

A-18936

P. Hõrak



**TÄNAVLIKKLEMISE
ÕPIK JÕUVANKRIJUHILE**

ARH

Sundeksemplar

P E E T E R H Õ R A K

3. detš

TÄNAVLIIKLEMISE
ÕPIK
JÕUVANKRIJUHILE

RAKENDUSSTRUKTURAALNE
KIRJASTUS

RAK

RAKENDUSSTRUKTURAALNE KIRJASTUS • TALLINN 1949

V
Kinnitan õpiku autokoolide ja -kursuste õpi-
lastele ning individuaalkorras õppijaile.

3. dets. 1949. a.

Lukašev
miilitsa major,
ENSV JM Riikliku Autoinspektsiooni
ülem.

2
Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu
7555

A-189236

ARHIIVKOGU

S A A T E K S

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

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

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

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

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

P. HÕRAK

TARVITATUD LUHENDID.

TLE	— Tänavliiklemise eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavail 10. okt. 1949. a.
km	— kilomeeter
km/t.	— kilomeetreid tunnis
m	— meeter
mm	— millimeeter
ptk.	— peatükk
t/km	— tonn-kilomeeter
vt.	— vaata

I peatükk.

ÜLDALUSED.

1. Vajadus liiklemise korraldamiseks.

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

Seadusega Eesti NSV rahvamajanduse taastamise ja arendamise viie aasta plaani kohta on ette nähtud autotranspordi alal: tõsta Eesti NSV Autotranspordi Peavalitsuse autotranspordi poolt teostatav kaubavedu 1950. aastaks 1,1 milj. tonnini ja veokäive 33 miljoni t/km-ni, ületades 1945. a. vedude taseme nelja- ja poolekordselt. Arendada 1950. aastaks korrapärane autobusiliiklus 119-nel liinil, suurendades reisijatevedu 1945. aastaga võrreldes 12-kordseks.

Võrreldes 1945. aastaga suureneb veoautode arv viisaastaku lõpuks kolmekordseks ja autobuste arv 8-kordseks. Viisaastaku jooksul ehitatakse autoremondibaasid Tallinnas ja Tartus, samuti garaažid töökodadega Paides, Rakveres ja Viljandis.

Kõik maanteed seatakse korda, taastatakse sillad ja organiseeritakse tee-ehitusmasinate baase ja remonditöökodasid.

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

Kahjuks juhtub aga meie tänavail ja maanteil inimohvritega liiklusõnnetusi, kõnelemata inimohvritega avariidest. Nende liiklusõnnetuste tõttu hukub kõige väärtuslikumat kõigist väärtusist — inimesi. Samuti langeb tööprotsessist välja rahvamajandusele kasulikke liiklusvahendeid.

Liiklusõnnetuste ja avariide peamiseks 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. *Tänavliiklemise 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 väärkasutamine pimedal ajal.

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

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

Iga väärõtte võib põhjustada avariit 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 tänavliiklemise eeskirjade täitmise kohta kõikide liiklejate poolt.

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

3. *Kõik liiklejad on kohustatud täpselt täitma liiklemise eeskirju ning liiklema vastavalt ülesseatud liiklusmärkidele ja liiklusalala miiitsa töötajate märguannetele ning korraldustele.*

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

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

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

7. Liiklemise reguleerimise ülesannete täitmine saavutatakse:

a) kõigi liiklejate poolt kehtivate liiklemise eeskirjade täpse täitmise;

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

c) teede ja tänavate hoidmisega liiklemiseks kõlblikus seisukorras.

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

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

3. Tänavliiklemist reguleerivad asutised.

1. Eesti NSV teedel ja tänavail liiklemise reguleerimise organiseerimine ja liiklejate poolt liiklemise eeskirjade täitmise üle kontrolli teostamine on vastava miilitsaasutise — ENSV Siseministee-

riumi Miilitsavalitsuse Riikliku Autoinspeksiooni (RAI) — ülesandeks.

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

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

4. Liiklemise korraldamine.

1. Põhireegleiks liiklemisel ENSV territooriumil on ENSV Ministrite Nõukogu poolt kinnitatud „Tänavliiklemise eeskirjad ENSV teedel ja tänavail“ (TLE).

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

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

5. Kõikide liiklusest osavõtjate kohused.

1. Kõik jalakäijad on kohustatud:

a) käima ainult kõnniteel, hoidudes kõnnitee parempoolsele äärele. Elava liiklemise ja kitsaste kõnniteede puhul, mille laius kuni 1,5 meetrit, on jalakäijad kohustatud liikuma parempoolsel kõnniteel liiklemise suunas;

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

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

Sõiduteest üleminekul tuleb hoolsasti jälgida liiklemist, eriti aga liiklusvahendeid, mis sooritavad pööret, ning igakord veenduma liiklemise ohutusel;

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

e) ületama sõidutee ristsuunaliselt (täisnurga all);

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

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

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

i) seisvast trammist mööduma eest, seisvast autobusest — tagant;

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

k) lastevankritega ja lastekelkudega liikuma kõnniteel või teepeenral;

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

2. Kõik liiklusvahendeid kasutavad kodanikud on kohustatud:

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

b) trammi, trollibusse, autobusse või autosse peale minekul ja neist maha tulekul ootama, kuni sõiduk on täielikult seisma jäänud; mitte mingil juhul peale ja maha minema sõiduki liikudes;

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

3. Kõigil kodanikel on keelatud:

- a) ületada sõiduteed läheneva liiklusvahendi läheduses;
- b) pöörduda teadete saamiseks liiklust reguleeriva militsionääri poole;
- c) peale ja maha minna ning uksi avada enne trammii, trollibuse, autobuse või auto täielikku seismajäämist;
- d) avada autobuse või autode uksi enne, kui ei ole veendunud, et see ei takista teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liikumist;
- e) sõita liiklusvahendite astmelaudadel või muudel välisosadel;
- f) peale ja maha minna liiklusvahendi sõidutee poolt küljelt;
- g) peale minna trammile, trollibusele või autobusele esiplatvormilt, omamata selleks vastavat luba;
- h) väljuda trammist, trollibusest või autobusest sissemineku uksest;
- i) kaasa vedada trammis, trollibuses või autobuses lõhke- ja tuleohtlikke aineid ning esemeid, mis võivad määrada või rikkuda reisijate riideid;
- j) sõidu- ja kõnniteedel mängimine, kelgutamine, uisutamine ja suusatamine. Nendes kohtades lastele mängimise, kelgutamise, uisutamise ja suusatamise lubamise puhul on vastutavad lastevanemad või hooldajad.

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

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

6. Sõidutee käsitsi kastmist ja puhastamist tuleb teostada vastu liiklemis-suunda, et vältida ettejäämist tagantlähenevatele liiklusvahendeile.

7. Sõiduteed võivad jalakäijad kasutada liiklemisel rongkäigus või kolonnis. Seejuures tuleb liikuda sõidutee parempoolisel äärel, kuni 4 inimest reas. Pikemate rongkäikude ja kolonnide puhul tuleb jätta kolonnide vahele 50 m pikkused vahed ristsuunalise liikluse läbilaskmiseks. Pimedal ajal või tihedas üdus peavad kolonni esimeses ja viimasel reas ning külgedel olema süüdatud laternad punase valgusega.

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

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

6. Liiklusvahendite juhtide kohused.

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

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

2. Kõik jõuvankrite juhid on liiklemisel kohustatud:

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

Üldkasutatavate liiklusvahendite (trammi, trollibuse ja autobuse) juhtidel peab olema teekonnalehe asemel kaasas marsruudileht; individuaalomaniikel peab olema kaasas juhtimisluba ja arvestustalong;

b) esitama eelloetletud dokumendid miilitsatöötajatele nende esimesel nõudmisel;

c) hoolikalt kontrollima oma liiklusvahendi tehnilist seisukorda, vajalike tööriistade olemasolu ja nende korrasolekut nii väljasõidu eel kui ka töötamise ajal.

Jõuvankrite sõidukõlblikkuse kindlakstegemisel tuleb erilist tähelepanu osutada:

1) rooliseadme korrasolekule — rooli vabakäik, vastavalt jõuvankri tüübile, peab olema $5-20^\circ$ piires ja mitte mingil juhul ületama 36° ; kas roolisammas ja roolimehhanismi karp on kinnitatud kindlalt, kas roolivarbade ühendused on kindlad (lõikumine neis pole lubatav), kas neis ei esine kõverdumisi ja kas kõik splindid on kohal. Rool ei tohi olla liiga kinnine;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11) kas summuti on olemas ja korras;

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

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

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

15) kas jõuvanker on puhas ja eeskirjade kohaselt määratud;

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

e) *iga sõidu õigeaegselt teekonnalehele sisse kirjutama, märkides väljasõidu ja tagasijõudmise aja;*

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

g) *viivitamata peatama liiklusvahendi:*

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

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

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

1) *miilitsa eest põgenevate isikute tabamiseks;*

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

3) avarii, õnnetusjuhtumi või loodusliku katastroofi kohale sõitmiseks.

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

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

3. Avariide ja õnnetusjuhtumite puhul on juht kohustatud:

a) viivitamata peatuma,

b) abistama kannatadasaanut, kui juht on suuteline selleks,

c) kannatadasaanu või miilitsatöötaja nõudmisel esitama oma isikultõendava dokumendi,

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

Loeteldud kohustused lasuvad juhil ka sel puhul, kui liiklusõnnetus on tekkinud kaudselt tema süü läbi. Näiteks jõuvankri A juht läheneb kõrvaltänaval 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 kohalesaabuseni ja tema loata õnnetuseosalist liiklusvahendit paigast liigutada, kui see ei sule liiklemist teistele liiklusvahenditele. Kui ei ole võimalik kiirabi välja kutsuda, peab juht ise andma esmaabi ja viivitamata toimetama vigasaanu lähemasse haiglasse või ambulantsi, teatades seal enda nime, aadressi, liiklusvahendi numbri, sündmuskoha ja õnnetuse põhjuse.

4. Jõuvankrite juhtidel on keelatud:

a) välja sõita mittekorras liiklusvahendiga (vt. ptk. IX p. 1);

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

c) tukkuda juhtides jõuvankrit.

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

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

Vingugaas on jõuvankrijuhi salakaval vaenlane, seda enam, et seda vähe tuntakse ja sellepärast selle olemasolu ka vähe arvestatakse. See on lõhnata ja värvita mürggaas, mille juba 0,5% line sisaldus hingamisõhus mõjub inimesele 5—6 minuti jooksul surmavalt; väiksemal hulgal sisaldudes mõjub vingugaas uimastavalt, suigutavalt, millele hiljem võib järgneda lämbumis-surm. Vingugaas tekib kütteaine mitte täielikul põlemisel, mida juhtub jõuvankri mootoris enam-vähem sagedasti. See mürggaas võib sattuda juhiruumi vigase väljalesketoru kaudu või ka kulunud mootori puhul läbi mootori õhustaja või mittekorralikult kinnitatud küünalde kaudu. Samuti võib sattuda vingugaasi, sõites kestvalt mõne suurema veoauto või autobuse taga. Ainuke hea asjaolu vingugaasi juures on see, et see lahkub värskes õhus inimorganismist kiiresti. Seepärast tuleb pidada soovitavaks vältida tundidepikkusi kestvaid sõite, eriti suve ajal kuuma ilmaga, ja teha tihe-
mini 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. Pikaajane, pidev ja pingutatud vaatamine lõputuna näivalle sõiduteele mõjub jõuvankrijuhile sugestiivses mõttes uinutavalt. Kuna vilunud juhil juhtimisvõtted (rooliratta pööramine, gaasi reguleerimine, käikude vahetamine jne.) toimuvad peagu automaatselt, vähimagi mõttepingutuseta, 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 ilmnmisel sõit viivitamata katkestada — vähemalt lühemaks ajaks;

d) *anda juhtimine üle isikule, kelle nime pole märgitud teekonna-lehele (maršruudilehele) või kel puudub vastav juhtimisluha.*

Näiteks ei tohi kutseline autojuht anda auto juhtimist üle isegi sama asutise juhatajale, kuigi viimasel on vastava liigi juhtimisluha, 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 juhtimisluha; kui omanik ise ühes ei sõida, peab jõuvankrit juhtival isikul olema kaasas peale arvestustalongi ka jõuvankri omaniku poolt temale antud ametlikult kinnitatud tõend jõuvankri kasutada andmise kohta;

e) *lubada veoki veokastis või juhirusmis kaasa sõita reisijail suu-remal arvul kui on kohti ette nähtud; juhirusmis tuleb juhile arves-
tada 60 sm, igale reisijale vähemalt 40 sm juhi istme laiusest, kus-juures reisijad ei tohi olla takistuseks sõiduki juhtimisel;*

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

g) lubada kaasa sõita auto välisosadel ja veokastis püsti seistes;

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

i) suitsetada, juhtides jõuvankrit, kuna see segab sõidutee pidevat jälgimist;

j) juhtida jõuvankrit kasimatus olekus (olles raseerimata, määratud riietes, varrukateta spordisärgis).

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

6. Kui juht on kõrvaldatud juhtimisest miilitsatöötaja või oma asutise juhtkonna poolt, annab ta juhtimise üle viimaste poolt määratud isikule, mille kohta tehakse märku teekonna- (maršruudi-) lehele ühes üleandmisaja äratähendamisega.

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

a) kõnelemine,

b) söömine,

c) reisijate juhirusi kaasa võtmine,

d) liikumise algamine enne konduktori märguannet ja enne uste sulgemist,

e) uste avamine enne täielikku peatumist.

8. Käesolevas peatükis märgitud eeskirjad on kehtivad NSV Liidu Relvastatud Jõudude Ministeeriumi koosseisu kuuluvate juhtide kohta samuti kui tsiviil-transporti juhtide kohta.

7. Transpordiettevõtete juhatajate kohused.

1. Transporti eest vastutavad ametiisikud ja liiklusvahendite omanikud on kohustatud:

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

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

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

d) mitte võimaldama liiklusvahendi juhtimist isikuile, kellel sel-

leks puudub vastav juhtimisluba ning mitte lubama tööle juhte, kes on mistahes määral ebakaines olekus või kelle eraldamisvõime ja tahtejõud on väsimuse tõttu tunduvalt vähenenud.

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

Jõuvankrijuhi tööpäeva kestus ei tohi ületada seadusega kindlaks määratud norme;

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

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

Etüleeritud bensiini kasutava ettevõtte administratsioon on kohustatud instrueerima oma töötajaid vajalike ettevaatusabinõude suhtes töötamisel etüleeritud bensiiniga töötavate mootorite remontimisel ning korraldama süstemaatilist selgitustööd etüleeritud bensiiniga mürgistumisest hoidumiseks.

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

Bensiini muutmiseks defonatsioonikindlamaks lisatakse bensiini hulka antidetonaatorit (etüülvedelikku B-20, harvem P-9) kuni 3 cm³ ühe kg bensiini kohta, mis tõstab bensiini oktaanarvu kuni 20% võrra. See etüülvedelik — tetraetüülplii — on tugev mürk. Ka etüülvedelikku sisaldav bensiin ja petrooleum on inimorganismile mürgine. Tungides läbi naha tekitavad need peavalu ja häireid kesknärvikavas. Etüülvedeliku aurude sissehingamisel mürgistub organism pliiühenditega.

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

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

h) mitte lubama liiklusvahendi juhtimist juhtidel, kes on kasi-matus olekus (raseerimata, määrdinud või katkistes riides, varrukateta spordisärgis).

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

2. Liiklusõnnetuste korral on transpordi eest vastutavad ameti-isikud ja liiklusvahendite omanikud kohustatud viivitamata, igal juhul mitte hiljem kui liiklusvahendi garaaži tagasijõudmise hetkel, teatama liiklusõnnetusest Riikliku Autoinspektsiooni korrapidajale või maakonna autoinspektorile garaaži asukoha järgi või, kui need ei ole kättesaadavad, — lähemale miilitsajaoskonnale. Suurema õnnetuse puhul peab ettevõttest üks transpordiala juhtivaid isikuid õnnetuspaigale välja sõitma.

8. Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumise puhul.

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

2. Mehaaniliste liiklusvahendite juhte, kes on süüdi liiklemise eeskirjade rikkumises, võidakse karistada kas rahatrahviga miilitsatöötajate poolt kohapeal kuni 25 rublani või administratiivkorras Riikliku Autoinspeksiooni ülema poolt rahatrahviga kuni 100 rublani või juhtimisloa äravõtmisega 15-st päevast kuni 6-e kuuni või juhtimisloa talongide ümbervahetamisega.

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

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

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

6. Jõuvankrijuhtide karistuste kohta peetakse Riiklikus Autoinspeksioonis vastavat registrit.

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

Kordamisküsimusi.

1. Miks peab tänavliiklemine olema korraldatud kindlate eeskirjade järgi?
2. Mis on liiklusõnnetuste sagedasemaks põhjuseks?
3. Missugune on liiklemise põhireegel?
4. Missugune asutis korraldab ja reguleerib tänavliiklemist?
5. Mis ülesanded on Riiklikul Autoinspeksioonil?
6. Mis vahenditega toimub tänavliiklemise reguleerimine?
7. Mis kohused on jõuvankrijuhil juhtimise ajal?
8. Mis on kohustatud jõuvankrijuht tegema avarii või liiklusõnnetuse puhul? inimohvritega õnnetuse puhul?
9. Mis juhtudel peab juht andma liiklusvahendi miilitsatöötajate käsutusse?
10. Mis on keelatud jõuvankrijuhil juhtimise ajal?
11. Mis kohused lasuvad TLE kohaselt transpordiettevõtete juhatajail?
12. Missugused karistused on ette nähtud tänavliiklemise 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 kus toimub liiklemine.

2. Tänavad jagunevad pea- ja kõrvaltänavaks. *Peatänavad* on tänavad, kus on trammi- või trollibuseiinid ehk mis on säärasteks määratud kohalike TSN täitevkomiteede üldkohuslike otsustega (vt. lisa 1 punkt 3). Kõik teised tänavad on eelmiste suhtes *kõrvaltänavad*. Eelnimetatud tänavate liigitusega tuleb arvestada reguleerimata liiklusega risttänavate ületamisel läbisõidu eesõiguse määramisel.

3. *Magistraaltänavad* on säärased peatänavad, mille loomulikukus jätkuks on väljapoole linna kulgevad maanteed või peatänavad, mis ühendavad linna rajoonidekeskusi kesklinnaga. Magistraaltänavate ristumiskohta samal tasapinnal nimetatakse *tänavate sõlmpunktiks*.

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

5. Tänav jaguneb järgmisteks osadeks (joonis 1):

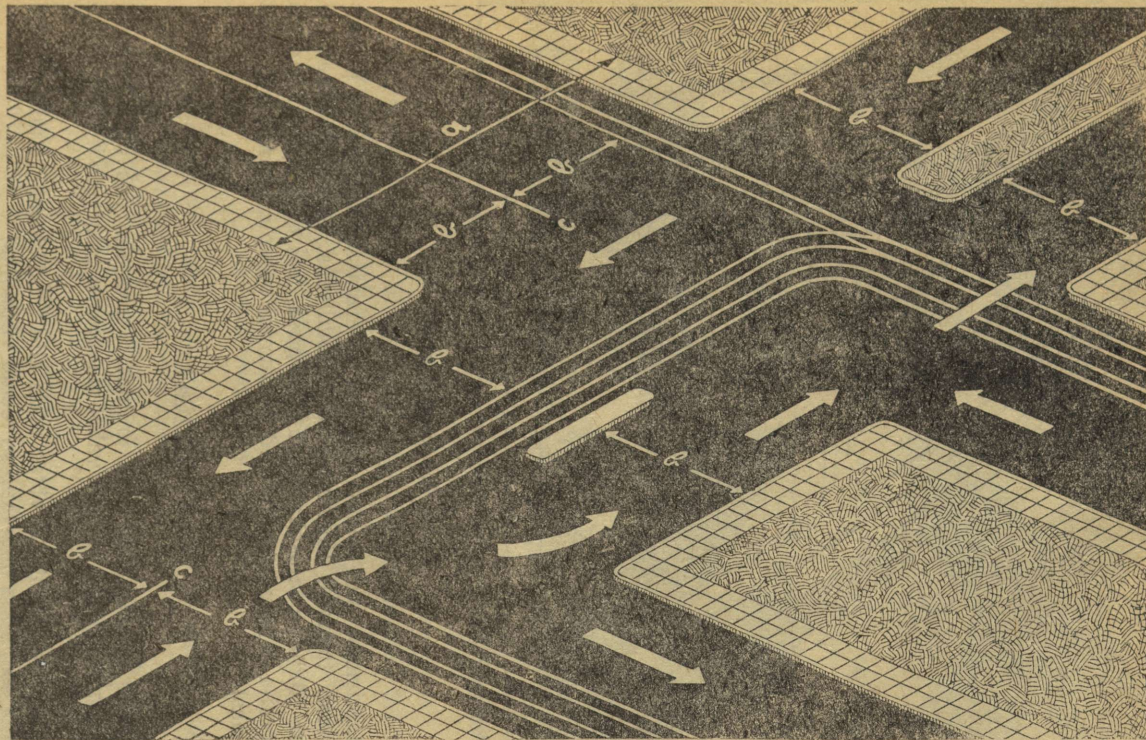
a) *kõnniteed*, mis on määratud liiklemiseks jalakäijaile;

b) *sõidutee*, mis on määratud liiklemiseks rööpmeta liiklusvahendele. Tänavail, kus on kahesuunaline liiklemine ja trammirööpmed asuvad tänaava keskel, loetakse sõiduteeks antud suuna jaoks seda tänaava osa, mis ulatub kõnniteest kuni trammi ooteplatvormini või trammi äärmise rööpmeni; kui trammirööpmed asuvad tänaava ääres, loetakse kummagi liiklemissuuna jaoks pool sõiduteest, mis ulatub vastasasuvasst kõnniteest kuni lähima rööpmeni; tänavail, kus pole trammiliiklust, loetakse sõiduteeks antud suuna jaoks tänaavaosa, mis ulatub kõnniteest tänaava keskkohani (telgjooneni);

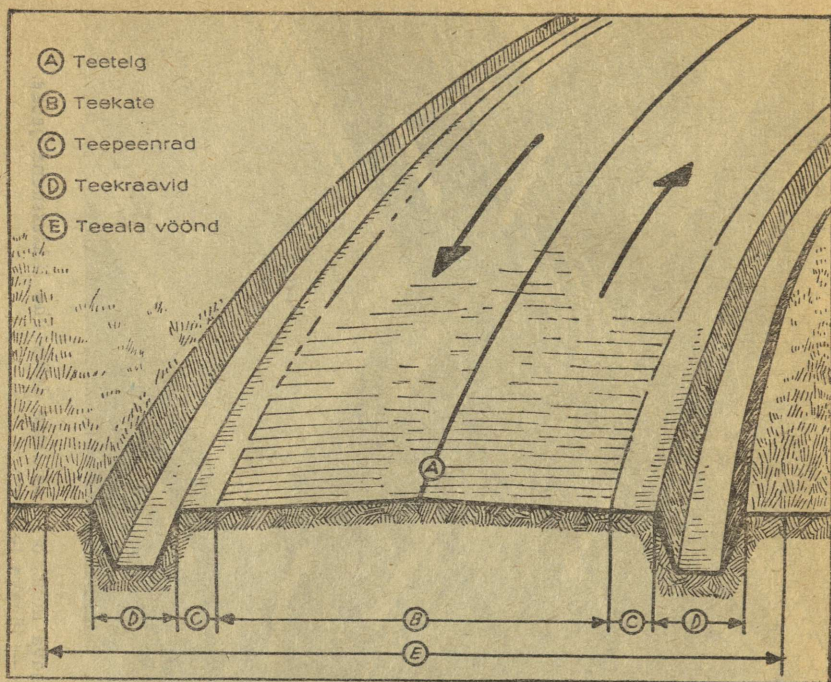
c) *trammi roobaste*, mille laiuseks on äärmiste roobaste vahemaa.

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

7. Mõnikord tänaava keskel asuv haljas riba või erivöönd jagab tänaava kaheks ühesuunalise liiklemisega sõiduteeks (vt. joonis 24).



Joonis 1. Tänavade elemendid: a — tänavade laius, b — sõidutee laius ühe liiklussuuna jaoks, c — tänavade telgjoon.



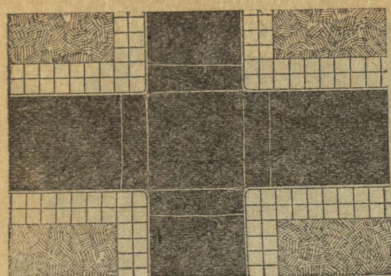
Joonis 2. Maantee elemendid.

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

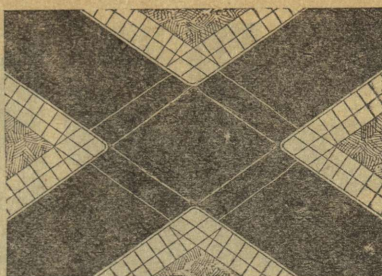
2. Teed.

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

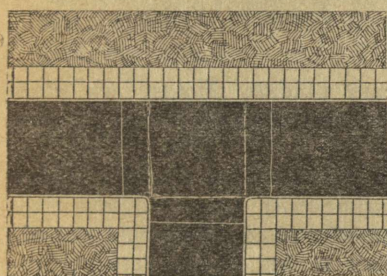
2. Maantee (joonis 2) võtab enda alla kindlaksmääratud laiuks maapinna osa, mida nimetatakse *teeala vööndiks*.



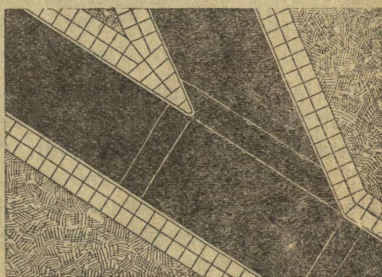
Joonis 3-a. Täisnurkne ristikujuline risttee.



Joonis 3-b. X-kujuline risttee.



Joonis 3-c. T-kujuline risttee.



Joonis 3-d. Y-kujuline risttee.

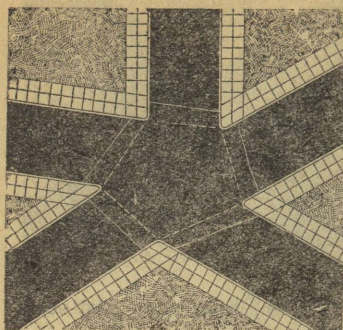
3. Liiklusvahendite liiklemine toimub peamiselt piki tee sillutatud osa, s. o. sõiduteed pidi.

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

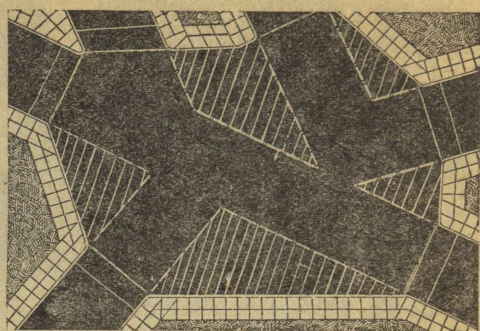
3. Ristteed ja väljakud.

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

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



Joonis 3-e. Hulkkülgne risttee.



Joonis 3-f. Väljak.

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

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

4. *Kvartaal* on tänavaos, mis ulatub ühest risttee nurgast kuni järgmise elava liiklusega neli- või hulkkülgse ristteeni.

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.

Kordamisküsimusi.

1. Kuidas arvestatakse sõidutee laiust?
2. Mida nimetatakse tänav (tee) telgjooneks?
3. Miskujulised on ristteed?
4. Missugust ristumiskohta nimetatakse väljakuks?
5. Kuidas määratakse kindlaks risttee piirid?
6. Missugust tänavaos, nimetatakse kvartaaliks?

III peatükk.

LIIKLUSVAHENDITE PAIKNEMINE LIIKLEMISEL.

1. Paigalt liikumine.

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

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

2. Liiklusvahendite paiknemine.

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

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

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

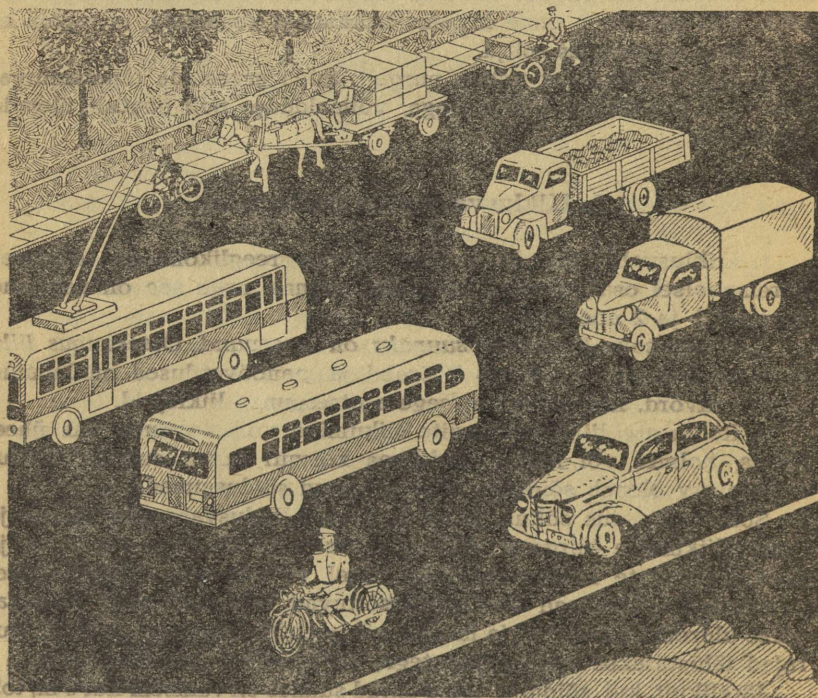
Sõiduraja laius sõltub selle liikuvate liiklusvahendite liigist ja nende liikumise kiirusest. Võttes arvesse liiklusvahendite laiusi ja kõrvutiliikuvate liiklusvahendite vahel vajaolevaid külgvahemaid, missugused vahemaad omakorda sõltuvad liikluskiirusest, arvestatakse üldreeglina sõiduraja laiuseks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

Järelikult, kui sõidutee laius antud suunas on väiksem kui 6 m, toimub rööpmeta liiklusvahendite liiklemine ühel sõidurajal; kui sõidutee laius antud suunas on 6—9 m — kahel sõidurajal, kui sõidutee laius on 9—12 m — kolmel sõidurajal, kui sõidutee on laiem kui

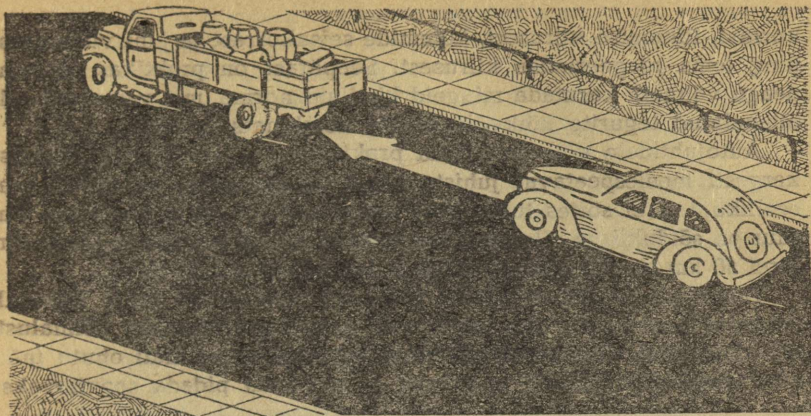
12 m — neljal sõidurajal. Liiklemine rohkem kui neljal sõidurajal kõrvuti ei ole lubatav.

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

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



Joonis 4. Liiklusvahendite paiknemine mitme sõidurea puhul.



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

TLE kohaselt on liiklusvahendite paiknemine täpsustatud järgmiselt:

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

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

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

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

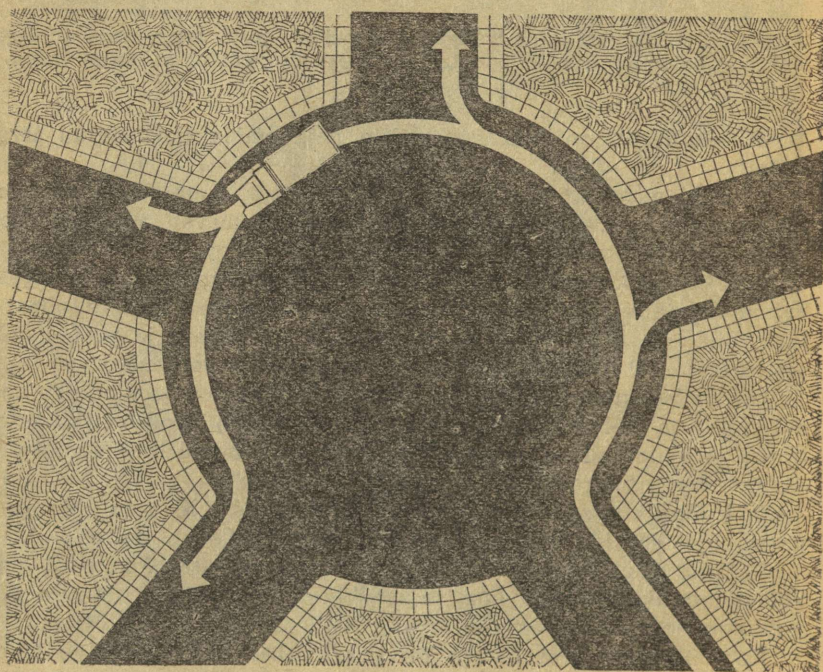
7. Liikumisel tuleb hoiduda eesliikujast säärasel kaugusel, mis võimaldab õigeaegse peatumise eesliikuja ootamatu peatumise või pidurdamise puhul (joonis 5).

Kahe üksteise järel liikuva jõuvankri vahel liiklemise julgeolekut tagava vahekauguse ulatus sõltub mitmest tegurist — jõuvankri liigist, pidurite tüübist ja seisukorrast, teepinna kattest ja selle seis-

korrast, liikumise kiirusest, kummide seisukorrast ja juhi vilumusest ning tema reageerimise kiirusest. Seepärast on praktikas sel alal peagu võimata kasutada mingeid kindlaid norme, mis vastaksid eeltähendatud tegurite kõikvõimalikele kombinatsioonidele.

Autojuhtidele võib soovitada praktiliseks kasutamiseks järgmist kergesti meelespeetavat juhist: sirgel, tasapinnasel ja kuival teel eesliikuja järel sõites tuleb jätta vahemaad nii palju meetrites, kui suur on sõidukiirus kilomeetrites, näiteks sõites eesliikuja jõuvankri järel 50 km tunnikiirusega, tuleb hoida vahemaad 50 m.

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.



Joonis 6. Sõitmine väljakul ringliikumisena.

8. Juhul, kui liikumise kiirus on piiratud kuni 15 km tunnis, peavad rööpmeta liiklusvahendid liikuma ühes, s. o. parempoolses sõidureas, sõitumata sõidutee laiusest.

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

9. Väljakul peab sõitma vastavalt ülesseatud liiklusmärkidele või sõidusuunda tähistavatele joontele sõiduteel.

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

3. Möödasõit vastuliikujast.

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

2. Lähenedes järsule nõlvakule, kus möödasõit on raskendatud, samuti ka allalaskumisel sääraselt nõlvakult peab juht andma teed alt üles sõitvale liiklusvahendile.

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

Kordamisküsimusi.

1. Kuidas tuleb paigalt liikuda?
2. Missugune suund loetakse liiklemisel põhisuunaks?
3. Missugune eesõigus on otsesuunas liikujal?
4. Mitu m sõidutee laiusest arvestatakse igale sõidureale?
5. Kuidas peavad paiknema rööpmeta liiklusvahendid üherealise liiklemise puhul? mitmerealise liiklemise puhul?
6. Kui kaugel eessõitvast liiklusvahendist peab hoiduma järelsõitja?
7. Kuidas peavad liikuma rööpmeta liiklusvahendid, kui liikumise kiirus on piiratud kuni 15 km tunnis?
8. Kuidas peab sõitma väljakuil?

ULDEESKIRJAD LIIKLEMISEL.

1. Liikumise kiirus.

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

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

2. Liikumise kiirus linnades ja asulates on piiratud:

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

3. Liikumise kiirus maal, maanteedel on piiratud:

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

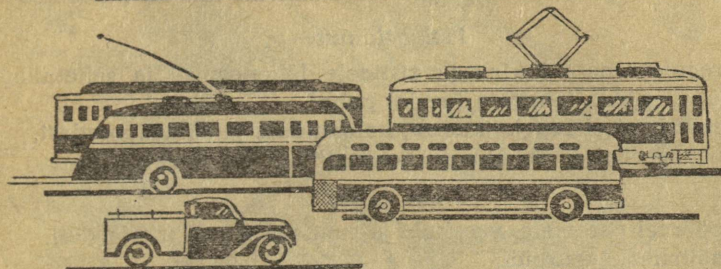
Teistel liiklusvahenditel ei ole maanteedel liikumise kiirus mingi kindla ülemmääraga piiratud, kuid liiklusvahendi juht peab valima säärase kiiruse, mis vastab sõiduteele ja muudele liiklemisoludele, nii et on võimalik õigeaegselt peatuda, kui sõiduteele ootamatult ilmub jalakäija või mingi muu takistus.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

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

Eelnäidatud on maksimaa'sed kiirused, kuid juhi teguviis on karistatav, kui ta sõidab küll alla nende kiiruste, kuid vastavalt olukorrale siiski ülemääralt kiirelt.



40
KM



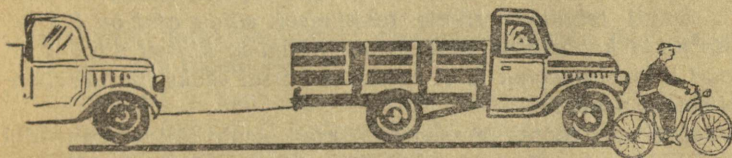
35
KM



30
KM



25
KM



15
KM

Joonis 7. Maksimaalsed lubatud kiirused linnades ja asulates.

Nõuded liikumise kiiruse valiku kohta on kehtivad igas olukorras ja kõikide liiklusvahendite kohta, sõltumata sellest, kas kiiruse ülemmäärad on kindlaks määratud või mitte, näiteks ka maal, maanteedel liikuvate sõiduautode ja 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.

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

15 km tunnis:

- a) reguleerimata liiklusega ristteele lähenemisel ja selle ületamisel üheliigiliste tänavate (teede) puhul,
- b) möödumisel rongkäikudest, kolonnidest ja sõjaväeosadest,
- c) pukseerimisel painduva ühenduslüliga (trossiga).

5 km. tunnis:

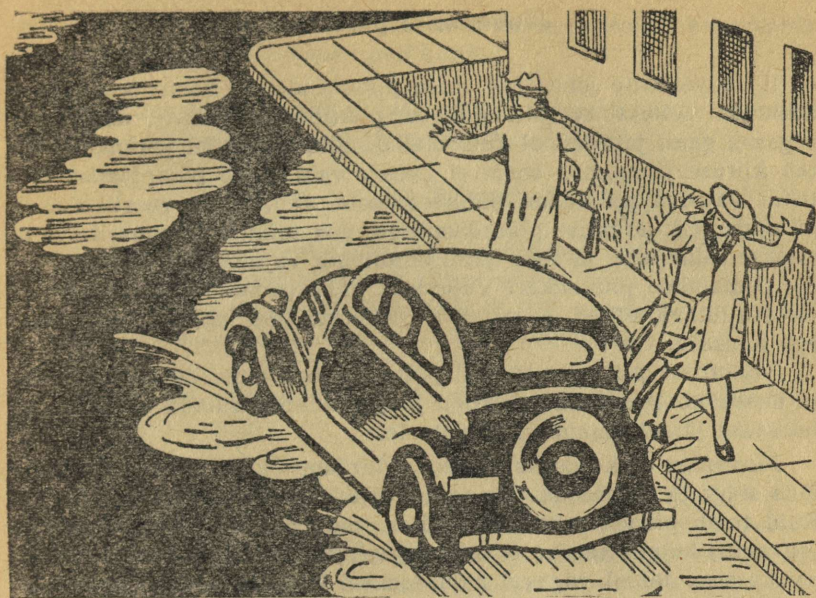
- a) pöördel paremale, vasakule ja suunaga tagasi (ristteedel),
- b) sõitmisel tagurpidi,
- c) sõitmisel õuest tänavale ja tänavalt õue,
- d) liikumisel õues,
- e) sõitmisel reguleerimata liiklusega ristteel kõrvaltänavalt (teelt) peatänavale (-teele), kus on tramm-, trollibuse- või autobuseliiklemine,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

7. Liiklemisel libedal teel, halva nähtavuse puhul, kitsal sõiduteel, lähenemisel jalakäijate ülekäigu radadele, teekäänakuile, reguleerimata ristteedele, valvatud raudtee-ülesõidukohtadele ja kohtadele, kus on üles seatud hoiatusmärgid („Risttee!“, „Kurv!“, „Raudtee-ülesõidukoht!“, „Oht!“) või osutav märk „Ettevaatust — jalakäijad!“, samuti tehniliste rikete tekkimisel sõidu ajal on liiklusvahendite juhid kohustatud vähendama liikumise kiirust niivõrd, et on tagatud liiklusjulgeolek ja et vajaduse korral saaks liiklusvahendit viivitamata peatada.

8. Linna ja maa töörahva saadikute nõukogude täitevkomiteedel on õigus Riikliku Autoinspektsiooni nõusolekul oma administratiivpiires üksikute linnaosade, tänavate ja teede kohta, kus seda olukord nõuab, kehutada väiksemaid kiiruse ülemmäärasid, kui see on üldiselt kindlaks määratud tänavliiklemise eeskirjadega.

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

9. Libeda tee puhul peab trammide vahekaugus üksteisest olema vähemalt 120 meetrit, lähenemisel peatuskohale või takistuse ilmu-



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

misel sõiduteele peab trammijuht algama pidurdamist 90 m kaugusel peatuskohast või takistusest.

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

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

11. Liiklemisel linnades ja asulais vihmasel ja porisel ajal peavad liiklusvahendite juhid liikuma säärase kiirusega, et nende liiklusvahendid ei pritsiks pori kõnniteel liikuvaile jalakäijaile.

2. Jõuvankrite pidurdamine.

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

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

Jõuvankri erakordseks kiireks pidurdamiseks tuleb kiiresti lahutada sidur ja pidurdada jalg- ning vajaduse korral ka käsipiduriga. Kuid tuleb pidada meeles, et järsk pidurdamine võib põhjustada jõuvankri külglibisemise ja selle tagajärjel koguni jõuvankri ümberpaiskumise. Järsul, tugeval pidurdamisel lakkavad rattad veeremast — blokeeruvad, jõuvanker liigub edasi lohisedes, kusjuures vähe- neb pidurdusmõju, kuid pikeneb pidurdustee ja ühtlasi aeg, mis on vajalik jõuvankri peatamiseks. Ühtlasi suureneb sellejuures külglibisemise oht eriti libedal teel ja teekäänakuil ning juhul, kui parem- ja vasakpoolsed rattad ei arenda ühtlasi pidurdusmõju, s. t. kui nad ei ole korralikult reguleeritud. Külglibisemise tekkimisel tuleb viivitamata lakata pidurdamast ja rooli sujuva pööramisega *külglibisemise suunas* juhtida jõuvanker endisse suunda.

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

Teeosa (meetrites), mis pidurdatud jõuvanker läbi sõidab alates pidurdamise algmomentist kuni jõuvankri täieliku seismajäämiseni, nimetatakse *pidurdustee* konnaks. *Pidurdustee* konna pikkus sõltub jõuvankri liikumise kiirusest, pidurite tüübist ja seisukorrast (kahe- või neljaratta, mehaanilised või hüdraulilised, täiesti korras või nõrgad jne.) sõidutee profiilist ja seisukorrast (sirge või kurriline, sile või konarlik, horisontaalne või kallak, asfalt- või kruusatee, kuiv või märg jne.) ning kummidest (uued või kulunud, õhurõhu määr- neis, kummide laius jne.). Pidurdustee konna pikkus kasvab võrdeli-

selt kiiruse ruuduga, s. t. kui liikumise kiirus suureneb kaks korda, siis pidurdusteed pikkeneb neli korda.

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

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

kus S — pidurdusteedonna pikkus meetrites,

v — jõuvankri liikumise kiirus m/sek.,

g — vaba langemise kiirendus = 9,81 m/sek.²,

μ (mü) — teepinna ja rehvide vahelise haardumise tegur.

Pidurdamisel saavutatava maksimaalse aeglustuse j võib leida valemi järgi:

$$j = g\mu$$

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

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

Jõuvankrite lühim pidurdusteedonnad meetrites kõikide rataste pidurdamisel horisontaalsel teel.

Liikumise kiirus		Killustik- ja kruusatee		Asfalt-betoontee		Kivitee		Asfaltee		Jäide
km/t.	m/sek.	kuiv $\mu=0,7$	märg $\mu=0,4$	kuiv $\mu=0,65$	märg $\mu=0,35$	kuiv $\mu=0,6$	märg $\mu=0,3$	kuiv $\mu=0,5$	märg $\mu=0,2$	(kiilas- jääl) $\mu=0,1$
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	2,15	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

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 hästitöödeldud kuival tsementbetoon-teel võib $\mu \approx 0,9$. Seega o'leneb μ suurus teekatte seisukorrast (uus või kulunud) teekatte materjali koostisest (mida enam on selles kleepuvat side-ainet, näiteks mida enam asfalti on teekattes, seda libedam, s. t. seda väiksem on μ) ning teekatte töötlemisest (mida paremini on tee töödeldud, seda suurem on μ).

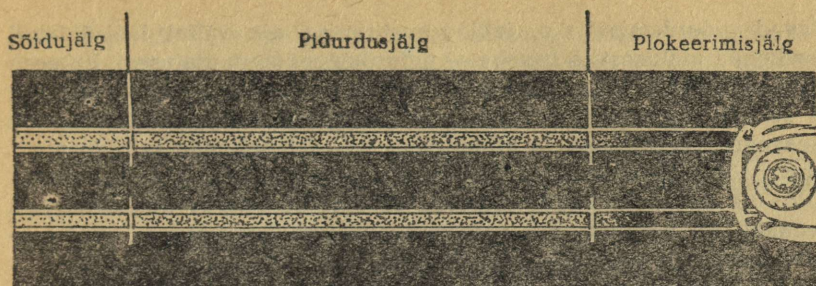
Praktikas tuleb jõuvankri pidurseadmed lugeda korrasolevaiks, kui pidurdusteekeend katsetamisel kuival, horisontaalsel asfaltteel, ei ületa allolevas tabelis antud norme.

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

Eespool toodud andmed pidurdusteekeonna pikkuse kohta on keh-tivad ainult horisontaalse tee puhul. Tee tõusudel ja langustel lühe-neb või pikeneb pidurdusteekeend vastavalt tõusu või languse suu-rusele. Pidurdusteekeonna pikkuse leidmiseks tõusva või langeva tee puhul tuleb esiteks leida pidurdusteekeonna pikkus vastavalt hori-sontaalsele teele ja siis vähendada või suurendada saadud arvu alljärgneva tabeli andmete kohaselt.

Tee tõus %-des	Pidurdus-teekeonna lühenemine %-des	Tee langus %-des	Pidurdus-teekeonna pikene-mine %-des
5	— 6	5	+ 8
10	—12	10	+16
20	—20	20	+40
30	—25	30	+70

Jõuvankri raskusest ei sõltu pidurdusteekeonna pikkus, kui pidur-seadis on korras ja võimsuselt vastab jõuvankri kaalule, nagu see normaalselt peabki olema. Kui aga pidurseadis ei ole korras või on



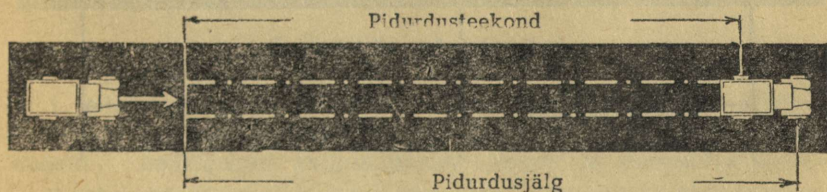
Joonis 9. Pidurdusjalg ja plokeerimisjalg.

liiga nõrk, siis pidurdusteed on sõltub jõuvankri raskusest selles mõttes, et pidurseadis ei suuda sel juhul arendada küllaldast pidurdusmõju, s. t. pidurdamine on puudulik.

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

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

3. Iga jõuvankrijuht peab teadma, kui pika vahemaa ulatuses on ta suuteline peatama oma jõuvankri, kui sõiduteele äkki ilmub jala-käija või mingi muu takistus. See vahemaa — nn. *pidurdusvahemaa* — koosneb kahest osast: esiteks — teest, mille läbib jõuvanker hetkest, mil juht silmab takistust, kuni hetkeni, mil pidurseadmed alus-



Joonis 10. Pidurdusteed ja pidurdusjalg kõikide rataste pidurdamisel.

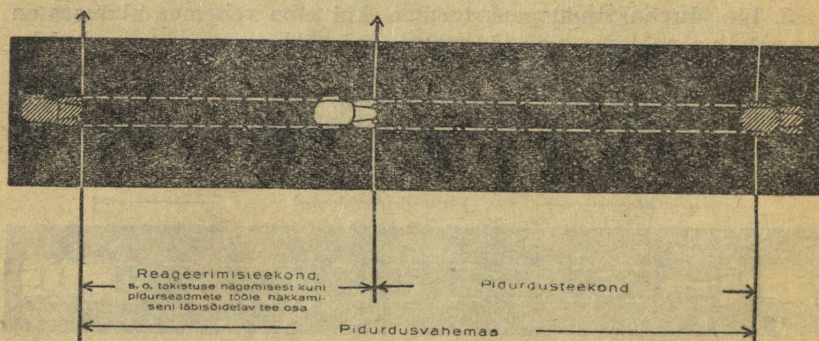
tavad pidurdamist, s. o. juhi reageerimise aja vältel läbisõidetud teekonna ulatusest ja teiseks — pidurdusteeconna ulatusest. Esimese teekonna läbimiseks tuleb normaaltingimustes arvestada kekmiselt 1 sekund aega, millest kulub juhile reageerimiseks (sõltuvalt tema reageerimise kiirusest ja vilumusest) 0,5—0,8 sekundit ja pidurseedmete töölerakendamiseks (sõltuvalt nende tüübist ja seisukorrast) 0,2—0,4 sekundit. Peale eelöeldu ei tohi siinjuures unustada juhi võimalikku viivitust, mil vastavalt olukorra keerukusele, juhi reageerimise aeg võib pikeneda 2—3 sekundini.

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

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

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

Sõitmisel libedal teel on pidurdusteeconnd palju pikem kui kuival, karedal teel. Näiteks libeda asfaldi puhul võib pidurdusteeconnd pike-



Joonis 11. Pidurdusvahemaa koosneb reageerimisteeconnast ja pidurdusteeconnast.

neda kuni 250%, võrreldes kuiva asfaltteega. Uldiselt on pidurdamine libedal teel ohtlik, kuna selle tagajärjel võib kergesti tekkida jõuvankri külglisemine. Libeda tee puhul on parimaks pidurdamisviisiks pidurdamine vaheldumisi mootoriga ja piduritega.

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

Pidurdusvahemaa, kaasa arvatud reageerimisteed, kuival ja märjal maanteel.

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

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

3. Juhtide märguanded.

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

2. Jõuvankrid peavad olema varustatud hästikuuldava, kuid mitte käreda helisignaaliga. Esmaabi-, tuletõrje- ja miilitsa-operatiivautod

võivad Riikliku Autoinspeksiooni loal olla varustatud peale tavaliste veel sireen-tüüpi helisignaalseadmetega, millede kasutamine on lubatud *ainult operatiivülesannete täitmisel*. Tuletõrje autod võivad olla varustatud ka signaalkelladega.

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

Juhid on kohustatud kasutama helisignaali ainult hoiatuseks kokkupõrke või pealesõidu ohu puhul. Helisignaali peab andma lähemisel teekäänakule mägisel teel, piiratud nähtavusega kohtades ja tiheda üdu 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.

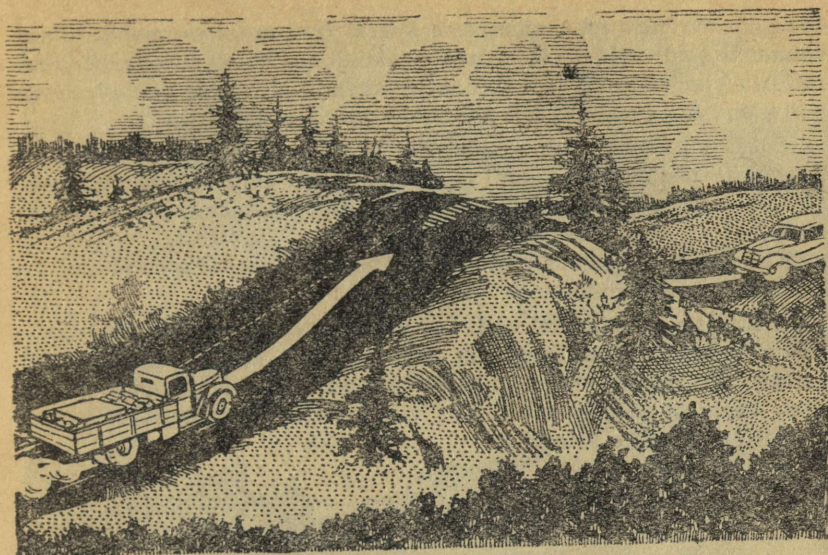
Helisignaali mõõdukas, tagasihoidlik kasutamine on küllalt tähtis meie linnades ja asulates liigse kära vältimise kui ka liiklemise julgeoleku kindlustamise seisukohalt. Sagedane, asjatu signaali tarvitamine juurutab teistesse liiklejaisse, eriti jalakäijaisse arusaamise, et jõuvankrite juhid on kohustatud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

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

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

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

3. Tagasõitvate liiklusvahendite juhtide hoiatamiseks peab eesliikuva rööpmeta liiklusvahendi juht andma märku enne liikumisuuna muutmist, kiiruse vähendamist ja liiklusvahendi peatamist. Märkumise toimub *suunanäitajaga ja stopp-tulega* või suunanäitajate



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

puudumisel ja stopp-tule rikkisoleku puhul käe väljasirutamisega või juhiruumi roolipoolse ukse avamisega.

Eeltähendatud märguanded kohustavad järelliikuvaid juhte erilisele ettevaatlikkusele.

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

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

Suuna näitamine on kohuslik pöördel vasakule ja suunaga tagasi. Pöördel paremale ei ole autojuhil suuna näitamine kohuslik, kuigi

seada 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 peab see lõpetatama õigeaegselt, s. o. kohe pärast suunamuutmise lõpetamist.

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

4. Liiklemisel pimedal ajal, kui vastusõitva jõuvankri juht ei vähenda esilatena tulesid küllalt aegsasti, võib seda nõuda esilaterinate tu'ede mitmekordse ümberlülimisega. Selle märguande puhul peab vastusõitva jõuvankri juht viivitamata vähendama oma jõuvankri esilaterinate tulesid.

4. Möödasõit eesliikujast.

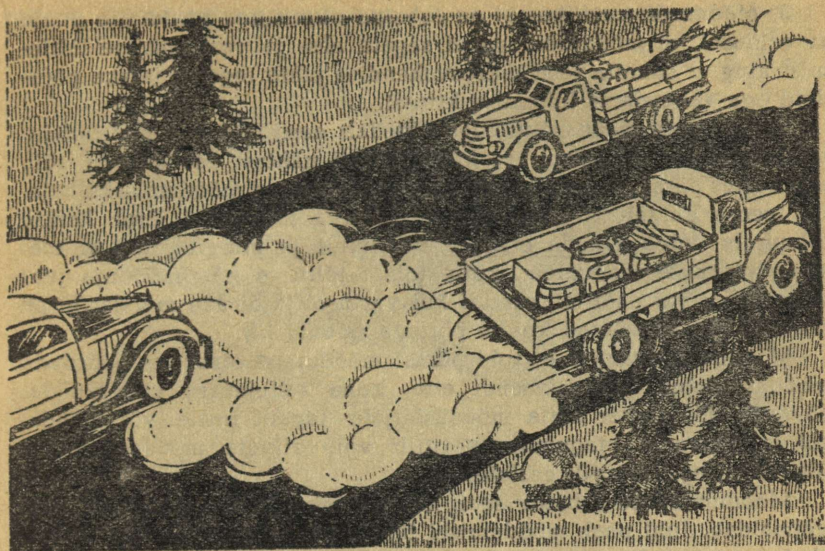
1. Möödasõit eesliikuvast rööpmeta liiklusvahendist peab toimuma vasakult, sõidutee keskel või selle vasakpoolisel äärel liikuvast trammist aga — paremalt.

Liiklemise eeskirjad käsitlevad reegleid möödasõidu puhul eesliikujast ainult neil juhtudel, kui möödasõitja möödumisel sõidab oma senisest sõidureast kõrvale.

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

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

Linnatänavail ei tohi eesliikujast möödumiseks sõita üle sõidutee keskjoone, s. o. sõidutee vasakule poolele, kui on vastusõitjaid.



Joonis 13. Säärasel möödasõidul võib tekkida avariid.

Maal, maanteedel, on lubatud sõita eesliikujast möödumiseks tee keskele, kuid juht on kohustatud eelnevalt veenduma säärase teguviisi ohutuses.

2. Maal, maanteedel, peab juht enne eesliikujast möödumist andma helisignaali. Eesliikuva liiklusvahendi juht peab signaalile vastama kinnituseks, et ta seda on kuulnud ja võimaldama möödasõitu.

Eesliikuja ei tohi kiiruse lisandamisega või mõnel muul viisil möödasoitmist takistada.

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

TLE ei nõua, et eesliikuja peab tingimata oma sõidukiirust vähendama, küll aga peab ta hoiduma võimalikult paremale teepoolele.

TLE ei näe ette võimalust pimedal ajal eesliikujast möödumisel kasutada helisignaali asemel valgussignaale (esitulede vilgutamist), kuna säärase teguviisi võiks põhjustada vastusõitjate pimestamist.

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

3. *Möödasõit eesliikujast on lubatud ainult hea nähtavuse puhul* ja eeldusel, et möödasõiduga ei segata ees- ja vastusõitjate liiklemist ning ei sunnita teisi liiklusvahendite juhte tegema järske pööreid ega vähendama liikumise kiirust.

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

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

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

4. *Möödumine eesliikujast on keelatud:*

a) *lubatud maksimaalsete või vähendatud kiirusnormide ületamisega, maal maanteedel, sõiduautel ja mootorratastel aga üle 60-km tunnikiirusega;*

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

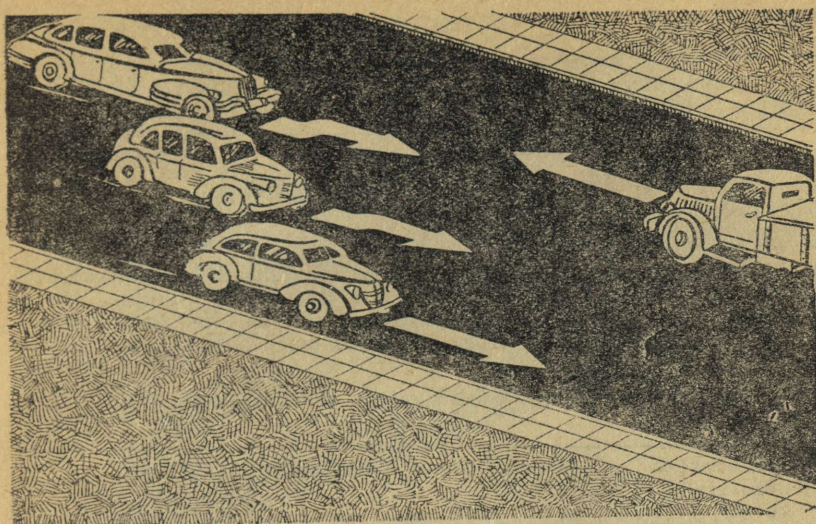
c) *kõikidel juhtudel, kui liikumise kiirus on TLE-ga piiratud 15 ja 5 km tunnikiirusega;*

d) *kui eesliikuva liiklusvahendi juht annab märku suunamuutmiseks või stopp-signaali, hetkeni, millal liiklusvahendi edaspidine suund on selgesti eraldatav;*

e) *kahekordne möödasõit väljumisega omast sõidureast (joonis 14);*

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

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



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

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

Eesliikujast möödasõidu tee pikkuse määramine.

Eesliikuvast liiklusvahendist möödasõidu tee pikkus koosneb kolmest osast:

- 1) kõrvalesõidu tee, s. o. teeosa, mille peab läbi sõitma möödasõitva jõuvankriga, et selle juht saaks vajaliku vaba vaatevälja möödasõidetava liiklusvahendi kõrvalt ette;
- 2) kõrvutisõidu tee, — teeosa, mille möödasõitev jõuvanker sõidab paralleelselt möödasõidetava liiklusvahendiga ja
- 3) ettesõidu tee, — teeosa, mille möödasõitev jõuvanker sõidab läbi pärast möödumist möödasõidetud liiklusvahendi ette oma sõiduteele pöördumiseks.

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

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

Tabel 1.

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

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

1 meetri võrra ettejäädumiseks vajalik möödasõidu tee pikkus.

Tabel 2.

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

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

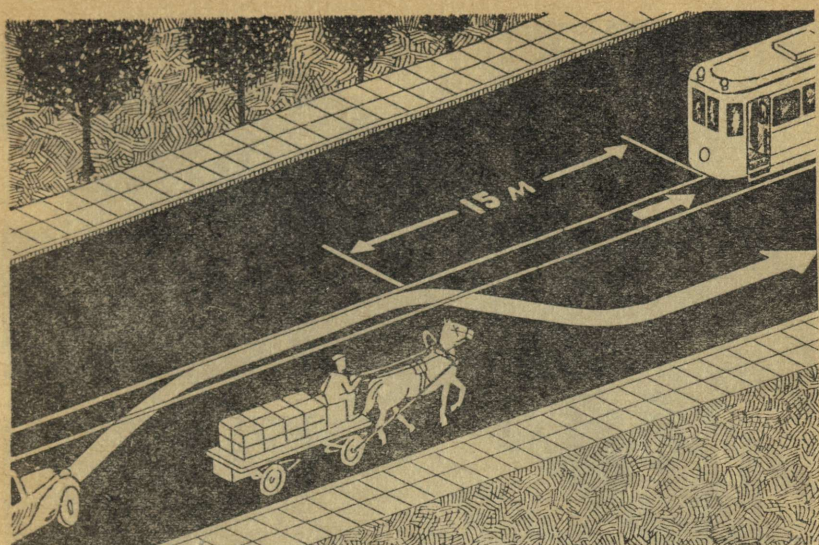
Tabelist 1 leiame, et
 kõrvalesõidu tee pikkus on 25 m,
 ettesõidu tee pikkus on 25 m,
 mõlema auto pikkus kokku on 10 m,

Kokku peab auto B ette jõudma 60 m.

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

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

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



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

5. Sõitmine trammiteedel.

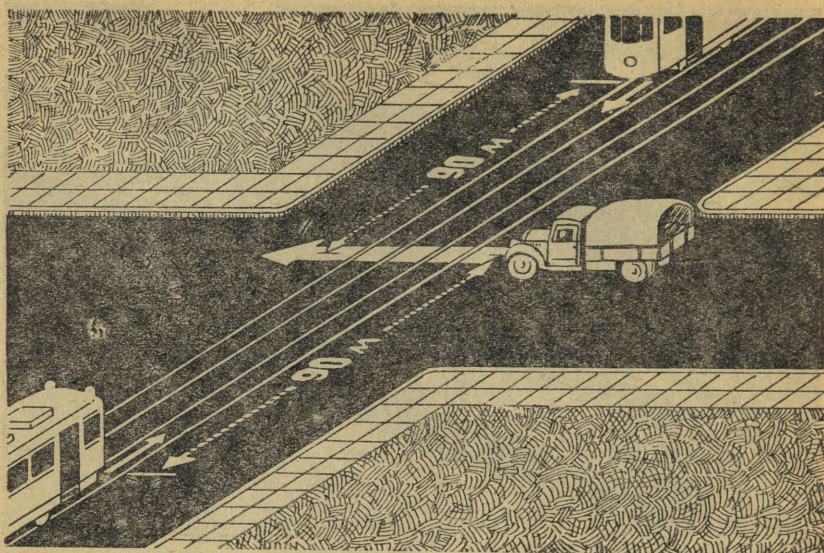
1. Rööpmeta liiklusvahenditega trammiteedel ja lähemal kui 1 m äärmisest trammirööpmest sõitmine on põhimõtteliselt keelatud.

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

a) kui sõidutee laius ühe liiklussuuna jaoks on väiksem kui 3 meetrit.

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

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



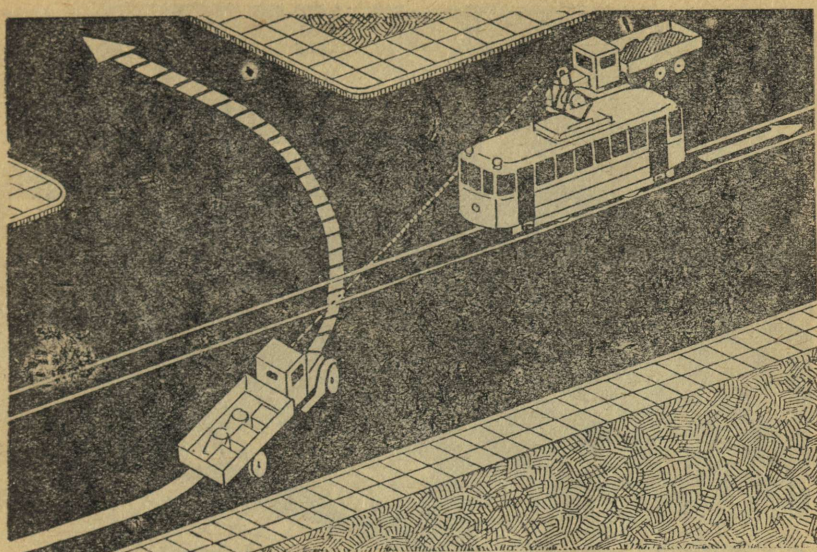
Joonis 16. Trammitee ületamine on lubatav mitte lähemalt kui 90 m kauguselt lähenevast trammist.

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

6. Möödasõit trammi peatuskohtadest.

1. Lähenedes trammi peatumise ajal peatuskohale, sõitjate peale- ja mahamineku puhul, kus puudub ooteplatvorm või kus sõidutee laius on väiksem kui 6 meetrit, on rõõpmeta liiklusvahendi juht kohustatud peatuma 3 meetri kaugusel viimasest trammivagunist (joonis 18). Kui tramm peatumise hetkeks liiklusvahend on jõudnud kohakuti trammi vaguniga, siis tuleb liiklusvahend peatada nii, et ei oleks takistatud reisijate peale- ja mahamineku või jätkata liikumist kiirusega kuni 5 km tunnis ja eriti ettevaatlikult.

Liikumist jätkata võib alles pärast trammi uuesti liikuma hakkamist. Kui tramm on sunnitud peatuma jääma (näit. tehnilise



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

rikke tõttu), võib trammist mööduda pärast reisijate peale- ja mahaminekut.

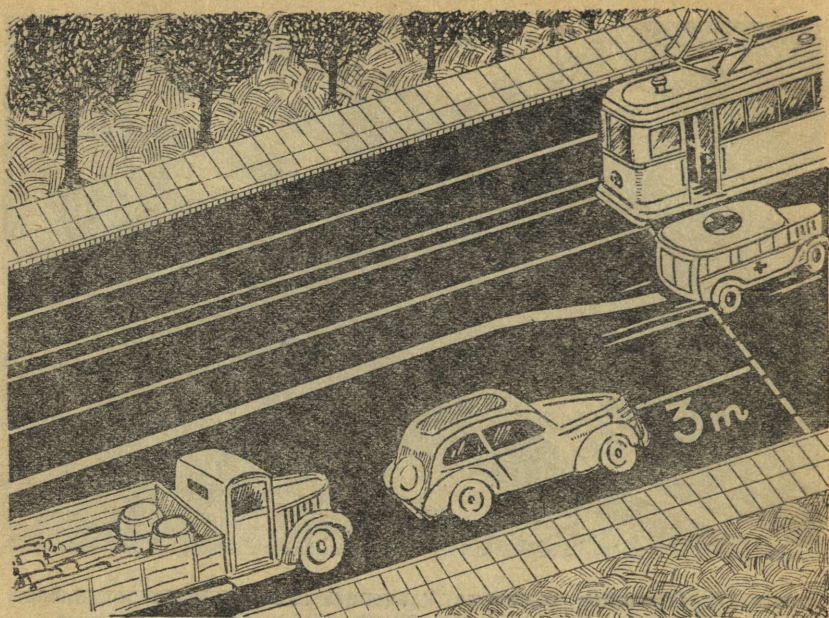
Nõue, et tuleb peatuda mitte lähemal kui 3 meetri kaugusel viimasest trammivagunist, on ette nähtud selleks, et vajaduse korral saaksid operatiivautod peatuvast trammist takistamata mööduda.

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

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

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

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

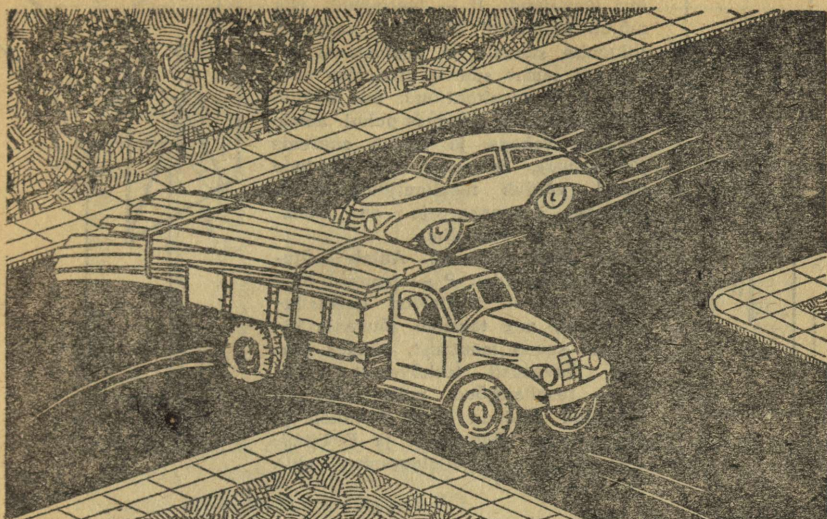


Joonis 18. Trammil peatumisel peatuskohas, kus puudub ootep'atvorm, või kus sõidutee on kitsam kui 6 m, on rööpmeta liiklusvahendite juhid kohustatud peatuma 3 meetri kaugusel viimasest trammivagunist, et võimaldada takistamata mööda sõita operatiivjõuvankreil.

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

7. Liikumine teekäänakuil.

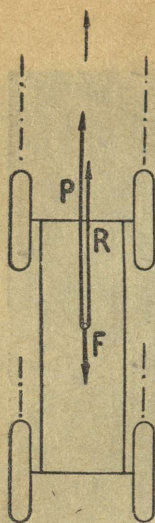
1. Lähenemisel teekäänakuile peavad jõuvankrijuhid vähendada liikumise kiirust aegsasti niivõrd, et on tagatud liiklusjulgeolek ja et vajaduse korral saaks viivitamatult peatuda. Seejuures tuleb pidada meeles, et vajaduse korral tuleb pidurdada enne käänakut mitte aga käänakul, kuna viimasel juhul võib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



Joonis 19. Pidurdamisel teekäänakul võib tekkida ohtlik külglibisemine.

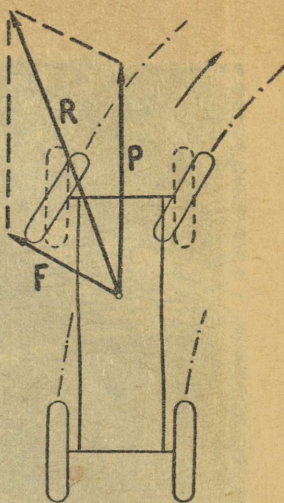
Sõitmisel teekäänakul ja kurvidel tuleb pidada meeles, et iga liikuv keha püüab säilitada oma liikumise olukorda, s. o. oma liikumise kiirust ja liikumise suunda. Põhjust, mis seda tungi tekitab, nimetatakse keha *inertsiks*. Kiireneva liikumise puhul mõjub inerts vastupidise liikumise suunale, takistades keha liikumise kiirenemist. Aeglustuva liikumise puhul (pidurdamisel) mõjub inerts ühesuunaliselt liikumise suunaga, mõjub seega kiirendavalt või, teiste sõnadega, — takistab aeglustamist. Inerts mõju on seega alati vastupidine keha liikumise olukorrale ja selle tõttu nimetatakse inerts ka *inertstakistuseks*.

Sõitmisel teekäänakul muudab jõuvanker pidevalt oma liikumise suunda, s. o. jõuvankrit pöörava jõu mõjul liigub jõuvanker kõverjoont pidi. Sellele suuna muutmisele mõjub vastu jõuvankri inerts, mis takistab liikumise suuna muutmist, takistab jõuvankri liikumist kõverjoont pidi, juhtides jõuvankrit kõverjoonest välja. On inerts mõju suurem kui jõuvankrit pöörav jõud, siis tekib külglibisemine ja jõuvanker libiseb või paiskub teekõverast välja. Seejuures näib, nagu kisuks mingi nähtamatu jõud jõuvankri teekõvera välisääre poole, mis pärast säärastel juhtudel nimetatakse inertstakistust *tsent-*



Joonis 19-a (vasakul). Autole mõjuvad jõud otse liikumisel. 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 vahel ja mõjub suurema jõu suunas. Samasuunaliste jõudude puhul võrdub resultantjõud nende jõudude summaga ja on sama-suunaline.

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



rifugaaljõuks. Tsentrifugaaljõu mõju on seda suurem, mida suurem on sõidukiirus, mida libedam on sõidutee ja mida järsum on teekõver (kurv). Iga teekatte ja selle seisukorra puhul on teatav kindel kiiruseäär, mille juures algab külglibisemine. Seda kiirust nimetatakse **kriitiliseks kiiruseks**. Jõuvankri juht peab teekõveral sõitmisel valima kiiruse, mis on väiksem kui kriitiline kiirus, et alal hoida sõidumugavust ja ohutust. Kriitiline kiirus avaldub valemiga:

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

kus V^k — kriitiline kiirus m/sek..

g — vaba langemise kiirendus = 9,81 m/sek.²,

μ — haardumistegur,

r — teekõvera (kurvi) raadius meetrites.

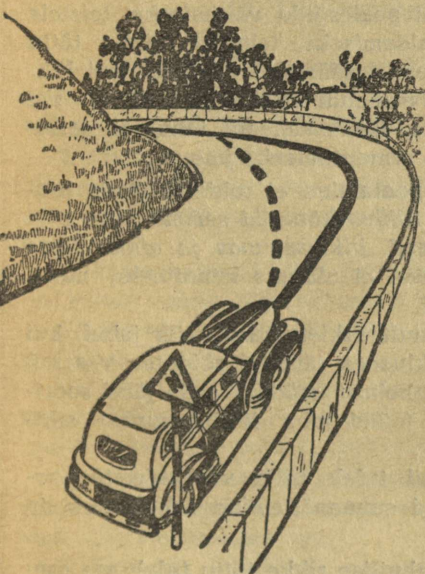
Kriitilised kiirused kurvidel mitmesuguste teeseisukordade puhul on toodud juuresolevas tabelis (km/t.).

2. Eriti ettevaatlikult tuleb liikuda teekäänakuil libeda tee ja kalakute 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. Lähemisel varjatud teekäänakule tuleb anda helisignaali.

3. Sõitmisel teekäänakuil tuleb hoiduda võimalikult paremale teeservale.

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

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



Joonis 20. Sõites teekäänakul tuleb hoiduda parempoolsele teeservale.

8. Väravaist sisse- ja väljasõit.

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

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

3. Väravaist väljasõidul tuleb liikuda kuni 5 km tunnikiirusega.

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

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

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

9. Liiklusvahendite peatumine.

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

2. Peatumisi 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, tehnilise rikke tõttu jms. Kavatsetud peatusega on tegemist säärastel juhtudel, kui liiklusvahendi juht peatab oma liiklusvahendi ettekavatsetult, näiteks koorma peale- ja mahalaadimiseks, liiklusvahendi tehnilise seisukorra kindlakstegemiseks või selle remontimiseks jms.

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

Kuna peatumine on lubatud ainult liiklussuunas, 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 liiklussuunas) sihtkohale.

Ühesuunalise liiklusega tänavail tuleb sõita vasakule teepoolele ilma überpöörumiseta, kuid suunanäitamine sellejuures on kohuslik.

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

4. Trammi-, trollibuse- ja autobusejuhid on kohustatud peatuma

reisijate peale- ja mahaminekuks ainult selleks määratud peatuskohtades, kus on vastav märk „Peatus“.

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

6. *Liiklusvahendite kavatsetud peatumine on keelatud:*

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

b) teekäänakuil;

c) jalakäijate radadel;

d) sildadel ja sildade (viaduktide) all;

e) teeosadel, kus nähtavus on piiratud;

f) õue sissesõitude ja väravate ees;

g) trammil, trollibuse ja autobuse peatuskohtadel;

h) lähemal kui 15 meetrit raudtee-ülesõidukohast;

i) lähemal kui 1 m äärmisest trammirööpmest;

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

10. Liiklusvahendite parkimine.

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

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

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

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

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

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

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

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

Jõuvankrist lahkumisel peab juht mootori seiskama, ära võtma süüte- või käivitusseadme võtme ja kindlustama vajaliku järelevalve. Asutistele ja ettevõtetele kuuluvate autode järelevalve tuleb kindlustada isikuliselt, s. t. autojuhi või tema poolt määratud isiku kaudu. Isiklike autode suhtes loetakse järelevalve kindlustatuks, kui auto ukсед on lukustatud.

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

6. Pargitava liiklusvahendi osad ei tohi ulatuda kõnniteele.

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

8. Liiklusvahendite parkimine on keelatud:

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

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

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

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

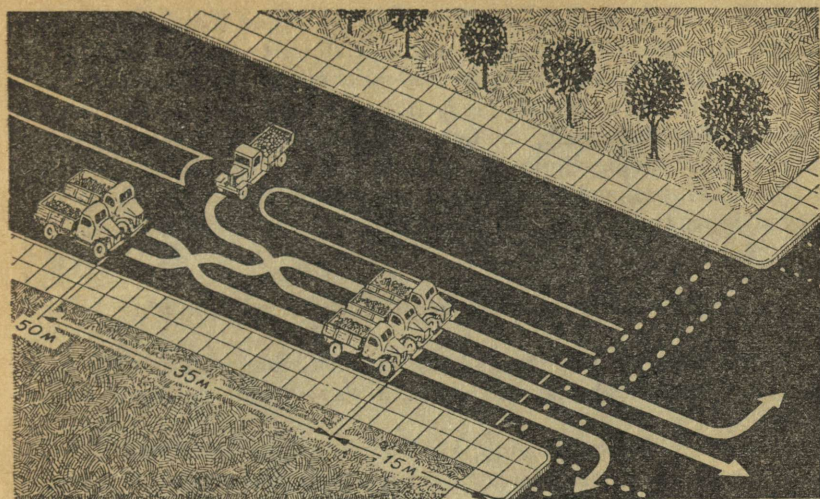
9. Tuletõrje, esmaabi, tehnilise abi ja miilitsa autod võivad operatiivülesannete täitmisel peatuda ja parkida kohtades, kus on välja pandud peatumise või parkimise keelu märgid.

V p e a t ü k k.

LIIKLEMINE RISTTEEDEL.

1. Liiklusvahendite ümberrivistumine ristteele lähenemisel.

1. Kuna mitmerealise liiklemise puhul jõuvankrid liiguvad sõiduradadel vastavalt liiklusvahendi liigile, sõltuvalt nende liikumise kiirusest (vt. ptk. II p. 4), on jõuvankrijuhgid kohustatud ristteele lähenemisel nn. ümberrivistumise korras asuma sõidurajale, mis vastab nende edasise liikumise suunale, ja nimelt:



Joonis 21. Jõuvankrite ümberrivistumine kolmerealisel liiklemisel.

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

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

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

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

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

Umberrivistumine on vajalik selleks, et risttee ületamisel vältida liiklusvahendite kulgemisteedkondade ristumist tänavamurkadel ja selle tagajärjel tekkida võivaid liiklemishäireid ja avariisid.

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

Hobuliiklusvahendid, jalgrattad, käsikäru ümber ei rivistu, vaid jäävad ka risttee ületamisel äärmisele parempoolsele sõidurajale.

2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine.

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

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

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

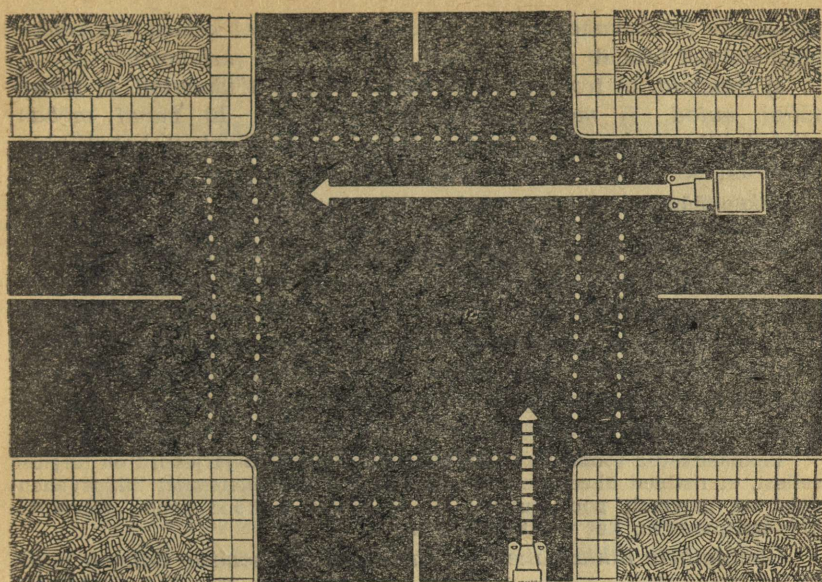
4. Tuletõrje, esmaabi ja miilitsa operatiivjõuvankrid võivad operatiivülesannete täitmisel ületada ristteed sõltumata valgusfoori märktuledest (kusjuures sireeniga signaali andmine on kohuslik) — kui on olemas vaba sõiduteed, kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.

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

3. Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine.

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

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



Joonis 22. Üheliigiliste tänavatega ristteel üheliigiliste liiklusvahendite puhul on läbisõidu eesõigus paremalt tuleval liiklusvahendil.

b) andma eesõiguse läbisõiduks liiklusvahendeile, mis liiguvad peatänavail ja -teedel.

Märkus. Peatänavaks loetakse tänavad, kus on trammi-, trollibuse- või autobuseliiklus või mis on säärasteks määratud kohalike TSN täitevkomiteede poolt. Viimasel juhul on peatänavale väljasõidu ette, s. o. kõrvaltänavale, üles seatud märk „Piiratud kiirus 5 km.“

Liiklusvahendite juhid, kes sõidavad kõrvaltänavalt peatänavale, peavad vähendama liikumise kiirust 5-le km-le tunnis ja jätkama liikumist, kui on veendunud, et läbisõit on ohutu,

c) andma eesõiguse läbisõiduks liiklusvahendeile, mis liiguvad märke või mäest alla, kui teed on üheliigilised,

d) liikumissuuna mistahes muutmisel (pöõretel, sõitmisel ühelt sõidurajalt teisele), andma eesõiguse läbisõiduks otsesõitvaile liiklusvahendeile, — nii vastusõitvaile kui ka tagant lähenevaile (näit. trammile).

2. Reguleerimata liiklusega üheliigiliste tänavate (teede) rist-

miskohale liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kahest või rohkemast küljest toimub risttee ületamine järgmises järjekorras:

a) trammid, b) trollibused, c) autobused, d) sõiduautod, e) pikap-tüüpi autod, f) mootorrattad, g) veoautod, h) muud mehhaanilised liiklusvahendid raudrehtidel ja -veolintidel, i) hobuliiklusvahendid, k) jalgrattad ja l) käsikärud.

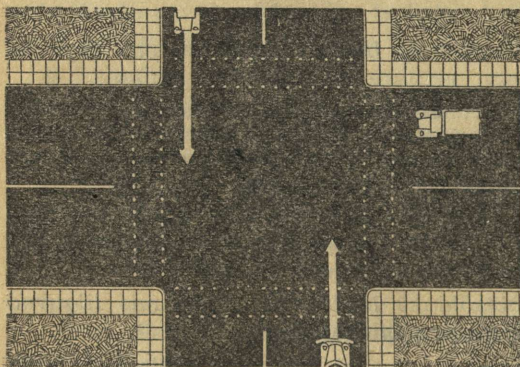
Pikap-tüüpi autoks nimetatakse 0,5 t kandejõuga segaveoautot, mis on määratud nii kauba kui ka inimeste veoks. Pikap-tüüpi autode hulka arvatakse ka kuni 1-tonnise kandejõuga kinnised kaubaveoautod.

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

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

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

Üheliigiliste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kolmelt poolt üheliigiliste tänavate (teede) ristumiskohale on läbisõidu eesõigus paremalt tuleval liiklusvahendil ja üheaegselt vastassuunas liikuvale liiklusvahendil (joonis 23).



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

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

Lähenemisel ristteele on eeltähendatud operatiivjõuvankrite juhid kohustatud:

a) andma eri-heli-signaali (sireeniga),

b) vähendama liikumise kiirust niivõrd, et see tagab ohutu liiklemise.

Märkus 1. Tuletõrje, esmaabi ja miilitsa jõuvankrid võivad operatiivülesannete täitmisel läbi sõita tänavast, kus vastavate liiklusmärkidega on läbisõit liiklusvahendeile keelatud, välja arvatud vastassuunaline läbisõit tänavail, kus on ühesuunaline liiklemine.

Märkus 2. Säärased ristteed, kus valgusfoor näitab vilkuvat kollast märktuld (vt. valgusfoori märktulede tähendus ptk. VI—10), loetakse reguleerimata liiklusega ristteedeks.

4. Pööre paremale.

1. Pööre paremale rööpmeta liiklusvahenditega toimub reguleeritud liiklusega ristteel valgusfoori rohelise ja punase märktule ning militsionääri-reguleerija vastava märguande 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, sõltumata sellest, kas on reguleeritud või reguleerimata liiklusega risttee:

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

b) vähendada liikumise kiirust,

c) asuma äärmisele parempoolsele sõidureale,

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

3. Pöördel paremale on rööpmeta liiklusvahendite juhtidel keelatud mööduda vasakult poolt liiklusvahendist, mis on jõudnud risttee algusse selle ületamiseks.

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

Seda eeskirja tuleb mõista nii, et pöört sooritava trammih puhul tarvitatakse valgusfooris nn. kombineeritud märktulesid, millega paremale pöörduva trammih vasakult poolt lähenevatele liiklusvahenditele suletakse punase märktulega edasisõit (ristteele väljasõit). Järelikult valgusfoori ülemineva märktule puhul (kui valgusfoori igas küljes on kollane märktuli), samuti sellele vastava militsionääri-

reguleerija märguande puhul (üleöstetud parema käega) tramm pöret paremale ei soorita, kuna nende märguannete ajal toimub risttee vabastamine teistest liiklusvahendeist.

5. Pööre vasakule ja tagasisuunas.

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

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

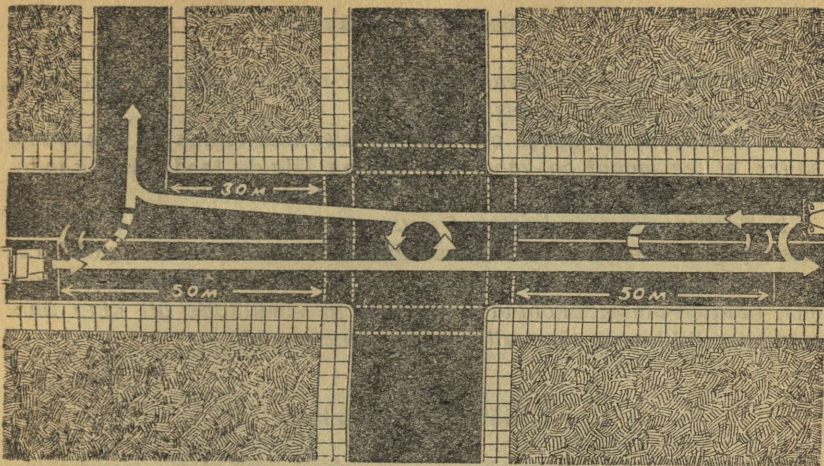
- a) andma märku pöördeks,
- b) vähendama liikumise kiirust,
- c) asuma äärmisele vasakpoolsele sõidureale (välja arvatud hobuliiklusvahendid ja käsikäru, mis jäävad parempoolsele sõidurajale),
- d) sõitma risttee keskele, lõikamata nurka, jäädes seal peatuma nii, et see ei segaks otsesuunalist liikumist, ja nimelt:

1) jõuvankrid peatuvad mitte lähemal kui üks meeter nende sõidusuunas kulgevast lähimast trammirööpmest, rööpmete puudumisel — liiklusuunas kulgevast tee keskjoonest (rööpmetega ja tänava telgjoonega, mis asetsevad risti sõidusuunale, seejuures arvestada ei tule),

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

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

4. Pöoret tagasisuunas võib alata ainult siis, kui ei ole tagant- ja vastuliikuvaid otsesuunas sõitjaid. Enne pöörde sooritamist tuleb anda märku suuna muutmiseks. Pöörde sooritamisel tagasisuunas (ümberpööramisel) kitsail tänavail tuleb otsesuunalise liikluse läbilaskmiseks peatuda kõnnitee ääres, seejuures silmas pidades kõiki peatu-



Joonis 24. Liiklusvahendite õigete (pidev joon) ja väärade (katkendjoon) pöörete skeem.

mise reegleid. Laiadel tänavail, kus on võimalik mitmerealine liiklemine, tuleb enne pöörde sooritamist juhtida auto tänava telgjoone juurde, silmas pidades kõiki vasakule pöörde kohta kehtivaid reegleid.

5. Auto ümberpööramine tagurpidi sõitmisega on keelatud ristteedel ja nende vahetus läheduses ning tänavate ja teede käänakuil. Kuna ümberpööramine tagurpidi sõitmisega on seotud auto vahepealse peatamisega, siis säärane ümberpööramine ei ole lubatav kohtades, kus on välja pandud märgid „Peatumine keelatud“, trammii, trollibuse ja autobuse peatuskohtades, sildadel, sildade (viaduktide) all, väravate ja õue sissesõitude kohal.

6. Tänavail, kus toimub trammii, trollibuse- või autobuse-liiklemine, on pööre tagasisuunas lubatav ainult:

a) ilma tagurpidi sõitmiseta,

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

7. Esmaabi-, tuletõrje- ja miilitsautod, kui need liiguvad operatiivvõttes, võivad pöörduda paremale, vasakule ja tagasisuunas, hoolimata sellekohastest keelumärkidest, välja arvatud väljakuil ja ühesuunalise liiklemisega tänavail.

6. Tagurpidi sõitmine.

1. Mehaanilise liiklusvahendiga on lubatav tänavail tagurpidi sõita korraga kuni 15 meetrit.

2. Tagurpidi sõitmisel on juht kohustatud isiklikult veenduma selles, et tee tagant on vaba, või laskma jälgida teed teiste kaudu, liikuma kiirusega kuni 5 km tunnis ja eriti ettevaatlikult.

3. Tagurpidisõit on keelatud ristteedel ja lähemal kui 10 m ristteest, teekäänakuil, kui nähtavus tahapoole on alla 60 m, jalakäijate radadel ja osutava märgi „Ettevaatust — jalakäijad!“ mõjupiirkonnas, raudtee-ülesõidukohtadel, sildadel ja viaduktide all ning ühesuunalise liiklusega tänavail vastu lubatud suunda.

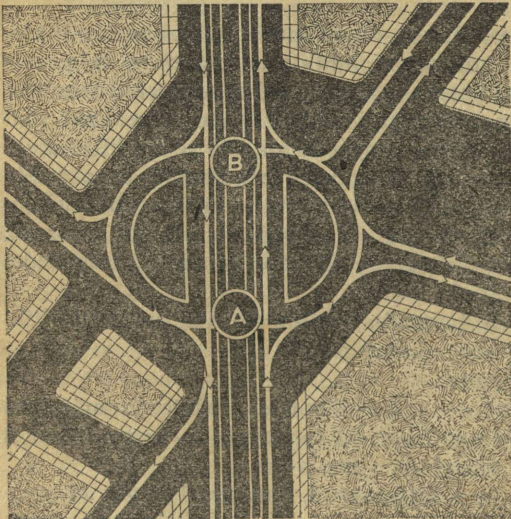
7. Sõitmine väljakuil.

1. Üldreeglina toimub sõitmine väljakuil, kus ei ole trammiliini, parempoolse ringliikumisenä, s. o. vastu kellaosuti liikumissuunda (vt. joonis 5). 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 lubatav väljaku ületamine ka rööpmeta liiklusvahendeile otsesuunas rööbiti trammiliiniga (joonis 25).

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



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

Küsimusi kordamiseks.

1. Kuidas paiknevad rööpmeta liiklusvahendid enne ristteele väljasõitmist mitmerealise liiklemise puhul?
2. Kui kaugel ristteest toimub liiklusvahendite ümberrivistumine?
3. Kuidas peavad toimima liiklusvahendite juhid, kes ei ole õigeaegselt suutnud ümber rivistuda?
4. Kus peatuvad liiklusvahendid, kui ristteele väljasõit on suletud?
5. Milliste tunnuste järgi määratakse reguleerimata liiklusega ristteedel liiklusvahendite läbisõidu eesõigus?
6. Missuguses järjekorras ületavad kolm liiklusvahendit reguleerimata liiklusega risttee üheliigiliste tänavate puhul?
7. Millised jõuvankrid võivad ületada reguleerimata liiklusega ristteed väljaspool igasugust järjekorda?
8. Kuidas toimub pööre paremale rööpmeta mehaanilise liiklusvahendiga?
9. Kuidas toimub pööre vasakule rööpmeta mehaanilise liiklusvahendiga?
10. Kus tuleb peatuda rööpmeta liiklusvahendiga pöördel vasakule?
11. Millal võib lõpetada pöörde vasakule ristteel, kus liiklemist reguleeritakse?
12. Kus ja kuidas pöörduda tagasisuunas, kui pööre vasakule on ristteel keelatud?
13. Kuidas sooritada pööre tagasisuunas kitsal tänaval?
14. Mida peab pidama silmas tagurpidi sõitmisel?
15. Kus on tagurpidi sõitmine keelatud?
16. Kuidas tuleb sõita väljakuil?

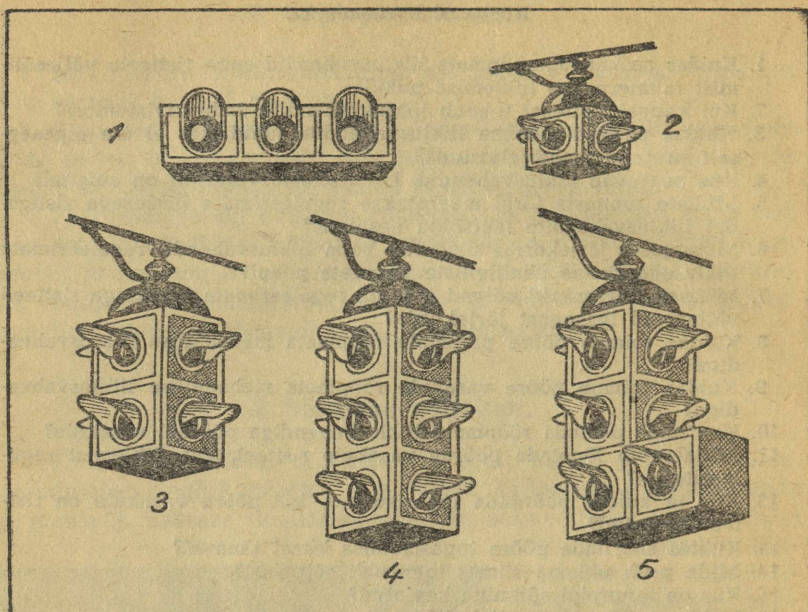
VI peatükk.

LIKLEMISE AKTIIVSED REGULEERIMISE VAHENDID.

1. Valgusfoorid.

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

Väliselt kujutab valgusfoor enesest metallkarpi, mille külgedes on ümmargused avad, mis on kaetud erivärvi klaasidega. Klaasid on kaitstud ülaltlangevate päikesekiirte eest ettepoole ulatuvate kategeta. Valgusfoori karbis asetseb iga värvilise klaasi taga elektri-



Joonis 26. Valgusfoorid.

lamp, mille taha on kinnitatud reflektor. Väljastpoolt on valgusfoori karp üle värvitud alumiiniumvärviga.

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

2. Valgusfoorid on neis kasutatavate märktulede arvu järgi järgmised (joonis 26):

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

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

c) *ühesektsiooniline*, millel on ainult üks märktuli — kollane või

punane. Uhesektsioonilist valgusfoori plinkiva kollase märktulega kasutatakse piiratud nähtavusega reguleerimata liiklusega ristteedel. Uhesektsioonilist valgusfoori punase märktulega kasutatakse kohtades, kus on vajalik ajutiselt peatada liiklusvahendite liiklemine, näiteks tuletõrjekomandode väljasõidu kohtades, trammi lähenemisel piiratud nähtavusega ristteedel jm.;

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

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

Horisontaalsetel valgusfooridel on kõik märktuled ainult ühel küljel ja neid kasutatakse peamiselt väljakuil, kus need on kinnitatud trossi abil sõidutee kohale.

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

Vertikaalsed valgusfoorid võivad olla üles seatud mitmel viisil.

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

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

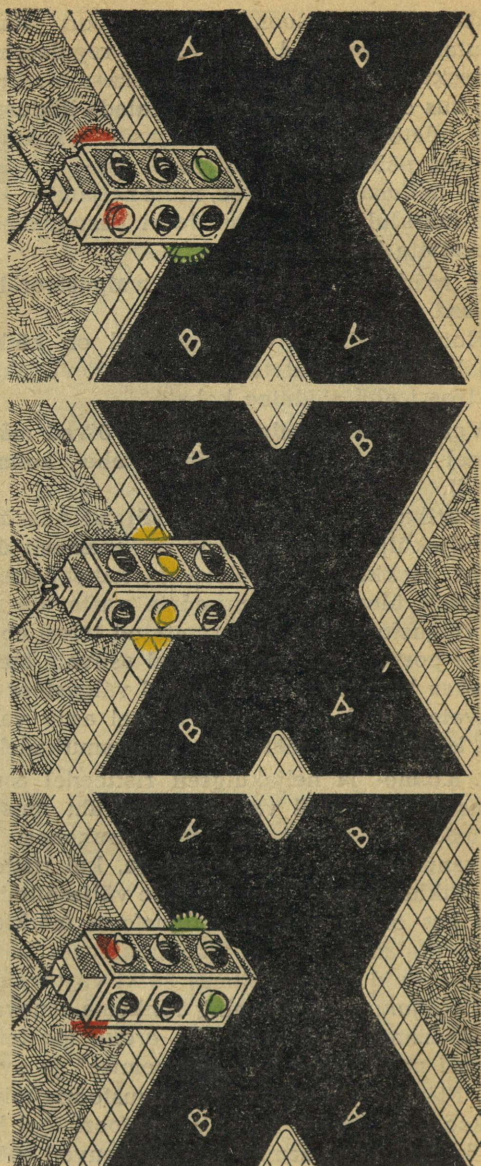
5. *Väljakuil* ja viie ning rohkema tänava ristumiskohtadel tuleb liiklusvahendi juhil arvestada *eraldi iga* tema sõiduteel asuva *valgusfoori märktulega* (nn. „sisenemise“ ja „väljumise“ valgusfoorid).

6. 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.

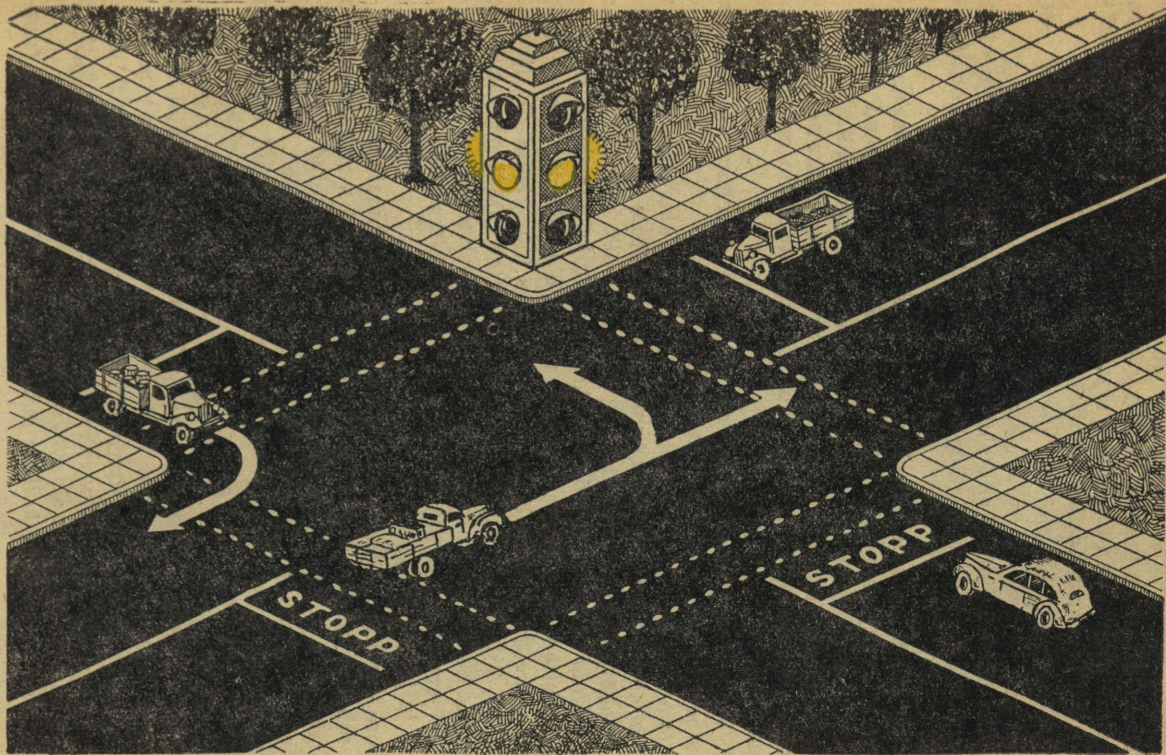
Valgusfoori märktulede tavalisem näide on säärane, nagu see on näidatud joonisel 27, ja nimelt nii, et sel ajal, kui tänavale A—A on juhitud roheline märktuli, siis samal ajal eelmisega risti olevale tänavale B—B on juhitud punane märktuli ja vastupidi (nn. risttuled).

7. Kollane märktuli süüdatakse iga rohelise ja punase märktule eel igas suunas ühekorruga (joonis 28). Kollane märktuli, kui üleminev märktuli ühelt põhimärktulelt — roheliselt — teisele põhimärktulele — punasele — ja vastupidi, põleb märgatavalt lühemat aega kui roheline ja punane märktuli.

8. Ristteedel, kus trammid sooritavad pöörde vasakule või paremale, tarvatakse valgusfooris trammi pöörde sooritamise ajal nn. *kombineeritud märktulede näidet*,



Joonis 27. Märktulede vaheldumine valgusfooris.



Joonis 28. Liiklemise skeem valgusfoori kollase märktule puhul.

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 24.

9. Valgusfoori märktulede ümberlüümine toimub käsitsi või automaatselt.

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

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

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

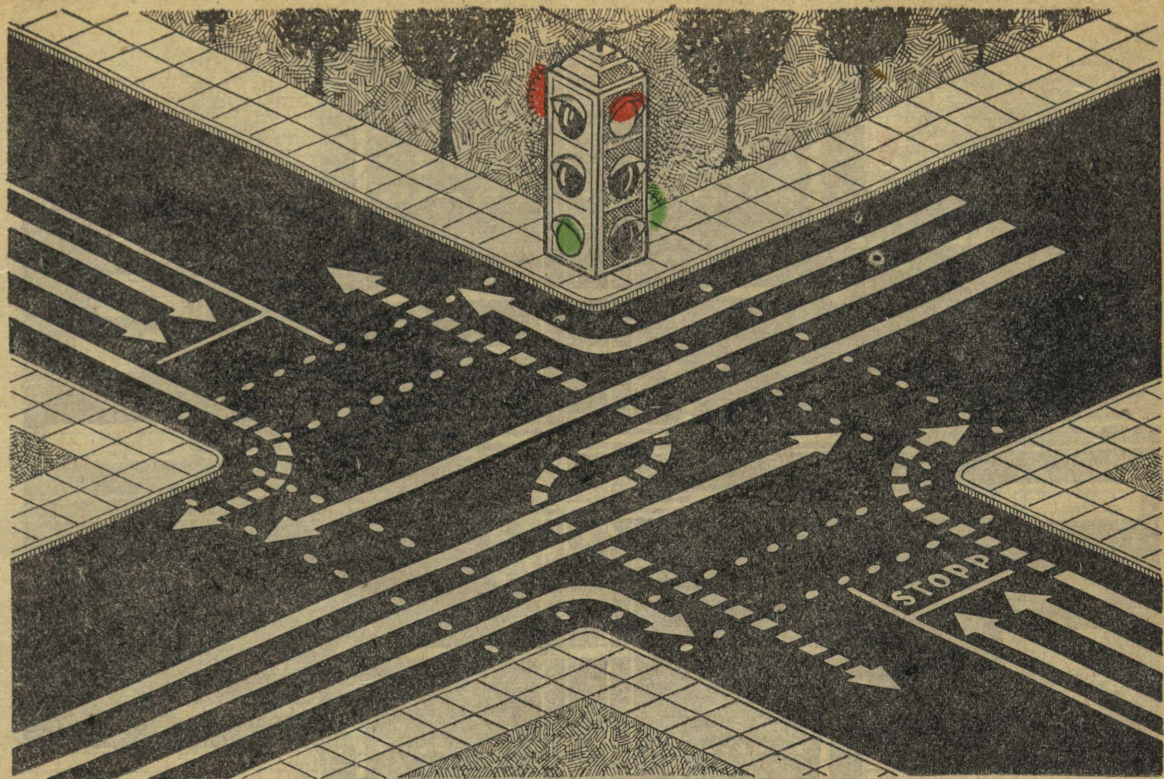
10. Valgusfoori märktuledel on järgmine tähendus (sõltumata valgusfoori kujust, asukohast ja töötamisviisist):

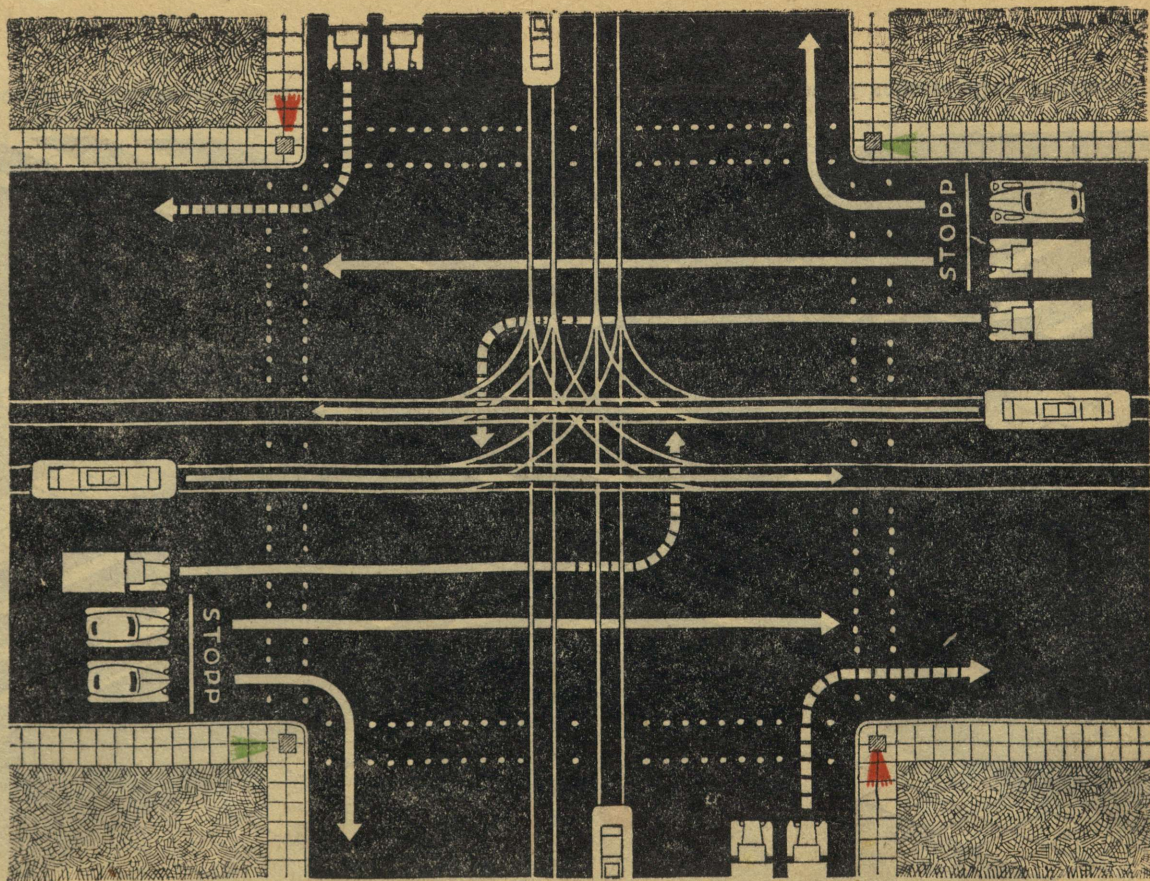
a) Roheline märktuli — lubab rööpmeta liiklusvahendeil sõita ristteele edasisõitmiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas ning jalakäijail ületada sõiduteed. Tramm võib roheline märktule puhul liikuda otsesuunas või pöörduda vasakule. Trammile, mis liigub üle risttee otsesuunas, antakse roheline märktuli, samaaegselt antakse roheline märktuli ka vastassuunas (nn. risttuled) (joonised 29, 30, 31). Trammile, mis liigub üle risttee pöördega vasakule, antakse samuti roheline märktuli, kuid vastassuunas antakse liiklemise sulgemiseks punane märktuli (nn. kombineeritud märktuled, vt. p. 8 ja joonis 32).

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

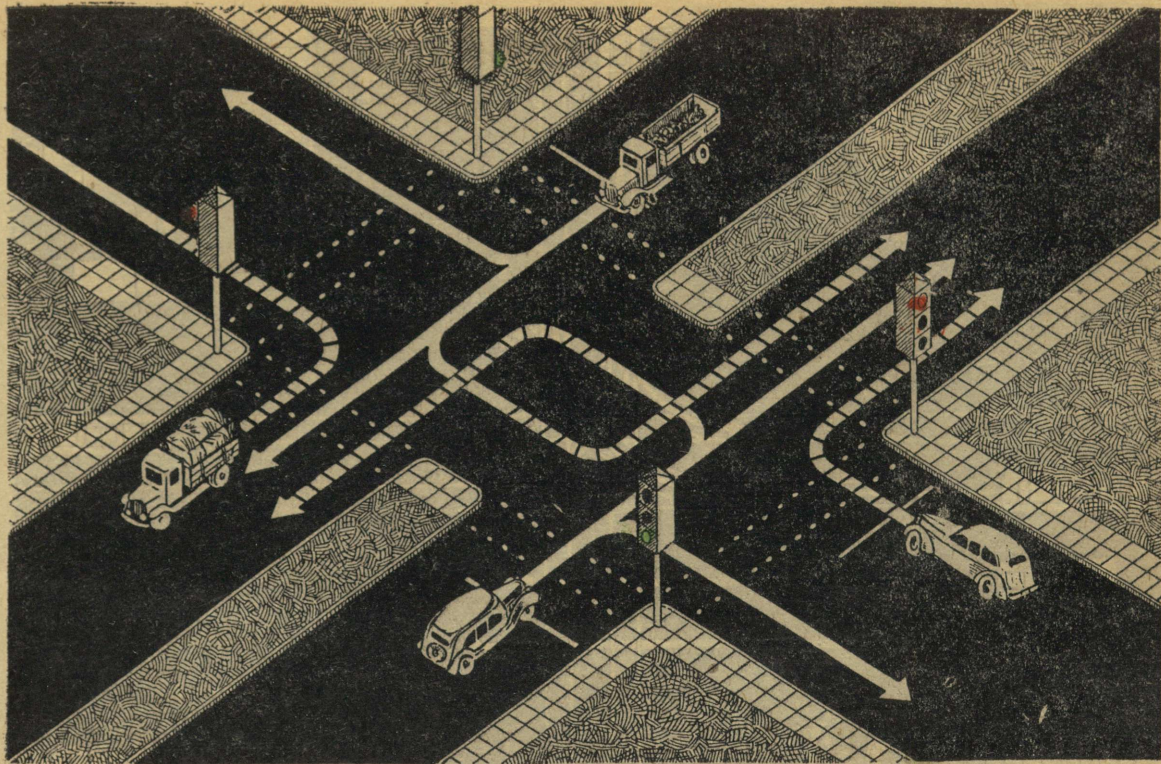
b) Kollane märktuli — keelab liiklusvahendeil sõita ristteele ja jalakäijail ületada ristteed. Kollase märktule süttimise ajal ristteel või jalakäijate rajal asuvad liiklusvahendid ja jalakäijad peavad jätkama liikumist ja vabastama risttee (vt. joonis 28). Märktulede vahetumist ootavaile liiklusvahendele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

Erandina on lubatud kollase märktule ajal pööre paremale tram-

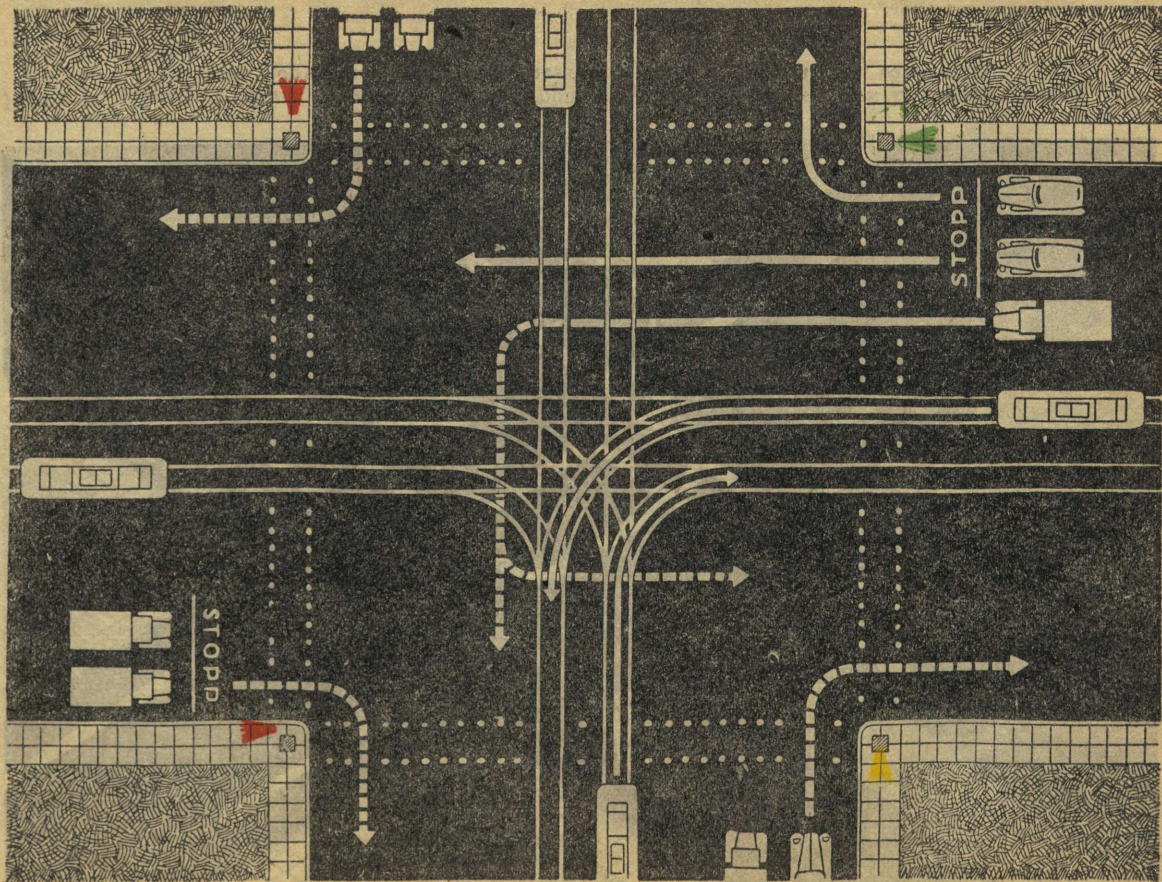




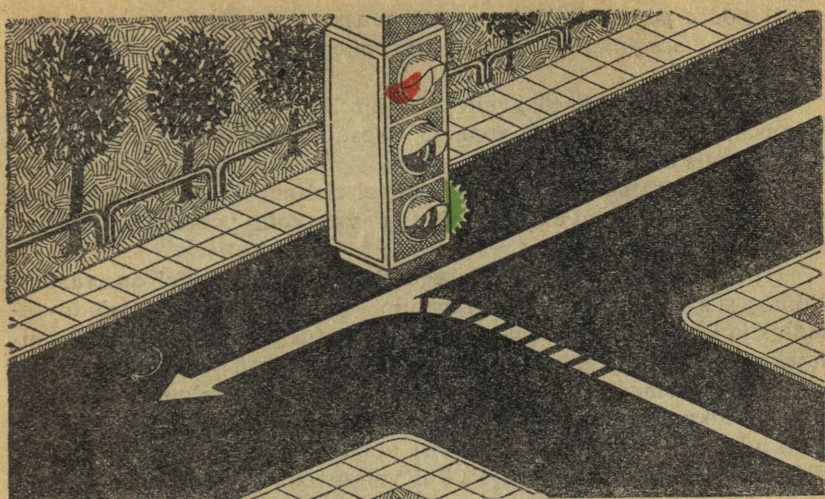
Joonis 30. Liiklemise skeem valgusfoori rohelise-punase märgitule puhul ristteel, kus on trammide liiklemine.



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



Joonis. 32. Liiklemise skeem valgusfoori kombineeritud märktulede puhul.



Joonis 33. Uhesuunalise liiklusega tänavail on valgusfoori punase märgtule puhul lubatud rööpmeta liiklusvahendeil sooritada pööre vasakule, kui sellega ei segata otseliikujaid.

mile ja rööpmeta liiklusvahendeile, mis liiguvad üheaegselt samas suunas paremale pöörduva trammiga või vastassuunast (roheline märgtule poolt) vasakule pöörduva trammiga, s. o. nende trammide kaitse all. Juhul, kui tramm ei soorita pööret või on juba ära sõitnud, ei tohi rööpmeta liiklusvahend ristteele välja sõita. Kategooriliselt on keelatud sõita rööpmeta liiklusvahendiga kollase märgtule ajal trammiteele.

Tramm sooritab pöörde paremale nn. kombineeritud märgtulede puhul, kui risttee on teistest liiklusvahenditest vabastatud, mitte aga ülemineva märgtule ajal (kui kollane märgtuli põleb igas suunas), millal risttee alles vabastatakse teiste liiklusvahendite poolt.

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

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

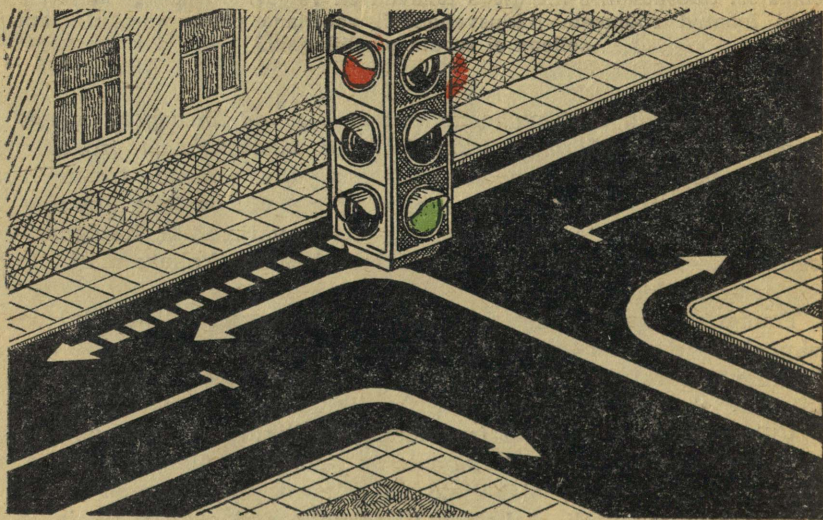
Erandina on lubatud punase märgtule puhul rööpmeta liiklusvahendeil:

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

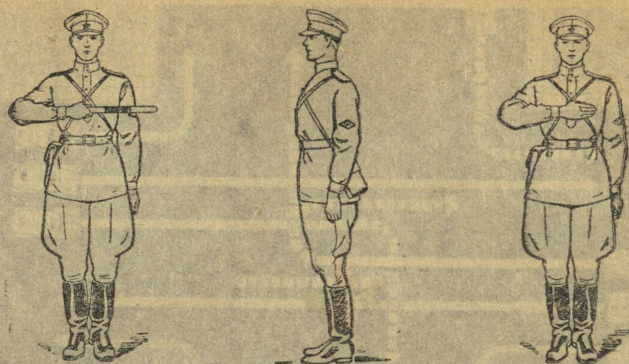
2) pööre vasakule tänavale, kus on ühesuunaline liiklemine, tingimusel, et see ei sega paremalt otsesuunas sõitvaid liiklusvahendeid (joonis 33);

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

11. Kui *reguleerimata* liiklusega risttee ühel tänaval on trammiliiklus, siis selleks, et anda trammile esmajärjekorras läbisõiduvõimalus ja kindlustada kõigile liiklejatele ohutut risttee ületamist, kasutatakse säärastel ristteedel eritiüpi valgusfoori, mille märktuled süttivad automaatselt trammi lähenedes. See valgusfoor annab trammi liikumise suunas rohelist märktule ja ristsuunas — punast märktule. Selle trammi valgusfoori punast märktule ajal on risttee ületamine keelatud. Muul ajal, kui valgusfoor signaali ei anna, toi-



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



Joonis 36. Militsionäri asend, mis lubab ületada ristteed militsionäri parema ja vasaku öla poolt ja vastab valgusfoori rohelisele märktulele.

2. Militsionäär-reguleerija.

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

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

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

Selle märguande puhul võib tramm sõita ainult otsesuunas. Selle märguande puhul vastab militsionääri-reguleerija parem ja vasak külg rohelisele märktulele. Militsionäär võib käe alla lasta ja see tähendab, et liiklemine jätkub samas suunas, s. t. takistamata võivad ristteele edasi sõita ristteele lähenevad liiklusvahendid. 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. (Joonis 36).

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



Joonis 37. Militsionäri asend, mis vastab valgusfoori punasele märktulele.

— **lubab** rööpmeta liiklusvahendeil sõita ristteele edasisõitmiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas ning jalakäijail ületada sõiduteed;

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

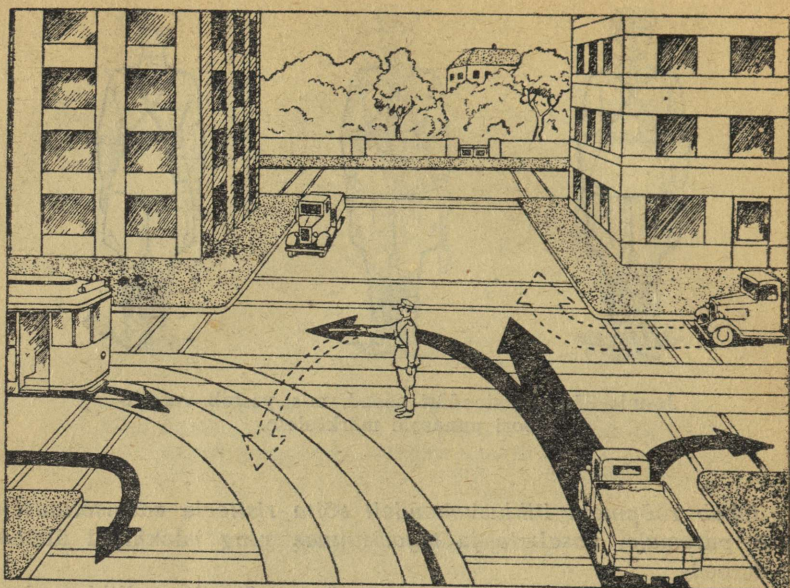
c) militsionäri-reguleerija asend ettesirutatud parema käega — lubab rööpmeta liiklusvahendeil, mis asuvad militsionäri vasakul küljel, sõita ristteele edasilikumiseks otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas.

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

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

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

See märguande vastab ligikaudu valgusfoori kombineeritud märktuledele. Tuleb meeles pidada, et kombineeritud märktuled on kasu-



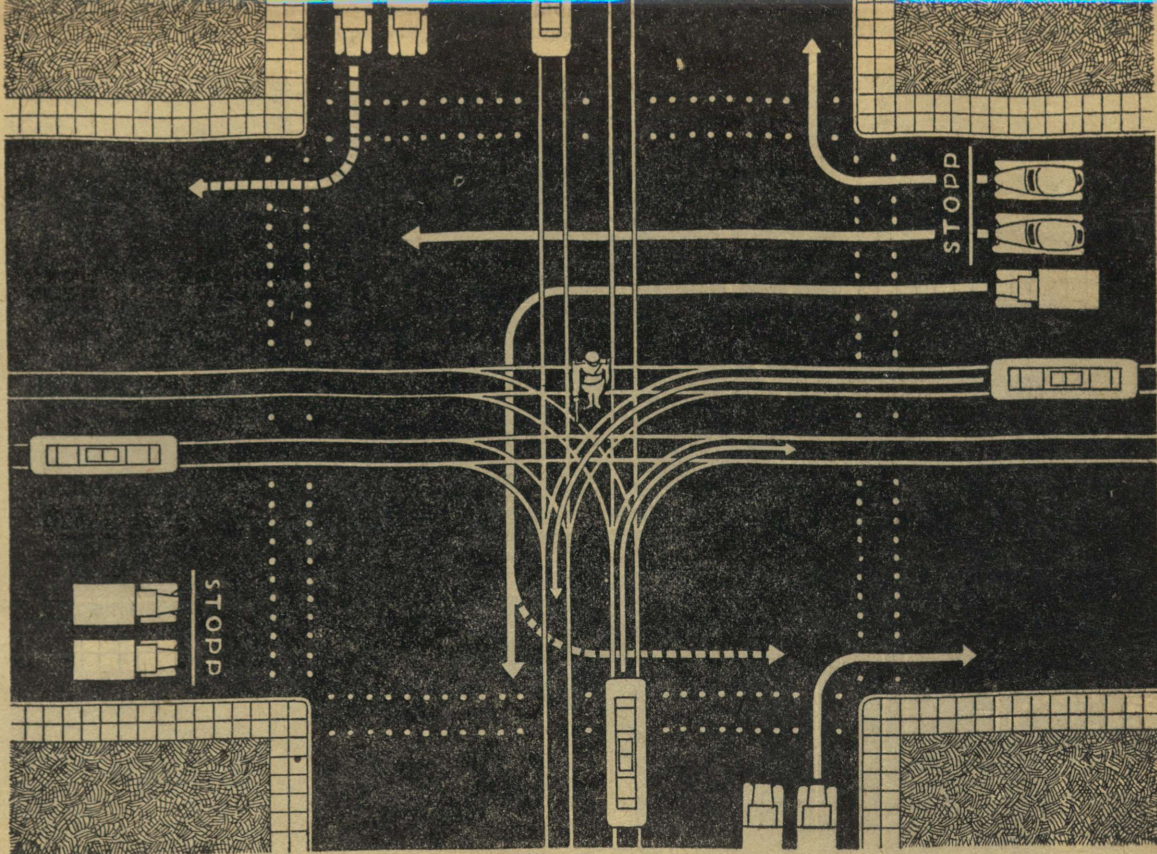
Joonis 38. Liiklemise skeem militsionääri asendi puhul ettesirutatud parema käega.

tamisel 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 pöörde vasakule, peatuseta risttee keskel.

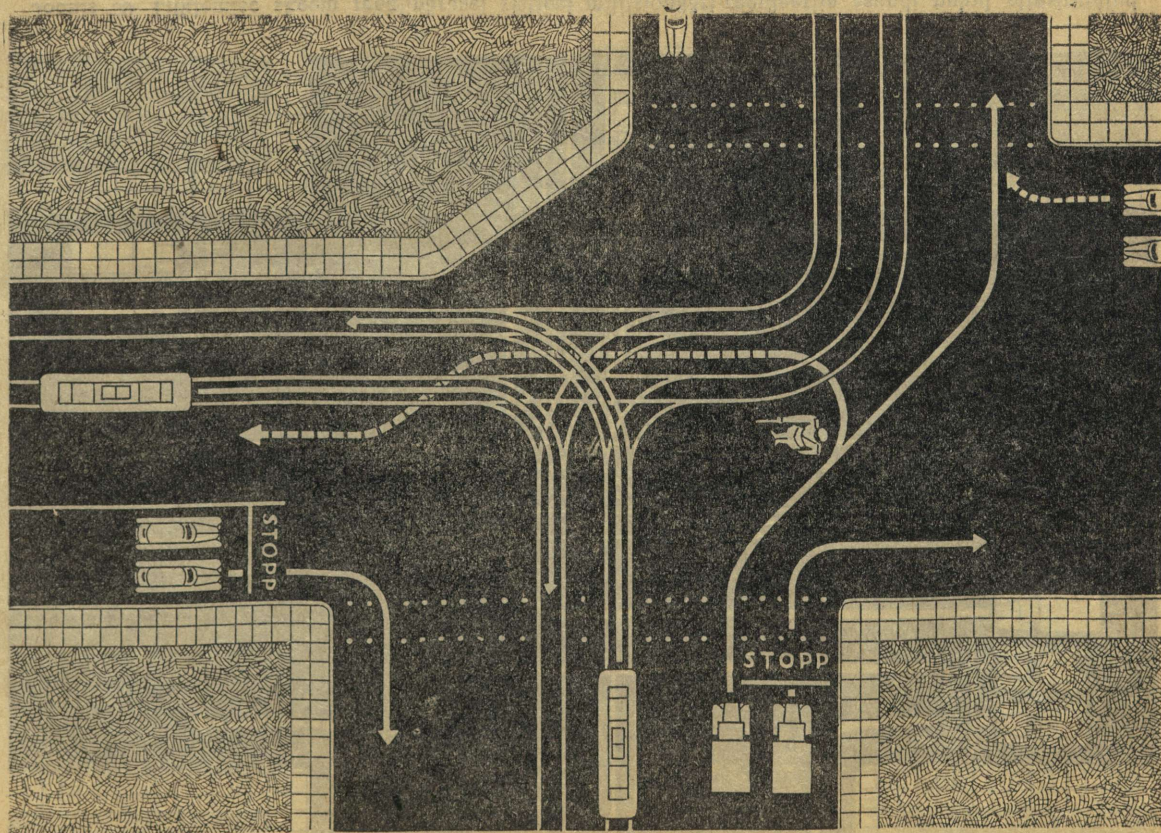
T- ja Y-kujulistel ristteedel on lubatud erandina (samuti kui punase märktule puhul) rööpmeta liiklusvahendeil, mis asuvad militsionääri-reguleerija selja pool, sõita otsesuunas, tingimusel, et see ei sega suubuvat tänavalt tulevaid ja vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid.

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

d) militsionääri-reguleerija asend ülestõstetud parema käega — keelab liiklusvahendeil sõita ristteele ja jalakäijail alata risttee ületamist.



Joonis 39. Liiklemise skeem reeglipärasel ristteel militsionääri-reguleeriija asendi puhul ettesirutatud parema käega.

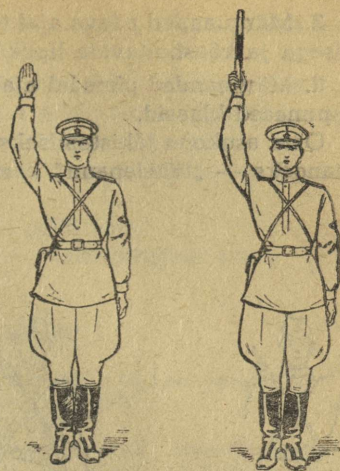


Joonis 40. Liiklemise skeem ebareeglipärasel (nihkunud) ristteel militsionäri-reguleerija asendi puhul ettesirutatud parema käega.

Selle märguande ajal ristteel või jalakäijate rajal asuvad liiklusvahendid ja jalakäijad peavad viivitamata jätkama liikumist ja vabastama risttee. See märguanne vastab valgusfoori üleminevale kollasele märktulele, kuid on kasutamisel ainult erandjuhtudel, näiteks, et eesõigustatud järjekorras lasta läbi sõita operatiivülesandele sõitvat jõuvankrit (joonis 41). Siinjuures tuleb meeles pidada, et valgusfooris vahetuvad märktuled üksteisega vahetpidamata, kuna militsionääri üleminek ühelt märguandelt teisele toimub teatud vaheaajaga. See vaheaeg, arvates eelmise märguande lõppmoment kuni järgmise märguande algmomentini tulebki lugeda vastavaks valgusfoori üleminevale (kollasele) märktulele. Seega ei ole militsionääril-reguleerijal vajadust alati ühelt märguandelt järgmisele üle minnes kätt üles tõsta.

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

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



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

3. Sõjaväe liiklusereguleerija märguanded.

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

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

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

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

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

5. Päeva ajal kasutatavad märkuanded antakse järgmiselt:

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

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

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

d) „Aeglustada liikumist“ — reguleerija asub küljega



Joonis 42. Sõjaväe liiklusereguleerija märkuandeid lipukestega.

liiklusvahendite poole ja teeb punase lipukesega mõned järsud liigutused üles-alla;

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

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

a) liiklusvahendite peatamiseks — pikk vile;

b) posti ülema välja kutsumiseks — kaks lühikest vilet.

Küsimusi kordamiseks.

1. Milliseid valgusfoore kasutatakse liiklemise reguleerimisel?
2. Millised on valgusfoorid märktulede asetusest?
3. Kuidas vahetuvad märktuled valgusfooris?
4. Mis tähendus on valgusfoori rohelisel, kollasel, punasel märktulel?
5. Mis tähendus on ühesektsioonilise valgusfoori plinkival (vilkuval) kollasel märktulel?
6. Millistel juhtudel on lubatud liigelda punase märktule puhul ja mis suundades?
7. Mis tähendus on militsionäär-reguleerija asendil, kui ta seisab liiklejate poole küljega? rinnaga või seljaga?
8. Mis tähendus on militsionääri-reguleerija märguandel ülestitetud parema käega?
9. Mis suundades on liiklemine võimalik militsionääri-reguleerija märguandel ettesirutatud parema käega?
10. Kuidas reguleerib liiklemist sõjaväe liiklusereguleerija?

VII peatük.

LIIKLUSMARGID.

1. Üldalused.

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

on liiklusemärgid liiklemise reguleerimise paiksloomuliseks (staatiliselt) abinõuks.

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

Vastavalt oma ülesande iseloomule jagunevad liiklusemärgid kolme liiki:

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

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

3. Liiklusemärgid seatakse üles:

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

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

4. Parema nähtavuse tagamiseks pimedal ajal varustatakse liiklusemärgid refleksi-klaasidega, eriti maal, maanteedel.

Linnade peatänavatele seatakse üles valgustatud liiklusemärgid.

Liiklusemärgid seatakse üles Riikliku Autoinspeksiooni nõudmisel linnades — kohalike TSN täitevkomiteede poolt, maal, maanteedel — ENSV Siseministeeriumi Maanteedevalitsuse poolt.

2. Hoiatusmärgid.

Hoiatusmärkidel on võrdhaarse kolmnurga kuju, mille haarade pikkus on 700 ± 20 mm. Märgid on kollased, musta äärisega, mille laius on 30 ± 5 mm. Märgi kollasel pinnal on vastav must kujutis.

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



Raudtee-ülesõidukoht.



Risttee.

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

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

1. „Raudtee-ülesõidukoht!“.

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

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

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

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



Kurv.



Oht.

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

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

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

2. „Risttee!“.

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

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

3. „Kurv!“.

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

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

4. „Oht!“.

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

3. Keelumärgid.

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

Keelumärkidel, välja arvatud märk „sissesõit keelatud“, on kollaseks värvitud sõõri kuju, punase äärisega. Märki läbimõõt — 70 ± 20 mm, äärise laius — 80 ± 5 mm.

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

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

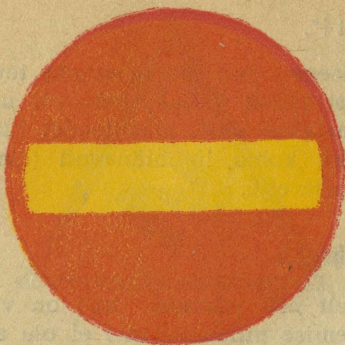
Märkide „peatumine keelatud“ ja „parkimine keelatud“ mõjupiirkond (meetrites) võib olla tähendatud märgi kollasele pinnale.

Läbisõitu keelavate märkide (jrk. 2—6 ja 8) ja märkide „peatumine keelatud“ ja „parkimine keelatud“ mõju kehtib 07-st kuni kella 24-ni. Juhul, kui eelloeteldud märkide mõju kehtib muu aja vältel, kinnitatakse märgi alla tahvlike, millele tähendatakse märgi mõju kestus.

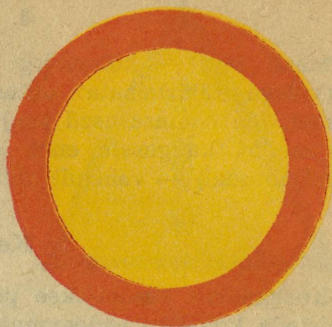
1. „Sissesõit keelatud“.

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

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



Sissesõit keelatud.



Läbisõit keelatud.

Kui see märk asub tänava mõlemas otsas, siis on antud tänav täiesti suletud kõikidele liiklusvahenditele. Sel puhul on sissesõit lubatud operatiivjõuvankreile operatiivülesannete täitmisel.

2. „Läbisõit keelatud“.

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

Märk ei keela liikuda tänaval käsikäruga ja käekõrval liikatava jalgrattaga.

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

3. „Autodele läbisõit keelatud“.

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

Kohalik sissesõit on lubatud kõikidele autodele sihtkohale lähimast tänavaoatsast.



Autodele läbisõit
keelatud.



Veoautodele läbisõit
keelatud.

4. „Veoautodele läbisõit keelatud“.

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

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

Läbisõit on lubatud operatiivautodele, autobustele, postiveoautodele, spetsiaalse kerega toiduaineteveoautodele, kaubataksodele reisijatega ja veoautodele, mis veavad reisijaid vastavalt eeskirjadele seadistatud veokastis.

Kohalik sissesõit on lubatud kõikidele autodele sihtkohale lähemast tänavaotsast.

5. „Mootorratastele läbisõit keelatud“.

Märk „mootorratastele läbisõit keelatud“ — mootorratta kujutisega — seatakse üles kohtadesse, kus on keelatud läbisõit igasuguste mootorratastele. Kohalik sissesõit on lubatud sihtkohale lähemast tänavaotsast.



Mootorratastele läbisõit
keelatud.



Hobuliiklusvahenditele
läbisõit keelatud.

6. „Hobuliiklusvahenditele läbisõit keelatud“.

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

Kohalik sissesõit on lubatud sihtkohale lähimast tänavastsast.

7. „Jalgratastel sõitmine keelatud“.

Märk „jalgratastel sõitmine keelatud“ — jalgratta kujutisega —
seatakse kohtadesse, kus on jalgratastel sõitmine keelatud.

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

8. „Kaht liiki liiklusvahenditele läbisõit
keelatud“.

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



Jalgratastel sõitmine keelatud.



Kaht liiki liiklusvahenditele läbisõit keelatud.

9. „Piiratud kiirus“.

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

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

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

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

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

10. „Peatumine keelatud“.

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

Märgi kollase pinna allserval võib olla näidatud arvuga (meetri.



Piiratud kiirus.



Peatumine keelatud.

tes) märgi mõjupiirkonna ulatus. Selle puudumisel märgi mõjupiirkond ulatub lähima ristteeni ja maal, maanteel — 1 km.

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

See märk keelab k ä v a t s e t u d p e a t a m i s e, mitte aga sundpeatamise, mis on mõnel juhul isegi hädavajalik, näiteks kitsal tänaval, kus on peatamine keelatud, vastusõitvale liiklusvahendile vaba möödasaõidu võimaldamiseks.

11. „Parkimine keelatud“.

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

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

12. „Möödasõit keelatud“.

Märk „möödasõit keelatud“ — punase vertikaalse vöödiga ja kahe noole kujutisega, millest vasakpoolne on kõver, parempoolne — sirge, teravikkudega ülespoole, — seatakse kohtadesse, kus on



Parkimine keelatud.



Möödasõit keelatud.

keelatud möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist ja kus liiklusvahendite liiklemine on lubatud mõlemas liiklussuunas ainult ühes sõidureas. Märki mõjupiirkond linnas on kvartaal, maal — 1 km.

13. „Helisignaali andmine keelatud“.

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

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

14. „Piiratud kõrgus“.

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

See märk keelab möödasõidu eesliikujast juhul, kui ta asetseb silla või viadukti ees. Märki mõjupiirkond ulatub objektile, mille ette märk on seatud (sild, viadukt jms.).



Helisignaali andmine
keelatud.



Piiratud kõrgus.

15. „Piiratud koormus“.

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

See märk keelab möödasõidu eesliikujast juhul, kui ta asetseb silla või viadukti ees. Märgi mõjupiirkond ulatub objektile, mille ette märk on seatud või maal, maanteedel, kuni lähima haru- või ristteeni.



Piiratud koormus.



Liiklemine lubatud
ainult otsesuunas.



Liiklemine lubatud
ainult otse ja paremale.

4. Osutavad märgid.

Viis suunamarki kujutavad endast kollast sõõri läbimõõduga 700 ± 20 mm, musta noolega, mis näitab (osutab) liikumise suunda. Need märgid tähistavad liiklusvahendite liikumise kohuslikku suunda. Liikumine noolega mittedäidatud suunas on keelatud, välja arvatud väravaist sisse- ja väljasõit pöördega paremale.

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

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

1. „Liiklemine lubatud ainult otsesuunas“.

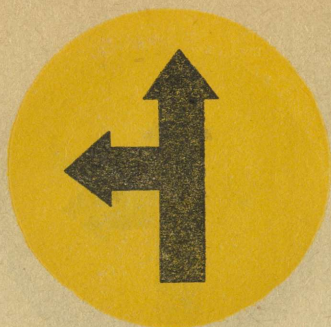
Märk „liiklemine lubatud ainult otsesuunas“ — must vertikaalne nool, teravikuga ülespoole.

See märk keelab liikumise paremale, vasakule ja tagasisuunas.

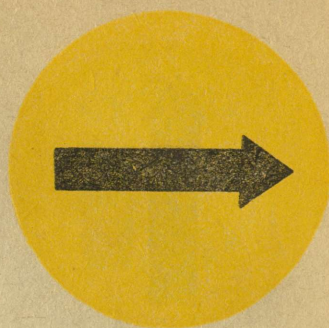
2. „Liiklemine lubatud ainult otse ja paremale“.

Märk „liiklemine lubatud ainult otse ja paremale“ — must kak-siknool, teravikkudega üles ja paremale.

See märk keelab liikumise vasakule ja tagasisuunas.



Liiklemine lubatud
otse ja vasakule.



Liiklemine lubatud
ainult paremale.

3. „Liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule“.

Märk „liiklemine lubatud ainult otse ja vasakule“ — must kak-
siknool, teravikkudega üles ja vasakule.

See märk keelab liikumise paremale.

4. „Liiklemine lubatud ainult paremale“.

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

See märk keelab liiklemise otsesuunas, vasakule ja tagasisuunas.

5. „Liiklemine lubatud ainult vasakule“.

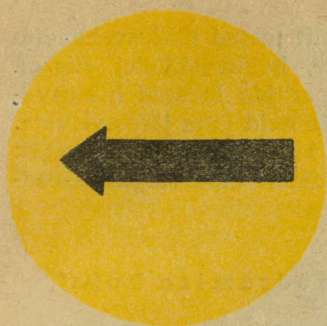
Märk „liiklemine lubatud ainult vasakule“ — must horisontaalne
nool, teravikuga vasakule.

See märk keelab liiklemise otsesuunas ja paremale.

6. „Ettevaatust — jalakäijad!“

Märk „ettevaatust — jalakäijad!“ musta kolmnurga kujutisega
— seatakse trammi peatuskohtade, koolide, teatrite, kinode ja teiste
sääraste kohtade juurde, kus üheaegselt võib esineda suuremai hul-
gal jalakäijaid.

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



Liiklemine lubatud
ainult vasakule.



Ettevaatust — jalakäijad!

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

7. „Parkimise koht“.

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



Parkimise koht.



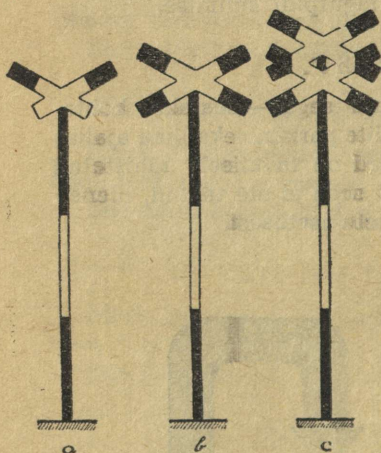
Liiklusvahendite
ümberpööramise koht.

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

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

8. „Liiklusvahendite ümberpööramise koht“.

Märk „liiklusvahendite ümberpööramise koht“ — hobuserauakujulise musta noole kujutisega, teravikuga allapoole — seatakse väljakuule ja ristteele järgnevaile tänavaile (juhul, kui ristteel on keelatud sõita vasakule) kohtadesse, kus liiklusvahenditel on lubatud (kuid mitte kohuslik) liikuda tagasisuunas. Liikumine otsesuunas, paremale ja vasakule on lubatud tavalises korras. Märgi mõjupiirkond — koht, kuhu märk on seatud.



Joonis 43. Hoiatusristid raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadel:
 a — kaitsetõketega ülesõidu- või ülekäigukoht, b — ühe roopapaariga kaitsetõketeta ülesõidu- või ülekäigukoht, c — mitme roopapaariga kaitsetõketeta ülesõidu- või ülekäigukoht.

5. Hoiatusristid raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadel.

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

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

b) kaitsetõketeta (valveta) ülesõidu- või ülekäigukohtadel ühe roobastee — posti otsa kinni-

tatud kahest risti pandud valgest lauast, mille otsad on värvitud mustaks (joonis 43 b);

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

Hoiatusristid püstitatakse paremale poole sõiduteed — üks roobastee kummalegi poolele.

6. Teemärgid.

Teemärgid on orienteerumisabinõuks liiklusvahendite juhtidele ja reisijaile maanteedel liiklemisel. Neil ei ole liiklusmärkide 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 (joonis 44 a).

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

See märk seatakse üles ainult maal, maanteedele.

„T e e n ä i t a j a“.

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

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

„A s u l a n i m e t u s“.

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

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

„Maršruudi märk“.

Maršruudi märk seatakse maanteedele vabariikliku tähtsusega keskustest väljasõiduteede juurde.

7. Teetegemise kohtade tõkked sõiduteel.

Teetegemise kohtade tõketeks nimetatakse kantavaid tõkkepuid, millele on kinnitatud keelunärk „sissesõit keelatud“ ja mis on pimedal ajal valgustatud laternatega (joonis 45).



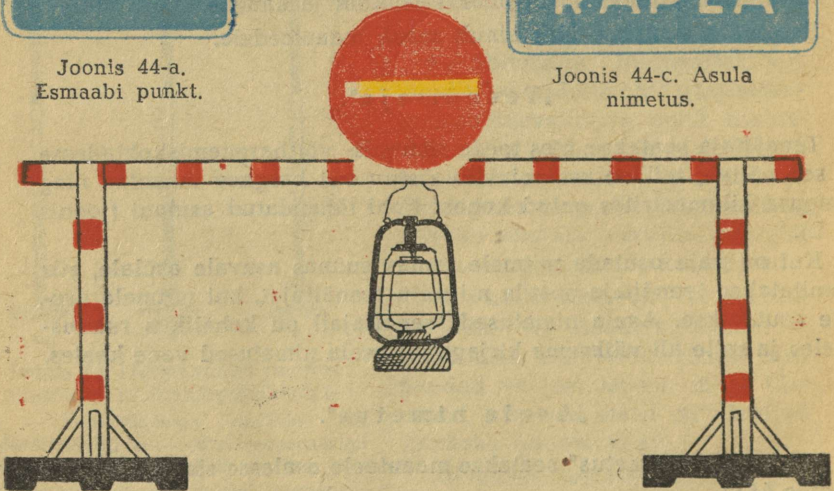
Joonis 44-a.
Esmaabi punkt.



Joonis 44-b. Teenäitaja.



Joonis 44-c. Asula nimetus.



Joonis 45. Teesulgemise tõkked sõiduteel.

Need tõkked on hoiatuseks liiklusvahendite juhtidele ja jalakäijatele, et tõkestatud teeala on suletud liiklemiseks liiklusvahenditele ja jalakäijatele.

Vajaduse korral on tõketele kinnitatud suunamärk või silt, millel on näidatud ümbersõidu suund. Tõkked pannakse välja mitte kaugele kui 10 meetrit enne ümbersõiduks arapöördumise kohta.

8. Teejuhised ja tähistused sõiduteel.

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

Sama ülesannet täidavad ka sõiduteele märgitud tähistused.

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

Tarvitatavamad teejuhised on järgmised:

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

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

Teetähistuste nõudeid tuleb tähele panna kõigil liiklusvahendite juhtidel ja jalakäijail.

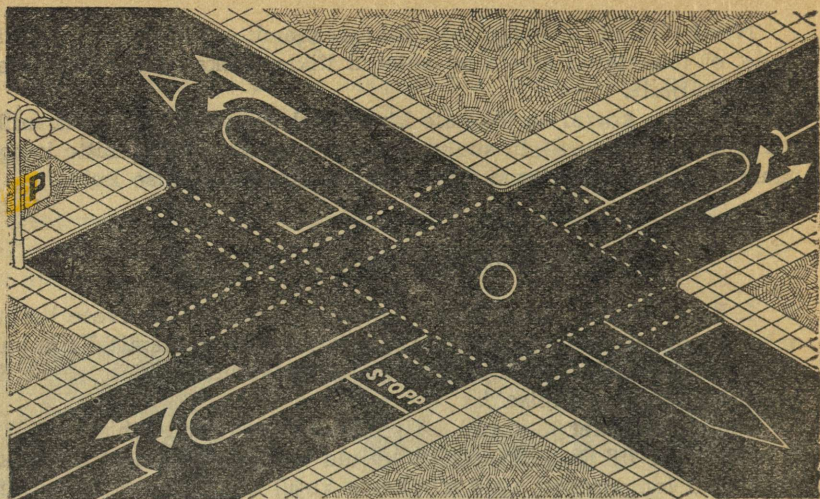
Kohtades, kus on olemas teetähistused ja on üles seatud ka liiklusmärgid, tuleb liiklejail täita liiklusmärkide nõudeid, kuigi need ei ole kooskõlas teetähistustega.

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

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

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

Kuigi tee telgjoon ei ole alati tähistatud nähtava joonega, peab liiklusvahendi juht *alati* arvestama tee telgjoonega, sest TLE kohaselt: 1) linnatänavail ei ole lubatud reeglikohaselt sõita sõidutee vasakule poolele; 2) maal, manteedel, on küll lubatud sõita tee



Joonis 46. Tähistused sõiduteel.

telgjoonele (s. o. tee keskele), kuid ainult juhul, kui sellega ei segata teisi liiklejaid, eriti vastusõitjaid.

3. *Jalakäijate ülekäigurajad* tähistatakse ristteedel ja väljakuil rõõbiti nende ristteede või väljakute piiridega, väljaspool ristteid aga risti kõnniteele. Jalakäijate ülekäiguradade ülesandeks on kaitsa jalakäijaid sõiduteest üleminekul liiklusvahendi pealesõidu eest.

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

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

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

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

Parkimise kohas võib liiklusvahendeid parkida määramata aja, kuid pidades silmas kõiki vastavaid eeskirju (vt. „Liiklusvahendite parkimine“ lk. 53).

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

- a) tänavail ja teedel — sõidutee keskel asuva pikliku riba kujuline, mida piirab kaks rööbiti asetsevat sirgjoont (telgjoone asemel);
- b) väljakuil — hulknurga, sõõri või segmenti kujuline.

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

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

Kordamisküsimusi.

1. Mis ülesanne on liiklusmärkidel?
2. Mitmesse liiki jagunevad liiklusmärgid?
3. Mis tähendus on hoiatusmärkide?, keelumärkidel?, osutavail märkidel? Milliseid teetähiseid kasutatakse?
4. Milliseid tähistusi tehakse sõiduteele ja mis on nende tähendus?

VIII peatükk.

ERIEESKIRJAD.

1. Raudtee-ülesõidukohtade ületamine.

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

Tõkkeseadmed peavad olema värvitud must-valgeks.

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

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

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

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

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

4. *Lähenemisel raudtee-ülesõidukohale on liiklusvahendi juht kohustatud:*

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

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

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

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

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

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

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

Raudtee-ülesõidukohad on valvatud või valveta. Valvatud üle-

sõidukohad on varustatud tõkkeseadmetega, hoiatava heli- või valgussignalisatsiooniga ja on hästi valgustatud. Säärastel ülesõidu-kohtadel on pidev valve vastavate valvurite poolt, kelle ülesandeks on pidada korras ülesõidukohta ja lasta läbi ülesõidukohta ületavaid rööpmeta liiklusvahendeid. Rongi läbilaskmiseks suleb valvur ülesõidukoha kaitsetõkete ja katkestab sellega rööpmeta liiklusvahendite liiklemise rongi läbisõidu ajaks.

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

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

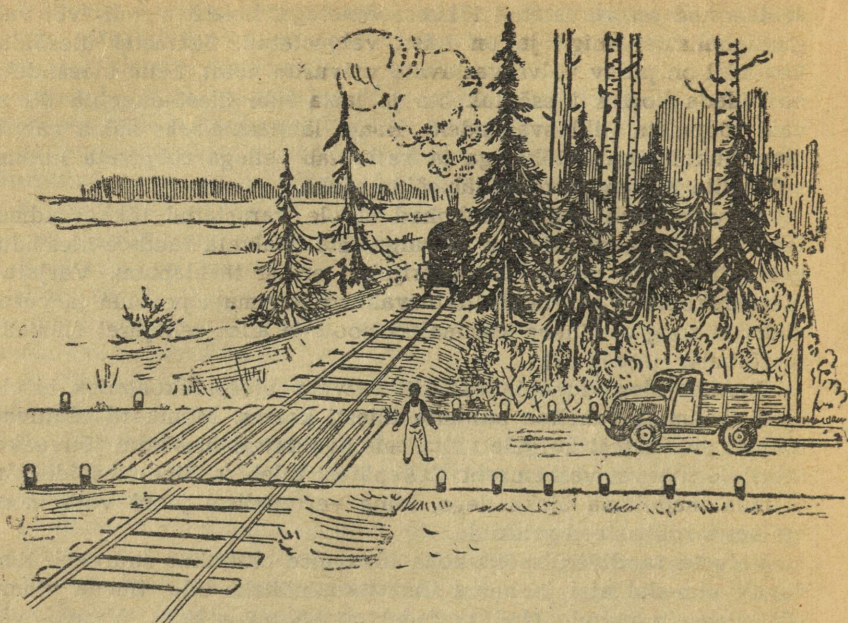
Valveta raudtee-ülesõidukoha ületamise ohtlikkus suureneb tunduvalt pimedal ajal ja halva ilmastiku, näiteks udu, tiheda vihma või lumesaju puhul. Neil juhtudel on nähtavus halb. Vihma- või lumesadu piirab juhi vaatevälja ulatust, mis takistab tal näha küllalt kaugelt läheneva rongi tulesid, samuti kui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

Sellepärast on halva ilma ja piiratud nähtavuse puhul vajalik, et jõuvankrijuht peataks oma jõuvankri, väljuks juhiruumist ja veenduks, kas ülesõit on vaba. Kui ees liigub mõni teine jõuvanker, tuleb oodata, kuni see on ülesõidukoha ületanud.

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

2. Liiklemine tihedas udus.

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



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

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

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

3. Tõusudel või langustel peab autoga sõitma esimese või teise käiguga.

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

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

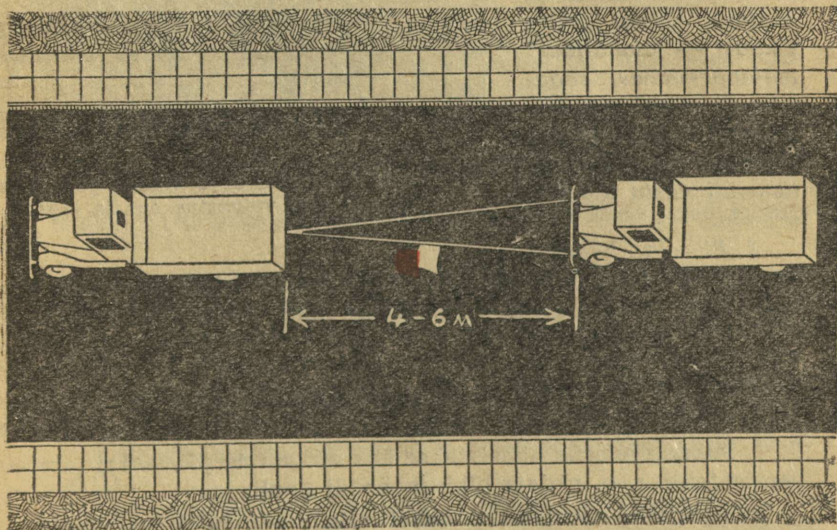
3. Sõitmine libedal teel.

1. Sõitmisel libedal teel peab jõuvankrijuht:

- a) liikuma ühtlase, mõõduka kiirusega, mitte suurendades ega vähendades järsult liikumise kiirust;
- b) eessõitva liiklusvahendi järel sõites pidama hoolikalt küllaldast pidurdamise vahemaad;
- c) vajaduse korral pidurdama mootori abil, võimalikult vältides pidurdamist jalg- ja käsipiduriga;
- d) jõuvankri peatamiseks sujuvalt vajutama piduripedaalile, sidurit välja lülitamata.

4. Tagurpidi sõitmine.

1. Mehaanilise liiklusvahendiga on lubatud tänavail tagurpidi sõita korraga kuni 15 meetrit, kusjuures juht on kohustatud enne seda veenduma, et tee tagant on vaba — isiklikult või lastes teed teistele jälgida. Juht ei tohi liialdada helisignaali andmisega ega

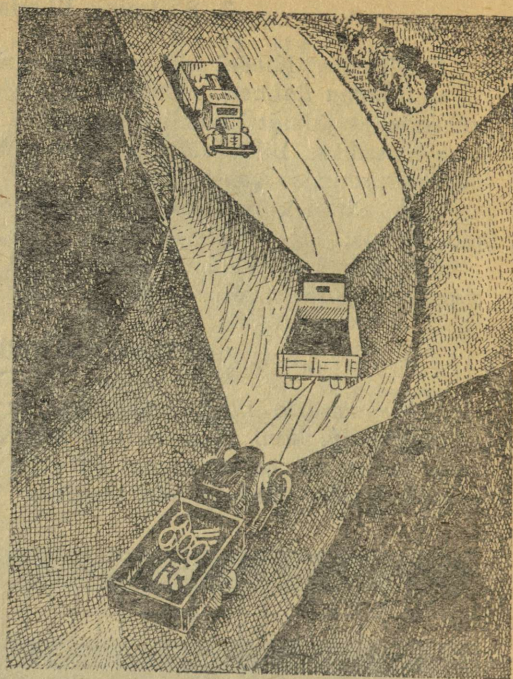


Joonis 48. Pukseerimisel painduva ühenduslüluga peab selle pikkus olema 4—6 meetrit.

jääda lootma selle hoivatavale mõjule. Liikuda võib kiirusega kuni 5 km tunnis ja hästi ettevaatlikult. Eriti ettevaatlik tuleb olla elamute läheduses, sest siin võib autole ette jääda mängivaid lapsi, kes armastavad ronida autole või rippuda sellel.

2. Tagurpidi sõitmine on keelatud ristteedel ja lähemal kui 10 m ristteest, teekäänakuil, kui nähtavus tahapoole on väiksem kui 60 m, jalakäijate radadel ja osutava märgi „ettevaatust — jalakäijad!“ mõjupiirkonnas, raudtee-üleõidukohtadel, sildadel ja sildade all ja ühesuunalise liiklusega tänavail vastu lubatud suunda.

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



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

5. Pukseerimine.

1. Pukseerimiseks nimetatakse ühe või mitme jõuvankri järelevedamist teise, s. o. vedaja liiklusvahendi poolt.

Pukseerimist teostatakse kahel viisil: painduva ühenduslüli — trossi või keti abil, ja jäiga ühenduslüli — metallkangi abil.

2. Pukseerimine on lubatud järgmistel tingimustel:

a) pukseeritavat jõuvankrit peab juhtima vastavat juhtimisluba

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

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

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

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

b) pukseeritaval jõuvankril peab olema pidurseadis korras.

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

5. Liikumise kiirus ei tohi ületada pukseerimisel jäiga ühendslülīga 25 km tunnis ja painduva ühendslülīga — 15 km tunnis.

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

7. Pukseerimine on keelatud tiheda udu puhul.

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

6. Bensiinivõtmine bensiinijaamas.

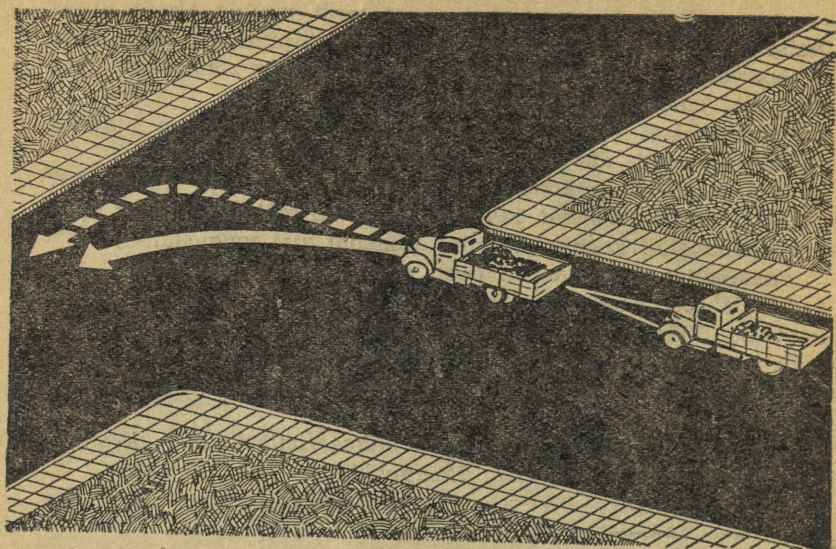
1. Bensiinivõtmiseks bensiinijaamas on jõuvankrite juhid kohustatud:

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

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

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

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



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

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 küteteine liigilt teisele (gaasilt bensiinile või vastupidi) lähemal kui 15 m jaamast.

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

Gasogeen-autoga bensiinjaama piirkonda sõita ja sealt lahkuda võib ainult bensiinil töötava mootori puhul.

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

a) keelatud on sõita gaasivõtmise kohta (jaama), kui seal on välja pandud leppemärk või silt gaasiandmise katkestamise kohta;

b) jõuvankrijuht peab tundma ja täpselt täitma gaasijaama sisekorra eeskirju;

c) enne gaasi võtmist tuleb gaasiseadme täite-tugimutter hoolikalt puhastada õlist, niiskusest ja porist.

6. Naftabaaside ja -ladude piirkonnas bensiini tankimine on reeglikohaselt keelatud. Vedelkütteineladude piirkonda gasoogenautoga sõitmine on keelatud.

7. Liiklusvahendite gabariit ja kaal.

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

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

3. Pikkade esemete vedamisel, kui koorem ulatub üle veokasti ääre tagantpoolt välja, 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 stopptuld.

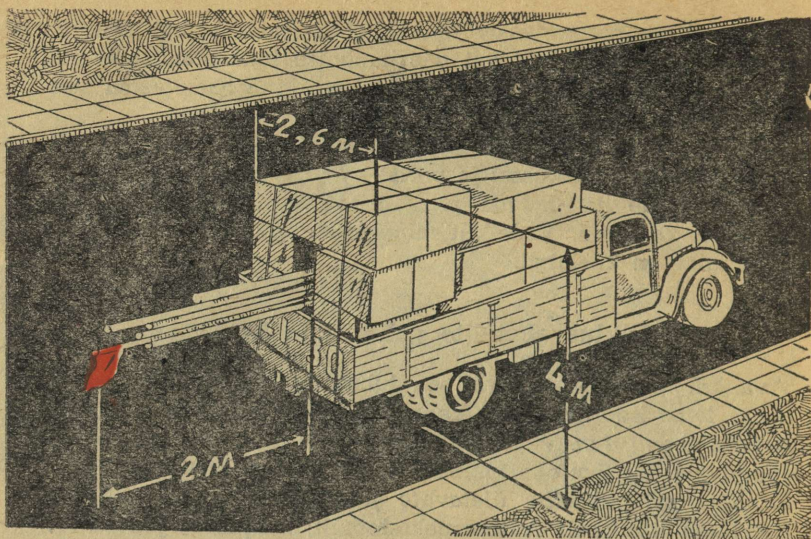
4. Koorem ei tohi ulatuda üle veokasti vasakpoolse ääre rohkem kui 8 sm (vastusõitvate liiklusvahendite riivamise oht, eriti kurvidel!).

5. Ilma Riikliku Autoinspeksiooni loata on keelatud liigelda avalikel teedel ja tänavail:

a) raudrehvidega liiklusvahenditel, kui surve teepinnale ületab 150 kg rehvi tallalaise 1 sm kohta;

b) õhukummidega liiklusvahenditel, mille teljesurve ületab 7,5 tonni;

c) liiklusvahenditel, mille metallist rehvidel või veolintidel on ribad, kidad, poldid või teravad ääred — liiklemisel permanentkattega (s. o. asfalt-, betoon- jms.) teedel ja tänavail. Metallist reh-



Joonis 51. Auto maksimaalsed gabariidi-mõõted.

vide 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, teesadel ja ehitiste (näiteks sildade) juures määratakse kindlaks Miilitsavalitsuse (Riikliku Autoinspeksiooni) teadmisel teedeosakondade poolt, kes on kohustatud üles seadma vastavad hoiatustähised (s. o. keelumärgid — „piiratud kõrgus“ ja „piiratud koormus“), mis vajaõuse korral peavad olema valgustatud.

8. Koormate laadimine.

1. Koormate peale- ja mahalaadimine peab toimuma õuedes ja ainult ühenduse puudumisel õuega võib see toimuda tänavail, kuid nii, et see ei takista liiklemist. Maha laadida sõidu- või kõnniteele mistahes koormaid ilma Riikliku Autoinspeksiooni loata on keelatud.

2. Koorem peab olema kindlalt kinnitatud ja laotud, nii et vedamisel ei tekiks müra. Koorem peab olema pakitud või kaetud nii, et ei tekiks tolmu, prügi ega leviks halbu lõhnu.

tuge, peavad need olema valmistatud tugevaist hõõveldatud saelaudadest, soovitatav paksusega 4—5 sm, laiusega 20—25 sm;

d) *teekonnalehel* peab olema garaaživanema või tema asetäitja ja sõidu eest vastutava isiku allkirjadega märkus: „Kõlblik inimeste veoks“. Kauba lahtris peab olema märgitud veetavate isikute arv, mis peab olema alla kirjutatud veo eest vastutava isiku poolt;

e) *autot võib juhtida I ja II liigi autojuht*, või nende puudumisel anõud majandis ka III liigi autojuht, kel vähemalt 2-aastane kestva autojuhtimise *praktika*;

f) *inimeste arv* auto kohta ei tohi ületada olemasolevate *istekohtade arvu*, igal juhul mitte rohkem kui

	autol kandejõuga	1,5—2 t	—	16 inimest,
„	„	2,5—3 t	—	20 „
„	„	3,5 t	—	25 „
„	„	4 —5 t	—	30 „

g) igale inimesi transportivale veoautole peab olema määratud isik, kes samuti kui autojuht on *vastutav* kõikide eespoolkäsiteldud veoeeskirjade täitmise eest; vastutav isik peab asuma auto veokastis tagumisel pingil;

h) *lapsi* võib veoautol vedada ainult täiskasvanute saatel ja arvil, mis võimaldab laste üle küllaldast järelevalvet;

i) liikumise kiirus ei tohi, nii linnas kui maal — maanteedel, ületada 30 km tunnis.

Veoautosid lubatakse ekskursioonideks ja väljasõitudeks väljapoole linnade ja maakonna keskuste piire kasutada ainult pärast autode tehnilist kontrolli Riikliku Autoinspeksiooni poolt.

2. Veoautod, mis veavad reisijaid vastavalt seadistatud veokastis, ja kaubataksod reisijatega *võivad liigelda veokitele suletud teedel*, s. t., nad võivad läbi sõita tänavaist, mille ette on püstitatud keelumärk: „veoautodel läbisõit keelatud“.

3. Reisijate peale- ja mahaminekuks peab juht peatama veoki *kõnnitee ligi*. Reisijate peale- ja mahaminek on lubatud ainult veoauto *paremalt küljelt* või tagant pärast selle *täielikku seismajäämist*.

10. Õppesõit.

1. Jõuvankri juhtimise õpetamine autokoolides ja -kursustel võib toimuda ainult *sõiduõpetaja juuresolekul*, kes peab istuma õpilase kõrval (mootorrattal — õpilase taga). Sõiduõpetaja peab õpetamise ajal kaasas kandma temale Riikliku Autoinspeksiooni poolt välja

antud vastavat (kas auto- või mootorratta-) sõiduõpetamise ja juhtimise luba.

2. Autokoolide ja -kursuste õppeautod peavad olema varustatud siduri ja piduri lisapedaalidega ning teise ruudupühkijaga sõiduõpetaja jaoks. Auto peab kandma ees ja taga pealkirja või eraldi silti pealkirjaga „Õppeauto“, tähtede kõrgusega vähemalt 100 mm. Pimedal ajal peab see pealkiri olema valgustatud.

3. Õppeautoga õppesõitude ajal kõrvalisi isikuid vedada on keelatud. Õppesõidul veoautoga ei või olla veokastis üle 5 õpilase.

4. Automajandi juhatajail on õigus teha ülesandeks mistahes liigi autojuhile, kui ta omab küllaldast praktilist vilumust, kuigi tal puudub sõiduõpetamise luba, ette valmistada üksikuid isikuid üksikväljaõppe korras auto juhtimise loa taotlemiseks.

Üksikväljaõppeks võib kasutada iga liiki autosid, välja arvatud tuletõrje- ja esmaabiaautosid ning autobusi.

Üksikväljaõppeks kasutatavad autod ei pea olema varustatud siduri ja piduri lisapedaalidega ning teise ruudupühkijaga, samuti ka pealkirjaga „Õppeauto“.

Õpilasel peab olema kaasas väljavõte automajandi juhataja 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 lisa nr. 2 toodud korrale.

5. Esialsed harjutussõidud mootorrattal ja individuaalautol peavad toimuma avalikuks liiklemiseks suletud platsidel. Väljasõit avalikele teedele ja tänavatele on lubatud alles siis, kui õpilane on omandanud küllaldase vilumuse jõuvankri juhtimises.

6. Õppesõitudel toimuvate liikluseeskirjade rikkumiste ja õnnetuste eest kannab vastutust sõiduõpetaja.

7. Õppesõit on keelatud: a) tiheda udu ja tugeva lumesaju puhul, b) veoautodel, kui need veavad reisijaid või ohtlikke aineid.

11. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedu.

1. Lõhke-, mürk- ja teiste ohtlike ainete vedu, samuti ka nende ainete pakendite vedu, kui need pakendid ei ole spetsiaalselt puhastatud või mürkärastatud, peab toimuma vastavalt Siseministeriumi eeskirjadele ja Autotranspordi Peavalitsuse poolt antud juhenditele ohutustehnika kohta autotranspordi ettevõtteis.

Ohtlike koormate veoks on vajalik igakordne ENSV Siseministeeriumi Miilitsavalitsuse eriluba.

2. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedu võib toimetada ainult täiesti korras liiklusvahendiga, mis on varustatud kaitseabinõude ja seadmetega vastavalt veetavate ainete omadustele.

Jõuvankrid peavad olema varustatud kahe vahutulekustutajaga ja muude tulekustutamisinõudega (liivapuistajad liivaga).

Summuti peab olema asetatud ette radiaatori alla või kõrvale.

Erandjuhtudel, kui jõuvankrit ei kasutata alaliselt ohtlike ainete vedamiseks, võib summuti olla harilikul kohal, kuid siis peab see olema varustatud kaitsekaittega ja seadmetega, mis juhivad väljuvad gaasid allapoole — vastu maad.

Garaažijuhatajad või nende asetäitjad ja autojuhid on kohustatud enne iga sõitu kontrollima kergestisüttivate ja ohtlike ainete (mürgiste ainete, surugaaside jms.) veoks määratud jõuvankrite tehnilist seisukorda ja tulekaitse- ning julgeoleku varustust.

Jõuvankri korrasoleku ja kõlblikkuse kohta kõnesolevate ainete veoks tuleb teha erimärkus teekonnalehele majandi juhataja allkirjaga.

3. Kergestisüttivate ainete (heinte, puuvilla, paberijäätmete, vedelkütteinete jms.) vedu gasoogenautoga on keelatud.

4. Kergestisüttivate ja vedel-põletisainete veovahendid peavad omama maaühenduse ja kandma mõlemal küljel ja taga pealkirja: „Tuleohtlik“. Tähtede kõrgus peab olema vähemalt 200 mm.

Jõuvankrid (välja arvatud tsisternid) peavad olema varustatud peale esilaternate veel kahe valge lisatulega ees ja ühe punase tulega veokasti tagaküljel. Nimetatud tuled peavad põlema pimedal ajal ja halva nähtavuse puhul.

5. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete veoks võib kasutada ainult täiesti kindlaid ja vilunud juhte, kes hästi tunnevad sõidetavat teed.

Ohtlikke aineid vedavate liiklusvahendite juhid peavad saama koorma vastuvõtukohas juhendeid nende ainete vedamise ning maha-laadimise kohta. Juhid on kohustatud neid juhendeid täpselt täitma.

Peale selle peab ohtlike ainete vedamisel sõitma kaasa isik, kes hästi tunneb veetavate ainete omadusi ja oskab neid käsitseda.

6. Veetav koorem peab olema hästi laaditud, seotud ja kaetud, nii et see ei hakkaks teel lekkima ega nihkuks paigast. Ohtlik koorem peab olema laotud pehmele alusele ja selle peale- ja mahalaadimisel ei tohi tarvitada metallist tõstekonkse ega metallist tööriistu.

7. Keelatud on reisijate või kauba või esemete vedamine, mis

ei ole märgitud koorma pealevõtukohas täidetud teekonnalehel, välja arvatud kütteaine tagavaranõud.

8. Juhul, kui pakendi vigastuse tõttu satub ohtlikke aineid sõidu- teele, on juht kohustatud viivitamata peatuma, hoiatama läheduses viibijaid ja kohe asuma ohu kõrvaldamisele. Uhtlasi on ta kohus- tatud sellest teatama lähemale postimilitsionäärile või kojamehele.

9. Liikumise kiirus ohtlike ainete vedamisel mehaaniliste liik- lusvahenditega määratakse kindlaks vastavate eri-eeskirjadega.

10. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedamisel on liiklusvahen- dite juhtidel keelatud:

- a) süüdata tuld, suitsetada sõidu ajal ja peatusel või parkimisel liiklusvahendi läheduses;
- b) järsult sõita kohalt;
- c) eesliikuvast liiklusvahendist mööda sõita;
- d) järsult pidurdada;
- e) sõita väljalülitid siduriga ja vabakäiguga;
- f) lahkuda veoki juurest peatuskohtades;
- g) viia koormaga veok garaaži.

11. Kergestisüttivate ja muude ohtlike ainete vedamisel on ben- siini võtmine keelatud. Pikkadel sõitudel võib teel bensiini võtta, kuid ainult seisva mootori puhul.

Kordamisküsimusi.

1. Milliste seadmetega on varustatud raudtee-ülesõidukohad?
2. Kuidas tuleb ületada raudtee-ülesõidukoht — a) valvatud? b) val- veta?
3. Mis on keelatud jõuvankrijuhile raudtee-ülesõidukoha ületamisel?
4. Kuidas tuleb liikuda jõuvankriga tihedas udus?
5. Mis on keelatud tiheda udu puhul?
6. Kuidas tuleb liikuda jõuvankriga tagurpidi?
7. Kus on tagurpidi sõitmine keelatud?
8. Kuidas tuleb sõita jõuvankriga libeda tee puhul?
9. Kuidas toimetatakse liiklusvahendite pukseerimist?
10. Missuguste rikete puhul ei ole jõuvankri pukseerimine lubatud?
11. Kuidas peab jõuvankrijuht talitama bensiinivõtmisel bensiinjaamas?
12. Mis on bensiinivõtmisel keelatud?
13. Kui kõrge ja kui lai võib olla veetav autokoorem?
14. Kui palju võib veetav koorem ulatuda üle veokasti ääre — a) vasa- kult poolt? b) tagant?
15. Mis peab jõuvankrijuht tegema pikkade esemete vedamisel, kui need ulatuvad üle veokasti tagumise ääre?
16. Kuidas on piiratud veetava koorma raskus?

17. Kuidas peab toimuma koormate laadimine ja vedamine?
18. Millistel tingimustel on lubatud vedada inimesi veoautoga?
19. Milline eesõigus on veoautol reisijate veo puhul?
20. Milliseid nõudeid tuleb tähele panna õppesõidul jõuvankriga?
21. Millised põhireeglid on kehitatud ohtlike ainete veol?
22. Mis on keelatud jõuvankrijuhile ohtlike ainete veol?

IX peatükk.

JÕUVANKRITE TEHNILINE SEISUKORD.

1. Nõuded jõuvankrite üldseisukorra kohta.

1. Liiklemiseks kasutatavad jõuvankrid peavad olema tehniliselt kui ka välimuselt *täiesti korras*.

Tehnilised nõuded, millele peab vastama korras jõuvanker, määratakse kindlaks jõuvankrite tehnilise eksploatatsiooni vastavate eeskirjadega. Tänavliiklemise eeskirjad sisaldavad ainult säärase rikete loetelu, mille olemasolu võib tekitada ohtu jõuvankri kasutajale ja teistele liiklejale.

2. Keelatud on liiklemiseks kasutada autosid, autobusi ja mootorrattaid, kui esinevad järgmised puudused:

- a) rooli vabakäik üle 36° ja liiga kinnine rool,
- b) mitteküllaldaselt kinnitatud roolisammas, roolimehhanismi karp või rooliratas,
- c) lõtkumine roolivarbade ühendustes,
- d) lõtkumine tugikahvli kuul-liigendis (autodel „Gaz“ ja „Ford“),
- e) kõverdunud esitelg,
- f) mitteküllaldaselt kinnitatud vedrude toendid (kronsteinid),
- g) liigne lõtkumine esirataste laagrites,
- h) rikkis või reguleerimata pidurid (pidurite võimsus ei tohi olla väiksem kui lk. 34 toodud tabelis näidatud),
- i) liiga kulunud käändtelje poldid ja puksid ning nende puudulik kinnitus,
- j) rataste ja rattakilpide puudulik kinnitus,
- k) esirataste ebanormaalne kokku- ja lahkujooks,
- l) valgustusseadme rike või mitteküllaldane valgustus liiklemisel pimedal ajal,

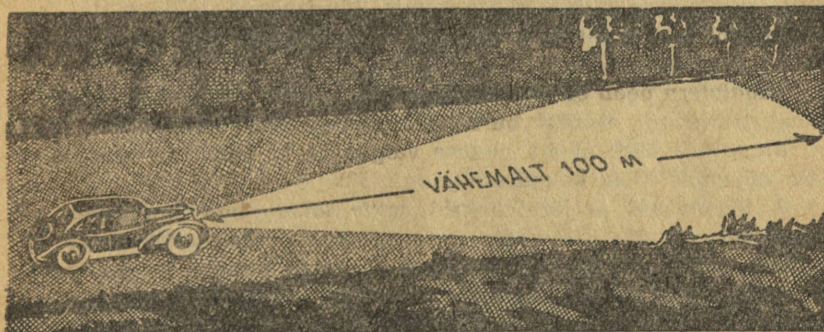
- m) stopp-tule või helisignaali rike,
- n) küljeluukide ja uste kinnitiste rike,
- o) vigased vedrud,
- p) ruudupühkijate rike liiklemisel vihma ja lumesaju ajal (kui ei ole võimalik tuuleklaasi üles tõsta),
- r) mitte õige õhusurve kummides (õhurõhu normid vt. lisa 5),
- s) veohaagi rike järelvankriga liiklemisel. Veohaak peab omama rihvi, mis tagab kindla ühenduse. Kaheteljelised järelvankrid peavad olema varustatud piduritega,
- t) lekkimine bensiini- ja õlisüsteemis, samuti gaasiseadme rike gaasiballoonautodel,
- u) veejooks radiaatorist joana,
- v) ilma summutita või rikkis summutiga,
- ä) paks suits summutist,
- ö) ilma tahavaate-peeglita,
- ü) autobused ja trollibused — ilma liinisiltideta ees ja küljel, rikkis sisevalgustusega ja mittekorras istmetega.

3. Rikete tekkimisel teel olles on juht kohustatud rikke kohe kõrvaldama. Kui parandamine teel ei ole võimalik, peab juht koorma või reisijad viima ettenähtud kohale ja alles siis sõitma garaaži.

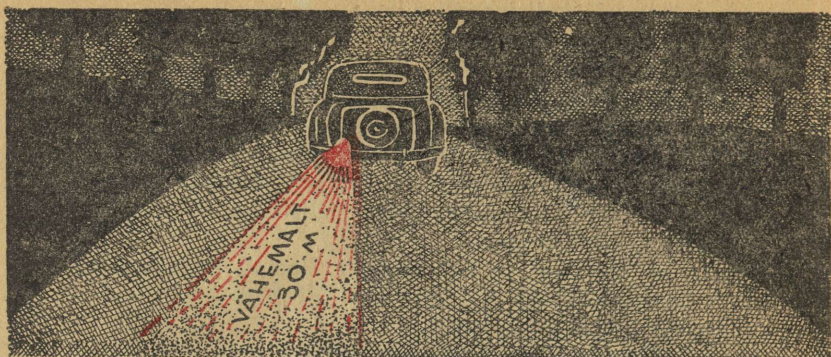
Juhul, kui rike võib ohustada liiklemise julgeolekut, peab juht vähendama liiklemise kiirust ja sõitma äärmise ettevaatlikkusega.

Rooliseadme rikete puhul on edasisõit keelatud.

4. Kõik jõuvankrid peavad olema varustatud standard-esmaabi-apteegiga, autobused ja veoautod peale selle veel tulekustutajatega.



Joonis 52. Auto esilaternad peavad kaugtulede puhul valgustama sõiduteed vähemalt 100 meetri kaugusele.



Joonis 53. Stopp-tuli peab olema nähtav vähemalt 30 meetri kauguseit.

2. Jõuvankrite valgustus.

1. Autod, autobused ja veotraktorid peavad olema varustatud vähemalt ühe — vasakpoolse — esilaternaga, ühe tagalaternaga ja stopp-tulega; järelvankrid — 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. Jõuvankreil, mille sõidukiirus ei ületa 30 km tunnis, peavad esilaternad valgustama teed vähemalt 30 m kaugusele (joonis 52).

Tagalatern peab olema punase valgusega ja see peab valgustama numbrimärki nii, et märk on selgesti nähtav 20 m kauguselt.

Stopp-tuli peab olema punase valgusega ja see peab olema nähtav vähemalt 30 m kauguselt (joonis 53).

3. Jõuvankrid ja järelvankrid, mille laius ilma koormata või koormaga on üle 2,6 meetri, peavad olema varustatud valge või kollase gabariiditulega liiklusvahendi ees ja punase tulega taga.

4. Veoautodel isekallutamiseadmega, tsisterniga või alaliselt üheteljelise järelvankriga töötamisel, samuti veotraktoreil paigutatakse tagalatern ja stopp-tuli juhuruumi tagaseina vasakusse ülemisse nurka sääraselt, et numbrid ja stopp-tuli oleksid koormaga jõuvankri puhul nähtavad eespool (p. 2-s) märgitud kaugustel.

5. *Liiniautobused* peavad omama korras sisevalgustuse ja liini tunnustuled ees ning valgustatud liinisildid ees ja küljel.

6. Tuletõrje-, esmaabi- ja teised eriotstarbelised jõuvankrid võivad Riikliku Autoinspeksiooni loal evida täiendavaid lisatulesid vastavate tähistega.

3. Tulede kasutamine.

1. Jõuvankrijuht on kohustatud pimedal ajal või halva nähtavuse puhul (näiteks uduse ilmaga) süütama vähemalt ühe (vasakpoolse) esilaterna ja tagalaterna.

Sõitmisel *valgustatud teedel* ja tänavail, kui inimesed ja liiklusvahendid on 150 m kauguselt selgesti nähtavad, samuti ristteedel, on juht kohustatud sõitma *lähistuledega (pooltuledega)* või seisutuledega.

Pimedal ajal valgustamata teedel ja tänavail peatumisel peab juht süütama seisu- või lähistuled ning punase tule taga.

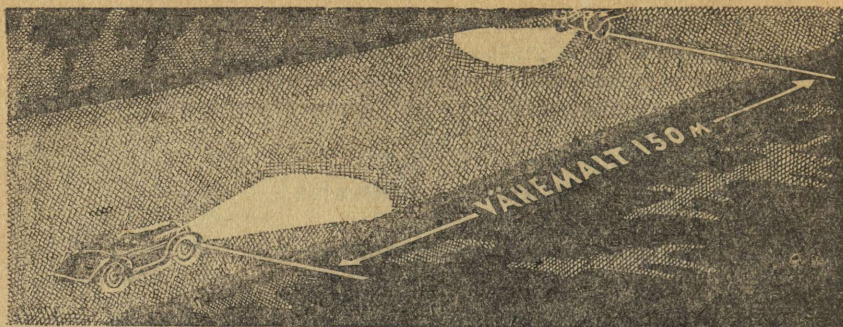
Lähis- (pool-) või seisutuled tuleb süüdata ka peatumisel raudtee-ülesõidukoha ees ja sõitjate peale- ja mahaminekul ning koorma laadimisel.

Mida lugeda pimedaks ajaks, ei ole tänavliiklemise eeskirjadega kindlaks määratud. Kuna mõiste „pime“ aeg ei ole seotud kalendri ja kellaajaga, siis järelikult tuleb mõista selle all seisukorda, kus puudub normaalne nähtavus, s. t. kui jõuvankrijuht ei suuda eristada temast 150 m kaugusel asuvaid inimesi ja liiklusvahendeid. Sisulise't ei olekski õige siduda „pimedat“ aega mingi kellaajaga, näiteks üks tund pärast päikese loojumist kuni üks tund enne päikese tõusu, kuna ka väljaspool seda aega võib mingi loodusnähtuse, näiteks päikesevarjutuse, pilvituse või vihmaja tuultu olla nii pime, et ohutuks liik'emiseks on vajalik süüdata laternad. Nii peab jõuvankrijuhi terve mõistus otsustama, millal on vajalik süüdata laternad.

2. Vastusõitvate liiklusvahendite lähenemisel on juht kohustatud vähemalt 150 m kaugusel vastuliikuvast liiklusvahendist esilaternate valgustuse ümber lülida lähistuledele või seisutuledele, et mitte pimestada vastusõitvate liiklusvahendite juhte, kusjuures liikumise kiirust tuleb vähendada niivõrd, et on tagatud ohutu liiklemine ja hoiduda võimalikult sõidutee parempoolsele servale.

Täistuled võib uuesti sisse lülida liiklusvahendite kohakuti jõudmisel.

Juhul, kui ei saa kauetulesid ümber lülida lähis- või seisutuledele, tuleb esilaternate tuli kustutada ja peatada jõvanker sõidutee paremal serval kuni vastusõitja möödumiseni.



Joonis 54. Vastusõitva liiklusvahendi lähenemisel on jõuvankrijuht kohustatud täistuled ümber lülilma pooltuledele vähemalt 150 m kauguselt, vahendama sõidukiirust ja hoiduma sõidutee parempoolsele servale.

Lähistuled tuleb lülida sisse mistahes vastuliikva liiklusvahendi puhul, s. t. ka mootorratta, jalgratta, hobuliiklusvahendi puhul, samuti vastuliikva kolonni või rongkäigu puhul. Peale selle tuleb vähendada tulesid igal juhul, kui seda nõuab liiklemise julgeolek (näiteks möödasõidul kariloomadest).

Kui vastusõitva jõuvankri juht oma tulesid ei vähenda või teeb seda liiga hilja, tekib ohtlik pimestus. Pimestatu ei näe enam sõiduteed ja tema edasiliikumine on suuresti ohustatud. Pimestamisega seotud ohud on seda suuremad, mida suurem on liikumise kiirus ja mida järsumalt tekib pimestus, näiteks sõitmisel teekõverale, kus vastusõitja laternate valgus äkki paiskub vastu. Pimestatuna võib jõuvankrijuht kergesti kaotada juhtimiskindluse.

Jõuvankrijuht saab siiski teatud vilumuse juures ennast kaitsta pimestusohu vastu. Pimestamine tekib ju ainult siis, kui vaadatakse vastusõitja liiklusvahendi tuledesse. Järelikult, kui ilmub eredate tuledega vastusõitja, tuleb vältida nendesse vaatamist. Selleks on vaja oma tuled lülida ümber lähistuledele, suunata pilk umbes 10 m kaugusele eesolevale sõiduteele, hoiduda hästi sõidutee paremale servale ja vähendada sõidukiirust. Nii toimides saab vältida pimestusohu, kuigi sel puhul juhi vaateväli on väga piiratud ulatusega.

Sõitmisel tuledega tuleb alati rangelt täita eespooltoodud TLE eeskirju, mis nõuavad, et jõuvankril, mille esilaternad vaigustavad sõiduteed vähem kui 100 m kaugusele ette, ei tohi sõidukiirus ületada 30 km tunnis ehk teiste sõnadega — sõidutee peab olema valgustatud vähemalt vajaliku pidurdusvahemaa ulatuses (joonis 55).

Üldiselt ei ole liikumise kiirused pimedal ajal TLE sätetega vähendatud, võrreldes sõitmisega valgusel ajal, kuid juht peab tuledega sõitmisel kiiruse valikul olema ettevaatlikum. Nii peab vahemaa ees- ja järelliikva

jõuvankri vahel olema suurem kui valgel ajal. Juht peab hoolikalt tähele panema eesliikuja valgussignaale, eriti pidurdamisel süttivat stopp-signaali. Silmates eesliikuja poolt antud stopp-signaali, peab järelsõitja ka oma jõuvankrit pidurdama ja tähelepanelikult jälgima eesliikuja edasist käitumist.

Tuledega sõitmisel tuleb võimalikult hoiduda eesliikujast möödasõitmisest. Kui see aga siiski osutub hädavajalikuks, tuleb see sooritada nii, et ei oleks vähematki riski, rangelt TLE nõuete kohaselt.

Eriti ohtlik on tuledega sõitmisel pöörete sooritamine suurema kiirusega, sest laternad valgustavad teed ainult otsesuunas. Pöördel paremale ja vasakule jääb sõidetav teosa mõneks hetkeks valgustamata, mille tõttu eesolev takistus võib jääda märkamata või on see märgatav liiga hilja, mille tagajärjel võib tekkida liiklusõnnetus.

4. Riiklikud numbrimärgid ja pealkirjad liiklusvahendeil.

1. Kõik liiklemiseks kasutatavad jõuvankrid peavad olema varustatud Riikliku Autoinspektsiooni poolt välja antud riiklike numbrimärkidega. Numbrimärgid peavad olema selgesti loetavad vähemalt 20 m kauguselt. Tagumine numbrimärk peab olema loetav samalt kauguselt ka pimedal ajal. On keelatud paigutada numbrimärke ühelt jõuvankrilt teisele.

Mis puutub riiklike numbrimärkide loetavusse, siis nõuab TLE, et numbrimärgid oleksid loetavad vähemalt 20 m kauguselt igal ajal, s. o. nii valgel kui pimedal ajal liikudes. Sõites porisel teel või lumesajus on juhi kohuseks numbrimärke aegajalt üle vaadata ja puhastada, eriti tuleb seda teha maalt, maanteelt, linna sissesõidul.

Kõik autod ja autobused peavad olema varustatud kahe numbrimärgiga, neist üks ees ja teine taga, jõuvankri vasakul pool.

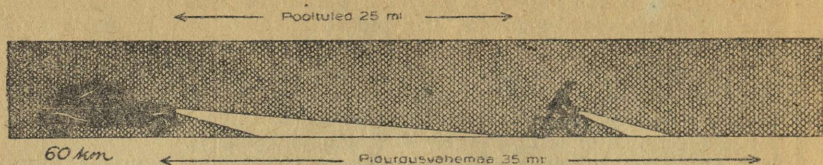
Umberlükatava veokastiga veoautodel (isekallutajail), tsisternautodel ja alaliselt üheteljelise järelvankriga töötavil veoautodel ning veotraktoreil kinnitatakse tagumine numbrimärk juhiruumi tagaküljele, selle ülemisse vasakpoolsesse nurka.

Kõik järelvankrid omavad üht numbrimärki — taga vasakul pool.

Mootorrattad omavad samuti üht numbrimärki — taga.

Autod, mis autotehastest sihtkohale sõidavad omal jõul, peavad olema varustatud riikliku numbrimärgiga, millel on pealkiri: „Transiit“.

2. Numbrimärgid peavad olema kindlalt kinnitatud selleks määratud toendite külge. Numbrimärkide kinnitamisel poltidega peavad poldipead olema värvitud märgiga ühte värvi.



Joonis 55. Pimeduses sõitmisel ei tohi olla sõidutee ettenähtavus väiksem, kui on vajalik pidurdamiseks.

On keelatud painutamisega või muul viisil muuta riikliku numbrimärgi kuju ja mõõteid, ümbritseda märke ääristega, teha neile lisatähistusi, asetada neid eri raamidesse, katta märke tselluloidiga või muu, ka täiesti läbipaistva kattega.

3. Kõik veoautod (ka kaubatõllad) peavad omama peale riiklike numbrimärkide pealkirja auto tagumisel luugil (küljel), mis koosneb autole määratud riikliku numbrimärgi tähtedest ja arvudest.

See pealkiri peab olema värvitud valge värviga tagaluugi või -külje keskkoha, kõrgusega vähemalt 200 mm, tähe ja arvu laiusega vähemalt 130 mm ning joone paksusega vähemalt 30 mm.

Autode ja autobuste garaažinumbrid märgitakse juhuruumi ustele või esimese tuuleklaasi peale, numbrimärgi kõrgusega kuni 100 mm.

Pealkiri „Tehniline abi“ võidakse teha auto külgedele ainult Riikliku Autoinspeksiooni kirjalikul loal.

Reklaami-iseloomuga pealkirju ja ettevõtte nimetus võidakse märkida veokasti küljeluukidele või kere külgedele.

Trammid, trollibused ja autobused omavad inventarinumbrite pealkirju, mille värvus, kuju ja suurus määratakse kindlaks kokkuleppel Riikliku Autoinspeksiooniga.

Posti-veoautod omavad tunnusmärgina veokasti kolmel küljel valgeid diagonaaltriipusid paksusega 5 sm ja veokasti tagaluugil riikliku numbrimärgi tähistust ning ustel pealkirja: „Post“.

Posti-sõiduaudod võivad omada tunnusmärgina esiuustel sidenavleemi (postisarve) kujutist.

5. Teekonnalehed.

1. Teekonnalehed peavad olema standardsed kõikidele transpordivahenditele, välja arvatud sõjaväe transpordivahendid, kinnitatud vormi järgi ja varustatud transpordivahendi valdaja asutise või ette-

võtte stambi või pitsati jälgendiga ning automajandi aadressi ja telefoninumbriga.

Teekonnalehed kirjutatakse välja kõikidele liiklemiseks kasutavaile autodele, mootorratastele ja hobuveokitele, välja arvatud ühiskondlikud liiklusvahendid ning üksikisikuile ja diplomaatilistele esindustele kuuluvad jõuvankrid. Ühiskondlikele liiklusvahenditele (stramm, trollibus, autobus) kirjutatakse välja marsruudilehed.

Mehaaniliste transpordivahendite igale teekonnalehele (marsruudi-lehele) tehakse märge selle kohta, et transpordivahend on korras, mida kinnitavad oma allkirjadega transpordi eest vastutav ametiisik ja liiklusvahendi juht.

2. Igale teekonnalehele (marsruudi-lehele) kantakse juhi nimi, transpordivahendi riiklik numbrimärk (ühiskondliku liiklusvahendi puhul — inventarinumber), väljasõidu ja tagasijõudmise aeg.

Juhul, kui veoautodega veetakse inimesi, ohtlikke ja kergesti süttivaid koormaid, samuti õppesõitute puhul, peab olema teekonnalehele tehtud sellekohane pealdis (vt. ptk. VIII-9, VIII-10, VIII-11).

Veoauto teekonnalehtedele tuleb peale eeltähendatute teha veel järgmised sissekanded:

a) ettevõtte nimetus või veokäsitaja nimi, kelle ülesandel toimub vedu,

b) veetavate kaupade sihtkohtade aadressid, kaupade nimetus, nende kaal või hulk,

c) laadimiskohta jõudmise ja sealt väljasõidu aeg.

Sõiduautode teekonnalehtedele peab olema märgitud iga sõit ühes väljasõidu ja tagasijõudmise aja märkimisega.

Iga sõidu kohta tehtud sissekanded vormistatakse selle isiku allkirjaga, kes saadab välja ja võtab vastu kaubasaadetisi ja reisijaid.

Töö lõpul peab teekonnalehele tehtama märge lõpetamise aja kohta veokäsitaja esindaja allkirjaga.

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.

Veoautode tübisõitute puhul tuleb talitada vastavalt alltoodud ENSV Ministrite Nõukogu määrusele 12. IX 46 nr. 738 ja selle määruse alusel Autotranspordi Peavalitsuse poolt kokkuleppel Riikliku Autoinspeksiooniga antud juhendele.

MAARUS NR. 738

veoautode tühisõitude ärakasutamise suurendamise kohta.

(ENSV Teataja nr. 50 — 9, 10. 1946).

Veoautode tühisõitude ärakasutamise suurendamiseks ning kooskõlas NSV Liidu Ministrite Nõukogu 1. juuni 1946. a. määrusega nr. 1148 ja NSV Liidu Rahvakomissaride Nõukogu 4. märtsi 1943. a. määrusega nr. 235 „Veoautode tühisõitude ärakasutamise kohta“ Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrab:

1. Panna Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse ning linnade ja maakondade TSN täitevkomiteede peale veoautode tühisõitude kasutamine koormate veoks järgmistel traktidel:

- a) Tallinn — Tartu,
- b) Tallinn — Pärnu,
- c) Tallinn — Viljandi,
- d) Tallinn — Rakvere,
- e) Tallinn — Haapsalu.

2. Panna Autotranspordi Peavalitsuse peale veoautode tühisõitude ärakasutamise teostamise juhtimine sõltumata veoautode alluvusest.

3. Kohustada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuvat Autotranspordi Peavalitsust organiseerima punktis 1 loeteldud traktidel dispetšer-kontrollpunktid, kellele anda õigus suunata ja tagasi saata tühjal sõitvad veoautod laadimispunktidesse, kui need punktid ei asu kontrollpunktidest üle 10 km kaugusel ühes suunas.

4. Keelata kõigil Eesti NSV ettevõttele, majanduslikel organisatsioonidel ja keskasutistel välja saata koormata veoautosid n. 1 loeteldud traktidel.

5. Kohustada Eesti NSV ettevõtete, majanduslike organisatsioonide ja keskasutiste juhatajaid andma kõik koormata veoautod koormate pealelaadimiseks autotranspordibaaside käsutusse.

6. Määrata, et Eesti NSV ettevõtete, majanduslike organisatsioonide ja keskasutiste automajandite juhatajad teatavad autotranspordibaasidele väljasaatmise eelpäeval, kuid mitte alla 4 tundi enne auto väljumist liinile, koormata veoautode sõidusuuna.

Koorma puudumise korral on kontrollpunktid kohustatud veoauto läbi laskma, kui teekonnalehel on autotranspordibaasi märges pärisuunalise koorma puudumise kohta.

7. Kohustada linnade ja maakondade TSN täitevkomiteesid avaldama kohalikus ajakirjanduses veoautode tühisõitude ärakasutamise tingimused ja hoolitsema, et õigeaegselt selgitatakse veoks kuuluvad koormad ülalmainitud traktidel, teatades sellest autotranspordibaaside eksploatatsiooni osakondadele.

8. Määrata, et 50% sissenõutud tariifist pärisuunaliste vedude eest läheb nende automajandite käsutusse, kelle autodel toimub koormate vedu.

ning 50% autotranspordibaasidele, kes korraldavad pärisuunaliste koormate vedu.

9. Veoautode tühisõitude kasutamise stimuleerimiseks lubada Eesti NSV ettevõtetele, majanduslikel organisatsioonidel ja keskasutistel:

a) maksta autojuhtidele veoautode tühisõitude kasutamise eest koormateks lisaks põhitasule kuni 20 kop. iga tonn-kilomeetri eest siselinnateedel ja kuni 10 kop. muudel traktidel;

b) määrata igakuune lisatasu autobaaside, garaazide, transpordiosakondade ja kontorite juhatajaile nende põhitöötasule kuni 20% neist summadest, mis saavad autobaasid ja garaazid tühisõitude kasutamise eest koormate veoks pärast lisatasu väljamaksmist autojuhtidele p. 9 lit. a määrade kohaselt.

10. Lubada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuval Autotranspordi Peavalitsusel premeerida kuni 50% ulatuses kuu töötasust neid autotranspordibaaside, kontrollpunktide jne. töötajaid, kes on välja paistnud tühialt sõitnud veoautode kasutamise alal koormate veoks p. 1 loeteldud traktidel.

Preemiaid ja lisatasu autojuhtidele ning automajandite juhatajatele maksta automajandite ning autotranspordibaaside poolt koormate vedude eest saadud summade arvel.

11. Kohustada NSV Liidu Sideministeeriumi volinikku Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures kindlustama Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse nõudmisel normaalne telefoniühendus autotranspordibaaside ja dispetšer-kontrollpunktide vahel.

12. Kohustada Eesti NSV Siseministeeriumi Miilitsavalitsust sisse seadma dispetšer-kontrollpunktides igapäevane miilitsatöötajate valve.

13. Lubada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuval Autotranspordi Peavalitsusel kulutada 30% veoautode tühisõitude kasutamisest saadud summadest ümberlaadimise baaside, ladude ja autojaamade ehitamiseks, sisustamiseks ja heakorrastamiseks.

14. Kohustada Eesti NSV Siseministeeriumi Miilitsavalitsust võtma ära autojuhtimise õigus kuni kolmeks kuuks neilt autojuhtidelt, kes keelduvad tühialt pärisuunas sõitvate veoautode koormamisest, ning võtma administratiivsele vastutusele veoautode kasutamist juhtivad isikud (garaazide juhatajad, eksploatatsiooni osakondade ülemad jne.).

15. Kohustada Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuvat Autotranspordi Peavalitsust andma juhendeid, mis reguleerivad tööd ja kohustusi Eesti NSV ettevõtete, majanduslike organisatsioonide ja keskasutiste automajandite vahel ühelt poolt ja autotranspordibaaside vahel teiselt poolt.

16. Käesolev määrus jõustub alates 1. oktoobrist 1946. a.

Eesti NSV Ministrite Nõukogu aseesimees

N. PUUSEPP

Eesti NSV Ministrite Nõukogu asjadevalitseja

A. BORKMAN

JUHEND

autotranspordi tühisõitude kasutamiseks Eesti NSV territooriumil.

1. Autotranspordi tühisõitude kasutamist Eesti NSV territooriumil teostatakse vastavalt NSVL Rahvakomissaride Nõukogu määrusele nr. 235, 4. märtsist 1943. a. NSVL Ministrite Nõukogu määrusele nr. 1148, 1. juunist 1946. a. ja Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrusele nr. 738 — 12. sept. 1946. a. (ENSV Teat. nr. 50 — 9. 10. 1946).

2. Tühisõitude ärakasutamise organiseerimist teostab Eesti NSV territooriumil Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuv Autotranspordi Peavalitsus Vabariikliku Transpordi-ekspeditsioonikontori „Estautotek'i“, tema agentuuride ja dispetšer-kontrollpunktide kaudu.

3. Tühisõitude kasutamist teostatakse koormate vedudega, tühjaltsõitvate veoautode teekonnalehtedes märgitud marsruutide suunas, olenemata veoautode ametkondlikust kuuluvusest.

4. Veoautode valdajatel (olenemata veoautode ametkondlikust kuuluvusest) on keelatud veoautosid tühjaltsõitvatele teele saata.

5. Veoautode valdajad, juhul, kui neil pole võimalust veoautole koormat saada, on kohustatud aegsasti, kuid mitte hiljem kui 4 tundi enne veoauto väljumist, teatama sellest Transpordi-ekspeditsioonikontorile, koorma või tühisõidu loa saamiseks.

Teates (kirjalikus või telefonilises) teatatakse veoauto marsruut, väljumise aeg, veoauto tüüp ja kandevõime, samuti laadijate, presentkatte, kõite jne. olemasolu.

6. Veoauto väljumisel raudteejaamast, sadamast ja mujalt, kus asuvad dispetšer-kontrollpunktid, on veoautojuht kohustatud ilmuma dispetšer-kontrollpunkti ja võtma sealt korralduse koorma saamiseks pärisuunaliseks veoks või loasaamiseks tühisõiduks.

7. Juhul, kui veoauto väljub koormata ja kui sellest ei ole teatatud „Estautotek'ile“, peab dispetšer-kontrollpunkt veoauto kinni ja suunab tema koorma olemasolekul tagasi, laadimisele.

Dispetšer-kontrolöri korraldus koorma pealevõtmiseks on veoautojuhile kohustuslik.

Märkus. Teenistuskohuste täitmisel kannab dispetšer-kontrolör varukal punast sidet pealkiriaga „Estautotek“.

8. Dispetšer-kontrolör on õigustatud tagasi saatma ja laadimispunkti-desse laadimisele suunama kõiki tühjaltsõitvaid veoautosid, kui need punktid ei asu dispetšer-kontrollpunktist üle 10 km kaugusel ühes suunas.

9. Pärisuunalise koorma puudumise korral on dispetšer-kontrolör kohustatud veoauto läbi laskma, teekonnalehel ära märkides: dispetšer-kontrollpunkti nr-i, kuupäeva ja aasta ning et „selles ja selles suunas koormat ei ole“, seda oma allkirjaga kinnitades.

10. Kõik veoautode valdajad, kes saavad veoautosid süstemaatilisel koormata teele, on kohustatud, veoautode arvust hoolimata, sõlmima „Estautotek'iga“ lepingu, üksikasjaliselt reglementeerides vastastikused kohustused, poolte vastutuse veoautode koormamiseks ja arvete tasumise korra teenuste eest.

11. Kallihinnalised, samuti ka transportimisel erilist ettevaatust nõudvad koormad veetakse koormavaldaja esindaja saatel ja vastutusel.

12. Laadijate olemasolu puhul veoautodel toimub laadimine nende jõuga, mille eest tasub „Estautotek“ veoauto valdajale kehtivate tariifide alusel koorma valdaja arvel.

13. Koormate peale- ja mahalaadimine toimub koorma valdaja ja „Estautotek'i“ vahelise kokkuleppe alusel.

14. Massilised odavahinnalised koormad võetakse nende valdaja nõusolekul veoks veoautojuhi poolt temale antud veokorralduse alusel. Veoautojuht on kohustatud koorma üle andma sihtpunktis koormasaaja allkirja vastu veokorraldusel, millel peab olema ka koormasaaja templi ehk pitsati jäljend. Veokorraldus antakse veoautojuhi poolt garaaži, veoauto päritolu järgi. See veokorraldus on aluseks tasu maksmiseks „Estautotek'i“ poolt veoauto valdajale tehtud veo eest.

15. Koormamisest tühisõidul vabastatakse järgmised autod:

- a) sanitaar-;
- b) tuletõrje-;
- c) tehnilise kiirabi autod;
- d) spetsiaal-töökodadeks, laadimisjaamadeks jne. ümberehitatud autod ja muud eriotstarbelised veoautod;
- e) veotaksod (üüriveoautod);
- f) operatiivautod miilitsa, Julgeoleku- ja Siseministeeriumi teenistus-sõitudel.

16. Veoautod, mis väljuvad kapitaalremondist, koormatakse 60% võrra nende kandejõust.

17. Traktidel, kus ei ole või on vähe liikumas autobusi, ning juhtudel, kui pole võimalik kasutada tühisõitu koorma vedamiseks, kasutatakse veoautosid reisijate veoks.

18. Reisijate vedu toimub kehtima pandud tariifide alusel Eesti NSV Ministrite Nõukogu juures asuva Autotranspordi Peavalitsuse poolt kinnitatud piletite järgi.

19. Reisijate vedu veoautodel on lubatud tingimusel, kui veoautojuht omab I või II liigi juhtimise loa, või III liigi loa, kui juhil on vähemalt 2-aastane tööstaaž.

20. Reisijate veoks lubatakse kasutada tehniliselt täiesti korrasolevaid veoautosid, milleste põrand ja veokasti küljed on korras ning kindlad, põrand puhas ja kasti küljehaagid kinni seotud.

Teekonnalehel peab olema garaaživanema märkus „Kõlblik inimeste veoks“.

21. Reisijate arv veoautodel, olenemata nende kandejõust, ei tohi ületada: reisijate veoks sisustamatuis — 6 inimest, reisijate veoks istekohtadega varustatus — istekohtade arvu järgi, aga mitte rohkem kui:

autol kandejõuga 1,5—2 t — 16 inimest,

„ „ 2,5—3 t — 20 „ „

„ „ 3,5 t — 25 „ „

„ „ 4—5 t — 30 „ „

22. Igale reisijale on õigus võtta kaasa kuni 2 kohta pagasit, kogukaaluga mitte üle 70 kg.

23. Veoautode liikumise kiirus reisijate veol ei tohi ületada ettenähtud ülemmäära, s. t. nii linnas kui ka maal, maanteedel, 30 km tunnis.

24. Reisijate vedu veoautodega ei ole lubatud, kui tee ja ilmastikuolud ei garanteeri reisijate ohutust (paks udu, lumesadu, jäätunud tee jne.).

25. Tühjalt sõitva veoauto juht on kohustatud peatuma dispetšer-kontrollori märguandel 30 meetrit enne peatuspunkti või teekärbist. Märku antakse peatumiseks: päeval — punase lipuga, öösel — punase laternaga.

26. Dispetšer-kontrollori nõudmisel on veoautojuht kohustatud esitama teekonnalehe, tehnilise passi talongi ja kõik veodokumendid.

27. Veoautojuhi keeldumisel täita dispetšer-kontrollori nõudmist koorma pealevõtmiseks, dispetšer-kontrollor koostab akti, mis saadetakse miilitsaorganeile süüdlaste vastutusele võtmiseks.

28. Veoauto seismise kohta juhi süü tõttu, kes on keeldunud koormat peale võtmast, koostatakse akt ja märgitakse teekonnalehel seismise põhjus. Akt antakse üle miilitsaorganeile, süüdlaste vastutusele võtmiseks kooskõlas käesoleva juhendi § 30-ndaga.

29. Veoautode valdajad on kohustatud:

a) täitma tindiga täielikult ja loetavalt kõik teekonnalehe lahtrid. Kõik parandused peavad olema õiendatud dispetšeri või teiste vastavate ametiisikute allkirjadega ja kandma templi või pitsati jäljendit;

b) veoauto liikumise marsruudi või reisi jaoks välja andma ühe teekonnalehe;

d) juhul, kui on võimatu aegsasti teadustada „Estautotek'ile“ koormata veoauto väljumisest, kohustama autojuhti sõitma lähimasse dispetšer-kontrollpunkti, mille kohta tuleb teha märkus teekonnalehele;

e) „Estautotek'ilt“ tühisõitude kasutamise eest laekunud summadest teostama lisatasu väljamaksmist autojuhile, automajandite juhatajaile, garaazide ja transpordiosakondade juhatajaile ning eksploatatsioonis töötajatele — NSVL Rahvakomissaride Nõukogu 4. märtsi 1943. a. määruses nr. 235 ettenähtud korras ja ulatuses.

30. Kooskõlas NSVL Ministrite Nõukogu määrusega nr. 1148 — 1. juunist 1946. a.:

a) veoautode valdajad võetakse veoautode koormata teekonnale väljumisest „Estautotek'ile“ teatamata jätmise või mitteõigeaegse teatamise ning täpse marsruudi teekonnalehele sissekandmata jätmise eest administratiivsele vastutusele;

b) veoautojuhtidelt võetakse kuni kolmeks kuuks juhtimise luba järgmistel juhtudel:

- keeldumisel sõita dispetšer-kontrollpunkti koorma pealevõtmiseks;
- keeldumisel koorma pealevõtmisest dispetšer-kontrollori korraldusel;
- dispetšer-kontrollpunktist möödasõitmisel ja mittepeatumisel dispetšer-kontrollori nõudmisel.

31. „Estautotek'i“ organid on õigustatud teostama kontrolli koormaid vedavate organisatsioonide autoparkides ja garaazides valitsuse määruste täitmise kohta tühisõitude kasutamiseks.

32. Kaebused „Estautotek'i“ töötajate teguviisi kohta kantakse kaebuste raamatusse, mis asetseb igas dispetšer-kontrollpunktis. Kaebuse sissekandmine ei vabasta veoauto valdajat dispetšer-kontrollori korralduste täitmisest veoauto koormamise kohta.

33. Tühisõitude kasutamisel säilivad ja rakendatakse veotariifide määrad, mis on kehtestatud Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrusega nr. 238 — 29. märtsist 1946. a. (ENSV Teataja nr. 32, 1946. a.)

34. Arveldused „Estautotek'i" ja koormavedajate vahel toimuvad lepingute olemasolu korral plaaniliste maksete korras NSVL Riigipanga 11. 08. 1945. a. juhendi nr. 7 alusel.

Uhekordsete tellimiste korral tasutakse arve ühel ajal tellimise andmisega.

Täpsustatud arve kliendile esitab „Estautotek" kolme päeva jooksul pärast veokivaldajalt arve saamist.

35. Arveldused „Estautotek'i" ja veoautode valdajate vahel toimuvad viimaste poolt esitatud tariifimääradele vastavate arvete 50% ulatuses, nagu on ette nähtud Eesti NSV Ministrite Nõukogu määruses nr. 738 — 12. sept. 1946. a.

Veokivaldaja on kohustatud esitama „Estautotek'ile" teekonnalehe ja õiendi alusel veoarve 3 päeva jooksul, arvates veoki tagasisaabumisest, ENSV Teatajas nr. 32, 1946. a. ja nr. 14, 1947. a. kehtivate tariifide alusel.

Arve hilinemisel saab veokivaldaja „Estautotek'ilt" veotasuna ainult 50% „Estautotek'i" poolt kliendile esitatud veoarve summast.

X p e a t ü k k .

AUTO JUHTIMINE AUTOKOLONNIS.

1. Autokolonni liikumine.

Autokolonnid liiguvad reeglikohaselt varem koostatud graafiku järgi, millest rangelt kinnipidamine on nõutav. Graafikust mitte kinnipidamine võib tekitada häireid kogu autokolonni liikumises.

Kolonni peas (alguses) liikuda on kergem, millepärast sinna määratakse vähemvilunud juhid, kes sõidavad vahetus kauguses kolonnijuhil järel.

Eesliikva 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, sellega on nõutav keskmine tunnikiirus 20 km, kuid see ei tähenda seda, et kolonn peab liikuma säärase kiirusega. Niiviisi toimides hilineks kolonn sihtkohta jõudmisega märgatavalt. Selleks, et saavutada nõutavat keskmist kiirust, peab kolonna alul sõitev auto liikuma 25—30 km tunnikiirusega.

Kolonni harilik liikumise kiirus on päeval kuni 30 km tunnis; öösel kiirus, olenevalt teede seisukorrast, ilmastikust jms., võib langeda kuni 10 km tunnis.

Autokolonnid teevad peatused harilikult iga kahe tunni liikumise järel kestusega 15—20 minutit ja kuue- kuni kaheksatunnise liikumise järgi kestusega kaks kuni kolm tundi.

2. Auto liikumine autokolonni koosseisus.

Liikumine autokolonni koosseisus nõuab autojuhilt suurt täpsust, erilist tähelepanelikkust ja distsipliinikust ning suurt füüsilist pingutust.






Iga auto järsu peatumise, rivist väljasõidu ja eesliikuja järel ebaõige vahemaa hoidmise tagajärjeks võib olla avarii või liiklemisulgu sõiduteel (nn. „kork“).

Oluline tähtsus on õigeaegsel paigalt liikuma hakkamisel kolonni hargnemisel. Kui juht liikuma hakkamisega hilineb, jääb ta maha eesliikujast ja takistab ühtlasi järeloleva auto edasiliikumist, mis mõjub halvavalt kogu kolonni korrapärasele, graafikukohasele liikumisele. Et seda vältida, on vaja hoolsalt 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.




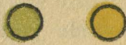

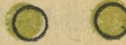




Liikumise ajal on vaja tähelepanelikult jälgida märguandeid, mis entakse eesliikuvalt autolt, püsida eesliikujast kindlaksmääratud vahekauguses ja joonduda tema järgi. Nende nõuete täitmata jätmine raskendab kolonni juhtimist, takistab teistel liiklusvahenditel vastusõitmist ja eesliikujaist möödasõitmist.

Kolonnis liikuva autoga, võib sõita rivist välja ja peatuda ainult äärmise vajaduse korral. Kui väljumine kolonni rivist on vältimatu, näiteks avarii või auto tehnilise rikke puhul, tuleb järelsõitjat eelnevalt hoiatada käe väljasirutamisega (üles), pöörata auto võimalikult paremale ja peatada teepool. Selle järel tuleb viivitamata üles otsida seisaku põhjustanud tehniline rike ja asuda selle kõrvaldamisele. Järelsõitva auto juht on kohustatud esimesel peatumisel teatama kolonni juhile teele seisma jäänud auto numbri, seismajäämise aja ja koha ja, kui see on teada, ka seismajäämise põhjuse.

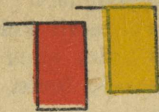

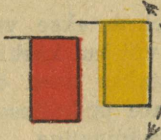
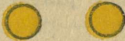




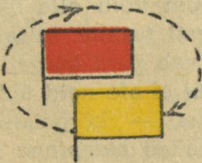
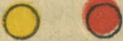
Pärast rikke kõrvaldamist on juht kohustatud jätkama edasiliikumist, järele sõitma oma kolonnile ja asuma selle lõppu. Oma määratud kohale tuleb asuda kolonni järgmise peatumise ajal. Möödasõita kolonnist selle liikumise ajal on keelatud.

Käsklus	Lippude signaal	Valgussignaali
Tähelepanu!	 Kollane lipp tõsta vertikaalselt üles	
Autode juurde!	 Punane ja kollane lipp tõsta horisontaalselt paremale ja vasakule	
Autodesse!	 Punane ja kollane lipp tõsta horisontaalselt ja langetada järsult	
Käivitada!	 Kollast lippu keerutada enda ees	
Mootor seisatal!	 Allalastud punast ja kollast lippu vehkida ristamisi enda ees	

Joonis 56. Sõjaväe liiklusereguleeri tähtsamad leppesignaalid.

<p>Rännakukolonnil</p>	 <p>Kollane lipp tõsta ja lange- tada vertikaalselt</p>	
<p>Takistused!</p>	 <p>Kollane lipp tõsta paremale ja vehkida üles-alla</p>	
<p>Avariil</p>	 <p>Punane lipp tõsta paremale üles 45°</p>	
<p>Vähendada vahe- maad!</p>	 <p>Kollane lipp tõsta paremale üles 45°</p>	
<p>Suurendada vahe- maad!</p>	 <p>Kollane ja punane lipp tõsta paremale üles 45°</p>	

Joonis 56. — järg.

<p>Vähendada kiirust!</p>	 <p>Kollane ja punane lipp tõsta horisontaalselt paremale</p>	
<p>Suurendada kiirust!</p>	 <p>Kollane ja punane lipp tõsta horisontaalselt paremale ja vehkida üles-alla</p>	
<p>Paremale!</p>	 <p>Punane lipp hoida liikumatult paremal</p>	
<p>Vasakule!</p>	 <p>Kollane lipp hoida liikumatult paremal</p>	
<p>Seis!</p>	 <p>Punane ja kollane lipp tõsta üles ja keerutada pea kohal</p>	

Joonis 56. — järg.

Järskudel teetõusudel ja langustel peab ees- ja järelliikva auto vahekaugust suurendama vähemalt kahekordseks. Järsult teekallakult võib alustada allalaskumist alles siis, kui eesliikuv auto on jõudnud kallaku lõppu, tasasele teele.

3. Märguanded autokoloni juhtimisel.

Autokoloni juhtimisel antakse vajalikud käsklused edasi kas suuliselt — juhilt juhile, või kui käsklusi on vaja anda korraga kõikidele juhtidele, siis antakse need edasi vastavate leppesignaalidega, — päeva ajal punase ja kollase lipukesega või pimedal ajal punase ja kollase valgussignaali.

Joonisel 56 on antud sõjaväe autokolonnides sagedamini kasutatavate leppesignaalide kirjeldus.

XI peatükk.

TOPOGRAAFIA ALGMED.

1. Topograafiline kaart.


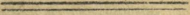




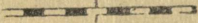
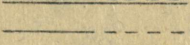
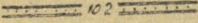
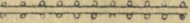

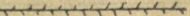

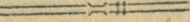
1. Jõuvankrijuhi kutse nõuab alalist liikumist ühest kohast teise. Ta peab oskama käsitada kaarti ja kompassi ning oskama orienteeruda temale tundmatus maastikus, et mitte teelt eksida ja et valida vajalik marsruut. Teaduseala, mis tegeleb nende küsimustega, nimetatakse sõjatopograafiaks.

2. Maakohtade iseloom võib olla üksteisest väga erinev. Uhes kohas on maapind täiesti tasane, teisel seevastu asuvad orud ja mäed, mõnes kohas kasvab puid hulgaliselt, moodustades enam või vähem suuri metsi, teisel ei ole neid üldse olemas.

Maapinna ebatasasusi — kõrgendikke ja lohke iseloomustavad kujutist — nimetatakse *maapinna reljeefiks*. Kõike seda, mis asub maa pinnal, sõltumata sellest, kas see on tekitatud looduse poolt (metsad, jõed, järved, sood) või on loodud inimeste kätetööna (asulad, sillad, teed), nimetatakse *kohalikeks esemeteks*.

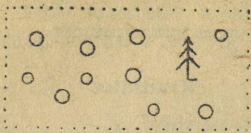
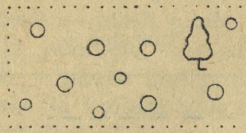
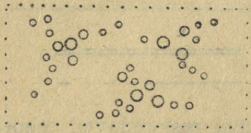
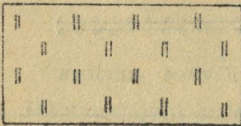


Nii maapinna reljeefi kui ka kohalike esemeid on võimalik

1. Teed.

 Raudtee, kaheerõõpapaariga	 Kruusatee
 Raudtee, üherõõpapaariga	 Pinnaste
 Raudtee, kitsarõõpmeline	 Põllu- või metsatee
 Raudtee-ülesõidukoht	 Liiklemist raskendavad teosad
 Automagistraal (10,2 — tee sõiduosa laius m)	 Kivitee puudega
 Musta kattega tee (asfalteeritud, betoneeritud, gudroneeritud kivitee)	 Tee, taraga kahel pool teed
 Kivitee (munakividest või killustikust)	 Järsk tõus teel (üle 10°)

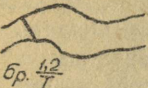
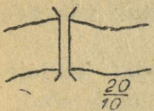
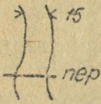


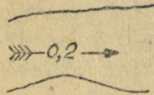


Joonis 57. Topograafilised tingmärgid.

2. Pinnas ja selle kate.

	<p>Okaspuumets</p>
	<p>Lehtpuumets</p>
	<p>Põõsastik</p>
	<p>Heinamaa</p>
	<p>Rasketlääbitav soo (0,8 — soo põhja sügavus meetrites)</p>
	<p>Lääbitav soo</p>

Joonis 57. — järg.

3. Veed ja neil leiduvad ehitised.

	<p>Koole (madala veega koht jões; lugeja — vee sügavus meetrites, nimetaja — põhja omadused)</p>
	<p>Puusild (lugeja — silla pikkus meetrites, nimetaja — kandejõud tonnides)</p>
	<p>Jõe laius meetrites Uleveokoht</p>
	<p>Kivi- ja betoonsild</p>
	<p>Raudsild</p>
	<p>Veevoolu suund ja kiirus (m/sek.) jões</p>
	<p>Kärestik</p>
	<p>Kosk, juga</p>

Joonis 57. — järg.

kujutada paberil (kaardil) vähendatud kujul, kasutades selleks vastavaid leppemärke, milliseid nimetatakse *topograafilisteks tingmärkideks*. Nii on võimalik kujutada kaardil kas asulat, maakonda, riiki, maailmajagu või koguni tervet maakera pindala. Omades vastavat kaarti ja tundes topograafiliste tingmärkide tähendust, võime alati teha kindlaks, missugune on meid huvitav maakoht, — kus seal asuvad teed, sillad, asulad jne.

Seega on kaart mingi maa-ala paberile joonestatud vähendatud kujutis.

Sõjaliseks otstarbeks valmistatakse erilised kaardid, millele on täpselt märgitud vastava maakoha ebatasasused, asulad, sillad, metsad, võsastikud ja isegi üksikud puud. Sääraseid kaarte nimetatakse *topograafilisteks kaartideks*.

Kõikidel kaartidel tarvitatakse ühtseid topograafilisi tingmärke. Tähtsamad tingmärgid on kujutatud joonisel 57.

Maakoha reljeefi kujutamine kaardil on raskem kui kohalike esemete kujutamine, sest maapinna ebatasasusi on palju, ja need on üksteisest väga erinevad nii oma piirjoonte kui ka kõrguse ja nõlvade kallakuse poolest. Reljeefi kujutamiseks tarvitatakse niinimetatud *horisontaalide meetodit*. See meetod seisneb selles, et maapinna ebatasasused kujutatakse kaardil pidevate kõverjoontega, mis ühendavad merepinnast ühel ja samal kõrgusel asuvaid maapinna reljeefi punkte. Neid kõverjooni nimetatakse *horisontaalideks* (samakõrgusjoonteks). Horisontaalid saadakse maapinna ebatasasuste — kõrgendike ja lohku — kujuteldava lõikumise teel horisontaalsete tasapindadega. Lõikuvate tasapindade vahe kogu kaardil on ühesuurune ja seda nimetatakse horisontaalide kõrguse vaheks. Horisontaalide kõrguse vahe suurus on tavaliselt märgitud kaardi allserval. Horisontaalid ja nende abil tähistatud maapinna reljeef on kujutatud joonisel 58.

Selleks, et paremini mõista, kuidas saadakse horisontaalid, võib näiteks savist mingi kõrgendiku mudeli. Asetame selle mudeli paberile ja tõmbame selle ümber pliiatsiga joone. Paberile jääb seotud kõverjoon, mis kujutab kõrgendikujala piirjoont ja mis ongi horisontaal. Seejärel lõikame kogu mudeli mitmeks võrdse kõrgusega kihiks ja asetades iga kihi järjekorras paberile eelmise kihi jäljendi peale, tõmbame pliiatsiga joone iga kihi ümber. Nii saame mitu horisontaali, millest on näha kõrgendiku kuju ja selle nõlvade kallakus. Mida kõrgem on kõrgendik, seda rohkem on ka horisontaale ja nende horisontaalide vahekaugus üksteisest sõltub kõr-

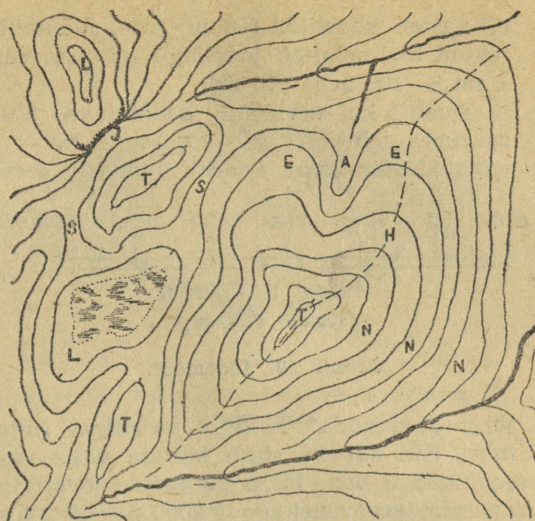
gendiku nõlvade kalla-
kusest—mida väiksem
vahe, seda järsum nõlv.
Mõõtes kaardil hori-
sontaalide vahe, saab
selle pikkuse abil mää-
rata maastiku nõlva
kaldnurga vastavalt
graafikult, mis on mär-
gitud kaardi allserval.

2. Kaardimõõt.

Kõik kaugused ja
maastiku esemed kuju-
tatakse kaardil vähen-
datud kujul. Vähenda-
mise astet võrreldes te-
gelikkusega nimetatakse
kaardi mõõduks.
Mõõtu võib väljendada
arvuga (arvmõõt) ja
joonega (joonmõõt).

Arvmõõt. Kui mingi maa-ala on kaardil kujutatud tuhat korda
väiksemana tema tegelikust suuruselt, 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 kaar-
dil vastab tegelikkuses 1000 sm = 10 m.

Joonmõõt. Joonmõõt kujutab kaugusi graafiliselt — sirgjoone
abil, mis on jaotatud jaotusjoontega mitmeks võrdseks lõiguks. Esi-
mest (vasakpoolset) lõiku nimetatakse joonmõõdu aluseks ja see
on mõõtmiste täpsustamiseks jaotatud tavaliselt kümneks võrdseks
osaks. Joonmõõdu aluse parempoolsele otsale on märgitud arv 0,
see tähendab, et siit tuleb alata arvestamist paremale ja vasakule.
Nullist paremal on arvud 100, 200, 300, 400 ja 500 ja viimase arvu
juurde on märgitud mõõtühik, milles joonmõõt on valmistatud, s. o.
m (meetrit). Nii näitavad need arvud, mitmele meetrile vastab maas-
tikul joonmõõdu lõigu pikkus, arvates nullist kuni vastava arvuni.
Joonmõõdu algul näidatud arv 100 tähendab, et aluse pikkus kaar-

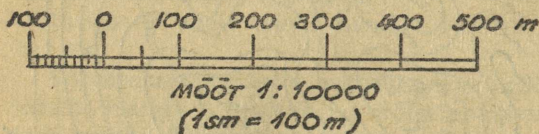


Joonis 58. Reljeefi kujutamine hori-
sontaalide abil.

A — avalohk; E — seljak; H — seljaku hari
(punktiirjoon); J — järsak; N — nõlvak;
L — sulglohk; S — sadul; T — mäetipp.

dil 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, 2 sm — 1 km, 1 sm — 1 km. Kõik mõõdud märgitakse kaardi alumisele servale.



Joonis 59. Joonmõõt.

Joonmõõdu abil on kerge mõõta kaugusi mistahes kaardil kujutatud kohalike esemete vahel. Selleks tuleb võtta sirkli harude vahele joonmõõdu üks või mitu lõiku ja see-

järel „sammuda“ sirkliga vajalikus suunas, arvestades sammude arvu. Kui näiteks sirkli harude vahe vastab joonisel 59 näidatud joonmõõdu kahe lõigu pikkusele ja sirkliga tegime 10 sammu, siis on määratav vahekaugus 2000 m ehk 2 km.

Sirkli puududes võib võtta pabeririba ja asetades selle kaardile märgime kriipsukestega paberiribal antud punktide vahekauguse. Nüüd paneme pabeririba lõigu joonmõõdule nii, et parempoolne kriips satub joonmõõdu nullist paremal pool olevale täisjaotusele, siit saame lugeda kauguse kilomeetrites (näiteks 4 km) või sadades meetrites (näiteks 400 m) ja vasakpoolse kriipsu juurest loeme kilomeetri või 100 meetri osi (näiteks esimesel juhul 200 m või teisel juhul 35 m). Niiviisi leiame otsitavad vahekaugused (mis esimesel juhul on 4200 m ja teisel juhul 435 m).

3. Orienteerumine.

Orienteeruda maastikul tähendab, määrata kindlaks ilmakaared ja oma asukoht kohalike esemete suhtes.

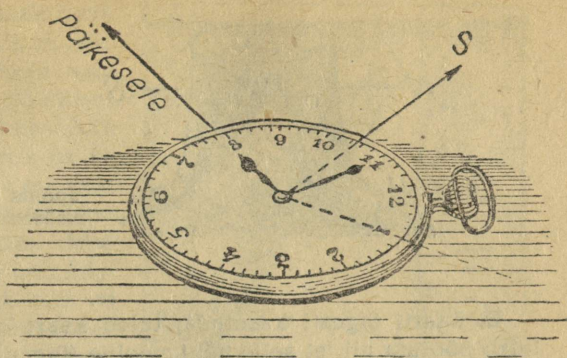
Ilmakaared võime leida kohalike esemete, kompassi, kella, päikese, kuu ja tähtede järgi. Kui saame kindlaks määrata ühe ilmakaare, siis selle järgi võime leida kergesti ka kõik teised ilmakaared. Kompassi vabalt pöörleva magnetnõela tumesinine (oksüüditud) osa osutab põhja. Kompassi käsitlemise hõlbustamiseks pimedas on magnetnõela põhjaots tavaliselt kaetud pimedas kiirgava ainega.

Kui seisame näoga põhja-suunas, siis on lõuna meie seljataga, ida — paremal küljel ja lääs — vasakul küljel.

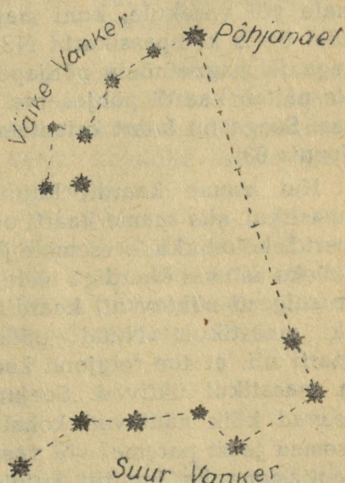
NSV Liidus kehtiva (Moskva) kellaaja järgi on päike kell 7 idas, kell 13 lõunas ja kell 17 läänes.

Päikese asendi järgi võime leida ilmakaared taskukella abil. Selleks pöörame kella nii, et selle tunniosuti on suunatud päikesele. Sirgjoon, mis poolitab tunniosuti ja kella numbrilaual oleva number 1 vahel oleva nurga, on põhja-lõuna suund, kusjuures lõunakaar asub päikese pool (joonis 60) kuni kella 19-ni ja vastassuunas pärast kella 19-t.

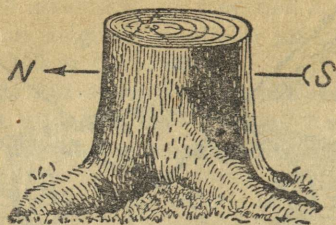
Selgel ööl saame ilmakaare õige täpselt määrata Põhjajanaela järgi. Selleks tuleb algul leida Suure Vankri tähekogu. Põhjajanael asub selle tähekogu kahte parempoolset tähte („tagumisi rattaid“) kujuteldavalt ühendava sirgjoone viiekordsel pikendusel ülespoole (joonis 61). Ligikaudu saame ilma-kaari määrata ka mitmesuguste tundemärkide järgi, näiteks üksikult kasvanud puu kändudel on kasvuvööd (aastaringid) lõuna pool paksemad, põhjapool õhemad (joonis 62); üksikult kasvava puu oksastik on lõunapoolsel küljel lopsakam kui põhjapoolsel; üksikult asuvate suuremate kivide ja puutüvede põhjapoolsed küljed on harilikult kaetud samblaga.



Joonis 60. Ilmakaarte määramine päikese ja kella abil.



Joonis 61. Ilmakaarte määramine Põhjajanaela abil.

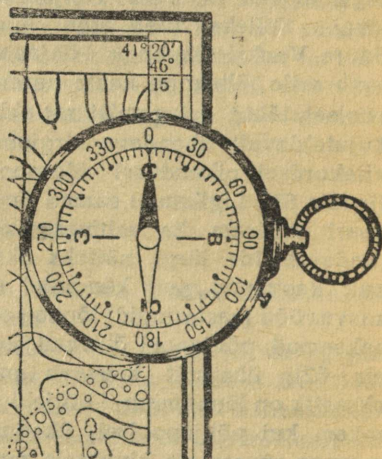


Joonis 62. Ilmakaarte
määramine kännu abil.

Et kaarti õigesti kasutada, tuleb kaart orienteerida, s. t. kaart tuleb pöörata nii, et selle põhjapoolne (ülemine) serv oleks suunatud põhja. Sel juhul ühtivad kõik kaardil kujutatud kohalikud esemed vastavate esemetega maastikul. Kaartidel on alati põhi ülal, lõuna — all, ida — paremal ja lääts — vasakul.

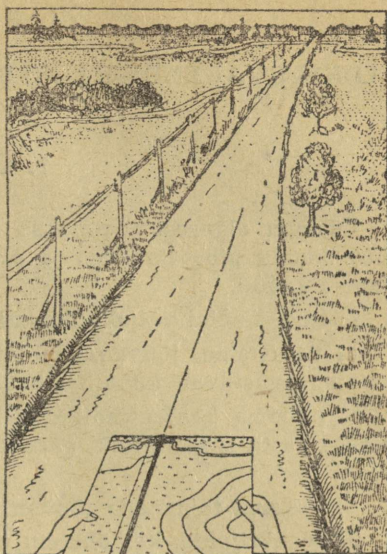
Kui meil on olemas kompass, saame selle abil kaarti hõlpsasti orienteerida. Selleks hoiame kaardi horisontaalselt, vabastame kompassi magnetnõela ja asetame kompassi kaardile nii, et kompassikarbi NS- (põhi-lõuna-) joon ühtiks kaardi parem- või vasakpoolse servaga (raamiga). Nüüd pöörame kaarti koos kompassiga paremale või vasakule, kuni magnetnõel ühtib kompassikarbi NS-joonega ja magnetnõela põhjapoolne ots näitab kaardi põhjaserva suunas. Seega on kaart orienteeritud (joonis 63).

Kui asume kaardil kujutatud maastikul, siis saame kaarti orienteerida kohalikkude esemete järgi. Selleks astume kaardiga teele, mis on selgesti nähtav nii kaardil kui ka maastikul. Nüüd pöörame kaarti nii, et tee telgjoon kaardil ja maastikul ühtivad. Seejuures peavad kõik nähtavad kohalikud esemed teest paremal või vasakul pool asuma ka kaardil kujutatud teest vastavalt paremal või vasakul (joonis 64).



Joonis 63. Kaardi orienteerimine kompassi abil.

Enda asukoha kindlaksmääramine. Kui kaart on orienteeritud, saame selle järele määrata enda asukoha kergesti, kui meie läheduses on hästi silmapaistvaid kohalikke esemeid (nn. orientiire), mis on ka kaardil märgitud. Näiteks on vaja kontrollida, kas me sõidame õiget teed. Selleks peatume teede ristumiskohas või mõne muu kohaliku eseme vahetus läheduses, mis on kaardile märgitud, ja orienteerime kaardi. Sellejärel otsime kaardil üles kohaliku eseme, mille lähedal me peatusime, ja samas on ka meie asukoht. Nüüd vaatame kaardilt, kuhu viivad teed antud ristumiskohast, ja sellega saamegi kontrollida, kas asume õigel teel.



Joonis 64. Kaardi orienteerimine maastikul.

Jõuvankriga sõites saame orienteeruda ka spidomeetri abil. Selleks tuleb lähtekohas kaardil ära märkida sõiduteekond ja üles kirjutada spidomeetri näitarv. Enda asukoha määramiseks mistahes teosal on vaja spidomeetri järgi kindlaks teha läbitud teekonna pikkus ja see kanda kaardil märgitud sõiduteekonnale. Nii leiame enda ligikaudse asukoha ja, võrreldes kaarti kohalike esemetega, on kerge leida enda täpne asukoht antud teosal.

Orienteerumine spidomeetri abil on eriti tähtis sõites pimedal ajal ja kohtades, kus on vähe silmapaistvaid kohalikke esemeid.

Kui spidomeeter puudub, tuleb märkida üles liikumahakkamise aeg, siis, teades jõuvankri liikumise keskmist kiirust, saame määrata ligikaudu enda asukoha sõiduks kulutatud aja järgi.

Kordamisküsimusi.

1. Mis on topograafiline kaart?
2. Kuidas märgitakse kaardile maapinna reljeef ja kohalikud esemed?
3. Mis on kaardi mõõt ja kuidas seda kasutada?
4. Kuidas orienteeruda maastiku?
5. Kuidas orienteeritakse kaart kompassi abil, kohalike esemete järgi?

LIIKLUSVAHENDITE LIIKLEMINE ÕHUOHU OLUKORRAS.

1. Õhuoht.

Õhuohu algusest teatatakse elanikkonnale raadio ja ajakirjanduse kaudu ning linnades ja asulates sellekohaste trükitud teadaannete kaudu.

Alates õhuohu väljakuulutamisest on jõuvankrijuhid kohustatud:

a) varustama jõuvankrite laternad ja stopp-tuled pimendamiskatetega vastavalt kohaliku õhukaitse (KÕ) eeskirjadele;

b) kandma kaasas individuaal-kaitsevahendeid keemiliste rünnakainete vastu (gaasitorbik, gaasikaitseülirikond) ja oskama neid käsitseda;

c) oskama toimetada jõuvankri esialgset mürkärastamist.

Jõuvankrijuhid, kes õhuohu väljakuulutamisel on tööl väljaspool oma asutist, on kohustatud viivitamata sõitma garaaži (või parki) individuaal-kaitsevarustuse saamiseks.

2. Õhualarm.

1. Õhualarmi signaal antakse sireeni katkendiliste helidega ja vabrikute, tehaste, vedurite, aurikute lühikeste, tihedate viledega ja korratakse raadio kaudu sõnadega „Õhualarm“ ja vastavate signaalidega.

Kuuldes õhualarmi (ÕA) signaali, on jõuvankri juhid kohustatud:

a) katma veokastis oleva koorma presendiga;

b) tõstma üles autol kõik klaasid;

c) seadma gaasitorbiku ooteasendisse;

d) viibides maal, maanteel, jätkama liikumist kuni lähima varjulise koha leidmiseni maantee läheduses.

Kui õhualarmi (ÕA) signaal anti koorma peale- või mahalaadimise ajal, tuleb laadimine kiiresti lõpetada ja veok toimetada varjulisse kohta (parki, hoovi jne.), kus jääda peatuma, pidades silmas kõiki peatumise reegleid. Juht peab jääma autosse, ootama miilitsa-

ja õhukaitse-organite korraldusi. Parkimisel tuleb jõuvankril välja lülida kõik valguspunktid, ka pimendatud.

2. Trammi-, trollibuse- ja autobusejuhid on õhualarmi (ÕA) puhul kohustatud:

a) liiklusvahendi peatama, pidades silmas kõiki peatumise reegleid;

b) hoolitsema, et reisijad saaksid kiiresti lahkuda liiklusvahendist ja varjuda;

c) trammil ja trollibusel vooluvastuvõtja alla tõmbama;

d) tegutsema vastavalt Kohaliku Õhukaitse (KÕ) eeskirjadele.

3. Kategooriliselt on keelatud jätta seisma liiklusvahendeid ristteedele, sildadele, väljakutele, tuletõrjekomandode ja raviautuste ning õueväravate ja hoonete uste ette.

4. Kategooriliselt on keelatud jõuvankriga koguneda kahjustuskollete lähedusse ja oodata seal kahjustuskolde likvideerimistöõde lõppu. Juhid on kohustatud nendest kohtadest eemalt mööda sõitma KÕ ja miilitsaorganite juhataste kohaselt.

3. Gaasialarm.

1. Gaasialarmi (GA) signaal antakse piirkondades, kus on keemilise ründe oht, vastavate vaatluspostide poolt käsisireenide abil, löökidega gongile, roopatükile, mürsukestale jms.

Gaasialarmi (GA) puhul on liiklusvahendite juhid kohustatud viivitamata peatama liiklusvahendi, panema gaasitorbiku kaitseasendisse ja tegutsema vastavalt miilitsa ja KÕ organite juhenditele. Samuti peavad juhid talitama, kui nad tunnevad keemiliste mürkainete tunnuseid, kuigi pole antud GA signaali. Avastanud maal, maanteel keemilise ründeaine kolde, on juht kohustatud sellest teatama lähima asula miilitsa või KÕ esindajaile.

Kui veetav koorem on saanud kahjustada keemilise mürkainega, peab juht toimetama koorma vastavasse punkti KÕ, miilitsa või Riikliku Sanitaarinspektsiooni juhataste kohaselt.

2. Õhualarmi (ÕA) lõpetamisest teatatakse helisignaalidega ja raadio kaudu vastavate sõnadega: „Õhualarmi lõpp“.

Pärast ÕA lõppsignaali võivad liiklusvahendid, mis ei võta vahe- tult osa õhukallaletungi tagajärgede likvideerimisest, jätkata oma katkestatud teekonda vastavalt õhuohu puhuks ette nähtud tingi- mustele.

4. Gaasitorbik.

Peamiseks individuaal-kaitsevahendiks keemiliste rüндаainete (KR) vastu kasutatakse gaasitorbikut. Gaasitorbik kaitseb inimese hingamisteid, silmi ja nägu peaaegu kõigi senituntud mürkgaaside eest. Erandi moodustab vingugaas, mille vastu kasutatakse erilisi isoleerivaid gaasitorbikuid või ka filtreerivaid gaasitorbikuid, millesse on paigutatud eriliste immutusainetega täidetud padrun. Gaasitorbiku kaitsetoime sõltub mitmest asjaolust — KR iseloomust ja selle õhus sisaldumise määra, — mida rohkem KR õhk sisaldab, seda kiiremini gaasitorbik lakkab töötamast.

Gaasitorbiku peamised osad on (joonis 65):

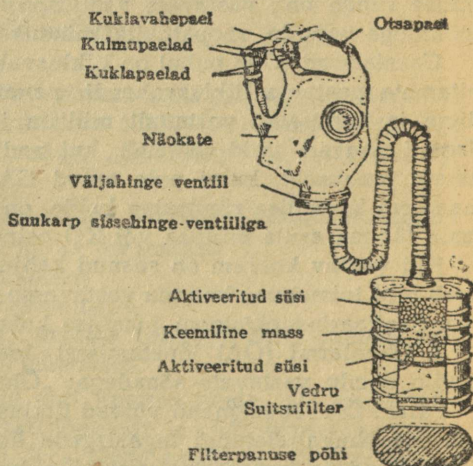
a) Gaasitorbiku karp, mille võreplaate vahel asetsevad: aktiveeritud söe kihid, keemiline mass ja suitsufilter. Karbi põhjas asub sissehingamise ventiil, mille kaudu välisõhk pääseb kurna ja mis ühtlasi takistab õhu väljapääsu torbikust.

b) Näokate koos kinnituspaeltega, mis, asetatuna tihedasti pähe, kaitseb nägu välisõhu eest. Klaasist aknad kindlustavad küllaldase vaatevälja. Maski alumises osas asub väljahingamise ventiil, mis takistab välisõhu tungimist torbikusse.

c) Painduv voolik, mis ühendab õhukindlalt omavahel g-torbiku karbi ja torbiku, takistamata seejuures pea liigutusi.

d) Paun, milles alati-selt asetseb gaasitorbiku karp ja milles on tasku gaasitorbiku paigutamiseks.

Sissehingamisel läbib õhk gaasitorbiku karbis oleva aktiveeritud söe, keemilise massi ja suitsufiltri. Sissehingamise ventiil avaneb sissetungiva õhu survele. Väljahingamise ventiil on sel ajal suletud. Gaasitorbiku karbis mürkgaasidest puhastunud õhk, läbides kummi-vooliku, jõuab torbikusse ja sealt edasi inimese hingamisteedesse.



Joonis 65. Gaasitorbik.

Väljahingamisel surutakse õhk torbikust väljahingamisventiili kaudu välja. Nii toimub puhastatud õhu ja tarvitatud õhu vahetus iga sisse- ja väljahingamise ajal.

Gaasitorhikut tuleb hoida hoolikalt, kuna kindlat kaitset KR vastu annab ainult täiesti korrasolev gaasitorbik. Gaasitorbikut tuleb kaitsta järskude hoopide ja pörutuste eest, samuti niiskuse ning kõrge ja madala temperatuuri eest.

Kordamisküsimusi.

1. Kuidas teatatakse õhuuhu algusest?
2. Mis peab jõuvankrijuhil olema kaasas õhuuhu puhul?
3. Kuidas teatatakse õhualarmi algusest, lõpust?
4. Mis peab jõuvankrijuht tegema, kuuldes õhuaarmi algus-signaale?
5. Mis on keelatud jõuvankrijuhi! õhualarmi puhul?
6. Kuidas antakse gaasialarmi signaale?
7. Kuidas peab jõuvankrijuht käituma gaasialarmi korral?
8. Kuidas toimub liiklemine pärast õhualarmi lõppu?
9. Millest koosneb gaasitorbik ja kuidas ta töötab?

XIII peatükk.

ÕHU- JA GAASIKAITSE LIIKLEMISEL.

1. Jõuvankrite moondamine.

Maapinnal paigalolevad ja liikuvad inimesed ja jõuvankrid on õhust vaatlemisel äratuntavad nende piirjoonte ning hehkivate esemete ja osade, näiteks auto tuuleklaaside ja nikeldatud osade, nende poolt heidetavate varjude küju, põleva paberossi ja süüdatud laternate järgi jne. Et vältida äratundmist õhust, tuleb need demaskeerivad tunnused kõrvaldada.

Lihtsamaid ja tõhusamaid auto moondamisviise on auto katmine kaitsevärviga. Selleks, et jõuvankrid teravalt ei eralduks ümbrusest, kus nad liiguvad, vaid sellega võimalikult ühte sulaksid, värvitakse jõuvankrid vastavalt aastaajale — suvel tumeroheliseks, talvel — valgeks.

Jõuvankrite ajutiseks moondamiseks lagedal maastikul kasutatakse vastavaid moondamisvärve, millele on kinnitatud ümbruse

värvustega ühtivad (näiteks rohelise-pruuni kirjud) riidetükid või talve ajal kaetakse jõuvankrid valgete riidekangastega. Jõuvankrite moondamiseks nende viibimisel puude või põõsaste vahel kaetakse nad okstega.

Peatuspaigad tuleb valida nii, et oleks võimalik jõuvankrite moondamiseks ära kasutada puid, võsa, tara, küüne ja muid maastikuesemeid või nende varje. Varju kasutamisel tuleb tähele panna, et jõuvanker ei jääks väljapoole maastikueseme poolt heidetavat varju, pidades meeles, et esemete varjud ei püsi paigal, vaid liiguvad kellaosuti liikumise suunas, vastavalt päikese liikumisele.

Kui ei ole mingit võimalust varjuda ja tuleb jääda lagedale maastikule, on vaja jõuvanker moondada vastavalt ümbritsevale taustale. Selleks kaetakse kõik helkivad osad: laternad, klaasid, radiaator. Sellejärel moondatakse jõuvankri kere okstega või rohuga, et kaotada neid iseloomustavaid piirjooni.

Pimedal ajal tuleb rangelt täita pimendamiseeskirju: mitte käia jõuvankri ümber tulega, mitte suitsetada kohtades, mis võivad olla õhust vaatlemisel nähtavad ja mitte asetada jõuvankrit kuuvalgusse.

Selleks, et alarmi korral oleks võimalik kiire ja takistuseta väljasõit peatuspaigast, on juht kohustatud juba valges öppima tundma ja meeles pidama teekonna peatuspaigast kuni teeni, märkides selle teekonna ka pimedas küllaldaselt eristatavate tähistustega, näiteks maasse torgatud puokstega jms.

2. Õhukaitse liikumise ajal.

Vaenlase õhujõudude kallaletungil üksikule jõuvankrile või autokolonnile tuleb juhul, kui liigutakse maanteel, kus puuduvad külgraavid ja on võimalik sõita maantee kõrvale, sõita kiiresti teelt kõrvale ja jätkata liikumist sik-sakiliselt.

Kui teelt kõrvale sõita ei saa, tuleb üksikute jõuvankrite vahelist vahemaad suurendada kuni 100 meetrini. Selleks peab ees liikuv jõuvanker suurendama oma kiirust, mille järele kõik teised jõuvankrid valivad vajaliku vahemaa.

Kui vaenlase õhujõudude lähenemine sai teatavaks varem, antakse signaal „õhualarm“. Jõuvankrid peatatakse teepeenral 100 m kaugusel üksteisest, mootorid seisatakse. Jõuvankrijuhid ja kõik jõuvankris olevad isikud seavad gaasitorbikud „ooteasendisse“ ja hüpates maha jõuvankrilt, hajuvad laiali, varjudes maastikul.

Juht peab oskama pimedal ajal sõita tuledeta. Kui õõ on õige pime, asub juhi abi või keegi kaasasõitjaist esitiivale, vaatleb sõiduteed ja teatab juhile oma tähelepanekuist. Liikumise kiirus sel juhul piirdub 5—10 km tunnis.

Pimedal ajal ilma tuledeta liikumisel vähendatakse vahemaad üksikute jõuvankrite vahel 10—15 meetrini, et mitte eesliikujat silmast kaotada ja et oleks näha, kuidas eesliikuja ületab teelolevaid takistusi. Kui eessõitva jõuvankri edasiliikumine on mõnes kohas raskendatud, tuleb järelsõitval juhil sobivaima ületamisviisi valimiseks ja teele kinnijäämise vältimiseks väljuda jõuvankrist ja vastav teesoa üle vaadata.

3. Mürkärastamine.

Jõuvankrid, mis on kokku puutunud keemiliste ründaainetega, kuuluvad mürkärastamisele (degaseerimisele). Esialgne mürkärastamine toimub jõuvankrijuhi poolt kohe pärast keemilise ründaohu möödumist ja see seisneb selles, et neilt jõuvankriosadelt, milledega on juhil ja võitlejal kokkupuutumist, nagu juhuruumi ustelt, mootori kattelt, auto veokastilt jne., eemaldatakse püsivad keemilised ründaained. Kõik tööd selleks tuleb sooritada gaasitorbikus, varustatult kaitsepõllega, kaitseukkadega ja kummikinnastega.

Kui jõuvanker oli ebapüsivate keemiliste ründaainete aurudes, peab juht jõuvankrit hästi tuulutama, milleks tuleb avada juhuruumi ukсед ja mootorikate.

Juhul, kui jõuvanker on tabatud vedelate keemiliste ründaainetega, ei tule piirduda ainult tuulutamisega, vaid sooritada järgmised tööd: 1) hoolikalt kogu jõuvanker väljastpoolt järele vaadata ja, leidnud sellel keemilise ründaaine piisku, pühkida need ära kaltsuga (puhastusnarmastega), 2) kohti, kust on keemilise ründaaine piisad kõrvaldatud, nühkida vedela mürkärastajaga üks kord, või lahustajaga (milleks kasutada petrooleumi ja bensiini segu) kolm korda. Kui petrooleumi ei ole käepärast, võib kasutada ka ainult bensiini, kuid mitte etüleeritut.

Kaltsud, millega toimetati mürkärastamist, tuleb põletada või kaevata maasse. Pärast mürkärastamistöõde teostamist tuleb kaitsepõll, kindad ja saapad samuti puhastada, hõõrudes neid mürkärastajaga või lahustajaga. Täielik mürkärastamine teostatakse pesemis-mürkärastamispunktis jõuvankri kestvama peatumise ajal.

Kordamisküsimust.

1. Kuidas moondatakse jõuvankreid vaenlase õhuvaatluse eest päeva ajal, pimedal ajal?
2. Kuidas tuleb toimida vaenlase õhukallaletungi puhul?
3. Milliseid abinõusid kasutatakse jõuvankrite öise liiklemise kindlustamiseks?
4. Kuidas teostada mürkärastamist?

XIV peatükk.

LIIKLUSÕNNETUSED.

1. Liiklusõnnetuste liigitus.

Liiklusõnnetuste hulka kuuluvad: *avariid, pealesõidud inimestele ja õnnetusjuhtumid.*

Avariiks loetakse säärased liiklusõnnetused (kokkupõrked, liiklusvahendite ümberpaiskumised või kukkumised, pealesõidud paigalistele esemetele), mille puhul on inimohvreid, olenemata vigastuste suurusest, või kui liiklusõnnetuse tagajärjel liiklusvahendid:

a) langesid rivist täielikult välja,
b) nõuavad kapitaal-remonti või mõne agregaadid asendamist uuega,

c) said kergelt vigastada, kuid õnnetus tekkis liiklemiseeskirjade jämeda rikkumise tagajärjel, tekitades ohtu ühiskondlikule julgeolekule.

Rasket avariid, kus sai tõsiselt vigastada üks või mitu liiklusvahendit ja inimesi surma või raskelt haavata, nimetatakse *katastroofiks*.

Pealesõiduks inimestele loetakse säärased liiklusõnnetused, mil liiklusvahendite pealesõitmisel inimestele tekkis inimohvreid, olenemata vigastuste suurusest kui ka sellest, kelle süü läbi õnnetus tekkis.

Õnnetusjuhtumiks loetakse säärased inimohvritega liiklusõnnetused, mille tekkimisel liiklusvahendi juht ei olnud süüdi ja liiklusvahend ei saanud vigastada, näiteks sõitja kukkumine liiklusvahendilt tema enda ettevaatamatuse tõttu, peale- ja mahaminekul liiklvalt liiklusvahendilt jms.

2. Liiklusõnnetuste põhjused.

Andmeist ENSV territooriumil olnud liiklusõnnetuste kohta selgub, et iga 1000 jõuvankri kohta liiklusõnnetuste arv näitab aasta-aastalt vähenemist, kuid kuni tänaseni püsib veel küllalt kõrgena.

Jagades liiklusõnnetused liikide järgi, näeme et neist oli avariid ümmarguselt 60%, pealesõite inimestele — 33% ja õnnetusjuhtumeid — 7%.

Edasi näeme, et kõigist liiklusõnnetustest tekkis jõuvankrijuhtide süü läbi 70%, jalakäijate süü läbi 21%, muudel põhjustel 9%.

Eeltoodust selgub, et peamine vastutus liiklusõnnetuste vältimisel ja seega ohutu liiklemise kindlustamisel lasub jõuvankrijuhtidel.

Jõuvankrijuhtide süü läbi tekkinud õnnetuste põhjusteks olid:

- 1) lubatud kiirusenormide ületamine — 41,5%;
- 2) juhtimine ebakaines olekus — 25,0%;
- 3) sõidutee väär kasutamine (sõitmine vasakul teepoolel, ristteeskirjavastane ületamine, väär möödasõitmine) — 24,0%;
- 4) tehniliselt mittekorras jõuvanker — 4,5%;
- 5) muud põhjused (reisijate veoks kohandamata jõuvanker, vilumatus jne.) — 5,0%.

Neist andmeist nähtub, et peagu kõik jõuvankrijuhtide süü läbi tekkinud õnnetused tulenevad kas otseselt või kaudselt liiklemiseeskirjade rikkumisest. Kes alati ja igas olukorras peab kinni liiklemiseeskiriadest, sellega ei juhtu kunagi õnnetust, vähemalt tema enda süü läbi.

Suurim % liiklusõnnetustest tekib lubatud kiirusenormide ületamisel jõuvankrijuhtide poolt. Hoolimata tänavliiklemise eeskirjadega sõidukiiruse piiramisest ristteedel, pöörete sooritamisel, inimeste veol veoautoga jne., samuti kiirust piiravate märkide olemasolust, sõidavad paljud jõuvankrijuhid ohtlikes kohtades lubamatu kiirusega, mille tagajärjel tihti tekivad avariid. Pahatihti ei arvestata kiirusevalikul küllaldaselt sõidutee libedusega, tee piiratud nähtavusega ja sellega seoses ohutuks liiklemiseks vajaliku pidurdusvahemaa pikkusega.

Teiseks suuremaks põhjuseks liiklusõnnetuste tekkimisel on jõuvankri juhtimine ebakaines olekus. Lubamatult palju on meil veel jõuvankrijuhte, kes ei mõista ebakaines olekus jõuvankrijuhtimise ohtlikkust ja sellest neile langevaid raskeid tagajärgi. Jõuvankriga sõitmisel tekib ratta iga pöördega jubile 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. Vastavad uurimused on näidanud, et jõuvankri juhtimine ebakaines olekus on suhteliselt 50 korda ohtlikum kui kaines olekus.

Erilisi liiklusõnnetustest moodustavad õnnetused lastega. Kuigi neist suurem osa juhtub laste enese süü läbi, mis osutab kodu ja kooli puudulikule kasvatusel sel alal, oleks siiki jõuvankrijuhtide suurema valvsuse ja ettevaatlikkusega välditud nii mõnigi kurb õnnetus. 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.

TLE 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 süüdi, viivitamata peatuma ja teise õnnetusosalise juhiga ühendusse astuma. Jõuvankrijuht, kes tekkinud liiklusõnnetuse järel 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 (avarii-inspektori) sündmuskohale jõudmiseni tuleb tähele panna järgmist:

a) liiklusõnnetuse osaline jõuvankrijuht võib õnnetuspaigalt lahkuda ainult ajutiselt ja ainult tungivail põhjustel;

b) kui tekkinud liiklusõnnetuse tagajärjel sõidutee on suletud, tuleb teiste, lähenevate jõvankrite juhte õigeaegselt hoiatada, pimedal ajal tuleb süüdata võimalikult punane latern.

Viivitamata teatada õnnetusest miilitsale.

Tekkinud liiklusõnnetusest tuleb kohe teatada kas suuliselt, telefoniteel või mõõdasõitjate kaudu lähemale valvepostil olevale milit-sionäärile, miilitsajaoskonnale, autoinspeksiooni korrapidajale või maal olles, kui miilitsaesindaja ei ole kättesaadav, — täitevkomitee esindajale või külavolinikule. Miilitsale sündmusest teatades tuleb ühtlasi teatada ka sellest, kas vajatakse kiir-arstiabi.

Õnnetustest, millel inimesed ei ole viga saanud ja liiklusvahendil on ainult tühised kriimustused, miilitsalē teatamine ei ole kohuslik.

Kui avariil või õnnetusel on saanud keegi vigastada või kui on tekkinud majanduslik kahju, tuleb igal juhul sündmusest teatada miilitsale (Autoinspeksiooni korrapidajale). Kui seda pole võimalik teha kohe (sündmuskohal olles), siis tuleb seda teha esimesel võimalusel.

Abistada kannatada saanut.

Kui liiklusõnnetusel on saanud vigastada inimesi, siis tuleb eeskätt neid abistada.

Iga liiklusõnnetuse osaline jõuvankrijuht peab niivõrd kui tema oma seisukord seda võimaldab, abistama vigasaanut. Kui arst asub vahetus kauguses, siis tuleb ta kohe kohale kutsuda. Kui arsti läheduses ei ole, tuleb õnnetusest miilitsale teatades paluda ka arstiabi välja saata.

Inimohvritega õnnetuse juhul lasub abistamiskohustus igal kodanikul, sõltumata sellest, kas ta on õnnetuse tekkimises süüdi või mitte, kas ta on ainult uudishimulik pealtvaataja või juhuslik mõõdaliiukuja. Kui näiteks juhuslikult mõõdasõitev 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 verest määrida, ei vabasta jõuvankrijuhti abistamiskohustusest, küll aga näitavad säärased vabandused, et seesugusel juhil puudub ühiskonnatunne ja abivalmisolek. Kui õnnetuseosaline jõuvankrijuht jätab vigastatu tahtlikult abitusse olekusse, võetakse ta vastutusele kriminaalkorras.

Fikseerida tõendusmaterjal sündmuskohal.

Objektiivse juurdluse huvides tuleb õnnetuseosalisel juhil koha peal kindlustada tõendusmaterjal, mille hulka kuuluvad kõik õnnetuse tekkimisega seoses olevad asjaolud, kaasaarvatud õnnetusel tekkinud jäljed ja õnnetuseosaliste ning tunnistajate nimeline kindlakstegemine. Tunnistajate kohta tuleb üles tähendada ees- ja perekonnanimi, elukoht ja töökoht. Samuti on vaja üles tähendada nende asukoht õnnetusehetkel, vaatesuund ja liikumissuund.

Liiklusõnnetuse käigu selgitamisel ei ole tunnistajate seletused täiesti usaldusväärsed. sest keegi ei ole suuteline tajuma ja meeles pidama tervet rida üksikasju ühekorraga sekundi murdosa 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 püüabki rääkida tõtt.

Seda väärtuslikumad on õnnetusel tekkinud mitmesugused jäljed kui objektiivsed „tummad tunnistajad“. Iga õnnetuseosaline juht peab niivõrd kui tal on võimalik, võtma sündmuskoha kohe süstemaatilisele vaatlusele, et kindlaks teha võimalikult kõik tekkinud jäljed (nii maastikul kui ka liiklusvahendeil). Uhtlasi tuleb valmistada sündmuskohast skemaatiline plaan ja lasta see kinnitada paari tunnistaja poolt nende allkirjadega või koguni miilitsaesindaja poolt.

Esmaabi liiklusõnnetuste puhul.

Liiklusõnnetusel kannatada saanu otstarbekohane ja õigeaegne abistamine annab võimaluse aegsasti ja ratsionaalselt abistada kõikide tekkinud vigastuste puhul, kaitsta neid raskemate tagajärgede eest (mädane infektsioon) ja vähendada sellega tunduvalt töövõimetuspäevi ja säilitada tööviljakust. 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 raviasutisse. Meditsiinilised abinõud algavad õnnetusjuhul kannatanu väljatoomise momendist sündmuskohalt, näiteks trammi alt, auto alt jne. Vigastatu päästmist silmapilkse arstiabi puudumisel tuleb teostada suurima ettevaatlikkusega, et mitte suurendada haige kannatusi ja mitte muuta raske-
maks vigastust.

Vigastused võivad olla kinnised, katete (naha, limakesta) vigastamiseta, siia kuuluvad pehmete kehaosade vigastused, muljumised ja siseelundite (neerude, maksa, soolestiku) rebenemised ja kärjestused, luude vigastused (murrud) ja nende koostöö häired liigestes (nihestused).

Siis võivad veel tekkida vigastused, kus katted on rikutud. Need on haavad, mis liiklusõnnetuste korral on tavaliselt narmendavad, kärjestushaavad.

Allpool toodud õpetused on esmaabiks õnnetusmomendil koha peal, kuna raskematel ja kahtlastel juhtudel peab transportima haige pärast esmaabi andmist arsti juurde.

Haavad.

Peamine nõue haavade sidumisel on puhtus. Enne haava sidumist käised üles käärida, küünealused puhastada ja pesta ning loputada käed puhta 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 ümbrus puhastada vatiga suuremast mustusest. Värsket haava ennast ei tohi puudutada ega pesta. Kui suurem mustus puudub, peab haava ümbruse puhastamine ära jääma. 3. Haav ja haava ümbrus määrada joodiga või katta haav kollooidiumiga.

Väiksemad haavad. 1. Lasta haaval verd joosta. 2. Haava ümbrus puhastada vatiga suuremast mustusest. Värsket haava ennast ei tohi puudutada ega pesta. Kui suurem mustus puudub, peab haava ümbruse puhastamine ära jääma. 3. Haav ja haava ümbrus määrada joodiga. 4. Haavale side panna.

Suuremad haavad.

1. Suure verejooksu puhul esiteks verejooks kohe sulgeda (vt. Verejooksu sulgemine).

2. Haava koht rõivastest vabastada.

3. Sidujal käed puhastada.

4. Haava ümbrus puhastada vatiga suuremast mustusest; kui suurem mustus puudub, peab haava ümbruse puhastamine ära jääma. Värsket haava ennast ei tohi mingil tingimusel puudutada. Haavast võib eemaldada mustust ainult siis, kui seda saab teha haava ennast puudutamata.

5. Haav kuivalt kinni siduda.

On verejooks seismas ja rõivad haava külge kuivanud, ei tohi haava lahti kiskuda, vaid haava peab jätma samasse seisukorda kuni korraliku sideme tegemiseni. Tarviduse korral (haiglasse või koju viimisel) panna vigastatud kohal side rõivaste peale.

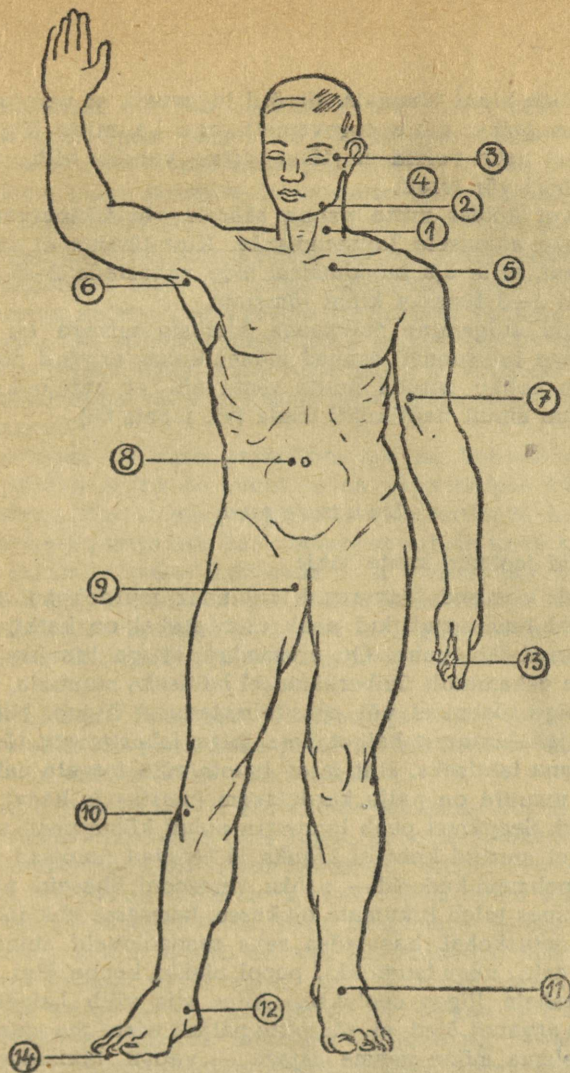
Rinnaaavade puhul peab õhu rinnakoopasse sissetungimise vältimiseks kohe haava kinni suruma steriilse marliga või puhta riidega ja siis kinni siduma.

Lõikehaavade puhul haav siduda nii, et haava ääred oleksid ühtlaselt kokku surutud.

Haava sidumine. 1. *Haavakatte.* Haav kaetakse kinni kuiva steriilse, 4-kordselt kokkupandud marliga või üksteise peale laotud mitme marlitükiga, mis ulatuvad üle haava äärte. Marli võtmisel ja haavale panemisel hoida marlit äärtest, vältides puudutamast marli haavale asetamise kohta. 2. *Haavapolster.* Haavakattele panna peale vatti või ligniini. Polster olgu seda paksem, mida suurem on verejooks. Haavapolstri ülesanne on ühtlase vajutusega sulgeda verejooks ja imeda endasse verd. 3. *Haavaside.* Haavapolster seotakse kinni sidemetega, rätiga, riidega jne. Tungib veri sidemest läbi, siis sidet mitte ära võtta, vaid panna esimese sideme peale uus polster ja uus side.

Verejooksu sulgemine. Väiksemad verejooksud ja tõmbsoone verejooksud (veri on tumepunane ja niriseb ühtlaselt) jäävad seisma vajutava sideme abil. Tuiksoonelise verejooksu puhul (veri on helepunane ja voolab või purskab hooti) tuleb verejooks kohe sulgeda. Selleks vajutada sõrmega või sõrmedega vigastatud veresoon kinni haava ja südame vahel seniks, 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 pingu-



Joonis 66. Tuiksoonte kinnisurumise kohad.

1. Ühine unetuiksoon.
2. Lõua tuiksoon.
3. Oimu tuiksoon.
4. Kukla tuiksoon (kõrva taga).
5. Rangluu tuiksoon.
6. Kaenla tuiksoon.
7. Õlavarre tuiksoon.
8. Kõhu peatuiksoon.
9. Reie tuiksoon.
10. Kindra tuiksoon (taga kindraaugus).
11. Sääre eesmine tuiksoon.
12. Sääre tagumine tuiksoon.
13. Sõrmede tuiksooned.
14. Varvaste tuiksooned.

tada. Side tuleb kinni tõmmata niivõrd tugevasti, et verejooks täielikult seisma jääks, mitte tugevamalt, aga ka mitte liig lõdvalt. Hoolitseda, et naha voldid ei jääks köitme vahele. Mitte tarvitada peenikest nõõri või traati.

Soonistavat köidet mitte panna säärele või küünarvarrele, ka mitte õlavarre alumisele kolmandikule. Kinnitõmme ei tohi kesta üle 2—3 tunni, selle aja möödumisel side vabastada 2—5 minutiks ja siis uuesti 2—3 tunniks kinni tõmmata.

Verejooksu sulgemine tuiksoone kinnisurumisega on hõlpsalt teostatav, kuna tuiksooned asuvad mõnes kohas niivõrd pinnaliselt, et neid saab kokku suruda luude vastu nii, et verejooks seisma jääb, tarvis on ainult neid kohti teada (vt. joonis 66).

Luumurrud.

Luumurrud jaotame kahte liiki:

1. Lihtsad, kinnised luumurrud, kui nahk murdekohal on terve.

2. Lahtised luumurrud, kui nahk murdekohal on katki, kui luuots on tunginud läbi naha. On arusaadav, et iga kinnine luumurd võib haigega oskamatult ümberkäimisel lahtiseks muutuda, kui murtud koht haige tõstmisel või edasitoimetamisel liigub. Nii näiteks võib lihtne jala-luumurd haiget ilma jalga lahastamata tõstes kergesti üle minna lahtiseks, sest terav luuots võib torgata naha katki.

Lahtine luumurd on palju kardetavam (mustus ja haav) kui kinnine luumurd. Seepärast peab luumurru puhul kõige pealt selle eest hoolitsema, et murtud koht ei liiguks ja teravad luuotsad ja killud ei vigastaks pehmeid kudesid — nahka, veresooni, lihaseid, närve jne.

Murtud liiges tuleb liikumata olekusse, lahasesse ehk latti panna otsekohe õnnetuskohal, kasutades seks saadaolevaid abinõusid — mõnd kõva asja, nagu lauätükki, pappi, plekki, keppe, õlgi — mille külge või vahele liiges seotakse. Alles siis võib haiget kanda. Lahast, välja arvatud õled, ei või mitte paljalt vastu ihu siduda, vaid lahas peab olema mõne pehme asjaga — vatiga, takkudega, heintega või riidega — mähitud, et lahas, eriti lahaseotsad, ei vigastaks ihu ega oleks liikmel valu.

On luumurruga ühes tekkinud ka haav, tuleb kõigepealt verejooks sulgeda ja haav kinni siduda (vt. — haavasidumine), siis lahastada. Lahas peab olema nii pikk, et see ulatuks üle mõlemate murrukoha naaberliigeste, ning peab olema kinni seotud otsest,

mitte murrukohast. Näiteks sääreluu murru korral peab lahas ulatuma jalaliigesest (jala tallast) üle põlveliigese. Lahase alla panna polster ja lahas kinni siduda, mitte liiga lõdvalt ega ka nii tugevasti, et veri seisma jääb. Jäsemete lahastamisel jätta varbad ja sõrmed vabaks, — nende värvus näitab, kas lahas ei ole liialt pingutatud.

Luumurrud käel. Luumurru puhul käel on kõige parem käsi asetada rennlahasesse, mida on kerge valmistada papist. Võtta keskmise paksusega kollast pappi (valge puupapp ei kannata murdmist), pikkus kaenla alt sõrmeotsadeni, laius umbes 17—18 sm; küünarnuki kohale lõigata säpid, kord vette kasta ja vinklisse ning renni keerata, seest vatiga või muu pehme materjaliga vooderdada ja käsi vinklis lahastada.

Säärane lahas on väga praktiline; see on kohane nii küünarvarre kui õlaluu murdude puhul ja on väga hõlpus kätt sellesse hästi lahastada. Kui ei ole papplahast, võib tarvitada lauatükikest, mille külge, veel parem aga kahe lauakese vahele tuleb käsi siduda. Käeluude murdude puhul lahastada käsi võimalikult nii, et käsi jääks lahasesse venitatud olekus. On käsi lahastatud, peab selle kolmnurkse rätikuga kaela siduma, et käsi ei liiguks ja tal oleks rahu. Kui rätikut ei ole, saab kätt kinnitusnõela abil kuuehõlmaga üles siduda.

Kui käelahaseid kinnitada rullsidemega, siis tuleb mähkides minna ikka sõrmede poolt keha poole, et sõrmedesse mitte suruda verepais, mis seal hakkaks valu tegema.

Luumurrud jalal. Reie- ja sääreluude murdude korral tuleb jalg kahe inimesega kinni võtta (üks reiest ja teine jalakannast), venitada ja nii hoida seni, kuni jalg on lahasesse pandud. Kui ei ole rohkem abilisi, valmistab lahased ja paneb need teine teisele poole jalga see, kes hoiab kinni reiest, kuna jalakannast hoidja peab jalga ikka venitatud olekus üleval. On aga üks abiandja, jääb jalg venitatud olekus algusest peale maha, kuni ta on lahastatud. Ka jalale on rennlahas kõige parem ja sellesse on kergem siduda. Pealegi on ühes jalatoega lahases jalaliiges ja labajalg täiesti fikseeritud pandud liikumata olekusse. Muidugi peab olema säärane rennlahas vatiga, takuga või millegi muu pehmega seest polsterdatud, eriti lahase nurgad ja ääred, et need ei lõikuks sideme survele ihusse ega tekitaks valu.

Väga hästi saab jalg 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 niipalju kui võimalik. Haigel küljel lamamine on tihti parem, sest siis on see külg kokku surutud ja liigub hingamisel vähem.

Rangluu murdude korral asetada kaenla alla vati- või riiderull, üle selle siduda õlavars rinnakorvi külge ja küünarvars rätikuga kaela.

Selgroo ja vaagnaluude murdude korral asetada haige selili lauale ja sellele kinnitada. Uhtlasi võib haiget ka nii kanda.

Kuidas luumurdu ära tunda?

Tihti ei tee see raskusi, tihti ütleb seda haige ise ja vahel on ka näha, kui haige liiges tervega kõrvuti asetada, et selle väline kuju on muutunud. Paljudel kordadel on see aga väga raske ega saa isegi arst luumurdu teisiti kindlaks teha, kui haiget röntgenikiirtega läbi valgustades. Esmaabiandja ei tarvitse tingimata teada, kas luu on murdunud või mitte, vaid ta pangu liiges, mis teeb häda, ikkagi lahasesse. Sellega hoitakse ära vigastuse edaspidine raskenemine kuni arstiabi saabumiseni.

Põrutused.

Liiklusõnnetuste puhul on üheks sagedasemaks vigastuseks põrutus, mis tavaliselt tekib liiklusvahendilt saadud löögi või kukkumise tagajärjel. Põrutus võib esineda inimese keha igas osas, kuid statistilised andmed kõnelevad eriti rohkearvulistest peapõrutustest. Põrutuse puhul on iseloomulik pehmete kudede vigastamine ühes veresoonte rebenemisega, mis tekitab verevalumi kudedesse, kusjuures puudub nahkkatete vigastus. Olenevalt verevalumi sügavusest eristatakse põnnalähedaste kudede põrutust või, mõne päeva järel, sügavate osade põrumist.

Põrutuse tunnused on valu, muljutud koha paistetused, funktsioonide häire ja nähtav verevalum. Valu võib olla mitmesuguses tugevuses; olenevalt põrutuse kohast, kudede lõmastuse astmest, valgunud vere kvantumist. Valu oleneb närvilõppude ärritustest, esialgu traumast, hiljem verevalumist ja kudede tursest. Iseloomult on valud pakitsevad, tuimad, suurenedes liikumisel ja vaibudes rahu seisundis; eriti tugevad on valud otse pärast vigastumist ja verevalumi kasvamisel. Valutundeliste piirkondade (suurte närvide, kõhuõõne) põrutus võib esile kutsuda minestuse ja šoki.

Abistamise ülesanne põrutuste puhul seisneb verevalumi ja valu vähendamises. Seda võib kõige paremini saavutada rahuseisundiga ja kannatanud kehaosa kõrgendatud asendiga. Käsi vajab painutatud küünarliigesega kaela sidumist, jalg tuleb hoida kõrgendatud asendis, jättes haige lamama. Lokaalselt on kõige parem määrata haigele külma — külmade kompresside, lume või jääkoti näol.

Väändumised ja nikastused.

Liiklusõnnetustel peale luumurdude ja teiste raskemate kudede vigastuste on veel domineerivad väändumised ja nikastused. Väändumiseks nimetame seda, kui luuotsad liigeses kukkumise või põrutuse tagajärjel on õigelt kohalt oma pesast välja tõugatud. Nikastuseks kutsume väiksemaid muutusi liigeses: liigesekapsli ja kõidikute vigastusi, liigese ja luuotste pigistusi, põrutusi jne., näiteks sageli esinevaid käe- ja jalaliigese nikastusi. Väändumise puhul on liigese väline kuju võrreldes terve liigesega muutunud, liikumine liigeses on takistatud ja valus. Nikastuse puhul on liiges valus ja paistetub.

Olgu tegemist missuguse väändumisega tahes, ei tohi esmaabiandja ise katsuda paigastnihkunud luuotsi kohale seada ega selleks jõudu tarvitada, mis kasu asemel võiks kahju tuua. Vigastatud koht tuleb rahule jätta, asetada sellele külmavee lapp või, veel parem, savimullaäädika lahuse lapp; käsi, näiteks, kaela siduda, et sellel oleks rahu, ja haige arsti juurde toimetada. Ainult arst võib väändunud luuotsi õigesti kohta tagasi asetada, kuna see toiming nõuab täielikku liigeseehituse tundmist. Suuremate väändumiste puhul on haige transportimisel soovitatav 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 juhatast saada.

Meelemärkusetä olek.

Meelemärkusetä olekut võivad põhjustada liiklusõnnetuste puhul mitmed asjaolud, nagu minestused, peaaaju vigastused, ergupõrutused jt., mis on tekkinud kas kukkumise, löömise, haavamise, muljumise põhjusel.

Meelemärkusetä oleku puhul tuleb panna tähele ka haige asendit ja ümbrust, et selles asjas tulla võival juurdlusel ja protsessil võiks anda täpsemat tunnistust.

Meelemärkusetu inimene tuleb kanda tänavalt ruumi, kus haigel ärgates oleks rahu ja pealtvaatajad ei saaks teda häirida. Järele vaadata, kas ei ole luumurde ja haavu, — jaataval korral vastavalt talitada (vt. — luumurrud ja haavad).

On suu kramplikult kinni, tuleb suu lahti kangutamiseks kiilutaoline puupulk hammaste vahele viia — purihammaste poolt, mitte eest. Suud on tarvis avada kunstliku hingamise tegemiseks, ei tohi aga meelemärkusetä olekus isikule midagi suhu valada: see võib kõrisse langeda. Pigistavad riided, eriti kaela ja rinna ümbert, lahti teha. Tuleb okse, siis pöörata pea küljele, et okse kõrisse ei langeks. Kui haige nägu muutub kahvatuks, siis asetada pea madalamale, kui nägu punetab või hakkab siniseks muutuma, asetada pea kõrgemale. Nina all võib hoida nuuskpiiritust, haiget võib soendada kuumade pudelitega. Kui haige tuleb meelemärkusele, anda 20—30 tilka eeterpiiritust (liikvat) veega, konjakit, veini või kohvi. Meelemärkusetä 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 peaaigus, mis võib tavaliselt olla liigse kehalise või vaimse pingutuse, väsimuse, ärrituse, rõõmu, pigistavate riiete, valude, verekaotuse jm. tagajärg, kuid liiklusõnnetuste puhul peamiselt verekaotuse tagajärg. Minestanu on peast kahvatu, valge — peas on vähe verd. Seepärast esinebki minestust sagedamini verevaestel, närvilistel ja südamehaigetel. Enne minestamist tunneb inimene harilikult pea- või 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. Rõivad eriti kaela ja rinna kohalt vabastada, mis verevoolu pähe võib takistada.

Ergutuseks piserdada nägu ja rinda külma veega, anda nuusutada nuuskiiritust või eeterpiiritust (liikvat), kaenla ja talla alt kōidatada. Ei ole inimene sellest hoolimata 1—2 minuti jooksul tulnud meelemärgusele ega hinga — tuleb teha kunstlikku hingamist. Suhu ei tohi midagi anda. Meelemärgusele tulekul sundida haige sügavalt hingama, mitte lasta tõsta pead; anda balderjani (10—25 tilka veega), kanget kohvi või teed või alkoholi. Tõusta lasta alles pärast täielikku toibumist.

Põletushaavad.

Põletushaava puhul on kõige parem valada põlenud kohale rohkesti lubjavee ja linaõli segu (1:1), siis haavale pandav riie või marli (steriilne) sama seguga läbi immutada, panna haavale ja asetada sellele kord vatti (sest põletushaavad armastavad sooja) ja haav kinni siduda.

Kui puudub eespoolmainitud segu, võib põlenud kohale panna rasva, võid, koort, boorvaseliini või toorest valku (munavalget). Kõikide nende ülesandeks on kaitsta põlenud kohal asuvaid ergurakke õhu mõju eest, mis tekitab valu. Samal valuvaigistamise otstarbel võib põlenud kohta katta kartulijahu või talgiga. Tihti aitab valu vaigistada põletatud liikme kõrgemale asetamine.

On tekkinud põletatud kohale vedelikuga täidetud villid, siis ei tohi ville mitte lahti kiskuda, vaid võimaluse korral tuleb desinfitseeritud nõela abil vedelik villidest välja lasta, et vähendada valu. Villid on üles kerkinud marraski (pealishaha) kiht, mis kaitseb meid valutunde vastu. Seepärast on tähtis, et meie põletushaavade sarvnahka ei eemalda, mis on loomulikuks kaitseks väga tundlikule alusnahale. Täiesti lubamatu on ka riidet põlenud kohalt, näit. sukka jalalt jne., ruttu maha tõmmata, millega tihti ka marraskit ühes tõmmatakse. Õige on sukk kääridega lõhki lõigata ja ettevaatlikult kahele poole kõrvaldada, et marrask kaasa ei tuleks.

Suuremate põletuste puhul tuleb haige hästi soojalt kinni katta, et ta kehasoojust ei kaotaks, sest on ju nahk — meie kehasoojust hoideva 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, kuube, mantlisse jne.), mille tagajärjel leek kustub. Siis tuleb ruttu külma vett riitele 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 bensini, tuleb põletuse ärahoidmiseks käsi pesta algul petrooleumiga ja selle järel sooja vee ja seebiga.

TÄNAVLIIKLEMISE KORD TALLINNA LINNAS.

Kooskõlas Eesti NSV Ministrite Nõukogu poolt kinnitatud Tänavliiklemise eeskirjadega on liikluse julgeoleku huvides Tallinna Linna TSN Täitevkomitee üldkohusliku otsusega kehtestatud järgmised täiendavad eeskirjad liiklemise kohta Tallinna linnas.

1. Uhesuunalise liiklemisega tänavad.

Kõik liiklusvahendid peavad liiklema:

a) Viru tänaval, alates Vana-Viru tänavast kuni Vene tänavani, Kinga tänaval, Nunna tänaval, alates Suur-Kloostri tänavast kuni Pika tänavani, Pikal tänaval, alates Nunna tänavast kuni Kinga tänavani ja Vanaturu kaelas — suunaga Raekoja poole;

b) Mundi ja Dunkri tänaval, Suur-Karja tänaval, alates Väike-Karja tänavast kuni Vana-Posti tänavani — suunaga Raekoja poolt;

c) Hobuse tänaval — suunaga Pikalt tänavalt Laiale tänavale, Suur-Kloostri tänaval — suunaga Nunna tänavale, Rataskaevu ja Rüütli tänaval — suunaga Võidu väljakule, Müürivahe tänaval, alates Harju tänavast kuni Suur-Karja tänavani — suunaga Suur-Karja tänavale, Vana-Posti tänaval — suunaga Harju tänavale, Toomkooli tänaval — suunaga Lossi platsile, Kallaku tänaval — suunaga Kiriku platsile, Lossi platsil, alates Toompea tänavast kuni Pikkjalani (kirikutaguses osas) — suunaga lossi poole, Valli tänaval, alates Viru tänavast kuni Pärnu maantee — suunaga Viru tänav poole.

2. Läbisõiduks suletud tänavad.

1. Kõikidele liiklusvahenditele on läbisõiduks suletud järgmised tänavad: Aida, Apteegi, Väike-Kloostri, Laboratooriumi, Munga, Pargi, Sauna, Vaimu, Voorimehe, Müürivahe, alates Suur-Karja tänavast kuni Munga tänavani, Raekoja (Raekoja taga), Sulevimägi, Väike-Karja ja Pikkjalg.

2. Kõigile veokitele (veoautodele ja hobuveokitele) on läbisõit keelatud järgmistest tänavatest: Võidu allee, Pärnu maantee, alates Võidu väljakust kuni Viru tänavani, Weizenbergi, Koidula, alates Rohelisest aasast kuni Mäekalda tänavani.

3. Kõigile veokeile on läbisõit keelatud kella 8.00 kuni kella 20.00:
a) tänavaist, mis asuvad seespool ringi: Estonia puistee, Võidu väljak, Kaarli puistee, Toompuistee, Rannamäe tee, Mere puistee ja Viru väljak, välja arvatud juhud, kus sõidu eesmärk asub seespool tähendatud ringi;

b) Tartu maanteel, alates Viru väljakust kuni Odra tänavani.

3. Tänavate liigitus.

Läbisõidu eesõiguse suhtes loetakse

a) magistraaltänavaks: Narva maantee, Tartu maantee, Pärnu maantee, Paldiski maantee, Kopli tänav, Vabaduse puistee, Männiku tee; b) peatänavaks: Viru, V. Kingissepa, Sakala, Toompuistee, Sadama, Mere puistee, Pirita tee, Tööstuse, Soo, Rannamäe tee, Telliskivi tänav.

Liikumise kiirus.

Liikumise kiirus kõigile jõuvankreile a) 25 km/t.: tänavail, mis asuvad seespool ringi: Estonia puistee, Võidu väljak, Kaarli puistee, Toompuistee, Rannamäe tee, Mere puistee ja Viru väljak; b) 15 km/t.: Viru tänaval, alates Müürivahe tänavast kuni Vene tänavani ja Suur-Karja tänaval, alates Väike-Karja tänavast kuni Müürivahe tänavani.

5. Vastutus eeskirjade rikkumise puhul.

Ulaltoodud eeskirjade rikkujaid karistatakse administratiivkorras rahatrahviga kuni 100 rublani või paranduslike töödega kuni ühe kuuni.

Miilitsateenistujail on õigus määrata eeskirjade rikkujatele kohapeal rahatrahvi kuni 25 rublani. Rahatrahvi kohapeal tasumisest keeldumise puhul koostatakse protokoll, mis saadetakse edasi miilitsajaoskonna ülemale, kel on õigus trahvi kõrgendada mitte rohkem kui kahekordseks.

Linna miilitsajaoskondade ülematel on õigus iseseisvalt oma määrusega karistada eeskirjade rikkujaid administratiivkorras: hoiatusega, rahatrahviga kuni 50 rublani või, rahatrahvi mittetasumisel, paranduslike töödega kuni 15 päevani.

AUTOJUHTIDE ÜKSIKVALJAÕPPE TEOSTAMISE KORD AUTOTRANSPORDIS.

1. Ettevõtete ja asutiste juhatajail lubatakse teostada autojuhtide ettevalmistamist üksikväljaõppe korras vahetult automajandis.

2. Üksikväljaõppele autojuhi kutsele ettevalmistamiseks võetakse isikuid alates 17-ndast eluaastast.

3. 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.

4. Autojuhile-õpetajale määratakse tasu õppeaja eest, kuid mitte rohkem kui kolme kuu eest, 100 rubla kuus ja ühekordselt 100 rubla pärast õppiija poolt katsete sooritamist autojuhtimise loa saamiseks, tingimusel, et õpetus on lõpetatud tähtaegselt või ennetähtaegselt.

5. Õpilastega töötavatele autodele lubatakse suurendada kütteaine kulunormi 5% võrra.

6. Autojuhtide üksikväljaõpet autotranspordis teostatakse õpilaste tööle rakendamise teel autojuhtide abidena. Väljaõpe ei või kesta üle 3 kuu.

7. Autojuhtide üksikväljaõppe teostamise võib teha ülesandeks mistahes liigi autojuhtidele, kel on küllaldaselt praktilisi kogemusi.

8. Autojuhtide üksikväljaõpe on lubatud igas automajandis.

9. Üksikväljaõppest toimub 50% aega auto ekspluatatsiooni tingimustes ja ülejäänud aeg — lihtsamate garaažiremontide tingimustes.

10. Isikuid, kes üksikväljaõppe korras õpivad auto ekspluatatsiooni tingimustes, kasutatakse autojuhtide abidena, auto remontide puhul kasutatakse neid remonditöölisena vajalike töövõtete ja kogemuste saamiseks remondi alal.

11. 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, lihtsamat remonditööde sooritamist teel ja garaažis.

12. Väljaõppel ekspluatatsiooni-tingimustes kannab autojuht-õpetaja täielikku vastutust tema õpilase poolt teel sooritatud korra-rikkumiste ja sündmuste eest.

13. Kõik üksikväljaõppe korras õppijad vormistatakse automajandite poolt vastava käskkirjaga või korraldusega.

14. Vastutus väljaõppe taseme eest pannakse automajandite juhatajatele.

15. Abiks üksikväljaõppe korras õppijaile korraldavad automajandid konsultatsioone auto ehituse ja auto eest hoolitsemise küsimustes, remondi ja rikete kõrvaldamise, tänavliikluse eeskirjade ja autojuhtimise tehnika alal.

16. Autojuhtimise loa saamiseks peab iga õppija sooritama katsed Riikliku Autoinspektsiooni Kvalifikatsiooni Komisjoni juures üldistel alustel.

Lisa 3.

ÕPPEKAVA TÄNAVLIIKLEMISE EESKIRJADE ALAL, MIS UHTLASI ON SELLE ALA KATSETE KAVA.

A. III liigi autojuhtide, amatöör-autojuhtide ja mootorratturite ettevalmistamiseks.

Teema 1. Sissejuhatus. Jõuvankrijuhi kohused.

Jõuvankrite arvu kasv ja vajadus tänavliiklemise korraldamiseks linnatänavail ning maal, maanteedel.

Avariid ja liiklusõnnetused kui liiklusvahendite juhtide töödistsipliini rikkumise ja kuritegelikkuse tagajärjed. Avariide ja inimohvritega liiklusõnnetuste tagajärjed. Profülaktilised abinõud liiklusõnnetuste vastu võitlemisel.

Liiklemist korraldavate asutiste funktsioonid. Jõuvankrijuhtide osatähtsus liiklusjulgeoleku kindlustamises. Üldalused kodanike kohuste ja miilitsa õiguste kohta korraldatud liiklemise huvides. Jõuvankrijuhtide kohused enne garaazist väljasõitu ja sõidu ajal. Kohused avariide ja inimohvritega liiklusõnnetuste puhul. Liiklusvahendite andmine miilitsa teenistujate käsutusse.

Vastutus tänavliiklemise eeskirjade rikkumise ja sooritatud avariide ja liiklusõnnetuste puhul.

Teema 2. Teede ja tänavate elemendid.
Reguleerimise abinõud.

Tänav elemendid — üldlaius, kõnniteed, sõidutee, trammiteed, ooteplatvormid, vööndid, *tee elemendid* — teeala vöönd, teekraavid,

teepeenrad, sõidutee osa. Tee (tänav) telgjoon ja sõidutee laius — üldine ja mõlema suuna jaoks.

Ristteed ja nende kujud. Väljak kui risttee erikujund. Risttee piirid.

Liiklemise reguleerimise vajalikkus. Mis juhtudel kasutatakse liiklemise reguleerimist militsionääriga, valgusfooriga, liiklusmärkidega, teetähistega ja sõiduteele tehtavate joontega.

Teema 3. Liikumise kiirus ja liiklusvahendite paiknemine.

Paigaltliikumise reeglid. Määratud kiirusenormidest kinnipidamise tähtsus. Kiirused teedel ja linnatänavail, vastavalt liiklusvahendite liikidele. Kiiruste piiramine.

Liikumise kord üherealise liiklemise puhul.

Julgeoleku reeglid vastusõitmisel.

Liiklusvahendite paiknemine mitmesuguse laiusega sõiduteede puhul.

Teema 4. Möödasõit eesliikujast. Manööverdamine. Peatumine ja parkimine.

Juhtide poolt antavad hoiatussignaalid ja märguanded.

Möödasõit kõrvalliikujast mitmerealise liikumise puhul ja möödasõit eesliikujast väljasõiduga omast sõidureast, erinevused sel puhul möödasõidu reeglite ja ohtlikkuse suhtes.

Sõitmine trammiteel ja möödasõit trammi peatuskohtadest.

Liikumine teekäänakuil. Väravaist sisse- ja väljasõit.

Liiklusvahendite peatumise ja parkimise reeglid teedel ja tänavail mitmesuguseis olukorris, peatumise ja parkimise keelud.

Teema 5. Üldreeglid liiklemisel tänavail ja teedel.

Ulesanded liiklusvahendite paiknemise kohta liiklemisel mitmesuguse laiusega sõiduteedel. Eesliikujast möödasõidu skeem. Trammiteel liikumise kord. Peatumine ja parkimine.

Teema 6. Liiklemine ristteedel.

Liiklusvahendite ümberriivistumine ristteele lähenemisel. Läbiõidu eesõigus reguleerimata liiklusega ristteedel.

Pöörete sooritamine ristteedel ja väljaspool ristteid. Väljakuil liikumise kord.

Teema 7. Ristteedel liiklemise skeemid.

Ulesanded liiklusvahendite paiknemise ja läbisõidu eesõiguse kohta reguleerimata liiklusega ristteedel.

Pöörete ja väljakuil liiklemise skeemid.

Teema 8. Liiklemise reguleerimine valgusfoori ja militsionääri-reguleerija abil.

Valgusfooride klassifikatsioon märktulede arvu, nende asetuse, teenindatavate suundade, ülesseadmise viiside ja töötamise viiside järgi.

Märktulede tähendused ja lubatud liiklemise suunad ristteedel ja väljakuil.

Militsionääri-reguleerija kehaasendid ja käeliigutused. Erinevused reguleerimisel militsionääri-reguleerija ja valgusfoori abil.

Militsionääri-reguleerija märguannete tähendused kohtades, kus liiklemist reguleeritakse valgusfoori abil.

Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded.

Teema 9. Liiklemise skeemid reguleeritud ristteedel.

Ulesanded liiklusvahendite liiklemiseks mitmesugustel militsionääri-reguleerija ja valgusfoori abil reguleeritavail ristteedel.

Teema 10. Hoiatusmärgid.

Liiklusmärkide määratlus ja nende tähendus liiklemise reguleerimise üldsüsteemis.

Liiklusmärkide liigitus.

Hoiatusmärgid, nende tähendus, ülesseadmise viisid ja mõjupiirkond.

Teema 11. Keelumärgid.

Keelumärgid, mis piiravad teatud liiklusvahendite liikidele läbisõidu õigust, nende tähendus, ülesseadmise viisid, mõjupiirkond.

Keelumärgid, mis kehtivad üldiste piiramiste kohta; nende ülesseadmise viisid ja mõjupiirkond.

Teema 12. Osutavad märgid, teetähised ja jooned sõiduteel.

Osutavad märgid, mille nõuete täitmine on juhtidele kohuslik („lubatud suunad“); nende tähendus, ülesseadmise viisid ja mõjupiirkond.

Osutavad märgid, mis juhatavad juhte; nende tähendus, ülesseadmise viisid ja mõjupiirkond.

Teetähised, milliseid kasutatakse juhtide juhatamiseks ja täiendavaks piiramisteks.

Jooned sõiduteel, nende tähendus ja asetus sõiduteel ja väljakuil. Vajalikkus kujutleda mõningaid jooni, mida tegelikult pole sõiduteele märgitud.

Teema 13. Liiklusvahendite liiklemise skeemid.

Ulesanded liiklusvahendite liiklemiseks ja manööverdamiseks teedel, tänavatel ja ristteedel mitmesuguste reguleerimisviiside tarvitamisega.

Teema 14. Erieeskirjad.

Raudtee-ülesõidukohtade ületamine.

Liikumine tagurpidi. Liikumine udus ja libedal teel. Liiklusvahendite pukseerimine. Põletusaine tankimine bensiinijaamades ja naftabaasides.

Äärmised gabariidid ja koormatud autode kaalu piiramine. Koormate laadimine ja kinnitamine. Inimeste veoautodega vedamise reeglid. Ohtlike ainete veo üldeskirjad.

Teema 15. Jõuvankrite tehniline seisukord.

Rikked, mille puhul on keelatud jõuvankritega liiklemine. Rikked, mille puhul on juhil lubatud jõuvankriga sõita garaazini.

Jõuvankrite valgustus ja tulede kasutamine.

Numbrimärgid ja pealkirjad küljeluukidel.

Teema 16. Autode liikumine kolonnis.

Topograafia algmed.

Autoga liikumise kord autokolonnis. Kolonni koosseis, vahemaa üksikute autode vahel, liikumise kiirus, eesliikujast möödumine, peatumine, kolonnist väljasõitmine, signaalide edasiandmine ešelonis.

Algmõistet maastiku plaani ja topograafilise kaardi kohta. Topograafilised kujutused plaanil ja kaardil — reljeef, kohalikud esemed (teed, sillad, metsad, sood, jõed, asulad).

Orienteerumine maastikul, teekonna kindlaksmääramine.

Teema 17. Liiklusvahendite liikumine õhuohu puhul.

Jõuvankrijuhi kohused õhuohu väljakuulutamisel asulas. Liikumine pimedas pimendatud tuledega. Juhi kohused õhualarmi (ÕA) ja gaasialarmi (GA) puhul. Gaasitorbiku ehitus.

Tunnused, mis demaskeerivad jõuvankreid ja inimesi päeval ja öösel. Jõuvankrite ja inimeste moondamise abinõud liikumisel ja peatumisel. Juhi kohused vaenlase õhukallaletungi korral autokolonnile või üksikule liikuvale autole. Mürgistatud piirkonna ületamise kord.

Teema 18. Kordamine ja teadmiste kontroll tänavliiklemise eeskirjade tundmises.

Märkus. Iga teema kestus — 2 tundi.

B. II liigi autojuhtide ettevalmistamiseks.

Teema 1. Eriotstarbeliste autode kohta kehtivad liiklemise eeskirjad (kestus 2 tundi).

Autobusejuhtide kohused ja nende kohta kehtinud piirangud. Autobuste paiknemine liikumisel teedel ja tänavail ning lähenemisel ristteele. Autobuste peatamise ja parkimise reeglid vahe- ja lõpppeatustes.

Tuletõrje- ja kiirabiautode juhtide eesõigused. „Sireen“-tüüpi helisignaali kasutamine. Osutavate transparentide ja muude eraldusmärkide kasutamine spetsiaalautodel. Eriotstarbeliste autode paiknemine liikumisel mitmesuguse lausega teedel ja tänavail ning lähenemisel ristteedele. Eriotstarbeliste autode liikumise kord reguleerimata ristteedel, trammipeatuskohtadel ja eesliikujast möödastõidul.

Teema 2. Veoautoga inimeste veo ja ohtlike koormate veo eeskirjad (2 tundi).

Veoauto veokastis inimeste veo eeskirjad. Nõuded veoautojuhi kohta inimeste veo puhul veokastis. Tehnilised nõuded inimeste veoks määratud veoauto kohta. Veoautode veokastide kindlaksmääratud maht. Veoauto üheaegne inimeste ja kaupade vedu. Abinõud inimeste kaitseks külma vastu.

Ohtlike koormate (lõhkeainete, kergestisüttivate jt.) veo eeskirjad. Nõuded ja piirangud ja piiramised ohtlike aineid vedavate autojuhtide kohta. Tehnilised nõuded ohtlike ainete veoks rakendatud autode kohta ja säärase autode lisaseadised. Ohtlike koormate laadimise ja paigutamise eeskirjad.

Teema 3. Liiklemise reguleerimine (4 tundi).

Reguleerimise abinõud: valgusfoori märgtuled, nende üldine tähendus ja erandid sellest, militsionääri-reguleerija märguanded, juhtide märguanded; liiklusmärgid, teenäitajad, ohutuse jooned sõiduteel.

Teema 4. Liiklusvahendite liiklemine (4 tundi).

Liiklusvahendite paiknemine mitmesuguse laiusega tänavail ja teedel ning lähenemisel mitmesugustele ristumiskohtadele (ristteed, väljakud, raudteed, ülesõidukohad), väljasõit väravaist, reguleerimata ja reguleeritud liiklusega ristteede ületamise kord ning liiklemine väljakuil; pöörete sooritamise reeglid; tagurpidi sõitmine. Liikumise kiirus, eesliikujast möödaskõige reeglid. Möödaskõige trammipeatuskohtadest.

Liikumine tihedas udus. Pukseerimine. Ülegabariitsete koormate vedu.

Teema 5. Nõuded autode ja automajandite kohta (4 tundi).

Liiklusvahendite juhtide ja transpordi-ettevõtete juhatajate kohused. Ekspluatatsiooni lubatavate autode kohta kehtivad tehnilised nõuded (mehhanismide tehniline seisukord, signaalabinõud, valgustus, numbrimärgid ja pealkirjad). Autode tankimine küttega.

C. I liigi autojuhtide ettevalmistamiseks.

Teema 1. Liiklemise reguleerimine (kestus 4 tundi).

Vajadus liiklemise reguleerimiseks. Reguleerimise abinõud: valgusfoori märgtuled, nende tähendus, militsionääri-reguleerija märguanded, autojuhi märguanded; liiklusmärgid, teetähised, ohutuse jooned sõiduteel.

Teema 2. Liiklusvahendite liiklemine (4 tundi).

Liiklusvahendite paiknemine mitmesuguse laiusega tänavail ja teedel ning lähenemisel mitmesugustele ristumiskohtadele (ristteedele, väljakuile, raudtee-ülesõidukohtadele); väravaist (õuest) väljasõit; reguleerimata ja reguleeritud liiklusega ristteede ületamise kord ja liiklemine väljakuil; pöörete sooritamise reeglid; tagurpidi sõitmine. Liikumise kiirused, eesliikujast möödasõidu reeglid. Möödasõitmine trammipeatuskohtadest. Koormavedu. Erisuguste koormate vedu. Veoautoga inimeste veo eeskirjad. Liiklemine tiheda udu puhul. Pukseerimine.

Eriotstarbeliste autode liiklemise eeskirjad.

Teema 3. Nõuded autode ja automajandite kohta (4 tundi).

Autojuhtide ja transpordi-ettevõtete juhatajate kohused. Tehnilised nõuded eksploatatsiooni lubatavate autode kohta (mehhanismide tehniline seisukord, signaal-abinõud, valgustus, numbrimärgid ja pealkirjad). Autode tankimine kütteenetega.

Teema 4. Teadmiste kontroll teemade 1—3 järgi (4 tundi).

Ulesannete lahendamine kogu liiklemise eeskirjade ulatuses ühes õpilaste teadmiste kontrollimisega ja hindamisega.

Lisa 4.

EESKIRJAD JÕUVANKRIJUHTIDE KATSETE KORRALDAMISEKS.

I. Katsetele võtmise kord Riikliku Autoinspektsiooni kvalifikatsiooni komisjonides auto- ja mootorrattajuhtimise loa saamiseks.

1. Autojuhtimise loa saamiseks võetakse katsetele isikud alates 17,5 eluaastast, mootorrattajuhi katsetele — alates 16. eluaastast.

2. Isikud, kes taotlevad autojuhi III liigi, amatöör-autojuhi (autojuhi-asjaarmastaja) või mootorrattajuhi luba, esitavad kvalifikatsiooni komisjonile järgmised dokumendid, ette näidates oma passi:

a) ankeet-avalduse (vorm nr. 17) (avalduse blankette saab kvalifikatsiooni komisjonilt);

b) tõendi tervishoiuasutiselt standardse vormi järgi, et katsealusel ei ole kehalisi puudeid, mis võiksid takistada auto või mootorratta ohutut juhtimist;

c) tõendi kooli, auto-motoklubi või majandi juhatajalt, et katsealune on juhtinud jõuvankrit: kutselise autojuhi loa taotlejalil vähemalt 24 tundi järgneva staažimisega või vähemalt 50 tundi ilma järgneva staažimiseta, vähemalt 30 tundi amatöör-autojuhi loa taotlemisel ja vähemalt 15 tundi mootorrattajuhi loa taotlemisel.

Fiktiivsete tõendite esitamisel võetakse süüdlased kohtulikule vastutusele;

d) Riigipanga kviitungi katsemaksu tasumise kohta (katsemaksu suurus 15 rubla, sõjaväelastel karakteristika esitamisel — 7,5 rbl.);

e) 2 päevapilti. Päevapildid peavad olema passipildi sarnased.

3. Loa taotlejad, kel on isiklik auto või mootorratas, vabastatakse sõidutundide tõendi esitamisest, kui nad näitavad ette auto või mootorratta tehnilise passi.

Samuti vabastatakse sõidutõendi esitamisest individuaalkorras väljaõppe saanud stažööri loa taotlejad ja asjaarmastajad autojuhi ja mootorratta juhtimise loa taotlejad.

4. Isikud, kes taotlevad autojuhi II liigi luba, peavad omama autojuhi III liigi kutset vähemalt üks aasta;

I liigi loa taotlejad — autojuhi II või III liigi kutset vähemalt 2 aastat.

Nendelt nõutakse passi ja autojuhi loa ettenäitamist ning järgmiste dokumentide esitamist:

a) avaldus (vaba vormi järgi);

b) Riigipanga kviitung katsemaksu tasumise kohta;

c) 2 päevapilti.

5. Amatöör-autojuht võetakse katsele autojuhi III liigi loa saamiseks juhul, kui tal on amatöör-autojuhi kvalifikatsioon vähemalt üks aasta. Seejuures nõutakse temalt passi ja autojuhi loa ettenäitamist ja järgmiste dokumentide esitamist:

a) avaldus;

b) tõend tervishoiuasutiselt, et katsealusel ei ole kehalisi puudeid, mis võivad kutselisel autojuhil takistada ohutut auto juhtimist;

c) Riigipanga kviitung katsemaksu tasumise kohta;

d) 2 päevapilti.

6. Kvalifikatsiooni komisjonil on õigus iga jõuvankrijuhti, kui on kahtlusi tema teadmiste ja oskuste suhtes, määrata katsetele liiklusmääruste tundmises ja jõuvankri juhtimises (ekspertiis).

II. Katsete sooritamise kord.

1. Katsed auto- ja mootorrattajuhi loa taotlemiseks toimetatakse vastavalt sellekohaste kinnitatud katsekavade ulatuses.

2. Katsed kogu katsekava ulatuses tuleb sooritada ühe päeva jooksul.

Katsed toimetatakse järgmises järjekorras:

a) auto või mootorratta ehitus ja töötamine;

b) liiklus-eeskirjad;

c) auto või mootorratta juhtimine.

3. Katsete tulemused hinnatakse katsekava iga osa kohta eraldi järgmiste hinnetega: „väga hea“, „hea“, „rahuldav“, „puudulik“ ja „nõrk“.

4. Isikuile, kelle katsetulemuste hinne on „puudulik“ või „nõrk“, määratakse korduskatsed liiklus-eeskirjade tundmises 5 päeva pärast, juhtimises — 10 päeva pärast, auto ehituses ja töötamises — 15 päeva pärast, mootorratta ehituses ja töötamises — 10 päeva pärast.

Juhtidele, kes on määratud käesolevate eeskirjade I osa p. 6 põhjal katsetele liiklusmääruste tundmises, määratakse korduskatsed 3 päeva pärast.

5. Hinded „väga hea“, „hea“ ja „rahuldav“, mida katsealune on saanud ühes või mitmes katsekava osas, säilitavad kehtivuse ega kuulu uuesti sooritamisele korduskatsete puhul 30 päeva vältel.

6. Korduskatsete arv ei ole piiratud.

7. Isikuile, kes on edukalt sooritanud kõik määratud katsed, antakse juhiluba kvalifikatsiooni komisjoni poolt hiljemalt järgmisel tööpäeval.

8. Kui katsealune avaldab kaebuse tema teadmiste ebaõige hindamise kohta, toimetab kvalifikatsiooni komisjon juhul, kui avaldus on põhjendatud, katsed uuesti teises koosseisus, mille määrab Riikliku Autoinspeksiooni ülem.

III. Riikliku Autoinspeksiooni Kvalifikatsiooni Komisjoni poolt jõuvankrijuhtidele väljaantavad dokumendid.

1. Riikliku Autoinspeksiooni Kvalifikatsiooni Komisjoni poolt auto- ja mootorrattajuhtidele väljaantavad load on kehtivad kogu NSV Liidu territooriumil.

2. Juhtimislubadel on järgmine tähendus:

a) autojuhi I liigi luba õigustab juhtida iga liiki autosid. I liigi autojuht on autojuht-mehaanik;

b) autojuhi II liigi luba õigustab juhtida iga liiki autosid;

c) autojuhi III liigi luba õigustab juhtida autosid, välja arvatud liini-autobusi, kiir-arstiabi-autosid ja tuletõrje-autosid;

d) stažööri luba õigustab vanema autojuhi kõrval ja juhatusel juhtida autosid, välja arvatud autobusi, sanitaar-tuletõrjeautosid ja reisijate veoks määratud veoautosid;

e) amatöör-autojuhi luba õigustab juhtida sõiduaautosid, kuid ei luba teetseda kutselise autojuhina;

f) mootorrattajuhi luba õigustab juhtida iga liiki mootorrattaid.

Märkus. Gasogeen-autosid on õigustatud juhtima mistahes liigi autojuhid, kelle juhtimise loal on eristamp „õigustab juhtima gasogeen-autosid“ või stamp „1947. a. programm“.

NSV Liidus eksploateeritavate autode kummide siserõhu normid.

Auto mark ja mudel	Kummi mõõdet	Siserõhk kg/sm ²	
		eesmistel kummidel	tagumistel kummidel
Moskvitš	4,50-16	2,00	2,30
	5,00-16	1,75	2,00
GAZ A	5,50-19	1,75	2,25
GAZ-M-1	7,00-16	1,50	2,00
GAZ-M-1 „Pikap“	7,00-16	1,75	2,25
GAZ-67-B	6,50-16	1,50	2,00
	7,00-16	1,50	1,75
GAZ-M-20 „Pobeda“	6,00-16	2,00	2,00
ZIS-101	7,50-17	2,25	2,75
ZIS-110	7,50-16	2,25	2,50
GAZ-AA ja GAZ-MM	6,50-20	2,50	3,25
GAZ-51	7,50-20	3,00	3,50
ZIS-5, ZIS-8, ZIS-11	34×7	5,00	5,75
ZIS-16	9,00-20	3,50	4,50
ZIS-150	9,00-20	3,50	4,25
JaG-4 JaG-6	40×8	5,00	6,50
JaAZ-200	12,00-20	4,25	5,50

Ullatoodud õhurõhu normid on kohuslikud mistahes ilmastiku ja sõidutee seisukorra puhul, sõidautodele täpsusega 0,1 kg/sm² ja veoautodele 0,2 kg/sm².

KASUTATUD KIRJANDUS.

1. Tänavliiklemise eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavail, 1949.
2. J. Lukas jt. Sõjaväelise ettevalmistuse kursus I, 1948.
3. P. Kobelev, Ole valmis õhu-gaasikaitseks, 1945.
4. A. J. Rava, Jõuvankrijuhi käsiraamat, 1939.
5. Типовые правила уличного движения.
6. А. А. Поляков, Организация и регулирование городского движения 1941 г.
7. С. Г. Писарев, Городской транспорт, 1948 г.
8. А. В. Карягин и Г. М. Соловьев, Учебник шофера третьего класса, 1948 г.
9. А. М. Парчинский и др. Вождение автомобилей и автомобильных колонн, 1940 г.
10. А. Г. Назаренко, Правила движения автомобилей и автомобильных колонн, 1946 г.
11. И. И. Осипов, Работа шофера в условиях сельскохозяйственных перевозок, 1947 г.
12. С. Р. Певзнер, Руководство для инструкторов учебной езды на автомобиле, 1948 г.
13. И. Л. Крузе, Автомобильные тормозы, 1947 г.
14. Ф. Я. Герасимов, Справочник по военной топографии, 1946 г.

MÕISTETE JA NIMETUSTE REGISTER.

Number nimetuse järel osutab lehekülje tekstis.

- Aeglustus 33
 Alkohol 13, 153, 154
 Arstiabi, vt. esmaabi
 Autobused 24, 25, 28, 121, 124
 Autokolonn 131—133
 Autoinspeksioon, vt. Riiklik Autoinspeksioon
 Avariid, vt. liiklusõnnetused
- Bensiin, etüleeritud 16
 Bensiinjaam, bensiinivõtmine 110
 Blokeeritud rattad, vt. pidurdustee-kond
- Eesõigustatud jõuvankrid, vt. operatiiv-jõuvankrid
 Eriluba gabariitide ületamisel 111
 „ lõhkeainete ja ohtlike koormate veol 116
 Esmaabi liiklusõnnetustel 156—166
 Etüleeritud bensiin, vt. bensiin
- Gaasikaitse, vt. õhu- ja gaasikaitse
 Gabariidid 111
 Gesoegenautod 111, 116
- Harjutussõit, vt. õppesõit
 Helisignaal 38, 41
 Hobuliiklusvahendid 25, 56, 60
 Hoiatusristid raudteel 98
- Inerts 49
 Inimeste vedu veoautodel 113, 114
 Invaliidid 10
 Isikliku jõuvankri juhtimine 11, 13
- Jalakäijad 8, 9, 11, 103
 Jalgratas, jalgrattur 24, 25, 28
 Juhtide kohused 11—13
 „ kohta kehtivad keelud 13—15
 „ märguanded 37—39
 Juhtimise load 11, 16, 17
 Jõuvankrite juhtimine 16
 Jõuvankrite tehniline seisukord 11, 118, 119
 „ numbrimärgid 123, 124
 „ valgustus 120—124
 Järelvankrid 28, 119
 Järjekord läbisõidul 57, 58
- Kariloomad, vt. loomad
 Karistused 16, 17
 Katsed 17, 176—178
 Katsekomisjon vt. kvalifikatsioonikomisjon
 Katsekavad, vt. õppekavad
 Kiirused liiklemisel 28—31, 50
 Kombineeritud märktuled, vt. valgusfoorid
 Koormad 112, 113
 Kriitiline kiirus 50
 Kvalifikatsioonikomisjon 170, 179
 Kvartaal 22
 Kõrvaltee, -tänav 18, 30
 Kõrvuti liikumine 23
 Käänak, vt. teekäänak
- Lapsed 10, 11, 154
 Lapsevankriga liikumine 10
 Liiklemine mitmel sõidurajal 24
 „ ühel „ 24, 25

Liiklemise reguleerimine 6, 8
Liiklemise põhireegel 7
Liiklusvahendid, vt. ka jõuvankrid
23—25
Liiklusvahendi andmine miilitsa
käsutusse 12, 13
Liiklusmärgid 7, 83—98
Liiklusõnnetused 13, 16, 152—155
Loomad 31

Magistraaltänavad 18
Maanteed, vt. teed
Manööverdamine, vt. pöörded
Maršruudileht, vt. teekonnaleht
Miilitsa jõuvankrid, vt. operatiiv-
jõuvankrid
Militsionäär-reguleerija 76—81
Moondamine, vt. õhu- ja gaasi-
kaitse

Märguanded, juhtide, vt. juhtide
märguanded
" militsionääri-regu-
leerija, vt. militsionääri-regulee-
rija

Märguanded, valgusfoori, vt. val-
gusfoorid
Möödasõit eesliikuvast liiklusva-
hendist 40, 43

Möödasõit kõrvalliikuvast liiklus-
vahendist 40

Möödasõit seisvast liiklusvahen-
dist 40

Möödasõit vastuliikuvast liiklus-
vahendist 27

Numbrimärgid, vt. jõuvankrite
numbrimärgid

Nõuded jõuvankrite tehnilise sei-
sukorra kohta 118, 119

Ohtlike ainete vedu 115—117

Orienteerumine maastikul 142, 143
Operatiivjõuvankrid 41, 54, 56,
58, 61

Optiline märguanne 40, 41
Otsesuunas liikumine 23, 57

Paigalt liikumine 23
Parkimine 53, 54

Pealkirjad liiklusvahendite 123, 124
Peatumine 52, 53
Peatänavad 18, 57
Pidurdamine 32

Pidurdusteekond 32—35

Pidurdusvahemaa 35—37

Pikap-tüüpi autod 28, 58

Pikkade esemete vedu, vt. gaba-
riidid

Pime aeg, vt. jõuvankrite valgus-
tus

Pimedad 10

Pimestamine 41, 122

Pooltuled, vt. jõuvankrite valgus-
tus

Pori pritsimine 31

Pukseerimine 108, 109

Pöörded 59—61

Rahatrahv, vt. karistused

Raudtee-ülesõidukohad 103, 104

Reageerimise aeg, vt. pidurdus-
vahemaa

Reisijate vedu, vt. inimeste vedu

Riiklik autoinspektsioon 8

Risttee, risttänav 21

" ületamine 56—58

Seismajätmine, vt. peatumine

Seisukohad, vt. parkimine

Signaalid, vt. märguanded

Sireen, vt. operatiivjõuvankrid

Stopp-joon 102

Stoppsignaal, vt. juhtide märguan-
ded

Suitsetamine keelatud 15

Suuna näitamine, vt. juhtide mär-
guanded

Sõiduauto 24, 25, 28, 118, 119

Sõiduleht, vt. teekonnaleht

Sõidutee 23, 107

Sõjaväe liiklusereguleerija märgu-
anded 81—83

Tagurpidi sõitmine 62, 107, 108

Teede elemendid 20, 21

Teejuhised 101

Teekonnalehed 124, 125

Teekäänak, teekõver 48—51

Teemärgid 99
Teetõkked 100
Tehnilised nõuded jõuvankrite kohta 118, 119
Topograafiline kaart 133, 140
Topograafilised tingmärgid 137—140
Transpordiettevõtete juhatajate kohustused 15
Transpordivahendid, vt. liiklusvahendid
Trammid 30, 58, 59, 68, 77
Trammited 45, 46
Trammi peatuskohad 46, 47
Tuled, vt. jõuvankrite valgustus
Tuletõrjeautod, vt. operatiivjõuvankrid
Tähistused sõiduteel 101, 102
Tänavate elemendid 18—20
Tänavate liigitus 18
Tühisõidud veoautoga 125—131
Udu 105
Uni rooli taga 13, 14
Vaateväli 29, 36
Vahemaa seisu ajal 37
" sõidu ajal, vt. ka pidurdusvahemaa 25

Valgusfoorid 63—75
Valgustus, valgustusseadmed, vt. jõuvankrite valgustus
Varuvöönd 113
Vastutus liiklemise eeskirjade rikumise puhul, vt. karistused
Vedelkütteained, vt. bensiin ja ohtlike ainete vedu
Veoautod 24, 25, 28, 118, 119
Vingugaas, vingumürgitus 14
Väljak 22
Väljakul sõitmine 27, 62
Väljaõpe 169
Väravaist sisse- ja väljasõit 51, 52
Õhu- ja gaasikaitse 146—151
Õhurõhk kummides 180
Õnnetusjuhtumid, vt. liiklusõnnetused
Õppesõit 114
Õppe- ja katsekavad liiklemise alal 170—176
Uhesuunaline liiklemine 20, 87
Uksteise taga liiklemine, vt. vahemaa sõidu ajal
Umberpöördumine, vt. pöörded
Umberrivistumine 54, 55

SISUKORD

Saateks	Lk.
Tarvitatud lühendid	3
I. Uldalused	4
1. Vajadus liiklemise korraldamiseks. 2. Liiklemise reguleerimise ülesanded. 3. Tänavliiklemist reguleerivad asutised. 4. Liiklemise korraldamine. 5. Kõikide liiklusest osavõtjate kohused. 6. Liiklusvahendite juhtide kohused. 7. Transpordiettevõtete juhatajate kohused. 3. Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumise puhul.	5
II. Tänavad ja teed	18
1. Tänavad. 2. Teed. 3. Ristteed ja väljakud.	
III. Liiklusvahendite paiknemine liiklemisel	23
1. Paigalt liikumine. 2. Liiklusvahendite paiknemine. 3. Möödasõit vastuliikujast.	
IV. Uldeeskirjad liiklemisel	28
1. Liikumise kiirus. 2. Jõuvankrite pidurdamine. 3. Juhtide märguanded. 4. Möödasõit eesliikujast. 5. Sõitmine trammiteedel. 6. Möödasõit trammi peatuskohtadest. 7. Liikumine teekäänakuil. 8. Väravaist sisse- ja väljasõit. 9. Liiklusvahendite peatumine. 10. Liiklusvahendite parkimine.	
V. Liiklemine ristteedel	54
1. Liiklusvahendite ümberrivistumine ristteele lähenemisel. 2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine. 3. Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine. 4. Pööre paremale. 5. Pööre vasakule ja tagasisuunas. 6. Tagurpidi sõitmine. 7. Sõitmine väljakuil.	
VI. Liiklemise aktiivsed reguleerimise vahendid	63
1. Valgusfoorid. 2. Militsionäär-reguleerija. 3. Sõjaväe liikluse-reguleerija märguanded.	

VII. Liiklusmärgid	83
1. Uldalused. 2. Hoiatusmärgid. 3. Keelumärgid. 4. Osutavad märgid. 5. Hoiatusristid raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadel. 6. Teemärgid. 7. Teetegemise kohtade tõkked sõiduteel. 8. Teejuhised ja tähistused sõiduteel.	
VIII. Erieeskirjad	103
1. Raudtee-ülesõidukohtade ületamine. 2. Liiklemine tihedas udus. 3. Sõitmine libedal teel. 4. Tagurpidi sõitmine. 5. Pukseerimine. 6. Bensiinivõtmise bensinijaamas. 7. Liiklusvahendite gabariidid ja kaal. 8. Koormate laadimine. 9. Inimeste vedu veoautodel. 10. Öppesõit. 11. Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedu.	
IX. Jõuvankrite tehniline seisukord	118
1. Nõuded jõuvankrite üldseisukorra kohta. 2. Jõuvankrite valgustus. 3. Tulede kasutamine. 4. Riiklikud numbrimärgid ja pealkirjad liiklusvahendeil. 5. Teekonnalehed.	
X. Auto juhtimine autokolonnis	131
1. Autokolonna liikumine. 2. Auto liikumine autokolonna koosseisus. 3. Märkuanded autokolonna juhtimisel.	
XI. Sõjatopograafia algmed	133
1. Topograafiline kaart. 2. Kaardimõõt. 3. Orienteerumine.	
XII. Liiklusvahendite liiklemine õhuohu olukorras	146
1. Õhuoht. 2. Õhualarm. 3. Gaasialarm. 4. Gaasitorbik.	
XIII. Õhu- ja gaasikaitse liiklemisel	149
1. Jõuvankrite moondamine. 2. Õhukaitse liikumise ajal. 3. Mürkärastamine.	
XIV. Liiklusõnnetused	152
1. Liiklusõnnetuste liigitus. 2. Liiklusõnnetuste põhjused. 3. Kuidas toimida liiklusõnnetuste puhul. 4. Esmaabi liiklusõnnetuste puhul.	
Lisad	
1) Tänavliiklemise kord Tallinna linnas	167
2) Autojuhtide üksikväljaõppe teostamise kord autotranspordis	169
3) Õppekavad tänavliiklemise eeskirjade alal	170
4) Eeskirjad jõuvankrijuhtide katsete korraldamiseks	176
5) NSV Liidu eksploateeritavate autode kummide siserõhu normid. Kasutatud kirjandus	
Mõistete ja nimetuste register.	

Kaas: A. Hoidre.

Keeleline toimetaja K. Laane.

Vastutav toimetaja M. Tiitus.

Ladumisele antud 24. II 1949. Trükkimisële antud 6. XII 1949. Paber 61×86 sm. ¹/₁₆. Trükiarv 4000. Trükitähti trükipoognas 70 640. Trükipoognaid 11,75. Arvutuspoognaid 16,0. MB-09215. Trükikoda „Uhiselu“, Tallinn, Pikk 40/42. Tellimise nr. 505/13143.

На эстонском языке

П. Хырак. Учебник по уличному движению.

TK.

Trükivigu

Lk.	Rida	On trükitud	Peab olema	Kelle viga
5	4 alt	inimohvritega	inimohvriteta	trükikoda
7	8 ülalt	Et	Ei	"
7	10 "	juhtidel	juhtidelt	"
18	4 "	Tänavad	Tänavad	"
18	1 alt	joonis 24	joonis 31	toimetaja
54	3 "	ptk. II p. 4	ptk. III p. 2	"
57	13 "	või autobuseliiklus	liiklus	autor
62	23 "	joonis 5	joonis 6	toimetaja
111	25 "	joonis 52	joonis 51	"
187	19 "	Sõjatopograafia alg- med 133	Topograafia algmed... 136	"

Soovisedel — Требование.

Kohaviit
Шифр

A-18236

Ilumisaasta
Год издания

Autor
Автор

Hõrak

Pealkiri
Заглавие

Tänavaliikluse eesk jöuvansi-
juhtidele.

Книпääv, дата

RBL. 10.—

A-18236



TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00506118 1

RBL. 10.—

A-18236



TÜ RAAMATUKOGU
1 0300 00506118 1

A-18236

P. Hõrak



TÄNAVLIIKLEMISE ÕPIK

P. Hõrak

TÄNAVLIIKLEMISE
ÕPIK JÕUVANKRIJUHILE