

Pime aeg nõuab sõiduvõtete värskendamist

18.10.2004

Indrek Madar

Aina lühenevad päevad tekitavad taas olukorra, kus sõita tuleb pimedas, auto tulede kontrollimise ja klaaside puhastamise järel tasub olla valvel ka esimeseks libeduseks.

Autoakna puhtuse tähtsust ei tohi alahinnata – ühel juhul märkad tumedates riietes kuju, teisel aga mitte ning õnnetus ongi käes. Unustada ei tasu ka tulede puhastamist. Veelgi tähtsam on meeles pidada, et tuled peavad olema reguleeritud.

Pimedas varitsevad samad ohud mis valges, me ainult märkame neid hiljem. Lähituli valgustab umbes 30–35 meetrit, kiirusel 80 km/h läbib selle vahemaa ca 1,5 sekundiga, kaugtule valgusvihk valgustab umbes 150 meetrit ja selle läbimine 80-kilomeetrise tunni kiirusega võtab alla seitsme sekundi.

Tulede vahetamine

Kuigi liikluseeskiri keelab pimedas peatatud sõidukil lähitulesid põlema jätta, kohtab ka sellist pilti sageli. Sellisel juhul ei näe vastusõitja midagi – tuled pimestavad. Ka taskulamp või helkur ei pruugi olla piisavad, et auto kõrval liikujaid sellises olukorras nähtavaks teha. Aitab vaid lähi- või kaugtulede kustutamine.

Ka liikluseeskirjas on kirjas, et halva nähtavuse korral või pimedal ajal valgustamata teel seisval mootorsõidukil ja selle haagisel peavad põlema ääre- ja numbrituled. Täiendavalt võib kasutada ka ohutulesid, seda eeskätt enda turvalisuse tagamiseks. Nähes seismas põlevate lähituledega sõidukit, tasub vähendada kiirust. Ka kaugtuledel tuleks põleda lasta niikaua, kuni on näha, miks auto seisab. Midagi ei juhtu ka siis, kui sõita seisvast põlevate lähituledega autost kaugtuledega mööda. Kaugtuledega märkab võimalikku ohtu oluliselt varem.

Pimedas sõites võib sageli näha, et sirgel teelõigul vahetatakse kaugtuled lähitulede vastu juba 1–1,5 kilomeetrit enne sõidukite kohakuti jõudmist – see on vae! Vastastikku liikuvate sõidukite lähenemisel peaksid juhid jälgima sõidutee parempoolset teeserva, see vähendab ohtu saada pimestatud. Tulesid peaks aga vahetama siis, kui kiirtevihud ühtivad, s.o umbes 300–350 meetri kauguselt ehk kuus-seitse sekundit (kiirusel 80–90 km/h) enne autode kohtumist. Kui tuled varem vahetada, jääb lähenevate sõidukite vahele valgustamata teelõik ja see suurendab ohtu. Tagasi peaks tuled vahetama autopikkuse-kahe jagu enne kohakuti jõudmist. Siis on ohtlik ala vastusõitva auto taga varem näha ja samas ei pimestata vastusõitjat.

Möödasõidul peaks tulesid vahetama siis, kui valgustatakse eessõitva auto tagaosa. Möödasõitu alustades tuleks aga kaugtuled tagasi lülitada umbes sõiduaupikkuse võrra enne eessõitvast autost möödumist – tahavaatepeeglid eessõitva auto juhti ei pimesta, see on katseliselt tõestatud. Küll on aga ettepoole jääv ala kahe sõiduki

kaugtulede poolt oluliselt paremini valgustatud. Juht, kellest möödutakse, vahetab tuled siis, kui möödasõitja hakkab oma suunavööndisse naasma.

Tähelepanu tasuks pöörata ka udutulede kasutamisele koos täistuledega. Arvamus, et sellise tuled kombinatsiooniga näeb kaugemale, on ekslik. Kaugtuli valgustab umbes 150 meetri kaugusele, udutuli aga ainult 25–30 meetrit. Hele valguslaik sõiduki ees vähendab olulisel määral nähtavust. Juhid põhjendavad udutulede kasutamist sellega, et siis on teeservad hästi valgustatud ja seal olevat looma võib paremini märgata.

Udutulede poolt valgustatud teelõigu läbib aga auto kiirusel 90 km/h umbes sekundiga, mis on minimaalne reageerimisaeg liikluses. Selle aja jooksul jõuab vastu võtta tegutsemisotsuse, mitte aga õnnetuse ärahoidmiseks tegutseda. Seega pole oluline, mis on 25 meetri kaugusel, sest midagi ette võtta nagunii ei jõua. Küll on aga tähtis märgata ohte varem ja kaugemalt, siis suudame neid ka vältida.

Helkurid külge

Helkurite vajalikkust ei rõhutata niisama. Kui helkurita hallid kogud paistavad tee ääres lähituledega 30 meetri kauguselt, siis helkuriga on jalakäija näha 130–150 meetri pealt. Kaugtuledega on vahemaad vastavalt 100 ja 300 meetrit. Kiirusel 90 km/h on reageerimisteedeks 25 meetrit, pidurdusmaaks kokku aga vähemalt 70 meetrit – 30 meetri kaugusel olevat jalakäijat nähes jõuab vaid reageerida.

Liiklusõnnetus fikseeri kohe pärast toimumist

26.04.2004

Harli Uljas, toimetaja Indrek Madar

Ah, täidame selle paberi hiljem ära, praegu on liiga kiire – nii käitudes tuleb kannatanul lõpuks katta ise kohustus auto korda teha, rääkimata trahvist, mille politsei võib teha sündmuskohalt lahkumise eest. Tavaliselt ei tea esimest korda liiklusõnnetusse sattunu, mida peale hakata. Käsi haarab politsei kutsumiseks kohe telefoni järele, ehkki selleks ei pruugi vajadust olla. Politseinikke pole tarvis kohale kutsuda, kui õnnetuse pooled on süüdlase asjus ühel meelel, kannatanuid ei ole, osapooled on kained ja kõik dokumendid korras.

Politsei kohalekutsumine toob tavaliselt kaasa ka ühe osapoole (süüdlase) karistamise, sest tegemist on liikluseeskirja eiramisega, mis tõi kaasa varalise kahju. Seetõttu peaks eriti süüdlane olema huvitatud kohapeal lahenduse leidmisest.

Kontrollige dokumente

Selleks peaksid autojuhid omavahel suhtlema ja üksteise dokumente kontrollima. Eelkõige peaksid aga pooled kindlaks tegema, kas on eriarvamusi liiklusõnnetuse põhjustaja osas. Kui neid pole, tuleb täita blankett «Teade liiklusõnnetusest», kus tuleb täita kõik väljad. Kui juhtub, et blanketti pole käepärast, võib õnnetuse fikseerida ka

paberil, kuhu tuleb kirja panna samad andmed, mida on nõutud blanketil. Olulisemateks on osapoolte ja nende lubade, autode ning liikluskindlustuspoliisi andmed, sündmuse kuupäev, kellaaeg, samuti liiklusõnnetuse toimumise koht. Joonistada tuleks ka skeem, kuidas õnnetus juhtus. Koostatud dokumendile kirjutavad alla nii kannatanu kui süüdlane. Süüdlane lisab pabereile juurde ka lause: «Olen vastutav liikluskahju põhjustamise eest» ja kinnitab seda oma allkirjaga.

Kui paber täidetud, tasub sinna panna ka tunnistajate andmed. Täidetud paber või blanketi originaal jääb kannatanule, osalised peaksid selle üheskoos viima süüdlase liikluskindlustusseltsi, et nii kahjukäsitlust kiirendada.

Trahv kuni 18 000 krooni

Süüdlane võib soovida sõita ka kindlustusse, et seal dokumendid korda ajada. Sellele taotlusele ei tohiks vastu tulla hilisemate ebameeldivuste vältimiseks. Kui liiklusõnnetus jääb dokumenteerimata, on hilisemate probleemide tekkimisel abi raske kusagilt leida. Kui liiklusõnnetuses osalenud sõidukijuhid lahkuvad liiklusõnnetuse sündmuskohalt õnnetust vormistamata, võib nii süüdlast kui ka kannatanut karistada rahatrahviga kuni 12 000 krooni või arestiga. Liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemise või liiklusõnnetuses kannatada saanud abitus seisundis oleva inimese abita jätmise eest karistatakse rahatrahviga kuni 18 000 krooni või arestiga.

Kui kahju on väike, nõustuvad juhid sageli mõnesajakroonise maksega. Sel juhul peaks aga selle kinnitama dokumentaalselt, samuti peaks raha saanu kinnitama, et tal ei ole pretensioone teise autoomaniku suhtes – kannatanu kutsuda politsei, kinnitades, et teine auto lihtsalt sõitis ära. Ja õnnetuspaigalt lahkujat ootab rahatrahv koos juhtimisõiguse peatamisega ARK poolt.

Kindlasti tuleks politsei kohale kutsuda iga jalakäija või jalgratturiga seotud õnnetuse puhul. Kui auto sõitis jalgratturile ette, mistõttu rattur kukkus, et autole otsasõitu vältida, on tegemist ikkagi liiklusõnnetusega. Isegi kui jalgrattur küsis kompensatsiooni ning juht summa kohe ära maksis, pole see piisav, et lugeda õnnetust lõpetatuks. Kodus võib rattur leida, et tasu oli näiteks liiga väike või ta sai viga. Ka autojuht ise võib vaatamata süüdlaseks olemisele politsei kutsuda ning õnnetuse ära vormistada. Õnnetuspaigalt lahkunud sõidukijuhti ootaks kuni 12 000 kroonine trahv sündmuskohalt lahkumise eest.

Kui kaasas on fotoaparaat, tasub õnnetuspaika pildistada. Seda võiks teha neljast küljest täisnurga alt, et jääksid peale ka olulisemad märgid, näiteks peatee ees olev «Anna teed» või mõni muu eesõigust või õnnetuses olulist tähendust omav märk.

Kui aga õnnetuses on kannatanud, tuleb kutsuda sündmuskohale nii politsei kui kiirabi. Sõidukijuht ei tohi kannatanut üldjuhul ise haiglasse transportida, sest see võib kaasa tuua täiendavaid vigastusi. Samuti tuleb politsei kutsuda kohale, kui üks pooltest on joores või pole dokumente kaasas, nagu ka lahkavamuse puhul süüdlase osas.

Käitumine õnnetusjuhtumi puhul:

- Muretse oma autosse blankett «Teade liiklusõnnetusest»

- Kui vigastatuid pole, dokumendid on korras, juhid kained ning süüdlane selge, jäta politsei kutsumata – liikluseeskirja nõuete rikkumise eest võib ühte poolt karistada.
- Dokumendid täida kohe õnnetuspaigal, süüdlane võib algsest nõusolekust taganeda.
- Dokumentide täitmata jätmise korral on abi hiljem raske leida, pigem võib politsei trahvida õnnetuspaigalt lahkumise eest.
- «Teade liiklusõnnetusest» blankett jääb kannatanu kätte, see tuleks soovitatavalt koos viia süüdlase kindlustusseltsi.
- Kui blanketti pole kaasas, fikseeri paberil osapoolte, nende lubade, autode liikluskindlustuspoliiside andmed, sündmuse kuupäev, kellaaeg, samuti liiklusõnnetuse toimumise koht.
- Kui on vigastatuid, osalised pole süüdlaste asjus ühel nõul, dokumendid pole korras, juhid pole kained, kutsu politsei ja vajadusel kiirabi.
- Vigastatud viib haiglasse kiirabi.
- Rebi või lõika see lehekülg välja – nii on kõik vajaminev kaasas.

Säästlik sõit aitab kütust kokku hoida

26.04.2004
Indrek Madar

Madalamate pööretega sõites ja liikumisenergiat paremini ära kasutades võib kütusekulu vähendada liitri kuni poolteise võrra saja kilomeetri kohta. Säästliku sõiduga kaasnevad lisaks kütusekulu vähenemisele 10-25% võrra ka väiksem müratase, liikluse sujuvuse kasv ja tänu läbimõeldud tegevusele väheneb ka liiklusõnnetuste arv.

Säästliku autosõidu puhul on vast olulisim reegel, et sõita tuleb võimalikult kõrge käiguga. Sõiduki pöörded tuleb hoida vahemikus 1000-2500 p/min, mis tähendab, et juba 50 km/h liikudes tuleks sõita viienda käiguga. Kõrge käik ja madalad pöörded võivad esimesel hetkel ehmatada, tegelikult ei mõju need mootorile halvasti. Säästliku sõidu uuringutega on tihedalt seotud nii Toyota, Volkswagen kui Ford.

Katkumisest hoiduda

Madalaid pöörded ei tasu peljata, hoiduda tuleks siiski mootori katkumisest. Poolteise tuhande pöörde juures pole sõidukil küll head kiirendusvõimet, kuid õiget pikivahet hoides ja oma tegevust eelnevalt läbi mõeldes pole järsku kiirendust ka tarvis. Pikivahet hoides ei tasuks karta ka autosid, kes vahele trügivad, sellega ei kaota midagi. Ka vahele trüginute jaoks on võit näiline – foori rohelise tule alt lähete ikka sama tsükli jooksul läbi. Ja kui tuleb ka peatuda, on tänu läbimõeldud liikumisele teie kulu madalam.

Teine reegel säästliku sõidu puhul on mõistlik kiirendamine. Paigalt kiirendamisel tasub esimese käiguga liikuda vaid mõni autopikkus. Teise käiguga võiks kiirust koguda kuni 20 km/h, kolmandaga kuni 30 km/h kuni viienda-kuuendani välja. Pöördeid ei tasu lasta üle 2500, suurematel mootoritel võib piirduda ka vaid 1600 pöördega. Kiirendamisel on kütusekulus ka oluline vahe selles, kas seda teha viienda käiguga täisgaasiga või kolmandaga, poolenisti gaasipedaali alla vajutades. Kõrgema käiguga liikumine ja aeglasem kiirendamine osutub säästlikumaks. Kiirendamise puhul on oluline jälgida, et ei tekitataks liikumisenergiat, mida ei saa ära kasutada. Seetõttu on oluline liikluse jälgimine ja piisava pikivahe hoidmine, et poleks tarvis teha planeerimata peatusi ja pidurdusi. Just suurem pikivahe aitab manöövreid läbi mõelda ja muuta ka liiklust sujuvamaks.

Kütust aitab kokku hoida ka käiguga pidurdamine. Kui tahhomeetri osuti on langenud tühikäigupöörete lähedale, tasub vahetada alla järgmine käik, nii edasi kuni auto peatumiseni. Eelkõige aitab käiguga pidurdamine kaasa seetõttu, et käiku välja võttes tarbib mootor üks-kaks liitrit kütust tunnis. Käiguga pidurdades ei tarbi diiselmootor ja sissepritsega mootor aga midagi. Seda on lihtne kontrollida ka autoomanikel, kelle sõiduk näitab hetkekulu.

Mootor seisma

Kui seista tuleb kauem kui 20 sekundit, tasub mootor seisata. Kolm minutit mootori töötamist tühikäigul võimaldaks läbida ühe kilomeetri 50 km/h. Oluline on meeles pidada, et pagasi sada lisakilo kasvatab kulu viie protsendi võrra. Eriti kasvatab aga kulu katusel olev raam: liiter või enam saja kilomeetri kohta. Kaudsemalt aitavad kulu vähendada ka õigeaegne hooldus, korralikud õlid ja pidurid, samuti elektriseadmete kasutamine vajaduse korral.

Rehvirõhk

Rehvirõhk väheneb kahe kuuga keskmiselt kuni 0,2 baari. Kui ettenähtud 2,5-baariselt tasemelt langeb rõhk 1,7-le, kasvab kütusekulu ligi kaheksa protsenti. Seetõttu tasub sõita kas ettenähtud rõhuga või lisada juurde 0,2 baari.

Automaatkäigukastiga autode puhul tuleks panna see talverežiimi ja vahetada käiku võimaluse korral ise. Maanteel sõltub kütusekulu eelkõige kiirusevalikust ja möödasõitude hulgast.

Autor on OÜ Autosõit sõiduinstruktor

Turvavöö kasutamine päästab õnnetusest

06.10.2003

Indrek Madar

Keegi ei taha sattuda liiklusõnnetusse, kui see aga juhtuma peaks, võivad pea nähtamatud piasjad aidata sellest tervemana välja tulla. Esimeseks reegliks on turvavööde kasutamine. Rihmad peavad peal olema alati, nende puudumist ei saa vabandada sellega, et sõidate vaid linnas või ainult kaks kilomeetrit. Kui esiistmetel sõitjatel võivad trahvihirmus olla turvavööd kinnitatud, siis taga istujatel kipub see ununema. Põhjenduseks on tavaliselt, et vööde lukud on peidetud istmete sisse ja neid on sealt ebamugav kätte saada. Tagaistmel turvavööde kasutamine on aga sama vajalik või veel vajalikumgi kui ees.

Linnakiirusel, 50 km/h toimunud õnnetuses võib taga lahtise turvavööga istuv täiskasvanu pääseda, kui ta oskab end natuke hoida. Kasvult väiksem laps võib saada jalaluumurde ja muid vigastusi, sest ta sõidab sirgete jalgadega vastu esiistet. Taga istuja lendab otsa, kui esiistmel istuja kasutab turvavööd, tagapingil olev reisija aga mitte, näib esmapilgul, et kõik on korras, viga võib saada vaid tagaistuja. Tegelikult on lugu hullem. Suletud turvavööga esiistmel istuja rinnakorv peab kokkupõrkes võtma enda kanda nii enda kui ka tagaistuja kaalu. Sulgemata turvavööga tagaistuja lendab õnnetuses hooga vastu esiistme seljatuge, see murdub, järgmiseks takistuseks on eessõitja selg ja tema turvavöö. Kui 80 kg massiga inimene sõidab 50 km/h kiirusega vastu betoonseina, siis millise massiga on kokkupõrke momendil inimene? Ligi 3250 kg. Seega lendab õnnetuses tagasõitja eessõitjale mitmetonnise jõuga peale. Järelikult peaksid just eessõitjad olema huvitatud, et tagaistujatel oleksid rihmad suletud. Sajakilomeetrise tunnikiiruse puhul lendaks tagasõitja eessõitjale selga juba pea 13-tonnise massiga. Kui aga turvavöö on kinni, aeglustub inimene koos sõidukiga ja rinnakorvile mõjuvad jõud on väiksemad. Alati ei aita turvavöö õnnetusest pääseda. Kui rihm on lihtsalt üle õla tõmmatud ja rihmal on sees palju lõtkusid, pole turvavööst abi.

Seetõttu tasub turvavööd enne liikuma hakkamist käsitsi pingutada – võtke ülemisest vööst kahe käega kinni ja tõmmake seda, eemaldades kõik lõtkud, mis on vöö ja keha vahel. Erilist tähelepanu tuleb turvavöö pingutamisele pöörata talvel, kui sõitjatel on seljas paksemad riided ning lõtkud vöö ja keha vahel on suured. Võib ka ise proovida, kuidas turvavöö kaitseb. Rooli taha istudes tuleb turvavöö peale tõmmata. Seejärel tuleks rihma järsult tõmmata, et see lukustuks. Nüüd võib proovida, kui lähedale roolile saab oma keha viia, kaotades ära kõik rihma ja keha vahel olevad lõtkud. Kui pea jõudis roolini, tähendab, et pea võib turvapadjast läbi vajuda ja õnnetuses saab see roolilt tugeva löögi.

Lapsel peab olema vanusele, pikkusele ja kehakaalule vastav turvavarustus. Täisjõus noor mees ei suuda süles hoida kaheksa kilogrammi kaaluvat nukku, kui kiirus kokkupõrke hetkel ületas 24 km/h. Eestis kohtab sageli pilti, kui ema on kinnitanud

maimukese enda ja turvavöö vahele või jätnud turvavöö hoopiski kinnitamata. Kui võtame ema keskmiseks kaaluks 65 kg, siis 50 km/h kiiruse juures toimunud kokkupõrkel on ema kaal 2600 kg, millega ta lapsele peale vajub. Ema suurema kaalu ning auto suurema kiiruse korral on lapsele peale vajuva armastuse suurust tonnides väljendav arv mitu korda suurem.

Turvapadi avaneb kiirusega 300 km/h. Turvapadjaga varustatud sõidukis ei tohi laste turvaistet kinnitada kõrvalistuja kohale selg sõidu suunas. Turvapadja elektroonika arvab, et seal istub inimene ja annab padjaga löögi lapse selja tagant. Samuti ei tohi juhi pea olla roolile lähedal olla. Enne kui turvavöö lukustub, annab see järele väikese lötku. Kui pea on lähedal, ei püüa turvapadi pead kinni nagu peaks. Hooga ettepoole liikuv pea saab turvapadjalt hoopis 300 km/h saabuva nokaudi. Turvapadi täidab oma ülesannet kõige paremini siis, kui inimene vajub juba täitunud turvapadja.

Peatugi tuleb paigaldada õigele kõrgusele. Peatugi on mõeldud pea toetamiseks, seda liiklusõnnetuse puhul. Kaelavigastused on väga ohtlikud, mistõttu võib järeldada, et peatugi pole autos niisama. Tagant otsasõidu korral kaldub pea tahapoole, nüüd on oluline, et pead toetav tugi oleks õigel kõrgusel, nii suudame kaelavigastusi vältida.

Kui sõiduki tagaaknal on näiteks kolmekilosed kõlarid, kaaluvad need 50 km/h toimuva kokkupõrke korral 120 kg. Mis juhtub siis, kui need ettepoole lendavad? Rääkimata tagaistmetel lebavaist veepudelitest. Kinnitada tuleks ka autos olevad loomad, sest õnnetuse korral on looma mass täpselt sama suur nagu sama kaaluga inimesel. 30–40 kg kaaluv koer lendab esiistmel istujale selga umbes 1,2–1,6-tonnise massiga.

Indrek Madar on OÜ Autosõit sõiduinstruktor

Kaugtuled tuleb vahetada õigel ajal

09.02.2004

Indrek Madar

Kaugtuledelt lähituledele tuleks maanteekiirusel vahetada võimalikult hilja ehk 6-7 sekundit enne autode kohtumist, sest lähituledega sõites võib pimedal teel liikuvat helkurita jalakäijat märgata alles 30 meetri kauguselt. Pimedas võib ka vähene lisavalgus määrata õnnetuse toimumise või selle ärajäämise

Kui talve alguses puhastati auto klaasid ka seestpoolt, tasuks seda praegu juba uuesti teha. Klaas on ka autos sees kaetud õhukese nõekihiga – mis sest, et väljaspool autot keerlev veemõll sinna ei jõua. Unustada ei tasu ka tuled puhastamist, samuti tuleb need õigesti reguleerida. Praegu võib sageli näha, et vastusõitva auto tuled tegid

väikese vilksatuse, nagu oleks neid vahetatud, tulede heleduses pole aga midagi muutunud.

Säravad vastu

Tegelikult säravad aga tuled vastu eredamalt kui enne vahetamist. Oma tuledega võib siis küll vilgutada, kuid häirimise tõttu on nähtavus kohe halvenenud. Kehvemal juhul pole tee ääres viibinud hallis riietuses jalakäijad enam teel, vaid kraavis. Üha enam veoautode juhte on seadnud oma sõiduki katusele täiendavad prožektorid. Need ühendatakse aga kokku tehases paigaldatud kaugtuledega. Vastutuleva auto juhti hakkavad prožektorid segama märksa varem, mistõttu veokijuht peaks tuled vahetama. Nüüd peab aga veokijuht läbima hoopis pikema osa teest lähituledega, suurendades nii ohtu, et ei märka teeäärel viibivat jalakäijat või muud takistust teel. Seetõttu tuleks lisatulede puhul nende väljalülitamisel jätta alles võimalus kasutada tehases paigaldatud kaugtulesid eraldi, et tuled vahetataks õigel ajal. Kuna veokijuht kustutab katusel asuvad tuled juba 1,5 kilomeetrit enne kohtumist, teeb seda ka sõiduautojuht. Sellist viisakust pole aga tarvis, sest kui lähenevate sõidukite vahele jääb valgustamata teelõik, kasvatab see ohtu.

Vastastikku liikuvate sõidukite lähenemisel peaksid juhid jälgima sõidutee parempoolset serva, see vähendab ohtu saada pimestatud. Tulede vahetamine peaks toimuma siis, kui kiirtevihud ühtivad. See on 300 meetri kauguselt ehk kuus-seitse sekundit enne autode kohtumist.

Autopikkuse jagu varem

Lähituledele kaugtuledele tagasi tuleks vahetada autopikkuse-kahe jagu enne kohakuti jõudmist. Siis jooksevad tulevihud silmade alt läbi, samas on aga ohtlik ala vastusõitva auto taga varem näha. Harjumaal Tartu või Pärnu maantee alguses või Narva maanteel esimeses reas sõites võib julgelt kaugtuled vahetamata jätta ka auto vastu sõites. Kuigi vastusõitva auto tuled häirivad, on need küllalt kaugel (küljel). Täistuledega sõites on aga ees olev tee tunduvalt kaugemale näha, sest lähituli valgustab umbes 30–35 m kaugusele ja kaugtuli umbes 150 m kaugusele. Pimeduses esineva udu korral tuleb kaaluda, milliseid tulesid kasutada. Kaugtuled võivad liiga palju vastu peegeldada, kuid siiski võivad näidata kaugemale kui lähituled. Udutulesid võib kasutada vaid udus liikumiseks. Udutuled ei ole tavaoludes head, sest valgustavad heledalt vaid väga auto lähedusse jäävat ala, silm kohaneb aga heleda valguse järgi ning eemal toimuvat ei märka.

Teeääres peatudes ei tohiks unustada, et liikluseeskiri nõuab lähi- või kaugtulede kustutamist. Vastutulev auto ei saa aru, mida peatunud sõiduk teeb, samuti pimestavad tuled juhti. Ka taskulamp või helkur pole piisavad, et auto kõrval liikujaid nähtavaks teha. Aitab vaid tulede kustutamine. Täiendavalt võib kasutada vaid ohutulesid. Põlevate lähituledega sõidukit seismas nähes tasub vähendada kiirust ja kasutada oma sõidukil täistulesid.

Möödasõidul peaks kaugtuledele lähituledele vahetama siis, kui valgustatakse eessõitva auto tagaosa. Enne möödasõidule minekut oleks viisakas kaugtulede sähvatus

möödasõidu soovist märku anda. Möödasõitu alustades tuleks aga kaugtuledele tagasi lülitada umbes sõiduautopikkuse jagu enne eessõitva autoni jõudmist – tahavaatepeeglite kaudu eessõitva auto juht ei pimestu, seda on proovitud. Küll on aga ettepoole jääv ala kahe sõiduki kaugtulede valgustatud. See, kellest mööda sõidetakse, vahetab tuled siis, kui möödasõitja hakkab oma suunavööndisse naasma. Nii jalakäijaile kui ka autojuhtidele tasub meelde tuletada, et helkurite vajadust ei rõhutata niisama. Kui helkurita hallid kogud paistavad tee ääres lähituledega 30 meetri kauguselt, siis helkuriga on jalakäija näha 130–150 meetri pealt. Kaugtuledega on vahemaad vastavalt 100 ja 300 meetrit. Kiirusel 90 km/h on reageerimisteedeks 25 meetrit, peatumismaaks kokku aga vähemalt 70 meetrit – 30 meetri kaugusel olevat jalakäijat nähes jõuab vaid reageerida. Ka juhtidel tasub hoolitseda, et nende lapsed, tutvusringkond ja nad ise näiteks teel peatudes helkurit kannaksid.

Tulede kasutamise soovitused:

- Pühi klaasid puhtaks.
- Tuled olgu õigesti reguleeritud.
- Autoga kohtudes vaheta tuled 300 meetri kauguselt ehk 6-7 sekundit enne kohtumist
- Tagasi vaheta tuled auto-pikkuse jagu varem – nii näeb võimalikku ohtu veidi varem.
- Möödasõidul vaheta lähi-tuledele siis, kui auto tuled valgustavad eessõitja tagaosa.

Autor on OÜ Autosõit juhatuse liige, sõiduinstruktor

Suurem pikivahe aitab välistada autode tagant otsasõidu ohtu

06.10.2003

Indrek Madar

Kui juba suvel tuleb pidurdades jälgida pingsalt hoopis tahavaatepeegleid, et keegi otsa ei sõidaks, siis sügisel kasvab märja ja libeda teega oht veelgi – vajalik on suurem pikivahe.

Teise auto tagaosa läheduses sõitva auto juht põhjendab lühikest pikivahet tavaliselt sellega, et suurema vahe puhul hakatakse trügima ja ta ei jõua kunagi kohale. Tegelikult on tunne petlik ja ajakadu tühine, sest kõige paremal juhul ulatub võit linna ühest otsast teise sõites mõne minutini. Tagant otsasõidu oht aga kasvab. Kui suvel võib kuiv asfalt juhid hädast välja aidata ning kiire reavahetus tagant otsasõidust päästa, siis märjas ja peagi saabuvas libeduses ei saa õnnelikule manöövriks ja mõnele päästvale sentimeetrile enam loota. Linnas peaks minimaalne pikivahe olema pool sõidukiirusest meetrites. Seda vahemaad on silmaga raske hinnata. Vahemaad võiks aga jälgida nii:

kui eesliikuv sõiduk möödub mõnest objektist, näiteks tänavavalgustuspostist või majanurgast, hakake lugema: kakskümmend üks, kakskümmend kaks (kaks sekundit). Kui jõuate ise sama objektini kahe sekundi möödumisel, on minimaalne pikivahe õige. Kui aga jõuate kohale varem, peaks vahet kasvatama. Asulavälisel teel ja suurematel kiirustel peab ka pikivahe olema suurem. Liiga lühikese pikivahe puhul eessõitjale tagant otsa sõites on asjaajamist ja närvikulu kogu päevaks, seda alates dokumentide kordaajamisest ja lõpetades auto remontimisega. Närvikulu ei ole aga mitte ainult süüdlasel, vaid ka kannatajal, kellele tagant otsa sõideti. Ning seda kõike paari minuti pärast, mida loodeti säästa lühema pikivahega. Tagant otsasõidu ohtu ja reavahetusel toimuvaid õnnetusi saab vähendada ka suunatulede õigeaegse sisselülitamisega. Suunatuli hakkab sageli plinkima alles siis, kui manööver on lõppemas, mitte aga vähemalt kolm sekundit enne manöövrit, nagu liikluseeskiri seda nõuab. Suunatuli on kui kahe liikleja suhtluskeel. Ühest sõidukist teise hüüda oleks oluliselt raskem, kui suunatuli õigeaegselt sisse lülitada. Reavahetusvõimalust otsides tasub suunatuli sisse panna kohe, alles seejärel hakata vaatama, kas leidub ruumi sõiduki jaoks. Praegu lükatakse suunatuli sisse sageli alles siis, kui vastav reavahetuse võimalus leitud. Varem suunatulid sisse lülitades teavad ka kaasliiklejad, miks näiteks teises reas liikunud juht kiirust vähendab, ning tulevad talle teda enda ette lubades vastu.

Lühikese pikivahe üheks põhjuseks on ka sagedased reavahetused, mis mõjuvad teistele liiklejatele ärritavalt – vastureaktsiooniks sõidetakse lühikese pikivahega, takistamaks teiste vaheletrügimist. Hetkeks pilgu pööramisel eessõitva auto pidurituledelt mõnele teisele esemele on tulemuseks tagant otsasõit. Oluline tegur ohutumaks kohalejõudmiseks on ka väiksem kiirus. Liikudes 60–70 km/h, jõuab teha samal teelõigul vähem tähelepanekuid kui aeglasemalt sõites. Kiirusele on iseloomulik veel teinegi omadus – peatumisteedkonna pikenemine. Kui 50 km/h liikuva sõiduki peatamiseks kulub kuival asfaldil ligi 28 meetrit, siis 60 km/h sõites kujuneb peatumisteedkonnaks ligi 36 meetrit. Kohas, kus 50 km/h liikuv sõiduk peatus, on liikumiskiirus veel 41 km/h. Seega tuleb anda endale aru tekitatud ohu suuruselt. Tahame või mitte, aga loodus on meile teatud piirid ette andnud ning kiirust kaks korda suurendades kasvab pidurdusteedkond neli korda. Kiiruse kasvades näeb aga kõike halvemini.

Autor on OÜ Autosõit sõiduinstruktor

Ettenägelikkus ja vilumus päästavad halvimast

Indrek Madar

25.10.04

Hilissügisel, talvel ja varakevadel võib olukord teedel muutuda sõna otseses mõttes hetkega. Ehkki on tavaks öelda, et ilma vastu ei saa, on mõningaid rusikareegleid järgides siiski võimalik halvimast pääseda – seda, et tee võib olla libe, on võimalik ette näha.

Rusikareeglitest on abi:

Jälgida tuleb õhutemperatuuri. Kui see kõigub nullkraadi lähedal, siis on olemas ilmselge oht, et tee võib üsna lühikese ajavahemiku jooksul muutuda libedaks. Olen kuulnud isegi elupõliste autojuhtide suust soovitusi: kui kahtlustate, et tee on libe, peatage auto ja kontrollige jalaga tee haarduvust! Mina leian, et sellist õpetust järgides võib sõit üsna kiiresti kraavis lõppeda. Temperatuur võib muutuda väga lühikese aja jooksul ja väga väikeste vahemaade järel. Kui temperatuur hakkab langema, tuleb ettevaatlik olla sildadel, viaduktidel, orgudes ja põldudevahelistel teelõikudel, sest just need kohad muutuvad temperatuuri ja tuule koosmõjul kõigepealt libedaks. Kui aga läheb sulale, siis võivad just metsavahelised lõigud veel pikka aega olla jäised ja libedad, seda eriti väiksematel teedel, kus liiklus on hõredam.

Ka muidu hea ja kuiv teekate võib üllatada libedate lõikudega.

Seda võib juhtuda talvel pinnatusuga, kui tuul ajab põllult peent lumetolmu teele ja muudab selle kohati ootamatult libedaks, aga ka varakevadel. Siis jõuab päevane päikesepaiste jääst ja lumest vaba tee juba ära kuivatada, samas aga sulatab ümberringi veel säilinud lumeriismeid. Lume sulamisel tekkinud vesi valgub teekalde tõttu teele ja muutub seal õhtutundidel (või ka päeval temperatuuri langedes) jääks. Kuidas sellises olukorras käituda?

Kaine mõistus kaasa!

Kõigepealt tuleks taas püüda sellist olukorda ette näha ja pidevalt ilmastikutingimusi jälgida. See, et ohuolukorda ennetada on oluliselt lihtsam kui sellest välja tulla, on ju teada-tuntud tõde. Kõike pole alati siiski võimalik ette näha ja libe lõik võib ikkagi tulla täiesti ootamatult. Siis tuleb säilitada kaine mõistus ja püüda libe teelõik ületada võimalikult sujuvalt: vältida järske rooliliigutusi, pidurdamist, gaasi lisamist ja ka järsku kiiruse vähendamist. Viimane teguviis toob kaasa mootori pidurduse, selle tulemusena jaotub auto kaal rohkem esiosale. Haardumine sõiduki tagaosaga ja teekatte vahel halveneb, see võib aga põhjustada külglibisemise, mis lühikesel libedal teelõigul ja maanteel tavalise sõidukiiruse juures on äärmiselt ohtlik.

Kui külglibisemisest ei suudeta väljuda enne hea haarduvusega teekatte saabumist, siis väga suure tõenäosusega paiskub auto üle katuse. Kindlasti ei saa alahinnata rehvide osatähtsust, samas ei tohi unustada, et ka kvaliteetseid talverehve kasutades ei ole võimalik talvistes teeludes saavutada suvist haarduvust. Sõidukiirus tuleb valida vastavalt teeludele ja enda võimetele-oskustele. Arvestada tuleb ka teiste juhtidega ja mõelda: kui keegi teine eksib, kas ja kuidas suudaksite teie siis õnnetuse ära hoida.

Turvalisi kilomeetreid!

Liiklusummikusse sattumist saab vältida sõiduaega valides

Aeglaselt liikuvast liiklusvoost istumine algab kavandamisest – kõik võib nõuda hoopis vähem aega ja närvirakke, kui minna tööle ja koju veerand tundi hiljem või varem. Muidugi kui kõik seda ei tee. OÜ Autosõit juhtimisinstruktoriga Indrek Madari sõnul algab autosõit ikkagi kavandamisest. Kui võimalik, tuleks sõitmiseks leida aeg, mil teedel on vähem liiklejaid. Samuti tuleks üritada vältida teada-tuntud «pudelikaelasid».

«Valige sõidumarsruut, mis võib olla kilometraažilt natukene pikem, kuid ajaliselt lühem. Näiteks tiipjuhul Irust Pääskülla sõites on otstarbekas kasutada Tallinna ringteed. Siis on ka kütusekulu madalam,» soovib Madar. Autodest üle ei saa.

Linnas liikudes ei ole «pudelikaelasid» sageli võimalik vältida. Eelkõige tuleks Madari kinnitusele jääda realistlikuks, sest eesolevatest autodest üle sõita ei saa, tegemist on olukorraga, mille lahenumine võtab aega.

Julgustuspolitsei liiklusüksuse juhtivinspektoriga Raul Sihveri sõnul suurendavad ummikute ohtu ka juhid, kes jätavad oma autod keset teed seisma, kuigi võiksid sellele magistraalilt ära transportida. «Seal see seisab, mistõttu pool linna on kinni,» tõdes ta, lisades et auto võiks paigutada kohta, kus see liiklust ei segaks. Kõige murettekitavam koht on tema sõnul Ülemiste raudteeviadukti juures, kus Peterburi teel olevad autod liiguvad väga aeglaselt. «Ülemiste keskuse juurdeehitamine oli linna poolt samuti viga, sest sealjuures unustati ära ümbritsev liikluskorraldus.»

Tallinna liiklusteenistuse direktoriga Mati Songisepa sõnul pole ummik see, kui aeglaselt liikudes 4–6 tsükliga foori alt läbi pääseb. Ka Järvevana tee laiendamise osas ei tasuks linna süüdistada, sest ehitus seisab Tallinna Vee taga, kes pole kuu ajaga suutnud oma ehitusele ette jäävaid torusid ära viia.

Põhja PP liiklustalituse komissar Urmast Laidvee tõdes, et päris hull lugu on Haabersti ringil, kus kasutatakse kiiremaks läbipääsemiseks ka haljasalaseid. Samuti rikutakse liikluseeskirja Pärnu maanteel Kosmose kino poole viival suunal, kus enne Liivalaia tänavat sõidetakse mööda trammiteed, kuigi seal ei ole see lubatud. Laidvee sõnul teevad politseinikele peavalu ka teeremondid, mida tehakse vaid päevasel ajal, mitte aga kiiresti kolmes vahetuses. Murettekitavaks võib tema sõnul aga pidada seda, et pidevalt sõidetakse läbi kollase ja punase fooritule alt, lootes nii kiiremini edasi pääseda.

Hoolimatud bussijuhid

Eriti halba eeskujuga näitavad linnaliinide bussi- ja trollijuhid, kes mõnel juhul hiilivad enne rohelist tule süttimist bussi poole kerepikkuse jagu ristuvale teele välja ning ei pea ka jalgratturit millekski. «Mind ennast on rattaga sõites linnaliinibussijuht n-ö kotti pannud.» Peatuses seisva bussi puhul peavad autojuhid olema need, kes bussijuhi mõtteid loevad, kuigi ka linnaliinibussile kehtib reegel, et enne manöövrit peab kolm sekundit suunatud vilgutama. «Hoolimatus oleks nagu linnaliinibusside firmamärk,» märkis ta.

Nii bussijuhtide kui üksikute juhtide eeskirjadele mittevastav käitumine tekitab teistes liiklejates pahameelt. «Kui seaduserikkujaid on viis protsenti liiklejatest, siis need suudavad meele teha mõruks ka ülejäänud 95 protsendil,» ütles Laidvee.

18.10.2004

Metslooma ohutajule ei tasu teel loota

01.11.2004

Margus Mihkels, toimetaja

Pime talveõhtu Jõgeva-Tartu maanteel. Tee kulgeb lumevalgete pea silmapiirini laiuvate põldude vahel. Autol on kiirust umbes 80-90 km/h. Ja korraga kerkib otsekui eikusagilt teele metskits. Instinktiivselt kerkib jalg gaasipedaalilt ja vajutab pidurile, kits on teeületamise plaanist loobunud ja püüab tagasi joosta, mõtleb siis taas ümber ja sööstab edasi; jalg surub pidurit aina kõvemini, rattad blokeerivad, auto läheb külglibisemisse, püüan rooliga sõidujoont korrigeerida ja siis kõlab tume müts, auto jõnksatab ning tagumised rattad satuvad teepeenrale, kuidagi õnnestub auto siiski otseks keerata ja peatada. Kits on surnud. Auto kõvera numbrimärgi küljes turritab pisike karvatuust.

Rahu ja ettevaatust

OÜ Autosõit instruktori Indrek Madari sõnul tuleks teele jooksnud loomast võimaluse korral mööduda tagant. «Enne põiget tuleb võimalusel kindlasti sujuvalt kiirust vähendada, sest võib-olla jõuab loom juba teelt minema joosta,» soovib Madar rahulikuks jääda. Tema sõnul tuleb hoiduda nii järsust pidurdamisest kui roolikeeramisest, kuna sedasi võib juhitavus sõltumata teeoludest kaduda. «Juhitavuse säilitamiseks võib manöövri ajal siduripedaali alla vajutada, sedasi välditakse mootoriga pidurdamist ning auto kaal jaguneb esi- ja tagaosa vahel võrdsemalt ning rehvide haarduvuski on parem,» annab Madar hüva nõu.

Nii karmilt kui see ka ei kõla, soovib Madar enne igasuguseid manöövreid arvestada teele sattunud looma suurust: «Otsasõit kährikkoerale või rebasele lõhub auto esistange, halvimal juhul radiaatori või esitule, kui aga kaotate manöövri ajal auto üle kontrolli ja paiskute teelt välja vastu puud või üle katuse, on tagajärjed märksa tõsisemad.» Kõige ohtlikumaks peab Madar kokkupõrget suurte metsaelanikega, näiteks põtradega: «Kokkupõrke hetkel sõidetakse põdral jalad alt ning üsna suure tõenäosusega kukub ta oma mitmesajakilose kerega läbi esiklaasi salongi, ja selle tagajärjeks on juba ülrasked vigastused.»

Ürgne kutse

Teel seisvat looma märgates soovib Madar auto peatada ning hetkeks kustutada sõiduki lähi- ja kaugtuled või viimastega vilgutada. Seejuures peab kindlasti arvestama ka teiste liiklejatega ning nende hoiatamiseks tuleks kasutada ohutulesid.

Loomade sattumisel teedele ja õnnetustesse on lihtne põhjus: inimeste rajatud maanteed kohtuvad loomade harjumuspäraste liikumisteedega. Tallinna loomaaia direktor Mati Kaal toob siinkohal näiteks metssead. «Sada aastat tagasi olid metssead Eesti alalt sisuliselt hävitatud, umbes viiskümmend aastat tagasi hakkas nende arvukus taas suurenema. Ja mis selgus? Lõuna poolt siia tulnud sead võtsid kasutusele samad teed, mida mööda liikusid nende eelkäijad.» Miks see nii on, ei oska Kaalu sõnul keegi täpselt seletada. «Magnetjõujooned või... tont teab mis,» naerab Kaal.

Seega on üsna vähe nippe, kuidas loomi autoteedelt eemal hoida, toob Kaal näiteks Skandinaavias sadade kilomeetrite kaupa piki teeveert jooksva traataia ja tunnelid, mille kaudu loomadki teed ületada saavad. Traattõke paigaldati mõned aastad tagasi teeremondi käigus ka Tartumaale Kärevere silla juurde, kuid Kaalu sõnul olla metallivargad õige pea suure jupi sellest sisse vehkinud. «Pealegi ei võtnud loomad Käreveres neile rajatud ülepääse omaks, kuna need olid rajatud inimeste, mitte loomade loogika järgi. Loom ei tohi neid üle- või läbipääse karta,» rõhutab Kaal.

Et avariides hukkuvate loomade arvu vähendada, paneb Kaal sohvritele südamele loomade eest hoiatavate liiklusmärkidega arvestamist: «Mõni ehk arvab, et need märgid on teemeistri suva järgi pandud, aga tegelikult on nad ikka kohtades, kus tõepoolest loomad liiguvad ning sõiduteed ületavad. Olge siis ettevaatlikud ja arvestage nende märkidega!»

Trahvi ei saa

«Loomaga juhtunud õnnetuse eest kellelegi trahvi ei tehta,» kinnitab politseiameti pressiesindaja Jana Zdanovitš. Sestap võib õnnetuse korral oma naha pärast värisemata politseiga lühinumbril 110 ühendust võtta ning juhtunust teatada. Vajadusel võtab politsei ühendust kohalike jahimeestega, kes looma piinad lõpetavad.

Väiksemad ulukid, kes autoga kokku põrgates haruharva ellu jäävad, koristab teeservast tee hooldaja. Autojuhil tuleks siiski hoolitseda, et loomakorjus seniks kaasliiklejaid häirima ei jääks. Eesti Jahimeeste Seltsi nõunik Anti Levandi toonitab, et surnud looma pakiruumi toppida ei maksa: «Esiteks on see keelatud, kuna surnud loom kuulub kohalikule jahirentnikule (ehk siis sellele, kellel on antud piirkonnas jahipidamise õigus – Margus Mihkels), ning teiseks ei ole selle korjusega üldjuhul midagi peale hakata – süüa selle looma liha ei kõlba.»

Kui vigastatud loom metsa putkab, soovib Levandi helistada keskkonnainspektsiooni ööpäev läbi töötavale infotelefonile 1313, kust andmed õnnetuse kohta kohalikele jahimeestele edastatakse.