

Бағдаршамдар мен реттеушінің сигналдары

1. Сабақтың мақсаты: Білімгерлерге бағдаршамдар мен реттеушінің сигналдарын үйрету.

2. Сабақтың барысы:

а) Ұйымдастыру кезеңі:

Взвод командирі білімгерлерді сапқа тұрғызады, оқытушыға рапорт береді, амандасу, түгендеу, білімгерлердің сырт көрінісін тексеру.

ә) Өтілген тақырыпты сұрау кезеңі:

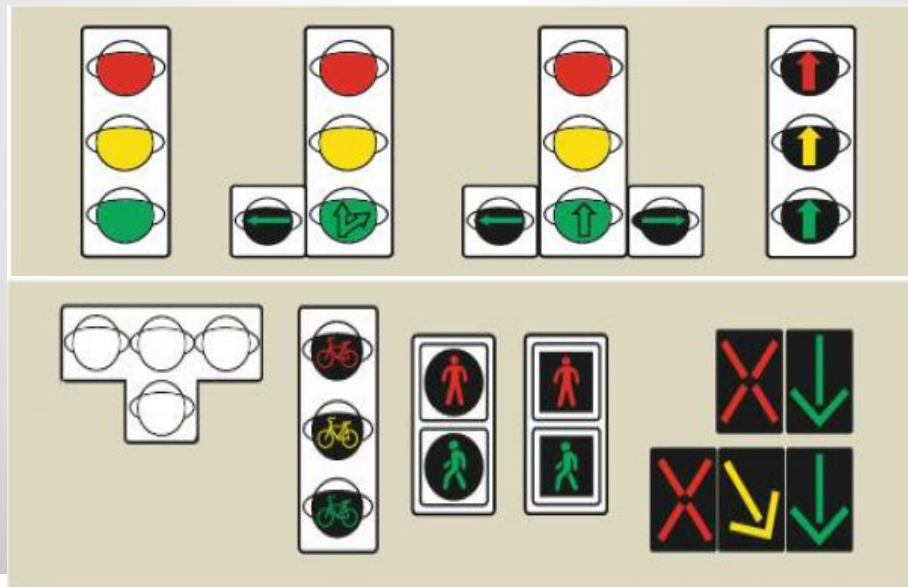
- «Жол жүрісі қауіпсіздігі» түсінігі нені білдіреді?
- Жолдың қай бөлігінен өтуге болады?
- Қазақстан Республикасы жолдарында жүргізушілер тәртібі қандай құжаттармен реттеледі?
- Жол және жол жүрісі түсініктерінің айырмашылығы неде?
- Жүргізушінің өзімен бірге қандай құжаттары болуы тиіс?

6) Негізгі бөлім:

Бағдаршам сигналдары

Жол қозғалысын реттеудің негізгі құралдарының бірі – бағдаршамдар. Жол қозғалысын реттеу үшін тігінен және көлденең орналасқан бағдаршамдар қолданылады.

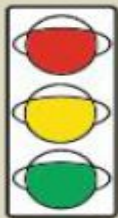
Бағдаршам сигналдары мақсатына байланысты дөңгелек, бағыттаушы түрінде, жаяу жүргінші немесе велосипедші кескінінде және X үлгісінде болуы мүмкін.



11.1-сурет. Бағдаршамдар

Дөңгелек сигналды бағдаршамдар өте кең таралған:

- үш түсті: жасыл, қызыл және сары түсті сигналдар береді;
- екі түсті: жасыл және қызыл түсті сигналдар береді;
- кезектесе жылтылдайтын қызыл сигналмен біртүсті сигнал беру (магистралдық теміржол өтпелері, ажыратылмалы көпір мен паром өткелі орындарының алдына, өртсөндіруші және басқа да арнаулы автокөліктер шығатын жерлерде орнатылады).



а)



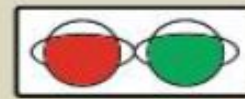
ә)

11.2-сурет. Сигналы үш түсті бағдаршамдар:

а) сигналдары тігінен; ә) сигналдары көлденеңінен



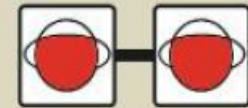
а)



ә)

11.3-сурет. Сигналы екі түсті бағдаршамдар:

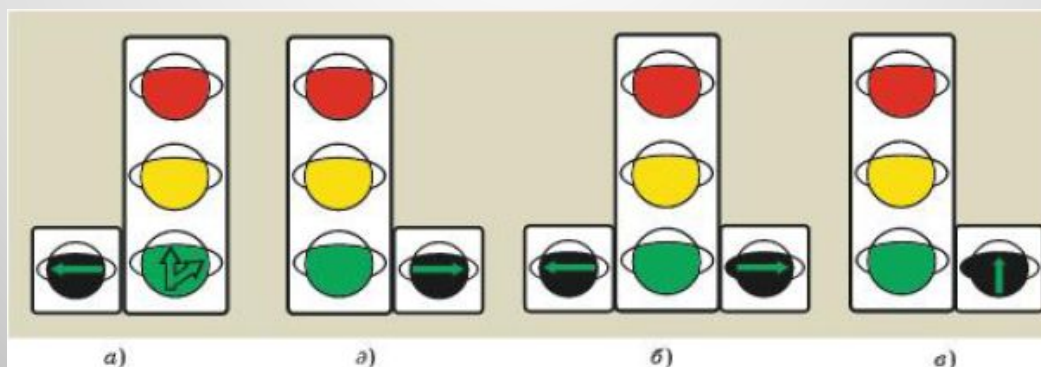
а) сигналдары тігінен; ә) сигналдары көлденеңінен



11.4-сурет. Сигналы біртүсті бағдаршамдар

Сигналдары тігінен орналасқан бағдаршамдарда қызыл түс - жоғарыда, жасыл түс - төменде, ал сигналдары көлденең орналасқан бағдаршамдарда қызыл түс - сол жағында, жасыл түс - оң жағында, екі жағдайда да сары түс ортасында орналасады.

Жаяу жүргіншілер мен көлік құралдарының ағыны неғұрлым қарқынды қиылыстарда, әсіресе оңға немесе солға бұрылатын көлік құралдарының үлкен ағыны кезінде, тігінен орналасқан үш секциялы бағдаршамдардың жасыл түс дегейінде орналасқан жасыл бағыттаушы (стрелка) түріндегі сигналдары бар бүйірлік секциялар қосылады.



11.5-сурет. Қосымша секциялары бар бағдаршам:

а) солға бұрылысты реттейтін қосымша секциялы; б) оңға бұрылысты реттейтін қосымша секциялы; в) солға және оңға бұрылыстарды реттейтін қосымша секциялы; г) тура бағыттағы қозғалысты реттейтін қосымша секциялы бағдаршамдар

Бағдаршамдардың сигналдары бағыттаушы түрінде орналасуы мүмкін. Бұлар бағдаршамның рұқсат етуші сигналы кезінде қиылыстар арқылы жүрудің бағыттарын көрсетеді. Олар бағдаршам түбінде орналасқан ақ текше тақтайшаға қара түспен қоса берілуі мүмкін. Сол жақ бағытты көрсететін бағыттаушы айналуға да рұқсат етеді.

Қос бойлық үзік сызықтармен бөлініп көрсетілген, орта жолақ бойынша қарама қарсы бағыттардағы кезектескен қозғалысты реттеу қажет болған жағдайда екі сигналы бар көлденең орналасқан бағдаршам қолданылады. Олар тек түсі бойынша ғана ерекшеленбейді, сондай-ақ оның жарық бөліктері айқасатын екі қиғаш жолақ түріндегі қызыл және жасыл сигнал - төмен қарай бағыттаушы түрінде болады.



11.6-сурет. Реверсивті бағдаршам

Бағдаршам сигналдарының мынадай мәні бар:

Жасыл сигнал қиылыста мүмкін болатын (жол белгілерімен немесе белгілеумен тыйым салынбаған) кез келген бағыттағы көлік құралдары мен жаяу жүргіншілердің жүруіне рұқсат етеді. Сондай-ақ жолдардағы, көшелер мен жол құрылыстарындағы реттелетін учаскелерден өтуге де рұқсат береді. Жасыл сигналдың жыпылықтауы оның қолданылу уақытының бітіп бара жатқанын және көп ұзамай бағдаршамда сары сигналдың жанатынын хабарлайды.

Қызыл сигнал қиылыстар, сондай-ақ жолдар, көшелер мен құрылыстардың реттелетін учаскелерін қоса алғанда, барлық бағыттағы кез келген көлік құралдары мен жаяу жүргіншілердің жүруіне тыйым салады.

Көлік құралдарының қозғалысы қауіпсіз әрі үздіксіз болуы үшін, бір бағыттағы қозғалысқа тыйым салу және басқа бағыттағы қозғалысқа рұқсат берудің арасында (қиылыс көлік құралдары мен жаяу жүргіншілерден босауы үшін бірнеше уақыт өту қажет, яғни тағы да бір сигнал керек. Мұндай сигнал сары сигнал болып табылады.

Сары сигнал барлық көлік құралының қиылысқа немесе жолдың реттелетін учаскесіне кіруіне, сондай-ақ жаяу жүргіншілердің жүруіне тыйым салады және қиылысты сигнал ауыстыру сәтіне қарай оның шекараларында қалып қойған көлік құралдарынан толықтай босатуға міндеттейді. Ол үшін қажетті уақыт бойы жанады (әдетте 3–8 с).

Сары және қызыл сигнал жанған уақытта, яғни бір мезгілде екі сигнал іске қосылған жағдайда қызыл сигналдың тыйым салушылық маңызы тоқтамайды. Бірақ жүргізуші көп ұзамай жасыл сигнал қосылатыны туралы ескерту алады.

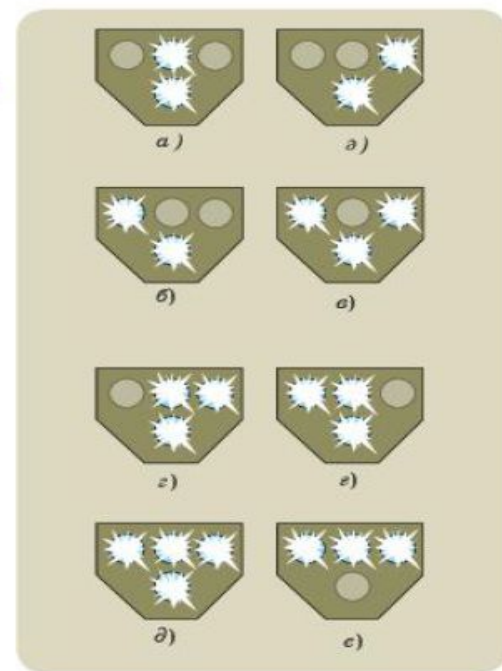
Жыпылықтаған сары сигнал бағдаршам реттелмейтін қиылыстың немесе жаяу жүргінші өткелінің бар екендігі туралы ақпарат беріп, қауіпті ескертеді. Жол қозғалысына қатысушыларды бағдаршам сигналының ауысуы туралы қосымша ақпараттандыру үшін қазіргі уақытта көбінесе сандық табло пайдаланылады. Бағдаршамның қосымша секциясындағы бағыттаушы қиылыс арқылы көрсетілген бағыттағы қозғалысқа рұқсат ететін сигнал қызметін атқарады. Бірақ бағыттаушы қосылғанға дейін ол

нұсқайтын бағытта қозғалуға тыйым салынады. Солға бұрылуды көрсететін бағыттаушы кезінде айналуға да рұқсат етіледі. Бағыттаушы сигналы бағдаршамның кез келген негізгі: жасыл, қызыл немесе сары сигналы кезінде көрсетілетін бағыттағы қозғалысқа рұқсат береді, алайда жүргізушілердің жүруге құқығы әтрүрлі негізгі сигналдар кезінде бірдей болмайды. Бағыттаушы бағдаршамның жасыл сигналымен қосылған жағдайда, жүргізуші қиылыстан ол көрсететін бағытта жүріп өту басымдығын иеленеді. Бұл ретте бағдаршамдар басқа бағыттарда беретін сигналдар қозғалысқа өзара бөгет болмайтындай етіп қосылады. Бағыттары бағдаршамның қызыл немесе сары сигналымен іске қосылған жағдайда, ол көрсеткен бағытта қиылыстан өтіп бара жатқан жүргізушілер басқа бағыттардан өтіп бара жатқан барлық көлік құралына жол беруге міндетті. Әдетте, мұндай үйлесімдегі сигналдар көлік құралдарының оңға қарай бұрылуы үшін іске қосылады; біржақты қозғалыспен өту үшін солға қарай бұрылу керек; тура бағытта үш жақты қиылыстан өтуі қажет.

Трамвайлар мен троллейбустарды, кейде маршруттық автобустардың қозғалысын реттеу үшін жеке маңызы бар бағдаршамдар қолданылуы мүмкін. Олардың ай түстес ақшыл жарық сигналдары басқа көлік құралдарының жүргізушілеріне қолданылмайды.

Бағдаршамда бір мезгілде қосылған сигналдардың (жасыл, сары, қызыл, бағыттаушы) үйлесімін *такт* деп, ал жұмыстық және аралық сигналдарды ауыстырып қосуды *фаза* деп атайды.

Бастапқы ретінде қабылданған қандай да бір тактіден барлық жұмыстық және аралық сигналдарды реттілікпен ауыстырып - қосу осы такт қайталанғанға дейін бағдаршамның *жұмыстық циклі* деп аталады, оның ұзақтығы секундтармен өлшенеді.



11.7-сурет. Қозғалысқа арналған сигналдары бар бағдаршам:

а) тек тура; б) тек оңға; в) тек солға; г) оңға және солға (оның ішінде кері бағытта); д) тура және оңға; е) тура және солға (оның ішінде кері бағытта); ж) тура, оңға, солға (және кері бағытта); з) жүруге тыйым салынған.

Қозғалысты үйлестірілген автоматты реттеудің әртүрлі жүйелері кең тарала бастады. Неғұрлым кең таралған үйлестірілген жүйе кезінде бір жолда орналасқан бағдаршамдардағы сигналдар жасыл сигнал кезінде бірінші бағдаршамнан өткен және осы жол үшін белгіленген жылдамдықпен жүріп келе жатқан автокөлік барлық қиылыстарды бөгелусіз жүріп өтетіндей етіп ауыстырып қосылады («жасыл толқын» деп аталатын қағида).

«Жасыл толқынды» қамтамасыз ететін аппаратурада «толқынның» есептік жылдамдығын автоматты өзгертетін арнаулы құрылғыларды пайдалану неғұрлым жетілдірілген болып табылады.

Жол қозғалысын реттеушінің сигналдары

Автокөлік жолдары, қала көшелері мен қиылыстарындағы қозғалысты көбінесе полиция қызметкерлері – жол қозғалысын реттеушілер реттейді. Әскери автокөлік жолдарындағы қозғалысты, қалаларда әскери лектердің қозғалысын әскери реттеушілер реттейді.

Қозғалысты реттеу жол пайдалану қызметінің қызметкерлеріне, теміржол өтпелеріндегі, паром өткелдеріндегі кезекшілерге және оған уәкілетті басқа да тұлғаларға тапсырылуы мүмкін.

Реттеуші қозғалысты денесінің қалпын өзгертумен және қол қимылдарымен басқарды.

Егер реттеуші жүргізушілерге бүйірімен бағыттталып, қолын екі жағына қарай созса немесе төмен түсірсе, онда барлық рельстік емес көлік құралдарының тура және оңға қарай трамвайлардын

тура қозғалысына рұқсат етілген, жаяу жүргіншілерге реттеушінің алдын да және артында орналасқан өтпелер арқылы жолдың жүру бөлігінен етуге рұқсат етілгені.

Реттеуші жүргізушілерге кеудесімен немесе арқасымен қарап, қолдары екі жағына созылған немесе түсірілген кезде, барлық көлік құралдары мен жаяу жүргіншілердің жүруіне тыйым салынады.



11.8-сурет. Реттеушінің негізгі сигналдары:

а) қолдары екі жаққа созылған немесе төмен түсірілген; б) оң қолы жағына созылған; в) оң қолы жоғары көтерілген

Реттеуші оң қолын алға қарай созады:

- сол бүйір жағынан трамвайға солға қарай жүруге, рельссіз көлік құралдарына барлық бағыттарда жүруге рұқсат етілген;

Жүргізушілер қиылысқа бұрылу үшін реттеуші қолын алға қарай созған кезде ғана жылжуға болатынын біліп, қиылысалдында реттеушінің осындай қимылдарын күтулері қажет.

- кеуде жағынан барлық көлік құралына тек оңға қарай жүруге рұқсат етілген;

- оң бүйір мен арқа жағынан – барлық көлік құралының жүруіне тыйым салынған;

- жаяу жүргіншілерге жолдың жүру бөлігінен реттеушінің артынан өтуге рұқсат етілген.

Қиылысты көлік құралдары мен жаяу жүргіншілерден босату үшін реттеуші арнаулы қимыл жасайды.

Оның маңызы реттеуші денесінің қалпына байланысты болмайды, қолын жоғары көтереді. Қиылысты көлік құралдарынан толықтай босатуға дейін қанша уақыт керек болса, реттеуші қолын сонша уақыт көтеріп тұрады.

Реттеуші қол қимылдарымен жүргізушілер мен жаяу жүргіншілерге түсінікті болатын басқа да сигналдар беруі мүмкін. Көлік құралын тоқтату туралы талап ысқырыптың бір мезгілдегі сигналымен, көлік құралына бағытталған қолдың қимылымен немесе дауыс зорайтқыш құрылғының көмегімен беріледі. Жүргізуші өзіне көрсетілген жерге тоқтауға міндетті.

Реттеушінің сигналдары мен өкімдері бағдаршам сигналдары мен жол белгілеріне немесе белгілеу талаптарына қарағанда басымдыққа ие.

Көрнекілік үшін реттеушінің сигналдары келесі кестеде көрсетілген.

Реттеушінің сигналдары

Реттеушінің сигналдары								
Трамвай		x	x	↑	↶	↷	x	x
Рельсiз ТҚ	Бiр қатарлы қозғалыс	x	x	↑↷	↶↷↷	↷	x	x
	Екi қатарлы қозғалыс	xx	xx	↑↑↷	↶↑↑↷	x↷	xx	xx
	Үш қатарлы қозғалыс	xxx	xxx	↑↑↑↷	↶↑↑↑↷	xx↷	xxx	xxx
	Көп қатарлы қозғалыс	xxxx	xxxx	↑↑↑↑↷	↶↑↑↑↑↷	xxx↷	xxxx	xxxx

Арнаулы сигналдарды қолдану

Арнаулы сигналдар жалпы көпшіліктен жедел және арнаулы қызмет автокөліктерін бөліп көрсетуге арналған.

Арнаулы сигналдарға: көк (көкпен бірге қызыл) түсті жарқылдақ маяк (жыпықтатқыш)

пен сирена (арнаулы дыбыс сигналы) жатады. Сонымен қатар мұндай автокөліктердің көпшілігі, мысалы, «Жедел жәрдем», «Өрт сөндіру», «Полиция» және т.б. көк құралдары арнаулы түстік кескіндік сұлбаларға сәйкес болады. Көк түсті жарқылдақ маяк қосылған көлік құралдарының жүргізушілері және олар бірге алып жүретін көлік құралдарының жүргізушілері қағидалардың кейбір тарауының талаптары шегінен шығуы мүмкін.



11.9-сурет. Арнайы қызмет автокөлігі
(өрт сөндіру)

Мұндай көлік құралдары жақындаған кезде жүргізушілер жол беруге міндетті. Көк түсті жарқылдақ сигнал қосылған автокөлікке жақындаған кезде, қажет болған жағдайда дереу тоқтата алу үшін жылдамдықты төмендету керек.



11.10-сурет. Сары түсті жарқылдақ маякпен жабдықталған автокөлік

Бұдан бөлек, сары (қызғылт сары) түсті жарқылдақ маяк та бар.

Сары немесе қызғылт сары маяктің басты міндеті — тиісті іс-шаралар қабылдау үшін айналадағыларға қауіпті болып табылатын көлік құралын жеткілікті қашықтықтан айқындау мүмкіндігімен қамтамасыз ету. Сары немесе қызғылт сары түсті маяк қосылған көлік құралдарының жүргізушілері жол қозғалысында өздерінің басқа қатысушылардың алдында ешқандай басымдыққа ие болмайтынын есте ұстауларды қажет.

Өз бетінше арнаулы сигналдарды орнатуға және арнаулы түстік-кескіндік сұлбалаар түсіруге мүлдем тыйым салынады.

Авариялық сигнал беру мен авариялық тоқтау белгісін қолдану

Авариялық жарық сигналын беру жол қозғалысына қатысушыларды көлік құралы жасауы Мүмкін қауіптен сақтандыруға арналған.

ҚР-ның ЖЖҚ-да авариялық сигналды қолдану міндетті болатын жағдайлар қарастырылған. Сондай-ақ жүргізуші оны өзі қаупті деп есептейтін басқа да жағдаяттарда пайдалана алады. Бұл жағдаяттарды жүргізушінің өзі анықтайды.



11.11-сурет. Жол-көлік оқиғасы кезінде авариялық сигнал қолдану

Мысалы, алдындағы жол-көлік оқиғасын көрген ол арт жақта келе жатқан жүргізушілерді сақтандыру үшін алдын ала қосып қоюға болады. Бұл оларға алдыңғы жақта жағдай ойдағыдай емес екендігі туралы ескерту сигналы болады.

Авариялық тоқтау белгісі жиегі қызыл, жарық шағылтатын теңбүйірлі үшбұрыш.

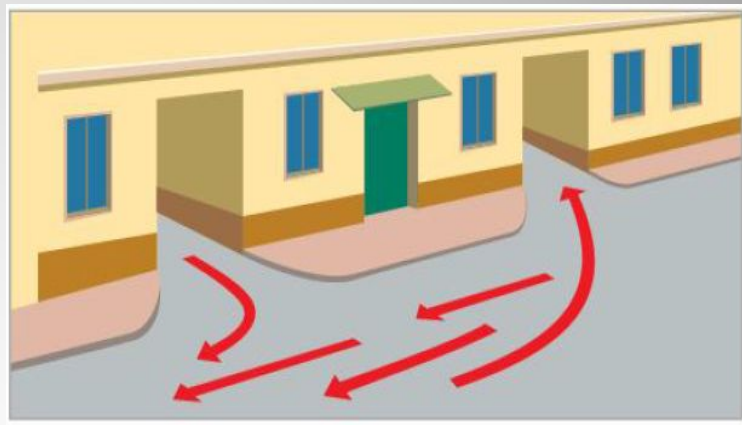
Жол-көлік оқиғасы кезінде, сондай-ақ тыйым салынған жерлерде тоқтауға мәжбүр болған жағдайда немесе жолдың көрінетін жері 100 метрден аз болған жерлерде авариялық тоқтау белгісі тым болмағанда бір бағытта, авариялық сигнал беру ақаулы не және ол қосылып (жұмыс істейтін) тұрса да қойылу керек.

Тіркеп сүйрелетін механикалық көлік құралында авариялық жарық сигналын беру ақаулы немесе жоқ болған кезде арт жағына авариялық тоқтау белгісі бекітілуі тиіс.



11.12-сурет. Авариялық тоқтау белгісін қолдану

Маневр жасау. Қандай да бір көлік құралы қозғалысының бағытын өзгерту (оңға немесе солға бұрылу, айналу, аялдамадан немесебасып озу үшін жүріп келе жатқан қатардан шығу) қозғалыстың мән-жайын күрделендіреді.

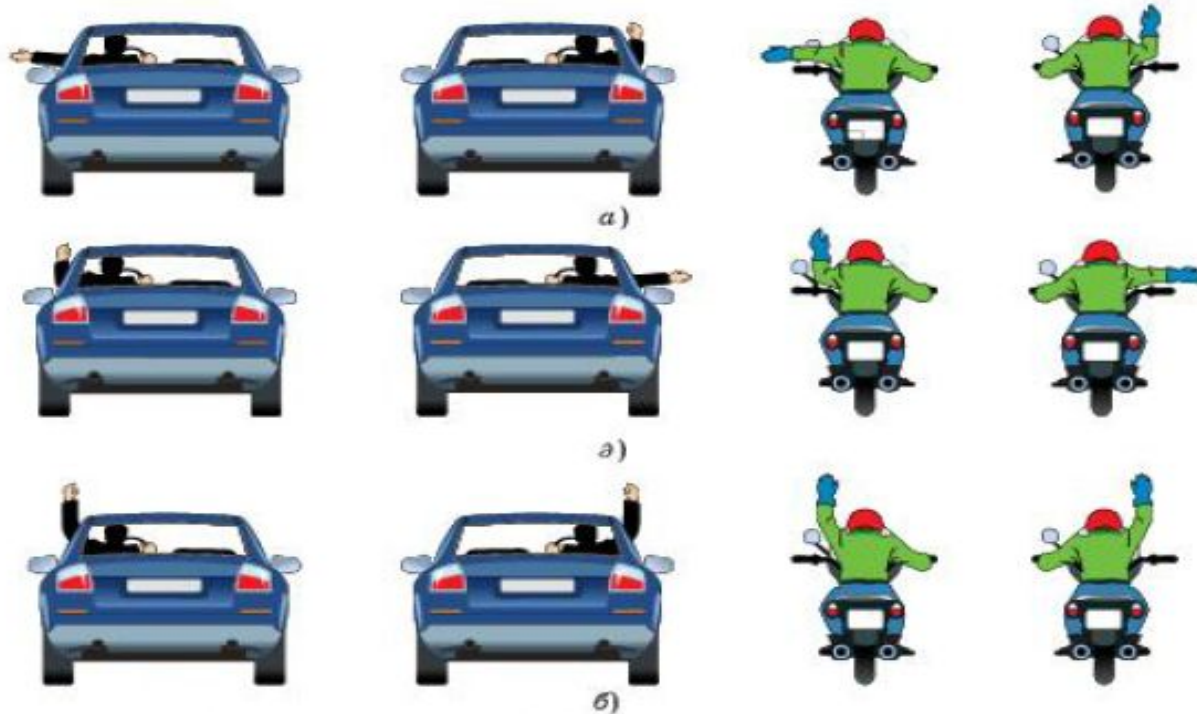


11.13-сурет. Маневр жасау

Маневр жасау кезіндегі негізгі қауіптілік көлік жолдары қиылысқанда немесе біріккенде және қауіпті, «жанжалды» деп аталатын нүктелердің кесірінен пайда болады.

Жүруді бастау, қатарды өзгерту, бұрылу, айналу және аялдау алдында міндетті түрде ескерту сигналын беру керек.

Сигналдар көлік құралының сыртқы жарық беру аспаптарының көмегімен беріледі. Аспаптар болмаған немесе ақаулы болған жағдайда аталған сигналдар қолдың көмегімен берілуі мүмкін.



11.14-сурет. Қолмен берілетін ескерту сигналдары:
 а) солға бұрылу (айналу); ә) оңға бұрылу; б) тежеу

Кез келген маневрді жасамас бұрын өз автокөлігінің айналасындағы жағдаятты білу және оны бақылауда ұстау маңызды. Сигнал беру жүргізушіге артықшылық бермейді және оны алдын ала сақтық іс-шараларын қабылдаудан босатпайды.

Жүрудің бір жолағынан басқасына өту «ауысу» деп аталады. Ауысу кезінде мынадай талаптарды сақтау керек:

көлік құралдарының жүргізушілеріне басқа жолаққа өту ниеті туралы міндетті түрде ескерту (солға немесе оңға бұрылу сигналын беру арқылы); қозғалысқа бөгет жасамау, яғни тура бағытта жүріп келе жатқан барлық көлік құралын сол жағынан да, оң жағынан да өткізіп жіберу. Ол үшін қозғалыс жылдамдығын төмендеткен дұрыс.

«Жол жүрісі қағидалары» ауысу аймағын белгілі бір қашықтықпен шектемейді. Бұл қозғалыс жылдамдығына, жолдың жүру бөлігінің еніне, қозғалыс жолақтарының санына байланысты болады. Жүргізуші ешкімге кедергі келтірмей және қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндірмей керекті жолаққа өтуі үшін, қандай арақашықтық талап етілетінін өздігінен анықтайды.

Бір көлік құралы ауысып, ал басқасы ауысусыз жүріп келе жатқан жағдайда, жолды ауысатын жүргізуші беруі тиіс. Бір мезгілде орын ауыстыру жағдайында жолды кім оң жақтан бөгсе, сол береді. Бұл жағдай «оң жақтан кедергі» деп аталады. Бұл жүргізушілердің қозғалыс траекториялары қиылысқан кездегі олардың іс-әрекеттеріне де қатысты.



а)



б)

11.15-сурет. Орын ауыстыру түрлері
а) екінші жолаққа өтуге дайындалу; б) өзара ауысу



11.17-сурет. Солға бұрылу үлгісі

Егер жолда өту кезегін реттейтін белгілер болмаса, маневрлерді орындау кезінде «оң жақтан кедергілер» деп аталатын қағида күшіне енеді.

Қиылысқа жапсарлас жол учаскесінде жылдамдықты төмендетуге арналған баяулату жолағы жасалған жағдайда, бұл жолдан оңға қарай бұрылуға ниеттенген жүргізушілер осы жолаққа өз уақытында ауысуға және тек содан ғана бұрылуға міндетті. Егер жалдың негізгі төсемімен қатарластыра, елеулі арақашықтықта жолға кіруге арналған жылдамдату жолағы салынған болса, көлденең жолдан

жақындап келетін жүргізушілер жылдамдату жолағында қажетті жылдамдыққа қол жеткізулері және ауысу қағидаларын сақтай отырып, көлік ағынына қосылып кетулері тиіс.

Жол жүрісі қағидалары қандай да бір қашықтықта қайта ауысу аймағын шектемейді; ол қозғалыстың жылдамдығына, журу бөлігінің еніне, қозғалыс жолақтарының санына байланысты. Жүргізуші қажетті жолаққа ауысу үшін қозғалыс қауіпсіздігіне бөгет жасамайтындай және қауіпсіз болатындығына қандай қашықтық қажет екендігін анықтайды.

Бұрылу және кері айналу маневрлерін орындауға жолдың журу бөлігінің ені жеткіліксіз немесе көлік құралының габариттері үлкен болса, маневрді шеткі жолақтан басқа жолақтан жүзеге асыруға жол беріледі.

Жолдардың кейбір бөлігінде айналуға және кері жүріспен қозғалуға тыйым салынған. Бұл жерлердің тібесі жол жүрісі қағидаларында берілген.



11.18-сурет. Солға бұрылу үлгісі



11.19-сурет. Бұрылу үлгілері

Автокөлікті орнынан артқы жүріспен қозғаған кезде аса сақ болу қажет. Жүргізуші артқы жүріспен қозғалу жүріске бөгет жасамайтындығына және қауіпсіз болатындығына көз жеткізуі тиіс. Балалар автокөлікке жақын жерде болған жағдайда оларға ерекше назар аударған жөн. Жүргізушіге арт жақта не болып жатқаны көрінбеген және жолдың жүріс бөлігі бос екендігіне сенімсіз болған жағдайда, оның басқа адамның көмегін пайдаланғаны дұрыс.

Көлік құралдарын жолдың жүру бөлігіне қою.

Алдыңғы тақырыпта жүру бөлігінің бүкіл ені жүру жолақтарына бөлінгені айтылған болатын.

Жүргізушілерге жүру жолақтарының саны мен шекараларын анықтауды жеңілдету үшін жолдың жүру бөлігін белгілеу сызықтарымен, сондай-ақ «Жолақтар бойынша жүру бағыттары» жол белгісімен белгілейді.

Белгіленген жолақ бойынша жүрген кезде жүргізуші оның ортасын ұстанғаны жөн. Егер жолдың жүру бөлігі белгіленбесе және тиісті жол белгісі қойылмаса, жүргізушілер өзара қауіпсіз арақашықтықтарды қамтамасыз ете отырып, жүру қатарларының мүмкін болатын санын өздігінен анықтайды.

Қатаң белгілеу болмағанымен, екіжақты қозғалыс тұспалданса, қарама-қарсы жүру автоматты түрде жолдың сол жартысында жүзеге асырылады. Бұл бөлуге автостраданың көтерілуге арналған қосымша жолақтары, қозғалыстың ауыспалы жылдамдығы бар жолақтары, маршруттық көлік құралдары аялдамаларының кіру «қалталары» сияқты арнаулы кеңейтулер кірмейді.

Жүру жолақтарының санына және екіжақты қозғалыс жолдарында қарсы жүру жолағына шығуға байланысты қағидаларда кейбір тыйым салулар мен шектеулер белгіленген.



а)

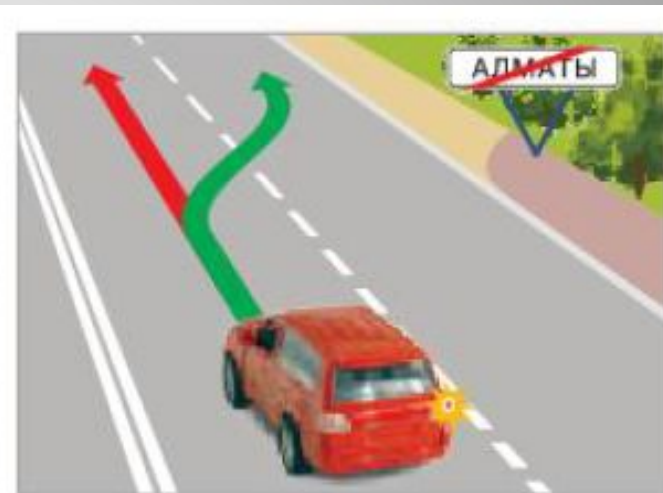


ә)

11.20-сурет. Екіжақты қозғалыс жолындағы маневр жасау тәсілдері:
үш жолақты жолдың ортаңғысы екі бағытта да қозғалуға арналған
а) солға бұрылу; ә) басып озу

Елді мекендерден тыс жерде жүргізушілер басқа көлік құралдарының жүргізушілеріне басып озуды қиындатпау, сондай-ақ жаяу жүргіншілер үшін жоғары қауіптілік жасамау үшін, жүру бөлігінің оң шетіне (тротуарға немесе жиекке) жақындау, ал елді мекендерде кез келген жолақ бойынша қозғалуға міндетті.

Қозғалыстың ең жоғарғы жылдамдығы 30 км/сағаттан аспауы тиіс немесе техникалық себептердің салдарынан үлкен жылдамдықты дамыта алмайтын механикалық көлік құралдары, сондай - ақ велосипедшілер мен көлік-арбалар үшін неғұрлым қатаң шектеу белгіленген. Олар жүру бөлігінің кез келген ені кезінде шеткі оң қатармен ғана жүруі тиіс және одан тек басып озу немесе айналып оту үшін шығулары мүмкін.



11.21-сурет. Елді мекенде және одан тыс қозғалыс кезіндегі көлік құралының орналасуы

Жүру бөлігімен бір деңгейде орналасқан трамвай жолдарымен басқа жолақтар бос болмаған кезде ғана бағыт-тас жолмен жүруге сол беріледі.

Трамвай жолдары төсеміне шығатын көлік құралы трамвай қозғалысына бөгет жасамауы тиіс. Трамвайға жүріп өтудің артықшылық құқығы берілуі тиіс; жолдың немесе көшенің осі бойынша емес, бір жағында орналасқан трамвай жолдары төсемімен жүру үлкен қауіп тудырады .



а)



ә)

11.22-сурет. Трамвай жолымен қозғалу:
а) рұқсат етілген маневр; ә) тыйым салынған маневр

Трамвай жолымен қарсы қозғалуға тыйым салынады.

Жолдарда реверсивті қозғалыстың арнаулы жолақтары кездеседі. Олар бойынша жүру бағыты қарсы бағытқа өзгеруі және арнаулы бағдаршамның сигналдарымен анықталуы мүмкін. Мұндай жолға бұрылған кезде шеткі оң жолақты иеленген жөн.



11.23-сурет. Реверсивті қозғалыс кезіндегі бұрылу

Жолдың барлық элементі бірдей автокөліктердің қозғалысына арналмаған. Мысалы, ЖЖҚ-да белгіленген жағдайларды қоспағанда, жиектермен, тротуарлармен, жаяу жүргіншілер және велосипед жолдарымен жүруге тыйым салынады.

Автокөліктер арасындағы дистанция деп бір жолақтың бойымен бірінің артынан бірі жүріп келе жатқан көлік құралдарының арасындағы арақашықтықты айтады. Қағидаларда қауіпсіз дастанцияның дәл шамасы көрсетілмеген, өйткені ол автокөлік қозғалысының жылдамдығына және оның техникалық жай - күйіне, сол жабынының жай-күйіне, ауа райына және т.б. байланысты болады. Көлік ағыны тығыз кезде алдында келе жатқан көліктің мүмкін болатын шұғыл тежеуін болжамдау және арт жақта жүріп келе жатқандарға да назар аудару керек.

Егер белгілер мен белгілеу басқаны нұсқамаса, екі жақты жүру жолдарында жүру бөлігінің ортасында орналасқан барлық тосқауылды жүргізуші оң жағынан айналып өтуге міндетті .

в) Қорытынды бөлім:

Сұрақтар:

1. Бағдаршамның түрлерін санамапап айтыңдар .
2. Жаяу жүргіншілер жол қозғалысын реттеушінің қандай сигналдары кезінде жолдан өте алады?
3. Қызғылт сары түсті жарқылдақ маякшалар қозалысқа қандай да бір басымдық бере ме?
4. Авариялық тоқтау белгісін қандай жағдайда пайдалану керек?

Тапсырмалар:

1. Бағдаршамдар сигналының маңызы туралы айтыңдар.
2. Неліктен маневр орындау алдында міндетті түрде ескерту сигналын қосу керек ? Түсіндіріңдер.
3. Microsoft Excel бағдарламасында бағдаршам мен реттеуші сигналдарының салыстырмалы кестесін жасандор.
4. Қалай ойлайсыңдар құрғақ асфальтпен 40 км/сағ жылдамдықпен келе жатқан КамАЗ-бен оның алдында келе жатқан көлік құралының арасындағы арақашықтық қандай болуы керек ?
5. Маневрлерді орындау кезінде жүргізушілердің неғұрлым жиі жасайтын бұзушылықтарынан мысалдар келтіріңдер.
6. “Жол жүрісін реттеудің техникалық құралдары” тақырыбына таныстырылым жасаңдар .