

Գիրքը լուսապատճենահանվել է
"Համահայկական Էլ. Գրադարան"

կայքի՝ www.freebooks.do.am

կողմից և ներկայացվում է իր
այցելուների ուշադրությանը:

The book created by "PanArmenian E. Library"



Գիրքը կարող է
օգտագործվել միայն ընթերցանության համար...

For more info: www.freebooks.do.am

ՂԱԻՔ ԱՌԻՅԱԿՈՍ ԿԱՐՈՂ ԵՔ ՁՅԻ ՆՈՐԿՈՒՄԸՆ ՈՒՆԵԱԼ, ՀԱՅԱՍՏԱՌ
ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՏԱՐԱԾՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ ԵՎ ԻՆՏԵՐՆ
ՀՈՒՄԱՆՈՍՏՆԵՐԱԶՄԵՆԷԷ ԳՐՔԵՐ:

ԹԿՈՅՔՆ ԳՐՔԵՐԻ ՄՏԵՂԾՄԱՆ ՄԱՆՐԱՍՏԱՆԵՐԸ ԿԱՐՈՂ ԵՔ
ԻՄԱՆԱԼ "ՀԱՄԱՀՈՅՈՒՄԱԿԱՆ ԷԼԵԿՏՐՈՆԱՅՔԻ ԳՐԱԿՈՐՄԱՆ" ԿՈՅՔԻՆ՝

www.freebooks.am

ԸՆԴՈՂՆԱԿԱԼ ԵՒՔ, ՈՐ ՕԳՏՎՈՒՄ ԵՔ ՄԵՂ ԿՈՅՔԻՆ:
ՑԱՆՎԱԿՈՒՄ ԵՒՔ ՀԱՃԵՐԻ ԸՆԹԵՐՑԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ:



ԳՐՔԻՔ ՄԵՁ՝ freebooks@rambler.ru

Վ. Ն. ԻՎԱՆՈՎ



ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԱՎՏՈՄԵԲԵՆԱ
ՎԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Վ.Ն. ԻՎԱՆՈՎ

ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԱՎՏՈՄԵԲԵՆԱ
ՎԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ



«ՀԱՅԱՍՏԱՆ» ՀՐԱՏԱՐԱԿՉՈՒԹՅՈՒՆ
ԵՐԵՎԱՆ 1981

Դուսերեհից թարգմանեց
Պ. Ս. ՄԱՐԳԱՐՅԱՆԸ

Իվանով Վ. Ն.

Ի 855 Գիտությունն ավտոմեքենա վարելու մասին: (Ռուս. թարգմ. Պ. Ս. Մարգարյանը). Եր., «Հայաստան», 1981, էջ 328, նկ.:

Գրքում լայնորեն լուսարանված են մեքենայի անվտանգ երթևեկության խնդիրները: Տեղեկություններ կան ճանապարհային պայմանների և վարորդի հոգեբանական աշխատանքի մասին, մանրամասնորեն լուսարանված է տարրեր կլիմայական և ճանապարհային պայմաններում ավտոմեքենա վարելու տեխնիկան, տրված են ճանապարհատրանսպորտային հնարավոր պատահարներից նախազգուշանալու հանձնարարականներ: Մեծ ուշադրություն է դարձված արգելակման, շրջադարձի, վազանցի, երթևեկության տեխնիկային ինչպես կարգավորվող, այնպես էլ չկարգավորվող խաչմերուկներում: Տրված է ավտոմեքենան վարելու ժամանակ վարորդների կողմից թույլ տրված բնորոշ սխալների վերլուծությունը:

Գիրքը նախատեսված է ինչպես սկսնակ, այնպես էլ փորձառու վարորդների համար:

3603030000
Ի 701 01 81 111—81

ԳՄԴ 39.33 + 39.808
6Տ2.1 + 6Տ3

Ը Ն Թ Ե Ր Ց Ո Ղ Ի Ն

Նախքան այսօրվա սկսնակ վարորդները իրենց լիիրավ կերպով մայրուղիներ նվաճողների փառավոր կոհորտային կղասեն, կանցնի ժամանակ և կյուրացվեն հազարավոր կիլոմետր ճանապարհներ: Այդ գրավիչ, բայց դժվար գործում փորձ ձեռք բերելը հեշտ չէ և ոչ էլ անվտանգ: Այս գրքի նպատակն է՝ օգնել վարորդներին հոգևոր և ֆիզիկական ուժի նվազագույն ծախսումով ձեռք բերել այդպիսի փորձ, հուշել բարդ իրադրություններից դուրս գալու ուղիներ:

ԱՅՍ ԳԻՐՔԸ Ո՞ՒՄ ՀԱՄԱՐ Է ՆԱԽԱՏԵՍՎԱԾ: Նրանց համար, ովքեր արդեն ի վիճակի են մոտենալ ավտոմեքենային և կառավարման վահանի վրա գտնվող փայլուն «իրերի» շարքում փնտրել վառոցքի բանալու համար նախատեսված անցքը, բայց դեռևս վերջնականապես չեն տիրապետել վարման հնարքներին: Նրանց համար, ովքեր ազատ շարժումներ են կատարում կառավարման լծակներով և վստահ պատեցնում «ավտոդեկը»: Նրանց համար, ովքեր վաղուց վարում են ավտոմեքենան, բայց դեռևս չեն հասկացել վարման նրբութունները և միշտ ինչ-որ խորհրդավոր անախորժութունների են հանդիպում: Նրանց համար, ովքեր ավտոմեքենա լավ են վարում, բայց կուզենային ավելի լավ վարել:

ԵՐԲ ԿԱՐԴԱԼ ԱՅՍ ԳԻՐՔԸ: Կարելի է կարգալ առավոտյան, ցերեկը, երեկոյան և նույնիսկ գիշերը: Կարելի է կարգալ ձմռանը, գարնանը և մինչև անգամ ամռանը (եթե ավտոմեքենա չունեք): Բայց, հավանաբար, տեքստը յուրացնելու ամենալավ, ամենահարմար ժամանակը ճանապարհային պատահարից հետո ձեր և ավտոմեքենայի վնասվածքները բուժելու ժամանակաշրջանն է: Մի մտածեք, որ եթե դուք

վնասել եք ձեր ավտոմեքենան և ինքներդ էլ նոր եք դուրս գրվել հիվանդանոցից, ապա այդ գիրքը կարդալը արդեն ուշ է: Ընդհակառակը, այն ձեզ կօգնի խուսափել ավելի ծանր պատահարներից:

ԱՅՍ ԳԻՐՔԸ Ո՞ՒՄ ԿԱՐՈՂ է ՕԳՆԵԼ: Եվ սկսնակներին և պրոֆեսիոնալներին, այն պայմանով, որ նրանք քննադատորեն գնահատեն ճանապարհում իրենց գործողությունները, սովորեն միմյանցից, այսինքն գիրքը կօգնի այն ավտովարորդներին, ովքեր վարելը համարում են գիտություն: Այս գիրքը հատկապես օգտակար կլինի նրանց համար, ովքեր առանց շտապելու ամեն օր ավտոմեքենան անվտանգ վարելու փորձ են կուտակում, իրենց օրինակով ցույց տալիս, որ կարող են ամբողջ կյանքն անցկացնել ավտոմեքենայի ղեկի մոտ, և ոչ միայն վթարի շենթարկվել, այլ շատեղծել ոչ մի վթարային իրադրություն:

ՍԱ ԴԱՍԱԳԻՐՔ Է, ԹԵ ՈՉ: Ավելի շուտ ոչ, քան այո: Այս գիրքը նախատեսված է վարորդական դասագրքերին և «ճանապարհային երթևեկության կանոններին» լավատեղյակ մարդկանց համար: Մեր խորհուրդները որոնց դուք կծանոթանաք, մի ընդունեք որպես բոլոր դեպքերի համար ամփոփոխ, ինչ-որ օրենք, երթևեկության ինչ-որ օրենսգրքի նման բան: Ոչ, այն դոգմա չէ, այլ ավտոմեքենայի ստեղծագործական վարման ձեռնարկ: Չէ՞ որ նույնիսկ նույն հնարքը միևնույն ավտոմեքենայի վրա կարող է ունենալ տարբեր հետեւանքներ, կախված այն բանից, թե ավտոմեքենան արդյոք ընթանում է դատարկ թե՞ լրիվ ծանրաբեռնված, բեռը բարձր է թե՞ ցածր, ճանապարհը շոր է թե՞ թաց և այլն և այլն:

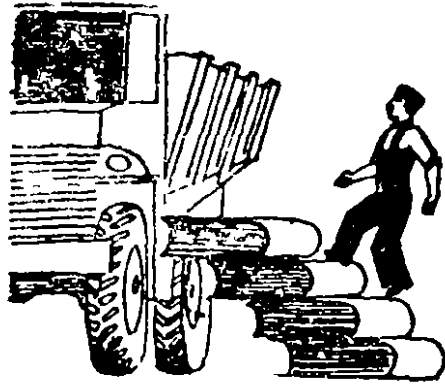
Ինչ՞Ո՞Ւ է ԳԻՐՔԸ ԱՅՍՊԵՍ ԿՈՉՎՈՒՄ: Շատերը վերնագրում տեսնելով «գիտություն» բառը, գիրքը կարող են պատկերացնել բազմաթիվ բանաձևերով և ոչ թե վարորդներին տրվող կոնկրետ խորհուրդներով: Հուսով ենք, որ կարդալով այս գիրքը, նրանք չեն գտնի այն «վտանգները», որոնք նրանց սպառնում են վերնագրում:

Գիրքը, այնուամենայնիվ, ինչո՞ւ է կոչվում «Գիտություն ավտոմեքենա վարելու մասին»: «Գիտություն» բառը շատ լայն իմաստ ունի: Գոյություն ունի նաև այնպիսի հասկացություն, ինչպիսին է «կյանքի գիտություն»: Իզուր չէ, որ

բաղմափորձ մարդկանց մասին ասում են. «նա կյանքի մեծ
դպրոց է անցել»:

Այսպիսով, այս վերնագրում «գիտութուն» բառը՝ «կյան-
քի փորձ» հասկացության հոմանիշն է: Հատկապես թայդ տե-
սանկյունից էլ խնդրում ենք դիտել ձեր ուշադրությանը ներ-
կայացվող այս համեստ աշխատանքը:

Նախքան ավարտելը բերենք մի միտք, որը ժամանակին
արդեն ասել ենք անվտանգ վարմանը նվիրված մի լայն գրք-
քում, բայց որը այն ժամանակվանից ամենևին էլ չի կորց-
րել իր հրատապությունը: Իհարկե, վարորդն ակաճորդ չէ,
բայց ղեկի մոտ նա՛ նույնպես իրավունք չունի սխալվելու:
Սթե այս գիրքը օգնի ձեզ խուսափելու թեկուզ մի քանի ճա-
նապարհային աղետներից, ապա հեղինակը իր խնդիրը կա-
տարած կհամարի:



ՓՈՐՁԵ ԱՎՏՈՄԵԲԵՆԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳ ՎԱՐԵԼՈՒ ՀԻՄՔԵ Է

Գ Լ Ո Ւ Խ 1

ԵՐԲ ԴԺՎԱՐ ԿԱՅՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ Է ԴԵՆՈՒՄ ԱՎՏՈՄԵԲԵՆԱՆ

ՀԱՄԱՌՈՏ ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԱՎՏՈՄԵԲԵՆԱՅԻ ՀՈՒՍԱԼԻՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

Այս գլխում պատմվում է ավտոմեքենայի հուսալիությունը և վթարի ու ճանապարհային աղետների միջև եղած տարբերության մասին:

Վթարը ավտոմեքենայի ճանապարհի կամ մարդու հանկարծակի հրաժարումն է իր դերը կատարելուց: Օրինակ, ավտոմեքենայի վթարը անհվի կեռակալի և կարդանային լիսեռի կտրվելն է, արգելակների սեպումը և նման այլ խանգարումներ: Ճանապարհի վթարը՝ բանուկ մասի փորվածքն է, որը ցույց չի տրված նշաններով, մարդու «վթարը»՝ ցավի նույնն է, քունը, ալկոհոլի լազրեցությունը, որոնք վարորդին ղրկում են ավտոմեքենան վարելու հնարավորությունից:

Սակայն ժամանակակից ավտոմեքենաների, ինչպես նաև ճանապարհների վթարները բավականին հազվադեպ են հանդիպում և ավելի հազվադեպ են նրանք հանգեցնում ճանապարհային աղետների, իսկ ահա մարդկանց «վթարի» համարյա 100% -ը հանգեցնում են ճանապարհային պատահարի:

ԿՑԱՆՔԻ ԴԱՍԵՐԸ

Հնում ասում էին. «Ամեն ինչ աստժո ձեռքում է»: «Ամեն ինչ մարդու ձեռքում է», հաստատում ենք մենք, նկատի ունենալով ցանկացած, այդ թվում վթարային և վտանգավոր իրա-

դրություններում ավտոմեքենա վարելը: Հավանաբար դուք մեկ անգամ չէ, որ տեսել եք, թե վարորդները ինչպես շրջան կազմած պատմում են ճանապարհին իրենց հետ պատահած տարբեր դեպքերի մասին: Այստեղ կարելի է լսել բազմաթիվ հետաքրքիր դեպքեր, որոնց շես հանդիպի ոչ մի գրքում: Մենք էլ փորձենք պատմել մի քանի այդպիսի դեպքեր և միասին վերլուծենք, թե ինչ կարելի է անել վտանգավոր իրադրությունից պատվով և նվազագույն կորուստներով դուրս գալու համար:

Անիվը պոկվել է: Մարդատար ավտոմեքենան 60 կմ/ժամից փոքր ինչ ավելի արագությամբ անցավ ժամանակակից մեծ կամրջով: Վարորդը վայրէջքի ընթացքում մի փոքր արգելակեց և օ՛, հրաշք՝ ավտոմեքենայի տակից դուրս գլորվեց իսկական մի անիվ և սլացավ առաջ: Վարորդն ավտոմեքենայում նստած ուղևորներից պակաս զարմացած չէ: Բայց զարմանքն արագ փոխվում է տազնապի, որովհետև բոլորը հասկացան, որ առջևում իրենց ավտոմեքենայի անիվն է գլորվում: Ո՞րը. առջևի՞նը, թե՞ հտևի՞նը, ձա՞խը, թե՞ աջը: Այդ բոլորը տևում է 3—4 վրկ. այսինքն՝ դա այն ժամանակն է, որի ընթացքում ուղղվում է կախոցի զտպանակը, թեքվում է թափքը և լսվում հարվածը (կարծես դիպչում են աղյուսի կամ եզրազարդի) և աջ ու ձախ կայծեր տարածելով ասֆալտ-բետոնե ծածկույթի վրայով տանում է ավտոմեքենան երեք անիվի և մեկ արգելակային թմբուկի վրա: (Ինչպես պարզվեց հետագայում, մեխանիկի անփութության պատճառով անիվը դուրս էր թռել, որը լավ չէր ձգել սկավառակի ամրացման պնդողակները):

Կարելի է հանդիմանել վարորդին, որն ավտոմեքենայի շարժման ընթացքում չի զգացել, թե ինչպես է անիվը «օրորվել»: Սակայն նա եղել է երիտասարդ և անփորձ: Բայց և փորձված վարորդն էլ կարող է շնկատել այդ, քանի որ 60—80 կմ/ժամ արագության դեպքում գործնականորեն հնարավոր չէ հայտնաբերել այնպիսի անսարքինություն, ինչպիսին է անիվի վատ ամրացումը: Այն ոչնչով ի հայտ չի գալիս: Միայն 50 կմ/ժամ արագության դեպքում ավտոմեքենայի առջևի մասում լսվում է անկանոն թխկթխկոց, որը հաճախ ուժեղանում է դեկորատիվ կափարիչի զնգզնգոցից: Եթե արագու-

Թյունը 80 կմ/ժամից ավելի է, ապա նրա նվազագույն փոփոխությունից շրխկոց է լսվում, իսկ ղեկանիվում զգացվում են կտրուկ, բայց թույլ հարվածներ, ինչպես շհավասարակը-շրուված դողերի դեպքում: Առավել բացահայտ այն հայտնե-վում է շարժման ուղղությունը փոփոխելիս:

Պատահում է, որ անիվը պոկվում է արգելակային թըմ-բուկի հետ միասին՝ սոնու պնդողակի հետ պտտվելու պատ-ճառով: Այդ դեպքում հատկապես ղեկով մանևրելիս, անի-վը դուրս է սահում առանցքակալից: Ավելի վատ, երբ կո-տրրվում է անիվի շուռ տալու դարձակը և անիվը վերջինիս մնացորդների հետ միասին շարժվում է արագությունը կորց-րած ավտոմեքենայից ավելի արագ: Երբեմն պոկվում է ետե-վի անիվը: Դրա հետևանքը նույնպես բավականին տհաճ է: Այս դեպքում ամենից շատ տուժում է ավտոմեքենան. ետևի անիվը պոկվելիս կտրվում է ձայնամարիշի խողովակը, ճմլվում է վառելիքի բաքը և այլն:

Վարորդը ինչպե՞ս պետք է պահի իրեն կրիտիկական իրադրությունում, երբ պոկվել է ետևի անիվը: Նա պետք է մնացած միակ ղեկավարվող անիվի օգնությամբ աշխատի, որպեսզի մեքենան շուռ չգա: Դրա համար անհրաժեշտ է եր-բեմն «կաղացող» ավտոմեքենայի նկատմամբ ներողամիտ լինել, թույլ տալ նրան փնալու իր ցանկացած ուղղությամբ: Բայց այս դեպքում շանացեք, այնուամենայնիվ, ավտոմեքե-նան պահել շարժման գոտու վրա: Արգելակել կարելի է, բայց շատ զգույշ, քանի որ եթե անիվը դուրս է թռել արգելակային թմբուկի հետ միասին և արգելակների բանվորական անիվա-յին գլանները բաց են, ապա արտահոսող հեղուկը ընկնելով մյուս անիվների տակ, կարող է շատ անախորժություններ պատճառել:

Կախոցի կոտրվելը: Արագաչափի սլաքը տատանվում էր 70 և 80 թվերի միջև: Մինչ ավտոտնակ մնացել էր 2 կմ: Ծարժիչը բզզում էր և կարծես երգում՝ «շուտով ավտոտնակ, շուտով հանգիստ»: Վարորդն առջևում, ճանապարհի վրա նը-կատեց փոքրիկ անհարթություն: Անցնելով այն, նա զգաց թափքի թեթև ցնցում դեպի աջ և հարված անիվում: Եվ հան-կարժ ավտոմեքենան սկսեց ուղղվել աջ և ղեկանիվն ինքնի-րեն պտտվեց: Վարորդը, բնականաբար, սկսում է այն պըտ-

տեցնել դեպի ձախ: Չնայած բավական դժվարութեամբ, այնուամենայնիվ դա նրան հաջողվում է և ավտոմեքենան շարունակում է մոտենալ մայթին:

Հետագայում, ինչպես պարզվում է, կոտորվել էր առջևի աջ կախոցի ներքևի լծակի սունին: Անիվը վերևի մասով թեքվել է դեպի շարժիչը և շնայած այն ձգվել է ձախ, ներքևի լծակը, կայծեր հանելով ասֆալտից և կրճտացնելով դարձել է պտրտման կենտրոն, որի շուրջը ավտոմեքենան պտտվել է դեպի աջ: Եթե վարորդը փորձված լիներ, հեշտութեամբ կարող էր գլուխ հանել նման իրադրությունից: Սակայն չհասկանալու հետևանքով առաջացած վախը նրանից խլել էր ամենագրեյտավորը՝ իրավիճակը զգաստորեն գնահատելու կարողութունը: Իսկ, եթե նա այդպիսի դեպքերի փորձ ունենար, ապա դրանում անսովոր ոչինչ չէր տեսնի, որից կարելի էր վախենալ և ընկնել խուճապի մեջ: Սա ավտոմեքենայի բանող մասի վթարներից մեկն է, որն առաջացնում է միայն շարժման հետագծի փոփոխություն:

Ամենապարզը դեկանիվն էլ ավելի ձախ շրջել և արգելակելն է: Ղեկի լայնական ձգիչները կդիմանային, իսկ ղեկանիվի վրա գործադրվող ուժը շափից մեծ չէր լինի: Իհարկե, այն սովորականից մեծ է, բայց սահմանայինից՝ հեռու: Վտանգավոր է միայն բեռնվածության սկզբնական փոփոխությունը, իսկ այնուհետև դառնում է սովորական: Այդ դեպքում անվտանգության տեխնիկայի հիմնական կանոնը նույնն է, ինչ որ անիվը պոկվելու պահին: Խիստ հետևել, որպեսզի ավտոմեքենայի «կաղ» կամ «հիվանդ» տեղը չհարվածի կոյուղու հորի կափարիչին: Դա շատ վտանգավոր է, որովհետև կարող է ավտոմեքենան շուռ գալ:

Այսպիսով, շնայած վարորդը շարունակել էր ճիգ գործադրելով ղեկանիվը պտտեցնել դեպի ձախ, այնուամենայնիվ ավտոմեքենան շարժվել է աջ: Եվ վարորդը, ըստ երևույթին, որոշել է, որ իր բոլոր ճիգերն անօգուտ են: Մանավանդ, որ մայթեզրը գտնվում էր կողքին և սյունն էլ հեռու չէր: Այս բոլորը միասին բարոյալքել են մարդուն և նա... վհատվել է: Ավտոմեքենան ազատ զգալով, պտտվել է դեպի աջ, բարձրացել մայթեզր և աջ լապտերով հարվածել սյունին: Ամբողջ աջ կողմը՝ մինչև ետևի անվաժաժկոցը, ներառյալ ուղևորի

համար նախատեսված առջևի նստարանը, ուր բարեբախտաբար ուղևոր չի եղել, ճմլվել է: Արդյունքն եղել է այն, որ վարորդը երկու ամիս պառկել է հիվանդանոցում, իսկ «Վոլգան» դուրս է եկել գործածութունից: Վարորդը դարձյալ նստել է ավտոմեքենայի ղեկին, բայց պատահարը իզուր չի անցել և այժմ բարդ պայմանների ամենափոքր նշանի դեպքում (կանգնած ավտոմեքենայի ետևից հետևողների երևալը, ինչոր տեղ ճանապարհի նեղանալը) վարորդի շունչը կտրվում է:

Ղեկային կառավարման հաղորդակում ձգիչի պոկվելը հազվագյուտ է հանդիպում, բայց շատ վտանգավոր է: Կարող է պոկվել կամ ղեկի երկայնական ձգիչը, կամ էլ լայնական ձգիչներից մեկը:

Քննենք ամենավտանգավոր դեպքը՝ երկայնական ձգիչի պոկվելը: Այն վտանգավոր է, որովհետև երկու անիվներն էլ (որոնք միացված են երկայնական ձգիչներով) ակնթարթորեն կորցնում են ղեկի հետ կապը: Այդ պատճառով, եթե զգաք, որ ղեկանիվը դարձի ժամանակ դիմադրութուն չունի, և նրա պտույտը շարժման հետագծի փոփոխության վրա չի ազդում, ապա կրիտիկական իրադրութուն է: Ճշմարիտ է, համանման դեպք կատարվում է սառույցի վրա շարժվելիս, բայց դա քիչ սարսափելի է, քան շարժվող անիվները: Եթե դրանք ղեկավարվող շինեին, բայց մնային նույն վիճակում ու ֆիկսացված, ապա վտանգը մեծ չէր լինի: Սեղմել արգելակին և վերջ: Իրոք, որոշ վարորդների շրջանում առաջին ցանկութունն է սեղմել արգելակի ոտնակը: Մի շտապեք: Չղեկավարվող անիվները մի ակնթարթ կարող են կանգնել աջ կամ ձախ սահմանային դիրքերում: Երկու դեպքում էլ տեղի է ունենում կամ ավտոմեքենայի շրջում, կամ հարված ճանապարհասպասարկու կառուցվածքներին, կամ էլ ավտոմեքենաների ընդհարում: Այդ սլատճառով է հենց, որ ղեկանիվը սկսում է շատ հեշտ պտտվել, փորձված վարորդները անմիջապես շեն արգելակում, այլ եթե արագութունը 30—40 կմ/ժամից բարձր է, թուլացնում են գազը: Եթե արագութունը ցածր է, ապա կարելի է արգելակել:

Իսկ ի՞նչ է կատարվում դրոսելավորման և ոչ թե արգելակի ոտնակին սեղմելիս: Ետևի անիվները սկսում են «ետ մնալ» առջևիներից և առաջանում է մի փոքր կայունացում:

Փորձված վարորդները նույնիսկ 30 կմ/ժամից բարձր արագության դեպքում ավելացնում են «գազը», ջանալով կտրուկ արագացնել ավտոմեքենայի ընթացքը, որը ձգտում է դուրս գալ ճանապարհից: Թափավազքի դեպքում կատարվում է ավտոմեքենայի սովորական կայունացում ուղղագծային ուղղությամբ, այնպես, ինչպես ոլորանից դուրս գալիս, երբ դիտավորյալ բաց են թողնում ղեկանիվը, որպեսզի ավտոմեքենան ինքը գնա ուղղագծով: Ավտոմեքենան հենց որ կայունացնում է իր շարժումը, անհրաժեշտ է անմիջապես արգելակել:

Փորձառու վարորդներն այդպիսի մանևր մինչև լրիվ կանգառը կատարում են մի քանի անգամ:

Անփորձ վարորդներին տրվում է հետևյալ խորհուրդը: Այդպիսի դեպքում անհրաժեշտ է արգելակել «ամուր», որպեսզի ավտոմեքենան կանգ առնի սահելով: Արգելակի ոտնակը բաց մի թողեք այնքան ժամանակ, մինչև ավտոմեքենան կանգ չի առել: Ընդ որում անիվները ոչ թե գլորվում, այլ սահում են և ավտոմեքենան գնում է սահելով, խստորեն պահպանելով սկզբնական առաջադրված ուղղությունը: Բաց մի թողեք արգելակի ոտնակը, եթե համոզված չեք, թե անիվները որ կողմն են շրջված:

Լայնակի ձգաձողերից մեկը եթե կտրվել է, ուրեմն առաջին ազդանշանը կլինի ղեկանիվի վրա ուժի ակնթարթային թուլացումը (կտրման պահին), իսկ այնուհետև տեղի է ունենում ուժի մի փոքր մեծացում, ինչպես առջևի անիվի իջած դողով ավտոմեքենա վարելիս: Երբեմն հնարավոր է, որ դա անմիջապես չնկատվի: Շարքից շարք վերադասավորվելիս, ավտոմեքենան չի ենթարկվում վարորդին, դարձը կատարվում է զգալիորեն դանդաղ, քան սովորաբար և դրա հետևանքով նրա շարժման հետագիծը բոլորովին այն չէ, ինչ դուք նկատի ունեիք: Այդպիսի դեպքում անհրաժեշտ է արգելակել որքան կարելի է սահուն: Եթե ավտոմեքենայից դուրս գալուց հետո դուք համոզվեք, որ լայնակի ձգաձողերն անվնաս և անվթար վիճակում են, փնտրեք ավտոմեքենայի նման վարքի այլ պատճառ (իջել է անվազողը, կտրվել Կլամ նստել է զսպակը, ուղևորները կամ բեռը ճիշտ չեն տեղաբաշխված):

Բեռի ճիշտ տեղավորումը: Նրանք, ովքեր հաճախ են երթևեկում, կարող են վկայել, թե ճանապարհի բանուկ մասում

ինչպիսի անսպասելի առարկաների են հանդիպում: Արկղեր, ներքնակներ, դուլլեր, բրեզենտ, ինքնաթափ ավտոմեքենաների թափքի ետևի կողեր և այլն: Դա բեռի սխալ կամ անփուլթ ամրացման հետևանք է: Բայց նույնիսկ, եթե բեռը չի կորչում, այն կարող է տեղաշարժվել և ձեզ ու շրջապատին անհանգստացնել:

Հաճախ ավտոմեքենաների հոսքում հանդիպում են մի կողմի վրա թեքված մեքենաներ, որոնցում օրինակ, կոնտեյները կամ բեռոնն սալիկը սահել են դեպի թափքի կողերից մեկը: Վատ է, երբ սահել է դեպի աջ կողմը: Անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև տեղափոխվող բեռի բնույթը: Այսպես, շրջադարձով երթևեկելիս ցիստեռնում գտնվող հեղուկը կարող է ավտոմեքենան կամ կցասայլը լրացուցիչ թեքել:

Շինարարությունում ցեմենտբետոնյա խառնուրդի կամ շինարարական շաղախի տեղափոխման համար հաճախ օգտագործում են ինքնաբեռնաթափ ավտոմեքենաներ: Եվ ահա որոշ վարորդներ, որոնք սովոր են ավազով, հողով խճաքարով բեռնված ինքնաբեռնաթափ ավտոմեքենաներով բավականին կտրուկ մանևրել, զարմանում են, երբ հեղուկ բեռնված ավտոմեքենան սովորական ճանապարհում շուռ է գալիս: Այդ տեղի է ունենում, որովհետև կենտրոնախույս ուժի ազդեցության տակ հեղուկ բեռը հեշտությամբ տեղափոխվում է թափքի արտաքին պատի կողմը և առաջացնում շուռ տվող լրացուցիչ մոմենտ: Ավտոմեքենայի թափքում, խցիկում կամ կցասայլում բեռի տեղափոխման պատճառով կարող է առաջանալ վտանգավոր իրադրություն և այդպիսի դեպքում պետք է ուշադիր լինել, հատկապես շրջադարձի ժամանակ:

Այս խորհուրդը վերաբերում է ոչ միայն բեռնատար, այլև մարդատար ավտոմեքենաներին: Փորձված վարորդը ծանր իրերը չի դնի և գեր ուղևորին չի նստեցնի ետևի ձախ մասում, քանի որ գիտի, որ բեռի և ուղևորի այդպիսի տեղավորման և ճանապարհի լայնակի թեքության առկայության դեպքում ավտոմեքենայի առջևի ձախ մասը վեր է բարձրանում և ետևի աջ մասը ուժեղ իջնում է ներքև: Ըստ որում, ավտոմեքենայի վարումը և ուղղագիծ, և թե կորագիծ տեղամասերում տարբերվում է սովորականից: Փորձված վարորդ-

ներն այդ գիտեն և բռն այնպես են տեղաբաշխում, որպեսզի դրա շնորհիվ ավտոմեքենան «հարթ» լինի:

Միայն այդ դեպքում, նույնիսկ ուղղագիծ տեղամասերում, պետք չէ ղեկանիվը ուժ գործադրելով թեքել ձախ, որպեսզի ավտոմեքենան ուղիղ գնա:

Խափանվել են արգելակները: Հայտնի են դեպքեր, երբ երկարաձիգ վայրէջքի ժամանակ խափանվել են ավտոմեքենայի արգելակները և վարորդները ելք են գտել այդպիսի անելանելի թվացող վտանգավոր իրադրությունում:

Ավտոմեքենան, որը վայրէջքի սկզբում շարժվում է 30—40 կմ/ժամ արագությամբ, կարող է 60° թեքություն ունեցող մեկ կիլոմետր տարածության վրա շարժիչից անջատած տրանսմիսիայով զարգացնել 60—70 կմ/ժամ արագություն: Եթե վայրէջքն ավելի երկար է կամ արգելակների խափանումը տեղի է ունեցել լեռնային ճանապարհին, որտեղ թեքությունը բավականին կտրուկ է, ապա արագությունն ավելի է մեծանում:

Իրոք, ավտոմեքենայի արգելակների խափանման ժամանակ ստեղծվում է բարդ իրավիճակ: Ավտոմեքենան շարժվում է ներքև, անընդհատ ավելացնելով արագությունը: Դա տհաճ է և սարսափելի: Իսկ եթե ներքևում կանգնած են այլ ավտոմեքենաներ և մարդի՞կ, կամ գետակի վրայի կամուրջը քանդված է, իսկ այդ կամրջի շրջանցումը այնպիսին է, որ նույնիսկ ցածր արագության դեպքում դժվար է անցնել թեք հողաշերտի վրայով և կամրջի կողքի ծանծաղուտով: Տվյալ պայմաններում արգելակների խափանումը համարյա միշտ հանգեցնում է աղետի: Կա՞ն, արդյոք, մեթոդներ, որոնք թույլ են տալիս խուսափել այդպիսի աղետներից կամ գոնե մեղմացնել դրանց ծանր հետևանքները: Այո՛, կան:

Եթե դա պատահել է լեռնային ճանապարհին, պետք է խնդրել ուղևորներին տեղափոխվել ավտոմեքենայի կամ ավտոբուսի մի կողմը, իսկ նրա մյուս կողմով սահուն քսվել լեռնային սանդղաձև խորշերին, ջանալով շուտ շտալ ավտոմեքենան: Եթե տեղանքը լեռնային չէ, այլ ուժեղ կտրտված է, ապա անհրաժեշտ է ցանկացած ճանապարհով (սովորաբար խրամաովի թեքությամբ, ճանապարհի ձախ կողմով կամ ճամփեղերով) հասնել հաջորդ վերելքը և երբ արագությունը

Նվազի համարյա մինչև զրո, ավտոմեքենան կանգնեցնել ճանապարհի լայնքով, որպեսզի այն ետ շփորվի, ըստ որում միացնելով ետընթաց կամ առաջին փոխանցումը: Մի մոռացեք, որ գոյություն ունի ձեռքի արգելակ: Ըստ որում պետք է ճանապարհի երկու կողմից դնել վթարային կանգառի նշանը:

Ուղղագիծ վայրէջքի դեպքում անմիջապես սկսեք փոխարկել փախանցումները և ամենաբարձրից աստիճանաբար (եթե արագությունը բարձր է) անցնել ցածրին: Երբ արագությունը բարձր չէ, պետք է առաջին փոխանցումից հետո փորձ անել կցորդիչի սեղմումով միացնել ետընթացը: Այդպես կանգնեցնելիս կցորդիչը կոտրելուց խուսափելու համար այն բաց են թողնում շատ սահուն:

Եթե խոչընդոտ չկա, և տեսանելիությունը լավ է, ապա առանց անիվային արգելակների վայրէջքի ընդհանուր կանոնը հետևյալն է. միացնել այնպիսի փոխանցում, որով կկարողանայիք շարժրանալ այդ վայրէջքը: Բայց և եղեք շատ ուշադիր: Եթե դուք միացնեք ավելի ցածր փոխանցում, քան պետք է, կարող է արագության տուփը կոտրվել: Կվերանա արգելակման վերջին հնարավորությունը:

Ինչպե՞ս հայտնել այլ վարորդների, որ ձեր ավտոմեքենայի արգելակները խափանվել են: Անհրաժեշտ է պարբերաբար սեղմել ձայնային ազդանշանի կոճակը և միացնել ու անջատել հեռավոր լույսը, կամ լուսամուտից՝ դուրս հանել ձեռքը և թափահարել վերև-ներքև: Եթե առջևից շարժվում է համընթաց ավտոմեքենա, ցանկալի է բռնատար կամ առանց ուղևորների ավտոբուս, պետք է հասնել և հտևից սահուն դիպչել նրան՝ վարորդին տալով կանգառի ազդանշան:

Թեքություններից շատ բան է կախված: Եթե դրանք համեմատաբար մեծ չեն, ապա անհրաժեշտ է ավտոմեքենայի ելքի համար գտնել այնպիսի տեղ, որտեղ ճամփեզերքից վայրէջք կատարելուց հետո խոտի, քարքարոտ գետնի և այլնի վրայով սկսվի վերելք: Դա հնարավորություն է տալիս ավտոմեքենան կանգնեցնել:

Եթե դուք, վայրէջքով շարժվելիս, հանկարծ լսել եք ավտոմեքենայի ազդանշանի ընդհատվող ձայն, տեսել եք առջևից գնացող ավտոմեքենայի լուսամուտից դուրս հանած

ձեռք, պետք է օգնել դժբախտության մեջ գտնվող ընկերոջը: Անմիջապես պետք է վազանցել վթարային ավտոմեքենային, տեղավորվել նրա առջևում և ձգտել ընտրել որքան հնարավոր է միևնույն արագությունը: Այդ դեպքում հարվածը աննշան կլինի և վնաս չի բերի ոչ ձեր, և ոչ էլ նրա ավտոմեքենային, որի արգելակները խափանվել են:

Եթե խափանվել է ձեր հտևից եկող ավտոմեքենայի արգելակները, ապա գործեք այնպես, ինչպես նշված է վերևում: Բայց արջի ծառայություն ցույց մի տվեք: Եթե մինչև վայրէջքի վերջը քիչ է մնացել, իսկ հետո ճանապարհը լրիվ ազատ է և ուրիշ ավտոմեքենաներ չկան, բացի ձերից, ապա մի շտապեք ձեր մեքենան դնել հարվածի տակ: Ավելի լավ է դուրս գալ ճամփեղերք և նրան զիջել ճանապարհը: Նա ինքը կանգ կառնի մի քանի տասնյակ մետր հետո:

Բնականաբար, անհրաժեշտ է հետևել օգնություն խնդրող վարորդին և նրա ավտոմեքենային: Եթե այն կանգ է առել հարթ տեղում, ապա պետք է մոտենալ և նրա հետ կիսել հաջող վախճանի բերկրանքը: Եթե իրադրությունն ավարտվել է ոչ բարեհաջող, անհրաժեշտ է օգնել դժբախտության մեջ ընկածին:

Ավելի վատ է, երբ ազդանշան տվող ավտոմեքենան սլանում է ձեզ ընդառաջ: Համարյա բոլոր դեպքերում միայն մնում է նրան հայացքով հետևել: Բայց երբեմն լեռնային ճանապարհներում, երբ վթարի ենթարկված ավտոմեքենայի արագությունը դեռևս մեծ չէ, նրա համար կարելի է թակարդ ստեղծել: Ձեր ավտոմեքենան կանգնեցնելով ճանապարհի առանցքի նկատմամբ անկյան տակ, դուք նրան որսում եք ձեր և լեռան միջև: Լեռը չի տուժի, իսկ մնացածը կարելի է վերանորոգել:

Պայթել է դռը: Շատ վարորդներ վախենում են, որ հանկարծակի կարող է պայթել դռը: Սակայն նրանք հաշվի չեն առնում, որ բոլոր ողբերգական դեպքերը, որոնք նրանք լսել են կամ նույնիսկ կարդացել, տեղի է ունեցել կամ շատ քարձրը արագություն ունեցող մրցարշավային, կամ հին կոնստրուկցիայի ավտոմեքենաների հետ, որոնք չեն ունեցել դեկի կառավարման ուժեղացուցիչներ և, ամենագլխավորը, դռերը բարձր ճնշման ու ավելի «փխրուն» են եղել, քան այժմ:

Փորձված վարորդի համար և՛ «պայթող» դողը, և՛ ցանկացած անիվից դողի օդի աստիճանաբար բաց թողումը սարձափելի չէ: Նա իրեն շատ լավ է զգում, երբ դողերից մեկի ճնշումը դառնում է ավելի պակաս, քան մյուսներինը, քանի որ այդ դեպքում ղեկանիվը, ճանապարհով ուղիղ շարժվելու համար սովորական դրուժյան համեմատությամբ պետք է որոշակի անկյունով պտտեցնել: Բացի այդ, նշված ուղուց ավտոմեքենայի «օրորվելը» ավելի է դժվարանում, կարծես «կաղալով» է շարժվում: Ետևի անիվների կիսախջած դողերը հետագծի փոփոխության վրա զգալիորեն պակաս են ազդում, քան առջևի անիվներինը:

Ավտոմեքենան սկսում է թեքվել դեպի ծակված դողի կողմը՝ աջ և ձախ կողմերի անիվների ճոճման դիմադրության մեծ անհավասարաչափության պատճառով: Փորձված վարորդները համարյա ինքնաբերաբար որոշում են 0,1—0,2 կգ/սմ² մեծության ճնշումների տարբերությունը և ղեկանիվի թեքման միջոցով հավասարակշռում ավտոմեքենայի շեղումը շարժման ուղղության նկատմամբ: Բայց առաջին իսկ հնարավորության դեպքում դողերում ճնշումը նորմալացնում են: Պակաս փորձված վարորդները լրիվ իջած դողերով կարող են անցնել մի քանի կիլոմետր, այն վերածելով ճիլոպի:

Ոլորածև ճանապարհներում մարդատար և հատկապես բեռնատար ավտոմեքենաների վարորդները դժվար կացության առաջ են կանգնում, երբ կիսով չափ իջած է առջևի արտաքին անիվի դողը: Անփորձ վարորդը, նույնիսկ ղեկային կառավարման ուժեղացուցիչի օգնությամբ կարող է գլուխ շահանել ծանր բեռնատար ավտոմեքենայից: Այսպիսի դեպքում ավտոմեքենայի շարժման հետագծի շառավիղը ավելի մեծ է, քան սովորաբար և այն կարող է շնորհվել շրջադարձում: Եթե վարորդը, հույսը դնելով ուժեղացուցիչի վրա, ճամփեզրից կտրուկ թեքի ավտոմեքենան, ապա կարող է տեղի ունենալ անիվների ոլորում և ավտոմեքենան շուտ կգա:

Իսկ եթե՞ դողերից օդը դուրս է գալիս ոչ թե դանդաղ, այլ միանգամից, խլացուցիչ աղմուկով, որից անցորդների սիրտը «կանգ է առնում»: Նախ չպետք է վախենալ: Գիտեք, որ այդ վիճակում ավտոմեքենան կարելի է կառավարել, իսկ անհա մի քանի վայրկյանի վախը և շփոթվածությունը կաբող է շատ

Թանկ նստել: Հենց որ լսում եք պայթող դողի ձայնը և այնուհետև զգում ղեկանիվի կտրուկ (համարյա հարվածով) մի կողմի վրա պտտվելը, դուք ամենից առաջ պետք է ձգտեք ավտոմեքենային թույլ շտալ ծածկույթով ճանապարհից դուրս գալու ճամփեզերք, քանի որ ճամփեզերքում այն վարել սովորաբար ավելի դժվար է: Սակայն ղեկանիվն անհրաժեշտ է պտտեցնել միայն այնքան, որպեսզի հավասարակշռել ավտոմեքենայի սկսվող թեքումը: Չափից ավելի մի պտտեցրեք ղեկը, այլապես ավտոմեքենան կորցնում է կառավարման հնարավորությունը, որը կարելի է պահպանել միայն զգույշ և շատ ճշգրիտ հաշվարկով:

Գրականության մեջ կարելի է հանդիպել դողերի շահագործման բազմաթիվ խորհուրդների: Ամենից առաջ պետք է ձգտել, որպեսզի բացառվի առջևի անիվների դողերի պայթումը, մշտական հետևել դրանց վիճակին: Համեմատաբար հեշտ է ստուգել առջևի անիվներում դողերի կողային մակերևույթները, դրա համար անհրաժեշտ է անիվները թեքել աջ և ձախու զննել դրանք: Չի կարելի շահագործել մաշված պահպանաշերտով և (հիմնականախաբի) կորդի երևացող թելերով, ինչպես նաև մեծ անհավասարակշռություն ունեցող դողերը, քանի որ վերջինի դեպքում անիվը պտտվելիս դողի ծանրացած տեղը ճանապարհի հետ շփվելու պահին առաջանում է շատ ուժեղ հարված, որի հետևանքով դողը կարող է պատրուվել: Այդ հարվածները զգացվում են ղեկանիվի վրա:

Դողերից մեկի պայթման դեպքում վարորդը պետք է բավականին ուժ գործադրի, որպեսզի ավտոմեքենան պահի բանուկ մասի վրա: Դրա համար անհրաժեշտ է ղեկանիվն ամուր բռնել երկու ձեռքով: Այն վարորդների համար, որոնք բավականին փորձ չունեն և այդ պահին ինչ-որ պատճառով վարում են մեկ ձեռքով (փոխադրում է փոխանցումը, միացնում է լույսը, բացում է լուսամուտը և այլն) այդ պահը կրկնակի վտանգավոր է: Դողի անսարքինության պատճառով ավտոմեքենան մի կողմ թեքելիս ձեր ուժը չի բավականացնի այն ուղղել, անկասկած, նորից երկրորդ ձեռքով չեք հասցնի բռնել ղեկանիվը և դուք չեք կարող սահուն կանգնեցնել ավտոմեքենան, որպեսզի այն դուրս չգա ճանապարհի բանուկ մասից կամ վրաերթի շենթարկի խոչընդոտները:

Այդ իրադրութիւնում հաճախ ղեկանիվը դուրս է պրծնում ձեռքից:

Թեքման ժամանակ առաջացած լայնակի ուժերը, որոնք ազդում են ավտոմեքենայի վրա, հատկապես մեծ են բարձր արագութիւնների դեպքում: Որպեսզի մնաք ճանապարհի վրա, բոլոր հանգամանքներում պետք է խուսափել արգելակումից: Եվ եթե ձեզ հաջողվել է կայունացնել ավտոմեքենայի շարժման ուղղութիւնը, ապա կարող եք սկսել այն արգելակել: Եթե դուք զգաք, որ արգելակելիս ավտոմեքենան սկսում է այս ու այն կողմ նետվել, անմիջապես դադարեցրեք արգելակումը:

Եթե դողը պայթում է հանկարծակի, ապա ավելի լավ է սեղմել կցորդիչը և ավտոմեքենայի թեքումը հավասարակշռել ղեկանիվի պտտումով՝ շարժադրելով շատ մեծ ուժ: Ավտոմեքենայի «օրորումը» աստիճանաբար կթուլանա և այն արդեն կարելի է հեշտ կանգնեցնել զգույշ արգելակելով: Ըստ որում, այդպիսի դեպքում ավելի լավ է արգելակել շարժիչով:

Չի կարելի մոռանալ նաև հանդիպակաց տրանսպորտային միջոցների հետ ճակատային ընդհարման վտանգի մասին, որ հանգեցնում է առավել ծանր հետևանքների: Դրա համար, եթե հանդիպակաց շարժումը բավականին ինտենսիվ է և դուք զգում եք, որ դողի պայթման հետևանքով չեք կարողանում ավտոմեքենան պահել շարժման նախկին հետագծում, ապա ավելի լավ է այն ուղղել ճամփեզրի կողմը: Բայց ավելի լավ է երթևեկել այնպես, որ մինչև անգամ դողերում օդի ճնշման կտրուկ իջեցման դեպքում տեղի չունենա ավտոմեքենայի թեքում և շկարգավորվող շարժում:

Հողմապակու կտրվելը, որը վարորդների պրակտիկայում հազվագյուտ երևույթ չէ, տեղի է ունենում առջևից ընթացող կամ հանդիպակաց ավտոմեքենայի անիվներից դուրս թռած քարից: Եթե հողմնապակին տրիպլեքս մակնիշի բազմաշերտ ապակուց է, ապա քարի հարվածը վտանգավոր չէ, այն չի մթազնվում: Եթե սեկուրիտ կամ ստալինիտ մակնիշի միաշերտ ապակի է, ապա հարվածից ծածկվում է ճաքերով: Փորձված վարորդները այդ դեպքում ամուլ սեղմում են ապակուն, ջանալով, որպեսզի խցիկ ներխուժած քամին աշ-

քերի մեջ բեկորներ չգցի և կանգնեցնում են ավտոմեքենան:

Կանգ առնելուց հետո անհրաժեշտ է ապակին լրիվ - հեռացնել, իսկ թափքի որմնախորշը փակել թափանցիկ թաղանթով: Եթե այդպիսի թաղանթ չկա, ապա պետք է նստաբանը ծածկել շթրջվող նյութով և շարունակել երթևեկութունը: Ըստ որում ցանկալի է վերարկուն կամ բաճկոնը ետևի կողմը դեպի առաջ հագնել: Կարելի է նաև գոգնոցի նման ինչ-որ բան պատրաստել: Այնուհետև պետք է իջնցնել հակաարևային հովհարը, եթե այն լավ է ամրացված, և ծնկները ծածկել շորով, քանի որ նրանց վրա կսկսի անձրևի կաթիլներ ընկնել: Լավ կլինի, եթե ձեր մոտ գտնվի ականջներով գլխարկ և շարֆ, որոնցով կարելի է մասնակիորեն փաթաթել դեմքի ներքին մասը, փակել բերանը և քիթը: Բազմաթիվ օրինակների հաստատում են, որ առանց առջևի ապակու ավտոմեքենայի վարումը մեծ վնաս չի պատճառում նույնիսկ ցուրտ եղանակին, եթե ճիշտ ընտրվի շարժման ուղիքը և միացվի թափքի տաքացուցիչը, որը տվյալ դեպքում կծառայի որպես մթնոլորտային սառը օդի անդրադարձիչ:

Անհրաժեշտ է սառը օդից պաշտպանել նաև ուղևորներին, որոնց պետք է տեղավորել որքան հնարավոր է ներքև, նույնիսկ ուղղակի հատակին, հատկապես եթե այդտեղ կա ջեռուցում (վառարան, անցնում է ձայնամարիչ և այլն): Երկաթի, սովորաթղթի կամ պլաստիկայի մի կտորից կարելի է պատրաստել անդրադարձիչ, որը կփոքրացնի կոտրած ապակուց ներս թափանցող օդի հոսքը:

Ինֆնակամ շարժում: Հաճախ վարորդներն իրենց ավտոմեքենաներն առանց արգելակման կանգնեցնում են սրճարանների ու խանութների մոտ, շնկատելով, որ ճանապարհն ունի երկայնական ոչ մեծ թեքություն: Ավելի վատ է, եթե շեն անջատում աշխատող շարժիչը: Շարժիչի աշխատանքն ուղեկցվում է թրթռումով, որի ազդեցության տակ ավտոմեքենան կարող է սկսել ինքնակամ շարժվել: Իսկ չէ՞ որ միայն անհրաժեշտ է քաշել ձեռքի արգելակի բռնակը և կամ ավելի լավ է (չաշխատող շարժիչի դեպքում) փոխանցման տուփի լծակը դնել առաջին կամ ետընթաց փոխանցման վիճակում, որպեսզի մի բոպեով առանց հսկողության թողնված ավտոմեքենայի հետ այդպիսի դեպք տեղի չունենա:

Ժամանակակից ավտոմեքենաների «վտանգավորությունը»: 1965—1970 թվերին թողարկած ավտոմեքենաներն ունեին մի առավելություն 40, 60, 80, 100, 120, 160 կմ/ժամ արագությունների դեպքում կառավարվում էին տարբեր ձևերով: Որքան բարձր է արագությունը, այնքան դժվար և լարված է դառնում կառավարումը և կարելի է շնայել արագաչափին: Ժամանակակից ավտոմեքենաների, օրինակ «ժիգուլիների» կառավարումը միևնույն է թե՛ 40 կմ/ժամ և թե՛ 120 կմ/ժամ արագության դեպքում: Դրանում է ժամանակակից ավտոմեքենայի կառավարման հմայքը, բայց նաև մի շարք վարորդների համար թաքնված վտանգը:

Ո՞րն է դրա էությունը: Փորձենք բացատրել: Եթե ավտոմեքենան շարժվում է 120 կմ/ժամ արագությամբ, իսկ վարորդը վարման թեթևության պատճառով նույն զգացողությունն է ունենում ինչ 20 կմ/ժամ արագության ժամանակ, ապա դա վտանգավոր է ավտոմեքենայի նկատմամբ ամենանվազագույն չափով հսկողությունը կորցնելու դեպքում: Տրվյալ դեպքում վարման հարմարավետությունը հակասության մեջ է գտնվում անվտանգության հետ: Բարձր արագության ժամանակ դյուրին վարումը ստեղծում է ցանկացած ճանապարհային իրադրությունից առանց դժվարության դուրս գալու վտանգավոր պատրանքը: Եվ, իհարկե, նման փորձանքի մեջ է գցում վարորդին:

Դա հաստատվում է այսպիսի մի հասարակ օրինակով: Ավտոմեքենան ճանապարհի հորիզոնական ուղղագիծ տեղամասով սլանում է 120 կմ/ժամ արագությամբ, իսկ վարորդը այն տպավորությունն է ստանում, թե այն շարժվում է 60 կմ/ժամ արագությամբ: Առջևում երևում է կտրուկ շրջադարձը: Եվ ահա վարորդը մանևրը սկսում է կատարել այնպես, ինչպես 60 կմ/ժամ արագության ժամանակ: Նա իջեցնում է արագությունը 20—30 կմ/ժամ-ով և սկսում է շրջադարձ կատարել: Վարորդին և ուղևորներին թվում է, թե ավտոմեքենան պարզապես սողում է, այլ ոչ թե շարժվում է 90 կմ/ժամ արագությամբ:

Բայց ի՞նչ է սա: Դեռևս կորուսության կեսը չհասած, վարորդը տեսնում է, որ ավտոմեքենան չի ներգծվում շրջադարձում: Այն դուրս է գալիս բանուկ մասից: Արագության

իջեցումը չի օգնում: Ավտոմեքենան արդեն ինքրջիայով շարժվում է դեպի ճամփեզր: Փորձելով դրուժյունը շտկել, վարորդը կտրուկ թեքում է դեկանիվը, դեռևս հույս ունենալով մնալ բանուկ մասում, բայց դրա փոխարեն կորցնում է ավտոմեքենայի շուռ գալու կանխման հնարավորությունը: Ավտոմեքենան աղմուկով թռչում է դեպի ճամփեզր և շուռ է գալիս:

Եվ նոր, և հին մականիշի ավտոմեքենաները այդպիսի իրադրությունում չեն ենթարկվում վարորդին, շնայած վարորդների վարման դյուրինությանը, հարմարավետությունը և արագության զգացողությունը տարբեր է:

Որոշ վարորդներ, դժբախտաբար, մինչև անգամ այդպիսի պատահարից հետո չեն կարողանում հասկանալ, որ կառավարման հարմարավետությունը և դյուրինությունը անվտանգության հոմանիշները չեն:

Գ Լ ու ի խ 2

ԵՐԲ ՎԱՐՈՐԴԸ ՍԵԱԼՎՈՒՄ Է

ՎԱՐՈՐԴԸ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐԻ ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

Իսկ ո՞վ է հիմնական մեղավորը: Մարդը ստեղծել է «ինքնաշարժ սայլակ», ստիպել նրան արագ տեղաշարժվելու, բայց ինքը դեռևս չի սովորել այն բացարձակապես ճիշտ դեկավարել և կանխել ճանապարհատրանսպորտային պատահարները: Վիճակագրությունը ցույց է տալիս, որ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հիմնական մեղավորը մնում է վարորդը:

Պատկերացրեք, որ դուք քյալագյոզ շեք և հարգում եք օրենքը: Առանց շտապելու դուք շարժվում եք ցանկալի վայրը և շարժիչի փաղաքշող գվվոցի տակ ակամա հիշում եք անցյալ օրվա բոլոր իրադարձությունները կամ մտովի պատկերացնում եք, թե ինչպես անցկացնեք այսօրվա երեկոն... Եվ հանկարծ ձեզնից մի քանի մետր հեռավորության վրա նկատում եք կանգ-ազդանշանի վառ-կարմիր լույսը: Արգե-

լակում: Ո՛ւշ է... Դուք ուշադրութիւն չեք դարձրել, որ ծածկույթը թաց է և արգելակման ճանապարհը, որի մասին դուք մեկ անգամ չէ, որ լսել եք, մեծացել է հենց այն մի քանի մետրով, որը չի բավականացնում հանգիստ տուն վերադառնալու համար: Անուշադրութիւնը, ճանապարհային իրադրութիւնը և ձեր ավտոմեքենայի տեխնիկական հնարավորութիւնները ճիշտ և արագ գնահատելու անկարողութեան հետևանքը ճանապարհատրանսպորտային պատահարն է:

Կարելի է բերել նման բազմաթիւ օրինակներ, յուրաքանչյուր դեպքից հետո ճանապարհատրանսպորտային պատահարների տոկոսների քանակը վերցնելով փակագծերում: Բայց դա կարևոր չէ: Մեր գլխավոր նպատակն այն է, որ վիճակագրութեան շոր տվյալները հասնեն ձեր գիտակցութեանը, որպեսզի այդ տոկոսների ետևում տեսնեն զոհեր և վնասներ, որպես յուրաքանչյուր ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետևանք:

Վիճակագրութիւն: Ոչ բոլոր վարորդներն են ծանոթ պետավտոտեսչութեան ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հաշվառման փոքր գորշ գույնի քարտերին, բայց, հավանաբար, ոչ ոք էլ չէր ցանկանա ծանոթանալ այդ թերթիկին, դրա վրա տեսնելով իր ազգանունը և բոլոր լրացված սլունակները: Այդ քարտի շատ կետեր հասկանալի և հայտնի են, բայց որքան էլ տարօրինակ է, հաճախ չեն կատարվում, որը և հանգեցնում է տխուր հետևանքների:

Տվյալ քարտերի ուսումնասիրութիւնից պարզվում է, որ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեծ մասը կատարվում է ինքնավստահութեան կամ թեթևամտութեան, շրջապատի նկատմամբ անուշադրութեան, անզգուշութեան, անբավարար փորձի, ուրիշներին շհարգելու, իր պարտականութիւնները կատարելու նկատմամբ անփույթ վերաբերմունքի և, վերջապես, «ճանապարհային երթևեկութեան կանոններին» շտիրապետելու և խախտելու հետևանքով:

Հետիոտներին հանդիպելու ամենատհաճ ժամերը 12-ից մինչև 20⁰⁰ է: Այդ ժամերին է բաժին ընկնում վիրավորների մոտ 80 %-ը և մահացածների 75 %-ը: Քաղաքից դուրս ճանապարհներին հետիոտների վրաերթի ամենամեծ քանակը ընկնում է ժամը 16-ից մինչև 19-ը և 0-ից մինչև 5-ը: Բացի

դրանից, վիճակագրությունը ցույց է տալիս, որ ճանապարհատրանսպորտային բոլոր պատահարների մոտ կեսը կատարվում է մարդատար ավտոմեքենաների, երկու անգամ պակաս բեռնատար (25), շուրջ 10՝ անգամ պակաս ավտոբուսների և 5—7 % մոտոցիկլետների հետ:

Անհրաժեշտ է խոսել նաև ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կատարման տեղի մասին: Այսպես, կարգավորվող և չկարգավորվող խաչմերուկներում հետիոտների անցումներում և հասարակական տրանսպորտի կանգառներում կատարվում է մոտավորապես 10 % պատահարներ: Դրանք առավել վտանգավոր վայրերն են և անցնելիս անհրաժեշտ է հատկապես ուշադիր լինել: Հորիզոնական ուղղագիծ տեղամասերում կատարվում է 85 %, վայրէջքներում և վերելքներում մոտ 10 %, հորիզոնական կորագծային ճանապարհներում մոտ 4 % և թեքություն ունեցող կորագծային ճանապարհներում մոտ 4 % և թեքություն ունեցող կորագիծ ճանապարհներում 1 % ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ:

Ի՞նչ նշանակություն ունի վարորդի աստիճանը: Ըստ վիճակագրության խոշոր քաղաքներում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մոտավորապես 2 %-ը կատարում են 18, 30 %-ը՝ 19-ից 25, 45 %-ը՝ 26-ից 40, 20 %-ը՝ 41-ից մինչև 60 և 3 %-ը՝ 60 բարձր տարիքի վարորդները: Ըստ որում պետք է հաշվի առնել, որ 18-ից 25 և 60-ից բարձր տարիք ունեցող վարորդները համեմատաբար քիչ են:

Վարորդները որ տարիքում են թույլ տալիս շատ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ: Ինչպես ցույց են տալիս հետազոտություններն, ամենավտանգավորը՝ 24—26 տարեկան վարորդներն են՝ իրենց ագրեսիվության, և 60—70 տարեկանները՝ իրենց պասսիվության պատճառով:

Եթե ձեր 20 տարին դեռևս չի լրացել, ապա դուք՝ երեք անգամ ավելի շատ կրնկնեք ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեջ, 2 անգամ ավելի հավանականությամբ կլինեք մահացած, 7 անգամ վիրավորված և 2,5 անգամ հաշմանդամ դարձած, քան 25-ից մինչև 32 տարեկան վարորդները: Եթե դուք 70-նն անց եք, դա նույնպես վատ է, թեև տարիքը մեծանալու հետ իջնում է ամենից առաջ այն-

պիսի դժբախտ դեպքերի հաճախականութիւնը, որոնք տեղի են ունենում ոչ թե վարելու, այլ ավտոմեքենայի տեխնիկական սպասարկման և վերանորոգման ժամանակ:

Անվտանգ երթևեկութեան համար մեծ նշանակություն ունի վարորդների մասնագիտական նախապատրաստական որակը, փորձը, գիտելիքները և հոգևոր հատկութիւնների զարգացումը, առաջին հերթին երիտասարդութեանը հատուկ պոռթկունութեան, թեթևամտութեան և ներքին մղումայնութեան փոխարինումը պատասխանատվութեան զգացումով և խոհեմութեամբ՝ ավելի հասուն տարիքում:

Աշխատանքային ստաժի ավելացման հետ միասին պակասում է պատահարների թիվը: Պատահարների մոտավորապես 70 %-ը կատարվում է այն վարորդների հետ, որոնց աշխատանքային ստաժը չի գերազանցում 3 տարուց: 10—12 տարի աշխատանքային ստաժի դեպքում վթարի են ենթարկվել ընդամենը 2 % վարորդներ, իսկ ավելի մեծ աշխատանքային ստաժի դեպքում այդ թիվը ավելի պակաս է:

Վարորդների նշանակալի մասը, որոնց տարիքն անցնում է 50-ից, թողնում են իրենց մասնագիտութիւնը: Դա բացատրվում է նրանով, որ տարեց հասակում բավականին դժվար և պատասխանատու աշխատանքը ավտոմեքենայի վրա, դրա հետ միասին հաճախակի տանից հեռու գտնվելը սկսում է ծանրաբեռնել վարորդին:

Վարորդը կյանքում քանի անգամ կարող է ընկնել ճանապարհաանսպորտային պատահարի մեջ: Սովետական և արտասահմանյան գիտնականների տվյալներում ժամանակակից բեռնվածութեան շարժման արագութեան պայմաններում վարորդը ավտոմեքենան օրական վարելով 12—14 ժամ, մոտ 70 կմ/ժամ արագութեամբ, միջին վիճակագրութեան տվյալներով ճանապարհային պատահարից կարող է մահանալ 50 տարին մեկ անգամ:

Բայց քանի որ շատ քիչ մարդիկ են, նույնիսկ մասնագիտացված վարորդները, ավտոմեքենան վարում 50 տարի, ապա այդպիսի մոռյլ վիճակագրութիւնը վարորդների բացարձակ մեծամասնութեան հետ ոչ մի առնչութիւն չունի: Այդպիսի ծանր պատահարի մեջ կարելի է ընկնել գլխավորապես կամ սեփական ձախորդութեան, կամ, որն ավելի հազ-

վաղեպ է պատահում, ուրիշների ոչ բավարար վարելու հետևանքով:

Իսկ վարորդը ավտոմեքենայի ինչ-որ որոշակի վազքի դեպքում քանի անգամ կարող է ընկնել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մեջ: Այս հարցին կարելի է պատասխանել՝ 200 հազար կմ-ում՝ մեկ անգամ: Ըստ միջին վիճակագրության, յուրաքանչյուր 360—400 հազար կմ հետո վարորդը կրնկնի ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մեջ, որի մասնակիցներից մեկը պետք է վիրավորվի, իսկ յուրաքանչյուր 13—15 միլիոն կմ վազքից հետո այն կավարտվի մահվամբ:

Բերված թվերը չեն վկայում, թե կյանքում յուրաքանչյուր վարորդի սպասվում են անախորժություններ: Ավտոմեքենայով հազվագյուտ և ոչ երկարատև ուղևորվող մի շարք վարորդներ, մեկ անգամ չէ, որ վթարի են ենթարկվում: Ուրիշներն անցնում են միլիոնավոր կիլոմետրեր և մնում հաջողակ՝ ոչ մի անգամ չեն դառնում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մասնակիցներ: Ընդհանրապես վարորդների մոտ 25 %-ը քոլորովին չեն ընկնում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեջ:

Վարորդների հոգեբանական պատասխանատվությունը: Ցանկացած նորմալ մարդ այրվող լուցկին չի մոտեցնի իր կամ գրուցակցի դեմքին, չի ձգտի կառամատուլցից որևէ մեկին հրել սլացող գնացքի անիվների տակ, բայց միևնույն ժամանակ նստելով ավտոմեքենայի ղեկին, նա երբեմն մոռանում է, որ իր ձեռքում գտնվում է առավելագույն վտանգի մի միջոց, ինչպես բնութագրվում է ավտոմեքենան իրավաբանական գրականության մեջ:

Շատերը կարծում են, որ ճանապարհատրանսպորտային պատահարները պատահականություն են և այն կանխել չի կարելի: Այդ կարծիքը սխալ է: Քննարկելով առանձին դեպքեր, համարյա միշտ կարելի է բերել անվիճելի ապացույցներ այն մասին, որ վարորդը մի որևէ սխալ է թույլ տվել: Եթե նա լիներ ավելի ուշադիր և հաշվի առներ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի առաջացման բոլոր հնարավորությունները, այսինքն, չմոռանար ենթադրվող վտանգը, ապա ժամանակին ձեռք առնված միջոցներով կարելի կլիներ

կանխել վտանգը: Բայց դեռևս, դժբախտաբար, քիչ վարորդներ կան, որոնք կարող են ավտոմեքենա վարելու իրենց հնարավորությունները ինքնաքննադատորեն գնահատել:

Գոյություն ունի այն կարծիքը, որ փորձառու վարորդներն ավտոմեքենա վարելու և երթևեկության անվտանգ ուժեղ ընտրելու օպերացիաների մեծ մասը կատարում են առանց մտածելու: Դա ճիշտ չէ: Պարզապես փորձառու վարորդները չեն մտածում միօրինակ իրադրությունների մասին, ավելի ճիշտ ուշադրություն չեն դարձնում վարման հասարակ պարագաների վրա (այլ ավտոմեքենա հայտնվելիս արգելակել, դեկը պտտե՞լ, թե ոչ), այլ լուծում են ավելի հեռու նշանառության խնդիրներ: Սկսնակը մտածում է տվյալ քայլի մասին, իսկ գրոսամայստերը պարտիան տեսնում է մի քանի քայլ առաջ:

Պատկառելի ստաժ ունեցող շատ վարորդներ նշում են, որ Մոսկվայում տարեցտարի երթևեկելը դառնում է ավելի դժվար: Միևնույն ժամանակ ավտոմեքենաների պարկը և երթևեկության ինտենսիվությունը զգալիորեն մեծացել է, իսկ մեկ մեքենային կամ մեկ կիլոմետր վազքին ընկնող ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հարաբերական քանակը կրճատվել է: Փորձենք պարզաբանել, թե դա ինչի հետ է կապված: 25 տարի առաջ վարորդները ճանապարհային իրադրությունը հասկանում էին զգալիորեն ավելի վատ: Այսպես, վարորդն անպայման ընկնում էր վտանգավոր իրադրության, իսկ հաճախ նաև ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մեջ նույնիսկ երթևեկության սովորական ուժեղ մի փոքր փոփոխության դեպքում: Բայց 25 տարի առաջ վարորդն ավտոմեքենայով անցնում էր օրը միջին հաշվով 16 կմ ժամում 40—60 կմ արագությամբ, այդ ընթացքում հանդիպելով 50—60 ավտոմեքենայի: Ժամանակակից պայմանները մեզ առաջադրում են այնպիսի երթևեկության ուժեղ, որի դեպքում վարորդն ավտոմեքենայով անցնում է օրական միջին հաշվով 42 կմ և 2 բոպեի ընթացքում 1 կմ վազքում (60 կմ/ժամ արագության դեպքում) նա հանդիպում է 100 ավտոմեքենայի, չխոսելով արդեն համընթաց ավտոմեքենաների մասին, որոնք առջևից և ետևից գնում են 5 մետր հեռավորությամբ: Բացի այդ, մեկ կիլոմետրում ընկնում է վթա-

րային իրադրությունների մեջ (որոնք 25 տարի առաջ անխուսափելիորեն հանգեցնում էին ճանապարհատրանսպորտային պատահարի) 2-ից 70 անգամ, իսկ ճանապարհատրանսպորտային պատահար տեղի չի ունենում: Դա կարելի է բացատրել միայն վարորդների վարպետության բարձրացմամբ, նրանց տեխնիկական ու հանրակրթական մակարդակի աճով, ավտոմոբիլիզացման (մոտորացման) մակարդակի մեծացմամբ:

Բայց վարպետության աճը, դժբախտաբար, դեռևս չի կարող փոխհատուցել այն պայմանները, որոնք ստեղծում է անընդհատ բարդացող ճանապարհային երթևեկությունը: Երթևեկության բարդացման աստիճանը առաջ է անցնում վարպետության աճից, այդ պատճառով էլ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների բացարձակ քանակը ավտոճանապարհներում աճում է, և եթե նախկինում տարբեր տեսակի ճանապարհատրանսպորտային պատահարներն առաջանում էին վարորդների մասնագիտական անհմտությունից, ապա այժմ այն հաճախ տեղի է ունենում անկարգապահության հետևանքով:

ԱՆՓՈՒԹՈՒԹՅՈՒՆ, ԹԵ՝ ԱՆՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆ

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարը վերլուծելիս հաճախ որպես զրանց պատճառ նշվում է անուշադրությունը կամ երթևեկության սահմանափակ արագության գերազանցումը: Բնականաբար, յուրաքանչյուր վարորդ պետք է իմանա, թե ինչ է նշանակում անուշադրություն, ցրվածություն, անփութություն, անբարեխղճություն, անթույլատրելի արագություն և այլն:

Ցրված ուշադրությունը և անուշադրությունը միշտ չէ, որ ձեր կյանքում, հատկապես վարորդական գործում, ունենում է միևնույն մասնագիտական նշանակությունը: Հենց որ վարորդը սկսում է վարել ավտոմեքենան, պետք է անմիջապես բացառի ամեն տեսակի անփութություն և անուշադրություն: Ցրված ուշադրությունը (բնածին, հիվանդության, հոգնածության պատճառով) կարող է լինել բոլորի մոտ, բայց • եթե դուք ավտոմեքենան վարելիս զգաք որ ի վիճակի չեք կենտ-

րոնացնել ձեր ուշադրութիւնը, ապա հրաժարվեք վարորդական մասնադիտութիւնից, իսկ եթե դա ձեր մոտ ժամանակավոր երևույթ է, ապա հանգստացեք:

Կարելի է արդյոք ուշադրութիւնը շեղել ավտոմեքենան վարելիս: Ոչ միայն կարելի է, այլ նույնիսկ անհրաժեշտ է: Բայց ուշադրութիւնը շեղել ոչ թե մեկ ժամով, այլ կարողանալ այն փոխադրել մի առարկայից մյուսին:

Անուշադրության օրինակ: Վարորդը նոր է դուրս եկել գիծ: Նա լավ հանգստացել է, իրեն զգում է հրաշալի, իր «Վոլգան» վարում է բազմաշարք բանուկ մասով, փողոցի բաժանարար գոտու մոտով: Նույն գոտով առջևից գնում է «ժիգուլին»: Մոտենալով հերթական խաչմերուկին, մեր վարորդը նկատում է, որ լուսացույցի կանաչ լույսը վառվում է, իսկ առջևում շարժվող «ժիգուլին» արդեն համարյա խաչմերուկի գոտում է և այդ կանաչ ազդանշանով իր «Վոլգայի» անցումը ապահովված է: Այդ ժամանակ նա նայում է ձախ: Այնուհետև աջ: Եվ հանկարծ. հարված...

Ցնցելով գլուխը և աշխատելով հասկանալ ինչումն է բանը, նա տեսնում է, որ իր առջևում, ուղղվելով դեպի ձախ մայթի կողմը, բավականին արագ, կարծես առանց դեկավարման, գնում է «ժիգուլին»: Եվ դա իրոք այդպես էր: Այն ժամանակ, երբ մեր վարորդը նայում է իր աջ և ձախ կողմերը, «ժիգուլին» արգելակում է, պատրաստվելով կատարել ձախ շրջադարձ: Իսկ «Վոլգայի» վարորդը դա չնախագուշակեց և մտածեց, որ իր շարժման գոտին խաչմերուկում ազատ կլինի: Այդ նույն ժամանակ «ժիգուլիի» վարորդը միացրել էր ձախ շրջադարձի ցուցիչը, արգելակել և մտնելով խաչմերուկ, կանգ է առել, ավտոմեքենայի առջևի անիվները թեքելով մի քիչ ձախ: Մոտավորապես հաշվելով, որ հանդիպակաց երթևեկութիւնը կշարունակվի 35—40 վրկ, նա իրերի արկղում ինչ որ առարկա է փնտրել:

Եվ հանկարծ հարված: «ժիգուլիի» վարորդը պառկած է նստարանին: Զգտելով հասկանալ, թե բանն ինչումն է, նա տեսնում է, որ իր ավտոմեքենան արագ շարժվում է դեպի հանդիպակաց երթևեկութիւն գոտին, ուղղվելով դեպի մայթը: Նույնիսկ այդպես պառկած դրութիւն մեջ նա սեղմում է արգելակման ոտնակը: Ավտոմեքենան կանգ է առնում,

բայց մի փոքր ուշ: Երկու արկղ և վաճառասեղանից թափված խաղողը ընկած է կապոտի վրա:

Իսկ «Վոլգա՞ն»: Այն կանգ է առնում, անցնելով համարյա ամբողջ խաչմերուկը: Նրա վարորդը վճարում է խաղողի և «Ժիգուլիի» վերանորոգման համար: Ահա անուշադրության գինը ճանապարհի վրա: Իսկ դա միայն անուշադրությունն է: Մեր կարծիքով դա նաև անփութություն է. վարորդը ծրագրել էր ավտոմեքենայի շարժման իրադրության զարգացումը, բայց չի բարեհաճել հսկելու ամբողջ «ծրագիրը», հաշվելով, որ ինքը իր ունեցած փորձով երբեք չի սխալվի այդպիսի պարզ իրադրություններում:

Գոյություն ունեն անփութության նաև այլ տեսակներ՝ անժամանակ ու շտապ որոշման ընդունում, երբեմն իրադրության վերլուծության անգրագետ մոտեցում, դրա հետեւանքով էլ տեղի է ունենում ավտոմեքենայի վարման մեթոդի սխալ ընտրություն ըստ ընթացքի և պլանում: Անփութության հասկացողությունը իր մեջ մասնակիորեն ընդգրկում է նաև անուշադրությունը:

Որքան կարելի է անուշադիր լինել: Անուշադրությունը կարելի է շափել մետրերով, վայրկյաններով, վախի աստիճանով և ճանապարհատրանսպորտային պատահարների քանակով: Յուրաքանչյուր վարորդ կարող է անուշադիր լինել միայն այնքանով, որքանով անհրաժեշտ է, որպեսզի հասկանա, թե ինչ պետք է տեղի ունենա առջևում, ետևում, աջ և ձախ կողմերում և ոչ միայն հասկանալ, այլև անհրաժեշտ ձևով արձագանքել ծագող հնարավոր վտանգներին: Անուշադրության տևողությունը շարժման արագությունը մեծացնելիս պետք է փոքրանա խորանարդային կախվածությամբ: Եթե արագությունը մեծացել է 2 անգամ, անուշադրությունը 8 անգամ փոքրացրեք, արագությունը մեծացել է 4 անգամ, անուշադրությունը պետք է փոքրացնել 64 անգամ:

Այնուհանդերձ ինչու 64 անգամ:

Արգելակման ուղին քառակուսային կախման մեջ է գրտնըվում արգելակման սկզբնական արագությունից: Արագությունը մեծանում է 2 անգամ, արգելակման ուղին աճում է 4 անգամ, արագությունը 4 անգամ, արգելակման ուղին՝ 16

անգամ: Արգելակման ուղին 16 անգամ ավելանալիս ինչու ուշադրութունը պետք է մեծանա 64 անգամ: Այստեղ անհրաժեշտ է որոշ շափով մանրամասն կանգ առնել: Բայց սկզբում պատասխանեք այսպիսի մի հարցի, որն է աշխարհում ամենաարագը, ո՞րը: Ճիշտ է՝ միտքը: Միտքն առաջ է անցնում մեր բոլոր գործողութուններից: Իսկ տվյալ դեպքում միտքը ապահովում է ձեր անվտանգութունը:

Ուշադրութունը սնունդ է տալիս մտքին: Որքան բարձր է ուշադրութունը, այնքան մեր ուղեղն արագ է հրամաններ տալիս, որոնք ճիշտ կատարելու դեպքում երբեք վթարի չեն հանգեցնի:

Վարորդի գործունեությունը հիմնականում բաղկացած է շորս էլեմենտից: Ինֆորմացիայի ընդունում, դրա մշակում, այսինքն վտանգի կամ անվտանգության մակարդակի որոշում, իրադրության կանխատեսում, առավել անվտանգ որոշման մշակում և ընդունում, ընդունված որոշման գործնական կիրառում:

Կարելի է տիրապետել էլեկտրոնային հաշվիչ մեքենաների արագ գործողության կարողությունը, բայց ընդունած որոշման դանդաղ կատարման պատճառով ընկնել ամենահասարակ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեջ, քանի որ այդ դեպքում, ինչպես ցույց են տալիս գիտական հետազոտությունները, պահանջվում է ապահովել ոչ միայն փոքր արգելակման ուղի, այլև ոչ մեծ կանգառման ճանապարհ: Արգելակման ուղին դեռ կանգառման ուղու մի մասն է: Եվ այդ շորս էլեմենտները բազմապատկած 16-ով, ստանում ենք 64: Բնականաբար, դա սիմվոլիկ պատկերացում է, բայց հաստատվում է գործնական կյանքում:

Ի՞նչ է նշանակում թուլացնել ուշադրությունը: Ամբողջ գիտատեխնիկական և հանրամատչելի գրականության մեջ փորձված վարորդին վերագրվում է մշտական մտահավաքություն: Ի՞նչ է նշանակում մտահավաք կամ «մտացրիվ» լինել. կռահել բավականին դժվար է: Մեկ «մտացրիվը» երկու մտահավաքից հաճախ երկու անգամ ավելի արագ է ամեն ինչ կատարում: 0,1 վայրկյանով ուշադրության թուլացումը հավասարազոր է 0,6—0,8 վրկ ձեռքերով կամ ոտքերով մի որևէ շարժում չկատարելուն:

Փորձված վարորդները երբեք ուշադրության թուլացման զգացում չեն ունենում: Նրանք միշտ լավ վիճակում են: Բայց որոշ պայմաններում լինում են պահեր, որոնք վարորդին հնարավորություն են տալիս ուշադրությունը փոխադրել այլ բանի, իր գործադրական (օպերատիվ) հիշողությունում թողնելով մոտակա 2—3 վայրկյանում ավտոմեքենայի հետագա շարժման և վարման ամբողջ պլանը: Փորձված վարորդները երբեմն ուշադրությունը 7—12 վայրկյան փոխադրում են այլ բանի վրա, գլուխը նույնիսկ չթեքելով ճանապարհի կողմը: Դա կարելի է անել միայն իր ավտոմեքենան լավ գիտենալու, ձեռքերի ճիշտ գործողության դեպքում, որոնք «ղեկից» զգում են, թե ավտոմեքենան դուրս է գալիս ճանապարհից կամ ոչ:

Կարող են առարկել, թե չի կարող պատահել, որ ավտոմեքենան 10 վրկ շարժվի առանց ղեկավարման: Ոչ միայն 10, այլ 20 և 30 վրկ կարող է նման ձևով չկառավարվող ավտոմեքենան (թվում է թե ուշադրության լրիվ բացակայության դեպքում) ցանկացած արագությամբ անվտանգ շարժվել: Միայն պետք է հիշել, որ անուշադրությունը և ղեկավարման բացակայությունը տվյալ դեպքում հոմանիշներ չեն: Ավտոմեքենայի ղեկավարման բացակայությունը չի նշանակում, որ վարորդը այդպիսի դեպքերում անուշադիր է: Պարզապես նա իր գիտակցության մեջ ծրագրավորել է ճանապարհի այդ հատվածը և այժմ հսկում է այն առանց նայելու (ոչ թե տեսողությամբ, այլ զգացողության այլ օրգաններով):

ՄԻ ՓՈՔԻ ՀՈԳԵԲԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

Հոգեբանական խոչընդոտ: Լինում են ակնթարթներ, երբ վարորդը գիտակցում է, որ կորցրել է ավտոմեքենայի ղեկավարումը, որ այն իրեն չի ենթարկվում, բայց կանգ չի առնում, թեպետ անիվները ուղեկապված են: Առջևում կանգնած ավտոմեքենայի բուֆերն անգթորեն մոտենում է և դուք ոչ մի կերպ չեք կարողանում կանգնեցնել ձեր ավտոմեքենան: Կամ մեկ ուրիշ դեպք: Ավտոմեքենան ոլորանից դուրս չի գալիս դեպի ուղղագիծ տեղամաս, այլ կողքով ցնցվելով, սլանում է դեպի բանուկ մասի եզրը, որին հաջորդում է զանդիթափը:

Առաջին դեպքում մաշված ռեֆլեքսին հակառակ անհրաժեշտ է արգելակել անիվները և աշխատել շրջանցել արգելաբար Երկրորդ դեպքում նույնպես պետք է հաղթահարել արգելակի ոտնակը սեղմելու անողոք ցանկությունը և կառավարման սովորական ալգորիթմը՝ ղեկանիվի պտտեցումը դեպի թեքման կողմը: Ընդհակառակը, անհրաժեշտ է ղեկանիվը պտտել թեքման հակառակ կողմը և երբեմն դրոսելի կառավարման ոտնակը սեղմել մինչև վերջ:

Սովորական դեպք: «Ինձ հետ դա չի պատահի»,—մտածում են վարորդների մեծամասնությունը, լսելով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մասին պատմություններ կամ ճամփեզրին տեսնելով ջարդված ավտոմեքենա: Առողջ լավատեսության այդ զգացումը նրանց թույլ է տալիս վստահորեն վարել ավտոմեքենան: Ճշմարիտ է, ոմանք անվերապահ հավատալով իրենց ռեակցիայի արագությանը, նոր ավտոմեքենայի հուսալիությանը, վերջապես, պարզապես հաջողությանը, կորցնում են ողջամտությունը, հաշվելով, որ կարող են բարեհաջող դուրս գալ ոչ միայն բարդ, այլև վտանգավոր դրությունից: Սակայն պետք չէ մոռանալ, որ լինում են դեպքեր, երբ նույնիսկ շատ լավ ռեակցիայի տիրապետող լավ մարդված մարդիկ ի վիճակի չեն գլուխ հանել իրադրությունից: Ահա, օրինակ, թե մեկ անգամ ինչպիսի դեպք է պատահել, հայտնի բռնցքամարտիկ, ՍՍՀՄ բազմակի չեմպիոն և միջազգային մրցաշարերի մրցանակակիր Ալեքսանդր Շոցիկասի հետ, որի մասին գրվել է «Նեդելիա» շաբաթաթերթում: «Այդ օրը (միգուցե կյանքում առաջին անգամ) նա հասկացավ, թե ինչ է նշանակում զգալ սեփական անզորությունը: Նա շտապում էր օդանավակայան, ժամանելու էր ընկերը՝ նախկինում հայտնի բռնցքամարտիկը և «Նեդելիայի» թղթակիցը: Նրանք ուզում էին խոսել «երկրի առաջին ձեռնոց» մրցախաղի մասին: Օրը տիպիկ մերձբալթյան էր, ամպամած, թաց ձյունով, անձրևով զուգակցված: Ճանապարհը սառցակալված էր և նրա «Մոսկվիչը» մի կողմ թեքվեց: Սեղմելով ղեկը, նա աշխատում էր մեքենան պահել խճուղու վրա. նրան արդեն պտտում և նետում էր մի կողմից դեպի մյուս կողմը, ինչպես բաղնիքի հատակին ընկած մի կտոր օճառը: Բայց ղեկավարմանը սովոր խելացի և

ուժեղ բռնցքամարտիկի ձեռքերը ոչինչ չկարողացան անել: Եվ նրանց այդ անզորութիւնը, ինչ որ մի բան փոխելու, իր հետ կատարվող դժբախտութեան միջամտելու անհնարինութիւնը ցնցեց և զարմացրեց նրան: «Վերջ», — մտածեց Շոցիկասը, երբ խճուղում «Մոսկվիչը» հերթական շրջանը գործեց և հանկարծ զառիվայրից նետվեց ներքև:

Ճշմարիտ է, Շոցիկասի բախտը բերեց: Նրա ավտոմեքենան թաղվեց ձևակույտի մեջ և բռնցքամարտիկը հրաշքով մնաց ոչ միայն կենդանի, այլ նույնիսկ անվնաս:

Կանգ ա՛ն, ակնթարթ: Տազնապալի իրադրութիւններում առաջանում է ժամանակի «կրկնակի» յուրօրինակ հաշվարկ: Յուրաքանչյուր վայրկյանը ձեռք է բերում մոգական ունակութիւն: Նման իրավիճակում մարդը որքա՛ն շատ բան է հասցնում կատարել: Ժամանակը կարծես խթանում է նրան: Եվ այստեղ հատկապես մեծանում է կամքի դերը, որի շնորհիվ մարդը բառացիորեն ընդունում է կայծակնային որոշումներ և ակնթարթորեն կատարում դրանք:

Սակայն որոշ վարորդներ զգալով ժամանակի պակաս, կորցնում են սառնասրտութիւնը, շրջահայացութիւնը և վստահութիւնը: Անել ինչ հնարավոր է և որքան կարելի է արագ՝ այդպիսի վիճակի մեջ ընկած վարորդի առաջին ցանկութիւնն է: Ուղեղում առաջանում են մտքերի հեղեղ, վարորդը ձգտում է ընդունել որոշում, իսկ ժամանակը թռչում է, իրադրութիւնը բարդանում, առաջանում շփոթվածութիւն: Ինչ որ բան կատարելու սուր զգացողութիւնը չի լքում նրան և եա լավագույն տարբերակի փոխարեն այդ պահին կատարում է մտքով անցածը: Իսկ հետո արդարանում, թե իբր քննել է բոլոր տարբերակները և լավագույնը չի կարողացել ընտրել, իսկ երբ հիշել է անհրաժեշտ տարբերակը կամ գտել լուծումը, այլևս ժամանակը չի բավականացրել:

Սովորական, քե՞ անսովոր: Իրոք, տազնապալի իրադրութիւնում անսովոր ոչինչ չկա: Տազնապալի իրադրութիւնը դա սովորական երևույթ է անսովոր պայմաններում կամ սովորական երևույթ՝ անսովոր հաջորդականութեամբ: Իսկ եթե դիտես, թե ինչպես կարելի է պայքարել դրա դեմ և առավել ևս, եթե կարողանում ես դա կատարել, ապա այն ձեզ համար տազնապալի չէ և կարող է լինել նույնիսկ ոչ բարդ:

Այն պարզապես դժվարին է, քան սովորական իրադրությունը: Հատկապես այդ սկզբունքի անսովոր պայմաններում գտնել սովորական տարրեր, որոնց վրա է հիմնված վարորդների ուսուցումը բարդ և վտանգավոր իրադրություններում:

Այժմ դուք վտանգավոր իրադրությունում հաղթահարեք ղվախի հոգեբանական արգելապատը, ապա վստահության և անվտանգ երթևեկության տեսանկյունից լավագույն ձևով կարող եք օգտագործել նրանում եղած հնարավորությունները: Այն վայրկյանները, որոնք անցնում են սկսած անելանելի վիճակի գիտակցման պահից մինչև ճանապարհատրանսպորտային պատահարի տեղի ունենալը կամ մահացու վտանգից խուսափելը, մարդու աչքի առջևով երբեմն անցնում է ամբողջ կյանքը: Մարդու մոտ վախը առաջանում է, երբ ժամանակը չի բավականացնում ամբողջ ինֆորմացիայի մշակման և ընդունված որոշման իրագործման համար:

Ուղեղը մինչև մի որոշակի պահ շատ հստակ է գործում, աշխատելով հիշողության մեջ եղած բազմաթիվ տարբերակներից գտնել ամենաօգտակարը: Այդ պահին ուշադրությունը կենտրոնացված է միայն վտանգավոր իրադրության վրա: Բայց ահա վարորդն զգում է, որ բարոյապես ընկճվել է, իսկ դա շատ վտանգավոր է: Ընդհանրապես դա պատահում է այն ժամանակ, երբ մարդը պատրաստված չէ կամ չի կարող ինչ-որ բան անել, կամ երբ անհրաժեշտ է կատարել որևէ սովորական գործողություն, բայց շատ կարճ, անսովոր կարճ ժամանակամիջոցում:

«Սովորական» վարորդը ցանկացած վտանգավոր իրադրությունում անպայման կաշխատեր մնալ ճանապարհին և բնազդաբար կսեղմեր արգելակի ոտնակին: Նա այդպես կվարվեր ոչ թե դիտավորյալ, այլ մեքենայորեն: Եվ այդպես կվարվի միշտ, չնայած դա երբեմն բացարձակապես սխալ է: Այդպես չպետք է լինի: Անհրաժեշտ է աստիճանաբար ռեակցիան վարժեցնել վտանգավոր իրադրության դեմ, իրեն բարոյապես պատրաստել վտանգավոր իրադրություն առաջանալիս գործելու և՛ մեքենայաբար, և՛ ճիշտ:

Փորձառու վարորդները ձեռք են բերում հմտություն և որոշակի փուլում նրանց գործողությունները դառնում են մե-

քենայաբար: Նրանք դեն են նետում ճանապարհային պայմանների վերլուծության արդեն ստուգված հուսալի մեթոդները և դրանք փոխարինում նորով, նախօրոք ներքնապես պատրաստվելով այն բարդ իրադրություններին, որոնց մեջ կարող են ընկնել: Ոչ թե վտանգավոր իրադրությունը պետք է վարորդին հանկարծակի ստիպի, այլ նա պետք է կարողանա փնտրել և գտնել երթևեկության պայմանները: Հանգամանքները չպետք է մեզանից ուժեղ լինեն:

Նյարդային բջիջները չեն վերականգնվում: Անցնում է 10—15 տարի և վարորդը ձեռք է բերում ցանկացած մանևր կատարելու վարպետություն և ճանապարհին բոլոր իրադրություններում վտանգի չափի ըմբռնման հասունություն: Սակայն վարորդների մեծամասնությանը, հատկապէ՛ս Գրանց, ովքեր գոնե մեկ անգամ ընկել են ծանր պատահարի մեջ, դա հեշտ չէ տրվում:

Շատ փորձառու վարորդներ իրենց և ուրիշների փոխարեն մտքում պատկերացնելով իրադրության զարգացման ընթացքը, ընտրում են ամենաանվտանգ երթևեկության հետագիծը և արագությունը: Դա միշտ նրանց բավականություն է պատճառում: Բայց երբեմն հանդիպում են իրադրություններ, երբ վարորդը երևակայության անվտանգությանը ամբողջովին վստահ չէ կամ վերջին պահին իրադրությունն այնպես է փոխվում, որ վարորդից արդեն կախված չէ: Ձեզնից յուրաքանչյուրը, անկասկած, կարող է հիշել շատ դեպքեր, երբ բարեհաջող դուրս գալով վտանգավոր գոտուց, դժվարությամբ շունչ է քաշել և սրբել սառը քրտիճքը:

Նման դյուրազգաց վարվելաձևը (հոգեբանական ստրեսը) հաճախ լինում է փորձառու վարորդների մոտ (որոնք իրոք ամեն ինչ գիտեն), երբ նրանք շարժման ռեժիմն ընտրում են ոչ բավականաչափ հուսալի տեղով կամ վտանգավոր իրադրության պայմաններում, չիջեցնելով արագությունը: Բնականաբար, այդ դեպքում մեծանում է համարձակության աստիճանը և վարորդը դրա համար վարձահատույց է լինում իր նյարդերով:

Շունչը պահելով, ամբողջովին զգաստ նա սրբնթաց անցնում է այդ տեղը և այնուհետև թեթևացած շունչ քաշում: Եթե այդպիսի ռեժիմում ինչ-որ մեկը խանգարում է (նույ-

նիսկ ակնարկով), ապա վարորդի շունչը կտրվում է, իսկ պակաս փորձառուները կարծես սկսում են բերանով օդ կլանել, կատարելով ներշնչման անհաջող փորձեր:

Նախ, պետք չէ վախենալ, թե դուք արդեն իրագործում եք ձեր կողմից ընտրած շարժման ուժի մը: Չէ՞ որ կարելի է ինչ-որ շտկում մտցնել: Համենայնդեպս ձեր շարժման գոտում որևէ ուրիշ ավտոմեքենա հայտնվելու պատճառով շարժե խանգարել ձեր շնչառության ուժի մը:

Փրկորդ, այդպիսի ստրեսից հետո ներշնչել պետք չէ: Դա մարդու համար հսկայական է: Առավել լավ և օգտակար է կատարել լրիվ արտաշնչում և միայն դրանից հետո անցնել ներշնչման:

Շնչառության ուժի մը այս դեպքում կարգավորվում է բավականին արագ: Արագ կանցնի նաև ձեռքերի և ոտքերի թրմորածությունը, իսկ կարող է ընդհանրապես չլինել, դուք այն կկոտրեք ձեր հավասարաշափ շնչառությամբ:

Երրորդ, ավելի լավ է երթևեկության ուժի մը այնպես ընտրել, որպեսզի ձեր մոտ չլինի շնչառության ոչ մի արգելակում: Միայն այդպիսի դեպքում վարորդի մասնագիտությունը ձեզ համար երջանկություն կլինի:

Եթե ցանկացած ամենափոքր իրադրությունը առաջ է բերում վարորդի շնչառական ուղիների կծկում, ապա դա նշանակում է, որ նրան անհրաժեշտ է կամ լրջորեն հանգստանալ, կամ ընդհանրապես թողնել վարորդական մասնագիտությունը: Հիշենք, որ նյարդային բջիջները շեն վերականգնվում:

Վախի աչքերը խոշոր են: Ենթադրենք, որ դուք ընկել եք վտանգավոր իրադրության մեջ: Հարց է ծագում. ի՞նչ հերթականությամբ պետք է օգտվել ավտոմեքենայի ղեկավարման միջոցներից: Որոշ մարդկանց համար վտանգավոր իրադրությունից «դուրս» գալը նշանակում է սեղմել արգելակի ոտնակը, թեքել ղեկանիվը:

Դա դիվետանտի մոտեցում է: Հաճախ ավելի լավ է թարթել լապտերի լույսը, քան թե սեղմել արգելակի ոտնակը:

Օրինակ, դուք տեսնում եք, որ առջևում կանգնած ավտոմեքենայի վարորդը («կանգ» գծի մոտ) միացրել է ետընթաց

փոխանցումը և համառորեն ուզում է դիպչել ձեր ավտոմեքենային (համառ վարորդի եք հանդիպել): Մի վախեցեք: Ինչ որ կարող է պատահել, դրանից ավելի վատը չի լինի: Գրա համար պետք է ձեզ պատշաճ պահեք: Չայնային ազդանշանի կոճակին սեղմելով և հարվածը այդ ձայնով ընդունելու փոխարեն, դուք պետք է միացնեք ետընթաց փոխանցումը, և եթե ետևում ոչ ոք չկա, հեռանաք ետ շարժվող ավտոմեքենայից: Եթե ետևում ավտոմեքենա է կանգնած և նրա ու ձեր ավտոմեքենայի մեջ տարածություն կա, պետք է աշխատել հեռանալ այնպես, որպեսզի չվնասեք ոչ ձեր և ոչ էլ ետևում կանգնած ավտոմեքենան: Եթե ետևում տեղ չկա և ձեր վրա շարժվող ավտոմեքենան դեռևս հեռու է (մոտ երեք մետր), ապա անհրաժեշտ է «սլանալ» առաջ և անմիջապես դեպի ետ, առջևում շարժվող ավտոմեքենայի արագությունից մի քիչ պակաս արագությամբ: Այդ դեպքում հարվածի հետևանքը կլինի նվազագույն: Եթե դուք կանգնած եք խաչմերուկում, երրորդ կամ չորրորդ հերթում, ապա մի սպասեք, թե երբ ավտոմեքենաների խումբը կհասնի ձեզ: Աշխատեք զգուշացնել ետևում կանգնած ավտոմեքենաների վարորդներին և նրանց հետ միասին ետ շարժվել:

Գ Լ ու ի 3

ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ ՊԱՀԱՆՋՈՒՄ Է ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆ

ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԸ ՏԱՐՔԵՐ ԵՆ ԼԻՆՈՒՄ

Ճանապարհների խաչմերուկում: Բոլոր փորձառու վարորդները նախքան ավտոտնակից դուրս գալը մտովի «անցնում են» ամբողջ երթուղին: Իսկ ձեզ համար միգուցե առաջին անգամն է սպասվում հրապուրիչ մի ուղևորություն, օրինակ Մոսկվայից դեպի Ռիգա: Դուք ներողամտաբար ժպտում եք. ունեք «ՍՍՀՄ ավտոմոբիլային ճանապարհների ատլասը»: Բայց ատլասի ոչ նախաբանում և ոչ էլ վերջաբանում չի նշված, թե վարորդն ինչպե՞ս պետք է ընտրի ճանապարհը:

Օրինակ, Մոսկվայից Ռիգա կարելի է գնալ տարբեր ճանապարհներով. Լենինգրադյան, Մինսկյան խճուղով և այլն: Ընտրելով երթուղին, անհրաժեշտ է հաշվի առնել ոչ միայն ճանապարհի երկարությունը, այլև տարվա եղանակը, ճանապարհի վիճակը տարբեր շրջաններում: Եվ եթե օդերևութաբանական հաղորդագրությունը, օրինակ, տեղեկացնում է, որ Վիշնևո Վոլոչկայի կամ Նովգորոդի շրջաններում մերկասառույց կամ մառախուղ է, ապա ավելի լավ է գնալ երկար երթուղով, մասնավորապես Մինսկյան խճուղով, և չհասած Մինսկ թեքվել աջ, դեպի Ռիգա: Եվ քանի որ ավտոմոբիլիստի համար «հարյուր կիլոմետրը շրջերթ չէ, իսկ երկուհարյուրը՝ տարածություն չէ» ապա ճանապարհային նյարդային խանգարման պատճառով կորցրած 3 ժամը չի փոխարինի ավտոմեքենայի մեկամսյա վերանորոգման հետ կապված նյարդային քայքայմանը կամ հիվանդանոցում պառկած վիճակում կյանքի մասին մտորումներ անելուն:

Երթուղու ընտրման գործում, հատկապես եթե ուղևորությունը տուրիստական է, պակաս դեր չի խաղում կեսպինգների, ավտուցման, տեխնիկական սպասարկման կայանների, ռեստորանների ու սրճարանների, ինչպես նաև շրջապատի լանդշաֆտի առկայությունը:

Ուզում ենք ձեզ ցույց տալ, թե երթևեկության անվտանգություն տեսանկյունից որքան տարբեր են ճանապարհները: Այսպես, օրինակ, բոլոր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների 34 %-ը կատարվում է հանրապետական, երկրամասային և մարզային, 10 %-ը՝ համապետական նշանակության ճանապարհներին, 10 %-ը՝ շրջանային և գյուղական, 5 %-ը՝ տեղական ճանապարհներին և այլն:

Անհրաժեշտ է նաև իմանալ, որ ճանապարհներին տարվա ընթացքում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեծ մասը կատարվում է չորեքշաբթի և ուրբաթ, իսկ ամենաքիչը՝ շաբաթ և կիրակի օրերին: Ամենավտանգավոր ամիսը մայիսն է: Հետաքրքիր է, որ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեծ մասը կատարվում է ճանապարհի ուղիղ հատվածներում: Եղանակը ճանապարհատրանսպորտային պատահարների քանակի վրա հետևյալ ձևով է ազդում. 50 %-ը տեղի է ունենում պարզ, 20 %-ը մառախուղա-

պատ, 10 %-ը՝ անձրևոտ, 10 %-ը՝ ամպամած, 4 %-ը ձյուն եղանակին, 1 %-ը մշուշապատ և այլ բարդ եղանակային պայմաններում: Այդպիսով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեծամասնությունը տեղի է ունենում երթևեկության համար բարենպաստ պայմաններում:

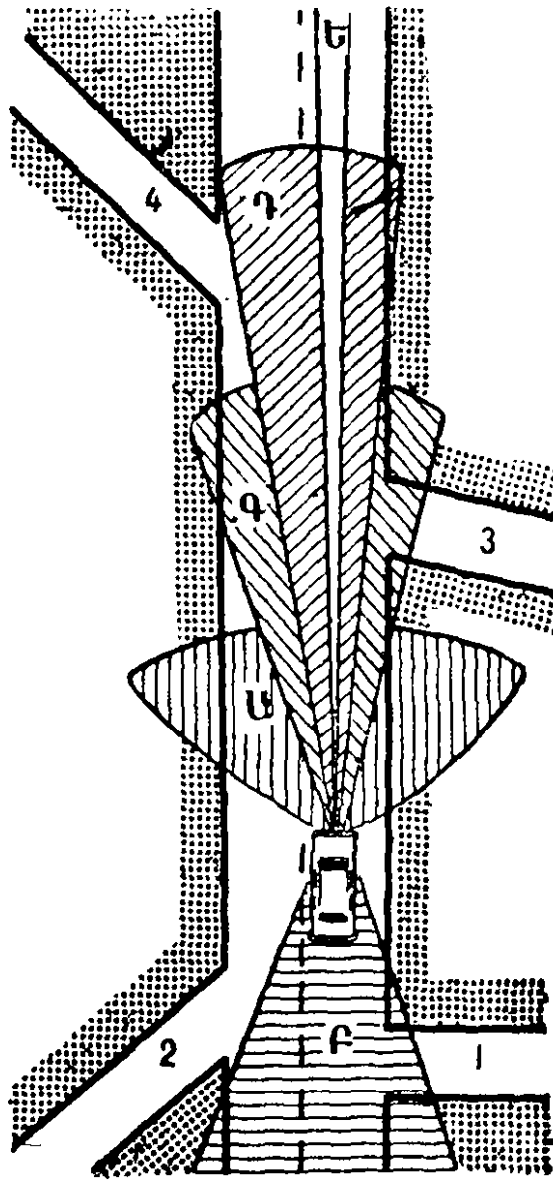
Երեկոյան ճանապարհորդելիս, դուք պետք է գիտենաք, որ օրվա մութ ժամանակ տեղի է ունենում բոլոր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների 20 %-ը և քանի որ մութ ժամանակ երթևեկության ինտենսիվությունը կտրուկ կրճատվում է, ապա այդ թվերը արժանի են ուշադրության: Այս բոլորը մի ընդունեք որպես խորհուրդ, թե անհրաժեշտ է ավտոմեքենաների ամբողջ հոսքը փոխադրել մարզային ճանապարհների վրա, երթևեկել միայն շաբաթ և կիրակի օրերին և մայիս ամսին խուսափել ուղևորությունից: Այս թվերը բերված են, որպեսզի դուք գիտենաք, թե ճանապարհի վրա որտե՞ղ և ե՞րբ է անհրաժեշտ բարձրացնել զգոնությունը:

Ճանապարհը նման է գրքի: Ճանապարհային երթևեկությունը կարելի է համեմատել գրքի ընթերցանության, երկար պատմություն լսելու կամ նկարների հերթափոխման հետ: Ճանապարհին պետք է կարողանալ դիտել և անհրաժեշտ առարկաները նկատել: Ավելի լավ է երթևեկել լուռ և նայել միայն առաջ, շխոսել և ուշադրությունը չշեղել ու չերկատել: Կարողանալ տեսնել ամեն ինչ առջևում, հտևում և կողքերին՝ մեծ արվեստ է: Բայց մի լարեք ուշադրությունը, հայացքը փոխադրեք ճանապարհի մի հատվածից դեպի մյուսը:

Նկ. 1-ում ցույց է տրված վարորդի տեսանկյան փոքրացումը առջևում ճանապարհատրանսպորտային իրադրության բարդացման աճման հետ միասին: Յ ճյուղավորումում կարևոր է Գ գոտու միջին մասի տեսանելիությունը: Բայց միաժամանակ պետք է տեսնել և Ա և Գ գոտիներում չկա՞ն, արդյոք I և II փողոցներով եկող ավտոմեքենաներ: Այնուհետև վարորդը պետք է տեսնի Դ գոտին 4 ուղանցման հատման տեղում, և նախօրոք նայի հեռուն՝ Դ գոտին, այսինքն պետք է տեսնել ամենուրեք ամեն ինչ, աչքեր ունենալ և՛ կողքից, և՛ հտևի կողմից: Անհրաժեշտ է կարողանալ տեսնել ավտոմեքենաները, հետիոտներին, վարորդներին ազդանշանները, ճանապարհային նշանները և նշագծերը ծածկույթի տեսակը և

վիճակը, կողային ճանապարհները և ճանապարհի եզրի շենքերի կառուցապատման գծերը:

Կարողացեք ճիշտ գնահատել ճանապարհային իրադրությունը: Փողոցում, որտեղ կանգնած են ավտոմեքենաները,



Նկ. 1. Վարորդի տեսանկյան փոքրացումը:

հետևեք, որպեսզի նրանք անսպասելի շարժվեն կամ նրանց ձախ կողմի դռները չբացվեն: Եթե ավտոմեքենայում նստած վարորդը հանգիստ զբաղված է ընթերցանությամբ, դա ուրիշ է, բայց եթե դուք նկատել եք ձայնամարիչից դուրս եկող ծուխը և ձեռքի շարժում դեպի փոխանցումների տուփի լծակը, եզեք զգույշ, քանի որ նա կարող է արագ դուրս գալ դեպի ճանապարհ, շնայելով ձեր կողմը և հայելու մեջ: Այս բոլորը այլ մարդկանց մտադրությունների մանր, բայց կարևոր արտահայտություններն են և դրանք պետք է տեսնել:

Հետևեք ձեր տեսողությանը, նրա սրությունը ստուգեցեք ամեն տարի: Բացի դրանից, կարևոր է նաև տեսողության ընդարձակությունը: Որոշ մարդիկ

ունեն «թունելային» տեսողություն, այսինքն տեսնում են իրենց առջևի նեղ գոտին և ոչ թե շրջագծով, և որպեսզի կարողանան տեսնել, թե կողքին ի՞նչ է կատարվում, պետք է շրջեն գլուխը: Պետք է զարգացնել կողային տեսողությունը և կարողանալ, առանց գլուխը շրջելու, փոխադրել հայացքը: Ամբողջապես տեսնելու կարողությունը հրթրեկությունը դարձնում է անվր-

տանգ և հետաքրքիր: Այս դեպքում բարձրանում է վարորդի տրամադրությունը:

Ճանապարհը տեսնելու և հասկանալու կարևորությունը պակաս կարևոր չէ, քան ավտոմեքենան վարել կարողանալը: Այն անհրաժեշտ է զարգացնել նախօրոք, նույնիսկ դեռևս ավտոմեքենայի կամ ավտոբուսի ուղեոր լինելիս:

Ձեռ տեղը ճանապարհին: Սովորաբար այդ տեղը աջում է, և ոչ թե խրամառվում, և ոչ էլ առանցքային գծի մոտ: Բանուկ մասում ավտոմեքենայի դիրքը կախված է ճանապարհից և երթևեկությունից, կայանած ավտոմեքենաներից, հետիոտներից, վազող երեխաներից: Ավտոմեքենան հեռու պահեք մայթից, անցորդների բազմությունից: Եթե ձեզ վազանցում են նեղ փողոցում, սեղմվեք մայթի եզրազարդին: Թայց ինքներդ էլ սկսելով վազանցը, մի շտապեք հատել առանցքային գիծը: Ավտոմեքենան թողնելով կայանման տեղում, աշխատեք որքան հնարավոր է չփակել բանուկ մասը, որպեսզի շխանգարեք ուրիշ, հատկապես բռնատար ավտոմեքենաներին և ավտոբուսներին: Միակողմանի երթևեկության փողոցներում արագությունը կարող է լինել բարձր, այդ պատճառով այդպիսի փողոցում վազանց սկսելիս եղեք ուշադիր, որպեսզի անհրաժեշտ շրջադարձի տեղը շանցնեք:

Գոտիական կարգտպանություն: Գոտիների նշագծումը ունի երկու առավելություն. բանուկ մասի լայնությունը լավագույն ձևով օգտագործելու և տրանսպորտային միջոցների հոսքին ուղղություն տալու հնարավորություն է ընձեռում: Թայց դա միայն այն դեպքում, եթե վարորդները պահպանում են նշագծումը: Նշագծերի բացակայության դեպքում մտքով բանուկ մասը բաժանեք մոտավոր գոտիների և շարժվեք ձեր գոտով արդեն սովորության համաձայն: Մի անցեք մի գոտուց մյուսը, ավտոմեքենան տարեք երթևեկության գոտու առանցքով և մի շտապեք զբաղեցնել եզրային ձախ գոտին: Ընդհանուր կարգը այսպիսին է. պահպանեցեք «ճանապարհային երթևեկության կանոնները» և այդ դեպքում անսպասելի ոչինչ չի լինի:

Հաճախ լինում են դեպքեր, երբ պետք է վայրկյանի որոշ մասի ընթացքում ընտրեք ձեր ճիշտ տեղը ճանապարհում: Օրինակ, գուք շարժվում եք քաղաքամերձ ճանապարհով,

ավտոմեքենաների շարասյան մեջ, ավելի քան 80 կմ/ժամ արագությամբ: Առջևից ընթացող ավտոմեքենան կտրուկ արգելակում է, տեսնելով մյուսների համար հազիվ նկատելի դեպի ձախ վայրէջքը: Ըստ որում, բնականաբար, նա զբաղեցնում է եռագոտի ճանապարհի միջին մասը, բայց նախօրոք մանևրման ազդանշան չի տվել: Երկրորդ ավտոմեքենան հարվածում է կանգնող ավտոմեքենային, ինքը հարվածի հետևանքով մի փոքր թեքվում է և ավելի փակում աջակողմյան բանուկ մասը: Աջ կողմում անցնելու համար մնում է ճանապարհի մի մասը և ճամփեզրը, որը բավական է միայն ձեր ավտոմեքենայի անցման համար: Ետևից եկող ավտոմեքենայի վարորդները չեն կարող տեսնել այդ բոլորը, քանի որ ձեր ֆուրգոն ավտոմեքենայի մեծ թափքը ծածկել է ճանապարհի նշանակալի մասը: Ի՞նչ անել:

Բանուկ մասը զբաղված է՝ Հայտնի չէ, խփված ավտոմեքենաներից որ ակնթարթին և որ կողմից դուրս կթռչեն մարդիկ: Արգելակել, ձեր գոտու վրա մնալու համար, չի կարելի արգելակման ճանապարհը ավելի կարճ է, քան մինչև առջևում կանգնած ավտոմեքենան եղած տարածությունը: Շրջանցել նրանց նույնիսկ չի կարելի, քանի որ այդ դեպքում ձախ անիվները կշարժվեն ասֆալտի, իսկ աջերը ճամփեզրային հողածածկույթի վրայով: Դա շատ վտանգավոր է՝ որովհետև այդ դեպքում արգելակելիս առաջանում է թեքող մոմենտ, որը կարող է շուռ տալ ավտոմեքենան:

Այնուհանդերձ ի՞նչ անել:

Պետք է գնալ աջ և մի քանի անգամ արգելակի ոտնակով կարճատև միացնել «կանգ» ազդանշանը, առանց գործի դնելու արգելակը: Միաժամանակ միացնել աջ շրջադարձի ցուցիչը: Այնուհետև սեղմել ձայնային ազդանշանի՝ *կրճատիչ*, միացնել հեռահար լույսերը և մեծացնել արագությունը, աշխատելով որքան կարելի է արագ անցնել ճանապարհի ազատ մասով (կիսով չափ ասֆալտե ծածկույթով և կիսով չափ ճամփեզրով): Ինչո՞ւ արագ: Միայն նրա համար, որպեսզի դուրս գալ վտանգավոր տագնապալի գոտուց և շրտնալ ճանապարհային պատահարի երրորդ մասնակիցը, ձայնային ազդանշանը և միացրած լույսը պետք է զգաստացնեն մարդկանց, որոնք հավանաբար պետք է աշխատեն դուրս թռչել

ջարդված ավտոմեքենաներից և առանց ուշադրութիւն դարձնելու ընդհանուր ճանապարհային իրադրութեան վրա, նայեն, թե ավտոմեքենաների որ մասն է վնասվել: Այդպիսի մաներով դուք կօգնեք նաև ետևից շարժվող ավտոմեքենաների վարորդներին տեսնելու անվտանգ անցնելու համար սողանցքը:

Արագընթաց ճանապարհին: Ավտոմայրուղիներով երթևեկելիս արագութիւնը անհամեմատ շատ բարձր է և անվտանգ արագ երթևեկելու համար պահանջվում է բացարձակ առողջ և լավ հանգստացած վարորդ, հուսալի դողերով հուսալի ավտոմեքենա և գիտելիքներ երթևեկութեան առանձնահատկութիւնների մասին:

Ավտոմայրուղիներում անվտանգ երթևեկութեան համար գլխավորը հոսանքի ընդհանուր արագութեան միատարրութիւնն և գոտիական խիստ կարգապահութիւնն է գումարած մաներման սահոնութիւնը և ժամանակի զգալի պաշարով արգելակումը:

Բարձր արագութեամբ և մեծ հեռավորութիւն, գլխավորապես երկու քաղաքների միջև, ուղևորութիւնից առաջ, պետք է լրիվ լցավորել ավտոմեքենայի համապատասխան տարողութիւնները, համապատասխան քանակի օդ ներմղել դողերի մեջ, որպեսզի այդ շանել ճանապարհին և բացառել ամեն տեսակի կանգառները և ավտոմեքենայից իջնելը: Դուրս գալով ավտոմայրուղի, պետք է որոշ ժամանակ զնալ հոսանքի աջ կողմով, շվազանցել ոչ մի ավտոմեքենայի, մինչև երթևեկութեան մեծ արագութեան տեմպին հարմարվելը:

«Երթևեկութեան տեմպ» հասկացութիւնը շատ կարևոր է, քանի որ մեծ արագութիւնը պահանջում է արագ ռեակցիա, արագ փոխվող իրադրութիւնների ընկալման (գործողութիւնների հերթականութիւն) և ավտոմեքենայի վարման նոր ակգորիթմներ:

Եթե ճանապարհային իրադրութիւնը թույլ է տալիս, ապա ձայնային ազդանշանների փոխարեն ավելի լավ է թարթել լույսով, քանի որ մայրուղում շարժիչների աղմկոտ աշխատանքի հետևանքով ձայնը վատ է լսվում: Մի գոտուց մյուսը անցնելուց առաջ նախօրոք միացրեք շրջադարձի ցուցիչը, որպեսզի ուրիշները այն տեսնեն հեռվից:

Ավտոմայրուղիներում վազանցի դեպքում հաշվի առնելով մեծ արագությունը, ավտոմեքենաների միջև հեռավորությունը և ինտերվալը պետք է բավականին մեծ լինի քան սովորական ճանապարհներում: Քաղաքներին մոտենալիս ճանապարհատրանսպորտային իրադրությունը և շարժման տեմպը այլ փոփոցների և խոչընդոտների մոտիկության պատճառով հատկապես երթևեկության լարված պահերին կարող են փոխվել:

Ավտոմայրուղուց դուրս գալուց առաջ մինչև ձեր որոշած տեղը հասնելը հետևեցեք ճանապարհային նշաններին և ցուցիչներին: Ըստ որում հաշվի առեք շարժման տեմպի փոփոխումը, նրա դանդաղեցումը, տեղական ճանապարհներով երթևեկելիս մի հրապուրվեք արագությամբ: Ավտոմայրուղով երթևեկելուց հետո 60 կմ/ժամ արագությունը ձեզ թվում է երկու անգամ պակաս, այդ պատճառով տեղական ճանապարհ դուրս գալուց հետո առաջին մի քանի րոպեն անհրաժեշտ է հետևել արագաչափի ցուցումներին:

Վատ եղանակին սայթաքուն ճանապարհի վրա ժամանակ առ ժամանակ ստուգեցեք, ինչպես է ավտոմեքենան հակադրում դեկանիվի պտույտին, արգելակմանը կամ արագացմանը: Ուղեկամուրջների հենարանների մոտով և կամուրջներով անցնելիս, լիցքերի և փոսերի վրայով երթևեկելիս: Հիշեցեք նաև հիդրո և աէրոդինամիկական ազդեցությունների մասին (քամի, անձրև, ջրի կուտակում և այլն):

Երկաթուղային գծանցեր: Ճանապարհի բարդ մասերից մեկը երկաթուղային գծանցն է: Երկաթուղային տրանսպորտի աշխատողները գտնում են, որ ավտոմոբիլավարները իրենց համար բավականին շատ տհաճություններ և տագնապալի իրադրություններ են ստեղծում: Երկաթուղային ճանապարհների վրա կատարվող բոլոր պատահարների 20-ից 60 % -ը կաղմում է գնացքների ընդհարումը ավտոմեքենաների հետ: Երկաթուղային գծանցներում մահացող վարորդների թիվը ճանապարհատրանսպորտային պատահարներում, զոհվածների ընդհանուր թվի համեմատությամբ, չի գերազանցում 3—5 % -ից: Բայց այդ թիվն էլ շատ մեծ է: Ո՞ր գծանցներն են ամենավտանգավորը: Թվարկենք դրանք, սկսելով ամենավտանգավորից, որի պատճառը գծանցում

երթեկեկության կազմակերպման և ինֆորմացիայի անբավարար հստակությունն է. միայն սովորական ճանապարհային նշաններով ցույց տրված գծանցներ արտացոլող նշաններով և՛ ձայնային ազդանշաններով, թարթող լուսացույցներով, ձեռքի ուղեփակոցով, ավտոմատ ուղեփակոցով գծանցներ: Համեմատելու համար անհրաժեշտ է ասել, որ ավտոմատ ուղեփակոցով գծանցը 5 անգամ պակաս վտանգավոր է, քան միայն նշանով ցույց տվածը:

ՎՏԱՆԿԱՎՈՐ ԻՐԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԾԱՆԱԳԱՐԶԻ ՊԱՏՃԱՌՈՎ -

Նեևզ պտուտակը: Ծանապարհներից մեկում ուղղագիծ հորիզոնական հատվածում շարունակ տեղի են ունեցել մի շարք ծանր ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ: Մանրակրկիտ հետազոտություններից պարզվեց, որ պատճառը մասնակիորեն բանուկ մասի ծածկույթն է: 80—90 կմ/ժամ արագությամբ շարժվող մարդատար ավտոմեքենաները ընկնելով այդ ուղղագիծ և հորիզոնական հատվածը, իրականում հայտնվում էին պտուտակային մակերևույթի վրա: Վարորդները նույնիսկ շէին հասկանում, թե ինչու իրենց ավտոմեքենաները կարծես օդ են բարձրանում և ինչպես պարսատիկից «կրակվում» երթեկեկության հանդիպակաց գոտու վրա:

Տվյալ դեպքում հանդիպակաց գոտով շարժվել են բեռնատար ավտոմեքենաներ, այդ պատճառով էլ կատարվել է ավտոմեքենաների ճակատագրական ընդհարում՝ ճանապարհային բոլոր հնարավոր ընդհարումներից ամենավտանգավորը:

Ծանապարհն ինչո՞ւ է միևնույն տեղով անցնող ավտոմեքենաներից որոշ մասին մի կողմ շարտում, իսկ մյուսներին՝ ոչ: Դա կախված է ավտոմեքենայի տիպից (նրա երկարությունից և լայնությունից) և շարժման արագությունից: Գիտնականները գտել են, որ ժամանակակից արագընթաց ավտոմեքենաները բանուկ մասի մակերևույթի վրա պահելու տեսանկյունից ամենավտանգավորը նրա վրա եղած 30—80 մ՝ երկարությունը ալիքներն են: Ծշմարիտ է, այդպիսի դեպքերում դժվար է որևէ մեկին մեղադրել, նույնիսկ ճանապար-

հաշինարարներին, շխոսելով արդեն վարորդների մասին, քանի որ ճանապարհի թերությունները քողարկված են մարդու աչքից:

Այլ անակնկալներ: Բացի մարդու աչքի համար անտեսանելի ճանապարհային վտանգներից, լինում են նաև այլ՝ ավելի ակնհայտ կամ ավելի ճիշտ՝ «փոսային» վտանգներ: Հաճախ շինարարները փորում են ծածկույթը և մոռանում նախազգուշացնող նշան տեղադրել, հաշվի չառնելով, որ այդպիսի՝ փորվածքները մեծ արագության ժամանակ մինչև վերջին պահը վարորդի համար տեսանելի չեն: Մեկ անգամ Մոսկվա-Գորկի ավտոմոբիլային ճանապարհի վրա հանել են մի ամբողջ բետոնե սալիկ, շղնելով արգելապատ և մեկ վարորդ չէ, որ այնտեղ է թողել իր ավտոմեքենայի շարժական մասի դետալները և հանգույցները:

Տագնապալի իրադրություն կարող է առաջանալ նաև այն պատճառով, որ 10—20 կմ ուղղագիծ ճանապարհից անմիջապես հետո հանկարծ հայտնվում է միակ և առանց նախազգուշացնող նշանի կտրուկ շրջադարձ: Ուղղագիծ ճանապարհով երթևեկելու ռեժիմին վարժված վարորդը կարող է շարձագանքել իրադրության փոփոխությանը և հայտնվել ճամփեզրում կամ խրամաովում: Դա առանձնապես վտանգավոր է, երբ ճանապարհի շրջադարձին լինում է սայթաքուն տեղամաս: Դա այն դեպքն է, երբ մինուսը մինուսով բազմապատկելիս ստացվում է ոչ թե պլյուս, այլ մեծ մինուս՝ ճանապարհատրանսպորտային պատահար:

Տագնապալի իրադրություն է առաջանում այն ժամանակ, երբ 80 կմ/ժամ արագությամբ հիմնական ճանապարհով շարժվելուց հետո ձեր ավտոմեքենան արդեն թեքված անիվներով պակասեցնելով արագությունը սկսում է գնալ դեպի վայրէջքի հանգույցը: Եվ հենց անմիջապես վայրէջքում անիվի տակն է ընկնում մի փոքրիկ սառույցի «կտոր», որը՝ դրժախտաբար, բավական է առջևի ղեկավարվող անիվների մեկուսացման համար:

Դրա հետևանքով ավտոմեքենան սահում է թեքության վրայով և այնուհետև, որպես կանոն, շուտ է գալիս:

Դա տագնապալի իրադրություն է: Փորձառու վարորդները, զգալով, որ առջևի անիվները սահում են, դադարեցնում

են արգելակի ոտնակը սեղմել մինչև անիվների ուղեկապման պահը: Նրանք բաց են թողնում ոտնակը և փորձում ղեկային կառավարման օգնությամբ ավտոմեքենան պահել բանուկ մասի վրա:

Տագնապալի իրադրության բույլ տեղերը: Յուրաքանչյուր տագնապալի իրադրությունում կան թույլ տեղեր: Օրինակ, ավտոմեքենան չի կառավարվում և սահում է սառցակալված կամ կավային ծածկույթ ունեցող սարալանջով դեպի հեղեղատ, շենթարկվելով ոչ ղեկային կառավարմանը, ոչ էլ դրոսելի ոտնակին: Բայց վայրէջքի ընթացքում, հավանաբար, կհանդիպեն «լերկ» կամ բավարար կցորդման գործակից ունեցող տեղեր:

Ահա դրանցից էլ անհրաժեշտ է օգտվել: Օգտագործելով վայրկենական կցորդումը, աշխատեք ավտոմեքենային տալ ավելի անվտանգ ուղղություն:

Ճանապարհին տագնապալի իրադրությանը ստանձահարելիս ձեզ կօգնի նաև վարման մի շարք ոչ ստանդարտային ձևերի իմացությունը, օրինակ ձեռքի արգելակի և ետևի անիվների ուղեկապման օգնությամբ թաց մակերևութին ավտոմեքենայի պտույտը հակառակ ուղղությամբ կատարելու մեթոդը: Որպեսզի պտույտը կատարվի անհրաժեշտ ուղղությամբ, վարորդը սկզբում մի փոքր թեքում է առջևի անիվները, այնուհետև ուղեկապում է ետևի անիվները, որպեսզի պտույտից հետո անմիջապես շարժվի հակառակ ուղղությամբ:

Ճշմարիտ է, այդպիսի մանևրի ժամանակ կատարվում է ավտոմեքենայի առանձին դետալների ուժեղ մաշում, խախտվում են անիվների առանցքակալները, բանող մասի հանգույցները, թափքը, մաշվում է շարժիչը, կցորդիչը, դողերը: Սակայն անհրաժեշտ է սովորել այդ հնարքի իրագործումը, քանի որ երբեմն այն թույլ կտա փրկել մարդկանց և ավտոմեքենան: Եթե գիտականորեն մոտենանք, ապա յուրաքանչյուր փորձառու վարորդ պետք է պահեստում ունենանաև տվյալ դեպքի ալգորիթմը: Բայց պետք է հիշել, որ բարձր արագության ժամանակ այդպիսի մանևրի կատարման դեպքում հնարավոր է նաև շուտ տալ ավտոմեքենան: Այդ

պատճառով մենք խորհուրդ ենք տալիս այդ հնարքից օգտւ-
վել 30 կմ/ժամից պակաս արագության դեպքում:

Շարժվող ավտոմեքենայի կտրուկ պտույտի տարբերակ-
ներից մեկը փոքր մակերեսի վրա «հոլապտույտն է»: Ըստ
որում ղեկավարվող անիվները պտտեցնում են անհրաժեշտ
ուղղությամբ համարյա մինչև վերջ և մինչև վերջ սեղմում
են կարբյուրատորի կարգավորիչի կառավարման ոտնակը:
Դրա հետևանքով ավտոմեքենան առջևի առանցքի շուրջը
պտույտ է կատարում տեղում: Այնպես, ինչպես նախորդ
դեպքում շրջադարձի թեքությունը, արագությունը կարելի է
կարգավորել ինչպես ղեկային կառավարմամբ, այնպես էլ
կարբյուրատորի դրոսելի ղեկավարման ոտնակով:

Առաջին հայացքից վարման ճարպիկ հնարքը կարող է
անգնահատելի ծառայութուն մատուցել այն դեպքում, երբ
նստած եք անշարժ ավտոմեքենայում և հանկարծ տեսնում
եք, որ դեպի ձեր կողմն է գալիս ինչ-որ շղեկավարվող վիթ-
խարի մի՞ բան: Սովորական միջոցներով խուսափելու համար
ժամանակը կարող է շքավականացնել: Ահա այստեղ էլ
պետք կգա հոլաձև շրջապտույտը:

Վտանգավոր է՝ առջևում շեղակի թեփությամբ փոս է: Ժա-
մանակակից ճանապարհներին դեռևս, դժբախտաբար, կան
ինչպես ընդլայնական, այնպես էլ լայնական- ընդերկայնա-
կան անհարթությունների: Առաջիններն ավտոմեքենայի մոտ
առաջ են բերում միայն ցնցումներ, իսկ երկրորդները՝ նաև
օրորում: Երբ ավտոմեքենան կատարում է այդպիսի ինքնա-
քերական շարժում, վարորդը ձգտում է այն պահել ուղղա-
գիծ հետագծում, ակնթարթորեն թեքելով անիվները: Դա վա-
րորդի համար բարդ քննություն է: Ավտոմեքենայի կշռի բա-
ղադրիչը նրան ձգում դեպի ճամփեզրը, իսկ նրա ղեկավար-
վող անիվները՝ հակառակ կողմը:

Մինչև որոշակի պահը, քանի դեռ ուժային միակցումը բա-
վարար է, ավտոմեքենան թեքվում է վարորդի ընտրած հե-
տագծով: Թեպետ այս դեպքում ավտոմեքենան սկզբում
ցնցվում է և դա կարող է ճանապարհից դուրս գալու պատ-
ճառ դառնալ:

Ինչո՞ւ է այդպես լինում: Ավտոմեքենայի կառուցվածքի
մասին տեսութունը թույլ է տալիս այդ հարցին հստակ պա-

տասխատնել: Ավտոմեքենան շարժվելիս նրա համար հենման մակերես է ծառայում ճանապարհը: Եթե այն լիներ կատարյալ հարթ, ապա պետք չէին լինի ոչ զսպանակներ, ոչ դողեր, և ոչ էլ ամորտիզատորներ:

Վարորդից այդպիսի հարթ ճանապարհում ավտոմեքենայի շարժմանը հետևելու համար մեծ լարվածություն չէր պահանջվի:

Բայց քանի որ իրականում ճանապարհը հեռու է այդպիսի կատարելությունից, ապա ավտոմեքենայի բոլոր մասերը, ներառյալ նաև վարորդը, աշխատում են լրիվ ծանրաբեռնվածությամբ: Առաջին հարվածը ընդունում է դողը և հնարավորին շահով մեղմացնում այն: Այնուհետև սկսում է աշխատել անիվների կախոցը: Զսպանակները մեղմացնում են հարվածի այն մասը, ինչ չէին կարողացել անել դողերը, իսկ ամորտիզատորները մարում են ավտոմեքենայի ճոճումը իրար ետևից մի քանի անհարթություններ անցնելիս: Բայց այս համակարգը կայուն է աշխատում մինչև որոշակի սահմանը, մինչ այն ժամանակ, քանի դեռ անհարթությունների մեծությունը չի գերազանցում սահմանային արժեքը: Մենք դիտեցինք ընթացքի սահունությունը ուղղաձիգ հարթության մեջ: Նման ձևով այդ համակարգը աշխատում է նաև հորիզոնական ընդլայնական հարթության մեջ:

Բայց ամբողջ բեռնվածությունն ընկնում է դողի վրա, որը շնորհիվ իր կողային հարմարվողականության՝ առաձգականության, մարում է ավտոմեքենայի ընդլայնական տատանումները:

Ամենաանախորժ տարրերակը, որը ճանապարհը կարող է մատուցել և, դժբախտաբար, հաճախ մատուցում է ավտոմեքենային և վարորդին, դա ուղղաձիգ ընդերկայնական և ընդլայնական անհարթությունների՝ զուգակցումն է: Այդպիսի զուգակցումն անվանում են փոսերով և առանց փոսերի շեղակի թեքության: Անհրաժեշտ է նշել, որ այդ ստորաբաժանումը պայմանական է, քանի որ մեծ մասամբ կախված է ավտոմեքենայի շարժման արագությունից, այլ ոչ թե միայն ճանապարհային ծածկույթի երկրաչափությունից:

Կարելի է հիշել, երբ վարորդը չի կարողացել ավտոմեքենան պահել ծածկույթի վրա: Կամ արագությունն է սովորա-

կանից բարձր եղել, կամ էլ ծածկույթն է մի քիչ իջել, բայց, համենայնդեպս, շեղակի թեքությամբ փոսեր ունեցող գոտով անցնելիս առջևի անիվները օդ են բարձրացել և ավտոմեքենան դարձել է շկառավարվող: Իսկ վարորդը սովորականի նման, թեքել է անիվները դեպի ձախ, ձգտելով ուղղել ավտոմեքենան: Եվ ահա շարժման հետագիծը սահուն փոխելու փոխարեն, ինչպես դա պետք է տեղի ունենար ղեկավարվող անիվների գլորման դեպքում, ավտոմեքենան իր ամբողջ արագությամբ վայրէջք է կատարել թեքված անիվների վրա: Պարզվել է, որ իներցիայի ուժը ճանապարհի հետ ուժային միակցումից մեծ է և ավտոմեքենան գնացել է նրա ուղղությամբ: Վախեցած վարորդը հսկայական դժվարությամբ ավտոմեքենան պահել է ճամփեղրի վրա, թույլ շտալով այն խրամաովի մեջ ընկնել:

Վարորդի համար ամենավատը ավտոմեքենայի վեր թռչելու պահն է, այսինքն, երբ այն գտնվում է կախված վիճակում: Ե՛վ տեսողությունը, և՛ ձեռքերը չեն զգում ավտոմեքենայի ակամա շարժման ուղղությունը և վարորդը չի կարող որոշել, թե որ կողմը պատել ղեկանիվը: Եվ միայն վարորդի վարպետությունը և փորձի զուգակցումը նրան օգնում է ընտրելու ավտոմեքենայի ճիշտ դիրքը: Ավտոմեքենայի շարժման կանոնավորումը անհրաժեշտ է կատարել այն պահին, երբ դողի և ճանապարհի շփման գոտում առաջանում է մասնակի ուժային միակցում:

Իսկ չէ՞ որ նման իրադրությունից մի փոքր ուրիշ ձևով գործելու դեպքում հեշտությամբ կարելի է խուսափել: Զգալով, որ ավտոմեքենան մի կողմ է քաշվում, մի պահ նրան թույլ տվեք ազատ շարժվել: Այդ դեպքում այն վայրէջք է կատարում շարժման ընթացքի ուղղություն ունեցող անիվների վրա և նորից ձեռք է բերում լրիվ ուժային միակցում: Դրանից հետո ղեկավարումը վերցրեք ձեր ձեռքը և ավտոմեքենան սահուն դուրս բերեք ձեզ անհրաժեշտ հետագծի վրա: Պետք է նշել, որ վերևում ամբողջ նկարագրվածը կատարվում է 1—2 վայրկյանի ընթացքում և անհրաժեշտ է որոշակի հմտություն, որպեսզի որսալ պահը և կատարել ման-^օկրը:



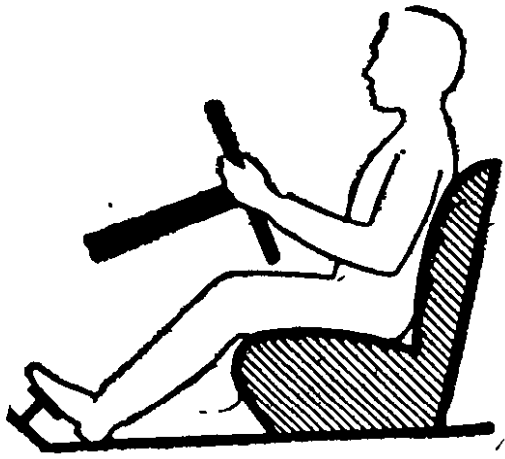
ԻՆՉՊԻՍԻՆ ՊԵՏԲ Է ԼԻՆԻ ՎԱՐՈՐԴԸ

Գ Լ Ո Ւ խ 4

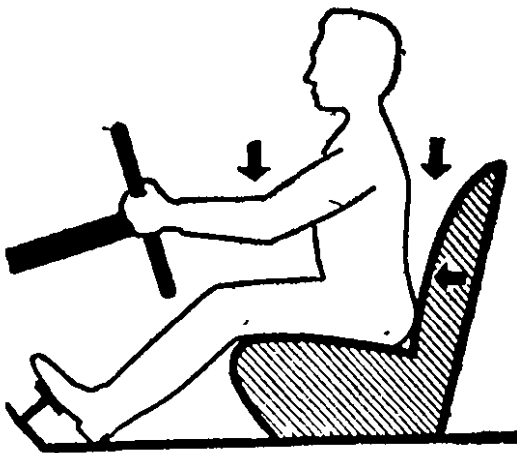
ՎԱՐՈՐԴԸ ԲԱՐԻ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ՕՊԵՐԱՏՈՐ Է

ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԳԻՏԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

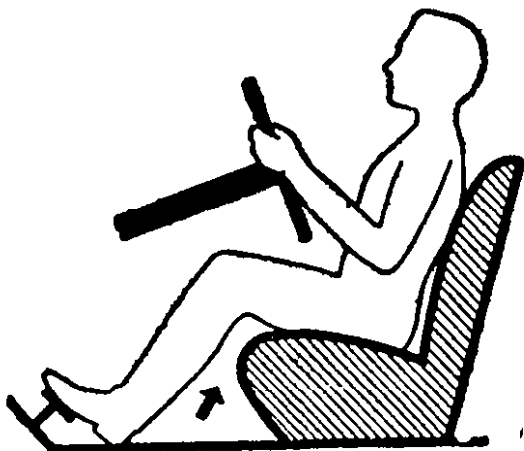
Վարորդի աշխատանքի գիտական կազմակերպման պրոբլեմները չեն սահմանափակվում միայն ավտոմեքենայի ղեկի մոտ գտնվելով, այլ ընդգրկում է նաև նախքան երթևեկութունը սկսելու և ավտոտնակ կամ տուն վերադառնալուց հետո ընկած եզրափակիչ ժամանակը: Այսպես, օրինակ, ինչպիսի հարցեր են ընդգրկում ավտոբուսի վարորդի աշխատանքի կազմակերպման շուրջը Լենինգրադի 1-ին ավտոբուսային պարկի աշխատողների կարծիքով. պարկից դուրս գալու նախապատրաստումը (վարորդին տանից պարկ փոխադրելը, ճանապարհային փաստաթղթերի ստանալը, ավտոբուսի տեխնիկական վիճակի ստուգումը և գիծ դուրս գալը), աշխատանքը գծում (վարորդի աշխատանքային տեղում նորմալ պայմանների՝ ապահովումը, երթուղային գծի ուսումնասիրումը, վազքի ժամանակի նորմայի պահպանում, վարման տեխնիկան, աշխատանքի և հանգստի ռեժիմը, յսպասարկման կուլտուրան և երթևեկության անվտանգութունը), վերադարձ դեպի պարկ: Բնականաբար, մենք չենք կարող մանրամասը դիտարկել վարորդի աշխատանքի գիտական կազմակերպման բոլոր հարցերը: Քննենք միայն մի քանիսը, մեր կարծիքով ամենակարևորները:



Նկ. 2 Վարորդի ճիշտ նստելաձևը:



Նկ. 3 Այսպես նստելը հարմար չէ:



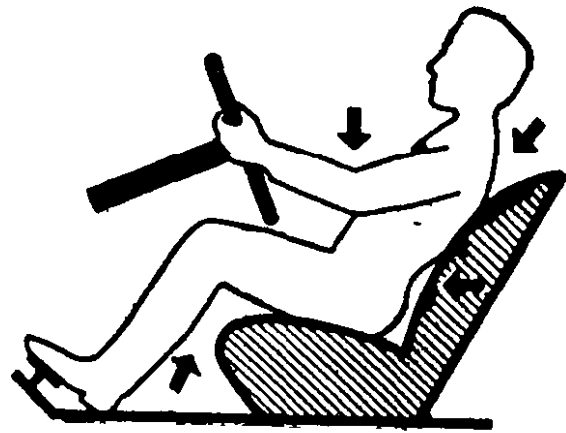
Նկ. 4 Ավտոմեքենան այսպես վարել դժվար է:

Նստարանը պարզապես նրստատեղ չէ: Ճիշտ նստելու դեպքում վարորդը պետք է նստի ուղիղ, իսկ նրա մեջքը ամբողջովին պետք է կաշի նրստարանի թիկնակին: Բացի դա, նրա ոտքերը պետք է հեշտությամբ հասնեն ոտնակներին, իսկ ղեկանիվը բռնած ձեռքերը արմունկում թեթևակի պետք է ծալված լինեն (նկ. 2): Այսպիսի նստելաձևը վարորդին հնարավորություն է տալիս ընդունելու ամենաբնական վիճակը, երկարատև ուղևորության ընթացքում հոգնածություն չզգալ, ինչպես նաև ապահովում է առավելագույն տեսադաշտ, ղեկանիվով, ոտնակներով և լծակներով աշխատելիս պահանջվում է ամենաքիչ ուժերի լարում:

Նստարանը ղեկանիվից շափից ավելի հեռու տեղադրելիս (նկ. 3) վարորդի մեջքը հենարանից զրկվում է և նրա մկանները ամբողջ ժամանակ լարված են լինում: Բացի դրանից, ձեռքերը աշխատելիս հիմնական ծանրաբեռնվածությունը ընկնում է նախաբազուկի և դաստակի համեմատաբար թույլ մկանների վրա, այն դեպքում, երբ բազուկի ավելի ուժեղ

մկանները բավարար չեն օգտագործվում, շարժման ամպլիտուդան կրճատվում է: Ձեռքերի մկանների վրա ծանրաբեռնվածության աննպատակահարմար տեղաբաշխումը կարող է լինել նաև դեկանիվի շափից ավելի մեծ կամ անբավարար թեքության պատճառով:

Երբ նստարանը ոտնակներից շափից ավելի հեռու է գտնվում, վարորդը ստիպված է ձգվել՝ բռնելով դեկանիվից, որը խանգարում է նրան, վերջինիս անհրաժեշտության դեպքում կտրուկ պտտել այն: Դրա հետ միասին, այդպիսի վիճակում վատանում է նաև տեսադաշտը:



Նկ. 5. Նստելաձև, որը հարմար է ոչ թե աշխատանքի, այլ հանգստի համար:

Նման անհարմարություններից խուսափելու համար բավական է նստարանը տեղաշարժել առաջ: Եթե կոնստրուկտիվ պայմանների պատճառով դա հնարավոր չէ, պետք է պատրաստել նստարանի թիկնակի շափով պահանջվող հաստությունը բարձիկ և դնել մեջքի տակ:

Վաղտ է նաև այն դեպքում, երբ նստարանը շատ առաջ է քաշված: Վարորդը ստիպված ծալում է ոտքերը, որը դժվարացնում է ոտնակներն աշխատեցնել: Այդպիսի դրության մեջ (նկ. 4) ձեռքերը հնարավորություն չունեն ազատ դեկավարել դեկանիվը:

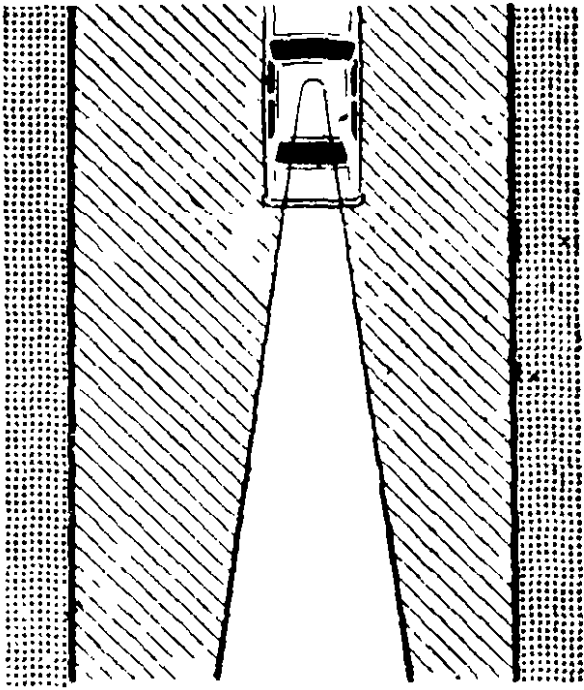
Վարորդի մկանային ուժի աստիճանը ոտնակը սեղմելիս փոփոխվում է կախված մեջքի բարձիկի թեքության անկյունից, ինչպես նաև նստարանի բարձրությունից: Եթե այն ցածր է, վարորդը բարձրացնելով կզակը, լարում է մեջքի և վզի մկանները, շափազանց բարձր նստարանի դեպքում կորանում է, խոնարհում է գլուխը, որն առաջ է բերում ուսագոտու մկանների արագ հոգնածություն, դժվարացնում է շնչառությունը: ԱՇԳԻ-ի տվյալներով նստարանի բարձիկի ճիշտ ընտրության դեպքում ոտնակների վրա ներգործած ուժը կարող է պակասել 15—20 %-ով: Նստարանի ծայրից մինչև

վարորդի ոտքերի ծնկների ծալատեղը եղած հեռավորությունը պետք է լինի ազդրի երկարության 15 %-ը: Այդ տարածությունը փոքրացնելիս հնարավոր է ոտքերի ֆունկցիայի խախտում ազդրի շրջանում՝ անոթների և նյարդերի սեղման հետևանքով: Որքան բարձր է նստարանը, այնքան պետք է փոքր թեքման անկյուն ունենա բարձիկը: Երբեմն հարմարավետության ետևից ընկնելով մեծացնում են բարձիկի խորությունը, որի հետևանքով սահմանափակվում է վարորդի ոտքերի շարժման ազատությունը:

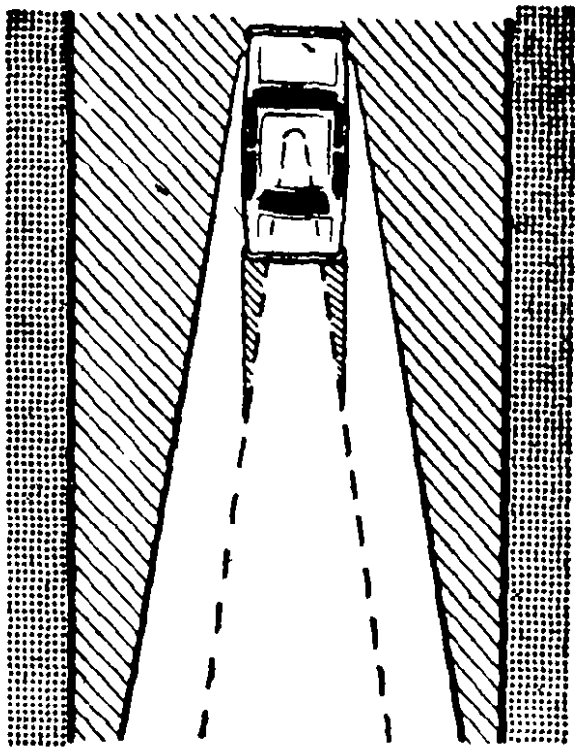
Նստարանի թիկնակը պետք է լինի ոչ թե ուղղաձիգ, այլ ունենա որոշ թեքություն, որի հետևանքով մարմնի կշիռը ավելի ճիշտ է տեղաբաշխվում նստարանի և թիկնակի վրա, իսկ ազդրի մկանները առավելագույն չափով թուլացված են: Սակայն թիկնակի ավելորդ թեքության դեպքում վարորդը փոխվում է նստարանին (նկ. 5): Այս դեպքում, չնայած նրա մեջքը հենարան ունի, բայց ողնաշարի ներքևի մասը, վզի և ձեռքերի մկանները անչափ լարվում են: Ծանրաբեռնված են նաև ոտքերի մկանները, քանի որ նրանք չունեն բավարար հենարան: Ահա թե ինչու, կարծես հարմար նստելաձևի դեպքում վարորդը արագ հոգնում է, իսկ ուշադրությունը պակասում:

Բեռնատար ավտոմեքենաների նստարանի թիկնակի թեքությունը պետք է լինի $97 \pm 2^\circ$ սահմաններում, իսկ ավտորուսներում՝ $95-107^\circ$: Շահագործման մեջ գտնվող ավտորուսների մի մասում այնպիսի մեխանիզմ է հարմարեցված, որը հնարավորություն է տալիս նստարանը կարգավորել վարորդի ֆիզիկական առանձնահատկություններին համապատասխան: Սակայն շատերը այդ հնարավորությունը չեն օգտագործում:

Նստարանի չափերի և դետալների դիրքի սխալ հարաբերության հետևանքով վարորդի մոտ ցանկություն է առաջանում, առանց նստարանի օգնության, աշխատանքային հարմար դիրք գրավել, որը հանգեցնում է վաղաժամ հոգնածության: Այն ավտոմեքենաներում, որոնցում թիկնակի թեքության կարգավորումը բացակայում է, այն կարելի է փոփոխել, թիկնակի վերևի մասի վրա համապատասխան բարձիկի տեղադրումով:



Նկ. 6. Վարորդի տեսողաշար միայն ետևի տեսքի հայելին օգտագործելիս:



Նկ. 7. Վարորդի տեսողաշարը ետևի տեսքի ներքին և արտաքին հայելիները օգտագործելիս:

Նստարանի հարմարեցման կարգը հետևյալն է. սկզբում անհրաժեշտ է այն առաջ քաշել, որպեսզի հեշտությամբ ոտքերը հասնեն ոտնակներին, իսկ ձեռքերը դեկանիվին, այնուհետև փոխել թիկնակի թեքությունը:

Նստարանի կարգավորման սարքավորումներին առաջադրվում է վարորդի իրանի ինքնակամ թուլացմանը հակազդող պահանջներ: Ի դեպ, նստարանը պետք է բավական հուսալի ամրացված լինի, որպեսզի կտրուկ կանգառների ժամանակ շտեղաշարժվի: Նստարանի պաստառը ընտրվում է, ելնելով բարձր օդա և խոնավաթափանցելիությունից, բավարար ջերմահաղորդականությունից, անողորկությունից: Հարթ պաստառի դեպքում վարորդը նստարանի վրա սահում է: Մարմնի մշտական տեղաշարժումը պահանջում է լրացուցիչ ճիգեր այն անհրաժեշտ վիճակում պահելու համար և լրացուցիչ շափով հոգնեցնում է վարորդին:

Ավտոմեքենայի խցիկում կամ թափքում գտնվող նրստարանների պաստառը, որոնք ունեն անշափ մեծ հա-

րակցման գործակից, առաջ է բերում մեղքի մկանների հոգնածութուն:

Սրբորդ աչք: Անվտանգ երթևեկության համար ետևի տեսքի հայելու (նկ. 6) նշանակութունը շատ մեծ է և որպեսզի դա օգտագործվի առավել արդյունավետությամբ, հարկավոր է տեղադրել այնպես, որպեսզի տեսնես այն ամենը, ինչ հնարավոր է դիտել ետևի պատուհանից: Սակայն փակ մեքենաների մեծ մասը թափքի ետևի մասը կանգնակների կողքերից ստեղծում են երկու անտեսանելի գոտիներ:

Դրանք կարելի է տեսնել անվաժաժկոցների կամ առջևի հենակների վրա ճիշտ տեղադրված ետևի տեսքի կողային հայելիներով (նկ. 7):

Ընդ որում գլուխը շարժելով, ձեր աշխատանքային տեղում նստած, դուք ետևում ամեն ինչ պետք է տեսնեք: Արտաքին հայելիներն ավելի հեշտ է կարգավորել որևէ մեկի օգնությամբ: Հաճախ դրանք ամրացվում են զսպանակավոր հողակապերում և դիպչելիս թեքվում են: Եթե դրանք շարժվել են, մի զլացեք նախքան շարժվելը անհրաժեշտ դիրքի բերել:

Ետևի տեսքի ներքին հայելիները սովորաբար հարթ են, նրանք գտնվում են աչքին մոտիկ և տալիս են ետևի ճանապարհի պարզ պատկերը: Արտաքին հայելիները սովորաբար գնդաձև են (ուռուցիկ), որը հնարավորություն է տալիս աչքից մեծ հեռավորության վրա գտնվելով հանդերձ մեծացնել տեսադաշտի անկյունը: Բայց միաժամանակ մասնակիորեն աղավաղում են առարկաների ընկալումը: Անհրաժեշտ է ուռուցիկ հայելուն նայելով ճիշտ որոշել այլ ավտոմեքենայի արագությունը և դիրքը: Համեմատության համար կարելի է միաժամանակ նայել ետևից մոտեցող ավտոմեքենաներին երկու հայելիների մեջ, նախապես ավտոմեքենան դուրս հանելով ճամփեզր: Արտաքին ուռուցիկ հայելում երևացող ավտոմեքենան կթվա ավելի հեռու, քան ներքին հարթ հայելում, որովհետև ուռուցիկում պատկերը շափերով փոքր է: Ուրեմն իրականում արտաքին հայելում երևացող ավտոմեքենան կլինի մոտիկ, քան դուք կարծում եք, իսկ դա ճիշտը կարևոր է ճանապարհի վրա տրանսպորտային միջոցների հոսքում դիստանցիան գնահատելիս:

Հայելին հաճախ համարում են վարորդի երրորդ աչքը, բայց դրա համար անհրաժեշտ է նրանում կարողանալ տեսնել պատկերները, այլ ոչ թե պարզապես նայել նրանց: Հայելու մեջ պետք է նայել ժամանակին .և տեսածը նրբորեն արձագանքել նախքան ազդանշան տալը, շրջադարձերը, վազանցները, կանգառները և դռների բացելը: Անհրաժեշտ է վարժվել հետևյալ հաջորդականությամբ. հայացք հայելու մեջ, ազդանշան, մանևր: Այսպիսով, յուրաքանչյուր մանևրից առաջ պետք է նայել հայելու մեջ: Բայց ոչ միայն մանևրից առաջ: Պետք է ընդհանրապես հայելու մեջ նայել կանոնավոր, որպեսզի ցանկացած պահին գիտենալ թե ինչ է կատարվում ձեր ետևում:

Շատ դժվար է գիշերը հայելու օգնությամբ որոշել ետևի ավտոմեքենաների արագությունը և հեռավորությունը: Այդպիսի դեպքում անհրաժեշտ է վարժվել նրանց լապտերների լույսի տհաճ փայլքին: Եթե դրանք կուրացնում են ձեզ, ապա ավելի լավ է գլուխը թեքել մի կողմ, բայց մի թեքեք հայելին, որովհետև դուք կարող եք մոռանալ այն նորից ուղղել:

Նույնիսկ բոլոր հայելիների առկայության դեպքում էլ, այնուամենայնիվ, մնում են անտեսանելի գոտիներ, այնպես, որ նախքան շարժումը սկսելը միշտ ետ նայեք ձախ ուսի վրայով, որպեսզի համոզվեք, որ հայելին չի խաբում:

Իսկ այլ տրանսպորտային միջոցների վարորդները այս դեպքում կհասկանան, որ ձեր ավտոմեքենան պատրաստվում է շարժվելու:

ՎԱՐՈՐԴԻ ՄԱՆԳՈՒՆՅԱՏՈՐՆԵՐԸ

Ավտոմեքենան վարելու համար այն սարքավորում են համապատասխան բռնակներով և ոտնակներով: Դրանք բաժանվում են երկու խմբի. ոտքի (դրոսելի կառավարման ոտնակ և արգելակի ու կցորդիչի ոտնակներ) ու ձեռքի (ղեկանիվ, ձեռքի արգելակի և փոխանցման տուփի բռնակներ):

Կառավարման ոտնակներ: Դրոսելի ոտնակը դրված է աջ ոտքի տակ, և նրա միջոցով ղեկավարում են ծնկաձև լիսեռի պտտման հաճախականությունը և շարժիչի հզորությունը: Դա

ղեկավարման շատ զգայուն միջոց է, բայց վարորդից պահանջում է լավ հմտութուն, որը սկսնականորին անմիջապես չի հաջողվում: Արգելակի ոտնակը նույնպես դրված է աջ ոտքի տակ: Սեղման աստիճանը (ուժը) համապատասխանում է նաև արգելակման աստիճանին: Ուսուցման ժամանակ շատ կարևոր է սովորել առանց նայելու ոտքը տեղափոխել դրոսելի ոտնակից արգելակման ոտնակի վրա:

Կցորդիչի ոտնակը ծառայում է կցորդիչը միացնելու և անջատելու, այսինքն տրանսմիսիան շարժիչից անջատելու համար: Շատ կարևոր է սովորել կցորդիչի տանող և հետեւող սկավառակների հպման («կառչման») պահի որոշումը, որին անմիջապես դժվար է ընտելանալ: Անհրաժեշտ է լսել աշխատող շարժիչի աղմուկը և այնպես նրբորեն կարգավորել վառելանյութի մատուցումը, որպեսզի այն կանգ չառնի:

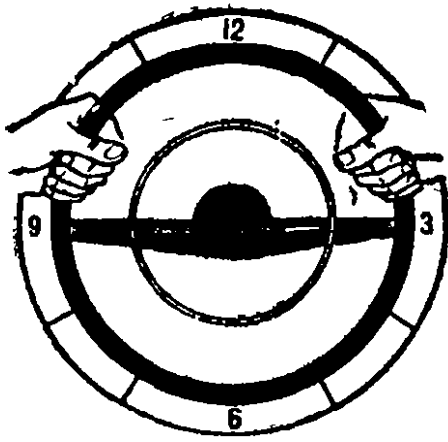
Շատ վարորդներ հաճախ են օգտվում դրոսելի ղեկավարման ոտնակից, չհասկանալով, որ բարդացնում են իրենց աշխատանքը, շխոսելով արդեն ավտոմեքենայի բոլոր հանգույցների լրացուցիչ մաշման մասին: Ստարտերի օգնությամբ շարժիչի ծնկաձև լիսեռի մի քանի տասնյակ պտույտից անմիջապես հետո վարորդների մեծամասնությունը ջղաձրգորեն և ինչ-որ եռանդով սկսում են սեղմել դրոսելի ղեկավարման ոտնակը: Եվ շնայած այդպիսի սովորությունը կարծես թե երթևեկության անվտանգության հետ կապ չունի, իրականում այն պատճառ է դառնում մեծ թվով ճանապարհատրանսպորտային մանր պատահարների: Նյարդային վարորդի վարած ավտոմեքենան ծովի ալիքի նման արագ մոտենում է առջևից ընթացող ավտոմեքենային, երբեմն էլ հանդարձակի դանդաղում է, ստիպելով ետևից եկող ավտոմեքենաներին կտրուկ արգելակել: Ուրեմն ինչպե՞ս պետք է ղեկավարել դրոսելի ոտնակով: Այս հարցը կարող է ունենալ մեկ պատասխան՝ սահուն: Միայն այդպիսի պայմանի դեպքում ավտոմեքենան ցնցումներ չի ունենա, այսինքն արագությունը բարձրացնելիս կամ իջեցնելիս ընթացքը սահուն կլինի, իսկ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ չեն լինում այնտեղ, որտեղ կամ ընդհանրապես չկա երթևեկություն, արագության փոփոխություն, կամ էլ եթե այն գոյություն ունի, ապա շատ փոքր է: Բացառություն են կազ-

մում այն պահերը, երբ անհրաժեշտ է շտապ խույս տար վթարային իրադրությունից (ավտոմեքենան շտապ հեռացնել ճանապարհների հատման տեղից կամ ավարտելով վազանցը, վերադասավորվել շարքում):

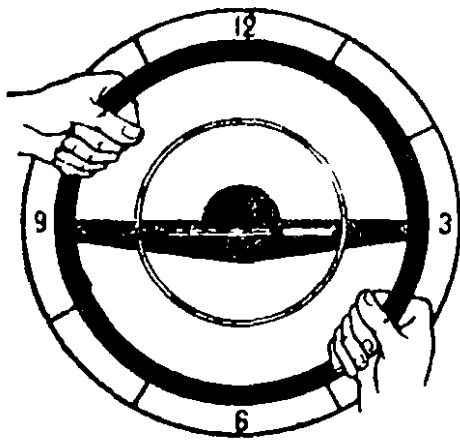
Ինչ վերաբերում են արգելակի և կցորդման մեխանիզմի ոտնակներին, ապա դրանց մանիպուլյացիան բավական մանրամասն դիտվում է «սահուն ճանապարհ» բաժնում: Այստեղ միայն անհրաժեշտ է ասել, որ շի կարելի համաձայնվել անվտանգ երթևեկության մասին մի շարք գրքերի հեղինակների հետ, որոնք իբր կցորդման մեխանիզմի շարժարների մասերի և հատկապես լծակների ու կցորդման մեխանիզմի միացման մուֆտայի առանցքակալի ինտենսիվ մաշումից խուսափելու համար խորհուրդ չեն տալիս ձախ ոտքը պահել կցորդման մեխանիզմի ոտնակի վրա: Երթևեկության ժամանակակից պայմանները վարորդից պահանջում են կցորդման մեխանիզմի նվազագույն ժամանակում անջատել: Այդ պատճառով ձախ ոտքը պետք է կամ պահել կցորդման մեխանիզմի ոտնակի կողքին, կամ էլ կախված վիճակում նրա վրա: Ոտնակը սեղմել պետք չէ, բայց ցանկացած պահին, եթե դա անհրաժեշտ լինի, ձախ ոտքը պետք է գործի:

Իսկ գիշերը վատ լուսավորված ճանապարհով երթևեկելիս ձախ ոտքը պետք է գտնվի լույսի ոտքի անջատիչի կոճակի վրա, եթե անջատիչը ձեռքի չէ, որպեսզի կարողանալ ակնթարթային արագությամբ փոխել ավտոմեքենայի առջևի լուսավորվածության պայմանները:

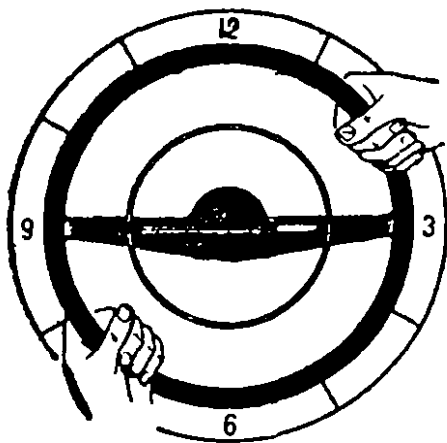
Ղեկանիվ: Վարորդն ավտոմեքենան վարելիս չպետք է գտնվի միևնույն, խիստ որոշակի դիրքում, այլապես նա կարող է շատ շուտ հոգնել և թուլացնել իր ուշադրությունը շրջապատի նկատմամբ: Այդ բոլորն ամբողջովին վերաբերում է նաև ղեկանիվի ղեկավարման ձևերին: Ամենից առաջ սկզբից չպետք է վարժվել երկու ձեռքով շատ ամուր ղեկանիվի շրջանակից բռնելուն և բոլոր տեսակի ամենափոքր վտանգի պահին անհրաժեշտ է մի ձեռքով փոխարկել փոխանցումը, բաց թողնել ձեռքի արգելակի բռնակը կամ փոխարկել լույսը: Կարճ ասած, պետք է կարողանալ ավտոմեքենան կառավարել ինչպես երկու, այնպես էլ մեկ ձեռքով: Ցանկացած իրադրությունում ամենարժեքունիված ձևը ձեռքերը պահել «եր-



Նկ. 8. Ձեռքերի դիրքը «երկուսից տասը պակասի» դեպքում:



Նկ 9. Ձեռքերի դիրքը «չորսից տասը պակասի» դեպքում:



Նկ. 10. Ձեռքերի դիրքը «երկուսից քսան պակասի» դեպքում:

կուսից տասը պակաս» դիրքում (նկ. 8), բայց ոչ մի դեպքում 5—10 թուղից ոչ ավելի տևողությամբ: Անհրաժեշտ է իրեն սովորեցնել յուրաքանչյուր 5—10 թուղի հետո անպայման ձեռքերը տեղաշարժել սկզբում «չորսից տասը պակաս» (նկ. 9), իսկ այնուհետև կամ նախնական, կամ էլ «երկուսից քսան պակաս» դիրքը (նկ. 10):

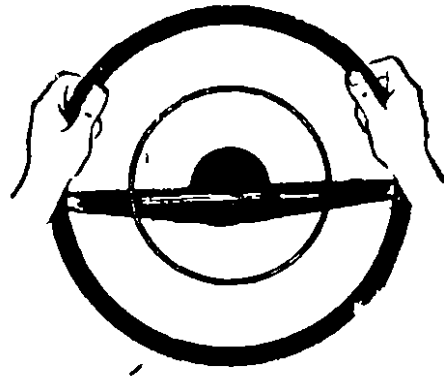
Դրա հետևանքով վարորդի իրանը (ողնաշարը) լինում է տարբեր դիրքերում, որը թույլ է տալիս մեղմացնել հոգնածությունը և խուսափել մասնազիտական մի շարք հիվանդություններից (ողնաշարի կորացումից և թուլքից), որոնք առաջանում են անշարժ նստող վարորդների մոտ: Բացի դա, առաջարկվող նստածեր թույլ է տալիս ձեռքերով արագ ընդունել «երկուսից տասը պակաս» դիրքը:

Եթե դուք շատ հոգնել եք, ձեռքերը կարելի է պահել «տասներկուսի» դիրքում: Ըստ որում մարմինը պետք է կորացնել առաջ և կարծես թե ձեռքերի վրա հենվելով ձգվում եք վեր: Անվտանգության տեսանկյունից ձեռքերի տեղափոխումը այդ դիրքից «մարտական պատրաստակամու-

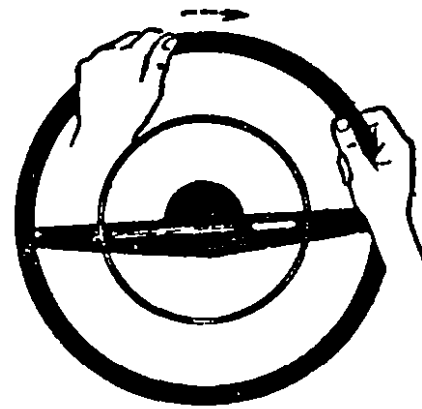
թյան» վիճակին դժվարություն չի ներկայացնում և շատ ժամանակ չի պահանջվում: Ձեռքերը «տասերկուսի» դիրքում պահելուց հետո պետք է դրանք տեղափոխել «հինգ անց կես» դիրքը, որպեսզի արյունը հոսի դեպի դաստակները:

Այնպիսի դեպքերում, երբ ավտոմեքենայի խցիկի կոնստրուկտիվ առանձնահատկությունների պատճառով չի կարելի ձեռքերը տեղափոխել «հինգանց կեսի» դիրքին (ղեկանիվը հենվում է փորին, կրծքին և այլն), հերթականությամբ իջեցրեք ձախ և աջ ձեռքերը և ավել կամ բրնունցքով հենվելով նրստարանին, աշխատեք բարձրացնել իրանը: Այդպիսի վարժությունը թույլ է տալիս բավականին բարձրացնել աշխատունակությունը, հատկապես հերթափոխի երկրորդ կեսում: Դա անհրաժեշտ է կատարել 20—30 րոպե ընդմիջումով, ընդ որում իրանը բարձրացնելիս ձեռքին կարող են օգնել մարմնի մկանները:

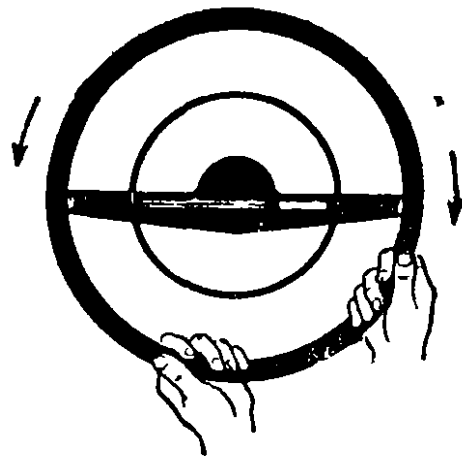
Մի քանի խոսք ղեկանիվի ճաղերից բռնելու մասին: Եթե ճանապարհային իրադրությունը բարդ չէ, ղեկանիվը այդպես բռնել կարելի է, բայց 3—5 րոպեից ոչ ավելի: Ավելի լավ է ձեռքի դաստակով բռնել



Նկ. 11. Ձեռքերի դիրքը մինչև ղեկանիվի պտտումը:



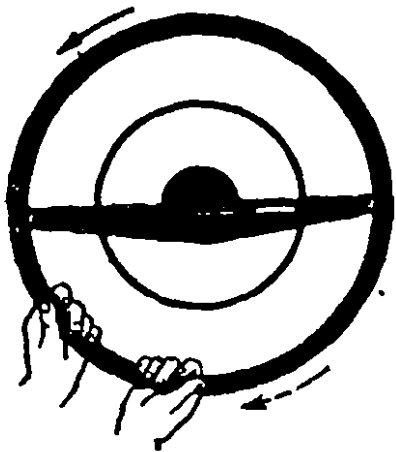
Նկ. 12. Ձախ ձեռքը սահում է ղեկանիվի շրջանակով:



Նկ. 13. Ձախ ձեռքը ղեկանիվը պտտեցնում է դեպի ձախ, իսկ աջը սահում է նրա շրջանակի վրայով ներքև:



Նկ. 14. Ձախ ձեռքը ղեկանիվի շրջանակի վրայով սահում է վերև, աչք պտտում է այն:



Նկ. 15. Ձախ ձեռքը ղեկանիվը պտտում է դեպի ձախ, իսկ աչքը նրա վրայով սահում է ներքև:

ղեկանիվի շրջանակը ճաղերի ամրացման տեղում, իսկ մատներից մեկը (ալևելի հաճախ բուժը) դրվի նրա վրա: Ընդ որում բուժ մասը ճանապարհի և դողերի շփման գոտում կառավարվող անիվների բեռնվածությունը որոշող զգայուն էլեմենտ է: Այդ ժամանակ ափը նույնիսկ կարող է պինդ չհրպավել շրջանակին: Բայց որևէ արգելքի վրայով ավտոմեքենայի անիվը անցնելու ամենափոքր վտանգի կամ սրընթաց քամու հանկարծակի ազդեցության դեպքում բուժ մատը ձեռքի դաստակին կարծես հրաման է տալիս և վերջինս ակնթարթորեն ամուր բռնում է ղեկանիվը:

Մի կատարեք ձեռքերի խաշաձև փոփոխում, այլ տեղափոխեք հերթականությամբ, ղեկանիվը մի ձեռքից մյուսը հրելու միջոցով: Նկ. 11—15-ում ցույց է տրվում ղեկանիվի պտույտի փուլերը դեպի ձախ: Պտույտն ավարտելուց հետո ղեկանիվը անհրաժեշտ է վերադարձնել սկզբնական դիրքին,

միահպանելով անիվների հետ հետադարձ կասյը, այսինքրն, շարագացնելով նրա հետադարձ շարժումը, բայց և ամբողջովին բաց շթողնելով այն, այլ սահունորեն կարգավորել ղեկանիվի ինքնաբերական վերադարձը նախկին դիրքին:

Հատուկ ուշադրություն է պահանջում վարորդների մարզումը հորիզոնական ղեկանիվներով, որոնցով սարքավորվում են ավտոբուսները և խցիկավոր վազոնանման թափքով

այլ ավտոմեքենաները: Այստեղ որոշ բարդութիւնն այն է, որ շնայած մարդու համար դուրին է ձեռքերով մանևրել միայն հորիզոնական հարթութեան մեջ, բայց բարդ իրադրութիւններում հաճախ պետք է ղեկանիվը պտտեցնել բավական մեծ անկյունով, իսկ այն հորիզոնական վիճակում տեղադրելիս այդպիսի մանևրի կատարումը ավելի դժվարանում է: Այդ պատճառով վարորդները պետք է սովորեն ղեկանիվը բռնել արագ և առանց ձգելու:

Անհարթ ճանապարհներով, երկաթուղագծի վրայով երթևեկելու, սառցակալումները հաղթահարելու և այլնի ժամանակ ղեկանիվով կառավարելիս եղեք շատ ուշադիր: Այդպիսի իրադրութիւններում վարորդի հիմնական խնդիրն է ավտոմեքենան պահել նախատեսված շարժման գոտում, որը երբեմն կապված է հոգեբանական մեծ լարվածութեան՝ հետ: Այդպիսի դեպքերում ղեկանիվը պետք է ամուր բռնել,՝ հատկապես բարձր արագութեամբ երթևեկելիս: Հակառակ դեպքում ղեկավարվող անիվը որևէ խոշորդոտի վրայով անցնելիս կարող է կտրուկ շրջվել և ղեկային շարժաբերի միջոցով ուժեղ և արագ պտտել ղեկանիվը: Վարորդը դրանից հանկարծակիի գալով կարող է իրեն վտանգի ենթարկել և ստանալ մատների և ձեռքերի ոսկորների վնասվածքներ և հոդախախտումներ: Ձեռքերի այդպիսի վնասվածքները երբեմն հանգեցնում են ճանապարհատրանսպորտային պատահարների:

Ավարտելով ղեկանիվով ղեկավարելու մասին զրույցը, կցանկանայի ասել, որ ղեկանիվի պտտման անկյունային արագութիւնը պետք է անպայման համեմատական լինի ավտոմեքենայի շարժման արագութեանը: Անհրաժեշտ է մշակել վարման այնպիսի եղանակ, որը թույլ տա շատ սահուն տեղաշարժվել բանուկ մասով: Դրա համար ցանկացած պայմաններում պետք է ղեկանիվը պտտել այնպես, ինչպես սառցակալված կամ ցեխոտ ծածկույթի վրայով երթևեկելիս: Ավտոմոբիլային ճանապարհով երթևեկութեան այդպիսի ոեժիմը վարորդների և ուղևորների մոտ չի առաջացնում տհաճ զգացում, ավտոմեքենայի դողերի և շատ հանգուցների մեծ մաշվածութեան և ամենագլխավորը ավտոմեքենայի ճանապարհներում փոխգործողութեան ժամանակ վարորդներին հնարավորութիւն է տալիս լավ հասկանալու միմյանց:

ՎԱՐՈՐԴԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՅԻ ԽՅԻԿԻ ՄԻԿՐՈՎԻՄԱՆ

Խցիկի միկրոկլիման օդերևութաբանական պայմանների ամբողջությունն է՝ օդի ջերմաստիճանը, նրա խոնավությունն ու ճնշումը:

Խցիկում օդի ջերմաստիճանը հիմնականում կախված է արտաքին օդի ջերմաստիճանից և շարժիչի անջատած ջերմությունից: Այն պետք է լինի $+15$ -ից մինչև 25°C սահմաններում: Ամենաբարենպաստ ջերմաստիճանը $+18$ $+20^{\circ}\text{C}$ է: Խցիկում ջերմաստիճանի վրա ազդում է ևս մեկ գործոն՝ ավտոմեքենայի գույնը: Եթե թափաք, վահանակները, պաստառը, դեկավարման միջոցները բաց գույնի են, ապա ավտոմեքենան արևի տակ կայանելիս այդ մասերը 8 — 10°C պակաս են տաքանում, քան մուգ գույնով ներկված նույնպիսի մասերը: Երթևեկության ժամանակ, սակայն, այդ տարբերությունը փոքրանում է մինչև $1,5$ — 2°C : Թեթևակի մթնեցված ապակիները կասեցնում են ճառագայթների 40 — 60 %-ի ջերմությունը, որոնք անցնում են թափանցիկ ապակու միջով:

25°C -ից բարձր օդի ջերմաստիճանի պայմաններում աշխատանքը արագ հոգնեցնում է, հանգեցնում է ուշադրության թուլացման և ռեակցիայի ժամանակի մեծացման: Զերմաստիճանի մինչև 35°C հետագա բարձրացման դեպքում մտավոր գործունեությունը վատանում է, ի հայտ են գալիս սխալներ, ուշադրությունը պակասում է մոտավորապես 10 %-ով:

Օդի ջերմաստիճանի իջեցումը նույնպես բացառաբար է ազդում մկանների աշխատանքի, շարժումների արագության և ճշտության վրա, վարորդը շատ սխալներ է կատարում:

Հետազոտությունները հաստատել են, որ ավտոմեքենայի խցիկում օդի ջերմաստիճանի 13°C դեպքում կատարվում է ավելի շատ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ, քան ամենաբարենպաստ ջերմաստիճանի դեպքում:

Հեղինակների մեծամասնության տվյալներով ավտոմեքե-

նաների խցիկում օդի շերմաստիճանը պետք է լինի հետևյալ սահմաններում. ձմռանը $+15 \div +25^{\circ}\text{C}$, ամռանը $+18 \div +27^{\circ}\text{C}$:

Օդը բարեկամ է, թե՞ թշնամի: Ավտոմեքենայի խցիկի օդը կարող է պարունակել բենզինի գոլորշիներ և թունալուր գազերի վնասակար խառնուրդներ, որոնցից ամենավտանգավորը ածխածնի օքսիդն է (CO) կամ շմուլ գազը: Ածխածնի օքսիդը բանեցրած գազերի կազմում ճեղքերի միջով թափանցում է ավտոմեքենայի խցիկը: Մեքենայի խցիկի օդում ածխածնի օքսիդի կոնցենտրացիան բավականին բարձրանում է, հատկապես ձմռանը, երբ խցիկի լուսամուտը սովորաբար փակ է: Ավտոմեքենայի 100 հազար կմ-ից աճելի վազքի դեպքում շարժիչի մխոցային խումբը բավականին մաշվում է: Իրա հետևանքով բանեցրած գազերը ընկնում են շարժիչի կարտերի մեջ և յուղի լցման բկանցքով թափանցում կապոտի տակի տարածությունը, իսկ այնտեղից մտնում խցիկ:

Աշխատած գազերի պարունակությունը օդում կապված է ավտոմեքենայի շարժման արագության հետ: Ավտոմոբիլային տրանսպորտի գիտահետազոտական ինստիտուտի (ԱՏԳՀԻ) տվյալներով ՋԻԼ—ՄՄՁ-555 ավտոմեքենան (վազքը՝ 130 հազ. կմ) բեռով 35 կմ/ժամ արագությամբ շարժվելիս CO -ի կոնցենտրացիան խցիկի օդում հասնում է 135 մգ/մ³: Աշխատանքային միջավայրի օդում CO -ի կոնցենտրացիայի թույլատրելի սահմանը ՄՅՀՄ Պետշինի որոշման համաձայն կազմում է 30 մգ/մ³: Մինչև 50—60 կմ/ժամ արագությունը բարձրացնելու հետ միասին CO -ի կոնցենտրացիան 10—15 րոպեի ընթացքում իջնում է մինչև 25 մգ/մ³-ի, որը բացատրվում է ավտոմեքենայի խցիկում օդափոխանակության մեծացմամբ և օդի հանդիպակաց հոսքի կողմից ձայնմարիչից դուրս գալու ժամանակ բանեցրած գազերի արագ արտածմամբ: Իսկ վնասակար խառնուրդների ամենամեծ քանակը, այդ թվում նաև CO -ի, գոյանում է շարժիչի պարապ ընթացքով աշխատելու ժամանակ:

Այդ դեպքում ավտոմեքենայի խցիկի օդային միջավայրում CO -ի կոնցենտրացիան ավելանում է մի քանի անգամ, երբեմն հասնելով մինչև 625 մգ/մ³-ի:

Ինչպես «շոշափել քունավորումը»: Մարդու թունավորման աստիճանը և նշանները չափազանց տարբեր են: Դրանք կախված են օդում CO գազի կոնցենտրացիայից և մարդու օրգանիզմի վրա ազդեցության տևողությունից: Սովորաբար թունավորվածությունը ուժեղանում է համեմատաբար դանդաղ: Թեթև թունավորվածության դեպքում սկզբում առաջանում է ընդհանուր թուլություն, գլխացավ, աչքերում մթադնություն, լսողության թուլացում, ֆիզիկական ծանրաբեռնվածության դեպքում գլխապտույտ:

Հետագայում աճում է ալկոհոլային արբեցում հիշեցնող գրգռվածությունը:

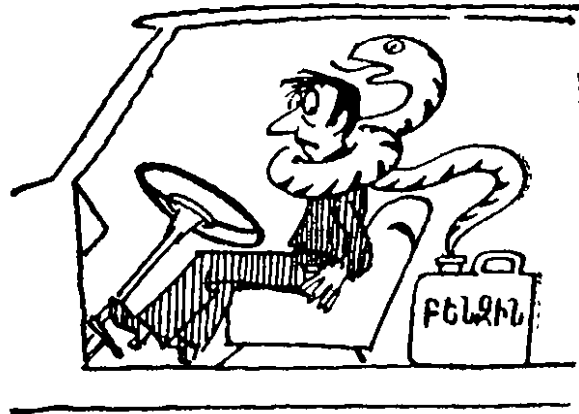
Մանր դեպքերում նկատվում է նաև մկանային կտրուկ թուլություն, գիտակցության թուլացում, քնկոտություն, սրբոխառնոց և փսխում:

Բանեցրած գազերի նվազագույն չափը: Բանեցված գազերով օդի թունավորման դեմ պայքարի հիմնական ուղիներն են. շարժիչի մանրակրկիտ կարգավորումը (կարգավորված շարժիչը մոտավորապես 10 անգամ պակաս ածխածնի օքսիդ է անջատում, քան չկարգավորվածը), ներքին այրման շարժիչի բանվորական ընթացքի լավացումը, որի հետևանքով իջնում է բանեցված գազերի թունավորությունը, խցիկի հատակը փակող անցքերի ռետինե միջադիրների մանրակրկիտ տեղադրումը, խցիկի տաքացման և օդափոխման համակարգերի արդյունավետության բարձրացումը (օդափոխման համակարգը անհրաժեշտ է օգտագործել նույնիսկ օդի ցածր ջերմաստիճանի դեպքում):

Հիշեցեք, որ բանեցված գազերում ածխածնի օքսիդի պարունակությունը մեծանում է պարզ ընթացքի և հատկապես՝ կտրուկ ձևով է մեծանում անսարք շարժիչի դեպքում: Շատ վտանգավոր է լինել այնպիսի կառույցում, որտեղ գտնվում է աշխատող շարժիչով ավտոմեքենա, ինչպես նաև աշխատող շարժիչով ավտոմեքենայի խցիկում քնել կամ երկար ժամանակ հանգստանալ:

Նստաբանի տակ բեռզինով լի տաբաներ մի փոխադրեք: Սնման սիստեմի անսարքինություն դեպքում ավտոմեքենայի խցիկ են թափանցում բենզինի գոլորշիներ, որոնք կարող են վարորդի մոտ առաջացնել սուր կամ խրո-

նիկական թունավորվածութուն (նկ. 16): Սուր թունավորում տեղի է ունենում 5—10 մգ/լիտր կոնցենտրացիայով բենզինի գոլորշիների պարունակող օդը շնչելիս: Խրոնիկական թունավորվածութունը հաճախ կատարվում է օրգանիզմի վրա բենզինի գոլորշիների փոքր կոնցենտրացիաների երկարատև ազդեցության դեպքում:

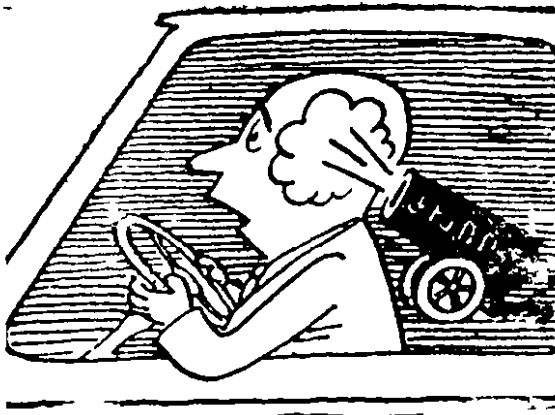


Նկ. 16. Բենզինով լի տարաներ մի փոխադրեք նստարանի տակ:

Այն արտահայտվում է բարձր դյուրագրգռությամբ, գրլխապտույտով և սրտի աշխատանքի թուլացմամբ: Բենզինի գոլորշիների թուլատրելի սահմանային պարունակութունը օդում 0,3 մգ/լ է:

Ուրբան լավ..., այնքան վատ: Ընդհանրապես ցանկացած բենզինի գոլորշիների ներշնչումը առողջությանը վնաս է: Հատկապես վտանգավոր է էթիլացված բենզինի գոլորշիներով թունավորվածութունը, որն ավտոմեքենայի համար լավ է, իսկ մարդու առողջության համար վատ: Էթիլացված բենզինի գոլորշիների 0,03—0,07 % կոնցենտրացիայի դեպքում 15 րոպե հետո առաջանում է թեթև թունավորվածութուն (ի դեպ, մարդն ընդհանրապես բենզինի գոլորշիների հոտը սկսում է զգալ, երբ նրա պարունակութունը օդում գերազանցում է 0,03 %-ից): Այդպիսի թեթև թունավորվածության դեպքում առաջանում է գլխացավ, քթարմպանի գրգռվածութուն, հազ և շարժման ժամանակ հավասարակշռության ինչ որ շափի կորուստ, քնի խանգարում, ախորժակի վատացում, գերբրտնածութուն և ընդհանուր թուլութուն: Տուժողը սկզբում ընկնում է գրգռված վիճակի մեջ և հեշտությամբ նյարդայնանում: Այդ երևույթները մաքուր օդում մի որոշ ժամանակ հետո անցնում են:

Եթե էթիլացված բենզինի գոլորշիների քանակը օդում կազմում է 1,1—2,2 %, ապա թունավորումը վրա է հասնում 3 րոպե հետո, իսկ ավելի բարձր կոնցենտրացիայի դեպքում կարող է կատարվել 10—12 անգամ ներշնչելուց հետո: Բեն-



Նկ. 17. Վտանգավոր ուղեկիցը:

զինի գոլորշիների թունավորումից խուսափելու համար պետք է հետևողականորեն ստուգել շարժիչի սնման համակարգի վիճակը:

Պե՞տք է, արդյոք, օդափոխիչը: Կավ օդափոխությունը ամենահասարակ միջոցներից է, որի օգնությամբ դուք կարող եք ապահովել բարձր աշխատունակություն և մեղմաց-

նել հոգնածությունը: Դժբախտաբար որոշ վարորդներ դա չգիտեն, իսկ շատերը մոռանում են այդ: Արդյունավետ օդափոխությունը ոչ միայն ավտոմեքենայի խցիկից հեռացնում է վնասակար գազերը և բենզինի գոլորշիները, որոնց վարորդը արագ ընտելանում է և դադարում դրանք զգալ: Շատ կարևոր է և այն հանգամանքը, որ օդափոխումը խցիկի օդը թթվածնով հարստացնում է և հետևաբար երկարաձգում վարորդի մտա հոգնածության ի հայտ գալու պահը:

Վտանգավոր ուղեկիցը: Վարորդին ավտոմեքենայում մըշտական ուղեկցում է տհաճ և նույնիսկ վտանգավոր մի ուղեկից՝ աղմուկը: Աղմուկը (նկ. 17) բացասական ազդեցություն է ունենում մարդու անմիջապես լսողական օրգանների վրա և առաջացնում բարձրագույն նյարդային գործունեության խանգարում: Աղմուկի ազդեցության տակ երկարում է խթանող ռեակցիայի գաղտնի շրջանը: Աղմուկի ազդեցությունը արտահայտվում է պարզ տեսնելու կայունության նվազմամբ, մթնշաղում տեսողության թուլացմամբ, շարժումների ներդաշնակության, վեստիրուլյար սարքի ֆունկցիայի խանգարմամբ, անժամանակ հոգնածությամբ: Աղմուկին արձագանքում է նաև սրտանոթային համակարգը, փոխվում է սրտի կծկման ռիթմը (տախիկարդիա), լայնանում կամ նեղանում են անոթները, որը հանգեցնում է հիպերտոնիայի: Աղմուկը ազդում է նաև շնչառության վրա (փոխվում է նրա ռիթմը), աղմուկի ազդեցությունից բավական հաճախ առաջանում է նաև մարսողության խանգարում:

Որքան բարձր է ձայնի հաճախականությունը, այնքան մեծ է նրա հոգնեցնող ազդեցությունը: 2—4 կիլոհերց հաճախականությամբ աղմուկը 80 դբ դեպքում (մետրոյի կանգ առնող գնացքի աղմուկը) հոգնեցնող ազդեցություն է ունենում, իսկ երբ աղմուկի ուժգնությունը հասնում է 90 դբ (մոտակայքում կանգնող ՄԱԶ ավտոմեքենայի շարժիչի դրոդյունը), հոգնածություն է պռաջանում նաև քարձր հաճախականության բացակայության դեպքում: Գտնում են, որ ինտենսիվ աղմուկի ազդեցության տակ աշխատանքի արտադրողականությունը կարող է իջնել 17 %-ով, և աղմուկը կարող է աշխատանքում կատարվող պիսալների, արագ հոգնածության և ընկճվածության պատճառ դառնալ:

Կարելի է, արդյո՞ք, խցիկը վերածել խուլ կամերայի: Վարորդին չի կարելի ամբողջովին մեկուսացնել խցիկից դուրս առաջացած ձայներից, քանի որ նա պետք է ընկալի վազանցող ավտոմեքենայի ձայնային ազդանշաններն, իր ավտոմեքենայի շարժիչի աշխատանքից առաջացող ձայնը և այլ արտաքին աղմուկները, որոնք անհրաժեշտ են ճանապարհային իրադրությունում կողմնորոշվելու և այն գնահատելու համար:

Հետազոտողները ավտոմեքենայի վարման ժամանակ խորհուրդ են տալիս աղմուկի նվազեցման համար կատարել հետևյալ պաշտպանիչ միջոցառումները. շարժիչի կապոտի տակի մասում ձայնակլանիչ պաստառում (պետք է տեսնել, որ այն բացի շարժիչի աղմուկի կլանումից մեղմացնում է նաև կապոտի վիբրացիան), ներքին պաստառում (հատկապես աղմուկը կլանում է արդյունավետ ձևով, երբ պաստառի տակ դրվում է տակդիր), թափքի առաստաղի պատումը ձայնակլանիչ նյութով (մեղմացնում է տանիքի վիբրացիան և կլանում առաջացրած աղմուկը), մեթաղական մակերևույթների ծածկվելը ձայնակլանիչ նյութերով (ուղեբեռային տեղի կափարիչը), հենոցի ռետինե միջադիրների օգտագործումը:

Անհարթ մակերևույթ ունեցող ճանապարհով շարժվող ավտոմեքենան ենթարկվում է տարբեր ամպլիտուդայի և հաճախականության տատանումների: 16—18 հերց հաճախականությամբ տատանումները մարդու կողմից ընկալվում են ոչ թե միմյանցից մեկուսացված, այլ միաձուլ, ինչպես վիբ-

րացիան: Ավտոմեքենայում վիբրացիայի աղբյուրները նույնն են, ինչ որ աղմուկինը: Վիբրացիան աճում է ավտոմեքենայի շարժման արագության մեծացման, ճանապարհի վատացման, ինչպես նաև օգտակար բեռնվածության նվազման դեպքում:

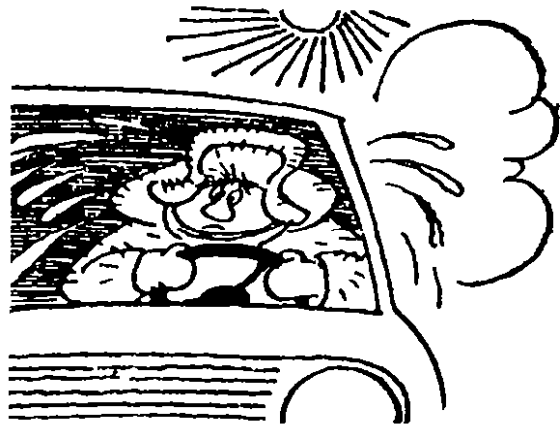
Վիբրացիայի ազդեցությունը մարդու վրա որոշվում է նրա ամպլիտուդայով և հաճախականությամբ: Վիբրացիայի ազդեցության տակ վատանում է տեսողական ընկալումը, նվազում է ուշադրությունը, դանդաղում է հոգեշարժային ոեակցիան, պակասում է գործողությունների ճշտությունը: Մարդու վրա վիբրացիայի երկարատև ազդեցությունը առաջ է բերում հոգնածություն, գլխացավ: Վիբրացիայի ազդեցությանը ավելի հաճախ ենթարկվում են ծանր բեռնատար ավտոմեքենաների վարորդները: Վիբրացիայի բացասական ազդեցությունը օրգանիզմի վրա բավականին ուժեղանում է, երբ այն զուգակցվում է աղմուկի հետ:

ՀԱԳՈՒՍՏԸ ԵՎ ԿՈՇԻԿՆԵՐԸ

Ոչ թե նորաձևություն, այլ հարմարավետություն: Ցուրաքանչյուրն ունի լողափի, տան, ռեստորանի համար նախատեսված հագուստի մասին իր կարծիքը: Եվ, բնականաբար, ինչ հագուստով որ տնից դուրս եք գալիս, նույն հագուստով էլ մեքենան եք վարում: Հետևեք ձեզ, թե ինչպես եք երբեմն նստարանի վրա «շուռ ու մուռ գալիս» ամբողջ ուղևորության ընթացքում: Անհրաժեշտ է, որ հագուստների գործվածքներն ունենան բավականաչափ օդաթափանցելիություն, լինեն փափուկ, առաձգական, շառաչացնեն մաշկի գրգռվածություն և ապահովեն մարմնի և շրջապատի միջավայրի միջև խոնավության անհրաժեշտ փոխանակում:

• Ձմռանը խցիկում օդի ջերմաստիճանը կարող է փոխվել հերմետիկությունը խախտելիս և դռները բացելիս: Դուրս գալով խցիկից, դուք ենթարկվում եք օդի ջերմաստիճանի կտրուկ փոփոխությանը և սառը քամու կամ անձրևի ազդեցությանը: Սակայն չափազանց տաք հագուստը այդպիսի դեպքերում ամենևին էլ պաշտպանիչ միջոց չէ (նկ. 18): Այդպիսի հագուստը ուժեղ քրտնեցնում է, որը կարող է պատ-

Ճառ դառնալ հիվանդության, երբ դուք տաքացած և քրտնած դուրս գաք ավտոմեքենայից: Ամռանը օդի ջերմաստիճանը խցիկում կարող է բարձրանալ մինչև $+30^{\circ}\text{C}$ և ավելի: Տարվա շոգ եղանակին վարորդի բանվորական հագուստի նկատմամբ հիմնական պահանջներն են՝ օդաթափանցելիությունը և բաց գույնը, քանի որ գործվածքների կողմից արևի տեսանելի ճառագայթների կլանման հատկությունը այնքան կախված չէ նրա որակից, որքան գույնից:



Նկ. 18. Հագուստը և կոշիկները:

Երկրի հարավային շրջաններում տարվա շոգ ժամանակ նպատակահարմար չէ մերկանալ մինչև գոտկատեղը, ինչպես դա անում են շատ վարորդներ, փորձելով թուլացնել շոգի (հոգնեցնող) ազդեցությունը: Այդպիսի դեպքում քրտինքը հոսում է, չի մնում մարմնի վրա և վարորդը զրկվում է նրա գոլորշիացման հետևանքով առաջացած սառեցնող ազդեցությունից: Այդ պատճառով շոգ ժամանակ նպատակահարմար է հագնել բամբակե ցանցաշապիկ, որը ներծծում է քրտինքը, նպաստում նրա գոլորշիացմանը և, հետևաբար, հովացնում մարմինը:

Վարորդական մոկասիներ: Վերջին ժամանակներում վարորդների կոշիկներին ավելի ու ավելի մեծ ուշադրություն են դարձնում: Որոշ հետազոտողներ գտել են, որ կոշիկի ձևը բավականին ազդում է երթևեկության անվտանգությանը: Համեմատաբար բարձր կրունկներով կանանց և տղամարդկանց կոշիկները թափքի հատակի փափուկ ռետինե գորգի առկայության դեպքում արգելակման հուսալիությունը իջեցնում են ավելի քան 2 անգամ:

Կոշիկներն ընտրելիս անհրաժեշտ է հաշվի առնել հետևյալը. կոշիկը պետք է լինի պինդ և շսահող ներբանով, լայն ու ցածր կրունկով (2—3 սմ-ից ոչ ավելի): Ամռանը, որպես բանվորական կոշիկ, բոլորովին պիտանի չեն հողաթափերը: Դրանք ոտքերը վատ են պաշտպանում մեխանիկական վնաս-

վածքներից, արագ լայնանում են, ամուր շեն գրկում ոտնաթաթերը, որը բացասաբար է անդրադառնում դեկավարման ոտնակներով աշխատելուն և պատճառ դառնում սխալների Բացի դրանից, հողաթափերն արագ հոգնեցնում են ներբանների մկանները: Աշխատանքի համար պիտանի շեն նաև ուտինե կոշիկները (կեղիները և այլն), քանի որ նրանցում խախտվում է ոտնաթաթերի օդափոխությունը, ուժեղանում է քրտնոտությունը, իսկ երբեմն էլ ճաքում է մաշկը:

Ձմռանը նպատակահարմար չէ օգտագործել պոլիվինիլ-բլորիդային նյութերից պատրաստված կոշիկները, քանի որ խցիկից դուրս ցածր ջերմաստիճանի դեպքում այդպիսի կոշիկներն արագ դառնում են կոպիտ ու կոշտ, որից հետո որոշ ժամանակ դժվարացնում են աշխատանքը: Տարվա ցանկացած եղանակին անհրաժեշտ է օգտագործել գուլպաներ, ավելի լավ է բամբակե, քանի որ առաձգական գուլպաները պակաս հիդրոսկոպիկ լինելու պատճառով շեն ներծծում քրտինքը և ցուրտ ժամանակ վատ են պաշտպանում ոտքերը սառչելուց: Անվտանգության համար ամենակարևորը կոշիկների ներբաններն ու լեզվակներն են, որոնք չպետք է կառչեն ոտնակներից և այլ առարկաներից: Կոշիկների կամ կիսակոշիկների լայնությունը պետք է լինի այնպես, որ ոտքերը հատակից ոտնակի վրա և ոտնակից ոտնակ կայծակնային արագությամբ փոխադրելիս, ռանտով կամ շափազանց նեղ ու երկար լեզվակով, շկառչեն ոտնակներին, ավտոմեքենայի թափքում կամ խցիկում եղած ելուստներին և գորգին:

Վարորդների համար ձեռքի տակ, ավելի ճիշտ «ոտնատակում» եղածից ամենից լավը «տանկետկա» (առանց կրունկի) տիպի ներբաններով սպորտային կիսակոշիկներն են:

Այդպիսի կիսակոշիկների ներբանները պատրաստվում են մանրանցքավոր ռետինից:

Վարորդ կանայք ցանկալի է, որ կրեն տղամարդու կոշիկի ձևի տուֆլիններ կամ էլ խնայելով իրենց նորաձև կոշիկները, ոտքը երբեք չդնեն փափուկ գորգով պատված խցիկի հատակին:

Այժմ թողարկվում են ավտոմեքենաներում օգտագործվող մոկասիններ, որոնք շատ թեթև են և հարմար: Ներբանը պատ-

րաստված է այնպես, որպեսզի ոտքը զգա ոտնակը և միա-
ժամանակ շքավի: Այդպիսի կոշիկի «պահպանաշերտը» ունի
«ոտնակին չկառչելու» և «ոտնակին չկպչելու» հատկություն,
որոնք, ինչպես էլ ոտքը դնելու լինեք, հնարավորություն չեն
տալիս ոտնակից դուրս ընկնել: Բայց այդ կոշիկների ամե-
նաուշագրավը կրունկներն են: Այն վարորդին չի խանգա-
րում ոտքը տեղափոխել ցանկացած փափուկ գորգի վրա:
Այդպիսի կրունկը հենարանային մակերևույթի հետ հպման
տեղում շունի կտրուկ ընդգծված եզրեր, որը հնարավորու-
թյուն է տալիս ոտքը դնել շատ հարմար, իսկ ներքանը՝ ոտ-
նակի վրա դնել ցանկացած անկյան տակ: Ըստ որում ոտքի
համար ապահովվում է մեծ կայունություն, իսկ դա պակաս
կարևոր գործոն չէ անվտանգ երթևեկության համար:

ՍՆՈՒՆԻԸ

Ոչ միայն հացիվ: Վարորդի համար սննդի ճիշտ կազմա-
կերպումն հատկապես կարևոր նշանակություն ունի (Նկ. 19),
քանի որ սննդի ռեժիմը խախտելիս խանգարվում է մարդու
հոգեկան գործունեությունը և արագանում հոգնածությունը:
Սննդի կազմակերպումը կախված է վարորդի աշխատանքի
առանձնահատկություններից, որը սովորաբար զրկված է իր
ձեռնարկության ճաշարանում սնվելու հնարավորությունից և
ստիպմա՞ է օգտվել ճանապարհո՞ւմ՝ սո՞ւ՛ն՝ ճաշե՞լաններից,
հաճախ շպահպանելով սննդի ընդունման սովորական ժա-
մանակը:

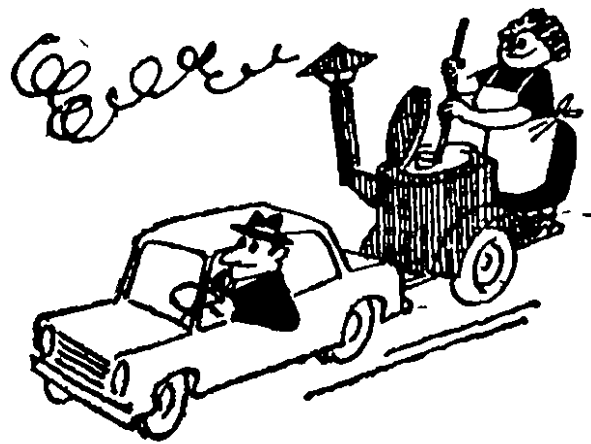
Վարորդի աշխատանքային գործունեության առանձնա-
հատկությունները չպետք է ազդեն սննդի ընդունման միջև
եղած ժամանակամիջոցների ճիշտ պահպանման վրա: Պետք
է ձգտել, որպեսզի նախաճաշի, ճաշի և ընթրիքի միջև եղած
ընդմիջումները չգերազանցեն 4—5 ժամից: Երկարատև ընդ-
միջումը (7 ժամից ավելի) մարսողության ապարատի անհա-
վասարաչափ ծանրաբեռնման հետևանքով մարսողության
համար ստեղծում է անբարենպաստ պայմաններ, իսկ առատ
կերակուրը նպաստում է քնկոտության առաջացմանը, որը
վտանգավոր է վարորդի համար:

Մեկ օրվա «հաբը»: Վարորդի օրաբաժին սննդի կալորիականութունը (միջինը 3500 կալորիա) 3 անգամ կերակրվելու դեպքում մոտավորապես պետք է բաժանվի հետևյալ ձևով. նախաճաշին՝ օրվա կալորիականության 30 %-ը, ճաշին՝ 45—50 %-ը և ընթրիքին՝ 20—25 %-ը: Ամռանը, շոգ կլիմայի պայմաններում, երբ ախորժակ չի լինում, ճաշի կալորիականութունը պետք է պակասեցվի մինչև 30—40 %, իսկ ընթրիքինը՝ մինչև 30 %: Ցուրտ կլիմա ունեցող վայրերում օրաբաժնի բաժանումը սովորականից չի տարբերվում: Չորս անգամ սնվելու դեպքում կերակուր ընդունելու միջև ընկած ժամանակամիջոցը պակասում է, որի հետևանքով մարսման համար ավելի բարենպաստ պայմաններ է ստեղծվում: Վարորդի սնման ռեժիմում նպատակահարմար է մտցնել թեթև նախաճաշ (առաջին նախաճաշի և ճաշի կալորիականութունը պակասեցնելու հաշվին), որը պետք է համատեղել 3—4 ժամ աշխատանքից հետո կատարվող հանգստի հետ: Մսեղենը խորհուրդ է տրվում օգտագործել ճաշին և նախաճաշին: Բուսական սնունդը և կաթնամթերքները նախընտրելի են ընթրիքի ժամանակ, որը պետք է անել քնից 1,5—2 ժամ առաջ:

Ջուր խմելու ռեժիմը: Վարորդի աշխատունակության բարձր մակարդակը պահպանելու համար մեծ նշանակություն ունի ջուր խմելու ռեժիմի պահպանումը: Մարդու օրական ջրի պահանջը (մոտ 1,5—2 լիտր) տարբեր պայմաններից կախված կարող է փոփոխվել (տարվա եղանակից, խցիկում օդի ջերմաստիճանից, աշխատանքի բնույթից և այլն): Ուզելովորության ժամանակ ջրի ավելորդ օգտագործումը տանում է օրգանիզմը հեղուկով ծանրաբեռնման, դժվարացնում է սրտի աշխատանքը, իջեցնում է աշխատունակությունը: Վարորդը ճանապարհին յուրաքանչյուր հնարավորության դեպքում չպետք է ջուր խմի, առավել ևս պատահական աղբյուրներից: Մարավը լավ է հագեցնում տաք թեյը: Կարելի է խորհուրդ տալ նաև սուրճ, որպես թրջակի շափով օրգանիզմի տոնուսը բարձրացնող և հոգնածութունը թեթևացնող միջոց:

Վարորդը պետք է գիտենա, որ ծարավի զգացումը կարող է առաջանալ ոչ միայն կապված օրգանիզմում ջրի անբավա-

րարության հետ, այլև բե-
րանի և քթարմպանի լոր-
ձաթաղանթի շորացման հե-
տևանքով (խարուսիկ ծա-
րավ): Այդպիսի դեպքերում
բավական է թերմոսից ջրի
մի քանի կում խմել, աշ-
խատելով այն երկար պա-
հել բերանում: Վերջին ժա-
մանակներում մասնագետ-
ները եկել են այն եզրա-
կացության, որ C վիտամինը ակտիվորեն է ազդում ռեակցիա-
յի արագության վրա, դրա համար անհրաժեշտ է օգտագործել
-այդ վիտամինի մեծ դոզա՝ 1-ից 2 գ (կարելի է ուտել 25—
50 գ կիտրոն կամ ընդունել ասկորբինային թթվի մեկ հաբ):
Գծում աշխատելու պայմաններում կամ ճանապարհորդելիս
ցանկալի է որքան կարելի է շատ թարմ մրգեր օգտագործել:
Այդ դեպքում օրգանիզմը կստանա ոչ միայն C վիտամին,
այլև մրգաշաքար: Հատկապես օգտակար է խնձորը:



Նկ. 19. Սնունդը ճանապարհին:

Սնունդն ընդունելու միջև ընկած ժամանակը երկարա-
ձգելիս, որ երբեմն երկար ուղեմասեր անցնելիս անխուսա-
փելի է, արյան մեջ շաքարի պարունակությունը կտրուկ իջ-
նում է: Դա կարող է առաջացնել նյարդայնության, հոգնա-
ծության նշաններ, գլխացավ, իսկ դրանց հետևանքով՝ ող-
բերգական գեպքեր, որոնց բացատրումը վթարներով զբաղ-
վող փորձագետներին կանգնեցնում է փակուղու առջև:

ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՌԵԺԻՄԸ

Երթևեկության ստրատեգիան և տակտիկան: Տարեցտարի
ավտոմեքենաներն ավելի հաճախ են ուղևորվում հեռավոր
երթերի: Որոշ ընթերցողներ կասեն՝ «Դա լավ է»:— Չէ՞ որ
քաղաքամերձ ճանապարհներով ավտոմեքենան վարելը ան-
համեմատ ավելի հեշտ ու հասարակ է, քան ժամանակակից
քաղաքներում, իր եռուզեռներով, ուշադրությունը շեղող ռեկ-
լամներով, լուսացույցների մոտ անվերջ կանգառներով և
այլն: Եվ ընթերցողը չի կռահում, որ հատկապես այդպիսի

պարզութեան մեջ է թաքնված հեռավոր երթ կատարող վարորդի աշխատանքի բարդութիւնը, որը մեկնարկ վերցնելով, ենթադրենք Մոսկվայից, որոշակի ժամանակ հետո պետք է լինի Սիմֆերապոլում կամ Քիշնևում, Վարշավայում կամ Բուխարեստում: Չէ՞ որ մի բան է մեկ կամ ժամուկես ավտոմոբիլային ճանապարհով հասնել մինչև սեփական ամառանոցը և բոլորովին այլ բան՝ բազմաթիվ օրերի ընթացքում անիվներին «փաթաթել» ճանապարհի անվերջ ժապավենը:

Հեռավոր երթի ժամանակ վարորդը հաճախ միայնակ է մնում: Նման մենակութիւնը առաջ է բերում աշխատանքի և հանգստի ուժեղ խախտում, առաջացնում է լրացուցիչ հոգնածութիւն: Երբ վարորդը միայնակ գնում է միօրինակ ճանապարհով, նրա մոտ առաջանում է թուլութիւն, ճանապարհային իրադրութեան ընկալումը թուլանում է, մտքերը ցրվում են կամ ակամա անդրադառնում է երթևեկութեան հետ ոչ մի կապ չունեցող ինչ-որ մի խնդրի կամ իրադարձութեան: Վերացական մտապատկերները (երբեմն այսպես կոչված ցերեկային քունը) վարորդի ուշադրութիւնը բոլորովին կլանում են և նրան շեղում շրջապատի պայմաններից: Այդ պատճառով նրանք, ովքեր 3 ժամից ավելի ավտոմեքենան վարում են, պետք է կազմեն ուղևորութեան ծրագիր, այսինքն ընտրեն բանվորական օրվա ստրատեգիան և տակտիկան:

Տվյալ դեպքում ստրատեգիա ասելով պետք է հասկանալ ճանապարհի տեղողութեան, ցերեկը և գիշերը անցնելիք ուղեմասի երկարութեան, ամբողջ ուղեմասում առանց կանգառի շարժվելու ժամանակի, սնվելու միջև ընկած ժամանակամիջոցների որոշումը և այլն: Ստրատեգիա ասելով հասկացվում է նաև մեկնման և ժամանման կետերի միջև շարժման առավել անվտանգ և շահավետ երթուղու ընտրութիւնը: Օրինակ, բարդ ճանապարհային պայմաններով տեղամասը ավելի լավ է անցնել ցերեկը՝ երթևեկութեան ամենապակաս ինտենսիվութեան ժամերին: Եթե երթուղում հանդիպում է շրջանցում շունեցող քաղաքներ, ապա դրանք պետք է անցնել կամ մինչև ավտոմեքենաների մասսայական ձևով աշխատանքի դուրս գալը, կամ երբ դրանք ապակենտրոնանում են քաղաքում, կամ էլ երբ մեծ մասը ավարտում են իրենց աշխատանքը:

Վարձան տակտիկա ասելով հասկացվում է որոշակի տեղամասում երթևեկության անվտանգ և շահավետ ռեժիմի ընտրումը, կախված ճանապարհային պայմանների զուգակցումից: Այլ կերպ ասած դա ավտոմոբիլային ճանապարհին տեղական պայմաններից կախված երթևեկության ռեժիմի ընտրումն է:

Անվտանգ երթևեկության կազմակերպման կարևորագույն հարցը վարորդի աշխատաժամանակի նորմայավորումն ու բաշխումն է, քանի որ բացահայտ հոգնած վիճակում ավտոմեքենան վարելը վտանգավոր է:

Ուժասպառությունը վարորդի թշնամին է: Ճանապարհային երթևեկության կանոնները վարորդին արգելում են տրանսպորտային միջոցները վարել Ռեժիմայինության այնպիսի աստիճանում, որը կարող է ազդել անվտանգ երթևեկության վրա: Սակայն ձեզ համար դժվար է որոշել ուժասպառության աստիճանը, որի դեպքում դուք չպետք է ավտոմեքենա վարեք, քանի որ հոգնածության և ուժասպառության արտահայտման աստիճանները կարող են չհամընկնել: Հոգնածությունը կարող է քողարկվել հուզական գրգռվածությամբ և այլ գործոններով: Այդ դեպքում դուք չեք զգում ուժասպառությունը, բայց այն կարող է արտահայտվել հանկարծակի աշխատունակության կտրուկ իջեցմամբ կամ քրնկոտությամբ: Իհարկե հոգնածությունը որպես ուժասպառության սուբյեկտիվ աբստացիում, կարող է վարորդին օգնել իր աշխատունակությունը գնահատելու համար: Բայց հոգնածության աստիճանը չպետք է լինի աշխատունակության գնահատման մշտական չափանիշ:

ՍՍՀՄ ՆԳՄ համամիութենական գիտահետազոտական ինստիտուտի տվյալներով, վարորդը ավտոմեքենան երկար ժամանակ վարելու դեպքում (7-ից մինչև 12 ժամ) քնելու հետևանքով ճանապարհատրանսպորտային պատահար է կատարում մոտավորապես 2 անգամ ավելի հաճախ, քան մինչև 7 ժամ աշխատանքի տևողության դեպքում: 12 ժամից ավելի աշխատելու դեպքում այդ պատահարները նույն պատճառով մեծանում են 9 անգամ, 12 ժամյա աշխատանքից հետո մահացությունները ճանապարհատրանսպորտային պատահարները առաջանում են 1,5 անգամ ավելի հաճախ, քան 8-ժամյա

աշխատանքային օրվա դեպքում: Դրանից հետևում է, թե որքանով հրատապ է վարորդի աշխատաժամանակի կարգա-
վորումը:

Հատկապես ծանր է երթուղային ավտոբուսների վարորդ-
ների աշխատանքը, երբ նրանք աշխատում են հերթափոխում
12-ական ժամ: Սովորական հոգնածության հետ միասին,
նրանց համար բնութագրական է բարձր նյարդահուզական
լարվածությունը: Ամբողջ 12 ժամ աշխատանքի ընթացքում
նրանք պարտավոր են ավտոբուսը վարել, խստորեն պահ-
պանելով ամփոփոխ շվացուցակը (2 րոպեից ոչ ավելի շե-
ղումով), հետևել ճանապարհին, լուսացույցին, անցորդներին,
պահպանել շարժվող մեքենաների միջև անհրաժեշտ հեռա-
վորությունը և այլն: Բացի դրանից, նրանց պարտականու-
թյունների մեջ է մտնում ուղևորների նստելուն և իջնելուն
հետևելը, կանոնավոր կերպով կանգառները հայտարարելը,
ուղևորներին երթևեկության և ուղեբեռի տեղափոխման հա-
մար անհրաժեշտ վարձի վճարման մասին հիշեցնելը, աբո-
նենտային գրքույկներ, ամսական ուղետոմսեր վաճառելը,
ավտոբուսում կարգուկանոնին հետևելը և այլն:

Մի շարք ավտոտրանսպորտային ձեռնարկությունների
գործերի վիճակի հետ ծանոթացումը ցույց է տվել, որ վա-
րորդները շեն դիմանում նման լարվածությանը և սովորաբար
40—45 տարեկան հասակում 12 ժամյա աշխատանքային
օրից անցնում են 8—9 ժամյա աշխատանքի, թեև աշխա-
տանքի կազմակերպման այդ համակարգն էլ աշխատանքա-
յին օրվա վաղ սկսելու պատճառով ունի իր բացասական
կողմերը:

Լենինգրադի Ժդանովի անվան պետական համալսարանի
աշխատանքի ֆիզիոլոգիայի լաբորատորիայի կատարած հե-
տազոտությունները տալիս են այդ երևույթի հիմնավորումը:
Օրումեջ 12-ժամյա աշխատանքը մարդկանց մեծամասնու-
թյան մոտ առաջ է բերում ֆիզիոլոգիական համակարգի
կտրուկ փոփոխություններ: Աշխատանքի ֆիզիոլոգիայից
հայտնի է, որ ուժասպառության և գերուժասպառության դեմ
պայքարի ամենալավ մեթոդը աշխատանքային գործունեու-
թյան և հանգստի ճիշտ զուգակցումն է: Սովորական աշխա-
տանքային հերթափոխի ընթացքում փորձված վարորդների

շրջանում հոգեֆիզիոլոգիական փոփոխությունները մեծ չեն: Պակաս փորձ ունեցողների շրջանում (մինչև երեք տարի ստաժով) այդ փոփոխությունները նշանակալի են: Այն սկսվում է ի հայտ գալ արդեն շորսժամյա աշխատանքից հետո և ուժեղանում է հերթափոխի վերջում:

Աշխատաժամանակը 8 ժամից ավելի երկարացնելու դեպքում, այդ թվում նաև փորձառու վարորդների մոտ, օրգանիզմում մեծանում են փոփոխությունները: Այդ է վկայում նաև դժբախտ դեպքերի վիճակագրությունը:

Դժբախտ դեպքերի թիվը հատկապես կտրուկ աճում է 10-ժամյա անընդհատ աշխատանքից հետո: Ուժասպառությունը խիստ մեծանում է քնատության պայմաններում: Ինչպես ցույց են տվել հետազոտությունները, այդ պայմաններում վարորդների 60 % -ը սկսում են քնել արդեն 3,5-ժամյա աշխատանքից հետո: Եթե վարորդը հերթափոխի նախօրյակին բավականաչափ չի հանգստացել, ապա աշխատանքի տևողության կրճատումը նրան չի փրկի վաղաժամ ուժասպառությունից:

Ուժասպառության աստիճանի պակասեցման կարևոր գործոնը աշխատանքի ժամանակ կարճատև ընդմիջումների կատարումն է: Հաստատված է, որ ավելի նպատակահարմար է կարճատև ընդմիջումները համեմատաբար կարճատև աշխատանքից հետո, քան երկարատև ընդմիջումները տևական աշխատանքից հետո: Հիշեցեք, որ ավտոմեքենան երեք ժամ անընդհատ վարելուց հետո ամեն րոպե դուք դառնում եք ձեզ և շրջապատին վտանգի ենթարկող ավելի ու ավելի թերարժեք վարորդ: Ավտոմեքենայով ուղևորության ամեն մեկ ժամից հետո անհրաժեշտ է կատարել հինգ րոպեանոց կանգառ: 5 ժամից ավելի տևողությամբ վարելու դեպքում անհրաժեշտ է 30 րոպե տևողությամբ հանգիստ: 8 ժամից ավելի առանց հանգստի ավտոմեքենայի վարումը բոլորովին աններելի է:

Զեխոսվողակյան աշխատանքի և մասնագիտական հիվանդությունների ինստիտուտը ու տրանսպորտի հետազոտական ինստիտուտը խորհուրդ են տալիս, օրինակ, 4 ժամ վարելուց հետո հինգ րոպեանոց, 5 ժամից հետո՝ 10 րոպեանոց, 6 ժամից հետո 15 րոպեանոց ընդմիջում կատարել: Ցյուրի-

խի հիգիենայի և աշխատանքի՝ ֆիզիոլոգիայի ինստիտուտում մշակված է վարորդների աշխատանքի ժամանակ կատարվող ընդմիջումների հետևյալ կարգը. 3 ժամից պակաս տևողությամբ երթևեկության դեպքում՝ ոչ մի ընդմիջում, 3—5 ժամի դեպքում՝ ժամը մեկ անգամ 5-րոպեանոց ընդմիջում, 5 ժամից ավելիի դեպքում՝ ժամը մեկ անգամ 5 րոպեանոց ընդմիջում, կանգառ, իսկ երկրորդ ժամից հետո՝ ավելի երկարատև կանգառ թարմացումով (թեյ, սուրճ), իսկ շորրորդ ժամից հետո 30 րոպեից ոչ պակաս երկարատև ընդմիջում: Ցանկալի է այդ ցիկլից հետո (6 ժամյա երթևեկությամբ) անել ավելի երկարատև ընդմիջում: Ծրկու ինստիտուտներն էլ խորհուրդ են տալիս ընդմիջումները բաշխել հետևյալ կերպ. եթե ուղևորությունը ծրագրված է 4 ժամ, ապա յուրաքանչյուր ժամից հետո կատարել 5 րոպեանոց, եթե 5 ժամ՝ 10 րոպեանոց, եթե 6 ժամ՝ 15 րոպեանոց ընդմիջում:

Ծրկու բանվորական հերթափոխների միջև պետք է պլանավորել ամենապակասը 10-ժամյա հանգիստ: Հանգստի ժամը պետք է ընտրել այն հաշվով, որ հարմար լինի քնի համար, այդ պատճառով, որպես կանոն, պետք է հանգստանալ գիշերը և միայն բացառության դեպքում՝ ցերեկը: Եթե բանվորական հերթափոխը սահմանված ժամանակից ավելի է տևում, հանգիստը այդպիսի հերթափոխից հետո պետք է լինի 12 ժամից ոչ պակաս: Ծրկու ոչ լրիվ հերթափոխների միջև հանգստի տևողությունը առանձին դեպքերում կարող է կրճատվել մինչև 8 ժամվա:

Հեռավոր երթերի ժամանակ ավտոմեքենան սովորաբար վարում է երկու վարորդ: Այդպիսի դեպքերի համար ամբողջյան մասնագետները մշակել են հերթափոխության հետևյալ օրինակելի գրաֆիկը.

Այս գրաֆիկը կարելի է փոփոխել հետևյալ պահանջներին համապատասխան. վարորդն առանց հանգստի ավտոմեքենան վարի 5,5-ից կամ օրը 11 ժամից ոչ ավելի, յուրաքանչյուր վարորդ օրվա ընթացքում մինչև աշխատանքի սկիզբը պետք է հանգստանա 10 ժամ:

Լեհական հոգեբանները և բժիշկները հետաքրքիր տվյալներ են ստացել, որոնք հետազոտել են ավտոբուսների և ծանր

	Ա վարորդ	Բ. վարորդ
Աշխատանքի սկիզբը	7.00	7.00
Հանգիստ	7.00—10.00	—
Ավտոմեքենայի վարում	10.00—13.00	7.00—10.00
Հանգիստ	13.00—15.00	10.00—13.00
Ավտոմեքենայի վարում	15.30—17.30	13.00—15.30
Հանգիստ	17.30—19.00	15.30—17.30
Ավտոմեքենայի վարում	19.00—21.00	17.30—19.00
Հանգիստ	—	19.00—21.00
Աշխատանքի ավարտը	21.00	21.00

Բեռնատար ավտոմեքենաների 200 վարորդների աշխատանքը մի քանի օրվա ընթացքում: Հետազոտումը կատարվել է նախքան աշխատանքը, իսկ այնուհետև յուրաքանչյուր 4, 6, 8 և 12 ժամը մեկ: Եթե այդ ընթացքում վարորդների ֆիզիկական վիճակը լիարժեք փոփոխությունների չի ենթարկվել, ապա հոգեկան վիճակը զգալի փոփոխվել է: 6 ժամ անընդմեջ վարելուց հետո դիտողականությունը և ուշադրությունը 30%-ով նվազել են: Բացի դրանից, հետազոտման ժամանակ հաստատվել է, որ 55 տարեկանից բարձր վարորդները 8 ժամից ավելի ավտոմեքենա չպետք է վարեն:

Աշխատանքից առաջ եկած ծանրաբեռնվածությունը և անբավարար քունը նախքան ուղևորությունը ավելի մեծ ազդեցություն է ունենում հոգնածության վրա, քան երկարատև ուղևորությունը: Հաստատված է նաև, որ եթե վարորդն իր աշխատանքի ընթացքում ավտոմեքենայի վարումը համատեղում է նրա տեխնիկական սպասարկման և վերանորոգման հետ, ապա դժբախտ դեպքերի կորը ավելի կտրուկ տեսք ունի քան վարումը բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքների մասնակցման հետ համեմատելիս:

Ուժասպառությունը բնութագրող ախտաճիշը՝ քնկոտությունն է: Այսպես, օրինակ, վիճակագրության տվյալներով ԱՄՆ-ում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեջ ընկած բոլոր վարորդների 3,8 %-ը քնել են կամ ուժեղ ուժասպառվել: ՍՍՀՄ մի շարք ավտոմոբիլային մայրուղիներում օտվետական հեղինակների տվյալներով, բոլոր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների 1,5-ից մինչ 3 %-ը առաջացել են երկարև ուղղագիծ ճանապարհատվածներում վարորդների քնելու պատճառով: Ավտոմեքենան վա-

րելիս գիշերը քունը ավելի արագ է վրա հասնում, խոնկ ավելի հաճախ (դեպքերի 58 %-ը) կեսգիշերի և առավառյան ժամը 5-ի միջև ընկած ժամանակամիջոցում, ընդ որում գիշերային աշխատանքից առաջ ժամը 18-ից մինչև 20-ը չքրնած վարորդների մոտ ամենաշատ դժբախտ դեպքերն են կատարվում: Գիշերվա ժամերին ավտոմեքենա վարելը նյարդային համակարգի համար ամենալարված աշխատանքներից է: Քնելու մեծագույն վտանգը նկատվում է ժամը 12-ի և 15-ի միջև (դեպքերի 25 %-ը): Դրան նպաստող գործոններից մեկը ուղևորությունից առաջ կամ երթևեկության ընթացքում ընդունած ծանր և կոշտ սնունդն է:

Պարզվել է, որ վարորդի վրա բացասաբար է ազդում նրա կողքին քնած ուղևորը: Այդպիսի հոգեբանական ազդեցությունը նման է մարդկանց միջև հորանջը առանց պատճառի փոխանցվելուն:

Հանրագումարի բերելով, կարելի է նշել, որ աշխատանքի ժամանակ վարորդի մոտ ուժասպառություն առաջացնող գլխավոր գործոնները հանգում են հետևյալ հիմնական խումբերի. ավտոմեքենայի անընդմեջ վարման տևողությունը, ավտոմեքենան վարելուց առաջ վարորդի ծանրաբեռնվածությունը և հոգեկան՝ վիճակը, գիշերը ավտոմեքենա վարելը, երթևեկության միապաղաղությունը և միօրինակությունը, վարորդի բանվորական տեղի ամենաբարենպաստ հիգիենիկ պայմանները և տեխնիկական վիճակը:

Ուժասպառության նպաստիչները: Ճանապարհային տրանսպորտի հետազոտման բժշկական կենտրոնի (ԱՄՆ) գիտնականները գտնում են, որ ավտոտրանսպորտում գրծբախտ դեպքերի հիմնական պատճառներից մեկը համահիպնոսային վիճակն է, որի մեջ ընկնում են ավտոմեքենաների վարորդները: Այսպես կոչված արհեստական քնկոտության այդ վիճակը մինչև այժմ դեռևս քիչ է ուսումնասիրված: Սակայն, ինչպես ցույց են տվել դիտումները, ճանապարհային համահիպնոսը ամբողջովին համապատասխանում է հիպնոսային քնի դասական գաղափարին:

Եթե վարորդը երկար ժամանակ ընթանում է, օրինակ, 100 կմ/ժամ հաստատուն արագությամբ, ապա սյունների, լուսային ազդանշանների, ճանապարհի նշագծումների հավա-

սարաչափ հերթափոխումը առաջացնում է հիպնոսային քուն հիշեցնող թմրութիւն:

Մի շարք հետազոտութիւններ ցույց են տվել, որ վարորդը այդպիսի վիճակում կարող է գտնվել ավտոմայրուղով երթևեկելիս՝ մինչև 20 կմ տարածութեան վրա: Չնայած վարորդը այդ ժամանակ ինքնաբերաբար հսկում է ավտոմեքենայի ղեկավարումը և արձագանքում արտաքին ազդակներին, բայց նրա մոտ խիստ նվազում է ռեակցիայի արագութիւնը: Այդպիսի աննկատ քնկոտութիւնն է, որ համարվում է ճանապարհային համահիպնոսի հիմնական վտանգը:

Ժամանակակից ավտոուղիները և ավտոմատ կառավարումով ու անադմուկ շարժիչով հարմարավետ ավտոմեքենաները, այդ տեսակետից, նոր լուրջ վտանգ են ներկայացնում: Վերջին տարիներին մեքենա վարելը շատ է հեշտացել, բարելավվել են ճանապարհային պայմանները: Այժմ վարորդը 6—7 ժամ աշխատանքից հետո սուբյեկտիվորեն այնքան ուժասպառված չէ, որքան նախկինում, չնայած ուժասպառութեան ազդեցութեան տակ օբյեկտիվորեն հոգեբանախոսական ֆունկցիաները փոփոխվում են: Իսկ վարորդները վարում են այնքան ժամանակ, մինչև ուժասպառվեն: Այդպիսի դեպքերում նրանք սահմանային ֆիզիկական հոգնածութեան հաշվին հասնում են իրենց նպատակին, բայց այս դեպքում մեծացնում են ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հավանականութիւնը:

Մի կարծեք, որ եթե դուք նստել եք «ժիգուլի» ավտոմեքենայի ղեկին և քիչ եք հոգնում քան հին «Մոսկվիչը» վարելիս, ապա այժմ կարող եք լրիվ անվտանգ 20 ժամում Միմֆերոպոլից Մոսկվա սլանալ: Դա պարզապես ինքնախաբեութիւն է և տվյալ դեպքում ոչ մի ինքնահսկում (այնպես, ինչպես և՛ ուրիշների կողմից հսկում) չի օգնի: Արդյունքը կարող է շատ ցավալի լինել:

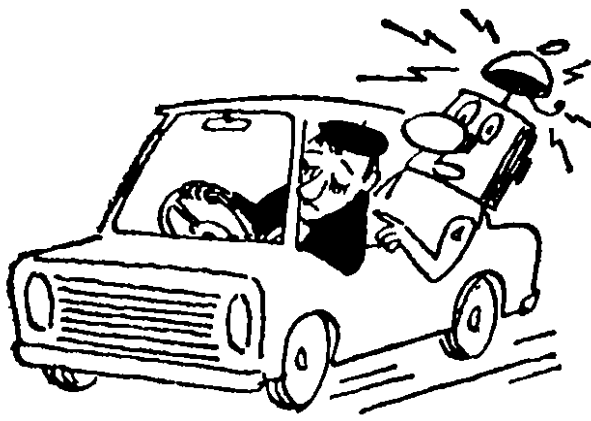
Վտանգը կրկնապատկվում է նրանով, որ ժամանակակից ավտոուղիները վարորդի ուշադրութեան նկատմամբ՝ շատ քիչ պահանջներ են ներկայացնում: Ավտոմեքենան կանոնավոր օրորող տատանումներով միալար շարժվելիս վարորդի վրա հիպնոսային ազդեցութիւն է ունենում նաև ճանապարհի և ավտոմեքենայի կառուցի փայլը, որոնք ամբողջ ժամանակ

գտնվում են տեսադաշտում և՛ մշտական նոր ազդակներ են:

Վարորդը, որն ավտոմեքենան վարում է և՛ ցերեկը, և՛ գիշերը այնպիսի ճանապարհով, որտեղ շկան կանգառներ, ճանապարհային շրջադարձեր: Ռեկլամային պլակատներ, ոչինչ չկա, որը կարողանա իր վրա ուշադրություն գրավել, սկսում է ննջել: Նման վիճակում նա սկսում է կորցնել արագություն, ձայնի, դիստանցիայի զգացողությունը և չի կարող զգալ վտանգի մոտեցումը: Հոգնած աչքերը և ուղեղը երկու պատկերը (առջևից շարժվող նույնընթաց ու հանդիպակաց ավտոմեքենաները) ընկալում է որպես մեկ: Մայրահեղ հոգնածությունը հաճախ դեռևս ոչ բավականաչափ հասկանալի պատճառով հանգեցնում է շարժման արագության բարձրացմանը և դրա հետևանքով առաջացնում վթարային իրադրություն:

Ամերիկյան անվտանգ երթևեկության ազգային ընկերությունը նշում է, որ համահիպնոսի պատճառով առաջացած պատահարների թիվը կազմում է բոլոր ճանապարհային դեպքերի 1—2 %-ը, ըստ որում դրանք ամենածանր պատահարներն են: Ամենից հաճախ արգելակված վիճակը և դրա հետ կապված հետևանքները առաջանում են ճանապարհի ուղիղ տեղամասերում: Այդ փաստը թույլ է տալիս մասամբ հասկանալ պարադոքսային այնպիսի մի երևույթ, որ լավ տեսանելիությամբ հարթ տեղամասերում կատարվում է առավելագույն չափով ծանր դժբախտ դեպքեր, ի տարբերություն շրջադարձերում և խաչմերուկներում կատարվող ավելի թեթև դժբախտ դեպքերի:

Ավտոմեքենան վարելիս վարորդի արգելակված վիճակը կարող է սկսվել նյարդային հյուծման ու ուժապառուժյան, շատ երկարատև երթևեկության դեպքում (հատկապես 400 կմ-ից ավելի հեռընթաց երթուղիներում, 8 ժամից ավելի աշխատանքի դեպքում) ուղևորությանը նախորդած հոգնեցուցիչ աշխատանքի, (օրինակ՝ բեռնատար ավտոմեքենայում վարորդի կողմից ծանր բեռ բարձելուց հետո), ուղևորությունից առաջ անբավարար հանգստի հետևանքով: Արգելակված վիճակի առաջացմանը ամենից հաճախ նպաստում է այնպիսի մի շարք բացասական գործոնների համակցությունը, ինչ-



Նկ. 20. Ինչպես նվազեցնել հոգնածությունը:

Ամենից առաջ խորհուրդ է տրվում ուշադրություն դարձնել աշխատանքի և հանգստի ճիշտ ռեժիմի, աշխատաժամանակի տևողության վրա: Մկանային հոգնածությունից խուսափելու ամենալավագույն միջոցը աշխատանքի ընթացքում ընդմիջում և մկանային լարվածության թուլացում կատարելն է: Խորհուրդ է տրվում դուրս գալ ավտոմեքենայից և մի քանի անգամ ինտենսիվորեն վեր ձգվել: Կարճատև, բայց հաճախակի ընդմիջումներն ավելի արդյունավետ են, քան երկարատև, բայց հազվագեղ:

Մասնագետները գտնում են, որ բոլոր ճանապարհատրանսպորտային պատահարների 5 %-ից կարելի է խուսափել, եթե ժամանակին պահպանվի վարորդի նորմալ ֆիզիկական վիճակը: Եթե վարորդը ավտոմեքենայում միայնակ է, առանց ուղևորների, կարող է երգել, բարձրաձայն ինքն իրեն խոսել կամ երաժշտություն լսել, գերադասելի է, որ լինի աշխույժ, եռանդուն: Երբեմն առույգության համար խցիկում պետք է ստեղծել միջանցիկ քամի կամ սառը ջրով լվացվել:

Արգելակված վիճակը կանխող միջոցներից մեկը ժամելն է: Դա ապացուցված է հոգեբանների և ֆիզիոլոգների բազմաթիվ փորձերով: Քնի նոսպան կարելի է հաղթահարել նաև բավականին քնկոտության դեպքում, բայց այդ հատկությունը չի կարելի դերագնահատել, հատկապես այն ժամանակ, երբ մարդը ընտելացել է քնելուն: Քունը նվազում է կամ բոլորովին անհետանում և նորից երկար ժամանակից հետո ինքնաբերաբար հայտնվում:

պիսին են հոգեկան լարվածությունը, կոնֆլիկտային նյարդացնող պայմանները, ինչպես նաև շարժման միալարությունը և միօրինակությունը: Ինչպե՞ս նվազեցնել հոգնածությունը: Այժմ կիրառվում է հոգնածությունը նվազեցնող մի քարք միջոցներ (նկ. 20):

Վարորդի վաղ հոգնածութեան և արգելակված վիճակը կանխելու համար մեծ դեր կարող են խաղալ ակտիվ հանգրստի համար նախատեսված կարճատև ընդմիջումները: Հայրենական ֆիզիոլոգներն ապացուցել են, որ հոգնածութեան դեպքում հանգստի լավագույն ձևը ոչ թե պասսիվ նընջելն է, պառկելը (բացառութեամբ գիշերային լիարժեք քնի), այլ ակտիվ, այսինքն՝ շարժումներով ուղեկցվող հանգիստն է: Հետազոտութիւնները ցույց են տվել, որ սահմանափակ շարժունակութեան պայմաններում աշխատունակութեան պահպանման համար մեծ արդյունք են տալիս կարճատև ֆիզիկական վարժութիւնները (շնչառական, մեջքի մկանների, ձեռքերի, ոտքերի և այլն):

Իսկ ինչպե՞ս վարվել, եթե դրսում հորդում է անձրևը կամ մեքենաներով լեփ լեցուն ճանապարհը կանգառը անհնար է դարձնում: Ընթացքի ժամանակ խցիկում կօգնեն առանց աշխատանքային դիրքը փոխելու կատարած մի քանի հասարակ շարժումները և վարժութիւնները: Լենինգրադի Լեսգաֆտի անվան ֆիզիոլոգիայի ինստիտուտի հետազոտութիւնները ցույց են տվել, որ այդպիսի դեպքում ամենաարդյունավետը հետևյալ վարժութիւններն են: Խոր շնչառութեան հետ միասին ազատ ձգել և թուլացնել մկանային առանձին խմբերը, գլխավորապես մեջքը, որովայնային ճնշամկանները, ոտքերն ու վիզը: Սակայն, հենց որ ճանապարհային իրադրութիւնը թույլ տա, անհրաժեշտ է կանգնել, դուրս գալ խցիկից և շտուկանալ մի քանի բոպե ծախսել լիարժեք մարզալիցք կատարելու համար: Իսկ վարորդի աշխատանքը բավականին թեթևացնում է:

Երբեմն այդ միջոցները բավարար չեն և քունն անհրաժեշտ է: Կարճատև ընդմիջումը խախտում է երթևեկութեան միալարութիւնը: Այսպիսով, 15—20 բոպե հանգիստը կարող է երբեմն պահպանել վարորդի կյանքը: Չպետք է թերագնահատել այն վտանգը, որ կարող է առաջանալ հարթ, լավ տեսանելի ճանապարհով երթևեկելիս, քանի որ ամենից շատ վթարներ այդտեղ են լինում:

Խորհուրդ չի տրվում ճանապարհին նայել անշարժ վիճակով: Անհրաժեշտ է յուրաքանչյուր 2 բոպեն մեկ անգամ հայացքը փոխել: Բացի դրանից, հայացքը փոխելով հեշտ է

հետևել իրադրության փոփոխությանը, որոնց վարորդը պետք է իսկույն արձագանքի: Շատ կարևոր է մշակել այսպիսի կանոն. մոտավորապես յուրաքանչյուր 5 վայրկյանը մեկ անգամ նայել ետևի տեսքի հայելուն:

Հատկապես արագ է հոգնում տեսողությունը և կորչում է նոր իրադրությունները տարբերելու ունակությունը, եթե վարորդը լրիվ չի օգտագործում իր աչքերի տեսադաշտը, այլ նայում է ուղիղ ռադիատորի առջևի ճանապարհին: Նույնիսկ 15—20 կմ/ժամ արագության դեպքում ավելի ճիշտ կլինի հաչացքի այնպիսի ուղղությունը, որի դեպքում երկու աչքերի տեսողական առանցքները հատվում են ճանապարհի կենտրոնում, ավտոմեքենայից 50 մետրից ոչ պակաս հեռավորության վրա, իսկ բարձր արագության դեպքում՝ ավելի հեռու: 30 մետր տեսածրի դեպքում հստակ տեսադաշտն ունի ընդամենը 1,5 մետր լայնություն, 100-ի դեպքում՝ 5, 500-ի դեպքում՝ 16 մետր, այսինքն, որքան հեռու է տարածվում հաչացքը, այնքան լայն է ընկալման տեղամասը:

Վարորդի հոգնածությանը բավականաչափ ազդում են նաև հանդիպակաց ավտոմեքենաների կուրացնող լապտերները, ապա նաև տեսողության հարմարվելը մթությանը: Առաջարկվում է բավականին սրամիտ լուծում. կկոցել մեկ աչքը, և ուժգին լույսի անհետացումից հետո բացել այդ շշլացած աչքը:

Գերհոգնածությունը կանխելու համար հիմնական միջոցը գիշերային լիարժեք քունն ու սննդի ռացիոնալ ռեժիմն է: Այդ տեսակետից հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել միջազգային ուղեգծերի վրա աշխատող բեռնատար ավտոմեքենաների վարորդների աշխատանքին և հանգստի ռեժիմին, քանի որ նրանք մեծ մասամբ զրկված են նորմալ հանգստի համար անհրաժեշտ պայմաններից:

Վարորդի աշխատունակության պահպանմանը նպաստում է ավտոմոբիլային ճանապարհը, եթե այն գեղեցիկ է, ռացիոնալ է ներգործվում լանդշաֆտի մեջ և ապահովում է տպավորությունների հաջորդական հերթափոխումը: Ճանապարհային պայմանների բարենպաստ ազդեցությունը և մերձճանապարհային տեսարաններն ակտիվացնում են վարորդի ուշադրությունը, հետաձգում հոգնածության սկիզբը և կանխում արգելակային վիճակի առաջացումը:

Ինչպես արդեն նշել ենք, հոգնածությունը հաճախ ան-
նկատելիորեն է վրա հասնում: Մարդուն թվում է, որ նա
դեռևս ի վիճակի է հստակորեն վարել ավտոմեքենան և ժա-
մանակին արձագանքել շրջապատի իրադրության փոփոխու-
թյանը: Սակայն, օբյեկտիվորեն, դա բոլորովին էլ այդպես չէ:
Դժվար է ասել, որտեղ է այդպիսի դրությունը ավելի վտան-
գավոր. քաղաքում, թե՞ քաղաքից դուրս: Առաջին դեպքում՝
քաղաքային լարված երթևեկության պայմաններում գերհոգ-
նած վարորդը կարող է վրաերթի ենթարկել հետիոտներին
կամ այլ ավտոմեքենայի, իսկ քաղաքից դուրս՝ հանդիստ,
միալար երթևեկության պայմաններում կարող է քնել: Հե-
տևանքը և՛ մեկ, և՛ մյուս դեպքում կարող է շատ ցավալի
լինել:

Գիտնականներն ու կոնստրուկտորներն աշխատում են
նման իրադրություններում օգնել վարորդներին: Այդ խնդիրը
նոր չէ: Մասնավորապես, երկաթգծային տրանսպորտում
դրանով զբաղվում են արդեն վաղուց, այդտեղ մշակվել են
մեքենավարի զգոնությունը հսկող մի շարք սարքավորում-
ներ: Այժմ նման սարքավորումներ ստեղծվում են նաև ավ-
տովարորդների համար: Այսպես, Ճապոնիայում նախագծվել
է ազդանշանային սարք, որը հայտնաբերելով վարորդի
բթացած ոեակցիան, բարձր ձայնային ազդանշան է արձա-
կում: Սարքի աշխատանքի սկզբունքը հիմնված է այն երե-
վույթի վրա, որ ղեկանիվի դարձի հաճախականության փո-
փոխումը համարյա ուղիղ համեմատական է շարժման ար-
ագության փոփոխմանը և այդ հաճախականությունը զգոն
հոգնած վարորդների մոտ տարբեր է: Այսպես, քաղաքային
պայմաններում 50 կմ/ժամ արագության դեպքում ուշադիր
վարորդը ղեկանիվի դիրքը մեկ րոպեում փոխում է 30—45
անգամ, իսկ հոգնածը՝ միայն 15—20 անգամ:

Էլեկտրոնային սարքը կազմված է երկու ազդակային
սխեմայից. ավտոմեքենայի անիվի և ղեկանիվի համար, ինչ-
պես նաև հաշվիչ և ազդանշանային սարքերից: Առաջին
սխեմայում էլեկտրական ազդակը գոյանում է այն պահին,
երբ ավտոմեքենայի անիվին ամրացրած մագնիսը անցնում
է անշարժ կոճի մոտով: Երկրորդ սխեմայում այն ստացվում
է մեկնման ձևով ղեկանիվի պտտման դեպքում: Երկու

սխեմաներից ազդակները ընկալվում են հաշվիչ սարքի կողմից և նրանց քանակները համեմատվում են: Եթե ավտոմեքենայի անիվի պտույտի որոշակի ժամանակի ընթացքում գրանցվի ղեկանիվի թեքումների տրված նորմալ թիվը, ապա հաշվարկային համակարգում հաշվարկը հորից սկսվում է վրոյից: Եթե հոգնածության կամ քնի պատճառով ղեկանիվի թեքումների թիվը սահմանվածից պակաս լինի, ապա անընդհատ գրանցվող ազդակների ինչ-որ որոշակի արժեքի հասնելուց հետո (օրինակ, ավտոմեքենայի անիվների 50 պտույտից հետո) միանում է նախազգուշացնող ազդանշանը:

Մի այլ սկզբունքով է պատրաստվում զգոնությունը հրակող ևս մեկ սարք, որին անվանել են քնկոտության ցուցիչ: Ֆրանսիական ֆիրմաներից մեկն առաջարկել է ղեկանիվի վրա մոնտաժել երկու հոսանքատար ժապավեններից կազմված տվիչ, որոնցից մեկը միացվում է մասսային, իսկ մյուսը ակումուլյատորային մարտկոցին (համապատասխան էլեկտրոնային համակարգի և վառոցքային բանալու միջոցով): Ոչ մեծ տուփի մեջ տեղավորված էլեկտրոնային համակարգը գտնվում է սարքերի վահանիկի վրա: Եթե վարորդը ղեկանիվը բռնել է նորմալ վիճակով, հոսանքատար թիթեղների միջոցով հոսում է շատ փոքր հոսանք (թիթեղների հետ ձեռքի հպման շնորհիվ): Սարքը այդ դեպքում տազնապի ազդանշան չի տալիս: Վարորդի քունը տանելու դեպքում ձեռքերի հպումը ղեկանիվի և հոսանքատար թիթեղների հետ թուլանում է: Այդ դեպքում փոքրանում է սարքով անցնող հոսանքը, որի հետևանքով գործում է տազնապի ազդանշանը:

Հաջորդաբար կարող են միացվել երկու ազդանշան: Առաջինը՝ լուսային: Սարքի կորպուսի աջ մասում բռնկվում է կարմիր լույսը: Եթե վարորդը այդ ազդանշանին չի արձագանքում, ապա ավտոմատ ձևով միանում է ցածր ձայնային ազդանշանը: Միաժամանակ անջատվում է վառոցքը և ավտոմեքենան կանգ է առնում, եթե վարորդը այն ղեկավարելու համար ուշքի չի գալիս: Հնարավոր է այնպիսի տարբերակ, երբ ցածր ձայնային ազդանշանը և վառոցքային համակարգի անջատումը ուղեկցվում են լրացուցիչ ուժեղ ձայնային ազդանշանով: Եթե վարորդի ձեռքերի նորմալ հպու-

մը ղեկանիվի վրայի հոսանքատար թիթեղների հետ վերականգնվում է, ապա ազդանշանային համակարգը անջատվում է, իսկ շարժիչը առանց որևէ դժվարության ավտոմեքենայի շարժման ինեքցիայի շնորհիվ գործարկվում է:

Վերևը խոսվեց վարորդի վիճակը հսկող սարքերի մասին, իսկ այժմ կպատմենք մի քանի սարքավորումների մասին, որոնք կոնստրուկտորները մշակել են, որպեսզի վարորդի համար թեթևանա ավտոմեքենայի տեխնիկական վիճակի նսկումը:

Ամերիկյան ավտոմոբիլային ընկերության կատարած լերուծությունը ցույց է տվել, որ ԱՄՆ-ում ավտոմեքենաների 15 %-ը շահագործվում են լուսավորման համակարգի անսարքինություններ: Այդ պատճառով որոշվել է ավտոմեքենաներում տեղադրել սարք, որը ազդանշան է տալիս էլեկտրասարքավորումում ցանկացած լապտերի խափանման դեպքում: Այդ խնդիրը հնարավոր է լուծել հասարակ սխեմայով: Ավտոմեքենայի ղեկավարման վահանի վրա դրվում է լամպ: էլեկտրասարքավորման շղթան սարքին լինելու դեպքում այն չի վառվում: էլեկտրական լամպի շիկացման որևէ շղթայում խզումը հանգեցնում է տրամաբանական սխեմայի գործարկման և լամպի այրման, որը և վարորդին ազդանշան է տալիս անսարքինության մասին:

Վարորդի կողմից շարժիչի անսարքինությունը արագ հայտնաբերելու համար առաջարկվում է երկու համակարգ: Առաջինը հաշվիչ սարքն է, որը անընդհատ հսկում է շարժիչի աշխատանքը: Եթե շարժիչի աշխատանքում առաջացել է ութմի որևէ խանգարում կամ խախտվել է շարժիչի բնութագրերից մեկը (օրինակ վերջացել է յուղի օգտագործման ժամկետը, կարտերի անբավարար օդափոխությունը և այլն), ապա հաշվիչ սարքավորումը համապատասխան ազդանշան է ուղարկում դեպի ստուգիչ-չափիչ սարքերի վահանին:

Համանման ձևով է գործում նաև մյուս համակարգը: Այն կապված է ստուգիչ-չափիչ սարքերի վահանի վրա գտնվող թմբկային տիպի ներսից ինդիկատորով թեթևակի լուսավորման հետ: Երբ շարժիչի աշխատանքում հանդես է գալիս ինչ-որ թերություն, ապա թմբուկի վրա վառվում է լամպը, իսկ

ինքը պատվում է և կանգ է առնում 16 դիրքերից մեկում, վարորդին հայտնելով անսարքինություն մասին:

Այսպիսով, կոնստրուկտորները ստեղծում են վարորդավտոմեքենա-ճանապարհ կոմպլեքսի առաջին երկու էլեմենտների հսկման համար սարքեր: Դե, ինչպես վարվել երրորդ էլեմենտի՝ ճանապարհի հետ: Պարզվում է, որ այդ ասպարեզում էլ աշխատանքներ են տարվում, որոնք ուղղված են ճանապարհի ծածկույթի վիճակի մասին վարորդին տրվող ինֆորմացիայի լավացման հետ, մասնավորապես սառցակեղևի առաջացման հնարավորության մասին:

Այդ նպատակով ստեղծված սարքում օգտագործվում է երկու տվիչ, որոնցից մեկը արձագանքում է խոնավության բարձրացմանը, իսկ երկրորդը՝ ջերմաստիճանի իջեցմանը: Տվիչների հարմար տեղադրման շնորհիվ ապահովվում է նրանց զգայուն լարի վրա հանդիպակաց օդի ազատ հոսքը: Ավտոմեքենայի ղեկավարման վահանի վրա դրված են երկու ազդանշանային լամպեր, որոնցից մեկը վառվում է, երբ խոնավությունը հասնում է 98—100 %, իսկ երկրորդը, երբ օդի ջերմաստիճանը իջնում է մինչև ջրի սառչելու ջերմաստիճանին: Նման սարքի վիրառումը, ինչպես ենթադրվում է, թույլ կտա փոքրացնել ճանապարհային պատահարների թիվը հատկապես աշնանը և գարնանը: Վարորդը այդ ժամանակ ճանապարհի վրա սառույցի առկայությունը հաճախ զգում է միայն այն դեպքում, երբ ավտոմեքենան սկսում է շենթարկվել:

Արհեստական ղեկապետ: Որպեսզի վարորդի աշխատանքը հեշտացվի, արտասահմանում ավտոմեքենայի վարման տակտիկայի և ստրատեգիայի ավելի հստակ համաձայնեցման համար մշակում են սարքեր: Այդպիսի սարքերը փոքր էլեկտրոնային հաշվիչ մեքենաներ են (էՀՄ) կամ այսպես կոչված անհատական կոմպյուտորներ:

Ավտոմեքենաների վրա էՀՄ-ի տեղադրումը հնարավորություն է տալիս հեռավոր ուղևորությունը պլանավորել այնպիսի ճշտությամբ, ինչպիսիք ապահովում են փոքր ինքնաթիռների նավարկության սարքերը: Ավտոմեքենային էՀՄ-ը հնարավորություն է տալիս նախօրոք պլանավորել հեռավոր ուղևորությունը, տալով ամբողջ օրվա անվտանգ ու խելա-

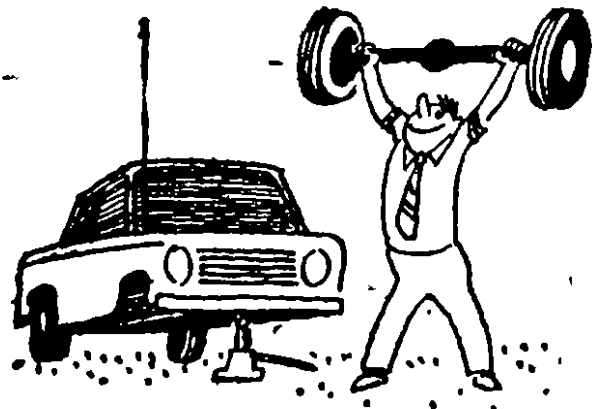
միտ արագությունը և վազքի ընդհանուր հեռավորությունը, անցնել 1200 կամ 1400 կմ և նշանակված տեղը հասնել հաշվարկային ժամանակի համեմատությամբ 20 րոպե ճշտության սահմաններում, որոշել երթուղուց շալանավորված շեղումների և հանգստանալու նպատակով կատարված երկարատև կանգառների ազդեցությունը, որոշել այն ժամանակը, որը առանց երթևեկության գրաֆիկը խախտելու կարելի է ծախսել զվարճությունների և հանգստանալու համար կանգառների (րա. եթե երթևեկության գրաֆիկը խախտված է, ապա որոշել՝ որքա՞նով. հաշվարկել երկաթուղային գծանցի ուղեփակոցի մոտ խցանումների և անձրևային եղանակի պատճառով կատարված ուշացումները:

Ժամանակի, տարածության և արագության հաշվարկման մի շարք օպերացիաների կատարումից բացի ավտոմոբիլային էՀՄ-ը ավտոմատ կերպով հետևում է երթևեկության գրաֆիկի կատարմանը, շարժման նախօրոք հաշված միջին հաստատուն արագության պահպանմանը: Այսպես, եթե դուք նախատեսել եք անցնել 700 կմ, օրինակի համար Մոսկվայից մինչև Խարկով 10 ժամում, ապա միջին արագությունը պետք է լինի մոտավորապես 70 կմ/ժամ: էՀՄ-ն կօգնի ձեզ հաշվի առնելու հանգստի, լվացվելու, սնունդ ընդունելու համար անհրաժեշտ կանգառները, ինչ արագություն է պետք պահպանել ուղևորության մնացած փուլերում, որպեսզի նպատակադրված վայրը հասնել ժամանակին:

Վարորդի ֆիզիկական նախապատրաստությունը: Սպորտի ցանկացած ձևով զբաղվելը դրական ազդեցություն է ունենում մարդու օրգանիզմի վրա, բայց վարորդի համար արժեքավոր ձևերն են՝ գիմնաստիկան, սպորտային խաղերը, դահուկավազքը, լողը, թեթև ատլետիկան: Սպորտը նպաստում է վարորդի մասնագիտական գործունեությունում օգտակար հիմնական հատկությունների զարգացմանը (նկ. 21): Ապացուցված է, օրինակ, որ սպորտով զբաղվելու դեպքում ռեակցիայի ժամանակը կրճատվում է 10%-ով:

Վարորդը հիմնական ինֆորմացիան ստանում է տեսողական օբյեկտների միջոցով: Այդ պատճառով տեսողական զգայարանների կատարելագործումն ունի շափազանց մեծ նշանակություն: Այստեղ ևս սպորտը կարող է օգնել վարորդին լա-

վացնելու շրջագծային և կենտրոնացած տեսողությունը, բարձրացնելու նրա սրությունը: Այդ տեսակետից հատկապես օգտակար են սպորտային խաղերը, պինգպոնգը և թենիսը, ինչպես նաև հրաձգությունը:

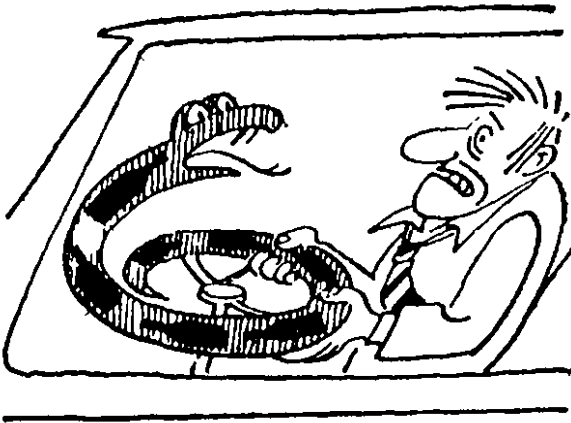


Նկ. 21. Վարորդի ֆիզիկական նախաձայնարաստությունը:

Ավտոմեքենայի երկարատև վարումը, ճանապարհային պայմանների բարդությունը վարորդից պահանջում են հատուկ տոկոսնություն, որի հիմքը կարող է ծառայել ընդհանուր դիմացկունությունը: Վերջինս լավ կոփվում է դահուկավազքի, վազքի, թիավարման, հեծանվավազքի, լողի, տուրիստական արշավների ժամանակ: Նույնիսկ օրական 1, 1,5 ժամ ոտքով ման գալը օգտակար ազդեցություն է ունենում օրգանիզմի վրա:

Ավտոմեքենա վարելիս առանձնահատուկ նշանակություն ունի ստատիկ տոկոսնությունը: Այն ծառայում է որպես ֆոն, որի վրա կատարվում է ամբողջ հիմնական աշխատանքը: Այդ պատճառով բոլոր տեսակի միկենույն դիրքում երկար մնալու վարժությունները (կիսանստելը, առաջ թեքվելը, հենված պառկելը, ձեռքերի վրա կանգնելը և այլն) օգտակար են, դաստիարակում են տոկոսնություն և հոգեբանորեն վարորդին կոփում: Ստատիկ տոկոսնության զարգացման համար օգտակար է նաև սպորտի այնպիսի ձևեր, ինչպիսին է հրաձգությունը:

Վարորդի համար ոչ պակաս կարևոր հատկություն է նաև լավ վեստիբուլյար սարքի առկայությունը: Բարձր հավասարակշռության զգացումը մի կողմից օգնում է վարման բազմատեսակ ձևերի լավ կիրառմանը, իսկ մյուս կողմից՝ կարծես ստեղծում է դիմացկունության պաշար, որը վարորդը կարող է օգտագործել տագնապալի իրադրություններում: Հավասարակշռությունը մեծացնելու համար խորհուրդ է տրվում զբաղվել լեռնային դահուկավազքով, հեծանվային և մոտո-



Նկ. 22. Խմած վիճակում մի վարիչի մեքենան:

ցիկլիտային սպորտով, մարմնամարզական ձողի (բում), ուելսի վրայով, նեղ տախտակի վրայով և այլ տեղերով քայլելով: Հավասարակշռության մարզման լավագույն միջոցներից է բատուտի վրա վարժություններ կատարելը:

Հարբածի համար ցանկացած հանապարհ նեղ է:

Ալկոհոլն անվտանգ երթևեկության ամենամեծ թշնամին և մարդկանց անիմաստ կործանման պատճառն է (Նկ. 22):

Հարբած վարորդի համար կարծես ճանապարհը անմիջապես նեղանում է, ինչպես շշի վզիկը, որից քիչ առաջ խմել է:

Գոյություն ունի այն սխալ կարծիքը, որ ալկոհոլային խմիչքների օգտագործելիս հոգնածությունը պակասում է: Փաստորեն ալկոհոլը վատացնում է զգայական, հոգեբանական և հոգեշարժային ֆունկցիաները, նրա կործանարար ազդեցությունը վարորդի աշխատունակության վրա շափազանց մեծ է: Ալկոհոլի և թմրադեղերի ազդեցության տակ վարորդի ռեակցիան շրջապատի պայմանների փոփոխության նկատմամբ խիստ դանդաղում է, նա արգելքը տեսնում է միայն այնպիսի հեռավորության վրա, երբ արդեն անհնար է ավտոմեքենան կանգնեցնել:

Հարբած վարորդը խսկական պատուհաս է: Ալկոհոլը զբլխուղեղի կեղևում խանգարելով արգելակման պրոցեսները, վարորդի մոտ առաջ է բերում անհոգություն: Վարորդը չի կարողանում ճիշտ գնահատել ճանապարհային իրադրությունը և իր հնարավորությունները: Դրա համար էլ այդքան վտանգավոր է խումհարի վիճակում վարել ավտոմեքենան կամ մոտոցիկլը, շնայած արտաքինից վարորդը լուրջ է երեվում:

Որոշ վարորդներ ճիշտ հարց են տալիս, թե խմելուց քանի՞ ժամ հետո կարելի է անվախ նստել ավտոմեքենայի դեկին, որ պատահարի տեղիք չտրվի: Ամենակուպիտ ցուցանիշը

բերանից փշող ալկոհոլի հոտն է: Եթե քթոմպանից թեկուզ մի փոքր հոտ է գալիս, ապա դա նշանակում է, որ ուղեղը դեռևս մթազնած է ալկոհոլով: Վարորդի վիճակի ավելի ճիշտ գնահատականը տալիս է արյան անալիզը. արյունը ուղեղին մատակարարում է ոչ միայն սննդանյութեր, այլև իր հետ բերում է ալկոհոլ:

Գոյություն ունեն որոշակի հանձնարարականներ, թե սպիրտային խմիչքներ օգտագործած վարորդը որքան ժամանակ հետո իրավունք ունի վստահ նստել ավտոմեքենայի դեպի, առանց վախճնալու ալկոհոլային ազդեցության հետեւանքներից: Մոտավորապես կարելի է ընդունել, որ 6—8 գ մաքուր սպիրտը մարդու օրգանիզմից դուրս է գալիս մոտ մեկ ժամ հետո, իսկ մի շարք ալկոհոլային խմիչքների 100 գրամում պարունակող սպիրտի քանակը այսպիսին է. սպիրտակ ու կարմիր գինու մեջ 9 գ, շամպայնի մեջ՝ 7 գ, մալագա, տոկայ գինիներում 13 գ, աղանդերային գինու մեջ՝ 16 գ, լիկյորներում՝ (30—35°) 24—28 գ, ռոմում, օղու և կոնյակի մեջ՝ (40°) 32 գ:

Եթե վարորդը սպիրտային խմիչք է օգտագործել և հաջորդ օրը ցանկանում է ճանապարհվել, ապա նա կարող է մոտավորապես հաշվել մեկնելու ժամանակը: ԳԴՀ-ի մասնագետները առաջարկում են հետևյալ մոտավոր բանաձևը. յուրաքանչյուր 20 գ օղի կամ 300 գ գարեջուր օգտագործելու դեպքում չի կարելի ավտոմեքենա կամ մոտոցիկլ վարել 1 ժամ: Եթե, ասենք, օգտագործվել է 200 գ օղի, ապա ավտոմեքենայի դեպի կարելի է նստել 10 ժամից ոչ շուտ:

Արտասահմանում թմրադեղերի հետ միասին ալկոհոլի օգտագործումը առիպել է երթևեկության կազմակերպիչներին փնտրելու այնպիսի միջոցներ, որպեսզի թմրամոլին կամ հարբածին ավտոմեքենայի դեպի նստելուց հետո թույլ չտրբւի այն վարել: Աշտպես, ԱՄՆ-ում մշակվել է ավտոմատ հարմարանք, որը հայտնաբերում է վարորդի ռեակցիայի դանդաղումը՝ ալկոհոլի կամ այլ դեղամիջոցների ազդեցության հետևանքով:

Այդ հոգեբանական թեստերը տեղադրվում են ավտոմեքենայի հսկիչ-չափիչ սարքերի վահանի վրա և միացվում վա-

ոոցքի հետ: Երբ վարորդը պտտում է վառոցքի բանալին, սարքի ցուցատախտակի վրա հայտնվում է 3—4 վրկ լուսավորվող թվերի մի շարք: Այդ թվերից ներքև գտնվում են համապատասխան սեղմակներ, որոնք վարորդը պետք է սեղմի ճիշտ հերթականությամբ, ենթադրենք, 4 վայրկյանը մեկ: Նա եթե այդ շի կարողանում կատարել, ապա նրան տրվում է ևս երկու անգամ փորձելու իրավունք, ընդ որում թվերի հերթականությունը ամեն անգամ փոխվում է: Եթե վարորդը երեք փորձի ընթացքում չի կատարում առաջադրանքը, ապա ստարտերը չի միանում այնքան ժամանակ, քանի դեռ չի անցել հարբածությունը:

Դուք կարող եք բուրոսովին սպիրտային խմիչք շօգտագործել, բայց դառնալ արկոհոլի, ավելի ճիշտ հարբեցողի զոհ, որը վարում է մի այլ ավտոմեքենա: Որպեսզի դա տեղի չունենա, աշխատեք հարբած վարորդներին հեռվից որոշելու ունակություն ձեռք բերել: Նշանները բավականին հասարակ են՝ լուսացույցի մոտից ուշացած շարժվելը, վերջին պահին կտրուկ արգելակելը, արգելող ազդանշանների առկայությամբ երթևեկելը, անշափ արագընթաց և կտրուկ կամ ընդհակառակը՝ շատ զգույշ (գաղտագողի մայթի երկարությամբ վարելը): Ճանապարհի վրա ավտոմեքենայի մանևրման դեպքում հարբած վարորդին ճանաչելու նշաններից է նաև շարժման հետագծի անբնական տատանումը և կտրուկ ձեռք շրջադարձ կատարելը: Այդ նշաններից յուրաքանչյուրի, անանձին վերցրած, առկայությունն դեռևս չի նշանակում, որ վարորդը հարբած է: Դա կարող է լինել և՛ սկսնակ, և՛ երթևեկության տեղական պայմաններին անժանոթ կամ պարզապես քյալագյոզ վարորդի հետ: Բայց թվարկված նշանները, ամբողջությամբ վերցրած, որոշակի պատկեր է ստեղծում այնպիսի վարորդի մասին, որին չի կարելի լուրջ անվանել:

Եթե դուք լրիվ համոզվեք, որ վարորդը իսկապես խմած է, բայց հնարավորություն չունեք նրան կանգնեցնելու, որքան կարելի է շուտ այն հայտնեք Պետավտոտեսչության աշխատակցին: Հիշեք, որ հարբած վարորդը պոտենցիալ հանցագործ է, որը մի քանի րոպե հետո կարող է լինել անցորդների, ուղևորների և վարորդների կործանման պատճառ, որտեղ կարող են լինել մեր հարազատները:

ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ԴԱՍԱԿԱՐԳՄԱՆ ՏԵՍՈՒԹՅԱՆ
ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

ՄԱՍՆԱԳԻՏՈՒԹՅԱՆ ՀԵՂԻՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

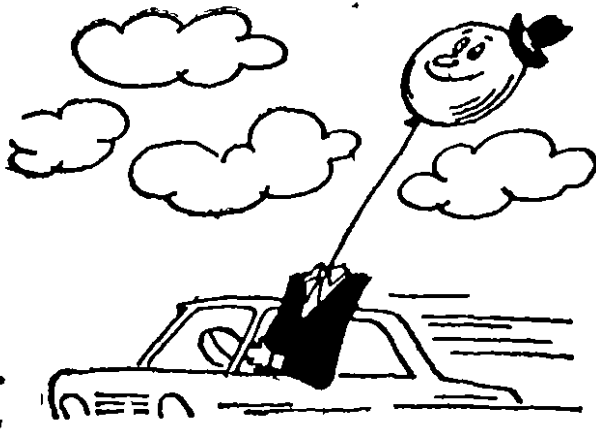
Դասակարգումը բազմակողմանի և շատ ծավալային հասկացություն է: Այն ընդգրկում է սոցիալական, տնտեսական, տեխնիկական և հոգեբանական «Ծսի» տարրեր:

Ի՞նչն է դաստիարակում վարորդին: Վարորդը փորձն ու վարպետությունը ձեռք է բերում ժամանակի ընթացքում, բայց մնացած հատկությունները պետք է ունենա ի սկզբանե: Մայրդկանց անվտանգության համար պատասխանատվության զգացումը, ավտոմեքենայի վարման ժամանակ կենտրոնանալու հատկությունը, տոկունությունը և ինֆորմացիայի նկատմամբ դյուրընկալությունը պատկանում են բնավորության տարրերի թվին: Ոչ բոլորն են ի ծնե համեմատաբար տոկուն կամ երկար ժամանակ կենտրոնանալու ընդունակ (նկ. 23): Բայց յուրաքանչյուր վարորդ պետք է իրեն ստիպի որքան կարելի է շատ կոփել այդ հատկությունները: Դա բոլորին միևնույն ձևով չի հաջողվում: Բայց բոլորը՝ և՛ սկսնակները, և՛ ասերը, պետք է իրենց մեջ դաստիարակեն վարորդական բնավորություն:

Նշենք ժամանակակից վարորդի բնավորության գծերը:

Ուշադրության կենտրոնացումը (մտահավաքությունը)՝ ավտոմեքենա վարելու ժամանակ, ըստ նշանակության, գրեթե անվոր հատկություններից է: Լարված երթևեկության պայմաններում արագության և վտանգավորության հետ միասին դուք պետք է միշտ կենտրոնացած լինեք: Բավական է մի պահ շեղվել և սխալի հետ կապված հնարավոր վտանգը բազմակողմանիորեն մեծանում է, իսկ սխալը հանգեցնում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարի:

Ծթե դուք հոգնել եք, հիվանդ եք կամ ինչ-որ բանի մասին եք մտածում, ապա ձեր ոեակցիան դանդաղում է: Այդպիսի դեպքում ավելի լավ է շնտել ղեկին, իսկ եթե այնուհանդերձ անհրաժեշտ է մեկնել, ապա հատկապես հաշվի առեք, որ ձեր ոեակցիայի ժամանակը մեծացել է:



Նկ. 23. Մի ճախրիր ամպերի մեջ:

Կանխատեսությու ռ լ ն
(պատրաստակամ ու-
թյուն): Ուշադրության
կենտրոնացումը վարոր-
դին օգնում է զգաստ լի-
նել, այսինքն վարել
այնպես, ինչպես այլ
վարորդներ և հարկ եղած
դեպքում պատրաստ լի-
նել փոխելու շարժման
ուղղությունը և ընթացքը:

Դա կարելի է կապել յուրաքանչյուր մալու մոտ շարժում-
ների ավտոմատիզմի հետ: Փորձը և գործողությունների ավ-
տոմատիզմը թույլ են տալիս շրնկնել տազնապալի իրա-
դրության մեջ:

Տակունություն: Վարորդը, ընկնելով խաթարված շարժ-
ման մեջ կամ տեսնելով, թե ինչպես մի ուրիշ վարորդ սխալ
է վարվում, կարող է հեշտությամբ կորցնել ինքնատիրապե-
տումը: Բայց այդպիսի դեպքում հեշտությամբ կընկնեք ճա-
նապարհատրանսպորտային պատահարի մեջ: Երբեք մի են-
թարկվեք տաքարյունությանը և մրցարշավի ոգուն: Տեսնելով
երթևեկության այլ մասնակիցների ոչ խելացի վարմունքը,
երբեք ինքներդ մի կորցրեք ողջամտությունը: Մի ձգտեք այլ
մախրկանց խրատել: Լավագույն խրատը կլինի ձեր լավ օրի-
նակը:

Վստահությունը, իհարկե, վարորդի բնավորության գիծ է:
Սկսնակ վարորդը, հասկանալի է, սկզբնական շրջանում ինք-
նավստահ չէ, որն աստիճանաբար անցնում է: Բայց լավ վա-
րորդը չպետք է ինքնավստահ լինի: Դա հանգեցնում է ան-
փութության, համարձակության, իսկ դրանց հետևանքը ճա-
նապարհատրանսպորտային պատահարն է:

Արագության իներցիան: Եթե խորամուխ լինենք ճանա-
պարհատրանսպորտային պատահարների պատճառների մեջ,
ապա դրանցում ամենաընդհանուրը ավտոմեքենան արագ
կանգնեցնելու դժվարությունն է, շարժման վիճակից անշար-
ժին անցնելը: Դժվարին հակասություն է առաջանում շարժ-
ման իներցիայի և անսովոր հանգստի վիճակի (անշարժու-

թյան) միջև: Արդեն ապացուցված է, որ գոյություն ունի ավտոուղու հիպնոս, որտեղ արագ և ազատ երթևեկությունը ծնում է արագության հոգեբանական իներցիա, երբ վարորդին ստիպում է սլանալ ավելի ու ավելի արագ: Այդպիսի դեպքերում կտրուկ կանգառը վերածվում է շափից ավելի դժվար խնդրի և ավտոմեքենայի ու մարդու ուժից վեր է: Այդ է ասում ավտոուղիներում բազմաթիվ խմբային (շարասյունային) վթարների փորձը: Այնինչ քաղաքներում խաչմերուկին մոտենալիս դեղին լույսի վառվելու պահին ամեն անգամ ծագում է հենց այդպիսի գերփնդիր:

Զարգացնելով այն գաղափարը, որ առավել վտանգավոր է արագության կտրուկ անկումը հարևան տեղամասերում, կարելի է հանգել ամբողջ հոսանքի լավագույն ձևով սահուն երթևեկության (հատկապես քաղաքներում և մերձքաղաքյա շրջաններում) ընդհանուր գաղափարին, որի ժամանակ արգելակումը կլինի կամ նվազագույն շափով, կամ էլ ընդհանրապես կբացառվի: Այս գաղափարի էությունը այն է, որ վարորդի հիմնական խնդիրը հաստատուն համաչափ շարժումն է, այլ ոչ թե թափընթացը և արգելակումը: Վարման իներցիան վարորդի մոտ ամենաուժեղ զգացումն է: Ել պարզապես անիրավացի է մարդուց պահանջել արագ կանգառ, երբ նա ամբողջովին հափշտակված է առաջ սլանալու ցանկությամբ: Սահուն, հավասարաչափ շարժումն էլ հենց երթևեկության ընդհանուր լավացման, նրա անվտանգության բարձրացման գլխավոր պայմանն է:

Ըստ արագության և ուղղության երթևեկության բարելավումը վարորդին թույլ կտա յուրացնել բոլոր ազդանշանները, նշանները և այլ ինֆորմացիաները, հարստացնել իր փորձը, սովորել քաղաքային երթևեկության բարդ, բարձրագույն «ստրատեգիան»: Վարման սահունության հասկացությունը արդեն ընդունված է մի շարք երկրներում և կիրառվում են նույնիսկ սահուն վարման նորմեր (ըստ թափընթացի և արգելակման արագացման, դեկանիվի պտտման և այլն), այսինքն կարևորը ոչ թե պարզապես ավտոմեքենա վարել կարողանալն է, այլ արդյունավետ և անվտանգ վարելու կարողությունը: Մեզ համար դա նույնպես ունի մեծ նշանակություն: Հետազոտությունները ցույց են տալիս, որ

մեզ մոտ նույնիսկ ավտորուանների և տրոլեյբուսների վարորդները հաճախ արգելակում են շափազանց կտրուկ, դրանով անհանգստացնելով ուղևորներին: Իսկ տաքսի-ավտոմեքենաների վարորդների համար արգելակների կտրուկ ճռինչը այնքան սովորական է, որն, ի դեպ, ձմռանը հանգեցնում է կողասահքերի և վթարների: Հավանաբար սահունակության նոր հասկացողությունը խիստ օգտակար է և պետք է շուտափույթ մտնի վարորդական դասագրքերի և երթևեկության կանոնների մեջ: Ընդհանրապես հենց սահուն վարելը պետք է տարբերի լավ վարորդներին վատ վարորդներից:

Վարորդների որակավորման գնահատումը: Ավտոմեքենա վարելու վարպետությունը բնութագրող մեծության ամենաճիշտ գնահատման պարամետրը այն ցուցանիշն է, թե յուրաքանչյուր վարորդ որոշակի վազքի ընթացքում քանի ճանապարհատրանսպորտային պատահարի է ենթարկվում: Բայց առայժմ այդպիսի ցուցանիշի սահմանումը գործնականորեն անհնար է, քանի որ գոյություն չունեն հասարակ մեթոդիկա, վարորդի ենթադրյալ վթարայնությունը որոշելու սարքավորումներ: Այդ պատճառով կարող է հարց ծագել՝ իսկ պե՞տք է, արդյոք, վարորդին որակավորման գնահատական տալ: Չէ՞ որ վարորդների բազմամիլիոնանոց բանակից յուրաքանչյուրն ունի իր անհատականությունը և այդ պատճառով չարժե յուրաքանչյուրի մասին գրել: Սակայն կարելի է առանձնացնել վարորդների որոշ խումբ, գլխավորապես ըստ ավտոմեքենայի վարման մեթոդի և սովորության, և փորձել պարզել, թե դուք որ խմբին եք պատկանում: Առաջարկվող որակավորումը բոլորովին էլ չի կատարվում նրա համար, որպեսզի բոլոր վարորդներին մականուն տրվի: Գլխավորն այն է, որ այդ խմբերում ճանաչեք ձեզ, հետո վերլուծեք վարման ձեր մեթոդները և բարձրացնեք ձեր վարպետությունը:

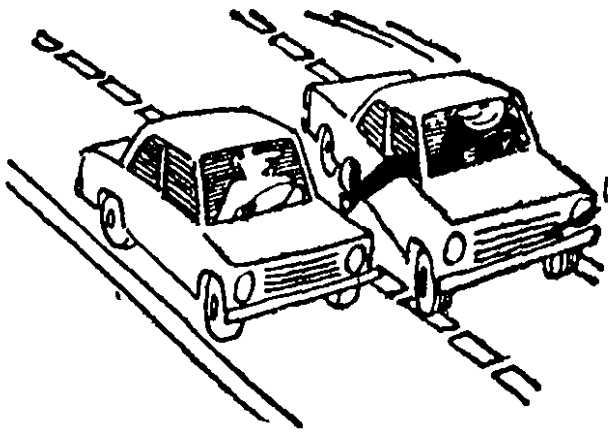
Վարորդների խմբերը: Վարորդներին կարելի է քաժանել երկու խմբի, ըստ երթևեկությանը մասնակիցների հետ ունեցած հարաբերության (մոտավորապես որոշեք, թե դուք որ խմբին եք պատկանում): Առաջին խումբը, հետևելով իր ուղևորության ստրատեգիական նպատակին, երթևեկության տակտիկան ընդունում է, ելնելով տրանսպորտային իրողության ընդհանուր օրինաչափությունից, հարմարվելով

նրան և շխախտելով տրանսպորտային հոսանքի ամբողջականութունը: Երկրորդ խումբը՝ ավտոմեքենան, ճանապարհային պայմանները և ճանապարհատրանսպորտային իրադրությունները օգտագործում է իր անձնական նպատակների համար (ինչպես ինձ հարմար է, այնպես էլ վարում եմ): Կարելի է վստահ ասել, որ վարորդների առաջին խումբը «Ճանապարհային երթևեկության կանոնների» իմաստը հասկանալու տեսակետից ավելի բարձր է կանգնած, քան երկրորդը: Բացի դրանից, վերջիններս համարյա միշտ ավտոմեքենան վարում են ֆիզիկական, իսկ երբեմն էլ հոգեբանական հնարավորությունների սահմանագծում: Վարորդներին կարելի է դասակարգել նաև ըստ ավտոմեքենայի վարման մեթոդների և ուղևորներին տեղափոխելու մեթոդների հարմարավետության:

Ինչպես տեսնում եք, վարորդի բնութագրերը բազմաթիվ են, բայց վերջին հաշվով նա կարող է և պետք է գնահատի իրեն ըստ երթևեկության արդյունքների: Որպեսզի ձեզանից յուրաքանչյուրի համար հեշտ լինի իրեն գտնել բազմադեմ վարորդների մեջ, մենք մտածել ենք մի քանի անվանումներ, որոնք զուգորդորեն կապված են վարման հնարանքների և մեթոդների հետ: Միայն թախանձագին խնդրում ենք ձեզ, որ ոչ մի դեպքում պիտակներ չկպցնեք վարորդներին: Այդպիսի անվանումները միայն նրա համար են, որպեսզի ձեր գործողություններում գտնեք այս կամ այն վատ հատկությունը և այն ուղղեք:

ՎԱՐՈՐԻՆԵՐԻ ԳԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄԸ ԸՍՏ ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՅԻ
ՎԱՐՄԱՆ ՄԵԹՈՒՆԵՐԻ

«Հանգստություն վրդովողը»: Միայնակ ավտոմեքենային կամ նույնիսկ ավտոմեքենաների շարասյանը վազանցելուց հետո վերադասավորվում է առջևում և սկսում արգելափակել ու կասեցնել ընդհանուր երթևեկությունը: Ամբողջ շարասյունը «հավասարակշռությունից հանում է» և «տեղախախտում», որը հանգեցնում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարի: Այդպիսի դեպքերում ավելի լավ է դուրս գալ այդպիսի «հավասարակշռությունից դուրս եկած» շարասյունից և վտանգազերծել իրեն ու ուրիշներին:



Նկ 24 «Սեղմողը»:

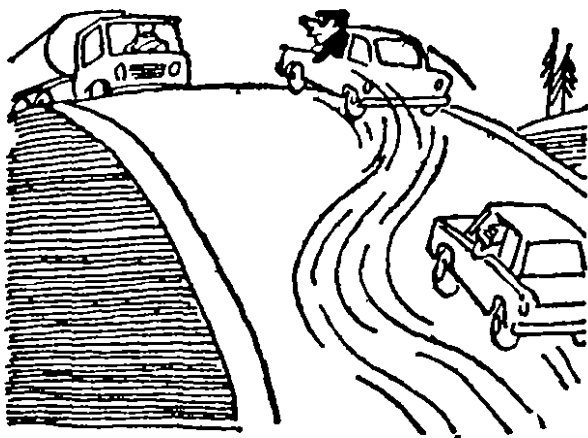
«Սեղմողը»: Չեր առ-
ջևից ընթացող ավտոմե-
քենան (նկ. 24) սեղմ-
վում է դեպի ձախ, մինչև
առանցքային գիծը, իսկ
երբ դուք ուզում եք աջ
շարքով շարժվել նրա
կողքով, նա միացնում է
աջ շրջադարձի ազդա-
նշանը և միաժամանակ

այդ կողմ էլ ուղղում իր ավտոմեքենան: Այդպիսի դեպքերում
կոնֆլիկտից խուսափելու համար, տրվում են մի շարք խոր-
հուրդներ. պակասեցնել արագությունը և մեծացնել դիստան-
ցիան, աշխատելով հասկանալ նրա նկատառումը, արգելա-
կել, եթե իրադրությունը դառնում է վտանգավոր, հնարավո-
րության դեպքում նրան շրջանցել ձախից:

«Ծայրահեղը» վարորդ է, որը սահմանափակ տեսանե-
լիության դեպքում չի իջեցնում արագությունը. «Շիլը» վա-
զանց է կատարում կտրուկ աջ շրջադարձի վրա, «կույրը»
(նկ. 25) վազանց է կատարում ընդերկայնական պրոֆիլի վե-
րին շրջման կետում: Այդպիսի վարորդներից պետք է զգու-
շանալ նույնիսկ իր գոտում գտնվելու ժամանակ:

Փրկվել կարելի է միայն արագությունը պակասեցնելու և
ճամփեզր դուրս գալու միջոցով:

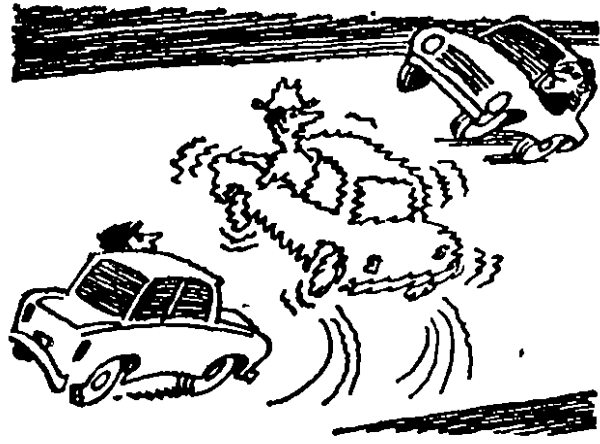
«Անվճռականը» վտանգավոր տեսակի վարորդ է: Այդպի-
սի վարորդի հիմնական հատկանիշն է՝ խաչմերուկից կամ



Նկ. 25. «Ծայրահեղը»:

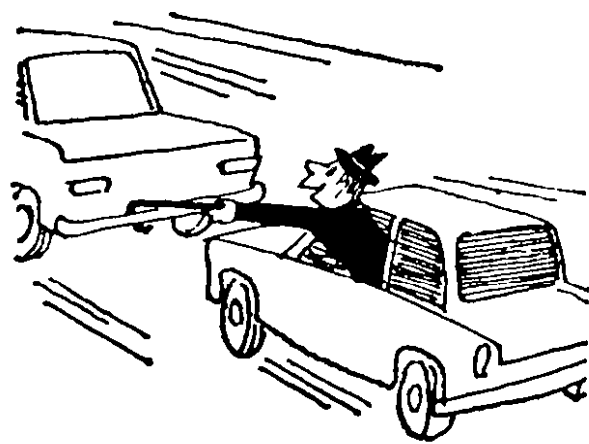
շրջանցումից առաջ սկը-
սում է «գաղտագողի»
շարժվել, արագությունն
իջեցնելով համարյա մին-
չև հետիոտների արագու-
թյանը: Բնականաբար,
դուք մտածում եք, որ
նա շրջադարձ է կատա-
րում, և հատման գո-
տում պատրաստվում եք
անցնել նրա անցած տե-

դով, բայց... վերջին պահին «անվճռականը» սրբնթաց գնում է հիմնական ուղղությամբ, խանգարելով բոլոր հանդիպակաց և ընդլայնական ուղղությամբ ընթացող ավտամեքենաներին: Այդպիսի վարումը (նկ. 26) բնութագրական է այնպիսի վարորդների համար, որոնք միանգամից չեն կողմնորոշվում, ճանապարհների ցուցիչները և նշանները, ինչպես նաև նրանց համար, որոնք շունեն ուղևորության ստրատեգիայի և տակտիկայի հատուկ պլան: Եվ այդ բոլորը նյարդայնացնում է ուրիշ վարորդներին: Ինչպե՞ս վարվել այդպիսի վարորդների հանդիպելիս: Անմիջապես նրան հասկանալ հնարավոր չէ, բայց այդպիսի վարորդի նույնիսկ ամենափոքր նշանի դեպքում աշխատեք առանց ետևից եկողներին խանգարելու ետ ընկնել, կամ, հարմար պահին շրջանցել նրան:



Նկ. 26. «Անվճռականը»:

«Կցասայլը» վարորդի այնպիսի տեսակ է, որին կարելի է հանդիպել մերձքաղաքային ճանապարհներով երթևեկելիս (նկ. 27): Այդպիսի վարորդը հիպնոսացված հետևում է իր առջևից շարժվող ավտոմեքենային: Զպահպանելով դիստանցիան, նա սեղմվում է առջևից գնացող ավտոմեքենայի ետևի բուֆերին և պատժվում: Դժբախտաբար ոչ միայն ինքը: Հաճախ այդպիսի վարորդների ավտոմեքենաների առջևի մասն ունենում է վնասվածքներ: Նման միջադեպերից խուսափելու համար գոյու-



Նկ. 27. «Կցասայլը»:

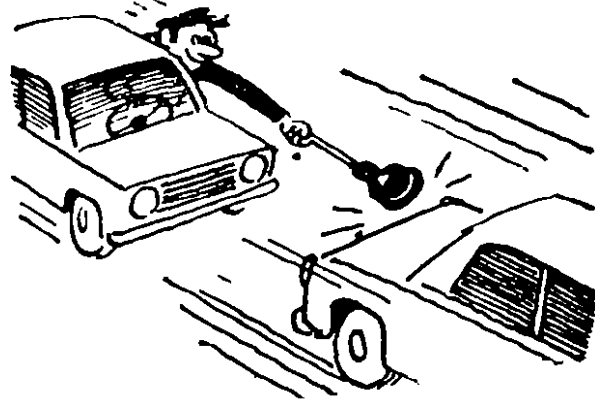
թյուն ունեն մի շարք մեթոդներ. մի փոքր պակասեցնել արագությունը և պահել հաստատուն. «կցասայլը» չի համբերում և վազանց է կատարում: Կտրուկ անցնել առաջ, իսկ այնուհետև արգելակել, պահելով անվտանգ դիստանցիան, հայելիով հետևելով նրա կատարած գործողություններին:

Ճանապարհի վրա վերջին մանևրը թույլատրվում է, եթե դեռևս 50 կմ-ից ոչ պակաս տարածություն ունեք անցնելու: Եթե ուղևորությունը երկար չէ, ապա աշխատեք կտրուկ պոկվել «կցասայլից», որպեսզի նշված մանևրը կատարեք ազատ պայմաններում (առանց «հենարանի»):

«Կպչողը» («կցասայլի» տարբերակ) վարորդի մի տեսակ է, որին կարելի է հանդիպել քաղաքում երթևեկելիս (նկ. 28): Նրա վարքագիծը բացատրվում է երկու տեսակի հիպնոսով՝ ավտոմեքենաների միջև եղած հեռավորությամբ, որը եղել է խաչմերուկից առաջ կատարված կանգառի դեպքում և երթևեկության արագության աննկատ փոփոխմամբ, կանաչ լույսի դեպքում ավտոմեքենաների ամբողջ խմբի շարժման ժամանակ: Այդ տեսակի վարորդները խաչմերուկից առաջ կատարած կանգառից հետո շարժվելով և մեծացնելով արագությունը, չգիտես ինչու ավտոմեքենաների միջև դիստանցիան չեն մեծացնում: Այդպիսի վարքագիծը մինչև 50 կմ/ժամ արագության դեպքում դեռևս վտանգավոր չէ և նույնիսկ ունի իր դրական կողմը, քանի որ այդպիսի դեպքում խաչմերուկը բավականաչափ արագ ազատվում է ընդլայնական ուղղությամբ ավտոմեքենաների անցումը ապահովելու համար: Բայց արագության հետագա մեծացման և հաջորդ խաչմերուկին մոտենալիս շատ մոտիկ երթևեկելով, հաճախ հանգեցնում են դժբախտ հետևանքների:

Այդ երևույթից խոսափել դժվար է, բայց կարելի է, եթե ավելացնենք արագությունը և միևնույն ժամանակ մեծացնենք առջևից գնացող ավտոմեքենայի միջև ընկած դիստանցիան: Դա անհրաժեշտ է նրա համար, որպեսզի «կպչողը» չհարվածի ձեզ, եթե առջևի ավտոմեքենան կտրուկ արգելակի: Դուք կունենաք բավարար դիստանցիա, որպեսզի ավելի սահուն արգելակեք և «կպչողի» ավտոմեքենան կանգնեցնեք անվնաս կապոտով:

Ծտևի հարվածից խուսափելու մյուս միջոցն էլ, (եթե դուք ձեր ետևում նկատել եք «կաշողին») այն է, որ թափավազք կատարելով զսպեք «կրպշողին», ուշադրություն չդարձնելով նրա ագրեսիվությանը: Այդ դեպքում նա չի ունենա հարվածի համար անհրաժեշտ շարժ-



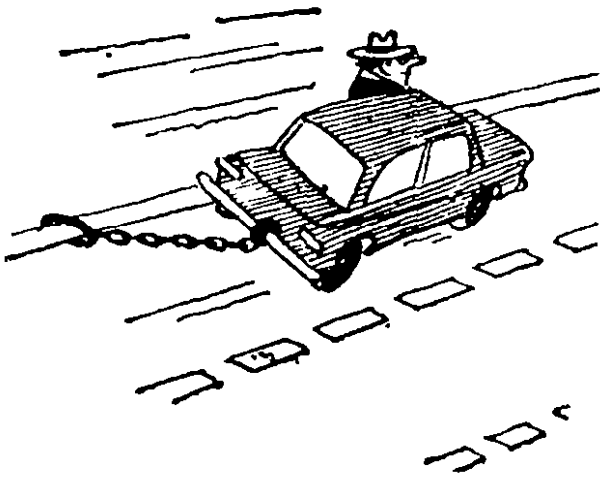
Նկ. 28. «Կաշողը»:

ման արագությունների բավականաչափ տարբերություն: Բացի դրանից, նա ամբողջ ժամանակ զգույշ կլինի: Այդ մեթոդը ազդում է նաև «կաշողի» դաստիարակության վրա:

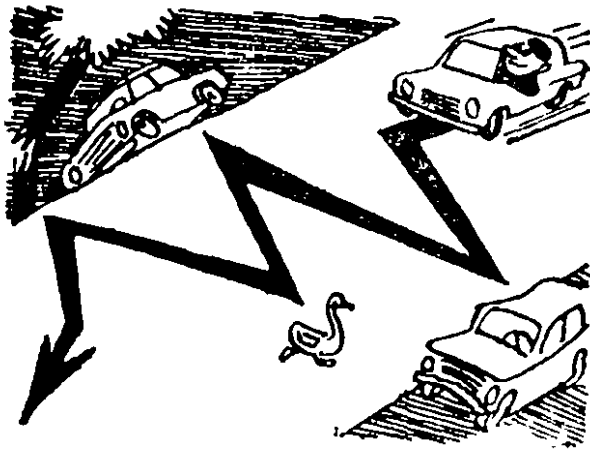
«Ռետինագործը» «կաշողին» հակառակ վարորդի տեսակ է: Ավտոմեքենաները տեղից շարժվելիս «ռետինագործը» անմիջապես սկսում է իրենից առաջ բաց թողնել առջևի ավտոմեքենան, «ձգելով» դիստանցիան, ինչպես ձգում են պարսատիկի ռետինը: Այն բանից հետո, երբ առաջին ավտոմեքենան հաստատուն արագություն է հավաքել, երկրորդը դեռևս ընթանում է թափավազքի ռեժիմում, որպեսզի հասնի առաջինի արագությանը: Եվ ահա, երբ երկրորդը ձեռք է բերում առաջինի ռեժիմը, վերջինս հանկարծ սկսում է կրտրուկ արգելակել: Դրանում մեղավորը, իհարկե, նաև առաջին ավտոմեքենայի վարորդն է, բայց ծանր հետևանքները միայն նրա համար չեն:

Երկրորդ ավտոմեքենայի վարորդը չի կարող թափավազքի ռեժիմից արագ անցնել արգելակման ռեժիմին և դրա հետևանքով կատարվում է ճանապարհատրանսպորտային պատահար: Երկրորդ ավտոմեքենայի վարորդի համար այդպիսի վիճակը կարելի է բնութագրել որպես ընդհատված շարժում, որ նման է ավիացիոն ընդհատված թռիչքին, երբ ինքնաթիռը դեռևս երկնքում չէ, բայց ոչ էլ թռիչքային գոտու վրա է: Ընթացքի այդպիսի ընդհատումը միշտ լի է աղետով:

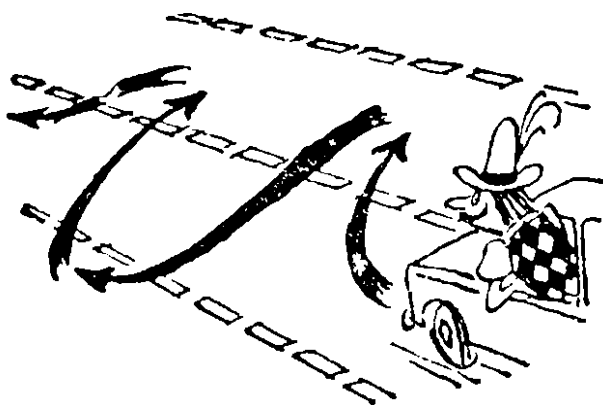
Այդպիսի միջադեպերից խուսափել կարելի է տեղից միա-



Նկ. 29. «Առանցքային»:



Նկ. 30. «Կայծակը»:



Նկ. 31. «Ֆիզարո»:

ժամանակ շարժվելու միջոցով և հետագայում շատ սահուն երթևեկությամբ, թույլ շտալով «ռետինագործին» մեծացնել դիստանցիան (հնարավոր հատվածի համար «ձգել ռետինը»):

Ճիշտ հակառակ միայլ միջոց է «ռետինագործից» ակնթարթային ձևով պոկվելը, իր համար ապահովել անվտանգ դիստանցիա: Այս դեպքում վատ չի լինի փոխել երթևեկության դոտին:

«Առանցքայինը» — Կան բեռնատար և մարդատար ավտոմեքենաների վարորդներ, որոնք ձրգտում են որքան կարելի է մոտ երթևեկել առանցքային գծին (նկ. 29), հաշվելով, որ բոլոր հանդիպակաց ավտոմեքենաները պետք է մի կողմ քաշվեն, նրանց համար երթևեկության նման պայմաններ ստեղծելով: Դա վարորդի շատ վտանգավոր տեսակ է, քանի որ նա հիպնոսված է ճանապարհի առանցքով: Այդպիսի վարորդների հետ ճանապարհի վրա շարժե «զրուցել», պարզապես

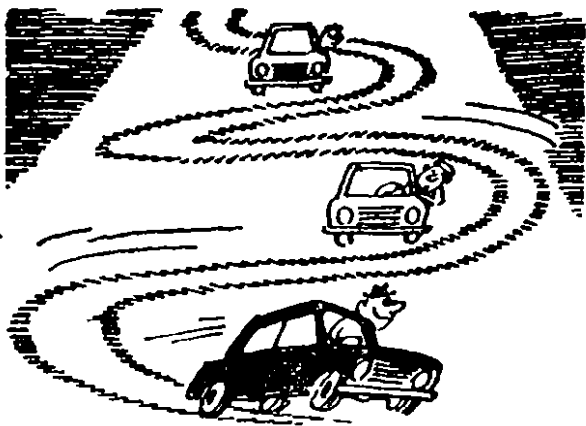
անհրաժեշտ է նրանից, ինչպես ժանտախտից, խուսափել: Նա այդպես երկար չի կարող զնալ. չէ որ ճանապարհին հանդիպում են այլ «առանցքայիններ»:

«Կայծակը» ակնթարթորեն փոխում է ավտոմեքենայի դիրքը և իր ճանապարհը հարթում անըմբռնելի օրենքով (նկ. 30):

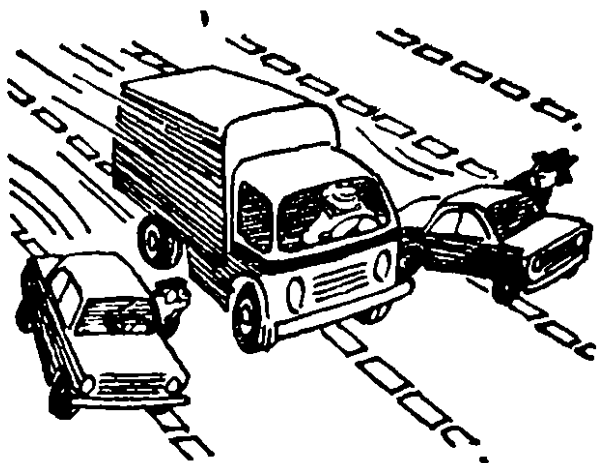
Դիտողներից ոչ ոք չի կարող որոշել այդպիսի վարորդի ավտոմեքենան ո՞ւր է շարժվում տվյալ պահին և ո՞ւմ կհարվածի: Եթե «կայծակ» տեսակի վարորդը ավտոմեքենան վարում է թաց կամ ձյունածածկ ճանապարհով, ապա նրա շարժման հետագիծը զիզզազաձև է: Եթե այդպիսի վարորդը ձեզ չի խանգարում, ապա նրա վրա ուշադրություն մի դարձրեք: Դա կանի պետավտոտեսչության աշխատակիցը: Եթե դա կատարվում է քաղաքից դուրս, ապա տվեք երեք կարճ ազդանշան, որպեսզի «հողակցեք կայծակը»: Եթե ազդանշաններից հետո չի հանդարտվում, ապա դա խրոնիկ հիվանդություն է, որը պետք է բուժել պետավտոտեսչությունում կիրականօրյա դասախոսությունների ժամանակ կամ ավտորագայում հավաքարարի՝ աշխատանք հանձնարարելով:

«Ֆիզաբո»: Ամբողջ երթուղու երկարությամբ փոխում է շարժման գոտիները, նապաստակի նման հանգույցներ գծելով (նկ. 31): Երբեմն դա նույնիսկ օգտակար և անվտանգ «Ֆիզարո» է, քանի որ օգտագործում է ամենափոքր ազատ տարածությունը և արագ հեռանում ավտոմեքենաների հիմնական խմբից, տեղ ազատելով ուրիշների համար: Բայց հաճախ նա վարորդների քմծիծաղն է առաջ բերում, որ իբր «Ֆիզարոն» ինչ արագությամբ էլ սլանա, միևնույն է յուրաքանչյուր խաչմերուկի մոտ միևնույն ստարտային գծի վրա կանգնած է մեզ հետ:

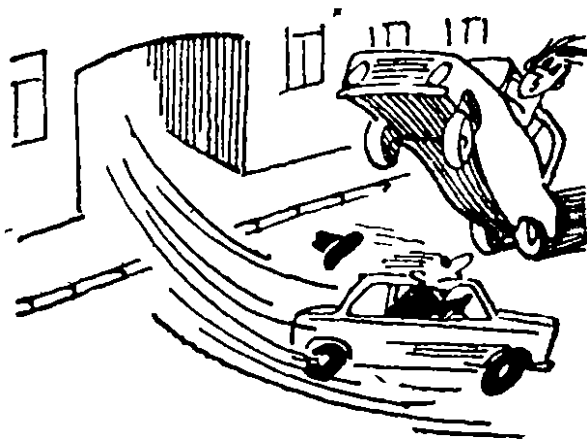
«Սլալոմիստը»: Նրա համար նշանաձողեր են կանգնած և շարժվող ավտոմեքենաները, մոտոցիկլները, ինչպես նաև հետիոտները: Այդպիսի վարորդը ցուցադրում է ձևավոր վերադասավորում, ինքնատիպ ավտոմոբիլային սլալոմ (նկ. 32): Կարող է պատահաբար նաև ճզմել կամ հարվածել: Այդպիսի վարորդը համարյա միշտ անվտանգ է, եթե մոտակայքում խաչմերուկ չկա: Հակառակ դեպքում կարող է իր



Նկ. 32. «Սլալոմիատր»:



Նկ. 33. «Բազմագոտայինը»:

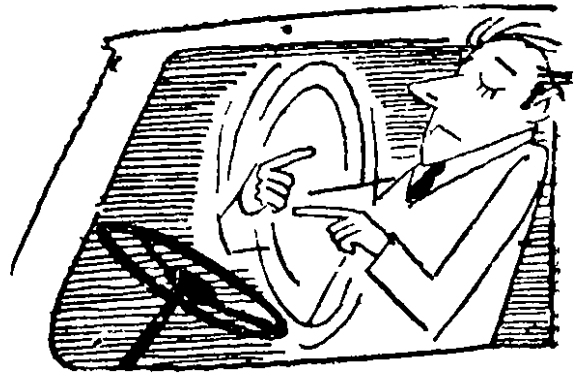


Նկ. 34. «Շտապկոտր»:

հանկարծակի հայտնվելով բոլորին «խաչակրներ»։ Սովորաբար «սլալոմիատր» ուրիշների համեմատությամբ գնում է ավելի բարձր արագությամբ և դրանով մնացածներին տհաճություն չի պատճառում, եթե վերջիններս իրենք մի կողմ խուլյս չտան։

«Բազմագոտայինը»։ Ի տարբերություն բազմահաստոցայինի, ոչ մի օգուտ չի բերում։ Թեև և, ճիշտ կլիներ նրան անվանել միջգոտային։ Այդպիսի վարորդի ավտոմեքենան միշտ շարժվում է գոտիների միջև (նկ. 33) և այդ պատճառով նրա ետևից եկողները չեն կարող իրենց գոտիով անհրաժեշտ արագությամբ նորմալ երթևեկել։ Նրանց խանգարում է երրորդ ավելորդը։ Այդ կարգին են պատկանում նաև այն վարորդները, որոնք շարժվում են սովորաբար իրենց գոտիով, բայց խաչմերուկի «կանգ» գծի մոտ հնար են գտնում այնպես կանգնել, որ առաջին էշելոնում, ենթադրենք, հինգ-վեց ավտոմեքենայի փոխարեն

տեղավորվում է միայն երեքը: Մեծ խաչմերուկներում նման վարորդների վազքաթափի զսպմանը օգնում է նշագծումը:



Նկ. 35. Դժվար է գնալ
ցրվածի ետևից:

«Մուղակ զցողը»: Կան վարորդներ, որոնք բավականին արագորեն կողային նրբափողոցից հիմնական ճանապարհ դուրս գալով, մի քանի

տասնյակ մետր հետո նույն ճարակությամբ այնտեղից թեքվում են մի ուրիշ նրբափողոց: Ընդ որում նրանք առանձնապես ուշադրություն չեն դարձնում երթևեկության մյուս մասնակիցների վրա և հաճախ կարծես ծուղակ են գցում կամ հոկեյի տերմինաբանությամբ ասած «իր իրանի վրա է ընդունում» իրեն վազանց կատարել ցանկացող հիմնական ճանապարհով շարժվող անզգույշ վարորդին, որ մտածել է, թե քանի որ ավտոմեքենան դուրս է եկել մայրուղի, ապա հազիվ թե անմիջապես հեռանա այնտեղից: Մուղակ ընկնողին տրվող խորհուրդը կարող է լինել մեկը՝ (եթե չի կարելի արգելակել կամ արագ անցնել) «ծուղակողին» «թևանցուկ» արած մտնել կողային նրբափողոցը: Զայնային ազդանշան տալ պետք է միայն այն ժամանակ, երբ դուք երկուսով լրիվ կմտնեք ձեզ ոչ անհրաժեշտ փողոց: Այդ դեպքում արագությունը անհրաժեշտ է ընտրել այնպես, ինչպիսին ունի ձեր «թևանցուկ» արածը: Ոչ մի դեպքում չի կարելի արգելակել:

«Շտտակոտը»: Դուրս գալով դարբասից կամ նրբանցքից դեպի հիմնական մայրուղի, առաջ է բերում մեծագույն վտանգ (նկ. 34): Նա չի սպասում: Նա թեքվում է դեպի փողոց: առանց պատրաստվելու: Իսկ հետո, երբեմն, նաև չի շտապում:

«Ցրվածը»: Եթե միացրել է շրջադարձի ցուցիչը կամ թունելում ենթալապտերները, ապա շարժվում է այնքան ժամա-

նակ, քանի դեռ հանկարծակի չի սթափվում կամ չի ընկնում ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մեջ: Վտանգավոր է նրանով, որ ապակողմնորոշում է ուրիշ վարորդների, ստեղծելով անհասկանալի իրադրություններ (նկ. 35):

Ճշմարիտ է, ենթալապտերների միացումով շեն ստեղծվում այդպիսի իրադրություններ, բայց դա առաջին նշանն է, որ ձեր առջևում «ցրված» վարորդ է գտնվում: Եվ տվյալ դեպքում դա հոգնածության կամ ուժասպառության արդյունք չէ: Եթե հոգնել եք, անհրաժեշտ է հանգստանալ, իսկ ստիպել տասնյակ, իսկ երբեմն էլ հարյուրավոր մարդկանց մտածելու, թե ինչու ինչ-որ մեկը աջ ազդանշանով թեքվում է ձախ, դա շափազանց մեծ կորուստ է բոլորի համար: Ճանապարհի վրա այդպիսի մանևրը խաբեություն է, որի համար պետք է պատժել: Եվ որքան մեծ արագությամբ է ցուցադրված այդ խաբեությունը, այնքան խիստ պետք է պատժել:

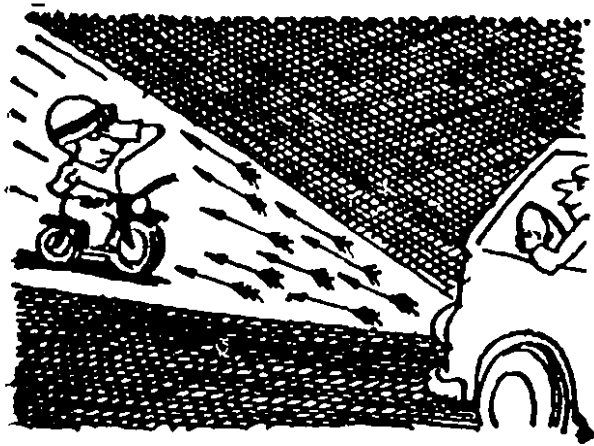
Նույնպես վատ է, երբ վարորդը մանևրներ է կատարում, առանց այդ մասին նախօրոք ազդանշան տալու: Այդպիսի խախտումներ հաճախ են նկատվում: Հատկապես բռնատար և ավելի հաճախ ֆուրգոն ավտոմեքենաների վարորդների մոտ: Առջևում իր գոտու կենտրոնով շարժվում է ավտոմեքենան: Ահա նա սկսեց քիչ-քիչ դանդաղեցնել ընթացքը և բավականին հեռացավ դեպի աջ, համարյա ընդհուպ ճամփեզրի մոտ: Ոչ մի ազդանշան չկա: Ետևից եկող ավտոմեքենայի վարորդը լրիվ բանականորեն ենթադրում է, որ հիմա այն ճամփեզրին կանգ կառնի կամ կգնա դեպի աջ: Եվ նա սկսում է վազանցը: Այդ ժամանակ առաջին ավտոմեքենան կտրուկ թեքվում է ձախ: Սովորաբար դա ավարտվում է առանց դոհերի, բայց լինում է և այնպես, որ այրվում են երկու ավտոմեքենան էլ, քանի որ ետևի ավտոմեքենան հարվածում է առաջինի խցիկի ետևի մասին և թափքի տակ գտնվող բենզինի բաքին:

Իսկ ի՞նչ է կատարվում: Գյուղական ճանապարհներով երթևեկելու սովոր և ետևի ավտոմեքենաների վարորդներին տեղեկացնելու ալգորիթմը շյուրացրած առջևի ավտոմեքենա-

յի վարորդը տեղական ճանապարհից հիմնականը դուրս գալով տեսնում է, որ ճանապարհը ձախից և աջից ազատ է: Եվ դա էլ տպավորվել է նրա ուղեգրում: Ամբողջովին վստահ, որ ճանապարհը առաջվա նման ազատ է, նա շարժվում է, մինչև այն տեղը, որտեղից պետք է թեքվի: Քանի որ տեղական ճանապարհները բավականին նեղ են և դուրս գալ կարելի է միայն հիմնական ճանապարհի նկատմամբ մեծ անկյան տակ, ապա վարորդը սկզբում աջ է ընդունում, որպեսզի այնուհետև առանց արագությունը իջեցնելու մուտք գործի իր համար ծանոթ, իսկ ուրիշների համար անտեսանելի ճանապարհը, որը տանում է երբեմն... դեպի հիվանդանոց, իսկ երբեմն էլ... հավիտենական հանգստի: Եվ այդ բոլորը այն պատճառով, որ մտքով չի անցել հաջորդ պատկերին, ինչպես կալեյդոսկոպում:

«Կուրացնողը»: Այդ տեսակին են պատկանում այն վարորդները, որոնք ուրիշ ավտոմեքենաների հետ հանդիպելիս համառորեն լույսը չեն փոխարկում հեռավորից մոտակայի (նկ. 36): Դրանք ամենից հաճախ մեծ բեռնատարողություն ունեցող ավտոմեքենաների վարորդներն են, որոնց իրենց «նստատեղում» բոլորովին չի անհանգստացնում հանդիպակաց լույսը: Նրանք մոռանում են, որ մարդատար ավտոմեքենաների վարորդները նստած են անհամեմատ ներքև և իրականում նրանց աչքերը համարյա գտնվում են բեռնատար ավտոմեքենաների լապտերների մակարդակի վրա:

Պատահում են նաև «ետևից կուրացնող» վարորդներ: Դրանք այն վարորդներն են, որոնք ընթանալով շարասյունով, չեն անջատում հեռավոր լույսը և ետևի տեսքի հայելու միջոցով կուրացնում են առջևի ավտոմեքենաների վարորդներին: Թեպետ հայրենական վերջին մականիշի մարդատար ավտոմեքենաների ետևի տեսքի հայելին այնպես են տեղադրում, որպեսզի թուլացվի նման կուրացումը (հայելին կարելի է ցերեկային դիրքից շուռ տալ գիշերայինի): Այնուհանդերձ նկարագրված դեպքում ավելի լավ է լապտերները հեռավոր լույսից փոխարկել մոտակայի:

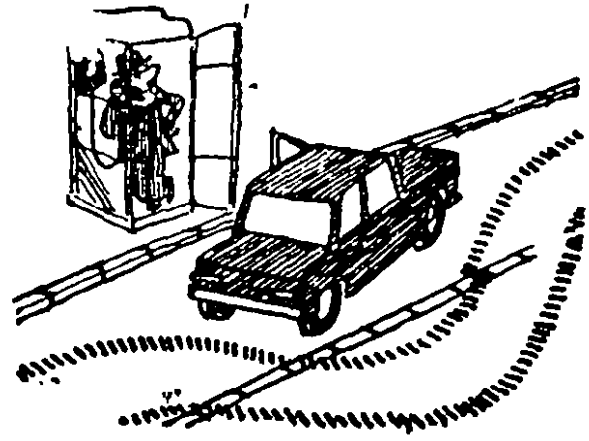


Նկ. 36. «Կուրացնողը»:

նում, հինգական վայրկյանով հերթականությամբ միացրեք շրջադարձի մեկ ձախ, մեկ աջ ցուցիչը: Հերթական հաջորդ մեթոդը մի քանի անգամ թեթևակի արգելակելն է, ամեն անգամ միացնելով, աջ շրջադարձի ցուցիչը և դրանով «կուրացնողին» հրավիրելով, որ վազանցման մանևր կատարի: Եթե դա էլ չի օգնում, ապա կանգնեք և թողեք ձեզանից առաջ անցնի երկշոտ վարորդը, որը վախեցնում է մթության մեջ առաջինը գնալ, բայց չի հասկանում իր կոլեգայի անբարեհարմար վիճակը, որին նա կուրացնում է ետևի տեսքի հայելիով: Փորձառու վարորդները երթևեկում են իրար հերթափոխելով, այսինքն որպես միմյանց առաջնորդող: Այս դեպքում ետևից եկողները չեն միացնում լապտերների հեռավոր լույսը, հուսալով, որ առաջնորդողը վտանգի դեպքում կզգուշացնի իրենց կամ կիջեցնի արագությունը մինչև անվտանգ սահմանը:

«Եսասերը»: Ավտոմեքենան կարող է կանգնեցնել և երբեմն էլ կանգնեցնում է այնպիսի տեղում և այնպիսի դիրքով (նկ. 37), որ այն հնարավոր չէ շրջանցել: Նման վարորդի ավտոմեքենային առանձնապես վտանգավոր է հանդիպել մութ փողոցում: Սակայն ցերեկն էլ այդպիսի վարորդի հետ դժվար է: Դեռևս լավ է, եթե նա նստած է ավտոմեքենայի մեջ և նիրհում է: Ազդանշանի դեպքում կարող է հեռանալ այդտեղից: Իսկ կան այնպիսի վարորդներ, որոնք իրենց ավտոմեքենան թողնում են ճանապարհի նկատմամբ շեղ վիճակում, իսկ իրենք գնում են ճաշարան կամ տուն: Հետո

նույնիսկ կշտամբում են, թե իր ավտոմեքենան կամ քերժել են, կամ էլ տեղափոխել մի ուրիշ տեղ:

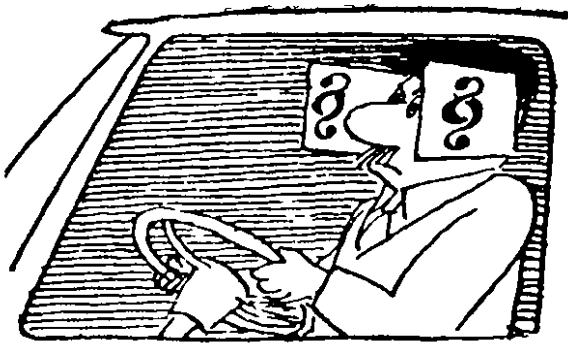


Նկ. 37. «Ծասսերը»:

Երբեմն վարորդն իր ավտոմեքենան կանգնեցնում է նաև այսպես. անիվներից մեկը մայթի, երկրորդը՝ գազոնի, իսկ մյուս երկուսը դեպի տան մուտքը տանող շատ նեղ բանոսկ մասի վրա: Եթե անհրաժեշտ է ինչ-որ բեռնաթափում կատարել, խնդրեմ, իսկ այնուհետև պետք է ուրիշների համար ազատել ճանապարհը: Նման դեպքերում փորձառու վարորդները միշտ հետևում են «Հեռուն դնես՝ մոտիկից կվերցնես» առակին: Եթե կայանման համար հարմար տեղը գտնվում է ձեզ անհրաժեշտ տեղից 50—100 մ հեռավորության վրա, ապա, իհարկե, ավելի լավ է ավտոմեքենան թողնել այնտեղ:

«Օրինապահը»: Այդպիսի վարորդները «ճանապարհային երթևեկության կանոնները» պահպանում են «նախազգուշացնելով» ինչպես, օրինակ, շարժվող թիրախին կրակող ուսուրդը: «Օրինապահ» վարորդները (և դա նրանք համարում են ճիշտ) սկսում են կտրուկ արգելակել լուսացույցի ոչ միայն կարմիր, այլև դեղին ազդանշանի լուսավորման սկզբից շատ առաջ, կասեցնելով ավտոմեքենաների մի ամբողջ խմբի, որն անվտանգ կանոնների համաձայն կհասցնեք անցնել ճանապարհների հատման տեղը (նկ. 38): Դրա հետևանքով ավտոմոբիլային ճանապարհում կատարվում է ճանապարհատրանսպորտային պատահար:

Այդպիսի վարորդները ձանձրացնում, խանգարում, նյարդայնացնում են մոտավորապես այնպես, ինչպես դանդաղընթաց ավտոմեքենան ավտոմայրուղու վրա: Ցավալին այն է, որ «օրինապահներին» դժվար է համոզել, թե նման վարվելաձևը սխալ է: Կապվել այդպիսի վարորդների հետ պետք չէ, դրանք սովորաբար դյուրաբորբոք, սահմանափակ մարդիկ են, որոնք դրան ավելացրած նաև՝ հումոր չեն հասկանում: «Օրինապահների» տարատեսակներից մեկն էլ այն վարորդ-



Նկ. 38. «Օրինապահ»:

ներն են, որոնք ամեն ինչ լավ գիտեն (և ավտոմեքենայի թեորիան, և, իհարկե, «ճանապարհային երթևեկության կանոնները» և բոլոր օրենքները), բայց վատ են կողմնորոշվում, թե ճանապարհին ինչ են անում ուրիշները: Նրանք մտածում են, որ օրենքը միայն իրենց

համար է և եթե նրանք այն խստորեն պահպանեն, նույնիսկ ուշադրություն չդարձնելով ուրիշներին, ապա իրենց համար երթևեկության անվտանգությունն ապահովված է: Այդպիսի «օրինապահ» աչքերին կարծես ծածկոցներ կան, որոնք խանգարում են նկատել նույնիսկ հետիոտնային անցման մոտ կանգնած երեք քայլի վրա գտնվող իր լավ ծանոթներին:

Վարորդների այդ տեսակին բնութագրական է ապակե աչքերը, որ նա միայն առաջ և երբեմն էլ հավաքելով ամբողջ ուժերը և հաղթահարելով «առաջ նայելը», դեմքի դրժգոհ արտահայտությամբ նայում է հտեի տեսքի հայելու մեջ: Չնայած կանոնների ճիշտ պահպանմանը, «օրինապահները» ավտոմեքենա վարել չեն կարողանում և չեն սովորի, որովհետև գիտակցաբար վախենում են դրանից:

Երբեմն «օրինապահների» հետ պատահում է այնպիսի անախորժություն, որի արմատները ընկած են նրա կողմից լուսացույցի կամ կարգավորողի ցանկացած ազդանշանը ակնթարթորեն կատարելու ձգտման մեջ: Եթե այդպիսի վարորդը նույնիսկ «կանգ» գիծը անցնելիս տեսնում է լուսացույցի դեղին ազդանշանը, ապա կտրուկ արգելակում է և մեխվում տեղում: Ահա այստեղ էլ հտեի ավտոմեքենան հարվածում է նրան: Կամ, օրինակ, պետավտոտեսչության աշխատակիցը ձողիկով ցույց տվեց դեպի գետին (ընդ որում եռանդագին) և «օրինապահ» վարորդը, առանց շուրջը նայելու, ավտոմեքենան անմիջապես կանգնեցնում է: Փորձված վարորդն այդպիսի դեպքերում ձեռք կառնի նախազգուշական բոլոր միջոցները և հետո միայն կանգ կառնի, չէ որ ծերությանն էլ հատուկ է սխալվելը: Այդ պատճառով հանկարծա-

կի կանգ առնել խորհուրդ չի տրվում: Մի եղեք «օրինապահ», այլապես ձեր ավտոմեքենայի ետևի կողմի հարվածից դուք կարող եք ստանալ ավելի շատ տհաճություններ, քան տեսուչի տված նկատողությունից:



Նկ. 39. «Մենակյաց խեցգետինը»:

«Մենակյաց խեցգետինը»:

Որոշ վարորդներ մշտապես իրենց հետ կարծես կրում են ճանապարհատրանսպորտային պատահարների պատճառը, այնպես, ինչպես մենակյաց խեցգետինը իր խեցուն (Նկ. 39):

Ընկնելով պատահարի մեջ, նրանք որպես կանոն, պատճառ են բռնում տազնապալի իրադրության հանկարծակի առաջացումը: Իրականում այն առաջանում է հմտության, ձեռնահաստության, փորձի և մարզման բացակայության, իսկ գլխավորապես ավտոմեքենան վարելու ժամանակ շմտածելու և իրադրությունը թեկուզ 10 վայրկյան առաջ կանխատեսելու հատկություն չզարգացնելու պատճառով: Ի՞նչ է նշանակում «վրաբրթը կատարվել է հանկարծակի»: Եվ ինչո՞ւ փորձառու վարորդների մոտ նման հանկարծակիություն համարյա չի լինում: Դրանք առաջանում են միայն այն դեպքում, երբ վարորդը շատ լավ չգիտե ճանապարհի, ավտոմեքենայի և իր սեփական վիճակը:

Այսպես, ջրի միջով անցնելուց հետո արգելակային կադապարների վերադիրները կորցնում են իրենց շփման հատկությունը: Եթե մինչև այդ շարժվում էիք փոքր դիստանցիայով, ապա անհրաժեշտ է այն մեծացնել: Այլապես կստացվի հետևյալը: Առջևից շարժվող ավտոմեքենայի վարորդը դեռևս մինչև ջրափոսով անցնելը արգելակել է: Այդ դեպքում արգելակային կադապարները սեղմվել են թմբուկներին և նրանց միջև ջուրը չի թափանցել, իսկ դուք այդ շեք արել: Մեծ ջրափոսից դուրս գալուց հետո առաջին ավտոմեքենայի վարորդը սովորականի նման արգելակում է և կանգ է առնում, ինչպես միշտ: Դուք ևս արգելակում եք սովորականի նման,

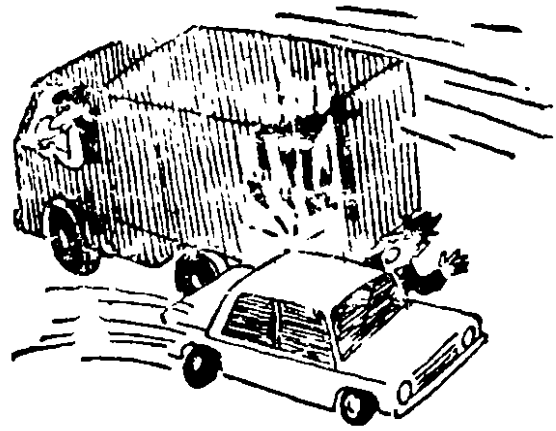
բայց կանգ եք առնում, դժբախտաբար, ոչ այնպես, այլ անհամեմատ մեծ տարածության վրա, քանի որ ձեր ավտոմեքենայի արգելակային ուղին սովորականի համեմատությամբ երկարել է: Ահա և ձեզ հանկարծակի վրաերթ, որից նորմալ շրջայացության դեպքում կարելի է խոսափել: Դրա համար ջրափոսն անցնելու պահին անհրաժեշտ էր վարել այնպես, ինչպես առաջին ավտոմեքենայի վարորդը կամ եթե դուք այդ շեք արել, ապա բավականին մեծացնել դիստանցիան, իմանալով, որ թաց արգելակային կաղապարներով արգելակումը պակաս արդյունավետ է:

Եթե դուք տեսնում եք, որ առջևից գնացող ավտոմեքենան անհարթ ճանապարհով անցնելիս գետնից պոկվելով վեր է թռչում, ապա պետք է ավտոմեքենան նախօրոք արգելակել: Այլապես կարող է ստացվել այսպես: Առաջին ավտոմեքենան վեր թռչելիս շարժիչը կանգ է առնում և հետևաբար ավտոմեքենան նույնպես: Ձեր ավտոմեքենան նույնպես վեր է թռչում և այդտեղ դուք տեսնում եք, որ ձեր առջևի ավտոմեքենան շափազանց մոտ է գտնվում, սեղմում եք արգելակին, բայց... օդը չի կարող արգելակել անիվներին: Հետևանքը այն է, որ ևս մեկ անսպասելի անախորժության պատճառով կոտրվել է ձեր ավտոմեքենայի առջևի մասը:

«Հպօղը»: Գործելակերպի հմտության բացակայությունը ճանապարհատրանսպորտային պատահարների ժամանակ լի է շատ ծանր հետևանքներով: Առայժմ կնկարագրենք միայն մեկ այդպիսի դեպք: Բազմաթիվ վարորդներ և ուղևորներ զոհվում են, թվում է շատ պարզ ճանապարհատրանսպորտատային պատահարների ժամանակ: Նեղ ճանապարհ, երկու հանդիպակաց ավտոմեքենաներ: Մեծ բռնատար և փոքր մարդատար (նկ. 40): Եվ ահա միմյանց մոտիկ անցնելիս մարդատար ավտոմեքենան իր ետևի մասով կառչում է բռնատարի միջին կամ նույնիսկ առջևի մասին: Թվում է թե բարդություն չկա՝ «չխկացրին» և վերջ: Փորձառու վարորդը նման դեպքերում այսպես է վարվում:

Հենց որ կողքից հարված է զգում, անմիջապես մեծացնում է շարժման արագությունը և ծայրագույն դեպքում ծրուված թափարգելով կամ վնասված ետևի անվաժաժկոցով

«հաղթանակած» շարունակում է շարժվել (հաճախ կանգ չառնելով մինչև ավտոտնակը՝ ինչպիսի տոկունություն)։

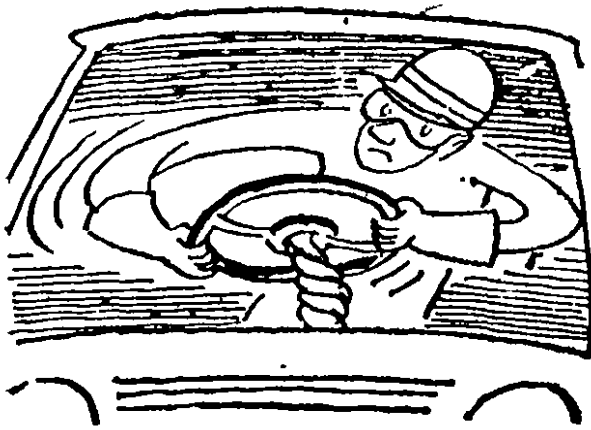


Նկ. 40. «Հպողը»։

Անփորձ վարորդի համար դա համարյա միշտ ավարտվում է աղետով, քանի որ մետաղների ամենանվազագույն կրճատցի դեպքում նա թողնում է դրոսելի կարգավորման ոտնակը և, որը ավելի վատ է, սեղմում է արգելակի ոտնակը։ Հարվածը շոշափման կարգից անցնում է «կողային հպման» կարգին (հպվում են կողով)։ Ի՞նչ է կատարվում այդպիսի անհարմար հարվածի դեպքում։ Երկու ավտոմեքենաները սարսափելի ուժով զարսվում են մեկը մյուսի վրա, ինչպես մկրատի կտրող մասերը։ Պատման կետը սկզբնական շոշափման տեղն է։ Երբեմն նույնիսկ այնպես է լինում, որ հարվածը «կող-կող» դասից անցնում է «ճակատ-ճակատ» դասին, որը համարյա միշտ ավարտվում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարով (աղետային հետևանքով)։

«Մոտոցիկլիստը»։ Բոլորին հայտնի է, թե ինչպես մոտոցիկլիստները արիաբար երթևեկում են և ավտոմեքենաների միջև ճարպկորեն շեշտակի թեքումներ կատարում։ Կան ավտոմեքենաների վարորդներ, որոնք ղեկանիվը պտտում են անմիջապես 90° ։ Դրանք ակնհայտ մոտոցիկլիստներ են բառի վատագույն իմաստով (նկ. 41)։ Իսկ իսկական ավտոմոբիլիստը այդ 90° բաժանում է վեց 15° -ական, իննը 10° -ական կամ ժայրագույն դեպքում երեք 30° -ական մասերի։

Եթե դուք ձեր մեջ զգում եք «մոտոցիկլիստային վարմունքի սկիզբ», ապա մեր խորհուրդն է շղառնալ ուղևորներ փոխադրող և երկար զաբարիտով բռններ փոխադրող տրանսպորտային միջոցների վարորդ։ Հեղուկ նույնպես մի փոխադրեք։ Ամբողջովին շրջված ցիստեռնի դեպքում կարող է հիդրավլիկ հարված առաջանալ։ Մետաղ կարելի է փոխադրել, բայց առանց կցորդիչի։ Հակառակ դեպքում կկոտրեք ավտոմեքենայի կողը կամ այն կշրջվի։



Նկ. 41. «Մոտոցիկլիստը»:

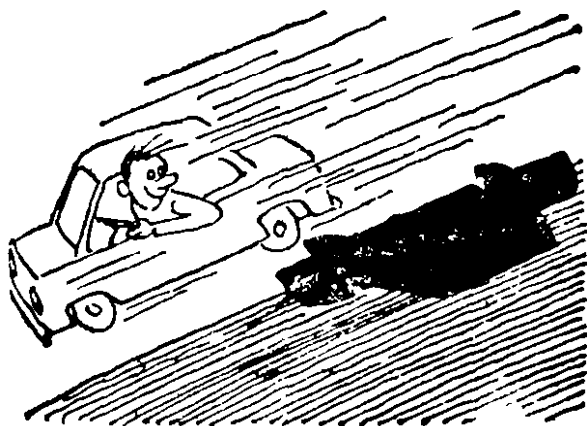
ունեցող ճանապարհի կորացումով, առանց արագությունն իջեցնելու:

Նրան չի հետաքրքրում, թե այս դեպքում ի՞նչ է կատարվում ուղեսրահում կամ թափում:

«Հետապնդում ստվերին»: Երբեմն փորձառու վարորդի համար և՛ ծիծաղելի է, և՛ ցավալի: Դա լինում է այն դեպքում, երբ նա տեսնում է «ստվերը հետապնդող» մասնագետի: Ինչպիսի՞ վարորդ է նա: Այդպիսի վարորդն իր ավտոմեքենայով վազանցում է բոլորին՝ անցորդներին, մոտոցիկլներին, ավտոմեքենաներին: Իսկ երբ վազանցելու ոչինչ չկա, ապա աշխատում է վազանցել իր ստվերին (Նկ. 42):

Դա այն վարորդն է, որն անտարբեր չի կարող նայել իր առջևից գնացողներին, նույնիսկ իր ստվերին: Նրան հատկապես գրգռում են վազանց կատարող ավտոմեքենաները:

Եվ ահա ամբողջ ժամանակ սլանում է այդ ընկերը: Սլանում ու սլանում, շնայած դրա անհրաժեշտությունը բոլորովին չկա: Որպեսզի նրան համոզես վարման այդպիսի մեթոդի աննպատակ չինելը, անհրաժեշտ է շատ էներգիա ծախսել: Դա վարորդի վտանգավոր տեսակ է, բայց ոչ թե ուրիշներին, այլ իր համար: Նրա թերությունը վարորդական անկարգապահությունն է, որը վերածվում է ակոհոհլային



118 Նկ. 42. Հետապնդում ստվերին:

տիպի խրոնիկական հիվանդության: Դա յուրատեսակ մուլագար է, որը հետապնդելով իր, ոչ միշտ պարզորոշ ձևակերպված նպատակին, ոչ մի ձևով գարշանք չի զգում: Վարորդը վարում է ավտոմեքենան սահմանային, իսկ երբեմն էլ ֆիզիոլոգիական հնարավորություններից բարձր արագությամբ: Ճանապարհատրանսպորտային պատահարից փրկում է միայն պատահականությունը: Այդպիսի վարորդն արագ ծերանում է և՛ որպես վարորդ, և՛ որպես մարդ:

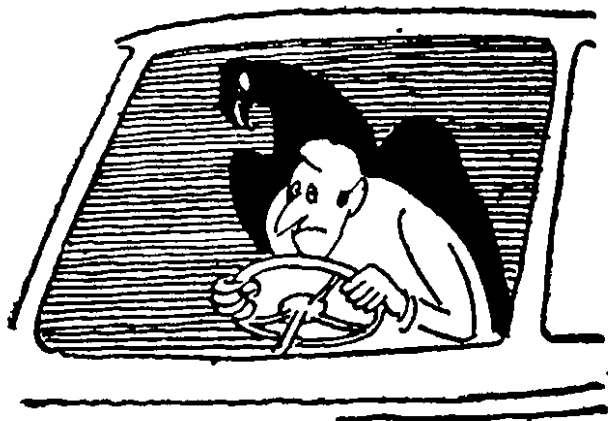
Կարող են ասել, որ յուրաքանչյուր վարորդ անցնում է այդ փուլը: Ճիշտ է: Բայց մեծամասնությունը վարման սկզբնական շրջանից հետո շուտով հաղթահարում է այն, իսկ ահա ոմանք այդպես էլ մնում են «մանկական հիվանդության» այդ փուլում:

ՎԱՐՈՐԻՆԵՐԻ ԴՅՍԱԿԱՐԳՈՒՄԸ ԸՍՏ ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ ՏԵՂՈՒՄ ՆՍՏԵԼԱԶԵՎԻ

Նախքան երթևեկության սկսելը վարորդները պետք է ավտոմեքենայում իրենց աշխատանքային տեղն այնպես նախապատրաստեն, որ այն առավելագույն չափով հարմար լինի և հնարավորություն տա վստահությամբ վարվել լծակների, ոտնակների և դեկանիվի հետ: Վարորդները ուսման և հմտություն ձեռք բերելու ընթացքում մշակում են իրենց տիպական նստելաձևը և ավտոմեքենան վարելու յուրաձևությունը: Այդ տեսակետից նույնպես կարելի է պայմանականորեն թվարկել վարորդների մի քանի տեսակներ:

«Ուրուրը»: Լավ վարորդը նույնիսկ տագնապալի իրադրություններում համառորեն չի կառչում դեկանիվից և լայն բացված սառած աչքերը չի հառում ճանապարհին: Հանգիստ նստելաձև, նորմալ բացված աչքեր, որոնք ամեն ինչ տեսնում են և նկատում՝ ահա լավ վարորդի հիմնական հատկանիշները:

Ի՞նչ է տեղի ունենում, երբ վարորդը ամբողջ մարմնով ընկնում է դեկանիվի վրա և կառչում նրանից: Ահա թե ինչ: Դեկանիվը արագ պտտելու անհրաժեշտության դեպքում արմունկները սեղմվում են կողքերին՝ կողքերին և մինչև դուք կշարժվեք, որպեսզի մեծացնեք ձեռքերի գործողության



Նկ. 43 «Ուրուրը»:

ամպլիտուդը, կանցնի ճիշտ այնքան ժամանակ, որքան անհրաժեշտ է խոչընդոտը վրաերթի ենթարկելու համար: «Ուրուր» տեսակի վարորդները (նկ. 43) իրանի ուժեղ թեքման պատճառով, որպես կանոն, չեն կարող արագ (չնայած նրա մեծ ցանկությունը)

ոտքերը մի ոտնակից մյուսը տեղափոխել: Այդպիսի վարորդը սովորաբար փոխանցումները փոխարկում է մեծ արհամարհանքով, ձեռքի թափահարման ժեստով (կարծես ինչ-որ մեկին մեծ լավություն է անում):

Նման վարորդներին թվում է, թե իրենք ավտոմեքենան վարելիս հոգնածություն չեն զգում և դուրս գալով մեքենայից, պատրաստ են գնալ թեկուզ մինչև աշխարհի վերջը, թե հոգնել է մեջքը, գլուխը պտտվում է, ցավում են ուսերը, այդ բոլորը վերագրում են ամեն բանի, բայց ոչ աշխատանքային տեղում անհարմար նստելաձևին: Նրանք չեն հավատում, որ ավտոմեքենան վարելիս կարելի է հոգնել և որ այդ հոգնածությունը մեծ մասամբ կախված է նստելաձևից: Հաճախ այդպիսի վարորդները գանգատվում են վզի ցավից: Դա տեղի է ունենում մեծ լարվածության պատճառով, որն առաջանում է գլուխը անհարմար, մշտապես առաջ թեքված դրությունից պահելու պատճառով: Ի՞նչ անել, որպեսզի ավտոմեքենա վարելիս չնմանվել «ուրուրի»: Սկզբում անհրաժեշտ է պարզել այդպիսի նստելաձևի պատճառը, իսկ դրանք երեքն են. վարորդի ֆիզիոլոգիական և հոգեբանական վիճակը, նրատարանի թիկնակի դեպի ետ շատ մեծ թեքությունը (կոտրված է թիկնակը), նստարանի շատ ցածր դիրքը: Հետևանքը լինում է այն, որ վարորդը ստիպված է ձգվել դեպի դեկանիվը, որպեսզի կարողանա նայել դիմապակու միջով: Վարորդը պետք է նստարանը հարմարեցնի այնպես, որպեսզի և նստելը հարմար լինի և ամեն բան «ձեռքի և ոտքի տակ»:

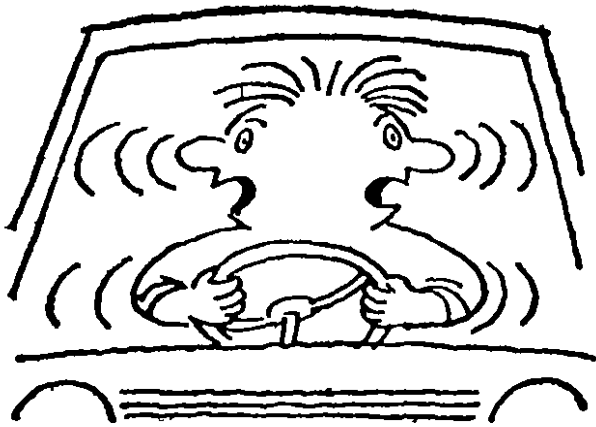
«Վերահսկիչը»: Նայում է ամեն բանի, և պետք եղած ու չեղած ժամանակ ինֆորմացիա է հավաքում: Ամբողջ ժամանակ պտտեցնում է գլուխը և իրանը (նկ. 44): Միշտ ինչոր բան է փնտրում, իսկ ի՞նչ, ինքն էլ չգիտե: Դրա հետեւանքով ավտոմեքենան սկսում է «օրորվել»: Որոշ ժամանակ վարորդը դադարում է «վերահսկիչ» լինելուց, բայց ոչ երկար և միայն նրա համար, որպեսզի ավտոմեքենան պահի առաջադրված հետագծի վրա: Հենց որ ավտոմեքենան նորմալ է ընթանում, նորից սկսվում են ժամաժողովյունները, նստելու դիրքի փոփոխումները և իրանի թեքումները, լուսամուտից կախ ընկնելը, թեքումները դեպի կողքին նստած ուղևորը:

«Վերահսկիչի» մի այլ տեսակն էլ խցիկում նստում է ինչպես ընձուղտը, դանդաղ շրջելով գլուխն ու իրանը, դիտում է ճանապարհային տարածությունները և հեռուները: Նա չի տեսնում միայն այն, ինչ կատարվում է անմիջապես իր ավտոմեքենայի մտակայքում:

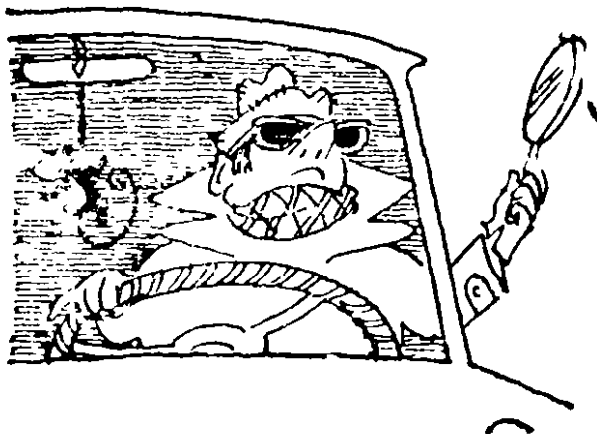
Լավ, բայց վտանգավոր վերահսկիչին ինչպես դարձնել ավելի լավ, բայց անվտանգ դիտող: Այնքան էլ դժվար չէ: Անհրաժեշտ է հետաքրքրվողից վերածվել հարցասերի և առաջին հերթին հետաքրքրվել այն ամենով, ինչ անմիջապես կապ ունի ավտոմեքենայի անվտանգ երթևեկության հետ:

«Պճնամուլը»: Բարձրացված օձիքով, նորաձև թիկնոցով, որը հնարավորություն չի տալիս գլուխը թեքել, քանի որ նորաձև գլխարկը կպչելով օձիքին, սահում է աչքերի վրա (նկ. 45): Վեր բարձրացված երկար մազախավով ծոպավոր շարժը խանգարում է ինչպես որ պետք է տեսնել ճանապարհի մտակա մասը: Դեմքի նշանակալի մասը սովորաբար ծածկում է հսկայական սև ակնոցը: Փաթաթվածքով ղեկանիվը, եղանակին չհամապատասխանող փափլիկ ձեռնոցները, հրակայական զարդերով կամ բարձր կրունկներով նորաձև կոշիկները՝ այս բոլորը պայմաններ չեն ստեղծում ավտոմեքենայի անվտանգ երթևեկության համար:

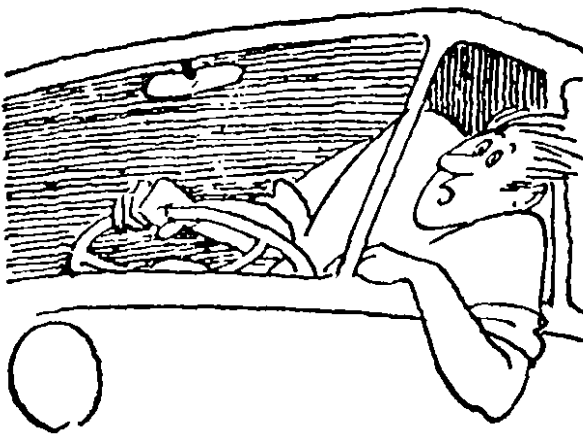
Ամենաանհարմար պահին շարժը սահում է աչքերի, ավելի ճիշտ ակնոցների վրա, փաթույթավոր ղեկանիվը «ջրասուզակային» ձեռնոցների հետ զուգակցված թույլ չեն տա-



Նկ. 44. «Վերահսկիչ»:



Նկ. 45. «Պճնամուրը»:



Նկ. 46. «Չեռփից կաղը»:

լիս արագ մանևր կատարել, ոտքերը, ավելի ճիշտ կոշիկները մնում են մեկ կամ երկու ոտնակներին սեղմված:

Եվ ընդհանրապես ավտոմեքենայի ղեկին նրստած այդպիսի տիպերը հիշեցնում են Տարասկոնացի Տարտարենին, բարոն Մյունհաուզենին, կապիտան Վրանգելին և գրական ուրիշ նմանօրինակ հերոսների, որոնց ինքնավստահությունը բացահայտորեն գերազանցել է իրենց գործնական հնարավորությունները:

«Ձեռփից կաղը»: Չախ ձեռքը դուրս է հանված լուսամուտից (նկ. 46) և կամ թափահարվում է դռան արտաքին մասում, կամ էլ կախված է տանիքի ջրատար աղուսից: Եթե դա կատարվում է մայրուղում և արագությունը բարձր չէ (70—80 կմ/ժամ), ապա այդպիսի վարմունքը ներելի է: Բայց ահա այդպիսի «մեկ ձեռքանին» շարժվում է լեռնային ճանապարհով: Նրա դեմփից և սեղմված ատամներից երևում է, որ ոլո-

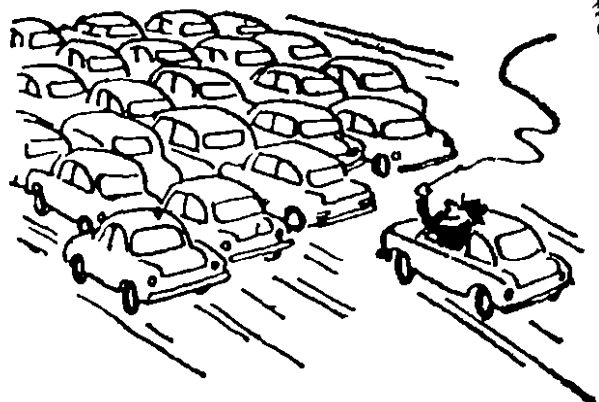
րանների վրա մի ձեռքով շատ դժվար է ավտոմեքենան վարել, առավել ևս, երբ համարյա իրանը կիսով չափ դուրս է հանված լուսամուտից: Եվ բավական է ոլորանի վրա մի փոքր բարդանան պայմանները, որ վարորդի «կիսաֆիզիկական» հնարավորությունները չբավականացնեն ավտոմեքենան իրեն ենթարկելու համար: Փորձառու վարորդները չեն սիրում պճնամուղություն անել: Նրանք հերթականությամբ ձեռքը դուրս են հանում միայն նրա համար, որպեսզի ղեկանիվը լարված բռնելուց հետո շորացնեն ամիր:

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀՈՍԱՆՔԻ ՊԱՅՄԱՆԵՐՈՒՄ ՎԱՐՈՐԳՆԵՐԻ ԴԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄԸ ԸՍՏ ԱՎՏՈՄԵՔԵՆԱՆ ՎԱՐԵԼՈՒ ՁԵՎԵՐԻ

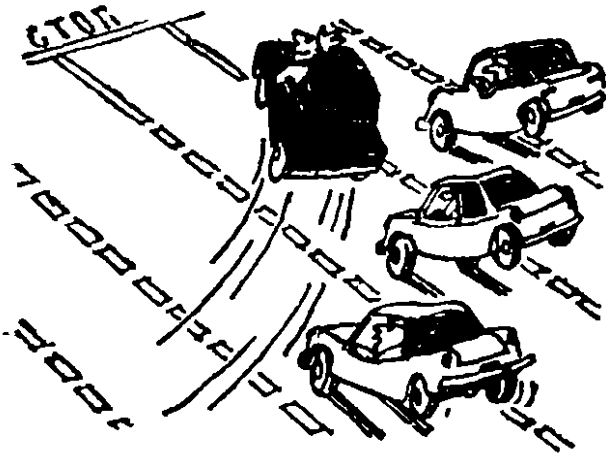
«Կոլեկտիվայինները»: Սրանք տարերայնորեն կազմում են 100—150 մ-ից ավելի երկարությամբ խմբեր (նկ. 47) կամ նույնիսկ շարասյուներ: Երկգոտի կամ եռագոտի ճանապարհում այդպիսի «հոտին» վաղանցելը համարյա անհնար է: Այդ պատճառով պետք է այնուհանդերձ երբեմն զննել շրջապատը և ստեղծել անվտանգության կղզյակներ, որոնք կարող են օգտագործվել մանևրող ավտոմեքենաների կողմից: Ինչպե՞ս դա անել: Քաղաքից դուրս հասկանալի է ինչպես, իսկ քաղաքում դա անել ընդհանրապես պետք չէ, քանի որ այստեղ օգնում են լուսացույցները, որոնք ստեղծում են 30—45 վրկ տևողությամբ ընդմիջումներ:

«Սրախօսը»: Սուր (քայց ոչ սեփական) զգացումների սիրահար է:

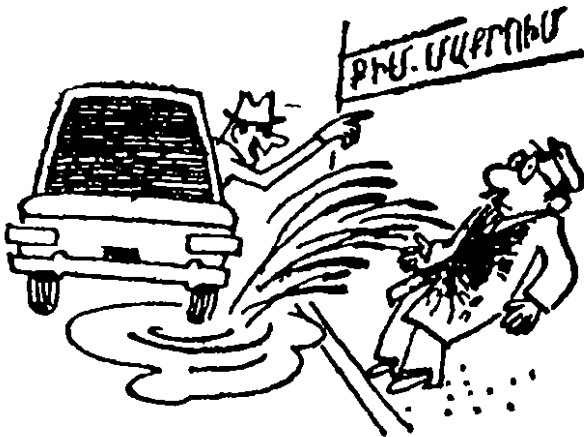
Այս տեսակի վարորդը կարող է հատման գոտում երրորդ, նույնիսկ չորրորդ շարքից իր ավտոմեքենայով կտրել մրնացած բոլորի ճանապարհը (նկ. 48), որով իրականում ուրիշներին ստիպում է ճաշակել սուր զգացումներ՝ վախ, ստա-



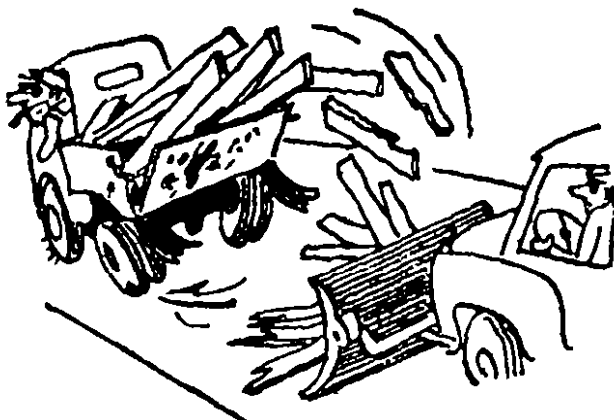
Նկ. 47. «Կոլեկտիվայիններ»:



Նկ. 48. «Սրախոսը»:



Նկ. 49. «Կատակասերը»:



Նկ. 50. «Թափթփվածը»:

նալ բուժ հարված: Դեռևս լավ է, որ այդ վարորդը բավականին արագ է անցնում, քան մինչև մյուսները կմոտենան նրան: Եվ շեռ հասցնում նույնիսկ վախենալ: Այդպիսի վարորդի կատարած մանևրը գուշակել համարյա անհնար է:

Այդպիսի գեպքում մենք կարող ենք տալ մի այսպիսի խորհուրդ՝ երբեք մի աշխատեք արագ դուրս գալ նրանց առջև: Եթե դուք տեսնում եք, որ անհնար է այդպիսի «սրախոսին» ոչ շրջանցել և ոչ էլ առաջ բաց թողնել, ապա կա մեկ ելք՝ աշխատեք շեշտակի թեքել աջ և «թևանցուկ» անել ավտոմեքենայի անվաճաճկոցից կամ դռնից, բայց որքան կարելի է փոքր անկյան տակ և «թևանցուկ» արած, նրա հետ միասին մանևր կատարել, աշխատելով շղթանալ երկրորդ «սրախոսը», որպեսզի շղթայական ռեակցիա շառաջացնի մյուսների մոտ:

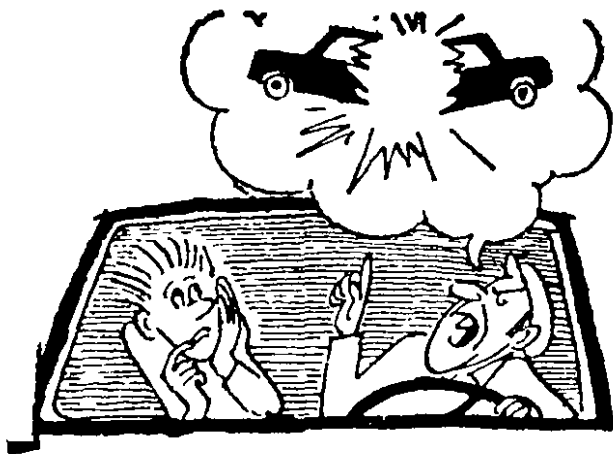
«Կատակասերը»: Կարող է «կատակել» հետիոտների հետ, էրանց վրա շփելով ջրափոսի

կեղտը (նկ. 49), մտնելով բակ, ձայնային աղդանշանով վախեցնել տարիքավոր մարդու, փակել հետիոտնի կամ ուրիշ ավտոմեքենաների անցումը: Այդպիսի կատակասերների շրջանում հանդիպում է նաև «ուղտ» տիպը, որոնք սիրում են թքել խցիկից, առանց նայելու ուր կամ ում վրա: Ընդհանրապես այդպիսի վարորդը տհաճ տիպ է:

«Թափթփվածը»: Ավտոմեքենայի արտաքին տեսքը վատ է: Բեռը թափքում ամրացված չէ (նկ. 50): Թափքից կամ հեղուկ է թափվում, կամ էլ բարձր արագության ժամանակ հանկարծ դուրս է թռչում մի կապոց բրոշյուր, մի քանի պարկ թեփ, կիր կամ մեկ այլ սորուն նյութ: Օրինակ, ցեմենտի շաղախ փոխադրող շատ ավտոմեքենաներ իրենց ետևից թողնում են «այցետոմսեր», որոնք ճանապարհի ասֆալտապատ ծածկույթի վրա վերածվում են բետոնի և ուրիշ վարորդների պատճառում շատ տհաճություններ: Ի դեպ նկատի ունեցեք, որ տհաճ տեսք ունեցող ավտոմեքենաների հետ պատահարներ անհամեմատ հաճախ են կատարվում: Այնպես որ «թափթփվածներից» հեռու մնացեք:

ՎԱՐՈՐԿՆԵՐԻ ԳԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄԸ ԸՍՏ ՈՒՂԵՎՈՐՆԵՐԻ ՓՈՆԱԳՐՄԱՆ ՄԵԹՈԴՆԵՐԻ

«Դյուրագրգիռը»: Մենք չենք կարծում, որ դուք այն վարորդներից եք, որոնք տանից կարճատև ուղևորության դուրս գալով (չխոսելով արդեն հեռավոր երթի մասին), ուղևորներին սկսում են պատմել իրենց ավտոմեքենայի հնարավոր անսարքինությունների մասին (նկ. 51): Ըստ որում խոսակցությունը տանում են այնպիսի անսարքինությունների մասին, որոնք չնչի վերջ ի վերջո, և հավանաբար հենց այդ ուղևորությունում կարող են բոլորի մահվան պատճառը դառնալ: Ավտոմեքենայի կառուցվածքից այնքան էլ չհասկացող, բայց մահը լավ պատկերացնող ուղևորների վրա այդպիսի պատմությունները ծանր տպավորություն են թողնում: Ուղեսրահում տիրում է լարված լուրջություն, բոլորն ուշադիր լսում են, ամեն վայրկյան սպասելով, որ ավտոմեքենայի ինչ-որ մասը կպոկվի կամ կպայթի:



Նկ. 51. «Դյուրագրգիռը»:

Ուղևորների մոտ աստիճանաբար ջղաձգություն է սկսվում և մինչ վարորդը պատմում է, որ կարող է ավտոմեքենայի կարդանային լիսեռ պոկվել և հարվածել ոտքերին, կարող է կոտրվել կիսասունին և ավտոմեքենան շուտ գալ, որ այն կարող է պայթել

անսարք ձայնամարիչի հետևանքով, նրանք պատրաստ են թողնել ավտոմեքենան և ոտքով տուն փախչել:

Կան նաև այնպիսի վարորդներ, որոնք զառանցում են, թե յուզի ճնշումն ընկել է, այնինչ ցուցիչ սարքը ցույց է տալիս ավելի քան երեք միթնլորտ ճնշում. վախենում են, որ շեն հասնի մինչև ավտոլիցքավորման կայան, բայց փաստորեն դեռևս կես բաք բենզին ունեն և այլն: Լավ վարորդը նույնիսկ ակնհայտ անսարքինություն դեպքում ոչ ոքի չպետք է ասի այդ մասին այնքան ժամանակ, քանի դեռ այն չի վերացված:

«Հարմարավետ վարորդը»: Կարծում ենք, որ դուք այն վարորդներից եք, որոնց հետ կարող են ուղևորություն կատարել բոլորը, սկսած ճոճմանը սովոր ամուր կաղնիներից՝ ծովայիններից, տիեզերագնացներից, մեծ բարձրություններում թռչք կատարող օդաչուներից և վերջացրած այնպիսի մարդկանցով, որոնք սրտխառնոց կարող են ունենալ նույնիսկ պատի ժամացույցի ճոճանակի ճոճումից:

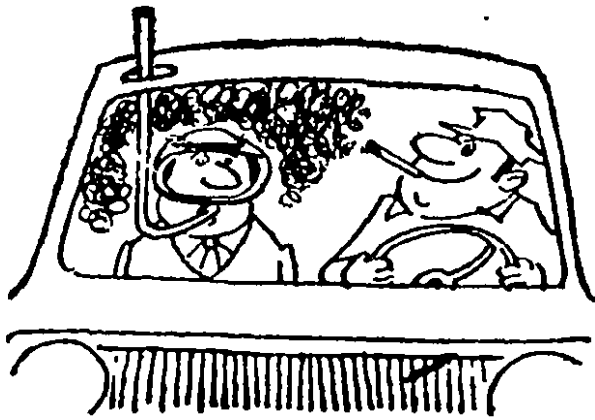
Կան շատ օրինակներ, որ ուղևորն երթևեկության ընթացքում իրեն այնքան էլ լավ չի զգում: Կարող են առարկել, որ դա մեծ մասամբ կախված է ավտոմեքենայից: Այո, դա այդպես է: Բայց ահա հարցն այն է, որ վարորդն ինքը հարմարվի ցանկացած ավտոմեքենային այնպես, որպեսզի զծային և կողային արագացումները չգերազանցեն անթույլատրելի սահմանները:

Որոշ վարորդներ կարծում են, որ ուղևորների հարմարության համար պետք է շարժվել ոչ բարձր արագություններ և

դարպասով անցնելու համար անհրաժեշտ է ծախսել կես ժամ: Դա մի այլ ծայրահեղութիւնն է: «Մովային ծփանքի», ավելի ճիշտ «ավտոմոբիլային ծփանքի» նմանվող երթևեկութիւնը նույնպէս վատ հետևանք է ունենում:

«Բարեկիրթը»: Եթէ դուք մտադիր, եք ավտոմեքենան կտրուկ արգելակել, ապա, հավանաբար, ուղևորներին շատ արագ և նախազգուշացնող տոնով կասեք. «Զգուշացեք», «բռնեք», «բռնեք, արգելակում ենք» և այլն: «Բարեկիրթը» առանց ուղևորների թուլյալութիւն չի ծխի (ճշմարիտ է, հաճախ ուղևորները շեն հարգում վարորդներին, նրանց դնելով կառապանի տեղ), լուսամուտն այնպէս չի բացի, որ քամին խփի ուղևորների ոտքերին և վզին: Նա կօգնի մեծահասակ մարդկանց ավտոմեքենայից դուրս գալու, բեռը խցիկում այնպէս տեղավորելու, որպէսզի դրանք չխանգարեն ուղևորներին: «Բարեկիրթը» ավտոմեքենայի բեռնախցիկում միշտ պահպանում է իդեալական կարգուկանոն և մաքրութիւն, այնպէս որ կարելի է հանգիստ այնտեղ դնել ցանկացած իրը, դրանցով շծանրաբեռնելով ուղեսրահը:

«Տաքսիստը»: Այս անունը հասարակ է և բացասական: Տաքսի ավտոմեքենաների վարորդների մեծամասնութիւնը «հարմարավետ» վարորդներ են, բայց հանդիպում են նաև «տաքսիստ» վարորդներ: Վերջիններս աչքի են ընկնում իրենց բացարձակ անհոգի վերաբերմունքով դեպի ուղևորները: Նրանք «հարմարավետ» և «բարեկիրթ» չեն: Խցիկում կեղտոտ է, փշում է բենզինի և յուղի հոտը: Իրենք՝ վարորդները, նույնպէս տհաճ տեսք ունեն, իսկ ավտոմեքենան վարում են շատ անփուլթ ձևով (նկ. 52): Մի խաշմերուկում տեղից պոկվում է 2 վայրկյանի ընթացքում, մյուսում կանգնում է 7—10 վայրկյան, շնայած արդեն վառվում է կանաչ լույսը: Այնուհետև պոկվում է տեղից և սլանում, վազանցելով առաջ անցած ավտոմեքենաներին: Շատերը «տաքսիստների» հետ շեն սիրում երթևեկել: Եվ դա ունի իր պատճառը: Ում է հաճելի ցնցվել խցիկում ինչպէս տիկնիկը և շնչել նավթամթերքների «բուլբուլ», առավել ևս սեփական փողերի հաշվին: Հաճախ նման վարորդների հետ երթևեկելը ավարտվում է ստիպված «Շտապ օգնութիւն» ավտոմեքենա փոխադրվելով:



Նկ. 52. «Տաքսիստ»:



Նկ. 53. «էքսկուրսավար»:



Նկ. 54. «Մեկնաբանը»:

«էքսկուրսավարը»: Եթե վարորդը ավտոմեքենան վարելու ընթացքում ըսկըսում է պատմել, թե ինչ-որ տեղ, ինչ-որ ժամանակ եղել է մի սյուն, որը կանգնեցվել է Պուլկինի և Նեկրասովի ծընընդյան օրերի միջև եղած ժամանակամիջոցում, իսկ հաջորդ սյունի մոտ կերմոնատվը երբեք չի եղել, ապա դա տիպիկ «էքսկուրսավար» է (նկ. 53): Լավ է, եթե հա հումորի զգացողություն ունի, իսկ ավելի լավ, եթե բնավորության այդ գիծը չի ազդում անվտանգ երթևեկությանը:

«Մեկնաբանը»: Ավտոմեքենա վարող լավ վարորդը չենք կարծում, որ պետք է անընդհատ խոսի այն ամենի մասին, ինչ կատարվում է ճանապարհին, (նկ. 54): «Մեկնաբան» վարորդը ոչ մի երևույթ բաց չի թողնում:

Նա տեսնելով մի աղջրկա, կտրականապես հայտարարում է, որ գրլխարկը չի համապատասխանում շրջազգեստին, որ ճաղատը ինչպես պետք է սանրված չէ, ծերուկը չի համապատասխանում

պառավին և այլն: Նա կարող է ցանկացած թեմայով խոսել և այդպիսի վարորդից շուտով մարդիկ հոգնում են:

ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ՓՈՆԷՋԱՐԱՔԵՐՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

Ինչպես վերաբերվել կարգը խանգարող վարորդներին, որոնց վարմունքը լի է մեծ տհաճություններով: Վարորդի բարձրակարգությունն այն է, որ չնայած իր իրավացիությանը, չի պնդում իրենը, «ճակատ առ ճակատի» չի հարվածում անիրավացի վարորդի ավտոմեքենային, այլ պարզապես ղիջում է «սրբապիղծ» կամ սկսնակ վարորդին: Բարձրակարգ վարորդն իր օրինակով միշտ համբերատար ձգտում է ցույց տալ վտանգավոր վիճակից դուրս գալու այս կամ այն ելքը. «Արա այն, ինչ ես եմ կատարում»: Բարձրակարգ վարորդը չի գտնում, որ եթե ինքը խախտում չի կատարում, ապա ուրիշներն էլ են այդպես վարվում: Այդ պատճառով նա միշտ պահպանում է առավելագույն հուսալիություն և մշտապես պատրաստ է ամեն տեսակի ակնկալներին:

Մի շտապեք վարորդին մեղադրել մի ինչ-որ արարքով և անմիջապես նրան պիտակ կպցնել: Ավտոմոբիլային երթևեկությունը այնքան բարդ է, իսկ երբեմն էլ նաև անմիջապես անհասկանալի, որ ակնհայտ կապեր փնտրելը բավականին դժվար է: Երբեմն վարորդին սկսում են կշտամբել, որ նա արգելք է ստեղծում ետևից եկող ավտոմեքենաների հոսանքին: Բայց ինչպես պարզվում է հետագայում, վարորդը փրկել է նրանց անխուսափելի ճանապարհատրանսպորտային պատահարից: Պարզապես նրան լավ հայտնի է, թե տվյալ ճանապարհին ինչ արագության դեպքում կարելի է անցնել նեղ տեղը, որպեսզի չգլորվել անդունդը կամ անսպասելի շրնկնել հիվանդանոց: Եվ այդ պատճառով, որոշելով, որ ետևից գալիս են «գետնավարել» սովորած, բայց դեռևս չվարժված վարորդներ, նա ժամանակավորապես կորցնում է իր աս անվթարայինի անունը:

Լինում է նաև այսպես: Նորմալ վարորդները ուրիշների և նույնիսկ ամբողջ հոսանքի համար վերածվում են «աքցանորի», փրկելով և՛ իրենց, և՛ ուրիշներին «ժայրահեղականներից», «առանցքայիններից» և նման այլ վարորդներից: Մի

շտապեք նրանց վիրավորական անուն՝ դնել և կշտամբել: Դիտեք շրջապատը, սովորեք մտածել և վճռել: «Սեղմող» պիտակը շենք կպցնի այն վարորդին, որ ոչ բավականաչափ քաղաքավարի, բայց ամբողջովին անվտանգ ձևով կսեղմի ամբողջ հոսանքին խանգարող «անվճռական» վարորդին:

Այժմ, երբ դուք գիտեք վարորդներին մի շարք տիպիկ թերությունները, ձեզ համար հեշտ է նրանցից խուսափել, այլ վարորդներին մեջ որոշել նրանց և ընտրել երթևեկության անվտանգ տակտիկա:

Գ Լ ու խ 7

ՎԱՐՈՐԴԻ ՈՐԱԿԱՎՈՐՄԱՆ ԲԱՐՁՐԱՑՈՒՄԸ .

ՎԱՐՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՄԱԿԱՐԳԱԿԸ

Վարորդի բարձր որակավորման իմաստը: Ի՞նչ է նշանակում ավտոմեքենա վարելու վարպետություն: Ո՞ր վարորդն է համարվում վարպետ: Նա, ով պատրաստված է և վստահորեն է վարում ավտոմեքենան ու անհրաժեշտության դեպքում առավելագույն շափով օգտագործում նրա տեխնիկական հնարավորությունները: Ինչպես նաև անհրաժեշտ է հաշվի առնել ողևորներ փոխադրելու հարմարավետությունը: Վարպետ է այն վարորդը, որ կարողանում է ճիշտ և արագ գնահատել ճանապարհատրանսպորտային իրադրությունը, կանխատեսել նրա հնարավոր փոփոխությունները և երբեք չընկնել բարդ իրադրության սեջ, իսկ նրանցից խուսափելու անհնարինության դեպքում առավելագույն շափով լեցքաթափել վտանգավոր իրադրությունը:

Վարպետ դառնալու համար անհրաժեշտ է գիտենալ սեփական բուռի հատկությունները և տիրապետել գիտելիքների, ձեռնահասունության, հմտության: Բազմաթիվ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ կատարվում են, երբ վարորդը բարձր արագության դեպքում չի հասցնում ճիշտ և լրիվ գնահատել ճանապարհի բարդ իրադրությունը:

Իսկ եթե նույնիսկ հասցրել է գնահատել, ապա չի կարողանում կարճ ժամանակում արգելակել, ավտոմեքենան խո-

չընդոտից մի կողմ ուղղել, այսինքն անվտանգ շրջանցել աջն, շունենալով այդպիսի իրադրությունում վարվելաձևի փորձ:

Վաղուց ապացուցված է, որ հենց մարդիկ, վարորդները, և ոչ թե ավտոմեքենաներն ու ճանապարհներն են ճանապարհատրանսպորտային պատահարների գլխավոր պատճառը: Ամեն ինչ կախված է կանխատեսման վարպետութունից և վարորդի ճիշտ հաշվարկից, ինչպես նաև ճանապարհային իրադրությունը գիտենալուց: Այսպես, քաղաքային վարորդը բարեկարգ ավտոմոբիլային ճանապարհից անցնելով գյուղական ճանապարհ, անսովոր լինելու պատճառով կարող է կտրուկ լայնական թեքումներով սահուն հողե ճանապարհի շրջադարձում ավտոմեքենան շպահել և անսպասելի ընկնել խրամառուն, շնայած առջևում խանգարող ոչինչ չի լինի: Ընդհակառակը, գյուղական վարորդը, գալով քաղաք, իրեն կորցնում է ավտոմեքենաների, հետիոտների, ճանապարհային նշանների և լուսացույցերի առատությունից:

Իսկ նրանք երկուսն էլ ընկնելով լեռնային նեղ ճանապարհ, հանդիպում են վտանգներով, հակադարձ լծորդումով կորությունների, ժապավենների, ձգված վերելքների, կտրուկ վայրէջքների, ճանապարհի անհարթություններով և նեղ տեղամասերով և այլ տեսակի իրենց համար անսովոր պայմանների:

Կարելի է ասել, որ ավտոմեքենայի անվտանգ վարումը գլխավորապես կախված է վարորդի մարզվածությունից, փորձից, և ճանապարհատրանսպորտային պատահարների հիմնական պատճառը՝ անսպասելիությունն է, ճանապարհային անսովոր իրադրության մեջ ընկնելը, որից վարորդը չի կարողանում դուրս պրծնել: Մենք զարմանում ենք տեսնելով, թե ինչպիսի հմտությամբ են անցնում բարդ ուղեգիծը ավտոմոբիլային մրցարշավների ժամանակ: Բայց մի մոռացեք, որ յուրաքանչյուր մրցարշավորդ նախօրոք ուսումնասիրում է ուղերթի բոլոր առանձնահատկությունները և կատարում է փորձնական անցումներ, իսկ երկար ավտորալիների ժամանակ վարորդի կողքին նստում է ճանապարհային հատուկ քարտ (րացատրագիր) ունեցող շտուրման:

Անվտանգ երթևեկության հիմքում ընկած են հատուկ մարզումները, հնարավոր վթարային իրադրությունների նախ-

նական ուսումնասիրումը և դրանցից դուրս գալու պայմանները: Կարելի է ունենալ գերազանց ավտոմեքենա և ճանապարհ, բայց դա չի փոխհատուցում մարդկանց անկարողութունը: Առաջին անգամ դուրս գալով ավտոուղի, անփորձ վարորդը զարգացնում է մեծ արագութուն, սկսում է վազանցել ուրիշներին, շկասկածելով, որ դրանում դարանակալված է արագ երթևեկության անհայտ վտանգները: Դրանց թվին են պատկանում «դինամիկական միջանցքների» լայնացումը, անտառից դուրս գալու կամ կամուրջով անցնելու ժամանակ վտանգավոր, աէրոդինամիկ էֆեկտները, թաց ճանապարհի վրա դողերի հիդրոստատատատաման երևույթը և այլն: Այսպես, Իտալիայում Սոլնցա տանող ավտոմոբիլային ճանապարհի վրա երբեմն կատարվում են անսպասելի վթարներ, որոնք կապված են, օրինակ, թունելների և ուղեկամուրջների հաճախակի հերթափոխելու պատճառով առաջացող լուսային և աղմուկի «հարվածների» հետ:

Այս դեպքում ճանապարհային պայմանների արտաքին հատկանիշների կտրուկ հերթափոխությունը հանգեցնում է վարորդի կուրացմանը և խլացմանը:

Իհարկե, ուղեգծի հարթությունը և սահունությունը, ինչպես և ավտոմեքենայի հուսալիությունը շատ կարևոր է, բայց վարել կարողանալը ավելի կարևոր է: Այդ են վկայում և ճանապարհատրանսպորտային պատահարների վիճակագրությունը և լավագույն վարորդների անվթարային աշխատանքի փորձը, և նույնիսկ ավտոուղիների, ավտոմոբիլային մրցարշավների և արգելարշավների արդյունքները: Օրինակ, անպատենքում կամ լեռներում, ձյունածածկ ձմեռուղիներում և այլ ճանապարհակլիմայական բարդ պայմաններում ավտոմեքենաների փորձարկման ժամանակ, հատկապես վարորդփորձարկողների, վարպետությունը հաղթահարում է ճանապարհային բոլոր դժվարությունները և արգելքները: Բայց վարորդի վարպետության աճը անվտանգ երթևեկության դասընթացի միայն առաջին աստիճանն է: Նույնիսկ աս դառնալուց հետո էլ անհրաժեշտ է դարձյալ սովորել ընդհանուր հոսանքում երթևեկության ժամանակ այլ վարորդների հետ փոխըմբռնման գաղտնիքը: Իսկ դա ավելի դժվար է և կարևոր:

Վարման վարպետության հասկացությունը անհրաժեշտ է ճշտել ոչ այնքան տակտիկայի, որքան բարձրագույն ստրատեգիայի իմաստով: Կարևորը ավտոմեքենայի ձեռքով, մեխանիկական վարումից ավելի բարդ՝ մտային և նուրբ հաշվարկային վարման անցնելն է: Օրինակ, քաղաքի փողոցներով երթևեկելիս խաչմերուկների միջև կարմիր ազդանշանով լուսացույցից առաջ ավտոմեքենայի արագ արգելակում կամ փոխանցումների գործուն փոխարկումը և թափրնթացքի ժամանակ գազ տալը այնքան կարևոր չէ, որքան ազդանշանների հերթափոխումը նախօրոք կռահել և առանց ավելորդ արգելակման խաչմերուկի կանաչ լույսին մոտենալ կարողանալը:

Այդ չէ արդյո՞ք փորձառու վարորդների, օրինակ ավտոբուսների և ծանր ավտոգնացքների վարորդների անվթար աշխատանքի երկարաժամկետ կանխատեսության (հարյուրավոր մետրեր առաջ և ժամանակի տասնյակ վայրկյաններ) գաղտնիքը:

Հետևելով նրանց աշխատանքին, տեսնում ենք, թե նրանք որքան քիչ են կտրուկ արգելակումներ, թափավազքեր և ընդհանրապես ավելորդ մանր շարժումներ կատարում: Իսկ ահա տաքսի-ավտոմեքենաների և ոչ մեծ բեռնատարություն ունեցող բեռնատար ավտոմեքենաների վարորդների համար բնութագրական է հաճախակի կրկնվող դեկային մանևրներով և ընթացքի ժամանակ ցնցումներով անհավասարաչափ երթևեկության ոճը:

Դա ընդհանրապես ավելի շատ յուրահատուկ է երիտասարդ վարորդներին:

Հուլիսը դնելով իրենց աեակցիայի արագության (խհարկենաև ձեռքերի և ոտքերի ճարակության) և մարդատար ավտոմեքենայի փոքր արգելակման ճանապարհի վրա, որոշ վարորդներ կարճ ուղեմասերում զարգացնում են շափազանց մեծ արագություն և ստիպված են մշտապես հերթական լուսացույցի մոտ «խոնարհվելու»: Չէ՞ որ գլխավոր փողոցներում «կանաչ ալիքով» ազդանշանների հերթափոխման ցիկլը հաշված է ոչ թե առանձին քյալագյոզ-վարորդների, այլ հասանքի 50—60 կմ/ժամ միջին արագության համար: Եվ ահա վարորդ-քյալագյոզը հաջողությամբ սլանալով մեկ-երկու խաչմերուկ, ալնուհետև ընկնում է ազդանշանների ալիքի

հակափուլում, դեղին լույս տեսնելով, կտրուկ արգելակելով կանգ առնում լուսացույցի կարմիր ազդանշանի առաջ:

Երթևեկության ամենազարմանալի տարօրինակություններից մեկը, որի մասին գրվում է հաճախ հանրամատչելի ամսագրերում, այն է, որ երթևեկության երկու ձևի՝ նյարդային ու արագ, մեղմ ու շափավոր, փորձնական համեմատության դեպքում առաջնորդող վարորդ-ասը իրենից ետ մնացողին հաղթում է միջին հաշվով ժամանակի ընդամենը 3—5 %-ի շափով, ի հաշիվ իր գերլարվածության, վառելիքի գերածախսի, ավտոմեքենայի մեծ մաշվածության և մեծ ռիսկի:

Տեխնիկական այս համեմատության մեջ թաքնված է նաև սոցիալական կարևոր մի միտք: Չէ՞ որ հենց փողոցային երթևեկության անհավասարաշափությունը ծնում է փողոցային ընդհանուր ստրես, հավետ ջղային շտապողականություն, խորհրդանշելով XX դարի տեմպերը: Իսկ անհավասարաշափ, անկանոն ձևի երթևեկությունը հանգեցնում է շարժման խաթարման, աղմուկի, մեծ շափերի գազերի և ճանապարհատրանսպորտային պատահարների՝ առաջացմանը: Այն կարծես թե իր էտևից ձգում է մոտորացման բացասական հետեվանքների փեշատուտը, որոնք հատկապես արտահայտվում են ամբողջ հասարակության համար: Այդ պատճառով էլ անվտանգ երթևեկության ասպարեզում սովետական նոր դպրոցի համար բնութագրական է հետաքրքրությունը դեպի մարդը, լարված ուշադրությունը մարդու հոգեբանության և նույնիսկ երթևեկության բարձրագույն փիլիսոփայության նկատմամբ, նրա ազդեցությունը ամբողջ ապրելակերպի վրա:

Ասում են, որ Ամերիկայում ավտոմեքենայով բնորոշում են նրա տիրոջը և ամերիկացու ամբողջ բնավորությունը հայտնի է դառնում նրա կողմից ավտոմեքենան վարելու ոճում, հատկապես ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա վազանցի ժամանակ: Չնայած մենք հեռու ենք տեխնիկայի նման ֆետիշացումից, բայց չի կարելի չընդունել, որ ավտոմեքենայի վարման ընթացքում կտրուկ ձևով արտահայտվում է մարդու բնավորության բազմաթիվ գծերը և ձևավորվում է նրա վարվելաձևի հմտությունը:

Կանոնների խախտում: Եթե ուշադիր հետևենք քաղաքամերձ ճանապարհների վրա վարորդների գործողություններին,

ապա հեշտությամբ կհամոզվենք, որ մասնավորապես ~100 վարորդից 95-ը ավտոմեքենան վարելիս ղեկանիվը բռնում են երկու ձեռքով և միայն փոքրամասնությունն է թույլ տալիս իրեն վարման այլ մաներա՝ մեկ ձեռքով: Այդպիսի վարորդներին սովորաբար համարում են քյալագյոզներ և պրճնամուկներ, քանի որ նորմալ մարդը իրեն թույլ չի տա հրաժարվել ղեռնա ավտոմոբիլային դպրոցում ստացած հմտություններից: Սակայն թույլ տվեք ասել մի քանի ըմբոստ խոսքեր մերձքաղաքային ճանապարհներով ազատ պայմաններում 80 կմ/ժամ արագությամբ երթևեկելիս վարման մեթոդների մասին:

Այդպիսի պայմաններում ժամաճակակից ավտոմեքենաները կարելի է վարել մեկ ձեռքով: Մենք նույնիսկ կասեինք, որ ոչ թե կարելի է, այլ անհրաժեշտ է: Քանի որ դա վարորդին թույլ է տալիս ավելի նրբորեն զգալ ավտոմեքենայի աշխատանքը և բավականին շուտ արձագանքել նշված երթուղուց սկսվող շեղումը, քան երկու ձեռքով վարելու դեպքում:

Փորձենք բացատրել, թե ո՞րն է դրա էությունը: Ղեկի կառավարման համար երբեմն երկու ձեռքը շատ է: Կինում են վարման այնպիսի ուժիմներ, երբ ճանապարհով երթևեկելիս անհրաժեշտ է ոչ թե փոխել ավտոմեքենայի դիրքը, այլ միայն թեթևակի ճշտումով պահպանել առաջադրված ուղղությունը: Ի՞նչ է կատարվում ավտոմեքենայի հետ ուղիղ ճանապարհով շարժվելիս: Ճանապարհի ընդլայնական թեքության պատճառով միշտ նրան տանում է մի փոքր դեպի աջ: Այդ պատճառով անհրաժեշտ է կարծես թե ավտոմեքենան մի փոքր տանել դեպի ձախ: Դա անհամեմատ հեշտ և հարմար է կատարել միայն ձախ ձեռքով: Նրանով պետք է լինում կատարել դեպի ներքև թեթևակի շարժում, որն անհամեմատ բնական է, քան աջ ձեռքով ղեկանիվի շրջանակը վերև հրելը: Այս դեպքում պահանջվող ուժը շատ փոքր է և մեկ ձեռքը հեշտությամբ հաղթահարում է այն:

Երբ այդպիսի պայմաններում վարում են երկու ձեռքով, ապա այդ փոքրիկ ուժը հավասարաշափ բաժանվելով նրանց միջև, հաճախ շեղման նկատմամբ դառնում է մկանային զգացողության սահմանից ցածր: Եվ վարորդը սկսում է շարժումը ճշտել միայն տեսողության օգնությամբ: Դա հանգեց-

նում է երկու թերության: Առաջինը՝ ծանրաբեռնում է ընկալման տեսողական կանալը: Երկրորդ՝ վարորդը սկսում է աշտացումով զգալ ավտոմեքենայի շեղումը: Բացի դա, այդպիսի դեպքերում ճշտման մեթոդներն այնքան հարթ են և պահանջում են ոսկերչական ճշտություն, որ երկու ձեռքերը պարզապես խանգարում են միմյանց:

Դուք ղեկանիվը ձգում եք մերթ մեկ ձեռքով, մերթ հրում մյուս ձեռքով: Դրանք բուլորովին տարբեր շարժումներ են և լավ չեն համաձայնեցվում միմյանց հետ: Մեկն դեպքում նրանց միացյալ գործողությունը այդպիսի պայմաններում շարժման ուղղման ճշտությանը մեկ ձեռքով վարելու համեմատությամբ իջեցնում է մոտավորապես 1,5 անգամ: Հետևյալները լինում է այն, որ ղեկավարման կանալի (վարորդ-ավտոմեքենա համակարգի) թուլլատրման հնարավորությունը փոքրանում է, ինքնաղեկավարումը ավելի է դժվարանում վարորդի համար, իսկ երթևեկությունը դառնում է վտանգավոր:

Դժբախտաբար, վարման այդ մեթոդը դեռևս չի գտել իր պաշտոնական ճանաչումը: Այն չեն սովորեցնում ավտոդրայրոցներում և դրա մասին չեն գրում դասագրքերում: Այնուամենայնիվ փորձեք վարժվել ավտոմեքենան մի ձեռքով վարել (իհարկե, անվտանգ պայմաններում): Մենք կարծում ենք, որ այդ մեթոդը ձեզ դուր կգա: Սկզբում կարելի է ղեկանիվը պտտել, օգտագործելով ամբողջ ձեռքի շարժումը: Երբ դուք ամբողջովին տիրապետեք այդ հնարքին, անցեք ավելի նուրբ ձևի. ձեռքը դրեք խցիկի դռան արմնկակալին և ղեկանիվի դիրքը ճշտեք միայն դաստակի շարժումով: Սակայն խնդրում ենք այս մեթոդը չհասցնել մինչև անմտության աստիճանի, ավտոմեքենան ցանկացած պայմաններում վարելով « յեկ ձեռքով »:

ԻՆՉԻՑ Է ԲԱՂԿԱՅԱՄ ՎԱՐՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆԸ

Փիաեկիֆներ՝ ձեր կողմից յուրացված գիտելիքների ամբողջությունն է, որն անհրաժեշտ է ավտոմեքենան վարելու համար: Դուք պետք է ձեր վարպետությունը բարձրացնելու համար կարողանաք դիտել (տեսնել), լսել և զգալ: Սակայն ձեր վարպետությունը շատ բանով կախված կլինի գործնա-

կան երթևեկութեան ժամանակ յուրացրած հմտութիւններինց։
Ձեռնահասութեանը հատուկ գիտելիքներից և հմտութիւններից գործնականում նպատակասլացորեն օգտվելու ձեր ունակութիւնն է։

Հմտութեանը գործողութիւնն է, որը վարժութիւնների ընթացքում հասցվում է մինչև որոշ շափերի կատարելագործման։ Հմտութիւնների ֆիզիոլոգիական հիմքը գլխուղեղի կիսագնդերում պայմանական ռեֆլեքսների համակարգի ձևավորումն է, որոնք առաջանում են որոշակի կարգով գործողութիւնները բազմապատիկ անգամ կրկնելու հետևանքով։ Ակադեմիկոս Ի. Պ. Պավլովը այդպիսի համակարգն անվանել է դինամիկ ստերեոտիպ։ Դրա համար դուք որպես վարորդ պետք է ձեր մոտ առանձնացնեք, զարգացնեք և վարժեցնեք երեք խմբի հմտութիւն. սենսորային, մտավոր և շարժիչային։ Սենսորային հմտութեան օրինակ է հեռավորութեան, ավտոմեքենայի շարժման արագութեան ընկալումը։ Մտավոր հմտութիւնները ընկած են ճանապարհային իրադրութեան գնահատման և համապատասխան որոշում ընդունելու հիմքում։ Շարժիչ հմտութիւնները, դրանք ավտոմեքենայի վարման համար անհրաժեշտ շարժումների ունակութիւններն են։

Նոր հմտութիւնները ձևավորվում են նախկինում արդեն մշակված հին հմտութիւնների հիման վրա, ընդ որում հին հմտութիւնները կարող են հեշտացնել նորերի ձևավորման ընթացքը կամ արգելակել դրանք։ Նախկինում յուրացված հմտութիւնների այդպիսի ազդեցութիւնը նորերի վրա կոչվում է փոխադրում։ Կախված ժխտման ազդեցութիւնից փոխադրումը կարող է լինել դրական կամ բացասական։ Հրմտութեան դրական փոխադրումը բացատրվում է մեկ կամ մի քանի հմտութիւններին հատուկ նման էլեմենտների առկայութեամբ։ Հմտութիւնների բացասական փոխադրումը դա հմտութիւնները միմյանց արգելակելու պրոցես է։ Հմտութեան բացասական փոխադրման դեմ պայքարը այն է, որ նոր հմտութիւնը լավ ամրապնդվի, հասցվի ավտոմատացման այնպիսի աստիճանի, որ իր գոյութեան համար շարահանջի գիտակցութեան հատուկ լարում։

Ինչպե՞ս ձեռք բերել և փոխել հմտութիւնները։ Սկզբում արդեն ասացինք, որ այս գիրքը պիտանի է և սկսնակ վա-

րորդների և աս-վարորդների համար: Այժմ սկսենք ավտոմեքենան գնելու, միևնույն ժամանակ, վարորդական՝ իրավունք ստանալու պահից: Բայց չէ՞ որ ավտոդպրոցում ստացած վարման ստանդարտ հմտություններից բացի դուք ուզում եք տիրապետել նաև երթևեկության բարձրագույն դպրոցի հմտություններին, դառնալ աս-վարորդ:

Քանի որ դուք թևորևտիկ գիտելիքներ արդեն ունեք, ապա անհրաժեշտ է կատարելագործել ձեր շարժումային հմտությունները, որոնցում առանձնանում է Երևք փուլ:

Առաջին փուլ: Շարժման առանձին տարրերի ուսումնասիրումը և առանձին մասնակի շարժումների համախմբումը միամբողջության մեջ՝ սովորեցնում է ավտոդպրոցը: Այդ ընթացքում ձեր մոտ կան շատ ավելորդ աննպատակ շարժումներ: Անշափ լարվածության պատճառով դուք ձեռքերով ամուր սեղմում եք ղեկանիվը, հաճախ դրանցով կատարում կարճատև պտտական շարժումներ, սխալ և ինչ-որ ջղաձգորեն փոխարկում ղեկավարման լծակները, արգելակում շատ կտրուկ: Բոլոր գործողությունները կատարում եք տեսողության հսկողության տակ: Սկզբում կարելի է նայել նաև ոտնակներին:

Որպեսզի կրճատել ոչ ճիշտ և ավելորդ շարժումների քանակը, անմիջապես սովորեք ղեկանիվը բռնել անպայման Երկու ձեռքով և այնպես, որպեսզի չկառչեք նրանից, անկե որքան հնարավոր է մեծ պտույտ, բռնելով ղեկանիվի բոլորակից, օգտագործեք ձեռքերի, որպես գործադիր լծակների, առավելագույն Երկարությունը: Ղեկանիվը բռնեք թեթև, առանց մկանային լարվածության, բայց պատրաստ եղևք ցանկացած վայրկյանին, կախված ճանապարհային իրադրության փոփոխությունից, այն ամուր սեղմել: Քանի որ ավտոմեքենան ինքը ձգտում է պահպանել ուղղագիծ շարժման ուղղությունը, ապա ղեկանիվն անընդհատ մի պտտեք և դրանով մի խախտեք ընթացքի սահունությունը: Այդ շարժումների կատարելագործման հետ միաժամանակ սկսեք սովորել ղեկանիվը պահել մեկ ձեռքով (ձախ), ազատելով երկրորդը (աջը) փոխանցումների փոխարկման համար:

Այլ տիպի ավտոմեքենայի վրա աշխատանքի անցնելիս անհրաժեշտ է հաշվի առնել նրա խցիկի և ղեկավարման

մարմինների առանձնահատկությունը: Այսպես, օրինակ, ձեռքի արգելակի լծակը, լույսի և ապակեմաքրիչի միացման կոճակները կարող են գտնվել ղեկային կոլոնկայից աջ կամ ձախ, վարորդի համար անսովոր կարող է լինել փոխանցումների փոխարկման լծակի այլ դասավորությունը և հմտության այսպիսի բացասական փոխադրումը աշխատանքի առաջին օրերին կարող է կտրուկ անդրադառնալ ավտոմեքենայի վարման որակի վրա:

Որքա՞ն ժամանակ է անհրաժեշտ ավտոմեքենային սովորելու համար: Փորձը վկայում է, որ այդ ժամանակամիջոցը տատանվում է 2-ից մինչև 5 բուլբի սահմաններում: Իսկ սովորաբար ամեն օր աշխատող վարորդը տեղից շարժվելուց հետո մինչև համաշափ երթևեկության սկիզբը հարմարվում է ավտոմեքենային 5—15 վայրկյանի ընթացքում: Մի քանի ամիս ընդմիջումից հետո վարորդն ավտոմեքենային ընտելանում է 0,5—1 ժամվա ընթացքում: Համանման մակնիշի ուրիշ ավտոմեքենա փոխադրվելիս ընտելանալու համար անհրաժեշտ է 30 վրկ-ից մինչև 2 բուլբ: Նույն մակնիշի նոր ավտոմեքենա վարելու դեպքում ընտելանալու համար անհրաժեշտ է 10 վրկ, իսկ նոր մակնիշի դեպքում մինչև 3 ժամ:

Բնականաբար մենք նկատի ունենք, որ ճանապարհային պայմանները բոլոր դեպքերում նույնն են:

Երկրորդ փուլ: Վարժությունները կրկնելու հետ դոսզընթաց ավելորդ և աննպատակային շարժումների քանակը կրճատվում է, կատարվում է դինամիկ ստերեոտիպի աստիճանական ձևավորում, որը կդառնա ձեր մասնագիտական «եսը» ամբողջ կյանքում:

Շարժումները դառնում են ավելի ճշգրիտ, թուլանում է գործողությունների կատարման անհրաժեշտ տեսողական հրսկողությունը. դուք պետք է առանց նայելու գտնեք ղեկավարման մարմինները:

Այդ ընթացքում սովորեք ավտոմեքենան տեղից շարժել սահուն ձևով, որը գլխավորապես կախված է երկու ոտքերի ճիշտ փոխգործողությունից: Դա նշանակում է սովորել կցորդման մեխանիզմի ոտնակը արագ բաց թողնել և երբ կցորդման մեխանիզմը սկսում է միանալ, սահուն ձևով մե-

Ժացնել կարբյուրատորում դրոսելի բացվածքը, իսկ այնուհետև միացնելով կցորդական մեխանիզմը, շարժվել տեղից՝ Աշխատեք հիշել և յուրացնել այն պահը, երբ միանում է կցորդման մեխանիզմը, այսինքն, երբ շարժիչի ծնկաձև լիսեռի պտուտաթվերը սկսում են ընկնել: Մարդատար ավտոմեքենայով միշտ պետք է տեղից շարժվել ամենացածր (առաջին) փոխանցումով, իսկ առանց բեռի դեպքում երկրորդ փոխանցումով: Դրա հետ միաժամանակ աշխատեք լսելով որոշել շարժիչի ձայնի փոփոխությունը, նրա աշխատանքի ժամանակ և դրա հետ կապված նաև զարգացվող հզորությունը՝ ըստ լիսեռի համապատասխան փոխանցման դեպքում որոշել շարժման լավագույն արագությունը:

Հենց սկզբից անհրաժեշտ է սովորել միաժամանակ երեք ոտնակով վարել: Մեկը ձախ ոտքի, իսկ մյուս երկուսը աջ ոտքի օգնությամբ: Ուսուցման սկզբում, մոտորային հիշողության օգնությամբ, մշակել դեկավարման լծակներ փրնտրելու հմտություն և գործողությունների անհրաժեշտ հերթականություն: Դա անհրաժեշտ է անել առանց շտապելու: Հրահանգ, գիրք կարդալուց և ուսուցչին լսելուց հետո պետք է մենակ փորձեր կատարել լծակների հետ: Մտովի կատեղծեք շարժման ուժիմներ և շղիպչելով լծակներին մինչև վերջնական որոշումը, կփոխարկեք դրանք և միայն որոշումից հետո արգելակված ավտոմեքենայում կկատարեք անհրաժեշտ մանիպուլյացիաներ:

Հմտություններին յուրահատուկ է խաբուսիկությունը: Վարժությունները, եթե դադարեցվում են, ապա հմտությունները վերանում են (ասլաավտոմատացվում): Հմտությունների վերացումը նշանակում է, որ կորել են մարդու կողմից դրանց իրականացման բոլոր հնարավորությունները:

Ծ ր ր ո ր դ փ ու լ ը: Ծրրորդ փուլում դինամիկ ստերեոտիպը արդեն ձևավորված է: Գործողությունների մեծամասնությունը կատարվում է ավտոմատ ձևով, այսինքն իրականացվում է միայն հսկման ֆունկցիան: Այս փուլում հմտությունների տարբերակների մշակման նպատակով կատարվում է երթևեկության պայմանների որոշակի բարդացում, տրանսպորտային միջոցների լարված երթևեկություն, վատ տեսանելիություն, տարբեր կլիմայական պայմաններ:

Հմտությունները աս-վարորդների շրջանում փոփոխության շին ենթարկվում: Փոխվում է միայն այս կամ այն գործողության կատարման ժամանակամիջոցը: Այլ է այն վարորդի մոտ, որի հմտությունները շին ամրապնդվել (շին հաստատվել): Այդպիսի հմտություններն անհետանում են շատ արագ: Այդ պատճառով ցանկալի է, որ դուք հմտություններն ամրապնդեք տեսականորեն, մեթոդիկ ձևով (ձեզ համար սովորական շարժումների օգնությամբ) և պրակտիկորեն, մինչև լրիվ ավտոմատացումը:

Հմտությունների թուլացման վրա ամենամեծ ազդեցությունն ունենում է ժամանակը. մարզումները ընդհատելուց հետո գործողությունները պահանջվող տեղության համեմատությամբ կատարվում են մերթ արագ, մերթ դանդաղ: Ամենից առաջ ամենակտրուկ ձևով կորչում են բարդ և վատ ամրապնդված հմտությունները: Փորձված վարորդները միջտ հստակ և համարյա ավտոմատ ձևով կատարում են ճանապարհային նշանների պահանջները: Օրինակ, թունել մտնելիս և այնտեղից դուրս գալիս ձեռքը ավտոմատ ուղղվում է դեպի լույսի անջատիչը:

Վարել՝ նշանակում է կանխատեսել: Մինչև ավտոմեքենա ստանալը փողոցներում և ճանապարհներում հետևելով երթևեկությանը, դուք պետք է դառնաք «խիստ դատա՛վոր»՝ կայացնելով ձեր, դեռևս սուբյեկտիվ դատա՛վճիռը վարորդների ճիշտ և սխալ գործողությունների մասին, ինչպես նաև նախօրոք գուշակեք, թե ով ինչ մաներ կկատարի 1, 2, 5, 10 և ավելի վայրկյան հետո: Սա շատ հետաքրքիր և օգտակար խաղ է:

Ուսուցման հետևյալ փուլում կարևոր է ավտոմեքենայի դիրքի և շարժման կողմնորոշիչների մասին տեսողական պատկերացումներ ձևավորել, առանց դրանց ղեկավարումից ուշադրությունը շեղելու: Հմտությունների հետագա կատարելագործումը պետք է ուղղվի ընկալման ճշտության արագությանը, ավտոմեքենա վարելու դեպքում գործողությունների ճշտության մեծացմանը, ինչպես նաև հայացքը մտադրված մաներների և ճանապարհային իրադրությունների համապատասխանաբար փոխադրելուն:

Ինքնատիրապետում: Առանց պատճառի չկա հետևանք: Սա վերաբերում է նաև ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա տեղի ունեցող դեպքերին: Ցանկացած, նույնիսկ ամենափոքր ճանապարհատրանսպորտային աղետը պատահաբար չի կարող տեղի ունենալ: Օրինակ, դուք գնում եք մառախուղի միջով, ոլորանի վրա շեք նկատում ձեր ճանապարհը գլխավոր ճանապարհի հետ հատումը նախազգուշացնող ճանապարհային նշանը և ստիպված կտրուկ արգելակում եք: Եվ այդ պատճառով ընկնում եք ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մեջ: Բայց կան դեպքեր, երբ պատահարից կարելի է խուսափել, սակայն վարորդն արագընթացիկ պրոցեսից հիպնոսացված, չի կարողանում ճիշտ և անվտանգ մանևր ընտրել: Որովհետև վախենում է և այս դեպքում պարզվում է, որ նրա հոգեբանական և ֆիզիոլոգիական գործունեությունը կաթվածի է ենթարկված:

Օրինակ, ճանապարհատրանսպորտային պատահարի ոչ մի նշույլ չի եղել, բայց ավտոմեքենան կտրուկ գնացել է դեպի աջ և շուտ եկել: Ինչի՞ց է դա տեղի ունեցել: Ավտոմեքենան շուտ սված վարորդը մոռացել է վարման հիմնական կանոններից մեկը. թեկուզ մի քանի լրացնում մեկ անգամ նայել ետևի տեսքի հայելու մեջ: Այդ նա չի կատարել և նայել է միայն առաջ: Այդ ժամանակ ետևից հայտնվել է միջքաղաքային մեծ ավտոբուս: Վարորդը տեսնելով, որ առջևից գնացող ավտոմեքենան չի արձագանքում լուսային ազդանշաններին, դուրս է եկել վազանցի: Իսկ վազանցվող ավտոմեքենայի վարորդը շատ է վախեցել, երբ իրենից ձախ դղրդյունով սլացել է հսկայական կարմիր «Իկարուսը»: Տարածությունը բավականին մեծ է եղել և ոչ ոք ոչ մեկի ճանապարհը չի հատել, բայց վարորդը վախենալով, կորցրել է հսկողությունը իր գործողությունների նկատմամբ և ավտոմեքենան շուտ է եկել:

Այս դեպքում ճանապարհատրանսպորտային պատահարի անմիջական պատճառը վարորդի վախն է, իսկ սարսափը վատ խորհրդատու է: Հարց է ծագում, ինչու՞ վարորդը ժամանակին չի նկատում շարժական և անշարժ արգելքները,

ինչպես նաև այն արգելքները, որոնք հանկարծակի են հայտնւում: Պատասխանը հասարակ է: Վարորդն իրեն հաշիվ չի տալիս այն մասին, թե ինչ է կատարւում նրա առջևի ազդեցութեան գոտու այն տարածութունում (մետրերով), որը թվապես հավասար է արագութեան եռապատիկ արժեքին և ետևի ճանապարհի վրա, որով ավտոմեքենան անցնում է 10—20 վայրկյանում: Իսկ ճանապարհին, շհետևելու պատճառով, վազանցող ավտոմեքենայի հանկարծակի հայտնվելիս լավագույն դեպքում՝ միայն վախի զգացում կառաջանա առանց հետևանքների, իսկ վատագույն դեպքում՝ լինում են նաև տհաճ հետևանքներ:

Հաճախ վարորդը հասցնում է նույնիսկ կատարվածի մասին գիտակցել, բայց մաների նախապատրաստման և այդ մասին երթևեկութեան այլ մասնակիցներին հայտնելու համար ժամանակը չի բավականացնում, որը նրանց հաճախ դրոշմ է վթարային իրադրութեան մեջ: Վարորդին տրվող պատվիրաններից է. անհրաժեշտ է մարզվել այնպես, որպեսզի ցանկացած ճանապարհատրանսպորտային իրադրութեան մեջ կարողանալ տեսնել այն բոլորը, ինչ անհրաժեշտ է: Դա կօգնի ձեզ «ճանապարհային երթևեկութեան կանոնների» խստորեն պահպանման դեպքում, ապահովել ավտոմեքենայի ցանկացած մաները (ըստ ընթացքի և տեղի):

Սղել են դեպքեր, երբ վարորդները վաղաժամ խուճապի են մատնվել, կորցրել են ինքնատիրապետումը, իսկ երբեմն էլ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի՝ տեղում ցրնցակաթվածքից մահացել են:

Ահա ևս ուշադրութեան արժանի մեկ օրինակ: Ավտոմեքենան 30/40 կմ ժամ արագութեամբ շարժվել է քաղաքի դատարկ փողոցով և հանկարծ բոլորովին մոտիկ դարպասից դուրս են վազել երկու աղջիկ: Մեկը մի կերպ հասցրել է արագ վազել ավտոմեքենայի առջևով, իսկ երկրորդը ինքնուրույն ընկել է նրա տակ: Տվյալ դեպքում ղեկային կառավարումը չի օգնել, որովհետև ավտոմեքենան մի կողմ թեքելը անօգուտ է դարձել, իսկ արգելակներն անզոր են, քանի որ դրանք ավտոմեքենան չեն կարող ակնթարթորեն կանգնեցնել:

Մի վայրկյան հետո աղջիկներից մեկը մի կողմ է թռել և ընկել, իսկ երկրորդը վախից լացելով նետվել է այն դար-

պասների կողմը, որտեղից քիչ առաջ դուրս էր վազել: Վարորդն ակնթարթորեն դուրս է թռել ավտոմեքենայից, նետվել դեպի պառկած աղջիկը և նրան առել ձեռքերի վրա: Նա կյանքի նշաններ ցույց չի տվել, վարորդի դեմքը սպիտակել է: Նա սկսել է դանդաղ նստել: Սարսափելի միտքն այն մասին, որ ինքը մեղավոր է աղջկա մահվան համար, առաջացրել է ծանր ցնցակաթվածք, որը կատարել է իր ճակատագրական գործը. վարորդը մահացել է սրտի պայթյունից:

Վարորդի հետ ողբերգական վերջաբան կարող էր չկատարվել, եթե նա չկորցններ ինքնատիրապետումը: Չէ որ աղջիկը կենդանի էր և նույնիսկ չէր ստացել ծանր վնասվածքներ: Պարզապես հարվածից կորցրել էր գիտակցությունը: Այս անիմաստ դեպքը ցույց է տալիս, թե ինչքան կարևոր է ինքնատիրապետումը, խելացի ղեկավարելը ոչ միայն ավտոմեքենան, այլև իր հույզերը:

Կարողացե՛ք տիրապետել ձեզ: Վարորդները, ինչպես յուրաքանչյուր մարդ, գտնվում են հույզերի իշխանության տակ և ընդունակ են ուրախանալու, տխրելու, հուզվելու և խանդավառվելու: Եվ այդ բոլորը կատարվում է երթևեկության ժամանակ:

Երբեմն հույզերը ակտիվացնում են հոգեկան ուժերը և գրանով կրկնապատկվում են մարդու ֆիզիկական հնարավորությունները, այլ դեպքում ունենում են ճիշտ հակառակ ազդեցություն, ճնշում են կամքը և հոգեկան վիճակը, մարդուն դարձնում անվճռական և անօգնական:

Վարորդի գործունեությունը կապված է նյարդային մեծ լարվածության հետ և պահանջում է համտուկ կամք և սեփական զգացումների կարգավորման կարողություն: Վտանգի նկատմամբ հուզական ռեակցիաները տարբեր մարդկանց մոտ հանդես են գալիս տարբեր ձևով, մի մասին հանում է հավասարակշռությունից, առաջացնում իսկական հուզական ցնցակաթվածք, իջեցնում է մյուսների գործունեության ընդհանուր արդյունավետությունը, շնայած վարքագիծը հիմնականում խելամիտ է: Վերջապես երրորդները լրիվ պահանջում են ինքնատիրապետումը, ցուցաբերելով հնարամտություն և խելամտություն: Այդպիսի մարդկանց անվանում են սուր զգացումների սիրահարներ: Վտանգի նկատմամբ նրանց

ռեակցիան անվանում են այսպես կոչված «մարտական գրք-գրովածութիւն»։ Այն ի վիճակի է ակտիվացնել մարդու հոգեկան գործունեութիւնը, որը հաղթահարելով դժվարութիւնն ու վախը, ճաշակում է բավարարման առանձնահատուկ զգացում։

Բայց այդ ռեակցիաները բոլոր մարդկանցից պահանջում են էներգիայի մեծ ծախս, որը, դժբախտաբար, լրիվ չի վերականգնվում։

Ի՞նչ է կատարվում վարորդի օրգանիզմի հետ տագնապալի իրադրութեան ժամանակ։ Արտաքին նշանները հետևյալն են. քրտնում են մինչև այդ չոր ձեռնափերը, ծնկներում (դրանից ներքև) և ձեռքերում աննշան դող է առաջանում, որը բացատրվում է մկանային առանձին խմբերի յարվածութեան անհավասարաչափութեամբ, թեևրը նախաբազուկի շրջանում թուլանում են և դրանց ընկնելուց պահում է միայն զեկանիվը. դա կարող է նույնպես դառնալ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի պատճառ, մարդը ներշնչում է բերանով և չի կարողանում հավասարաչափ շնչել, առաջանում է սրտի արագացված և ուժեղացված խփոց, որի գործունեութիւնը կապված է հուզմունքի հետ (սրտի խփոցի ուժովը հույզի զգայուն ինդիկատոր է, դեռևս հնում սրտի հաճախականութեամբ և խփոցի բնույթով գնահատել են մարդու հուզական վիճակը), ոտքերը կարծես դառնում են բամբակե։ Այդպիսի դեպքերից հետո միայն ուզում ես ավտոմեքենան հասցնել մինչև ավտոտնակ և երբեք չնստել դեկին։

Իսկ ինչպե՞ս սովորել այդպիսի դեպքերում տիրապետել իրեն։ Ի՞նչ անել նման դեպքերում։ Եթե ձեր մոտ այդ ժամանակ տեղի է ունեցել ներշնչում, դադարեցնել այն։

Բոլոր դեպքերում անհրաժեշտ է կատարել լրիվ արտաշնչում և շնչառութիւնը մի քիչ այդպես պահել։ Դա անհրաժեշտ է ճիշտ որոշում ընդունելու համար։

ՄԱՐԶՄԱՆ ԱԶԴԵՅՈՒԹՅՈՒՆԸ
ՈՐԱԿԱՎՈՐՄԱՆ ԱՍՏԻՃՍՆԻ ՎՐԱ

Մարզման նշանակությունը: Վարորդները պետք է մարզվեն ոչ միայն հատուկ վայրերում, այլև ցանկացած ավտոմոբիլային ճանապարհի վրա երթևեկելիս: Եվ շնայած լուրաքանչյուր անգամ մարզվելը մեծ աշխատանք է պահանջում, բայց հայտնի ասացվածքը բառափոխելով, կարելի է ասել.«Դժվար է ուսման մեջ, հեշտ և անվտանգ է ճանապարհին»: Մարզումը անհրաժեշտ է ուսման ընթացքում մշակված հմտությունների անհրաժեշտ մակարդակի պահպանման և դրանց հետագա կատարելագործման համար:

Մարզվելը դա սիստեմատիկ վարժությունների ճանապարհով օրգանիզմի ֆունկցիոնալ կատարելագործման պրոցես է:

Կարևոր է նշել, որ հմտությունների կորուստը վարորդը չի նկատում, իսկ կորցնելով անհրաժեշտ հմտությունը, նա բարդ ճանապարհային իրադրությունում ավտոմեքենան վարելիս ի վիճակի չէ կատարել անհրաժեշտ գործողություններ, որի հեփևանքով դառնում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասնակից: Պատահական չէ, որ, օրինակ, հաճախ վթարի մեջ են ընկնում այն վարորդները, որոնց ավտոմեքենա վարելու մշակված հմտությունների մակարդակը անկանոն մարզվելու պատճառով նվազել է:

Բնական է, որ պրոֆեսիոնալ վարորդների հմտությունների որակի իջեցումը կարող է նկատվել միայն աշխատանքի երկարատև ընդմիջումների դեպքում (օրինակ, հիվանդություն կամ մասնագիտության փոփոխում): Բայց նույնիսկ ունենալով սովորական պայմաններում ավտոմեքենան վարելու լավ մշակված հմտություններ, միշտ չէ, որ կարելի է վթարային իրադրությունից բարենպաստ ելք ապահովել, քանի որ այստեղ արդեն պահանջվում է այլ հմտություններ: Այսպես, վթարային իրադրությունում ժամանակի պակասության դեպքում ձեր գործողությունների ամբողջության մեջ կարող են ընդգրկվել ոչ միայն ղեկային կառավարումը և արգելակների օգտագործումը, այլև ցածր փոխանցումների միացումը, ձայնային ազդանշան տալը, լույսի փոխարկումը

և այլն, իսկ մի շարք դեպքերում անհրաժեշտություն է ծագում այդ ամբողջությունից հանել ձեզ համար մի տեսակ սովորական դարձած ավտոմատ կատարվող գործողությունները (օրինակ, սալթաքուն ճանապարհի վրա արգելակման ժամանակ կցորդման մեխանիզմի ոտնակը շսեղմել): Այդ գործողությունները պետք է կատարվեն առավելագույն շափով արագ և ճիշտ, այսինքն՝ ձեր մոտ պետք է մշակվի տարբեր վթարային իրադրություններում գործողությունների հմտություններ:

Վարորդի համար ամենաբարդ և ամենաանհրաժեշտ գործողությունը համարվում է ինչպես իր, այնպես էլ համընթաց և հանդիպակաց ավտոմեքենաների շարժման արագության ճիշտ որոշումը: Անհրաժեշտ է կարողանալ նաև որոշել հետիոտների արագությունը: Վազանցի մաները հաշվի առնելու համար պետք է ճիշտ դիտենալ, թե ինչ արագությամբ է շարժվում վազանցողը և հանդիպակաց ավտոմեքենան: Դրա համար անհրաժեշտ է ամեն օր մարզվել, որոշելով տարբեր տրանսպորտային միջոցների շարժման արագությունը: Ընդ որում ամենապարզ միջոցը արագաշափի սանդղակով հսկելն է:

Ցուրաքանչյուր վարորդ պետք է ճիշտ որոշի, թե որքա՞ն է օբյեկտի, որի մոտ նա պետք է կանգնեցնի ավտոմեքենան և ի՞բ միջև եղած հեռավորությունը: Դրա համար կարելի է օգտագործել ցանկացած մեթոդը, ընդհուպ մինչև ուղղակի ավտոտրանսպորտային ձեռնարկության տարածքում կատարվող մրցումները:

Փորձեք ավտոմեքենան ձախ կամ աջ կողմով կանգնեցնել պատից 30, 50 և 100 սմ հեռավորության վրա: Դուք կհամոզվեք, որ դա այնքան էլ հեշտ չէ անել: Ամեն տեսակ մարզումից հետո անհրաժեշտ է ինքնուրույն կամ ընկերների օգնությամբ գնահատել սեփական հնարավորությունները:

Մաքզման անվաճ մեթոդները: Սովորաբար ավտոմոբիլային ճանապարհի վրա, ինչպիսի հեշտ մարզում էլ լինի, մի անզգույշ կամ անվարժ շարժումը հնարավոր է, որ ունենա բավակա՞նին տհաճ հետևանք: Շատ բաներում այստեղ մեղավոր է վարորդների թույլ հոգեբանական և ֆիզիկական նախապատրաստվածությունը:

Նման դեպքերում օգնութեան են հասնում տրենաժորները, որոնք հաստատուն տեղ են գրավել մի շարք մասնագետների և առաջին հերթին օդաչու մասնագետների նախապատրաստման գործում: Այս դեպքում օդաչուի նախապատրաստման ծախսերը մի քանի անգամ քիչ է, քան այդ նպատակի համար ինքնաթիռի կամ ուղղաթիռի ուղղակի օգտագործումը: Օդաչուական գործի որոշ ուսուցիչներ նույնիսկ ենթադրում են, որ ժամանակի ընթացքում անձնակազմի ամբողջ ուսուցումը սկզբից մինչև վերջ կանցկացվի տրենաժորի վրա: Տրենաժորները բավական լայնորեն տարածված են գնացքների մեքենավարների, ռադիոհեռախոսավարների, դիսպետչերների և այլ մասնագետների ուսուցման դեպքում:

Եվ ամենուրեք, ինչպես ցույց է տալիս պրակտիկան, օգուտը դրանից հսկայական է:

Վերջին ժամանակներում ինժեներահոգեբանական հետազոտությունների և ծրագրային ուսուցման զարգացման հետ միասին ավելի լայն կիրառություն է ստանում սկզբունքայնորեն նոր դիդակտիկայի հիման վրա կառուցված տրենաժորները: Դա պայմանավորված է, մասնավորապես նրանով, որ վարորդի մասնագիտությանը ներկայացվում են բավական խիստ հոգեբանական պահանջներ. իրադրություններից կախված արագ որոշում ընդունել և ճանապարհային բարդ սրայմաններում — ավտոմեքենան վարել, տիրապետել շարժողական աչքաչափին, կարողանալ կողմնորոշվել տեղանքում և այլն: Մոսկվայում տեղի ունեցած «Ատրակցիոն—71» ցուցահանդեսի աշխատանքների ժամանակ այցելուների նկատմամբ հետաքրքիր հետազոտություններ են կատարվել զվարճալի կարտինգային տրեկներում: Այստեղ ամենաբնութագրականը եղել է այն, որ այդ «մրցարշավների» մասնակիցների մեծամասնությունը երբեք ղեկը չէին պահում ձեռքերում և կարելի էր հեշտութեամբ տեսնել սկսնակ վարորդների բնորոշ թերությունները, այդ թվում նաև սահունության բացակայությունը:

Իսկ ինչպիսի՞ տրենաժորներ են անհրաժեշտ: Մոսկվայի պետական համալսարանի աշխատակիցներն առաջադիմել են տրենաժորները պայմանականորեն բաժանել հինգ խմբի: Առաջինը՝ շարժման կանոններն ուսումնասիրելու համար:

Երկրորդը՝ ավտոմեքենայի կառուցվածքը և շահագործման հատկութիւնները, անվտանգության տեխնիկան, օժանդակ սարքավորումները, վերանորոգումը և տեխնիկական սպասարկումը ուսումնասիրելու համար: Երկրորդ խմբի մեջ մըտնում են սարքավորումների սենսորային շարժումների, հըմտութիւնների ձևավորման համար: Զորրորդ խումբը ընդգրկում է վարորդների հոգեբանական առանձնահատկութիւնները ու մասնագիտական նախապատրաստումը և նրանց վարքագիծը ավտոմեքենան վարելու ժամանակ: Վերջին խումբը կոչված է տեխնիկական դիագնոստիկայի, ավտոմեքենայի շահագործման մասին գիտելիքներն ամրապընդելու համար: Ինչպես մեր երկրում, այնպես էլ արտասահմանում մեծ տարածում են ստացել առաջին, երկրորդ և հինգերորդ խմբերի տրենաժորները և սարքավորումները:

ԳԴՀ-ում, Զեխոսլովակիայում, Հունգարիայում և այլ երկրներում կազմակերպված են տրենաժորների սեթիական թողարկում: Մեծ հեռանկարներ ունեն շեխոսլովակյան տրենաժորները, որոնք կարողանում են վերարտադրել վթարային-իրադրութիւնների մեծ հաջորդաշարք և բարդ ճանապարհային պայմաններում մարզման միջոցով կատարելագործել ավտոմեքենայի վարման անհրաժեշտ հմտութիւնները: Հետաքրքիր է ուսուցման ընթացքը ավտոմատ համակարգի միջոցով գրանցող այնպես կոչված տեսողական տրենաժորը:

ՍԿՍՆԱԿ ՎԱՐՈՐԴՆԵՐԻ ՍԵԱՆՆԵՐԸ

Արագութիւն ընտրելու սխալները բնութագրական են բոլոր սկսնակ վարորդների համար: Նրանք սովորաբար դրոսելի կառավարման ոտնակը տեղմում են մինչև վերջ, համարյա շհսկելով շարժման արագութիւնը: Հնարավոր է, որ այդ համարվում է մարդու մոտ արագության իներցիայի ամենացայտուն արտահայտումը, միշտ առաջ ու առաջ շարժվելու, երթևեկելու անմիջական զգացումը: Հնարավոր է, որ արագության զգացողութիւնը և տենչը մարդու համար բնական զգացում է, այնպես, ինչպես թռչունների, ձկների, կեն-