



P. HÖRAK

Liiklemise õpik

JÕUVANKRIJUHILE

2/41355

A-21440

PEETER HÕRAK

LIIKLEMISE ÕPIK JÕUVANKRIJUHILE

V täiendatud trükk

2
Eesti Riiklik Kirjastus
Tallinn 1957
333.14



EESTI RIIKLIK KIRJASTUS
TALLINN 1957

2

Kinnitatud Eesti NSV Riikliku Autoinspektsiooni poolt õpikuna autokoolidele,
-kursustele ja individuaalkorras õppijaile.

2

Tartu Riikliku Olikooll
Raamatukogu
41355

EESSÕNA.

Käesolev raamat on määratud õpperaamatuks jõuvankrijuhtimise loa taotlejaile — autojuhtidele ja mootorrattureile, nii auto-koolide ja jõuvankrijuhtide kursuste õpilastele kui ka individuaal-korras 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.

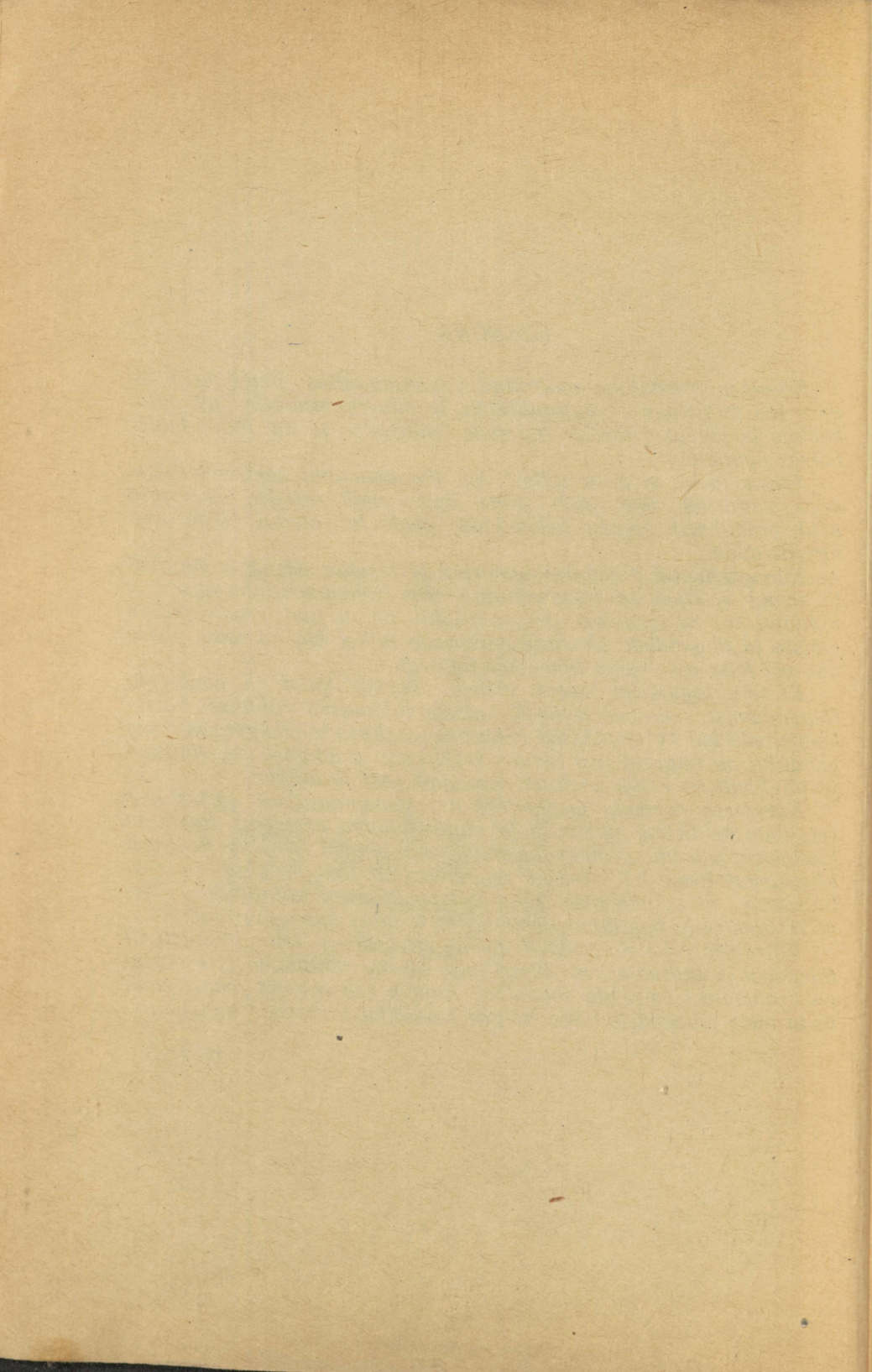
Kuna kehtivad liiklemise eeskirjad ei sisalda peaaegu mingeid lähemaid seletusi ja kommentaare, siis jõuvankrijuhtimise loa taotlejal kui ka tegelikul jõuvankrijuhil on tulnud endal püüda mõista ja tõlgendada üksikute eeskirjade mõtet kui ka seda, mida ühe või teise eeskirjaga tahetakse taotleda.

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

Käesoleva raamatu ülesandeks on süstemaatilises järjestuses selgitada kehtivaid liiklemise ja ohutustehnika eeskirju. Raamatu käesoleva, viienda trüki koostamisel on võetud aluseks kehtivad «Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks» ja üleliidulised tänavliiklemise tüüp-eeskirjad ning autojuhtide ettevalmistamise ja kvalifikatsiooni tõstmise uued õppeprogrammid.

Võrreldes eelmiste trükkidega on käesolevas tehtud tunduvalt täiendusi ja täpsustusi nii teksti osas kui ka pildimaterjalis vastavalt raamatu kasutajate soovidele. Aidaku see raamat omalt poolt tõsta meie jõuvankrijuhtide hulgas teadlikku liiklemise distsipliini.

AUTOR



I PEATÜKK.

ÜLDALUSED.

1. Vajadus liiklemise korraldamiseks.

Autotööstus, mis loodi meil esimesel viisaastakul, areneb vahetpidamata võimsate sammudega. Sõjajärgseil aastail on meie autotööstus hakanud tootma uusi, ökonoomseid, suurendatud kandejõuga ja läbimusega autosid. Seeriaviisiliselt lastakse välja sõiduautosid «Moskviitš», «Pobeda», ZIM, autobusse ZIL-155, ZIL-127 ja PAZ-651 ning mitmesuguse kandejõuga veoautosid ja isekallutajaid.

Järjest luuakse juurde uusi, täiustatud konstruktsiooniga autosid, mis leiavad kõige laialdasemat kasutamist rahvamajanduse mitmesugustes harudes. Nii on viimastel aastatel hakatud tootma ja rakendama isekallutajaid-hiiglasid MAZ-205, JaAZ-210 ja MAZ-525, kandejõuga 5 kuni 25 tonni.

Nõukogude Liidu Kommunistliku Partei XX kongressi direktiivid NSV Liidu kuuenda viie aasta plaani kohta näevad ette suurendada 1956.—1960. a. jooksul autode tootmist 46% ja üldkasutusliku autotranspordi veosekäivet 4,3 kordseks võrreldes 1955. aastaga, suurendada reisijatevedu taksiautodega 3-kordseks ja autobussidega 3,5-kordseks, suurendada üldkasutuslike veoautode tootlikkust umbes 36% võrra ja alandada vedude maksumust vähemalt 20% võrra ning laiendada kõvakattega autoteede ehitamist ja rekonstrueerimist.

Nende ülesannete edukas lahendamine nõuab autotranspordialal töötajailt uute eesrindlike töömeetodite rakendamist, nõuab jõuvankrijuhtide kvalifikatsiooni ja jõuvankrite ekspluatatsioonialase kultuuri igakülgselt tõstmist tehnilise miinimumi ja erialaste kursuste korraldamise näol.

Töötootlikkuse kõrge taseme kindlustamiseks on vaja tagada kindel kord ka liiklemisel. Kahjuks juhtub aga meie tänavail ja maanteil inimohvritega liiklusõnnetusi, kõnelemata muudest avariidest. Nende liiklusõnnetuste tõttu hukkab kõige väärtuslikumat kõigist 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 piduriseadmete rikked.

Liiklusjulgeoleku kindlustamisel on jõuvankrijuhtide osatähtsus eriti suur. Garaažist väljasõidu hetkest alates on jõuvankrijuht jäetud ainuvastutajaks. Nüüd tuleb tal lahendada terve rida ülesandeid tänavliikluse 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 eeskirjade nõudeid ning liiklema vastavalt ülesseatud liiklusmärkidele ja liiklusala miilitsa töötajate märguannetele ning korraldustele.*

Sääraste märguannete ja korralduste täitmine on kohustuslik igal juhul, ka siis, kui need korraldused pole ette nähtud liiklemise eeskirjades või kui nad ei vasta liiklusest osavõtja kavatsustele.

4. Iga liikleja peab alati meeles pidama *liiklemise põhireeglit*: «Iga liiklusest osavõtja on kohustatud käituma nii, et ei tekiks ohtu temale enesele ega

teistele liiklusest osavõtjaile», kusjuures «liiklusest osavõtja» all tuleb mõista iga avalikul teel ja tänaval viibivat liiklusvahendi juhti, jalakäijat, liiklusvahendil kaasasõitjat (reisijat) jt.

5. *Ei kellelgi*, kaasa arvatud asutuste ja organisatsioonide juhatajad ja relvastatud jõudude 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 kohustuslikud kõigile kodanikele ja kõigi asutuste ja organisatsioonide juhatajaile.*

7. Liiklemise reguleerimise ülesannete täitmine saavutatakse:

a) kehtivate liiklemise eeskirjade täpse täitmisega kõigi liiklejate poolt;

b) teede ja tänavate varustamisega liiklusmärkide, teetähiste ja tõkkeseadmetega, risttänavaille 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 tegemise keeld, liikumise kiiruse piiramine jne.) määratakse igal üksikul juhul kindlaks miilitsaasutuste poolt kohaliku TSN täitevkomitee igakordsel kinnitamisel.

9. Liiklumärgid, teetähised ja ohutusjooned tänavatel ja teedel, millede järgi on kohustatud juhinduma liiklusvahendite juhid, seatakse üles või tähistatakse Eesti NSV Siseministeeriumi Miilitsavalitsuse Riikliku Autoinspeksiooni korraldusel või loal kokkuleppel vastavate kohalike TSN täitevkomiteedega.

Liiklumärgid ja teetähised seatakse üles ning ohutusjooned märgitakse:

a) maanteedel — Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi poolt, üleliidulise tähtsusega maanteedel aga Eesti Teedevalitsuse vastavate organite poolt;

b) Tallinna linnas — Tallinna Teede ja Sildade Trusti poolt; teistes linnades — kohalike TSN täitevkomiteede poolt;

c) raudtee-ülesõidukohtades — raudteed ekspluateerivate organisatsioonide poolt.

3. Liiklemise korraldamine ja reguleerimine.

1. Liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemise korda avalikel teedel ja tänavatel reguleeritakse liiklemise eeskirjadega. Liiklemise eeskirjad on kahesugused: tüüpeeskirjad ja kohalikud eeskirjad. Tüüpeeskirjad koostatakse NSV Liidu Siseministeeriumi Miilitsa Peavalitsuse poolt ja need on aluseks üksikutes vabariikides, krai-

des ja oblastites kehtestatud liiklemise eeskirjadele, milledes on arvestatud vastava rajooni tingimusi.

2. Põhireegleiks, mis määravad kindlaks liiklemise korra Eesti NSV territooriumil, on ENSV Ministrite Nõukogu poolt määrusega kinnitatud «Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks» (LE).

3. Nende liiklemise eeskirjade alusel võivad rajoonide ja linnade TSN täitevkomiteed kehtestada oma üldkohustuslikkude otsustega täiendavaid juhendeid liiklemise kohta vastavas rajoonis või linnas, kajastades neis antud koha eritingimusi ja iseärasusi.

Kohaliku tähtsusega kitsendused tehakse liiklejaile teatavaks vastavate keelumärkide ülesseadmiseks.

4. Peale üldnõuete ja juhiste määravad liiklemise eeskirjad kindlaks ka nn. *aktiivse reguleerimisviisi* valgusfooride ja militsionäride-reguleerijate abil, millist reguleerimisviisi kasutatakse tiheda liiklusega risttänavail.

Peale aktiivse reguleerimisviisi kasutatakse liiklemise reguleerimiseks ka *staatilisi* (paikseloomulisi) *reguleerimisvahendeid* — liiklusemärgid, teejuhiseid ja ohutusjooni.

Seega reguleeritakse liiklemist liiklemise eeskirjadega, valgusfooridega, militsionäride-reguleerijatega, liiklusemärgidega, teejuhistega, ohutusjoontega ja liiklusevahendite juhtide poolt liiklemise eeskirjade alusel.

5. Kui täielikult ja täpselt ka ei oleks kehtivad liiklemise eeskirjad koostatud, siiski ei ole võimalik neis ette näha kõiki juhtusid, mis tekivad tänapäeva keerukas tänavaliiklemise protsessis. Teisest küljest ei ole ka otstarbekohane määrata kindlaks liiklejate käitumisviisi igal üksikjuhul (näiteks vääravaist sisse- ja väljasõidul, vahekaugused liiklusevahendite vahel nende liikumisel ja seisemisel jne.). See ei oleks kasulik, kuna see piiraks liigselt vilunud eesrindlike jõuvankrijuhtide initsiatiivi, tõkestaks asjata liiklemise voolavust ja tänavate-teede läbilaskevõimet. Seega oleks see ühtlasi ka vastuolus liiklemise eeskirjade eesmärgiga — tagada liiklejaile ohutu ja häireteta ning võimalikult kiire liiklemine. Seejärel on liiklemise eeskirjades fikseeritud, et juhtudel, mis ei ole nendes ette nähtud, peab liiklusevahendite, jalakäijate ja organiseeritud kolonnide liiklemine toimuma nii, et ei tekiks takistusi ega ohtu liiklemisel.

4. Liiklemist reguleerivad asutused.

1. Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemise reguleerimise organiseerimine ja liiklejate poolt liiklemise eeskirjade täitmise üle kontrolli teostamine on vastava miilitsaasutuse — Riikliku Autoinspeksiooni ja selle allüksuste — tänavaliikluse reguleerimise jaoskondade (TRJ) — ülesandeks.

2. Riiklik Autoinspeksioon (RAI) ja tema kohalikkude orga-

nite töötajad — rajoonidevahelised, rajoonide ja linnade riiklikud autoinspektorid — teostavad kontrolli jõuvankrite tehnilise seisukorra üle, toimetavad jõuvankrite registreerimist ja nendele dokumentide ning riiklike numbrimärkide väljaandmist, määravad trahve isikuile, kes on rikkunud jõuvankrite eksploatatsiooni eeskirjade, registreerimise korra ja liiklemise eeskirjade nõudeid.

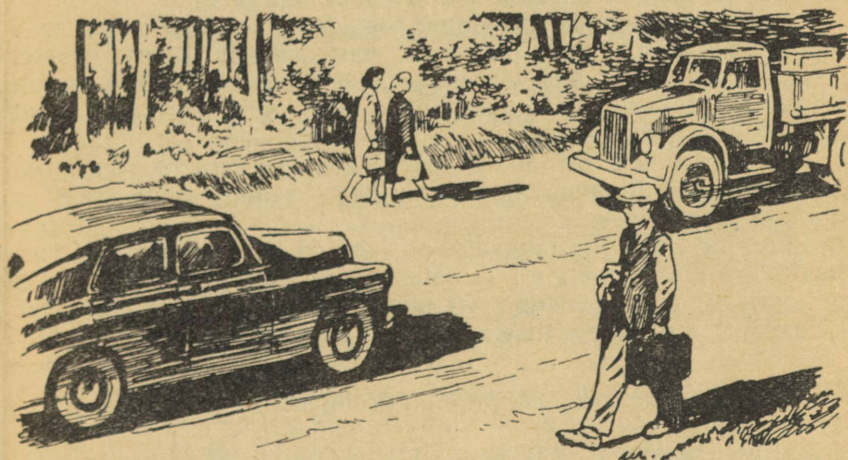
Riiklik Autoinspeksioon kontrollib jõuvankrijuhtide kaadri ettevalmistamist ja teostab kasvatustööd juhtide hulgas. Riiklik Autoinspeksioonil on õigus ajutiselt kõrvaldada jõuvankrite juhtimisest juhte, kes jämedalt või süstemaatiliselt rikuvad tänavliiklemise, jõuvankrite tehnilise teenindamise ja kasutamise eeskirju.

5. Jalakäijate liiklemine.

Ohutu liiklemise tagamiseks teedel ja tänavatel on jalakäijad kohustatud:

a) käima ainult kõnniteel, hoidudes seejuures kõnnitee parempoolsele äärel, et mitte segada vastutulevate jalakäijate liikumist. Elava liiklemise ja kitsaste kõnniteede puhul, millede laius on kuni 1,5 meetrit, on jalakäijad kohustatud liikuma ainult parempoolsel kõnniteel, arvestades oma liikumise suunda;

b) kõnnitee või jalgraja puudumisel käima sõidutee vasakpoolsele äärel (maanteedel — vasakul teepeenral), näoga vastutulevate liiklusvahendite poole, et vältida pealesõidu-ohu tagant sõitvate liiklusvahendite poolt (joon. 1);



Joon 1. Kõnnitee või jalgraja puudumisel peavad jalakäijad liikuma sõidutee vasakpoolsele äärel. See võimaldab õigeaegselt näha vastusõitvaid liiklusvahendeid ja vajaduse korral kõrvale astumisega vabastada tee liiklusvahendite möödumiseks.

c) suurte või määrivate esemete kandmisel, samuti käsikäruka, kelguga või jalgrattaga käies liikuma sõidutee parempoolsel äärel kõnnitee ligi või teepennal;

d) lapsevankritega ja kelkudega, milles on lapsi, liikuma kõnniteel või teepennal;

e) ületama sõidutee tänavate ristumiskohtades, kus on tähis — «Ülekäik», või piki jalakäijate ülekäiguradasid, kus need on olemas. Kus puuduvad tähised «Ülekäik» ja jalakäijate ülekäigurajad, tuleb alustada sõidutee ületamist ühe meetri kaugusel risttänava nurgast;

f) risttänavail, kus liiklemine on reguleeritud, ootama valgusfoori või militsionääri-reguleerija lubavat märguannet ja ületama sõidutee alles siis, kui liiklemine ristsuunas lõpeb, jälgides tähelepanelikult liiklusvahendeid, mis sooritavad pöördeid;

g) enne tänavat või maantee ületamist veendumata, kas üleminekuks on täiesti ohutu (enne sõiduteele astumist vaatama vasakule ja jõudes sõidutee keskele — paremale). Andma liiklusvahenditele möödasõidu eesõiguse, vajaduse korral peatudes nende möödalaskmiseks, ootamata helisignaali andmist. Astudes sõiduteele seisva liiklusvahendi või muu vaadet takistava eseme tagant, liikuma eriti ettevaatlikult;

h) trammil, trollibussil või autobussil ootama kõnniteel (teerajal) või selleks ettenähtud ooteplatvormil, segamata liiklemist;

i) trammil, trollibussil, autobussil või autosse peale minekul ja neist maha tulekul ootama, kuni sõiduk on täielikult seisma jäänud, mitte mingil juhul peale ja maha minema sõiduki liikudes;

j) trammist väljumisel vaatama paremale, veendumata täies ohutuses ja seejärel minema kõnniteele täisnurga all;

k) seisvast trammist mööduma eest, kuna astudes välja selle tagant võib jääda tähele panemata vastassuunas liikuv tramm. Seisvast trollibussist, autobussist ja autost tuleb mööduda ainult nende tagant, sest möödudes nende eest võib sattuda tagant mööda sõitva jõuvankri ette.

Kõik kodanikud on kohustatud liiklemisel andma eesõiguse kodanikele, kes liiguvad lapsevankritega, samuti pimedatele ja jalutuile invaliididele.

Pimedate liikumine tänavatel on lubatud kas saatjaga või varukal oleva eraldusmärgiga — kollane side laiusega 80 mm, millel on sinine sõõr läbimõõduga 60 mm. See eraldusmärk kohustab liiklusvahendite juhte erilisele ettevaatlikkusele.

Jalakäijaile on keelatud:

- a) ületada sõiduteed läheneva liiklusvahendi läheduses ja ootamatult välja joosta liikuva või seisva liiklusvahendi tagant;
- b) käia tänavatel ja teedel piki sõiduteed ja ületada sõiduteed ning tänavate ristumiskohti diagonaalselt;
- c) sõidu- ja kõnniteedel mängimine, kelgutamine, uisutamine

ja suusatamine. Nendes kohtades lastele mängimise, uisutamise ja suusatamise lubamise puhul on vastutavad laste vanemad või hooldajad;

d) liikuda trammiteedel ja jääda peatuma trammi roopapaaride vahelkohta ajal, mil kaks vastassuunas liikuvat trammi üksteisest mööduvad;

e) koguneda kõnniteedel gruppidesse, takistades sellega teiste jalakäijate liikumist.

Liiklusvahendeid kasutavail kodanikel on keelatud:

a) peale ja maha minna ning uksi avada enne trammi, trollibussi, autobussi või auto täielikku seismajäämist;

b) avada autode uksi enne, kui on veendunud, et see ei takista ega ohusta teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liikumist;

c) sõita liiklusvahendite astmelaudadel või muudel välisosadel ning olles püsti veoauto koormakastis või istudes selle küljel; uugil;

d) peale ja maha minna autost vasakule (sõidutee-poolselt küljelt);

e) siseneda trammi, trollibussi või autobussi väljumisukse kaudu, kui selleks puudub vastav luba;

f) väljuda trammist, trollibussist või autobussist (kui viimasel on kaks ust) sissemineku ukse kaudu;

g) kaasa vedada trammis, trollibussis, autobussis või kauba-veotaksos lõhke- ja tuleohtlikke aineid ning esemeid, mis võivad määrada või rikkuda reisijate riideid.

6. Rongkäikude ja kolonnide liiklemine.

1. Liiklusjulgeoleku tagamiseks organiseeritud rongkäikude, kolonnide juhid ja sõjaväeosade komandörid on kohustatud:

a) liikuma kolonnidega sõidutee parempoolsel äärel mitte rohkem kui 4 inimest reas;

b) pikkade kolonnide puhul jätma 50 m pikkused vahed liiklusvahendite ja jalakäijate rist-suunalise liikumise läbilaskmiseks;

c) sildadel liikudes mitte lubama taktsammu käimist ega jooksmist;

d) omama kolonni esimese ja viimase rea vasakul poolel hästi nähtavad punased lipukesed päeva ajal ja punase valgusega laternad pimedal ajal;

e) lastekolonnidega liikuma kõnniteel (teepeenral) kahekaupa reas ja neid viima üle tänava ainult kohtades, kus on lubatud üleminek jalakäijaile. Lastekolonni sõiduteest ülemineku momendist liiklusvahendite liiklemine peatatakse, kuni kolonn on sõidutee ületanud.

2. Ristteedele lähenemisel on kolonni juht kohustatud käe või lipukese, pimedal ajal — signaallaterna tõstmisega hoiatama liik-

lusvahendite juhte ja liiklemist reguleerivat miilitsatöötajat vajadusest peatada liiklusvahendid kolonni möödalaskmiseks.

Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine on lubatud ainult vastavate valgusfoori märktulede või militsionääri-reguleerija märguannete puhul. Vajaduse korral on militsionääri-reguleerijal õigus katkestada kolonni liikumist.

3. Kolonnide kogunemiskohad ja teekonnad, juhul kui need võivad takistada üldist tänavliiklemist, tuleb eelnevalt kooskõlastada miilitsaorganitega.

7. Hobuliiklusvahendite ja käsikärude liiklemine.

1. Hobuliiklusvahenditega liikumine on lubatud tänavate ja teede äärmises parempoolses sõidureas kõnnitee või teepeenra ligi.

Hobuliiklusvahendi juht peab liiklemisel hoidma ohje ja istuma või käima oma liiklusvahendi paremal küljel liiklemise suunas. Iga veoki järel tuleb jätta vahemaad vähemalt 1 m, vooris liikudes peale selle veel 6 m iga kolme veoki järel.

Hobuliiklusvahendite liikumise kiirus linnades ei tohi ületada 15 km/t., koormaga liikudes tuleb sõita sammu. Maal, maanteedel liikumisel peab olema valitud säärane kiirus, mis tagab täieliku ohutuse.

2. Hobuliiklusvahenditega liiklejad peavad täiel määral täitma militsionääride-reguleerijate ja valgusfooride märguannete nõudeid ning liiklusemärgide juhiseid.

3. Hobuliiklusvahendid peavad olema varustatud:

a) numbrimärgiga hobusõidukeil sõiduki tagaküljel, hobuveokeil — looga esikülje vasakul poolel, loogata rakendi puhul — istme vasakul küljel;

b) pealkirjaga hobuveoki omaniku nimetuse, aadressi ja telefoninumbri kohta. Pealkiri peab olema tehtud loogale või metallist sildikesele, mis on kinnitatud vankri või ree vasakule küljele;

c) refleksklaasiga liiklusvahendi taga vasakul pool;

d) õhu- ja massiivkummidega hobuveokid — piduritega;

e) jäätanud ja libeda tee puhul peab olema tarvitusele võetud hobuste jääraud.

4. Hobuliiklusvahendite juhtidel on keelatud:

a) juhtida liiklusvahendit, olles ebakaines olekus;

b) magada liiklusvahendi juhtimisel;

c) jätta liiklusvahendeid ja hobuseid tänavale ja teedele valveta või kinni sidumata;

d) koorma veo puhul ületada lubatud gabariite.

5. Käsikäruga liikumine on lubatud tänavate ja teede paremal poolel, kõnnitee või teepeenra ligi, samuti ka teepeenral.

Iga käsikäru peab olema varustatud numbrimärgiga ja refleks-

klaasiga, mis on kinnitatud kÄru vasakule küljele (vaadates liikumise suunas).

NumbrimÄrgid antakse vÄlja kohaliku TSN tÄitevkomitee rahandusosakonna poolt.

8. Jalgratturite liiklemine.

1. Sõitmine jalgrattal avalikel teedel ja tÄnavatel on lubatud alates 13. eluaastast.

Jalgrattur peab sõitma sõidutee parempoolsel ÄÄrel, mitte kaugemal kui 1 m kõnniteest vÄi teepeenrast.

Grupisõitudel peavad jalgratturid sõitma ühes reas üksteise jÄrel vahemaaga vÄhemalt 2 meetrit.

Liikumise kiirus sõitmisel linnas ja asulas ei tohi ületada 15 km tunnis.

JalakÄijate kogunemiskohtades ja vÄljasõitmisel vÄravast, samuti vÄljasõitmisel elava liiklusega teedele ja tÄnavatele vÄi tÄnavaile, kus on trammiliiklus, peab jalgrattur jalgrattalt maha astuma ja jÄtkama liikumist alles siis, kui ta on veendunud, et see on tÄiesti ohutu.

2. Jalgratturid peavad tÄiel mÄÄrall alluma valgusfooride ja militsionÄÄrde-reguleerijate mÄrguannetele ning liiklusmÄrkide jÄhistele.

3. Jalgratturite organiseeritud kolonnid peavad liikuma mitte rohkem kui neljakesi reas, pidades silmas kÄiki organiseeritud kolonnide liikumise kohta kehtivaid nÄudeid.

4. Jalgratas peab olema varustatud:

- piduriga;
- helisignaalseadmega (kell vÄi pasun);
- esilaternaga ja refleksklaasiga taga;
- numbrimÄrgiga, mis on kinnitatud taha, sadula alla.

5. Jalgrattureil on keelatud:

- sÄita kõnniteedel ja parkides, puiestikes ning aedades jalakÄijaile mÄÄratud radadel;
- sÄita trammiteedel;
- sÄita kahe vÄi mitmekesi kÄrvuti ja sÄita üksteisega vÄidu;
- Äppida jalgrattasÄitu elava liiklusega tÄnavail ja teedel ning vÄljakutel;
- sÄitmisel vabastada mÄlemad kÄed juhtimisseadiselt;
- lasta ennast teistest liiklusvahenditest jÄrele vedada ja sÄita liiga lÄhedal eesliikuvale jÄuvankrile;
- sÄita kahekesi üheistmelisel jalgrattal, vÄlja arvatud kuni 9 a. vanuste laste kaasavÄtt, kui jalgrattal on vastav lisaiste;
- kaasa vedada esemeid, mis vÄivad takistada juhtimist vÄi ohustada teisi liiklejaid;
- sÄita tÄnavail, kus see on keelatud vastavate liiklusmÄrkidega.

6. Sõjaväeosad ja organiseeritud kolonnid jalgratastel võivad liikuda tänavail ja teedel mitte rohkem kui neljakesi kõrvuti, täites kõiki organiseeritud kolonnide kohta kehtivaid eeskirju.

9. Invaliidi-mootorsõidukite liiklemine.

1. Invaliidi-mootorsõidukite liiklemine on lubatud tänavate ja teede paremal poolel, mitte kaugemal kui 1 m kõnniteest või teepeenrast.

Liikumise kiirus linnades ja asulates ei tohi ületada 20 km/t., maanteedel aga — kiirust, mis tagab ohutu liiklemise.

Invaliidi-mootorsõidukite juhid alluvad täiel määral liiklemise eeskirjade nõuetele ja liiklusmärkide juhistele.

Erandiks on 4 keelumärki, millede keeld ei kehti invaliidi-mootorsõidukite kohta: «Läbisõit keelatud», «Mootorratastele läbisõit keelatud», «Peatamine keelatud» ja «Parkimine keelatud».

Invaliidi-mootorsõidukite juhtidel on lubatud sooritada pöört tagasisuunas nii teiste liiklusvahendite ümberpööramise kohtades kui ka ristteede lähedal, kus jalakäijail on lubatud ületada sõiduteed (vt. lk. 81).

2. Kahekesi sõitmine üheistmelisel invaliidi-mootorsõidukil on kategooriliselt keelatud.

Samuti on keelatud mootorit asendada teise, suuremavõimsusega mootoriga ja teha muudatusi olemasolevas tehase-konstruktsioonis.

10. Mehaaniliste liiklusvahendite juhtide põhikohused.

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

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

2. Kõik jõuvankrite juhid on liiklemisel kohustatud:

a) omama juhtimisluba (mis õigustab vastava liiklusvahendi juhtimist), tehnilise passi arvestustalongi ja nõuetekohaselt vormistatud teekonnalehte (vt. ptk. IX p. 5).

Asutuste'e kuuluvate sõiduautode juhtidel peab peale selle kaasas olema bensiini limiidi raamat.

Individuaalomanikel peab olema kaasas juhtimisluba ja arvestustalong;

b) *esitama eespoolloetletud dokumendid miilitsatõtõtajale nende esimesel nõudmisel;*

c) *hoolikalt kontrollima oma jõuvankri tehnilist seisukorda, vajalike tõõriistade olemasolu ja nende korrasolekut nii väljasõidu eel kui sõidus olles.*

Jõuvankrite sõidukõlblikkuse kindlakstegemisel tuleb erilist tähelepanu osutada:

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

2) jalg- ja käsipidurite korrasolekule ja reguleeritusele, — kas sidevardad ja nende õhendused 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 pollide kinnitused on korras, kas samapoolsete vedrude painded on võrdsed. Vahe painetel ei tohi õletada 50 mm;

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

6) autokummide korrasolekule ja kas neis on vajalik ja õhtlane 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 kinniste korrasolekule, samuti — kas aknaklaasid on terved;

9) kas kütusepaak, kütusetorustik, radiaator, lõdvikud ja tihendid ei leki; kas karterite (mootori, kõigukasti ja veosildade) õhenduskohtade tihenditest ei immitse õli;

10) kas helisignaali tõõtab korralikult; kas on valgustus esilatenaais ja tagalaternas (numbri- ja stopptuli); kas esilaternad 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 vajalikul määral kütusega, määrendeõliga ja veega;

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

15) kas on olemas tarvitamiskõblilik esmaabi-apteek;

16) kas jõuvanker on puhas ja eeskirjade kohaselt määritud;

d) *tõestama oma allkirjuga teekonnalehel korrasoleva liiklusvahendi vastuvõtmist, nii väljasõidu eel kui ka vahetuse puhul tõõt (vastavalt peatükis IX p. 1 märgitud nõuetele);*

e) *kontrollima liiklusvahendi kasutaja poolt teekonnalehte tehtud sissekannete õigsust (lõbisõidu kilometraaži ja sihtpunktidesse jõudmise kellaegade kohta);*

f) *tõõtma tõõrkumata ja viivituseeta liikluskõõrde ja teetõõtiste juhiseid, samuti miilitsatõtõtajate poolt liiklemiskõõra kohta tehtud korraldusi, hoolimata teiste isikute nõõpunõõteist ja soovitustest; juht peab kindlalt meeles pidama, et liiklemise reguleerija mõõrgu-õõnne on temale kõõsuku;*

g) *viivitamata peatama oma liiklusvahendi;*

1) juhul, kui on ähvardamas avariioht;
2) miilitsatöötajate nõudmisel, täites seejuures kõiki peatamise kohta kehtivaid nõudeid (s. t. peatades liiklemise suunas, kõnnitee ligi või kõnnitee puudumisel — teepeenral, mitte lähemal kui 15 m risttee nurgast);

3) sõjaväeosade komandöride ja organiseeritud rongkäikude ning sportlike võidujooksude juhtide märguannetel (ülestõstetud käega, punase laterna või lipukesega);

h) *andma vastuvaidlemata ja tasuta oma teeloleva jõuvankri miilitsatöötajate käsutusse, kui nad näitavad ette teenistustõendi, alljärgnevail juhtudel:*

1) *miilitsa eest põgenevate isikute jälitamiseks;*

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

3) *avarii, õnnetusjuhtumi või loodusliku katastroofi kohale sõitmiseks (välja arvatud taksiautod).*

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 liiklusvahendi kasutamisaaja, oma nime, ametiastme, teenistustõendi numbri ja ametitelefoni numbri.

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

a) *viivitamata peatama oma liiklusvahendi;*

b) *kindlustama kannatadasaanute abistamise;*

c) *teatama juhtunust lähemale postimilitatsioonäärile, miilitsajaoskonnale või Riikliku Autoinspeksiooni korrapidajale (Tallinnas), viibides väljaspool asulat — lähemale külanõukogule või täitevkomiteele.*

Loetletud kohustused lasuvad juhil ka sel puhul, kui liiklusõnnetus on tekkinud kaudselt 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 kaudselt.

Inimohvritega liiklusõnnetuste puhul ei tohi liiklusvahendi juht kuni miilitsa esindaja kohalejõudmiseni (kui aga inimesi on ilmselt saanud surma — ka prokuratuuri esindaja kohalesaabumiseni) ja tema laota 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 tõpselt fikseerima liiklusvahendi asendi ja liiklusõnnetusel tekkinud olukorra ja selle järel toimetama liiklusvahendi sõidutee äärel, 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 oma nime, aadressi, jõuvankri numbri, esitama teekonnalehe ja viivitamata teatama juhtunust miilitsasse ning selle järel vajaduse korral tagasi sõitma õnnetuspaigale olukorra fikseerimiseks.

Iga liiklusõnnetuse puhul tuleb üles kirjutada pealtnägijate-tunnistajate nimed ja aadressid.

4. Jõuvankrite juhtidel on keelatud:

- a) välja sõita rikkis või korratu jõuvankriga (vt. ptk. IX p. 1);
- b) juhtida jõuvankrit kas või kergelt ebakaines olekus ja tarvitada alkohoolseid jooke tööaja algusest kuni alalise parkimiskohta (garaaži) tagasijõudmiseni (ebakaines olekus juhtimise keeld on absoluutne kõikide juhtide, nii kutseliste kui amatöörjuhtide, kohta.
- c) anda juhtimine üle isikule, kel puudub vastav juhtimisluba, või isikule, kel on küll juhtimisluba, kuid kelle nime pole märgitud teekonnalehele, samuti anda edasi oma juhtimisluba.

Juhtimise üleandmisekeeld ei kehti juhtudel, kui jõuvankri tehnilist seisukorda kontrollitakse miilitsatöötajate poolt.

Näiteks ei tohi kutseline autojuht anda auto juhtimist üle isegi sama asutuse 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.

Individuaaljõuvankri 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 volitus jõuvankri kasutada andmise kohta.

See volitus võib olla antud oma perekonnaliikmele või isikule, kes löötab individuaalomaniku palgalise juhina.

d) tukkuda juhtimise ajal.

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

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

Vingugaas on jõuvankrijuhi salakaval vaenlane, seda enam, et seda vähe tuntakse ja seepärast selle olemasolu ka vähe arvestatakse. See on lõhnata ja värvita mürggaas, mille juba 0,5%-line sisaldus sissehingatavas õhus mõjub inimesele 5—6 minuti jooksul surmavalt; väiksemal hulgal sisalduses mõjub vingugaas uimastavalt, suigutavalt, millele hiljem võib järgneda lämbumissurm. Vingugaas tekib kütteeaine mittetäielikul põlemisel, mida juhtub jõuvankri mootoris enam-vähem sagedasti. See mürggaas võib sattuda juhiruumi vigase väljalasketoru kaudu või ka kulunud mootori puhul läbi mootori õhustaja või mittekorralikult kinnitatud küünalde kaudu. Samuti võib sattuda vingugaasi, sõites kestvalt mõne suurema veoauto või autobussi taga. Ainuke hea asjaolu on see, et vingugaas lahkub värskes õhus inimorganismist kiiresti. Seepärast tuleb pidada soovitavaks vältida tundidepikkusi kestvaid sõite, eriti suvel kuumas 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 hüpnoosi nähtustega. Pikaajaline pidev ja pingutatud vaatamine lõputuna näivate sõiduteele mõjub jõuvankrijuhile sugestiivses mõttes uinutavalt. Kuna vilunud juhil juhtimisvõtted (rooliratta pööramine,

gaasi reguleerimine, käikude vahetamine jne) toimuvad peaaegu automaatselt, vähimagi mõttepingutusega, siis lõpuks võibki ta ebasoodsal juhul n. ö. ärkvel olekus uinuda, millega kaasuvad kõik vastavad ohtlikud tagajärjed Algaja ja vähemvilunud jõuvankrijuht seevastu on enam-vähem pingsalt tegevuses rooli pööramisega, gaasi andmisega 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.

- e) vabastada käed roolilt jõuvankri liikumise ajal;
- f) süüdata suitsu jõuvankri liikumise ajal.

Kuigi jõuvankri liikumise ajal on keelatud ainult suitsu süütamine, mitte aga suitsetamine, ei saa siiski pidada suitsetamist kohaseks kõrvaltegevuseks jõuvankri liikumisel igas olukorras, näiteks intensiivse liiklemise puhul. Ei tohi unustada, et peale tuleohtu tekitamise võib suitsetamine mõjuda häirivalt ka söidutee jälgimisele.

g) lubada inimestel kaasa sõita veoauto astmelaudadel, istudes veokasti luukidel või veokastis püsti seistes;

h) lubada autos või juhirusmis kaasa sõita suuremal arvul reisijail, kui on kohti ette nähtud (GAZ-MM, GAZ-51 ja ZIL-5 — 1 inimene, ZIL-150, JaAZ-200 ja MAZ-205 — 2 inimest); juhul, kui autotehase poolt ei ole istekohtade arv kindlaks määratud, tuleb juhile arvestada 60 sm, igale reisijale vähemalt 40 sm juhikabiini istme laiuusest, kusjuures reisijad ei tohi olla takistuseks auto juhitudimisel.

Veokastis võib olla, olenemata auto kandejõust, kuni 6 koormalaadijat või saatjat. Reisijaid võib veokastis olla vastavalt auto kandejõule (vt. lk. 152). Sõiduautos võib sõita nii palju täiskasvanuid, kui selles on istekohti ette nähtud tehase eeskirjadega; juhi kõrval võib olla ainult üks täiskasvanud kaasasõitja, kuivõrd see ei ole teisiti ette nähtud autotehase eeskirjadega.

i) vedada inimesi isekallutajais ja spetsiaalautodel (tsistern-, kraanaautodel jms.);

j) vedada kaasasõitjat korvita mootorrattal, kui sel puudub lisaiste, jalatoed ja käetugi; vedada lapsi mootorratta bensiinipaagil;

k) kasutada liiklusvahendit isikliku kasu saamise sihiga;

l) juhtida liiklusvahendit, olles korratu välimusega (raseerimata, määrduanud riietes jms.).

Keelatud on juhtida jõuvankrit juhtidel, kel väsimuse, alkohoolsete jookide või muude uimastusvahendite tarvitamise tagajärjel tunduvalt on nõrgenenud valgus ja reageerimine; samuli on juhtimine keelatud pohmeluse tunnustega (näiteks, alkoholi lõhnaga suust).

5. Autobussi-, trollibussi- ja trammijuhtide täiendavaks kohustuseks on peatada autobuss, trollibuss või tramm alalises peatuskohas. Peale eelloetletu on nendel veel keelatud sõidu ajal:

- a) kõnelemine,
- b) söömine,

- c) *suitsetamine,*
- d) *reisijate kaasavõtmine juhirusse,*
- e) *liikumise alustamine enne konduktori lubavat märguannet ja enne uste sulgemist,*

g) *uste avamine enne liiklusvahendi täielikku peatumist.*

Punktid a, b ja c kehtivad ka taksiautojuhtide kohta.

6. Kui juht on teel olles kõrvaldatud liiklusvahendi juhtimisest miilitsatöötaja või garaaži (pargi) administratsiooni poolt, annab ta juhtimise üle kõrvaldaja poolt määratud isikule, mille kohta kõrvaldaja teeb märkuse teekonnalehele.

7. Käesolevas alapeatükis märgitud eeskirjad on kehtivad sõjaväe koosseisu kuuluvate juhtide kohta samuti kui tsiviiltranspordi juhtide kohta.

11. Transpordiettevõtete juhatajate kohused.

1. Garaažide, parkide ja kolonnide ülemad ning teised isikud, kes on vastutavad liiklusvahendite eksploatatsiooni ja tehnilise seisukorra eest, samuti liiklusvahendite individuaalomanikud on kohustatud:

a) hoidma ja lubama liiklemisele liiklusvahendid nii väliselt kui ka tehniliselt kõlblikus seisukorras;

b) igale eksploatatsiooni saadetavale liiklusvahendile, välja arvatud individuaalseile, välja kirjutama teekonnalehe ja andma selle juhile kätte ühes tehnilise passi talongiga;

c) valvama teekonnalehtede vormistamise üle vastavalt peatüki IX p. 5 nõuetele;

d) juhi määramise korral uut liiki jõuvankrile tutvustama teda selle juhtimise iseärasustega;

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

f) teostama igapäevast instruktaaži ja kasvatustööd juhtide hulgas;

g) tagama süstemaatilise töö liiklemise eeskirjade tutvustamise alal;

h) tagama juhtide ilmumise miilitsaorganitesse viimaste nõudmisel.

Märkus. Miilitsaorganite nõudmisel automajandite juhatajad võtavad juhit juhtimisloa ära ja saadavad selle nõutud aadressil, tehes selle kohta märkuse juhi kätte jäetava juhtimisloa talongile.

Keelatud on:

a) lubada liiklusvahendite juhtimisele isikuid, kellel ei ole kaasas juhtimisloa, ja juhte, kes on ilmunud tööle ebakaines olekus (olenemata ebakainuse määrast) või kelle reageerimisvõime on märgatavalt vähenenud väsimuse või haiguse tõttu.

Automajandite juhatajad on kohustatud jälgima jõuvankrijuhtide töörežiimi ja mitte lubama ülemäära pikka töötamist, mis võib põhjustada üleväsimust;

b) lubada juhtimistegevusele juhte, kes on korratus olekus (raseerimata, määrdunud või katkistes riietes jms.).

c) lubada autobusside, taksiautode ja inimesi vedavate veoautode juhtimisele autojuhte, kellelt viimase aasta jooksul on juhtimisluba ära võetud jõuvankri ebakaines olekus juhtimise või avarii sooritamise eest;

d) jätta juhtidele kätte tehnilise passi talongi või teekonna-
lehte pärast tööülesannete lõpetamist;

e) hoida liiklusvahendeid kohtades, kus nende asukoht pole registreeritud, eriti jätta autosid ööseks autojuhtide elukohtadesse.

2. Trammi-, trollibussi- ja autobussi-ettevõtete ning tänavapuhastamise osakondade juhatajad on vastutavad trammi, trollibussi ja autobussi peatuskohtade ja nendele juurdesõiduteede lumest puhastamise ja liivatamise eest.

3. Liiklusvahendi avarii korral on garaaži (pargi) või asutuse, organisatsiooni, ettevõtte juhataja või liiklusvahendi individuaalomanik kohustatud sellest viivitamata teatama Tallinnas — Riikliku Autoinspeksiooni korrapidajale, muudes kohtades — lähimale miilitsaorganile.

Suurema õnnetuse puhul peab ettevõttest üks transpordiala juhtivaid isikuid õnnetuskohale välja sõitma.

12. Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumise puhul.

1. Jalakäijaid, jalgrattureid ja liiklusvahendeid (välja arvatud ühiskondlikke) kasutavaid isikuid, kes on rikkunud liiklemise eeskirju, hoiatatakse või trahvitakse kohapeal kuni 5 rublani.

2. Ühiskondlike liiklusvahendite reisijaid, kes on rikkunud nende kohta kehtivaid liiklemise eeskirju, hoiatatakse või trahvitakse kohapeal 5 kuni 25 rublani.

3. Liiklusvahendite juhte, kes on süüdi liiklemise eeskirjade rikkumises, trahvitakse kohapeal 5 kuni 25 rublani või administratiivkorras miilitsaorganite ülemate poolt kuni 100 rublani või juhtimisloa äravõtmisega 15-st päevast kuni 6-e kuuni (korduvalt ebakaines olekus juhtimise puhul kuni 12-ne kuuni) või juhtimisloa talongi ümbervahetamisega nr. 1-lt nr. 2-le või nr. 3-le.

Liiklusvahendite juhtidelt, kes on süüdi liiklemise eeskirjade jämedas rikkumises, võetakse miilitsatöötajate poolt ära juhtimisluba ja saadetakse see koos materjalidega kohalikku miilitsaorganisse eeskirja rikkumise arutamiseks. 6 päeva jooksul, arvates loa äravõtmise momendist, on juht kohustatud ilmuma loa talongile märgitud aadressil.

4. Mehaaniliste liiklusvahendite juhte, garaažide (autoparkide) ülemaid, autotranspordi-ettevõtete, trammi ja trollibussi depoo ja parkide, jõuvankreid omavate asutuste ja ettevõtete juhatajaid, jõu-

vankrite individuaalomaniikke ning teisi isikuid, kes vastutavad liiklusvahendite seisukorra ja eksploatatsiooni eest, karistatakse neid puudutavate liiklemise eeskirjade rikkumise puhul administratiivkorras rahatrahviga kuni 300 rublani.

5. Hobuliiklusvahendite parkide juhatajaid ja teisi isikuid, kes on vastutavad hobuliiklusvahendite seisukorra ja eksploatatsiooni eest, karistatakse neid puudutavate liiklemise eeskirjade rikkumise puhul administratiivkorras hoiatusega või rahatrahviga kuni 300 rublani.

6. Isikuid, kes sunnivad liiklusvahendite juhte rikkuma liiklemise eeskirju, karistatakse administratiivkorras rahatrahviga kuni 300 rublani.

7. Karistused määratakse Eesti NSV Siseministeriumi miilitsaorganite poolt.

8. Seaduses ette nähtud juhtudel võetakse süüdlased liiklemise eeskirjade rikkumises vastutusele kriminaalkorras.

9. Jõuvankrijuhtide karistuste kohta peetakse Riiklikus Autoinspeksioonis vastavat registrit.

10. Juhul, kui juhtimisluba on ära võetud 3 kuuks või pikemaks ajaks, tuleb loa tagasisaamiseks sooritada katsed liiklemise eeskirjade tundmises.

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 asutus korraldab ja reguleerib tänavliiklemist?
7. Mis ülesanded on Riiklikul Autoinspeksioonil?
8. Mis vahenditega toimub tänavliiklemise reguleerimine?
9. Mis põhikohused on juhil enne garaažist väljasõitu?
10. Mis dokumendid peavad olema juhil kaasas garaažist väljasõidul ja kuidas peavad need olema vormistatud?
11. Millised sissekirjutused tekkonnalehele peab juht tegema garaažis ja millised sõidus olles?
12. Kellele ja mis dokumendid peab juht esitama kontrollimiseks liiklusvahendi juhtimisel?
13. Mis põhikohused on juhil juhtimise ajal?
14. Mis on juht kohustatud tegema avarii või jalakäijale pealesõidu korral?
15. Kuidas peab juht toimima liiklusõnnetuse puhul enne miilitsatöötaja kohalejõudmist?
16. Mis juhtudel peab juht andma liiklusvahendi miilitsatöötaja käsutusse? Kuidas see vormistatakse?
17. Mis on keelatud jõuvankrijuhil juhtimise ajal?
18. Milles seisnevad autobussijuhtide täiendavad kohustused ja mis on nendel keelatud liikumise ajal?
19. Kuidas tuleb vormistada liiklusvahendi üleandmine teisele juhile vahetuse puhul tööl või juhtimistegevusest kõrvaldamise puhul?
20. Mis kohustused lasuvad LE kohaselt transpordiettevõtete juhatajail ja jõuvankrite individuaalomaniikel?
21. Missugused karistused on ette nähtud liiklemise eeskirjade rikkumise eest?

II PEATÜKK.

TÄNAVAD JA TEED.

1. Tänavad.

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

2. Tänavad jagunevad pea- ja kõrvaltänavaks.

Peatänavaks loetakse nende tähtsuse alanevas järjekorras: 1) liiklusvahendite elava liiklemisega tänavad, millede jätkuks on väljapoole linna kulgevad maanteed, 2) trammiliiklusega tänavad, 3) trollibussiliiklusega tänavad, 4) elava liiklemisega tänavad, millele väljasõidu ette on seatud liiklusmärk «Piiratud kiirus 5 km/t.» või «Peatee». Kõik teised tänavad loetakse peatänavate suhtes kõrvaltänavaks. Kõrvaltänavaid iseloomustab nendel toimuv hõredam liiklemine, võrreldes peatänavatega.

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

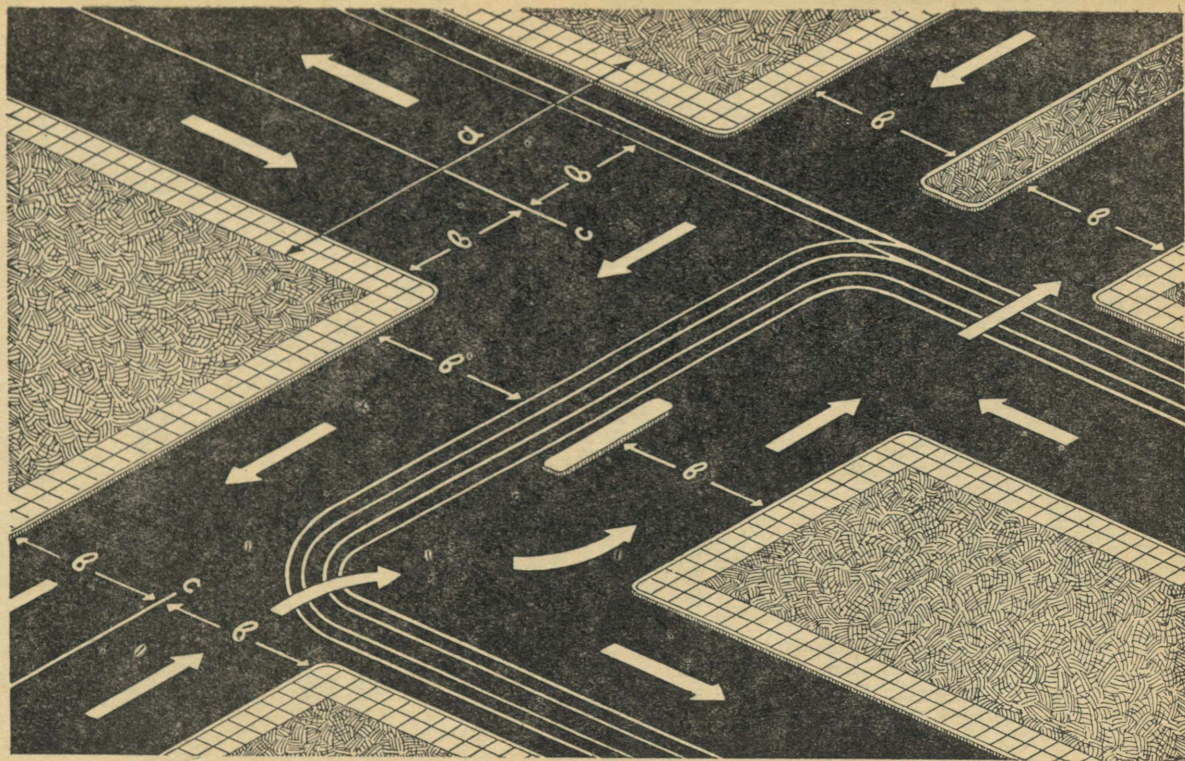
3. Eelnimetatud tänavate liigitusega tuleb arvestada reguleerimata liiklusega risttänavate ületamisel läbisõidu eesõiguse määramisel.

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

5. Tänav jaguneb järgmisteks osadeks (joon. 2):

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

b) *sõidutee*, mis on määratud liiklemiseks rööpmeteta liiklusvahenditele. Tänavail, kus on kahesuunaline liiklemine ja trammirööpmed asuvad tänavakeskel, loetakse sõiduteeks antud ühe suuna jaoks seda tänavaosamist, mis ulatub kõnniteest kuni trammiplatvormini või trammiaärmise rööpani; kui trammirööpmed asuvad tänaväärel, loetakse kummagi liiklemissuuna jaoks pool sõiduteest, mis ulatub vastasasuvalt kõnniteest kuni lähima rööpani; tänavail, kus pole trammiliiklust, loetakse sõiduteeks antud



Joon. 2. Tänavapeamised elemendid: *a* — tänavalaius, *b* — sõidutee laiuse ühe liiklemisruumi jaoks, *c* — tänavateljoon.

suuna jaoks tänavaosa, mis ulatub kõnniteest tänava keskkohani (telgjooneni);

c) *trammi rööbaste*, mille laiuseks on äärmiste rööbaste vahe-
maa.

6. Kujuteldavat joont, mis kulgeb piki sõidutee keskkoha, jagades sõidutee kaheks võrdse laiusega osaks, nimetatakse tänava teljeks. Laiadel tänavatel, kus puuduvad trammiteed, võidakse tänava telg tähistada nähtava valge pideva või katkendjoonega.

7. Mõnikord tänava keskel asuv haljas riba või erivöönd jagab tänava kaheks ühesuunalise liiklemisega sõiduteeks (vt. joon. 2).

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

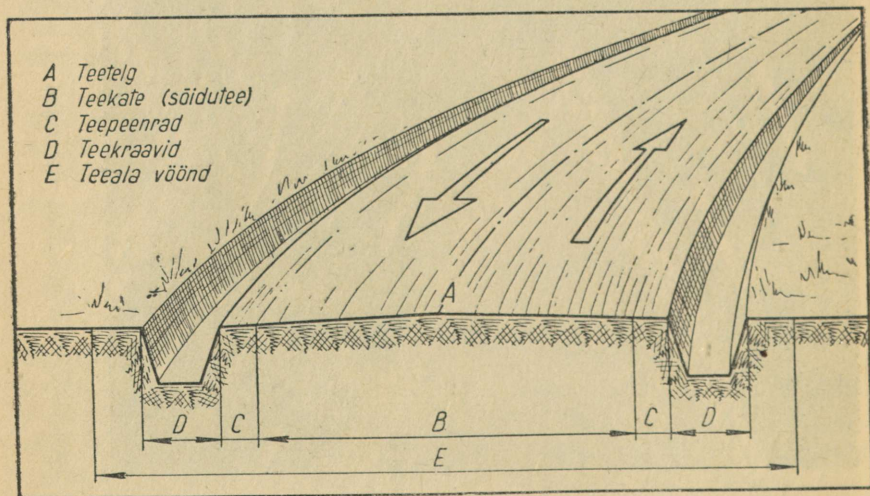
2. Teed.

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

2. Maantee (joon. 3) võtab enda alla kindlaksmääratud laiusega maapinna osa, mida nimetatakse *teeala vööndiks*.

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

4. Kummalgi pool sõiduteed asuvad *teepeenrad*, mis on määratud



Joon. 3. Maantee peamised elemendid.

tud jalakäijale liikumiseks ja liiklusvahendite peatamiseks. Teepeenra-äärmiseks piiriks on teekraavi sisemised servad.

5. Piki sõidutee keskohta, samuti kui kahesuunalise liiklemisega tänavail, kulgeb kujutletav (automagistraalidel ka nähtav) teepoolitaja — teetelg.

6. Maanteid iseloomustab teekatte tüüp, piki- ja põikprofiil, sõidutee laius ja ristumiskohtade hulk.

Tee profiilist ja laiusest, samuti teekatte tüübist ja seisukorrast (pimedal ajal ka teekatte värvusest) ning ristumiskohtade arvust sõltub tee läbilaskevõime ja maksimaalne kiirus, millega võivad temal ohutult liikuda jõuvankrid.

7. Autoteed jagunevad viide tehnilisse klassi:

I klass — automagistraalid. Need on spetsiaalsed autoteed kahe sõidurajaga kummagi sõidusuuna jaoks. Sõidutee kate — asfaltbetoon, tsementbetoon, kiviparkett ja mosaiiksillutis. Ei ristu teiste teedega samal tasapinnal. Automagistraalid on määratud jõuvankrite kiirliiklemiseks.

II klass — autoteed ühe sõidurajaga kummagi sõidusuuna jaoks. Sõidutee kate — asfaltbetoon, tsementbetoon, kiviparkett ja mosaiiksillutis, must killustik-, kruusa- ja klindersillutis. Ristuvad teiste teedega samal tasapinnal. II klassi teed on määratud jõuvankrite kiirliiklemiseks.

III klass — autode ja hobuliiklusvahendite liiklemiseks määratud teed ühe sõidurajaga kummagi sõidusuuna jaoks. Sõidutee kate — asfaltbetoon, mustad kruusa-, killustik- ja kiviprügikatted, munakividest ja lõhutud kividest sillutis.

IV klass — maanteed või segaliikluse jaoks kohandatud pinnasteed ühe sõidurajaga kummagi sõidusuuna jaoks.

V klass — kohalikud teed (külavaheteed) ja profileeritud pinnasteed liiklemiseks väikese tihedusega ja madalate kiirustega.

3. Ristteed ja väljakud.

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

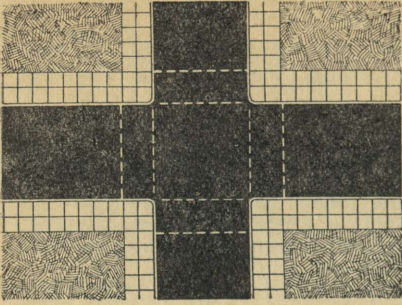
Magistraaltänavate ristumiskohta samal tasapinnal nimetatakse *tänavate sõlmpunktiks*.

2. Sõltuvalt ristuvate tänavate (teede) arvust ja ristumisel tekivate nurkade kujust, liigitatakse ristteed järgmiselt (joon. 4-a—4-f): neljakülgsed täisnurksed — ristikujulised, neljakülgsed teravnurksed — X-kujulised, kolmekülgsed täisnurksed — T-kujulised, kolmekülgsed teravnurksed — Y-kujulised, hulkkülgsed ja väljakud.

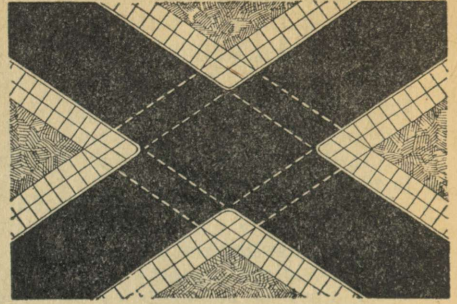
Väljak erineb ristteest oma suurema pindala poolest, mis tekib sellest, et osa suubuvate tänavate vahelisest alast on jäetud hoonestamata (joonisel 4-f viirutatud).

3. *Risttee piiriks* on mõeldav joon, mis ühendab omavahel (piki perimeetrit) ristteeni ulatuvate hoonete nurki (mitte kõnnitee või tänavanurki). Kolmekülgsed ristteed puhul moodustavad risttee piiri kaks mõeldavat sirget, mis kulgevad perpendikulaarselt hoonete nurkadest tänavast vastasküljele. Joonistel 4-a—4-f risttee piirid ühtivad üleikäiguradade välisjoontega.

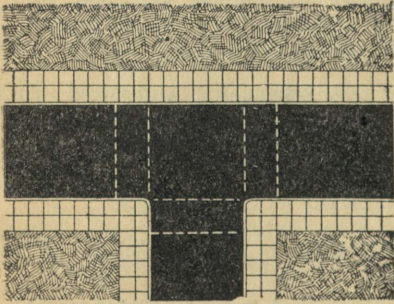
Risttee piiriks maanteede ristumiskohas loetakse mõeldavat



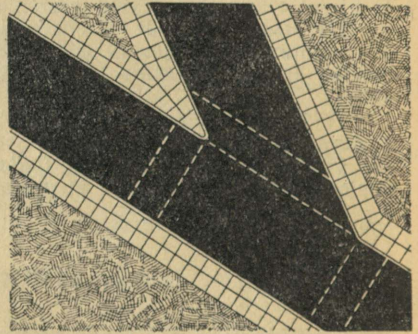
Joon. 4-a. Täisnurkne ristikujuline risttee.



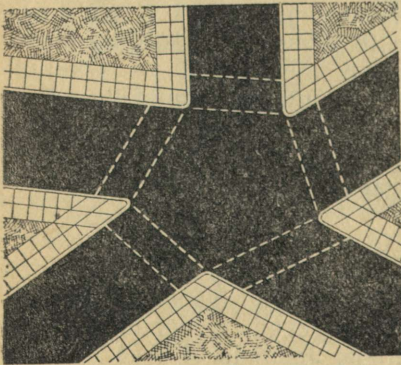
Joon. 4-b. X-kujuline risttee.



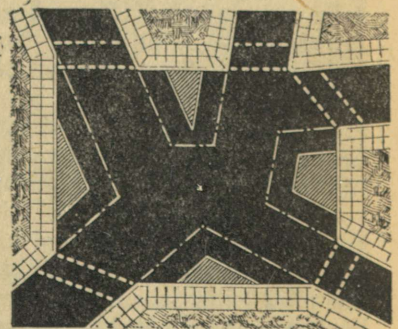
Joon. 4-c. T-kujuline risttee.



Joon. 4-d. Y-kujuline risttee.



Joon. 4-e. Hulkkülgnene risttee.



Joon. 4-f. Väljak.

sirgjoont, mis ühendab (piki perimeetrit) maanteekraavide välis-servi.

4. *Kvartaal* on tänavaosa, mis ulatub ühest elava liiklusega neli- või hulkkülgselt ristteest kuni järgmise samasuguse ristteeni (väljakuni) või raudtee-ülesõidukohani.

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

1) *aktiivsete reguleerimisabinõudega*, s. t. militsionääride-reguleerijate või valgusfooride rakendamisega elava liiklusega ristteedel, või

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

4. Ohutusjooned.

Ohutusjooned märgitakse sõiduteel pidevate või katkendjoontena valge värviga, metallplaadikestega, heledavärviliste kividega jms. (vt. joon. 5).

Ohutusjoonte nõudeid tuleb tähele panna kõigil liiklusvahendite juhtidel ja jalakäijail.

Kohtades, kus on olemas ohutusjooned ja on üles seatud ka liiklusmärgid, tuleb liiklejail täita liiklusmärkide nõudeid, kuigi need ei ole kooskõlas ohutusjoontega.

1. *Tee telgjoon* kulgeb piki tänava (tee) sõidutee keskkoha, kui tänava keskel pole trammirööpmeid. 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 lähistatud kogu tänava pikkuses, vaid ainult ristteele suunduvate tänavaosade läheduses.

Liikuda telgjoonel ja sõita sellele piki tänavat (näit. eesliikujast möödasisõitmiseks) on keelatud. Liiklusvahenditega võib telgjoont ületada ainult ristsuunas, pöördega vasakule (väravast sissesõitmiseks), pöördega tagasisuunas ja väravast väljasõitmisel pöördega vasakule, kui viimatinimetatud liikumine pole keelatud liiklusmärgiga.

Tänavaile ja teedele, kus telgjoon ei ole spetsiaalselt valge joonega ära märgitud, on lubatud sõita kujutletavale telgjoonele, s. t. tänava (tee) teljele, näiteks, eesliikujast möödasisõidu puhul, tingimusel, et sellega ei segata teisi liiklusvahendeid (vastuliikujaid ja tagant lähenejaid).

2. *Varuvööndi-jooned*. Laiadel tänavatel võib olla ühe telgjoone asemel sõiduteele tehtud kaks rööbiti kulgevat valget joont, millele kaugus üksteisest on 5—10 m ja mis moodustavad varuvööndi.

Varuvööndil ja tema piirjoontel on keelatud igasugune liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemine ning kavafsetud peatamine ja parkimine, välja arvatud juhud, mil see on lubatud vastavate

liiklusmärkidega. Varuvööndit võib ületada pöördeks vasakule ja tagasisuunas ainult tema katkestuskohtades.

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

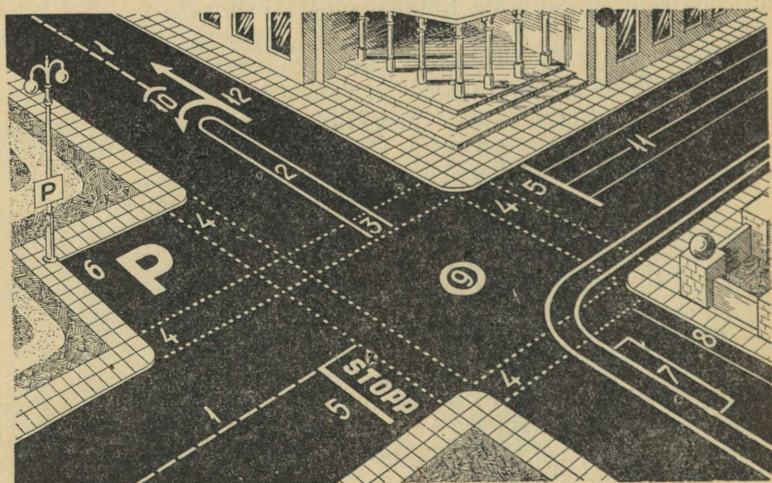
4. *Jalakäijate ülekäigurajad* tähistatakse ristteedel ja väljakuil rööbiti nende ristteede või väljakute piiridega, väljaspool ristteid aga risti kõnniteele. Jalakäijate ülekäiguradade ülesandeks on kaitsta jalakäijaid sõiduteest üleminekul pealesõidu eest. Jalakäijate ülekäiguradadel on keelatud eesliikuvast liiklusvahendist mööda sõita ja kavatsetult peatuda.

5. *Stopp-joon* asetseb sõiduteel ristsuunaliselt liiklusvahendite liiklemisele. Stopp-joone taga peatuvad liiklusvahendid enne reguleeritud liiklusega ristteele väljasõitmist, kui edasiliikumine on suletud valgusfoori märktulega või militsionäri-reguleerija vastava märguandega. Stopp-joone peale on tavaliselt kirjutatud sõna «Stopp».

Kas stopp-joon ulatub kõnnitee servani või mitte, sellel ei ole enam mingit tähendust, nagu see oli varem. Näiteks pöörde paremale ristteel võib sooritada nii valgusfoori rohelise kui ka punase märktule puhul vaatamata sellele, kas stopp-joon ulatub kõnnitee servani või mitte, kui aga puudub osutav märk, mis keelab pöörde ühe või teise märktule puhul.

6. *Parkimise koha jooned* tähistavad sõiduteel ala, mille piirides on lubatud liiklusvahendeid parkida. Nende joonte puudumisel tuleb liiklusvahendid parkida nii, et see ei takista teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemist.

Parkimise kohas on üles seatud liiklusmärk — «Parkimise koht» (tähe «P» kujutis kollasel ruudul) ja vajaduse korral võib olla



Joon. 5. Ohutusjooned sõiduteel.

selle juurde kinnitatud silt, millele on märgitud parkida lubatud liiklusvahendite liik ja arv, näiteks «Sõiduaudod», «5 veo- ja 2 sõiduaudot» jne.

Parkimise kohas võib liiklusvahendeid parkida piiramata aja, kuid pidades silmas kõiki vastavaid nõudeid (vt. lk. 61).

7. *Trammi ooteplatvormi jooned* tähistavad seda sõidutee osa, mis on eraldatud reisijaile trammi ootamiseks juhul, kui puudub teepinna kattest kõrgemale ulatuv ooteplatvorm. Liiklusvahenditega üle ooteplatvormijoonte sõitmine on keelatud.

8. *Kõnnitee-joon* märgitakse piki sõiduteed, rööbiti kõnnitee servaga ja sellega tähistatakse teeala, mis on lisaks kõnniteele määratud jalakäijate liiklemiseks, kui kõnnitee alatiseks laiendamine ei ole ostarbekohane.

Kõnnitee-joonega piiratud sõidutee osal on liiklusvahendite liiklemine keelatud, kuid peatumiseks tuleb nagu tavaliselt sõita kõnnitee serva ligi. Tänavaosal, kus on märgitud kõnnitee-joon, on liiklusvahendite parkimine keelatud.

9. *Risttee keskkoh*t 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.

Risttee keskkoha määrab ristuvate tänavate (teede) telgjoonte lõikumispunkt.

10. *Pöörde-jooned* märgitakse telgjoone või varuvööndi katkestuskohtadesse ja need näitavad liiklusvahendi juhile lähimat kohta, kus on lubatud sooritada pöört tagasisuunas, vastavalt joonte kumerusele.

Kui pöörde-joone taga jätkub telgjoon ja puudub märk «Liiklemine lubatud ainult otsesuunas», siis võib pöörde-joone taga sooritada pöörde tagasisuunas, kui aga pöörde-joone taga jätkub varuvöönd, siis seal pöört tagasisuunas sooritada ei tohi.

Kui pöörde-joonte taga jätkub telgjoon ja puudub märk «Liiklemine lubatud ainult otsesuunas», siis võib pöörde tagasisuunas sooritada nii pöörde-joontega näidatud kohas kui ka kaugemal sellest kohast. Sel juhul pöörde-joonte tähendus langeb ühte märgi «Liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule» tähendusega.

Kui aga pöörde-joonte taga jätkuvad varuvööndi jooned, siis võib pöört tagasisuunas sooritada ainult pöörde-joontega märgitud kohas, mitte aga sellest kaugemal. Sel juhul pöörde-joonte tähendus ühtib märgi «Liiklusvahendite tagasisuunas pööramise koht» tähendusega ja erineb märgi «Liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule» tähendusest.

11. *Sõiduradade jooned* märgitakse piki sõiduteed:

a) liiklusvahendite ümberrivistumiseks määratud kohas, kus nad tähistavad sõiduridu, mis on määratud liikumiseks otsesuunas ja pöörete sooritamiseks;

b) tänava või selle osa ulatuses — eri liiki liiklusvahendite liiklemiseks määratud sõiduradade tähistamiseks.

12. *Suuna-nooled* tähistavad väljakuil, tänavail ja teedel kindlaksmääratud sõidusuundasid.

Suuna-noolte tähendus on sama, mis osutavail märkidel «Liiklemine lubatud ainult...», kuid erinevad viimastest oma mõjupiirkonnaga, milline ulatub ainult sellele kohale, kus on märgitud suuna-nooled.

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Missugused tänavad loetakse peatänavaks? magistraaltänavaks? kõrvaltänavaks?

2. Mida loetakse sõidutee laiuseks ühe suuna jaoks kahe-suunalise liiklusega ja ühesuunalise liiklusega tänavail?

3. Mida nimetatakse risttee piiriks ja kuidas määrata kindlaks risttee piirid sõiduteel?

4. Kuidas märgitakse ohutusjooned sõiduteel?

5. Milliseid ohutusjooni tehakse sõiduteele ja mis tähendus on nendel?

6. Mis tähendus on sõidutee telgjoonel ja kas on sellel lubatud liiklusvahenditel liikuda tänavail ja teedel?

7. Kuidas tähistatakse varuvööndi piirjooned sõiduteel ja millised kitsendused on kehtivad liiklusvahendite kohta vööndis?

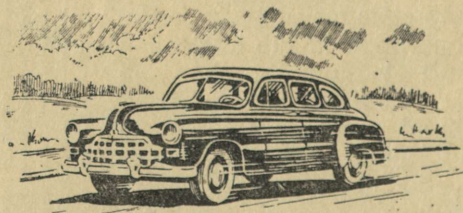
8. Mis tähendus on jalakäijate ülekäiguraja joontel? Milliseid nõudeid peab liiklusvahendi juht täitma jalakäijate ülekäiguradade ületamisel?

9. Millised kitsendused kehtivad liiklusvahendite juhtide kohta: a) kohdades, kus on olemas kõnniteejooned; b) kus trammi ooteplatvorm on tähistatud joontega?

10. Mis tähendab see juhile, kui risttee keskkohal on tähistatud valge värviga?

11. Mis tähendus on sõiduteele tehtud pöörde-joontel?

12. Mille poolest erinevad pöörde-jooned oma tähenduselt märgist «Liiklemine lubatud otse ja vasakule»?



III PEATÜKK.

ÜLDEESKIRJAD LIIKLEMISEL.

1. Paigalt liikumine.

Pärast peatumist võib liikumist alustada (kõnnitee äärest, stopp-joonelt või risttee keskelt) 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 otse-suunas sõitjaid; küll aga tuleb enne liikuma hakkamist veenduda, et tagant ei tule mõni otsesuunas sõitja.

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

2. Liikumise kiirus.

1. Jõuvankrite tähtsamaks eeliseks on nende suur kiirus võrreldes teiste tänavliiklusvahenditega. Selle kasutamisel tuleb aga silmas pidada, 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. Linnades ja asulates on liikumise kiiruse ülemmääraks:

- a) sõiduautodel ja mootorratastel — 50 km tunnis,
- b) trollibussidel, autobussidel ja kaubaveoks kohandatud sõiduautodel — 40 km tunnis,
- c) veoautodel — 35 km tunnis,
- d) trammidel ja järelvankriga autodel ning veoautodel inimeste veol — 30 km tunnis,
- e) iseliikuvail mehhanismidel (veotraktorid jms.) ja invaliidimootorsõidukeil — 20 km tunnis,
- f) jalgratastel — 15 km tunnis.

Eeltähendatud kiiruse ülemmääraga võib juht sõita ainult tingimusel, kui tema liiklusvahend on tehniliselt täiesti korras, kui on hea nähtavus, kui sõidutee on vaba takistustest ja puuduvad kiirust piiravad liiklusrõhked.

3. Maal, maanteedel on liiklemise kiiruse ülemmääraks:

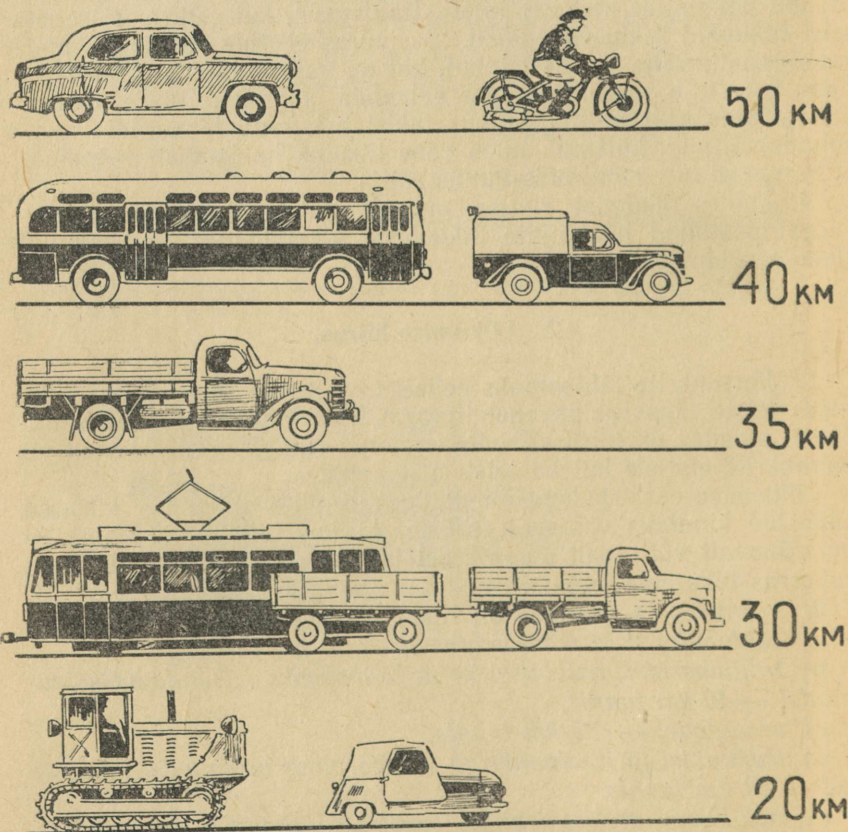
a) *autobussidel* — 60 km tunnis, *autobussil ZIL-127* — 75 km tunnis,

b) *veoautodel* — 50 km tunnis,

c) *veoautodel inimeste veol* — 30 km tunnis.

Teistel liiklusvahenditel ei ole maanteedel liikumise kiirus mingi kindla ülemmääraga piiratud, kuid liiklusvahendi juht peab olenevalt tee seisukorrast, nähtavusest ning liiklemise olukorrast, valima säärase kiiruse, mis tagab liiklemise ohutuse.

Maanteel eesliikujast möödasõitmisel ei tohi sõiduauto ja mootorrattaga arendada kiirust üle 60 km/t.



Joon. 6. Maksimaalsed lubatud kiirused linnades ja asulates.

Kindlaksmääratud kiiruse ülemmäära ületamine, ka hetkeks, on keelatud.

4. Autod, mis on varustatud sireen-tüüpi helisignaalliga, võivad liikuda kiirusega, mis tagab operatiivülesande õigeaegse täitmise, kuid ei ohusta teisi liiklejaid.

Teiste liiklusvahendite juhid on kohustatud võimaldama takistamata läbisõidu autodele, mis annavad sireen-tüüpi helisignaale.

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

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 mootorrataste 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 miilitsaorganite nõusolekul oma administratiivpiires üksikute linnaosade, tänavate ja teede kohta, kus seda olukord nõuab, kehtestada väiksemaid kiiruse ülemmäärasid, kui see on üldiselt kindlaks määratud liiklemise eeskirjadega.

Näiteks Tallinna Linna TSN Täitevkomitee üldkohustusliku 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 teoludest ja liiklemise tingimustest on kõikide liiklusvahendite maksimaalsed liikumise kiirused vähendatud ja need ei tohi ületada (nii linnatänavail kui ka maanteedel):

15 km tunnis:

- a) tänavate, teede ja jalakäijate ülekäigukohtade ületamisel, kui nendes kohtades on jalakäijaid;
- b) möödumisel sõjaväekolonnidest ja rongkäikudest;
- c) painduva ühenduslüluga pukseerimisel linnatänavail;
- d) järskudel teelangudel;
- e) kiilasjää puhul;
- f) tagasisõidul garaaži teel rikki läinud valgustusseadmega pimedal ajal;
- g) sõitmisel rikkis ruudupühkijaga vihma- või lumesaju ajal;
- h) raudtee-ülesõidukohtade ületamisel.

5 km tunnis:

- a) pöördel paremale, vasakule ja suunaga tagasi (ristteedel),
- b) sõitmisel tagurpidi,
- c) liikumisel õues,
- d) möödumisel peatuskohas seisvast trammist reisijate peale-

mineku ja mahamineku ajal, kui möödasõitmine on lubatud (s. t. kui on olemas ooteplatvorm või kui sõidutee on vähemalt 6 m lai).

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

Näiteks, kuigi tänavatel (teedel) ja jalakäijate ülekäiguradadel, kui seal on jalakäijaid, on kiiruse ülemmääraks 15 km/t., siis sellega ei ole veel liiklusvahendi juhil õigust *kõiki* selliseid kohti ületada *alati* kiirusega 15 km/t.

On selge, et ristteede ületamisel tuleb igal üksikul juhul valida sobiv kiirus vastavalt ristteele lähenevate liiklusvahendite vastastikusest nähtavusest. Peale selle tuleb siinjuures arvestada jalakäijaile ohutu liiklemise kindlustamist, kusjuures on kriteeriumiks jõuvankri ohutuks pidurdamiseks vajalik vahemaa (vt. lk. 43), mille ulatuses on võimalik jõuvankrit peatada, kui jalakäija ootamatult astub sõiduteele.

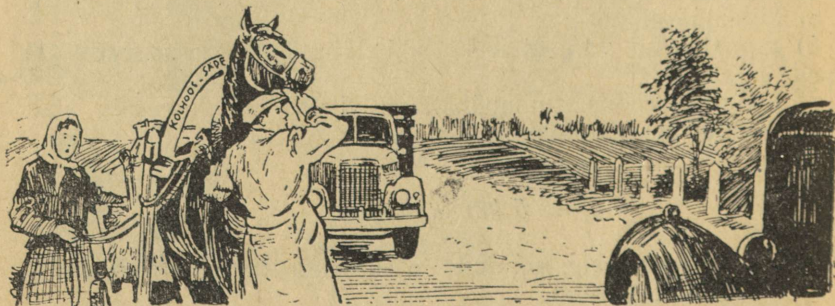
7. Liiklusvahendite liikumise kiirus ei ole piiratud mingi kindla normiga, kuid *liiklusvahendite juhid on kohustatud vähendama liikumise kiirust nüüõrd, et on tagatud liiklemise julgeolek, sellise arvestusega, et vajaduse korral saaks liiklusvahendit õigeaegselt peatada:*

- a) liiklemisel märjal ja libedal teel;
- b) halva nähtavuse puhul, näiteks udu või lumesaju korral;
- c) liiklemisel kitsal sõiduteel ja teekäänakuil (kurvidel);
- d) lähenemisel jalakäijate ülekäiguradadele, ristteedele, raudtee-ülesõidukohtadele, seisvatele trammidele;
- e) ristteede ja väljakute ületamisel otsesuunas (olenemata risttee kujust); kui sõiduteel on inimesi, siis kuni 15 km/t.;
- f) kõikide hoiatavate liiklusmärkide mõjupiirkonnas ja märkide «Helisignaali andmine keelatud» ja «Jalakäijad» mõjupiirkonnas;
- g) kohtades, kus sõiduleel teostatakse töid;
- h) tehniliste rikete tekkimisel sõidu ajal.

8. *Liikumise kiirust tuleb vähendada kuni peatamiseni:*

- a) sõitmisel tänavalt õue ja õuest tänavale;
- b) sõitmisel kõrvaltänavalt (-teelt) peatänavale (-teele);
- c) kitsal teel möödasõitmisel vastuliikujast pimedal ajal ja sajuse ilmaga.

9. Loomadest ja loomakarjadest möödasõidul tuleb liikuda aeglaselt ja neist võimalikult kaugemalt. Maanteel loomi saatva isiku märguandel on jõuvankri juht kohustatud peatuma.



Joon. 7. Möödumisel kartvast hobusest tuleb olla eriti ettevaatlik.



Joon. 8. Vihmasel ja porisel ajal ei tohi sõita niisuguse kiirusega, et liiklusvahend pritsib pori kõnniteel liikuvatele jalakäijaile.

Pidades silmas liiklemise üldreeglit — «iga liikleja on kohustatud käituma nii, et ei tekiks ohtu temale enesele ega teistele liiklejatele» — 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.

10. *Liiklemisel linnades ja asulates viihmasel ja porisel ajal peavad liiklusvahendite juhid liikuma säärase kiirusega, et nende liiklusvahendid ei pritsiks pori kõnniteel liikuvatele jalakäijaile.*

11. 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.

3. Liiklusvahendite paiknemine liiklemisel.

1. Liiklusvahendite liiklemine toimub reeglikohaselt sõidutee parempoolsel osal, arvates liiklemise suunas, nagu see on näidatud joonistel 2 ja 3 nooltega.

2. *Põhiliseks liiklemise suunaks piki tänavaid ja teid on otsesuund.* Pöörded ja manööverdused on seejuures 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 laiuselt antud sõidusuunas.

Sõiduraja laius sõltub sellel liikuvate liiklusvahendite liigist ja nende liikumise kiirusest. Võttes arvesse liiklusvahendite laiust ja

kõrvuti liikuvate liiklusvahendite vahel vajaolevaid külghahemaid, missugused vahemaad omakorda sõltuvad liikumiskiirusest, arvestatakse üldreeglina sõiduraja laiuseks 3 meetrit. (Mõningal juhul sõidurajad tähistatakse valgete joontega, eriti risttänavate läheduses).

Järelkult, 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. Ühe sõidurea puhul on juht kohustatud oma liiklusvahendiga liikuma 0,5 kuni 1 meetri kaugusel kõnniteest või teepeenrast. Keeld liikuda lähemal kui 0,5 m ja kaugemal kui 1 m kõnniteest või teepeenrast on põhjendatud sellega, et liiga lähedal kõnniteest liikudes võib auto kere riivata kõnniteel liikuvaid jalakäijaid ja liiga kaugel kõnniteest paiknemine võib kitsa sõidutee puhul 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 on vee paremaks ärajuhtimiseks 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 mehhanismide ja kummide kulumine on ebaühtlane.

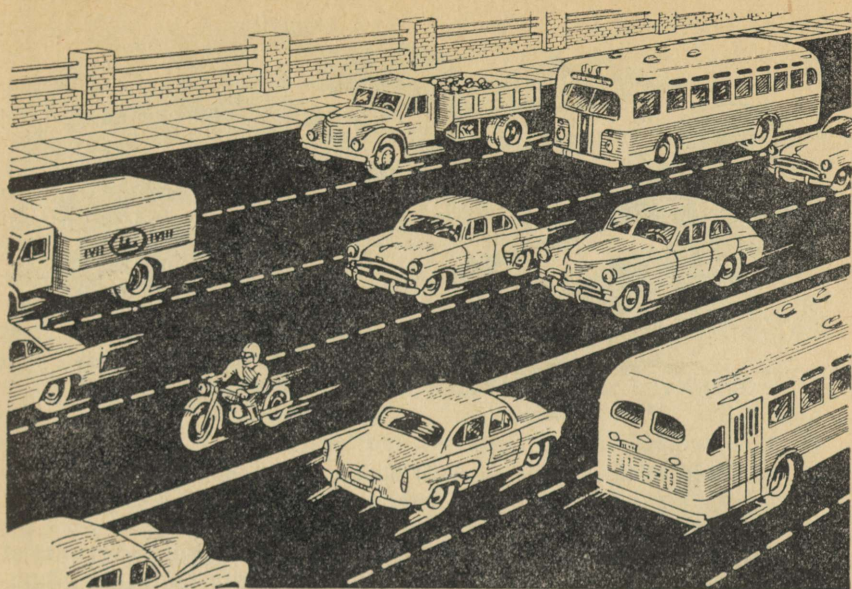
Juhtides autot maantee keskosal peab juht pidama meeles, et ta on kohustatud juhtima auto sõidutee parempoolsele servale kahel juhul: 1) kui ilmub vastusõitev liiklusvahend ja 2) kui on kuulda tagant läheneva jõuvankri helisignaali või kui tahavaatepeeglist on näha lähenemas jõuvankrit. Vastuliikuja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

5. Liiklemisel mitmel sõidurajal kõrvuti paiknevad liiklusvahendid nii, et aeglasemad liiklusvahendid asuvad lähemal kõnniteele, kiiremad — kaugemal sellest. Liiklusvahendite tüüpiline paiknemine, arvates tänava telgjoonest, on järgmine: sõiduautod, mootorrattad, kaubaveoks kohandatud sõiduautod, autobussid, trollibussid ja veoautod; hobuliiklusvahendid peavad liikuma igal juhul äärmises parempoolses reas, käsikarud ja jalgrattad — kõnnitee ligi.

Säärasel paiknemisel saavad kiiresti liikuvad jõuvankrid hõlpsasti kasutada oma suuremat kiirust, ilma samas reas edasiliikujast mööda sõitmata. Möödasõit toimub ainult kõrvalreas liikujaist.

6. LE kohaselt on liiklusvahendite paiknemine täpsustatud järgmiselt:

Liiklemisel kahel sõidurajal liiguvad sõiduautod ja mootorrattad teises (s. o. vasakpoolses) reas, muud liiklusvahendid esimeses



Joon. 9. Liiklusvahendite paiknemine mitme sõidurea puhul vastavalt nende liikumise kiirusele.

(s. o. parempoolses) reas, autobussid ja kaubaveoks kohandatud sõiduautod liiguvad nii esimeses kui ka teises reas.

Liiklemisel kolmel sõidurajal liiguvad sõiduautod ja mootorrattad kolmandas ja teises (s. o. vasakpoolses ja keskmises) reas, autobussid ja trollibussid — teises ja esimeses (s. o. keskmises ja parempoolses) reas, muud liiklusvahendid — esimeses (s. o. parempoolses) reas.

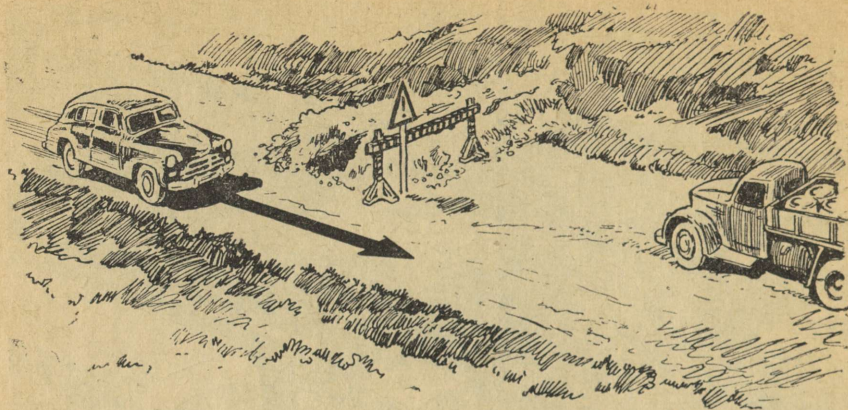
Liiklemisel neljal sõidurajal liiguvad sõiduautod ja mootorrattad neljandas ja kolmandas reas (arvates paremalt), trollibussid, autobussid ja veoautod — teises ja esimeses reas, muud liiklusvahendid — esimeses (s. o. parempoolses) reas (joon. 5).

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

4. 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.

Igast vastuliikuvast autost möödasõidul tuleb arvestada, et selle auto tagant võib ootamatult välja astuda sõiduteed ületav jalakäija.



Joon. 10. Möödasõidu eesõigus on sellel liiklusvahendil, mille teepool on vaba.

Eriti ettevaatlikult tuleb mööda sõita vastuliikuvast jõuvankrist tolmuse tee puhul, kus vastuliikuva jõuvankri taha jääb tihe tolmupilv, mis suurel määral piirab tee nähtavust.

Tasasel, kallakuta teeosal, kus sõidutee ühel poolel on mingi takistus (tee remont, seisev liiklusvahend vms.), on möödasõidu eesõigus liiklusvahendil, mis liigub vabal teepoolel (joon. 10).

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

2. Lähenedes järskule teelangule, kus möödasõit on raskendatud, samuti ka allalaskumisel sääraselt langult peab juht andma teed alt üles sõitvale liiklusvahendile, kuna viimasel liikumine, eriti aga uuesti liikuma hakkamine pärast sunnitud peatumist on raskendatud.

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

5. Juhtide märguanded.

1. Liiklusvahendite juhid kasutavad liiklemisel teiste liiklusvahendite juhtide ja jalakäijate hoiatamiseks kolme liiki märguandeid — *helisignaali*, *valgussignaali* «Stopp!» ja *pöördemärguannet*. Need märguanded on seega üheks liiklemise reguleerimise viisiks.

Jõuvankrid peavad olema varustatud hästikuuldava, kuid mitte käreaga *helisignaali*ga. Esmaabi-, tuletõrje- ja miilitsa-operatiivautod

võivad Riikliku Autoinspektsiooni loal olla varustatud peale tavaliste veel sireeni-tüüpi helisignaalseadmetega, millede kasutamine on lubatud *ainult operatiivülesannete täitmisel*. Tuletõrjeautod võivad olla varustatud ka signaalkelladega.

Juhid on kohustatud kasutama helisignaali ainult hoiatuseks kokkupõrke- või pealesõiduohu puhul. Helisignaali peab andma lähemisel teekäänakule mägisel teel, piiratud nähtavusega kohtades ja tiheda udu puhul. Samuti tuleb helisignaali anda maal, maanteedel eesliikujast möödasõidul. Helisignaali andmine muuks otstarbeks, 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 tarvituselevõttust* kokkupõrke või pealesõidu vältimiseks.

Helisignaali tuleb anda aegsasti, eriti libeda tee puhul. Hilinenud helisignaali toob rohkem kahju kui kasu! Helisignaali andmisel peab juht eeldama võimalust, et signaali ei kuulu (näit. vastupuhuva tuule, jalakäija nõrga kuulmise tõttu jne.). Järelikult peab juht helisignaali andmise järel veenduma, kas helisignaali on kuulnud ja kas vastav liikleja reageerib sellele õigesti.

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

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

Õõrahu huvides on Tallinna linnas keelatud jõuvankrijuhtidel, välja arvatud operatiiv-jõuvankrijuhtidel, helisignaali kasutamine mistahes olukorras kella 12-st öösi kuni kella 7-ni hommikul.

Tartus ja Pärnus on helisignaali andmine keelatud kogu ööpäeva jooksul.

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 liiklejasse, eriti jalakäijasse arusaamise, 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 meeles pidama: mida ettevaatlikumalt jõuvankrijuht sõidab, seda harvem on tal vaja anda helisignaali.

2. Kõik autod peavad olema varustatud nn. stopp-signaaliga, mis tavaliselt on kokku monteeritud tagalaternaga. Stopp-signaal — punane tuli — süttib automaatselt jalgpiduri pedaalile vajutamisel ja ta ülesandeks on hoiatada tagasõitvaid liiklusvahendite juhte, et eesliikuva jõuvankri liikumise kiirust on vähendatud pidurite abil.

Seega annab stopp-signaali tagasõitjale võimaluse võtta tarvitusele abinõud tagant pealesõidu vältimiseks.

Stopp-signaali keelab tagaliikujale möödasõidu kuni momendini, mil selgub eesliikuja edasine sõidusuund ja tegevus.

Rikkis stopp-signaali garaazist välja sõita on keelatud. Kui teel olles stopp-signaali lähedusse rikki, tuleb rike viivitamatult kõrvaldada. Kui rikke kõrvaldamine ei ole võimalik, tuleb teha teekonnamisjuhised (kui see on olemas) märkuse rikkete tekke kohta ja jätkata sõitu, signaalseerides kiiruse järsku vähendamise või peatamise puhul aegsasti juhikabiini ukse avamisega või käe ülestõstmisega.

Samuti peavad käe ülestõstmisega andma märku enne kiiruse järsku vähendamist ja peatamist need juhid, kellele liiklusvahenditel stopp-signaali puudub (näiteks mootorratturid, jalgratturid).

3. Tagasõitjate liiklusvahendite juhtide hoiatamiseks peab eesliikuja rööpmeteta liiklusvahendi juht andma märku enne liikumissuuna muutmist. Märguanne toimub *suunanäitajaga* või suunanäitajate puudumisel käe väljasirutamisega või juhiruumi roolipoolse ukse avamisega.

Eeltähendatud märguanded kohustavad järelliikuvate liiklusvahendite juhte erilisele ettevaatlikkusele.

Suunamuutmise märguanne tuleb anda jõuvankrijuhtidel linnades ja asulais vähemalt 50 m kauguselt ja maal, maanteedel, vähemalt 100 m kauguselt enne suunamuutmist, selliselt, et märguanne oleks märgatav tagasõitjatele ja liiklusereguleerijale.

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

Suuna näitamine on kohustuslik kõigile rööpmeteta liiklusvahendite juhtidele kõigil juhtudel, kui soovitakse oma esialgset liikumissuunda muuta. Täheb, 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 kohustuslik, kuigi sõidutee käänakuga tõttu liiklusvahend muudab oma sõidusuunda.

Suuna näitamine on kohustuslik pöördel vasakule ja suunaga tagasi ning mitmerealisel liiklemisel ühest reast teise üleminekul. Pöördel paremale ei ole autojuhil suuna näitamine kohustuslik, 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. selgesti nähtav ja peab kestma kuni suunamuutmise alguseni, samuti tuleb see lõpetada õigeaegselt, s. o. kohe pärast suunamuutmise lõpetamist.

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

4. Liiklemisel pimedal ajal võib möödasõidul eesliikujast ja vastuliikujast ning reguleerimata liiklusega ristteede ületamise puhul signaalseerimiseks kasutada esilaternate valgust, kuid tingimusel, et sellega ei häirita vastuliikujaid.

5. Liiklemisel pimedal ajal, kui vastusõitva jõuvankri juht ei vähenda esilaterna tulesid küllalt aegsasti, võib seda nõuda esilaternate tulede mitmekordse ümberlülitamisega. Selle märguande

puhul peab vastusõitva jõuvankri juht viivitamata vähendama oma jõuvankri esilaternate tulesid.

6. Mistahes hoiatava märguande andmine ei vabasta juhti muude ettevaatusabinõude tarvitusele võtmisest ega anna talle eesõigust liiklemisel.

6. Vahekaugused liiklemisel.

1. Nagu teada, ei peatu liikuv jõuvanker kohe pidurdamismomendil, vaid liigub edasi teatud teeosa pikkuses.

Teeosa (meetrites), mille läbib pidurdatud jõuvanker arvates pidurdamise algusest kuni tema täieliku seismajäämiseni, nimetatakse jõuvankri *pidurdustee* konnaks.

Pidurdustee konna pikkus sõltub:

1) jõuvankri liikumise kiirusest, kasvades võrdeliselt kiiruse ruuduga (s. t. kiiruse suurenedes 2 korda, pidurdustee kond pikeneb 4 korda, kiiruse suurenedes 3 korda, pidurdustee kond pikeneb 9 korda jne.);

2) pidurite tüübist ja seisukorrast (näiteks, kas mehaanilised või hüdraulilised, kahe- või neljaratta, reguleeritud või mitte jne.);

3) sõidutee kattest ja selle seisukorrast (näiteks asfalt- või kruusatee, kuiv või märg, sile või konarlik jne.);

4) sõidutee profiilist (horisontaalne või kallakuga, sirge või kõver jne.);

5) kummide seisukorrast (kulunud või uus protektor, õhurõhu määr neis jne.);

6) pidurdamise võttest (oskuslik-järkjärguline või rattaid blokeeriv pidurdamine);

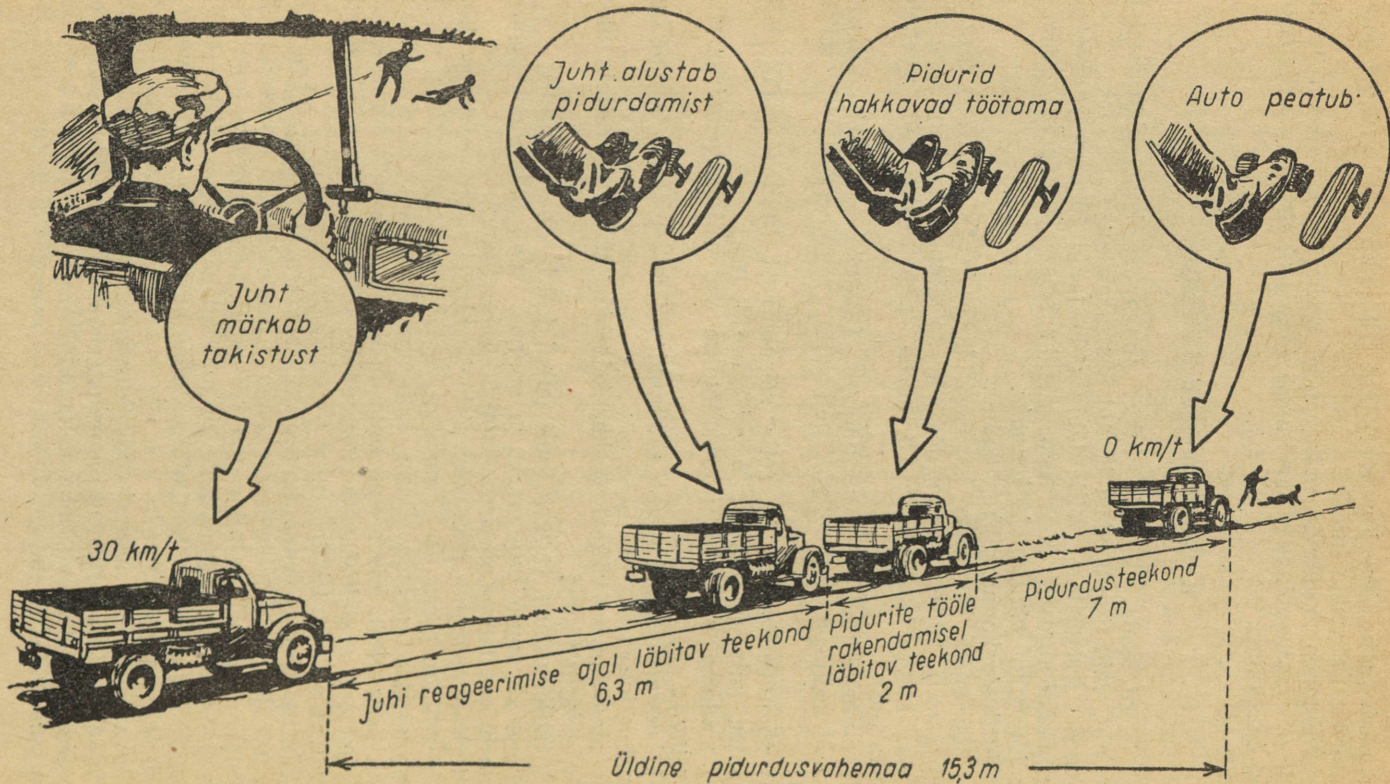
7) tuule suunast tugeva tuule puhul (päri- või vastutuul).

Olenevalt tuule tugevusest ja suunast, võib pidurdustee konna pikkus lüheneda või pikeneda kuni 20% ja enamgi.

Pidurdustee konna pikkus ei sõltu jõuvankri raskusest juhul, 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 pidurdustee kond jõuvankri raskusest selles mõttes, et pidurseadis ei suuda sel juhul arendada küllaldast pidurdusmõju, s. t. pidurdamine on puudulik.

Pidurite korrasolekut kontrollitakse garaažist väljasõidu eel pidurdusjälgede ja pidurdustee konna pikkuse järgi. Kontrollimist teostatakse tasasel, asfalteeritud või muul, kõva katttega kontrollteeribal. Selleks antakse autole teatud kindel liikumise kiirus (näit. 30 km/t.) ja jõudes kontrollteeribale püstitatud tähise kohale, pidurdatakse järsult.

Jõuvankri pidurseadmed tuleb lugeda korrasolevaiks, kui pidurdusjälged on ühtlased ja kui pidurdustee kond kiirusel 30 km/t. neljaratta-pidurite puhul ei ületa: sõiduautol — 6 m, veoautol — 8 m ja autobussil — 10 m.



Joon 11. Pidurdusvahemaa koosneb reageerimisteekonnast ja pidurdusteekonnast

2. Ajavahemikku momendist, mil juht märkab teele ilmunud takistust, kuni momendini, mil rakenduvad tööle pidurid, nimetatakse *juhi reageerimise ajaks* ja selle ajavahemiku vältel läbitud teeposa — *reageerimisteed* konnaks.

Reageerimisaja vältus sõltub juhi vilumusest ja tema individuaalsetest, vaimsetest ning füüsilistest omadustest. See aeg võib kõikuda 0,4 kuni 1 sek. piires. Juhi keskmiseks reageerimisajaks arvestatakse 0,8 sekundit.

Piduriseadmete töölerakendamiseks kulub aega hüdrauliliste pidurite puhul 0,2 sek. ja pneumaatiliste pidurite puhul 0,5 kuni 0,8 sek.

Seega võib üldreageerimisaja kestuseks arvestada 1—1,5 sek. Eriti keerukais ja ebaharilikes olukordades võib see aeg pikeneda 2—3 sekundini.

Reageerimisteedkonna pikkus sõltub jõuvankri liikumise kiirusest. Selle leidmiseks jagame kiiruse km/t. arvuga 3,6, mispuhul saame 1 sek. vältel läbitud teekonna meetrites (näiteks 40 km/t. puhul $40 : 3,6 = 11,1$ m).

3. Reageerimisteedkond koos pidurdusteedkonnaga moodustavad *pidurdusvahemaa*, s. t. vahemaa, mille läbib jõuvanker alates momendist, mil juht märkab takistust teel, kuni momendini, mil jõuvanker täielikult seisma jääb (joon. 11).

Oletame, et vilunud autojuht, sõites kuival, horisontaalsel, kõva kattega teel kiirusega 40 km/t., märkas 25 m kaugusel sõiduteele jooksvat last. Kas juht suudab pidurdamisega vältida pealesõitu lapsele?

Arvestades juhile reageerimiseks ja pidurite tööle rakendamiseks kokku 1 sek. aega, saame reageerimisteedkonna pikkuseks $40 : 3,6 = 11,1$ m. Pidurdusteedkonna pikkus 40 km/t. kiiruse juures kuival, kõva kattega teel moodustab sõiduautul 9 m.

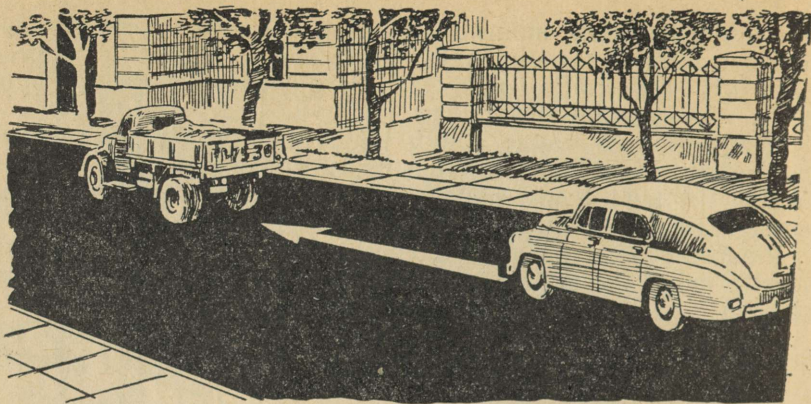
Seega on pidurdusvahemaa pikkus $11,1$ m + 9 m, s. o. ümmarguselt 20 m ja juht on antud olukorras suuteline vältima pealesõitu.

Selle näite puhul eeldasime, et autojuht oli puhanud ja normaalses seisundis ning auto pidurid olid täiesti korras. Väsinud, haigel või ebakainel juhil pikeneb reageerimisaeg tunduvalt. Käesoleval juhul oleks 2-sekundilise reageerimisaja puhul reageerimisteedkond kahekordistunud ($11,1 \text{ m} \times 2 = 22,2 \text{ m}$) ja pidurdusvahemaa oleks olnud $22,2 \text{ m} + 9 \text{ m} = 31,2 \text{ m}$. Seega oleks olnud pealesõit paratamatu.

Pealesõit oleks toimunud ka mittekorras pidurite puhul või sõitmisel libedal teel.

Sellest järgneb, et juht, asudes rooli taha, peab olema täiesti terve, puhanud, absoluutselt kaine ja ta jõuvanker peab olema tehniliselt täiesti korras. Liikumise kiiruse valikul peab ta alati arvestama liiklemise olukorda ja tegureid, mis mõjutavad pidurdusteedkonna pikkust. Vaateväli peab juhil olema suurem kui antud olukorras vajalik pidurdusvahemaa.

4. Liiklemise eeskirjad nõuavad, et *liiklemisel tuleb hoiduda*



Joon. 12. Eesliikujast tuleb hoiduda säärasel kaugusel, mis võimaldab õigeaegse peatumise eesliikuja ootamatu peatumise või pidurdamise puhul.

eesliikujast säärasel kaugusel, mis võimaldab õigeaegse peatumise eesliikuja ootamatu peatumise või pidurdamise puhul (joon. 12).

Kuna 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, siis on praktikas sel alal peaaegu võimatu kasutada mingeid kindlaid norme, mis vastaksid eeltähendatud tegurite kõikvõimalikele kombinatsioonidele.

Autojuhtidele võib soovitada praktiliseks kasutamiseks järgmist kergesti meespeetavat juhist: sirgel, tasapinnalisel ja kuival teel eesliikuja järel sõites tuleb jätta vahemaad nii mitu meetrit, kui suur on sõidukiirus kilomeetrites. Näiteks sõites eesliikuja jõuvankri järel 50 km tunnikiirusega, tuleb hoida vahemaad 50 m; libeda või tolmava tee puhul tuleb jätta vähemalt 2 korda pikem vahemaa.

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

5. Kui sõitmine mingil põhjusel ei ole võimalik kiirusega üle 15 km tunnis (näiteks tehnilise rikke tõttu, pukseerimisel painduva ühenduslüluga, juhi või reisija soovil), peavad iga liiki rööpmeteta liiklusvahendid liikuma esimeses (parempoolses) sõidureas, olenemata sõidutee laiusest, selleks et mitte takistada teiste, kiiremate liiklusvahendite liikumist.

Näiteks klaasipuhastaja tehnilise rikke tekkimisel vihma või lumesaju ajal peab kolmandal sõidurajal liikuva sõiduauto juht asuma esimesele sõidurajale.

See ümberpaiknemise nõue ei kehti sel juhul, kui liikumise kiirus antud tänavaosas on piiratud liiklemise eeskirjade alusel või liiklusemärgiga. Sel juhul liiklusvahendid liiguvad edasi endistes sõiduridades, kuid ettenähtud piiratud kiirusega.

6. *Vahemaa seisu ajal* tuleb üksikute jõvankrite vahel valida säärane, mis võimaldaks rivist takistusest väljasõitmist. Sama tuleb arvestada ka ristteedele lähenemisel, kui edasisõit on takistatud eesliikva liiklusvahendi sunnitud peatumise puhul ristteel, pidades meeles, et ristteel ja selle vahetus läheduses on tagurpidi sõitmine keelatud.

7. Möödasõit eesliikujast.

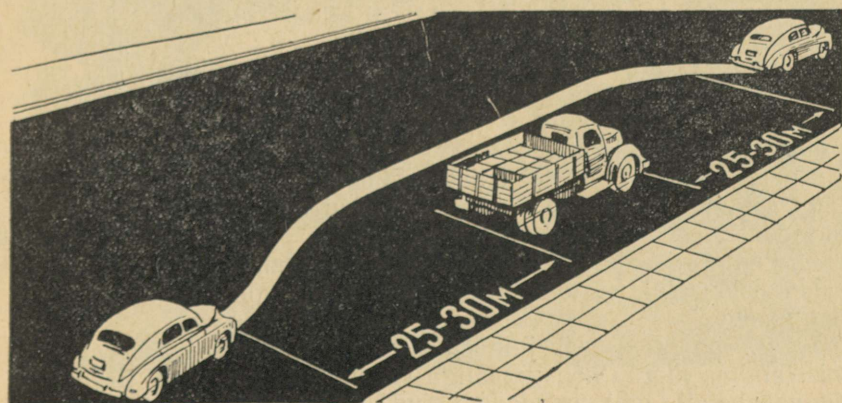
Kuna liiklusvahendid liiguvad tänavatel ja teedel erinevate kiirustega, siis kiiremini liikuvate liiklusvahendite juhtidel tekib alatasa vajadus mööda sõita aeglasemalt eesliikvaist liiklusvahenditest.

Möödasõit eesliikujast on võimalik kahte viisi: *väljasõiduga oma sõidureast* (nii ühe- kui mitmerealisel liiklemisel) ja *väljasõiduta oma sõidureast* (mitmerealisel liiklemisel).

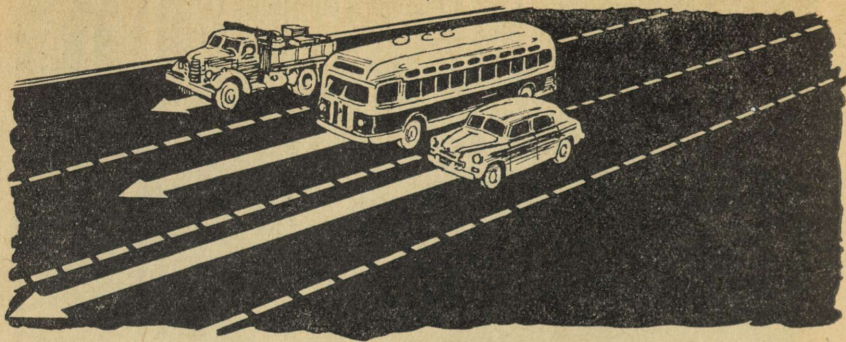
Möödasõit eesliikujast väljasõiduga oma sõidureast toimub sel juhul, kui sõidetakse mööda samas sõidureas eesliikuvast liiklusvahendist (joon. 13).

Möödasõit eesliikujast väljasõiduta oma sõidureast toimub sel juhul, kui sõidetakse mööda kõrvalreas paiknevast liiklusvahendist (joon. 14).

Möödasõit eesliikujast (nii väljasõiduga kui väljasõiduta oma sõidureast) on lubatud ainult neljal tingimusel: 1) kui nähtavus on hea kogu möödasõiduks vajaliku teeosa ulatuses, 2) kui sõidutee on vaba takistustest, 3) kui puuduvad möödasõitu keelavad märgid ja 4) kui on tagatud ohutu liiklemine, s. t. kui mööda-



Joon. 13. Möödasõit eesliikujast väljasõiduga oma sõidureast.



Joon. 14. Möödasõit eesliikujast väljasõiduta oma sõidureast.

sõidu ajal ja pärast seda ei segata liiklemist ning ei sunnita eesja vastusõitvate liiklusvahendite juhte tegema järske pöördeid ega vähendada liikumise kiirust.

Möödasõit väljasõiduga oma sõidureast peab eesliikuvast rööpmeteta liiklusvahendist toimuma selle vasakult poolt, sest ainult siis on võimalik täita eelnimetatud tingimusi.

Eesliikujast paremalt poolt möödasõitmisel võib tekkida ohtlik olukord, näiteks, kui eesliikuja, kavatsedes peatuda, ligineb sõidutee paremale servale möödasõidu momendil.

Möödasõit väljasõiduta oma sõidureast võib toimuda eesliikujast nii vasakult kui ka paremalt poolt.

Kuigi möödasõit väljasõiduta oma sõidureast on reeglikohaselt võimalik mitmerealise liiklemise puhul, siiski on see ühel juhul võimalik ka üherealise liiklemise puhul. Nimelt maal maanteel, kui eesliikuja jalgrattur või hobuliiklusvahend liigub tahtlikult vasakul teepoolel või tee keskel nii, et vasakult ei ole võimalik mööda sõita, siis võib erandlikult mööduda tema paremalt poolt, kuid vähendatud sõidukiirusega ja sellise arvestusega, et eesliikuja ootamatu ettesõidu korral oleks möödasõitjal võimalik peatuda.

Linnatänavail, kus sõiduteele on märgitud teetelgjoon või varuvööndijooned, on eesliikujast möödasõiduks keelatud sõita üle nende joonte. Tänavail, kus telgjoon ei ole märgitud, võib möödasõiduks sõita üle mõttelise teetelje, s. t. sõidutee vasakule poolele, kui pole vastu tulemas teisi liiklusvahendeid. Maanteedel võib ületada sõidutee keskkoha isegi juhul, kui seal on märgitud tee telgjoon.

Automagistraalidel, kus liiklemine mõlemas suunas toimub kahel sõidurajal, ei tohi eesliikujast möödasõiduks ületada tee telgjoont.

Maal maanteel peab juht enne eesliikujast möödasõidu alustamist andma märku helisignaaliga või valgussignaaliga. Eesliikuva liiklusvahendi juht on kohustatud möödasõitja signaali peale andma vastusignaali (käeviipega, heli- või valgussignaaliga) ja

võimaldama möödasõitu, vajaduse korral sõites tee parempoolsele servale.

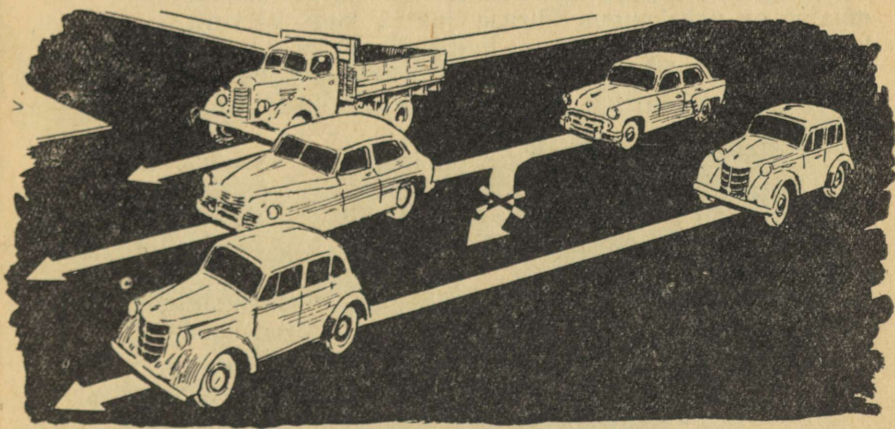
Linnatänavail eesliikujast möödasõidu puhul helisignaali andmine ei ole kohustuslik, kui juht on veendunud, et möödasõit on ohutu.

Eesliikuja ei tohi mingil viisil möödasõitmist takistada.

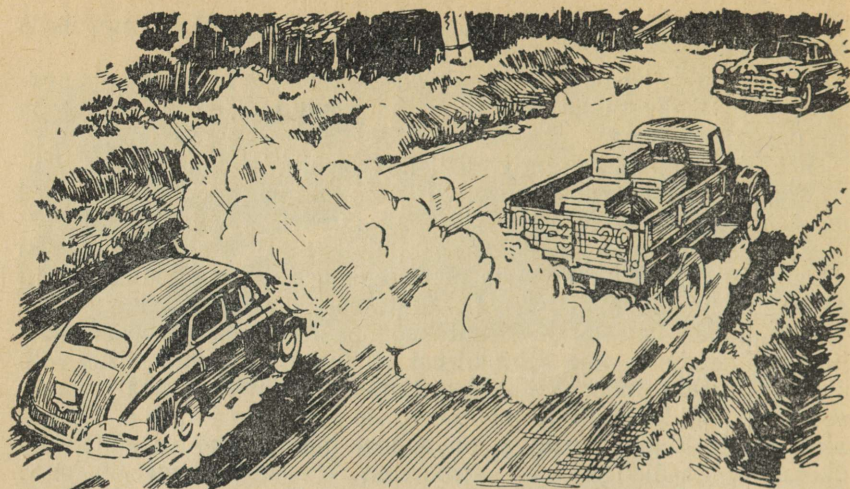
Kõik juhid on kohustatud viivitamata andma möödasõiduks teed autodele, mis annavad eri-helisignaali (sireeniga või kellaga).

Eesliikuja ei pea möödasõidu puhul alati oma sõidukiirust vähendama, küll aga peab ta seda tegema kitsa sõidutee puhul või koguni peatuma, kui tema sõiduteeosal on mingi takistus ees, et võimaldada häireta ja ohutut möödasõitu. Samuti peab eesliikuja vähendama oma sõidukiirust sel juhul, kui tema kiirus võib olla takistuseks möödasõidu sooritamisel. Näiteks, maal maanteedel, kus sõiduautode ja mootorrataste liikumise kiirus ei ole piiratud mingi kindla normiga, on nendel lubatud mööda sõita eesliikujast väljasõiduga oma sõidureast kiirusega kuni 60 km/t. Järelikult, kui maanteel liigub sõiduauto A kiirusega 60 km/t. ja temale suurema kiirusega järgnenud sõiduauto B juht on andnud märku möödasõiduks, peab auto A juht tingimata vähendama oma auto liikumise kiirust 40—45 km/t., mis puhul möödasõit saab toimuda 180—240 m teepikkusel. Kui eesliikuja vähendab kiirust vähemal määral, siis muutub möödasõidu tee liiga pikaks ja see võib möödasõitu takistada või koguni ohustada.

Möödasõitu võib alata alles pärast seda, kui juht on veendunud, et möödumiseks vajalik teosa on täiesti vaba. Kui eesliikuja jõuvankri järel kerkib tolmutüvi, tuleb liikuda eriti ettevaatlikult ja mingil juhul ei tohi sõita vasakule teepoolle, kuna tolmu tõttu ei näe mööduja juht võimalikku vastusõitjat, samuti kui vastu-



Joon. 15. Ristteedel on keelatud möödasõit eesliikujast väljasõiduga oma sõidureast, kuid on lubatud väljasõiduta oma sõidureast.



Joon. 16. Säärasel möödasõidul võib tekkida avari.

sõitja ei näe möödasõitjat, mille tõttu nad võivad kokku põrgata (joon. 16).

4. Eesliikujast möödasõidul peab külgmine vahekaugus olema küllaldane ohutu liiklemise tagamiseks. Seejuures tuleb arvestada asjaolu, et eesliikuvale 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.

Kylgmine vahekaugus rööpmeteta 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.

Kylgmine vahekaugus trammi ja rööpmeteta liiklusvahendite vahel möödasõidul kui ka nende kõrvuti liikumisel peab olema vähemalt 1 m.

Liiklemisjulgeoleku huvides on möödasõit keelatud nii väljasõiduta kui ka väljasõiduga oma sõidureast:

a) liiklemise eeskirjadega antud liiklusvahendi liigile ettenähtud kiiruse ülemmäär või liiklusmärkidega piiratud kiiruse määra ületamisega;

b) kui eesliikuva liiklusvahendi juht annab märku pöördeks või stoppsignaali, momendini, mil selle liiklusvahendi edaspidine liikumise suund või tegevus on selgesti arusaadav;

c) märgi «Möödasõit keelatud» mõjupiirkonnas.

Viimasel juhul mitmerealisel liiklemisel jääb sõiduridade arv endiseks, kuid kõik liiklusvahendid liiguvad edasi oma sõidurajal üksteisest mööda sõitmata (kiirusega, mille määrab kõige väiksema kiirusega eesliikuv liiklusvahend).

Kuna möödasõit väljasõiduga oma sõidureast on ohtlikum kui möödasõit kõrvaireas paiknevast eesliikujast, siis selle tõttu liiklemise eeskirjad keelavad möödasõidu väljasõiduga oma sõidureast lisaks eeltoodud juhtudele veel:

a) maal maanteedel sõiduautodel ja mootorratastel kiirusega üle 60 km/t.;

b) juhtudel, mil liiklemise eeskirjad kohustavad liiklusvahenditega liikuma piiratud kiirusega (5 km/t., 15 km/t. või vajaduse korral kuni peatamiseni).

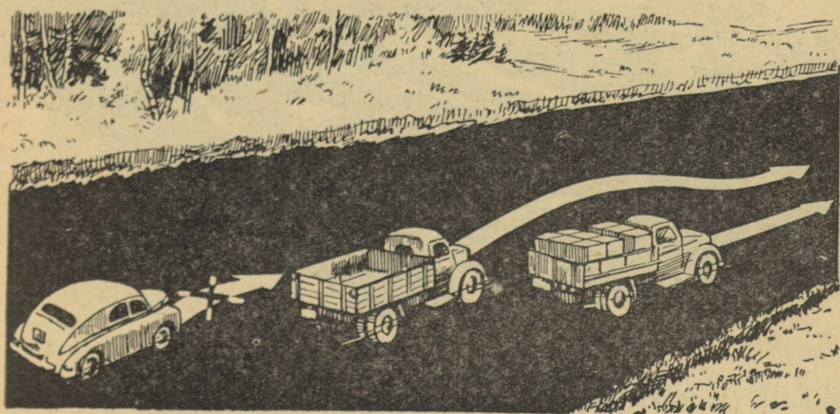
Eelöeldust selgub, et möödasõidu keelu all kohtades, kus liiklemise eeskirjadega liikumise kiirus on piiratud, tuleb mõista möödasõidu keeldu väljasõiduga oma sõidureast. Seega möödasõit väljasõiduta oma sõidureast sääraistes kohtades keelatud ei ole. Nii näiteks ristteedel on keelatud möödasõit väljasõiduga oma sõidureast, kuid väljasõiduta oma sõidureast (mitmerealise liiklemise puhul) on see lubatud (joon. 15);

c) hoiatavate liiklusemärgide mõjupiirkonnas, samuti märgide «Möödasõit keelatud», «Helisignaali andmine keelatud» ja «Jalakäijad» mõjupiirkonnas;

d) lähemal kui 100 m raudtee-ülesõidukohtadest ja ülesõidu-kohtadel (juhul, kui märk «Raudtee-ülesõidukoht» puudub või on lähemal kui 100 m ülesõidukohast);

e) mööda sõita möödasõitvast liiklusvahendist (nn. kahekordne möödasõit).

Kahekordne möödasõit (joon. 17) on keelatud oma erilise ohtlikkuse tõttu, sest kolmandana liikuval juhul puudub küllaldane nähtavus möödasõiduks vajaliku teosa ulatuses, ta peab ületama lubatud kiiruse ülemmäära ja sõidutee jääb temale kitsaks (ühe sõidurea asemel moodustub kolm sõidurida), mille tõttu tekib kokkupõrke oht möödasõitjate eneste vahel ja teisena möödasõitva



Joon. 17. Kahekordne möödasõit.

ja vastuliikva liiklusvahendi vahel. Ühtlasi muutuks ohtlikult pikaks möödasõidu teekond ja möödasõiduks kuluv aeg.

Möödasõit on lubatav seal, kus sõidutee laius ja tee seisukord seda võimaldab sooritada ohutult. Juht peab möödumisel tähele panema tee võimalikku ebakohast ja halba seisukorda (märg, jää-
tunud, lumine, auklik jne.).

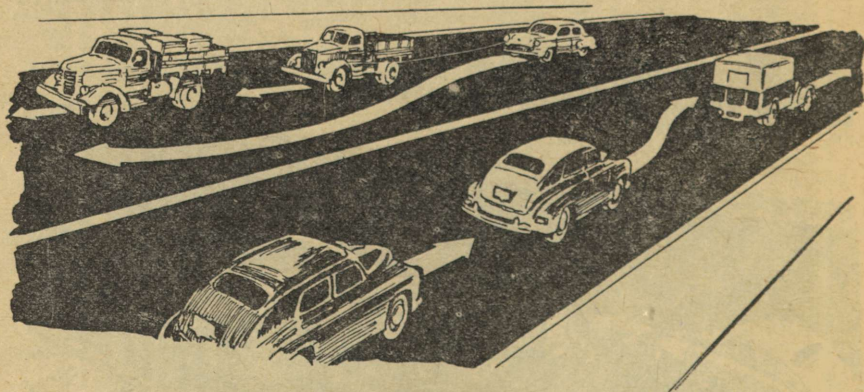
Möödasõitu võib alata alles pärast seda, kui juht on veendunud, et möödumiseks vajalik teeosa on vaba. Seepärast ei või alata möödasõitu liiga lähedal eesliikujast, kuna möödasõitjale ei ole sel puhul tee küllalt hästi nähtav. Samuti tuleb eesliikujale suure kiirusega lähenemisel vähendada sõidukiirust kuni eesliikuja kiiruseni, selleks, et enne möödasõidu alustamist jõuda veenduda, kas on olemas ohutuks möödasõiduks vajalikud tingimused.

Möödasõitja ei tohi pärast möödumist kohe pöörduda möödasõidetava liiklusvahendi ette, sest seejuures võib möödasõidetav jõuvanker sõita möödasõitjale tagant peale või möödasõitva jõuvankri tagumine poritiib või ratas võib riivata möödasõidetava jõuvankri esiratast või poritiiba, mille tõttu möödasõidetav juht võib kaotada jõuvankri juhitavuse ja sõita kraavi.

Möödasõitja peab enne oma sõidurajalt kõrvaesõitmist veenduma, kas samal ajal mõni teine kiiremini tagant lähenev liiklusvahend omakorda temast ei kavatse mööduda, sest sel juhul võib tekkida kahekordne möödasõit.

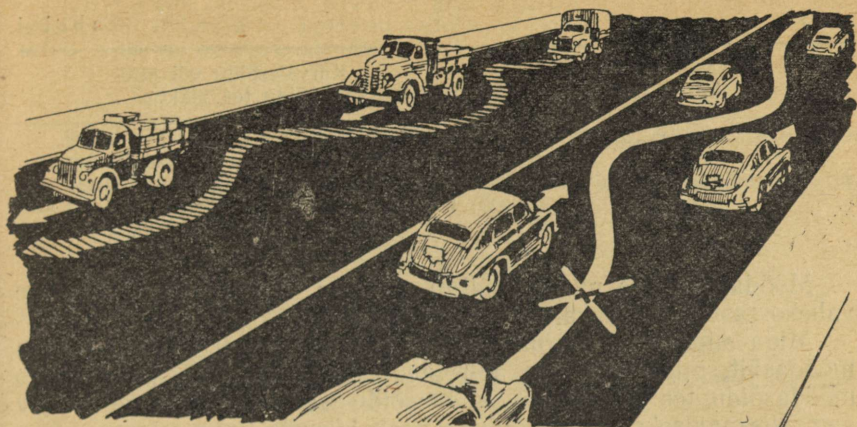
Joonisel 18 näidatud möödasõit, kus kaks liiklusvahendit üksteise järel mööduvad eesliikujast, ei ole kahekordne, vaid ühekordne möödasõit ja on seepärast lubatav.

Samuti ei ole kahekordne joon. 19 näidatud möödasõit, kus üks liiklusvahend möödub mitmest eesliikuvast liiklusvahendist. Sää-



Joon. 18 (all). Kui kaks liiklusvahendit üksteise järel mööduvad eesliikujast, siis on see ühekordne möödasõit ja seepärast lubatav.

Joon. 19 (ülal). Kui üks liiklusvahend möödub mitmest üksteise järel sõitvast liiklusvahendist, siis see ei ole kahekordne möödasõit.



Joon. 20 (ülal). Ohtlik on korduv pidev möödasõit üksteise järel sõitvaist liiklusvahendeist.

Joon. 21 (all). Lubamatu on korduv möödasõit vaheldumisi eesliikujate paremalt ja vasakult poolt.

rasel möödasõidul tuleb arvestada, et möödasõidu tee pikeneb ligikaudu nii mitu korda, kui mitmest liiklusvahendist tuleb mööda sõita.

Joon. 20 näidatud mitmekordne pidev möödasõit üksteise järel eesliikuvatest liiklemisvahenditest on eriti ohtlik, sest järskude pöörete sooritamisel oma sõidureast kõrvale ja tagasi võib kergesti tekkida külglibisemine, samuti ei jää juhile küllalt aega tähelepanelikult jälgida vastuliikuvaid liiklusvahendeid. Sellepärast võib sääraselt mööda sõita ainult järk-järgult ja nii, et juht iga möödasõidu eel saab veenduda, et möödasõitmine on ohutu.

Täiesti lubamatu on mitmekordne möödasõit vaheldumisi eesliikujate paremalt ja vasakult poolt, nagu näidatud joonisel 21.

Eesliikujast möödasõidu tee pikkus (väljasõiduga oma sõidureast) koosneb kolmest osast (joon. 13):

1) kõrvaesõidu tee a, — teosa, mille peab läbi sõitma möödasõitja, et saada vajalikku vaba vaatevälja möödasõidetava liiklusvahendi kõrvalt ette;

2) kõrvtisõidu tee b, — teosa, mille möödasõitja sõidab paralleelselt möödasõidetava liiklusvahendiga ja

3) ettesõidu tee c, — teosa, mille möödasõitja sõidab läbi pärast möödumist möödasõidetud liiklusvahendi ette oma esialgele sõidurajale tagasi pöördumiseks.

Kõrvaesõidu ja ettesõidu teed (a ja c) on ühepikkused. Nende suurus oleneb möödasõitja kiirusest ja on meetrites ligikaudu kuni pool tunnikiruse kilomeetrite arvust.

Tabelis I on antud kõrvaesõidu ja ettesõidu tee keskmised pikkused mitmesuguste kiiruste juures.

Tabel 1

Möödasõitva jõuvankri kiirus tunnis	Kõrvalesõidu või ettesõidu tee pikkus
30 km/t.	10 m
40 „	15 „
50 „	20 „
60 „	25 „

Möödasõidu tee pikkus sõltub mõlema liiklusvahendi kiiruste vahekorras ja liiklusvahendite pikkusest.

Mida suurem on kiiruste vahe, seda kiiremini saab toimuda möödasõit, mida väiksem kiiruste vahe, seda pikemaks venib möödasõidu tee pikkus ja möödasõidu sooritamiseks vajaminev aeg. Normaalseks möödasõiduks peab kiiruste vahe olema vähemalt 15 km/t.

Tabelis 2 on antud eesliikuvast liiklusvahendist 1 meetri võrra ettejäõudmiseks vajalik möödasõidu tee pikkus meetrites. Selle tabeli abil saame arutada möödasõiduks vajaliku tee pikkuse.

Tabel 2

1 meetri võrra ettejäõudmiseks vajalik möödasõidu tee pikkus.

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 möõdumiseks vajalik möõdasõidu 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 jõõdma 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 ka valemiga 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.

Järgnevas tabelis on toodud eesliikujast normaalseks möödasõiduks vajalikud teepikkused mitmesuguste kiiruste juures.

Tabel 3

Möödasõidu tee pikkus meetrites olenevalt eesliikuja ja möödasõitja kiirustest

km/t.	Möödasõitja kiirus									
	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120
5	27	36	48	56	66	75	85	95	105	125
10	40	45	53	62	72	82	91	101	111	131
20		90	80	85	90	100	106	115	125	145
30			160	125	120	122	128	135	143	160
40				250	180	164	160	162	167	180
50					360	245	213	203	200	205
60						490	320	270	250	240
70							640	405	334	290
80								810	500	360
90									1000	480
100										720

8. Sõitmine trammiteedel.

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

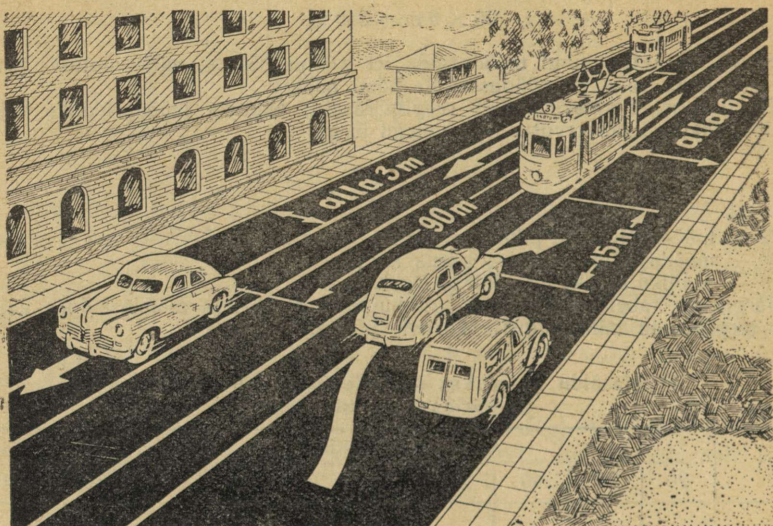
Erandina on trammiteedel ja lähemal kui 1 m selle äärmisest rööpmest sõitmine lubatud järgmistel juhtudel:

a) kui sõidutee laius antud liiklemissuuna jaoks on vähem kui 3 meetrit;

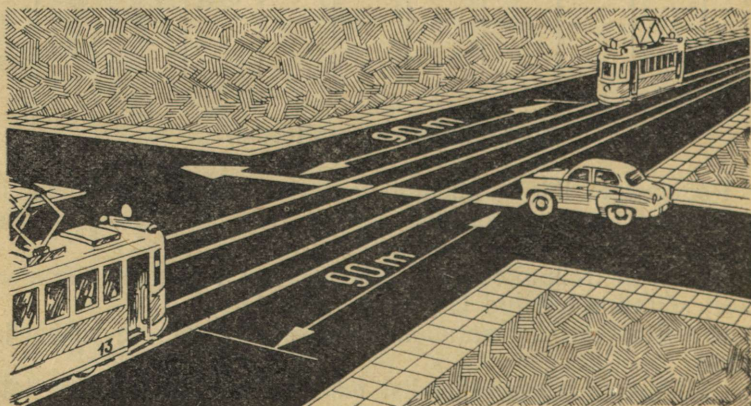
b) eesliikuvast liiklusvahendist möödumisel, kui sõidutee laius antud liiklemissuuna jaoks on vähem kui 6 meetrit;

c) möödumisel esseeisvast liiklusvahendist, möödumisel töötgemise kohtadest sõiduteel, möödumisel organiseeritud rongkäikudest, kolonnidest jms. kuitahes laia sõidutee puhul.

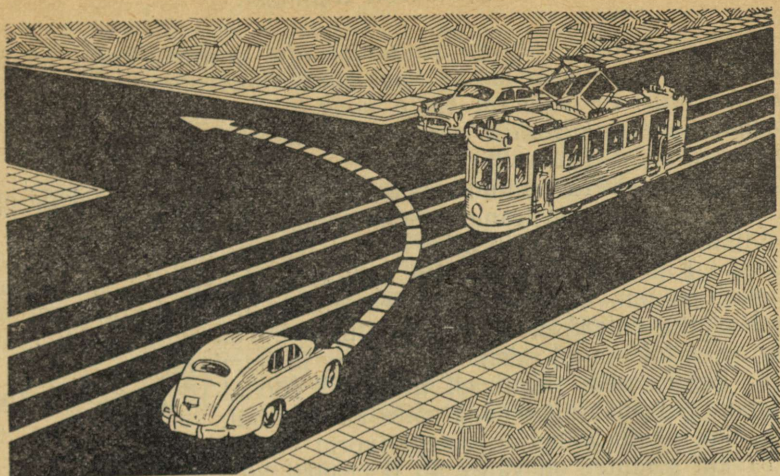
Eeltähendatud juhtudel võib sõita trammiteele tingimusel, kui eesliikuv tramm on vähemalt 15 m kaugusel ja järelliikuv tramm



Joon. 22. Trammiteele sõitmine on lubatud 15 m kaugusel eesliikuvast ja 90 m kaugusel tagant lähenevast trammist.



Joon. 23. Trammiteele ületamine reguleerimata liiklusega ristteedel ja tänavail on lubatud mitte lähemal kui 90 m kauguselt paremalt või vasakult otsesuunas lähenevast trammist.



Joon. 24. Trammitee ületamine kaugeneva trammi tagant on lubatav kauguselt, mis võimaldab vastusõitvate liiklusvahendite nägemise.

vähemalt 90 m kaugusel (joon. 22). Vahekaugus 15 m eesliikuvast trammist on vajalik selleks, et trammi peatamise korral oleks välditud temale tagant pealesõitmine ja 90 m selleks, et oleks välditud järelliikuva trammi pealesõit sunnilt trammiteele seisma jäänud rööpmeteta liiklusvahendile.

Trammiteel viibimise aega tuleb vähendada miinimumini ja seejuures hoiduda sõitmast piki roopaid, üle rooparistmike, et mitte risustada roopaid ja vigastada jõuvankrikumme.

Kategooriliselt on keelatud sõita trammiteele, mis asub eraldatuna tänava ühel poolel.

Trammitee ületamine väljaspool ristteid ja reguleerimata liiklusega ristteedel on lubatud erilise ettevaatusega ja mitte lähemal kui 15 m eesliikuvast ja 90 m tagant või ristisuunas lähenevast trammist (joon. 23).

Kaugeneva trammi tagant võib sooritada pöoret vasakule kauguselt, mis võimaldab näha sellele trammile vastassuunas sõitjaid (joon. 24).

Peatuskohas seisva trammi eest võib ületada sõiduteed mistahes kauguses, kuid tingimusel, et sellega ei takistata trammi uuesti liikuma hakkamist ja et on tagatud ohutu liiklemine.

Rikke tõttu trammiteele sunnilt seisma jäänud liiklusvahendi juht on kohustatud võtma tarvitusele abinõud trammi ja teiste liiklusvahendite hoiatamiseks, eriti pimedal ajal valgustamata tänavail.

9. Möödasõit trammist.

1. Lähenemisel 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 5 meetri kaugusel viimasest trammivagunist (joon. 25).

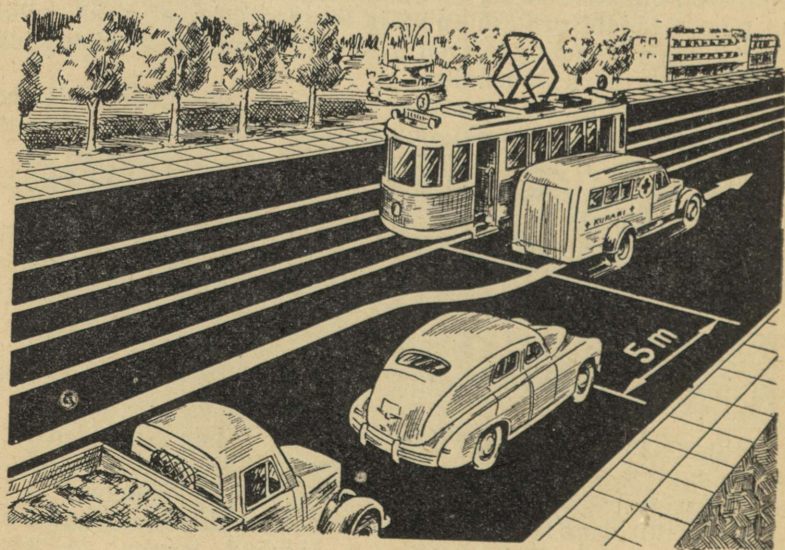
See nõue on ette nähtud selleks, et vajaduse korral saaksid operatiivautod peatuvast trammist takistamata mööduda.

Liikumist jätkata võib alles pärast trammi uuesti liikuma hakkamist. Kui trammi peatumise hetkeks liiklusvahend on jõudnud kohakuti trammivaguniga, siis tuleb jätkata liikumist kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise, või kui edasiliikumine on ohtlik, peatuda nii, et ei oleks takistatud reisijate peale- ja mahaminek.

2. Peatuskohas peatuvast trammist võivad rööpmeteta liiklusvahendid peatumatult mööda sõita kahel juhul:

- a) kui peatuskohas on ooteplatvorm või
- b) kui sõidutee on vähemalt 6 meetrit lai (kuigi puudub ooteplatvorm).

Nii eeltähendatud juhtudel kui ka trammi juhuslikul peatumisel peatuskohast eemal reisijate peale- ja mahamineku ajal on möödasõit peatuvast trammist lubatav kiirusega kuni 5 km tunnis.



Joon. 25. Trammi peatumisel peatuskohas, kus puudub ooteplatvorm ja sõidutee on kitsam kui 6 m, on rööpmeteta liiklusvahendite juhid kohustatud peatuma 5 meetri kaugusel viimasest trammivagunist, et võimaldada operatiivjõuvankreil takistamata mööda sõita.

Kuigi nimetatud juhtudel on lubatud möödasõit trammipeatuskohast kuni 5 km tunnikiiirusega, ei vabasta see juhti veel erilisest ettevaatlikkusest, kuna alati on võimalik, et inimesed, rutates trammile, ei ole ise küllalt ettevaatlikud. Ka siin võib seega peatumine osutada vajalikuks.

Peatuskohast, kus tramm ei ole, samuti väljaspool peatuskohta juhuslikult (näit. tehnilise rikke tõttu) seisma jäänud trammist, kui reisijate peale- ja mahaminekut ei toimu, võib sõita mööda kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.

3. Keelatud on sõita mööda eesliikuvast trammist lähemal kui 60 m tema peatuskohast. Seega peab jõuvankri juht, kui ta on jõudnud järele peatuskohale lähenenud trammile, hoiduma temast 5 m kaugusele. Kui tramm on peatuskohale lähenedes jõudnud järele eesliikuvale jõuvankrile, ei tohi jõuvankri juht enam teha katset kiiruse suurendamisega trammist mööda sõita, vaid peab vastavalt olukorrale kas peatuma või liikuma edasi kiirusega 5 km/t.

Samuti on keelatud möödasõit ja kõrvuti sõitmine kitsastel tänavatel, kus külgmine vahekaugus tramm ja rööpmeteta liiklusvahendi vahel jääb väiksemaks kui 1 m.

3. Tuletõrje, kiirabi, tehnilise abi ja miilitsa operatiivautod võivad kõikidel juhtudel peatumata mööda sõita peatuvaist trammidest kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.

10. Liikumine pööretel ja teekäänakutel.

Kuna tänavail ja teedel on liiklemise põhisuunaks otsesuund, siis piki tänavat või teed otsesõitjail on eesõigus pöörde sooritajate suhtes. Pöörete sooritamine ja manööverdamine on lubatud tingimusel, kui sellega ei takistata otsesuunas sõitjaid.

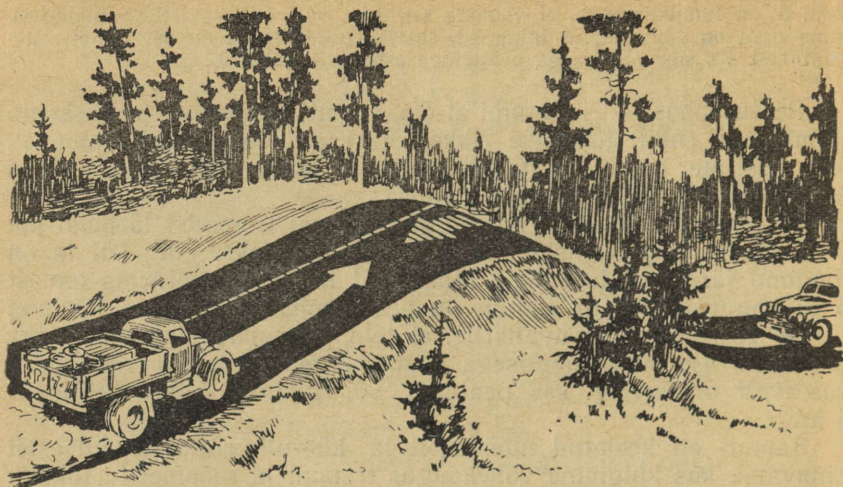
Pööretel ristteel on lubatud sõita kiirusega kuni 5 km/t., kuna siin on jalakäijate ettejäämise oht.

Pööretel teekäänakuil võib sõita vähendatud kiirusega, mis tagab vastavalt liiklemise olukorrale ohutu liiklemise.

Pööretel ja teekõverail sõitmisel tekib tsentrifugaaljõud, mis püüab kiskuda jõuvankrit teekõvera välisääre poole, tekitades külgebisemise ohtu. Tsentrifugaaljõud on seda suurem, mida suurem on liikumise kiirus ja mida väiksem on pöörde raadius. Külgebisemise oht on seda suurem, mida libedam on sõidutee.

Seepärast tuleb teekäänakuil eriti ettevaatlikult liikuda 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. Lähenemisel varjatud teekäänakule tuleb anda helisignaali.

Sõitmisel teekäänakuil tuleb hoiduda võimalikult paremale teeservale.



Joon. 26. Piiratud nähtavuse puhul tuleb hoiduda parempoolsele teeservale, et vältida kokkupõrke ohtu võimaliku vastuliikujaga.

Täiesti lubamatu on sõita teekäänaku vasakpoolsel serval (n. ö. «kurvi lõigata») varjatud teekäänakul ja halva nähtavuse korral, kuna sellega tekib kokkupõrke oht vastusõitjaga (joon. 95).

Maal, maanteel hea nähtavuse ja vaba sõidutee puhul on kurvi lõikamine lubatav, kuna sel puhul suureneb jõuvankri pöörde raadius ja seega väheneb külglibisemise oht.

11. Tagurpidi sõitmine.

1. Mehaanilise liiklusvahendiga on lubatud tänavail (linnas ja asulas) tagurpidi sõita korraga kuni 15 meetrit. Maal, maanteedel tagurpidi sõitmise ulatus piiratud ei ole.

Enne liiklusvahendiga tagurpidi liikumist on juht kohustatud isiklikult (või teise isiku kaudu, kes selleks juhi poolt on vastavalt instrueeritud), veenduma, kas tee tagant on vaba ja, kindlustades tee jälgimise kogu tagurpidi liikumise aja vältel, liikuma kiirusega kuni 5 km tunnis.

Alates tagurpidi liikumist, peab juht vajaduse korral lähedaliikijaid hoiatama helisignaaliga, kuid seejuures mitte liialdama helisignaali andmisega, ega jääma lootma ainult selle hoiatavale mõjule.

2. Tagurpidi sõitmine on keelatud:

a) ristteedel ja lähemal kui 10 m ristteedest (s. t. teesal, kus on keelatud ümberrivistumine ja manööverdamine);

b) raudtee ülesõidukohtadel ja lähemal kui 10 m nendest;

c) tänavate ja teede käänakuil, kui nähtavus tahapoole on väiksem kui 60 m;

d) jalakäijate ülekäiguradadel ja liiklusmärgi «Jalakäijad» mõjupiirkonnas;

e) sildadel ja viaduktide all;

f) ühesuunalise liiklusega tänavail.

3. Kui jõuvanker on ületanud jalakäijate ülekäiguraja välisjoone, ei tohi temaga tagurpidi liikuda, ka siis mitte, kui valgusfooris ilmub punane märktuli.

12. 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. Piiratud nähtavuse korral on juht kohustatud peatama oma liiklusvahendi, veenduma, kas tee on vaba ja, andes helisignaali, edasi liikuma kiirusega, mis täielikult tagab ohutu liiklemise. Pööretega väravast (õuest) sisse- ja väljasõitmisel kiirus ei tohi ületada 5 km/t. Liiklusjulgeoleku huvides tuleb väravaist sisse ja 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.

3. Tänavail, kus liiklusmärkidega on keelatud pööre vasakule, on lubatud väravaisse ja parkimiskohtadesse sissesõit ja nendest väljasõit ainult pöördega paremale.

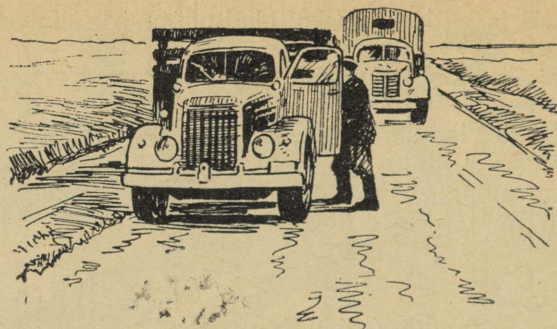
Väljasõit ühesuunalise liiklemisega tänavale peab toimuma ettenähtud liiklemise suunas. Tagurpidi võib nendes kohtades välja sõita vastu suunda, et seejärel edasi liikuda ettenähtud suunas.

Vasakule pöördumise keelust saab jõuvankrijuht teada liiklusmärkide järgi, milledele ta peab tähelepanu pöörama sissesõitmisel tänavasse, millest ta kavatseb sõita õue või parkimiskohta.

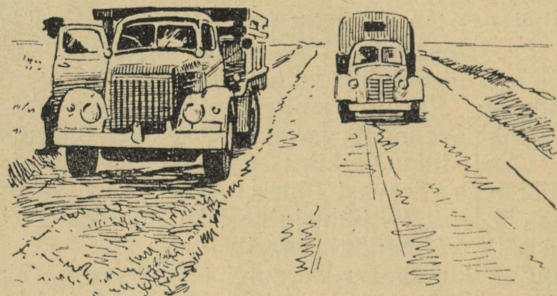
13. Liiklusvahendite peatamine.

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

2. Peatusi on kaht liiki — sundpeatatus 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, miilitsatöötaja või



a



b

Joon. 27. Väär ja õige peatamine maanteel.
a — väär peatus. Juht on peatanud auto sõiduteel (mitte teepeenral) ja jätnud avatuks sõiduteepoolse ukse, takistades teiste liiklusvahendite möödasõitmist. *b* — õige peatus. Juht on peatanud auto teepeenral ja väljub parempoolsest uksest.

valgusfoori märguandel, mis keelavad edasi sõita, tehnilise rikke tõttu jms. Kavatsatud peatusega on tegemist säärastel juhtudel, kui liiklusvahendi juht peatab oma liiklusvahendi ettekavatsetult, näiteks koorma peale- ja mahalaadimiseks, sõitja lühiaegseks ootamiseks, liiklusvahendi tehnilise seisukorra kindlakstegemiseks või rikke kõrvaldamiseks jms.

3. Liiklusvahendite kavatsatud peatamine ei tohi takistada liiklemist. Pëatamisel tuleb rööpmeteta liiklusvahendid seisma jätta piki sõidutee äärt täiesti kõnnitee ligi, liiklemise suunas ja ainult ühes reas, nii et liiklusvahendi osad ei ulatuks kõnniteele; maal, maanteel tuleb peatada teepeenral, võimalikult maantee-kraavi ligi.

Liiklusvahendite peatamine on reeglikohaselt lubatav igal pool,

kus sõidutee laius ühe sõidusuuna jaoks on üle 3 meetri ja puuduvad peatamise keelu märgid.

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

Ühesuunalise liiklusega tänavail tuleb sõita vasakule teepoolele ilma ümberpööramiseta, kusjuures suunanäitamine on kohustuslik.

Miilitsatöötajate nõudmisel tuleb liiklusvahendid peatada viivitamatult, kuid täites seejuures kõiki peatamise kohta kehtivaid nõudeid, s. t. peatudes liiklemise suunas, ühes sõidureas, linna tänavail — kõnnitee ligi, maanteedel — teepeenral. Näiteks, kui jõuvankrijuht risttee ületamisel rikkus liiklemise eeskirju ja liiklemise järelevalvet teostav miilitsatöötaja andis talle märku peatamiseks, siis ta ei pea peatuma ristteel, vaid ületades risttee 15 m kaugusel risttee nurgast kõnnitee ligi.

4. Trammi-, trollibussi- ja autobussijuhid on kohustatud peatuma reisijate peale- ja mahaminekuks ainult selleks määratud peatuskohtades, kus on vastav märk «Peatus».

Maal, maanteedel, võib autobusse peatada reisijate nõudmisel ka väljaspool kindlaksmääratud peatuskohti.

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

6. *Liiklusvahendite kavatsatud peatamine on keelatud:*

a) ristteedel ja raudtee-ülesõidukohtadel ning lähemal kui 15 m nendest;

b) teekäänakuil;

c) jalakäijate ülekäiguradadel;

d) sildadel ja sildade (viaduktide) all;

e) teesoadel, kus nähtavus on piiratud (et vältida tagant pealesõitmist teiste liiklusvahendite poolt);

f) trammide, trollibussi ja autobussi peatuskohtadel;

g) trammirööpmeil ja lähemal kui 1 m äärmisest rööpmest;

h) liiklusmärgi «Peatamine keelatud» mõjupiirkonnas.

7. Liiklusvahendi seismajäämisel tehnilise rikke tõttu tuleb ta asetada sõidutee äärde, nii et ta ei segaks liiklemist; peatamisel pimedal ajal valgustamata teosal peab juht võtma tarvitusele abi-nõud teiste liiklusvahendite juhtide hoiatamiseks.

14. Liiklusvahendite parkimine.

1. *Parkimiseks nimetatakse liiklusvahendi seisma jätmist pikemaks ajaks, kestusega üle 5 minuti.* Parkimiseks loetakse ka säärased peatused, kus juht lahku liiklusvahendi juurest.

2. Liiklusvahendite kavatsatud parkimine tänavail, kus on olemas trammitee, on lubatud ainult sel juhul, kui sõidutee laius või-

maldab antud suunas liikuda vähemalt kahes sõidureas (s. t. kus sõidutee antud suunas on vähemalt 6 m lai). Tänavatel ja teedel, kus trammiliin puudub, võib parkida ka kitsama sõidutee puhul, kuid nii, et teistel liiklusvahenditel oleks võimalik takistuseta mööda sõita. Kohtades, kus on välja pandud märk «Parkimise koht», võib parkida olenemata sõidutee laiusest.

Parkida liiklusvahendeid tänaval (teel) kohakuti üksteise vastas on lubatud tingimusel, kui nende liiklusvahendite vahele jääb vähemalt 6 m laiune vaba teeosa (selleks, et teised liiklusvahendid saaksid mõlemas suunas läbi sõita). (Joon. 28.)

Parkida sõiduteel võib ainult ühes reas, liiklemise suunas, kõnnitee (teekraavi) ligi.

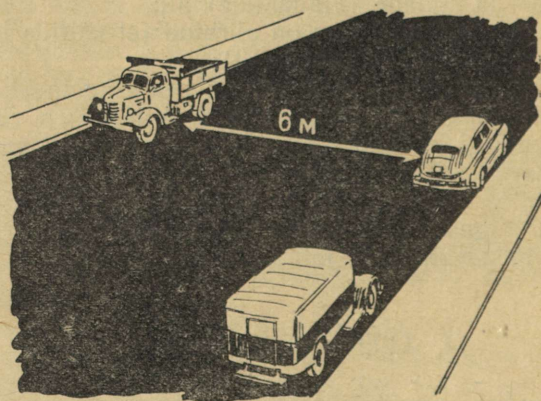
Väljakuil ja eriti parkimiseks määratud kohtades on lubatud paigutada liiklusvahendeid ka risti või nurgeti kõnniteega, kuid nii, et iga liiklusvahend pääseb parkimiskohast vabalt välja.

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

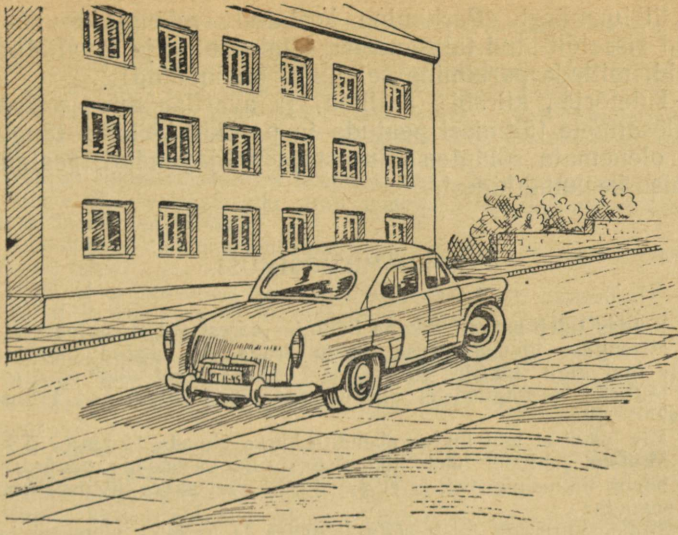
3. Trammi-, trollibussi- ja autobussijuhid on kohustatud lõpppeatustes liiklusvahendid paigutama täpselt määratud korras ja nii, et need ei segaks teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemist.

4. Parkimisel on juht kohustatud panema liiklusvahendi kindlalt pidurdatud seisundisse (kas käsipiduriga, käiguga või ratas-tele klotside ette asetamisega, või kombineeritult — käsipiduriga või käiguga nii, et oleks välditud liiklusvahendi ise liikuma hakkamine).

Kallakteel parkimisel saab vältida auto ise liikuma hakkamist



Joon. 28. Liiklusvahendite parkimine kohakuti üksteise vastas on lubatud tingimusel, kui nende vahele jääb vähemalt 6 m laiune vaba teeosa.



Joon. 29. Parkimisel teetõusul tuleb auto tagaratas suunata vastu kõnnitee serva, et vältida auto tagurpidi liikuma hakkamise ohtu.

sel teel, et pööratakse vastavalt kallaku suunale esi- või tagaratas vastu kõnnitee serva (joon. 29).

Jõuvankrist lahkumisel peab juht mootori seiskama, ära võtma süüte- või käivitusseadme võtme ja kindlustama vajaliku järelevalve. Asutustele ja ettevõtetele kuuluvate autode järelevalve tuleb kindlustada isikuliselt, s. t. autojuhi või tema poolt määratud isiku kaudu. Isiklike autode suhtes loetakse järelevalve kindlustatuks, kui auto ukсед on lukustatud ja aknad suletud, nii et keegi kõrvaline isik ei pääse autosse ega saa 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 alustada liikumist ainult siis, kui see ei takista tagantpoolt tulevaid liiklusvahendeid.*

Juhul, kui juht väljub auto vasakpoolsest uksest, peab ta eelnevalt veenduma, kas tagant ei lähene mõni teine liiklusvahend, mis võiks teda ohustada.

8. Liiklusvahendite kavatsetud parkimine on keelatud:

- a) kohtades, kus on keelatud kavatsetud peatamine;
- b) lähemal, kui 15 m tramm, trollibussi ja autobussi peatuskohtadest ning bensiinijaamadest;
- c) väravaist väljasõidukohtade ees ja vastas;
- d) taksiautode parkimiskohtades;
- e) järskudel teelangudel ja tõusudel, kus on olemas liiklusvahendi iseliikumahakkamise oht;

f) liiklusmärgi «Parkimine keelatud» mõjupiirkonnas (välja arvatud sisselülitatud taksomeetriga taksi autod ja invaliidi-mootorsõidukid, millede parkimine sel juhul on lubatud).

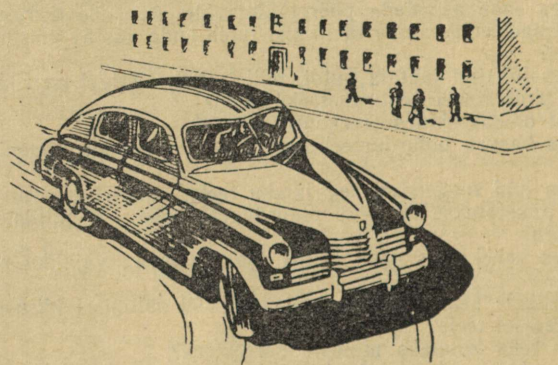
9. Tuletõrje-, kiirabi-, miilitsa- ja avariiautod võivad operatiivülesannete täitmisel peatuda ja parkida kõikidel tänavatel ja teedel, olenemata sõidutee laiusel ja väljapandud peatamise ja parkimise keelumärkidest.

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Kuidas tuleb paigalt liikuda kõnnitee äärest või stopp-joonelt?
2. Missuguse liikumiskiiruse ülemmääraga on lubatud liigelda liiklusvahendite igal liigil linnades ja asulates? maal, maanteedel?
3. Millistel eeltingimustel on lubatud sõita ettenähtud kiiruse ülemmääraga?
4. Mis puhul ei tohi liiklusvahendite kiirus ületada 15 km/t? 5 km/t?
5. Millistel juhtudel tuleb liikumise kiirust vähendada niivõrd, et oleks tagatud täielik liiklusjulgeolek ja et vajaduse korral saaks liiklusvahendit viivitamata peatada?
6. Millise kiirusega tuleb sõita linnades ja asulates vihmasel ja porisel ajal?
7. Millise kiirusega on lubatud: a) läheneda kohtadele, millede ette on seatud hoiatavad liiklusmärgid, b) liikuda tagurpidi, c) jätkata sõitu garaažini ilma valgustusega pimedal ajal?
8. Millise kiirusega on lubatud liikuda: a) järskudel teelangudel, b) välja sõita elava liiklusega tänavale (peatänavale), c) märgi «Helisignaali andmine keelatud» mõjupiirkonnas?
9. Millise kiirusega on lubatud liiklusvahendiga: a) sooritada pöördeid ristteel, b) sõita väljakuil, c) välja sõita viadukti alt?
10. Millise kiirusega on lubatud: a) mööduda peatuvaist trammidest, b) ületada jalakäijate ülekäiguradasid, kui seal on inimesi, c) sõita õues?
11. Millise kiirusega on lubatud: a) ületada raudtee-ülesõidukohti, b) mööduda haiglatest, c) sõita tänavalt õue?
12. Millise kiirusega on lubatud: a) mööda sõita rongkäikudest ja sõjaväe kolonnidest, b) ületada ristteid otsesuunas, c) liikuda kohtades, kus on üles seatud märk «Jalakäijad»?
13. Millise kiirusega on lubatud liikuda: a) õuest tänavale, b) T-kujulistel ristteedel, c) rikkis ruudupühkijaga vihma- või lumesaju ajal?
14. Millise kiirusega tuleb: a) sõita jäätunud teeosal (kiilasjääl), b) mööduda vastuliikuvast liiklusvahendist pimedal ajal kitsal teeosal, c) pukseerida liiklusvahendit painduva ühenduslüluga?
15. Millise kiirusega on lubatud: a) pöörata liiklusvahendit sõitmiseks tagasisuunas, b) mööda sõita töötegemise kohtadest sõiduteel, c) liikuda tänavate ja teede käänakuil?
16. Mitu m sõidutee laiusel arvestatakse igale sõidureale?
17. Kuidas peavad paiknema rööpmeteta liiklusvahendid üherealise liiklemise puhul?
18. Kuidas peavad paiknema mitmesugused liiklusvahendid, kui sõidutee laius on 5, 7, 10, 14 m?
19. Kui laia sõidutee puhul on võimalik kaherealine liiklemine? Kuidas peavad seejuures paiknema mitmesugused liiklusvahendid?
20. Kui laia sõidutee puhul on võimalik liikuda kolmes sõidureas kõrvuti? Missuguses reas peavad seejuures paiknema veoautod ja sõiduautod?
21. Missugused liiklusvahendid peavad liikuma keskmises sõidureas, kui liiklemine tänaval on määratud kolmerealiseks?
22. Kui kaugel eessõitvast liiklusvahendist peab hoiduma järelsõitja?

23. Mis juhtudel peavad kõik rööpmeteta liiklusvahendid liikuma esimeses (parempoolses) sõidureas, sõltumata sõidutee laiusest?
24. Mitmendas sõidureas peab mitmerealise liiklemise puhul liikuma sõiduauto, kui ta pukseerib teist autot painduva ühenduslii abil?
25. Kui suur vahemaa peab olema liiklusvahendite vahel nende seisu ajal?
26. Kumma liiklusvahendi juht peab andma teed vastuliikujast möödasõidul järsul nõlvakul, kui möödasõit on raskendatud?
27. Millisel liiklusvahendil on läbipääsu õigus kohtumisel kallakteele?
28. Kumb liiklusvahendi juht peab taanduma vastuliikumisel kitsal teosal, kui möödasõit on võimatu?
29. Kuidas peab talitama jõuvankri juht, kui teda pimestavad vastuliikuva liiklusvahendi tuled?
30. Milliseid märguandeid kasutab liiklusvahendijuht liiklemisel?
31. Millal ja kuidas peab jõuvankrijuht kasutama helisignaali liiklemisel linnatänavail? maal, maanteel?
32. Mis otstarbeks on keelatud helisignaali kasutada?
33. Milllega saab asendada pööret näitavate abinõude märguandeid?
34. Kui kaugel enne suuna muutmist tuleb anda vastav märguanne linnas? maal, maanteel?
35. Kas on lubatud juhtida autot, millele stopp-signaali on rikkis?
36. Mida nimetatakse pidurdustekonnaks?
37. Millest oleneb pidurdustekonna pikkus?
38. Kuidas kasvab pidurdustekonna pikkus võrreldes liikumiskiiruse kasvamisega?
39. Mis on juhi reageerimisaeg järsku teele ilmunud takistuse puhul?
40. Mida nimetatakse üldiseks pidurdusvahemaaks ja millistest teekondadest see koosneb?
41. Millises vahekorras peab olema juhi vaateväli vajaliku pidurdusvahemaa pikkusega?
42. Kui kaugemale peab ulatuma juhi vaateväli sõitmisel kiirusega 30 km/t. kuival horisontaalsel teel?
43. Kuidas teha kindlaks pidurite korrasolek?
44. Milles seisneb pööretel ja teekõverail sõitmise oht?
45. Kuidas tuleb sõita teekõverail?
46. Missugustel eeltingimustel on lubatud alustada eesliikujast möödasõitmist?
47. Missuguste eesliikuja poolt antud märguannete puhul on järeleõitjal keelatud alustada möödasõitmist? Millal võib säärasest eesliikujast mööda sõita?
48. Mis juhtudel on eesliikujast möödasõitmine keelatud väljasõiduta oma sõidureast?
49. Mis juhtudel on eesliikujast möödasõitmine keelatud väljasõiduga oma sõidureast?
50. Mida mõista möödasõidu keelu all kohtades, kus liikumise kiirused on liiklemise eeskirjadega piiratud?
51. Mida kujutab endast kahekordne möödasõit ja miks on see ohtlik?
52. Kuidas tuleb liikuda möödasõidu lõpetamisel?
53. Millistel tingimustel on lubatud sõita rööpmeteta liiklusvahendiga trammiteele?
54. Millises vahekauguses on lubatud ületada trammiteed, kui tramm läheb paremalt või vasakult? tagant? kaugeneva trammi tagant?
55. Mis puhul ja kui kaugel peatuskohas seisvast trammist peab juht peatama oma liiklusvahendi?
56. Millal võib uuesti alustada liikumist trammi peatuskohast?
57. Mis puhul on lubatud mööda sõita peatuvast trammist?
58. Millal on keelatud eesliikuvast trammist mööda sõita?
59. Millised autod võivad peatuvaist trammidest igal juhul peatumata mööda sõita?
60. Mille poolest on pöörde sooritamine ohtlik? Mis ettevaatusabinõud tuleb sel puhul võtta tarvitusele?

61. Kuidas tuleb liikuda jõuvankriga tagurpidi?
62. Kus on tagurpidi sõitmine keelatud?
63. Kuidas tuleb sõita tänavalt õue? liikuda õues? sõita õuest tänavale edasikäiguga? tagurpidikäiguga?
64. Mida nimetatakse liiklusvahendi peatuseks?
65. Kuidas tuleb peatada liiklusvahend sõiduteel?
66. Kus kohas peab juht peatama oma liiklusvahendi liiklemise järelevalvet teostava miilitsatöötaja nõudmisel?
67. Millistel juhtudel on liiklusvahendi kavatsatud peatamine keelatud?
68. Mida nimetatakse liiklusvahendi parkimiseks?
69. Mida tuleb silmas pidada jõuvankri parkimisel?
70. Millistel juhtudel on liiklusvahendi kavatsatud parkimine keelatud?



IV PEATÜKK.

LIIKLEMINE RISTTEEDEL.

1. Liiklusvahendite 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, vasakule ja tagasisuunas sõitjad — teisele sõidurajale;

b) kolme- või neljarealise liiklemise puhul asuvad paremale pöördujad esimesele sõidurajale, arvates kõnniteest, vasakule pöördujad — äärmisele vasakpoolsele 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 vasakpoolsele sõidurajale otsesuunas sõitjad kui ka need, kes kavatsesid vasakule pöörduda ristteele järgnevas tänavas;

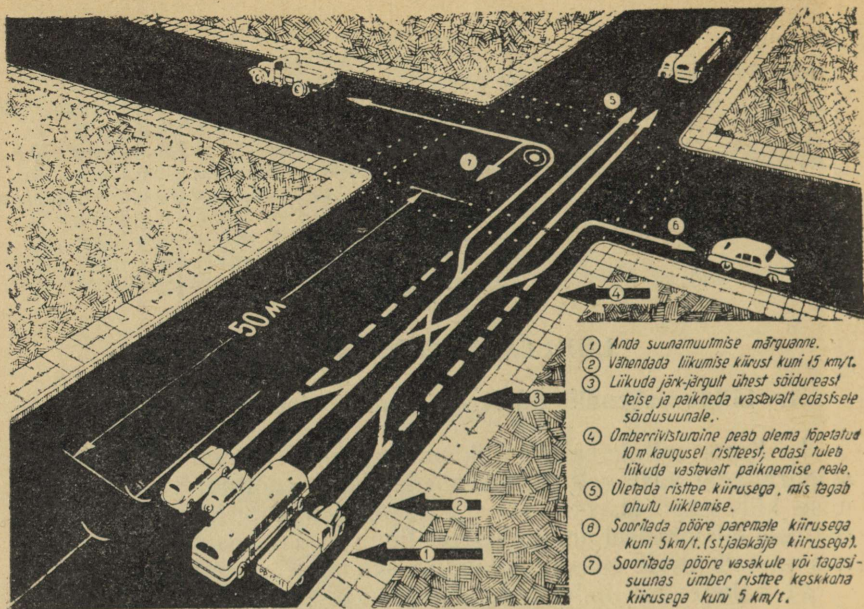
d) kui pööre paremale on ristteel keelatud või on see võimatu (T-kujulisel ristteel), siis asuvad äärmisele parempoolsele sõidurajale otsesuunas sõitjad.

2. *Ümberrivistumine vastavale sõidurajale peab algama mitte kaugemal kui 50 meetrit ristteest ja peab olema lõpetatud mitte lähemal kui 10 m risttee nurgast*, pidades seejuures silmas kõiki ohutu liiklemise eeskirju, eriti suunanäitamise ja kiiruse vähendamise vajadust (joon. 30).

Ümberrivistumine on vajalik selleks, et risttee ületamisel vältida liiklusvahendite kulgemisteedkondade 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.

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



Joon. 30. Jõuvankrite ümberrivistumine neljarealisel liiklemisel.

2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine.

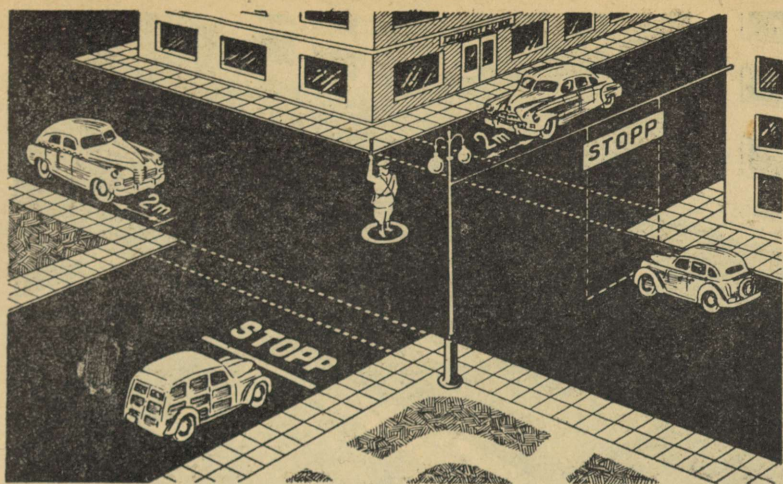
1. Lähenedes reguleeritud liiklusega ristteele märguande ajal, mis liiklemise suleb, peavad juhid liiklusvahendi peatama stopp-joone taga.

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 piirist (joon. 31).

2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine peab toimuma täielikus vastavuses valgusfoori märktulede ja militsionääri-reguleerija märguannete tähendusele. Pöörde sooritamisel tuleb peale selle tähele panna kõiki pöörde kohta kehtivaid reegleid (vt. ptk. V p. 4 ja 5).

3. Tuletõrje, esmaabi ja miilitsa operatiivjõuvankrid võivad operatiivülesannete täitmisel ületada risttee sõltumata valgusfoori märktuledest — näiteks valgusfoori automaatsel töötamisel (kussuures sireeniga signaali andmine on kohustuslik) — kui on olemas vaba sõidutee, kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.

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



Joon. 31. Liiklusvahendite peatamise kohad reguleeritud liiklemisega ristteede puhul.

3. Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine.

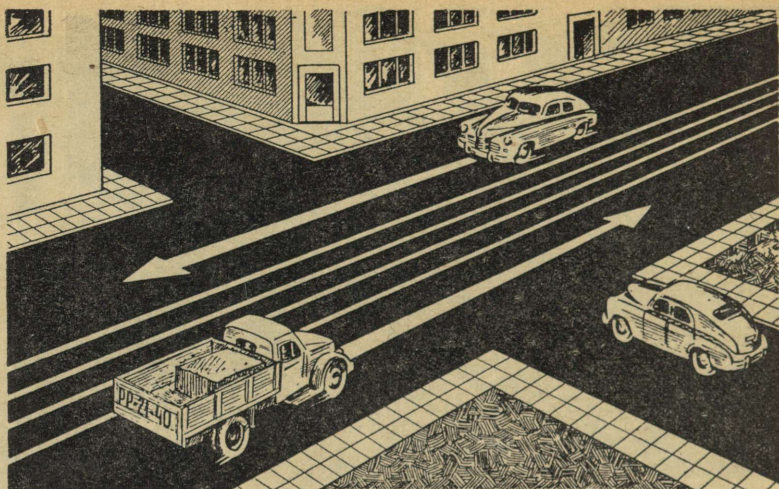
1. Selleks et reguleerimata liiklusega ristteedel tagada liiklemise julgeolek, on nende ristteede ületamiseks määratud kindel järjekord. See järjekord oleneb mitmesugustest välistunnustest, nagu tänavate (teede) liigitusest, sõidutee tingimustest ja liiklusvahendite liigist. See järjekord ei olene aga sellest, mis suunas kavatses liiklusvahendi juht ületada ristteed. Samuti ei olene see järjekord risttee kujust (kas nelja- või kolmekülgne risttee).

Seega ei ole ristteel otsesuunas sõitjal alati eesõigus pöörde sooritaja suhtes, nagu see on küll liiklemisel piki tänavaid ja teid.

Samuti on ristteede ületamisel põhimõtteks, et varem ristteele väljasõitnud liiklusvahendile tuleb anda võimalus lõpetada liiklemine ristteel. Seega peavad teised liiklusvahendid andma läbisõidu eesõiguse liiklusvahendile, mis on ristteele varem välja sõitnud.

Enne väljasõitmist piiratud nähtavusega ristteele, samuti juhul, kui ettenähtud järjekord nõuab teistele liiklusvahenditele eesõiguse andmist, peab juht oma liiklusvahendi peatama. Liiklemise eeskirjadega on peatamise koht täpselt kindlaks määratud ainult reguleeritud ristteedele väljasõidul. Järelikult peab reguleerimata risttee puhul juht peatama oma liiklusvahendi vastavalt olukorrale nii, et ta näeks ristuvail tänavail liiklejaid ja et ta liiklusvahend ei takistaks jalakäijail sõiduteed ületada.

Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine nõuab liiklusvahendite juhtidelt erilist tähelepanelikkust, kindlaksmääratud läbisõidu järjekorra täpset tundmist ja selle ranget täitmist.



Joon. 32. Peatänavail liiklejail on läbisõidu eesõigus.

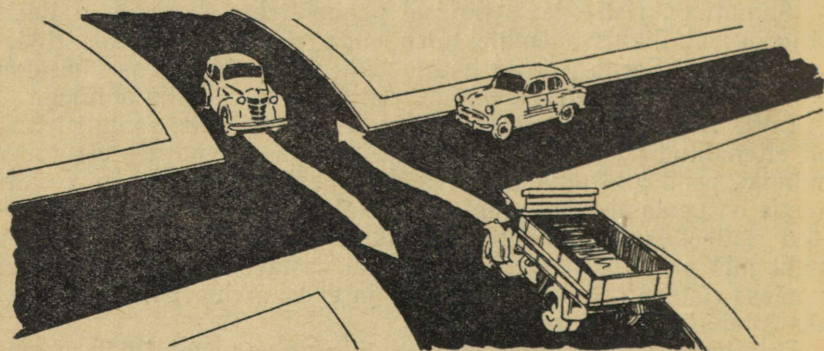
2. Lähenedes ristteele, kus liiklust ei reguleerita, on liiklusvahendite juhid kohustatud:

a) asuma sõidurajale vastavalt sõidutee laiusele ja edasisele liikumissuunale samuti kui reguleeritud risttee puhul;

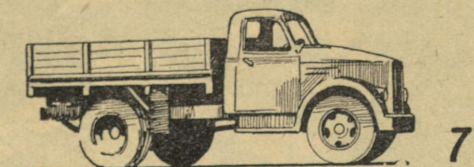
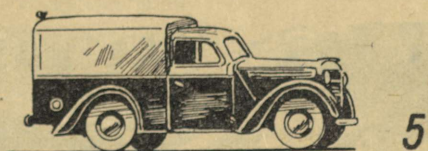
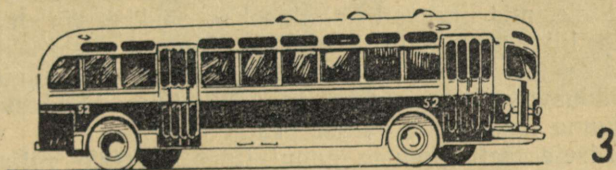
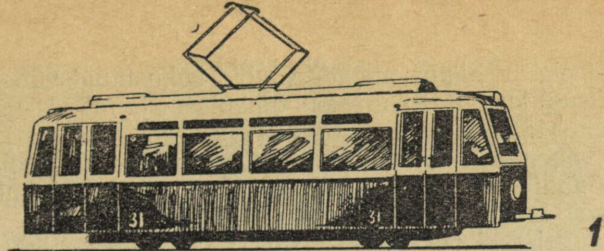
b) andma eesõiguse läbisõiduks liiklusvahendeile, mis liiguvad pea- (magistraal-) tänavail ja teedel, olenemata nende liiklusvahendite tüübist ja liikumise suunast.

Peatänaval (-teel) sõitja, nähes kõrvaltänavalt (-teelt) väljuvat liiklusvahendit, ei tohi kiiruse suurendamisega riskida väljuva liiklusvahendi eest mööda sõita, vaid ta peab vajaduse korral koguni kiirust vähendama, et mööduda väljuva liiklusvahendi tagant.

Väljasõitmisel kõrvaltänavalt või -teelt pea- (magistraal-) täna-



Joon. 33. Üheliigiliste tänavate puhul on läbisõidu eesõigus kallakteel (teetõusul või -langul) liikuvail liiklusvahendil.



Joon. 34. Reguleerimata liiklemisega üheliigiliste tänavatega ristteede ületamise järjekord liiklusvahendite liikide järgi.

vale või -teele on liiklusvahendite juhid kohustatud vähendama liikumise kiirust kuni täieliku seismajäämiseni ja mööda laskma pea-(magistraal-)tänaval sõitvad liiklusvahendid.

Nõue vähendada liikumise kiirust «kuni täieliku seismajäämiseni» ei nõua liiklusvahendi peatamist tingimata igal juhul, vaid siis, kui väljasõit toimub piiratud nähtavuse puhul.

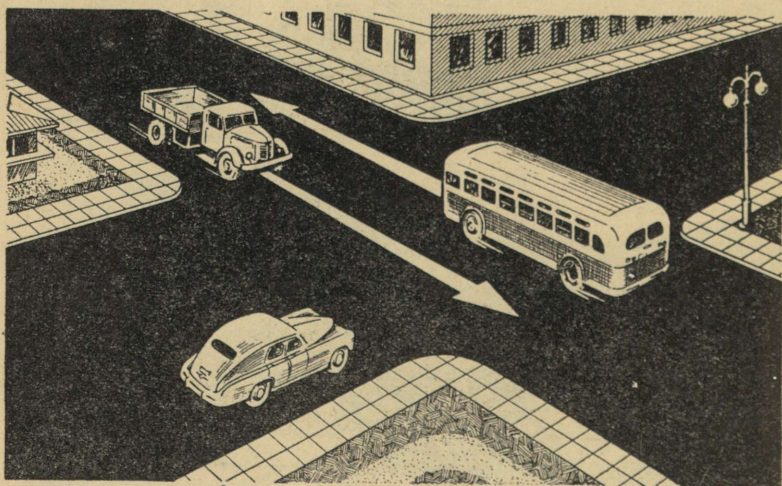
Kui kaugel piki peatänavat (-teed) lähenevast liiklusvahendist on lubatav väljasõitmine kõrvaltänavalt (-teelt), seda Liiklemise eeskirjad otseselt kindlaks ei määra. Seega peab kõrvaltänavalt (-teelt) väljasõitja vajalikku vahekaugust vastavalt liiklemise olukorrale ise hindama, arvestades, et ta väljasõiduga ei sunni peatänavalt (-teelt) lähenejat järsult pidurdama või kõrvale pöörama.

3. Üheliigiliste tänavatega (teedega) reguleerimata ristumiskohtade ületamisel on juht kohustatud andma läbisõidu eesõiguse liiklusvahendeile, mis on ristteele jõudnud varem.

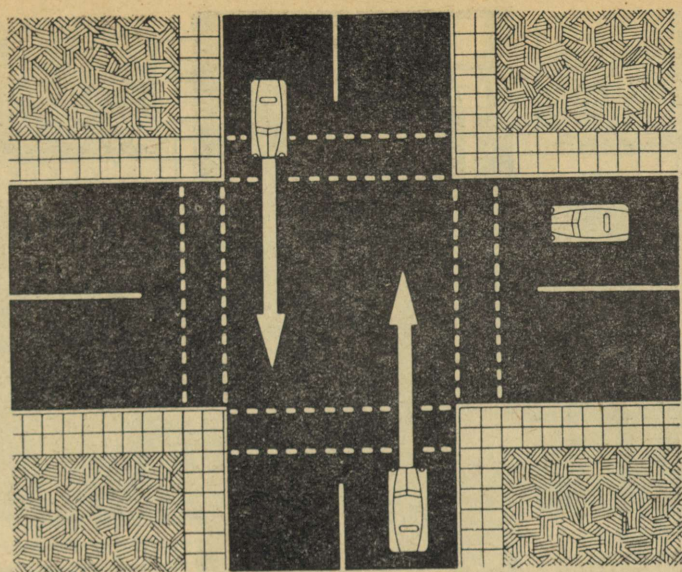
Üheaegsel lähenemisel on juht kohustatud andma eesõiguse liiklusvahenditele, mis liiguvad kallaktel — märke või mäest alla, sest nende liiklusvahendite liikumistingimused on raskemad kui horisontaalsel teel liikuvail (joon. 33). Nii on raskendatud mäest laskuva liiklusvahendi peatamine ja märke tõusva liiklusvahendiga uuesti liikuma hakkamine pärast peatamist.

4. Võrdsete teetingimuste puhul tuleb ristteele väljasõitmisel pidada kinni järgmisest järjekorrast:

1) tramm, 2) trollibuss, 3) autobuss, 4) sõiduautod, 5) kauba-veoks kohandatud sõiduautod, 6) mootorrattad, 7) veoautod ja 8) muud liiklusvahendid (iseliikuvad mehhanismid, hobuliiklusvahendid, jalgrattad, käsikärud). (Joon. 34).



Joon. 35. Mingi liiklusvahendi sõitmisel ristteele on lubatud samaaegselt mistahes liiki liiklusvahendil liikuda vastassuunas.



Joon. 36. Üheliigiliste liiklusvahendite lähenemisel üheliigiliste tänavatega ristteele on läbisõidu eesõigus paremalt tuleval liiklusvahendil.

Sellest reeglist järeldeb, et võrdõiguslike tänavatega ristteele väljasõitmisel peab näiteks sõiduauto juht veenduma, et samal ajal ei ole lähenemas tema vasakult ja paremalt küljelt tramme, trollibusse ja autobusse ning mistahes poolt sireeni andvaid operatiivjõuvankreid.

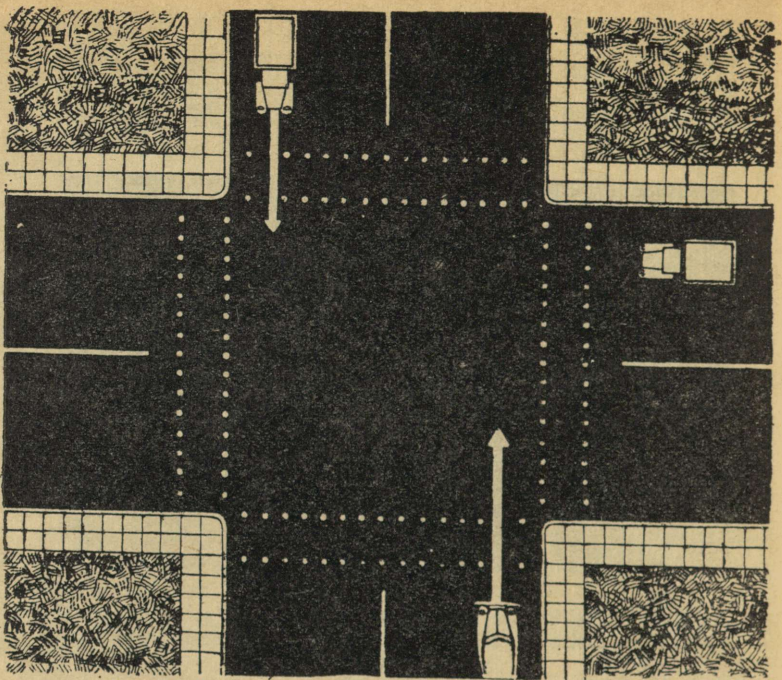
5. Minge liiklusvahendi sõitmisel ristteele teatud suunas on lubatud samaaegselt mistahes liiki liiklusvahendil liikuda vastassuunas (joon. 35).

See reegel võimaldab vastassuunas liikujal kiiremini ületada ristteed, kuid seda võimalust ei tohi kasutada siis, kui liikumist alustanud liiklusvahend on lõpetamas risttee ületamist, s. t. kui ta on ületanud risttee keskkoha, sest siis võib ristteele välja sõita juba mõni teine, ristsuunas lähenenud liiklusvahend.

6. Üheliigiliste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kahelt või kolmelt poolt võrdsete teetingimustega ristteele on läbisõidu eesõigus sellel liiklusvahendil, millel parem külg on vaba või mille paremal küljel on järjekorra poolest madalamaliigiline liiklusvahend (joon. 36 ja 37).

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

Mitme trammil üheaegsel lähenemisel on läbisõidu eesõigus sellel trammil, millel on suurem liininumber.



Joon. 37. Mitme liiklusvahendi lähenemisel üheliigiliste tänavatega ristteele on läbisõidu eesõigus järjekorra poolest kõrgemaliigilisel liiklusvahendil, mille parema külje pool paikneb madalamaliigiline liiklusvahend.

7. Tuletõrje, kiirabi ja miilitsa *operatiivjõuvankrid võivad ületada reguleerimata liiklusega ristteed väljaspool igasugust järjekorda.*

Lähenemisel ristteele on eeltähendatud operatiivjõuvankrite juhid kohustatud:

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

Sirentüüpi helisignaali kasutatavate jõuvankrite väljasõitmine ristteele ei ava liiklemist vastassuunas.

8. Peale õiguse ületada ristteid väljaspool järjekorda on operatiivjõuvankreil veel järgmised eesõigused:

- a) peatamata mööda sõita seisvatest trammidest;
- b) läbi sõita tänavaist, millede ette on seatud märgid «Läbisõit keelatud»;
- c) peatuda ja parkida kohtades, kus see teistele liiklusvahenditele on keelatud;
- d) sooritada pöördeid ja manööverdada, hoolimata märkidest, mis seda keelavad;
- e) väljaspool järjekorda tankida bensiinjaamades.

Kui eelnimetatud jõuvankrid ei ole operatiivülesannete täitmisel ega kasuta erihelisignaali, siis nad loetletud eesõigusi ei oma ja nad võrdsustatakse tavaliste veo- või sõiduautodega.

9. Sõjaväe autokolonnidel on õigus väljaspool järjekorda ületada reguleerimata liiklusega ristteid, kui nad eelnevalt on pannud välja reguleerimispostid.

10. Säärased ristteed, kus valgusfoor näitab vilkuvat kollast märktuld (vt. valgusfoori märktulede tähendus ptk. VI p. 1, alap. 11), loetakse reguleerimata liiklusega ristteedeks.

11. Liiklemisel peab olema reeglits — igale ohtlikule kohale läheneda aeglaselt, kuid eemalduda sellest võimalikult kiiresti. Piiratud nähtavusega ristteele väljasõitmisel tuleb jõuvankri juhil alati arvestada võimalikku kokkupõrke või pealesõidu ohtu. Seepärast tuleb lähenemisel piiratud nähtavusega ristteele liikumise kiirust vähendada nii, et 5—10 m kaugusel varjatud tänavanurgast oleks jõuvankril väike 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 meele, et absoluutset läbisõidu eesõigust, mis kehtiks igas olukorras, pole olemas, sest ka läbisõidu eesõiguse kasutamisel tuleb täita liiklemise põhinõuet — liigelda nii, et ei tekiks ohtu endale ega teistele liiklejaile.

Seega jõuvankri juht, kel on läbisõidu eesõigus, 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 olukorda, on kindlalt veendunud, et ta jõuab ületada risttee selleks ajaks, mil teine liiklusvahend jõuab nende sõiduteede ristumispunkti. Nii ei saa üheliigiliste liiklusvahendite puhul vasakult poolt välja sõitja ennast kaitsta väitega, et tema liiklusvahend oli kriitiliseks momendiks ristumispunktile lähemal kui teine liiklusvahend.

12. Reguleerimata ristteede ületamisel tehtavad põhilised vead on järgmised:

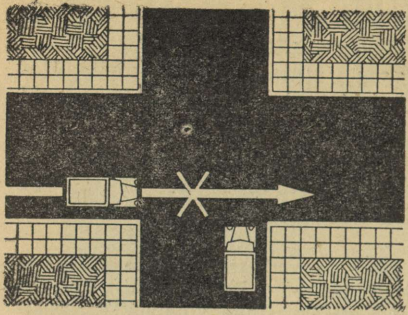
a) otsesuunas sõitja, olles vääral arvamusel, et temal on igal juhul õigus esmajärjekorras ristteed ületada, alustab väljasõitmist ristteele varem kui temale samal ajal paremalt poolt lähenenud samaliigiline liiklusvahend (joon. 38, a) või külgsuunas lähenenud kõrgema liigiline liiklusvahend (joon. 38, b);

b) otsesuunas sõitja takistab varem ristteele sõitnud ja vasakule pöörduvat liiklusvahendit (joon. 38, c);

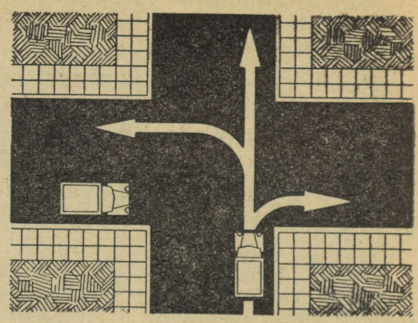
c) otsesuunas sõitja takistab varem ristteele väljasõitnud ja tagasisuunas pöörduvat liiklusvahendit (joon. 38, d);

d) otsesuunas sõitjad ei anna võimalust ristteele varem väljasõitnud liiklusvahendile lõpetada pööret vasakule või tagasisuunas

a

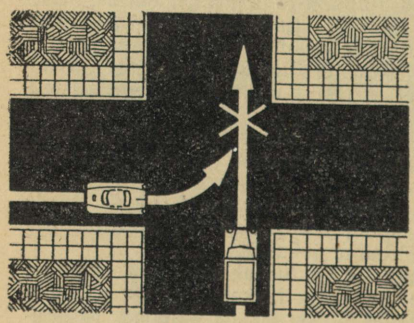


Väär

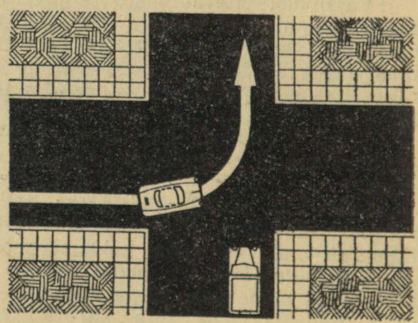


Õige

b

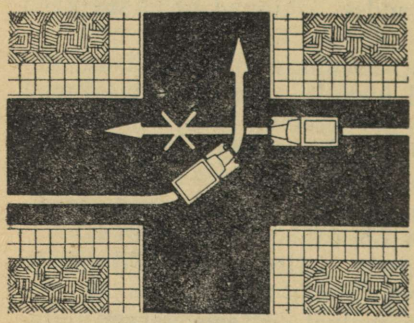


Väär

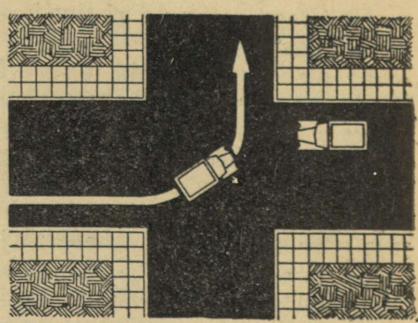


Õige

c

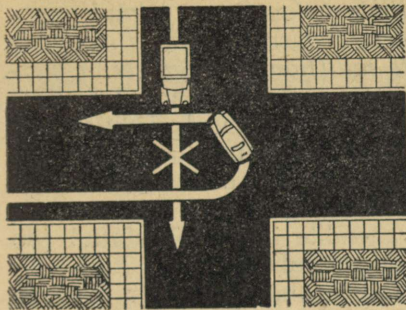


Väär

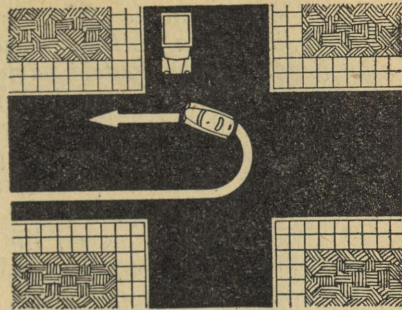


Õige

d

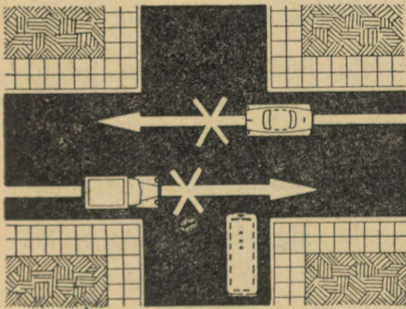


Väär

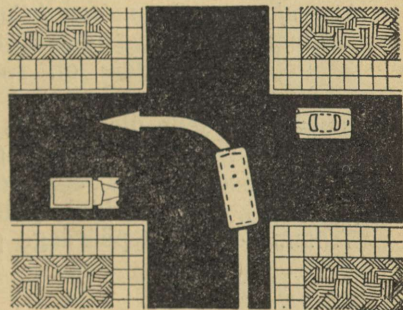


Õige

e



Väär



Õige

Joon. 38. Reguleerimata ristteede ületamisel tehtavad põhilised vead:

a — otsesuunas sõitja takistab samal ajal paremalt poolt lähenenud ja vasakule pöörduda soovivat liiklusvahendit; *b* — otsesuunas sõitja takistab samal ajal temale külgsuunas lähenenud kõrgemaliigilist liiklusvahendit; *c* — otsesuunas sõitja takistab varem ristteele sõitnud ja vasakule pöörduvat liiklusvahendit; *d* — otsesuunas sõitja takistab varem ristteele sõitnud ja tagasisuunas pöörduvat liiklusvahendit; *e* — ristteele pöörete sooritamiseks lähenenud kõrgemaliigilist liiklusvahendit (autobussi) takistavad välja sõitmast ristsuunas otse sõitvad liiklusvahendid.

(joon. 38, d). Vastassuunas on lubatud välja sõita samaaegselt ja niipaljudel liiklusvahenditel, et nad ei takistaks ristteele varem väljunud liiklusvahendil pöörde lõpetamist. Vastassuunas välja sõita võivate liiklusvahendite arv oleneb seega risttee suuruselt ja liiklusvahendite gabariitmõõdetest;

e) vastassuunas vasakule pöörduda soovijad sulgevad tee varem ristteele sõitnud ja vasakule pöörduvale liiklusvahendile (joon. 38, e).

4. Pööre paremale.

1. Pööre paremale rööpmeteta liiklusvahenditega toimub reguleeritud liiklusega ristteel valgusfoori rohelise ja punase märktule ning nendele märktuledele vastavate militsionääri-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. trammikaitse all).

2. Pöördel paremale on liiklusvahendite juhid kohustatud (nii reguleeritud kui ka reguleerimata liikluse puhul):

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

b) vähendama liikumise kiirust,

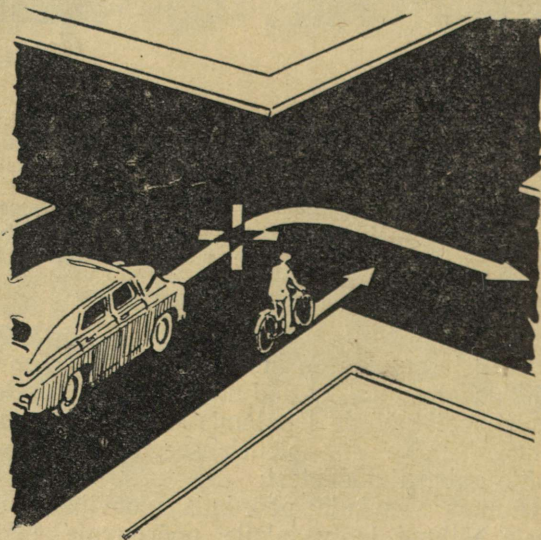
c) asuma äärmisele parempoolsele sõidurajale,

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 (joon. 39).

4. Tramm sooritab pöörde paremale õigustatult militsionääri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega ja erandina valgusfoori kollase märktule puhul.

Tramm võib sõita pöördega paremale valgusfoori mistahes kol-



Joon. 39. Sellises olukorras on pööre paremale ohtlik.

lase märktule (s. o. niihästi «kombineeritud» kui ka üleminevate signaalide) puhul, kui aga tema roobastee on vabanenud sinna varem väljasõitnud 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.

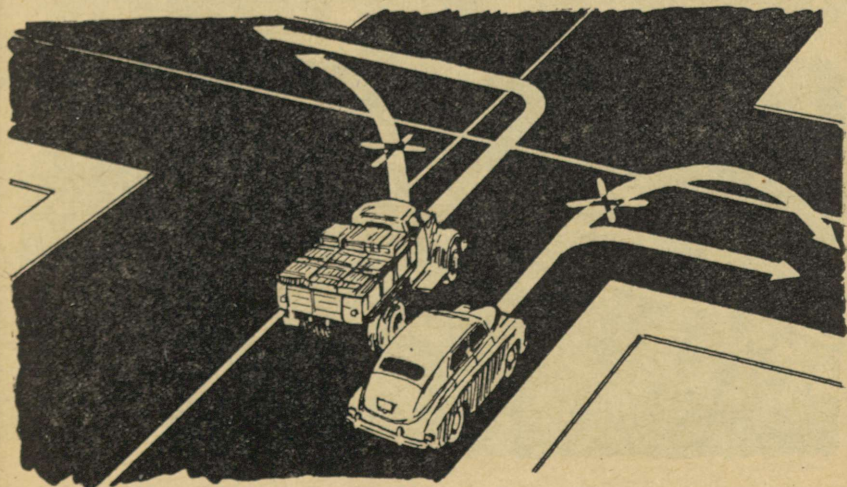
5. Pööre vasakule ja tagasisuunas.

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 (nii reguleeritud kui reguleerimata liikluse puhul):

- a) andma märku pöördeks,
- b) vähendama liikumise kiirust,
- c) asuma äärmisele vasakpoolsele sõidurajale (välja arvatud trollibussid, hobuliiklusvahendid, jalgrattad ja käsikäru),
- d) sõitma risttee keskele, aeglaselt ja lõikamata nurka (s. t. 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 esialgses sõidusuunas kulgevast lähimast trammirööpmest, rööpmete puudumisel — liiklusuunas kulgevast tee telgjoone mõttelisest pikendusest (rööpmetega ja tänava telg-



Joon. 40. All — väär ja õige pöörde sooritamine paremale; ülal — väär ja õige pöörde sooritamine vasakule.

joonega, 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.*

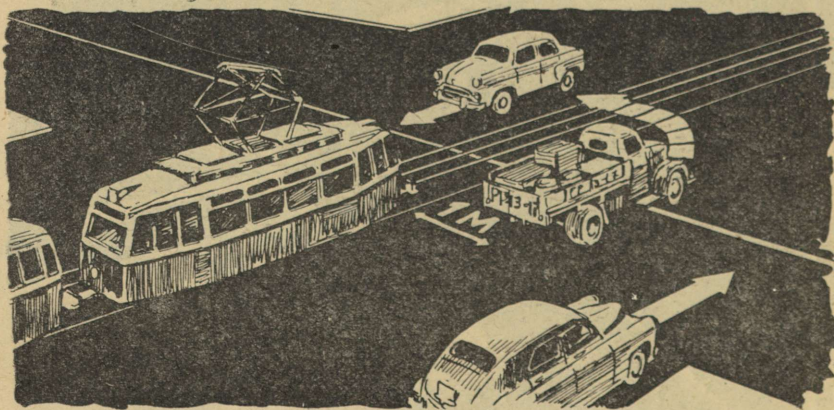
Joonisel 41 näidatud olukorras on vasakule pöörduv auto sunnitud peatuma risttee keskel selleks, et lasta mööduda tagant lähenevat trammi ja vastassuunas lähenevat trammi ja vastassuunas lähenevat trammi ja autot.

Ristteel sunnitult seisma jäänud autost võivad tagant lähenevad liiklusvahendid mööduda ainult tema paremalt poolt, kui selleks on küllalt vaba teed.

2. Kui vasakule pöörde puhul juht on veendunud, et pöörde sooritamise momendiks ei ole lähenemas tagant trammi ja vastassuunas liikuvaid liiklusvahendeid, mis võiksid teda ohustada, siis võib ta teha pöörde vasakule ilma peatuseta risttee keskel.

3. Kõikide liiklusvahendite juhid on kohustatud andma teed vastassuunas liikuvale liiklusvahenditele ja tagani otseliikuvale trammile mitte ainult ristteedel vasakule pöördumisel, vaid ka iga-sugusel liikumissuuna muutmisel tänavail ja teedel, näiteks manööverdumisel, üleminekul ühest sõidureast teise, väravaist sissesõitmisel jms.

4. Pööre tagasisuunas rööpmeteta liiklusvahenditele 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



Joon. 41. vasakule pöörduva auto juht on sunnitud peatuma ristteel selleks, et lasta mööduda sõita tagant lähenevat trammi ja vastassuunas lähenevaid liiklusvahendeid.

jätku. Kõik vasaku pöörde kohta kehtivad piirangud kehtivad täiel määral ka tagasisuunas pööramise kohta.

Järelikult on liiklusvahendi ümberpööramine sõitmiseks tagasisuunas keelatud ristteedel ja tänavail, kus on keelatud pöörde vasakule ja ühesuunalise liikumisega tänavail.

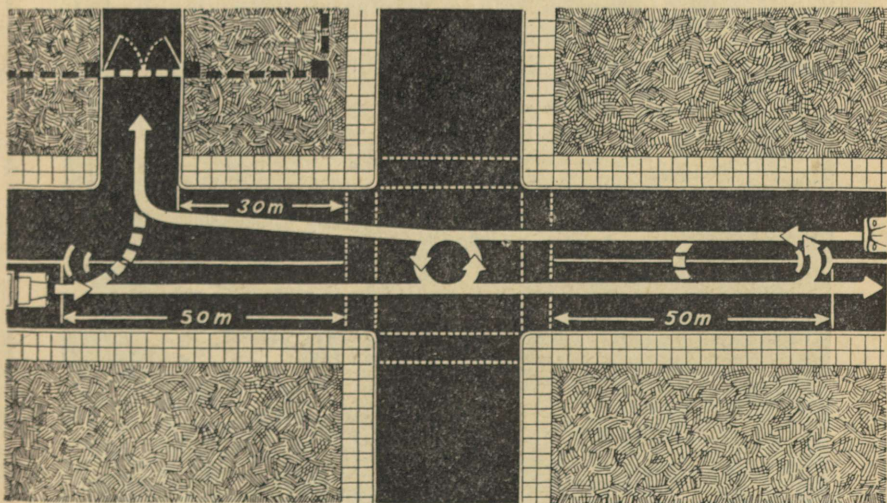
5. Tänavail, kus toimub trammi- või trollibussi-liiklemine, on pöörde tagasisuunas lubatav ainult:

a) ilma tagurpidi sõitmiseks,

b) väljaspool risttänavat — mitte lähemal sõiduteele märgitud pöördekohta joontest, ja kui need jooned puuduvad — mitte lähemal kui 50 m risttänavast või väljakust (joon. 42).

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

7. Invaliidi-mootorsõidukil on õigus sooritada pöört tagasisuunas nii teiste liiklusvahendite tagasisuunas pööramise kohtades kui ka ristteede juures, kus jalakäijad võivad ületada tänavat. Viimasel juhul on mootorsõiduki pööramine ristsuunas tänavaga lubatud 1–3 meetri kaugusel ülekäigu kohast (joon. 43).



Joon. 42. Liiklusvahendite õigete (pidevjoon) ja väärade (katkendjoon) pöörateskeem tänavail, kus on trammi- või trollibussiliiklemine.

8. Enne pöörde sooritamist peab liiklusvahendi juht veenduma, et see pööre ei ole keelatud vastava märgiga «Liiklemine lubatud ainult...»

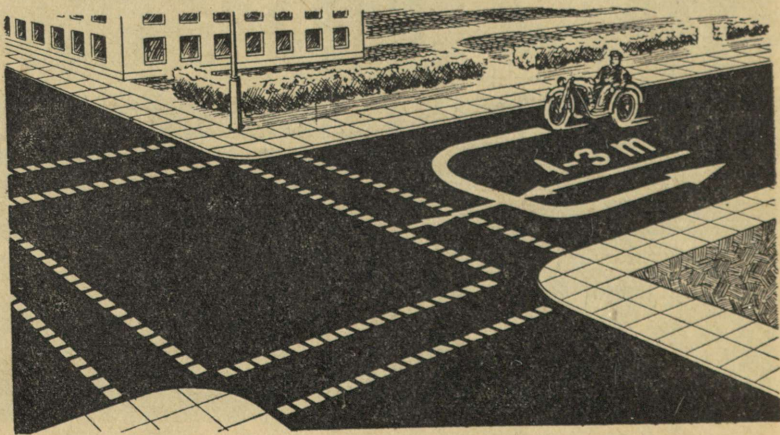
6. Pööre tagasisuunas manööverdamisega.

1. Pööre tagasisuunas manööverdamisega (tagurpidi sõitmise) sooritatakse kitsail tänavail ja teedel, kus pole võimalik ühe võttega autot tagasisuunas pöörata.

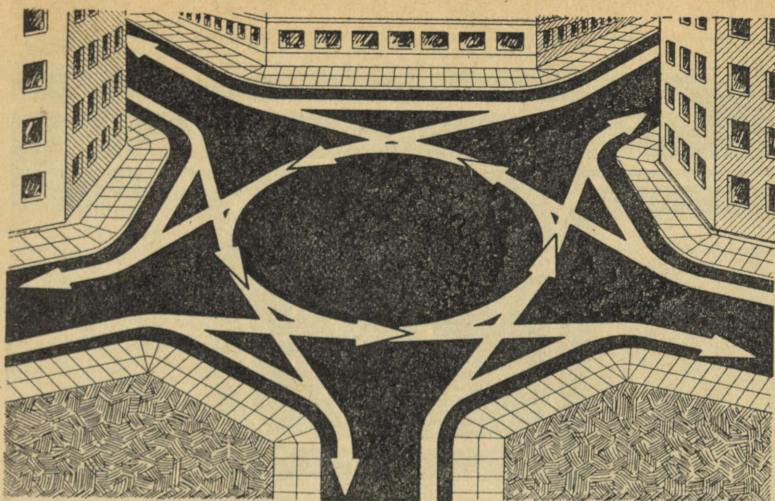
Kuna manööverdamine sõiduteel takistab teiste liiklusvahendite liiklemist, tuleb auto ümber pöörata kiiresti, kuid mitte rutates. Kiirem ümberpööramine saavutatakse: sõidutee laiuse maksimaalse ärakasutamisega, auto liikumise teekonna lühendamise teel rataste väljapööramisega vastassuunas enne peatumist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

2. Auto ümberpööramine tagurpidi sõitmise) on keelatud ristteedel ja lähemal kui 10 m ristteest ning tänavate ja teede kääna-kuil, kui nähtavus tahapoole on väiksem kui 60 m. Kuna ümberpööramine tagurpidi sõitmise) on seotud auto vahepealse peatamisega, siis säärane ümberpööramine ei ole lubatav kohtades, kus on välja pandud märgid «Peatamine keelatud», trammii, trollibussi ja autobussi peatuskohtades, sildadel ja sildade (viaduktide) all ning tänavail, kus toimub trammii- või trollibussi-liiklemine.

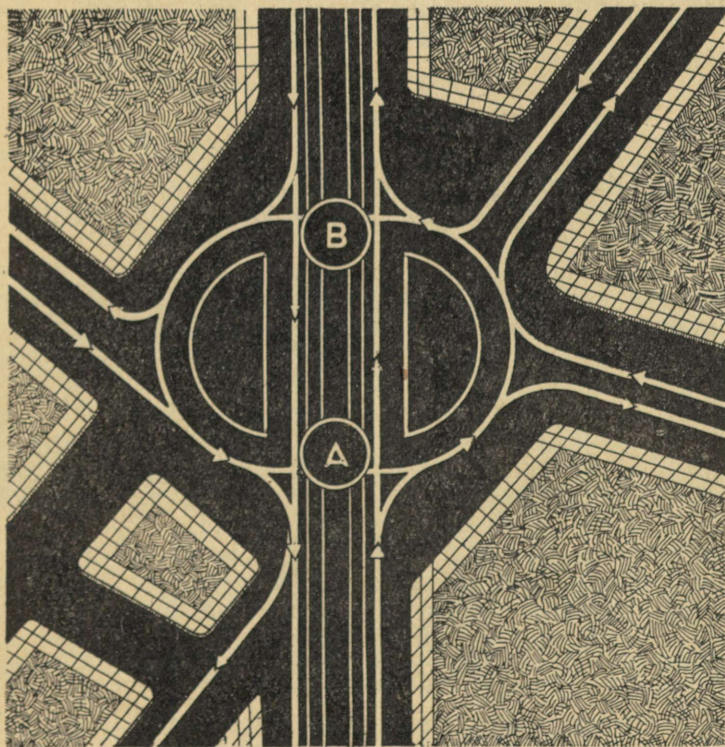
3. Esmaabi-, tuletõrje- ja miilitsaautod, kui need liiguvad operatiivülesandeil, võivad pöörduda paremale, vasakule ja tagasisuunas, hoolimata sellekohastest keelumärkidest, välja arvatud väljakuil ja ühesuunalise liiklemisega tänavail.



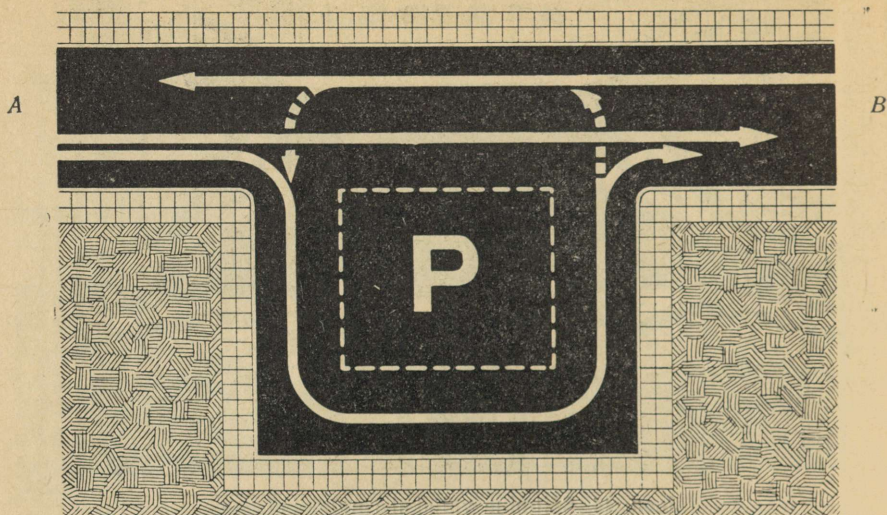
Joon. 43. Invaliidi-mootorsõiduk võib sooritada pöörde tagasisuunas 1—3 meetri kaugusel jalakäijate ülekäigurajast.



Joon. 44. Sõitmäne väljakul ringliikumisena.



Joon. 45. Liiklemise skeem väljakul, kus trammiliin kulgeb otse-suunas.



Joon. 46. Väljaku skeem, kus liiklemine toimub osalt otsesuunas ja osalt ringliikumisena.

7. Sõitmine väljakuil.

1. Üldreeglina toimub sõitmine väljakuil, kus ei ole trammiliini, *parempoolse ringliikumisena*, s. o. vastu kellaosuti liikumissuunda (vt. joon. 44).

Sel juhul toimub väljakule sõitmine ja väljakult ärasõitmine pöördega paremale. Säärase ringliiklemise peamiseks eeliseks on asjaolu, et sellega välditakse liiklusvahendite liikumisteede lõikumine täisnurga all, mis võiks tekitada väljakuil liiklustakistusi ja ummikuid.

2. Juhul, kui väljakut läbib otsesuunaline trammiliin, siis on lubatud väljaku ületamine ka rööpmeteta liiklusvahenditele otsesuunas rööbiti trammiliiniga (joon. 45). Säärasel segaliiklusega väljakul toimub tavaliselt liiklemise aktiivne reguleerimine (valgusfoori või militatsioonäri-reguleerija abil) punktides *A* ja *B*.

Segaliiklemise kord kehtib ka seesugusel väljakul, nagu kujutatud joon. 46. Sõitmine tänavast *A* tänavasse *B* ja vastupidi toimub otsesuunas, teistes suundades väljak ületatakse ringliikumisena.

Väljaku ületamine otsesuunas on peale eeltoodud juhtude lubatud ka siis, kui väljaku ette on seatud suunamärgid: «Liiklemine lubatud otse ja paremale».

Igal juhul peab väljakul sõitma nii otsesuunas kui ka pöörde tegemisel vastavalt üles seatud sõidusuunda osutavale liiklusmärkidele ja sõiduteele tehtud tähistustele — suunanooltele, nii-võrd kui need on olemas.

3. Sõidutee laiuks ringliiklusega väljakuil loetakse vahemaad kõnnitee servast kuni väljaku keskkohhta tähistava valge sõirini.

Kui väljaku keskkohht ei ole tähistatud, siis paiknevad liiklusvahendid ringliikumisega väljakuil, olenevalt väljaku suurusest, kas ühes või kahes sõidureas.

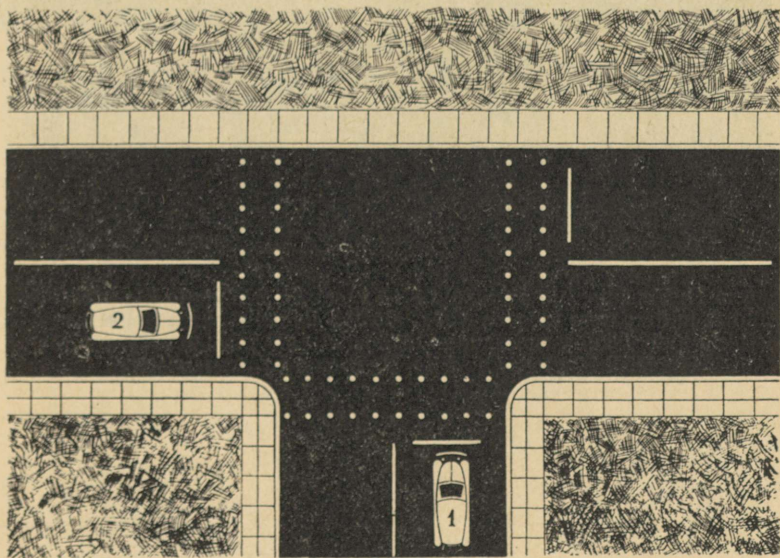
Väljaku ületamisel otsesuunas paiknevad liiklusvahendid nii mitmes sõidureas kui seda võimaldab sõidutee laius, arvestades iga rea laiuks 3 meetrit.

4. Väljakul liikuvaid liiklusvahendeid tuleb arvestada kui peatänaval liiklejaid. Seega tuleb väljakule suubuvalt tänavalt välja sõitmisel anda läbisõidu eesõigus väljakul sõitjaile.

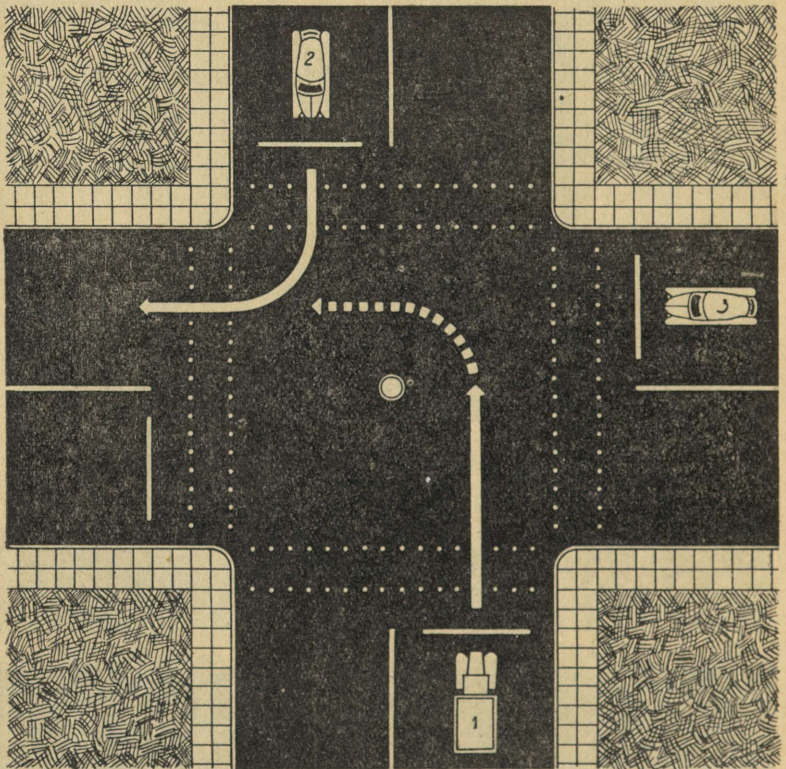
5. Liikumise kiirus väljaku ületamisel tuleb valida nii, et see vastavalt liiklemise olukorrale tagab ohutu liiklemise.

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

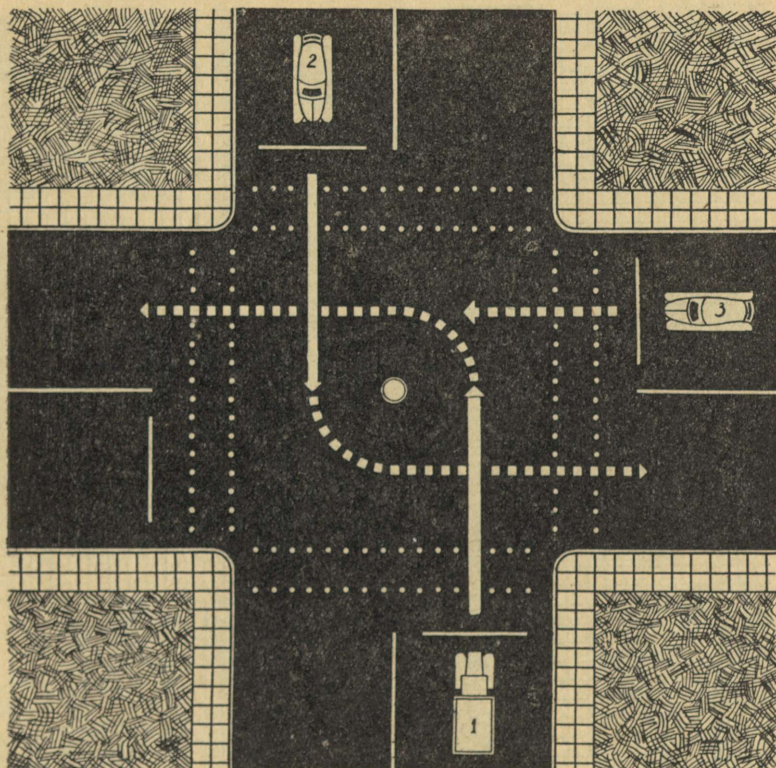
(Liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel.)



Skeem I. Sõiduauto 1 — paremale, sõiduauto 2 — otse. Kuna liiklemisvahendid on üheliigilised, siis sõidab esimesena ristteele auto 1, kuna tema parem külg on vaba, ja lõpetab takistamatult pöörde paremale, mille järel ületab risttee auto 2.

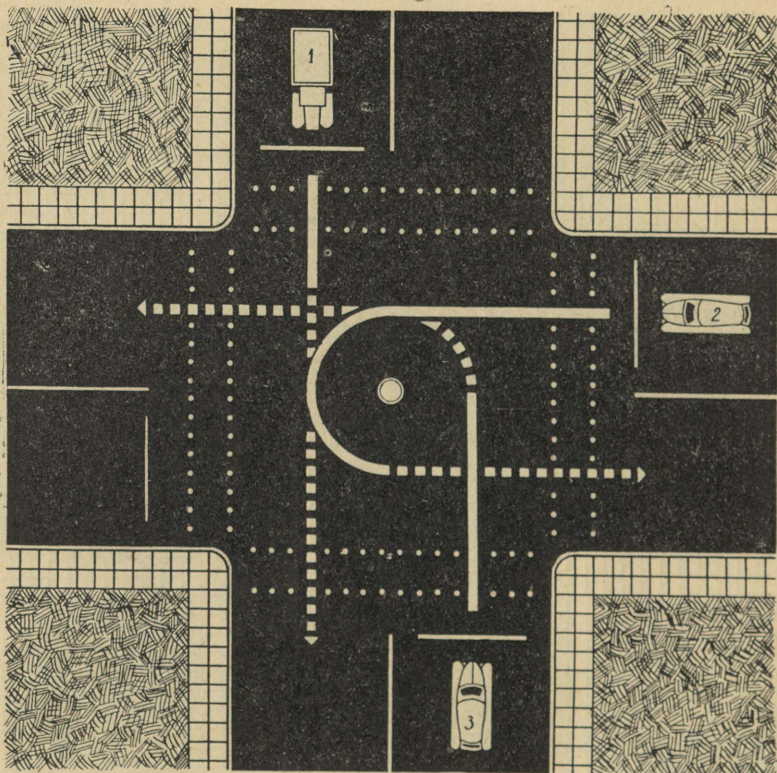


Skeem II. Veoauto 1 ja sõiduauto 3 — vasakule, sõiduauto 2 — paremale. Auto 2, mille parem külg on vaba, alustab liikumist. Samaaegselt sõidab ristteele auto 1 kui vastassuunas liikleja. Auto 3 alustab liikumist pärast seda, kui autod 1 ja 2 on lõpetanud liikumise ristteel.



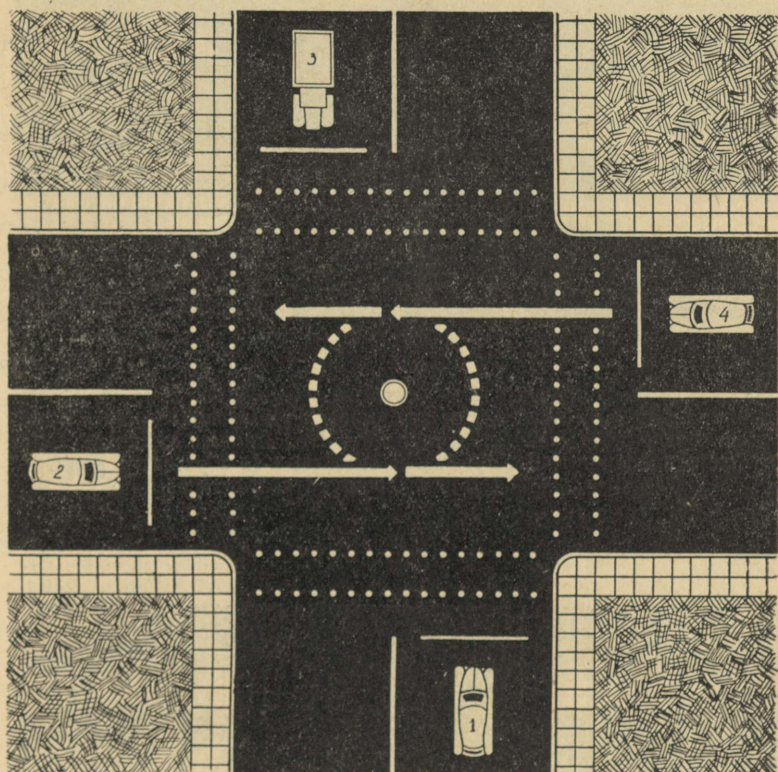
Skeem III. Kõik autod pöördega vasakule.

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



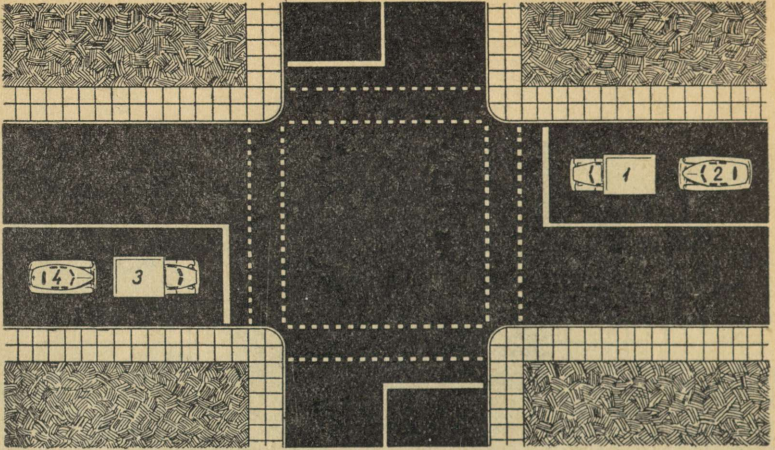
Skeem IV. Veoauto 1 — otse, sõiduauto 2 — pöörde tagasisuunas, sõiduauto 3 — vasakule.

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

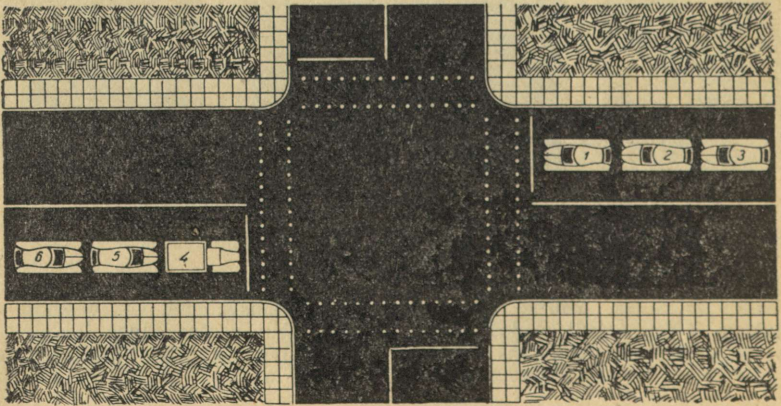


Skeem V. Sõiduauto 1 ja veoauto 3 — otse, sõiduautod 2 ja 4 — pööre tagasisuunas.

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.



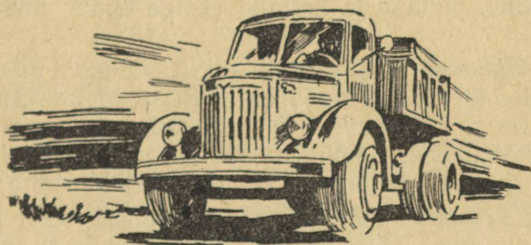
Skeem VI. Veoautod 1 ja 3 — vasakule, sõiduaudod 2 ja 4 — otse. Veoautod 1 ja 3 ületavad risttee peatamisega vastassuunas otse liikuvate autode 2 ja 4 möödalaskmiseks, millised võivad sõidutee küllaldase laiuse puhul mööduda ristteel peatunud autodest 1 ja 3 paremalt poolt. Pärast seda autod 1 ja 3 lõpetavad pöörded vasakule.



Skeem VII. Autod 1 ja 4 — vasakule, 2 ja 5 — tagasisuunas, 3 ja 6 — otse. Autod 1 ja 4 sõidavad ristteele ja sooritavad pöörded vasakule. Pärast seda kui autod 1 ja 4 on lahkunud ristteelt, sõidavad välja autod 2 ja 5 ning sooritavad pöörded tagasisuunas. Pärast seda ületavad risttee autod 3 ja 6, kuna kitsa sõidutee tõttu ei olnud nendel võimalik autodest 2 ja 5 ristteel paremalt poolt mööduda.

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Kui kaugel ristteest on juht kohustatud alustama ümberrivistumist ühest sõidureast teise pöörde sooritamiseks paremale või vasakule?
2. Kui suure kiirusega tuleb liikuda ümberrivistumisel?
3. Mitme meetri kaugusel ristteest tuleb ümberrivistumine lõpetada?
4. Kus peab (mitmerealisel liiklemisel) liikuva liiklusvahendi juht ümberrivistuma pöördeks vasakule või tagasisuunas, kui lähimal ristteel vasakule pöörde sooritamine on keelatud?
5. Kuidas paiknevad liiklusvahendid risttee piiril, kui sõidutee laius antud suunas on 7 m? 18 m?
6. Kuidas paiknevad liiklusvahendid risttee piiril 10 m laiuse sõidutee puhul, kui pöörde paremale on ristteel keelatud?
7. Millisel liiklusvahendil on läbisõidu eesõigus reguleerimata ristteel, kui tänavad (teed) ei ole üheliigilised?
8. Millisel liiklusvahendil on läbisõidu eesõigus kallaktee puhul reguleerimata ristteel?
9. Milline järjekord liiklusvahendite liikide järgi on kindlaks määratud reguleerimata ristteede ületamiseks üheliigiliste tänavate (teede) puhul?
10. Milliste liiklusvahendite suhtes on sõiduautodel läbisõidu eesõigus reguleerimata ristteedel üheliigiliste tänavate (teede) puhul?
11. Kellele peavad andma teed veoautode juhid üheliigiliste tänavatega reguleerimata ristteedel?
12. Milline üheliigilistest liiklusvahenditest omab läbisõidu eesõiguse üheaegsel lähenemisel kahelt või kolmelt poolt üheliigiliste tänavatega reguleerimata ristteele?
13. Millised autod võivad ületada reguleerimata ristteed väljaspool järjekorda? Millise kiirusega nad peavad lähenema ristteele? Kuidas hoiatavad nende juhid enda lähenemisest teisi liiklejaid?
14. Mis peab juht tegema pöörde sooritamise ettevalmistamiseks reguleerimata ristteel? Mis tingimusel võib pöörduda vasakule?
15. Mis tingimustel on lubatud liiklusvahendite pöörded reguleerimata ristteedel ja manööverdamine tänavail (teedel)?
16. Millistes kohtades on keelatud liiklusvahendiga sooritada pööret tagasisuunas? Mis olukorras on see õigus piiratud?
17. Milline üldine liiklemise kord on kehtiv väljakuil?
18. Mis juhtudel võib ületada väljakut otsesuunas?



V PEATÜKK.

LIIKLEMISE AKTIIVSED REGULEERIMISE VAHENDID.

1. Valgusfoorid.

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

Väliselt kujutab enesest valgusfoor metallist või plastmassist karp, mille külgedes on ümmargused avad, mis on kaetud eri värvi 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 värvitud alumiiniumvärviga.

2. Nõukogude Liidus on üldiselt kasutamisel nn. *punktoalgusfoorid*, mis oma eri värvi valguspunktidega annavad märku liiklusvahendite juhtidele ja jalakäijatele.

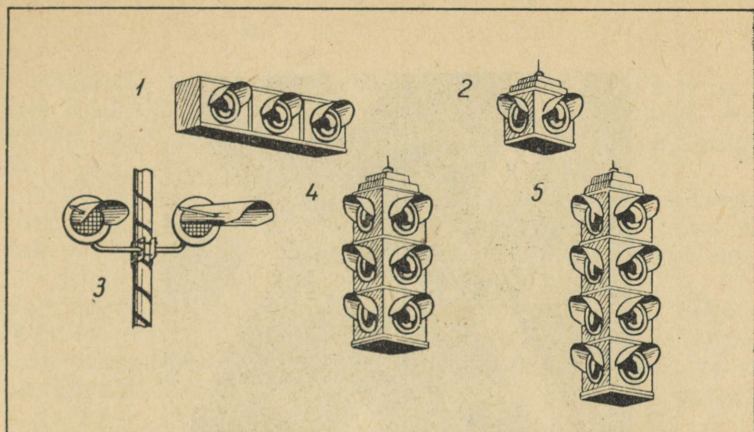
3. Valgusfoorid on neis kasutatavate märktulede arvu järgi järgmised (joon. 47):

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

b) *kahesektsiooniline* (3), millel on kaks punast märktuld. Kasutatakse raudtee-ülesõidukohtade ees. Punased märktuled süttivad vaheldumisi rongi lähenemisel ja kestavad, kuni rong on täielikult ületanud ülesõidukoha. Selle märktule puhul on keelatud liiklusvahenditel ja jalakäijail ületada raudtee-ülesõidukohta;

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, trammiteega ristumise kohtades jm.;

d) *neljasektsiooniline* (5), millel on ülal kaks rohelist märktuld



Joon. 47. Valgusfoorid.

ja nendest allpool kollane ja punane märktuli. Neljasektsioonilised valgusfoorid on võetud tarvitusele Moskvas.

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

Horisontaalsetel valgusfooridel (joon. 47 — 1) on kõik märktuled ainult ühel küljel ja neid kasutatakse peamiselt väljakuil, kus need on kinnitatud trossi abil sõidutee kohale.

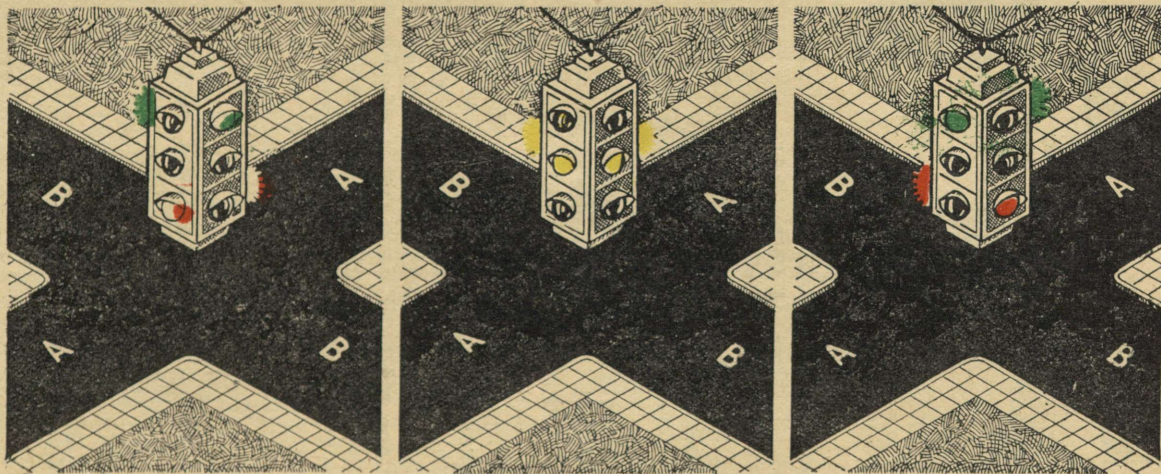
Vertikaalsetel valgusfooridel (joon. 47 — 4, 5) võivad märktuled olla ühel, kahel, kolmel või neljal küljel (ühe-, kahe-, kolme-, neljakülgsed valgusfoorid).

Punane märktuli asub vertikaalsetel valgusfooridel tavaliselt all, kust ta on kõige paremini nähtav. Roheline märktuli asub sel puhul ülal ja kollane märktuli — keskel. Horisontaalsetel valgusfooridel punane märktuli asub paremal pool, roheline — vasakul pool ja kollane — keskel.

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 seinale asuvate toendite külge. Üldreeglina seatakse kitsaste tänavate puhul valgusfoor risttee keskele ja laiade tänavate puhul, kus risttee keskel asuv valgusfoor ei oleks liiklejaile 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



Joon. 48. Märktulede vaheldumine valgusfooris.

võib lõpetada risttee ületamise või pöörde, hoolimata teiste valgusfooride märktuledest, kuid pidades silmas kõiki vastavaid liiklemise eeskirju.

6. *Väljakuil*, bulvaritel ja viie ning rohkema tänava ristumiskohtadel tuleb juhil arvestada *eraldi iga* tema sõiduteel asuva *valgusfoori* märktuld (nn. «sisenemise» ja «väljumise» valgusfoorid).

7. Märktulede süütamine valgusfooris toimub nii, et korraga 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 48, ja nimelt nii, et sel ajal, kui tänavale *A—A* on juhitud *punane märktuli*, siis samal ajal eelmisega risti olevale tänavale *B—B* on juhitud *roheline märktuli* ja vastupidi (nn. risttuled).

8. *Kollane märktuli* süüdatakse iga rohelise ja punase märktule eel igas suunas ühekorraga (joonis 49). 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, tarvitatakse valgusfooris trammi pöörde sooritamise ajal nn. *kombineeritud märktulede näidet*, mis seisneb selles, et suunas, kust tramm pöörduv vasakule, antakse roheline märktuli ja suunas, kust tramm pöörduv paremale, antakse kollane märktuli, kuna ülejäänud suundades antakse punased märktuled, nagu see on näidatud joonisel 36.

10. Valgusfoori märktulede *ümbertülitamine* toimub käsitsi või automaatselt.

Käsitsi ümbertülitamisel militsionäär-reguleerija lülitab sisse ja välja vajalikud märktuled lüliti käepideme pööramisega ühelt kontaktilt teisele.

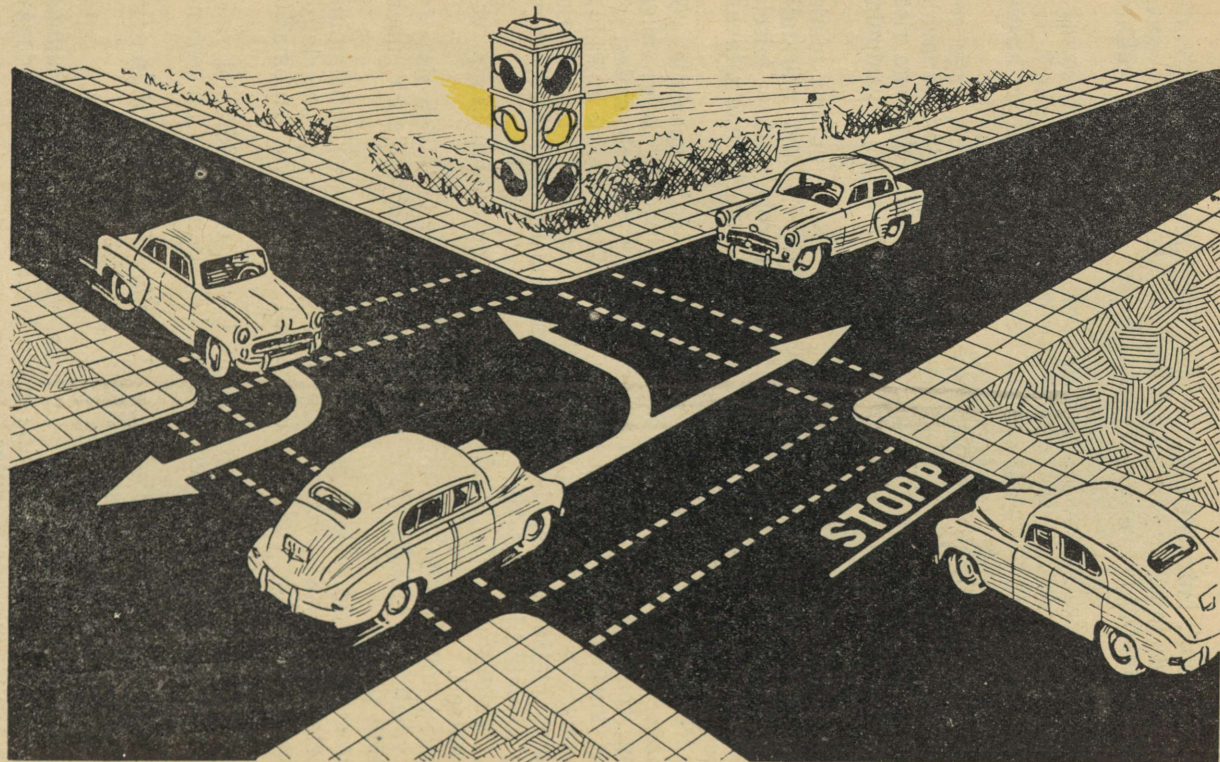
Automaatsel ümbertülitamisel toimub märktulede vahetamine seadmete varal keskjaamast, millega valgusfoorid on ühendatud juhtmetega, või ka eraldi iga ristteed teenindava automaadi abil.

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

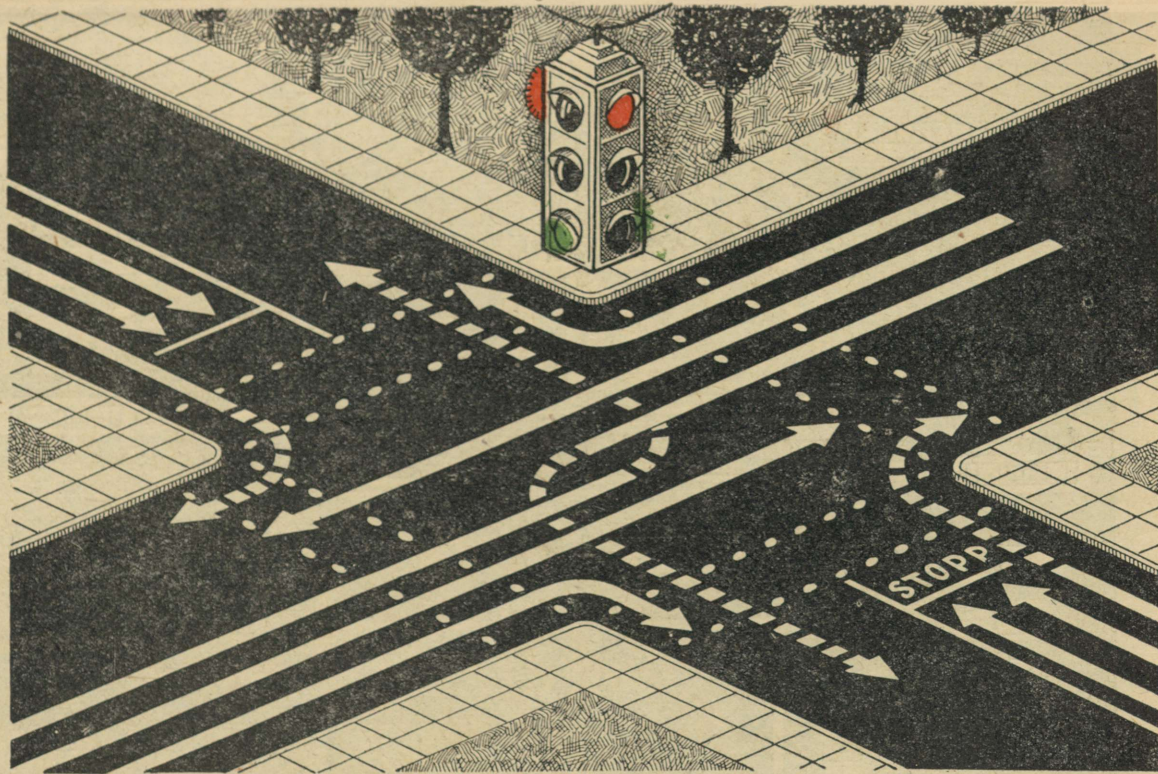
11. *Valgusfoori märktuledel on järgmine tähendus* (sõltumata valgusfoori kujust, asukohast ja töötamisviisist):

a) *roheline märktuli* — lubab rööpmeteta liiklusvahendeil sõita ristteele edasiliikumiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas (kuivõrd mõnes suunas liikumine ei ole keelatud liiklusmärkidega) ning jalakäijail ületada sõiduteed.

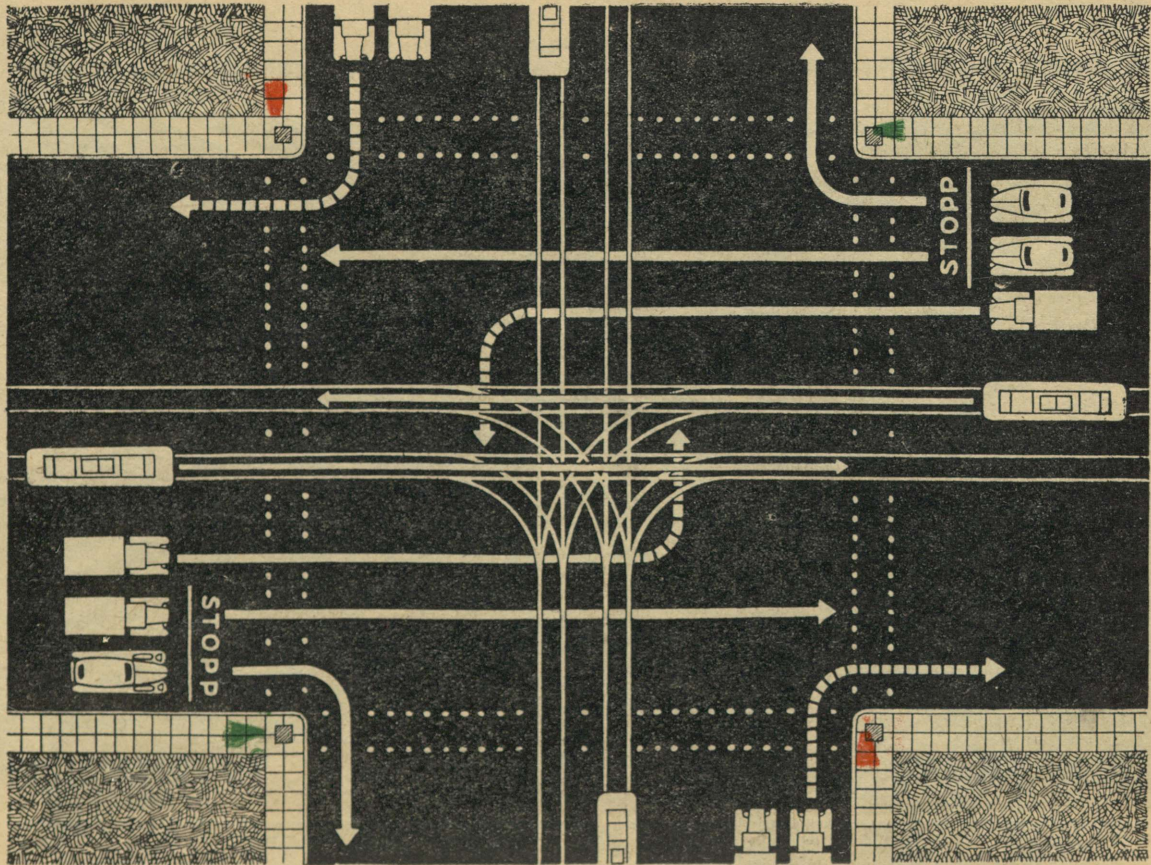
Liikumine otsesuunas ja pöördega paremale toimub reeglikohaselt takistuseta.

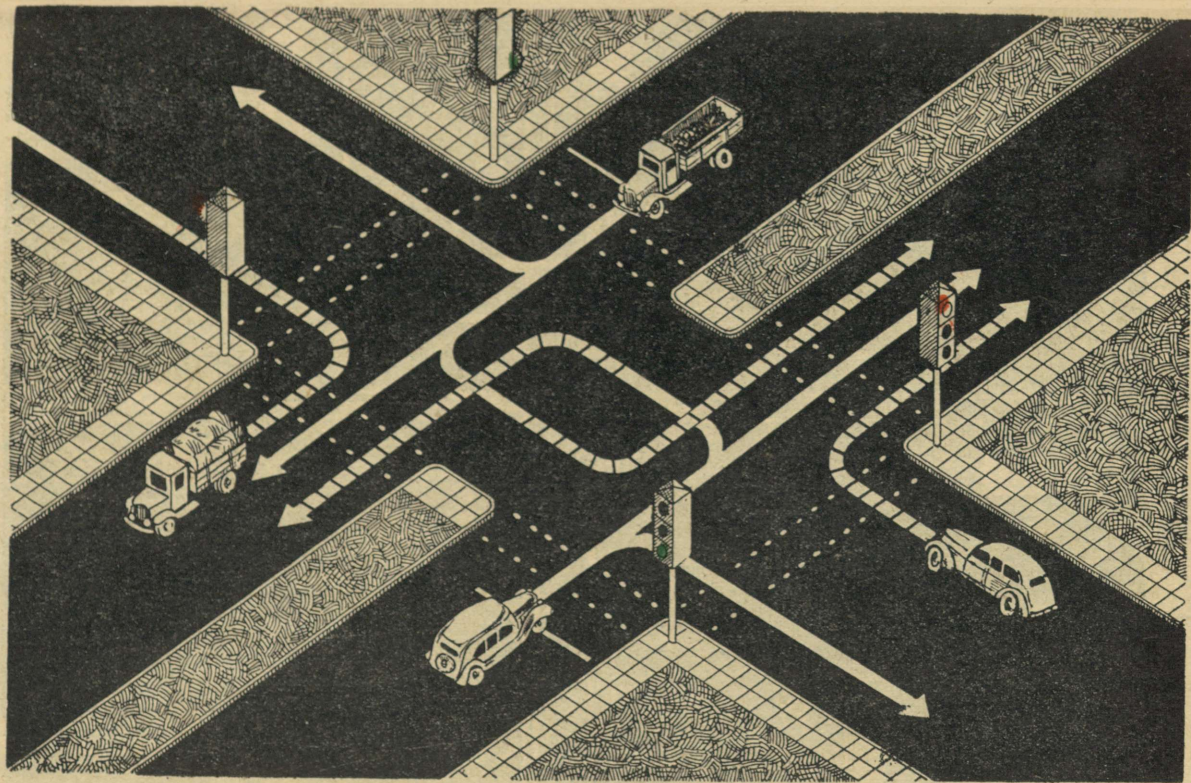


Joon. 49. Liiklemise skeem valgusfoori kollase märktule puhul.

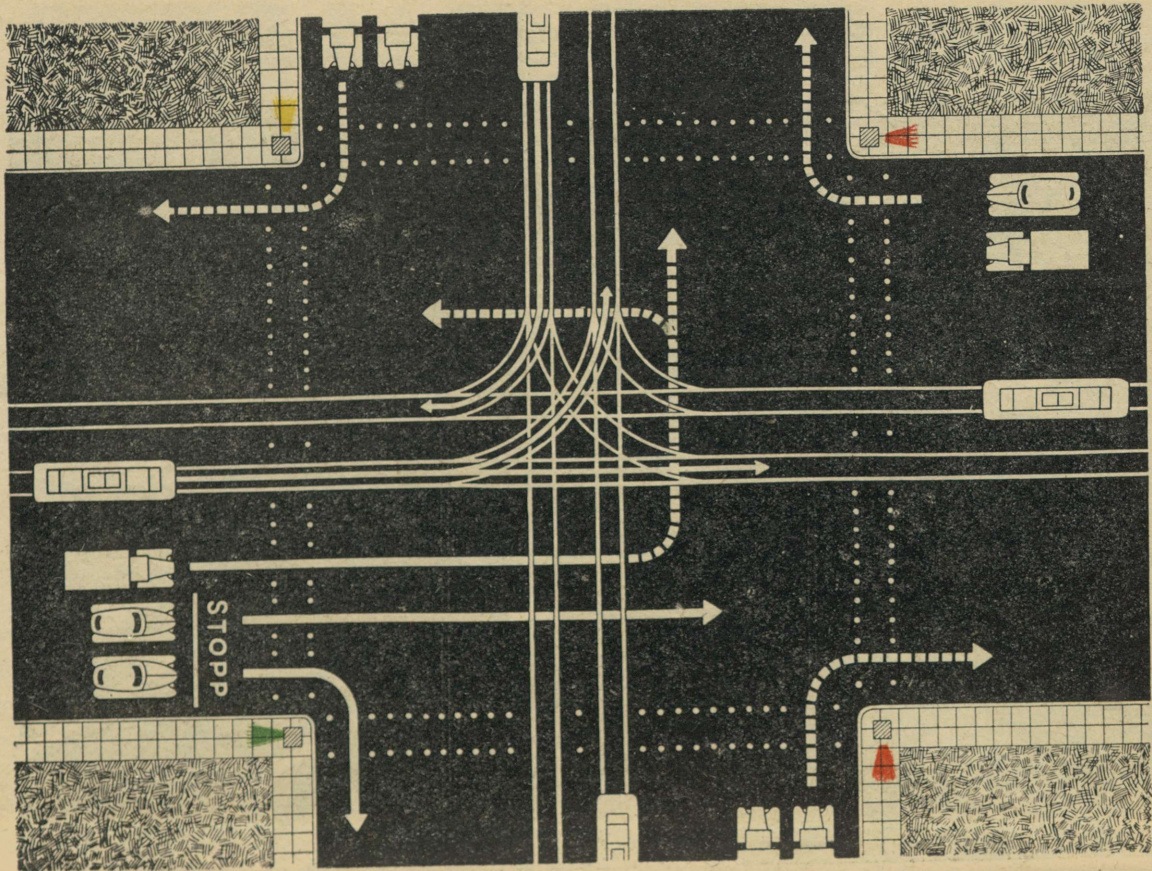


Joon. 50. Rööpmeteta liiklusvahendite ristteel liiklemise skeem valgusfoori rohelise-punase märgtule puhul kolmerealisel liiklemisel.





Joon. 52. Liiklemise skeem valgusfoori rohelise-punase märgtule puhul ristteel, kus tänava keskel asuv haljasvöönd jaotab sõidutee kaheks ühesuunalise liiklemisega sõiduteeks.



Pöördeks vasakule ja tagasisuunas tuleb sõita risttee keskele ja sooritada pööre:

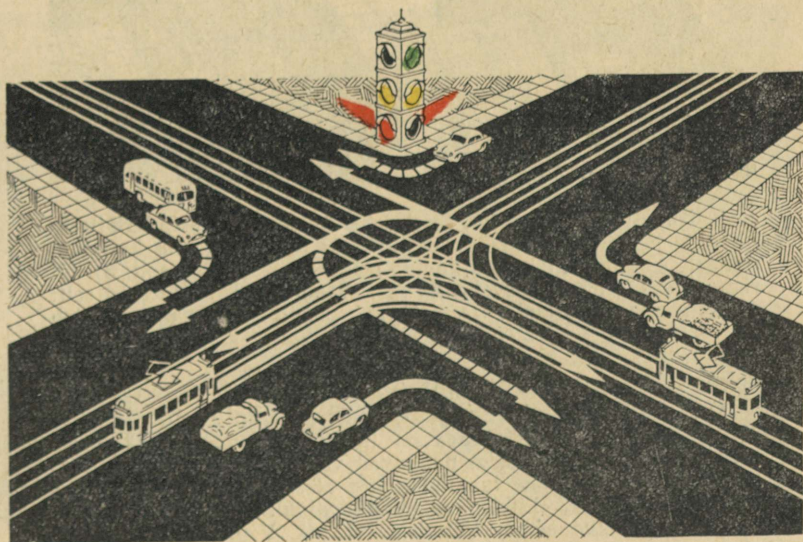
a) kolme- ja neljakülgsel ristteel siis, kui pöördega ei segata samal ajal vastassuunas sõitvaid liiklusvahendeid ja tagant otsesuunas lähenevat trammide, vaatamata sellele, kas valgusfooris märktuli on muutunud või mitte;

b) väljakul, hulkkülgsel ristteel ja bulvaril siis, kui valgusfooris põleb roheline märktuli uue, vasaku suuna jaoks.

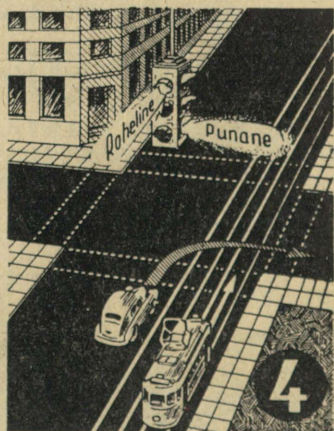
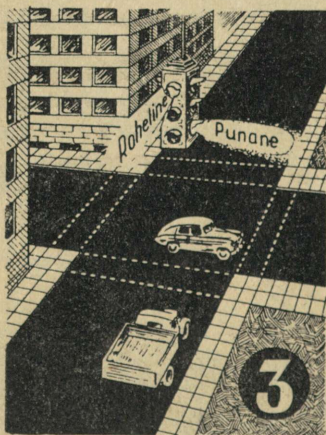
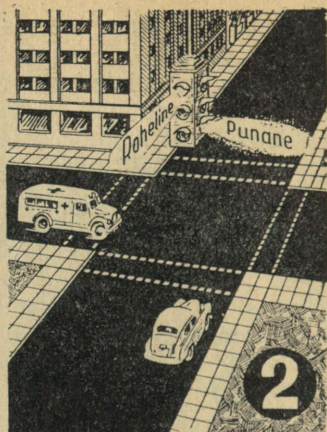
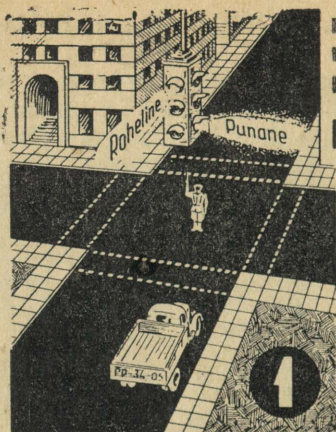
Kui trammiteed asetsevad tänava ühel poolel, siis on roheline märktule puhul keelatud rööpmeteta liiklusvahendiga sooritada pööret paremale trammitee suunas (joon. 55-4 ja 58).

Tramm võib roheline märktule puhul liikuda otsesuunas või pöorduda vasakule. Trammile, mis liigub üle risttee otsesuunas, antakse roheline märktuli, samaaegselt antakse roheline märktuli ka vastassuunas (nn. risttuled) (joon. 51). Trammile, mis liigub üle risttee pöördega vasakule, antakse samuti roheline märktuli, kuid vastassuunas antakse liiklemise sulgemiseks punane märktuli (nn. kombineeritud märktuled, vt. pkt. VI p. 1 alap. 9 ja joon. 53).

Leningradis võib roheline märktule puhul sõita rööpmeteta liiklusvahendiga ainult otse ja paremale. Igas suunas võib sõita siis, kui valgusfooris on sisse lülitatud üheaegselt roheline ja kollane märktuli. Sel juhul tramm pöörduv ainult vasakule ja kuna vastassuunas liiklemine on suletud punase märktulega, siis saab vasak pööre toimuda häireteta ja ohutult (joonis 54).



Joon. 54. Liiklemise skeem üheaegselt sisselülitatud roheline-kollase märktule puhul.



Joon. 55. Juhud, mil valgusfoori roheline märgitule puhul ristteele sõitmine pole lubatud: 1) kui militsoonäär-reguleerija on keelanud ristteele sõitmise; 2) kui on kuulda sireen-tüüpi helisignaali; 3) kui ristteel ees olev liiklusvahend pole jõudnud lahkuda ristteelt; 4) eesmärgiga pöörduda paremale, kui vahetult pärast pööret tuleb ületada trammitee.

Moskvas kasutatakse samal otstarbel kahe roheline märgitule üheaegset sisselülitamist neljasektsioonilises valgusfooris.

Pöörde vasakule ja tagasisuunas on lubatud rööpmeteta liiklusvahendeile roheline märgitule 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. pkt. V p. 5).

Kuigi valgusfoori roheline märgituli lubab reeglikohaselt ristteele välja sõita, ei ole see siiski lubatud neljal juhul, nagu need on näidatud joonisel 55.

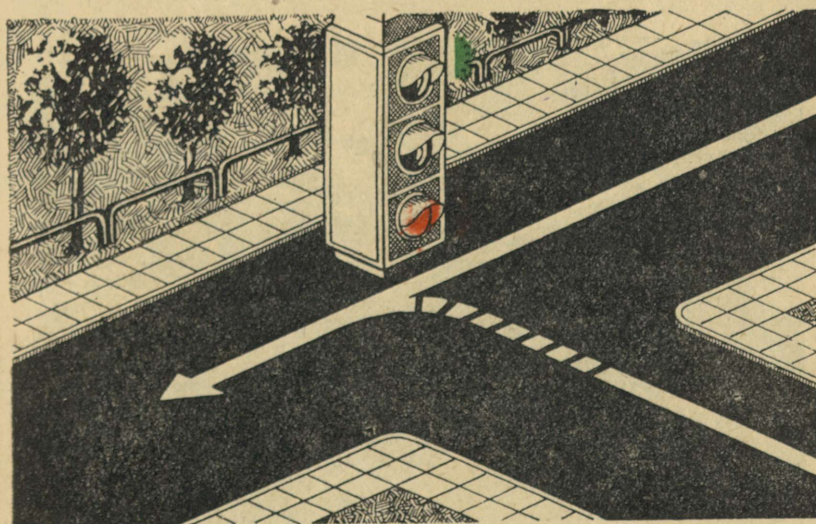
b) *Kollane märktuli* (kolmeseksioonilises valgusfooris) — keelab liiklusvahendeil sõita ristteele ja jalakäijail ületada ristteed. Kollase märktule süttimise ajal ristteel või jalakäijate rajal asuvad liiklusvahendid ja jalakäijad peavad jätkama liikumist ja vabastama risttee (vt. joon. 49). Märktulede vahetumist ootavaile liiklusvahendeile tähendab kollane märktuli: «Tähelepanu, valmis olla algavaks liiklemiseks!»

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

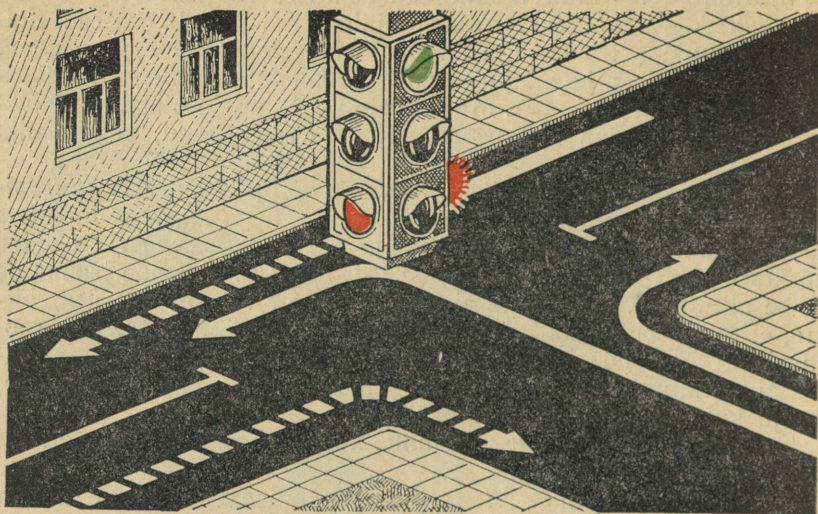
Tramm sooritab pöörde paremale, kui tema rööbastee on teistest liiklusvahendeist vaba.

Vilkuv kollane märktuli (piiratud nähtavusega reguleerimata liiklusega ristteedel) — lubab liiklusvahendeil sõita ristteele ja jalakäijail ületada ristteed, kuid nõuab juhtidelt ja jalakäijatelt erilist ettevaatlikkust.

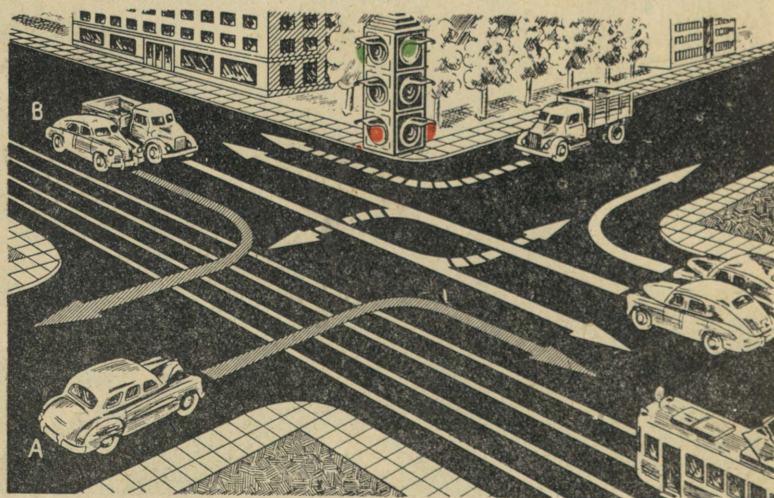
c) *Punane märktuli* — keelab liiklusvahendeil sõita ristteele ja jalakäijail ületada ristteed.



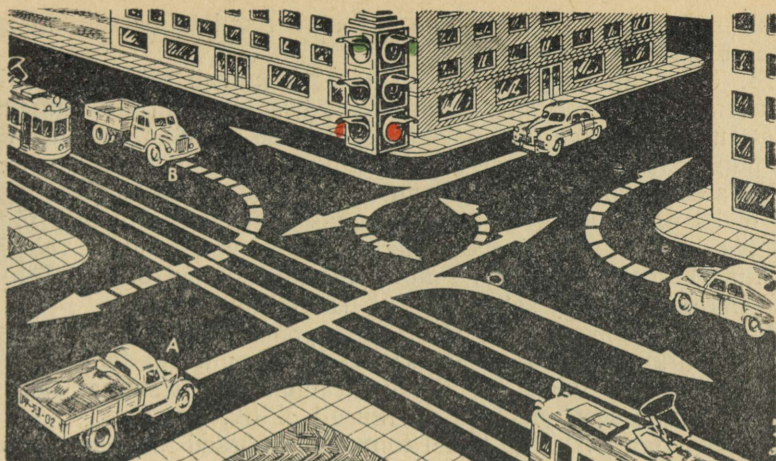
Joon. 56. Valgusfoori punase märktule puhul võib sooritada pöörde vasakule, sõitmiseks ühesuunalise liiklemisega tänavasse, tingimusel, kui sellega ei segata paremalt otsesõitjaid.



Joon. 57. Kolmekülgisel ristteel on valgusfoori punase märgitule puhul lubatud sõita otsesuunas tingimusel, kui see ei sega suubuvalt tänavalt vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid.



Joon. 58. Ristteel, kus trammiliinid kulgevad tänava ühel poolel, toimuvad rööpmeteta liiklusvahendite pöörded paremale erinevalt tavalisest korrast. Keelatud pöörded on näidatud viirutatud nooltega.



Joon. 59. Ristteel, kus trammiliinid kulgevad tänava ühel poolel, toimub rööpmeteta liiklusvahendi pööre paremale *punase* märktule puhul, kui *pärast* pööret tuleb ületada trammii rööbastee, ja *rohelise* märktule puhul, kui *enne* pööret tuleb ületada trammii rööbastee.

Erandina on lubatud punase märktule puhul rööpmeteta liiklusvahendil:

1) pööre paremale lähemasse tänavasse tingimusel, et see ei sega vasakult otsesuunas sõitvaid liiklusvahendeid (vt. joon. 50, 51, 52, 53);

2) pööre vasakule tänavale, kus on ühesuunaline liiklemine, tingimusel, et see ei sega paremalt otsesuunas sõitvaid liiklusvahendeid (joon. 56);

3) sõita otsesuunas T- ja Y-kujulisel ristteel tingimusel, et see ei sega suubuvalt tänavalt tulevaid ja vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid (joon. 57).

Mitmerealise liiklemise puhul on lubatud punase märktulega otsesuunas sõita ainult parempoolses sõidureas paikneval liiklusvahendil.

Eelnimetatud kolmel erandjuhul on liikumine punase märktule puhul lubatud ainult siis, kui risttee väljasõidu ees puuduvad liiklusmärgid, mis keelavad liikumise punase märktule puhul (s. t. märgid, mis lubavad liikuda ainult rohelise märktule puhul).

12. Kui *reguleerimata* liiklusega risttee ühel tänaval on trammiliiklus, siis selleks, et anda trammile esmajärjekorras läbisõiduvõimalus ja kindlustada kõigile liiklejaile ohutu risttee ületamine, kasutatakse säärastel ristteedel eritüüpi valgusfoori, mille märktuled süttivad automaatselt trammii lähenedes. See valgusfoor annab trammii liikumise suunas rohelise märktule ja ristsuunas — punase märktule. Selle trammii 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.

13. Erinevalt eeltoodud eeskirjadest toimuvad rööpmeteta liiklusvahendite pöörded säärasel ristteel, kus trammiliinid kulgevad kahes suunas, tänava ühel poolel. Joonisel 58 on näha, et auto A ei tohi punase märktule 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 pöörde paremale ainult rohelise märktule korral (joon. 59). Punase märktule puhul oleks mõeldav sõita paremale ainult sel juhul, kui trammiliiklust ei ole.

Seevastu võib auto B (joon. 58) pöörduda paremale ainult punase märktule korral. Rohelise märktule puhul ei tohi ta seda teha, sest selleks tuleks tal ületada trammiteed ristsuunas lähenevate trammide eest, mis aga on ilmselt ohtlik.

Selle risttee teistel nurkadel toimuvad pöörded tavalises korras.

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

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

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

Paljudes NSV Liidu suuremates linnades (Moskvas, Leningradis, Riias jt.) pööre vasakule ja tagasisuunas selle märguande puhul ei ole lubatud. See on lubatud ainult reguleerija ettesirutatud parema käe asendi puhul, mille juures on tagatud häireteta ja seega ohutu pöördumine vasakule.

See asend lubab trammil sõita ainult otsesuunas. Selle märguande puhul vastab militsionääri-reguleerija parem ja vasak külj 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 liikumist, kui reguleerija pöördub nende poole küljega, vaid alles siis, kui ta annab lubava märguande, tõstes käe rinnale (joon. 60);



Joon. 60. Militsionääri-reguleerija asend, mis lubab *alustada* liikumist risttee ületamiseks tema parema ja vasaku külje poolt.

Joon. 61. Militsionääri-reguleerija asend, mis lubab *jätkata* liikumist risttee ületamiseks tema parema ja vasaku külje poolt.

b) militsionääri-reguleerija asend näoga või seljaga liiklusvahendite ja jalakäijate poole, rinnale sirutatud parema käega või allalastud kätega — vastab punasele märgtulele (joon. 62);

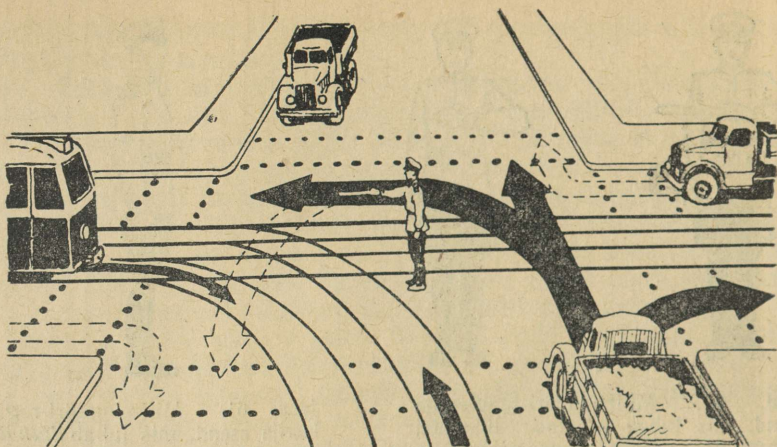
c) militsionääri-reguleerija asend ettesirutatud parema käega — lubab rööpmeteta liiklusvahenditel, mis asuvad militsionääri vasakul küljel, sõita ristteele edasiliikumiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas.

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

Militsionääri paremal küljel asuvad liiklusvahendid ristteele sõita ei tohi. (Mujal NSV Liidus on ka sel puhul lubatud rööpmeteta



Joon. 62. Militsionääri-reguleerija asend, mis vastab punasele märgtulele.



Joon. 63. Liiklemise skeem militsionääri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega üherealisel liiklemisel.

liiklusvahendeile 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 (joon. 63 ja 65).

See märguanne vastab ligikaudu valgusfoori kombineeritud märktuledele. Tuleb meeles pidada, et kombineeritud märktuled on kasutamisel ainult juhul, kui tramm sooritab pöörde paremale või vasakule, 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 trammiliiklemise läbilaskmiseks (joon. 63).

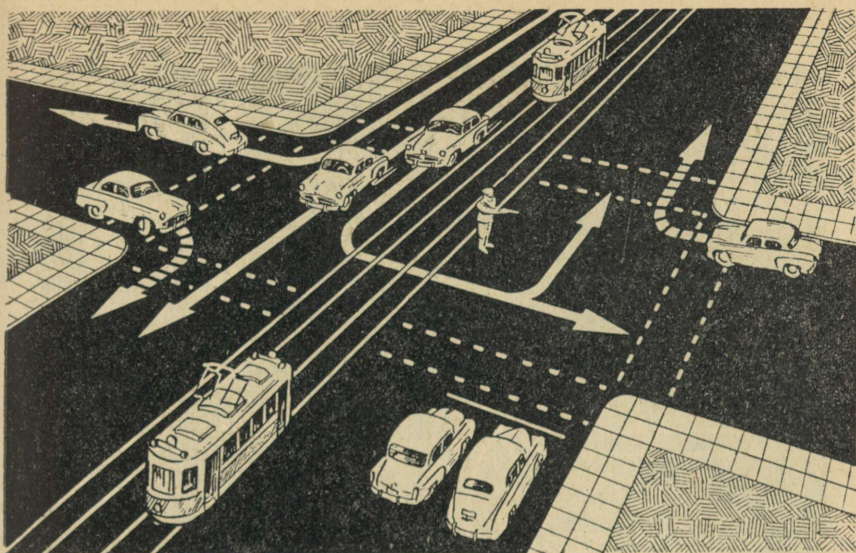
Juhul, kui risttee trammiliiklust ei ole või on trammidele ristteele väljasõit suletud, võib rööpmeteta liiklusvahendiga sooritada ka pöörde tagasisuunas ilma peatuseta (joon. 64).

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

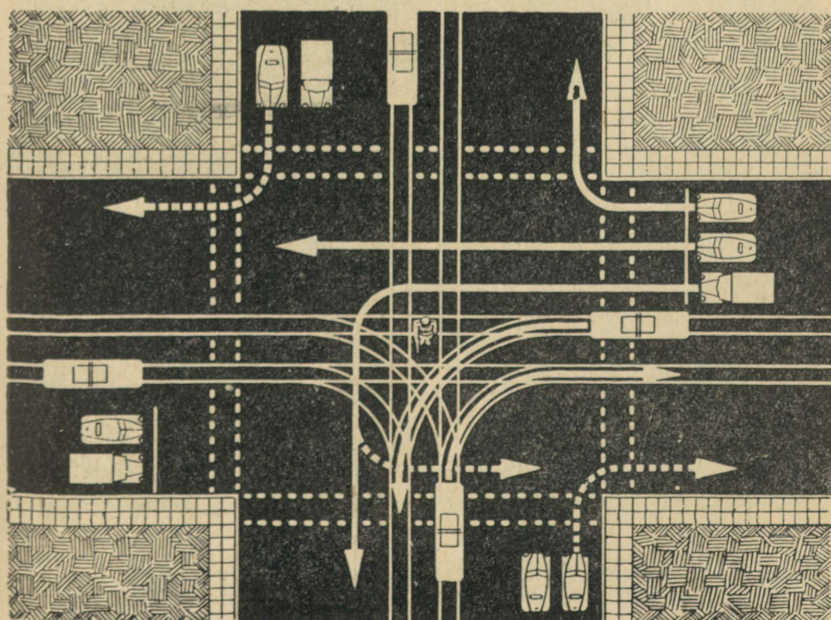
Reguleeritud liiklusega T- ja Y-kujulistel ristteedel, kus trammiteed asuvad sõidutee ühel poolel, on rööpmeteta liiklusvahendil keelatud militsionääri-reguleerija selle asendi puhul (ettesirutatud parema käega) sõita otse ja vasakule.

d) *militsionääri-reguleerija asend ülestõstetud parema käega — keelab liiklusvahendil sõita ristteele ja jalakäijail alata risttee ületamist (joon. 67).*

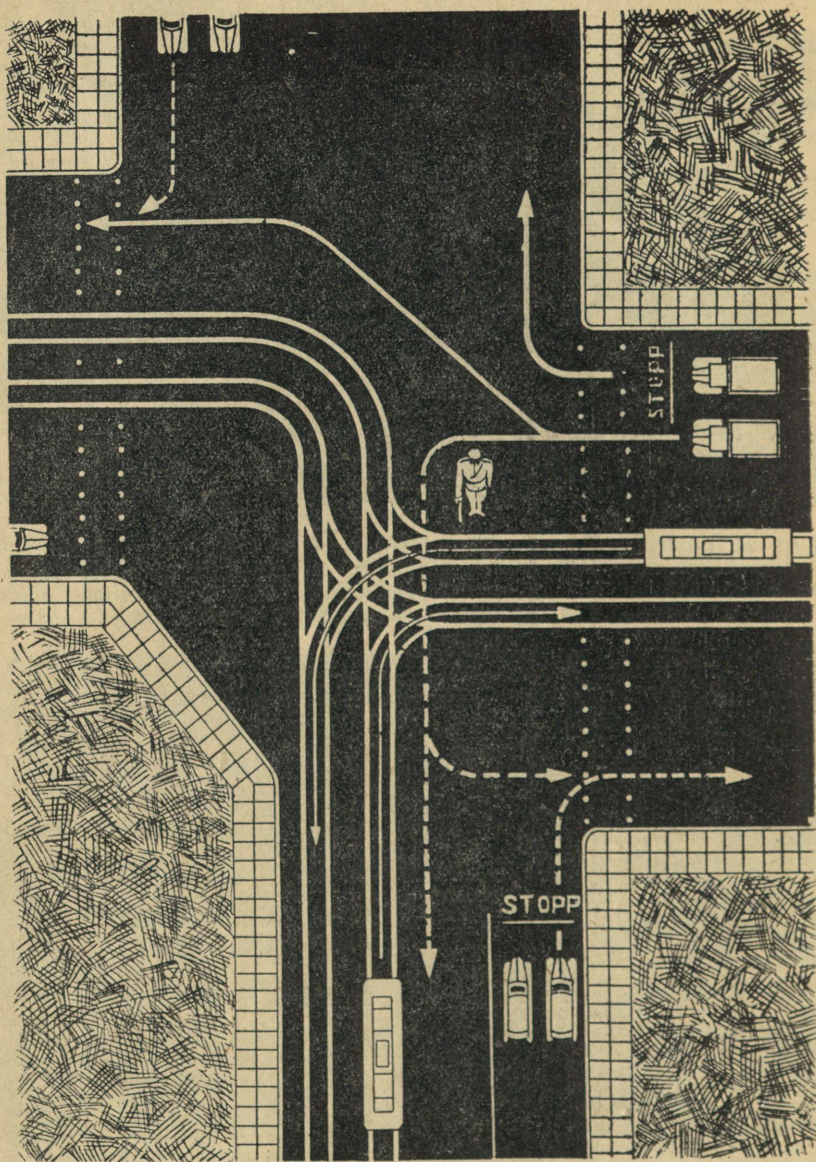
Selle märguande ajal ristteel või jalakäijate rajal asuvad liiklus-



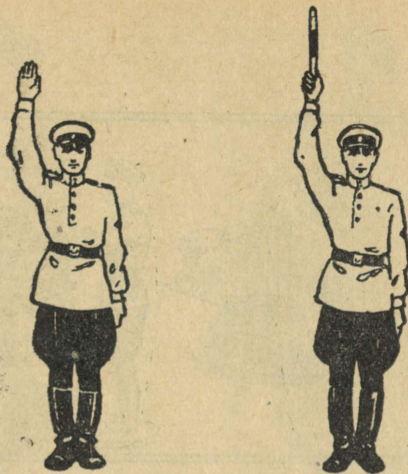
Joon. 64. Liiklemise skeem militsionääri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega mitmerealisel liiklemisel. Kuna selle märguande puhul trammid otsesuunas ei liigu, siis võivad rööpmeteta liiklusvahendid sooritada pöörde vasakule ja ka tagasisuunas ilma peatuseeta risttee keskel.



Joon. 65. Liiklemise skeem reeglipärasel ristteel militsionääri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega mitmerealisel liiklemisel.



Joon. 66. Liiklemise skeem ebareeglipärasel (nihutatud) ristteel militsioonäri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega.



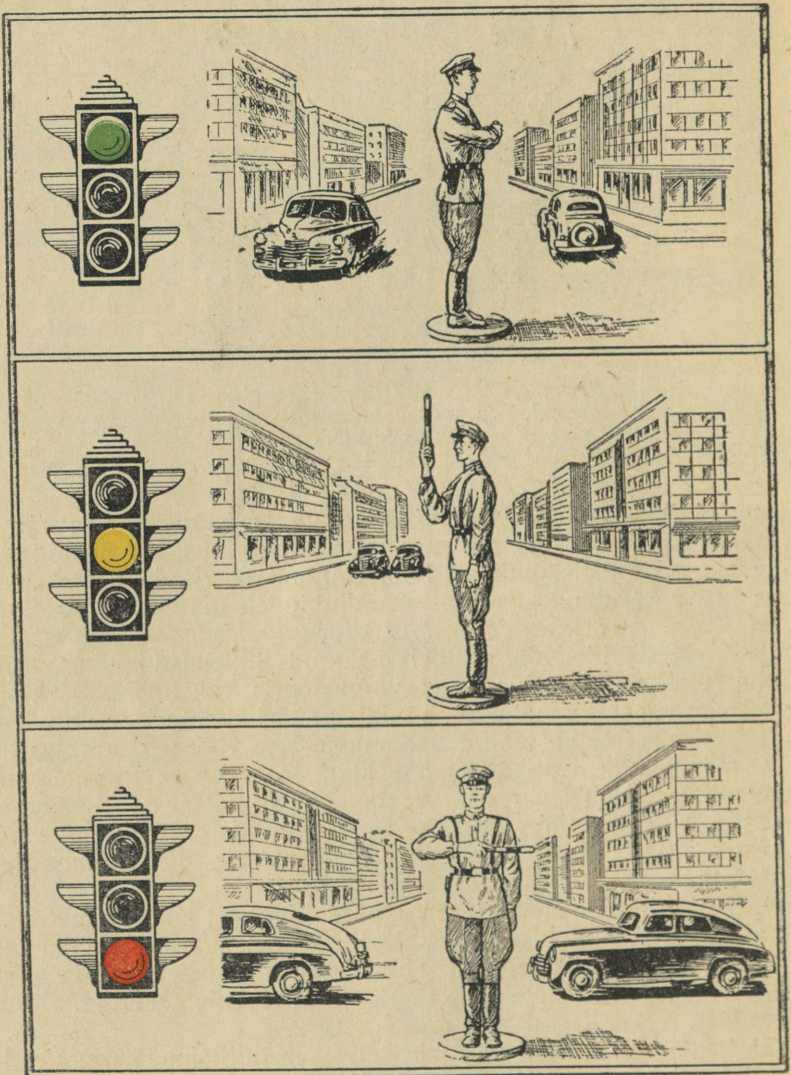
Joon. 67. Militsionääri-reguleerija asend, mis vastab kolmesektsioonilise valgusfoori kollasele märktulele (igalt küljelt).

vahendid ja jalakäijad peavad viivitamata jätkama liikumist ja vabastama risttee. See märguanne vastab valgusfoori üleminevale kollasele märktulele, kuid ei luba trammil sooritada pööret paremale ja on kasutamisel ainult erandjuhtudel, näiteks, et eesõigus-tatud järjekorras lasta läbi sõita operatiivülesandele sõitvat jõu-vankrit või liikvideerida ristteel tekkinud liiklemisummikut. Siin-juures tuleb meeles pidada, et valgusfooris vahetuvad märktuled üksteisega vahetpidamata, kuna militsionääri üleminek ühelt märgu-andelt teisele toimub teatud vaheajaga. See vaheaeg, arvates eel-mise märguande lõppmomentini kuni järgmise märguande alg-momentini, tulebki lugeda vastavaks valgusfoori üleminevale (kollasele) märktulele. Seega ei ole militsionääril-reguleerijal vajadust alati ühelt märguandelt järgmisele üle minnes kätt üles tõsta.

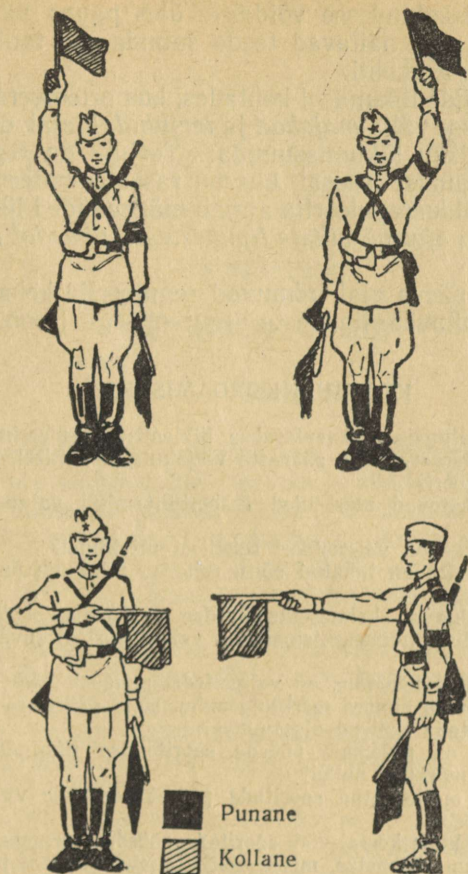
4. Kui militsionäär-reguleerija pärast lubavat märguannet laseb käe alla, siis tähendab see seda, et eelmine märguanne kestab edasi. Pärast peatumist risttee piiril võib liikumist uuesti alustada ainult reguleerija lubava märguande järele (käsi rinnale asetatud või ette sirutatud).

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

6. Juhul, kui militsionäär-reguleerija reguleerib liiklemist kohas,



Joon. 68. Militsoonääri-reguleerija asendite ja valgusfoori märktulede tähenduste võrdlus.



Joon. 69. Sõjaväe liiklusreguleerija märgu-
andeid lipukestega.

kus samaaegselt töötab ka valgusfoor, tuleb liiklusvahendite juhtidel ja jalakäijail liigelda vastavalt militsionääri-reguleerija märguannetele, kuigi need ei vasta valgusfoori märguannetele.

3. Liiklemise reguleerimine sõjaväe liiklusreguleerija poolt.

1. Suurte sõjaväeüksuste liikumisel reguleeritakse liiklemist teedel ja tänavail sõjaväe liiklusreguleerijate poolt. Liiklemise reguleerimise postid võivad olla paiksed ja liikuvad. Paiksed postid pannakse välja ristteedele, raudtee-ülesõidukohtadele ja muudesse, liiklemisele ohtlikesse kohtadesse. Liikuvad postid autodel ja mootorrattastel saadetakse välja liiklemise vaatlemiseks rännakul.

Teede ristumiskohtadesse võidakse üles panna vastavate peal-
kirjadega *osutid*, mis näitavad teede suunda või tankimiskohtade,
tehnilise abi jms. asukohti.

Sõjaväeeeselonide liikumisel kohtades, kus orienteerumine on ras-
kendatud, pannakse välja *majakad* ja *teejuhid*. Majak on reguleerija,
mis näitab vajalikku liikumissuunda. Teejuht on reguleerija, kes
juhhib kolonni liikumist teosal, kus on raske orienteeruda.

2. Sõjaväe liiklusreguleerija annab märguanded liiklemise regu-
leerimiseks *päeva ajal värviliste lipukestega, pimedal ajal — märk-
tule-laternaga*.

Märguanded päeva ajal toimuvad reguleerija kehaasendi muut-
misega ja käeshoitavate lipukeste liigutamisega (joon. 69).

KUSIMUSI KORDAMISEKS.

1. Milliseid valgusfoore kasutatakse liiklemise reguleerimisel?
2. Millised iseärasused on säärase väljakute ületamisel, millel on üles seatud mitu valgusfoori?
3. Kuidas vahetuvad märgtuled ümberlülitamisel valgusfooris ristuvate tänavate suhtes?
4. Mis tähendus on valgusfoori rohelisel märgtulel?
5. Mis suundades on lubatud sõita roheise märgtule puhul neljakülgsel ristteel?
6. Mis tähendus on kolmeseksioonilise valgusfoori kollasel märgtulel?
7. Mis tähendus on üheseksioonilise valgusfoori vilkuval kollasel märgtulel?
8. Milline üldine tähendus on valgusfoori punasel märgtulel?
9. Mis juhul võib punase märgtule puhul sõita pöördega paremale? pöördega vasakule? ületada ristteed otsesuunas?
10. Mis vahe on paremale pöörde sooritamise tingimustes valgusfoori rohelise ja punase märgtule puhul?
11. Mis juhul on keelatud sooritada pöört paremale valgusfoori punase märgtule puhul?
12. Millise märgtule korral võib sooritada pöörde paremale, kui enne pöört tuleb ületada trammi rööbastee, mis asetseb tänava paremal poolel?
13. Millise märgtule korral võib sooritada pöörde paremale, kui vahetult pärast pöört tuleb ületada trammi rööbastee, mis asetseb tänava ühel poolel?
14. Millised militsionääri-reguleerija asendid ja märguanded vastavad valgusfoori rohelisele märgtulele? punasele märgtulele? kollasele märgtulele?
15. Milliste militsionääri-reguleerija märguannete puhul võib risttee juure peatunud liiklusvahendiga *alustada* liikumist otse, paremale ja vasakule?
16. Mis suundades võib liiklusvahendiga *jätka* liikumist, kui liiklemis reguleeriv militsionäär on juhi poole pöördunud küljega, rinnaga või seljaga?
17. Mis vahe on vasakule (tagasisuunas) pöörde sooritamise reeglite militsionääri-reguleerija märguannete ja valgusfoori rohelise märgtule puhul?
18. Mis suundades võivad liikuda liiklusvahendid, kui nad lähenevad risttee militsionääri-reguleerija vasakult küljelt, kui viimasel on parem käe ette sirutatud?
19. Mis suundades võivad liiklusvahendid ületada ristteed, kui militsionäär reguleerija seisab ettesirutatud parema käega (sauaga)?
20. Kuidas tuleb liigelda kohtades, kus liiklemist reguleerib militsionäär jamaaegselt töötab ka valgusfoor?
21. Kuidas reguleerib liiklemist sõjaväe liiklusreguleerija?

VI PEATÜKK.

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 sõjuteel valitseva olukorra ja tingimuste kohta ning seega õige ja ohutu liiklemise tagamine. Järelikult on liiklusmärgid liiklemise reguleerimise paikseteks (staatisteks) abinõudeks.

2. Liiklusmärgid kinnitatakse riikliku standardina (GOST) ja nad kehtivad ühtsetena kogu NSV Liidu territooriumil kõikide maapinnal liikuvate liiklusvahendite, välja arvatud trammid ja trollibussid, kohta. Praegu kehtivad liiklusmärgid on kinnitatud Üleliidulise Standardite Komitee poolt kehtivusega alates 1. juulist 1954. a. (GOST 2965-53).

Liiklusmärgid seatakse üles selleks, et 1) hoiatada liiklusvahendite juhte ohtlike kohtade puhul, kus suure kiirusega sõitmisel võib tekkida oht, 2) teha liiklusvahendite juhtidele teatavaks keelud ja piiramised, mis on kehtestatud kohalike liikluse julgeoleku organite poolt, 3) aidata juhtidel orienteeruda liiklemise olukorras.

Vastavalt oma ülesande iseloomule jagunevad liiklusmärgid kolme liiki: 1) hoiatavad märgid (8 märki), 2) keelavad märgid (15 märki), 3) osutavad märgid (13 märki).

GOST'is on antud liiklusmärkide kirjeldus ning määratud kindlaks nende kuju, mõõted, värvus, üldine tähendus, mõjupiirkond ja ülesseadmise tehnilised tingimused.

Nii on hoiatavatel märkidel võrdhaarse kolmnurga kuju, keelavatel ja osutavatel märkidel on sõõri kuju, kusjuures keelavatel märkidel on punane ääris, osutavatel märkidel aga äärist ei ole.

Märkide normaalsuurus (kolmnurksetel — kõrgus ja alus, sõõrikujulistel — läbimõõt) on 700 mm. I ja II klassi maanteedel on lubatav kasutada 1000 mm suurusi märke, mis on suuremate liikumiskiiruste puhul paremini nähtavad. Linnades ja asulates on lubatav kasutada vähemaid — 550 mm suurusi märke, kusjuures

iga üksiku tänava või tee ulatuses ülesseatud märgid peavad olema ühesuurused. Kõrvalekalle märkide gabariitmõõteist võib olla +10 kuni -20 mm.

Iga märgi konkreetse tähenduse määrab ära temal olev kujutis, mis võib olla kas ühel pool või ka mõlemal pool. Ühepoolse märgi tagaküljel peab olema värvitud halliks.

Liiklusmärgid võidakse üles seada:

a) spetsiaalsete tulpade külge, mis on paigutatud liiklemise suunas parempoolsele kõnniteele või teepeenrale, kusjuures märgi alumine serv peab olema teepinnast linnades ja asulates 2—2,5 m kõrgusel ning maal maanteedel 1,5—1,8 m kõrgusel;

b) tulpadele kinnitatud toendite külge 3,5—4,5 m kõrgusele teepinnast;

c) üle tänava või tee tõmmatud trossi külge 4,5—5 m kõrgusele teepinnast.

Igal juhul peavad märgid olema üles seatud nii, et oleks välditud nende vigastamine möödasõitvate liiklusvahendite poolt.

Kui ühes ja samas kohas on mitu märki, siis peavad nad asetsema tulpade küljes vertikaalselt (ülestikku üksteise peal) ja toendite küljes horisontaalselt (ühel tasemel).

Märgid võivad olla karbikujulised ja lamedad.

Linnades ja elektriitseeritud asulates peavad liiklusmärgid olema pimedal ajal valgustatud selliselt, et nad vastavalt märgi suurusele oleksid nähtavad 120—200 m kauguselt. Karbikujulisi märke valgustatakse seestpoolt, lamedakujulisi aga märgi ette paigutatud elektrilambiga. Lamedakujuliste märkide valgustamiseks võib kasutada ka tänavavalgustuse punkte, asetades märgi valgustuspunkti lähedusse nii, et märk oleks ühtlaselt valgustatud ja et valgustuspunkt ei kataks märki ega pimestaks liiklusvahendi juhti märgi vaatamisel.

Maanteedel, kus liiklusmärke valgustavad möödasõitvate jõuvankrite laternatuled, varustatakse märgid refleksi-klaasidega. Refleksi-klaasid kordavad märgil olevat kujutist ja nad peavad tagama märgi kujutise selget nähtavust nii valgel kui ka pimedal ajal. Peale selle peavad refleksi-klaasid olema hoiatavatel märkidel märgi nurkadel ja keelavatel märkidel märgi äärisel.

3. Liiklusmärgid seatakse üles Riikliku Autoinspektsiooni korraldusel või loal:

a) maanteedel — Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeriumi poolt, üleliidulise tähtsusega maanteedel aga Eesli Teedevalitsuse vastavate organite poolt;

b) Tallinna linnas — Tallinna Teede ja Sildade Trusti poolt; teistes linnades — kohalike TSN täitevkomiteede poolt;

c) raudtee-ülesõidukohtades — raudteed ekspluateerivate organisatsioonide poolt.

2. Hoiatavad märgid.

Hoiatavad märgid, milliste ülesandeks on hoiatada liiklusvahendite juhte ohtlike kohtade eest, on kasutamisel peamiselt maanteedel. Mõned neist võivad olla üles seatud ka linnatänavail kas alati-selt (märgid «Raudtee ülesõidukoht», «Järsk teelang», «Peatee») või ajutiselt (märk «Muud ohud»).

Hoiatavatel märkidel on võrdhaarse kolmnurga kuju. Märgid on kollase põhipinnaga ja musta äärisega (mille laius on 40 mm). Märkide kollasel pinnal on vastav sümboolne must kujutis.

Hoiatavad märgid kohustavad liiklusvahendite juhte suuren-dama tähelepanu ja järk-järgult vähendama liikumise kiirust nii-võrd, et vajaduse korral on võimalik liiklusvahendit peatada enne ohtlikku teosa.

Hoiatavate märkide mõjupiirkond ulatub märgist alates kuni ohtliku koha lõpuni. Ohtliku koha lõppu ei tähistata mingi märgiga ja juht, olles ületanud koha, võib jätkata edasisõitmist normaalselt.

Kõikide hoiatavate märkide mõjupiirkonnas on keelatud mööda sõita eesliikuvast liiklusvahendist.

I. «Raudtee-ülesõidukoht».

Märk «Raudtee-ülesõidukoht» seatakse teedele ja tänavatele, mis lõikuvad raudteega samal tasapinnal. Märk seatakse üles nii val-vatud kui ka valvamata ülesõidukohtade ette.

Maal, maanteedel seatakse kummalegi poole ülesõidukohta kaks märki: esimesed 120—180 m kaugusele, teised 45—55 m kaugusele lähimast rööpmest.

Linnapiires võib vajaduse korral olla üles seatud ainult üks märk mõlemale poole ülesõidukohta 45—55 m kaugusele ülesõidu-kohast.

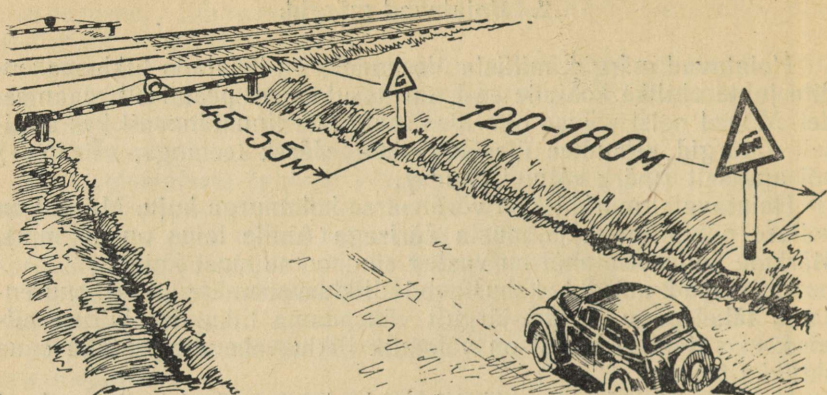
Kui sõidutee ristumine raudteega moodustab kaks ülesõidu-kohta, mille vahekaugus üksteisest on vähem kui 120 meetrit, siis seatakse järgmise ülesõidukoha ette ainult üks märk — vahetult esimese ülesõidukoha taha. Sel juhul kinnitatakse märgi alla valge tahvlike, millele on märgitud meetrites vahekaugus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

Üherealise liiklemise puhul paiknevad liiklusvahendid ühes reas tee paremal poolel nii raudtee-ülesõidukohale lähenemisel kui ka selle ületamisel.

Suurlinnades on mitmerealise liiklemise puhul lubatav liiklusvahendite paiknemine lähenemisel raudtee-ülesõidukohale, peatamisel selle ees kui ka ülesõidukoha ületamisel nii mitmes sõidureas, kui mitmes sõidureas on lubatud liiklemine raudtee-ülesõidukohaga ristuvaal tänaval.

Märgi mõjupiirkonnas on keelatud:

a) möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist nii ülesõidukohal kui ka lähemal kui 100 m ülesõidukohast;



Joon. 70 Märke «Raudtee-ülesõidukoht» seatakse maanteedel kummalegi poole ülesõidukohta kaks: neist esimene 120—180 m ja teine 45—55 m kaugusele lähimast rööpmest.

- b) kavatsetud peatamine ja parkimine lähemal kui 15 m raudtee-ülesõidukohast;
- c) tagurpidi sõitmine lähemal kui 10 m ülesõidukohast.

2. «Risttee».

Märk «Risttee» seatakse üles maal, maanteedel 120—180 m kaugusele kohast, kus maantee ristub või kus temast hargneb teine autotee.

Märgi mõjupiirkonnas on liiklusvahendi juht kohustatud:

- a) vähendama järk-järgult liikumise kiirust niivõrd, et on võimalik enne ristteele jõudmist peatuda.
- b) andma eesõiguse läbisõiduks liiklusvahendeile, mis liiguvad peateedel, olenemata liiklusvahendite liigist ja liikumise suunast;
- c) üheliigiliste teedega ristumiskohtade ületamisel on juht kohustatud andma läbisõidu eesõiguse liiklusvahendeile, mis on ristteele jõudnud varem;
- d) üheaegsel lähenemisel üheliigiliste teedega ristumiskohtadele andma läbisõidu eesõiguse liiklusvahendeile, mis liiguvad kallakteil (mäkke või mäest alla);
- c) võrdsete teetingimuste puhul pidama kinni liiklusvahendite liikide järjekorrast.

Märgi mõjupiirkonnas on keelatud:

- a) möödaskõit eesliikujast;
- b) peatamine ja parkimine lähemal kui 15 m ristteest;
- c) tagurpidi sõit lähemal kui 10 m ristteest.

3. «Looklev tee».

Märk «Looklev tee» seatakse 120—180 m kaugusele lookleva teosa ette. Märk hoiatab liiklusvahendi juhti lähenemisest teosale, kus üksteisele järgnevad teekäänakud paremale ja vasakule.

Kui looklev teosa on pikem kui 2000 m (mägistes kohtades), siis märk kordistatakse iga 2000 m järel.

Märgi mõjupiirkonnas on liiklusvahendi juht kohustatud:

- vähendada liikumise kiirust niivõrd, et vajaduse korral on liiklusvahendit võimalik viivitamata peatada;
- hoiduma tee parempoolsele servale;
- piiratud nähtavuse korral andma hoiatuseks helisignaali või pimedal ajal valgussignaali.

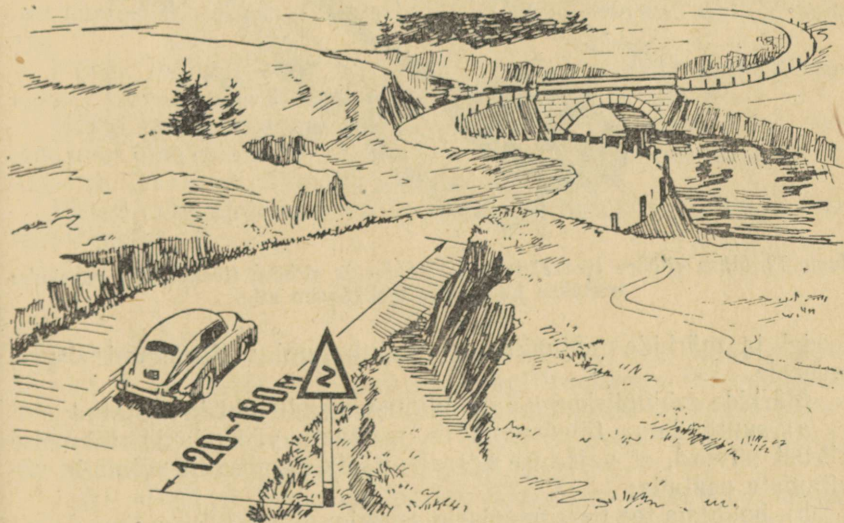
Märgi mõjupiirkonnas on keelatud:

- möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist;
- kavatsetud peatamine, parkimine ja tagurpidi sõitmine juhul, kui nähtavus tahapoole on vähem kui 60 m.

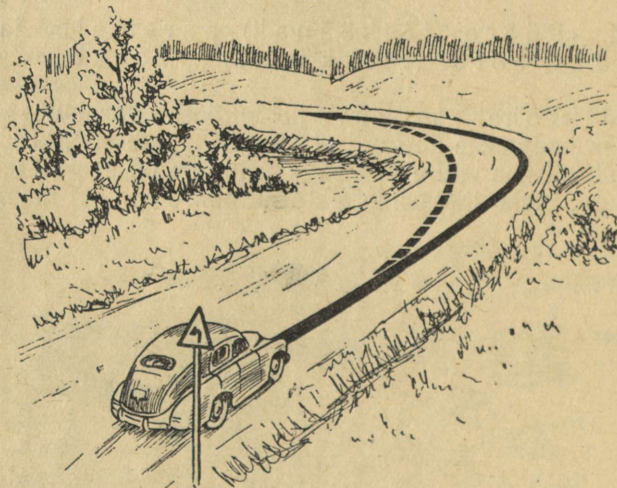
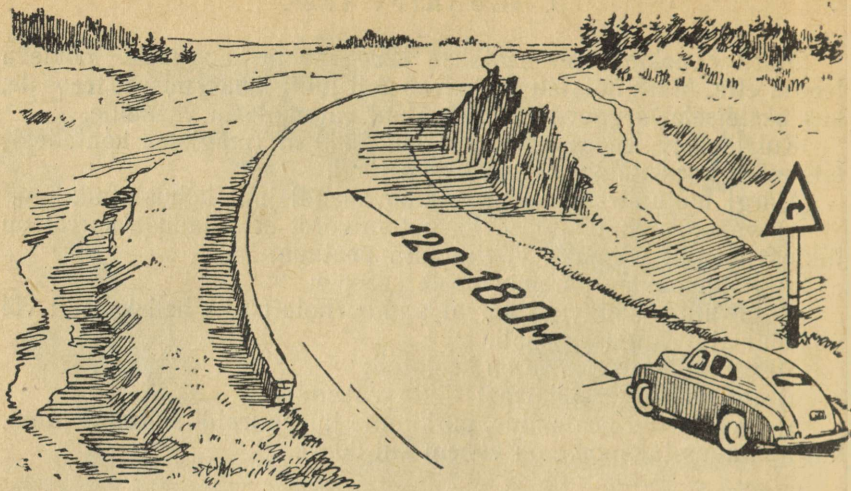
4. «Pööre (teekäänak) paremale» ja

5. «Pööre (teekäänak) vasakule».

Märgid «Pööre paremale» ja «Pööre vasakule» seatakse 120—180 m kaugusele ühekordsete teekäänakute ette, kus nähtavus on piiratud või kus suure kiirusega sõitmine on seotud teelt väljasõidu ohuga. Neid liiklusmärke kasutatakse ainult maal, maan-



Joon. 71. Märk «Looklev tee» seatakse mitmekordse teekäänaku ette.



Joon. 72. Märk «Pööre (teekäänak) paremale» ja «Pööre (teekäänak) vasakule» seatakse ühekordse teekäänaku ette.

teedel ja märkide mõjupiirkond ulatub kuni väljasõiduni sirgele teosale.

Märkide mõjupiirkonnas on liiklusvahendi juht kohustatud:

a) suurendama tähelepanu ja aegsasti vähendama liikumise kiirust niivõrd, et vajaduse korral on liiklusvahendit võimalik viivitamata peatada;

b) hoiduma tee parempoolsele servale;

c) piiratud nähtavuse korral andma hoiatuseks helisignaali või pimedal ajal valgussignaali.

6. «Järsk teelang».

Märk «Järsk teelang» seatakse 120—180 m kaugusele säärase teelangude ette, kus tee langeb iga 100 m kohta üle 8 m (s. o. üle 8% või ligi 4,5°).

Märk kohustab juhte suurendama tähelepanu ja vähendama sõidukiirust. Laskumisel järsul teelangul tuleb sisse lülitada madalam käik, sest otseülekanedega sõites ei anna mootoriga pidurdamine küllaldast efekti, kuid pidurdusteekond järsul langul suureneb tunduvalt. Kitsal teosal, kus vastuliikujast möödasõitmine on raskendatud, peab mäest allalaskuja andma eesõiguse möödasõiduks märke sõitjale.

See märk seatakse ka tee pikiprofiili murdekohtade ette, kui vastupidiste kallakute (s. o. tõusu ja langu) summa ületab 8%. Sel juhul märk pannakse 120—180 m kaugusele teetõusu ette.

Märgi mõjupiirkonnas on keelatud:

- a) möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist;
- b) kavatsetud peatamine, parkimine ja tagurpidi sõitmine, kui nähtavus tahapoole on vähem kui 60 m;
- c) kavatsetud parkimine järsul teelangul, kus on liiklusvahendise liikuma hakkamise oht.

7. «Muud ohud».

Märk «Muud ohud» seatakse maanteedel 120—180 m teosade ette, kus teekate on vigane või libe, kus toimub teosa remont, on teel ebatasasused jne. Linnas seatakse märk vahetult ohtliku koha ette.

Märgi mõjupiirkond ulatub märgist alates kuni ohtliku koha lõpuni. Ohtlik koht piiratakse märgiga mõlemalt poolt.

Märgi mõjupiirkonnas on liiklusvahendi juht kohustatud suurendama tähelepanu ja vähendama liikumise kiirust niivõrd, et vajaduse korral on võimalik viivitamata peatuda.

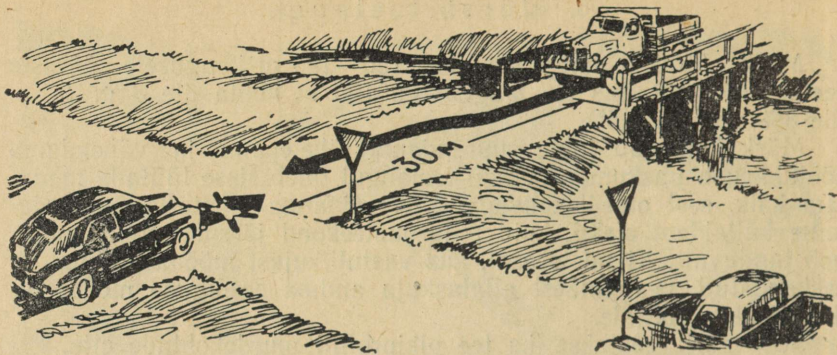
Märgi mõjupiirkonnas on keelatud möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist.

8. «Peatee».

Märk «Peatee» seatakse nii maanteedel kui ka linnatänavail 25—35 m kaugusele enne pea- või magistraalteega ristumiskohta. Seega võib maal maanteel risttee ees olla kaks hoiatavat märki: esiteks märk «Risttee», milline ei liigita ristuvaid teid, ja teiseks märk «Peatee», milline liigitab ristuvad teed.

Märk «Peatee» kohustab juhte vähendama liikumise kiirust vajaduse korral kuni peatamiseni, et lasta mööda ristuvatel teel (s. o. peateel) liikuvad liiklusvahendid.

Märk «Peatee» võib maanteedel olla seatud 25—35 m kaugusele



Joon. 73. Märgi «Peatee» kasutamise juhud.

ka säärase teelõikude ette, kus sõidutee kitseneb niivõrd, et möödasõitmine vastuliikujast on raskendatud.

Lähenedes säärasele teelõigule on juht, kes läheneb selle märki suunas, kohustatud oma liiklusvahendi peatama enne kitsast teosa juhul, kui on lähenedes vastuliikuja, et teda mööda sõita lasta.

Märki mõjupiirkonnas on keelatud möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist.

3. Keelavad märgid.

Keelavaid märke kasutatakse peamiselt neil juhtudel, kui liiklemist reguleerivail asutustel on vaja kehtestada kohaliku iseloomuga liiklemise piiramisi, mis ei ole ette nähtud liiklemise üldeeskirjades.

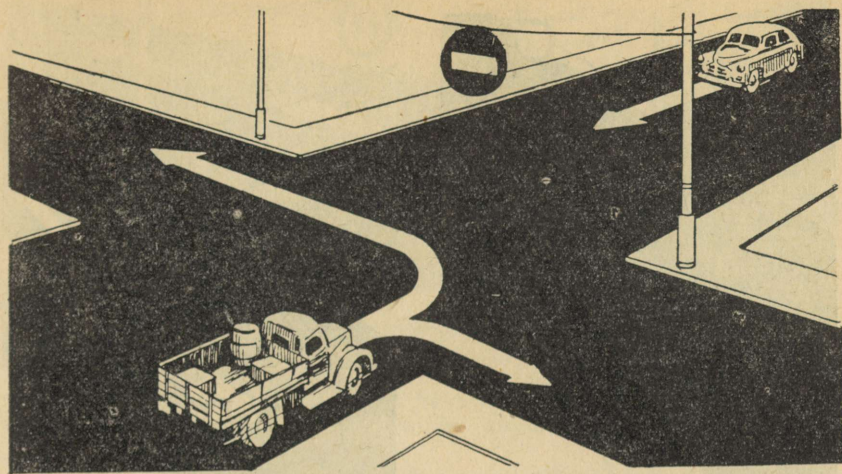
Keelavad märgid seatakse vahetult nendesse kohtadesse, kust algab liiklemise piiramine või keeld. Keelava märki mõjupiirkond algab märki ülesseadmise kohast ja ulatub edasi liiklemise suunas. Mõjupiirkonna lõppu ei tähistata eraldi märgiga.

Läbisõitu keelavate märkide (jrk. 2—6) ja märkide «Peatamine keelatud» ja «Parkimine keelatud» mõju kehtib kella 7-st kuni kella 24-ni. Juhul, kui eelloetletud märkide mõju kehtib muu aja vältel, kinnitatakse märki alla tahvlike, millele tähendatakse märki mõju kestus.

1. «Sissesõit keelatud».

Märk «Sissesõit keelatud» keelab kategooriliselt iga liiki rööpmeteta liiklusvahendite edasise liikumise. Liikuda on lubatud käsi-käruga ja käekõrval lükatava jalgrattaga.

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



Joon. 74. Märki «Sissesõit keelatud» mõjupiirkonnad.

liiklemise suunda ei ole lubatud liikuda ühelgi rööpmeteta liiklusvahendil, ka mitte operatiivjõuvankreil.

Selle märgiga ühest otsast suletud ühesuunalise liiklusega tänavasse suubuva tänava nurgal peab olema üles seatud suunamärk: «Liiklemine lubatud ainult otse ja paremale» või «Liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule» — selleks, et suubuvalt tänavalt sissesõitjatele 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, teistele liiklusvahenditele aga ainult miilitsaorganite (Riikliku Autoinspeksiooni) eriloal.

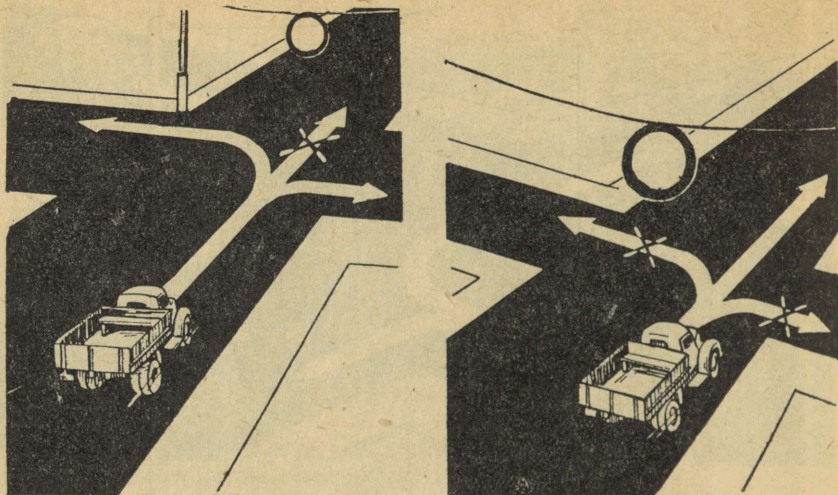
Märgi mõjupiirkond ulatub lähima ristteeni. Kui märk on seatud risttee ette (tänavaosaga lõppu) siis on keelatud sõita sellele ristteele. Sel juhul peab olema tänavaosas alguses märk «Läbisõit keelatud».

2. «Läbisõit keelatud».

Märk «Läbisõit keelatud» keelab läbisõidu iga liiki rööpmeteta liiklusvahenditele, välja arvatud operatiivautod ja liini-autobussid. Lubatud on läbi sõita invaliidide mootorsõidukitega, samuti läbi liikuda käsikärudega ning käekõrval lükatava jalgrattaga.

Märgi mõjupiirkond ulatub:

a) kui märk on asetatud tänavaosas algusse — kuni lähima ristteeni; kui sõidu sihtkoht asub märgi taga olevas tänavaosas, siis on lubatud kõikidele liiklusvahenditele sisse sõita selle märgi mõjupiirkonda sihtkohale lähimast tänavaosast;



Joon. 75. Märki «Läbisõit keelatud» mõjupiirkonnad.

b) kui märk on asetatud risttee ette (tänavaosas lõppu, siis ta mõjupiirkond ulatub ristuvale tänavale paremale ja vasakule, alates märgist kuni järgmise ristteeni (joon. 75). Neljakülgse risttee puhul on sel juhul lubatud ületada ristteed otsesuunas ja vajaduse korral teostada kohalik sissesõit ristuvasse tänavasse nii paremale kui ka vasakule poole. Kolmekülgse risttee puhul on lubatud teostada ainult kohalik sissesõit.

Sissesõitmisel selle märgi mõjupiirkonda tuleb liikumise kiirust vähendada niivõrd, et on tagatud ohutu liiklemine.

3. «Autode liiklemine (läbisõit) keelatud».

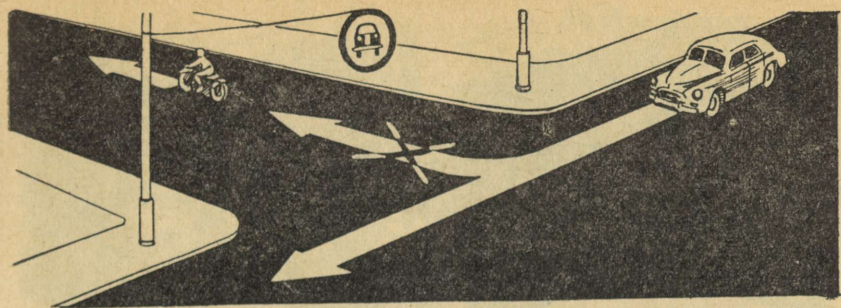
Märk keelab läbisõidu iga tüüpi autodele, välja arvatud ühiskondlikult kasutatavad autobussid. Märk keelab läbisõidu ka vedurautodele, traktoritele, iseliikuvale ehituse- ja teedemasinaile ja mehhanismidele. Operatiivautodele ja liiniautobussidele on läbisõit lubatud.

Kohalik sissesõit on lubatud kõikidele autodele sihtkohale lähemast tänavaoastsast.

Märgi mõjupiirkonna ulatus on sama, mis märgil «Läbisõit keelatud».

4. «Veokite liiklemine (läbisõit) keelatud».

Märk keelab läbisõidu veoautodele, millede nominaalne (s. o. autotehase poolt määratud) kandejõud on võrdne või on suurem märgil tähendatud kandejõust, olenemata sellest, kas autod liigu-



Joon. 76. Märki «Autode liiklemine (läbisõit) keelatud» mõjupiirkond.

vad koormaga või tühjalt. Märk keelab läbisõidu ka vedurautodele, traktoritele, iseliikuvale ehituse- ja teedemasinaile ja -mehhanismidele.

Juhul, kui märgile kandejõudu ei ole tähendatud, siis on peale eelnimetatud liiklusvahendite keelatud läbisõit ka hobuveokitel.

See märk (olgu temale kandejõud tähendatud või mitte) ei kehti autode kohta, mis veavad reisijaid vastavalt selleks ettenähtud veoreeglitele, spetsiaalkerega toiduaineteveoautode kohta, veo- taksode kohta, avariiteenistuse eraldusmärgiga autode ja postiveo- autode kohta.

Märk ei keela kohalikku sissesõitu. Mõjupiirkond on tal sama, mis märgil «Läbisõit keelatud».

5. «Mootorrataste liiklemine (läbisõit) keelatud».

Märk keelab läbisõidu (mitte sissesõidu) iga tüüpi mootor- ratastele, kuid ta ei kehti invaliidide mootorsõidukite kohta.

Märgi mõjupiirkonna ulatus on sama, mis märgil «Läbisõit keelatud».

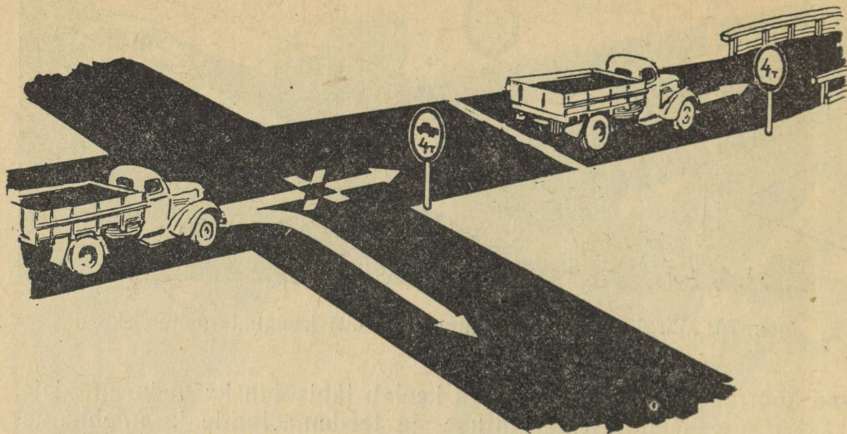
6. «Veoloomadega liiklemine (läbisõit) keelatud».

Märk keelab läbisõidu (mitte sissesõidu) kõigile veoloomadega veetavatele liiklusvahenditele, samuti ka ratsasõidu ja karilooma- dega liikumise.

Märgi mõjupiirkonna ulatus on sama, mis märgil «Läbisõit».

7. «Jalgratastega sõitmine keelatud».

Märk keelab jalgrattal sõitmine. Juhul, kui jalgratturil on vaja jõuda sihtkohta, mis asub märgist tagapool, peab ta jalgrattalt maha astuma ja teda käekõrval lükkama.



Joon. 77. Märkide «Veokite liiklemine keelatud» ja «Piiratud koormus» tähenduste erinevus.

Märgi mõjupiirkonna ulatus on sama, mis märgil «Läbisõit keelatud».

8. «Piiratud koormus».

Märk keelab läbisõidu liiklusvahendeile, millede üldraskus koos koormaga (brutotonnides) ületab märgil tähendatud raskuse. Seejuures tuleb arvestada iga üksiku auto maksimaalset raskust.

Märk seatakse vahetult kunstliku ehitise (silla) või teeosa ette, mille kattepinde on piiratud kandevõimega.

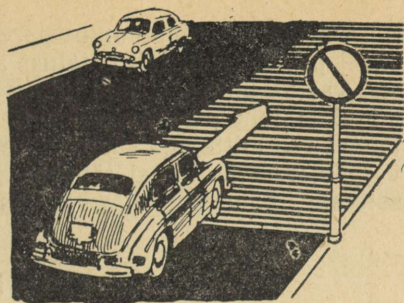
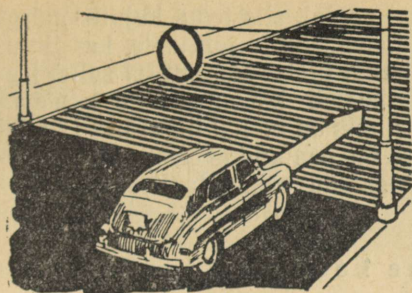
Umbersõidutee puudumisel seatakse teine, dubleeriv märk eelneva ristumiskoha ette.

Märgi mõjupiirkond ulatub kuni kunstliku ehitise lõpuni või selle puudumisel kuni järgmise ristteeni.

See märk oma tähenduselt erineb suuresti märgi «Veokite liiklemine keelatud» tähendusest. Tuleb meeles pidada, et märk «Veokite liiklemine keelatud» piirab veokite kandejõudu (mitte raskust), kuid märk «Piiratud koormus» seevastu piirab veokite raskust (mitte kandejõudu).

Näiteks, täiskoormaga veoauto GAZ-51 (üldraskusega 5,2 t) võib läbi sõita märgi «Veokite liiklemine keelatud» — 4 t puhul, sest tema kandejõud (2,5 t) on väiksem kui märgil tähendatud. Sama auto aga ei tohi läbi sõita märgi «Piiratud koormus» — 4 t puhul, sest tema raskus ületab märgil tähendatud raskuse.

Samuti võib koormata neljatõnnise kandejõuga veoauto läbi sõita «Piiratud koormus» — 4 t puhul, sest tema raskus ei ületa



Joon. 78. Märki «Peatamine keelatud» mõjupiirkond.

märkil näidatud raskust. Sama auto aga ei tohi läbi sõita märki «Veokite liiklemine keelatud» — 4 t puhul, sest auto kandejõud on võrdne märkil tähendatud kandejõuga (joon. 77).

9. «Piiratud kõrgus».

Märk keelab läbisõidu liiklusvahendeile, millede kõrgus meetrites, arvates teepinnast (koormaga või ilma) ületab märkil tähendatud kõrguse.

Märk seatakse vahetult silla või viadukti ette, kus on vaja liiklusvahendite kõrgusegabariiti piirata.

Ümbersõidutee puudumisel seatakse teine, dubleeriv märk eelneva ristumiskoha ette.

Märki mõjupiirkond ulatub kuni silla või viadukti lõpuni.

10. «Peatamine keelatud».

Märk keelab liiklusvahendite peatamise lühimaksiki ajaks, välja arvatud invaliidide mootorsõidukid, milledele on lubatud peatamine (kuni 5 minutit).

Märki mõjupiirkond ulatub:

a) kui punane ääris märkil kujutab suletud ringi, siis linnades — kuni lähima väljakuni või peateega ristumiseni, asulates aga kuni asula lõpuni;

b) kui punane ääris märkil on alt avatud, siis kuni lähima ristteeni;

c) kui märki allosale on tähendatud arv ja tähed, siis näidatud ulatuses meetrites (täht M) või kilomeetrites (tähed KM).

Märkid «Peatamine keelatud» ja «Parkimine keelatud», kui nad on asetatud sõidutee keskosale (telje kohale), kehtivad mõlema tänavapoolse kohta; liiklemissuunas arvates sõidutee paremale poolele paigutatud märkid kehtivad ainult parempoolse tänavapoolse kohta.

Kui märk asub sõidutee paremal poolel, siis tema kujutis märgi teisel poolel tähendab hoiatust liiklusvahendite juhtidele, kes liiguvad vastassuunas, et nad liiklusvahendi ümberpööramisel sellel teelõigul ei tohi peatuda. See märk keelab kavatsatud peatamise, mitte aga sundpeatamise, mis on mõnel juhul isegi hädavajalik, näiteks kitsal tänaval, kus on peatamine keelatud, vastu sõitvale liiklusvahendile vaba möödasaõidu võimaldamiseks.

11. «Parkimine keelatud».

Märk keelab liiklusvahendite parkimise, kuid ei keela nende peatamist lühemaks ajaks reisijate peale- ja mahaminekuks või koorma peale- ja mahalaadimiseks.

See märk ei kehti taksiautode kohta, millel taksomeeter on sisse lülitatud, ja invaliidide mootorsõidukite kohta.

Märgi mõjupiirkond tähistatakse samuti kui märgil «Peatamine keelatud».

12. «Piiratud kiirus».

Märk keelab liiklusvahenditega liikuda suurema kiirusega kui märgil tähendatud.

Märgi mõjupiirkond tähistatakse samuti kui märgil «Peatamine keelatud».

Kui märk on seatud silla ette, siis ulatub ta mõjupiirkond silla piirkonnale.

Eesliikujast möödasõit selle märgi puhul on põhimõtteliselt lubatud, kuid mitte ületades märgil näidatud kiiruse normi.

Kui kiirus on piiratud 15 km tunnis või alla selle normi, siis eesliikuvast liiklusvahendist möödasõit on keelatud ja mistahes liiki liiklemisvahenditel tuleb liikuda esimeses parempoolses sõidureas.

13. «Möödasõit keelatud».

Märk keelab iga liiki rööpmeteta liiklusvahendeile möödasõidu eesliikuvatest mehaanilistest liiklusvahenditest, välja arvatud traktoritest, vedurautodest, iseliikuvast ehituse- ja teedemasinaist ja -mehhanismidest, samuti ka liiklusvahendeist, mis liiguvad tehniliste rikete tõttu vähendatud kiirusega (15 km/t.).

Märk kohustab liiklusvahendiga liikuma endises sõidureas ja keelab möödasõidu ka kõrvalreas liikuvast liiklusvahendeist.

Märgi mõjupiirkond tähistatakse samuti kui märgil «Peatamine keelatud».

14. «Möödasõit veoautodele keelatud».

Märk kehtib ainult veoautode kohta, kohustades veoautode juhte liikuma endises sõidureas ja keelab nendel mööda sõita mehaanilistest liiklusvahenditest, välja arvatud traktoritest, vedurautodest, iseliikvaist ehituse- ja teedemehhanismidest, kuid samuti ka liiklusvahendeist, mis liiguvad tehnilistest riketest tingituna vähendatud kiirusega (15 km tunnis).

Märgi mõjupiirkond tähistatakse samuti kui märgil «Peatamine keelatud».

15. «Helisignaali andmine keelatud».

Märk kohustab liiklusvahenditega liikuma kiirusega, mis tagab vajaduse korral liiklusvahendi viivitamata peatamise ja täieliku ohutuse ilma helisignaali andmiseta.

Märk seatakse haiglate, sanatooriumide, puhkekodude, muusikakoolide jms. ette, kus vaikuse pidamine on vajalik.

Märgi mõjupiirkond tähistatakse samuti kui märgil «Peatamine keelatud». Märk keelab möödasõidu eesliikvaist liiklusvahendeist väljasõiduga oma sõidureast.

4. Osutavad märgid.

1—5. «Liiklemine lubatud ainult...»

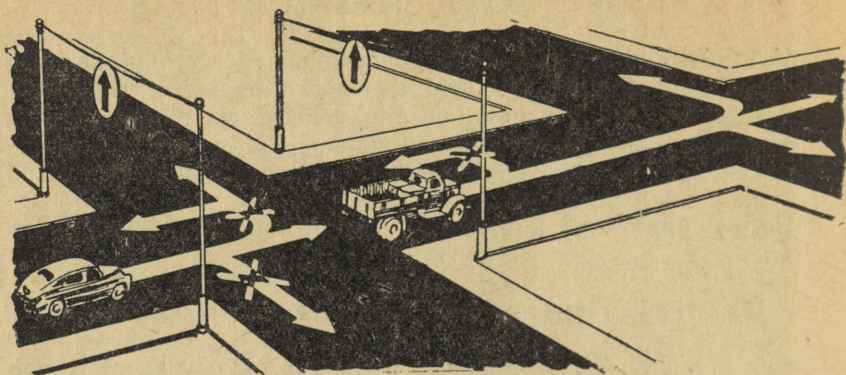
Need märgid osutavad kindlaksmääratud liikumissuunda rööpmeteta liiklusvahendeile (välja arvatud trollibussidele) tänavail, teedel ja nende ristumiskohtades; liikumine noolega näitamata suunas on keelatud, välja arvatud väravaist sissesõit pöördega paremale.

Seega märk «Liiklemine lubatud ainult otsesuunas» keelab pöörded. Märgid «Liiklemine lubatud ainult otsesuunas», «Liiklemine lubatud ainult otse ja paremale», «Liiklemine lubatud ainult paremale» keelavad pöörde vasakule ja tagasisuunas. Märk «Liiklemine lubatud ainult paremale» keelab sõitmise otsesuunas ja pöörde vasakule ning tagasisuunas.

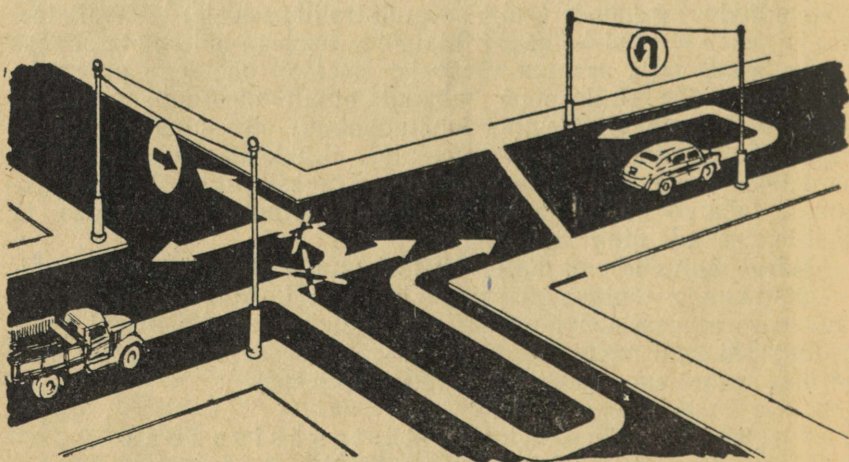
Märgi mõjupiirkond ulatub ristteele, mille ette märk on seatud. Otsesuunda osutava märgi mõjupiirkond, kui ta on seatud tänavaosaga alguse või tänavaosasse, ulatub lähima ristteeni (väljakuni) või kuni mõnda teist liikumissuunda osutava märgini, mis on üles seatud enne järgmist ristteed (väljakut).

6. «Liiklusvahendite tagasisuunas pööramise koht».

Märk osutab kohta, mis on ette nähtud liiklusvahendite tagasisuunas pööramiseks säärastel tänavatel (teedel), miiledel vasakule pöörded on keelatud.



Joon. 79. Märgi «Liiklemine lubatud ainult otsesuunas» möjupiirkonnad.



Joon. 80. Vasakul — märgi «Liiklemine lubatud ainult paremale» möjupiirkonnad ja kuidas sõita selle märgi taga asuvasse tänavasse. Paremal — märgi «Liiklusvahendite tagasisuunas pööramise koht» möjupiirkond.

Märk osutab kohta, mis on ette nähtud liiklusvahendite tagasisuunas pööramiseks tänavatel, millel vasakule pööramine on keelatud (s. o. millede ette on seatud märk «Liiklemine lubatud ainult otsesuunas»).

Märgi mõjupiirkond — märgi all.

See märk erineb märgist «Liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule» selle poolest, et ta lubab sooritada pöörde tagasisuunas ainult märgi kohas, mitte aga märgist edasipoole, sest seal kehtib vasakule ja tagasisuunas pöörde keeld kuni järgmise ristteeni. Märgi «Liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule» puhul võib aga pöörata tagasisuunas nii märgi kohas kui ka sellest edasipoole.

7. «Jalakäija».

Märk osutab jalakäijate võimalikku kogunemiskohta (koolid, klubid, tehased, turud jne.) ja ta nõuab liikumiskiiruse vähendamist niivõrd, et on tagatud liiklemise julgeolek.

Märgi mõjupiirkond on vahetult märgi taga. Suurema mõjupiirkonna korral märgitakse selle ulatus põhikujutise (musta kolmnurga) alla.

Märgi mõjupiirkonnas on mehaanilistel liiklusvahenditel keelatud eesliikujast möödasõit ja tagurpidisõit.

8. «Liiklusvahendite parkimise koht».

Märk osutab kohta, mis on eriti määratud liiklusvahendite parkimiseks, ilma ajalise piiramiseta.

Kui märk on seatud kõnnitee juurde ja seejuures parkimise koha ulatus ei ole ära märgitud piirjoontega, siis on parkimine lubatud 50 m ulatuses, arvates liikumissuunas edasi. Teistsuguse mõjupiirkonna puhul on see näidatud meetrites märgi alumisel osal.

Märgi kujutis märgi teisel küljel näitab liiklusvahendite juhtidele, kes liiguvad teisel pool tänavat, et nad võivad parkida märgi-poolisel tänavaosal, märgi mõjupiirkonnas.

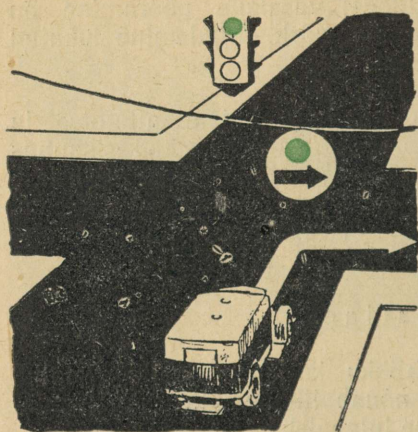
9—13. «Erilised liiklustingimused reguleeritud ristumiskohtades».

Nendel märkidel olevad nooled ei näita kohustuslikku liikumise suunda (nagu nooled märkidel «Liiklemine lubatud ainult...»), vaid ainult seda, et noolega näidatud suunas võib liikuda siis, kui valgusfooris põleb sama värvi märktuli kui märgil tähendatud. Teistes suundades võib liikuda tavalises korras.

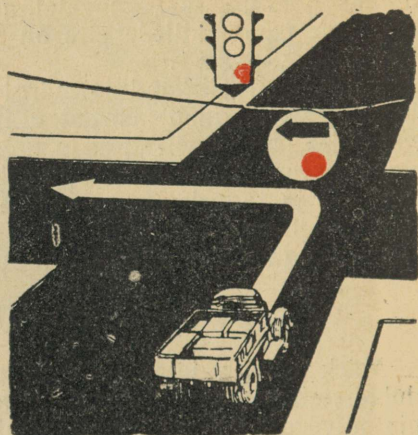
Näiteks märk «Pööre paremale lubatud ainult punase märktule puhul» keelab pöörde paremale rohelise märktule puhul, kuid ta ei keela rohelise märktule puhul sõita otse ja vasakule.

9. «Pööre paremale lubatud ainult punase märktule puhul».

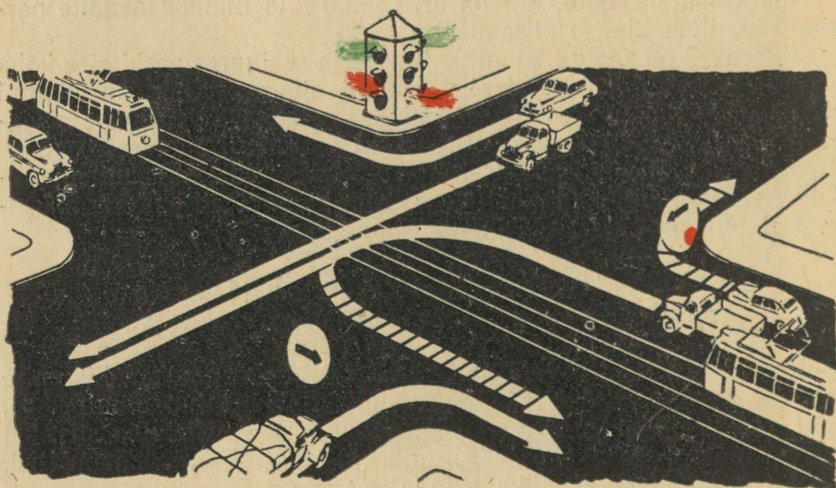
10. «Pööre vasakule lubatud ainult punase märktule puhul».



Joon. 81. Märkide «Pööre paremale lubatud ainult rohelise märgtule puhul».



Joon. 82. «Pööre vasakule lubatud ainult punase märgtule puhul» kasutamise juhud.



Joon. 83. Märgi «Pööre vasakule lubatud ainult punase märgtule puhul» kasutamine.

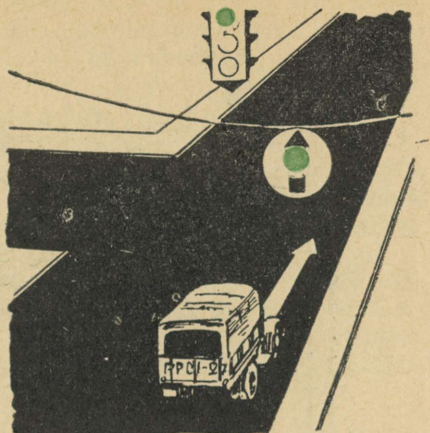
11. «Sõita otsesuunas lubatud ainult rohelise märktule puhul».

12. «Pööre paremale lubatud ainult rohelise märktule puhul».

13. «Pööre vasakule lubatud ainult rohelise märktule puhul».

*

Autodel, mis on varustatud sireentüüpi helisignaaliga või kellaga ja on operatiivülesannete täitmisel, samuti iseliikuvail mehhanismidel, mis sooritavad sõiduteel koristus-, remont- ja ehitustöid, on õigus nendes kohtades, kus nad töötavad, läbi sõita, teha pöördeid, peatada, parkida jm. olenemata ülesseatud märkidest (välja arvatud liikumise vastu kindlaksmääratud liiklemise suunda), tingimusel, et liikumise kiirust vähendatakse niivõrd, et on tagatud liiklemise julgeolek.



Joon. 84. Märki «Sõita otsesuunas lubatud ainult rohelise märktule puhul» kasutamine.

5. Raudtee-hoiatusmärgid.

Sõltumata liiklusemärgidest «Raudtee-ülesõidukoht» püstitatakse Raudteevalitsuse poolt liiklusvahendite juhtide ja jalakäijate hoiatamiseks raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadesse hoiatusmärgid, millel on järgmine kuju:

a) kaitsetõketega (valvatud) ülesõidu- või ülekäigukohtadel — posti külge kinnitatud laud pealkirjaga: «Hoidu rongi eest»;

b) kaitsetõketeta (valveta) ülesõidu- või ülekäigukohtadel — posti külge kinnitatud kaks risti pandud valget lauda pealkirjaga: «Hoidu rongi eest».

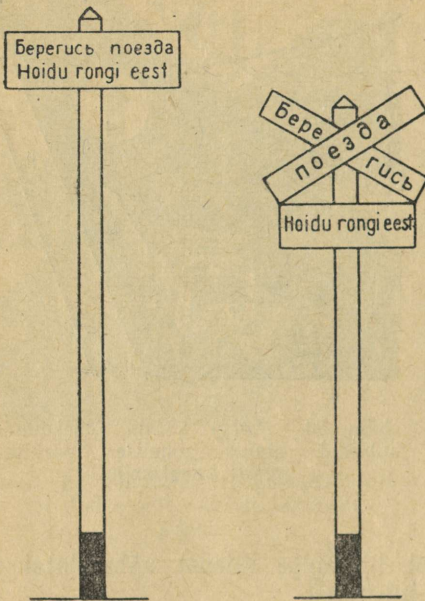
Hoiatusristid püstitatakse paremale poole sõiduteed — üks rööbastee kummalegi poolele, 20 m kaugusele äärmisest rööpast.

6. Teemärgid.

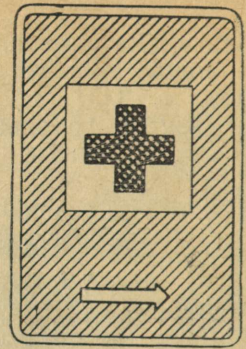
Teemärgid on orienteerumisabinõuks liiklusvahendite juhtidele ja reisijaile maanteedel liiklemisel. Neil ei ole liiklusemärgide hoiatavat ega keelavat iseloomu.

«E s m a a b i - p u n k t».

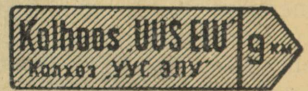
Teemärk «Esmaabi-punkt» — punase risti või punase poolkuu kujutisega — seatakse raviautiste juurde, kus vajaduse korral antakse möödasõitjatele arstiabi (joon. 86).



Joon. 85. Raudtee-hoiatusmärgid.



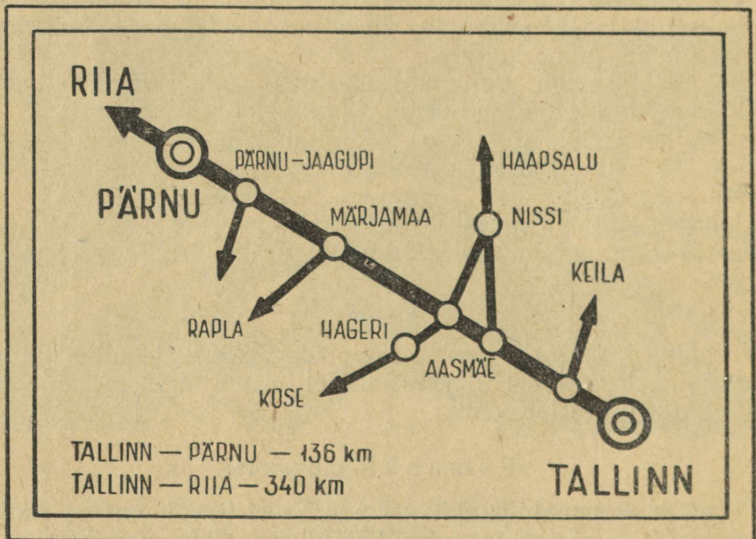
Joon. 86. Esmaabi-punkt.



Joon. 87. Teenäitaja.



Joon. 88. Asula nimetus.



Joon. 89. Marsruudi märk.

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.

«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 (joon. 87).

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 (joon. 88).

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

«Marsruudi märk».

Marsruudi märk seatakse maanteedele vabariikliku tähtsusega keskustest väljasõiduteede juurde (joon. 89).

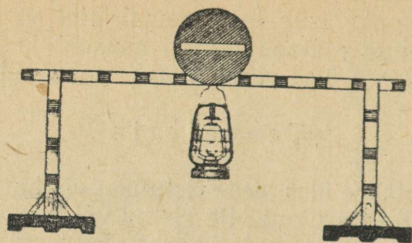
7. Teejuhised.

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

Erinevalt liiklusmärkidest ei kujuta teejuhised endast kindlaks määratud leppemärke, vaid sildikeste kujul antud vahetuid juhiseid vastava maakoha rahvuskeeles ja vene keeles.

Tarvitatavamad teejuhised on järgmised:

- a) jalakäijate sõiduteest ülekäigu koht («Ülekäik», «Jalakäijad»);
- b) autode väljasõidu koht («Hoidu auto eest!»);
- c) trammiteel sõitmise keeld;
- d) trammipeatuskohast peatamata möödasoit, vaatamata sõidutee laiusele ja ooteplatvormi puudumisele («Liiklusvahendite peatamine ei ole kohustuslik»);
- e) trammi, trollibussi, autobussi ja taksiautode peatuskohtade sildid.



Joon. 90. Teesulgemise tõkked sõiduteel.

8. Teesulgemise tõkked sõiduteel.

Teesulgemise tõketeks nimetatakse kantavaid tõkkepuid, millele on kinnitatud keelumärk «Sissesõit keelatud» ja mis on pimedal ajal valgustatud laternatega (joon. 90).

Need tõkked on hoiatuseks liiklusvahendite juhtidele ja jalakäijatele, et tõkestatud teeala on suletud liiklemiseks liiklusvahenditele ja jalakäijatele.

Vajaduse korral on tõkelele kinnitatud suunamärk või silt, millel on näidatud ümbersõidu suund. Tõkked pannakse välja mitte kaugemale kui 10 meetrit enne ümbersõiduks ärapöördumise kohta.

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Mis ülesanne on liiklusmärkidel?
2. Mis liikidesse jagunevad liiklusmärgid?
3. Mis tähendus on hoiatusemärkidel? keelumärkidel? osutavil märkidel?
4. Kui kaugemale ohtlikest kohtadest seatakse hoiatavad märgid? Mida nõuavad hoiatusemärgid liiklusvahendite juhtidelt?
5. Mitu märki ja kui kaugemale raudtee-ülesõidukoha ette seatakse need maal, maanteel? linnades ja asulates?
6. Missuguste kohtade ette seatakse märgid «Risttee» ja «Looklev tee» ja milleks kohustavad nad liiklusvahendite juhte?
7. Mis märkide liiki kuuluvad märgid «Pööre (teekäänak) paremale» ja «Pööre (teekäänak) vasakule» ja missuguste kohtade ette nad seatakse?
8. Missuguste kohtade ette seatakse märk «Järsk teelang» ja mida see märk nõuab juhilt?
9. Milliste kohtade ette ja kui kaugemale nendest seatakse märk «Muud ohud»? Mis on juht kohustatud tegema selle märgi mõjupiirkonnas?
10. Missuguste kohtade ette ja kui kaugemale nendest seatakse märk «Peatees»? Milleks kohustab see märk juhti?
11. Milline on märgi «Sissesõit keelatud» mõjupiirkond? Kuidas jõuda sihtkohta, mis asub selle märgi taga?
12. Milline märk keelab läbisõidu iga liiki liiklusvahendeile? autodele? veokitele? mootorratastele?
13. Kui suur on liiklusvahenditele läbisõitu keelavate märkide mõjupiirkond?
14. Kuidas jõuda sihtkohta, mis asub läbisõitu keelava märgi mõjupiirkonnas?
15. Mis vahe on märkide «Sissesõit keelatud» ja «Läbisõit keelatud» tähenduses?

16. Missuguste liiklusvahendite kohta ja missuguses piirkonnas kehtib märgi «Piiratud koormus» mõju?

17. Mis vahe on märkide «Piiratud koormus» ja «Veoautodele läbisõit keelatud» tähenduses, kui mõlemale on märgitud «4 T»?

18. Mis vahe on märkide «Peatumine keelatud» ja «Parkimine keelatud» tähendusel? Missugusele sõidutee osale ulatub nende märkide mõju piirkond, kui need on üles seatud tänava keskele? paremale poole? Milline tähendus on nendel märkidel olevail arvudel? Milline mõju piirkond on nendel märkidel, kui märgi punane ääris on avatud? suletud?

19. Mis tähendus on märgil «Piiratud kiirus»? Millised mõju piirkonnad võivad olla sellel märgil?

20. Milleks kohustab liiklusvahendite juhte märk «Möödasõit keelatud»? Millised on selle märgi mõju piirkonnad?

21. Mis vahe on märkide «Möödasõit keelatud» ja «Möödasõit veoautodele keelatud» tähenduses?

22. Milleks kohustab liiklusvahendite juhte märk «Helisignaali andmine keelatud»? Millised on selle märgi mõju piirkonnad?

23. Millised keelavad märgid kehtivad kella 07-st kuni 24-ni?

24. Millised märgid kuuluvad osutavate liiklusmärkide hulka? Milline tähendus on neil igalühel?

25. Milline mõju piirkond on suuna märkidel «Liiklemine lubatud...»?

26. Milline märk keelab pöörded? Missugused mõju piirkonnad on sellel märgil ja kus on lähim punkt, kus võib liiklusvahendiga pöörduda tagasisuunas?

27. Milline märk keelab pöörde vasakule ja sõitmise otsesuunas? Kuidas sõita tänavasse, mis asub vasakul pool sellest märgist?

28. Millised märgid keelavad pöörde vasakule? Missugused mõju piirkonnad on nendel märkidel ja kus on lähim punkt, kus võib liiklusvahendiga pöörduda tagasisuunas?

29. Kuhu ja mis juhtudel seatakse märk «Liiklusvahendite tagasisuunas pööramise koht»? Mis suunas on lubatud liigelda selle märgi mõju piirkonnas?

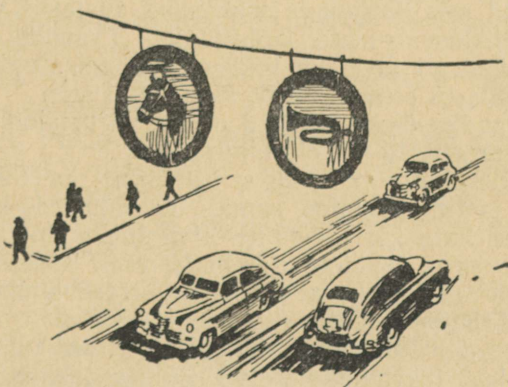
30. Missugustesse kohtadesse seatakse märk «Jalakäijad»? Kui suur on selle märgi mõju piirkond ja kuidas tuleb sõita selle märgi mõju piirkonnas?

31. Mis on keelatud mehaaniliste liiklusvahendite juhtidel märgi «Jalakäijad» mõju piirkonnas?

32. Kui suur on märgi «Parkimise koht» mõju piirkond?

33. Missuguste liiklusmärkide mõju piirkonnas on keelatud eesliikujast mööda sõita?

34. Mis märkide liiki kuuluvad märgid «Erilised liiklustingimused...» ja mis tähendus on igalühel neist?



VII PEATÜKK.

ERIEESKIRJAD.

1. Raudtee-ülesõidukohad ja eeskirjad nende ületamiseks.

1. Ohutu liiklemise tagamiseks varustatakse raudtee-ülesõidukohad linnatänavail ja maanteedel hoiatussignalisatsiooniga ja tõkkeseadmetega sõltuvalt liiklemise intensiivsusest ja nähtavuse tingimustest.

Tõkkeseadmed on värvitud must-valgeks.

Signaal- ja tõkkeseadmete tüüp määratakse kindlaks Raudteevalitsuse poolt kokkuleppel miilitsaorganitega.

Juurdesõiduteed raudtee-ülesõidukohtadele, muldkeha kõrguse puhul 1 m või rohkem, on äärestatud must-valgeks värvitud ühe meetri kõrguste postidega.

2. 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 ülesõidukohta korras pidada ja läbi lasta ülesõidukohta ületavaid rööpmeteta liiklusvahendeid.

Tõkkepuude normaalseks seisuks valvatud ülesõidukohtades on nende suletud seis, kusjuures tõkkepuud avatakse vajaduse järgi rööpmeteta liiklusvahendite läbisõiduks. Erandiks on ülesõidukohad linnatänavail ja elava liiklemisega maanteedel, kus tõkkepuude normaalseks seisuks on nende avatud seis.

Valveta raudtee-ülesõidukohad ei ole varustatud tõkkeseadmetega ja neid reeglikohaselt ei valgustata.

Raudtee-ülesõidukohtade signalisatsiooni- ja tõkkeseadmetega varustamine ja teenindamine, samuti ülesõiduteede korrashoidmine (jää raiumine, lume kõrvaldamine, liiva puistamine talvel jms.) on Raudteevalitsuse ja raudteed ekspuaterivate asutuste ülesandeks.

Trammi ja raudtee ristumiskohtade korrashoidmine on Raudteevalitsuse ja Trammi-Trollibussi Trusti ülesandeks.

3. Raudtee-ülesõidukohale lähenemisel on juhid kohustatud juhinduma ülesõidukoha ette seatud hoiatusmärkidest «Raudtee-ülesõidukoht», «Hoidu rongi eest», valgusfoori märktuledest seal, kus

need on olemas, tõkkepuude seisust ja ülesõidukoha korraldajate juhatustest.

Ülesõidukoha korraldajate ja teiste teejaoskonna töötajate juhatused ülesõidukoha ületamise korra suhtes on kohustuslikud kõigile transpordivahendite juhtidele ja kasutajatele, samuti kõigile kodanikele, kes sõidavad või käivad üle ülesõidukoha.

4. Raudtee-ülesõidukohtadele lähenemisel ja nende ületamisel on liiklusvahendite juhid kohustatud:

a) lähenemisel *valveta ülesõidukohale* järk-järgult vähendama liikumise kiirust ja piiratud nähtavuse puhul (s. t. kui 50 m kauguselt ülesõidukohast liiklusvahendi juhile raudtee ei ole nähtav mõlemale poole vähemalt 400 m kaugusele) peatama oma liiklusvahendi 10 m kaugusel lähimast raudteerööpast, väljuma juhirusmist ja isiklikult veenduma, kas ülesõidukohale ei ole lähenemas rongi.

Mitte sõitma ülesõidukohale otsekohe pärast rongi möödumist, vaid ootama, kuni rong jõuab nii kaugemale, et on näha, kas ei lähene veel teine rong samas või vastassuunas, ja ületama ülesõidukoha alles siis, kui on selgunud, et ülesõidukohale ei ole lähenemas rongi;

b) lähenedes *valvatud ülesõidukohale*, mille tõkkepuud on suletud või kui tõkkepuul või valgusfooris põleb punane märktuli, peatuma vähemalt 5 m kaugusel tõkkepuust (selleks, et operatiivjõuvankrid saaksid ülesõidukoha ületada esimestena, niipea kui tõkkepuu avatakse).

Liiklusvahendid tuleb peatada ühes reas tee paremal poolel.

Tõkkepuude lahtioleku puhul sisse lülitama madalama käigu ja ületama ülesõidukoha ühes sõidureas, kiirusega kuni 15 km/t.;

c) järelvankritega liikumise puhul peatuma enne ülesõidukohta ja kontrollima haakeseadmete korrasolekut, et oleks vältitud igasugune iselahtihaakumise võimalus ülesõidukohal.

5. *Katagooriliselt on keelatud:*

a) ülesõidukoha ületamine liiklusvahendiga, millel on rikked, mis võivad põhjustada sunnitud peatumise ülesõidukohal või juhtimise kaotamise liiklusvahendi üle;

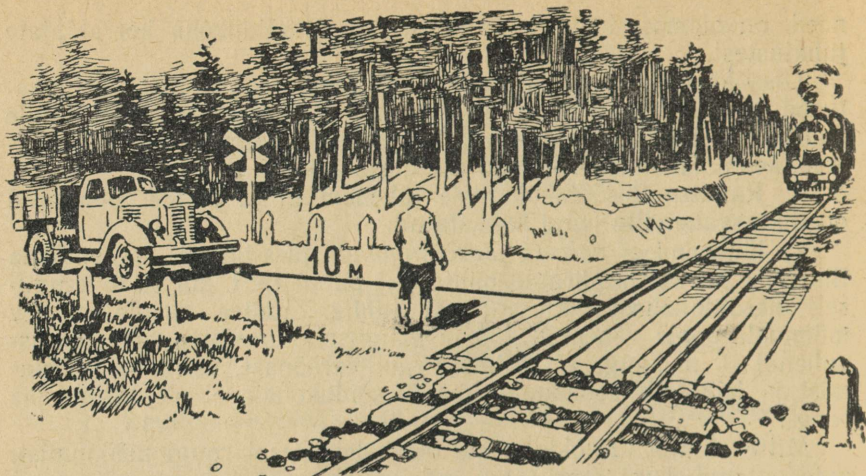
b) põllutöö- ja teiste masinate ülevedamine, mis ei ole transpordi-, vaid on tööseisundis;

c) autodele, traktoritele ja teistele masinatele külgehaagitavate veokite vedamine üle ülesõidukoha, kui need oma konstruktsioonilt võivad rikkuda raudtee ja ülesõidukoha seadmeid;

d) omavoliline tõkkepuude avamine ja ülesõidukoha ületamine ilma ülesõidukoha korraldaja loata;

e) raudteest ülesõitmine selleks mittemääratud kohtades;

f) eesliikuvast liiklusvahendist möödasoitmine liiklusemärgi «Raudtee-ülesõidukoht» mõjupiirkonnas (märkide puudumisel — lähemal kui 100 m kaugusel ülesõidukohast) ja ülesõidukohal — sel, samuti möödasoitmine ülesõidukohal sunnitult seisma jäänud



Joon. 91. Piiratud nähtavuse puhul tuleb raudtee-ülesõidukoha ees peatuda ja veenduda, kas rong ei lähene.

liiklusvahendist. Viimasel juhul tuleb abistada ülesõidukohal peatunud liiklusvahendi juhti;

g) ülesõidukohal peatamine, käigu vahetamine ja siduri väljalülitamine.

Ilma raudtee kohaliku teejaoskonna ülema loata on keelatud:

- liikuda üle ülesõidukoha liiklusvahenditega, põllutöö-, teehituse ja teiste masinatega, mille laius koormaga või ilma ületab 5 m või kõrgus 4,5 m arvates teepinnast;

- üle vedada eriti raskeid esemeid (lokomobiile, aurukatlaid, suuri vabrikuseadmeid jms.), samuti esemeid, mida veetakse traktoriga kelkjalastel saanitee puudumise ajal.

Avaldus eriti raskekaaluliste ja suurekoguseliste esemete ülevdamise loa saamiseks tuleb organisatsioonil, kes sääraseid esemeid veab, anda raudtee kohaliku teejaoskonna ülemale vähemalt 24 tundi enne veo teostamist.

Eriti raskete ja suurekoguseliste esemete ülevedu peab toimuma teemeistri või teebrigadiri valve all, elektrifitseeritud piirkondades, kui veetava eseme kõrgus on üle 4,5 m, ka veel elektrivõrgu jaoskonna esindaja juuresolekul.

6. Liiklusvahendite *kavatsetud* peatamine ja parkimine on lubatud mitte lähemal kui 15 m kaugusel ülesõidukohast.

Jõuvankri peatamisel pimedal ajal tuleb täistuled ümber lülitada lähi- või parktuledele.

7. Liiklusõnnetused raudtee-ülesõidukohtades on oma tagajärgede poolest eriti rasked. Sellepärast ei tohi jõuvankrijuht raudtee-ülesõidukoha ületamisel mingil juhul jätta täitmata punktides 3—5 toodud eeskirju. Valveta raudtee-ülesõidukoha ületamine nõuab jõuvankrijuhilt erilist tähelepanu. Varjatud ülesõidukohtade ees

tuleb liikusvahend tingimata peatada ja veenduda, et rong ei lähene kummaltki poolt, ja alles seejärel alustada ülesõitmist (joon. 91).

Raudtee-ülesõidukohades, eriti valveta ülesõidukohades, ei ole alati rööpmetevaheline puittakete täiesti korras. Monikord ulatuvad rööpad puittaketest kõrgemale välja, mis avaldavad ülesõidul jõuankri ratsastele tugevat vastusurvet. Sellepärast tuleb raudtee-ülesõidukohas ületada madalama ülekandega, kuna vastupidisel juhul võib mootor keset rööbasteed seisnuda.

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 lähenevat rongi tulesid küllalt kaugel, samuti kui jõuankri mootori müra, juhitruumi sulatud aknad ja jõuankri kere rappumine takistavad juhil kuuldada läheneva rongi iseloomulikku müra kui ka rongivilet.

Sellepärast on halva ilma ja piiratud nähtavuse puhul vajalik, et jõuankrjuht peataks oma jõuankri, väljaks juhitruumist ja veenduks, kas ülesõit on vaba. Kui ees liigub mõni teine jõuanker, tuleb oodata, kuni see on ülesõidukoha ületanud.

Ka valvatud ülesõidukoha ületamisel tuleb olla valvas ja arvestada rongi ilumise võimalust, kuigi tõkkepuu on avatud. Juhul, kui ees liigub mõni teine liikusvahend, siis võib ülesõidukohale sõita alles siis, kui eesliikuja on jõudnud nii kaugemale, et tema peatumise korral järeliikuja ei oleks summitud seisma jääma rööbasteele.

Kui juht märkab lähenevat rongi alles pärast rööpmele jõudmist, peab ta rahulikult jätkama ülesõitu ega tohi järsult liisada gaasi, kuna selle tagajärjel võib mootor nn. «lämbumise» tõttu seisnuda.

8. Kui auto mingil põhjusel peatus ülesõidu kohal ja ta mootor seisks, peab juht viivitamata eemaldama kaasõitvad inimtööd väljapoolse raudteeliini ja võtma tarvitusele abinõud ülesõidukoha kõige kiiremaks vabastamiseks.

Auto eemaldamiseks ülesõidukohalt võib kasutada järgmisi võtteid: a) lülitada sisse esimene või tagurpidi kõik ja vajutada startipedaalile ning liikuda edasi või tagasi, kuni ülesõidukohalt on vabastatud, b) kui akupatarei on nõrk, siis sisse lülitada edasi- või tagurpidi kõik ja käivituvandade abil vältvõlli pöörates liigutada auto eemale; esimese käigu sisselülitamise puhul ei tohi unustada sündet välja lülitada, sest mootori ootamatu käivitumise korral võib auto juhile peale sõita; c) auto käsitsi eemale lükata; d) teise auto abil eemale pukseerida või lükata; lükkamisel teine auto tõukab seismajäänud autot katkiserana või veokastiga.

Juhul, kui ei ole võimalik autot ülesõidukohalt eemaldada, on juht kohustatud:

a) valvatud ülesõidukohal tegutsema vastavalt ülesõidukoha korraldaja (valvuri) juhisteile;

b) välveta ülesõidukohas andma üldalarmisignaale (üks pikk ja kolm lühikest helisignaali), kutsudes sellega endale appi lähedalolevaid raudteetöötajaid või möödaminevaid isikuid.

Rongi ilmumisel tuleb temale vastu joosta ja anda peatussignaali, vehkides ringikujuliselt — päeva ajal väljasirutatud käega või mistahes esemega, pimedal ajal — süüdatud laternaga või tõrvikuga.

Kui on olemas teine inimene, siis tuleb ta saata raudteeliini mööda 1000 meetri kaugusele ülesõidu kohast sinnapoole, kus nähtavus on piiratum, näiteks teekõvera tõttu, seletades temale eelnevalt, kuidas anda lähenevale rongile peatussignaali.

Kui on olemas kolmas inimene, siis peab juht ta saatma vastassuunas raudteeliini mööda 1000 meetri kaugusele, seletades temale samuti, kuidas anda lähenevale rongile peatussignaali.

Mõlemal viimasel juhul peab juht ise jääma auto juurde ja andma üldalarmisignaale, rongi ilmumisel aga toimima nii nagu eespool näidatud.

2. Liiklemine udus.

1. Kuna udu suurel määral piirab nähtavust, siis tuleb liiklemisel udu võtta tarvitusele järgmised ettevaatuse abinõud.

Mehaanilistel liiklusvahenditel peab olema nii liikumise kui sõidu ajal sisse lülitatud parktuled või lähituled ja tagatuli. Kaugtulede kasutamine udus ei ole soovitatav, sest sel puhul laterna valguskiired reflekteerivad udus nii tugevasti, et sellest tekib sõiduteele läbipaistmatu hele laik, mis mõjub juhile pimestavalt.

Sõita tuleb väikese kiirusega, mis vastavalt tee ettenähtavusele tagab ohutu liiklemise. Kiiruse valikul on soovitatav lähtuda arvestusest, et tee ettenähtavuse iga meetri kohta kiirus ei ületaks 1 km/t., näiteks, kui nähtavus ulatub 10 m, siis kiirus ei tohi ületada 10 km/t.

Teetõusudel ja -langudel tuleb sõita esimese või teise käiguga, et ainuüksi gaasi juurdevoolu katkestamisega saaks kiirust järsult vähendada.

Kokkupõrkeohu vältimiseks peavad jõuvankrijuhid andma helisignaale ja vastama teiste juhtide poolt antud helisignaalidele.

2. Rongikäigud ja sõjaväekolonnid peavad liikuma kõnniteel või tee äärel. Esimeses ja viimases reas sõidutee pool asuv isik peab kandma süüdatud laternat või tõrvikut.

3. Tiheda udu puhul on jõuvankrijuhtidel keelatud:

- möödasõitmine eesliikuvast liiklusvahendist,
- sõitmine trammiteedel,
- lõhkeainete ja muude ohtlike ainete vedu,
- pukseerimine,
- õppesõit.

4. Tugeva lumesaju ja tuisu puhul peavad liiklusvahendite juhid võtma tarvitusele samad ettevaatuse abinõud kui liikumisel tihedas udus.

3. Sõitmine libedal teel ja kiilasjääl.

1. Talvisel ajal, kui sula ilma järel temperatuur langeb, kattuvad teed ja tänavad õhukese, õige libeda jääkorraga (jäitega). Ohtlikult libe on ka märg savise teepinnaga maantee ja vähese vihmaga märgunud asfalteeritud tee. Kui asfalteeritud sõiduteele sajab vähesel määral vihma, siis asfaldil olev tolm ja mahavalgunud õlikile moodustavad niiskudes õhukese, väga libeda kihi, mis väga suuresti kahandab haardumist auto rataste ja teepinna vahel. Tugevama vihma puhul uhub vesi libeda kihi minema ja teepind muutub jälle mõnevõrra karedamaks.

Sõitmisel libedal teel kaotab jõuvanker hõlpsasti teelpüsivuse, tekib külglibisemine rataste ja teepinna vahelise haardumise väiksemagi ebaühtluse korral. Liiklusvahendi peatamisel pidurdustekond pikeneb märgatavalt. Külglibisemisel viskuvad auto tagarattad sagedasti vastu kõnnitee serva või muud takistust, mille tagajärjeks on auto vigastumine või koguni ümberpaiskumine. Külglibisemise põhjuseks võib peale järsu pidurduse olla ka veel ebaühtlane õhurõhk kummides, väliskummide protektori erisugune seisukord, sõidutee kallakus, järsk rooli pööramine, tugev vajutus gaasipedaalile jms.

2. Sõitmisel jäätunud ja libedal teel peab jõuvankrijuht:

a) paigalt liikuma hakkamisel siduri sisse lülitama eriti sujuvalt, andes gaasi minimaalselt. Siduri järsk sisselülitamine ja gaasi suur juurdeandmine põhjustab rataste paigallibisemise;

b) liikuma ühtlase mõõduka kiirusega (kiilasjääl kuni 15 km/t.), mitte suurendades ega vähendades järsult liikumise kiirust;

c) sõitmisel teise liiklusvahendi järel pidama küllaldast pidurdamise vahemaad;

d) kavatsetud peatamise puhul pidurdama peamiselt mootori abil, võimalikult vältides pidurdamist jalg- ja käsipiduriga;

e) vajaduse korral kiireks peatamiseks sujuvalt vajutama piduripedaalile, sidurit välja lülitamata;

f) sõiduteed ületavaid jalakäijaid hoiatama helisignaaliga küllaldaselt kauguselt. Ei tohi ehmata jalakäijat lähedalt vahemaalt järsu signaaliga, sest kiirustades eest ära astumisega võib jalakäija tahtmatult teha järsu liigutuse, libiseda ja kukkuda just autole ette.

3. Eriti ettevaatlikult tuleb toimida libedal sõiduteel möödasõitmisel teisest vastuliikuvast või eesliikuvast liiklusvahendist.

Sõitmisel jäätunud rööbast pidi ei tule oodata, kuni vastuliikuva liiklusvahendi juht annab möödasõiduks teed, vaid tuleb aegsasti rööpast välja sõita ja vastuliikuv liiklusvahend mööda lasta. Mitte alati ei lähe korda libedast rööpast välja sõita. Vaatamata järsule

rooli pööramisele jätkab auto edasiliikumist piki rööbast, mistõttu võib tekkida kokkupõrge vastuliikva liiklusvahendiga.

Täit tähelepanu ja ettevaatust nõuab juhilt sõitmine libedal, jäätunud teetõusul ja -langul.

Lähenedes teetõusule tuleb veenduda, et tee on vaba, lülitada sisse säärane madalam ülekanne, millega on võimalik ületada kogu antud teetõus, anda autole vähe hoogu ja ületada teetõus, andes gaasi ühtlaselt ja vahetamata käiku.

Lähenedes teelangule tuleb aegsasti vähendada liikumiskiirust, sisse lülitada madalam ülekanne ja veenduda, et tee eest on vaba.

Kui liikumisel tekib tagarataste külglibisemine, tuleb katkestada pidurdamine piduritega ja rooli pööramisega külglibisemise suunas anda autole vajalik suund, misjärel võib uuesti sujuvalt pidurdada, sidurit välja lülitamata.

4. Pukseerimine.

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

Pukseerimist teostatakse kahel viisil: painduva ühenduslüli — trossi või keti abil (millede pikkus on 4—6 m), ja jäiga ühenduslüli — metallkangi abil, mille pikkus ei tohi ületada 4 m.

2. Pukseerimine on lubatud mõlemal viisil järgmistel tingimustel:

a) pukseeritavat jõuvankrit peab juhtima vastavat *juhtimis-luba omav isik*, näiteks pukseeritavat autot võib juhtida ainult autojuhtimise loaga isik, mootorratast — mootorrattajuhtimise loaga isik;

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

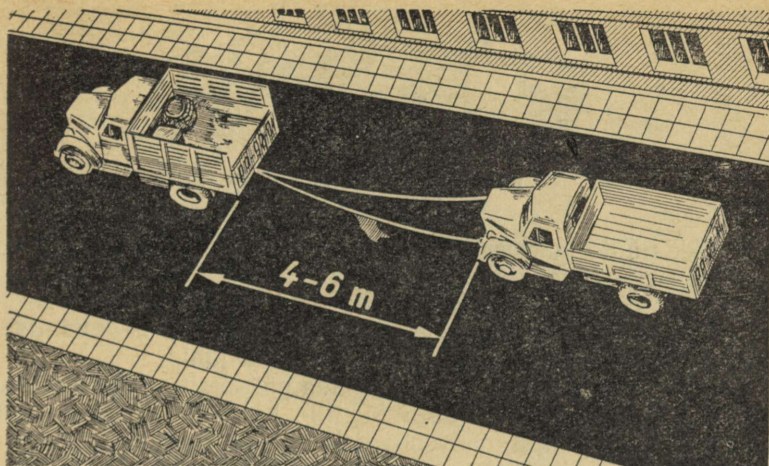
3. Pukseerimisel *painduva ühenduslüliga* (trossiga) on lubatud järel vedada ainult üht *liiklusvahendit*, kusjuures:

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* pukseeritava jõuvankri esilaterna tuledest;

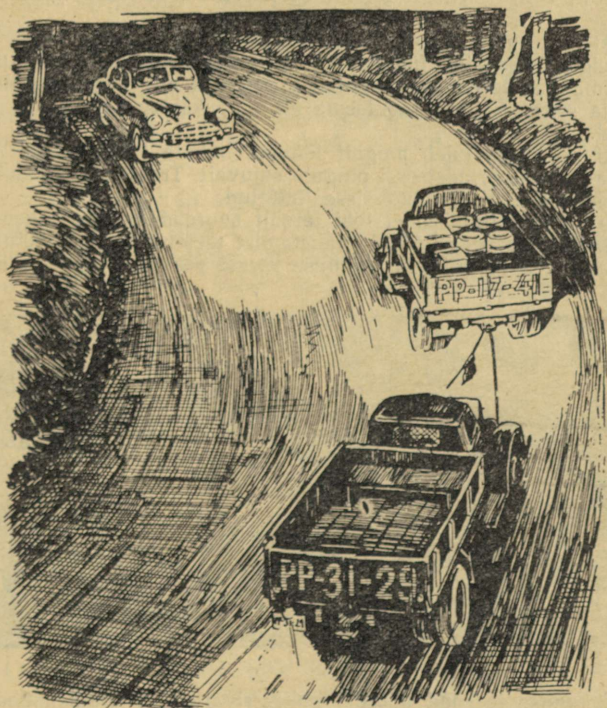
b) pukseeritaval jõuvankril peab olema *pidurseadis korras*.

4. Liikumise kiirus ei tohi ületada linnatänavail *pukseerimisel jäiga ühenduslüliga 25 km tunnis* ja *painduva ühenduslüliga — 15 km tunnis*, maal maanteel aga mõlema pukseerimisviisi puhul — 30 km tunnis.

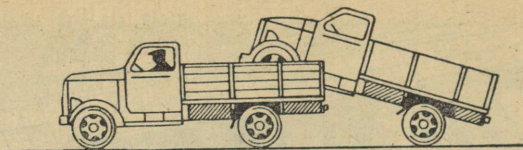
5. *Rikkis rooliseadmega jõuvankrit pukseerida tavalises korras on keelatud*. Säärase jõuvankri, millel on rikkis rooliseade, eestelg või rattad on vigased, paigalt äravedamiseks tuleb tõsta selle üks ots vedava auto peale, missugust transportimisviisi ei loeta pukseerimiseks (joon. 94).



Joon. 92. Pukseerimisel peab painduv ühenduslüli olema 4—6 m pikk ja ta peab olema tähistatud lipukesega.



Joon. 93. Pukseeritaval jõuvankril peab pimedal ajal olema valgustus ees ja taga sisse lülitatud.



Joon. 94. Rikkis rooliseadmega auto transportimine.

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

7. Pukseerimine on keelatud tiheda udu puhul.

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

9. Pukseerimise tross tuleb kinnitada pukseeritava auto mõlema veohaagi külge, et vältida auto raamile kahjulike pingete tekitamist. Tross tuleb kinnitada veohaagile nii, et trossi lõtvumisel ta ei libiseks veohaagilt maha.

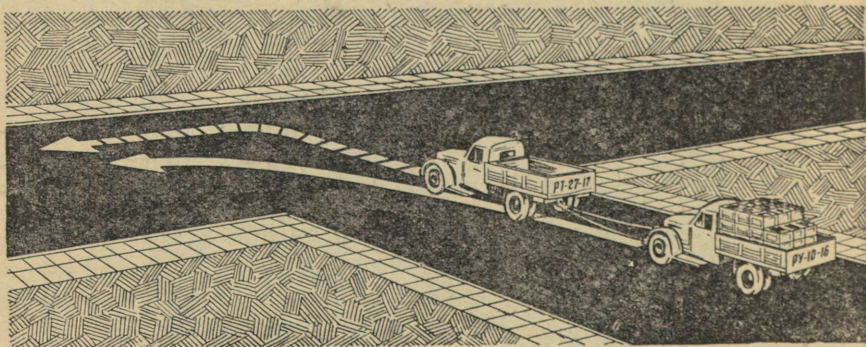
Kui veohaagid puuduvad, tuleb tross kinnitada auto raami põiklata külge.

Kui pukseeritav auto on koormaga ja pukseeriv auto koormata, tuleb koorem ümber laduda pukseeritavalt pukseerivale autole.

10. Tähtsaim pukseerimisel on tähelepanelik, erk juhtimine ja hästi kooskõlastatud signaliseerimine juhtide vahel. Pukseeritava auto juht peab lakamatult jälgima pukseeriva auto liikumist, aegsasti ette nägema selle auto juhi talitusviisi ja seoses sellega tegutsema nii, et pukseerimistross oleks alati ühtlaselt pingul.

Pukseeriva autoga tuleb paigalt liikuma hakata kõige madalama ülekan- dega, tõmmates pukseerimistrossi pingule sujuvalt. Trossi pingustumise momen- diks peab sidur olema täielikult sisse lülitatud.

Käikude ümberlülitamisel ei tohi järsult suurendada ega vähendada liikumise kiirust. Tuleb vältida käikude vahetamist teetõusudel. Eriti ühtlaselt tuleb liikuda teelagudel, pidurdades vajaduse korral peamiselt mootori abil.



Joon. 95. Liikumise teekond pöördel pukseerival autol (katkendnool) ja pukseeritaval autol (pidev nool), millist asjaolu tuleb arvestada autode pukseerimisel.

Kui pukseeriva auto juht tahab peatuda, siis annab ta eelnevalt märku käega. Olles veendunud, et ta märguanne on vastu võetud, sõidab ta teepeenrale, lülitab välja käigu, liikudes edasi inertsjõul, kuni kiirus langeb 5 km/t., mille järel pidurdab sujuvalt.

Pööretel tuleb juhendada reeglist: mida järsum teeköver, seda kaugemal tee välisservast peab liikuma pukseeriv auto, et vältida pukseeritava liiklusvahendi väljasõitmist teelt. Selleks tuleb kitsa sõidutee korral pukseeriv auto juhtida sõidutee vasakule poolele, mille eel tuleb muidugi veenduda, kas ei ole vastasuunas ja tagant lähenevaid liiklusvahendeid.

Liikumise ajal peab pukseeritava auto juht hoidma trossi pingul. Kui edasi-veeremisel tross lõtvub, tuleb väga sujuvalt pidurdada, vabastades piduri pedaali niipea, kui tross tõmbub sirgu. Järsk pidurdamine on trossi katkemise peamine põhjus.

Trossi katkemisel peab pukseeritava auto juht andma katkendiliselt helisignaali, jätkates edasilikumist inertsjõul, kuni auto peatub.

5. Liikumine järelvankriga.

Liikumisel järelvankriga peab olema tagatud tema täiesti kindel ühendus vedava autoga, mis väldib igasuguse iselahtihaakumise võimaluse ja kindlustab järelvankri liikumise auto taga ilma järskude tõmmeteta ja loopimiseta.

Järelvanker peab olema autoga ühendatud peale tavalise kindituse ka veel terastrossi või keti abil haakeseadme rikkimineku puhuks. Kiiruse järsk suurendamine pärast kõrgemale ülekandele üleminekut, samuti järsk pidurdamine põhjustavad tugevaid tõukeid ja mõnikord koguni haakeseadme katkemise.

Järelvankriga liikuva auto pidurdustee pikkus suureneb tunduval määral, mistõttu tuleb vajaduse korral liikumiskiirust aegsasti vähendada.

Pöörete sooritamisel ja eesliikujast möödasoitmisel tuleb arvestada autorongi pikkust ega tule teha järskede pööride. Enne pöörret paremale tuleb veenduda, et sellega ei segata vastuliikujaid, sest pöörde sooritamiseks tuleb autol sõita tee vasakule poolele.

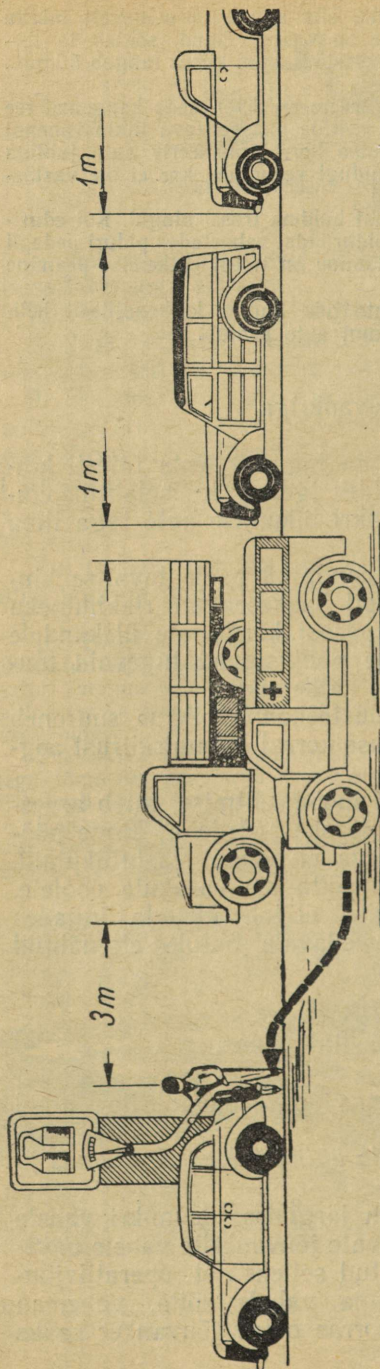
Liikumiskiirus järelvankriga sõitmisel ei tohi ületada linnades ja asulates 30 km/t., maanteedel — vedavale autole ettenähtud kiiruse ülemmäära.

6. Bensiinivõtmine bensiinijaamas.

1. Bensiinivõtmiseks bensiinijaamas on jõuvankrite juhid *kohustatud*:

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

b) *jätma vahemaa* bensiinivõtva ja järgmise jõuvankri vahele *vähemalt 3 m* ja teiste järjekorras ootavate jõuvankrite vahele *vähemalt 1 m* (vahemaa 3 m on ette nähtud selleks, et operatiivjõuvankrid ja liiniautobussid saaksid sinna vahele sõita, vahemaa 1 m selleks, et vajaduse korral järjekorras ootav jõuvanker saaks reast välja sõita);



Joon. 96. Vahekaugused bensiinjaaamas järjekorras ootavate jõuvankrite vahel.

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 liiniautobussid 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 külteaine 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 seiskata ja jõuvanker jaama piirkonnast välja lükata või vedada.

Gasogeenautoga bensiinjaama piirkonda sõita ja sealt lahkuda võib ainult bensiiniga töötava mootori puhul.

5. Gaasiballoonautodele gaasi võtmisel tuleb lisaks eelmistele meeles pidada:

a) keelatud on sõita gaasi võtmise 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 gaasivõtmist tuleb gaasiseadme nippelmutter hoolikalt puhastada õlist, niiskusest ja porist.

6. Naftabaaside ja -ladude piirkonnas bensiini tankimine on reeglikohaselt keelatud. Vedelkütteeneladude piirkonnas gasoogenautoga sõitmine on keelatud.

7. Liiklusvahendite gabariitmõõted ja kaal.

1. Avalikel teedel ja tänavail on lubatud liigelda liiklusvahenditel, mille laius koormaga või koormata ei ületa 2,7 m ja kõrgus (arvates teepinnast) 4 m. Veetav koorem ei tohi ulatuda üle veokasti ääre tagantpoolt üle 2 m ega tohi lohiseda mööda maad (joon. 97).

Kui läbisõidukoht on madalam kui 4 m (madal viadukt või madalalrippuvad sidejuhtmed), peab juht ettevaatlikult lähenema sellele takistusele, peatama auto ja isiklikult veenduma, kas auto koos koormaga pääseb läbi vabalt, ilma takistust riivamata.

2. Eelmärgitud gabariite ületavate jõuvankrite liiklemiseks on vajalik eriluba miilitsaorganeilt, kusjuures jõuvanker, mille laius koormata või koormaga ületab 2,7 m, peab olema varustatud valgete või kollaste gabariittuledega ees ja punaste gabariittuledega taga.

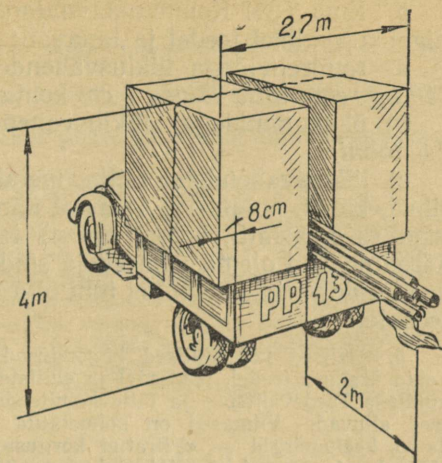
3. Pikkade esemete vedamisel, kui koorem ulatub üle veokasti ääre tagantpoolt välja niivõrd, et see võib ohustada teisi liiklejaid, eriti tagant lähenejaid, tuleb väljaulatuv koorma osa tagasõitjate hoiatamiseks tähistada liikumisel päeva ajal selgesti nähtava lipukesega (soovitav punast või kollast 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 cm (vastusõitvate liiklusvahendite riivamise oht, eriti kurvidel!).

See nõue ei kehti säärase põllumajandussaaduste nagu heinte, õlgede jms. veol.

Üle veokasti parempoolse ääre võib koorem ulatuda niivõrd, et see ei ohustaks teisi liiklejaid ega ületaks kogulaiuselt 2,7 m.



Joon 97. Autoga veetavate koormate maksimaalsed lubatud gabariitmõõted.

5. Ilma TSN Kommunaalmajanduse organite loata on keelatud liigelda avalikel teedel ja tänavail:

a) raudrehvidega liiklusvahendeil, kui surve teepinnale ületab 150 kg rehvi talla laiuse 1 cm kohta;

b) õhukummidega liiklusvahendeil, 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. Metallrehvide 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, teosadel ja ehitiste (näiteks sildade) juures määratakse kindlaks Teedevalitsuse ja täitevkomiteede teedeosakondade poolt, kellele need teed alluvad. Viimased on kohustatud üles seadma vastavad liiklusemärgid (s. o. keelumärgid — «Piiratud kõrgus» ja «Piiratud koormus») ja hoiatus-tähised, mis peavad pimedal ajal 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 miilitsaorganite 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.

Koorem peab olema paigutatud veokasti ühtlaselt. Ebaühtlaselt jaotatud koorem raskendab auto juhtimist ja võib põhjustada pööratel ja ebatasasel teel auto ümbermineku.

Pikamõõduliste tükikaupade (palgid, prussid, rööpad jms.) vedu ilma järelevankrita on lubatud ainult sel juhul, kui veetav koorem ei ületa $\frac{1}{3}$ võrra auto veokasti pikkust. Säärase veo puhul on keelatud laadijate ja muu teenindava personali viibimine veokastis või veetaval koormal.

3. Koorma mahalaadimiseks tuleb auto paigutada mahalaadimise kohale nii, et mahalaadimine nõuaks minimaalselt tööjõu kulu.

Veoste liigitus.

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 — väheohtlikud (ehitusmaterjalid, toiduained, laiatarbekaubad);

2. „ — tuleohtlikud veosed, nagu bensiin, petrooleum, nafta, põlevad kemikaalid, arstimid;

3. grupp — tolmavad ja põlevad veosed, nagu tsement, lubi, bituumen, asfalt;
4. „ — sööbivad vedelikud, nagu happed, seebikivi, vedelad kemikaalid;
5. „ — ballooneid suru- ja veeldatud gaasidega: hapnikuga, atsetüleeniga jms.;
6. „ — ohtlikud veosed nende suurte gabariitide tõttu: palgid, prussid, rööpad jne.;
7. „ — eriti ohtlikud veosed (lõhkeained, mürkgaasid).

Viimase grupi veoste transportimiseks on vajalik miilitsaorganite eriluba; c) oma mõõdetelt — gabariitseteks, ülegabariitseteks (suuremõõdulised) ja pikamõõdulisteks. Gabariitsed on säärased veosed, millede välismõõted võimaldavad neid laadida normaalsuurusega veokastidesse (tsement tünnides, liha jne.). Ülegabariitsed on säärased veosed, mis oma mõõdetelt ületavad veokasti suuruse. Pikamõõdulisteks loetakse veosed, millede pikkus ületab 4,5 m;

d) oma seisukorra järgi, mis määrab nende laadimistöö viisi — tükki-, segilaaditavad, puistekaubad ja vedelikud;

e) pakkimisviisi järgi — taaraga varustatud (tünnides, kastides, kottides) ja taarata kaubad.

9. Inimeste vedu veoautodel.

1. Ühes kaubaga või taaraga võivad auto veokastis kaasa sõita ainult koormalaadid või kaubasaatjad. Samuti on lubatud kaasa sõita saatjail majakraami, küttepuude, reisipagasi jms. veol. Koormaga veoauto veokastis võib vedada kuni 6 inimest, sõltumata auto kandevõime ja veose hulgast. Seejuures peab koormaga kaasasõitjate nimed olema märgitud teekonnalehel (või vastaval veodokumendil) ja nende peab olema varutud veokastis sobivad ja ohutud kohad.

Keelatud on inimeste, kaasa arvatud koormalaadijate viibimine liikumise ajal isekallutajate autode veokastis, samuti ka teiste autode veokastis, kui nad veavad tuleohtlikke (2. grupi) veoseid, tsementi, lupja, bituumenit, asfalti (3. grupi veoseid) ja sööbivaid vedelikke (4. grupi veoseid).

2. Rohkem kui 6 inimese vedu veoauto veokastis (näiteks ekskursioonidele, massiüritustele, töökohale sõitmiseks jms.) on lubatud järgmistel tingimustel:

a) auto peab olema *tehniliselt täiesti korras ja puhtaks pestud*;

b) veokasti luukide *haagid* peavad olema kindlalt kinnitatud *erilinkidega või traadiga* seotud;

c) veokast peab olema varustatud kindlalt veokasti külge kinnitatud pinkidega. *Pingid* peavad asetsema *vähemalt 15 cm* 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 sõitjatele pakkuma kindlat tuge, peavad need olema valmistatud tugevaist hõõveldatud saelaudadest, soovitatav paksusega 4—5 cm, laiusega 20—25 cm;

d) igale veoautole peab olema määratud juhtiva koosseisu hulgast sõidu eest vaslutav isik, kelle nimi ja ametinimetus peab olema märgitud teekonnalehele. Sõidu ajal peab vastutav isik asuma auto veokastis tagumisel pingil.

Asutuste ja ettevõtete juhatajad on kohustatud enne sõitu inst-
ruerima sõidu eest vastutavaid isikuid selies, et nad sõidul rangelt
täidaksid kõiki ohutusnõudeid, hoiatades, et nende nõuete mittetäit-
misel nad kannavad isiklikku vastutust;

e) inimeste veoks määratud autole tuleb teostada erakorraline
tehniline teenindamine, mille järel ta tuleb üle vaadata garaaži-
juhataja või tema asetäitja ja sõidu eest vastutava isiku poolt.
Teekonnalehel peab olema automajandi juhataja ja sõidu eest
vastutava isiku allkirjaga märkus «Kõlblik inimeste veoks»; lahtris
«koorma nimetus» peab olema märgitud veetavate isikute arv, mis
peab olema alla kirjutatud sõidu eest vastutava isiku poolt;

f) autot peab juhtima I või II liigi autojuht, kes pole võetud
vastutusele liiklusõnnetuse või liiklemise eeskirjade pahatahtliku
rikkumise pärast. Kui antud automajandis puuduvad I ja II liigi
juhid, siis võib autot juhtida ka III liigi autojuht distsiplineeritud
ja eeskujulikult töötavate juhtide hulgast, kel on vähemalt 2-aastane
pidev autojuhtimise praktika ning kel on juhtimisluba talongiga
nr. 1. Peale selle peab juhil olema veetavate reisijate nimekirja, mis
on kinnitatud automajandi või asutuse poolt.

Ei ole lubatav määrata sõitu juhte, kes on tööpäeva lõpetanud;

g) inimeste arv auto veokastis ei tohi ületada olemasolevate
istekohtade arvu ja peab olema järgmistes piirides:

autodel kandejõuga	1,5—2 tonni	—	16 inimest,
„	„	2,5—3	„ — 20 „
„	„	3,5	„ — 25 „
„	„	4—5	„ — 30 „

Seega võib auto GAZ-51 seadistatud veokastis vedada kuni
20 inimest, autol ZIL-150 kuni 30 inimest ja autol JaAZ-200 kuni
40 inimest;

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, üle-
tada 30 km tunnis. Ühe ja sama asutuse autod peavad liikuma
kolonnis ilma üksteisest möödasõitmisela.

3. Veoautod, mis on määratud reisijate veoks Tallinna, Tartu
ja Pärnu linnast väljapoole nende piire, tuleb täiendavaks kontrol-
limiseks ette näidata Riiklikule Autoinspeksioonile.

Isikud, kes lubavad autodel välja sõita ilma vastava kontrolli-
miseta Riikliku Autoinspeksiooni poolt, võetakse vastutusele admi-
nistratiivkorras, autod aga saadetakse tagasi garaaži.

4. Veoautod, mis veavad inimesi eeltoodud nõuete kohaselt,
samuti kaubaveotaksod reisijatega võivad läbi sõita tänavaist, mille
ette on püstitatud keelumärk «Veokitel läbisõit keelatud».

5. Reisijate peale- ja mahaminekuks peab juht peatama veoki
kõnnitee ligi. Reisijate peale- ja mahaminek on lubatav ainult veo-
auto paremalt küljelt või tagant pärast selle *täielikku seisma-
jäämist*.

Autojuht on kohustatud reisijaile seletama, kuidas autole peale

minna, autost maha tulla ning hoiatama reisijaid, et nad sõidu ajal ei seisaks püsti ega istuks veokasti luukidel, kriipsutades seejuures alla, et juhul kui reisijad neid nõudeid ei täida, siis kannavad nad ise selle eest vastutust.

6. Inimeste veo puhul talveajal veoautode veokastis tuleb võtta tarvitusele abinõud kaitseks külma eest (veokast katta presendiga, puldaniga vms. tuule eest, veokasti põhi katta õlgedega või heintega jne.).

7. Eeskirjad inimeste veoks sõjaväeautodel määratakse kindlaks sõjaväe haldusaparaadi poolt erijuhenditega.

10. Ohtlike ainete vedu.

1. Ohtlike veoste hulka kuuluvad tuleohtlikud ained, lõhke- ja mürkained, tugeva toimega happed, surugaasid jms.

Lõhke-, mürk- ja teiste ohtlike ainete vedu, samuti ka nende ainete pakendite vedu, kui need pakendid ei ole spetsiaalselt puhastatud või mürkärastatud, peab toimuma vastavalt Siseministeeriumi eeskirjadele ja ametlikult kehtestatud juhenditele ohutustehnika kohta autotranspordiettevõttele.

Eriti ohtlike ainete (lõhkeained, mürkgaasid) veoks on vajalik miilitsavalitsuse igakordne eriluba.

2. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedu võib toimetada ainult *täiesti korras* liiklusvahendiga, mis on varustatud kaitseabinõude ja -seadmetega vastavalt veeļavate ainete omadustele.

Jõuvankrid peavad olema varustatud *korras vahutulekustutajaga* ja muude tulekustutamisabinõudega (liivapuistajad liivaga).

Summuti peab olema asetatud kõrvale või ette — radiaatori alla, nii et väljalasketoru ei asetseks veokasti all.

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 tulekustutuse ning mürkärastamise vahendeid.

Jõuvankri korrasoleku ja kõlblikkuse kohta eelnimetatud veoste vedamise puhul peab olema tehtud majandi juhataja allkirjaga kinnitatud erimärkus teekonnalehele, näiteks: «Auto kontrollitud, täiesti korras ja kõlblik lõhkeaine veoks».

3. *Süttivate ainete* (heinte, puuvilla, paberijäätmete, vedelkütteinete jms.) *vedu gasogeenautoga on keelatud*.

4. Kergesti süttivate ja vedelkütteinete veovahendid peavad omama maaühenduse (maandamiskett) ja seadise, mis väldib kraanide iseavanemise. Nende külgedel peab olema pealkiri «Tuleohtlik» (tähtede kõrgus 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 veol võivad autot juhtida ainult täiesti kindlad ja vilunud juhid (tööstaažiga vähemalt 1 aasta), kes hästi tunnevad sõidetavat teed.

Ohtlike aineid vedavate liiklusvahendite juhid peavad saama koorma vastuvõtukohas juhiseid nende ainete vedamise ning maha-laadimise kohta. Juhid on kohustatud neid *juhiseid 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 laadiud, seotud ja kaetud*, nii et see ei hakkaks teel lekkima ega nihkuks paigast. Ohtlik koorem peab olema laotud pehmele alusele ja selle peale- ja maha-laadimisel ei tohi tarvitada metallist tõstekonkse ega *metallist tööriistu*.

7. *Liikumise kiirus* ohtlike ainete vedamisel mehaaniliste liiklusvahenditega *määratakse kindlaks vastavate erieeskirjadega*.

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 postimiliisionäärile või majahoidjale.

9. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedamisel on liiklusvahendite *juhtidel keelatud*:

- a) süüdata tuld ja suitsetada teel olles, peatamisel ja parkimisel, asudes autos või selle lähedal;
- b) järsult sõita kohalt;
- c) mööda sõita eesliikuvast mehaanilisest liiklusvahendist, kui see liigub kiirusega üle 20 km/t.;
- d) järsult pidurdada;
- e) sõita väljalülilatud siduriga ja vabakäiguga;
- f) peatamisel ja parkimisel lahkuda liiklusvahendi juurest, jättes ta järelevalveta;
- g) viia koormaga veok garaaži.

10. Keelatud on reisijate vedu, samuti mistahes kauba vedu, mis ei ole märgitud koorma pealevõtukohas täidetud teekonnalehel, välja arvatud nõud tagavara kütusega.

Kergestisüttivate ja muude ohtlike ainete vedamisel on reeglilikohaselt keelatud autosid tankida kütusega; pikamaa sõitudel on tankimine lubatud, kuid ainult seisva mootori puhul.

11. Õppesõit

1. Jõuvankri praktilise juhtimise õpetamine autokoolides ja -kursustel võib toimuda ainult *sõiduõpetaja juuresolekul*, kes peab asuma õpilase kõrval (mootorrattal — õpilase taga). Sõiduõpetaja peab õpetamise ajal *kaasas kandma 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 «Oppeauto», tähtede kõrgusega vähemalt 100 mm. Pimedal ajal peab see pealkiri olema valgustatud.

3. Oppeautoga õppesõitute ajal kõrvalisi *isikuid vedada on keelatud*. Oppe-sõidul veoautoga ei või olla veokastis üle 5 õpilase.

4. Automajandi juhatajail on õigus teha ülesandeks mistahes liigi autojuhile, kui ta omab küllaldaselt parktilist 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, autobusse ning taksiautosid.

Üksikväljaõppeks kasutatavad autod ei pea olema varustatud siduri ja piduri lisapedaalidega ning teise ruudupühkijaga, samuti ka pealkirjaga «Oppeauto».

Õpilasel peab olema kaasas väljavõte automajandi juhataja käskkirjast 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 üksikväljaõppeks kasutataval autol võivad toimuda ainult avalikuks liiklemiseks suletud platsidel (staadionid ja muud piirdega ümbritsetud maa-alad) või üksikutel tänavaosadel, mis on selleks miilitsaorganite (Riikliku Autoinspeksiooni) poolt määratud erinimekirjaga.

Väljasõitmine avalikele teedele ja tänavale on lubatud ainult sõiduõpetaja saatel ja alles siis, kui õpilane on omandanud küllaldase vilumuse jõuvankri juhtimises.

Amatöör-autojuhtidel on keelatud õpetada auto praktilist juhtimist avalikel teedel ja tänavail.

Mootorratta juhtimise õpetamisel peab õpilase taga sõitma instruktor mitte kaugemal kui 15 m temast.

6. Oppesõitudel toimuvate liiklemise eeskirjade rikkumiste ja õnnetuste eest *kannab vastutust sõiduõpetaja*.

7. *Oppesõit on keelatud:*

a) *tiheda udu ja tugeva lumesaju puhul;*

b) *veoautodel, kui need veavad reisijaid või ohtlikke aineid.*

8. Oppesõitude kord trammidel määratakse kindlaks trammitrollibussi trusti poolt kokkuleppel miilitsavalitsusega (Riikliku Autoinspeksiooniga).

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Kuidas tuleb läheneda raudtee-ülesõidukohale?

2. Kui kaugel tuleb peatada liiklusvahend valveta ülesõidukoha ees ja valvatud ülesõidukoha ees, kui tõkkepuud on suletud?

3. Kuidas on juht kohustatud valveta raudtee-ülesõidukoha ületamise puhul veenduma liiklemise ohutuses?

4. Kui suure kiirusega ja missuguse käiguga on lubatud ületada raudtee-ülesõidukohti?

5. Mis on liiklusvahendi juhil keelatud raudtee-ülesõidukoha ületamisel?

6. Kuidas peab toimima raudtee-ülesõidukohale lähenenud liiklusvahendi juht, kui ülesõidul on peatunud mõni teine liiklusvahend?

7. Mis peab tegema liiklusvahendi juht, kui tema liiklusvahend on sunnilt jäänud seisma raudtee-ülesõidukohas?

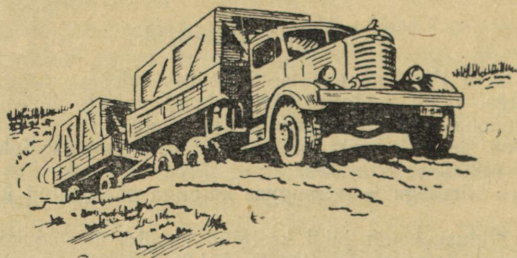
8. Milleks ja kuidas antakse üldalarmsignaali?

9. Kuidas tuleb anda vedurijuhile märku rongi peatamiseks?

10. Milliseid koormaidsid on keelatud vedada üle raudtee-ülesõidukohtade ilma eriloata?

11. Millised ettevaatusabinõud peab juht võtma tarvitusele liiklemisel tiheda udu puhul?

12. Kuidas tuleb sõita jõuvankriga libeda tee ja kiilasjääl puhul? Kuidas kasutada pidureid auto peatamiseks või kiiruse vähendamiseks libedal sõiduteel?
13. Mil viisil toimub liiklusvahendite pukseerimine?
14. Kui pikk peab olema liiklusvahendite pukseerimisel jääk ja painduv ühenduslüli? Kui suure kiirusega võib pukseerida liiklusvahendit painduva ühenduslüliga? jäiga ühenduslüliga?
15. Missugune peab olema pukseeritavate mehaaniliste liiklusvahendite tehniline seisukord?
16. Mitu liiklusvahendit võib korraga pukseerida painduva ühenduslüli abil? jäiga ühenduslüli abil?
17. Missuguste riketega jõuvankrit ei ole lubatud pukseerida?
18. Kuidas peab olema pimedal ajal valgustatud pukseeritav auto painduva ühenduslüli puhul? jäiga ühenduslüli puhul?
19. Kes võib juhtida pukseeritavat liiklusvahendit? Kes on vastutav pukseerimise eeskirjade rikkumise korral?
20. Milliseid nõudeid tuleb täita jõuvankrite tankimisel bensiinijaamades?
21. Mis on keelatud jõuvankrijuhtidel bensiinijaamades tankimisel ja tankimise ootel?
22. Kui kõrge ja kui lai võib olla veetav autokoorem?
23. Kui palju võib veetav koorem ulatuda üle veokasti ääre — a) vasa-kult poolt? b) tagant?
24. Mis peab jõuvankrijuht tegema pikkade esemete vedamisel, kui need ulatuvad üle veokasti tagumise ääre?
25. Kuidas peab toimuma koormate laadimine ja vedamine?
26. Millised nõuded kehtivad inimeste veoks määratud veoautode ettevalmistamise ja teekonnalehe vormistamise kohta?
27. Kuidas peab olema seadistatud veoauto, mis on määratud inimeste veoks? Missugused autojuhid võivad juhtida säärast autot?
28. Mitu inimest võib vedada seadistatud ja seadistamata veoautodega GAZ-51, ZIL-150 ja JaAZ?
29. Missugused ohtlike ainete veoks on vaja miilitsaorganite eriluba?
30. Mida tuleb kontrollida autol enne iga sõitu ohtlike ja kergestisüttivate ainete veo puhul? Kes peab seda kontrollimist teostama ja kuidas see vormistatakse?
31. Missugused juhid võivad juhtida ohtlikke aineid vedavaid autosid?
32. Mis on keelatud autojuhile ohtlike ainete veo puhul?



VIII PEATÜKK.

JÕUVANKRITE TEHNILINE SEISUKORD.

1. Nõuded jõuvankrite üldseisukorra kohta.

1. Liiklemiseks kasutatavad jõuvankrid peavad olema tehniliselt kui ka välimusest *täiesti korras*.

Tehnilised nõuded, millele peab vastama korras jõuvanker, määratakse kindlaks jõuvankrite tehnilise ekspluatatsiooni vastavate eeskirjadega. Liiklemise eeskirjad sisaldavad peamiselt säärate rikete loetelu, mille olemasolu võib tekitada ohtu jõuvankri kasutajale ja teistele liiklejaile.

2. Keelatud on liiklemiseks kasutada jõuvankreid, kui neil esinevad järgmised tehnilised rikked ja välised puudused:

a) rooli vabakäik üle 36° või liiga kinnine rool;

b) kinnitamata detailid roolimehhanismis ja esisillas, suurenenud lõtkud detailide ühendustes või ebaõigesti reguleeritud ühendused;

c) rataste puudulik kinnitus;

d) normidele mittevastav õhurõhk kummides, mõõtudele mittevastavad kummid või kummid, millel on lõhed, praod jms.; talvingimustes kummid, millel protektori muster on kulunud;

e) rikkis või reguleerimata pidurid, kas või üks neist. Normaalselt reguleeritud jalgpidur peab tagama jõuvankri täieliku peatamise pidurdamisel kuival, horisontaalsel, kõva kattega teosal 30 km tunnikiruse juures sõiduaudodel — 6 m, veoautodel — 8 m ja autobussidel — 10 m ulatuses;

f) rikkis valgustus, tagalatern, stoppsignaal või helisignaal;

g) küljeluukide ja uste kinnitiste rikked;

h) ilma tahavaatepeeglita;

i) ilma töökorras oleva ruudupühkijata;

j) ilma summutita, rikkis või väljalülitatud summutiga või kui summutist tuleb paksu suitsu;

k) vee, bensiini ja õli tilkumine; gaasiballoonseadme rikked;

l) veohaagi rike järelvankriga töötamisel; veohaagil peab olema riiv, mis tagab kindla ühenduse; piduritega varustatud kaheteljelistel järelvankritel peavad pidurid olema korras.

3. Rikete tekkimisel teel olles rooliseadmes, esisillas või käiguosas, kui neid pole võimalik kõrvaldada kohapeal, on keelatud jätkata liikumist.

Muude tehniliste rikete tekkimisel teel olles, kui pole võimalik neid kõrvaldada kohapeal, peab juht tegema teekonnalehele märkuse rikke kohta ühes kellaaja äratähendamisega, viima koorma või reisijad sihtkohta ja seejärel sõitma garaaži.

Juhul, kui rike võib ohustada liiklemise julgeolekut, peab juht vähendama liikumise kiirust ja sõitma äärmise ettevaatlikkusega.

4. Kõik autod peavad olema varustatud standard-esmaabiapteegiga; trammid, trollibussid, autobussid ja veoautod varustatakse peale selle veel tulekustutajatega.

5. Kategooriliselt on keelatud liiklemiseks kasutada igasuguseid liiklusvahendeid, millel on korratu välimus, sõiduautosid, millel puuduvad rattakapslid, ning liiniautobusse, millel puuduvad liinisildid või on istmed korrast ära.

2. Jõuvankrite valgustus.

1. *Autod, autobussid 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, mille sõidukiirus ületab 30 km tunnis (joon. 98). Jõuvankreil, mille sõidukiirus ei ületa 30 km tunnis, peavad esilaternad valgustama teed vähemalt 30 m kaugusele.

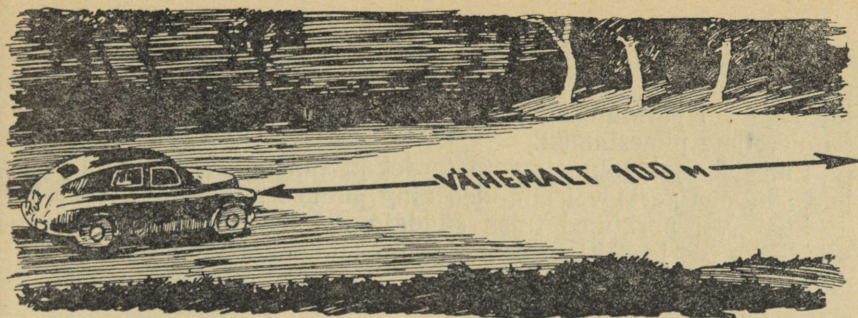
Tagalatern peab olema punase valgusega ja see peab valgustama numbrimärki nii, et märgil olevad tähed ja numbrid oleksid selgesti loetavad 20 m kauguselt.

Stopp-tuli peab olema punase valgusega ja see peab olema nähtav vähemalt 30 m kauguselt (joon. 99).

3. Autodel ja järelvankritel, millede laius ilma koormata või koormaga on üle 2,7 m, peab olema nii ees kui taga kaks gabariit-tuld, ees — valget või kollast värvi, taga — punast värvi. Gabariit-tulede ülesandeks on hõlbustada teistel liiklusvahenditel antud autost mööda sõita.

4. Sõiduautodel ja koormakastiga veoautodel peab tagalatern koos stopp-signaaliga olema paigutatud kere tagumisele osale vasakule poole.

Tsisternautodel, veoautodel isekallutamiseadmega 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



Joon. 98. Auto esilaternad peavad kaugtulede puhul valgustama sõiduteed vähemalt 100 m kaugusele.

jõuvankri puhul nähtavad eespool (p. 2-s) märgitud kaugustel, ega segaks isekallutamise seadme töötamist.

5. *Liiniautobussid* peavad omama korras sisevalgustuse ja liini tunnustulesid ees ning valgustatud liinisilte ees ja küljel.

6. Tuletõrje-, kiirabi- ja teised eriotstarbelised autod võivad miilitsaorganite loal omada prožektoreid ja täiendavaid lisatulesid vastavate tähistustega (näiteks Punase Risti kujutusega).

Linnadevahelist ühendust pidavad autobussid võivad olla varustatud lisa-esilaternaga, mis asetseb autobussi ees ülal keskkohas.

3. Tulede kasutamine.

1. Pimedal ajal või halva nähtavuse puhul (näiteks uduse ilmaga) on jõuvankrijuht kohustatud sisse lüügitama valgustuse — vähemalt ühes (vasakpoolses) esilaternas ja tagalaternas. Keelatud on liikuda autoga, millel tuli põleb ainult parempoolses laternas, kuna see võib desorienteerida vastuliikuvate liiklusvahendite juhte.



Joon. 99. Stopp-tuli peab olema nähtav vähemalt 30 m kauguselt.

Sõitmisel *valgustatud teedel* ja tänavail, kui inimesed ja liiklusvahendid on 150 m kauguselt selgesti nähtavad, samuti ristteede ja raudtee-ülesõidukohtade ületamisel, on juht kohustatud sõitma lähituledega või parktuledega, et vältida teiste liiklejate ja liiklusereguleerijate pimestamist.

Pimedal ajal valgustamata teedel ja tänavail peatumisel peab juht süütama park- või lähituled ning punase tule tagalaternas.

Lähi- või parktuled tuleb süüdata ka peatumisel raudtee-ülesõidukoha ees ja sõitjate peale- ja mahaminekul ning koorma laadimisel.

Mida lugeda 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 sõnuda «pimedat» aega mingi kellaajaga, näiteks üks tund pärast päikese loojumist kuni üks tund enne päikese tõusu, kuna ka väljaspool seda aega võib mingi loodusenähtuse, näiteks päikesevarjutuse, pilvituse või vihmajärgu tõttu olla nii pime, et ohutuks liiklemiseks on vaja süüdata laternad. Nii peab jõuvankrijuhi terve mõistus otsustama, millal on vaja süüdata laternad.

2. Vastusõitvate liiklusvahendite lähenemisel on juht kohustatud vähemalt 150 m kaugusel vastuliikuvast liiklusvahendist esilaternate valgustuse ümber lülitama lähituledele või parktuledele, et mitte pimestada vastusõitvate liiklusvahendite juhte, kusjuures liikumise kiirust tuleb vähendada niivõrd, et on tagatud ohutu liikumine, ja hoiduda võimalikult sõidutee parempoolsele servale.

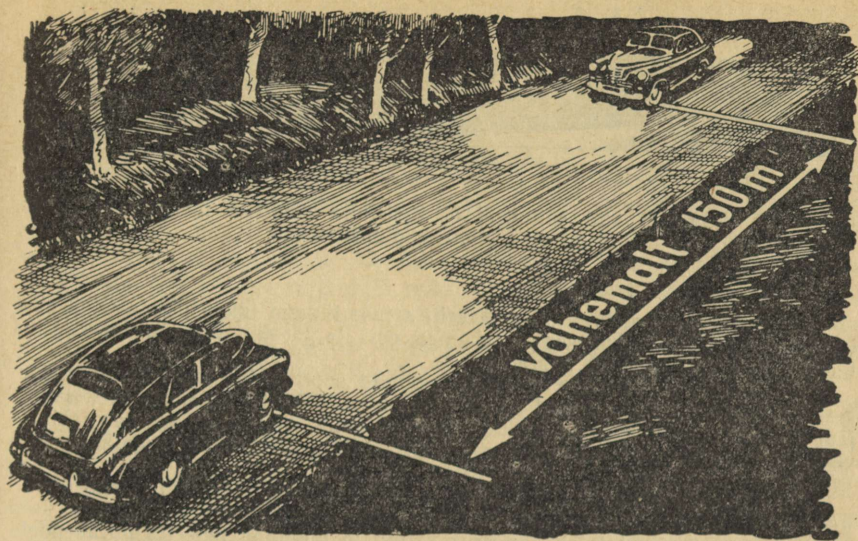
Lähituled tuleb lülitada sisse mistahes vastuliikuva liiklusvahendi puhul, s. t. ka mootorratta, jalgratta, hobuliiklusvahendi, samuti vastuliikuva kolonni või rongkäigu puhul. Peale selle tuleb tuled ümber lülitada igal juhul, kui seda nõuab liiklemise julgeolek (näiteks möödasõidul kariloomadest).

Juhul, kui ei saa kaugtulesid ümber lülitada lähi- või parktuledele, tuleb esilaternate tuli kustutada ja peatada jõuvanker sõidutee paremal serval, kuni vastusõitja möödumiseni.

Kaugtuled võib uuesti sisse lülitada liiklusvahendite kohakuti jõudmisel ja mitte varem, sest muidu on kaugtulede pimestav mõju eriti tunduv.

Kui vastusõitva jõuvankri juht oma tulesid ei lülita ümber või teeb seda liiga hilja, tekib ohtlik pimestus. Pimestatu ei näe enam sõiduteed ja tema edasilikumine on suuresti ohustatud. Pimestamisega seotud ohud on seda suuremad, mida suurem on liikumise kiirus ja mida järsumalt tekib pimestus, näiteks sõitmisel teekõveral, kus vastusõitja laternate valgus äkki paiskub vastu. Pimestatuna võib jõuvankrijuht kergesti kaotada juhtimiskindluse ja orienteerumisvõime, mille tagajärjel hõlpsasti võib tekkida avariid.

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 lülitada ümber lähituledele, suunata pilk umbes 10 m kaugusele eesolevale sõiduteele, hoiduda hästi sõidu-



Joon. 100. Vastusõitva liiklusvahendi lähenemisel on jõuvankrijuht kohustatud kaugtuled ümber lülitama lähituledele või sisse lülitama parktuled, vähendama sõidukiirust ja hoiduma sõidutee parempoolsele servale.

tee paremale servale ja vähendada sõidukiirust. Nii toimides saab vältida pimestusohu, kuigi sel puhul juhi vaateväli on väga piiratud ulatusega.

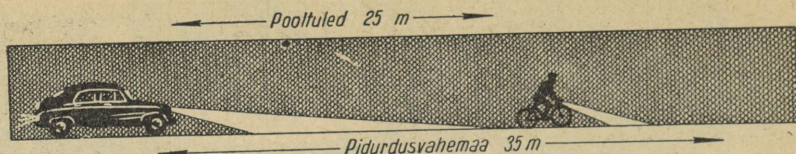
Sõitmisel tuledega tuleb alati rangelt täita eespooltoodud eeskirju, mis nõuavad, et jõuvankril, mille esilaternad valgustavad sõiduteed vähem kui 100 m kaugusele ette, ei tohi sõidukiirus ületada 30 km tunnis ehk teiste sõnadega — sõidutee peab olema valgustatud vähemalt vajaliku pidurdusvahemaa ulatuses (joon. 101).

Uldiselt ei ole liikumise kiirused pimedal ajal LE sätetega vähendatud, võrreldes sõitmisega valgel ajal, kuid juht peab tuledega sõitmisel kiiruse valikul olema ettevaatlikum. Tuleb pidada meeles, et liikumine pimedal ajal võrreldes päevasega on mitmeti raskendatum, eriti sõitmine märjal teel. Näiteks märg asfalt helgib vastu laternatuledes, sõidutee tumedamad osad aga neelavad laternavalguse, juhi silmade ees hüplevad tumedad laigud tee ebaühtlases valgustuses, mille tõttu juhi vaateväli väheneb suuresti, samal ajal kui ohutuks pidurdamiseks vajalik pidurdusvahemaa pikeneb vähemalt kahekordseks. Vihmapiisad, langedes tuuleklaasile ja valgudes sellel laiali, murravad vastusõitvate liiklusvahendite laternate ja tänavavalgustuselaternate valguskiiri, mis omakorda piirab nähtavust ja kiiresti väsitab juhi silmi.

Samuti on pimedal ajal raskendatud eesliikuvast jõuvankrist möödasõitmine, sest eesliikuva jõuvankri juhi poolt antav märguanne pöördeks käe välja sirutamise või ukse avamisega pole nähtavad vajalikust kaugusest. Möödasõitu alustanud juht märkab sääraselt antud märguandeid liiga hilja ja ainult tema osavus, vilumus ja külmaveresuse päästavad teda avarii tekitamisest.

Tuledega sõitmisel tuleb võimalikult hoiduda eesliikuvast jõuvankrist möödasõitmisest. Kui see aga siiski osutub vajalikuks, siis tuleb see teostada nii, et ei oleks vähematki riski ja alles pärast seda, kui eesliikuva jõuvankri juht on vastanud möödasõidu signaalile ja on vabastanud möödasõiduks vajaliku teosa.

Eriti tähelepanelik ja ettevaatlik tuleb olla eesliikuvast kolonnidest ja rongkäikudest möödasõitmisel. Jõuvankrijuhi vähemgi ettevaatamatus võib põhjustada õnnetuse või pealesõidu.



Joon. 101. Pimedal ajal sõitmisel ei tohi olla sõidutee nähtavus väiksem, kui on vaja ohutuks pidurdamiseks.

Sellest järgneb, et pimedal ajal, eriti sajuse ilmaga tuleb liikuda väga ettevaatlikult ja väikese kiirusega. Vahemaa ees- ja järelliikuva jõuvankri vahel tuleb pidada märgatavalt suurem.

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.

Kui sõitmisel pimedal ajal lambid laternais põlevad läbi või rikneb voolu-juhtmestik, võib jätkata liikumist garaažini või sihtkohani kiirusega kuni 15 km/tunnis. Seejärel tuleb olla eriti valvas ja hoiatada teisi liiklusvahendeid ja jalakäijaid helisignaaliga.

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.

Selle nõude täitmiseks on juht kohustatud sõitmisel porisel teel või lumesajus aeg-ajalt numbrimärgid üle vaatama ja nad puhastama porist või lumesl, eriti tuleb seda teha maalt, maanteelt linna sissesõitmisel.

Kõik autod ja autobussid peavad olema varustatud kahe numbrimärgiga, millest üks on ees ja teine taga, jõuvankri tagalaterna ail.

Tsisternautodel, isekallutamise-seadmega veoautodel, veotraktoril ja alaliselt üheteljelise järelvankriga töötavatel veoautodel paigutatakse tagumine numbrimärk juhuruumi tagaküljele, selle ülemisse vasakpoolsesse nurka.

Kõik järelvankrid ja mootorrattad varustatakse ühe — tagumise — numbrimärgiga.

Autod, mis autotehastest või varustusbaasidest sihtkohta sõidavad omal jõul, varustatakse spetsiaalse numbrimärgiga, millel on pealkiri «Transiit».

Numbrimärgid antakse välja Riikliku Autoinspeksiooni poolt: alalisel numbrimärgid — majandi asukoha järgi, transiit-numbrimärgid — auto sihtkoha järgi.

Alalised numbrimärgid peavad olema kindlalt kinnitatud selleks määratud toendite külge. Numbrimärkide kinnitamisel poltidega peavad poldipead olema värvitud märgiga ühte värvi.

Numbrimärgi kaotamine peab juht viivitamata teatama Riiklikule Autoinspeksioonile.

2. Kõik veoautod (ka kaubatõllad) ja luukidega järelvankrid peavad olema varustatud pealkirjaga, mis koosneb antud autole määratud riikliku numbrimärgi tähtedest ja arvudest. See pealkiri peab olema värvitud valge värviga tagaluugi ja küljeluukide keskele järgmises suuruses: kõrgus vähemalt 200 mm, tähtede ja numbrite laius vähemalt 130 mm, joone paksus vähemalt 30 mm.

Posti-veoautod omavad tunnusmärgina veokasti kolmel küljel valgeid diagonaaltriipusid laiusega 5 sm ja veokasti tagaluugil riikliku numbrimärgi lähistust ning ustel pealkirja: «Post».

Posti-sõiduautod võivad omada tunnusmärgina esiustel sideembleemi (postisarve) kujutist.

Eripealkirjadega «Tehniline abi» või «Avarii-auto» võidakse autod varustada ainult Riikliku Autoinspeksiooni kirjalikul loal.

Autode ja autobusside garaažinumbrid märgitakse juhuruumi ustele või esimese tuuleklaasi peale, numbri kõrgusega kuni 100 mm.

Sõjaväe autotranspordil kasutatavad numbr- ja tunnusmärgid määratakse kindlaks NSV Liidu Kaitseministeeriumi eriinstruktsioonidega.

4. Keelatud on:

a) kasutada liiklemiseks jõuvankreid ilma riiklike numbrimärkideta, määrdunud või vigastatud numbrimärkidega ja pealkirjadega ning märkidega, mis pole pimedal ajal selgelt loetavad 20 m kauguselt;

b) ümber paigutada numbrimärke ühelt jõuvankrilt teisele;

c) painutamise või muul viisil muuta numbrimärgi kuju ja mõõteid;

d) ümbritseda märke ääristega, teha neile lisatähistusi või paigutada neid eri raamidesse;

e) katta märke tselluloidiga või muu, ka täiesti läbipaistva kattega.

Märgi ülevärvimisel peab märgi värv vastama standardile.

5. Teekonnalehed.

1. Teekonnaleht on jõuvankri, jõuvankrijahi ja laadijate-töölise töö arvestamise ning jõuvankri külte- ja määrdeainete kulu arvestamise põhidokument.

Kõik ettevõtted, asutused ja majandid on kohustatud igale liiklemiseks kasutatavale jõuvankrile (autobussile, sõidu- ja veoautole ning mootorrattale) välja kirjutama vormikohase teekonnalehe.

Teekonnalehed peavad olema standardised, kinnitatud vormi kohaselt. Veoautode teekonnalehe vorm on kinnitatud NSV Liidu Sta-

tistika Keskvalitsuse poolt 22. VII 54. nr. 337, NSV Liidu Ministrite Nõukogu määruse 8. VI 54. nr. 1132 alusel. Kolhoosides kasutatava veoauto teekonnalehe vorm on kinnitatud NSV Liidu Rahvakomissaride Nõukogu määrusega 31. I 39. nr. 147.

Jõuvankri väljasõit garaažist ilma vormikohase teekonnaleheta on kategooriliselt keelatud. Teekonnaleht peab olema varustatud jõuvankri valdaja ettevõtte, asutuse või majandi nurgastambi ja pitsati jäljendiga.

Teekonnaleht jõuvankrijuhile antakse välja dispetšeri või isiku poolt, kes on vastutav jõuvankri väljalaskmise eest garaažist, ainult üheks tööpäevaks või vahetuseks, tingimusel, kui eelmise teekonnaleht on juhi poolt tagastatud teekonnalehe väljaandjale. Pikemaks ajaks antakse teekonnaleht välja ainult komanderingu puhul, kui teekonna alguse või veo iseloomu tõttu juhil ei ole võimalik täita ülesannet ühe päeva või vahetuse jooksul. Teekonnaleht antakse juhile allkirja vastu, kusjuures väljaandja on eelnevalt kohustatud juhilt nõudma jõuvankri juhtimise loa esitamist, kuigi ta isiklikult hästi tunneb juhti.

2. Teekonnalehe esikülj täidetakse peamiselt dispetšeri või selleks volitatud ametiisiku poolt.

Teekonnalehe esimesse lahtrisse märgitakse kõik vajalikud andmed jõuvankri valdaja ja jõuvankri kohta. Samuti peab teekonnalehel olema märgitud juhi nimi, laadijate või koormasaatja nimed, teekonnalehe järjekorra number ja väljaandmise kuupäev.

Lahter «Ülesanne autojuhile» peab olema täidetud dispetšeri poolt ning selles peab olema konkreetset ära tähendatud, kelle korraldusse auto on suunatud, samuti marsruudid, veokaugused, koormaga sõitude arv, koorma nimetus, selle hulk tükkides või kaal tonnides. Ebamäärased sissekirjutused, nagu «korraldusse», «linna piirides», «ülesande täitmiseks» on kategooriliselt keelatud. Iga üksiku sõidu kaugus määratakse kindlaks rajooni kaardi või linna-plaani järgi võimalikult kurvimeetri abil. Veokauguste määramiseks võib kasutada kontroll-mõõtmise aktide põhjal koostatud veokauguste nimekirja, milline peab olema kinnitatud automajandi kõrgemalseisva organi poolt.

Tehniliselt korras oleva jõuvankri väljasõidu lubamine, tema üleandmine juhile ja vastuvõtmine juhilt, samuti spidomeetri näit garaažist väljasõidul ja garaaži tagasi jõudmisel peab olema teekonnalehel kinnitatud mehaaniku või teda asendava isiku allkirjaga.

Väljasõidu aeg garaažist ja tagasi jõudmise aeg garaaži märgitakse teekonnalehel dispetšeri või mõne teise, autotranspordi töö eest vastutava isiku poolt pärast seda, kui mehaanik (garaaži ülem) on teinud teekonnalehele märkuse, et jõuvanker on tehniliselt korras ja väljasõit lubatud, ning juht oma allkirjaga on kinnitanud korrasoleva jõuvankri vastuvõtmist.

Lahtrisse «Külteaine väljaandmine» kantakse sisse kõik kütuse kogused — nii need, mis on jõuvankril olemas enne väljasõitu, kui

ka need, mis on juhile tööülesande täitmise käigus juurde antud. Kütuse jääkide määrimise ja määrimisandmete sissekandmine teekonnalehte peab toimuma selleks määratud isiku, mitte aga juhi poolt.

Lahtrisse «Hilinemised, seisakud teel, sõidud garaaži ja muud märkused» kannab juht sisse kõik teel tekkinud seisakud, mis on tingitud jõuvankri tehnilisest rikkest, kummi vahetamisest, avariist, rasketest teeloludest jms., kusjuures tuleb ära märkida seisaku põhjus, koha nimetus, kus seisak toimus, ja seisaku ajaline kestus. Sissekanded seisakute kohta peavad olema tõestatud saatja või miilitsaorgani, kohaliku külanõukogu, teemeistri jne. poolt.

Spidomeetri riknemisel tuleb ära märkida selle riknemise aeg ja koht.

Lahtrisse «Ülesande täitmine» kantakse koorma saatjate ja koorma saajate poolt andmed koorma kohta, seisuaeg laadimisel ja kinnitatakse nende allkirjadega. Koormaga sõiduks loetakse iga sõitu kahe punkti vahel, kus toimub koorma peale- ja mahalaadimine, olenemata veetava koorma kogusest. Seisuajaks koorma pealelaadimisel (mahalaadimisel) loetakse aeg, arvates juhi poolt teekonnalehe esitamisest koormasaatjale (koormasaajale) kuni pealelaadimise (mahalaadimise) lõpetamiseni ja saatedokumentide saamiseni.

Juht on kohustatud kontrollima, et kõik garaaži administratsiooni ja koormasaatjate ning koormasaajate poolt teekonnalehte tehtud sissekanded oleksid õiged.

Kõik sissekanded teekonnalehele peavad olema tehtud tindiga või keemilise pliiatsiga täpselt ja õigeaegselt. Kraaped sissekanded ei ole lubatavad. Tarviduse korral peavad parandused olema tõestatud paranduse tegija allkirjaga.

Veoauto teekonnalehe täitmise näidis on toodud lisa 4.

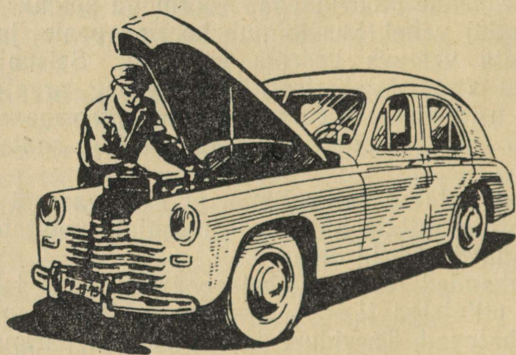
3. Juhtudel, kui veoautod sõidavad koormata linnast välja järgmistel traktidel: Tallinn—Tartu, Tallinn—Pärnu, Tallinn—Viljandi, Tallinn—Rakvere ja Tallinn—Haapsalu, peab teekonnalehele olema tehtud vastav märkus Eesti Vabariikliku Transpordi-ekspeditsiooni-kontori «Estautotek» poolt. Ilma selle märkuseta on koormata veoautodele sõitmine väljaspool linnapiire eelnimetatud traktidel keelatud.

Juhul, kui veoautodega veetakse inimesi, ohtlikke ja kergesti süttivaid koormaid, samuti õppesõitjate puhul, peab olema teekonnalehele tehtud sellekohane pealdis (vt. ptk. VIII p. 11, VIII p. 12, VIII p. 13).

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Milliste rooliseadme, esitelje ja rataste riketega ei lubata jõuvankreid liiklemisele?
2. Millistele nõuetele peavad vastama auto pidurid?
3. Kuidas peab talitama juht, kui jõuvankril tekib teel olles tehniline rike?

4. Milliste tehniliste rikete puhul ei tohi autoga (mootorrattaga) liikumist jätkata ja sõita garaažini?
5. Milliste välispidiste puuduste korral ei lubata jõuvankreid liiklemisele?
6. Missuguste valgustusseadmetega peavad olema varustatud autod (mootorrattad)?
7. Kui kaugele peavad jõuvankrite esilaternad valgustama sõiduteed?
8. Mis juhtudel ja milline valgustus peab olema sisse lülitatud autodel (mootorratastel) liiklemisel?
9. Kuidas tuleb talitada vastusõitjast möödumisel pimedal ajal?
10. Mis juhtudel ja mispärast peab juht kaugtuled ümber lülitama lähituledele või parktuledele?
11. Kuidas tuleb kinnitada riiklikud numbrimärgid autodel (mootorratastel)?
12. Kuidas peab juht hoolitsema numbrimärkide eest?
13. Kus ja missugused pealkirjad peavad olema veoautodel?
14. Missugused sissekanded teeb juht teekonnalehele garaažis ja teel olles?



IX PEATÜKK.

AUTO JUHTIMINE AUTOKOLONNIS.

1. Autokolonna liikumine.

Autokolonnid liiguvad reeglikohaselt varem koostatud graafiku järgi, millest rangelt kinnipidamine on nõutav. Graafikust mitte-kinnipidamine võib tekitada häireid kogu autokolonna liikumises.

Kolonna 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, kolonnal on käsk liikuda 5 tunniga ühest punktist teise, millede vahekaugus on 100 km, seega on nõutav keskmine kiirus 20 km tunnis, 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 kolonna algul sõitev auto liikuma 25—30 km tunnikiidusega.

Autokolonna liikumise normaalne kiirus päeva ajal on linna-tänavail kuni 20 km/t., maanteedel — 30 km/t., heade teekatete puhul 40—50 km/t.; öösel võib kiirus olenevalt nähtavusest, teede seisukorrast jms. langeda kuni 10 km/t.

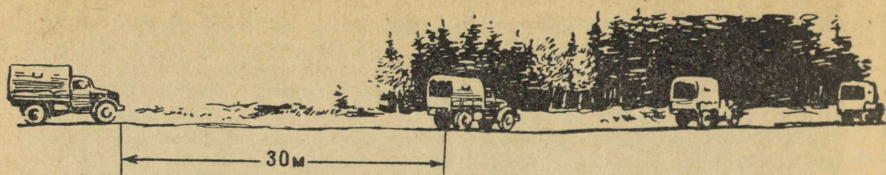
Autokolonnid teevad peatused harilikult iga kahe tunni liikumise järel kestusega 15—20 minutit ja kuue- kuni kaheksatunnise liikumise järel kestusega kaks kuni kolm tundi.

Pikemaiks peatusteks valitakse kohad, kus on joogiks kõlblikku vett ja kus saab teelt kõrvale sõita.

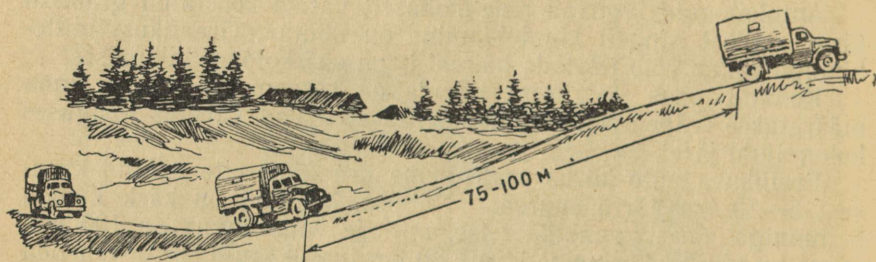
2. Auto liikumine autokolonna koosseisus.

Liikumine autokolonna koosseisus nõuab autojuhilt suurt täpsust, erilist tähelepanelikkust ja distsipliinikust ning suurt füüsilist pingutust.

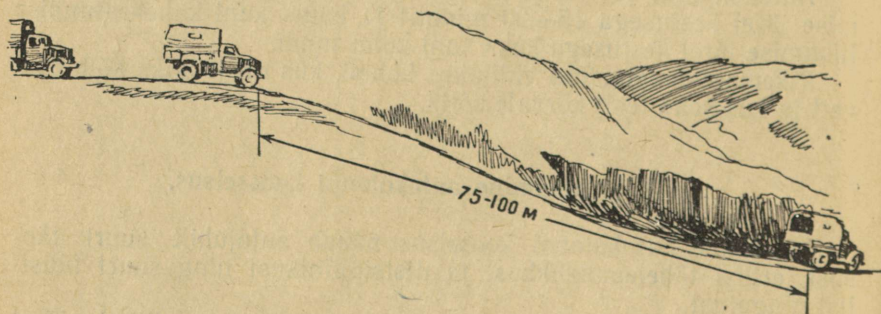
Iga auto järsu peatumise, rivist väljasõidu ja eesliikuja järel ebaõige vahemaa hoidmise tagajärjeks võib olla avarii või liiklemissulg sõiduteel (nn. «kork»).



Joon. 102. Vahekaugused autode vahel kolonnis liikumisel olenevalt kolonni liikumise kiirusest.



Joon. 103. Järsu teetõusu ületamine kolonnis liikumisel. Järeleõitja hakkab tõusu ületama alles siis, kui eessõitja on selle ületanud.



Joon. 104. Järsult teelangult laskumisel tuleb järeleõitjal oodata, kuni eessõitja on teelangu ületanud.

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.

Vahekaugused üksikute autode vahel kolonnis liikumisel määratakse kindlaks vastavalt liikumiskiirusele ja tee seisukorrale. Liikumisel normaaltingimustes peab vahekaugus meetrites olema mitte väiksem kui liikumiskiirus kilomeetrites tunnis, näit. 30 km tunni kiiruse juures peab vahekaugus autode vahel olema vähemalt 30 m. Tolmusel või libedal teel peab vahekaugus olema suhteliselt kaks korda suurem. Pimedal ajal ja halva nähtavuse puhul vahekaugused vähenevad 10—20 meetrini.

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 tee seisma jäänud auto numbri, seismajäämise aja ja koha ja, kui see on teada, ka seismajäämise põhjuse.

Pärast rikke kõrvaldamist on juht kohustatud jätkama edasiliikumist, järele sõitma oma kolonnile ja asuma selle lõppu. Oma määratud kohale tuleb asuda kolonni järgmise peatuse 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.

Järskudel teetõusudel ja -langudel peab ees- ja järelliikuva

auto vahekaugust suurendama vähemalt kahekordseks. Järsult teekallakult võib alustada allalaskumist alls siis, kui eesliikuv auto on jõudnud kallaku lõppu, tasasele teele.

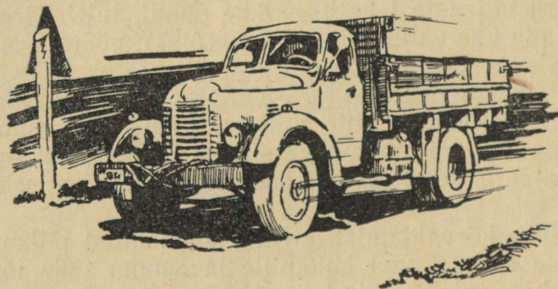
Piiratud kandejõuga sillad tuleb ületada autodega üksikshaaval. Sildadel autode peatamine on kategooriliselt keelatud.

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 valgussignaaliga.

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Kuidas tuleb liikuda autoga 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?



X PEATÜKK.

AUTO JUHTIMINE RASKETES TEEOLUDES.

1. Liikumine rasketes teeoludes.

Auto veeretakistus liikumisel auklisel ja pehmel pinnasel on mitu korda suurem kui liikumisel siledal kõva kattega teel. Suurema veeretakistuse ületamiseks peab mootor arendama ka suuremat võimsust, mille ülekandmisel veoratastele suureneb koormus auto kõikidele osadele, põhjustades nende suurendatud kulumist.

Teel olevate takistuste ületamine. Olenevalt takistuste iseloomust tuleb valida sobiv viis nende ületamiseks. Üldreeglina ületatakse täisnurga all ebatasasused, mis ulatuvad teepinnast kõrgemale, ristsuunas sõites, kuna ebatasasused, mis asuvad teepinnast madalamal (välja arvatud rööpad), ületatakse teravnurga all.

Järsul pidurdamisel enne takistust, näiteks enne ebatasasust, raudtee-ülesõidukohta, teetruupi, sügavat auku vms. tuleb takistuse ületamise momendiks pidurid vabastada, et auto rattad vabalt üle takistuse veereksid. Takistuse ületamine pidurdatud ratastega ohustab esivedrusid ja kõiki esisilla detaile, kuna need pidurdamisel esineva auto raskuskeskme ettenihkumise tõttu on ülekoormatud. Mittepidurdatud ratas veereb vabalt üle takistuse, kuna aga pidurdatud ratas nagu põrkab vastu takistust, saades sellelt tugeva löögi. Seepärast on parem ületada takistus suurema kiirusega, kui et teha seda pidurdatud ratastega.

Sõites autoga teekonnale, kus tuleb sõita halbadel või tuisanud teedel, tuleb kaasa võtta abinõud — raudlabidas, kirves, pukseerimistross, tungraud, lumeketid ja paar lauatiikki, et vajaduse korral välja kaevata pinnasesse vajunud autorattaid, nendele peale panna ketid libisemise vastu ja kandetoeks alla panna lauad.

Liikumine liivas. Sügav, eriti kuiv liivakiht takistab suurel määral auto liikumist. Liivase teeosa ületamisel tuleb aegsasti sisse lülitada madalam ülekanne ja liikuda ühtlase, mõõduka kiirusega nii, et rattad ei hakkaks kohapeal pöörlema. Ei tohi teha järske pööreid ega mööda sõita teistest liiklusvahenditest.

Kui auto on liivasel teeosal sisse vajunud, siis on asjatu edasi-

tagasi jõnksutamiseks püüda välja saada, kuna seejuures auto rattad kaevuvad veel sügavamale liivasse. Sellisel juhul tuleb rataste juurest liiv kõrvaldada, veoratastele alla panna laud või hagu ja auto välja juhtida esimese käiguga.

Märjal liival liikuda on hõlpsam, sest märj liiv tiheneb auto rataste all hästi.

Lühikesed liivased teosad ületatakse hooga.

Liikumine märjal savisel teel on suuresti raskendatud, sest tee on libe ja pehme, rataste külge kleepub savi, mätsides kinni väliskummide protektori sisselõiked. Säärasel teel sõitmisel kaotab auto kergesti juhitavuse. Niiskel savisel teel on parem sõita mitte vanas, sissesõidetud rööpas, kus vesi teeb savi vedelaks, vaid selle kõrval — taimkattega pinnasel.

Liikumine lumel. Sõitmisel lumega kaetud teel ei tohi kõrvaldada kalduda kinnisõidetud teosalt, sest siis võib auto kiskuda sügavasse lumme või lumega kinnituisanud teekraavi, kust väljasaamine on seotud suurte raskustega.

Väikesed hanged ja tuisanud teosad tuleb ületada hooga, mis puhul tuleb külglibisemise vältimiseks lumme sõita täisnurga all.

Liikumine teede lagunemise ajal. Üldised reeglid lagunenu teedel sõitmisel on järgmised:

a) raskesti läbitavad teosad eelnevalt üle vaadata ja valida sobivamad liikumissuunad;

b) võimalust mööda vältida raskesti läbitavate teosade ületamist, sõites nende ümber;

c) paigalt liikuma hakata sujuvalt;

d) aegsasti sisse lülitada säärane ülekanne, millega on võimalik ületada olemasolev takistus, liikudes seejuures ühtlase kiirusega;

e) rataste kohal libisema hakkamisel kohe peatada auto ja kõrvaldada rataste libisemine.

Rasketes teeludes liikumiseks kasutatakse suurendatud läbivusega autosid, millel on kaks või kolm veosilda ja spetsiaalprofiiliga kummid.

Sõitmisel kõva kattega teedel esiveosilda sisse ei lülitata. Sõitmisel halval teel või teedeta olukorras lülitatakse töösse esiveosild seisva auto puhul.

Mõned suurendatud läbivusega autod (GAZ-63, ZIL-151) on varustatud vintsiga. Vintsi saab kasutada auto enda väljatõmbamiseks, kui ta on vajunud pehmesse pinnasesse või sattunud kraavi, samuti ka teiste autode väljatõmbamiseks.

Auto enda väljatõmbamiseks tuleb vintsi ajam lülitada trossi lahtikerimisele ja kinnitada trossi ots autost eespool asuva puu, kännu või maasse taotud vaia külge. Seejärel tuleb vintsi ajam lülitada sisse trossi kokkukerimisele. Selleks, et saada maksimaalset pöördemomenti, võib samaaegselt sisse lülitada esimene käik ja kõik veosillad.

Teise auto väljatõmbamiseks tuleb vintsiga auto paigutada kõvale pinnale kindlalt pidurdatud seis (vajadusel ratastele alla

panna klotsid). Seejärel lülitada vintsi ajam trossi lahtikerimisele, kinnitada trossi ols väljatõmmatava auto veohaakide või raami risttala külge ning lülitada vintsi ajam trossi kokkukerimisele. Vintsi töö hõlbustamiseks tuleb väljatõmmataval autol sisse lülitada madalam ülekanne.

2. Veekogude ületamine koolmeidpidi ja jääd mööda.

1. Juhul, kui sild puudub või on see ületamiseks ebakindel, siis saab madalat jõge ületada suvel koolmeidpidi, talvel — jääd mööda.

Enne jõe ületamist tuleb leida sobiv koolmekoht, teha kindlaks selle sügavus ja pinnase seisukord (kandevõime).

Kui sügavaid koolmeid on võimalik autoga ületada, see o'leneb karburaatori, süütejagaja, akupatarei ja muude vettkartvate seadiste asetsemisest autol. Normaalselt läbitavaks vee sügavuseks võib lugeda kuni 60 sm, erandjuhtudel kuni 1 m.

Jõgi tuleb läbida mitte täisnurga all, vaid poolviltu päriveroo'lu, esimese käiguga ja mootori suurte pööretega. Mootori pööreid vähendada või mootorit seisata ei tohi, sest siis võib vesi voolata summutisse ja mootor seiskub.

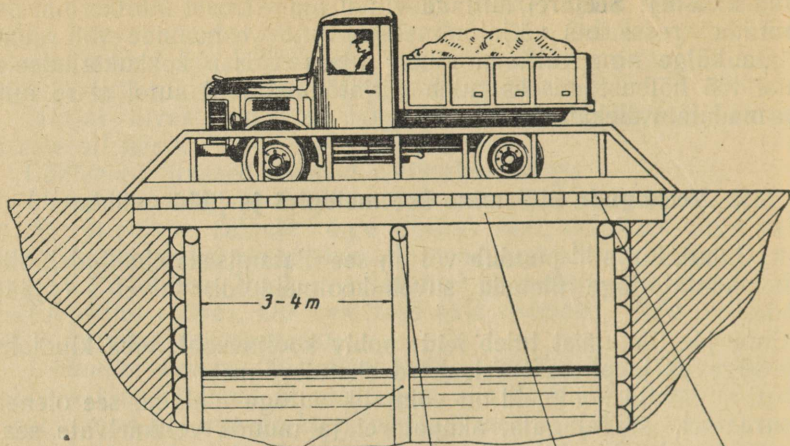
Koolme läbimisel võib vesi tungida piduritrumlite ja -klotside vahele, mis põhjustab pidurdusvõime languse ja talve ajal ka pidurite kinnikülmumise. Selle ärahoidmiseks tuleb pärast veest läbisõitmist mõne kilomeetri pikkusel teelõigul lühikeste perioodiliste pidurdamistega soojendada ja kuivatada pidureid.

2. Enne jõe või järve ületamist jääd mööda tuleb kindlaks määrata jää seisukord, tema paksus ja tugevus. Jää peab olema ilma pragudeta ja küllalt paks, et taluda autorataste suurt erisurvet. Ohutuks ülesõiduks peab jää paksus olema autodele üldraskusega kuni 1,5 tonni — 15 sm, raskusega kuni 3 tonni — 20 sm, raskusega kuni 5 tonni — 30 sm, raskusega kuni 12 tonni — 40 sm. Kui kohati jää on nõrgem, tuleb sinna asetada saelauad, suurendades nii auto kandepinda. Tavaliselt on jää kõige nõrgem kalda ääres.

Jõge või järve jääd mööda ületades tuleb kõigil kaasasõitjail lasta autost väljuda ja avada juhuruumi ukсед. Liikuda tuleb madalama ülekandega ühtlase kiirusega — 10—15 km/t. Peatamine jääl on keelatud.

3. Sildade ületamine.

Maanteedel on sildade mõlemale poole juhul, kui nende kandevõime on piiratud, seatud liiklusmärk «Piiratud koormus»; samuti on liikumise kiiruse piiramise korral püstitatud märk «Piiratud kiirus». Märkide puudumisel võib teesildu ületada kuitahes raske liiklusvahendiga niisuguse kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.



<i>Kandevõime</i>	<i>Vaiad</i>	<i>Istepakud</i>	<i>Talad</i>	<i>Sõidutee kate</i>
<i>1,5 t</i>	<i>15...16 cm</i>	<i>18...20 cm</i>	<i>22...25 cm</i>	<i>6...8 cm</i>
<i>3,0 t</i>	<i>18 cm</i>	<i>20...22 cm</i>	<i>26...28 cm</i>	<i>7...9 cm</i>
<i>5,0 t</i>	<i>18 cm ja rohkem</i>	<i>22...25 cm</i>	<i>29...30 cm</i>	<i>9 cm ja rohkem</i>

Joon. 105. Tabel silla kandevõime määramiseks.

Kohalikel (külavahe-) teedel olevate sildade ja teetruupide ette reeglikohaselt liiklusmärke ei seata ja autojuhil tuleb nende ületamisel ise hinnata silla sõidutee katte võimalikku ebakohast seisukorda kui ka nende kandevõime piiratust.

Puusildade kandevõimet saab ligikaudu kindlaks määrata silla vaiade, istepakkude ja talade läbimõõtude ja sõidutee katte paksuse järgi joonisel 105 toodud andmete kohaselt.

Enne tundmatu silla ületamist tuleb kontrollida silla sõidutee kandekonstruktsiooni seisukorda. Kui kate on tehtud laudadest või väikese läbimõõduga ümarpuidust ja on kinnitamata ning silla kandetalad ilmselt nõrgad, tuleb veenduda, et puitmaterjal pole pehastunud ega pole selles laiemaid pragusid.

Kui silla sõidutee kate ei ole küllalt kindel, tuleb seda tugevdada, asetades sellele lauad piki auto rataste liikumise suunda.

Ei tohi unustada, et sildadel on keelatud eesliikuvast liiklusvahendist mööda sõita, kaasa arvatud sõidutee servas asetsevate kaitsepostide piirkond.

XI PEATÜKK.

TOPOGRAAFIA ALGMED.

1. Topograafiline kaart.

1. Jõuvankrijuhi kutse nõuab alatist liikumist ühest kohast teise. Juht peab oskama käsitada kaarti ja kompassi ning oskama orienteeruda tema le 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. Ühes 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.

Maapinna ebatasasusi — kõrgendikke ja lohke — iseloomustavat 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 kohalikke esemeid on võimalik kujutada paberil (kaardil) vähendatud kujul, kasutades selleks vastavaid leppemärke, milliseid nimetatakse *topograafilisteks tingmärkideks*. Nii on võimalik kujutada kaardil kas asulat, maakohta, 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.

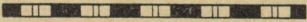
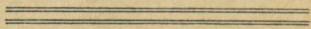
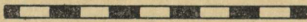




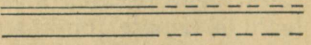
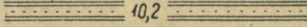
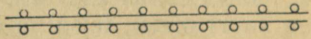
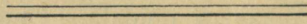
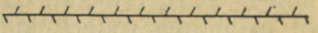
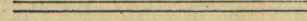
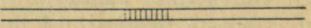
Seega on kaart mingi maa-ala paberile joonestatud vähendatud kujutus.

Eriotstarbeks valmistatakse spetsiaalsed 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. Näidiseid tingtähistamisest on kujutatud joonisel 106.

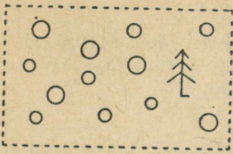
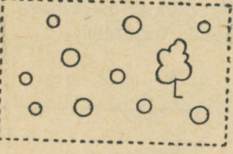
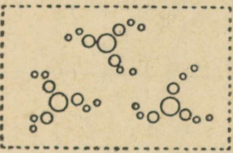
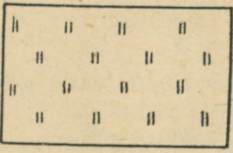


Maakoha reljeefi kujutamine kaardil on raskem kui kohalike esemete kujutamine, sest maapinna ebatasasusi on palju, ja need

1. Teed.

 Raudtee, kahe rööpapaariga	 Kruusatee
 Raudtee, ühe rööpapaariga	 Pinnasteed
 Raudtee, kitsarööpmeline	 Põllu- või metsateed
 Raudtee-ülesõidukoht	 Liiklemist raskendavad teesad
 Automagistraal (10,2 — tee sõiduosa laius m)	 Kivitee puudega
 Musta kattega tee (asfalteeritud, betoneeritud, gudroneeritud kivitee)	 Tee, taraga kahel pool teed
 Kivitee (munakividest või källustikust)	 Järsk tõus teel (üle 10°)

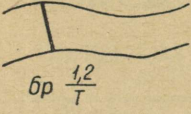
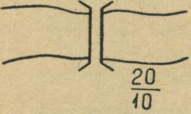
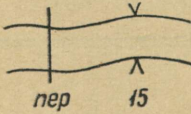


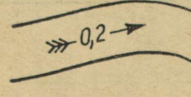


Joon. 106. Topograafilisi tingmärke.

2. Pinnas ja selle kate.

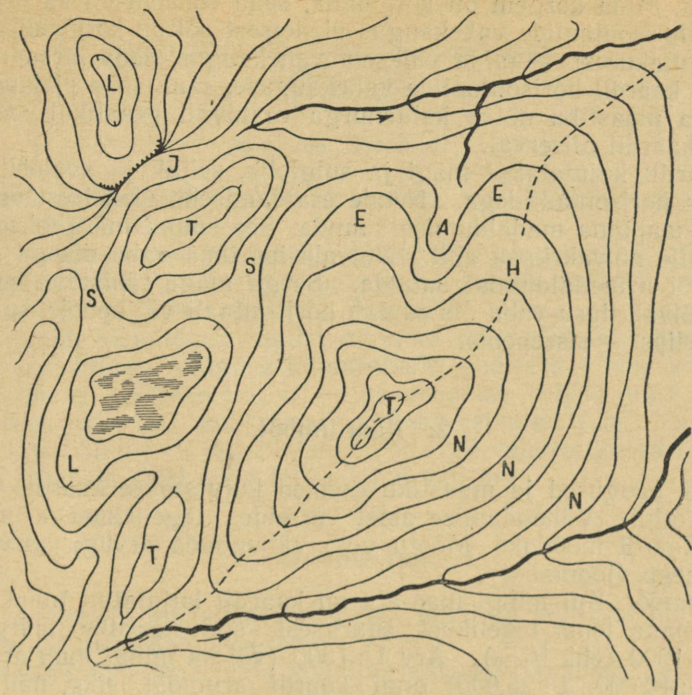
	<p>Okaspuumets</p>
	<p>Lehtpuumets</p>
	<p>Põõsastik</p>
	<p>Heinamaa</p>
	<p>Rasketlābitav soo</p>
	<p>Lābitav soo</p>

Joon. 106. — 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 — kardejõud tonnides)</p>
	<p>Jõe laius meetrites Üleveokoht ✓</p>
	<p>Kivi- ja betoonsild</p>
	<p>Raudsild</p>
	<p>Veevoolu suund ja kiirus (m/sek.) jões</p>
	<p>Kärestitik</p>
	<p>Kosk, juga</p>

Joon. 106. — Järg.



Joon. 107. Reljeefi kujutamine horizontaalide abil.

on üksteisest väga erinevad nii oma piirjoonte kui ka kõrguse ja nõlvade kallakuse poolest. Reljeefi kujutamiseks tarvitatakse niinimetatud *horizontaalide 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 *horizontaalideks* (samakõrgusjoonteks). Horizontaalid saadakse maapinna ebatasuste — kõrgendike ja lohku — kujuteldava lõikumise teel horizontaalsete tasapindadega. Lõikuvate tasapindade vahe kogu kaardil on ühesuurune ja seda nimetatakse horizontaalide kõrguse vaheks. Horizontaalide kõrguse vahe suurus on tavaliselt märgitud kaardi allserval. Horizontaalid ja nende abil tähistatud maapinna reljeef on kujutatud joonisel 107.

Selleks, et paremini mõista, kuidas saadakse horizontaalid, võlime näiteks savist mingi kõrgendiku mudeli. Asetame mudeli paberile ja tõmbame selle ümber pliiatsiga joone. Paberile jääb kõrgendikujala piire kujutav kinnine kõverjoon, mis ongi horizontaal. Seejärel lõikame kogu mudeli mitmeks võrdse kõrgusega kihiks ja, asetades iga kihi järjekorras paberile eelmise kihi jäljendi peale, tõmbame pliiatsiga iga kihi ümber piirjoone. Nii saame horizontaalid, mis iseloomustavad kõrgendiku kuju ja selle nõlvade

kallakut. Mida kõrgem on kõrgendik, seda rohkem on ka horisontaale. Horisontaalide vahekaugus üksteisest sõltub kõrgendiku nõlvade kallakusest — mida väiksem vahekaugus, seda järsum nõlv. Mõõtes kaardil horisontaalide vahekauguse, saab selle pikkuse abil määrata maastiku nõlva kaldenurga vastavalt graafikult, mis on antud kaardil 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 utab horisontaali väljapoole, sulglohu nõlvakriips — sissepoole.

2. Kaardimõõt.

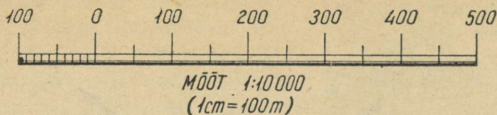
Kõik kaugused ja maastiku esemed kujutatakse kaardil vähendatud kujul. Vähendamise astet võrreldes tegelikkusega nimetatakse kaardi mõõduks. Mõõtu võib väljendada arvuga (arvmõõt) ja joonega (joonmõõt).

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 maastikul 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.

Joonmõõdu abil on kerge mõõta kaugusi kaardil kujutatud mistahes kohalike esemete vahel. Selleks tuleb võtta sirkli harude vahele joonmõõdu üks või mitu lõiku ja seejärel «sammuda» sirkliga vajalik suunas, arvestades sammude arvu. Kui näiteks sirkli harude vahe vastab joonisel 108 näidatud joonmõõdu kahe lõigu



Joon. 108. Joonmõõt.

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 joonmõõdule nii, et parempoolne kriips satub joonmõõdu nullist paremal pool olevale täisjaotusele, siit saame lugeda kauguse kilomeetrites (näiteks 4 km) või sada-sada meetrites (näiteks 400 m) ja vasakpoolse kriipsu juurest loeme kilomeetri või 100 meetri osi (näiteks esimesel juhul 350 m või teisel juhul 35 m). Niiviisi leiame otsitavad vahekaugused (mis esimesel juhul on 4350 m ja teisel juhul 435 m).

3. Orienteerumine.

Orienteeruda maastikul tähendab määrata kindlaks ilmakaared ja oma asukoht kohalike esemete suhtes.

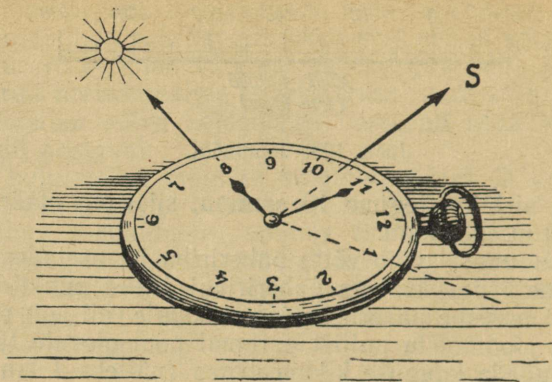
Ilmakaared võime leida kohalike esemete, kompassi, kella, päikese, kuu ja tähtede järgi. Kui saame kindlaks määrata ühe ilmakaare, siis selle järgi võime leida kergesti ka kõik teised ilmakaared. Kompassi vabalt pöörleva magnetnõela tumesinine (oksüdeeritud) ots osutab põhja. Kompassi käsitlemise hõlbustamiseks pimedas on magnetnõela põhjaots tavaliselt kaetud pimedas kiirgava ainesega.

Kui seisame näoga põhja-suunas, siis on lõuna meie selja taga, ida — paremal küljel ja lääs — vasakul küljel.

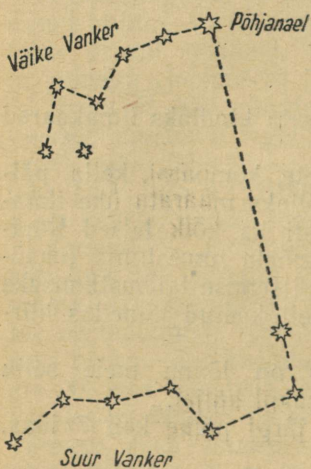
Meil on kehtiva (Moskva) kellaaja järgi päike kell 7 idas, kell 13 lõunas ja kell 19 läänes.

Päikese asendi järgi võime leida ilmakaared taskukella abil. Selleks pöörame kella nii, et selle tunniosuti on suunatud päikesele. Sirgjoon, mis poolitab nurga tunniosuti ja kella numbrilaul oleva number 1 vahel, on põhja-lõuna suund, kusjuures lõunakaar asub päikese pool (joon. 109) kella 7-st kuni kella 19-ni ja vastasuunas kella 19-st kuni kella 7-ni.

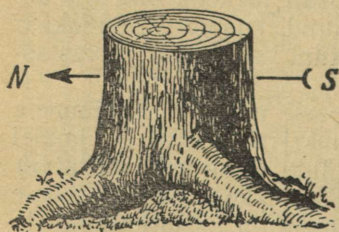
Selgel ööl saame ilmakaare õige täpselt määrata Põhjanaela järgi. Selleks tuleb algul leida Suure Vankri tähekoogu. Põhjanael asub selle tähekoogu kahte parempoolset tähte («tagumisi rattaid») kujutletavalt ühendava sirglõigu viiekordsel pikendusel ülespoole (joon. 110). Ligikaudu saame ilmakaari määrata ka mitmesuguste tundemärkide järgi, näiteks üksikult kasvanud puu kändudel on aastaringid lõuna pool tihedamalt koos kui põhja pool (joon. 111);



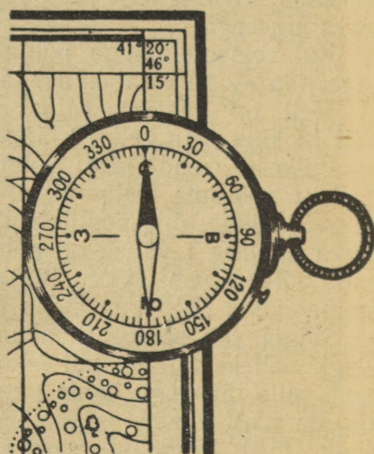
Joon. 109. Ilmakaarte määramine päikese ja kella abil.



Joon. 110. Ilmakaarte määramine Põhjanaela abil.



Joon. 111. Ilmakaarte määramine kännu abil.



Joon. 112. Kaardi orienteerimine kompassi abil.

üksikult kasvava puu oksastik on lõunapoolsel küljel lopsakam kui põhjapoolsel; üksikult asuvate suuremate kivide ja puutüvede põhjapoolsed küljed on harilikult kaetud samblaga.

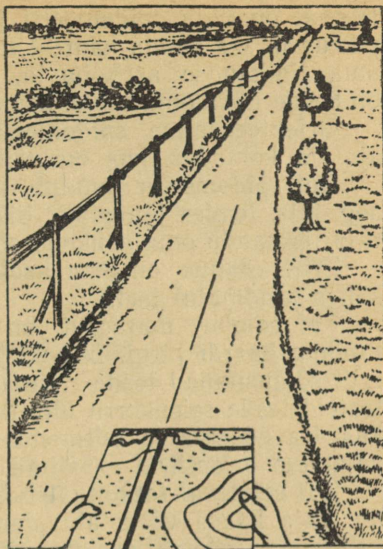
Et kaarti õigesti kasutada, tuleb kaart orienteerida, s. t. kaart tuleb pöörata nii, et selle põhjapoolne (ülemine) serv oleks suunatud põhja. Sel juhul ühtivad kõik kaardil kujutatud kohalikud esemed vastavate esemetega maastikul. Kaartidel on alati põhi ülal, lõuna — all, ida — paremal ja lääs — vasakul.

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 CIO- (põhi-lõuna-) joon ühtiks kaardi parem- või vasakpoolse servaga (raamiga). Nüüd pöörame kaarti koos kompassiga paremale või vasakule, kuni magnetnõel ühtib kompassikarbi CIO-joonega ja magnetnõela põhjapoolne ots näitab kaardi põhjaserva suunas. Seega on kaart orienteeritud (joon. 112).

Kui asume kaardil kujutatud maastikul, siis saame kaarti orienteerida kohalike 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 (joon. 113).

Oma asukoha kindlaksmääramine. Kui kaart on orienteeritud, saame selle järgi määrata oma 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, mis määrabki meie asukoha. 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. Oma asukoha määramiseks mistahes



Joon. 113. Kaardi orienteerimine maastikul.

teosol on vaja spidomeetri järgi kindlaks teha läbitud teekonna pikkus ja see kanda kaardil märgitud sõiduteekonnale. Nii leiame oma ligikaudse asukoha ja, võrreldes kaarti kohalike esemetega, on kerge leida oma täpne asukoht antud teosol.

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 oma asukoha sõiduks kulutatud aja järgi.

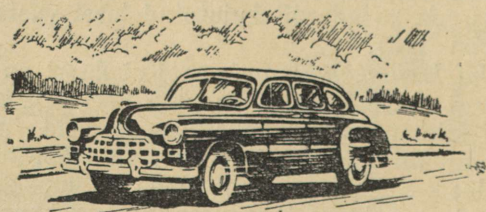
Eriti oluline on oma asukoha kindlaksmääramine tee'ahkmeil, sõites tundmatul teel.

Kui eelolev marsruut on juhile võõras, tuleb teda õppida tundma kaardi järgi, üles kirjutada teekonnal läbitavad asulad ja eriti sõidusuunad teede ristumiskohtadel ja pärida teiste't juhtidelt teateid teede seisukorra üle. Peale selle tuleb üles märkida asulad, kus ära pöörata ja mitmendal kilomeetril, samuti üles kirjutada vajalikud orientiirid — sillad, teetõusud ja -langud jms.

Kui eeloleval teekonnal tuleb sõita halbadel või lumistel teedel, on vaja kaasa võtta abivahendid nagu raudlabidas, tross, lumeketid, paar lühemat saelauda jms., et vajaduse korral oleks võimalik lahti kaevata sissevajunud autorattaid ja nendele toeks alla panna laudad või libisemise vältimiseks ratastele ketid peale panna.

KORDAMISKÜSIMUSI.

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 oma asukohta maastikul?



XII PEATÜKK.

ÜLDTEADMISI MEHAANIKAST.

1. Liikumine.

Keha liikumiseks nimetatakse protsessi, kus keha (või tema üksikud osad) aja jooksul muudab oma asendit ümbritsevate esemete suhtes.

Liikumine on ühtlane, kui keha võrdsete ajaühikute vältel läbib võrdsed teekonnad.

Liikumine on mitteühtlane, kui keha võrdsete ajaühikute vältel läbib mittevõrdsed teekonnad.

Kui kiirus suureneb või väheneb võrdsete ajaühikute vältel võrdsete suuruste võrra, siis nimetatakse keha liikumist *ühtlaselt kiirenevaks* või *ühtlaselt aeglustuvaks*.

Liikumisel joonistab keha mingi joone, mida nimetatakse trajektööriks. Kui trajektloor on sirgjoon, siis nimetatakse liikumist *sirgjooneliseks*, kui kõverjoon, siis — *kõverjooneliseks*.

Kiiruseks nimetatakse ajaühikus läbikäidud teed. Ühtlase liikumise kiirus avaldub läbikäidud tee ja liikumiseks kulunud aja suhtena, s. t.

$$v \text{ (kiirus)} = \frac{s \text{ (tee)}}{t \text{ (aeg)}}.$$

Kiiruse mõõtühikuks on säärase ühtlase liikumise kiirus, mille puhul punkt ajaühikus (sekundis, minutis, tunnis) läbib pikkusühiku (sm, m, km). Seega on kiiruse mõõtühikud sm/sek., m/sek., km/t. Kuna jõuvankrid liiguvad mitmesuguste kiirustega, mis muutuvad vastavalt tee seisukorrale, liiklemise tihedusele, koormusele jne., siis jõuvankrite liikumise kiirust teatud ajavahemiku kohta on otstarbekas väljendada ainult keskmiste suurustega. Nendeks suurusteks on tehniline kiirus ja eksploatatsiooniline kiirus.

Tehniline kiirus on jõuvankri liikumise keskmine kiirus (arvestamata teel tehtud peatusi, välja arvatud liiklemise reguleerimisest tingitud peatused) ja selle leidmiseks tuleb jagada läbisõidetud tee (kilomeetrites) liikumise ajaga (tundides).

Ekspluatatsiooniline kiirus on jõuvankri keskmine kiirus tööülesande täitmisel, kusjuures võetakse arvesse kõik esinenud peatused (koorma peale- ja mahalaadimine, manööverdamine, dokumentide vormistamine, tehniliste rikete kõrvaldamine jms.). Selle kiiruse leidmiseks tuleb jagada läbisõidetud tee (kilomeetrites) tööülesande täitmiseks kulunud ajaga (tundides).

Näide: veoauto sõitis koorma veol päeva jooksul 200 km, kusjuures liikumiseks kulus 5 tundi ja kogu tööülesande täitmiseks 8 tundi.

Järelikult on antud juhul auto tehniline kiirus 200 km : 5 t. = 40 km/t. ja ekspluatatsiooniline kiirus 200 km : 8 t. = 25 km/t.

Kiiruse muutumist ajaühikus nimetatakse *kiirenduseks*. Kiirenduse suurust võib väljendada kiiruse muutumise ja vastava aja vahemiku jagatisena, s. o.

$$a = \frac{v_2 - v_1}{t_2 - t_1} = \frac{v_2 - v_1 \text{ (Kiiruse juurdekasv)}}{t \text{ (aeg)}}$$

kus a — kiirendus;

v_1 — algkiirus;

v_2 — lõppkiirus;

t_1 — ajamoment, kui kiirus on v_1 ;

t_2 — ajamoment, kui kiirus on v_2 .

Kiirenduse mõõtühikuks on säärase ühtlaselt muutuva liikumise kiirendus, mispuhul igas ajaühikus (sekundis, minutis, tunnis) kiirus muutub ühe kiirusühiku võrra (sm/sek., m/sek., km/min., km/t.). Seega on kiirenduse mõõtühikuteks: sm/sek.², m/sek.², km/min.², km/t.².

Kiirendus on positiivne, kui kiirus igas järgmises ajaühikus kasvab, ja negatiivne, kui kiirus igas järgmises ajaühikus väheneb.

Auto liikumahakkamisel on kiirendus positiivne, auto pidurdamisel — negatiivne.

Vabalt langeva keha kiirendust nimetatakse raskuskiirenduseks ja ta suurus on 9,81 m/sek.².

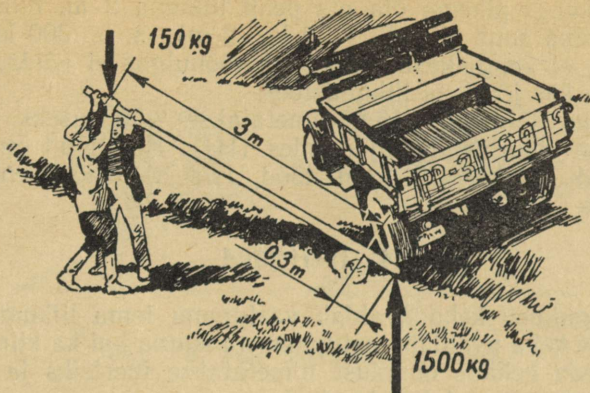
Aine hulka, mis moodustab mingi keha, nimetatakse selle keha massiks. Keha massi leiame sel teel, kui jagame keha kaalu raskuskiirendusega, mis on võrdne 9,81 m/sek.², seega:

$$\text{mass} = \frac{\text{keha kaal}}{\text{raskuskiirendus}}$$

Kiirendus = $\frac{\text{jõud}}{\text{mass}}$, seega, mida suurem on auto rataste veojõud ja mida väiksem on auto mass, seda suurema kiirenduse saab auto.

2. Jõud ja jõumoment.

Mehaaniliseks jõuks nimetatakse põhjust, mis paneb keha liikuma või põhjustab tema liikumise muutumist. Oma iseloomult on jõud mitmesugused — raskusjõud, hõõrdejõud, elektrilised jõud,



Joon. 114. Sissevajanud autoratta väljakaalumise kangi abil. Mitu korda kangi üks õlg (3 m) on pikem teisest õlast (0,3 m), nii mitu korda on kangi lühemale õlale mõjuv jõud (1500 kg) suurem kangi pikemale õlale rakendatud jõust (150 kg).

aururõhk jne. Iga jõudu iseloomustab kolm tunnust: 1) rakenduspunkt, 2) suund, 3) suurus. Jõu rakenduspunktiks nimetatakse punkti, millele jõud vahetult mõjub. Jõu suunaks loetakse suunda, millises jõud püüab liigutada oma rakenduspunkti. Jõu suurus määratakse tema võrdlemisel leppelise jõühikuga. Tehnikas on jõu mõõtühikuks kilogramm (kg).

Jõu ja tema õla korrutist nimetatakse jõumomendiks. Jõu õlaks loetakse jõu mõjumissuunda tähistava sirge kaugust punktist, mille suhtes jõumoment määratakse. Jõumomendi mõõtühikuks on kilogramm-meeter (kgm).

Joonisel 114 näeme jõumomendi rakendamist praktikas, kus sissevajanud autoratta väljakaalumiseks kasutatakse kangi. Kangi puhul peavad jõumomendid toetuspunkti suhtes olema võrdsed. Kangi pikemale õlale mõjuva jõu suurus on antud juhul 150 kg. Lühemale õlale mõjuva, s. o. auto ratast tõstva, jõu suurus on seega 1500 kg.

3. Töö ja võimsus.

Jõu töö seisab keha liikumise takistuse ületamises. Töö on suurus, mida mõõdetakse jõu ja jõu mõjumise suunas toimunud keha liikumistee korrutisega. Mida suurem on keha liikumise takistus ja mida pikem on tema liikumistee, seda suurem on jõu poolt sooritatud töö.

Tehniliseks tööühikuks on kilogramm-meeter (kgm), s. o. 1 kilogrammilise jõu töö 1 m ulatuses jõu suunas.

Joonisel 114 näidatud juhul tuleb autoratta tõstmiseks 0,2 m kõrgusele kulutada tööhulk, mis võrdub $1500 \text{ kg} \cdot 0,2 \text{ m} = 300 \text{ kgm}$.

Seejuures kangi pikema õla ots peab liikuma 2 m, milleks tuleb kulutada sama suur tööhulk ($150 \text{ kg} \cdot 2 \text{ m}$), s. o. 300 kgm. Sellest näeme, et kangi kasutamisel me tööhulgas ei võida, küll aga võime võita kas jõus või liikumistees.

Ajaühikus tehtavat tööd nimetatakse võimsuseks. Tehnikas arvestatakse võimsust hobujõududes (HJ). Hobujõud on võimsus, mille puhul tehakse 75 kgm tööd 1 sek. jooksul ehk $1 \text{ HJ} = 75 \text{ kgm/sek}$.

4. Inertsjõud.

Iga paigalolev keha avaldab vastupanu tema liikumapanekule ja iga liikuv keha avaldab vastupanu nii suuna kui ka kiiruse muutmisele. Seda kehade omadust nimetatakse inertsiks ja seejuures tekkivat jõudu nimetatakse inertsjõuks.

Paigaloleku inerts näiteks ilmneb selles, et mistahes liiklusvahendis asuvad inimesed liiklusvahendi liikumahakkamisel kalduvad tahapoole. Kaldumine on seda suurem, mida kiirem on üleminek paigalolekust liikumisse, s. t. mida suurem on kiirendus.

Liikumise inerts ilmneb selles, et liiklusvahendis viibiv inimene iga liikumise aeglustumise puhul kaldub ettepoole, iga liikumise kiirenemise puhul kaldub tahapoole ja iga pöörde puhul kaldub väljapoole tee kõverust.

Sirgjoonelise liikumise puhul inertsjõud mõjub liikumise suunas, kui kiirus väheneb, ja vastassuunas, kui kiirus suureneb.

Inertsjõud võrdub nulliga, kui liikumise kiirus ja suund ei muutu.

Inertsjõu suurus saadakse, kui liikuva keha kaal (kg) jagada raskuskiirendusega ($9,81 \text{ m/sek.}^2$) (see on keha mass) ja korrutada keha kiirendusega (m/sek.^2).

Inertsjõud on seda suurem, mida suurem on keha mass (kaal) ja tema kiirendus.

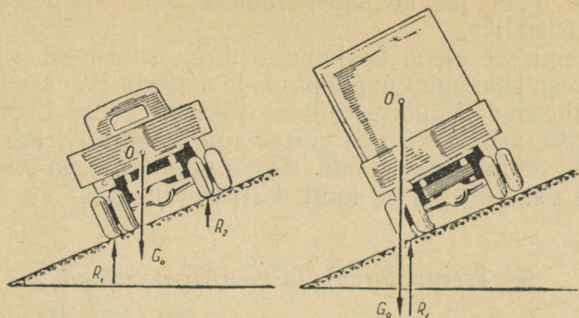
5. Mõju ja vastumõju seadus.

Kui üks keha mõjub teisele kehale mingi jõuga, siis teine keha mõjub esimesele kehale võrdse, kuid vastassuunalise jõuga.

See ilmneb näiteks tulirelva tagasipõrkel, mil laengu plahvatusel tekkinud gaasid tekitavad mõlemale poole, kuuli ja toru tagumise seina poole, võrdsed ja vastupidised jõud.

6. Raskuskese.

Keha raskuskeskmeks nimetatakse keha kõikidele osadele mõjuvate paralleelsete raskusjõudude keskpunkti, mida võime vaadelda kui selle keha resultantraskusjõu rakenduspunkti. Tahke keha raskuskeskme asukoht ei muutu, kuidas ka keha oleks pööratud.



Joon. 115. Auto stabiilsus kallakteel.

7. Keha asendi stabiilsus.

Keha asendi stabiilsuseks nimetatakse keha omadust avaldada vastumõju jõule, mis püüab teda ümber tõugata.

Keha stabiilsus oleneb keha kaalust, tema raskuskeskme asukohast ja raskuskeset läbiva vertikaali asendist keha toetuspinna suhtes.

Auto stabiilsus on seda suurem, mida raskem on auto, mida madalamal on tema raskuskese ja mida lähemal auto keskkohale asub raskuskese.

Auto asend on stabiilne juhtudel, kus raskuskeset läbiv vertikaal (või kõikide autole mõjuvate jõudude, kaasa arvatud inertsjõu resultantjõud) ei lähe väljapoole rataste toetuspinna (joon. 115). Kui see vertikaal läheb väljapoole rataste toetuspinna, kaldub auto ümber. Mida suurem on toetuspind ja mida madalamal asub raskuskese, seda stabiilsem on auto asend.

8. Veere- ja liugehõõrdumine.

Jõuks, mis võimaldab auto liikumise teepinna suhtes, on auto veorataste ja teepinna vaheline hõõrdejõud.

Hõõrdumine on kahte liiki — veere- ja liugehõõrdumine. Liugehõõrdumine tekib sel juhul, kui üks keha liigub libisedes teisel kehal, ja veerehõõrdumine sel juhul, kui liikuv keha veereb teise keha pinnal.

Veerehõõrdumise takistus on tuntavalt väiksem liugehõõrdumise takistusest (eriti liikuma hakkamise momendil). Seepärast autodes ja kõikides teistes agregaatides, kus see on võimalik, kasutatakse veerelaagreid, et vältida liugehõõrdumist.

Hõõrdejõud suureneb nii mitu korda, kui mitu korda suureneb pinnale keha normaaljõud (s. t. jõud, mis mõjub pinnale risti).

Liugumisel hõõrdejõu ja normaaljõu suhe on antud pindade

kohta jääv. Seda jäävat suhet nimetatakse hõõrdeteguriks ehk hõõrdekoefitsiendiks.

Hõõrdetegur ei olene kokkupuutepinna suurusest, vaid oleneb keha raskusest, kokkupuutuvate pindade materjalist ning nende töötlemise kvaliteedist. Väikeste liikumiskiiruste puhul hõõrdetegur ei olene kiirusest, suurte kiiruste juures aga muutub kiiruse muutudes. Näiteks, pidurdatud auto rataste hõõrdumine teepinna vastu kiirusel 90 km/t. on väiksem kui 30 km/t. kiiruse juures.

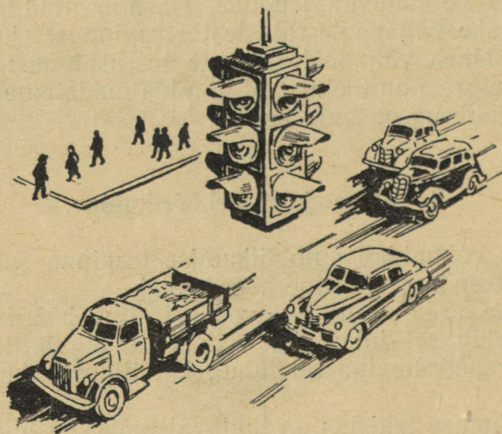
9. Tsentrifugaal- ja tsentripetaaljõud.

Inertsil mõjul püüab iga liikuv keha alal hoida sirgjoonelist liikumist. Sellest kõrvale juhtida võib teda ainult mingi välisjõud.

Keha liikumisel ringjoont mööda tekib jõud, mis püüab keha paisata pöörlemise keskpunkti eemale. Seda jõudu nimetatakse tsentrifugaaljõuks. Tsentrifugaaljõu mõju võime täheldada nööri otsa kinnitatud kivi ringitiirutamisel. Tsentrifugaaljõud suureneb võrdeliselt ringliikumise kiiruse ruuduga.

Mõju ja vastumõju seaduse kohaselt tekib keha liikumisel ringjoont mööda jõud, mis ei luba kehal eemalduda pöörlemise keskpunkti. Seda jõudu nimetatakse tsentripetaaljõuks.

Seega on tsentrifugaal- ja tsentripetaaljõud võrdsed ja vastasuunalised. Nad tekivad ja kaovad mõlemad üheaegselt.



XIII PEATÜKK.

ÜLDTEADMISI AUTOTEOORIAST.

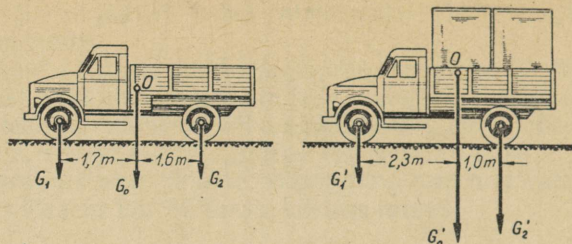
1. Auto raskuskeskme asukoht.

Auto raskuskeskme kaugus telgedest oleneb auto koormusest. Näiteks auto GAZ-51 tühikaal on 2710 kg, mis jaguneb auto telgede vahel järgmiselt: esiteljele 1300 kg ja tagateljele 1410 kg, kusjuures auto telgede vahe on 3,3 m. Auto raskuse asub joonel, mis asub esiteljest $\frac{1410 \times 3,3}{2710} = 1,7$ m ja tagateljest $\frac{1300 \times 3,3}{2710} = 1,6$ m kaugusel. Sama auto kaal täiskoormaga on 5350 kg ning esiteljele mõjub (koorma ühtlaselt jaotatud asetuse puhul) 1600 kg suurune raskusjõud ja tagateljele 3750 kg suurune raskusjõud. Sel juhul auto raskuse asub joonel, mis esiteljest on $\frac{3750 \times 3,3}{5350} = 2,3$ m ja tagateljest $\frac{1600 \times 3,3}{5350} = 1,0$ m kaugusel.

2. Telgedele ja ratastele mõjuv raskusjõud.

Auto telgedele mõjuv raskusjõud on sõltuv auto koormusest. Kui näiteks auto GAZ-51 tühikaal on 2710 kg, siis esiteljele mõjuv raskusjõud on 1300 kg ehk 48% ja tagateljele mõjuv raskusjõud on 1410 kg ehk 52%. Kui sama auto kaal koormaga on 5350 kg, siis esiteljele mõjuv raskusjõud on ainult 1600 kg ehk 30% ja tagateljele mõjuv raskusjõud on 3750 kg ehk 70%.

Samuti oleneb ka auto ratastele mõjuv raskusjõud auto koormusest. Ülaltoodud näite kohaselt auto tühikaalu korral mõjub kummalegi esirattale $\frac{1300}{2} = 650$ kg ja igale tagarattale $\frac{1410}{4} \approx 352$ kg suurune raskusjõud. Koormatud auto puhul aga mõjub kummalegi esirattale $\frac{1600}{2} = 800$ kg suurune raskusjõud ja igale tagarattale $\frac{3750}{4} \approx 938$ kg suurune raskusjõud.



Joon. 116. Tühja ja koormatud veoauto (GAZ-51) raskuskeskme asukoht ja koorma jagunemine ratas-tele.

3. Autokummide haardumine teepinnaga.

Haardejõuks nimetatakse jõudu, mis takistab veereval autorattal libiseda teepinnal, s. t. ta on liugehõõrdumisjõud, mis tekib autokummi ja teekatte vahel. Haardejõu suurus oleneb autorattale mõjuvast raskusjõust ja autokummi ja teekatte vahelise haardumise tegurist. Haardeteguri suurus oleneb: 1) teekatte tüübist ja seisukorrast, 2) väliskummide konstruktsioonist ja seisukorrast, 3) õhurohust kummides. Haardeteguri suurus kõva ja kuiva teepinna puhul on 0,5—0,9, lumise ja märja teepinna puhul aga 0,15—0,30.

Haardetegur on seda väiksem, mida libedam on tee, siledam väliskummi protektor ja suurem rõhk kummides. Ümberpöördult, haardetegur on seda suurem, mida karedam on tee, mida tihedam ja sügavam on protektor ja madalam rõhk kummides (sest madalama rõhu puhul haardumispind teega on suurem).

Auto veorattad püüavad nagu teepinda nihutada tagasi, aga kuna see harilikult pole võimalik, siis rataste ja teepinna vahel tekkiva haardejõu mõjul hakkavad rattad veerema ja auto liigub edasi.

Veojõud mõjub ratta ja teepinna kokkupuutepunktis. Seda võib näha sellest, kui libeda sõidutee puhul koha peal pöörlema hakkavale veorattale alla panna lauatükk, siis veoratas paiskab selle lauatüki tagasisuunas, ja auto jääb endiselt paigale.

Järelikult on auto edasilikumiseks vaja, et auto veorattaste ja teepinna vaheline haardejõud oleks suurem kui veorattaste mõjuv veojõud. Kui haardejõud on veojõust väiksem, siis libisemise tõttu veorattad hakkavad pöörlema koha peal ja auto ei liigu edasi. Kui veojõud on väiksem kui paigalt liikumisel esinev takistus (haardejõud pluss auto massist põhjustatud inertsjõud), siis veorattad ei suuda pöörelda ja mootor seiskub.

4. Pöördemomendi ülekandmine väntvõllilt veorattastele.

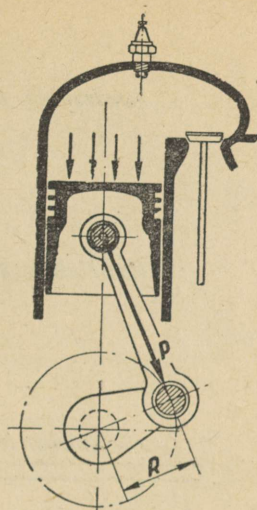
Auto mootori töötades tema väntvõll pöörleb. Seejuures väntvõllil tekib nn. pöördemoment. Pöördemomendi all mõistetakse

võlli pööramiseks rakendatud jõu ja selle öla korrutist (joon. 117). Pöördemomendi mõõtühikuks on kilogramm-meeter (kgm).

Mootori pöördemoment kantakse väntvõllilt sidurile. Sidur annab pöördemomendi hõõrdejõu vahendusel edasi käigukastile. Käigukasti hammasajamite abil on võimalik mootori pöördemomendi endiseks jäädes saavutada ülekandearvu suurendamisega suuremat veojõudu veoratastel. Käigukastist mootori pöördemoment kantakse kardaantvõlli abil veosilla peaülekandele ja sealt edasi diferentsiaali ja pooltelgede abil auto veoratastele.

5. Hõõrdekaod jõuülekanDEMehhanismis.

Mootori pöördemomenti ei kanta auto veoratastele üle tervikuna, vaid osaliselt. See on tingitud asjaolust, et jõuülekanDEMehhanismis esinevad hõõrdekaod. Hõõrdekaod tekivad kuullaagrites, hammasajamites ja kardaantliigendites. Samuti mõjub jõuülekanDEMehhanismi osade liikumisele takistavalt üksikute agregaatide karterites asuv õli. Üldine hõõrdekadu jõuülekanDEMehhanismis on 10—15% mootori võimsusest.



Joon. 117. Pöördemoment.

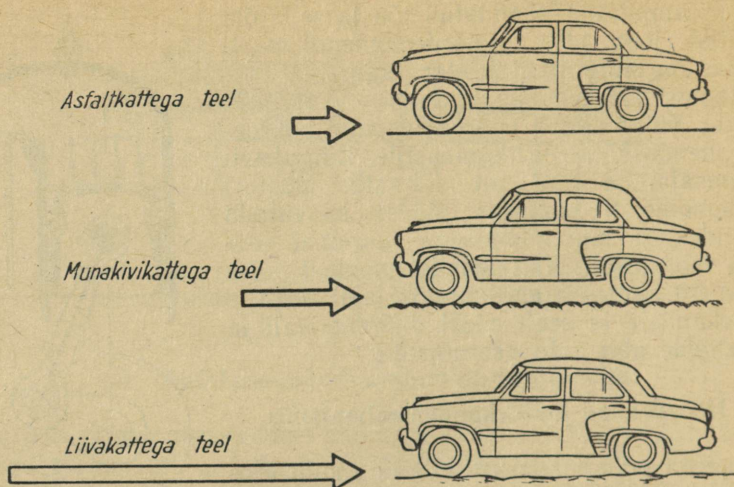
6. JõuülekanDEMehhanismi kasutegur.

JõuülekanDEMehhanismi kasuteguri all mõistame veorataste võimsuse suhet mootori võimsusega. Mitmesuguste autotüüpide puhul see kasutegur kõigub piirides 0,85—0,9. JõuülekanDEMehhanismi kasutegur oleneb mitmesuguste detailide sobitamise ja reguleerimise täpsusest, nende kuluvuse astmest, samuti üksikute agregaatide määrimise ja määrdeaine kvaliteedist. Kõrge kasutegur tagab auto pika vabajooksutee väljalülitatud mootoriga. Hästikorrastatud ja väljareguleeritud veoauto vabajooksu tee pikkus peab olema horisontaalsel asfaltteel kiiruse juures 30 km/℥. vähemalt 200 m.

7. Jõuvankri veeretakistus ja tegurid, mis mõjutavad selle suurust.

Jõuvankri veeretakistuse põhjustavad: autokummide ja teepinna deformatsioon, väliskummide ja teepinna vaheline hõõrdumine, hõõrdumine esirataste kuullaagrites ja hõõrdumine jõuvankri vedrudes ning amortisaatorites.

Jõuvankri veeretakistus võrdub jõuvankri kaalu ning veeretakistuse teguri korrutisega ja selle mõõtühikuks on kilogramm (kg).



Joon. 118. Auto veeretakistuse olenevus teekattest.

Tingituna veeretakistusest saab jõuvanker liikuda suhteliselt aeglaselt, võrreldes näiteks lennukiga, millel puudub veeretakistus. Veeretakistust mõjutavad tegurid arvestatakse ühe üldise tegurina, mille suurus määratakse katseliselt. Veeretakistuse tegur asfaltkattega tee puhul kõigub piirides 0,01—0,02 ja on sõltuv jõuvankri liikumiskiirusest. Munakivikattega tee puhul see tegur on 0,03 ja liivakatte puhul võib tõusta kuni 0,1.


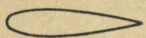










8. Õhutakistus ja selle suuruse sõltuvus keha kujust.

Õhutakistus on tingitud õhuvastusurve, hõrendusest liikuva keha taga ja õhuosakeste hõõrdumisest vastu keha välispinda. Õhutakistuse suurus oleneb keha liikumiskiirusest, tema rindristlõikest ja keha kujust. Suurim õhutakistus on liikuval kehal, millel on risttahuka kuju, väikseim — kehal, millel on langeva tilga kuju.

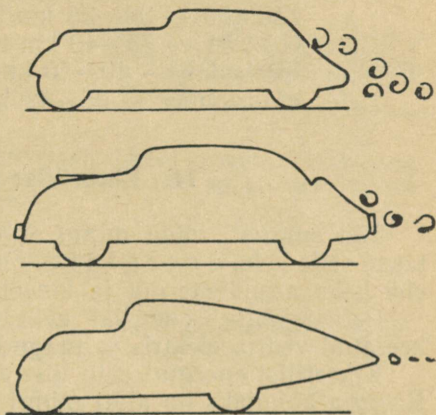
Tilgakujulise keha õhutakistuse tegur, kui keha on tõmbi otsaga vastu õhuvoolu, on 1. Kerakujulise keha õhutakistuse tegur on 3,8, poolkerakujulise keha õhutakistuse tegur on 6,0, kui keha on kumerusega vastu õhuvoolu, ja 23,0, kui keha on poolituspinnaga vastu õhuvoolu (joon. 119). Õhutakistust mõõdetakse kilogrammides 1 m² kohta.

9. Auto voolujoonelise kuju mõiste.

Auto liikumiskiiruse suurendamisel on võimsus, mis kulutatakse veeretakistuse ületamiseks, võrdeline kiirusega, aga võimsus, mis kulutatakse õhutakistuse ületamiseks, on võrdeline kiiruse kuubiga.

Tuul	Keha kuju	Õhutakistuse suurus
		1
		1,5
		2,8
		3,8
		6,0
		23,0

Joon. 119. Õhutakistuse olenevus keha kujust.



Joon. 120. Õhutakistuse (pöörise) vähenemine olenevalt auto voolujoonelise kujust.

Näiteks, auto kiiruse puhul 20 km/t. on veeretakistuse ületamiseks vajalik võimsus 2 HJ, õhutakistuse ületamiseks vajalik võimsus 0,24 HJ. Kiiruse puhul 100 km/t. on veeretakistuse ületamiseks samades liikumistingimustes vajalik võimsus 10,4 HJ, õhutakistuse ületamiseks vajalik võimsus aga 30 HJ. Järelikult auto kiiruse suurendamisel 5 korda õhutakistuse ületamiseks vajalik võimsus suureneb 5^3 , s. o: 125 korda.

Et viia minimaalseks õhutakistuse mõju, on kaasaegses autoehitustehnikas pööratud suurt tähelepanu auto väliskujule, andes temale nn. voolujoonelise kuju. Selleks kõik auto esiotsa teravad nurgad tehakse ümmargused, kõik väljaulatuvad osad püütakse viia võimalikult autokere sisse, väljajäänule antakse aga voolujoonelise kuju. Auto kere tehakse pikergune, sujuva üleminekuga katusekohalt, esilaternad monteeritakse tiibadesse jne. Voolujoonelise auto kuju sarnaneb tilga kujuga, millel tõmp ots on vastu liikumise suunda. Sellise kuju puhul on pöörisvoolud liikuva auto taga tunduvalt väiksemad, mille tõttu õhutakistuse mõju muutub minimaalseks (joon. 120).

10. Liikumise kiiruse mõju auto ökonoomsusele.

Nagu varem öeldud, on auto liikumiskiiruse suurendamisel õhutakistuse ületamiseks kulutatud võimsus võrdeline kiiruse kuubiga. Sellest järeldub, et suurte kiiruste kasutamine pole ökonoomne,

kuna see toob enesega kaasa kütuse ülemäärase kulu. Samuti on kütuse kulu suur ka liiga väikestel kiirustel.

Kõige ökonoomsemad kiirused on:

- Autol ZIL-5 — 25—30 km/t.,
- „ ZIL-150 — 30—35 km/t.,
- „ GAZ-51 — 35—40 km/t.,
- „ «Pobeda» — 40—50 km/t.,
- „ «Mcskvitš» — 35—40 km/t.

11. Kineetilise energia mõiste.

Töö suurust, mida mingi keha on võimeline tegema, nimetatakse selle keha energiaks. On kaks energia liiki: potentsiaalne ehk keha asendienergia ja kineetiline ehk liikumisenergia.

Potentsiaalset energiat evib maast ülestõstetud keha, kokkukeeratud vedru, elektri- ja magnetväli.

Kineetilist energiat evib liikuv keha, elektrivool, kiirgus, soojus. Energia kandjaks on alati mingi keha.

Iga liikuv keha, mõjudes teistele kehadele, teeb tööd, näiteks liikuv õhumass — tuul — teeb tööd, pannes liikuma tuuleveski tiivad või liigutades purjelaeva. Mida suurem on keha liikumise kiirus, seda suurem on ta energia, näiteks orkaani mõju on palju suurem tuule mõjust. Samuti, mida suurem on keha mass, seda suurem on ta kineetiline energia, näiteks kaks erinevate massidega vasarat, mis liiguvad sama kiirusega, sooritavad erinevaid tööhulki. Kineetiline energia on võrdne keha poole massi ja kiiruse ruudu korrutisega ja mõõdetakse kilogramm-meetrites (kgm).

$$\text{Kineetiline energia} = \frac{\text{mass} \times \text{kiirus}^2}{2}.$$

12. Liikuva auto kineetiline energia ja selle elementaararvutus.

Nagu varem öeldud, on kineetiline energia võrdeline keha massiga ja liikumise kiirusega. Mida suurem on keha mass ja liikumise kiirus, seda suurem on kineetiline energia.

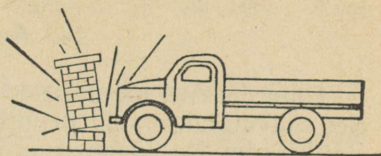
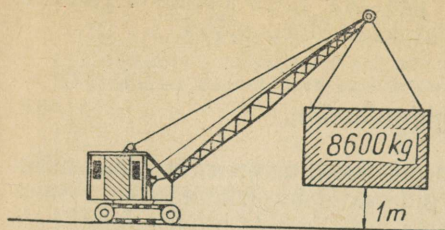
Liikuva auto kineetilist energiat, millest kokkupõrkel on tingitud purustav jõud, saab kergesti arvutada, kui on teada auto kaal ja liikumiskiirus.

Näiteks, kui täie koormaga sõiduauto «Moskvitš», kaaludes 1160 kg, sõidab kiirusega 65 km/t. ehk 18,1 m/sek., on tema kineetiline energia:

$$\text{auto mass on } \frac{1160}{9,81} = 119 \text{ kg sek.}^2/\text{m}$$

$$\text{ja kineetiline energia: } \frac{119 \times 18,1^2}{2} = 20\,000 \text{ kgm.}$$

Kui sama auto liigub aga kiirusega 20 km/t., mis vastab 5,6 m/sek., siis on tema kineetiline energia ainult:



Joon. 121. Kiirusega 20 km/t. ja täiskoormusega liikuva veoauto GAZ-51 hoog (elavjõud) on sama suur kui 1 m kõrguselt langeval 8600 kg raskusel koormal (veesel).

$$\frac{119 \times 5,6^2}{2} = 1900 \text{ kgm.}$$

Kui aga täiskoormusega veoauto GAZ-51, kaaluga 5350 kg, liigub kiirusega 20 km/t., on tema kineetiline energia:

auto mass on $\frac{5350}{9,81} = 547 \text{ kg sek.}^2/\text{m ja}$

auto kineetiline energia on $\frac{547 \times 5,6^2}{2} = 8600 \text{ kgm.}$

Eelpooltoodust võib järeldada, kui suure purustava jõuga löögi annab ja saab jõuvanker kokkupõrkel (joon. 121).

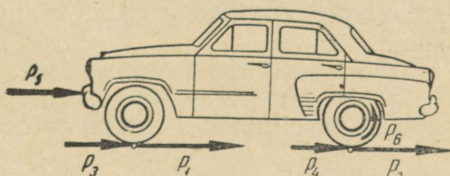
13. Liikuvale autole mõjuvad välisjõud.

Horisontaalsel teel liikuvale autole mõjuvad järgmised välisjõud (joon. 122):

- 1) rataste veeretakistusjõud,
- 2) õhutakistusjõud,
- 3) hõõrdejõud jõuülekandemehhanismis.

Teetõusul liikuvale autol tuleb ületada ka auto raskuskeskme vertikaalse ümberpaiknemise takistusjõud.

Kui liikuvale autol lülitada tööst välja mootor ja jõuülekandemehhanism, siis jääb auto temale mõjuvate välisjõudude tõttu pärast teatava teeosa läbimist seisma. Seejuures läbib auto kuni täieliku seisumiseni küllaltki pika teekonna. Näiteks on nõutav, et horisontaalsel kõva kattega teel 30 km/t. lõppkiiruse juures veoauto GAZ-51 veereks vähemalt 300 m ja ZIL-150 vähemalt 350 m edasi ning 50 km/t. lõppkiiruse juures sõiduauto «Moskvitš» vähemalt 450 m ja «Pobeda» vähemalt 600 m edasi.



Joon. 122. Jõud, mis peatavad liikuva auto. P_1 ja P_2 — esi- ja tagarataste pidurdusjõud; P_3 ja P_4 — esi- ja tagarataste veeretakistusjõud, P_5 — õhu takistusjõud; P_6 — hõõrdejõud jõuülekandemehhanismis.

Kui aga on vaja autot kiiresti peatada, tuleb kasutada pidureid, millede abil auto ratastele rakendatakse pidurdusjõud.

14. Auto pidurdamine.

Pidurdamisel muundatakse auto kineetiline energia hõõrdetööks. See saavutatakse piduritrumli ja piduriklotside friktsioonkatte vahelise hõõrdumise tulemusena. Liikuva auto rataste pidurdamisel tekib pidurdusjõud auto rataste ja teepinna vahel, mõjudes auto liikumisele vastupidises suunas. Maksimaalne pidurdusjõud võrdub auto igale pidurdatud rattale langeva kaaluga, korrutatult teepinna ja ratta vahelise hõõrdeteguriga. Kui pidurdusjõud ületab teepinna ja ratta vahelise hõõrdejõu, siis ratas lakkab veeremast ja hakkab libisema. Selline libisev edasiliikumine võib tekkida tee igasuguse seisukorra puhul — ka kuival, karedal teel, kuid eriti hõlpsasti tekib see märjal, libedal teel. See seletub sellega, et piduriklotside ja piduritrumli vaheline hõõrdumine on suurem (hõõrdetegur 1) kui rattakummi ja teepinna vaheline hõõrdumine (hõõrdetegur kuival, karedal teel 0,7—0,9, märjal ja libedal teel — 0,2—0,4). Seepärast tuleb hoiduda blokeeruvast pidurdamisest, sest pidurdustekond sel puhul on märgatavalt suurem kui veerevate rataste puhul. Samuti tekib auto libiseval edasiliikumisel rataste külglibisemise oht ning ka kummide kuluvus suureneb järsult.

Lühima pidurdustekonna saame siis, kui pidurdame rattad blokeerimise piirini, s. t. seisundisse, kus nad enne blokeeruma hakkamist veel siiski veerevad. Seega tuleb auto kiireks pidurdamiseks vajutada energiliselt, kuid sujuvalt piduripedaalile, nii et rattad ei blokeeruks ja, kui on tunda, et rattad siiski on blokeerunud, tuleb kohe veidi pidurit tagasi lasta.

Tagarataste külglibisemise tekkimisel tuleb selle likvideerimiseks viivitamata katkestada pidurdamine ja pöörata rooli sujuvalt külglibisemise suunas, vajutades ühtlasi kergesti gaasipedaalile. Momen-dil, kui auto on saavutanud normaalse suuna, tuleb pöörata rooli sujuvalt vastassuunas, et auto ei hakkaks libisema teisele poole.

Esirataste külglibisemise (mida juhtub harva) likvideerimiseks tuleb esirattad pöörata külglibisemisele vastupidises suunas, ühtlasi pidurdades ainult tagarattaid käsipiduri abil, ja anda autole vajalik suund.

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

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

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

kus S — pidurdustekonna pikkus meetrites,
 v — jõuvankri liikumise kiirus m/sek.,
 g — vabalangemise kiirendus = 9,81 m/sek.²,

μ (müü) — teepinna ja rehvide vahelise haardumise tegur.

Pidurdamisel saavutatava maksimaalse aeglustuse a võib leida valemi järgi:

$$a = g\mu.$$

Järelikult, sõitmisel heal teepinnal, kus haardumistegur $\mu = 0,7$, võib maksimaalse aeglustusena saavutada (0,7 · 9,81) ligi 7 m/sek.².

Järsul pidurdamisel kuival, karedal teepinnal saavutatava suure aeglustuse puhul tekib oht kaasasõitjaile, kuna inertsjõu tõttu võivad nad paiskuda oma istmeilt ette ja ennast vigastada vastu tuuleklaasi Juba aeglustamisel 3 m/sek.² langeb inimese keha ette, kui ta sel puhul jalgadega vastu ei suru või kätega kuskilt kinni ei hoia.

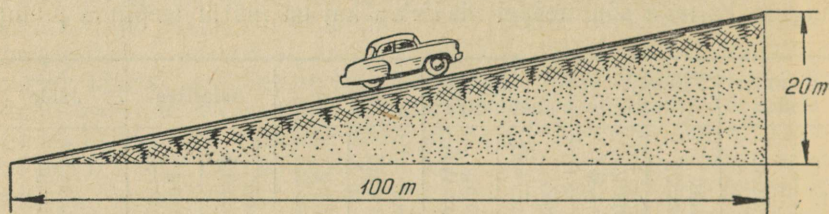
Allolevas tabelis on toodud *lühimad* pidurdustekonnad mitmesuguse kattega sõiduteedel nii kuiva kui ka märja teepinna puhul.

Liikumise kiirus		Killustik- ja kruusatee		Asfalt-betoontee		Kivitee		Asfalttee		Jäide
km/t.	m/sek.	kuiv $\mu = 0,7$	märj $\mu = 0,4$	kuiv $\mu = 0,65$	märj $\mu = 0,35$	kuiv $\mu = 0,6$	märj $\mu = 0,3$	kuiv $\mu = 0,5$	märj $\mu = 0,2$	killasjää $\mu = 0,1$
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	2,48	1,44	2,88	1,73	4,32	8,65
20	5,55	2,20	3,85	2,38	4,40	2,58	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	19,80	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
100	27,78	56,10	98,0	60,45	112,10	65,5	130,80	78,5	196,0	392,5

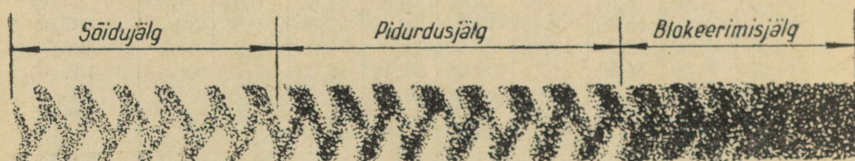
Märkus. Tabelis on haardumisteguri μ suurused näidatud keskmises seisukorras olevate teede kohta. Väga heade teede puhul võib μ suurus tõusta kuni 0,2 võrra. Näiteks, uuel hästiloõdeldud kuival tsementbetoonteel võib μ olla $\approx 0,9$. Seega on μ suurus teekatte seisukorrast (uus või kulunud), teekatte materjali koostisest (mida enam on selles kleepuvat sideainet, näiteks mida enam asfali on teekattes, seda libedam, s. t. väiksem on μ) ning teekatte töötlemisest (mida paremini on tee töödeldud, seda suurem on μ).

Eespooltoodud andmed pidurdustekonna pikkuse kohta on kehtivad ainult horisontaalse teede puhul. Tee tõusudel ja langudel lüheneb või pikeneb pidurdustekond vastavalt tõusu või languse suurusele. Pidurdustekonna pikkuse leidmiseks tõusva või langeva tee puhul tuleb esiteks leida pidurdustekonna pikkus vastavalt horisontaalsele teele ja siis vähendada või suurendada saadud arvu alljärgneva tabeli andmete kohaselt.

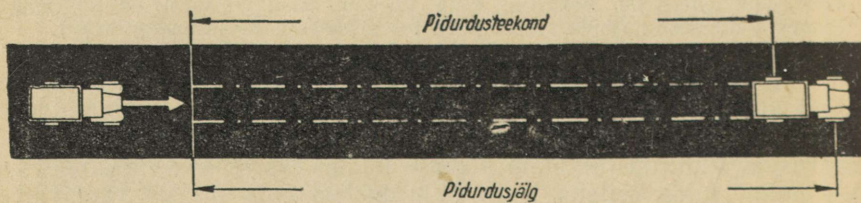
Tee tõus %-des	Pidurdus- teekonna lühenemine %-des	Tee langus %-des	Pidurdus- teekonna pikenemine %-des
5	- 6	5	+ 8
10	-12	10	+16
20	-20	20	+40
30	-30	30	+70



Joon. 123. Tee tõus (või lang) 20%.



Joon. 124. Pidurdusjalg ja blokeerimisjalg.



Joon. 125. Pidurdusteevööde ja pidurdusjalg kõikide rataste pidurdamisel.

Tihti arvestatakse, et pidurdustekond võrdub pidurdusjälje pikkusega. See ei ole õige neljaratta-pidurite puhul. Neljaratta-piduritega auto pidurdustekond on lühem kui sõiduteele jääv nähtav pidurdusjalg. Kuna neljaratta-pidurite puhul pidurdavad ka esirattad, siis pidurdustekonna pikkuse kindlaksmääramisel tuleb sel puhul pidurdusjälje pikkusest maha arvata auto esi- ja tagarataste vahemaa (joon. 125).

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

Sõitmisel libedal teel on pidurdustekond palju pikem kui kuival, karedal teel. Näiteks libeda asfaldi puhul võib pidurdustekond pikeneda kuni 250%, võrreldes kuiva asfaltteega. Üldiselt on pidurdamine libedal teel ohtlik, kuna selle tagajärjel võib kergesti tekkida jõuvankri külglibisemine. Libeda tee puhul on parimaks pidurdamisviisiks pidurdamine vaheldumisi mootoriga ja piduritega.

Allpool toodud tabelis on antud pidurdusvahemaa pikkused kuival ja märjal killustik-kruusateel I-sekundilise reageerimisaja puhul.

Pidurdusvahemaa, kaasa arvatud reageerimistekond, kuival ja märjal maanteel

Jõuvankri liikumise kiirus km/t.	Reageerimistekond + pidurdustekond = pidurdusvahemaa				
	Reageerimis- tekond 1 sek. vältel	Lühim pidur- dustekond kuiva tee- pinna puhul	Pidurdus- vahemaa kuiva tee- pinna puhul	Lühim pidur- dustekond märja tee- pinna puhul	Pidurdus- vahemaa märja tee- pinna 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

Kiireltliikva 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. õ 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 jõuvankrijuhi käsi vajaliku liigituse, 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 meeles pidada, et närvisüsteem reageerib õigesti, täpselt ja vajaliku kiirusega ainult täiesti normaalsel ja tervel inimesel. Haigel, väsinud või ärritatud inimesel reageerib närvisüsteem aeglaselt ja ebaläpselt.

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

Kui lisaks piduritega pidurdamisele kasutada ka mootoriga pidurdamist, siis pidurdusteed lüheneb 25—30% võrra. Ühtlasi väheneb sel puhul ka auto külglibisemise oht ja pidurseadmete kuluvus.

Mootoriga pidurdamist tuleb kasutada pidurdamisel suurtelt kiirustelt ja pidurdamisel libedal teel. Selleks lõpetatakse küttesegu juurdevool seguklapi sulgemisega, sidurit lahutamata. Et mootor ei seiskuks, lahutatakse sidur alles kiiruse langemisel 10—12 km-le tunnis, mil lõpeb mootori pidurdav toime ja ilmnevad löögid jõuülekandes.

Pidurdamist mootori abil paralleelselt piduritega tuleb kasutada ka laskumisel pikkadest järskudest teelangudest ja sõitmisel mägedes, sest pidurite pikaajalisel kasutamisel nad kuumenevad hõõrdumise tagajärjel. Näiteks kiirusel 100 km/t. tugeval pidurdamisel tõuseb temperatuur pidurites kuni 150° C. Ülekuumenenud pidurite pidurdusvõime langeb tunduvalt, samal ajal aga suureneb nende kuluvus.

Kestval pidurdamisel järsul teelangul, näiteks mägedes, tuleb mootoriga pidurdamisel kasutada madalamat käiku, kuna otseülekande pidurdav jõud osutub sel puhul mitteküllaldaseks.

Hüdrauliliste pidurite puhul ei tule pidurdamise lõpetamisel piduripedaali väga järsult tagasi lasta, kuna see mõjub kahjulikult piduri peasilindri detailidele.

Pneumaatiliste pidurite kasutamine nõuab suurimat oskust ja treeningut. Pneumaatiliste piduritega varustatud autol sõiteval algaja juht peab meeles pidama, et piduripedaali järsk põhjavajutamine tekitab rataste järsu blokeerimise. Seepärast tuleb sujuvaks pidurdamiseks vajutada pedaalile kergelt mitu korda järjest.

Samuti tuleb pneumaatiliste pidurite puhul meeles pidada, et kui õhurõhk süsteemis on alla 5 kg/sm², siis pidurid ei tööta täisvõimsusega. Seepärast ei tohi alustada liikumist enne, kui õhurõhk süsteemis on tõusnud üle 5 kg/sm², või siis tuleb liikuda väga ettevaatlikult ja aeglaselt — 10—12 km/t.

Jalgpidurisüsteemi rikkimineku puhul võib tsentraalset, s. o.

transmissioonile mõjuvat käsipidurit pidurdamiseks kasutada ainult väikesel kiirusel, sest suurel kiirusel transmissiooni järsk pidurdamine põhjustab selle detailide järsu ülekoormamise, mis võib lõppeda nende purunemisega. Seepärast on pidurite riknemise korral tagasisõit garaaži lubatud vaid minimaalse kiirusega mõöda järskude langudeta teed. Mägise tee puhul tuleb auto ära pukseerida jäiga ühenduslüli abil.

15. Auto teelpüsivus.

Jõuvankri teelpüsivuseks nimetatakse tema võimet edasi liikuda ebatasasel ja libedal teepinnal ilma külglibisemiseta ja ümberkukkumiseta.

Jõuvankri püsivust pikisuunas ilma ümberlangemiseta (ümber esi- või tagatelje), näiteks järskude teetõusude ületamisel, nimetatakse p i k i p ü s i v u s e k s. Pikipüsivusest oleneb ka jõuvankri juhitavuse kadu esiratastele mõjuva reaktsioonijõu vähenemise tagajärjel, näiteks märke tõusmisel või veoratastele järsult suurema tõukejõu ülekandmisel.

Pikipüsivus sõltub jõuvankri raskuskeskme asetusest, telgede vahe pikkusest, veoratastele mõjuva jõu suurusest ja sõidutee kallakusest.

Jõuvankri püsivust pikisuunas külgakalletel (näiteks sõitmisel mäenõlvakul), ilma küljeli langemiseta (üle vasak- või parempoolsete rataste) nimetatakse p ö i k i p ü s i v u s e k s.

Põikipüsivusel omab määravat tähtsust rataste vahe ja raskuskeskme kõrguse suhe, s. t. mida laiem on rataste vahe ja mida madalamal asetseb raskuskese, seda suurem on jõuvankri põikipüsivus.

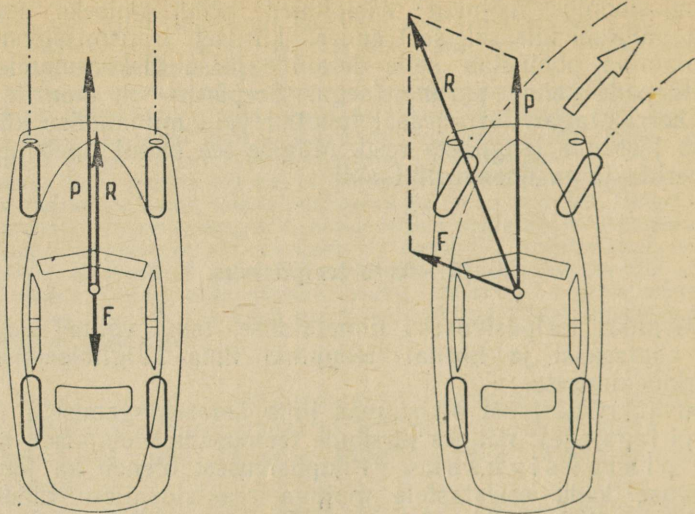
Veoauto koormakastis veetava koorma suur kõrgus vähendab tunduvalt auto teelpüsivust, eriti tema põikipüsivust, sest koorma suure kõrguse tõttu tõuseb ka auto raskuskese, nihkudes ühtlasi lähemale tagaratastele. Sellepärast võib auto langeda küljeli isegi väikestel külgakalletel.

Jõuvankri liikumise kindlust ilma ühe telje rataste külglibisemiseta nimetatakse tema k ü l g p ü s i v u s e k s. Rataste külglibisemine tekib juhul, kui kaob vajalik haardumine teepinna ja rataste vahel, näiteks liikumisel libedal teel, pidurdamise ajal või pöörde sooritamisel.

Tagarataste alanud külglibisemise likvideerimiseks tuleb pöörata rooli külglibisemise suunas, mis ajal mitte pidurdada ega sidurit välja lülitada.

Jõuvankri liikumise kindlust teekõverail ja pööretel ilma külglibisemiseta ja ümberviskumiseta nimetatakse p ö ö r d e p ü s i v u s e k s.

Liikumisel teekõverail mõjub autole nagu igale pöörlevale kehale tsentrifugaaljõud, mis on rakendatud auto raskuskeskmesse.



Joon. 126-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.

Joon. 126-b (paremal). Autole mõjuvad jõud pöördel. P — mootori tõukejõud, F — inertsjõud (tsentrifugaaljõud), mis takistab jõuvankri liikumise suuna muutmist, püüdes juhtida jõuvankrit teeköverast välja, R — resultantjõud, mille mõju on suunatud jõudude P ja F vahelt ja mis leitakse jõudude P ja F liitmisel jõudude parallelogrammi abil.

See jõud püüab kiskuda autot teeköverast välja. Sellele vastupidi, rataste ja teepinna vaheline haardejõud takistab auto väljapaiskumist teeköverast. Kui tsentrifugaaljõud ületab haardejõu, hakkab auto teeköverast välja libisema.

Tsentrifugaaljõud on seda suurem, mida suurem on auto liikumiskiirus ja mida väiksem on pöörderaadius. Auto raskus teeköverast väljalibisemisele mõju ei avalda, sest tsentrifugaaljõud ja haardejõud kasvavad proportsionaalselt auto raskuse suurenemisel.

Auto ümberkaldumise oht tekib tavaliselt suurema kiiruse juures kui külglibisemise oht, s. t. auto hakkab enne libisema kui ümber kalduma. Ainult juhul, kui auto rattad satuvad takistusele (kühmule, tee äärekivile), mis vähendab külglibisemise tekkimise võimalust, võib auto ümberpaiskumine toimuda enne külglibisemist. Mida kõrgemal asetseb autol raskuskese, seda suurem on tema ümberpaiskumise võimalikkus.

Kuna pööretel koormus auto välimistele ratastele (arvates pöördetsentrist) suureneb ja sisemistele ratastele väheneb, siis lähenemisel teeköverale tuleb liikumise kiirust aegsasti vähendada niivõrd, et vajaduse korral saaks viivitamatult peatuda. Kui tekib

vajadus kiiruse vähendamiseks pidurite abil, siis tuleb pidurdada enne käänakut, mitte aga käänakul, kuna viimasel juhul hõlpsasti võib tekkida jõuvankri külglibisemine (joon. 127).

Sõltuvalt teekattest ja selle seisukorrast on teatav kindel kiirusmäär, mille juures algab külglibisemine. Seda kiirust nimetatakse *kriitiliseks kiiruseks*. Jõuvankrijuht 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.,

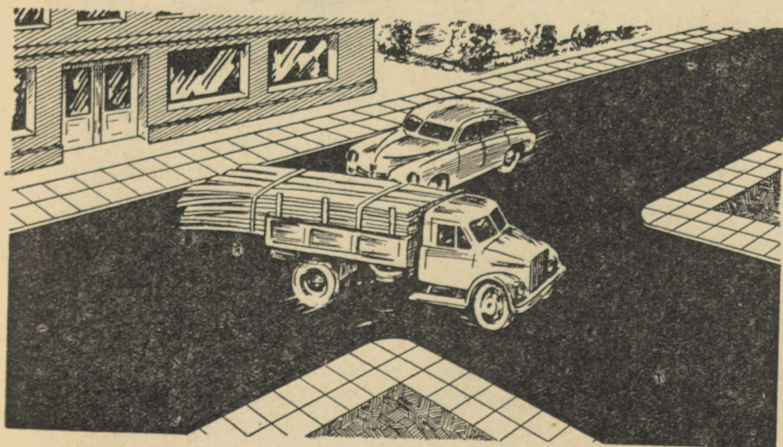
g — vaba langemise kiirendus = 9,81 m/sek.²,

μ — haardetegur,

r — teekõvera (kurvi) raadius meetrites.

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

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



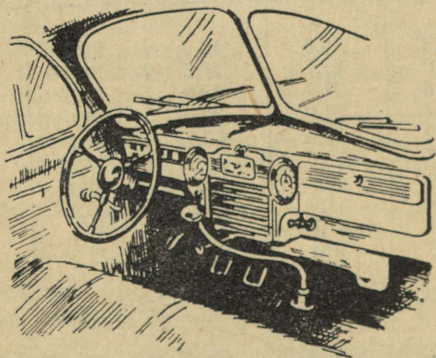
Joon. 127. Pöördel pidurdades tekib külglibisemine.

Jõuvankriga sõitmisel kindla teelpüsivuse tagamiseks on määrava tähtsusega juhi teadlik oskus ja kogemused.

Nagu eespoolöeldust se!gub, oleneb jõuvankri teelpüsivus paljudest teguritest — jõuvankri raskusest, raskuskeskme asetusest, telgede ja rataste vahe suuruselt, autokumvide seisukorrast, tee seisukorrast ja profiilist —, milledest ühtegi tegurit juht sõidu ajal muuta ei saa. Ainuke tegur, mida jõuvankrijuht saab muuta ja millega ta saab mõjutada teelpüsivuse kindlust, on liikumise kiirus. Seepärast on kiiruse oskuslikul valikul kõige suurem tähtsus ohutu liiklemise tagamisel.

KORDAMISKÜSIMUSI.

1. Millest sõltub auto telgedele mõjuv raskusjõud?
2. Kuidas jaotub raskus esi- ja tagasillale koormata ja koormaga autol?
3. Millest sõltub liikuva jõuvankri kineetilise energia suurus?
4. Millised välisjõud mõjuvad liikuvale autole?
5. Millest sõltub jõuvankri teelpüsivus?



XIV PEATÜKK.

LIIKLUSÕNNETUSED.

1. Liiklusõnnetuste liigitus.

Liiklusõnnetusteks loetakse säärased sündmused liiklusvahendite liiklemisel, mille tõttu on saanud surma või haavata inimesi, liiklusvahendid on saanud vigastada, või on tekkinud muud rasked tagajärjed.

Liiklusõnnetusi on neli liiki: avariid, pealesõidud inimestele, tootmis-transpordialased õnnetused ja õnnetusjuhtumid.

Avariide hulka kuuluvad säärased liiklusõnnetused (kokkupõrked, pealesõidud paiksetele esemetele, liiklusvahendite ümberpaikumised või kukkumised), mille tagajärjel inimesi sai surma või haavata, olenemata vigastuste suurusest, või kui liiklusõnnetuse tagajärjel liiklusvahendid:

- a) langesid rivist täielikult välja,
- b) nõuavad kapitaal-remonti või mõne agregadi asendamist uuega.

Rasket avariid, kus said tõsiselt vigastada üks või mitu liiklusvahendit ja inimesi surma või raskelt haavata, nimetatakse *katastroofiks*.

Ekspluatatsiooni eeskirjade rikkumise tagajärjel tekkinud liiklusvahendi vigastumist (radiaatori külmumine, kolbide või laagrite sissesööbimine jne.) loetakse *tehniliseks avariiks*.

Mehhanismide loomulikku kulumist, millega seoses liiklusvahendile muid vigastusi ei tekkinud, avariiks ei loeta.

Pealesõiduks inimestele loetakse säärased liiklusõnnetused, mil liiklusvahendi pealesõitmine jalakäijatele, jalgrattureile või hobuliiklusvahendeile põhjustas inimestele surma või kehalisi vigastusi.

Tootmis-transpordialaste õnnetuste hulka kuuluvad säärased liiklusõnnetused, mis tekkisid mehaaniliste liiklusvahendite juhtide või nende eest vastutavate ametiisikute poolt inimeste ja veoste veoeskirjade rikkumise tõttu, mille tagajärjel inimesi sai surma või kehaliselt vigastada.

Õnnetusjuhtumite hulka kuuluvad õnnetused mehaaniliste liiklusvahenditega, mis tekkisid kannatadasaanute poolt liiklemise

eeskirjade või liiklusvahendite kasutamise eeskirjade rikkumise tagajärjel ja põhjustasid isikliku ettevaatamatuse tõttu inimestele surma või kehalisi vigastusi.

2. Liiklusõnnetuste põhjused.

Liiklusõnnetuste tagajärjel kaotame igal aastal hulga tegu- võimsaid inimesi nende eneste ja teiste kaasliiklejate ettevaatamatus, teadmatuse või hoolimatuse tõttu. Hukuvad inimesed — väärtuslikumad kõigist väärtustest sotsialistlikus ühiskonnas. Samuti purunevad kallihinnalised liiklusvahendid — meie töökangelaste looming ja rahva ühisvara.

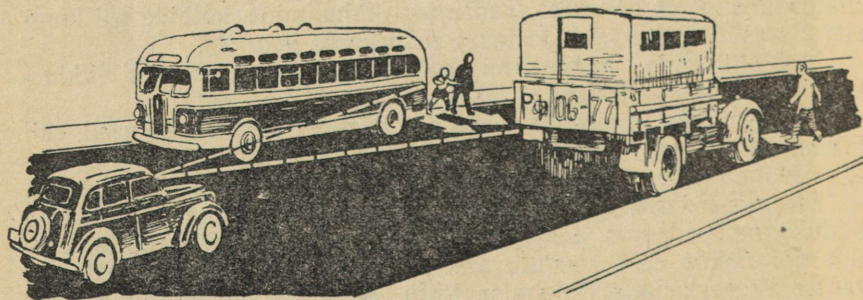
Peamine vastutus liiklusõnnetuste vältimisel ja seega ohutu liiklemise kindlustamisel lasub jõuvankrijuhtidel.

Jõuvankrijuhtide süü läbi tekkinud õnnetuste põhjusteks on:

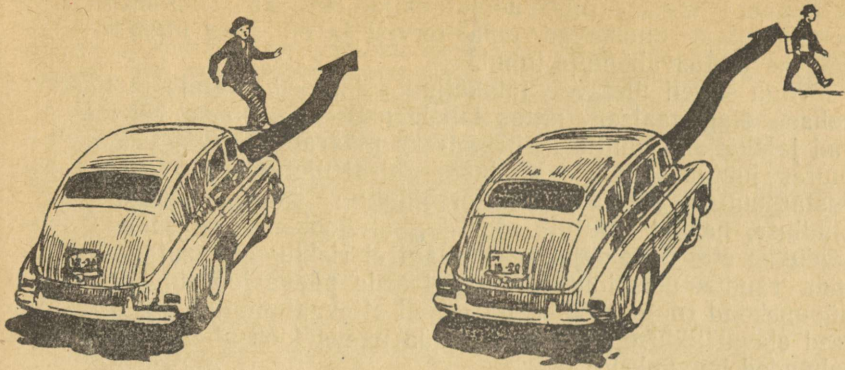
- 1) lubatud kiirusenormide ületamine;
- 2) juhtimine ebakaines olekus;
- 3) sõidutee väär kasutamine (sõitmine vasakul teepoolel, risttee eeskirjavastane ületamine, väär möödasõitmine);
- 4) tehniliselt mittekorras jõuvanker;
- 5) muud põhjused (reisijate veoks kohandamata jõuvanker, vilumatus jne.).

Peaaegu kõik jõuvankrijuhtide süü läbi tekkinud õnnetused tulenevad kas otseselt või kaudselt liiklemise eeskirjade rikkumisest. Kes alati ja igas olukorras täpselt täidab liiklemise eeskirjade nõudeid ja hoiab oma jõuvankri tehniliselt korras, sellega ei juhtu kunagi liiklusõnnetust, vähemalt mitte 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 kiiru-



Joon. 128. Ohud, mis varitsevad juhti möödasõidul vastuliikuvast ja eesseisvast liiklusvahendist.



Joon. 129. Väär ja õige möödasõitmine sõiduteed ületavast jalakäijast.

sega, mille tagajärjel tihti tekivad avariid. Pahatihti ei arvestata kiirusevalikul küllaldaselt sõidutee libedust, tee piiratud nähtavust ja sellega seoses ohutuks liiklemiseks vajaliku pidurdusvahemaa pikkust.

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 välkkiirelt otsustada ja kindlalt tegutseda. Iga väärvõte 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 tarvitada alkoholi enne tööle asumist või töö ajal, pidades meeles, et **alkohol on jõuvankrijuhi suurim vaenlane**. Vastavad erialased uurimused on näidanud, et jõuvankri juhtimine ebakaines olekus on suhteliselt 50 korda ohtlikum kui kaines olekus.

Üheks suurimaks inimohvreid nõudvaks liiklusõnnetuste põhjuseks on veoautodega inimeste veo eeskirjade rikkumine nii autojuhtide kui ka automajandite vastutavate ametiisikute poolt.

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 teepenaaral, 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 autobussi, ebaõigest kasutamisest — rippumine trammi välisosadel (tagapuhvreil ja treppidel), hüppamine liikuvale trammile või trammilt enne selle täielikku peatumist. Väljunud trammist või autobussist ja ületades sõiduteed, ei täida jalakäijad alati nõuet — mööduda seisvast trammist eest ja seisvast autobussist 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 autobussi 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 elamuüest

tänavale. Tänaval kohtab ta teisi lapsi, kellega koos arenevad mängud, nagu rattaveeretamine, «kula» mängimine, hüppenõoriga 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, muutes sedavõrd iseseisvamaks, et tal tuleb nüüd käia kooliteed iseseisvalt. Teiselt poolt, kuna kogu koolielu põhineb kohustustele, tunneb laps koolitundide lõppedes ennast järsku 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 jooksma, 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.

Liiklemise eeskirjad seavad kindlad kohustused kõikidele liiklusvahendite juhtidele liiklusõnnetuste puhul. Need kohustused on igale vastutustundega 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 süüd, viivitamata peatuma ja teise õnnetusosalisega ühendusse astuma. Jõuvankrijuht, kes tekkinud liiklusõnnetuse puhul pageb õnnetuspaigalt 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 vabandus, et ta oli veendunud, et tema jõuvankri numbrit nähti või isegi kirjutati üles asjaosaliste või pealtnägijate poolt, ei vabasta juhti pagemise süüdistusest.

Kuni miilitsaesindaja sündmuskohale jõudmiseni tuleb tähele panna järgmist:

a) liiklusõnnetuse osaline jõuvankrijuht võib õnnetuspaigalt lahkuda ainult ajutiselt ja ainult tungivail põhjustel, näiteks, et juhtumist teatada miilitsale 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, Riikliku Autoinspektsiooni korrapidajale või maal olles, kui miilitsaesindaja ei ole kättesaadav, — täitevkomitee esindajale või külavolinikule. Miilitsale sündmusest teatades tuleb ühtlasi teatada ka sellest, kas vajatakse kiirarstiabi.

Kui liiklusõnnetusel on saanud keegi vigastada või kui on tekkinud majanduslik kahjustus, tuleb igal juhul sündmusest teatada miilitsaorganitele. 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 puhul 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 teenistusülesandeid või et auto polster võib haavatu verega määrduda, ei vabasta jõuvankrijuhti abistamiskohustusest, küll aga näitavad säärased vabandused, et seesugusel juhul puudub ühiskonnatunne ja abivalmidus. Kui õnnetuseosaline jõuvankrijuht jätab vigastatu tahtlikult abitusse olekusse, võetakse ta vastutusele kriminaal-korras.

Fikseerida tõendusmaterjal sündmuskohal.

Objektiivse juurdluse huvides tuleb õnnetuseosalisel juhil koha-peal 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 mürdosa vältel, mil õnnetus juhtub. Sellest tulebki, et ühel või teisel tunnistajal jääb tähele panemata üks või teine üksikasi, millega on seletatav sagedane vastuolu tunnistajate seletustes, kuigi neist igaüks püüab tõtt rääkida.

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). Ühtlasi tuleb valmistada sündmuskohast skemaatiline plaan ja lasta see tõestada paari tunnistaja poolt nende allkirjadega või koguni miilitsaesindaja poolt.

Skemaatiline plaan (skits) tuleb valmistada võimalikult täpsetes mõõdetes ja selles tuleb näidata kõik sündmusega seoses olevad asjaolud. Mida täpsem ja ülevaatlikum on sündmuskoha skits, seda väärtuslikum ta on, sest seda paremini aitab ta selgitada õnnetuse käiku ja selle põhjust. Vastupidi, puudulik või ebaõige skits võib sündmuskäigust anda hoopis väära pildi ja asja õiget lahendamist raskendada või koguni võimatuks teha.

Skitsi valmistamisel on soovitatav kasutada allpool näidatud või selle taolisi leppemärke (vt. joonis 130).

Kohapeal valmistatud skitsi näidis on toodud joonisel 131.

Mõnel juhul on otstarbekohane valmistada peale õnnetuspaiga ülevaatliku skitsi veel üks või ka mitu suuremamaastaabilist detailsemat skitsi sündmuskohal leiduvaist jälgedest, näiteks rattakummi mustri jäljest, mingi detaili kraapejäljest teepinnale, liiklusvahendil leiduvast iseloomulikust vigastusest jne.

Kui on olemas fotoaparaat, siis on soovitatav lisaks skitsile teha sündmuskohast, õnnetusosalistest liiklusvahendeist, nende paiknemisest, saadud vigastustest jms. ülevõtteid.

4. Esmaabi liiklusõnnetuste puhul.

Liiklusõnnetusel kannatadasaanute otstarbekohane ja õigeaegne abistamine annab võimaluse aegsasti ja ratsionaalselt kaitsta neid kõikide tekkinud vigastuste puhul raskemate tagajärgede eest (mäदानe infektsioon), vähendada sellega tunduvalt töövõimetuspäevi ja säilitada töövõiljakust. Sellepärast on suur tähtsus transpordialal töötajatel, eriti kõigil liiklusvahendite juhtidel, raken-dada esiteks profülaktilisi abinõusid liiklusõnnetuste vältimiseks ning teiseks — anda õnnetusjuhul kannatanule teadlikult vajalikku esmaabi ja toimetada ta lähemasse raviasutusse. Meditsiini-



Okaspuu



Heinamaa



Jalgratas



Lehtpuu



Põld



Mootorratas



Telefonitulp



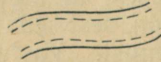
Võsa



Korviga mootorratas



Liiklusmärk



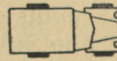
Tee



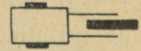
Kahehobuvanker



Sild, truup



Veoauto



Ühehobuvanker



Lohk, auk



Sõiduauto



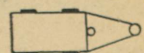
Järelkäru



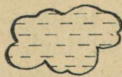
Küngas, hunnik



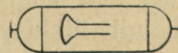
Autobuss



Järelvanker





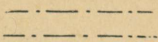


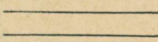

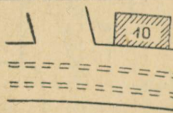
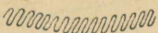
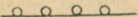
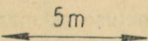
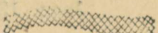
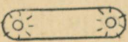
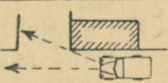
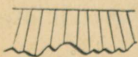
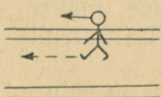
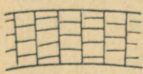
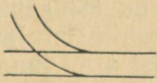

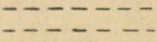
Soine pinnas



Tramm

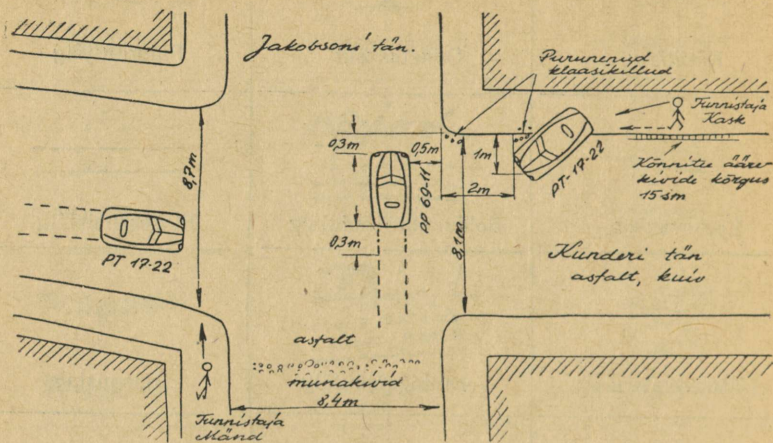


Käsikäru, 4 rattaga

		
Käskäru	Õnnetuskoht	Pidurdusjalg
		
Lapsevanker	Sõiduauto sõidujalg	Blokeerimisjalg
		
Tänavalatern	Veoauto sõidujalg	Libisemisjalg
		
Tara	Mööled	Kraapejalg
		
Ooteplatvorm	Juhi vaateväli	
		
Kraavikallas	Liikumis- ja vaate-suund	
		
Kiviparkett	Trammipöörang	
		
Munakivisillutis	Sõidujalg	

Joon. 130. Leppemärke liiklusõnnetuse skemaatilise plaani valmistamiseks.

Autode kokkupõrge Kunderi-Jakobsoni tänava ristumiskohas 05. V 1956 a kell 16¹⁵



Joon. 131. Liiklusõnnetuse skemaatilise plaani näidis.

lised abinõud algavad õnnetusjuhul kannatanu väljatoomise momendist sündmuskohalt, näiteks trammilt, autolt jne. Vigastatu päästmist silmapilksel arstiabi puudumisel tuleb teostada suurima ettevaatlikkusega, et mitte suurendada haige kannatusi ja mitte muuta raskemaks vigastust.

Vigastused võivad olla kinnised, katete (naha, limakesta) vigastamiseta; siia kuuluvad pehmete kehaosade vigastused, muljumised ja siseelundite (neerude, maksa, soolestiku) rebenemised ja kärstused, luude vigastused (murrud) ja nende koostõhähäired liigestes (nihetused).

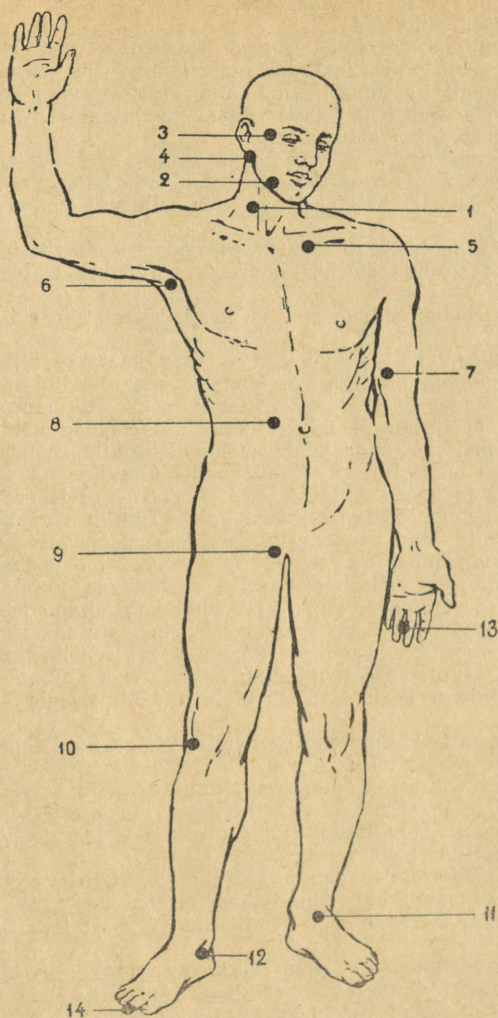
Siis võivad veel tekkida vigastused, kus katted on rikutud. Need on haavad, mis liiklusõnnetuste korral on tavaliselt narmendavad, kärstushaavad.

Allpool toodud juhised on esmaabiks õnnetusmomendil kohepeal, 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 käed pesta ning loputada puhta bensiiniga. 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 ümbritsevat puhtast 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.



Joon. 132. Tuiksoonte kinnisurumise kohad. 1. Ühine unetuiksoon. 2. Lõua tuiksoon. 3. Oimu tuiksoon. 4. Kukla tuiksoon (kukla taga). 5. Rangluu tuiksoon. 6. Kaenla tuiksoon. 7. Olavarre 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.

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 tingimisel 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 korralikku 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 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.* Haavakatele 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 on tõmbsoone verejooksud (veri on tumepunane ja niriseb ühtlaselt), mis 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 täielikult seisma jääks, mitte liiga tugevalt, aga ka mitte liiga lõdvalt. Hoolitseda, et naha voldid ei jääks köitme vahele. Mitte tarvitada peenikest nõöri 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 kinnisidumisega 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. joon. 132).

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 lahistamata tõstes kergesti üle minna lahtiseks, sest terav luuots võib torgata naha katki.

Lahtine luumurd on palju kardetavam (mustus ja haav) kui kinnine luu-

murd. Seepärast peab luumurru puhul kõigepealt selle eest hoolitsema, et murdud koht ei liiguks ja teravad luuosad ja killud ei vigastaks pehmeid kudesid — nahka, veresooni, lihaseid, närve jne.

Murdud liiges tuleb liikumata olekusse, lahasesse ehk latti panna otsekohe õnnetuskohal, kasutades seks saadaolevaid abinõusid — mõnd kõva asja, nagu lauaticki, 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 tekitaks liikmele 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 murrukohta naaberliigeste, ning peab olema kinni seotud otstest, mitte murrukohast. Näiteks sääreluu murru korral peab lahas ulatuma jalaliigestest (jala tallast) üle põveliigese. 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 hõlpsu kätt sellesse hästi lahastada. Kui ei ole papplahast, võib tarvitada lauatickikest, 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 rullsidega, 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 abilis, valmistab lahased ja paneb need teine teisele poole jalga see, kes hoiab kinni reiest, kuna jalakannast hoidja peab jalga ikka venitatud olekus üleval. On aga üks abindaja, 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 pehmeaga 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 teisele 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 nii palju 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. Esmaabiandja ei tarvitse tingimata leada, 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 põrutust.

Põrutuse tunnused on valu, muljutud koha paistetuse, funktsioonide häire ja nähtav verevalu. Valu võib olla mitmesuguses tugevuses, olenevalt põrutuse kohast, kudede lõmastuse astmest, valgunud vere kvantumist. Valu oleneb närvilõppude ärritusest, esialgu traumast, hiljem verevalumist ja kudede tursest. Iseloomult on valud pakitsevad, tuimad, suurenedes liikumisel ja vaibudes rahuseisundis; 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 lokaalselt külma — külmade kompresside, lume või jääkoti näol.

Väändumised ja nikastused.

Liiklusõnnetustel peale luumurdu ja teiste raskemate kudede vigastuste on veel domineerivad väändumised ja nikastused. Väändumiseks nimetame seda, kui luutsad liigeses kukkumise või põrutuse tagajärjel on õigelt kohalt oma pesast välja tõugatud. Nikastuseks kutsume väiksemaid muutusi liigeses: liigesekapsli ja kõidikute vigastusi, liigese ja luuoste 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 valu. Nikastuse puhul on liiges valus ja paistetud.

Olgu tegemist missuguse väändumisega tahes, ei tohi esmaabiandja ise katsuda paigastnihkunud luutsi 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 lahuses kastetud lapp: käsi, näiteks, kaela siduda, et sellel oleks rahu, ja haige arsti juurde toimetada. Ainult arst võib väändunud luutsi õigesse kohta tagasi asetada, kuna see toiming nõuab täielikku liigeseehiluse tundmist. Suuremate väändumiste puhul on haige transportimisel soovitav väändunud liikme lahastamine. Väiksemad

nikastusvead paranevad arstiabitaagi, 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, peaaegu vigastused, ergupõrutused 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.

Meelemärkuseta inimene tuleb kanda tänavalt ruumi, kus haigel ärgates oleks rahu ja pealtvaatajad ei saaks teda häirida. Järgi vaadata, kas ei ole luumurde ja haavu, jaataval korral vastavalt talitada (vt. — luumurrud ja haavad).

On suu kramplikult kinni, tuleb suu lahtikangutamiseks kiilutaoline puupulk hammaste vahele viia — purihammaste poolt, mitte eest. Suu tuleb avada kunstliku hingamise tegemiseks. Meelemärkuseta olekus isikule ei tohi aga midagi suhu valada: see võib kõrisse langeda. Pigistavad riided, eriti kaela ja rinna ümbert, lahti teha. Oksendamise puhul pöörata pea küljele, et oksa 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 nuuskiiritust, 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 peaaegu, 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 näost kahvatu, valge — peas on vähe verd. Seepärast esinebki minestust sagedamini verevaestel, närvilistel ja südamehaigetel. Enne minestamist tunneb inimene harilikult pea- või südamepööratust, 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 rinnat kohalt, mis võivad takistada verevoolu pähe.

Ergutuseks piserdada nägu ja rinda külma veega, anda nuusutada nuuskiiritust või eeterpiiritust (liikvat), kaenla ja talle alt ködistada. Ei ole inimest sellest hoolimata 1—2 minuti jooksul tulnud meelemärkusele ega hingata — tuleb teha kunstlikku hingamist. Suhu ei tohi midagi anda. Meelemärkusele tulekul sundida haige sügavalt hingama, mitte lasta tõsta pead; anda palderjani (10—25 tilka veega), kanget kohvi, 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 pandava 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.

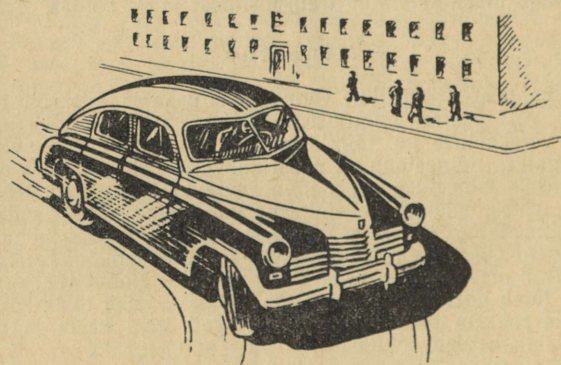
On tekkinud põletatud kohale vedelikuga täidetud villid, siis ei tohi ville mitte lahti kiskuda, vaid võimaluse korral tuleb desinfitseeritud nõela abil vedelik villidest välja lasta, et vähendada valu. Villid on üles kerkinud marraski (pealishaha) kiht, mis kaitseb meid valutunde vastu. Seepärast on tähtis, et meie põletushaavade sarvnahka ei eemalda, mis on loomulikuks kaitseks väga tundlikule alusnahale. Täiesti lubamatu on ka riidet põlenud kohalt, näit. sukka jalalt ruttu maha tõmmata, millega tihti ka marraskit ühes tõmmatakse. Oige 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 riietele 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.



TÄNAVLIIKLEMISE KORD TALLINNA LINNAS.

Kooskõlas Eesti NSV Ministrite Nõukogu poolt kinnitatud liiklemise eeskirjadega on liikluse julgeoleku huvides Tallinna Linna TSN Täitevkomitee üldkohustusliku otsusega kehtestatud järgmised täiendavad eeskirjad liiklemise kohta Tallinna linnas.

Kõik allpool loetletud liiklemise kitsendused tehakse liiklejaile teatavaks vastavate keelumärkide ülesseadmiseaga.

1. Ühesuunalise liiklemisega tänavad.

Kõik liiklusvahendid peavad liiklema:

a) Kinga tänaval, Vaksali tänaval alates Nooruse tänavast kuni Pika tänavani, Pikal tänaval alates Vaksali tänavast kuni Hobuse tänavani, Pikal tänaval alates Tolli tänavast kuni Olevimäeni ja Vanaturu kaelas — suunaga Raekoja poole;

b) Mündi ja Eduard Vilde tänaval, Suur-Karja tänaval alates Väike-Karja tänavast kuni Vana-Posti tänavani — suunaga Raekoja poolt;

c) Hobuse tänaval — suunaga Pikalt tänavalt Laiale tänavale, Nooruse tänaval — suunaga Vaksali tänavale, Säde tänaval alates Vene tänavast kuni Pika tänavani suunaga Vene tänavale, Rataskaevu tänaval — suunaga Võidu väljakule, Müürivahe tänaval alates Harju tänavast kuni Suur-Karja tänavani — suunaga Suur-Karja tänavale, Vana-Posti tänaval — suunaga Harju tänavale, Kooli tänaval — suunaga Lossi platsile, Kallaku tänaval — suunaga Raamatukogu platsile, Lossi platsil alates Toompea tänavast kuni Pikkjalani (kirikutaguses osas) suunaga lossi poole, Aiavilja tänaval — suunaga Narva maanteelt Karu tänavale, Pronksi tänaval — suunaga Narva maanteele, Kompassi tänaval — suunaga Gogoli tänavale, Tombi tänaval alates Leineri tänavast kuni Narva maanteele — suunaga Leineri tänavale, Tatari tänaval alates Estonia puistestest kuni Sakala tänavani — suunaga Estonia puisteele, Liiva tänaval alates V. Kingissepa tänavast kuni Hospitali tänavani — suunaga V. Kingissepa tänavale, Uus Tatari tänaval alates

Tatari tänavalt kuni Liiva tänavani — suunaga Liiva tänavale, Paberi tänaval alates Lennuki tänavast kuni Turu tänavani — suunaga Turu tänavale.

d) Nõmmel: Valdeku tänaval — alates Vabaduse puiesteest suunaga Pärnu maanteele, Oie tänaval — suunaga Vabaduse puiestele.

2. Läbisõiduks suletud tänavad.

1. Kõikidele liiklusvahenditele on läbisõiduks suletud järgmised tänavad: Viru, Aida, Apteegi, Vaksali põik, Laboratooriumi, Pagari, Sauna, Vana, Vooimehe, Müürivahe alates Suur-Karja tänavast kuni Vene tänavani, Raekoja (Raekoja taga), Sulevimägi, Väike-Karja ja Pikk jalg.

Märkus: Viru tänav on pühadel ja pühapäevadel ka sissesõiduks suletud.

2. Kõikidele rööpmeteta liiklusvahendeile on liiklemine keelatud Laikmaa tänaval (Narva maantee ja Tartu maantee ühendusteel).

3. Kõigile veokitele (veoautodele ja hobuveokitele) on läbisõit keelatud järgmistest tänavatest: Võidu väljakul, Lenini puiesteel, Suur-Karja, Pärnu maanteel alates Lõuna tänavast kuni Viru tänavani, Narva maanteel alates Uus-Sadama tänavast kuni Stalini väljakuni, Weizenbergi, Koidula alates Rohelisest aasast kuni Mäekalda tänavani, Pärnu maanteel alates Lõuna tänavast kuni Viru tänavani, Toompuiestee alates Tehnika tänavast kuni Tõnismäeni, Tõnismäel alates Pärnu maanteest kuni Toompuiesteeni, Paldiski maanteel alates Raudtee tänavast kuni Toompuiesteeni.

4. Kõigile veokeile on läbisõit keelatud kella 9.00 kuni kella 20.00:

a) tänavaist, mis asuvad seespool ringi: Estonia puieste, Võidu väljak, Suvorovi puieste, Toompuiestee, Rannamäe tee, Mere puieste ja Stalini väljak, välja arvatud juhud, kus sõidu eesmärk asub seespool tähendatud ringi.

b) Tartu maanteel, alates Stalini väljakust kuni Odra tänavani.

5. Roomikmehhanismide (traktorite, ekskavaatorite jt.) liiklemine on keelatud asfalteeritud tänavail ja väljakuil. Nende liikumiseks tuleb kasutada treilereid.

3. Tänavate liigitus.

Läbisõidu eesõiguse suhtes loetakse

a) m a g i s t r a a l t ä n a v a i k s: Narva maantee, Tartu maantee, Pärnu maantee, Paldiski maantee, Vabaduse puieste, Kalinini tänav ja Leningradi tänav;

b) p e a t ä n a v a i k s: V. Kingissepa, Toompuiestee, Mere-

puiestee, Pirita tee, Tööstuse, Nikonovi, Rannamäe tee, Telliskivi, Koidu, Endla, Uus-Sadama, Weizenbergi, Koidula, Tuukri, Mere, Kreutzwaldi, Ristiku, Matrossovi, Gogoli tänav ja Männiku tee.

4. Liikumise kiirus.

Liikumise kiirus on piiratud kõigile jõuvankreile (kui puuduvad erimärgid) 25 km/t. tänavail, mis asuvad seespool ringi: Estonia puiestee ja Suvorovi puiestee, Toompuiestee, Rannamäe tee, Mere puiestee ja Stalini väljak.

5. Parkimise keeld.

Veoautode parkimine on keelatud magistraal- ja peatänavail ning väljakuil, välja arvatud koorma peale- ja mahalaadimisel ning parkimiseks eraldi määratud kohtades.

6. Vastutus eeskirjade rikkumise puhul.

Süüdlasi käesoleva otsuse rikkumises karistatakse administratiivkorras hoiatusega või rahatrahviga viiest kuni saja rublani. Administratiivkomisjonil on õigus karistada süüdlasi üldkohustusliku 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 miilitsajaoskonnale ülemale. Viimasel on õigus trahvi kõrgendada mitte rohkem kui kahekordseks.

Lisa 2

AUTOJUHTIDE ÜKSIKVÄLJAÕPPE KORD AUTOTRASPORDIS.

1. Ettevõtete ja asutuste 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.¹

3. Isikuid, kes üksikväljaõppe korras õpivad auto ekspluatatsiooni tingimustes, kasutatakse autojuhtide abidena, auto remontide puhul kasutatakse neid remonditöolistena vajalike töövõtete 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. Automajandite juhatajad võivad kõrgendada tasumäära alates väljaõppe teisest kuust kuni 200 rublani, vastavalt õppeedukusele.

6. Õpilastega töötavatele autodele lubatakse suurendada kütuse kulunormi 5% võrra.

7. Autojuht-õpetaja ülesandeks on õpetada temale kinnistatud õpilasele: auto eest profülaktilist hoolitsemist ekspluatatsiooni tingimustes, auto juhtimist igasugustes teetingimustes, auto töötamisel esinevate rikete kindlaksmääramist ja nende kõrvaldamist, lihtsamate remonditööde sooritamist teel ja garaažis.

8. Väljaõppel ekspluatatsiooni-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 üldistel alustel.

¹ Katsetele autojuhtimise loa saamiseks võetakse isikuid, kes eksami päevaks on saanud 17½ aastat vanaks (vt. lk. 227).

AUTO- JA MOOTORRATAJUHI KVALIFIKATSIOONI OMANDAMISE KORD.

I. Üldeeskirjad.

1. Autojuhi (mootorratajuhi) kvalifikatsioon antakse isikutele, kes tunnevad auto (mootorratta) ehitust autojuhtide (mootorratajuhtide) ettevalmistamise ühtse õppeprogrammi ulatuses, kellel on vajalik vilumus auto (mootorratta) juhtimises ning kes täpselt tunnevad tänavliiklemise eeskirju.

2. Autojuhi kvalifikatsiooni omandamiseks võetakse eksamile isikuid, kes on saanud 17½ aastat vanaks, mootorratajuhi eksamile — kes on saanud 16 aastat vanaks ja kes on antud kohas alaliselt või ajutiselt sisse registreeritud ning kes tervisliku seisundi poolest vastavad ettenähtud nõuetele.

3. Autojuhtide kategooriaid on kaks: kutseline autojuht ja amatöörautojuht.

Olenevalt teoreetilistest teadmistest, vilumusest, töökogemustest ja staažist võib taotleda kas kolmanda, teise või esimese liigi kutselise autojuhi kvalifikatsiooni.

III liigi autojuhil on õigus juhtida iga tüüpi ja marki autosid, välja arvatud autobusse, meditsiinilise kiirabi autosid ja tuletõrjeautosid.

II ja I liigi autojuhtidel on õigus juhtida iga tüüpi ja marki autosid.

Amatöörautojuhil on õigus juhtida sõiduautosid, kuid ta ei tohi töötada palgalise autojuhina.

Mootorratajuhil on õigus juhtida iga liiki mootorrattaid.

II. Kvalifikatsiooni omandamise ja juhtimislubade väljaandmise kord.

4. Isikud, kes õpivad III liigi autojuhtideks autokoolis (autokursustel, mis on moodustatud autokoolide ja õppekombinaatide juures), peavad sooritama õppekoha s järgmised eksamid:

- a) auto ehitus ja tehniline teenindamine;
- b) tänavliiklemise eeskirjad;
- c) auto juhtimine.

5. Isikud, kes on valmistunud kutselise autojuhi eksamite sooritamiseks iseseisvalt või individuaal-brigaadiviisilisel meetodil tööjuures, õiendavad autokoolis eksternina eksami ainult õppaines «Auto ehitus ja tehniline teenindamine».

6. Eksternina III liigi autojuhi kvalifikatsiooni taotlejaid võetakse eksamile: Tallinna Autokoolis — kõiki Eesti NSV territooriumil elunevaid kodanikke ja ALMAVÜ Tallinna Auto-Moto Klubis — ALMAVÜ liikmeid.

Eksamile pääsemiseks peavad eksternid esitama järgmised dokumendid:

- a) tõend tervishoiuasutuselt autojuhtimise kõlblikkuse kohta,
- b) pass,
- c) kviitung eksamimaksu tasumise kohta 12 rbl. suuruses ja
- d) avaldus Tallinna Autokooli direktori või ALMAVÜ Tallinna Auto-Moto Klubi ülema nimele.

7. Isikulele, kes on sooritanud ettenähtud eksamid, annab autokool (-kursus) tunnistuse selle kohta, et nende teadmised vastavad III liigi autojuhi kvalifikatsioonile.

8. Autojuhtimisloa annab välja Riiklik Autoinspeksioon pärast tänavliiklemise eeskirjade tundmise ja autojuhtimise vilumuse kontrollimist.

9. Autojuhtimisloa saamiseks tuleb Riiklikule Autoinspeksioonile esitada autokooli või -kursuse lõpetamise ja eksamite sooritamise tunnistus (kutselistel autojuhtidel), pass, nendel isikutel aga, kellel passi omamine ei ole kohustuslik, tuleb esitada mõni muu isikut tõendav dokument. Peale selle tuleb esitada tõend tervishoiuasutuselt autojuhtimise kõlblikkuse kohta, pangakviitung riigilõivu tasumise kohta 15 rbl. suuruses ja 2 päevapilti, passipildi taolised.

10. Isikutel, kes taotlevad amatöörautojuhi luba, tuleb Riiklikus Autoinspeksioonis sooritada eksamid tänavliiklemise eeskirjade tundmises ja auto juhtimises.

11. Isikutel, kes taotlevad mootorrattajuhi luba, tuleb Riiklikus Autoinspeksioonis sooritada kõik eksamid (mootorratta ehituses ja töötamises, tänavliiklemise eeskirjade tundmises ja mootorratta juhtimises).

Eksamile pääsemiseks tuleb nendel esitada p. 9 nimetatud dokumendid.

12. Juhtimisvilumust kontrollitakse mistahes tüüpi autol, ka individuaalomanikele kuuluvail autodel. Mootorratta juhtimise vilumust kontrollitakse mistahes tüüpi külgvankrita mootorrattal silindrimahuga mitte alla 250 cm³.

Isikuid, kes näitasid tänavliiklemise eeskirjade puudulikku tundmist, auto- (mootorratta-) juhtimise vilumuse kontrollimisele ei lubata.

13. Autokoolide (-kursuste) õpilased, kes näitasid Riiklikus Autoinspeksioonis tänavliiklemise eeskirjade puudulikku tundmist või mitteküllaldast vilumust auto või mootorratta juhtimisel, lubatakse teistkordsele katsele mitte enne kui 10 päeva pärast, kuid mitte üle 2 korra, mille järel katse võib toimuda alles 20 päeva möödumisel viimasest katsest.

14. Isikuid, kes iseseisvalt valmistusid autojuhi või mootorrattajuhi eksamiteks, kuid ei sooritanud katset ühes õppeaines, lubatakse korduskatsetele mitte üle 2 korra, seejärel aga lubatakse katsetele ainult pärast autokooli (-kursuse) lõpetamist.

15. Tänavliiklemise eeskirjade tundmise kontrollimisel Riiklikus Autoinspeksioonis saadud positiivne hinne kehtib 40 päeva. Kui

selle aja jooksul jääb autojuhtimise katse sooritamata, tuleb katse tänavliiklemise eeskirjade tundmises uuesti sooritada.

16. Juhul, kui juht süstemaatiliselt rikub tänavliiklemise eeskirju, võib Riiklik Autoinspeksioon uuesti kontrollida tema tänavliiklemise eeskirjade tundmist.

Mitterahuldavate teadmiste korral peetakse juhilt kinni tema juhtimisluba ja selle talong ning antakse talle võimalus korduskatse sooritamiseks mitte varem kui 10 päeva pärast.

17. Juhtimisloa kaotamise puhul otsustab uue loa väljaandmise küsimuse Riikliku Autoinspeksiooni ülem. Loa korduva kaotamise puhul katsetatakse juhti vastava liigi õppeprogrammi kogu ulatuses. Juhtimisloa talongi kaotamise puhul antakse talong nr. 3.

18. Liiklemise eeskirjade jämeda rikkumise puhul Riikliku Autoinspeksiooni diskvalifikatsioonikomisjon võtab juhtidelt juhtimise õiguse tähtajaga kuni 6 kuud ja korduvalt jõuvankri juhtimise eest ebakaines olekus kuni üheks aastaks. Eeskirjade rikkuja mitteilmumisel diskvalifikatsioonikomisjoni ilma mõjuva põhjuseta teeb komisjon otsuse tema äraolekul.

19. Talongide nr. 2 ja nr. 3 ümbervahetamine talong nr. 1 vastu toimub 6 kuu möödudes talongi väljaandmise päevast arvates ja ainult sel juhul, kui juhi poolt ei ole selle aja jooksul liiklemise eeskirju rikutud.

III. Autojuhtide kvalifikatsiooni tõstmine.

20. Kõrgeid töönäitajaid omavatele kutselistele autojuhtidele, kel puuduvad töödistsipliini rikkumised, kes täiuslikult valdavad autojuhtimise tehnikat ja hoiavad autot tehniliselt eeskujulikus korras, võidakse anda II liigi autojuhi ja hiljem I liigi autojuhi kvalifikatsioon.

21. II ja I liigi autojuhi kvalifikatsioon antakse pärast kursuste lõpetamist ja katsete sooritamist autokoolis, automajandi (ettevõtte) juhataja käskkirjaga automajandi (ettevõtte) kvalifikatsioonikomisjoni esildusel. Komisjoni koosseisu kuuluvad: peainsener, garaaži juhataja (mehaanik), ühiskondliku organisatsiooni esindaja.

22. II liigi autojuhi kvalifikatsiooni võib anda III liigi autojuhile, kes on autol läbi sõitnud vähemalt 60 000 km; I liigi autojuhi kvalifikatsiooni võib anda II liigi autojuhile, kes on autol läbi sõitnud teise liigi kvalifikatsiooniga vähemalt 30 000 km ühes või mitmes automajandis (ettevõttes) juhul, kui tema tööstaaz on pidev.

Autojuhtidele, kes töötavad isekallutajatel autodel ja käitise sisetranspordi autodel, võib automajandi (ettevõtte) juhataja äranägemisel vähendada I või II liigi autojuhi kvalifikatsiooni saamiseks vajaliku läbisõidu normi kuni 50% võrra.

23. II ja I liigi autojuhi kvalifikatsiooni saamiseks eksternina eksamile ei võeta. II ja I liigi autojuhtide väljaõpe ja eksamineerimine toimub autokoolis (-kursustel). Kvalifikatsiooni tõstmise

õppegruppidesse võetakse vastu ainult neid õpilasi-autojuhte, kellel on automajandi (ettevõtte) juhatajalt vastav lähetuskiri.

24. Autojuhi kvalifikatsiooni tõusmisel II või I liigile annab automajandi (ettevõtte) juhataja temale välja II või I liigi autojuhi kvalifikatsioonitalongi, mis on aluseks ettenähtud lisatasumaksmisel. Autojuhtimise luba sel juhul ümber ei vahetata. Autojuhi üleminekul ühest automajandist teise säilib temale antud kvalifikatsioon.

Kvalifikatsioonitalongi hoiab autojuht autojuhtimise loa juures.

25. Tänavliiklemise eeskirjade, autode ekspluatatsiooni ja tehnilise teenindamise eeskirjade rikkumise ning määratud tööülesannete või töönormide süstemaatilise mittetäitmise eest võib automajandi (ettevõtte) juhataja automajandi (ettevõtte) kvalifikatsioonikomisjoni esildusel, teiste administratiiv-mõjutusabinõude kõrval, ajutiselt — kuni 6 kuuks — ära võtta autojuhilt II või I liigi kvalifikatsioonitalongi.

26. Varem välja antud III, II ja I liigi autojuhtimise load on kehtivad võrdselt juhtimislubadega, mis antakse välja uue vormi kohaselt.

Vorm nr. 201

Kinnitatud NSVL SKV poolt 22. VII 1954. a. nr. 337 NSVL Ministrite Nõukogu määruse 8. VI 1954. a. nr. 1132 alusel.

Auto tehniliselt korras. Spidomeetri näit. garaazist väljasõidul (km) 11239
Väljasõit lubatud:Mehaanik Abel

allkiri

Auto tehniliselt korras vastu võtnud:
Autojuht Karu

allkiri

Organisatsioon <i>Autotrans- portbaas nr. 1</i>	Auto mark «ZIL-585»	Kuupäev <i>23. mail 1956. a.</i>
Address <i>Tallinn, Tisleri tn. 31</i>	Reg. nr. <i>PP 68—75</i>	Autojuht <i>Karu, Albert</i>
	Järelvanker nr. _____ ühitelj., kahetelj.	Laadija _____
		Stažöör _____
		perekonnanimi _____

ÜLESANNE AUTOJUHILE

Kelle korraldusse	Kust koorem peale võtta	Kuhu koorem viia	Veo kaugus (km)	Koorma nimetus	Koormaga sõitude arv	Hulk (kaal) tonnides (tk.)
<i>Tellisetehas «Kvarts»</i>	<i>Männiku tee 123</i>	<i>telliste tsentraliseeritud vedu</i>		<i>tellis, lubi ja põlevkivi</i>		

Väljasõidu aeg garaazist tund 6 min. 40

Dispetšer Allik

Tagasijõudmise aeg garaazi tund 15 min. 21

Dispetšer Allik

HILINEMISED, SEISAKUD TEEL, SÕIDUD GARAAZI JA MUUD MÄRKUSED

*Tellisetehases «Kvarts» kummi parandus 13.01—15.01*Karu

KÜTTEAINE VÄLJAANDMINE

	Kg/l.	Allkiri
Jäägi mõõtmisel enne väljasõitu . . .	15	<u>Allik</u>
Välja antud . . .	135	<u>Ani (laoh.)</u>
1. kulut.	53	<u>Allik</u>
2.		
3.		
Jäägi mõõtmisel tagasijõudmisel	97	<u>Abel</u>

Auto andis üle

Autojuht Karu

allkiri

Auto võttis vastu. Spidomeetri näit garaazi tagasijõudmisel (km) 11373
Mehaanik Abel

allkiri

ÜLESANDE TAITMINE

(tagakülj)

Sõitude nr. nr.	Täidetakse koorma saatjate ja koorma saajate poolt														Täidetakse automajandis							
	koorma valdaja	kust	kuhu	koorma nimetus	laaditud		kohale- saabumise aeg peale- laadimiseks		seisuaeg laadimisel		koorma väljasaatja alkiri	kohalesaa- bumise aeg mahalaadi- miseks		seisuaeg mahala- ladimisel		koorma saaja alkiri	läbisõit (km)		tehtud tonn- kilomeetreid			
					t	m.	t.	m.	t.	m.		t.	m.	t.	m.		t.	m.	t.	m.	t.	m.
1	Tellise-	Tisleri 31	Männiku 123	tühi	—	—	7	00	—	—	Mägi	—	—	—	—	—	—	9	—	—		
2	Iehas	Männiku 123	Keila MTJ	tellis	3,4	—	7	00	—	06	Mägi	7	46	—	06	Mets	20	—	68			
3	«Koarts»	Keila MTJ	Männiku 123	tühi	—	—	8	32	—	—	Mägi	—	—	—	—	—	—	20	—			
4		Männiku 123	Hiiu rdtj.	tellis	3,4	—	8	32	—	06	Mägi	8	44	—	40	Kask	3	—	10,2			
5		Hiiu rdtj.	Männiku 123	põlevkivi	3,5	—	9	24	—	10	Kask	9	40	—	07	Mägi	3	—	10,5			
6		Männiku 123	Keila MTJ	tellis	3,4	—	9	47	—	06	Mägi	10	33	—	08	Mets	20	—	68			
7		Keila MTJ	Vasalemma	tühi	—	—	11	11	—	—	Kala	—	—	—	—	—	—	—	15			
8		Vasalemma	Männiku 123	lubi	3,5	—	11	11	—	30	Kala	12	51	—	10	Mägi	35	—	122,5			
9		Männiku 123	Tisleri 31	tühi	—	—	15	01	—	—	Meri	15	21	—	—	—	—	—	9			

Autojuhi alkiri Karu

TÖÖTULEMUSED

töö üldse	tunnid					koormaga sõitude arv	läbisõit (km)		veetud tonne		tehtud tonn- kilomeetreid		kütteenaine kulu (kg/l)			Läbisõidu eest	Tonnaži eest	Plaanil ületamise eest	Muud	Kokku	Takseerija		
	sõidus	seisus	sellest		t.		m.	t.	m.	t.	m.	normi järgi	faktiliselt	kokkuhold	ülekuulu							a)	b)
			laadimisel ja mahalaadimisel	tehniliste rikete tõttu																			
8.41	4.32	4.09	2.09	2.00	$\frac{1,33^1}{0,36}$	5	134	81	17,2	—	279,2	—	$\frac{53,6^2}{0,6}$	53	1,2	—	—	—	—	—	—	—	
Vastutav täitja (raamatupidaja)										Allik													
										alkiri												allkirj	

1 Joone peal märgitakse normatiivne seisuaeg, joone all märgitakse üle- või allnormatiivne seisuaeg.

2 Joone peal näidatakse sõidu kulunorm, joone all näidatakse seisuaegajärgeline kulunorm.

TEHNILISI ANDMEID KODUMAISTE JÕUVANKRITE KOHTA.

Tehnilisi andmeid kodumaiste autobusside kohta.

Iseloomustavad näitajad	ZIL-155	ZIL-154	ZIL-127
Ehitusaasta	1949	1947	1956
Kohtade arv: iste/seisu	30/22	36/24	32
Kaal: tühjalt <i>kg</i>	6290	8000	9500
täiskooriaga <i>kg</i>	10190	12650	11900
Gabariidi mõõted <i>mm</i> :			
pikkus	8260	9500	10200
laius	2500	2500	2650
kõrgus	2960	2940	3015
Telgede vahe <i>mm</i>	4090	5460	5600
Rataste vahe <i>mm</i> : esiratastel	2075	2070	2180
tagaratastel	1740	1812	1940
Minimaalne pöörderaadius <i>m</i>	8,5	10,7	11,0
Kliirens <i>mm</i> : esisilla	340	370	450
tagasilla	300	300	290
Kummide mõõted <i>tolli/mm</i>	9,00—20	10,5—20	320—20
Rõhk kummides <i>atü</i> : esiratastel	4,6	6,0	5,0
tagaratastel	4,6	4,5	4,5
Maksimaalne kiirus <i>km/t.</i>	65	65	100
Pidurdusteed <i>30 km/t.</i> kiiruselt pidurdades <i>m</i>	10	13	12
Kütuse kulunorm 100 km kohta <i>l</i>	41	50	—

Tehnilisi andmeid kodumaiste veoautode kohta.

Iseloomustavad näitajad	GAZ-51	GAZ-63	ZIL-150	ZIL-151	MAZ-200	JaAZ-210
Ehitusaasta	1946	1946	1946	1947	1947	1951
Kandejõud <i>kg</i> : sillutatud teel	2500	2000	4000	4500	7000	12000
sillutamata teel	2000	1500	3500	2500	5000	10000
Kaal <i>kg</i> : tühjalt	2710	3200	3900	5545	6400	11300
täiskoormaga	5360	5360	8110	10270	13625	23525
Gabariidi mõõted <i>mm</i> : pikkus	5525	5525	6720	6930	7620	9660
laius	2200	2200	2385	2320	2650	2650
kõrgus	2130	2245	2180	2310	2430	2575
Platvormi suurus (sisemõõled) <i>mm</i> :						
pikkus	2940	2940	3540	3565	4500	5770
laius	1990	1990	2250	2090	2480	2450
kõrgus	540	890	600	925	600	825
Telgede vahe <i>mm</i>	3300	3300	4000	4225	4520	5750
Rataste vahe <i>mm</i> : esiratastel	1585	1590	1700	1590	1950	1950
tagaratastel	1650	1600	1740	1720	1920	1920
Minimaalne pöördelaius <i>m</i>	7,6	8,0	8,0	11,2	9,2	12,5
Kliirens <i>mm</i> : esisilla	305	270	325	260	290	290
tagasilla	245	270	265	270	290	290
Kummide mõõted <i>tolli</i>	7,50—20	9,75—18	9,00—20	8,25—20	12,00—20	12,00—20
Rõhk kummides <i>atü</i> : esiratastel	3,0	3,0	3,5	4,0	4,25	5,0
tagaratastel	3,5	4,0	4,5	3,0	5,50	5,5
Siduri pedaali vabakäik <i>mm</i>	35—45	35—45	20—25	20—25	32—38	32—38
Piduri pedaali vabakäik <i>mm</i>	8—15	8—15	10—15	10—15	20—25	20—25
Maksimaalne kiirus <i>km/t</i>	70	65	65	60	65	55
Pidurdusteekond 30 <i>km/t</i> . kiiruselt pidurdades <i>m</i>	8	8	8	12	10	10
Kütuse kulu norm 100 <i>km</i> kohta <i>l</i>	26,5	30	38	46	35	60

Tehnilisi andmeid kodumaiste sõiduautode kohta.

Iseloomustavad näitajad	„Moskvitš“		„Pobeda“	ZIM	GAZ-69	„Volga“
	401	402				
Ehitusaasta	1946	1956	1946	1950	1952	1956
Kohtade arv	4	4	5	6	8	5
Kaal: tühjalt <i>kg</i>	850	900	1460	1940	1525	1460
„ täiskooriaga <i>kg</i>	1150	1200	1835	2390	2175	1835
Gabariidi mõõted <i>mm</i> : pikkus	3855	4055	4665	5530	3850	4830
laius	1400	1540	1695	1900	1850	1800
kõrgus	1555	1500	1640	1660	2030	1600
Telgede vahe <i>mm</i>	2340	2370	2700	3200	2300	2700
Rataste vahe <i>mm</i> : esiratastel	1105	1220	1324	1460	1440	1410
tagaratastel	1170	1220	1362	1500	1440	1420
Minimaalne pööreraadius <i>m</i>	6	6	6,3	6,8	6	6,3
Kliirens (tagasilla) <i>mm</i>	190	200	200	200	210	190
Kummide mõõted <i>tolli</i>	5,0—16	5,60—15	6,0—16	7,0—15		6,70—15
Rõhk kummides <i>atü</i> : esiratastel	2,0	1,8	2,0	2,25		1,7
tagaratastel	2,3	1,8	2,0	2,25		1,7
Siduri pedaali vabakäik <i>mm</i>	24—30	—	38—45	20—30	38—45	35—45
Piduri pedaali vabakäik <i>mm</i>	6—12		8—14	11—17	8—14	8—15
Maksimaalne kiirus <i>km/t.</i>	90	105	105	120	90	127,5
Pidurdusteeekond 30 <i>km/t.</i> kiiruselt pidurdades <i>m</i>	5	5	6	6	6	5
Kütuse kulunorm 100 <i>km</i> kohta <i>l</i>	9		13,5	18,5	17,5	—

Tehnilisi andmeid kodumaiste isekallutajate veoautode kohta.

Iseloomustavad näitajad	GAZ-93	ZIL-585	MAZ-205	JaAZ-210E	MAZ-525
Kandejõud, tonni	2,25	3,4	6	10	25
Kaal kg: tühjalt	3100	4200	6600	12000	24380
täislaadimaga	5500	7925	12825	22225	49530
Gabariidi mõõted mm:					
pikkus	5240	5940	6065	8190	8500
laius	2100	2290	2640	2650	3220
kõrgus	2130	2180	2430	2735	3675
Veokasti suurus (sisemõõted) mm:					
pikkus (põhja)	2300	2550	3000	4370	4700
laius	1800	2060	2000	2130—2430	2850—2950
kõrgus	400	500	600	800	1200
Veokasti maht m ³	1,65	2,4	3,6	8	14,3
Telgede vahe mm	3300	4000	3800	4780	4780
Rataste vahe mm:					
esiratastel	1585	1700	1950	1950	2500
tagaratastel	1650	1740	1920	1920	2200
Minimaalne pööreraadius m	7,6	8	8,5	10,5	11,5
Kummide mõõt tolli	7,50—20	9,00—20	12,00—20	12,00—20	17,00—32
Rõhk kummides atü:					
esiratastel	3,0	3,2	4,2	5,0	5,0
tagaratastel	3,5	4,2	4,5	5,5	6,0
Veokasti tõusmise aeg, sek.	10	14	30	20	30
Veokasti laskumise aeg, sek.	9	18	30	30	30
Maksimaalne kiirus, km/t.	70	65	60	45	30
Pidurdusteed 30 km/t.					
kiiruselt pidurdamisel, m	8	8	10	13	17
Kütuse kulu norm 100 km kohta, l	28	40	35	65	160

KASUTATUD KIRJANDUS.

1. Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks, 1955.
2. Типовые правила уличного движения.
3. А. А. Поляков, Организация и регулирование городского движения, 1941 г.
4. С. Г. Писарев, Городской транспорт, 1948 г.
5. А. В. Карягин и Г. М. Соловьев, Учебник шофера третьего класса, 1948 г.
6. А. М. Парчинский и др. Вождение автомобилей и автомобильных колонн, 1940 г.
7. А. Г. Назаренко, Правила движения автомобилей и автомобильных колонн, 1946 г.
8. И. И. Осипов, Работа шофера в условиях сельскохозяйственных перевозок, 1947 г.
9. С. Р. Певзнер, Руководство для инструкторов учебной езды на автомобиле, 1948 г.
10. И. Л. Крузе, Автомобильные тормозы, 1947 г.
11. Ф. Я. Герасимов, Справочник по военной топографии, 1946 г.
12. Сборник контрольных вопросов по программам подготовки шоферов третьего, второго и первого классов, 1949 г.
13. К. М. Полтев и А. Ф. Белавин, Мастерство вождения автомобиля, 1951 г.
14. Л. В. Гуревич и Н. П. Хрунов, Техника регулирования уличного движения, 1951 г.
15. М. М. Калик и П. Ф. Оглоблин, Опыт безаварийной работы на автомобиле, 1952 г.
16. Г. М. Соловьев, Д. Н. Иванов, Пособие по правилам движения автотранспорта, 1954 г.
17. Ю. А. Архангельский и Ю. А. Долматовский, Рабочее место водителя автомобиля, 1954 г.
18. И. Е. Евтюхин, Ю. Ф. Серебряков, Вождение автомобиля в колонне, 1955 г.

REGISTER.

Number nimetuse järel osutab lehekülge tekstis.

- Aeglustus 199
 Alkohol 17, 18, 209
 Arstiabi, vt. esmaabi
 Autobussid 32, 37
 Autobussijuhid, vt. ka jõuvankrijuhid 18
 Autoinspeksioon, vt. Riiklik Autoinspeksioon
 Autojuhtide üksikväljaõpe 225—226
 Autojuhtide kvalifikatsiooni omandamise kord 227—230
 Autokolonnid 167—170
 Autoteede liigitus 25
 Auto teelpüsivus 203—204
 Autoteooria elemendid 191—206
 Avariid, vt. liiklusõnnetused
- Bensiinijaam, bensiinivõtmine 147
 Blokeeritud rattad, vt. pidurdamine
 Bulvarid 95
- Diskvalifikatsioonikomisjon 229
- Eesõigustatud jõuvankrid, vt. operatiiv-jõuvankrid
 Eksamid 227—228
 Energia 196
 Eriluba gabariitide ületamisel 149
 „ ohtlike ainete veoks 153
 Esmaabi liiklusõnnetustel 213—224
 Etüleeritud bensiin, vt. bensiin
- Gabariidid 149
 Gasogeenautod 148, 153
- Haardejõud, haardetegur 192
 Harjutussõit, vt. õppesõit
 Helisignaal 38
 Hobuliiklusvahendite liiklemine 12, 37
 „ „ parkimine 63
 Horisontaalid 173
 Hõõrdejõud 189
- Inerts 188
 Inimeste vedu veoautodel 151—153
 Invaliidid 10
 Invaliidi-mootorsõidukite liiklemine 14, 81
 Isikliku jõuvankri juhtimine 15, 17
- Jalakäijate liiklemine 9—11, 210
 „ „ ülekäigurada 28
 Jalgratturite liiklemine 13
 Juhi reageerimisaeg 41
 „ kohta kehtivad keelud 17—18
 „ märguanded 38—41
 „ põhikohustused 14—16
 Juhtimise load 14, 227
 Jõuvankrijuhtide katsed 227—228
 Jõuvankri juhtimine 14
 Jõuvankrite numbrimärgid, vt. numbrimärgid
 Jõuvankrite teelpüsivus 203—206
 „ tehniline seisukord 157—158
 Jõuvankrite valgustus 158—159
 Järelvankriga liikumine 147
 Järjekord läbisõidul, vt. risttee ületamine
 Jääd mööda sõitmine 173
 Jäätunud sõidutee, vt. libe sõidutee
- Kahekordne möödasõit 49
 Kaitsevöönd jalakäijale 28
 Kariloomad, vt. loomad
 Karistused 20—21
 Katsed, vt. jõuvankrijuhtide katsed
 Katsekavad, vt. õppekavad
 Kaubaveoks kohandatud sõiduautod 36, 72
 Keemiakaitse, vt. õhu- ja keemiakaitse
 Kergestisüttivate ainete vedu, vt. ohtlike ainete vedu
 Kiilasjää 143
 Kiirendus 186
 Kiiruse normid liiklemisel 31—35

- Kiirus, ekspluatatsiooniline 186
 „ kriitiline 205
 „ tehniline 185
 „ ökonoomne 195—196
 Kineetiline energia 196—197
 Kombineeritud märktuled, vt. valgusfoorid
 Kompass 183
 Koormate laadimine 150
 Kriitiline kiirus 205
 Kurv, vt. teeköver
 Kvalifikatsiooni tõstmine 229—230
 Kvartaal 27
 Könnitee-joon 20
 Kõrvaltee, — tänav 22, 70—72
 Kõrvuti liikumine 48, 51, 57
 Käsikäruodega liikumine 12, 36
 Kõlglibisemine 143—144, 198
- Lapsed 11, 210—211
 Lapsevankriga liikumine 10
 Leppemärke liiklusõnnetuste skeemi valmistamiseks 214—215
 Libe sõidutee 143
 Liiklemine mitmel sõidurajal 36
 „ ühel „ 36
 Liiklemise reguleerimise ülesanded 6—7
 Liiklemise põhireegel 6
 Liiklemiskitsendused ja keelud 7
 Liiklusvahendite andmine miilitsa käsutusse 16
 Liiklusvahendite paiknemine 35—37
 Liiklusmärgid 115—133
 Liiklusõnnetused 207—215
 Liikumine teeköveral 203—204
 Liikumise kiirus 31
 Loomad, loomakarjad 34
 Lõhkeainete vedu, vt. ohtlike ainete vedu
- Maanteed, vt. teed
 Magistraaltänavad 22
 Manööverdamine, vt. pöörded
 Marsruudileht, vt. teekonnaleht
 Militsionäär-reguleerija 106—113
 Mootorrattad 18, 36—37
 Märguanded, autokolonna juhtimisel 170
 Märguanded, juhtide 38—41
 „ militsionääri-reguleerija 106—112
 Märguanded, valgusfoorid 95—106
 Möödasõit eesliikujast 45—53
 „ trammist 55—56
 „ vastuliikujast 37, 40
- Numbrimärgid 162—163
- Ohutusjooned 27—30
 Ohtlike ainete vedu 153—154
 Orienteerumine maastikul 183
 Operatiiv-jõuvankrid 33, 57, 64, 74, 133
- Paigalt liikumine 31
 Paiknemine, vt. liiklusvahendite paiknemine
 Parkimine 61—62
 Pealkirjad liiklusvahendeil 163
 Peatamine 55, 59—60
 Peatänavad 22, 70
 Pidurdamine 198—202
 Pidurdustekond 41, 198—201
 Pidurdusvahemaa 43, 201
 Pikap-tüüpi autod, vt. kaubaveoks kohandatud sõiduautod
 Pikkade esemete vedu, vt. gabariidid
 Pime aeg, vt. jõuvankrite valgustus
 Pimedad 10
 Pimestus 38, 160
 Pooltuled, vt. jõuvankrite valgustus
 Pori pritsimine 35
 Pukseerimine 144—147
 Pöörded 78—82, 101
 Pöördejooned 29
 Pöördemoment 192—193
- Rahatravh, vt. karistused
 Rasketes teoludes liikumine 171—172
 Raskusjõud 191
 Raskuskeha 188, 191
 Raudtee hoiatusmärgid 133
 Raudtee-ülesõidukohtade ületamine 138—142
 Reageerimisaeg, vt. juhi reageerimisaeg
 Reageerimistekond 43
 Reljeef, maapinna 175
 Rügilõiv 228
 Riiklik Autoinspektsioon 8—9
 Riiklikud numbrimärgid, vt. numbrimärgid
 Risttee, risttänav 25
 Risttee keskkoh 29
 Risttee nurk 25
 Risttee piir 25
 „ ületamine 68—77
 Rongkäikude ja kolonnide liiklemine 11—12
- Seismajätmine, vt. peatumine.
 Seisukohad, vt. parkimine
 Signaalid, vt. juhtide märguanded
 Sildade ületamine 173
 Sireen, vt. operatiiv-jõuvankrid
 Stabiilsus 189
 Stopp-joon 28

Stopp-signaal 39—40
Suisetamine 18
Suuna-nooled 29
Suuna näitamine 40
Sõidua autod 32, 36—37
Sõiduleht, vt. teekonnaleht
Sõiduradade jooned 29
Sõidutee 22, 24
Sõidutee ületamine, vt. jalakäijate liiklemine
Sõjaväe autokolonnid 75
Sõjaväe jõuvankrijuhid 19
Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded 113—114
Taandumine 38
Tagurpidi sõitmine 58
Teede elemendid 24
Teejuhid 114
Teejuhised 135
Teelang 38
Teekonnaleht 163, 231
Teekõver, teekäänak 57—58
Teemärgid 133
Tee telgjoon 27
Tee telg 27
Teetõkked 136
Tehnilised nõuded jõuvankrite kohta 157—158
Tehnilisi andmeid jõuvankrite kohta 233—239
Topograafia algmed 175—184
Transpordiettevõtete juhatajate kohustused 19—20
Trammid 78, 101, 108
Trammiteedel sõitmine 53—55
Trammist möödasoitmine 56—57
Trammi ooteplatvormi jooned 29
Trammi peatuskohad 56—57
Tsentrifugaaljõud 190, 203—204

Tulede kasutamine 159—162
Tähistused sõiduteel, vt. ohutusjooned
Tänavate elemendid 22—24
„ liigitus 22
Tänavliiklemise kord Tallinnas 223—225
Tõendusmaterjali fikseerimine 212
Tühisõidud veoautoga 165

Udus liiklemine 142
Uni rooli taga 17—18

Vaateväli 33
Vahekaugus, külgmine 48, 57
„ seisu ajal 45
„ sõidu ajal 43, vt. ka pidurdusvahemaa
Valgusfoorid 91—106
Varuvöönd 27
Vastutus liiklemise eeskirjade rikku-
mise puhul 20—21
Veeretakistus 193
Veoste liigitus 150—151
Vingumürgitus 16
Voolujoonelisus 194—195
Väljak 25, 82—84
Väljakul sõitmine 82—85, 95
Väljaõpe 225—226
Väravaist sisse- ja väljasõit 59

Ohurõhk kummides 136, 218, 222
Ohutakistus 194—195
Oppesõit 154—155

Ühesuunaline liiklemine 24, 61
Üksikväljaõpe 225—226
Üldteadmisi autoteooriast 191—206
„ mehaanikast 185—190
Ümberrivistumine 67

SISUKORD.

	Lk.
Eessõna	3
I. Üldalused	5
1. Vajadus liiklemise korraldamiseks. 2. Liiklemise reguleerimise ülesanded. 3. Liiklemise korraldamine ja reguleerimine. 4. Liiklemist reguleerivad asutused. 5. Jalakäijate liiklemine. 6. Rongkäikude ja kolonnide liiklemine. 7. Hobuliiklusvahendite ja käsikäru liiklemine. 8. Jalgratturite liiklemine. 9. Invaliidi-mootorsõidukite liiklemine. 10. Mehaaniliste liiklusvahendite juhtide põhikohused. 11. Transpordiettevõtete juhatajate kohused. 12. Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumise puhul.	
II. Tänavad ja teed	22
1. Tänavad. 2. Teed. 3. Ristteed ja väljakud. 4. Ohutusjooned.	
III. Üldeeskirjad liiklemisel	31
1. Paigalt liikumine. 2. Liikumise kiirus. 3. Liiklusvahendite paiknemine liiklemisel. 4. Mõõdasõit vastuliikujast. 5. Juhtide märguanded. 6. Vahekaugused liiklemisel. 7. Mõõdasõit eesliikujast. 8. Sõitmine trammiteedel. 9. Mõõdasõit trammist. 10. Liikumine pöoretel ja teekäänakuil. 11. Tagurpidi sõitmine. 12. Väravast sisse- ja väljasõit. 13. Liiklusvahendite peatamine. 14. Liiklusvahendite parkimine.	
IV. Liiklemine ristteedel	67
1. Liiklusvahendite ümberrivistumine ristteele lähenemisel. 2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine. 3. Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine. 4. Pööre paremale. 5. Pööre vasakule ja tagasisuunas. 6. Pööre tagasisuunas manööverdamisega. 7. Sõitmine väljakuil. 8. Skeemid üheliigiliste tänavatega reguleerimata ristteede ületamiseks üherealise liiklemise puhul.	
V. Liiklemise aktiivsed reguleerimise vahendid	92
1. Valgusfoorid. 2. Militsionäär-reguleerija. 3. Liiklemise reguleerimine sõjaväe liiklusreguleerija poolt.	
VI. Liiklusmärgid	115
1. Üldalused. 2. Hoiatavad märgid. 3. Keelavad märgid. 4. Osutavad märgid. 5. Raudtee-hoiatusmärgid. 6. Teemärgid. 7. Teejuhisid. 8. Tee sulgemise tõkked sõiduteel.	
VII. Erieeskirjad	138
1. Raudtee-ülesõidukohad ja eeskirjad nende ületamiseks. 2. Liiklemine udus. 3. Sõitmine libedal teel ja kiilasjäläl. 4. Pukseerimine. 5. Liikumine järelevankriga. 6. Bensiinivõtmine bensiinijaamas.	

	7. Liiklusvahendite gabariitmõõded ja kaal. 8. Koormate laadimine. 9. Inimeste vedu veoautodel, 10. Ohtlike ainete vedu, 11. Oppesõit.	
VIII.	Jõuvankrite tehniline seisukord	157
	1. Nõuded jõuvankrite üldseisukorra kohta. 2. Jõuvankrite valgustus. 3. Tulede kasutamine. 4. Riiklikud numbrimärgid ja pealkirjad liiklusvahenditeil. 5. Teekonnalehed.	
IX.	Auto juhtimine autokolonnis	167
	1. Autokolonni liikumine. 2. Auto liikumine autokolonni koosseisus. 3. Märkuanded autokolonni juhtimisel.	
X.	Auto juhtimine rasketes teeludes	171
	1. Liikumine rasketes teeludes. 2. Veekogude ületamine koolmeidpidi ja jääd mööda. 3. Sildade ületamine.	
XI.	Topograafia algmed	175
	1. Topograafiline kaart. 2. Kaardimõõt. 3. Orienteerumine.	
XII.	Üldteadmisi mehaanikast	185
	1. Liikumine. 2. Jõud ja jõumoment. 3. Töö ja võimsus. 4. Inertsjõud. 5. Mõju ja vastumõju seadus. 6. Raskuskese. 7. Keha asendi stabiilsus. 8. Veere- ja liugehõõrdumine. 9. Tsentrifugaal- ja tsentripetaaljõud.	
XIII.	Üldteadmisi autoteooriast	191
	1. Auto raskuskese asukoht. 2. Telgedele ja ratastele mõjuv raskusjõud. 3. Autokummide haardumine teepinnaga. 4. Pöörde- momenti ülekandmine väntvõllilt veoratastele. 5. Hõõrdekaod jõu- ülekandemehhanismis. 6. Jõuülekandemehhanismi kasutegur. 7. Jõu- vankri veeretakistus ja tegurid, mis mõjutavad selle suurust. 8. Ohutakistus ja selle suuruse sõltuvus keha kujust. 9. Auto voolu- joonelise kuju mõiste. 10. Liikumise kiiruse mõju auto ökonoomu- susele. 11. Kineetilise energia mõiste. 12. Liikuva auto kineetiline energia ja selle elementaararvutus. 13. Liikuvale autole mõjuvad välisjõud. 14. Auto pidurdamine. 15. Auto teelpüsivus.	
XIV.	Liiklusõnnetused	207
	1. Liiklusõnnetuste liigitus. 2. Liiklusõnnetuste põhjused. 3. Kuidas toimida liiklusõnnetuste puhul. 4. Esmaabi liiklusõnnetuste puhul.	

Lisad.

1.	Tänavliiklemise kord Tallinna linnas	223
2.	Autojuhtide üksikväljaõppe kord autotranspordis	225
3.	Auto- ja mootorrattajuhi kvalifikatsiooni omandamise kord	227
4.	Veoauto teekonnalehe täitmise näidis	231
5.	Tehnilisi andmeid kodumaiste jõuvankrite kohta	233
	Kasutatud kirjandus	237
	Register	238

Пэтер Йоханович Хырак
ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ
УЧЕБНИК ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ
АВТОМОТОТРАНСПОРТА

На эстонском языке

Эстонское Государственное Издательство
Таллин, Пярну маантээ 10

*

Toimetaja A. Oga

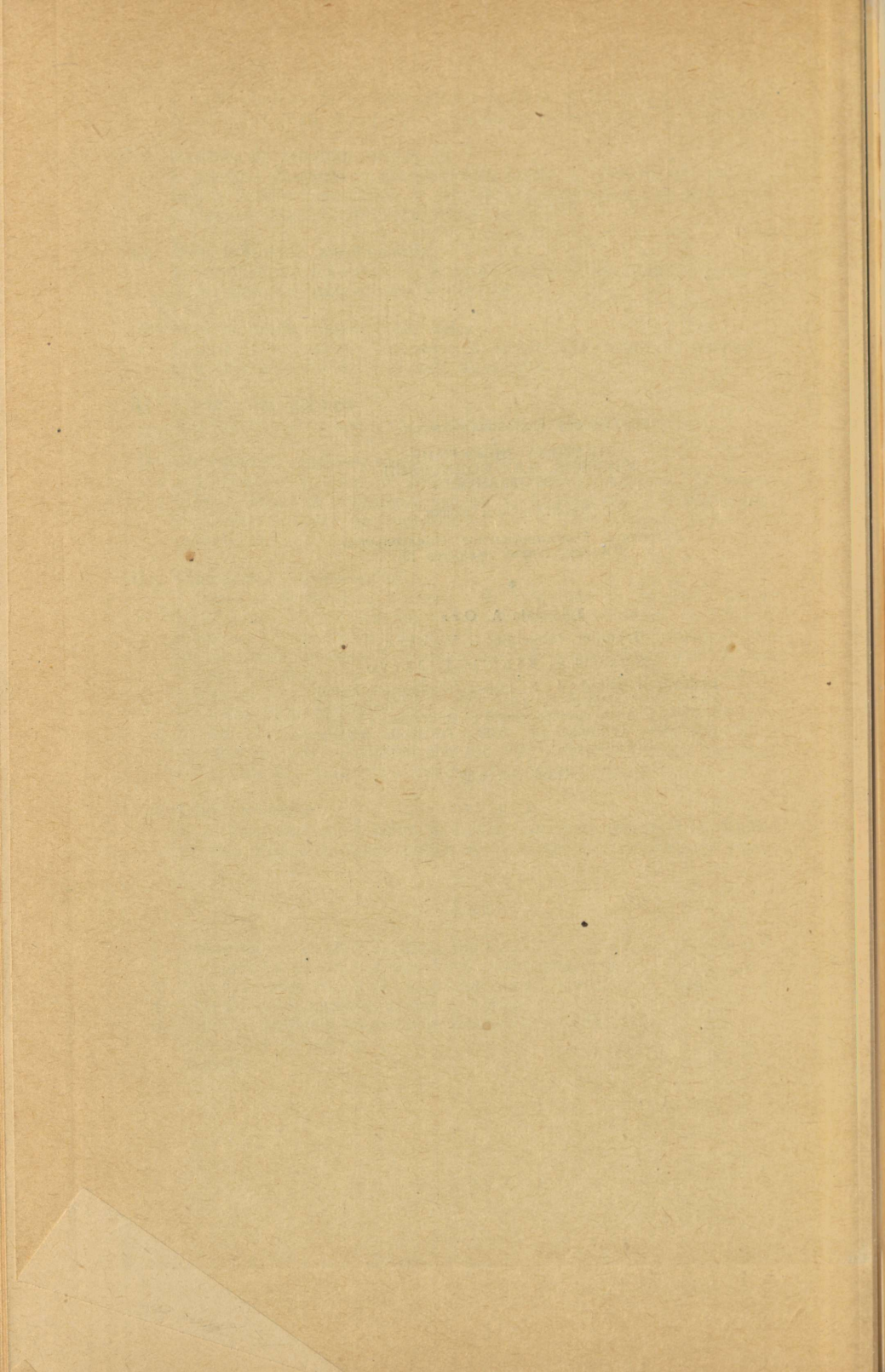
Tehniline toimetaja I. Vahtre

Korrektorid A. Kiho ja E. Järve

Ladumisele antud 4. X 1956. Trükkimisele antud
31. I 1957. Paber 60×92, 1/16. Trükiroognaid
15,25+1 lisa. Arvutusroognaid 16,53. Trükiarv 20 000.
MB-00863. Tellimise nr. 3319. Trükikoda «Tartu
Kommunist», Tartu, Ülikooli 17/19.

Hind rbl. 6.30

3—8



LIIKLUSMÄRGID

HOIATAVAD MÄRGID



1. Raudtee-
ülesõidukoht.



2. Risttee.



3. Looklev tee.



4. Pööre (tee-
käänak) pare-
male.



5. Pööre (tee-
käänak) vasa-
kule.



6. Järsk tee-
lang.



7. Muud ohud.

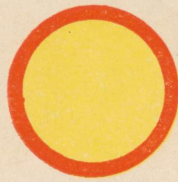


8. Peatee.

KEELAVAD MÄRGID



1. Sissesõit
keelatud.



2. Läbisõit
keelatud.



3. Autode liikle-
mine (läbisõit)
keelatud.



4. Veokite liikle-
mine (läbisõit)
keelatud.



5. Mootorrataste
liiklemine (läbi-
sõit) keelatud.



6. Veoloomadega
liiklemine (läbi-
sõit) keelatud.



7. Jalgratastega
sõitmine
keelatud.



8. Piiratud
koormus.



9. Piiratud
kõrgus.



10. Peatamine
keelatud.



11. Parkimine
keelatud.



12. Piiratud
kiirus.



13. Möödasõit
keelatud.



14. Möödasõit
veoautodele
keelatud.



15. Helisignaali
andmine
keelatud.

OSUTAVAD MÄRGID



1. Liiklemine
lubatud ainult
otsesuunas.



2. Liiklemine
lubatud ainult
otse ja pare-
male.



3. Liiklemine
lubatud ainult
otse ja vasa-
kule.



4. Liiklemine
lubatud ainult
paremale.



5. Liiklemine
lubatud ainult
vasakule.



6. Liiklus-
vahendite
tagasisuunas
pööramise koht.



7. Jalakäijad.

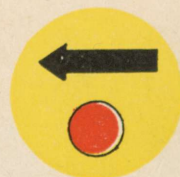


8. Liiklusvahen-
dite parkimise
koht.

9.—13. Erilised liiklustingimused tänavate ja teede reguleeritavail ristumiskohtadel.



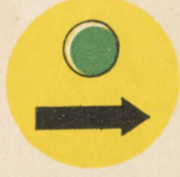
9. Pööre pare-
male lubatud
ainult punase
märktule puhul.



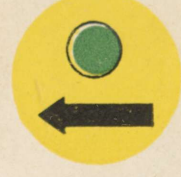
10. Pööre vasa-
kule lubatud
ainult punase
märktule puhul.



11. Sõita otse-
suunas lubatud
ainult rohelise
märktule puhul.



12. Pööre pare-
male lubatud
ainult rohelise
märktule puhul.



13. Pööre vasa-
kule lubatud
ainult rohelise
märktule puhul.

LIKILUSM

HOIATAVAD



1. Borden...
2. Borden...
3. Borden...
4. Borden...

REIIVAD



1. Borden...
2. Borden...
3. Borden...
4. Borden...

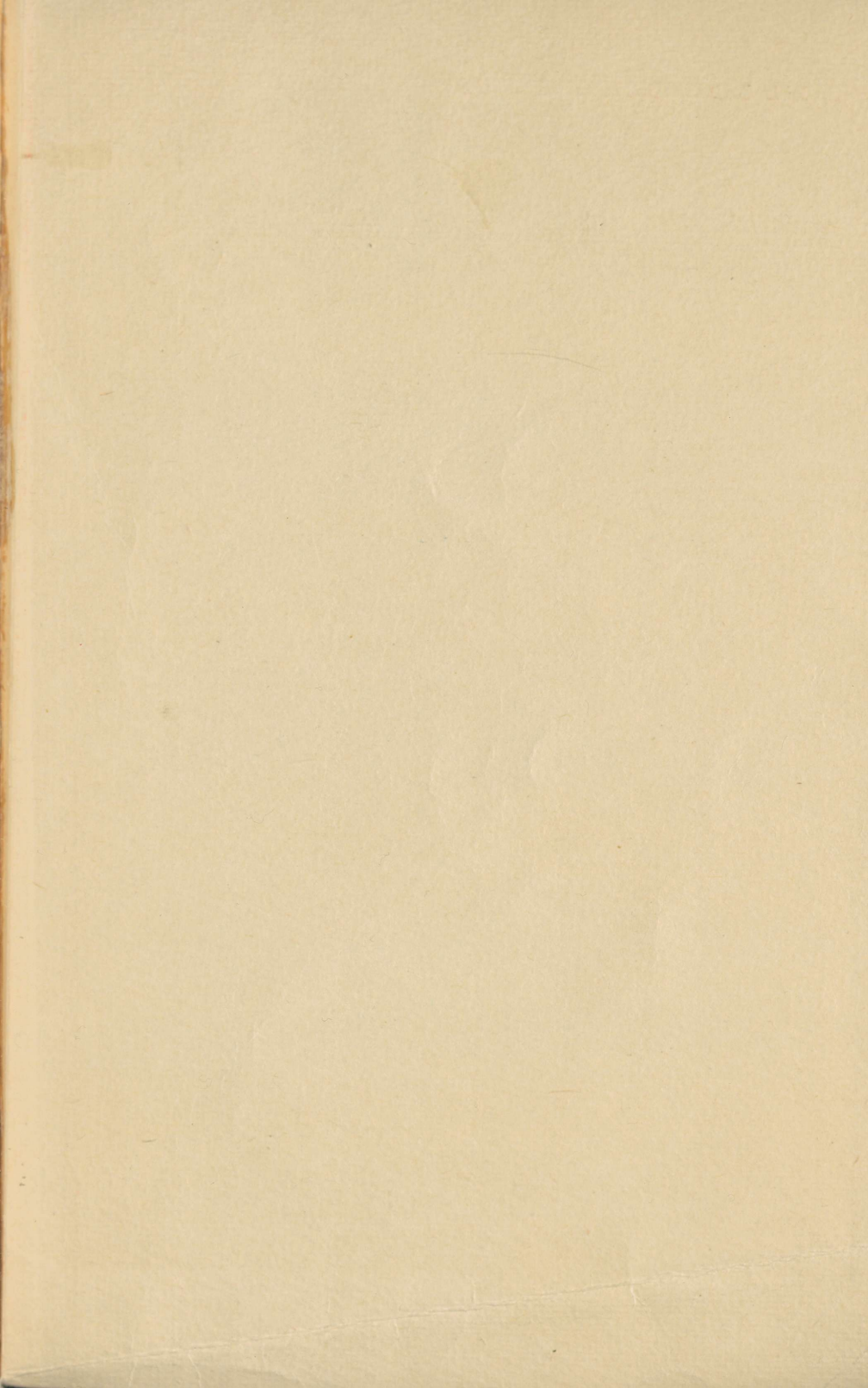


1. Borden...
2. Borden...
3. Borden...
4. Borden...

OPUAVAD



1. Borden...
2. Borden...
3. Borden...
4. Borden...



Rbl. 6.30

A-21440

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00377794 5

Rbl. 6.30

A-21440



P. HÖRAK LIIKLEMISE OPIK JÕUVANKRIJUHILE



P. HÖRAK

Liiklemise õpik
JÕUVANKRIJUHILE