

P. HÕRAK

Liiklemise õpik

JÕUVANKRIJUHILE

2/44902

PEETER HÕRAK

LIIKLEMISE ÕPIK JÕUVANKRIJUHILE

VI ümbertöötatud trükk

EESTI RIIKLIK KIRJASTUS
Tallinn • 1959

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

2
Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu
44902

EESSÕNA

Käesolev raamat on määratud õpikuks nii autokoolide ja -kursuste õpilastele kui ka individuaalkorras jõuvankri[1] *juhtimist õppijaile. Samuti võib raamat abi osutada ka tegelikule jõuvankrijuhile liiklusalaste teadmiste süvendamisel ja praktikas esilekerkivate küsimuste lahendamisel.*

Arusaadavalt ei piisa sellest, kui kehtivad liiklemise eeskirjad sõna-sõnalt pähe õpitakse, vaid selleks, et osata neid praktiliselt õigesti rakendada, peab olema selge eeskirjade sisu ja mõte.

Kuna kehtivad tänavaliiklemise eeskirjad on võrdlemisi lühikesed ega sisalda lähemaid seletusi, siis jõuvankri juhtimise loa taotlejal, samuti ka tegelikul jõuvankrijuhil tuleb endal püüda mõista ning tõlgendada üksikute eeskirjade mõtet ja seda, mida ühe või teise eeskirjaga taotletakse.

Et eeskirju sageli vääralt mõistetakse ja ebaõigesti tõlgendatakse, näitavad nii katsete tulemused riiklikus eksamikomisjonis kui ka sagedased liiklemise eeskirjade rikkumised praktikas. Pahatihti põhjustab seda puudulik arusaamine eeskirjade mõttest, mille tagajärjeks on ka nende väär rakendamine.

Õpiku ülesandeks on süstemaatilises järjestuses selgitada kehtivaid tänavaliiklemise ja autotranspordi ohutustehnika eeskirju. Raamatu käesoleva trüki koostamisel on võetud aluseks kehtivad «Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liikle-

[1] Üldnimetuse «jõuvanker» all mõistetakse käesolevas õpikus igasugust mootori jõul liikuvat rööpmeteta liiklusvahendit, mis on kohandatud liikumiseks teedel ja tänavatel, olenemata tema liikumise eesmärgist.

miseks», «Tüüpeeskirjad NSV Liidu teedel ja tänavatel liiklemiseks» ja autotranspordi ohutustehnika ning ekspluatatsiooni eeskirjad.

Raamatu käesolev väljaanne on täielikult ümber töötatud 1. septembrist 1958. a. jõustunud tänavaliiklemise eeskirjade alusel. Kõik õpikus äratoodud kehtivate tänavaliiklemise eeskirjade tõlgendused on kooskõlastatud Eesti NSV Riikliku Autoinspektsiooniga, mistõttu neid võib võtta aluseks praktiliste küsimuste lahendamisel.

Aidaku see raamat omalt poolt meie jõuvankrijuhtide hulgas tõsta teadlikku distsipliini tänavaliiklemisel.

Autor

I PEATÜKK

TÄNAVALIIKLUSE ORGANISEERIMISE JA REGULEERIMISE PEAMISED ÜLESANDED JA PÕHIMÕTTED

1. Tänavaliikluse organiseerimine ja reguleerimine

Tänavaliikluse organiseerimise all mõistetakse organisatsiooniliste ja tehniliste abinõude kompleksi, mille ülesandeks on kindlustada tänavatel ja teedel ning nende ristumiskohtades liiklusvahendite ja jalakäijate võimalikult häireteta ning ohutu liiklemine. Peamisteks abinõudeks sel alal on tänavate ja teede ratsionaalne planeerimine ning liikluse reguleerimine.

Tänavaliikluse reguleerimise all mõistetakse abinõude kompleksi, mis on suunatud kindla korra ja distsipliini loomisele liiklusvahendite ja jalakäijate liikumises avalikel teedel ja tänavail.

Vastavalt mehaaniliste liiklusvahendite arvulisele kasvule, nende kiiruse tõusule ja tehniliste abinõude täiustamisele muutuvad mitmekesisemaks ja täiuslikumaks ka tänavaliikluse reguleerimise viisid ja vahendid.

Peamisteks reguleerimise viisideks ja vahenditeks on:

1) tänavatel ja teedel liiklemise korda kindlaks määravate üldkohustuslike eeskirjade avaldamine;

2) liiklemisteede ristumiskohtades aktiivse reguleerimise rakendamine militsionäär-reguleerijate ja valgusfooride abil;

3) sõiduteedel liiklusmärkide ülesseadmine;

4) muude abiseadmete kasutamine, nagu sõidutee tähistamine reguleerivate joontega, teeviitade ülesseadmine, reisijate ooteplatvormide ehitamine, jalakäijate kaitsepiirete ehitamine jne.

Tänavaliikluse organiseerimise ülesandeks on kindlustada kõikidele liiklejatele vastavalt nende spetsiifikale võimalikult kiire, häireteta ja ohutu edasiliikumine. Selleks on vajalik, et kõik tänavaid ja teid kasutavad isikud oleksid küllaldaselt distsiplineeritud ja tähelepanelikud, et nad liigeldes oma käitumisega ei tekitaks takistusi ega ohtu enesele ja teistele.

Nimetatud ohutu liiklemise põhinõue kehtib kõikide tänavaliiklusest osavõtjate kohta, vahet tegemata, kes ta on või mille abil ta liigub. Kuna tänavaliikluses on kõik liiklejad ruumiliselt üksteisega väga tihedalt seotud, siis arusaadavalt ei saa seda põhimõtet püstitada ainult mõne liiklejate liigi, näiteks mehaaniliste liiklusvahendite juhtide kohta, ilma nende huve ja ühes sellega ka transpordimajanduse huve kahjustamata.

Teiselt poolt on küll vajalik, et mehaaniliste liiklusvahendite (kui suurema ohu allikate, võrreldes mittemehaaniliste liiklusvahenditega) ja nende juhtide kohta püstitatakse ka suurendatud nõuded, et need liiklusvahendid oleksid sõidukõlblikud ja liiklemiskindlad ning et neid juhiksid vajaliku väljaõppe saanud asjatundlikud isikud.

2. Tänavaliiklust reguleerivad asutused

Tänavatel ja teedel liiklemise reguleerimine ja liiklejate poolt liiklemise eeskirjade nõuete täitmise kontrollimine on vastava miilitsaasutuse — Riikliku Autoinspektsiooni — ülesandeks.

Riikliku Autoinspektsiooni (RAI) ja tema kohalike organite töötajad — rajoonidevahelised, rajoonide ja linnade autoinspektorid — kontrollivad jõuvankrite tehnilist seisukorda, registreerivad jõuvankreid ning annavad välja dokumente ja riiklikke numbrimärke. Samuti trahvivad nad kohapeal isikuid, kes on rikkunud liiklemise või liiklusvahendite ekspluatatsiooni eeskirjade ning registreerimise korra nõudeid.

Riiklik Autoinspektsioon kontrollib jõuvankrijuhtide kaadri ettevalmistamist ja teostab ning organiseerib liiklusvahendite juhtide ja elanikkonna hulgas liiklusalal agitatsiooni-propaganda tööd, toimetab liiklusõnnetuste vormistamist ja arvestamist ning õnnetuste põhjuste selgitamist.

Riiklik Autoinspektsioon viib ellu kõik liiklemise organiseerimise ja reguleerimisega seotud abinõud kokkuleppel kohalike TSN täitevkomiteedega. Oma eşindajate kaudu võtab ta osa plaanide koostamisest olemasolevate tänavate ja teede, raudtee-ülesõidukohtade jne. rekonstrueerimise ja uute ehitamise kohta, samuti massürituste puhul liiklusmarsruutide, parkimisplatside jms. kindlaksmääramisest.

Liiduvabariikide pealinnades ja teistes suuremates linnades on militsionäär-reguleerijatest ja liiklusjärelevalve inspektoritest moodustatud spetsiaalsed RAI allüksused — tänavaliikluse reguleerimise osakonnad (TRO).

Ühiskondliku aktiivi — eesrindlike autotranspordiala töötajate — kaasatõmbamiseks tänavaliiklemise julgeoleku kindlustamise tööle on Riikliku Autoinspektsiooni ja miilitsaosakondade juures moodustatud ühiskondlike autoinspektorite grupid.

Ühiskondlikel autoinspektoreil on õigus:

— liiklemise eeskirjade rikkumise puhul peatada liiklusvahendeid, kontrollida juhtide sõidudokumente ja hoiatada juhte;

— jämedate, kiiresti korralekutsumist nõudvate rikkumiste puhul, eriti ebakaines olekus juhtimise korral juhid ja nende liiklusvahendid kinni pidada ning lähemasse miilitsa-asutusse toimetada.

Ühiskondlikud autoinspektorid on kohustatud:

— liiklusõnnetuse puhul võtma tarvitusele abinõud kannatadasaanute abistamiseks ja õnnetuse põhjustajate kinnipidamiseks, tegema kindlaks tunnistajate isikud ja viivitamata kohale kutsuma miilitsatöötaja;

— kõigist tema poolt välja selgitatud liiklemise eeskirjade rikkumistest ette kandma Riiklikule Autoinspektsioonile või rajooni riiklikule autoinspektorile.

Ühiskondlikel autoinspektoreil on keelatud:

— koostada administratiivprotokolle;

— määrata trahvi liiklemise eeskirjade rikkumise puhul;

— sundida juhti vedama koormat või inimesi, muuta sõidumarsruuti ning kontrollida liiklusvahendil kaasasõitjate dokumente.

3. Liiklemise eeskirjad ja nende põhinõuded

Põhidokumendiks liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemise reguleerimise alal avalikel teedel ja tänavatel on nn. «tänavaliiklemise eeskirjad» (LE). Liiklemise eeskirjad on kahesugused: tüüpeeskirjad ja kohalikud eeskirjad. Tüüpeeskirjad koostatakse NSV Liidu Siseministeeriumi Miilitsa Peavalitsuse poolt ja nende alusel kehtestavad liiduvabariikide valitsused ja suurlinnade (Moskva, Leningradi) ning oblastite TSN täitevkomiteed oma territooriumi kohta liiklemise eeskirjad vastavalt kohalikele eritingimustele.

Tüüpeeskirjadel ei ole juriidilist seadusejõudu ja kõik tänavaliiklust puudutavad praktilised küsimused lahendatakse kohalike, territoriaalsete liiklemise eeskirjade alusel.

Eesti NSV territooriumil kehtivad «Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks», mis on kinnitatud ENSV Ministrite Nõukogu määrusega 22. maist 1958. a. nr. 190.

Peale selle võivad rajoonide ja linnade TSN täitevkomiteed üldkohustuslike otsustega kehtestada täiendavaid juhendeid liiklemise korra kohta oma rajoonis või linnas, kajastades neis antud koha eritingimusi ja iseärasusi. Üldkohustuslike otsustega tänavaliikluse alal tehtud kitsendused tehakse liiklejaile teatavaks vastavate liiklusmärkide ülesseadmisega.

Tänavaliiklemise eeskirjade ülesandeks on määrata kindel

kord liiklusvahendite ning jalakäijate liiklemisel avalikel teedel ja tänavatel ning sellega vähendada liiklusõnnetuste arvu.

Liiklemise eeskirjadega on püstitatud järgmised kolm määrava tähtsusega põhinõuet:

1. Liiklusvahendite juhid, jalakäijad ning teised tänavaid ja teid kasutavad isikud peavad käituma nii, et nad ei tekitaks ohtu ega takistusi liiklemisele, samuti peavad nad olema valvsad ning üksteise suhtes tähelepanelikud.

2. Kõik kodanikud on kohustatud toimima liiklemise eeskirjade nõuete järgi, täitma liiklusmärkide, liiklemise reguleerimise joonte, teeviitade ja valgusfooride märktulede nõudeid ning miilitsatöötajate korraldusi.

3. Liiklusvahendite juhid ei tohi täita käske või korraldusi, mis on vastuolus liiklemise eeskirjadega, ja keegi ei tohi neid selleks sundida.

Nendest põhinõuetest nähtub, et k õ i k kodanikud, kes viibivad teedel ja tänavail (vaatamata sellele, kes nad on ja mis eesmärgil nad seal viibivad), peavad täitma nende kohta kehtivaid liiklemise eeskirjade nõudeid, sest ainult sel tingimusel saab olla tagatud liiklemise julgeolek.

Eelkõige tuleb kõigil liiklejail alati silmas pidada tänavaliiklemise põhinõuet — käituda nii, et see ei tekitaks ohtu ega takistusi liiklemisele, olema valvas ja teiste liiklejate suhtes tähelepanelik.

Järelikult jalakäija, kes oma käitumisega tekitab takistusi liiklusvahendite liikumisele, on tänavaliiklemise eeskirjade põhinõude rikkuja. Samuti on selle põhinõude rikkuja autojuht, kes küll näeb jalakäija väära käitumist, kuid omalt poolt ei rakenda kõiki temal kasutada olevaid abinõusid tekkinud ohtliku olukorra likvideerimiseks.

Peale eelnimetatud põhireeglite ja liiklusvahendite ning jalakäijate liiklemise korda puutuvate juhiste andmise määravad liiklemise eeskirjad kindlaks ka nn. aktiivse reguleerimisviisi valgusfooride ja miilitsatöötajate abil. Kuna liiklemist reguleerivad miilitsatöötajad on vastutavad selle eest, et nende poolt teenindatavas piirkonnas liiklemine toimuks häireteta ja liiklusvahenditele oleks kindlustatud võimalikult kiire edasiliikumine, siis selleks on nad sunnitud mõnel erandjuhul ajutiselt muutma tavalist liiklemise korda või koguni kehtestama ajutisi kitsendusi. Säärased miilitsatöötajate poolt liiklemise korra või liiklustakistuste kõrvaldamise kohta antud korraldused on kohustuslikud kõigile kodanikele (kaasa arvatud asutuste, ettevõtete ja organisatsioonide juhatajad).

Tänapäeva tänavaliiklemise keerukas protsessis võib tekkida lõpmatu hulk erinevaid olukordi, millede kõikide ettenägemine ja fikseerimine liiklemise eeskirjades ei oleks esiteks võimalik ja teiseks oleks koguni kahjulik, kuna see vilunud, eesrindlike jõuvankrijuhtide initsiatiivi liigselt piiraks ning liiklemise voolavust ja tänavate-teede läbilaskevõimet asjatult tõkestaks. See oleks vastuolus liiklemise organiseerimise ja reguleerimise eesmärgiga — tagada liiklejaile ohutu ja häireteta ning võimalikult kiire liiklemine. Juhtudel, mis otseselt ei ole liiklemise ees-

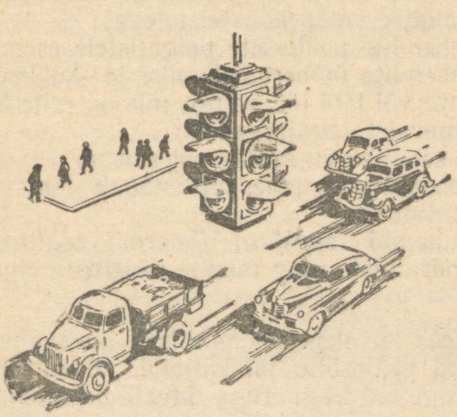
kirjades ette nähtud, peavad kõik liiklejad võtma juhiseks nendes eeskirjades sisalduva põhinõude — käituda nii, et nende süü läbi ei tekiks ohtu ega takistusi liiklemisel.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Millised on üldkasutatavail tänavail ja teedel liiklemise organiseerimise põhiülesanded? (K[1])
2. Millised on üldkasutatavail tänavail ja teedel liiklemise organiseerimise põhiprintsiibid? (K)
3. Kuidas peavad käituma liiklusvahendite juhid ja jalakäijad tänavail ja teedel liikudes?
4. Kuidas peab toimima liiklusvahendi juht säärastel juhtudel, mis ei ole ette nähtud tänavaliiklemise eeskirjades?
5. Kuidas peab toimima liiklusvahendi juht, kui liiklusvahendi kasutaja annab korralduse, mis on vastuolus kehtivate liiklemise eeskirjade nõuetega?
6. Milline osatähtsus tänavaliiklemise julgeoleku kindlustamisel on liiklusvahendite juhtidel?
7. Milliseid vahendeid ja viise kasutatakse liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemise reguleerimiseks linnatänavail ja maanteedel?
8. Missugused asutused teostavad tänavaliiklemise reguleerimist ja järelevalvet?

---

[1] Tähega (K) märgitud küsimuste vastamist nõutakse ainult autojuhtimise kõrgema kvalifikatsiooni (II ja I liigi) taotlejailt.



II PEATÜKK

LIIKLUSÕNNETUSED JA ABINÕUD NENDE VÄLTIMISEKS

1. Liiklusõnnetuste liigitus

Liiklusõnnetusteks loetakse sääraseid sündmusi, mis on tekkinud üldkasutatavatel teedel ja tänavail seoses mehaaniliste liiklusvahendite liiklemisega ja mille tagajärjel on saanud surma või haavata inimesi, on vigastatud liiklusvahendeid või on tekkinud muid materiaalseid kahjustusi.

Ametlikult liigitatakse liiklusõnnetused avariideks, pealesõitudeks või õnnetusjuhtumiteks.

Avariideks loetakse:

— kokkupõrkeid kahe või rohkema liiklusvahendi vahel (sealhulgas raudtee veerevkoosseisudega);

— liiklusvahendite pealesõite paigalistele esemetele;

— liiklusvahendite ümberpaiskumisi ja -kukkumisi (ka sillalt või praamilt või läbi jää vette), mis on esile kutsunud ühe või mitu järgnevaist tagajärgedest:

a) inimese kehalise vigastuse või surma;

b) liiklusvahendi vigastuse, mis nõuab tema väljapraakimist või remontimist;

c) teisi tunduvaid tagajärgi (koorma osaline või täielik hävimine, teepäraldiste ning muude väärtuste vigastamine või hävimine).

Pealesõitudeks loetakse mehaanilise liiklusvahendi juhi süü tõttu toimunud pealesõitu jalakäijaile, jalgrattureile või inimestele, kes liiguvad käsikäruga, invaliidisõidukiga või hobuliiklusvahendiga, ning pealesõitu rakkes veoloomadele, kuigi pealesõitnud liiklusvahend ei saanud vigastada, kuid tekkis mõni järgmistest tagajärgedest:

a) inimese kehaline vigastus või surm;

b) veolooma vigastus või surm;
c) pealesõidetud liiklusvahendi purustus.

Õnnetusjuhtumiteks loetakse sääraseid liiklusõnnetusi, mis tekkisid liiklemise eeskirjade või liiklusvahendite kasutamise eeskirjade rikkumise tagajärjel kannatadasaanute eneste poolt ja põhjustasid nende isikliku ettevaatamatuse või sihilikult väära käitumise tõttu nendele kehalisi vigastusi või surma.

2. Liiklusõnnetuste peamised põhjused

Liiklusõnnetused on suureks paheks. Nende tagajärjel saab igal aastal hulk inimesi surma või jääb invaliidideks. Rohkesti langeb rivist välja ka rahvamajandusele hädavajalikke liiklusvahendeid, millede taastamiseks ja asendamiseks kulub palju tööpäevi ja materiaalseid väärtusi. Peale selle tekitavad liiklusõnnetused pahatihti suuri takistusi ja häireid liiklemises — näiteks, kui avarii on toimunud trammiteel või raudteeülesõidukohas, katkeb seal mõneks ajaks trammide või rongide plaanipärane liiklemine. Ometi ei ole liiklusõnnetused paratamatu pahe, mida ei ole võimalik ära hoida. Nagu näitab liiklusõnnetuste analüüs, oleksid 90% õnnetustest vältitavad, kui kõik liiklejad oleksid täitnud liiklemise eeskirjade nõudeid, oleksid olnud vajalikul määral tähelepanelikud ja õigeaegselt arvestanud ohu tekkimise võimalust.

Liiklusõnnetuste tekkimise peamisteks põhjusteks on:
a) liiklemise eeskirjade nõuete mittetäitmine;
b) liiklejate tähelepanematus ja hoolimatus;
c) puudulik liiklemise oskus.

Nimetatud subjektiivsetel, s. o. liiklejaist olenevail põhjustel tekib enamik liiklusõnnetusi. Ainult õige väike osa õnnetustest tekib objektiivsetel põhjustel, mis otseselt ei olene liiklejaist, näiteks kõnnitee või sõidutee erakordselt halb seisukord või liiklusvahendi juhtimisseadme ettenähtamatu ja ootamatu rike, autokummi lõhkemine jms.

Suur osa liiklusõnnetustest tekib mehaaniliste liiklusvahendite juhtide süü läbi. Nagu liiklusõnnetuste analüüs näitab, on jõuvankrijuhtide süü läbi tekkinud õnnetuste peamisteks põhjusteks:
a) lubamatult suure kiirusega sõitmine;
b) juhtimine ebakaines olekus;
c) sõidutee väär kasutamine — sõitmine vasakul teepoolel, ristteede eeskirjadevastane ületamine, väär möödasõitmine teistest liiklejaist, väär manööverdamine.

Lubamatu suure, s. o. liiklustingimustele mittevastava kiirusega sõitmine võib alati tekitada ohtliku olukorra. Seevastu sõitmine mõõduka, vastavalt olukorrale valitud kiirusega võimaldab juhil peaaegu alati ära hoida avariid või pealesõitu ka siis, kui mõni teine liikleja oma väära käitumisega on tekitanud ohtliku olukorra.

Liiklusvahendi juhtimine ebakaines olekus on raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste üheks sagedamaks põhjuseks. Purjus jõuvankrijuht, kes ei suuda valitseda iseennast, veelgi vähem suudab valitseda jõuvankrit, seda kõrgendatud ohu allikat. Ta ei hinda ümbritsevat olukorda õigesti, tekitab oma käitumisega üha takistusi ja ohtu liiklemisele, reageerib aeglaselt ega suuda õnnetust ära hoida. Nagu erialased uurimused on näidanud, on jõuvankri juhtimine ebakaines olekus suhteliselt 50 korda ohtlikum kui kaines olekus.

Muidugi tekitavad takistusi ja ohtu liiklemisele ka purjus jalakäijad ja liiklusvahendite kasutajad-reisijad. Kui aga jõuvankrijuht on kaine ja tähelepanelik, siis on tal enamikul juhtudel võimalik ära hoida teiste liiklejate väärast käitumisest tekkinud ohtu.

Sõidutee väär kasutamine, mis on tingitud juhtide riskivast tegutsemisest või liiklemise eeskirjade nõuete mittetundmisest, on üheks arvukamaks liiklusõnnetuste tekkimise põhjuseks.

Nii näeme, et liiklusõnnetuste tekkimise peamisteks põhjusteks on liiklejate distsiplineerimata käitumine ja liiklemise eeskirjade nõuete mittetäitmine.

Võrdlemisi suur osa liiklusõnnetustest ei ole mitte ainult ühe liiklusest osavõtja, vaid mitme liikleja — jõuvankrijuhi ja jalakäija, kahe või rohkema liiklusvahendi juhi väära tegevuse või tegevusetuse tagajärjeks.

Kui liiklemisel eksib üks liikleja ja teine seda õigeaegselt märgates toimib õigesti, siis jääb võimalus õnnetust vältida. Kui aga üheaegselt, ühes ja samas kohas eksivad kaks või rohkem liiklejat, siis on liiklusõnnetuse vältimine tunduvalt raskem ja nii mõnigi kord täiesti võimatu.

Seepärast nõuavadki liiklemise eeskirjad kõigilt liiklejailt v a s t a s t i k u s t t ä h e l e p a n u.

Ohutu ja häireteta tänavaliiklemine nõuab kõigilt liiklejailt liiklemise eeskirjade nõuete täitmist ja seega nende sisulist tundmist.

Liiklemise eeskirjade nõuete täitmine ei ole mitte iga üksiku liikleja isiklik asi, vaid see on üldrahvaliku tähtsusega ülesanne, millesse iga kodanik peab suhtuma täie tõsiduse ja vastutustundega. Ohutu liiklemise küsimus on ka rahvamajandus-

likult tähtis küsimus, kuna see on vahetult seotud autotranspordi tehnilise võimsuse ärakasutamisega. On ju liiklemise eeskirjade nõuete puudulik täitmine üheks oluliseks põhjuseks, mis ei lase suurendada autode ekspluatatsioonilist kiirust ja täielikult ära kasutada nende tehnilist võimsust. Järelikult on see tõsiseks takistuseks tööviljakuse tõstmisel autotranspordis.

3. Mehaaniliste liiklusvahendite juhtide kohustused liiklusõnnetuste vältimiseks

Liiklusõnnetuste ärahoidmisel on mehaaniliste liiklusvahendite juhtide osatähtsus eriti suur. Garaažist või pargist väljasõidu hetkest alates on juht ainuvastutaja tema liiklusvahendi liikumise eest. Nüüd tuleb tal lahendada terve rida ülesandeid tänavaliikluse küllalt keerukais ja üha vaheldüvais olukordades. Seejuures peab juht liiklemisel esile kerkinud küsimused igas olukorras lahendama õigesti. Iga väärvõte võib põhjustada raskete tagajärgedega õnnetuse.

Selleks et vältida õnnetusi, peavad mehaaniliste liiklusvahendite juhid pidama ranget distsipliini, hästi tundma ja täitma liiklemise eeskirjade ning liiklusvahendite tehnilise ekspluatatsiooni ja ohutustehnika eeskirjade nõudeid.

Nende eeskirjade nõuete teadlik ja heatahtlik täitmine peab olema juhi heaks harjumuseks.

Täiesti vääralt toimib see juht, kes täidab liiklemise eeskirjade nõudeid ainult kartusest liiklusjärelevalve ees, muul ajal aga neid ei täida. Säärane toimimisviis võib kujuneda kergesti halvaks harjumuseks, mis varem või hiljem põhjustab õnnetuse.

Nii mõnigi kord liiklusõnnetuse puhul selgub, et õnnetuse tekitanud juht tundis liiklemise eeskirjade nõudeid, kuid antud juhul neid ei täitnud, sest tal oli harjumuseks saanud neid täita ainult siis, kui arvas liiklusjärelevalve lähedal olevat.

Kehtivad liiklemise eeskirjad paljudel juhtudel ei kirjuta ette reegleid ega piiramisi liiklusvahendite juhtidele ja annavad sellega juhtidele enestele ühes või teises olukorras võimaluse valida sobivat ja ohutut toimimisviisi. Seega juhtudel, mis ei ole otseselt liiklemise eeskirjades ette nähtud, on liiklusvahendi juhil õigus toimida enda äranägemise järgi, kuid tingimusel, et ta ei tekita ohtu ega takistusi liiklemisele.

Liiklemise eeskirjade nõuet — olla üksteise suhtes tähelepanelik — tuleb mõista kõige laiemas mõttes. Selle all tuleb

mõista peale heatahtliku tähelepanelikkuse ja viisakuse ka abivalmidust ja õiglast, seltsimehelikku suhtumist teineteisesse. See väljendub garaažis olles nooremate, vähemvilunud juhtide abistamises hea nõu andmisega, kuidas ühel või teisel juhul toimida või mitte toimida. Liinil olles väljendub see eeskätt selles, et arvestatakse teiste liiklejate huvisid samavõrd kui enda huvisid. Seepärast annab eeskujulik juht alati teed teisele juhile, kel antud olukorras on raskem liikuda, ta lülitab vastuliikuja lähenedes aegsasti kaugtuled lähituledele jne. Hea juht ei kasuta teiste, nõrgemate liiklejate suhtes iialgi «tugevama õigust» ega tekita enda käitumisega ohtlikku olukorda. Ta ei sõida ükskõikselt mööda teisest juhist, kes on jäänud teele ja vajab abi, vaid jõudumööda abistab teda, või kui ta ei saa seda teha, siis vähemalt viib edasi teate abi väljasaatmiseks.

4. Transpordimajandi juhtkonna kohustused ohutu liiklemise kindlustamise alal

Kuna ohutu liiklemise ja transporditöö eduka teostamise eeltingimusteks on töötajate kõrge töödistsipliin ja tööalaste teadmiste kõrge tase, siis on transpordimajandite juhtijate poolt selles suhtes tarvitusele võetud abinõudel kaaluv tähtsus.

Transpordimajandi juhtkonna esimeseks ülesandeks sel alal on kindlustada kasutatavate liiklusvahendite tehniline korrasolek. Majandi juhtkond peab looma kõik vajalikud eeltingimused avariideta töötamiseks.

Majandi juhtkonna teiseks tähtsaks ülesandeks on kasvatustöö tegemine juhtide hulgas, et sihikindlalt ja plaanipäraselt tõsta juhtide distsiplineeritust, täiendada nende erialaseid teadmisi ja juurutada neis eesrindlikke töömeetodeid.

Selleks tehtava kasvatustöö peamisteks viisideks on:

a) juhtide kvalifikatsiooni tõstmine vastavatel kursustel;

b) liiklemise- ja ohutustehnika eeskirjade süstemaatiline tundmaõppiminę;

c) juhtide sesooniline instrùktaaž juhtimise iseärasuste kohta sügis-talvisel perioodil;

d) toimunud liiklusõnnetuste arutlemine juhtide koosolekuil, kus selgitatakse, millises olukorras õnnetus tekkis, mis oli selle põhjuseks ja kuidas sääraste juhtumite kordumist ära hoida;

e) seinalehtede, kohalike raadiosõlmede ja näitlike agitatsioonivahendite (plakatite, tabelite, skeemide jm.) kasutamine kasvatustööalaste küsimuste käsitlemiseks;

f) juhtide töö kvaliteedi jälgimine, samuti autasustamise ning ka karistusabinõude rakendamine.

Jõuvankreid omavate garaažide, parkide, autokolonnide, autotranspordi-ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide juhatajad, jõuvankrite individuaalomanikud ning teised isikud, kes vastutavad liiklusvahendite tehnilise seisukorra, hooldamise ja ekspluateerimise eest, peavad isiklikul vastutusel:

a) enne liiklusvahendite garaažist (pargist) väljalaskmist veenduma, et need liiklusvahendid on korras;

b) igale ekspluatatsiooni saadetavale liiklusvahendile (välja arvatud individuaalomanikele kuuluvaile) välja kirjutama ja juhile kätte andma teekonnalehe (ühiskondlikult kasutatavale — marsruudilehe); kaugemaa-sõitude puhul teekonnalehes ära märkima selle kehtivuse aja;

c) mitte lubama liiklusvahendite hoidmist kohtades, kus nad pole arvel, samuti lubada jätta autosid juhtide elukohtadesse;

d) juhtide määramisel teist marki (mudelit) liiklusvahendile eelnevalt tutvustama juhti selle liiklusvahendi juhtimisvõtetega ja teenindamise iseärasustega;

e) juhti instrueerima kehtivate liiklemiseeskirjade ja liiklemise korra suhtes ning liiklusvahendite juhtimise iseärasuste kohta kiilasjää, udu ja muude eriolukordade puhul;

f) liiklusõnnetuste korral, samuti juhul, kui garaaži (parki) jõuab tagasi liiklusvahend, mis teel olles on saanud väliselt kas või vähesel määral vigastada, teatama sellest lähemale miilitsa-asutusele. Raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse puhul peab sündmuskohale välja sõitma transpordimajandist mõni juhtiv töötaja;

g) tagama juhtide ilmumise miilitsa-asutustesse viimaste nõudmisel.

3. Liiklusjulgeoleku huvides on keelatud:

a) lubada liiklusvahendeid juhtima isikuid, kel pole juhtimisluba vastavaliigilise liiklusvahendi juhtimiseks;

b) lubada juhtimisele isikuid, kes on ilmunud tööle või on leitud ebakaines olekus tööl olevat, olenemata ebakainuse määrast;

c) lubada III liigi autojuhte
— autobusside,
— taksiautode,
— kiirarstiabiautode,
— tuletõrjeautode,
— kraana-autode,
— avariiteenistuse eraldusmärgiga autode,
— veoautode, mis veavad koormakastis üle 6 inimese,

— veoautode, mis veavad põhikoormana kergestisüttivaid või muid ohtlikke aineid, juhtimisele;

d) lubada tööle transporditöölisena ja ekspediitoritena isikuid, keda ei ole instrueeritud ohutustehnika nõuete alal laadimistöödel ja auto veokastis sõitmise nõuete kohta, ning isikuid, kes on ebakaines olekus.

4. Asutuse, ettevõtte, majandi või baasi siseterritooriumidel ja -teedel, kus toimub autode liiklemine, peavad olema üles seatud standardsed liiklusmärgid, mis näitavad territooriumil ettenähtud liikumissuundasid ning -kiirusi.

Autode liikumiskiirus asutuse, ettevõtte, majandi või baasi territooriumil ei tohi ületada 10 km/t., garaažis ja töökojas — 5 km/t.

Asutuse, ettevõtte, majandi või baasi territooriumil on kategooriliselt keelatud:

— autode pukseerimine nende käivitamise eesmärgil;

— möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist;

— ükskõik millistel isikutel püsti seistes sõita auto veokastis, auto tiibadel, astmelaudadel jne. vaatamata auto liikumiskiirusele;

— autode ümberpaigutamisel remondi ajal või nende sissesõitmisel pärast remonti viibida auto veokastis ja juhiruumis isikutel, kes otseselt ei ole seotud teostatavate töödega.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mida nimetatakse liiklusõnnetuseks? Kuidas liigitatakse liiklusõnnetusi? (K)
2. Millised on liiklusõnnetuste peamised põhjused?
3. Millised on liiklusvahendite juhtide kohustused liiklusõnnetuste vältimiseks?
4. Mis tähtsus on juhtide vastastikusel abivalmidusel ja milles see võib väljenduda?

III PEATÜKK

VASTUTUS LIIKLEMISE EESKIRJADE RIKKUMISEL

1. Vastutus administratiivkorras

1. Jalakäijaid, liiklusvahendeil reisijaid ning jalgrattureid kehtivate liiklemise eeskirjade rikkumise korral kas hoiatatakse või trahvitakse kohapeal miilitsatöötajate poolt kuni 10 rublani, jämeda rikkumise korral aga, mis tekitas tänaval või teel ohtliku olukorra, kuni 25 rublani.

2. Mehaaniliste liiklusvahendite juhte, kes on süüdi liiklemise eeskirjade rikkumises:

— hoiatatakse suuliselt;

— hoiatatakse juhtimisloa talongisse augu löömisega (suulise hoiatuse puhul lüüakse ümmargune, rahatrahvi puhul kolmnurkne auk);

— trahvitakse kohapeal kuni 10 rublani ja eeskirjade jämeda rikkumise korral kuni 25 rublani.

Liiklemise eeskirjade korduvate ning jämedate rikkumiste puhul võidakse juhilt juhtimisluba ära võtta ja määrata järgmisi administratiivkaristusi:

— hoiatus juhtimisloa talongi vahetamise teel nr. 1-lt nr. 2-le ja nr. 2-lt nr. 3-le;

— miilitsaülemate poolt rahatrahvi kuni 100 rublani;

— juhtimise õiguse äravõtmine kuni 6 kuuni.

Liiklusvahendi juhtimise eest ebakaines olekus võidakse juhtimise õigus ära võtta kuni 1 aastaks.

3. Ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide juhtijaid, kellele kuuluvad liiklusvahendid, sõiduautode ja mootorrataste individuaalomanikke, kes on rikkunud liiklusvahendite kohta kehtestatud eeskirju, samuti ameti-isikuid, kes ei ole miilitsaasutustega kooskõlastanud üritusi, mis häirivad või ohustavad tänavaliiklust, trahvitakse miilitsaülemate poolt rahatrahviga kuni 300 rublani.

4. Autode ja mootorrataste individuaalomanikelt, kes juhivad jõuvankrit ilma juhtimisloata, võetakse koos karistuse määramisega ka jõuvankri kasutamise õigus ära numbrimärkide mahavõtmise teel, kuni juhtimisloa esitamiseni.

5. Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi seadlusega 24. maist 1958. a. «Vastutuse tugevdamisest autode ja mootorrataste liiklus- ja ekspluatatsioonieeskirjade rikkumise eest Eesti NSV territooriumil» on kehtestatud järgmised sanktsioonid:

— auto või mootorratta juhtimise eest ebakainel olekus, ühiskondlikku julgeolekut ohustava mittekorras auto või mootorratta ekspluateerimise eest, samuti inimeste veo eest selleks kohandamata autodel, kohaldatakse elukutselistele autojuhtidele ja individuaalautode või mootorrataste omanikele aresti 3 kuni 15 ööpäevani või võetakse neilt Riikliku Autoinspektsiooni poolt ära auto või mootorratta juhtimise luba kuni üheks aastaks.

Eeskirjade korduv rikkumine toob endaga kaasa auto või mootorratta juhtimise loa äravõtmise linna või rajooni TSN täitevkomitee administratiivkomisjoni otsusel tähtajaga ühest kuni viie aastani.

Autode ja mootorrataste kasutamise ja tehnilise seisukorra eest vastutavaid ameti-isikuid, kes teadlikult võimaldasid kasutada ühiskondlikule julgeolekule ohtlikke mittekorras autosid ja rikkusid autojuhtide töörežiimi, karistatakse linna või rajooni TSN täitevkomitee administratiivkomisjoni otsusel rahatrahviga kuni 1000 rubla; eeskirjade korduva rikkumise või raskeid tagajärgi põhjustanud rikkumise korral aga võetakse need ameti-isikud kriminaalvastutusele.

2. Vastutus kriminaalkorras

Liiklemiseeskirjade selline rikkumine, millega kaasuvad rasked tagajärjed — inimohvrid, inimestele kehavigastuste tekitamine, ulatuslik varaline kahju, toob endaga kaasa süüdlase kriminaalvastutusele võtmise.

1. Autotranspordi alal töötajad võetakse vastutusele vastavalt NSV Liidu Ülemkohtu Presiidiumi Pleenumi määrusele 15. septembrist 1950. a. ENSV territooriumil kehtiva Kriminaalkoodeksi (KrK) § 59[3v] lg. 1 järgi, mis näeb ette vabadusekaotuse tähtajaga 1 kuni 10 aastat.

KrK § 59[3v] lg. 1 järgi vastutavad üksnes autotranspordi alal töötajad. Sellisteks isikuteks on eelkõige autojuhid, kes

alaliselt või ajutiselt on autojuhtidena ametis riiklikes, ühiskondlikes või kooperatiivsetes asutustes, ettevõtetes ja organisatsioonides. Samadel alustel vastutavad ka automajandite ning teiste transpordiorganisatsioonide muud töötajad, kes oma teenistusalaste funktsioonide tõttu korraldavad jõuvankrite ekspluateerimist (peainsener, dispetšer, garaažiülem jne.).

Karistuse määramisel KrK § 59^{3v} lg. 1 piirides võtavad kohtud arvesse liiklemiseeskirjade rikkumise iseloomu, saabunud tagajärgede raskust, samuti aga ka süüdlase isiksust — seda, kuidas süüdlane on varem suhtunud oma teenistusalastesse ülesannetesse ning kas teda varem liiklemiseeskirjade rikkumise eest on karistatud või mitte. Samuti arvestavad kohtud mitmesuguste teguritega, mis jõuvankrit juhtinud isikust ei sõltunud, nagu konkreetsete teeoludega, teiste liiklusest osavõtjate käitumisega, mitmesuguste mehaaniliste seadmete ootamatu riknemisega.

Eriliselt raskendavaks asjaoluks on jõuvankrit juhtinud isiku poolt eelnenud alkoholi tarvitamine, lubatud liiklemiskiiruste ületamine, sõit mittekorras liiklusvahendil, kusjuures juht on sellest teadlik, sõitmine ebaõigel teepoolel, samuti pärast avariid sündmuskohalt lahkumine miilitsaorganite loata, kannatanute jätmine abitusse olekusse.

Neil juhtudel, kui liiklemiseeskirjade rikkumine autotransporditöötaja poolt kannab eriti kuritahtlikku iseloomu (sõitmine lausa joobnud olekus või eriti suure kiirusega tiheda liiklemisega kohtades jne.) ja kui sellised teod on kaasa toonud väga raskeid tagajärgi — mitme isiku surm, paljudele isikutele kehavigastuste tekitamine jms., vastutab süüdlane KrK § 59^{3v} lg. 2 järgi, mis näeb ette karistusena 25 aastat vabadusekaotust.

Sõjaväelased vastutavad KrK § 193^{14a} järgi, mis näeb ette vabadusekaotuse tähtajaga 3 kuni 10 aastat.

2. Kõik muud kodanikud, kes ei ole autotranspordi alal töötajad, võetakse vastavalt NSV Liidu Ülemkohtu Pleenumi määrusele 10. aprillist 1957. a. vastutusele järgmiselt:

a) liiklemise eeskirjade rikkumise puhul, mis tõi kaasa inimeste surma või kehavigastuse, ja kui asjas on tuvastatud, et süüdlane n ä g i e t t e selliste tagajärgede tekkimist, soovis neid või teadvalt laskis neil saabuda:

— surma tekitamise korral KrK § 136 või 137 järgi, mis näeb ette vabadusekaotust kuni 10 aastat;

— raske kehavigastuse tekitamise korral KrK § 142 lg. 1 järgi, mis näeb ette vabadusekaotust kuni 8 aastat, ja kui sel-

lele kehavigastusele järgnes inimese surm — KrK § 142 lg. 2 järgi, mis näeb ette vabadusekaotust kuni 10 aastat;

— kerge kehavigastuse tekitamise korral KrK § 143 lg. 1 järgi, mis näeb ette vabadusekaotust või paranduslikke töid kuni ühe aastani.

b) juhtudel, kui kannatanu surm või kehavigastus tekkis süüaluse poolt liiklemise eeskirjade ettevaatamata rikkumise tagajärjel:

— surma tekitamise korral KrK § 139 järgi, mis näeb ette vabadusekaotust kuni 3 aastat või paranduslikke töid kuni ühe aastani;

— kehavigastuse tekitamise korral KrK § 145 järgi, mis näeb ette ülemmäärana paranduslikke töid kuni ühe aastani või rahatrahvi kuni 500 rublani.

c) juhtudel, kui liiklemiseeskirjade rikkumine tõi kaasa muid raskeid tagajärgi (ulatuslik varaline kahju), KrK § 75[1] järgi, mis näeb ette karistusena vabadusekaotuse ühest kuni kolme aastani või rahatrahvi kuni 3000 rublani.

3. Auto või mootorratta juhiloata juhtimise eest, mis leiab aset korduvalt või põhjustab raskeid tagajärgi, võetakse süüdlased vastutusele Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi 24. mai 1958. a. seadluse § 3 lg. 2 järgi ja karistatakse vabadusekaotusega kuni 10 aastani.

NSV Liidu Ülemkohtu Pleenum määras 9. II 1951, 20. III 1953 ja 17. IX 1954. a.: «Reisijate või veoste vedu autojuhtide poolt neile teenistusalal usaldatud autodel isikliku ainelise kasusaamise eesmärgil tuleb kvalifitseerida KrK § 169 lg. 2 järgi.

Autode ebaseadusliku kasutamise üksikud juhud, mis ei tekitanud olulist kahju asutusele või ettevõttele, tuleb lahendada distsiplinaarkorras ega too kaasa kriminaalvastutust».

KrK § 169 lg. 2 näeb karistusena ette vabadusekaotuse kuni 5 aastat ühes varanduse täieliku või osalise konfiskeerimisega.

3. Materiaalne vastutus

Jõuvankrite valdajad kannavad materiaalset vastutust kahju eest, mis on tekkinud nende juhtide süü läbi liiklusõnnetustel (Tsiviilkoodeksi § 404 alusel).

Juht kannab materiaalset vastutust omakorda jõuvankri valdaja ees. Ta vastutab kogu tekitatud kahju ulatuses, kui kahju on tekitatud teoga, mis sisaldab kriminaalkorras karistatava kuriteo tunnuseid.

Juht kannab materiaalset vastutust kogu tekitatud kahju ulatuses ka siis, kui ta kahju tekitamise ajal ei täitnud teenistuskohustusi.

Muudel juhtudel kannab juht materiaalset vastutust küll kogu tekitatud kahju ulatuses, kuid mitte üle $^1/_3$ oma tariifikohasest palgamäärast (Töökoodeksi § 83, 83[1]).

KONTROLLKÜSIMUS

Milline on liiklusvahendite juhtide vastutus ja missugused karistused on nendele ette nähtud tänavaliiklemise eeskirjade rikkumise ja liiklusõnnetuse tekitamise puhul?

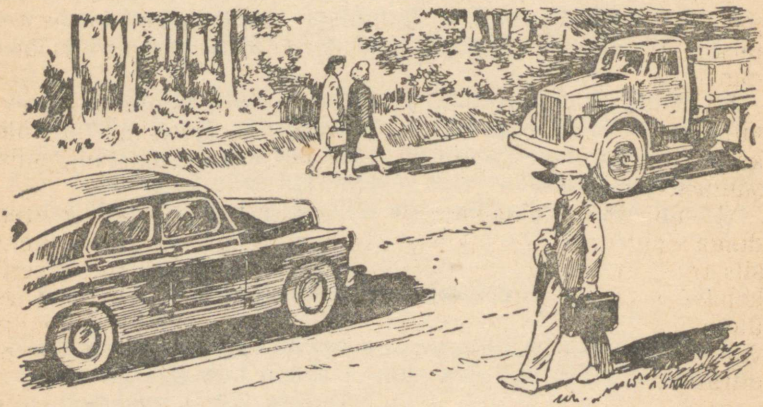
IV PEATÜKK

JALAKÄIJATE JA LIIKLUSVAHENDITE KASUTAJATE KÄITUMINE

Selleks, et tagada endale ohutust ja mitte häirida liiklusvahendite liiklemist, peavad jalakäijad:

a) kasutama liikumiseks kõnniteed, hoidudes seejuures kõnnitee parempoolsele äärele, et mitte takistada vastutulevate jalakäijate liikumist. Kui kõnnitee on kitsas ja seal valitseb elav liiklemine, peavad jalakäijad liikuma parempoolsel kõnniteel, hoidudes selle paremale poolele (arvestades oma liikumise suunda);

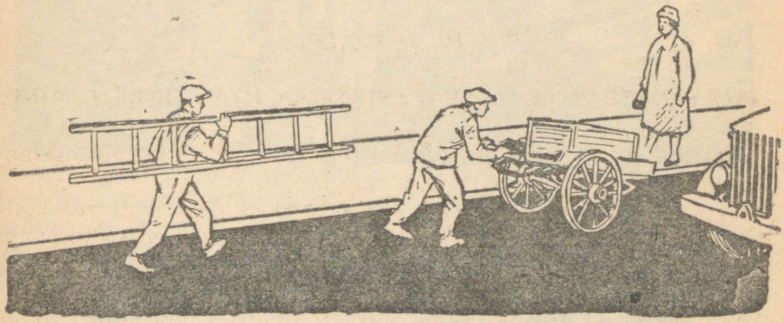
b) kõnnitee või jalgraja puudumisel liikuma sõidutee v a s a k p o o l s e l äärel, maanteel aga v a s a k p o o l s e l



Joon. 1. Kõnnitee või jalgraja puudumisel peavad jalakäijad liikuma sõidutee vasakpoolsel äärel. See võimaldab jalakäijail näha vastusõitvaid liiklusvahendeid ja vajaduse korral kõrvaleastumisega vabastada tee liiklusvahendite möödumiseks.

teepeenral (sillutamata teeosal), näoga vastutulevate liiklusvahendite suunas. See võimaldab jalakäijal õigeaegselt näha vastutulevaid liiklusvahendeid ja vajaduse korral kõrvale astuda, et nendele möödasõiduks teed vabastada (joon. 1);

c) käsikäruga, kelguga, jalgrattaga ja suurte ning määrivate esemetega liikumisel käima sõidutee v a s a k u l poolel kõnnitee ligi või teepeenral. Sellega on välditav teiste jalakäijate tülitamine ja tagant lähenevaile liiklusvahendeile etteastumine (joon. 2);



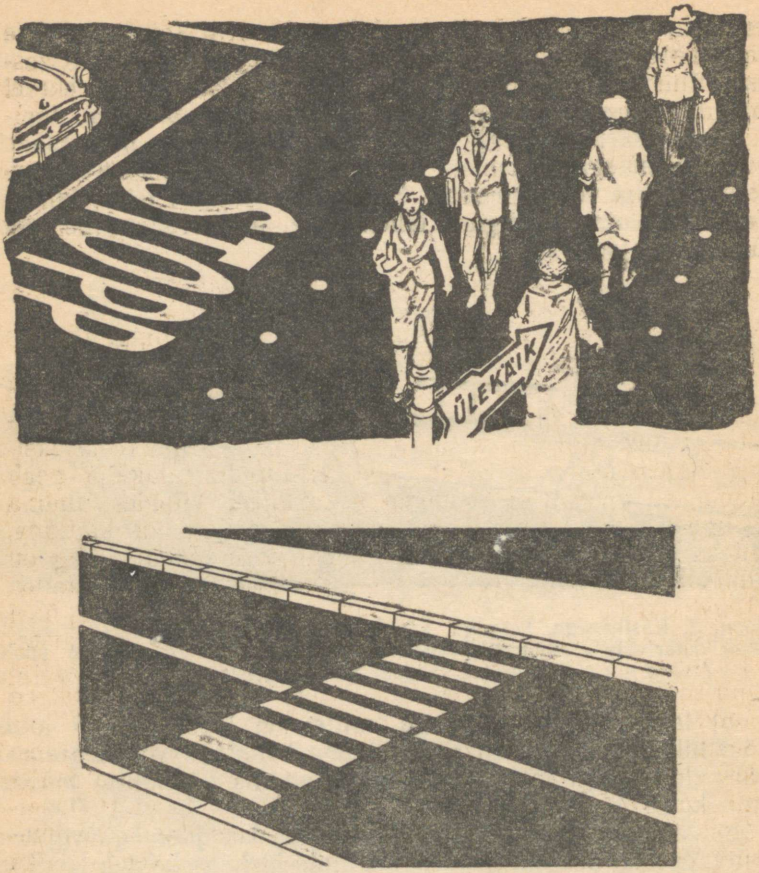
Joon. 2. Käsikäruga, kelguga, käekõrval lükatava jalgrattaga ja suurte ning määrivate esemetega liikudes tuleb käia sõidutee vasakul poolel kõnnitee lähedal või teepeenral.

d) lapsevankriga, kelguga, milles on lapsi, samuti inimjõul lükatava haigevankriga liikuma kõnniteel või teepeenral, mispuhul teised jalakäijad peavad andma võimaluse möödaminekuks;

e) tänavat (teed) ületama kohtades, kus joontega või teeviitadega on ära märgitud jalakäijate ülekäigukohad; kus ülekäigukohad ei ole märgitud — ristteedel, kõnniteede kulgemise suunas (joon. 3).

f) enne sõiduteele astumist ja tänava (tee) ületamist veenduma ohutuses (kui liiklusvahendid liiguvad kahes suunas, siis tuleb algul vaadata vasakule ja lähenedes sõidutee keskkohale — paremale) ja, kui ohtu ei ole, lõpetama tänava (tee) ületamise. Olema eriti ettevaatlik möödumisel seisvast liiklusvahendist või muust takistusest ning juhul, kui nähtavus on piiratud;

g) ülekäigukohtades, kus liiklemist ei reguleerita, igal juhul andma teed lähenevaile liiklusvahendeile. Kohtades, kus jalakäijate ülekäigurajad on tähistatud sebra-tüüpi võõtidega, võivad ülekäigul viibivad jalakäijad erandina jätkata edasiliiku-



Joon. 3. Sõiduteest üleminekuks tuleb kasutada märgitud ülekäigukohtasid: ülal — tavaline, all — sebra-tüüpi; kus ülekäigukohad ei ole märgitud, seal ületatakse sõidutee kõnniteede kulgemise suunas.

mist. Kui aga jalakäijad asuvad ohutussaarekesel, tänava keskel või kõnniteel (teepeenral), siis peavad nad andma teed liiklusvahendeile, mis on jõudnud ülekäigule;

h) ülekäikudel, kus liiklemist reguleeritakse, ületama tänava (tee) valgusfoori rohelise märktule või militsionääri-reguleerija lubava märguande puhul, lastes pööret sooritavad liiklusvahendid mööda. Kui jalakäijatele antakse valgusmärguandeid spetsiaalsete jalakäijate-valgusfooridega, siis tuleb juhinduda

neist. Kui jalakäijad ei suuda ületada tänavat (teed) rohelise märktule või militsionääri-reguleerija lubava märguande kestuse vältel, peavad nad sõidutee keskel või ohutussaarekesel ootama järjekordse, edasiliikumist lubava märguande ilmumist;

i) juhul, kui sõiduteel puudub spetsiaalselt märgitud ooteplatvorm, ootama trammi, trollibussi või autobussi kõnnitee (teepeenra) ääres, segamata jalakäijate ja liiklusvahendite liiklemist.

Jalakäijail ei ole lubatud tänava (tee) ületamisel:

a) astuda lähedal liikuva liiklusvahendi ette;

b) jääda seisma teekäänakuil ja teetõusudel ning muudes kohtades, kus liiklusvahendite juhtidel nähtavus on piiratud.

Tänapäeva kiire ja elava jõuvankrite liiklemise puhul ei või jalakäija nõuda kõike ettevaatust ainuüksi jõuvankrijuhilt ega loota, et juht peab arvestama ja parandama kõiki tema eksimusi liiklemise korra vastu. Just vastupidi, jalakäija peab teadma, et t e m a on kohustatud sõiduteel viibides andma eesõiguse liiklusvahendeile ja vastavalt sellele ka käituma. Näiteks peab ta arvestama, kas temal kasutada olev aeg on küllaldane vajaliku teeosa läbimiseks või peab ta ära ootama.

Tegelikult on aga jalakäijate hulgas küllalt inimesi, kes ühel või teisel põhjusel oma väära käitumisega häirivad ja ohustavad tänavaliiklemist. On päris tavaline nähtus, et jalakäija liigub sõiduteel ilma tungiva vajaduseta või hakkab sõiduteed ületama just siis, kui jõuvanker on õige ligidal.

Seejuures ühed jalakäijad käituvad selliselt meelega, arvestades, et jõuvankrijuhid püüavad teha kõik, et ära hoida pealesõitu. Teised jalakäijad, kes tänavail ja teedel liikudes ohustavad oma tervist ja elu, on säärased, kes teevad seda teadmatusest või oma väheste liikluskogemuste tõttu. Nende hulka kuuluvad ka lapsed. Lapsel on lapse loomus ja mänguhoos unustab ta kõik muu, eelkõige ohu, mis varitseb teda tänavale sattudes. Seepärast peab iga jõuvankrijuht olema eriti ettevaatlik, kui sõidutee ääres või sõiduteel on näha mängivaid lapsi. Jooksev või mängiv laps on jõuvankrijuhile elavaks hoiatusmärgiks, keda nähes juht peab võtma tarvitusele kõik ettevaatusabinõud.

Liiklusvahendeil reisijail on keelatud:

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

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

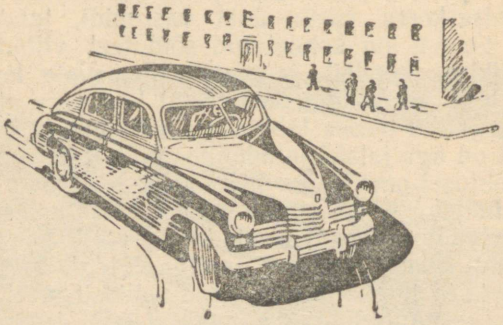
c) siseneda trammi, trollibussi ja autobussi väljumise ukse kaudu, omamata selleks õigust, ja väljuda sissemineku ukse kaudu (välja arvatud lõpp-peatustes);

d) sõita liiklusvahendite astmelaudadel või muudel väliosadel ning seistes püsti veoauto koormakastis või istudes selle küljeluugil;

e) liikumise ajal pead või kätt liiklusvahendist välja sirutada;

f) kaasa vedada trammis, trollibussis, autobussis või kaubaveotaksos lõhke- ja tuleohtlikke aineid ning esemeid, mis võivad määrida või rikkuda kaasreisijate riideid;

g) takistada trammi, trollibussi ja autobussi automaatuste sulgemist.



V PEATÜKK

OHUTUSE NÕUDED INIMESTE VEOL VEOAUTODEGA

Ühes kauba või taaraga võivad veoauto koormakastis kaasa sõita ainult transporditöölised ja kaubasaatjad. Samuti võivad kaasa sõita omanikud-saatjad majakraami, küttepuude, reisipagasi jms. veol. Sõltumata auto kandejõust ja veose hulgast võib auto koormakastis kaasa vedada kuni 6 inimest. Seejuures peavad kaasasõitjate nimed olema märgitud teekonnalehel või vastaval veodokumendil ja nendele peab olema varutud sobivad ja ohutud kohad võimalikult lähemal juhiruumile.

Erandiks on veotaksiautod. Nende koormakastis võib olla rohkem kui 6 inimest, kui selleks jätkub istekohti ja kaasasõitjate nimed ei pea olema sisse kantud teekonnalehte.

Transporditöölised ja teised auto koormakastis kaasasõitvad isikud peavad pidama distsipliini ja alluma autojuhi kõikidele korraldustele, mis puudutavad liiklemise korda ja ohutust. Auto liikumise ajal ei tohi veost ühest kohast teise tõsta, ei tohi ümber istuda ega süüa. Transporditöölised peavad auto sõidu ajal jälgima, et koorem ei nihkuks paigast, ei nõrgeneks koorma kinnitus ega avaneks küljeluugid, ja märgates seda, peavad nad viivitamata teatama sellest autojuhile ja auto täieliku peatumise järel puuduse kõrvaldama. Kergestisüttiva koorma puhul on autos olijail suitsetamine keelatud.

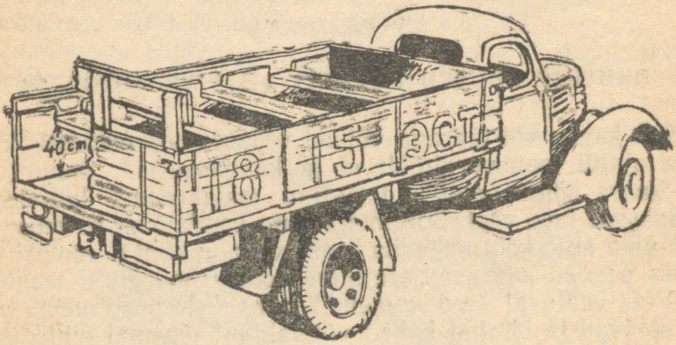
Enne autoga väljasõitmist peab juht veokastis kaasasõitjaile selgitama, et nad auto liikumise ajal ei tohi seista püsti veokastis või olla astmelaudadel, istuda veokasti luukidele, väljuda autost enne selle täielikku peatumist ning peale minna ja maha tulla tee (tänava) sõiduteepoolsest äärest.

Inimeste (kaasa arvatud transporditööliste, ekspediitorite ja teiste koormat saatvate isikute) vedu ei ole lubatav isekallutajate autode veokastis ja auto tsisternidel. Samuti ei tohi olla inimesi teiste autode koormakastis, kui selles veetakse

tuleohtlikke (2. grupi) veoseid, tolmavaid ja põlevaid (3. grupi) veoseid, sööbivaid vedelikke (4. grupi veoseid), pikamõõdulisi (6. grupi) veoseid ja eriti ohtlikke (7. grupi) veoseid (veoste liigitus vt. lk. 182).

Kui veoauto koormakastis veetakse üle 6 inimese, peavad olema täidetud järgmised nõuded:

a) auto peab olema tehniliselt täiesti korras ja tal peab olema kindlalt töötav hüdrauliline või pneumaatiline piduriseade;



Joon. 4. Inimeste veoks seadistatud veoauto.

b) veokasti luukide haagid peavad olema kindlalt suletud ja kinnitatud;

c) veokast peab olema varustatud kindlalt veokasti külge kinnitatud istepinkidega. Pingid peavad asetsema vähemalt 15 cm madalamal veokasti luukide ülemisest äärest ja kuni 40 cm kõrgusel veokasti põrandast (et sõitjad saaksid jalgadega toetuda veokasti põrandale). Tagumisel pingil ja piki veokasti asetsevail pinkidel peavad olema kindlad seljatoed. Et istepingid pakuksid sõitjaile kindlat tuge, peavad need olema valmistatud tugevatest hööveldatud saelaudadest, soovitav paksusega 4—5 cm ja laiusega 20—25 cm;

d) süstemaatiliseks inimeste veoks määratud auto veokast peab olema varustatud kattega ja trepikesega reisijate peale- ja mahaminekuks;

e) igale inimesi transportivale autole peab olema määratud isik, kes koos autojuhiga on vastutav veoeeskirjade täitmise eest; tema perekonnanimi peab olema märgitud teekonnalehele ja juht peab teda enne sõitu instrueerima; sõidu ajal peab see isik asuma auto veokastis;

f) lapsi võib vedada ainult pealt kaetud veokastis täiskasvanute saatel; täiskasvanuid saatjaid peab olema nii palju, et nad suudavad pidada laste üle küllaldast järelevalvet;

g) autot juhtida võib I või II liigi autojuht, kel on vähemalt 2-aastane pidev autojuhtimise praktika.

h) inimeste arv veokastis ei tohi ületada:

autodel kandejõuga	1,5 — 2 tonni	— 16 inimest	(4 pinki à 4 in.)
„ „	2,5 — 3 „	— 20 „	(5 „ à 4 in.)
„ „	3,5 — 4 „	— 24 „	(6 „ à 4 in.)
„	5 tonni ja rohkem	— 30 „	(6 „ à 5 in.)

Liikumise kiirus, sõltumata inimeste arvust (kas või üks transporditööline) veokastis, ei tohi ületada 40 km tunnis.

Ei ole lubatud autosid garaažist välja lasta inimeste veoks tiheda udu, kiilasjää ja tugeva lumesaju korral.

Veoautod, mis veavad inimesi selleks seadistatud veokastis, samuti kaubaveotaksod reisijatega võivad läbi sõita tänavaist, mille ette on püstitatud keelumärk «Veokite liiklemine keelatud».

Inimeste veol talveajal tuleb võtta tarvitusele abinõud kaitseks külma eest (veokast katta pealt presendiga, puldaniga vms., veokasti põrand katta õlgedega või heintega jne.).

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mis tingimustel ja milliste reeglite täitmisel võib vedada inimesi veoauto koormakastis (seadistatud ja seadistamata)?
2. Millise kvalifikatsiooniga juhid võivad vedada inimesi veoauto koormakastis?
3. Mitu inimest võib vedada mitmesuguse kandejõuga veoautode seadistatud ja seadistamata koormakastis?
4. Millega peab olema varustatud laste veoks määratud veoauto? Mis eritingimust tuleb täita laste veol?
5. Millise kiiruse ülemmääraga võib liikuda veoauto, mille koormakastis on inimesi?

VI PEATÜKK

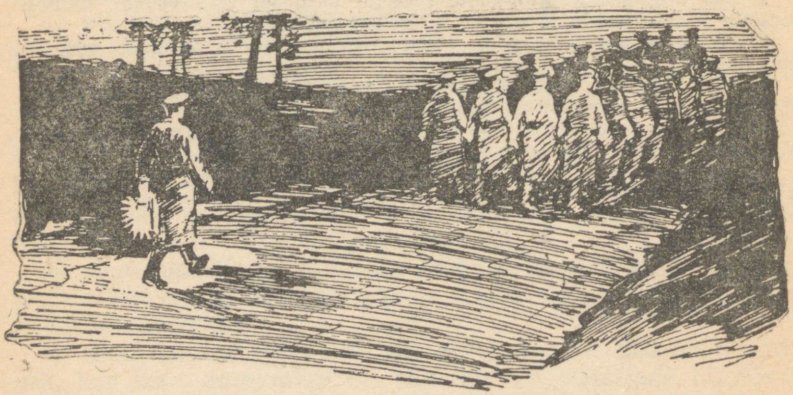
RONGKÄIKUDE JA KOLONNIDE LIIKUMINE

Organiseeritud rongkäikude ja kolonnide juhid ning sõjaväeosade komandörid peavad liiklusjulgeoleku huvides:

a) liikuma inimeste kolonniga sõidutee paremal poolel mitte rohkem kui 4 inimest reas;

b) tähistama kolonni esimese ja viimase rea vasaku poole päeva ajal hästi nähtavate punaste lipukestega, pimedal ajal ja udu puhul aga punase valgusega laternatega.

Lastekolonnidega tuleb liikuda kõnniteel või teepeenral mitte rohkem kui kahekaupa reas. Lastekolonni sõiduteest ülemineku ajal peavad liiklusvahendite juhid oma liiklusvahendid peatama.



Joon. 5. Pimedal ajal või uduse ilmaga sõiduteel liikuv inimeste kolonn peab olema tehtud märgatavaks kolonni ees ja taga vasakul pool kantavate punase valgusega laternatega.

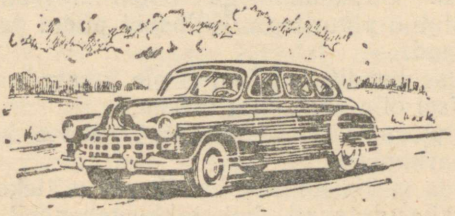
Kolonnide liikumine üle reguleeritud ristteede on lubatav ainult kooskõlas valgusfoori märktuledega või militsionääri-reguleerija märguannetega.

Militsionääril-reguleerijal on õigus vajaduse korral katkestada kolonni liikumine.

Reguleerimata ristteede ületamise eel peavad kolonnide juhid käe või lipukese abil, pimedal ajal aga punase signaallaterna tõstmisega hoiatama liiklusvahendite juhte vajadusest peatada liiklusvahendid kolonni möödalaskmiseks.

Kolonnide kogunemiskohad ja liiklusteekonnad juhul, kui kolonnid oma suuruse tõttu võivad häirida kindlaksmääratud liiklemiskorda, tuleb eelnevalt kooskõlastada miilitsaorganitega.

Tänavate ja maanteede sõiduteed ei tohi kasutada riviharjutusteks, õppusteks, mängudeks, tantsudeks või sulgeda muuks sääraseks otstarbeks.



VII PEATÜKK

HOBULIIKLUSVAHENDITEGA LIIKUMINE

Tänavail ja teedel liikudes peavad hobuliiklusvahendid paiknema äärmises parempoolses sõidureas kõnnitee (teepeenra) lähedal. Liikumise ajal peavad juhil olema ohjad käes ja hobusel suurauad suus. Saates hobuliiklusvahendit jalgsi, tuleb käia sellest paremal pool.

Igal hobuliiklusvahendil peavad olema ees ja taga punased reflekssklaasid. Õhukummidega hobuliiklusvahendid peavad olema varustatud piduritega. Kiilasjää puhul peavad hobustel olema jäärauad.

Hobuliiklusvahendite juhtidel ei ole lubatud:

— juhtimisel olla ebakaines olekus;

— jätta veoloomi järelevalveta nii liikumisel kui ka teel peatamisel ja parkimisel;

— kasutada rikkis liiklusvahendit või mittekorras rakendit.

Linnades kasutatavail hobuliiklusvahendeil peab olema kohaliku TSN täitevkomitee poolt väljaantud numbrimärk, mis kinnitatakse hobusõidukitele taha ja hobuveokitele looga esikülje vasakule poolele.

Linnadesse ajutiselt sissesõitnud hobuveokid võivad liikuda ilma numbrimärgita, kuid reflekssklaasid veokil peavad olema.

Ristteede ületamisel hobuliiklusvahenditega tuleb eelnevalt ümber rivistuda ja täita kõiki risttee ületamise kohta kehtivaid reegleid (vt. lk 93).

VIII PEATÜKK

JALGRATASTEL LIIKUMINE

Jalgrattal sõitmine linnade ja asulate tänavail ning teedel on lubatud alates 14-ndast eluaastast. Maal maanteedel võivad jalgratastel sõita ka nooremad. Mootorjalgratastel võib sõita nii linnatänavail kui maanteedel alates 16-ndast eluaastast. Tallinnas elunevad mootorjalgratturid peavad igal aastal Riikliku Autoinspektsiooni juures sooritama eksami liiklemise eeskirjade tundmises.

Jalgratastel sõita on lubatud ainult ühes reas, üksteise järel, kõnnitee või teepeenra lähedal, neist mitte kaugemal kui 1 meeter. Kus on olemas jalgrattarada, seal peavad jalgratturid liikuma ainult sellel rajal.

Sõiduks kasutatav jalgratas peab vastama jalgratturi kehakasvule. Jalgratas peab olema varustatud registreerimisnumbrimärgiga ja tal peab olema töötamiskindel pidur ja signaalkell, pimedal ajal aga peale selle veel süüdatud esilatern ja taga punane reflekssklaas.

Jalgratturil on keelatud:

a) sõita, olles ebakaines olekus;

b) sõita, hoidmata kätega kinni juhtimisseadistest;

c) sõita kõnniteedel ja jalakäijate radadel;

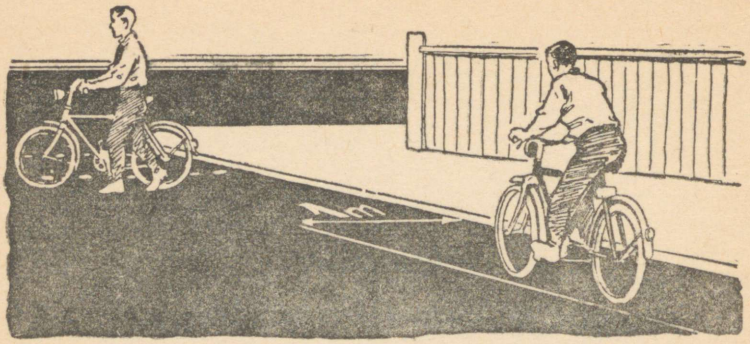
d) sõitmisel hoida kinni teisest liiklusvahendist või teisest jalgratturist;

e) kaasa vedada esemeid, mis võivad segada juhtimist või tekitada ohtu teistele liiklejatele;

f) sõita üheistmelisel jalgrattal kahekesi, välja arvatud kuni 5 a. vanuste laste kaasavõtt, kui ette jalgratta raamile on tehtud vastav lisaiste;

g) õppida jalgrattasõitu tänavail ja väljakuil ning elava liiklusega maanteedel.

Tallinnas on jalgrattal sõitmine keelatud kesklinnas (vt. lk. 267).



Joon. 6. Jalgrattal sõita võib ainult ühes, parempoolses reas, mitte kaugemal kui 1 m kõnniteest (teepeenrast). Pöördeks vasakule ja tagasisuunas tuleb jalgrattalt maha astuda ja lükata seda käsitsi jalakäijate ülekäiguraja kõrval.

Käekõrval lükatava jalgrattaga võib liikuda ainult sõidutee vasakul poolel kõnnitee ligi või vasakul teepeenral.

Ristteid ületada jalgrattal võib ainult otsesuunas ja pöördega paremale, kusjuures tuleb täita kõiki ristteede ületamiseks ettenähtud reegleid.

Kui on vaja pöörduda vasakule või tagasisuunas, siis tuleb jalgrattalt maha astuda ja lükata seda käsitsi jalakäijate ülekäiguraja kõrval. Samuti tuleb jalgrattalt maha astuda väravast (õuest) väljumisel.

IX PEATÜKK

INVALIIDI-MOOTORSÕIDUKITE LIIKUMINE

Invaliidi-mootorsõidukiga on lubatud tänavail ja teedel liikuda sõidutee paremal poolel, mitte kaugemal kui 1 m kõnniteest või teepeenrast.

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

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

Üheistmelisel invaliidi-mootorsõidukil on kahekesi sõitmine keelatud. Samuti on keelatud asendada mootorit teise, suurema võimsusega mootoriga ja omavoliliselt (ilma Riikliku Autoinspektsiooni loata) teha muudatusi olemasolevas tehasekonstruktsioonis.

Invaliidid, kes juhivad nendele kohandatud tavalist tüüpi autosid, peavad liiklemisel täitma kõiki autode liiklemise kohta kehtivaid nõudeid. Nende invaliidist juhtide kohta ei kehti 2 keelumärki: «Peatamine keelatud» ja «Parkimine keelatud», juhul, kui nende poolt juhitavad autod on varustatud spetsiaalsete tunnusmärkidega (valge või kollane võrdkülgne kolmnurk, külje pikkusega 100 mm).

X PEATÜKK

MEHAANILISTE LIIKLUSVAHENDITE JUHTIDE PÕHIKOHUSTUSED

Mehaaniliste liiklusvahendite juhid peavad tundma ja täitma kõiki kehtivate tänavaliiklemise eeskirjade ning ohutustehnika eeskirjade nõudeid liiklusvahendite ekspluatatsiooni, nendel töötamise ja nende teenindamise alal.

Juhid peavad nõudma liiklemise ja ohutustehnika eeskirjade ranget täitmist ka kõikidelt nende liiklusvahendeis viibivailt isikuilt.

Kutselise juhi juhtimistegevus algab momendist, mil juht võtab jõuvankri vastu, andes vastuvõtu kohta allkirja teekonnalehele. Juhtimistegevus lõpeb jõuvankri garaaži (alalisse parkimiskohta) paigutamisega või jõuvankri ametliku üleandmisega, mis tuleb samuti fikseerida teekonnalehel.

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

Mehaaniliste liiklusvahendite ja iseliikuvate mehhanismide juhid peavad juhtimise ajal kaasas kandma:

a) antud tüüpi liiklusvahendi juhtimist õigustavat luba.

Juhtimisluba antakse auto- ja mootorrattajuhtidele ning trammi- ja trollibussijuhtidele, samuti invaliidi-mootorsõiduki juhtidele Riikliku Autoinspektsiooni kvalifikatsioonikomisjoni poolt, traktorite ja iseliikuvate mehhanismide (mis ei ole ehitatud autode šassiile) juhtidele — vastava ametkonna või valitsuse kvalifikatsioonikomisjoni poolt;

b) teekonnalehte (välja arvatud individuaalomanikele kuuluvate jõuvankrite juhid) ning üldkasutatavail liiklusvahendeil — marsruudilehte.

Teekonnalehel peab olema juhi allkiri selle kohta, et ta on jõuvankri mehaanikult või (liinil olles) vahetusjuhilt vastu võtnud tehniliselt korras olevana. Peale juhi, mehaaniku ja

teekonnalehe välja andnud isiku allkirja peab teekonnalehel olema ära märgitud spidomeetri näidud garaažist väljasõidul ja sinna tagasijõudmisel.

Iga sõidu eel peab olema teekonnalehte sisse kirjutatud sõidu marsruut ja väljasõidu aeg ning sõidu lõpul — kohalejõudmise aeg;

c) tehnilise passi talongi (autodel, järelvankritel ja mootorratastel).

Liiklusvahendite juhid on kohustatud:

a) garaažist (pargist) väljasõidu eel ja töö ajal kontrollima liiklusvahendi tehnilist seisukorda ja välimust, pöörates erilist tähelepanu pidurite, rooliseadme, kummide ja valgustuse korrasolekule ning numbrimärkide puhtusele;

b) lähenemisel jalakäijate ülekäigukohtadele, kus on spetsiaalne «sebra»-tüüpi tähistus, kuid liiklust ei reguleerita (valgusfoori või militsionääri-reguleerija poolt), andma teed jalakäijaile, kes viibivad ülekäigul;

c) ette näitama miilitsatöötajate nõudmisel sõidudokumendid (juhtimisloa, teekonnalehe, tehnilise passi talongi ja veoste saatelehed);

d) peatama oma liiklusvahendi, täites seejuures peatamise reegleid (vt. lk. 81):

— miilitsatöötajate nõudmisel (käeviipega, vilega), samuti teetöötajate nõudmisel, kui need näitavad peatamise märki («Sissesõit keelatud»);

— kolonnide ja organiseeritud rongkäikude juhtide märguandel (käe, lipukese või laterna tõstmisega);

— tänavat või teed ületava pimeda jalakäija märguandel (kepi või käe tõstmisega).

Pimedail võib olla (kuid ei ole kohustuslik) tunnuseks varrukal kollane side (laiusega 100 mm), millel on kolm sinist sõõri (läbimõõduga 30 mm).

e) andma oma sõidus oleva jõuvankri tasuta, olenemata selle kuuluvusest (välja arvatud spetsiaalautod, kliendiga sõitvad taksiautod ja liiniautobussid), miilitsatöötajate käsutusse juhul, kui nad näitavad ette teenistustõendi ja on seotud edasilükkamatute teenistusülesannete täitmisega.

Miilitsatöötaja, kasutanud liiklusvahendit eelnimetatud otstarbel, on kohustatud tegema selle kohta sissekande teekonnalehte, märkides ära kasutamise aja, läbisõidetud kilomeetrid ja oma perekonnanime, ametinimetuse, teenistustõendi ja ametitelefoni numbri.

Kui juht on teel olles kõrvaldatud liiklusvahendi juhtimiselt miilitsatöötaja või majandi administratsiooni poolt, siis annab

ta juhtimise üle kõrvaldaja poolt määratud isikule, mille kohta kõrvaldaja teeb märkuse teekonnalehele.

Juhtidel on keelatud:

a) välja sõita tehniliselt mitte korras oleva liiklusvahendiga. Kui rike tekib teel olles rooliseadmes, esisillas või käiguosas ning neid rikkeid pole võimalik kõrvaldada kohapeal, siis ei tohi edasiliikumist jätkata. Muude tehniliste rikete tekkimisel võib sõitu jätkata erilise ettevaatlikkusega kuni garaažini;

b) juhtida liiklusvahendit, olles mistahes määral (kas või kergelt) ebakaines olekus;

c) juhtida liiklusvahendit, olles üliväsinud. Üliväsinud olekus on jõuvankri juhtimine niisama ohtlik kui juhtimine ebakaines olekus. Väsimuse, eriti aga üliväsimuse puhul langeb juhi töövõime, tema tähelepanu nõrgeneb, reageerimisaeg pikeneb, juhtimisvõtted muutuvad ebatäpseks ja aeglaseks, mis võib põhjustada liiklusõnnetuse tekkimise.

Üliväsimus tekib liiga pikas, puhkuseta sõidus olles, ebasoodsate teeolude ja ilmastikutingimuste puhul; üliväsimus tekib kergemini vähe vilunud juhtidel.

Üliväsimuse ja eelnenud alkoholitarvitamise tagajärjel võib juht rooli taga sõidu ajal hõlpsasti tukkuma jääda.

Une põhjustajaks juhtimise ajal võib olla ka mürgistumine vingugaasi kaudu.

Vingugaas (CO, süsinikmonooksüüd) on jõuvankrijuhi salakaval vaenlane, seda enam, et teda vähe tuntakse ja seepärast tema olemasolu ka vähe arvestatakse. See on lõhnata ja värvita mürkgaas, mille juba 0,5%-line sisaldus sissehingatavas õhus mõjub inimesele 5—6 minuti jooksul surmavalt; väiksemal hulgal mõjub vingugaas uimastavalt, suigutavalt, millele hiljem võib järgneda lämbumissurm. Vingugaas tekib kütteaine mittetäielikul põlemisel, mida juhtub jõuvankri mootoris enam-vähem sagedasti. See mürkgaas võib juhiruumi sattuda vigase väljalasketoru kaudu või ka kulunud mootori puhul läbi mootori õhustaja või puudulikult kinnitatud küünalde kaudu. Samuti võib sattuda vingugaasi, sõites kestvalt mõne suurema veoauto või autobussi taga. Ainuke hea asjaolu on see, et vingugaas lahkub värskes õhus inimorganismist kiiresti. Seepärast tuleb pidada soovitavaks vältida tundidepikkusi kestvaid sõite, eriti suvel kuuma ilmaga, ja teha tihedamini lühemaid peatusi värske õhu 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. Pikaaegne, pidev ja pingutatud vaatamine lõputuna näivale sõiduteele mõjub jõuvankrijuhile sugestiivses mõttes uinutavalt. Kuna vilunud juhil juhtimisvõtted (rooliratta pööramine, gaasi juurdevoolu reguleerimine, käikude vahetamine jne.) toimuvad peaaegu automaatselt, vähimagi mõttepingutuseta, siis lõpuks võibki ta ebasoodsal juhul, n. ö. ärkvel

olekus, uinuda, millega kaasuvad kõik vastavad ohtlikud tagajärjed. Algaja ja vähemvilunud jõuvankrijuht seevastu on enam-vähem pingsalt tegevuses rooli pööramisega, gaasi andmisega jne., nii et tema juures säärast sugestiivset ärkvel olekus uinumise seisundit tekkida ei saa.

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

d) anda juhtimine üle teisele isikule, kellel puudub vastavaliigiline juhtimisluba või kellel on küll juhtimisluba, kuid kelle nimi pole märgitud teekonna- (marsruudi-) lehel.

Näiteks ei tohi kutseline autojuht anda auto juhtimist üle isegi sama asutuse juhatajale, kuigi viimasel on kutselise autojuhi luba, kui tema nimi pole märgitud teekonnalehele. Juhtimise üleandmisel vahetuse puhul tööl tuleb teekonnalehele teha üleandja-vastuvõtja allkirjadega märkus üleandmise aja ja spidomeetri näidu äratähendamisega.

Individuaaljõuvankri omanik võib anda juhtimise üle isikule, kel on juhtimisluba; kui omanik ise kaasa ei sõida, peab jõuvankrit juhtival isikul olema jõuvankri tehnilise passi talong ja omaniku poolt temale antud ametlikult kinnitatud (notariaalselt või töökohalt) volitus jõuvankri kasutada andmise kohta.

Isikuil, kel on amatöör-autojuhiluba, ei ole lubatud juhtida veoautosid.

Praktilise õppesõidu otstarbel võib jõuvankri juhtimist üle anda õpilasele kooskõlas õppesõidu eeskirjadega (vt. lk. 184).

Juhtimise üleandmise keeld ei kehti miilitsatöötajate suhtes, kui nad kontrollivad jõuvankri tehnilist seisukorda.

e) lubada inimestel kaasa sõita auto astmelaudadel, istudes veokasti luukidel või püsti seistes veokastis;

f) vedada auto juhiruumis, mootorrattal (motorolleril) ja invaliidi mootorsõidukis rohkem reisijaid, kui on kohti ette nähtud standardis või tootja-tehase tehnilistes tingimustes.

Sõiduautos võib juhi kõrval olla ainult üks täiskasvanud kaasasõitja, kuivõrd see ei ole teisiti ette nähtud autotehase poolt;

g) kaasa vedada reisijat mootorrattal (motorolleril), millel puudub lisaiste, jalatoed ja käepide kinnihoidmiseks; või kui kaasasõitja on ebakaines olekus;

h) veoautol kaasa vedada ebakaineid isikuid ning autobussides ja marsruut-taksiautodes tugevasti purjusolevaid isikuid.

Veoauto juht ei tohi juhiruumis ega koormakastis kaasa vedada ebakaineid isikuid, kellest võib eeldada, et nad ei täida

nõutavaid ohutusnõudeid või kes võivad takistada auto juhtimist. Sõidutaksiautos võib vedada tugevasti purjusolevaid isikuid tingimusel, kui sellest ei teki mingit ohtu auto liikumisel.

Lisaks eelpoolnimetatud põhikohustustele on ühiskondlike liiklusvahendite — trammi, trollibussi ja üldkasutatava autobussi juhid kohustatud peatama oma liiklusvahendi igas alalises peatuskohas, vaatamata vabade kohtade arvule.

Liikumist alustada on lubatud ainult pärast konduktori poolt antud märguannet ja uste sulgemist.

Konduktorid ei tohi lubada reisijate sisenemist ega väljumist sõiduki liikumise ajal.

Konduktori puudumisel võib juht alustada liikumist ainult pärast reisijate väljumist ja sisenemist ning uste sulgemist.

Liiklusõnnetuste puhul on õnnetusosalised juhid kohustatud:

a) viivitamatult peatuma;

b) kindlustama kannatadasaanuile abiandmise;

c) teatama juhtunust miilitsale, garaaži (parki) tagasijõudmisel ka administratsioonile (üksikasjaliselt vt. lk. 238).

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mis ajast mis ajani loetakse juht juhtimistegevuses olevaks?
2. Mis kohustused on juhil enne garaažist väljasõitu? Kuidas vormistatakse garaažist väljasõit?
3. Mis dokumendid peavad olema juhil kaasas garaažist väljasõidul? Kuidas peab olema vormistatud teekonnaleht?
4. Millised sissekirjutused teekonnalehele peab juht tegema garaažist väljasõidu eel ja millised sõidus olles?
5. Kelle nõudmisel peab juht peatama oma liiklusvahendi?
6. Kellele ja mis dokumendid peab juht ette näitama kontrollimiseks?
7. Mis kohustused on juhil liiklusõnnetuse korral?
8. Millistel juhtudel peab juht andma liiklusvahendi miilitsatöötajate käsutusse? Millised märkused peab sel puhul teekonnalehte tegema liiklusvahendit kasutanud miilitsatöötaja?
9. Mis on juhile keelatud liiklusvahendi juhtimise ajal?
10. Millised täiendavad kohustused kehtivad autobussijuhtide kohta ja mis on nendele keelatud autobussi liikumise ajal?
11. Kes võib kõrvaldada juhi liiklusvahendi juhtimiselt ja kuidas see vormistatakse?
12. Kuidas tuleb vormistada liiklusvahendi juhtimise üleandmine teisele juhile vahetuse puhul tööl?

XI PEATÜKK

JUHTIDE HOIATAVAD MÄRGUANDED

Liiklusvahendite juhid kasutavad liikumisel teiste juhtide ja jalakäijate hoiatamiseks kolme liiki märguandeid — helisignaali, valgussignaali «Stopp» ja pöördemärguannet.

Kõik autod ja mootorrattad peavad olema varustatud standardse, hästikuuldava, kuid mitte käredakõlalise helisignaaliseadisega. Kiirabi-, tuletõrje- ja miilitsa operatiivautod võivad olla varustatud peale tavaliste veel spetsiaalsignaalseadistega (sireeniga, tuletõrjeautod ka signaalkellaga).

Juhid võivad kasutada helisignaali ainult maal, maanteedel ja ainult selleks, et vältida pealesõitu või kokkupõrget, samuti ka eesliikuvast liiklusvahendist möödasõidu eel, et hoiatada eesliikuvat juhti. Helisignaalide andmine linnades ja asulates on keelatud.

Muidugi ei kehti see keeld eriolukordade puhul, nagu sõitmisel tihedas udus, pukseerimisel jne. Igal juhul tuleb helisignaali kasutada siis, kui teisiti, ka kõige ettevaatlikuma sõiduga ei saa vältida teiste liiklejate väärast käitumisest tekkivat ohtu.

Helisignaali andmine ei anna juhile läbisõidu eesõigust, välja arvatud spetsiaalsignaali (sireeni) andmine, ega vabasta juhti vajadusest võtta tarvitusele kõik muud ettevaatusabinõud, samuti ei vabasta signaali andmine juhti vastutusest võimalike tagajärgede puhul.

Tuletõrje-, kiirabi-, miilitsa operatiivautode juhid ning spetsiaalse helisignaaliga varustatud autode juhid võivad kasutada helisignaali operatiivülesannete täitmisel nii linnades kui ka maanteedel.

Teised juhid, olles kuulnud spetsiaalset helisignaali, on kõikidel juhtudel kohustatud andma teed nendele autodele, olenemata valgusfoori märktuledest.

Helisignaali tuleb anda aegsasti, eriti libeda sõidutee puhul. Hilinenud helisignaal toob ennem kahju kui kasu. Helisignaali andmisel peab juht eeldama võimalust, et liikleja, kellele signaal oli määratud, ei kuule seda signaali (näit. autojuht auto liikumisel tekkiva müra, jalgrattur vastupuhuva tuule, jalakäija nõrga kuulmise tõttu jne.). Järelikult peab juht helisignaali andmise järel veenduma, kas helisignaali on kuuldud ja kas vastav liikleja reageerib sellele õigesti.

Helisignaali tuleb anda lühivälteliselt ja katkendlikult, sest pikk, pidev helisignaal võib katta teise juhi poolt samal ajal antud signaali.

Helisignaali mittekasutamine linnades ja asulates, samuti selle mõõdukas, tagasihoidlik kasutamine maanteedel omab erilise tähtsuse liiklemise julgeoleku kindlustamisel. Varem viisiks olnud sagedane, pahatihti liigne helisignaali tarvitamine juurutas teistesse liiklejatesse, eriti jalakäijatesse väära arusaamise, nagu oleksid jõuvankrite juhid kohustatud neid igas olukorras hoiatama. Seetõttu muututi liiklemisel tähelepanematuks ja hooletuks. See asjaolu omakorda sundis jõuvankrijuhte üha sagedamini helisignaali tarvitama, mis suurendas küll ebasoovitavat müra liiklemisel, kuid ei vähendanud ohu tekkimise võimalusi, vaid koguni suurendas neid.

Helisignaaliseadise riknemisel maal maanteedel sõites võib edasiliikumist jätkata vähendatud kiirusega, mis antud konkreetses olukorras tagab liiklemise ohutuse.

Peale helisignaaliseadise peavad kõik autod olema varustatud nn. stopp-signaaliseadisega, mis tavaliselt on kokku monteeritud tagalaternaga. (Mootorratastel stopp-signaal pole nõutav.) Stopp-signaal — punane tuli — süttib automaatselt piduri pedaalile vajutamisel ja selle ülesandeks on hoiatada tagasõitvate liiklusvahendite juhte, et eesliikuva jõuvankri liikumiskiirust on vähendatud pidurite abil.

Seega annab stopp-signaal tagasõitjale võimaluse võtta tarvitusele abinõud tagant pealesõidu ärahoidmiseks. Stopp-signaal keelab tagaliikuvale juhile möödasõidu kuni momendini, mil selgub eesliikuja edasine sõidusuund ja tegevus.

Juhid, kelle liiklusvahenditel stopp-signaalseadis puudub (näit. mootorratturid, jalgratturid), peavad enne kiiruse järsku vähendamist ja peatamist sellest märku andma käe ülestõstmisega.

Rikkis stopp-signaali puhul on autoga garaažist välja sõita keelatud. Kui teel olles läheb stopp-signaal rikki, tuleb rike kõrvaldada. Kui parandada millegipärast ei ole võimalik, tuleb teekonnalehte teha märkus rikke tekkimise kohta ja sõidu jät-

kamisel signaliseerida kiiruse järsu vähendamise või peatamise puhul aegsasti juhiruumi ukse avamisega või käe ülestõstmisega.

Kavatsedes teha pööret, on rööpmeteta liiklusvahendite juhid kohustatud teiste liiklejate hoiatamiseks, samuti militsionäär-reguleerijale teadmiseks andma suunamuutmisest märku suunanäitajaga (suunalaterna sisselülitamisega), selle puudumisel või rikkisolekul aga käe väljasirutamisega või juhiruumi ukse avamisega.

Märguanne pöördeks tuleb anda linnades ja asulates 50 m kauguselt ja maal maanteedel 100 m kauguselt enne pööret. Märguanne peab kestma kuni pöörde sooritamiseni ja see tuleb lõpetada pärast pööret (manöövrit).

Mistahes hoiatava märguande, seega ka pöördemärguande andmine ei vabasta juhti kõigi muude ettevaatusabinõude rakendamise vajadusest. Näiteks vasakule pööramise eel tuleb reguleerimata kohtades tingimata veenduda, kas mõni tagant lähenenud liiklusvahend pole asunud möödasõidule, et seda siis takistamata mööda lasta.

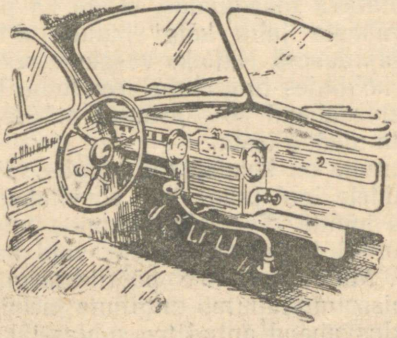
Suuna näitamine on kohustuslik kõigile rööpmeteta liiklusvahendite juhtidele igal juhul, kui soovitakse oma esialgset liikumissuunda muuta. Tähendab, suunda tuleb näidata mitte ainult pöördumisel teisele sõiduteele, vaid ka sama sõidutee teisele poolele. Muidugi ei tule pöördemärguannet tarvitada siis, kui liikumissuund muutub tingituna teekäänakust, sest sel juhul jääb liiklusvahend antud tee suhtes ikkagi otsesõitvaks.

Märku suuna muutmiseks tuleb aga tingimata anda ühest sõidureast teise üleminekul (vt. lk. 93). Suuna näitamine on kohustuslik nii paremale kui vasakule ja tagasisuunas pöörde eel, välja arvatud autodel, millel puuduvad suunanäitamise abinõud — nendel ei ole see paremale pöörde eel nõutav. Siiski, kui on vaja hoiatada teisi liiklejaid, võib juht paremale pöörde eel märku anda sel kombel, et sirutab juhiruumi aknast välja vasaku käe algul horisontaalselt ja siis painutab selle küünarnukist 90° võrra üles ning käelaba veel 90° võrra paremale.

Liiklemisel pimedal ajal võib peale eespool nimetatud märguannete kasutada teiste liiklejate hoiatamiseks ka esilaternate valgustuse ümberlülitamist (vilgutamist), kuid tingimusel, et sellega ei häirita teiste liiklusvahendite juhte. Nii võib märku anda eesliikuvast liiklusvahendist möödasõidul, lähenemisel piiratud nähtavusega teekäänakule või ristteele, samuti sõitmisel videvikus ja nõrga udu puhul, kui laternatulede pidev kasutamine ei ole veel vajalik.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Milliseid hoiatavaid märguandeid kasutab juht liiklusvahendi juhtimisel?
2. Millal ja kuidas kasutada helisignaali teiste liiklejate hoiatamiseks?
3. Millega saab asendada pööret näitavate abinõude märguandeid?
4. Kui kaugel enne suuna muutmist tuleb anda vastav märguanne?
5. Mida peab tegema juht, kui ta on andnud mõnele teisele liiklejale hoiatava märguande?
6. Kas on lubatud juhtida autot, millel helisignaal või stopp-signaal on rikkis?



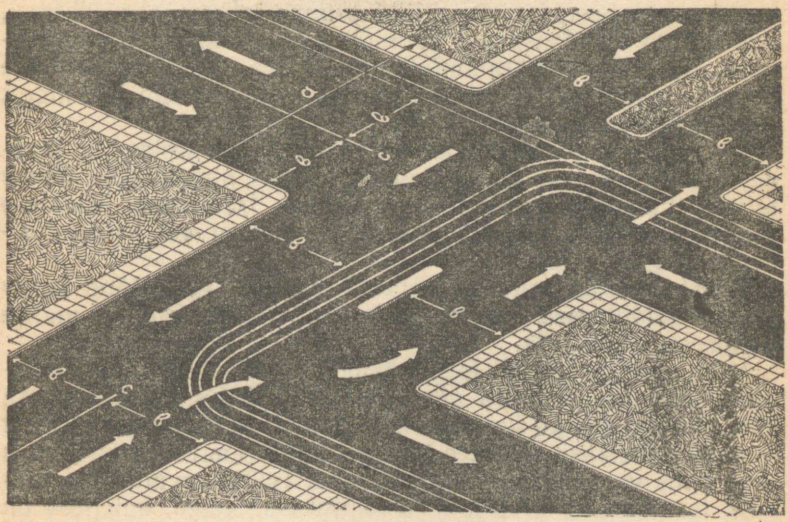
XII PEATÜKK

TÄNAVATE JA TEEDE ELEMENDID

1. Tänavad

1. *Tänavaks* nimetatakse seda osa linna või asula maa-alast, mis asub tööndusliku, kultuurilis-olustikuliste ja haljastatud alade (parkide) ning elamute kvartaalide vahel ja mis on määratud liiklusvahendite ning jalakäijate liiklemiseks.

Tänava üldlaiuseks loetakse vahekaugust tänava servadel asetsevate ehituste või piirete vahel.



Joon. 7. Tänava peamised elemendid:
a — tänava laius; *b* — sõidutee laius ühe liiklussuuna jaoks; *c* — tänava telgjoon.

Tänavate peamisteks elementideks on kõnniteed, trammiteed, sõiduteed (joon. 7).

Kõnniteed on tänava ääres asuvad kõrgendatud alad, mis on määratud jalakäijate liiklemiseks.

Trammiroobastee on määratud trammide liikumiseks ja ta asetseb tavaliselt tänava keskel ühel tasapinnal tänavakattega, mõnikord ka tänava ühel poolel, sel juhul võib ta erandlikult asetseda ka tänavakattest kõrgemal.

Trammi peatuskohtades on mõnikord ehitatud teekattest kõrgemad platvormid, mis on määratud reisijatele trammi ootamiseks. Mõnikord märgitakse teekattele ainult ooteplatvormi piirjooned valge värviga. Samuti võivad laiade tänavate keskkohas olla nn. jalakäijate ohutussaarekesed, mis on piiratud joontega või kõrgendatud teealaga. Peale eelnimetatud piirjoonte võidakse tänavakattele teha ka mitmesuguseid muid jooni liiklejate orienteerimiseks (vt. lk. 157).

Sõidutee on teeosa, mis on määratud rööpmeteta liiklusvahendite liiklemiseks.

Tänavail, kus toimub kahesuunaline liiklemine ja trammitee asub tänava keskel, loetakse sõidutee laiuseks ühe suuna jaoks seda tänava osa, mis ulatub kõnniteest kuni trammi ooteplatvormini või trammi äärmise rööpani; kui trammitee asub tänava ääres, loetakse kummagi liiklussuuna jaoks pool sõiduteest, mis ulatub vastasasuvast kõnniteest kuni lähima trammirööpani; tänavail, kus trammiliiklust ei ole, loetakse sõidutee laiuseks antud suuna jaoks tänavaosa, mis ulatub kõnniteest tänava keskjooneni (telgjooneni).

Kujuteldavat joont, mis kulgeb piki sõidutee keskkohta, jagades sõidutee kaheks võrdse laiusega osaks, nimetatakse *tänava teljeks*. Laiadel tänavatel, kus puudub trammitee, võidakse tänava telg tähistada nähtava valge pideva või katkendjoonega (telgjoonega).

Tänava keskel asuv haljastatud riba või varuvöönd jagab tänava sõiduteeosa kaheks üksteisest eraldatud ühesuunalise liiklusega sõiduteeks.

Mõningail, peamiselt kitsail tänavail, võidakse liiklusvahendite liiklemine määrata *ühesuunaliseks*. Sel juhul tänavaosa ühte otsa on seatud keelumärk «Sissesõit keelatud». Säärastel tänavatel loetakse sõidutee laiuseks kogu tänavaosa laius, mis asub kahe vastasoleva kõnnitee vahel (välja arvatud trammiteed, trammiooteplatvormid ja ohutussaarekesed, kui need on olemas).

2. Tänavad liigitatakse pea- ja kõrvaltänavaiks.

Peatänavaiks loetakse nende tähtsuse alanevas järjekorras:

1) liiklusvahendite intensiivse liiklusega (s. o. suure liiklussagedusega) tänavad, millede jätkuks on linnast väljapoole kulgevad maanteed või tänavad, mis ühendavad linna rajoonide keskusi. Sääraseid peatänavaid nimetatakse *magistraaltänavaiks* ja neid loetakse kõrgemat liiki peatänavaiks;

2) trammiliiklusega tänavad;

3) trollibussiliiklusega tänavad;

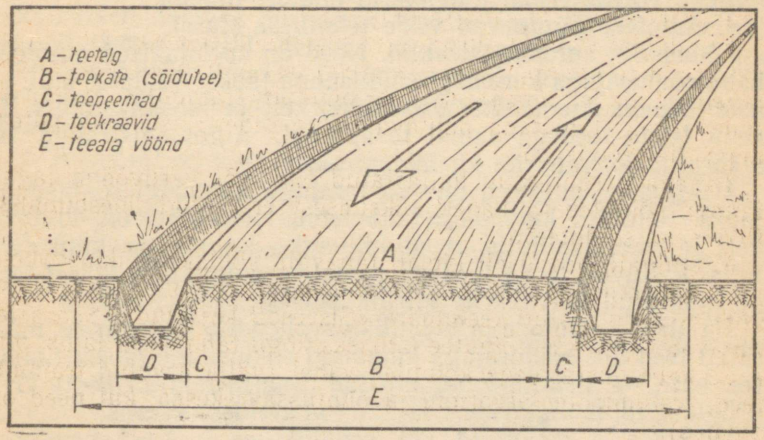
4) elava liiklusega tänavad, milledele väljasõidu ette on seatud hoiatav märk «Peatee».

Teised peatänavatega ristuvad tänavad loetakse peatänavate suhtes madalamaliigilisteks (kõrvaltänavaiks). Niisiis võib üks tänav olla teise, ristuva tänava suhtes kõrgemaliigiline, kuid kolmanda suhtes madalamaliigiline.

Tänavate liigitust tuleb arvestada reguleerimata liiklusega risttänavate ületamisel läbisõidu järjekorra määramisel. Juhul, kui liiklemisel on raske kindlaks määrata, kumb ristuvatest tänavatest on kõrgemaliigiline, tuleb need arvestada üheliigilisteks ja sellele vastavalt toimida risttee ületamisel.

2. Teed

1. Teeks nimetatakse seda ala maastikul, mis on määratud ühenduse pidamiseks maapinnal liikuvate liiklusvahenditega asulate, tööstuslike ja põllumajanduslike punktide vahel.



Joon. 8. Maantee peamised elemendid.

Maantee (joon. 8) võtab enda alla kindlaksmääratud laiusega maa-ala, mida nimetatakse *teeala vööndiks*. Sellel vööndil asub tee muldkeha, mis on kahelt poolt piiratud teekraavi välisservaga. Liiklusvahendite liiklemiseks on määratud maantee keskmine, sillutatud osa, nn. *sõidutee*. Kummalgi pool sõiduteed asuvad teepeenrad, mis on määratud jalakäijaile ja hobuliiklusvahenditega liiklemiseks ning jõuvankrite peatamiseks ja kitsamail teedel ka vastuliikujaist möödasõiduks. Teepeenra äärmiseks piiriks on teekraavi sisemised servad.

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

Maanteed jagunevad *peateedeks* ja *kõrvalteedeks*. Ristteedel loetakse peateeks seda teed, millele väljasõidu ette on seatud märk «Peatee», või kui see puudub, siis tee, millel on täiuslikum ja paremini töödeldud kate.

2. Tee ristlõike piirjoont nimetatakse tee *ristprofiiliks* ja tee pikilõike piirjoont tee *pikiprofiiliks*. Tee ristprofiil iseloomustab tee kumerust ja külgkaldeid, pikiprofiil aga — tee langusid ja tõususid. Teeprofiil avaldab suurt mõju liiklusvahendite liikumisstabiilsusele kui ka kaasasõitjate sõidumugavusele.

3. Maanteid iseloomustab teekatte tüüp, piki- ja ristprofiil, sõidutee laius ja ristumiskohtade hulk.

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

4. Autoteed jagunevad viide tehnilisse klassi:

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

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

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

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

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

3. Ristteed ja väljakud

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

Magistraaltänavate ristumiskohta samal tasapinnal nimetatakse *tänavate sõlmpunktiks.*

2. Sõltuvalt ristuvate tänavate (teede) arvust ja ristumisel tekkivate nurkade kujust, liigitatakse ristteed järgmiselt (joon. 9a — 9f): neljakülgsed täisnurksed — ristikujulised, neljakülgsed teravnurksed — X-kujulised, kolmekülgsed täisnurksed — T-kujulised, kolmekülgsed teravnurksed — Y-kujulised, hulkkülgsed ja väljakud.

Väljakuks nimetatakse hulkkülgse risttee erikujundit, mis erineb samakujulisest tavalisest ristteest oma suurema pindala poolest, olles tekkinud sellest, et osa suubuvate tänavate vahelisest alast on jäetud hoonestamata (joon. 9f viirutatud). Samuti nimetatakse väljakuks ka mõne peatänava erakordselt laiendatud osa (näiteks vaksaliesised väljakud).

3. *Risttee piiriks* on mõeldav joon, mis ühendab omavahel (piki perimeetrit) ristteeni ulatuvate hoonete nurki (mitte kõnnitee või tänavanurki). Kolmekülgsete ristteede puhul moodustavad risttee piiri kaks mõeldavat sirget, mis kulgevad perpendikulaarselt hoonete nurkadest tänava vastasküljele. Joonistel 9a—9f risttee piirid ühtivad ülekäiguradade välisjoontega.

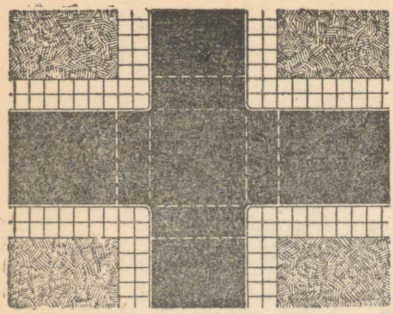
Risttee piiriks maanteede ristumiskohas loetakse mõeldavat sirgjoont, mis ühendab (piki perimeetrit) maanteekraavide välisservi.

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

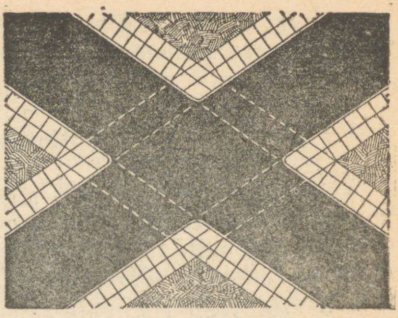
5. Liiklemise julgeoleku kindlustamine ristteel nõuab seal kõikide liiklejate allutamist kindlale korrale. See saavutatakse:

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

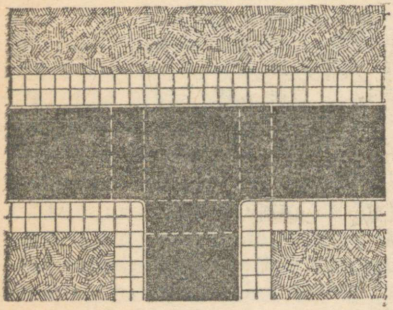
2) *paiksete (staatiliste) reguleerimisabinõudega,* s. t. liiklusmärkidega ja teeviitadega ning sõiduteele tehtavate (värvitavate) mitmesuguste tähistustega.



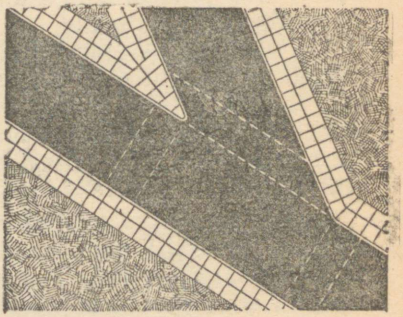
Joon. 9a. Täisnurkne ristikujuline risttee.



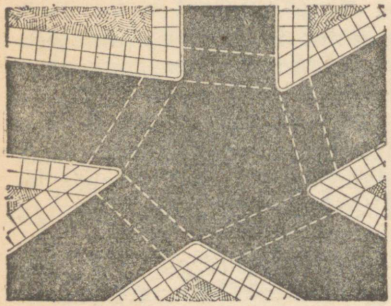
Joon. 9b. X-kujuline risttee.



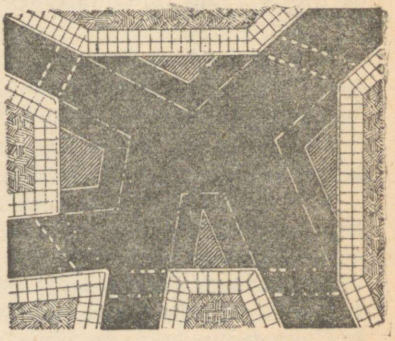
Joon. 9c. T-kujuline risttee.



Joon. 9d. Y-kujuline risttee.



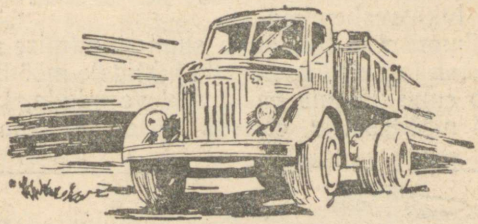
Joon. 9e. Hulkkülgne risttee.



Joon. 9f. Väljak.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Millised on tänavate peamised elemendid? (K)
2. Mida loetakse sõidutee laiuseks ühe suuna jaoks kahesuunalise ja ühesuunalise liiklusega tänavail?
3. Missugused tänavad loetakse peatänavaiks? magistraaltänavaiks? kõrvaltänavaiks?
4. Millistest peamistest elementidest koosneb maantee?
5. Mida nimetatakse tee ristprofiiliks? pikiprofiiliks?
6. Kuidas liigitatakse autoteid?
7. Mis kujulised võivad olla ristteed?
8. Mida nimetatakse risttee piiriks ja kuidas seda määrata kindlaks sõiduteel?
9. Mida nimetatakse väljakuks?



TRÜ Raamatukogu

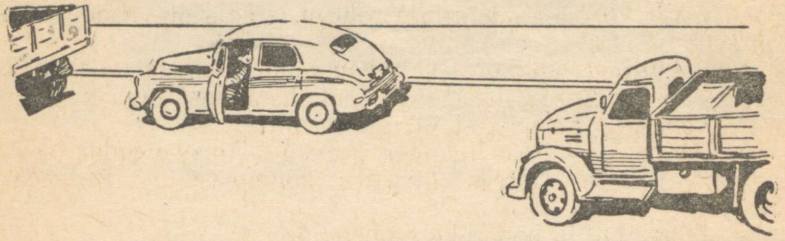
XIII PEATÜKK

LIIKLUSVAHENDITE PAIKNEMINE LIIKLEMISEL

1. Paigalt liikumine

Enne kui alustada liikumist kõnnitee äärest või teepeenralt, peab juht veenduma, et ta sellega ei ohusta jalakäijaid ega takista teisi liiklusvahendeid.

Paigalt liikumisel ei tule anda suunamuutmise märguannet, kuna see keelab tagant lähenevaile juhtidele möödasõidu. Selle asemel tuleb enne liikuma hakkamist veenduda, kas tagant ei lähene mõni möödasõitja, et teda mitte takistada (joon. 10).



Joon. 10. Paigalt liikuma hakates tuleb veenduda, et tagant ei lähene mõni teine liiklusvahend.

Alustades liikumist pärast peatumist risttee piiril (stoppjoone tagant) või ristteel, tuleb arvestada jalakäijatega ja liiklusvahenditega, mis ei ole jõudnud veel vabastada ristteed, ning lasta need takistamatult edasi liikuda.

2. Liiklusvahendite paiknemine ühe- ja mitmerealisel liiklemisel

1. Liiklusvahendite liiklemine NSV Liidu linnade tänavatel ja maanteedel toimub reeglikohaselt sõidutee paremal poolel,

arvestades liikumise suunda (ka ühesuunalise liiklusega tänavail ja teedel), nagu see on näidatud joonistel 7 ja 8 nooltega.

Rööpmeteta liiklusvahendid võivad liikuda kas ühes reas või ka mitmes reas kõrvuti. Sõiduridade arv oleneb sõidutee laiusest antud suuna jaoks ja seal liikuvatest liiklusvahenditest.

Sõiduraja laius sõltub sellel liikuvate liiklusvahendite laiusest ja liikumiskiirusest.

Kuna liiklusvahendite laius ja nende liikumiskiirus kõigub suurtes piirides, siis liiklemise eeskirjad ei määra kindlaks sõiduridade arvu olenevalt sõidutee laiusest. Nii on võimalik 7—8 m laiusel sõiduteel (ühes suunas) sõita veoautodel kahes reas, sõiduautodel kolmes reas ja mootorratastel kolmes kuni neljas reas.

Mõnes linnas ja oblastis (näit. Leningradis ja Leningradi oblastis) arvestatakse iga sõidurea laiuseks vähemalt 3 m. Järelikult, kui sõidutee laius antud suunas on väiksem kui 6 m, siis võib seal rööpmeteta liiklusvahendite liiklemine toimuda ainult ühes reas; kui sõidutee laius antud suunas on 6—9 m — kahes reas, kui sõidutee laius on 9—12 m — kolmes reas jne.

Et juhtidel oleks hõlpsam orienteeruda, mitmes reas kõrvuti võib sõita, võidakse kasutada vastavaid teeviitasid — «Liiklemine lubatud ühes reas», «Liiklemine lubatud kahes reas» jne. Viidal tähendatud arvust rohkem sõiduridu moodustada on keelatud.

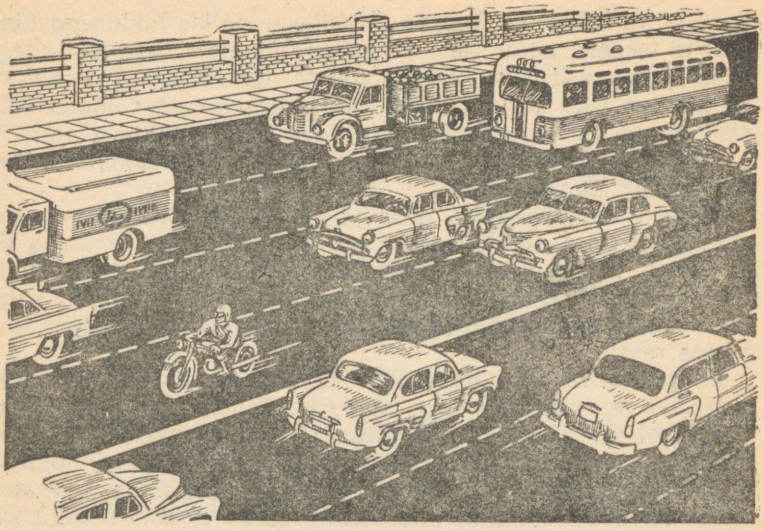
Nende viitade puudumisel peavad juhid paiknemisel rangelt arvestama sõidutee laiusega ja hoidma ohutust tagava külgmise vahekauguse teistest liiklusvahenditest.

2. Mitmes sõidureas liikudes peavad liiklusvahendid paiknema järgmises korras (arvates kõnniteest või teepeenrast):

a) jalgrattad ja hobuliiklusvahendid;
b) autobussid ja trollibussid;
c) veoautod;
d) sõiduautod (ja muud sõiduautode baasil ehitatud autod), mootorrattad ja liiklusvahendid, mis on varustatud spetsiaalse helisignaaliga või avariiteenistuse tunnusmärkidega.

Kahe- ja kolmerealisel liiklemisel liiguvad telgjoonele lähemal ainult sõiduautod, mootorrattad ja spetsiaalse helisignaaliga või avariiteenistuse tunnusmärkidega varustatud autod, teised liiklusvahendid võivad asuda vasakusse ritta eesliikujast möödasõidu puhul.

Säärasel paiknemisel asuvad aeglaselt liikuvad liiklusvahendid kõnniteele lähemal, kiiremalt liikuvad aga sellest kaugemal. Sel puhul saavad kiiremalt liikuvate jõuvankrite juhid

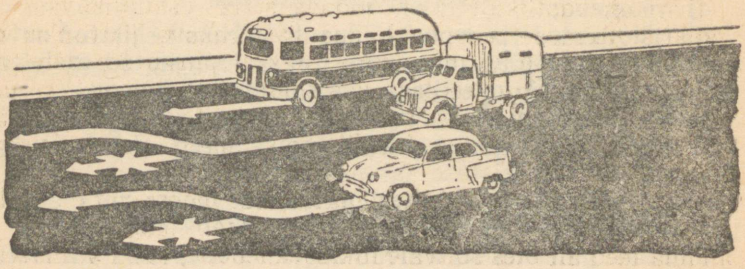


Joon. 11. Liiklusvahendite paiknemine neljas sõidureas.

hõlpsamini suuremat kiirust kasutada, ilma et nad tarvitseksid mööda sõita samas reas eesliikuvaist liiklusvahendeist. Möödasõit toimub ainult kõrvalreas liikujaist.

Kui parempoolne sõidurada on vaba, ei tohi sõita vasakus reas (joon. 12), sest see takistab tagant lähenejate möödasõitmist.

3. Kõnniteele (teepeenrale) lähimas sõidureas paiknemisel peavad juhid oma liiklusvahenditega liikuma mitte kaugemal



Joon. 12. Kui parempoolne sõidurada on vaba, ei tohi sõita vasakus reas.

kui 1 m kõnniteest (teepeenrast) nii, et liiklusvahendi kere ega sellest väljaulatuvad esemed ei ulatuks kõnniteele.

Keeld liikuda kaugemal kui 1 m kõnniteest (või teepeenrast) on põhjendatud sellega, et kaugemal paiknemine võib takistada nii tagant- kui ka vastuliikujate möödasõitmist.

4. Mistahes mehaaniliste liiklusvahendite juhid, kes mingil põhjusel liiguvad kiirusega alla 20 km/t., peavad selle liiklusvahendiga paiknema äärmises parempoolses sõidureas.

Seega peab ka tavaliselt kiiresti liikuva jõuvankri juht, kui ta kas tehnilise rikke tõttu, pukseerimisel painduva ühenduslüliga, enda või reisija soovil või muul põhjusel liigub kuni 20 km/t. kiirusega, olenemata sõidutee laiusest, paiknema parempoolses sõidureas, selleks et mitte takistada teiste, kiiremini sõitvate liiklusvahendite liikumist. Nii peab kolmandas sõidureas liikuva sõiduauto juht, kui ta autol tekkis klaasipuhasti rike vihma- või lumesaju ajal, viibimata asuma esimesse, parempoolsesse sõiduritta.

See ümberpaiknemise nõue ei kehti sel juhul, kui liikumiskiirus antud teelõigul on piiratud liiklemise eeskirjadega kõigile liiklejaile (näit. rongkäigust või kolonnist möödumisel) või liiklusmärkidega. Sel juhul liiklusvahendid liiguvad edasi endistes sõiduridades, kuid piiratud kiirusega.

3. Möödasõit vastuliikuvast liiklusvahendist

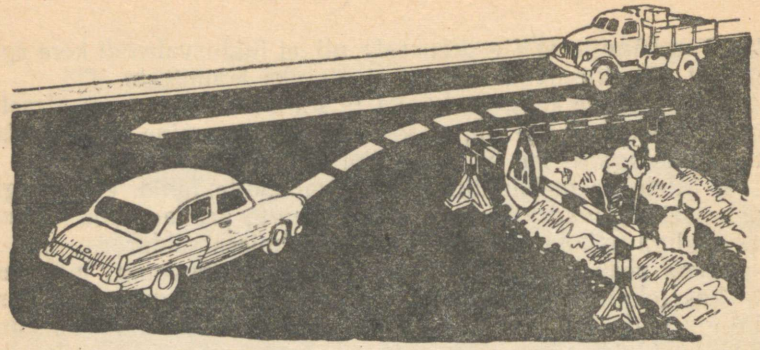
1. Möödasõidul vastuliikujast peavad liiklusvahendite juhid olema hästi valvsad. Kitsastel tänavatel ja teedel tuleb liikumise kiirust vähendada ja hoiduda võimalikult paremale, et tagada möödasõidul täielikku ohutust.

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

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

Tasasel, kallakuta teeosal, kus sõidutee ühel poolel on mingi takistus (tee remont, seisev liiklusvahend vms.), on möödasõidu eesõigus liiklusvahendil, mis liigub vabal teepoolel (joon. 13).

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



Joon. 13. Läbisõidu eesõigus on liiklusvahendil, mis liigub vabal sõidutee poolel.

3. Kui teetingimused on võrdsed, siis võib esimesena läbida kitsa teeosa kõrgemaliigiline liiklusvahend, samaliigiliste puhul aga, kui tee on niivõrd kitsas, et vastassuunas sõitvail liiklusvahendeil on möödumine võimatu või ilmselt ohtlik, peab neist see, kellel antud olukorras on hõlpsam, taanduma kohani, kus möödasõit on võimalik.

4. 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).

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Kuidas tuleb paigalt liikuda kõnnitee äärest või stopp-joone tagant?
2. Kummal sõidutee poolel toimub liiklusvahendite liiklemine Nõukogude Liidu linnade tänavatel ja maanteedel?
3. Kuidas peavad paiknema liiklusvahendid mitmerealise liiklemise puhul?
4. Kui kaugel kõnniteest (teepeenrast) peavad juhid oma liiklusvahenditega liikuma, kui nad paiknevad kõnniteele (teepeenrale) lähimas sõidureas?
5. Millistel juhtudel peavad juhid oma liiklusvahendiga paiknema parempoolses sõidureas, olenemata sõidutee laiusest?
6. Mitmendas sõidureas peab mitmerealise liiklemise puhul liikuma sõiduauto, kui ta pukseerib teist autot painduva ühenduslüli abil?
7. Milliseid ohutuse nõudeid tuleb täita möödasõidul vastuliikuvast liiklusvahendist kitsal teeosal sajuse ilmaga või pimedal ajal?
8. Millisel liiklusvahendil on läbisõidu eesõigus möödasõidul vastuliikuvast liiklusvahendist järsul teelangul kitsa tee puhul.
9. Kumb liiklusvahendi juht peab taanduma vastuliikumisel kitsal teeosal, kui möödasõit on võimatu?
10. Kuidas peab toimima juht, kui teda pimestavad vastusõitva liiklusvahendi tuled?

XIV PEATÜKK

LIIKUMISKIIRUS

Tänavaliiklemise eeskirjad kohustavad juhte kõikidel juhtudel liikuma liiklusvahenditega sellise kiirusega, mis täielikult tagab liikumise julgeoleku ning võimaldab vajaduse korral, seoses tekkinud olukorraga (näiteks halva nähtavuse, kiilasjää vms. puhul), liiklusvahendit õigeaegselt peatada.

Seega peab juht sõitmisel valima sellise kiiruse, mis vastab konkreetsetele liiklemistingimustele. Liiklemistingimuste hulka kuuluvad:

1) sõidutee nähtavus (nähtava teeosa pikkus, valgustatus, tolm, udu, vihma- või lumesadu, vastusõitjate tulede mõju);

2) teekatte liik ja seisukord (asfalt, betoon, munakivi, killustik, jää, kuiv, märg, tasane, auklik);

3) tee profiil (sirge teelõik, käänak, tõus, lang, külgkallak);

4) sõidutee laius (lai, kitsas);

5) liiklusvahendi tehniline seisukord (rool, pidurid, kummid, tuled, helisignaal jne.);

6) liiklusvahendi gabariidid ning koormus ja raskus- (koorma) keskme asukoht;

7) liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemistihedus ja -iseloom antud teelõigul;

8) juhi vilumus antud liiklusvahendi juhtimisel;

9) juhi füüsiline ja psüühiline seisukord (normaalne või haiglane, rahulik või erutatud, väsimuse ulatus jms.);

Eelloetletud liiklemistingimusi peab juht õigesti hindama ja oma liiklusvahendi liikumiskiiruse vastavalt reguleerima.

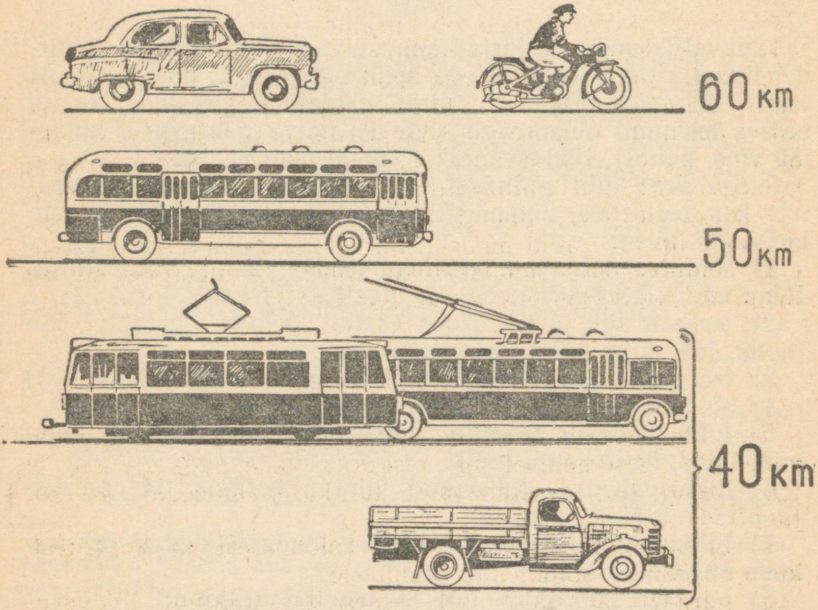
Maksimaalne kiirus, mis tagab ohutuse, on selline, mille puhul juht suudab temale täiesti selgesti nähtava teeosa ulatuses oma liiklusvahendi kindlalt peatada. Piiratud või halva nähtavuse puhul kitsal teel tuleb arvestada, et pidurdamiseks kasutada olev teeosa pikkus võib olla ainult kuni pool nähta-

vuse kaugusest, sest samal ajal võib ilmuda mõni vastusõitev jõuvanker, mis samuti saab peatuda mitte varem kui vaatekauguse poolel vahemaal pärast nähtavale ilmumist.

1. Maksimaalkiirused

Eesti NSV linnades ja asulates ei tohi maksimaalne liikumiskiirus ületada:

a) sõiduautodel ja mootorratastel — 60 km tunnis;
b) autobussidel — 50 km tunnis;
c) trammidel, trollibussidel ja veoautodel — 40 km tunnis.



Joon. 14. Lubatud maksimaalkiirused linnades ja asulates.

Maal maanteedel ei tohi harilike autobusside ja veoautode maksimaalne liikumiskiirus ületada 60 km tunnis.

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

Autod, mis on varustatud sireenitüüpi helisignaali või kellaga, võivad liikuda kiirusega, mis tagab ülesande õigeaegse täitmise, kuid ei ohusta teisi liiklejaid.

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

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

Kui vaateväli sõiduteele on piiratud, tuleb liikumise kiirust viivitamata vastavalt vähendada.

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

Näiteks Tallinna Linna TSN Täitevkomitee üldkohustusliku otsusega on määratud mõnel Tallinna kesklinna tänaval (seespool ringpuiesteed) kõikide liiklusvahendite liikumise kiiruse ülemmääraks 30 km tunnis (vt. lisa 1 p. 5).

2. Piiratud kiirused

Tingituna raskendatud liiklemistingimustest tuleb liiklusvahendite maksimaalset liikumiskiirust vähendada ja see ei tohi ületada (nii linnatänavatel kui ka maanteedel) 20 km tunnis:

a) möödasõidul rongkäikudest, kolonnidest ja kohtadest, kuhu on inimesi kogunenud sõiduteele;

b) garaaži tagasisõitmisel seoses teel tekkinud liiklusvahendi tehnilise rikkega;

c) raudtee-ülesõidukohtade ületamisel;

d) painduva ühenduslüliga pukseerimisel linnades ja asulates (maal sel juhul 30 km/t.).

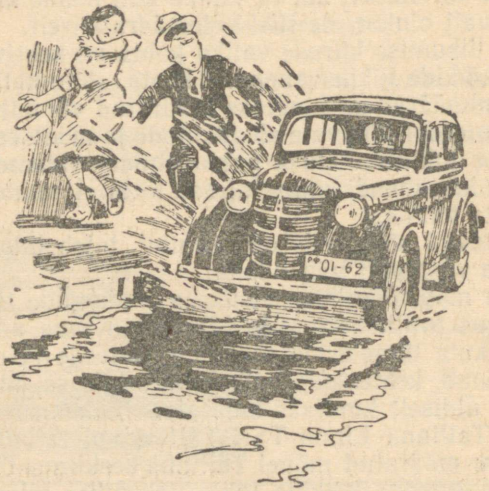
Tingituna piiratud nähtavusest peavad juhid liikumiskiirust kuni peatumiseni vähendama järgmistel juhtudel:

a) väljasõitmisel õuest ja sissesõitmisel õue;

b) enne väljasõitu kõrvaltänavalt (-teelt) peatänavale (-teele), kui ei ole kindel, et väljasõit on ohutu;

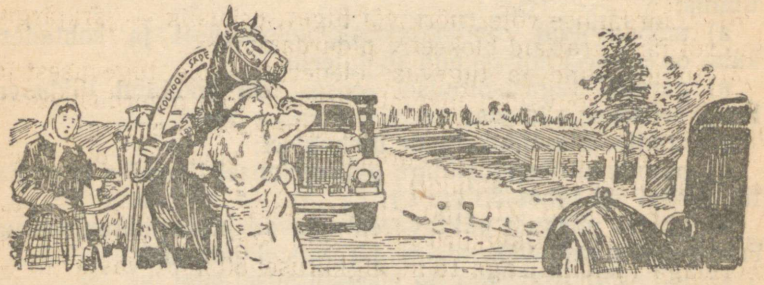
c) vastuliikuvast liiklusvahendist möödumisel kitsal sõiduteel, sajuse ilmaga ja mitteküllaldase valgustuse puhul.

Vihmasel või porisel ajal tuleb sõita nii, et liiklusvahend ei pritsiks vett või pori kõnniteel viibivaile jalakäijaile.



Joon. 15. Vihmasel või porisel ajal tuleb sõita nii, et liiklusvahend ei pritsiks pori kõnniteel viibivaile jalakäijaile.

Loomadest ja loomakarjadest möödasõitmisel tuleb liikuda vähendatud kiirusega ja neist mööduda võimalikult kaugemalt. Maanteel loomi saatva isiku märguandel peab juht oma jõuvankri peatama.



Joon. 16. Möödumisel kartvast hobusest tuleb olla eriti ettevaatlik ja vajaduse korral abistada selle juhti.

Silmas pidades liiklemise põhinõuet — olla vastastikku tähelepanelik ja abivalmis — on jõuvankri juht kohustatud lähenemisel kartvale hobusele vähendama oma sõidukiirust, vajaduse korral jõuvankri peatama ja isegi abistama hobuliiklusvahendi juhti, kui viimane ise ei ole suuteline hobust taltsutama (joon. 16).

3. Pidurdusteekond, reageerimisaeg, peatumisteekond

1. Liikuv jõuvanker ei peatu kohe pidurdamishetkel, vaid ka pidurdatuna liigub edasi teatud teeosa pikkuses.

Teeosa (meetrites), mille läbib pidurdatud jõuvanker, arvates pidurdamise algusest kuni tema täieliku seismajäämiseni, nimetatakse jõuvankri p i d u r d u s t e e k o n n a k s.

Pidurdusteekonna pikkust mõjutavad järgmised tegurid:

1) jõuvankri liikumiskiirus pidurdamise algmomendil; liikumiskiirus on seejuures kõige olulisema tähtsusega tegur, sest pidurdusteekord suureneb ligikaudu võrdeliselt kiiruse ruuduga (s. t. kiiruse suurenedes kaks korda, pidurdusteekond pikeneb neli korda, kiiruse suurenedes kolm korda, pidurdusteekond pikeneb ligikaudu 9 korda jne.);

2) sõidutee kate — selle liik (karedus) ja seisukord (asfalt- või kruusatee, kuiv või märg, sile või konarlik jne.);

3) sõidutee profiil (horisontaalne või kallak, tõus või lang jne.);

4) pidurite tüüp ja seisukord (mehaanilised, hüdraulilised või pneumaatilised, kahe- või neljaratta, ebaõigesti reguleeritud või reguleerimata, uued või vanad jne.);

5) kummide tüüp ja seisukord (kõrg- või madalrõhukummid, protektori mustri kuju, protektori kulumus, õhurõhu suurus kummides jne.);

6) pidurdamise võte (nõrk või tugev, oskuslik — järkjärguline või järsk, rattaid blokeeriv pidurdamine);

7) tuule suund ja tugevus; olenevalt tuule tugevusest ja suunast ning jõuvankri liikumiskiirusest võib pidurdusteekonna pikkus väheneda või suureneda kuni 20% ja enamgi;

8) koorma kaal (kaalu suurenemisega suureneb pidurdusteekonna pikkus ja vastupidi).

Näiteks veoauto ZIL-150 pidurdusteekond kuival, tasasel asfaltbetoonteel on algkiirusel 40 km/t. koormata — 8 m, täiskoormaga (4 tonni) aga 15 m, algkiirusel 50 km/t. vastavalt — 12 m ja 23 m.

Pidurite korrasolekut kontrollitakse garaažist väljasõidu eel pidurdusjälgede ja pidurdusteekonna pikkuse järgi. Kontrollida

tuleb tasasel, horisontaalsel, kõva kattega teeosal. Selleks antakse autole (mootorrattale) teatud kindel liikumiskiirus (30 km/t.) ja, jõudes varem kindlaksmääratud tähise kohale, pidurdatakse järsult.

Auto pidurdusseadmed tuleb lugeda korrasolevaiks, kui pidurdusjäljed on ühtlased ja kui jalgpiduriga pidurdamisel pidurdusteekond ei ületa antud autole ГОСТ-is või tehnilistes tingimustes ettenähtud maksimaalpikkust (vt. lk. 188).

Mootorrataste pidurdusteekonna lubatavaks pikkuseks kiiruselt 30 km/t. on käsi- ja jalgpiduriga üheaegsel pidurdamisel: M-1A — 8,5 m, K-125 — 8 m, IŽ-49 — 5,5 m, M-72 külgkorviga — 7 m.

2. Ajavahemikku momendist, mil juht märkab teele ilmunud takistust, kuni momendini, mil rakenduvad tööle pidurid, nimetatakse *reageerimisajaks* ja selle ajavahemiku vältel läbitud teeosa — *reageerimisteekonnaks*. Reageerimisaeg koosneb juhi ja pidurite reageerimisajast.

Juhi reageerimisaja vältus sõltub juhi vilumusest, tema vanusest, tema vaimsest ja füüsilisest seisundist ning sellest, kui ootamatult temale ilmus takistus. See aeg võib kõikuda 0,1 kuni 1,5 sek. piires, seega juhi keskmiseks reageerimisajaks võib arvestada 0,7—0,8 sekundit. Ehmumise korral võib reageerimisaeg pikeneda määramata ulatuseni.

Pidurseadmete reageerimisaja (s. t. nende töölerakendamiseks kuuluva aja) vältus oleneb pidurite tüübist, nende konstruktsioonist ja korrasolekust. Korras pidurite puhul arvestatakse nende reageerimisajaks mehaanilistele ja hüdraulilistele piduritele 0,2 sek. ja pneumaatilistele piduritele 0,5 kuni 0,8 sek.

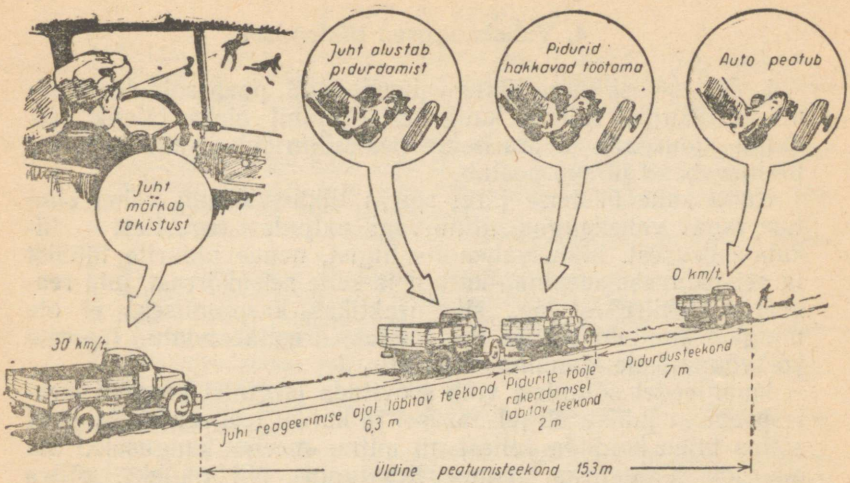
Seega võib üldreageerimisaja kestuseks arvestada hüdrauliliste pidurite puhul keskmiselt 1 sek.

Reageerimisteekonna pikkus sõltub jõuvankri liikumiskiirusest. Selle leidmiseks tuleb jagada tunnikiirus arvuga 3,6, mispuhul leiame 1 sek. vältel läbitud teekonna pikkuse meetrites (näiteks 40 km/t. puhul 40:3,6 = 11,1 m).

3. Reageerimisteekond ja pidurdusteekond kokku moodustavad nn. *peatumisteekonna*, s. o. vahemaa, mille läbib jõuvanker alates momendist, mil juht nägi takistust, kuni momendini, mil jõuvanker täielikult peatub (joon. 17).

Peatumisteekonna pikkusele mõjuvad järelikult ka kõik need tegurid, mis mõjuvad reageerimisteekonnale ja pidurdusteekonnale.

Oletame, et vilunud veoautojuht, sõites kuival, horisontaalsel, kõva kattega teel kiirusega 30 km/t., märkas 20 m kaugu-



Joon 17. Üldine peatumisteekond koosneb reageerimisteekonnast ja pidurdusteekonnast.

sel sõiduteele jooksvaid lapsi. Kas juht suudab pidurdamisega vältida pealesõitu?

Arvestades juhile reageerimiseks ja pidurite tööle rakendamiseks kokku 1 sek. aega, saame reageerimisteekonna pikkuseks 30:3,6 = 8,3 m. Veoauto pidurdusteekonna pikkus 30 km/t. kiiruse juures kuival, kõva kattega teel on 7 m.

Seega on peatumisteekonna pikkus 8,3 m + 7 m = 15,3 m, s. o. juht võib antud olukorras pealesõitu vältida.

Selle näite puhul eeldasime, et autojuht oli puhanud ja normaalses seisundis ning auto pidurid olid täiesti korras. Väsinud, haigel või ebakainel juhil pikeneb reageerimisaeg tunduvalt. Käesoleval juhul oleks 2-sekundilise reageerimisaja puhul reageerimisteekond kahekordistunud (8,3 m × 2 = 16,6 m) ja peatumisteekonna pikkuseks oleks olnud 16,6 m + 7 m = 23,6 m. Seega oleks olnud pealesõit paratamatu.

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

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

4. Vahekaugused liiklemisel

1. Sõites eesliikuva liiklusvahendi taga, peab sõidukit hoidma eesliikujast sellises kauguses, et juhil oleks täielik võimalus pidurdada ja ära hoida pealesõitu juhul, kui eessõitev liiklusvahend järsku peatub.

Kuna kahe üksteise järel sõitva liiklusvahendi vahel ohutust tagav vahekaugus sõltub väga paljudest teguritest — liikumiskiirusest, liiklusvahendite liigist, nende pidurite tüübist ja seisukorrast, teepinna kattest ja selle seisukorrast, juhi reageerimise kiirusest jne., siis praktikas kasutamiseks ei ole mingeid kindlaid vorme, mis vastaksid eeltähendatud tegurite kõikvõimalikele kombinatsioonidele.

Maanteedel sõitmisel võib soovitada järgmist kergesti meelespeetavat juhist: sirgel, tasasel ja kuival teel eesliikuja järel sõites tuleb hoiduda sellest nii mitme meetri kaugusele, kui suur on sõidukiirus kilomeetrites tunnis. Nii näiteks, sõites eesliikuva jõuvankri järel 50 km tunnikiirusega, tuleb hoida vahemaad 50 m; libeda või tolmava tee puhul tuleb jätta vähemalt 2 korda pikem vahemaa.

Linnatänavail elava liikluse puhul nii pikki vahekaugusi hoida ei saa ega polegi vaja, kui juht tähelepanelikult jälgib eesliikuja tegevust. Sel juhul võivad vahekaugused olla poole väiksemad.

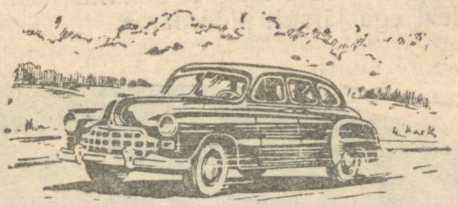
Tegelikult sõidavad paljud juhid eesliikujale märgatavalt lähemale, lootes pealesõidu ohu tekkimisel kõrvale pöörata. Kuna säärane teguviis ei ole alati ohutu (näiteks kitsal sõiduteel vastusõitja puhul), siis ei saa seda pidada soovitavaks.

Vahekauguse valikul tuleb arvestada ees- ja järelsõitva liiklusvahendi pidurdusteekondade võimalikku pikkust, sest need ei ole kõikidel liiklusvahenditel ühepikkused. Näiteks autobusside pidurdusteekond on ligi 2 korda suurem sõiduauto pidurdusteekonnast. Seega võib vilunud sõiduautojuht autobussile järgneda palju väiksemas vahekauguses, kui bussijuht eessõitvale sõiduautole.

2. Vahekaugus peatamisel teise liiklusvahendi taga tuleb valida selline, mis võimaldab vajaduse korral eesseisva liiklusvahendi tagant kõrvale pöörata ja edasiliikumist jätkata. Peatamisel teetõusul tuleb vahekaugus jätta suurem kui horisontaalsel teel, sest on võimalik, et eesolev liiklusvahend paigalt liikudes hakkab veerema tagasi.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Kuidas mõjub jõuvankri liikumiskiirus liiklemise julgeolekule?
2. Missugune liikumiskiiruse ülemmäär on kindlaks määratud mitmesugust liiki liiklusvahendeile sõitmisel linnatänavail ja maal, maanteedel?
3. Mis tingimustel võib sõita kindlaksmääratud kiiruse ülemmääraga?
4. Millistel juhtudel tuleb sõita kiirusega mitte üle 20 km/t.?
5. Millistel juhtudel peab juht vähendama tema poolt juhitava jõuvankri liikumiskiiruse kuni peatumiseni?
6. Kuidas tuleb sõita linnades ja asulates vihmasel ja porisel sõiduteel?
7. Mida nimetatakse jõuvankri pidurdusteekonnaks?
8. Millised tegurid mõjuvad pidurdusteekonna pikkusele?
9. Kuidas kasvab pidurdusteekonna pikkus, võrreldes jõuvankri liikumiskiiruse kasvamisega?
10. Mida nimetatakse juhi reageerimisajaks ja millised tegurid mõjuvad selle pikkusele?
11. Mida nimetatakse üldiseks pidurdusvahemaaks ja millistest teekondadest see koosneb?
12. Kui pikk võib olla pidurdusteekond algkiirusel 30 km/t., pidurdades kuival, horisontaalsel kõvakattega teel? sõiduautodel, veoautodel, autobussidel?
13. Kui kaugele peab ulatuma juhi vaateväli sõitmisel 30 km/t. kuival horisontaalsel teel?
14. Kuidas teha kindlaks pidurite korrasolek sõiduga?
15. Kui kaugel eessõitvast liiklusvahendist peab hoiduma järelsõitja?
16. Kui suur vahekaugus tuleb jätta liiklusvahendite vahele nende seisu ajal (tasasel teel, teetõusul)?



XV PEATÜKK

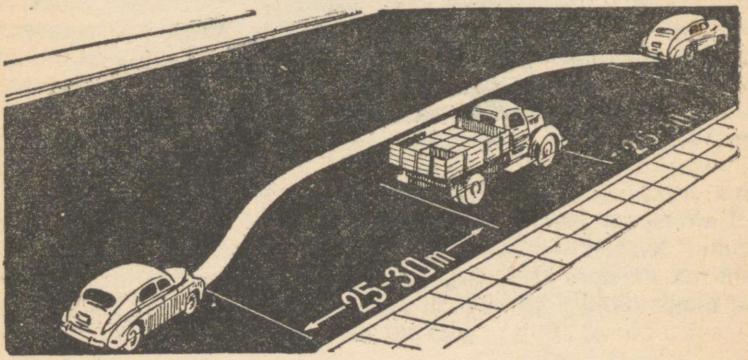
MÖÖDASÕIT EESLIIKUVAST LIIKLUSVAHENDIST

1. Möödasõit samas reas liikuvast liiklusvahendist

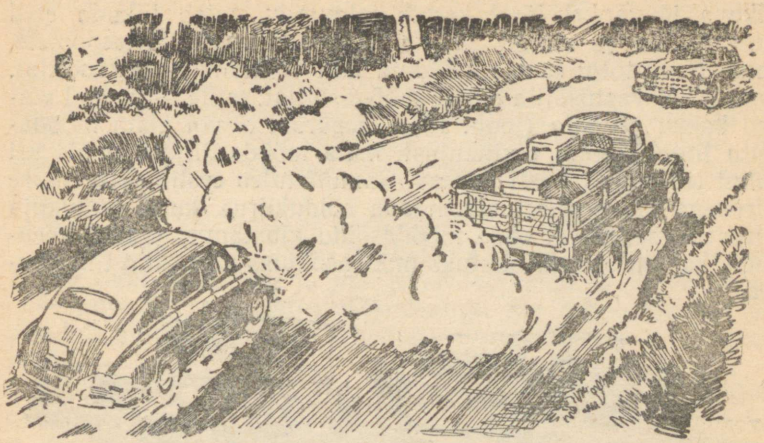
Kuna liiklusvahendid tänavatel ja teedel liiguvad väga mitmesuguste kiirustega, siis kiiremini liikuvate liiklusvahendite juhtidel tekib sagedasti vajadus mööda sõita nende ees aeglasemalt liikuvaist liiklusvahendeist.

Möödasõit samas sõidureas eesliikujast kujutab endast manöövrit, mille puhul möödasõitja kahel korral muudab enda liikumise suunda sõidureast kõrvalesõitmisega: möödasõidu eel vasakule ja möödasõidu järel paremale (joon. 18).

Säärane möödasõit väljumisega sõidureast on lubatud tingimusel, et möödasõidu ajal ega pärast seda ei teki ohtu jalakäijaile, möödasõidetavaile ja vastuliikuvaile liiklusvahendeile ega möödasõitjale endale ning ei sunnita teisi juhte tegema järske pöördeid ega järsult pidurdama.



Joon. 18. Möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist.



Joon. 19. Säärasel möödasõidul võib tekkida avarii.

Neid tingimusi on võimalik täita ainult möödumisel eesliikujast vasakult, mitte aga paremalt poolt. Seepärast liiklemise eeskirjad lubavad mööda sõita eesliikujast ainult vasakult poolt.

Möödasõit eesliikujast paremalt poolt tekitaks ohtu kõigepealt jalakäijale, sest möödasõitja, liikudes suurendatud kiirusega, satuks ohtlikku lähedusse kõnniteele või teepeenrale. Teiseks puuduks möödasõitjal vajalik nähtavus ette, et näha, kas tee on möödasõiduks vaba. Kolmandaks võiks tekkida avariioht, kui eesliikuja, kavatsedes peatuda, läheneb sõidutee paremale servale möödasõidu momendil. Peale selle on vasakult möödasõidu korral tee eesliikuva liiklusvahendi juhile kas peeglist või otseselt nähtav, paremalt poolt aga mitte.

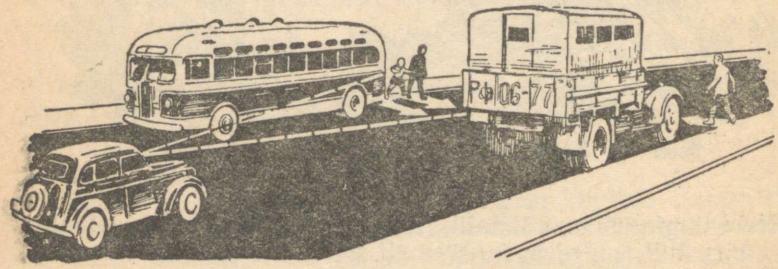
Möödasõit on lubatav seal, kus sõidutee laius ja tee seisukord seda võimaldab sooritada ohutult. Juht peab möödumisel tähele panema tee võimalikku ebakohast ja halba seisukorda (märg, jäätunud, lumine, auklik jne.).

Enne möödasõidu alustamist peab juht vaatama taha ja veenduma, et ta möödasõiduga ei sega mõnda teist tagant kiiremini lähenevat liiklusvahendit.

Möödasõiduks ei tohi järsku pöörata vasakule ega kohe pärast möödasõitmist pidurdada möödasõidetud liiklusvahendi ees.

Möödasõitu võib alata alles pärast seda, kui juht on veendunud, et möödumiseks vajalik teeosa on täiesti vaba. Kui ees-

liikuva 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 (joon. 19). Seepärast ei või alata möödasõitu liiga lähedal eesliikujast, kuna möödasõitjale ei ole sel puhul tee küllalt hästi nähtav. Samuti tuleb eesliikujale suure kiirusega lähenemisel vähendada sõidukiirus kuni eesliikuja kiiruseni, selleks et enne möödasõidu alustamist jõuaks veenduda, kas on olemas ohutuks möödasõiduks vajalikud tingimused.



Joon. 20. Ohud, mis varitsevad juhti möödasõidul vastuliikuvast ja eesseisvast liiklusvahendist.

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

Linnatänavail ei tohi möödasõidul ületada sõidutee telgjoont. Maanteedel, kus kummaski sõidusuunas toimub üherealine liiklemine, võib sirgetel ja tasastel teelõikudel sõita tee keskele, kui seal puudub telgjoon või kui see on katkendlik (punkteeritud), kuid ainult möödasõiduks vajalikuks ajaks. Kui tee telg on märgitud pideva joonega, siis sellel sõitmine on keelatud.

Spetsiaalhelisignaaliga (sireeniga või kellaga) varustatud autod võivad telgjoonele sõita ka mitmerealise liiklemise ja pideva telgjoone puhul. Kõik teised juhid peavad spetsiaalhelisignaali andvatele autodele viivitamata andma möödasõiduks teed.

Maanteedel väljaspool asulaid on juht enne möödasõitu kohustatud andma helisignaali.

Möödasõit saab olla täiesti ohutu siis, kui eesliikuja ka omalt poolt võtab tarvitusele ettevaatusabinõud. Sel eesmärgil kohustavad liiklemise eeskirjad eessõitvat juhti vähendama liikumiskiirust ja lähenema tänava (tee) parempoolsele servale ning mitte tekitama takistusi möödasõitvatele liiklusvahenditele.

Möödasõit väljumisega sõidureast on keelatud:

— kõikide hoiatavate märkide mõjupiirkonnas, märkide «Möödasõit keelatud» ja märgi «Jalakäijad» mõjupiirkonnas;

— linnades ja asulates väljasõiduga üle telgjoone, kui see puudub, siis juhul, kui on läheduses vastusõitvaid liiklusvahendeid;

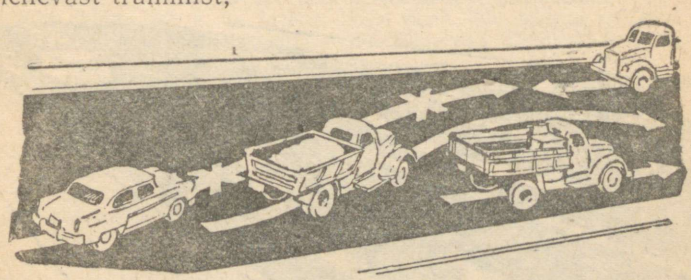
— kui eesliikuva liiklusvahendi juht annab märku pöördeks või stoppsignaali, momendini, mil selle liiklusvahendi edaspidine liikumissuund on selgesti eraldatav;

— tee halva nähtavuse puhul: udu, tugeva vihma- või lumesaju, tuuleklaasi jäätumise, tolmu, vastusõitva liiklusvahendi tuledest pimestamise tõttu;

— tee piiratud nähtavuse puhul: teekäänakuil, sildadel, tunnelites, teetõusude lõpul ja järskudel langudel;

— ristteedel, raudtee-ülesõidukohtades jalakäijate ülekäiguradadel, trammi, trollibussi ja autobussi peatuskohtades;

— väljasõiduga trammiteele, juhul, kui möödasõitev liiklusvahend on lähemal kui 15 m eesliikuvast ja 100 m tagant lähenevast trammist;



Joon. 21. Kahekordne möödasõit.

— liiklusvahendist, mis sooritab möödasõitu eesliikuvast või eesseisvast liiklusvahendist (kahekordne möödasõit).

Kahekordne möödasõit (joon. 21) on keelatud oma erilise ohtlikkuse tõttu, sest kolmandana liikuval juhil puudub kül-

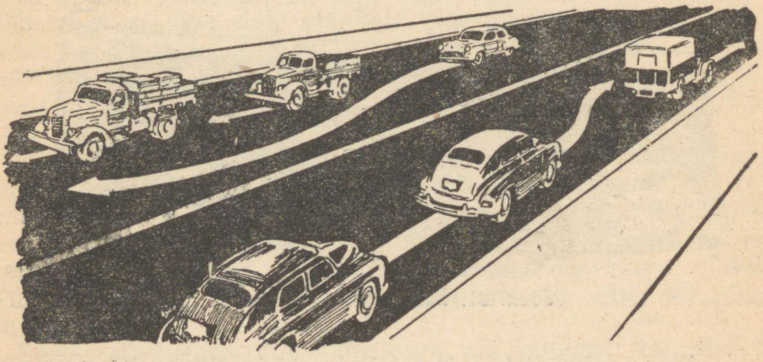
laldane nähtavus möödasõiduks vajaliku teeosa ulatuses, ta peab liikuma liiga suure kiirusega ja sõidutee jääb temale kitsaks (ühe sõidurea asemel moodustub kolm sõidurida), mille tõttu tekib kokkupõrke oht nii möödasõitjate eneste vahel kui ka teisena möödasõitva ja vastuliikuva liiklusvahendi vahel. Ühtlasi muutuks ohtlikult pikaks möödasõidu teekond ja möödasõiduks kuluv aeg.

Eesliikujast möödasõidul peab külgmine vahekaugus (eessõitja vasaku külje ja möödasõitja parema külje vahel) olema küllaldane ohutu möödasõidu sooritamiseks. See vahekaugus peab olema seda suurem, mida suurem kiirus on möödasõidul. Normaalseks vahekauguseks tuleb pidada kiiruse juures kuni 25 km/t. — 0,75 m, kiiruse juures kuni 50 km/t. — 1 m ja kiiruse juures üle 50 km/t. — 1,5 m.

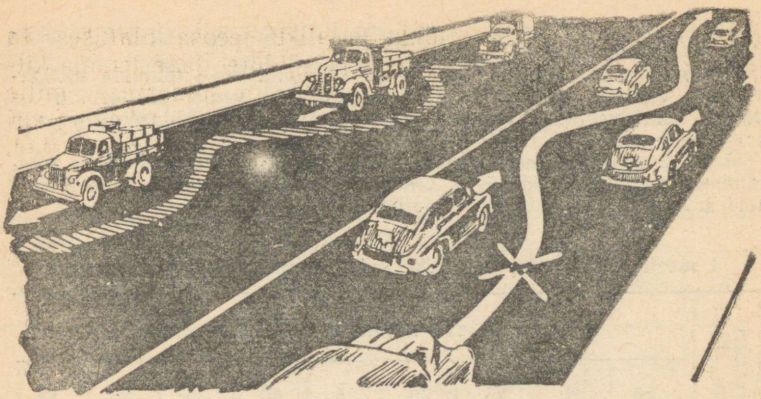
Joonisel 22 näidatud möödasõit, kus kaks liiklusvahendit üksteise järel mööduvad eesliikujast, ei ole kahekordne, vaid ühekordne möödasõit ja on seepärast lubatav.

Samuti ei ole kahekordne joon. 23 näidatud möödasõit, kus üks liiklusvahend möödub mitmest eesliikuvast liiklusvahendist. Säärasel möödasõidul tuleb arvestada, et möödasõidu tee pikeneb ligikaudu nii mitu korda, kui mitmest liiklusvahendist tuleb mööda sõita.

Joon. 24 näidatud mitmekordne pidev möödasõit üksteise järel eesliikuvatest liiklusvahenditest on eriti ohtlik, sest järskude pöörete sooritamisel oma sõidureast kõrvale ja tagasi võib kergesti tekkida külglibisemine, samuti ei jää juhile kül-



Joon. 22 (all). Kui kaks liiklusvahendit üksteise järel mööduvad eesliikujast, siis on see ühekordne möödasõit ja seepärast lubatav.
Joon. 23 (ülal). Kui üks liiklusvahend möödub mitmest üksteise järel sõitvast liiklusvahendist, siis see ei ole kahekordne möödasõit.



Joon. 24 (ülal). Ohtlik on korduv pidev möödasõit üksteise järel sõitvaist liiklusvahendeist.
Joon. 25 (all). Lubamatu on korduv möödasõit vaheldumisi eessõitjate paremalt ja vasakult poolt.

lalt aega tähelepanelikult jälgida vastuliikuvaid liiklusvahendeid. Sellepärast võib sääraselt mööda sõita ainult järk-järgult ja nii, et juht iga möödasõidu eel saab veenduda, et möödasõitmine on ohutu.

Täiesti lubamatu on mitmekordne möödasõit vaheldumisi eesliikujate paremalt ja vasakult poolt, nagu näidatud joonisel 25.

Eesliikujast möödasõidu tee pikkus koosneb kolmest osast:

1) kõrvalsõidu tee a, — teeosa, mille peab läbi sõitma möödasõitja, et saada vajaliku vaba vaatevälja möödasõidetava liiklusvahendi kõrvalt ette;

2) kõrvutisõidu tee b, — teeosa, mille möödasõitja sõidab paralleelselt möödasõidetava liiklusvahendiga ja

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

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

Tabelis 1 on antud kõrvalesõidu ja ettesõidu tee minimaalsed pikkused mitmesuguste kiiruste juures.

Tabel 1

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

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

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

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

Tabel 2

1 meetri võrra ettejõudmiseks vajalik möödasõidu tee pikkus.

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

Näide. 50 km tunnikiirusega 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 mööduda, s. t., et autost A 60 meetri võrra ette jõuda, peab auto B läbi sõitma

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

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

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

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

kus S — möödasõidu tee pikkus meetrites,
V — möödasõitja liikumise kiirus km/t.,
v — eesliikuja liikumise kiirus km/t.

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

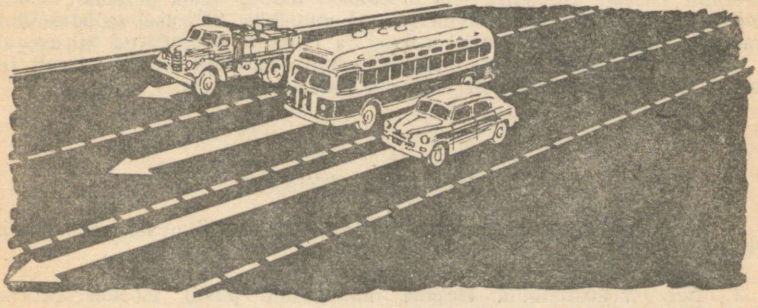
Tabel 3

Möödasõidu tee pikkus meetrites olenevalt eesliikuja ja möödasõitja kiirustest

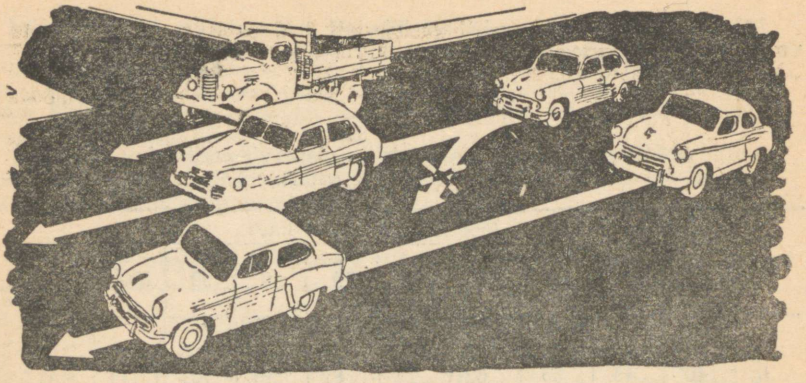
Eesliikuja kiirus km/t.	Möödasõitja kiirus km/t.									
	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120
5	27	36	46	56	66	75	85	95	105	125
10	40	45	53	62	72	82	91	101	111	131
20		90	80	85	90	100	106	115	125	145
30			160	125	120	122	128	135	143	160
40				250	180	164	160	162	167	180
50					360	245	213	203	200	205
60						490	320	270	250	240
70							640	405	334	290
80								810	500	360
90									1000	480
100										720

2. Möödasõit kõrvalreas liikuvast liiklusvahendist

Kui tänava või maantee sõidutee laius võimaldab liiklusvahenditel liikuda mitmes reas kõrvuti, võib juht lubatud kiiruse normi piires edasi liikuda ka siis, kui ta seejuures mööda sõidab temast paremal või vasakul paiknevaist liiklusvahendeist (joon. 26).



Joon. 26. Möödasõit kõrvalreas liikuvast liiklusvahendist.



Joon. 27. Ristteedel on keelatud möödasõit samas reas eesliikujast, kuid on lubatud kõrvalreas liikujast.

Kuna meil kehtivad liiklemise eeskirjad kõrvalreas liikuvast liiklusvahendist möödasõitu ei loe eesliikujast möödasõiduks ega sea selle kohta mingeid piiramisi, siis tuleb juhil igal konkreetsel juhul ise otsustada, kas sõita mööda või mitte.

Arvestades aga nõuet, olla üksteise suhtes tähelepanelik, tuleb hoiduda möödasõidust kõrvalreas liikuvast liiklusvahendist siis, kui selle juht on andnud märku suuna muutmiseks (suunanäitajaga või stopp-signaaliga).

Kuigi möödasõit kõrvalliikuvast liiklusvahendist reeglikohaselt saab toimuda mitmerealise liiklemise puhul laial sõiduteel, on see siiski ühel juhul võimalik ka üherealise liiklemise puhul ja kitsal sõiduteel. Nimelt maal maanteel, kui eesliikuja jalgrattur või hobuliiklusvahend liigub tahtlikult vasakul teepoolel, siis möödasõit toimub tema paremalt poolt, ilma et möödasõitja oma liikumissuunda muudaks. Säärasel möödasõidul peab jõuvankrijuht olema eriti valvas ja liikuma vähendatud kiirusega, et tal oleks võimalik vältida pealesõitu, kui eesliikuja toimib vääralt ja hakkab möödasõidu eel ühelt teepoolelt teisele pöörama.

KONTROLLKÜSIMUSI

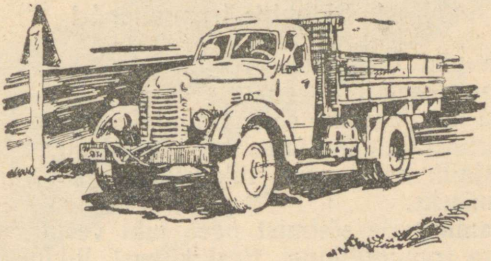
1. Mis tingimustel on lubatud mööda sõita eesliikuvast rööpmeteta liiklusvahendist?
2. Kuidas tuleb liikuda möödasõidu lõpetamisel?
3. Mida on kohustatud tegema möödasõidu puhul möödasõidetava liiklusvahendi juht?

4. Missuguste eesliikuva liiklusvahendi juhi poolt antud hoiatavate märguannete puhul on järelsõitjal keelatud alustada möödasõitmist? Millal võib säärasest eesliikujast mööda sõita?

5. Missuguste liiklusmärkide mõjupiirkonnas on keelatud mööda sõita eesliikuvast liiklusvahendist?

6 Millistel juhtudel on keelatud mööda sõita eesliikuvast liiklusvahendist?

7. Mida kujutab endast kahekordne möödasõit ja miks on kahekordne möödasõit ohtlik?



XVI PEATÜKK

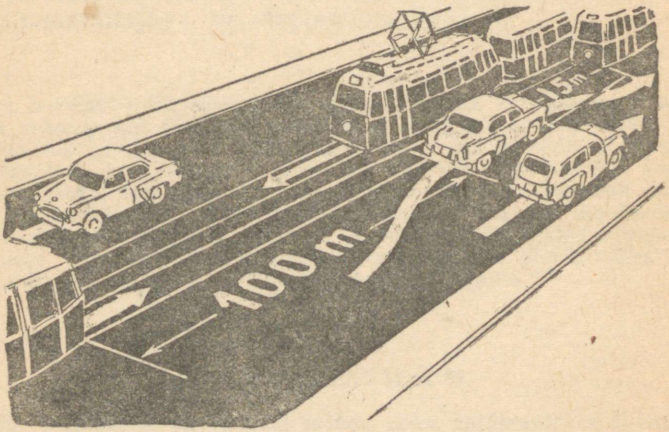
SÕITMINE TRAMMITEEDEL JA MÖÖDASÕIT TRAMMIST

1. Sõitmine trammiteedel

Sõitmine piki trammiteed rööpmeteta liiklusvahenditega on reeglikohaselt keelatud.

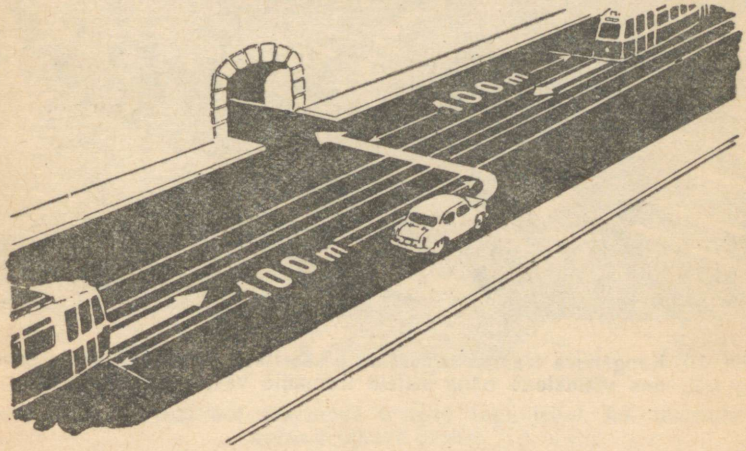
Erandina on lubatud sõita trammiteele kahel juhul: 1) kui sõidutee mitteküllaldane laius sunnib seda tegema ja 2) kui see on vajalik eesolevast liiklusvahendist või takistusest möödasõitmiseks.

Enne trammiteele sõitmist peab juht veenduma, et ta sellega ei sega trammiliiklust. Eesliikuvast liiklusvahendist või takistusest möödasõidul peab möödasõitja vahekaugus eesliikuva trammini olema vähemalt 15 m ja järelliikuva trammini vähemalt 100 m (joon. 28).



Joon. 28. Eesliikuvast liiklusvahendist või takistusest möödasõidul peab vahekaugus eesliikuva trammini olema vähemalt 15 m ja järelliikuva trammini vähemalt 100 m.

Vahekaugus 15 m eesliikuvast trammist on vajalik selleks, et trammi ootamatu peatumise korral oleks välditud temale tagant pealesõitmine, ja 100 m selleks, et oleks välditud järelliikuva trammi pealesõit trammiteele sunnitult seisma jäänud rööpmeteta liiklusvahendile.



Joon. 29. Väljaspool ristteid võib trammiteed ületada mitte lähemal kui 100 m paremalt ja vasakult otsesuunas lähenevast trammist.

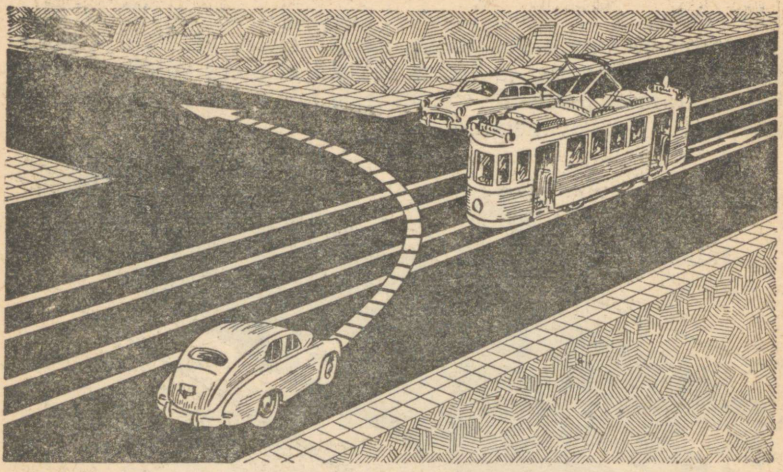
Trammiteel viibimise aega tuleb vähendada miinimumini ja hoiduda sõitmast piki rööpaid ning üle rööparistmike, et mitte risustada rööpaid ja vigastada jõuvankri kumme.

Trammitee ületamine väljaspool ristteid on lubatud mitte lähemal kui 100 m kaugusel paremalt või vasakult otsesuunas lähenevast trammist (joon. 29).

Ristteedel võib trammiteed ületada lähenevate trammide eest, kauguses, mis ei takista trammide edasiliikumist, samuti võib peatuskohas seisva trammi eest ületada sõiduteed mistahes kauguses, kuid nii, et see ei takista trammi uuesti liikuma hakkamist.

Kaugeneva trammi tagant võib sooritada pöörde vasakule (ja tagasisuunas) kauguselt, mis võimaldab näha sellele trammile vastassuunas sõitjaid (joon. 30).

Trammiteele rikke tõttu sunnitult seisma jäänud liiklusvahendi juht on kohustatud võtma tarvitusele vajalikud abinõud trammi ja teiste liiklusvahendite juhtide hoiatamiseks, eriti pimedal ajal valgustamata või puudulikult valgustatud tänavail.



Joon. 30. Kaugeneva trammi tagant võib sooritada pöörde vasakule kauguselt, mis võimaldab näha sellele trammile vastassuunas sõitjaid.

2. Möödasõit trammist

Lähenemisel peatuskohas seisvale trammile ühesuunalise liiklemisega tänavail, kus puudub ooteplatvorm, on rööpmeteta liiklusvahendi juht kohustatud peatama oma liiklusvahendi vähemalt 5 m kaugusel trammist (joon. 31, 32). Nõue peatuda 5 m kaugusel trammist on ette nähtud selleks, et anda operatiivautodele võimalus seisvast trammist peatumatult mööduda, samuti reisijail trammist väljuda ja sellele peale minna.

Uuesti liikuma hakata võib alles pärast reisijate sisenemist ja väljumist ning trammi liikumahakkamist.

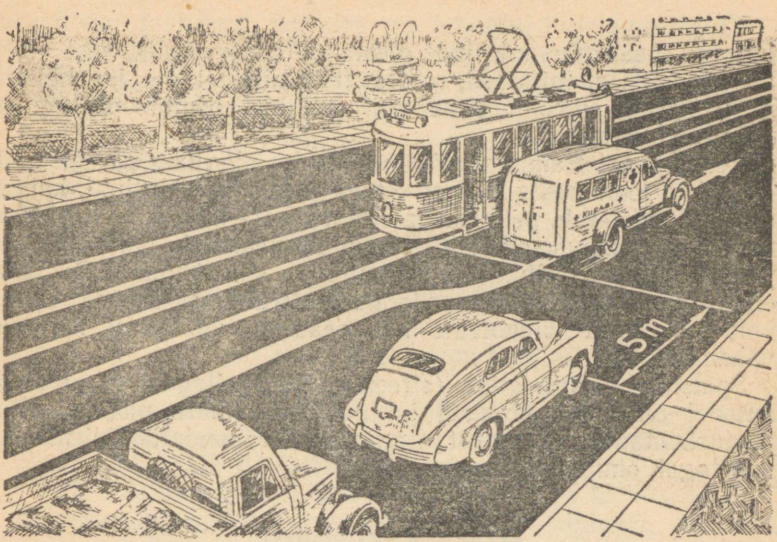
Kui liiklusvahend on jõudnud trammi peatuskoha piirkonda üheaegselt trammiga, siis võib jätkata liikumist kiirusega, mis tagab ohutuse jalakäijaile, või kui edasiliikumine on ohtlik, peatuda nii, et ei oleks takistatud reisijate peale- ja mahaminek.

Peatuskohas seisvast trammist võib peatumatult mööda sõita kolmel juhul:

1) kui peatuskohas on ooteplatvorm;

2) kui peatuskoha ees on teeviit pealkirjaga: «Peatamine ei ole kohustuslik» (hoolimata sõidutee laiusest);

3) kui sõidutee laius võimaldab liikuda kahes reas (prakti-

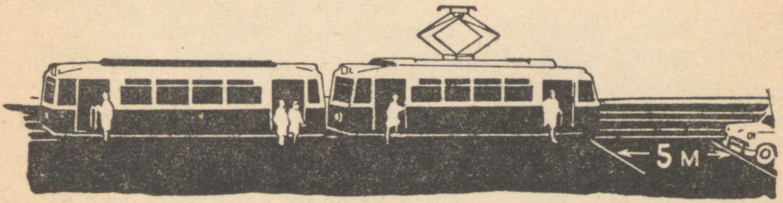


Joon. 31. Liiklusvahendi peatamine trammi taga juhul, kui trammitee asetseb tänava keskel.

liselt kui sõidutee on vähemalt 6 m lai); sel juhul tuleb möödumisel liikuda parempoolses reas.

Peale selle võib mööda sõita peatuskohta mingisugusel põhjusel kauemaks seisma jäänud trammist (kui sõitjate pealemahaminekut enam ei toimu).

Nii eeltähendatud juhtudel kui ka trammi juhuslikul peatumisel peatuskohast eemal reisijate peale- ja mahamineku ajal on möödasõit seisvast trammist lubatav vähendatud kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.



Joon. 32. Liiklusvahendi peatamine trammi taga juhul, kui trammitee asetseb tänava ühel poolel.

Kuigi nimetatud juhtudel on seisvast trammist möödasõit lubatud, peab jõuvankrijuht olema eriti ettevaatlik, sest alati on võimalik, et inimesed, rutates trammile, ei ole ise küllalt ettevaatlikud, mispuhul ka neil juhtudel osutub peatumine mõnikord vajalikuks.

Eesliikuvast trammist mööda sõita ei ole lubatud lähemal kui 50 m tema peatuskohast. Seega peab jõuvankrijuht, kui ta on jõudnud järele peatuskohale lähenevale trammile, hoiduma temast 5 m kaugusele. Kui tramm peatuskohale lähenedes on järele jõudnud eesliikuvale jõuvankrile, siis ei tohi selle juht enam püüda kiiruse suurendamisega trammist mööda sõita, vaid vastavalt olukorrale kas peatuma või edasi liikuma vähendatud kiirusega.

Spetsiaalhelisignaaliga (sireeniga või kellaga) varustatud autodel on õigus kõikidel juhtudel peatumata mööda sõita peatuskohtades seisvatest trammidest vähendatud kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Millistel juhtudel ja mis tingimusel võib sõita rööpmeteta liiklusvahendiga trammiteele?
2. Millistel juhtudel ja kui kaugel peatuskohas seisvast trammist peab juht peatama oma liiklusvahendi?
3. Millal võib uuesti alustada edasiliikumist trammi peatuskohast?
4. Millistel juhtudel võib peatamatult mööda sõita peatuskohas seisvast trammist?
5. Millisel juhul ei ole lubatud mööda sõita eesliikuvast trammist?
6. Millised autod ja mis tingimustel võivad igal juhul mööda sõita peatuskohas seisvatest trammidest?

XVII PEATÜKK

LIIKLUSVAHENDITE PEATAMINE JA PARKIMINE

1. Peatamine

1. Peatuseks nimetatakse liiklusvahendi seisma jätmist lühemaks ajaks, kestusega kuni 5 minutit, olenemata sellest, kas juht viibib liiklusvahendi juures või mitte.

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

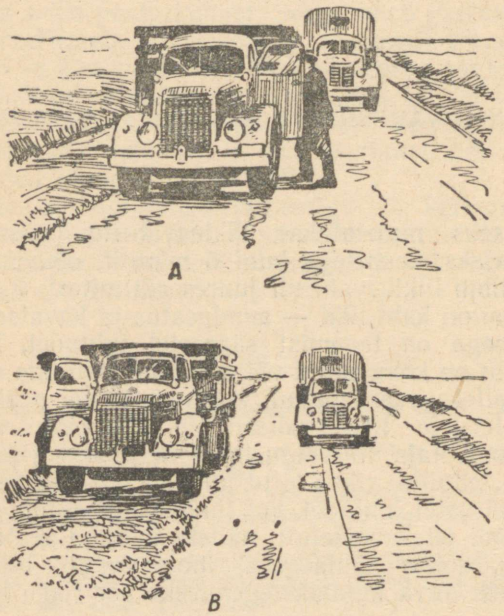
Kavatsedes peatada oma liiklusvahendit peab juht aegsasti (Moskvas 100 m kauguses) enne peatuskohta andma suunamuutmise märguande suunanäitajaga või stopp-signaaliga (kerge vajutusega piduripedaalile), vaatamata ette ja ka taha ning segamata teisi liiklusvahendeid, pikkamööda suunduma kõnnitee ligi või teepeenrale.

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

Kuna peatumine on lubatud ainult liiklussuunas, siis juhul, kui on vaja peatuda kahesuunalise liiklusega tänaval sõidutee vasakul poolel, tuleb juhil sõita algul sihtkohast mööda, see-

järel sooritada pööre tagasisuunas ja sõita (nüüd juba liiklussuunas) sihtkohale.

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



Joon. 33. Väär ja õige peatamine maanteel. A — väär peatus. Juht on peatanud auto sõiduteel ja jätnud avatuks sõiduteepoolse ukse, takistades teiste liiklusvahendite möödasõitmist. B — õige peatus. Juht on peatanud auto teepeenral ja väljub parempoolsest uksest.

Miilitsatöötajate nõudmisel tuleb liiklusvahendid peatada viivitamata ja täita seejuures kõik peatamise kohta kehtivad nõuded, s. t. peatudes liiklemise suunas, ühes sõidureas, linnatänavail — kõnnitee ligi, maanteedel — teepeenral. Näiteks, kui jõuvankrijuht risttee ületamisel rikkus liiklemise eeskirju ja liiklemise järelevalvet teostav miilitsatöötaja andis talle märku peatamiseks, siis ta ei pea peatuma ristteel, vaid, ületanud risttee, 15 m kaugusel risttee nurgast kõnnitee ligi.

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

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

5. Liiklusvahendite kavatsetud peatamine on lubatud igal pool, välja arvatud:

— raudtee ülesõidukohtadel, sest mõne ootamatu rikke või juhi tervisehäire korral võiks liiklusvahend jääda rongile ette ja ta oleks ka takistuseks rongide liiklemisele, mida ei tohi aga mingil juhul lubada;

— ristteedel ja lähemal kui 15 m nendest, et mitte segada teistel liiklusvahenditel risttee ületamist, eriti pöörete sooritamist kitsastel tänavatel;

— trammi, trollibussi ja autobussi peatuskohtades ja lähemal kui 15 m nendest (s. t. peatuskoha viidast), et mitte segada mainitud ühiskondlikel liiklusvahendeil peatuskohtadesse sõitmist ja sealt lahkumist;

— sildadel ja sildade (viaduktide) all, et mitte asjata koormata silda ja mitte takistada teistel liiklusvahendeil silla ületamist, sest tavaliselt võimaldab silla laius liikuda ainult ühes sõidureas;

— jalakäijate ülekäiguradadel ja lähemal kui 15 m nendest, et mitte takistada teistel juhtidel jalakäijate nägemist;

— kohtades, kus tee nähtavus mõlemas suunas on alla 100 m (tee käänakud, teetõusu tipp jne.), sest sel juhul piirab peatunud sõiduk tagant läheneva juhi vaatevälja — ta ei näe võimalikku vastusõitjat, kellega ta võib seisvast liiklusvahendist möödumisel kokku põrgata, mille tõttu võib tekkida avarii;

— liiklusmärgi «Peatamine keelatud» mõjupiirkonnas.

Peale eelloetletu on kavatsetud peatamine keelatud lähemal kui 15 m tänava (tee) vastaspoolel seisvast liiklusvahendist juhul, kui nende vahelt ei saa läbi sõita samaaegselt vastassuundades liikuvad autod.

6. Liiklusvahendi seismajäämisel tehnilise rikke tõttu tuleb ta asetada sõidutee äärde, nii et ta ei segaks liiklemist; peatamisel pimedal ajal valgustamata teeosal peab juht võtma tarvitusele abinõud teiste liiklusvahendite juhtide hoiatamiseks.

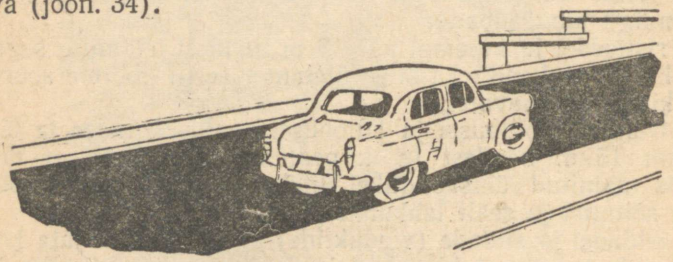
2. Parkimine

1. Parkimiseks nimetatakse liiklusvahendi seismajätmist pikemaks ajaks, kestusega üle 5 minuti.

2. Parkimisel peab juht liiklusvahendi panema kindlalt pidurdatud seisundisse, mootori seiskama ja võtma tarvitusele kõik muud vajalikud abinõud, et ära hoida liiklusvahendi iseenesest liikuma hakkamist.

Lahkudes liiklusvahendi juurest peab juht kaasa võtma süütevõtme ja uksed või rooliseadme kindlalt lukustama või kindlustama valve.

Kallakteel parkimisel tuleb auto iseenesest liikuma hakkamise vältimiseks pöörata esi- või tagaratas vastu kõnnitee serva (joon. 34).



Joon. 34. Parkimisel teetõusul tuleb auto tagaratas suunata vastu kõnnitee serva. et vältida auto tagurpidi liikuma hakkamist.

Parkimine on põhimõtteliselt lubatud kohtades, kus sõidutee ühe suuna jaoks on vähemalt 3 m lai, seega kahesuunalise liiklusega tänavail vähemalt 6 m lai.

Parkida sõiduteel võib reeglikohaselt ühes reas, rööbiti kõnniteega (teekraaviga).

Väljakuil ja eriti parkimiseks määratud kohtades võib liiklusvahendid paigutada ka risti või nurgiti kõnniteega, kuid nii, et iga liiklusvahend pääseks parkimiskohalt vabalt välja.

Parkimisel risti või nurgiti kõnniteega tuleb autod paigutada radiaatoriga kõnnitee poole, et kõnniteedel ja lähedalolevate elamute alumistel korrustel vältida õhu mürgistamist summutist väljuvate gaasidega.

Parkimisel kohtades, kus on üles seatud teeviit «Parkimise koht», ei ole nõutav liiklusvahendite valgustamine oma valgustusseadmetega.

3. Liiklusvahendite parkimine on keelatud:

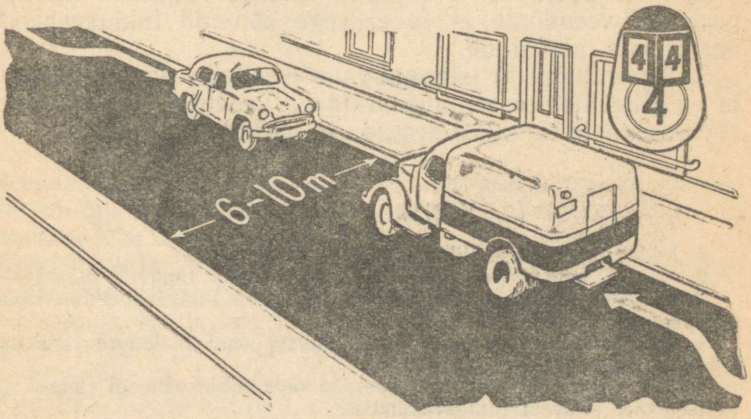
— kohtades, kus on keelatud kavatsetud peatamine, sest parkimine on peatumise jätkuks;

— hooviväravate ees ja kitsastel tänavatel ka hooviväravate vastaspoolel, et mitte takistada teiste liiklusvahendite sisse- ja väljasõitmist väravatest;

— lähemal kui 15 m raudtee-ülesõidukohtadest, et mitte raskendada teistele ülesõidukohale lähenevatele juhtidele raudtee nähtavust;

— linnades ja asulates — kitsastel tänavatel, kus sõidutee laius ühe suuna jaoks on alla 3 m (välja arvatud invaliidimootorsõidukid), et mitte takistada teiste liiklusvahendite liikumist;

Tallinna linnas on veoautode parkimine keelatud magistraal- ja peatänavail (vt. lk. 269).



Joon. 35. Tänavail, kus sõidutee laius ühe sõidusuuna jaoks on 3—5 m, seega kahe suuna jaoks 6—10 m, on liiklusvahendite parkimine lubatud ainult paarisnumbritega majade poolel.

— maanteede ühel teepoolel parkiva liiklusvahendi vastas ja lähemal kui 15 m sellest, et mitte takistada teiste liiklusvahendite möödasõitmist;

— teealal, mis on piiratud kõnniteejoonega, et mitte segada jalakäijate liiklemist;

— liiklusmärgi «Parkimine keelatud» mõjupiirkonnas (välja arvatud sisselülitatud taksomeetriga taksiautod, invaliidide autod ja mootorsõidukid ning väljakutsel kohalesõitnud sanitaarautod).

Tänavail, kus puuduvad trammiteed ja sõidutee ühe suuna jaoks on 3—5 m lai (kahesuunalise liikluse puhul 6—10 m lai), on parkimine lubatud ainult paarisnumbritega majade poolel. Seejuures pole tähtis seisma jääva liiklusvahendi liikumissuund (joon. 35), s. t. parkimiseks võib sõita kohale nii sõidusuunas kui ka vastu liikumissuunda. Viimasel juhul enne

paremalt teepoolelt vasakule sõitmisel tuleb otsesuunas sõitjaid õigeaegselt hoiatada ja neid mitte takistada.

Tänavail, kus trammiteed on tänava keskel, tuleb parkimiseks jääda sõidusuunale vastavale teepoolele (kuigi seal on paaritud majanumbrid).

4. Kui on tarvis jääda paigale pikemaks ajaks (remondi tegemiseks, ootamiseks, ööbimiseks jne.), tuleb teelt kõrvale sõita.

5. Enne peatamis- või parkimiskohast liikuma hakkamist peab juht veenduma, et ta ei sega sõitvaid liiklusvahendeid ega ohusta jalakäijaid.

6. Sireenitüüpi helisignaaliga või kellaga varustatud autod ja avariiteenistuse tunnusmärkidega veoautod võivad operatiivülesannete täitmisel peatuda ja parkida igal pool.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mida nimetatakse liiklusvahendi peatamiseks?
2. Kus ja kuidas tuleb peatada liiklusvahend tänaval, maanteel?
3. Millistes kohtades tänavatel ja teedel on liiklusvahendite kavatsetud peatamine keelatud?
4. Kus peab juht peatama oma liiklusvahendi liiklemise järelevalvet teostava miilitsatöötaja nõudmisel?
5. Mis tingimusel võib juht peatada oma liiklusvahendi tänava (tee) vastaspoolel seisvast liiklusvahendist?
6. Mida nimetatakse liiklusvahendi parkimiseks?
7. Milliseid nõudeid tuleb täita liiklusvahendite parkimisel?
8. Millistes kohtades tänavatel ja teedel on liiklusvahendite parkimine keelatud?
9. Millistel tänavatel on liiklusvahendite parkimine lubatud ainult paarisnumbritega majade poolel, olenemata liikumissuunast?
10. Milliseid ohutusnõudeid peab täitma juht, jättes oma liiklusvahendi vajaduse korral tänava või maantee sõiduteele pimedal ajal?

XVIII PEATÜKK

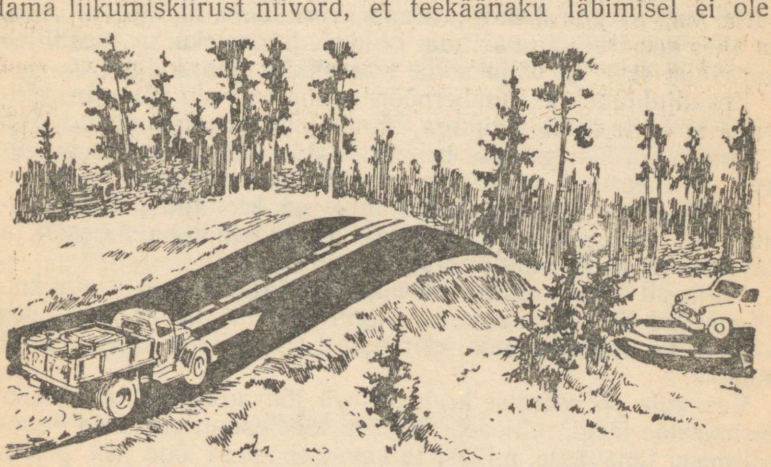
LIIKUMINE TEEKÄÄNAKUIL JA PÖÖRETEL. MANÖÖVERDAMINE

1. Liikumine teekäänakuil

Teekäänakuil sõitmisel võib tekkida jõuvankri külglibisemise ja ümberpaiskumise oht ning piiratud nähtavuse puhul ka kokkupõrke oht vastusõitjaga.

Teekäänakute läbimisel tekib tsentrifugaaljõud, mis püüab kiskuda jõuvankrit teekõvera välisääre poole, tekitades külglibisemise ja ümberpaiskumise ohu. Tsentrifugaaljõud on seda suurem, mida suurem on liikumiskiirus ja mida väiksem on pöörderaadius (s. t. mida järsem on käänak). Külglibisemise oht on lisaks seda suurem, mida libedam on sõidutee.

Seepärast peab juht teekäänakule lähenedes aegsasti vähendama liikumiskiirust niivõrd, et teekäänaku läbimisel ei ole



Joon. 36. Piiratud nähtavusega teekäänakul tuleb rangelt hoiduda tee parempoolsele servale.

seda enam vaja vähendada ega pidurdada. Vastupidi, teekõvera läbimisel võib jõuvankri teelpüsivuse (stabiilsuse) kindlustamiseks gaasi juurdevoolu koguni suurendada.

Eriti ettevaatlikult tuleb sõita libeda sõidutee ja kallaktee puhul. Liikumine mägisel teel on veelgi raskem, kuna juht ei näe võimalikke vastusõitjaid varjatud käänaku tõttu küllalt aegsasti.

Sõitmisel teekäänakuil tuleb hoiduda võimalikult paremale teeservale. Täiesti lubamatu on sõita teekäänaku vasakpoolsel serval (n. ö. «kurvi lõigata») varjatud teekäänakul ja halva nähtavuse korral, kuna sellega tekib kokkupõrke oht vastusõitjaga (joon. 36).

Maal, maanteedel on hea nähtavuse ja vaba sõidutee puhul «kurvi lõikamine» lubatav, kuna sel puhul suureneb jõuvankri pöörderaadius ja seega väheneb tema külglibisemise oht.

2. Väravaist sisse- ja väljasõitmine

1. Väravaist sisse- ja väljasõidu kord ei ole liiklemise eeskirjadega üksikasjaliselt kindlaks määratud. Juhindudes liiklemise eeskirjade põhireeglist käituda liiklemisel sääraselt, et ei tekiks ohtu ega takistusi otsesuunas liiklejaile — tuleb liiklusvahendi juhil igal üksikjuhul valida antud olukorrale sobivaim ja ohutum tegumood. Piiratud nähtavuse korral on juht kohustatud oma liiklusvahendi peatama, veenduma, kas tee on vaba, ja alles seejärel välja sõitma. Liikluse julgeoleku huvides tuleb väravaist sisse ja välja sõita võimalikult edasikäiguga.

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

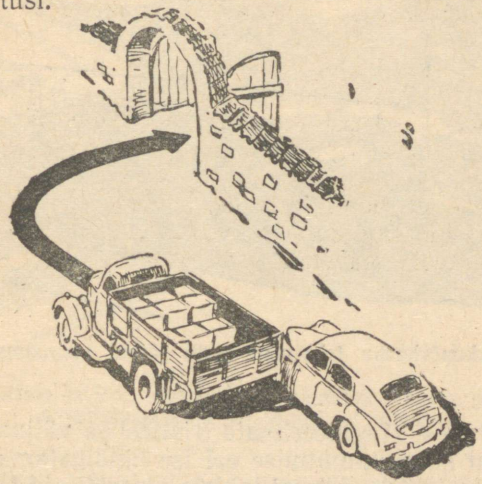
2. Tänavail, kus liiklusmärkidega on keelatud pööre vasakule, on lubatud väravaisse ja parkimiskohtadesse sissesõit ja nendest väljasõit ainult pöördega paremale.

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

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

3. Tagurpidi sõitmine

Kui autojuhil on vaja liikuda tagurpidi või avada juhiruumi ust, siis peab ta eelnevalt veenduma, et mõni teine liiklusvahend ei sõida temast mööda ja et lähedal ei ole inimesi ega muid takistusi.



Joon. 37. Kokkupõrkeoht väravasse sõitmisel parema pöördega.

Halva või piiratud nähtavuse puhul (koorma tõttu, väravast tagurpidi väljasõitmisel jms.) peab auto taga asuma inimene, kes annab juhile märku. Tagurpidi sõita tuleb võimalikult väikese kiirusega.

Maanteel, väljaspool asulat võib juht tagurpidi liikumise eel vajaduse korral lähedal viibijaid hoiatada helisignaaliga.

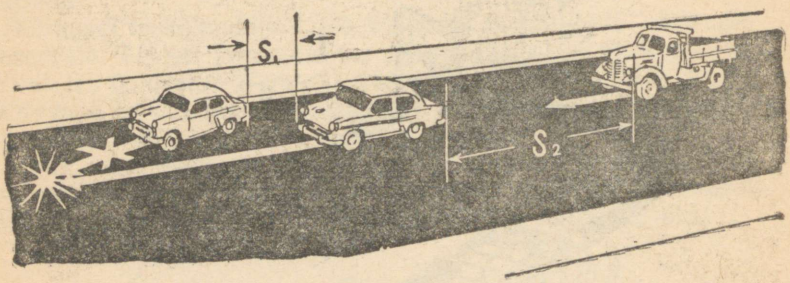
Tagurpidi sõitmine on keelatud:

1) raudtee ülesõidukohtadel ja lähemal kui 15 m neist;
2) sildadel ja sildade (viaduktide) all;
3) jalakäijate ülekäiguradadel ja lähemal kui 15 m neist;
4) lähemal kui 15 m trammi, trollibussi ja autobussi peatuskohtadest;
5) teekäänakuil ja muudes kohtades, kus nähtavus on alla 100 m.

4. Manööverdamine

Liiklusvahendite liikumise põhisuunaks tänavatel ja teedel on otsesuund. Igasugune liikumissuuna muutmine (manööver-

damine) võib tekitada takistusi ka otsesuunas sõitjale. Seepärast on täiesti takistusteta pöörete sooritamine võimalik ainult reguleeritud ristteedel, sest seal on võimalik militsionääri-reguleerija või valgusfoori abil kokkupõrgete ärahoidmiseks pöörete sooritamise ajaks sulgeda otsesõitjaile tee ja niiviisi kindlustada pöörete sooritajaile vaba liikumine.



Joon. 38 Kokkupõrkeohu tekkimine auto järsul suunamuutmisel.

Teistes kohtades (reguleerimata ristteel ja väljaspool ristteed) peab juht suuna muutmise eel ise kindlustama vajaliku ohutuse ja veenduma, et ta ei takista otsesõitjaid ega ohusta jalakäijaid.

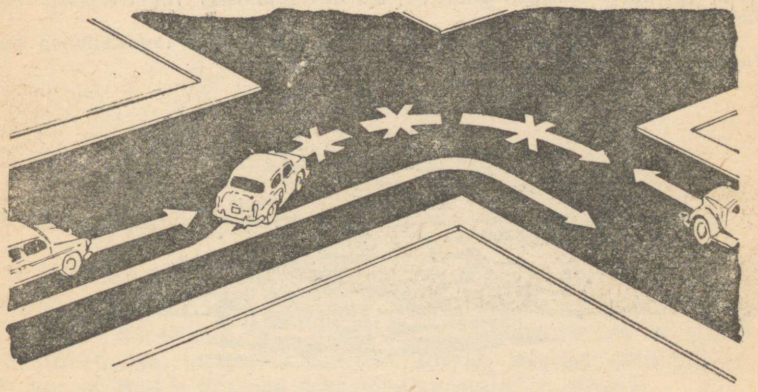
Pöörete sooritamisel tuleb meeles pidada, et auto võtab sel puhul oma alla suurema sõiduteeala kui otse liikudes; eriti on see märgatav siis, kui auto liigub järelvankriga. Sel puhul võivad sattuda ohtu need jalakäijad, kellest auto esiots on möödunud küllalt kaugelt, rääkimata sellest, kui järelvankri tagarattad sõidavad pöördel üle kõnnitee.

Kuna liiklemisel võib tekkida väga mitmesuguseid ettenähtamatuid suunamuutusi, siis liiklemise eeskirjad püstitavad selliste suunamuutmise juhtude jaoks üldise nõude, mis on järgmine:

Igasugusel liikumissuuna muutmisel (asukoha vahetusel rõdades, pööretel, manööverdamisel) reguleerimata kohtades on kõikide liiklusvahendite (ka trammide) juhid kohustatud andma teed vastassuunas ja tagant otseliikuvaile liiklusvahendeile.

Reguleerimata kohtade all tuleb mõista nii reguleerimata ristteid kui ka mistahes kohta väljaspool ristteid, kus on võimalik liiklusvahendite ristumine (näiteks õuedesse sise- väljasõidukohad jne.).

Auto pööramisel tagasisuunas kitsastel tänavatel ja teedel, kus seda pole võimalik teha ühe võttega, tuleb kasutada tagurpidi sõitmist. Seepärast selline pööre tagasisuunas ei ole lubatav kohtades, kus tagurpidi sõitmine on keelatud.



Joon. 39 Selline pöörde sooritamine takistab tagant ja vastassuunas otseliikujat ning on seepärast lubamatu.

Kuigi pöördel tagasisuunas manööverdamisega on tarvis auto vahepeal peatada, ei ole see keelatud märgi «Peatamine keelatud» mõjupiirkonnas, sest juht sel juhul ei kavatse peatada autot, vaid sooritada pööret.

Auto ümberpööramisel tuleb tingimata täita kõiki ettevaatuse nõudeid, nagu kõrgendatud tähelepanu, õigeaegne suunanäitamine, kiiruse vähendamine, otsesõitjate jälgimine. Auto tuleb ümber pöörata võimalikult kiiresti, kuid mitte liigselt rutates. Kiirem ümberpööramine saavutatakse sõidutee laiuse maksimaalse ärakasutamisega, auto liikumise teekonna lühendamise teel rataste väljapööramisega vastassuunas enne peatumist äärmises asendis, väravate ja kõrvalesõiduteede, samuti vähese liiklusega ristteede ärakasutamisega. Elava liiklusega ristteedel, kus ümberpööramine on võimalik ainult tagurpidi sõitmisega, ei ole soovitatav seda teha, vaid sõita ümberpööramiseks väljapoole ristteed.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mille poolest on sõitmine teekäänakuil ohtlik?
2. Milliseid ohutuse nõudeid peab juht täitma sõitmisel tänavate ja teede käänakuil?

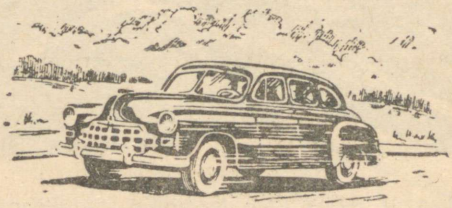
3. Kuidas tuleb sõita tänavalt õue? Kuidas sõita õuest tänavale edasikäiguga? tagurpidikäiguga?

4. Millised ettevaatuse abinõud tuleb võtta tarvitusele tagurpidi sõitmisel?

5. Millistes kohtades on tagurpidi sõitmine keelatud?

6. Millist nõuet tuleb täita igasugusel liikumissuuna muutmisel (asukoha vahetusel ridades, pööretel, manööverdamisel) reguleerimata kohtades?

7. Millistes kohtades on keelatud liiklusvahendite tagasisuunas pööramine?



XIX PEATÜKK

LIIKLEMINE RISTTEEDEL

1. Liiklusvahendite ümberrivistumine ristteele lähenemisel

1. Mitmerealise liiklemise puhul jõuvankrid liiguvad sõiduradadel vastavalt liiklusvahendi liigile, sõltuvalt nende liikumise kiirusest (vt. lk. 53). Kuid ristteele lähenemisel on juhid kohustatud nn. ümberrivistumise korras asuma sõidurajale, mis vastab nende edasise liikumise suunale, ja nimelt:

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

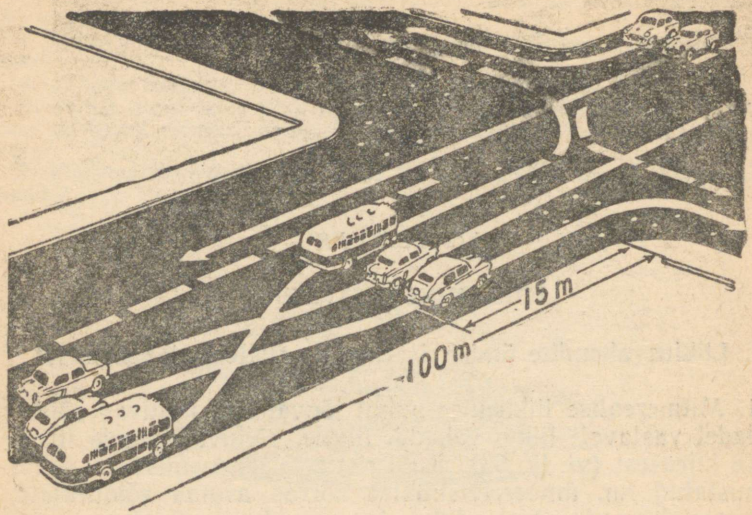
b) kolme- või neljarealise liiklemise puhul asuvad paremale pöördujad esimesele sõidurajale, arvates kõnniteest, vasakule pöördujad — äärmisele vasakpoolsele sõidurajale ja otsesuunas sõitjad — keskmisele sõidurajale või keskmistele sõiduradadele;

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

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

2. Ümberrivistumine vastavale sõidurajale peab algama mitte kaugemal kui 100 m ristteest ja peab olema lõpetatud hiljemalt 15 m kaugusele jõudmisel ristee piirist. Kuna ümberrivistumine kujutab endast sõidusuuna muutmist (manöövrit), siis tuleb selle juures silmas pidada kõiki ohutuse nõudeid, näidata õigeaegselt suunda, sujuvalt vähendada liikumiskiirust ja järk-järgult üle minna ühest reast teise.

Ümberrivistumine on vajalik selleks, et ristteele väljasõitmisel vältida liiklusvahendite ristumist tänavanurkadel ja selle tagajärjel tekkida võivaid liiklemishäireid ja avariisid.



Joon. 40. Liiklusvahendite ümberrivistamise kord mitmerealisel liiklemisel.

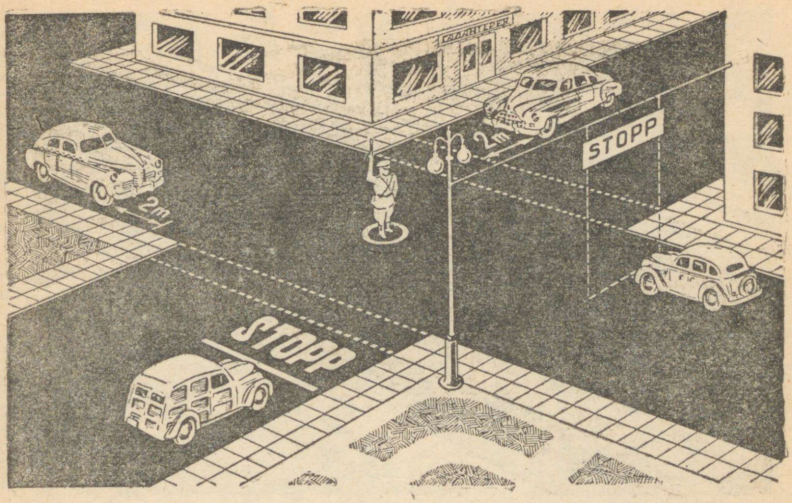
3. Juhid, kes ei ole õigeaegselt asunud sõidurajale, mis vastab kavatsetud sõidusuunale, on kohustatud liikumist jätkama selles suunas, mis vastab sellele sõidurajale, kus nad asuvad.

Jalgratturid ümber ei rivistu, vaid jäävad ka risttee ületamisel oma esialgsele, parempoolsele sõidurajale; hobuliiklusvahendid aga rivistuvad ümber.

2. Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine

1. Lähenemisel ristteele valgusfoori või militsionääri-reguleerija märguande ajal, mis keelab edasiliikumise, on liiklusvahendite juhid kohustatud peatuma stopp-joone või stoppviida taga, nende puudumisel aga 2 meetri kaugusel jalakäijate ülekäigurajast või risttee piirist (parempoolse hoone nurgast).

2. 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.



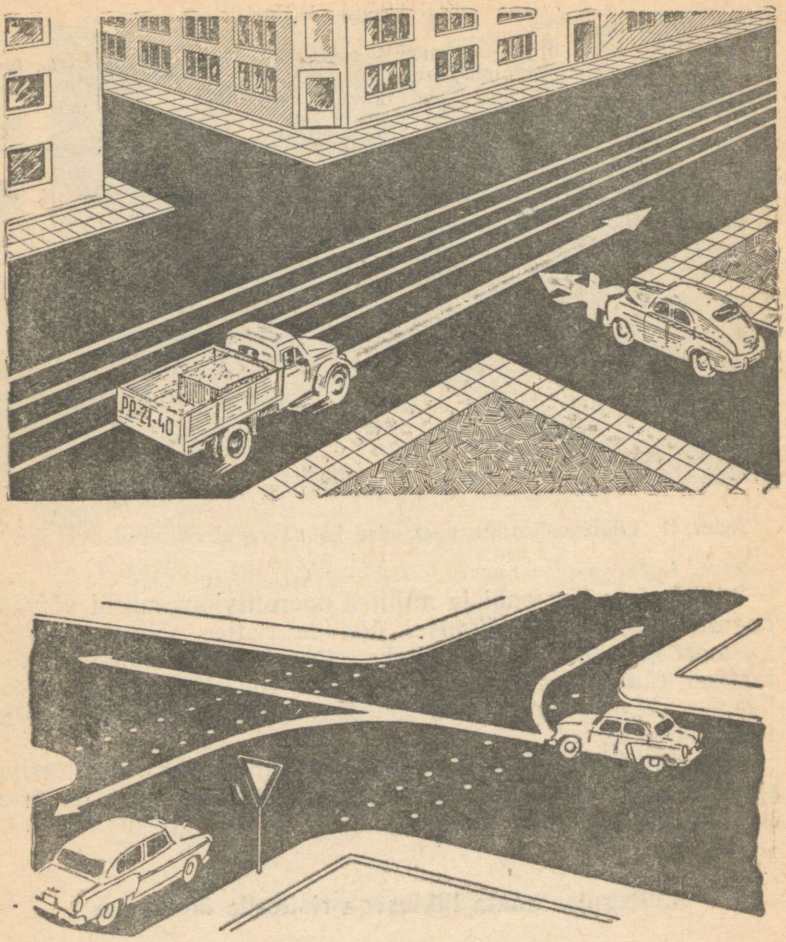
Joon. 41. Liiklusvahendite peatamise kohad reguleeritud ristee ees.

3. Tuletõrje, esmaabi ja miilitsa operatiivjõuvankrid võivad *operatiivülesannete täitmisel* ületada risttee sõltumata valgusfoori märktuledest — näiteks valgusfoori automaatsel töötamisel (kusjuures sireeniga signaali andmine on kohustuslik) —, kui on olemas vaba sõidutee, kiirusega, mis ei ohusta teisi liiklejaid.

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

3. Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine

1. Reguleerimata ristteede ületamine nõuab juhtidelt erilist tähelepanelikkust, ettevaatlikkust ja kõrget distsipliini. Selleks et reguleerimata ristteede ületamine saaks toimuda häireteta, võimalikult kiiresti ja ühtlasi ohutult, on nende ületamiseks määratud kindel järjekord. See järjekord oleneb mitmesugustest välistunnustest, nagu ristuvate tänavate (teede) liigitusest, nende sõiduteede tingimustest ja liiklusvahendite liigist. Ristteele väljasõidu järjekord aga ei olene sellest, mis suunas kavatseb liiklusvahendi juht ületada ristteed. Seega võib juht, kellel konkreetsel juhul on õigus esmajärjekorras



Joon. 42. Peatänaval liiklejal on läbisõidu eesõigus. (Peatänava tunnuseks on: ülal — trammitee; all — tänava ette püstitatud märk «Peatee»).

ristteele välja sõita, seda teha edasiliikumiseks nii otse kui ka pöördega.

Samuti ei olene ristteele väljasõidu järjekord risttee kujust (kas hulkkülgne, nelja- või kolmekülgne).

2. Lähenemisel reguleerimata ristteedele on liiklusvahendite juhid kohustatud asuma sõidurajale vastavalt sõidutee laiu-

sele ja edasisele liikumissuunale (samuti kui reguleeritud ristteede puhul).

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

Eesõigus risttee ületamiseks tuleb anda:

a) liiklusvahenditele, *mis liiguvad peatänaval (-teel)*, olenemata nende liiklusvahendite tüübist, liikumise suunast ja ristuvate teede profiilist (horisontaalne või tõus-lang) (joon. 42).

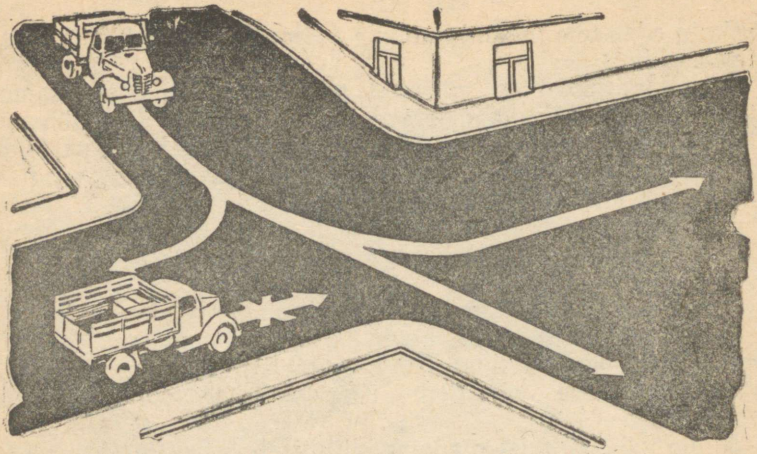
Enne väljasõitmist madalamaliigiliselt tänavalt (teelt) kõrgemaliigilisele tänavale (teele) piiratud nähtavuse korral peab juht oma liiklusvahendi peatama, et veenduda, kas kõrgemaliigilisel tänaval (teel) on lähenemas teisi liiklusvahendeid või mitte.

Liiklemise eeskirjad ei määra otseselt kindlaks, kui kaugel peatänaval (-teel) lähenevast liiklusvahendist võib kõrvaltänavalt (-teelt) lähenenud juht välja sõita, kuna see kaugus oleneb liiklemistingimustest, mis aga võivad olla väga erinevad. Seepärast peab kõrvaltänavalt (-teelt) väljasõitja ise hindama temale vajalikku vahekaugust vastavalt konkreetsetele liiklemistingimustele, arvestades, et ta väljasõiduga ei sunni peatänaval (-teel) lähenejat järsult pidurdama või kõrvale pöörama.

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

Kuna peatänavate üks põhiline tunnus — liiklusvahendite liiklemise intensiivsus — on tegelikult väga suurtes piirides muutuv, siis on juhtidel reguleerimata ristteedele lähenemisel nii mõnigi kord raske kindlaks teha üldist liiklussagedust ühel või teisel ristuval tänaval. Pealegi võib üks tänav olla teisest kõrgemaliigiline, kuid kolmanda suhtes madalamaliigiline. Seepärast seatakse madalamaliigilistele tänavatele (teedele) enne nende ristumist kõrgemaliigiliste tänavatega (teedega) hoiatav märk «Peatee». Kuna aga selle märgiga ei ole liigitatud kõik kõrgemaliigiliste tänavatega ristuvad kõrvaltänavad ja peatänavaid (-teid) ei tähistata mingi erimärgiga, siis peab reguleerimata ristteele lähenenud juht, kui ta ei ole täiesti kindel ristuvate tänavate (teede) liigituses, arvestama selle tänava (tee), kus ta asub, madalamaliigiliseks ja sellest lähtudes lahendama risttee ületamise järjekorra küsimuse.

b) üheliigiliste tänavate (teede) puhul — *liiklusvahendeile, mis liiguvad teetõusul või teelangul*, sest nende liikumistingimused on raskemad kui horisontaalteel liikuvail (joon. 43).



Joon. 43. Üheliigiliste tänavate (teede) puhul on läbisõidu eesõigus teetõusul või teelangul liikuval liiklusvahendil.

Võrdsete teetingimuste puhul ristuvatel tänavatel (teedel) tuleb ristteele väljasõitmisel pidada kinni järgmisest järjekorrast: 1) tramm, 2) trollibuss, 3) autobuss, 4) autod ja mootorrattad, 5) muud rööpmeteta mehaanilised liiklusvahendid (invaliidide mootorsõidukid, mootorjalgrattad, iseliikuvad mehhanismid), 6) hobuliiklusvahendid ja jalgrattad (joon. 44).

Võrdse läbisõiduõiguse puhul on ristteele väljasõidu eesõigus sellel juhil, kellest paremal pool ei ole takistavat liiklusvahendit (s. o. kelle parem külg on vaba).

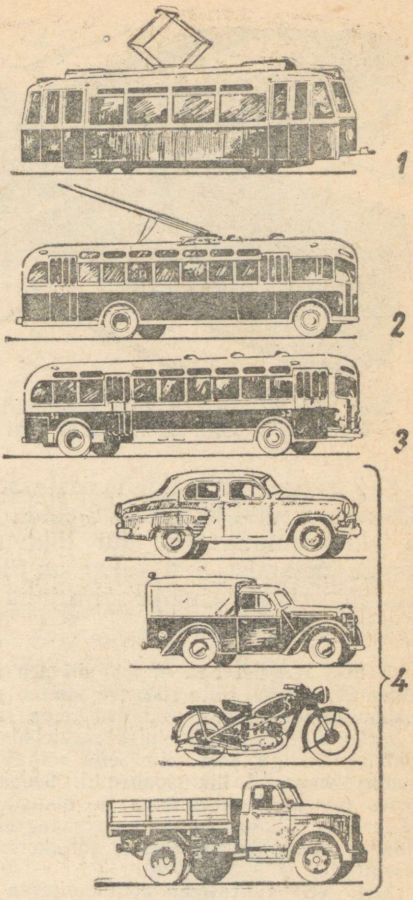
See ristteele väljasõidu järjekord on tingitud sellest, et ristteele üheaegselt paremalt ja vasakult lähenevaist liiklusvahendeist on paremalt poolt tuleval läbida lühem teekond nende võimaliku kohtumispunktini ristteel kui vasakult tuleval.

Eeltoodust järeldub, et võrdsete teetingimustega üheliigiliste tänavatega ristteele väljasõitmisel peab autojuht veenduma, et samal ajal ei ole tema vasakult ja paremalt poolt lähenemas kõrgemaliigilisi liiklusvahendeid (tramme, trollibusse, autobusse) ja et paremalt poolt ei ole välja sõitmas mistahes tüüpi autosid või mootorrattaid.

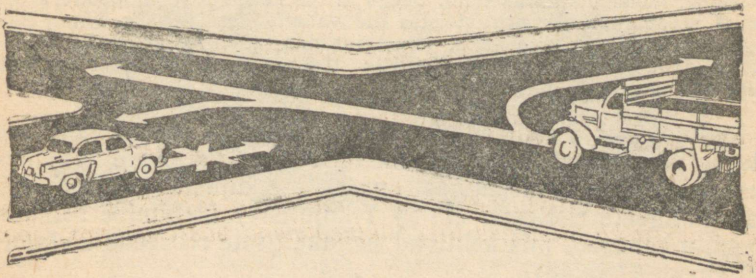
Ka mitme trammi üheaegsel lähenemisel on eesõigus paremalt poolt tuleval trammil. Leningradis on läbisõidu eesõigus sellel trammil, millel on suurem liininumber.

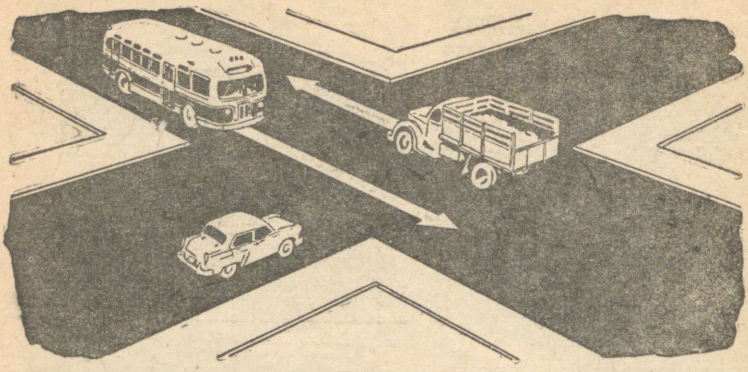
Üheaegselt liiklusvahendiga, millel on läbisõidu eesõigus, võib sõita ka mistahes liiki liiklusvahend vastassuunas (joon. 46).

Joon. 44. Ristteede ületamise järjekord liiklusvahendite liikide järgi võrdsete teetingimustega üheliigilistel tänavatel.



Joon. 45. Võrdse läbisõiduõiguse puhul on ristteele väljasõidu eesõigus sellel liiklusvahendil, mille parem külg on vaba.





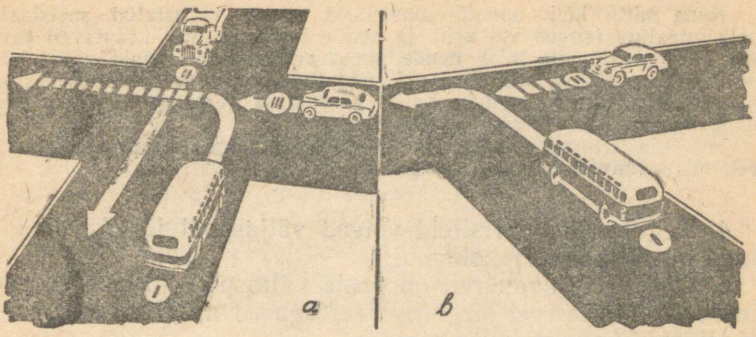
Joon. 46. Üheaegselt liiklusvahenditega, millel on läbisõidu eessõigus, võib sõita ka mistahes liiki liiklusvahend vastassuunas.

See reegel võimaldab vastassuunas samaaegselt ristteele lähenenud juhil kiiremini ületada risttee. Seda võimalust aga ei tohi kasutada siis, kui liikumist alustanu on lõpetamas risttee ületamist, s. t. kui ta on ületanud risttee keskkoha, sest siis võib ristteele välja sõita juba mõni teine, ristsuunas lähenenud liiklusvahend.

Sellest reeglist aga ei tohi nii aru saada, et liiklusvahend, millel on õigus esimesena sõita ristteele, annab ristteele väljasõidu õiguse kõigile liiklusvahendeile, mis sõidavad tema taga ja temale vastassuunas. See ei oleks õige, sest liiklemise eeskirjad lubavad ainult s a m a a e g s e l t liiklusvahendiga, mis esimesena sõidab ristteele, välja sõita ka vastassuunas lähenenud liiklusvahendil. Seepärast peab i g a juht ristteele lähenedes iseseisvalt veenduma ja otsustama, kas ta saab vastassuunas väljasõitva liiklusvahendiga samaaegselt välja sõita või mitte, ja kinni pidama ettenähtud läbisõidu järjekorrast ning mitte pimesi järgnema eessõitjale.

Läti NSV-s kehtivad reguleerimata ristteede ületamise korras järgmised erinevused. Esiteks, üheliigiliste tänavate puhul toimub risttee ületamine järjekorras: tramm, trollibuss, autobuss, sõiduautod, mootorrattad, veoautod, muud liiklusvahendid. Seega ei ole kõik autod ja mootorrattad loetud võrdõiguslikeks nagu teistes liiduvabariikides. Teiseks, ainult üheliigiliste liiklusvahendite puhul (tramm-tramm, autobuss-autobuss, sõiduauto-sõiduauto jne.) võib üheliigiliste tänavatega ristteele esimesena sõita liiklusvahend, mille parem külg on vaba.

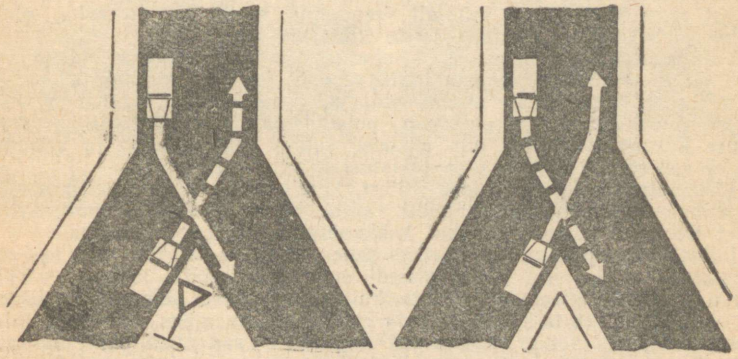
Reguleerimata ristteede ületamise järjekord oleneb tänavate (teede) liigitusest ja liiklusvahendite liigist, ei olene aga liiklusvahendite liikumissuunast ega risttee kujust. Seega toimub kolmekülgsete ristteede (T- ja Y-kujuliste) ületamine samade reeglite kohaselt, mis kehtivad neljakülgsete ristteede ületamisel (joon. 47 ja 48).



Joon. 47. Kolmekülgse T-kujulise risttee ületamisel tuleb toimida samade reeglite järgi kui neljakülgse risttee ületamisel.

Leningradis loetakse kolmekülgsetel ristteedel suubuv tänav madalamaliigiliseks ja seetõttu on nendel ristteedel otsesõitjail läbisõidu eesõigus.

3. Kiirabiautod, miilitsa operatiivautod ja -mootorrattad ning tuletõrjeautod võivad üheliigiliste tänavatega (teedega) reguleerimata ristteed ületada väljaspool järjekorda mistahes suunas. Spetsiaalhelisignaali tarvitamisel on neil eesõigus igasugustel ristteedel. Teiste liiklusvahendite juhid peavad andma ristteede ületamisel operatiivjõuvankritele eesõiguse. Sellest järeldub, et operatiivjõuvankrid vastassuunas liiklust reeglikohaselt ei ava.



Joon. 48. Haruteede (kolmekülgse Y-kujulise risttee) ületamisel kehtivad samad reeglid kui neljakülgsete ristteede ületamisel.

Kuna mitte kõik operatiivjõuvankrid ei ole varustatud spetsiaalse helisignaaliga (sireen või kell) ja nende juhid seetõttu kasutavad tavalist helisignaali, siis tuleb nende puhul arvestada ka muid välistunnuseid, nagu pealkirja «Kiirabi», või süüdatud lisalaternat, mille klaasil on punase risti kujutis, sõiduki erilist värvust ja pealkirja «Miilits» jms., ning anda nendele eesõigus liiklemisel.

Moskvas, Leningradis jm. on liiklemisel eesõigus ainult nendel autodel, mis annavad spetsiaalhelisignaali.

4. Reguleerimata ristteid võivad väljaspool järjekorda ületada ka sõjaväe autokolonnid.

5. Operatiivjõuvankreil on peale väljaspool järjekorda ristteede ületamise veel järgmised eesõigused tingimusel, kui nad ei tekita ohtu teistele liiklejatele:

— peatamata mööda sõita seisvatest trammidest;

— läbi sõita tänavaist, millede ette on seatud märgid «Läbisõit keelatud»;

— peatuda ja parkida kohtades, kus see teistele liiklusvahenditele on keelatud;

— sooritada pöördeid ja manööverdada, hoolimata märkidest, mis seda keelavad;

— väljaspool järjekorda tankida bensiinijaamades.

6. Liiklemisel peab olema reegliks — igale ohtlikule kohale läheneda aeglaselt, kuid eemalduda sellest võimalikult kiiresti. Piiratud nähtavusega ristteele väljasõitmisel tuleb jõuvankrijuhil alati arvestada võimalikku kokkupõrke või pealesõidu ohtu. Seepärast tuleb piiratud nähtavusega ristteele lähenemisel liikumise kiirust vähendada ning 5—10 m kaugusel varjatud tänavanurgast peab olema jõuvankril nii väike kiirus, et juhul kui küljelt peaks lähenema suurema kiirusega mõni teine liiklusvahend, saaks õigeaegselt peatuda või ohutult kõrvale pöörduda. Pärast seda, kui juht on kindlalt veendunud, et läbisõit on vaba, tuleb risttee viivitamata vabastada teiste liiklejate jaoks.

Vajalikust ettevaatlikkusest ja ohutuse tingimuste silmaspidamisest ristteede ületamisel ei vabasta liiklusvahendi juhti ka kindlaksmääratud läbisõidu eesõigus. Peab meeles pidama, et absoluutset läbisõidu eesõigust, mis kehtiks igas olukorras, pole olemas, sest ka läbisõidu eesõiguse kasutamisel tuleb olla üksteise suhtes tähelepanelik ja käituda nii, et sellest ei teki ohtu ega takistusi liiklemisele.

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

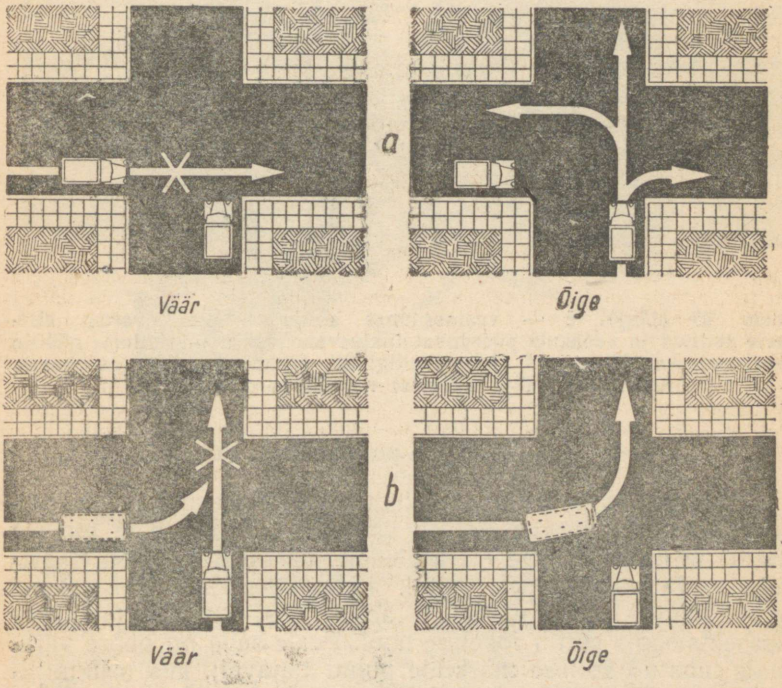
Läbisõidu järjekorra mõte seisab selles, et liiklusvahendi juht, kes on kohustatud mõne teise liiklusvahendi enne läbi sõita laskma, võib ainult siis ristteele välja sõita, kui ta, arvestades olukorda, on kindlalt veendunud, et ta jõuab ületada risttee selleks ajaks, mil teine liiklusvahend jõuab nende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

7. Reguleerimata ristteede ületamisel tehtavad põhilised vead on järgmised:

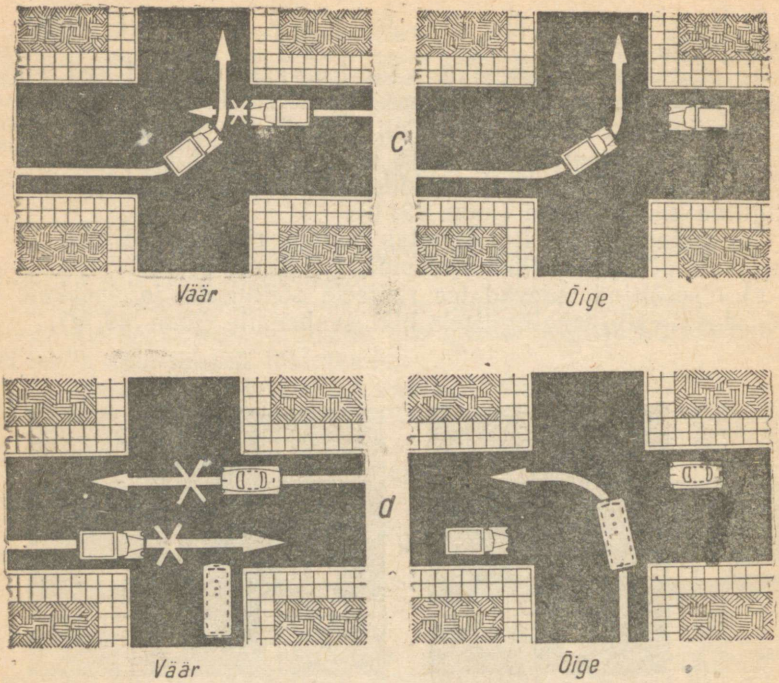
a) otsesuunas sõitja, olles vääral arvamusel, et temal on igal juhul õigus esmajärjekorras ristteed ületada, alustab väljasõitmist ristteele varem kui samal ajal paremalt poolt lähenenud ja suuna muutmiseks märku andnud samaliigiline liiklusvahend (joon. 49,a) või külgsuunas lähenenud kõrgemaliigiline liiklusvahend (joon. 49, b);

b) vastusuunas sõitja takistab varem ristteele sõitnud ja vasakule pöörduvat liiklusvahendit (joon. 49, c);

c) otsesõitjad sulevad tee ristteele sõitmiseks ja vasakule pöörduvale kõrgemaliigilisele liiklusvahendile (joon. 49, d).



Joon. 49. Reguleerimata ristteede ületamisel tehtavad põhilised vead: a — otsesuunas sõitja takistab samal ajal paremalt poolt lähenenud ja suuna muutmiseks märku andnud liiklusvahendit; b — otsesuunas sõitja takistab samal ajal temale vasakult poolt lähenenud kõrgemaliigilist liiklusvahendit (autobussi).



Joon. 49 (järg): c — vastassuunas sõitja takistab varem ristteele sõitnud ja vasakule pöörduvat liiklusvahendit; d — ristteele pöörde sooritamiseks lähenenud kõrgemaliigilist liiklusvahendit (autobussi) takistavad välja sõitmast ristsuunas otsesõitjad.

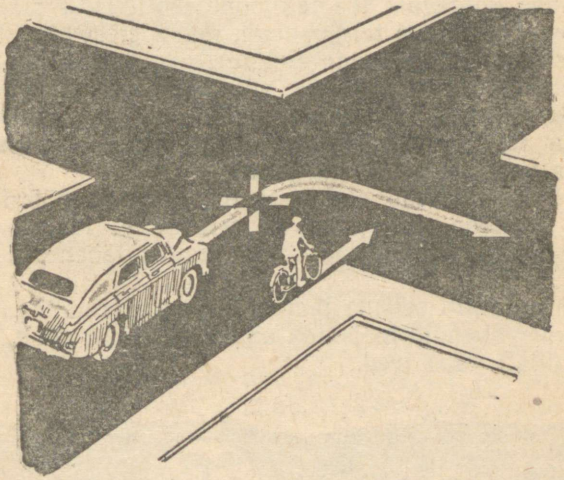
4. Pööre paremale

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

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

a) andma märku pöördeks (kui autol asub rool vasakul ja suunanäitaja puudub, ei ole suunanäitamine paremale pööramisel kohustuslik),
b) vähendama liikumiskiirust,
c) asuma äärmisele parempoolsele sõidurajale,
d) liikuma ümber nurga väikese kiirusega, takistamata seejuures vastassuunas, paremalt ja tagant otsesuunas liikuvaid liiklusvahendeid ja ohustamata tänavat ületavaid jalakäijaid.

3. Pöördel paremale on rööpmeteta liiklusvahendite juhtidel keelatud mööduda vasakult poolt liiklusvahendeist, mis lähenevad ristumiskohale selle ületamiseks (joon. 50).



Joon. 50. Sellises olukorras on pööre paremale ohtlik.

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

Tramm võib sõita pöördega paremale valgusfoori mistahes kollase märktule (s. o. niihästi «kombineeritud» kui ka ülelminevate signaalide) puhul, kui aga tema roobastee on vabanenud sinna varem väljasõitnud liiklusvahenditest. Seevastu militsionääri-reguleerija märguande puhul (üles tõstetud parem käsi) ei tohi tramm ristteele välja sõita, kuna selle märguande ajal toimub risttee vabastamine teistest liiklusvahenditest, ja operatiivjõuvankrid võivad ületada risttee väljaspool järjekorda.

5. Pööre vasakule ja tagasisuunas

1. Pöördel vasakule ja tagasisuunas on rööpmeteta liiklusvahendite juhid kohustatud (nii reguleeritud kui reguleerimata liikluse puhul):

a) andma märku pöördeks,

b) vähendama liikumiskiirust,

c) asuma äärmisele vasakpoolsele sõidurajale,

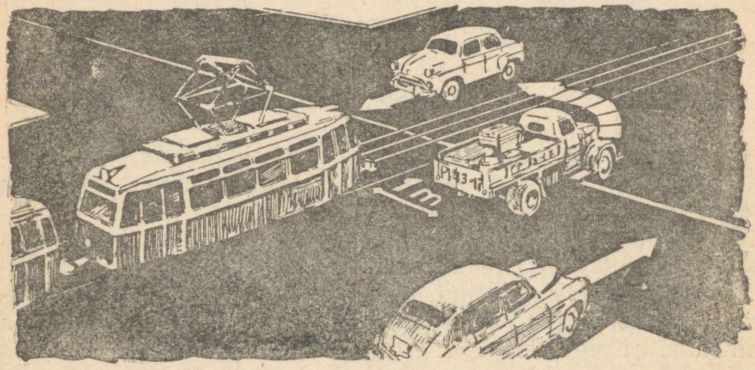
d) sõitma ristteele aeglaselt, jäädes seal peatuma nii, et see ei segaks vastassuunalist otseliikumist, ja nimelt:

mitte lähemal kui üks meeter nende esialgses sõidusuunas kulgevast lähimast trammiroopast, rööpmete puudumisel aga liiklussuunas kulgevast tee telgjoone mõttelisest pikendusest (rööpmetega ja tänava telgjoonega, mis asetsevad risti sõidusuunale, seejuures arvestada ei tule),

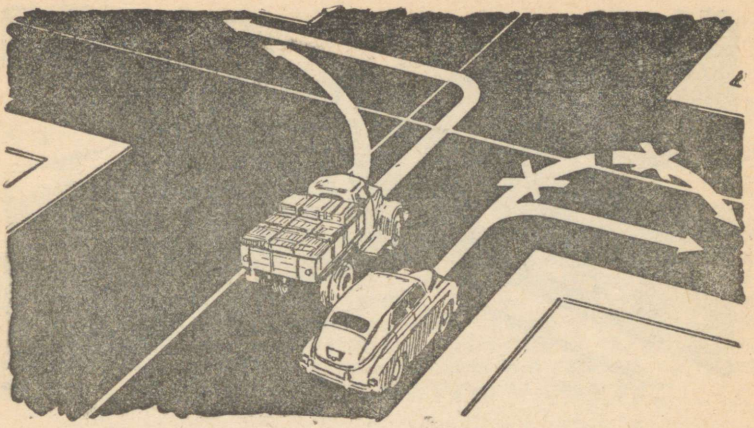
e) lõpetama pöörde vasakule või tagasisuunas väikese kiirusega olenematult valgusfoori märktulest ja militsionääri-reguleerija märguandest, niipea kui lakkab otsesuunaline (tagant ja vastassuunast) liiklemine.

Joonisel 51 näidatud olukorras on vasakule pöörduv auto sunnitud peatuma risttee keskel selleks, et lasta mööduda tagant lähenevat trammi ja vastassuunas lähenevat trammi ja autot.

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



Joon. 51. Vasakule pöörduva auto juht on sunnitud peatuma ristteel selleks, et lasta mööda sõita tagant lähenevat trammi ja vastassuunas lähenenud liiklusvahendit.



Joon. 52. Pöörete sooritamise võimalused. Vasakule pöördudes võib «nurka lõigata», kui sellega ei segata vastassuunas otse-liikujaid.

2. Kui vasakule pöörde puhul juht on veendunud, et pöörde sooritamise momendiks ei ole lähenemas tagant trammi ja vastassuunas liikuvaid liiklusvahendeid, mis võiksid teda ohustada, siis võib ta teha pöörde vasakule ilma peatuseta risttee keskel. Seejuures on lubatav «lõigata nurka» (s. o. sõita nii, et risttee keskkoht jääb sõitjast paremale poole) (joon. 52). See annab võimaluse üheaegselt vasakule pöörduda vastassuunas üksteisele lähenevaile liiklusvahendeile (joon. 53).

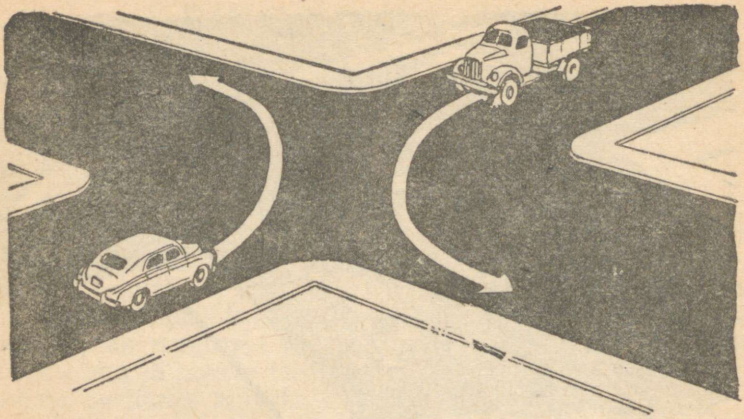
3. Pööre tagasisuunas on rööpmeteta liiklusvahendeil lubatud igal pool tänavail ja teedel, väljakuil ja nii reguleeritud kui ka reguleerimata risttänavail, kuid seejuures tuleb silmas pidada kõiki vasakule pöörde kohta kehtivaid reegleid ja piiramisi, sest pööre tagasisuunas kujutab endast vasakule pöörde täiendavat jätku. Kõik vasaku pöörde kohta kehtestatud piiramised kehtivad täiel määral ka tagasisuunas pööramise kohta.

Järelikult on liiklusvahendiga pööre tagasisuunas keelatud säärastel ristteedel, kus liiklusmärkidega on keelatud pööre vasakule, ja ühesuunalise liiklusega tänavail.

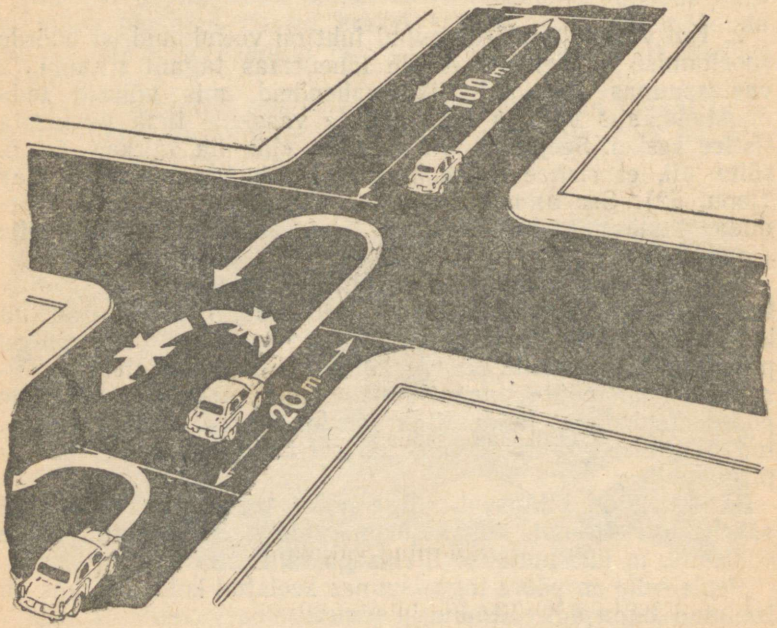
Peale selle on pööre tagasisuunas keelatud kohtades, kus on keelatud tagurpidi sõitmine ja nimelt:

— raudtee-ülesõidukohtadel ja lähemal kui 15 m neist;

— jalakäijate ülekäiguradadel ja lähemal kui 15 m neist;



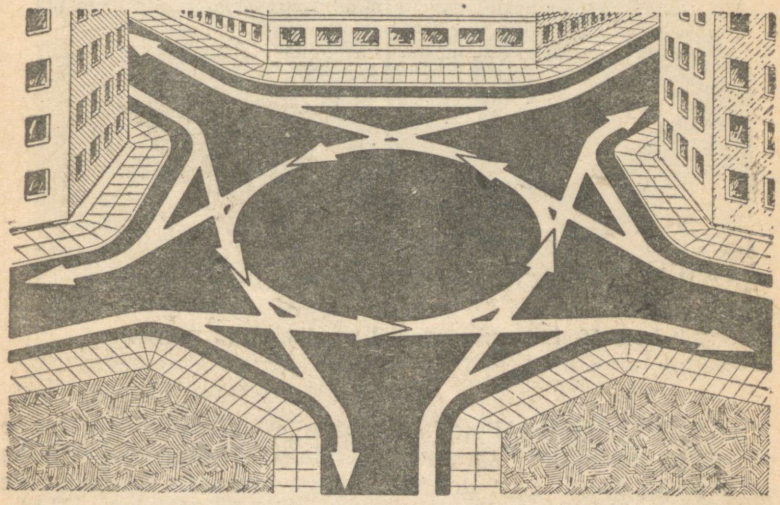
Joon. 53. Kuna ristteedel, kus trammiliiklust ei ole, võib vasakule (ja tagasisuunas) pöördel «lõigata nurka», siis võimaldab see üheaegse pöörde sooritamise vastassuunas lähenejail.



Joon. 54. Moskvas on pööre tagasisuunas lubatud mitte lähemal kui 20 m enne ristteed ja 100 m pärast ristteed.

— trammi, trollibussi ja autobussi peatuskohtades ja lähemal kui 15 m neist;
— sildadel ja sildade (viaduktide) all;
— teekäänakuil ja muudes kohtades, kus nähtavus on alla 100 m;
— väljaspool ristteed trammitee ületamisega lähemal kui 100 m lähenevast trammist.

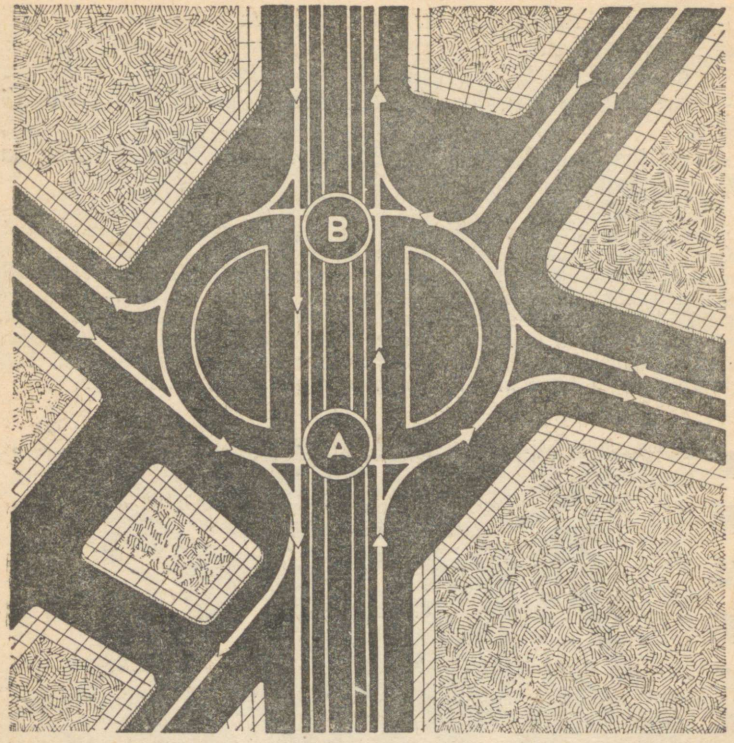
Kehtivad eeskirjad otseselt ei keela tagasisuunas pöörde sooritamist risttee läheduses. Seega võib tagasisuunas pöörduda ristteel ja mistahes kauguses enne ja pärast ristteed, kui ei ole muid takistavaid asjaolusid. Kuna aga tagasisuunas pööre intensiivse liikluse puhul võib tekitada häireid liiklusele, siis suurlinnades on pööre tagasisuunas keelatud ümberrivistumise koha ulatuses nii enne kui pärast ristteed. Nii on Moskva liiklemis-eeskirjadega pööre tagasisuunas keelatud lähemal kui 20 m enne ristteed ja lähemal kui 100 m pärast ristteed (joon. 54).



Joon. 55. Liiklemise suunad ringliiklusega väljakul.

7. Sõitmine väljakuil

1. Üldreeglina toimub sõitmine väljakuil, kus ei ole trammiliini, *parempoolse ringliikumisena,* s. o. vastu kellaosuti liikumissuunda (vt. joon. 55).

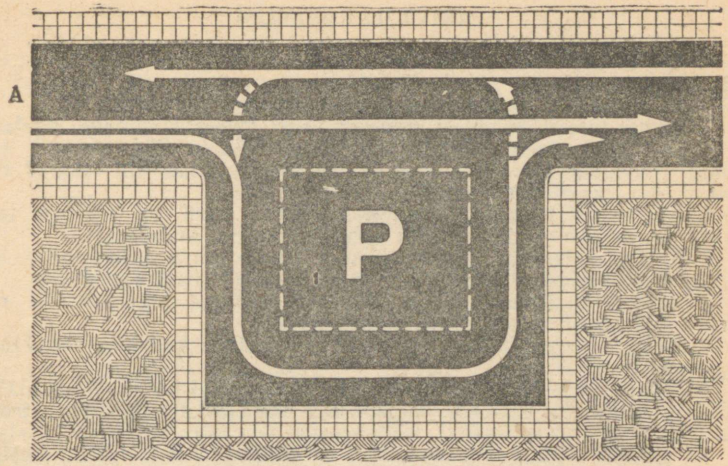


Joon. 56. Liiklemise suunad segaliiklusega väljakul.

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

2. Juhul, kui väljakut läbistab otsesuunaline trammiliin, siis on lubatav väljaku ületamine ka rööpmeteta liiklusvahendeile otsesuunas rööbiti trammiliiniga (joon. 56). Säärasel segaliiklusega väljakul toimub tavaliselt liiklemise aktiivne reguleerimine (valgusfoori või militsionääri-reguleerija abil) punktides A ja B.

Segaliiklemise kord kehtib ka seesugusel väljakul, nagu kujutatud joon. 57. Sõitmine tänavast A tänavasse B ja vastupidi



Joon. 57. Liiklemise suunad väljakul, kus selle üheks osaks on peatänava laiendus.

toimub otsesuunas, teistes suundades ületatakse väljak ringliikumisena.

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

Igal juhul peab väljakul sõitma nii otsesuunas kui ka pöörete tegemisel vastavalt lubatud sõidusuunda osutavaile liiklusmärkidele ja sõiduteele tehtud tähistustele — suunanooltele, niivõrd kui need on olemas.

3. Sõidutee laiuseks ringliiklusega väljakuil loetakse vahemaad kõnnitee servast kuni väljaku keskkohta tähistava valge sõõrini.

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

Väljaku ületamisel otsesuunas paiknevad liiklusvahendid nii mitmes sõidureas, kui seda võimaldab sõidutee laius.

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

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

KONTROLLKÜSIMUSI

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

XX PEATÜKK

LIIKLEMISE AKTIIVSED REGULEERIMISE VAHENDID

1. Valgusfoorid

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

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

2. Valgusfoorid on neis kasutatavate märktulede arvu järgi järgmised (joon. 58):

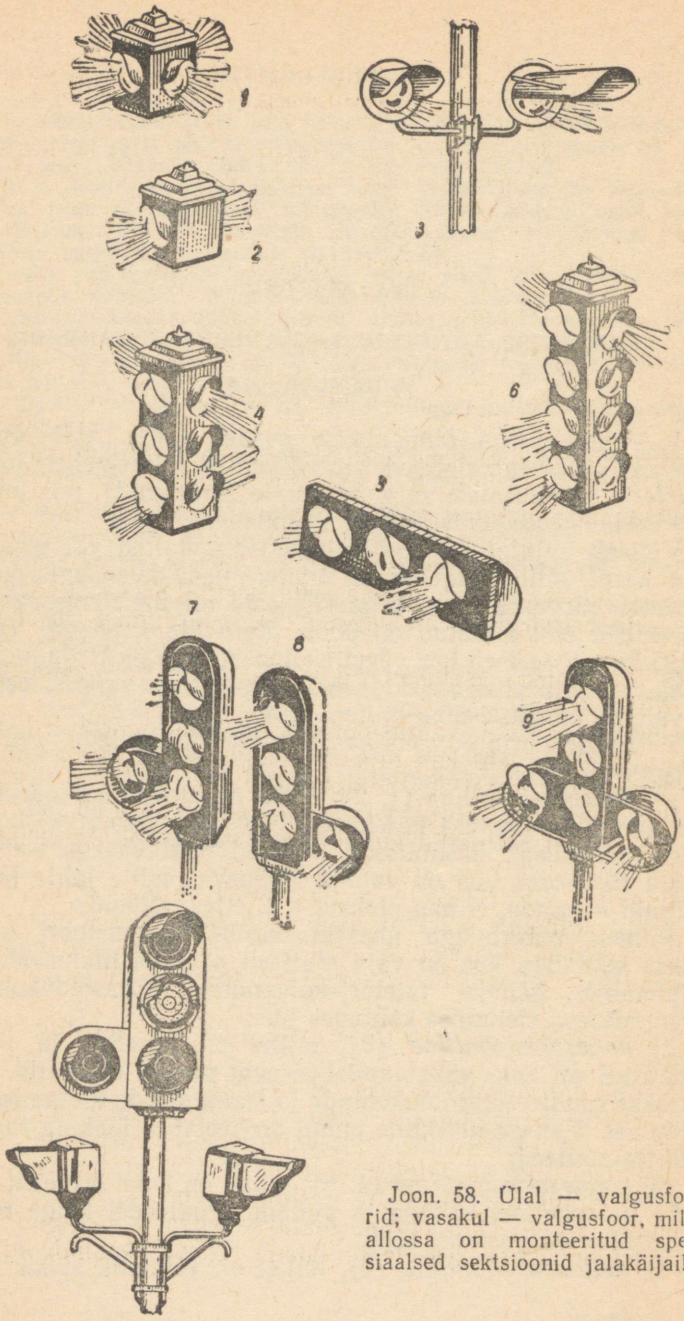
a) *ühesektsiooniline* (1, 2), millel on ainult üks märktuli — kollane või punane. Ühesektsioonilist valgusfoori vilkuva kollase märktulega kasutatakse piiratud nähtavusega reguleerimata ristteedel, kus on vajalik liiklusvahendite juhte ja jalakäijaid hoiatada, et nad oleksid eriti ettevaatlikud.

Punase märktulega ühesektsioonilist valgusfoori kasutatakse kohtades, kus on vaja ajutiselt peatada liiklusvahendite liiklemine, näiteks tuletõrjekomandode väljasõidukohtades, trammiteega ristumise kohtades jne.;

b) *kahesektsiooniline* (3), millel on roheline ja punane märktuli või kaks vaheldumisi põlevat punast märktuld. Kasutatakse raudtee-ülesõidukohtade ja trammiteede ületamise kohtade ees. Punase märktule puhul on keelatud ületada raudteed või trammiteed;

c) *kolmesektsiooniline* (4, 5), millel on kolm erinevat märktuld — roheline, kollane ja punane. Ristteedel kõige rohkem kasutatav valgusfoori tüüp;

d) *neljasektsiooniline* (6), millel on võimalik süüdata ühe-



Joon. 58. Ülal — valgusfoorid; vasakul — valgusfoor, mille allossa on monteeritud spetsiaalsed sektsioonid jalakäijaile.

aegselt kaks rohelist märktuld (alumistes sektsioonides). On kasutamisel Moskvas elava liiklusega ristteedel vasaku pöörde reguleerimiseks.

e) *lisasektsioonidega* valgusfoorid, mis kasutatakse suurlinnades elava liiklusega ristteedel liiklusvahendite pöörete reguleerimiseks. Lisasektsioonidega valgusfoorid võivad olla neljasektsioonilised (7, 8) ja viiesektsioonilised (9).

Neljasektsioonilised lisasektsiooniga valgusfoorid võivad olla kahesugused. Säärast valgusfoori, millel lisasektsioon on vasakul küljel (milles süttib vasakule suunatud roheline nool), kasutatakse ristteedel, kus esineb liiklusvahendite sagedane vasakule pööramine või kus vasaku pöörde sooritamine on otstarbekam lubada punase märktule puhul. Säärast valgusfoori, millel lisasektsioon on paremal küljel, kasutatakse ristteedel, kus liiklusvahendite pööre paremale on ohutum valgusfoori punase märktule puhul, näiteks, kus trammiteed asuvad tänava ühel, paremal poolel, või kus on elav jalakäijate liiklemine.

Viiesektsioonilisel valgusfooril on lisasektsioonid nii vasakul kui ka paremal küljel ja seda kasutatakse ristteedel, kus on vaja reguleerida liiklusvahendite pöördumisi vasakule ja paremale.

3. Märktulede asetuselt 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).

Punane märktuli asub vertikaalsetel valgusfooridel tavaliselt ülal. Roheline märktuli asub sel puhul all ja kollane märktuli — keskel. Horisontaalsetel valgusfooridel punane märktuli asub vasakul pool, roheline — paremal pool ja kollane — keskel.

Vertikaalsed valgusfoorid võivad olla üles seatud mitmel viisil.

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

tee keskel asuv valgusfoor ei oleks liiklejaile küllaldaselt nähtav — tänavanurkadele.

4. *Kolme- ja neljakülgseil ristteedel asuvaid* valgusfoore tuleb liiklusvahendi juhil vaadelda kui üht ühist valgusfoori, sõltumata valgusfooride arvust ja nende asukohast (kas ristteе 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 silmas pidades kõiki vastavaid liiklemise eeskirju.

Väljakuil, bulvaritel ja viie ning rohkema tänava ristumiskohtadel tuleb juhil arvestada e r a l d i iga tema sõiduteel asuva valgusfoori märktuld (nn. «sisenemise» ja «väljumise» valgusfoorid).

5. Märktulede süütamine kolme sektsiooniga 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 toodud joonisel 59. Kui tänavale A—A on juhitud *punane märktuli,* siis samal ajal eelmisega risti olevale tänavale B—B on juhitud *roheline märktuli* ja vastupidi (nn. risttuled).

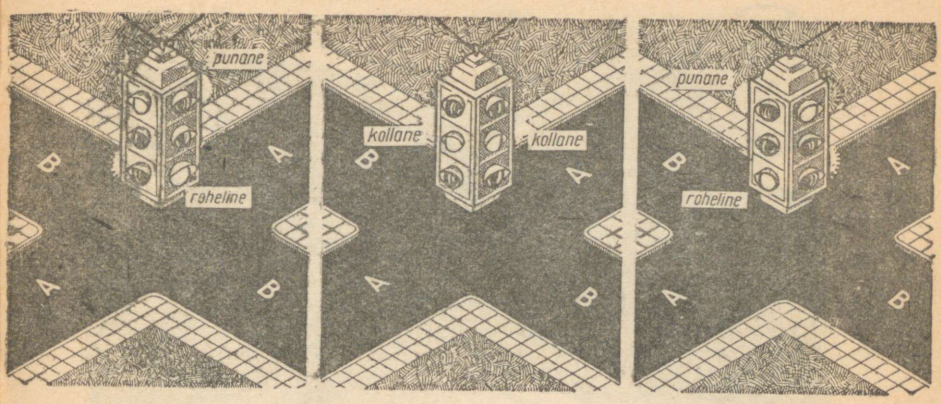
Kollane märktuli süüdatakse iga rohelise ja punase märktule eel igas suunas ühekorraga. Kollane märktuli kui üleminev märktuli ühelt põhimärktulelt — roheliselt — teisele põhimärktulele — punasele — ja vastupidi põleb märgatavalt lühemat aega kui roheline ja punane märktuli.

6. Valgusfoori märktulede *ümberlülitamine* toimub käsitsi või automaatselt.

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

Automaatsel ümberlülitamisel toimub märktulede vahetamine kas eraldi iga ristteed teenindava automaatseadme (tsükkelaparaadi) abil või koordineeritult. Viimasel juhul toimub märktulede ümberlülitamine kooskõlastatult korraga mitmes valgusfooris vastava magistraalaparaadi abil keskjaamast, millega valgusfoorid on ühendatud juhtmete kaudu.

Koordineeritud reguleerimissüsteemi puhul on kõikides valgusfoorides, mis asuvad ühel trassil, märktulede ümberlülitamine kooskõlastatud niiviisi, et liiklusvahendi juht, kes ületas sellel trassil esimese risttee rohelise märktule puhul ja sõidab edasi kindlaksmääratud kiirusega, saab ületada ka kõik järg-



Joon. 59. Märktulede vaheldumine valgusfooris.

nevad ristteed takistamatult rohelise märktule ajal. Sääraselt kooskõlastatud valgusfooride töötamisviisi nimetatakse nende töötamiseks *«rohelise laine»* põhimõttel.

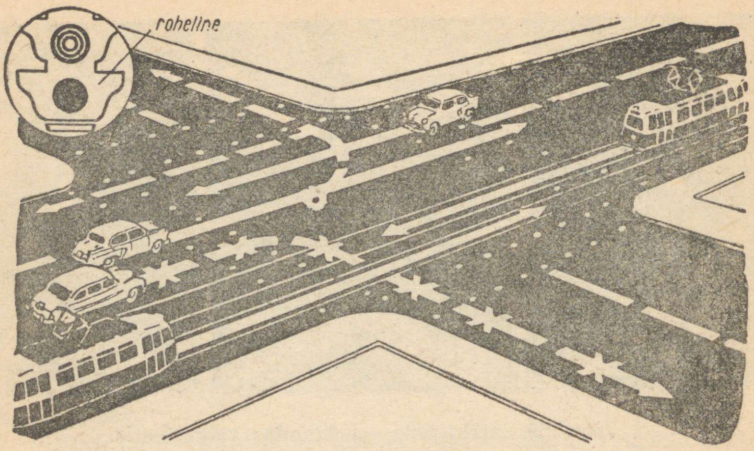
Sellel reguleerimisviisil on võrreldes tavalistega (käsitsi ja eraldi automaatide abil) tunduvad eelised. Nii võimaldab see suurendada ristteede läbilaskevõimet maksimumini ja ühtlasi tõsta liiklusvahendite keskmist tehnilist kiirust, sest edasi liikuda saab peatusteta või minimaalselt lühiajaliste peatustega. Ühtlasi tagab see reguleerimisviis suurema liiklusjulgeoleku, sest esiteks on piiratud sõitmine liiga suurte kiirustega ja teiseks, kuna liikumine toimub «lainete» kaupa, jääb iga «laine» järel pool tänavat sõiduteest vabaks jalakäijate üleminekuks.

Peale liiklemise reguleerimise «rohelise laine» põhimõttel võib see toimuda veel nn. «rohelise tänava» põhimõttel, mispuhul kogu tänava ulatuses kõikidel ristteedel lülitatakse rohelised märktuled ja ristuvate tänavate suunas — punased märktuled.

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

Roheline märktuli

lubab jalakäijail ületada tänavat (sõiduteed) ja rööpmeteta liiklusvahendite juhtidel sõita ristteele edasiliikumiseks otsesuunas, samuti ka paremale ja vasakule (ning tagasisuunas), kui see ei sega vastassuunas sõitvaid liiklusvahendeid ja tagant lähenevat trammi.



Joon. 60. Rohelise märktule puhul on rööpmeteta liiklusvahendeil lubatud liikuda igas suunas, välja arvatud paremal pool asetsevate trammiteede suunas.

Tramm võib sõita otsesuunas ja vasakule. Keelatud on pööre paremale trammiteede suunas, kui need asetsevad tänava paremal poolel.

Lisasektsiooniga valgusfoori puhul (vt. lk. 115) on vasak pööre lubatud ainult siis, kui ilmub vasakule suunatud roheline nool.

Punane märktuli

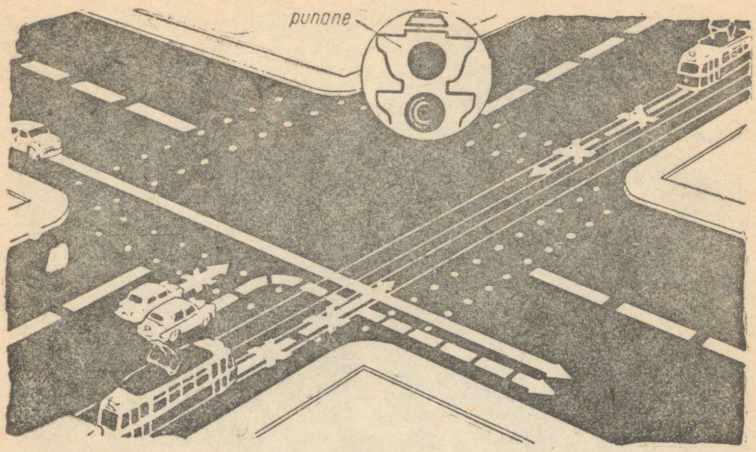
keelab jalakäijail ületada tänavat ning liiklusvahendite juhtidel jätkata liikumist.

Erandina on lubatud:

1) rööpmeteta liiklusvahendeil pööre paremale (lähimasse tänavasse) tingimusel, kui see ei sega vasakult poolt ristsuunas lähenevaid liiklusvahendeid ja kui enne pööret ei tule ületada trammiteed (joon. 61).

2) rööpmeteta liiklusvahendeil pööre vasakule ühesuunalise liiklusega tänavasse või tänavaossa sõitmisel, kui see ei sega paremalt poolt ristsuunas lähenevaid liiklusvahendeid (joon. 62).

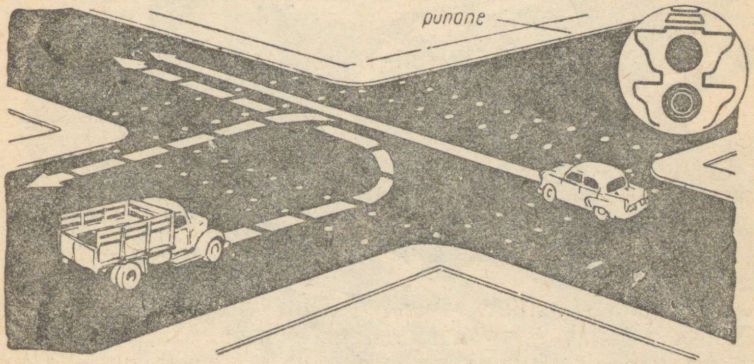
Pööre vasakule punase märktule puhul on võimalik nii tavalistel ristteedel (kolme- ja neljakülgseil) kui ka segaliiklusega väljakuil (joon. 63). Nii näiteks võib auto A punase märktule



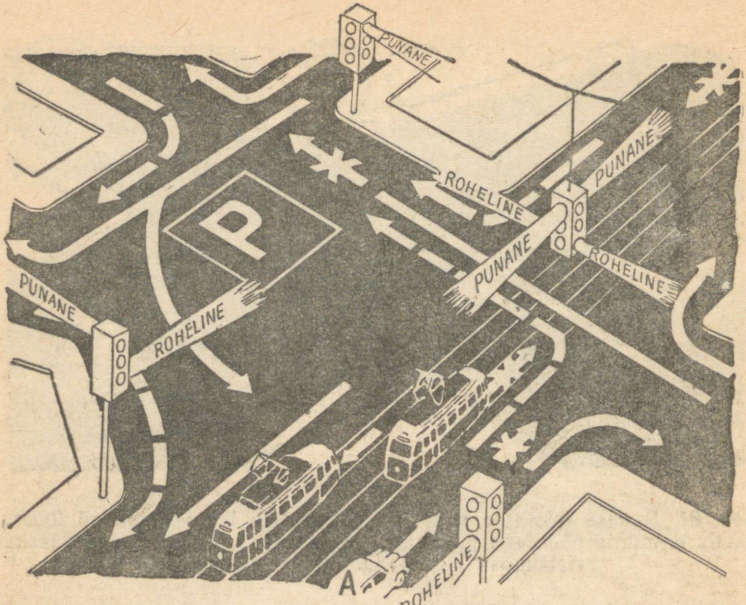
Joon. 61. Punase märktule puhul on rööpmeteta liiklusvahendeil lubatud liikuda erandina pöördega paremale, tingimusel, kui see ei sega vasakult ristsuunas lähenevaid liiklusvahendeid.

puhul sõita vasakule, sest sel juhul ei ole tal karta vastassuunas sõitjaid ega tagant lähenevat trammi.

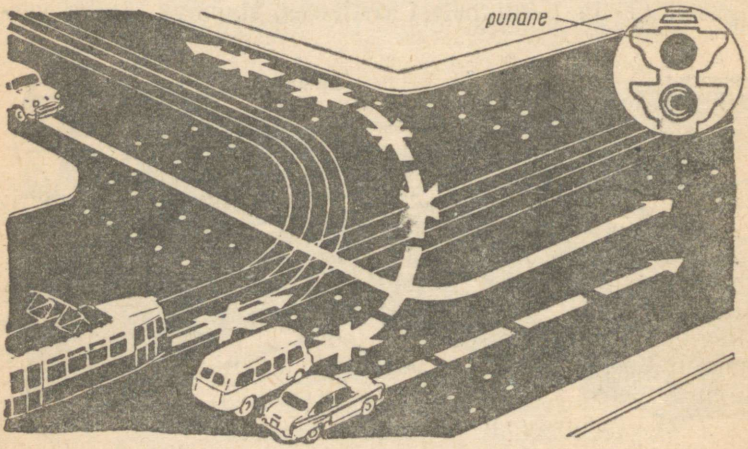
3) rööpmeteta liiklusvahendeil liikuda otsesuunas kolmekülgsetel (T- ja V-kujulistel) ristteedel, suubuva tänava vas-



Joon. 62. Punase märktule puhul on rööpmeteta liiklusvahendeil lubatud liikuda erandina pöördega vasakule ühesuunalise liiklusega tänavasse, tingimusel, kui see ei sega paremalt poolt ristsuunas lähenevaid liiklusvahendeid.

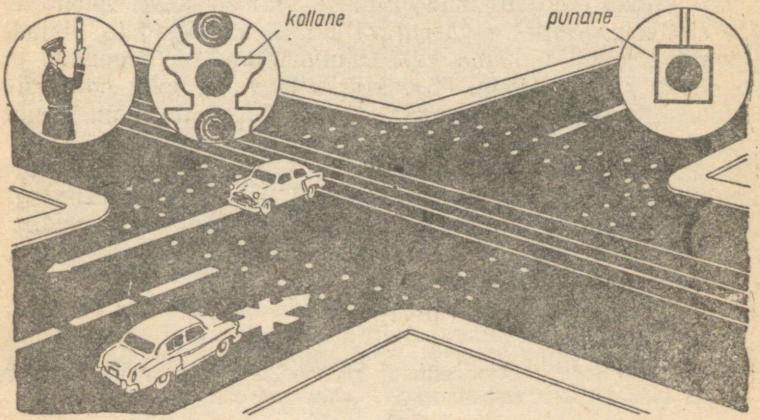


Joon. 63. Kui väljakul on mitu valgusfoori, siis liiklemine väljaku piires on lubatud ainult siis, kui edasiliikumiseks vajalikus suunas põleb lubav märktuli.



Joon. 64. Punase märktule puhul on rööpmeteta liiklusvahendeil lubatud liikuda erandina otsesuunas kolmekülgsel ristteel suubuva tänava vastaspoolel, tingimusel, kui see ei sega suubuvalt tänavalt vasakule pöördujaid.

taspoolel, kui see ei sega suubuvalt tänavalt vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid. Mitmerealise liiklemise puhul võib otsesuunas sõita ainult parempoolses reas paikneva liiklusvahendiga. Vasakpoolsetes ridades paiknevad juhid peavad peatuma, et anda parempoolses reas paiknejaile võimalust veenduda, kas suubuvalt tänavalt ei lähene mõni teine liiklusvahend (joon. 64).



Joon. 65. Ühesektsioonilise valgusfoori punase märktule puhul, samuti ka kolmesektsioonilise valgusfoori kollase märktule või reguleerija ülestõstetud parema käe puhul peavad ristteele lähenevad liiklusvahendid peatuma, kuna ristteel viibivad liiklusvahendid peavad jätkama liikumist alustatud suunas ja vabastama risttee.

Eelnimetatud kolmel erandjuhul on liikumine punase märktule puhul lubatav ainult siis, kui liikumistee ees puuduvad liiklusmärgid, mis lubavad liikumise ainult rohelise märktule puhul (s. t. märgid «Erilised liiklustingimused reguleeritud ristteedel»).

Reguleerimata liiklusega ristteedel, kus ühel tänaval on trammiliiklus, kasutatakse ühesektsioonilist valgusfoori, milles märktuled süttivad automaatselt trammi lähenedes. Selle valgusfoori punase märktule puhul peavad ristteele lähenevad liiklusvahendid peatuma, kuna ristteel viibijad peavad jätkama edasiliikumist ja vabastama risttee (joon. 65).

Kahesektsioonilise valgusfoori punane märktuli raudteeülesõidukohtade juures hoiatab, et ülesõidukohale läheneb

rong, ja keelab juhtidel ning jalakäijail ületada raudtee-ülesõidukohta.

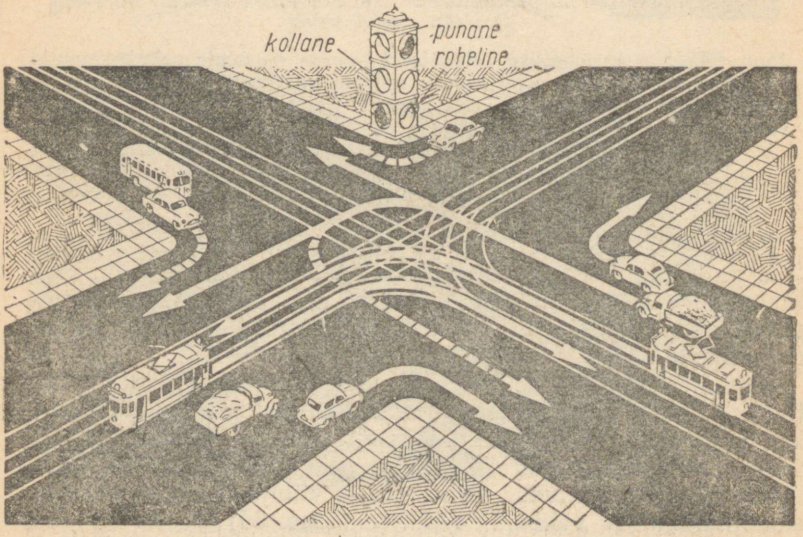
Ajal, kui valgusfoor signaale ei anna, toimub risttee ületamine vastavalt reguleerimata liiklusega risttee ületamise reeglitele.

Kollane märktuli

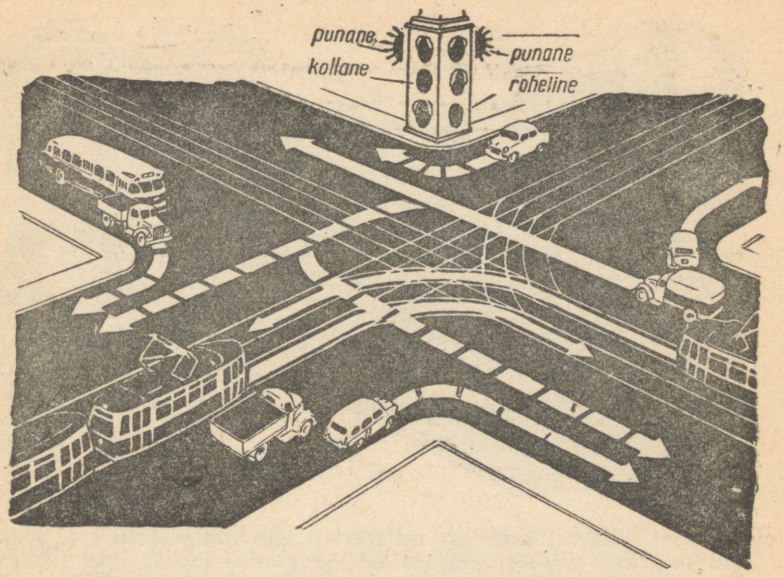
keelab jalakäijatel ületada tänavat ning liiklusvahenditel sõita ristteele. Ristteele varem väljunud jalakäijad ja liiklusvahendid peavad jätkama edasiliikumist alustatud suunas ja vabastama risttee (joon. 65). Märktule vahetumist ootavaile juhtidele tähendab kollane märktuli: «Tähelepanu, valmis olla edasiliikumiseks!»

Erandina on kollase märktule puhul lubatud pööre paremale trammil ja rööpmeteta liiklusvahendeil, mis liiguvad üheaegselt samas suunas paremale pöörduva trammiga või vastassuunas (rohelise märktule poolt) vasakule pöörduva trammiga, n. ö. nende trammide kaitse all.

Juhul, kui tramm ei soorita pööret või on juba ära sõitnud, ei tohi rööpmeteta liiklusvahendiga ristteele välja sõita. Kuna trammile tuleb liiklemisel anda eesõigus, siis ei tohi kollase



Joon. 66. Liiklemise skeem nn. «kombineeritud» märktulede puhul.



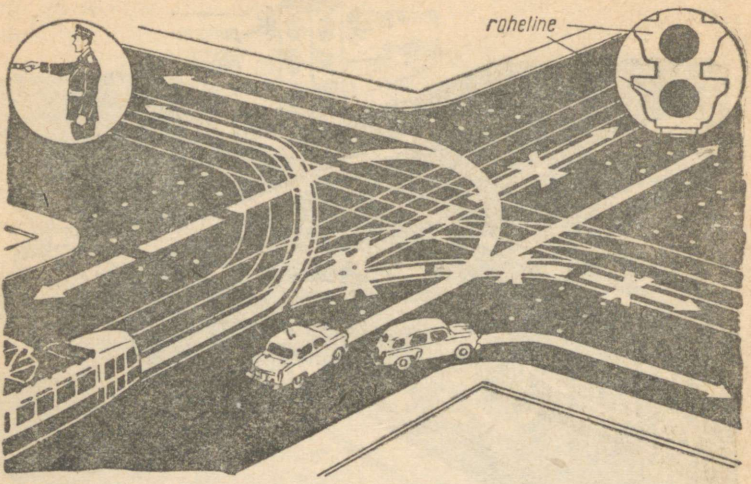
Joon. 67. Leningradis kasutatav kolmesektsioonilise valgusfoori rohelise-kollane märktuli lubab rööpmeteta liiklusvahendeil sõita otse, paremale ja vasakule ilma peatuseta. Tramm sõidab ainult vasakule.

märktule ajal trammiteele sõita, kui piiratud nähtavuse tõttu ei saa veenduda, kas ja kui kaugelt on lähenemas tramm.

V i l k u v kollane märktuli (piiratud nähtavusega reguleerimata ristteedel) lubab jalakäijail ja liiklusvahendeil edasi liikuda, kuid erilise ettevaatusega.

Elava liiklemisega ristteedel, kus trammid sooritavad pöördeid või kus esineb hulgaliselt vasakule pöörduvaid rööpmeteta liiklusvahendeid, kasutatakse nn. «kombineeritud» valgusfoore. «Kombineeritud» valgusfoor kujutab endast tavalist kolmesektsioonilist valgusfoori, milles vasakule pöörduva trammi ja rööpmeteta liiklusvahendite jaoks lülitatakse roheline märktuli, samal ajal aga vastassuunas liiklemine suletakse punase märktule sisselülitamisega (joon. 66). Kui vasakule pöörduvaid liiklusvahendeid ei ole, lülitatakse rohelise märktule vastassuunas samuti roheline tuli ja sama valgusfoor annab siis tavalisi märktulesid.

Sellise «kombineeritud» valgusfoori puuduseks on see, et rohelise tule poolt lähenevad juhid ei tea, et vastassuunas põleb punane märktuli, ega julge sooritada pööret vasakule



Joon. 68. Moskvas kasutatav neljasektsioonilise valgusfoori kaks rohelist märktuld lubab rööpmeteta liiklusvahendeil liikuda igas suunas.

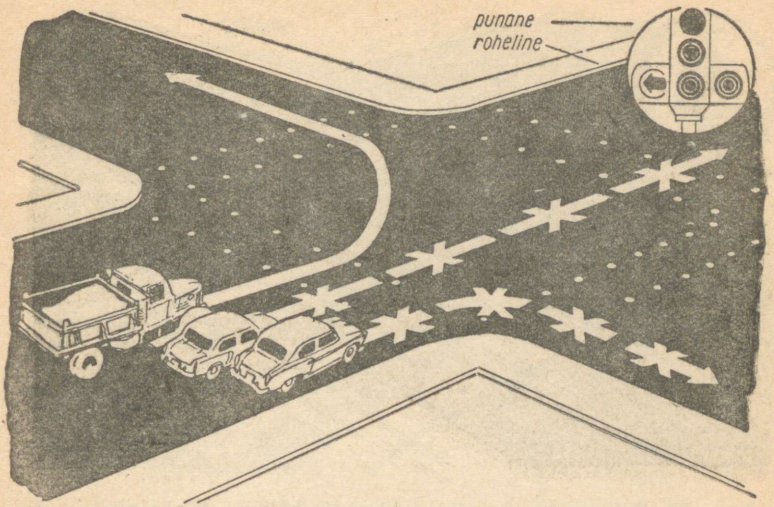
enne kui näevad, et vastassuunas sõitjad jäävad seisma. See asjaolu aga põhjustab asjata ajakulu risttee ületamisel.

Juhtidele teatavaks tegemiseks, et vastassuunas punane märktuli põleb ja vasakule pöörduda on takistusteta võimalik, kasutatakse: 1) kolmesektsioonilist valgusfoori, milles üheaegselt lülitatakse kaks märktuld (roheline ja kollane), 2) neljasektsioonilist valgusfoori, mille ühel küljel korraga lülitatakse kaks rohelist märktuld, 3) lisasektsiooniga valgusfoori.

Kolmesektsioonilises valgusfooris üheaegselt sisselülitatud roheline-kollane märktuli (kasutusel Leningradis) lubab rööpmeteta liiklusvahendeil sõita ristteele edasiliikumiseks otse, paremale ja vasakule ilma peatuseta. Tramm sõidab ainult vasakule (joon. 67).

Säärase märktulede lülitamisviisi puhul on üles seatud liiklusmärk, mis näitab, et ristteele võib sõita vasaku pöörde sooritamiseks ainult siis, kui valgusfooris ilmub kaksik-märktuli roheline-kollane. Kui selline märk puudub, siis võib vasakule sõita ka ainult rohelise märktule puhul, kuid peatusega ristteel.

Neljasektsioonilises valgusfooris üheaegselt sisselülitatud kaks rohelist märktuld (kasutatakse Moskvas) lubab rööpmeteta liiklusvahendeil ületada risttee igas suunas. Tramm sõidab ainult vasakule (joon. 68).



Joon. 69. Lisasektsioonidega varustatud valgusfoori puhul võib sooritada pööret ainult selles suunas, kuhu näitab rohelise noole teravik, vaatamata sellele, milline on valgusfoori põhimärktuli.

Kui neljasektsioonilises valgusfooris on sisse lülitatud ainult üks roheline tuli, siis rööpmeteta liiklusvahendid võivad sõita ainult otse ja paremale. Liiklusvahendi juht, kes soovib sõita vasakule, ühe rohelise tule puhul ristteele välja sõita ei tohi, vaid peab stopp-joone taga ootama kahe rohelise tule ilmumist.

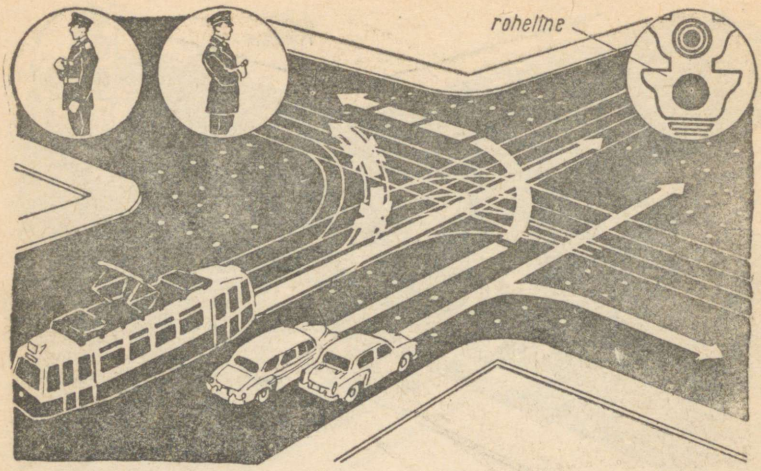
Lisasektsiooniga valgusfoori puhul, kui lisasektsioonis ei ole sisse lülitatud vasakule suunatud roheline nool, samuti ei tohi ristteele sõita vasaku pöörde sooritamiseks. Vasakule võib sõita ainult siis, kui ilmub vasakule suunatud roheline nool, olenemata sellest, milline on valgusfoori põhimärktuli (roheline või punane).

Lisasektsioon võib olla valgusfoori ühel küljel või ka mõlemal küljel. Viimasel juhul võib rööpmeteta liiklusvahendiga pöörduda paremale või vasakule ainult siis, kui süttib roheline nool vastavas suunas (joon. 69).

2. Militsionääri-reguleerija märguanded

1. Militsionäär reguleerib liikumist oma kehaasenditega ja käte liigutustega. Märguannete paremaks nähtavuseks kasutab reguleerija must-valgeks värvitud saua (keppi).

Liiklemise reguleerimine militsionääri-reguleerija abil on kõige painduvam reguleerimisviis, mille tõttu seda kasuta-



Joon. 70. Kui reguleerija asub juhi poole küljega, käsi rinnale asetatud, on rööpmeteta liiklusvahendeile lubatud alustada ristlee ületamist otsesuunas ja pöördega paremale, samuti sõita ristteele pöördeks vasakule ja tagasisuunas. Lõpetada pööre vasakule võib siis, kui lakkab liiklusvahendite liiklemine vastassuunas.

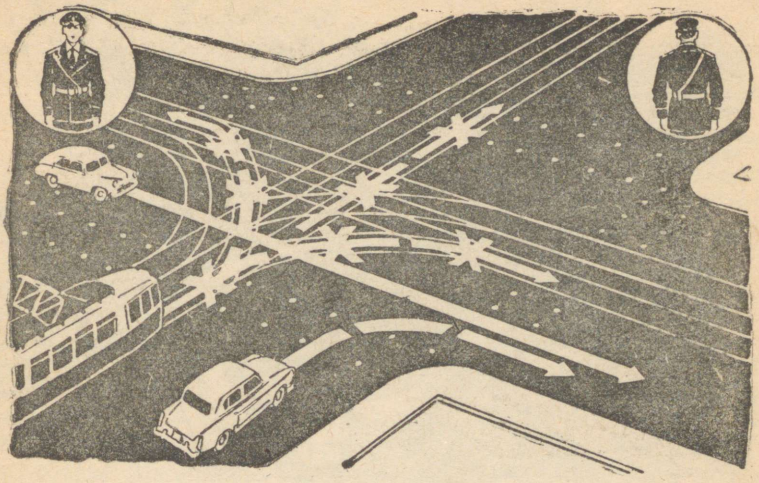
takse eriti säärastel ristteedel, kus liiklustihedus on ebaühtlane, samuti ka siis, kui valgusfoori märktuled päikesepaiste tõttu pole selgesti nähtavad.

2. Militsionääri-reguleerija märguannetel on järgmine tähendus:

a) reguleerija seisab jalakäijate ja liiklusvahendite poole *küljega,* rinnale asetatud parema käega — lubab alustada edasiliikumist risttee piiril peatunud jalakäijail ja rööpmeteta liiklusvahendeil otse ja paremale, samuti välja sõita ristteele pöördeks vasakule (ja tagasisuunas). Lõpetada pööret vasakule võib pärast reguleerija lubavat märguannet (ettesirutatud parema käega), või siis, kui lakkab liiklusvahendite liiklemine vastassuunas ja kui pööre ei sega tagant lähenevat trammi. Tramm võib selle märguande puhul sõita ainult otse (joon. 70).

See märguanne vastab kolmesektsioonilise valgusfoori rohelise märktule tähendusele.

b) reguleerija seisab jalakäijate ja liiklusvahendite poole *rinnaga või seljaga* — keelab jalakäijail ületada tänavat ning liiklusvahendeil jätkata liikumist, välja arvatud rööpmeteta liiklusvahendeil pöördega paremale lähemasse tänavasse, kui



Joon. 71. Kui reguleerija asub juhi poole rinnaga või seljaga, on liiklusvahendeil keelatud ristteele välja sõita, välja arvatud rööpmeteta liiklusvahendeil pöördega paremale, kui see ei sega ristsuunas lähenevaid liiklusvahendeid.

see ei sega ristisuunas lähenevaid liiklusvahendeid ega tule eelnevalt ületada trammiroobasteed (joon. 71).

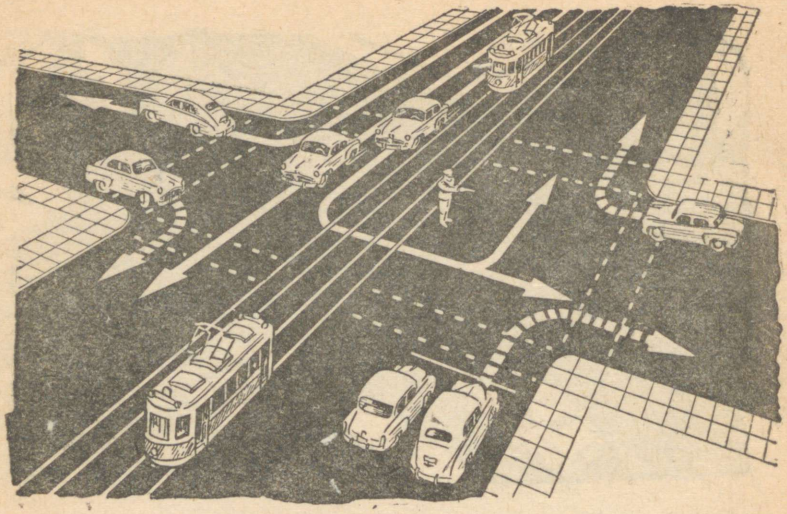
See reguleerija märguanne vastab põhiliselt valgusfoori punasele märktulele, selle vahega, et rööpmeteta liiklusvahendeil ei ole lubatud pööre vasakule ühesuunalise liiklusega tänavasse ega liikuda otsesuunas kolmekülgsel ristteel.

c) reguleerija seisab jalakäijate ja liiklusvahendite poole *vasaku küljega,* sirutades parema käe ette — rööpmeteta liiklusvahenditel on lubatud liikuda otse, paremale ja vasakule ning tagasisuunas.

Ülejäänud kolmest suunast (s. o. reguleerija rinna, selja ja parema külje poolt) ristteele lähenenud liiklusvahenditel on lubatud pöörata paremale, kui see ei sega põhisuunas (s. o. reguleerija vasaku külje poolt) liiklejaid.

Tramm otsesuunas sõita ei tohi (joon. 72), vaid võib liikuda ainult pööretega: reguleerija vasaku külje poolt ainult vasakule, rinna poolt — ainult paremale.

See märguanne vastab neljasektsioonilise valgusfoori kaksikrohelisele märktulele või kolmesektsioonilise valgusfoori rohelisele märktulele koos sisselülitatud vasaku pöörde lisasektsiooniga.



Joon. 72. Kui reguleerija asub juhi poole vasaku küljega, olles sirutanud parema käe ette, on rööpmeteta liiklusvahendeile lubatud liikuda igas suunas, trammil aga ainult vasakule. Kolmest ülejäänud küljest võivad rööpmeteta liiklusvahendid pöörduda paremale, tingimusel, kui see ei sega põhisuunas sõitjaid.

Kui valgusfoori märktuled või reguleerija märguanded annavad võrdse õiguse risttee ületamiseks trammile ja rööpmeteta liiklusvahendile, siis peavad rööpmeteta liiklusvahendid teed andma trammile. Näiteks, reguleerija vasaku külje poolt ristteele väljasõitnu võib sooritada pöörde tagasisuunas, kuid peab seejuures eesõiguse andma pööret sooritavatele trammidele (joon. 68).

d) reguleerija seisab *ülestõstetud parema käega* — olenemata tema kehaasendist on jalakäijail ja liiklusvahenditel keelatud alustada risttee ületamist. Ristteel asuvad jalakäijad ja liiklusvahendid jätkavad liikumist alustatud suunas, vabastades risttee (joon. 65).

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

5. Peale eelloetletud märguannete võib militsionäär-reguleerija erandjuhtudel kasutada ka muid, juhtidele ja jalakäi-

jaile täiesti arusaadavaid märguandeid. Näiteks ristteel, kus selle väiksuse tõttu on raskendatud autoga pööre vasakule militsionääri-reguleerija tagant, võib militsionäär käskida pööret sooritada enda eest, andes selleks märku vasaku käe viipega.

6. Juhul kui militsionäär-reguleerija reguleerib liiklemist kohas, kus samaaegselt töötab ka valgusfoor, tuleb liiklusvahendite juhtidel ja jalakäijail liigelda vastavalt militsionääri-reguleerija märguannetele, kuigi need ei vasta valgusfoori märguannetele.

3. Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded

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

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

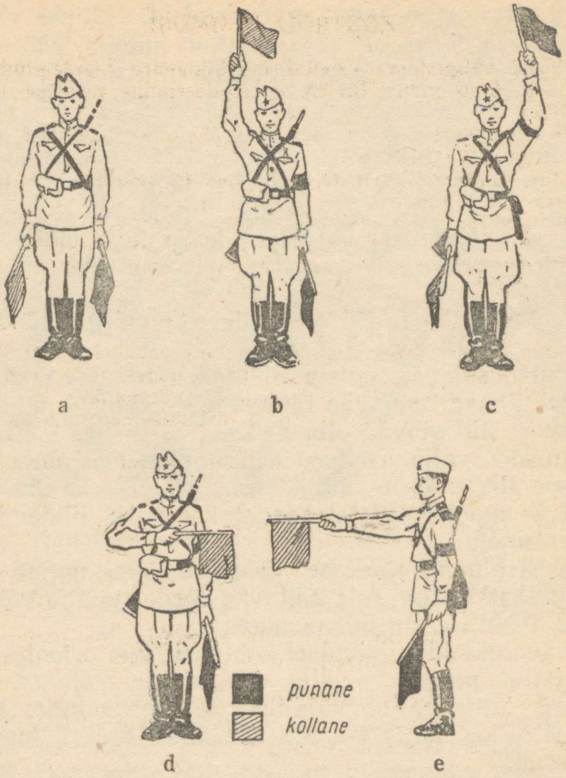
Sõjaväeešelonide liikumisel kohtades, kus orienteerumine on raskendatud, pannakse välja *majakad* ja *teejuhid.* Majak on reguleerija, mis näitab vajalikku liikumissuunda. Teejuht on reguleerija, kes juhib kolonni liikumist teeosal, kus on raske orienteeruda.

2. Sõjaväe liiklusreguleerija tunnuseks on vasakul varrukal olev punane side, mille keskel on täht «P». Tema poolt antavaid märguandeid peavad täitma kõik liiklusvahendite juhid. Märguanded antakse päeva ajal kollase ja punase lipukesega (kollane paremas, punane vasakus käes), pimedal ajal — punase ja rohelise märktule-laternaga.

Reguleerija asend näoga või seljaga kolonni poole, ülestõstetud kollase lipukesega tähendab «Tähelepanu — ettevaatust», ülestõstetud punane lipuke — «Stopp» suleb liiklemise igas suunas (joon. 73).

Reguleerija asend küljega kolonni poole rinnale asetatud parema käega tähendab, et näidatud suunas on «Tee vaba» edasiliikumiseks otse ja paremale.

Reguleerija asend vasaku küljega kolonni poole ettesirutatud parema käega tähendab «Pööre vasakule» ja see lubab edasi liikuda otse, paremale ja vasakule.



Joon. 73. Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded lipukestega: a — algasend; b — «Tähelepanu — ettevaatust»; c — «Stopp»; d — «Tee vaba»; e — «Pööre vasakule».

Kollase lipukesega vehkimine kolonni liikumise suunas tähendab «Kiirendada liikumist», punase lipukesega vehkimine tähendab «Aeglustada liikumist».

Pimedal ajal annab reguleerija märguande «Tähelepanu» ja märguanded vaba liikumissuuna kohta rohelise laternatulega ning märguande «Stopp» ja hoiatusmärguande ohu puhul punase laternatulega.

Peale lipukestega ja laternatuledega annab sõjaväe liiklusreguleerija märku ka vilega. Nii annab ta ühe pika vile autode peatamiseks ja kaks lühikest vilet postiülema väljakutseks.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Milliseid valgusfoore kasutatakse liiklemise reguleerimisel?
2. Mida kujutab endast liiklemise reguleerimine «rohelise laine» põhimõttel? (K)
3. Millised iseärasused on sääraste väljakute ületamisel, milledel on üles seatud mitu valgusfoori?
4. Kuidas vahetuvad märktuled kolmesektsioonilises valgusfooris ristuvate tänavate suhtes?
5. Mis tähendus on valgusfoori rohelisel märktulel? Mis suundades on lubatud sõita rohelise märktule puhul neljakülgsel ristteel?
6. Mis tähendus on kolmesektsioonilise valgusfoori kollasel märktulel?
7. Mis tähendus on ühesektsioonilise valgusfoori vilkuval kollasel märktulel?
8. Milline üldine tähendus on valgusfoori punasel märktulel?
9. Millisel juhul võib punase märktule puhul sõita pöördega paremale? pöördega vasakule? ületada ristteed otsesuunas?
10. Mis vahe on paremale pöörde sooritamise tingimustes valgusfoori rohelise ja punase märktule puhul?
11. Millisel juhul on keelatud sooritada pööret paremale valgusfoori punase märktule puhul?
12. Millise märktule korral võib sooritada pöörde paremale, kui enne pööret tuleb ületada trammi rööbastee, mis asetseb tänava paremal poolel?
13. Millise märktule korral võib sooritada pöörde paremale, kui vahetult pärast pööret tuleb ületada trammi rööbastee, mis asetseb tänava ühel poolel?
14. Millised militsionääri-reguleerija asendid ja märguanded vastavad valgusfoori rohelisele märktulele? punasele märktulele? kollasele märktulele?
15. Milliste militsionääri-reguleerija märguannete puhul võib risttee juures peatunud liiklusvahendiga *alustada* liikumist otse, paremale ja vasakule?
16. Millistes suundades võib liiklusvahendiga *jätkata* liikumist, kui liiklemist reguleeriv militsionäär on juhi poole pöördunud küljega, rinnaga või seljaga?
17. Mis vahe on vasakule (tagasisuunas) pöörde sooritamise reeglites militsionääri-reguleerija märguannete ja valgusfoori rohelise märktule puhul?
18. Mis suundades võivad liikuda liiklusvahendid, kui nad lähenevad ristteele militsionääri-reguleerija vasakult küljelt, kui reguleerijal on parem käsi ette sirutatud?
19. Mis suundades võivad liiklusvahendid ületada ristteed, kui militsionäär-reguleerija seisab ettesirutatud parema käega (sauaga)?
20. Kuidas tuleb liigelda kohtades, kus liiklemist reguleerib militsionäär ja samaaegselt töötab ka valgusfoor?
21. Kuidas reguleerib liiklemist sõjaväe liiklusreguleerija?

XXI PEATÜKK

LIIKLUSMÄRGID

1. Üldalused

1. Liiklusmärkideks nimetatakse kindlaksmääratud kujuga leppemärke, mis seatakse üles teedele ja tänavaile, kus toimub liiklusvahendite liiklemine. Liiklusmärkide ülesandeks on anda liiklusvahendite juhtidele juhiseid sõiduteel valitseva olukorra ja tingimuste kohta, et seega tagada õige ja ohutu liiklemine. Järelikult on liiklusmärgid liiklemise reguleerimise paikseteks (staatilisteks) abinõudeks.

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

2. Liiklusmärgid kinnitatakse riikliku standardina (ГОСТ) ja nad kehtivad ühtsetena kogu NSV Liidu territooriumil kõikide maapinnal liikuvate liiklusvahendite kohta, välja arvatud trammid ja trollibussid. Praegu kehtivate liiklusmärkide kuju, värvus ja mõõtmed ning nende ülesseadmise tehnilised tingimused on kinnitatud Üleliidulise Standardite Komitee poole kehtivusega 1. juulist 1954. a. (ГОСТ 2965-53), nende tähendus ja mõjupiirkonnad on kindlaks määratud aga üleliidulistes tänavaliiklemise tüüpeeskirjades.

Oma iseloomult jagatakse liiklusmärgid 5 liiki: 1) hoiatavad märgid (8 märki), 2) keelavad märgid (15 märki), 3) osutavad märgid (2 märki), 4) lubatud liikumissuuna märgid (5 märki) ja 5) märgid — erilised liiklustingimused reguleeritud ristteedel (5 märki).

Selleks et märkide kuuluvust ühte või teise liiki juba eemalt eraldatavaks teha, on antud hoiatavatele märkidele kolmnurga kuju, teistele — sõõri kuju, kusjuures keelavatel märkidel on punane ääris, muudel märkidel aga punast äärist ei ole.

Märkide normaalsuurus (kolmnurksetel — kõrgus ja alus, sõõrikujulistel — läbimõõt) on 700 mm. I ja II klassi maanteedel on lubatav kasutada 1000 mm suurusi märke, mis on suuremate liikumiskiiruste puhul paremini nähtavad. Linnades ja asulates on lubatav kasutada vähemaid — 550 mm suurusi märke, kusjuures iga üksiku tänava või tee ulatuses ülesseatud märgid peavad olema ühesuurused. Kõrvalekalle märkide gabariitmõõtmeist võib olla +10 kuni —20 mm.

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

Liiklusmärgid võidakse üles seada:

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

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

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

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

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

Märgid võivad olla karbikujulised ja lamedad.

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

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

3. Liiklusmärgid seatakse üles kooskõlastatult Riikliku Autoinspektsiooniga:

a) maanteedel — Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi vastavate teeorganite poolt;

b) linnades — kohalike TSN täitevkomiteede poolt;

c) raudtee-ülesõidukohtades — Eesti Raudteevalitsuse või raudteed ekspluateerivate ettevõtete poolt.

2. Hoiatavad märgid

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

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

Hoiatavad märgid kohustavad liiklusvahendite juhte suurendama tähelepanu ja järk-järgult vähendama liikumise kiirust niivõrd, et vajaduse korral oleks võimalik liiklusvahendit peatada enne ohtlikku teeosa.

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

Kõikide hoiatavate märkide mõjupiirkonnas on keelatud mööda sõita eesliikuvast liiklusvahendist.

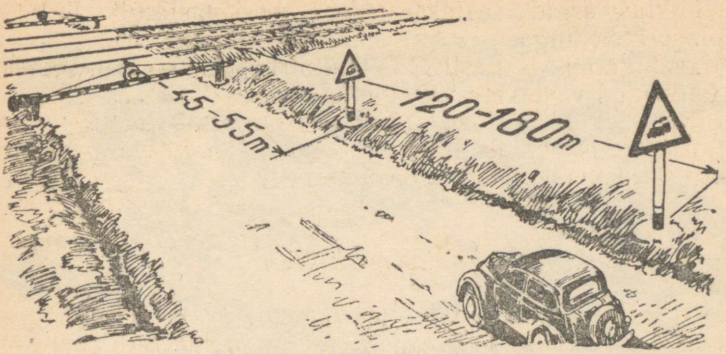
Hoiatavad märgid kehtivad kogu ööpäeva jooksul.

1. «Raudtee-ülesõidukoht»

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

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

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



Joon. 74. Märke «Raudtee ülesõidukoht» seatakse maanteedel kummalegi poole ülesõidukohta kaks: neist esimene 120—180 m ja teine 45—55 m kaugusele lähimast rööpast.

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

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

Märgi mõjupiirkonnas on keelatud:

a) möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist;

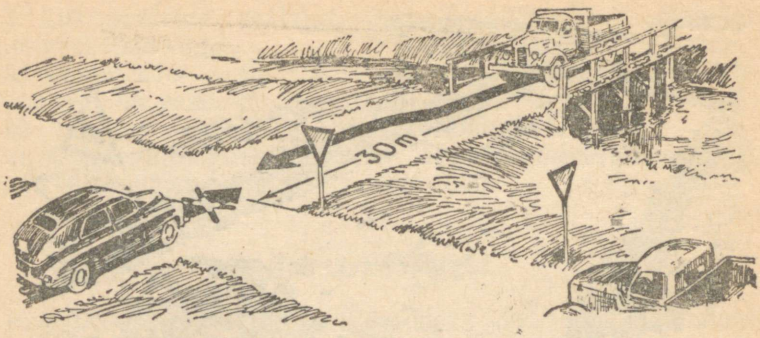
b) kavatsetud peatamine ülesõidukohas;

c) tagurpidi sõitmine ja parkimine lähemal kui 15 m ülesõidukohast.

2. «Risttee»

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

Märgi mõjupiirkonnas on liiklusvahendi juht kohustatud vähendama järk-järgult liikumiskiirust niivõrd, et oleks võimalik enne ristteele jõudmist peatuda ja kinni pidada ristteede ületamisel ettenähtud järjekorrast.



Joon. 75. Märgi «Peatee» kasutamise juhud.

3. «Peatee»

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

Märk «Peatee» kohustab juhte vähendama liikumiskiirust vajaduse korral kuni peatumiseni, et lasta mööda ristuval teel (s. o. peateel) liikuvad liiklusvahendid.

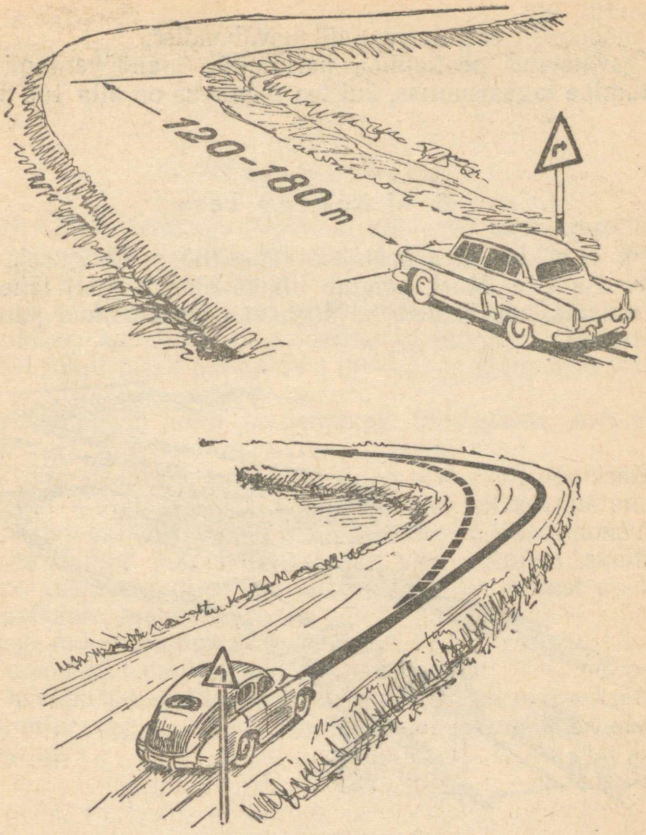
Märk «Peatee» võib maanteedel olla seatud 25—35 m kaugusele ka sääraste teelõikude ette, kus sõidutee kitseneb niivõrd, et möödasõitmine vastuliikujast on raskendatud. Sel juhul seatakse märk ainult kitsa teeosa ühte otsa.

Lähenemisel säärasele teelõigule on juht, kes läheneb selle märgi suunas, kohustatud oma liiklusvahendi peatama enne kitsast teeosa juhul, kui on lähenemas vastuliikuja, et teda mööda sõita lasta.

Märgi mõjupiirkonnas on keelatud möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist.

4. «Teekäänak paremale» ja 5. «Teekäänak vasakule»

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



Joon. 76. Märk «Teekäänak paremale» ja «Teekäänak vasakule» seatakse ühekordse teekäänaku ette 120—180 m kaugusele.

ainult maal, maanteedel ja märkide mõjupiirkond ulatub kuni väljasõiduni sirgele teeosale.

Märkide mõjupiirkonnas on liiklusvahendi juht kohustatud:

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

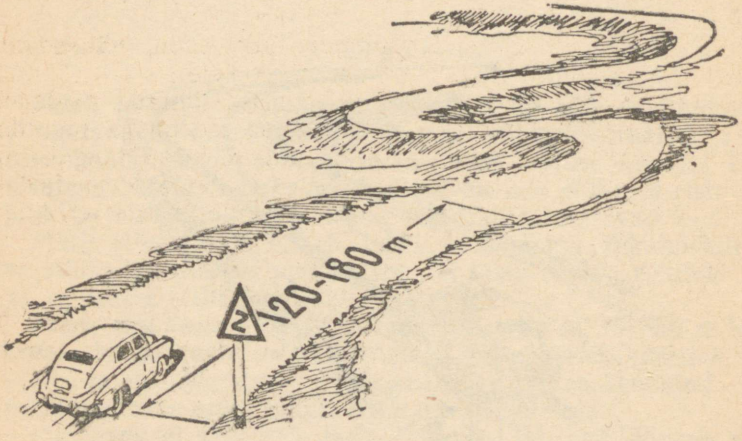
b) hoiduma tee parempoolsele servale;

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

Keelatud on:
a) möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist;
b) kavatsetud peatamine, parkimine, manööverdamine ja pöördumine tagasisuunas, kui tee nähtavus on alla 100 m.

6. «Looklev tee»

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



Joon. 77. Märk «Looklev tee» seatakse mitmekordse teekäänaku ette.

Kui looklev teeosa on pikem kui 2000 m (mägistes kohtades), siis märk kordistatakse iga 2000 m järel.
Märgi mõjupiirkonnas on liiklusvahendi juht kohustatud:
a) vähendama liikumiskiirust niivõrd, et vajaduse korral oleks liiklusvahendit võimalik viivitamata peatada;
b) hoiduma tee parempoolsele servale;
c) piiratud nähtavuse korral andma hoiatuseks helisignaali või pimedal ajal valgussignaali.
Märgi mõjupiirkonnas on keelatud:
a) möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist;

b) kavatsetud peatamine, parkimine, tagurpidi sõitmine ja pöördumine tagasisuunas juhul, kui tee nähtavus on vähem kui 100 m.

7. «Järsk teelang»

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

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

Märk kohustab juhte suurendama tähelepanu, vähendama sõidukiirust ning hoiduma paremale teepoolele.

Laskumisel järsul teelangul tuleb sisse lülitada madalam käik, sest otseülekandega sõites ei anna mootoriga pidurdamine küllaldast efekti, kuid pidurdusteekond järsul langul suureneb tunduvalt. Kitsal teeosal, kus vastuliikujast möödasõitmine on raskendatud, peab mäest allalaskuja andma eesõiguse möödasõiduks mäkke sõitjale.

Märgi mõjupiirkonnas on keelatud:

a) möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist;

b) kavatsetud peatumine, parkimine; tagurpidi sõitmine ja pöördumine tagasisuunas, kui nähtavus tahapoole on vähem kui 100 m.

8. «Muud ohud»

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

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

Märgi mõjupiirkonnas peab liiklusvahendi juht olema eriti tähelepanelik ja ettevaatlik ning vähendama liikumiskiirust niivõrd, et vajaduse korral tal oleks võimalik viivitamata peatada.

Märgi mõjupiirkonnas on eesliikuvast liiklusvahendist möödasõit keelatud.

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

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

Märkide 2.—15. mõjupiirkond ulatub:

a) kui märgi punane ääris on suletud, siis linnades kuni väljakuni või ristumiseni pea- (magistraal-) tänavaga, asulates — kuni asula lõpuni, maal maanteedel — kuni lähima asulani;

b) kui punane ääris märgi allosas on avatud, siis igal pool kuni lähima ristteeni;

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

Märkide 3.—7. mõjupiirkonnas asuvatele objektidele on juurdesõit lubatud sihtkohale lähimast ristteest (kohalik sissesõit).

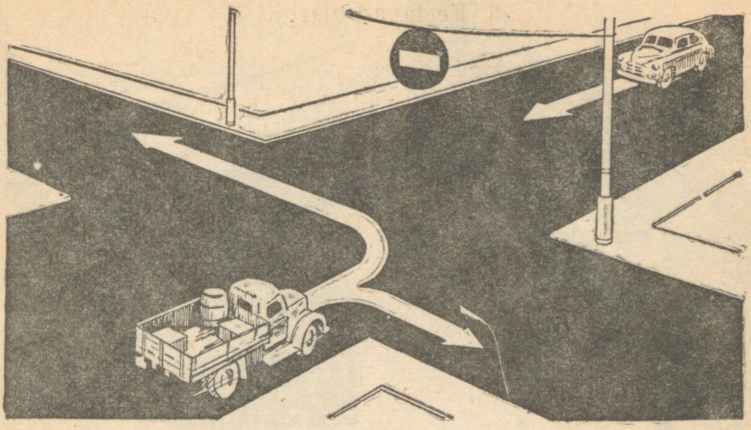
Juhul kui märgid 2.—14. on seatud risttee ette, siis nende mõjupiirkond ulatub ristuvale tänavale (ulatuses, nagu eespool näidatud).

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

1. «Sissesõit keelatud»

Märk «Sissesõit keelatud» keelab kategooriliselt iga liiki rööpmeteta liiklusvahendite edasise liikumise.

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



Joon. 78. Märgi «Sissesõit keelatud» mõjupiirkond.

Märgist edasi sõita võivad liiniautobussid. Samuti võib liikuda vastu märki käsikäruga ja käekõrval lükatava jalgrattaga.

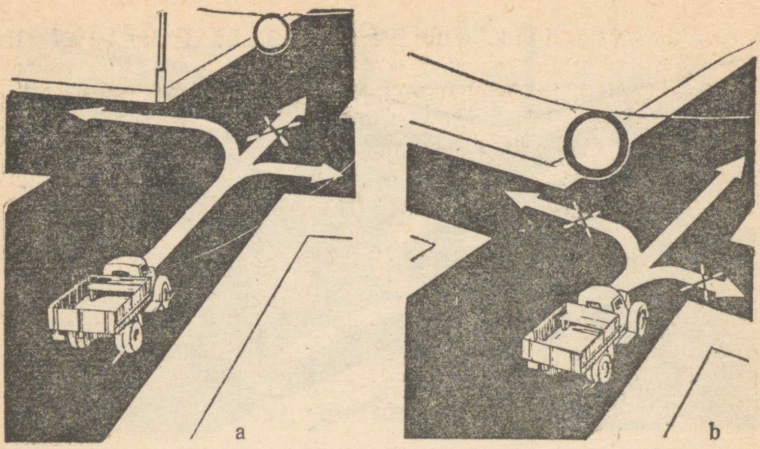
Selle märgiga ühest otsast suletud ühesuunalise liiklusega tänavasse suubuva tänava nurgal peab olema üles seatud suunamärk: «Lubatud liikuda ainult otse ja paremale» või «Lubatud liikuda ainult otse ja vasakule» — selleks, et suubuvalt tänavalt sissesõitjaile keelata liiklemine vastu kindlaksmääratud suunda.

Kui see märk asub tänava mõlemas otsas, siis on antud tänav täiesti suletud kõikidele rööpmeteta liiklusvahendeile. Sel puhul on sissesõit lubatud operatiivjõuvankreil operatiivülesannete täitmisel, teistel liiklusvahendeil aga miilitsaorganite (Riikliku Autoinspektsiooni) eriloal.

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

2. «Jalgrattaga läbisõit keelatud»

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



Joon. 79. Märgi «Läbisõit keelatud» mõjupiirkonnad:
a — risttee taga asetseval märgil; b — risttee ees asetseval märgil.

3. «Läbisõit keelatud»

Märk «Läbisõit keelatud» keelab läbisõidu iga liiki rööpmeteta liiklusvahenditel, välja arvatud operatiivautod ja liiniautobussid. Lubatud on läbi liikuda käsikäruga ning käekõrval lükatava jalgrattaga.

Kui märk on asetatud risttee ette (tänavaosa lõppu), siis ta mõjupiirkond ulatub ristuvale tänavale paremale ja vasakule, vastavalt märgil näidatud ulatuses (joon. 79). Neljakülgse risttee puhul on sel juhul lubatud ületada ristteed otsesuunas ja vajaduse korral teostada kohalik sissesõit ristuvasse tänavasse nii paremale kui ka vasakule poole. Kolmekülgse risttee puhul on lubatud ainult kohalik sissesõit.

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

4. «Autode liiklemine (läbisõit) keelatud»

Märk keelab läbisõidu iga tüüpi autodele, välja arvatud ühiskondlikult kasutatavad autobussid. Märk keelab läbisõidu ka vedurautodel, traktoritel, iseliikuvatel ehitus- ja teedemasinatel ning -mehhanismidel. Operatiivautodel ja liiniautobussidel on läbisõit lubatud.

5. «Veokite liiklemine (läbisõit) keelatud»

Märk keelab läbisõidu veoautodele, millede nominaalne (s. o. autotehase poolt määratud) kandejõud on suurem märgil tähendatud kandejõust, olenemata sellest, kas autod liiguvad koormaga või tühjalt. Märk keelab läbisõidu ka vedurautodel, traktoritel, iseliikuvatel ehitus- ja teedemasinatel ning -mehhanismidel, samuti hobuveokitel.

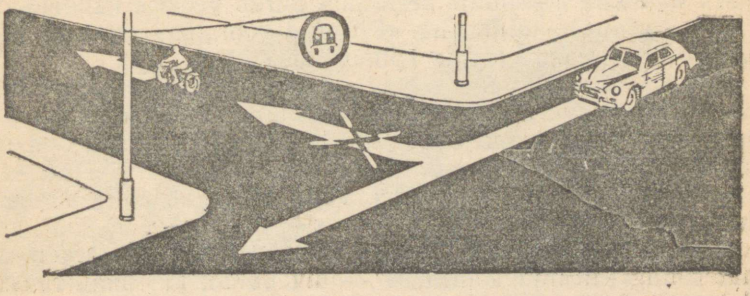
See märk (olgu temale kandejõud tähendatud või mitte) ei kehti autode kohta, mis veavad reisijaid vastavalt selleks ettenähtud veoreeglitele, spetsiaalkerega toiduaineteveoautode kohta, veotaksode kohta, avariiteenistuse eraldusmärgiga autode ja postiveoautode kohta, millede luukidel on valged diagonaaltriibud.

6. «Mootorrataste liiklemine (läbisõit) keelatud»

Märk keelab läbisõidu (mitte sissesõidu) iga tüüpi mootorratastel, motorolleritel ja mootorjalgratastel, välja arvatud invaliidide mootorsõidukid.

7. «Veoloomadega liiklemine (läbisõit) keelatud»

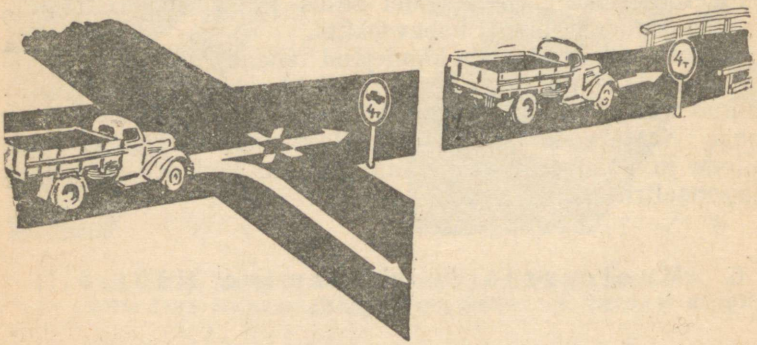
Märk keelab läbisõidu (mitte sissesõidu) kõigil veoloomadega veetavatel liiklusvahenditel, samuti ka ratsasõidu ja kariloomadega liikumise.



Joon. 80. Märgi «Autode liiklemine keelatud» mõjupiirkond.

8. «Piiratud koormus»

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



Joon. 81. Märkide «Veokite liiklemine keelatud» ja «Piiratud koormus» tähenduste erinevus.

Märk seatakse vahetult kunstliku ehitise (silla) või teeosa ette, mille kattepind on piiratud kandevõimega. Silla ette seatud märk on kehtiv antud silla piirides.

Ümbersõidutee puudumisel seatakse teine, dubleeriv märk eelneva ristumiskoha ette, mille juures on ära näidatud ümbersõidu suund ja põhimärgi mõjupiirkond.

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

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

Samuti võib üle neljatonnise kandejõuga veoauto koormata läbi sõita «Piiratud koormus» — 4 t puhul, kui tema raskus ei ületa märgil näidatud raskust. Sama auto aga ei tohi läbi

sõita märgi «Veokite liiklemine keelatud» — 4 t puhul, sest auto kandejõud on suurem märgil tähendatud kandejõust (joon. 81).

9. «Piiratud kõrgus»

Märk keelab läbisõidu liiklusvahendeile, millede kõrgus meetrites, arvates teepinnast, koos koormaga ja koormat saatvate isikutega ületab märgil tähendatud kõrguse.

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

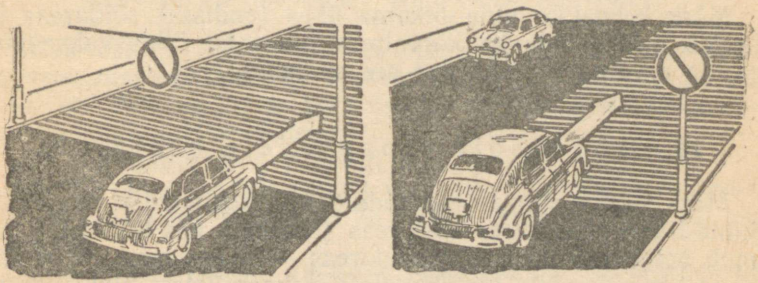
Ümbersõidutee puudumisel seatakse teine, dubleeriv märk eelneva ristumiskoha ette, mille juures on ära näidatud ümbersõidu suund ja põhimärgi mõjupiirkond.

10. «Peatamine keelatud»

Märk keelab liiklusvahendite kavatsetud peatamise. Lühiajaliselt võivad peatuda ainult invaliidide mootorsõidukid ja sõidutaksiautod reisijate märguandel nende peale- või mahaminekuks.

Märgid «Peatamine keelatud» ja «Parkimine keelatud», kui nad on asetatud sõidutee keskosale (telje kohale), kehtivad mõlema tänavapoole kohta; liiklemissuuna suhtes sõidutee paremale poolele paigutatud märgid kehtivad ainult parempoolse tänavapoole kohta; sel juhul võib tänava (tee) teisel poolel peatuda.

Kui märk asub sõidutee paremal poolel, siis tema kujutis märgi teisel poolel tähendab hoiatust liiklusvahendite juhtidele, kes liiguvad vastassuunas, et nad liiklusvahendi ümberpööramisel sellel teelõigul ei tohi peatuda. See märk keelab



Joon. 82. Märgi «Peatamine keelatud» mõjupiirkonnad.

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

11. «Parkimine keelatud»

Märk keelab liiklusvahendite parkimise, kuid ei keela nende peatamist lühemaks ajaks reisijate peale- ja mahaminekuks või koorma peale- ja mahalaadimiseks. Parkida on lubatud sisselülitatud taksomeetriga taksiautodel, invaliidide autodel, mis on varustatud spetsiaalsete tunnusmärkidega (võrdkülgne kolmnurk, külje pikkusega 100 mm), invaliidide mootorsõidukitel, avariiteenistuse autodel ja väljakutse peale kohalesõitnud sanitaarautodel.

12. «Piiratud kiirus»

Märk keelab liiklusvahenditega liikuda suurema kiirusega kui märgil tähendatud.

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

13. «Möödasõit keelatud»

Märk keelab iga liiki rööpmeteta liiklusvahendeile möödasõidu eesliikuvatest mehaanilistest liiklusvahenditest, välja arvatud traktoritest, vedurautodest, iseliikuvaist ehituse- ja teedemasinaist ja -mehhanismidest, samuti ka liiklusvahendeist, mis liiguvad kiirusega alla 20 km/t. (tehnilise rikke tõttu või ka muul põhjusel).

Märk kohustab juhte liikuma ühes (endises) sõidureas ja keelab möödasõidu ka kõrvalreas liikuvaist liiklusvahendeist (välja arvatud ristteed, kus see on lubatud).

14. «Möödasõit veoautodele keelatud»

Märk kehtib ainult veoautode kohta, kohustades veoautode juhte liikuma esimeses sõidureas (tänavail, kus liiklemine toimub neljas või rohkemas sõidureas — teises reas) ja keelab nendel mööda sõita eesliikuvatest mehaanilistest liiklusvahenditest, mis liiguvad kiirusega 20 või rohkem km/t.

15. «Helisignaali andmine keelatud»

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

Märk seatakse maanteedele, kus läheduses on haiglad, sanatooriumid, puhkekodud, koolid jms., mille juures tuleb vaikust pidada.

Märk keelab möödasõidu eesliikuvast liiklusvahendist, sest maanteedel on nõutav helisignaali andmine eesliikujast möödasõidu puhul.

Pimedal ajal aga on möödasõit lubatud, kui helisignaali saab asendada laternatulede märguannetega.

4. Osutavad märgid

1. «Jalakäijad»

Märk näitab juhtidele, kus kohas sõiduteel võib esineda rohkesti jalakäijaid (koolid, klubid, tehased, turud, ülekäigurajad, töötamiskohad jne.). Märgi mustal kolmnurgal täpsustatakse valge siluettkujutisega ohu iseloom: lapsed, täiskasvanud jalakäijad või töid sooritavad inimesed.

Märgi mõjupiirkond — märgist alates 50 m ulatuses.

Moskvas, Leningradis, Läti NSV-s jm. loetakse selle märgi mõjupiirkonnaks teeosa 50 m enne ja 50 m pärast märki.

Märk nõuab eriti ettevaatlikku sõitmist ja keelab möödasõidu eesliikuvaist liiklusvahendeist.

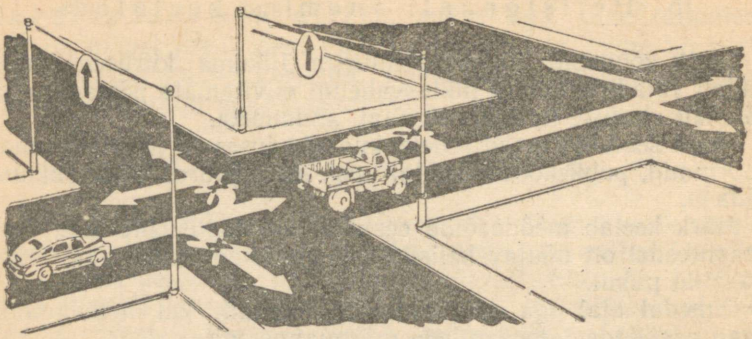
2. «Tagasisuunas pööramise koht»

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

Märgi mõjupiirkond — märgi all.

Märgil oleva paindnoole all võib olla ära tähendatud valgusfoori märktule värvus, mille puhul pööre tagasisuunas on lubatud.

Märk keelab pöörde vasakule (sissesõitmiseks väravasse jms.), kuid ei keela sõita väravasse pöördega paremale.



Joon. 83. Märgi «Lubatud liikuda ainult otsesuunas» mõjupiirkonnad.

5. Lubatud liikumissuuna märgid

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

Risttee ette seatud liikumissuuna märgid on kehtivad ainult antud risttee ulatuses.

1. «Lubatud liikuda ainult otse»

Märk keelab pöörded. Kui märk on seatud risttee taha (tänavaosa algusse või tänavaossa), siis ta mõjupiirkond ulatub järgmise ristteeni või märgini, mis näitab teist liikumissuunda.

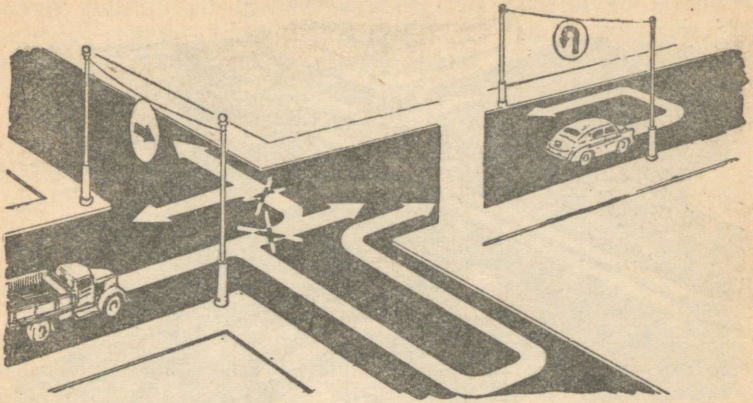
Selle märgi puhul võib väravast sisse sõita ja välja sõita ainult pöördega paremale.

2. «Lubatud liikuda ainult otse ja paremale»
Märk keelab pöörde vasakule.

3. «Lubatud liikuda ainult otse ja vasakule»
Märk keelab pöörde paremale.

4. «Lubatud liikuda ainult paremale»
Märk keelab sõita otse ja vasakule.

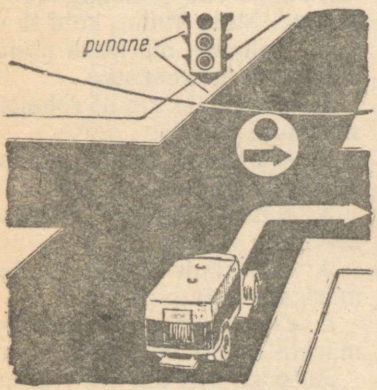
5. «Lubatud liikuda ainult vasakule»
Märk keelab sõita otse ja paremale.



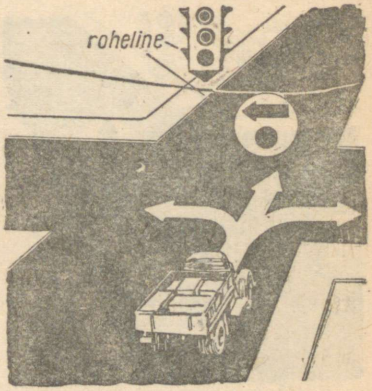
Joon. 84. (vasakul) Märgi «Lubatud liikuda ainult paremale» mõjupiirkonnad ja kuidas sõita selle märgi taga asuvasse tänavasse.
Joon. 85. (paremal) Märgi «Tagasisuunas pööramise koht» mõjupiirkond.

6. Märgid — erilised liiklustingimused reguleeritud ristteedel

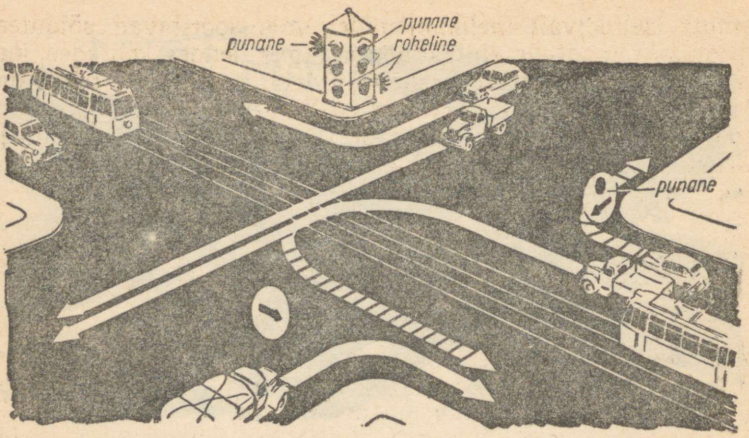
Need märgid seatakse reguleeritud ristteede ette. Nad näitavad, milliste valgusfoori märktulede või militsionääri-reguleerija märguannete puhul on lubatud antud ristteel märgil tähen-



Joon. 86. Märgi «Paremale ainult punase märktule puhul» tähendus.



Joon. 87. Märgi «Vasakule ainult rohelise märktule puhul» tähendus.

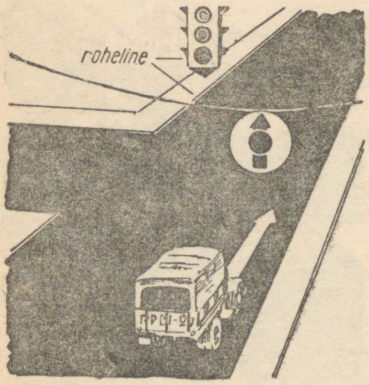


Joon. 88. Märgi «Vasakule ainult punase märktule puhul» kasutamine.

datud suunas sõita. Märkide mõjupiirkond — risttee, mille ette nad on seatud.

Seega märkidel olevad nooled ei näita kohustuslikku liikumise suunda (nagu nooled lubatud liikumissuuna märkidel), vaid ainult seda, et noolega näidatud suunas võib liikuda siis, kui valgusfooris põleb s a m a s v ä r v u s e s märktuli kui märgil tähendatud. Teistes suundades võib liikuda tavalises korras.

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



Joon. 89. Märgi «Otse ainult rohelise märktule puhul» kasutamine.

1. «Paremale ainult rohelise märktule puhul».
2. «Paremale ainult punase märktule puhul».
3. «Otse ainult rohelise märktule puhul».
4. «Vasakule ainult rohelise märktule puhul».
5. «Vasakule ainult punase märktule puhul».

Autodel, mis on varustatud spetsiaalse sireenitüüpi helisignaaliga või kellaga ja on operatiivülesannete täitmisel,

samuti iseliikuvail mehhanismidel, mis sooritavad sõiduteel koristus-, remont- ja ehitustöid, on õigus nendes kohtades, kus nad töötavad, läbi sõita, teha pöördeid, peatada, parkida jm. olenemata ülesseatud märkidest (välja arvatud liikumine vastu kindlaksmääratud liiklemise suunda), tingimusel, et liikumise kiirust vähendatakse niivõrd, et oleks tagatud liiklemise julgeolek.

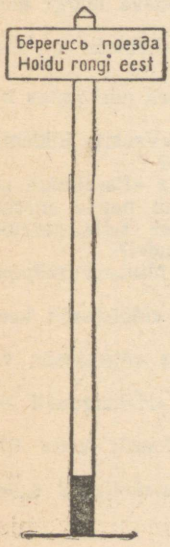
7. Raudtee-hoiatusmärgid

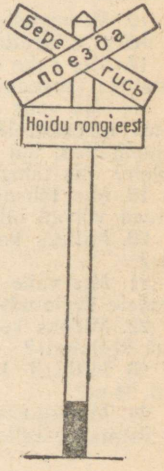
Sõltumata liiklusmärkidest «Raudtee-ülesõidukoht» püstitatakse Raudteevalitsuse poolt liiklusvahendite juhtide ja jalakäijate hoiatamiseks raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtadesse hoiatusmärgid, milledel on järgmine kuju:

a) kaitsetõketega (valvatud) ülesõidu- või ülekäigukohtadel — posti külge kinnitatud laud pealkirjaga: «Hoidu rongi eest»;

b) kaitsetõketeta (valveta) ülesõidu- või ülekäigukohtadel — posti külge kinnitatud kaks risti pandud valget lauda pealkirjaga: «Hoidu rongi eest».

Hoiatusristid püstitatakse paremale poole sõidutee äärde — üks kummalegi poole rööbasteed, 20 m kaugusele äärmisest rööpast.





Joon. 90. Raudtee-hoiatusmärgid.

KONTROLLKÜSIMUSI.

1. Mis ülesanne on liiklusmärkidel liiklemise reguleerimise üldises süsteemis?
2. Kuidas liigitatakse liiklusmärgid?
3. Mis aja vältel kehtivad hoiatavad märgid ja kui suur on nende mõjupiirkond?
4. Kui kaugele ohtlikest kohtadest seatakse hoiatavad märgid? Mida nõuavad hoiatavad märgid liiklusvahendite juhtidelt? Mis on keelatud kõikide hoiatavate märkide mõjupiirkonnas?
5. Mitu märki ja kui kaugele raudtee-ülesõidukohast seatakse märgid «Raudtee-ülesõidukoht» maanteedel? linnades ja asulates?
6. Missuguste kohtade ette seatakse märk «Risttee» ja milleks kohustab see märk juhti?
7. Missuguste kohtade ette ja kui kaugele nendest seatakse märk «Peatee»? Milleks kohustab see märk juhti?
8. Millisesse liiki kuuluvad märgid «Teekäänak paremale», «Teekäänak vasakule» ja «Looklev tee»? Missuguste kohtade ette nad seatakse ja mida nad nõuavad juhilt?
9. Missuguste kohtade ette seatakse märk «Järsk teelang» ja mida see märk nõuab juhilt?
10. Missuguste kohtade ette ja kui kaugele nendest seatakse märk «Muud ohud»? Mis on juht kohustatud tegema selle märgi mõjupiirkonnas?
11. Milline on märgi «Sissesõit keelatud» mõjupiirkond? Kuidas sõita sihtkohta, mis asub selle märgi mõjupiirkonnas?
12. Milline märk keelab läbisõidu iga liiki liiklusvahendeile? autodele? veokitele? mootorratastele?
13. Millised mõjupiirkonnad võivad olla läbisõitu keelavatel märkidel?
14. Kuidas sõita sihtkohta, mis asub läbisõitu keelava märgi mõjupiirkonnas?
15. Mis vahe on märkide «Sissesõit keelatud» ja «Läbisõit keelatud» tähenduses?
16. Missuguste liiklusvahendite kohta ja missuguses piirkonnas kehtib märgi «Piiratud koormus» mõju?
17. Mis vahe on märkide «Piiratud koormus» ja «Veokite liiklemine keelatud» tähenduses, kui mõlemale on märgitud «4т»?
18. Mis vahe on märkide «Peatamine keelatud» ja «Parkimine keelatud» tähendusel? Missugusele sõidutee osale ulatub nende märkide mõjupiirkond, kui need on üles seatud tänava keskele? selle paremale poolele? Mis tähendus on nendel märkidel olevail arvudel?
19. Mis tähendus on märgil «Piiratud kiirus»? Millised mõjupiirkonnad võivad olla sellel märgil?
20. Milleks kohustab liiklusvahendite juhte märk «Möödasõit keelatud»?
21. Mis vahe on märkide «Möödasõit keelatud» ja «Möödasõit veoautodele keelatud» tähenduses?
22. Milleks kohustab liiklusvahendite juhte märk «Helisignaali andmine keelatud»?
23. Millised keelavad märgid kehtivad reeglikohaselt kella 07-st kuni 24-ni?
24. Missugustesse kohtadesse seatakse märk «Jalakäijad»? Kuidas täpsustatakse sellel märgil ohu iseloom?

25. Kui suur on märgi «Jalakäijad» mõjupiirkond? Kuidas tuleb sõita selle märgi mõjupiirkonnas?

26. Mis on keelatud mehaaniliste liiklusvahendite juhtidel märgi «Jalakäijad» mõjupiirkonnas?

27. Kuhu ja millistel juhtudel seatakse märk «Tagasisuunas pööramise koht»? Millistes suundades on lubatud liikuda selle märgi mõjupiirkonnas? Mis tähendab see, kui märgil on näidatud valgusfoori märktule värvus?

28. Missuguste liiklusmärkide mõjupiirkonnas on keelatud eesliikuvast liiklusvahendist mööda sõita? Kas võib nende märkide mõjupiirkonnas mööda sõita aeglaselt eesliikuvast liiklusvahendist?

29. Millised mõjupiirkonnad on lubatud liikumissuuna märkidel?

30. Milline märk keelab pöörded? Millised mõjupiirkonnad on sellel märgil ja kus on lähim punkt, kus võib liiklusvahendiga sooritada pöörde tagasisuunas?

31. Milline märk keelab pöörde vasakule ja sõitmise otsesuunas? Kuidas sõita tänavasse, mis asub sellest märgist vasakul pool?

32. Millised märgid keelavad pöörde vasakule? Millised mõjupiirkonnad on nendel märkidel ja kus on lähim punkt, kus võib liiklusvahendiga pöörduda tagasisuunas?

33. Mis tähendus on märkidel «Erilised liiklustingimused reguleeritud ristteedel»? Milline on nende märkide mõjupiirkond?

34. Mis vahe on lubatud liikumissuuna märkide ja märkide «Erilised liiklustingimused reguleeritud ristteedel» tähenduses?

XXII PEATÜKK

TEEVIIDAD JA REGULEERIMISJOONED

1. Teeviidad

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

Erinevalt liiklusmärkidest ei kujuta teeviidad endast kindlakujulisi leppemärke, vaid sildikeste kujul antud vahetuid juhiseid kohalikus rahvuskeeles ja vene keeles.

Teeviitadel, mis on tehtud kollasele põhjale musta värviga, on liiklusvahendite juhtide suhtes liiklusmärkide mõjujõud. Sääraste teeviitade tekst, kuju ja suurus määratakse kindlaks kohalike TSN täitevkomiteede poolt.

Teeviitade mõjupiirkond võib olla nendele peale märgitud, vastasel juhul ulatub teeviida mõju kohale, mille juurde ta on seatud.

Tarvitatavamad teeviidad linnades on järgmised:



Joon. 91. Teeviit «Liiklusvahendite parkimise koht».

1. *«Liiklusvahendite parkimise koht»*. Parkimise ala tähistatakse teepinnal valgete piirjoontega. Kui piirjooned puuduvad, siis võib parkida teeviida taga 50 m ulatuses liiklemise suunas ainult ühes reas.

2. *«Ülekäik»*. Näitab kohta, kus jalakäijail on kõige sobivam ja ohutum üle tänava minna. Kohustab juhte sõitma eriti ettevaatlikult ja mitte mööda sõitma eesliikuvast liiklusvahendist (kõrvalesõiduga reast).

3. *«Hoidu auto eest»*. Hoiatab juhte ja jalakäijaid olema eriti ettevaatlik. Keelab möödasõidu eesliikuvast liiklusvahendist (kõrvalesõiduga reast).

4. *«Hoidu trammi eest».* Kui süttib põlema viida valguskiri, on ristuvast tänavast väljasõitev juht kohustatud peatuma.

5. *«Stopp».* Näitab kohta, kus tuleb liiklusvahend peatada, kui valgusfoori märktuli või militsionääri-reguleerija märguanne keelab edasiliikumise.

6. *«Liiklemine ühes (kahes, kolmes) reas».* Keelab liiklemise rohkemates sõiduridades, kui viidal tähendatud.



Joon. 92. Teeviidad «Ülekäik» ja «Hoidu auto eest».

7. *«Peatamine ei ole kohustuslik».* Lubab peatumatult mööda sõita peatuskohas seisvast trammist, hoolimata kitsast sõiduteest ja ooteplatvormi puudumisest.

8. *«Peatamine kohustuslik».* Keelab peatumatult mööda sõita peatuskohas seisvast trammist, hoolimata laiast sõiduteest või ooteplatvormi olemasolust.

9. *«Tuvid».* Tuvide toitmise koht. Tuleb sõita eriti ettevaatlikult ega mitte mööda sõita eesliikuvast liiklusvahendist (kõrvalesõiduga reast).

10. *«Trammi peatus», «Trollibussi peatus», «Autobussi peatus».* Keelavad peatada liiklusvahendeid lähemal kui 15 m nendest viitadest, tagurpidi sõita ja mööda sõita eesliikuvast liiklusvahendist (kõrvalesõiduga reast).

11. *«Pööre 2 reas».* Lubab üheaegselt pöörata 2 sõidureal vasakule või paremale (vastavalt sellele, kuhu poole näitab viidal olev nool).

12. *«Eritingimused trammi pöördeks».* Tramm võib pöörduda noolega näidatud suunas noole värvusele vastava valgusfoori märktule puhul.

Mistahes teeviida kehtivus võib olla ajaliselt piiratud. Sel juhul on kehtivuse aeg märgitud teeviidal või selle alla kinnitatud tahvlikesel.

Peale eespool nimetatud teeviitade kasutatakse liiklusvahendite juhtide ja reisijate orienteerimiseks veel järgmisi teeviitasid — teemärke:

1. *Asula nimetus* (joon. 93). Seatakse maanteedele asulasse sissesõidu ette.

2. *Teenäitaja.* See seatakse teede ristumis- või hargnemiskohta ja ta näitab, millise asulani viib ristuv või hargnev maantee, samuti kauguse kilomeetrites tähendatud asulani (joon. 94).

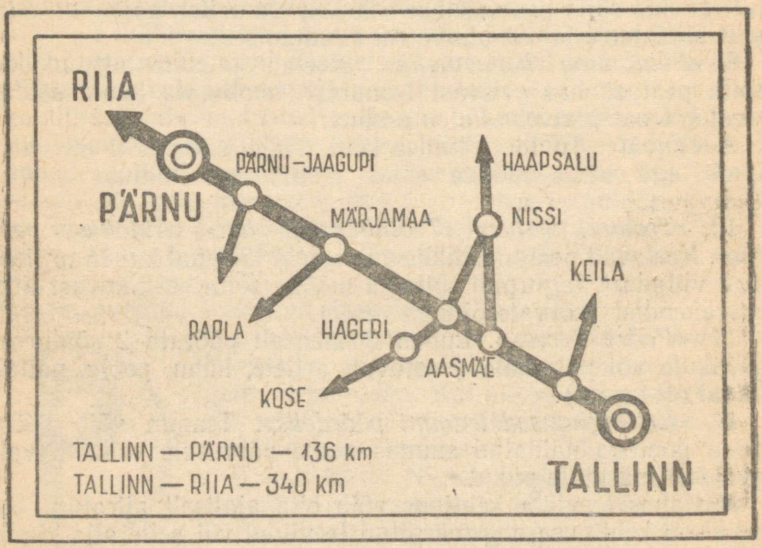


Joon. 93. Asula nimetus.



Joon. 94. Teenäitaja.

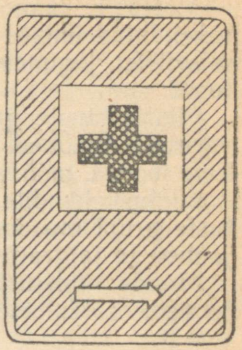
3. *Marsruudi viit.* Seatakse maanteede vabariikliku tähtsusega keskustest väljasõiduteede juurde ja sellel on märgitud tee sõlmpunktide skeem (joon. 95).



Joon. 95. Marsruudi viit.

4. *Kilomeetripostid.* Näitavad kaugusi kilomeetrites suuremate linnade või teede sõlmpunktideni.

5. *Linna (asula) piir.* Näitab kohta, kus algab linna (asula) territoorium.
6. *Jõgede nimetused.*
7. *Esmaabipunkt* (joon. 96).



Joon. 96. Esmaabipunkt.

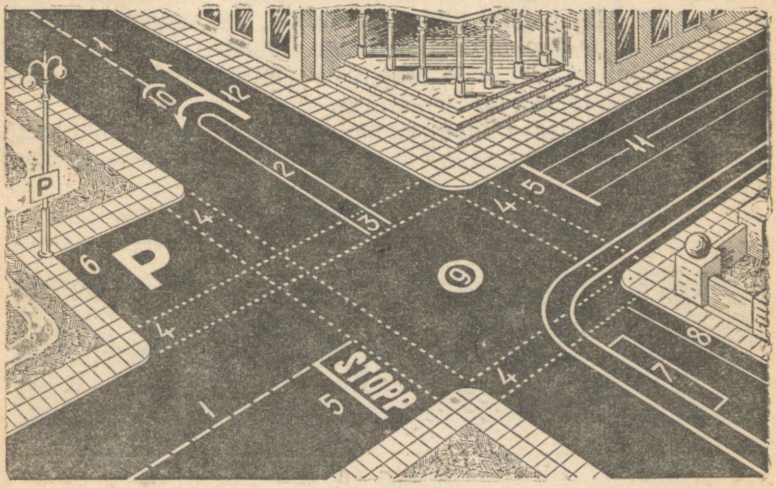
2. Tähistused sõiduteel

Selleks et soodustada liiklusvahendite juhtidel ja jalakäijatel orienteerumist ning sellega liiklemise organiseeritust ja ohutust tõsta, võidakse linnatänavaile ja autoteedele märkida mitmesuguseid tähistusi.

Tähistused (reguleerimis- ja ohutusjooned) märgitakse sõiduteele valge või kollase värviga, metallplaadikestega, heledavärviliste kividega jms. (joon. 97).

Tähistustega antud juhiste täitmine on kohustuslik liiklusvahendite juhtidele ja jalakäijaile.

Kohtades, kus on olemas tähistused ja on üles seatud ka liiklusmärgid või teeviidad, millede tähendus ei ole kooskõlas reguleerimis- või ohutusjoonte tähendusega, tuleb täita liiklusmärkide ja teeviitade nõudeid.



Joon. 97. Sõiduteele tehtavad tähistused.

Alates 1. jaanuarist 1958. a. on üleliiduliselt autoteedel rakendatud ühtsed tähistused, millised, olenedes nende märkimisviisist, jagunevad kolme gruppi: piki-, rist- ja muud tähistused.

Pikitähistuste gruppi kuuluvad: tee telgjoon, kõnniteejoon, varuvööndijooned, trammi ooteplatvormi jooned, ohutussaarekese jooned, möödasõidu keelutsooni jooned jne.

Liiklusvahendite liiklusele ristsuunaliselt märgitavate tähistuste grupi moodustavad: stopp-joon, jalakäijate ülekäiguraja jooned ja jalgratturite ülesõidurajad.

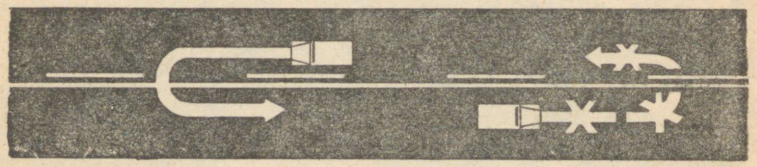
Muude tähistuste gruppi kuuluvad: suuna-nooled, pöördejooned, sõiduteele tehtavad pealkirjad, parkimiskoha-jooned jt.

Liiklusvahendite liikluse suhtes pikisuunas kulgevad tähistused märgitakse sõiduteele pidevate või katkendjoontega. Pideva joonega märgitud tähistusel ei tohi liiklusvahendiga liikuda ega seda joont ületada. Katkendjoonega märgitud tähistust on lubatud ületada eesliikuvast liiklusvahendist möödasõiduks tingimusel, et liiklusvahendi juht täidab seejuures liikluseeskirjade nõudeid ja võtab tarvitusele täiendavad ettevaatuse abinõud.

Piki liiklusvahendite liiklemise suunda kulgevaid tähistusi võidakse sõiduteele märkida üheaegselt nii pideva kui ka katkendjoonega, kusjuures jooned on paralleelsed. Sellise tähistuse puhul on lubatud pidevat joont ületada nii möödasõiduks kui ka pöördeks nendel liiklusvahenditel, mis asuvad katkendjoone poolel ja liiguvad sellele kõige lähemas reas (joon. 98).

Piki sõiduteed tehtavate tähistuste (nii pidevate kui ka katkendjoonte) laiuseks on 10—15 cm.

Katkendjoonelise tähistuse moodustavad ühtse pikkusega jooned, mis on kantud sõiduteele võrdsete vahekaugustega üksteisest.



Joon. 98. Kõrvuti olevate pidevate ja katkendjoonte tähendus. Nooltega on näidatud, kus võib ja kus ei tohi jooni ületada.

Katkendjoone üksikute katkendite pikkused ja nende vahekaugused olenevad liiklusvahenditele sellel teeosal lubatud liikumiskiirustest. Tavalistes liiklustingimustes, väljaspool asustatud punkte, on katkendjoone üksikute katkendite pikkuseks 2—10 m, kusjuures kaugused üksikute katkendite vahel ei tohi olla väiksemad kui tähistuse märkimiseks kasutatava ühe katkendi pikkus ja mitte pikemad kui 10 m.

Kohtades, kus liiklemine toimub vähendatud kiirusega, vähendatakse katkendite pikkused kuni ühe meetrini ja kaugused üksikute katkendite vahel ei ületa 5 m.

1. *Tee telgjoon* kulgeb piki tänava (tee) sõidutee keskkohta, kui tänava keskel pole trammiröövpmeid. 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 tänavaosade läheduses.

Kui telgjoon on märgitud pideva joonega, siis liikuda telgjoonel ja sõita sellele pikitänavat (näit. eesliikujast möödasõitmiseks) on keelatud. Pöörata vasakule ja tagasisuunas võib ainult kohtades, kus telgjoon on katkestatud või kus asuvad sellekohased liiklusmärgid («Lubatud liikuda ainult otse ja vasakule» või «Tagasisuunas pööramise koht»).

Sirgetel ja tasastel teelõikudel, kus kummaski suunas toimub ühesuunaline liiklemine, on lubatud sõita maantee keskele, sõltumata katkendliku tee telgjoone olemasolust, kuid ainult möödasõiduks vajalikuks ajaks. Pideval telgjoonel sõitmine on ka maanteedel keelatud.

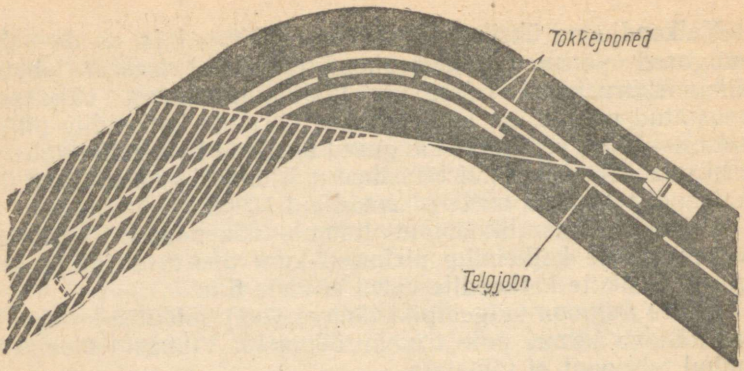
Spetsiaalhelisignaaliga autodel on lubatud telgjoonele sõita ka mitmerealise liiklemise puhul.

Linnatänavatele märgitakse tee telgjoon siis, kui liikumine ühes sõidusuunas on võimalik vähemalt kahes sõidureas. Liiklusvahendite liiklemise paremaks organiseerimiseks võidakse tee telgjoon märkida ka raudtee ülesõidukohtade lähedusse. Sel puhul märgitakse sõiduteele, mõlemale poole raudtee ülesõidukohta, 25 m pikkuselt katkendlik tee telgjoon olenemata sellest, kas ülesõidukoht on valvatud või valveta.

Maanteedel märgitakse tee telgjoon, kui seal on intensiivne liiklus. Telgjoon võidakse märkida ka väikese liiklemisintensiivsusega kohtades, kus tihti esineb udu.

Pidev tee-telgjoon võidakse märkida ka maanteedel kohtades, kus on piiratud nähtavus ja tee kitseneb või kus on teekäänakud, tee pikiprofiili murdekohad jms. (joon. 99).

Tänavaile ja teedele, kus telgjoon ei ole spetsiaalselt valge



Joon. 99. Piiratud nähtavusega teekäänakule märgitud pidev ja katkendlik telgjoon. Pidevale joonele ei tohi sõita.

joonega ära märgitud, on lubatud sõita kujutletavale telgjoonele, s. t. tänava (tee) teljele, näiteks, eesliikujast möödasõidu puhul, tingimusel, et sellega ei segata teisi liiklusvahendeid (vastuliikujaid ja tagant lähenejaid).

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

Varuvööndil ja tema piirjoontel on keelatud igasugune liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemine ning kavatsetud peatamine ja parkimine, välja arvatud juhud, mil see on lubatud vastavate liiklusmärkidega. Varuvööndit võib ületada pöördeks vasakule ja tagasisuunas ainult tema katkestuskohtades.

3. Varuvööndi lõikumisel jalakäijate ülekäiguraja joontega moodustub *ohutussaareke* jalakäijaile, mille piirides jalakäijad võivad oodata võimalust edasiliikumiseks üle sõidutee.

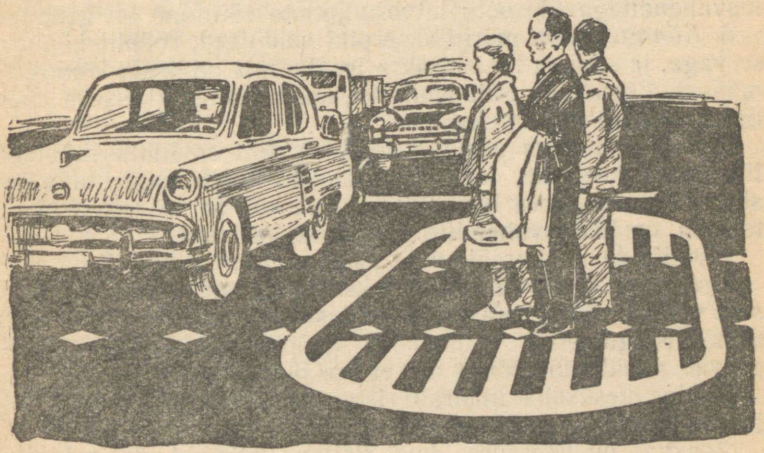
4. *Jalakäijate* ülekäigurajad tähistatakse ristteedel ja väljakuil rööbiti nende ristteede või väljakute piiridega, väljaspool ristteid aga risti kõnniteele. Jalakäijate ülekäiguradade ülesandeks on kaitsta jalakäijaid sõiduteest üleminekul pealesõidu eest. Jalakäijate ülekäiguradadel on keelatud eesliikuvast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

Jalakäijate ülekäigurajad tähistatakse sõiduteele metallplaadikestega või katkendjoontega (katkendi pikkus 50 cm, — laius 15 cm). Katkendite vahekaugused — 20 cm. Metallplaadikesed paigutatakse 40—60 cm kaugusele üksteisest.

«Sebra»-tähistuse moodustavad jalakäijate ülekäigukohal

50—60 cm laiused vöödid. Vahekaugused vöötide vahel võrduvad ühe vöödi laiusega. Vöödid kantakse sõiduteele paralleelselt liiklusvahendite liikumise suunaga. Minimaalseks «sebra»-tähistusega ülekäigukoha laiuseks on 2,5 m.

Reguleerimata liikluse puhul on liiklusvahendite juhid kohustatud andma liikumise eesõiguse ülekäigul viibivatele jalakäijatele. Kui aga jalakäijad asuvad ohutussaarekesel, tänava keskel või kõnniteel (teepeenral), siis peavad nad andma teed liiklusvahendeile, mis juba on jõudnud ülekäigule.



Joon. 100. «Ohutussaareke».

5. *Stopp-joon* asetseb sõiduteel ristsuunas liiklusvahendite liiklemisele. Stopp-joone taga peatuvad liiklusvahendid enne reguleeritud liiklusega ristteele väljasõitmist, kui edasiliikumine on suletud valgusfoori märktulega või militsionääri-reguleerija vastava märguandega.

Stopp-joone laiuseks on lubatud 20—50 cm. Stopp-joon peab olema tähistatud selliselt, et vahetult joone juures peatanud liiklusvahendi juht saaks näha ristuva tänava mõlemat poolt 50—80 m ulatuses.

Üheks sõiduteele tehtavaks pealkirjaks on «Stopp» (Стоп). Kohtades, kus on lubatud sõita kiirusega üle 50 km/t., on selle sõna tähtede pikkus vähemalt 2,5 m.

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

Parkimiskohas on üles seatud teeviit «Liiklusvahendite parkimise koht» (tähe «P» kujutis kollasel ruudul) ja vajaduse korral võib olla selle juurde kinnitatud silt, millele on märgitud parkida lubatud liiklusvahendite liik ja arv.

Parkimiskohas võib liiklusvahendeid parkida piiramata aja, kuid kõiki vastavaid nõudeid silmas pidades.

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

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

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

Invaliidide mootorsõidukite parkimine on lubatud.

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

Risttee keskkoha määrab ristuvate tänavate (teede) telgjoonte lõikumispunkt.

Moskvas on kohtades, kus risttee keskkoht on märgitud (sõõri või ringiga), pööre vasakule lubatud ainult selliselt, et risttee keskkoht jääb pöörde sooritajast paremale, s. o. «lõigates nurka».

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

Kui pöörde-joone taga jätkub telgjoon või varuvöönd, siis seal pööret tagasisuunas sooritada ei tohi.

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

Kui aga pöörde-joonte taga jätkuvad varuvööndi-jooned või pidev telgjoon, siis võib pööret tagasisuunas sooritada ainult pöörde-joontega märgitud kohas, mitte aga sellest kaugemal.

Sel juhul pöörde-joonte tähendus ühtib märgi «Liiklusvahendite tagasisuunas pööramise koht» tähendusega ja erineb märgi «Lubatud liikuda ainult otse ja vasakule» tähendusest.

11. *Sõiduradade jooned* märgitakse piki sõiduteed:

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

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

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

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

Suuna-noolte pikkus ei tohi ületada 5 m. Suuna-noolte juures võib olla selgitav kiri «Ainult vasakule», «Ainult otse» ja «Ainult paremale».

Liiklusjulgeoleku suurendamiseks piiratud nähtavusega kohtades märgitakse sõiduteele katkendlik tee telgjoon ja paralleelselt sellele nn. tõkkejooned. Pidev tõkkejoon keelab autojuhil möödasõidu eesliikuvast liiklusvahendist. Üksikud kohad, mis ulatuvad kõrgemale sõidutee pinnast, kuhu liiklusvahendiga ei tohi sõita, tähistatakse paralleelsete põikjoontega.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mis tähendus on viidal «Liiklusvahendite parkimise koht». Milleks kohustab ta juhte, kui parkimise ala ei ole tähistatud valgete piirjoontega?
2. Millistesse kohtadesse seatakse viit «Ülekäik» ja milleks kohustab ta juhte?
3. Mis tähendus on viidal «Hoidu auto eest»? Milleks kohustab ta liiklejaid ja mida keelab ta liiklusvahendi juhile?
4. Mis tähendus on viidal «Hoidu trammi eest» ja milleks kohustab ta juhti?
5. Millistesse kohtadesse seatakse viit «Stopp» ja milleks kohustab ta juhti?
6. Mis tähendus on viidal «Liiklemine lubatud ühes (kahes, kolmes) reas» ja milleks kohustab ta juhte?
7. Mida lubab viit «Peatamine ei ole kohustuslik»?
8. Mida keelab viit «Peatamine kohustuslik»?
9. Millistesse kohtadesse seatakse viit «Tuvid»? Milline on ta mõjupiirkond ja milleks kohustab ta juhte?
10. Mis tähendus on viidal «Pööre 2 reas»?
11. Mis tähendus on viidal «Eritingimused trammi pöördeks»?

12. Mis juhul on teeviitadel juhtide suhtes liiklusmärkide mõjujõud?

13. Milliste viitade puhul peavad juhid liikuma eriti ettevaatlikult ning mitte mööda sõitma eesliikuvast liiklusvahendist?

14. Mis ülesanne on reguleerimisjoontel (ohutusjoontel)? (K)

15. Kuidas märgitakse reguleerimisjooned sõiduteele?

16. Mis tähendus on sõidutee telgjoonel (katkendlikul ja pideval)?

17. Kuidas tähistatakse varuvööndi piirjooned sõiduteel; millised kitsendused kehtivad liiklusvahendite kohta selles vööndis?

18. Mis tähendus on jalakäijate ülekäiguraja joontel? Milliseid nõudeid peab juht täitma ülekäigurajale lähenemisel ja selle ületamisel?

19. Millised on liiklusvahendi juhi kohustused «sebra»-tüüpi tähistusega jalakäijate ülekäiguraja ületamisel?

20. Mis tähendus on stopp-joonel?

21. Mis tähendus on sõiduradade joontel?

22. Mis tähendus on kõnniteejoontel? Millised kitsendused kehtivad liiklusvahendite juhtide kohta kohtades, kus on märgitud kõnniteejooned? trammi ooteplatvormi jooned?

23. Mis tähendus on sõiduteele märgitud pöördejoontel?

24. Mis tähendab see liiklusvahendi juhile, kui risttee keskkoht on märgitud valge sõõriga või ringiga?

25. Milliseid juhiseid peab liiklusvahendi juht täitma kohtades, kus on märgitud reguleerimisjooned ja samaaegselt on olemas liiklusmärgid või teeviidad?

XXIII PEATÜKK

ERIEESKIRJAD

1. Raudtee-ülesõidukohad ja eeskirjad nende ületamiseks

1. Ohutu liiklemise tagamiseks varustatakse raudtee-ülesõidukohad linnatänavail ja maanteedel hoiatussignalisatsiooniga ja tõkkeseadmetega sõltuvalt liiklemise intensiivsusest ja nähtavuse tingimustest.

Tõkkeseadmed on värvitud must-valgeks.

Signaal- ja tõkkeseadmete tüüp määratakse kindlaks Raudteevalitsuse poolt kokkuleppel miilitsaorganitega.

Juurdesõiduteed raudtee-ülesõidukohtadele, muldkeha kõrguse puhul 1 m või rohkem, on ääristatud must-valgeks värvitud ühe meetri kõrguste postidega.

2. Raudtee-ülesõidukohad on valvatud või valveta. Valvatud ülesõidukohad on varustatud tõkkeseadmetega, hoiatava heli- või valgussignalisatsiooniga ja on hästi valgustatud. Säärastel ülesõidukohtadel on pidev valve vastavate valvurite poolt, kelle ülesandeks on ülesõidukoht korras pidada ja läbi lasta ülesõidukohta ületavaid rööpmeteta liiklusvahendeid.

Tõkkepuude normaalseks seisuks valvatud ülesõidukohtades on nende suletud seis, kusjuures tõkkepuud avatakse vajaduse järgi rööpmeteta liiklusvahendite läbisõiduks. Erandiks on ülesõidukohad linnatänavail ja elava liiklemisega maanteedel, kus tõkkepuude normaalseks seisuks on nende avatud seis.

Valveta raudtee-ülesõidukohad ei ole varustatud tõkkeseadmetega ja neid reeglikohaselt ei valgustata.

Raudtee-ülesõidukohtade signalisatsiooni- ja tõkkeseadmetega varustamine ja teenindamine, samuti ülesõiduteede korrashoidmine (jää raiumine, lume kõrvaldamine, liiva puistamine talvel jms.) on Raudteevalitsuse ja raudteed ekspluateerivate asutuste ülesandeks.

Trammi ja raudteede ristumiskohtade korrashoidmine on Raudteevalitsuse ja Trammi-Trollibussi Trusti ülesandeks.

3. Tänava või tee ristumiskohtades raudteega on iga liiki liiklusvahendite ja iseliikuvate masinate juhid kohustatud juhinduma seal olemasolevast signalisatsioonist, tõkkepuu asendist ja ülesõidukoha valvuri juhistest.

Lähenemisel raudtee-ülesõidukohale on juht kohustatud:

a) haakemehhanismidega liikudes peatuma enne ülesõidukohta ja kontrollima haakeseadmeid, et vältida nende lahtihaakumise võimalust ülesõidukohal;

b) piiratud nähtavuse korral (s. t. kui 50 m kaugusel ülesõidukohast raudtee ei ole nähtav liiklusvahendi juhile mõlemale poole vähemalt 400 m kaugusele) peatuma valveta ülesõidukoha ees 10 m kaugusel lähimast raudteerööpast (paigutades liiklusvahendid ühte, parempoolsesse ritta) ja isiklikult veenduma, et ülesõidukohale ei lähene rongi, väljudes vajaduse korral liiklusvahendist;

c) kahe rööpapaariga ülesõidukohale mitte kohe välja sõitma, kui on möödunud rong ühes suunas, vaid ära ootama tema kaugenemise, et näha, kas ei tule teist rongi, ja alles siis, kui on veendutud, et seda ei ole, alustama ülesõitmist;

d) suletud tõkkepuu või valgusfoori punase märktule puhul valvatud ülesõidukohas peatuma vähemalt 5 m kaugusel tõkkepuust (paigutades liiklusvahendid ühte, parempoolsesse ritta).

4. Raudtee-ülesõidukohtades on keelatud:

a) üle vedada haakeveokeid, mis võivad vigastada ülesõidukoha seadmestikku ja raudteed;

b) ületada ülesõidukohta mistahes liiklusvahendiga, millel on rikked, mis võivad põhjustada sundpeatuse ülesõidukohas või liiklusvahendi juhtimise kaotamise;

c) omavoliliselt avada tõkkepuid;

d) käike ümber lülitada;

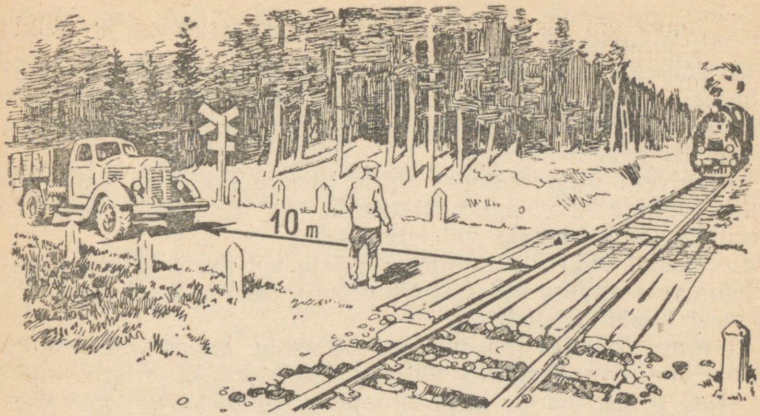
e) sõita kiirusega üle 20 km tunnis;

f) mööda sõita eesliikuvast liiklusvahendist nii ülesõidukohas kui ka märgi «Raudtee-ülesõidukoht» mõjupiirkonnas, samuti mööda sõita ülesõidukohal sunnitult seisma jäänud liiklusvahendist. Viimasel juhul tuleb abistada ülesõidukohal peatunud liiklusvahendi juhti.

Ilma raudtee kohaliku teejaoskonna ülema loata on keelatud:

a) liikuda üle ülesõidukoha liiklusvahenditega, põllutöö-, teehituse ja teiste masinatega, mille laius koormaga või ilma ületab 5 m või kõrgus 4,5 m arvates teepinnast;

b) üle vedada eriti raskeid esemeid (lokomobiile, aurukat-



Joon. 101. Piiratud nähtavuse puhul tuleb raudtee-ülesõidukoha ees peatuda ja veenduda, kas rong ei lähene.

laid, suuri vabrikuseadmeid jms.), samuti esemeid, mida veetakse traktoriga kelkjalastel saanitee puudumise ajal.

Avalduse eriti raskekaaluliste ja suurekoguseliste esemete ülevedamise loa saamiseks peab organisatsioon, kes sääraseid esemeid veab, andma raudtee kohaliku teejaoskonna ülemale vähemalt 24 tundi enne veo teostamist.

Eriti raskete ja suurekoguseliste esemete ülevedu peab toimuma teemeistri või teebrigadiri valve all, elektrifitseeritud piirkondades, kui veetava eseme kõrgus on üle 4,5 m, ka veel elektrivõrgu jaoskonna esindaja juuresolekul.

5. Kui auto mingil põhjusel peatus ülesõidukohal ja ta mootor seiskus, peab juht viivitamata eemaldama kaasasõitvad inimesed väljapoole raudteeliini ja võtma tarvitusele abinõud ülesõidukoha kõige kiiremaks vabastamiseks.

Auto eemaldamiseks ülesõidukohalt võib kasutada järgmisi võtteid: a) lülitada sisse esimene või tagurpidi käik ja vajutada starteripedaalile ning liikuda edasi või tagasi, kuni ülesõidukoht on vabastatud, b) kui akupatarei on nõrk, siis sisse lülitada edasi- või tagurpidi käik ja käivitusvända abil väntvõlli pöörates liigutada auto eemale; esimese käigu sisselülitamise puhul ei tohi unustada süüdet välja lülitada, sest mootori ootamatu käivitumise korral võib auto juhile peale sõita; c) auto käsitsi eemale lükata; d) teise auto abil eemale pukseerida või lükata; lükkamisel teine auto tõukab seismajäänud autot kaitseraua või veokastiga.

Juhul, kui ei ole võimalik autot ülesõidukohalt eemaldada, on juht kohustatud:

a) valvega ülesõidukohas järgima ülesõidukoha valvuri juhatusi, viivitamata eemaldama liiklusvahendilt reisijad väljapoole raudteeliini ja võtma tarvitusele abinõud ülesõidukoha kiiremaks vabastamiseks;

b) valveta ülesõidukohas mitte lahkuma kohalt, vaid jälgima rongide lähenemist, võttes ühtlasi tarvitusele abinõud ülesõidukoha kiiremaks vabastamiseks;

c) lähedal viibivate raudteetöötajate või teiste isikute appikutsumiseks andma üldalarmi signaali (seeria ühest pikast ja kolmest lühikesest helist);

d) rongi ilmudes jooksma sellele vastu, andes vedurijuhile märku rongi peatamiseks väljasirutatud käega ringikujulisi liigutusi tehes, hoides käes riidetükki, puuoksa või mistahes eset päeva ajal, pimedal ajal aga süüdatud laternat või tõrvikut;

e) kui on olemas teine inimene, siis saatma ta piki raudteed ülesõidukohast 1 km kaugusele sinnapoole, kust ülesõidukoht on halvemini nähtav, seletades talle, kuidas anda läheneva rongi vedurijuhile märku peatamiseks. Kui on olemas ka kolmas inimene, siis tuleb ta saata sama ülesandega ja niisama kaugele vastassuunas.

Mõlemal viimasel juhul peab juht ise jääma auto juurde ja andma üldalarmisignaale, rongi ilmumisel aga toimima nii nagu eespool näidatud.

6. Liiklusõnnetused raudtee-ülesõidukohtades on oma tagajärgede poolest eriti rasked. Seepärast ei tohi jõuvankrijuht raudtee-ülesõidukoha ületamisel mingil juhul jätta täitmata punktides 3—5 toodud eeskirju. Valveta raudtee-ülesõidukoha ületamine nõuab jõuvankrijuhilt erilist tähelepanu. Varjatud ülesõidukohtade ees tuleb liiklusvahend tingimata peatada ja veenduda, et rong ei lähene kummaltki poolt, ja alles seejärel alustada ülesõitmist (joon. 101).

Raudtee-ülesõidukohtades, eriti valveta ülesõidukohtades, ei ole alati rööbastevaheline puitkate täiesti korras. Mõnikord ulatuvad rööpad puitkattest kõrgele välja, mis avaldavad ülesõidul jõuvankri ratastele tugevat vastusurvet. Sellepärast tuleb raudtee-ülesõidukoht ületada madalama käiguga, 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 takis-

tab tal näha läheneva rongi tulesid küllalt kaugelt, 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.

Ka valvatud ülesõidukoha ületamisel tuleb olla valvas ja arvestada rongi ilmumise võimalust, kuigi tõkkepuu on avatud. Juhul, kui ees liigub mõni teine liiklusvahend, võib ülesõidukohale sõita alles siis, kui eesliikuja on jõudnud nii kaugele, et tema peatumise korral järelliikuja ei oleks sunnitud seisma jääma rööbastele.

Kui juht märkab lähenevat rongi alles pärast rööbastele jõudmist, peab ta rahulikult jätkama ülesõitu ega tohi järsult lisada gaasi, kuna selle tagajärjel võib mootor nn. «lämbumise» tõttu seiskuda.

2. Liiklemine udus

1. Kuna udu suurel määral piirab nähtavust, siis tuleb liiklemisel udus võtta tarvitusele järgmised ettevaatuse abinõud.

Mehaanilistel liiklusvahenditel peab olema nii liikumisel kui ka seismisel sõiduteel (ka päeva ajal) sisse lülitatud parktuled või lähituled ja tagatuli. Kaugtulede kasutamine udus ei ole soovitatav, sest laterna valguskiired reflekteerivad udus nii tugevasti, et sellest tekib sõiduteele läbipaistmatu hele laik, mis mõjub juhile pimestavalt.

Sõita tuleb väikese kiirusega, mis vastavalt tee ettenähtavusele tagab ohutu liiklemise. Kiiruse valikul on soovitav lähtuda arvestusest, et tee ettenähtavuse iga meetri kohta kiirus ei ületaks 1 km/t., näiteks, kui nähtavus ulatub 10 m, siis kiirus ei tohi ületada 10 km/t.

Teetõusudel ja -langudel tuleb sõita esimese või teise käiguga, et ainuüksi gaasi juurdevoolu katkestamisega saaks kiirust järsult vähendada.

Kokkupõrkeohu vältimiseks võivad jõuvankrijuhid anda helisignaale ja peavad vastama teiste juhtide poolt antud helisignaalidele.

2. Rongkäigud ja sõjaväekolonnid peavad liikuma kõnniteel või tee äärel. Esimeses ja viimases reas sõidutee pool asuv isik peab kandma süüdatud laternat või tõrvikut.

3. Tiheda udu puhul on jõuvankrijuhtidel keelatud:
a) möödasõitmine eesliikuvast liiklusvahendist,
b) lõhkeainete ja muude ohtlike ainete vedu.
4. Tugeva lumesaju ja tuisu puhul peavad liiklusvahendite juhid võtma tarvitusele samad ettevaatuse abinõud kui liikumisel tihedas udus.

3. Sõitmine libedal teel ja kiilasjääl

1. Talvisel ajal, kui sula ilma järel temperatuur langeb, kattuvad teed ja tänavad õhukese, õige libeda jääkorraga (jäitega). Ohtlikult libe on ka märg savise teepinnaga maantee ja vähese vihmaga märgunud asfalteeritud tee. Kui asfalteeritud sõiduteele sajab vähesel määral vihma, siis asfaldil olev tolm ja mahavalgunud õlikile moodustavad niiskudes õhukese, väga libeda kihi, mis väga suuresti kahandab haardumist auto rataste ja teepinna vahel. Tugevama vihma puhul uhub vesi libeda kihi minema ja teepind muutub jälle mõnevõrra karedamaks.

Sõitmisel libedal teel kaotab jõuvanker hõlpsasti teelpüsivuse, tekib külglibisemine rataste ja teepinna vahelise haardumise väiksemagi ebaühtluse korral. Liiklusvahendi peatamisel pidurdusteekond pikeneb märgatavalt. Külglibisemisel viskuvad auto tagarattad sagedasti vastu kõnnitee serva või muud takistust, mille tagajärjeks on auto vigastumine või koguni ümberpaiskumine. Külglibisemise põhjuseks võib peale järsu pidurduse olla ka veel ebaühtlane õhurõhk kummides, väliskummide protektori erisugune seisukord, sõidutee kallakus, järsk rooli pööramine, tugev vajutus gaasipedaalile jms.

2. Sõitmisel jäätunud ja libedal teel peab jõuvankrijuht:
a) paigalt liikuma hakkamisel siduri sisse lülitama eriti sujuvalt, andes gaasi minimaalselt. Siduri järsk sisselülitamine ja gaasi suur juurdeandmine põhjustab rataste paigallibisemise;
b) liikuma ühtlase mõõduka kiirusega, mitte suurendades ega vähendades järsult liikumiskiirust;
c) sõitmisel teise liiklusvahendi järel pidama küllaldast pidurdusvahemaad;
d) kavatsetud peatamise puhul pidurdama peamiselt mootori abil, võimalikult vältides pidurdamist jalg- ja käsipiduriga;
e) vajaduse korral kiireks peatamiseks sujuvalt vajutama piduripedaalile, sidurit välja lülitamata;

f) maanteel sõiduteed ületavaid jalakäijaid hoiatama helisignaaliga küllaldaselt kauguselt. Ei tohi ehmatada jalakäijat lähedalt vahemaalt järsu signaaliga, sest kiirustades eest ära astumisega võib jalakäija tahtmatult teha järsu liigutuse, libiseda ja kukkuda just autole ette.

3. Eriti ettevaatlikult tuleb toimida libedal sõiduteel möödasõitmisel vastuliikuvast või eesliikuvast liiklusvahendist.



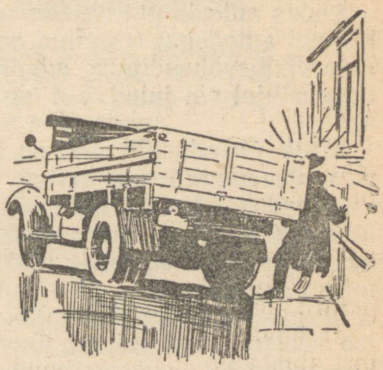
Joon. 102. Õige ja väär väljasõit teeröövbastest.

Sõitmisel jäätunud rööbast pidi ei tule oodata, kuni vastuliikuva liiklusvahendi juht annab möödasõiduks teed, vaid tuleb aegsasti rööpast välja sõita ja vastuliikuv liiklusvahend mööda lasta. Mitte alati ei lähe korda libedast rööpast välja sõita. Vaatamata järsule rooli pööramisele jätkab auto edasiliikumist piki rööbast, mistõttu võib tekkida kokkupõrge vastuliikuva liiklusvahendiga. Rööpaist välja sõita tuleb õige väikese kiirusega, pöörates rooli kindla, sujuva liigutusega algul vasakule ja seejärel paremale (joonis 102).

Võimaliku õnnetuse ärahoidmiseks tuleb rööpaist välja sõita siis, kui läheduses pole teisi liiklejaid.

Vildakul jäätunud sõiduteel tuleb olla eriti ettevaatlik, sest siin võib ka väikese kiirusega sõites tekkida auto põikilibisemine, mispuhul auto kere, ulatudes kõnniteele, võib kõnniteel viibivaid jalakäijaid vigastada (joonis 103).

Suurema hooga vastu kõnnitee serva põrkamisel võib auto koguni ümber paiskuda. Säärase ohtliku põikilibisemise vältimiseks külgkaldega sõiduteel on soovitatav autoga



Joon. 103. Säärane auto libisemine võib kõnniteel viibivaid jalakäijaid vigastada.

hoiduda kõnnitee ligi, rööbiti sellega või siis sõidutee keskel, ning liikuda ühtlase, väikese kiirusega.

Täit tähelepanu ja ettevaatust nõuab juhilt sõitmine libedal, jäätunud teetõusul ja -langul.

Lähenedes teetõusule tuleb veenduda, et tee on vaba, lülitada sisse säärane madalam käik, millega on võimalik ületada kogu antud teetõus, anda autole vähe hoogu ja ületada teetõus, andes gaasi ühtlaselt ja vahetamata käiku.

Lähenedes teelangule tuleb aegsasti vähendada liikumiskiirust, sisse lülitada madalam käik ja veenduda, et eest on tee vaba.

Kui liikumisel tekib tagarataste külglibisemine, tuleb katkestada pidurdamine piduritega ja rooli pööramisega külglibisemise suunas anda autole vajalik suund, misjärel võib uuesti sujuvalt pidurdada, sidurit välja lülitamata.

4. Pukseerimine

Pukseerimiseks nimetatakse ühe või mitme jõuvankri järelvedamist teise, s. o. vedava liiklusvahendi poolt vastava ühenduslüli abil.

Pukseerimine toimub kahel viisil: painduva ühenduslüli — trossi või keti abil (millede pikkus on 4—6 m) ja jäiga ühenduslüli — metallkangi abil, mille pikkus ei tohi ületada 4 m.

Kategooriliselt on keelatud pukseerimisel kasutada ühenduslüliks köit, nööri, traati või muid sarnaseid vahendeid.

Rikkis autosid pukseerida on reeglikohaselt lubatud tehnilise abi autodega; erandina on pukseerida lubatud liinil töötavate liiklusvahenditega administratsiooni sellekohase korralduse põhjal või juhul, kui on vaja osutada edasilükkamatut abi.

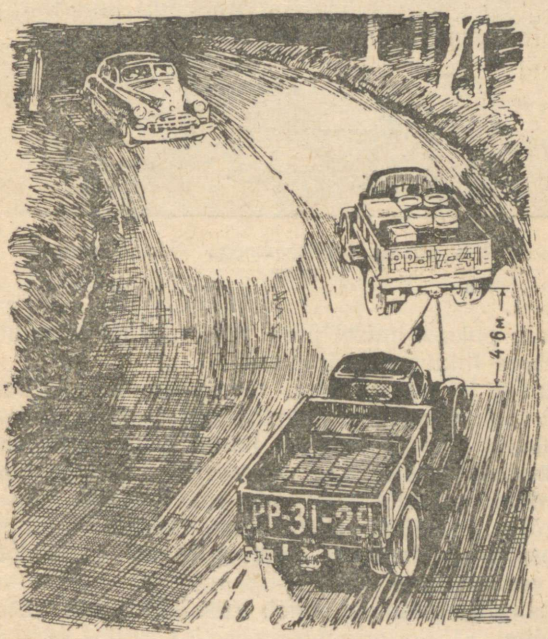
Jäiga ühenduslüli abil on lubatud liiklusvahendeid pukseerida, olenemata nende arvust, järgmistel tingimustel:

a) pukseeritavat jõuvankrit peab juhtima vastavat juhtimisluba omav isik, näiteks pukseeritavat autot võib juhtida ainult autojuhtimise loaga isik, mootorratast — mootorratta juhtimise loaga isik;

b) pukseeritaval jõuvankril võib asuda ainult isik, kes tegeleb vahetult pukseeritava jõuvankri juhtimisega. Teiste isikute kaasasõitmine pukseeritaval jõuvankril on kategooriliselt keelatud;

c) pukseeritaval jõuvankril peab olema korras rooliseade ja pimedal ajal valgustatud numbrimärk.

Pukseerimisel painduva ühenduslüliga (trossiga) on lubatav järele vedada ainult üht liiklusvahendit, kusjuures peale nende nõuete, mis on ette nähtud jäiga ühenduslüliga pukseerimisel, tuleb täita järgmisi tingimusi:



Joon. 104. Pukseerimisel peab painduv ühenduslüli olema 4—6 m pikk ja ta peab olema tähistatud lipukesega, mis pimedal ajal peab olema valgustatud pukseeritava auto tuledest.

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

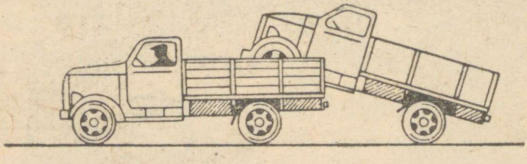
b) pukseeritaval jõuvankril peavad olema korras pidurid, helisignaal ja valgustus (pimeduse saabudes);

c) liikumiskiirus ei tohi ületada linnatänavail pukseerimisel painduva ühenduslüliga 20 km/t., maal maanteedel 30 km/t.

Liikumiskiirus jäiga ühenduslüliga pukseerimisel ei ole liikluseeskirjades piiratud. Vastavalt pukseeritava liiklus-

vahendi tehnilisele seisukorrale valib juht kiiruse, mis täielikult tagab ohutuse ega ületa pukseerimisest osavõtvatele liiklusvahenditele ette nähtud (või liiklusmärkidega piiratud) kiiruse ülemmäära.

Näiteks sõiduauto pukseerimisel veoautoga jäiga ühendusliili abil, ei tohi liikumiskiirus mingil juhul linnatänavail ületada 40 km/t., maal maanteedel — 60 km/t.



Joon. 105. Rikkis rooliseadmega auto transportimine.

Rikkis auto pukseerimisel peab juht vältima trammi-, trollibussi- ja elava liiklusega tänavaid.

Pukseerimise ja puksiirrongi teenindamise reeglite rikkumise puhul vastutavad kõik puksiirrongi (s. o. nii pukseerivate kui ka pukseeritavate) autode juhid. Liiklemise eeskirjade nõuete rikkumisel vastutavad pukseerivate autode juhid.

Pukseerimistross tuleb kinnitada pukseeritava auto mõlema veohaagi külge, et vältida auto raamile kahjulike pingete tekitamist. Tross tuleb kinnitada veohaagile nii, et ta lõtvumisel ei libiseks veohaagilt maha.

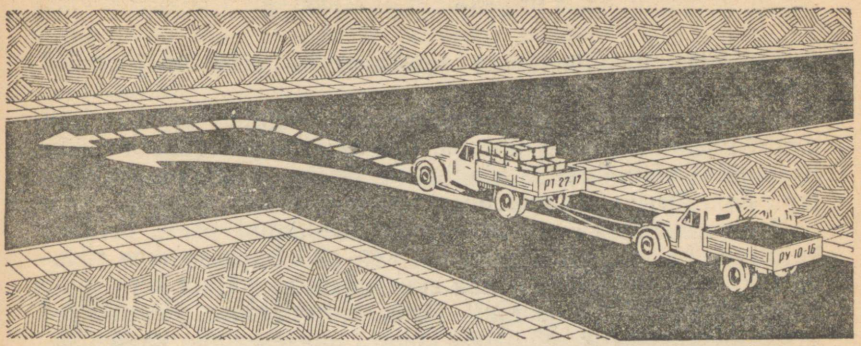
Kui veohaagid puuduvad, tuleb tross kinnitada auto raami põiktala külge.

Kui pukseeritav auto on koormaga ja pukseeriv auto koormata, tuleb pukseeritavalt autolt koorem ümber laduda pukseerivale autole.

Rikkis rooliseadmega jõuvankrit tavalises korras pukseerida on keelatud.

Kui jõuvankril on rikkis rooliseade, esitelg või vigastatud rattad, tuleb tema äravedamiseks tõsta üks ots vedava auto peale. Sellist transportimisviisi ei loeta pukseerimiseks (joon. 105).

Tähtsaim pukseerimisel on tähelepanelik, erk juhtimine ja hästi kooskõlastatud signaliseerimine juhtide vahel. Pukseeritava auto juht peab lakkamatult jälgima pukseeriva auto liikumist, aegsasti ette nägema selle auto juhi talitusviisi ja seoses sellega tegutsema nii, et pukseerimistross oleks alati ühtlaselt pingul.



Joon. 106. Liikumise teekond pöördel pukseerival autol (katkendnool) ja pukseeritaval autol (pidev nool), millist asjaolu tuleb arvestada autode pukseerimisel.

Pukseeriva autoga tuleb paigalt liikuma hakata 1. käiguga, tõmmates pukseerimistrossi pingule sujuvalt. Trossi pingustumise momendiks peab sidur olema täielikult sisse lülitatud.

Käikude ümberlülitamisel ei tohi liikumise kiirust järsult suurendada ega vähendada. Tuleb vältida käikude vahetamist teetõusudel. Eriti ühtlaselt tuleb liikuda teelangudel, pidurdades vajaduse korral peamiselt mootori abil.

Kui pukseeriva auto juht tahab peatuda, siis annab ta eelnevalt märku käega. Olles veendunud, et ta märguanne on vastu võetud, sõidab ta teepeenrale, lülitab käigu välja, liikudes edasi inertsjõul, kuni kiirus langeb 5 km/t., mille järel pidurdab sujuvalt.

Pööretel tuleb juhinduda reeglist: mida järsum teekõver, seda kaugemal tee välisservast peab liikuma pukseeriv auto, et vältida pukseeritava liiklusvahendi teelt väljasõitmist. Selleks tuleb kitsa sõidutee korral pukseeriv auto juhtida sõidutee vasakule poolele, mille eel tuleb muidugi veenduda, kas ei ole vastassuunas ja tagant lähenevaid liiklusvahendeid.

Liikumise ajal peab pukseeritava auto juht hoidma trossi pingul. Kui edasiveeremisel tross lõtvub, tuleb väga sujuvalt pidurdada, vabastades piduri pedaali niipea, kui tross tõmbub sirgu. Järsk pidurdamine on trossi katkemise peamine põhjus.

Trossi katkemisel peab pukseeritava auto juht andma katkendiliselt helisignaali, jätkates edasiliikumist inertsjõul, kuni auto peatub.

5. Liikumine järelvankriga

Autorongi moodustavate järelvankrite arvu määramisel lähtutakse auto veovõimsusest.

Liikumisel järelvankriga peab olema tagatud tema täiesti kindel ühendus vedava autoga, mis väldib igasuguse iselahtihaakumise võimaluse ja kindlustab järelvankri liikumise auto taga ilma järskude tõmmeteta ja loopimiseta.

Järelvanker peab olema autoga ühendatud peale tavalise kinnituse ka veel terastrossi või keti abil haakeseadme rikkimineku puhuks. Kiiruse järsk suurendamine pärast kõrgemale käigule üleminekut, samuti järsk pidurdamine põhjustavad tugevaid tõukeid ja mõnikord koguni haakeseadme katkemise.

Järelvankriga liikuva auto pidurdusteekonna pikkus suureneb tunduval määral, mistõttu tuleb vajaduse korral liikumiskiirust aegsasti vähendada.

Pöörete sooritamisel ja eesliikujast möödasõitmisel tuleb arvestada autorongi pikkust ega tule teha järske pöördeid. Enne pööret paremale tuleb veenduda, et sellega ei segata vastuliikujaid, sest pöörde sooritamiseks tuleb autol sõita tee vasakule poolele.

Liikumiskiirus järelvankriga sõitmisel ei tohi ületada vedavale autole ettenähtud kiiruse ülemmäära.

6. Bensiini võtmine bensiinijaamas

1. Bensiini võtmiseks bensiinijaamas on jõuvankrite juhid kohustatud:

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

b) jätma vahemaa bensiini võtva ja järgmise jõuvankri vahele vähemalt 3 m ja teiste järjekorras ootavate jõuvankrite vahele vähemalt 1 m (vahemaa 3 m on ette nähtud selleks, et operatiivjõuvankrid ja liiniautobussid saaksid sinna vahele sõita, vahemaa 1 m selleks, et järjekorras ootav jõuvanker saaks vajaduse korral reast välja sõita);

c) bensiini võtmise 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 liiniautobussid võivad bensiini saamiseks bensiinijaama ette

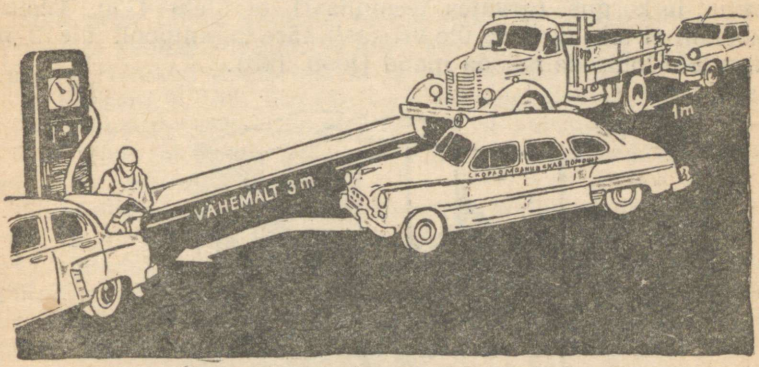
sõita *väljaspool järjekorda,* kuid ettesõit peab toimuma järjekorras ootavate jõuvankrite liikumise suunas.

3. Bensiini võtmisel järjekorras ootavatel 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;



Joon. 107. Vahekaugused bensiinijaamas järjekorras ootavate jõuvankrite vahel.

d) üle viia mootorit ühelt kütuse liigilt teisele (gaasilt bensiinile või vastupidi) lähemal kui 15 m jaamast.

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

5. *Gasogeenautoga* bensiinijaama piirkonda sõita ja sealt lahkuda võib ainult bensiiniga töötava mootori puhul.

6. *Gaasiballoonautodele* gaasi võtmisel tuleb lisaks eelmistele meeles pidada:

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

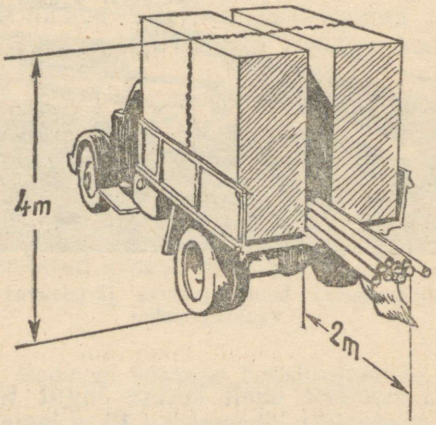
b) jõuvankrijuht peab tundma ja täpselt täitma gaasijaama sisekorra eeskirju;

c) enne gaasivõtmist tuleb gaasiseadme nippelmutter hoolikalt puhastada õlist, niiskusest ja porist.

6. Naftabaaside ja -ladude piirkonnas bensiini tankimine on reeglikohaselt keelatud. Vedelkütteaineladude piirkonda gasogeenautoga sõitmine on keelatud.

7. Koormaga liiklusvahendite gabariitmõõtmed ja kaal

1. Avalikel teedel ja tänavail on lubatud liigelda liiklusvahenditel, mille koorma laius ei ületa liiklusvahendi standardlaiust ja kõrgus (arvates teepinnast) ei ületa 4 m. Veetav koorem ei tohi ulatuda üle veokasti ääre tagantpoolt üle 2 m ega tohi lohiseda mööda maad (joon. 108).



Joon. 108. Autodega veetavate koormate maksimaalsed gabariitmõõted.

Kui läbisõidukoht on madalam kui 4 m (madal viadukt või madalalrippuvad sidejuhtmed), peab juht ettevaatlikult lähenema sellele takistusele, peatama auto ja isiklikult veenduma, kas auto koos koormaga pääseb läbi vabalt, ilma takistust riivamata.

2. Eelmärgitud gabariite ületavate koormate vedu peab olema kooskõlastatud miilitsa-asutusega, kusjuures jõuvanker, mille laius koormaga ületab veokasti laiuse, peab olema varustatud valgete või kollaste gabariittuledega ees ja punaste gabariittuledega taga.

Kooskõlastamise eesmärgiks on liiklemise ohutuse tagamine mittegabariitsete veoste veol ja see seisneb liiklusvahendi hoolikas tehnilises kontrollimises ning kõigi võimalike ohutust tagavate abinõude tarvitusele

võtmises. Siia kuulub juhtide instrueerimine ja veoks võimalikult ohutu aja- ja marsruudi määramine olenevalt veose iseloomust ja tee- ning liiklusoludest, samuti gabariitide tähistamiseks otstarbekohase mooduse määramine.

3. Pikkade esemete vedamisel, kui koorem ulatub tagantpoolt üle veokasti ääre niivõrd välja, et see võib ohustada teisi liiklejaid, eriti tagant lähenejaid, tuleb väljaulatuv koorma osa tagasõitjate hoiatamiseks tähistada päeva ajal selgesti nähtava lipukesega (soovitatav punase või kollase värvusega) 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 tagalaterna tuld.

4. Koorem ei tohi ületada veoki standardlaiust (vastusõitvate liiklusvahendite riivamise oht, eriti kurvidel!).

See nõue ei kehti sääraste põllumajandussaaduste nagu heinte, õlgede jms. veol.

5. Alalised või ajutised kitsendused liiklusvahendite gabariidi ja kaalu kohta üksikuil teedel, teeosadel ja ehitiste (näiteks sildade) juures määratakse kindlaks teedevalitsuse või kohalike teedevaldajate poolt, kellele need teed alluvad. Viimased on kohustatud üles seadma vastavad liiklusmärgid (s. o. keelumärgid — «Piiratud kõrgus» ja «Piiratud koormus») ja hoiatustähised, mis peavad pimedal ajal olema valgustatud.

8. Koormate laadimine

1. Autoga töötamisel vastutab ohutustehnika eeskirjade täitmise eest autojuht. Transporditöölised ja teised auto veokastis sõitvad isikud peavad pidama distsipliini ja täitma kõiki nende kohta käivaid ohutustehnika nõudeid ning autojuhi poolt nende nõuete täitmiseks antavaid korraldusi.

Kui autoga töötamisel autojuht või temaga kaasasõitvad isikud satuvad olukorda, mis võib ohustada nende tervist või elu (laadimisplatvormide kõlbmatus veose peale- või mahalaadimiseks, juurdesõidu teede sõidukõlbmatus, laadimismehhanismide puudumine raskekaaluliste veoste pealelaadimiseks, auto mittevastavus transporditava veose iseloomule, võimaluse puudumine varuda veokastis kaasasõitjatele sobivaid ja ohutuid kohti), on autojuht kohustatud sellest teatama oma administratsioonile või asutuse, ettevõtte administratsioonile, kelle käsutuses ta viibib.

Viimasel juhul tuleb teha vastavasisuline sissekanne teekon-

nalehele ning tööd jätkata võib ainult administratsiooni kirjalikul või suulisel loal.

Koorma pealelaadimine autodele ja järelvankritele on reeglikohaselt lubatud ainult nende kandejõu piirides.

2. Koormate peale- või mahalaadimine peab toimuma õues ja ainult ühenduse puudumisel õuega võib laadimine toimuda tänaval, kuid nii, et see ei takistaks liiklemist. Maha laadida sõidu- või kõnniteele mistahes koormaid ilma miilitsaorganite loata on keelatud.

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

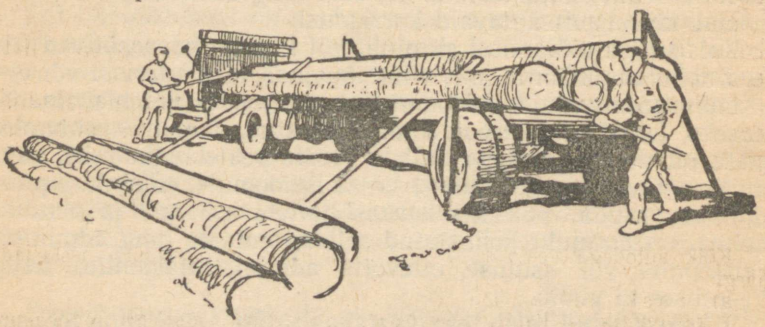
Koorem peab olema paigutatud veokasti ühtlaselt. Ebaühtlaselt jaotatud koorem raskendab auto juhtimist ja võib põhjustada pööretel ja ebatasasel teel auto ümbermineku. Kui koorem ulatub kõrgemale auto veokasti luugi või selle kõrgenduse ülemisest servast, siis on inimeste vedu (kaasa arvatud transporditöölised) koormal keelatud.

Pikamõõtmeliste tükikaupade (palgid, lauad, prussid, rööpad, talad, latt-teras jne.) vedu on lubatud ainult järelvankriga autodel, välja arvatud juhud, kui veetav koorem ei ületa $^1/_3$ võrra auto veokasti pikkust ja seejuures ei ulatu tagantpoolt välja üle kahe meetri, ei kata numbrimärki, tagalaternat ega puuduta teepinda.

Pikamõõtmelisteks loetakse veoseid, millede pikkus ületab 4,5 m.

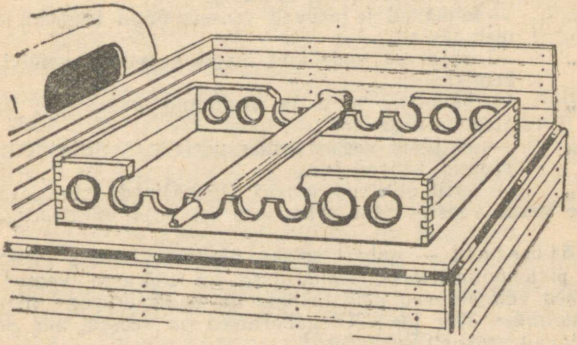
Olenevalt veosest (palgid, talad jne.) tuleb koorma pealelaadimisel kasutada tõstuk-laadijaid, tõstekraanasid, vintse ja muid mehhanisme.

Pikamõõtmeliste veoste veol on keelatud laadijate ja muu teenindava personali viibimine veokastis või veetaval koormal.



Joon. 109. Palkide mahalaadimine autolt.

Vedelkütuste vedu on lubatud ainult tsisternides või metallvaatides. Pudelites, ämbrites jne. on vedelkütuse vedamine keelatud, olenemata selle kogusest. Tsisternid tuleb täita ja tühjendada ainult voolikute kaudu pumpamise teel, kusjuures auto peab olema hästi maandatud.



Joon. 110. Balloonide transportimiseks kohandatud auto.

Vedelkütust vaatides vedades on keelatud isegi seda vedu teenindaval personalil viibida auto veokastis.

Suru- ja veeldatud gaasi balloonid tuleb laadimiskohale toimetada horisontaalasendis spetsiaalsel veokärul, mis väldib lööke ja põrutusi. Balloonide ventiilid peavad olema kaetud metallist kaitsekübaraga.

Balloonide peale- ja mahalaadimine peab olema mehhaniseeritud.

Balloonid paigutatakse auto veokasti vildiga ülelöödud pesadega alusraamidele horisontaalasendis.

Balloone suuremal arvul transportides tuleb iga rea jaoks kasutada eraldi alusraami (joon. 110). Kaitseks päikese kiirte eest tuleb suvel balloonid katta presendiga.

3. Koorma mahalaadimiseks tuleb auto paigutada mahalaadimise kohale nii, et mahalaadimine nõuaks minimaalselt tööjõukulu.

Veoste liigitus

Kõik autodega veetavad veosed jagunevad ohutustehnika eeskirjade järgi:

a) raskuselt kolme kategooriasse:

1 kategooria — kaubad raskusega ühes tükis kuni 80 kg, samuti väiksemõõtmelised tükikaubad ja puistkaubad;

II kategooria — kaubad raskusega ühes tükis 80—500 kg;
III „ — „ „ „ üle 500 kg;

b) ohtlikkuselt 7-sse gruppi:

1. grupp — väheohtlikud (ehitusmaterjalid, toiduained, laiatarbekaubad);
2. „ — tuleohtlikud veosed, nagu bensiin, petrooleum, nafta, põlevad kemikaalid, arstimid;
3. „ — tolmavad ja põlevad veosed, nagu tsement, lubi, bituumen, asfalt;
4. „ — sööbivad vedelikud, nagu happed, seebikivi, vedelad kemikaalid;
5. „ — balloonid suru- ja veeldatud gaasidega: hapnikuga, atsetüleeniga jms.;
6. „ — ohtlikud veosed nende suurte gabariitide tõttu: palgid, prussid, rööpad jne.;
7. „ — eriti ohtlikud veosed (lõhkeained, mürkgaasid).

Viimase grupi veoste transportimiseks on vaja miilitsaorganite eriluba;

c) mõõtmetelt — gabariitseteks, ülegabariitseteks (suuremõõtmelised) ja pikamõõtmelisteks. Gabariitsed on säärased veosed, millede välismõõtmed võimaldavad neid laadida normaalsuurusega veokastidesse (tsement tünnides, liha jne.). Ülegabariitsed on veosed, mis oma mõõtmetelt ületavad veokasti suuruse;

d) seisukorra järgi, mis määrab nende laadimisviisi — tükk-, segilaaditavad, puistkaubad ja vedelikud;

e) pakkimisviisi järgi — taaraga varustatud (tünnides, kastides, kottides) ja taarata kaubad.

9. Ohtlike ainete vedu

1. Ohtlike veoste hulka kuuluvad tuleohtlikud ained, lõhke- ja mürkained, tugeva toimega happed, surugaasid jms.

Lõhkeainete, tugevatoimeliste mürkainete, kergestisüttivate ja muude ohtlike ainete ja nende pakendite vedu, kui neid pakendeid ei ole spetsiaalselt puhastatud või mürkärastatud, peab toimuma kooskõlas kehtivates instruktsioonides kindlaksmääratud nõuetega.

Eriti ohtlike ainete (lõhkeained, tugevatoimelised mürkained) veoks on vajalik miilitsaasutuse igakordne eriluba.

Ohtlike ainete veol kehtivad järgmised üldreeglid:

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 korras vahttulekustutiga ja muude tulekustutamisabinõudega (liivapuistajad liivaga).

Summuti peab olema asetatud kõrvale või ette — radiaatori alla, nii et väljalasketoru ei asetseks veokasti all.

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

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

Jõuvankri korrasoleku ja kõlblikkuse kohta eelnimetatud veoste vedamise puhul peab olema tehtud majandi juhataja allkirjaga kinnitatud erimärkus teekonnalehele, näiteks: «Auto kontrollitud, täiesti korras ja kõlblik lõhkeaine veoks».

Süttivate ainete (heinte, puuvilla, paberijäätmete, vedelkütuste jms.) vedu gasogeenautoga on keelatud.

Kergesti süttivate ja vedelkütuste veovahendid peavad omama maaühenduse (maandamisketi) ja seadise, mis väldib kraanide iseavanemise. Nende külgedel peab olema pealkiri «Tuleohtlik» (tähtede kõrgus vähemalt 300 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.

Kergesti süttivate ja ohtlike ainete veol võivad autot juhtida ainult I või II liigi autojuhid, kes hästi tunnevad sõidetavat teed.

Ohtlikke aineid vedavate liiklusvahendite juhid peavad saama koorma vastuvõtukohas juhiseid nende ainete vedamise ning mahalaadimise kohta.

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

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- ning mahalaadimisel ei tohi tarvitada metallist tõstekonkse ega metallist tööriistu.

Liikumiskiirus ohtlike ainete vedamisel mehaaniliste liiklusvahenditega määratakse kindlaks vastavate erieeskirjadega.

Juhul kui pakendi vigastuse tõttu satub ohtlikke aineid sõiduteele, on juht kohustatud viivitamata peatuma, hoiatama läheduses viibijaid ja kohe asuma ohu kõrvaldamisele. Ühtlasi on ta kohustatud sellest teatama lähemale postimilitsionäärile või majahoidjale.

Kergestisüttivate ja ohtlike ainete vedamisel ei ole lubatav:

a) süüdata tuld ja suitsetada teel olles, peatamisel ja parkimisel, asudes autos või selle lähedal;

b) järsult sõita kohalt;

c) järsult pidurdada;

d) sõita väljalülitatud siduriga ja vabakäiguga;

e) peatamisel ja parkimisel lahkuda liiklusvahendi juurest, jättes ta järelevalveta;

f) viia koormaga veok garaaži.

Keelatud on reisijate vedu, samuti mistahes kauba vedu, mis ei ole märgitud koorma pealevõtukohas täidetud teekonnalehel, välja arvatud nõud tagavarakütusega.

Kergestisüttivate ja muude ohtlike ainete vedamisel on reeglikohaselt keelatud autosid tankida kütusega; pikamaasõitudel on tankimine lubatud, kuid ainult seisva mootori puhul. Lõhkeainete, tugevatoimeliste mürkainete, kergestisüttivate ja muude ohtlike ainete veoeeskirjade rikkumise puhul kannavad vastutust veose omanikud, nende veost saatvad esindajad ja liiklusvahendite juhid.

10. Õppesõit

1. Jõuvankri praktilise juhtimise õpetamine autokoolides ja -kursustel võib toimuda ainult sõiduõpetaja juuresolekul, kes peab asuma õpilase kõrval (mootorrattal — õpilase taga). Sõiduõpetaja peab õpetamise ajal kaasas kandma vastavat (kas auto- või mootorratta-) sõiduõpetamise ja juhtimise luba.

2. Kõikidel õppesõiduks kasutatavatel autodel ja mootorratastel (motorolleritel) peab olema ees ja taga silt pealkirjaga «Õppe», tähtede kõrgusega vähemalt 100 mm, ning pimedal ajal neist tagumine valgustatud. Autokoolide ja -kursuste õppeautod peavad olema varustatud siduri ja piduri lisapedaalidega ning teise ruudupühkijaga sõiduõpetaja jaoks.

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

4. Üksikväljaõppeks võib kasutada iga liiki autosid, välja arvatud tuletõrje- ja esmaabiautosid, autobusse ning taksiautosid.

Üksikväljaõppeks kasutatavad autod ei pea olema varustatud siduri ja piduri lisapedaalidega ning teise ruudupühkijaga.

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.

5. Esialgsed harjutussõidud mootorrattal ja üksikväljaõppeks kasutataval autol võivad toimuda ainult avalikuks liiklemiseks suletud platsidel (staadionid ja muud piirdega ümbritsetud maa-alad) või üksikutel tänavaosadel, mis on selleks miilitsaorganite (Riikliku Autoinspektsiooni) poolt määratud erinimekirjaga.

Väljasõitmine avalikele teedele ja tänavaile on lubatud ainult sõiduõpetaja saatel ja alles siis, kui õpilane on omandanud küllaldase vilumuse jõuvankri juhtimises.

Mootorratta juhtimise õpetamisel peab õpilase taga vahetus läheduses sõitma instruktor (mitte kaugemal kui 15 m).

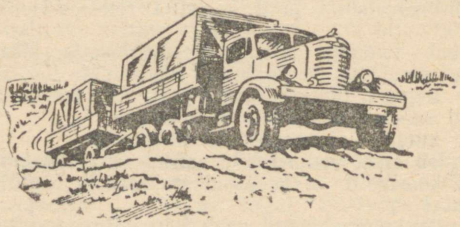
Amatöör-autojuhtidel on keelatud õpetada auto praktilist juhtimist avalikel teedel ja tänavail.

6. Õppesõitudel toimuvate liiklemise eeskirjade rikkumiste ja õnnetuste eest kannavad vastutust nii sõiduõpetaja kui ka õpilane.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Milliste signalisatsiooni- ja tõkkeseadmetega varustatakse raudtee-ülesõidukohad?
2. Kuidas tuleb läheneda raudtee-ülesõidukohale?
3. Kui kaugel tuleb peatada liiklusvahend valveta ülesõidukoha ees ja valvatud ülesõidukoha ees, kui tõkkepuud on suletud?
4. Kuidas on juht kohustatud valveta raudtee-ülesõidukoha ületamise puhul veenduma liiklemise ohutuses?
5. Kui suure kiirusega ja missuguse käiguga on lubatud ületada raudtee-ülesõidukohti?
6. Mis on liiklusvahendi juhil keelatud raudtee-ülesõidukoha ületamisel?
7. Kuidas peab toimima raudtee-ülesõidukohale lähenenud liiklusvahendi juht, kui ülesõidul on peatunud mõni teine liiklusvahend?
8. Mis peab tegema liiklusvahendi juht, kui tema liiklusvahend on sunnitult jäänud seisma raudtee-ülesõidukohas?
9. Milleks ja kuidas antakse üldalarmsignaali?
10. Kuidas tuleb anda vedurijuhile märku rongi peatamiseks?
11. Milliseid koormaid on keelatud vedada üle raudtee-ülesõidukohtade ilma eriloata?
12. Millised ettevaatus-abinõud peab juht võtma tarvitusele liiklemisel tiheda udu puhul?
13. Kuidas tuleb sõita jõuvankriga libeda tee ja kiilasjää puhul? Kuidas kasutada pidureid auto peatamiseks või kiiruse vähendamiseks libedal sõiduteel?
14. Mis põhjustab auto veorataste kohallibisemise? Mil viisil saab suurendada teepinna ja auto rataste vahelist hõõrdumist?
15. Mil viisil toimub liiklusvahendite pukseerimine?
16. Kui pikk peab olema liiklusvahendite pukseerimisel jäik ja painduv ühenduslüli? Kui suure kiirusega võib pukseerida liiklusvahendit painduva ühenduslüliga? jäiga ühenduslüliga?
17. Missugune peab olema pukseeritavate mehaaniliste liiklusvahendite tehniline seisukord?
18. Mitu liiklusvahendit võib korraga pukseerida painduva ühenduslüli abil? jäiga ühenduslüli abil?
19. Missuguste riketega jõuvankrit ei ole lubatud pukseerida?
20. Milline valgustus peab olema pimedal ajal sisse lülitatud pukseeritaval autol painduva ühenduslüli puhul? jäiga ühenduslüli puhul?
21. Kes võib juhtida pukseeritavat liiklusvahendit? Kes on vastutav pukseerimise eeskirjade rikkumise korral?
22. Mis nõudeid tuleb täita järelvankriga autoga liikumisel?
23. Milliseid nõudeid tuleb täita jõuvankrite tankimisel bensiinijaamades?
24. Mis on keelatud jõuvankrijuhtidel bensiinijaamades tankimisel ja tankimise ootel?

25. Millised gabariitmõõtmed kehtivad koormaga autode kohta?
26. Millised nõuded kehtivad ülegabariitsete koormate veol?
27 Kuidas peab olema autol koorem paigutatud ja kinnitatud?
28. Millistesse kohtadesse linna tingimustes ei tohi koormat maha laadida?
29. Missuguste ohtlike ainete veoks on vaja miilitsaorganite eriluba?
30. Mida tuleb kontrollida autol enne iga sõitu ohtlike ja kergestisüttivate ainete veo puhul? Kes peab seda kontrollimist teostama ja kuidas see vormistatakse?
31. Missuguse kvalifikatsiooniga juhid võivad juhtida ohtlikke aineid vedavaid autosid?
32. Millised pealkirjad peavad olema autol, mis alaliselt veab kergestisüttivaid vedelikke?
33. Mis on keelatud autojuhile ohtlike ainete veo puhul?
34. Kuidas peab toimima juht, kui ohtlikku ainet satub sõiduteele?



XXIV PEATÜKK

NÕUDED JÕUVANKRITE TEHNILISE SEISUKORRA KOHTA

1. Jõuvankrite üldine tehniline seisukord

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

Tehnilised nõuded, millele peab vastama korras jõuvanker, määratakse kindlaks jõuvankrite tehnilise ekspluatatsiooni vastavate eeskirjadega. Liiklemise eeskirjad sisaldavad peamiselt sääraste rikete loetelu, mille olemasolu võib tekitada ohtu jõuvankri kasutajale ja teistele liiklejaile.

Keelatud on liiklemiseks kasutada jõuvankreid, kui neil esinevad allpoolloetletud rikked ja välised puudused.

A. Rool

1. Rooliratta vabakäik üle 25°, välja arvatud autodel GAZ-MM, GAZ-67B ja ZIS-5, milledel see võib ulatuda kuni 36°.

2. Roolisamba, rooliratta ja rooli pöördhoova nõrk kinnitus, nende kinnitusdetailide vigastused.

3. Rooli piki- ja ristühendusvarraste ning nende detailide rikked (painded, praod, korkide ja otsikute keermevigastused, katkised lõhised, käega kontrollimisel märgatavad roolivarraste lõtkud).

Seega tuleb iga päev enne garaažist väljasõitu kontrollida auto rooliseadmes:

— rooliratta vabakäiku;
— roolihoova kinnitust ristvõllil,
— kuulliigendite pingsust ja kuulsõrmede kinnitust;
— lõhiste olemasolu ja kinnitust;
— roolikarbi kinnitust raami külge.

Mootorrattal tuleb kontrollida:

— rooli püstvõlli lõtku;

— juhtraua ja juhtraua klambrite kinnitust;
— esiratta laagri lõtku;
— kodarate olemasolu ja pingsust.

Auto roolisamba, roolikarbi ja rooliratta kinnitusi saab kontrollida neid pingutada proovides.

B. Pidurid

1. Kui pidurdusteekonna pikkus (meetrites) jalgpiduriga pidurdamisel algkiiruselt 30 km/t. horisontaalsel, kuival kõva kattega teepinnal ületab:

a) sõiduautodel

Moskvitš-400	6	GAZ-67B	7
Moskvitš-402—407	6	GAZ-69—69A	6
GAZ-M20 «Pobeda»	6	ZIM	6
GAZ-M72	6	ZIS-101	7
GAZ-M21 «Volga»	6	ZIS-110	7

b) autobussidel

GAZ-03—30	10	ZIS-154	13
PAZ-651—653	8	ZIL-155	13
ZIS-16	10	ZIL-127	11

c) veoautodel ja vedurautodel

GAZ-MM	10	ZIL-585, KAZ-585	8
GAZ-51	8	ZIL-120N (vedurauto)	8
GAZ-63	8	ZIL-151	12
GAZ-93	8	ZIL-121—121D (vedurauto)	12
ZIS-5	10	MAZ-200	10
UralZIS-5M	8	MAZ-200B (vedurauto)	15
ZIS-21	10	MAZ-205	10
UralZIS-352	8	MAZ-525	17
ZIL-150	8	JaAZ-210	13
ZIL-156	8	JaAZ-210—210D (vedurauto)	13

d) mootorrataste1

käsi- ja jalgpiduriga üheaegsel pidurdamisel:

M-1A	8,5	IŽ-49	5,5
K-125	8	M-72 korviga	7

Välismaistel automarkidel pidurdusteekonna pikkus algkiiruselt 30 km/t. ei tohi sõiduautodel ületada 7 m ja veoautodel — 12 m.

2. Pidurivedeliku väljaimmitsemine hüdraulilisest ajamist või õhu sattumine sellesse.
3. Õhu väljavool pneumaatilisest ajamist, mille tõttu rõhu lang balloonis on suurem kui tootja-tehase tehnilistes tingimustes ette nähtud.
4. Rikkis kompressor, mis ei kindlusta nõutavat rõhku pneumaatilises pidurisüsteemis.
5. Rikkis manomeeter pneumaatilise ajami puhul.
6. Rikkis käsipidur.

Pidurivedeliku väljaimmitsemine on võimalik:
— peasilindri otsas olevast nippelmutrist;
— torustikust;
— jaotusniplitest;
— mansettide vahelt;
— õhu väljalaskmise ventiilkruvist.

Pidurivedeliku väljaimmitsemise välistunnusteks on lekkiva koha niiskumine ja pidurite mittekohene töösse rakendumine. Pidurid rakenduvad sel puhul töösse alles mitmekordsel pedaalile vajutamisel, kusjuures pedaal vajub põhjani ja «vetrub».

Õhu sattumine hüdraulilisse pidurisüsteemi on ohtlik selle poolest, et siis pidurite töösse rakendumise aeg pikeneb, kuna pedaalile tuleb vajutada korduvalt.

Õhu väljavool pneumaatilisest pidurisüsteemist on võimalik:
— balloonist;
— torustikust;
— nippelmutritest;
— peakraanist (membraan, klapid ebatihedad);
— pidurikambritest;
— paindvoolikutest.

Kui seisval autol esineb lekkimine balloni ja peakraani vahel, on kuulda õhu väljavoolu sisinat ning õhu rõhk süsteemis langeb. Langeb rõhk alla 4,5 at, väheneb pidurdusvõime. Peakraani ja pidurikambrite vahelise lekkimise korral väheneb pidurdusvõime kuni pidurite töösse mitterakendumiseni.

Piduripedaali vabakäigu reguleerimine

Piduripedaali vabakäik hüdraulilisel pidurseadmel peab olema 8—14 mm. Vabakäigu suurust reguleeritakse peasilindri ja piduripedaali vahelise varda pikendamise (vabakäik väheneb) või lühendamise (vabakäik suureneb) teel. Selleks tuleb vabastada varda kontramutter ja varrast võtmega keerata.

Õigesti reguleeritud pedaali vabakäigu, piduriklotside ja -trumlite vahelise pilu ning õhku mittesisaldava pidurisüsteemi puhul on rattad täiesti pidurdunud pedaali vajumisel poole võrra oma võimalikust töökäigust.

Piduriklotside ja -trumlite vahelise pilu reguleerimine

Piduriklotside friktsioonkatete ja piduritrumli vaheline pilu peab olema viidud miinimumini (nn. «pidurdamise piirini»), kuid nii, et mittepidurdatud seisus katted ei puudutaks trumlit.

Reguleerimiseks tuleb tõsta üles vastav ratas ja eespoolse klotsi reguleerimisel pöörata seda auto edasiliikumise suunas, tagapoolse klotsi reguleerimisel aga tagurpidi liikumise suunas. Reguleerimisel esmalt lähendada klots ekstsentrikute abil kuni kokkupuuteni trumliga ja seejärel lasta niipalju tagasi, et ratas vabalt pöörleks.

Õhu eemaldamine hüdraulilisest pidurisüsteemist

Täita pidurite peasilinder pidurivedelikuga nii, et vedeliku tase oleks 15—20 mm madalamal täiteava servast ja sulgeda täiteava;

— eemaldada parempoolse tagaratta piduri töösilindri õhuventiili kruvikork (kummist kate) ja kinnitada ventiilile spetsiaalne tööriistade komplektis olev kummivoolik, vooliku alumine ots asetada poolest saadik pidurivedelikuga täidetud klaasnõusse;

— lasta pumbata piduripedaaliga niikaua, kuni pedaal jääb ülemisse seisu, seejärel pedaali olles surve all, avada ventiil umbes 1/2 pöörde võrra. Seejuures voolab välja piduri töösilindrist ja -torustikust seal olnud õhusegune pidurivedelik;

— sulgeda ventiil ja korrata seda tegevust kuni õhumullidest vaba pidurivedeliku väljumiseni ventiilist;

— nii toimida kõigi rataste juures järjekorras: tagumine parem, tagumine vasak, esimene parem, esimene vasak. Seejuures hoolitseda, et peasilindri reservuaaris ei lõpeks pidurivedelik.

C. Esitelg ja rattad

1. Rataste seadenurgad ei vasta ГОСТ-ile või tehnilistele tingimustele.

Seega ei ole lubatud liiklemiseks kasutada autot, millel esitelg on paindunud või esirataste kokkujooks pole õigesti reguleeritud, kuna see põhjustab rattakummide ja -laagrite ülemäärast kulumist, tekitab kummide külglibisemist, halvendab auto teelpüsivust ja seega raskendab auto juhtimist.

2. Esirataste telglõtk on sõiduautodel üle 1,5 mm ja veoautodel üle 2,5 mm, mõõdetuna üles tõstetud rataste alt väliskummi keskkohalt.

Esirataste telglõtku (rummulaagrite loksu) suuruse kindlakstegemiseks tuleb telje vastava ratta poolne ots tungraua abil üles tõsta ja, haarates tugevalt ühe käega kummi kõige kõrgemast ja teise käega kõige madalamast punktist, püüda ratast telje suhtes väänata. Lubatust suurem telglõtk tuleb kõrvaldada reguleerimismutri pingutamisega.

3. Kummide kasutamine, millede lubatud koormus ei vasta antud autole.

4. Täielikult kulunud protektori muster autobusside ja taksiautode kummidel ning täielikult kulunud protektor (kuni riidekihini) kõikidel teistel autodel ja mootorratastel. Kulunud protektor ei kindlusta vajalikku haardumist rattakummi ja teepinna vahel, eriti märja ja libeda teekatte puhul.

5. Väliskummides lõhed, lahtised kihid või muud remontimata vigastused.

6. Kindlaksmääratud normidele mittevastav õhurõhk kummides. Kõrvalekaldumine kindlaksmääratud normidest on lubatud veoautodel $\pm 0{,}2$ kg/cm² piires ja sõiduautodel $\pm 0{,}1$ kg/cm² piires.

Sõitmisel jõuvankriga, mille kummides õhurõhk on kõrgem või madalam ettenähtust, lüheneb kummide tööiga. Näiteks 25% võrra madalama rõhu puhul lüheneb kummi tööiga kuni 50% võrra. Sõitmisel autoga, mille esirataste (või tagarataste) kummides on õhurõhud erinevad, on auto teelpüsivus puudulik, pidurdamisel aga võib hõlpsasti tekkida rataste külglibisemine isegi kuival teepinnal.

7. Rattapöidade rikkis lukustusrõngad või nende väär asetus.

8. Rattakilbi poldiaukude vigastused, mis ei võimalda rattamutrite tugevat kinnitamist.

Sõitmisel autoga, mille rattakilbid ei ole kindlalt kinnitatud, vigastuvad kilpide poldiaukude keermed, mistõttu ratas võib sõidu ajal alt ära tulla ning põhjustada avarii. Paindunud rattakilp kahjustab kummit ja see võib õhust tühjeneda.

D. Mootor, sidur, käigukast

1. Paukumine summutis, kuna see tekitab lubamatut müra.

2. Tagasilöögid karburaatorisse, kuna need võivad kütusetorustiku lekkimise korral tekitada tulekahju.

3. Liigne suitsu väljumine summutist, kuna see rikub ümbruskonnas õhku ja näitab, et mootor on reguleerimata või ülemäära kulunud.

4. Sisselülitatud siduri libisemine, järsud tõmbed siduri sisselülitamisel, siduri mittetäielik väljalülitumine.

5. Mistahes käigu iseväljalülitumine või raskendatud sisselülitamine.

Käikude raskendatud sisselülitamise põhjustab:

— siduri mittetäielik väljalülitumine (reguleerida siduri vabakäik või vahetada purunenud detail);

— fiksaatorite pesade või liugurvarraste juhtpindade mustu-

mine (võtta maha käigukasti kaas ja puhastada mustunud pinnad või vahetada kaas komplektselt);
— liiga kõrgeks reguleeritud tühikäigupöörded sünkroniseerimata käigukastil (reguleerida karburaator);
— käigukasti hammasrataste otste murenemine nihkhammasratastega käigukastidel (vahetada hammasratas).
Käikude raske sisselülitumine raskendab juhtimistegevust, tõmmates juhi tähelepanu ära teistelt liiklusest osavõtjatelt, ja pikendab käikude vahetamisele kuluvat aega, mistõttu väheneb auto manööverdamiskiirus.
6. Paindunud kardaanvõll, kiilusoonte või muude detailide kulumus, mis põhjustavad auto vibreerimise liikumise ajal.
7. Murdunud vedrud ja vedrude tsentripoldid, kinnitamata vedruklambrid.

E. Valgustus- ja signaalseadised

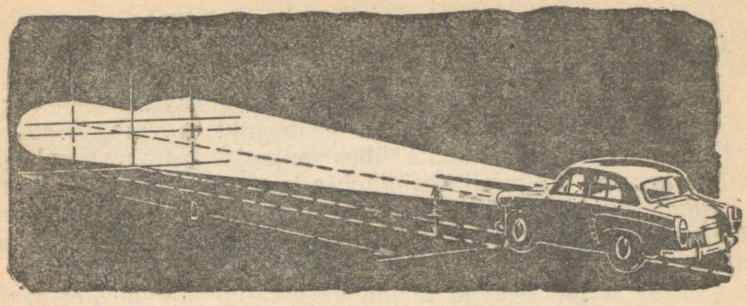
1. Esilaternate, gabariidilaternate, suunanäitajate, stopptule, tagumise numbritule rike.
Kui teel olles laternas lamp läbi põleb, tuleb see asendada uuega. Kui seda ei ole võimalik teha, võib jätkata edasiliikumist ühe, vasakpoolse esilaterna tulega.
2. Esilaternate mittestandardsed klaasid ja laternate ebaõige seade, mis põhjustab vastusõitvate juhtide pimestamist või mis ei taga tee valgustamist lähitulede sisselülitamisel vähemalt 30 m ulatuses ja kaugtulede sisselülitamisel vähemalt 100 m ulatuses (normaalsete ilmastikutingimuste puhul).

Lambi vahetamine esilaternas

— Võtta ära laterna iluvõru;
— paari pöörde võrra vabastada optilise elemendi (reflektor ja laterna klaas) 3 kinnituskruvi ja optilist elementi veidi pöörates vabastada ta hoidevõru küljest;
— plastmassist lambipesa veidi keerates eraldada ta reflektori küljest ja reflektoris olevast pesast välja võtta lamp ning asendada see uuega;
— latern kokku monteerida eelnevale vastupidises järjekorras.

Esilaternate reguleerimine

— Asetada auto horisontaalsele pinnale 7,5÷10 m kaugusele (vastavalt auto margile) esilaternatega risti olevast seinast (ekraanist);
— kinnitada auto käivitusvända ja peaülekande karteri keskkoha külge nööritükkide otsa raskused (näiteks süüteküünlad, poldid vms.) ja kasutades nööre sihtvahendina, määrata ekraanil auto pikitelje asukoht;



Joon. 111. Auto esilaternate valgusvihu reguleerimine.

— tõmmata ekraanile horisontaaljoon, mis on 7,5—10 cm madalamal laternate tsentrist (Moskvitš 407 — 4 cm), ja vertikaaljooned laternate tsentrite kohale;

— võtta maha laternate iluvõrud ja kaugtuledele lülitatud laternate valgusvihud ükshaaval (teist laternat kinni kattes) reguleerida horisontaal- ja vertikaaljoonte ristumiskohtadesse (joon. 111).

3. Spidomeetri ja kiirusenäitaja rike.

F. Välised puudused

1. Tuuleklaasi defektid, mis raskendavad tee nähtavust.
2. Klaasipuhasti rike või puudumine.
3. Tahavaatepeegli rike või puudumine.
4. Veokasti põranda (platvormi) ja luukide katkised lauad ja prussid, luukide ja uste lukustusrikked, mille puhul luugid või uksed võivad avaneda iseenesest.
5. Rikkis haakeseadis ja järelvankrit vedurautoga ühendava kaitseketi või -trossi puudumine, välja arvatud järelvankrid, mis on varustatud ühenduslüli katkemisel automaatselt tööle hakkavate piduritega.
6. Jõuvankri ebarahuldav välimus.

Külgkorvi kinnitamine mootorratta külge

toimub nelja reguleeritava pikkusega kinnitusvarva abil. Et vältida külgkorvi raskusest tingitud mootorratta «kiskumist» külgkorvi poole, peab:

— külgkorvi ratas omama kokkujooksu mootorratta poole 15—40 mm (mõõdetuna esiratta eest ja tagaratta tagant);

— mootorratta külgkorv omama kaldasendi mootorrattast eemale 2—3°;

— külgkorvi ratta telg peab asuma mootorratta tagaratta teljest 150—300 mm eespool.

Teel olles rooliseadmes, esisillas või käiguosas rikete tekkimisel, kui neid ei ole võimalik kõrvaldada kohapeal, on keelatud jätkata liikumist.

Muude tehniliste rikete tekkimisel teel olles, kui neid ei ole võimalik kõrvaldada kohapeal, peab juht tegema teekonnalehele märkuse rikke kohta ühes kellaaja äratähendamisega, viima koorma või reisijad sihtkohta ja seejärel sõitma garaaži.

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

4. Kõik autod peavad olema varustatud standard-esmaabiapteegiga; trammid, trollibussid, autobussid ja veoautod varustatakse peale selle veel tulekustutitega.

2. Jõuvankrite valgustus

1. Kõik autod, autobussid, vedurautod, veotraktorid ja mootorrattad peavad olema varustatud valgustusseadmetega vastavalt kehtivale standardile või tootja-tehase tehnilistele tingimustele; iga üksik järelvanker, autorongi puhul aga tagumine järelvanker — tagalaternaga;

Autode varustamine lisalaternatega on kategooriliselt keelatud. Erandina on Riikliku Autoinspektsiooni loal lubatud autole paigutada kollase valgusega udulatern.

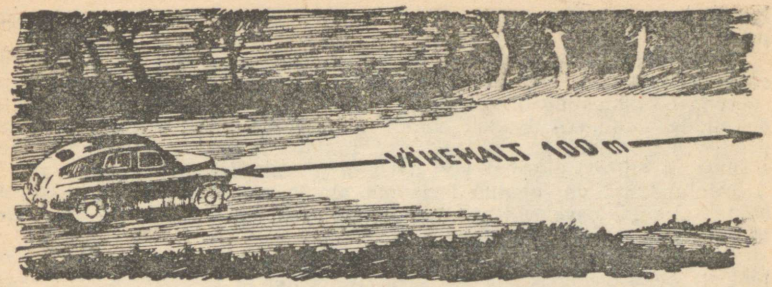
2. *Esilaternad* peavad olema valge või kollase valgusega ja peavad valgustama sõiduteed normaalsete ilmastiku tingimuste puhul vähemalt 100 m kaugusele jõuvankreil, mille sõidukiirus ületab 30 km tunnis (joon. 111a). Jõuvankreil, mille sõidukiirus ei ületa 30 km tunnis, peavad esilaternad valgustama teed vähemalt 30 m kaugusele.

Tagalatern peab olema punase valgusega ja see peab valgustama numbrimärki nii, et märgil olevad tähed ja numbrid oleksid selgesti loetavad 20 m kauguselt.

Stopp-tuli peab olema punase valgusega ja see peab olema nähtav vähemalt 30 m kauguselt (joon. 112).

3. Autodel ja järelvankritel, milledel veetava koorma laius ületab auto (järelvankri) standardlaiuse, peab olema nii ees kui taga kaks gabariittuld, ees — valge või kollane, taga — punane. Gabariittulede ülesandeks on hõlbustada orienteerumist teistel juhtidel antud autost mööda sõitmisel.

4. Sõiduautodel ja koormakastiga veoautodel peab tagalatern koos stopp-signaaliga olema paigutatud kere tagumisele osale.



Joon. 111a. Auto esilaternad peavad kaugtulede puhul valgustama sõiduteed vähemalt 100 m kaugusele.

Tsisternautodel, veoautodel kallutamisseadmega või alaliselt üheteljelise järelvankriga töötamisel, samuti veotraktoreil paigutatakse tagalatern ja stopp-signaal juhiruumi tagaseina vasakusse ülemisse nurka sääraselt, et numbrid ja stopp-signaal oleksid koormaga jõuvankri puhul nähtavad eespool (p. 2-s) märgitud kaugustel ega segaks kallutamisseadme töötamist.

5. *Liiniautobussid* peavad omama korras sisevalgustuse ja liini tunnustulesid ees ning valgustatud liinisilte ees ja küljel.

6. Tuletõrje-, kiirabi- ja teised eriotstarbelised autod võivad miilitsaorganite loal omada prožektoreid ja täiendavaid lisatulesid vastavate tähistustega (näiteks Punase Risti kujutusega).

Linnadevahelist ühendust pidavad autobussid võivad olla varustatud lisalaternaga, mis asetseb autobussi ees ülal keskkohas.

Liiklemise ohutuse mõttes on tähtis, et autolaternate tuled valgustaksid teed ette võimalikult kaugele, kuid minimaalselt pimestaksid vastusõitjaid, samuti on tähtis, et auto muud välisvalguspunktid — tagalaternad, stopp-signaal ja gabariidilaternad — oleksid paigutatud nii, et nad võimalikult paremini ja küllalt kaugelt oleksid nähtavad teiste liiklusvahendite juhtidele.

Senini kasutusel olevatel autodel oli sel alal mõningaid puudusi, mis häirivalt mõjusid tänapäeva jõuvankriliiklusele ja mõnel ebasoodsal juhul koguni olid liiklusõnnetuse põhjuseks.

Selleks et sel alal olukorda parandada, on kehtestatud uus riiklik standard (ГОСТ 8769—58), mis määrab kindlaks 1. jaanuarist 1959. a. alates väljalastavate autode, järelvankrite ja trollibusside välisvalgustuse seadmete arvu, nende asetuse ja värvuse.

Et esilaternate tuled paremini valgustaksid sõiduteed ja vähem pimestaksid vastusõitvaid juhte, kehtib esilaternate asetuse kohta nõue, et esilaternate valgusava äärmine ülemine punkt ei tohi olla kõrgemal

kui 1200 mm ja äärmine alumine punkt madalamal kui 500 mm teepinnast.

Kuna udus ja lumesajus on otstarbekohane kasutada kollase valgusega udulaternaid, sest nende kasutamine kergendab auto juhtimist ja suurendab liiklusjulgeolekut, siis riiklik standard lubab jõuvankritele paigutada udulaternad, kuid ainult neid, mis on valmistatud tehaste poolt. Udulaternad peavad asetsema mitte kõrgemal kui 750 mm teepinnast ja mitte kaugemal kui 400 mm jõuvankri laiuse gabariidist.

Udulaternaid on lubatud kasutada ainult udu või lumesaju korral. Mõne teise liiklusvahendi vastusõitmisel tuleb udulaternad välja lülitada ja sisse lülitada lähituled.

Riiklik standard näeb ette, et kõikidel autodel (olenemata nende tüübist) peab olema ees ja taga, järelvankritel ja pooljärelvankritel aga ainult taga kaks gabariidilaternat. Järelvankrid ja pooljärelvankrid, mille laius ületab auto või vedurauto gabariitlaiuse, peavad olema varustatud ka kahe eesmise gabariidilaternaga. Autobussid, trollibussid ja furgoontüüpi veoautod, kandejõuga üle 1 tonni, varustatakse täiendavalt ülemiste gabariidilaternatega ees ja taga. Eesmiste gabariidilaternate tuled peavad olema valged ja tagumistel punased.

Kõik autod varustatakse kahe eesmise ja kahe tagumise suunanäitajaga, järelvankrid aga kahe tagumise suunanäitajaga. Väikestel sõiduautodel võib olla ainult kaks suunanäitajat — auto külgedel. Suunanäitajate värvus on eesmistel valge või oranž, tagumistel ja külgmistel — punane või oranž.

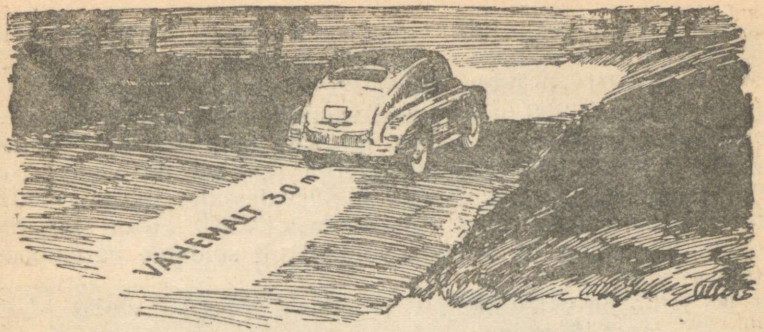
Iga auto, järelvanker ja pooljärelvanker varustatakse reflekslaasidega. Järelvankrite ja pooljärelvankrite reflekslaasidel on võrdkülgse kolmnurga kuju, mille keskel on valge, mitte reflekteeriv sõõr. Autod ja järelvankrid (pooljärelvankrid), millede pikkus on üle 10 m, varustatakse täiendavalt kahe, auto kere või platvormi külgedele paigutatud, reflekslaasiga. Eesmised ja külgmised reflekslaasid peavad olema kollast, tagumised — punast värvi.

3. Tulede kasutamine

1. Pimedal ajal või halva nähtavuse puhul (näiteks uduse ilmaga), kui inimesed ja liiklusvahendid 100 m kauguselt pole selgesti nähtavad, on jõuvankrijuht kohustatud sisse lülitama valgustuse — vähemalt ühes (vasakpoolses) esilaternas ja tagalaternas. Keelatud on liikuda autoga, millel tuli põleb ainult parempoolses laternas, kuna see võib desorienteerida vastuliikuvate liiklusvahendite juhte.

Sõitmisel hästi valgustatud linna tänavail (kui inimesed ja liiklusvahendid on 200 m kauguselt selgesti nähtavad), samuti ristteede ja raudtee-ülesõidukohtade ületamisel, on juht kohustatud sõitma ainult lähituledega või parktuledega, et vältida teiste liiklejate ja liiklusreguleerijate pimestamist.

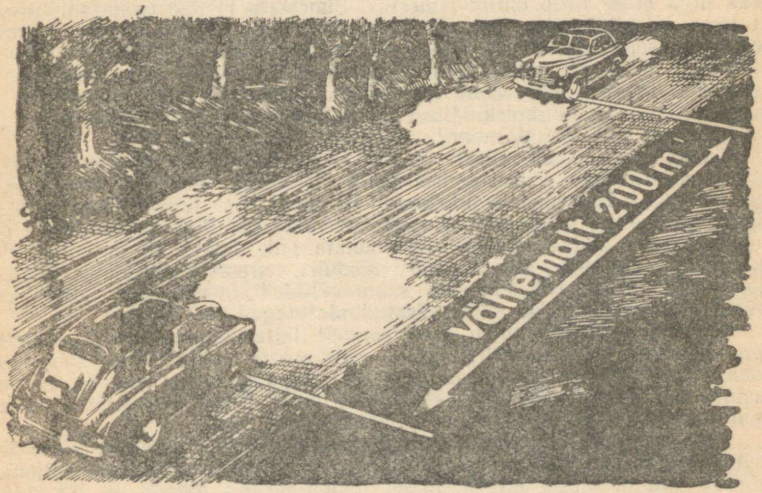
Lähi- või parktuled tuleb süüdata ka peatamisel raudtee-ülesõidukoha ees ja sõitjate peale- ja mahaminekul ning koorma laadimisel.



Joon. 112. Stopp-tuli peab olema nähtav vähemalt 30 m kauguselt.

Parkimisel ja peatamisel valgustamata tänavail ja teedel pimeduse saabudes, samuti udu puhul peavad olema sisse lülitatud parktuled (ees ja taga).

Ehitus-, teede-, põllumajandus- ja teised masinad ning mehhanismid peavad olema ära tähistatud eest valge ja tagantpoolt punase valgusega gabariidi signaallaternatega.



Joon. 113. Vastusõitva liiklusvahendi lähenemisel on juht kohustatud kaugtuled ümber lülitama lähituledele või sisse lülitama parktuled, vähendama liikumiskiirust ja hoiduma sõidutee parempoolsele servale.

Maanteedel peab juht valgustusseadmete riknemise puhul liiklusvahendi parkimiseks teelt eemaldama.

2. Vastusõitvate liiklusvahendite lähenemisel on juht kohustatud vähemalt 200 m kaugusel vastuliikuvast liiklusvahendist esilaternate valgustuse ümber lülitama lähituledele või parktuledele ja välja lülitama lisalaterna (kui see on olemas), et mitte pimestada vastusõitvate liiklusvahendite juhte, kusjuures liikumiskiirust tuleb vähendada niivõrd, et on tagatud ohutu liiklemine, ja hoiduda võimalikult sõidutee parempoolsele servale.

Keelatud on vastuliikujaist möödasõidu eel kaugtulesid korduvalt ümber lülitada.

Lähituled tuleb lülitada sisse mistahes vastuliikuva liiklusvahendi puhul, s. t. ka mootorratta, jalgratta, hobuliiklusvahendi, samuti vastuliikuva kolonni või rongkäigu puhul. Peale selle tuleb tuled ümber lülitada igal juhul, kui seda nõuab liiklemise julgeolek (näiteks möödasõidul kariloomadest).

Juhul, kui ei saa kaugtulesid ümber lülitada lähi- või parktuledele, tuleb esilaternate tuli kustutada ja peatada jõuvanker sõidutee paremal serval, kuni vastusõitja möödumiseni.

Kaugtuled võib uuesti sisse lülitada liiklusvahendite kohakuti jõudmisel ja mitte varem, sest muidu on kaugtulede pimestav mõju eriti tunduv.

Kui vastusõitva jõuvankri juht oma tulesid ei lülita ümber või teeb seda liiga hilja, tekib ohtlik pimestus. Pimestatu ei näe enam sõiduteed ja tema edasiliikumine on suuresti ohustatud. Pimestamisega seotud ohud on seda suuremad, mida suurem on liikumise kiirus ja mida järsemalt tekib pimestus, näiteks sõitmisel teekõveral, kus vastusõitja laternate valgus äkki vastu paiskub. Pimestatuna võib jõuvankrijuht kergesti kaotada juhtimiskindluse ja orienteerumisvõime, mille tagajärjel hõlpsasti võib tekkida avarii.

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

Sõitmisel tuledega tuleb alati rangelt täita eespooltoodud eeskirju, mis nõuavad, et jõuvankril, mille esilaternad valgustavad sõiduteed vähem kui 100 m kaugusele ette, ei tohi sõidukiirus ületada 30 km tunnis ehk teiste sõnadega — sõidutee peab olema valgustatud vähemalt vajaliku pidurdusvahemaa ulatuses (joon. 114).

Üldiselt ei ole liikumise kiirused pimedal ajal LE sätetega vähendatud, võrreldes sõitmisega valgel ajal, kuid juht peab tuledega sõitmisel kiiruse valikul olema ettevaatlikum. Tuleb meeles pidada, et liikumine pimedal ajal võrreldes päevasega on mitmeti raskendatum, eriti sõitmine märjal teel. Märg asfalt helgib vastu laternatuledes, sõidutee tumedamad osad aga neelavad laternavalguse, juhi silmade ees hüplevad tumedad laigud tee ebaühtlases valgustuses, mille tõttu juhi vaateväli suuresti väheneb, samal ajal kui ohutuks pidurdamiseks vajalik

pidurdusvahemaa pikeneb vähemalt kahekordseks. Vihmapiisad, langedes tuuleklaasile ja valgudes sellel laiali, murravad vastusõitvate liiklusvahendite laternate ja tänavavalgustuse laternate valguskiiri, mis omakorda piirab nähtavust ja kiiresti väsitab juhi silmi.

Samuti on pimedal ajal raskendatud eesliikuvast jõuvankrist möödasõitmine, sest eesliikuva jõuvankri juhi poolt antav märguanne pöördeks käe väljasirutamisega või ukse avamisega ei ole vajalikust kaugusest nähtavad. Möödasõitu alustanud juht märkab sääraselt antud märguandeid liiga hilja ja ainult tema osavus, vilumus ja külmaverelisus päästavad teda avarii tekitamisest.



Joon. 114. Pimedal ajal sõitmisel ei tohi olla sõidutee nähtavus väiksem, kui on vaja jõuvankri ohutuks seisma pidurdamiseks (peatamiseks).

Tuledega sõitmisel tuleb võimalikult hoiduda eesliikuvast jõuvankrist möödasõitmisest. Kui see aga siiski osutub vajalikuks, tuleb seda teha nii, et ei oleks vähematki riski, ja alles pärast seda, kui eesliikuva jõuvankri juht on vastanud möödasõidu signaalile ja on vabastanud möödasõiduks vajaliku teeosa.

Eriti tähelepanelik ja ettevaatlik tuleb olla eesliikuvaist kolonnidest ja rongkäikudest möödasõitmisel. Jõuvankrijuhi vähemgi ettevaatamatus võib põhjustada õnnetuse või pealesõidu.

Sellest järgneb, et pimedal ajal, eriti sajuse ilmaga, tuleb liikuda väga ettevaatlikult ja väikese kiirusega. Vahemaa ees- ja järelliikuva jõuvankri vahel tuleb pidada märgatavalt suurem.

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

Kui sõitmisel pimedal ajal lambid laternais põlevad läbi või rikneb voolujuhtmestik, võib jätkata liikumist garaažini või sihtkohani kiirusega kuni 20 km tunnis. Seejuures tuleb olla eriti valvas.

4. Numbrimärgid ja pealkirjad

1. Kõik ekspluatatsiooni lubatavad jõuvankrid peavad olema varustatud Riikliku Autoinspektsiooni poolt välja antud registreerimise numbrimärkidega.

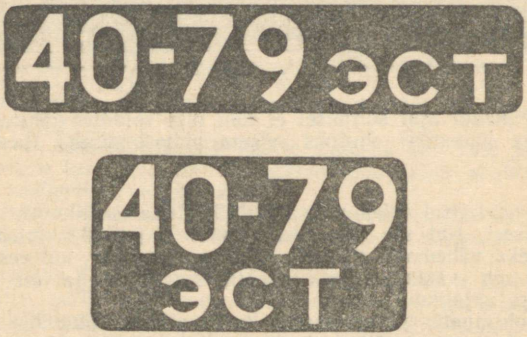
Autodele, veotraktoritele ja mootorratastele on kehtestatud 1. jaanuarist 1959. a. uued registreerimise numbrimärgid (ГОСТ 3207—58).

Registreerimise numbrimärgil on must tagapõhi, arvud ja tähed — valged. Nii eesmised kui ka tagumised numbrimärgid kinnitatakse liiklusvahendi sümmeetriatelje keskele või sellest vasakule poole, arvesse võttes liikumissuunda. Numbrimärkidel on alljärgnevad gabariitmõõtmed:

eesmine numbrimärk — pikkus 465 mm, laius 112 mm,

tagumise ja järelvankri numbrimärgi pikkus on 290 mm, laius 170 mm.

Numbrimärkide kuju, arvude ja tähtede arv ning nende asetus numbrimärgil on näidatud joonisel 115.



Joon. 115. Riiklik numbrimärk autodele ja veotraktoritele:
ülal — eesmine, all — tagumine.

Kõik autod ja autobussid peavad olema varustatud kahe numbrimärgiga, millest üks on ees ja teine taga.

Kõik järelvankrid ja mootorrattad varustatakse ühe — tagumise numbrimärgiga.

Tsisternautodel, kallutamisseadmega veoautodel, veotraktoritel ja alaliselt üheteljelise järelvankriga töötavail veoautodel paigutatakse tagumine numbrimärk juhiruumi tagaküljele, selle ülemisse vasakpoolsesse nurka.

Autotehastest ja autoremonditehastest ning arveloleku asukoha muutmisel oma käiguga kohale toimetatavad autod peavad olema varustatud — numbrimärgiga «Transiit».

Numbrimärgid antakse välja Riikliku Autoinspektsiooni poolt: alalised numbrimärgid — majandi asukoha järgi, transiit-numbrimärgid — auto sihtkoha järgi.

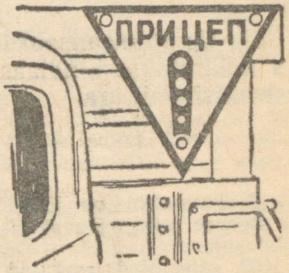
Alalistel numbrimärkidel on augud nende kinnitamiseks

poltidega toendite külge. Poldipeadel peab olema sama värvus mis numbrimärgil.

Numbrimärgi kaotsiminekust peab juht viivitamata teatama Riiklikule Autoinspektsioonile.

On keelatud: a) painutamisega või muul viisil muuta märgi kuju ja mõõtmeid; b) ümbritseda märke äärisega või teha neile lisatähendusi või paigutada neid eri raamidesse; c) ümber paigutada numbrimärke ühelt jõuvankrilt teisele; d) katta märke tselluloidiga või muu, ka täiesti läbipaistva kattega.

Liiklusvahendi juht on kohustatud kontrollima numbrimärkide kinnitust, puhastama numbrimärgid porist või lumest. Numbrimärgi värvi tuhmumisel või värvi pragunemisel tuleb märk üle värvida vastavalt standardile.



Joon. 116. Tunnusmärk «Прицеп»

Veoautodel, mida ekspluateeritakse mistahes tüüpi järelvankritega, peab olema tunnusmärk «Прицеп» («Järelvanker») veokasti esiküljel kabiinist vasakul pool (joon. 116). Pimedal ajal peab see märk olema valgustatud.

Kuna liikluseeskirjadega ei ole tunnusmärgi «Järelvanker» kuju kindlaks määratud, siis võib kasutada nii kolmnurga- kui ka sõõrikujulist tunnusmärki. Auto liikumisel järelvankrita on juht kohustatud tunnusmärgi «Järelvanker» autolt kõrvaldama.

2. Kõik veoautod (ka kaubatõllad) ja luukidega järelvankrid peavad olema varustatud pealkirjaga, mis koosneb antud auto riikliku numbrimärgi arvudest ja tähtedest. See pealkiri peab olema värvitud valge värviga tagaluugile ja küljeluukide keskele järgmises suuruses: kõrgus 300 mm, iga arvu ja tähe laius — 120 mm, joone paksus — 30 mm.

Teenistuslikel veotaksiautodel on 100 mm läbimõõduga eraldusmärk (täht «A» sõõris) tuuleklaasi ülemises parempoolses nurgas ja kabiini ustel.

Kõikidel õppesõiduks kasutatavatel autodel ja mootorratastel (motorolleritel) peab olema ees ja taga silt pealkirjaga «Õppe» («Учебный») tähtede kõrgusega vähemalt 100 mm.

Kergesti süttivate ainete ja vedelkütuste veovahendite külgedel peab olema pealkiri «Tuleohtlik» («Огнеопасно»), muude ohtlike ainete veo puhul «Ohtlik» («Опасно») (tähtede kõrgus vähemalt 200 mm).

Postiveoautod omavad tunnusmärgina veokasti kolmel küljel valgeid diagonaaltriipe laiusega 5 cm ja veokasti tagaluugil riikliku numbrimärgi tähistust ning ustel pealkirja: «Post».

Postisõiduautod võivad omada tunnusmärgina esiustel sideembleemi (postisarve) kujutist.

Eripealkirjadega «Tehniline abi» või «Avariiteenistus» võidakse autod varustada ainult Riikliku Autoinspektsiooni kirjalikul loal.

Autode ja autobusside garaažinumbrid märgitakse juhiruumi ustele või tuuleklaasi peale, numbri kõrgusega kuni 100 mm.

Sõjaväe autotranspordil kasutatavad numbri- ja tunnusmärgid määratakse kindlaks NSV Liidu Kaitseministeeriumi eriinstruktsioonidega.

5. Teekonnaleht

1. Teekonnaleht on jõuvankri, jõuvankrijuhi ja laadijate-tööliste töö arvestamise ning jõuvankri kütte- ja määrdeainete kulu arvestamise põhidokument.

Kõik ettevõtted, asutused ja majandid on kohustatud igale liiklemiseks kasutatavale jõuvankrile (autobussile, sõidu- ja veoautole ning mootorrattale) välja kirjutama vormikohase teekonnalehe.

Teekonnalehed peavad olema standardsed, kinnitatud vormi kohased. Veoautode teekonnalehe vorm on kinnitatud NSV Liidu Statistika Keskvalitsuse poolt 22. VII 54, nr. 337, NSV Liidu Ministrite Nõukogu määruse 8. VI 54, nr. 1132 alusel. Kolhoosides kasutatava veoauto teekonnalehe vorm on kinnitatud NSV Liidu Rahvakomissaride Nõukogu määrusega 31. I 39, nr. 147.

Jõuvankri väljasõit garaažist ilma vormikohase teekonnaleheta on kategooriliselt keelatud. Teekonnaleht peab olema varustatud jõuvankri valdaja ettevõtte, asutuse või majandi nurgastambi ja pitsati jäljendiga.

Teekonnaleht antakse välja jõuvankrijuhile dispetšeri või isiku poolt, kes on vastutav jõuvankri väljalaskmise eest garaažist, ainult üheks tööpäevaks või vahetuseks, tingimusel, kui eelmine teekonnaleht on juhi poolt tagastatud teekonnalehe väljaandjale. Pikemaks ajaks antakse teekonnaleht välja ainult komandeeringu puhul, kui teekonna alguse või veo iseloomu tõttu juhil ei ole võimalik täita ülesannet ühe päeva või vahetuse jooksul. Teekonnaleht antakse juhile allkirja vastu, kusjuures väljaandja on eelnevalt kohustatud juhilt nõudma jõuvankri juhtimise loa esitamist, kuigi ta isiklikult hästi tunneb juhti.

2. Teekonnalehe esikülg täidetakse peamiselt dispetšeri või selleks volitatud ameti-isiku poolt.

Teekonnalehe esimesse lahtrisse märgitakse kõik vajalikud andmed jõuvankri valdaja ja jõuvankri kohta. Samuti peab teekonnalehel olema märgitud juhi nimi, laadijate või koormasaatja nimed, teekonnalehe järjekorra number ja väljaandmise kuupäev.

Lahter «Ülesanne autojuhile» peab olema täidetud dispetšeri poolt ning selles peab olema konkreetselt ära tähendatud, kelle korraldusse auto on suunatud, samuti marsruudid, veokaugused, koormaga sõitude arv, koorma nimetus, selle hulk tükkides või kaal tonnides. Ebamäärased

sissekirjutused, nagu «korraldusse», «linna piirides», «ülesande täitmiseks» on kategooriliselt keelatud. Iga üksiku sõidu kaugus määratakse kindlaks rajooni kaardi või linnaplaani järgi võimalikult kurvimeetri abil. Veokauguste määramiseks võib kasutada kontroll-mõõtmise aktide põhjal koostatud veokauguste nimekirja, mis peab olema kinnitatud automajandi kõrgemalseisva organi poolt.

Tehniliselt korras oleva jõuvankri väljasõidu lubamine, tema üleandmine juhile ja vastuvõtmine juhilt, samuti spidomeetri näit garaažist väljasõidul ja garaaži tagasijõudmisel peab olema teekonnalehel kinnitatud mehaaniku või teda asendava isiku allkirjaga.

Väljasõidu aeg garaažist ja tagasijõudmise aeg garaaži märgitakse teekonnalehel dispetšeri või mõne teise, autotranspordi töö eest vastutava isiku poolt pärast seda, kui mehaanik (garaaži ülem) on teinud teekonnalehele märkuse, et jõuvanker on tehniliselt korras ja väljasõit lubatud, ning juht oma allkirjaga on kinnitanud korrasoleva jõuvankri vastuvõtmist.

Lahtrisse «Kütteaine väljaandmine» kantakse sisse kõik kütuse kogused — nii need, mis on jõuvankril olemas enne väljasõitu, kui ka need, mis on juhile tööülesande täitmise käigus juurde antud. Kütuse jääkide mõõtmise ja mõõtmisandmete sissekandmine teekonnalehte peab toimuma selleks määratud isiku, mitte aga juhi poolt.

Lahtrisse «Hilinemised, seisakud teel, sõidud garaaži ja muud märkused» kannab juht sisse kõik teel tekkinud seisakud, mis on tingitud jõuvankri tehnilisest rikkest, kummi vahetamisest, avariist, rasketest teeoludest jms., kusjuures tuleb ära märkida seisaku põhjus, koha nimetus, kus seisak toimus, ja seisaku ajaline kestus. Sissekanded seisakute kohta peavad olema tõestatud saatja või miilitsaorgani, kohaliku külanõukogu, teemeistri jne. poolt.

Spidomeetri riknemisel tuleb ära märkida selle riknemise aeg ja koht.

Lahtrisse «Ülesande täitmine» kantakse koorma saatjate ja koorma saajate poolt andmed koorma kohta, seisuaeg laadimisel ja kinnitatakse nende allkirjadega. Koormaga sõiduks loetakse iga sõitu kahe punkti vahel, kus toimub koorma peale- ja mahalaadimine, olenemata veetava koorma kogusest. Seisuajaks koorma pealelaadimisel (mahalaadimisel) loetakse aeg, arvates juhi poolt teekonnalehe esitamisest koormasaatjale (koormasaajale) kuni pealelaadimise (mahalaadimise) lõpetamiseni ja saatedokumentide saamiseni.

Juht on kohustatud kontrollima, et kõik garaaži administratsiooni ja koormasaatjate ning koormasaajate poolt teekonnalehte tehtud sissekanded oleksid õiged.

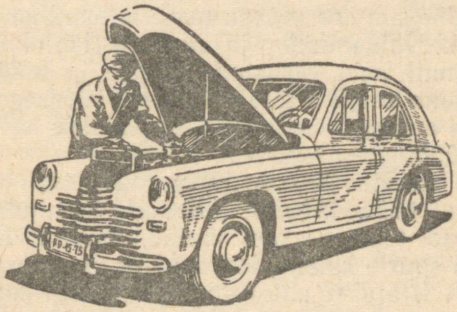
Kõik sissekanded teekonnalehele peavad olema tehtud tindiga või keemilise pliiatsiga täpselt ja õigeaegselt. Kraaped sissekandeis ei ole lubatavad. Tarviduse korral peavad parandused olema tõestatud paranduse tegija allkirjaga

3. Juhtudel, kui veoautod sõidavad koormata linnast välja järgmistel traktidel: Tallinn—Tartu, Tallinn—Pärnu, Tallinn—Viljandi, Tallinn—Rakvere ja Tallinn—Haapsalu, peab teekonnalehele olema tehtud vastav märkus Eesti Vabariikliku Transpordi ja ekspeditsioonikontori «Ekspediitor» poolt. Ilma selle märkuseta on koormata veoautodele sõitmine väljaspool linnapiire eelnimetatud traktidel keelatud.

Juhul, kui veoautodega veetakse inimesi, ohtlikke ja kergestisüttivaid koormaid, samuti õppesõitude puhul, peab olema teekonnalehele tehtud sellekohane pealdis.

1. Millise rooliratta vabakäiguga ja milliste rooliseadme riketega autosid ei lubata ekspluatatsiooni?
2. Milliseid rooliseadme ühendusi tuleb kontrollida autol (mootorrattal) enne garaažist väljasõitu?
3. Kuidas kontrollida autol roolisamba, roolimehhanismi karbi ja rooliratta kinnitust?
4. Milliste piduri riketega autosid ei ole lubatud kasutada liiklemiseks?
5. Millised on lubatavad pidurdusteekonna pikkused algkiirusel 30 km/t. horisontaalsel kuival kõva kattega teel sõiduautodel, veoautodel, autobussidel?
6. Missugustes kohtades pidurdussüsteemis on võimalik pidurivedeliku (õhu) väljaimmitsemine ja millised on selle välistunnused?
7. Millised on autode hüdraulilise ja pneumaatilise pidurisüsteemi rikete välistunnused? Mille poolest on ohtlik õhu sattumine auto hüdraulilisse pidurisüsteemi?
8. Mille poolest on ohtlik õhu väljavool auto pneumaatilisest pidurisüsteemist? Millised tunnused on pidurisüsteemi töötamisel õhu väljavoolu puhul pneumaatilisest ajamist?
9. Kas on lubatud kasutada liiklemiseks autot, millel esitelg on paindunud, ja millised tagajärjed võivad tekkida sellise rikkega auto kasutamisel?
10. Mis tagajärjed võivad tekkida sõitmisel autoga, mille esirataste kokkujooks ei ole õigesti reguleeritud?
11. Kuidas teha kindlaks esirataste rummulaagrite telglõtku ja kas on lubatud nimetatud lõtku puhul autot kasutada liiklemiseks?
12. Mille poolest on ohtlik kasutada liiklemiseks autot, mille rattakummide protektor on täiesti kulunud või riidekihil on mehaanilised vigastused?
13. Mis tagajärjed võivad tekkida sõitmisel autoga, mille kummides õhu rõhk on kõrgem või madalam ettenähtust?
14. Mis tagajärjed võivad tekkida sõitmisel autoga, millel rattakilbid on vajalikult kinnitamata või on paindunud?
15. Milliste autokummide riketega ei lubata autosid liiklemisele?
16. Missugused põhjused kutsuvad esile käikude raskendatud sisselülitamise ja mille poolest on ohtlik sellise rikke puhul autoga sõitmine?
17. Milliste mootori, siduri ja käigukasti riketega autosid ei ole lubatud ekspluateerida?
18. Milliste valgustus- ja signaliseerimisseadiste riketega autosid ei lubata ekspluatatsiooni?
19. Mis nõuetele peavad vastama autolaternad? Kuidas peab olema reguleeritud esilaternate valgusvihk? Kuidas vahetada lampi auto laternas?
20. Milliste kontroll-mõõteriistade riketega autosid ei lubata ekspluatatsiooni?
21. Kas on lubatud liikuda autoga, millel puudub tuuleklaas, klaasid juhiruumi ustel või millel klaasid on asendatud muu materjaliga?
22. Milliste uste ja luukide riketega autosid ei lubata ekspluatatsiooni?
23. Milliste välispidiste puudustega jõuvankrit ei lubata ekspluatatsiooni?
24. Milliseid põhireegleid tuleb silmas pidada külgkorvi kinnitamisel mootorratta raami külge?

25. Mida peab tegema juht, kui tema jõuvankril tekivad rikked teel olles?
26. Milliseid ettevaatusabinõusid peab juht silmas pidama tagasisõitmisel garaaži jõuvankriga, millel on tekkinud rike?
27. Milliste rikete tekkimisel teel olles ei tohi jõuvankriga edasiliikumist jätkata isegi garaažini, enne nende rikete kõrvaldamist?
28. Kui kaugele peavad jõuvankrite esilaternad valgustama sõiduteed?
29. Millistel juhtudel ja milline valgustus peab olema sisse lülitatud autodel (mootorratastel) liiklemisel?
30. Kuidas tuleb talitada vastusõitjast möödumisel pimedal ajal?
31. Millistel juhtudel ja mispärast peab juht kaugtuled lülitama lähituledele või parktuledele?
32. Kuidas peab toimima juht, kui vastusõitva jõuvankri tuled pimestavad tema silmi?
33. Kuidas tuleb kinnitada riiklikud numbrimärgid autodel (mootorratastel)?
34. Kuidas peab juht hoolitsema numbrimärkide eest?
35. Kus ja missugused pealkirjad peavad olema veoautodel?
36. Missugused sissekanded teeb juht teekonnalehele garaažis ja teel olles?



XXV PEATÜKK

AUTO JUHTIMINE KOLONNIS

1. Autokolonn ja selle liikumine

Autokolonniks nimetatakse autode hulka, mis täidab üht ja sama ülesannet, liigub ühel ja samal marsruudil ja on ühise juhtimise all.

Autokolonne kasutatakse peamiselt inimeste ja materjalide massilisel transportimisel, sest see võimaldab korraldada massvedusid kõige täpsemalt ja kiiremalt. Autode liikumisel kolonnis on hõlpsam korraldada nendele tehnilist abi teel tekkivate rikete kõrvaldamiseks ja raskesti läbitavate teeosade läbimisel, samuti neid varustada kütuse ja määrdeainetega. Selleks et kolonn saaks liikuda ühtlase kiirusega ja et teel oleks hõlpsam autosid remontida, koostatakse autokolonn võimalikult ühetüübilistest autodest.

Autokolonn koosneb koormaga veoautodest, varu-veoautodest ja kolonni teenindavatest autodest. Teenindavate autode hulka kuuluvad tehnilise abi autod, kütuse tsisternautod, vedurautod ja suurte kolonnide puhul ka sanitaarautod.

Tavaliselt rivistatakse autokolonn järgmises korras: kolonni ees asub sõiduauto kolonni ülemaga, sellele järgnevad mootorrattad (sidepidamiseks), nendele järgnevad koormaga veoautod, sanitaarauto, selle järele uuesti veoautod (neist osa koormata varuautod). Kolonni lõpus paiknevad teenindavad autod ja varuautod.

Suured autokolonnid jagatakse ešelonideks, milles on 20—30 või ka rohkem autot, olenevalt veo iseloomust.

Autokolonnid liiguvad varem koostatud graafiku järgi, millest rangelt kinnipidamine on nõutav. Graafikust mittekinnipidamine võib tekitada häireid kogu kolonni liikumises.

Kolonni peas (alguses) liikuda on kergem, mispärast sinna määratakse vähemvilunud juhid, kes sõidavad vahetus kauguses kolonnijuhi järel.

Eesliikuva auto kiirus peab olema graafikus ette nähtud kiirusest 5—10 km võrra suurem. Näiteks, kolonnil on käsk liikuda 5 tunniga ühest punktist teise, millede vahekaugus on 100 km, seega on nõutav keskmine kiirus 20 km tunnis, kuid see ei tähenda seda, et kolonn peab liikuma säärase kiirusega. Niiviisi toimides hilineks kolonn sihtkohta jõudmisega märgatavalt. Selleks et saavutada nõutavat keskmist kiirust, peab kolonni algul sõitev auto liikuma 25—30 km tunnikiirusega.

Autokolonni liikumise normaalne kiirus päeva ajal on linnatänavail kuni 20 km/t., maanteedel 30—50 km/t.; öösel võib kiirus olenevalt nähtavusest, teede seisukorrast jms. langeda kuni 10 km/t.

Autokolonnid teevad peatused harilikult iga kahe tunni liikumise järel kestusega 15—20 minutit ja kuue- kuni kaheksatunnise liikumise järel kestusega kaks kuni kolm tundi.

Pikemaiks peatusteks valitakse kohad, kus on joogiks kõlblikku vett ja kus saab teelt kõrvale sõita.

2. Auto juhtimine kolonni koosseisus

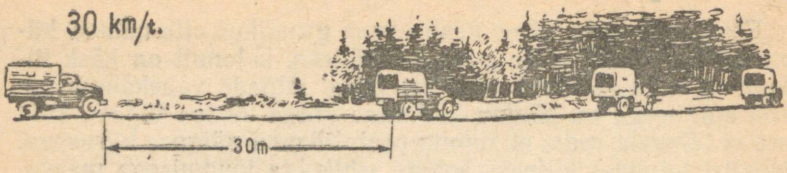
Juhtimine autokolonni koosseisus nõuab autojuhilt suurt täpsust, erilist tähelepanelikkust ja distsipliinikust ning suurt füüsilist pingutust.

Iga auto järsu peatumise, rivist väljasõidu ja eesliikuja järel ebaõige vahemaa hoidmise tagajärjeks võib olla avarii või liiklemissulg (nn. «kork») sõiduteel.

Oluline tähtsus on õigeaegsel paigalt liikuma hakkamisel kolonni hargnemisel. Kui juht liikuma hakkamisega hilineb, jääb ta eesliikujast maha ja takistab ühtlasi järeloleva auto edasiliikumist, mis mõjub halvavalt kogu kolonni korrapärasele, graafikukohasele liikumisele. Et seda vältida, on vaja hoolikalt jälgida eesasuvat autot ja niipea kui see on sõitnud 5 m edasi, tuleb alustada liikumist ka oma autoga. Määratud vahekauguse eesliikujast valib juht sõidu ajal.

Liikumise ajal on vaja tähelepanelikult jälgida märguandeid, mis antakse eesliikuvalt autolt, püsida eesliikujast kindlaksmääratud vahekauguses ja joonduda tema järgi. Nende nõuete täitmata jätmine raskendab kolonni juhtimist, takistab teistel liiklusvahenditel vastusõitmist ja eesliikujast möödasõitmist.

Vahekaugused üksikute autode vahel kolonnis liikumisel määratakse kindlaks vastavalt liikumiskiirusele ja tee seisukorrale. Liikumisel normaaltingimustes peab vahekaugus meetrites olema mitte väiksem kui liikumiskiirus kilomeetrites



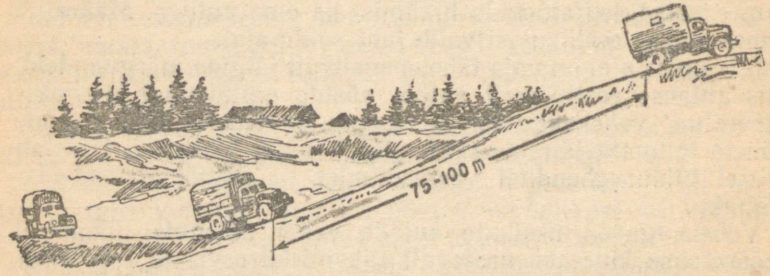
Joon. 117. Vahekaugused autode vahel kolonnis liikumisel olenevalt kolonni liikumiskiirusest.

tunnis, näit. 30 km tunnikiiruse juures peab vahekaugus autode vahel olema vähemalt 30 m. Tolmusel või libedal teel peab vahekaugus olema suhteliselt kaks korda suurem. Pimedal ajal ja halva nähtavuse puhul vahekaugused vähendatakse 10—20 meetrini, et juhid ei kaotaks üksteist silmist.

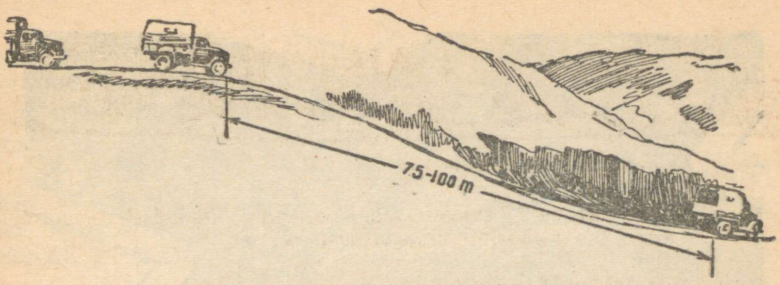
Kolonni koosseisus liikuvail autodel on keelatud üksteisest mööda sõita, sest see segab kolonni liikumise korda ja takistab vastassuunas sõitvaid liiklusvahendeid ning teeb võimatuks möödasõidu kolonni koosseisu mittekuuluvaile liiklusvahendeile, kuna tekib kahekordne möödasõit.

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, andes märguande «Avarii» käe väljasirutamisega üle 45° all, mille järele suunata auto võimalikult paremale ja peatada teepeenral. Seejärel tuleb viivitamata üles otsida seisaku põhjustanud tehniline rike ja asuda selle kõrvaldamisele. Järelsõitva auto juht on kohustatud esimesel peatumisel teatama kolonni juhile teele seisma jäänud auto numbri, 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



Joon. 118. Järsu teetõusu ületamine kolonnis liikumisel. Järelsõitja hakkab tõusu ületama alles siis, kui eessõitja on selle ületanud.



Joon. 119. Järsult teelangult laskumisel tuleb järelsõitjal oodata, kuni eessõitja on teelangu ületanud.

lõppu. Oma määratud kohale tuleb asuda kolonni järgmise peatuse ajal. Mööda sõita kolonnist selle liikumise ajal on keelatud.

Autokolonnide liikumisele võib tõsiseks takistuseks olla järskude ja pikkade teetõusude ning -langude läbimine, eriti talvel, libedaga.

Lühikesed teetõusud ületatakse hooga. Pikale ja järsule teetõusule lähenemisel tuleb seevastu kiirust vähendada ja lülitada sisse säärane käik, mis on küllaldane kogu teetõusu ületamiseks, ilma et vahepeal oleks vaja käiku vahetada.

Järsud teelangud libeda tee puhul läbitakse samuti kui järsud teetõusud.

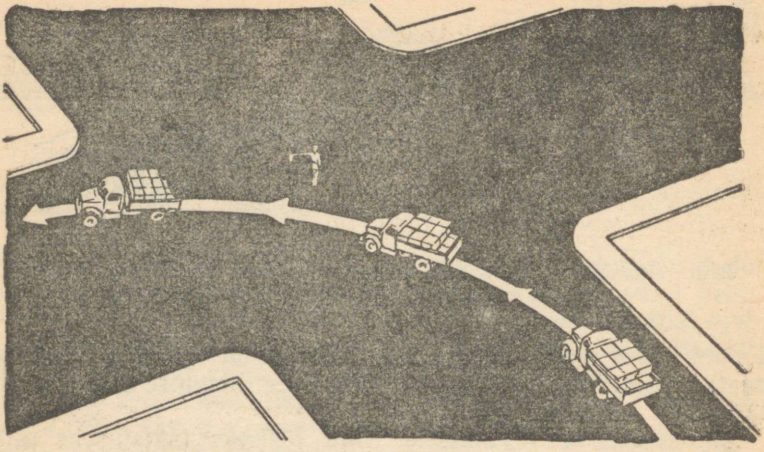
Pikk ja järsk lang läbitakse sama käiguga, nagu tuleks see lang ületada tõusu korral. Auto liikumise kiiruse suurenemisel tuleb jalgpiduriga kergelt pidurdada.

Järskudel teetõusudel ja -langudel peab ees- ja järelliikuva auto vahekaugust suurendama vähemalt kahekordseks. Järsult teekallakult võib alustada allalaskumist alles siis, kui eesliikuv auto on jõudnud kallaku lõppu, tasasele teele.

Piiratud kandejõuga sillad tuleb ületada autodega ükshaaval. Sildadel autode peatamine on kategooriliselt keelatud.

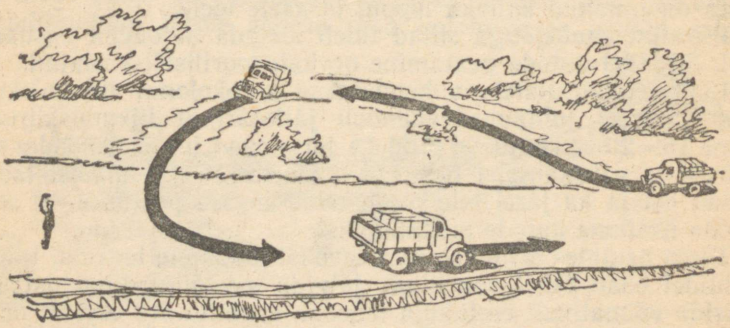
Lähenedes asulatele, vähendatakse autokolonni liikumiskiirust. Selleks juhtauto vähendab järk-järgult liikumiskiirust kuni 15—20 km/t., mille järel ka järgnevad juhid vähendavad kiirust ja vahekaugust üksteisest. Suurematest asulatest läbisõidu eel ja ka järel tehakse lühema-aegsed peatused, et ära hoida üksikute autode mahajäämist.

Kuna asulates peab kolonn sagedasti pöördeid tegema, tuleb juhtidel hästi tähelepanelikult jälgida eessõitja liikumist ja püsida võimalikult eesliikuja lähedal, et mitte ära eksida, milline oht on eriti reaalne sõitmisel võõras, tundmatus kohas ja öisel ajal.



Joon. 120. Kolonni pööre vasakule, «nurga lõikamisega».

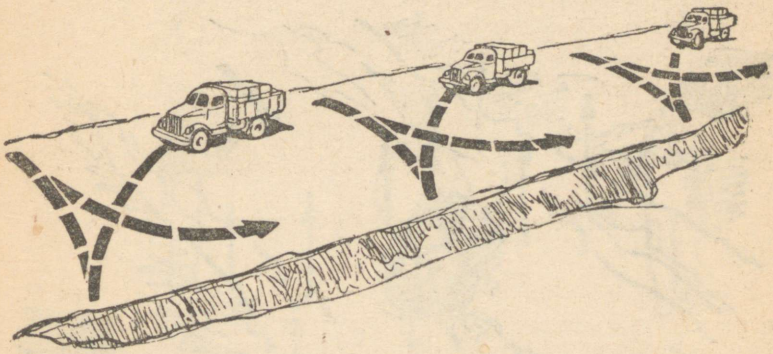
Kolonni pöörded vasakule sooritatakse «nurga lõikamisega», mispuhul tavaliselt pannakse välja reguleerimispostid (joon. 120). Vajadusel pöörduda kolonniga tagasisuunas maanteel kasutatakse ümberpööramiseks mõnda selleks sobivat kohta tee kõrval (joon. 121), selle puudumisel aga pööravad kõik autod vastava käskluse järgi ümber üheaegse manööverdamisega (joon. 122). Raudtee-ülesõidukoht ületatakse madalama käiguga, keskmistest veidi suuremate pööretega ja küttesegu püsiva, ühtlase juurdevooluga. Kolonnist mahajäänud juht peab piiratud nähtavuse korral, vaatamata sellele, kas on val-



Joon. 121. Kolonni pööre tagasisuunas.

vatud või valveta ülesõidukoht, auto peatama ja enne ülesõitmist isiklikult veenduma, et ülesõit on ohutu. Muus osas tuleb täita raudtee-ülesõidukohtade ületamise kohta ettenähtud korda (vt. lk. 166).

Autoteedel esinevad suured sillad ületatakse tavalise kiirusega ja vahekaugusega, nagu eelneval teelõigul. Kui aga silla ees on koormust piirav märk, siis ületavad autod silla ükshaaval. Eriti ettevaatlikult tuleb liikuda sildadel, milledel on



Joon. 122. Kolonni pööre tagasisuunas üheaegse manööverdamisega.

ümarpuidust kate, sest järsul pidurdamisel või järsul edasiliikumisel võivad veorattad katteprussid paigast ära nihutada ning auto rattad võivad sisse vajuda.

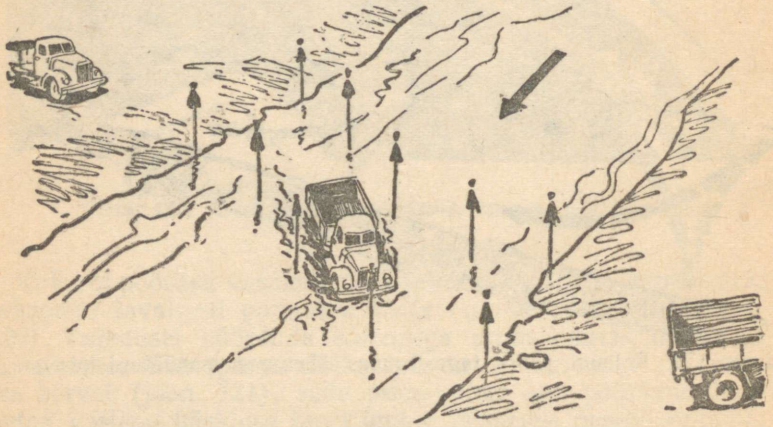
Libeda tee ja kiilasjää puhul kolonnis liikuvate autode kiirust vähendatakse ja vahekaugust autode vahel suurendatakse poolteist kuni kaks korda. Kiilasjää puhul kasutatakse libisemisevastaseid kette. Liikumiskiirust muudetakse sujuvalt gaasi lisades või vähendades. Pidurdatakse ainult hädavajalikul korral ja ainult üheaegselt mootoriga ning piduritega.

Mägistel teedel kolonnis liikuvate autode vahelist kaugust suurendatakse, hoidutakse võimalikult parempoolsele teeservale. Piiratud nähtavuse korral antakse võimalike vastusõitjate hoiatamiseks helisignaale, pimedal ajal aga valgussignaale esilaternate tulede ümberlülitamisega. Libeda tee puhul puistatakse tõusu ja langu kohtadele liiva või kruusa.

Veekogude (ojade, jõekeste) läbimisel koolmeid kaudu tehakse eelnevalt vastav luure, mille käigus selgitatakse koolme sügavus, vee liikumise suund ja kiirus, põhjapinna seisukord (tugevus) ja kallaste seisukord sissesõidu ja välja-

sõidu kohas. Juhtide paremaks orienteerimiseks tähistatakse koolme läbimise koht vaiadega. Autod läbivad koolme ükshaaval, üksteise järel (joon. 123).

Veekogude ületamisel jääd mööda tuleb samuti enne ülesõitu kindlaks määrata jää paksus ja seisukord ning kallaste järskus. Vajaduse korral kõrvaldatakse jäält kühmud ja puhastatakse ta liigsest lumest, jättes jääpinnale ainult 5—10 cm paksuse lumekihi.



Joon. 123. Koolme läbimine kolonnis liikuvate autodega.

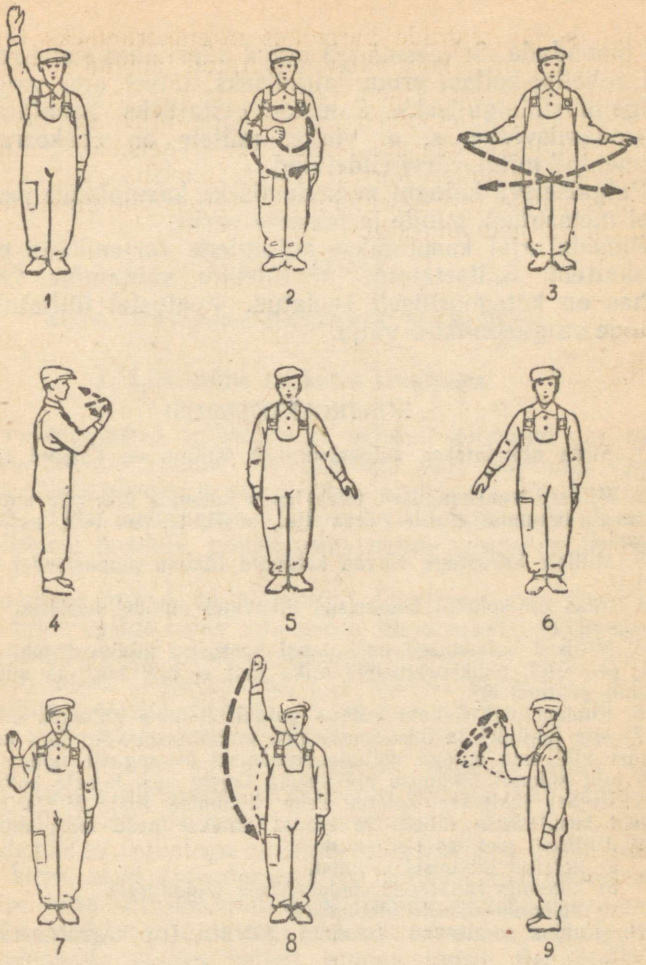
Kui jää seisukord ja paksus ei vasta autode raskusele, siis tugevdatakse jääd (vt. lk. 217) või tehakse ülesõidukohale laudadest kate. Raskete (8—10 t) autode vahekaugus üksteisest peab olema vähemalt 25 m.

Autokolonni rännakuil tehtavaid peatusi kasutavad juhid auto tehnilise seisukorra ja koorma kinnituse kontrollimiseks. Pikema-aegseil puhkepeatustel peale selle veel autod tangitakse kütuse ja määrdeainetega, kõrvaldatakse teel tekkinud rikked, süüakse ja puhatakse. Peatuse ajal ei tohi juhid loata lahkuda autode juurest, sest see võib takistada kolonni uuesti edasi liikumist.

3. Märguanded autokolonni juhtimisel

Kolonni juhtimiseks vajalikud käsklused antakse edasi paigal olles suuliselt või käte abil, nagu on näidatud joonisel 124.

Kolonni liikumise ajal antakse käsklused edasi vastavate



Joon. 124. Kolonni juhtimiseks käte abil antavad käsklused:
1 — «Tähelepanu»; 2 — «Käivitada»; 3 — «Mootor seisata»; 4 — «Edasi (minu juurde)»; 5 — «Paremale»; 6 — «Vasakule»; 7 — «Vähendada kiirust»; 8 — «Seis»; 9 — «Tagurpidi käik».

leppesignaalidega — päeva ajal punase ja kollase lipukesega, pimedal ajal punaste ja kollaste valgussignaalidega.

Et kolonnis liikuvad või seisvad autod oleksid nähtamatud nii õhust kui ka maapinnalt vaatlejatele, tuleb nad tarbe kor-

ral moondada. Sel eesmärgil autod värvitakse suvel roheliseks või rohelise-kollase-pruunilaiguliseks, talvel aga valgeks või valge-mustalaiguliseks. Samaks otstarbeks kasutatakse ka moondamisvõrke, s. o. võrke, millele on ebakorrapäraselt õmmeldud mitut värvi riidetükid.

Paigalseisva kolonni moondamiseks kasutatakse peale selle veel metsaalust, puude ja hoonete varju.

Pimedal ajal kasutatakse autotulede varjamiseks pimendamiskatteid. Suitsetamine ja tuletiku süütamine varjamata kohas on kategooriliselt keelatud. Peatustel lülitatakse kõik autode valguspunktid välja.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mida nimetatakse autokolonniks? Milline on kolonni rivistamise kord?
2. Millised vahekaugused tuleb hoida kolonnis liikuvate autode vahel vastavalt liikumiskiirusele päeva ajal, öösel, tasasel teel, teetõusudel ja langudel?
3. Milliste kiirustega võivad kolonnid liikuda pinnasteedel ja asfaltteedel?
4. Miks on kolonni koosseisus liikuvatel autodel keelatud üksteisest mööda sõita?
5. Millised kohustused on kolonni koosseisu kuuluval juhil liikumise ajal, peatustel, puhkepeatustel? Miks juht ei tohi lahkuda auto juurest kolonni peatumisel?
6. Kuidas tuleb hakata autoga paigalt liikuma kolonnis olles?
7. Mis juhtudel ja missuguste nõuete täitmisel võib juht kolonni liikumise ajal oma autoga väljuda kolonnist? Missuguste nõuete täitmisel võib juht kolonni liikumise ajal asuda tagasi oma kohale kolonnis?
8. Kuidas juhitakse kolonni selle liikumise ajal? Milliseid märguandeid kasutatakse selleks ja kuidas antakse need märguanded edasi?
9. Milliseid reegleid täidetakse:
   a) kolonni läbimisel asulaist,
   b) kolonnis raudtee-ülesõidukohtade ületamisel?
   c) kolonnis sildade ületamisel?
10. Kuidas sooritavad kolonnid pöörded (ka tagasisuunas) maanteedel?
11. Kuidas antakse rännakul märguanne «Avarii» auto tehnilise rikke tekkimisel või sunnitud peatumisel? Kuidas organiseeritakse tehnilise abi andmine rännakul?
12. Milliseid reegleid tuleb täita kolonni liikumisel:
   a) libedal teel,
   b) mägisel teel,
   c) veekogude ületamisel koolmeid kaudu,
   d) veekogude ületamisel jääd mööda?
13. Milliseid nõudeid tuleb täita kolonnis liikumisel pimedal ajal?
14. Kuidas antakse kätega märguanded: «Tähelepanu», «Käivitada», «Edasi (minu juurde)», «Tagasi (tagurpidi käik)», «Seisata mootor».
15. Milliseid moondamisnõudeid tuleb täita kolonni liikumisel? peatustel?

XXVI PEATÜKK

AUTO JUHTIMINE RASKETES TEEOLUDES

1. Liikumine rasketes teeoludes

Auto veeretakistus auklikul ja pehmel pinnasel on mitu korda suurem kui siledal kõva kattega teel. Suurema veeretakistuse ületamiseks peab mootor arendama ka suuremat võimsust, mille ülekandmisel veoratastele suureneb koormus auto kõikidele osadele, põhjustades nende suurendatud kulumist.

Teel olevate takistuste ületamine. Olenevalt takistuste iseloomust tuleb valida sobiv viis nende ületamiseks. Üldreeglina ületatakse täisnurga all ebatasasused, mis ulatuvad teepinnast kõrgemale, kuna ebatasasused, mis asuvad teepinnast madalamal (välja arvatud rööpad), ületatakse teravnurga all.

Järsul pidurdamisel enne takistust, näiteks enne ebatasasust, raudtee-ülesõidukohta, teetruupi, sügavat auku vms. tuleb takistuste ületamise momendiks pidurid vabastada, et auto rattad vabalt üle takistuse veereksid. Takistuse ületamine pidurdatud ratastega ohustab esivedrusid ja kõiki esisilla detaile, kuna need pidurdamisel on auto raskuskeskme ettenihkumise tõttu üle koormatud. Mittepidurdatud ratas veereb vabalt üle takistuse, kuna aga pidurdatud ratas nagu põrkab vastu takistust, saades sellelt tugeva löögi. Seepärast on parem ületada takistus s u u r e m a k i i r u s e g a, kui et teha seda pidurdatud ratastega.

Sõites autoga teekonnale, kus tuleb sõita halbadel või tuisanud teedel, tuleb kaasa võtta raudlabidas, kirves, pukseerimistross, tungraud, lumeketid ja paar lauatükki, et vajaduse korral välja kaevata pinnasesse vajunud autorattaid, nendele peale panna ketid libisemise vastu ja kandetoeks alla asetada lauad.

Liikumine liivas. Sügav, eriti kuiv liivakiht takistab auto liikumist tunduvalt. Liivase teeosa ületamisel tuleb aegsasti

sisse lülitada madalam käik ja liikuda ühtlase, mõõduka kiirusega, nii et rattad ei hakkaks kohapeal pöörlema. Ei tohi teha järske pöördeid ega mööda sõita teistest liiklusvahenditest.

Kui auto on liivasel teeosal sisse vajunud, siis on asjatu edasi-tagasi jõnksutamisega püüda välja saada, kuna seejuures auto rattad kaevuvad veel sügavamale liivasse. Sellisel juhul tuleb rataste juurest liiv kõrvaldada, veoratastele alla panna lauad või hagu ja auto välja juhtida esimese käiguga.

Märjal liival liikuda on hõlpsam, sest märg liiv tiheneb auto rataste all hästi.

Lühikesed liivased teeosad ületatakse hooga.

Liikumine märjal savisel teel on suuresti raskendatud, sest tee on libe ja pehme, rataste külge kleepub savi, mätsides kinni väliskummide protektori mustri. Säärasel teel sõitmisel kaotab auto kergesti juhitavuse. Niiskel savisel teel on parem sõita mitte vanas, sissesõidetud rööpas, kus vesi teeb savi vedelaks, vaid selle kõrval — taimkattega pinnasel.

Liikumine lumes. Sõitmisel lumisel teel ei tohi kõrvale kalduda kinnisõidetud teeosalt, sest siis võib auto kiskuda sügavasse lumme või lumega kinnituisanud teekraavi, kust väljasaamine on seotud suurte raskustega, rääkimata seejuures tekkida võivast avariist ja selle tagajärgedest.

Väikesed hanged ja tuisanud teeosad tuleb ületada hooga, ning külglibisemise vältimiseks lumme sõita täisnurga all.

Liikumine teede lagunemise ajal. Üldised reeglid lagunenud teedel sõitmisel on järgmised:

a) raskesti läbitavad teeosad eelnevalt üle vaadata ja valida sobivad liikumissuunad;

b) võimalust mööda vältida raskesti läbitavate teeosade ületamist, sõites nende ümbert.

c) paigalt liikuma hakata sujuvalt;

d) aegsasti sisse lülitada säärane ülekanne, millega on võimalik ületada olemasolev takistus, liikudes seejuures ühtlase kiirusega;

e) rataste kohallibisemisel tuleb auto kohe peatada ja rataste libisemine kõrvaldada.

Rasketes teeoludes liikumiseks kasutatakse suurendatud läbivusega autosid, milledel on kaks või kolm veosilda ja spetsiaalprofiiliga kummid.

Sõitmisel kõva kattega teedel esiveosilda sisse ei lülitata. Sõitmiseks halval teel või teedeta olukorras lülitatakse töösse esiveosild seisva auto puhul.

Mõned suurendatud läbivusega autod (GAZ-63, ZIL-151) on varustatud vintsiga. Vintsi saab kasutada auto enda välja-

tõmbamiseks, kui ta on vajunud pehmesse pinnasesse või sattunud kraavi, samuti ka teiste autode väljatõmbamiseks.

Auto enda väljatõmbamiseks tuleb vints lülitada trossi lahtikerimisele ja kinnitada trossi ots autost eespool asuva puu, kännu või maasse taotud vaia külge. Seejärel tuleb vints lülitada trossi pealekerimisele. Selleks, et saada maksimaalset pöördemomenti, võib samaaegselt sisse lülitada esimene käik ja kõik veosillad.

Teise auto väljatõmbamiseks tuleb vintsiga auto paigutada kõvale pinnale kindlalt pidurdatud seisu (tarbe korral panna ratastele alla klotsid). Seejärel lülitada vints trossi lahtikerimisele, kinnitada trossi ots väljatõmmatava auto veohaakide või raami risttala külge ning lülitada vints trossi pealekerimisele. Vintsi töö hõlbustamiseks tuleb väljatõmmataval autol sisse lülitada madalam käik.

2. Veekogude ületamine koolmeid kaudu ja jääd mööda

1. Juhul, kui sild puudub või on see ületamiseks ebakindel, siis saab madalat jõge ületada suvel koolmeid kaudu, talvel aga jääd mööda.

Enne jõe ületamist tuleb leida sobiv koole, teha kindlaks selle sügavus ja pinnase seisukord (kandevõime).

Kui sügavaid koolmeid on võimalik autoga ületada, see oleneb karburaatori, süütejagaja, akupatarei ja muude vettkartvate seadiste asetsemisest autol. Normaalselt läbitavaks vee sügavuseks võib lugeda kuni 60 cm, erandjuhtudel (aeglase veevoolu ja suuremate veoautode puhul) kuni 1 m.

Jõgi tuleb läbida mitte täisnurga all, vaid poolviltu pärivoolu, esimese käiguga ja mootori suurte pööretega. Mootori pöördeid vähendada või mootorit seisata ei tohi, sest siis võib vesi voolata summutisse ja mootor seiskub.

Koolme läbimisel võib vesi tungida piduritrumlite ja -klotside vahele, mis põhjustab pidurdusvõime languse ja talve ajal ka pidurite kinnikülmumise. Selle ärahoidmiseks tuleb pärast veest läbisõitmist mõne kilomeetri pikkusel teelõigul lühikeste perioodiliste pidurdamistega soojendada ja kuivatada pidureid.

2. Enne jõe või järve ületamist jääd mööda tuleb kindlaks määrata jää seisukord, selle paksus ja tugevus. Jää peab olema ilma pragudeta ja küllalt paks, et taluda autorataste suurt erisurvet. Ohutuks ülesõiduks peab jää paksus olema autodele üldraskusega kuni 1,5 tonni — 15 cm, raskusega kuni 3 tonni — 20 cm, raskusega kuni 5 tonni — 30 cm, raskusega

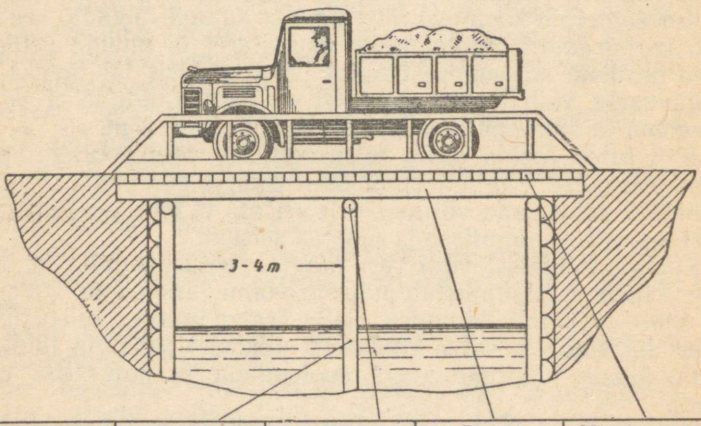
kuni 12 tonni — 40 cm. Kui kohati jää on nõrgem, tuleb sinna asetada saelauad, suurendades nii auto kandepinda. Jääd saab tugevdada ka sel viisil, et jääle laotatakse puuoksi või kiht õlgi ja valatakse üle veega, mis külmudes suurendab jää kandevõimet. Tavaliselt on jää kõige nõrgem kalda ääres.

Jõge või järve jääd mööda ületades tuleb kõigil kaasasõitjail lasta autost väljuda ja avada juhiruumi uksed. Liikuda tuleb madalama käiguga ühtlase kiirusega — 10—15 km/t. Peatamine jääl on keelatud.

3. Sildade ületamine

Maanteedel on sildade ette, juhul kui nende kandevõime on piiratud, seatud liiklusmärk «Piiratud koormus»; samuti on liikumise kiiruse piiramise korral püstitatud märk «Piiratud kiirus». Märkide puudumisel võib teesildu ületada kuitahes raske liiklusvahendiga niisuguse kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise.

Kohalikel (külavahe-) teedel olevate sildade ja teetruupide ette reeglikohaselt liiklusmärke ei seata ja autojuhil tuleb nende ületamisel ise hinnata silla sõidutee katte seisukorda kui ka nende kandevõime piiratust.



Kandevõime	Vaiad	Istepakud	Talad	Sõidutee kate
1,5 t	15...16 cm	18...20 cm	22...25 cm	6...8 cm
3,0 t	18 cm	20...22 cm	26...28 cm	7...9 cm
5,0 t	18 cm ja rohkem	22...25 cm	29...30 cm	9 cm ja rohkem

Joon. 125. Tabel silla kandevõime määramiseks.

Puusildade kandevõimet saab ligikaudu kindlaks määrata silla vaiade, istepakkude ja talade läbimõõtude ning sõidutee katte paksuse järgi joonisel 125 toodud andmete kohaselt.

Enne tundmatu silla ületamist tuleb kontrollida silla sõidutee kandekonstruktsiooni seisukorda. Kui kate on tehtud laudadest või väikese läbimõõduga ümarpuidust ja on kinnitamata ning silla kandetalad ilmselt nõrgad, tuleb veenduda, et puitmaterjal pole pehastunud ega ole selles laiemaid pragusid.

Kui silla sõidutee kate ei ole küllalt kindel, tuleb seda tugevdada, asetades sellele lauad piki auto rataste liikumise suunda.

Ei tohi unustada, et sildadel ja samuti sõidutee servas asetsevate kaitsepostide piirkonnas on keelatud eesliikuvast liiklusvahendist mööda sõita.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Milliste võtetega tuleb ületada teerööpad, teel olevad ristrentslid, sügav liiv, sitke pinnas, lund täistuisanud teeosad, auklik tee, muldvallid?
2. Millist mõju avaldab suurendatud koormus auto mehhanismidele ja agregaatidele tema liikumisel rasketes teeoludes?
3. Milliste juhtimisvõtetega saab vähendada suurendatud koormuste mõju auto mehhanismidele ja agregaatidele liikumisel rasketes teeoludes?
4. Milliseid rakiseid ja käepäraseid abinõusid kasutatakse auto läbimuse suurendamiseks? Kuidas kasutatakse libisemisvastaseid kette?
5. Milliseid viise ja abinõusid kasutatakse rasketes teeoludes sissekaevunud auto väljatõmbamiseks?
6. Kuidas ette valmistada autot veekogu läbimiseks koolet kaudu?
7. Missuguste tunnuste järgi saab kindlaks määrata koolet, mis on kohane autodega läbimiseks?
8. Kuidas tuleb läbida veekogu koolet kaudu?
9. Kui sügava veega koolme võivad läbida kodumaised sõiduautod? veoautod?
10. Mis nõudeid tuleb täita autoga veekogude ületamisel jääd mööda?
11. Kui paks peab olema veekogul jää 2-, 4-, 7-, 10-tonnise autoga ohutuks ületamiseks?
12. Milliste vahenditega saab tugevdada jääd veekogu ületamise kohas?

XXVII PEATÜKK

ÜLDTEADMISI AUTOTEOORIAST

1. Auto raskuskeskme asukoht

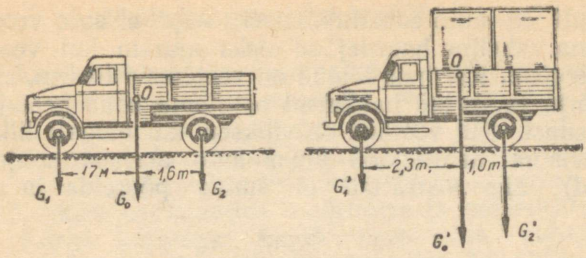
Auto raskuskeskme kaugus telgedest oleneb koormusest.

Näiteks auto GAZ-51 tühikaal on 2710 kg, mis jaguneb auto telgede vahel järgmiselt: esiteljele 1300 kg ja tagateljele 1410 kg, kusjuures auto telgede vahe on 3,3 m. Auto raskuskese asub joonel, mis asub esiteljest $\frac{1410 \times 3{,}3}{2710} = 1{,}7$ m ja tagateljest $\frac{1300 \times 3{,}3}{2710} = 1{,}6$ m kaugusel. Sama auto kaal täiskoormaga on 5350 kg ning esiteljele mõjub (koorma ühtlaselt jaotatud asetuse puhul) 1600 kg suurune raskusjõud ja tagateljele 3750 kg suurune raskusjõud. Sel juhul auto raskuskese asub joonel, mis esiteljest on $\frac{3750 \times 3{,}3}{5350} = 2{,}3$ m ja tagateljest $\frac{1600 \times 3{,}3}{5350} = 1{,}0$ m kaugusel.

2. Telgedele ja ratastele mõjuv raskusjõud

Auto telgedele mõjuv raskusjõud on sõltuv auto koormusest. Kui näiteks auto GAZ-51 tühikaal on 2710 kg, siis esiteljele mõjuv raskusjõud on 1300 kg ehk 48% ja tagateljele mõjuv raskusjõud on 1410 kg ehk 52%. Kui sama auto kaal koormaga on 5350 kg, siis esiteljele mõjuv raskusjõud on ainult 1600 kg ehk 30% ja tagateljele mõjuv raskusjõud on 3750 kg ehk 70%.

Samuti oleneb ka auto ratastele mõjuv raskusjõud auto koormusest. Ülaltoodud näite kohaselt auto tühikaalu korral mõjub kummalegi esirattale $\frac{1300}{2} = 650$ kg ja igale taga-



Joon. 126. Tühja ja täiskoormaga veoauto (GAZ-51) raskuskeskme asukoht ja koorma jagunemine ratastele.

rattale $\frac{1410}{4} \approx 352$ kg suurune raskusjõud. Koormatud auto puhul aga mõjub kummalegi esirattale $\frac{1600}{2} = 800$ kg suurune raskusjõud ja igale tagarattale $\frac{3750}{4} \approx 938$ kg suurune raskusjõud.

3. Autokummide haardumine teepinnaga

Haardejõuks nimetatakse jõudu, mis takistab veereval autorattal libiseda teepinnal, s. t. ta on liugehõõrdumisjõud, mis tekib autokummi ja teekatte vahel. Haardejõu suurus oleneb autorattale mõjuvast raskusjõust ja autokummi ja teekatte vahelise haardumise tegurist. Haardeteguri suurus oleneb: 1) teekatte tüübist ja seisukorrast, 2) väliskummide konstruktsioonist ja seisukorrast, 3) õhurõhust kummides. Haardeteguri suurus kõva ja kuiva teepinna puhul on 0,5—0,9, lumise ja märja teepinna puhul aga 0,15—0,30.

Haardetegur on seda väiksem, mida libedam on tee, siledam väliskummi protektor ja suurem rõhk kummides. Ümberpöördult, haardetegur on seda suurem, mida karedam on tee, mida tihedam ja sügavam on protektor ja madalam rõhk kummides (sest madalama rõhu puhul on haardumispind teega suurem).

Veojõud mõjub ratta ja teepinna kokkupuutepunktis.

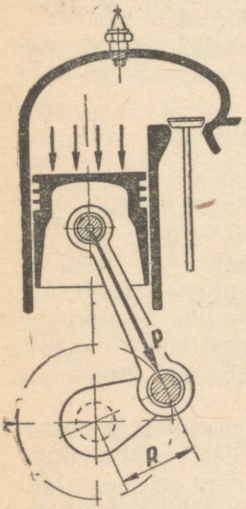
Auto veorattad püüavad nagu teepinda nihutada tagasi, aga kuna see harilikult pole võimalik, siis rataste ja teepinna vahel tekkiva haardejõu mõjul hakkavad rattad veerema ja auto liigub edasi.

Seda võib näha sellest, kui libeda sõidutee puhul koha peal pöörlema hakkavale veorattale alla panna lauatükk, siis veoratas paiskab selle lauatüki tagasisuunas ja auto jääb endiselt paigale.

Järelikult on auto edasiliikumiseks vaja, et auto veorataste ja teepinna vaheline haardejõud oleks suurem kui veorattaid pöörav veojõud. Kui haardejõud on veojõust väiksem, siis libisemise tõttu veorattad hakkavad pöörlema koha peal ja auto ei liigu edasi. Kui veojõud on väiksem kui paigalt liikumisel esinev takistus (haardejõud pluss auto massist põhjustatud inertsjõud), siis veorattad ei suuda pöörelda ja mootor seiskub.

4. Pöördemomendi ülekandmine väntvõllilt veoratastele

Auto mootori töötades tema väntvõll pöörleb. Seejuures väntvõllil tekib nn. pöördemoment. Pöördemomendi all mõistetakse võlli pööramiseks rakendatud jõu ja selle õla korrutist (joon. 127). Pöördemomendi mõõtühikuks on kilogramm-meeter (kgm).



Joon. 127. Pöördemoment.

Mootori pöördemoment kantakse väntvõllilt sidurile. Sidur annab pöördemomendi hõõrdejõu vahendusel edasi käigukastile. Käigukasti hammasajamite abil on võimalik mootori pöördemomendi endiseks jäädes saavutada ülekandearvu suurendamisega suuremat veojõudu veoratastel. Käigukastist kantakse mootori pöördemoment kardaanvõlli abil veosilla peaülekandele ja sealt edasi diferentsiaali ja pooltelgede abil auto veoratastele.

5. Hõõrdekaod jõuülekandemehhanismis

Mootori pöördemomenti ei kanta auto veoratastele üle tervikuna, vaid osaliselt. See on tingitud asjaolust, et jõuülekandemehhanismis esinevad hõõrdekaod. Hõõrdekaod tekivad kuullaagrites, hammasajamites ja kardaanliigendites. Samuti mõjub jõuülekandemehhanismi osade liikumisele takistavalt üksikute agregaatide karterites asuv õli. Üldine hõõrdekadu jõuülekandemehhanismis on 10—15% mootori võimsusest.

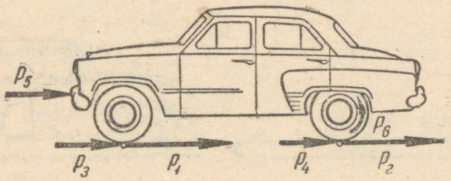
6. Jõuülekandemehhanismi kasutegur

Jõuülekandemehhanismi kasuteguri all mõistame veorataste võimsuse suhet mootori võimsusega. Mitmesuguste autotüüpide puhul see kasutegur kõigub piirides 0,85—0,9. Jõuülekandemehhanismi kasutegur oleneb mitmesuguste detailide sobitamise ja reguleerimise täpsusest, nende kuluvuse astmest, samuti üksikute agregaatide määrimise ja määrdeaine kvaliteedist. Kõrge kasutegur tagab auto pika vabajooksutee väljalülitatud mootoriga. Hästikorrastatud ja väljareguleeritud veoauto vabajooksu tee pikkus peab olema horisontaalsel asfaltteel kiiruse juures 30 km/t. vähemalt 200 m.

7. Liikuvale autole mõjuvad jõud

Horisontaalsel teel liikuvale autole mõjuvad järgmised välisjõud (joon. 128):

1) rataste veeretakistusjõud,
2) õhutakistusjõud,
3) hõõrdejõud jõuülekandemehhanismis.



Joon. 128. Jõud, mis peatavad liikuva auto. P_1 ja P_2 — esi- ja tagarataste pidurdusjõud; P_3 ja P_4 — esi- ja tagarataste veeretakistusjõud; P_5 — õhu takistusjõud; P_6 — hõõrdejõud jõuülekandemehhanismis.

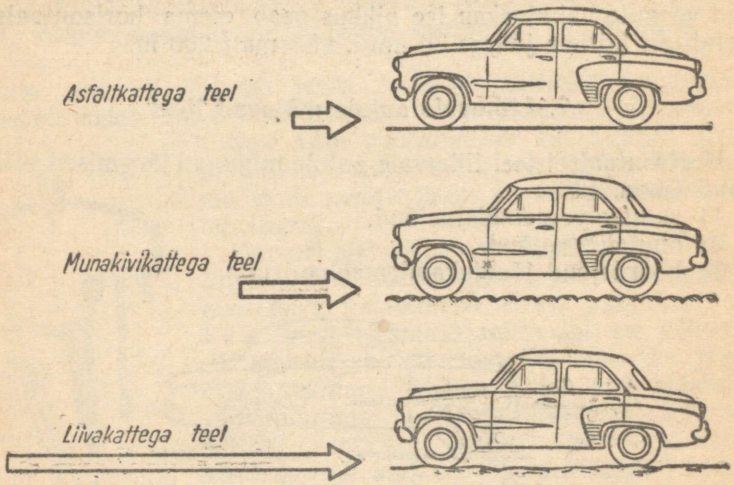
Teetõusul liikuval autol tuleb ületada ka auto raskuskeskme vertikaalse ümberpaiknemise takistusjõud.

Kui liikuval autol lahutada sidur ja lülitada sisse vabakäik, siis jääb auto temale mõjuvate välisjõudude tõttu pärast teatava teeosa läbimist seisma. Seejuures läbib auto kuni täieliku seismajäämiseni küllaltki pika teekonna. Näiteks on nõutav, et horisontaalsel kõva kattega teel 30 km/t. lõppkiiruse juures veoauto GAZ-51 veereks vähemalt 300 m ja ZIL-150 vähemalt 350 m edasi ning 50 km/t. lõppkiiruse juures sõiduauto «Moskvitš» vähemalt 450 m ja «Pobeda» vähemalt 600 m edasi.

8. Jõuvankri veeretakistus ja selle suurust mõjutavad tegurid

Jõuvankri veeretakistuse põhjustavad: autokummide ja teepinna deformatsioon, väliskummide ja teepinna vaheline hõõrdumine, hõõrdumine esirataste kuullaagrites ja hõõrdumine jõuvankri vedrudes ning amortisaatorites.

Jõuvankri veeretakistus võrdub jõuvankri kaalu ning veeretakistuse teguri korrutisega ja selle mõõtühikuks on kilogramm (kg).



Joon. 129. Auto veeretakistuse olenevus teekattest.

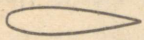
Tingituna veeretakistusest saab jõuvanker liikuda suhteliselt aeglaselt, võrreldes näiteks lennukiga, millel puudub veeretakistus. Veeretakistust mõjutavad tegurid arvestatakse ühe üldise tegurina, mille suurus määratakse katseliselt. Veeretakistuse tegur asfaltkattega teel kõigub 0,01—0,02 piirides ja on sõltuv jõuvankri liikumiskiirusest. Munakivikattega teel on see tegur 0,03 ja võib tõusta liivakatte puhul kuni 0,1.

9. Õhutakistus ja selle sõltuvus keha kujust

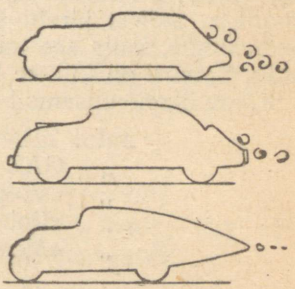
Õhutakistus on tingitud õhu vastusurvest, hõrendusest liikuva keha taga ja õhuosakeste hõõrdumisest vastu keha välispinda. Õhutakistuse suurus oleneb keha liikumiskiirusest, tema

rindristlõikest ja keha kujust. Suurim õhutakistus on liikuval kehal, millel on risttahuka kuju, väikseim — kehal, millel on langeva tilga kuju.

Tilgakujulise keha õhutakistuse tegur, kui keha on tömbi otsaga vastu õhuvoolu, on 1. Kerakujulise keha õhutakistuse tegur on 3,8, poolkerakujulise keha õhutakistuse tegur on 6,0, kui keha on kumerusega vastu õhuvoolu, ja 23,0, kui keha on poolituspinnaga vastu õhuvoolu (joon. 130). Õhutakistust mõõdetakse kilogrammides 1 m^2 kohta.

Tuul	*Keha kuju*	*Õhutakistuse suurus*
⇨		*1*
⇨		*1,5*
⇨		*2,8*
⇨		*3,8*
⇨		*6,0*
⇨		*23,0*

Joon. 130. Õhutakistuse olenevus keha kujust.



Joon. 131. Õhutakistuse (pööriste) vähenemine olenevalt auto voolujoonelisest kujust.

Auto liikumiskiiruse suurendamisel on võimsus, mis kulutatakse veeretakistuse ületamiseks, võrdeline kiirusega, aga võimsus, mis kulutatakse õhutakistuse ületamiseks, on võrdeline kiiruse kuubiga. Näiteks, auto kiirusel 20 km/t. on veeretakistuse ületamiseks vajalik võimsus 2 hj, õhutakistuse ületamiseks vajalik võimsus 0,24 hj. Kiiruse puhul 100 km/t. on veeretakistuse ületamiseks samades liikumistingimustes vajalik võimsus 10,4 hj, õhutakistuse ületamiseks vajalik võimsus aga 30 hj. Järelikult auto kiiruse suurendamisel 5 korda õhutakistuse ületamiseks vajalik võimsus suureneb 5^3, s. o. 125 korda.

Et viia minimaalseks õhutakistuse mõju, on kaasaegses autoehitustehnikas pööratud suurt tähelepanu auto väliskujule, andes temale nn. voolujoonelise kuju. Selleks kõik auto esiotsa teravad nurgad tehakse ümmargused, kõik väljaulatuvad osad püütakse viia võimalikult autokere sisse, väljajäänuile antakse aga voolujooneline kuju. Auto kere tehakse pikergune, sujuva üleminekuga katusekohalt, esilaternad monteeritakse tiibadesse jne. Voolujoonelise auto kuju sarnaneb tilga kujuga, millel tömp ots on vastu liikumise suunda. Sellise kuju puhul on pöörisvoolud liikuva auto taga tunduvalt väiksemad, mille tõttu õhutakistuse mõju muutub minimaalseks (joon. 131).

10. Liikumiskiiruse mõju auto ökonoomsusele

Nagu varem öeldud, on auto liikumiskiiruse suurendamisel õhutakistuse ületamiseks kulutatud võimsus võrdeline kiiruse kuubiga. Sellest järeldub, et suurte kiiruste kasutamine pole ökonoomne, kuna see toob enesega kaasa kütuse ülemäärase kulu. Samuti on kütuse kulu suur ka liiga väikestel kiirustel.

Kõige ökonoomsemad kiirused on:

autol ZIL-150	— 30—35	km/t.,
„ GAZ-51	— 35—40	„
„ «Volga»	— 55	„
„ «Pobeda»	— 40—50	„
„ «Moskvitš»	— 40—45	„

11. Kineetilise energia mõiste

Töö suurust, mida mingi keha on võimeline tegema, nimetatakse selle keha e n e r g i a k s. On kaks energia liiki: potentsiaalne ehk keha asendienergia ja kineetiline ehk liikumisenergia.

Potentsiaalset energiat evib maast ülestõstetud keha, kokkukeeratud vedru, elektri- ja magnetväli.

Kineetilist energiat evib liikuv keha, elektrivool, kiirgus, soojus. Energia kandjaks on alati mingi keha.

Iga liikuv keha, mõjudes teistele kehadele, teeb tööd, näiteks liikuv õhumass — tuul — teeb tööd, pannes liikuma tuuleveski tiivad või liigutades purjelaeva. Mida suurem on keha liikumise kiirus, seda suurem on ta energia, näiteks orkaani mõju on palju suurem tuule mõjust. Samuti, mida suurem on keha mass, seda suurem on ta kineetiline energia, näiteks kaks eri-

nevate massidega vasarat, mis liiguvad sama kiirusega, sooritavad erinevaid tööhulki. Kineetiline energia on võrdne keha poole massi ja kiiruse ruudu korrutisega ning mõõdetakse kilogramm-meetrites (kgm).

$$\text{Kineetiline energia} = \frac{\text{mass} \times \text{kiirus}^2}{2}.$$

12. Auto kineetiline energia ja selle elementaararvutus

Nagu varem öeldud, on kineetiline energia võrdeline keha massiga ja liikumise kiirusega. Mida suurem on keha mass ja liikumise kiirus, seda suurem on kineetiline energia.

Liikuva auto kineetilist energiat, millest kokkupõrkel on tingitud purustav jõud, saab kergesti arvutada, kui on teada auto kaal ja liikumiskiirus.

Näiteks, kui täie koormaga sõiduauto «Moskvitš», kaaludes 1160 kg, sõidab kiirusega 65 km/t. ehk 18,1 m/sek, on tema kineetiline energia:

auto mass on $\frac{1160}{9{,}81} = 119$ kg sek²/m

ja kineetiline energia: $\frac{119 \times 18{,}1^2}{2} = 20\,000$ kgm.

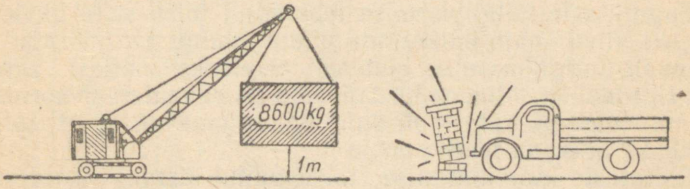
Kui sama auto liigub aga kiirusega 20 km/t., mis vastab 5,6 m/sek, siis on tema kineetiline energia ainult:

$$\frac{119 \times 5{,}6^2}{2} = 1900 \text{ kgm.}$$

Kui aga täiskoormusega veoauto GAZ-51, kaaluga 5350 kg, liigub kiirusega 20 km/t., on tema kineetiline energia:

auto mass on $\frac{5350}{9{,}81} = 547$ kg sek²/m ja

auto kineetiline energia on $\frac{547 \times 5{,}6^2}{2} = 8600$ kgm.



Joon. 132. Kiirusega 20 km/t. ja täiskoormaga liikuva veoauto GAZ-51 kineetiline energia (hoog) on sama suur kui 1 m kõrguselt langeval 8600 kg raskusel koormal.

Eespool toodust võib järeldada, kui suure purustava jõuga löögi annab ja saab jõuvanker kokkupõrkel (joon. 132).

13. Auto pidurdamine

Pidurdamisel muundatakse auto kineetiline energia hõõrdetööks. See saavutatakse piduritrumli ja piduriklotside friktsioonkatte vahelise ning teepinna ja kummide vahelise hõõrdumise tulemusena. Liikuva auto rataste pidurdamisel tekib pidurdusjõud auto rataste ja teepinna vahel, mõjudes auto liikumisele vastupidises suunas. Maksimaalne pidurdusjõud võrdub auto igale pidurdatud rattale langeva kaaluga, korrutatult teepinna ja ratta vahelise hõõrdeteguriga. Kui pidurdusjõud ületab teepinna ja ratta vahelise hõõrdejõu, lakkab ratas veeremast ja hakkab libisema. Selline libisev edasiliikumine (mida nimetatakse rataste blokeerumiseks) võib tekkida tee igasuguse seisukorra puhul — ka kuival, karedal teel, kuid eriti hõlpsasti tekib see märjal, libedal teel. See seletub sellega, et piduriklotside ja piduritrumli vaheline hõõrdumine on suurem (hõõrdetegur 1) kui rattakummi ja teepinna vaheline hõõrdumine (hõõrdetegur kuival, karedal teel 0,7—0,9, märjal ja libedal teel — 0,2—0,4). Seepärast tuleb hoiduda blokeeruvast pidurdamisest, sest pidurdusteekond sel puhul on märgatavalt suurem kui veerevatel ratastel. Rataste blokeerumisel jõuvanker kaotab juhitavuse ja tekib rataste külgsuunas libisemise oht. Karedal teel aga kummide kuluvus suureneb järsult.

Lühima pidurdusteekonna saame siis, kui pidurdame rattad blokeerimise piirini, s. t. seisundisse, kus nad enne blokeeruma hakkamist veel siiski veerevad. Seega tuleb auto kiireks pidurdamiseks vajutada energiliselt, kuid sujuvalt piduripedaalile, nii et rattad ei blokeeruks ja, kui on tunda, et rattad siiski on blokeerunud, tuleb kohe veidi pidurit tagasi lasta.

Tagarataste külglibisemise tekkimisel tuleb selle likvideerimiseks viivitamata katkestada pidurdamine ja pöörata rooli sujuvalt külglibisemise suunas, vajutades ühtlasi kergesti gaasipedaalile. Momendil, kui auto on saavutanud normaalse suuna, tuleb pöörata rooli sujuvalt vastassuunas, et auto ei hakkaks libisema teisele poole.

Esirataste külglibisemise (mida juhtub harva) likvideerimiseks tuleb esirattad pöörata külglibisemisele vastupidises suunas, ühtlasi pidurdades ainult tagarattaid käsipiduri abil, ja anda autole vajalik suund.

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

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

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

kus S — pidurdusteekonna pikkus meetrites,
v — jõuvankri liikumiskiirus m/sek,
g — vabalangemise kiirendus = 9,81 m/sek^2,
μ — teepinna ja rehvide vahelise haardumise tegur.

Pidurdamisel saavutatava maksimaalse aeglustuse a võib leida valemi järgi

$$a = g\mu.$$

Järelikult, sõitmisel heal teepinnal, kus haardumistegur $\mu = 0{,}7$, võib maksimaalse aeglustusena saavutada $(0{,}7 \cdot 9{,}81)$ ligi 7 m/sek^2.

Järsul pidurdamisel kuival, karedal teepinnal saavutatava suure aeglustuse puhul tekib oht kaasasõitjaile, kuna inertsjõu tõttu võivad nad paiskuda oma istmeilt ette ja ennast vigastada vastu tuuleklaasi. Juba aeglustamisel 3 m/sek^2 langeb inimese keha ette, kui ta sel puhul jalgadega vastu ei suru või kätega kuskilt kinni ei hoia.

Liikumise kiirus		Killustik- ja kruusatee		Asfaltbetoontee		Kivitee		Asfalttee		Jäide
km/t.	m/sek.	kuiv $\mu = 0{,}7$	märg $\mu = 0{,}4$	kuiv $\mu = 0{,}65$	märg $\mu = 0{,}35$	kuiv $\mu = 0{,}6$	märg $\mu = 0{,}3$	kuiv $\mu = 0{,}5$	märg $\mu = 0{,}2$	kiilasjää $\mu = 0{,}1$
5	1,39	0,14	0,24	0,15	0,28	0,16	0,32	0,19	0,48	0,96
10	2,78	0,55	0,96	0,59	1,10	0,64	1,28	0,77	1,93	3,85
15	4,17	1,24	2,16	1,33	2,48	1,44	2,88	1,73	4,32	8,65
20	5,55	2,20	3,85	2,38	4,40	2,58	5,40	3,08	7,70	15,40
25	6,94	3,46	6,05	3,72	6,90	4,05	8,05	4,85	12,10	24,20
30	8,33	4,95	8,65	5,33	9,90	5,80	11,50	6,92	17,30	34,60
40	11,11	8,80	15,40	9,45	17,60	10,25	22,50	12,30	30,70	61,60
50	13,89	13,80	24,0	14,80	27,60	16,0	32,0	19,20	48,0	96,0
60	16,66	19,80	34,60	21,30	39,60	23,10	46,20	27,70	69,0	138,0
70	19,44	27,0	47,10	29,0	54,0	31,40	62,80	37,70	94,0	188,0
80	22,22	35,20	61,60	37,90	70,50	41,0	82,0	49,30	123,0	246,0
90	25,0	44,50	78,0	48,0	89,0	52,0	104,0	62,20	156,0	312,0
100	27,78	56,10	98,0	60,45	112,10	65,5	130,80	78,5	196,0	392,5

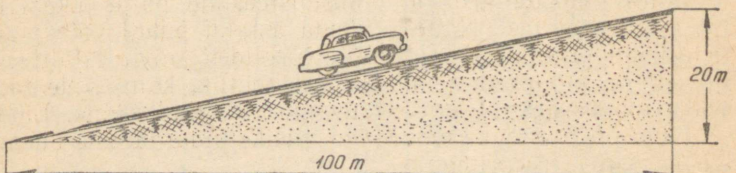
Eelolevas tabelis on toodud lühimad pidurdusteekonnad mitmesuguse kattega teedel nii kuiva kui ka märja teepinna puhul sõiduautode kohta kõikide rataste pidurdamisel. Täis koormaga veoautode pidurdusteekonnad on kuni 30% pikemad.

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 tsementbetoonteel võib μ olla $\approx 0{,}9$. Seega oleneb μ suurus teekatte seisukorrast (uus või kulunud), teekatte materjali koostisest (mida enam on selles kleepuvat sideainet, näiteks, mida enam asfalti on teekattes, seda libedam, s. t. väiksem on μ) ning teekatte töötlemisest (mida paremini on tee töödeldud, seda suurem on μ).

Eespool toodud andmed pidurdusteekonna pikkuse kohta on kehtivad ainult horisontaalse tee puhul. Tee tõusudel ja langudel lüheneb või pikeneb pidurdusteekond vastavalt tõusu või langu suurusele. Pidurdusteekonna pikkuse leidmiseks tõusva või langeva tee puhul tuleb esiteks leida pidurdusteekonna pikkus vastavalt horisontaalsele teele ja siis vähendada või suurendada saadud arvu alljärgneva tabeli andmete kohaselt.

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

Tihti arvestatakse, et pidurdusteekond võrdub pidurdusjälje pikkusega. See ei ole õige neljaratta-piduriie puhul. Neljaratta-piduritega auto pidurdusteekond on lühem kui sõidu-

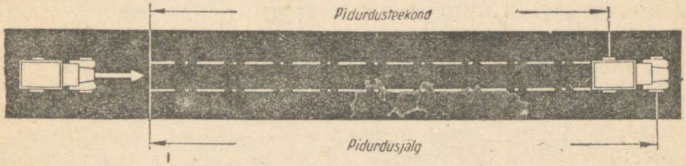


Joon. 133. Tee tõus (või lang) 20%.



Joon. 134. Pidurdusjälg ja blokeerimisjälg.

teele jääv nähtav pidurdusjälg. Kuna neljaratta-pidurite puhul pidurdavad ka esirattad, siis pidurdusteekonna pikkuse kindlaksmääramisel tuleb sel puhul pidurdusjälje pikkusest maha arvata auto esi- ja tagarataste vahemaa (joon. 135).



Joon. 135. Pidurdusteekond ja pidurdusjälg kõikide rataste pidurdamisel.

Samuti ei tohi ära segada pidurdusjälge pidurdusteekonnaga jõuvankri liikumiskiiruse arvutamisel. Pidurdusjälje järgi saab kindlaks määrata jõuvankri poolt pidurdamise algmomendil arendatud liikumiskiirust ainult ligikaudu, sest, nagu eespool selgitatud, oleneb pidurdusteekonna pikkus paljudest teguritest, milledest iga üksiku täpne kindlaksmääramine on olulise tähtsusega, kuid tegelikult raskesti teostatav.

Sõitmisel libedal teel on pidurdusteekond palju pikem kui kuival, karedal teel. Näiteks libeda asfaldi puhul võib pidurdusteekond pikeneda kuni 250%, võrreldes kuiva asfaltteega. Üldiselt on pidurdamine libedal teel ohtlik, kuna selle tagajärjel võib kergesti tekkida jõuvankri külglibisemine. Libeda tee puhul on parimaks pidurdamisviisiks pidurdamine üheaegselt mootori ja piduritega.

Tabelis (vt. lk. 232) on antud peatumisteekonna pikkused sõiduautode kohta kuival ja märjal killustik-kruusateel ühesekundilise reageerimisaja puhul.

Peatumisteekonna pikkused kuival ja märjal teel

Jõuvankri liikumise kiirus	Reageerimisteekond + pidurdusteekond = peatumisteekond				
	Reageerimisteekond 1 sek. vältel	Lühim pidurdusteekond kuiva teepinna puhul	Peatumisteekond kuiva teepinna puhul	Lühim pidurdusteekond märja teepinna puhul	Peatumisteekond märja teepinna puhul
km/t.	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

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

Säärastel juhtudel tuleb vilunud juhile appi nn. instinktiivne tegutsemine. Instinktiivne tegutsemine on nähtus, kus inimese närvisüsteem reageerib mingile välisärritusele alateadlikult, n. ö. automaatselt. Nii näiteks sirutab jooksev inimene komistades ja kukkudes käed ette veel enne, kui ta suudab tajuda, mis on juhtunud ja kuidas peab talitama. Samuti juhul, kui kiireltliikuva jõuvankri sõiduteele astub ootamatult jalakäija, teeb jõuvankrijuhi käsi vajaliku liigutuse, pöörates rooli järsult kõrvale veel enne, kui ta suudab mõtelda, mida teha pealesõidu vältimiseks.

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

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

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

Kui lisaks piduritega pidurdamisele kasutada ka mootoriga pidurdamist, siis pidurdusteekond lüheneb 25—30% võrra. Ühtlasi väheneb sel puhul ka auto külglibisemise oht ja pidurseadmete kuluvus.

Mootoriga pidurdamist tuleb kasutada pidurdamisel suurtelt kiirustelt ja pidurdamisel libedal teel. Selleks lõpetatakse küttesegu juurdevool seguklapi sulgemisega, sidurit lahutamata. Et mootor ei seiskuks, lahutatakse sidur alles kiiruse langemisel 10—12 km-le tunnis, mil lõpeb mootori pidurdav toime ja ilmnevad löögid jõuülekandes.

Pidurdamist mootori abil paralleelselt piduritega tuleb kasutada ka laskumisel pikkadest järskudest teelangudest ja sõitmisel mägedest, sest pidurite pikaajalisel kasutamisel kuumenevad nad hõõrdumise tagajärjel. Näiteks kiirusel 100 km/t. tugeval pidurdamisel tõuseb temperatuur pidurites kuni 150°C. Ülekuumenenud pidurite pidurdusvõime langeb tunduvalt, samal ajal aga suureneb nende kuluvus.

Kestval pidurdamisel järsul teelangul, näiteks mägedes, tuleb mootoriga pidurdamisel kasutada madalamat käiku, kuna otseülekande pidurdav jõud osutub sel puhul mittekülla1daseks.

Hüdraulilistel piduritel ei tule pidurdamise lõpetamisel piduripedaali väga järsult tagasi lasta, kuna see mõjub kahjulikult piduri peasilindri detailidele.

Pneumaatiliste pidurite kasutamine nõuab suurimat oskust ja vilumust. Pneumaatiliste piduritega varustatud autol sõitev algaja juht peab meeles pidama, et piduripedaali järsk põhjavajutamine tekitab rataste järsu blokeerimise. Seepärast tuleb sujuvaks pidurdamiseks vajutada pedaalile kergelt mitu korda järjest.

Samuti tuleb pneumaatiliste pidurite puhul meeles pidada, et kui õhurõhk süsteemis on alla 5 kg/cm², siis pidurid ei tööta täisvõimsusega. Seepärast ei tohi alustada liikumist enne, kui õhurõhk süsteemis on tõusnud üle 5 kg/cm², vaid tuleb kohapeal koguda õhku.

Jalgpidurisüsteemi rikkimineku puhul võib tsentraalset, s. o. transmissioonile mõjuvat käsipidurit pidurdamiseks kasutada ainult väikesel kiirusel, sest suurel kiirusel transmissiooni järsk pidurdamine põhjustab selle detailide järsu ülekoormamise, mis võib lõppeda nende purunemisega. Seepärast on pidurite riknemise korral tagasisõit garaaži lubatud vaid minimaalse kiirusega mööda järskude langudeta teed. Mägise tee puhul tuleb auto ära pukseerida jäiga ühenduslüli abil.

Jõuvankri teelpüsivuseks nimetatakse tema võimet edasi liikuda ebatasasel ja libedal teepinnal ilma külglibisemiseta ja ümberkukkumiseta.

Jõuvankri püsivust pikisuunas ilma ümberlangemiseta (ümber esi- või tagatelje), näiteks järskude teetõusude ületamisel, nimetatakse pikipüsivuseks. Pikipüsivusest oleneb ka jõuvankri juhitavuse kadu esiratastele mõjuva reaktsioonijõu vähenemise tagajärjel, näiteks mäkke tõusmisel või veoratastele järsult suurema tõukejõu ülekandmisel.

Pikipüsivus sõltub jõuvankri raskuskeskme asetusest, telgede vahe pikkusest, veoratastele mõjuva jõu suurusest ja sõidutee kallakusest.

Jõuvankri püsivust pikisuunas külgkalletel (näiteks sõitmisel mäenõlvakul) ilma küljeli langemiseta (üle vasak- või parempoolsete rataste) nimetatakse põikipüsivuseks.

Põikipüsivusel omab määravat tähtsust rataste vahe ja raskuskeskme kõrguse suhe, s. t. mida laiem on rataste vahe ja mida madalamal asetseb raskuskese, seda suurem on jõuvankri põikipüsivus.

Veoauto koormakastis veetava koorma suur kõrgus vähendab tunduvalt auto teelpüsivust, eriti tema põikipüsivust, sest koorma suure kõrguse tõttu tõuseb ka auto raskuskese (nihkudes ühtlasi lähemale tagaratastele). Sellepärast võib auto langeda küljeli isegi väikestel külgkalletel.

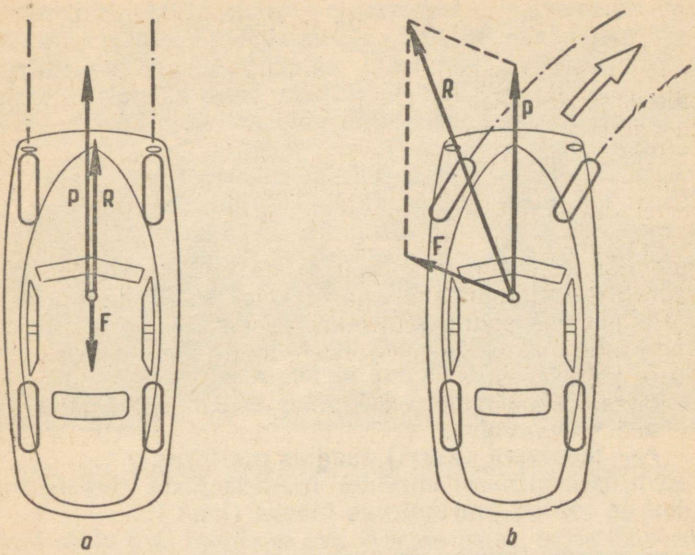
Jõuvankri liikumise kindlust ilma ühe telje rataste külglibisemiseta nimetatakse tema külgpüsivuseks. Rataste külglibisemine tekib juhul, kui kaob vajalik haardumine teepinna ja rataste vahel, näiteks liikumisel libedal teel, pidurdamise ajal või pöörde sooritamisel.

Tagarataste alanud külglibisemise likvideerimiseks tuleb pöörata rooli külglibisemise suunas, samal ajal mitte pidurdada ega sidurit välja lülitada.

Jõuvankri liikumise kindlust teekõverail ja pööretel ilma külglibisemiseta ja ümberviskumiseta nimetatakse pöördepüsivuseks.

Liikumisel teekõverail mõjub autole nagu igale pöörlevale kehale tsentrifugaaljõud, mis on rakendatud auto raskuskeskmesse. See jõud püüab kiskuda autot teekõverast välja. Sellele vastupidi, rataste ja teepinna vaheline haardejõud takistab auto väljapaiskumist teekõverast. Kui tsentrifugaaljõud ületab haardejõu, hakkab auto teekõverast välja libisema.

Tsentrifugaaljõud on seda suurem, mida suurem on auto



Joon. 136-a (vasakul). Autole mõjuvad jõud otseliikumisel. P — mootori tõukejõud, F — inertsjõud, mis mõjub kiireneval liikumisel vastupidi liikumise suunale, aeglustuval liikumisel aga liikumise suunas, R — resultantjõud, mis võrdub vastassuunaliste jõudude puhul nende jõudude vahega ja mõjub suurema jõu suunas. Samasuunaliste jõudude puhul võrdub resultantjõud nende jõudude summaga ja on samasuunaline.
Joon. 136-b (paremal). Autole mõjuvad jõud pöördel. P — mootori tõukejõud, F — inertsjõud (tsentrifugaaljõud), mis takistab jõuvankri liikumise suuna muutmist, püüdes juhtida jõuvankrit teekõverast välja, P — resultantjõud, mille mõju on suunatud jõudude P ja F vahelt ja mis leitakse jõudude P ja F liitmisel jõudude parallelogrammi abil.

liikumiskiirus ja mida väiksem on pöörderaadius. Auto raskus teekõverast väljalibisemisele mõju ei avalda, sest tsentrifugaaljõud ja haardejõud kasvavad proportsionaalselt auto raskuse suurenemisel.

Auto ümberkaldumise oht tekib tavaliselt suurema kiiruse juures kui külglibisemise oht, s. t. auto hakkab ennem libisema kui ümber kalduma. Ainult juhul, kui auto rattad satuvad takistusele (kühmule, tee äärekivile), mis vähendab külglibisemise tekkimise võimalust, võib auto ümberpaiskumine toimuda enne külglibisemist. Mida kõrgemal asetseb autol raskuskese, seda suurem on tema ümberpaiskumise võimalikkus.

Kuna pööretel koormus auto välimistele ratastele (arvates pöördetsentrist) suureneb ja sisemistele ratastele väheneb,

siis lähenemisel teekõverale tuleb liikumiskiirust aegsasti vähendada niivõrd, et vajaduse korral saaks viivitamatult peatuda. Kui tekib vajadus kiiruse vähendamiseks pidurite abil, siis tuleb pidurdada enne käänakut, mitte aga käänakul, kuna viimasel juhul hõlpsasti võib tekkida jõuvankri külglibisemine (joon. 127).

Sõltuvalt teekattest ja selle seisukorrast on teatav kindel kiirusmäär, mille juures algab külglibisemine. Seda kiirust nimetatakse kriitiliseks kiiruseks. Jõuvankrijuht peab teekõveral sõitmisel valima kiiruse, mis on väiksem kui kriitiline kiirus, et alal hoida sõidumugavust ja ohutust. Kriitiline kiirus avaldub valemiga:

$$v_k = \sqrt{g\mu r} \text{ ehk ligikaudu } v_k \approx \sqrt{10\mu r},$$

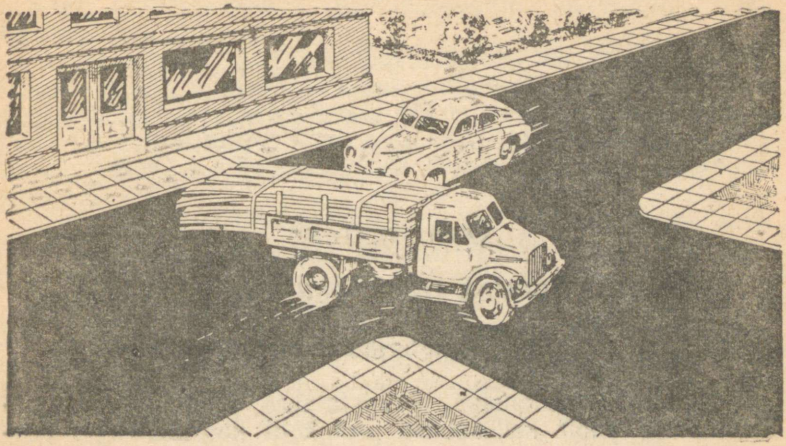
kus S — pidurdusteekonna pikkus meetrites,
g — vabalangemise kiirendus = 9,81 m/sek²,
μ — haardetegur,
r — teekõvera (kurvi) raadius meetrites.

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

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

Jõuvankriga sõitmisel kindla teelpüsivuse tagamiseks on määrava tähtsusega juhi teadlik oskus ja kogemused.

Nagu eespool öeldust selgub, oleneb jõuvankri teelpüsivus paljudest teguritest — jõuvankri raskusest, raskuskeskme asetusest, telgede ja rataste vahe suurusest, autokummide seisukorrast, tee seisukorrast ja profiilist —, milledest ühtegi tegu-



Joon. 137. Pöördel pidurdades tekib hõlpsasti külglibisemine.

rit juht sõidu ajal muuta ei saa. Ainuke tegur, mida jõuvankri-juht saab muuta ja millega ta saab mõjutada teelpüsivuse kindlust, on liikumiskiirus. Seepärast on kiiruse oskuslikul valikul kõige suurem tähtsus ohutu liiklemise tagamisel.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Millest sõltub auto telgedele mõjuv raskusjõud? (K)
2. Kuidas jaotub raskus esi- ja tagasillale koormata ja koormaga autol?
3. Millised välisjõud mõjuvad liikuvale autole?
4. Millest sõltub liikuva jõuvankri kineetilise energia suurus?
5. Millest sõltub jõuvankri teelpüsivus?

XXVIII PEATÜKK

KUIDAS TOIMIDA LIIKLUSÕNNETUSE KORRAL

1. Tõendusmaterjali fikseerimine

Tekkinud liiklusõnnetus vormistatakse sündmuskohal miilitsatöötaja poolt sellekohase protokolli koostamisega. Raskete tagajärgedega õnnetuse korral koostatakse peale selle sündmuskohas miilitsatöötaja või prokuratuuri uurija poolt sündmuspaiga ülevaatuse protokoll. Automajandis vormistatakse liiklusõnnetus avariiaktiga. Kõikidele nendele dokumentidele kirjutab alla õnnetuseosalise liiklusvahendi juht, kinnitades sellega omalt poolt nendesse kantud andmete õigsust.

Liiklemise eeskirjad seavad kindlad kohustused kõikidele liiklusvahendite juhtidele liiklusõnnetuste korral. Need kohustused on igale vastutustundega jõuvankrijuhile endastmõistetavad.

Vaatleme siinkohal lähemalt, kuidas tuleb talitada liiklusõnnetuste puhul.

Viivitamata peatuda

Iga jõuvankrijuht peab liiklusõnnetuse korral igal juhul, ka siis, kui tal ei ole õnnetuse tekkimises vähimatki süüd, viivitamata peatuma ja teise õnnetuseosalisega ühendusse astuma. Jõuvankrijuht, kes tekkinud liiklusõnnetuse puhul pageb õnnetuspaigalt ise või koos jõuvankriga, teeb ennast süüdivaks juba ainuüksi selle teoga, kõnelemata muust süüst. Jõuvankrijuht võidakse võtta vastutusele ja teda karistada isegi sel juhul, kui tehakse kindlaks, et jõuvankrijuht pidi kõigi eelduste kohaselt nägema liiklusõnnetuse tekkimist, kuid kui ta siiski ei peatunud õnnetuspaigal. Juhi vabandus, et ta oli veendunud, et tema jõuvankri numbrit nähti või isegi kirjutati üles asjaosaliste või pealtnägijate poolt, ei vabasta juhti pagemise süüdistusest.

Kuni miilitsaesindaja sündmuskohale jõudmiseni tuleb tähele panna järgmist:

a) liiklusõnnetuse osaline jõuvankrijuht võib õnnetuspaigalt lahkuda ainult ajutiselt ja ainult tungivail põhjustel, näiteks, et juhtumist teatada miilitsale või et kutsuda kohale kiirabi jms.; võimaluse korral tuleb seda teha teise, usaldatava isiku kaudu, jäädes ise õnnetuskohale tõendusmaterjali fikseerimiseks;

b) kui tekkinud liiklusõnnetuse tagajärjel sõidutee on suletud, tuleb teiste, lähenevate jõuvankrite juhte õigeaegselt hoiatada, pimedal ajal tuleb võimalikult süüdata punane latern;

c) tuleb hoolitseda (kas ise või teise isiku kaudu), et kellegi poolt õnnetuspaigas midagi ei muudetaks; ainult juhul, kui sõidutee on suletud ning ümbersõiduvõimalust ei ole, tuleb tee vabastada pärast liiklusvahendite asendi ja kõikide muude jälgede fikseerimist ning fikseeritu kinnitamist tunnistajate poolt.

Abistada kannatadasaanut

Kui liiklusõnnetusel on saanud vigastada inimesi, siis tuleb eeskätt neid abistada.

Seejuures tuleb hoiduda õnnetuseosaliste liiklusvahendite asendi ja asukoha muutmisest; kui see siiski osutub hädavajalikuks, siis tuleb esimesel võimalusel nende esialgne asend ja asukoht taastada.

Iga liiklusõnnetuse osaline jõuvankrijuht peab, niivõrd kui tema enda seisukord seda võimaldab, abistama kannatadasaanut. Kui on tegemist tõsisema kehavigastusega, tuleb kiirabi välja kutsuda. Kui arst asub läheduses, tuleb ta kohe kohale kutsuda. Juhul kui arstiabi välja kutsuda pole võimalik, tuleb õnnetusest miilitsale teatades paluda ka arstiabi välja saata.

Inimohvritega õnnetuse puhul lasub abistamiskohustus igal kodanikul, sõltumata sellest, kas ta on õnnetuse tekkimises süüdi või mitte, kas ta on ainult uudishimulik pealtvaataja või juhuslik möödaliikuja. Kui näiteks juhuslikult möödasõitev autojuht tõrgub liiklusõnnetusel raskesti vigastatud inimest lähimasse haiglasse või arstiabipunkti toimetamast, teeb ta sellega enese süüdlaseks ühiskonna ees. Igasugused vabandused, et on täita kiireid teenistusülesandeid või et auto polster võib haavatu verega määrduda, ei vabasta jõuvankrijuhti abistamiskohustusest, küll aga näitavad säärased vabandused, et seesugusel juhil puudub ühiskonnatunne ja abivalmidus. Kui õnnetuseosaline jõuvankrijuht jätab vigastatu tahtlikult abitusse olekusse, võetakse ta vastutusele kriminaalkorras.

Viivitamata teatada õnnetusest miilitsale

Tekkinud liiklusõnnetusest tuleb kohe teatada kas suuliselt, telefoni teel või möödasõitjate kaudu lähemale valvepostil olevale militsionäärile, miilitsajaoskonnale, Riikliku Autoinspektsiooni korrapidajale või maal olles, kui miilitsaesindaja ei ole kättesaadav, — täitevkomitee esindajale. Miilitsale sündmusest teatades tuleb ühtlasi teatada ka sellest, kas vajatakse kiir-arstiabi.

Kui liiklusõnnetusel on saanud keegi vigastada või kui on tekkinud majanduslik kahjustus, tuleb igal juhul sündmusest teatada miilitsaorganitele. Kui seda pole võimalik teha kohe (sündmuskohal olles), siis tuleb seda teha esimesel võimalusel.

Fikseerida tõendusmaterjal sündmuskohal

Objektiivse juurdluse huvides tuleb õnnetuseosalisel juhil kohapeal kindlustada tõendusmaterjal.

Tõendusmaterjali hulka kuuluvad kõik õnnetuse tekkimisega seoses olevad asjaolud, kaasa arvatud õnnetusel tekkinud jäljed ja õnnetuseosaliste ning pealtnägijate-tunnistajate isikute ja elukohtade kindlakstegemine.

Liiklusõnnetuse käigu selgitamisel ei ole tunnistajate seletused alati täiesti usaldusväärsed, sest keegi ei ole suuteline tajuma ja meeles pidama tervet rida üksikasju ühe korraga sekundi murdosa vältel, mil õnnetus juhtub. Sellest tulebki, et ühel või teisel tunnistajal jääb tähele panemata üks või teine üksikasi, millega on seletatav sagedane lahkuminek ja vastuolu tunnistajate seletustes, kuigi igaüks neist püüabki rääkida tõtt.

Seda väärtuslikumad on õnnetusel tekkinud mitmesugused jäljed kui objektiivselt kõnelevad «tummad tunnistajad». Seepärast peab iga õnnetuseosaline juht, niivõrd kui tal on võimalik, võtma sündmuskoha kohe süstemaatilisele vaatlusele, et kindlaks teha k õ i k tekkinud jäljed nii maastikul, liiklusvahendil kui ka õnnetuseosalistel. Seejuures tuleb pöörata tähelepanu jälgede iseloomule, nende suurusele, tugevusele ja kulgemissuunale.

Tõendusmaterjali kogumisel tuleb olla piinlikult täpne ja võimalikult põhjalik. Ka esimesel silmapilgul tühistena või kõrvalistena näivatele asjaoludele tuleb osutada tähelepanu. Praktika näitab, et nii mõnigi kord võib pisiasjadel olla otsustav tähtsus. Näiteks poritiiva alt mahakukkunud poritüki asu-

koha järgi saab täpselt kindlaks määrata, kus asus antud jõuvanker kokkupõrke momendil.

Halva ilmastiku, nagu vihmasaju või lumetuisu puhul tuleb jälgede kindlakstegemisega rutata. Enne, kui asuda püsivamate jälgede kindlakstegemisele, tuleb tähelepanu pöörata nendele jälgedele, mis võivad kergesti moonduda või kaduda. Sellisteks jälgedeks on sõidujäljed lumes, jäljed lume või vihmaga kaetud tuuleklaasil, sisselülitatud suunanäitaja jms.

Kohapeal kindlaks tehtud jäljed tuleb kirjalikult üles tähendada isegi siis, kui sündmuskohast on valmistatud täpne skeem ja fotod. Kirjalikud ülestähendused on vajalikud nii mälu toetamiseks kui ka hiljem võimalike eksiarvamuste vältimiseks. Andmed õnnetuse asjaolude kohta tuleb üles kirjutada võimalikult ammendavalt ja täpselt, kindlas järjekorras, näiteks järgmiselt: 1) õnnetuse aeg ja koht, 2) ilmastik, 3) liiklustingimused (vt. lk. 57), 4) liiklusvahendi number, 5) juhi nimi, 6) õnnetuseosaliste käitumine, 7) sündmuse käik, 8) jäljed õnnetuspaigal, õnnetuseosalistel inimestel ja liiklusvahenditel, 9) arvatav õnnetuse põhjus, 10) õnnetuse tagajärjed, 11) tunnistajate nimed ja elukohad, 12) tunnistajate asukohad õnnetuse momendil ja nende poolt kohapeal antud seletuste lühikokkuvõte.

Ühtlasi tuleb valmistada sündmuskohast skemaatiline plaan.

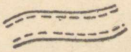
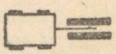
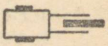
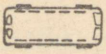
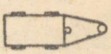
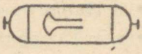
Skemaatiline plaan (skits) tuleb valmistada võimalikult täpsetes mõõdetes ja selles tuleb näidata kõik sündmusega seoses olevad asjaolud. Mida täpsem ja ülevaatlikum on sündmuskoha skits, seda väärtuslikum ta on, sest seda paremini aitab ta selgitada õnnetuse käiku ja selle põhjust. Vastupidi, puudulik või ebaõige skits võib sündmuse käigust anda hoopis väära pildi ja asja õiget lahendamist raskendada või koguni võimatuks teha.

Skitsi valmistamisel on soovitav kasutada allpool näidatud või selle taolisi leppemärke (vt. joonis 138).

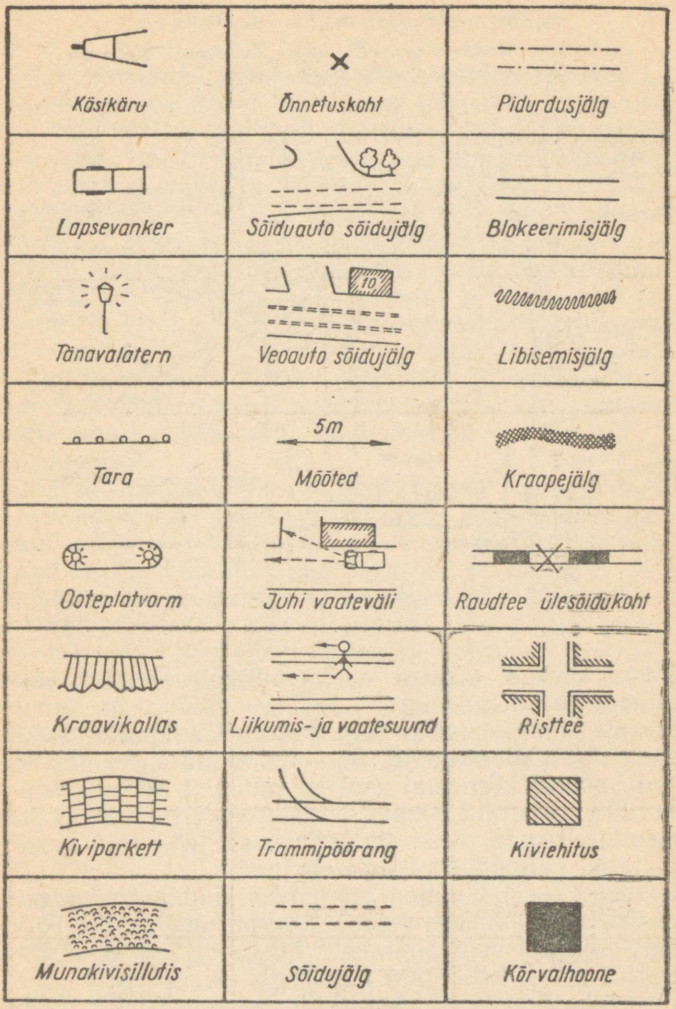
Kohapeal valmistatud skitsi näidis on toodud joonisel 139.

Mõnel juhul on otstarbekohane valmistada peale õnnetuspaiga ülevaatliku skitsi veel üks või ka mitu suuremastaabilist detailsemat skitsi sündmuskohal leiduvaist jälgedest, näiteks rattakummi mustri jäljest, mingi detaili kraapejäljest teepinnale, liiklusvahendil leiduvast iseloomulikust vigastusest jne.

Kui on olemas fotoaparaat, siis on soovitav lisaks skitsile teha sündmuskohast, õnnetuseosalistest liiklusvahendeist, nende paiknemisest, saadud vigastustest jms. ülesvõtted. Nendel fotopiltidel, kui nad on tehtud oskuslikult, on tõendusmaterjalina suur väärtus. Fotopilt mõjub plastilisemalt kui skeem ja

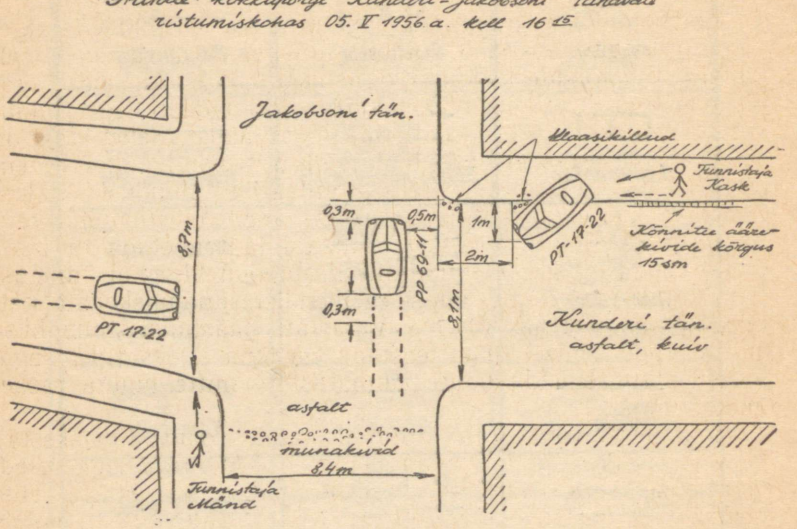
 Okaspuu	 Heinamaa	 Jalgratas
 Lehtpuu	 Põld	 Mootorratas
 Telefonitulp	 Võsa	 Korviga mootorratas
 Liiklusmärk	 Tee	 Kahehobuvanker
 Sild, truup	 Veoauto	 Ühehobuvanker
 Lahk. auk	 Sõiduauto	 Järelkäru
 Küngas, hunnik	 Autobuss	 Järelvanker
 Soine pinnas	 Tramm	 Käsikäru, 4 rattaga

koos skeemiga annab vajaliku objektiivse kujutuse liiklusõnnetusest. Ei tohi aga unustada, et juhuslikult tehtud ülesvõttel võivad õnnetuspaik ja liiklusvahendite asend väga kergesti näida teistsugusena, kui see tegelikult oli. Et fotopilt annab



Joon. 138. Leppemärke liiklusõnnetuse skemaatilise plaani valmistamiseks.

maastikust ja esemetest kujutuse perspektiivis, mis oleneb objektiivi fookuskaugusest, siis ei saa ülesvõtte järgi otsustada esemete suurusi, kaugusi üksteisest ja asendit. Teatavasti on lühikese fookuskaugusega objektiiviga tehtud ülesvõtetel



Joon. 139. Liiklusõnnetuse skemaatilise plaani näidis.

esiplaanil olevad esemed ebaloomulikult suured, võrreldes tagaplaanil olevatega.

Ülesvõtteid on soovitav teha mitu. Kõigepealt tuleks teha õnnetuspaigast ülevaatepilt. See tuleb võtta suuremast kaugusest või mõnest kõrgemal asuvast punktist. Sellel pildil peab olema näha tee profiil, samuti õnnetuseosaliste liiklusvahendite paiknemine, nende sõidu- ja pidurdusjäljed, purustused, mis on tekitatud paigalistele esemetele jms.

Järgmised — lähivõtted tuleb teha liiklusvahenditest, neil leiduvaist iseloomulikest vigastustest ja muudest jälgedest võimalikult mitmest vaatepunktist. Vigastatud kohad on soovitav enne pildistamist kriidiga ära märkida — piirata.

Kohapeal valmistatud skeemi õigsust on soovitav lasta kinnitada samas kohas tunnistajate allkirjaga või veelgi parem — miilitsaesindaja poolt. Ülesvõtete tegemisel tuleb lasta tõestada, et võtted on tehtud liiklusvahenditest nende avariijärgses asendis ja muudest jälgedest ilma muutusteta.

2. Esmaabi liiklusõnnetuste puhul

Liiklusõnnetusel kannatada saanute otstarbekohane ja õigeaegne abistamine annab võimaluse aegsasti ja ratsionaalselt kaitsta neid kõikide tekkinud vigastuste puhul raskemate tagajärgede eest (mädane infektsioon), vähendada sellega tunduvalt töövõimetuspäevi ja säilitada tööviljakust. Sellepärast on suur tähtsus transpordialal töötajatel, eriti kõigil liiklusvahendite juhtidel, rakendada esiteks profülaktilisi abinõusid liiklusõnnetuste vältimiseks ning teiseks — anda õnnetusjuhul kannatanule teadlikult vajalikku esmaabi ja toimetada ta lähemasse raviasutusse. 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 raskemaks vigastust.

Vigastused võivad olla kinnised, katete (naha, limaskesta) vigastamiseta; siia kuuluvad pehmete kehaosade vigastused, muljumised ja siseelundite (neerude, maksa, soolestiku) rebenemised ja käristused, luude vigastused (murrud) ja nende koostööhäired liigestes (nihestused).

Siis võivad veel tekkida vigastused, kus katted on rikutud. Need on haavad, mis liiklusõnnetuste korral on tavaliselt narmendavad, käristushaavad.

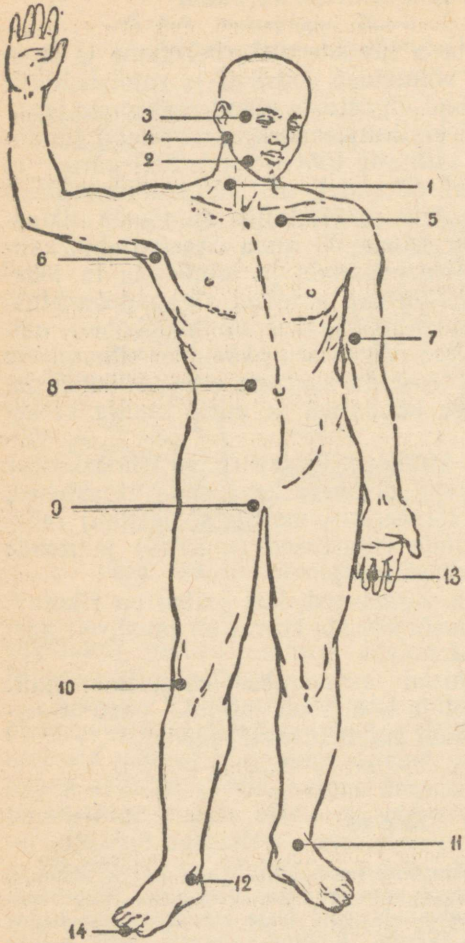
Allpool on toodud juhised esmaabiks õnnetusmomendil kohapeal, kuna raskematel ja kahtlastel juhtudel peab transportima haige pärast esmaabi andmist arsti juurde.

Haavad

Peamine nõue haavade sidumisel on puhtus. Enne haava sidumist käised üles käärida, küünealused puhastada ja käed pesta ning lõputada 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 ümbrust 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 määrida joodiga või katta haav kolloodiumiga.

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 määrida joodiga. 4. Haavale panna side.



Joon. 140. Tuiksoonte kinnisurumise kohad. 1. Ühine unetuiksoon. 2. Lõua tuiksoon. 3. Oimu tuiksoon. 4. Kukla tuiksoon (kukla 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.

Suuremad haavad.

1 Suure verejooksu puhul esiteks verejooks kohe sulgeda (vt. Verejooksu sulgemine).

2. Haava koht rõivastest vabastada.

3. Sidujal käed puhastada.

4. Haava ümbrus puhastada vatiga suuremast mustusest; kui suurem mustus puudub, peab haava ümbruse puhastamine ära jääma. Värsket haava ennast ei tohi mingil tingimusel puudutada. Haavast võib eemaldada mustust ainult siis, kui seda saab teha haava ennast puudutamata.

5. Haav kuivalt kinni siduda.

On verejooks seismas ja rõivad haava külge kuivanud, ei tohi haava lahti kiskuda, vaid haava peab jätma samasse seisukorda kuni korraliku sideme tegemiseni. Tarviduse korral (haiglasse või koju viimisel) panna vigastatud kohal side rõivaste peale.

Rinnahaavade puhul peab õhu rinnakoopasse sissetungimise vältimiseks kohe haava kinni suruma steriilse marliga või puhta riidega ja siis kinni siduma.

Lõikehaavade puhul siduda nii, et haava ääred oleksid ühtlaselt kokku surutud.

Haava sidumine. 1. Haavakate. Haav kaetakse kinni kuiva steriilse, 4-kordselt kokkupandud marliga või üksteise peale laotud mitme marlitükiga, mis ulatuvad üle haava äärte. Marli võtmisel ja haavale panemisel hoida marlit äärtest, vältides puudutamast marli haavale asetamise kohta. 2. Haavapolster. Haavakattele panna peale vatti või ligniini. Polster olgu seda paksem, mida suurem on verejooks. Haavapolstri ülesanne on ühtlase vajutusega sulgeda verejooks ja imeda endasse verd. 3. Haavaside. Haavapolster seotakse kinni sidemetega, rätiga, riidega jne. Tungib veri sidemest läbi, siis sidet mitte ära võtta, vaid panna esimese sideme peale uus polster ja uus side.

Verejooksu sulgemine. Väiksemad verejooksud on tõmbsoone verejooksud (veri on tumepunane ja niriseb ühtlaselt), mis jäävad seisma vajutava sideme abil. Tuiksoonelise verejooksu puhul (veri on helepunane ja voolab või purskab hooti) tuleb verejooks kohe sulgeda. Selleks vajutada sõrmega või sõrmedega vigastatud veresoon haava ja südame vahel seniks kinni, kuni on kätte saadud turnikett (žgutt) või mõni muu sobiv ese (rätik, nöör, rihm, traksid, kummivoolik), millega saab teha soonistava köitme, mis suleb verejooksu kauemaks ajaks.

Elastse soonistava köitme pealepanemisel tuleb köidet peale pannes venitada. Köidet tuleb panna mitu keerdu, — ühekordne side ei ole küllalt mõjuv. Rätikut tarvitades võib sidet pulgaga pingutada. Side tuleb kinni tõmmata niivõrd tugevasti, et verejooks täielikult seisma jääks, mitte liiga tugevalt, aga ka mitte liiga lõdvalt. Hoolitseda, et naha voldid ei jääks köitme vahele. Mitte tarvitada peenikest nööri või traati.

Soonistavat köidet mitte panna säärele või küünarvarrele, ka mitte õlavarre alumisele kolmandikule. Kinnitõmme ei tohi kesta üle 2—3 tunni, selle aja möödumisel side vabastada 2—5 minutiks ja siis uuesti 2—3 tunniks kinni tõmmata.

Verejooksu sulgemine tuiksoone kinnisidumisega on hõlpsalt teostatav, kuna tuiksooned asuvad mõnes kohas niivõrd pinnaliselt, et neid saab kokku suruda luude vastu nii, et verejooks seisma jääb, tarvis on ainult neid kohti teada (vt. joon. 132).

Luumurrud

Luumurrud jaotatakse 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 oskamatul ümberkäimisel lahtiseks muutuda, kui murtud koht haige tõstmisel või edasitoimetamisel liigub. Nii näiteks võib lihtne jalaluu murd ilma haiget 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 kõigepealt 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 lauatükki, pappi, plekki, keppe, õlgi — mille külge või vahele liiges seotakse. Alles siis võib haiget kanda. Lahast, välja arvatud õled, ei või mitte paljalt vastu ihu siduda, vaid lahas peab olema mõne pehme asjaga — vatiga, takkudega, heintega või riidega — mähitud, et lahas, eriti lahase otsad, ei vigastaks ihu ega tekitaks liikmele valu.

On luumurruga ühes tekkinud ka haav, tuleb kõigepealt verejooks sulgeda ja haav kinni siduda (vt. — haava sidumine), siis lahastada. Lahas peab olema nii pikk, et see ulatuks üle mõlemate murrukoha naaberliigeste, ning peab olema kinni seotud otstest, mitte murrukohast. Näiteks sääreluu murru korral peab lahas ulatuma jalaliigesest (jala tallast) üle põlveliigese. Lahase alla panna polster ja lahas kinni siduda, mitte liiga lõdvalt ega ka nii tugevasti, et veri seisma jääb. Jäsemete lahastamisel jätta varbad ja sõrmed vabaks, — nende värvus näitab, kas lahas ei ole liialt pingutatud.

Luumurrud käel. Luumurru puhul käel on kõige parem asetada käsi rennlahasesse, mida on kerge valmistada papist. Võtta keskmise paksusega kollast pappi (valge puupapp ei kannata murdmist), pikkus kaenla alt sõrmeotsadeni, laius umbes 17—18 cm; 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 ka õlaluu murdude puhul ja sellesse on väga hõlpus kätt 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 verepaisu, mis seal hakkaks valu tegema.

Luumurrud jalal. Reie- ja sääreluude murdude korral tuleb jalg kahe inimesega kinni võtta (üks reiest ja teine jalakannast), venitada ja nii hoida seni, kuni jalg on lahasesse pandud. Kui ei ole rohkem abilisi, valmistab lahased ja paneb need 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 fikseeritult pandud liikumata olekusse. Muidugi peab olema säärane rennlahas vatiga, takuga või millegi muu pehmega seest polsterdatud, eriti lahase nurgad ja ääred, et need ei lõikuks sideme survel ihusse ega tekitaks valu.

Väga hästi saab jalga lahastada ka kahe lauakese jne. vahele, mähkides lahased enne pehme materjaliga ümbert. Lahas ei tohi olla laiem kui jala paksus, et jalg ei saaks lahase vahel liikuda. Lahase laius olgu umbes 8—9 cm 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 köha 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. Ühtlasi võib haiget ka nii kanda.

Kuidas luumurd 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 pinnalähedaste kudede põrutust või, mõne päeva järel, sügavate osade põrutust.

Põrutuse tunnused on valu, muljutud koha paistetus, funktsioonide häire ja nähtav verevalum. Valu võib olla mitmesuguses tugevuses, olenevalt põrutuse kohast, kudede lõmastuse astmest, valgunud vere kvantumist. Valu oleneb närvilõppude ärritusest, esialgu traumast, hiljem verevalumist ja kudede tursest. Iseloomult on valud pakitsevad, tuimad, suurenedes liikumisel ja vaibudes rahuseisundis; eriti tugevad on valud otse pärast vigastumist ja verevalumi kasvamisel. Valutundeliste piirkondade (suurte närvide, kõhuõõne) põrutus võib esile kutsuda minestuse ja šoki.

Abistamise ülesanne põrutuste puhul seisneb verevalumi ja valu vähendamises. Seda võib kõige paremini saavutada rahuseisundiga ja kannatanud kehaosa kõrgendatud asendiga. Käsi vajab painutatud küünarliigesega kaela sidumist, jalg tuleb hoida kõrgendatud asendis, jättes haige lamama. Kõige parem on määrata haigele lokaalselt külma — külmade kompresside, lume või jääkoti näol.

Väändumised ja nikastused

Liiklusõnnetustel peale luumurdude ja teiste raskemate kudede vigastuste on 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 köidikute 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 lahusse kastetud lapp: käsi, näiteks, kaela siduda, et sellel oleks rahu, ja haige arsti juurde toimetada. Ainult arst võib väändunud luuotsi õigesse kohta tagasi asetada, kuna see toiming nõuab täielikku liigeseehituse tundmist. Suuremate väändumiste puhul on haige transportimisel soovitav väändunud liikme lahastamine. Väiksemad nikastusvead paranevad arstiabitagi, kui neil savimullaäädika lahuse kompressi peal hoida. Kuid ka igal vähegi tõsisemal nikastuse juhul peab ikka arsti poole pöörduma, et viga kindlaks teha ja ravimiseks õiget juhatust saada.

Meelemärkuseta olek

Meelemärkuseta olekut võivad põhjustada liiklusõnnetuste puhul mitmed asjaolud, nagu minestused, peaaju vigastused, ergupõrutused jt., mis on tekkinud kas kukkumise, löömise, haavamise, muljumise põhjusel.

Meelemärkuseta oleku puhul tuleb panna tähele ka haige asendit ja ümbrust, et selles asjas tulla võival juurdlusel ja protsessil võiks anda täpsemat tunnistust.

Meelemärkuseta inimene tuleb kanda tänavalt ruumi, kus haigel ärgates oleks rahu ja pealtvaatajad ei saaks teda häirida. Järele vaadata, kas ei ole luumurde ja haavu, jaataval korral vastavalt talitada (vt. — luumurrud ja haavad).

On suu kramplikult kinni, tuleb suu lahtikangutamiseks kiilutaoline puupulk hammaste vahele viia — purihammaste poolt, mitte eest. Suu tuleb avada kunstliku hingamise tegemiseks. Meelemärkuseta olekus isikule ei tohi aga midagi suhu valada: see võib kõrisse langeda. Pigistavad riided, eriti kaela ja rinna ümbert, lahti teha. Oksendamise puhul pöörata pea küljele, et okse kõrisse ei langeks. Kui haige nägu muutub kahvatuks, siis asetada pea madalamale, kui nägu punetab või hakkab siniseks muutuma, asetada pea kõrgemale. Nina all võib hoida nuuskpiiritust, haiget võib soojendada kuumade pudelitega. Kui haige tuleb meelemärkusele, anda 20—30 tilka eeterpiiritust (liikvat) veega, konjakit, veini või kohvi. Meelemärkuseta olekus õnnetut mitte teisale toimetada, sest ta vajab täielikku rahu. Arst peab kindlaks tegema, kas haige üldse kannatab transportimist ja — kuidas.

Minestus

Minestuse põhjuseks on äkiline verevähesus peaajus, mis võib tavaliselt olla liigse kehalise või vaimse pingutuse, väsimuse, ärrituse, rõõmu, pigistavate riiete, valude, verekaotuse jm. tagajärg, kuid liiklusõnnetuste puhul peamiselt verekaotuse tagajärg. Minestanu on näost kahvatu, valge — peas on vähe verd. Seepärast esinebki minestust sagedamini verevaestel, närvilistel ja südamehaigetel. Enne minestamist tunneb ini-

mene harilikult pea- või südamepööritust, virvendamist silmade ees jne. ning on näost kahvatu. Heidab inimene siis kohe pikali, voolab verd enam pähe ja minestus jääb tulemata. Ei tee ta seda mitte, sunnib «organismi omavalitsus» seda tegema, võttes silmapilguks mõistuse.

Minestanu tuleb jätta lamama, pea madalamale, jalad tõsta kõrgemale üles, et verd voolaks rohkem pähe. Vabastada rõivad, eriti kaela ja rinna kohalt, mis võivad takistada verevoolu pähe.

Ergutuseks piserdada nägu ja rinda külma veega, anda nuusutada nuuskpiiritust või eeterpiiritust (liikvat), kaenla ja talla alt kõdistada. Ei ole inimene sellest hoolimata 1—2 minuti jooksul tulnud meelemärkusele ega hinga — tuleb teha kunstlikku hingamist. Suhu ei tohi midagi anda. Meelemärkusele tulekul sundida haige sügavalt hingama, mitte lasta tõsta pead; anda palderjani (10—25 tilka veega), kanget kohvi, teed või alkoholi. Tõusta lasta alles pärast täielikku toibumist.

Põletushaavad

Põletushaava puhul on kõige parem valada põlenud kohale rohkesti lubjavee ja linaõli segu (1 : 1), siis haavale 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 eespool mainitud 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 (pealisnaha) 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 riiet põlenud kohalt, näit. sukka jalalt ruttu maha tõmmata, millega tihti ka marraskit ühes tõmmatakse. Õige on sukk kääridega lõhki lõigata ja ettevaatlikult kahele poole kõrvaldada, et marrask kaasa ei tuleks.

Suuremate põletuste puhul tuleb haige hästi soojalt kinni katta, et ta kehasoojust ei kaotaks, sest on ju nahk — meie kehasoojust hoidev ja reguleeriv organ — vigastatud. Katted ja vaibad tuleb asetada nii, et need ei rõhuks põlenud kohale.

Kui riided seljas põlevad, mitte joosta, vaid pikali heita ja vähendada, — see kustutab tule. Võimaluse korral tuleb põleja mähkida riidesse (tekki, mantlisse jne.), mille tagajärjel leek kustub. Siis tuleb ruttu külma vett riietele valada, et hõõguvad riided keha edasi ei põletaks, ja alles siis hakata riietest vabastama ja toimida eespoolkirjeldatud juhendite kohaselt.

Elektrolüüdi (akuhappe) sattumisel nahale tuleb tabatud koht hoolikalt pesta vee ja seebiga või söögisooda lahusega.

Juhul, kui satub kätele etüleeritud bensiini, tuleb põletuse vältimiseks käsi pesta algul petrooleumiga ja selle järel sooja vee ja seebiga.

XXIX PEATÜKK

AATOMI-, KEEMILISE JA BAKTERIOLOOGILISE RELVA KAHJUSTAVAD TEGURID

1. Aatomirelv

Aatomirelvaks nimetatakse relva, mille hävitav toime on rajatud aatomienergia kasutamisele.

Eristatakse kaht liiki aatomirelvi: plahvatustoimelised aatomirelvad ja radioaktiivsed ründeained.

Plahvatustoimeline aatomirelv rajaneb tuumasisese energia kasutamisel, mis eraldub plahvatusliku iseloomuga reaktsiooni tulemusena silmapilkselt. See relv on määratud ehitiste purustamiseks ja inimeste massiliseks hävitamiseks.

Plahvatustoimeline aatomirelv on praegusel ajal tuntud aatomi- ja vesinikupommidena, aatomisuurtüki mürskudena, aatomitorpeedodena, -rakettidena ja -lennukmürskudena.

Radioaktiivsed ründeained on eriliselt valmistatud radioaktiivsed segud (vedelikud, pulbrid, suitsud). Nende kasutamine on rajatud radioaktiivse kiirguse kahjulikule toimele elavorganismidesse ja nad on määratud inimeste ja loomade kahjustamiseks maastiku ning õhu mürgistamise kaudu.

Aatomi- või vesinikupommi plahvatuse kahjustavateks teguriteks on: lööklaine, valguskiirgus, läbistav radiatsioon ja maastiku ning õhu radioaktiivne mürgistus.

Lööklaine kujutab enesest tugevasti kokkusurutud ja suure, helikiirust ületava kiirusega plahvatuskeskmest igas suunas liikuvat õhumassi. Lööklaine liigub plahvatuse keskmest 2 sekundiga 1 km kaugusele, 5 sekundiga 2 kilomeetri kaugusele ja 8 sekundiga 3 km kaugusele.

Aatomipommi plahvatusel on purustused massilise iseloomuga. Lööklaine toime tagajärjel purunevad ja saavad vigastusi plahvatuskohast suures kauguses paiknevad hooned. Näiteks keskmise kaliibriga aatomipommi lõhkemisel õhus puru-

nevad plahvatuskohast 500—1500 m raadiuses paiknevad tellishooned tavaliselt täielikult. Lööklaine võib plahvatuskeskmest kuni 1000 m raadiuses tekitada lagedal kohal viibivatele inimestele äärmiselt raskeid vigastusi, kuni 2000 m — keskmisi ja kuni 2500 m — kergeid vigastusi. Purustusi ja kahjustusi võivad tekitada ka lööklaine toimel purustatud hoonete laialilendavad rusud, kivid, klaasikillud jne.

Arvestades lööklaine levimiskiirust, tuleb kaitseks lööklaine eest kiiresti, niipea kui on näha valgusvälgatust, heita maa peale pikali näoga vastu maad või peituda paari-kolme sammu kaugusel asuva varje taha.

Valguskiirgus kestab aatomiplahvatusel mõne sekundi, kuid ületades oma tugevuselt mitmekümnekordselt päikese kiirguse selge ilmaga, võib ta tekitada inimestele raskeid põletushaavu (eriti katmata kehaosadele) ja nägemisvõime ajutist kaotust (kui inimene on näoga aatomiplahvatuse poole). Samuti põhjustab valguskiirgus tuldvõtvate materjalide põlemasüttimist ning tulekahjusid.

Kuna valguskiirgus levib sirgjooneliselt ega läbista läbipaistmatuid aineid, siis igasugused varju andvad tõkked (sein, varje, tihe mets, present jm.) kaitsevad valguse otsese mõju eest ning väldivad põletusi.

Läbistav radiatsioon on nähtamatu kiirgus, mis tekib aatomiplahvatuse momendil ning vältab 10—15 sekundit. Läbistaval radiatsioonil on röntgenikiirtega sarnanev (kuid suurem) võime tungida mitmesugustesse ainetesse. Läbistav radiatsioon ei ole inimese poolt vahetult tunnetatav (kuna on nähtamatu ega pole tajutav). Läbistav radiatsioon mõjub kahjustavalt elavorganismi kudede rakkudele ja ainevahetusele ning võib esile kutsuda iseloomuliku haiguse, mida nimetatakse kiiritushaiguseks ja mis raskematel juhtudel nõuab eriravi.

Läbistava radiatsiooni toimet nõrgendavad mitmekordselt muldvallid ning varjendite ja varjete laed.

Maastiku radioaktiivne mürgistus. Ka pärast aatomiplahvatust võib radioaktiivne kiirgus kahjustada inimesi, sest aatomiplahvatuse jääkproduktid langedes õhust alla mürgistavad maastiku ja sellel olevaid esemeid.

Kuna radioaktiivsetel ainetel ei ole lõhna, värvust ega muid iseloomulikke välistunnuseid, siis saab neid avastada ainult eriliste abinõude — dosimeetriliste aparaatide abil.

Radioaktiivsed ained, mis satuvad nahale või silmadesse, suu ja nina limaskestale, kui neid õigeaegselt ei eemaldata,

võivad tekitada raskesti paranevaid haavandeid ja põletikke. Nende ainete sattumisel organismi võib inimene haigestuda kiiritushaigusesse.

Radioaktiivsed ründeained oma kahjustava toime poolest sarnanevad aatomiplahvatusel tekkivate radioaktiivsete ainete toimega, kuid nende püsivus on suurem, mille tõttu nende kasutamisel maastik saab pikemaaegse mürgistuse kui aatomiplahvatuse puhul.

2. Keemiline relv

Keemiliseks relvaks nimetatakse sõjalisi mürkaineid ja nende kasutamise vahendeid.

Mürkained võivad kahjustada kaitsmata inimesi ja loomi, mürgistada õhku, maastikku ja seal olevaid esemeid, toiduaineid ja vett.

Mürkainete levitamiseks võidakse tarvitada keemilisi pomme, keemilisi reaktiivmürske, -suurtükimürske ja -miine ning lennuväe piserdamisseadeldisi.

Keemiliste pommide ja -mürskude kasutamise tunnusteks on lõhkemiste sume kõla ja aeglaselt hajuva valge, halli või pruunika värvusega «pilve» ilmumine lõhkemiskohtades.

Lennuväe piserdamisseadeldisest mürkainete piserdamise tunnuseks on kiiresti laskuvate ja kaduvate tumedate vöötide ilmumine madalalt lendava lennuki järel. Pärast piserdamist võib märgata maastikul ja mitmesugustel esemetel mürkainetilku.

Kuna paljud mürkained on kiire mõjuga, siis tuleb vähemagi kahtluse puhul mürkainete olemasolus (ebatavaline lõhn, õlised tilgad taimedel, liiklusvahendeil, silmade, nina, kurgu ja hingamisteede ärritus) kiiresti pähe panna gaasitorbik ja teatada ohust lähedalolijaile.

Kahjustava toime kestuse järgi jaotatakse mürkained püsivateks ja ebapüsivateks.

Püsivateks nimetatakse selliseid mürkaineid, mis säilitavad oma kahjustavad omadused pikema aja vältel (ipriit, lüisiit ja zariintüüpi vedelad aeglaselt auruvad mürkained).

Ebapüsivateks nimetatakse selliseid mürkaineid, mis säilitavad oma kahjustavad omadused lühema aja vältel — mõnestkümnest minutist kuni mõne tunnini (gaasitaolised ja kiiresti auruvad vedelad mürkained, nagu sinihape, fosgeen, kloortsüaan).

Toime iseloomu järgi inimorganismile jaotatakse mürkained

4 gruppi: 1. üldmürgistava toimega mürkained, mis kahjustavad närvikava ja verd (sinihape, zariin, kloortsüaan);
2. nahamürgid, mis tekitavad naha, hingamisteede, seedeorganite ja silmade vigastusi (ipriit, lüisiit);
3. lämmatavad mürkained, mis kahjustavad hingamisorganeid (fosgeen, difosgeen);
4. ärritavad mürkained, mis mõjustavad nina, kurgu ja silmade limaskesti (klooratsetofenoon, adamsiit).

3. Bakterioloogiline relv

Teatavasti võivad inimesed ja loomad haigestuda mitmesugustesse nakkushaigustesse, mis tekivad sellest, et organismi satuvad tõvestavad mikroobid. Viimased on üliväikesed elavorganismid. Nad jagunevad bakteriteks, viirusteks, riketsiateks ja seenekesteks. Mõned tõvestavad mikroobid eritavad oma elutegevuse protsessis mürke — toksiine, mis inimese organismi sattudes võivad põhjustada raske mürgistuse.

Bakteriaalsed vahendid — tõvestavad mikroobid ja toksiinid, mida vaenlane võib ettekavatsetult levitada nakkushaiguste tekitamiseks — nimetatakse bakterioloogiliseks relvaks.

Bakterioloogilist relva võib vaenlane kasutada mitut viisi:

— heita erilisi pomme või välja saata reaktiivmürske, et tekitada õhus mikroobide ja toksiinidega nakatatud suitsu ja udu;

— alla pilduda lennukitelt konteinereid, pakke, toiduaineid ja mitmesuguseid esemeid, mis on täidetud mikroobide ja toksiinidega nakatatud putukatega, puukide ja närijatega;

— pihustada või piserdada lennuväe piserdamisseadeldiste abil mikroobidega ja toksiinidega segatud vedelikke või pulbreid;

— diversiooni teel nakatada vett, toiduaineid ja loomasööta.

Bakterioloogilise relva kasutamise tunnusteks on:

— radioaktiivsete ja mürkainete puudumine piirkonnas, kus oli kuulda lennupommide sumedaid lõhkemisi;

— lennukite madallennu puhul nende taga väikeste tumedate vöötide ilmumine;

— vedelikutilgad maapinnal ja taimestikul;

— suure hulga putukate, puukide ja närijate või antud maakohas tavaliselt mitte esinevate esemete avastamine;

— laiaulatuslik nakkushaiguste tekkimine inimeste seas;

— kodu- ja metsloomade hulgaline haigestumine ja lõpmine.

4. Kaitse aatomi-, keemilise ja bakterioloogilise relva eest

Elanikkonna kaitseks vaenlase õhurünnakute puhul kasutatakse kollektiivseid ja individuaalseid kaitsevahendeid.

K o l l e k t i i v s e t e k a i t s e v a h e n d i t e hulka kuuluvad: varjendid, varjed (kaitsepilud, muldonnid ja galeriid) ja selleks kohandatavad maa-alused ehitised (metroo, tunnelid, kaevandused, keldrid jne.).

Kõige täiuslikumat kaitset massilise hävitamise vahendite eest kindlustavad varjendid. Selleks et varjendisse ei tungiks mürkaineid, bakteriaalseid vahendeid ja radioaktiivset tolmu, isoleeritakse varjend välisõhust ukse- ja ventilatsiooniavade, kütte- ning veetorustiku jms. seintest läbimiskohtade hermetiseerimisega. Varjendisse seatakse filterventilatsiooniseadeldis, mis puhastab varjendisse saabuva välisõhu mürkainetest, radioaktiivsest tolmust ja bakteriaalsetest vahenditest.

Varjete hulka kuuluvad aedades, puiestikes ja hoonestamata maa-aladele ehitatud kaitsepilud, muldonnid ja galeriid. Kuna varjeid ei varustata filter-ventilatsiooniseadeldistega, siis neis viibivatel inimestel peavad kaitseks mürk- ja radioaktiivsete ainete ning bakteriaalsete vahendite eest kaasas olema gaasitorbikud ja muud individuaalsed kaitsevahendid (kaitsekeep, kummisaapad, sukad, kindad).

Individuaalsete kaitsevahendite hulka kuuluvad gaasitorbikud — hingamiselundite, näo ja silmade kaitseks, ja kaitseriietus — naha kaitseks.

Üheks kaitseürituseks aatomi-, keemilise ja bakterioloogilise relva eest on toiduainete ning vee kaitsmine nii mürk- ja radioaktiivsete ainete kui ka haigusi tekitavate mikroobide ja toksiinide eest.

Toiduainete ja loomasööda transportimiseks kasutatakse toiduainete veoks ette nähtud kinnisi eriveokeid ja furgoone. Toiduained peavad olema pakitud kottidesse, kastidesse vms.

Lahtistel veokitel veetavad toiduained asetatakse veoki põhja laotatud presendile või vahariidele, millele pannakse paks kiht heinu; heintele asetatud toiduained kaetakse pealt ja külgedelt samuti heintega, selle üle aga tõmmatakse present ning veoki põhja pandud presendi otsad seotakse kinni.

Liha, kala ja muude kiirelt riknevate toiduainete veoks peab kasutama külmutuskappe ja isotermilisi konteinereid. Spetsialiseeritud autotranspordivahendite puudumisel võib toiduainete veoks kasutada tihedaid, hermeetiliste kaantega, seestpoolt plekiga ülelöödud kaste.

5. Degaseerimine, desaktiveerimine ja desinfitseerimine

Kõik mürgistatud (nakatatud) rajooni sattunud või selles viibinud transpordivahendid ja veosed kuuluvad degaseerimisele, desaktiveerimisele või desinfitseerimisele. Inimesed aga sanitaartöötlemisele.

Degaseerimiseks nimetatakse mürkaine kahjutuks tegemist või eemaldamist maastikult, hoonetelt ja teistelt mürgistatud esemetelt.

Liiklusvahendilt eemaldatakse mürkainetilgad kuivade kaltsude või takkudega ning seejärel töödeldakse (pestakse maha) lahustajate abil (mürkaineid lahustavate vedelikkudega, nagu: bensiin, petrooleum, piiritus, diklooretaan jt.). Pesta võib ainult selliseid materjale, millesse mürkained ei imbu, näiteks metallosadelt, klaasidelt jms. Tuleb meeles pidada, et lahustaja ainult lahustab mürkainet, kuid ei hävita selle mürgiseid omadusi. Seepärast tuleb mürgistatud lahustajatega käituda väga ettevaatlikult.

Mürkaine kahjutuks tegemiseks kasutatakse degaseerivaid aineid, mis mürkainega keemiliselt ühinevad ja moodustavad seega kahjutuid või vähemürgiseid aineid. Liiklusvahendite degaseerimiseks kasutatakse kloorlupja, diklooramiini, naatriumsulfiidi jm.

Desaktiveerimiseks nimetatakse radioaktiivsete ainete eemaldamist riietuselt, jalatsitelt, esemetelt, ehitistelt ja maastikult. Liiklusvahendeid desaktiveeritakse kõikide pindade hoolika puhastamise, pesemise ja ülehõõrumise teel.

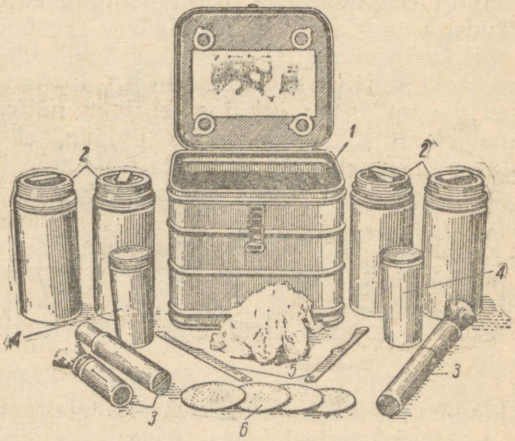
Mürgistumisel radioaktiivsete ja mürkainete seguga viiakse läbi esiteks degaseerimine ning pärast dosimeetrilist kontrolli — desaktiveerimine.

Desinfektsiooniks nimetatakse õhus, vees, riietuse ja teiste esemete pinnal leiduvate haigusitekitavate mikroobide ja toksiinide hävitamist.

Nakatusel spoore moodustavate mikroobidega kasutatakse liiklusvahendite desinfitseerimiseks klooramiini 10%-list lahust formaldehüüdi 17—20%-lises lahuses, nakatuse puhul spoore mittemoodustavate mikroobidega võivad leida kasutamist klooramiinide 3%-lised lahused, kloorlubja 2—5%-lised selitatud lahused, formaliini 10%-lised lahused, lüsooli või naftolüsooli 5%-lised lahused, talvel aga diklooramiini 10%-line lahus diklooretaanis. Liiklusvahendite degaseerimine, desaktiveerimine ja desinfitseerimine võib olla osaline või täielik.

Liiklusvahendite o s a l i s t degaseerimist, desaktiveerimist, desinfitseerimist teostab liiklusvahendi juht või teenindav personal kohe pärast mürgistatud territooriumilt väljumist (võib teostada ka mürgistatud territooriumil).

Osalisel degaseerimisel, desaktiveerimisel, desinfitseerimisel eemaldatakse radioaktiivsed ja mürkained, mikroobid või toksiinid jõuvankrite nendelt osadelt ja detailidelt, millega teenindav personal puutub tööprotsessis alatiselt kokku (juhtimisseadmed, istmed, uste käepidemed jne.).



Joon. 141. Degaseerimiskomplekt.
1 — kere (kast); *2* — degaseerimispurgid; *3* — pidemetega pintslid; *4* — pinalid; *5* — kaabitsad: *6* — tihendid; *7* — puhastusnarmad.

Osalise degaseerimise (desaktiveerimise, desinfitseerimise) juures kasutatakse degaseerimiskomplekti АДК (joon. 141), seljaskantavat degaseerimisseadeldist või hädapäraseid vahendeid (kaltsud, takud, luuad, harjad, kaabitsad jm.).

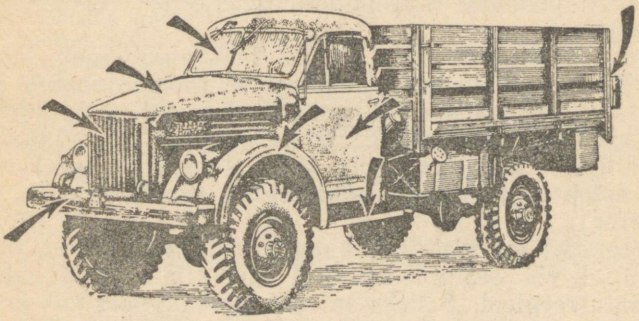
Liiklusvahendite osaline degaseerimine toimub peamiselt lahustajatega. Degaseeritakse alati ülalt allapoole. Degaseerimiseks peab olema kaks nõu: üks lahustaja jaoks ja teine töö juures tarvitatud kaltsude kogumiseks. Väikesed kaltsutükid niisutatakse lahustajas ning väänatakse kergelt välja. Ülehõõrumist teostatakse kahel korral, kusjuures iga kord kasutatakse värsket lahustajat ja puhtaid kaltse. Enne degaseerimisele asumist tuleb kõrvaldada liiklusvahendilt mustus ja määrdeõli.

Pärast degaseerimise lõpetamist hõõrutakse degaseeritud osad ja detailid kuivaks.

Degaseerimisel kasutatud kaltsud ja lahustajad põletatakse.

Osaline desaktiveerimine seisneb liiklusvahendi detailide mitmekordses pühkimises harjadega, luudadega, heintega või üle hõõrumises vees niisutatud kaltsudega. Ratastelt eemaldatakse mürgistatud porikiht kaabitsate, labidate vms. abil.

Liiklusvahendite osalise desinfitseerimise puhul töödeldakse nakatatud pinnad läbi desinfitseerivate lahuste laialipritsimisega või hoolika ülehõõrumisega neis lahustes niisutatud harjaga ja kaltsudega.



Joon. 142. Auto osad, mis kuuluvad esialgselt degaseerimisele.

Metallosi on soovitatav niisutada kergemini, praod, sooned, puuosad, nahk- ja riidepolster aga — rikkalikumalt.

Rooste tekkimise vältimiseks tuleb poolteise-kahe tunni möödumisel pärast desinfektsiooni lõpetamist puhastada ja õlitada metallosad ja detailid, puu- ja muud osad aga hõõruda hoolikalt üle kuivade lappide ja kaltsudega.

Esimesel võimalusel peab olema organiseeritud liiklusvahendite täielik degaseerimine, desaktiveerimine või desinfektsioon, mis seisneb nende kogu pinna ja selle osade degaseerimises, desaktiveerimises või desinfitseerimises (eelnevalt puhastatakse masin porist). See toimub transpordivahendite degaseerimise jaamades, mis organiseeritakse linna (objekti) KÕ ülema otsusel garaažide baasil või ajutistel transpordivahendite degaseerimise (desaktiveerimise, desinfitseerimise) platsidel, mis rajatakse KÕ eriformeeringute poolt väljaspool mürgistatud (nakatatud) rajooni.

Iga plats peab olema jaotatud kaheks pooleks. Ühel poolel paiknevad töökohad degaseerimiseks (desaktiveerimiseks, desinfitseerimiseks), mis varustatakse küllaldaselt veega, degaseerimis- ja desinfitseerimisainetega, eriliste pesupulbrite vesilahustega, lahustajatega kui ka kaltsude (takkude), luudade (harjade) ja kaabitsatega. Platsi teisel poolel aga valmistatakse ette töökohad degaseeritud, desaktiveeritud või desinfitseeritud liiklusvahendi, tööriistade jms. puhastamiseks ja õlitamiseks.

Liiklusvahendi degaseerimise, desaktiveerimise ja desinfitseerimise viivad läbi kas erikomandod või vastava asutuse teenindav personal keemik-desaktivaatorite (desinfektorite) juhtimisel.

Täielik desaktiveerimine viiakse läbi ainult neil juhtudel, kui liiklusvahendite mürgistustugevus ületab lubatud normi. Mürgistustugevust kontrollivad KÕ eripostid — dosimetristid.

Pärast degaseerimist, desaktiveerimist ja desinfitseerimist kontrollitakse liiklusvahendit. Mürgistuse (nakatuse) avastamisel tuleb teistkordselt degaseerida (desaktiveerida, desinfitseerida).

Töötamisel mürgistatud rajoonides degaseerimisel, desaktiveerimisel või desinfitseerimisel tuleb täita kõiki kehtivaid ettevaatusreegleid. Selleks tuleb kasutada parajaid ja kontrollitud individuaalseid kaitsevahendeid. Kaitsevahenditesse peab riietuma ainult selleks määratud kohas.

Kaitseriietuse kasutamisel tuleb kinni pidada selles viibimise aja normidest.

Degaseerimisel, desaktiveerimisel või desinfitseerimisel tuleb vältida kokkupuutumist mürgistatud (nakatatud) esemetega. Mitte süüa, suitsetada ega rahuldada oma loomulikke vajadusi mürgistatud territooriumil. Mitte istuda ega põlvitada mürgistatud (nakatatud) maastikul.

Desaktiveerimisel kasutatud materjal (kaltsud, takud jne.) korjatakse pärast töö lõpetamist kokku ning kaevatakse selleks määratud kohtades 1,5—2 m sügavusele maasse. Põletada neid ei tohi, kuna jäägid (suits) säilitavad radioaktiivsuse.

Degaseerimisel ja desinfitseerimisel kasutatud materjalid põletatakse ära või kaevatakse maasse pärast nende degaseerimist (desinfitseerimist).

Pärast tööde lõpetamist tuleb riided, varustus ja individuaalsed kaitsevahendid degaseerida (desaktiveerida, desinfitseerida) ning seejärel tingimata läbi teha sanitaartöötlemine.

S a n i t a a r t ö ö t l e m i n e viiakse läbi selleks, et eemaldada kehale ja suu, nina ning silmade limaskestadele sattunud

radioaktiivsed ained, samuti eemaldada või hävitada mürkained, tõvestavad mikroobid ja toksiinid. Selleks pesta veega või hõõruda individuaal-keemiakaitsepakendi vedelikus niisutatud tampoonidega, mille järel pesta kogu keha hoolikalt duši all (kuuma või sooja vee ja seebiga) või siis mürgistamata veekogudes.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Miks nimetatakse aatomirelva massilise hävitamise relvaks?
2. Millised on aatomiplahvatuse peamised kahjustavad tegurid?
3. Mis mõju avaldab lööklaine aatomiplahvatusel? Kuidas kaitsta ennast lööklaine eest?
4. Kuidas mõjub valguskiirgus aatomiplahvatusel? Kuidas kaitsta ennast valguskiirguse eest?
5. Mida nimetatakse läbistavaks radiatsiooniks? Milliseid kaitsevahendeid kasutatakse läbistava radiatsiooni vastu?
6. Kuidas toimub maastiku radioaktiivne mürgistus aatomiplahvatusel? Milliseid kaitseabinõusid ja vahendeid kasutatakse radioaktiivsete ainete mürgistumise vastu?
7. Milliseid peamisi abinõusid kasutatakse radioaktiivsete ainete avastamiseks?
8. Milliseid mürkaineid võidakse kasutada ja mil viisil?
9. Milliseid abinõusid kasutatakse mürkainetega mürgistumise kindlakstegemiseks?
10. Kuidas kaitsta ennast mürkainete eest?
11. Mida nimetatakse bakterioloogiliseks relvaks?
12. Millised on bakterioloogilise relva kasutamise viisid?
13. Milliste tunnuste järgi saab kindlaks teha bakterioloogilise relva kasutamist maastikul?
14. Milliseid vahendeid kasutatakse elanikkonna kaitseks nakkushaiguste tekitajate vastu?
15. Milliseid individuaalseid kaitsevahendeid kasutatakse keemiliste ründeainete vastu?
16. Mida nimetatakse liiklusvahendi degaseerimiseks?
17. Kuidas toimetatakse liiklusvahendi osalist mürkärastamist mürk- ja radioaktiivsetest ainetest?
18. Milliseid degaseerivaid ja desinfitseerivaid aineid ja pesevaid vedelikke kasutatakse liiklusvahendite mürkärastamiseks mürk- ja radioaktiivsetest ainetest?
19. Milline on liiklusvahendite täieliku degaseerimise kord liiklusvahendite degaseerimise jaamades?
20. Mida nimetatakse liiklusvahendi desaktiveerimiseks?
21. Kuidas toimetatakse liiklusvahendite desaktiveerimist?
22. Kuidas toimetatakse liiklusvahendite osalist degaseerimist?
23. Millised seadmed võidakse monteerida veoautodele maastiku degaseerimiseks?
24. Mis kuulub auto degaseerimise komplekti?

XXX PEATÜKK

LIIKLUSVAHENDITE LIIKLEMINE JA JUHTIDE KOHUSTUSED «OHUSTATUD OLUKORRA» KEHTESTAMISEL NING KOHALIKU ÕHUKAITSE (KÕ) SIGNAALIDE PUHUL

Liiklusvahendite töötamine ja liiklemine ning liiklusvahendite juhtide tegutsemine «Ohustatud olukorra» kehtestamisel ja KÕ signaalide: «Õhualarm», «Keemiline rünnak», «Õhualarmi lõpp» ja «Keemilise rünnaku lõpp» puhul toimub vastavalt Kohaliku Õhukaitse ülemate käskkirjadele ja TSN täitevkomiteede otsustele.

«Ohustatud olukord» kehtestatakse territooriumil, mis võib sattuda vaenlase õhurünnaku alla.

«Ohustatud olukorra» perioodil:

— iga liiklusvahend peab olema varustatud pimendamiskatetega laternate ja teiste valgusallikate jaoks, tulekustutusvahenditega (veoautodel ja autobussidel), koormakatmise vahenditega (veoautodel), degaseerimiskomplektiga АДК liiklusvahendi osaliseks degaseerimiseks (desaktiveerimiseks ja desinfitseerimiseks);

— juhid peavad endaga kaasas kandma individuaalsed kaitsevahendid ja esmaabipakendid, mis peavad olema korras ning alaliselt valmis tarvitamiseks;

— juhid peavad oskama kasutada tulekustutusvahendeid ning teostada liiklusvahendi osalist degaseerimist, desaktiveerimist ja desinfitseerimist liiklusvahendil olevate nimekirjakohaste või hädapäraste vahenditega;

— kõik veosed peavad olema vedamise ajal kinni kaetud kaitseks mürk- ja radioaktiivsete ainetega või bakteriaalsete vahenditega mürgistumise (nakatumise) eest;

— kategooriliselt on keelatud pimedal ajal kasutada isegi lühiaegselt laternate valgust ja stopp-signaale ilma pimendamiskateteta.

Signaal «Õhualarm» antakse vahetu õhurünnaku ohu tekkimisel elektrisireenidega, tehaste ja vedurite katkendlike vile-

dega ning raadiotranslatsioonivõrgu kaudu sõnadega: «Tähelepanu! räägib linna KÕ staap. Kodanikud, kuulutatakse välja õhualarm! Õhualarm! Õhualarm!»

Signaali «Õhualarm» puhul peavad juhid:

— hoiatama reisijaid, et on antud õhualarmi signaal;

— peatama liiklusvahendi, laskma väljuda kõikidel reisijatel ja suunama nad lähimasse varjendisse;

— valmis seadma kasutamiseks individuaalsed kaitsevahendid;

— sulgema sõiduauto avatava katuse, sulgema aknad ja küljeklaasid;

— liiklusvahendi välja viima linna piirist miilitsa- või KÕ postide poolt näidatud marsruudi järgi või paigutama varjatud kohta, ise aga varjuma lähimas varjendis;

— kui liiklusvahend on võetud kasutusele KÕ ülesanneteks, siis toimetama liiklusvahendi määratud kohta ja tegutsema selle ülema juhendite järgi, kelle korraldusse liiklusvahend on määratud;

— autole koorma peale- või mahalaadimise korral töö viivitamata katkestama, auto paigutama koha peal varjulisse kohta ja ise varjuma või siis auto ettenähtud marsruudil linna (asula) piirest välja viima;

— liikumisel mitte peatuma ristteedel, sildadel, väljakuil, tuletõrjekomandode, raviasutuste väravate juures ega muul viisil takistama teiste liiklusvahendite liiklemist.

Signaal «Keemiline rünnak» antakse asustatud punktis, kus on avastatud mürk- või radioaktiivseid aineid või bakteriaalseid vahendeid. See signaal antakse edasi raadiotranslatsioonivõrgu kaudu sõnadega: «Kodanikud, keemiline rünnak!» ning dubleeritakse sagedaste löökidega helitekitavate metallesemete (rööpmetükid, gongid, kellad) pihta.

Signaali «Keemiline rünnak» puhul või kui on avastatud mürkainetega, radioaktiivsete ainetega või bakteriaalsete vahenditega mürgistamist (nakatamist), hoiatavad juhid sellest reisijaid, seavad individuaalsed kaitsevahendid kaitseseisukorda ja tegutsevad vastavalt miilitsa ja KÕ postide juhenditele.

Tegutsemisel ründekoldes juhid peavad:

— olema individuaalsetes kaitsevahendites;

— liikumise ajal jälgima tähelepanelikult hoiatusmärke, mis piiravad ründekollet ja tähistavad läbisõiduteed, sõites ründekoldest mööda miilitsa ja KÕ postide juhatuste kohaselt;

— kiiresti läbima mürgistatud (nakatatud) piirkonna KÕ postide poolt määratud (tähistatud) marsruudil;

— ründekoldest väljumise järel läbi viima liiklusvahendi osalise degaseerimise, desaktiveerimise või desinfitseerimise ja seejärel sõitma (miilitsa või KÕ postide juhatuse kohaselt) mürgistatud (nakatatud) liiklusvahendiga transpordivahendite degaseerimise jaama või ajutisele transpordivahendite degaseerimise platsile;

— mürgistatud (nakatatud) veosed miilitsa või KÕ postide juhenditel maha laadima selleks spetsiaalselt määratud kohtades või välja vedama ründekoldest ja saatma degaseerimisele, desaktiveerimisele või desinfitseerimisele.

Pärast signaali «Õhualarmi lõpp» ja «Keemilise rünnaku lõpp» võivad liiklusvahendid, mis ei täida KÕ ülesandeid, jätkata liikumist, sõites ründekolletest mööda või liikudes marsruutidel, mille näitavad miilitsa või KÕ postid.

Liiklusvahendite pimendamine

Üks vastutavamaid ja raskemaid ülesandeid pimendamisel on iga liiki liiklusvahendite valguse piiramine ja valgustusning signaalseadeldiste nähtavuse vähendamine, nii et seejuures oleks kindlustatud nende katkestamatu töö pimendamise ajal.

Liiklusvahendite avariideta ja katkestamatu töö kindlustamiseks tuleb täita järgmisi nõudeid:

— luua teepinna ja -servade ühtlane valgustus; jälgida, et auto maskeeritud esilaternate valgus ei oleks vähem kui 5° allpool horisontaalpinda;

— kindlustada vastuliikuvate autode gabariitide nähtavus vähemalt 100 m kauguselt;

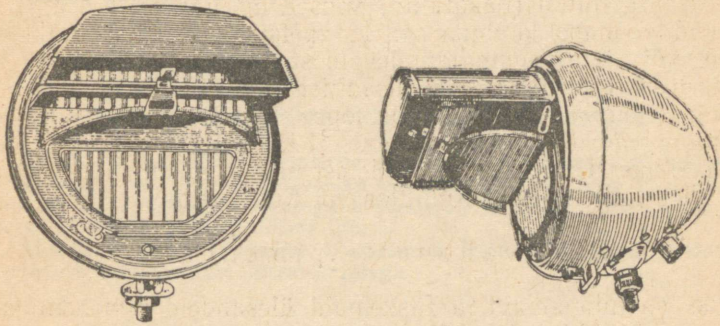
— kindlustada tagumiste punaste signaalide nähtavus 60 m kauguselt ja nende nähtamatus 300 m kauguselt; numbri kindlaks määramine 15 m kauguselt.

Nendele tingimustele vastab eriline maskeeriv esilatern, mis töötab kolmel valgustusrežiimil (täielik pimendamise režiim, mis kindlustab liikumiskiiruse kuni 25 km/t.; osaline pimendamise režiim, kindlustab liikumiskiiruse kuni 30 km/t.; normaalsele lähedane valgustusrežiim, mis kindlustab maksimaalse liikumiskiiruse).

Maskeerival esilaternal (joon. 143) kasutatakse unifitseeritud autoesilaterna keret ja reflektorit. Normaalhajutaja asemele asetataval esilaterna otsikul on ülemise läätse kohal eriline sirmike, mis piirab valguse kiirgamist horisondist kõrgemale. Otsiku alumises osas on teine kilbikesega kaetud lääts (hajutaja).

Üleminek osaliselt pimendamiselt täielikule toimub eritakistiga normaalautolambi kütteniidi lülitamise teel ahelasse.

Normaalsele lähedase valgustusrežiimi loomiseks avatakse alumise läätse kohal olev kilbike, mis kinnitub riivi abil esilaterna sirmi alla.



Joon. 143. Maskeerimisotsikuga autoesilatern.

Maskeerivate esilaternate kasutamisel tuleb erilist tähelepanu pöörata nende reguleerimise täpsusele, millest sõltub nii maskeerimise efekt kui ka valgustamise ühtlus.

Eriline kaugusindikaatoriga varustatud maskeeritud stoppsignaalseadeldis ei kindlusta mitte ainult vajalikku valgustust, vaid võimaldab määrata ka eesliikuva auto ligikaudset kaugust. Kui seadeldisel on nähtav üks valgusväli, siis on kaugus autoni 150—50 m, kahe valgusvälja puhul — 30 kuni 20 m ja nelja puhul — 20 m või vähem. Kaugusindikaator ei ole nähtav 300 m kauguselt.

Auto gabariitide tähistamiseks praktiseeritakse auto külgede ja teiste osade ülevärvimist valge värviga, samuti eriliselt töödeldud klaaside või plastmassist valmistatud väikeste ketaste asetamist autole, mis auto esilaterna valguses heledasti kiirgavad.

Auto juhtimise soodustamiseks pimendamise ajal valgendatakse ka sõidutee osi ja servi.

KONTROLLKÜSIMUSI

1. Mis kohustused on juhtidel «Ohustatud olukorra» perioodil?
2. Mis kohustused on juhtidel «Õhualarm», «Keemiline rünnak», «Õhualarmi lõpp» ja «Keemilise rünnaku lõpp» signaalide puhul?
3. Millised kohustused on juhtidel, kui nad töötavad ründealal?
4. Milliste pimendamisseadistega varustatakse autod? Milliseid pimendamise nõudeid peab juht täitma «Ohustatud olukorra» puhul?

Lisa 1

TÄNAVALIIKLEMISE KORD TALLINNA LINNAS

Kooskõlas Eesti NSV Ministrite Nõukogu poolt kinnitatud liiklemise eeskirjadega on liikluse julgeoleku huvides Tallinna Linna TSN Täitevkomitee üldkohustusliku otsusega kehtestatud järgmised täiendavad eeskirjad liiklemise kohta Tallinna linnas.

Allpool loetletud liiklemise kitsendused tehakse liiklejaile teatavaks vastavate keelumärkide ülesseadmisega.

1. Tänavad, milledel liiklemine keelatud

1. Kõikidel rööpmeteta liiklusvahendeil on liiklemine keelatud: Pagari, Voorimehe, Laikmaa tänaval ja Nõukogude tänaval, alates Võidu väljakust kuni Toompea tänavani.

Nendesse tänavatesse sõita võib ainult miilitsaorganite loal.

2. Jalgratastel sõitmine on keelatud tänavatel, mis asuvad seespool ringi: Estonia puiestee, Võidu väljak, Suvorovi puiestee, Toompuiestee, Rannamäe tee, Merepuiestee ja Stalini väljak.

2. Ühesuunalise liiklemisega tänavad

Kõigil liiklusvahenditel on lubatud liikuda ainult ühes suunas:

a) Kinga tänaval, alates Pikast tänavast Raekoja platsini; Mündi tänaval, alates Raekoja platsist Pika tänavani; Vaksali tänaval, alates Nooruse tänavast kuni Pika tänavani; Pikal tänaval, alates Vaksali tänavast kuni Tolli tänavani; Säde tänaval, alates Pikast tänavast kuni Vene tänavani; Vanaturukaelas, suunaga Raekoja poole; Eduard Vilde tänaval, alates Raekoja platsist kuni Rataskaevu tänavani; Suur-Karja tänaval, alates Niguliste tänavast kuni Vana-Posti tänavani; Nooruse tänaval, alates Laiast tänavast kuni Vaksali tänavani; Olevimäel kuni Vene tänavani; Rataskaevu tänaval, suunaga Võidu väljakule; Sulevimäel, alates Pikast tänavast Olevimäeni; Vana-Posti tänaval, alates Harju tänavast Suur-Karja tänavani; Uuel tänaval, alates Vana-Viru tänavast kuni Rannaväravani; Valli tänaval, alates Viru tänavast kuni Pärnu maanteeni;

b) Tombi tänaval, alates Narva maanteest kuni Tobiase tänavani; Hobuse tänaval, alates Pikast tänavast kuni Laia tänavani; Tatari tänaval, alates Sakala tänavast kuni Estonia puiesteeni; Liiva tänaval, alates Hospitali tänavast kuni V. Kingissepa tänavani; Hospitali tänaval, ala-

tes V. Kingissepa tänavast kuni Liiva tänavani; Sakala tänaval, alates Estonia puiesteest kuni Kreuksi tänavani; Uus-Tatari tänaval, alates Tatari tänavast kuni Liiva tänavani; Leineri tänaval, alates Weizenbergi tänavast kuni Narva maanteeni, Jakobsoni tänaval, alates Koidula tänavast kuni Kõleri tänavani ja Koidula tänavast kuni Weizenbergi tänavani; Karu tänaval, alates Ahtri tänavast kuni Tuukri põiktänavani; Terase tänaval, alates Gogoli tänavast kuni Tina tänavani; Toomkooli tänaval, suunaga Lossi platsile; Kallaku tänaval, suunaga Raamatukogu platsile; Lossi platsil, alates Toompea tänavast kuni Pikkjalani (kirikutaguses osas) suunaga Toompea lossi poole; Aedvilja tänaval, suunaga Karu tänavale; Pronksi tänaval, suunaga Narva maanteele; Kompassi tänaval, suunaga Gogoli tänavale;

c) Nõmmel Valdeku tänaval, alates Vabaduse puiesteest suunaga Pärnu maanteele; Õie tänaval, alates Pärnu maanteest suunaga Vabaduse puiesteele.

3. Läbisõiduks suletud tänavad

1. Kõikidele liiklusvahenditele on läbisõiduks suletud järgmised tänavad: Viru, Aida, Apteegi, Lahe, Vaksali põik, Laboratooriumi, Sauna, Vana, Müürivahe alates Suur-Karja tänavast kuni Vene tänavani, Raekoja (Raekoja taga), Väike-Karja ja Pikkjalg.

Märkus. Viru tänav on pühadel ja pühapäevadel ka sissesõiduks suletud.

2. Kõikidele veokitele (veoautodele ja hobuveokitele) on läbisõit keelatud järgmistest tänavatest: Võidu väljakul, Lenini puiesteel, Suvorovi puiesteel, Lauristini, Suur-Karja tänaval, Pärnu maanteel, alates Lõuna tänavast kuni Stalini väljakuni; Narva maanteel alates Uus-Sadama tänavast kuni Stalini väljakuni; Weizenbergi, Koidula tänaval, alates Narva maanteest kuni Mäekalda tänavani; Toompuiesteel, Tehnika tänavast kuni Tõnismäeni ja Tõnismäelt Pärnu maanteeni; Paldiski maanteel, alates Raudtee tänavast kuni Toompuiesteeni; Tartu maanteel, alates Stalini väljakust kuni Odra tänavani.

3. Kõigil veokeil kandejõuga üle 4 tonni, järelvankritega veoautodel, isetühjenduvatel autodel ja teistel spetsiaalautodel on läbisõit keelatud tänavaist, mis asuvad seespool ringi: Estonia puiestee, Võidu väljak, Suvorovi puiestee, Toompuiestee, Rannamäe tee, Merepuiestee ja Stalini väljak, välja arvatud juhud, kus sõidu eesmärk asub seespool tähendatud ringi.

4. Roomikmehhanismide (traktorite, ekskavaatorite jt.) liiklemine on keelatud asfalteeritud tänavail ja väljakuil. Nende veoks tuleb kasutada treilereid, milleks peab olema taotletud luba Tallinna Linna Autoinspektsioonilt.

4. Tänavate liigitus

Läbisõidu eesõiguse suhtes loetakse

a) magistraaltänavaiks: Narva maantee, Tartu maantee, Pärnu maantee, Paldiski maantee, Vabaduse puiestee, Kalinini tänav ja Leningradi tänav;

b) peatänavaiks: V. Kingissepa, Toompuiestee, Merepuiestee,

Estonia puiestee, Pirita tee, Tööstuse, Nikonovi tänav, Rannamäe tee, Telliskivi, Koidu, Endla, Uus-Sadama, Weizenbergi, Koidula, Tuukri, Mere, Ahtri, Raudtee, Kreutzwaldi, Ristiku, Matrossovi, Lomonossovi, Gogoli, Veerenni, Tombi tänav, Kadaka tee, Linnu tee, ja Männiku tee.

5. Liikumiskiirus

Liikumiskiirus on piiratud kõigile jõuvankreile (kui puuduvad erimärgid) 30 km/t. tänavail, mis asuvad seespool ringi: Estonia puiestee, Võidu väljak, Suvorovi puiestee, Toompuiestee, Rannamäe tee, Merepuiestee ja Stalini väljak.

6. Parkimise keeld

Veoautode parkimine on keelatud magistraal- ja peatänavail ning väljakuil, välja arvatud koorma peale- ja mahalaadimisel ning parkimiseks eraldi määratud kohtades.

7. Erinõue jõuvankrite kohta, mida juhivad väikese staažiga juhid

Jõuvankrid, millede juhtide tööstaaž on alla ühe aasta, peavad olema märgistatud spetsiaalse tunnusega — metallist kollane kolmnurk, äärte pikkusega 8 cm. Tunnusmärk peab olema paigutatud jõuvankri tagumise numbrimärgi kõrvale.

8. Vastutus eeskirjade rikkumise puhul

Süüdlasi käesoleva otsuse rikkumises karistatakse administratiivkorras hoiatusega või rahatrahviga ulatuses, nagu see on ette nähtud tänavaliiklemise eeskirjade rikkumise puhul.

TEHNILISI ANDMEID KODUMAISTE JÕUVANKRITE KOHTA

Tehnilisi andmeid kodumaiste autobusside kohta

Iseloomustavad näitajad	ZIL-155	ZIL-158	ZIS-154	ZIL-127
Ehitusaasta	1949	1957	1947	1956
Kohtade arv: iste-seisu-	30/22	32/30	36/24	32
Kaal: *kg* tühjalt	6290	6500	8000	10000
täiskoormaga	10190	11150	12650	13000
Gabariidi mõõtmed *mm*:				
pikkus	8260	9030	9500	10220
laius	2500	2500	2500	2680
kõrgus	2960	3000	2940	3060
Telgede vahe *mm*	4090	4858	5460	5600
Rataste vahe *mm*: esiratastel	2075	2116	2070	2180
tagaratastel	1740	1806	1812	1940
Minimaalne pöörderaadius *m*	8,5	10,7	10,7	11,0
Kliirens *mm*: esisilla	340	360	370	450
tagasilla	270	290	300	290
Kummide mõõtmed *tolli/mm*	10,00—20	11,00—20	10,5—20	320—20
Rõhk kummides *atü*:				
esiratastel	5,00	5,00	6,0	5,25
tagaratastel	4,0	3,50	4,5	4,25
Maksimaalne kiirus *km/t.*	65	65	65	100
Pidurdusteekond 30 *km/t.* kiiruselt (täiskoormaga) pidurdades *m*	13	13	13	12
Kütuse kulunorm 100 km kohta *l*	41	42,5	47	42

Tehnilisi andmeid kodumaiste veoautode kohta

Iseloomustavad näitajad	GAZ-51	GAZ-63	ZIL-150	ZIL-151	MAZ-200	JaAZ-210
Ehitusaasta	1946	1946	1946	1947	1947	1951
Kandejõud *kg*: sillutatud teel	2500	2000	4000	4500	7000	12000
sillutamata teel	2000	1500	3500	2500	5000	10000
Kaal *kg*: tühjalt	2710	3280	3900	5545	6400	11300
täiskoormaga	5360	5360	8110	10270	13625	23525
Gabariidi mõõtmed *mm*: pikkus	5525	5525	6720	6930	7620	9660
laius	2200	2200	2385	2320	2750	2750
kõrgus	2130	2245	2180	2310	2430	2575
Platvormi suurus (sisemõõtmed) *mm*:						
pikkus	2940	2940	3540	3565	4500	5770
laius	1990	1990	2250	2090	2480	2450
kõrgus	540	890	600	925	600	825
Telgede vahe *mm*	3300	3300	4000	4225	4520	5750
Rataste vahe *mm*: esiratastel	1585	1590	1700	1590	1950	1950
tagaratastel	1650	1600	1740	1720	1920	1920
Minimaalne pöörderaadius *m*	7,6	8,0	8,0	11,2	9,2	12,5
Kliirens *mm*: esisilla	305	270	325	260	290	290
tagasilla	245	270	265	270	290	290
Kummide mõõtmed *tolli*	7,50—20	9,75—18	9,00—20	8,25—20	12,00—20	12,00—20
Rõhk kummides *atü*: esiratastel	3,0	3,0	3,5	4,0	4,25	5,0
tagaratastel	3,5	4,0	4,5	3,0	5,50	5,5
Siduri pedaali vabakäik *mm*	35—45	35—45	20—25	20—25	32—38	32—38
Piduri pedaali vabakäik *mm*	8—15	8—15	10—15	10—15	20—25	20—25
Maksimaalne kiirus *km/t.*	70	65	65	60	65	55
Pidurdusteekond 30 *km/t.* kiiruselt pidurdades *m*	8	8	8	12	10	10
Kütuse kulunorm 100 km kohta *l*	26,5	30	38	46	35	60

Tehnilisi andmeid kodumaiste sõiduautode kohta.

Iseloomustavad näitajad	«Moskvitš»		«Pobeda»	ZIM	GAZ-69	«Volga»
	401	402				
Ehitusaasta	1946	1956	1946	1950	1952	1956
Kohtade arv	4	4	5	6	8	5
Kaal: tühjalt *kg*	850	900	1460	1940	1525	1460
„ täiskoormaga *kg*	1150	1200	1835	2390	2175	1835
Gabariidi mõõtmed *mm:* pikkus	3855	4055	4665	5530	3850	4830
laius	1400	1540	1695	1900	1850	1800
kõrgus	1555	1500	1640	1660	2030	1600
Telgede vahe *mm*	2340	2370	2700	3200	2300	2700
Rataste vahe *mm:* esiratastel	1105	1220	1324	1460	1440	1410
tagaratastel	1170	1220	1362	1500	1440	1420
Minimaalne pöörderaadius *m*	6	6	6,3	6,8	6	6,3
Kliirens (tagasilla) *mm*	190	200	200	200	210	190
Kummide mõõtmed *tolli*	5,0—16	5,60—15	6,0—16	7,0—15	6,50—16	6,70—15
Rõhk kummides *atü:* esiratastel	2,0	1,8	2,0	2,25	2,0	1,7
tagaratastel	2,3	1,8	2,0	2,25	2,2	1,7
Siduri pedaali vabakäik *mm*	24—30	—	38—45	20—30	38—45	35—45
Piduri pedaali vabakäik *mm*	6—12		8—14	11—17	8—14	8—15
Maksimaalne kiirus *km/t.*	90	105	105	120	90	130
Pidurdusteekond 30 *km/t.* kiiruselt pidurdades *m*	5	5	6	6	6	5
Kütuse kulu norm 100 km kohta *l*	9	7	13,5	18,5	17,5	9

Tehnilisi andmeid kodumaiste isekallutajate veoautode kohta

Iseloomustavad näitajad	GAZ-93	ZIL-585	MAZ-205	JaAZ-210E	MAZ-525
Kandejõud, *tonni*	2,25	3,5	6	10	25
Kaal *kg*: tühjalt	3100	4200	6600	12000	24380
täiskoormaga	5500	7925	12825	22225	49530
Gabariidi mõõtmed *mm:*					
pikkus	5240	5940	6065	8190	8500
laius	2100	2290	2640	2650	3220
kõrgus	2130	2180	2430	2735	3675
Veokasti suurus (sisemõõtmed) *mm:*					
pikkus (põhja)	2300	2550	3000	4370	4700
laius	1800	2060	2000	2130—2430	2850—2950
kõrgus	400	500	600	800	1200
Veokasti maht m^3	1,65	2,4	3,6	8	14,3
Telgede vahe *mm*	3300	4000	3800	4780	4780
Rataste vahe *mm:*					
esiratastel	1585	1700	1950	1950	2500
tagaratastel	1650	1740	1920	1920	2200
Minimaalne pöörderaadius *m*	7,6	8	8,5	10,5	11,5
Kummide mõõtmed *tolli*	7,50—20	9,00—20	12,00—20	12,00—20	17,00—32
Rõhk kummides *atü:*					
esiratastel	3,0	3,2	4,2	5,0	5,0
tagaratastel	3,5	4,2	4,5	5,5	6,0
Veokasti tõusmise aeg *sek.*	10	14	30	20	30
Veokasti laskumise aeg *sek.*	9	18	30	30	30
Maksimaalne kiirus *km/t.*	70	65	60	45	30
Pidurdusteekond 30 *km/t.*					
kiiruselt pidurdamisel. *m*	8	8	10	13	17
Kütuse kulu norm 100 km kohta *l*	28	40	35	65	160

AUTO- JA MOOTORRATTAJUHI KVALIFIKATSIOONI OMANDAMISE KORD

I. Üldeeskirjad

1. Autojuhi (mootorrattajuhi) kvalifikatsioon antakse isikutele, kes tunnevad auto (mootorratta) ehitust autojuhtide (mootorrattajuhtide) ettevalmistamise ühtse õppeprogrammi ulatuses, kellel on vajalik vilumus auto (mootorratta) juhtimises ning kes täpselt tunnevad tänavaliiklemise eeskirju.

2. Autojuhi kvalifikatsiooni omandamiseks võetakse eksamile isikuid, kes on saanud 17½ aastat vanaks, mootorrattajuhi eksamile — kes on saanud 16 aastat vanaks ja kes on antud kohas alaliselt või ajutiselt sisse registreeritud ning kes tervisliku seisundi poolest vastavad ettenähtud nõuetele.

3. Autojuhtide kategooriaid on kaks: kutseline autojuht ja amatöörautojuht.

Kutselistele autojuhtidele võidakse omistada olenevalt nende teoreetilistest teadmistest, praktilistest kogemustest ja tööstaažist järgmised kvalifikatsioonijärgud: a) III liigi autojuht, b) II liigi autojuht, c) I liigi autojuht.

III liigi autojuhtidel on õigus juhtida iga marki ja tüüpi autosid, välja arvatud autobussid, meditsiinilise kiirabi autod, tuletõrjeautod, taksiautod, avariiteenistuse eraldusmärgiga autod, kraana-autod ja veoautod, mille veokastis veetakse üle 6 inimese või mis veavad lõhkeaineid, tugevatoimelisi mürkaineid, kergestisüttivaid või muid ohtlikke aineid.

II ja I liigi autojuhid võivad juhtida iga marki ja tüüpi autosid.

Amatöörautojuhtidel on lubatud juhtida ainult sõiduautosid ning neil ei ole õigust töötada palgalise autojuhina.

Amatöörautojuhi kvalifikatsiooniga ameti-isikud võivad juhtida neile kinnistatud riiklikke sõiduautosid.

Garaažide juhatajad, kolonnide ülemad, mehaanikud ja teised ameti-isikud, kelle ülesannetesse kuulub ka autode tehnilise seisukorra kontrollimine, võivad amatöörautojuhi kvalifikatsiooni omamisel juhtida ka veoautosid nende tehnilise seisukorra kontrollimisel.

Mootorrattajuhil on õigus juhtida iga tüüpi mootorrattaid ja motorollereid.

II. Kvalifikatsiooni omandamise ja juhtimislubade väljaandmise kord

4. Kutseliste autojuhtide ettevalmistamine (III liigile) ja kvalifikatsiooni tõstmine (II ja I liigile) toimub Eesti Vabariikliku Tööjõureservide Valitsuse ning ALMAVÜ I järgu auto-motoklubide poolt organiseeritud koolides või kursustel.

Eksternina III liigi autojuhi kvalifikatsiooni taotleda ei saa.

Amatöörautojuhtide ettevalmistamist organiseerivad ALMAVÜ organisatsioonid ja teised ühiskondlikud organisatsioonid.

III liigi autojuhid valmistatakse autokoolides ja kursustel reeglipäraselt ette 7-klassilise haridusega isikutest.

Kursuste lõpul eksamid sooritanud isikutele annavad autokoolid (-kursused) välja vormikohased tunnistused.

III. III liigi autojuhi kvalifikatsiooni omistamise kord

5. III liigi autojuhi kvalifikatsiooni omistab Riiklik Autoinspektsioon isikutele, kes on saanud autokoolis (-kursustel) spetsiaalse ettevalmistuse või on lõpetanud autotranspordialase kõrgema või keskõppeasutuse. Sel puhul Riiklik Autoinspektsioon annab välja kutselise autojuhi tunnistuse.

Isikud, kes soovivad saada kutselise autojuhi tunnistuse (juhtimisloa), peavad Riiklikus Autoinspektsioonis sooritama eksamid liikluseeskirjade tundmises ja autojuhtimises.

Eksamite sooritamiseks tuleb esitada Riiklikule Autoinspektsioonile:

a) arstliku komisjoni tõend autojuhtimiseks kõlblikkuse kohta;

b) pangakviitung eksamite eest kehtestatud riigilõivu tasumise kohta (15 rbl. suuruses);

c) 2 päevapilti 3×4 cm suuruses, passipildi taolised;

d) tunnistus autokooli (-kursuse) lõpetamise kohta;

e) pass.

Autotranspordi alal lõpetatud kõrgema või kesk-tehnilise haridusega isikud esitavad autokooli (-kursuse) lõpetamise tunnistuse asemel diplomi õppeasutuse lõpetamise kohta või selle notariaalselt tõestatud ärakirja.

6. Riiklikus Autoinspektsioonis liikluseeskirjade tundmises eksami mittesooritanud isikuid ei võeta autojuhtimise eksamile.

Autojuhtimise eksam toimub veo- või sõiduautol (eksamineeritava valikul), mis on varustatud kahekordsete juhtimispedaalidega.

Liikluseeskirjade tundmises saadud positiivne eksamihinne on autojuhtimisoskuse kontrollimiseks kehtiv 30 päeva jooksul. Isikud, kes selle aja jooksul pole sooritanud autojuhtimise eksamit, peavad uuesti sooritama eksami liikluseeskirjade tundmises.

IV. II ja I liigi autojuhi kvalifikatsiooni omistamise kord

7. II liigi ja seejärel I liigi autojuhi kvalifikatsioon võidakse omistada kutselistele autojuhtidele, kui on täidetud kõik allpool loetletud tingimused:

a) kui neil II liigi omistamisel on vähemalt 2-aastane tööstaaž III liigi autojuhina ning I liigi omistamisel vähemalt aastane tööstaaž II liigi autojuhina;

b) kui nad on tõstnud oma kvalifikatsiooni autokoolides või -kursustel ning on saanud vastavad tunnistused.

Märkus. Keskharidusega kutselised autojuhid võivad autokoolis eksamid sooritada eksternina.

c) kui nad hoiavad neile kinnistatud autod tehniliselt korras ja täidavad hästi oma tööülesandeid;

d) kui neid viimase töötamisaasta jooksul pole Riikliku Autoinspektsiooni poolt kõrvaldatud autojuhtimisest ega võetud vastutusele liiklusõnnetuste tekitamise eest.

8. Autojuhtide avaldused neile II või I liigi autojuhi kvalifikatsiooni omistamise kohta vaadatakse läbi spetsiaalse komisjoni poolt, mille moodustab automajandi, ettevõtte või asutuse juhataja.

Autojuhile kõrgema kvalifikatsiooni omistamisest komisjoni esildusel teatatakse automajandi (ettevõtte, asutuse) juhataja käskkirjaga.

Kolhoosides töötavatele autojuhtidele omistatakse II või I liigi autojuhi kvalifikatsioon kolhoosi juhatuse otsusega transpordi eest vastutava isiku esildusel.

Autojuhile II ja I liigi kvalifikatsiooni omistamise kohta väljaantud käskkirja, samuti kolhoosi juhatuse sellekohase otsuse number ja kuupäev märgitakse autokooli (-kursuse) lõputunnistusele ning tõestatakse automajandi, ettevõtte, asutuse juhataja või kolhoosi esimehe allkirjaga.

9. Automajandi (ettevõtte, asutuse) juhataja käskkiri II ja I liigi autojuhi kvalifikatsiooni omistamise kohta on aluseks autojuhile liigitasu väljamaksmisel lisaks põhipalgale.

Riikliku Autoinspektsiooni poolt väljaantud kutselise autojuhi tunnistusi II ja I liigi autojuhi kvalifikatsiooni omistamisel ümber ei vahetata.

Töötamisel autodel, millede juhtimiseks on nõutav II või I liigi kvalifikatsioon, on juhid kohustatud peale kutselise autojuhi tunnistuse (loa) kaasas kandma autokooli (-kursuse) lõputunnistust koos märkusega neile II või I liigi kvalifikatsiooni omistamise kohta.

Märkus. Autobussijuhid peavad automajandite korraldusel vähemalt 1 kord kahe aasta jooksul käima täiendaval arstlikul läbivaatusel.

V. Amatöörautojuhi ja mootorrattajuhi tunnistuse saamise kord

10. Amatöörautojuhi tunnistus (luba) antakse isikutele, kes on Riiklikus Autoinspektsioonis sooritanud eksamid liikluseeskirjade tundmises, auto hooldamises ja autojuhtimises, ning mootorrattajuhi tunnistus isikutele, kes on sooritanud eksamid liikluseeskirjade tundmises, mootorratta juhtimises ja hooldamises.

Eksamite sooritamiseks tuleb esitada Riiklikule Autoinspektsioonile:

a) arstliku komisjoni tõend auto (mootorratta) juhtimiseks kõlblikkuse kohta;

b) pangakviitung eksamite eest kehtestatud riigilõivu (15 rbl. suuruses) tasumise kohta;

c) 2 päevapilti 3×4 cm suuruses;

d) pass.

11. Autojuhtimise eksamit võib sooritada kas veo- või sõiduautol (eksamineeritava valikul), mis on varustatud kahekordsete juhtpedaalidega.

Mootorratta juhtimise eksamit võib sooritada mistahes tüüpi mootorrattal.

Liikluseeskirjade tundmises saadud positiivne eksamihinne on auto (mootorratta) juhtimisoskuse kontrollimiseks kehtiv 30 päeva jooksul. Isikud, kes selle aja jooksul ei ole sooritanud auto (mootorratta) juhtimise eksamit, peavad uuesti sooritama eksami liikluseeskirjade tundmises.

VI. Varem väljaantud juhtimislubade kehtivus ja lubade äravõtmine

12. Riikliku Autoinspektsiooni poolt varem väljaantud III, II ja I liigi autojuhtide ning amatöörautojuhtide ja mootorrattajuhtide tunnistused (load), samuti 1956—1958. a. väljaantud II ja I liigi autojuhtide kvalifikatsioonitalongid säilitavad oma kehtivuse.

13. Auto (mootorratta) juhi poolt liikluseeskirjade korduva rikkumise puhul võib Riiklik Autoinspektsioon määrata uue eksami liikluseeskirjade tundmises ning selle ebarahuldaval sooritamisel ära võtta juhiloa kuni järgmise eksami sooritamiseni.

Kutselised autojuhid kõrvaldatakse automajandite (ettevõtete, asutuste) juhatajate poolt selleks ajaks autojuhtimisest.

REISIJATE- JA PAGASIVEO KORRAST

Reisijate- ja pagasiveo kord on kindlaks määratud Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi eeskirjadega. Nende eeskirjade alusel võivad kohalikud TSN täitevkomiteed oma administratiivpiirkonnas anda täiendavaid eeskirju.

I. Reisijate- ja pagasivedu autobussides

Reisijatevedu

Maaliine teenindavates bussides on lubatud vedada reisijaid järgmisel arvul: GZA-651, PAZ-651 — 24 (18 iste- ja 6 seisukohta), TA-1A — 29 (22 iste- ja 7 seisukohta), TA-6 — 32 (24 iste- ja 8 seisukohta), ZIL-155 — 43 (28 iste- ja 15 seisukohta), ZIL-154 — 52 (34 iste- ja 18 seisukohta), ZIL-158 — 48 (32 iste- ja 16 seisukohta), LAZ-695 — 47 (32 iste- ja 15 seisukohta), ZIL-127 — 31 (31 istekohta), Ikarus-55 — 43 (43 istekohta), Ikarus-60 — 43 (26 iste- ja 17 seisukohta), Ikarus-66 — 63 (28 iste- ja 35 seisukohta).

Pileteid maaliinide autobussidele müüakse vastavalt autobussis olevate reisijate kohtade (iste- ja seisukohad) arvule.

Tasuta sõidu õigus autobussides on:

1) kõikidel liinidel — NSVL Ülemnõukogu ja liiduvabariikide ülemnõukogude saadikuil saadikukaardi esitamisel;

2) Tallinna linna liinidel — Tallinna Linna Töörahva Saadikute Nõukogu saadikuil saadikukaardi esitamisel;

3) linnaliinidel — üleliidulise ja vabariikliku tähtsusega personaalpensionäridel kohalike TSN täitevkomiteede poolt väljaantud tunnistuse esitamisel;

4) linna liinidel — invaliididel-pimedatel Eesti NSV Pimedate Ühingu liikmekaardi esitamisel.

5) linnaliinidel — miilitsatöötajail vormiriietuses;

6) kõikidel liinidel — liiniteenistuse töötajail ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi poolt väljaantud tõendi alusel.

Linna- ja maaliini autobussides lubatakse igal täiskasvanud reisijal kaasa võtta tasuta üks laps vanusega kuni 7 aastat, tingimusel, et laps ei kasuta eraldi istekohta.

Iga järgneva lapse eest ja laste eest 7—10 a. vanuses võetakse maaliini autobussides sõidutasu 50% ulatuses täiskasvanud reisija sõidupileti hinnast, õigusega kasutada eraldi istekohta.

Lastelt üle 7 a. linnaliini autobussides ja lastelt üle 10 a. maaliini autobussides võetakse sõidutasu täistariifi järgi, kusjuures neil on õigus eraldi istekohale.

Autobussides on keelatud sõita isikuil, kes on ilmselt ebakaines olekus või on määrdunud riietuses. Keelatud on autobussides vedada teravaid, tule- või plahvatusohtlikke, mürgistavaid, sööbivaid, kergestipurunevaid, halvasti lõhnavaid ning määrivaid esemeid, tulirelvi ilma katteta, elusloomi ja -linde ning suuremahulist pagasit, mis takistab reisijate liikumist.

Konduktoril ja autojuhil on õigus kõrvaldada reisijat autobussist järgmistel juhtudel:

1) kui reisija rikub ühiskondlikku korda ja tülitab teisi reisijaid;

2) kui reisija on riietuses, mis määrib teiste reisijate riideid või autobussi istmeid;
3) kui reisija on ilmselt ebakaines olekus;
4) kui reisijal on pagasit, mis ei ole veoks lubatud.

Reisijaile on keelatud:
1) autobussi minek ja autobussist väljumine selle liikumise ajal;
2) sõitmine autobussi trepiastmeil ja teistel välisosadel;
3) suitsetamine, rahu rikkumine ja mitteametlik jutuajamine autobussi personaliga;
4) laste seisma asetamine istmetele;
5) autobussi vasakpoolsete akende avamine;
6) autobussi akendest esemete väljariputamine või loopimine;
7) märguandesignaali andmine autobussijuhile nii peatustes kui ka liikumisel;
8) autobussi ja selle päraldiste rikkumine.

Reisijate sisenemine autobussidesse toimub järjekorras, tagumise ukse kaudu, väljumine ainult eesmise ukse kaudu.

Reisijate pealevõtmine ja väljalaskmine autobussist toimub ainult autobussi peatuskohtades, pärast bussi täielikku peatumist.

Kui autobussil on ainult üks uks, siis lubatakse reisijaid siseneda ainult pärast teiste reisijate väljumist.

Eesukse kaudu autobussi sissemineku õigus on:
1) reisijail eelkooliealiste lastega;
2) rasedatel naiskodanikel;
3) invaliididel ilmsete invaliidsuse tunnustega või automajandite poolt väljaantavate tunnistuste esitajail — invaliididel;
4) raukadel;
5) liinipersonali töötajail;
6) miilitsatöötajail teenistusvormis;
7) kirjakandjail postipaunaga.

Linnaliini autobussides on eelpool jrk. 1—4 loetletud isikuile eraldatud 4 märgitud istekohta. Teised reisijad, kes on istunud nendele kohtadele, on kohustatud need kohad vabastama mainitud isikutele.

Väljaspool linna kooli minevatel või koolist tulevatel õpilastel, kes elavad koolimajast kaugemal kui 2 km, on õigus tasuta sõita kõikides autobussides.

Autobussijuhid on kohustatud õpilasi peale võtma õpilaste kogunemiskohtadest, mis on varustatud tähisega «Õpilaste kogunemiskoht», autobussi kohta kehtestatud koormuse piires.

Õpilastel on õigus tasuta sõita ainult õpilaspileti esitamisel, kusjuures õpilaspilet peab olema varustatud õpilase pildiga; ka peab õpilaspiletil olema märgitud õpilase elukohale lähim bussipeatus.

Pagasivedu

Linnaliinide autobussides võib reisija endaga kaasa võtta ühe koha pagasit mõõdetes kuni 75×50×30 cm.

Maaliinide autobussides võib reisija kaasa võtta pagasit kaaluga kuni 40 kg, kusjuures mõõted ei tohi ületada 100×50×30 cm.

Autobussides veetava pagasi eest võetakse reisijalt tasu vastavalt kehtivatele tariifidele, vormikohase pileti vastuandmisega.

Tasuta võib reisija kaasa võtta väikesi käsipakke, mis ei sega teisi reisijaid, maaliinidel raskusega kuni 16 kg, mõõdetes kuni 75×40×25 cm.

Reisija juures oleva pagasi ja käsipakkide alalhoiu eest kannab vastutust reisija. Juhul, kui pagasivedu toimub eraldatult reisijast (kas samas autobussis või pagasiautos), siis vastutab pagasi eest automajand.

II. Reisijate- ja pagasivedu sõidutaksiautodes

Sõidutaksiautodes «Moskvitš» on lubatud üheaegselt sõita kolmel, autodes «Pobeda» ja «Volga» neljal ja «ZIM'il» — kuuel reisijal, kusjuures koolieelised lapsed loetakse täiskasvanutega võrdseks.

Tasu auto kasutamise eest linna piires võtab autojuht reisijalt sõidu lõpul. Sõitude puhul väljaspool linna piiri võetakse tasu avansina momendil, kui reisija alustab sõitu.

Juhul kui sõidutakso peab ootama reisijat tema soovil, teeb autojuht reisijaga arve teostatud sõidu eest ja kokkulepitud ooteaja eest võtab reisijalt avanssi.

Taksojuht peab sõidutama reisija sihtkohta lühimat teed pidi. Sõidumarsruuti võib pikendada ainult sõitja nõusolekul.

Kui teeolud ei võimalda reisija viimist soovitud kohani, tasub viimane auto kasutamise eest vastavalt taksomeetri näidule, s. o. kuni peatuskohani läbisõidetud kilomeetrite ja ooteaja eest.

Sõidutaksiautosse võib reisija siseneda:

— seisukohtadel vastavalt reisijate järjekorrale;

— väljaspool seisukohti — andes märku käe tõstmisega.

Sõita soovijate teenindamine väljaspool järjekorda ja seisukohtade vahetus läheduses on keelatud.

Väljaspool järjekorda teenindatakse:

— õnnetusjuhtumite läbi kannatada saanud isikuid;

— kodanikke eelkoolieaeliste lastega;

— rasedaid naisi;

— ilmsete invaliidsuse tunnustega kodanikke.

Sõidutaksiautot võib ette tellida kas telefoni teel või isiklikult dispetšerpunktis.

Telefoni kaudu antud tellimusel peab autojuht ootama sõitjat viimase poolt määratud kohal. Auto seisuaeg ootel ei tohi ületada 15 minutit ja alles selle aja möödumisel on juhil õigus ära sõita, kui sõitja ei ilmu kohale.

Reisija käsutuses oleva sõidutaksiauto ooteaeg ei tohi ületada 1 tundi.

Reisijal on lubatud sõidutaksiautos vedada pagasit pagasiruumi mahutavuse ulatuses, kaaluga mitte üle 50 kg. Pagasi veo eest eraldi tasu ei võeta ja selle alalhoiu eest vastutab reisija ise.

Sõidutaksiautosid ei ole lubatud kasutada isikuil, kes on ilmselt joobnud olekus, millega kaasub ebasünnis käitumine, samuti määrdunud riietega isikuil ning isikuil, kellel on kaasas:

— suuri või auto sisemust määrivaid või rikkuvaid esemeid;

— tule- ja plahvatusohtlikke, haisvaid ja mürgistavaid aineid;

— ilma ümbriseta tulirelvi, torke- ja lõikeriistu.

Suukorviga koerte vedu on lubatud.

III. Reisijate- ja pagasivedu veotaksiautodes

Tasu veotaksiauto kasutamise eest võetakse kindlaksmääratud tariifide järgi läbisõidetud kilomeetrite ja seisuaja eest vastavalt taksomeetri näidule.

Veotakso GAZ-51 sõiduhind jooksva kilomeetri eest on 2 rbl., ootetund — 20 rbl.

Kui enne pealelaadimise algust tekib seisuaeg (mis ei või ületada 1 tundi), siis on autojuht kohustatud nõudma kliendilt tasu läbisõidu eest kuni pealelaadimiskohani ja avanssi 1 tunni seisuaja eest. 1 tunni seisuaja möödumisel on autojuht õigustatud tagasi pöörduma seisukohta või garaaži, tehes teekonnalehele vastava sissekande.

Suurema koguse kauba vedamisel peab kaup olema paigutatud veokasti (furgooni) esiossa, kusjuures reisijaid on lubatud kaasa võtta veokasti pinkide vaba ruumi ulatuses.

Pagasi ja kauba peale- ja mahalaadimine toimub kliendi poolt. Veelava pagasi ja kauba alalhoiu eest vastutab reisija.

Veotaksiautodes on lubatud vedada väikseid loomi ja linde vastavas taaras ja koeri suukorvis.

Veotaksiautodes ei ole lubatud sõita isikuil, kes on ilmselt joobnud olekus või kellel on kaasas pagasit, mis ei ole veoks lubatud. Veotaksiautodes on keelatud vedada kergestisüttivaid, lõhkevaid, mürgiseid, söövitavaid ja halvasti lõhnavaid veoseid ja ümbriseta tulirelvi.

KASUTATUD KIRJANDUS

1. Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks, 1958.
2. Типовые правила движения на улицах и дорогах Союза ССР, 1957 г.
3. А. А. Поляков, Организация и регулирование городского движения, 1941 г.
4. С. Г. Писарев, Городской транспорт, 1948 г.
5. Е. С. Кузнецов, Предупреждение дорожных происшествий, 1958 г.
6. А. М. Парчинский и др. Вождение автомобилей и автомобильных колонн, 1946 г.
7. А. Г. Назаренко, Правила движения автомобилей и автомобильных колонн, 1946 г.
8. И. И. Осипов, Работа шофера в условиях сельскохозяйственных перевозок, 1947 г.
9. С. Р. Певзнер, Руководство для инструкторов учебной езды на автомобиле, 1948 г.
10. И. Л. Крузе, Автомобильные тормозы, 1947 г.
11. Ф. Я. Герасимов, Справочник по военной топографии, 1946 г.
12. Сборник контрольных вопросов по программам подготовки шоферов третьего, второго и первого классов, 1949 г.
13. К. М. Полтев и А. Ф. Белавин, Мастерство вождения автомобиля, 1951 г.
14. Л. В. Гуревич и Н. П. Хрунов, Техника регулирования уличного движения, 1951 г.
15. М. М. Калик и П. Ф. Оглоблин, Опыт безаварийной работы на автомобиле, 1952 г.
16. Г. М. Соловьев, Д. Н. Иванов, Пособие по правилам движения автотранспорта, 1957 г.
17. Ю. А. Архангельский и Ю. А. Долматовский, Рабочее место водителя автомобиля, 1954 г.
18. И. Е. Евтюхин, Ю. Ф. Серебряков, Вождение автомобиля в колонне, 1955 г.
19. В. Владимиров, Правила движения автотранспорта, 1958 г.
20. Сборник вопросов для повторения по программе «Правила безопасности движения транспорта и пешеходов по улицам и дорогам» на курсах шоферов второго и первого классов, 1957 г.

REGISTER

Number nimetuse järel osutab lehekülge tekstis.

Aatomirelva kahjustavad tegurid 252—253
Aeglustus 229
Alkohol 12, 232
Arstiabi, vt. esmaabi
Autobussid 98, 270
Autoinspektsioon, vt. Riiklik Autoinspektsioon
Autojuhtide kvalifikatsiooni omandamise kord 274—276
Autokolonnid 206—214
Autoteede liigitus 48
Auto teelpüsivus 234—237
Autoteooria elemendid 220—237
Avariid, vt. liiklusõnnetused

Bensiinijaam, bensiinivõtmine 176—177
Blokeeritud rattad, vt. pidurdamine
Bulvarid 116

Degaseerimine, desaktiveerimine, desinfitseerimine 257

Eesõigustatud jõuvankrid, vt. operatiiv-jõuvankrid
Eksamid 274—276
Energia 226
Eriluba gabariitide ületamisel 166
„ ohtlike ainete veoks 182
Esmaabi liiklusõnnetustel 245—251
Etüleeritud bensiin, vt. bensiin

Gaasiballoonautod 177
Gabariidid 178—179
Gasogeenautod 177, 178

Haardejõud, haardetegur 221
Harjutussõit, vt. õppesõit
Helisignaal 41—42, 169, 173
Hobuliiklusvahenditega liikumine 32

Inerts 229
Inimeste vedu veoautodel 27—29
Invaliidi-mootorsõidukite liikumine 35
Isikliku jõuvankri juhtimine 39

Jalakäijate liiklemine 22—25
„ ülekäigurada 160—161
Jalgratturite liikumine 33—34
Juhi reageerimisaeg 62, 232
„ kohta kehtivad keelud 38—40
„ märguanded 41—43
„ põhikohustused 36—40
Juhtimise load 36, 274
Jõuvankrijuhtide katsed 274—276
Jõuvankri juhtimine 36
Jõuvankrite numbrimärgid, vt. numbrimärgid
Jõuvankrite teelpüsivus 234—237
„ tehniline seisukord 187—194
Jõuvankrite valgustus 194—196
Järelvankriga liikumine 176
Järjekord läbisõidul, vt. risttee ületamine
Jääd mööda sõitmine 217—218
Jäätunud sõidutee, vt. libe sõidutee

Kahekordne möödasõit 69—70
Kaitse aatomi-, keemilise ja bakterioloogilise relva eest 256
Kariloomad, vt. loomad
Karistused, vt. vastutus liiklemise eeskirjade rikkumisel
Katsed, vt. jõuvankrijuhtide katsed

Kergestisüttivate ainete vedu, vt. ohtlike ainete vedu
Kiilasjää 170
Kiiruse normid liiklemisel 58—59
Kiirus, kriitiline 236
„ maksimaalne 58
„ ökonoomne 226
Kineetiline energia 226—227
Kombineeritud märktuled, vt. valgusfoorid
Koormate laadimine 179
Kriitiline kiirus 236
Kurv, vt. teekõver
Kvalifikatsiooni tõstmine 275—276
Kvartaal 49
Kõnnitee-joon 162
Kõrvaltee, -tänav 47, 97
Kõrvuti liikumine 73
Käsikärudega liikumine 23
Külglibisemine 228, 234

Lambi vahetamine laternas 192
Lapsed 25
Lapsevankriga liikumine 23
Leppemärke liiklusõnnetuste skeemi valmistamiseks 242—243
Libe sõidutee 170—172
Liiklemiseeskirjad 7—8
Liiklemise reguleerimise ülesanded 5—6
Liiklemise põhireegel 8
Liiklemiskitsendused 179
Liiklusvahendite andmine miilitsa käsutusse 37
Liiklusvahendite paiknemine 52—55
Liiklusmärgid 132—151
Liiklusõnnetused 10—12, 40
Liikumine teekõverail 234—235
Liikumiskiirus 57—61
Loomad, loomakarjad 60
Lõhkeainete vedu, vt. ohtlike ainete vedu

Maanteed, vt. teed
Magistraaltänavad 47
Manööverdamine 89—91
Marsruudileht, vt. teekonnaleht
Militsionäär-reguleerija 125—129
Mootorrattad 53, 193
Mootorrattajuhi kvalifikatsiooni omandamise kord 274—276
Mootorratta külgkorvi kinnitus 193
Märguanded, autokolonni juhtimisel 212—214
Märguanded, juhtide 41—43
Märguanded, militsionääri-reguleerija 125—129
Märktuled, vt. valgusfoorid
Möödasõit eesliikujast 66—74
„ trammist 78—80
„ vastuliikujast 55—56

Numbrimärgid 199—201

Ohutusjooned, vt. tähistused sõiduteel
«Ohutussaareke» 161—162
Ohtlike ainete vedu 182—184
Operatiiv-jõuvankrid 102

Paigalt liikumine 52
Paiknemine, vt. liiklusvahendite paiknemine
Parkimine 83—86
Pealkirjad liiklusvahendeil 201—202
Peatamine 81—83, 97
Peatumisteekond 62—63, 230, 232
Peatänavad 46—47, 97
Pidurdamine 228
Pidurdusteekond 61, 228—232
Pidurdusvahemaa, vt. peatumisteekond
Pidurid 61—62, 188—189
Pikkade esemete vedu, vt. gabariidid
Pime aeg, vt. jõuvankrite valgustus
Pimedad 37
Pimendamine 264—265
Pimestus 198
Pooltuled, vt. jõuvankrite valgustus
Pori pritsimine 60
Pukseerimine 172—175
Pööre paremale 104—105
Pööre vasakule ja tagasisuunas 106—109
Pöörde-jooned 162—163
Pöördemoment 222

Rahatrahv, vt. vastutus liiklemise eeskirjade rikkumisel
Rasketes teeoludes liikumine 215—217
Raskusjõud 220
Raskuskese 220
Raudtee-hoiatusmärgid 151
Raudtee-ülesõidukohtade ületamine 166—169

Reageerimisaeg, vt. juhi reageerimisaeg
Reageerimisteekond 62
Reguleerimisjooned, vt. tähistused sõiduteel
Riiklik Autoinspektsioon 6
Riiklikud numbrimärgid, vt. numbrimärgid
Risttee, risttänav 49
Risttee keskkoht 162
Risttee piir 49
„ ületamine 94—103
«Roheline laine» 117
Rongkäikude ja kolonnide liikumine 30—31
Rool 187

Seismajätmine, vt. peatumine
Seisukohad, vt. parkimine
Signaalid, vt. juhtide märguanded
Sildade ületamine 218—219
Sireen, vt. operatiiv-jõuvankrid
Stabiilsus, vt. teelpüsivus
Stopp-joon 161
Stopp-signaal 42
Suuna-nooled 163
Suuna näitamine 43
Sõiduautod 39, 58
Sõiduleht, vt. teekonnaleht
Sõiduradade jooned 163
Sõidutee 46
Sõidutee ületamine, vt. jalakäijate liiklemine
Sõjaväe autokolonnid 102
Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded 129—130

Taandumine 56
Tagurpidi sõitmine 89
Teede elemendid 47—48
Teejuhid 120
Teelang 97, 139, 209
Teelpüsivus 234—237
Teekonnaleht 202—203
Teekõver, teekäänak 87—88
Tee profiil 48, 61
Tee telgjoon 159
Tee telg 48
Teeviidad 154—155
Tehnilised nõuded jõuvankrite kohta 187—193
Tehnilisi andmeid jõuvankrite kohta 270—273
Transpordiettevõtete juhatajate kohustused 14—16
Trammid 98, 106
Trammiteedel sõitmine 76—77
Trammist möödasõitmine 78—79
Trammi ooteplatvormi jooned 162
Trammi peatuskohad 78—79
Tsentrifugaaljõud 87, 234
Tulede kasutamine 196—199
Tähistused sõiduteel 157—163
Tänavate elemendid 45—46
„ liigitus 46—47
Tänavaliiklemise kord Tallinnas 267—269
Tõendusmaterjali fikseerimine 238

Udus liiklemine 169
Uni rooli taga 38

Vaateväli 63
Vahekaugused liiklemisel 64, 70; vt. ka peatumisteekond
Valgusfoorid 113—125
Varuvöönd 160
Vastastikune tähelepanu 13—14
Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumisel 17—21
Veekogude ületamine koolmeid kaudu ja jääd mööda 217—218
Veeretakistus 224
Veoste liigitus 181—182
Vingumürgitus 38
Voolujoonelisus 225
Väljak 49
Väljakul sõitmine 109—111, 116
Väravaist sisse- ja väljasõit 88

Õhutakistus 224—226
Õppesõit 184—185

Ühesuunaline liiklemine 46
Ühiskondlik autoinspektor 7
Üksikväljaõpe 184
Üldteadmisi autoteooriast 220—237
Üliväsimus 38
Ümberrivistumine 93

SISUKORD

Eessõna 3

I. Tänavaliikluse organiseerimise ja reguleerimise peamised ülesanded ja põhimõtted 5
Tänavaliikluse organiseerimine ja reguleerimine (5). Tänavaliiklust reguleerivad asutused (6). Liiklemise eeskirjad ja nende põhinõuded (7).

II. Liiklusõnnetused ja abinõud nende vältimiseks 10
Liiklusõnnetuste liigitus (10). Liiklusõnnetuste peamised põhjused (11). Mehaaniliste liiklusvahendite juhtide kohustused liiklusõnnetuste vältimiseks (13). Transpordimajandi juhtkonna kohustused ohutu liiklemise kindlustamise alal (14).

III. Vastutus liiklemise eeskirjade rikkumisel 17
Vastutus administratiivkorras (17). Vastutus kriminaalkorras (18). Materiaalne vastutus (20).

IV. Jalakäijate ja liiklusvahendite kasutajate käitumine . . . 22

V. Ohutuse nõuded inimeste veol veoautodega 27

VI. Rongkäikude ja kolonnide liikumine 30

VII. Hobuliiklusvahenditega liikumine 32

VIII. Jalgratastel liikumine 33

IX. Invaliidi-mootorsõidukite liikumine 35

X. Mehaaniliste liiklusvahendite juhtide põhikohustused . . . 36

XI. Juhtide hoiatavad märguanded 41

XII. Tänavate ja teede elemendid 45
Tänavad (45). Teed (47). Ristteed ja väljakud (49).

XIII. Liiklusvahendite paiknemine liiklemisel 52
Paigalt liikumine (52). Liiklusvahendite paiknemine üheja mitmerealisel liiklemisel (52). Möödasõit vastuliikuvast liiklusvahendist (55).

XIV. Liikumiskiirus 57
Maksimaalkiirused (58). Piiratud kiirused (59). Pidurdusteekond, reageerimisaeg, peatumisteekond (61). Vahekaugused liiklemisel (64).

XV. Möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist 66
Möödasõit samas reas liikuvast liiklusvahendist (66). Möödasõit kõrvalreas liikuvast liiklusvahendist (73).

XVI. Sõitmine trammiteedel ja möödasõit trammist 76
Sõitmine trammiteedel (76). Möödasõit trammist (78).

XVII. Liiklusvahendite peatamine ja parkimine 81
Peatamine (81). Parkimine (83).

XVIII. Liikumine teekäänakuil ja pööretel. Manööverdamine . . 87
Liikumine teekäänakuil (87). Väravaist sisse- ja väljasõitmine (88). Tagurpidi sõitmine (89). Manööverdamine (89).

XIX. Liiklemine ristteedel 93
Liiklusvahendite ümberrivistumine (93). Reguleeritud liiklusega ristteede ületamine (94) Reguleerimata liiklusega ristteede ületamine (95). Pööre paremale (104). Pööre vasakule ja tagasisuunas (106). Sõitmine väljakuil (109).
XX. Liiklemise aktiivse reguleerimise vahendid 113
Valgusfoorid (113). Militsionääri-reguleerija märguanded (125). Sõjaväe liiklusreguleerija märguanded (129).
XXI. Liiklusmärgid 132
Üldalused (132). Hoiatavad märgid (134). Keelavad märgid (140). Osutavad märgid (147). Lubatud liikumissuuna märgid (148). Märgid — erilised liiklustingimused reguleeritud ristteedel (149). Raudtee-hoiatusmärgid (151).
XXII. Teeviidad ja reguleerimisjooned 154
Teeviidad (154). Tähistused sõiduteel (157).
XXIII. Erieeskirjad 165
Raudtee-ülesõidukohad ja nende ületamine (165). Liiklemine udus (169). Sõitmine libedal teel ja kiilasjääl (170). Pukseerimine (172). Liikumine järelvankriga (176) Bensiini võtmine bensiinijaamas (176). Koormaga liiklusvahendite gabariitmõõtmed ja kaal (178). Koormate laadimine (179). Ohtlike ainete vedu (182). Õppesõit (184).
XXIV. Nõuded jõuvankrite tehnilise seisukorra kohta 187
Jõuvankrite üldine tehniline seisukord (187). Jõuvankrite valgustus (194). Tulede kasutamine (196). Numbrimärgid ja pealkirjad (199). Teekonnaleht (202).
XXV. Auto juhtimine kolonnis 206
Autokolonn ja selle liikumine (206). Auto juhtimine kolonni koosseisus (207). Märguanded autokolonni juhtimisel (212).
XXVI. Auto juhtimine rasketes teeoludes 215
Liikumine rasketes teeoludes (215). Veekogude ületamine koolmeid kaudu ja jääd mööda (217). Sildade ületamine (218).
XXVII. Üldteadmisi autoteooriast 220
Auto raskuskeskme asukoht (220). Telgedele ja ratastele mõjuv raskusjõud (220). Autokummide haardumine teepinnaga (221). Pöördemomendi ülekandmine väntvõllilt veoratastele (222). Hõõrdekaod jõuülekandemehhanismis (222). Jõuülekandemehhanismi kasutegur (223). Liikuvale autole mõjuvad jõud (223). Veeretakistus (224). Õhutakistus (224). Liikumiskiiruse mõju auto ökonoomsusele (226). Kineetilise energia mõiste (226). Auto kineetiline energia ja selle elementaararvutus (227). Auto pidurdamine (228). Auto teelpüsivus (234).
XXVIII. Kuidas toimida liiklusõnnetuse korral 238
Tõendusmaterjali fikseerimine (238). Esmaabi liiklusõnnetuste puhul (245).
XXIX. Aatomi-keemilise ja bakterioloogilise relva kahjustavad tegurid 252
Aatomirelv (252). Keemiline relv (254). Bakterioloogiline relv (255). Kaitse aatomi-, keemilise ja bakterioloogilise relva eest (256) Degaseerimine, desaktiveerimine ja desinfitseerimine (257).

XXX. Liiklusvahendite liiklemine ja juhtide kohustused «Ohustatud olukorra» kehtestamisel ning KÕ signaalide puhul . 262

Lisad

1. Tänavaliiklemise kord Tallinna linnas 267
2. Tehnilisi andmeid jõuvankrite kohta 270
3. Auto- ja mootorrattajuhi kvalifikatsiooni omandamise kord . . . 274
4. Reisijate- ja pagasiveo korrast 277
Kasutatud kirjandus 281

Пеэтер Йоханович Хырак
ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ АВТОМОТОТРАНСПОРТА.
УЧЕБНИК ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ
Шестое переработанное издание
На эстонском языке
Эстонское Государственное Издательство
Таллин, Пярнуское шоссе, 10

*

Toimetaja A. Ora
Tehniline toimetaja M. Aardma
Korrektorid A. Nurmoja ja M. Teemägi

Ladumisele antud 6. IV 1959. Trükkimisele antud 4. V 1959. Paber 84×108 1/32. Trükipoognaid 9 + 1 lisa. Formaadile 60×92 kohaldatud trükipoognaid 14,84. Arvutuspoognaid 16,89. Trükiarv 50 000. MB-03775. Tellimise nr. 709. Trükikoda «Punane Täht», Tallinn, Pikk t. 54/58.

Hind rbl. 6.10

3—8

Autotranspordi alal töötajaile ja autoasjandusest huvitatuile on raamatukauplustes saadaval

	Hind rbl.
Eeskirjad Eesti NSV teedel ja tänavatel liiklemiseks	—.85
A. PALU — Mootorratturi õpik-käsiraamat	11.70
G. NAGULA, V. KALISSKI, A. MANZON — Kolmanda liigi autojuhi õpik	5.55
V. GRUZINOV ja V. KLENNIKOV — Esimese liigi autojuhi õpik	9.50
K. JAKOBSON — Minu töökogemusi autol ZIS-150	1.05
J. IVAND — Sisepõlemismootorid	34.—

Nõudke raamatukauplustest

Üldine elektrotehnika	44.80
H. PEDUSAAR — Elektro- ja raadiotehnika algajaile	9.30
K. KASK — Elektrienergia kasutamine ja säästmine	6.50

LIIKLUSMÄRGID

HOIATAVAD MÄRGID



1. Raudtee-ülesõidukoht. 2. Risttee. 3. Peatee. 4. Teekäänak paremale. 5. Teekäänak vasakule. 6. Looklev tee. 7. Järsk teelang. 8. Muud ohud.

KEELAVAD MÄRGID



1. Sissesõit keelatud. 2. Jalgrattaga sõitmine keelatud. 3. Läbisõit keelatud. 4. Autode liiklemine (läbisõit) keelatud. 5. Veokite liiklemine (läbisõit) keelatud. 6. Mootorrataste liiklemine (läbisõit) keelatud. 7. Veoloomadega liiklemine (läbisõit) keelatud. 8. Piiratud koormus.



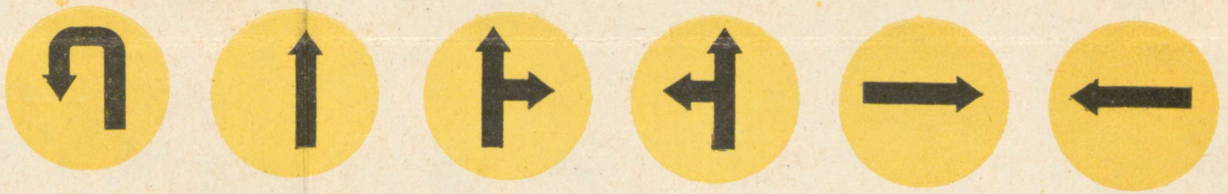
9. Piiratud kõrgus. 10. Peatamine keelatud. 11. Parkimine keelatud. 12. Piiratud kiirus. 13. Möödasõit keelatud. 14. Möödasõit veoautodele keelatud. 15. Helisignaali andmine keelatud.

OSUTAVAD MÄRGID



1. Jalakäijad.

LUBATUD LIIKUMISSUUNA MÄRGID



2. Tagasisuunas pööramise koht. 1. Lubatud liikuda ainult otsesuunas. 2. Lubatud liikuda ainult otse ja paremale. 3. Lubatud liikuda ainult otse ja vasakule. 4. Lubatud liikuda ainult paremale. 5. Lubatud liikuda ainult vasakule.

MÄRGID — ERILISED LIIKLUSTINGIMUSED REGULEERITUD RISTTEEDEL



1. Paremale ainult rohelise märktule puhul. 2. Paremale ainult punase märktule puhul. 3. Otse ainult rohelise märktule puhul. 4. Vasakule ainult rohelise märktule puhul. 5. Vasakule ainult punase märktule puhul 6. Pööre tagasisuunas ainult punase märktule puhul.

TRÜ Raamatukogu

Rbl. 6.10

A-2.2.564

TÜ RAAMATUKOGU
1 0300 00380747 8