მოძრაობის სიჩქარე არ აღწარ-
ბებს 30 კმ/სთ-ს. 3. არ შეიძლება ნებისმიერ შემთხვევაში. 4. არ შე-
იძლება მხოლოდ უგზოობის პირობებში.

დავალება 73

ჯალამბრების მუშაობისას ხშირად გამოიყენება ბლოკები, რომ-
ლებიც წვეითი ძაღვების და გამწევი ძალის მიმართულების შეცვლის
საშუალებას იძლევა ავტომობილს თვითამოთრევისას და სხვა ავტო-
მობილის ამოთრევისას?

I. რომელ ნაბ-ზეა ნაჩვენები ბლოკის გამოყენება, რომელიც წვეის-
ძალის გაზრდის საშუალებას იძლევა ავტომობილის ამოთრევისა და
სხვა ავტომობილის თვით ამოთრევისას?

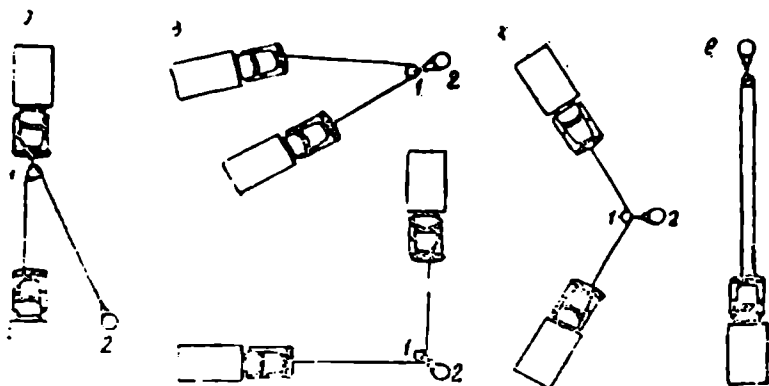
1. 73-ე, ა ნაბ-ზე. 2. 73-ე, ბ ნაბ-ზე. 3. 73-ე, გ ნაბ-ზე. 4. 73-ე, დ
ნაბ-ზე. 5. 77-ე, ე ნაბ-ზე.

II. შეიძლება თუ არა გვარლებს ახლოს ან მათ შორის დგომა-
ამოთრევის ან თვითამოთრევისას ჯალამბრების მუშაობის დროს?

1. შეიძლება მცირე წვეითი ძაღვებისას. 2. არ შეიძლება მხოლოდ
მძიმე წონის ავტომობილების ამოთრევისას. 3. არ შეიძლება არც ერთ
შემთხვევაში.

III. ამოთრევის ან თვითამოთრევის დროს გვარლის ხეების წყობის შესწორება....

1. შეიძლება ამწყობი ნიჩბის გამოყენებით. 2. შეიძლება საბუხაჩის გამოყენების პირობებში. 3. არ შეიძლება არც ერთ შემთხვევაში.



ნახ. 73. ბლოკებიანი ჯალამბრების გამოყენების სქემა

IV. კაკვის დამაგრებისათვის გვარლის გაშლა...

1. შეიძლება ხელით, ლილვიდან დოლის წინასწარ გამორთვით. 2. შეიძლება ყველა შემთხვევაში, გადაცემის გამოყენებით, სიმძლავრის წასართმევ კოლოფში ამოხვევისათვის.

V. ავტომობილის მოძრაობისას ჯალამბრის დოლი, რომელზედაც მთლიანად დახვეულია გვარლი...

1. ყოველთვის შეერთებული უნდა იყოს დოლის ლილვთან. 2. შეიძლება გამორთული იყოს დოლის ლილვიდან გზის ძნელადგასავლელ მონაკვეთებზე მოძრაობისას, თუ ხშირად ხდება გვარლის გაშლა და ჯალამბრების ჩართვა.

სახიფათო და საავარიო მდგომარეობა.

მძღოლის მოქმედება ავარიული გარემოებისას

დავლება 74

I. გზის მდგომარეობას, რომელიც წარმოშობს საეზო-სატრანსპორტო შემთხვევის შესაძლებლობას, ეწოდება....

1. სახიფათო. 2. ავარიული.

II. საგზაო ვითარების, რომელსაც გარდაუვალად მიეყვართ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისავენ, ეწოდება....

1. სახიფათო. 2. ავარიული.

III. სახიფათო და საავარიო მდგომარეობის წარმოშობა დამოკიდებულია....

1. მძღოლის მოქმედებაზე. 2. მოძრაობის ელემენტებზე (სავალი ნაწილის მდგომარეობა, რეგულირების საშუალებების არსებობა და გამართულობა, განათებულობა, მეტეოპირობები და ა. შ.). 3. მხოლოდ მოძრაობის სხვა მონაწილეთა მოქმედებაზე. 4. ყველა ჩამოთვლილ ფაქტორზე.

V. უმეტეს შემთხვევაში მძღოლებს

1. შეუძლიათ განჭვრიტონ და თავიდან აიცილინონ სახიფათო სიტუაციები. 2. არ შეუძლიათ განჭვრიტონ სახიფათო სიტუაციების წარმოშობა.

დავალება 75

I. სახიფათო და ავარიული სიტუაციების თავიდან ასაცილებლად აუცილებელია, რომ მოძრაობის უსაფრთხოების წესები და საფუძვლები იცოდნენ და მტკიცედ დაიცვან....

1. სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებმა. 2. მძღოლებმა და ქვეითად მოსიარულეებმა. 3. ქვეითად მოსიარულეებმა და მგზავრებმა. 4. მოძრაობის ყველა მონაწილემ.

II. ყველაზე უფრო ხშირად ავარიული სიტუაცია შედეგია....

1. სავალი ნაწილის ცუდი მდგომარეობისა. 2. გზის არასაკმაო განათებულობისა. 3. ცუდი მეტეოროლოგიური პირობებისა. 4. გზის მონაწილეთა არასწორი მოქმედებისა.

III. ГАЗ-24 ავტომობილის მოძრაობის დროს დაირღვა უკანა მარცხენა სამუხრუჭო ცილინდრის სამუხრუჭო შლანგის ჰერმეტიულობა. რა ნიშნის მიხედვით შეიძლება განსაზღვროს მძღოლმა ეს უწყესიკრობა?

1. ავტომობილის წაყვანა გვერდზე დამუხრუჭებისას. 2. ძაღვების მკვეთრი შესუსტება, რომელიც აუცილებელია სამუხრუჭო სატერფულზე დაჭერისათვის. 3. სამუხრუჭო სატერფულის მუშა სვლის შემცირება. 4. ძაღვების გადიდება, რომელიც აუცილებელია სამუხრუჭო სატერფულზე დაჭერისათვის.

IV. რომელი ხერხითაა აუცილებელი ვისარგებლოთ III პუნქტში აღწერილ შემთხვევაში, რომ ავცილოთ ავარიული სიტუაცია?

1. დავამუხრუჭოთ საჩერებელი მუხრუჭით. 2. გადავიდეთ ნეიტრალურ გადაცემაზე. 3. გამოვრთოთ გადაბმულობა. 4. მრავალგზის დავეჭიროთ და ავუშვათ სამუხრუჭო სატერფულს. 5. ერთგზის დავაჭიროთ სამუხრუჭო სატერფულზე და დავიჭიროთ ის ასეთ მდგომარეობაში.

დავალება 70

I. ლურსმანზე ან სხვა მჩხვლეტავ საგანზე გავლისას მარცხენა სალტის გახვრეტის მახასიათებელ ნიშანს წარმოადგენს

1. ავტომობილის „მიმოქანება“. 2. მოძრაობის შენელება გვერდზე ნაცდენის გარეშე. 3. ვიბრაციის გაზრდა. 4. მარცხნივ მზარდი ნაცდენის გამოვლენა. 5. მარჯვნივ მზარდი ნაცდენის გამოვლენა.

II. რა უნდა მოიმოქმედოს მძღოლმა, თუ მოძრაობის დროს გაივლიჯა მარცხენა სალტე?

1. დაამუხრუჭოს სამუხრუჭო სატერფულზე დაქერით. 2. დაამუხრუჭოს მხოლოდ ძრავათი. 3. მოაბრუნოს საჭე მარცხნივ. 4. მოაბრუნოს საჭე მარჯვნივ. 5. დაიჭიროს საჭე იმ მდგომარეობაში, რომელიც უზრუნველყოფს ავტომობილის სწორხაზოვან მოძრაობას. 6. დაამუხრუჭოს საჩერებელი მუხრუჭით.

III. პასიური უსაფრთხოების რომელი საშუალებებია უფრო ეფექტური ავტომობილის უკანა ნაწილზე ძლიერი დარტყმისას?

1. საჭის ტრავმაუსაფრთხო. 2. უსაფრთხოების ღვედები. 3. თავქვეშები.

IV. რა შემთხვევაშია უფრო ეფექტური უსაფრთხოების ღვედები?

1. ავტომობილის წინა ნაწილის დაჯახებისას უძრავ წინააღმდეგობასთან. 2. ავტომობილის გადაყირავებისას. 3. ავტომობილზე უკან დაჯახებისას.

V. მსუბუქი ავტომობილის მოძრაობის დროს წინა კარების ჰიგნიდან ბლოკირება

1. რეკომენდებულია. 2. არაა რეკომენდებული.

I. სატრანსპორტო საშუალებებისაგან თავისუფალი სავალი ნაწილის სკლის გზაზე მძღოლმა შეამჩნია ოდროჩოდრო. რომელი მხრიდანაა უფრო უსაფრთხო ამ წინააღმდეგობის შემოვლა?

1. მარცხნივ. 2. მარჯვნივ.

II. ЗИЛ-130 სატვირთო ავტომობილის მძღოლმა, რომელიც მოძრაობდა 50 კმ/სთ სიჩქარით, გზაზე შეამჩნია ავურის ნატეხები, ავტომობილის თვლების წინ 3 მ-ის მანძილზე. მძღოლის ორი მოქმედებიდან რომელია უფრო უსაფრთხო?

1. საჭის მკვეთრად მოხვევა და წინააღმდეგობის შემოვლა. 2. თვლებით დაჯახება ამ წინააღმდეგობაზე.

III. ქვეითად მოსიარულეთა უეცრად გამოჩენისას, რომლებიც დგანან სავალ ნაწილზე უძრავად სახით გზისპირისაკენ, მძღოლმა უნდა შემოეუაროს

1. ქვეითად მოსიარულეს წინა მხრიდან. 2. ზურგის მხრიდან.

IV. რა შედეგი შეიძლება გამოიწვიოს საჭის თვლის მკვეთრმა მოხვევამ ავტომობილის სწორხაზოვანი მოძრაობისას 30 კმ/სთ სიჩქარით ყინულზე?

1. საჭის თვლის მობრუნების მხარეზე მოძრაობის მიმართულება მკვეთრად შეიცვლება. 2. მოძრაობის გაგრძელება პირდაპირ. 3. გვერდითი მოცურება.

დავალება 78

I. ზამთარში მშრალ მოასფალტებულ გზატკეცილზე მოძრაობისას ГАЗ-24 ავტომობილის მძღოლმა განავითარა სიჩქარე 80 კმ/სთ. მოულოდნელად მძღოლმა წინ შეამჩნია ავტომობილისაგან რამდენიმე მეტრით დაშორებული გზის მოკლე მონაკვეთი, რომელიც დაფარული იყო ყინულის თხელი ფენით. როგორ უნდა მოიქცეს მძღოლი ამ შექთხევაში?

1. მკვეთრად დაამუხრუჭოს. 2. დიდი სიჩქარით გაქანებით გადალახოს გზის სახიფათო მონაკვეთი. 3. საჭის მობრუნებით გვერდი აუაროს სახიფათო მონაკვეთს. 4. არ შეცვალოს მოძრაობის რეჟიმი.

II. ავტობუსიდან მოულოდნელად გადმოსულ ქვეითად მოსიარულეს რომ არ დაეჯახოს, გაჩერებული ავტობუსის გვერდით მძღოლმა უნდა იმოძრაოს არა უმეტეს

1. 15 კმ/სთ სიჩქარით. 2. 10 კმ/სთ სიჩქარით. 3. 5 კმ/სთ სიჩქარით. 4. 3 კმ/სთ სიჩქარით.

III. სამარშრუტო ავტობუსის გზისპირზე გაჩერებასთან გავლის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, ავტობუსის გვერდით მძღოლმა უხდა გაიაროს არანაკლებ

1. 1 მ-ის მანძილზე. 2. 1,5 მ-ის მანძილზე. 3. 2 მ-ის მანძილზე. 4. 2,5 მ-ის მანძილზე.

IV. განსაკუთრებულ საფრთხეს მოძრაობისათვის ქმნიან მძღოლები, რომლებიც უხეშად არღვევენ გზაზე მოძრაობის წესებს — არაფხიზელ მდგომარეობაში მართავენ სატრანსპორტო საშუალებას. რა ნიშნით შეიძლება შევიცნოთ შორიდან მთვრალი მძღოლი?

1. დაბალი სიჩქარით. 2. მოძრაობის ტრაექტორიის დარღვევით. 3. გადიდებული დისტანციისა და ინტერვალების დაკავებით. 4. მოხვევის მაჩვენებლების არადროულად გამორთვით. 5. ამკრძალავ სიგნალებზე გავლით. 6. ტროტუარის გასწვრივ გაგრძელებული ნელა სვლით. 7. შუქნიშანთან ადგილიდან დაძვრის დაგვიანებით.

V. ტრანსპორტის ნაკადში ავტომობილის აღმოჩენისას, რომელსაც მართავს მთვრალ მდგომარეობაში მყოფი მძღოლი, აუცილებელია . . .

1. გავაფრთხილოთ ამის შესახებ მოძრაობის სხვა მონაწილენი. 2. შესაძლებლობისდაგვიარად დავიჭიროთ შორს წესრიგის დარღვევისაგან. 3. გავაჩეროთ წესრიგის დამრღვევი და ვაცნობოთ ამის შესახებ სპი-ს თანამშრომელს. 4. ავუხსნათ წესრიგის დამრღვევს, რომ დაუშვებელია ავტომობილის მართვა არაფხიზელ მდგომარეობაში.

დავალება '70

I. როგორი სიჩქარითაა ნებადართული გააგრძელოს მოძრაობა ГАЗ-24 ავტომობილის მძღოლმა იმ შემთხვევაში, როცა დაირღვევა შლანგის ჰერმეტიულობა, რომელიც აერთებს მანაწილებელს სამუხრუჭო თვლების ერთ-ერთ ცილინდრთან.

1. იმ სიჩქარით, რომელიც უზრუნველყოფს ავტომობილის თავის დროზე გაჩერებას, წინააღმდეგობის მოულოდნელად გამოჩენისას. 2. დასახლებულ პუნქტებში არა უმეტეს 60 კმ/სთ, ხოლო დაუსახლებელ პუნქტებში არა უმეტეს 70 კმ/სთ სიჩქარით. 3. ნებისმიერ შემთხვევაში არა უმეტეს 40 კმ/სთ სიჩქარით. 4. ნებისმიერ შემთხვევაში არა უმეტეს 60 კმ/სთ სიჩქარით.

II. ერთ-ერთი კონტურის სამუხრუჭო შლანგების ჰერმეტიულობის

დარღვევისას ავტომობილის დამუხრუჭება, რომელზედაც გამოიყენება მანაწიჯებელი, ხდება წინა ან მხოლოდ უკანა თვლების დამუხრუჭების სარჯზე. რომელ შემთხვევაში იქნება სამუხრუჭო მანაწილი გრძელ-?

1. მხოლოდ წინა თვლებით დამუხრუჭებისას. 2. მხოლოდ უკანა თვლებით დამუხრუჭებისას.

III. საჭის მართვის პიდრომაძლიერებლის მუშაობის მტყუნების შემთხვევაში მძღოლს...

1. ნება ეძლევა № 2 ტექნიკურ მომსახურებამდე ავტომობილის ექსპლოატირებისა. 2. აუცილებლად უნდა შეწყვიტოს ყოველნაირი მოძრაობა. 3. შეიძლება გააგრძელოს მოძრაობა, თუ ცარიელი ან ჩანატვრითი ავტომობილი არ აჭარბებს სრული ტვირთამწეობის ნახევარს. 4. მიიღოს ზომები, რომლებიც გამორიცხავს მაძლიერებლის გაფუჭებას, დაიცვას აუცილებელი სიფრთხილე, გააგრძელოს მოძრაობა სადგომისაკენ.

IV. ავტომობილის უკანა ხიდის დასაწყისი მოცურება ტენდენციურია....

1. უწყვეტი და სწრაფი ზრდისადმი. 2. თვითნებური და ნელი შეწყვეტისადმი.

V. ჩამოთვლილი მოქმედებებიდან რომელია დაუშვებელი ავტომობილის უკანა ხიდის მარჯვნივ მოცურებისას?

1. საწვავის მიწოდების სატერფულის მოშვება. 2. საჭის თვის მარჯვნივ მოხვევა. 3. სამუხრუჭო სატერფულის მოშვება. 4. გადაბმულობის სატერფულზე დაქერა.

თემა. მძღოლის შრომის ჰიგიენის ზოგადი საკითხები

დავლება 1

I. რას ეწოდება შრომის ჰიგიენა?

1. მძღოლის მიერ შრომისა და დასვენების რეჟიმის დაცვას. 2. ღონისძიებების შემმუშავებელი ცონდის დარგს, რომელიც უზრუნველყოფს ჯანმრთელობის შენარჩუნებას და მაღალ შრომისნაყოფიერებას.

მ. საწარმოებში პირობების შექმნას, რომელიც გამორიცხავს ტრავმატიზმს ან ამცირებს ტრავმატიზმის შედეგების სიმძიმეს. 4. ღონისძიებების სისტემას, რომელიც მიმართულია შრომის პირობების გაუმჯობესებისაკენ.

II. რომელი ფაქტორები მოქმედებს მძლოლის შრომის პირობების ჰაიენაზე?

1. გადაუშავებულ აირებში მავნე ნივთიერებების შემცველობა. 2. ჰაერის ტემპერატურა და ტენიანობა კაბინაში. 3. ხმაური, ვიბრაციის სიხშირე და ამპლიტუდა, რომელიც მოქმედებს მძლოლზე სატრანსპორტო საშუალებების მართვისას. 4. შრომის, დასვენების და კვების რეჟიმი. 5. ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორი.

III. როგორაა დაკავშირებული მძლოლის შრომის ჰაიენის პირობები მოძრაობის უსაფრთხოებასთან?

1. ჰაიენური მოთხოვნების ზუსტი დაცვა მთლიანად გამორიცხავს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შესაძლებლობას. 2. ჰაიენური მოთხოვნების დაუცველობა ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების საფრთხეს. 3. მძლოლის შრომის ჰაიენური პირობები არ აწდენა არსებით გავლენას საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების წარმოშობის მოსალოდნელობაზე. 4. ჰაიენური მოთხოვნების დაცვა ქმნის ავარიულობის შემცირების წინაპირობას.

IV. რომელი ღონისძიებაა უფრო ეფექტური მძლოლის შრომის ჰაიენური პირობების უზრუნველსაყოფად?

1. მძლოლის ჯანმრთელობაზე მავნე ზემოქმედების აცილების ღონისძიება. 2. იმ ფაქტორების გათვალისწინება, რომლებსაც შეუძლია მძლოლის ჯანმრთელობის გაუარესება და შრომის ნაყოფიერების დაქვეითება.

V. მძლოლის ჯანმრთელობის შენარჩუნება...

1. შეიძლება მძლოლის შრომისა და დასვენების რეჟიმის მკაცრი დაცვით. 2. სავსებით დამოკიდებულია ავტოსატრანსპორტო საწარმოების ადმინისტრაციის მიერ ჰაიენური ნორმატივების დაცვაზე. 3. გარანტირებულია ყველა დადგენილი ჰაიენური ნორმატივების გულმოდგინედ დაცვით, როგორც მძლოლის, ისე ავტოსატრანსპორტო საწარმოების ადმინისტრაციის მიერ.

დავალება 2

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების თავიდან აცილების მოქმედ ღონისძიებას წარმოადგენს მძღოლთა წინასარეისო სამედიცინო შემოწმება.

I. რა შემთხვევაშია ვალდებული მძღოლი გაიაროს წინასარეისო სამედიცინო შემოწმება?

1. თუ მძღოლი შეუძლოდა, გრძნობს სისუსტეს ან აქვს ავადმყოფობის სხვა ნიშნები. 2. ნებისმიერი თვითშეგარძნებისას, როცა აქვს გასავლელი არანაკლებ ერთი დღე-ღამის ხანგრძლივობის რეისი. 3. ყველა შემთხვევაში ავტოსატრანსპორტო საწარმოებში, სადაც ტარდება სამედიცინო შემოწმება. 4. მხოლოდ იმ რეისის წინ, რომელიც დაკავშირებულია მსხვილგაბარიტული და მძიმე წონის ტვირთის გადაზიდვასთან.

II. წინასარეისო სამედიცინო შემოწმებისას მოწმდება პულსაცია, არტერიული სისხლის წნევის სიდიდე და ალკოჰოლური ინტოქსიკაცია.

ნორმალურთან შედარებით პულსაციის როგორი გადახრაა მძღოლის რეისიდან მოხსნის საფუძველი?

1. 10 დარტყმა 1 წთ-ში. 2. 20 დარტყმა 1 წთ-ში. 3. 30 დარტყმა 1 წთ-ში. 4. 40 დარტყმა 1 წთ-ში.

III. მძღოლი მოიხსნება რეისიდან, თუ არტერიული სისხლის წნევა, წინასარეისო გაზომვისას, აჭარბებს ნორმალურ მნიშვნელობას...

1. 10 მმ ვერცხ. წყ. სვ. 2. 20 მმ ვერცხ. წყ. სვ. 3. 30 მმ ვერცხ. წყ. სვ. 4. 40 მმ ვერცხ. წყ. სვ. 5. 50 მმ ვერცხ. წყ. სვ.-ით.

IV. წინასარეისო სამედიცინო შემოწმების გავლის შემდეგ საჭიროა გაკეთდეს აღნიშვნა...

1. მედპუნქტის სარეგისტრაციო ეურნალში. 2. საგზაო ფურცელში მძღოლის ჯანმრთელობის ფუნქციონალური მდგომარეობის გადახრის გამოვლენის შემთხვევაში. 3. საგზაო ფურცელში ყველა შემთხვევაში. 4. საგზაო ფურცელში მხოლოდ სახიფათო ტვირთის გადატანისას.

დავალება 3

მძღოლის შრომისა და დასვენების რეჟიმი მოქმედებს მისი ჯანმრთელობის შენარჩუნებაზე, უზრუნველყოფს მოძრაობის უსაფრთხოებას და შრომის ნაყოფიერებას. მძღოლის სამუშაო დროის ხანგრძლივობა დადგენილია შრომის დაცვის მოქმედი კანონმდებლობით.

I. როგორია მძლოლის ყოველდღიური სამუშაოს ხანგრძლივობა ექვსდღიანი სამუშაო კვირის დროს?

1. არა უმეტეს 6 სთ.
2. არა უმეტეს 7 სთ.
3. არა უმეტეს 8 სთ.
4. არა უმეტეს 10 სთ.

II. ღამით მუშაობისას (22 სთ-დან 6 სთ-მდე) მუშაობის ხანგრძლივობა....

1. მცირდება 1—2 სთ-ით მძიმე წონის ტვირთის გადატანისას.
2. შეიძლება იყოს დღე მუშაობის ხანგრძლივობის ტოლი მსუბუქი ავტომობილის მართვის შემთხვევაში.
3. ყველა შემთხვევაში მცირდება 1 სთ-ით.
4. ყველა შემთხვევაში მცირდება 2 სთ-ით.
5. შეიძლება შემცირდეს 1—2 სთ-ით მხოლოდ ავტოსატრანსპორტო საწარმოთა დაწესებულებით.

III. მძლოლის სამუშაო დროის ხანგრძლივობის შეჯამებისას მძლოლის სამუშაო ცვლები (პროფკავშირების ცკ-თან შეთანხმების გარეშე) შეიძლება დადგინდეს არა უმეტეს...

1. 9 სთ-ისა.
2. 10 სთ-ისა.
3. 11 სთ-ისა.
4. 12 სთ-ისა.

IV. ადმინისტრაციის ნებართვით პროფკავშირების ცკ-თან შეთანხმებით მძლოლთა სამუშაო ცვლის ხანგრძლივობა შეიძლება დადგინდეს არა უმეტეს....

1. 10 სთ-ისა.
2. 12 სთ-ისა.
3. 14 სთ-ისა.
4. 15 სთ-ისა.

V. დასვენებისათვის შესვენება მძლოლს მიეცემა...

1. ცვლის ნებისმიერ დროს, მხოლოდ მუშაობის დაწყებიდან არა უადრეს 2 საათისა.
2. ცვლის შუაში, მხოლოდ მუშაობის დაწყებიდან არა უგვიანეს 4 საათისა.
3. ნებისმიერ დროს, რომელიც დაკავშირებულია ავტომობილის იძულებით გაცდენასთან, მისი დატვირთვის ან გადმოტვირთვის წინ.
4. ნებისმიერ დროს, მხოლოდ მუშაობის დაწყებიდან არა უადრეს 4 საათისა.

დავალება 4

I. ჩამოთვლილი დახარჯული დროიდან რომელი არ შედის მძლოლის სამუშაო დროში?

1. წინასარეისო სამედიცინო შემოწმების ჩატარების დრო.
2. დგომის დრო, რომელიც დაკავშირებულია ავტომობილის დატვირთვისთან.
3. მძლოლის მიზეზით გაცდენილი დრო.
4. გადმოტვირთვისთან დაკავშირებული ავტომობილის დგომის დრო.
5. დასვენებისათვის გაჩერების დრო, რომელიც გრაფიკით არაა გათვალისწინებული.

6. გრაფიკით გათვალისწინებული დასვენების დრო. 7. გაცდენილი დრო, რომელიც მძღოლის მიზეზით არაა გაცდენილი.

II. როგორი რეისის შემთხვევაში მართავს ავტომობილს ორი მძღოლი?

1. ნებისმიერ შემთხვევაში მძიმე წონის ტვირთის გადატანისას. 2. საქალაქთაშორისო გადაზიდვისას, თუ მძღოლს ავტომობილში ყოფნა უხდება 12 სთ-ზე მეტ ხანს. 3. ნებისმიერი საქალაქთაშორისო გადაზიდვისას. 4. ნებისმიერ შემთხვევაში მსხვილგაბარითული ტვირთის საქალაქთაშორისო გადაზიდვისას.

III. საქალაქთაშორისო გადაზიდვებზე მძღოლისათვის დადგენილია დასვენების დროის ხანგრძლივობა 10 წთ უწყვეტი ტარების შემდეგ...

1. 3 სთ; 2. 4 სთ; 3. 5 სთ.

IV. საქალაქთაშორისო გადაზიდვისას დასვენებისათვის გაჩერებები დადგენილია უწყვეტი მოძრაობის ყოველ...

1. 1 სთ-ში. 2. 2 სთ-ში. 3. 3 სთ-ში.

V. რა შემთხვევაშია მძღოლისათვის ნებადართული ზეგანაკვეთური სამუშაოები?

1. საწარმოო აუცილებლობის წარმოშობის შემთხვევაში, როცა არის აღმინისტრაციის დოკუმენტურად გაფორმებული განკარგულება. 2. მძღოლის ინიციატივით პროფკავშირების კომიტეტთან შეთანხმების პირობებში. 3. გამონაკლის შემთხვევებში, რომელიც გათვალისწინებულია შრომის კანონმდებლობით, პროფკავშირების კომიტეტის ნებართვით. 4. ნებისმიერ შემთხვევაში აღმინისტრაციის მოთხოვნით.

დავალება 5

I. თუ მძღოლს გამოსვლამდე არ ჰქონდა მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი დასვენება, ის...

1. ყველა შემთხვევაში არ უნდა შეუდგეს მუშაობას. 2. შეიძლება შეასრულოს რეისი დაბალი სიჩქარით და განსაკუთრებული სიფრთხილით მოძრაობით. 3. შეიძლება შეასრულოს რეისი, თუ მას არა აქვს დადლილობის შეგრძნება. 4. შეიძლება შეუდგეს მუშაობას საწარმოო აუცილებლობის შემთხვევაში.

II. შეუძლია თუ არა მძღოლს, რომელსაც არა აქვს მუშაობის გამოცდილება და სტაჟი, მთიან გზებზე რეისის შესრულება?

1. არ შეუძლია ნებისმიერ შემთხვევაში. 2. შეუძლია მხოლოდ

მსუბუქი ავტომობილის მართვისას. 3. შეუძლია, თუ მთელი მარშრუტის მანძილზე უზრუნველყოფილია ავტომობილების შემხვედრი აქცევა. 4. შეუძლია დამატებითი ინსტრუქტაჟის პირობებში მხოლოდ ჭკუფის (კოლონის) შემადგენლობაში.

III. ნებადართულია თუ არა მძღოლისათვის გადასახიდი ტვირთის დატვირთვა და გადმოტვირთვა?

1. არაა ნებადართული არც ერთ შემთხვევაში. 2. ნებადართულია ტვირთამგზავნისა ან ტვირთმიმღების თხოვნით. 3. ნებადართულია მხოლოდ მძღოლის თანხმობით, როცა ერთი ტვირთის მასა არ აღემატება 40 კგ-ს. 4. ნებადართულია მძღოლის თანხმობით, როცა ერთი ტვირთის მასა არ აღემატება 20 კგ-ს.

IV. რა უნდა მოიმოქმედოს მძღოლმა, თუ დატვირთვის ან გადმოტვირთვის პირობები მავნეა მისი ჯანმრთელობისათვის ან საშიშროებას უქმნის უსაფრთხოებას (მტვრიანობა, დაგაზიანების გალიდება, ტვირთის არასაიმედო დამაგრება და ა. შ.)...

1. მიიღოს ზომები საშიშროების აღმოსაფხვრელად და შემდეგ გააგრძელოს დატვირთვა (გადმოტვირთვა).

2. მიუთითოს ტვირთამგზავნს (ტვირთმიმღებს) არსებულ საფრთხეზე, გააგრძელოს მუშაობა, გამოავლინოს განსაკუთრებული სიფრთხილე.

3. მოითხოვოს ტვირთამგზავნისა ან ტვირთმიმღებისაგან დაუყოვნებლივ შეწყვიტოს დატვირთვა (გადმოტვირთვა). გააგრძელოს მუშაობა მხოლოდ საფრთხის აცილების შემდეგ.

დავალება 8

I. ავტომობილის კაბინაში ან სალონში უნდა იყოს ნორმალური მიკროკლიმატი, რომელიც განისაზღვრება...

1. ჰაერის ტემპერატურითა და ტენიანობით. 2. ჰაერის ნაკადის სიჩქარით კაბინის ან სალონის შიგნით. 3. კაბინაში ან სალონში არსებული მტვრითა და გაზით, რომელიც უარყოფითად მოქმედებს მძღოლის ჯანმრთელობაზე. 4. ყველა ჩამოთვლილი ფაქტორით.

II. როგორი ტემპერატურაა კაბინაში (ან სალონში) უმეტესად მიზანშეწონილი მუშაობისათვის?

1. 10—12°C. 2. 13—15°C. 3. 16—18°C. 4. 20—22°C.

III. მძღოლის მოძრაობის სისწრაფე და სიზუსტე უარესდება...

1. კაბინაში ნორმაზე მაღალი ტემპერატურისას. 2. კაბინაში ნორმაზე დაბალი ტემპერატურისას. 3. ორივე შემთხვევაში.

IV. გაცივებითი ავადმყოფობები მძლოლს ყველაზე მეტად ემართება...

1. სალონში ან კაბინაში ჰაერის მაღალი ტემპერატურის დროს. 2. სალონში ან კაბინაში დაბალი ტემპერატურის დროს. 3. კაბინაში ან სალონში ჰაერის ნაკადის მაღალი სიჩქარის დროს. 4. ჰაერის ტენიანობის გაზრდისას. 5. კაბინაში ან სალონში ტემპერატურის მკვეთრი და ხშირი სხვაობისას.

V. მძლოლის მხუთავი გაზით მოწამვლის საფრთხე ყველაზე მეტად წარმოიშობა...

1. კაბინის ან სალონის არასაკმარისი ჰერმეტიზაციისას. 2. ძრავას ანთების და კვების სისტემის უწყესიერობისას. 3. დაბალ გადაცემებზე ავტომობილის ხანგრძლივი მოძრაობისას. 4. სადგომზე ძრავას ხანგრძლივი გახურებისას.

დავალება 7

I. რას ეწოდება დაქანცულობა?

1. ნორმალურ ფიზიოლოგიურ მოვლენას, რომელიც გამოიხატება შრომისუნარიანობის დაქვეითებაში, რაც გამოწვეულია წინა საშუაოთი. 2. ავადმყოფურ მდგომარეობას, რომელიც წარმოიქმნება ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციის დარღვევის შედეგად. 3: შრომისუნარიანობის დაქვეითების სუბიექტურ შეგრძენებას.

II. რას ეწოდება დაღლილობა?

1. ფსიქოფიზიოლოგიურ მდგომარეობას, რომელიც ხასიათდება ობიექტური საექიმო-ბიოლოგიური მაჩვენებლებით. 2. დაქანცულობის სუბიექტურ განცდას. 3. იგივეა რაც დაქანცულობა.

III. ყოველთვის გრძნობს გადაქანცული მძლოლი დაღლილობას?

1. ყოველთვის. 2. ყოველთვის არა.

IV. ემოციური აგზნების გავლენისას დაღლილობის გრძნობა ყოველთვის...

1. იზრდება. 2. მცირდება.

დავალება 8

I. ნორმალური დასვენების და შრომის რეჟიმის დროს დაქანცულობა სრულყოფილი ერთგზის დასვენების შემდეგ....

1. მთლიანად გაივლის. 2. გაივლის ნაწილობრივ. 3. არ გაივლის.

II. დაქანცულობა, რომელიც გროვდება დროთა განმავლობაში, იწვევს ავადმყოფურ მდგომარეობას და გადაქანცულობას. გადაქანცულობა ოთხი სახისაა:

1. ფიზიკური. 2. გონებრივი. 3. ემოციური. 4. კომბინირებული. მძლოლებისათვის რომელი სახის გადაქანცულობაა დამახასიათებელი?

III. რაა ძირითადი ნიშნები გადაქანცულობის?

1. დაღლილობის შეგრძნება ხანმოკლე მუშაობის შემდეგ. 2. დაღლილობის შეგრძნება ჭერ კიდევ სამუშაოს შესრულებამდე. 3. ღრმა, ზანგრძლივი ძილი. 4. ცუდი ძილი. 5. გულგრილი დამოკიდებულება ყველაფრისადმი. 6. მეტისმეტი გაღიზიანებულობა.

IV. გადაქანცულობა, როგორც წესი

1. ხდება ხანმოკლე დასვენების შემდეგ. 2. არ ხდება ხანმოკლე დასვენების შემდეგ. 3. არ საჭიროებს სამკურნალო ღონისძიებების ჩატარებას. 4. საჭიროებს სამკურნალო ღონისძიებების ჩატარებას.

V. გადაქანცულობის მდგომარეობისას მძლოლმა

1. უნდა გამოიჩინოს ნებისყოფა, შეამციროს სიჩქარე, გააგრძელოს მოძრაობა. 2. უნდა გაჩერდეს ცოტა ხნით დასასვენებლად. გააგრძელოს მოძრაობა განსაკუთრებული სიფრთხილის დაცვით. 3. მოვალეა შეწყვიტოს მოძრაობა.

(დავალება 9

დამით მუშაობისას მნიშვნელოვნად იზრდება ნერვო-ფსიქიკური დატვირთვა. ამ შემთხვევაში მოძრაობის საფრთხეს ქმნის მძინარობა.

I. როგორია დაქანცულობის ტიპური ნიშნები ავტომობილის დამით ტარებისას?

1. მძინარობა (და მოქნარება). 2. ავტომობილის მართვისას ავტომატურობის დაკარგვა. 3. უხალისობა, თავის ტკივილი. 4. ყურადღების შესუსტება. 5. ყველა ჩამოთვლილი ნიშანი.

II. დაქანცულობის სახიფათო შედეგის თავიდან აცილების ერთ-ერთ ღონისძიებაა ტონუსის მიმცემი სასმელების, მაგალითად შავი ყავის მიღება. ტონუსის მიმცემი სასმელების მიღების შედეგად

1. სავსებით იხსნება დაქანცულობა. 2. ნაწილობრივ იხსნება დაქანცულობა. 3. იხსნება დაღლილობის შეგრძნება ხანმოკლე დროით (20—30 წთ). 4. იხსნება დაღლილობის შეგრძნება რამდენიმე საათით.

III. უხვი, ნოყიერი საკმელი, რომელსაც მძლოლი მიიღებს უშუალოდ რეისის წინ ან რეისის დროს....

1. არ ახდენს არსებით გავლენას დაქანცულობაზე. 2. მოქმედებს მოძრაობის აქტიურობის გაზრდაზე. 3. იწვევს სწრაფად დაძინებას საპესთან.

IV. როგორ უნდა მოიქცეს მძლოლი, როცა შეიგრძნობს ძილის ნიშნებს?

1. შეამციროს სიჩქარე და გააგრძელოს მოძრაობა, დაიცვას დიდი სიფრთხილე. 2. გაჩერდეს, ჩამოუშვას გვერდითი მინა, კაბინიდან გაშუსვლელად რამდენჯერმე ღრმად შეისუნთქოს და გააგრძელოს მოძრაობა. 4. გაჩერდეს, შეასრულოს ტანვარჯიში, თუ ძილის გრძნობამ არ გაუარა, წაიძინოს 20—30 წთ.

დავალეზა 10

I. როგორ მოქმედებს სპირტიანი სასმელების უმნიშვნელო რაოდენობის (20—50 გ) მიღება მძლოლის მუშაობის უნარზე?

1. უმჯობესდება მოძრაობის სიჩქარე და სიზუსტე. 2. უარესდება მოძრაობის კოორდინაცია და ქვეითდება რეაქციის სისწრაფე. 3. ნაკლებია დაქანცულობა. 4. ხდება საკუთარი შესაძლებლობების ზედმეტად შეფასება. 5. უარესდება ყველა სახის აღქმა.

II. მძლოლის მსუბუქად დათრობისას საგზაო-ატრანსპორტო შემთხვევების მოსალოდნელობა...

1. დაახლოებით ისეთივეა, როგორც როცა მძლოლი სავსებით ფხიზელია. 2. ორჯერ მეტია, ვიდრე მძლოლის სიფხიზლის დროს. 3. ოთაჯერ მეტია, ვიდრე მძლოლის სიფხიზლისას. 4. შეიდჯერ მეტია, ვიდრე მძლოლის სიფხიზლისას.

III. თუ მძლოლმა დალია 100 გ არაყი, ის არ უნდა შეუდგეს სატრანსპორტო საშუალების მართვას დაღვევიდან არა უადრეს...

1. 1 სთ-ისა. 2. 2 სთ-ისა. 3. 3 სთ-ისა. 4. 4 სთ-ისა. 5. 5 სთ-ისა.

IV. თუ მძლოლმა დალია 500 გ ლუდი, მან თავი უნდა შეიკავოს სატრანსპორტო საშუალებების მართვისაგან არანაკლებ....

1. 30 წთ განმავლობაში. 2. 1 სთ განმავლობაში. 3. 1,5 სთ განმავლობაში. 4. 2 სთ განმავლობაში.

დავალბა 11

1. შეუძლია თუ არა უზრუნველყოს ავტომობილის მართვის უსაფრთხოება მძღოლმა, რომელსაც აწუხებს სხვადასხვა ფორმის ნევროზი?

1. შეუძლია ძლიერი ნებისყოფისას. 2. შეუძლია ყველა შემთხვევაში. 3. არ შეუძლია საკუთარ მოქმედებაში დაურწმუნებლობისას. 4. არ შეუძლია ყველა შემთხვევაში.

II. როგორი სიმპტომებია უმეტესად დამახასიათებელი სხვადასხვა სახის ნევროზის დროს.

1. სიმხნევის შეგრძნება. 2. ემოციური მერყეობა. 3. ხანგრძლივად დღილობის შეგრძნების უქონლობა. 4. გადაქანცულობა. 5. უზომო გაღიზიანებულობა. 6. დეპრესია (დამძიმებული მდგომარეობა).

III. როგორ გავლენას ახდენს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე მძღოლის მიერ საძილე წამლის მიღება საღამოთი?

1. ხელს უწყობს ღრმა სრულფასოვან ძილს და ავტომობილის მართვისას მუშაობისუნარიანობის ამაღლებას. 2. არ ახდენს გავლენას შრომისუნარიანობაზე ავტომობილის მართვისას მეორე დღეზე. 3. ახდენს უარყოფით ზემოქმედებას მძღოლის შრომისუნარიანობაზე..

IV. შეიძლება თუ არა მძღოლმა, რომელიც იმყოფება ხანმოკლე ნარკოზის ქვეშ (მაგალითად კბილის ამოღებისას), მართოს ავტომობილი?

1. შეიძლება ნარკოზის მოქმედების შეწყვეტისთანავე, ტკივილებისა და სისხლის დენის არქონისას. 2. შეიძლება ნარკოზის მიღებიდან არა უადრეს 6 სთ-ისა. 3. შეიძლება ნარკოზის მიღების ერთი დღე-ღამის შემდეგ.

დავალბა 12

ამა თუ იმ წამლის პრეპარატების ზემოქმედების ხასიათის აღრიცხვა აუცილებელი პირობაა სსშ-ის თავიდან აცილებისათვის, რომელიც შეიძლება დაკავშირებული იყოს წამლის მიღებასთან.

1. ფსიქოტროპული სამკურნალო საშუალებები კლინიკური მოქმედების ხასიათის მიხედვით იყოფა:

1. დამაწყნარებელი. 2. გამაღიზიანებელი. 3. ჰალუცინაციების წარმოქმნის (ცალკეულ შემთხვევებში იწვევს ჰალუცინაციებს). ფსიქო-

ტროპული საშუალების რომელი სახეა სავსებით გამორიცხული ავტომობილის ტარებისას?

II. დაშაყნარებელი ნივთიერების მიღებით გამოწვეული რომელი შედეგი ქმნის უმეტეს საშიშროებას ავტომობილის მართვისას?

1. გულგრილობის გამოვლენა. 2. ემოციური დაძაბულობის მოხსნა. 3. შიშის გრძნობის დაკარგვა. 4. კუნთური აქტიურობის დაქვეითება.

III. რა სახიფათო შედეგი აქვს მძღოლის მიერ ამგზნები საშუალების მიღებას?

1. რეაქციის დაჩქარება. 2. დაღლილობის გრძნობის შესუსტება. 3. სიფრთხილის დაკარგვა. 4. მოძრაობითი აქტიურობის ამაღლება. 5. თავისი შესაძლებლობების ზედმეტად შეფასება.

თემა. მოკლე ცნობები ადამიანის ანატომიისა და ფიზიოლოგიის შესახებ პირველი სამედიცინო დახმარება

დავლება 1

I. რატომაა აუცილებელი მძღოლისათვის ადამიანის ანატომიისა და ფიზიოლოგიის მოკლედ ცოდნა?

1. ზოგადი განვითარებისათვის. 2. გზაში ავადმყოფობის დიაგნოსტიკისათვის. 3. დაშავების სწორი დიაგნოსტიკისა და დაზარალებულისათვის პირველი დახმარების აღმოსაჩენად სსშ-ისას.

II. ადამიანის ორგანიზმი დაკავშირებულია გარემოსთან. ორგანიზმსა და გარემოს შორის ინფორმაციის ცვლაში და ორგანიზმის სიცოცხლისუნარიანობის რეგულირებაში მთლიანად უდიდესი მნიშვნელობა აქვს

1. საკმლის მომწელებელ სისტემას. 2. ნერვულ სისტემას. 3. სისხლის მიმოქცევის სისტემას. 4. გულ-სისხლძარღვთა სისტემას.

III. ჩამოთვლილთაგან რომელი ქსოვილები ქმნის საყრდენ-სამოძრაო აპარატის საფუძველს?

1. კუნთური. 2. ეპითელური. 3. ნერვული. 4. ძვლის. 5. მყესური.

IV. ადამიანის ჩონჩხი შედგება ძვლებისაგან, რომლებიც ერთმანეთთან შეერთებულია . . .

1. იოგებით. 2. ხრტილებით. 3. ძვლური შენაზარდებით. 4. ყველა ჩამოკვლილი საშუალებით.

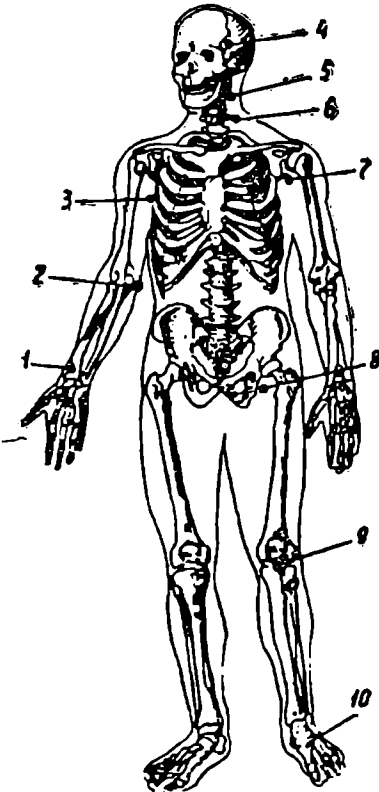
დავალება 2

74-ე ნახ-ზე რომელი ციფრებითაა გამოსახული

I. მხარსზედა? II. მხარი? III. წინა მხარი? IV. მკერდის ძვალი? V. გულმკერდი? VI. ბარძაყი? VII. წვივი? VIII. წელის არე? IX. ღუნდულის არე? X. მაჯა?

დავალება 3

გარემოს მანე ზემოქმედებისაგან ორგანიზმის დაცვაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს შეხებით, ტკივილის და ტემპერატურის შეგრძნება. შეიძლება თუ არა გამოვყოთ შეგრძნების ერთი სახე, რომელსაც აქვს უდიდესი მნიშვნელობა ორგანიზმის ცხოველმოქმედებისათვის?



1. ტემპერატურის შეგრძნება. 2. ტკივილის შეგრძნება. 3. არ შეიძლება რადგანაც თითოეულ სახეს სხვადასხვა პირობებში შეიძლება ჰქონდეს გადამწყვეტი მნიშვნელობა. 4. არ შეიძლება, რადგანაც თითოეული სახე ერთნაირად მნიშვნელოვანია.

II. ძვლების მოძრავე შეერთებას ეწოდება სახსრები. რით ხდება სახსრების წარმოქმნილი ძვლების მოძრაობა?

1. ნერვული იმპულსებით. 2. კუნთების შეკუმშვით. 3. მყესების დაჭიმვით.

III. როგორი ფიზიოლოგიური ხვეულები აქვს ხერხემალს?

1. წინა ხვეული წელის არეში. 2. უკანა ხვეული წელის არეში. 3. წინა

ნახ. 74. ნაჯივრალური სისტემის ძვლები. შეიქმნება ადრეული ხვეული კისრის არეში. 4. უკანა ხვეული კისრის არეში.

IV. რომელი მნიშვნელოვანი ორგანოებია დაცული ხერხემლით?
1. ფილტვები. 2. გული. 3. ზურგის ტვინი. 4. აორტა.

დავალება 4

I. ხერხემლის რომელი ნაწილი ატარებს უმეტეს დატვირთვას ადამიანის ვერტიკალური მდგომარეობის დროს?

1. კისრის. 2. მკერდის. 3. წელის.

II. რა ქმნის მხარის სახსარს?

1. ბეჭი და მხარის ძვალი. 2. მხარის ძვალი და ლავეიწი. 3. მხარის ძვალი და ზედა ნეკნები. 4. მხოლოდ მხარის ძვალი.

III. რომელი ძვლებითაა შექმნილი იდაყვის სახსარი?

1. მხარის და სხივის. 2. მხარის და იდაყვის. 3. მხარის, იდაყვისა და სხივის.

IV. იდაყვის სახსარში მოძრაობა შეზღუდულია. მისი პარამეტრებია....

1. 100°-მდე გაშლა. 2. 180°-მდე გაშლა. 3. 90°-მდე მოხრა. 4. მოხრა არანაკლებ 45°-მდე კუთხით. 5. 20°-მდე გვერდითი მოძრაობა (აბდუქცია, გადმოგდება).

დავალება 5

I. მოხრა იდაყვის სახსარში ხდება... მოქმედებით.

1. მხრების ორთავეიანი კუნთების. 2. მხრების სამთავეიანი კუნთების.

II. მტევანი და თითები იხრება და იშლება კუნთების მოქმედებით, რომლებიც განლაგებულია....

1. მხარზე. 2. წინამხარზე.

III. ფალანგებს შორის შენაწევრებული თითების შესაძლებელი მოძრაობაა....

1. მოხრა. 2. გაშლა. 3. გვერდითი. 4. ბრუნვითი.

IV. ბარძაყის ძვლის როგორი შვერილები შეიძლება მოესინჯოს ადამიანს?

1. დიდი ციბრუტი. 2. თავი. 3. მცირე ციბრუტი. 4. ძვლის წანაზარდი.

დავალება 4

I. რომელი ძვლები წარმოქმნის მუხლის სახსარს?

1. ბარძაყისა და დიდი წვივის ძვალი. 2. დიდი წვივისა და მცირე წვივის ძვალი. 3. დიდი წვივისა და მუხლსზედა ძვალი. 4. ბარძაყის, დიდი წვივისა და მუხლზედა ძვალი.

II. მუხლის სახსარი დამაგრებულია გვერდითი იოგებით, მის წინ და უკან მოძრაობს კუნთები ან მათი მყესები. როგორი მოძრაობაა შესაძლებელი მუხლების სახსარში?

1. მოხრა. 2. გაშლა. 3. აბლუქცია. 4. გადმოგდება.

III. ადამიანის სუნთქვა დაკავშირებულია გულმკერდის მოძრაობასთან. შესუნთქვისას გულმკერდი...

1. ფართოვდება. 2. იკუმშება. 3. ნაწილობრივ ფართოვდება. 4. ნაწილობრივ იკუმშება.

IV. სუნთქვის სიხშირის ნორმა შეადგენს...

1. 5 სუნთქვას წთ-ში. 2. 10 სუნთქვას წთ-ში. 3. 16—18 სუნთქვას წთ-ში. 4. 20—24 სუნთქვას წთ-ში.

დავალება 7

I. გულის შეკუმშვის სიხშირე საშუალოდ შეადგენს....

1. 100—120 დარტყმას წთ-ში. 2. 80—100 დარტყმას წთ-ში. 3. 40—60 დარტყმას წთ-ში.

II. სისხლის ერთ-ერთი ძირითადი ფუნქციაა მიაწოდოს უანგბადი ორგანიზმის ქსოვილებს. გული სისხლძარღვებში სისხლს კირხნის წნევით. სისხლძარღვებს, რომლებიც აწვდის სისხლს ორგანოებსა და ქსოვილებს, წარმოადგენს....

III. ორგანიზმის ქსოვილები სისხლისაგან ღებულობს უანგბადს, გასცემს ნახშირორჟანგს. სისხლძარღვები, რომლებშიც მიმდინარეობს ეს პროცესი, ეწოდება...

IV. ორგანიზმის ქსოვილების უჯრედებისათვის უანგბადის მიწოდების შექმნეგ სისხლი ბრუნდება გულისაკენ. მას ატრანსპორტირებს...

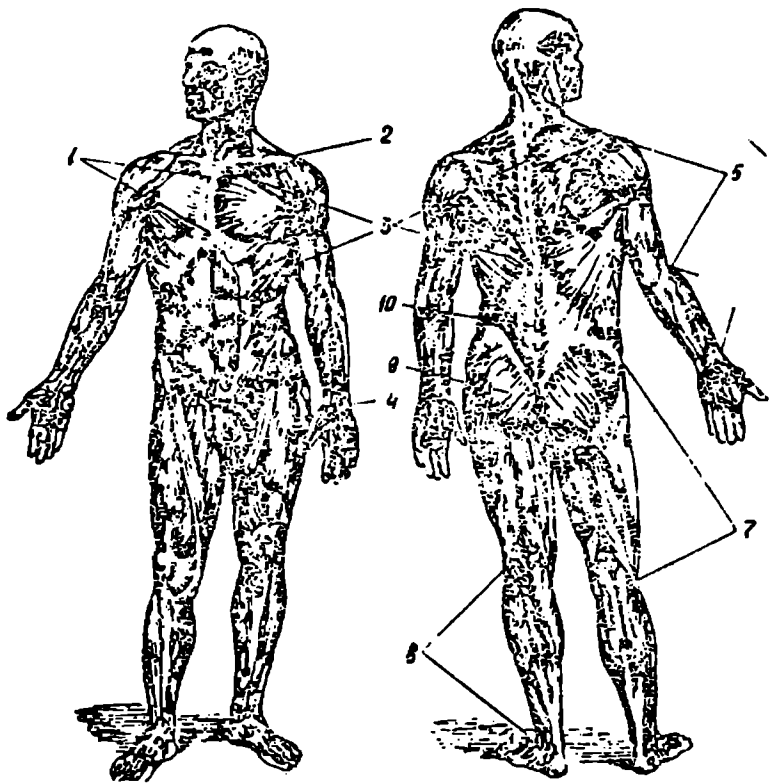
1. არტერიები. 2. ვენები. 3. კაპილარები.

დავალება 8

ბულის კარგად მოიხინჯება მსხვილ სისხლძარღვების ზედაპირული განლაგების ადგილებში და ძვლების ახლოს. აქვე არტერიას შეიძლება

მივაკიროთ სისხლდენის დროებითი შეჩერებისათვის. მიუთითეთ (ნახ. 74), რომელი ციფრებითაა აღნიშნული მიკერის ადგილი

1. საფეთქლის არტერია.
2. კუნთქვეშა არტერია.
3. სხივის არტერია.
4. ბარძაყის არტერია.
5. იდაყვის არტერია.
6. მხარის არტერია.
7. ქვედა ყბის არტერია.
8. საძილე არტერია.
9. მუხლქვეშა არტერია.
10. ტერფის ზურგის არტერია.



ნახ. 75. ადამიანის სხეულის ძირითადი სეგმენტების განლაგება

ღავალება 9

II. სატრანსპორტო საშუალებების შუბლით ან უძრავ წინააღმდეგობებზე დაჯანებისას მძლოლი, მიუხედავად იმისა, აქვს თუ არა გახევანი კრილობები, უნდა დაეკვდეს შემდეგ დაზიანებებზე (დაშავებული გონებაზეა, ახსოვს, რაც მას შეემთხვა):

1. მენჯის ძვლის მოტეხილობა. 2. თავის ქალის ტრავმა. 3. მკერდის ძვლისა და ნეკნების მოტეხილობა. 4. წინა მხარის ძვლის მოტეხილობა. 5. ბარძაყის მოტეხილობა. 6. მუხლსზედა მოტეხილობა.

II. კარებში დარტყმისას მძღოლს უმეტესად შეიძლება ჰქონდეს შემდეგი დაზიანებები....

1. თავის ქალის ტრავმა. 2. წინა მხარის ძვლების მოტეხილობა. 3. მენჯის ძვლის მოტეხილობა. 4. ნეკნების მოტეხილობა. 5. მუცლის დრუს ორგანოების ტრავმა.

III. მდგომ ავტომობილზე უკან დაჯახებისას მის მძღოლსა და მგზავრებს შეიძლება დაუშავდეთ....

1. მენჯის ძვალი. 2. კისრის ხერხემლის განყოფილება. 3. თავის ქალა. 4. ქვედა კიდურები.

IV. დაშავებული უგონოდაა; გარე ჰრილობა არაა, ფერმკრთალია, სუნთქვა ზედაპირულია, პულსი სხივურ არტერიაზე ისინჯება ძნელად, ძალიან ხშირია. რით შეიძლება იყოს გამოწვეული ასეთი მდგომარეობა?

1. თავის ტვინის შერყევით. 2. შოკით. 3. ფარული სისხლდენით.

დავალება 10.

I. ადამიანი, რომელმაც მიიღო ტრავმა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისას, აგზნებულია: სახე წამოწითლებული აქვს; ბევრს ლაპარაკობს; ცდილობს ადგომას, წასვლას, ეწინააღმდეგება მისდამი დახმარების აღმოჩენის ცდას. რა უნდა გავაკეთოთ ამისათვის?

1. დავანებოთ თავი. 2. გავგზავნოთ თანამგზავრი მანქანით სამკურნალო დაწესებულებაში. 3. ჩავენათ სხვა დაზიანებულთა დახმარების აღმოსაჩენად. 4. არ დავძრათ ექიმის მოსვლამდე.

II. რით დაეიწყეთ დაშავებულის მიმართ დახმარების აღმოჩენა?

1. გარეგანი სისხლდენის შეჩერებით. 2. „სასწრაფო დახმარების“ გამოძახებით. 3. მოტეხილობის იმობილიზაციით.

III. ზოგჯერ დაშავებულის მდგომარეობა იმდენად მძიმეა, რომ ერთი შეხედვით სიცოცხლის ნიშანწყალი არც კი ეტყობა. ჩამოთვლილი ნიშნებიდან რომელი გვატყობინებს რომ დაშავებული ცოცხალია?

1. მსხვილ არტერიებზე (საძილე, ბარძაყის) პულსის განსაზღვრა. 2. ხელით შეხებით კანი თბილია. 3. სარკე, რომელიც ჩადგმულია დაშავებულის პირში, იორთქლება.

IV. რით ხასიათდება კლინიკური სიკვდილის მდგომარეობა?

1. გულის მოქმედების (პულსის) უქონლობა. 2. სუნთქვის უქონლობა. 3. გულის მოქმედებისა და სუნთქვის შეჩერების მომენტიდან გაიარა 10 წთ-ზე მეტმა. 4. უგონოდ ყოფნა.

დავალება 11

I. არტერიებში სისხლის წნევა მნიშვნელოვნად აჭარბებს წნევას ვენებში. ფერით ვენური სისხლი რამდენადმე მუქია. მიუთითეთ ვენური სისხლდენის ნიშნები.

II. როგორია არტერიული სისხლდენის ნიშნები?

III. როგორია კაპილარული სისხლდენის ნიშნები?

1. კრილობიდან ალისფერი სისხლი ჩამოედინება მსხვილად. 2. დიდი ზომის კრილობები. 3. სისხლი კრილობიდან დის სწრაფი წვეთებით. 4. სისხლი გროვდება კრილობის მთელ ზედაპირზე და შემდეგ ჩამოედინება იქიდან. 5. სისხლის დენა ნაკადურია, სისხლდ ალუბლისფერია.

IV. რა გამოიყენება ვენური სისხლდენის შესაჩერებლად?

1. ჩალიჩი. 2. მჭიდრო სახვევი. 3. არტერიის დაჭერა თითებით.

დავალება 12

I. რამდენ ხანს შეიძლება დავიჭიროთ ჩალიჩი კიდურებზე?

1. 30 წთ. 2. 1,5 სთ ზაფხულში. 3. 2 სთ ზამთარში. 4. 2,5 სთ.

II. როგორ უნდა მოვიქცეთ, თუ ჩალიჩის დადების მომენტიდან დასაშვებმა დრომ გაიარა და დაჭრილთა ევაკუაცია არ დამთავრდა?

1. დავადოთ ჩალიჩი ადრინდელ დონეზე მაღლა, მოვხსნათ ადრინდელი ჩალიჩი. 2. შევცვალოთ ჩალიჩი მჭიდრო სახვევით. 3. მოვხსნათ ჩალიჩი სისხლდენის ხელახლა დაწყებისას.

III. როგორ შევამოწმოთ ჩალიჩის დადების სისწორე?

1. არტერიაზე პულსი ჩალიჩის დადების დონეზე დაბლა არ უნდა მოისინჯოს. 2. სისხლდენა კრილობებიდან უნდა შეწყდეს. 3. ჩალიჩის დადების დონეზე დაბლა პულსი უნდა მოისინჯოს.

IV. რა დონეზე უნდა დაიდოს ჩალიჩი კიდურების კრილობებიდან არტერიული სისხლდენისას?

1. ბარძაყზე, თუ წვივი დაშავებულია. 2. მხარზე, თუ დაზიანებულია წინა მხარი. 3. სწრაფად დაზიანების დონეზე მალლა.

დავალება 13

I. შეიძლება თუ არა დაიდოს ჩალიჩი კისრის სისხლძარღვებზე თავში კრილობიდან სისხლდენისას?

1. კი. 2. არა.

II. განსაზღვრეთ კიდურების ღია მოტეხილობიდან არტერიული სისხლდენის დროს დახმარების აღმოსაჩენი მოქმედების წესი.

1. დავადოთ ასეპტიკური სახვევი კრილობაზე, კრილობის ზემოთ ჩალიჩი, სალტეები. 2. დავადოთ ჩალიჩი, დავაფიქსიროთ კიდურები სალტეებით, დავადოთ ასეპტიკური სახვევი. 3. დავადოთ ჩალიჩი, შემდეგ ასეპტიკური სახვევი და სალტეები.

III. როგორ უნდა მოვიქცეთ, თუ ღია მოტეხილობიდან ენურის სისხლდენის შეჩერება არ ხერხდება მჭიდრო სახვევით?

1. კიდურები მაქსიმალურად მოვუღუნოთ. 2. დავადოთ ჩალიჩი დაშავებულ ადგილს ქვემოთ. 3. დავადოთ ჩალიჩი დაშავებულ ადგილს ზემოთ.

IV. თუ კრილობა დასვრილია მიწით, ხოლო ექიმამდე სამედიცინო დახმარება და პირველი საექიმო დახმარება იგვიანებს, საჭიროა...

1. დავადოთ ასეპტიკური სახვევი. 2. მოვბანოთ კრილობა, მის ირგვლივ წაუუსვათ იოდი, დავადოთ ასეპტიკური სახვევი. 3. დავადოთ მანგანუმშეყავა კალიუმის ხსნარის სახვევი.

დავალება 14

I. დაშავების ნიშნებია...

1. ტკივილი უძრაობის დროს. 2. სიმსივნე, ტკივილები ხელით მოსინჯვისა და მოძრაობის დროს. 3. კიდურების არანორმალური მოძრაობა. 4. უმტკივნეულო სიმსივნე.

II. კიდურების დაშავებისას აუცილებელია....

1. დავადოთ სატრანსპორტო სალტეები. 2. გამოვიყენოთ გამთბობი კომპრესი. 3. დავადოთ მაფიქსირებელი სახვევი დაშავებულ საჭიარზე, გამოვიყენოთ ცივი კომპრესი.

III. ღომკრატზე აწეული ავტომობილი მოწყდა და მძღოლ

დაეცა ფეხზე მუხლის სახსარს ქვემოთ. 2 სთ-ის შემდეგ თქვენ უნდა აღმოუჩინოთ პირველი დახმარება. რა უნდა გააკეთოთ?

1. ავწიოთ დომკრატით ავტომობილი, გამოვიყვანოთ იქედან დაშავებული, ფეხზე გავუკეთოთ სალტეები, წავიყვანოთ საავადმყოფოში. 2. ავწიოთ დომკრატით ავტომობილი, გამოვიყვანოთ დაშავებული, შევუხვიოთ კრილობა და წავიყვანოთ საავადმყოფოში. 3. დომკრატით ავწიოთ ავტომობილი, გამოვიყვანოთ დაშავებული, შევუხვიოთ კრილობა, დავადოთ ჩალიჩი მუხლის სახსარს ზემოთ, მოტეხილობის შემთხვევაში დავადოთ სალტეები, წავიყვანოთ საავადმყოფოში. 4. დავადოთ ჩალიჩი კიდურების ფუძეზე, ავწიოთ ავტომობილი, გამოვიყვანოთ დაშავებული, დავამუშაოთ და შევუხვიოთ კრილობა, დავადოთ სალტეები კიდურებზე, წავიყვანოთ საავადმყოფოში.

IV. კიდურების ძვლის მოტეხილობის ნიშნები....

1. ტკივილი, მოძრაობის დარღვევა. 2. ტკივილი, ტკაცუნის მოძრაობისას, კრილობა კიდურებზე. 3. ტკივილი, სახსრების მოძრაობის შეზღუდვა, კიდურების არანორმალური მოძრაობა, ძვლის მონატეხის ტკაცუნა.

დავალბა 15

I. სატრანსპორტო იმობილიზაციის ზოგადი წესები....

1. სალტეების დადება კიდურებზე ორივე მხარეს. 2. ორი თითქმის მოტეხილი სახსრის ფიქსაცია. 3. სალტეებს ქვეშ ქსოვილის ჩაფენა. 4. მოტეხილობის ადგილს ქვემოთ სახსრის საკმარისად ფიქსირება, სალტეებს ქვეშ რბილი საფენის ჩაფენა.

II. ღია მოტეხილობა ეწოდება ჭრილობიან მოტეხილობას, როცა ჭრილობა აღწევს მოტეხილობის არეში. ღია მოტეხილობისას პირველი დახმარებაა:

1. დავადოთ სატრანსპორტო სალტეები. 2. შევუხვიოთ კრილობა. 3. შევუხვიოთ კრილობა და დავადოთ სატრანსპორტო სალტეები. 4. გავასწოროთ ამოშვებული ძვლები ნელ-ნელა, შევუხვიოთ კრილობა, დავადოთ სატრანსპორტო სალტეები.

III: დაშავებულს აღენიშნება ტკივილი მხრის სახსრებში, მისი მოძრაობა მკვეთრად შეზღუდულია, მტკივნეულია. მხარი ამოვარდნილია, ტანისაკენ არ მოძრაობს. მხრის სახსრის გარე ზედაპირზე ფოსურია. როგორ დიაგნოზს დასვამთ? რა უნდა გააკეთოთ?

1. მხრის მოტეხილობა. დავადოთ სატრანსპორტო სალტეები. 2. ლავიწის მოტეხილობა. დავადოთ რვიანისმაგვარი საფენი მხარსზედა და კუნთქვეშა ღრმულეებზე ჯვარედინად ბეჭებს შორის. 3. მხრის ღრძობა. გავასწოროთ ნაღრძობი ხელის განზე გაჭიმვით. 4. მხრის ღრძობა. გავუკეთოთ კუნთქვეშა ფოსოში მუთაქა ტანსაცმლიდან, ვაფიქსიროთ ხელი ირიბული სახვევით.

IV. დაშავებულს ტკივილები აქვს ქვედა ყბის არეში, მეტყველება დარღვეულია. დაშავებულმა დაკარგა გონება ტრავმის მიღების დროს. რა დიაგნოზს დასვამთ? რა უნდა გააკეთოთ?

1. ტვინის შერყევა, ენა ნაკბენია, კბილები ჩამტვრეული. დაშავებულს ევაკუირება გავუკეთოთ ზურგზე წოლით მდგომარეობაში. 2. ქვედა ყბის მოტეხილობა. დაშავებულის ევაკუირება მოვახდინოთ მკლავზე მდგომარეობაში. 3. თავის ტვინის შერყევა, ქვედა ყბის მოტეხილობა. დაშავებულის ევაკუირება მოვახდინოთ გვერდზე წოლით მდგომარეობაში და ავუკრათ ქვედა ყბა.

დავალება 10

I. როგორ ფიქსირდება ლავიწის მოტეხილობა?

1. დავადოთ სალტეები მხრის სახსარზე. 2. გამართული ხელის გასწვრივ ვაფიქსიროთ ტანი. 3. დაზარალებულს გასინჯვის შემდეგ რვიანისმაგვარი საფენი ჯვარედინად დავადოთ ბეჭებს შორის.

II. დაშავებული უჩივის ტკივილებს გულმკერდის არეში, განსაკუთრებით ღრმა სუნთქვისა და მოძრაობისას. როგორც ჩანს, მას გატეხილი აქვს ნეკნი. როგორი იმობილიზაციაა საჭირო?

1. გულმკერდის მკიდროდ შეხვევა, მხოლოდ ისე, რომ არ გაუძნელდეს სუნთქვა. 2. დაშავებულის ფიქსაცია ხისტ ქვესადებზე. 3. რვიანისმაგვარი სახვევის დადება ჯვარედინად ბეჭებს შორის.

III. ხერხემლის მოტეხილობაზე ეჭვის მიტანისას საჭიროა...

1. დავადოთ სალტეები მხარის და მენჯბარძაყის სახსრებზე. 2. დავადოთ მრგვალი სახვევი გულმკერდზე. 3. დაშავებულის ხისტ ქვესადებზე ფიქსაცია. გავუკეთოთ მუთაქა კისრისა და წელის ქვეშ.

IV. დაშავებული ტკივილებს უჩივის საზარდულის არეში. ფეხის აწევა არ შეუძლია. ბარძაყის დეფორმაცია არაა, მუცელი რბილია. როგორი დაშავებაა საეჭვო?

1. ხერხემლის მოტეხილობა. 2. მენჯის ძვლის მოტეხილობა. 3. მუცლის ღრუს ორგანოების ტრავმა.

I. დაშავებულის მენჯის ძვლის მოტეხილობისას ტრანსპორტირება ხდება

1. გვერდზე დაწოლილ მდგომარეობაში, მუხლების მუცლისკენ აჭიმვით. 2. ნახევრად დამჯდარი. 3. ზურგზე დაწოლილ მდგომარეობაში, მუხლებქვეშ ტანსაცმლისაგან გაკეთებული მუთაქით.

II. როგორ შეიძლება შევაფასოთ დაშავებულის მიერ ღებინება?

1. როგორც სიმპტომი შოკის. 2. როგორც სიმპტომი თავის ქალისა და ტვინის ტრავმის. 3. როგორც შედეგი ალკოჰოლური სიმთვრალის.

III. დაშავებული უგონოდაა. პულსი ესინჯება გარკვევით. სუნთქვა არაა დარღვეული. გუგა სხვადასხვა სიდიდისაა. თავზე ჭრილობა აქვს. რა უნდა მოვიმოქმედოთ?

1. ვასუნთქოთ ნიშადურის სპირტი. 2. დავიწყოთ ფლტვების ხელოვნური ვენტილაცია და გულის არაპირდაპირი მასაჟი. 3. დავამუშაოთ და შევახვიოთ ჭრილობა, შევუქმნათ დაშავებულს სიმშვიდე „სასწრაფო დახმარების“ მოსვლამდე.

VI. ავტომობილების შეჯახების შემდეგ ერთ-ერთის მგზავრებს დეფორმირებული აქვთ წინამხარი, აქვთ ჭრილობა, საიდანაც მსუბუქად სდით სისხლი და სისხლს მოყვება მინის ნამსხვრევები. რა უნდა გავაკეთოთ?

1. გამოვიღოთ ნამსხვრევები, დავამუშაოთ და შევუხვიოთ ჭრილობა, დავადოთ სალტეები იდაყვისა და სხვიმაჯის სახსრის ფიქსაციით. 2. არ გამოვიღოთ ნამსხვრევები, შევუხვიოთ ჭრილობა და დავადოთ სატრანსპორტო სალტეები. 3. არ დავადოთ სალტეები და არ ამოვიღოთ ნამსხვრევები, ისე შევუხვიოთ ასეპტიკური სახვევით.

დავალება 18

I. მძლოლი წინააღმდეგობაზე დაჯახებისას დაშავდა, გადმოვარდა კაბინიდან. საკის თვალი მოიღუნა. რა უნდა ვიფიქროთ, რა დავუშავდა მძლოლს?

1. მიიღო სხვიმაჯის სახსრის მოტეხილობა. 2. ბარძაყის ძვლის მოტეხილობა. 3. ნეკნისა და გულმკერდის მოტეხილობა. 4. თავის ქალის ძვლის მოტეხილობა.

II. დაშავებულის დათვალეირებისას თქვენ დარწმუნდით, რომ

იგი გონზეა, სუნთქვა გახშირებული, ზედაპირული აქვს. შესუნთქვისას გულმკერდი ერთ-ერთ მონაკვეთზე უვარდება. რა უნდა მოვიმოქმედოთ?

1. ზურგზე დაწოლილ მდგომარეობაში დაშავებული გავგზავნოთ საავადმყოფოში. 2. დავაწვინოთ დაშავებული ზურგზე, წელის ქვეშ გამოვცდოთ მუთაქა, დაველოდოთ „სასწრაფო დახმარების“ მოსვლას. 3. დავსვათ დაშავებული ნახევრად მჯდომარე მდგომარეობაში, არც ისე მკიდროდ შევუხვიოთ გულმკერდი. თუ შეუძლებელია „სასწრაფო დახმარების“ გამოძახება, ასეთ მდგომარეობაში გადაიყვანოთ დაშავებული საავადმყოფოში.

III. მუცლის ორგანოების ტრავმის ნიშნებია. . . .

1. გრძნობის დაკარგვა. 2. მუცლის კედლის კუნთების დაჭიმულობა. 3. ტკივილი მუცელში. 4. რბილი მუცელი.

IV. დაშვებულს აქვს მუცლის აპკის წინა კედლის ჰრილობა. ჰრილობიდან გამოდის ნაწლავი. აუცილებელია. . . .

1. სასწრაფოდ ჩავსვათ ნაწლავი მუცლის ღრუში, დავადოთ ასეპტიკური სახვევი. 2. თბილი წყლით მოვბანოთ ჰრილობა და ნაწლავი ჩავსვათ მუცლის ღრუში, დავადოთ ასეპტიკური სახვევი. 3. არ ვეცადოთ მუცლის ღრუში ნაწლავის ჩასმას, ისე დავადოთ ასეპტიკური სახვევი.

დავალბა 10

1. სიღამწერის სიმძიმე განისაზღვრება დაზიანებული ზედაპირის სიღრმითა და ფართობით. დაზიანებული ზედაპირის სიღრმის მიხედვით არჩევენ ოთხი ხარისხის სიღამწერეს. რა ნიშნებით ხასიათდება I, II, III და IV ხარისხის სიღამწერე?

1. დანახშირება. 2. კანის დაზიანება მთელ მის სიღრმეზე. 3. კანზე ბებრების გაჩენა. 4. კანზე ბებრების გამომჟღავნება. 5. კანის გაწითლება ბებრების გარეშე. 6. კანისა და ღრმად განლაგებული ქსოვილის დაზიანება.

დავალბა 20

I. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისას ავტომობილი დაიწვა. იქიდან გამოსვლის შემდეგ მძღოლის ტანსაცმელი იწვის. ამ შემთხვევაში რა უნდა გავაქეთოთ?

1. მოვუშვიროთ დაშავებულს ფხვნილის ცეცხლსაქრობის ჭავლი.

2. ჩავაქროთ ცეცხლი ცეცხლსაქრობის ნახშირორჟანგ-ს ჭკალით.
3. შემოვახვიოთ დაშავებულს საბანი ან გადასაფარებელი.
4. გაღვასხათ დაშავებულს წყალი.

II თქვენს მიერ ცეცხლის ჩაქრობის შემდეგ, საჭიროა...

1. გავხადოთ ტანსაცმელი დაშავებულს, მოვბანოთ გამომწვარი ადგილი წყლით, ჭრილობის კიდეებზე წავუსვათ იოდი, დავადოთ ასეპტიკური სახვევი.
2. ტანსაცმლის გაუხდელად დავადოთ ასეპტიკური სახვევი ღია გამომწვარ ადგილას.
3. გავხადოთ დაშავებულს ტანსაცმელი, გამომწვარ ადგილას დავადოთ ასეპტიკური სახვევი. შემდეგში დაშავებული გავათბოთ, დავალევინოთ.
4. გავხადოთ დაშავებულს ტანსაცმელი, დავუმუშაოთ ჭრილობა იოდით, დავადოთ ასეპტიკური სახვევი გამომწვარ ადგილას, დაშავებული არ უნდა გავათბოთ და არც უნდა დავალევინოთ.

III. სიცვიის ხანგრძლივად მოქმედების შემდეგ კიდურები თეთრი ფერის ხდება, მგრძობელობა ეკარგება, კანი ხელის შეხებით ცივია. რაა აუცილებელი გავაკეთოთ?

1. ჩავაყოფინოთ კიდურები თბილ წყალში.
2. დავუზილოთ კიდურები თოვლით.
3. დავადოთ გამთბობი კომპრესი.
4. შევუხვიოთ კიდურები ბამბის ან შალის ტანსაცმლით.
5. მივცეთ დაშავებულს ცხელი სასმელი.

IV. დენმატარებელ საღებებზე შემთხვევით ხელით შეხებისას ავტონეინკალი ელექტროდენის მოქმედებით წაიქცა. დაშავებული უგონოდაა. სუნთქვა და პულსი არა აქვს. მარჯვენა მტევანზე III ხარისხის დამწვრობა აქვს. რა უნდა გავაკეთოთ აუცილებლად?

1. დავამუშაოთ ჭრილობა წყალბადის ზეჟანგის ხსნარით, ჭრილობის კიდეებზე წავუსვათ იოდი, დავადოთ ასეპტიკური სახვევი. შემდეგ ჩავუტაროთ ფილტვების ხელოვნური ვენტილაცია გულ-მკერდის შეკუმშვითა და მოშვებით და გულის არაპირდაპირი მასაჟი.
2. ჩავუტაროთ ფილტვები! ხელოვნური ვენტილაცია პირიდან პირში, გულის არაპირდაპირი მასაჟი, 5 წუთის შემდეგ შევუდგეთ ჭრილობის დამუშავებას და ასეპტიკური სახვევის დადებას.
3. ჩავუტაროთ ფილტვების ხელოვნური ვენტილაცია პირიდან პირში და გულის არაპირდაპირი მასაჟი სუნთქვისა და გულის მოქმედების აღდგენამდე. შემდეგ დავამუშაოთ და შევუხვიოთ ჭრილობა.

I. დაშავებული წევს ზურგზე, უგონოდ. სუნთქვა დამოუკიდებელი აქვს, პულსი ისინჯება, მძიმედ სუნთქავს, სლუკუნებს. რა მოხდა? რა უნდა გავაკეთოთ?

1. ენა ჩაუვარდა. გადმოვებრუნოთ დაშავებული მუცელზე. 2. სასუნთქი გზები გადაეკეტა ამონაღები მასით. შემოვებრუნოთ დაშავებული გვერდზე, ჩავუტაროთ ფილტვების ხელოვნური ვენტილაცია პირიდან პირში. 3. ჩაუვარდა ენა. დაშავებულს თავი მოვუბრუნოთ გვერდზე, დავრწმუნდეთ, რომ უცხო საგანი პირსა და ხახვი არაა, ამოვუწიოთ ენა ცხვირსახოცით.

II. ხიდიდან წყალში გადავარდნილი ავტომანქანიდან ამოიყვანეს ადამიანი. პულსი და სუნთქვა არა აქვს. რა უნდა გავაკეთოთ?

1. დაუყოვნებლივ დავიწყოთ ფილტვების ხელოვნური ვენტილაცია პირიდან პირში და გულის არაპირდაპირი მასაჟი, გავაგრძელოთ „სასწრაფო დახმარების“ მოსვლამდე ან სუნთქვისა და გულის მოქმედების აღდგენამდე. 2. სწრაფად, მაგრამ ფრთხილად გავხადოთ დაშავებულს, დავრწმუნდეთ, რომ არ არის მოტეხილობა, შემდეგ შემოვებრუნოთ იგი, მუცელზე შემოვუდოთ თავისივე ტანსაცმელი, რამდენჯერმე დაუტკიროთ და ავუშვათ გულმკერდი. ამის შემდეგ შემოვებრუნოთ დაშავებული ზურგზე, ჩავუტაროთ გულის არაპირდაპირი მასაჟი და ფილტვების ხელოვნური ვენტილაცია პირიდან პირში. 3. გავაკეთოთ ყველა მე-2 პუნქტში ჩამოთვლილი, მიუხედავად კიდურების მოტეხილობისა.

III. დაშავებულს ჭრილობა აქვს გულის კედელზე. სუნთქვითი მოძრაობისას ისმის ჭრილობაში შეწოვილი ჰაერის სტენა. რას საჭიროებს დაშავებული?

1. დაუყოვნებლივ ევაკუაციას. 2. ჭრილობაზე ჰერმეტიკული სახვევის დადებას, და ფილტვების ხელოვნურ ვენტილაციას. 3. ფილტვების ხელოვნურ ვენტილაციას. 4. ჰერმეტიკული სახვევის დადებას და ევაკუაციას, თუ არ არის „სასწრაფო დახმარების“ გამოძახების საშუალება.

IV. თქვამს 10×3 სმ-ის გლუვილი ჭრილობაა, საიდანაც ამოშვებულია ხის ნაფოტი. სისხლდენა უმნიშვნელოა, რა უნდა გავაკეთოთ?

1. ფრთხილად ამოვაცალოთ ნაფოტი, დავადოთ სალტეები და ასეპტიკური სახვევი. 2. მოვბანოთ ჭრილობა წყალბადის ზეჟანგის

ხსნარით, კიდევებზე წავუსვათ იოდი, ამოვაცალოთ ნაფოტი, დავადლოთ ასეპტიკური სახვევი. 3. მოვბანოთ კრილობა წყალბადის ზეჟანგის ხსნარით, კიდევებზე წავუსვათ იოდი, არ ამოვაცალოთ ნაფოტი, დავადლოთ ასეპტიკური სახვევი. 4. შევასრულოთ მე-3 პუნქტში ჩანოთელილი ყველა მითითება და დავადლოთ სალტეები კიდურებზე.

დავალება 22

I. დაშავებული უჩივის ტკივილებს მუხლის სახსარში. ფეხზე დგომა არ შეუძლია. დათვალეერებისას თქვენ აღმოაჩინეთ, რომ მუხლის სახსარში მოძრაობა მტკივნეულია, მაგრამ შესაძლებელი. მოხრა 90° , გაშლა პირდაპირ, წვივის აბდუქცია ფეხის გასწორებისას. როგორ დიაგნოზს დავსვამდით? ამისათვის რა უნდა გააკეთოთ?

II. ყველა მოთხოვნა, რაც პირველ პუნქტშია. თქვენ დაშავებულს მოუხარეთ და გაუშალეთ ფეხი მუხლის სახსარში. როგორია თქვენი დიაგნოზი და მოქმედება?

1. თეძოს როკის მოტეხილობა. დავადლოთ სატრანსპორტო სალტეები. 2. მუხლის სახსრის ყველა იოგის გაწყვეტა. დავადლოთ მჭიდრო სახვევი სახსარზე. 3. მუხლის სახსრის დაზიანება. დავადლოთ მაფიქსირებელი სახვევები და ცივი საფენი. 4. შიდა გვერდით იოგის გაწყვეტა. დავადლოთ სატრანსპორტო სალტეები.

III. სსშ-ის დაშავებულთაგან ერთ-ერთს გაუკეთეს წვივის ამპუტაცია. რით უნდა დავეხმაროთ მას?

1. დავადლოთ ამპუტირებული კიდური ადგილზე, გავუკეთოთ სალტეები. 2. სასწრაფოდ დავადლოთ ჩალიჩი ამპუტირებულ ადგილს ზემოთ. 3. თუ დაშავებულის ევაკუაციამდე არის დრო, კრილობა მოვბანოთ წყალბადის ზეჟანგით, ნაპირზე წავუსვათ იოდი, დავადლოთ ასეპტიკური სახვევი. 4. ამპუტირებული კიდური ევაკუაციისას დაშავებულთან ერთად გავგზავნოთ, შემოვუწყოთ ყინული. 5. გავგზავნოთ დაშავებული სამკურნალო დაწესებულებაში რაც შეიძლება ჩქარა.

IV. სიღამწერის მქონე დაშავებულის დახმარების აღმოჩენისას თქვენ დაინახეთ, რომ რამდენიმე გამომწვარ ადგილას ზედაპირზე დამწვარი ტანსაცმელი დარჩა. რა უნდა გააკეთოთ?

1. ტანსაცმლის ნარჩენები ჩამოვრეცხოთ თბილი წყლითა და საპნით. 2. მოვაშოროთ ის წყალბადის ზეჟანგის ხსნარში დამბალი ტამპონით. 3. არ მოვაშოროთ ტანსაცმლის ნარჩენები, დავადლოთ ასეპტიკური სახვევი მთლიანად დამწვარ ზედაპირზე.

დავალება 23

I. ავტომობილის ძარადან მტვირთავი გადმოხტა მიწაზე, ფეხებსა და წელში იგრძნო მკვეთრი ტკივილი. როგორი დაშავება შეიძლება იყოს?

1. მოტეხილობა მუხლის სახსარში. 2. ტერფის დაზიანება. 3. ქუჩლის ძვლისა და ხერხემლის მოტეხილობა. 4. იმენჯის ძვლის მოტეხილობა.

II. ზაფხულის ცხელ დღეს სტეპში თქვენ ამხანაგთან ერთად დიდხანს არემონტეთ ავტომობილი, დაამთავრეთ რემონტი და გააგრძელეთ რეისი. თქვენი ამხანაგი, რომელიც მართავს ავტომობილს, გაშიყურება ძალიან დაღლილი, სახეზე წამოწითლებულია, სუნთქვა ხშირი აქვს, ოფლი სდის. ერთი საათის შემდეგ აჩერებს ავტომობილს, უჩივის თავის ტკივილს, გულისრევას. რა დაემართა? რა უნდა გავაკეთოთ?

1. იგი დაიღალა, უნდა შეეცვალოთ საჭესთან. 2. მას აქვს ბენზინით მოწამვლა, უნდა ამოვურეცხოთ კუჭი. 3. მას აქვს მზის დაკვრა. იგი უნდა დავაწვინოთ, დავალეგინოთ ბევრი სითხე, მივიღოთ გამაგრილებელი ზომები.

III. რა საშუალებები შეიძლება გამოვიყენოთ სატრანსპორტო საღებებთან ერთად კიდურების იმობილიზაციის დროს?

1. მხოლოდ ხის საგნები (ძარას ფიცარი, ფანერის ნაჭრები, ხის ტოტები). 2. შენაფერისი ზომისა და სიმტკიცის ნებისმიერი საგანი. 3. შევკრათ ფეხები ერთად, აუცილებლობისას დავაშოროთ ერთმანეთს. 4. მივაკრათ ხელი ტანზე.

დავალება 24

I. აკუმულატორის ბატარეიდან ელექტროლიტის შხეფები მოხვდა თვალში. როგორ უნდა აღმოვუჩინოთ დახმარება დაშავებულს?

II. გოგირდმჟავას წვეთები მოხვდა სახისა და ხელის კანზე. რა უნდა გავაკეთოთ?

1. მოვბანოთ მჟავა წყლის სუსტი ჭავლით რამდენიმე წუთის განმავლობაში. 2. გავანეიტრლოთ მჟავა საჭმელი სოდის ხსნარით. 3. სიდამწვრის ადგილი მოვბანოთ საპნიანი წყლით. 4. დავადოთ ასეპტიკური სახვევი.

III. როგორ შევაჩეროთ სისხლდენა ცხვირიდან, რომელიც დაწყება ტრავმის გარეშე?

1. ღვაწვინოთ ავადმყოფი ზურგზე, უკან გადაუწიოთ თავი. ცხვირზე დავადოთ სველი პირსახოცი. 2. ავადმყოფს დამჭდარ მდგომარეობაში უკან გადაუწიოთ თავი, დავადოთ სველი პირსახოცი თავსა და ცხვირზე. 3. ავადმყოფი ზის, თავი არა აქვს უკან გადაწეული, მაგრამ არც დაშვებული აქვს, დავადოთ შუბლსა და ცხვირზე ცივი პირსახოცი, მსუბუქად მოვუჭიროთ ცხვირზე. 4. ცხვირში ჩავუდოთ წყალბადის ზეჟანგის ხანარში დაღობილი ბამბის ტამპონები.

IV. ავტობუსის მგზავრი ქალი წამოდგა გაჩერებაზე, გაფითრდა და დაეშვა იატაკზე. თვალები დახუჭული აქვს, ხუნთვეა ზედაპირული, კუნთები დასუსტებული, პულსი სხივის არტერიაზე ისინჯება ძნელად. რა მოხდა? რით დავებმართო?

1. ეპილექსიური შეტევა. თვალყური ვადევნოთ ავადმყოფმა არაფერი დაიშავოს. 2. თბური დაკვრა. დავაწვინოთ ჩრდილში. მივიღოთ ავადმყოფის გაგრილების ზომები. 3. გულის წასვლა. გავუნთავისუფლოთ ყელი და მკერდი. შევუხსნათ ქამარი, ვასუნთქოთ ნიშადურის სპირტი. დავაწვინოთ ავადმყოფი ისე, რომ თავი რამდენხადმე დაბლა იყოს ფეხებზე.

პასუხები და ახსნები

თემა. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება ავარიულობა, მისი მიზეზები და აცილება

დავალბა 1. I (8), II (3), III (1), IV (4), V (4).

III. საავტომობილო ტრანსპორტზე მოდის ყველა სახის ტრანსპორტით გადასაზიდი ტვირთის დაახლოებით 80%.

IV. 1980 წ. საავტომობილო ტრანსპორტის წილმა შეადგინა ქვეყნის ჰოელი მგზავრების გადაყენის თითქმის 90%.

დავალბა 2. I (2), II (4), III (2), IV (4), V (1).

I. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა წარმოშობაზე უდიდეს ვავლენას ახდენს სატრანსპორტო საშუალებათა რაოდენობა. ავტოპარკების რიცხვს ზრდის სატრანსპორტო ნაკადების სიმჭიდროვე და ინტენსიური მოძრაობა. ქვეყანაში, სადაც დიდი რაოდენობით ავტომობილებია, აღინიშნება ავარიულობის მეტად მაღალი დონე.

II. ავარიულობის შესაფასებლად გამოიყენება ყველა ჩამოთვლილი მაჩვენებელი. ეს დაკავშირებულია მოძრაობის უსაფრთხოებაზე მოქმედი სხვადასხვა ფაქტორის აღრიცხვის აუცილებლობასთან.

დავალბა 3. I (1), II (2), III (1), IV (2).

I. მძღოლმა დაარღვია გზაზე მოძრაობის წესების მოთხოვნები: გადაკვეთა მონიშნის მთლიანი ხაზი, რომელიც ერთმანეთის საწინააღმდეგოდ მოძრავ სატრანსპორტო ნაკადს ყოფდა, გაჩერდა გზის მარცხენა მხარეს დაუსახლებელ პუნქტში, გააჩერა ვტომობილი არასწორ მდგომარეობაში.

II. მოცემული შემთხვევა არ წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას, რამდენადაც არ მოხდა ხალხის დაშავება და მატერიალური ზარალი.

III. დაღვრილი ბენზინის გაწმენდა სინთეზური მასალით სწავტომობილო ტრანსპორტზე შრომის დაცვის წესების უხეში დარღვევა.

IV. აღწერილი შემთხვევა მოხდა არა მოძრაობის პროცესში, რამედ სატრანსპორტო საშუალების გაჩერების მომენტში. ეს შემთხვევა არ შეიძლება ჩაითვალოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევად.

V. იმისათვის, რომ ეს შემთხვევა ჩავთვალოთ, როგორც საგზაო-სატრანსპორტო, აუცილებელია ორი ნიშანი: ტრანსპორტი ამ შემთხვევას დროს უნდა მოძრაობდეს. ამ შემთხვევის შედეგი იყო ადამიანების დაშავება ან სიკვდილი, ან მატერიალური ზარალი. ეს შემთხვევა წარმოადგენს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას, რამდენადაც არის ორივე ნიშანი.

დავალბა 4. I (3), II (3), IV (2), V (2).

IV. ხანძარი, რომელიც მოხდა მოძრაობის დროს მექანიკურ სატრანსპორტო საშუალებებზე და არ იყო დაკავშირებული მათ ტექნიკურ გაუმართაობასთან, არ ითვლება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევად.

V. მოცემული შემთხვევა წარმოიშვა სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური გაუმართაობის შედეგად. სხვა გარემოებათა გათვალისწინებით იგი უნდა ჩაითვალოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევად.

დავალბა 5. I (2), II (2), III. (3), IV (2), V (4).

I. სტატისტიკური მონაცემების თანახმად, მძლოლთა დანაშაულით ხდება მთელი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევათა თითქმის 75%.

დავალბა 6. I (1), II (2), III (1), IV (1), V (3).

V. სტატისტიკური მონაცემებით დაჯახება წარმოადგენს სსშ საერთო რაოდენობის 25%-ს, გადაბრუნება — 20%-ს, ქვეითად მოსიარულებებზე დაჯახება — თითქმის 40%-ს).

დავალბა 7. I (1), II (3), III (4), IV (1,4).

II. A მძლოლმა სიჩქარის არჩევისას არ გაითვალისწინა შეზღუდული ხილვადობა თავის პირობებში, აგრეთვე სავალი ნაწილის ცუდი მდგომარეობა.

III. სიჩქარის არჩევისას A მძლოლი ვალდებულია უზრუნველყოს მოძრაობის უსაფრთხოების პირობები, რომლის მიხედვითაც საჩერებელი მანძილი უნდა იყოს იმ მანძილზე ნაკლები, რომელსაც ხედავს მძლოლი გზაზე მოძრავი ავტომობილის წინ.

დავალბა 8. I (2), II (1), III (4).

III. გზაზე მოძრაობის წესების თანახმად (გვ. 16. 2), იუ სატრანსპორტო საშუალება გაჩერებულია ქვეითად მოსიარულთა გადასასვლელის წინ, სხვა სატრანსპორტო საშუალებათა მძლოლებმა შეიძლება განაგრძონ მოძრაობა იმ შემთხვევაში, თუ დარწმუნდნენ, რომ გაჩერებული სატრანსპორტო საშუალების წინ ქვეითად მოსიარულთა

რულე არაა. ქვეითად მოსიარულეზე დაჯახების მიზეზს წარმოადგენს A ავტომობილის მძღოლის მიერ ამ მოთხოვნის დარღვევა.

დავალემა 9. I (3), II (3, 4), III (1).

II. სველ გზაზე ინტენსიური დამუხრუჭება, საჭის თვლის მკვეთრი მობრუნებით, როგორც წესი, იწვევს ავტომობილის მოცურებას. ორივე მძღოლმა არ გაითვალისწინა საავალი ნაწილის მდგომარეობა, აგრეთვე გზაზე მაფრთხილებელი ნიშნის ზონაში ბავშვების უეცარი გაშინების შესაძლებლობა.

III. A ავტომობილი მცირე ინტენსიური დამუხრუჭებისას, მოძრაობის მიმართულების შეუცვლელად, შეიძლება დაეჯახოს B ავტომობილს, ხოლო ამ დაჯახების შედეგად, B ავტომობილი — ქვეითად მოსიარულეს. ამიტომ, A ავტომობილის მძღოლის გადაწყვეტილება დაემუხრუჭებინა სასწრაფოდ მანევრირებასთან ერთდროულად, თავიდან გვაცილებს ბავშვებზე დაჯახებას. ეს გადაწყვეტილება სწორია.

თემა. ავტომობილის მოძრაობის თეორიის ძირითადი ელემენტები

დავალემა 1. I (6), II (7), III (3), IV (2, 4), V (1, 5).

დავალემა 2. I (5), II (1), III (4, 6), IV (2), V (3, 7).

დავალემა 3. I (1, 2, 4), II (13, 5, 6) III (1), IV (2), V (1).

I, II. აღმართზე ან ფერდობზე უძრავი ან თანაბრად მოძრავი ავტომობილის წონასწორობის შენარჩუნების პირობას წარმოადგენს საყრდენი მოედნის — მართკუთხედის შიგნით სიმძიმის ძალის ვექტორის გავლა, რომლის სიდიდე ემთხვევა გზასთან თვლების ურთიერაშეხების წერტილს. ავტომობილის დატვირთვის მიხედვით იზრდება სიმძიმის ცენტრის განლაგების სიმაღლე, რის შედეგად გზის უმნიშვნელო ქანობმაც კი შეიძლება გამოიწვიოს წონასწორობის პირობის დარღვევა და მდგრადობის დაკარგვა.

დავალემა 4. I (2), II (3, 4), III (1), IV (1), V (4).

წვეის ძალები, რომლებიც გადაადგილებს ავტომობილს, წარმოიშობა გზის წამყვან თვლებზე ზემოქმედების შედეგად. ამ ძალების სიმართლეება ემთხვევა ავტომობილის მოძრაობის მ-შარულდებას.

II. თვლების გზასთან ზემოქმედების ძალა განისაზღვრება წამყვან თვლებზე წრიული ძალებით. წრიული ძალები გამოითვლება ფორმულით $P_{\tau_3} = M_{\tau_3} / R_{\tau_3}$. სადაც M_{τ_3} — წვეის მომენტია წამყვან თვლებზე. R_{τ_3} — თვლების რადიუსი. წვეის მომენტი იქმნება ძრავას მიერ და გადაეცემა წამყვან თვლებს ტრანსმისიის მექანიზმებით.

III. როგორც მე-2 კითხვის პასუხიდან ჩანს, წრიული ძალვა და, მასასადამე წამყვანი თვლების გზასთან ზემოქმედების ძალა პირდაპირპროპორციულია წვეის მომენტისა. წვეის მომენტი ა ოთხჯერ გადიდება იწვევს წრიული ძალების ასევე ოთხჯერ გადიდებას.

IV. წვეის ძალები წარმოადგენს წამყვანი თვლების გზასთან ზემოქმედების ძალის რეაქციას. მექანიკის კანონების მიხედვით ეს ძალები ერთმანეთის ტოლია.

დავალემა 5. I (4), II (2), III (2, 4); IV (3), V (1,3).

I. ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის რეჟიმი განისაზღვრება წვეის ძალებებისა (P_{τ_3}) და მოძრაობის საწინააღმდეგო ძალების ჯამით. თუ $P_{\tau_3} > \Sigma F_{\tau_3}$, ავტომობილი მოძრაობს აჩქარებით, თუ $P_{\tau_3} < \Sigma F_{\tau_3}$, ავტომობილი მოძრაობს შენელებით; თუ $P_{\tau_3} = \Sigma F_{\tau_3}$, ავტომობილი მოძრაობს თანაბარზომიერად.

II, III. წვეის ძალვა წარმოიშობა ორი პირობის არსებობისას: წამყვან თვლებთან მიიყვანება წვეის მომენტი; წამყვან თვლებსა და გზას. შორის არის ჩაქიდების ძალა.

წვეის ძალები წარმოადგენს წრიული ძალების. მოქმედების რეაქციას. ნებისმიერი რეჟიმის დროს მოძრაობა $P_{\tau_3} \leq P_{\tau_3}$

IV. დაბალი გადაცემის გამორთვისას წამყვან თვლებთან მიიყვანება წვეითი მომენტი, რომელიც რამდენჯერმე აღემატება მგრებს მომენტს, იგი წარმოიშობა ძრავას მუხლა ლილვზე. წამყვანი თვლების გზასთან მოქმედების ძალები ამ შემთხვევაში შეიძლება იყოს მეტი, ვიდრე ამ თვლების გზასთან ჩაქიდების ძალები (რომელსაც

აქვე ჩაქიდების დაბალკოეფიციენტიანი გზის საფარი. მაგ. სველი ქვარიყული, დატკეპნილი თოვლი. ამ დროს წაბუქსავდება წამყვანი თვლები.

V. თვლების გზასთან ჩაქიდების ძალა კანისაზღვრება ფორმულით $P_{ჩკ} = G_{ჩკ} \varphi$. სადაც $P_{ჩკ}$ — ჩაქიდების ძალაა, $G_{ჩკ}$ — ჩაქიდების წონა (ძალა, რომლითაც თვლები ჩაეჭიდება გზას), φ — ჩაქიდების კოეფიციენტი.

როცა ავტომობილი მოძრაობს გზის ჰორიზონტალურ მონაკვეთზე, ჩაქიდების წონა რიცხობრივად ტოლია ავტომობილის სიმძიმის ძალისა.

დავალეზა 6. I (3), II (1, 3, 5), III (3), IV (1), V (3).

II, IV. ჰორიზონტალურ გზაზე ჩაქიდების წონა, რომელიც მოდის ავტომობილის თითოეულ ღერძზე, განისაზღვრება ავტომობილის სიმძიმის ძალით და ღერძებზე დატვირთვის განაწილებით. თუ ავტომობილი იმყოფება აღმართზე (დაღმართზე), ავტომობილის გზასთან მიმჭერი ძალა წარმოადგენს სიმძიმის ძალის შემადგენელს, რომელიც მცირდება ციკაბო აღმართის ან დაღმართის დახრილობის გაზრდის მიხედვით.

V. ყველა თვლის გზასთან ჩაქიდების შეჯამებული ძალა გზის ჰორიზონტალურ მონაკვეთზე მოძრაობისას განისაზღვრება ფორმულით $P_{ჩკ} = mg\varphi$. ქანობზე მოძრაობისას ჩაქიდების წონა იქნება ავტომობილის სიმძიმის ძალაზე ნაკლები. ამოცანის პირობიდან გამომდინარე, ორივე ავტომობილის ჩაქიდების წონა უნდა იყოს ერთნაირი, ხოლო ჩაქიდების ძალა განისაზღვრება უტოლობით $P_{ჩკ} < < mg\varphi$.

დავალეზა 7. I (5), II (3), III (3), IV (21), V(1).

I, II. ჩაქიდების ძალა განისაზღვრება ფორმულით $P_{ჩკ} = G_{ჩკ} \varphi$, სადაც $G_{ჩკ}$ არის ჩაქიდების წონა — ძალა, რომლითაც თვლები მოქმედებენ გზაზე. ჩაქიდების წონა, რომელიც მოდის წინა ხიდის თვლებზე, შეადგენს

$$G_{ჩკ} = m_g g \times 0,3 \approx 8000 \times 10 \times 0,3 = 24 \kappa H.$$

ჩაქიდების წონა, რომელიც მოდის უკანა ხიდის თვლებზე, შეადგენს

$$G_{\text{სპ}} = m_a q \times 0.7 = 8000 \times 10 \times 0.3 = 56 \pi //.$$

III. ჩაჭიდების კოეფიციენტი ასფალტ-ბეტონის საფარიანი გზებისათვის $\mu = 0.7 - 0.8$. სამი სხვა სახის გადახურვისათვის ამ კოეფიციენტის მნიშვნელობაა $0.4 - 0.6$.

IV. მოყინულ გზაზე მოძრავი ავტომობილის თვლების ჩაჭიდების კოეფიციენტი $0.1 - 0.3$, დატყეპნილ თოვლზე — $0.2 - 0.4$, სველ თიხნარ გრუნტზე — $0.3 - 0.4$, მშრალ ცემენტ-ბეტონის საფარზე — $0.6 - 0.8$.

VI. ჩაჭიდების კოეფიციენტის გაზრდასთან (ერთნაირ პირობებში) ერთად იზრდება თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალა. რამდენადაც წვეის ძალების მნიშვნელობა განისაზღვრება ჩაჭიდების ძალით, ჩაჭიდების კოეფიციენტის გაზრდით მიიღება წინა თვლებზე დიდი წვეითი ძალეა და, მაშასადამე, უზრუნველყოფილია მოძრაობა დიდი აჩქარებით.

დავალეზა 8. I (1), II (3), III (2), IV (2), V (2).

IV. აჩქარება თანაბარაჩქარებული მოძრაობისას გამოითვლება ფორმულით $a = (v_2 - v_1) / t$, სადაც a აჩქარებაა, v_1 v_2 სიჩქარეა გაქანების დასაწყისსა და ბოლოში, t — გაქანების დრო. ამოცანის პირობის მიხედვით $v_1 = 0$.

დავალეზა 9. I (1), II (1), III (2), IV (2), V (1).

დავალეზა 10. I (5), II (6), III (1), IV (2), V (2).

I. სამუხრუტო მანძილზე გამოყოფენ ორ მონაკვეთს: მანძილი, რომელიც გავლილია სამუხრუტო აძძრავის ამოქმედების დროს (მე-7 ნახ.-ზე მონაკვეთი 2), და მანძილი, რომელიც გავლილია თვლების სამუხრუტო შექანის შემების მუშაობის დაწყების ა მომენტიდან ავტომობილის სრულ გაჩერებამდე (7 ნახ.-ზე, 3 მონაკვეთი).

III. წინააღმდეგობის აღმოჩენის მომენტიდან სამუხრუტო სატერფულზე ზემოქმედების დაწყების მომენტამდე ავტომობილი გაივლის გზას, რომლის სიგრძე განისაზღვრება მოძრაობის სიჩქარითა და მძღოლის რეაქციის დროით.

V. დამუხრუტების ეფექტურობა განისაზღვრება სამუხრუტო მან-

ილით. რომელიც წარმოადგენს ავტომობილის სამუშაო-სამუხრუქო სისტემის ტექნიკური მდგომარეობის ერთ-ერთ ძირითად მაჩვენებელს.

დავალბა 11. I (2), II (2,1), III (2), IV (3), V (2).

I. სამუხრუქო მომენტი, რომელიც თვლიანი მუხრუქის მექანიზმებში წარმოშობს ხახუნის ძალებს, ეწინააღმდეგება თვლების ბრუნვას და მიმართულია ბრუნვის საწინააღმდეგო მიმართულებით.

II. სამუხრუქო მომენტი განისაზღვრება ფორმულით $M_{საფხ} = \sum F_{საფხ} F_{სღ}$, სადაც $\sum F_{საფხ}$ ხახუნის ძალთა ჯამია, რომელიც წარმოიშობა მუხრუქის მექანიზმების თვლებში, $F_{სღ}$ ამ ძალების მოქმედების მხარია, რომელიც მუხრუქის დოლის (რომელთანაც მიჭერილია მუხრუქის ხუნდების ფრიქციული ზესადებები) ცილინდრული ზედაპირის შიდა რადიუსის ტოლია.

III. IV. დამუხრუქების ძალა წარმოიშობა ხახუნის ძალთა ხარჯზე, ავტომობილის თვლების გზის საფართან კონტაქტის ზონაში. ამ ძალის უდიდესი მნიშვნელობა განისაზღვრება დამამუხრუქებელ თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალით.

V. სამუხრუქო ძალა თვალზე დამოკიდებულია მუხრუქის დოლზე ხუნდების მიჭერის ძალაზე. მუხრუქის სატერფულზე დაჭერის გადიდებისდა მიხედვით დიდდება აგრეთვე სამუხრუქო ძალა თვალზე. ეს დამოკიდებულება შენარჩუნებულია იმ მომენტამდე, როდესაც დამუხრუქების ძალა თვლის გზასთან ჩაჭიდების ძალის ტოლი გახდება. სამუხრუქო სატერფულზე დაჭერის შემდგომი გადიდება ამ შემთხვევაში არ იწვევს სამუხრუქო სისტემის გაზრდას, იწვევს მუხრუქის დოლის ბლოკირებას (ბრუნვის შეწყვეტას). ამ მომენტის დაწყებიდან ზდება დამუხრუქება „იუზით“.

დავალბა 12. I (1), II (3), III (1), IV (3), V (2).

II. ავტომობილის დამუხრუქება თვლის ბლოკირების გარეშე შესაძლებელია $P_{საფ} < P_{საფხ}$ უტოლობის შესრულებისას. თუ ჩაჭიდების ძალა აღმოჩნდა სამუხრუქო ძალაზე ნაკლები, ხდება თვლების ბლოკირება და „იუზით“ დამუხრუქება.

III. თვლების ბლოკირების გარეშე დამუხრუქებისას არ ირღვევა

პროტექტორის კონტაქტი გზის საფართან. ამ შემთხვევაში ავტომობილის კინეტიკურ ენერგიას შთანთქავს თვლების მუხრუჭის მექანიზმები, რომლებშიც კინეტიკური ენერგია გარდაიქმნება მუხრუჭის დოლზე ფრიქციული ზესადებების ხახუნის ძალების მუშაობად.

ხახუნის შედეგად თვლების მუხრუჭის მექანიზმების დეტალები გახურდება და გამოიყოფა სითბო, რომელიც შთანთქმული კინეტიკური ენერგიის ეკვივალენტურია.

IV. „იუზით“ დამუხრუჭების შემთხვევაში თვლები და მუხრუჭის დოლები უძრავია, მუხრუჭების ხუნდთან შეფარდებით. ამიტომ არ წარმოიქმნება თვლების მუხრუჭის მექანიზმების ცვეთა და გახურება. დეტალების დამაუხრუჭებელი ავტომობილის კინეტიკური ენერგია იხარჩება სალტებერს პროტექტორის გზის საფართან ხახუნის ძალის მუშაობაზე.

V. დამუხრუჭების შედეგად ბლოკირებულ თვლებზე დაილექება პროტექტორის ნაწილაკები, რომლებიც შეიკვრება რა, ლებულონს გორგოლაქოვან ფორმას. მბრუნავი გორგოლაქოვანი ნაწილაკების გზასთან კონტაქტის ადგილას წარმოშობა ამცირებს ჩაჭიდების კოეფიციენტს. გარდა ამისა, ინტენსიური ცვეთის შედეგად ცხელდება და რბილდება რეზინა, რაც ასევე ხელს უწყობს შეჭიდულობის კოეფიციენტის შემცირებას და სამუხრუჭო მანძილის გაგრძელებას.

დავალება 13. I (1), II (3), III (2, 4), IV (3), V (2).

I. ეფექტურობა ფასდება სამუხრუჭო მანძილის სიგრძით. უმცირესი სიგრძე უზრუნველყოფილია თვლების ბლოკირების გარეშე დამუხრუჭებით.

II. სამუხრუჭო მანძილის სიგრძე განისაზღვრება კინეტიკური ენერგიის მარაგით, რომელიც აქვს მოძრავ ავტომობილს დამუხრუჭების დასაწყისში, და მოძრაობის საწინააღმდეგო სამუხრუჭო ძალებით. სამუხრუჭო მანძილის მინიმალური სიგრძე მიიღება თვლებზე მაქსიმალურად შესაძლებელი სამუხრუჭო ძალების შექმნისას. ამ ძალების ზღვრული მნიშვნელობა შემოისაზღვრება გზასთან თვლების ჩაჭიდების ძალებით.

III. „იუზით“ დამუხრუჭებისას, გარდა სამუხრუჭო მანძილის ვადიდებისა, თვლების ბლოკირების არაერთდროული დაწყებისა და გზასთან ჩაჭიდების სხვადასხვა მნიშვნელობის ძალების შედეგად

წარმოიშობა ძალის მომენტი, რომელიც მოქმედებს გზის სიბრტყეზე და იწვევს ავტომობილის მოცუტრებას.

IV, V. „იუზის“ წარმოშობა უფრო მოსალოდნელია გზებზე, რომელთაც აქვთ ჩაქიდების დაბალკოეფიციენტიანი საფარი. ასეთ გზებზე საფართან თვლების ჩაქიდების ძალები უმნიშვნელოა და სამუხრუჭო სატერფულზე სუსტი ზემოქმედებაც კი იწვევს თვლების ბლოკირებას.

დავალბა 14. I (1,8), II (2,8), III (1,2), IV (4), V (2).

I. თვლების ბლოკირების შესაძლებლობა განისაზღვრება დაქუჩების ძალებისა და თვლების გზასთან ჩაქიდების ძალების ფარდობით. ჩამოთვლილი ფაქტორებიდან ამ ძალებზე გავლენას ახდენს მხოლოდ მუხრუჭის სატერფულზე მოქმედების ხასიათი და გზის ქანობი, რაზედაც დამოკიდებულია ჩაქიდების წონა.

II. „იუზის“ წარმოშობა უფრო მოსალოდნელია ავტომობილებზე, რომლებსაც აქვს გზასთან თვლების ჩაქიდების უმცირესი ძალა. მე-9 ნახ-ზე ეს ავტომობილებია B და B₂, რომლებიც მოძრაობენ უღიდესი დახრილობით.

III. ქანობზე მოძრაობისას მცირდება ჩაქიდების წონა და გზასთან თვლების ჩაქიდების ძალა.

IV. დაღმართზე მოძრაობისას სამუხრუჭო სატერფულზე ზემოქმედება უნდა შევამციროთ თვლების ბლოკირების თავიდან აცილებისათვის. წინ მიმავალ ავტომობილს რომ არ დავეჯახოთ, მძღოლმა დროულად უნდა შეამციროს სიჩქარე და გაზარდოს დისტანცია.

V. მაქსიმალური დისტანცია უნდა დაიცვან მძღოლებმა, რომლებიც მოძრაობენ დიდი დახრილობის გზის მონაკვეთებზე.

დავალბა 15. I (4), II (3), III (2), IV (1), V (3, 4).

I. ნებისმიერი სიჩქარით მოსახვევში მოძრაობისას წარმოიშობა აჩქარება, რომელიც განპირობებულია მოძრაობის მიმართულების შეცვლით. ავტომობილის ამ აჩქარებას გვაუწყებს ცენტრისკენული ძალა.

II. მოძრაობის მიმართულების ნებისმიერი ცვლილება იწვევს სიჩქარის ცვლილებას და, მაშასადამე, ცენტრისკენული ძალების წარმოშობას.

III, საჭის თელის მარჯვნივ მობრუნება იწვევს ცენტრისკენულ ძალას, რომლის ზღვრული მნიშვნელობა შემოსაზღვრულია გზასთან თვლების ჩაჭიდების ძალებით. როცა მრუდხაზოვან მონაკვეთებზე ავტომობილის შეკავებისათვის აუცილებელი ცენტრისკენული ძალა აჭარბებს შეჭიდულობის ძალას, წარმოიშობა გვერდითი მოცურება. ამიტომ, ავტომობილი გადაინაცვლებს საჭის თელის მობრუნების საწინააღმდეგო მხარეს.

IV. ცენტრისკენული ძალა მიმართულია მოხვევის ცენტრის მხარეს.

V. მოხვევის დახრილობის რადიუსი მოცემულ შემთხვევაში წარმოადგენს ცვალებად სიდიდეს. ცენტრისკენული ძალა დამოკიდებულია მოხვევის რადიუსზე, რადიუსის შემცირებით ეს ძალა იზრდება და რადიუსის გაზრდით მცირდება. ა მონაკვეთის გავლის მიხედვით მოხვევის რადიუსი მცირდება, შესაბამისად ცენტრისკენული ძალა იზრდება. ნ მონაკვეთზე მძლოლი აბრუნებს თვლებს პირდაპირი მოძრაობის მდგომარეობაში. ამ მონაკვეთზე მოხვევის რადიუსის გაზრდას თან ახლავს ცენტრისკენული ძალების შემცირება.

დავალება 16. I (5), II (1), III (2, 4, 5), IV (2, 3, 5), V (1, 2, 4).

I. გვერდული სიმტკიცის დაკარგვა დაკავშირებულია გვერდითი ძალების მოქმედებასთან, რომელიც წარმოიშობა ნებისმიერ ჩამოთვლილ შემთხვევაში.

II. თვლების გზასთან უმნიშვნელო ჩაჭიდების დროს უფრო მოსალაოდნელია ავტომობილის მოცურება.

III. მოცურება ხდება, როცა თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალა აღმოჩნდება არასაკმარისი ცენტრისკენული ძალის შექმნისათვის, რომელიც აუცილებელია ავტომობილის გზის მრუდხაზოვან მონაკვეთებზე შეკავებისათვის. მაშასადამე, ჩამოთვლილი ფაქტორებიდან მოცურების წარმოშობაზე გავლენას ახდენს ის, რომელზედაც დამოკიდებულია ამ ძალთა თანაფარდობა. როგორც ცენტრისკენული ძალა, ისე შეჭიდულობის ძალა პირდაპირპროპორციულია ავტომობილის მასისა, ამიტომ მასა ამ ძალების თანაფარდობაზე გავლენას არ ახდენს და არ შედის იმ ფაქტორების რიცხვში, რომლებიც გავლენას ახდენენ მოცურების წარმოშობაზე.

IV. მოსახვევში ავტომობილი შეიძლება გადაბრუნდეს, როცა გადამბრუნის მომენტი, რომელიც განპირობებულია ცენტრისკენული

ძალებით, აქარბებს სიმძიმის ძალით წარმოშობილ მდგრადობის მომენტს. ავტომობილის მასა ცენტრისკენული ძალებისა და სიმძიმის ძალების თანაფარდობაზე არ მოქმედებს. გადამბრუნე მომენტი დამოკიდებულია სიმძიმის ცენტრის სიმაღლეზე, ხოლო მდგრადობის მომენტი — ლიანდზე.

V. გადამბრუნების საწინააღმდეგო მდგრადობა ავტომობილისა, რომელიც უხვევს, იზრდება გადამბრუნე მომენტის შემცირებისას. ეს მომენტი მცირდება ცენტრისკენული ძალების შემცირებით და სიმძიმის ცენტრის მეტად დაბალი განლაგების დროს.

დავალება 17. I (2, 4), II (1, 4), III (4), IV (4), V (2).

I. მკრეხი მომენტი, ავტომობილის (რომელიც უხვევს) სწრაფი გადაყირავება განისაზღვრება ცენტრისკენული ძალით და მისი მოქმედების მხარით, რომელიც ტოლია გზის ზედაპირზე განლაგებული სიმძიმის ცენტრის სიმაღლის:

II. მდგრადობის მომენტი განისაზღვრება ავტომობილის სიმძიმის ძალით და ამ ძალების მოქმედების მხარით, რომელიც დაახლოებით ლიანდის (მანძილი წინა ხიდის თვლების სარბენი გზის შუალედებს შორის) ნახევრის ტოლია.

III. ჩაჭიდების კოეფიციენტის 4-ჯერ შემცირებით გზასთან თვლების ჩაჭიდების ძალაც ოთხჯერ მცირდება. მოცურება რომ ავიცილოთ, აუცილებელია ცენტრისკენული ძალა ($F_{g.ა.}$) ოთხჯერ შევამციროთ. მოხვევის უცვლელი რადიუსისას ცენტრისკენული ძალის ასეთი შემცირება მოითხოვს ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის შემცირებას ორჯერ, ასე რომ $F_{g.ა.} = mav^2/R$, სადაც ma ავტომობილის მასაა, v — მოძრაობის სიჩქარე, R — მოხვევის რადიუსი.

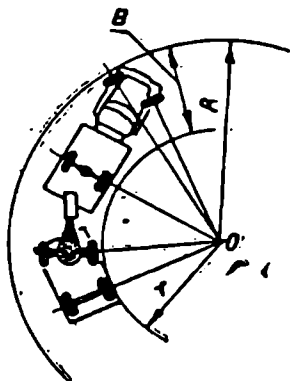
IV. სიმძიმის ცენტრის სიმაღლის ოთხჯერ შემცირებით გადამბრუნე მომენტი (ცენტრისკენული ძალის შეუცვლელობისას) ოთხჯერ მცირდება. მდგრადობა რომ არ დავარღვიოთ, შეიძლება სიჩქარე ორჯერ გავადიდოთ. გადამბრუნე მომენტი ცენტრისკენული ძალის ხარჯზე ოთხჯერ იზრდება და აღწევს პირვანდელ მნიშვნელობას.

V. მოხვევის რადიუსის ოთხჯერ შემცირებით ცენტრისკენული ძალა დიდდება ოთხჯერ. ამ ძალის საწყისი მნიშვნელობა რომ შევინარჩუნოთ და არ დავუშვათ მოცურება, აუცილებელია სიჩქარე ორჯერ შემცირდეს.

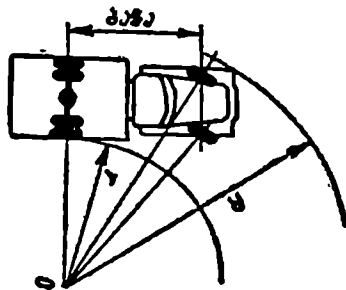
1. ავტომობილი უხვევს (ნახ. 76) ცენტრის ირგვლივ — წინა და უკანა თვლების ღერძების გადაკვეთის წერტილში. წინა თვლების მოხვევის კუთხის გაზრდით O წერტილი უახლოვდება ავტომობილს, ხოლო მოხვევის რადიუსი მცირდება.

II. როგორც 76-ე ნახაზიდან ჩანს, ავტომობილის ბაზის წაგრძელება ზრდის მოხვევის რადიუსს და აუარესებს ავტომობილის მანევრულობას.

III. მისაბმელიანი საწევარის ნელ-ნელა მოხვევა, როდესაც მისაბმელი არ მოცურდება, ხასიათდება მისაბმელის მოხვევის ცენტრისაკენ — O წერტილსაკენ გადაადგილებით. გზის სიგანე (გაბარიტული კორიდორი), რომელიც უჭირავს ავტომობილებს, განისაზღვ-



ნახ. 76. ავტომობილის მოხვევის სქემა



ნახ. 77. მისაბმელიანი საწევარის მოსახვევში მოძრაობის ტრაექტორია

რება საწევარის მოხვევის უარე რადიუსისა და მისაბმელის მოხვევის შიგა რადიუსის სხვაობით.

77-ე ნახ-ზე ჩანს, რომ მისაბმელიანი საწევარის მოსაბრუნებლად საჭიროა უფრო ფართო კორიდორი, ვიდრე უმისაბმელო ავტომობილის მოძრაობისათვის.

IV. როგორც 77-ე ნახ-დან ჩანს, უმცირესი რადიუსით უხვევს მისაბმელის უკანა თვალი.

V. მისაბმელიანი საწევარის მარცხნივ მოხვევას (მოცურების გარეშე) თან ახლავს მისაბმელის გადანაცვლება ცენტრისაკენ, ე. ი.

მარცხნივ. ამის შედეგად წარმოიშობა მისაბმელის მოძრაობის შემ-
ხვედრ ზოლზე შემოვლის საშიშროება. მოძრაობის შემხვედრ ზოლ-
ზე დაჯახების თავიდან ასაცილებლად ავტომატარებლის მძღოლმა,
როჰელმაც მოუხვია გზაჯვარედინზე მარცხნივ, საწევარი უნდა წა-
იყვანოს მარჯვენა მხარეს.

თემა. ავტოგრაფილის ტარების ფსიქოფიზიოლოგიური საფუძველები

დავალემა I. I (4), II (2), III (3), IV (5), V (4).

ნებისმიერი საქმიანობის, მათ შორის სატრანსპორტო საშუალე-
ბების მართვის, წარმატება განისაზღვრება პიროვნების თვისებებით.
სპეციალიტების მიერ ჩატარებული გამოკვლევები გვიჩვენებს, რომ
ყველაზე მეტად საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებს ახდენენ ფსი-
ქიურად დამძიმებული მძღოლები — გულჩახვეულები, აგრესიულები,
მტრულად განწყობილნი ირგვლივ მყოფთა მიმართ.

დავალემა 2. I (2), II (3), III (4), IV (3), V (3).

კვალიფიციურ მძღოლს უნდა ჰქონდეს ზოგადტექნიკური და
სპეციალური ცოდნის ფართო მარაგი, ფლობდეს სხვადასხვა სახის
უნარსა და ჩვევებს, რაც აუცილებელია სატრანსპორტო საშუალე-
ბათა ეფექტური და უსაფრთხო მართვისათვის. იმასთან დაკავშირე-
ბით, რომ სწრაფად და განუწყვეტლივ სრულყოფილი ხდება საავ-
ტომობილო ტექნიკა, იზრდება მოძრაობის ინტენსივობა, მძღოლმა
თავისი შრომითი საქმიანობის მანძილზე აუცილებლად უნდა გააღ-
რმავოს და გაათარძოვოს თეორიული მომზადება და სრულყოფის
პრაქტიკული უნარი.

დავალემა 3. I (4), II (4), III (1), IV (1), V (4).

სატრანსპორტო საშუალებების მართვისას მძღოლის საქმიანობა-
ში შეიძლება გამოვყოს რამდენიმე ეტაპი (მოქმედება): ინფორმა-
198

ციის მიღება, ინფორმაციის გადამუშავება, გადაწყვეტილების მიღება და მისი განხორციელება.

ყველა ჩამოთვლილი მოქმედება მეტად თუ ნაკლებად დაკავშირებულია სხვადასხვა ფსიქოფიზიოლოგიურ პროცესთან თუ თვისებასთან — შეგარძნებასთან, აღქმასთან, აზროვნებასთან, მეხსიერებასთან, ყურადღებასთან, ნებისყოფასთან და სხვ. ფსიქიური სფეროს ჩამოთვლილი კომპონენტებიდან თუნდაც ერთის შეუსაბამობამ პროფესიული საქმიანობის მოთხოვნებთან შეიძლება გამოიწვიოს არასწორი მოქმედება, რაც საფრთხეს შეუქმნის მოძრაობის უსაფრთხოებას.

დავალება 4. I (2), II (1), III (1), IV (2), V (3).

გრძნობათა ორგანოები ღებულობენ და გარდაქმნიან სიგნალებს, რომელთა წყაროებს წარმოადგენენ მატერიალური სამყაროს ობიექტები, რომლებიც უშუალოდ ზემოქმედებენ ადამიანზე. თითოეული გრძნობის ორგანო წარმოადგენს ფიზიოლოგიურ მექანიზმს, რომელიც სპეციალიზებულია განსაზღვრული სიგნალების (სინათლის, ხმოვანი, მექანიკური) მისაღებად და გარდასაქმნელად.

დავალება 5. I (5), II (1), III (1), IV (1), V (2).

მხედველობის არეზე დამოკიდებულია მოძრაობებს შორის ობიექტების რაოდენობა, რომლებიც ერთდროულად შეიძლება აღიქვას მძლოლმა. რაც უფრო დიდია მხედველობის არის ვერტიკალური და ჰორიზონტალური კუთხეები, მით უფრო მეტ ინფორმაციას ღებულობს მძლოლი, რომლის გადამუშავებითაც გადაწყვეტს, როგორ მართოს სატრანსპორტო საშუალებები. მხედველობის არის შემცირებისას ყველა შემთხვევაში შეიზღუდება დაკვირვებულობა, რის შედეგადაც მხედველობის არის საზღვრებს იქით შეიძლება აღმოჩნდეს მნიშვნელოვანი ობიექტები (შემხვედრი ავტომობილები, ქვეითად მოსიარულენი, მარცხულირებელი საშუალებები), რომლებიც გავლენას ახდენენ უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველყოფაზე.

მხედველობის არე განისაზღვრება კუთხეებით, რომელთა სიმაღლე ემთხვევა გუგებს, ხოლო კუთხეების მხარეები (ჰორიზონტალური და ვერტიკალური) შემოსაზღვრავს დათვალიერებულ სივრცეს თვალის კაკლის უძრავი მდგომარეობისას. მხედველობის არის კ-

თხეების სიდიდეზე დიდ გავლენას ახდენს ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარე. მაგალითად, ჰორიზონტალური კუთხე 50კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისას დაახლოებით 105°-ის ტოლია, ხოლო 160 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისას მძღოლის მხედველობის კუთხე ჰორიზონტალურ სიბრტყეში მცირდება 5°-მდე. მხედველობის არის საზღვრებს იქით შემხვედრი ავტომობილი აღმოჩნდება იმ მძღოლზე ადრე, რომელიც მოძრაობს დიდი სიჩქარით, ე. ი. *B* ავტომობილის მძღოლზე.

დავალება 6. I (2), II (2), III (2), IV (1), V (3).

მხედველობის ნორმალური სიმახვილე არის ორი წერტილის დანახვის უნარი, რომლებიც დაყოფილია ერთი მინუტი კუთხის ტოლი შუალედით. ყველაზე მკაფიო გამოსახულებანი თვალის ბადურაზე მიიღება ობიექტების მხედველობის არის ველში განლაგებისას. 20° კუთხის საზღვრებს იქით განლაგებული საგნები ჩანს ნათელი დეტალების გარეშე.

თუ მძღოლის მხედველობის სიმახვილე 20 წლის ასაკში 100%-ზე მეტია, მაშინ 60 წლის ასაკში ის შეადგენს დაახლოებით 75%-ს.

დავალება 7. I (3), II (4), III (2, 3), IV (1), V (3).

ადაპტაცია — მხედველობის შეგუება განათებულობის პირობების ცვლისადმი — პროცესია, რომელიც მიმდინარეობს შედარებით ნელა. ადაპტაციის დრო უმეტესად დამოკიდებულია განათებულობის ცვლილებების სიჩქარეზე. თითქმის სრული სიბნელიდან მკვეთრ სინათლეზე, ხელოვნურზე, (მაგალითად, შემხვედრი ავტომობილის ფარებით, გადასვლის წამი ან გზის გარე ხელოვნური განათების უეცარი (ავარიული) გამორთვა იწვევს თვალის მოჭრას დაახლოებით 10 წმ-მდე. სინათლის შეგრძნების აღრინდელი დონის სრული აღდგენისათვის საჭიროა 5—7 წთ.

მხედველობის სიმახვილე უმთვარო ნათელ ღამეში შეადგენს 30—70%-ს დღის სინათლეში მხედველობის სიმახვილესთან შედარებით, ხოლო ბნელ ღამეში — 3—5%-ს.

დავალება 8. I (4), II (1), III (3), IV (4), V (1).

თვალის მოჭრის ყველაზე დიდი საშიშროება აქმნება ფარების

სინათლის გადართვისას, როცა ერთმანეთის შეახვედრად მოძრავ ავტომობილებს შორის მანძილი 150 მ-ზე ნაკლებია.

თუ ავტომობილები მიუახლოვდნენ 10 მ-ის მანძილზე, ფარების სინათლის გადართვისას არ მოხდება მძღოლების თვალის მოკრა.

დალტონიზმის დროს ყველაზე მეტად აღინიშნება წითელი და მწვანე ფერების განურჩევლობა.

დავალება 9. I (2), II (1), III (3), IV (1, 2, 4), V (1, 2, 5).

მძღოლის ვესტიულარული აპარატი ითვისებს სიგნალებს, რომლებიც დაკავშირებულია მოძრაობის სიჩქარის როგორც სიდიდის მიხედვით, ისე მიმართულების მიხედვით ცვლილებასთან. გარდა ამისა, ვესტიულარული აპარატი რეაგირებს მძღოლის სხეულის მდებარეობის შეცვლაზე და გამოიმუშავებს სიგნალებს, რომლებიც აუცილებელია წონასწორობის შესანარჩუნებლად.

ასახრულ-კუნთური შეგრძნებები მნიშვნელოვანია ნებისმიერ საქმიანობაში, წარმოიშობა მოძრაობითი აქტიურობის დროს. ეს შეგრძნებები განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მოჭმედების სწორად შუბრულებისათვის, რომელიც დაკავშირებულია გარკვეულ პირობებთან და მართვის ორგანოების გადაადგილების სიზუსტესთან. ამ შეგრძნებების სიმახვილე და განსხვავების ზღვარი მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს მართვის ორგანოებისა და ტარების ტექნიკის მანიპულირების ხარისხზე.

დავალება 10. I (1), II (1), III (3), IV (1, 4), V (3).

აღქმა ყოველთვის დაკავშირებულია ადამიანის ფსიქიკაში ასახული საგნის ან მოვლენის მთლიან გაგებასთან. შეგრძნებისაგან განსხვავებით, რომელიც ასახავს საგნებისა და მოვლენების ცალკეულ თვისებას, აღქმის შედეგად ადამიანის ცნობიერებაში ყალიბდება მოვლენის ან საგნის სახე. აღქმა არასდროს არ გვხვდება როგორც პასიური ჰერეტივი აქტი. შემეცნებით პროცესში მეტად ან ნაკლებად ყოველთვის ვლინდება ადამიანის დამოკიდებულება აღსაქმელის მიმართ, მისი მოთხოვნები და ინტერესი, მათ შორის პროფესიული. ასე რომ, აღქმაში მქლავნდება ადამიანის თვისებების ფართო სპექტრი, მისი ინდივიდუალური თავისებურებანი. აღქმა შეუძლებელია შეგრძნების გარეშე, იგი წარმოიშობა მხოლოდ მის საფუძველზე.

მხოლოდ ერთი და იგივე შეგრძნებით შეიძლება სხვადასხვა აღქმამდე მივიდეთ. მაგალითად, შუქნიშნის სიგნალების დაკვირვებისას ავტობუსის მძღოლის და ამ სიგნალების დამკვირვებელი მგზავრების მხედველობითი შეგრძნება იქნება მსგავსი. მაგრამ, ამ სიგნალების აღქმა მძღოლისა და მგზავრების მიერ სხვადასხვაა. მძღოლის მიერ ამ სიგნალების აღქმა დაკავშირებულია როგორც მათი მოძრაობის რეგულირების საშუალებების გაგებასთან. მხედველობითი შეგრძნებისას ბევრი მგზავრი შეიძლება საერთოდ არ აღიქვამდეს დასაკვირვებელ ობიექტებს.

დავალემა 11. I (4), II (4), III (2), IV (4), V (2, 4, 5).

მოძრაობების დროს კომპონენტები (ატმოსფერული და საგზაო პირობები, მოძრაობის ინტენსივობა, რეგულირების საშუალებებით გზის აღჭურვის ხარისხი), აგრეთვე ავტომობილის საექსპლუატაციო მახასიათებლები (მდოვრე სვლა, უხმაურობა, კაბინაში მიკროკლიმატი) არსებითად მოქმედებს ყველა ფსიქოლოგიურ პროცესზე, მათ შორის აღქმაზე.

მძღოლის მეხსიერებაში ფორმირებული აღქმული ობიექტების სახეები ყოველთვის არაა დაკვირვებული გარემოს იდენტური. ინფორმაციის მიღების ვადების უკიდურესი ზომიერე და მოძრაობებს შორის დინამიზმი არსებითად აძნელებს აღქმას, ზოგ შემთხვევაში შეიძლება გამოიწვიოს მისი მნიშვნელოვნად დამახინჯება — ილუზია. ილუზიის წარმოშობის შესაძლებლობაზე გავლენას ახდენს აღსაქმელი ობიექტების თავისებურება, მძღოლის შრომის პირობები და სტაჟი.

დავალემა 12. I (1), II (3), III (2), IV (2), V (1).

დავალემა 13. I (2), II (1), III (2), IV (1), V (1).

მხედველობითი აღქმის თავისებურებების და ილუზიების წარმოქმნის ცოდნა აუცილებელია მძღოლისათვის მიღებული გადაწყვეტილებების კრტიკულად შესაფასებლად და მოქმედების მხედველობითი აღქმის ცდომილების გათვალისწინებით დროულად კორექტირებისათვის.

მძლოლის ყურადღებაზე ბევრადაა დამოკიდებული სატრანსპორტო საშუალებების მართვის პირველი ეტაპი — ინფორმაციის მიღება. ინფორმაციის სწრაფად და სრულად მისაღებად აუცილებელია, რომ მძლოლის ყურადღება იყოს კონცენტრირებული, დანაწევრებული და სწრაფად გადართვადი. ეს შესაძლებელია მხოლოდ ავტომობილის მართვის ყველა ეტაპზე დიდი ნებისყოფის პირობებში. აუცილებელი ინფორმაციის ნაკლებობა (ცუდი ხილვადობა, რეგულირების საშუალებების უქონლობა ან გაუმართაობა და ა. შ.) და კარბი ინფორმაცია, რომელზედაც მძლოლს ყურადღება აქვს გადატანილი (მგზავრთა ხმამაღალი ლაპარაკი, სარეკლამო ფარები გზაზე და სხვ.), მკვეთრად აუარესებს ყურადღებას და აძნელებს მძლოლის მუშაობას. დაბალი ინტენსივობის გზაზე მუდმივისიჩქარიანი გაგრძელებული მოძრაობისას ან როცა სატრანსპორტო საშუალებები სუსებით არაა, მძლოლს ყურადღება უქვეითდება და სიფხიზლე უსუსტდება, რაც იწვევს საშიშროების გაზრდას.

დავალება 15. I. (4), II (1, 4, 5), III (2, 8, 4, 5), IV (1, 6), V (3, 4).

მეხსიერების პროცესებით ხდება გამოცდილების (მრავალგვარი ცოდნისა და უნარის, რომელსაც ეუფლება ადამიანი სიცოცხლის მანძილზე) დაგროვება და გადამუშავება. მძლოლის მეხსიერებაში უნდა იყოს დაგროვილი და შენახული პროფესიული მნიშვნელობის ინფორმაცია — მეხსიერების სისტემა, რომელიც აუცილებელია პროფესიული საქმიანობის წარმატებისათვის.

სწრაფადცვლადი და მიმდინარე ინფორმაციის, რომელსაც ღებულობს მძლოლი ავტომობილის მართვისას, დამახსოვრება და გადამუშავება ხდება მოკლე დროით, დროის შეზღუდული შუალედის განმავლობაში. მეხსიერებაში ინახება განსაზღვრული წარმოდგენები — ადრე აღქმული პროცესებისა და მოვლენების სახეები. დამახსოვრებაში შეიძლება მონაწილეობდეს, როგორც მეხსიერების ცალკეული სახეები, მაგალითად მხოლოდ სმენითი, ასევე ერთდროულად სხვადასხვა სახეები, მაგალითად მხედველობითი და მოტორული. მართვის ორგანოების განლაგებისა და მძლოლის მიერ შესრულებული მოძრაობის დამახსოვრებისას.

დავალება 16. I (3), II (3), III (5), IV (1), V (2, 4).

მეხსიერების მომზადება აუცილებელი ცნობების სწრაფად მისაღებად — მძღოლის პროფესიული ოსტატობის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია. მეხსიერების მზადყოფნაზე მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული ინფორმაციის გადამუშავების სისწრაფე და გადაწყვეტილების მიღება.

ყველაზე დიდ ინფორმაციას მძღოლი ღებულობს მხედველობითი აღქმის პროცესში. გონებაში ფორმირებული მხედველობითი წარმოდგენები ინახება მხედველობითი მეხსიერების საშუალებით. მძღოლის მხედველობითი აღქმის თავისებურებანი (დამახსოვრების სისწრაფე, სიზუსტე, ხანგრძლივობა) დიდ გავლენას ახდენს სატრაქსპორტო საშუალებების მართვის უსაფრთხოებაზე.

მძღოლის საქმიანობა საჭიროებს სხვადასხვა საგნების, ეკომობილის ტექნიკური მდგომარეობის მახასიათებელი მოვლენებისა და ხმების, მოძრაობის მარეგულირებელი სიგნალების, უწყესივრობებისას წარმოშობილი ვიბრაციის, მისასვლელი გზების განლაგების, დატვირთვისა და გადმოტვირთვის პუნქტების, მართვის ორგანოებზე ზემოქმედების ხერხების და ა. შ. დამახსოვრებას. მეხსიერების ამა თუ იმ სახის პრაქტიკული მნიშვნელობა განისაზღვრება საგზაო სიტუაციებისა და მართვის თავისებურებებით (ინფორმაციის მიღებით, მისი გადამუშავებით, გადაწყვეტილების მიღებით, მისი რეალიზაციით). თითოეული ეტაპის მნიშვნელობის და მისი უსაფრთხოებაზე გავლენის გამო არ შეიძლება მეხსიერების რომელიმე ერთი წამყვანი სახის გამოყოფა.

მეხსიერების ინდივიდუალური თავისებურება დამოკიდებულია თანდაყოლილ თვისებებზე. მაგრამ, მეხსიერების მაღალი ხარისხი, ისე როგორც სხვა ფსიქოლოგიური პროცესებისა, ფორმირდება სწავლისა და შრომის პროცესში.

დავალება 17. I (4), II (2), III (4), IV (3), V (2).

როგორც აზროვნება, ისე აღქმა — შემეცნებითი პროცესია. აღქმის პროცესში ადამიანის გონებაში აისახება დასაკვირვებელი საგნებისა და მოვლენების გარეგანი თავისებურებანი. აზროვნების პროცესში ვლინდება არსებითი კავშირი და დამოკიდებულება მოვლენებსა და საგნებს შორის, რომლებიც არ შეღავნდება აღქმის შედეგად. მძღო-

ლის აზროვნება ყოველთვის დაკავშირებულია სხვადასხვა სახის პრაქტიკული ამოცანის გადაწყვეტასთან. მაგალითად: ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის ხელსაყრელი რეჟიმის შერჩევა. სავალ ნაწილზე სატრანსპორტო საშუალებების განლაგების სწორად განსაზღვრა, მანევრის დაგეგმვა. მოძრაობის სხვა მონაწილეთა შესაძლებელი მოქმედების ანალიზი. ამ ამოცანების წარმატებით გადაწყვეტა შეუძლიათ მხოლოდ მძღოლებს, რომლებსაც აქვთ აუცილებელი პროფესიული ცოდნის მარაგი. პროფესიული ცოდნა აუცილებელია, მაგრამ პროდუქტიულად აზროვნებისათვის საკმარისი არაა. მეორე პირობაა ამ ცოდნის ოპერირების უნარი, სხვადასხვა აზრობრივი ოპერაციების (ანალიზის, შედარების, განზოგადების) შესასრულებლად. ამ ოპერაციების შეთვისება მძღოლს საშუალებას აძლევს გააკეთოს სწორი დასკვნა, სწრაფად მიიღოს ოპტიმალური გადაწყვეტილება ავტომობილის მართვის უსაფრთხოებისათვის.

V. წარმოდგენილ მაგალითში მძღოლს შეუძლია დაასკვნას:

1. შუქნიშნის წითელი სიგნალი კრძალავს მოძრაობას. 2. მარეგულირებლის სიგნალი მოძრაობის ნებას რთავს ურელსო სატრანსპორტო საშუალებებს ყველა მიმართულებით. 3. მარეგულირებლისა და შუქნიშნის სიგნალები ეწინააღმდეგება ერთმანეთს.

გაანალიზა რა მდგომარეობა გზაჯვარედინზე, გზაზე მოძრაობის წესების გამოყენებით, მძღოლმა გააკეთა სწორი დასკვნა: „შუქნიშნისა და მარეგულირებლის სიგნალების შეუსაბამობის შემთხვევაში უნდა ვიხელმძღვანოთ მარეგულირებლის სიგნალებით“.

დავალბა 18. I (3, 4), II (1), III (3), IV (4).

აზროვნების პროცესში მძღოლის მიერ მიღებული გადაწყვეტილების სისწორე დამოკიდებულია ცოდნის (გაგების) მარაგზე და აზროვნების ოპერაციებზე, რომლებსაც ფლობს მძღოლი. თუ მძღოლი სარგებლობს არასწორი გაგებით ან არასაკმარისად ფლობს აზროვნების ოპერაციებს, მას არ შეუძლია სისტემატურად მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები. მრავალი სახის საგზაო სიტუაციები და მათი ცვლის სისწრაფე გარდაიქმნება მოთხოვნებს უყენებს მძღოლის ინტელექტუალურ უნარს. ეს უნარი ფასდება აზროვნების ყველა სახის ოპერაციების — შედარების, სინთეზის, ანალიზის, აბსტრაქციისა და განზოგადების ათვისებით.

დავალემა 19. I (4), II (3), III (2), IV (4).

რეაქციის სისწრაფე მძლოლის პროფესიული ოსტატობის ფსიქო-ფიზიოლოგიური მაჩვენებელია. მძლოლის მუშაობაში ჭარბობს რთული რეაქციები, რომლებიც დაკავშირებულია ორი ან მეტი გამაღიზიანებლის ერთდროულ მოქმედებასთან. გამოცდილი მძლოლის მარტივი რეაქციის დრო შეუქსიგნალზე დაახლოებით 0,2 წმ-ია. რთული რეაქციის საშუალო დრო დამუხრუჭებაზე თითქმის 0,8 წმ-ია.

დავალემა 20. I (3), II (2), III (2), IV (4), V (2).

დავალემა 21. I (2), II (2), III (1), IV (5), V (5).

დავალემა 22. I (2, 6), II (3, 8), III (4, 5) IV (2, 4), V (1, 7).

დავალემა 23. I (4, 7, 2), II (5, 1, 9), III (3, 8, 2), IV (3, 2, 6),
V (2, 4, 6).

დავალემა 24. I (1, 3, 5), II (9), III (4), IV (2, 8), V (6).

დავალემა 25. I (1), II (3); III (1), IV (1), V (2).

25-ე, 26-ე, 27-ე ნახ-ზე ნაჩვენებია აღქმული ობიექტების კონტრასტულობასთან დაკავშირებული მხედველობითი ილუზიები. B წრეხაზი (ნახ. 25) Γ წრეხაზზე პატარა ჩანს, რადგანაც აღქმაზე მოქმედებს მათ გვერდით განლაგებული წრეხაზები, რომლებიც ზომებით მკვეთრად განსხვავდებიან შესაპირისპირებელი წრეხაზებისაგან. გავლის სიგანე 26-ე ნახ-ზე ნაჩვენებია გზის მოსახვევში ორჯერ ნაკლებია, ვიდრე გზის სწორ მონაკვეთზე. გზა მოსახვევში ოთხჯერ ხუთჯერ პატარა ჩანს გამოსახვის პერსპექტიულობის დამახინჯებული აღქმის შედეგად. გზა მარჯვენა მხარეს (ნახ. 27) მიემართება შთებში. ამ ნახ-ების განხილვისას (და რეალური გარემოების შესაბამისად) ხშირად გვექმნება წარმოდგენა გზის ქვემოთ დაქანებაზე, ნახ-ის მარცხენა და მარჯვენა მხარეს გზის მონაკვეთების კონტრასტული აღქმის გამო.

დავალემა 26. I (27), II (16), III (18), IV (14).

დავალემა 27. I (7), II (3), III (2), IV (10), V (3).

დავალემა 28. I (8), II (1), III (6), IV (9), V (5).

დავალემა 29. I (—6), II (+10), III (+2), IV (+3), V (+27).

დავალემა 30. I (—8), II (0), III (—6), IV (+3).

დავალება 31. I (5), II (5), III (5), IV (2), V (4), VI (6), VII (2), VIII (3), IX (5), X (7).

დავალება 32. I (1), II (5), III (5), IV (5), V (1), VI (4), VII (4), VIII (2), IX (5), X (2).

დავალება 33. I (1), II (5), III (3), IV (2), V (4); VI (1), VII (5), VIII (4), IX (1), X (5).

დავალება 34. I (4, 5, 8), II (4, 5), III (3), IV (2, 5, 6), V (4).

ყურადღების და მხედველობითი მეხსიერების თავისებურების შესამოწმებლად და სავარჯიშოდ საგზაო ნიშნების გამოსახულებაში მოცემულია შემდეგი შეცდომები და უზუსტობანი: 34-ე, ა ნახ-ზე ნიშანი „სანაპიროზე გამოსვლა“ არ შეესაბამება სტანდარტულ ნახაზს: არაა ტალღოვანი ხაზები; ნიშანი „ციცაბო დაღმართი“ შეიცავს დაღმართის დახრილობის რიცხვით გამოსახულებას, რომელიც გამოხატულია კუთხის გრადუსებში და არა პროცენტებში, როგორც ეს სტანდარტულ ნიშნებშია; ნიშანში „წრიული მოძრაობით გადაკვეთა“ მაჩვენებია ისრების არასწორი მიმართულება.

34. ბ ნახ-ზე „დაბლამფრენი თვითმფრინავები“ შეცვლილია თვითმფრინავის კონტურების განლაგება; ნიშანში „მოხვევის მიმართულება“ არასწორადაა გამოსახული მოხვევის მაჩვენებელი ისრები.

34-ე, ბ ნახ-ზე ნიშანში „მოძრაობა გაჩერების გარეშე აკრძალულია“ არის ექვსწახნაგოვანი კონტური ნაცვლად რვაწახნაგოვანისა.

34-ე, დ ნახ-ზე „ღერძზე დატვირთვის შეზღუდვა“ ღერძზე დატვირთვის გამოსახულებაში დაცილებული სტანდარტისაგან — 5 ტმ ნაცვლად მითითებულია 5 ტ; ნიშანში „სატვირთო ოთხთვალათი მოძრაობა აკრძალულია“ არ არის სატვირთო ოთხთვალას გამოსახულება; ნიშანში „დგომა აკრძალულია“ დახრილი ხაზების მიმართულება არ შეესაბამება ნიშნის სტანდარტულ გამოსახულებას.

34-ე გ ნახ-ზე ნიშანში „მობრუნების ზონა“ ქვედა ისრები არაა სწორადაა გამოსახული.

დავალება 35. I (4), II (2), III (1), IV (8), V (5).

დავალება 36. I (4), II (1), III (2), IV (5), V (3).

დავალება 37. I (1, 5), II (2), III (3), IV (4, 6).

დავალება 38. I (3), II (2), III (8), IV (2), V (1).

დავალემა 39. I (3, 5), II (4), III (2), IV (3), V (1).

I. ტერმინების განსაზღვრისათვის, რომლებსაც შეიძლება დაემატოს პირველ დავალემაში მოცემული ზოგი სიტყვა, აუცილებელია განვსაზღვროთ ამ სიტყვების გაჟაერთიანებელი საერთო ნიშანი. ყველა წარმოდგენილი სიტყვა აღნიშნავს სხვადასხვა სახის შეგრძნებას, ამიტომ მას შეიძლება დაემატოს ტერმინები: ყნოსვა, წონასწორობის შეგრძნება.

II. წარმოდგენილია ზოგი ტერმინი, რომელიც გამოხატავს ზოგადი ფსიქოლოგიის ცნებას. თითოეული მომდევნო ცნება წარმოადგენს წინას ნაწილს. მაგალითად, ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციები შემადგენელი ნაწილია საქმიანობის ცნების, შეგრძნება ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციის ცნების ნაწილია. ამ კანონზომიერების გამოვლენა ტერმინების განლაგებაში საშუალებას გვაძლევს ავარჩიოთ სიტყვა „მხედველობა“, რომელიც შეიძლება ჩავსვათ გამოტოვებულ ადგილას.

III. გამოტოვებულ ადგილას შეიძლება ჩავსვათ ეტაპი „ინფორმაციის გადამუშავება“.

IV. მუთხე საკითხში ბრჭყალებში მითითებულია ზოგიერთი ფსიქოლოგიური და ფიზიოლოგიური პროცესების ძირითადი ხარისხობრივი მახასიათებლები. ყურადღების ერთ-ერთი ხარისხობრივი მახასიათებელია გადართვა. ეს სიტყვა უნდა ჩაისვას გამოტოვებულ ადგილას.

V. დაჯგუფებას საფუძვლად უდევს შესაბამისი ტერმინებით აღნიშნული მოვლენათა მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის პრინციპი, აზროვნების უშუალო შედეგია — მძლოლის მიერ მიღებული სწრაფი და სწორი გადაწყვეტილება.

დავალემა 40. I (3), II (2, 5), III (3, 5), IV (4, 6), V (4, 6).

I. ზედმეტი ტერმინის განსაზღვრისათვის აუცილებელია ზოგადი ნიშნის გამოვლენა, რომელიც აერთიანებს დანარჩენი სახის სატრანსპორტო საშუალებებს. ასეთ ნიშანს წარმოადგენს ძრავას სახეობა (DBC), რომლითაც აღჭურვილია ყველა სატრანსპორტო საშუალება, გარდა ტრამვაისა.

II. სიაში წარმოდგენილია სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც განკუთვნილია მგზავრთა გადასაყვანად. ამიტომ, სიას შეიძლება დავამატოთ ტერმინები „ტროლეიბუსი“, „სამარშრუტო ტაქსი“.

III. ამ დავალების ხუთიდან სამ ბუნქტში მოცემულია სატვირ-

თო ავტოპობილებ ს აღწერა, რომელთაჯინსაც განონაცლის შემ-
თხევევაში დაშვებულია მოძრაობა ნიშნის დროს „სატვირთო ავტო-
მობილების მოძრაობა აკრძალულია“, როცა ამ სატრანსპორტო სა-
შუალებების სრული მასა ნიშანზე ნაჩვენებზე მეტია.

IV. ჩამონათვალის ექვსი პუნქტიდან ოთხში მითითებულია დო-
კუმენტები, რომლებიც გზაზე მოძრაობის წესების შესაბამისად აუ-
ცილებელია მძღოლს ჰქონდეს თან სატრანსპორტო საშუალებების
მართვისას.

V. ამ დავალების ექვსი პუნქტიდან ოთხში მოცემულია იმ ადგი-
ლების აღწერა, სადაც გზაზე მოძრაობის წესების შესაბამისად აკ-
რძალულია გასწრებები.

დავალება 41. I (5), II (4), III (8), IV (1), V (3).

I—III. ზედა ორი რიგის განხილვისას, თითოეული მარცხენა
რიგის მარჯვნივ ნიშნები განლაგებული უნდა იყოს ასეთი თანამიმ-
დევრობით: გამაფრთხილებელი — ამკრძალავი — მიმითითებელი.

IV, V, 37-ე. ნახ-ზე მოცემული ნიშნების განლაგება ემყარება
შემდეგ თანამიმდევრობას: პრიორიტეტის ნიშანი — ამკრძალავი —
მიმითითებელი; პრიორიტეტის ნიშანი — ამკრძალავი — მიმითითებ-
ელი და ა. შ. ამ თანამიმდევრობის დასაცავად აუცილებელია გამო-
ტოვებულ ადგილას, რომელიც აღნიშნულია ზ ასოთი, ჩავსვათ 38-ე
ნახ-ზე მოცემული პრიორიტეტის ნიშანი „მთავარი გზა“, ხოლო α
ასოთი აღნიშნულ გამოტოვებულ ადგილას ნიშანი — „გაჩერება აკ-
რძალულია“.

**თემა. ავტომობილის უსაფრთხო ტარების
ძირითადი ტექნიკური ხმარებები**

დავალება 1. I (3), II (4), III (2), IV (2), V (1).

გადაცემის გადართვის გარეშე მოძრაობისას მარცხენა ფეხი ეყ-
რდნობა რა კაბინის იატაკს, თავისუფლად უნდა იყოს გადაბმული
ბის სატერფულის მარცხნივ. მარცხენა ფეხი გადაბმულობის სატერ-

ფულზე უნდა ზემოქმედებდეს მხოლოდ გადაცემის გადართვის მოქმედებით. ქუთსზე დაყრდნობა ამცირებს ფუნის კუნთების დაღვას და ახდენს ძალეების უფრო ზუსტ დოზირებასა და გადაადგილებას საწვავის მიწოდებისა და მუხრუჭის სატერფულზე ზემოქმედებისას. გადაბმულობისა და მუხრუჭის სატერფულზე ზემოქმედება რეკომენდებულია ტერფის შუა ნაწილით, რომელიც საკმაოდ რბილია და წარმოქმნის სატერფულზე ზემოქმედებისათვის აუცილებელ ძალებს. საწვავის მიწოდების სატერფულის უფრო ზუსტი გადაადგილება უზრუნველყოფილია მასზე ტერფის წინა ნაწილის დაჭერით.

დავალება 2. I (1), II (1), III (4), IV (3).

საჭის თვალზე ხელების განლაგება განისაზღვრება ჰორიზონტალური ხაზით, რომელიც გატარებულია თვლის ცენტრში. საჭის თვლის დაჭერა ფერსოს ზედა ან ქვედა ნაწილის ხელისგულის შემოვლებით, აგრეთვე ხელისგულის მანებზე განლაგება ართულებს ავტომობილის მართვას და შეიძლება გამოიწვიოს საშიში შედეგი. ერთი ხელით საჭის ხანგრძლივად დაჭერა არ პასუხობს უსაფრთხო მოძრაობის წესებს და აკრძალულია ყველა შემთხვევაში.

მდოვრე მოხვევისას საჭის თვალს ხელში გაატარებენ, ამასთანავე მარცხენა ხელმა უნდა იმოქმედოს ფერსოს მარცხენა მხარის შუა ნაწილში, მარჯვენა კი — მარჯვენა მხარის შუა ნაწილში. სასწრაფო მოქმედების შემთხვევაში ხელები უნდა გადაადგილდეს საჭის თვალთან ერთად, მოხვევის დიდი კუთხის დროს — დაჭერით, საჭის თვლის ერთი ხელით მუდმივად დაჭერისას.

**დავალება 3. I (2), II (11), III (8), IV (0), V (10), VI (5).
VII (6), VIII (7), IX (3), X (4).**

**დავალება 4. I (7), II (8), III (2), IV (4), V (5); VI (1);
VII (8), VIII (10), IX (8), X (9).**

დავალება 5. I (1), II (4), III (2), IV (3), V (5).

დავალება 6. I (8), II (1), III (3), IV (2), V (1).

I. ავტომობილის ადგილიდან მდოვრედ დაძვრა და გადაცემათა ადვილად გადართვა ბევრადაა დამოკიდებული მძღოლის მიერ გადაბმულობის სატერფულზე ზემოქმედებით. გადაბმულობის მექანიზმის ერთ-ერთი დანიშნულებაა ძრავას გადაცემათა კოლოფიდან

ხანმოკლე გამორთვის უზრუნველყოფა გადაცემათა გადართვის მო-
მენტში. არაა გადაცემათა კოლოფიდან სავსებით რომ გამოერთოთ,
საჭიროა სატერფულის გადანაცვლება უკიდურეს ქვედა მდგომარე-
ობაზე. ადგილიდან მდოვრე დაძვრისათვის აუცილებელია სატერ-
ფულის აშვებისას შევანელოთ მისი გადაადგილება სამუშაო სელის
დასასრულს.

II. მუხრუჭის სატერფულზე ზემოქმედებისას საჭიროა თავი
ავარიდოთ ძალების მკვეთრად ზრდას, რომელიც მიმართულია სა-
ტერფულზე, რადგანაც ამან შეიძლება გამოიწვიოს თვლების ბლო-
კირება და მოცურება დამუხრუჭების შედეგად.

უმეტეს შემთხვევაში რეკომენდებულია მუხრუჭის სატერფულ-
ზე ზემოქმედებისას არ გადავადგილოთ ის სამუშაო სელის სრული
სიდიდით.

III. საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე ზემოქმედების
ხასიათი დიდ გავლენას ახდენს ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის
რეჟიმის პარამეტრებზე. საწვავის მიწოდების სატერფულზე მდოვ-
რე დაჭერა უმეტეს შემთხვევაში წარმოადგენს მართვის ყველაზე
უფრო უსაფრთხო ხერხს, რომელიც საშუალებას იძლევა დიდი ინერ-
ციული დატვირთვები თავიდან იქნას აცილებული, და ამცირებს
მოცურების საშიშროებას.

IV, V. გადაცემათა გადართვის ბერკეტის გადაადგილებისას არაა
საჭირო დიდი ძალების გამოყენება, რომლებიც იწვევს გადაცემათა
კოლოფში საკრები ერთეულების ცვეთას (ცოციების გადართვის
მექანიზმში, სინქრონიზატორების მახლოკირებელი რგოლის, მოდუ-
ბული კბილანის კბილა გვირგვინების). ძალების გადიდების ასაცი-
ლებლად რეკომენდებულია გადმოვწიოთ ბერკეტი ჩვენკენ, დავიჭი-
როთ ის თითებით, ხოლო ჩვენგან გადაწვევისას — გახსნილი ხელის-
გულებით. ამ ხერხების გამოყენებით მძღოლს შეუძლია ზუსტად
განსაზღვროს ბერკეტზე ზემოქმედების მინიმალური ძალები, რომ-
ლებიც აუცილებელი და საკმარისია საჭირო გადაცემის ჩასართ-
ვად.

დავალება 7. I (3), II (1, 3, 4), III (2), IV (1).

I. ბერკეტზე გადაცემათა გადართვის დიდი ძალების გამოყენე-
ბა, როგორც წესი, არ აჩქარებს საჭირო გადაცემის ჩართვას, მხო-
ლოდ იწვევს გადაცემათა კოლოფის ინტენსიურ ცვეთას, ხოლო ცალ-

კვლევებში შეიძლება გამოიყენოს მტკიცევა გადაცემათა კოლოფში.

II. ბერკეტის გადაადგილებისას წარმოიშობა კბილა თელების მოდება, რომელიც ბრუნავს გადაცემათა კოლოფის შიგნით. ჩართვის გაძნელების ერთ-ერთი მიზეზია — მოდებული კბილანების კბილა გვირგვინების წრიული სიჩქარის შეუსაბამობა. სიჩქარის გათანაბრება ხდება სინქრონიზატორების დახმარებით, აგრეთვე საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე მძლოლის მიერ თავისდროული და მკაცრად დონირებული ზემოქმედებით. მოდებული კბილანების სიჩქარის მართვა ხდება დროის მოკლე მონაკვეთებში (დაახლოებით 1 წმ).

თუ მძლოლი ბერკეტს გადაადგილებს ძალზე ჩქარა, სიჩქარის მართვისათვის აუცილებელი დროის გაუანგარიშებლად, კოლოფში წარმოიქმნება ბერკეტის გადაადგილების საწინააღმდეგო ძალები. ბერკეტზე ამ ძალების შეგრძნებისას საჭიროა მცირე პაუზა, რის შემდეგაც ბერკეტი მცირე ძალებით გადაადგილდება ჩასართავი გადაცემის შესაბამის მდგომარეობაში.

გადაცემათა გადართვის გაძნელების სხვა მიზეზი შეიძლება იყოს გადაბმულობის უწყისიერობა, რომლის დროსაც გადაბმულობის სატერფულის დაჭერის და უკიდურეს ქვედა მდგომარეობაში გადაადგილების შემდეგ არ მოხდება ძრავას გამორთვა გადაცემათა კოლოფიდან. ეს უწყისიერობა ყველაზე მეტად წარმოიშობა გადაბმულობის სატერფულის თავისუფალი სვლის სიდიდის გადიდების შედეგად. ამის აცილება შეიძლება წვევის სიგრძის რეგულირებით, რომელიც სატერფულის ბერკეტს აერთებს გადაბმულობის გამორთვის ჩანგალთან (ГАЗ-53II, ЗИЛ-130 ავტომობილებზე).

III. ადგილიდან დაძვრის წინ აუცილებელია ავტომობილი მოვხსნათ საჩერებლის მუხრუჭიდან. ГАЗ-53 ავტომობილის საჩერებელი მუხრუჭის ბერკეტის გადასაადგილებლად საჭიროა სახელურის დაკავება ოთხი თითით, დიდი თითით კნოპზე დაჭერა (ბერკეტის ზედა ნაწილში), რომელიც საკეტელათი დაკავშირებულია საჩერებელ მოწყობილობასთან, და ბერკეტის წინ გადაადგილება.

IV. ავტომობილის მართვისას მძლოლის ყურადღება მიმართული უნდა იყოს ობიექტების აღქმაზე, რომლებიც არის ავტომობილის წინ, უკან და გვერდით (დაკვირვება ხდება უკანა ხედვის სარკით), აგრეთვე მოწყობილობათა ფარებზე. სამართ ორგანოებზე ყურება აკრძალულია.

დავალემა 8. I (1), II (3), III (4), IV (1), V (2).

დავალემა 9. I (2), II (1), III (1, 3), IV (1), V (2).

დავალემა 10. I (2,5), II (1, 4), III (3), IV (3), V (3).

გადაბმულობის სატერფულზე გააზრებულ ზემოქმედებაზეა დამოკიდებული ავტომობილის ადგილიდან მდოვრედ დაძვრა და ბევრ შემთხვევაში გადაცემის გადართვის სისწრაფე და ზიადვილე. გადაადგილების პროცესში გადაბმულობის სატერფული ღებულობა სწვადასხვა დამახასიათებელ მდგომარეობას, რომელთა ცოდნა მკლასათვის აუცილებელია სატერფულზე სწორი ზემოქმედებისათვის გადაბმულობის როგორც ჩართვის, ისე გამართვის დროს. გადაბმულობის გამორთვისას მძლოლი გადაადგილებს სატერფულს საწყისი *a* მდგომარეობიდან (იხ. ნახ. 48) კაბინის იატაკის მიმართულებით. ამ მონაკვეთზე სატერფულის გადასაადგილებლად საჭიროა შედარებით მცირე ძალეა. რომელიც იხარჯება უკუქცევითი ზამბარის გაქვივაზე. ზამბარა ცდილობს სატერფული დაავავოს *a* მდგომარეობაში. სატერფული *a* მდგომარეობაში ყოფნის მომენტში ქუროს გამოსართი საკისრების ჩართვის გადაბმულობა შედის შეუღლებაში გადაბმულობის ჩართვის ბერკეტებით, რომლებიც სახსრულად შეერთებულია დასაჭერი დისკოთი.

სატერფულის შემდგომ გადაადგილებას ისრის 2 მიხედვით თანახლავს გამოსართი საკისრის მოქმედება ბერკეტებზე. რომლებიც გადალახავენ რა მძლეერი ზამბარების წინაღობას, დასაჭერ დისკოს აცილებენ ამყოლისაგან, რის გამოც მცირდება ზახუნის ძალეები ამყოლი დისკოს ფრქციულ ზესაღებებსა და მქნეეარას სიბრტყეს შორის. სატერფულის გადაადგილებას *ა*ნ მონაკვეთებზე ეწოდება თავის უფალი სვლა. თავისუფალი სვლის დაბოლოების ნიშანი ძალეების მკვეთრი გადიდება, რომლებიც აუცილებელია სატერფულის გადაადგილებათვის მისი *ბ* მდგომარეობაში ყოფნის მომენტში. სატერფულის *ბ* მონაკვეთზე ვავლის მიხედვით მცირდება დასაჭერი დისკოს ამყოლზე ზემოქმედების ძალეები; როცა სატერფული გადაადგილება *ბ* მდგომარეობაში, სავსებით წყდება დასაჭერი დისკოს ამყოლ დისკოზე ზემოქმედება. სატერფულის *ბ* მდგომარეობიდან უკიდურეს ქვედა *გ* მდგომარეობაში გადაადგილებისას დადება ღრეჩო მქნეეარასა და ამყოლ დისკოს შორის. გადაბმულობის ჩართვისათვის მძლოლი აუშვებს სატერფულს, რომელიც გადაადგილდება 1 ისრის მიმართულებით. ავტომობილის ადგილიდან

მღოვრედ დაქვრისათვის აუცილებელია მქნევარადან გადაბმულობის ამჟამად დისკოზე გადასაცემი მგრები მომენტის თანდათანობით გაზრდა.

მგრები მომენტი, რომელიც მქნევარადან გადაეცემა გადაბმულობის ამჟამად დისკოს, შეიძლება მღოვრედ გაიზარდოს სატერფულის მდგომარეობაში დაქვრით და მონაკვეთზე სატერფულის ნელა მოწეებით. ასე რომ, გადაბმულობის სატერფულის აშვებისას (გადაბმულობის ჩართვა) მძლოლისათვის უდიდესი პრაქტიკული მნიშვნელობა აქვს სატერფულის მდგომარეობას, რომ შევისწავლოთ მდგომარეობის განსაზღვრა, აუცილებელია სატერფულის აშვებისას ყური დავუგდოთ ძრავას მუშაობას. ძრავას ბრუნთა რიცხვის სიხშირის შემცირებით მომენტი, რომელიც აღიქმება სმენით, შეესაბამება სატერფულის მდგომარეობაში ყოფნას. სატერფულზე ზემოქმედების ჩვევის გამომუშავებისათვის რეკომენდებულია, ადგილიდან დაუძრავად და საწვავის მიწოდების სატერფულის მდგომარეობის წვეულებად რამდენჯერმე გადავადგილოთ სატერფული მდგომარეობიდან მდგომარეობაში, ამავე დროს მივადწიოთ სატერფულის შეკვებას მდგომარეობაში. მონაკვეთზე სატერფული შეიძლება გადავადგილოთ ნელა, ამასთან ერთდროულად მძლოლმა მარჯვენა ფეხი უნდა დააჭიროს საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულს. სატერფულის მდგომარეობაში მისვლის მომენტში მოხდება გადაბმულობის სრული ჩართვა, ამიტომ მა მონაკვეთზე სატერფული შეიძლება გადავადგილოთ სწრაფად.

გადაბმულობის მუშაობის თავისებურებების განხილვიდან ჩანს, რომ სატერფულის სრული სვლა ან იყოფა ორ ნაწილად: ან თავისუფალი სვლა და მხ საბუშაო სვლა. სატერფულის თავისუფალი სვლის სიდიდე არსებით გავლენას ახდენს გადაბმულობის მუშაობაზე. მეტად დიდი თავისუფალი სვლა ამცირებს სამუშაო სვლას. ამის შედეგად დასაჭერი დისკო სატერფულზე სრული დაწოლისას მთლიანად არ ცილდება ამჟამად დისკოს, რომელიც, რჩება რა მიჭერილი მქნევარასთან, აგრძელებს მგრები მომენტის ვადაცემას ძრავადან გადაცემათა კოლოფზე. გადაბმულობის არასრული გამორთვა მნიშვნელოვნად ართულებს ვადაცემათა ვადართვას. გადაბმულობა არასრულად გამოირთვება თავისუფალი სვლის ნორმალური სიდიდისას,

თუ მძლოლი გადაადგილებს სატერფულს სამუშაო სვლის არასრულ სიდიდეზე (სატერფულის უკიდურეს ქვედა მდგომარეობამდე დაუყვანლობა)

პრაქტიკული რეკომენდაციები: დავაჭიროთ გადაბმულობი სატერფულზე რაც შეიძლება სწრაფად, აუცილებლად დავიყვანთ რა მას უკიდურეს ქვედა მდგომარეობამდე. სატერფული უნდა ავუშვათ სწრაფად და მდოვრედ, დავაჭერთ რა ფეხს სამუშაო სვლის ბოლოში და ნელა გადავადგილებთ ძალებების შემცირების მომენტამდე.

დავალბა 11. I (1), II (2), III (1), IV (1), V (4).

I. II. ასამუშავებელი სახელურით ძრავას ამუშავებისას აუცილებელია მისი მუხლა ლილვთან ხრუტუნათი საიმედო მოდების უზრუნველყოფა. სახელური უნდა შემოვებრუნოთ საათის ისრის მიმართულებით ენერგიული მოძრაობით ქვემოდან ზემოთ. ტრავმის ასაცილებლად დიდი თითი უნდა იყოს სახელურზე ისე, როგორც ეს ნაჩვენებია 48-ე, ა ნახ-ზე.

III. ძრავას გარდა მუხლა ლილვის დაგრეხით დამატებითი წინააღმდეგობა წარმოიშობა გადაცემათა კოლოფში ისე, რომ მუხლა ლილვთან ერთდროულად ბრუნავს წამყვანი და შუალედური ლილვი, ასევე ზოგი კბილანა ამყოლ ლილვზე გადაცემათა კოლოფში. რომ გავაადვილოთ ძრავას სტარტერით ამუშავება —5°C-ზე დაბალ ტემპერატურაზე, რეკომენდებულია გამოვროთ გადაცემათა კოლოფი, დავაჭერთ რა გადაბმულობის სატერფულზე ანთების ჩამრთველში გააადების მობრუნების წინ. გადაბმულობის სატერფული დაჭერილ მდგომარეობაში უნდა იყოს ძრავას ამუშავების მომენტამდე.

IV. ძრავას ამუშავების გამწელების ერთ-ერთ მიზეზს წარმოადგენს სამუშაო ნარევის გადავეტმდიდრება. რაც აუარესებს ნაპერწკლის წარმოქმნას. ამუშავების დროს ცხელი ნარევის გადავეტმდიდრების დამახასიათებელი ნიშანია აფეთქების არ არსებობა და საწითლის იზოლატორებზე ბენზინის აფსკის არსებობა. ცილინდრიდან ჰარბი რაოდენობის ბენზინის განდევნისათვის აუცილებელია ჰაერსაფარი სრულად გავალოთ და საწვავს მიწოდების სატერფულზე მდოვრედ დაჭერთ სრულად გავალოთ დროსელსაფარიც. საფარების ასეთი მდგომარეობისას მუხლა ლილვის სტარტერით მოგრეხვის შემთხვევაში ცილინდრში შედის სუფთა ჰაერი, რომლის საშუალებითაც ცილინდრიდან გამოიდევენება საწვავის ზედმეტი რაოდენობა.

დავალემა 12. I (1), II (5), III (2), IV (5), V (3), VI (6),
VII (1), VIII (4), IX (4), X (1).

ბრავას ძირითადი პარამეტრები (საწვავის ეკონომიურობა, ეფექტური სიმძლავრე. ჩქარული მახასიათებელი) უზრუნველყოფილია საწვავით ბრავას განსაზღვრულ სითბოს რეჟიმში მუშაობისას. გაუხურებელი ბრავას ექსპლოატაცია, რომლის გაცივებული სითხის ტემპერატურა 60°C-ზე დაბალია, იწვევს მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის არამდგრადობას, ავტომობილის გაქვრას, მნიშვნელოვნად ანცირებს მიმღებობას. ავტომობილის ადგილიდან დაძვრა ბრავას არააპკარისი გახურებისას ეწინააღმდეგება მოძრაობის უსაფრთხოების მოთხოვნებს.

მძლოლი აკონტროლებს გაცივების, კვების, შეზეთვის სისტემის მუშაობას. აგრეთვე ელექტრომოწყობილობას მაცივებელი სითხის, ზეთის წნევის, საწვავის დონის საზომისა და ამპერმეტრის დახმარებით. გარდა ამისა, გაცივებისა და შეზეთვის სისტემებში გამოიყენება ბრავა გადახურებისა და ზეთის დაბალი წნევის (საზეთ სისტემაში) საავარიო სიგნალიზატორები. ზეთის დაბალი წნევის სიგნალიზატორის ნათურების ხანმოკლე პერიოდული ანთება არ მოწიშნის საზეთი სისტემის ავარიულ მუშაობას. თუ მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის ზრდისას ნათურა მიაჩნ აგრძელებს ანთებას, ეს მიუთითებს საზეთი სისტემის უწყესიერობაზე, რომლის დროსაც აუცილებელია ბრავას სასწრაფოდ ჩაქრობა, ზეთის დაბალი წნევის შიზების დაუყოვნებლივ დადგენა და აღმოფხვრა. ბრავას დაუყოვნებლივ ჩაქრობა აუცილებელია აგრეთვე მაცივებელი სითხის სიგნალიზატორის საავარიო ნათურების ანთების შემთხვევაშიც.

აკუპულატორის ბატარეის დამუხტვ სა და განმუხტვის რეჟიმში კონტროლდება ამპერმეტრით. მუხლა ლილვის და მასთან დაკავშირებული გენერატორის როტორის ბრუნთა სიხშირის გაზრდისას საჭიროა სამუხტაეი დენის გაზრდა. ამ შემთხვევაში საჭიროა ამპერმეტრის ისრების მარჯვნივ გადახრა (პლუს ნიშნის მიმართულებით).

დავალემა 13. I (5), II (1), III (2), IV (10), V (1), VI (4),
VII (5), VIII (2), IX (8), X (2).

V. დატვირთული ГАЗ-53 A ავტომობილი ადგილიდან იძვრის პირველ გადაცემაზე ბრავას გადატვირთვის და გადაბმულობის გაზრდილი ცუეთის თავიდან აცილებით.

დავალება 14. I (3,4), II (2,4), III (8), IV (2), V (2).

I. გადაბმულობის სატერფულზე მუდმივი ზემოქმედების შედეგად გადაბმულობის გამორთვის ჩანგალი გადაადგილებს ქუროს გადაცემათა კოლოფის წამყვანი ლილვის გასწვრივ და გამოსართი საკისარი ეხება გადაბმულობის გამორთვის ბერკეტებს. ასე რომ ბერკეტები ბრუნავს გარსაცმთან ერთად, გასართი საკისრის გარსაჯარი ასევე იწყებს ბრუნვას, რაც იწვევს ინტენსიურ ცვეთას და საკისრის აღრინდელი მდგომარეობიდან გამოყვანას. ბერკეტების შემობრუნებით გადაბმულობის გამორთვის ქურო ამცირებს დასაქვარი დისკოს გადაბმულობის ამჟამინდელ დისკოზე ზემოქმედების ძალებს. მქნევარაა და ამჟამინდელ დისკოს შორის ხახუნის ძალები მცირდება, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ამჟამინდელი დისკოს ბუქსირება, ფრიქციული ზესადებების ცვეთა და ავტომობილის მიმღებობის გაუარესება.

3HJ-130 ავტომობილებზე პირველი გადაცემა ჩაირთვება სინქრონიზატორების გარეშე, პირველი გადაცემის კბილანების გადაადგილებით ამჟამინდელი ლილვის ღარობებზე და მისი შეყვანით გადაბმულობაში შუალედური ლილვის პირველი გადაცემის კბილანების კბილა გვირგვინით. პირველი გადაცემის ჩართვის გართულებისას უნდა შეეცვალოს შუალედური ლილვის კბილანების კბილა გვირგვინის განლაგება ამჟამინდელი ლილვის პირველი გადაცემის კბილანებთან შედარებით. რომ დაეგრიხით ამჟამინდელი ლილვი პირველი გადაცემის კბილანებით, უნდა მოეუშვათ გადაბმულობის სატერფული და ამის შემდეგ გავიმეორეთ პირველი გადაცემის ჩართვის ცდა.

კბილა გვირგვინის გატეხვის თავიდან ასაცილებლად უკან სვლის ჩართვის წინ აუცილებელია, გადაცემათა კოლოფის ამჟამინდელი ლილვის ბრუნვის წრიული სიჩქარე იყოს ნულის ტოლი, რაც უზრუნველყოფილი იქნება ავტომობილის სრული გაჩერების შემდეგ.

დავალება 15. I (3), II (2), III (2), IV (2), V (2,4).

დაბალი გადაცემიდან მაღალ გადაცემაზე გადასვლა ავტომობილის გაქანების დროს უნდა შევასრულოთ შემდეგნაირად:

ავუშვათ საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულს და ერთდროულად დაეაჭიროთ გადაბმულობის სატერფულზე.

გადაცემათა გადართვის ბერკეტი გადავიყვანოთ ნეიტრალურ მდგომარეობაში.

1-2 წმ პაუზის შემდეგ ბერკეტი გადავიყვანოთ ჩართული გადაცემის შესაბამის მდგომარეობაში;

მოვეუშვათ გადაბმულობა, სამუშაო სვლის ბოლოს გადაბმულობის სატერფული დავაჭიროთ საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე.

დავალეზა 16. I (1), II (2), III (1); IV (3), V (3).

მალალი გადაცემიდან დაბალზე გადასვლა ავტომობილის მოძრაობის დაბალი სიჩქარის დროს სრულდება შემდეგნაირად:

დავაჭიროთ გადაბმულობის სატერფულზე, გადაცემათა გადართვის ბერკეტი გადავიყვანოთ ნეიტრალურ მდგომარეობაში, ერთდროულად მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის შემცირებით.

ავუშვათ გადაბმულობის სატერფული, ერთდროულად სათბობის მიწოდების სატერფულზე სწრაფი დაჭერით გავზარდოთ ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირე და სატერფული ავუშვათ სწრაფად, ჭამოვრთოთ გადაბმულობა და ჩაერთოთ გადაცემა;

ავუშვათ გადაბმულობის სატერფული, ერთდროულად მოვეუშატოთ მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირეს საწვავის მიწოდების სატერფულზე დაჭერით.

საწვავის მიწოდების სატერფულზე ინტენსიური დაჭერა ბერკეტის ნეიტრალურ მდგომარეობაში დაყენების მომენტში დამოკიდებულია იმაზე, თუ როგორი გადაცემები ჩაირთვება: IV გადაცემიდან III გადაცემაზე გადასვლისას დაგაზიანება შეიძლება იყოს ნაკლებ ინტენსიური, ვიდრე III გადაცემიდან VI-ზე გადასვლისას.

გადაბმულობის ორმაგი გამორთვა საშუალებას გვაძლევს მნიშვნელოვნად შევამციროთ ან სავსებით ავიცილოთ დარტყმითი დარტყმები, რომლებიც ზემოქმედებენ გადაბმულობის კბილანის კბილა გვირგვინებსა და სინქრონიზატორებზე და უზრუნველყოფენ გადაცემის ადვილად და უხმაუროდ გადართვას.

დავალეზა 17. I (2), II (3), III (3), IV (2).

ЗНП-130 ავტომობილის გადაცემათა კოლოფში პირველი გადაცემა ჩაირთვება სინქრონიზატორის გარეშე პირველი გადაცემის კბილანის გადაბმულობაში შეყვანით, რომელიც გადაადგილდება ამჟოლ ლილვზე შუალედური ლილვის პირველი გადაცემის კბილანებით. თუ

გადაბმულობის კბილა გვირგვინის წრიული სიჩქარე წინასწარ (გადაცემათა ჩართვის წინ) არაა გათანაბრებული, წარმოიშობა დიდი დარტყმითი დატვირთვები კბილებზე, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს მათი დამტკრევა. გადაცემათა კოლოფის მწყობრიდან გამოყვანის თავიდან ასაცილებლად, ЗИЛ-130 ავტომობილის ექსპლუატაციის ინსტრუქციის თანახმად, მეორე გადაცემიდან პირველზე გადასვლის დროს მძღოლი ვალდებულია გამოიყენოს გადაბმულობის ორმაგი გამორთვა.

ნებისმიერი ავტომობილის მართვისას გადავრთავთ რა გადაცემებს დაშვალ რიგში, მძღოლი ვალდებულია გამოიყენოს გადაბმულობის ორმაგი ჩართვა, თუ გადაცემა ჩაერთვება სინქრონიზატორების გარანე.

ქარხანა-დამამზადებლის ინსტრუქციის თანახმად, პირველი გადაცემა ЗИЛ-130 ავტომობილზე გამოიყენება ადგილიდან დაძვრისა, ვიწრო ადგილებში მოხვევისა და მანევრირებისათვის. პირველი გადაცემა უზრუნველყოფს მოძრაობის მცირე სიჩქარეს (2—10 კმ/სთ), რაც აადვილებს შეზღუდულ პირობებში მანევრირებას.

ЗИЛ-131 ავტომობილის სარიგებელ კოლოფში პირველი გადაცემა ზრდის მგრებს მომენტს, რომელიც მიყვანილია წაწყვან ხიღზე, უზრუნველყოფს რა ძნელგასასვლელი მონაკვეთების, ციცაბო აღმართებისა და ფონის გადალახვას. პირველი გადაცემის ჩართვა შეიძლება მხოლოდ ავტომობილის სრული გაჩერების შემდეგ.

დავალება 18. I (5), II (i), III (2), IV (2), V (4).

დამუხრუჭების, ისე როგორც ნებისმიერი მანევრის წინ, მძღოლი ვალდებულია შეაფასოს საგზაო ვითარება. მოძრაობის გარემოებაზე სრული ინფორმაციის მისაღებად აუცილებელია უკანა ხედვის სარკით დავაკვირდეთ საგზაო ვითარებას, როგორც ავტომობილის წინ, ისე უკან.

სამუხრუჭო სატერფულზე ზემოქმედების დასაწყისში რეკომენდებულია არ გამოვრთოთ გადაცემა და არ დავაჭიროთ გადაბმულობის სატერფულზე. დამუხრუჭების ასეთი ხერხი ამცირებს ავტომობილის მოცურების საშიშროებას.

თუ ავტომობილის დამუხრუჭება დაკავშირებულია სრულ გაჩერებასთან, რეკომენდებულია ავუშვათ მართვის სატერფული დროსელსაფარით, დავაჭიროთ მუხრუჭის სატერფულზე, დავაჭიროთ გა-

დაბმულობის სატერფულზე, ერთდროულად გავადილოთ ზემოქმედება მუხრუჭის სატერფულზე. გადაცემათა გადართვის ბერკეტი გადაეყვანოთ ნეიტრალურ მდგომარეობაში. ავტომობილის სრული გაჩერებას ვეპღვ ჩაჯრთოთ საჩერებელი მუხრუჭი.

დავალბა 10. I (1), II (1), III (2), IV (2), V (2).

სასწრაფო დამუხრუჭება ეს არის ხერხი, რომელიც ავტომობილის უმოკლეს სამუხრუჭო მანძილზე გაჩერების საშუალებას იძლევა. ეს დამუხრუჭება გამოიყენება ქვეითად მოსიარულესე დაჯახების საშიშროების წარმოშობის, აგრეთვე სხვა სატრანსპორტო საშუალებებთან შეჯახების შემთხვევაში და სხვა ავარიულ სატუაციებში. სასწრაფო დამუხრუჭება ყოველთვის დაკავშირებულია დიდი ინერციული დატვირთვის, მოცურების საშიშროების წარმოშობასთან და მუხრუჭის მექანიზმებში დეტალების ცვეთის გადიდებასთან, აგრეთვე პროტექტორების მნიშვნელოვან ცვეთასთან. მძლოლი გაანადიხებს რა საგზაო ვითარების სირთულეს, გადაწყვეტს სასწრაფო დამუხრუჭებას. დამუხრუჭების სახეობის სწორი შერჩევა შესაძლებელია, თუ მძლოლს შეუძლია ზუსტად გაითვალისწინოს საგზაო სიტუაციის განვითარება. დამწყებ მძლოლებში ეს უნარი სუსტადაა განვითარებული, ვიდრე გამოცდილ მძლოლებში, რომლებსაც აქვთ პრაქტიკული მუშაობის დიდი სტაჟი. დამწყები მძლოლები საგზაო ვითარების არასწორად შეფასებისას ჩვეულებრივ საგზაო ვითარებაში ხშირად ამუხრუჭებენ მკვეთრად, რაც ეწინააღმდეგება გზაზე მოძრაობის წესების მოთხოვნებს.

ყველა შემთხვევაში მუხრუჭის სატერფულზე ზემოქმედების დასაწყისში არ უნდა გამოირთოს გადაბმულობა და გადაცემა. ასეთი ხერხით უზრუნველყოფილია თვლების მტკიცე კინემატიკური კავშირი ძრავას მუხლა ლილვთან. ამით ხდება სამუხრუჭო ძალეების თანაბარზომიერი განაწილება თვლებზე და მდოვრე დამუხრუჭება. სამუხრუჭო მანძილის სიგრძე, რომელსაც გადის ავტომობილი ჩართული გადაბმულობითა და გადაცემით, განისაზღვრება თვლების გზასთან ჩაჭიდების ხასიათით. გზასთან თვლების კარგად ჩაჭიდებისას მძლოლი აჭერს გადაბმულობის სატერფულს და გადაცემათა გადართვის ბერკეტს გადაიყვანს ნეიტრალურ მდგომარეობაში მუხრუჭის სატერფულზე ზემოქმედების მომენტში. თუ დამუხრუჭება ხდება მოლიბულ გზაზე, ავტომობილი თითქმის მთელ სამუხრუჭო

მანძილს სიგრძეზე უნდა მოძრაობდეს ჩართულ გადაბმულობითა და გადაცემით. მძლოლი გამორთავს გადაცემებს ავტომობილის გაჩერების წინ.

სამუხრუჭო მანქანის უმოკლესი სიგრძე უზრუნველყოფილია იმ შემთხვევაში, თუ სამუხრუჭო ძალები თვლებზე დაახლოებით დასამუხრუჭებელი თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალების ტოლია. ასეთი დამუხრუჭება ხდება მუხრუჭის სატერფულზე მაქსიმალური ზემოქმედებისას, რომელიც არ იწვევს თვლების ბლოკირებას (იუზს). ბლოკირების პირველი ნიშნების წარმოშობის დროს მძლოლი მსუბუქად მოუშვებს მუხრუჭის სატერფულს.

ავტომობილის ძარას ქვედა წინა ნაწილის დახრის („კენკის“) თავიდან ასაცილებლად დამუხრუჭების ბოლოს უნდა შეემატებოდეს მუხრუჭის სატერფულზე დაჭერის ძალა. ამ ხერხის შედეგად შენელება მცირდება და ავტომობილი საესებით ჩერდება უფრო მდობრად. თუ საგზაო ვითარება საშუალებას იძლევა, სასამსახურო დამუხრუჭების ბოლოს ავტომობილის სრული გაჩერების წინ შეიძლება აუქვედათ სამუხრუჭო სატერფულს.

გზაზე მოძრაობის წესების შესაბამისად მძლოლმა უნდა მიიღოს ზომები, რომლებიც გამორიცხავს სატრანსპორტო საშუალების თავისით მოძრაობას გაჩერების შემდეგ. ერთ-ერთი ღონისძიებაა ავტომობილის ფიქსირება საჩერებელი მუხრუჭით, რომელიც მძლოლმა უნდა მიიღოს გაჩერების შემდეგ ნებისმიერ საგზაო ვითარებაში.

**თემა. მოძრაობის პირობები. უმარტივესი
ჰიდრომეტროლოგიური დაპირივივა გზაზე.
ზვანით სარგებლობის წესები**

დავალება 1. I (4), II (1), III (1), IV (1), V (4).

დავალება 2. I (5), II (6), III (2, 3), IV (2), V (2), VI (7),

VII (1), VIII (8), IX (3), X (6).

მრავალრიგიანი მოძრაობის უდიდესი სივანის გზებზე ერთი მიმართულებით არის უკიდურესი მარჯვენა ზოლები, ასე რომ ამ ზოლების ნაწილი დაკავებულია სატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებიც დაყენებულია ტროტუარების გასწვრივ, აგრეთვე საერთო სარგებლობის ტრანსპორტით (ტროლეიბუსებით და ავტობუსებით), რომლებიც ჩერდება.

ყველა სახის ურელსო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა ნებადართულია სავალ ნაწილზე, უმეტეს შემთხვევაში ტრამვაის გზის შემოვლის გარეშე. ცალკეულ შემთხვევაში გზაზე მოძრაობის წესებით ნებადართულია მოძრაობა ტრამვაის გზის თანამიმართლებით.

დავალება 2. I (1, 9), II (6), III (4), IV (3, 7), V (5).
VI (2, 8), VII (10), VIII (3, 7), IX (2), X (4).

ავტომაგისტრალების განმასხვავებელი ნიშნებია — ერთი მიმართულებით მოძრაობის არანაკლებ ორი ზოლი, შემხვედრი მიმართულებით სატრანსპორტო ნაკადს შორის დამყოფი ზოლები. ავტომაგისტრალების გადაკვეთა ხდება სხვადასხვა დონეზე. რაც უზრუნველყოფს მოძრაობის უსაფრთხოებას.

როგორც ჩატარებული გამოკვლევების შედეგები გვიჩვენებს, ავტომაგისტრალებზე დამყოფი ზოლების სიგანე არსებით გავლენას ახდენს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე. ყველაზე ეფექტურია შემჯდარი ნაკადების დაყოფა ნარგავის ფართო მწვანე ზოლით (20—25 მ). რაც გამორიცხავს პირისპირ შეჯახების შესაძლებლობას.

დავალება 5. I (5), II (2), III (6), IV (4), V (4).

გზაჯვარედინი მშენებლობა უსაფრთხოების ხაზით, რომელიც აერთიანებს ტროტუარების გარე მხარეს. ტროტუარის შიდა მხარეს შემოსაზღვრავენ სავალი ნაწილით.

დავალება 6. I (2), II (3), III (1), IV (4), V (4).

სხვადასხვა დონეზე გადაკვეთის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად მძღოლმა, გზაჯვარედინებზე გავლის ზოგადი წესების დაცვასთან ერთად, უნდა იცოდეს მოძრაობის ნებადართული მიმართულება თითოეულ განშტოებულ გზაზე.

დავალება 7. I (5), II (2), III (6), IV (2), V (7), VI (1).

ობიექტზე გავლისათვის, რომელიც აღნიშნულია ვარსკვლავებით, A ავტომობილის მძღოლმა აუცილებელია იმოძრაოს ქალაქგარეთ

გზატკეცილზე და მივა რა გზაგამტართან, მოუხვიოს მარჯვნივ. აღმართის ბოლოს ორჯერ მოუხვიოს მარჯვნივ, გამოვიდეს მშვიდობის პროსპექტზე, იმოძრაოს პირდაპირ, მიახლოვდება საჭირო ობიექტს.

დავალება 8. I (4), II (1), III (2), IV (2).

B ავტომობილის მძღოლი პირდაპირი მიმართულებით მიემართება გზაგამტართან და ამის შემდეგ უხვევს მარჯვნივ. აღმართის დაძლევის შემდეგ მეორედ უხვევს მარჯვნივ და გამოდის მარჯის პროსპექტზე.

დავალება 9. I (1), II (5), III (1), IV (2), V (2)..

დავალება 10. I (2), II (3), III (2), IV (1), V (3), VI (2), VII (1), VIII (1), IX (2), X (3).

გზაზე მოძრაობის წესების თანახმად, გზებზე, რომლებიც აღნიშნულია 5.3 ნიშნით „გზა ავტომობილისათვის“, ნებადართულია მხოლოდ ავტომობილების, ავტობუსებისა და მოტოციკლეტების მოძრაობა. ასეთ გზებზე მოქმედებს სატრანსპორტო საშუალებების განლაგების საერთო წესი; სატვირთო ავტომობილების, რომელთა სრული მასა მეტია 3,5 ტ-ზე, მოძრაობა მარცხენა უკიდურეს ზოლზე აკრძალულია.

დავალება 11. I (2), II (1), III (6), IV (4), V (2), VI (2) VII (2), VIII (4):

სატრანსპორტო საშუალებების შესაძლებლობის მიხედვით მარჯვენა მხარესთან ახლოს ტარების აუცილებლობის შესახებ, გზებზე მოძრაობის წესების მოთხოვნებიდან გამომდინარე, მძღოლი, მოძრაობს რა ერთმხრივი მოძრაობის გზაზე, რომელიც თავისუფალია სატრანსპორტო საშუალებებისაგან, ვალდებულია ავტომობილი ატაროს განაპირა მარჯვენა ზოლზე იმ შემთხვევის გარდა, როცა მას განზარხული აქვს უახლოეს გზაჯვარედინზე მარცხნივ მოხვევა.

დავალება 12. I (2, 3, 5), II (6), III (4, 1), IV (3), V (4).

დავალეზა 13. I (3), II (4), III (3), IV (4), V (3).

საავტომობილო გზაზე მოძრაობის წესი დადგენილია გზაზე მოძრაობის წესებით, აგრეთვე საავტომობილო გზებით სარგებლობის დადგენილებით და საავტომობილო გზებისა და საგზაო ნაგებობების დაცვის წესებით. მძიმე და არაგაბარითული ტვირთის გადაზიდვა აწნელებს მოძრაობას და ქმნის გზის საფარისა და გზის ნაგებობების დაზიანების საშიშროებას. ასეთი ტვირთების გადაზიდვა დასაშვებია მხოლოდ განსაზღვრული მარშრუტით საგზაო ორგანოებისა და სპი-ის ნებადართვით, გადაზიდვის დადგენილი წესის მკაცრი დაცვით.

ნებისმიერი ტვირთის გადაზიდვა გზაზე თრევით, აგრეთვე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა ღერძზე დატვირთვით, რომელიც აჭარბებს დაშვებულ მნიშვნელობას, იწვევს გზის საფარის დაზიანებას და აკრძალულია ნებისმიერ შემთხვევაში.

დავალეზა 14. I (1, 4), II (4), III (3), IV (2), V (4).

გზებით სარგებლობის წესების დადგენილების თანახმად, გზის პირზე შემოვლა დასაშვებია მხოლოდ ხანმოკლე გაჩერებისათვის და გზის ვიწრო მონაკვეთებზე შემხვედრი სატრანსპორტო საშუალებების აქცევისას.

კოტებმოჭრილი სალტეები აზიანებს გზის საფარს. გამონაკლის შემთხვევაში მოყინვის დროს სატრანსპორტო საშუალებებზე ნებადართულია კოტებმოჭრილი სალტეების გამოყენება საგზაო ორგანოების წერილობითი ნებართვით.

დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოები სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელიც ხდება გზის სავალ ნაწილზე, საფრთხეს უქმნის უსაფრთხო მოძრაობას და აკრძალულია ყველა შემთხვევაში.

დავალეზა 15. I (3), II (1), III (3), IV (2, 3), V (2, 3).

მძღოლები, რომლებიც განზრახ დააზიანებენ სავალ ნაწილს, ისჯებიან ჯარიმით და აანაზღაურებენ მატერიალურ ზარალს, რომელიც მიაყენეს საგზაო მეურნეობას. თუ გზის დაზიანებასთან დაკავშირებულ მოქმედებას მოყვება მძიმე შედეგი, დამნაშავენი გადაეცემიან სისხლის სამართლის პასუხისმგებებაში.

თემა. რთულ პირობებში ავტომატიზაციის ტარების თავისებურებაანი

დავლება 1. I (1), II (1), III (5), IV (2).

მეზობელ ზოლზე ავტომობილების ნაკადში წესების მეტი უსაფრთხოებისათვის ავტომობილის მძღოლმა, რომელიც მოძრაობას იწყებს სადგომის ადგილიდან, მოძრაობის დასაწყისში რეკომენდებულია არ შეიცვალოს მოძრაობის ზოლი.

ნაკადის სიჩქარემდე გაქანებისა და ავტომობილებს შორის, რომლებიც მოძრაობენ მეზობელ ზოლზე, საკმაო დისტანციის არაებობისას, მძღოლი უსაფრთხოდ გადაინაცვლებს მოძრაობის მეზობელ ზოლზე. რომ არ შეუქმნას დაბრკოლება სხვა სატრანსპორტო საშუალებებს, მძღოლი, რომელიც იწყებს მოძრაობას სადგომი ადგილიდან, უმეტეს შემთხვევაში მანამდე არ გადადის მეზობელ ზოლზე, სანამ მისი მოძრაობის სიჩქარე არ გაუტოლდება ამ ზოლზე მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარეს.

მაგრამ ინტენსიური მოძრაობის პირობებში ტროტუარის გასწვრივ ან გზისპირზე შეიძლება იყოს სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც აიძულებს მძღოლს გადაადგილდეს მეზობელ ზოლზე სიჩქარის წინასწარი გათანაბრების გარეშე. ამ შემთხვევაში სადგომის ადგილიდან გამოსულა მნიშვნელოვნად გართულებულია. უსაფრთხოება შეიძლება უზრუნველყოფილი იქნეს, თუ მეზობელი ზოლი თავისუფალი იქნება სატრანსპორტო საშუალებებისაგან ღიდ მანძილზე.

დავლება 2. I (2), II (3), III (2), IV (2), V (4).

გზის განივი ქანობის შედეგად წარმოიშობა გვერდითი ძალა (სიმპიზის ძალის შემდგენი), რომელიც მიმართულია ტროტუარის ან გზისპირის მხარეს. ავტომობილის მოძრაობის დროს ეს ძალა ცდილობს გადაადგილოს ავტომობილი მარჯვნივ. დაკავებული ზოლის ფარგლებში სწორხაზოვანი მოძრაობის შესანარჩუნებლად აუცილებელია მძღოლმა პერიოდულად მოაბრუნოს საჭის თვალი ორივე მხარეს.

მოძრაობის სიჩქარის ზრდის მიხედვით იზრდება ფაქტიური

ტრაექტორიისა და პირდებირი ხაზიდან მოძრაობის გადახრა საჭის თვლის უმცირესი კუთხით მოხვევის დროსაც კი.

ბორდიურის ქვაზე თვლებით შემთხვევით დაჯახების ასაცილებლად, აგრეთვე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მოსალოდნელობის შესამცირებლად, რომელიც ხდება სავალ ნაწილზე ქვეითად მოსიარულეთა მოულოდნელი გამოჩენით, მძღოლმა ავტომობილი უნდა ატაროს ტროტუარის ბორდიურის ქვიდან არა უახლოეს 0,5 მ-ისა 20 კმ/სთ სიჩქარით, ხოლო 60 კმ/სთ სიჩქარისას ეს მანძილი უნდა გადიდდეს 0,8—0,9 მ-მდე.

დავალება 3. I (2), II (4), III (5), IV (4).

A და B ავტომობილების მძღოლების გარბენის შედეგების შედარებიდან ჩანს, რომ მოძრაობა ზღვრული სიჩქარით და დიდი რაოდენობის გასწრებით, არ იძლევა დროის საგრძნობლად შემცირებას გრძელი ტრასის დროსაც კი. დასახლებულ პუნქტებში ინტენსიური მოძრაობის პირობებში ზღვრული სიჩქარით მოძრაობა და მოკლე გარბენები, როგორც წესი, ართულებს გზის ვითარებას, ზრდის სსშ-ის შესაძლებლობას, სწრაფად ღლის მძღოლებს და არ იძლევა დროის არავითარ ეკონომიას.

დავალება 4. I (5), II (1), III (1), IV (3), V (1).

დავალება 5. I (7), II (5), III (8), IV (2), V (4).

ინტერვალი ეწოდება მეზობელ რიგში მოძრავი ავტომობილების გვერდით მხარეებს შორის უმცირეს მანძილს.

გზაზე მოძრაობის წესების თანახმად, მძღოლმა უნდა აირჩიოს ისეთი დისტანცია, რომ აიცილოს დაჯახება წინ მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების მოულოდნელად დამუხრუჭების შემთხვევაში. დაუსახლებელი პუნქტების გზებზე რეკომენდებულია ისეთი დისტანცია (მეტრობით), რომელიც რიცხობრივად ტოლია კილომეტრ-საათობით გამოსახული ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარისა. დასახლებულ პუნქტებში, სადაც სატრანსპორტო საშუალებებს აქვთ მოძრაობის შეტად დაბალი სიჩქარე, რეკომენდებულია დისტანცია (მეტრები), რომელიც რიცხობრივად ტოლია კილომეტრ-საათობით გამოსახული სიჩქარის რიცხობრივი მნიშვნელობის ნახევრის. რეკომენდებული დისტანციების მოცემული მნიშვნელობები წარმოადგენს

საორიენტაციოს. მკვეთრ დაღმართებზე იზრდება სამუხრუჭო მანძილი, დამუხრუჭების შემთხვევაში მატულობს მოცურების საშიშროება, აღმართზე მოძრაობისას შეიძლება მოხდეს ავტომობილის უკან დაგორება. ამიტომ ასეთ საგზაო პირობებში მოძრაობისას რეკომენდებულია გავზარდოთ დისტანცია 4—5-ჯერ გზის სწორ მონაკვეთებზე დისტანციებთან შედარებით.

დავლება 6. I (3), II (1), III (2), IV (3).

საერთო სარგებლობის (ტროლეიბუსი, სამარშრუტო ავტობუსი) გაჩერებული სატრანსპორტო საშუალებები აუარესებენ დაკვირვებას, რის შედეგადაც მნიშვნელოვნად იზრდება მოძრაობის უსაფრთხოების საშიშროება. საზოგადოებრივი სარგებლობის ტრანსპორტის გაჩერების ახლოს უშიშროების საფრთხეს წარმოადგენს სავალი ნაწილის შევიწროება უშუალოდ სავალი ნაწილის მხარეზე საერთო სარგებლობის სატრანსპორტო საშუალების გაჩერების შემთხვევაში. თუ გზას თითოეული მიმართულებით მოძრაობისათვის აქვს თითო ზოლი, რეკომენდებულია მძღოლმა თავი შეიკავოს გაჩერებაზე მდგომი საერთო სარგებლობის სატრანსპორტო საშუალების შემოვლისაგან. თითოეული მიმართულებით მოძრაობისათვის ორი ან მეტი ზოლის მქონე გზებზე, გავითვალისწინებთ რა გაჩერებული ავტობუსიდან ან ტროლეიბუსიდან ქვეითად მოსიარულეთა მოულოდნელი გამოჩენის საშიშროებას, რეკომენდებულია გაჩერებული ავტობუსის ან ტროლეიბუსის შემოსავლელად დიდი ინტერვალის დაკავება და მოძრაობა არა უმეტეს 5 კმ/სთ სიჩქარით. სამარშრუტო ავტობუსის გასწრება უსაფრთხოების აუცილებელი ზომების დაცვით შეიძლება მხოლოდ მას შემდეგ, როცა მგზავრების ჩამოსვლის შემდგომ ის დაიძვრის ადგილიდან. ამ შემთხვევაში გამორიცხულია ქვეითად მოსიარულეთა მოულოდნელი გამოჩენის საფრთხე. ტრამვაის დასაჯდომი მოედნის გვერდით გავლისას, რომელიც მდებარეობს სავალი ნაწილის შუაში, რეკომენდებულია არ განვაახლოთ სიჩქარე, რომ გამოვრიცხოთ მგზავრზე ან ქვეითად მოსიარულეზე დაჯახების შესაძლებლობა.

დავლება 7. I. (5), II (1), III (1), IV (3), V (1, 2, 3).

მოცურება ან გადაყირაყება დამოკიდებულია ავტომობილზე მოქ-

მედი გვერდითი ძალების და თვლების გზასთან ჩაჭიდების ძალების თანაფარდობაზე. მითითებული ძალების თითოეული მნიშვნელობა პირდაპირპროპორციულია ავტომობილის მასისა. ავტომობილის მასა ამ ძალების თანაფარდობაზე და, მაშასადამე, მოცურებასა ან გადაბრუნებაზე არ მოქმედებს.

მოსახვევის რიცხობრივი მნიშვნელობით მუდმივი სიჩქარით გავლა გაორიციხავს გრძივი ინერციული დატვირთვის წარმოშობას, რაც აუმჯობესებს ავტომობილის მდგრადობას. მაგრამ მოსახვევში მდგრადობის დაკარგვის პირველი ნიშნისთანავე მძღოლმა აუცილებლად უნდა შეამციროს სიჩქარე.

გაივლიან რა მოსახვევს, მძღოლები ხშირად ცდილობენ იმოძრაონ დამრეცი ტრაექტორიით ცენტრიდანული ძალების შექცირებისა და მოცურების და გადაბრუნების თავიდან აცილებისათვის. ასეთი ტრაექტორიით მოძრაობა კრიტიკული სიჩქარის რამდენადმე გაზრდის საშუალებას იძლევა. მხოლოდ 56-ე ნახ-ზე ნაჩვენები ტრაექტორიით მოხვევა სავსებით დაუშვებელია, რადგან მძღოლი გამოვიდა შემხვედრ მოძრაობის ზოლზე შეზღუდული დაკვირვების გზის პონაყვეთზე, რის შედეგადაც შეიძლება მოხდეს შეჯახება.

მოსახვევში თავი უნდა ავარიდოთ ნებისმიერ ზემოქმედებას მართვის ორგანოებზე, რომლებიც აუარესებს ავტომობილის მდგრადობას. საწვავის მიწოდების მართვის მუხრუჭზე მდოვრე დაჭერა მეტად მოშვებიანი სიჩქარის რეჟიმის საშუალებას იძლევა სხვადასხვა მოსახვევების გავლისას და არ ეწინააღმდეგება უსაფრთხოების მოთხოვნებს.

დავალება 8. I (4), II (2), III (1, 4), IV (2, 3), V (1).

ავტომობილის წინა და უკანა თვლები მოსახვევში მოძრაობს სხვადასხვა რადიუსის ტრაექტორიით. მარჯვნივ მოხვევისას უკანა მარჯვენა თვალი აღწერს უმცირესი რადიუსის რკალს. უკანა მარჯვენა თვლით ტროტუარის ბორდიურის ქვაზე დაჯახების თავიდან ააცილებლად მძღოლმა სავსის თვალი უნდა შემოაბრუნოს იმ მომენტში, როცა უკანა თვლის ღერძი გაუთანაბრდება ტროტუარის საზღვარს.

დავალება 9. I. (1), II (1), III (3), IV (2), V (2).

მოძრაობს რა 61-ე ნახ-ზე ნაჩვენები ტრაექტორიით, მძღოლი

მოდრაობის შემხვედრ ზოლზე გამოვა მხოლოდ მას შემდეგ, როცა მას კარგად დაათვალიერებს. ამ ზოლზე შემხვედრი მიმართულებით მოძრაევი ავტომობილის უეცარი გამოჩენისას მძღოლმა შეიძლება აუცდნოს შეჯახება საჰის მარჯენივ შემოტრიალებით.

61-ე, ბ ნახ-ზე ნაჩვენები ტრაექტორიით მოძრაობისას მძღოლი ვერ ხედავს შემხვედრ ზოლს, რაც შემხვედრი მიმართულებით მოძრაევი სატრანსპორტო საშუალებებზე შეჯახების საფრთხეს ქმნის.

ავტომობილის სერპანტინზე ყოფნის მომენტში დაუხრუჭება აუარესებს ავტომობილის მდგრადობას, გადაცემათა გადართევა აქნელებს მძღოლის საჰის თვალთან მუშაობას. ამისათვის რეკომენდებულია სიჩქარის შემცირება და დროზე დაბალ გადაცემაზე გადასვლა გზის სწორ მონაკვეთზე მოძრაობისას.

საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე მღაერედ დაქერა ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის გაზრდა რეკომენდებულია ავტომობილის *B* მდგომარეობაში ყოფნის მომენტში, როცა ავტომობილის წინა თვლები მობრუნებული იქნება უარამდე.

მოცემულ სერპანტინზე მარცხნივ შეიძლება მოხვევა ასე: *D* ავტომობილმა მოუხვია უფრო დიდი რადიუსით, ვიდრე *F* ავტომობილმა. ასეთ შემთხვევაში მძღოლმა შეიძლება გაიაროს სერპანტინისე, რომ არ გაიაროს შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე, რაც მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს უსაფრთხოებას. სერპანტინზე არსებობს შემხვედრი მიმართულებით მოძრაევი სატრანსპორტო საშუალებების შეჯახების დილა საფრთხე. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების თავიდან ასაცილებლად რეკომენდებულია თავი ავარიდოთ შემხვედრ აქცევება მთან ადგილებში ვიწრო, მკვეთრ მოსახვევებში, სატრანსპორტო საშუალებების გზის ღათმობისას. რომლებიც უხევევენ სერპანტინზე და მოძრაობენ ფლატეს ნაპირას.

დავალება 10. I (2), II (4), III (1), IV (3), V (3).

დავალება 11. I (2), II (2), III (2), IV (2).

სადგომზე ავტომობილის უკან სელით დაყენებისას მანძილი ტროტუარის გასწვრივ გაჩერებულ ავტომობილებს შორის უნდა იყოს მკირე, ვიდრე წინ სელით დაყენებისას. *B* და *B* ავტომობილებს შორის მინიმალური მანძილი უნდა იყოს დაახლოებით *A* ავტომობილის ერთნახევარი სიგრძის ტოლი.

როცა ავტომობილს უკან სვლით სადგომზე აყენებს, მძღოლმა იგი უნდა დააყენოს *B* ავტომობილის პარალელურად (იხ. ნახ. 63). ამისათვის ავტომობილი წაწვით უკან პირდაპირი მიმართულებით იმ მომენტამდე, სანამ უკანა თვლის ღერძი გაუთანაბრდება *B* ავტომობილის უკანა კედეს, როგორც ეს ნაჩვენებია 63-ე, ა ნახ-ზე. ასეთი მდგომარეობის დროს აუცილებელია ენერგიულად შემოვებრუნოთ საჭის თვალი მარჯვნივ, უკან სვლით მოძრაობის გაგრძელებასთან ერთად. როცა *A* ავტომობილი დაიჭერს 63-ე ბ ნახ-ზე ნაჩვენებ მდგომარეობას, მძღოლმა საჭის თვალი სწრაფად უნდა შემოაბრუნოს მარცხნივ უარამდე.

დავალება 12. I (2), II (3), III (1), IV (1).

ავტომობილის ქანობზე სრული გაჩერების შემდეგ დაბალი გადაცემის (პირველი ან უკან სვლის) ჩართვა საჩერებელ მუხრუჭთან ერთად ზრდის მკვეთრ აღმართებს და დაღმართებზე ავტომობილის შეკავების საიმედოობას. პირველი გადაცემა ჩაირთვება აღმართზე მოძრავი ავტომობილის დაუხრუჭებისას, უკან სვლა — როცა ავტომობილი მოძრაობს აღმართზე გაჩერების წინ.

დავალება 13. I (4), II (2), III (3), IV (1), V (1).

გასწრება ერთ-ერთი მეტად გავრცელებული მანევრია, რომელსაც ახასიათებს ორი ნიშანი: გამოსვლა დაკავებული რიგიდან და ერთი სატრანსპორტო საშუალების გასწრება მეორეზე.

გასწრების დროს უსაფრთხოება ბევრადაა დამოკიდებული ინფორმაციაზე, რომელიც მიიღო სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა გასწრების დაწყებამდე. საგზაო ვითარების ბევრი შესაძლებელი ფაქტორის გათვალისწინება, სიტუაციის აღქმის ზუსტი ანალიზის საფუძველზე მანევრის სწორად დაგეგმვის უნარი ხელს უწყობს ეფექტურ და უსაფრთხო გასწრებას. ყველა შემთხვევაში გასწრების ხანგრძლივობა შეიძლება შემციირდეს მხოლოდ იმ დროის ხარჯზე, რომელიც იხარჯება უშუალოდ მანევრირებაზე. დროის შემცირება, რომელიც იხარჯება საგზაო ვითარების შეფასებაზე, მოსალოდნელს ზდის მძღოლის მიერ არასწორი გადაწყვეტილების მიღებას და შეიძლება გამოიწვიოს მძიმე შედეგი.

უმეტეს შემთხვევაში გასწრება შეიძლება დაშვებულ მნიშვნე-

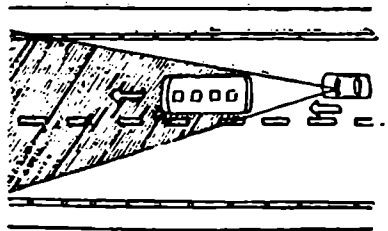
ლობასთან ახლო სიჩქარით (60—90 კმ/სთ). ასეთი სიჩქარით მოძრაობისას უმეტესს სამამულო ავტომობილებზე შეიძლება ჩავრთოთ პირდაპირი გადაცემა. გასწრებაზე გადაწყვეტილების მიღებისას მძღოლმა უნდა გაითვალისწინოს, რომ მეზობელ ზოლზე გადაწველების შემდეგ გამსწრები ავტომობილი უნდა მოძრაობდეს მულმივი სიჩქარით. თუ გასწრების დროს წარმოიშვა სიჩქარის მკვეთრად გაზრდის აუცილებლობა (30%-ზე მეტით), ე. ი. მძღოლმა ვერ გაითვალისწინა ყველა მდგომარეობა, რომელიც მოქმედებს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე გასწრების დროს.

დავალემა 14. I (2), II (1), III (4), IV (8), V (5).

დავალემა 15. I (4), II (1), III (3), IV (5), V (5):

გასასწრები ავტომობილი მის შემდგომ მოძრავი ავტომობილის მძღოლს უკეტავს გზის მნიშვნელოვან ნაწილს, ხელს უშლის მოძრაობის მიმართულებით დაკვირვებაში (ნახ. 78, ა). რაც უფრო პატარაა დისტანცია ერთმანეთის შემდგომ მოძრავ ავტომობილებს შორის, მით უფრო ფართოა „ბრმა“ ზონა. მოძრაობის მიმართულებით დაკვირვების გაუარესება აძნელებს გამსწრები ავტომობილის მძღოლის მოქმედებას და ბევრ შემთხვევაში ქმნის უსაფრთხოების საფრთხეს.

გასწრების შემდეგ მძღოლი უმეტეს შემთხვევაში ვალდებულია გადაადგილდეს მოძრაობის იმავე ზოლზე, რომელიც ეკავა მას სატრანსპორტო საშუალების გასწრებამდე. ამ ზოლზე დაბრუნებისას მძღოლმა, რომელმაც გაუსწრო, არ უნდა შეუქმნას დაბრკოლება გასასწრებ სატრანსპორტო საშუალებას. ამისათვის რეკომენდებულია გასასწრებ და გამსწრებ სატრანსპორტო საშუალებებს შორის მანძილი გასწრებისას იყოს 25—30 მ.



ნახ. 78. მოძრაობის მიმართულებით დაკვირვების გაუარესება

გასწრების ზონის სიგრძეა მანძილი. რომელიც უნდა გადალახოს გამსწრები ავტომობილის მძღოლმა გასწრების დაწყების მომენტიდან მის დაშთავრებამდე.

გასწრების ზონის სიგრძე განისაზღვრება გამსწრები ავტომობილის გასწრების დროს წარმოებულ მოძრაობის სიჩქარით (იმ პირობებში, როცა გამსწრები ავტომობილი მოძრაობს თანაბარზომიე-

რად). გასწრების დრო დამოკიდებულია A და B მოძრავი ავტომობილის შეფარდებით სიჩქარეზე. მოცემულ მაგალითში A ავტომობილის სიჩქარე B ავტომობილთან შეფარდებით — 30 კმ/სთ-ია. გასწრების დრო შეადგენს თითქმის 10 წმ-ს. 60 კმ/სთ სიჩქარით A ავტომობილი ამ დროის განმავლობაში გაივლის დაახლოებით 60 მ-ს. თუ გასასწრები ავტომობილის სიჩქარე გაიზრდება 50 კმ/სთ-მდე, A ავტომობილის სიჩქარე B ავტომობილთან შეფარდებით მცირდება 10 კმ/სთ-მდე, ე. ი. მცირდება 3-ჯერ. მტკიცე ერთნაირ პირობებში გასწრების დრო და გასწრების ზონის სიგრძე იზრდება 3-ჯერ. ასე რომ გასწრება გასასწრები და გამსწრები ავტომობილების მოძრაობის სიჩქარის მცირე განსხვავებით მნიშვნელოვნად აგრძელებს გასწრების ზონას, რაც ბევრ შემთხვევაში საფრთხეს უქმნის მოძრაობის უსაფრთხოებას.

დავალემა 16. I (2), II (3), III (1), IV (2), V (4).

მაფრთხილებელი სიგნალების სწორად მიცემა უსაფრთხო გასწრების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პირობაა.

ისე როგორც სხვა შემთხვევებში, რომლებიც განხილულია გზაზე მოძრაობის წესებში, მაფრთხილებელი სიგნალები გასწრებიდან უნდა მიეცეს თავის დროზე, მანევრირების დაწყებამდე. მძლოლი, რომელმაც გადაწყვიტა გასწრება მოხვევის მაჩვენებლის ჩართვის შემდეგ, უნდა დარწმუნდეს, რომ ეს მაფრთხილებელი სიგნალი აღიქვან წინ მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებების მძლოლებმა. მოხვევის მაჩვენებელი უნდა იყოს ჩართული იმ მომენტამდე, ყადაღე გამსწრები და გასასწრები ავტომობილები ერთმანეთს არ გაუთანაბრდებიან. ამის შემდეგ გამსწრები ავტომობილის მძლოლმა უნდა გადართოს მოხვევის მაჩვენებელი და, აგრძელებს რა გასასწრები ავტომობილის გასწრებას, იწყებს გადანაცვლებას მოძრაობის ადრინდელ ზოლზე.

დავალემა 17. I (3), II (2), III (3), IV (1).

გამსწრები სატრანსპორტო საშუალებების მძლოლთა არასწორი მოქმედება ხშირად წარმოადგენს გასწრებისას ავარიული სიტუაციების მიზეზს. როცა თქვენს წინ მოძრავი საავტომობილო საშუალე-

ბების მძლოლებს აშკარად ემჩნევათ მძლოლის დაბალი კვალიფიკაციის ნიშნები, რეკომენდებულია თავის შეკავება გასწრებისაგან.

დავალბა 18. I (2), II (1), III (2), IV (2).

გასწრების წინ გამსწრები სატრანსპორტო საშუალების მძლოლი უნდა ცდილობდეს უზრუნველყოს იმ ზოლის უკეთესად დაკვირვების პირობები, რომელზედაც მოუხდება გასვლა. რომ შევამციროთ დაუთვალეირებელი ზონა და გავაუმჯობესოთ დაკვირვება მოძრაობის მიმართულებით, საჭიროა დისტანციის გაზრდა. შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე გამოსვლის წინ რეკომენდებულია ავტომობილის მარცხნივ გადანაცვლება ისე, რომ დარჩეს თავისი ზოლის საზღვარზე. ანეთი მანერი უზრუნველყოფს საკმარისად კარგ დაკვირვებას მოძრაობის მიმართულებით და არ ქმნის შემხვედრ ზოლზე მოძრავ საავტომობილო საშუალებებზე დაჯახების საშიშროებას.

მოძრაობის შემხვედრ ზოლზე გავლით დაყოვნებული გასწრების შემთხვევაში იქმნება საფრთხე არა მარტო ერთმანეთის შემხვედრად მოძრავი ავტომობილების მძლოლებისათვის, არამედ გასასწრები ავტომობილების მძლოლებისათვისაც. მიიმეშედეგიანი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების თავიდან ასაცილებლად გასასწრები სატრანსპორტო საშუალებების მძლოლებმა უნდა მიიღონ მათზე დამოკიდებული უსაფრთხოების ყველა ზომა: დაიკავოს მარჯვენა მხარე და შეამციროს სიჩქარე.

დავალბა 19. I (7), II (5), III (5), IV (5), V (4), VI (1), VII (2).

მოძრაობის შემხვედრ ზოლზე გამოსვლით გასწრებისას შეჯახების თავიდან ასაცილებლად მძლოლმა, რომელმაც განიზრახა გასწრება, ზუსტად უნდა განსაზღვროს ავტომობილის სიჩქარე, რიველიც მოძრაობს შემხვედრი მიმართულებით. მოცემულ მაგალითში გასწრებისათვის საჭირო დრო 15 წმ-ია. ამ დროში A და B თითოეული ავტომობილი გაივლის 300 მ-ს. მაშასადამე. გასწრება ასეთ შემთხვევაში საშიშია და დაუშვებელი.

დავალბა 20. I (1, 2), II (3), III (2), IV (4), V (2).

გზაზე მოძრაობის წესები კრძალავს მხოლოდ გასასწრები სატ-

რანსპორტო საშუალების მძღოლის იმ მოქმედებას, რომელიც გასწრებისას ქმნის დამატებით საშიშროებას. ასეთ მოქმედებას წარმოადგენს გასასწრები სატრანსპორტო საშუალების გადანაცვლება მარცხნივ (მარცხნივ გასწრებისას), გასასწრები სატრანსპორტო საშუალების გადანაცვლება მარჯვნივ (მარჯვნივ გასწრებისას), აგრეთვე გასასწრები სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ სიჩქარის მობატება, როცა მას უსწრებს სხვა სატრანსპორტო საშუალებები.

მოძრაობის წინააღმდეგობის წარმოშობის შემთხვევაში, მაგალითად სავალ ნაწილზე ქვეითად მოსიარულეთ უეცარი გამოჩენისას, გასასწრები ავტომობილის მძღოლი მოვალეა მიიღოს საგზარ-სატრანსპორტო შემთხვევების თავიდან აცილების ზომები. ასეთ ზომებს მიეკუთვნება მოხვევის მარცხენა მაჩვენებლის ჩართვა (განსაკუთრებით საშიში მდგომარეობისას) და გასასწრები ავტომობილის გადანაცვლება მარცხნივ იმისათვის, რომ დააბრკოლოს გასწრება.

გასწრებისას უნდა გვახსოვდეს, რომ გასასწრები სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს ყოველთვის უკეთესად შეუძლია დაკვირვება, ვიდრე გამსწრები სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს. გასწრებაზე სიგნალის აღქმისას გასასწრები სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა იმ შემთხვევაში, როცა გზა საკმარის მანძილზე თავისუფალია, რეკომენდებულია ჩართოს მოხვევის მარჯვენა მაჩვენებელი. ეს სიგნალი განკუთვნილია გამსწრები ავტომობილის მძღოლისათვის. ის აღნიშნავს, რომ გასწრება უსაფრთხოა. მხოლოდ ამ სიგნალის მიცემა გამსწრები სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს არ უხსნის პასუხისმგებლობას უსაფრთხო გასწრებაზე.

დავალება 21. I (2), II (3, 7), III (4, 5), IV (1, 3), V (5).

დავალება 22. I (5), II (4), III (4), IV (2), V (3).

რეგულირებულ გზაჯვარედინებზე მოძრაობის რიგითობა განისაზღვრება მხოლოდ შუქნიშნის ან მარეგულირებლის სიგნალებით. თითოეულ სიგნალს აქვს ერთნაირი მნიშვნელობა ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალების მძღოლებისათვის, გამოჩენისას მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლები, რომლებიც მოწყობილია სპეციალური ხმოვანი სიგნალებითა და ელვარე შუქურებით.

დავალება 23. I (3), II (2), III (5), IV (7), V (2).

გზაზე მოძრაობის პრაქტიკაში შეიმჩნევა მოხვევის მაჩვენებლის

არადროულად ჩართვისა და გამორთვის შემთხვევები, რაც დეზინფორმაციას იწვევს სხვა სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებსა და ქვეითად მოსიარულეთა შორის და შეიძლება გამოიწვიოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა.

1-ელ მაგალითში შეჯახების თავიდან ასაცილებლად *A* ავტომობილის მძღოლმა რეკომენდებულია გააგრძელოს მოძრაობა პირდაპირი მიმართულებით, როცა დარწმუნდება, რომ *B* ავტომობილი იწყებს მარჯვნივ მოხვევას და არ უქმნის საფრთხეს პირდაპირ მიმავალ სატრანსპორტო საშუალებებს. გასწრების წინ *A* ავტომობილი მძღოლმა (ნახ. 67) დროულად უნდა მისცეს მაფრთხილებელი სიგნალი, მაგრამ არა უადრეს ერთი კვარტლისა. მაფრთხილებელი სიგნალის მეტად ადრე მიწოდებამ, მაგალითად სიგნალის ჩართვამ მდგომარეობაში 2, მდინარის ქუჩაზე მოხვევის გადაწყვეტისას შეიძლება მოახდინოს მოძრაობის მონაწილეთა დეზინფორმირება. ბმწ-ის მოთხოვნათა თანახმად, მაფრთხილებელი სიგნალი დაუყოვნებლივ უნდა გამოირთოს მანევრის დამთავრების შემდეგ.

68-ე ნახ-ზე ნაჩვენებ სიტუაციაში *B* ავტომობილის მძღოლმა უნდა იმოქმედოს გზაზე მოძრაობის წესების 16. 2 მუხლის თანახმად. მოძრაობა ნებადართულია მხოლოდ მას შემდეგ, როცა მძღოლი პირადად დარწმუნდება, რომ გაჩერებული სატრანსპორტო საშუალებების წინ არ არიან ქვეითად მოხიარულენი. *A* და *B* სატრანსპორტო საშუალებათა გზაჯვარედინის წინ გაჩერების ყველაზე შესაძლებელი მიზეზია, როცა შუქნიშანში ჩართულია მწვანე სიგნალი — გადასასვლელზე ქვეითად მოსიარულენი არიან, რომლებმაც ვერ მოასწრეს სავალი ნაწილის გადასასვლელის დასრულება შუქნიშნის სიგნალების გადართვის მომენტში. *A* და *B* სატრანსპორტო საშუალებები აუარესებენ დაკვირვებას, რის შედეგადაც *A* ავტომობილის მძღოლმა შეიძლება ვერ შეამჩნიოს გადასასვლელზე მყოფი ქვეითად მოსიარულე. ამიტომ, მიუხედავად შუქნიშნის ნებადამრთველი სიგნალისა, გზაჯვარედინთან მიახლოების პროცესში არ შეიძლება არ შევამციროთ სიჩქარე. ამან შეიძლება გამოიწვიოს ქვეითად მოსიარულეზე დაჯახება.

დავალება 24. I (3), II (2), III (3), IV (1), V (3).

თანაბარი მნიშვნელობის გზების არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე მარცხნივ მოხვევისას *A* ავტომობილის მძღოლი ვალდებული

ლია გზა დაუთმოს *B* სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც მოძრაობს შემხვედრი მიმართულებით პირდაპირ. გზაზე მოძრაობის წესების ეს მოთხოვნა არ აღნიშნავს, რომ მძღოლი, რომელიც უხვევს მარცხნივ, ყველა შემთხვევაში ვალდებულია დაელოდოს შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების გავლას. იმ შემთხვევაში, როცა *L* მანძილი (ნახ. 69) გზაჯვარედინს მიახლოებული ავტომობილიდან საკმარისად დიდია, მძღოლს უფლება აქვს მოუხვიოს მარცხნივ იმ პირობით, თუ არ უქმნის საფრთხეს პირდაპირ მოძრავ ავტომობილს. 69-ე ნახ-ზე ნაჩვენებ მაგალითში სატვირთო ავტომობილის სიჩქარე 4-ჯერ მეტია, ვიდრე მომხვევი მსუბუქი ავტომობილის სიჩქარე. მსუბუქი ავტომობილის მძღოლმა შეიძლება მოუხვიოს მარცხნივ სატვირთო ავტომობილის მძღოლის გზაჯვარედინზე გასვლამდე, თუ *L* მანძილი მოსახვევში ავტომობილის გზის სიგრძეზე არანაკლებ 4-ჯერ მეტია, ე. ი. შეადგენს 100 მ-ს. თუ გზაჯვარედინზე მსუბუქი ავტომობილის მისვლის მომენტში მანძილი სატვირთო ავტომობილიდან გზაჯვარედინამდე იქნება ამ მნიშვნელობაზე ნაკლები, *A* ავტომობილის მძღოლი, გზაჯვარედინზე გამოსვლამდე, უნდა გაჩერდეს, გაატაროს *B* ავტომობილი და მხოლოდ ამის შემდეგ მოუხვიოს მარცხნივ. გადიდებული სიჩქარით მარცხნივ მოხვევის ცდა, როცა ახლოსაა სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც მოძრაობენ შემხვედრი მიმართულებით პირდაპირ, ქმნის შეჯახების საფრთხეს და ეწინააღმდეგება უსაფრთხოების მოთხოვნებს.

დავალება 25. I (3), II (2, 5), III (2), IV (3), V (1, 4)

რკინიგზის გადასასვლელზე უნდა ვიმოძრაოთ დაბალი სიჩქარით (10—15 კმ/სთ), ერთ-ერთ დაბალ გადაცემაზე, მაგალითად მეორეზე. უეცარი გაჩერების თავიდან ასაცილებლად ძრავას ბრუნთა სიხშირე სასურველია შევინარჩუნოთ საშუალო. გადასასვლელზე თუ არ არის რელსებს შორის ფენილი, რეკომენდებული თვლები განლაგდეს ისე, რომ მორიგეობით ეხებოდეს რელსებს.

ძრავას მუშაობის უეცარი, ავარიული გაჩერების გამო გადასასვლელის განთავისუფლების ერთ-ერთი ხერხია ავტომობილის გადაადგილება სტარტერის მეშვეობით. რომ შევქმნათ უდიდესი გადაცემის ფარდობა და მივიღოთ საკმარის წიკითი ძალები წამყვან თვლებზე უნდა ჩავრთოთ პირველი გადაცემა ან უკუსვლა.

რელსებს შორის თვლების გაჩნხრვისას დაუშვებელია ძრავას ბრუნთა სიხშირის გაზრდა, რადგან ეს რამდენადმე აუარესებს თვლების გზის ზედაპირთან ჩაჭიდებას.

დავალება 26. I (2), II (2, 3, 13), III (2, 3, 4, 5, 6), IV (3, 4, 5), V (2, 3, 6).

დავალება 27. I (1, 2), II (1, 2, 4), III (2), IV (2, 4), V (1, 2).

დავალება 28. I (4), II (4, 6, 7), III (8), IV (3), V (2, 3, 4),

დავალება 29. I (1), II (3, 5, 8), III (3, 8), IV (2).

გზაზე მოძრაობის წესებით თანაბარი მნიშვნელობის გზების არარეგულირებულ გზაჯვარედინებზე გასწრება ნებადართულია იმ შემთხვევაში, როცა არ უარესდება დაკვირება მოძრაობის მიმართულებით დაბრკოლების გამოჩენის შემთხვევაში. ასეთი შემთხვევებია მარჯვნივ გასწრება, აგრეთვე ველოხიპედებისა და უეტლო მოტოციკლების გასწრება.

დავალება 30. I (1), II (1), III (2), IV (3), V (8).

ერთმანეთის შემხვედრად მოძრავი ავტომობილების მძღოლთა თვალის მოჭრის საშიშროება დამოკიდებულია გზის ზედაპირიდან მძღოლის საჯდომის განლაგების სიმაღლეზე. მსუბუქი ავტომობილის მძღოლებს, რომლებსაც აქვთ დაბალი საჯდომები, შეიძლება უფრო მოეჭრათ თვალი შორი სინათლის შუქით, ვიდრე სატვირთო ავტომობილის მძღოლებს.

თვალის მოჭრის თავიდან ასაცილებლად შემხვედრი აქცივისას შეიძლება ჩაერთოთ ფარების შორი სინათლე, მხოლოდ ავტომობილების გათანაბრების შემდეგ. ფარების შორი სინათლის ჩართვა მხოლოდ მაშინ შეიძლება, როცა შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე 150 მ-ის მანძილზე არაა სატრანსპორტო საშუალებები.

დავალება 31. I (2), II (2), III (3), IV V (3).

ერთი მიმართულებით სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა თვალის მოჭრა უუჭფარებით შეიძლება მოხდეს უკან ხედვის სარკიდან სინათლის არეკვლის შედეგად. უკან ხედვის სარკეში შორი სინათლეზე გადართული ფარების გამოსახულების არეკვლისას,

რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს დამაბრმავებელი მოქმედება, მძლოლმა აუცილებლად უნდა შესცვალოს არეკლილი ხხივის მიმართულება სარკის მობრუნებით. თქვენი ავტომობილის მიმართულებით წინ მოძრაობის მძლოლს თვალის მოჭრის თავიდან ასაცილებლად საჭიროა თავის დროზე გადავრთოთ შორი სინათლე ახლოზე.

დავალემა 32. I (3), II (3), III (3), IV (1), V (3).

დავალემა 33. I (3), II (1), III (2), IV (3).

თხემზე მიახლოებისას მძლოლმა უნდა გაითვალისწინოს აღმართიდან შემხვედრი მიმართულებით მოძრაობის ავტომობილის მოულოდნელი გამოჩენის შესაძლებლობა. ამ სატრანსპორტო საშუალების მძლოლის თვალის მოჭრის თავიდან ასაცილებლად საჭიროა შორი სინათლე გადავრთოთ ახლოზე.

გზის მოსახვევში შემხვედრი აქცევისას, სიბნელეში ფარების შექით თვალის მოჭრით დიდ საფრთხეში ვარდება იმ სატრანსპორტო საშუალების მძლოლი, რომელიც ბრუნდება გზის გარე ნაწილზე. მოცემულ შემთხვევაში ეს არის სატვირთო ავტომობილის მძლოლი. მსუბუქი ავტომობილის მძლოლის თვალის მოჭრის მოსალოდნელობა, რომელიც აგრძელებს მოხვევას მცირე რადიუსით, მოცემულ შემთხვევაში მნიშვნელოვნად დაბალია. ამ თავისებურების გათვალისწინება აუცილებელია სიბნელეში მკვეთრ მოსახვევებში აქცევისას და (თვალის მოჭრის თავიდან ასაცილებლად) მძლოლები, რომლებიც უხვევენ მცირე რადიუსით, დროულად უნდა გადავიდნენ ფარების ახლო სინათლეზე.

რომელიმე მძლოლის მიერ სანათი ხელსაწყოებით სარგებლობის წესის დარღვევა არ წარმოადგენს სხვა მძლოლების მიერ წესების მოთხოვნების დარღვევის საფუძველს.

დავალემა 34. I (4), II (3), III (2), IV (2), V (2).

წესების მოთხოვნათა შესაბამისად, სიბნელეში სატრანსპორტო საშუალებების შემხვედრი აქცევისას, როცა მათ შორის მანძილი შემცირებულია 150 მ-მდე, მძლოლები ვალდებული არიან გადავიდნენ ფარების ახლო სინათლეზე. შეუჭფარების გადართვა ავტომობილის შემდგომ მიახლოების პროცესში აუარესებს ხილვადობას და საეხსებით დაუშვებელია.

გზის გაუნათებელ მონაკვეთებზე სიბნელეში მოძრაობისას გზაზე მოძრაობის წესების თანახმად ჩართული უნდა იყოს ფარების შორი ან ახლო სინათლე. დამატებითი მოთხოვნების გათვალისწინებით შემხვედრი აქცივისას სატრანსპორტო საშუალებებზე ჩართული უნდა იყოს ფარები ახლო სინათლის რეჟიმში. მოძრაობა მხოლოდ ჩართული გაბარიტული ფარებით მოცემულ შემთხვევაში არ პასუხობს უსაფრთხოების მოთხოვნებს და დაუშვებელია.

დავალება 85. I (3), II (1), III (2), IV (3).

სიბნელეში უარესდება ხილვადობა, რაც მნიშვნელოვნად ართულებს გასწრებას. ამ პირობებში გასწრებისას შეიძლება მოხდეს გამსწრები ავტომობილის მძღოლის თვალის მოჭრა შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებების ფარების შუქით. გასასწრები ავტომობილის მძღოლის თვალის მოჭრა შეიძლება მოხდეს აგრეთვე უკან ხედვის სარკეებით არეკლილი ფარების სინათლით.

გასწრებისას ფარების თვალის მომპრელი მოქმედება შეიძლება გახდეს მიზეზი მძიმე შედეგიანი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევისა. უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად როგორც გასასწრები, ისე გამსწრები სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებმა უნდა გამოარიცხონ ნებისმიერი მოქმედება, რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს თვალის მოჭრა. გასწრებისას თვალის მოჭრის მოსალოდნელობის შესამცირებლად ძირითადი ზომებია — ფარების შორი სინათლიდან ახლო სინათლეზე თავისდროული გადასვლა გასასწრებ ავტომობილთან 150 მ მანძილზე მიახლოების შემდეგ; იმ ავტომობილების მძღოლების მიერ. რომლებსაც გაუსწრეს, ფარების ახლო სინათლის ჩართვა ნაცვლად შორი სინათლისა იმ მომენტში, როცა გამსწრები ავტომობილის მძღოლი მის მიერ დაკავებულ მოძრაობის ზოლზე გადმოინაცვლებს.

მოძრაობისათვის განსაკუთრებულ საშიშროებას ქმნის სიბნელეში გასწრება მოძრაობის შემხვედრ ზოლზე გასვლისას. შეზღუდული ხილვადობა ხშირად არ აძლევს მძღოლს საშუალებას დროზე შეამჩნიოს შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი სატრანსპორტო საშუალება, ასეთ შემთხვევაში ძნელია შეაფასო მისი მოძრაობის სიჩქარე, ამიტომ თეთრი გაბარიტული სინათლის გამოჩენისას, რომელიც მიუთითებს შემხვედრ ზოლზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების

მოახლოებაზე. რეკომენდებულია მძლოლმა გადაიფიქროს გასწრება და დაბრუნდეს მარჯვენა ზოლზე.

დავალება 36. I (4), II (3), III (3), IV (2, 4), V (2).

გმწ-ის თანახმად, ნისლსაწინალო ფარები შეიძლება გამოვიყენოთ როგორც დამოუკიდებლად, ასევე ფარების ახლო და შორ სინათლესთან ერთად. ნისლსაწინალო ფარები სპეციალური ამრეკლის წყალობით უზრუნველყოფს სინათლის ნაკადის გაბნევის კუთხეს პორიზონტალური მიმართულებით (70°-მდე) და დახრილობის დიდი კუთხის ქვემოთ.

სველ გზაზე მნიშვნელოვნად იზრდება მოცურების საშიშროება დამუხრუჭებისას. დამუხრუჭებისას მდგრადობა უმჯობესდება, თუ მძლოლი მუხრუჭის სატერფულზე დააქერს ჩართული გადაამულობისას. თვლების ბლოკირების პირველი ნიშნისთანავე აღცილებელია შევამსუბუქოთ ზემოქმედება მუხრუჭის სატერფულზე.

დავალება 37. I (5), II (3), III (3, 5, 7.), IV (2, 4, 5).

გზასთან თვლების ჩაჭიდების გაუარესების შედეგად, მცირე წევითი ძალების დროსაც კი წამყვანი თვლები დასრიალდება. ამ მიზეზით იზრდება თვლების ბლოკირების საშიშროება დამუხრუჭებისას და ავტომობილის მანევრირების გაუარესება. მოლიპულ გზაზე დაუშვებელია მკვეთრი ზემოქმედება მართვის ორგანოებზე, რადგანაც ასეთმა მოქმედებამ შეიძლება გამოიწვიოს მდგრადობის დაკარგვა.

დავალება 38. I (2), II (1), III (2), IV (2), V (2).

უკანა ხიდის მოცურებისას ჩრდვევა უკანა თვლების კონტაქტი საფართან. არ შეიძლება მუხრუჭის სატერფულზე დაქერის მომატება, რადგან ეს იწვევს თვლების ბლოკირებას და ამლიერებს მოცურებას. უკანა ხიდის მოცურების დაწყებისას წინა თვლების გზასთან ძალური შერთვის შენარჩუნების შემთხვევაში მძლოლმა საჭე უნდა მოაბრუნოს უკანა ხიდის მოცურების მხარეს. მოცურების შეწყვეტის შემდეგ საჭე უნდა მოაბრუნდეს უკუ, ავტომობილის გათანაბრებისათვის.

დავალება 39. I (2), II (2), III (2), IV (2), V (3).

ძრავათი დამუხრუჭებისას სამუხრუჭო ძალები თანაბრად ნაწილდება თვლებს შორის ისეთ დამუხრუჭებასთან შედარებით, რომლის დროსაც გამოიყენება მხოლოდ სამუშაო მუხრუჭები.

დაამუხრუჭებს რა ძრავათი, მძლოლი არ ზემოქმედებს მუხრუჭის სატერფულზე, ხახუნი ხუნდებსა და მუხრუჭის დოლებს შორის არაა, რაც გამორიცხავს სამუხრუჭო ძალების ზრდას და ამცირებს თვლების ბლოკირების მოსალოდნელობას. ძრავათი დამუხრუჭება შესაძლებელია მხოლოდ ძრავასა და წამყვან თვლებს შორის ბისტი კინემატიკური ბმის დროს. ამ შემთხვევაში მგრები მომენტი წამყვანი თვლებიდან ტრანსმისიის მექანიზმებით გადაეცემა ძრავას მუხლა ლილვს. ძრავაში წინაღობის ხარჯზე, რომელიც ეწინააღმდეგება მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის ზრდას წამყვან თვლებზე, წარმოიშობა სამუხრუჭო მომენტი, ძრავის წამყვან თვლებთან ხისტი კინემატიკური ბმა უზრუნველყოფილია ორი პირობის შესრულებისას: გადაბმულობა ჩართულია და, მაშასადამე, გადაბმულობის სატერფული უნდა იყოს სავსებით მოშვებული; გადაცემათა კოლოფის წამყვანი და ამყოლი ლილვები ერთმანეთთან უნდა იყოს შეერთებული, ე. ი. კოლოფში ჩართული უნდა იყოს ნებისმიერი გადაცემა, გარდა ნეიტრალურისა.

მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირე ძრავათი დამუხრუჭებისას უნდა იყოს მინიმალური, ამიტომ დროსელსაფარი უნდა იყოს დაბურულ მდგომარეობაში, ხოლო საწვავის მოწოდების მართვის სატერფული აუცილებლად სავსებით უნდა ავუშვათ. როცა ძრავათი დამუხრუჭება არ უზრუნველყოფს სასურველ სამუხრუჭო რეჟიმს, დასაშვებია კომბინირებული დამუხრუჭება მუხრუჭის სატერფულზე პერიოდული დაქერით.

დავალება 40. I (4), II (2), III (2), IV (1).

ძნელად გასასვლელ გზის მონაკვეთზე მკვეთრად იზრდება შოშრაობისადმი წინაღობის ძალა. ასეთი მონაკვეთების გადასალახავად საჭიროა წვევითი ძალების გაზრდა წამყვან თვლებზე დაბალ გადაცემაზე დროულად გადასვლის გზით.

დავალება 41. I (4), II (2), III (2), IV (1).

წამყვანი თვლების ერთ მხარეს ბუქსაობა ხშირ შემთხვევაში ავ-

ტომობილის მოძრაობას შეუძლებელს ქმნის მაშინაც, კი როცა საწინააღმდეგო მხარეს განლაგებულ წამყვან თვლებს აქვს საიმედო ჩაქიდება საფართან. ეს აიხსნება იმით, რომ წამყვანი ხიდების კბილანა დიფერენციალები მოძრაობის ნებისმიერი რეჟიმის დროს ტოლად ყოფენ ერთი და იმავე წამყვანი ხიდის მარცხენა და მარჯვენა თვლებს შორის მგრებს მომენტს. მობუქსავე თვლების მგრები მომენტი შეხლედულია მცირე წვეითი ძალევით, რომელიც თვლების გზასთან ჩაქიდების ძალის ტოლია. წამყვანი ხიდის საწინააღმდეგო მხარეზე თვლებთან შესაბამისად მიიყვანება მცირე მგრები მომენტი, რომელიც ბევრ შემთხვევაში არასაკმარისია ავტომობილის ადგილიდან დაძვრისათვის. ერთ-ერთ ხერხს, რომელიც იწვევს მობუქსავე თვლებზე (და შესაბამისად საწინააღმდეგო მხარეზე) მგრები მომენტის გაზრდას, წარმოადგენს თვლების მსუბუქი შემუხრუქება მუხრუქის სატერფულზე სუსტი დაქერით, საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე დაქერასთან ერთდროულად.

დავალება 42. I (8), II (2, 5, 7, 9), III (8), IV (1).

გზის მკვეთრ დაღმართებზე მოძრაობისას რეკომენდებულია ძრავათი დამუხრუქება. გაქანების თავიდან ასაცილებლად გზის ცალკეულ მონაკვეთებზე უნდა შევამუხრუქოთ სამუშაო მუხრუქებით. ფერდობზე მოძრაობა დაკავშირებულია ავტომობილის გადაბრუნების დიდ საშიშროებასთან. თუ ავტომობილმა დაიწყო გვერდითი ჩამოცურება, საჭე უნდა მოეაბრუნოთ ქანობის მხარეზე.

ღრმა არხის გადალახვა მახვილი კუთხით იწვევს ავტომობილის ჩარჩოს ან ძარას დიდ გადახრებს და შეიძლება გამოიწვიოს სავალი ნაწილის დაზიანება.

დავალება 43. I (8), II (8), III (8), IV (3, 4), V (1).

71-ე ნახ-ზე ნაჩვენები წინააღმდეგობების დასაძლევად მძლოლი თავის დროზე უნდა (1 მდგომარეობა) გადავიდეს დაბალ სიჩქარეზე, მე-2 მდგომარეობაში დააქიროს საწვავის მიწოდების მართვის სატერფულზე და დაძლიოს აღმართი B მონაკვეთზე. როცა წინა თვლები დაიკავებს მე-3 მდგომარეობას, საჭიროა ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სისწირის შემცირება და შემუხრუქება, რის შედეგად

თვლები გადაინაცვლებს B მონაკვეთზე. უკანა თვლების მოცემულ წინააღმდეგობაზე გავლისას საჭიროა ანალოგიური მოქმედება.

დავალება 44. I (2), II (4), III (5), IV (3), V (1).

B მონაკვეთზე შესუხსრუტებით რეკომენდებულია გამორთული გადაბმულობით მოძრაობა, რაც უზრუნველყოს მოძრაობის მინიმალურ სიჩქარეს და თავიდან გეაცოლებს საკიდარის დეტალებზე დინამიკურ დატვირთვას. F მონაკვეთზე აღმართის დასაძლევად უნდა ჩაერთოთ გადაბმულობა და გავზარდოთ საწვავის ნოწოდება წამყვან თვლებზე დიდი წვეთითი ძალების მისაღებად.

დავალება 45. I (1), II (1), III (2), IV (3), V (1).

თუ დაჭობებულ მონაკვეთებზე მოძრაობისას წამყვანმა თვლებმა დაიწყო ბუქსაობა, საჭიროა დაუყოვნებლივ გაჩერება და ბუქსაობის მიზეზის დადგენა. ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირის ზრდით ასეთი მონაკვეთის გადალახვის ცდა იწვევს თვლების უფრო ღრმად ჩაფლობას.

დავალება 46. I (4), II (1), III (1), IV (2), V (3, 5).

დავალება 47. I (1), II (1), III (3, 4, 5), IV (1), V (1).

ძრავას ბრუნთა სიხშირის ზრდა თოვლში იწვევს თვლების ქვეშ შემოყინული ფოსოების წარმოქმნას, რაც მეტად აძნელებს რთულად გასავლელი დათოვლილი მონაკვეთის დაძლევას. ბუქსაობის დროს ავტომობილი უნდა გეაჩეროთ, ლიანდით წაეწიოთ უკან და დათოვლილი მონაკვეთის გადალახვას ვეცადოთ გაქანებით.

სალტებში ჰაერის წნევის შემცირებისას თოვლზე თვლების კუთრი წნევა მცირდება, ავტომობილის გამაელობა უმჯობესდება. სალტებში ჰაერის დაბალი წნევისას მნიშვნელოვნად იზრდება დატვირთვა საბურავების ელემენტებზე, ღიდდება სალტების ცვეთა. სალტების დაზიანების თავიდან ასაცილებლად მოძრაობის სიჩქარე ასეთ პირობებში არ უნდა აჭარბებდეს 25 კმ/სთ-ს.

დავალება 48. I (3), II (2), III (1, 4, 6), IV (4), V (2).

დავალება 49. I (1), II (3), III (3), IV (2), V (2).

ღრმა ფონში შესვლისას მიღობა უნდა ვალოს კაბინის ან სალონის კარები იმისათვის, რომ წყალმა სწრაფად დაფაროს კაბინა, არ გამოიწვიოს კაბინის ამოტივტივება და განტვირთოს წინა ხიდი. ღრმა ფონიდან გამოსვლისას კარები ასევე უნდა იყოს ღია, რომ წყალი სწრაფად გადაიღვაროს.

ფონის თითოეული გადალახვისას საჭიროა გაისინჯოს ზეთის მდგომარეობა მთელ აგრეგატებში კარტერზე ჩასაშვები საცობების გახსნით. ზეთის ფერის შეცვლა განსაზღვრავს წყლის არსებობას. ძრავასა და აგრეგატის უმეტესობაში წყლის დიდი რაოდენობით მოხვედრისას შეიძლება თავისი სვლით მოძრაობა, მხოლოდ ტექნიკური მომსახურების ჩატარების შემდეგ, რომელშიც შედის ზეთის ჩამოსხმა, აგრეგატების გარეცხვა, გამოვლენილი უწყესივრობების აცილება და სუფთა ზეთის ჩასხმა. სახსრული შეერთებანი კონსისტენტურ საზეთთან დაშრიცული უნდა იყოს და გადიოდეს წნეხსაზეთურში საკონტროლო ნახვრეტებიდან საზეთის გამოწნევამდე.

დავალბა 50. I (1), II (1, 2), III (3), IV (2), V (2).

დავალბა 51. I (4), II (1), III (3), IV (3), V (3).

გადალახავს რა ფონს, მიღობა უნდა ერიდოს ნებისმიერ მოქმედებას, რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს ძრავას ან ავტომობილის გაჩერება.

წყალში ძრავას გაჩერების შემთხვევაში დასაშვებია ძრავას სტარტერით ამუშავების ორი-სამი ცდა. თუ ძრავა არ ამუშავდა, ავტომობილი სასწრაფოდ უნდა ამოვიყვანოთ წყლიდან სხვა ავტომობილის ჯალამბრით ან სხვა საშუალებებით.

თუ ფონის გადალახვისას მუხრუჭის დოლების შიგნით და ქუხრუჭის ხუნდების ფრიკციულ ზესადებებზე მოხვდა წყალი, ამ დეტალებს შორის ხახუნის ძალები დამუხრუჭებისას მცირდება, დამუხრუჭების ეფექტურობა უარესდება. მუხრუჭების ნორმალური მუშაობის აღსადგენად საკმარისია გზის თავისუფალ მონაკვეთზე დაბალი სიჩქარით მოძრაობის დროს რამდენიმე დამუხრუჭება. დოლებისა და ზესადებების გახურების შედეგად ტენი აორთქლდება და მუხრუჭების მუშაობისუნარიანობა სავსებით აღდგება.

დავალბა 52. I (1, 4, 6, 8, 9), II (4), III (5), IV (1), V (2).

ყინულზე 5—10 სმ თოვლის ფენა ამცირებს თვლებს ბუქსაობის

მოსალოდნელობას. გაყინული მდინარეებისა და არხების ყინულზე გადასვლა ქმნის დიდ საფრთხეს, რომელიც გამოწვეულია ყინულის საფარის მთლიანობის დარღვევით. უბედური შემთხვევის თავიდან ასაცილებლად ავტომობილის ყინულზე გასვლის წინ მძღოლმა მგზავრები უნდა ჩამოსხას. გაყინულ მდინარეზე ან წყალსატევზე მოძრაობისას აუცილებელია კაბინის ან სალონის კარები ღია იყოს, ყინულსაფარის სიმტკიცე, რომელზედაც ბეერადაა დამოკიდებული გადასვლის უსაფრთხოება, განისაზღვრება მინიმალური ფორმის ყინულის უმცირესი სისქით. ეს უნდა გაითვალისწინოს მძღოლმა, გაზომავს რა ყინულის სისქეს ფოსოებში გადასვლის ადგილის დაზვერვისას.

გაყინულ წყალსატევებზე მოძრაობის დროს, უსაფრთხო პირობების შეფასებისას უნდა გვახსოვდეს, რომ მარილიანი ტბების ყინულის სიმტკიცე დაახლოებით 30%-ით დაბალია მტკნარი წყალსატევების ამავე სისქის ყინულის სიმტკიცეზე.

დავალემა 53. I (1), II (1), III (1), IV (4).

დავალემა 54. I (3), II (3), III (3), IV (2).

მოყინულ გზებზე მოძრაობის წესი დადგენილია საავტომობილო ტრანსპორტზე შრომის დაცვის მოქმედი წესებით. ნებისმიერი მოქმედება ყინულის გზებზე, რომელიც აუარესებს მოძრაობის უსაფრთხოებას, მაგალითად იმ სატრანსპორტო საშუალების შემოვლა, რომელიც იძულებულია გაჩერდეს, დაშვებულია მხოლოდ ყინულოვანი გზის მდგომარეობაზე პასუხისმგებელი პირების ნებართვით.

დავალემა 55. I (4), II (1), III (3), IV (3), V (1, 5).

განსაზღვრული სიგრძის პატარა აღმართები საკმარისი ხილვადობისას რეკომენდებულია გადაილახოს გაქანებით, ავტომობილის მიერ გზის პორიზონტალურ მონაკვეთზე მოძრაობისას დაგროვილი კინეტიკური ენერგიის გამოყენებით.

აღმართის დასაწყისში სიჩქარემ უნდა უზრუნველყოს მოძრაობა მთელ აღმართზე გადაცემის გადაურთველად. ნებისმიერ შემთხვევაში სიჩქარემ არ უნდა გადააჭარბოს გზაზე მოძრაობის წესებით დადგენილ ზღვრულ მნიშვნელობას.

გაკრები ავტომობილის აღმართზე მოძრაობისას ან ძრავას მუშაობის შეწყვეტა მიუთითებს წამყვან თვლებზე არასაკმარის წევით ძალებზე. აღმართის გასავრძელებლად აუცილებელია წევითი ძალების გაზრდა წამყვან თვლებზე. მგრები მოქნიტი წამყვან თვლებზე წევითი ძალვის შესაბამისად იზრდება მხოლოდ უფრო დაბალ გადაცემაზე გადასვლის გზით.

სიბნელეში აღმართის წვეროსთან მოახლოებისას რეკომენდებულია მაფრთხილებელი სინგალის მიცემა იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაჯახების თავიდან ასაცილებლად, რომლებიც უახლოვდებიან აღმართის წვეროს შემხვედრი მოძრაობის ზოლით. ეს სიგნალია — შუქნიშნის გადართვა, რომელიც მიიპყრობს შემხვედრ ზოლზე მოძრავი საავტომობილო საშუალების მძღოლის ყურადღებას. სიგნალები ხელს უწყობს უსაფრთხო აქციეის ზომების დროულად მიღებას.

დავალება 56. I (2), II (1), III (2), IV (2), V (3), VI (3).

ციცაბო დაღმართზე მოძრავი ავტომობილის სიჩქარის გაზრდის თავიდან ასაცილებლად აუცილებელია ძრავათი დამუხრუჭება. ჩვერთავთ რა დაბალ გადაცემას, შეიძლება გავზარდოთ გადაცემის ფარდობა და შევქმნათ დიდი სამუხრუჭო მომენტი წამყვან თვლებზე. დაღმართის დახრილობის ზრდასთან ერთად იზრდება ძალა, რომელიც მოქმედებს ავტომობილზე და მიისწრაფვის გაზარდოს მოძრაობის სიჩქარე დაღმართზე. ამიტომ რაც უფრო ციცაბოა დაღმართი, მით უფრო მეტია ავტომობილის თვლებზე მოდებული სამუხრუჭო მოპირტი;

საჩერებელი მუხრუჭით სარგებლობა ციცაბო დაღმართებზე მოძრაობისას არ უზრუნველყოფს ეფექტურ დამუხრუჭებას, იწვევს საჩერებელი მუხრუჭის მექანიზმების ინტენსიურ ცვეთას.

დაღმართზე მოძრაობისას არ უნდა გამოერთოთ ანთება. გამოერთული ანთების დროს ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნვა იწვევს ბენზინის კონდენსაციას ცილინდრების კედლებზე, საზეთის გათხევადებას კარტერის ქვეშეში და აჩქარებს დეტალების ცვეთას.

ძრავას გაჩერება დაღმართზე მოძრაობისას კატეგორიულად აკრძალულია, რამდენადაც ეს იწვევს კომპრესორის მუშაობის შეწყვეტას ავტომობილზე, რომელთაც აქვთ პნევმატიკურამძრავიანი სამუხრუჭო სისტემა, და მუხრუჭების მუშაობის მტყუნებას.

დავალება 57. I (2), II (3), III (3), IV (3), V (3).

ციცაბო დაღმართებზე მცირდება ჩაჭიდების წონა და გზასთან თვლების ჩაჭიდების ძალა. შესაბამისად მცირდება მუხრუჭის შალვების ზღვრული მნიშვნელობა, რომელიც დამუხრუჭებისას არ იწვევს თვლების ბლოკირებას. ამის შედეგად დიდდება სამუხრუჭო მანძილი და იზრდება დამუხრუჭებისას მოცურების საშიშროება.

მოცურების ყველაზე დიდი საშიშროება წარმოიშობა გვერთრი დახრილობის გზის მომრგვალებულ მონაკვეთზე, დახამებრ ექვებულ თვლებზე სხვადასხვა სამუხრუჭო ძალების შედეგად დამუხრუჭებისას წარმოიშობა მგრები მომენტი, რომელიც იწვევს მოცურებას. ქანობზე შეკიდულობის ძალების შემცირებისას უფრო მეტადაა მოსალოდნელი მოცურება, ვიდრე სწორხაზოვანი გზის მონაკვეთებზე ავტომობილის დამუხრუჭებისას.

მუხრუჭების პნევმატიკურ ამძრავში ჰაერის წნევის შემცირებამ შეიძლება გამოიწვიოს სამუხრუჭო მანძილის გაგრძელება, რაც საფრთხეს უქმნის მოძრაობის უსაფრთხოებას. ბალონში ჰაერის წნევის დაშვებულზე ქვემოთ შემცირებისას მძლოლმა უნდა შექმნას დიდი სამუხრუჭო ძალები წაყვან თვლებზე, დაამუხრუჭებს რა ძრავათი დაბალ გადაცემაზე ჩართვის გზით. ერთდროულად უნდა მიიღოს ბალონებში ჰაერის წნევის გადიდების ზომები, გაზრდის რა მუხლა ლილვის ბრუნთა სიხშირეს, რაც უზრუნველყოფს კომპრესორის მიწოდების გადიდებას და შეკუმშული ჰაერის მიტუმბვას ბალონებში.

დავალება 58. I (2, 3, 5, 7, 10), II (3, 6, 7), III (2, 5), IV (3).

დავალება 59. I (2), II (2), III (1), IV (3).

აღმართის ბოლო ესაა გზის მონაკვეთი, რომელზედაც მეტად შეზღუდულია დაკვირვება, რაც აუარესებს მოძრაობის პირობებს. მიგორვით მოძრაობა მთიან ადგილას გზის ჰორიზონტალურ მონაკვეთებზეც კი არაა რეკომენდებული, ვინაიდან სასწრაფო დამუხრუჭება მნიშვნელოვნად ზრდის მოცურების საშიშროებას და წარმოშობს ავარიულ სიტუაციას.

დავალება 60. I (1), II (2), III (4), IV (2, 5), V (2, 4, 7).

დავალბა 61. I (1), II (4, 5), III (3), IV (3), V (3).

საწევარის მკვეთრმა დამუხრუჭებამ შეიძლება გამოიწვიოს მისაბმელის მოცურება როგორც მშრალ გზაზე მოსახვევებში, ისე გზის სწორხაზოვან სველ მონაკვეთებზე მოძრაობისას. მოცურების საშიშროება იზრდება, როცა მისაბმელის გრძივი ღერძი მდებარეობს საწევრის გრძივი ღერძის კუთხით. ორმისაბმელიანი ავტომატარებლის ტარებისას მნიშვნელოვნად იზრდება მოძრაობის წინაღობის ძალები. რომ არ დავუშვათ სიჩქარის დაცემა, ამ შემთხვევაში გადაცემა გადართვა უნდა შესრულდეს სწრაფად.

დავალბა 62. I (3), II (2), III (1, 5), IV (3).

დაღმართზე ავტომატარებლის მოძრაობისას აუცილებელია ძრავათი დამუხრუჭება იმავე რეკომენდაციით, როგორც დაღმართზე მარტო ავტომობილის მოძრაობისას. დაღმართზე ავტომატარებლის მოძრაობისას ძრავას მუხლა ლილვის ბრუნთა სიბშირე რეკომენდებულია საშუალო მნიშვნელობის ზღვრებში, სამუხრუჭო სისტემის პნევმატიკური ამძრავის საიმედო მუშაობისათვის. მისაბმელის მოცურების და ავტომატარებლის „დაკეცვის“ თავიდან ასაცილებლად დამუხრუჭება რეკომენდებულია გზის მხოლოდ სწორხაზოვან პირიზონტალურ მონაკვეთებზე. ავტომატარებლის სრული გაჩერების შემდეგ პირველი გადაცემის ან უკან სვლის ჩართვა ხელს უწყობს ავტომატარებლის სადგომზე უფრო საიმედო დაკავებას.

დავალბა 63. I (2), II (2), III (1), IV (1), V (3), VI (3).

ავტომატარებლის მოძრაობის დროს უკეთესი მდგრადობა მიიღწევა, როცა საწევარსა და მისაბმელს შორის მოქმედებს გამჭიმვი ძალები. დამუხრუჭების დროს რომ უზრუნველვყოთ ამ პირობების შესრულება, მისაბმელი უნდა დავამუხრუჭოთ საწევარზე რამდენადმე ადრე. წინააღმდეგ შემთხვევაში დამუხრუჭებისას წარმოიშობა მისაბმელის მიწყდომა საწევარზე და ავტომატარებლის „დაკეცვა“. ავტომატარებლის, რომელიც მოძრაობს გზის გარე ზოლზე, მისაბმელი გადაადგილდება რა მოხვევის ცენტრის მხარეს, შეიძლება გადავიდეს შემხვედრი მოძრაობის ზოლზე, რაც გამოიწვევს შემხვედრ ზოლზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებებთან დაჯახების საშიშროებას. ამ პირობებში უსაფრთხოების ძირითადი ღონისძიებაა გაზრდილი ინ-

ტერვალის შერჩევა ან გაჩერება და შემხვედრი ტრანსპორტის გატარება.

დავალემა 64. I (2), II (1), III (2), IV (1), V (4).

დავალემა 65. I (2) II (2), III (2), IV (1), V (3).

დავალემა 66. I (1), II (4), III (2), IV (2), V (3).

სადგომზე გაჩერებულ ავტომობილის ჩართულძრავიან კაბინაში ზანგრძლივად ყოფნამ შეიძლება გამოიწვიოს მზუთაფი გაზით მოწამვლა, რომელსაც შეიცავს ნამუშევარი აირები.

დავალემა 67. I (4), II (2), III (2, 3), IV (1), V (1).

მალალი გამტარობის თანამედროვე ЗИЛ-133 და КАМАЗ ავტომობილების კონსტრუქციებში გამოიყენება ლერძთშორისი დიფერენცილები, რომლებიც უკანა და საშუალო ხიდის წამყვან თვლებს სხვადასხვა სიხშირით ბრუნვის საშუალებას აძლევს. ლერძთშორისი დიფერენცილების გამოყენება კარგი საფარის გზის მშრალ მონაკვეთებზე მოძრაობისას ამცირებს სალტეების ცვეთას, აუმჯობესებს საწვავის ეკონომიურობას და უზრუნველყოფს სვლის დიდ სიმდოვრეს. მაგრამ დაბალი ჩაქიდების კოეფიციენტის გზებზე მოძრაობისას ლერძთშორისი დიფერენციალი ხელს უწყობს თვლების წაბუქსავებას. გამავლობის გასადიდებლად მოცემულ შემთხვევაში აუცილებელია ლერძთშორისი დიფერენცილის ბლოკირება.

დავალემა 68. I (9), II (2), III (1), IV (1), V (2).

გზის მოყინულ მონაკვეთებზე მეტად ეფექტურია კოტებმოჭრილი სალტეების გამოყენება. ლიპყინულის კოტებმოჭრილი სალტეებიანი ავტომობილის ტარებისას იზრდება უკნიდან დაჯახების საფრთხე, რადგან სამუხრატუკო მანძილი მნიშვნელოვნად მცირდება იმ ავტომობილის სამუხრატუკო მანძილთან შედარებით, რომელზედაც დაყენებულია ჩვეულებრივი სალტეები.

დავალემა 69. I (2, 3, 4, 7), II (3, 5), III (3), IV (1), V (1).

სალტეებში ჰაერის წნევის შემცირებისას უმჯობესდება ავტომო-

ბილის გამავლობა, მაგრამ მკვეთრად იზრდება სალტეების ცვეთა-
ექსპლუატაციის წესები კრძალავს 0,5 მკგ/სმ²-ზე დაბლა ჰაერის წნე-
ვის დაწევას სალტეებში.

დავალება 70. I (2), II (2), III (2), IV (4), V (2).

ავტომობილებზე, რომლებიც აღჭურვილია სალტეებში ჰაერის
წნევის რეგულირების სისტემით, სალტეების ონკანი მოძრაობის
დროს უნდა იყოს ღია. ეს საშუალებას იძლევა მუდმივად ვაკონ-
ტროლოთ ჰაერის წნევა სალტეებში, ოპერატიულად მივტუმბოთ ან
დავწიოთ წნევა გზის პირობების მიხედვით. სალტეების გახვრეტის
შემთხვევაში მსლოლმა უნდა დააყენოს ონკანის შართვის ბერკეტი
„დატუმბვა“ მდგომარეობაში და განავრძოს მოძრაობა დაზიანებულ
სალტეში ჰაერის მიტუმბვით.

დავალება 71. I (1, 4), II (3), III (2, 4, 5), IV (3), V (1).

მოცურების საწინააღმდეგო ჯაჭვი ზრდის პროტექტორების ცვე-
თას და ცალკეულ შემთხვევაში შეიძლება დააზიანოს გზის საფარი.
ძნელად გასასვლელი მონაკვეთების დაძლევის შემდეგ ჯაჭვი დაუპოვ-
ნებლივ უნდა მოიხსნას.

დავალება 72. I (1), II (1), III (2), IV (1), V (3).

პირველი გადაცემისა და წინა წამყვანი ხიდის ჩართვა ავტომობი-
ლის თვით ამოთრევისას ამცირებს წვეით ძალებს ჯალამბრების
გვარლზე, არ შეუძლია ძრავას გადატვირთვა და წარმოადგენს ტრან-
სმისიის დეტალების გატეხვის მიზეზს.

დავალება 73. I (1, 4), II (3), III (3), IV (1), V (1).

73-ე , ა, ბ, გ ნახაზზე ნაჩვენებია ბლოკის გამოყენება, რომლის
დროსაც იცვლება წვეითი ძალების მიმართულება ძალების შეუც-
ვლელად. ბლოკის გამოყენებით ჯალამბრებით სარგებლობისას, 73-ე
ა და 73-ე დ ნახ.-ზე ნაჩვენები სქემის მიხედვით, უზრუნველყოფი-
ლია ჯალამბრის დოლზე შექმნილი წვეითი ძალების ორგზის გაზ-
რდა. როცა ჯალამბრის გვარტი დატვირთულია, აკრძალულია ჯალამ-

ბარზე გვარლის დოღზე დაწყობის შესწორება, აგრეთვე დაჯობულა გვარლის ახლოს ყოფნა. შრომის დაცვის ამ მოთხოვნის დარღვევაში შეიძლება გამოიწვიოს სხეულის მძიმე დაზიანება.

ჯალაპბრით აღჭურვილი ავტომობილის მოძრაობისას, მძღოლმა წინასწარ უნდა მიიღოს გვარლის თავისით გაშლის საწინააღმდეგო ზომები.

დავალბა 74. I (1), II (2), III (4), IV (1).

დავალბა 75. I (4), II (4), III (2), IV (4).

მძღოლის მოქმედება ავარიის შემთხვევაში მიმართული უნდა იყოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მძიმე შედეგების შესამსუბუქებლად.

უმეტეს შემთხვევაში სახიფათო და ავარიული მდგომარეობა წარმოიშობა მოძრაობის მონაწილეთა: მძღოლების, ქვეითად მოსიარულეთა და მგზავრების არასწორი მოქმედების შედეგად. ზოგ შემთხვევაში სახიფათო და ავარიული სიტუაცია წარმოიშობა სავალდარწილის არადამაკმაყოფილებელი მდგომარეობის გამო, ამინდის დაზიანებისა და სხვა ფაქტორების გამო, როცა სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობა არ შეესაბამება გზაზე მოძრაობის წესების მოთხოვნებს.

სახიფათო და ავარიული სიტუაციის თავიდან აცილებაში მთავარია მძღოლი. უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად მძღოლს უნდა შეეძლოს სიტუაციის თავის დროზე გამოცნობა, რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა.

ГАЗ-24 ავტომობილზე მუხრუქებს ჰიდრავლიკურამბრავიანო სამუშაო სამუხრუქო სისტემის შემაჯარებელი შლანგის ჰერმეტიკობის დარღვევის განმასწავლებელი ნიშანია — ძაღვების შეუსატება, რომელსაც შეიგრძნობს სამუხრუქო სისტემულზე დაჭერისას. ГАЗ-24 ავტომობილის გაყოფი სამუშალებას იძლევა თავიდან აცილოთ ავარიული სიტუაცია და არ დაეუშვათ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა.

დავალბა 76. I (4), II (2, 5), III (3), IV (1, 2), V (2).

მარცხენა საღრის გახვრეტის დამახასიათებელი ნიშანია ავტომობილის მზარდი ნაცდენი მარცხნივ. ამ შემთხვევაში დამუხრუქება რე-

კომენდებულია ძრავათი, რადგანაც სამუხრუჭო სატერფულზე და-
ჭერა აძლიერებს ცვეთას. რომ ავიცილოთ ავტომობილის გვერდნაც-
დენი. საჭიროა მაგრად დავიჭიროთ საჭის თვალი ისეთ მდგომარეო-
ბაში, რომელიც უზრუნველყოფს სწორხაზოვან მოძრაობას.

ტრავმალსაფრთხო საჭის სვეტი, უსაფრთხოების ღვედები ავტო-
მობილის პასიური უსაფრთხოების ამალღების საშუალებებია, რომ-
ლებიც მნიშვნელოვნად ამცირებს, ზოგ შემთხვევაში სავსებით გამო-
რიცხავს საგზაო შემთხვევების მძიმე შედეგს. თითოეული საშუალება
იცავს მძღოლს ტრავმისაგან, განსაზღვრული მიმართულებით დიდი
ინერციული დატვირთვის წარმოშობისას. ყველაზე მეტად ეფექტუ-
რია პასიური უსაფრთხოების სხვადასხვა საშუალების კომპლექსურად
გაპოყენება.

დავალება 77. I (1), II (2), III (1), IV (2, 3).

მოძრაობისას უმეტეს შემთხვევაში, აგრეთვე წინააღმდეგობე-
ბის შემოვლისას, მძღოლი უნდა გაჩერდეს გზის მარჯვენა მხარეს.
წინააღმდეგობების მარჯვნივ შემოვლა, განსაკუთრებით ვიწრო გზებზე,
ქმნის შემხველრი მიმართულებით მოძრავ სატრანსპორტო საშუალე-
ებზე დაჯახების საშიშროებას.

ავტომობილის გზაზე მდებარე პატარა საგნებზე დაჯახება, რომე-
ლიც არ იწვევს სალტეების ან სხვა ნაწილების დაზიანებას, როგორც
წესი. არსებით გავლენას არ ახდენს ავტომობილის მოძრაობის მდგრა-
დობაზე და არ უქმნის საფრთხეს მოძრაობის უსაფრთხოებას. ასეთი
საგნების უეცარი აღმოჩენის დროს მიმართულების მკვეთრი შეც-
ვლა ყოველთვის დაკავშირებულია მოცურების საშიშროებასთან.

გაჩერებული ქვეითად მოსიარულის გვერდით ავტომობილმა ისე
უნდა გაიაროს, რომ იგი მუდმივად იმყოფებოდეს ქვეითად მოსია-
რულის მხედველობის არეში.

ყინულზე წინა მართვად თვლებს აქვს გზის ზედაპირთან ჩაჭიდების
უმნიშვნელო ძალა. გვერდითი ძალა, რომელიც წარმოიშობა თვლე-
ბის მობრუნებისას, დამოკიდებულია შეჭიდულობის ძალაზე და საყ-
მარისი არაა ავტომობილის მოსაბრუნებლად. ამ შემთხვევაში მო-
ცურების ერთ-ერთი შესაძლებელი მიზეზია გზის განივი დაქანება.

დავალება 78. I (4), II (3), III (4), IV (2, 4, 5, 7), V (3).

არ შეიძლება დამუხრუჭება გზის მოყინულ მონაკვეთთან მალალი

სიჩქარით მიახლოებისას, რადგან ეს იწვევს ავტომობილის მოცურებას, რასაც შეიძლება მძიმე შედეგი მოჰყვეს. ამ მიზეზის გამო არ შეიძლება მკვეთრად შემობრუნება იმ მონაკვეთების შემოსასვლელად, რომლებიც დაფარულია ყინულის ფენით. ამ შემთხვევაში ყველაზე უსაფრთხოა მონაკვეთის გავლა მოძრაობის სიჩქარის შეუცვლელად.

დავალბა 70. I (3), II (2), III (1), IV (1), V (4).

მხოლოდ წინა თვლებით დამუხრუჭებისას ავტომობილ „ვოლგაზე“ — ГАЗ-24-ზე სამუხრუჭო მანძილი იზრდება 30—40%-ით გზაზე მოძრაობის წესებით დადგენილ სამუხრუჭო მანძილის ნორმალურ სიგრძესთან შედარებით.

თუ მუხრუჭდება მხოლოდ უკანა თვლები, სამუხრუჭო მანძილი გრძელდება დაახლოებით ორჯერ. ქარხანა-დამამზადებლის რეკომენდაციებით ერთ-ერთი რომელიმე სამუხრუჭო კონტურის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში სადგომისაკენ მოძრაობა დასაშვებია არა უმეტეს 40 კმ/სთ სიჩქარით. აუცილებელია ყურადღება მივაქციოთ სამუხრუჭო სითხის დონეს და შევაფასოთ მისი მარაგი მთავარ სამუხრუჭო ცილინდრში.

უკანა ზრდის მოცურებისას გადაადგილდება ავტომობილის მოხვევის ცენტრი. მოხვევის რადიუსი მცირდება, ხოლო ცენტრიდანული ძალა, აძლიერებს რა მოცურებას, იზრდება. ამიტომ მოცურების სახიფათო შედეგის აცილების ღონისძიების ეფექტურობა ბევრადაა დაპოკიდებული მძღოლის თავისდროულ მოქმედებაზე. მოცურების დაწყებისას გადაბმულობის სატერფულზე დაქერა არღვევს წამყვანი თვლების ხისტ ბმას ძრავასთან, რაც აუარესებს მდგრადობას და შეიძლება გაძლიერდეს მოცურების საშიშროება.

თემა. მძღოლის ურომის ჰიგიენის ზოგადი საპითხეზი

დავალბა 1. I (2), II (5), III (2, 3), IV (2), V (3).

ურომის ჰიგიენის პირობები უშუალოდ მოქმედებს მძღოლის ურომისუნარიანობაზე და, მაშასადამე, მოძრაობის უსაფრთხოებაზე. მაგრამ ჰიგიენის პირობებთან ერთად მოძრაობის უსაფრთხოებაზე

მოქმედებს სხვა ბევრი ფაქტორიც: სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობა. მოძრაობის სხვა მონაწილეთა ქცევა, საგზაო და მეტეოროლოგიური პირობები და ა. შ. ამიტომ ჰიგენური მოთხოვნების დაცვა ქმნის ავარიულობის შემცირების წინაპირობას. მაგრამ საესებით არ გამოირიცხავს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების საშიშროებას.

დავალება 2. I (3), II (2), III (2), IV (3).

დავალება 3. I (2), II (3), III (2), IV (2), V (2).

დავალება 4. I (1, 3, 5), II (2), III (1), IV (2), V (3).

დავალება 5. I (1), II (4), III (4), IV (3).

დავალება 6. I (4), II (3), III (3), IV (3, 5), V (2).

დავალება 7. I (1), II (2), III (2), IV (2).

დადლილობა მძღოლის მუშაობისუნარიანობის დაქვეითების შეგრძნებაა, რომელიც დამოკიდებულია დაქანცულობის ხარისხსა და ინდივიდუალურ ფსიქოფიზიოლოგიურ თავისებურებაზე. დადლილობის შეგრძნება ბევრად დამოკიდებული ემოციურ მდგომარეობაზე. ადამიანი შეიძლება არ განიცდიდეს დალლას, მაგრამ გაღიზიანებით დაიქანცოს. ეს თავისებურებები უნდა გაითვალისწინოს მძღოლმა თავისი მუშაობისუნარიანობის გათვალისწინებისას, მხედველობაში მიიღებს რა არა მარტო დაქანცულობის შეგრძნებას, არამედ მუშაობის საერთო ხანგრძლივობასა და ინტენსივობას, რომელიც იწვევს დაქანცულობას.

დავალება 8. I (1), II (4), III (2, 4, 6), IV (4), V (3).

გადაქანცულობას იწვევს შრომისა და დასვენების რეჟიმის სისტემატური დარღვევა. მას ახლავს ფუნქციონალური მდგომარეობის სერიოზული ცვლილებები და ძილის დარღვევა, დადლილობის მუდმივი შეგრძნება და მეტად გაღიზიანებულობა. გადაქანცულობისათვის დაქანცობათებელია ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციების მკვეთრად გაუარესება: ქვეითდება ყურადღება, სუსტდება მენსიერება, დუნდება რეაქცია. გადაქანცულობის შემთხვევაში მძღოლმა უნდა მიმართოს ეჭიპა და მკაცრად დაიცავს მისი მითითებანი. სატრანსპორტო საშუალებების მართვა გადაქანცულობის შემთხვევაში საესებით დაუშვებელია.

დავალება 9. I (5), II (3), III (3), IV (1).

დავალება 10. I (2, 4, 5), II (4), III (5), IV (4).

სატრანსპორტო საშუალებების მართვა ნასვამ მდგომარეობაში მოძრაობის უსაფრთხოებასა და გზაზე მოძრაობის წესების მოთხოვნათა უხეში დარღვევაა. მცირე რაოდენობით ალკოპოლიანი სასმელის (50 გ-მდე) მიღების შემთხვევაში, როგორც წესი, სიმთვრალის სუბიექტური შეგრძნება არ არის; მაგრამ მრავალრიცხოვანი გამოკვლევა უჩვენებს, რომ ალკოპოლის ამ დოზასაც კი შეუძლია გამოიწვიოს სერიოზული ცვლილებები ფსიქოფიზიოლოგიურ ფუნქციებში, რომლებიც მნიშვნელოვნად ზრდის საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მოსალოდნელობას. დროის ხანგრძლივობის გაანგარიშებისათვის, რომლის განმავლობაშიც მძღოლმა, რომელმაც მიიღო სპირტიანი სასმელი, არ უნდა მართოს ავტომობილი, შეიძლება ვისარგებლოთ ბღრ-ის ჰპეციალისტთა რეკომენდაციებით

ამ რეკომენდაციების თანახმად თითოეული 20 გ არაყი ან 300 გ ლუდი შეესაბამება ავტომობილის ტარების ერთი საათით აკრძალვას.

თემა. ადამიანის ანატომიისა და ფიზიოლოგიის მოკლე ცნობები, პირველი სამედიცინო დახმარება

დავალება 1. I (3), II (2), III (1, 4, 5), IV (4).

დავალება 2. I (2), II (5), III (6), IV (1), V (3), VI (7), VII (8), VIII (10), IX (9), X (4).

დავალება 3. I (2), II (2), III (1, 8), IV (3).

დავალება 4. I (3), II (1), III (3), IV (2, 4).

დავალება 5. I (1), II (2), III (1, 2), IV (1, 4).

დავალება 6. I (4), II (1,2), III (1), IV (3).

დავალება 7. I (3), II (1), III (3), IV (2).

დავალება 8. I (4), II (7, 5), III (5), IV (8), V (2), VI (3). VII (16), VIII (1), IX (8), X (9);

დავალება 9. I (3, 5, 6), II (1, 3, 4, 5), III (2), IV (3, 3).

I. საჭის თვალზე შუბლით დარტყმისას მძღოლმა მიიღო გულ-მკერდის ტრავმა. კვირხიტავი და ზარდაყვი დაუზიანდა ფარის მოწყო-

ბილობისაგან. დარტყმის ძალის მიხედვით შესაძლებელია სხვა დაზიანებებიც, მაგრამ უფრო ხშირად ესენია. III. თავი მაინც რჩება ადგილზე ტანის წინ მკვეთრი მოძრაობისას. IV. შოკი და მძაფრი სისხლის დაკარგვა ხშირად თან ახლავს ერთმანეთს. სახიფათო სიმპტომები გამოწვეულია არტერიული წნევის მკვეთრი დაცემით და თავის ტვინში სისხლის უკმარისობით.

დავალეზა 10. I (4), II (1), III (1, 3), IV (1, 2, 3).

I. სახიფათო მდგომარეობა შეიძლება გამოწვეული იყოს არც თუ ისე ძალიან მძიმე თავის ტვინის ტრავმით ან იყოს შოკის პირველი ფაზის ფორმით. ერთიც და მეორეც საჭიროებს მკურნალობას. II. სანგრძობილი სისხლდენა საფრთხეს უქმნის დაშავებულის სიცოცხლეს. III. სარკის შეორთქვლა სუნთქვის ნიშანია, თუნდაც უმნიშვნელოდ. IV. სისხლის მიმოქცევის და სუნთქვის შეჩერება 5—10 წთ-ზე მეტხანს იწვევს შეუქცევად ცვლილებებს ორგანიზმის ქსოვილებში, პირველ ყოვლისა კი — თავის ტვინის ქსოვილებში; დგება ბიოლოგიური სიკვდილი და ყოველგვარი გამაცოცხლებელი ზომების მიღება უაზრობაა.

დავალეზა 11. I (3, 5), II (1), III (1), IV (2).

I. პირველ შემთხვევაში დაზიანებულია ერთი ან მეტი მცირე კალიბრის ვენა, მეორეში — დიდი დიამეტრის ვენა.

დავალეზა 12. I (2, 3), II (3), III (1), IV (3).

I. ამ ვადის შემდეგ შეიძლება დადგეს კიდურების კვდომა. გაციების პირობებში კვდომა დგება მოგვიანებით. II. ჩალიჩის მოხსნის დროს კრილობიდან სისხლდენა მოწმობს სისხლის მიმოქცევის აღდგენას კიდურებში. რამდენიმე წუთის განმავლობაში არტერიას დავაჭიროთ თითი დაზიანებული ადგილის ზემოთ სისხლის დენის შესაჩერებლად, შემდეგ დავადოთ ჩალიჩი. III. ჩალიჩით სისხლდენის საიმედო შეჩერება შესაძლებელია მხოლოდ კიდურებში სისხლის მიმოქცევის შეწყვეტისას. თუ პულსი განისაზღვრება ჩალიჩის დონის ქვემოთ, გადაჭერილი აღმოჩნდება მხოლოდ ვენა. სისხლში მოდენა არის, უკუდენა არ არის. კრილობიდან სისხლდენა კვლავ

დაიწყება. IV. ამ შემთხვევაში კიდურების მცირე ნაწილი განიცდის სისხლის მიმოქცევის დარღვევას.

დავალება 13. I (1), II (3), III (3), IV (2).

I. მაგალითად, მარჯვნივ დაზიანებისას ჩალიჩი მიმართულია კისრის მარჯვენა მხრიდან მარცხენა კუნთისქვეშა მხარეს.

კისრის ორგანოებს ამ დროს არ უნდა გადაუქირონ.

II. უპირველესი ამოცანაა სისხლდენის შეჩერება. რამდენადაც სალტეები უშლის ჭრილობის დაჰუშავენას, მას ადებენ შეხვევის შემდეგ. IV. მიწაში შეიძლება იყოს ტეტანუსისა და აირული განგრენის გამომწვევენი. ეს დაავადებები სასიკვდილოა, ამიტომ შესაძლებლობისდა მიხედვით დროზე უნდა მივიღოთ ღონისძიებები.

დავალება 14. I (2), II (3), III (4), IV (3).

II. ყინულის გამოყენება ამცირებს ნებისმიერი ტრამვით გამოწვეულ შეშუპებას. III. კიდურებზე მოქერისას წარმოიშობა ქსოვილების მნიშვნელოვანი დაშლა. ქსოვილების დაშლის პროდუქტების სისხლით ორგანიზმში გატანის თავიდან ასაცილებლად ადებენ ჩალიჩს.

დავალება 15. I (1, 2, 3), II (3), III (4), IV (3).

I. სალტეების მოკერამ კანზე შეიძლება გამოიწვიოს დამატებითი ტრავმა, ამიტომ სალტეების ქვეშ უდებენ ქსოვილს, ტანსაცმელს, ბამბას და ა. შ. II. მოტეხილი ძვლის ჩასმა დაუშვებელია, ვინაიდან ამ დროს ჭრილობაში შეიძლება მოხვდეს ინფექცია. III. ნაღრძობის ჩაგდების ყველა ცდა ეჭიმის გარეშე ჩვეულებრივ იწვევს დამატებით ტრავმას. IV. გონების მოკლე დროით დაკარგვა ნიშანია ტვინის შერყევის, რომელსაც აუცილებლად თან სდევს ღებინება. ამიტომ დაშავებული უნდა დაეაწვინოთ გვერდზე. სპეციალიზებული სამედიცინო დაწესებულებების გარეშე მოტეხილი ქვედა ყბის ფიქსაციის ერთ-ერთი ხერხია — მივაკრათ იგი ზედა ყბას. ეს სახვევი ადვილად შეიძლება მოეხსნათ ან მოეშუვათ ღებინების დროს.

დავალება 16. I (8), II (1), III (3), IV (2).

III. ასეთი მდგომარეობა ყველაზე მეტად განტვირთავს ხერხე-

მალს და ტანის კუნთებს, რაც მსიჯვესელოვანია ხერხემლის მოტეხილობისას.

დავალება 17. I (3), II (2), III (3), IV (2).

II. დაშავებულს მიერალ მდგომარეობაში ყოფნის დროსაც კი აუცილებელია ტრავმაზე ექვის მიტანა. III. არის თავის ქალასა და ტვინის ტრავმის სიმპტომები სუნთქვის და გულის მოქმედების დარღვევის გარეშეც. IV. უცხო სხეულის ამოღებამ კრილობიდან შეიძლება გამოიწვიოს ძლიერი სისხლდენა, რომლის შეჩერება ძნელია.

დავალება 18. I (1, 3), II (3), III (2, 3), IV (3).

I. ნახევრადმჭდარი მდგომარეობა აადვილებს სუნთქვას, რადგანაც დიაფრაგმა არ აწევა მუცლის ღრუს ორგანოებს. გულმკერდის სახვევი რამდენადმე ამცირებს გატეხილი ნეკნის მოძრაობას, რაც ამცირებს ტკივილს, აადვილებს სუნთქვას. IV. კრილობის დროს ყოველგვარი მანიპულაცია მუცლის ღრუს ორგანოებში ძალიან მტკივნეულია. ნაწლავის კრილობაში ჩაგდება იწვევს მუცლის ღრუს პერიტონიტს, ეს კი მძიმე გართულებაა, რაც არაიშვიათად სასიკვდილოა.

დავალება 19. I (5), II (3, 4), III (2), IV (1, 6).

დავალება 20. I (3, 4), II (3), III (4, 5), IV (3).

I. ცეცხლსაქრობმა ნაკადმა შეიძლება გამოიწვიოს დამატებითი ტრავმა და დაშავებულის მოწამვლა. უნდა შეწყდეს ჰაერის ცეცხლთან მიშვება. ცეცხლმოდებული ტანისამოსიც ასევე უნდა ჩაქრეს წყლით.

II. დიდი დამწვარი ზედაპირი არ უნდა მოვბანოთ და არ დავაშუაოთ მედიკამენტებით, რადგანაც ეს შეიძლება გახდეს მტკივნეული შოკის განვითარების დამატებითი მიზეზი. დაშავებულს შეუდედდება სისხლი. ის კარგავს სინოტივეს და სითბოს დამწვარ ადგილას.

III. ა. გოლომიდოვის მკურნალობის მეთოდი გულისხმობს თბოიზოლაციურ სახვევის დადებას კიდურებზე მგრძნობიარობის სრულ

აღდგენამდე, ფეხის ან ხელის თითებში სითბოს შეგრძნებამდე. ამიტომ სითბო დაზიანებულ ქსოვილებს მიეწოდება შიგნიდან სისხლის ნაკადით.

დავალემა 21. I (3), II (2), III (4), IV (3).

I. ასეთი მოქმედება უფრო გამართლებულია, რადგან დაზარალებულს შეიძლება ჰქონდეს, მაგალითად, ხერხემლის ტრავმა და გამობრუნებამ შეიძლება გამოიწვიოს დამატებითი ტრავმა.

II. დაზარალებულის მუცელზე წოლის მდგომარეობაში გულმკერდზე მოჭერა აუცილებელია სასუნთქი გზების წყლისაგან გასანთავისუფლებლად.

III. რამდენადაც დაშავებული თვითონ სუნთქავს, ხელოვნური ვენტილაცია საჭირო არაა. გულმკერდში შემღწევი ჰრილობა სასიკვდილოა, ამიტომ კვალიფიციური სამედიცინო დახმარება საჭიროა თავის დროზე.

IV. უცხო საგნის ჰრილობიდან ამოღებამ შეიძლება გამოიწვიოს ძლიერი სისხლდენა, თუ დაზიანებულია სისხლძარღვი. თუ მოტეხილობა არაა, სალტეების დაღება საჭირო არ არის.

დავალემა 22. I (4), II (3), III (2, 3, 4, 5), IV (8).

დავალემა 23. I (8), II (3), III (2, 3, 4).

დავალემა 24. I (1), II (1, 2, 3, 4), III (2, 4), IV (8).

III. ავადმყოფის ზურგზე დაწვენამ შეიძლება გამოიწვიოს სისხლის ჩადინება სუნთქვის ორგანოებში. დატამპონვა გამოიყენება იმ შემთხვევაში, თუ ვერ შევაჩერეთ სისხლდენა, როგორც აღწერილია მე-3 პუნქტში.

წინასიტყვაობა	3
თ ე მ ა. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება, ავარია, მისი მიზეზები და თავიდან აცილება	7
თ ე მ ა. ავტომობილის მოძრაობის თეორიის ძირითადი ელემენტები	16
თ ე მ ა. ავტომობილის ტარების ფსიქოფიზიოლოგიური საფუძვლები	30
თ ე მ ა. ავტომობილის უსაფრთხო ტარების ძირითადი ტექნიკური ხერხები	65
თ ე მ ა. მოძრაობის პირობები. უმარტივესი პირობებში სარგებლობის წესები და ვირვებები საავტომობილო გზებზე. გზებით სარგებლობის წესები	81
თ ე მ ა. ავტომობილის ტარების თავისებურებანი რთულ პირობებში	93
თ ე მ ა. მძღოლის შრომის ჰიგიენის ზოგადი საკითხები	159
თ ე მ ა. მოკლე ცნობები ადამიანის ანატომიისა და ფიზიოლოგიის შესახებ. პირველი სამედიცინო დახმარება	169
პასუხები და ახსნები	185
თ ე მ ა. საავტომობილო ტრანსპორტის განვითარება. ავარიულობა, მისი მიზეზები და აცილება	185
თ ე მ ა. ავტომობილის მოძრაობის თეორიის ძირითადი ელემენტები	188
თ ე მ ა. ავტომობილის ტარების ფსიქოფიზიოლოგიური საფუძვლები	198
თ ე მ ა. ავტომობილის უსაფრთხო ტარების ძირითადი ტექნიკური ხერხები	209
თ ე მ ა. მოძრაობის პირობები. უმარტივესი პირობებში სარგებლობის წესები და ვირვებები გზებზე, გზებით სარგებლობის წესები	227
თ ე მ ა. რთულ პირობებში ავტომობილის ტარების თავისებურებანი	225
თ ე მ ა. მძღოლის შრომის ჰიგიენის ზოგადი საკითხები	253
თ ე მ ა. ადამიანის ანატომიისა და ფიზიოლოგიის მოკლე ცნობები. პირველი სამედიცინო დახმარება	255

Аркадий Вульфович Лившиц. Сборник задач и упражнений по основам безопасности дорожного движения. (На грузинском языке)

მთარგმნელი ლ. მუშეკუდიანი
 გამომცემლობის რედაქტორი ი. ბურკულაძე, მხატვრული რედაქტორი ვლ. სულთანიშვილი, ტექნიკური მ. ამირანაშვილი. კორექტორი ლ. შვანჯიარაძე

ИБ № 2768

გადაეცა ასაწყობად 11.06.87. ხელმოწერილია დასაბეჭდად 16.12.87. ქალაქის ზომა 60x84/8, საბეჭდი ქალაქი № 1, გარნიტურა ვენა, ბეჭდვა მაღალი, ნაბეჭდი თაბახი 16,25, პირ. ნაბეჭდი თაბახი 15,11. პირ. სალ.-გატარება 15,23 სა' აღრიცხ.-საგამომც. თაბახი 12,83, ტირაჟი 3.000, შეკვ. № 6891. ფასი 30 კ'

გამომცემლობა „განათლება“, თბილისი, ორჯონიკიძის ქ. № 50. ღ.
 Издательство «Ганатლება», Тбилиси, ул. Орджоникидзе, № 50
 1987

საქართველოს სსრ გამომცემლობათა, პოლიგრაფიისა და წიგნის ვაჭრობის თბილ-სახელმწიფო კომიტეტის ქუთაისის პოლიგრაფიული საწარმოო გასრკოლ ქ. ქუთაისი, ი. ჯავახიძის პროსპექტი, 33
 Кутаисское полиграфическое производственное объединение Госушного комитета по делам издательств, полиграфии и книжной Грузинской ССР. г. Кутаиси, пр. И. Чавчавадзе, 33,