

P. H. Õ R A K



LIIKLEMISE ÕPIK  
JÕUVANKRIJUHILE

A-185551  
P E E T E R H Õ R A K

# LIIKLEMISE ÕPIK JÕUVANKRIJUHILE

*II parandatud ja täiendatud trükk*



EESTI RIIKLIK KIRJASTUS ◦ TALLINN 1950

V

Kinnitan õpiku autokoolide ja -kursuste õpi-  
lastele ning individuaalkorras õppijaile.  
3. dets. 1949. a.

Lukašev,  
miilitsa major,  
ENSV JM Riikliku Autoinspeksiooni  
ülem.

2



# S A A T E K S

Käesolev raamat on määratud õpperaamatuks jõuvankri-juhtimise loa taotlejaile — autojuhtidele ja mootorrattureile, nii autokoolide ja jõuvankrijuhtide kursuste õpilastele kui ka individuaalkorras õppijaile.

Arusaadavalt ei piisa sellest, kui jõuvankrijuht kehtivad liiklemise eeskirjad sõnasõnalt pähe õpib, vaid selleks, et osata neid praktiliselt õigesti rakendada, peab tal olema selge eeskirjade mõte.

Kuna kehtivad liiklemise eeskirjad ei sisalda peaaegu mingeid lähemaid seletusi ja kommentaare, siis jõuvankri-juhtimise loa taotlejal kui ka tegelikul jõuvankrijuhil on tulnud endal püüda mõista ja tõlgendada üksikute eeskirjade mõtet kui ka seda, mida ühe või teise eeskirjaga tahetakse taotella.

Et selle tagajärjel sageli esineb väärmõistmist ja ebaõigeid tõlgendamisi, näitavad niihästi katsete tulemused riiklikus katsekomisjonis kui ka sagedased liiklemise eeskirjade rikkumised, mis pahatihti on tingitud just nende eeskirjade ebaõigest mõistmisest ja järelikult ka nende väärast rakendamisest praktikas.

Käesoleva raamatu ülesandeks on süstemaatilises järjestuses selgitada jõuvankrijuhile kehtivaid liiklemise eeskirju ja ühtlasi anda muid ametlikes õppekavades autojuhilt ja mootorratturilt nõutavaid teadmisi liiklemisega seoses olevailt aladelt (õhukaitse, topograafia). Aidaku see raamat omalt poolt tõsta meie jõuvankrijuhtide hulgas teadlikku liiklemise distsipliini.

P. HÖRAK.

## II TRUKI EESSÕNA.

Võrreldes esimese trükiga, on käesolevas tekstis tehtud rida täpsustusi ja vastavalt raamatu tarvitajaskonnalt saadud soovidele on toodud täiendavalt skeeme ristteede ületamise kohta ning antud ka muid täiendavaid selgitusi.

Samuti on kõik peatükid varustatud kordamisküsimustega, millede läbitöötamine tunduvalt kaasa aitab liiklemise alal katse edukaks sooritamiseks.

Edasi — võttes arvesse, et Leningradis on, võrreldes meil ja teistes liiduvabariikides kehtiva ristteede ületamise korraga, olulisi erinevusi, millede tundmine jõuvankrijuhile õigeks ja ohutuks liiklemiseks Leningradis on tingimata vajalik, on need erinevused ühes selgitavate skeemidega vastavas (V-s) peatükis ära toodud.

Loodan, et kõik tehtud täiendused on raamatu tarvitajaile kasulikud ja et sellega raamat käesoleval kujul veelgi paremini suudab täita oma ülesannet.

AUTOR

### TARVITATUD LUHENDID.

LE	— Liiklemise eeskirjad. (Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks, kinnitatud 10. okt. 1949. a.)
km	— kilomeeter
km/t.	— kilomeetreid tunnis
m	— meeter
mm	— millimeeter
ptk	— peatükk
t/km	— tonn-kilomeeter
.t.	— vaata

## I peatükk.

### ULDALUSED.

#### 1. Vajadus liiklemise korraldamiseks.

Liiklusvahendite, eriti jõuvankrite arvu kiire kasv nõuab liiklemise korraldamisel rea abinõude tarvitusele võtmist, mis kindlustavad nende häireteta tööd sotsialistliku majanduse võimsal ülesehitamisel.

Seadusega Eesti NSV rahvamajanduse taastamise ja arendamise viie aasta plaani kohta on autotranspordi alal tõstetud Eesti NSV Autotranspordi Peavalitsuse autotranspordi poolt teostatavat kaubavedu 1950. aastaks 1,1 milj. tonnini ja veokäive 33 miljoni t/km-ni, ületades seega 1945. a. vedude taseme nelja ja poole kordselt. 1950. aastaks on arendatud korrapärane autobusiliiklus 130-nel liinil. Samuti on suurenenud reisijatevedu 1945. aastaga võrreldes 12-kordseks ja autobuste arv 9-kordseks. Viisaastaku jooksul on ehitatud autoremondibaasid Tallinnas ja Tartus ning taastatud ja täiendatud garaažid töökodadega autobaaside juures Paldiskis, Rakveres ja Viljandis.

Kõik maanteed on seatud korda, rajatud ja ehitatud uusi, moodsaid maanteid, nagu Tallinn—Leningradi ja Tallinn—Tartu maantee, on taastatud sillad ja organiseeritud tee-ehitusmasinate baase ja remonditöökodasid.

Kõik need, kuigi ainult osaliselt loeteldud andmed tõendavad, et autotranspordil on meie rahvamajanduses suur osatähtsus ja jõuvankrite arv meie maal kasvab pidevalt ja sellega elavneb hoogsalt ka liiklemine.

Kahjuks juhtub aga meie tänavail ja maanteil inimohvritega liiklusõnnetusi, kõnelemata inimohvriteta avariidest. Nende liiklusõnnetuste tõttu hukub kõige väärtuslikumat kõigest väärtusist —

inimesi. Samuti langeb tööprotsessist välja rahvamajandusele kasulikke liiklusvahendeid.

Liiklusõnnetuste ja avariide peamisteks põhjusteks on:

1. *Juhtide distsipliinitus*, mille hulka tuleb lugeda liiklusvahendi juhtimine ebakaines olekus ja kõik juhud, kus liiklusvahendi juht oma hoolimatu käitumisega ohustab teisi liiklusest osavõtjaid.

2. Liiklemise eeskirjade rikkumine, milles sagedamini esinevad: määratud kiirusenormide ületamine, sõidutee väär kasutamine, eesliikujast ebaõige möödasõitmine, läbisõidu järjekorra ignoreerimine, ebaõige pöörete sooritamine.

3. *Juhtide vilumatus ja ebakindlus liiklusvahendite juhtimisel*, mille hulka kuulub puudulik juhtimistehnika, näiteks vajaliku pidurdusvahemaa alahindamine, väär pidurdamine libedal sõiduteel, kriitilise kiiruse ületamine teekõveral (kurvil) sõitmisel, jõuvankri juhtimine väsinud olekus ja tukkumine juhtimise ajal, tulede väär kasutamine pimedal ajal.

4. *Jõuvankrite tehnilised rikked*, eriti rooli- ja pidurseadmete rikked

Liiklusjulgeoleku kindlustamisel on jõuvankrijuhtide osatähtsus eriti suur. Garaazist väljasõidu hetkest alates on jõuvankrijuht jätud omapead. Nüüd tuleb tal lahendada terve rida ülesandeid tänavaliikluse küllalt keerukais ja üha vahelduvas olukorras.

Iga väärvõte võib põhjustada avarii või liiklusõnnetuse. See pärast on hädavajalik kõikide liiklusest osavõtjate, eriti aga jõuvankrite liiklemine allutada kindlale korrale ja distsipliinile. See saavutatakse liiklemise reguleerimisega.

## 2. Liiklemise reguleerimise ülesanded.

1. Liiklemise reguleerimise ülesannete hulka kuulub:

a) kõikide liiklusvahendite korrapärase ja häireteta liiklemise kindlustamine avalikel teedel ja tänavail;

b) kindla korra ja distsipliini hoidmine liiklemisel avalikel teedel ja tänavail;

c) kontrolli teostamine liiklemise eeskirjade täitmise kohta kõikide liiklejate poolt.

2. *Liiklemise julgeolek nõuab kõigilt liiklejailt ranget distsipliini ja alalist valvelolekut.*

3. *Kõik liiklejad on kohustatud täpselt täitma liiklemise eeskirju*

ning liiklema vastavalt ülesseatud liiklusemärkidele ja liiklusalala miilitsa töötajate märguannetele ning korraldustele.

4. Iga liikleja peab alati meeles pidama *liiklemise põhireeglit*: „Iga liiklusest osavõtja on kohustatud käituma nii, et ei tekiks ohtu talle enesele ega teistele liiklusest osavõtjaile“, kusjuures „liiklusest osavõtja“ all tuleb mõista iga avalikul teel ja tänaval viibivat liiklusvahendi juhti, jalakäijat, liiklusvahendil kaasasõitjat (reisijat) kui ka kõiki teel ja tänaval asuvaid objekte.

Samuti on vaja meeles pidada, et juhtudel, mis ei ole ette nähtud kehtivais liikluseeskirjades, peab kõikide liiklusvahendite, jalakäijate ja organiseeritud kolonnide liiklemine toimuma nii, et ei tekiks vältitavaid takistusi ega ohtu liiklemisel.

5. *Ei kellelgi*, kaasa arvatud asutiste ja organisatsioonide juhatajad ja Nõukogude armee ohvitserid, *pole õigust nõuda liiklusvahendite juhtidelt liiklemise eeskirjade rikkumist ning juhtidel ei ole lubatud täita käske või korraldusi, mis on vastuolus liiklemise eeskirjadega või mis võivad põhjustada liiklusõnnetusi või liiklusvahendite rikkumist.*

6. *Miilitsateenistujate korraldused liiklustakistuste kõrvaldamiseks on kohuslikud kõigile kodanikele ja kõigi asutiste ja organisatsioonide juhatajaile.*

7. Liiklemise reguleerimise ülesannete täitmine saavutatakse:

a) kehtivate liiklemise eeskirjade täpse täitmisega kõigi liiklejate poolt;

b) teede ja tänavate varustamisega liiklusemärkide, teetähiste ja tõkkeseadmetega, ristteele valgusfooride ja militsionääride-reguleerijate väljapanemisega;

c) teede ja tänavate hoidmisega liiklemiseks kõlblikus seisukorras.

8. Liiklemiskitsendused ja -keelud teedel ja tänavail (läbisõidu-keeld teatud liigile või kõigile liiklusvahendeile, pöörete keeld, liikumise kiiruse piiramine jne.) määratakse igal üksikul juhul kindlaks miilitsaasutiste poolt kohaliku TSN täitevkomitee igakordsel kinnitamisel.

9. Liiklusemärkidega ja teetähistega varustatakse teed ja tänavad miilitsaasutiste korraldusel või loal: linnades — kohalike TSN täitevkomiteede poolt, maal, maanteedel — ENSV Siseministeeriumi Maanteede Valitsuse poolt NSVL Siseministeeriumi Maanteede Peavalitsuse poolt antavate üldjuhendite alusel.

### 3. Liiklemist reguleerivad asutised.

1. Eesti NSV teedel ja tänavail liiklemise reguleerimise organiseerimine ja liiklejate poolt liiklemise eeskirjade täitmise üle kontrolli teostamine on vastava miilitsaasutise — Riikliku Autoinspeksiooni (RAI) — ülesandeks.

2. Riiklik Autoinspeksioon ja tema kohapealsed volinikud — maakondlikud autoinspektorid — teostavad kontrolli jõuvankrite tehnilise seisukorra üle, toimetavad jõuvankrite registreerimist ja nendele dokumentide ning riiklike numbrimärkide väljaandmist, toimetavad liiklusõnnetuste ja avariide juurdlemist ja liiklemise eeskirjade rikkujate karistamist. Riiklik Autoinspeksioon töötab välja ja viib ellu kõik liiklemise korraldamiseks ja liiklemise reguleerimiseks vajalikud abinõud kokkuleppel kohalike TSN täitevkomiteedega, teostab agitatsiooni ja propagandat liiklemise alal, toimetab jõuvankrijuhtide, nende instruktorite ja õppejõudude katsetamist ning annab neile vastavad load.

3. Vahetut liiklemise reguleerimist teedel ja tänavail teostavad militsionäärid-reguleerijad ja inspektorid, kes on koondatud Riikliku Autoinspeksiooni eriuksusse — Tänavliikluse Reguleerimise osakonda (TRO).

### 4. Liiklemise korraldamine.

1. Põhireegleiks liiklemisel ENSV territooriumil on ENSV Ministrite Nõukogu poolt kinnitatud „Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks“ (LE).

2. Liiklemise eeskirjade alusel võivad linnade ja maakondade TSN täitevkomiteed määrata üldkohuslike otsustena täiendavaid juhendeid liiklemiseks antud linnas või maakonnas, mis kajastavad vastava maakoha liiklemisolude erinevusi

3. Peale liiklemisel vajalike üldeeskirjade määravad liiklemise eeskirjad kindlaks ka liiklemise nn. *aktiivse* reguleerimisviisi militsionääri-reguleerija ja valgusfoori abil, millist reguleerimisviisi kasutatakse tihedama liiklusega ristteedel.

### 5. Kõikide liiklusest osavõtjate kohused.

1. *Kõik jalakäijad on kohustatud:*

a) käima ainult kõnniteel, hoidudes kõnnitee parempoolsele äärel. Elava liiklemise ja kitsaste kõnniteede puhul, mille laius

kuni 1,5 meetrit, on jalakäijad kohustatud liikuma parempoolsel kõnniteel liiklemise suunas;

b) väljaspool asulaid kõnnitee või jalgraja puudumisel käima sõidutee vasakpoolsel äärel (vasakul teepeenral), näoga vastutulevate liiklusvahendite poole, et vältida pealesõidu-ohtu tagantsõitvate liiklusvahendite poolt;

c) sõiduteest üle minema ristteedel kohtades, mis on varustatud tähisega „Ülekäik“, või kasutama üleminekuks jalakäijate ülekäiguradasid, kus need on olemas.

Sõiduteest üleminekul tuleb hoolsasti jälgida liiklemist, eriti aga liiklusvahendeid, mis sooritavad pööret, ning iga kord veenduda liiklemise ohutuses;

d) enne sõiduteele astumist vaatama vasakule ja — jõudes sõidutee keskele — paremale;

e) ületama sõidutee ristsuunaliselt (täisnurga all);

f) ristteedel, kus liiklemine on reguleeritud, ootama valgusfoori või militsionääri lubavat märguannet ja ületama sõidutee, kui ristsuunaline liiklus lõpeb, jälgides hoolsasti liiklusvahendeid, mis sooritavad pööret, ning mitte püüda ületada sõiduteed, kui liiklusvahendid alustavad liiklemist uuesti;

g) sõiduteest üleminekul andma liiklemiseesõiguse liiklusvahenditele, vajaduse korral peatudes liiklusvahendite möödalaskmiseks ootamata helisignaali;

h) sõiduteele astumisel vaadet takistava liiklusvahendi või muu eseme tagant liikuma eriti ettevaatlikult;

i) seisvast trammist mööduma eest, seisvast autobusest — tagant, kuna vastupidiselt talitades võib jääda seisva trammi tagant vastassuunas liikuva trammi ette või seisva autobuse puhul — tagant mööda sõitva jõuvankri ette.

j) suurte või määrivate esemete kandmisel, samuti vankrikesega, kelguga või jalgrattaga käies liikuma sõidutee parempoolsel äärel kõnnitee ligi või teepeenral;

k) vankritega ja kelkudega, milles on lapsi, liikuma kõnniteel või teepeenral;

l) koertega liikudes hoidma neid enda juures lühikese oheliku otsas.

2 *Kõik liiklusvahendeid kasutavad kodanikud on kohustatud:*

a) ootama trammi, trollibust või autobust ainult kõnniteel (teerajal) peatuskoha vastas või selleks ettenähtud ooteplatvormil;

b) trammi, trollibusse, autobusse või autosse peale minekul ja

neist maha tulekul ootama, kuni sõiduk on täielikult seisma jäänud; mitte mingil juhul peale ja maha minema sõiduki liikudes;

c) trammist väljumisel vaatama paremale, veenduma täies ohutuses ja minema kõnniteele täisnurga all.

3. *Kõigil kodanikel on keelatud:*

a) ületada sõiduteed läheneva liiklusvahendi läheduses;

b) pöörduda teadete saamiseks liiklust reguleeriva militsionääri poole;

c) peale ja maha minna ning uksi avada enne trammi, trollibuse, autobuse või auto täielikku seismajäämist;

d) avada autobuse või autode uksi enne, kui ei ole veendunud, et see ei takista teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liikumist;

e) sõita liiklusvahendite astmelaudadel või muudel välisosadel;

f) peale ja maha minna liiklusvahendi sõiduteepoolselt küljelt;

g) peale minna trammile, trollibusele või autobusele esiplatvormilt, omamata selleks vastavat luba;

h) väljuda trammist, trollibusest või autobusest (kui sel on kaks ust) sissemineku uksest;

i) kaasa vedada trammis, trollibuses või autobuses lõhke- ja tuleohtlikke aineid ning esemeid, mis võivad määrada või rikkuda reisijate riideid;

j) sõidu- ja kõnniteedel mängimine, kelgutamine, uisutamine ja suusatamine. Nendes kohtades lastele mängimise, kelgutamise, uisutamise ja suusatamise lubamise puhul on vastutavad lastevanemad või hooldajad.

4. Lapsevankriga liiklejaile, pimedaille ja jalutuile peavad kõik liiklusest osavõtjad andma läbipääsuks eesõiguse. Pimedate liiklemine tänavail on lubatud saatjaga või varustatult eraldusmärgiga — kollane side varrukal, lausega 80 mm, millel on sinine sõõr läbimõõduga 60 mm. See eraldusmärk kohustab liiklusvahendite juhte erilisele ettevaatlikkusele.

5. Militsionäär on kohustatud osutama abi lastele, raukadele ja invaliididele sõidutee ületamisel, vajaduse korral neid saates või liiklemist katkestades.

6. Sõidutee käsitsi kastmist ja puhastamist tuleb teostada vastu liiklemissuunda, et vältida ettejäämist tagantlähenevaile liiklusvahendeile.

7. Sõiduteed võivad jalakäijad kasutada liiklemisel rongkäigus või kolonnis. Seejuures tuleb liikuda sõidutee parempoolsel äärel, kuni 4 inimest reas. Pikemate rongkäikude ja kolonnide puhul tuleb

jätta kolonnide vahele 50 m pikkused vahed ristsuunalise liikluse läbilaskmiseks. Pimedal ajal või tihedas udus peavad kolonni esimeses ja viimases reas ning külgedel olema süüdatud laternad punase valgusega.

8. Laste liikumine kolonnis on lubatud ainult täiskasvanute saatel, kusjuures tuleb liikuda kõnniteel (teepeenral) kahekaupa reas. Lastekolonna üleminek sõiduteest on lubatud ainult jalakäijate ülekäigukohtades.

9. Kui jalakäija liigub sõiduteel ja on jõudnud vähemalt  $\frac{2}{3}$  sõidutee laiuseni, peavad liiklusvahendid jalakäijast mööduma selja tagant.

## 6. Liiklusvahendite juhtide põhikohused.

1. *Kõik liiklusvahendite juhid on kohustatud täpselt tundma ja täitma kõiki kehtivate liiklemise eeskirjade nõudeid, samuti ka oma liiklusvahendi tehnilise eksploatatsiooni tingimusi ja nõudeid. Isiklikult peab juht esinema kultuurselt ja viisakalt, eriti käitumisel reisijatega ja miilitsatöötajatega, samuti hästi hoolitsedes oma liiklusvahendi eest.*

LE seisukohalt algab kutselise juhi juhtimistegevus momendist, mil juht võtab jõuvankri vastu, andes vastuvõtu kohta oma allkirja teekonnalehele. Juhtimistegevus lõpeb jõuvankri garaaži paigutamise või jõuvankri ametliku üleandmisega, milline üleandmine peab samuti fikseeritama teekonnalehel.

Individuaaljõuvankri omanik-juht loetakse juhtimistegevuses olevaks ajal, mil ta tegelikult jõuvankrit juhib.

2. *Kõik jõuvankrite juhid on liiklemisel kohustatud:*

a) *kaasas kandma juhtimisluba (mis õigustab vastava liiklusvahendi juhtimist), tehnilise passi arvestustalongi ja teekonnalehte, mis on vastavalt vormistatud (vt. ptk. IX p. 5). Juhtimisloa omanike nõude all tuleb mõista vastava liigi juhtimisluba*

Uldkasutatavate liiklusvahendite (trammi, trollibuse ja autobuse) juhtidel peab olema teekonnalehe asemel kaasas maršruudi-leht; individuaalomanikel peab olema kaasas juhtimisluba ja arvestustalong;

b) *esitada eelloetletud dokumendid miilitsatöötajaile nende esimesel nõudmisel;*

c) *hoolikalt kontrollima oma liiklusvahendi tehnilist seisukorda,*

vajalike tööriistade olemasolu ja nende korrasolekut nii väljasõidu eel kui ka töötamise ajal.

Jõuvankrite sõidukõlblikkuse kindlakstegemisel tuleb erilist tähelepanu osutada:

1) rooliseadme korrasolekule — rooli vabakäik, vastavalt jõuvankritüübile, peab olema 5—20° piires ja mitte mingil juhul ületama 36°; kas roolisammas ja roolimehhanismi karp on kinnitatud kindlalt, kas roolivarbade ühendused on kindlad (lõtkumine neis pole lubatav), kas neis ei esine kõverdumisi ja kas kõik spindlid on kohal. Rool ei tohi olla liiga kinnine;

2) jalg- ja käsipidurite korrasolekule ja reguleeritusele, — kas sidevardad ja nende ühendused on korras;

3) siduri korrasolekule — kas see on vajalikult reguleeritud ega libise, kas siduripedaali vabakäik on 20—25 mm piires;

4) vedrude ja amortisaatorite korrasolekule — kas kammitsate ja poltide kinnitused on korras, kas samapoolsete vedrude painded on võrdsed. Vahe painetel ei tohi ületada 50 mm;

5) rataste kinnituse kindlusele ja kõikide rattapoltide ja mutrite allesolekule. Ei tohi olla rattakilpidel pragusid ega vigaseid rattakodaraid;

6) rehvide korrasolekule ja kas neis on vajalik ja ühtlane õhurõhk; kas tagavararatas on korras ja korralikult kinnitatud;

7) autoplatvormi korrasolekule, — kas veokasti ja küljeluukide kinnitused ning platvormi kinnitus raamile on kindlad;

8) juhikabiini uste kinnitiste korrasolekule, samuti — kas aknaklaasid on terved;

9) kas kütteinepaak, kütteineterustik, radiaator, lõdvikud ja tihendid ei leki; kas karterite (mootori, käigukasti ja veosildade) ühenduskohtade tihenditest ei immitse õli;

10) kas helisignaali töötab korralikult; kas on valgustus eeslaternais ja tagalaternas (numbri- ja stopptuli); kas eeslaternad on õigesti reguleeritud;

11) kas summuti on olemas ja korras;

12) kas numbrimärgid on kinnitatud tugevasti, on terved ja puhtad;

13) kas jõuvanker on varustatud kütteinega ja määreõliga ning veega;

14) kas on olemas kõik sõidul vajaminevad tööriistad ja varuosad;

15) kas jõuvanker on puhas ja eeskirjade kohaselt määritud;

d) *tõestama oma allkirjaga tekkonnalehel (maršruudilehel) korrasoleva liiklusvahendi vastuvõtmist, nii väljasõidu eel kui ka vahetuse puhul tööl (vastavalt peatükis IX p. 1 märgitud nõuetele);*

e) *iga sõidu eel tekkonnalehele sisse kirjutama eelseisva tekkonna, märkides ära väljasõidu aja ja pärast sõitu — tagasijõudmise aja;*

f) *täitma tõrkumata ja viivitusega juhendeid liiklusmärkide ja teetähiste kohta, samuti miilitsatöötajate korraldusi ja märguandeid, hoolimata teiste isikute näpunäiteist ja soovitustest; juht peab kindlalt meeles pidama, et liiklemise reguleerija märguanne on temale käsuks;*

g) *viivitamata peatama liiklusvahendi;*

1) *miilitsatöötajate nõudmisel, täites seejuures kõiki peatumise eeskirjade nõudeid (vt. ptk. IV, p. 9);*

2) *sõjaväeosade komandöride ning rongkäigu- ja kolonnijuhtide märguandmisel üles tõstetud käega, punase laternaga või lipukesega (risttee ületamise puhul);*

h) *andma tõrkumata ja tasuta oma teeloleva liiklusvahendi miilitsatöötajate käsutusse, kui nad näitavad ette teenistustõendi:*

1) *miilitsa eest põgenevate isikute tabamiseks;*

2) *õnnetusjuhtumite puhul tänaval vigasaanud isikute kiirabi saamiseks raviasutisse toimetamiseks (selleks otstarbeks ei või kasutada toiduainete veoks määratud veokeid);*

3) *avarii, õnnetusjuhtumi või loodusliku katastroofi kohale sõitmiseks.*

Peale selle on koormata veoautode juhid kohustatud andma oma veoki miilitsatöötajate käsutusse tugevalt purjusolevate isikute miilitsajaoskonda toimetamiseks.

Miilitsatöötajad, olles kasutanud liiklusvahendit, on kohustatud tegema selle kohta vastava märkuse teekonnalehele, märkides ära oma nime, ametiastme ja teenistustõendi numbrid.

3. *Avariide ja õnnetusjuhtumite puhul on juht kohustatud:*

a) *viivitamata peatuma,*

b) *abistama kannatadasaanut, kui juht on suuteline selleks,*

c) *kannatadasaanu või miilitsatöötaja nõudmisel esitama oma isikultõendava dokumendi,*

d) *teatama juhtumist lähemale valvepostil olevale militsionäärile, miilitsajaoskonnale või Riikliku Autoinspeksiooni korrapidajale, või, viibimisel väljaspool linna või asulat, — lähemale külanõukogule.*

Loeteldud kohustused lasuvad juhil ka sel puhul, kui liiklusõnnetus on tekkinud ka u d s e l t tema süü läbi. Näiteks jõuvankri A juht läheneb kõrvaltänavalt peatänavale hetkel, mil sealt läheneb jõuvanker B, mille juht, kartusest, et jõuvanker A temale ette sõidab, pöörab liiga järsult oma jõuvankri kõrvale ja sõidab seejuures tee serval asuva posti vastu. Antud juhul jõuvankri A juht põhjustas liiklusõnnetuse ka u d s e l t.

Inimohvritega liiklusõnnetuste puhul ei tohi liiklusvahendi juht kunagi miilitsa esindaja kohalesaabuseni ja tema loata õnnetuseosalist liiklusvahendit paigast liigutada, kui see ei sule liiklemist teistele liiklusvahenditele. Kui aga selle liiklusvahendi asend teeb võimatuks teiste liiklusvahendite läbipääsu, peab õnnetuseosaline juht tunnistajate juuresolekul täpselt fikseerima liiklusvahendi asendi ja liiklusõnnetusel tekkinud olukorra ja selle järel toime-

tama liiklusvahendi sõidutee äärde, et võimaldada teistele liiklusvahenditele läbipääsu.

Kui ei ole võimalik kiirabi välja kutsuda, peab juht ise andma esmaabi ja, kui seda nõuab vigasaanu seisukord, viivitamata toimetama vigasaanu lähemasse haiglasse või esmaabipunkti, teatades seal enda nime, aadressi, liiklusvahendi numbri, sündmuskoha ja õnnetuse põhjuse ning selle järel vajaduse korral tagasi sõitma õnnetuspaigale olukorra fikseerimiseks.

#### 4. Jõuvankrite juhtidel on keelatud:

a) välja sõita mitte korrasoleva või kasimata liiklusvahendiga (vt. ptk. IX p. 1);

b) tarvitada mistahes määral alkoholi juhtimise ajal või juhtida liiklusvahendit ebakaines olekus (see keeld on absoluutne kõikide juhtide, s. t. niihästi kutseliste kui ka individuaaljõuvankri-juhtide kohta);

c) tukkuda juhtides jõuvankrit.

Uni rooli taga on sagedamini liiklusõnnetuste põhjuseks kui seda tavaliselt arvatakse.

Une põhjustajaks juhtimise ajal võib olla väsimus, alkoholi tarvitamine või mürgistamine vingugaasi — CO (süsinikmonooksüüdi) — kaudu.

Vingugaas on jõuvankrijuhi salakaval vaenlane, seda enam, et seda vähe tuntakse ja seepärast selle olemasoluga ka vähe arvestatakse. See on lõhnata ja värvita mürkgaas, mille juba 0,5%-line sisaldus sissehingatavas õhus mõjub inimesele 5—6 minuti jooksul surmavalt; väiksemal hulgal sisaldudes mõjub vingugaas uimastavalt, suigutavalt, millele hiljem võib järgneda lämbumissurm. Vingugaas tekib külteaine mitte täielikul põlemisel, mida juhtub jõuvankri mootoris enam-vähem sagedasti. See mürkgaas võib sattuda juhiruumi vigase väljalasketoru kaudu või ka kuldunud mootori puhul läbi mootori õhustaja või mittekorralikult kinnitatud küünalde kaudu. Samuti võib sattuda vingugaasi, sõites kestvalt mõne suurema veoauto või autobuse taga. Ainuke hea asjaolu vingugaasi juures on see, et see lahkub värskes õhus inimorganismist kiiresti. Seepärast tuleb pidada soovitavaks vältida tundidepikkusi kestvaid sõite, eriti suve ajal kuuma ilmaga, ja teha tihemini lühemaid peatusi värskes õhus sissehingamiseks.

Teine rooli taga uinumise põhjus on sugestiivset laadi. Nagu praktilised kogemused vaieldamatult tõendavad, võib just vilunud ja kogenud jõuvankrijuhil tekkida pika sõidu puhul teatud „ärkvel olekus uinumise“ seisund, mis oma olemuselt sarnaneb hüпноosi nähtustega. Pikaajaline, pidev ja pingutatud vaatamine lõputuna näivale sõiduteele mõjub jõuvankrijuhile sugestiivses mõttes uinutavalt. Kuna vilunud juhil juhtimisvõtted (rooliratta pööramine, gaasi reguleerimine, käikude vahetamine jne.) toimuvad peaaegu automaatselt, vähimagi mõttepingutuseta, siis lõpuks võibki ta ebasoodsal juhul n. ö. ärkvel olekus uinuda, millega kaasuvad kõik vastavad ohtlikud tagajärjed. Algaja ja vähemvilunud jõuvankrijuht seavastu on enam-vähem pingsalt tegevuses rooli pööramisega, gaasi and-

misega jne., nii et tema juures säärast sugestiivset ärkvel olekus uinumise seisundit tekkida ei saa.

Igal juhul, olgu pealetikkuva une põhjus mis tahes, tuleb unise oleku esimeste tunnuste ilmnemisel sõit viivitamata katkestada — vähemalt lühemaks ajaks;

d) *anda juhtimine üle isikule, kelle nime pole märgitud teekonnalehele (marsruudilehele) või kel puudub vastav juhtimisluba.*

Näiteks ei tohi kutseline autojuht anda auto juhtimist üle isegi sama asutise juhatajale, kuigi viimasel on vastava liigi juhtimisluba, kuid kui tema nimi pole kantud teekonnalehele; kui on olemas teekonnaleht, tuleb sellele teha märkus juhtimise üleandmise kohta ühes üleandmise aja märkimisega.

Individaualjõuvankri omanik võib anda juhtimise üle isikule, kel on juhtimisluba; kui omanik ise ühes ei sõida, peab jõuvankrit juhtival isikul olema kaasas peale arvestustalongi ka jõuvankri omaniku poolt temale antud ametlikult kinnitatud tõend jõuvankri kasutada andmise kohta;

e) *lubada veoki veokastis või juhirusmis kaasa sõita reisijail suuremal arvul kui on kohti ette nähtud; juhirusmis tuleb juhile arvestada 60 sm, igale reisijale vähemalt 40 sm juhi istme laiusest, kusjuures reisijad ei tohi olla takistuseks sõiduki juhtimisel;*

Veokastis võib olla, olenemata auto kandjõust, kuni 6 koormalaadijat või saatjat. Reisijaid võib veokastis olla vastavalt auto kandjõule (vt lk. 132).

Sõiduautos võib sõita nii palju täiskasvanuid, kui selles on istekohti ette nähtud tehase eeskirjadega; juhi kõrval võib olla ainult üks kaasaõitja;

f) *lubada reisijail kaasa sõita korvita mootorrattal, kui sel puuduvad lisaiste ja jalatoed;*

g) *lubada kaasa sõita auto välisosadel (astmelaul, poritiival, juhikabiini katusel) ja veokastis püsti seistes;*

h) *vabastada käed roolilt liikumise ajal;*

f) *suitsetada juhtides jõuvankrit.*

Kõnelemata tuleohust — bensiiniaurud võivad suitsetamisel kergesti süttida — segab suitsetamine juhil sõidutee pidevat jälgimist.

Peale selle võib käeshoitav pabeross takistada juhti avarii või pealesõidu vältimiseks kiiresti tegutsemast — vahetada käiku, anda helisignaali, pidurdada käsipiduriga või rooliratast kiiresti ja tugevasti pöörata;

j) *juhtida jõuvankrit kasimatus olekus (olles raseerimata, määrinud riides, varrukate spordisärgis);*

h) *kasutada liiklusvahendit selleks mittemääratud otstarbeks, s. t. ülesandeiks, mis ei ole märgitud teekonnalehele.*

5. *Jõuvankrit ei või juhtida isik, kelle eraldamisvõime või tahtejõud on tunduvalt vähenenud väsimuse tõttu või alkohoolsete jookide ja teiste uimastavate vahendite mõjul.*

6. Kui juht on kõrvaldatud juhtimisest miilitsatöötaja või oma

asutise juhtkonna poolt, annab ta juhtimise üle viimaste poolt määratud isikutele, mille kohta tehakse märkus teekonna- (maršruudi-) lehele ühes üleandmisaja äratähendamisega.

7. *Trammi-, trollibuse- ja autobusejuhtidel on peale eelloeteldu sõidu ajal veel keelatud:*

- a) *kõnelemine,*
- b) *sõõmine,*
- c) *reisijate juhuruumi kaasa võtmine,*
- d) *liikumise algamine enne konduktori märguannet ja enne uste sulgemist,*
- e) *uste avamine enne täielikku peatumist.*

8. Käesolevas alapeatükis märgitud eeskirjad on kehtivad NSV Liidu Sõjaministeeriumi ja Mereväeministeeriumi koosseisu kuuluvate juhtide kohta samuti kui tsiviil-transpordi juhtide kohta.

## **7. Transpordiettevõtete juhatajate kohused.**

1 Transpordi eest vastutavad ametiisikud ja liiklusvahendite omanikud on kohustatud:

a) hoidma ja lubama liiklemisele liiklusvahendeid, millised on nii väliselt kui ka tehniliselt kõlblikus seisukorras;

b) igale sõitu saadetavale liiklusvahendile kaasa andma teekonnalehe ja tehnilise passi talongi, trammile, trollibusele ja liini-autobusele maršruudilehe;

c) valvama teekonnalehtede eeskirjadekohase vormistamise üle vastavalt ptk. IX p. 5 tähendatud nõuetele;

d) mitte võimaldama liiklusvahendi juhtimist isikuile, kellel selleks puudub vastav juhtimisluba ning mitte lubama tööle juhte, kes on mistahes määral ebakaines olekus või kelle eraldamisvõime ja tahtejõud on väsimuse tõttu tunduvalt vähenenud.

Jõuvankrite juhtimine ka ettevõtete omal territooriumil on lubatud ainult isikuile, sõltumata nende erialast ja ametikohast, kellele on Riikliku Autoinspeksiooni poolt välja antud vastavaliigiline jõuvankrijuhtimise luba. See nõue on kehtiv igal juhul ka jõuvankrite proovisõitudel pärast remonti.

Jõuvankrijuhi tööpäeva kestus ei tohi ületada seadusega kindlaksmääratud norme;

e) juhi määramisel uut liiki või tüüpi jõuvankrile tutvustama teda selle juhtimise erinevustega;

f) instrueerima juhte sõidutehnilistes küsimustes, eriti juhtimises libeda tee, udu ja muude eriolukordade puhul, ning etüleeritud bensiini kasutamise kohta.

Etüleeritud bensiini kasutava ettevõtte administratsioon on kohustatud instrueerima oma töötajaid vajalike ettevaatusabinõude suhtes töötamisel etüleeritud bensiiniga ja selle taaraga (pakendiga), samuti ka etüleeritud bensiiniga töötavate mootorite remontimisel ning korraldama süstemaatilist selgitustööd etüleeritud bensiini läbi mürgistumisest hoidumiseks.

Etüleeritud bensiin on määratud ainult jõuvankrite mootorite kütteks; selle tarvitamine mistahes muuks otstarbeks on keelatud.

Bensiini muutmiseks detonatsioonikindlamaks lisatakse bensiini hulka antideonaatorit (etüülvedelikku B-20, harvem P-9) kuni 3 sm<sup>3</sup> ühe kg bensiini kohta, mis tõstab bensiini oktaanarvu kuni 20% võrra. See etüülvedelik — tetraetüülplii — on tugev mürk. Ka etüülvedelikku sisaldav bensiin ja petrooleum on inimorganismile mürgine. Tungides läbi naha tekitavad need peavalu ja häireid kesknärvikavas. Etüülvedeliku aurude sissehingamisel mürgistub organism pliiühenditega.

Selleks, et oleks võimalik jõuvankrite kütteenaine määratud etüleeritud bensiini kergemini ära tunda, on see värvitud oranž-punaseks.

Etüleeritud bensiini sattumisel kätele tuleb neid pesta pestava puhta petrooleumiga ja selle järel sooja vee ja seebiga;

g) mitte lubama kasutada veoautosid üksikisikute veoks (s. t. kasutada veoautot sõiduautona);

h) mitte lubama liiklusvahendi juhtimist juhtidel, kes on kasi-matus olekus (raseerimata, määrdinud või katkistes riietes, varrukatega spordisärgis);

i) tagama süstemaatilise töö liiklemise eeskirjade propageerimise ja selgitamise alal.

2) Liiklusõnnetuse korral on transpordi eest vastutavad ametiisikud ja liiklusvahendite omanikud kohustatud viivitamata teatama liiklusõnnetusest Riikliku Autoinspeksiooni korrapidajale või maakonna autoinspektorile garaaži asukoha järgi või, kui need ei ole kättesaadavad, — lähemale miilitsajaoskonnale. Suurema õnnetuse puhul peab ettevõttest üks transpordiala juhtivaid isikuid õnnetuspaigale välja sõitma.

## 8. Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumise puhul.

1. Kodanikke, kes on süüdi jalakäijate liiklemise ja ühiskondlike liiklusvahendite (trammi, trollibuse, autobuse) kasutamise eeskirjade rikkumises, võidakse trahvida miilitsatöötajate poolt kohapeal rahatrahviga kuni 25 rublani.

2. Mehaaniliste liiklusvahendite juhte, kes on süüdi liiklemise eeskirjade rikkumises, võidakse karistada kas rahatrahviga miilitsatöötajate poolt kohapeal kuni 25 rublani või administratiivkorras Riikliku Autoinspeksiooni ülema poolt rahatrahviga kuni 100 rub-

lani või juhtimisloa äravõtmisega 15-st päevast kuni 6-e kuuni või juhtimisloa talongide ümbervahetamisega.

3. Liiklusvahendite omanikke ja isikuid, kes on vastutavad liiklusvahendite seisukorra ja eksploatatsiooni eest, võidakse karistada liiklemise eeskirjade rikkumise eest administratiivkorras Riikliku Autoinspeksiooni ülema poolt kuni 100 rublani.

4. Ettevõtete, asutiste ja organisatsioonide juhatajaid karistatakse LE eeskirjade rikkumise eest Eesti NSV Julgeolekuministeeriumi Miilitsavalitsuse ülema poolt rahatrahviga kuni 300 rublani.

5. Seaduses ettenähtud juhtudel võetakse süüdlased liiklemise eeskirjade rikkumises vastutusele kriminaalkorras.

6. Jõuvankrijuhtide karistuste kohta peetakse Riiklikus Autoinspeksioonis vastavat registrit.

7. Juhul, kui juhtimisloa on ära võetud 3 kuuks või pikemaks ajaks, tuleb loa tagasisaamiseks sooritada katsed liiklemise eeskirjade tundmises ja praktilises sõidus.

#### KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Miks peab liiklemine olema korraldatud kindlate eeskirjade järgi?
2. Mis on liiklusõnnetuste sagedasemaks põhjuseks?
3. Missugune on liiklemise põhireegel, mida peavad täitma kõik liiklejad?
4. Kuidas peab toimima liiklusvahendi juht säärastel juhtudel, mis ei ole ette nähtud liiklemise eeskirjades?
5. Kuidas peab toimima liiklusvahendi juht, kui liiklusvahendi kasutaja annab korralduse, mis on vastuolus liiklemise eeskirjadega?
6. Missugune asutis korraldab ja reguleerib tänavliiklemist?
7. Mis ülesanded on Riiklikul Autoinspeksioonil?
8. Mis vahenditega toimub tänavliiklemise reguleerimine?
9. Mis põhikohused on jõuvankrijuhil juhtimise ajal?
10. Mis on kohustatud jõuvankrijuht tegema avarii või liiklusõnnetuse puhul? inimohvritega õnnetuse puhul?
11. Mis juhtudel peab juht andma liiklusvahendi miilitsatöötajate käsutusse? Kuidas tuleb see vormistada?
12. Mis on keelatud jõuvankrijuhil juhtimise ajal?
13. Kuidas vormistatakse jõuvankri juhtimise üleandmine teisele isikule?
14. Mis kohused lasuvad LE kohaselt transpordiettevõtete juhatajail?
15. Missugused karistused on ette nähtud liiklemise eeskirjade rikkumise eest?

## TANAVAD JA TEED.

### 1. Tänavad.

1. Tänavaks nimetatakse seda osa linna maa-alast, mis asub elamute, töönduslike, kultuurilisolustikuliste ja parkide kvartaalide vahel ja mis on määratud avalikuks liiklemiseks.

2. Tänavad jagunevad pea- ja kõrvaltänavaks.

*Peatänavad* on tänavad, kus on trammi- või trollibuseliinid või elava liiklemisega tänavad, mis on määratud peatänavaks TSN täitevkomiteede üldkohuslike otsustega (vt. lisa 1 punkt 3).

Peatänavaid, mille loomulikuks jätkuks on väljapoole linna kulgevad maanteed või peatänavad, mis ühendavad linna rajoonide keskusi kesklinnaga, nimetatakse *magistraaltänavaks*. Magistraaltänavad on kõrgemat liiki peatänavad.

3. Kõik teised tänavad on eelmiste suhtes *kõrvaltänavad*. Eelnimetatud tänavate liigitusega tuleb arvestada reguleerimata liiklusega risttänavate ületamisel läbisõidu eesõiguse määramisel.

4. *Tänavalaieks* nimetatakse maa-ala, mis asub selle servadel asetsevate ehitiste või piirete vahel.

5. Tänav jaguneb järgmisteks osadeks (joonis 1):

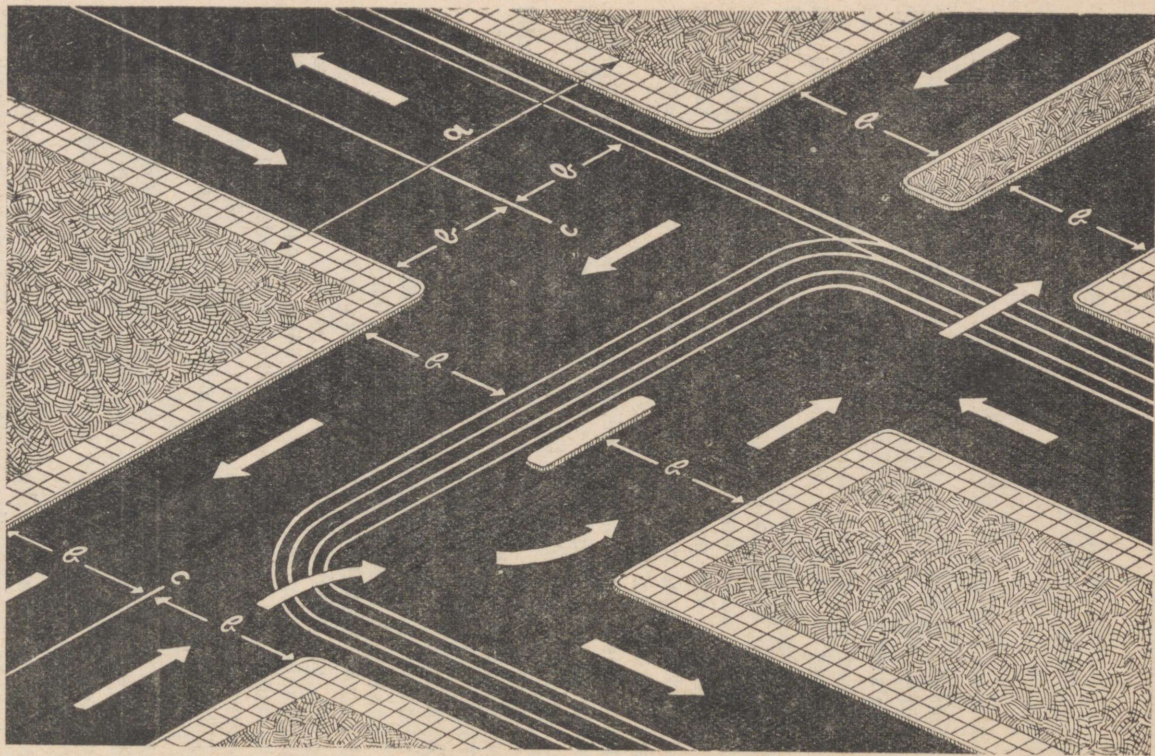
a) *kõnniteed*, mis on määratud liiklemiseks jalakäijatele;

b) *sõidutee*, mis on määratud liiklemiseks rööpmeteta liiklusvahendele. Tänavail, kus on kahesuunaline liiklemine ja trammirööpmed asuvad tänavakeskel, loetakse sõiduteeks antud suuna jaoks seda tänavaosaks, mis ulatub kõnniteest kuni trammi ooteplatvormini või trammi äärmise rööpmeni; kui trammirööpmed asuvad tänavaaäres, loetakse kummagi liiklemissuuna jaoks pool sõiduteest, mis ulatub vastasasuvas kõnniteest kuni lähima rööpmeni; tänavail, kus pole trammiliiklust, loetakse sõiduteeks antud suuna jaoks tänavaosaks, mis ulatub kõnniteest tänavakeskkohani (telgjooneni);

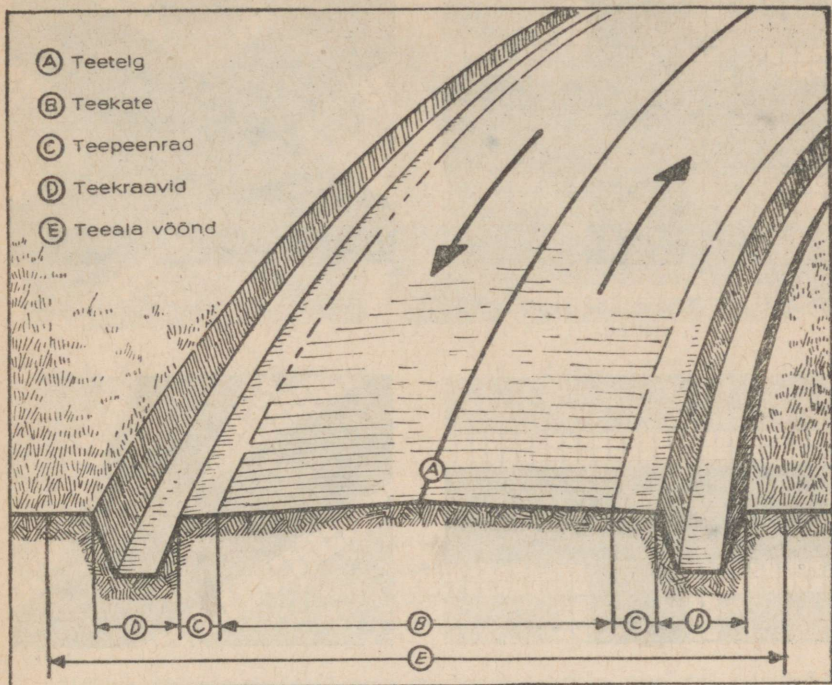
c) *trammi roobaste*, mille laieks on äärmiste roobaste vahemaa.

6. Joont, tegelikku või kujuteldavat, mis kulgeb piki tänavat (või tee) keskkoha, jagades tänavat (tee) kahte ossa, nimetatakse *tänavat (tee) telgjooneks*.

7. Mõnikord tänavakeskel asuv haljas riba või erivöönd jagab tänavat kaheks ühesuunalise liiklemisega sõiduteeks (vt. joonis 31).



Joonis 1. Tänav elementid:  $a$  — tänav laius,  $b$  — sõidutee laius ühe liiklussuuna jaoks,  $c$  — tänav telgjoon.



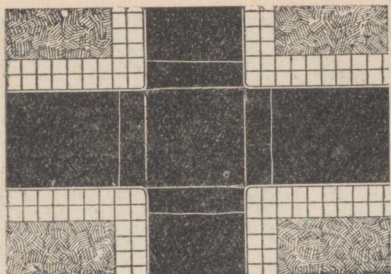
Joonis 2. Maantee elemendid.

8. Liiklemise julgeoleku huvides määratakse mõningail, peamiselt kitsail tänavail liiklemine *ühesuunaliseks*. Säärastel tänavatel loetakse sõidutee laiuks kogu tänavaosa, mis asub kahe kõnnitee vahel (välja arvatud trammitreed ja trammi ooteplatvormid, kui need on olemas).

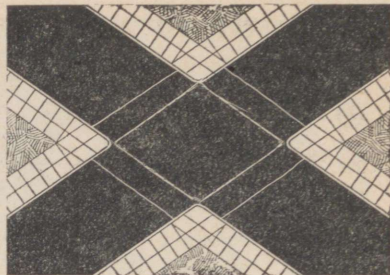
## 2. Teed.

1. Teeks nimetatakse seda eraldatud maa-ala, mis on määratud ühenduse pidamiseks asulate vahel maapinnal liikuvate liiklusvahenditega.

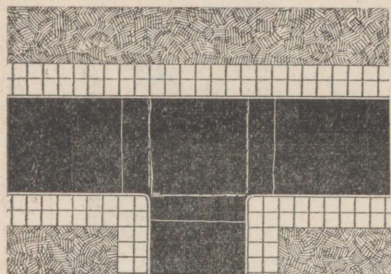
2. Maantee (joonis 2) võtab enda alla kindlaksmääratud laiuks maapinna osa, mida nimetatakse *teeala vööndiks*.



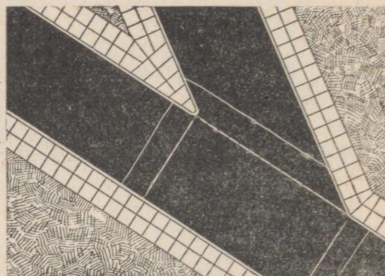
Joonis 3-a. Täisnurkne ristikujuline risttee.



Joonis 3-b. X-kujuline risttee.



Joonis 3-c. T-kujuline risttee.



Joonis 3-d. Y-kujuline risttee.

3. Liiklusvahendite liiklemine toimub peamiselt piki tee sillutatud osa, s. o. sõiduteed pidi.

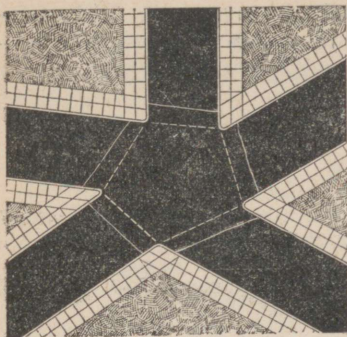
4. Kummalgi pool sõiduteed asuvad *teepeenrad*, mille äärmiseks piiriks on *teekraavi* sisemised servad.

5. Piki sõidutee keskk kohta, samuti kui kahe suunalise liiklemisega tänavail, kulgeb kujuteldav tee poolitaja — *telgjoon*.

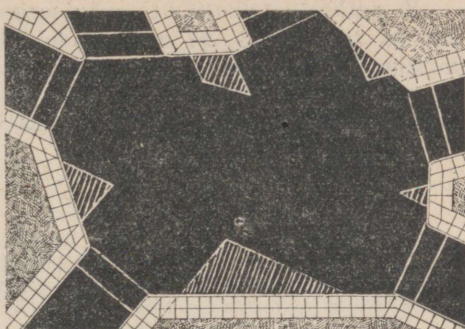
### 3. Ristteed ja väljakud.

1. Tänavate või teede ristumise kohta ühel ja samal tasapinnal nimetatakse *ristteeks* või ristumiskohaks.

Magistraaltänavate ristumiskohta samal tasapinnal nimetatakse *tänavate sõlmpunktiks*.



Joonis 3-e. Hulkkülgsne risttee.



Joonis 3-f. Väljak.

2. Sõltuvalt ristuvate tänavate (teede) arvust ja ristumisel tekivate nurkade kujust, liigitatakse ristteid järgmiselt (joonised 3-a—3-f): neljakülgsed täisnurksed — ristikujulised, neljakülgsed teravnurksed — X-kujulised, kolmekülgsed täisnurksed — T-kujulised, kolmekülgsed teravnurksed — Y-kujulised, hulkkülgsed ja väljakud.

Väljak erineb ristteest oma suurema pindala poolest, mis tekib sellest, et osa suubuvate tänavate vahelisest alast on jäetud hoonestamata (joonisel 3-f viirutatud).

3. Risttee piiriks on mõeldav joon, mis ühendab ristteeni ulatuvate hoonete nurki omavahel (piki perimeetrit). Kolmekülgsete ristteede puhul risttee piiri kaks külge moodustavad mõeldavad sirged, mis kulgevad perpendikulaarselt hoonete nurkadest tänavate vastasküljele. Joonisel 3 risttee piirid ühtivad ülekäiguraja välisjoontega.

4. Kvartaal on tänavaos, mis ulatub ühest elava liiklusega neli- või hulkkülgses ristteest kuni järgmise samasuguse ristteeni (väljakuni).

5. Liiklemise julgeoleku kindlustamine ristteel nõuab seal kõikide liiklejate allutamist kindlale korrale. See saavutatakse:

1. aktiivsete reguleerimisabinõudega, s. t. miliisionäärde-reguleerijate või valgusfooride rakendamisega elava liiklusega ristteedel, või

2) paiksete (staatiliste) reguleerimisabinõudega, s. t. liiklusmärkidega ja teetähistega ning sõiduteele tehtavate (värvitavate) mitmesuguste joontega.

#### KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Mida nimetatakse tänavaks?
2. Kuidas jagunevad tänavad oma tähenduselt?
3. Missugused tänavad loetakse peatänavaks? magistraaltänavaks? kõrvaltänavaks?
4. Millisteks osadeks jaguneb tänav?
5. Kuidas arvestatakse sõidutee üldlaiust? ühe suuna jaoks?
6. Mida nimetatakse tänav (tee) telgjooneks?
7. Mida nimetatakse maanteeks?
8. Mida nimetatakse ristteeks?
9. Miskujulised on ristteed?
10. Missugust ristumiskohta nimetatakse väljakuks?
11. Mida nimetatakse risttee piiriks? Kuidas määratakse kindlaks risttee piirid?
12. Missugust tänavaosast nimetatakse kvartaaliks?

## LIIKLUSVAHENDITE PAIKNEMINE LIIKLEMISEL.

### 1. Paigalt liikumine.

Pärast peatumist võib liikumist alustada (kõnnitee servast või risttee keskelt, tee telgjoonelt) ainult tingimusel, kui sellega ei segata teisi liikuvaid liiklusvahendeid. Seejuures ei tule eelnevalt anda helisignaali, välja arvatud juhul, kui on vaja hoiatada jalakäijaid. Samuti ei tule paigaltliikumise eel anda suunamuutmise märguannet, kuna säärane märguanne takistab tagant lähenevaid otsesuunas sõitjaid; küll aga tuleb enne liikuma hakkamist veenduda, et tagant ei tule mõni otsesuunas sõitja.

Alustades liikumist risttee nurgalt, tuleb arvestada tänavanurgal peatunud jalakäijate liiklemisega, võimaldades neil ohutult ületada sõiduteed.

### 2. Liiklusvahendite paiknemine.

1. Liiklusvahendite liiklemine toimub reeglikohaselt sõidutee parempoolsel osal, arvates liiklemise suunas, nagu see on näidatud joonisel 1 ja 2 nooltega.

2. *Põhimiseks liiklemise suunaks on otsesuund. Otsesuunas liiklejal on läbisõidu eesõigus.* Pöörded ja manööverdused on lubatud ainult niivõrd, kui sellega ei segata otsesuunas (tagant ja vastu) liiklejaid.

3. Rööpmeteta liiklusvahendite liikumine võib toimuda kas ühes, kahes, kolmes või neljas sõidureas kõrvuti samas suunas. Sõiduradade arv oleneb sõidutee laiusest antud sõidusuunas.

Sõiduraja laius sõltub sellel liikuvate liiklusvahendite liigist ja nende liikumise kiirusest. Võttes arvesse liiklusvahendite laiusi ja kõrvutiliikuvate liiklusvahendite vahel vajaolevaid külgvahemaid, missugused vahemaad omakorda sõltuvad liikluskiirusest, arvestatakse üldreeglina sõiduraja laiuseks 3 meetrit. (Mõningal juhul sõidurajad tähistatakse valgete joontega, eriti risttänavate läheduses).

Järelikult, kui sõidutee laius antud suunas on väiksem kui 6 m, toimub rööpmeteta liiklusvahendite liiklemine ühel sõidurajal; kui

sõidutee laius antud suunas on 6—9 m — kahel sõidurajal, kui sõidutee laius on 9—12 m — kolmel sõidurajal, kui sõidutee on laiem kui 12 m — neljal sõidurajal. Liiklemine rohkem kui neljal sõidurajal kõrvuti ei ole lubatav.

4. *Liiklemisel ühel sõidurajal* peavad liiklusvahendid liikuma mitte kaugemal kui 1 m kõnnitee servast, kuna liikumine kõnniteest kaugemal võib mõjuda takistavalt nii vastusõitjast möödumisel kui ka järelliikuja möödasõitmisel.

Nõue, liikuda mitte kaugemal kui 1 m kõnniteest on kehtiv liiklemisel linnatänavail.

Maal, maanteel, kus sõidutee vee paremaks ärajuhtimiseks on ehitatud kumerana, on lubatav jõuvankreil sõitmine sõidutee keskel, niivõrd kui sellega ei segata vastuliikujaid ja tagant möödasõitjaid.

Sõites maal, maanteel, sõidutee parempoolse serva lähedal, tuleb autol liikuda kaldpinnal, mille tagajärjel koorem nihkub paremale küljele ja sellega koormus auto parem- ja vasakpoolsetele ratastele ning vedrudele ei ole ühtlane, mille tõttu ka auto üksikosade mehhanismide ja kummide kulumine on ebaühtlane.

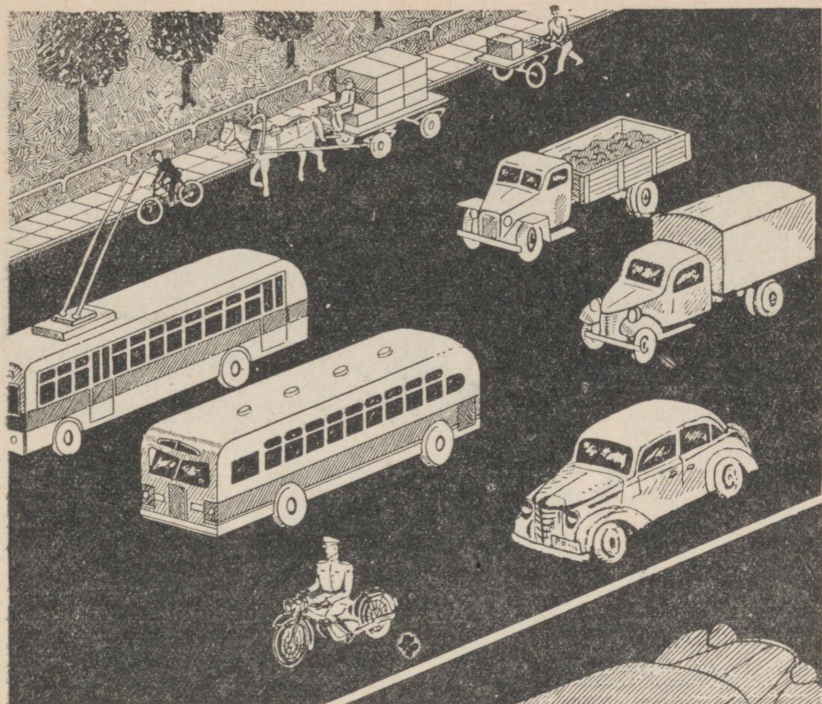
Juhtides autot maantee keskosal peab juht pidama meeles, et ta on kohustatud juhtima auto sõidutee parempoolsele servale kahel juhul: 1) kui ilmub vastusõitev liiklusvahend ja 2) kui on kuulda tagant läheneva jõuvankri helisignaali või kui tahavaatepeeglist on näha lähenemas jõuvankrit. Vastuliikuja ja tagant möödasõitja möödumise aja vältel peab liiklusvahend täielikult paiknema sõidutee paremal pool ja ta ei tohi ühegi enda osaga, samuti ka koormast väljaulatuvaga, ületada tee telgjoont.

*Liiklemisel mitmel sõidurajal* kõrvuti paiknevad liiklusvahendid nii, et aeglasemad liiklusvahendid asuvad lähemal kõnniteele, kiirem — kaugemal sellest. Liiklusvahendite tüüpiline paiknemine, arvates tänava telgjoonest, on järgmine: mootorrattad, sõidua autod, pikap-tüüpi autod (kaubatõllad), veoautod, trollibused ja autobused; hobuliiklusvahendid peavad liikuma igal juhul äärmises parempoolses reas, käsikäru ja jalgrattad — kõnnitee ligi.

5. LE kohaselt on liiklusvahendite paiknemine täpsustatud järgmiselt:

*Liiklemisel kahel sõidurajal* liiguvad sõidua autod ja mootorrattad teises (s. o. vasakpoolses) reas, muud liiklusvahendid esimeses (s. o. parempoolses) reas.

*Liiklemisel kolmel sõidurajal* liiguvad sõidua autod ja mootor-



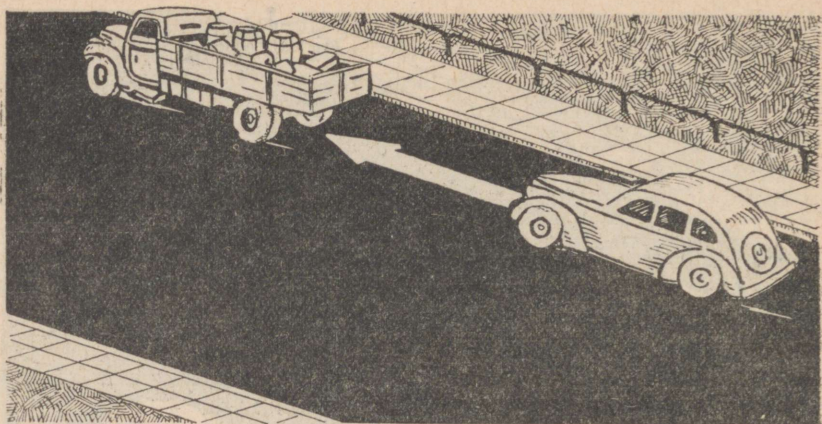
Joonis 4. Liiklusvahendite paiknemine mitme sõidurea puhul.

rattad kolmandas ja teises (s. o. vasakpoolses ja keskmises) reas, autobused ja trollibused — teises ja esimeses (s. o. keskmises ja parempoolses) reas, muud liiklusvahendid — esimeses (s. o. parempoolses) reas.

*Liiklemisel neljal sõidurajal liiguvad sõiduaudod ja mootorrattad neljandas ja kolmandas reas (arvates paremalt), trollibused, autobused ja veoaudod — teises ja esimeses reas, muud liiklusvahendid esimeses (s. o. parempoolses) reas (joonis 4).*

6. *Hobuliiklusvahendid peavad igal juhul liikuma äärmisel parempoolsel sõidurajal, käsikärud ja jalgrattad — kõnnitee ligi.*

7. *Liikumisel tuleb hoiduda eesliikujast säärasel kaugusel, mis võimaldab õigeaegse peatumise eesliikuja ootamatu peatumise või pidurdamise puhul (joonis 5).*



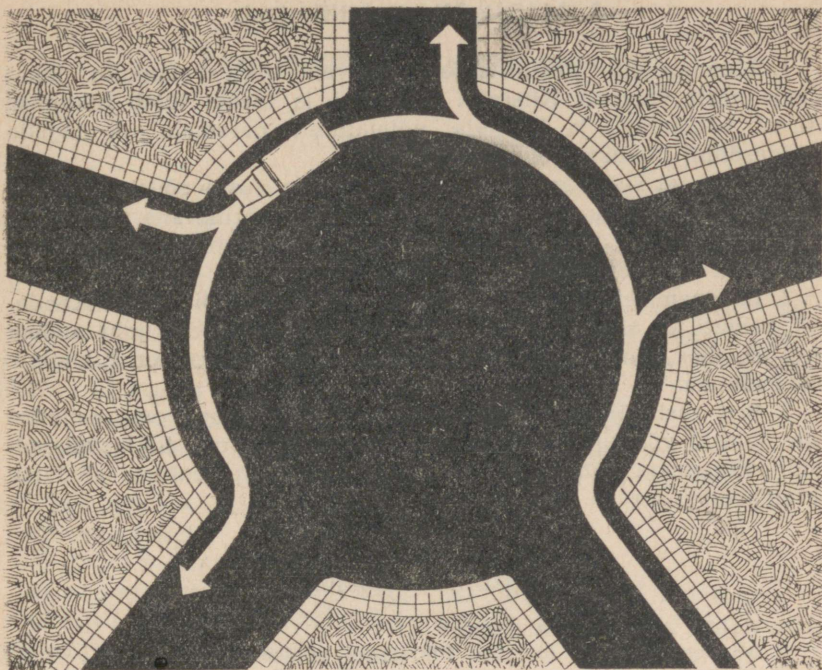
Joonis 5. Eesliikujast tuleb hoiduda säärasel kaugusel, mis võimaldab õigeaegse peatumise eesliikuja ootamatu peatumise või pidurdamise puhul.

Kahe üksteise järel liikuva jõuvankri vahel liiklemise julgeolekut tagava vahekauguse ulatus sõltub mitmest tegurist — jõuvankri liigist, pidurite tüübist ja seisukorrast, teepinna kattest ja selle seisukorrast, liikumise kiirusest, kummide seisukorrast ja juhi vilumusest ning tema reageerimise kiirusest. Seepärast on praktikas sel alal peaaegu võimata kasutada mingeid kindlaid norme, mis vastaksid eeltähendatud tegurite kõikvõimalikele kombinatsioonidele.

Autojuhtidele võib soovitada praktiliseks kasutamiseks järgmist kergesti meelespeetavat juhist: sirgel, tasapinnasel ja kuival teel eesliikuja järel sõites tuleb jätta vahemaad nii palju meetrites, kui suur on sõidukiirus kilomeetrites, näiteks sõites eesliikuja jõuvankri järel 50 km tunni kiirusega, tuleb hoida vahemaad 50 m; libeda tee puhul tuleb jätta vähemalt 2 korda pikem vahemaa.

Tegelikult paljud autojuhid sõidavad eesliikujale palju lähemal, eeldades pealesõidu ohu tekkimisel kõrvalepöördumise võimalust, eriti laiematel sõiduteedel. Säärane teguviis ei ole alati ohutu (näiteks vastusõitja puhul), mispärast ei saa seda pidada lubatavaks.

Vahemaa seisu ajal tuleb üksikute jõuvankrite vahel valida säärane, mis võimaldaks rivist takistusest väljasõitmise. Samaga tuleb arvestada ka ristteede ületamisel, kui edasisõit on takistatud ja



Joonis 6. Sõitmine väljakul ringliikumisena.

eesliikuv liiklusvahend peatub, pidades meeles, et ristteel ja selle vahetus läheduses on tagurpidi sõitmine keelatud.

9. Juhul, kui liikumise kiirus on piiratud kuni 15 km tunnis, peavad rööpmeteta liiklusvahendid liikuma ühes, s. o. parempoolses sõidureas, sõltumata sõidutee laiusest.

See reegel tuleneb eeskirjast (vt. ptk. IV, p. 4), mis keelab eesliikujast möödasõidu kõikidel juhtudel, kui liikumise kiirus on piiratud 5 ja 15 km tunnis.

10. Väljakul peab sõitma vastavalt ülesseatud liiklusmärkidele või sõidusuunda tähistavatele joontele sõiduteel (vt. ptk. V, p. 8).

Märkide ja joonte puudumisel sõidetakse väljakuil ringliikumisena paremat kätt, nagu see on näidatud joonisel 6.

### 3. Möödasõit vastuliikujast.

1. Möödasõidul vastuliikujast peavad liiklusvahendite juhid olema hästi valvsad. Kitsastel tänavatel ja teedel tuleb liikumise kiirust vähendada ja hoiduda võimalikult paremale, et tagada möödasõidul täielikku ohutust.

Kui tee on sedavõrd kitsas, et üksteisele vastu sõitvaid liiklusvahendeid on möödumine võimatu või ilmselt ohtlik, siis peab neist see, kellel see on olukorra kohaselt hõlpsam, taanduma kohani, kus möödasõit on võimalik.

2. Lähenemisel järsule nõlvakule, kus möödasõit on raskendatud, samuti ka allalaskumisel sääraselt nõlvakult peab juht andma teed alt üles sõitvale liiklusvahendile, kuna viimasel on liikumine raskendatum.

3. Kui vastusõitva jõuvankri juht ei vähendanud oma esilaternate tulesid või kui siiski on tunda pimestust, peab liiklusvahendi juht viivitamata vähendama liikumise kiirust ja peatuma sõidutee parempoolsel serval (teepeenral).

#### KORDAMISKUSIMUSI

1. Kuidas tuleb paigalt liikuda?
2. Missugune suund loetakse liiklemisel põhisuunaks?
3. Missugune eesõigus on otsesuunas liikujal?
4. Mitu m sõidutee laiusest arvestatakse igale sõidureale?
5. Kuidas peavad paiknema rööpmeteta liiklusvahendid üherealise liiklemise puhul? mitmerealise liiklemise puhul?
6. Kui kaugel eessõitvast liiklusvahendist peab hoiduma järelsõitja?
7. Kui suur vahemaa peab olema liiklusvahendite vahel nende seisu ajal?
8. Kuidas peavad liikuma rööpmeteta liiklusvahendid, kui liikumise kiirus on piiratud kuni 15 km tunnis?
9. Kuidas tuleb väljakul sõita?
10. Kuidas tuleb juhtida jõuvankrit vastuliikujast möödasõitmisel?
11. Kumb liiklusvahendi juht peab taanduma vastu liikumisel kitsal teeosal, kus möödasõit on võimatu?
12. Kuidas peab talitama jõuvankri juht, kui teda pimestavad vastu liikuva liiklusvahendi tuled?

## ULDEESKIRJAD LIIKLEMISEL.

### 1. Liikumise kiirus.

1. Jõuvankrite tähtsamaks eeliseks on nende suur kiirus võrreldes teiste tänavliiklusvahenditega. Selle kasutamisel tuleb aga pidada silmas, et kiiruse suurenemisega suurenevad ka ohud nii jõuvankrile enesele kui ka teistele liiklejaile.

Liiklemise eeskirjadega on liiklusvahendite liikumise kiirused määratud kindlaks vastavalt sellele, 1) kus toimub liikumine — linnatänavail või maal, maanteedel ja 2) mis laadi ning millises olukorras liikumine toimub.

2. *Liikumise kiirus linnades ja asulates on piiratud:*

- a) sõiduautodel ja mootorratastel — 40 km tunnis,
  - b) trammidel, trollibustel, autobustel ja pikap-tüüpi autodel (s. o. kaubatõldadel) — 35 km tunnis,
  - c) veoautodel — 30 km tunnis,
  - d) autodel järelvankriga — 25 km tunnis,
  - e) jalgratastel ja raudrehvidega jõuvankreil — 15 km tunnis.
- (Asulad käesolevate eeskirjade mõttes on alevikud ja muud tihedasti asustatud kohad).

3. *Liikumise kiirus maal, maanteedel on piiratud:*

- a) veoautodel — 50 km tunnis,
- b) autobustel — 60 km tunnis,
- c) veoautodel inimeste veol — 30 km tunnis.

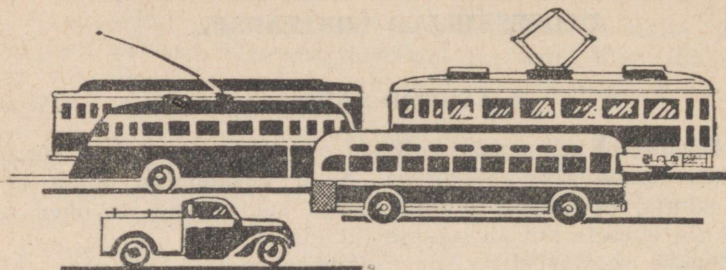
Teistel liiklusvahenditel ei ole maanteedel liikumise kiirus mingi kindla ülemmääraga piiratud, kuid liiklusvahendi juht peab valima säärase kiiruse, mis vastab sõiduteele ja muudele liiklemisoludele, nii et on võimalik õigeaegselt peatuda, kui sõiduteele ootamatult ilmub jalakäija või mingi muu takistus. Sõiduautodega ja mootorratastega ei tohi maanteel eesliikujast mööda sõita üle 60 km/t.

4. Liiklusvahendi juht võib sõita punktides 2 ja 3 tähendatud kiiruse ülemmääraga ainult siis, kui sõidutee on vaba, hästi nähtav, puuduvad kiirust piiravad märgid ning on tagatud täielik liiklus-julgeolek. Nende kiiruse ülemmäärade ületamine, ka hetkeks, on keelatud.

Eelnäidatud on maksimaalsed kiirused, kuid juhi teguviis on karistatav, kui ta sõidab küll nende kiiruste piires, kuid vastavalt olukorrale siiski ülemäärast kiirelt.



40  
KM



35  
KM



30  
KM



25  
KM



15  
KM

Joonis 7. Maksimaalsed lubatud kiirused linnades ja asulates.

Nõuded liikumise kiiruse valiku kohta on kehtivad igas olukorras ja kõikide liiklusvahendite kohta, sõltumata sellest, kas kiiruse ülemmäärad on kindlaks määratud või mitte, näiteks ka maal, maanteedel liikuvate sõiduautode ja mootorrattaste kohta. Juht ei saa liiklusõnnetuse puhul ennast vabandada sellega, et tema liiklusvahendi suure kiiruse tõttu ei saanud teisiti toimida kui ta toimis.

Sõidutee on hästi nähtav, kui on olemas vaba vaateväli mitte ainult sõiduteele, vaid ka kõrvalmaastikule. Kui vaateväli on piiratud, tuleb liikumise kiirust viivitamata vastavalt vähendada.

5. Linna ja maa töörahva saadikute nõukogude täitevkomiteedel on õigus Riikliku Autoinspeksiooni nõusolekul oma administratiivpiire üksikute linnaosade, tänavate ja teede kohta, kus seda olukord nõuab, kehtendada väiksemaid kiiruse ülemmäärasid, kui see on üldiselt kindlaks määratud liiklemise eeskirjadega.

Näiteks Tallinna Linna TSN Täitevkomitee üldkohusliku otsusega on määratud mõnel Tallinna kesklinna tänaval (seespool ringpuiesteed) kõikide liiklusvahendite liikumise kiiruse ülemmääraks 25 km tunnis (vt. lisa 1 p. 4).

6. Tingituna raskendatud teeoludest ja liiklemise tingimustest on kõikide liiklusvahendite maksimaalsed liikumise kiirused vähendatud ja need ei tohi ületada (nii linnatänavail kui ka maanteedel):

#### 15 km tunnis:

- reguleerimata liiklusega ristteele lähenemisel üheliigiliste tänavate (teede) puhul,
- möödumisel rongkäikudest, kolonnidest ja sõjaväeosadest,
- pukseerimisel painduva ühenduslülige (trossiga).

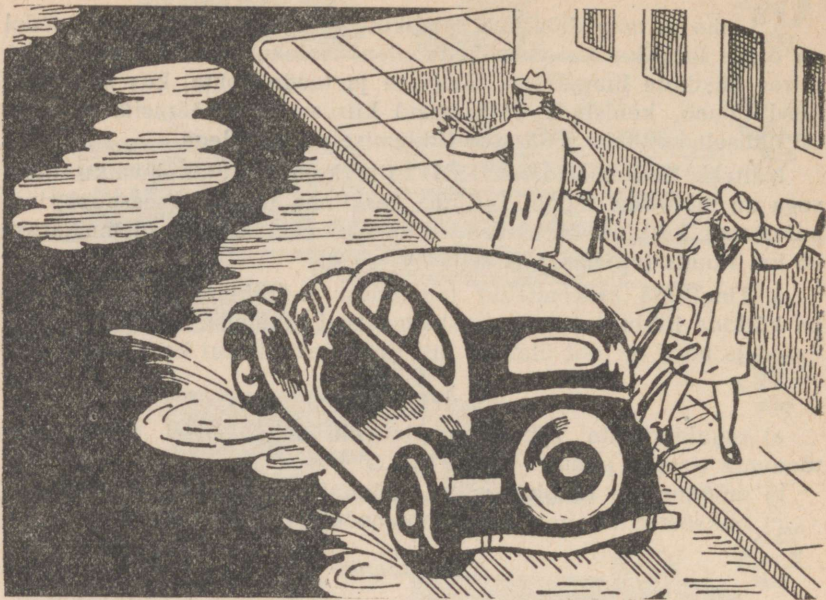
#### 5 km tunnis:

- pöördel paremale, vasakule ja suunaga tagasi (ristteedel),
- sõitmisel tagurpidi,
- sõitmisel õuest tänavale ja tänavalt õue,
- liikumisel õues,
- sõitmisel reguleerimata liiklusega ristteel kõrvaltänavalt (teelt) peatänavale (-teele), kus on tramm-, trollibuse- või autobuseliiklemine.
- möödumisel peatuskohal seisvast trammist, kui möödaskõik on lubatud.
- lähenemisel valveta raudtee-ülesõidukohale.

Ka nende piiratud kiiruste juures tuleb pidada meeles, et mitte alati ja igas olukorras ei tohi liikuda maksimaalse kiirusega.

Näiteks, kuigi üheliigiliste tänavatega (teedega) reguleerimata ristteedele lähenemisel on kiiruse ülemmääraks ette nähtud 15 km/t., siis sellega ei ole veel liiklusvahendi juhil õigust *kõiki* selliseid ristteid ületada *alati*, kiirusega 15 km/t.

On selge, et ristteede ületamisel tuleb igal üksikul juhul valida sobiv kiirus vastavalt ristteele lähenevate liiklusvahendite vastastikusel nähtavusest. Peale selle tuleb siinjuures arvestada jalakäijatele ohutu liiklemise kindlustamisega, kusjuures on kriteeriu-



Joonis 8. Sõites vihmasel ja porisel ajal tuleb liikuda niisuguse kiirusega, et liiklusvahend ei pritsiks pori kõnniteel liikuvatele jalakäijatele.

miks jõuvankri ohutuks pidurdamiseks vajalik vahemaa (vt. lk. 40), mille ulatuses on võimalik jõuvankrit peatada, kui jalakäija ootamatult astub sõiduteele.

7. Liiklusvahendite liikumise kiirus ei ole piiratud mingi kindla ülemmääraga, kuid liiklusvahendite juhid on kohustatud vähendama liikumise kiirust niivõrd, et oleks tagatud liiklemise julgeolek, ja et vajaduse korral saaks liiklusvahendit õigeaegselt peatada:

- a) liiklemisel libedal teel;
- b) halva nähtavuse puhul, näiteks tiheda udu korral;
- c) liiklemisel kitsal sõiduteel ja teekäänakuil (kurvidel);
- d) lähenemisel jalakäijate ülekäiguradadele, reguleeritud liiklemisega ristteedele, valvatud raudtee-ülesõidukohtadele, seisvatele trammidele;
- e) kõikide hoiatavate liiklusmärkide mõjupiirkonnas ja märkide

„Helisignaali andmine keelatud“ ja „Ettevaatust, — jalakäijad!“ mõjupiirkonnas;

f) tehniliste rikete tekkimisel sõidu ajal.

8. Loomadest ja loomakarjadest möödasõidul tuleb liikuda aeglaselt ja neist võimalikult kaugemalt. Maanteel loomi saatva isiku märguandel on jõuvankrijuht kohustatud peatuma.

Pidades silmas liiklemise üldreeglit — „iga liikleja on kohustatud käituma nii, et ei tekiks ohtu temale enesele ega teistele liiklejaile“ — on näiteks jõuvankri juht kohustatud lähenemisel kartvale hobusele vähendama oma sõidukiirust, vajaduse korral peatuma, mootori seiskama ja isegi abistama hobuliiklusvahendi juhti, kui viimane ise ei ole suuteline hobust taltsutama.

9. Liiklemisel linnades ja asulates viimasel ja porisel ajal peavad liiklusvahendite juhid liikuma säärase kiirusega, et nende liiklusvahendid ei pritsiks pori kõnniteel liikuvaile jalakäijaile.

10. Libeda tee puhul peab trammide vahekaugus üksteisest olema vähemalt 120 meetrit, lähenemisel peatuskohale või takistuse ilmumisel sõiduteele peab trammijuht algama pidurdamist 90 m kaugusel peatuskohast või takistusest.

## 2. Jõuvankrite pidurdamine.

1. Jõuvankrite juhtimisel tuleb pidurseadmeid võimalikult harva kasutada. Selleks, et vältida liigset pidurdamist pidurite abil, tuleb aegsasti gaasi juurdevool katkestada, mille tagajärjel jõvanker kaotab kiiruse ja mootor enam ei „vea“, vaid algab pidurdamist. Kui tekib vajadus pidurdada pidurseadmete abil, tuleb reeglikohaselt piirduda järk-järgulise pidurdamisega, mis toimub järgmiselt: vajutatakse sidur lahti ja selle järel korduvate vajutustega piduripedaalile peatatakse jõvanker. Vajutused piduripedaalile peavad olema niivõrd lühivältelised, et rattad ei blokeeruks (ei lakkaks veeremast) ega lohiseks.

Erakordset pidurdamist, mil pidurseadmed pannakse tööle kiiresti ja nende poolt arendatava kogu jõuga, tuleb kasutada ainult mingi takistuse järsul ilmumisel sõiduteele.

Jõuvankri erakordseks kiireks pidurdamiseks tuleb kiiresti lahutada sidur ja pidurdada jalg- ning vajaduse korral ka käsipiduriga. Kuid tuleb pidada meeles, et järsk pidurdamine võib põhjustada jõuvankri külglibisemise ja selle tagajärjel koguni jõuvankri ümber-

paiskumise. Järsul, tugeval pidurdamisel lakkavad rattad veeremast — blokeeruvad, jõuvanker liigub edasi lohisedes, kusjuures vähe-  
nebid pidurdusmõju, kuid pikeneb pidurdusteed ja ühtlasi aeg, mis  
on vajalik jõuvankri peatamiseks. Ühtlasi suureneb seejuures  
kõrglibisemise oht eriti libedal teel ja teekäänakuil ning juhul, kui  
parem- ja vasakpoolsed rattad ei arenda ühtlast pidurdusmõju, s. t.  
kui nad ei ole korralikult reguleeritud. Kõrglibisemise tekkimisel  
tuleb viivitamata lakata pidurdamast ja rooli sujuva pööramisega  
*kõrglibisemise suunas* juhtida jõuvanker endisse suunda.

Kui tekib vajadus erakordseks pidurdamiseks libedal teel, siis  
ei tule kõrglibisemise vältimiseks sidurit kohe lahutada, vaid alles  
pidurdamise viimasel hetkel, — selleks et mootor ei seiskuks.

2. Kui hästi ka ei töötaks pidurseadmed jõuvankril, siiski ta ei  
peatu kohe pidurdamishetkel, vaid liigub enam-vähem pikema maa  
edasi.

Teeosa (meetrites), mis pidurdatud jõuvanker läbi sõidab alates  
pidurdamise algmomentist kuni jõuvankri täieliku seismajäämiseni,  
nimetatakse *pidurdusteedkonnaks*. *Pidurdusteedkonna pikkus sõltub*  
*jõuvankri liikumise kiirusest, pidurite tüübist ja seisukorrast* (kahe-  
või neljaratta. mehaanilised või hüdraulilised, täiesti korras või nõr-  
gad jne.), *sõidutee profiilist ja seisukorrast* (sirge või kurviline, sile  
või konarlik, horisontaalne või kallak, asfalt- või kruusatee, kuiv  
või märg jne.) *ning kummidest* (uued või kulunud, õhurõhu mää-  
neis, kummide laius jne.). Pidurdusteedkonna pikkus kasvab võrdeli-  
selt kiiruse ruuduga, s. t. kui liikumise kiirus suureneb kaks korda,  
siis pidurdusteedkond pikeneb neli korda.

Pidurdusteedkonna pikkust (võimalikku lühimat) saab arvutada  
kõikide rataste pidurdamisel järgmise valemi järgi:

$$S = \frac{v^2}{2g\mu} \quad \text{ehk ligikaudu} \quad S \approx \frac{v^2}{20\mu}$$

kus  $S$  — pidurdusteedkonna pikkus meetrites,

$v$  — jõuvankri liikumise kiirus m/sek.,

$g$  — vaba langemise kiirendus = 9,81 m/sek.<sup>2</sup>,

$\mu$  (mü) — teepinna ja rehvide vahelise haardumise tegur.

Pidurdamisel saavutatava maksimaalse aeglustuse  $j$  võib leida  
valemi järgi:

$$j = g\mu$$

Järelikult, sõitmisel heal teepinnal, kus haardumise tegur  $\mu = 0,7$ , võib maksimaalse aeglustusena saavutada (0,7 · 9,81) ligi 2 m/sek<sup>3</sup>.

Järsul pidurdamisel kuival, karedal teepinnal saavutatava suure aeglustuse puhul tekib oht kaasasõitjaile, kuna inertstungi tõttu võivad nad paiskuda oma istmeilt ette ja ennast vigastada vastu tuuleklaasi. Juba aeglustamisel 3 m/sek. langeb inimese keha ette, kui ta sel puhul jalgadega vastu ei suru või kätega kuskilt kinni ei hoia.

Allolevas tabelis on toodud lühimad pidurdusteedekonnad mitmesuguse kattega sõiduteedel nii kuiva kui märja teepinna puhul.

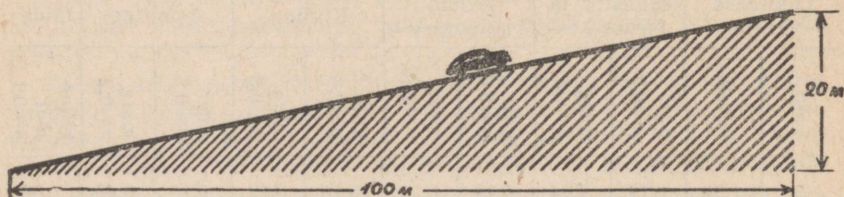
Liikumise kiirus		Killustik- ja kruusatee		Asfalt-betoontee		Kivitee		Asfalttee		Jäide
km/t.	m/sek.	kuiv $\mu = 0,7$	märg $\mu = 0,4$	kuiv $\mu = 0,65$	märg $\mu = 0,35$	kuiv $\mu = 0,6$	märg $\mu = 0,3$	kuiv $\mu = 0,5$	märg $\mu = 0,2$	kiillas- jäe) $\mu = 0,1$
5	1,39	0,14	0,24	0,15	0,28	0,16	0,32	0,19	0,48	0,96
10	2,78	0,55	0,96	0,59	1,10	0,64	1,28	0,77	1,93	3,85
15	4,17	1,24	2,16	1,33	2,43	1,44	2,88	1,73	4,32	8,65
20	5,55	2,20	3,85	2,38	4,40	2,53	5,40	3,08	7,70	15,40
25	6,94	3,46	6,05	3,72	6,90	4,05	8,05	4,85	12,10	24,20
30	8,33	4,95	8,65	5,33	9,90	5,80	11,50	6,92	17,30	34,60
40	11,11	8,80	15,40	9,45	17,60	10,25	22,50	12,30	30,70	61,60
50	13,89	13,80	24,0	14,80	27,60	16,0	32,0	19,20	48,0	96,0
60	16,66	19,90	34,60	21,30	39,60	23,10	46,20	27,70	69,0	138,0
70	19,44	27,0	47,10	29,0	54,0	31,40	62,80	37,70	94,0	188,0
80	22,22	35,20	61,60	37,90	70,50	41,0	82,0	49,30	123,0	246,0
90	25,0	44,50	78,0	48,0	89,0	52,0	104,0	62,20	156,0	312,0

Märkus. Tabelis on haardumisteguri  $\mu$  suurused näidatud keskmises seisukorras olevate teede kohta. Väga heade teede puhul võib  $\mu$  suurus tõusta kuni 0,2 võrra. Näiteks, uuel hästitöödeldud kuival tsementbetoon- teel võib  $\mu \approx 0,9$ . Seega on leib  $\mu$  suurus teekatte seisukorras (uus või kulunud), teekatte materjali koostisest (mida enam on selles kleepuvat side- ainet, näiteks mida enam asfalti on teekattes, seda libedam, s. t. seda väik- sem on  $\mu$ ) ning teekatte töötlemisest (mida paremini on tee töödeldud, seda suurem on  $\mu$ ).

Eespooltoodud andmed pidurdusteedekonna pikkuse kohta on keh- tivad ainult horisontaalse tee puhul. Tee tõusudel ja langustel lühe- neb või pikeneb pidurdusteedekond vastavalt tõusu või languse suu- rusele. Pidurdusteedekonna pikkuse leidmiseks tõusva või langeva tee

puhul tuleb esiteks leida pidurdusteedkonna pikkus vastavalt horisontaalsele teele ja siis vähendada või suurendada saadud arvu alljärgneva tabeli andmete kohaselt.

Tee tõus %-des	Pidurdus- teekonna lühenemine %-des	Tee langus %-des	Pidurdus- teekonna pikenemine %-des
5	— 6	5	+ 8
10	—12	10	+16
20	—20	20	+40
30	—30	30	+70



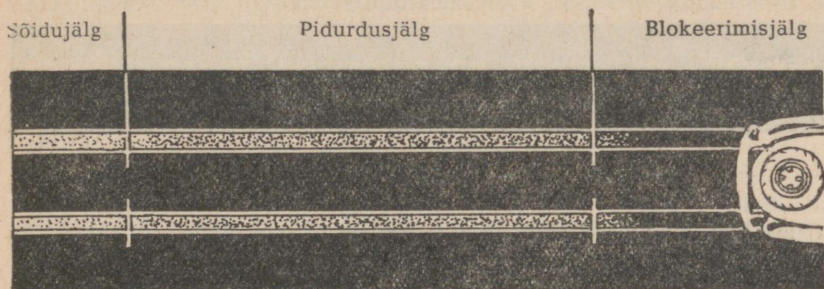
Joonis 9. Tee tõus (või langus) 20%.

Jõuvankri raskusest ei sõltu pidurdusteedkonna pikkus, kui pidurseadis on korras ja võimsuselt vastab jõuvankri kaalule, nagu see normaalselt peabki olema. Kui aga pidurseadis ei ole korras või on liiga nõrk, siis sõltub pidurdusteedkond jõuvankri raskusest selles mõttes, et pidurseadis ei suuda sel juhul arendada küllaldast pidurdusmõju, s. t. pidurdamine on puudulik.

Pidurdusteedkonna määramisel ei tohi unustada tuule mõju, sest olenevalt tuule tugevusest ja suunast, võib pidurdusteedkonna pikkus lüheneda või pikeneda kuni 20% ja enamgi.

Pidurseadis on küllalt võimas, kui pidurdamisel rattad blokeeruvad. Sellest ei tohi aga järeldada, et rataste blokeerimine on parim pidurdamisviis. Pidurdamise mõju on blokeeruvate rataste puhul kuni 30% väiksem kui veerevate rataste puhul. Suurim mõju on pidurdamisel siis, kui rattad on veeremise ja blokeerumise piiril, s. t. kui rattad veel veerevad.

Praktikas tuleb jõuvankri pidurseadmed lugeda korrasolevaiks, kui pidurdusteedkond katsetamisel kuival, horisontaalsel asfaltteel, ei ületa allolevas tabelis antud norme.



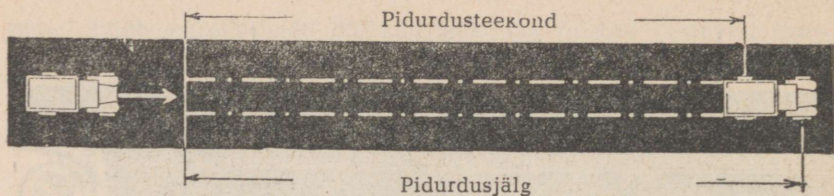
Joonis 10. Pidurdusjalg ja blokeerimisjalg.

Liikumise kiirus km/t.	Pidurdusteedkond meetrites		Liikumise kiirus km/t.	Pidurdusteedkond meetrites	
	neljaratta-pidurid	kaheratta-pidurid		neljaratta-pidurid	kaheratta-pidurid
10	1,0	1,5	60	35,0	55,0
20	4,0	6,0	70	47,0	75,0
30	9,0	14,0	80	61,0	99,0
40	15,0	25,0	90	78,0	125,0
50	24,0	38,5	100	96,0	154,0

Tihti arvestatakse, et pidurdusteedkond võrdub pidurdusjälje pikkusega. See ei ole õige neljaratta-pidurite puhul. Neljaratta-piduritega auto pidurdusteedkond on lühem kui sõiduteele jääv nähtav pidurdusjalg. Kuna neljaratta-pidurite puhul pidurdavad ka eesrattad, siis pidurdusteedkonna pikkuse kindlaksmääramisel tuleb sel puhul pidurdusjälje pikkusest maha arvata auto ees- ja tagarataste vahemaa (joonis 10-a).

Samuti ei tohi ära segada pidurdusjälge pidurdusteedkonnaga jõuvankri liikumise kiiruse arvutamisel. Pidurdusjälje järgi saab kindlaks määrata jõuvankri poolt pidurdamise momendil arendatud liikumise kiirust ainult ligikaudu, sest, nagu eespool selgitatud, oleb pidurdusteedkonna pikkus paljudest teguritest, milledest iga üksiku täpne kindlaksmääramine on olulise tähtsusega, kuid tegelikult raskesti teostatav.

3. Iga jõuvankrijuht peab teadma, kui pika vahemaa ulatuses on ta suuteline peatama oma jõuvankri, kui sõiduteele äkki ilmub jalakäija või mingi muu takistus. See vahemaa — nn. pidurdus-



Joonis 10-a. Pidurdusteekond ja pidurdusjalg kõikide rataste pidurdamisel.

*vahemaa* — koosneb kahest osast: esiteks — teest, mille läbib jõuvanker hetkest, mil juht silmab takistust, kuni hetkeni, mil pidurseedmed alustavad pidurdamist, s. o. juhi reageerimise aja vältel läbisõidetud teekonna ulatusest ja teiseks — pidurdusteekonna ulatusest. Esimese teekonna läbimiseks tuleb normaaltingimustes arvestada keskmiselt 1 sekund aega, millest kulub juhile reageerimiseks (sõltuvalt tema reageerimise kiirusest ja vilumusest) 0,5—0,8 sekundit ja pidurseedmete töölerakendamiseks (sõltuvalt nende tüübist ja seisukorrast) 0,2—0,4 sekundit. Peale eelöeldu ei tohi siinjuures unustada juhi võimalikku viivitust, mil vastavalt olukorra keerukusele juhi reageerimise aeg võib pikeneda 2—3 sekundini.

Kui pikk peab minimaalselt olema vahemaa takistuse ja jõuvankri vahel, et juht jõuaks õigeaegselt oma jõuvankri peatada?

Selgitame selle näite varal. Oletame, et auto sõidab tasasel, kuival teel kiirusega 30 km/t. Kui suur on sel juhul pidurdusvahemaa parimate tingimuste juures?

Juhi reageerimise ja pidurseedmete töölerakendamise aja (1 sekundi) vältel auto, liikudes edasi endise kiirusega, s. o. 30 km/t. läbib  $(30:3,6=)$  8,3 m pikkuse teekonna. Pidurdusteekonna pikkus selle kiiruse juures kuiva horisontaalse maanteepinna seisukorra puhul on minimaalselt 5 meetrit. Seega oleks antud juhul pidurdamise vahemaa pikkus  $8,3 \text{ m} + 5 \text{ m} = 13,3 \text{ meetrit}$ . Eelnevast järeldub, et liiklemise julgeoleku huvides peab *autojuhi vaateväli* ulatuma 30 km tunnikiirusega sõitmisel vähimalt 14 m kauguseni.

Kiireltliikuva jõuvankri juht võib sattuda olukorda, kus tal ei jää mitte sekunditki aega järelemõtlemiseks — teadlikuks reageerimiseks.

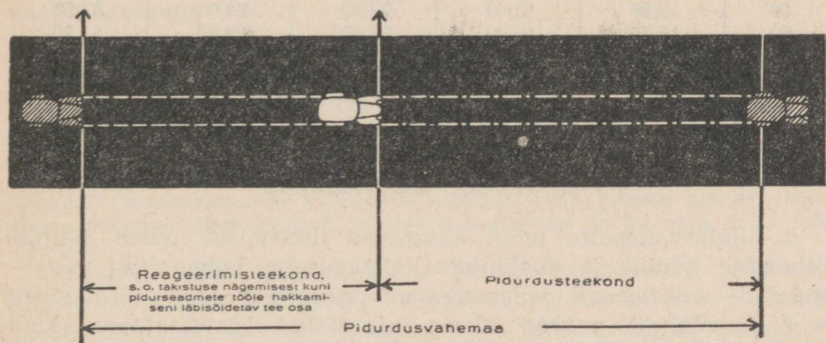
Säärastel juhtudel tuleb vilunud juhile appi nn. instinktiivne tegutsemine. Instinktiivne tegutsemine on nähtus, kus inimese närvisüsteem reageerib mingile välisärritusele alateadlikult, n. ö.

automaatselt. Nii näiteks sirutab jooksev inimene komistades ja kukkudes käed ette veel enne, kui ta suudab tajuda, mis on juhtunud ja kuidas peab talitama. Samuti juhul, kui kiireltliikuva jõuvankri sõiduteele astub ootamatult jalakäija, teeb jõuvankri juhi käsi vajaliku liigutuse, pöörates rooli järsult kõrvale veel enne, kui ta suudab mõelda, mida teha pealesõidu vältimiseks.

Närvisüsteemi säärane reageerimine ei teki juhil kohe, vaid see areneb ja süveneb koos juhtimisvilumusega. Seepärast väsib ka vilunud juht jõuvankri juhtimisel palju väiksemal määral kui noor, kogenematu juht, kuna vilunud juht tegutseb sageli instinktiivselt, väiksema energiakuluga.

Seejuures tuleb pidada meeles, et närvisüsteem reageerib õigesti, täpselt ja vajaliku kiirusega ainult täiesti normaalsel ja tervel inimesel. Haigel, väsinud või ärritatud inimesel reageerib närvisüsteem aeglaselt ja ebatäpselt.

Eelöeldust järgneb, et jõuvankrijuht: 1) kunagi ei tohi tarvitada väiksemalgi määral alkohoolseid jooke, nii enne tööle minekut kui ka töö ajal ja 2) peab kõigiti vältima enda närvide asjatut erutamist — mitte närviõõne rooli taga olles, olla viisakas kõigi vastu, kuid ühtlasi kindel oma õigustatud, seadusepäraistes nõudmistes.



Joonis 11. Pidurdusvahemaa koosneb reageerimiseaegast ja pidurdusteaegast.

Sõitmisel libedal teel on pidurdusteaeg palju pikem kui kuival, karedal teel. Näiteks libeda asfaldi puhul võib pidurdusteaeg pikeneda kuni 250%, võrreldes kuiva asfaltteega. Üldiselt on pidur-

damine libedal teel ohtlik, kuna selle tagajärjel võib kergesti tekkida jõuvankri külglibisemine. Libeda tee puhul on parimaks pidurdamisviisiks pidurdamine vaheldumisi mootoriga ja piduritega.

Alljärgnevas tabelis on toodud pidurdusvahemaa pikkused kuival ja märjal killustik-kruusateel 1-sekundilise reageerimiseaja puhul.

**Pidurdusvahemaa, kaasa arvatud reageerimisteed, kuival ja märjal maanteel.**

Jõuvankri liikumise kiirus km/t.	Reageerimisteed + pidurdusteed = pidurdusvahemaa				
	Reageerimisteed 1 sek. vältel	Lühim pidurdusteed kuiva teepinna puhul	Pidurdusvahemaa kuiva teepinna puhul	Lühim pidurdusteed märja teepinna puhul	Pidurdusvahemaa märja teepinna puhul
	m	m	m	m	m
10	2,70	0,55	3,25	0,96	3,66
15	4,10	1,24	5,34	2,16	6,26
20	5,50	2,20	7,70	3,85	9,35
25	6,90	3,46	10,36	6,05	12,95
30	8,30	4,95	13,25	8,65	16,95
40	11,10	8,80	19,90	15,40	26,50
50	13,80	13,80	27,60	24,00	37,80
60	16,70	19,80	36,50	34,60	51,30
70	19,40	27,00	46,40	47,10	66,50
80	22,20	35,20	57,40	61,60	83,80
90	24,90	44,50	69,40	78,00	102,90

### 3. Juhtide märguanded.

1. Liiklusvahendite juhid kasutavad liiklemisel teiste liiklusvahendite juhtide ja jalakäijate hoiatamiseks kolme liiki märguandeid — *helisignaali*, *valgussignaali* „stopp!“ ja *suunamärguannel*.

2. Jõuvankrid peavad olema varustatud hästikuuldava, kuid mitte käreda *helisignaali*ga. Esmaabi-, tuletõrje- ja miilitsa-operatiivautod võivad Riikliku Autoinspektsiooni loal olla varustatud peale tavaliste veel sireen-tüüpi helisignaalseadmetega, millede kasutamine on lubatud *ainult operatiivülesannete täitmisel*. Tuletõrjeautod võivad olla varustatud ka signaalkelladega.

Pimedal ajal ja tiheda udu puhul on lubatav tarvitada helisignaali asemel ka optilist signaali (esilaternatega), kuid nii, et see ei pimestaks vastuliikuvate liiklusvahendite juhte.

Juhid on kohustatud kasutama helisignaali ainult hoiatuseks kokkupõrke või pealesõidu ohu puhul. Helisignaali peab andma lähenemisel teekäänakule mägisel teel, piiratud nähtavusega kohtades ja tiheda udu puhul. Samuti tuleb helisignaali anda maal, maanteedel eesliikujast möödasõidul. Helisignaali andmine muuks otsarbeks, eriti jõuvankri seisu puhul, (näit. sõitjate väljakutseks, kiirema edasisõidu võimaluse saavutamiseks jms.) on keelatud. Igal juhul tuleb helisignaali kasutada siis, kui teisiti (näiteks ettevaatliku sõiduga) ei saa vältida teiste liiklejate ohustamist.

Helisignaali andmine ei anna juhile läbisõidu eesõigust, välja arvatud sireeni (kella) andmine, ega vabasta juhti kõigi ettevaatusabinõude tarvituselevõtust kokkupõrke või pealesõidu vältimiseks.

Helisignaali tuleb anda aegsasti, eriti libeda tee puhul. Helisignaali andmisel peab juht eeldama võimalust, et signaali ei kuulu (näit. vastupuhuva tuule, jalakäija nõrga kuulmise tõttu jne.).

Helisignaali tuleb anda lühivälteliselt ja katkendiliselt, sest pikk, pidev helisignaal võib katta mõne teise juhi poolt samal ajal antud signaali. Ka mõjub pikk, pidev signaal häirivalt ümbruskonnale.

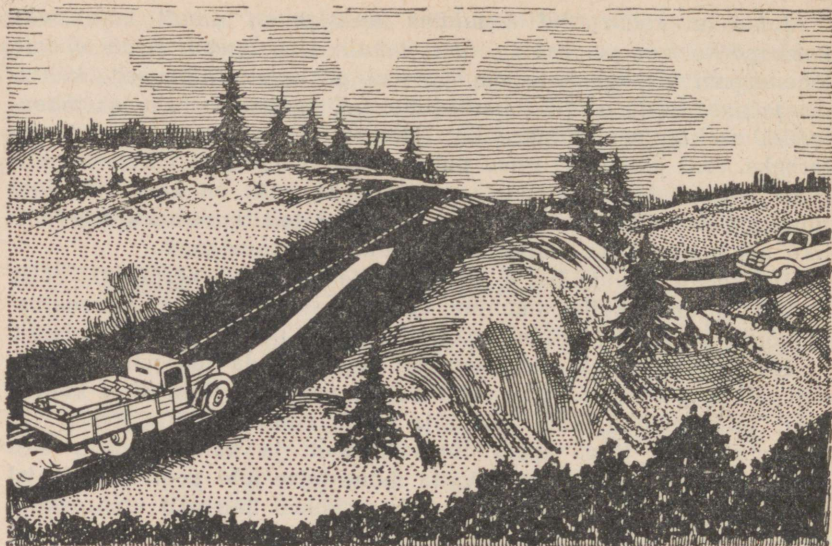
Signaaliseadme rikenemisel sõidu ajal võib liiklusvahendiga jätkata teekonda kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise ilma helisignaali andmiseta.

Helisignaali mõõdukas, tagasihoidlik kasutamine on küllalt tähtis meie linnades ja asulates liigse kära vältimise kui ka liiklemise julgeoleku kindlustamise seisukohalt. Sagedane, asjatu signaali tarvitamine juurutab teistesse liiklejaisse, eriti jalakäijaisse arusaamist, et jõuvankrite juhid on kohustatud neid igas olukorras hoiatama. Seetõttu muututakse liiklemisel tähelepanematuks ja hooletuks. See asjaolu omakorda sunnib jõuvankrijuhte tihemini tarvitama helisignaali. Et sealjuures signaalitarvitamisega pahatihti liialdatakse, on väljaspool kahtlust. Peab pidama meeles: mida ettevaatlikumalt jõuvankrijuht sõidab, seda harvem on tal vaja anda helisignaali.

3. Tagasõitvate liiklusvahendite juhtide hoiatamiseks peab eesliikva rööpmeteta liiklusvahendi juht andma märku enne liikumissuuna muutmist, kiiruse vähendamist ja liiklusvahendi peatamist. Märguanne toimub suunanäitajaga ja stopp-tulega või suunanäitajate puudumisel ja stopp-tule rikkisoleku puhul käe väljasirutamisega või juhuruumi roolipoolse ukse avamisega.

Eeltähendatud märguanded kohustavad järelliikuvaid juhte eriliise ettevaatlikkusele.

Suunamuutmise märguanne tuleb anda jõuvankrijuhtidel linnades ja asulais vähemalt 30 m kauguselt ja maal, maanteedel, vähemalt 50 m kauguselt enne suunamuutmist.



Joonis 12. Juhi vaateväli ei tohi olla lühem kui antud olukorras vajalik pidurdusvahemaa.

Jalgratturid, hobuliiklusvahendite juhid ja käsikäruga liiklejad peavad näitama suunda vähemalt 15 m kauguselt enne suuna muutmist.

Suuna näitamine on kohuslik kõigile rööpmeteta liiklusvahendite juhtidele (ka hobusemeestele, kärumeestele ja jalgrattureile) kõigil juhtudel, kui soovitakse oma esialgset liikumise suunda muuta. Tähendab, suunda tuleb näidata mitte ainult pöördumisel teisele sõiduteele, vaid ka sama sõidutee teisele poolele. On aga sõidutee üldiselt suure käänakuga, siis suuna näitamine ei ole kohuslik, kuigi säärase käänaku tõttu liiklusvahend muudab oma sõidusuunda.

Suuna näitamine on kohuslik pöördel vasakule ja suunaga tagasi. Pöördel paremale ei ole autojuhil suuna näitamine kohuslik, kuigi seda on soovitatav teha võimaluse korral (kui autol on mehaanilised suunanäitajad) sõiduteele astuvate jalakäijate hoiatamiseks. Mootorratturilt, jalgratturilt ja hobuliiklusvahendi juhilt on nõutav suuna näitamine nii vasakule kui paremale pöördumisel.

Suunanäitamine peab olema järelliikujale äratuntav, s. o. sel-

gesti nähtav ja peab kestma kuni suunamuutmise alguseni, samuti peab see lõpetatama õigeaegselt, s. o. kohe pärast suunamuutmise lõpetamist.

Karistatav on suuna näitamata jätmine, mitteküllaldane kui ka hilinenud suunanäitamine.

4. Liiklemisel pimedal ajal, kui vastusõitva jõuvankri juht ei vähenda esilaterna tulešid küllalt aegsasti, võib seda nõuda esilaternate tulede mitmekordse ümberlülimisega. Selle märguande puhul peab vastusõitva jõuvankri juht viivitamata vähendama oma jõuvankri esilaternate tulesid.

#### 4. Möödasõit eesliikujast.

1. Möödasõit eesliikuvast rööpmeteta liiklusvahendist peab toimuma vasakult, sõidutee keskel või selle vasakpoolsel äärel liikuvast trammist aga — paremalt.

Liiklemise eeskirjad käsitlevad reegleid möödasõidu puhul eesliikujast ainult neil juhtudel, kui möödasõitja möödumisel sõidab oma seniselt sõidurajalt kõrvale — vasakpoolsele sõidurajale.

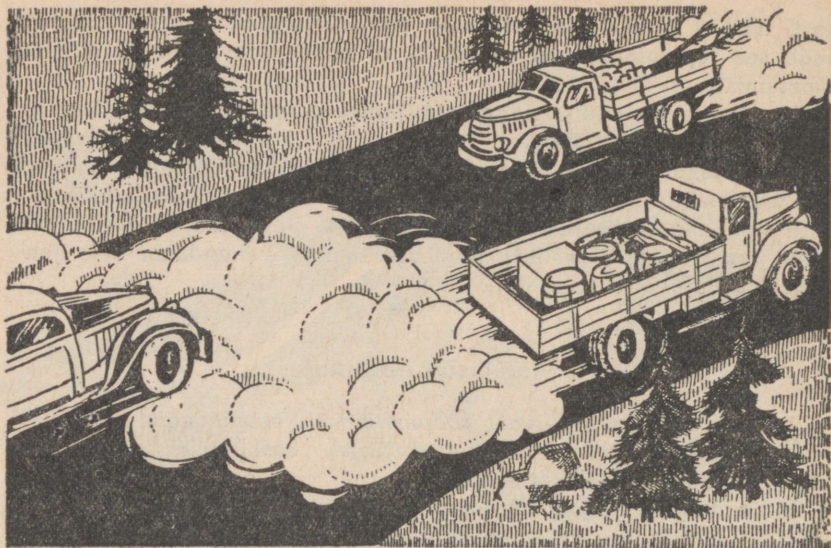
Sisuliselt toimub möödasõit ka sel juhul, kui möödasõitja möödumisel jääb oma endisele sõidurajale. Näiteks mitmerealise liiklemise puhul keskmisel sõidurajal asuv liiklusvahend võib takistamata edasi liikuda temale määratud kiiruse piires, sõltumata sellest, kas ta seejuures möödub temast paremal ja vasakul asuvaist liiklusvahendeist. Säraselt toimuv möödasõit on *möödasõit kõrvalliikujast*.

Mis puutub nõudesse mööduda eesliikuvast rööpmeteta liiklusvahendist vasakult, siis tuleb seda nõuet täita, kui vasakult möödumine on tegelikult võimalik. Kui aga eesliikuja liigub tahtlikult vasakul teepoolle või tee keskel säraselt, et möödumine vasakult ei ole võimalik (näiteks jalgratturid ja hobuliiklusvahendid maanteedel), siis ei ole mööduda soovija kohustatud selle tõttu jätma möödasõitmata, vaid võib erandlikult mööduda eesliiklejast ka paremalt, kuid pidades silmas kõiki liiklemisjulgeoleku nõudeid. Ristteel peatunud jõuvankrist võib ainult paremalt mööda sõita.

Esseisvast liiklusvahendist võib mööda sõita ka paremalt poolt, kui seal vabaoleva sõidutee-osa laius seda võimaldab.

Eesliikuvast liiklusvahendist möödumiseks võib sõita üle sõidutee telgjoone, s. o. sõidutee vasakule poolele, kui sellega ei takistata vastusõitjaid, s. t. ei sunnita vastusõitjat vähendama oma sõidukiirust.

2. Maal, maanteel, peab juht enne eesliikujast möödumist andma helisignaali. Eesliikuva liiklusvahendi juht, kuuldes signaali, peab



Joonis 13. Säärasel möödasõidul võib tekkida avariid.

andma vastusignaali ja võimaldama möödasõitu, vajaduse korral sõites tee parempoolsele servale.

Linnatänavail eesliikujast möödasõidul ei ole helisignaali andmine kohuslik, kui juht on veendunud, et möödasõit on ohutu.

*Eesliikuja ei tohi kiiruse lisandamisega või mõnel muul viisil möödasõitmist takistada.*

LE ei nõua, et eesliikuja peab tingimata alati oma sõidukiirust vähendama, küll aga peab ta seda tegema või koguni jääma peatumaks kitsa sõidutee puhul, et võimaldada takistuseta ja ohutut möödasõitmist.

LE ei näe ette võimalust pimedal ajal eesliikujast möödumisel kasutada helisignaali asemel valgussignaale (esitulede vilgutamist), kuna säärase teguviisi võiks põhjustada vastusõitjate pimestamist. Järelikult võib valgussignaale kasutada ainult juhul, kui sellega ei häirita vastusõitjaid.

*Kõikide liiklusvahendite juhid on kohustatud viivitamata andma teed esmaabi-, tuletõrje- ja miilitsa operatiiv-jõuvankritele, kui need annavad erihelisignaali (sireeniga või kellaga).*

3. Möödasõit eesliikujast on lubatud ainult hea nähtavuse puhul ja eeldusel, et möödasõiduga ei segata ees- ja vastusõitjate liikle-

mist ning ei sunnita teisi liiklusvahendite juhte tegema järske pöördedeiga vähendamata liikumise kiirust.

Möödumine on lubatav seal, kus tee laius ja tee seisukord seda võimaldab. Juht peab möödumisel tähele panema ka tee võimalikku ebakohast ja halba seisukorda (märg, jäätunud, lumine, auklik jne.).

Ei või alata möödasõitu liiga lähedalt eesliikujast, kuna möödasõitjale ei ole sel puhul tee küllalt hästi nähtav. Möödasõitu võib alata alles pärast seda, kui juht on veendunud, et möödumiseks vajalik teosa on täiesti vaba. Kui eesliikuva jõuvankri järel kerkib tolmupilv, tuleb liikuda eriti ettevaatlikult ja mingil juhul ei tohi sõita vasakule teepoolele, kuna tolmu tõttu ei näe mööduja juht võimalikku vastusõitjat, samuti kui vastusõitja ei näe möödasõitjat, mille tõttu nad võivad kokku põrgata (joonis 13).

Mööduv jõuvanker ei tohi pärast möödumist otsekohe pöörduda möödasõidetud liiklusvahendi ette, kuna seejuures võib möödasõidetav jõuvanker sõita möödasõitjale tagant peale või möödasõitava jõuvankri tagumine poritiib võib riivata möödasõidetava jõuvankri eestiiba või eeslaternat.

Eesliikujast mööda sõidul peab külgmine vahekaugus olema küllaldane ohutu liiklemise tagamiseks. Seejuures tuleb arvestada asjaolu, et eesliikuval jõuvankril võib tekkida külglibisemine või et möödasõidu hetkel eesliikuva liiklusvahendi juht, vältides pealesõitmist teel olevale kivile või muule säärasele takistusele, juhib oma liiklusvahendi vähe vasakule.

Külgmine vahekaugus liiklusvahendite vahel peab olema seda suurem, mida suurem on kiirus möödasõidul. Normaalne on vahekaugus kiiruse juures kuni 25 km/t. — 0,75 m, kuni 50 km/t. — 1 m, kiiruse juures üle 50 km/t. — 1,5 m.

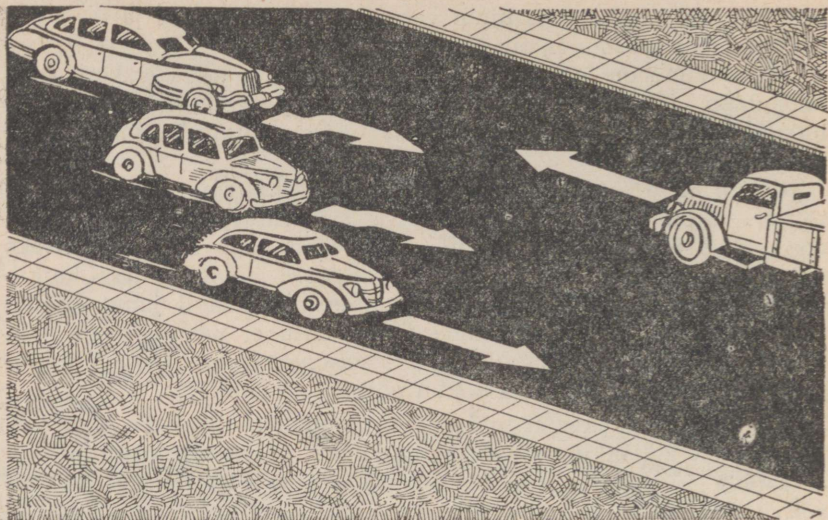
#### 4. Möödumine eesliikujast on keelatud:

a) lubatud maksimaalsete või vähendatud kiirusnormide ületamisega, maal maanteedel, sõiduautodel ja mootorrattastel aga üle 60-km tunnikiirusega;

b) jalakäijate radadel ja ülekäigukohtades, kõikide hoiatusmärkide ja märkide „Möödasõit keelatud“ ja „Ettevaatust, — jalakäijad!“ mõjupiirkonnas;

c) kõikidel juhtudel, kui liikumise kiirus on piiratud 15 ja 5 km tunnikiirusega (kaasa arvatud liikumise kiirust piiravad märgid 15 km/t. ja 5 km/t.);

d) kui eesliikuva liiklusvahendi juht annab märku suuna muut-



Joonis 14. Keelatud on eesliikujast mööda sõita ajal, mil eesliikuja omakorda mööda sõidab (kahekordne möödasõit).

miseks või stopp-signaali, hetkeni, millal liiklusvahendi edaspidine suund on selgesti eraldatav;

e) kahekordne möödasõit väljumisega samast sõidureast (joonis 14);

f) ristteedel, eesliikva liiklusvahendi peatumise puhul, väljumisega omast sõidureast (s. o. vasakult poolt).

Liiklemise eeskirjadest järeldeb, et peale eespool loetletud juhtude on möödumine eesliikujast keelatud ka: ristteedel, kurvidel, sildadel ja sildade all, kohtades, kus eesolev teosa on varjatud, ja kui möödumise eel kitsal sõiduteel on vastu tulemas mõni teine liiklusvahend.

Mööduja peab tähele panema, et sel ajal, kui tema mööduda soovib, mitte mõni teine kiiremini liikuv liiklusvahend omakorda ei kavatse temast mööduda.

### Eesliikujast möödasõidu tee pikkuse määramine.

Eesliikuvast liiklusvahendist möödasõidu tee pikkus koosneb kolmest osast:

1) kõrvaesõidutee, s. o. teosa, mille peab läbi sõitma mööda-

sõitva jõuvankriga, et selle juht saaks vajaliku vaba vaatevälja möödasõidetava liiklusvahendi kõrvalt ette;

- 2) kõrvalt sõidu tee, — teeosa, mille möödasõitev jõuvanker sõidab paralleelselt möödasõidetava liiklusvahendiga ja
- 3) ettesõidu tee, — teeosa, mille möödasõitev jõuvanker sõidab läbi pärast möödumist möödasõidetud liiklusvahendi ette oma esialgsele sõidurajale tagasi pöördumiseks.

Kõrvalesõidu ja ettesõidu teed on mõlemad ühepikkused ja nende pikkus sõltub möödasõitva jõuvankri kiirusest.

Järgnevas tabelis 1 on antud kõrvalesõidu ja ettesõidu tee keskmised pikkused mitmesuguste kiiruste juures.

Tabel 1

Möödasõitva jõuvankri kiirus tunnis	Kõrvalesõidu või ettesõidu tee pikkus
30 km	10 m
40 "	15 "
50 "	20 "
60 "	25 "

Möödasõidu tee pikkus sõltub mõlema liiklusvahendi kiiruste vahekorrast ja liiklusvahendite pikkusest. Tabelis 2 on antud eesliikuvast liiklusvahendist 1 meetri võrra ettejäudmiseks vajalik möödasõidu tee pikkus meetrites. Selle tabeli abil saame arvutada möödasõiduks vajaliku tee pikkuse.

**1 meetri võrra ettejäudmiseks vajalik möödasõidu tee pikkus.**

Tabel 2

Möödasõitva jõuvankri kiirus km/t.	Möödasõidetava liiklusvahendi kiirus km/t.								
	15	20	25	30	35	40	45	50	55
20	4,00								
25	2,50	5,00							
30	2,00	3,00	6,00						
35	1,75	2,30	3,50	7,00					
40	1,60	2,00	2,70	4,00	8,00				
45	1,50	1,80	2,30	3,00	4,50	9,00			
50	1,40	1,66	2,00	2,50	3,30	5,00	10,00		
55	1,37	1,56	1,80	2,20	2,75	3,60	5,50	11,00	
60	1,32	1,50	1,70	2,00	2,40	3,00	4,00	6,00	12,00

Näide. 50 km tunnikirusega sõitvast autost A kavatseb mööduda auto B kiirusega 60 km/t. A pikkus on 4 m ja B pikkus 6 m. Kui pikk on möödumiseks vajalik möödasõidu tee?

Tabelist 1 leiame, et	
kõrvalesõidu tee pikkus on . . . . .	25 m,
ettesõidu tee pikkus on . . . . .	25 m,
mõlema auto pikkus kokku on . . . . .	10 m,

Kokku peab auto B ette jõudma . . . 60 m.

Edasi leiame tabelist 2, et auto B peab autost A 1 meetri võrra ette jõudmiseks läbi sõitma 6 m. Järelikult selleks, et autost A mööduda, s. t., et autost A 60 meetri võrra ette jõuda, peab auto B läbi sõitma

$$60 \times 6 \text{ m} = 360 \text{ m.}$$

Seega on antud juhul möödasõidu tee pikkus 360 m, mille ulatuses peab sõidutee olema vaba ja möödasõitjale hästi nähtav.

Eesliikuvast liiklusvahendist reeglipäraseks, ohutuks möödasõiduks vajaliku tee pikkuse saab arvutada valemi järgi:

$$S = V + \frac{V \cdot v}{V - v},$$

kus  $S$  — möödasõidu tee pikkus meetrites.

$V$  — möödasõitja liikumise kiirus km/t.,

$v$  — eesliikuja liikumise kiirus km/t.

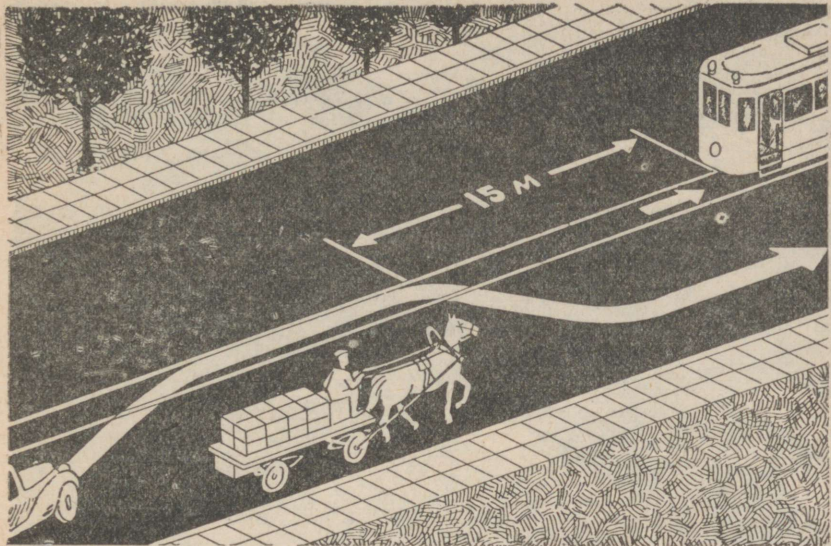
Allolevas tabelis on toodud eesliikujast mööda sõiduks vajalikud teepikkused mitmesuguste kiiruste juures.

km/t.	Möödasõitja kiirus									
	30	40	50	60	70	80	90	100	120	
Eesliikuja kiirus	90	80	85	90	100	106	115	125	145	Möödasõidutee pikkus meetrites
20		160	125	120	122	128	135	145	160	
30			250	180	165	160	162	167	180	
40				360	245	210	205	200	205	
50					490	320	270	250	240	
60						640	405	335	290	
70							810	500	360	
80								1000	480	
90									720	
100										

## 5. Sõitmine trammiteedel.

1. Rööpmeteta liiklusvahenditega trammiteedel ja lähemal kui 1 m äärmisest trammirööpmest sõitmine on põhimõtteliselt keelatud.

Erandina on trammiteedel ja lähemal kui 1 m äärmisest trammirööpmest sõitmine lubatav 15 meetri kaugusel eesliikuvast ja 90 meetri kaugusel järelliikuvast trammist järgmistel juhtudel:



Joonis 15. Trammiteele sõitmine on lubatud 15 m kaugusel eesliikuvast trammist.

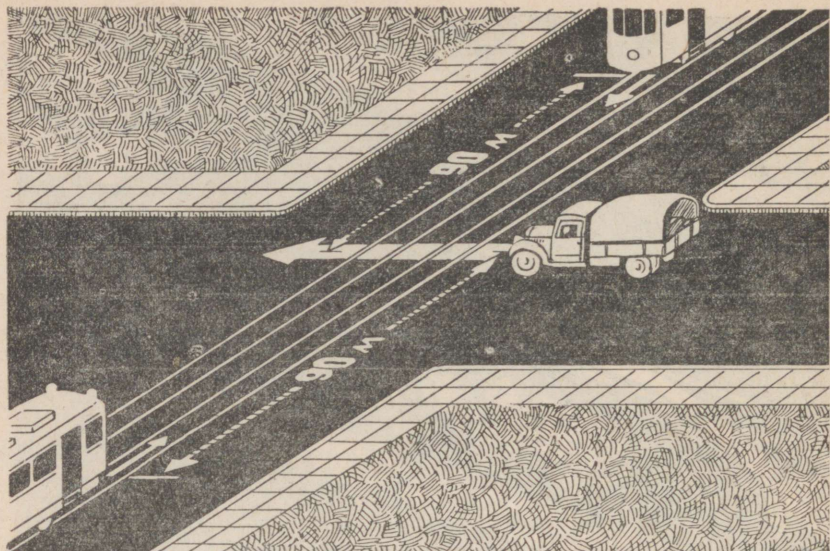
a) kui sõidutee laius ühe liiklusuuna jaoks on väiksem kui 3 meetrit;

b) eesliikuvast liiklusvahendist või eesolevast takistusest (näiteks seisvast autost) möödumisel, kui sõidutee laius ühe liiklusuuna jaoks on väiksem kui 6 meetrit, kusjuures trammiteel viibimise aega tuleb vähendada miinimumini (joonis 15).

2) Trammitee ületamine on lubatav mitte lähemalt kui 90 meetri kauguselt paremalt ja vasakult lähenevast trammist (joonis 16), kaugenevast trammist aga kauguselt, mis võimaldab vastusõitvate liiklusvahendite nägemist (joonis 17).

Peatuskohas seisva trammi eest võib läbi sõita tingimusel, et sellega ei segata trammi uuesti liikuma hakkamist ja et on tagatud ohutu liiklemine.

3. Pimedal ajal valgustamata tänaval rikke tõttu trammiteele seismajäämisel on liiklusvahendi juht kohustatud võtma tarvitusele abinõud trammi ja teiste liiklusvahendite hoiatamiseks.



Joonis 16. Trammitee ületamine on lubatav mitte lähemalt kui 90 m kauguselt lähenevast trammist.

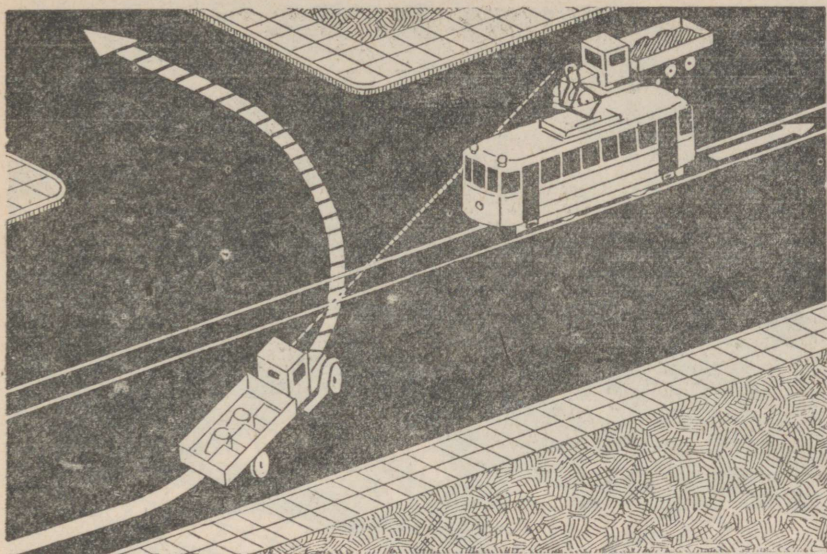
## 6. Möödasõit trammi peatuskohtadest.

1. *Lähenedes trammi peatumise ajal peatuskohale, sõitjate peale- ja mahamineku puhul, kus puudub ooteplatvorm või kus sõidutee laius on väiksem kui 6 meetrit, on rööpmeteta liiklusvahendi juht kohustatud peatuma 3 meetri kaugusel viimasest trammivagunist (joonis 18).*

See nõue on ette nähtud selleks, et vajaduse korral saaksid operatiivautod peatuvast trammist takistamata mööduda.

Liikumist jätkata võib alles pärast trammi uuesti liikuma hakkamist. Kui trammi peatumise hetkeks liiklusvahend on jõudnud kohakuti trammi vaguniga, siis tuleb liiklusvahend peatada nii, et ei oleks takistatud reisijate peale- ja mahamineku, või jätkata liikumist kiirusega kuni 5 km tunnis ja eriti ettevaatlikult.

Kui tramm on sunnitud peatuma jääma väljaspool peatuskohta (näit. tehnilise rikke tõttu), võib trammist mööduda pärast reisijate peale- ja mahaminekut.



Joonis 17. Trammitee ületamine kaugeneva trammist tagant on lubatav kauguselt, mis võimaldab vastusõitvate liiklusvahendite nägemise.

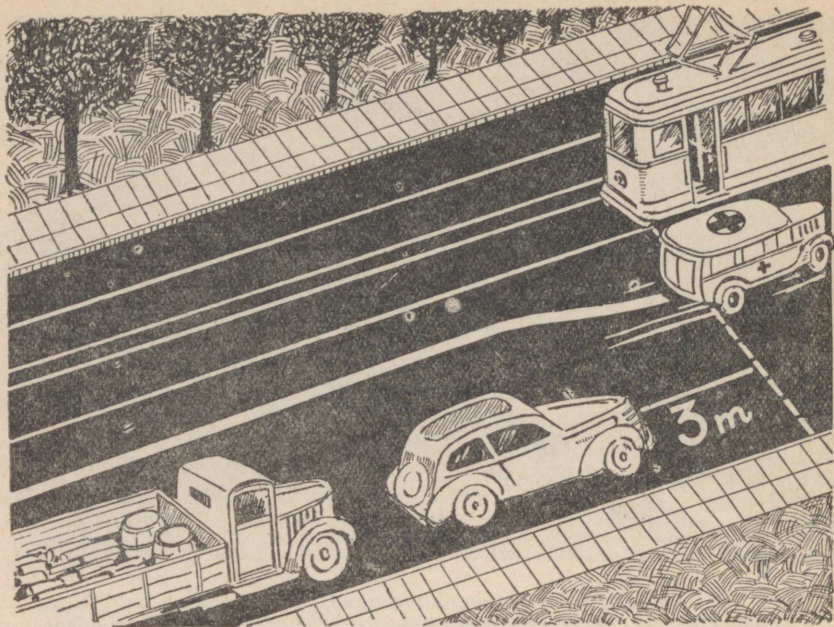
2. Kui trammist peatuskohas on ooteplatvorm või kui seal vaba sõidutee laius ületab 6 meetrit, samuti trammist juhuslikul peatumisel peatuskohast eemal reisijate peale- ja mahamineku ajal, on möödasõit peatuvast trammist lubatav kiirusega kuni 5 km tunnis.

Kuigi eeltähendatud juhul on lubatud möödasõit trammist peatuskohast kuni 5 km tunnikiirusega, ei vabasta see juhti neil juhtudel veel erilist ettevaatlikkusest, kuna alati on võimalik, et inimesed, rutates trammile, ei ole ise küllalt ettevaatlikud. Ka siin võib seega peatumine osutada vajalikuks.

Kui peatuskohas trammist ei ole, siis peab liiklusvahendi juht sellest möödasõidul kiirust niivõrd vähendama, et see tagab ohutu liiklemise.

Keelatud on mööda sõita eesliikuvast trammist lähemal kui 60 m tema peatuskohast.

3. Tuletõrje, esmaabi, tehnilise abi ja miilitsa operatiivautod võivad peatumata mööda sõita peatuvast trammistest kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise tingimusel, kui nad annavad helisignaali sireeniga.

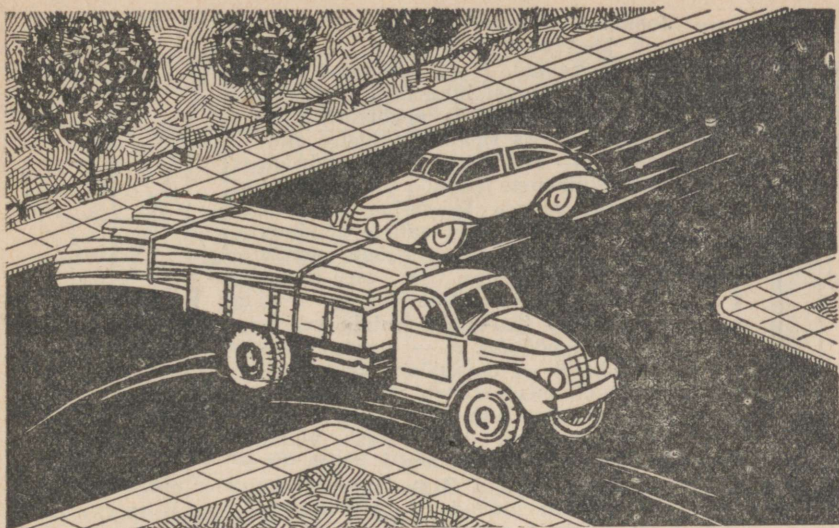


Joonis 18. Trammi peatumisel peatuskohas, kus puudub ooteplatvorm, või kus sõidutee on kitsam kui 6 m, on rööpmeteta liiklusvahendite juhid kohustatud peatuma 3 meetri kaugusel viimasest trammivagunist, et võimaldada takistamata mööda sõita operatiivjõuvankreil.

## 7. Liikumine teekäänakuil.

1. Lähenemisel teekäänakuile peavad jõuvankrijuhid vähendada liikumise kiirust aegsasti niivõrd, et oleks tagatud liiklusjulgeolek ja et vajaduse korral saaks viivitamatult peatuda. Seejuures tuleb pidada meeles, et vajaduse korral tuleb pidurdada *enne käänakut*, mitte aga käänakul, kuna viimasel juhul võib tekkida liiklusvahendi külglibisemine (joonis 19).

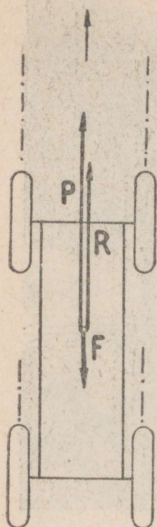
Sõitmisel teekäänakuil ja kurvidel tuleb pidada meeles, et iga liikuv keha püüab säilitada oma liikumise olukorda, s. o. oma liikumise kiirust ja liikumise suunda. Põhjust, mis seda tungi tekitab, nimetatakse keha *inertsiks*. Kiireneva liikumise puhul mõjub inerts vastupidi liikumise suunale, takistades keha liikumise kiirenemist.



Joonis 19. Pidurdamisel teekäänakul võib tekkida ohtlik külglibisemine.

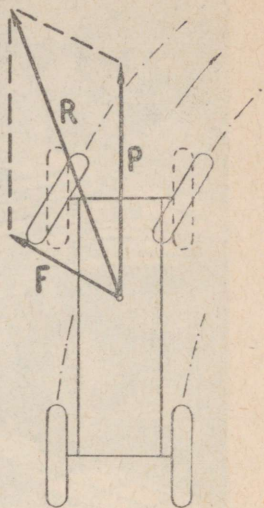
Aeglustuva liikumise puhul (pidurdamisel) mõjub inerts ühesuunaliselt liikumise suunaga, mõjub seega kiirendavalt või, teiste sõnadega, — takistab aeglustamist. Inerts'i mõju on seega alati vastupidine keha liikumise olukorrale ja selle tõttu nimetatakse inerts'i ka *inertstakistuseks*.

Sõitmisel teekäänakul muudab jõuvanker pidevalt oma liikumise suunda, s. o. jõuvankrit pöörava jõu mõjul liigub jõuvanker kõverjoont pidi. Sellele suuna muutmisele mõjub vastu jõuvankri inerts, mis takistab liikumise suuna muutmist, takistab jõuvankri liikumist kõverjoont pidi, juhtides jõuvankrit kõverjoonest välja. On inerts'i mõju suurem kui jõuvankrit pöörav jõud, siis tekib külglibisemine ja jõuvanker libiseb või paiskub teekõverast välja. Seejuures näib, nagu kisuks mingi nähtamatu jõud jõuvankri teekõvera välisääre poole, mis pärast säärastel juhtudel nimetatakse inertstakistust *tsentrifugaaljõuks*. Tsentrifugaaljõu mõju on seda suurem, mida suurem on sõidukiirus, mida libedam on sõidutee ja mida järsum on teekõver (kurv). Iga teekatte ja selle seisukorra puhul on teatav kindel kiiruseäär, mille juures algab külglibisemine. Seda kiirust



Joonis 19-a (vasakul). Autole mõjuvad jõud otseliikumisel.  $P$  — mootori tõukejõud,  $F$  — inertsjõud, mis mõjub kiireneval liikumisel vastupidi liikumise suunale ja aeglustuval liikumisel samas suunas liikumise suunale,  $R$  — resultantjõud, mis võrdub vastassuunaliste jõudude puhul nende jõudude vahega ja mõjub suurema jõu suunas. Samasuunaliste jõudude puhul võrdub resultantjõud nende jõudude summaga ja on samasuunaline.

Joonis 19-b (paremal). Autole mõjuvad jõud pöördel.  $P$  — mootori tõukejõud,  $F$  — inertsjõud (tsentrifugaaljõud), mis takistab jõuvankri liikumise suuna muutmist, püüdes juhtida jõuvankrit teekõverast välja,  $R$  — resultantjõud, mille mõju on suunatud jõudude  $P$  ja  $F$  vahelt ja mis leitakse jõudude  $P$  ja  $F$  liitmisel jõudude parallelogrammi abil.



nimetatakse *kriitiliseks kiiruseks*. Jõuvankri juht peab teekõveral sõitmisel valima kiiruse, mis on väiksem kui kriitiline kiirus, et alal hoida sõidumugavust ja ohutust. Kriitiline kiirus avaldub valemiga:

$$V^k = \sqrt{g\mu r} \text{ ehk ligikaudu } V^k \approx \sqrt{10\mu r},$$

kus  $V^k$  — kriitiline kiirus m/sek.,

$g$  — vaba langemise kiirendus = 9,81 m/sek.<sup>2</sup>,

$\mu$  — haardumistegur,

$r$  — teekõvera (kurvi) raadius meetrites.

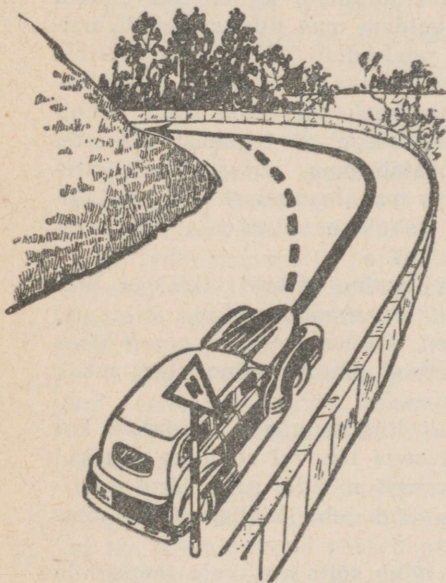
Kriitilised kiirused kurvidel mitmesuguste teeseisukordade puhul on toodud juuresolevas tabelis (km/t.).

2. Eriti ettevaatlikult tuleb liikuda teekäänakuil libeda tee ja kallakute puhul. Liikumine teekäänakuil mägisel teel on veelgi raskendatum, kuna juht ei näe siin varjatud käänaku tõttu küllalt aegsasti võimalikke vastusõitjaid. Kõige eeltoodu pärast on teekäänakuil keelatud möödasõit eesliikujast, peatumine ja tagurpidi sõit, kui nähtavus tahapoole on väiksem kui 60 m. Lähenedisel varjatud teekäänakule tuleb anda helisignaali.

3. Sõitmisel teekäänakuil tuleb hoiduda võimalikult paremale teeservale.

Kurvi raadius meetrites	Sõidutee seisukord					
	Väga libe $\mu = 0,1$	Libe $\mu = 0,2$	Märg $\mu = 0,3$	Harilik $\mu = 0,4$	Hea tee $\mu = 0,5$	Parim tee $\mu = 0,6$
10	11,2	16,0	19,6	22,7	25,2	27,7
20	16,0	22,7	27,7	31,9	35,6	39,0
30	19,6	27,7	33,8	39,0	43,7	47,7
40	22,7	31,9	39,0	45,0	50,4	55,3
50	25,2	35,6	43,7	50,4	56,3	61,7
60	27,7	39,0	47,7	55,3	61,7	67,7
70	29,9	42,3	51,7	59,4	66,8	73,1
80	31,9	45,0	55,3	63,7	71,3	78,1
90	33,8	47,7	58,5	67,7	75,6	82,8
100	35,6	50,4	61,7	71,3	79,9	87,3

Täiesti lubamatu on sõita teekäänaku vasakpoolsel serval (n.ö. kurvi „lõigata“), kuna sellega tekib kokkupõrke oht vastusõitjaga eriti varjatud teekäänakul (joonis 20).



Joonis 20. Sõites teekäänakul tuleb hoiduda parempoolsele teeservale.

## 8. Väravaist sisse- ja väljasõit.

1. Väravaist sisse- ja väljasõidu kord ei ole liiklemise eeskirjadega üksikasjaliselt kindlaks määratud. Juhindudes liiklemise eeskirjade põhireegleist, et liiklemisel tuleb käituda sääraselt, et ei tekiks ohtu ega takistataks otsesuunas liiklejaid, tuleb liiklusvahendi juhil igal üksikjuhul valida antud olukorrale sobivaim ja ohutum tegumood.

2. Väravaist sissesõidul ei tohi nii edasi- kui ka tagasiliikumise kiirus ületada 5 km tunnis. Sama kiirusega on lubatud liigelda ka õues.

3. Väravaist väljasõidul tuleb samuti liikuda kuni 5 km tunni-

kiirusega. Enne väljasõitu tuleb peatuda ja liikumist võib jätkata alles pärast seda, kui juht on veendunud, et sõidutee on vaba. Liiklusjulgeoleku huvides tuleb vāravaist välja sõita võimalikult edasikäiguga.

Erandjuhtudel, kui ümberpöördumine õues on võimatu, võib välja sõita tagurpidikäiguga, kuid juht on kohustatud kas isiklikult või kellegi teise isiku kaasabil, kes on selleks vajalikult instrueeritud, veenduma, et sõidutee on vaba.

4. Tänavail, kus vastavate liiklusmärkidega on keelatud pööre vasakule, on lubatud vāravaist sisse- ja väljasõit ainult pöördega paremale, et vältida liikumist vastusuunda.

## 9. Liiklusvahendite peatus.

1. Peatuseks nimetatakse liiklusvahendi seisma jätmist lühemaks ajaks, kestusega kuni 5 minutit.

2. Peatusi on kaht liiki — *sundpeatus ja kavatsetud peatus*. Sundpeatusega on tegemist säärastel juhtudel, kui liiklusvahendi juht on kohustatud või sunnitud peatama oma liiklusvahendi, näiteks avarii puhul, kokkupõrke või pealesõidu vältimiseks, teistele liiklusvahenditele läbisõidu võimaldamiseks, militsionääri-reguleerija või valgusfoori märguandel, mis keelavad edasi sõita, tehnilise rikke tõttu jms. Kavatsetud peatusega on tegemist säärastel juhtudel, kui liiklusvahendi juht peatab oma liiklusvahendi ettekavatsetult, näiteks koorma peale- ja mahalaadimiseks, sõitja lühiaegseks ootamiseks, liiklusvahendi tehnilise seisukorra kindlaks tegemiseks või selle remontimiseks jms.

3. Liiklusvahendite kavatsetud peatamine ei tohi takistada liiklemist. Peatusel tuleb rööpmeteta liiklusvahendid seisma jätta pikj sõidutee äärt täiesti vastu kõnniteed, liiklusuunas ja ainult ühes reas, ning nii, et liiklusvahendi osad ei ulatuks kõnniteele; maal, maanteel, tuleb peatuda teepeenral.

Kuna peatumine on lubatud ainult liiklusuunas, siis juhul, kui on vaja peatuda kahesuunalise liiklusega tänaval sõidutee vasakul poolel, tuleb juhul sõita algul sihtkohast mööda, selle järel sooritada pööre tagasisuunas ja sõita (nüüd juba liiklusuunas) sihtkohale.

Ühesuunalise liiklusega tänavail tuleb sõita vasakule teepoolele ilma ümberpöördumiseta, kuid suunanäitamine seejuures on kohuslik.

Liiklusvahendi seismajäämisel tehnilise rikke tõttu tuleb see asetada sõidutee äärde, nii et see ei sega liiklemist.

4. Trammi-, trollibuse- ja autobusejuhid on kohustatud peatuma reisijate peale- ja mahaminekuks ainult selleks määratud peatuskohtades, kus on vastav märk „Peatus“.

Maal, maanteedel, võivad autobused peatuda reisijate nõudmisel ka väljaspool kindlaksmääratud peatuskohti.

5. Liiklusvahendite peatumisel on keelatud peale minna ja maha tulla liiklusvahendi vasakult, s. o. sõiduteepoolselt küljelt.

6. Liiklusvahendite kavatsetud peatamine on keelatud:

a) ristteel ja lähemal kui 15 meetrit risttee nurgast (välja arvatud läbisõidu ootel, kuna sel juhul on tegemist sundpeatusega);

b) teekäänakuil

c) jalakäijate radadel;

d) sildadel ja sildade (viaduktide) all;

e) teeosadel, kus nähtavus on piiratud;

f) õue sissesõitude ja väravate ees;

g) trammi, trollibuse ja autobuse peatuskohtadel;

h) lähemal kui 15 meetrit raudtee-ülesõidukohast;

i) lähemal kui 1 m äärmisest trammirööpmest;

j) kohtades, kus on välja pandud peatumise keelu märgid.

## 10. Liiklusvahendite parkimine.

1. Parkimiseks nimetatakse liiklusvahendi seisma jätmist pikemaks ajaks, kestusega üle 5 minuti. Parkimiseks loetakse ka säära-  
sed peatused, kus juht lahkub liiklusvahendi juurest.

2. Liiklusvahendite parkimine on lubatud ainult nendel teedel, tänavail ja väljakuil, kus sõidutee laius võimaldab liikuda vähemalt kahes sõidureas ja kohtades, kus on pandud välja märk „Parkimise koht“.

Liiklusvahendeid võib parkida üksteise vastas ainult sel juhul, kui nende vahele jääb vähemalt 6 meetri laiuselt vaba tee.

Sõiduteel võib parkida ainult ühes reas, liiklemise suunas, kõnnitee ääres.

Väljakuil ja eriti parkimiseks määratud kohtades on lubatud paigutada liiklusvahendeid ka risti või nurgeti kõnniteega, kuid nii, et iga liiklusvahend pääseb parkimiskohast vabalt välja.

Parkimisel ametlikus parkimise kohas, kus on üles seatud osutav märk „Parkimise koht“, ei ole nõutav liiklusvahendite valgustamine oma valgustusseadmetega.

3. Trammi-, trollibuse- ja autobusejuhid on kohustatud lõpppeatustes liiklusvahendid paigutama täpselt määratud korras ja nii, et need ei segaks teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemist.

4. Auto parkimisel peab juht käsipiduri kindlalt pidurdamise seisundisse panema.

Jõuvankrist lahkumisel peab juht mootori seiskama, ära võtma süüte- või käivitusseadme võtme ja kindlustama vajaliku järelevalve. Asutistele ja ettevõtetele kuuluvate autode järelevalve tuleb kindlustada isikuliselt, s. t. autojuhi või tema poolt määratud isiku kaudu. Isiklikkude autode suhtes loetakse järelevalve kindlustatuks, kui auto ukсед on lukustatud ja aknad suletud, nii et keegi kõrvaline isik ei pääse autosse ega saaks seda käivitada.

5. Hobuliiklusvahendite ja hobuste parkimisel on keelatud neid jätta valveta või kinni sidumata.

6. Pargitava liiklusvahendi osad ei tohi ulatuda kõnniteele.

7. Seisva liiklusvahendiga võib alata liikumist ainult siis, kui see ei takista tagantpoolt tulevaid liiklusvahendeid.

8. Liiklusvahendite parkimine on keelatud:

a) lähemal kui 15 meetrit risttee nurgast, bensiinjaamast, trammi, trollibuse ja autobuse peatuskohast ning raudtee-ülesõidukohast;

b) teedel ja tänavail, kus sõidutee laius võimaldab liikuda ainult ühes sõidureas;

c) kohtades, kus on keelatud peatumine, s. o. teekäänakuil, jalakäijate ülekäigu radadel, sildadel ja sildade all, teesadel, kus nähtavus on piiratud, õue sissesõitude ning väravate ees ja kohtades, kus on peatumise keelu märgid;

d) kohtades, kus on välja pandud parkimise keelu märgid.

9. Tuletõrje, esmaabi, tehnilise abi ja miilitsa autod võivad operatiivülesannete täitmisel peatuda ja parkida kohtades, kus on välja pandud peatumise või parkimise keelu märgid.

## KÜSIMUSI KORDAMISEKS

1. Missuguse liikumiskiiruse ülemmääraga on lubatud liigelda liiklusvahendite igal liigil linnades ja asulates? maal, maanteedel?
2. Millistel eeltingimustel on lubatud sõita ettenähtud kiiruse ülemmääraga?
3. Mís puhul ei tohi liiklusvahendite kiirus ületada 15 km/t.? 5 km/t.?
4. Millistel juhtudel tuleb liikumise kiirust vähendada niivõrd, et oleks tagatud täielik liiklusulgeolek ja et vajaduse korral saaks liiklusvahendit viivitamata peatada?

5. Millise kiirusega tuleb sõita linnades ja asulates vihmasel ja porisel ajal?
6. Mida nimetatakse pidurdustekonnaks?
7. Millest oleneb pidurdustekonna pikkus?
8. Kuidas kasvab pidurdustekonna pikkus võrreldes liikumise kiiruse kasvamisega?
9. Mida nimetatakse pidurdusvahemaaks?
10. Millises vahekorras peab olema juhi vaateväli vajaliku pidurdusvahemaa pikkusega?
11. Kui kaugele peab ulatuma juhi vaateväli sõitmisel kiirusega 30 km/t. kuival horisontaalsel maanteel?
12. Milliseid märguandeid kasutab liiklusvahendi juht liiklemisel?
13. Millal ja kuidas peab jõuvankrijuht kasutama helisignaali liiklemisel linnatänavail? maal, maanteel?
14. Mis otstarbeks on keelatud helisignaali kasutada?
15. Kui kaugel enne suuna muutmist tuleb anda vastav märguanne linnas? maal, maanteel?
16. Missugustel eeltingimustel on lubatud alata eesliikujast möödasõitmist?
17. Missuguste eesliikuja poolt antud märguannete puhul on järelsõitjal keelatud alata möödasõitmist?
18. Mis juhtudel on eesliikujast mööda sõitmine keelatud?
19. Millistel tingimustel on lubatud sõita rööpmeteta liiklusvahendiga trammiteele?
20. Millises vahekauguses on lubatud ületada trammiteed, kui tramm läheneb paremalt või vasakult? tagant? kaugeneva trammi tagant?
21. Mis puhul ja kui kaugel peatuskohas seisvast trammist peab juht peatama oma liiklusvahendi?
22. Mis puhul on lubatud mööda sõita peatuvast trammist?
23. Millal on keelatud eesliikuvast trammist mööda sõita?
24. Millised autod võivad peatuvast trammidest igal juhul peatumata mööda sõita?
25. Kuidas tuleb sõita teekäänakuil?
26. Kuidas tuleb sõita tänavalt õue? liikuda õues? sõita õuest tänavale edasikäiguga? tagurpidikäiguga?
27. Mis juhul ei tohi värvast väljasõidul pöörduda vasakule?
28. Mida nimetatakse liiklusvahendi peatuseks?
29. Mida tuleb jõuvankri peatusel silmas pidada?
30. Millistel juhtudel on liiklusvahendi kavatsetud peatamine keelatud?
31. Mida nimetatakse liiklusvahendi parkimiseks?
32. Mida tuleb silmas pidada jõuvankri parkimisel?
33. Millistel juhtudel on liiklusvahendi kavatsetud parkimine keelatud?

## LIIKLEMINE RISTTEEDEL.

### 1. Liiklusvanendite ümberrivistumine ristteele lähenemisel.

1. Kuna mitmerealise liiklemise puhul jõuvankrid liiguvad sõiduradadel vastavalt liiklusvahendi liigile, sõltuvalt nende liikumise kiirusest (vt. ptk. III p. 2), on jõuvankrijuhid kohustatud ristteele lähenemisel nn. ümberrivistumise korras asuma sõidurajale, mis vastab nende edasise liikumise suunale, ja nimelt:

a) kaherealise liiklemise puhul asuvad paremale pöördujad esimesele sõidurajale, arvates kõnniteest, ning otsesuunas ja vasakule sõitjad — teisele sõidurajale;

b) kolme- või neljerealise liiklemise puhul asuvad paremale pöördujad esimesele sõidurajale, arvates kõnniteest, vasakule pöördujad — äärmisele vasakule sõidurajale ja otsesuunas sõitjad — keskmisele sõidurajale või keskmistele sõiduradadele;

c) kui pööre vasakule on ristteel keelatud ja on lubatud ristteele järgnevas tänavas, siis asuvad äärmisele vasakule sõidurajale otsesuunas sõitjad kui ka need, kes kavatsevad vasakule pöörduda ristteele järgnevas tänavas;

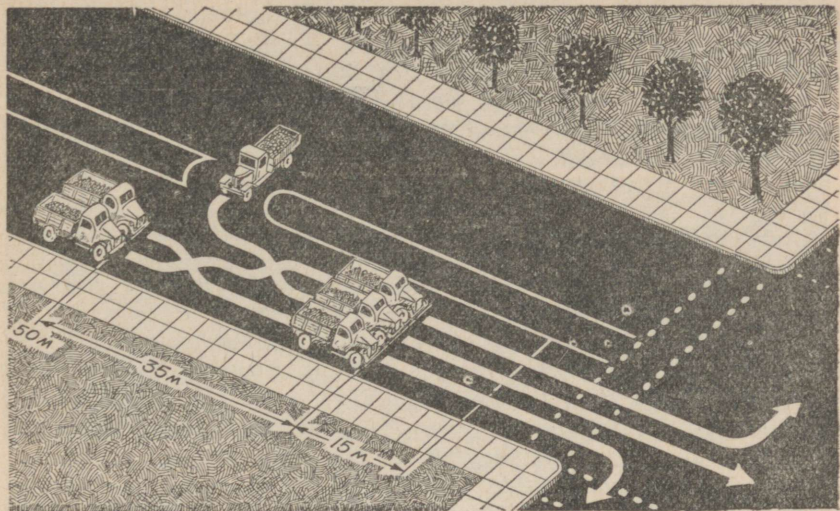
d) kui pööre paremale on ristteel keelatud või on see võimatu (T-kujulisel ristteel), siis asuvad äärmisele parempoolsele sõidurajale otsesuunas sõitjad.

2. *Ümberrivistumine vastavale sõidurajale peab toimuma mitte kaugemal kui 50 meetrit ristteest ja peab olema lõpetatud mitte lähemal kui 15 m risttee nurgast, pidades seejuures silmas kõiki ohutu liiklemise eeskirju, eriti suunanäitamise vajadust (joonis 21).*

Ümberrivistumine on vajalik selleks, et risttee ületamisel vältida liiklusvahendite kulgemisteedekondade ristumist tänavanurkadel ja selle tagajärjel tekkida võivaid liiklemishäireid ja avariisid.

3. Juhid, kes ei ole õigeaegselt asunud sõidurajale, mis vastab kavatsatud sõidusuunale, on kohustatud liikumist jätkama selles suunas, mis vastab sellele sõidurajale, kus nad asuvad.

Trollibused, hobuliiklusvahendid, jalgrattad ja käsikäru ümber ei rivistu, vaid jäävad ka risttee ületamisel oma esialgsele sõidurajale.



Joonis 21. Jõuvankrite ümberrivistumine kolmerealisel liiklemisel.

## 2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine.

1. Lähenedes reguleeritud liiklusega ristteele märguande ajal, mis liiklemise suleb, peavad juhid liiklusvahendi peatama stopp-joone taga.

2. Kui stopp-joon puudub, kuid sõiduteel on tähistatud jalakäijate ülekäigurada, siis peavad juhid peatama liiklusvahendi 2 meetri kaugusel jalakäijate ülekäigurajast. Kus puudub ka eriti tähistatud jalakäijate ülekäigurada, seal peatuvad liiklusvahendid 2 meetri kaugusel risttee nurgast.

3. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine peab toimuma täielikus vastavuses valgusfoori märktulede ja militsionääri-reguleerija märguannete tähendusele. Pöörte sooritamisel tuleb peale selle tähele panna kõiki pöörte kohta kehtivaid reegleid (vt. käesoleva peatüki 4. ja 5. osa).

4. Tuletõrje, esmaabi ja miilitsa operatiivjõuvankrid võivad operatiivülesannete täitmisel ületada ristteed sõltumata valgusfoori

*märktuledest näiteks valgusfoori automaatsel töötamisel (kusjuures sireeniga signaali andmine on kohuslik) — kui on olemas vaba sõiduteed, kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.*

5. Valgusfoori mittetöötamisel või militsionääri-reguleerija ajutisel puudumisel toimub risttee ületamine, nagu see on ette nähtud reguleerimata ristteedel.

### **3. Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine.**

1. *Lähenemisel ristteele, kus liiklust ei reguleerita, on liiklusvahendite juhid kohustatud:*

a) *asuma sõidurajale vastavalt sõidutee laiuzele ja edasisele liikumissuunale, samuti kui reguleeritud liiklusega risttee puhul;*

b) *andma eesõiguse läbisõiduks liiklusvahendile, mis on jõudnud ristteele esimesena;*

c) *liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel andma eesõiguse läbisõiduks liiklusvahendeile, mis liiguvad peatänavail ja -teedel.*

Märkus. Peatänavaiks loetakse tänavad, kus on trammivi- või trollibuseliinid, ja elava liiklemisega tänavad, mis on peatänavaiks määratud kohalike TSN täitevkomiteede poolt. Viimasel juhul on peatänavale väljasõidu ette, s. o. kõrvaltänavale, üles seatud märk „Piiratud kiirus 5 km/t.“

Liiklusvahendite juhid, kes sõidavad kõrvaltänavailt peatänavale, peavad vähendama liikumise kiirust 5-le km-le tunnis ja jätkama liikumist, kui on veendunud, et läbisõit on ohutu ega segata peatänaval sõitjaid, sundides neid kiirust vähendama või kõrvale sõitma;

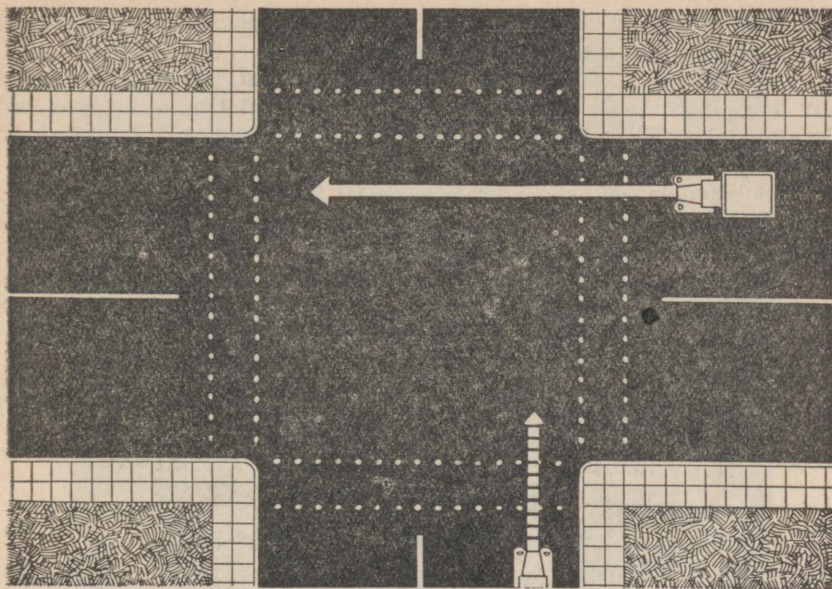
d) *andma eesõiguse läbisõiduks liiklusvahendeile, mis liiguvad märke või mäest alla, kui teed on üheliigilised või liigitamata;*

e) *liikumissuuna mistahes muutmisel (pöoretel, sõitmisel ühelt sõidurajalt teisele), andma eesõiguse läbisõiduks otsesõitvaile liiklusvahendeile, — nii vastusõitvaile kui ka tagant lähenevale (näit. trammile).*

2. Reguleerimata liiklusega üheliigiliste tänavate (teede) ristumiskohale liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kahest või rohkemast küljest toimub risttee ületamine järgmises järjekorras:

a) *trammid, b) trollibused, c) autobused, d) sõiduaudod, e) pikap-tüüpi audod, f) mootorrattad, g) veoaudod, h) muud mehaanilised liiklusvahendid raudrehtidel ja -veolintidel, i) hobuliiklusvahendid, k) jalgrattad ja l) käsikäru.*

Pikap-tüüpi autoks nimetatakse 0,5 t kandejõuga sega-veoautot, mis



Joonis 22. Üheliigiliste tänavatega ristteel üheliigiliste liiklusvahendite samaaegsel lähenemisel on läbisõidu eesõigus paremalt poolt tuleval liiklusvahendil.

on määratud nii kauba kui ka inimeste veoks. Pikap-tüüpi autode hulka arvatakse ka kuni 1-tonnise kandejõuga kinnised kaubaveoautod.

*Mingi liiklusvahendi ristteest läbisõidul antud suunas on lubatud samaaegselt kõigi teiste liiklusvahendite liikumine vastassuunas.*

See reegel ei ole rakendatav juhul, kui liikumist alanud liiklusvahend on lõpetamas risttee ületamist.

3. Üheliigiliste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kahelt poolt üheliigiliste tänavate (teede) ristumiskohale on läbisõidu eesõigus paremalt tuleval liiklusvahendil (juhi poolt arvates) (joonis 22) ning trammidest — trammil, millel on suurem liininumbr.

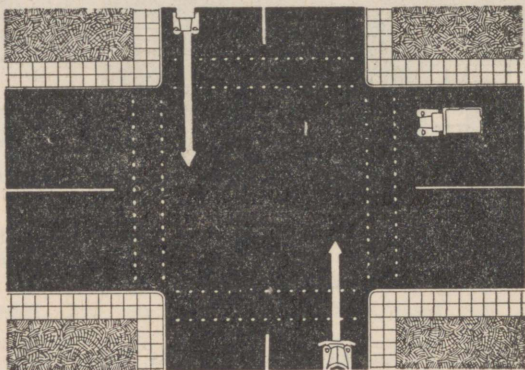
Eeltähendatud rööpmeteta liiklusvahendite läbisõidu järjekord on tingitud sellest, et ristteed üheaegselt paremalt ja vasakult ületavaist liiklusvahendest on paremalt poolt tuleval läbida lühem teekond nende võimaliku kohtumispunktini kui vasakult tuleval.

4. Üheliigiliste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kolmelt poolt üheliigiliste tänavate (teede) ristumiskohale on läbisõidu ees-

õigus paremalt tuleval liiklusvahendil ja üheaegselt vastassuunas liikaval liiklusvahendil (joonis 23).

5. Eelmistes punktides 2—4 toodud läbisõidu järjekord on kehtiv kogu NSV Liidu territooriumil, välja arvatud Leningrad, kus on kehtiv erinev järjestus. Leningradis toimub reguleerimata liiklusega risttee ületamine üheliigiliste tänavate puhul liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kahest või rohkemast küljest järgmises järjekorras: a) trammid, b) mehaanilised liiklusvahendid, hoolimata nende liigist, c) mittemehaanilised liiklusvahendid.

Mehaaniliste rööpmeteta liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kahelt või kolmelt poolt üheliigiliste tänavate ristumiskohale on läbisõidu eesõigus paremalt poolt liiklejal (joonis 23-a).

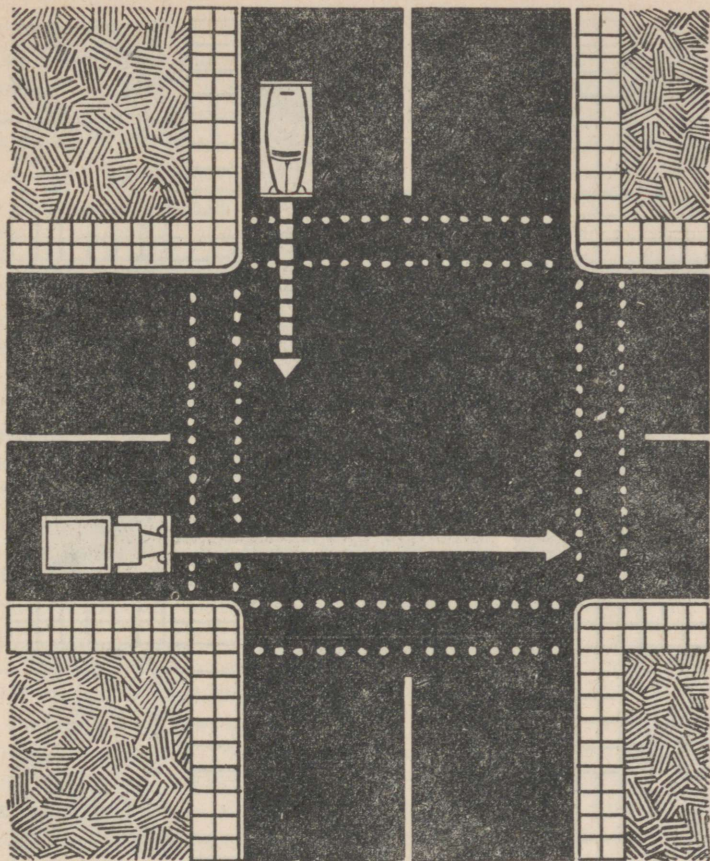


Joonis 23. Üheliigiliste liiklusvahendite lähenemisel üheliigiliste tänavatega ristteele on läbisõidu eesõigus paremalt poolt tuleval liiklusvahendil ja samaaegselt vastassuunas liikaval liiklusvahendil.

6. Tuletõrje, esmaabi, miilitsa *operatiivjõuvankrid* ja sõjaväe autokolonnid võivad ületada reguleerimata liiklusega ristteed väljaspool igasugust järjekorda.

Lähenemisel ristteele on eeltähendatud operatiiv-jõuvankrite juhid kohustatud:

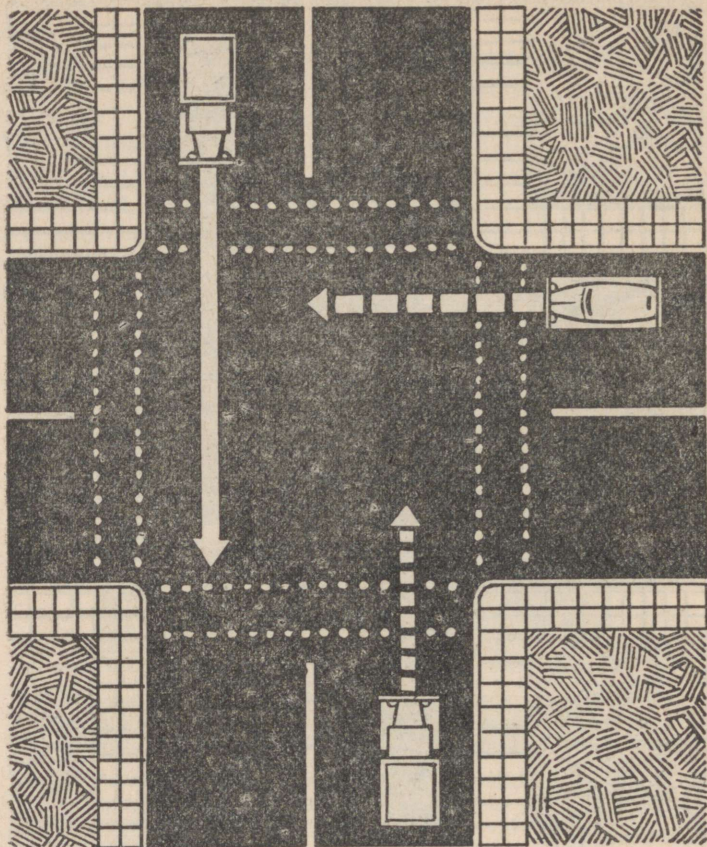
- a) andma eri-helisignaali (sireeniga),
- b) vähendama liikumise kiirust niivõrd, et see tagab ohutu liiklemise.



Joonis 22-a. Leningradis on üheliigiliste tänavatega ristteel mistahes rööpmeteta mehaaniliste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel läbisõidu eesõigus paremalt poolt tuleval liiklusvahendil.

Eeltähendatud jõuvankrid võivad operatiivülesannete täitmisel läbi sõita tänavast, kus vastavate liiklusmärkidega on läbisõit liiklusvahendeile keelatud, välja arvatud vastassuunaline läbisõit tänavail, kus on ühesuunaline liiklemine.

7. Säärased ristteed, kus valgusfoor näitab vilkuvat kol-



Joonis 23-a. Leningradis on üheliigiliste tänavatega ristteel mistahes rööpmeteta mehaaniliste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kolmelt poolt läbisõidu õigus järjekorras paremalt poolt tuleval liiklusvahendil.

last märktuld (vt. valgusfoori märktulede tähendus pkt. VI—10), loetakse reguleerimata liiklusega ristteedeks.

8. Liiklemisel peab olema reegliks — igale ohtlikule kohale läheneda aeglaselt, kuid eemalduda sellest võimalikult kiiresti. Piiratud nähtavusega ristteele väljasõitmisel tuleb jõuvankri juhil

alati arvestada võimalikku kokkupõrke või pealesõidu ohtu. See pärast tuleb lähenemisel piiratud nähtavusega ristteele liikumise kiirust vähendada nii, et 5—10 m kaugusel varjatud tänavanurgast oleks jõuvankril minimaalne kiirus (kuni 15 km/t.), et juhul kui küljelt peaks lähenema suurema kiirusega mõni teine liiklusvahend, saaks õigeaegselt peatuda või ohutult kõrvale pöörduda. Pärast seda, kui juht on kindlalt veendunud, et läbisõit on vaba, tuleb risttee viivitamata vabastada teiste liiklejate jaoks.

Vajalikust ettevaatlikkusest ja ohutuse tingimuste silmaspidamisest ristteede ületamisel ei vabasta liiklusvahendi juhti ka kindlaksmääratud läbisõidu eesõigus. Peab pidama meeles, et absoluutset läbisõidu eesõigust, mis kehtiks igas olukorras, pole olemas, sest ka läbisõidu eesõiguse kasutamisel tuleb täita liiklemise põhinõuet — liigelda tuleb nii, et ei tekiks ohtu endale ega teistele liiklejaile.

Seega jõuvankri juht, kel on esmajärjekorras läbisõidu õigus, nähes teist liiklusvahendit jõudmas varem ristteele, ei tohi püüda kiiruse lisamisega viimase eest läbi sõita.

Läbisõidu eesõigus ei olene sellest, kumb liiklusvahend jõuab nende kulgemisteedkondade ristumispunkti varem, kuna, arvestades jõuvankrite kiiret liikumist, oleks sel puhul kokkupõrgete vältimine juhuslik.

Läbisõidu järjekorra mõte seisneb selles, et liiklusvahendi juht, kes on kohustatud mõne teise liiklusvahendi enne läbi sõita laskma, võib ainult siis ristteele välja sõita, kui ta, arvestades olukorraga, on kindlalt veendunud, et ta jõuab ületada risttee selleks ajaks, mil teine liiklusvahend jõuab nende sõiduteede ristumispunktini. Nii ei saa üheliigiliste liiklusvahendite puhul vasakult poolt välja sõitja ennast kaitsta väitega, et tema liiklusvahend oli kriitiliseks momendiks ristumispunktile lähemal kui teine liiklusvahend.

#### 4. Pööre paremale.

1. Pööre paremale rööpmeteta liiklusvahenditega toimub reguleeritud liiklusega ristteel valgusfoori rohelise ja punase märktule ning nendele märktuledele vastavate militsionäri-reguleerija märguannete puhul. Peale selle on pööre paremale lubatud kollase märktule puhul tänavail, kus trammiliinid kulgevad sõidutee keskel, üheaegselt samas suunas paremale pöörduva trammiga või vastassuunas vasakule pöörduva trammiga (n.ö. trammi kaitse all).

2. Pöördel paremale on liiklusvahendite juhid kohustatud, sõltumata sellest, kas on reguleeritud või reguleerimata liiklusega risttee:

a) *andma märku pöördeks* (autode puhul, millel rool asub vasakul ja suunanäitaja puudub, ei ole suunanäitamine paremale pöördeks kohuslik).

b) *vähendada liikumise kiirust,*

c) *asuma äärmisele parempoolsele sõidurajale,*

d) *liikuma ümber nurga kiirusega kuni 5 km tunnis, takistamata seejuures otsesuunas liikuvaid liiklusvahendeid ja ohustamata tänavat ületavaid jalakäijaid.*

3. Pöördel paremale on rööpmeteta liiklusvahendite juhtidel keelatud mööduda vasakult poolt liiklusvahendeist, mis lähenevad ristumiskohale selle ületamiseks.

4. Tramm teeb pöörde paremale valgusfoori kollase märktule ja militsionääri-reguleerija vastava märguande puhul, sõites ristteele pärast tema roobastee vabastamist teistest liiklusvahendeist.

Seda eeskirja tuleb mõista nii, et tramm võib sõita pöördega paremale valgusfoori mistahes kollase märktule (s. o. niihästi „kombineeritud“ kui ka üleminevate signaalide) puhul, kui aga tema sõidutee on vabanenud teistest liiklusvahenditest. Seevastu militsionääri-reguleerija märguande puhul (üles tõstetud parem käsi) ei tohi tramm ristteele välja sõita, kuna selle märguande ajal toimub risttee vabastamine teistest liiklusvahendeist, ja operatiivjõuvankrid võivad ületada ristteed väljaspool järjekorda.

## 5. Pööre vasakule ja tagasisuunas.

1. Pööre vasakule ja tagasisuunas (s. o. 180°) toimub reguleeritud liiklusega ristteel valgusfoori rohelise märktule või sellele märktulele vastava militsionääri-reguleerija märguande puhul.

2. Pöördel vasakule ja tagasisuunas on rööpmeteta liiklusvahendite juhid kohustatud:

a) *andma märku pöördeks,*

b) *vähendada liikumise kiirust,*

c) *asuma äärmisele vasakpoolsele sõidurajale* (välja arvatud trollibused, hobuliiklusvahendid, jalgrattad ja käsikärud),

d) *sõitma risttee keskele, lõikamata nurka* (s. t. sõita nii, et risttee keskpunkt jääb liiklusvahendist vasakule), jäädes seal peatuma nii, et see ei segaks otsesuunalist liikumist, ja nimelt:

- 1) jõuvankrid peatuvad mitte lähemal kui üks meeter nende sõidusuunas kulgevast lähimast trammirööpmest, rööpmete puudumisel — liiklusuunas kulgevast tee telgjoonest (rööpmetega ja tänava telgjoonega, mis asetsevad risti sõidusuunale, seejuures arvestada ei tule),
- 2) hobuliiklusvahendid, jalgrattad ja käsikärud peatuvad äärmises parempoolses sõidureas;  
e) sooritama pöörde vasakule või tagasisuunas kiirusega kuni 5 km tunnis, hoolimata valgusfoori signaalist ja militsionääri-reguleerija märguandest, niipea kui lakkab otsesuunaline (tagant ja vastassuunast) liiklemine.

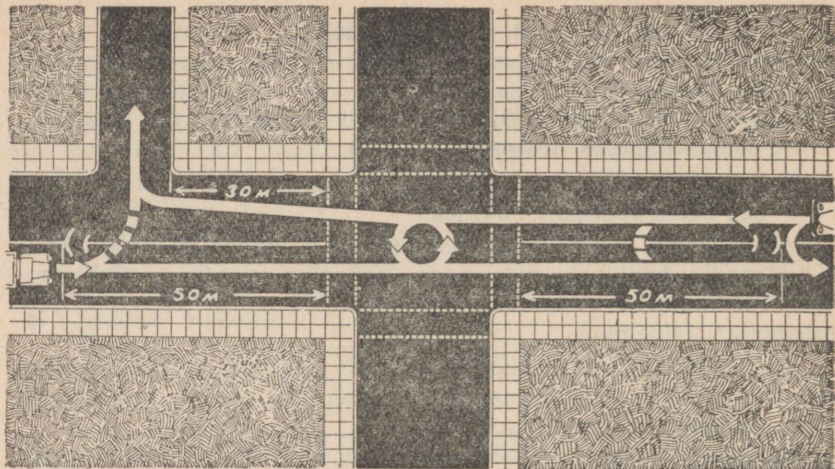
Kui liiklemist otsesuunas ei ole, siis peatumine risttee keskel ei ole kohuslik, kuid liikumise kiirus ei tohi pöörde sooritamise ajal olla üle 5 km tunnis.

Jõuvankri vasakule pöördumise ajal võivad tagant lähenevad liiklusvahendid mööduda temast *ainult paremalt*, kui selleks on küllalt vaba teed.

3. Pööre tagasisuunas rööpmeteta liiklusvahendeile on lubatud igal pool tänavail ja teedel, väljakuil ja nii reguleeritud kui reguleerimata risttänavail, kuid seejuures tuleb silmas pidada kõiki vasakule pöörde kohta kehtivaid reegleid ja piiramisi, sest pööre tagasisuunas kujutab endast vasakule pöörde täiendavat jätku.

4. Pöoret tagasisuunas võib alata ainult siis, kui ei ole tagant- ja vastuliikuvaid otsesuunas sõitjaid. Enne pöörde sooritamist tuleb anda märku suuna muutmiseks. Pöörde sooritamisel tagasisuunas (ümberpööramisel) kitsail tänavail tuleb otsesuunalise liikluse läbilaskmiseks peatuda kõnnitee ääres, seejuures silmas pidades kõiki peatumise reegleid. Laiadel tänavail, kus on võimalik mitmerealine liiklemine, tuleb enne pöörde sooritamist juhtida auto tänava telgjoone juurde, silmas pidades kõiki vasakule pöörde kohta kehtivaid reegleid.

5. Auto ümberpööramine tagurpidi sõitmisega on keelatud ristteedel ja lähemal kui 10 m ristteest ning tänavate ja teede käänakuil, kui nähtavus tahapoole on väiksem kui 60 m. Kuna ümberpööramine tagurpidi sõitmisega on seotud auto vahepealse peatamisega, siis säärane ümberpööramine ei ole lubatav kohtades, kus on välja pandud märgid „Peatumine keelatud“, trammi, trollibuse ja autobuse peatuskohtades, sildadel ja sildade (viaduktide) all.



Joonis 24. Liiklusvahendite õigete (pidev joon) ja väärade (katkendjoon) pöörete skeem tänavail, kus on trammi- või trollibuseliiklemine.

6. Tänavail, kus toimub trammi- või trolleibuse-liiklemine, on pööre tagasisuunas lubatav ainult:

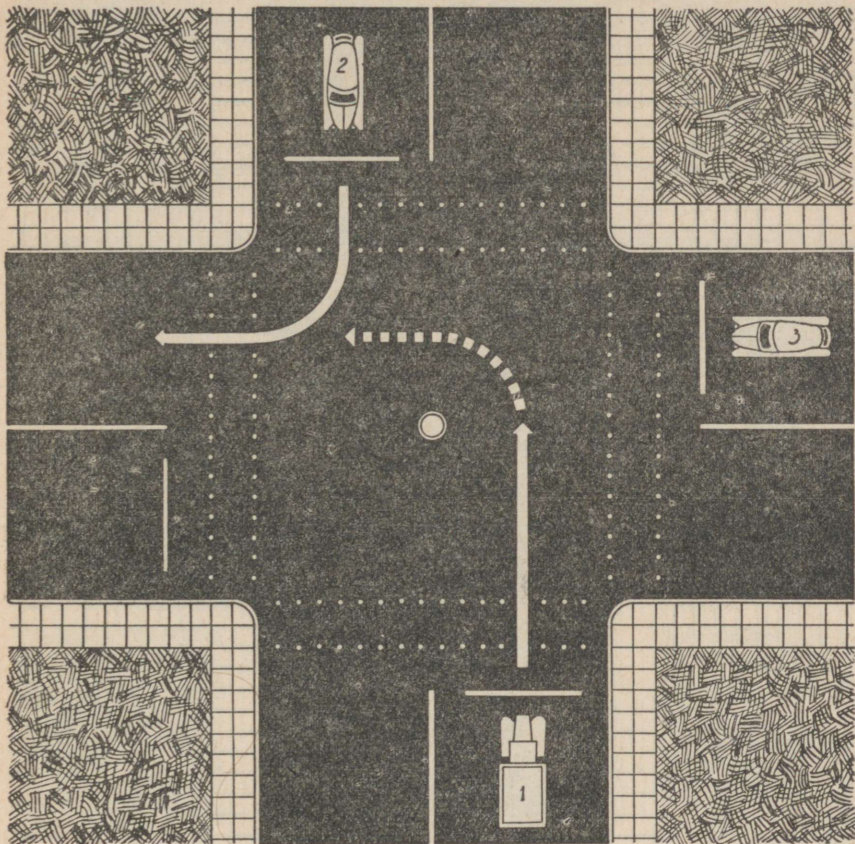
a) ilma tagurpidi sõitmiseta,

b) väljaspool risttänavat — mitte lähemal sõiduteele märgitud pöördetähtedest, ja kui need jooned puuduvad — mitte lähemal kui 50 m risttänavast või väljakust (joonis 24).

7. Esmaabi-, tuletõrje- ja miilitsaautod, kui need liiguvad operatiivülesandeil, võivad pöörduda paremale, vasakule ja tagasisuunas, hoolimata sellekohastest keelumärkidest, välja arvatud välja-kuul ja ühesuunalise liiklemisega tänavail.

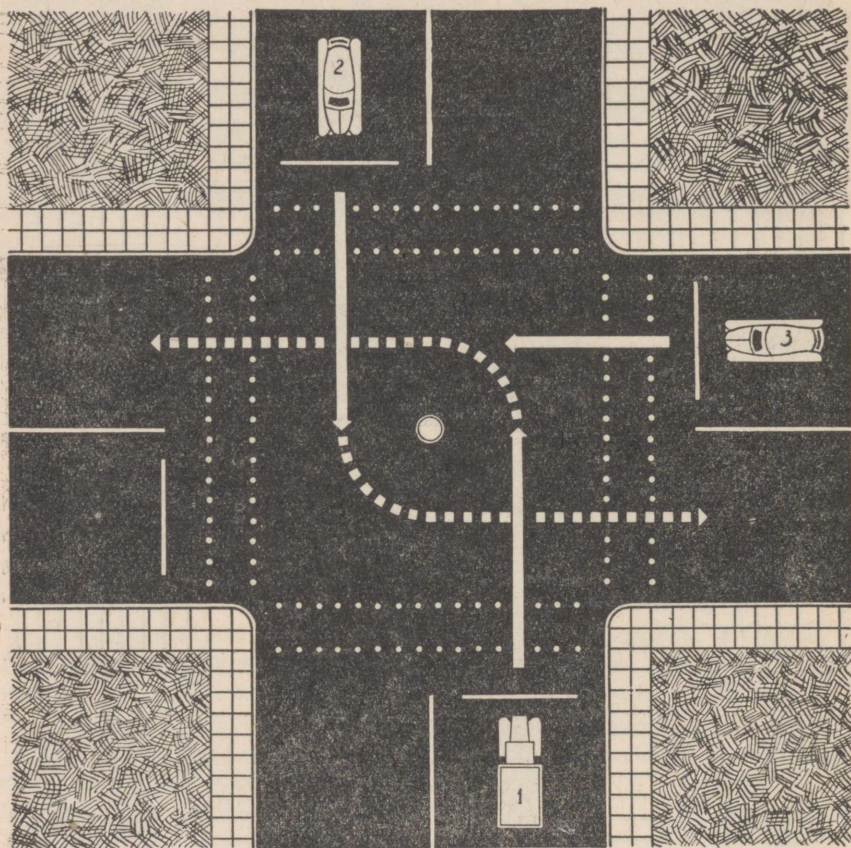
Kuna manööverdamine sõiduteel takistab teiste liiklusvahendite liiklemist, tuleb auto ümberpööramine teostada kiiresti, kuid mitte rutates. Kiirem ümberpööramine saavutatakse: sõidutee laiuse maksimaalse ärakasutamise, auto liikumise teekonna lühendamine rataste väljapööramisega vastassuunas enne peatumist äärmises asendis, värvate ja kõrvaesõidu-teede ärakasutamise. Auto ümberpööramisel tuleb tingimata täita kõiki ettevaatuse nõudeid, nagu kõrgendatud tähelepanu, õigeaegne suunanäitamine, kiiruse vähendamine jne.

6. Skeemid üheliigiliste tänavatega reguleerimata ristteede ületamiseks üherealise liiklemise puhul.



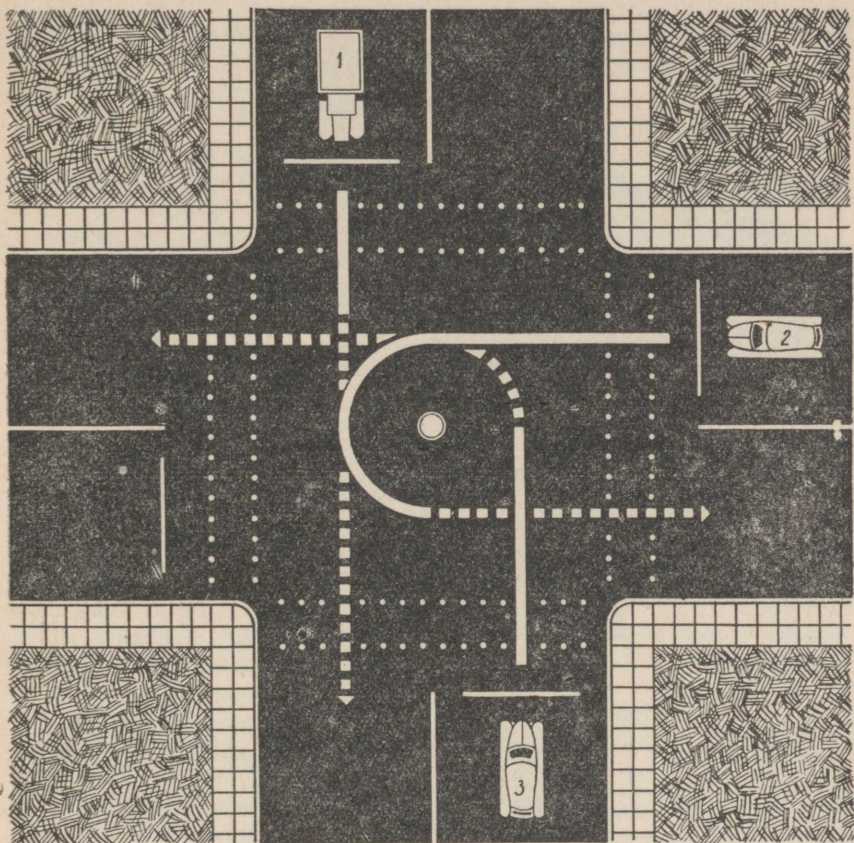
Skeem I. Veoauto 1 ja sõiduauto 3 — vasakule, sõiduauto 2 — paremale.

Auto 2, mille parem külg on vaba, algab liikumist. Samaaegselt sõidab ristteele auto 1 kui vastassuunas liikleja. Auto 3 algab liikumist pärast seda, kui autod 1 ja 2 on lõpetanud liikumise ristteel.



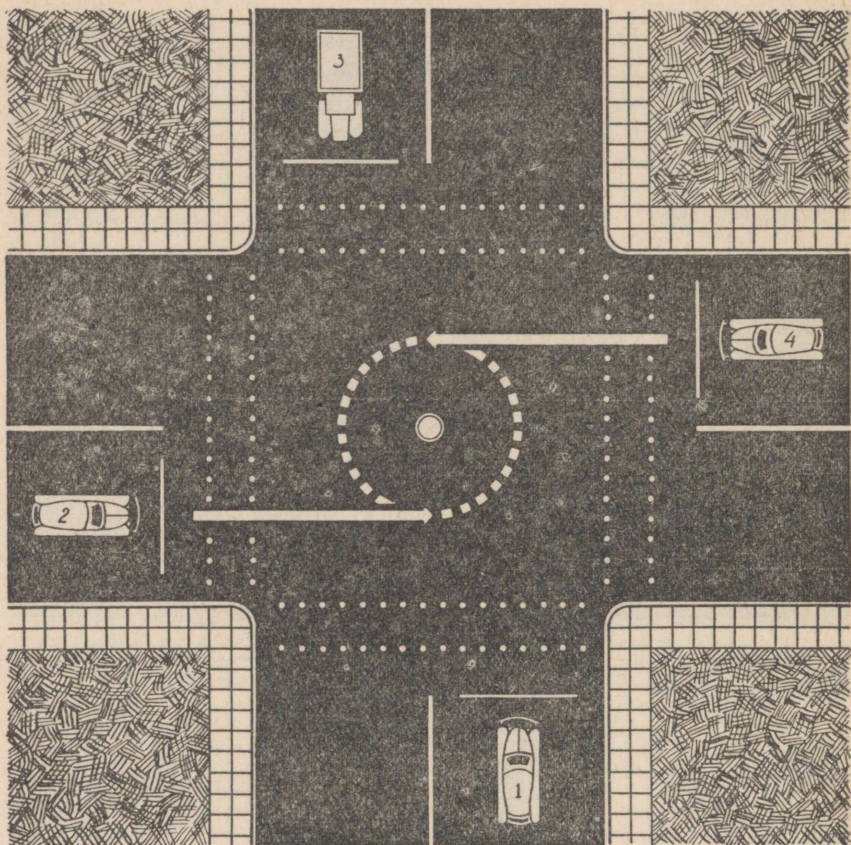
Skeem II. Kõik autod pöördega vasakule.

Auto 2, mille parem külg on vaba, algab liikumist. Samaaegselt sõidab ristteele auto 1 kui vastassuunas liikleja. Auto 3 algab liikumist pärast seda, kui autod 1 ja 2 on lõpetanud liikumise ristteel.



Skeem III. Veoauto 1 — otse, sõiduauto 2 — pööre tagasisuunas, sõiduauto 3 vasakule.

Esimesena sõidab ristteele sõiduauto 2, kuna tema paremal küljel asub veoauto ja sooritab takistamatult pööre tagasisuunas. Auto 3 sõidab ristteele pärast seda, kui auto 2 on vabastanud tema ees vähemalt 3 m laiuselt sõidutee. Auto 3, sõites risttee keskele, peatub seal, lastes läbi vastassuunas otse liikuva auto 1, mille järel lõpetab pööre vasakule.



Skeem IV. Sõiduauto, 1 ja veoauto 3 — otse, sõiduautod 2 ja 4 — pööre tagasisuunas.

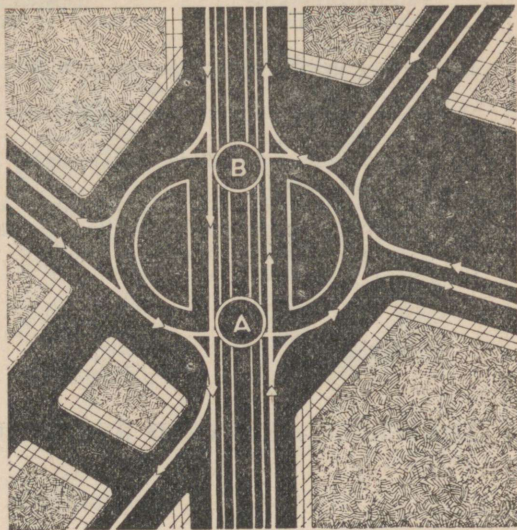
Esimesena sõidab ristteele auto 4, kuna tema paremal küljel asub läbisõidu järjekorra poolest madalamat liiki liiklusvahend — veoauto. Autoga 4 üheaegselt sõidab ristteele auto 2 kui vastassuunas liikleja. Autod 4 ja 2 sooritavad takistamatult pöörded tagasisuunas. Pärast seda sõidavad ristteele autod 1 ja 3.

## 7. Sõitmine väljakuil.

1. Uldreeglina toimub sõitmine väljakuil, kus ei ole trammiliini, *parempoolse ringliikumisena*, s. o. vastu kellaosuti liikumissuunda (vt. joonis 6). Säärase ringliiklemise peamiseks eeliseks on asjaolu, et sellega välditakse liiklusvahendite liikumisteede lõikumine täisnurga all, mis võiks tekitada väljakuil liiklustakistusi ja ummikuid. Ringliikumisega väljakuil toimub liiklemine kahes sõidureas kõrvuti.

2. Juhul, kui väljakut läbib otsesuunaline trammiliin, siis on lubatav väljaku ületamine ka rööpmeteta liiklusvahendite otsesuunas rööbiti trammiliiniga (joonis 25). Säärasel väljakul toimub tavaliselt liiklemise aktiivne reguleerimine (valgusfoori või militsionääri-reguleerija abil) punktides A ja B.

Igal juhul peab väljakul sõitma nii otsesuunas kui ka pöorete tegemisel vastavalt üles seatud sõidusuunda osutavaile liiklusmärkidele ja sõiduteele tehtud tähistele.



Joonis 25. Liiklemise skeem väljakul, kus trammiliin kulgeb otsesuunas.

### KUSIMUSI KORDAMISEKS.

1. Kuidas paiknevad rööpmeteta liiklusvahendid enne ristteele väljasõitmist mitmerealise liiklemise puhul?
2. Kui kaugel ristteest toimub liiklusvahendite ümberrivistumine?
3. Kuidas peavad toimima liiklusvahendite juhid, kes ei ole õigeaegselt suutnud ümber rivistuda?
4. Kus peatuvad liiklusvahendid, kui ristteele väljasõit on suletud?

5. Milliste tunnuste järgi määratakse reguleerimata liiklusega ristteedel liiklusvahendite läbisõidu eesõigus?
6. Missuguses järjekorras ületab kolm liiklusvahendit reguleerimata liiklusega risttee üheliigiliste tänavate puhul?
7. Millised jõuvankrid võivad ületada reguleerimata liiklusega ristteed väljaspool igasugust järjekorda?
8. Kuidas toimub pööre paremale rööpmeteta mehaanilise liiklusvahendiga?
9. Kuidas toimub pööre vasakule rööpmeteta mehaanilise liiklusvahendiga?
10. Kus tuleb peatada rööpmeteta liiklusvahend ristteel pöördeks vasakule?
11. Millal võib lõpetada pöörde vasakule ristteel, kus liiklemist reguleeritakse?
12. Kus ja kuidas pöörduda tagasisuunas, kui pööre vasakule on ristteel keelatud?
13. Kuidas sooritada pööre tagasisuunas kitsal tänaval?
14. Mida peab pidama silmas tagurpidi sõitmisel?
15. Kus on tagurpidi sõitmine keelatud?
16. Kuidas tuleb sõita väljakuil?

## VI peatükk.

### LIIKLEMISE AKTIIVSED REGULEERIMISE VAHENDID

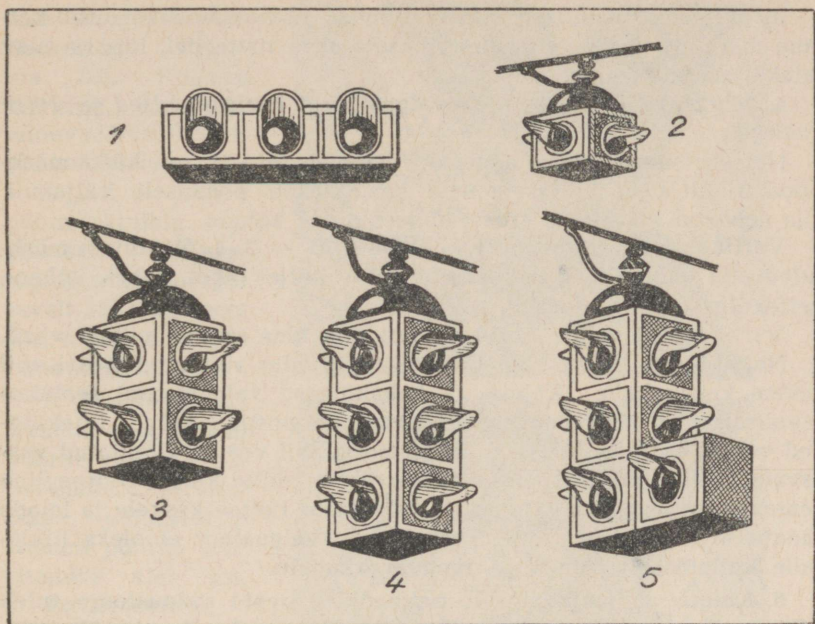
#### 1. Valgusfoorid.

1. Valgusfooriks nimetatakse seadet, mille abil antakse elava liiklemisega ristteedel ja väljakuil liiklusvahendite juhtidele ja jalakäijaile optilisi signaale (märktuld), mis lubavad või keelavad liiklemise teatud suundades.

Väliselt kujutab enesest valgusfoor metallist või plastmassist karp, mille külgedes on ümmargused avad, mis on kaetud erivärvi klaasidega. Klaasid on kaitstud ülaltlangevate päikesekiirte eest ettepoole ulatuvate katetega. Valgusfoori karbis asetseb iga värvilise klaasi taga elektrilamp, mille taha on kinnitatud reflektor. Väljastpoolt on valgusfoori karp tavaliselt üle värvitud alumiiniumvärviga.

2. Nõukogude Liidus on üldiselt kasutamisel nn. *punktvalgusfoorid*, mis oma erivärvi valguspunktidega annavad märku liiklusvahendite juhtidele ja jalakäijaile.

3. Valgusfoorid on neis kasutatavate märktulede arvu järgi järgmised (joonis 26);



Joonis 26. Valgusfoorid.

a) kolmesektsioonilised (1 ja 4), millel on kolm erinevat märktuld — punane, kollane ja roheline (enim levinud valgusfoori tüüp);

b) kahesektsioonilised (3), millel on ainult kaks erinevat märktuld — punane ja roheline (on kasutamisel peamiselt tänavail, mida läbib raudtee samal tasapinnal, kus punane märktuli süttib aegsasti rongi lähenemisel ja kestab pidevalt, kuni rong on täielikult ületanud ülesõidukoha, misjärel siin ei ole vaja kasutada kollast märktuld);

c) ühesektsiooniline (2), millel on ainult üks märktuli — kollane või punane. Ühesektsioonilist valgusfoori plinkiva kollase märktulega kasutatakse piiratud nähtavusega reguleerimata liiklusega ristteedel. Ühesektsioonilist valgusfoori punase märktulega kasutatakse kohtades, kus on vajalik ajutiselt peatada liiklusvahendite liiklemine, näiteks tuletõrjekomandode väljasõidu kohtades, trammi lähenemisel piiratud nähtavusega ristteedel jm.;

d) *neljasektsioonilised*, mille neljandas, lisasektsioonis, süttib kollane märktuli. Seda valgusfoori kasutatakse ristteedel, kus on elav jalakäijate liiklemine.

4. Märktulede asetusest on valgusfoorid *horisontaalsed* ja *vertikaalsed*.

Horisontaalsetel valgusfooridel (joonis 26—1) on kõik märktuled ainult ühel küljel ja neid kasutatakse peamiselt väljakuil, kus need on kinnitatud trossi abil sõidutee kohale.

Vertikaalsetel valgusfooridel (joonis 26 — 3, 4, 5) võivad märktuled olla ühel, kahel, kolmel või neljal küljel (ühe-, kahe-, kolme-, neljakülgsed valgusfoorid).

Vertikaalsed valgusfoorid võivad olla üles seatud mitmel viisil.

Neljakülgsed valgusfoorid on enamasti üles riputatud trossi abil risttee keskkohale. Kolme- ja kahekülgsed valgusfoorid seatakse tavaliselt üles tänavanurkadele vastavate postide külge. Ühekülgsed valgusfoorid on üles riputatud trossi abil või on kinnitatud vastavate postide või hoone seinal asuvate toendite külge. Üldreeglina seatakse kitsaste tänavate puhul valgusfoor risttee keskele ja laiade tänavate puhul, kus risttee keskel asuv valgusfoor ei oleks liiklejatele küllaldaselt nähtav — tänavanurkadele.

5. Kolme- ja neljakülgsel ristteedel asuvaid valgusfoore tuleb liiklusvahendi juhil vaadelda kui üht ühist valgusfoori, sõltumata valgusfooride arvust ja nende asukohast (kas risttee keskel või tänavanurkadel). Teiste sõnadega, kui ristteel on mitu valgusfoori, peab liiklusvahendi juht ristteele väljasõitmisel tähele panema ainult tema ees oleva esimese valgusfoori märktuld ja ta võib lõpetada risttee ületamise või pöörde, hoolimata teiste valgusfooride märktuledest, kuid pidades silmas kõiki vastavaid liiklemise eeskirju.

6. *Väljakuil*, bulvaridel ja viie ning rohkema tänava ristumiskohtadel tuleb juhil arvestada *eraldi iga* tema sõiduteel asuva *valgusfoori märktulega* (nn. „sisenemise“ ja „väljumise“ valgusfoorid).

7. Märktulede süütamine valgusfooris toimub nii, et korraka süüdatakse igas suunas (s. o. valgusfoori igal küljel) ainult üks märktuli, kuna teised samas suunas asuvad märktuled on kustutatud.

Valgusfoori märktulede tavalisem näide on säärane, nagu see on näidatud joonisel 27, ja nimelt nii, et sel ajal, kui tänavale A—A on juhitud *roheline märktuli*, siis samal ajal eelmisega risti olevale tänavale B—B on juhitud *punane märktuli* ja vastupidi (nn. risttuled).

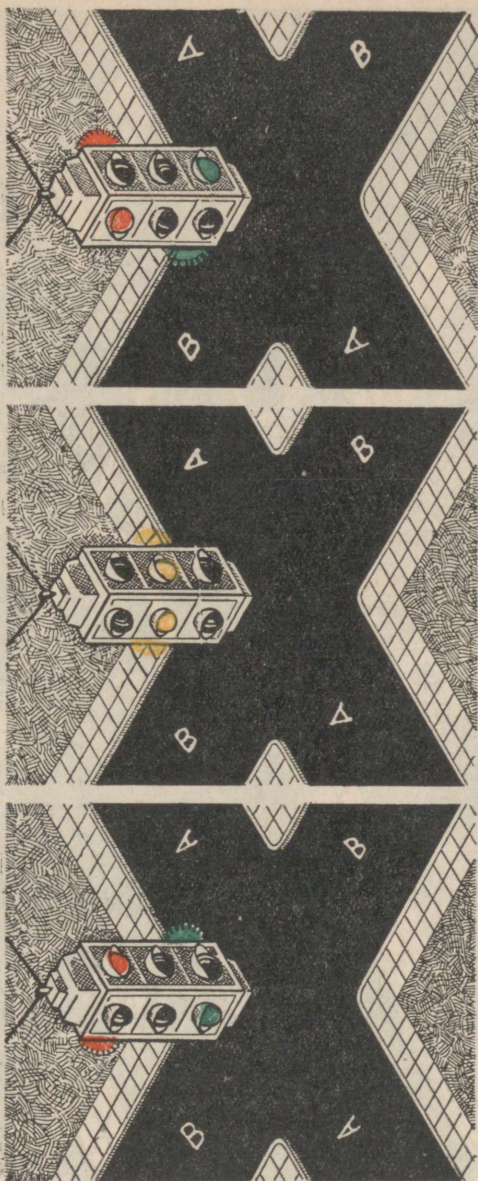
8. *Kollane märktuli* süüdatakse iga roheline ja punase märk-

tule eel igas suunas ühekorraga (joonis 28). Kollane märktuli, kui üleminev märktuli ühelt põhimärktulelt — roheliselt — teisele põhimärktulele — punasele — ja vastupidi, põleb märgatavalt lühemat aega kui roheline ja punane märktuli.

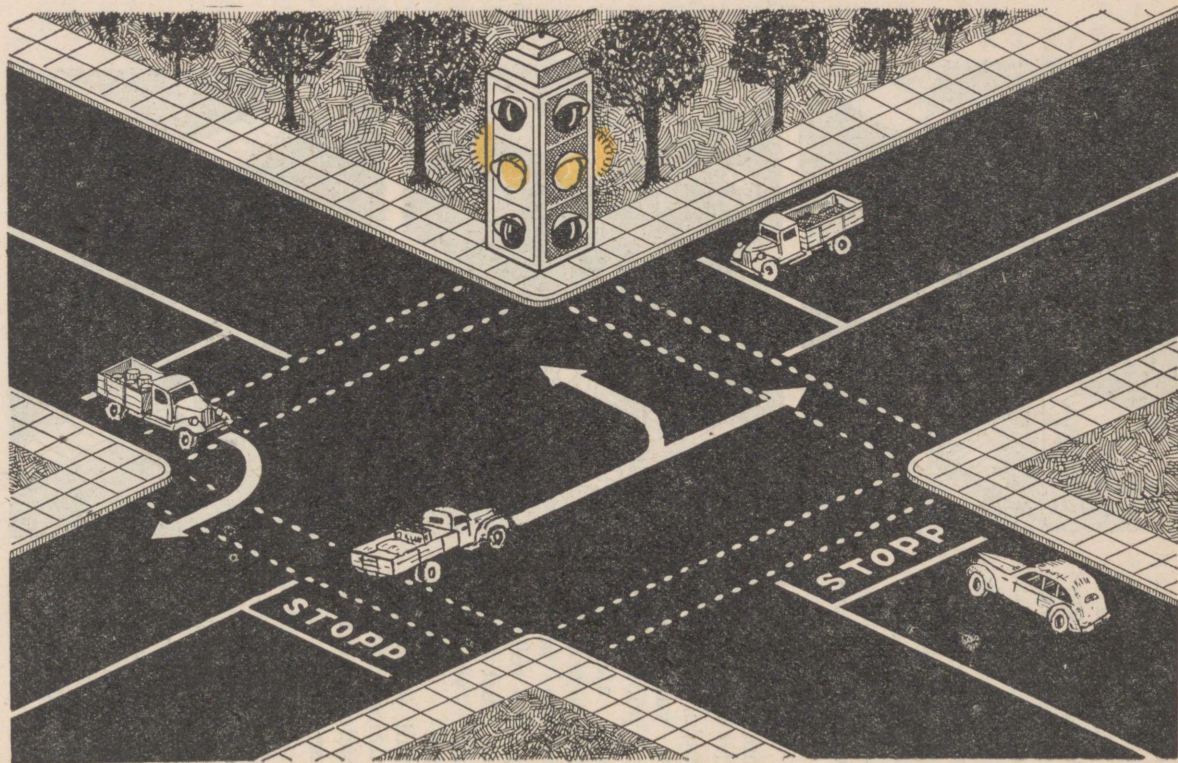
9. Ristteedel, kus trammid sooritavad pöörde vasakule või paremale, tarvatakse valgusfooris trammi pöörde sooritamise ajal nn.

*kombineeritud märktulede näidet, mis seisneb selles, et suunas, kust tramm pöördub vasakule, antakse roheline märktuli ja suunas, kust tramm pöördub paremale, antakse kollane märktuli, kuna ülejäänud suundades antakse punased märktuled, nagu see on näidatud joonisel 32.*

10. Valgusfoori märktulede ümberlüümine toimub käsitsi või automaatselt.



Joonis 27. Märktulede vaheldumine valgusfooris.



Joonis 28. Liiklemise skeem valgusfoori kollase märktule puhul.

Käsitsi ümberlüümisel militsionäär-reguleerija lülib sisse ja välja vajalikud märktuled lüüti käepideme pööramisega ühelt kontaktilt teisele.

Automaatsel ümberlüümisel toimub märktulede vahetamine seadmete varal keskjaamast, millega valgusfoorid on ühendatud juhtmetega või ka eraldi iga ristteed teenindava automaadi abil.

Automaatselt töötavat valgusfoori kasutatakse säärastel ristteedel, kus liiklemine nii tiheduselt kui ka suundadelt on enam-vähem ühtlane.

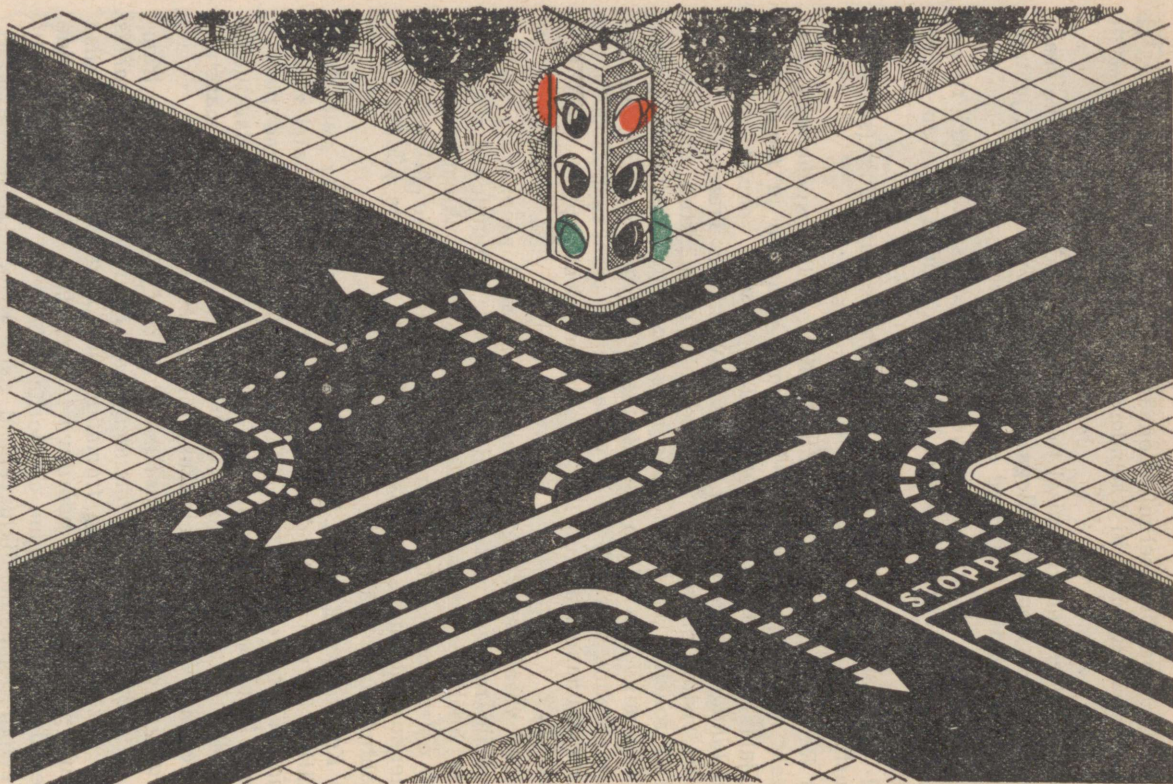
11. Valgusfoori märktulel on järgmine tähendus (sõltumata valgusfoori kujust, asukohast ja töötamisviisist):

a) Roheline märktuli — lubab rööpmeteta liiklusvahendeil sõita ristteele edasisõitmiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas ning jalakäijail ületada sõiduteed. Tramm võib roheline märktule puhul liikuda otsesuunas või pöörduda vasakule. Trammile, mis liigub üle risttee otsesuunas, antakse roheline märktuli, samaaegselt antakse roheline märktuli ka vastassuunas (nn. risttuled) (joonis 30). Trammile, mis liigub üle risttee pöördega vasakule, antakse samuti roheline märktuli, kuid vastassuunas antakse liiklemise sulgemiseks punane märktuli (nn. kombineeritud märktuled, vt. p. 9 ja joonis 32).

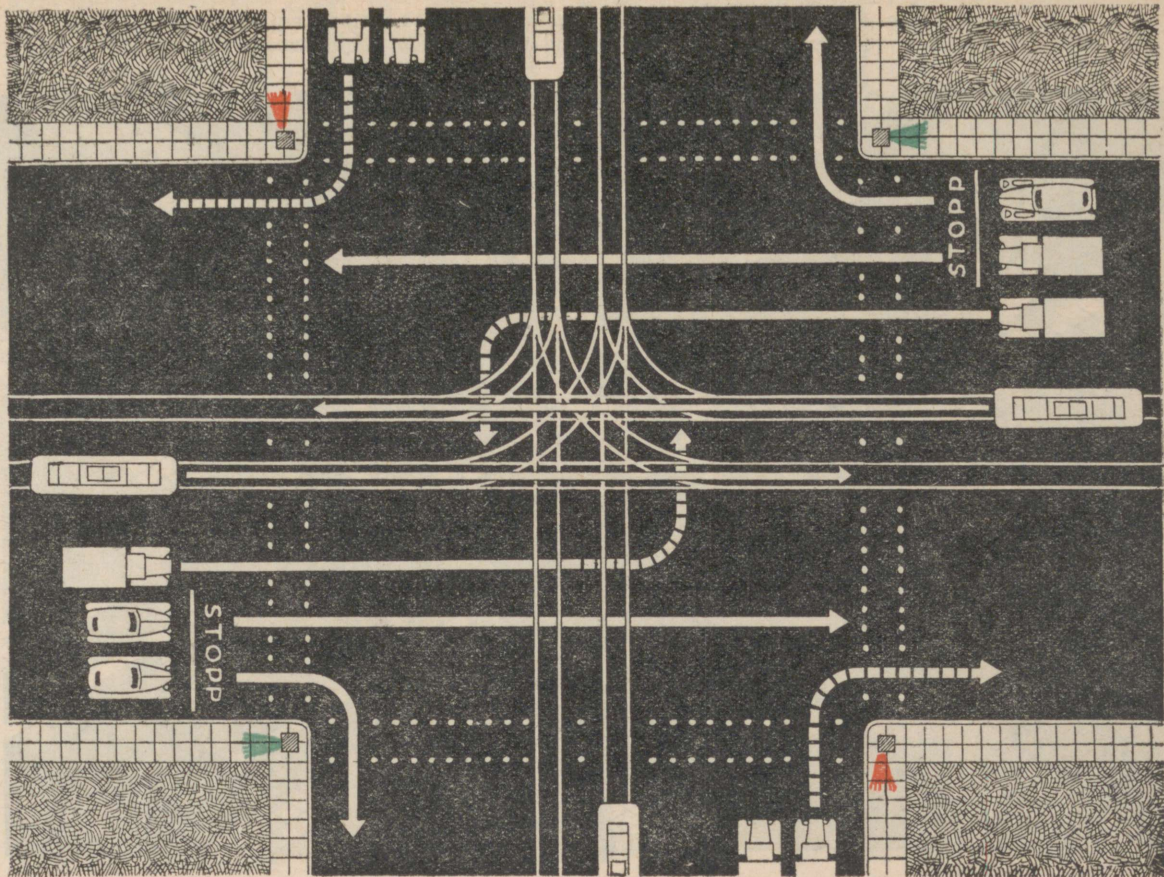
Pööre vasakule ja tagasisuunas on lubatud rööpmeteta liiklusvahendeile roheline märktule ajal eeldusel, et puuduvad vasakule pöörde keelumärgid, s. t. osutavad märgid: „Liiklemine lubatud ainult otsesuunas“. „Liiklemine lubatud ainult otse ja paremale“, „Liiklemine lubatud ainult paremale“ kõigi vasakule pöörde puhul ettenähtud nõuete täitmisel (vt. ptk. V—5).

b) Kollane märktuli — keelab liiklusvahendeil sõita ristteele ja jalakäijail ületada ristteed. Kollase märktule süttimise ajal ristteel või jalakäijate rajal asuvad liiklusvahendid ja jalakäijad peavad jätkama liikumist ja vabastama risttee (vt. joonis 28). Märktulede vahetumist ootavaile liiklusvahendeile tähendab kollane märktuli: „Tähelepanu, valmis olla algavaks liiklemiseks!“

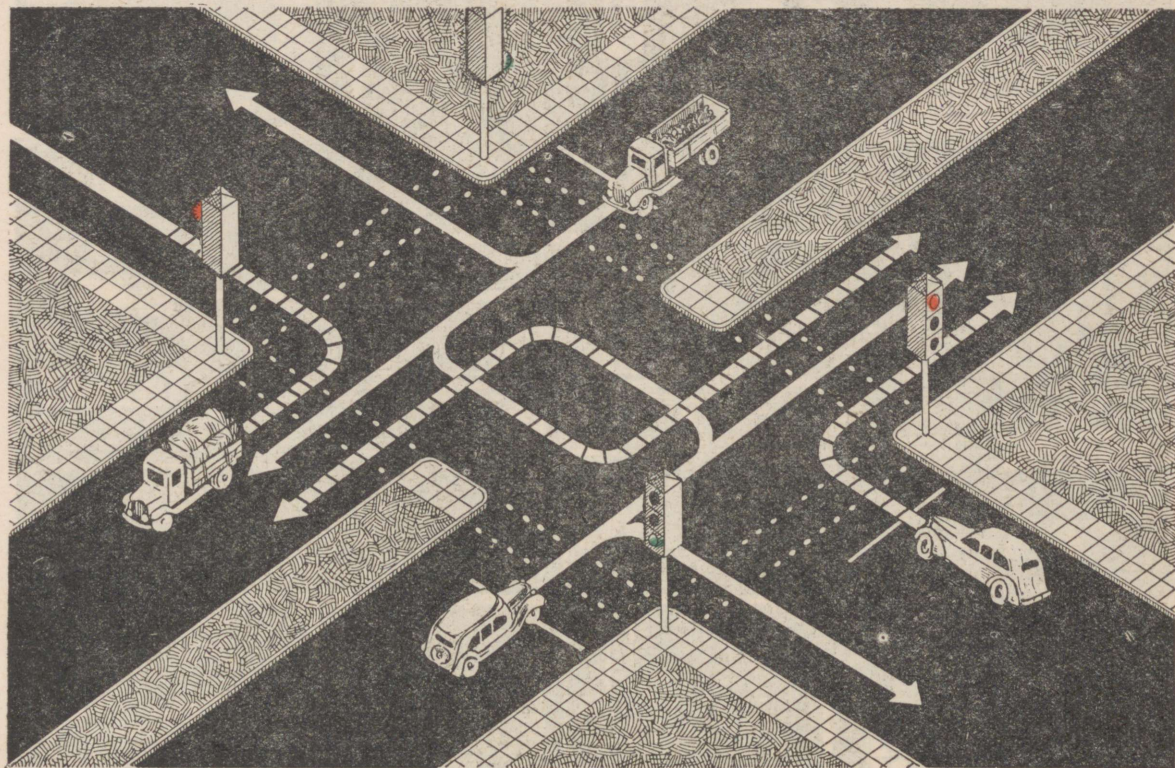
Erandina on lubatud kollase märktule ajal pööre paremale trammile ja rööpmeteta liiklusvahendeile, mis liiguvad üheaegselt samas suunas paremale pöörduva trammiga või vastassuunast (roheline märktule poolt) vasakule pöörduva trammiga, s. o. nende trammide kaitse all. Juhul, kui tramm ei soorita pööret või on juba ära sõitnud, ei tohi rööpmeteta liiklusvahend ristteele välja sõita. Kategoori-



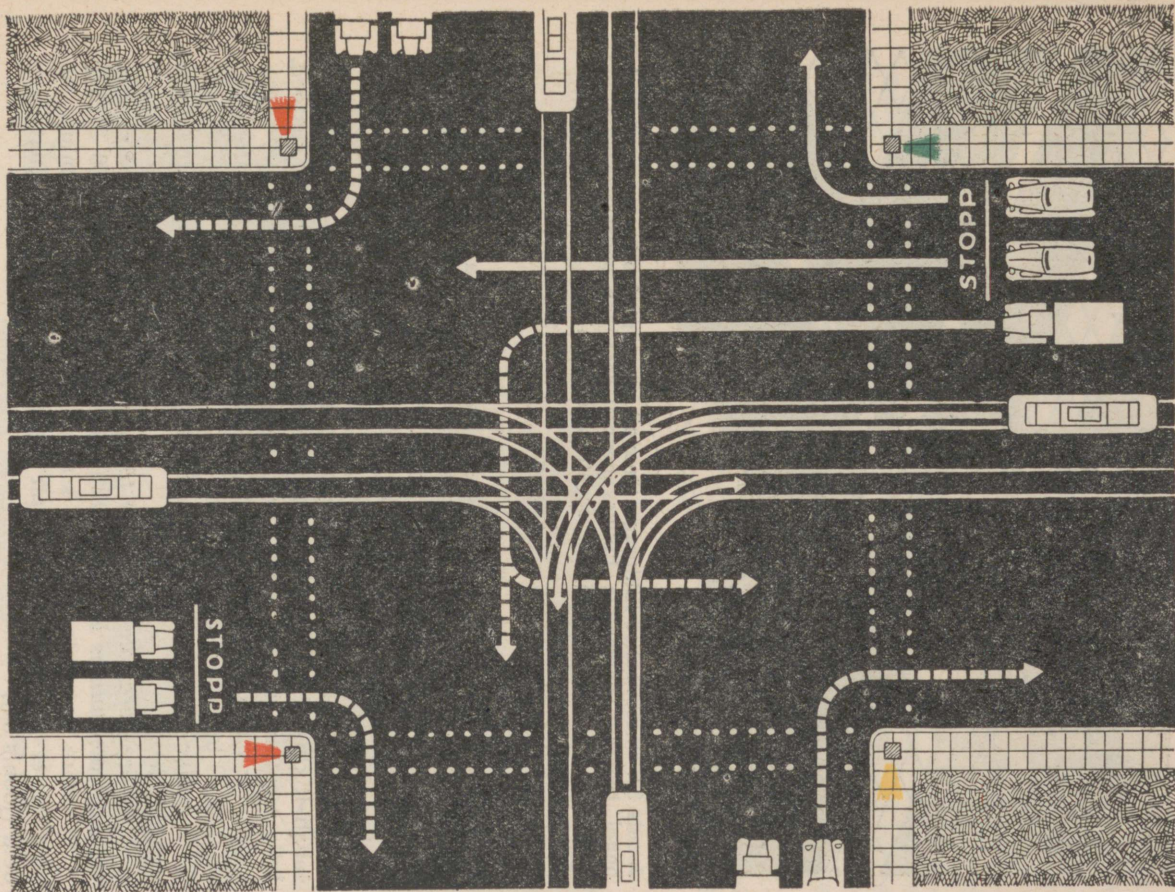
Joonis 29. Rööpmeteta liiklusvahendite ristteel liiklemise skeem valgusfoori rohelise-punase märgtule puhul kolmerajalisel liiklemisel.



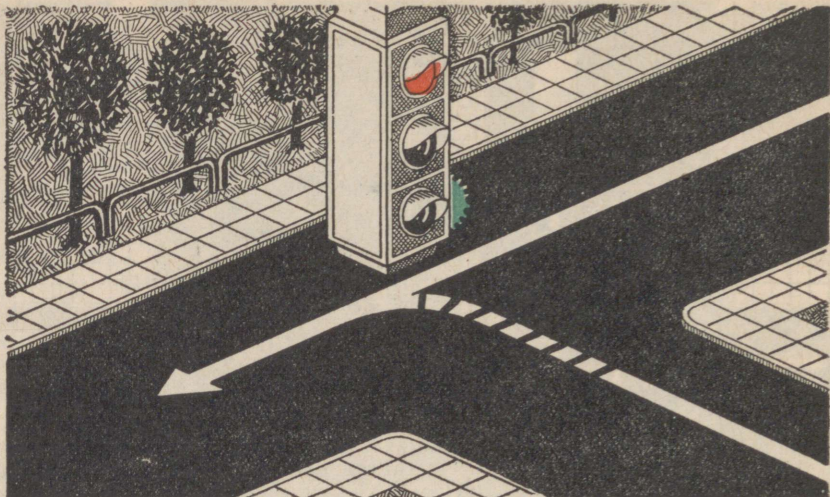
Joonis 30. Liiklemise skeem valgusfoori rohelise-punase märgitule puhul ristteel, kus on trammide liiklemine.



Joonis 31. Liiklemise skeem valgusfoori roheline-punase märktule puhul ristteel, kus tänava keskel asuv roheline riba jaotab sõidutee kaheks ühesuunalise liiklemisega sõiduteeks.



Joonis 32. Liiklemise skeem valgusfoori kombineeritud märgitulede puhul.



Joonis 33. Ühesuunalise liiklusega tänavail on valgusfoori punase märktule puhul lubatud rööpmeteta liiklusvahenditel sooritada pööre vasakule, kui sellega ei segata otseliikujaid.

liselt on keelatud sõita rööpmeteta liiklusvahendiga kollase märktule ajal trammiteele, kui piiratud nähtavuse tõttu ei saa veenduda, kas ja kui kaugelt on lähenemas tramm.

Tramm sooritab pöörde paremale, kui tema roobastee on teistest liiklusvahendeist vaba.

Vilkuv kollane märktuli (reguleerimata liiklusega ristteedel) — lubab liiklusvahenditel sõita ristteele ja jalakäijail ületada ristteed, kuid manitseb juhte ja jalakäijaid erilisele ettevaatlikkusele.

c) Punane märktuli — keelab liiklusvahenditel sõita ristteele ja jalakäijail ületada ristteed.

*Erandina on lubatud punase märktule puhul rööpmeteta liiklusvahenditel:*

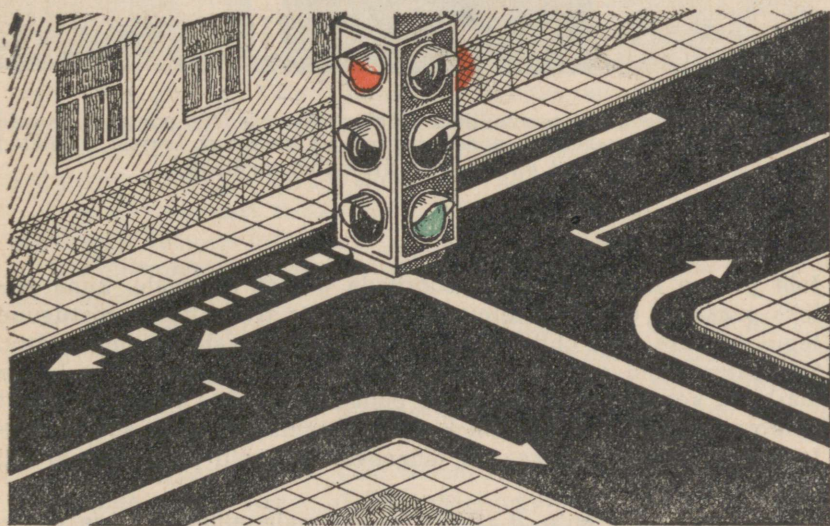
1) pööre paremale lähimasse tänavasse tingimusel, et see ei sega vasakult otsesuunas sõitvaid liiklusvahendeid (vt. joon. 29, 30, 31, 32);

2) pööre vasakule tänavale, kus on ühesuunaline liiklemine, tingimusel, et see ei sega paremalt otsesuunas sõitvaid liiklusvahendeid (joonis 33);

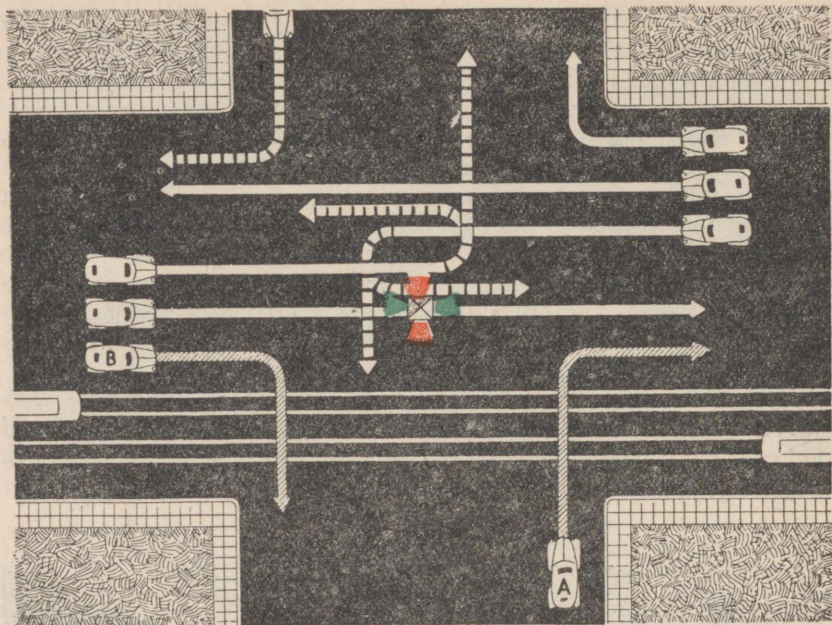
3) sõita otsesuunas T- ja Y-kujulisel ristteel tingimusel, et see ei sega suubuvat tänavalt tulevaid ja vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid (joonis 34).

11. Kui reguleerimata liiklusega risttee ühel tänaval on trammi-liiklus, siis selleks, et anda trammile esmajärjekorras läbisõiduvõimalus ja kindlustada kõigile liiklejaile ohutu risttee ületamine, kasutatakse säärastel ristteedel eritüüpi valgusfoori, mille märktuled süttivad automaatselt trammi lähenedes. See valgusfoor annab trammi liikumise suunas rohelise märktule ja ristsuunas — punase märktule. Selle trammi valgusfoori punase märktule ajal on risttee ületamine keelatud. Muul ajal, kui valgusfoor signaali ei anna, toimub säärase risttee ületamine vastavalt reguleerimata liiklusega risttee ületamise eeskirjadele.

12. Erinevalt eeltoodud eeskirjadest toimuvad rööpmeteta liiklusvahendite pöörded säärasel ristteel, kus trammiliinid kulgevad kahes suunas, tänava ühel poolel. Joonisel 35 on näha, et auto A ei



Joonis 34. T-kujulisel ristteel on valgusfoori punase märktule puhul lubatud rööpmeteta liiklusvahenditel sõita otsesuunas, kui see ei sega vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid.



Joonis 35. Ristteel, kus trammiliinid kulgevad tänava ühel poolel, toimuvad rööpmeteta liiklusvahendite pöörded erinevalt tavalisest korrast. Keelatud pöörded on näidatud viirutatud nooltega.

tohi punase märgtule korral sooritada pööret paremale, kuna selleks peaks ta eelnevalt ületama ristsuunas trammiteed, missugune teguviis oleks väga ohtlik mõlemas suunas liikuvate trammide tõttu. Sellepärast võib auto A sooritada pöördet paremale ainult rohelise märgtule korral. Punase märgtule puhul võiks sõita paremale ainult erakorraliselt, — kui juht on kindlalt veendunud, et ta suudab ületada trammiteed hetkeks, mil lähenevad trammid on kaugemal kui 90 m.

Seevastu võib auto B pöörduda paremale ainult punase märgtule korral. Rohelise märgtule puhul ei saa ta seda teha, sest selleks peaks ta ületama trammiteed ristsuunas, vastu punast märgtuld.

Selle risttee teistel nurkadel toimuvad pöörded tavalises korrast.



Joonis 36. Militsionääri asend, mis lubab ületada ristteed militsionääri parema ja vasaku õla poolt.

## 2. Militsionäär-reguleerija.

1. Militsionäär reguleerib liiklemist oma kehaasendi muutmisega ja parema käe liigutustega. Liiklemise reguleerimine militsionääri-reguleerija abil on kõige painduvam reguleerimisviis, mille tõttu seda kasutatakse ebaühtlase liiklemistihedusega ristteedel.

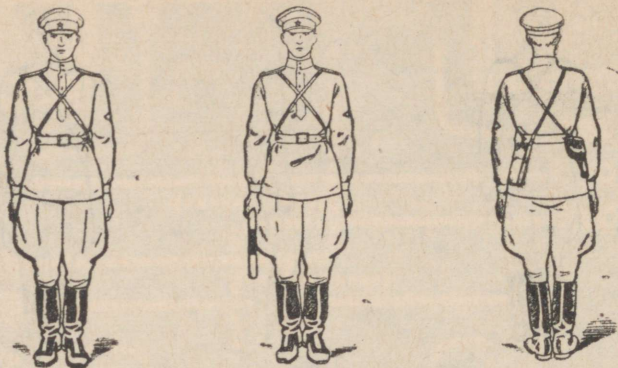
Parema nähtavuse tagamiseks võivad militsionääri-reguleerija märguanded toimuda must-valgeks värvitud saua (kepi) abil.

2. Alata liikumist risttee piirilt võib ainult pärast militsionääri-reguleerija lubavat märguannet.

3. *Militsionääri-reguleerija poolt antavail märguandeil on järgmine tähendus:*

a) *militsionääri-reguleerija asend parema või vasaku küljega liiklusvahendite ja jalakäijate poole, rinnale sirutatud parema käega — lubab rööpmeteta liiklusvahendeil sõita ristteele edasisõitmiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas ning jalakäijail ületada sõiduteed.*

Selle märguande puhul võib tramm sõita ainult otsesuunas. Selle märguande puhul vastab militsionääri-reguleerija parem ja vasak külg rohelisele märktulele. Militsionäär võib käe alla lasta ja see tähendab, et liiklemine jätkub samas suunas, s. t. ristteele lähenevad liiklusvahendid võivad takistamata ristteele edasi sõita. Risttee juures peatunud liiklusvahendid ja jalakäijad ei tohi kohe alustada



Joonis 37. Militsionääri asend, mis keelab risttee ületamise rinna ja selja suunas ja mis vastab valgusfoori punasele märktulele.

liikumist, kui reguleerija pöördub nende poole küljega, vaid alles siis, kui ta annab lubava märguande, tõstes käe rinnale (joonis 36);

b) *militsionääri-reguleerija asend näoga või seljaga liiklusvahendite ja jalakäijate poole, rinnale sirutatud parema käega või allastatud kätega* — vastab punasele märktulele (joonis 37);

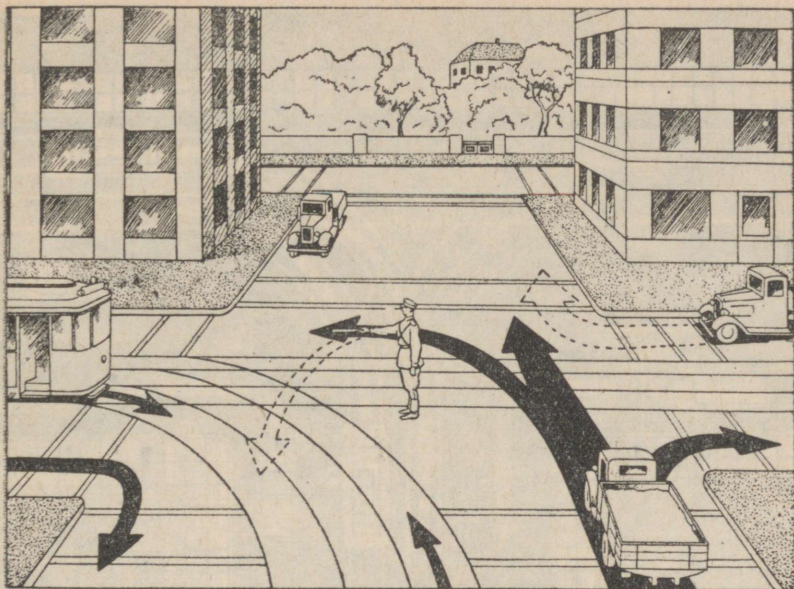
c) *militsionääri-reguleerija asend ettesirutatud parema käega* — lubab rööpmeteta liiklusvahenditel, mis asuvad militsionääri vasakul küljel, sõita ristteele edasilikumiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas.

Militsionääri rinna pool asuvad liiklusvahendid võivad liikuda ainult paremale, selja pool asuvad liiklusvahendid võivad samuti liikuda pöördega paremale, kuid tingimusel, et see ei sega vasakult otsesuunas sõitjaid.

Militsionääri paremal küljel asuvad liiklusvahendid ristteele sõita ei tohi. (Mõnel pool NSV Liidus on ka sel puhul lubatud rööpmeteta liiklusvahenditele pöörduda paremale tingimusel, et ei segata seejuures vasakult sõitjaid.)

Tramm võib selle märguande puhul sõita: *militsionääri vasakult küljelt* — ainult pöördega vasakule ja *militsionääri rinna poolt* — pöördega paremale (joonised 38, 39 ja 40).

See märguanne vastab ligikaudu valgusfoori kombineeritud märktuledele. Tuleb meeles pidada, et kombineeritud märktuled on kasutamisel ainult juhul, kui tramm sooritab pöörde paremale või vasa-



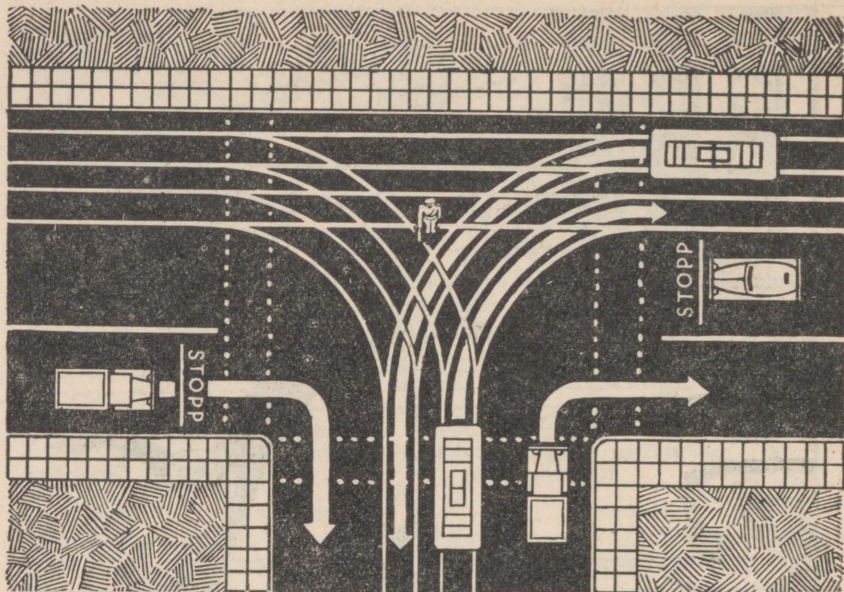
Joonis 38. Liiklemise skeem militsionääri asendi puhul ettesirutatud parema käega üherealisel liiklemisel.

kule, kuid kõnesolev militsionääri märguanne on kasutamisel peale selle ka neil juhtudel, kui trammiliiklust ei ole, ja jõuvankreile lubatakse pööre vasakule, peatuseta risttee keskel. Reguleerija selle märguande puhul tuleb pöördeks tagasisuunas peatuda reguleerija parema käe taga — tema parema käe ja rinna kaares toimuva liiklemise läbi laskmiseks (joonis 38).

T- ja Y-kujulistel ristteedel on lubatud erandina (samuti kui punase märktule puhul) rööpmeteta liiklusvahendeil, mis asuvad militsionääri-reguleerija selja pool, sõita otsesuunas, tingimusel, et see ei sega suubuvalt tänavalt tulevaid ja vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid.

Reguleeritud liiklusega T- ja Y-kujulistel ristteedel, kus trammiteed asuvad sõidutee ühel poolel, on rööpmeteta liiklusvahendeil keelatud militsionääri-reguleerija selle asendi puhul (ettesirutatud parema käega) sõita otse ja vasakule (joonis 38-a);

d) militsionääri-reguleerija asend ülestõstetud parema käega —

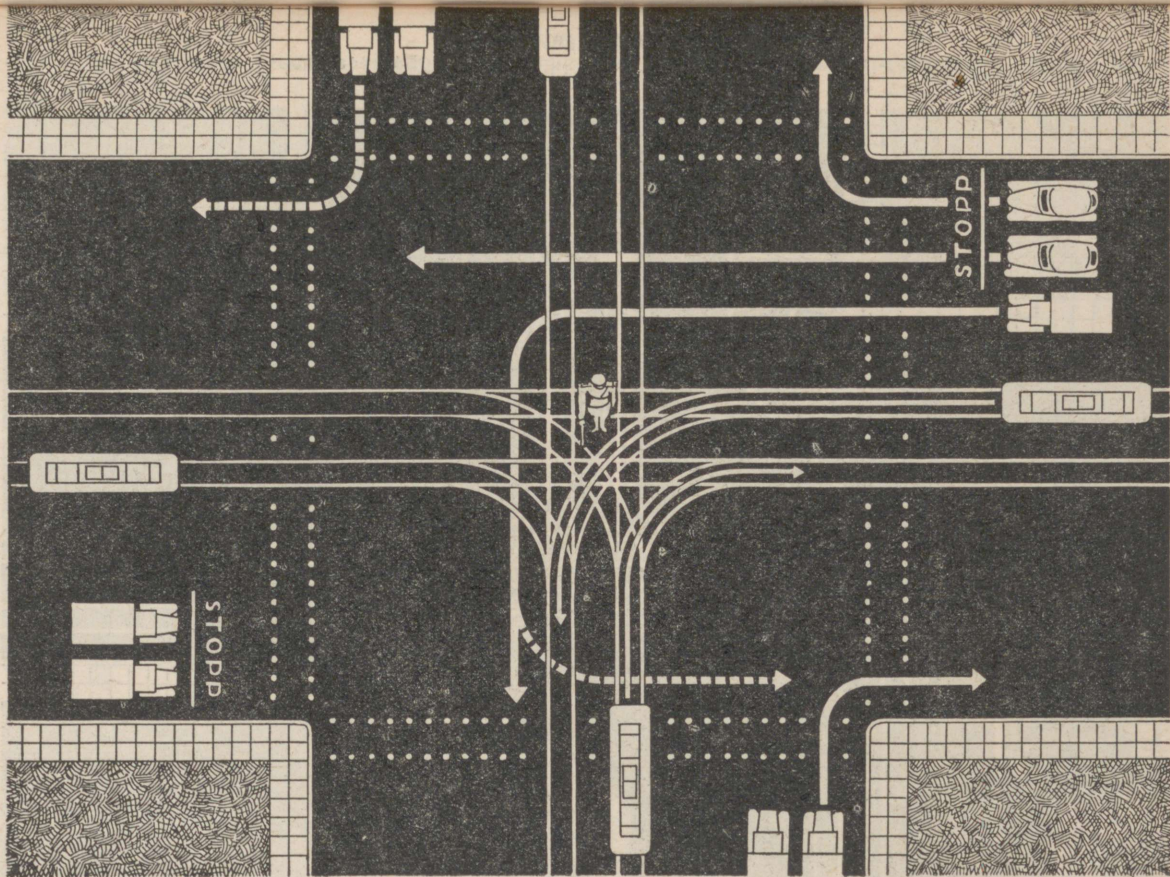


Joonis 38-a. Reguleeritud liiklusega T-kujulisel risttänaval, kus trammiliinid asetsevad sõidutee ühel poolel, on militsionääri-reguleeriija asendi puhul ettesirutatud parema käega keelatud rööpmeteta liiklusvahendeil sõita otsesuunas ja pöördega vasakule.

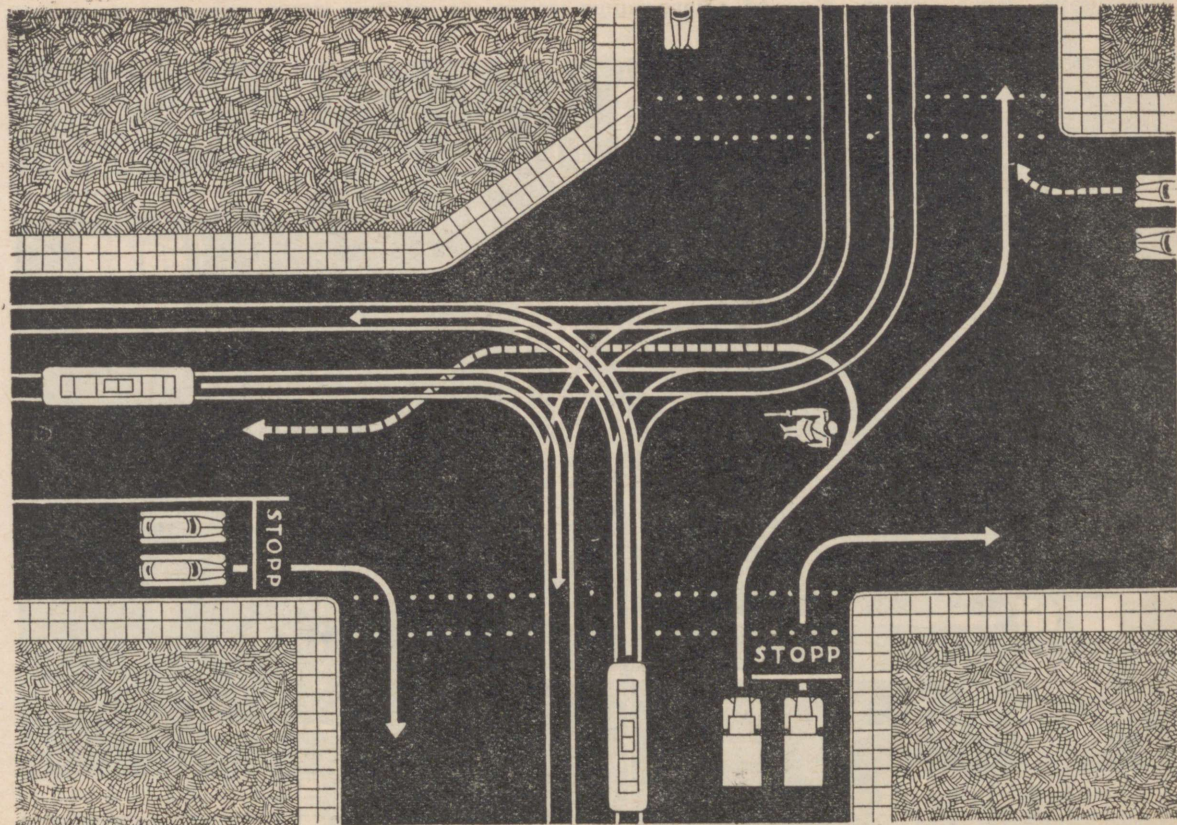
Sel puhul on rööpmeteta liiklusvahendeil lubatav sõita paremale reguleeriija paremalt küljelt, sest puuduvad vasakult sõitjad — pöördesooritajad.

keelab liiklusvahendeil sõita ristteele ja jalakäijail alata risttee ületamist (joonis 41).

Selle märguande ajal ristteel või jalakäijate rajal asuvad liiklusvahendid ja jalakäijad peavad viivitamata jätkama liikumist ja vabastama risttee. See märguanne vastab valgusfoori üleminevale kollasele märktulele, kuid on kasutamisel ainult erandjuhtudel, näiteks, et eesõigustatud järjekorras lasta läbi sõita operatiivülesandele sõitvat jõuvankrit. Siinjuures tuleb meeles pidada, et valgusfooris vahetuvad märktuled üksteisega vahetpidamata, kuna militsionääri üleminek ühelt märguandelt teisele toimub teatud vaheaajaga. See vaheaeg, arvates eelmise märguande lõppmomentidist kuni järgmise märguande algmomentidini, tulebki lugeda vastavaks valgusfoori üleminevale (kollasele) märktulele. Seega ei ole militsio-



Joonis 39. Liiklemise skeem reeglipärasel ristteel militsionääri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega, mitmerealisel liiklemisel.

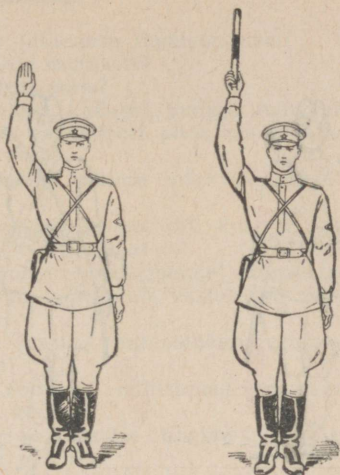


Joonis 40. Liiklemise skeem ebareeglipärasel (nihkunud) ristteel militsionääri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega.

nääril-reguleerijal vajadust alati ühelt märguandelt järgmisele üle minnes kätt üles tõsta.

4. Peale eelloetletud märguannete võib militsionäär-reguleerija erandjuhtudel kasutada ka muid, juhtidele ja jalakäijatele täiesti arusaadavaid märguandeid. Näiteks ristteel, kus selle väiksuse tõttu on raskendatud autoga pöörde vasakule militsionääri-reguleerija tagant, võib militsionäär lubada pöörde sooritada tema eest, andes selleks märku vasaku käe viipega.

5. Juhul, kui militsionäär-reguleerija reguleerib liiklemist kohas, kus on olemas valgusfoor, tuleb liiklusvahendite juhtidel ja jalakäijail liigelda vastavalt militsionääri-reguleerija märguannetele, kuigi need ei vasta valgusfoori märguannetele.



Joonis 41. Militsionääri asend, mis vastab valgusfoori kollasele märktulele.

### 3. Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded.

1. Sõjaväe liiklusreguleerija annab märguanded liiklemise reguleerimiseks *päeva ajal värviliste lipukestega, pimedal ajal — märktule-laternaga.*

2. Märguanded päeva ajal toimuvad reguleerija kehaasendi muutmise ja käeshoitavate lipukeste liigutamisega (joonis 42).

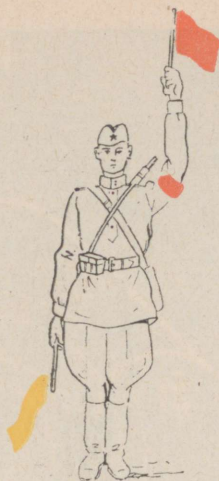
3. Märguanded pimedal ajal toimuvad laternaga, millel on valged ja punased klaasid.

Oma asukoha tähistamiseks, liikumise suuna näitamiseks ja märguandeks — „tähelepanu“ kasutab reguleerija laterna valget märktuld. Märguanne „stopp!“ ja hoiatus ohu puhul antakse punase märktulega.

4. Päeva ajal märguandmiseks kasutatakse kaht lipukest: punast ja kollast. Punast lipukest hoiab reguleerija alati vasakus käes, kollast — paremas käes. Lipukesti ühest käest teise vahetada ei tohi.



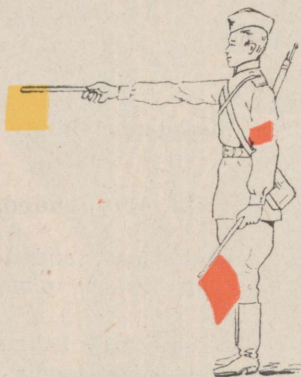
a



b



c



d

Joonis 42. Sõjaväe liiklusreguleerija märguandeid lipukestega.

5. Päeva ajal kasutatavad märguanded antakse järgmiselt:

a) „Tähelepanu!“ — reguleerija pöörduv näoga liiklusvahendite poole, tõstes üles kollase ja langetades punase lipukese (joonis 42a);

b) „Tee on vaba“ — asendist „Tähelepanu“ reguleerija langetab kiiresti kollase lipukese, teeb pöörde vasakule ja sirutab parema käe kollase lipukesega liikumise suunas (joonis 42c ja d);

c) „Kiirendada liikumist!“ — reguleerija asub küljega liiklusvahendite poole ja teeb kollase lipukesega mõned järsud liigutused üles-alla;

d) „Aeglustada liikumist!“ — reguleerija asub küljega liiklusvahendite poole ja teeb punase lipukesega mõned järsud liigutused üles-alla;\*

e) „Stopp!“ — reguleerija asub näoga (või seljaga) peatatava liiklusvahendi poole ja sirutab vasaku käe punase lipukesega üles (joonis 42 b).

Eeltoodust selgub, et sõjaväe liiklusreguleerija poolt antakse märguanded põhiliselt samuti kui militsionääri-reguleerija poolt antavad märguanded.

6. Peale eeltähendatud märguannete annab liikluse reguleerija märku ka vilega järgmiselt:

a) liiklusvahendite peatamiseks — pikk vile;

b) posti ülema välja kutsumiseks — kaks lühikest vilet.

## Küsimusi kordamiseks.

1. Milliseid valgusfoore kasutatakse liiklemise reguleerimisel?
2. Millised on valgusfoorid märktulede asetusest?
3. Kuidas vahetuvad märktuled valgusfooris?
4. Mis tähendus on valgusfoori rohelisel, kollasel, punasel märktulel?
5. Mis tähendus on ühesektsioonilise valgusfoori plinkival (vilkuval) kollasel märktulel?
6. Millistel juhtudel on lubatud liigelda punase märktule puhul ja mis suundades?
7. Mis tähendus on militsionääri-reguleerija asendil, kui ta seisab liiklejate poole küljega? rinnaga või seljaga?
8. Mis tähendus on militsionääri-reguleerija märguandel ülestõstetud parema käega? Millisele valgusfoori märktulele vastab see märguanne?
9. Millisele valgusfoori märktulele vastab militsionääri-reguleerija asend ülestõstetud parema käega?
10. Mis suundades on liiklemine võimalik militsionääri-reguleerija märguandel ettesirutatud parema käega?
11. Mis vahe on paremale pöörde sooritamise tingimustes valgusfoori rohelise ja punase märktule puhul?
12. Mis juhul on keelatud sooritada pööret paremale valgusfoori punase märktule puhul?
13. Mis vahe on vasakule (tagasisuunas) pöörde sooritamise reeglites militsionääri-reguleerija märguannete ja valgusfoori rohelise märktule puhul?
14. Kuidas reguleerib liiklemist sõjaväe liiklusereguleerija?

## VII p e a t ü k k.

### LIIKLUSMÄRGID.

#### 1. Üldalused.

1. Liiklusmärkideks nimetatakse kindlaksmääratud kujuga leppemärke, mis seatakse üles teedele ja tänavatele, kus toimub liiklusvahendite liiklemine. Liiklusmärkide ülesandeks on anda liiklusvahendite juhtidele juhiseid sõiduteel valitseva olukorra ja tingimuste kohta ning seega õige ja ohutu liiklemise tagamine. Järelikult on liiklusmärgid liiklemise reguleerimise paiksloomuliseks (staatiliselt) abinõuks.

2. Eesti NSV teedel ja tänavail samuti kui kogu NSV Liidu territooriumil ülesseatatavate liiklusmärkide standardid on ühtsed ja kinnitatud Üleliidulise Standardite Komitee poolt kehtivusega arvates 1. novembrist 1945.

Vastavalt oma ülesande iseloomule jagunevad liiklusmärgid kolme liiki:

- a) hoiatusmärgid — 4 märki,
- b) keelumärgid — 15 märki,
- c) osutavad märgid — 8 märki.

Liiklusmärkide igale liigile on määratud kindel kuju ja värvus, mis teeb märgi kuuluvuse ühte või teise liiki juba eemalt hõlpsasti eristatavaks. Märkide tagakülg on värvitud halliks (kui märk ei ole kahepoolne).

3. Liiklusmärgid seatakse üles:

a) tulpade külge, kõrgusega 1,8—2 meetrit, arvates maapinnast kuni liiklusmärgi alumise ääreni;

b) toendite külge või üle tee või tänava tõmmatud trossi külge. Neil juhtudel ei tohi märgid ulatuda üle tänava või tee kohta määratud gabariidi-piiride (näiteks sõidutee keskele ülesseatud märk ei tohi asuda madalamal kui 4 meetrit, arvates teepinnast).

4. Parema nähtavuse tagamiseks pimedal ajal varustatakse liiklusmärgid refleks-klaasidega, eriti maal, maanteedel.

Linnade peatänavaile seatakse üles valgustatud liiklusmärgid.

5. Kõikide liiklusmärkide mõjupiirkond arvestatakse märkide ülespaneku kohast liiklusvahendite liikumise suunas.

6. Liiklusmärgid seatakse üles Riikliku Autoinspeksiooni nõudmisel linnades — kohalike TSN täitevkomiteede poolt, maal, maanteedel — ENSV Siseministeriumi Maanteedevalitsuse poolt.

## 2. Hoiatusmärgid.

Hoiatusmärkidel on võrdkülgse kolmnurga kuju, mille külgede pikkus on  $700 \pm 20$  mm. Märgid on kollased, musta äärisega, mille laius on  $30 \pm 5$  mm. Märgi kollasel pinnal on vastav must kujutis.

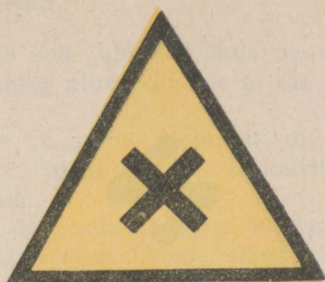
Hoiatusmärgid hoiatavad liiklusvahendite juhte ohtlike kohtade eest sõiduteel. Need nõuavad juhilt erilist tähelepanu ja liikumise kiiruse vähendamist niivõrd, et ohtliku koha eel vajaduse korral oleks võimalik liiklusvahendit viivitamata peatada.

Hoiatusmärkide mõjupiirkond ulatub märgist alates kuni ohtliku koha lõpuni. Hoiatusmärkide mõjupiirkonnas on *möödasõit eesliikujast keelatud*.

Ohtliku koha lõpp ei ole tähistatud mingi liiklusmärgiga ja juht, olles ületanud ohtliku koha, võib jätkata liikumist kiirusega, mis on antud teesal ette nähtud.



Raudtee-ülesõidukoht.



Risttee.

### 1. „Raudtee-ülesõidukoht!“

Märk „raudtee-ülesõidukoht!“ — veduri kujutisega — seatakse üles raudtee-ülesõidukoha ette. Kummalegi poole ülesõidukohta seatakse maal, maanteel, kaks märki paremale teepoolele: esimene neist 120—180 meetri kaugusele, teine 40—60 meetri kaugusele lähimast rööpmest.

Linnapiires pannakse ainult üks märk mõlemale poole ülesõidukohta 40—60 meetri kaugusele.

Kui sõidutee ristumine raudteega moodustab kaks ülesõidukohta, mille vahekaugus üksteisest on vähem kui 120 meetrit, siis seatakse järgmise ülesõidukoha ette ainult üks märk — vahetult esimese ülesõidukoha taha. Sel juhul kinnitatakse märgi alla valge tahvlike, millele on märgitud meetrites vahekaugus märgist kuni järgmise ülesõidukohani.

Märk „raudtee-ülesõidukoht!“ seatakse üles nii valvatud kui ka valvamata ülesõidukohtade ette. Valvatud ülesõidukohtadeks loetakse säärased ülesõidukohad, kus on olemas tõkkeseadmed, kuma ülesõidukohad, kus tõkkeseadmed puuduvad, kuigi seal on heli- või valgussignalisatsioon, loetakse valveta ülesõidukohtadeks.

Lähenedes valveta raudtee-ülesõidukohale tuleb liikumise kiirust vähendada kuni 5 km tunnis ja kui nähtavus on piiratud, siis peatuda.

Kõikide raudtee-ülesõidukohtade ületamine on lubatud ühes sõidureas seejärel, kui on veendunud, et rong ei lähene ja kui on lülitud sisse aeglasem käik. Käigu vahetamine ja siduri lahtilülimine raudtee-ülesõidukohal on keelatud.



Kurv.



Oht.

Kavatsetud peatumine ja parkimine on keelatud lähemal kui 15 meetrit raudtee-ülesõidukohast.

## 2. „Risttee!”

Märk „risttee!” — kahe täisnurga all lõikuva riba kujutisega — seatakse üles maal, maanteedel, enne väljasõidukohta rist- või haruteele 120—180 meetri kaugusele ristteest, kui teede ristumiskoht ei ole küllalt selgesti nähtav 120 meetri kauguselt.

Risttee ületamisel tuleb liiklusvahendite juhtidel rangelt kinni pidada läbisõidu järjekorrast, kiiruse piiramisest kui ka muudest risttee ületamise kohta ettenähtud eeskirjadest.

## 3. „Kurv!”

Märk „kurv!” — siksakjoone kujutisega — seatakse üles maal, maanteedel, järskude teekäänakute või mitmekordsete teekõverike ette 120—180 meetri kaugusele teekäänakust või -kõverikust.

Jõuvankrijuht peab pidama meeles, et sõitmine kurvil suure kiirusega võib põhjustada kurvist väljasõitmise ja varjatud teosadel ka pealesõitmise järsku esilekerkinud takistusele.

## 4. „Oht!”

Märk „oht!” — hüüumärgi kujutisega — hoiatuseks muude, teiste märkidega tähistamata ohtude eest (järsk kallak, tee- või silla remont, tee ebatasasused jne.) — seatakse maal, maanteedel 120—180 meetri kaugusele enne ohtlikku kohta, linnatänavail (ainult erandjuhtudel) — vahetult ohtliku koha ette.

### 3. Keelumärgid.

Keelumärke kasutatakse peamiselt neil juhtudel, kus on vaja kehistada kohaliku iseloomuga liiklemise piiramisi, mis ei ole ette nähtud liiklemise üldeeskirjades.

Keelumärkidel, välja arvatud märk „sissesõit keelatud“, on kollaseks värvitud sõõri kuju punase äärisega. Märgi läbimõõt —  $700 \pm 20$  mm, ääriselaius —  $80 \pm 5$  mm.

Märkide kollasel pinnal on must sümboolne kujutis. Keelumärkide *mõjupiirkond* ulatub märgist alates kuni lähima elava liiklusega neli- või hulknurkse ristteeni, s. o. *kvartaali ulatuses*, maal, maanteedel — 1 km ulatuses.

Kui märk asetseb tänava (väljaku) sees, ulatub ta mõjupiirkond lähima ristteeni (väljakuni).

Märkide „peatumine keelatud“ ja „parkimine keelatud“ mõjupiirkond (meetrites) võib olla tähendatud märki kollasele pinnale.

Läbisõitu keelavate märkide (jrk. 2—6 ja 8) ja märkide „peatumine keelatud“ ja „parkimine keelatud“ mõju kehtib kella 7-st kuni kella 24-ni. Juhul, kui eelloeteldud märkide mõju kehtib muu aja vältel, kinnitatakse märki alla tahvlike, millele tähendatakse märki mõju kestus.

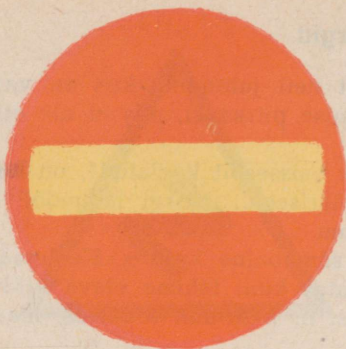
Autodel, mis on varustatud sireenitüüpi helisignaaliga ja on operatiivülesannete täitmisel, samuti mehhanismidel, mis sooritavad sõiduteel koristus- ja remonttöid, on nende töötamise kohtades õigus läbi sõita, teha pöördeid, peatuda ja parkida olenemata väljapandud märkidest, kuid tingimusel, et liikumise kiirust vähendatakse niivõrd, et on tagatud täielik liiklemisjulgeolek.

#### 1. „Sissesõit keelatud“.

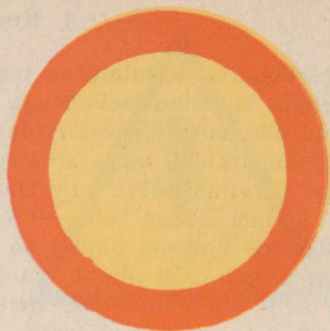
Märk „sissesõit keelatud“ — punane sõõr horisontaalse kollase triibuga, (mille laius on 160 mm) — seatakse üles kohtadesse, kus on kõikidele liiklusvahenditele (kaasa arvatud jalgrattad ja käsi-kärad) keelatud sissesõit selle märki suunas.

Seda märki kasutatakse peamiselt ühesuunalise liiklusega tänavate tähistamiseks, mispuhul tänava ühte otsa on üles seatud kõnesolev märk, kuna tänava teises otsas seda märki ei ole, — millisest otsast sel juhul võib sisse sõita. Vastu kindlaksmääratud liiklemise suunda ei ole lubatud liikuda ühelgi rööpmeteta liiklusvahendil, ka mitte operatiivjõuvankreil.

Selle märgiga ühest otsast suletud ühesuunalise liiklusega täna-



Sissesõit keelatud.



Läbisõit keelatud.

vasse suubuva tänava nurgale peab olema üles seatud suunamärk: „liiklemine lubatud ainult otse ja paremale“ või „liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule“ — selleks, et suubuvalt tänavalt sissesõitjaile keelata liiklemine vastu kindlaksmääratud suunda.

Kui see märk asub tänava mõlemas otsas, siis on antud tänav täiesti suletud kõikidele rööpmeteta liiklusvahenditele. Sel puhul on sissesõit lubatud operatiivjõuvankreile operatiivülesannete täitmisel, teistel liiklusvahenditel aga ainult Riikliku Autoinspeksiooni eriloal.

## 2. „Läbisõit keelatud“.

Märk „läbisõit keelatud“ — kollane sõõr punase äärisega — seatakse üles kohtadesse, kus on keelatud läbisõit kõikidele liiklusvahenditele, välja arvatud operatiivjõuvankrid ja ühiskondlikud liiklusvahendid (tramm, trollibus, autobus).

Märk ei keela liikuda tänaval käsikäruga ja käekõrval lükatava jalgrattaga.

Kui sõidu sihtkoht asub selle märgi taga olevas tänavas, on lubatud kõikidele liiklusvahenditele sisse sõita selle märgi suunas sihtkohale lähimast tänava otsast, s. t. kohalik sissesõit on lubatud märgi taga asuva esimese lähima tänavakvartaali ulatuses.



Autodele läbisõit  
keelatud.



Veoautodele läbisõit  
keelatud.

### 3. „Autodele läbisõit keelatud“.

Märk „autodele läbisõit keelatud“ — seatakse üles kohtadesse, kus on keelatud läbisõit autodele, veotraktoreile ja teedehituse masinaile. Operatiivautodele ja liiniautobustele on läbisõit lubatud.

Kohalik sissesõit on lubatud kõikidele autodele sihtkohale lähimast tänavaotsast.

### 4. „Veoautodele läbisõit keelatud“.

Märk „veoautodele läbisõit keelatud“ — sõiduauto kujutisega, mille all on arv, mis näitab kandejõudu tonnides ja täht „T“ (tonni) — seatakse üles kohtadesse, kus on keelatud läbisõit veoautodele.

See märk keelab läbisõidu veoautodele, mille nominaalne (s. o. autotehase poolt määratud) kandejõud on võrdne või ületab märgil näidatud kandejõu, olenemata sellest, kas auto sõidab koormaga või tühjalt. Samuti on selle märgi puhul keelatud läbisõit veotraktoreile, iseliikuvatele teedehituse masinaile ja hobuveokitele.

Läbisõit on lubatud veoautodele, mis liiguvad operatiivülesandel, postiveoautodele, spetsiaalse kerega toiduaineteveo-autodele, kaubataksodele reisijatega ja veoautodele, mis veavad reisijaid vastavalt eeskirjadele seadistatud veokastis.



Mootorratastele läbisõit keelatud.



Hobuliiklusvahenditele läbisõit keelatud.

Kohalik sissesõit on lubatud kõikidele autodele sihtkohale lähimast tänavaotsast.

#### 5. „Mootorratastele läbisõit keelatud“.

Märk „mootorratastele läbisõit keelatud“ — mootorratta kujutisega — seatakse üles kohtadesse, kus on keelatud läbisõit igasugustele mootorratastele, kaasa arvatud mootorjalgrattad. Kohalik sissesõit on lubatud sihtkohale lähimast tänavaotsast.

#### 6. „Hobuliiklusvahenditele läbisõit keelatud“.

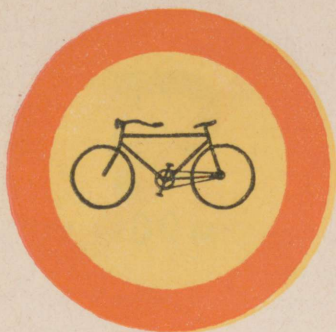
Märk „hobuliiklusvahenditele läbisõit keelatud“ — hobusepea kujutisega — seatakse üles kohtadesse, kus on keelatud läbisõit igasugustele hobuliiklusvahenditele, samuti ka ratsasõit.

Kohalik sissesõit on lubatud sihtkohale lähimast tänavaotsast.

#### 7. „Jalgratastel sõitmine keelatud“.

Märk „jalgratastel sõitmine keelatud“ — jalgratta kujutisega — seatakse kohtadesse, kus on jalgratastel sõitmine (nii läbisõit kui sissesõit) keelatud.

Kui on vajadus jõuda kohani, mis asub selle märgi taga, tuleb astuda jalgrattalt maha ja lükata seda käekõrval.



Jalgratastel sõitmine  
keelatud.



Kaht liiki liiklusvahenditele  
(autodele ja mootorratas-  
tele) läbisõit keelatud.

### 8. „Kaht liiki liiklusvahenditele läbisõit keelatud“.

Märk „kaht liiki liiklusvahenditele läbisõit keelatud“ — horisontaalse 50 mm laiuse punase vöödiga, mis jagab märgi kollase pinna kaheks võrdseks osaks, millel on kujutatud sümboolselt vastavad liiklusvahendite liigid (mootorrattur ja auto, auto ja hobusepea jne.) — seatakse kohtadesse, kus on keelatud läbisõit kahel, märgil tähendatud, liiklusvahendite liigil. Kohalik sissesõit on lubatud sihtkohale lähimast tänavastsast.

### 9. „Piiratud kiirus“.

Märk „piiratud kiirus“ — millel on näidatud suurim lubatud kiirus kilomeetrites tunnis — seatakse kohtadesse, kus on keelatud liikuda kiiremini kui märgil tähendatud.

Selle märgi mõjupiirkond maal, maanteedel, on üks kilomeeter; juhul, kui märk asetseb asula (aleviku, küla) ees — kogu selle asula ulatuses, kui eespool ei ole märki, mis määrab teistsuguse kiiruse; linna piirkonnas — kvartaali ulatuses. Kui see märk asetseb silla ees, siis ulatub selle mõjupiirkond ainult silla piirkonnale.

Kui märk asetseb tänaval eemal ristumiskohast, siis selle märgi mõjupiirkond on kohalik, olenedes sõidutee olukorrast (näit. kitsas teeosa, järsk langus, piiratud nähtavus jne.).



Piiratud kiirus.



Peatumine keelatud.

Eesliikujaist möödasõit selle märgi puhul on lubatud, kuid mitte ületades märgil näidatud kiirusenormi.

Kui kiirus on piiratud 15 km tunnis või alla selle normi, siis eesliikuvast mehaanilisest liiklusvahendist möödasõit on keelatud ja liiklusvahenditel tuleb liikuda ühes sõidureas üksteise järel kõnniteepoolsel sõidurajal.

#### 10. „Peatumine keelatud“.

Märk „peatumine keelatud“ — 45° nurga all asuva punase vöödiga (mille laius 50 mm) — seatakse kohtadesse, kus on keelatud kavatselt peatada liiklusvahendeid lühimaksigi ajaks (nn. kavatselt peatus).

Märgi kollase pinna allserval võib olla näidatud arvuga (meetrites) märgi mõjupiirkonna ulatus. Selle puudumisel märgi mõjupiirkond ulatub lähima ristteeni ja maal, maanteel — 1 km.

Sõidutee keskele (telgjoonele) paigutatud märgi mõjupiirkond ulatub tänava mõlemale poolele, parempoolsele sõidutee osale paigutatud märgi mõjupiirkond — ainult parempoolsele tänavaosale.

Kui see märk on üles seatud paremale teepoollele, siis on ta kahe küljega — vastassuunas sõitvate juhtide hoiatamiseks, et nad liiklusvahendi ümberpööramisel sellel teosal ei tohi peatuda.

See märk keelab kavatselt peatamise, mitte aga sundpeatamise, mis on mõnel juhul isegi hädavajalik, näiteks kitsal tänaval, kus on peatamine keelatud, vastusõitvale liiklusvahendile vaba möödasõidu võimaldamiseks.



Parkimine keelatud.



Möödasõit keelatud.

### 11. „Parkimine keelatud“.

Märk „parkimine keelatud“ — täht „P“ kujutisega, mida läbib 45° nurga all punane vööt — seatakse kohtadesse, kus on keelatud liiklusvahendeid parkida. Lubatud on liiklusvahendite lühemaegne peatamine sõitjate peale- ja mahaminekuks või koorma peale- ja mahalaadimiseks kestusega kuni 5 minutit juhul, kui peale- ja mahalaadimist ei ole võimalik toimetada õues.

Märgi kollase pinna allserval võib olla näidatud arvuga (meetrites) märgi mõjupiirkonna ulatus. Selle puudumisel märgi mõjupiirkond ulatub lähima ristteeni ja maal, maanteel — 1 km.

### 12. „Möödasõit keelatud“.

Märk „möödasõit keelatud“ — punase vertikaalse vöödiga ja kahe noole kujutisega, millest vasakpoolne on kõver, parempoolne — sirge, teravikkudega ülespoole, — seatakse kohtadesse, kus on keelatud möödasõit eesliikuvast rööpmeteta mehaanilisest liiklusvahendist ja kus liiklusvahendite liiklemine on lubatud mõlemas liiklusuunas ainult ühes sõidureas. Märgi mõjupiirkond linnas on kvartaal, maal — 1 km.

### 13. „Helisignaali andmine keelatud“.

Märk „helisignaali andmine keelatud“ — autopasuna kujutisega, mida läbib 45° nurga all punane vööt — seatakse kohtadesse, kus tuleb vältida liigset kära, näiteks haiglate, sanatooriumide, teaduslike uurimisasutuste jne. juurde. Märgi mõjupiirkond nagu eelmisel märgil. Kui märk asetseb väljaku ees, siis ulatub selle mõjupiirkond kogu väljakule.



Helisignaali andmine  
keelatud.



Piiratud kõrgus.

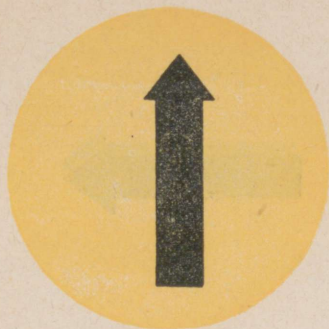
Selle märgi mõjupiirkonnas on jõuvankri juht kohustatud võtma tarvitusele kõik ettevaatusabinõud ja vähendama liikumise kiirust niivõrd, et oleks tagatud ohutu liikumine ilma helisignaali andmiseta. Eesliikujast möödasõit on selle märgi puhul maal, maanteel, keelatud, kuna seal helisignaali andmine möödasõidu eel on kohuslik.

#### 14. „Piiratud kõrgus“.

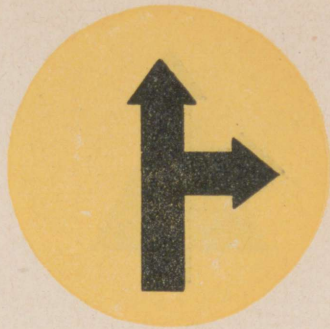
Märk „piiratud kõrgus“ — musta segmentiga märgi ülaserval ning kollasele pinnale värvitud numbriga ja tähega „M“ (meetrit), mis näitavad läbi sõita lubatud liiklusvahendite kõrgust, arvates sõidutee pinnast, seatakse kohtadesse, kus on nõutav koorma kõrguse piiramine.



Piiratud koormus.



Liiklemine lubatud  
ainult otsesuunas.



Liiklemine lubatud  
ainult otse ja paremale.

See märk, juhul kui see asetseb silla või viadukti ees, keelab möödasõidu eesliikujast, peatumise, parkimise, tagurpidi sõitmise ja manööverdamise. Märki mõjupiirkond ulatub objektile, mille ette märk on seatud (sild, viadukt jms).

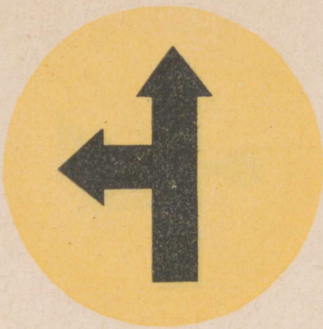
#### 15. „Piiratud koormus“.

Märk „piiratud koormus“ — musta segmendiga märki allserval ning kollasele pinnale värvitud numbriga ja tähega „T“ (tonni), mis näitavad läbi sõita lubatud liiklusvahendite raskust bruto-tonnides — seatakse kohtadesse, kus on nõutav koormuse piiramine, näiteks sildade ette, samuti ka teosade ette, kus on vajalik piirata raskete koormatega läbisõitmist.

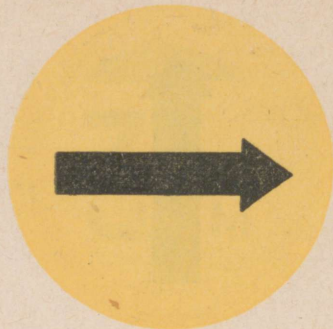
See märk, juhul, kui see asetseb silla või viadukti ees, keelab möödasõidu eesliikujast, peatumise, parkimise, tagurpidi sõitmise ja manööverdamise. Märki mõjupiirkond ulatub objektile, mille ette märk on seatud või maal, maanteedel, kuni lähima haru- või ristteeni.

#### 4. Osutavad märgid.

Viis suunamärke kujutavad endast kollast sõõri läbimõõduga  $700 \pm 20$  mm, musta noolega, mis näitab (osutab) liikumise suunda. Need märgid tähistavad liiklusvahendite liikumise kohuslikku



Liiklemine lubatud  
otse ja vasakule.



Liiklemine lubatud  
ainult paremale.

suunda. Liikumine noolega mittedäädatud suunas on keelatud, välja arvatud vääravaist sisse- ja väljasõit pöördega paremale.

Risttee ette seatud märgi mõjupiirkond ulatub sellele ristteele; kvartaali algusesse või keskele seatud märgi mõjupiirkond ulatub lähima ristteeni (väljakuni) või kuni enne järgmist ristteed asuva punktini, kus on üles seatud mõnda teist suunda osutav märk.

Kolm märki — „ettevaatust — jalakäijad!“ „parkimise koht“ ja „liiklusvahendite ümberpööramise koht“ — kujutavad endast kollasevärvuselise ruutu külje pikkusega  $700 \pm 20$  mm vastavate leppekujutistega.

### 1. „Liiklemine lubatud ainult otsesuunas“.

Märk „liiklemine lubatud ainult otsesuunas“ — must vertikaalne nool, teravikuga ülespoole.

See märk keelab liikumise paremale (välja arvatud sõitmine õue pöördega paremale), vasakule ja tagasisuunas.

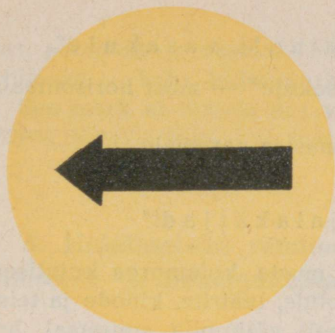
### 2. „Liiklemine lubatud ainult otse ja paremale“.

Märk „liiklemine lubatud ainult otse ja paremale“ — must kaksiknool, teravikkudega üles ja paremale.

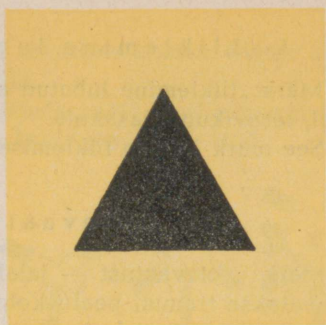
See märk keelab liikumise vasakule ja tagasisuunas.

### 3. „Liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule“.

Märk „liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule“ — must kaksiknool, teravikkudega üles ja vasakule.



Liiklemine lubatud  
ainult vasakule.



Ettevaatust — jalakäijad!

See märk keelab liiklemise otsesuunas, vasakule ja tagasisuunas pöördega paremale).

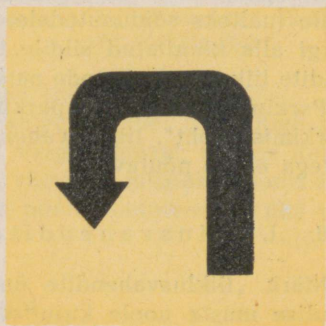
#### 4. „Liiklemine lubatud ainult paremale“.

Märk „liiklemine lubatud ainult paremale“ — must horisontaalne nool, teravikuga paremale.

See märk keelab liiklemise otsesuunas, vasakule ja tagasisuunas



Parkimise koht.



Liiklusvahendite  
ümberpööramise koht.

## 5. „Liiklemine lubatud ainult vasakule”.

Märk „liiklemine lubatud ainult vasakule” — must horisontaalne nool, teravikuga vasakule.

See märk keelab liiklemise otsesuunas ja paremale.

## 6. „Ettevaatust — jalakäijad!”

Märk „ettevaatust — jalakäijad!” musta kolmnurga kujutisega — seatakse trammide peatuskohtade, koolide, teatrite, kinode ja teiste säärase kohtade juurde, kus üheaegselt võib olla suuremal hulgal jalakäijaid.

Märgi mõjupiirkond ulatub jalakäijate võimaliku kogunemiskoha (s. o. vastava objekti) pikkusele.

See märk kohustab liiklusvahendite juhte vähendama liikumise kiirust niivõrd, et on tagatud ohutu liiklemine ja ühtlasi keelab möödasõidu eesliikuvast liiklusvahendist ja tagurpidi sõitmise.

## 7. „Parkimise koht”.

Märk „parkimise koht” — tähe „P” kujutisega — seatakse kohtadesse, mis on eriti määratud liiklusvahendite parkimiseks ilma ajalise piiramiseta. Parkimise kohtade piirjooned on tavaliselt tähistatud sõiduteele värvitud valgete joontega. Kui seda ei ole tehtud, on parkimise koha suurus ümbritsevate hoonete asetusest.

Kui parkimise koht on ette nähtud ainult teatud liiklusvahendite liigile (näiteks sõiduautodele, veoautodele, hobuveokitele), siis on märgi alla kinnitatud sildile tähendatud parkida lubatud liiklusvahendite liik ja arv. Autode parkimisel ei tohi neid jätta järelevalveta.

Parkimisel ametlikus parkimise kohas, kus on üles seatud märk „parkimise koht”, liiklusvahendite valgustamine oma valgustusseadmetega ei ole nõutav.

## 8. „Liiklusvahendite ümberpööramise koht”.

Märk „liiklusvahendite ümberpööramise koht” — hobuserauakujulise musta noole kujutisega, teravikuga allapoole — seatakse väljakuule ja ristteele järgnevaile tänavatele (juhul, kui ristteel on keelatud sõita vasakule) kohtadesse, kus liiklusvahenditel on lubatud (kuid mitte kohuslik) liikuda tagasisuunas. Liikumine otsesu-

nas, paremale ja vasakule on lubatud tavalises korras. Märki mõju-  
piirkond — koht, kuhu märk on seatud.

See märk ei muuda ära vasaku pöörde keeldu selle märgi taga  
olevas tänava osas, kui seal säärane keeld on kehistatud.

## 5. Hoiatusristid raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadel.

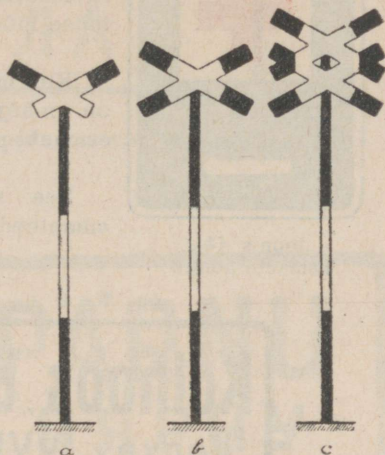
1. Sõltumata liiklusemärgidest „raudtee-ülesõidukoht“ püstitatakse Raudteevalitsuse poolt liiklusvahendite juhtide ja jalakäijate hoiatamiseks raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadesse ristitaolised valgeks-mustaks värvitud märgid, nn. hoiatusristid, mis koosnevad:

a) kaitsetõketega (valvatud) ülesõidu- või ülekäigukohtadel — posti otsa kinnitatud kahest risti pandud valgest lauast, mille ülemised pikemad otsad on värvitud mustaks (joonis 43a);

b) kaitsetõketeta (valveta) ülesõidu- või ülekäigukohtadel üle ühe roobastee — posti otsa kinnitatud kahest risti pandud valgest lauast, mille otsad on värvitud mustaks (joonis 43b);

c) kaitsetõketeta ülesõidu- või ülekäigukohtadel üle mitme roobastee — posti otsa kinnitatud neljast valgest lauast, mis on kokku pandud kahe ristina ja mille otsad on värvitud mustaks (joonis 43c).

Hoiatusristid püstitatakse paremale poole sõiduteed — üks roobastee kummalegi poolele.



Joonis 43. Hoiatusristid raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadel:

a — kaitsetõketega ülesõidu- või ülekäigukoht, b — ühe roopapaariga kaitsetõketeta ülesõidu- või ülekäigukoht, c — mitme roopapaariga kaitsetõketeta ülesõidu- või ülekäigukoht.

## 6. Teemärgid.

Teemärgid on orienteerumisabinõuks liiklusvahendite juhtidele ja reisijaile maanteedel liiklemisel. Neil ei ole liiklusemärgide hoiatavat ega keelavat iseloomu.

## „Esmabi-punkt“



Joonis 44-a.  
Esmabi-punkt.

Teemärk „esmaabi-punkt“ — punase risti või punase poolkuu kujutisega — seatakse raviautuste juurde, kus vajaduse korral antakse möödasõitjatele arstiabi (joonis 44-a).

Kui esmaabi-punkt asub teest eemal, siis on märgi alla kinnitatud sildil märgitud esmaabi-punkti asukoht ja kaugus.

See märk seatakse üles ainult maal, maanteedele.



Joonis 44-b. Teenäitaja.

## „Teenäitaja“.

Teenäitaja seatakse üles teede ristumis- või hargnemiskohtadesse ja see näitab, millise asulani viib ristuv või hargnev maantee ning kauguse kilomeetrites antud kohast kuni tähendatud asulani (joonis 44-b).

Kui on vaja osutada mitmele samas suunas asuvale asulale, siis kinnitatakse teenäitajapostile nii mitu teenäitajat, kui mitmele asulale osutatakse. Asula nimetused teenäitajail on kohalikus rahvuskeeles ja selle all väiksema kirjaga on asula nimetused vene keeles.

## „Asula nimetus“.

Märk „asula nimetus“ seatakse maanteele asulasse sissesõidu ette (joonis 44-c).



Joonis 44-c. Asula nimetus.

Asula nimetus märgil on kohalikus rahvuskeeles ja selle all väiksema kirjaga on asula venekeelne nimetus.

„Maršruudi märk”.

Maršruudi märk seatakse maanteedele vabariikliku tähtsusega keskustest väljasõiduteede juurde (joonis 44-d).

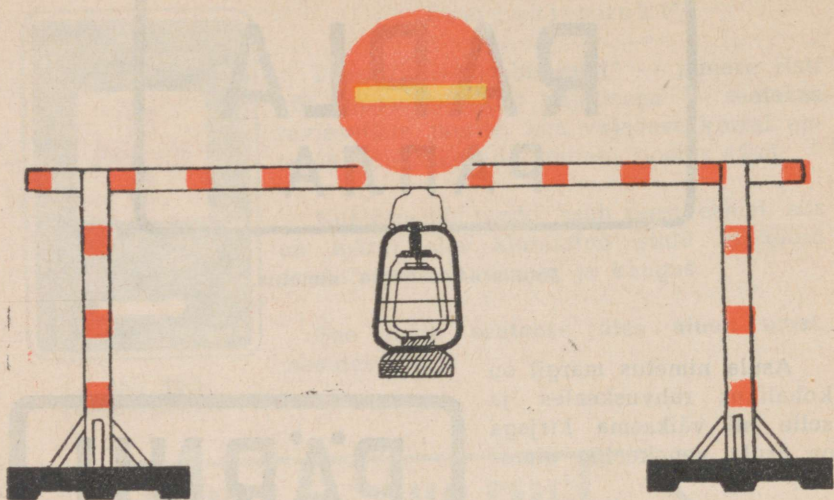
### 7. Teetegemise kohtade tõkked sõiduteel.

Teetegemise kohtade tõketeks nimetatakse kantavaid tõkkepuid, millele on kinnitatud keelumärk „sis-sesõit keelatud” ja mis on pimedal ajal valgustatud lanternatega (joonis 45).

Need tõkked on hoiatuseks liiklusvahendite juhtidele ja jalakäijaile, et tõkestatud teala on suletud liiklemiseks liiklusvahenditele ja jalakäijaile.



Joonis 44-d.  
Maršruudi märk.



Joonis 45. Teesulgemise tõkked sõiduteel.

Vajaduse korral on tõketele kinnitatud suunamärk või silt, millel on näidatud übersõidu suund. Tõkked pannakse välja mitte kaugemale kui 10 meetrit enne übersõiduks ärapöördumise kohta.

### 8. Teejuhised ja tähistused sõiduteel.

1. Peale ühtsete, kogu NSV Liidu territooriumil kehtivate liiklusmärkide ja teemärkide kasutatakse liiklemise korraldamiseks ja ohutuse kindlustamiseks ning liiklejate orienteerumise hõlbustamiseks mitmesuguseid *teejuhiseid*.

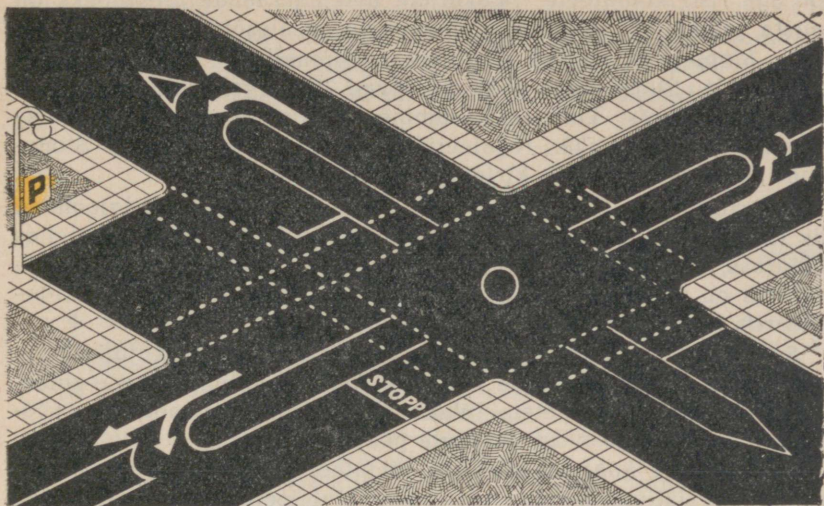
Sama ülesannet täidavad ka sõiduteele märgitud tähistused.

Erinevalt liiklusmärkidest ei kujuta teejuhised endast kindlaksmääratud leppemärke, vaid sildikeste kujul antud vahetuid juhiseid vastava maakoha rahvuskeeles.

Tarvitatavamad teejuhised on järgmised:

- a) jalakäijate sõiduteest ülekäigu koht („Ulekäik“, „Jalakäijad“),
- b) autode väljasõidu koht („Hoidu auto eest!“),
- c) trammi, trollibuse ja autobuse peatuskohtade sildid.

2. *Tähistused sõiduteel* (ohutuse jooned) märgitakse pidevate või katkendjoontena valge värviga, metallplaadikestega, heledavärviliste kividega jms.



Joonis 46. Tähistused sõiduteel.

Teetähistuste nõudeid tuleb tähele panna kõigil liiklusvahendite juhtidel ja jalakäijail.

Kohtades, kus on olemas teetähistused ja on üles seatud ka liiklusemärgid, tuleb liiklejail täita liiklusemärgide nõudeid, kuigi need ei ole kooskõlas teetähistustega.

*Tee telgjoon* kulgeb piki tänava (tee) sõidutee keskkoha, kui tänava keskel pole trammiroopaid. Viimaste olemasolu puhul telgjoont ei tähistata.

Tee telgjoon jagab sõidutee kaheks osaks, millest kumbki on määratud liiklusvahendite liiklemiseks ainult ühes suunas.

Tee telgjoon ei ole alati tähistatud kogu tänava pikkuses, vaid ainult ristteele suunduvate tänavavahelike läheduses.

Kuigi tee telgjoon ei ole alati tähistatud nähtava joonega, peab liiklusvahendi juht *alati* arvestama tee telgjoonega, sest TLE kohaselt: 1) linnatänavail ei ole lubatud reeglilikohaselt sõita sõidutee vasakul poolel; 2) maal, maanteedel, on küll lubatud sõita tee telgjoonele (s. o. tee keskele), kuid ainult juhul, kui sellega ei segata teisi liiklejaid, eriti vastusõitjaid.

3. *Jalakäijate ülekäigurajad* tähistatakse ristteedel ja väljakuil rööbiti nende ristteede või väljakute piiridega, väljaspool rist-

teid aga risti kõnniteele. Jalakäijate ülekäiguradade ülesandeks on kaitsta jalakäijaid sõiduteest üleminekul pealesõidu eest.

4. *Stopp-joon* asetseb sõiduteel ristsuunaliselt liiklusvahendite liiklemisele. Stopp-joone taga peatuvad liiklusvahendid enne ristteele väljasõitmist, kui edasilikumine on suletud valgusfoori märgtulega või militsionääri-reguleerija vastava märguandega. Stopp-joone peale on tavaliselt kirjutatud sõna „Stopp“.

Kui stopp-joon ei ulatu kõnnitee servani või tänava telgjooneni, siis võimaldab see rööpmeteta liiklusvahendeile, mis paikneb selles sõidureas, kus stopp-joon on avatud, edasi liikuda ka erandjuhtudel, mis on ette nähtud valgusfoori märgtulede ja militsionääri-reguleerija märguannete kohta.

5. *Risttee keskkoht* tähistatakse valge värviga sõõri kujuliselt või ka sõõrikujulise kõrgenduse abil. See sõõr on militsionääri-reguleerija asukohaks. Rööpmeteta liiklusvahendid peavad mööduma sõõrist nii, et see jääb neist vasakule poole.

6. *Parkimise koht* tähistatakse sõiduteel joontega, mille piirides on lubatud liiklusvahendite parkimine. Kui jooned puuduvad, tuleb liiklusvahendid parkida nii, et see ei takista teiste liiklusvahendite liiklemist.

Parkimise kohas on üles seatud liiklusmärk — „parkimise koht“ (tähe „P“ kujutis kollasel ruudul) ja vajaduse korral võib selle märgi juurde kinnitatud sildil olla märgitud parkida lubatud liiklusvahendite liik ja arv, näiteks „5 veo- ja 2 sõiduauto“ jne.

Parkimise kohas võib liiklusvahendeid parkida määramata aja, kuid pidades silmas kõiki vastavaid eeskirju (vt. lk. 59).

7. *Varuvöönd* on sõiduteele tehtud tähistustest moodustatud eraldatud pindala. Kujult võib varuvöönd olla:

a) tänavail ja teedel — sõidutee keskel asuva pikliku riba kujuline, mida piirab kaks rööbiti asetsevat sirgjoont (telgjoone asemel);

b) väljakuil — hulknurga, sõõri või segmendi kujuline.

Varuvööndi piirides on keelatud igasugune liiklemine nii liiklusvahendeile kui ka jalakäijaile, samuti ka liiklusvahendite peatamine ja parkimine, välja arvatud juhud, millal see on lubatud vastavate märkidega.

Varuvööndi jätk jalakäijate rajal moodustab nn. *kaitsevööndi* jalakäijaile, mille piirides jalakäijad võivad oodata võimalust edasilikumiseks üle sõidutee.

8. Tänavaille, kus on elav jalakäijate liiklemine ja kitsad kõnni-

teed, võib (juhul, kui kõnniteede laiendamine sõidutee arvel ei ole otstarbekohane) olla tõmmatud sõiduteele, paralleelselt kõnniteega nn. „kõnnitee jooned“. Liiklusvahendite liiklemine „kõnnitee joonega“ piiratud sõidutee osal on keelatud, kuid peatada tuleb liiklusvahendid kõnnitee serva ligi.

### Kordamisküsimusi.

1. Mis ülesanne on liiklusmärkidel?
3. Mis tähendus on hoiatusmärkidel?, keelumärkidel?, osutavail märkidel?
2. Mitmesse liiki jagunevad liiklusmärgid? Milliseid teetähiseid kasutatakse?
4. Milliseid tähistusi tehakse sõiduteele ja mis on nende tähendus?
5. Kui kaugele ohtlikest kohtadest seatakse hoiatavad märgid? Mis nõuavad hoiatusmärgid liiklemisvahendite juhtidelt?
6. Mitu märki ja kui kaugele seatakse raudtee-ülesõidukoha ette maal, maanteel? linnades ja asulates?
7. Milline on märgi „Sissesõit keelatud“ mõjupiirkond? Kuidas jõuda sihtkohta, mis asub selle märgi taga?
8. Millised märgid keelavad läbisõidu autodele? mootorratastele?
9. Kui suur on liiklusvahenditele läbisõitu keelavate märkide mõjupiirkond?
10. Kuidas jõuda sihtkohta, mis asub läbisõitu keelava märgi mõjupiirkonnas?
11. Mis tähendus on märgil „Piiratud kiirus“? Millised mõjupiirkonnad võivad olla sellel märgil?
12. Mis vahe on märkide „Peatumine keelatud“ ja „Parkimine keelatud“ tähendusel? Missugusele sõidutee osale ulatub nende märkide mõjupiirkond, kui need on üles seatud tänava keskele? paremale poole? Milline tähendus on nendel märkidel olevail arvudel?
13. Mis vahe on märkide „Piiratud koormus“ ja „Veoautodele läbisõit keelatud“ tähendusel, kui neile on märgitud „3 T“?
14. Millised märgid kuuluvad osutavate liiklusmärkide hulka? Milline tähendus on neil igal ühel?
15. Milline mõjupiirkond on suuna märkidel „Liiklemine lubatud...“?
16. Missugustesse kohtadesse seatakse märk „Ettevaatust — jalakäijad!“? Kui suur on selle märgi mõjupiirkond ja kuidas tuleb sõita selle märgi mõjupiirkonnas?
17. Mis on keelatud mehaaniliste liiklusvahendite juhtidel märgi „Ettevaatust — jalakäijad“ mõjupiirkonnas?
18. Kui suur on märgi „Parkimise koht“ mõjupiirkond?
19. Kuhu ja mis juhtudel seatakse märk „Liiklusvahendite ümberpööramise koht“? Mis suunas on lubatud liigelda selle märgi mõjupiirkonnas?
20. Missuguste liiklusmärkide mõjupiirkonnas on keelatud eesliikujast mööda sõita?
21. Millised on teejuhised ja mis on nende ülesanne?
22. Millised kitsendused on kehtivad liiklusvahendite juhtidele kohtades, kus on olemas „kõnnitee jooned“?

## ERIEESKIRJAD.

## 1. Raudtee-ülesõidukohtade ületamine.

1. Kõik raudtee-ülesõidukohad linnatänavail (nii laia- kui ka kitsarööpmelised) peavad reeglikohaselt olema varustatud hoiatava valgussignalisatsiooniga ja tõkkeseadmetega.

Tõkkeseadmed peavad olema värvitud must-valgeks.

Väljaspool linnapiire asuvad raudtee-ülesõidukohad peavad olema varustatud signaal- ja tõkkeseadmetega vastavalt seal toimuvale liiklemise sagedusele ja teeolukorrale.

Signaal- ja tõkkeseadmete tüüp määratakse kindlaks Raudteevalitsuse poolt kokkuleppel Riikliku Autoinspeksiooniga.

2. Juuresõiduteed raudtee-ülesõidukohtadele peavad olema äärestatud must-valgeks värvitud ühe meetri kõrguste postidega.

3. Kaitsetõkked peavad olema alla lastud ainult selleks ajaks, mis on vajalik rongi või muu rööbassõiduki ohutuks läbisõiduks.

Keelatud on seisma jätta *rõngide koosseise kohtades*, kus raudtee ristub tänavate või maanteedega. Samuti on keelatud manööverdramisel välja sõita tänavale ja teedele, kus kulgevad trammi-, trollibuse- ja autobuseliinid.

4. Lähenedes raudtee-ülesõidukohale on liiklusvahendi juht kohustatud:

a) vähendama liikumise kiirust, valveta ülesõidukoha puhul kuni 5 km-ni tunnis, valvatud ülesõidukoha puhul — niivõrd, et on tagatud liiklemise julgeolek;

b) ületama ülesõidukoha ühes reas kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise, kui juht eelnevalt on veendunud, et liiklemine on ohutu ja on sisse lülitud aeglasem käik. Selleks, et veenduda, kas edasi liikumine on ohutu, peab valveta ülesõidukoha puhul juht oma liiklusvahendi peatama. Peatumata võib ületada ainult säärast valvatud ülesõidukohta, kus peale avatud tõkkepuude valgusfooris põleb juhi suunas roheline märktuli.

Käigu vahetamine ja siduri lahtilülitamine raudtee-ülesõidukohal on keelatud, kuna selle tagajärjel võib jõuvanker jääda seisma keset roobasteed.

Raudtee-ülesõidukohtadel kui ka enne ülesõidukohta märgi „raudtee-ülesõidukoht“ mõjupiirkonnas on keelatud eesliikuvast liiklusvahendist möödasõit.

Samuti on keelatud liiklusvahendite kavatsetud peatamine ja parkimine lähemal kui 15 meetrit raudtee-ülesõidukohast.

Jõuvankri peatamisel pimedal ajal tuleb täistuled ümber lülida lähis- või seisutuledele.

5. Liiklusõnnetused raudtee-ülesõidukohtades on oma tagajärgede poolest eriti rasked. Sellepärast ei tohi jõuvankrijuht raudtee-ülesõidukoha ületamisel mingil juhul jätta täitmata eelmises punktis toodud eeskirju.

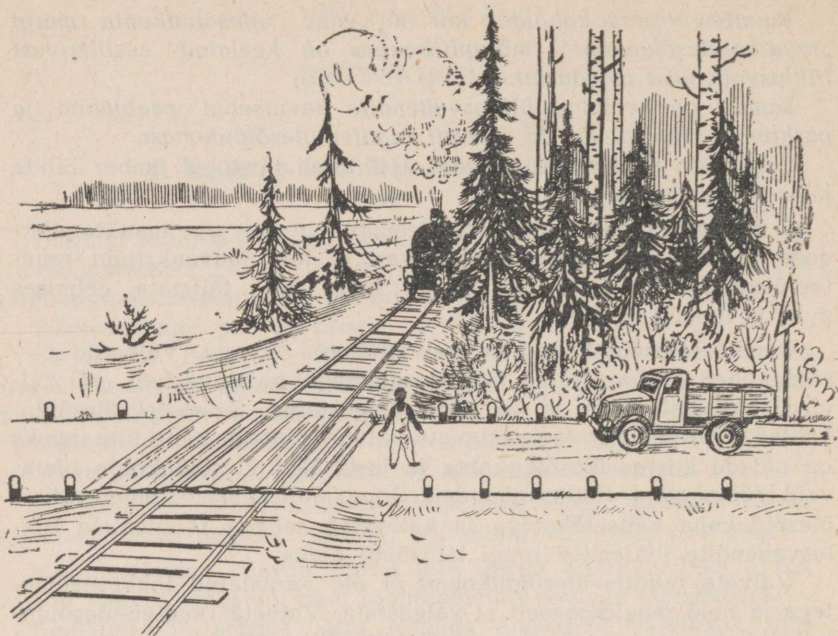
Raudtee-ülesõidukohad on valvatud või valveta. Valvatud ülesõidukohad on varustatud tõkkeseadmetega, hoiatava heli- või valgussignalisatsiooniga ja on hästi valgustatud. Säärastel ülesõidukohtadel on pidev valve vastavate valvurite poolt, kelle ülesandeks on pidada korras ülesõidukohta ja lasta läbi ülesõidukohta ületavaid rööpmeteta liiklusvahendeid. Rongi läbilaskmiseks suleb valvur ülesõidukoha kaitsetõketega ja katkestab sellega rööpmeteta liiklusvahendite liiklemise rongi läbisõidu ajaks.

Valveta raudtee-ülesõidukohad ei ole varustatud tõkkeseadmetega ja neid reeglikohaselt ei valgustata. Valveta raudtee-ülesõidukoha ületamine nõuab jõuvankrijuhilt erilist tähelepanu. Varjatud ülesõidukohtade ees tuleb liiklusvahend tingimata peatada ja veenduda, et rong ei lähene kummaltki poolt, ja alles seejärel alustada ülesõitmist (joonis 47).

Raudtee-ülesõidukohtades, eriti valveta ülesõidukohtades, ei ole alati rööpmete-vaheline puitkate täiesti korras. Mõnikord ulatuvad rööpad puitkattest kõrgele välja, mis avaldavad ülesõidul jõuvankri ratastele tugevat vastusurvet. Sellepärast tuleb raudtee-ülesõidukoht ületada madalama ülekandega, kuna vastupidisel juhul võib mootor keset rööbasteed seiskuda.

Valveta raudtee-ülesõidukoha ületamise ohtlikkus suureneb tunduvalt pimedal ajal ja halva ilmastiku, näiteks udu, tiheda vihma- või lumesaju puhul. Neil juhtudel on nähtavus halb. Vihma- või lumesadu piirab juhi vaatevälja ulatust, mis takistab tal näha küllalt kaugelt läheneva rongi tulesid, samuti kui jõuvankri mootori müra, juhuruumi suletud aknad ja jõuvankri kere rappumine takistavad juhil kuulda läheneva rongi iseloomulikku müra kui ka rongivilet.

Sellepärast on halva ilma ja piiratud nähtavuse puhul vajalik, et jõuvankrijuht peataks oma jõuvankri, väljuks juhuruumist ja veen-



Joonis 47. Varjatud raudtee-ülesõidukoha ees tuleb peatuda ja veenduda, kas rong ei lähene.

duks, kas ülesõit on vaba. Kui ees liigub mõni teine jõuvanker, tuleb oodata, kuni see on ülesõidukoha ületanud.

Kui juht märkab lähenevat rongi alles pärast rööpmeile jõudmist, peab ta rahulikult jätkama ülesõitu ega tohi järsult lisada gaasi, kuna selle tagajärjel võib mootor nn. „lambumise“ tõttu seiskuda.

## 2. Liiklemine tihedas udus.

1. Tihedas udus peavad jõuvankrid liikuma ja seisma süüdatud laternatega. Juhid peavad kokkupõrgete vältimiseks andma helisignaale ja vastama teiste jõuvankrite helisignaalidele.

Udu puhul on soovitatav kasutada laternail kollaseid klaase, sest tavaline valge laternatuli on nähtav väga väikesele kaugusele.

2. Mehaaniliste liiklusvahendite sõidukiirus peab olema valitud nii, et on tagatud ohutu liiklemine, hobuliiklusvahendid peavad liikuma sammu.

3. Tõusul ja langudel peab autoga sõitma esimese või teise käiguga.

4. Rongkäigud, kolonnid ja sõjaväeosad peavad liikuma kõnniteel või tee ääres. Esimeses ja viimases reas peab sõiduteepoolne isik kandma süüdatud laternat või tõrvikut.

5. Tiheda udu puhul on keelatud möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist, sõitmine trammiteedel, lõhkeainete ja muude ohtlike ainete vedu, pukseerimine ja õppesõit.

### 3. Sõitmine libedal teel.

1. Sõitmisel libedal teel peab jõuvankrijuht:

a) liikuma ühtlase, mõõduka kiirusega, mitte suurendades ega vähendades järsult liikumise kiirust;

b) eessõitva liiklusvahendi järel sõites pidama hoolikalt küllaldast pidurdamise vahemaad;

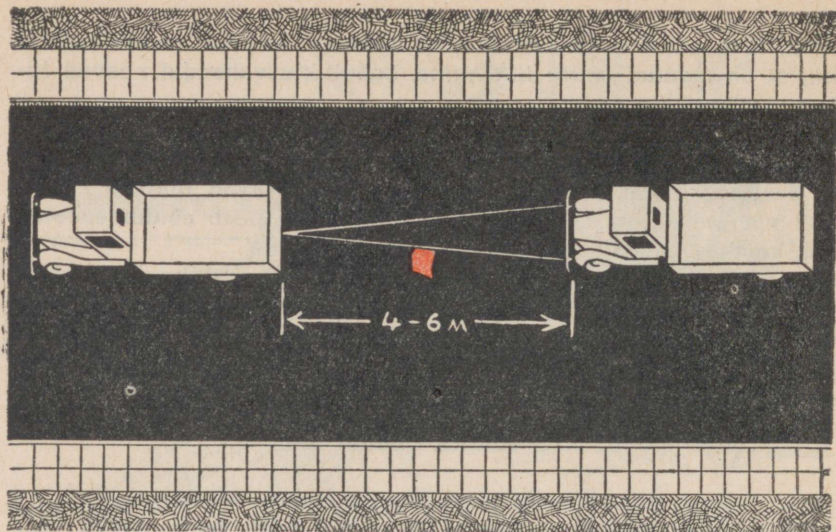
c) vajaduse korral pidurdama mootori abil, võimalikult vältides pidurdamist jalg- ja käsipiduriga;

d) jõuvankri peatamiseks sujuvalt vajutama piduripedaalile, sidurit välja lülimate.

### 4. Tagurpidi sõitmine.

1. Mehaanilise liiklusvahendiga on lubatud tänavail tagurpidi sõita korraga kuni 15 meetrit, kusjuures juht on kohustatud enne seda veenduma, et tee tagant on vaba — isiklikult või lastes teed teistele jälgida. Juht ei tohi liialdada helisignaali andmisega ega jääda lootma selle hoiatavale mõjule. Liikuda võib kiirusega kuni 5 km tunnis ja hästi ettevaatlikult. Eriti ettevaatlik tuleb olla elamute läheduses, sest siin võib autole ette jääda mängivaid lapsi, kes armastavad ronida autole või rippuda sellel.

2. Tagurpidi sõitmine on keelatud ristteedel ja lähemal kui 10 m ristteest, teekäänakuil, kui nähtavus tahapoole on väiksem kui 60 m, jalakäijate radadel ja osutava märgi „ettevaatust — jala-



Joonis 48. Pukseerimisel painduva ühenduslüliga peab selle pikkus olema 4—6 meetrit.

käijad!" mõjupiirkonnas, raudtee-ülesõidukohtadel, sildadel ja sildade all ja ühesuunalise liiklusega tänavail vastu lubatud suunda.

3. Ei ole lubatav sõita jõuvankriga tagurpidi, kui on ületatud jalakäijate raja välisjoon, isegi mitte siis, kui valgusfooris ilmub punane märktuli.

## 5. Pukseerimine.

1. Pukseerimiseks nimetatakse ühe või mitme jõuvankri järelvedamist teise, s. o. vedaja liiklusvahendi poolt vastava ühenduslülil abil.

Pukseerimist teostatakse kahel viisil: painduva ühenduslülil — trossi või keti abil (millede pikkus on 4—6 m), ja jäiga ühenduslülil — metallkangi abil (mille pikkus on tavaliselt 1,5—2 m).

2. Pukseerimine on lubatud järgmistel tingimustel:

a) pukseeritavat jõuvankrit peab juhtima vastavat juhtimisluba

omav isik, näiteks pukseeritavat autot võib juhtida ainult autojuhtimise loaga isik, mootorrattast — mootorrattajuhtimise loaga isik;

b) pukseeritaval jõuvankril peab olema korras rooliseade ning pimedal ajal valgustus ees ja taga.

3. Pukseerimisel painduva ühenduslüluga (trossiga) on lubatud järel vedada ainult üht liiklusvahendit, kusjuures:

a) ühenduslüli ei tohi olla lühem kui 4 meetrit ja pikem kui 6 meetrit, ja see peab olema selgesti tähistatud (näiteks punase lipukesega ühenduslüli keskkohas) ning pimedal ajal valgustatud;

b) pukseeritaval jõuvankril peab olema pidurseadis korras.

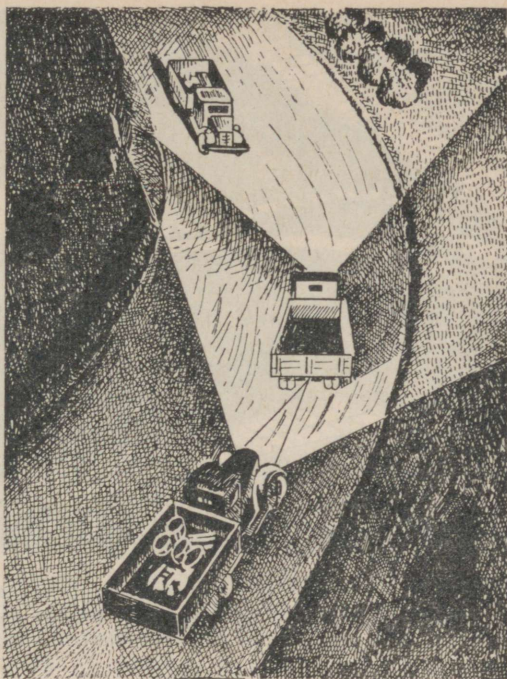
4. Rikkis rooliseadmega jõuvankrit pukseerida tavalises korras on keelatud. Säärase jõuvankri, millel on rikkis rooliseade, või ees- telg või rattad on vigased, paigalt ära vedamiseks tuleb tõsta selle üks ots vedaja auto peale, missugust transportimisviisi ei loeta pukseerimiseks.

5. Liikumise kiirus ei tohi ületada pukseerimisel jäiga ühendus- lüluga 25 km tunnis ja painduva ühenduslüluga — 15 km tunnis.

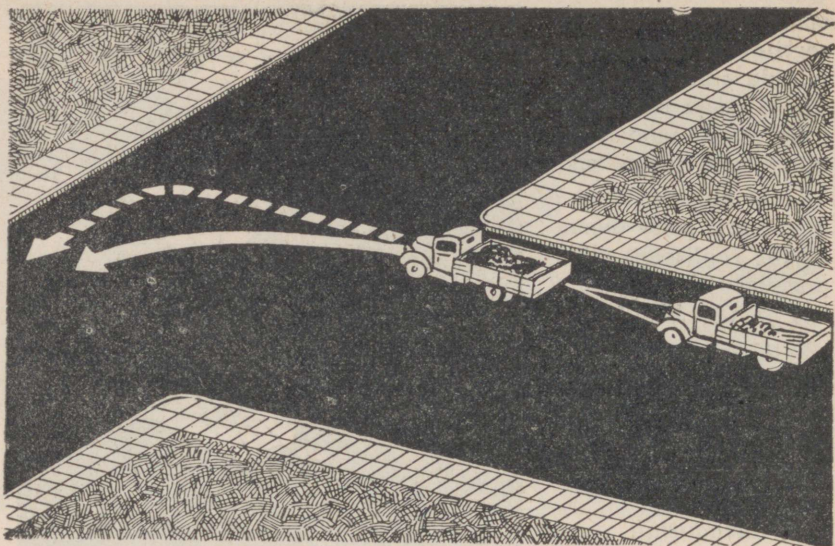
6. Rikkis auto pukseerimisel peab juht vältima trammi- ja trolli- buseliiklusega tänavaid.

7. Pukseerimine on keelatud tiheda udu puhul.

8. Pukseerimise eeskirjade rikkumise puhul on vastutavad pukseeriva kui ka pukseeritava liiklusvahendi juhid.



Joonis 49. Pukseeritaval jõuvankril peab olema pimedal ajal valgustus ees ja taga.



Joonis 50. Liikumise teekond pöördel pukseerival autol (katkendnool) ja pukseeritaval autol (pidev nool), millise asjaoluga tuleb arvestada autode pukseerimisel.

## 6. Bensiinivõtmine bensiinjaamas.

1. Bensiinivõtmiseks bensiinjaamas on jõuvankrite juhid kohustatud:

a) seadma oma jõuvankri järjekorda üldise liiklemise suunas ja nii, et see ei segaks möödasõitjaid;

b) jätta vahemaad bensiinivõtva jõuvankri ja järgmise vahel vähemalt 6 m ja teiste järjekorras ootavate jõuvankrite vahel vähemalt 1 m. (Vahemaa 6 m on ette nähtud selleks, et operatiivjõuvankrid ja liiniautobused saaksid sinna vahele sõita, vahemaa 1 m selleks, et vajaduse korral järjekorras ootav jõuvanker saaks reast välja sõita);

c) bensiinivõtmise ajaks mootori seiskama. Mootorrattad tuleb bensiini võtmiseks bensiinjaama lükata käsitsi, nende mootorid seisatakse ja käivitatakse mitte lähemal kui 15 m jaamast.

2. Tuletõrje-, esmaabi-, tehnilise abi, miilitsa-operatiivautod ja liiniautobused võivad bensiini saamiseks bensiinjaama ette sõita

väljaspool järjekorda, kuid ettesõit peab toimuma järjekorras ootavate jõuvankrite liikumise suunas.

3. Bensiini võtvail ja järjekorras ootavail jõuvankrijuhtidel on keelatud:

- a) lahkuda oma jõuvankri juurest,
- b) suitsetada lähemal kui 15 m jaamast,
- c) reguleerida, lahti võtta või parandada mootorit lähemal kui 15 m jaamast,
- d) üle viia mootorit ühelt kütteaine liigilt teisele (gaasilt bensiinile või vastupidi) lähemal kui 15 m jaamast.

4. Kui mootori käivitamisel lähemal kui 15 m jaamast tekib *paukumine* või *turtsumine*, tuleb mootor kohe seisata ja jõuvanker jaama piirkonnast välja lükata või vedada.

*Gasogeen-autoga bensiinijaama* piirkonda sõita ja sealt lahkuda võib ainult bensiiniga töötava mootori puhul.

5. Gaasiballoon-autodele gaasi võtmisel tuleb lisaks eelmistele täita järgmisi eeskirju:

- a) keelatud on sõita gaasivõtmise kohta (jaama), kui seal on välja pandud leppemärk või silt gaasiandmise katkestamise kohta;
- b) jõuvankrijuht peab tundma ja täpselt täitma gaasijaama sisekorra eeskirju;
- c) enne gaasi võtmist tuleb gaasiseadme täite-tugimutter hoolikalt puhastada õlist, niiskusest ja porist.

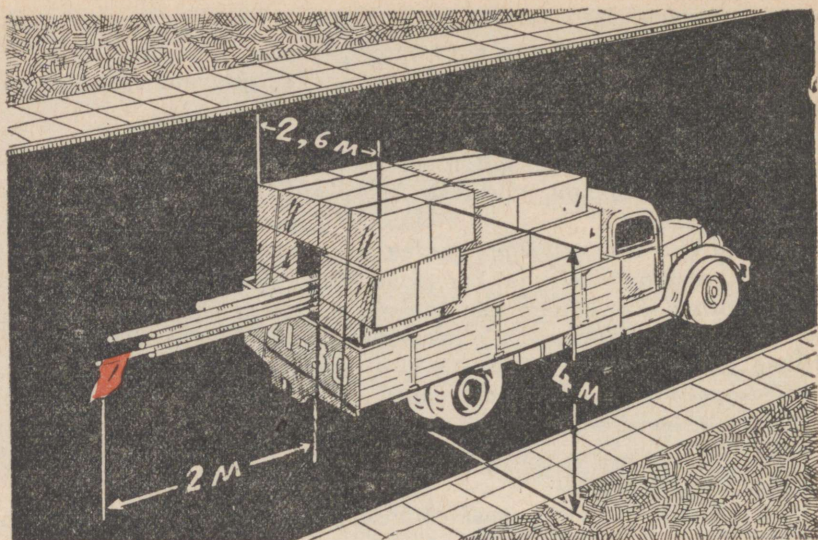
6. Naftabaaside ja -ladude piirkonnas bensiini tankimine on reeglilikohaselt keelatud. Vedelkütteaineliadude piirkonda gasogeen-autoga sõitmine on keelatud.

## 7. Liiklusvahendite gabariit ja kaal.

1. Avalikel teedel ja tänavail on lubatud liigelda liiklusvahenditel, mille *laius* koormaga või koormata ei ületa 2,6 m ja *kõrgus* (arvates teepinnast) 4 m. Veetav koorem ei tohi *ulatuda üle veokasti ääre tagantpoolt üle 2 m* ega tohi *lohiseda mööda maad* (joonis 52).

2. Eelmärgitud *gabariite ületavate* jõuvankrite liiklemiseks on vajalik *eriluba* Riiklikult Autoinspeksioonilt, kusjuures jõuvanker, mille *laius koormata või koormaga ületab 2,6 m*, peab olema varustatud *valgete või kollaste gabariidituledega ees ja punaste gabariidituledega taga*.

3. *Pikkade esemete vedamisel*, kui koorem ulatub üle veokasti ääre tagantpoolt välja niivõrd, et see võib ohustada teisi liikle-



Joonis 51. Auto maksimaalsed gabariidi-mõõted.

jaid, eriti tagant lähenejaid, tuleb väljaulatav koorma osa tagasõitjate hoiatamiseks *tähistada* liikumisel päeva ajal selgesti nähtava *lipukesega* (soovitav punast või kollast värvust) ja *pimedal ajal punase valguspunktiga* (laternaga).

Juht peab tähele panema, et üle veokasti ääre ulatuv koormaosa ja veokasti tagumine luuk, kui see on alla lastud, ei varjaks riiklikku numbrimärki ja stopp-tuld.

4. Koorem ei tohi ulatuda üle veokasti vasakpoolse ääre rohkem kui 8 sm (vastusõitvate liiklusvahendite riivamise oht, eriti kurvidel!). Üle veokasti parempoolse ääre võib koorem ulatuda niivõrd, et see ei ohustaks teisi liiklejaid.

5. Ilma Riikliku Autoinspeksiooni loata on keelatud liigelda avalikel teedel ja tänavail:

a) raudrehvidega liiklusvahenditel, kui surve teepinnale ületab 150 kg rehvi tallalaiuse 1 sm kohta;

b) õhukummidega liiklusvahenditel, mille teljesurve ületab 7,5 tonni;

c) liiklusvahendeil, mille metallist rehvidel või veolintidel on ribad, kidad, poldid või teravad ääred — liiklemisel permanentkattega (s. o. asfalt-, betoon- jms.) teedel ja tänavail. Metallist rehvide ääred peavad olema ümarad ja sõidutee pinda puutuvail rehvide ja veolintide välispindadel ei tohi olla ebatasasusi, mis võivad rikkuda teekatet.

6. Alalised või ajutised kitsendused liiklusvahendite gabariidi ja kaalu kohta üksikuil teedel, teeosadel ja ehitiste (näiteks sildade) juures määratakse kindlaks Miilitsavalitsuse (Riikliku Autoinspeksiooni) teadmisel teedeosakondade poolt, kes on kohustatud üles seadma vastavad hoiatustähised (s. o. keelumärgid — „piiratud kõrgus“ ja „piiratud koormus“), mis vajaduse korral peavad olema valgustatud.

### 8. Koormate laadimine.

1. Koormate peale- ja mahalaadimine peab toimuma õuedes ja ainult ühenduse puudumisel õuega võib see toimuda tänavail, kuid nii, et see ei takista liiklemist. *Maha laadida sõidu- või kõnniteele* mistahes koormaid ilma Riikliku Autoinspeksiooni loata on keelatud.

2. Koorem peab olema kindlalt kinnitatud ja laotud, nii et vedamisel ei tekiks müra. Koorem peab olema pakitud või kaetud nii, et ei tekiks tolmu, prügi ega leviks halbu lõhnu.

3. Uhes kaubaga või pakendiga võib veoauto vedada ainult laadijaid või kauba saatjaid kuni 6 inimest, sõltumata auto kandejõust, kusjuures nende nimed peavad olema märgitud teekonnalehel või vastaval veodokumendil.

Koorma laadimisel tuleb varuda laadijaile (kaubasaatjaile) sobivad ja ohutud istekohad lähemal juhikabiinile. Ei ole lubatav jätta laadijaile asukohti koorma vahele, koorma ja juhikabiini vahele ning veokasti tahaossa, jättes seejuures veokasti põranda osaliselt täis laadimata.

4. Reisijate pagasi või majakraami veol on lubatud kaasa sõita omanikel või pagasit saatvail isikuil. Säärasel juhul peab olema varutud kaasasõitjate jaoks sobivad ja ohutud istekohad.

Kõik autodega veetavad veosed jagunevad ohutustehnika eeskirjade järgi: a) oma raskuselt kolme kategooriasse:

- I kategooria — kaubad raskusega ühes tükis kuni 80 kg, samuti väiksemõõdulised tükikaubad ja puistekaubad;
- II „ „ kaubad raskusega ühes tükis 80—500 kg;
- III „ „ „ „ „ „ üle 500 kg;

b) oma ohtlikkuselt 7-sse gruppi:

- 1. grupp — väheohhtlikud (ehitusmaterjalid, toiduained, laiatarbekaubad);

- lubi, bituumen, asfalt;
2. grupp — ohtlikud kaubad, nagu bensiin, petrooleum, nafta, põlevad kemikaalid, arstimid;
  3. „ — ohtlikud kaubad — tolmavad ja põlevad, nagu tsement,
  4. „ — ohtlikud kaubad — sööbivad vedelikud, nagu happed, seebikivi, vedelad kemikaalid;
  5. „ — balloonid surugaasidega;
  6. „ — ohtlikud kaubad nende suurte gabariitide tõttu;
  7. „ — eriti ohtlikud kaubad (lõhkeained, mürkgaasid).

## 9. Inimeste vedu veoautodel.

1. Rohkem kui 6 inimese vedu veoauto veokastis (näiteks ekskursioonide, massiürituste, töökohale sõitmiseks jms.) on lubatav järgmistel tingimustel:

a) auto peab olema *tehniliselt täiesti korras ja puhtaks pestud*;

b) veokasti luukide *haagid* peavad olema kinnitatud *erilinkidega* või traadiga seotud;

c) veokast peab olema varustatud kindlalt veokasti külge kinnitatud pinkidega. *Pingid* peavad asetsema vähemalt 15 sm madalamal veokasti luukide ülemisest äärest. Äärmisel pingil peab olema kindel *seljatugi*. Inimeste vedu veokastis *püsti seistes* või *istudes* veokasti *luugil on keelatud*. Kuna istepingid peavad sõitjaille pakkuma kindlat tuge, peavad need olema valmistatud tugevaist hõõveldatud saelaudadest, soovitav paksusega 4—5 sm, laiusel 20—25 sm;

d) *iekkonnalehel* peab olema garaaživanema või tema asetäitja ja sõidu eest vastutava isiku allkirjadega *märkus*: „*Kõlblik inimeste veoks*“. Kauba lahtris peab olema märgitud *veetavate isikute arv*, mis peab olema alla kirjutatud veo eest vastutava isiku poolt;

e) *autot võib juhtida I ja II liigi autojuhti*, või nende puudumisel antud majandis ka *III liigi autojuhti*, kel on vähemalt 2-aastane kestva autojuhtimise *praktika*:

f) *inimeste arv* auto kohta ei tohi ületada olemasolevate *istekohtade arvu*, igal juhul mitte rohkem kui

autol kandejõuga	1,5—2 t	—	16 inimest,
„	2,5—3 t	—	20 „
„	3,5 t	—	25 „
„	4—5 t	—	30 „

g) igale inimesi transportivale veoautole peab olema määratud isik, kes samuti kui autojuht on *vastutav* kõikide eespoolkäsiteldud veoeskirjade täitmise eest; vastutav isik peab asuma auto veokastis tagumisel pingil;

h) *lapsi* võib veoautol vedada ainult täiskasvanute saatel ja arvul, mis võimaldab laste üle küllaldast järelevalvet;

i) liikumise *kiirus* ei tohi, nii linnas kui maal — maanteedel, ületada 30 km tunnis.

2. Veoautosid lubatakse ekskursioonideks ja väljasõitudeks väljapoole linnade ja maakonna keskuste piire kasutada ainult pärast autode tehnilist kontrolli Riikliku Autoinspeksiooni poolt.

3. Veoautod, mis veavad reisijaid vastavalt seadistatud veokastis, ja kaubataksod reisijatega *võivad liigelda veokitele suletud teedel*, s. t., nad võivad läbi sõita tänavaist, mille ette on püstitatud keelumärk: „veoautodel läbisõit keelatud“.

4. Reisijate peale- ja mahaminekuks peab juht peatama veoki *kõnnitee ligi*. Reisijate peale- ja mahaminek on lubatav ainult veoauto *paremalt küljelt* või tagant pärast selle *täielikku seismajäämist*.

## 10. Õppesõit.

1. Jõuvankri juhtimise õpetamine autokoolides ja -kursustel võib toimuda ainult *sõiduõpetaja juuresolekul*, kes peab istuma õpilase kõrval (mootorrattal — õpilase taga). Sõiduõpetaja peab õpetamise ajal kaasas kandma temale Riikliku Autoinspeksiooni poolt välja antud vastavat (kas auto- või mootorratta-) *sõiduõpetamise ja juhtimise luba*.

2. Autokoolide ja -kursuste õppeautod peavad olema varustatud *siduri ja piduri lisapedaalidega ning teise ruudupühkijaga* sõiduõpetaja jaoks. Auto peab kandma ees ja taga pealkirja või eraldi silti pealkirjaga „Õppeauto“, tähtede kõrgusega vähemalt 100 mm. Pimedal ajal peab see pealkiri olema valgustatud.

3. Õppeautoga õppesõitude ajal *kõrvalisi isikuid vedada on keelatud*. Õppesõidul veoautoga ei või olla veokastis üle 5 õpilase.

4. Automajandi juhatajail on õigus teha ülesandeks mistahes liigi autojuhile, kui ta omab küllaldast praktilist vilumust, kuigi tal puudub sõiduõpetamise luba, ette valmistada üksikuid isikuid *üksikväljaõppe korras* auto juhtimise loa taotlemiseks.

Üksikväljaõppeks võib kasutada iga liiki autosid, välja arvatud tuletõrje- ja esmaabiaautosid, autobusi ning taksoautosid.

Üksikväljaõppeks kasutatavad autod ei pea olema varustatud siduri ja piduri lisapedaalidega ning teise ruudupühkijaga, samuti ka pealkirjaga „Õppeauto“.

Õpilasel peab olema kaasas väljavõte automajandi juhataja käsk-

kirjast selle kohta, et õpilane on määratud üksikväljaõppeks tähendatud auto ja selle auto juhi juurde. Õpilase nimi peab olema sisse kantud teekonnalehele.

Autojuhtide üksikväljaõpet tuleb teostada vastavalt lisas 2 toodud korrale.

5. Esialgsed harjutussõidud mootorrattal ja individuaalautol peavad toimuma avalikuks liiklemiseks suletud platsidel. Väljasõit avalikele teedele ja tänavatele on lubatav alles siis, kui õpilane on omandanud küllaldase vilumuse jõuvankri juhtimises.

6. Õppesõitudel toimuvate liikluseeskirjade rikkumiste ja õnnetuste eest kannab vastutust sõiduõpetaja.

7. Õppesõit on keelatud: a) tiheda udu ja tugeva lumesaju puhul, b) veoautodel, kui need veavad reisijaid või ohtlikke aineid, c) tänavail, mille nimestik määratakse kindlaks Riikliku Autoinspeksiooni poolt ja mis tehakse teatavaks autokoolidele ja -kursustele.

## 11. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedu.

1. Lõhke-, mürk- ja teiste ohtlike ainete vedu, samuti ka nende ainete pakendite vedu, kui need pakendid ei ole spetsiaalselt puhasstatud või mürkärastatud, peab toimuma vastavalt Siseministeeriumi eeskirjadele ja Autotranspordi Peavalitsuse poolt antud juhenditele ohutustehnika kohta autotranspordi ettevõttele.

Ohtlike koormate (lõhkeained, mürkgaasid jms.) veoks on vajalik igakordne Miilitsavalitsuse eriluba.

2. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedu võib toimetada ainult täiesti korras liiklusvahendiga, mis on varustatud kaitseabinõude ja -seadmetega vastavalt veetavate ainete omadustele.

Jõuvankrid peavad olema varustatud kahe vahutulekustutajaga ja muude tulekustutamisinõudega (liivapuistajad liivaga).

Summuti peab olema asetatud ette radiaatori alla või kõrvale.

Erandjuhtudel, kui jõuvankrit ei kasutata alaliselt ohtlike ainete vedamiseks, võib summuti olla harilikul kohal, kuid siis peab see olema varustatud kaitsekattega ja seadmetega, mis juhivad väljuvad gaasid allapoole — vastu maad.

Garaažijuhatajad või nende asetäitjad ja autojuhid on kohustatud enne iga sõitu kontrollima kergestisüttivate ja ohtlike ainete (mürgiste ainete, surugaaside jms.) veoks määratud jõuvankrite tehnilist seisukorda ja tulekaitse- ning julgeoleku varustust.

Jõuvankri korrasoleku ja kõlblikkuse kohta kõnesolevate ainete veoks tuleb teha erimärkus teekonnalehele majandi juhataja allkirjaga.

3. Süttivate ainete (heinte, puuvilla, paberijäätmete, vedelkütteinete jms. vedu gasoogenautoga on keelatud.

4. Kergestisüttivate ja vedel-põletisainete veovahendid peavad omama maaühendust ja kandma mõlemal küljel ja taga pealkirja: „Tuleohtlik“. Tähtede kõrgus peab olema vähemalt 200 mm.

Jõuvankrid (välja arvatud tsisternid) peavad olema varustatud peale esilaternate veel kahe valge lisatulega ees ja ühe punase tulega veokasti tagaküljel. Nimetatud tuled peavad põlema pimedal ajal ja halva nähtavuse puhul.

5. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete veoks võib kasutada ainult täiesti kindlaid ja vilunud juhte, kes hästi tunnevad sõidetavat teed.

Ohtlikke aineid vedavate liiklusvahendite juhid peavad saama koorma vastuvõtukohas juhendeid nende ainete vedamise ning maha-laadimise kohta. Juhid on kohustatud neid juhendeid täpselt täitma.

Peale selle peab ohtlike ainete vedamisel sõitma kaasa isik, kes hästi tunneb veetavate ainete omadusi ja oskab neid käsitseda.

6. Veetav koorem peab olema hästi laaditud, seotud ja kaetud, nii et see ei hakkaks teel lekkima ega nihkuks paigast. Ohtlik koorem peab olema laotud pehmele alusele ja selle peale- ja mahalaadimisel ei tohi tarvitada metallist tõstekonkse ega metallist tööriistu.

7. Keelatud on reisijate või kauba või esemete vedamine, mis ei ole märgitud koorma pealevõtukohas täidetud teekonnalehel, välja arvatud kütteaine tagavarand.

8. Juhul, kui pakendi vigastuse tõttu satub ohtlikke aineid sõiduteele, on juht kohustatud viivitamata peatuma, hoiatama läheduses viibijaid ja kohe asuma ohu kõrvaldamisele. Uhtlasi on ta kohustatud sellest teatama lähemale postimilitsionäärile või kojamehele.

9. Liikumise kiirus ohtlike ainete vedamisel mehaaniliste liiklusvahenditega määratakse kindlaks vastavate eri-eeskirjadega.

10. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedamisel on liiklusvahendite juhtidel keelatud:

a) süüdata tuld, suitsetada sõidu ajal ja peatusel või parkimisel liiklusvahendi läheduses;

b) järsult sõita kohalt;

c) eesliikuvast liiklusvahendist mööda sõita;

d) järsult pidurdada;

e) sõita väljalülitatud siduriga ja vabakäiguga;

f) lahkuda veoki juurest peatuskohtades;

g) viia koormaga veok garaži.

11. Kergestisüttivate ja muude ohtlike ainete vedamisel on bensiini võtmise keelatud. Pikkadel sõitudel võib teel bensiini võtta, kuid ainult seisva mootori puhul.

## KORDAMISKUSIMUSI.

1. Milliste seadmetega on varustatud raudtee-ülesõidukohad?
2. Kuidas tuleb ületada raudtee-ülesõidukoht — a) valvatud? b) valveta?
3. Mis on keelatud jõuvankrijuhile raudtee-ülesõidukoha ületamisel?
4. Kuidas tuleb liikuda jõuvankriga tihedas udus?
5. Mis on keelatud tiheda udu puhul?
6. Kuidas tuleb liikuda jõuvankriga tagurpidi?
7. Kus on tagurpidi sõitmine keelatud?
8. Kuidas tuleb sõita jõuvankriga libeda tee puhul?
9. Kuidas toimetatakse liiklusvahendite pukseerimist?
10. Mitmendal sõidurajal peab liikuma sõiduauto, pukseerides teist autot painduva ühendusliili abil?
11. Missuguste rikete puhul ei ole jõuvankri pukseerimine lubatud?
12. Kuidas peab jõuvankrijuht talitama bensiinivõtmisel bensiinijaamas?
13. Mis on bensiinivõtmisel keelatud?
14. Kui kõrge ja kui lai võib olla veetav autokoorem?
15. Kui palju võib veetav koorem ulatuda üle veokasti ääre — a) vasakult poolt? b) tagant?
16. Mis peab jõuvankrijuht tegema pikkade esemete vedamisel, kui need ulatuvad üle veokasti tagumise ääre?
17. Kuidas on piiratud veetava koorma raskus?
18. Kuidas peab toimuma koormate laadimine ja vedamine?
19. Millistel tingimustel on lubatud vedada inimesi veoautoga?
20. Milline eesõigus on veoautol reisijate veo puhul?
21. Milliseid nõudeid tuleb tähele panna õppesõidul jõuvankriga?
22. Millised põhireglid on kehtivad ohtlike ainete veol?
23. Mis on keelatud jõuvankrijuhile ohtlike ainete veol?

## IX peatükk.

### JÕUVANKRITE TEHNILINE SEISUKORD.

#### 1. Nõuded jõuvankrite üldseisukorra kohta.

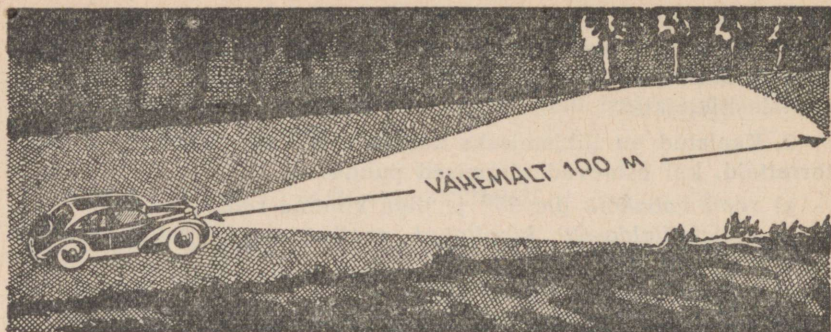
1. Liiklemiseks kasutatavad jõuvankrid peavad olema tehniliselt kui ka välimuselt *täiesti korras*.

Tehnilised nõuded, millele peab vastama korras jõuvanker, mää-

ratakse kindlaks jõuvankrite tehnilise eksploatatsiooni vastavate eeskirjadega. Liiklemise eeskirjad sisaldavad ainult säärase rikete loetelu, mille olemasolu võib tekitada ohtu jõuvankri kasutajale ja teistele liiklejaile.

2. Keelatud on liiklemiseks kasutada autosid, autobusi ja mootorrattaid, kui esinevad järgmised puudused:

- a) rooli vabakäik üle  $36^{\circ}$  ja liiga kinnine rool,
- b) mitteküllaldaselt kinnitatud roolisammas, roolimehhanismi karp või rooliratas,
- c) lõtkumine roolivarbade ühendustes,
- d) lõtkumine tugikahvli kuul-liigendis (autodel „GAZ“),
- e) kõverdunud esitelg,
- f) vigased vedrud ja mitteküllaldaselt kinnitatud vedrude toendid (kronsteinid),
- g) liigne lõtkumine esirataste laagrites,
- h) rikkis või reguleerimata pidurid (pidurite võimsus ei tohi olla väiksem kui lk. 39 toodud tabelis näidatud),
  - i) liiga kulunud käändtelje poldid ja puksid ning nende puudulik kinnitus,
  - j) rataste ja rattakilpide puudulik kinnitus,
  - k) esirataste ebanormaalne kokku- ja lahkujooks,
  - l) valgustusseadme rike või mitteküllaldane valgustus liiklemisel pimedal ajal,
  - m) stopp-tule või helisignaali rike,
  - n) küljeluukide ja uste kinnitiste rike,
  - o) ilma spidomeetrita või rikkis spidomeetriga — kõik kodumaised automargid, välja arvatud ZIS-101 ja JaG,
  - p) ruudupühkija rike liiklemisel vihma ja lumesaju ajal,
  - r) mitte õige õhurõhk kummides (õhurõhu normid vt. lisa 5), ja veljemõõtele mittevastavad kummid,
  - s) veohaagi rike järelvankriga liiklemisel; veohaak peab omama riivi, mis tagab kindla ühenduse. Kaheteljelistel järelvankritel, milledel on pidurid, peavad need olema korras,
  - t) bensiini ja õli immitsemine, samuti gaasiseadme rike gaasiballoonautodel,
  - u) veejooks radiaatorist joana,
  - v) ilma summutita või rikkis summutiga,
  - ä) paks suits summutist,
  - ö) ilma tahavaate-peeglita,



Joonis 52. Auto esilaternad peavad kaugtulede puhul valgustama sõiduteed vähemalt 100 meetri kaugusele.

ü) ilma rattakapsliteta — kõik sõiduautod ja ka muud autod, kui neile on tehase poolt rattakapslid ette nähtud,

ö) autobused ja trollibused — ilma liinisiltideta ees ja küljel; rikkis sisevalgustusega ja mittekorras istmetega.

3. Rikete tekkimisel teel olles on juht kohustatud rikke kohe kõrvaldama. Kui parandamine teel ei ole võimalik, peab juht koorma või reisijad viima ettenähtud kohale ja alles siis sõitma garaaži.

Juhul, kui rike võib ohustada liiklemise julgeolekut, peab juht vähendama liikumise kiirust ja sõitma äärmise ettevaatlikkusega.

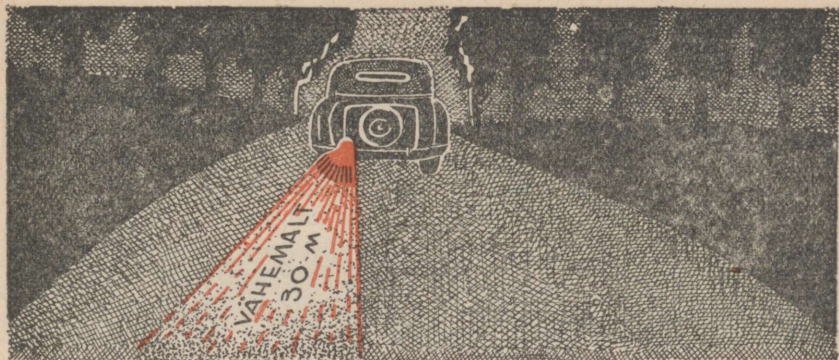
Rooliseadme ja esisilla rikete puhul ei ole lubatav liikumist jätkata isegi mitte garaažini.

4. Kõik autod peavad olema varustatud standard-esmaabiaptee-giga, trammid, trollibused, autobused ja veoautod peavad olema varustatud peale selle veel ka tulekustutajatega.

## 2. Jõuvankrite valgustus.

1. Autod, autobused ja veotraktorid peavad olema varustatud kahe esilaternaga, ühe tagalaternaga ja stopp-tulega; kaheteljelised järelvankrid, autorongide puhul tagumine järelvanker — tagalaternaga ja stopp-tulega; traktorid ja tee-ehitusmasinad — vähemalt ühe esilaternaga ja tagalaternaga; mootorrattad — ühe esilaternaga ja tagalaternaga.

2. Esilaternad peavad olema valge või kollase valgusega ja peavad valgustama sõiduteed vähemalt 100 m kaugusele jõuvankreil,



Joonis 53. Stopp-tuli peab olema nähtav vähemalt 30 meetri kauguselt.

mille sõidukiirus ületab 30 km tunnis. Jõuvankreil, mille sõidukiirus ei ületa 30 km tunnis, peavad esilaternad valgustama teed vähemalt 30 m kaugusele (joonis 52).

Tagalatern peab olema punase valgusega ja see peab valgustama numbrimärki nii, et märk on selgesti nähtav 20 m kauguselt.

Stopp-tuli peab olema punase valgusega ja see peab olema nähtav vähemalt 30 m kauguselt (joonis 53).

3. Jõuvankrid ja järelvankrid, mille laius ilma koormata või koormaga on üle 2,6 meetri, peavad olema varustatud valge või kollase gabariiditulega liiklusvahendi ees ja punase tulega taga.

4. Veoautodel isekallutamise-seadmega, tsisterniga või alaliselt üheteljelise järelvankriga töötamisel, samuti veotraktoreil paigutatakse tagalatern ja stopp-tuli juhuruumi tagaseina vasakusse ülemisse nurka sääraselt, et numbrid ja stopp-tuli oleksid koormaga jõuvankri puhul nähtavad eespool (p. 2-s) märgitud kaugustel.

5. Liiniautobused peavad omama korras sisevalgustuse ja liini tunnustulesid ees ning valgustatud liinisilte ees ja küljel.

6. Tuletõrje-, esmaabi- ja teised eriotstarbelised jõuvankrid võivad Riikliku Autoinspektsiooni loal omada täiendavaid lisatulesid vastavate tähistega.

### 3. Tulede kasutamine.

1. Jõuvankrijuht on kohustatud pimedal ajal või halva nähtavuse puhul (näiteks uduse ilmaga) süütama vähemalt ühe (vasakpoolse) esilaterna ja tagalaterna.

Sõitmisel valgustatud teedel ja tänavail, kui inimesed ja liiklusvahendid on 150 m kauguselt selgesti nähtavad, samuti ristteedel, on juht kohustatud sõitma lähituledega (pooltuledega) või seisutuledega.

Pimedal ajal valgustamata teedel ja tänavail peatumisel peab juht süütama seisu- või lähituled ning punase tule taga.

Lähi- (pool-) või seisutuled tuleb süüdata ka peatumisel raudtee-ülesõidukoha ees ja sõitjate peale- ja mahaminekul ning koorma laadimisel.

Mida lageda pimedaks ajaks, ei ole liiklemise eeskirjadega kindlaks määratud. Kuna mõiste „pime“ aeg ei ole seotud kalendri ja kellaajaga, siis järelikult tuleb mõista selle all olukorda, kus puudub normaalne nähtavus, s. t. kui jõuvankrijuht ei suuda eristada temast 150 m kaugusel asuvaid inimesi ja liiklusvahendeid. Sisuliselt ei olekski õige siduda „pimedat“ aega mingi kellaajaga, näiteks üks tund pärast päikese loojumist kuni üks tund enne päikese tõusu, kuna ka väljaspool seda aega võib mingi loodusnähtuse, näiteks päikesevarjutuse, pilvituse või vihmajärgu tõttu olla nii pime, et ohutuks liiklemiseks on vajalik süüdata laternad. Nii peab jõuvankrijuhi terve mõistus otsustama, millal on vajalik süüdata laternad.

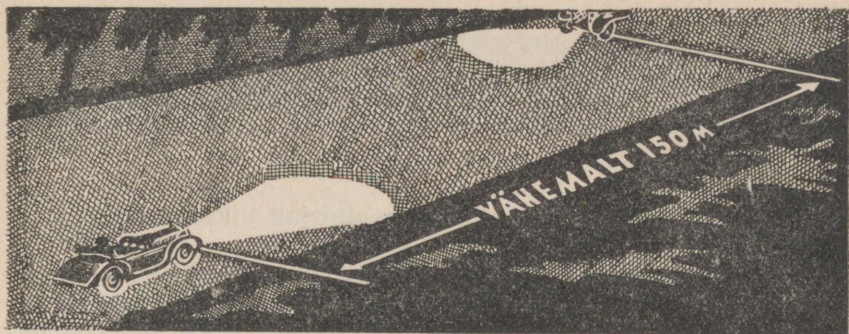
2. Vastusõitvate liiklusvahendite lähenemisel on juht kohustatud vähemalt 150 m kaugusel vastuliikuvast liiklusvahendist esilaternate valgustuse ümber lülida lähituledele või seisutuledele, et mitte pimestada vastusõitvate liiklusvahendite juhte, kusjuures liikumise kiirust tuleb vähendada niivõrd, et on tagatud ohutu liiklemine, ja hoiduda võimalikult sõidutee parempoolsele servale.

Täistuled võib uuesti sisse lülida liiklusvahendite kohakuti jõudmisel.

Juhul, kui ei saa kaugtulesid ümber lülida lähi- või seisutuledele, tuleb esilaternate tuli kustutada ja peatada jõvanker sõidutee paremal serval kuni vastusõitja möödumiseni.

Lähituled tuleb lülida sisse mistahes vastuliikva liiklusvahendi puhul, s. t. ka mootorratta, jalgratta, hobuliiklusvahendi puhul, samuti vastuliikva kolonni või rongkäigu puhul. Peale selle tuleb tuled ümber lülida igal juhul, kui seda nõuab liiklemise julgeolek (näiteks möödasõidul kariloomadest).

Kui vastusõitva jõvankri juht oma tulesid ei lüli ümber või teeb seda liiga hilja, tekib ohtlik pimestus. Pimestatu ei näe enam sõiduteed ja tema edasiliikumine on suuresti ohustatud. Pimestamisega seotud ohud on seda suuremad, mida suurem on liikumise kiirus ja mida järsumalt tekib pimestus, näiteks sõitmisel teekõverale, kus vastusõitja laternate valgus äkki paiskub vastu. Pimestatuna võib jõvankrijuht kergesti kaotada juhtimiskindluse.



Joonis 54. Vastusõitva liiklusvahendi lähenemisel on jõuvankrijuht kohustatud täistuled ümber lülisma pooltuledele vähemalt 150 m kauguselt, vähendama sõidukiirust ja hoiduma sõidutee parempoolsele servale.

Jõuvankrijuht saab siiski teatud vilumuse juures ennast kaitsta pimestusohu vastu. Pimestamine tekib ju ainult siis, kui vaadatakse vastusõitva liiklusvahendi tuledesse. Järelikult, kui ilmub eredate tuledega vastusõitja, tuleb vältida nendesse vaatamist. Selleks on vaja oma tuled lülida ümber lähistuledele, suunata pilk umbes 10 m kaugusele eesolevale sõiduteele, hoiduda hästi sõidutee paremale servale ja vähendada sõidukiirust. Nii toimides saab vältida pimestusohu, kuigi sel puhul juhi vaateväli on väga piiratud ulatusega.

Sõitmisel tuledega tuleb alati rangelt täita eespooltoodud eeskirju, mis nõuavad, et jõuvankril, mille esilaternad valgustavad sõiduteed vähem kui 100 m kaugusele ette, ei tohi sõidukiirus ületada 30 km tunnis ehk teiste sõnadega — sõidutee peab olema valgustatud vähemalt vajaliku pidurdusvahemaa ulatuses (joonis 55).

Uldiselt ei ole liikumise kiirused pimedal ajal LE sätetega vähendatud, võrreldes sõitmisega valgel ajal, kuid juht peab tuledega sõitmisel kiiruse valikul olema ettevaatlikum. Nii peab vahemaa ees- ja järelliikva jõuvankri vahel olema suurem kui valgel ajal. Juht peab hoolikalt tähele panema eesliikuja valgussignaale, eriti pidurdamisel süttivat stopp-signaali. Silmates eesliikuja poolt antud stopp-signaali, peab järelsõitja ka oma jõuvankrit pidurdama ja tähelepanelikult jälgima eesliikuja edasist käitumist.

Tuledega sõitmisel tuleb võimalikult hoiduda eesliikujast möödasõitmisest. Kui see aga siiski osutub hädavajalikuks, tuleb see sooritada rangelt LE nõuete kohaselt nii, et ei oleks vähematki riski.

Eriti ohtlik on tuledega sõitmisel pöörete sooritamine suurema

kiirusega, sest laternad valgustavad teed ainult otsesuunas. Pöördel paremale ja vasakule jääb sõidetav teeosa mõneks hetkeks valgustamata, mille tõttu eesolev takistus võib jääda märkamata või on see märgatav liiga hilja, mille tagajärjel võib tekkida liiklusõnnetus.

#### 4. Riiklikud numbrimärgid ja pealkirjad liiklusvahendeil.

1. Kõik liiklemiseks kasutatavad jõuvankrid peavad olema varustatud Riikliku Autoinspeksiooni poolt välja antud riiklike numbrimärkidega. Numbrimärgid peavad olema selgesti loetavad vähemalt 20 m kauguselt. Tagumine numbrimärk peab olema loetav samalt kauguselt ka pimedal ajal. On keelatud paigutada numbrimärke ühelt jõuvankrilt teisele.

Mis puutub riiklike numbrimärkide loetavusse, siis nõuab LE, et numbrimärgid oleksid loetavad vähemalt 20 m kauguselt igal ajal, s. o. nii valgel kui pimedal ajal liikudes. Sõites porisel teel või lumesajus on juhi kohuseks numbrimärke aegajalt üle vaadata ja puhastada, eriti tuleb seda teha maalt, maanteelt, linna sissesõidul.

*Kõik autod ja autobused* peavad olema varustatud kahe numbrimärgiga, neist üks ees ja teine taga, jõuvankri vasakul pool.

Umberlükatava veokastiga veoautodel (isekallutajail), tsisternautodel ja alaliselt üheteljelise järelvankriga töötavil veoautodel ning veotraktoreil kinnitatakse tagumine numbrimärk juhiruumi tagaküljele, selle ülemisse vasakpoolsesse nurka.

*Kõik järelvankrid* omavad üht numbrimärki — taga vasakul pool.

*Mootorrattad* omavad samuti üht numbrimärki — taga.

Autod, mis autotehastest sihtkohale sõidavad omal jõul, peavad olema varustatud riikliku numbrimärgiga, millel on pealkiri: „Transiit“.

2. Numbrimärgid peavad olema kindlalt kinnitatud selleks määratud toendite külge. Numbrimärkide kinnitamisel poltidega peavad poldipead olema värvitud märgiga ühte värvi.

On keelatud painutamise või muul viisil muuta riikliku numbrimärgi kuju ja mõõteid, ümbritseda märke ääristega, teha neile lisatähistusi, asetada neid eri raamidesse, katta märke tselluloidiga või muu, ka täiesti läbipaistva kattega.

3. Kõik veoautod (ka kaubatõllad) peavad omama peale riiklike



ühiskondlikud liiklusvahendid ning üksikisikuile ja diplomaatilis-tele esindustele kuuluvad jõuvankrid. Ühiskondlikele liiklusvahenditele (tramm, trollibus, autobus) kirjutatakse välja maršruudilehed.

Mehaaniliste transpordivahendite igale teekonnalehele (maršruudilehele) tehakse märke selle kohta, et transpordivahend on korras, mida kinnitavad oma allkirjadega transpordi eest vastutav ametiisik ja liiklusvahendi juht.

2. Igale teekonnalehele (maršruudilehele) kantakse juhi nimi, transpordivahendi riiklik numbrimärk (ühiskondliku liiklusvahendi puhul — inventarinumber), väljasõidu ja tagasijõudmise aeg.

Juhul, kui veoautodega veetakse inimesi, ohtlikke ja kergesti-süttivaid koormaid, samuti õppesõitute puhul, peab olema teekonnalehele tehtud sellekohane pealdis (vt. ptk. VIII-9, VIII-10, VIII-11).

Veoauto teekonnalehtedele tuleb peale eeltähendatute teha veel järgmised sissekanded:

a) ettevõtte nimetus või veokäsitaja nimi, kelle ülesandel toimub vedu,

b) veetavate kaupade sihtkohtade aadressid, kaupade nimetus, nende kaal või hulk,

c) laadimiskohta jõudmise ja sealt väljasõidu aeg.

Sõiduautode teekonnalehtedele peab olema märgitud iga sõit ühes väljasõidu ja tagasijõudmise aja märkimisega.

Iga sõidu kohta tehtud sissekanded vormistatakse selle isiku allkirjaga, kes saadab välja ja võtab vastu kaubasaadetisi ja reisijaid.

Töö lõpul peab teekonnalehele tehtama märke lõpetamise aja kohta veokäsitaja esindaja allkirjaga.

Kõik sissekanded teekonnalehele peavad olema tehtud tindiga või keemilise pliatsiga täpselt ja õigeaegselt. Kraaped sissekandeks ei ole lubatavad. Tarviduse korral peavad parandused olema tõestatud paranduse tegija allkirjaga.

Veoauto teekonnalehe täitmise näidis on toodud lisas 10.

Veoautode tühisõitute puhul tuleb talitada vastavalt alltoodud ENSV Ministrite Nõukogu määrusele nr. 738, 12. IX 46, ja selle määruse alusel Autotranspordi Peavalitsuse poolt kokkuleppel Riikliku Autoinspektsiooniga antud juhendeile.

## MÄÄRUS NR. 738

**veoautode tühisõitude ärakasutamise suurendamise kohta.**

(ENSV Teataja nr. 50 — 9. 10. 1946).

Veoautode tühisõitude ärakasutamise suurendamiseks ning kooskõlas NSV Liidu Ministrite Nõukogu 1. juuni 1946. a. määrusega nr. 1148 ja NSV Liidu Rahvakomissaride Nõukogu 4. märtsi 1943. a. määrusega nr. 235 „Veoautode tühisõitude ärakasutamise kohta“ Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrab:

1. Panna Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse ning linnade ja maakondade TSN täitevkomiteede peale veoautode tühisõitude kasutamine koormate veoks järgmistel traktidel:

- a) Tallinn — Tartu,
- b) Tallinn — Pärnu,
- c) Tallinn — Viljandi,
- d) Tallinn — Rakvere
- e) Tallinn — Haapsalu.

2. Panna Autotranspordi Peavalitsuse peale veoautode tühisõitude ärakasutamise teostamise juhtimine sõltumata veoautode alluvusest.

3. Kohustada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuvat Autotranspordi Peavalitsust organiseerima punktis 1 loeteldud traktidel dispetšerkontrollpunktid, kellele anda õigus suunata ja tagasi saata tühjalt sõitvad veoautod laadimispunktidesse, kui need punktid ei asu kontrollpunktidest üle 10 km kaugusel ühes suunas.

4. Keelata kõigil Eesti NSV ettevõttele, majanduslikel organisatsioonidel ja keskasutistel välja saata koormata veoautosid p. 1 loeteldud traktidel.

5. Kohustada Eesti NSV ettevõtete, majanduslike organisatsioonide ja keskasutiste juhatajaid andma kõik koormata veoautod koormate pealaadimiseks autotranspordibaaside käsutusse.

6. Määrata, et Eesti NSV ettevõtete, majanduslike organisatsioonide ja keskasutiste automajandite juhatajad teatavad autotranspordibaasidele väljasaatmise eelpäeval, kuid mitte alla 4 tundi enne auto väljumist liinile, koormata veoautode sõidusuuna.

Koorma puudumise korral on kontrollpunktid kohustatud veoauto läbi laskma, kui teekonnalehel on autotranspordibaasi mäрге pärisuunalise koorma puudumise kohta.

7. Kohustada linnade ja maakondade TSN täitevkomiteesid avaldama kohalikus ajakirjanduses veoautode tühisõitude ärakasutamise tingimused ja hoolitsema, et õigeaegselt selgitatakse veoks kuuluvad koormad ülalmainitud traktidel, teatades sellest autotranspordibaaside eksploatatsiooni osakondadele.

8. Määrata, et 50% sissenõutud tariifist pärisuunaliste vedude eest läheb nende automajandite käsutusse, kelle autodel toimub koormate vedu,

ning 50% autotranspordibaasidele, kes korraldavad pärisuunaliste koormate vedu.

9. Veoautode tühisõitude kasutamise stimuleerimiseks lubada Eesti NSV ettevõtetal, majanduslikel organisatsioonidel ja keskasutistel:

a) maksta autojuhtidele veoautode tühisõitude kasutamise eest koormaveoks lisaks põhisatasule kuni 20 kop. iga tonn-kilomeetri eest siselinnateedel ja kuni 10 kop. muudel traktidel;

b) määrata igakuune lisatasu autobaaside, garaažide, transpordiosakondade ja kontorite juhatajale nende põhitöötasule kuni 20% neist summadest, mis saavad autobaasid ja garaažid tühisõitude kasutamise eest koormate veoks pärast lisatasu väljamaksmist autojuhtidele p. 9 lit. a määrade kohaselt.

10. Lubada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuval Autotranspordi Peavalitsusel premeerida kuni 50% ulatuses kuu töötasust neid autotranspordibaaside, kontrollpunktide jne. töötajaid, kes on välja paistnud tühjalt sõitnud veoautode kasutamise alal koormate veoks p. 1 loeteldud traktidel.

Preemiaid ja lisatasu autojuhtidele ning automajandite juhatajatele maksta automajandite ning autotranspordibaaside poolt koormate vedude eest saadud summade arvel.

11. Kohustada NSV Liidu Sideministeeriumi volinikku Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures kindlustama Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse nõudmisel normaalne telefoniühendus autotranspordibaaside ja dispetšer-kontrollpunktide vahel.

12. Kohustada Eesti NSV Siseministeeriumi Miilitsavalitsust sisse seadma dispetšer-kontrollpunktides igapäevane miilitsatöötajate valve.

13. Lubada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuval Autotranspordi Peavalitsusel kulutada 30% veoautode tühisõitude kasutamisest saadud summadest ümberlaadimise baaside, ladude ja autojaamade ehitamiseks, sisustamiseks ja heakorramiseks.

14. Kohustada Eesti NSV Siseministeeriumi Miilitsavalitsust võtma ära autojuhtimise õigus kuni kolmeks kuuks neilt autojuhtidelt, kes keelduvad tühjalt pärisuunas sõitvate veoautode koormamisest, ning võtma administratiivsele vastutusele veoautode kasutamist juhtivad isikud (garaažide juhatajad, eksploatatsiooni osakondade ülemad jne.).

15. Kohustada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuvat Autotranspordi Peavalitsust andma juhendeid, mis reguleerivad tööd ja kohustusi Eesti NSV ettevõtete, majanduslike organisatsioonide ja keskasutiste automajandite vahel ühelt poolt ja autotranspordibaaside vahel teiselt poolt.

16. Käesolev määrus jõustub alates 1. oktoobrist 1946. a.

Eesti NSV Ministrite Nõukogu aseesimees

N. PUUSEPP

Eesti NSV Ministrite Nõukogu asjadevalitseja

A. BORKMAN

## JUHEND

### autotranspordi tühisõitude kasutamiseks Eesti NSV territooriumil.

1. Autotranspordi tühisõitude kasutamist Eesti NSV territooriumil teostatakse vastavalt NSVL Rahvakomissaride Nõukogu määrusele nr. 235, 4. märtsist 1943. a., NSVL Ministrite Nõukogu määrusele nr. 1148, 1. juunist 1946. a. ja Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrusele nr. 738 — 12. sept. 1946. a. (ENSV Teat. nr. 50 — 9. 10. 1946).

2. Tühisõitude ärakasutamise organiseerimist teostab Eesti NSV territooriumil Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuv Autotranspordi Peavalitsus Vabariikliku Transpordi-ekspeditsioonikontori „Estautotek'i“, tema agentuuride ja dispetšer-kontrollpunktide kaudu.

3. Tühisõitude kasutamist teostatakse koormate vedudega, tühjalt sõitvate veoautode teekonnalehtedes märgitud marsruutide suunas, olenemata veoautode ametkondlikust kuuluvusest.

4. Veoautode valdajatel (olenemata veoautode ametkondlikust kuuluvusest) on keelatud veoautosid tühjalt teele saata.

5. Veoauto valdajad, juhul, kui neil pole võimalust veoautole koormat saada, on kohustatud aegsasti, kuid mitte hiljem kui 4 tundi enne veoauto väljumist, teatama sellest Transpordi-ekspeditsioonikontorile, koorma või tühisõidu loa saamiseks.

Teates (kirjalikus või telefonilises) teatatakse veoauto marsruut, väljumise aeg, veoauto tüüp ja kandejõud, samuti laadijate, presentkatte, kõite jne. olemasolu.

6. Veoauto väljumisel raudteejaamast, sadamast ja mujalt, kus asuvad dispetšer-kontrollpunktid, on veoautojuht kohustatud ilmuma dispetšer-kontrollpunkti ja võtma sealt korralduse koorma saamiseks pärisuunaliseks veoks või loasaamiseks tühisõiduks.

7. Juhul, kui veoauto väljub koormata ja kui sellest ei ole teatatud „Estautotek'ile“, peab dispetšer-kontrollpunkt veoauto kinni ja suunab tema koorma olemasolekul tagasi, laadimisele.

Dispetšer-kontrolöri korraldus koorma pealevõtmiseks on veoautojuhile kohustuslik.

Märkus. Teenistuskohuste täitmisel kannab dispetšer-kontrolör varukal punast sidet pealkirjaga „Estautotek“.

8. Dispetšer-kontrolör on õigustatud tagasi saatma ja laadimispunktidesse laadimisele suunama kõiki tühjalt sõitvaid veoautosid, kui need punktid ei asu dispetšer-kontrollpunktist üle 10 km kaugusel ühes suunas.

9. Pärisuunalise koorma puudumise korral on dispetšer-kontrolör kohustatud veoauto läbi laskma, teekonnalehel ära märkides: dispetšer-kontrollpunkti nr-i, kuupäeva ja aasta ning et „selles ja selles suunas koormat ei ole“, seda oma allkirjaga kinnitades.

10. Kõik veoautode valdajad, kes saavad veoautosid süstemaatiliselt koormata teele, on kohustatud, veoautode arvust hoolimata, sõlmima „Estautotek'iga“ lepingu, üksikasjaliselt reglementeerides vastastikused kohustused, poolte vastutuse veoautode koormamiseks ja arвете tasumise korra teenuste eest.

11. Kallihinnalised, samuti ka transportimisel erilist ettevaatust nõudvad koormad veetakse koormavaldaja esindaja saatel ja vastutusel.

12. Laadijate olemasolu puhul veoautodel toimub laadimine nende jõuga, mille eest tasub „Estautotek“ veoauto valdajale kehtivate tariifide alusel koorma valdaja arvel.

13. Koormate peale- ja mahalaadimine toimub koorma valdaja ja „Estautotek'i“ vahelise kokkuleppe alusel.

14. Massilised odavahinnalised koormad võetakse nende valdaja nõusolekul veoks veoautojuhi poolt temale antud veokorralduse alusel. Veoautojuht on kohustatud koorma üle andma sihtpunktis koormasaaja allkirja vastu veokorraldusel, millel peab olema ka koormasaaja templi ehk pitsati jäljend. Veokorraldus antakse veoautojuhi poolt garaaži, veoauto päritolu järgi. See veokorraldus on aluseks tasu maksmiseks „Estautotek'i“ poolt veoauto valdajale tehtud veo eest.

15. Koormamisest tühisõidul vabastatakse järgmised autod:

- a) sanitaar-;
- b) tuletõrje-;
- c) tehnilise kiirabi autod;
- d) spetsiaal-töökodadeks, laadimisjaamadeks jne. ümberehitatud autod ja muud eriotstarbelised veoautod;
- e) veotaksod (üüriveoautod);
- f) operatiivautod miilitsa, Julgeoleku- ja Siseministeeriumi teenustsõitudel.

16. Veoautod, mis väljuvad kapitaalremondist, koormatakse 60% võrra nende kandejõust.

17. Traktidel, kus ei ole või on vähe liikumas autobusi, ning juhtudel, kui pole võimalik kasutada tühisõitu koorma vedamiseks, kasutatakse veoautosid reisijate veoks.

18. Reisijate vedu toimub kehtima pandud tariifide alusel Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse poolt kinnitatud piletite järgi.

19. Reisijate vedu veoautodel on lubatud tingimusel, kui veoautojuht omab I või II liigi juhtimiseloa, või III liigi loa, kui juhil on vähemalt 2-aastane tööstaaž.

20. Reisijate veoks lubatakse kasutada tehniliselt täiesti korrasolevaid veoautosid, milliste põrand ja veokasti küljed on korras ning kindlad, põrand puhas ja kasti küljehaagid kinni seotud.

Teekonnalehel peab olema garaaživanema märkus „Kõlblik inimeste veoks“.

21. Reisijate arv veoautodel, olenemata nende kandejõust, ei tohi ületada: reisijate veoks sisustamatuis — 6 inimest, reisijate veoks istekohtadega varustatus — istekohtade arvu järgi, aga mitte rohkem kui:

autol kandejõuga	1,5—2	t	—	16	inimest	
„	2,5—3	t	—	20	„	
„	3,5	t	—	25	„	
„	4	—	5	t	— 30	„

22. Igal reisijal on õigus võtta kaasa kuni 2 kohta pagasit, kogukaaluga mitte üle 70 kg.

23. Veoautode liikumise kiirus reisijate veol ei tohi ületada ettenähtud ülemmäära, s. t. nii linnas kui ka maal, maanteedel, 30 km tunnis.

24. Reisijate vedu veoautodega ei ole lubatud, kui tee- ja ilmastikuolud ei garanteeri reisijate ohutust (paks udu, lumesadu, jäätunud tee jne.).

25. Tühjalt sõitva veoauto juht on kohustatud peatuma dispetšer-kontrolöri märguandel 30 meetrit enne peatuspunkti või teekärbist. Märku antakse peatumiseks: pöeval — punase lipuga, öösel — punase laternaga.

26. Dispetšer-kontrolöri nõudmisel on veoautojuht kohustatud esitama teekonnalehe, tehnilise passi talongi ja kõik veodokumendid.

27. Veoautojuhi keeldumisel täita dispetšer-kontrolöri nõudmist koorma pealevõtmiseks, dispetšer-kontrolör koostab akti, mis saadetakse miilitsaorganeile süüdlaste vastutusele võtmiseks.

28. Veoauto seismise kohta juhi süü tõttu, kes on keeldunud koormat peale võtmast, koostatakse akt ja märgitakse teekonnalehel seismise põhjus. Akt antakse üle miilitsaorganeile, süüdlaste vastutusele võtmiseks kooskõlas käesoleva juhendi § 30-ndaga.

29. Veoautode valdajad on kohustatud:

a) täitma tindiga täielikult ja loetavalt kõik teekonnalehe lahtrid. Kõik parandused peavad olema õiendatud dispetšeri või teiste vastavate ametiisikute allkirjadega ja kandma templi või pitsati jäljendit;

b) veoauto liikumise maršruudi või reisi jaoks välja andma ühe teekonnalehe;

d) juhul, kui on võimatu aegsasti teadustada „Estautotek'ile“ koormata veoauto väljumisest, kohustama autojuhti sõitma lähimasse dispetšer-kontrollpunkti, mille kohta tuleb teha märkus teekonnalehele;

e) „Estautotek'ilt“ tühisõitjate kasutamise eest laekunud summadest teostama lisatasu väljamaksmist autojuhile, automajandite juhatajaile, garaažide ja transpordiosakondade juhatajaile ning ekspluatatsioonis töötajatele — NSVL Rahvakomissaride Nõukogu 4. märtsi 1943. a. määruses nr. 235 ettenähtud korras ja ulatuses.

30. Kooskõlas NSVL Ministrite Nõukogu määrusega nr. 1148 — 1. juunist 1946. a.:

a) veoautode valdajad võetakse veoautode koormata teekonnale väljumisest „Estautotek'ile“ teatamata jätmise või mitteõigeaegse teatamise ning täpse maršruudi teekonnalehele sissekandmata jätmise eest administratiivsele vastutusele;

b) veoautojuhtidelt võetakse kuni kolmeks kuuks juhtimise luba järgmistel juhtudel:

— keeldumisel sõita dispetšer-kontrollpunkti koorma pealevõtmiseks;

— keeldumisel koorma pealevõtmisest dispetšer-kontrolöri korraldusel;

— dispetšer-kontrollpunktist möödasoitmisel ja mittepeatumisel dispetšer-kontrolöri nõudmisel.

31. „Estautotek'i“ organid on õigustatud teostama kontrolli koormaid vedavate organisatsioonide autoparkides ja garaažides valitsuse määruste täitmise kohta tühisõitjate kasutamiseks.

32. Kaebused „Estautotek'i“ töötajate teguviisi kohta kantakse kaebuste raamatuse, mis asetseb igas dispetšer-kontrollpunktis. Kaebuse sissekandmine ei vabasta veoauto valdajat dispetšer-kontrolöri korralduste täitmisest veoauto koormamise kohta.

33. Tühisõitjate kasutamisel säilivad ja rakendatakse veotariifide määrad, mis on kehtestatud Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrusega nr. 238 — 29. märtsist 1946. a. (ENSV Teataja nr. 32, 1946. a.)

34. Arveldused „Estautotek'i“ ja koormavedajate vahel toimuvad lepingute olemasolu korral plaaniliste maksete korras NSVL Riigipanga 11. 08. 1945. a. juhendi nr. 7 alusel.

Uhekordsete tellimiste korral tasutakse arve ühel ajal tellimise andmisega.

Täpsustatud arve kliendile esitab „Estautotek“ kolme päeva jooksul pärast veokivaldajalt arve saamist.

35. Arveldused „Estautotek'i“ ja veoautode valdajate vahel toimuvad viimaste poolt esitatud tariifimääradele vastavate arvete 50% ulatuses, nagu on ette nähtud Eesti NSV Ministrite Nõukogu määruse nr. 738, 12. sept. 1946. a.

Veokivaldaja on kohustatud esitama „Estautotek'ile“ teekonnalehe ja õiendi alusel veoarve 3 päeva jooksul, arvates veoki tagasisaabumisest, ENSV Teatajas nr. 32, 1946. a. ja nr. 14, 1947. a. kehtima pandud tariifide alusel.

Arve hilinemisel saab veokivaldaja „Estautotek'ilt“ veotásuna ainult 50% „Estautotek'i“ poolt kliendile esitatud veoarve summast.

### KORDAMISKUSIMUSI.

1. Milliste tehniliste riketega autosid (mootorrattaid) on keelatud liiklemiseks kasutada?
2. Kuidas peab talitama juht, kui jõuvankril tekib teel olles tehniline rike?
3. Milliste tehniliste rikete puhul ei tohi autoga (mootorrattaga) liikumist jätkata ja sõita garaažini?
4. Missuguste valgustusseadmetega peavad olema varustatud autod (mootorrattad)?
5. Kui kaugele peavad jõuvankrite esilaternad valgustama sõiduteed?
6. Mis juhtudel ja milline valgustus peab olema sisse lülitatud autodel (mootorratastel) liiklemisel?
7. Kuidas tuleb talitada vastusõitjast möödumisel pimedal ajal?
8. Mis juhtudel ja mispärast peab juht kaugtuled ümber lülüma lähituledele või seisutuledele?
9. Kuidas tuleb kinnitada riiklikud numbrimärgid autodel (mootorratastel)?
10. Kuidas peab juht hoolitsema numbrimärkide eest?
11. Kus ja missugused pealkirjad peavad olema veoautodel?
12. Missugused sissekanded teeb juht teekonnalehele garaažis ja teel olles?

**AUTO JUHTIMINE AUTOKOLONNIS.****1. Autokoloni liikumine.**

Autokolonnid liiguvad reeglikohaselt varem koostatud graafiku järgi, millest rangelt kinnipidamine on nõutav. Graafikust mitte-kinnipidamine võib tekitada häireid kogu autokoloni liikumises.

Koloni peas (alguses) liikuda on kergem, mispärast sinna määratakse vähemvilunud juhid, kes sõidavad vahetus kauguses kolonnijuhi järel.

Eesliikuva auto kiirus peab olema graafikus ette nähtud kiirusest 5—10 km võrra suurem. Näiteks, kolonnil on käsk liikuda 5 tunniga ühest punktist teise, millede vahekaugus on 100 km, sellega on nõutav keskmine tunnikiirus 20 km, kuid see ei tähenda seda, et kolonn peab liikuma säärase kiirusega. Niiviisi toimides hilineks kolonn sihtkohta jõudmisega märgatavalt. Selleks, et saavutada nõutavat keskmist kiirust, peab koloni algul sõitev auto liikuma 25—30 km tunnikiirusega.

Koloni harilik tehniline liikumise kiirus on päeval kuni 30 km tunnis; öösel võib kiirus, olenevalt teede seisukorrast, ilmastikust jms., langeda kuni 10 km tunnis.

Autokolonnid teevad peatused harilikult iga kahe tunni liikumise järel kestusega 15—20 minutit ja kuue- kuni kaheksatunnise liikumise järel kestusega kahe kuni kolm tundi.

Pikemaiks peatusteks valitakse kohad, kus on joogiks kõlblikku vett ja kus saab teelt kõrvale sõita. Tarbekorral tuleb pidada silmas ka moondamise nõudeid (vt. lk. 170).

**2. Auto liikumine autokoloni koosseisus.**

Liikumine autokoloni koosseisus nõuab autojuhilt suurt täpsust, erilist tähelepanelikkust ja distsipliinikust ning suurt füüsilist pingutust.

Iga auto järsu peatumise, rivist väljasõidu ja eesliikuja järel ebaõige vahemaa hoidmise tagajärjeks võib olla avarii või liiklemisulgu sõiduteel (nn. „kork“).

Oluline tähtsus on õigeaegsel paigalt liikuma hakkamisel kolonni hargnemisel. Kui juht liikuma hakkamisega hilineb, jääb ta maha eesliikujast ja takistab ühtlasi järeloleva auto edasiliikumist, mis mõjub halvavalt kogu kolonni korrapärasele, graafikukohasele liikumisele. Et seda vältida, on vaja hoolikalt jälgida eesasuvat autot ja niipea kui see on sõitnud 5 m edasi, tuleb alustada liikumist ka oma autoga. Määratud vahekauguse eesliikujast valib juht sõidu ajal.

Liikumise ajal on vaja tähelepanelikult jälgida märguandeid, mis antakse eesliikuvalt autolt, püsida eesliikujast kindlaksmääratud vahekauguses ja joonduda tema järgi. Nende nõuete täitmata jätmine raskendab kolonni juhtimist, takistab teistel liiklusvahenditel vastusõitmist ja eesliikujaist möödasõitmist.

Kolonnis liikuva autoga võib sõita rivist välja ja peatuda ainult äärmise vajaduse korral. Kui väljumine kolonni rivist on vältimatu, näiteks avarii või auto tehnilise rikke puhul, tuleb järelsõitjat eelnevalt hoiatada käe väljasirutamisega (üles), pöörata auto võimalikult paremale ja peatada teepeenral. Seejärel tuleb viivitamata üles otsida seisaku põhjustanud tehniline rike ja asuda selle kõrvaldamisele. Järelsõitva auto juht on kohustatud esimesel peatumisel teatama kolonni juhile teele seisma jäänud auto numbri, seisumajäämise aja ja koha ja, kui see on teada, ka seisumajäämise põhjuse.


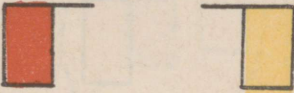

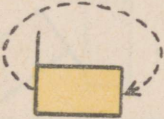

Pärast rikke kõrvaldamist on juht kohustatud jätkama edasiliikumist, järele sõitma oma kolonnile ja asuma selle lõppu. Oma määratud kohale tuleb asuda kolonni järgmise peatumise ajal. Mööda sõita kolonnist selle liikumise ajal on keelatud.

Autokolonnide liikumisele võib tõsiseks takistuseks olla järskude ja pikkade teetõusude ja -langude läbimine, eriti talvel, libedaga.

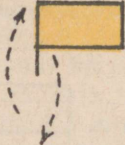




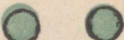
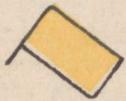
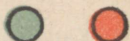
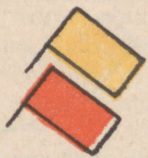

Lühikesed teetõusud ületatakse hooga. Pikale ja järsule teetõusule lähenemisel tuleb seevastu kiirust vähendada ja lülitada sisse säärane käik, mis on küllaldane kogu teetõusu ületamiseks, ilma et vahepeal oleks vaja käiku vahetada.

Järsud teelangud libeda tee puhul läbitakse samuti kui järsud teetõusud.

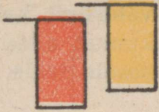
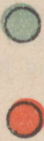

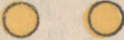



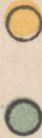
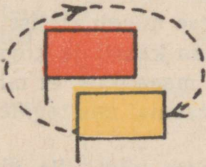
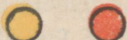
Pikk ja järsk lang läbitakse sama käiguga, nagu tuleks see lang ületada tõusu korral. Auto liikumise kiiruse suurenemisel tuleb jalgpiduriga kergelt pidurdada.

Käsklus	Lippude signaal	Valgussignaali
Tähelepanu!	 <p data-bbox="360 270 723 321">Kollane lipp tõsta vertikaalselt üles</p>	
Autode juurde!	 <p data-bbox="360 486 723 564">Punane ja kollane lipp tõsta horisontaalselt paremale ja vasakule</p>	
Autodesse!	 <p data-bbox="360 711 723 790">Punane ja kollane lipp tõsta horisontaalselt ja langetada järsult</p>	
Käivitada!	 <p data-bbox="360 974 723 1025">Kollast lippu keerutada enda ees</p>	
Mootor seisata!	 <p data-bbox="360 1205 723 1284">Allalastud punast ja kollast lippu vehkida ristamisi enda ees</p>	

Joonis 56. Sõjaväe autokolonnides kasutatavad tähtsamad leppesignaalid.

<p>Rännakukolonni!</p>	 <p>Kollane lipp tõsta ja lange- tada vertikaalselt</p>	
<p>Takistused!</p>	 <p>Kollane lipp tõsta paremale ja vehkida üles-alla</p>	
<p>Avariil</p>	 <p>Punane lipp tõsta paremale üles 45°</p>	
<p>Vähendada vahe- maad!</p>	 <p>Kollane lipp tõsta paremale üles 45°</p>	
<p>Suurendada vahe- maad!</p>	 <p>Kollane ja punane lipp tõsta paremale üles 45°</p>	

Joonis 56. — Järg.

<p>Vähendada kiirust!</p>	 <p>Kollane ja punane lipp tõsta horisontaalselt paremale</p>	
<p>Suurendada kiirust!</p>	 <p>Kollane ja punane lipp tõsta horisontaalselt paremale ja vehkida üles-alla</p>	
<p>Paremale!</p>	 <p>Punane lipp hoida liikumatult paremal</p>	
<p>Vasakule!</p>	 <p>Kollane lipp hoida liikumatult paremal</p>	
<p>Seis!</p>	 <p>Punane ja kollane lipp tõsta üles ja keerutada pea kohal</p>	

Joonis 56. — Järg.

Järskudel teetõusudel ja -langudel peab ees- ja järelliikva auto-vahekaugust suurendama vähemalt kahekordseks. Järsult teekallakult võib alustada allalaskumist alles siis, kui eesliikuv auto on jõudnud kallaku lõppu, tasasele teele.

### 3. Märkuanded autokoloni juhtimisel.

Autokoloni juhtimisel antakse vajalikud käsklused edasi kas suuliselt — juhilt juhile, või kui käsklusi on vaja anda korraga kõikidele juhtidele, siis antakse need edasi vastavate leppesignaalidega, — päeva ajal punase ja kollase lipukesega või pimedal ajal punase ja kollase valgussignaali.

Joonisel 56 on antud sõjaväe autokolonnides sagedamini kasutatavate leppesignaalide kirjeldus.

#### KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Kuidas tuleb juhtida autot liiklemisel autokoloni koosseisus?
2. Kui suur peab olema vahekaugus autode vahel vastavalt sõidukiirusele kolonnis liikudes?
3. Kui suur vahekaugus peab olema kolonnis liikudes päeva ajal? teetõusudel? teelangudel?

#### XI peatükk.


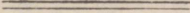




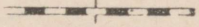
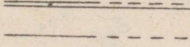
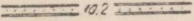
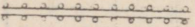
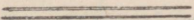
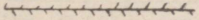
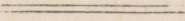
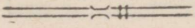
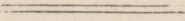
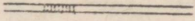
### TOPOGRAAFIA ALGMED.

#### 1. Topograafiline kaart.

1. Jõuvankrijuhi kutse nõuab alatist liikumist ühest kohast teise. Ta peab oskama käsitada kaarti ja kompassi ning oskama orienteeruda temale tundmatus maastikus, et mitte teelt eksida ja et valida vajalik marsruut. Teaduseala, mis tegeleb nende küsimustega, nimetatakse topograafiaks.



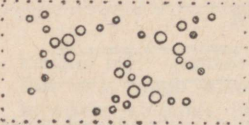
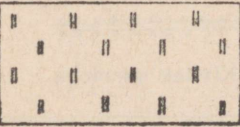


2. Maakohtade iseloom võib olla üksteisest väga erinev. Uhes kohas on maapind täiesti tasane, teisel seevastu asuvad orud ja mäed, mõnes kohas kasvab puid hulgaliselt, moodustades enam või vähem suuri metsi, teisel ei ole neid üldse olemas.

1. Teed.

 <p>Raudtee, kahe rööpapaariga</p>	 <p>Kruusatee</p>
 <p>Raudtee, ühe rööpapaariga</p>	 <p>Pinnaste</p>
 <p>Raudtee, kitsarööpmeline</p>	 <p>Põllu- või metsatee</p>
<p>Raudtee-ülesõidukoht</p> 	 <p>Liiklemist raskendavad teosad</p>
 <p>Automagistraal (10,2 — tee sõiduosa laius m)</p>	 <p>Kivitee puudega</p>
 <p>Mustakattega tee (asfalteeritud, betoneeritud, gudroneeritud kivitee)</p>	 <p>Tee, taraga kahel pool teed</p>
	 <p>Kahe vankri laiune sild</p>
 <p>Kivitee (munakividest või killustikust)</p>	 <p>Järsk tõus teel (üle 10°)</p>

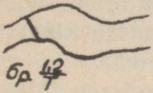
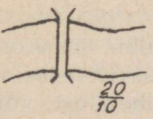
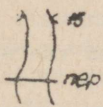

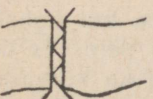
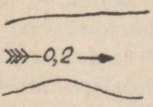


Joonis 57. Topograafilised tingmärgid.

2. Pinnas ja selle kate.

	<p>Okaspuumets</p>
	<p>Lehtpuumets</p>
	<p>Põõsastik</p>
	<p>Heinamaa</p>
	<p>Rasketlābitav soo (0,8 — soo põhja sügavus meetrites)</p>
	<p>Lābitav soo</p>

Joonis 57. — Järg.

### 3. Veed ja neil leiduvad ehitised.

	<p>Koole (madala veega koht jões; lugeja — vee sügavus meetrites, nimetaja — põhja omadused)</p>
	<p>Puusild (lugeja — silla pikkus meetrites, nimetaja — kandejõud tonnides)</p>
	<p>Jõe laius meetrites Uleveokoht</p>
	<p>Kivi- ja betoonsild</p>
	<p>Raudsild</p>
	<p>Veevoolu suund ja kiirus (m/sek.) jões</p>
	<p>Kärestik</p>
	<p>Kosk, juga</p>

Maapinna ebatasasusi — kõrgendikke ja lohke iseloomustavad kujutist — nimetatakse *maapinna reljeefiks*. Kõike seda, mis asub maa pinnal, sõltumata sellest, kas see on tekitatud looduse poolt (metsad, jõed, järved, sood) või on loodud inimeste kätetööna (asulad, sillad, teed), nimetatakse *kohalikeks esemeteks*.

Nii maapinna reljeefi kui ka kohalike esemeid on võimalik kujutada paberil (kaardil) vähendatud kujul, kasutades selleks vastavaid leppemärke, milliseid nimetatakse *topograafilisteks tingmärkideks*. Nii on võimalik kujutada kaardil kas asulat, maakonda, riiki, maailmajagu või koguni tervet maakera pindala. Omades vastavat kaarti ja tundes topograafiliste tingmärkide tähendust, võime alati teha kindlaks, missugune on meid huvitav maakoht, — kus seal asuvad teed, sillad, asulad jne.

Seega on kaart mingi maa-ala paberile joonestatud vähendatud kujutis.

Sõjaliseks otstarbeks valmistatakse erilised kaardid, millele on täpselt märgitud vastava maakoha ebatasasused, asulad, teed, sillad, metsad, võsastikud ja isegi üksikud puud. Sääraseid kaarte nimetatakse *topograafilisteks kaartideks*.

Kõikidel kaartidel tarvitatakse ühtseid topograafilisi tingmärke. Tähtsamad tingmärgid on kujutatud joonisel 57.

Maakoha reljeefi kujutamine kaardil on raskem kui kohalike esemete kujutamine, sest maapinna ebatasasusi on palju, ja need on üksteisest väga erinevad nii oma piirjoonte kui ka kõrguse ja nõlvade kallakuse poolest. Reljeefi kujutamiseks tarvitatakse niinimetatud *horisontaalide meetodit*. See meetod seisneb selles, et maapinna ebatasasused kujutatakse kaardil pidevate kõverjoontega, mis ühendavad merepinnast ühel ja samal kõrgusel asuvaid maapinna reljeefi punkte. Neid kõverjooni nimetatakse *horisontaalideks* (samakõrgusjoonteks). Horisontaalid saadakse maapinna ebatasasuste — kõrgendike ja lohkude — kujuteldava lõikumise teel horisontaalsete tasapindadega. Lõikavate tasapindade vahe kogu kaardil on ühesuurune ja seda nimetatakse horisontaalide kõrguse vaheks. Horisontaalide kõrguse vahe suurus on tavaliselt märgitud kaardi allserval. Horisontaalid ja nende abil tähistatud maapinna reljeef on kujutatud joonisel 58.

Selleks, et paremini mõista, kuidas saadakse horisontaalid, voolime näiteks savist mingi kõrgendiku mudeli. Asetame selle mudeli paberile ja tõmbame selle ümber pliiatsiga joone. Paberile jääb seotud kõverjoon, mis kujutab kõrgendikujala piirjoont ja mis ongi

horisontaal. Seejärel lõikame kogu mudeli mitmeks võrdse kõrgusega kihiks ja, asetades iga kihi järjekorras paberile eelmise kihi jäljendi peale, tõmbame pliiatsiga joone iga kihi ümber. Nii saame mitu horisontaali, millest on näha kõrgendiku kuju ja selle nõlvade kallakus. Mida kõrgem on kõrgendik, seda rohkem on ka horisontaale ja nende horisontaalide vahekaugus üksteisest sõltub kõrgendiku nõlvade kallakusest — mida väiksem vahe, seda järsum nõlv. Mõõtes kaardil horisontaalide vahe, saab selle pikkuse abil määrata maastiku nõlva kaldnurga vastavalt graafikult, mis on märgitud kaardi allserval.

Kaardil kujutatakse mägi ja sulglohk, seljak ja avalohk ühesuguste horisontaalidega. Nende eraldamiseks üksteisest on vaja teada maapinna madaldumise suunda. See suund märgitakse horisontaalile nõlvakriipsu abil. Nõlvakriips oma vaba otsaga näitab alati nõlva madaldumise suunda. Seega mäge tähistava horisontaali nõlvakriipsu vaba ots osutab horisontaali väljapoole, sulglohu nõlvakriips — sissepoole.

## 2. Kaardimõõt.

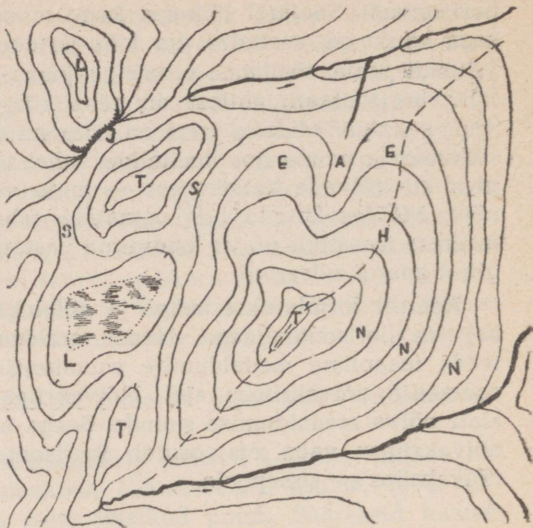
Kõik kaugused ja maastiku esemed kujutatakse kaardil vähenatud kujul. Vähendamise astet võrreldes tegelikkusega nimetatakse kaardi mõõduks. Mõõtu võib väljendada arvuga (arvmõõt) ja joonega (joonmõõt).

*Arvmõõt.* Kui mingi maa-ala on kaardil kujutatud tuhat korda väiksemana tema tegelikust suurusest, siis kaardile märgitakse arv 1 : 1000 (ehk  $\frac{1}{1000}$ ). Arv 1 : 1000 (või ka mingi muu arv, näiteks 1 : 10 000, 1 : 25 000) ongi kaardi arvmõõt, mis näitab, et 1 sm kaardil vastab tegelikkuses 1000 sm = 10 m.

*Joonmõõt.* Joonmõõt kujutab kaugusi graafiliselt — sirgjoone abil, mis on jaotatud jaotusjoontega mitmeks võrdseks lõiguks. Esimest (vasakpoolset) lõiku nimetatakse joonmõõdu *aluseks* ja see on mõõtmiste täpsustamiseks jagatud tavaliselt kümneks võrdseks osaks. Joonmõõdu aluse parempoolsele otsale on märgitud arv 0, see tähendab, et siit tuleb alata arvestamist paremale ja vasakule. Nullist paremal on arvud 100, 200, 300, 400 ja 500 ja viimase arvu juurde on märgitud mõõtühik, milles joonmõõt on valmistatud, s. o. m (meetrit). Nii näitavad need arvud, mitmele meetrile vastab maas-

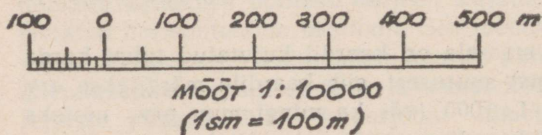
tikul joonmõõdu lõigu pikkus, arvates nullist kuni vastava arvuni. Joonmõõdu algul näidatud arv 100 tähendab, et aluse pikkus kaardil vastab maastikul 100 meetrile. Joonmõõdu kohale (alla või peale) tehtud kiri selgitab joonlõigu pikkuse vastavust maastikul, näiteks 1 sm — 100 m (1:10 000).

Samuti kui arvmõõte, kasutatakse ka joonmõõte mitmesuguses suuruses, näiteks 1 sm — 250 m, 1 sm — 1 km. Kõik mõõdud märgitakse kaardi alumisele servale.



Joonis 58. Reljeefi kujutamise horisontaalide abil.

A — avalohk; E — seljak; H — seljaku hari (punktirjoon); J — järsak; N nõlvak; L — sulglohk; S — sadul; T — mäetipp.



Joonis 59. Joonmõõt.

Joonmõõdu abil on kerge mõõta kaugusi mistahes kaardil kujutatud kohalike esemete vahel. Selleks tuleb võtta sirkli harude vahele joonmõõdu üks või mitu lõiku ja seejärel „sammuda“ sirkliga vajalikus suunas, arvestades sammude arvu. Kui näiteks sirkli harude vahe vastab joonisel 59 näidatud joonmõõdu kahe lõigu pikkusele ja sirkliga tegime 10 sammu, siis on määratav vahekaugus 2000 m ehk 2 km.

Sirkli puudumisel võib võtta pabeririba ja asetades selle kaardile märgime kriipsukestega paberiribal antud punktide vahekauguse. Nüüd paneme pabeririba lõigu joonmõõdule nii, et parempoolne kriips satub joonmõõdu nullist paremal pool olevale täisjaotusele.

siit saame lugeda kauguse kilomeetrites (näiteks 4 km) või sadades meetrites (näiteks 400 m) ja vasakpoolse kriipsu juurest loeme kilomeetri või 100 meetri osi (näiteks esimesel juhul 200 m või teisel juhul 35 m). Niiviisi leiame otsitavad vahekaugused (mis esimesel juhul on 4200 m ja teisel juhul 435 m).

### 3. Orienteerum'ine.

Orienteeruda maastikul tähendab, määrata kindlaks ilmakaared ja oma asukoht kohalike esemete suhtes.

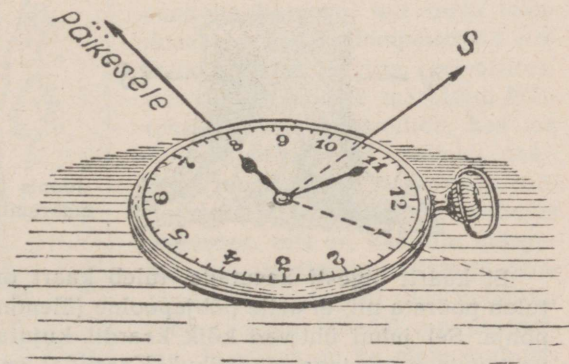
Ilmakaared võime leida kohalike esemete, kompassi, kella, päikese, kuu ja tähtede järgi. Kui saame kindlaks määrata ühe ilmakaare, siis selle järgi võime leida kergesti ka kõik teised ilmakaared. Kompassi vabalt pöörleva magnetnõela tumesinine (oksüüditud) osa osutab põhja. Kompassi käsitlemise hõlbustamiseks pimedas on magnetnõela põhjaots tavaliselt kaetud pimedas kiirgava ainega.

Kui seisame näoga põhja-suunas, siis on lõuna meie selja taga, ida — paremal küljel ja lää — vasakul küljel.

NSV Liidus kehtiva (Moskva) kellaaja järgi on päike kell 7 idas kell 13 lõunas ja kell 19 läänes.

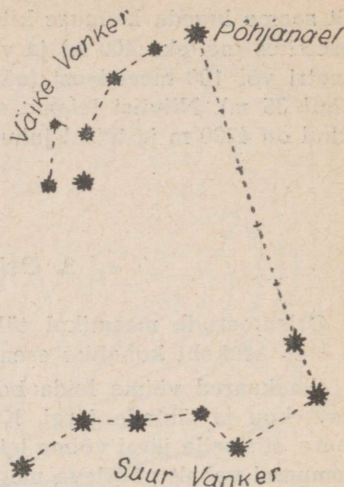
Päikese asendi järgi võime leida ilmakaared taskukella abil. Selleks pöörame kella nii, et selle tunniosuti

on suunatud päikesele. Sirgjoon, mis poolitab tunniosuti ja kella numbrilual oleva number 1 vahel oleva nurga, on põhja-lõuna suund, kusjuures lõunakaar asub päikese pool (joonis 60) kella 7-st kuni kella 19-ni ja vastassuunas kella 19 kuni kella 7-ni.

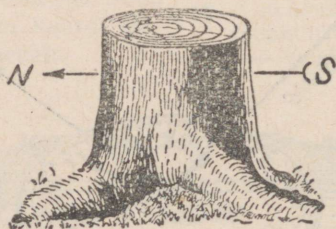


Joonis 60. Ilmakaarte määramine päikese ja kella abil.

Selgel ööl saame ilmakaare õige täpselt määrata Põhjjanaela järgi. Selleks tuleb algul leida Suure Vankri tähekogu. Põhjjanael asub selle tähekogu kahte parempoolset tähte („tagumisi rattaid“) kujuteldavalt ühendava sirgjoone viiekordsel pikendusel ülespoole (joonis 61). Ligikaudu saame ilma-kaari määrata ka mitmesuguste tundemärkide järgi, näiteks üksikult kasvanud puu kändudel on kasvuvööd (aastaringid) lõuna pool paksemad, põhja pool õhemad (joonis 62); üksikult kasvava puu oksastik on lõunapoolisel küljel lopsakam kui põhjapoolisel; üksikult asuvate suuremate kivide ja puutüvede põhjapoolsed küljed on harilikult kaetud samblaga.



Joonis 61. Ilmakaarte määramine Põhjjanaela abil.



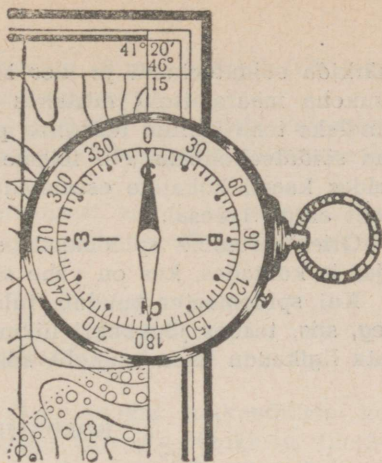
Joonis 62. Ilmakaarte määramine kannu abil.

Et kaarti õigesti kasutada, tuleb kaart orienteerida, s. t. kaart tuleb pöörata nii, et selle põhjapoolne (ülemine) serv oleks suunatud põhja. Sel juhul ühtivad kõik kaardil kujutatud kohalikud esemed vastavate esemetega maastikul. Kaartidel on alati põhi ülal, lõuna — all, ida — paremal ja lää — vasakul.

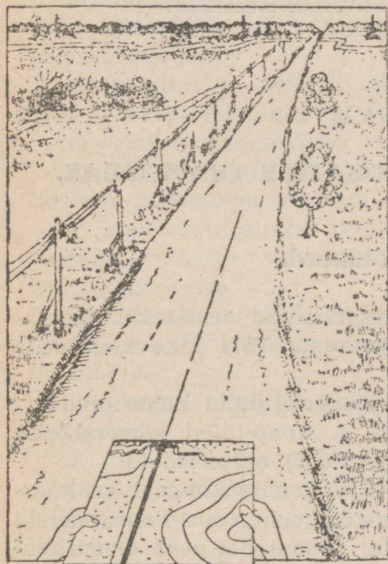
Kui meil on olemas kompass, saame selle abil kaarti hõlpsasti orienteerida. Selleks hoiame kaardi horisontaalselt, vabastame kompassi magnetnõela ja asetame kompassi kaardile nii, et kompassikarbi NS- (põhi-lõuna-) joon ühtiks kaardi parem- või vasakpoolse servaga (raamiga). Nüüd pöörame kaarti koos kompassiga paremale või vasakule, kuni magnetnõel ühtib kompassikarbi NS-joo-

nega ja magnetnõela põhjapoolne ots näitab kaardi põhjaserva suunas. Seega on kaart orienteeritud (joonis 63).

Kui asume kaardil kujutatud maastikul, siis saame kaarti orienteerida kohalikkude esemete järgi. Selleks astume kaardiga teele, mis on selgesti nähtav nii kaardil kui ka maastikul. Nüüd pöörame kaarti nii, et tee telgjoon kaardil ja maastikul ühtivad. Seejuures peavad kõik nähtavad kohalikud esemed teest paremal või vasakul pool asuma ka kaardil kujutatud teest vastavalt paremal või vasakul (joonis 64).



Joonis 63. Kaardi orienteerimine kompassi abil.



Joon 64. Kaardi orienteerimine maastikul.

Enda asukoha kindlaksmääramine. Kui kaart on orienteeritud, saame selle järgi määrata enda asukoha kergesti, kui meie läheduses on hästi silmapaistvaid kohalikke esemeid (nn. orientiire), mis on ka kaardil märgitud. Näiteks on vaja kontrollida, kas me sõidame õiget teed. Selleks peatume teede ristumiskohas või mõne muu kohaliku eseme vahetus läheduses, mis on kaardile märgitud, ja orienteerime kaardi. Seejärel otsime kaardil üles kohaliku eseme, mille lähedal me peatusime, ja samas on ka meie asukoht. Nüüd vaatame kaardilt, kuhu viivad teed antud ristumiskohast, ja sellega saamegi kontrollida, kas asume õigel teel.

Jõuvankriga sõites saame orienteeruda ka *spidomeetri* abil. Selleks tuleb lähtekohas kaardil ära

märkida sõiduteekond ja üles kirjutada spidomeetri näitarv. Enda asukoha määramiseks mistahes teosal on vaja spidomeetri järgi kindlaks teha läbitud teekonna pikkus ja see kanda kaardil märgitud sõiduteekonnale. Nii leiame enda ligikaudse asukoha ja, võrreldes kaarti kohalike esemetega, on kerge leida enda täpne asukoht antud teosal.

Orienteerumine spidomeetri abil on eriti tähtis sõites pimedal ajal ja kohtades, kus on vähe silmapaistvaid kohalikke esemeid.

Kui spidomeeter puudub, tuleb märkida üles liikumahakkamise aeg, siis, teades jõuvankri liikumise keskmist kiirust, saame määrata ligikaudu enda asukoha sõiduks kulutatud aja järgi.

#### KORDAMISKUSIMUSI.

1. Mis on topograafiline kaart?
2. Kuidas kujutatakse kaardil kohalikke esemeid? maakoha reljeefi?
3. Mis on kaardi mõõt ja kuidas seda kasutada?
4. Kuidas orienteeruda maastikul?
5. Kuidas orienteeritakse kaart kompassi abil, kohalike esemete järgi?
6. Kuidas saab kindlaks teha enda asukohta maastikul?

#### XII peatükk.

### LIIKLEMINE KOHALIKU ÕHUKAITSE OLUKORRAS.

#### I. Ohustatud olukord.

Ohustatud olukorra (Oo) väljakuulutamisest teatatakse elanikkonnale raadio ja trükiste kaudu vastavate TSN täitevkomiteede üldkohuslike otsuste avaldamisega.

Alates Oo väljakuulutamisest on jõuvankrijuhid kohustatud:

a) varustama jõuvankrite laternad ja stopp-tuled pimendamiskatetega vastavalt kohaliku õhukaitse (KÕK) eeskirjadele;

b) kandma kaasas gaasitorbikut, individuaalpakendeid sanitaarseks kaitseks ja keemiliste ründaainete vastu, kummist kaitsekaape või -sukke ning oskama neid käsitseda; veoautodel peab olema kaasas koormakatte-vahendid (present vms.);

c) oskama teostada jõuvankri esialgset mürkärastamist.

Jõuvankrijuhid, kes Oo väljakuulutamisel on tööil väljaspool

oma asutist, on kohustatud viivitamata sõitma garaaži (või parki) juhendite ja pimendamisevahendite saamiseks.

Liiklemisel ohustatud olukorras pimedal ajal peab jõuvankreil olema kõik valgustuspunktid pimendatud, mispuhul liikumise kiirust tuleb vähendada.

Ohustatud olukorra väljakuulutamisest alates on kategooriliselt keelatud hetkekski kasutada jõuvankrite laternaide ja stopp-signaali ilma pimendamiskateteta.

## 2. Õhualarm.

1. Õhualarmi signaal antakse elektrisireeni katkendiliste helidega ja vabrikute, tehaste, vedurite, aurikute lühikeste, tihedate vilgedega ja korratakse raadio kaudu sõnadega „Õhualarm“ ja vastavate signaalidega.

2. Kuuldes õhualarmi (ÕA) signaali on jõuvankrijuht, kel puudub eri-liiklemisluba, kohustatud:

a) sõitma vastavalt miilitsa poolt antud korraldustele peatänavalt kõrvaltänavaile, jäädes seal peatuma, pidades silmas kõiki peatumisreegleid;

b) linnades ja asulates hoolitsema, et reisijad viivitamata lahkusid liiklusvahendist ja varjuksid lähemates varjendites;

c) seadma gaasitorbiku ooteasendisse;

d) sulgema autol kõik aknad ja ukсед, katma veokastis oleva koorma presendiga või muu katematerjaliga ja ise varjuma;

e) kategooriliselt on keelatud jätta seisma liiklusvahendeid ristteedele, sildadele, väravate ja hoonete uste ette ja mujale sellistesse kohtadesse.

Kui õhualarmi (ÕA) signaal antakse koorma peale- või maha-laadimise ajal, tuleb laadimine lõpetada ja veok toimetada varjulisse kohta.

Parkimisel tuleb jõuvankril välja lülida kõik valguspunktid, ka pimendatud.

3. Autosid, millel ei ole eriluba liiklemiseks, võib KÕK staabi nõudmisel miilitsa ja KÕK ohvitseride poolt võtta kasutamisele KÕK ülesandeiks, mispuhul nendele autodele antakse ühekordsed liiklemisload.

4. Jõuvankrijuht, kellel on eriluba liiklemiseks pärast ÕA signaali, on kohustatud:

a) loa välja panema eesmisele tuuleklaasile;

- b) seadma gaasitorbiku ooteasendisse;
  - c) sulgema auto aknad ja ukсед;
  - d) kontrollima, kas koorem on presendiga tihedalt kaetud;
  - e) viivitamata sõitma läbipääsuloas tähendatud maršruudil.
5. Trammi-, trollibuse- ja autobusejuhid on õhualarmi (ÕA) puhul kohustatud:
- a) liiklusvahendi peatama;
  - b) hoolitsema, et reisijad saaksid kiiresti lahkuda liiklusvahendist ja varjuda;
  - c) trammil ja trollibusel vooluvastuvõtja alla tõmbama;
  - d) tegutsema vastavalt KÕK eeskirjadele.

6. Liiklemisel on juhid kohustatud tähelepanelikult jälgima ründemürkidest tabatud kohtade ja kahjustuskollete ette seatud tõkkemärke, sõites nendest kohtadest mööda KÕK ja miilitsa postide juhatuse kohaselt. Kategoriliselt on keelatud jõuvankritega koguneda kahjustuskollete lähedusse ja oodata seal kahjustuskolde likvideerimistöõde lõppu.

7. Õhualarmi (ÕA) lõpetamisest teatatakse raadiotranslatsioonivõrgu kaudu sõnadega: „Kodanikud, õhualarmi lõpp!”

Pärast ÕA lõppsignaali võivad liiklusvahendid, mis ei võta vahetult osa õhukallaletungi tagajärgede likvideerimisest, jätkata oma katkestatud teekonda vastavalt ohustatud olukorra (Oo) ajaks ettenähtud tingimustele.

Jõuvankrid, mis on määratud KÕK üksuste juurde, sõidavad viivitamata kogunemispunktidesse.

### 3. Gaasialarm.

Gaasialarmi (Ga) signaal antakse vastavate vaatluspostide poolt käsisisireenide abil, löökidega gongile, roopatükile, mürsukestale jms. piirkondades, kus on keemilisi ründeaineid tarvitatud.

Gaasialarmi (GA) puhul on liiklusvahendite juhid kohustatud viivitamata peatama liiklusvahendi, pänema gaasitorbiku kaitseasendisse ja tegutsema vastavalt miilitsa ja KÕK organite juhenditele. Samuti peavad juhid talitama, kui nad tunnevad keemiliste mürkainete tunnuseid, kuigi pole antud GA signaali. Avastanud maal, maanteel, keemilise ründeaine kolde, on juht kohustatud selles teatama lähima asula miilitsa või KÕK organitele.

Kui veetav koorem on saanud kahjustada keemilise mürkainega, peab juht toimetama koorma vastavasse degaseerimise punkti KÕK, miilitsa või Riikliku Sanitaarinspeksiooni juhatuse kohaselt.

#### 4. Gaasitorbik.

Peamiseks individuaal-kaitsevahendiks keemiliste ründaainete (KR) vastu kasutatakse gaasitorbikut. Gaasitorbik kaitseb inimese hingamisteid, silmi ja nāgu peaaegu kõigi senituntud mürkgaaside eest. Erandi moodustab vingugaas, mille vastu kasutatakse erilisi isoleerivaid gaasitorbikuid või ka filtreerivaid gaasitorbikuid, millesse on paigutatud eriliste immutusainetega täidetud padrun. Gaasitorbiku kaitsetoime sõltub mitmest asjaolust — KR iseloomust ja selle õhus sisaldumise määraast, — mida rohkem KR õhk sisaldab, seda kiiremini gaasitorbik lakkab töötamast.

Gaasitorbiku peamised osad on (joonis 65):

a) Gaasitorbiku karp, mille võreplaadide vahel asetsevad: aktiveeritud söe kihid, keemiline mass ja suitsufilter. Suukarp asub sissehingamise ventiil, mille kaudu välisõhk pääseb kurna ja mis ühtlasi takistab õhu väljapääsu torbikust.

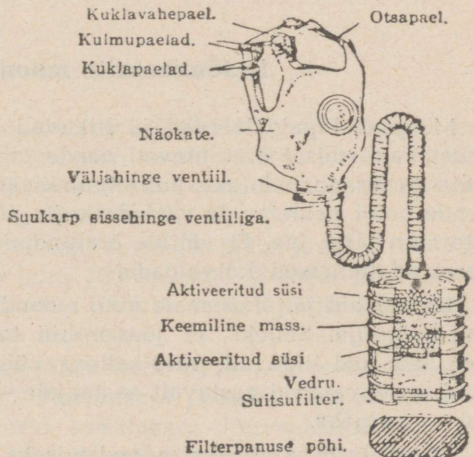
b) Näokate koos kinnituspaeltega, mis, asetatuna tihedasti pähe, kaitseb nāgu välisõhu eest. Klaasist aknad võimaldavad küllaldase vaatevälja. Maski alumises osas asub väljahingamise ventiil, mis takistab välisõhu tungimist torbikusse.

c) Painduv voltvoolik, mis ühendab õhukindlalt omavahel g-torbiku kurna ja näokatte, takistamata seejuures pea liigutusi.

d) Paun, milles alati asetseb gaasitorbiku kurn ja milles on tasku näokatte paigutamiseks.

Sissehingamisel läbib õhk gaasitorbiku kurnas oleva suitsufiltri aktiveeritud söe- ja keemilise massi.

Sissehingamise ventiil avaneb sissetungiva õhu surveel. Väljahingamise ventiil on sel ajal suletud. Gaasitorbiku kurnas mürkgaasidest puhastunud õhk, läbib desvoltage vooliku, jõuab näokattesse ja sealt edasi inimese hingamisteedesse.



Joonis 65. Gaasitorbik.

Väljahingamisel surutakse õhk näokattest väljahingamisventiili kaudu välja. Nii toimub puhastatud õhu ja tarvitatud õhu vahetus iga sisse- ja väljahingamise ajal.

Gaasitorbikut tuleb hoida hoolikalt, kuna kindlat kaitset KR vastu annab ainult täiesti korrasolev gaasitorbik. Gaasitorbikut tuleb kaitsta järskude hoopide ja põrutuste eest, samuti niiskuse ning kõrge ja madala temperatuuri eest.

#### KORDAMISKUSIMUSI.

1. Kuidas teatatakse ohustatud olukorra algusest?
2. Mis peab jõuvankrijuhil olema kaasas ohustatud olukorra puhul?
3. Kuidas teatatakse õhualarmi algusest, lõpust?
4. Mis peab jõuvankrijuht tegema, kuuldes õhualarmi algus-signaale?
5. Mis on keelatud jõuvankrijuhil õhualarmi puhul?
6. Kuidas antakse gaasialarmi signaale?
7. Kuidas peab jõuvankrijuht käituma gaasialarmi korral?
8. Kuidas toimub liiklemine pärast õhualarmi lõppu?
9. Millest koosneb gaasitorbik ja kuidas see töötab?

#### XIII peatükk.

### ÕHU- JA GAASIKAITSE LIKLEMISEL.

#### 1. Jõuvankrite moondamine.

Maapinnal paigalolevad ja liiguvad inimesed ja jõuvankrid on õhust vaatlemisel äratuntavad nende piirjoonte ning helkivate esemete ja osade, näiteks auto tuuleklaaside ja nikeldatud osade, nende poolt heidetavate varjude kuju, põleva paberossi ja süüdatud laternate järgi jne. Et vältida äratundmist õhust, tuleb need demaskeerivad tunnused kõrvaldada.

Lihtsamaid ja tõhusamaid auto moondamiseviise on auto katmine kaitsevõruga. Selleks, et jõuvankrid teravalt ei eralduks ümbrusest, kus nad liiguvad, vaid sellega võimalikult ühte sulaksid, värvitakse jõuvankrid vastavalt aastaajale — suvel tumeroheliseks, talvel — valgeks.

Jõuvankrite ajutiseks moondamiseks lagedal maastikul kasutatakse vastavaid moondamisvõrke, millele on kinnitatud ümbruse

värvustega ühtivad (näiteks rohelise-pruuni kirjud) riidetükid või talve ajal kaetakse jõuvankrid valgete riidekangastega. Jõuvankrite moondamiseks nende viibimisel puude või põõsaste vahel kaetakse nad okstega.

Peatuspaigad tuleb valida nii, et oleks võimalik jõuvankrite moondamiseks ära kasutada puid, võsa, tara, küüne ja muid maastikuesemeid või nende varje. Varju kasutamisel tuleb tähele panna, et jõuvanker ei jääks väljapoole maastikueseme poolt heidetavat varju, pidades meeles, et esemete varjud ei püsi paigal, vaid liiguvad kellaosuti liikumise suunas, vastavalt päikese liikumisele.

Kui ei ole mingit võimalust varjuda ja tuleb jääda lagedale maastikule, on vaja jõuvanker moondada vastavalt ümbritsevale taustale. Selleks kaetakse kõik helkivad osad: laternad, klaasid, radiaator. Seejärel moondatakse jõuvankri kere okstega või rohuga, et kaotada iseloomustavaid piirjooni.

Pimedal ajal tuleb rangelt täita pimendamiseeskirju: mitte käia jõuvankri ümber tulega, mitte suitsetada kohtades, mis võivad olla õhust vaatlemisel nähtavad ja mitte asetada jõuvankrit kuuvalgusse.

Selleks, et alarmi korral oleks võimalik kiire ja takistuseta väljasõil peatuspaigast, on juht kohustatud juba valges õppima tundma ja meeles pidama teekonda peatuspaigast kuni teeni, märkides selle teekonna ka pimedas küllaldaselt eristatavate tähistustega, näiteks maasse torgatud puukstega jms.

## 2. Õhukaitse liikumise ajal.

Vaenlase õhujõudude kallaletungil üksikule jõuvankrile või autokolonnile tuleb juhul, kui liigutakse maanteel, kus puuduvad külgkraavid ja on võimalik sõita maantee kõrvale, sõita kiiresti teelt kõrvale ja jätkata liikumist sik-sakiliselt.

Kui teelt kõrvale sõita ei saa, tuleb üksikute jõuvankrite vahelist vahemaad suurendada kuni 100 meetrini. Selleks peab ees liikuv jõuvanker suurendama oma kiirust, mille järgi kõik teised jõuvankrid valivad vajaliku vahemaa.

Kui vaenlase õhujõudude lähenemine on saanud teatavaks varem, antakse signaal „õhualarm“. Jõuvankrid peetakse teepeenral 100 m kaugusel üksteisest, mootorid seisatakse. Jõuvankrijuhid ja kõik jõuvankris olevad isikud seavad gaasitorbikud „ooteasendisse“ ja hüpates maha jõuvankrilt, hajuvad, varjudes maastikul.

Juht peab oskama pimedal ajal sõita tuledeta. Kui öö on õige pime, asub juhi abi või keegi kaasasõitjaist esitiivale, vaatleb sõiduteed ja teatab juhile oma tähelepanekuist. Liikumise kiirus sel juhul piirdub 5—10 km tunnis.

Pimedal ajal ilma tuledeta liikumisel vähendatakse vahemaad üksikute jõuvankrite vahel 10—15 meetrini, et mitte eesliikujat silmast kaotada ja et oleks näha, kuidas eesliikuja ületab teelolevaid takistusi. Kui eessõitva jõuvankri edasiliikumine on mõnes kohas raskendatud, tuleb järelsõitval juhil sobivaima ületamisviisi valimiseks ja teele kinnijäämise vältimiseks väljuda jõuvankrist ja vastav teesoa üle vaadata.

### 3. Mürgitatud maa-ala ületamine.

Liiklemise takistamiseks võib vaenlane mõningaid teepiirkondi üle külvata püsivate keemiliste ründeainetega. Mürgitatud maa-ala (ründe kolde) avastamisel märgitakse see päevaajal kollaste lipukestega või tahvlikestega, millel on pealkiri RA (ründe-ained) või УЗ (участок заражения — mürgitatud maa-ala). Pimedaks ajaks seatakse üles tormilaternad, mille klaasi üks külg on punane, teine kollane. Ründe koldest läbipääsu või ümbersõidu tee tähistatakse noole kujutisega.

Kui jõuvanker satub juhuslikult või ümbersõidu tee puudumisel keemilisse ründe koldesse, peatab juht oma jõuvankri, asetab gaasitorbiku kaitseasendisse ja ületab ründe kolde kiirusega 10—12 km/t. Kolonnis liikumisel tuleb sõita üksteise taga sellises vahekauguses, et eesoleva jõuvankri sõitmisest tekkiv tolm ei satuks järgnevale jõuvankrile, sest selles tolmus sisaldub ründeaineid.

### 4. Mürkärastamine.

Jõuvankrid, mis on kokku puutunud keemiliste ründeainetega, kuuluvad mürkärastamisele (degaseerimisele). Esialgne mürkärastamine toimub jõuvankrijuhi poolt kohe pärast keemilise ründeohu möödumist ja see seisneb selles, et neilt jõuvankriosadelt, milleda on juhil ja võitlejail kokkupuutumist, nagu juhuruumi ustelt, mootori kattelt, auto veokastilt jne., eemaldatakse püsivad keemilised ründeained. Kõik tööd selleks tuleb sooritada gaasitorbikus, varustatult kaitsepõllega, kaitse sukkadega ja kummikinnastega.

Kui jõuvanker on olnud ebapüsivate keemiliste ründeainete auru- des, peab juht jõuvankrit hästi tuulutama, milleks tuleb avada juhi- ruumi ukSED ja mootorikate.

Juhul, kui jõuvanker on tabatud vedelate keemiliste ründeaine- tega, ei tule piirduda ainult tuulutamisega, vaid sooritada järgmi- sed tööd: 1) hoolikalt kogu jõuvanker väljastpoolt järele vaadata ja, leidnud sellel keemilise ründeaine piisku, pühkida need ära kaltsuga (puhastamisnarmastega), 2) kohti, kust on keemilise ründe- aine piisad kõrvaldatud, nühkida vedela mürkärastajaga üks kord, või lahustajaga (milleks kasutada petrooleumi ja bensiini segu) kolm korda. Kui petrooleumi ei ole käepärast, võib kasutada ka ainult bensiini, kuid mitte etüleeritud.

Kaltsud, millega on toimetatud mürkärastamist, tuleb põletada või kaevata maasse. Pärast mürkärastamistööde teostamist tuleb kaitsepõll, kindad ja saapad samuti puhastada, hõõrudes neid mürkärastajaga või lahustajaga.

Kui jõuvanker on keemilistest ründeainetest üleni mürgitatud, loetakse jõuvanker avariis olevaks ja ta kuulub kohuslikult täieli- kule mürkärastamisele. Täielik mürkärastamine teostatakse lähimas mürkärastamisjaamas või mürkärastamisplatsil.

#### KORDAMISKUSIMUSI.

1. Kuidas moondatakse jõuvankreid vaenlase õhuvaatluse eest päeva ajal, pimedal ajal?
2. Kuidas tuleb toimida vaenlase õhukallaletungi puhul?
3. Milliseid abinõusid kasutatakse jõuvankrite öise liiklemise kind- lustamiseks?
4. Kuidas märgitakse ründekolle (mürgitatud maa-ala) päeva ajal? pimedal ajal?
5. Kuidas tuleb ületada ründekolle?
6. Kuidas teostada esialgset mürkärastamist?

## LIIKLUSÕNNETUSED.

### 1. Liiklusõnnetuste liigitus.

Liiklusõnnetuste hulka kuuluvad: *avariid, pealesõidud inimestele ja õnnetusjuhtumid.*

*Avariiks* loetakse säärased liiklusõnnetused (kokkupõrked, liiklusvahendite ümberpaiskumised või kukkumised, pealesõidud paigalistele esemetele), mille puhul on inimohvreid, olenemata vigastuste suurusest, või kui liiklusõnnetuse tagajärjel liiklusvahendid:

a) langesid rivist täielikult välja,

b) nõuavad kapitaal-remonti või mõne agregaadid asendamist uuega,

c) said kergelt vigastada, kuid õnnetus tekkis liiklemiseeskirjade jämeda rikkumise tagajärjel, tekitades ohtu ühiskondlikule julgeolekule.

*Avariiks* loetakse ka eksploatatsiooni eeskirjade rikkumise tagajärjel liiklusvahendile tekkinud vigastumist (radiaatori külmumine, kolbide või laagrite sisse sööbimine jne.) Mehhanismide loomulikku kulumist, millega seoses liiklusvahendile muid vigastusi ei tekkinud, avariiks ei loeta.

Rasket avariid, kus sai tõsiselt vigastada üks või mitu liiklusvahendit ja inimesi surma või raskelt haavata, nimetatakse *katastroofiks*.

*Pealesõiduks* inimestele loetakse säärased liiklusõnnetused, mil liiklusvahendite pealesõitmisel inimestele tekkis inimohvreid, olenemata vigastuste suurusest kui ka sellest, kelle süü läbi õnnetus tekkis.

*Õnnetusjuhtumiks* loetakse säärased inimohvritega liiklusõnnetused, mille tekkimisel liiklusvahendi juht ei olnud süüdi ja liiklusvahend ei saanud vigastada, näiteks sõitja kukkumine liiklusvahendilt tema enda ettevaatamatuse tõttu, peale- ja mahaminekul liiklvalt liiklusvahendilt jms.

### 2. Liiklusõnnetuste põhjused.

Liiklusõnnetuste statistika näitab, et igal aastal kaotame hulga teguvõimsaid inimesi liiklusõnnetuste tagajärjel invaliididena ja surnutena nende eneste ja teiste kaasliiklejate ettevaatamatuse.

teadmatuse või hoolimatuse tõttu. Hukuvad inimesed — väärtuslikumad kõigist väärtustest sotsialistlikus ühiskonnas. Samuti purunevad kallihinnalised liiklusvahendid — meie töökangelaste loomine ja rahva ühisvara.

Andmeist ENSV territooriumil olnud liiklusõnnetuste kohta selgub, et iga 1000 jõuvankri kohta liiklusõnnetuste arv näitab aasta-aastalt vähenemist, kuid kuni tänaseni püsib veel küllalt kõrgena.

Jagades liiklusõnnetused liikide järgi, näeme, et neist oli avariidid ümmarguselt 73%, pealesõite inimestele — 23% ja õnnetusjuhtumeid — 4%.

Edasi näeme, et kõigist liiklusõnnetustest tekkis jõuvankrijuhtide süü läbi 80%, jalakäijate süü läbi 16%, muudel põhjustel 4%.

Eeltoodust selgub, et peamine vastutus liiklusõnnetuste vältimisel ja seega ohutu liiklemise kindlustamisel lasub jõuvankrijuhtidel.

Jõuvankrijuhtide süü läbi tekkinud õnnetuste põhjusteks olid:

- 1) lubatud kiirusenormide ületamine — 38,5%;
- 2) juhtimine ebakaines olekus — 28,0%;
- 3) sõidutee väär kasutamine (sõitmine vasakul teepoolel, ristteeskirjavastane ületamine, väär möödasõitmine; — 25,0%;
- 4) tehniliselt mittekorras jõuvanker — 4,5%;
- 5) muud põhjused (reisijate veoks kohandamata jõuvanker, vilumatus jne.) — 5,0%.

Neist andmeist nähtub, et peaaegu kõik jõuvankrijuhtide süü läbi tekkinud õnnetused tulenevad kas otseselt või kaudselt liiklemiseeskirjade rikkumisest. Kes alati ja igas olukorras peab kinni liiklemiseeskirjadest, sellega ei juhtu kunagi õnnetust, vähemalt tema enda süü läbi.

Suurim % liiklusõnnetustest tekib lubatud kiirusenormide ületamisel jõuvankrijuhtide poolt. Hoolimata liiklemise eeskirjadega sõidukiiruse piiramisest ristteedel, pöörete sooritamisel, inimeste veol veoautoga jne., samuti kiirust piiravate märkide olemasolust, sõidavad paljud jõuvankrijuhid ohtlikes kohtades lubamatu kiirusega, mille tagajärjel tihti tekivad avariid. Pahatihti ei arvestata kiirusevalikul küllaldaselt sõidutee libedusega, tee piiratud nähtavusega ja sellega seoses ohutuks liiklemiseks vajaliku pidurdusvahemaa pikkusega.

Teiseks suuremaks põhjuseks liiklusõnnetuste tekkimisel on jõuvankri juhtimine ebakaines olekus. Lubamatult palju on meil veel jõuvankrijuhte, kes ei mõista ebakaines olekus jõuvankrijuhtimise ohtlikkust ja sellest neile langevaid raskeid tagajärgi. Jõuvankriga

sõitmisel tekib ratta iga pöördega juhile uus, üha vahelduv olukord, milles tuleb väkkiirelt otsustada ja kindlalt tegutseda. Iga väärvõtte võib põhjustada raske õnnetuse. Alkoholi mõjul aeglustub ja nõrgeneb juhi meelte tegevus ja otsustusvõime, hoolimatusele kaasneb vastutustunde langus ja oma võimete ülehindamine. Purjus jõuvankrijuhti võib võrrelda hullunuga, kellel on käes tulirelv ja kes sellest rahva hulgas sihitult tulistab. Igal jõuvankrijuhil peab olema nii palju tahtejõudu ja vastutustunnet, et ta suudab tagasi lükata iga ahvatleva pakkumise. Vastavad uurimused on näidanud, et jõuvankri juhtimine ebakaines olekus on suhteliselt 50 korda ohtlikum kui kaines olekus.

Liiklusõnnetusi ei juhtu ainult linnade liiklusrohkeil tänavail ja elava liiklusega maanteedel, vaid ka õige vähese liiklusega tänavail ja teedel. Harilikult on just nendes kohtades juhtunud liiklusõnnetused oma tagajärgedelt raskemad, kuna seal jõuvankrijuhid satuvad kiusatusse sõita liiga kiiresti. Samuti ei ole ka teised liiklejad vähese liiklusega kohtades küllalt valvsad, suurendades sellega õnnetuste tekkimise võimalusi.

Elava liiklusega tänavail on liiklusjulgeolekule eriti ohtlikud distsiplineerimatult liiklevad jalakäijad, kes kas teadmatuses või hoolimatusest ohustavad oma tervist ja elu ning ühtlasi seavad ohtu ka liiklusvahendite juhid.

Väga sageli ületavad jalakäijad sõiduteed vääralt — mistahes kohast, diagonaalselt, jättes tähele panemata samas lähedal asuvad jalakäijaile ohutuks liiklemiseks määratud ülekäigurajad. Seejuures juhtub sageli, et sõidutee vääral ületamisel satub jalakäija vastassuunas sõitvate mootorsõidukite vahele, kaotab enesekindluse, hakkab sihitult edasi-tagasi jooksma ja jääb mootorsõidukile ette. Jalakäija, kes kunagi ei riskiks ettevaatamatult ületada raudtee ülesõidukohta, kuigi seda päeva jooksul läbib ainult kümnekond rongi, riskib aga sageli ettevaatamatult ületada sõiduteed elava liiklusega tänaval, mida päeva jooksul läbivad kümned tuhanded jõuvankrid.

Väljaspool asulaid kõnnitee ja jalgraja puudumisel ei pea jalakäijad kinni juhisest — liikuda sõidutee vasakpoolsel äärel või vasakul teepeenral, näoga vastutulevate liiklusvahendite poole, vaid püüavad liikuda koguni keset sõiduteed. Alles siis, kui jõuvanker on jõudnud lähedale, jalakäija nagu ärkab ja satub sageli mõtlematult toimides liikuva jõuvankri ette. See ongi jalakäijatega sõiduteedel tekkivate liiklusõnnetuste sagedasemaks põhjuseks.

Suur osa jalakäijate süü läbi tekkinud liiklusõnnetusist on põhjustatud liiklusvahendite, eriti trammi ja autobuse, ebaõigest kasutamisest — rippumine trammi välisosadel (tagapuhvreil ja treppidel), hüppamine liikuvale trammile või trammilt enne selle täielikku peatumist. Väljunud trammist või autobusest ja ületades sõiduteed, ei täida jalakäijad alati nõuet — mööduda seisvast trammist eest ja seisvast autobusest tagant, vaid talitavad vastupidi, milline teguviis harilikult on seotud ohtudega. Ületades sõiduteed seisva trammi tagant, ei näe jalakäija vastassuunas sõitvat trammi ja astub sellele ette. Samuti ületades sõiduteed seisva autobuse eest võib jalakäija hõlpsasti ette jääda tagantpoolt lähenevale liiklusvahendile.

Eri liigi liiklusõnnetustest moodustavad õnnetused lastega. Kuigi neist suurem osa juhtub laste endi süü läbi, mis osutab kodu ja kooli puudulikule kasvatusel sel alal, oleks siiski jõuvankrijuhtide suurema valvsuse ja ettevaatlikkusega välditud nii mõnigi kurb õnnetus.

Mäng on lapsele esimeseks tahte ja mõtlemise kooliks. Mängides õpib laps tunnetama ümbritsevat elu, toimides seejuures teatud idee või huvi kohaselt. Huvide püsimatusest on tingitud laste kiire siirdumine ühelt tegevusalalt teisele. See omakorda tingib laste tahtetu tähelepanu libisemise ühelt objektilt teisele, mille tagajärjeks on nii sagedasti unustamised. Ka kasvataja, ema, manitsused tänavale minnes olla hästi ettevaatlik — ununevad mänguhoos kiiresti. Alates 5. eluaastast muutuvad lapsed eriti aktiivseks — nad hakkavad eelistama ühismänge. Sellest peale algavad rohked liiklusõnnetused noortega avalikel teedel ja tänavatel. Oma piiritu uudishimu kõigi elunähtuste vastu, alalise liikveloleku, jooksmise, ronimise, nägemis- ja tegutsemistungi rahuldamiseks ning uute mänguvõimaluste otsimiseks väljub laps tihti elamuõuest tänavale. Tänaval kohtab ta teisi lapsi, kellega koos arenevad mängud, nagu rattaveeretamine, „kula“ mängimine, hüpenõõriga hüplemine, sõitmine jalg- või tõukerattal. Sageli jooksevad lapsed järele liikumahakanud autole, püüdes jääda auto veokasti külge rippuma. Seejuures huvitab eriti poisslapsi riskimise moment, sest nad püüavad, arvestamata ohtusid, saada „priisõitu“ trammide, aeglaselt liikuvate autode või hobuveokite küljes rippudes.

Ligi 60% liiklusõnnetustel kannatada saanud lastest on kooliõpilased. Kooli astumisega muutub lapse eluviis. Ühelt poolt satub

laps uude olukorda, muutudes sedavõrd iseseisvamaks, et tal tuleb nüüd käia kooliteed iseseisvalt. Teiselt poolt, kuna kogu koolielu põhineb kohustustele, tunneb laps koolitundide lõppedes ennast järskult neist kohustustest vabana. Tema tundeelamuste küllus avaldub nüüd liikuvuses ja mängus. Valimata sobivat ja ohutut kohta, kogunevad koolist vabanenud õpilased sageli otse tänavale ja teedele mängima või jooksmata, talvel kelgutama, suusatama või lumesõda pidama. Lapsel on lapse loomus ja mänguhoos unustab ta kõik muu, eelkõige ohu, mis varitseb teda tänavale sattudes. Sellepärast peab iga jõuvankrijuht olema eriti ettevaatlik, kui sõidutee ääres või sõiduteel on näha mängivaid lapsi. Jooksev või mängiv laps tänaval peab olema elavaks hoiatusmärgiks, mida nähes jõuvankrijuht on kohustatud võtma tarvitusele kõik ettevaatusabinõud.

### 3. Kuidas toimida liiklusõnnetuste puhul.

LE seavad kindlad kohustused kõikidele liiklusvahendite juhtidele liiklusõnnetuste puhul. Need kohustused on igale vastutus-tundega jõuvankrijuhile endastmõistetavad.

Vaatleme siinkohal lähemalt, kuidas tuleb talitada liiklusõnnetuste puhul.

#### Viivitamata peatuda.

Iga jõuvankrijuht peab liiklusõnnetuse korral *igal juhul*, ka siis, kui tal ei ole õnnetuse tekkimises vähimatki süüdi, viivitamata peatuma ja teise õnnetusosalise juhiga ühendusse astuma. Jõuvankrijuht, kes tekkinud liiklusõnnetuse puhul pageb õnnetuspai-galt ise või koos jõuvankriga, teeb ennast süüdivaks juba ainuüksi selle teoga, kõnelemata muust süüst. Jõuvankrijuht võidakse võtta vastutusele ja teda karistada isegi sel juhul, kui tehakse kindlaks, et jõuvankrijuht pidi kõigi eelduste kohaselt nägema liiklusõnnetuse tekkimist, kuid kui ta siiski ei peatunud õnnetuspaigal. Juhi vaban-dus, et ta oli veendunud, et tema jõuvankri numbrit nähti või isegi kirjutati üles asjaosaliste või pealtnägijate poolt, ei vabasta juhti pagemise süüdistusest.

Kuni miilitsaesindaja (avarii-inspektori) sündmuskohale jõudmi-seni tuleb tähele panna järgmist:

a) liiklusõnnetuse osaline jõuvankrijuht võib õnnetuspaigalt lah-

kuda ainult ajutiselt ja ainult tungivail põhjustel, näiteks, et juhtumist teatada Autoinspektsiooni korrapidajale või et kutsuda kohale kiirabi jms.;

b) kui tekkinud liiklusõnnetuse tagajärjel sõidutee on suletud, tuleb teiste, lähenevate jõuvankrite juhte õigeaegselt hoiatada, pimedal ajal tuleb võimalikult süüdata punane latern.

### Viivitamata teatada õnnetusest miilitsale.

Tekkinud liiklusõnnetusest tuleb kohe teatada kas suuliselt, telefoni teel või möödasõitjate kaudu lähemale valvepostil olevale miilitsionäärile, miilitsajaoskonnale, autoinspektsiooni korrapidajale või maal olles, kui miilitsaesindaja ei ole kättesaadav, — täitevkomitee esindajale või külavolinikule. Miilitsale sündmusest teatades tuleb ühtlasi teatada ka sellest, kas vajatakse kiir-arstiabi.

Õnnetustest, millel inimesed ei ole viga saanud ja liiklusvahendil on ainult tühised kriimustused, miilitsale teatamine ei ole kohuslik.

Kui avariil või õnnetusel on saanud keegi vigastada või kui on tekkinud majanduslik kahjustus, tuleb igal juhul sündmusest teatada miilitsale (Autoinspektsiooni korrapidajale). Kui seda pole võimalik teha kohe (sündmuskohal olles), siis tuleb seda teha esimesel võimalusel.

### Abistada kannatada saanut.

Kui liiklusõnnetusel on saanud vigastada inimesi, siis tuleb eeskätt neid abistada.

Iga liiklusõnnetuse osaline jõuvankrijuht peab niivõrd kui tema enda seisukord seda võimaldab, abistama vigasaanut. Kui arst asub vahetus läheduses, siis tuleb ta kohe kohale kutsuda. Kui arsti läheduses ei ole, tuleb õnnetusest miilitsale teatades paluda ka arstiabi välja saata.

Inimohvritega õnnetuse juhul lasub abistamiskohustus igal kodanikul, sõltumata sellest, kas ta on õnnetuse tekkimises süüdi või mitte, kas ta on ainult uudishimulik pealtvaataja või juhuslik möödaliikuja. Kui näiteks juhuslikult möödasõitev autojuht tõrgub liiklusõnnetusel raskesti vigastatud inimest lähimasse haiglasse või arstiabipunkti toimetamast, teeb ta sellega enese süüdlaseks ühiskonna ees. Igasugused vabandused, et on täita kiireid teenistusüles-

andeid või et auto polster võib haavatu verega määrdida, ei vabasta jõuvankrijuhti abistamiskohustusest, küll aga näitavad säärased vabandused, et seesugusel juhil puudub ühiskonnatunne ja abivalmidus. Kui õnnetuseosaline jõuvankrijuht jätab vigastatu tahtlikult abitusse olekusse, võetakse ta vastutusele kriminaalkorras.

### Fikseerida tõendusmaterjal sündmuskohal.

Objektiivse juurdluse huvides tuleb õnnetuseosalisel juhil kohepeal kindlustada tõendusmaterjal, mille hulka kuuluvad kõik õnnetuse tekkimisega seoses olevad asjaolud, kaasa arvatud õnnetusel tekkinud jäljed ja õnnetuseosaliste ning tunnistajate nimeline kindlakstegemine. Tunnistajate kohta tuleb üles tähendada ees- ja perekonnanimi, elukoht ja töökoht. Samuti on vaja üles märkida nende asukoht õnnetuse hetkel, vaate ja liikumise suund.

Liiklusõnnetuse käigu selgitamisel ei ole tunnistajate seletused täiesti usaldusväärsed, sest keegi ei ole suuteline tajuma ja meeles pidama tervet rida üksikasju ühe korraga sekundi murdosa vältel, mil õnnetus juhtub. Sellest tulebki, et ühel või teisel tunnistajal jääb tähele panemata üks või teine üksikasj, millega on seletatav sagedane vastuolu tunnistajate seletustes, kuigi neist igaüks püüabki rääkida tõtt.

Seda väärtuslikumad on õnnetusel tekkinud mitmesugused jäljed kui objektiivsed „tummad tunnistajad“. Iga õnnetuseosaline juht peab, niivõrd kui tal on võimalik, võtma sündmuskoha kohe süstemaatilisele vaatlusele, et kindlaks teha võimalikult kõik tekkinud jäljed (nii maastikul kui ka liiklusvahendil). Uhtlasi tuleb valmistada sündmuskohast skemaatiline plaan ja lasta see kinnitada paari tunnistaja poolt nende allkirjadega või koguni miilitsaesindaja poolt.

### Esmaabi liiklusõnnetuste puhul.

Liiklusõnnetusel kannatada saanu otstarbekohane ja õigeaegne abistamine annab võimaluse aegsasti ja ratsionaalselt abistada kõikide tekkinud vigastuste puhul, kaitsta neid raskemate tagajärgede eest (mäदानe infektsioon), vähendada sellega tunduvalt töövõimetuspäevi ja säilitada töövõiljakust. Sellepärast on suur tähtsus transpordialal töötajatel, eriti kõigil liiklusvahendite juhtidel, rakendada esiteks profülaktilisi abinõusid liiklusõnnetuste vältimiseks

ning teiseks — anda õnnetusjuhul kannatanule teadlikult vajalikku esmaabi ja toimetada ta lähemasse raviasutisse. Meditsiinilised abinõud algavad õnnetusjuhul kannatanu väljatoomise momendist sündmuskohalt, näiteks trammi alt, auto alt jne. Vigastatu päästmist silmapilkse arstiabi puudumisel tuleb teostada suurima ettevaatlikkusega, et mitte suurendada haige kannatusi ja mitte muuta raske- maks vigastust.

Vigastused võivad olla kinnised, katete (naha, limakesta) vigastamiseta, siia kuuluvad pehmete kehaosade vigastused, muljumised ja siseelundite (neerude, maksa, soolestiku) rebenemised ja käristused, luude vigastused (murrud) ja nende koostõhähäired liigestes (nihestused).

Siis võivad veel tekkida vigastused, kus katted on rikutud. Need on haavad, mis liiklusõnnetuste korral on tavaliselt narmendavad, käristushaavad.

Allpool toodud õpetused on esmaabiks õnnetusmomendil koha peal, kuna raskematel ja kahtlastel juhtudel peab transportima haige pärast esmaabi andmist arsti juurde.

## Haavad.

Peamine nõue haavade sidumisel on puhtus. Enne haava sidumist käised üles käärida, küünealused puhastada ja pesta ning loputada käed puhta bensiiiniga. Käsi mitte kuivatada, vaid lasta kuivada. Enne haava sidumist lasta haaval verd joosta; umbsest haavast võib natuke verd välja pigistada või välja imeda.

*Kriimustused ja pisihaavad.* 1. Lasta haaval verd joosta. 2. Haava ümbrus puhastada vatiga suuremast mustusest. Värsket haava ennast ei tohi puudutada ega pesta. Kui suurem mustus puudub, peab haava ümbruse puhastamine ära jääma. 3. Haav ja haava ümbrus määrada joodiga või katta haav kollooidiumiga.

*Väiksemad haavad.* 1. Lasta haaval verd joosta. 2. Haava ümbrus puhastada vatiga suuremast mustusest. Värsket haava ennast ei tohi puudutada ega pesta. Kui suurem mustus puudub, peab haava ümbruse puhastamine ära jääma. 3. Haav ja haava ümbrus määrada joodiga. 4. Haavale panna side.

*Suuremad haavad.*

1. Suure verejooksu puhul esiteks verejooks kohe sulgeda (vt. Verejooksu sulgemine).

2. Haava koht rõivastest vabastada.

3. Sidujal käed puhastada.

4. Haava ümbrus puhastada vatiga suuremast mustusest, kui suurem mustus puudub, peab haava ümbruse puhastamine ära jääma. Värsket haava ennast ei tohi mingil tingimusel puudutada. Haavast võib eemaldada mustust ainult siis, kui seda saab teha haava ennast puudutamata.

5. Haav kuivalt kinni siduda.

On verejooks seismas ja rõivad haava külge kuivanud, ei tohi haava lahti kiskuda, vaid haava peab jätma samasse seisukorda kuni korraliku sideme tegemiseni. Tarviduse korral (haiglasse või koju viimisel) panna vigastatud kohal side rõivaste peale.

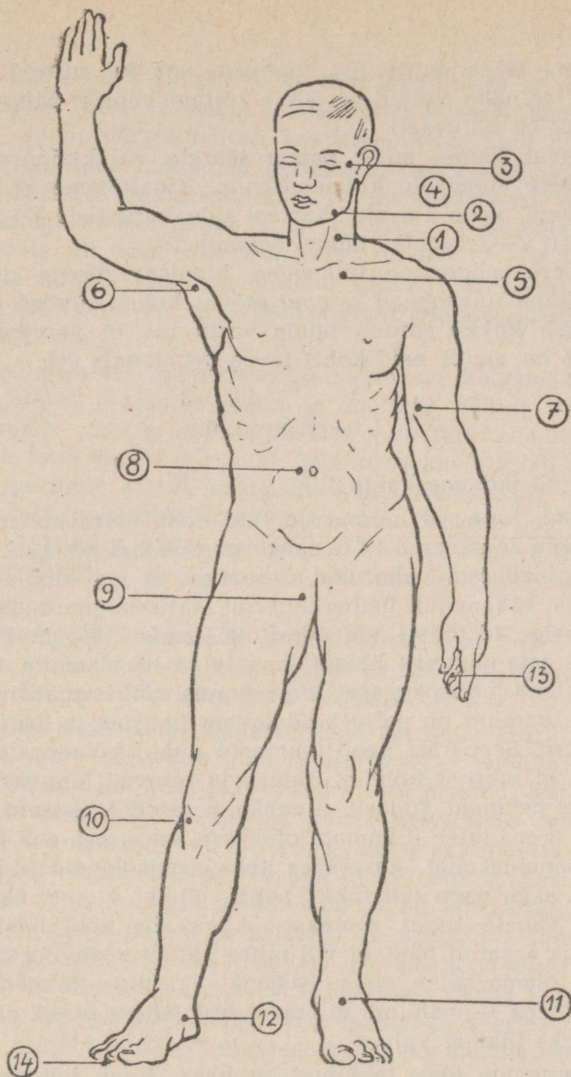
Rinnahaavade puhul peab õhu rinnakoopasse sissetungimise vältimiseks kohe haava kinni suruma steriilse marliga või puhta riidega ja siis kinni siduma.

Lõikehaavade puhul haav siduda nii, et haava ääred oleksid ühtlaselt kokku surutud.

*Haava sidumine.* 1. *Haavakate.* Haav kaetakse kinni kuiva steriilse, 4-kordselt kokkupandud marliga või üksteise peale laotud mitme marlitükiga, mis ulatuvad üle haava äärte. Marli võtmisel ja haavale panemisel hoida marlit äärtest, vältides puudutamast marli haavale asetamise kohta. 2. *Haavapolster.* Haavakattele panna peale vatti või ligniini. Polster olgu seda paksem, mida suurem on verejooks. Haavapolstri ülesanne on ühtlase vajutusega sulgeda verejooks ja imeda endasse verd. 3. *Haavaside.* Haavapolster seotakse kinni sidemetega, rätiga, riidega jne. Tungib veri sidemest läbi, siis sidet mitte ära võtta, vaid panna esimese sideme peale uus polster ja uus side.

*Verejooksu sulgemine.* Väiksemad verejooksud ja tõmbsoone verejooksud (veri on tumepunane ja niriseb ühtlaselt) jäävad seisma vajutava sideme abil. Tuiksoonelise verejooksu puhul (veri on helepunane ja voolab või purskab hooti) tuleb verejooks kohe sulgeda. Selleks vajutada sõrmega või sõrmedega vigastatud veresoon haava ja südame vahel seniks kinni, kuni on kätte saadud turnikett (žgutt) või mõni muu sobiv ese (rätik, nõör, rihm, traksid, kummivoolik), millega saab teha soonistava köitme, mis sulgeb verejooksu kauemaks ajaks.

Elastse soonistava köitme pealepanemisel tuleb köidet peale pannes venitada, köidet tuleb panna mitu keerdu, — ühekordne side ei ole küllalt mõjuv. Rätikut tarvitades võib sidet pulgaga pingutada. Side tuleb kinni tõmmata niivõrd tugevasti, et verejooks täie-



Joonis 66. Tuiksoonte kinnisurumise kohad.

1. Uhine unetuiksoon. 2. Lõua tuiksoon. 3. Oimu tuiksoon. 4. Kukla tuiksoon (kõrva taga). 5. Rangluu tuiksoon. 6. Kaenla tuiksoon. 7. Õlavarre tuiksoon. 8. Kõhu peatuiksoon. 9. Reie tuiksoon. 10. Kindra tuiksoon (taga kindraaugus). 11. Sääre eesmine tuiksoon. 12. Sääre tagumine tuiksoon. 13. Sõrmede tuiksooned. 14. Varvaste tuiksooned.

likult seisma jääks, mitte liig tugevalt, aga ka mitte liig lõdvalt. Hoolitseda, et naha voldid ei jääks köitme vahele. Mitte tarvitada peenikest nõõri või traati.

Soonistavat köidet mitte panna säärele või küünarvarrele, ka mitte õlavarre alumisele kolmandikule. Kinnitõmme ei tohi kesta üle 2—3 tunni, selle aja möödumisel side vabastada 2—5 minutiks ja siis uuesti 2—3 tunniks kinni tõmmata.

Verejooksu sulgemine tuiksoone kinnisurumisega on hõlpsalt teostatav, kuna tuiksooned asuvad mõnes kohas niivõrd pinnaliselt, et neid saab kokku suruda luude vastu nii, et verejooks seisma jääb, tarvis on ainult neid kohti teada (vt. joonis 66).

## Luumurrud.

Luumurrud jaotame kahte liiki:

1. Lihtsad, kinnised luumurrud, kui nahk murdekohal on terve.
2. Lahtised luumurrud, kui nahk murdekohal on katki, kui luuots on tunginud läbi naha. On arusaadav, et iga kinnine luumurd võib haigega oskamatult ümberkäimisel lahtiseks muutuda, kui murtud koht haige tõstmisel või edasitoimetamisel liigub. Nii näiteks võib lihtne jala-luumurd haiget ilma jalga lahastamata tõstes kergesti üle minna lahtiseks, sest terav luuots võib torgata naha katki.

Lahtine luumurd on palju kardetavam (mustus ja haav) kui kinnine luumurd. Seepärast peab luumuru puhul kõigepealt selle eest hoolitsema, et murtud koht ei liiguks ja teravad luuotsad ja killud ei vigastaks pehmeid kudesid — nahka, veresoone, lihaseid, närve jne.

Murtud liiges tuleb liikumata olekusse, lahasesse ehk latti panna otsekohe õnnetuskohal, kasutades seks saadaolevaid abinõusid — mõnd kõva asja, nagu lauätükki, pappi, plekki, keppe, õlgi — mille külge või vahele liiges seotakse. Alles siis võib haiget kanda. Lahast, välja arvatud õled, ei või mitte paljalt vastu ihu siduda, vaid lahas peab olema mõne pehme asjaga — vatiga, takkudega, heintega või riidega — mähitud, et lahas, eriti lahase otsad, ei vigastaks ihu ega oleks liikmel valu.

On luumurruga ühes tekkinud ka haav, tuleb kõigepealt verejooks sulgeda ja haav kinni siduda (vt. — haava sidumine), siis lahastada. Lahas peab olema nii pikk, et see ulatuks üle mõlemate murrukoha naaberliigeste, ning peab olema kinni seotud otstest, mitte murrukohast. Näiteks sääreluu murru korral peab lahas ulatuma jalaliigesest (jala tallast) üle põlveliigese. Lahase alla panna

polster ja lahas kinni siduda, mitte liiga lõdvalt ega ka nii tugevasti, et veri seisma jääb. Jäsemete lahastamisel jätta varbad ja sõrmed vabaks, — nende värvus näitab, kas lahas ei ole liialt pingutatud.

*Luumurrud käel.* Luumurru puhul käel on kõige parem asetada käsi rennlahasesse, mida on kerge valmistada papist. Võtta keskmise paksusega kollast pappi (valge puupapp ei kannata murdmist), pikkus kaenla alt sõrmeotsadeni, laius umbes 17—18 sm; küünarnuki kohale lõigata säpid, kord vette kasta ja vinklisse ning renni keerata, seest vatiga või muu pehme materjaliga vooderdada ja käsi vinklis lahastada.

Säärane lahas on väga praktiline; see on kohane nii küünarvarre kui õlaluu murdude puhul ja on väga hõlpus kätt sellesse hästi lahastada. Kui ei ole papplahast, võib tarvitada lauatickest, mille külge, veel parem aga kahe lauakese vahele, tuleb käsi siduda. Käeluude murdude puhul lahastada käsi võimalikult nii, et käsi jääks lahasesse venitatud olekus. On käsi lahastatud, peab selle kolmnurkse rätikuga kaela siduma, et käsi ei liiguks ja tal oleks rahu. Kui rätikut ei ole, saab kätt kinnitusnõela abil kuuehõlmaga üles siduda.

Kui käelahaseid kinnitada rullsidemega, siis tuleb mähkides minna ikka sõrmede poolt keha poole, et sõrmedesse mitte suruda verepaisu, mis seal hakkaks valu tegema.

*Luumurrud jalal.* Reie- ja sääreluude murdude korral tuleb jalg kahe inimesega kinni võtta (üks reiest ja teine jalakannast), venitada ja nii hoida seni, kuni jalg on lahasesse pandud. Kui ei ole rohkem abilisi, valmistab lahased ja paneb need teise teisele poole jalga see, kes hoiab kinni reiest, kuna jalakannast hoidja peab jalga ikka venitatud olekus üleval. On aga üks abiandja, jääb jalg venitatud olekus algusest peale maha, kuni ta on lahastatud. Ka jalale on rennlahas kõige parem ja sellesse on kergem siduda. Pealegi on ühes jalatoega lahases jalaliiges ja labajalg täiesti fikseeritult pandud liikumata olekusse. Muidugi peab olema säärane rennlahas vatiga, takuga või millegi muu pehmega seest polsterdatud, eriti lahase nurgad ja ääred, et need ei lõikuks sideme surve all ihusse ega tekitaks valu.

Väga hästi saab jalga lahastada ka kahe lauakese jne. vahele, mähkides lahased enne pehme materjaliga ümbert. Lahas ei tohi olla laiem kui jala paksus, et jalg ei saaks lahase vahel liikuda. Lahase laius olgu umbes 8—9 sm ja pikkus välimisel — puusast, sisemisel — reitevahest jalatallani. Lahased tuleb asetada teine tei-

sele poole jalga ja kõvasti kinni siduda; kinnimähkimist alata varvaste poolt keha poole, et mitte suruda varvastesse verepaisu.

On jalg lahastatud, võib selle koos lahasega veel terve jala külge kinnitada, eriti siis, kui lahas on nõrk või puudulik.

*Roiete murdude* korral tuleb side (rätik või rullside) kõvasti rinnakorvi ümber mähkida, et rinnakorv hingamisel vähem liiguks; samal põhjusel hingaku haige pealiskaudselt, rääkigu vähem ja püüdku kõha tagasi hoida niipalju kui võimalik. Haigel küljel lamamine on tihti parem, sest siis on see külg kokku surutud ja liigub hingamisel vähem.

*Rangluu murdude* korral asetada kaenla alla vati- või riiderull, üle selle siduda õlavars rinnakorvi külge ja küünarvars rätikuga kaela.

*Selgroo ja vaagnaluude murdude* korral asetada haige selili lauale ja sellele kinnitada. Uhtlasi võib haiget ka nii kanda.

### Kuidas luumurdu ära tunda?

Tihti ei tee see raskusi, tihti ütleb seda haige ise ja vahel on ka näha, kui haige liiges tervega kõrvuti asetada, et selle väline kuju on muutunud. Paljudel kordadel on see aga väga raske ega saa isegi arst luumurdu teisiti kindlaks teha, kui haiget röntgenikiirtega läbi valgustades. Esmabiandja ei tarvitse tingimata teada, kas luu on murdunud või mitte, vaid ta pangu liiges, mis teeb häda, ikkagi lahasesse. Sellega hoitakse ära vigastuse edaspidine raskenemine kuni arstiabi saabumiseni.

### Põrutused.

Liiklusõnnetuste puhul on üheks sagedasemaks vigastuseks põrutus, mis tavaliselt tekib liiklusvahendilt saadud löögi või kukkumise tagajärjel. Põrutus võib esineda inimese keha igas osas, kuid statistilised andmed kõnelevad eriti rohkearvulistest peapõrutustest. Põrutuse puhul on iseloomulik pehmete kudede vigastamine ühes veresoonte rebenemisega, mis tekitab verevalumi kudedesse, kusjuures puudub nahkkatete vigastus. Olenevalt verevalumi sügavusest eristatakse pinnalähedaste kudede põrutust või, mõne päeva järel, sügavate osade põrumist.

Põrutuse tunnused on valu, muljutud koha paistetud, funktsioonide häire ja nähtav verevalum. Valu võib olla mitmesuguses tugevuses, olenevalt põrutuse kohast, kudede lõmastuse astmest, val-

gunud vere kvantumist. Valu oleneb närvilõppude ärritusest, esialgu traumast, hiljem verevalumist ja kudede tursedest. Iseloomult on valud pakitsevad, tuimad, suurenedes liikumisel ja vaibudes rahu seisundis; eriti tugevad on valud otse pärast vigastumist ja verevalumi kasvamisel. Valutundeliste piirkondade (suurte närvide, kõhuõõne) põrutus võib esile kutsuda minestuse ja šoki.

Abistamise ülesanne põrutuste puhul seisneb verevalumi ja valu vähendamises. Seda võib kõige paremini saavutada rahuseisundiga ja kannatanud kehaosa kõrgendatud asendiga. Käsi vajab painutatud küünarliigesega kaela sidumist, jalg tuleb hoida kõrgendatud asendis, jättes haige lamama. Kõige parem on määrata haigele lookaalselt külma — külmade kompresside, lume või jääkoti näol.

### Väändumised ja nikastused.

Liiklusõnnetustel peale luumurdude ja teiste raskemate kudede vigastuste on veel domineerivad väändumised ja nikastused. Väändumiseks nimetame seda, kui luuotsad liigeses kukkumise või põrutuse tagajärjel on õigelt kohalt oma pesast välja tõugatud. Nikastuseks kutsume väiksemaid muutusi liigeses: liigesekapsli ja kõidikute vigastusi, liigese ja luuotste pigistusi, põrutusi jne., näiteks sageli esinevaid käe- ja jalaliigese nikastusi. Väändumise puhul on liigese väline kuju võrreldes terve liigesega muutunud, liikumine liigeses on takistatud ja valus. Nikastuse puhul on liiges valus ja paistetub.

Olgu tegemist missuguse väändumisega tahes, ei tohi esmaabiandja ise katsuda paigastnihkunud luuotsi kohale seada ega selleks jõudu tarvitada, mis kasu asemel võiks kahju tuua. Vigastatud koht tuleb rahule jätta, asetada sellele külmavee lapp või, veel parem, savimullaäädika lahuse lapp; käsi, näiteks, kaela siduda, et sellel oleks rahu, ja haige arsti juurde toimetada. Ainult arst võib väändunud luuotsi õigesse kohta tagasi asetada, kuna see toiming nõuab täielikku liigeseehituse tundmist. Suuremate väändumiste puhul on haige transportimisel soovitatav väändunud liikme lahastamine. Väiksemad nikastusvead paranevad arstiabitagi, kui neil savimullaäädika lahuse kompressi peal hoida. Kuid ka igal vähegi tõsisemal nikastuse juhul peab ikka arsti poole pöörduma, et viga kindlaks teha ja ravimiseks õiget juhatust saada.

### Meelemärkuseta olek.

Meelemärkuseta olekut võivad põhjustada liiklusõnnetuste puhul mitmed asjaolud, nagu minestused, peaju vigastused, ergupõrutu-

sed jt., mis on tekkinud kas kukkumise, löömise, haavamise, muljumise põhjusel.

Meelemärkuseta oleku puhul tuleb panna tähele ka haige asendit ja ümbrust, et selles asjas tulla võival juurdlusel ja protsessil võiks anda täpsemat tunnistust.

Meelemärkusetu inimene tuleb kanda tänavalt ruumi, kus haigel ärgates oleks rahu ja pealtvaatajad ei saaks teda häirida. Järgi vaadates, kas ei ole luumurde ja haavu, jaataval korral vastavalt talitada (vt. — luumurrud ja haavad).

On suu kramplikult kinni, tuleb suu lahti kangutamiseks kiilutaoline puupulk hammaste vahele viia—purihammaste poolt, mitte eest. Suud on tarvis avada kunstliku hingamise tegemiseks, ei tohi aga meelemärkuseta olekus isikule midagi suhu valada: see võib kõrisse langeda. Pigistavad riided, eriti kaela ja rinna ümbert, lahti teha. Tuleb okse, siis pöörata pea küljele, et okse kõrisse ei langeks. Kui haige nägu muutub kahvatuks, siis asetada pea madalamale, kui nägu punetab või hakkab siniseks muutuma, asetada pea kõrgemale. Nina all võib hoida nuuskpiiritust, haiget võib soojendada kuumade pudelitega. Kui haige tuleb meelemärkusele, anda 20—30 tilka eeterpiiritust (liikvat) veega, konjakit, veini või kohvi. Meelemärkuseta olekus õnnetut mitte teisale toimetada, sest ta vajab täielikku rahu. Arst peab kindlaks tegema, kas haige üldse kannatab transportimist ja — kuidas.

### Minestus.

Minestuse põhjuseks on äkiline verevähesus peaajus, mis võib tavaliselt olla liigse kehalise või vaimse pingutuse, väsimuse, ärrituse, rõõmu, pigistavate riiete, valude, verekaotuse jm. tagajärg, kuid liiklusõnnetuste puhul peamiselt verekaotuse tagajärg. Minestanu on peast kahvatu, valge — peas on vähe verd. Seepärast esinebki minestust sagedamini verevaestel, närvilistel ja südamehaigetel. Enne minestamist tunneb inimene harilikult pea- või südamepööritust, virvendamist silmade ees jne. ning on näost kahvatu. Heidab inimene siis kohe pikali, voolab verd enam pähe ja minestus jääb tulemata. Ei tee ta seda mitte, sunnib „organismi omavalitsus“ seda tegema, võttes silmapilguks mõistuse.

Minestanu tuleb jätta lamama, pea madalamale, jalad tõsta kõrgemale üles, et verd voolaks rohkem pähe. Vabastada rõivad, eriti kaela ja rinna kohalt, mis võivad takistada verevoolu pähe.

Ergutuseks piserdada nägu ja rinda külma veega, anda nuusutada nuuskpiiritust või eeterpiiritust (liikvat), kaenla ja talla alt kõdistada. Ei ole inimene sellest hoolimata 1—2 minuti jooksul tulnud meelemärgusele ega hinga — tuleb teha kunstlikku hingamist. Suhu ei tohi midagi anda. Meelemärgusele tulekul sundida haige sügavalt hingama, mitte lasta tõsta pead; anda balderjani (10—25 tilka veega), kanget kohvi või teed või alkoholi. Tõusta lasta alles pärast täielikku toibumist.

### Põletushaavad.

Põletushaava puhul on kõige parem valada põlenud kohale rohkesti lubjavee ja linaõli segu (1:1), siis haavale pandav riie või marli (steriilne) sama seguga läbi immutada, panna haavale ja asetada sellele kord vatti (sest põletushaavad armastavad sooja) ja haav kinni siduda.

Kui puudub eespoolmainitud segu, võib põlenud kohale panna rasva, võid, koort, boorvaseliini või toorest valku (munavalget). Kõikide nende ülesandeks on kaitsta põlenud kohal asuvaid ergurakke õhu mõju eest, mis tekitab valu. Samal valuvaigistamise otstarbel võib põlenud kohta katta kartulijahu või talgiga. Tihti aitab valu vaigistada põletatud liikme kõrgemale asetamine.

On tekkinud põletatud kohale vedelikuga täidetud villid, siis ei tohi ville mitte lahti kiskuda, vaid võimaluse korral tuleb desinfitseeritud nõela abil vedelik villidest välja lasta, et vähendada valu. Villid on üles kerkinud marraski (pealishaha) kiht, mis kaitseb meid valutunde vastu. Seepärast on tähtis, et meie põletushaavade sarvnahka ei eemalda, mis on loomulikult kaitseks väga tundlikule alusnahale. Täiesti lubamatu on ka riidet põlenud kohalt, näit. sukka jalalt ruttu maha tõmmata, millega tihti ka marraskit ühes tõmmatakse. Õige on sukk kääridega lõhki lõigata ja ettevaatlikult kahele poole kõrvaldada, et marrask kaasa ei tuleks.

Suuremate põletuste puhul tuleb haige hästi soojalt kinni katta, et ta kehasoojust ei kaotaks, sest on ju nahk — meie kehasoojust hoidev ja reguleeriv organ — vigastatud. Katted ja vaibad tuleb asetada nii, et need ei rõhuks põlenud kohale.

Kui riided seljas põlevad, mitte joosta, vaid pikali heita ja väherdada, — see kustutab tule. Võimaluse korral tuleb põleja mähkida riidesse (tekki, mantlisse jne.) mille tagajärjel leek kustub. Siis tuleb ruttu külma vett riidele valada, et hõõguvad riided keha

edasi ei põletaks, ja alles siis hakata riietest vabastama ja toimida eespoolkirjeldatud juhendite kohaselt.

Elektrolüüdi (akuhappe) sattumisel nahale tuleb tabatud koht hoolikalt pesta vee ja seebiga või söögisooda lahusega.

Juhul, kui satub kätele etüleeritud bensiini, tuleb põletuse vältimiseks käsi pesta algul petrooleumiga ja selle järel sooja vee ja seebiga.

## TANAVLIIKLEMISE KORD TALLINNA LINNAS.

Kooskõlas Eesti NSV Ministrite Nõukogu poolt kinnitatud liiklemise eeskirjadega on liikluse julgeoleku huvides Tallinna linna TSN Täitevkomitee üldkohusliku otsusega kehtestatud järgmised täiendavad eeskirjad liiklemise kohta Tallinna linnas.

### 1. Uhesuunalise liiklemisega tänavad.

Kõik liiklusvahendid peavad liiklema:

a) Viru tänaval, Kinga tänaval, Vaksali tänaval, alates Nooruse tänavast kuni Pika tänavani, Pikal tänaval, alates Vaksali tänavast kuni Kinga tänavani ja Vanaturu kaelas — suunaga Rae-koja poole;

b) Mundi ja Eduard Vilde tänaval, Suur-Karja tänaval, alates Väike-Karja tänavast kuni Vana-Posti tänavani — suunaga Raevoja poolt,

c) Hobuse tänaval — suunaga Pikalt tänavalt Laiale tänavale, Nooruse tänaval — suunaga Vaksali tänavale, Rataskaevu tänaval — suunaga Võidu väljakule, Müürivahe tänaval, alates Harju tänavast kuni Nooruse tänavani — suunaga Suur-Karja tänavale, Vana-Posti tänaval — suunaga Harju tänavale, Toomkooli tänaval — suunaga Lossi platsile, Kallaku tänaval — suunaga Raamatukogu platsile, Lossi platsil, alates Toompea tänavast kuni Pikajalani (kirikutaguses osas) suunaga lossi poole, Valli tänaval — suunaga Viru tänavale, Lenini puisteel alates Kreuksi tänavast kuni Maakri tänavani — suunaga Tartu maantee poole, Lenini puisteel, alates Maakri tänavast kuni Kreuksi tänavani — suunaga Kreuksi tänavale, Aiavilja tänaval — suunaga Narva maanteelt Karu tänavale, Pronksi tänaval — suunaga Narva maanteele, Kompassi tänaval — suunaga Raua tänavale.

### 2. Läbisõiduks suletud tänavad.

1. Kõikidele liiklusvahenditele on läbisõiduks suletud järgmised tänavad: Aida, Apteegi, Vaksali põik, Laboratooriumi, Pagari, Sauna, Vana, Voorimehe, Müürivahe, alates Suur-Karja

tänavast kuni Vene tänavani, Raekoja (Raekoja taga), Sulevimägi, Väike-Karja ja Pikk jalg.

2. Kõigile veokitele (veoautodele ja hobuveokitele on läbisõit keelatud järgmistest tänavatest: Võidu väljak, Lenini puistee, Pärnu maantee, alates Võidu väljakust kuni Viru tänavani, Narva maantee, alates Uus-Sadama tänavast kuni Stalini väljakuni, Weizenbergi, Koidula, alates Rohelisest aasast kuni Mäekalda tänavani.

3. Kõigile veokeile on läbisõit keelatud kella 8.00 kuni kella 20.00:  
a) tänavast, mis asuvad seespool ringi: Estonia puistee, Võidu väljak, Suvorovi puistee, Toompuistee, Rannamäe tee, Mere puistee ja Stalini väljak, välja arvatud juhud, kus sõidu eesmärk asub seespool tähendatud ringi;

b) Tartu maanteel, alates Stalini väljakust kuni Odra tänavani.

### 3. Tänavate liigitus.

Läbisõidu eesõiguse suhtes loetakse

a) magistraaltänavaks: Narva maantee, Tartu maantee, Pärnu maantee, Paldiski maantee, Vabaduse puistee ja Kopli tänav; b) peatänavaks: Viru, V. Kingissepa, Toompuistee, Sadama, Mere puistee, Pirita tee, Tööstuse, Soo, Rannamäe tee, Telliskivi tänav, Männiku tee ja Weizenbergi tänav.

### Liikumise kiirus.

Liikumise kiirus on piiratud kõigile jõuvankreile a) 25 km/t.: tänavail, mis asuvad seespool ringi: Estonia puistee, Võidu väljak, Suvorovi puistee, Toompuistee, Rannamäe tee, Mere puistee ja Stalini väljak; b) 15 km/t.: Viru tänaval, alates Müürivahe tänavast kuni Vene tänavani ja Suur-Karja tänaval, alates Väike-Karja tänavast kuni Müürivahe tänavani.

### 5. Vastutus eeskirjade rikkumise puhul.

Süüdlasi käesoleva otsuse rikkumises karistatakse administratiivkorras hoiatusega või rahatrahviga viiest kuni saja rublani. Administratiivkomisjonil on õigus karistada süüdlasi üldkohustus-

liku otsuse rikkumises hoiatusega või rahatrahviga 25—100 rubla suuruses.

Miilitsajaoskondade ülemail on õigus karistada süüdlasi iseseisvalt oma määrusega, hoiatuse või rahatrahviga 15—50 rubla suuruses.

Miilitsateenistujail ja Tallinna Linna TSN Täitevkomitee poolt eriliselt volitatud järelevalvefunktsioonidega isikuil on õigus määrata korrarikkujatele kohapeal rahatrahvi 5 kuni 25 rubla suuruses.

Rahatrahvi kohapeal tasumisest keeldumise korral koostatakse protokoll, mis saadetakse edasi miilitsajaoskonna ülemale. Viimasel on õigus trahvi kõrgendada mitte rohkem kui kahekordseks.

Lisa 2

## AUTOJUHTIDE ÜKSIKVÄLJAÕPPE TEOSTAMISE KORD AUTOTRANSPORDIS.

1. Ettevõtete ja asutiste juhatajail lubatakse teostada autojuhtide ettevalmistamist üksikväljaõppe korras vahetult automajandis.

Autojuhtide üksikväljaõpet autotranspordis teostatakse õpilaste tööle rakendamise teel autojuhtide abidena. Väljaõpe ei või kesta üle 3 kuu.

Autojuhtide üksikväljaõppe teostamise võib teha ülesandeks mistahes liigi autojuhtidele, kel on küllaldaselt praktilisi kogemusi.

Üksikväljaõppest toimub 50% aega auto ekspluatatsiooni tingimustes ja ülejäänud aeg — lihtsamate garaažiremontide tingimustes.

2. Üksikväljaõppele autojuhi kutsele ettevalmistamiseks võetakse isikuid alates 17-ndast eluaastast,

3. Isikuid, kes üksikväljaõppe korras õpivad auto ekspluatatsiooni tingimustes, kasutatakse autojuhtide abidena, auto remontide puhul kasutatakse neid remonditöolistena vajalike tövõtete ja kogemuste saamiseks remondi alal.

4. Autojuhile-õpetajale määratakse tasu õppeaja eest, kuid mitte rohkem kui kolme kuu eest, 100 rubla kuus ja ühekordselt 100 rubla pärast õppija poolt katsete sooritamist autojuhtimise loa saamiseks, tingimusel, et õpetus on lõpetatud tähtaegselt või ennetähtaegselt.

5. Isikuile, kes valmistuvad ette autojuhi kutsele üksikväljaõppe korras, makstakse tasu õppeaja vältel 150 rubla kuus. Automajan-

dite juhatajad võivad kõrgendada tasumäära alates väljaõppe teisest kuust, kuni 200 rublani, vastavalt õppeedukusele.

6. Õpilastega töötavatele autodele lubatakse suurendada kütta-aine kulunormi 5% võrra.

7. Autojuht-õpetaja ülesandeks on õpetada temale kinnistatud õpilasele: auto eest profülaktilist hoolitsemist eksploatatsiooni tingimustes, auto juhtimist igasugustes teetingimustes, auto töötamisel esinevate rikete kindlaksmääramist ja nende kõrvaldamist, lihtsamate remonditööde sooritamist teel ja garaazhis.

8. Väljaõppel eksploatatsiooni-tingimustes kannab autojuht-õpetaja täielikku vastutust tema õpilase poolt teel sooritatud korralduste ja sündmuste eest.

9. Kõik üksikväljaõppe korras õppijad vormistatakse automajandite poolt vastava käskkirja või korraldusega.

10. Vastutus väljaõppe taseme eest pannakse automajandite juhatajatele.

11. Abiks üksikväljaõppe korras õppijaile korraldavad automajandid konsultatsioone auto ehituse ja auto eest hoolitsemise küsimustes, remondi ja rikete kõrvaldamise, liiklemise eeskirjade ja autojuhtimise tehnika alal.

12. Autojuhtimise loa saamiseks peab iga õppija sooritama katsed Riikliku Autoinspeksiooni Kvalifikatsioonikomisjoni juures üldistel alustel.

Lisa 3

## **ÕPPEKAVA LIIKLEMISE EESKIRJADE ALAL, MIS UHTLASI ON SELLE ALA KATSETE KAVA.**

### **A. III liigi autojuhtide, amatöör-autojuhtide ja mootorratturite ettevalmistamiseks.**

Teema 1. Sissejuhatus. Jõuvankrijuhi kohused.

Jõuvankrite arvu kasv ja vajadus liiklemise korraldamiseks: linnatänavail ning maal, maanteedel.

Avariid ja liiklusõnnetused kui liiklusvahendite juhtide töödistsipliini rikkumise ja kuritegelikkuse tagajärjed. Avariide ja inimohvritega liiklusõnnetuste tagajärjed. Profülaktilised abinõud liiklusõnnetuste vastu võitlemisel.

Liiklemist korraldavate asutiste funktsioonid. Jõuvankrijuhtide osatähtsus liiklusjulgeoleku kindlustamises. Üldalused kodanike

kohuste ja miilitsa õiguste kohta korraldatud liiklemise huvides. Jõuvankrijuhtide kohused enne garaažist väljasõitu ja sõidu ajal. Kohused avariide ja inimohvritega liiklusõnnetuste puhul. Liiklusvahendite andmine miilitsa teenistujate käsutusse.

Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumise ja sooritatud avariide ja liiklusõnnetuste puhul.

## Teema 2. Teede ja tänavate elemendid. Reguleerimise abinõud.

*Tänava elemendid* — üldlaius, kõnniteed, sõidutee, trammiteed, ooteplatvormid, vööndid, *tee elemendid* — teeala vöönd, teekraavid, teepeenrad, sõidutee osa. Tee (tänav) telgjoon ja sõidutee laius — üldine ja mõlema suuna jaoks.

Ristteed ja nende kujud. Väljak kui risttee erikujund. Risttee piirid.

Liiklemise reguleerimise vajalikkus. Mis juhtudel kasutatakse liiklemise reguleerimist militsionääriga, valgusfooriga, liiklusmärkidega, teetähistega ja sõiduteele tehtavate joontega.

## Teema 3. Liikumise kiirus ja liiklusvahendite paiknemine.

Paigaltliikumise reeglid. Määratud kiirusenormidest kinnipidamise tähtsus. Kiirused teedel ja linnatänavail, vastavalt liiklusvahendite liikidele. Kiiruste piiramine.

Liikumise kord üherealise liiklemise puhul.

Julgeoleku reeglid vastusõitjast möödumisel.

Liiklusvahendite paiknemine mitmesuguse laiusega sõiduteede puhul.

## Teema 4. Möödasõit eesliikujast. Manööverdamine. Peatumine ja parkimine.

Juhtide poolt antavad hoiatussignaalid ja märguanded.

Möödasõit kõrvalliikujast mitmerealise liikumise puhul ja möödasõit eesliikujast väljasõiduga omast sõidureast, erinevused sel puhul möödasõidu reeglite ja ohtlikkuse suhtes.

Sõitmine trammiteel ja möödasõit trammi peatuskohtadest.

Liikumine teekäänakuil. Väravast sisse- ja väljasõit.

Liiklusvahendite peatumise ja parkimise reeglid teedel ja tänavail mitmesuguseis olukorras, peatumise ja parkimise keelud.

## Teema 5. Uldreeglid liiklemisel tänavail ja teedel.

Ulesanded liiklusvahendite paiknemise kohta liiklemisel mitmesuguse laiusuga sõiduteedel. Eesliikujast möödasõidu skeem. Trammitel liikumise kord. Peatumine ja parkimine.

## Teema 6. Liiklemine ristteedel.

Liiklusvahendite ümberrivistumine ristteele lähenemisel. Läbisõidu eesõigus reguleerimata liiklusega ristteedel.

Pöorete sooritamine ristteedel ja väljaspool ristteid. Väljakuil liikumise kord.

## Teema 7. Ristteedel liiklemise skeemid.

Ulesanded liiklusvahendite paiknemise ja läbisõidu eesõiguse kohta reguleerimata liiklusega ristteedel.

Pöorete ja väljakuil liiklemise skeemid.

## Teema 8. Liiklemise reguleerimine valgusfoori ja militsionääri-reguleerija abil.

Valgusfooride klassifikatsioon märktulede arvu, nende asetuse, teenindatavate suundade, ülesseadmise viiside ja töötamise viiside järgi.

Märktulede tähendused ja lubatud liiklemise suunad ristteedel ja väljakuil.

Militsionääri-reguleerija kehaasendid ja käeliigutused. Erinevused reguleerimisel militsionääri-reguleerija ja valgusfoori abil.

Militsionääri-reguleerija märguannete tähendused kohtades, kus liiklemist reguleeritakse valgusfoori abil.

Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded.

## Teema 9. Liiklemise skeemid reguleeritud ristteedel.

Ulesanded liiklusvahendite liiklemiseks mitmesugustel militsionääri-reguleerija ja valgusfoori abil reguleeritavatel ristteedel.

## Teema 10. Hoiatusmärgid.

Liiklusmärkide määratlus ja nende tähendus liiklemise reguleerimise üldsüsteemis.

Liiklusmärkide liigitus.

Hoiatusmärgid, nende tähendus, ülesseadmise viisid ja mõju-  
piirkond.

### Teema 11. Keelumärgid.

Keelumärgid, mis piiravad teatud liiklusvahendite liikidele läbi-  
sõidu õigust, nende tähendus, ülesseadmise viisid, mõjupiirkond.

Keelumärgid, mis kehtivad üldiste piiramiste kohta; nende üles-  
seadmise viisid ja mõjupiirkond.

### Teema 12. Osutavad märgid, teetähised ja jooned sõiduteel.

Osutavad märgid, mille nõuete täitmine on juhtidele kohuslik  
(„lubatud suunad“); nende tähendus, ülesseadmise viisid ja mõju-  
piirkond.

Osutavad märgid, mis juhatavad juhte; nende tähendus, üles-  
seadmise viisid ja mõjupiirkond.

Teetähised, milliseid kasutatakse juhtide juhutamiseks ja täien-  
davaiks piiramisteks.

Jooned sõiduteel, nende tähendus ja asetus sõiduteel ja välja-  
kuil. Vajalikkus kujutleda mõningaid jooni, mida tegelikult pole  
sõiduteele märgitud.

### Teema 13. Liiklusvahendite liiklemise skeemid.

Ülesanded liiklusvahendite liiklemiseks ja manööverdamiseks  
teedel, tänavatel ja ristteedel mitmesuguste reguleerimisviiside tar-  
vitamisega. \*

### Teema 14. Erieeskirjad.

Raudtee-ülesõidukohtade ületamine.

Liikumine tagurpidi. Liikumine udus ja libedal teel. Liiklus-  
vahendite pukseerimine. Põletusaine tankimine bensiinijaamades ja  
naftabaasides.

Äärmised gabariidid ja koormatud autode kaalu piiramine. Koor-  
mate laadimine ja kinnitamine. Inimeste veoautodega vedamise  
reeglid. Ohtlike ainete veo üldeeskirjad.

### Teema 15. Jõuvankrite tehniline seisukord.

Rikked, mille puhul on keelatud jõuvankritega liiklemine. Rik-  
ked, mille puhul on juhil lubatud jõuvankriga sõita garaažini.

Jõuvankrite valgustus ja tulede kasutamine.  
Numbrimärgid ja pealkirjad küljeluukidel.

### Teema 16. Autode liikumine kolonnis. Topograafia algmed.

Autoga liikumise kord autokolonnis. Kolonni koosseis, vahemaa üksikute autode vahel, liikumise kiirus, eesliikujast möödumine, peatumine, kolonnist väljasõitmine, signaalide edasiandmine eelonis.

Algmõisted maastiku plaani ja topograafilise kaardi kohta. Topograafilised kujutused plaanil ja kaardil — reljeef, kohalikud esemed (teed, sillad, metsad, sood, jõed, asulad).

Orienteerumine maastikul, teekonna kindlaksmääramine.

### Teema 17. Liiklusvahendite liikumine õhuohu puhul.

Jõuvankrijuhi kohused õhuohu väljakuulutamisel asulas. Liikumine pimedas pimendatud tuledega. Juhi kohused õhualarmi (ÕA) ja keemilisealarmi (KA) puhul. Gaasitorbiku ehitus.

Tunnused, mis demaskeerivad jõuvankreid ja inimesi päeval ja öösel. Jõuvankrite ja inimeste moondamise abinõud liikumisel ja peatumisel. Juhi kohused vaenlase õhukallaletungi korral autokolonnile või üksikule liikuvale autole. Mürgistatud piirkonna ületamise kord.

### Teema 18. Kordamine ja teadmiste kontroll liiklemise eeskirjade tundmises.

Märkus. Iga teema kestus — 2 tundi.

## **B. II liigi autojuhtide ettevalmistamiseks.**

Teema 1. Eriotsstarbeliste autode kohta kehtivad liiklemise eeskirjad (kestus 2 tundi).

Autobusejuhtide kohused ja nende kohta kehitatud piiramised. Autobuste paiknemine liikumisel teedel ja tänavail ning lähenemisel ristteele. Autobuste peatamise ja parkimise reeglid vahe- ja lõpp-peatustes.

Tuletõrje- ja kiirabiautode juhtide eesõigused. „Sireen“-tüüpi helisignaali kasutamine. Osutavate transparentide ja muude eraldusmärkide kasutamine spetsiaalautodel. Eriotstarbeliste autode paiknemine liiklemisel mitmesuguse laiusega teedel ja tänavail ning lähenemisel ristteedele. Eriotstarbeliste autode liikumise kord reguleerimata ristteedel, trammipeatuskohtadel ja eesliikujast möödasõidul.

## Teema 2. Veoautoga inimeste veo ja ohtlike koormate veo eeskirjad (2 tundi).

Veoauto veokastis inimeste veo eeskirjad. Nõuded veoautojuhi kohta inimeste veo puhul veokastis. Tehnilised nõuded inimeste veoks määratud veoauto kohta. Veoautode veokastide kindlaksmääratud maht. Veoautoga üheaegne inimeste ja kaupade vedu. Abinõud inimeste kaitseks külma vastu.

Ohtlike koormate (lõhkeainete, kergestisüttivate jt.) veo eeskirjad. Nõuded ja piiramised ohtlike aineid vedavate autojuhtide kohta. Tehnilised nõuded ohtlike ainete veoks rakendatud autode kohta ja sääraسته autode lisaseadised. Ohtlike koormate laadimise ja paigutamise eeskirjad.

## Teema 3. Liiklemise reguleerimine (4 tundi).

Reguleerimise abinõud: valgusfoori märktuled, nende üldine tähendus ja erandid sellest, militsionääri-reguleerija märguanded, juhtide märguanded; liiklusmärgid, teenäitajad, ohutuse jooned sõiduteel.

## Teema 4. Liiklusvahendite liiklemine (4 tundi).

Liiklusvahendite paiknemine mitmesuguse laiusega tänavail ja teedel ning lähenemisel mitmesugustele ristumiskohtadele (ristteed, väljakud, raudteed, ülesõidukohad), väljasõit väravaist reguleerimata ja reguleeritud liiklusega ristteede ületamise kord ning liiklemine väljakuil; pöörete sooritamise reeglid; tagurpidi sõitmine. Liikumise kiirus, eesliikujast möödasõidu reeglid. Möödassõit trammipeatuskohtadest.

Liiklemine tihedas udus. Pukseerimine. Ulegabariitsete koormate vedu.

## Teema 5. Nõuded autode ja automajandite kohta (4 tundi).

Liiklusvahendite juhtide ja transpordi-ettevõtete juhatajate kohused. Eksploatatsiooni lubatavate autode kohta kehtivad tehnilised nõuded (mehhanismide tehniline seisukord, signaalabinõud, valgustus, numbrimärgid ja pealkirjad). Autode tankimine kütteainega.

### C. I liigi autojuhtide ettevalmistamiseks.

Teema 1. Liiklemise reguleerimine (kestus 4 tundi).

Vajadus liiklemise reguleerimiseks. Reguleerimise abinõud: valgusfoori märkruud, nende tähendus, militsionääri-reguleerija märguanded, autojuhi märguanded; liiklusmärgid, teetähised, ohutuse jooned sõiduteel.

Teema 2. Liiklusvahendite liiklemine (4 tundi).

Liiklusvahendite paiknemine mitmesuguse laiusega tänavail ja teedel ning lähenemisel mitmesugustele ristumiskohtadele (ristteedele, väljakuile, raudtee-ülesõidukohtadele); väravaist (õuest) väljasõit; reguleerimata ja reguleeritud liiklusega ristteede ületamise kord ja liiklemine väljakuil; pöörete sooritamise reeglid; tagurpidi sõitmine. Liikumise kiirused, eesliikujast möödasaõidu reeglid. Möödasaõitmine trammi-peatuskohtadest. Koormavedu. Erisuguste koormate vedu. Veoautoga inimeste veo eeskirjad. Liiklemine tiheda udu puhul. Pukseerimine.

Eriotstarbeliste autode liiklemise eeskirjad.

## Teema 3. Nõuded autode ja automajandite kohta (4 tundi).

Autojuhtide ja transpordi-ettevõtete juhatajate kohused. Tehnilised nõuded eksploatatsiooni lubatavate autode kohta (mehhanismide tehniline seisukord, signaal-abinõud, valgustus, numbrimärgid ja pealkirjad). Autode tankimine kütteainetega.

Teema 4. Teadmiste kontroll teemade 1—3 järgi (4 tundi).

Ulesannete lahendamine kogu liiklemise eeskirjade ulatuses ühes õpilaste teadmiste kontrollimisega ja hindamisega.

## JÕUVANKRIJUHTIDE KATSETE KORRALDAMISE KORD.

### I. Katsetele võtmise kord Riikliku Autoinspektsiooni kvalifikatsioonikomisjonides auto- ja mootorrattajuhtimise loa saamiseks.

1. III liigi autojuhtimise loa saamiseks võetakse katsetele isikud alates 17,5 eluaastast, amatöör-autojuhi loa saamiseks — 17. eluaastast, mootorrattajuhi katsetele — alates 16. eluaastast.

2. Isikud, kes taotlevad autojuhi III liigi, amatöör-autojuhi (autojuhi-asjaarmastaja) või mootorrattajuhi luba, esitavad kvalifikatsioonikomisjonile järgmised dokumendid, ette näidates oma passi:

a) ankeet-avalduse (vorm nr. 17) (avalduse blankette saab kvalifikatsioonikomisjonilt);

b) tõendi tervishoiuasutiselt standardse vormi järgi, et katsealusel ei ole kehalisi puudeid, mis võiksid takistada auto või mootorratta ohutut juhtimist;

c) tõendi kooli, auto-motoklubi või majandi juhatajalt, et katsealune on juhtinud jõuvankrit: kutselise autojuhi loa taotlejail vähemalt 24 tundi järgneva staažimisega või vähemalt 50 tundi ilma järgneva staažimiseta, vähemalt 30 tundi amatöör-autojuhi loa taotlemisel ja vähemalt 15 tundi mootorrattajuhi loa taotlemisel.

Fiktiivsete tõendite esitamisel võetakse süüdlased kohtulikule vastutusele;

d) Riigipanga kviitungi katsemaksu tasumise kohta (katsemaksu suurus 15 rubla, sõjaväelastel karakteristika esitamisel — 7,5 rbl.);

e) 2 päevapilti. Päevapildid peavad olema passipildi kujulised.

3. Loa taotlejad, kel on isiklik auto või mootorratas, vabastatakse sõidutundide tõendi esitamisest, kui nad näitavad ette auto või mootorratta tehnilise passi.

Samuti vabastatakse sõidutõendi esitamisest individuaalkorras väljaõppe saanud stažööri loa taotlejad ja asjaarmastajad autojuhi ja mootorratta juhtimise loa taotlejad.

4. Isikud, kes taotlevad autojuhi II liigi luba, peavad omama autojuhi III liigi kutset vähemalt üks aasta;

I liigi loa taotlejad — autojuhi II või III liigi kutset vähemalt 2 aastat.

Nendelt nõutakse passi ja autojuhi loa ettenäitamist ning järgmiste dokumentide esitamist:

- a) avaldus (vaba vormi järgi);
- b) Riigipanga kviitung katsemaksu tasumise kohta;
- c) 2 päevapilti.

5. Amatöör-autojuht võetakse katsele autojuhi III liigi loa saamiseks juhul, kui tal on amatöör-autojuhi kvalifikatsioon vähemalt üks aasta. Seejuures nõutakse temalt passi ja autojuhiloa ettenäitamist ja järgmiste dokumentide esitamist:

- a) avaldus;
- b) tõend tervishoiuasutiselt, et katsealusel ei ole kehalisi puudeid, mis võivad kutselisel autojuhil takistada ohutut auto juhtimist;
- c) Riigipanga kviitung katsemaksu tasumise kohta;
- d) 2 päevapilti.

6. Kvalifikatsioonikomisjonil on õigus iga jõuvankrijuhti, kui on kahtlusi tema teadmiste ja oskuste suhtes, määrata katsetele liiklusmääruste tundmises ja jõuvankri juhtimises (ekspertiis).

## II. Katsete sooritamise kord.

1. Katsed auto- ja mootorrattajuhi loa taotlemiseks toimetatakse vastavalt sellekohaste kinnitatud katsekavade ulatuses.

2. Katsed kogu katsekava ulatuses tuleb sooritada ühe päeva jooksul.

Katsed toimetatakse järgmises järjekorras:

- a) auto või mootorratta ehitus ja töötamine;
- b) liiklemise eeskirjad;
- c) auto või mootorratta juhtimine.

3. Katsete tulemused hinnatakse katsekava iga osa kohta eraldi järgmiste hinnetega: „väga hea“, „hea“, „rahuldav“, „puudulik“ ja „nõrk“.

4. Isikuile, kelle katsetulemuste hinne on „puudulik“ või „nõrk“, määratakse korduskatsed liiklemise eeskirjade tundmises 5 päeva pärast, juhtimises — 10 päeva pärast, auto ehituses ja töötamises — 15 päeva pärast, mootorratta ehituses ja töötamises — 10 päeva pärast.

Juhtidele, kes on määratud käesolevate eeskirjade I osa p. 6 põhjal katsetele liiklusmääruste tundmises, määratakse korduskatsed 3 päeva pärast.

5. Hinded „väga hea“, „hea“ ja „rahuldav“, mida katsealune on saanud ühes või mitmes katsekava osas, säilitavad kehtivuse ja katse neis osades ei kuulu uuesti sooritamisele korduskatsete puhul 30 päeva vältel.

6. Korduskatsete arv ei ole piiratud.

7. Isikuile, kes on edukalt sooritanud kõik määratud katsed, antakse juhuluba kvalifikatsioonikomisjoni poolt hiljemalt järgmisel tööpäeval.

8. Kui katsealune avaldab kaebuse tema teadmiste ebaõige hindamise kohta, toimetab kvalifikatsioonikomisjon juhul, kui avaldus on põhjendatud, katsed uuesti teises koosseisus, mille määrab Riikliku Autoinspeksiooni ülem.

### **III. Riikliku Autoinspeksiooni kvalifikatsioonikomisjoni poolt jõuvankrijuhtidele väljaantavad dokumendid.**

1. Riikliku Autoinspeksiooni kvalifikatsioonikomisjoni poolt auto- ja mootorrattajuhtidele väljaantavad load on kehtivad kogu NSV Liidu territooriumil.

2. Juhtimislubadel on järgmine tähendus:

a) autojuhi I liigi luba õigustab juhtida iga liiki autosid. I liigi autojuht on autojuht-mehaanik;

b) autojuhi II liigi luba õigustab juhtida iga liiki autosid;

c) autojuhi III liigi luba õigustab juhtida autosid, välja arvatud liini-autobusi, kiirarstiabi-autosid ja tuletõrje-autosid;

d) stažööri luba õigustab vanema autojuhi kõrval ja juhatusel juhtida autosid, välja arvatud autobusi, sanitaar-tuletõrjeautosid ja reisijate veoks määratud veoautosid;

e) amatöör-autojuhi luba õigustab juhtida sõiduaautosid ja kuni 1,5 t kandejõuga veoautosid, kuid ei luba teetseda kutselise autojuhina;

f) mootorrattajuhi luba õigustab juhtida iga liiki mootorrattaid nii kutselise kui ka amatöör juhina.

**Märkus.** Gasogeen-autosid on õigustatud juhtima mistahes liigi autojuhid, kelle juhtimiseloal on eristamp „õigustab juhtima gasogeen-autosid“ või stamp „1947. a. programm“.

Koos auto- ja mootorrattajuhi loaga antakse välja talong Nr. 1. Kui juht liiklemise eeskirju on jämedalt rikkunud, võetakse temalt juhtimise luba ajutiselt. — kuni vastava karistuse määramiseni, ära. Sel puhul jääb juhile kätte talong, mis õigustab teda juhtima jõuvankrit reeglilikohaselt kuue ööpäeva jooksul. Juhtimise loa äravõtmisel on miilitsatöötaja kohustatud täitma talongi pöörde selgesti loetavalt.

Tabel 1.

Jrk. nr.	Iseloomustavad näitajad	Mõõtühik	GAZ-AA GAZ-MM	GAZ-42
1	2	3	4	5
1	Ehitusaasta . . . . .		1932 — 1938	1939
2	Tüüp . . . . .		V e o	
3	Tühikaal . . . . .	kg	1810	2050
4	Kandejõud . . . . .	t	1,5	1,2
5	Telgede arv: üldse/veo . . . . .		2/1	2/1
6	Telgede vahe . . . . .	mm	3340	3340
7	Rataste vahe: esiratastel tagaratastel . . . . .	"	1405	1405
8	Pöörderaadius . . . . .	"	1600	1600
9	Kliirens . . . . .	m	7,5	7,5
10	Gabariidi mõõtmed: pikkus . . . . .	mm	200	200
	laius . . . . .	"	5335	5335
	kõrgus . . . . .	"	2040	2040
11	Platvormi suurus (sisemõõdud) pikkus . . . . .	"	1970	1970
	laius . . . . .	"	2450	2025
	kõrgus . . . . .	"	1870	1870
		"	500	500
12	Mootor: tüüp . . . . .		Ben- sini, 4-takti- line	Gas- geen, 4 takti- line
	silindrite arv . . . . .		4	4
	silindrite tööjärjekord . . . . .		1—2	4—3
	silindri läbimõõt . . . . .	mm	98,43	98,43
	tööruumi maht . . . . .	l	3,28	3,28
	surveaste . . . . .		4,2/4,6	6,5
	maksimaalne võimsus . . . . .	HJ	42/50	30
	pöörete arv minutis maksimaalse võimsuse puhul . . . . .	r/min.	2600/	2400
13	Sidur . . . . .		Ühekettaline, kuiv	
14	Käigukast . . . . .		Neljakäiguline	
15	Peaülekande tüüp . . . . .		Ühekordne: spiraalhammas- tega koonilista hammasrataste paar	

AUTOD

ZIS-5	ZIS-21	JaG-6	GAZ-AAA	ZIS-6	ZIS-32	GAZ-63	GAZ-51	ZIS-150	JaAZ-200	MAZ-205	
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1933	1939	1936	1935	1933	1941	1946	1946	1946	1947	1947	
a u t o					Veoauto suurendatud läbimusega		V e o a u t o			Veoauto ise-kallutaja	
3100	3700	4930	2475	4230	3680	3280	2810	3900	6500	6700	
3,0	2,5	5,0	2,0	4,0	3,0	2,0	2,5	3,5	5-7	5	
2/1	2/1	2/1	3/2	3/2	2/2	2/3	2/1	2/1	2/1	2/1	
3810	3810	4200	3200	3900	3810	3300	3300	4000	4520	3800	
1545	1545	1780	1405	1545	1550	1600	1585	1700	1950	1950	
1675	1675	1860	1600	1675	1720	1600	1650	1740	1920	1920	
8,6	8,6	8,5	7,8	9,0	9,1	9,0	7,6	8,0	9,2	8,5	
250	245	300	230	275	260	275	245	265	300	300	
6060	6090	6500	5335	6060	6060	5670	5670	6720	7620	6065	
2235	2260	2500	2040	2235	2215	2280	2280	2385	2650	2640	
2160	2260	2550	1970	2160	2330	2185	2130	2175	2430	2440	
3085	3085	3780	2450	3085	3085	3080	3080	3540	4500	3000	
2085	2085	2330	1870	2085	2085	2070	2070	2250	2480	2000	
590	590	600	500	590	590	890	600	600	600	785	
Bensiini, 4-taktiline		Bensiini, 4-taktiline		Bensiini, 4-taktiline		Bensiini, 4-taktiline		Bensiini, 4-taktiline		Diiseli, 2-taktiline	
6	6	6	4	6	6	6	6	6	6	4	4
1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-2-4-3	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-3-4-2	1-3-4-2
101,6	101,6	101,6	98,43	101,6	101,6	82,0	82,0	101,6	108,0	108,0	108,0
5,55	5,55	5,55	3,28	5,55	5,55	3,48	3,48	5,55	4,65	4,65	4,65
4,6	7,0	4,6	4,6	4,6	4,6	6,2	6,2	6,0	16,0	16,0	16,0
73	45	73	50	73	73	70	70	90	110	110	110
2300	2400	2300	2800	2300	2300	2800	2800	2700	2000	2000	
Kahekettaline, kuiv		Ühekettaline, kuiv		Kahekettaline, kuiv		Ühekettaline, kuiv, pooltsentrifugaal		Kahekettaline, kuiv		Ühekettaline, kuiv	
N e l j a k ä i g u l i n e					V i i k ä i g u l i n e						
Kahekordne: paar spiraalseid koonilisi- ja paar silindrilisi hammasrattaid			Tiguhammasrattaste paar		Kahekordne: paar koonilisi ja paar silindrilisi hammasrattaid		Ühekordne: spiraalhammastega kooniliste hammasrattaste paar		Kahekordne: paar koonilisi ja paar silindrilisi hammasrattaid		

Jrk. nr.	Iseloomustavad näitajad	Mõõtühik	GAZ-AA GAZ-MM	GAZ-42
1	2	3	4	5
16	Jalgpidur: tüüp . . . . .		Klots-, kõiki- del ratastel	
	käsitsusviis . . . . .		Mehaaniline	
	Käsi pidur: tüüp . . . . .		Lint-, tagaratastel	
	käsitsusviis . . . . .		Mehaaniline	
17	Rehvide mõõt . . . . .	tolli	6,50—20	6,50—20
			2,50	2,50
18	Rõhk sisekummides esiratastel/tagaratastel . . . . .	kg/cm <sup>2</sup>	3,25	3,25
19	Kütteainepaagi maht . . . . .	l	40	40
20	Õli hulk jõuülekande karterites: käigukastis . . . . .	”	2,75	2,75
	demultiplikaatoris . . . . .	”	—	—
	tagumises veosillas . . . . .	”	3,25	3,25
	esimeses veosillas . . . . .	”	—	—
21	Mootori õlitussüsteemi maht . . . . .	”	4,7	4,7
22	Jahutussüsteemi maht . . . . .	”	12,0	12,0
23	Normaalne rõhk õlitussüsteemis . . . . .	kg/cm <sup>2</sup>	—	—
24	Siduri pedaali vabakäik . . . . .	mm	20—25	20—25
25	Piduri pedaali vabakäik . . . . .	”	25	25
26	Inimeste arv veokastis/juhikabiinis . . . . .	”	16/2	16/2
27	Maksimaalne kiirus täiskoormaga . . . . .	km/t	70	50
28	Pidurdusteed kond kiirusega 30 km/t liikuva auto pidur- damisel . . . . .	m	10	10
26	Kütteaine kulunorm 100 km läbisõidu kohta . . . . .	l	20,5	80kg

ZIS-5	ZIS-21	JaG-6	GAZ-AAA	ZIS-6	ZIS-32	GAZ-63	GAZ-51	ZIS-150	JaAZ-200	MAZ-205
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Klots-, kõiki- del ratastel	Klots-, taga- ratastel	Klots-, kõikidel rataste	Klots-, kõikidel ratastel	Klots, kõikidel ratastel	Klots-, kõiki- del ratastel	Klots-, kõikidel ratastel
mehaaniline	mehaani- line vaa- kum-ser- vovõi- mendaja	mehaa- niline	mehaani- line vaa- kum-ser- vovõi- mendaja	mehaa- niline	hüdrauliline	pneumaatiline
Klots-, tagaratastele	K l o t s -, k a r d a a n v ö l l i l e					

M e h a a n i l i n e

34×7 (9,00—20) <sup>1</sup>	34×7 (9,00—20) <sup>1</sup>	40×8 (9,75—24) <sup>1</sup>	6,50—20	34×7 (9,00—20) <sup>1</sup>	36×8	9,75—18	7,5—20	9,00—20	12,00— 20	12,00— 20
5,00(3,25) <sup>2</sup>	5,00(3,25) <sup>2</sup>	5,00(4,00) <sup>2</sup>	2,50	5,00(3,25) <sup>2</sup>	5,00	3,00	3,00	3,50	4,25	4,25
5,75(4,00) <sup>2</sup>	5,75(4,00) <sup>2</sup>	6,50(5,50) <sup>2</sup>	3,25	5,75(4,00) <sup>2</sup>	5,50	4,00	3,50	4,50	5,50	4,50
60	7,5	177	100	105	115	195	105	150	225	105
8,0	8,0	8,0	2,75	8,0	8,0	3,3	3,3	7,0	4,5	4,5
—	—	—	1,0	2,5	2,5	2,5	—	—	—	—
5,5	5,5	6,0	kuni 1,5	kuni 3,0	5,5	3,0	3,0	4,0	13,5	13,5
—	—	—	—	—	5,5	3,0	—	—	—	—
7,0	7,0	7,0	4,7	7,0	7,0	7,0	7,0	8,0	46,0	46,0
23,0	32,0	58,0	14,0	24,0	32,0	14,5	14,5	21,0	46,0	46,0
1,2—1,5	1,2—1,5	1,2—1,5	1,3—1,4	1,2—1,5	1,2—1,5	2,0—4,0	2,0—4,0	1,8—2,0	1,8—2,0	1,8—2,0
20—25	20—25	20—25	20—25	20—25	20—25	35—45	35—45	20—25	34—42	34—42
25	25	25	25	25	25	8—15	8—15	15—20	15—20	15—20
20/2	20/2	30/2	16/2	24/2	20/2	20/2	20/2	30/3	30/3	—/3
60	45	40	65	55	65	65	70	65	65	55
10	10	10	10	10	10	8	8	8	10	10
34	—	43,5	25	41	38	29	26,5	38	—	—

<sup>1</sup> Sulgudes on toodud asendavate rehvide mõõted.

<sup>2</sup> Sulgudes on toodud rõhk asendavaterhvide puhul.

Tabel 2.

Jrk. nr.	Iseloomustavad näitajad	Mõõtühik	GAZ-M-1	GAZ-67-B	GAZ-M-20 „Pobeda”
1	2	3	4	5	6
1	Ehitusaasta . . . . .		1936	1943	1946
2	Tüüp . . . . .				S ö i d u
3	Kere . . . . .		Sedan, 4-uksega	Metall-, lahtine	Sedan, või kabriolett, 4-uksega
4	Tühikaal . . . . .	kg	1370	1320	1350
5	Kohtade arv . . . . .		5	4	5
6	Telgede arv: üldse/veo . . . . .		2/1	2/2	2/1
7	Telgede vahe . . . . .	mm	2845	2100	2700
8	Rataste vahe: esiratastel . . . . .	”	1435	1446	1324
	tagaratastel . . . . .	”	1440	1446	1362
9	Pöörderaadius . . . . .	m	6,35	6,5	6,3
10	Kliirens . . . . .	mm	210	200	200
11	Gabariidi mõõtmed: pikkus . . . . .	”	4625	3350	4665
	laius . . . . .	”	1770	1685	1645
	kõrgus . . . . .	”	1775	1700	1640
12	Mootor: tüüp . . . . .				B e n s i i n i
	silindrite arv . . . . .		4	4	4
	silindrite tööjärjekord . . . . .		1-2-3-4	1-2-3-4	1-2-3-4
	silindri läbimõõt . . . . .	mm	98,43	98,43	82,0
	tööruumi maht . . . . .	l	3,28	3,28	2,12
	surveaste . . . . .		4,6	4,6	6,2
	maksimaalne võimsus . . . . .	HJ	50	50	50
	pöörete arv minutis . . . . .				
	maksimaalse võimsuse puhul . . . . .	r/min	2800	2800	3600
13	Sidur . . . . .		Ühekettaline, kuiv		Ühekettaline, kuiv, pooltsentrifugaalne, pööreteleevendiga
14	Käigukast . . . . .		3-käiguline	4-käiguline	3-käiguline
15	Peaülekande tüüp . . . . .		Ühekordne: spiraalhammastega kooniliste hammasrataste paar		
16	Jalgpidur: tüüp . . . . .		Klots-, kõikidel ratastel		Klots-, kõikidel ratastel
	käsitlusviis . . . . .		mehaaniline		hüdrauline

ZIS-101	ZIS-110	„Moskvitš“	GAZ-03-30	ZIS-16	ZIS-154	ZIS-155
7	8	9	10	11	12	13
1936	1946	1946	1933	1938	1947	1948
a u t o			A u t o b u s			
Limusiin, 4-uksega	Limusiin või faeton, 4-uksega	Sedan või kabriolett, 4-uksega	K i n n i n e		Kinnine, vaguntüüpi	
2250	2450	845	2270	5100	8000	6200
6	7	4	16	26	34	28
2/1	2 1	2/1	2/1	2/1	2/1	2/1
3605	3760	2340	3340	4970	5460	4090
1500	1520	1105	1405	1545	2070	2076
1550	1600	1168	1600	1710	1812	1740
7,7	7,5	6,0	7,5	11,2	11,0	8,3
190	210	194	200	270	290	265
5750	6000	3855	5300	8525	9500	8260
1890	1960	1375	2100	2400	2500	2500
1870	1730	1545	2530	2800	2940	2940
4-t a k t i l i n e					Diisel 2-taktiline	Bensiini 4-taktiline
8	8	4	4	6	4	6
1-6-2-5-8-3-7-4	8-3-7-4	1-3-4-2	1-2-3-4	1-5-3-6-2-4	1-3-4-2	1-5-3-6-2-4
85,0	90,0	67,5	98,43	101,6	108,0	101,6
5,75	6,0	1,07	3,28	5,55	4,65	5,55
5,5	6,85	5,8	4,6	5,7	16,0	6,0
110	140	23	50	88	110	95
3200	3600	3400	2800	2700	2000	2700
Kahekettaline, kuiv			Ühekettaline, kuiv	Kahekettaline, kuiv	Elektriline rakendus	Kahekettaline, kuiv
3-käiguline	3-käiguline sünkronisaatoriga hüpoiid	Ühekordne: paar koonilisi hammasrattaid	4-käiguline	Kahekordne: paar koonilisi ja paar silindrilisi hammasrattaid	—	5-käiguline
Klots-, kõikidel ratastele mehaaniline vaakum-servo-voimendaja	Klots-, kõikidel ratastel hüdrauliline	Klots-, kõikidel ratastel mehaaniline	Klots-, kõikidel ratastele mehaaniline vaakum-servo-voimendaja	Klots-, kõikidel ratastele mehaaniline vaakum-servo-voimendaja	Klots-, kõikidel ratastele	Klots-, kõikidel ratastele pneumaatiline

Jrk. nr.	Iseloomustavad näitajad	Mõõtühik	GAZ-M-1	GAZ-67-B	GAZ-M-20 "Pobeda"
1	2	3	4	5	6
	Käsi pidur: tüüp . . . . .		Klots-, kõikidel ratastel		Klots-, taga- ratastel
	käsitlusviis . . . . .		<b>M e h a a n i l i n e</b>		
				7,0—16	
17	Rehvide mõõt . . . . .	tolli	7,0—16	(6,50—16) <sup>1</sup>	6,0—16
18	Rõhk sisekummides . . . . .		1,50	1,50	2,00
	esiratastel/tagaratastel	kg/cm <sup>2</sup>	2,00	1,75(2,00) <sup>2</sup>	2,00
19	Kütteainepaagi maht . . . . .	l	60	70	55
20	Õli hulk: käigukastis . . . . .	"	1,5	2,75	1,6
	tagasillas . . . . .	"	1,25	1,25	1,1
	mootori karteris . . . . .	"	4,7	4,7	6,0
21	Jahutussüsteemi maht . . . . .	"	12,0	12,0	9,5
22	Normaalne rõhk õlitussüsteemis . . . . .	kg/cm <sup>2</sup>	1,3—1,4	1,3—1,4	2—4
23	Siduri pedaali vabakäik . . . . .	mm	20—25	20—25	35—45
24	Piduri pedaali vabakäik . . . . .	"	25	25	8—14
25	Maksimaalne kiirus . . . . .	km/t	100	90	110
26	Pidurdusteekond kiirusega 30 km/t liikuva auto pidurdamisel . . . . .	m	7	7	6
27	Kütteaine kulunorm 100 km läbisõidu kohta . . . . .	l	14,5	14,0	13,5

<sup>1</sup> Sulgudes on toodud asendavate rehvide mõõted.

<sup>2</sup> Sulgudes on toodud rõhk asendavate rehvide puhul.

ZIS-101	ZIS-110	„Moskvitš”	GAZ-03-30	ZIS-16	ZIS-154	ZIS-155
7	8	9	10	11	12	13

Klots-, kõiki- del ratastel	Klots-, tagaratastel	Lint- taga- ratastel	Klots-, taga- ratastel	Klots-, kardaavnõllil
--------------------------------	----------------------	-------------------------	---------------------------	-----------------------

M e h a a n i l i n e

7,5—17	7,5—16	4,5—16 (5,0—16) <sup>1</sup>	6,5—20	36×8 (9,00—30) <sup>1</sup>	10,5—20	9,00—20
<u>2,25</u>	<u>2,25</u>	<u>2,00(1,75)<sup>2</sup></u>	<u>2,50</u>	<u>5,00(3,50)<sup>2</sup></u>	<u>6,00</u>	<u>4,60</u>
<u>2,75</u>	<u>2,50</u>	<u>2,30(2,00)<sup>2</sup></u>	<u>3,25</u>	<u>5,50(4,50)<sup>2</sup></u>	<u>4,50</u>	<u>4,60</u>
80	80	31	40	110	270	150
2,0	1,3	0,4	2,75	8,0	—	7,0
3,0	3,4	0,9	3,25	5,5	6,0	4,0
12,0	7,1	2,7	4,7	7,0	15,5	8,0
22,0	18,5	6,0	12,0	32,0	46,0	32,0
2,5—3,0	2,5—3,0	2,0—3,5	1,3—1,4	1,2—1,5	1,8—2,0	1,8—2,0
20—25	40—45	18—24	20—25	20—25	ei ole	20—25
25	6—13	6—12	25	25	10	15—20
115	140	90	65	65	65	65
7	7	5	10	10	13	10
25,5	27,0	9	27	37	—	—

## LIIKLEMINE JALGRATTAL.

1. Jalgrattasõit avalikel teedel ja tänavail on Liiklemise eeskirjadega lubatud alates 13. eluaastast.

Jalgratas peab olema varustatud:

- a) piduriga,
- b) signaalseadmega (kell või pasun),
- c) esilaternaga ja refleksklaasiga liiklemisel pimedal ajal,
- d) numbrimärgiga, mis on kinnitatud taha, sadula alla.

2. Jalgrattur peab sõitma sõidutee parempoolsel äärel, mitte kaugemal kui üks meeter kõnniteest (teepeenrast).

Liikumise kiirus sõitmisel linnas ja asulas ei tohi ületada 15 km tunnis.

3. Jalakäijate kogunemiskohtadel, väljasõitmisel väravast, samuti väljasõitmisel elava liiklusega teedele ja tänavatele või teedele ja tänavatele, kus on trammiliiklus, peab jalgrattur jalgrattalt maha astuma ning ta võib edasi liikuda alles siis, kui ta on veendunud, et edasiliikumine on ohutu.

4. Jalgratturil on keelatud:

- a) sõita kõnniteedel ning parkide, aedade ja puistike jalakäijatele määratud teedel;
- b) sõita trammitedel;
- c) sõita tänaval võidu;
- d) sõita kahe- või mitmekesi kõrvuti;
- e) õppida jalgrattasõitu elava liiklusega tänavail ja väljakuil;
- f) sõitmisel vabastada käsi juhtimisseadiselt;
- g) lasta jalgratast teistest liiklusvahenditest järele vedada ja sõita liiga lähedal eesliikuvale jõuvankrile;
- h) sõita üheistmelisel jalgrattal kahekesi. Lapsi kuni 9 a. vanuseni võib võtta kaasa, kui jalgrattal on vastav lisaiste;
- i) vedada esemeid, mis takistavad juhtimist või võivad teisi liiklejaid takistada;
- j) sõita tänavail, kus see on keelatud vastavate liiklusmärkidega.

5. Grupisõidus jalgratturid peavad sõitma ühes reas üksteise järel, vahemaaga vähemalt 2 meetrit.

Sõjaväeosad ja jalgratturite kolonnid peavad liiklema kolonnide ja rongkäikude kohta antud liikluseeskirjade kohaselt, aga mitte rohkem kui neljakesi kõrvuti.

## LIIKLEMINE HOBULIIKLUSVAHENDITEGA JA KÄSIKÄRUGA.

1. Hobuliiklusvahendite juhid on *kohustatud*:

- a) pidama liiklusvahendid heas korras ja puhta välimusega;
- b) koormaga veokite puhul mitte ületama lubatud gabariite;
- c) mitte sõitma rautamata regedega tänavail ja teedel, kus on autode liiklemine;
- d) jäätanud ja libeda tee puhul võtma tarvitusele hobuste jääraud (stollid);
- e) mitte jätma liiklusvahendeid ja hobuseid tänavatele ja teedele valveta või kinni sidumata;
- f) juhtimise ajal hoidma ohje ja istuma või käima liiklusvahendi paremal küljel;
- g) liiklemisel asuma alati äärmises parempoolses reas kõnnitee (teepeenra) ligi;
- h) koormaga liikudes sõitma ainult sammu;
- i) jätma vahemaad iga veoki järel vähemalt 1 meeter ning voo-  
ris liikudes veel 6 meetrit iga kolme veoki järel.

Hobuveokid õhukummidel peavad olema varustatud piduritega;

- j) varustama hobusõidukid ühe numbrimärgiga sõiduki tagaküljel, hobuveokid — looga esiküljel, loogata rakendi puhul — istme vasakul küljel.

Peale selle peavad hobuveokid olema varustatud pealkirjaga tema omaniku nimetuse, aadressi ja telefoninumbri kohta. Pealkiri peab olema tehtud loogale või metallist sildikesele, mis on kinnitatud vankri või ree vasakule küljele.

2. *Käsiääruga* liikumine on lubatud sõidutee parempoolsel äärel, kõnnitee ligi.

Igal käsiäärul peab olema numbrimärk, mis on kinnitatud käru vasakule küljele (vaadates liikumissuunas).

Numbrimärgid antakse välja kohaliku TSN täitevkomitee rahandusosakonna poolt.

Lisa 8.

## AUTOBUSTE KASUTAMISE KORD TALLINNAS.

Tallinna Linna TSN Täitevkomitee üldkohusliku otsusega (nr. 6 — 1949. a.) on kehtestatud Tallinnas liikuvail autobustel järgmine kord:

## I. AUTOBUSESE MINEK JA VÄLJUMINE.

1. Pealetulek ja mahaminek autobuse liikumise ajal on keelatud.

2. Autobusesse minek on lubatud tagumise ukse kaudu ja ainult peatuskohtades, mis märgistatud tähistega „Autobuste peatuskoht“; autobustele, mis varustatud ainult ühe uksega, lubatakse reisijate sisseminek siis, kui on lõppenud reisijate väljumine autobusest.

3. Sissemineku õigus väljaspool järjekorda autobusesse on:

- a) NSV Liidu ja liiduvabariikide Ulemnõukogu saadikutel;
- b) Nõukogude Liidu kangelastel, töökangelastel ja ema-kangelastel;
- c) rasedatel naistel ja isikutel, alla 3 aasta vanuste sülelastega;
- d) invaliididel Autotranspordi Peavalitsuse poolt väljaantud kaardi esitamisel.

4. Punkt 3 lit. c ja d märgitud isikutele on eraldatud 6 esimest kohta, arvates autojuhi kabiinist. Teised sõitjad, kes istunud neile kohtadele, peavad need vabastama eelistatud isikute esimesel nõudmisel.

5. Väljumine on lubatud ainult eesmise ukse kaudu, autobuse lõpp-peatustes ka tagumisest uksest.

6. Autobuse jõudmisel lõpp-peatuskohta on kohustatud kõik sõitjad autobusest väljuma. Isikud, kes soovivad sõita tagasisuunas, on kohustatud kasutama üldist järjekorda.

## II. SÕIDU EEST TASUMAKSMINE.

7. Sõitjad on kohustatud autobusesse sisseminekul tasuma sõidu-pileti eest või esitama sõitu õigustava dokumendi, ootamata konduktori nõudmist.

8. Konduktori poolt müüdüd piletid on maksvad ainult samal autobusel ja samal marsruudil ühekordse sõidu puhul; pileti edasiandmine teisele on keelatud, edasiantud pilet loetakse maksvusetuks.

Autobuse riknemisel või mitteedasisõitmisel piletid on kehtivad teistel samal marsruudil sõitvatel autobustel, kusjuures ümberistumine teisele autobusele peab toimuma konduktori juuresolekul, kes need piletid müüs.

9. Sõitjale müüdüd pileti eest raha ei tagastata, kui sõitja loobub sõidust.

10. Sõitja on kohustatud piletit alles hoidma kuni autobusest väljumiseni ja esitama selle konduktori või kontrolöri esimesel nõudmisel. Sõitja, kel ei ole kontrollimisel piletit ega sõitu õigustavat

dokumenti, loetakse piletita sõitjaks. Sõidupilet, mis ei võimalda kontrollimist (kortsutatud, puruks rebitud jne.), loetakse kehtetuks.

11. Tasuta sõidu õigus autobusel on:

- a) NSV Liidu ja liiduvabariikide Ülemnõukogu saadikutel;
- b) alla 5 a. vanustel lastel, mitte üle ühe lapse koos sõitjaga ja tingimusel, kui nad ei kasuta eraldi istekohta;
- c) liiniteenistuse töötajail Autotranspordi Peavalitsuse poolt väljaantud tunnistuse esitamisel.

### III. AUTOBUSE RUUMIDE KASUTAMINE.

12. *Autobusesse ei lubata isikuid:*

- a) suurte kogukate esemetega, mis takistavad teiste sõitjate läbikäiku ja pakkidega, mille mõõtmed ei vasta käesoleva korra p. 14 ja 15 ettenähtud tingimustele (mõõtmetele);
- b) kellel on kaasas tule- või plahvatusohtlikke esemeid või aineid (bensiin, petrooleum, pakkimata kinolindid jne.);
- c) kes kannavad täägiga vintpüsse või teisi torkavaid või lõikavaid esemeid;
- d) kellel on kaasas loomi või linde;
- e) kes on lausa joobnud olekus.

13. *Autobuses sõitjaile on keelatud:*

- a) autobusesse minek ja väljumine liikumise ajal;
- b) sõitmine autobuse trepiastmetel ja välisosadel;
- c) sisseminek peale konduktori keeldu;
- d) suitsetamine, rahurikkumine ja mitteametlik jutuajamine autobuse personaliga;
- e) autobuse reostamine ja lõhkumine;
- f) asetada lapsed jalgadega istmetele;
- g) avada uksi ja aknaid ning neid sulgeda ilma konduktori loata;
- h) välja riputada või loopida autobusest esemeid.

### IV. PAGASI KAASAVÕTMINE.

14. Autobustesse, mis liiguvad siselinna liinidel, võib sõitja kaasa võtta käsipakke raskusega kuni 8 kg, hoides seda käes või asetades enese põlvedele. Käsipaki eest eritasu ei võeta.

15. Autobustesse, mis liiguvad linnalähedastel liinidel, lubatakse igal täissõitjal kaasa võtta, peale käsipaki, pagasit raskusega kuni 16 kg, kusjuures seda pagasit ei või paigutada istekohtadele.

Pagasi veo eest tasutakse reisijateveo tariifide alusel.

## V. AUTOBUSE PERSONALI KOHUSTUSED.

### 16. *Konduktor on kohustatud:*

- a) kuuldavaft teatama iga järgmise autobuse peatuskoha nime-tuse;
- b) kontrollima sõitjatel pileti olemasolu;
- c) kutsuma korralt käesoleva üldkohustusliku otsuse rikkujaid;
- d) sõitja nõudmisel ütleva oma nime.

### 17. *Autobuse juht on kohustatud:*

- a) peatama autobuse kõigis alalistes peatuskohtades ja sõitjate nõudmisel ka peatuses „nõudmise peale“;
- b) alustama sõitu peatuskohalt pärast sõitjate väljumist auto-busest ja peale konduktori märguannet;
- c) kontrollima, et sõitjad ei riku käesoleva üldkohustusliku otsuse punkte 1, 2, 5 ja 6.

## VI. SÕITJATE VASTUTUSELE VÕTMINE.

18. Süüdlasi käesoleva üldkohustusliku otsuse rikkumises karista-takse administratiivkorras hoiatusega või rahatrahviga 5—100 rubla suuruses.

Administratiivkomisjonil on õigus karistada süüdlasi üldkohus-tusliku otsuse rikkumises 25—100 rubla suuruses.

Miilitsateenistujail ja Tallinna Linna TSN Täitevkomitee poolt erilisel volitatud järelevalvefunktsioonidega isikuil on õigus mää-rata korrarikkujale kohapeal rahatrahvi 5 kuni 25 rubla suuruses.

Rahatrahvi kohapeal tasumisest keeldumise korral koostatakse protokoll, mis saadetakse edasi miilitsajaoskonna ülemale. Viimasel on õigus trahvi kõrgendada mitte rohkem kui kahekordseks.

Trahvi tasumise kohta antakse välja trahvimaksjale västav kvii-tung (trahvipilet).

19. Isikutelt, kes on süüdi autobuse, selle inventari või päraldise rikkumises, nõuab konduktor peale selle veel sisse tekitatud kahju kindlaksmääratud hindade alusel, andes vastu sellekohase kviiitungi.

Kahjude tasumisest keeldumisel nõutakse need sisse kohtu-korras.

20. Järelevalve käesoleva üldkohustusliku otsuse täitmise üle on pandud miilitsaorganitele.

Järelevalve teostajail on õigus korrarikkujaid autobusest eemal-dada ja tarbe korral peatada autobus nende jälitamiseks.

## EESKIRJAD JÕUVANKRITE ARVESTAMISEKS.

### I. Registrimine ja arvestamine.

1. Kõik asutised ja üksikisikud on kohustatud registrima Riiklikus Autoinspeksioonis nendele kuuluvad autod, veotraktorid, kummirehvidega transporttraktorid, autode järelvankrid ja mootorrattad 48 tunni jooksul, arvates nende saamise hetkest, vaatamata nende tehnilisele seisukorrale.

2. Jõuvankrite registrimist toimetatakse jõuvankri omaniku või tema poolt määratud vastutava isiku isiklikul ilmumisel. Viimane peab olema varustatud kirjaliku volitusega registrimise toimetamiseks ning tehnilise passi ja numbrimärkide vastuvõtmiseks.

3. Autotehastest saadud jõuvankrite, samuti järelvankrite registrimiseks, nendele numbrimärkide ja tehniliste passidõ saamiseks tuleb esitada järgmised dokumendid:

a) avaldus jõuvankriomanikult jõuvankri arvele võtmiseks, milles on tähendatud ministeerium, kellele asutis allub, asutise ja garaaži aadressid ja telefoni numbrid, volitus numbrimärkide ja tehnilise passi vastuvõtmiseks;

b) tehase poolt väljaantud vastuvõtmise-üleandmise akt iga jõuvankri kohta eraldi;

c) tehase poolt väljaantud auto-mootorratta pass;

d) Riigipanga kviitung jõuvankri registrimismaksu tasumise kohta.

4. Jõuvankrid ja järelvankrid, mis on saabunud NSV Liidu autotehastest, registritakse ilma tehnilise ülevaatuseta, eelloeteldud dokumentide põhjal.

Kõik teised jõuvankrid ja järelvankrid võetakse arvele pärast riikliku autoinspektori poolt toimetatud tehnilist ülevaatuset, kes koostab akti ülevaatusse kohta.

5. Iga registritud auto, veotraktori, kummirehvidel transporttraktori ja mootorratta jaoks antakse omanikule tehniline pass ja numbrimärgid, iga järelvankri jaoks — üks numbrimärk.

### II. Arvelt kustutamine ja ümberregistrimine.

6. Jõuvanker kustutatakse arvelt:

a) asumisel alaliselt tööle tähtajaga üle 3 kuu ühest maakonnast teise või väljapoole vabariigi piire;

b) kõlbmatuks tunnistamisel.

7. Jõuvankri asumisel alaliselt tööle, tähtajaga üle 3 kuu, teise maakonda või teise vabariiki toimub jõuvankri arvelt kustutamine jõuvankriomaniku poolt esitatud kirjaliku avalduse põhjal, millele on lisandatud tehniline pass märkuste tegemiseks. Uude asukohta saadetakse jõuvanker ilma numbrimärkideta, mis antakse ära Riiklikule Autoinspeksioonile.

8. Jõuvankri asumisel ajutiselt teise maakonda või teise vabariiki, tähtajaga kuni 3 kuuni, on jõuvankriomanik kohustatud sellest teatama Riiklikule Autoinspeksioonile, kus jõuvanker arvel, ära tähendades, kui kauaks ja kuhu jõuvanker asub. Samuti tuleb teatada jõuvankri tagasijõudmisest. Teise vabariiki saadetud jõuvankri tehniline pass peab olema kaasas jõuvankriga kas selle juhi või jõuvankrit saatva vastutava isiku käes. Teise maakonda asumisel tuleb tehniline pass anda ära Riiklikule Autoinspeksioonile.

9. Jõuvankri arvelt kustutamine tema kõlbmatuks muutumisel toimub jõuvankri omaniku poolt esitatud kirjaliku avalduse põhjal, millele on lisandatud tehniline pass, riiklikud numbrimärgid, kviitung tehnilise ülevaatus maksu tasumise kohta ja Riikliku Autoinspeksiooni poolt kinnitatud akt jõuvankri kõlbmatuks tunnistamise kohta.

10. Jõuvankri ümberregistrimine toimub järgmistel juhtudel:

a) jõuvankri müügi või edasiandmise puhul ühelt omanikult teisele;

b) jõuvankri omaniku elukoha või garaaži asukoha muutmisel;

c) jõuvankri ümberehitamisel ühetüübilisest teisetüübiliseks. näiteks sõiduauto veoautoks, veoauto autotsisterniks või autobuseks, korvita mootorrattale korvi külgemonteerimisel jne.

Märkus: Ümberehitamist võib teostada ainult Riikliku Autoinspeksiooni nõusolekul.

### III. Jõuvankrite tehnilised passid.

11. Jõuvankri tehniline pass antakse välja kogu jõuvankri käigusoleku ajaks ja see on kehtiv kuni tema arvelt kustutamiseni kõlbmatuks tunnistamise tagajärjel.

12. Tehniline pass tuleb esitada järgmistel juhtudel:

a) ilmudes Riikliku Autoinspeksiooni kutsel jõuvankriga aastavõti- või poolaasta tehnilisele ülevaatusse;

b) jõuvankri üleminekul ühelt omanikult teisele üleandmise või müügi puhul;

c) alalise asukoha-garaaži või omaniku aadressi muutumisel;

d) uue numbrimärgi väljaandmisel;

e) jõuvankri registrimisel ja arvelt kustutamisel;

f) jõuvankri ümberehitamisel ja kõlbmatuks tunnistamisel;

g) automajandite revideerimisel Autoinspektsiooni või teiste miilitsa-ametiisikute poolt.

13. Automajandite juhatajad ja jõuvankrite omanikud on kohustatud valvama järgmiste andmete õigeaegse sissekandmise üle tehnilisse passi:

a) kapitaal-remontide kohta, viivitamata pärast jõuvankri remondist tagasijõudmist;

b) iga aasta 10. jaanuariks, 10. aprilliks, 10. juuliks ja 10. oktoobriks veerandaastas jõuvankri poolt läbisõidetud kilomeetrite arvu kohta.

14. Tehnilist passi hoitakse automajandis range aruandluse dokumendina.

15. Kategooriliselt on keelatud passi omanikul teha tehnilises passis mistahes parandusi, muudatusi või väljakraapimisi.

16. Automajandite juhatajad ja jõuvankrite omanikud on kohustatud 48 tunni jooksul kirjaliku avaldusega teatama Riiklikule Autoinspektsioonile igast jõuvankri teisele omanikule üleandmise juhust, alalise asukoha-garaaži või omaniku aadressi muutmisest, jõuvankri asumisest alaliselt (tähtajaga üle 3 kuu) teise maakonda või teise vabariiki, numbrimärgi kaotamisest, tehnilise passi kaotamisest.

## TEEKONNALEHT NR. 1532

(veoautole)

Kinnitatud NSV Liidu Ministrite Nõukogu määrusega 23. augustist 1948. a. nr. 3181.

Organisatsioon:  
Tallinna Autotransport-  
baas nr. 1.Auto mark:  
Zis-150  
Reg. nr. PP 54-47Kuupäev:  
04. aug. 1950. a.Vahetus:  
Tab. nr. 10Auto tehniliselt korras, väl-  
sõit lubatud:Aadress:  
A. Tisleri 31, Tallinn.Garaaži nr. 35  
Järelvan-Autojuht: Jõgi  
Laadija: Kivi

Tab. nr. 121

Mehaanik: Alvee  
(allkiri)Arveldusarve nr. 182001  
Riigipanga Tall. osak.ker, nr.  
üheteljeline  
kaheteljelineLaadija: Kallas  
Stažöör: Kaasik

Tab. nr. 128

Auto tehniliselt korras vas-  
tu võtnud:

Tab. nr. 91

Autojuht: Jõgi  
(allkiri)

## Ülesanne autojuhile

Kelle korraldusse	Kust	Kuhu	Veo- kaugus	Koormaga sõitude arv	Koorma nimetus	Arv (kaal, tk.)	t. min.		Kilomeetrilugeja näitas km-tes	
							Väljasõidu aeg	garaažist		
							8 00	12,575	garaažist väljasõidu	
							16,50	12,696	garaaži tagasijõudmisel	
							Dispetšeri allkiri enne auto väljasaatmist Pällo (allkiri)		Dispetšeri allkiri auto tagasijõudmisel Remmelg (allkiri)	
							Kütteenete välja- andmine	kg 1	Allkiri	Märkused auto sel- sukorra kohta taga- sijõudmisel garaaži
							Jäägi mõõtmisel enne v. väljasõitu	19	Pällo	Auto üleand- misel selgus:
							1. välja antud bensüün	60	Maidra	
							2. autoõli	2	Maidra	
							3. Jäägi mõõtmisel tagasijõudmisel	34	Kalde	
							Auto andis üle (autojuht):		Jõgi (allkiri)	
							Auto võttis vastu (mehaanik):		Kalde (allkiri)	

Dirpetšer Pällo  
Hilinemised, seisakud teel, garaaži  
sõidud ja muud autojuhi märkused

Ü l e s a n d e t ä i t m i n e

Sõitude nr. nr.	Koorma valdaja	Kust	Kuhu	Väljasaatmine						Kohalejõudmine			Läbisõit km		Tehtud t/km	
				Koorma nimetus	Koormatud		Seisuaeg laadimisel t. m.	Väljasaatmise aeg t. m.	Koorma väljasaatja allkiri	Kohalejõudmine t. m.	Seisuaeg mahalaadimisel t. m.	Koormasaaja allkiri	Koormaga	Koormata	Üldse	Sellest järelvankril
					Üldse tonni	Sellest järelvankril										
<i>Teede-</i>	<i>Tisleri</i>	<i>Veerenni</i>	<i>Ettesõit</i>				8.00	<i>Lepp</i>	8.05			1				
<i>Sildade</i>	<i>Veerenni</i>	<i>Kaudalu</i>	<i>killustik</i>	4		0.20	8.25	<i>Lepp</i>	8.30	0.10	<i>Aas</i>	5	20			
<i>trust</i>	<i>Raudalu</i>	<i>Paemurd</i>					8.40	<i>Lepp</i>	9.00			9				
	<i>Paemurd</i>	<i>Raudalu</i>	<i>killustik</i>	4		0.15	9.15	<i>Lepp</i>	9.35	0.10	<i>Aas</i>	9	36			
	<i>Raudalu</i>	<i>Paemurd</i>					9.45		10.05			9				
	<i>Paemurd</i>	<i>Raudalu</i>	<i>killustik</i>	4		0.15	10.20	<i>Lepp</i>	10.40	0.20	<i>Aas</i>	9	36			
	<i>Raudalu</i>	<i>Paemurd</i>					11.00		11.20			9				
	<i>Paemurd</i>	<i>Raudalu</i>	<i>killustik</i>	4		0.20	11.40	<i>Lepp</i>	12.00	0.15	<i>Aas</i>	9	36			
	<i>Raudalu</i>	<i>Paemurd</i>					12.15		12.35			9				
	<i>Paemurd</i>	<i>Raudalu</i>	<i>killustik</i>	4		0.15	12.50	<i>Lepp</i>	13.10	0.15	<i>Aas</i>	9	36			
	<i>Raudalu</i>	<i>Paemurd</i>					13.25		13.45			9				
	<i>Paemurd</i>	<i>Raudalu</i>	<i>killustik</i>	4		0.15	14.00	<i>Lepp</i>	14.20	0.20	<i>Aas</i>	9	36			
	<i>Raudalu</i>	<i>Paemurd</i>					14.40		15.00			9				
	<i>Paemurd</i>	<i>Raudalu</i>	<i>killustik</i>	4		0.20	15.20	<i>Lepp</i>	16.00	0.15	<i>Aas</i>	9	36			
	<i>Raudalu</i>	<i>Tisleri</i>					16.15		16.25							

Autojuhi allkiri

Jõgi

T ö ö t r i e m u s e d

Tunnid, min.		Sellest:						Läbisõit km	Veetud tonne	Tehtud t/km	Kütteeaine kulu kg/l				Palga arvestus	Autojuhile	Laadijale		
Töö, üldse	Sõidus	Seisus	Laadimisel ja mahalaadim.	Tehniliste rikete tõttu	Koormaga sõitude arv	Üldse	Sellest koormaga				Üldse	Sellest järelvankril	Üldse	Sellest järelvankril				Normi järgi	Faktiivselt
8.25	4.25	4.00	5.36 <sup>1</sup> , 1.16 <sup>2</sup>	—	—	7	121	59	28	—	236	—	45,9	45	0,9	—			
Läbisõidu eest Tonnaazi eest Plaani ületamise eest Muud { a) b)																			
Kokku																			

1. Laadimisaeg normi järgi.

2. Laadimisaja sääst (5.36—4.00).

Allkiri

Remmelj

Takseerija

## KASUTATUD KIRJANDUS.

1. Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks, 1950.
2. P. Kobelev, Ole valmis õhu-gaasikaitseks, 1945.
3. A. J. Rava, Jõuvankrijuhi käsiraamat, 1939.
4. Ф. Я. Герасимов, Справочник по военной топографии, 1946 г.
5. Типовые правила уличного движения.
6. А. А. Поляков, Организация и регулирование городского движения 1941 г.
7. С. Г. Писарев, Городской транспорт, 1948 г.
8. А. В. Карягин и Г. М. Соловьев, Учебник шофера третьего класса, 1948 г.
9. А. М. Парчинский и др. Вождение автомобилей и автомобильных колонн, 1940 г.
10. А. Г. Назаренко, Правила движения автомобилей и автомобильных колонн, 1946 г.
11. И. И. Осипов, Работа шофера в условиях сельскохозяйственных перевозок, 1947 г.
12. С. Р. Певзнер, Руководство для инструкторов учебной езды на автомобиле, 1948 г.
13. И. Л. Крузе, Автомобильные тормозы, 1947 г.
14. Сборник контрольных вопросов по программам подготовки шоферов третьего, второго и первого классов, 1949 г.

## MÕISTETE JA NIMETUSTE REGISTER.

Number nimetuse järel osutab lehekülge tekstis.

- Aeglustus 36  
Alkohol 14, 15, 41, 175, 176  
Arstiabi, vt. esmaabi  
Autobused 26, 27, 31, 128, 139  
Autokolonn 151—156
- Autoinspeksioon, vt. Riiklik Autoinspeksioon  
Avariid, vt. liiklusõnnetused  
Bensiin, etüleeritud 17  
Bensiinijaam, bensiinivõtmise 128  
Blokeeritud rattad, vt. pidurdustee-kond  
Bulvaar 80  
Degaseerimine, vt. mürkärastamine  
Eesõigustatud jõuvankrid, vt. operatiiv-jõuvankrid  
Eksamid, vt. katsed
- Eriluba gabariitide ületamisel 119  
„ lõhkeainete ja ohtlike koormate veol 134  
Esmaabi liiklusõnnetustel 180—190
- Etüleeritud bensiin, vt. bensiin  
Gaasikaitse, vt. õhu- ja gaasikaitse  
Gabariidid 129  
Gasogeenaudod 129, 135  
Harjutussõit, vt. õppesõit  
Helisignaal 43
- Hobuliiklusvahendid 27, 62, 64, 71, 213  
Hoiatusristid raudteel 115  
Horisontaalid 160, 161  
Inerts 54
- Inimeste vedu veoautodel 132, 133  
Invaliidid 10  
Isikliku jõuvankri juhtimine 11, 15  
Jalakäija 8, 9, 17, 94, 120, 176, 177  
Jalgratas, jalgrattur 27, 31, 62, 64, 71, 212  
Jalakäijate ülekäigurada 63, 119  
Juhtide kohused 11—13  
„ kohta kehtivad keelud 14—16  
„ määrguanded 42—45  
Juhtimise load 11, 203
- Jõuvankrite juhtimine 11—16  
Jõuvankrite registrimine 217—219
- Jõuvankrite tehniline seisukord 12, 136—138  
„ numbrimärgid 142, 143  
„ valgustus 138—142  
Järelvankrid 31, 137, 138, 139, 142  
Järjekord läbisõidul, vt. risttee ületamine  
Kaitsevöönd 120  
Kariloomad, vt. loomad  
Karistused 17, 18  
Katsed 18, 201—203  
Katsekomisjon, vt. kvalifikatsiooni-komisjon  
Katsekavad, vt. õppekavad
- Kiirused liiklemisel 31—35, 141  
Kombineeritud märktuled, vt. valgusfoorid  
Koormad 131, 132

Kriitiline kiirus 56  
Kvalifikatsioonikomisjon 201, 203  
Kvartaal 23  
Kõnnitee jooned 121  
Kõrvaltee, -tänav 19, 33  
Kõrvuti liikumine 26  
Käsikäru 27, 62, 64, 71, 213  
Käänak, vt. teekäänak  
Külglibisemine 36, 55  
Lapsed 10, 11, 177, 178  
Lapsevankriiga liikumine\* 10  
Leningradis kehtiv ristteede ületamise kord 66—68  
Libe sõidutee 125  
Liiklemine mitmel sõidurajal 26  
" ühel " 26, 27  
Liiklemise reguleerimine 6, 8  
Liiklemise põhireegel 7  
Liiklusvahendid, paiknemine 25—29  
Liiklusvahendi andmine miilitsa käsutusse 12  
Liiklusmärgid 7, 99—115  
Liiklusõnnetused 13, 17, 174—180  
Loomad 35  
Lõhkeainete vedu, vt. ohtlike ainete vedu  
Magistraaltänavad 19  
Maanteed, vt. teed  
Manööverdamine, vt. pöörded  
Maršruudileht, vt. teekonnaleht  
Miilitsa jõuvankrid, vt. operatiivjõuvankrid  
Militsionaär-reguleerija 91—97  
Moondamine 170, 171  
Mootorrattad 31, 64, 137  
Märguanded, juhtide, vt. juhtide märguanded  
" militsionaäri-reguleerija, vt. militsionaäri-reguleerija

Märguanded, valgusfoori, vt. valgusfoorid  
Möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist 45—50  
Möödasõit kõrvalliikuvast liiklusvahendist 45  
Möödasõit seisvast liiklusvahendist 45, 71  
Möödasõit trammist 51—53  
Möödasõit vastuliikuvast liiklusvahendist 30, 140  
Mürgitatud maa-ala ületamine 172  
Mürkärastamine 172, 173  
Numbrimärgid, vt. jõuvankrite numbrimärgid  
Nõuded jõuvankrite tehnilise seisukorra kohta 136—138  
Ohtlike ainete vedu 134—136  
Orienteerumine maastikul 163—166  
Operatiivjõuvankrid 53, 63, 66, 67, 72, 94, 103, 128  
Optiline märguanne 45  
Otsesuunas liikumine 25, 64  
Paigalt liikumine 25  
Parkimine 59, 60, 109, 114, 120  
Pealkirjad liiklusvahendeil 143  
Peatumine 58, 59, 108  
Peatänavad 19, 64  
Pidurdamine 35  
Pidurdusteekond 36—39  
Pidurdusvahemaa 40—42  
„Pikap“-tüüpi autod 31, 64  
Pikkade esemete vedu, vt. gabaariidid  
Pime aeg, vt. jõuvankrite valgustus  
Pimedad 10  
Pimestamine 45, 140  
Pooltuled, vt. jõuvankrite valgustus  
Pori pritsimine 35  
Pukseerimine 126—128  
Pöörded 69—72  
Rahatravh, vt. karistused  
Raudtee-ülesõidukohad 122, 123  
Reageerimise aeg 40, 41

Reisijate vedu, vt. inimeste vedu  
Reljeef, maapinna 160  
Riiklik Autoinspeksioon 8  
Risttee keskkoh 120  
Risttee, risttänav 22, 23  
„ ületamine 63—72  
Seismajätmine, vt. peatumine  
Seisukohad, vt. parkimine  
Signaalid, vt. märguanded  
Sireen, vt. operatiivjõuvankrid  
Stopp-joon 63, 120  
Stoppsignaal, vt. juhtide märguanded  
Suitsetamine keelatud 15  
Suuna näitamine, vt. juhtide märguanded  
Sõiduauto 26, 27, 31, 64, 136  
Sõiduleht, vt. teekonnaleht  
Sõidutee 25  
Sõidutee ületamine 9, 11  
Sõjaväe liiklusereguleerija märguanded 97, 98  
Taandumine 30  
Tagurpidi sõitmine 125, 126  
Teede elemendid 21, 22  
Teejuhised 118  
Teekonnalehed 143, 144, 220  
Teekäänak, teeköver 54—57  
Teemärgid 115  
Tee telgjoon 119  
Teetõkked 117  
Tehnilised nõuded jõuvankrite kohta 136—138  
Tehnilised passid 218, 219  
Tehnilisi andmeid jõuvankrite kohta 206—211  
Topograafiline kaart 154  
Topograafilised tingmärgid 157—159  
Transpordiettevõtete juhatajate kohustused 16  
Transpordivahendid, vt. liiklusvahendid

Trammid 35, 50—53, 64, 70, 83, 88  
Trammitaad 50, 51, 89, 90  
Trammi peatuskohad 52, 53  
Tuled, vt. jõuvankrite valgustus  
Tuletõrjeautod, vt. operatiivjõuvankrid  
Tähistused sõiduteel 118—120  
Tänavate elemendid 19—20  
Tänavate liigitus 19  
Tänavate sõlmpunkt 22  
Tänavliiklemise kord Tallinnas 191—192  
Tühisõidud veoautoga 144—150  
Udu 124  
Uni rooli taga 14—15  
Vaateväli 32, 40  
Vahe-maa seisu ajal 28  
„ sõidu ajal, vt. ka pidurdusvahemaa 28  
Vahekaugus, külgmine 47  
Valgusfoorid 78—90  
Valgustus, valgustusseadmed, vt. jõuvankrite valgustus  
Varuvöönd 120  
Vastutus liiklemise eeskirjade rik-kumise puhul, vt. karistused  
Vedelkütetained, vt. bensiin ja ohtlike ainete vedu  
Veoautod 26, 27, 31, 64, 136  
Vingugaas, vingumürgitus 14  
Väljak 23, 29  
Väljakul sõitmine 29, 77, 80  
Väljaõpe 133, 134, 193, 194  
Vära-vaist sisse- ja väljasõit 57, 58  
Õhu- ja gaasikaitse 170—173  
Õhurõhk kummides 208, 210  
Õnnetusjuhtumid, vt. liiklusõnnetused  
Õppesõit 133—134  
Õppe- ja kaitsekavad liiklemise alal 194—200  
Ühesuunaline liiklemine 21, 88  
Üksteise taga liiklemine, vt. vahe-maa sõidu ajal  
Ümberpöördumine, vt. pöörded  
Ümberrivistumine 62

## SISUKORD

Saateks . . . . .	Lk. 3
Tarvitatud lühendid . . . . .	4
<b>I. Uldalused . . . . .</b>	<b>5</b>
1. Vajadus liiklemise korraldamiseks. 2. Liiklemise reguleerimise ülesanded. 3. Liiklemist reguleerivad asutised. 4. Liiklemise korraldamine. 5. Kõikide liiklusest osavõtjate kohused. 6. Liiklusvahendite juhtide põhikohused. 7. Transpordiettevõtete juhatajate kohused. 8. Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumise puhul.	
<b>II. Tänavad ja teed . . . . .</b>	<b>19</b>
1. Tänavad. 2. Teed. 3. Ristteed ja väljakud.	
<b>III. Liiklusvahendite paiknemine liiklemisel . . . . .</b>	<b>25</b>
1. Paigalt liikumine. 2. Liiklusvahendite paiknemine. 3. Möödasoit vastuliikujast.	
<b>IV. Üldeeskirjad liiklemisel . . . . .</b>	<b>31</b>
1. Liikumise kiirus. 2. Jõuvankrite pidurdamine. 3. Juhtide märguanded. 4. Möödasoit eesliikujast. 5. Sõitmine trammiteedel. 6. Möödasoit trammi peatuskohtadest. 7. Liikumine teekäänakuil. 8. Väravaist sisse- ja väljasoit. 9. Liiklusvahendite peatus. 10. Liiklusvahendite parkimine.	
<b>V. Liiklemine ristteedel . . . . .</b>	<b>62</b>
1. Liiklusvahendite ümberrivistumine ristteele lähenemisel. 2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine. 3. Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine. 4. Pööre paremale. 5. Pööre vasakule ja tagasisuunas. 6. Tagurpidi sõitmine. 7. Sõitmine väljakuil.	
<b>VI. Liiklemise aktiivsed reguleerimise vahendid . . . . .</b>	<b>78</b>
1. Valgusfoorid. 2. Militatsioonär-reguleerija. 3. Sõjaväe liikluse-reguleerija märguanded.	
<b>VII. Liiklusemärgid . . . . .</b>	<b>99</b>
1. Uldalused. 2. Hoiatusmärgid. 3. Keelumärgid. 4. Osutavad märgid. 5. Hoiatusristid raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadel.	

6. Teemärgid. 7. Teetegemise kohtade tõkked sõiduteel. 8. Teejuhised ja tähistused sõiduteel.

VIII. Erieeskirjad . . . . .	122
1. Raudtee-ülesõidukohtade ületamine. 2. Liiklemine tihedas udus. 3. Sõitmine libedal teel. 4. Tagurpidi sõitmine. 5. Pukseerimine. 6. Bensiinivõtmise bensiinijaamas. 7. Liiklusvahendite gabariidid ja kaal. 8. Koormate laadimine. 9. Inimeste vedu veoautodel. 10. Õppesõit. 11. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedu.	
IX. Jõuvankrite tehniline seisukord . . . . .	136
1. Nõuded jõuvankrite üldseisukorra kohta. 2. Jõuvankrite valgustus. 3. Tulede kasutamine. 4. Riiklikud numbrimärgid ja pealkirjad liiklusvahenditel. 5. Teekonnalehed.	
X. Auto juhtimine autokolonnis . . . . .	151
1. Autokoloni liikumine. 2. Auto liikumine autokoloni koosseisus. 3. Märkuanded autokoloni juhtimisel.	
XI. Topograafia algmed . . . . .	156
1. Topograafiline kaart. 2. Kaardimõõt. 3. Orienteerumine.	
XII. Liiklusvahendite liiklemine KÕK olukorras . . . . .	166
1. Ohustatud olukord. 2. Õhualarm. 3. Gaasialarm. 4. Gaasitorbik.	
XIII. Õhu- ja gaasikaitse liiklemisel . . . . .	170
1. Jõuvankrite moondamine. 2. Õhukaitse liikumise ajal. 3. Mürgitatud maa-ala ületamine. 4. Mürkärastamine.	
XIV. Liiklusõnnetused . . . . .	174
1. Liiklusõnnetuste liigitus. 2. Liiklusõnnetuste põhjused. 3. Kuidas toimida liiklusõnnetuste puhul. 4. Esmaabi liiklusõnnetuste puhul.	
<b>Lisad</b>	
1. Tänavliiklemise kord Tallinna linnas . . . . .	191
2. Autojuhtide üksikväljaõppe teostamise kord autotranspordis . . . . .	193
3. Õppekavad liiklemise eeskirjade alal . . . . .	194
4. Jõuvankrijuhtide katsete korraldamise kord . . . . .	201
5. Tehnilisi andmeid kodumaiste jõuvankrite kohta . . . . .	204
6. Liiklemine jalgrattal . . . . .	212
7. Liiklemine hobuliiklusvahendiga ja käsikäruuga . . . . .	213
8. Autobuste kasutamise kord Tallinnas . . . . .	213
9. Eeskirjad jõuvankrite arvestamiseks . . . . .	217
10. Teekonnalehe täitmise näidis . . . . .	220
Kasutatud kirjandus	
Mõistete ja nimetuste register.	

Kaas: H. Rooneem

Vastutav toimetaja M. Tiitus

Keeleline toimetaja K. Laane

Tehniline toimetaja K. Einberg

Ladumisele antud 6. V 1950.

Trükkimisele antud 15. VIII 1950.

Trükiarv 10.000. Paber 61×86<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Trükipoognaid 14,25. Formaadile

60×92 kohaldatud trükipoognaid

13,53. Arvutuspoognaid 19,19. MB-

05970. Trükikoda „Ühiselu“, Tal-

linn, Pikk 40/42. Tellimise nr. 1394.

На эстонском языке.

П. Хырак. Учебник по уличному  
движению.

**Hind rbl. 10.—**

### TRUKIVIGU

Lk.	Rida	On trükitud	Peab olema	Kelle süü läbi
207	1. alt	asendavaterehvide	asendavate rehvide	trükikoda
220	3. alt	Dirpetšer	Dispetšer	korrektor
37	2. ülalt	(0,7 · 9,81) ligi 2 m/sek <sup>3</sup>	(0,7 · 9,81) ligi 7 m/sek <sup>2</sup>	"
171	4. alt	peetakse	peatatakse	"

Rbl. 10.<sup>0000</sup>

A-18595



TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00449342 7