

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ**

«AVTOMOBİL TEXNİKASI» KAFEDRASI

**«YOL HƏRƏKƏTİ QAYDALARI VƏ HƏRƏKƏTİN
TƏHLÜKƏSİZLİYİ» fənnindən**

Mühazirə konspektləri

MÜHAZİRƏÇİ: t.e.n., dos. Canmirzəyev M.A.

BAKİ 2016

1.1. Giriş. Yol hərəkəti qaydalarının yaranması və inkişafı tarixi

Yol hərəkəti yaranan vaxtlarda, yəni, hələ heç bir texniki nizamlama vasitələri olmadıqda, yol hərəkətinin təşkilinin yeganə elementi insanların yollardan istifadə qaydalarını müəyyən edirdi.

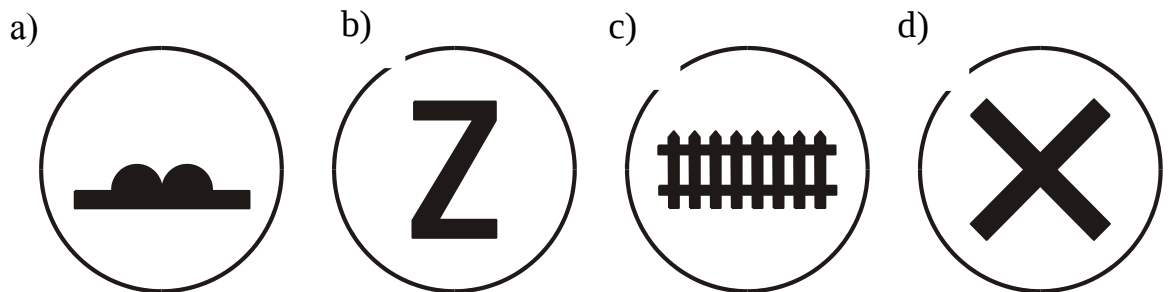
Belə qaydalar bir neçə əsr bundan qabaq yaranmağa başlamış və canlı nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini qaydaya salmaq üçün istifadə olunmuşdur.

Avtomobillərin meydana gəlməsi hərəkət təhlükəsizliyinə diqqəti artırmağı və xüsusi qaydaların yaranmasını tələb etdi.

Avtomobillərin hərəkət qaydaları tarixdə ilk dəfə olaraq 1896-cı ildə İngiltərədə yaradılmışdır. XX əsrin birinci on illiyində Rusiyada avtomobillərin hərəkətinə müəyyən tələblər qoyan ilk məsul qaydalar meydana gəldi. Bu qaydalarda mexaniki nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə müəyyən məhdudiyyətlər qoyuldu. İlk ingilis qaydalarında avtomobillərin hərəkət sürəti bütün hallarda 12 mil/saat-a (19,65 km/saat) qədər məhdudlaşdırıldı. 1912-ci ildə Moskva şəhər duması tərəfindən müəyyən edilmiş qaydalarda çəkisi 350 pud (5740 kq) olan avtomobillərin 12 verst/saat (12,80 km/saat), digər nəqliyyat vasitələrinin isə 20 verst/saat (20,9 km/saat) sürətlə hərəkət etməsi qadağan edilirdi.

Ümumdünya hərəkətinin yaranması, hələ XX əsrin əvvəllərində hərəkət qaydalarının əlaqələndirilməsini tələb etdi.

Avtomobil hərəkət qaydaları haqqında ilk beynəlxalq saziş 1909-cu ildə qəbul edildi. 2.1 sayılı şəkildə bu sazişdə qəbul edilmiş ilk beynəlxalq yol nişanları göstərilmişdir.



Şəkil 2.1 İlk beynəlxalq yol nişanları.

a) nahamar yol; b) təhlükəli döngələr; c) dəmir yolu keçidi; d) yolların kəsişməsi.

1926-cı ildə Parisdə yol nəqliyyatı və avtomobil nəqliyyatı haqqında beynəlxalq müqavilələr bağlandı ki, bu da 1931-ci ildə qəbul edilmiş yollardakı siqnalları eyniləşdirmək və Amerika ölkələri arasında avtomobil nəqliyyatının hərəkət qaydaları haqqında konvensiyanı təkmilləşdirdi. 1943-cü ildə Amerika Konvensiyası yenidən işləndi və yeni redaksiyada qəbul edildi.

1949-cu ildə BMT-nin Cenevrədə keçirilmiş yol hərəkəti üzrə konfransında aşağıdakı müqavilələr qəbul edildi: **yol hərəkəti haqqında Konvensiya, yol nişanları və siqnalları haqqında protokol sənədləri**. Bu müqavilələr yol hərəkətinin təşkili və qaydalarına xüsusi tələblər qoyurdu.

1949-cu il Konvensiyasının məqsədi beynəlxalq yol hərəkətinin inkişafı və onun təhlükəsizliyinə təsir göstərmək idi. 1949-cu il Konvensiyasına inkişaf etmiş ölkələrin əksəriyyəti qoşuldu. Bu Konvensiya və protokola keçmiş SSRİ 1959-cu ildə qoşuldu. Konvensiya, əsasən, üç qrup məsələlərə baxdı:

- xarici dövlətlərə getdikdə sürücüyə, avtomobilə və uyğun sənədlərə qoyulan tələblər;

- hərəkət təhlükəsizliyinin təmini məqsədilə hərəkət iştirakçılarına qoyulan əsas tələblər;

- hərəkət təhlükəsizliyinin nəqliyyat vasitələrinə qoyduğu texniki tələblər.

“Yol nişanları və siqnalları haqqında protokol” yol nişanları və göstəriciləri sistemini, hərəkət hissəsinin nişanlanma qaydalarını və svetofor siqnalları haqqında əsas qaydaları müəyyən etdi. Qeyd etmək lazımdır ki, 1949-cu il protokolu Avropa ölkələrində qəbul edilmiş yol nişanlarına istinad etdiyindən, Konvensiya 78 ölkə tərəfindən qəbul edildiyinə baxmayaraq protokolu cəmi 38 dövlət təsdiq etdi. Belə ki, Amerika ölkələri nisbətən başqa yol nişanları sisteminə malik olduqlarından protokola qoşulmadılar.

1964-cü ildə BMT-nin Avropa iqtisadi komissiyasının işgüzar orqanları çərçivəsində keçmiş SSRİ-nin iştirakı ilə yol hərəkətinin təşkili üzrə yeni əsas sənədlər işlənməyə başlandı. Bu iş BMT-nin 1968-ci ildə Vyanada keçirilmiş yol hərəkəti üzrə konfransı ilə başa çatdı. Burada “Yol hərəkəti haqqında Konvensiya”, “Yol nişanları və siqnalları haqqında Konvensiya” sənədləri qəbul

edildi. 1968-ci il Konvensiyası nəinki, relssiz mexaniki nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların, həmçinin tramvay, velosipedçi, əlil arabalarının, canlı nəqliyyat vasitələrini idarə edən və mal-qara aparan şəxslərin hərəkət qaydalarını müəyyən etdi.

Beynəlxalq Konvensiyalardan başqa müəyyən qrup ölkələr arasında regional müqavilələr də bağlanmağa başladı ki, bunlar hər bir ölkənin şəraitinə daha uyğundur. Buna yol hərəkəti haqqında Avropa müqaviləsini misal göstərmək olar.

Göstərilən tipik sənədlərə baxmayaraq müxtəlif ölkələrin sənədlərində müəyyən fərqlər mövcuddur. Bu, onların avtomobilləşmə səviyyəsi, qanunvericiliyi, hərəkətin nizamlanma texnikasının inkişafı və həmçinin, yerli adətlərinin müxtəlif olması ilə izah edilir. Hal-hazırda ABŞ-da vahid yol hərəkət qaydaları mövcud deyildir.

1961-ci ilə qədər keçmiş SSRİ-də vahid hərəkət qaydaları yox idi. Ölkənin avtomobilləşmə səviyyəsinin artması ilə sürücü kadrlarının hazırlanmasının qaydaya salınması və hərəkətin təşkilinin təkmilləşdirilməsi məqsədilə 1961-ci ildə vahid yol hərəkət qaydaları yaradıldı.

1965-ci ildə bu hərəkət qaydalarına yenidən baxıldı və 1970-ci ildə bir sıra əlavələr edildi.

Keçmiş SSRİ-də 1973-cü ildə qəbul edilmiş “Yol hərəkəti qaydaları” ilk dəfə ümumdünya terminologiyasını özündə əks etdirdi. 1980-cı ildə “Yol hərəkəti qaydaları”na yenidən baxıldı və yeni redaksiyada SSRİ DİN tərəfindən təsdiq edildi.

Burada əsas dəyişiklik ondan ibarət oldu ki, qaydalara yeni DÜİST 10807-70 əlavə olundu. Burada da yol nişanlarının sayı artırıldı, qaydaya salındı və həmçinin, DÜİST 23457-79 nəzərə alındı.

Hazırkı yol hərəkət qaydaları belə bəzən elə əmrlər nəzərdə tutur ki, onlar sürücülərdən subyektiv qiymətləndirmə tələb edir. Belə tələblərə misal olaraq hərəkət sürətindən asılı olaraq sürücünün ara məsafəsini seçməsinə, nizamlanmayan piyada keçidlərində piyadalar yolu o vaxt keçə bilərlər ki, onlar yaxınlaşan

nəqliyyat vasitəsinə qədər olan məsafəni və onun sürətini düzgün qiymətləndirsinlər, keçmənin təhlükəsizliyinə əmin olsunlar və s. göstərmək olar. Təcrübələr göstərir ki, belə subyektiv tələblər bir çox hallarda kobud səhvlərlə nətiçələnir.

Ona görə də hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək problemini həll etmək üçün qaydaları ardıcıl olaraq təkmilləşdirməklə yanaşı, bir tərəfdən hərəkət qaydaları haqqında sürücü və piyadalara texniki vasitələrlə maksimum məlumat vermək, digər tərəfdən isə qaydaları təbliğ etməyin üsul və formalarını təkmilləşdirmək lazımdır.

Mövcud qaydaların lazımi etibarlığa malik olmaması səbəbindən hal-hazırda dünyanın bütün ölkələrində əsas qayda pozğunluğu sürət həddinin aşılması, yəni verilmiş hərəkət şəraitinə uyğun olaraq sürətin düzgün seçilməməsidir. Məhz bu səbəbdən də hərəkətin təşkilində əsas istiqamətlərdən biri hərəkət sürətinin normalaşdırılmasıdır. Sürücünün subyektiv qərarlarını azaltmaq məqsədi ilə bu zaman teleidarə olunan nişanlar, xüsusi qaydalar, radio və s. istifadə olunur.

Azərbaycan Respublikası öz müstəqilliyini əldə etdikdən sonra ilk dəfə olaraq 1998-ci ildə “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununu qəbul etdi. Bu qanunda beynəlxalq sənədlər və müasir Avropa standartları öz əksini tapdı.

1.1. Əsas anlayışlar

Bu anlayışlar 1998-ci il 3 iyul tarixində qəbul edilmiş «Yol Hərəkəti Haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu»nın «Ümumi müddəaları»nda öz əksini tapmışdır. Əsas anlayışlar kimi aşağıdakılar qeyd olunur:

Yol hərəkəti - xüsusi nəzərdə tutulmuş yollarda nəqliyyat vasitələrinin (NV) köməyi ilə və ya belə kömək olmadan hərəkət etmək, habelə sənişin və yük daşınması üzrə fiziki və hüquqi şəxslərin tələbatlarını ödəmək prosesində yaranan ictimai münasibətlərin məcmusudur. Bu anlayışa ilk dəfə 1949-cu ildə BMT çərçivəsində qəbul edilmiş və 1968-ci ildə yenidən baxılmış «Yol hərəkəti haqqında Konvensiya»da geniş surətdə tərif verilmişdir: «Yollarda bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə olan, hərəkət edən və dayanmış mexaniki nəqliyyat vasitələri, piyadalar və insanlarla idarə olunan qeyri-mexaniki nəqliyyat vasitələrindən ibarət olan mürəkkəb bir kompleks fəaliyyət göstərir ki, bu da **Yol hərəkəti** (Road Traffic) adlanır».

Yol hərəkətinin təşkili - NV-nin və piyadaların təhlükəsizliyini, fasiləsiz və rahat hərəkətini, optimal sürətini təmin etmək məqsədilə küçə-yol şəbəkəsində həyata keçirilən və yol hərəkətinin ayrılmaz hissəsi olan mühəndis və təşkilati tədbirlər sistemidir. Yol hərəkətinin təşkilinin səmərəliliyi hər şeydən əvvəl «sürücü-avtomobil-yol-mühit» (SAYM) sisteminin bütün elementlərinin və onların bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqələrinin optimal fəaliyyətindən asılıdır.

Yol hərəkətinin təhlükəsizliyi - yol hərəkət iştirakçılarının və cəmiyyətin yol-nəqliyyat hadisələrindən və onların nəticələrindən müdafiə olunma dərəcəsini göstərən yol hərəkəti vəziyyətidir.

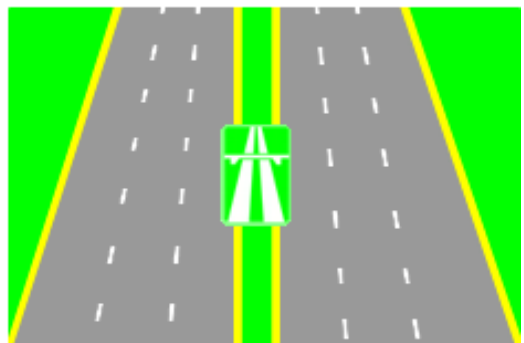
Beynəlxalq yol hərəkəti - bir dövlətin fiziki və ya hüquqi şəxsinə məxsus olan və başqa dövlətin ərazisinə müvəqqəti gətirilərək və orada qeydiyyatla alınmayan NV-nin iştirak etdiyi yol hərəkətidir.

Avtomobil yolu - yol hərəkəti qaydalarına, dövlət standartlarına və digər normativ-hüquqi aktlara uyğun olan ölçülərə və kütləyə malik avtomobillərin, avtobusların, motosikletlərin müəyyənləşdirilmiş sürətlə təhlükəsiz və rahat hərəkətini təmin etmək üçün nəzərdə tutulan yoldur. Yolların əsas vəzifəsinin NV-lərin hərəkətini təmin etməkdən ibarət olmasına baxmayaraq, bəzən onlardan piyadalar da hərəkət üçün istifadə edirlər. Avtomobil yollarına küçələr, prospektlər, magistral, qrun (torpaq) yolları, meşə və tarla yolları da aiddir.

Avtomagistral - nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün xüsusi çəkilmiş və nəzərdə tutulmuş elə bir yoldur ki:

- həmin yol boyunca yerləşən təsərrüfat, istehsal və ya tikinti təyinatlı obyektlər digər NV tərəfindən istifadə edilə bilməz;

- ayrı-ayrı yerləri istisna olmaqla və ya müvəqqəti qaydanın müəyyənləşdirildiyi hallardan başqa, əks istiqamətlərdə hərəkət



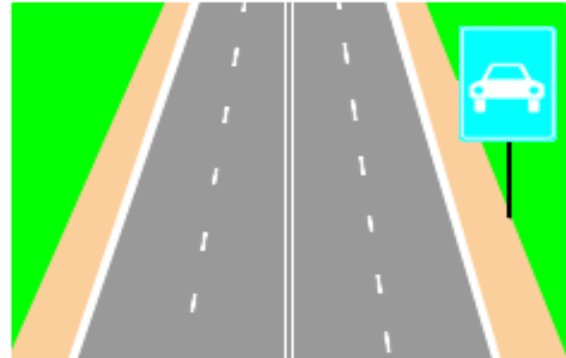
istiqlamətləri üçün ayrı-ayrı hərəkət hissələri vardır, həm də bu hissələr arasında hərəkət üçün nəzərdə tutulmayan ayırıcı zolağın və ya müstəsna hallarda başqa vasitələrin köməyi ilə hədd qoyulmuşdur;

- dəmir yolu, tramvay yolları və başqa yollarla, habelə piyada zolaqları ilə bir səviyyədə kəsişmələri yoxdur.

Yolun hərəkət hissəsi - yolun nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün istifadə edilən hissəsidir (yolun ayırıcı zolaq vasitəsilə düz müəyyən edilən və ya müxtəlif səviyyələrdə olan bir neçə hərəkət hissəsi ola bilər).

Yol çiyini - yolun hərəkət hissəsində hərəkətin kənar zolağı və ya kənar zolaqları, yaxud velosiped zolaqları müəyyən NV-nin hərəkəti üçün nəzərdə tutulduqda, «yol çiyini» digər yol istifadəçiləri üçün yolun qalan hissəsinin kənarıdır.

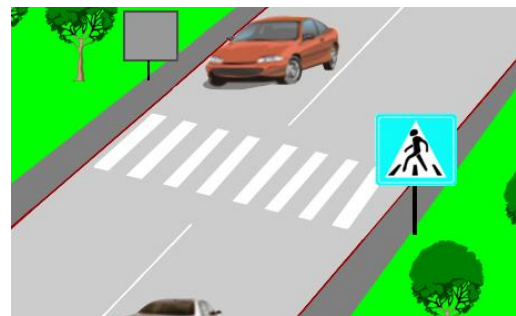
Baş yol - kəsişən (bitişən) yola nisbətən müvafiq nişanlarla işarələnmiş yol və ya torpaq yola nisbətən bərk örtüyü olan (asfalt və ya sement beton, daş materialları və s.) yol, yaxud bitişik ərazilərdən çıxışlara nisbətən hər hansı yol (ikinci dərəcəli yolda yol ayırıcı qarşısında örtüklü sahənin olması onu əhəmiyyət



yətcə kəsişdiyi yola bərabər etmir).

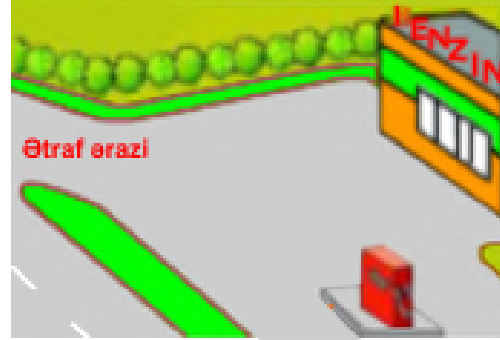
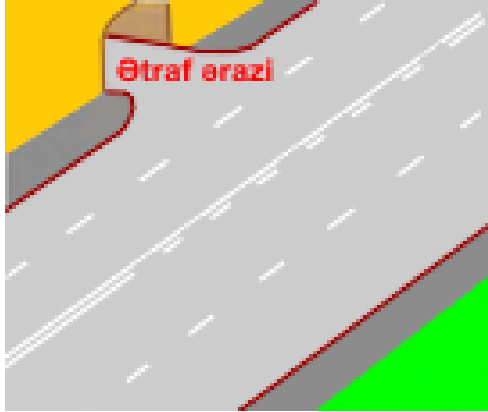
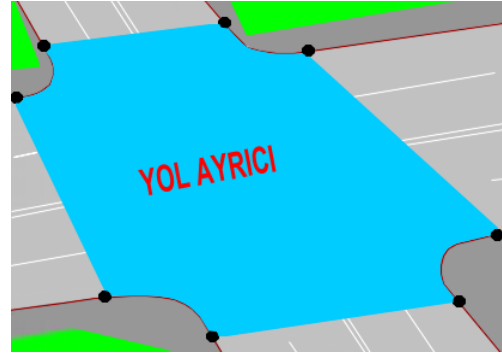
Baş yol kimi işarələnmiş küçə və yollarda hərəkət maneəsiz olaraq üstün həyata keçirilir. Bu zaman ikinci dərəcəli yoldakı NV-lər o halda hərəkət etmə hüququna malik olurlar ki, baş yolda hərəkət edən nəqliyyat axınında kifayət qədər böyük interval və ya «kəsilmə» yaranır. Yadda saxlamaq lazımdır ki, hərəkət üstünlüyünün svetoforlar və ya nizamlayıcılar vasitəsi ilə müəyyən edildiyi yol ayırıclarında nə baş, nə də ikinci dərəcəli yollar olmur.

Piyada keçidi - yolun hərəkət hissəsində piyadaların yolu keçməsi üçün nəzərdə tutulan sahə, yaxud mühəndis qurğusudur. Yolun nişanlama xətti olmadıqda yerüstü piyada keçidinin eni 5.16.1 və 5.16.2 «Piyada keçidi» nişanları arasındakı məsafə ilə mü-



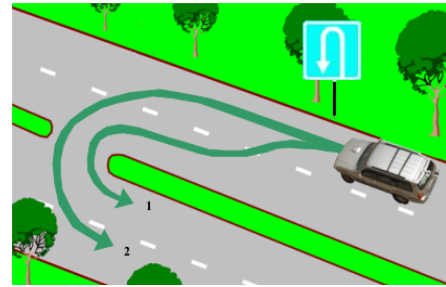
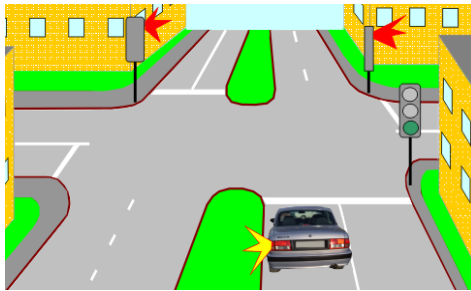
əyyən edilir.

Yol ayrıcı - yolların bir səviyyədə hər hansı kəsişməsi, birləşməsi və ya şaxələnməsi, o cümlədən, bunların əmələ gətirdiyi ərazidir. Ətraf ərazilərdən yollara girişlər və müxtəlif səviyyəli kəsişmələr yol ayrıcı hesab olunurlar.



Nizamlanan yol ayrıcı - hərəkət növbəliliyi svetoforun və ya nizamlayıcının siqnalları ilə müəyyənləşdirilən yol ayrıcısıdır.

Nizamlanmayan yol ayrıcı - nizamlayıcının olmadığı, svetoforun qurulmadığı və ya söndürüldüyü, yaxud yanib-sönən sarı rəngli işıq siqnalının işlədiyi yol ayrıcısıdır. Bəzən qismən nizamlanan yol ayrıcı anlayışından istifadə olunur ki, bu da baş və ikinci dərəcəli yolları yol nişanları ilə müəyyən edilmiş yol ayrıcılarıdır. Respublikamızda qəbul edilmiş «Qanun»da belə yol ayrıcıları da nizamlanmayan yol ayrıcıları kateqoriyasına aid edilir.



Ayırıcı zolaq - yolun ayrılmış elementi olub, yanaşı yerləşən hərəkət hissələrini bir-birindən ayıran, lakin NV-lərin, piyadaların hərəkəti və ya dayanması üçün nəzərdə tutulmayan hissəsidir. Bəzən ayırıcı zolaqlarda tramvay yolları inşa edilir. Yol səthindən qaldırılmış belə yollarla relssiz NV-lərin hərəkəti qadağandır. Qoşa bütöv nişanlama xətləri ilə ayrılmış yol sahəsi ayırıcı zolaq hesab olunmur.

Hərəkət zolağı - yolun hərəkət hissəsinin nişanlama xətti vasitəsilə bölünmüş, eni avtomobillərin bir sırada (motosikletlərin hərəkəti halında bir neçə sırada) hərəkəti üçün kifayət edən hər hansı uzununa zolağıdır. Hərəkət zolağının eni avtomobilin öz eni və təhlükəsiz yan ara boşluqlarından ibarətdir. Əgər zolaqlar

nişanlama xətləri ilə işarələnməmişdirsə, sürücü hərəkət zolağı kimi bir cərgədə hərəkət üçün lazım olan eni qəbul etməlidir.

Səki - yolun hərəkət hissəsinə bitişik olan və ya qazon vasitəsilə ondan ayrılmış, piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulan hissəsidir. Səkilər bir qayda olaraq, hərəkət hissəsinə nəzərən qaldırılmış vəziyyətdə inşa edilir və ondan bar-dur daşı ilə ayrılırlar. Qaydaların bəzi maddələrinə görə NV-lərin ümumi axının hərəkətinə mane olmamaq şərti ilə səkilərdə hərəkətinə, dayanma və durmasına icazə verilir.

Nəqliyyat vasitəsi - yolda hərəkət üçün konstruksiya imkanları olan və insan tərəfindən idarə edilən qurğu, habelə, onun qoşqusudur (nəqliyyat vasitələri mexaniki və insanın, yaxud heyvanın əzələ enerjisi ilə hərəkətə gətirilən nəqliyyat vasitələrinə bölünür).

Mexaniki nəqliyyat vasitəsi - asma mühərrikli velosipedlər və relsli nəqliyyat vasitələri istisna olmaqla, hər hansı özügedən nəqliyyat vasitəsidir.

Avtomobil - yollarda adamların və ya yüklərin daşınması, yaxud adam və ya yük daşıyan nəqliyyat vasitələrinin yedəyə alınması üçün istifadə edilən mexaniki nəqliyyat vasitəsidir (bu anlayış trolleybusları, yəni elektrik naqili ilə birləşdirilmiş relssiz nəqliyyat vasitələrini də əhatə edir. Lakin, yollarda adamların və yüklərin daşınması və ya bu məqsədlə istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin yedəyə alınması üçün istifadə edilən və yalnız yardımçı funksiya daşıyan kənd təsərrüfatı traktorları kimi nəqliyyat vasitələrini əhatə etmir).

Operativ nəqliyyat vasitələri - yanğından mühafizə, polis, təcili tibbi yardım, qəza xilasetmə bölmələrinin, hərbi avtomobil müfəttişlərinin funksional tapşırıqlarının yerinə yetirilməsi, pul mədaxilinin inkassasiyası və qiymətli yüklərin daşınması Azərbaycan Respublikasının ali vəzifəli şəxslərinin mühafizəsi vəzifələrinin icrası üçün nəzərdə tutulan, üstündə xüsusi qrafikalı rəngli sxemlər, yazılar və tanınma nişanları olan, xüsusi işıq və səs siqnalları ilə təchiz edilmiş avtomobillərdir.

Qoşqu - mexaniki nəqliyyat vasitəsi ilə yedəyə alınmaq üçün nəzərdə tutulan hər hansı (mexaniki və qeyri-mexaniki) nəqliyyat vasitəsidir.

Yarımqoşqu - avtomobillərdə birləşdirilmək üçün nəzərdə tutulan, bir hissəsi avtomobilə söykənərək özünün və yükün kütləsinin xeyli hissəsini onun üstünə salan hər hansı qoşqudur.

Uzun ölçülü nəqliyyat vasitəsi - uzunluğu 24 metrədən çox olan nəqliyyat vasitəsidir.

Özügedən maşınlar - tırtıllı traktorlar da daxil olmaqla tikintidə, meşə və kənd təsərrüfatında, başqa işlərdə istifadə üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitəsidir.

Təkərli traktor - yollarda qoşquları yedəyə almaq üçün istifadə edilən və konstruksiyasına görə, maksimum sürəti 30km/saat-dan yüksək olmayan nəqliyyat vasitəsidir.

Motosiklet - mühərriki olan ikitəkərli, arabalı və ya arabasız mexaniki nəqliyyat vasitəsidir (tam ləvazimatlı vəziyyətdə 400kq-dan çox olmayan üç və dörd təkərli mexaniki nəqliyyat vasitələri də motosikletlərə bərabər tutulur).

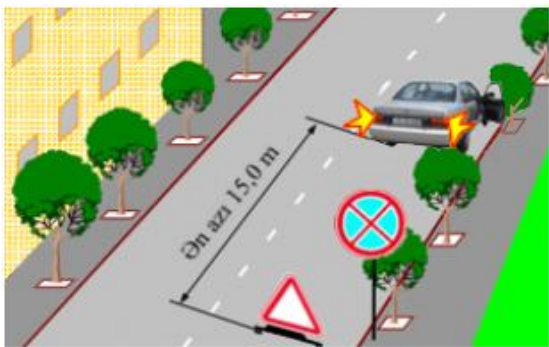
Moped - iş həcmi 50sm^3 -dən çox olmayan mühərriklə hərəkətə gətirilən və maksimum konstruksiya sürəti 50km/saat -dan yüksək olmayan, iki və ya üç təkərli nəqliyyat vasitəsidir (asma mühərrikli velosipedlər, mokik və oxşar xüsusiyyətli digər nəqliyyat vasitələri də mopedə bərabər tutulur). Onların mühərriklərinin gücü və hərəkət sürətləri kiçik olduqlarından mexaniki NV-lərə aid edilmirlər.

Velosiped - əlil arabaları istisna olmaqla, idarə edən şəxsin əzələ enerjisi ilə, xüsusi pedalların və ya dəstəklərin köməyi ilə hərəkətə gətirilən hər hansı nəqliyyat vasitəsidir. Onların mühərrikləri olmadığından mexaniki NV hesab olunmurlar.

Nəqliyyat vasitəsinin dayanması - adamların minməsi və ya düşməsi, yaxud yüklərin yığılması və ya boşaldılması üçün zəruri olan vaxt ərzində nəqliyyat vasitəsinin hərəkətsiz vəziyyətə gətirilməsidir. Qeyd etmək lazımdır ki, dayanma sürücü tərəfindən planlaşdırılan və məqsədyönlü şəkildə həyata keçirilən fəaliyyətdir. Svetofor və nizamlayıcının qadağan siqnalları qarşısındakı dayanmalar texnoloji və ya xidməti dayanmalar hesab olunurlar.

Məcburi dayanma - texniki nasazlıq və ya aparılan yükün, sürücünün (sərnişinin) vəziyyətinin və ya yolda maneə yaranmasının doğurduğu təhlükə üzündən nəqliyyat vasitəsinin hərəkətinin dayandırılmasıdır. Belə dayanma da məqsədyönlü hesab olunur. Ancaq bu halda dayanmalar Qaydalarla qadağan olunan yerlərdə də ola bilər.

Nəqliyyat vasitəsinin durması - əgər nəqliyyat vasitəsi digər yol istifadəçisi və ya hər hansı maneə ilə toqquşmanın qarşısını almaq və ya hərəkət qaydalarının göstəricilərini yerinə yetirmək səbəblərindən başqa digər səbəblərə görə hərəkətsiz vəziyyətə gətirilmişdirsə və onun dayanması adamların minməsi və ya düşməsi, yaxud yüklərin yığılması və ya boşaldılması üçün zəruri olan vaxtla məhdudlaşmırsa, nəqliyyat vasitəsi durmuş hesab edilir.



Parklanma - nəqliyyat vasitəsinin onun üçün xüsusi ayrılmış, müvafiq qaydada işarələnmiş yerdə durmasıdır.

Yol hərəkəti iştirakçısı - hərəkət prosesində piyada, nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü, sərnişin, velosipedçi, mal-qara ötürən qismində iştirak edən, habelə avtomobil yollarından, küçələrdən, dəmir yol keçidlərindən və ya nəqliyyat vasitələri ilə adamların və yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş digər yerlərdən istifadə edən şəxsdir.

Sürücü - hər hansı növ nəqliyyat vasitəsini idarə edən şəxsdir (sürücülüyü öyrədən avtomobil təlimatçısı da sürücüyə bərabər tutulur).

Sərnişin - nəqliyyat vasitəsində hərəkətdə olan, lakin onun idarə edilməsinə aidiyyəti olmayan şəxsdir.

Piyada - NV-lərdən kənarda yol hərəkətində iştirak edən və yolda hər hansı iş görməyən şəxsdir (mühərriksiz əlil arabalarında gedən, velosiped, moped və ya motosiklet aparan, kirşə, əl arabası, uşaq və ya əlil arabası aparan şəxslər də piyadaya bərabər tutulur).

Velosipedçi - əlil arabaları istisna olmaqla, velosipedi idarə edən şəxsdir.

Mal - qara ötürən - mal-qaranı, yük və ya minik heyvanlarını yoldan keçirən şəxsdir.

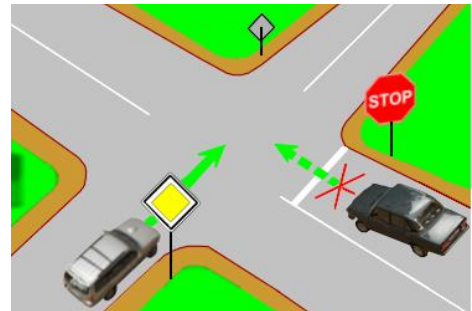
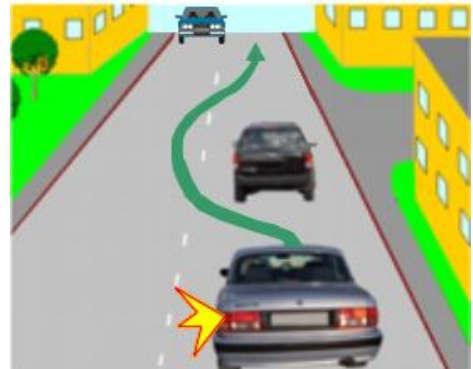
Ötmə - hərəkət etdiyi zolağı dəyişməklə, qarşı hərəkət zolağına çıxaraq, hərəkətdə olan bir və ya bir neçə nəqliyyat vasitəsini ötüb keçməkdir.

Üstünlük - nəzərdə tutulan istiqamətdə digər hərəkət iştirakçılarına nisbətən ilk növbədə hərəkət etmək hüququdur.

Yol vermək - sürücünün hərəkəti davam etdirməsi və ya yenidən hərəkətə başlaması, hər hansı manevr etməsi başqa nəqliyyat vasitələrinin sürücülərinin qəflətən hərəkət istiqamətini və ya sürətini dəyişdirməyə məcbur edə biləcəyi halda, onun hərəkəti davam etdirməməsi və ya yenidən hərəkətə başlamaması, manevr etməməsidir.

Məhdudiyyətli görünmə - duman, yağış, qar və başqa şəraitdə, habelə toranlıqda yolun 300m-dən az məsafədə görünməsidir.

Yol-nəqliyyat hadisəsi (YNH) - yollarda, küçələrdə, meydanlarda, dəmir yol keçidlərində nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti prosesində baş verən və adamların həlakına və ya müxtəlif dərəcəli bədən xəsarəti almasına, heyvanların və ya hərəkətsiz maneənin vurulmasına, nəqliyyat vasitələrinin, yolların, qurğuların zədələnməsinə və ya başqa maddi zərər dəyməsinə səbəb olan hadisədir.



1.2. Sürücülərin vəzifələri

Sürücü SAYM sisteminin ən vacib və ən etibarsız elementidir. Bioloji varlıq olan, hətta peşəkar sürücülər belə, məhdud psixofizioloji imkanlara malik olduqlarından, xəstəlik və yorğunluğa məruz qaldıqlarından idarəetmə prosesinin ixtiyari mərhələsində (təhlükəli maneənin qavranması, alınmış məlumatların analizi və sintezi, qərarların qəbulu və onların icra edilməsində) səhvlər buraxa bilərlər. Yol hərəkət qaydalarını, NV-lərin idarə edilmə texnikasını mükəmməl bilən intizamlı sürücülər təhlükəli vəziyyətlərlə qarşılaşdıqda özlərini itirmir, düzgün qərarlar qəbul edərək, onları icra etməklə belə vəziyyətlərdən qalib çıxırlar. Məhdud psixofizioloji keyfiyyətlərə malik olan sürücülər belə öz bilik və vərdişlərini yüksəltməklə potensial təhlükəsiz hərəkət iştirakçılarına çevrilə bilərlər. Bir sözlə ixtiyari peşə sahəsində olduğu kimi, sürücülər də öz üzərinə düşən vəzifələri düzgün yerinə yetirməklə, yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə öz töhvələrini vermiş olurlar.

«Yol Hərəkəti Haqqında Qanun»da mexaniki nəqliyyat vasitələrinin sürücülərinin əsas vəzifələrini ifadə edən maddələr üzərində ayrı-ayrılıqda dayanacaq.

1. Sürücülük vəsiqəsini (fərdi NV sahibi olmadıqda, sürücünün NV-ni idarə etmək hüququna dair müəyyən edilmiş qaydada təsdiqlənmiş etibarnaməsini və ya NV-yə ümumi mülkiyyət hüququna dair şəhadətnaməsini), sürücülük vəsiqəsi müəyyən edilmiş qaydada Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən alınmış olduqda isə onu əvəz edən xüsusi arayışı, NV-nin qeydiyyat şəhadətnaməsini, NV-dən kommersiya məqsədləri üçün istifadə edildikdə xüsusi razılıq və ya yol (marşrut) vəərəqəsini, daşıyan yüklərə dair sənədləri özündə saxlamalıdır.

Sürücü ona verilmiş müvafiq kateqoriyalı NV-ni idarə etməyə icazə verən sürücülük vəsiqəsini öz üzərində gəzdirməlidir. Hər bir NV-yə istehsalçı zavod xüsusi pasport verir.

NV hər hansı bir dövlətin ərazisində qeydiyyatda götürüldükdə pasportda onun yeni sahibi haqqında məlumatlar qeyd olunur. NV-yə qeydiyyat şəhadətnaməsi verilir. Bu şəhadətnamə də sürücünün üzərində olmalıdır.

2. Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşının tələbi ilə NV-ni dayandırdıqda, həmin əməkdaş yaxınlaşdıqdan sonra bu maddənin birinci hissəsinin birinci bəndində göstərilən sənədlərin yoxlanılması üçün ona təqdim etməlidir və zəruri olduqda həmin əməkdaşın tələbi ilə NV-dən çıxmalıdır.

Bütün bu sənədlər tələb olunduqda, yol polisi əməkdaşlarına təqdim olunmalıdır. Yol hərəkətinin idarə olunmasında yol polislərindən başqa hərbi yol polisi, yol-istismar xidməti əməkdaşları, dəmir yol keçidi və ya bərə limanları növbətçiləri də iştirak edə bilərlər. Sürücü bu şəxslərə sənəd təqdim etməyə borclu deyildir. Buna baxmayaraq hərəkət qaydaları və rejimləri haqqında həmin şəxslərin tələblərinə riayət etməlidir.

3. Yola düşməzdən qabaq NV-nin istismara buraxılmasına dair “NV-nin istismarının qadağan edilməsinə səbəb olan nasazlıqların siyahısı”nda göstərilən elementlərin texniki cəhətdən sazlığını yoxlamalı və onu yol boyu təmin etməlidir.

Qaydalara görə NV-nin nasazlıqları iki qrupa bölünür. Birinci qrupa belə nasazlıqlar aid edilir ki, onlar baş verdikdə NV-nin hərəkəti qadağan edilir. Bunlar tormoz sistemində və sükan idarəsi mexanizmlərindəki nasazlıqlardır.

İkinci qrupa elə nasazlıqlar aid edilir ki, bunlar baş verdikdə onların yerində aradan qaldırılmasından sonra NV-nin hərəkətinə icazə verilir.

4. Yol hərəkəti şəraitini, NV-nin və yükün xüsusiyyətlərini nəzərə almaqla, NV-ni müəyyən edilmiş məhdudiyyətdən artıq olmayan sürətlə idarə etməlidir.

5. Hərəkət zolağının dəyişməsi, dönmə, ötmə, hərəkətə başlama və dayanma ilə bağlı manevrlər edərkən, xarici işıq siqnallarının köməyiylə, onlar olmadıqda və ya nasaz olduqda isə əl işarələri ilə digər hərəkət iştirakçılarını xəbərdar etməlidir.

6. Konstruksiyasında nəzərdə tutulmuş təhlükəsizlik kəmərləri ilə təchiz edilmiş avtomobildə hərəkət edərkən kəməri bağlamalı və sənişinlərin də kəməri bağlamasını təmin etməli (12 yaşınadək uşaqların, geriye hərəkət manevri edən sürücülərin, hamilə qadınların, sürücülüğü öyrənən şəxs NV-ni idarə edərkən onu öyrədənin, yaşayış məntəqəsində isə bunlardan başqa, operativ NV sürücülərinin və sənişinlərinin kəməri bağlamamasına yol verilir), motosiklətdə isə motoşlemi düymələməli və sənişinlərin də motoşlemi düymələməsini təmin etməlidir.

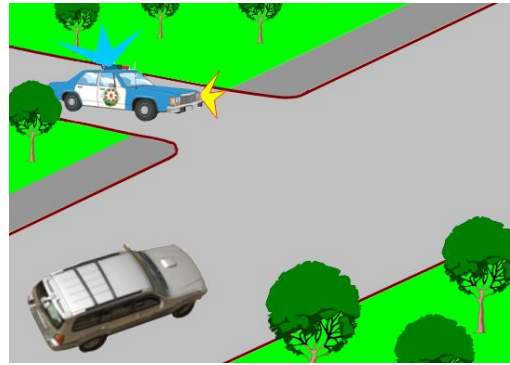
Minik avtomobilləri üçün ən geniş yayılmış kəmər növü kombinə edilmiş diaqonal-kəmər qayışlarıdır ki, onlar da NV-nin gövdəsinə üç nöqtədən bərkidilir. Kəmər qayışları 22,7 kN, çiyin qayışları isə 22,9 kN yükə hesablanırlar.

Qıfıllanmamış, sadəcə sürücünün üzərinə atdığı kəmərin metal ucluğu YNH zamanı əlavə xəsarət mənbəyinə çevrilirlər. Kəmərlərdən istifadə olunduqda ən ağır hadisələrdən hesab olunan avtomobilin yanması hadisələrində zərbədən sığortalanmış və bunun nəticəsində huşunu itirməmiş sürücülər öz həyatlarını qorumaq üçün aktiv fəaliyyətdə olurlar. Bundan başqa kəmərlərin tətbiqi ilə toqquşmalar zamanı sürücü və qabaqda oturan sənişinin ətalət üzrə yerdləyişmələri məhdudlaşdığından onların avtomobildən bayıra atılması hadisəsinin qarşısı alınır.

Qeyd edək ki, təhlükəsizlik kəmərlərindən istifadə olunduqda sürücü və sənişinlərin yaralanmaları 2,4 dəfə, ölüm halları isə 3,7 dəfə azalır. ABŞ və Almanıyanın məlumatlarına görə kəmərlərdən düzgün istifadə olunduqda xəsarətlər 60 -75% azalır. İsveç tədqiqatlarına görə isə kəmərlərdən istifadə olunması sayəsində hadisənin ağırlığı iki dəfədən çox azalır və hər 100 hadisədən 50-70-də ağır xəsarətlər baş vermir.

7. Dayanaraq qırmızı və ya göy, sayrışan işıq və xüsusi səs siqnalları verən operativ NV-yə üstün keçid hüququ verilməlidir.

8. Hərəkət təhlükəsizliyi üçün qorxu törədən alkoqol, narkotik vasitələr və ya güclü təsir edən digər psixotrop maddələrdən və onların analoqlarından istifadə edilməsi nəticəsində, diqqəti və çevikliyi azaldan dərman vasitələrinin təsiri altında, xəstə və əzgin, yorğun vəziyyətdə NV - ni idarə etməməli, nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququ olmayan şəxsə verməməlidir.



NV-ni sərxoş vəziyyətdə idarə edən sürücülər onun baş verməsinə real şərait yaradırlar. Tədqiqatlar göstərmişdir ki, hətta kiçik miqdarda alkoqolun qəbulu da insan orqanizminə zərərli təsir göstərir. Alkoqolun qəbulu nəticəsində diqqət kütləşir, hərəkət əlaqələri pozulur və məsuliyyətsizlik hissi yaranır. Nəticədə sürücülər sürət həddinin aşılması, təhlükəli manevr etmək, ötmələrdə risk etmək və s. kimi qayda pozuntuları yaradırlar. Xəstəlik, yorğunluq və digər emosional gərgin vəziyyətlərdə sürücü hərəkəti dayandırmağı, dincəlməli, yatmalı və ya həkimə müraciət etməlidir.

9. Yolda su və ya palçıq olduqda NV-ni idarə edərkən, onların piyadalara, binalara və başqa NV-lərə sıçramamasına çalışmalıdır.

10. Hərəkətdə olan NV-nin dövlət qeydiyyat nişanının görünməsi üçün onun təmiz saxlanılmasını təmin etməlidir.

11. Yol hərəkətinin ən müdafiəsiz iştirakçılarından-uşaqların, əlillərin, velosipedçilərin və qocaların təhlükəsiz hərəkətini təmin etmək üçün mümkün olan bütün tədbirləri görməli, küçəni keçən kor piyadanın siqnalı ilə (siqnal-ağ əsasının qaldırılmasıdır) NV-ni dərhal dayandırmaya borcludur.

12. Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanının əməkdaşı tərəfindən sağ əlindəki üfiqi vəziyyətdə olan jezlə və ya onların NV-dəki qırmızı və ya göy sayrışan işıqla və yaxud xüsusi səs siqnalı ilə ona verilən işarəyə NV-ni dayandırmalıdır.

13. Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşlarının tələbi ilə alkoqol, narkotik vasitələr və ya güclü təsir göstərən digər maddələrin istifadə edilməsi nəticəsində sərxoşluq vəziyyətinin yoxlanılması üçün müayinədən keçməlidir.

14. NV-ni idarə etmək qabiliyyətinin təsdiqi üçün müəyyən olunmuş hallarda tibbi müayinədən keçməlidir. Sürücü peşəsinə seçim aparıldıqda tibbi müayinə gündüz və gecə vaxtı görmə qabiliyyətinin müayinəsi, görmə yaddaşının, sensomotor reaksiya və onun müddətinin, diqqətin yönəldilməsinin, hərəkətin istiqamətləndirilməsinin, tormozlanma vəziyyətinin və yorğunluğa məruz qalmanın, özünü ələ ala bilmək qabiliyyətinin, emosional tarazlığın, vestibulyar aparatın dayanıqlığının və s.-nin tədqiqini əhatə etməlidir.

15. Təcili tibbi yardıma ehtiyacı olan şəxsləri daşımalıdır.

Sürücülər öz avtomobillərini onlarla eyni istiqamətdə təcili tibbi yardım göstərmək üçün gedən səhiyyə işçilərinə, YNH və ya nasazlıq nəticəsində NV-nin daşınması üçün (yalnız yük daşıyan NV-lərin), təbii fəlakət yerlərinə getmək üçün, eləcə də qüvvədə olan qanunvericiliklə nəzərdə tutulmuş digər təxirəsalınmaz hallarda, Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının əməkdaşlarına təqdim etməlidirlər. Qeyd edək ki, NV-nin təqdim edilməsi tələbi diplomatik korpusa və digər şəxslərə məxsus NV-lərə aid edilmir. Bundan başqa NV-sindən istifadə etmiş şəxslər sürücünün tələbi ilə yol getmə müddətini, gedilmiş məsafəni, özünün soyadını, vəzifəsini, xidməti vəsiqəsinin nömrəsini, işlədiyi təşkilatın adını göstərməklə arayış verməli və ya yol vərəqəsində qeyd aparmalı, tibb işçiləri isə sürücüyə müəyyən edilmiş nümunədə arayış verməlidirlər. NV-nin təqdim edilməsi ilə əlaqədar xərclər NV sahibinin tələbi ilə müəyyən edilmiş qaydada həmin orqanlar tərəfindən ödənilir.

Bu maddə ilə müəyyən edilmiş sənədlər özündə olmayan NV sahibi Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş qaydada məsuliyyət daşıyır.

Mexaniki NV-lər:

- təcili tibbi yardım göstərmək üçün eyni səmtə gedən səhiyyə işçilərinə;
- YNH və ya nasazlıq nəticəsində zədələnmiş NV-lərin daşınması üçün (yalnız yük daşıyan NV-ləri) təbii fəlakət yerlərinə getmək üçün, eləcə də qüvvədə olan qanunvericiliklə nəzərdə tutulmuş digər təxirəsalınmaz hallarda, Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının əməkdaşlarına təqdim etməlidirlər.

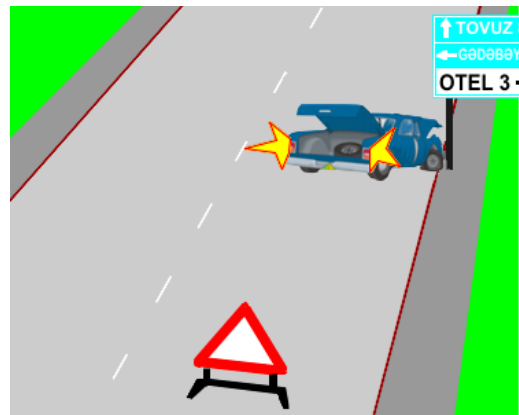
Yol-nəqliyyat hadisələri zamanı mexaniki NV-nin sürücülərinin aşağıdakı vəzifələri müəyyən edilmişdir:

- NV-ni yerindən tərpətməməli, qəza dayanma nişanını qurmalı, qəza işıq siqnalını yandırmalı və ya yanib- sönən qırmızı işıq fənərini qoymalı, hadisəyə aidiyyəti olan əşyaların yerini dəyişməməlidir;

- zərərçəkənlərə ilk tibbi yardım göstərilməsi üçün mümkün olan tədbirləri görməli, təcili yardım çağır-

malı, zərərçəkənləri həyat üçün təhlükəli xəsarət aldığı hallarda isə, onu səmt üzrə gedən NV ilə yaxınlıqdakı tibb müəssisəsinə göndərməli, bu mümkün olmadıqda isə özünün NV-si ilə aparmalı, orada şəxsiyyətini təsdiq edən sənəd və ya vəsiqə, NV-nin qeydiyyatı sənədini təqdim etməklə özünün soyadını, NV-nin qeydiyyat nömrə nişanını bildirməli, sonra isə hadisə yerinə qayıtmalıdır;

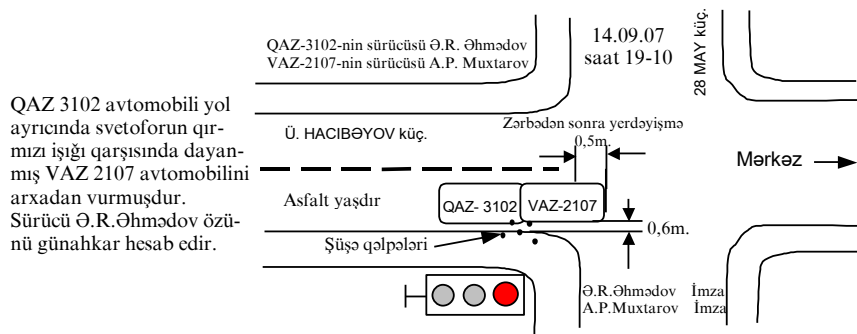
- başqa NV-nin hərəkəti qeyri-mümkün olduqda, yolun hərəkət hissəsini boşaltmalıdır. Yolun hərəkət hissəsini boşaltmaq və ya zərərçəkənləri öz NV-sində müalicəxanaya aparmaq zərurəti olduqda, şahidlərin iştirakı ilə əvvəlcə NV-nin vəziyyətini, izləri və hadisəyə aidiyyəti olan əşyaları qeyd etməli və



onların qorunması, NV-lərin hadisə yerinin yanından keçməsinə təşkil etmək üçün mümkün olan bütün tədbirləri görməlidirlər;

- hadisə haqqında Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanına xəbər verməli, hadisəni görmüş adamların soyadlarını, ünvanlarını və müvafiq icra hakimiyyəti orqanı əməkdaşlarının gəlməsini gözləməlidir.

- əgər YNH nəticəsində heç kim xəsarət almamışdırsa, maddi zərər cüzdirsə, NV-də, onların hərəkət etməsinə mane ola biləcək nasazlıq yoxdursa və hadisəni törədənlər onun baş verdiyi şəraiti qiymətləndirməklə razılığa gələrlərsə, hadisənin sxemini tərtib edib, imzaladıqdan sonra onu müəyyən olunmuş qaydada sənədləşdirmək üçün müvafiq icra hakimiyyəti orqanına gəlməlidirlər. Tərtib edilmiş sxem nümunəsi şəkildə göstərilmişdir.



Mexaniki NV-nin sürücülərinə aşağıdakılar qadağandır:

- NV-ni qapıları bağlanmamış vəziyyətdə yerindən tərpətmək və ya onun hərəkəti zamanı qapıları açmaq;
- NV-ni idarə etməkdən diqqəti yayındıra biləcək söhbətdə iştirak etmək, sükan arxasında telefonla danışmaq;
- hərəkət zamanı sükanı əlindən buraxmaq, mühərriki söndürülmüş NV-ni ətalətlə idarə etmək;
- NV-nin təkərlərində və ya banında yol örtüyünü zibilləyən palçıq və s. varsa, yaxud onlardan sürtkü materiallarının, kimyəvi maddələrin, tikinti və digər materialların axması olarsa, onlarla örtüyü təkmilləşdirilmiş yollarda hərəkət.

Beynəlxalq yol hərəkətində iştirak edən mexaniki NV sürücüləri üçün əlavə olaraq aşağıdakı vəzifələr müəyyən edilmişdir:

- NV-nin qeydiyyat şəhadətnaməsi, sürücülük vəsiqəsini və daşıyan yüklərə dair sənədləri özündə saxlamaq;
- NV-də onu qeydə almış dövlətin qeydiyyat nişanı və fərqlənmə nişanı olmalıdır.

1.3. Piyadaların və digər hərəkət iştirakçılarının vəzifələri

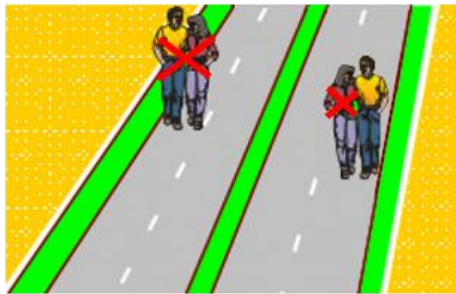
SAYM sisteminin əsas elementlərindən biri olan sürücü də gündəlik olaraq, müəyyən vaxtlarda piyada olur. Təəssüflər olsun ki, onlar da adi piyadalar kimi təhlükəsizlik tələblərinə əməl etmirlər. Sürücü peşəsinə yiyələnmiş piyadaların intizamsızlığı və ehtiyatsızlığı səbəbindən xəsarət almaları və hətta ölmələrini başa düşülən deyildir. Bunu əlavə olaraq demək olar ki, sürücülər əmək kollektivlərində və gündəlik həyatında belə yol hərəkəti qaydalarına nümunəvi olaraq əməl etməlidirlər. Bu qaydalarda piyadalara çox az yer ayrılmış və onlara qoyulan tələblər çox sadədir. Ancaq, qeyd etmək lazımdır ki, piyadalara bu tələblərdən başqa onlara aid olmayan digər tələblər də şamil oluna bilər.

Piyadaların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə onlara qoyulan əsas tələbləri izah edək. Piyadalar hərəkət üçün yolların hərəkət hissəsindən yox, səkilərdən, piyada yollarından və çiyinlərdən istifadə etməlidirlər.

Əgər velosipedlərin hərəkətinə maneçilik törədilməzsə, bu məqsədlə velosiped yollarından da istifadə etmək olar.

Ayrıncı zolağı olan yollarda piyadalar hərəkət hissəsinin xarici kənarı ilə bir cərgədə hərəkət etməlidirlər (iri əşyalar daşıyan və ya piyadaların, habelə mühərriksiz əlil arabalarında gedən şəxslərin səki və ya yol çiyini ilə hərəkəti başqa piyadalar üçün maneə yaratdıqda onlar yolun hərəkət hissəsinin kənarı ilə gedə bilərlər).

Piyadalar dəmir və avtomobil yolunun hərəkət hissəsini, küçələri



piyada keçidləri ilə, o cümlədən yeraltı və yerüstü keçidlərlə, bunlar olmadıqda isə yol ayrıclarında səki xətti və ya yol çiyini xətləri boyunca keçməlidir.

Sürücülər piyada keçidlərini göstərən nişanlama xətlərinə və yol nişanlarına diqqət yetirməli və bu keçidlərdən yolu keçən şəxslərə yol verməlidirlər.

Yaşayış məntəqələrindən kənarda piyadalar yolun hərəkət hissəsilə getdikdə, NV-nin hərəkət istiqamətinə

qarşı getməlidirlər. Bu zaman velosiped sürən şəxslər də belə halda NV-lərin hərəkət istiqamətində getməlidirlər. Əgər piyadaların keçməsi üçün xüsusi yer müəyyən edilməmişdirsə və görmə sahəsində yol ayrıcı yoxdursa, piyadalar yolu digər yerlərdən də keçə bilərlər. Bu zaman nəzərə almaq lazımdır ki, yolun keçildiyi yerdən hər iki istiqamətdə aydın görünmə məsafəsi 150-200 m olmalıdır.



Piyadalar ümumi istifadədə olan NV-ni və taksini, yalnız yolun hərəkət hissəsinə nəzərən qaldırılmış minik meydançalarında, onlar olmadıqda isə səkidə və ya yolun çiyinlərində gözləməlidirlər. Bu meydançaların yol səthinə nəzərən hündürlüyü $0,15-0,2\text{ m}$, eni isə $1,5-3,0\text{ m}$ olur. Meydançaların yerləşdiyi giriş «cib»lərinin eni $4,2\text{ m}$ olur. «Cib»lərdəki keçid əyrilərinin uzunluğu 20 m -dən çox olmalıdır.

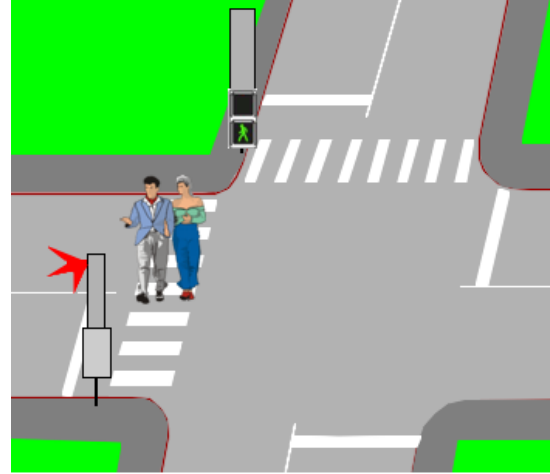
Yol səthinə nəzərən qaldırılmış minik meydançalarının olmadığı dayanacaq məntəqələrində NV-yə minmək üçün yolun hərəkət hissəsinə yalnız NV dayandıqdan sonra çıxmağa icazə verilir. NV-dən düşdükdən sonra ləngimədən yolun hərəkət hissəsini tərk etmək lazımdır.

Hərəkətin nizamlanmış küçə-yol şəbəkəsi elementlərində nizamlayıcının və ya piyada svetoforunun, o olmadıqda isə nəqliyyat svetoforunun işarəsi əsas tutulmalıdır. Zərurət olmadıqda yolun hərəkət hissəsində ləngimək və dayanmaq qadağandır. Svetofor və nizamlayıcı birlikdə fəaliyyət göstərdikdə nizamlayıcının siqnalı əsas götürülməlidir.

Qırmızı və ya göy sayrışan işıq və xüsusi səs siqnalı qoşulmuş NV yaxınlaşdıqda xüsusən diqqətli və ehtiyatlı olmaq lazımdır. Yəni, təcili tibbi yardım, yanğın xidməti, polis və digər operativ avtomobillər yüksək sürətlə hərəkət etmək ixtiyarına malik olduqlarından qaydaların müəyyən tələbləri onlara şamil edilmir. Belə hallarda yaxşı olar ki, piyadalar həmin avtomobillər gəlib keçmədən yolu keçməyə cəhd etməsinlər. Yol-istismar xidmətinin xüsusi fənərlərlə təchiz olunmuş avtomobilləri yaxınlaşdıqda da yolu keçmək məsləhət görülmür. Bütün hallarda yolu keçmək istəyən piyadalar onun hərəkət hissəsində dayanmamalıdırlar.

Piyada dayanmış NV-nin və ya görmə sahəsini məhdudlaşdıran başqa maneənin arxasından yolun hərəkət hissəsinə çıxmazdan əvvəl yaxınlaşan NV-nin olmadığını yəqin etməlidir.

Sutkanın qaranlıq vaxtlarında piyada yolu yalnız görünüş dairəsində NV olmadıqda keçməlidir. Qeyd edək ki, Rusiyanın yeni qaydalarında piyadalar üçün yeni təlimatlar nəzərdə tutulmuşdur. Məsələn, günün qaranlıq vaxtlarında və ya



məhdud görünmə şəraitlərində onların paltarında və ya əlində işıq əksətdirici element olmalıdır. Bunun sayəsində sürücülər onları yaxşı seçirlər.

Piyada nizamlanmayan piyada keçidlərində yolun hərəkət hissəsinə yalnız yaxınlaşmaqda olan NV-yədək məsafəni, onun sürətini qiymətləndirdikdən və yolu keçməyin onlar üçün təhlükəsiz olacağını yəqin etdikdən sonra çıxa bilər. Bu zaman piyadanın təhlükəsizliyi ancaq onun özündən asılı olur. Yolun hərəkət hissəsini qaçaraq yox, iti addımlarla keçmək lazımdır. Məsələn burasındadır ki, qaçan adam sürücü üçün həmişə gözlənilməz olur, onun vəziyyəti qiymətləndirməsini çətinləşdirir və əlavə əsəb yüklənmələrə səbəb olur. Bundan başqa qaçan adam ətraf vəziyyəti pis qavradığından, lazım gəldiyi anda dayanma imkanına malik olmur. Nəzərə almaq lazımdır ki, maneəni gördükdə yerişən adam 1,5 m, qaçan adam isə qaçış sürətindən asılı olaraq 5-10 m məsafədə dayana bilər.

Keçidi başa çatdırma bilməyən piyadalar NV-nin əks istiqamətli hərəkətlərini ayıran xəttin və ya ayırıcı zolağın üstündə nəzərdə tutulmuş təhlükəsizlik adacığında dayanıb gözləməlidirlər. Onlar yalnız hərəkətin təhlükəsizliyinə əmin



olduqdan sonra və svetoforun (nizamlayıcının) signalını nəzərə almaqla, yolu keçməyə davam edə bilərlər. Piyada çəpərləri tətbiq olunmuş hissələrdə yolu keçmək olmaz.

Avtomagistralların hərəkət hissəsi və çiyinləri ilə hərəkət etmək qadağandır.

Mütəşəkkil piyada dəstələrinə yalnız NV-nin hərəkət istiqaməti ilə, yolun hərəkət hissəsinin sağ tərəfi ilə, bir sırada 4 nəfərdən çox olmayan dəstə ilə getməyə icazə verilir. Dəstənin qabağında və arxasında sol tərəfdə müşayətçilər olmalıdırlar. Onlar əllərində qırmızı bayraqcılar, sutkanın qaranlıq vaxtında və məhdudiyyətli görünmə şəraitində isə, yandırılmış fənərlər: qabaqda ağ, arxada-qırmızı işıq fənəri tutmalıdırlar.

Uşaqları dəstə halında yalnız sutkanın işıqlı vaxtı və böyüklərin müşayəti ilə səki, piyada yolu ilə, bunlar olmadıqda isə yol çiyini ilə aparmağa icazə verilir.

Digər hərəkət iştirakçıları dedikdə sənişinlər, velosipedçilər və mal-qara ötürənlər nəzərdə tutulur. Belə hərəkət iştirakçıları sürücü və piyadalara nisbətən yol hərəkət qaydalarına bir qədər laqeyd yanaşırlar. Bu da son nəticədə çox ağır YNH-nin baş verməsinə səbəb olur. Belə hərəkət iştirakçılarının Qaydalarla təhlükəsizliyinə qoyulan bəzi tələblər üzərində dayanmaq.

Sənişin dedikdə NV-yə minmək üçün gözləyən və ya onun içərisində hərəkət edən piyada başa düşülür. Bundan başqa reysə iki sürücü ilə çıxan avtomobil və avtobuslarda sükən arxasında oturmayan sürücü, yükü müşayət edən şəxs və texniki yardım avtomobilində oturmuş işçilər də sənişin hesab olunurlar.

Sənişinlər NV-yə yalnız xüsusi minik meydançasından, belə meydança olmadıqda isə səkidən və ya yolun çiyini tərəfdən yalnız NV tam dayandıqdan

sonra minib-düşməlidirlər. Bu mümkün olmadıqda, onlar yolun hərəkət hissəsindən o şərtlə minib-düşə bilərlər ki, bu, təhlükəli olmasın və hərəkətin digər iştirakçıları üçün maneə yaratmasın.

Hərəkət vaxtı sənişinlərə sürücünün diqqətini NV-ni idarə etməkdən yayındırmaq qadağan olunur, təhlükəsizlik kəməri olan avtomobildə gedərkən kəməri bağlamalı, motosikletdə isə motoslem geyinilməlidir.



Hərəkət edən NV-yə minib-düşmək, həmçinin avtomotik qapıların bağlanmasına maneçilik törətmək çox ağır YNH ilə nəticələnir.

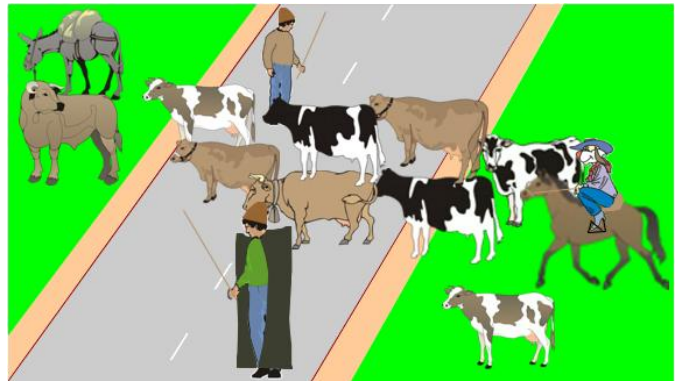
Yük avtomobilinin kuzovunda yerləşən ixtiyari şəxsə ayaq üstə durmaq, yük üzərində bortdan yuxarı və bort üzərində oturmaq qəti qadağandır. Yüğü müşayət edən şəxslər üçün

yükün xarakteri, kütləsi və qabarit ölçülərindən asılı olaraq, təhlükəsiz yer seçilməli və onların yerdəyişmələrinin məhdudlaşdırılması üçün tədbirlər görülməlidir.



Mühərriksiz velosipedi idarə edən şəxs xüsusi velosiped zolaqları ilə, bunlar olmadıqda isə yolun, küçənin hərəkət hissəsinin kənarı və ya yol çiyinləri ilə hərəkət etməlidirlər. Velosipedçinin velosipedi texniki cəhətdən saz və lazımi qədər təchiz olunmuş olmalıdır. Velosipedlə onu idarə etməyə mane olan yük və ya sənişin daşınmamalıdır.

Kənd rayonlarında mal-qara ötürənlər digər hərəkət iştirakçıları kimi diqqət mərkəzində saxlanmalıdır. Şüura malik olmayan heyvanların hərəkətlərinin qabaqcadan proqnozlaşdırılması mümkün olmadığından, hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün



sürücülərdən xüsusi diqqət tələb olunur. Bu cəhətdən uşaqlar da potensial təhlükə mənbəyi hesab olunurlar.

Mal-qara asfalt və sement-beton örtüklü yollarla ötürülməməlidir. Sutkanın qaranlıq vaxtlarında və məhdudiyyətli görünmə şəraitində dəmir yollarından, yolların, küçələrin, meydanların və bu məqsəd üçün xüsusi olaraq ayrılmayan yerlərindən, habelə yolun hərəkət hissəsindən mal-qara ötürülməməlidir. Mal-qaranın yoldan ötürülməsi prosesində son dərəcə diqqətli olmaq lazımdır. Yolun müəy-

yən təhlükəli məsafəsində NV-lərin olmadığına əmin olduqdan sonra müəyyən təhlükəsizlik tədbirləri görülməklə, mal-qara yoldan keçirilməlidir.

1.4. Xəbərdarlıq nişanları

Yol nişanları yollarda yol hərəkət qaydaları və şəraitləri haqqında müəyyən məlumat saxlayan və yol hərəkətini nizamlayan əsas vasitələrdən biridir. Onlar bütün dünya ölkələrində hərəkətin təşkilinin ən səmərəli və geniş yayılmış vasitələrindən biridir. Nişanlar sürücülərə və digər hərəkət iştirakçılarına yol şəraitlərinin qiymətləndirilməsində kömək edərək, yollardakı təhlükələr, lazımi sürət rejiminin saxlanması üçün vacibliyi haqqında məlumat verir, hərəkət istiqamətlərini müəyyən edir və s.

Yol nişanları adətən, yolun sağında quraşdırılır. Vacib informasiya daşıyan nişanlar bəzən əvəzedici nişan vasitəsilə təkrarlanırlar. Təkrarlayıcı nişanlar ayırıcı zolaqda, onlar olmadıqda isə yolun solunda və hətta onun üstündə qoyulurlar.

Təmir işləri və hərəkət sxemlərinin təcili dəyişdirilməsi zamanı bilavasitə yolun hərəkət hissəsində qoyulan səyyar dayaqdakilə müvəqqəti yol nişanlarından istifadə olunur. Belə müvəqqəti nişanların tələbləri qoyulduğu yerdəki stasionar nişanların tələblərindən kəskin surətdə fərqləndiyindən, sürücülər onların tələblərini əsas götürməlidirlər.

Sürücülərə rahat olması üçün bütün yol nişanları 7 nişan qrupuna bölünürlər: *xəbərdarlıq, üstünlük, qadağan, məcburi hərəkət istiqaməti, məlumatverici göstərici, servis, əlavə məlumat (lövhəciklər)*.

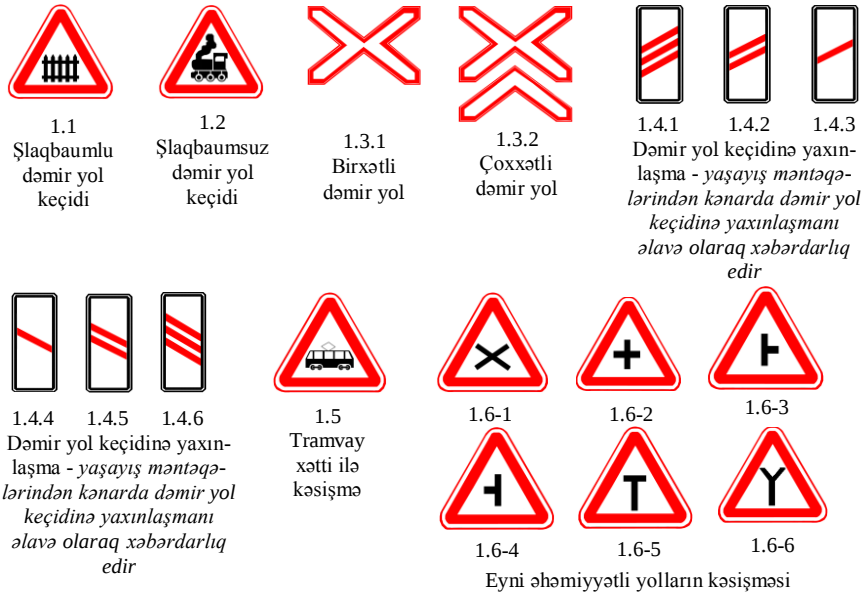
Yol nişanının nömrəsinin birinci rəqəmi qrupun nömrəsini, sonrakı rəqəmlər qrupda ardıcıl nömrəni və müxtəliflik mövcud olduqda onun ardıcıl nömrəsini əks etdirir.

Müxtəlif qruplardan toplanan üstünlük nişanlarından başqa, hər bir qrup yol nişanlarının özünəməxsus rəngi və forması olur.

Yol nişanlarının sutkanın bütün vaxtlarında fərqləndirilməsi və oxunması üçün, daxili və xarici işıqlandırılma və ya işıqqaytarıcı səth ilə (NV-nin işıq cihazlarının işığını əks etdirən xırda şüşə kürəciklərinin əsasında xüsusi pərdə) təchiz edilirlər. Daxildən işıqlandırılmış nişanlar yolun süni işıqlandırılmış yerlərində qurulur. Süni işıqlandırılmamış yollarda işıqqaytarıcı səthli nişanlar tətbiq olunur. İşıqlandırıcı səthli nişanların 100 m-dən az olmayan məsafədən görünməsi təmin edilərsə, onların stasionar işıqlandırılmış yollarda da qurulmasına yol verilir.

Yol nişanlarının yerdəyişdirilməsi müvəqqəti xarakter daşıyarsa (məsələn, yollarda təmir işləri görülsə, üstü şüurşəndirsə və s.) və onların istifadə edilməsinə ehtiyac qalmazsa, bu nişanlar təcili surətdə çıxarılmalıdırlar.

Xəbərdarlıq nişanları hərəkət zamanı dəyişən şəraitlərə uyğun tədbirlər görülməsi tələb edilən yolun təhlükəli sahəsinə yaxınlaşma və təhlükənin xarakteri

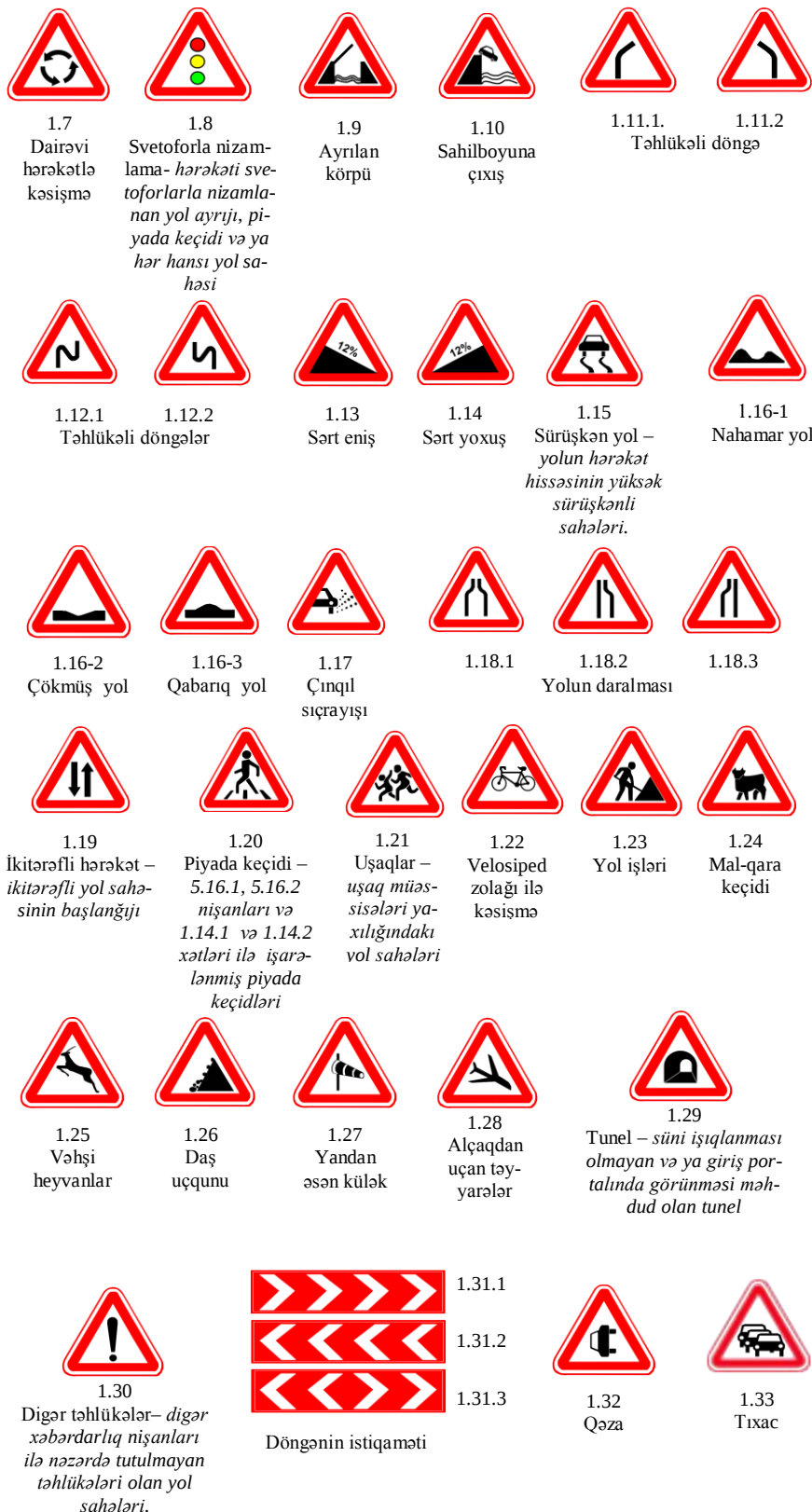


barədə yol hərəkəti iştirakçılarına məlumat verir. Bu nişanların əsas fərqləndirici əlamətləri (1.3, 1.4 və 1.31 qrupları istisna olmaqla) onların ağ fonlu üçbucaq şəkilli qırmızı haşiyəli formasıdır. Heç bir məhdudiyyət nəzərdə tutulmamasına baxmayaraq belə nişanları görəndə sürücü diqqətini artırmalı və şəraitə uyğun təhlükəsizlik tədbirləri görməyə hazır olmalıdır. Təhlükəli yol sahəsinə qəfildən girilməsinin qarşısının alınması üçün xəbərdarlıq nişanları hərəkətin icazə verilmiş sürətindən, görünmə şəraitindən və onların yerləşdirilməsi imkanından asılı olaraq, yaşayış məntəqələrindən kənarda, təhlükəli sahələrin başlanğıcından 150-300 m, yaşayış məntəqələrində isə 50-100 m aralıda quraşdırırlar. Zərurət olduqda belə nişanlar başqa məsafədə də quraşdırıla bilər. Bu halda təhlükəli sahəyə qədər yol ayrıcı varsa, bu yol ayrıcından sonra təkrar nişan 7.1.1 lövhəciyi ilə quraşdırılır. Bundan başqa kəsişən (və ya birləşən) yolda yol ayrıcından 50 m məsafədə 7.1.3 və ya 7.1.4 lövhəciklərindən biri ilə birlikdə belə xəbərdarlıq nişanı quraşdırıla bilər.

Xəbərdarlıq nişanlarının quraşdırılma qaydası aşağıdakı kimidir:

- 1) yolun hərəkət hissəsində qısamüddətli işlər aparılarkən 1.23 nişanı işlərin aparıldığı yerə 10-15 m qalmış (7.1.1 lövhəciyi olmadan);
- 2) enişlər və yoxuşlar bir-birinin ardınca keçilərsə, 1.13 və 1.14 nişanları 7.1.1 lövhəciyi olmadan, enişin və ya yoxuşun başlanğıcında;
- 3) yaşayış məntəqələrindən kənarda 1.1, 1.2, 1.9, 1.10, 1.21 və 1.23 nişanları təkrarlanırsa, ikinci nişan təhlükəli sahənin başlanmasına azı 50 m qalmış;
- 4) 1.3.1 və 1.3.2 nişanları bilavasitə dəmir yol keçidinin qarşısında quraşdırılır.

Bəzi xəbərdarlıq nişanlarının tətbiqi qaydalarına baxaq. 1.4.1-1.4.3 nişanları yolun sağ tərəfində, 1.4.4-1.4.6 nişanları isə sol tərəfində tətbiq olunurlar. Bu nişanlardakı maili xətlər sanki yol istiqamətində aşağı düşürlər. Dəmir yol keçidinin növündən asılı olaraq, 1.4.1 və 1.4.4 nişanları hərəkət istiqaməti üzrə birinci qoyulmuş 1.1 və ya 1.2, 1.4.3 və 1.4.6 nişanları isə ikinci qoyulmuş 1.1 və ya 1.2 nişanlarının altında yerləşdirilirlər. 1.4.2 və 1.4.5 nişanları isə 1.1 və 1.2 nişanları

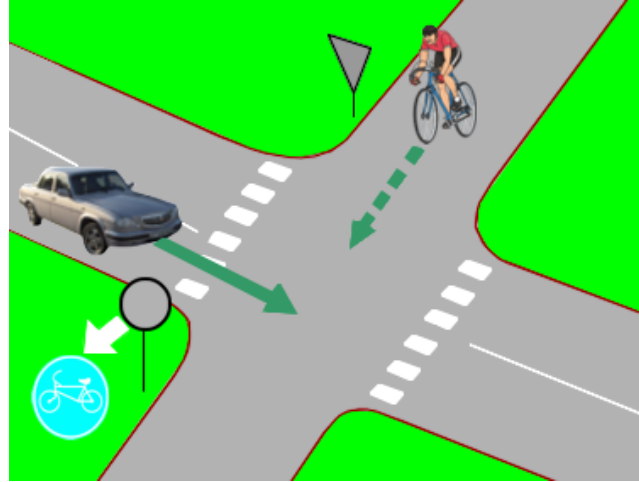
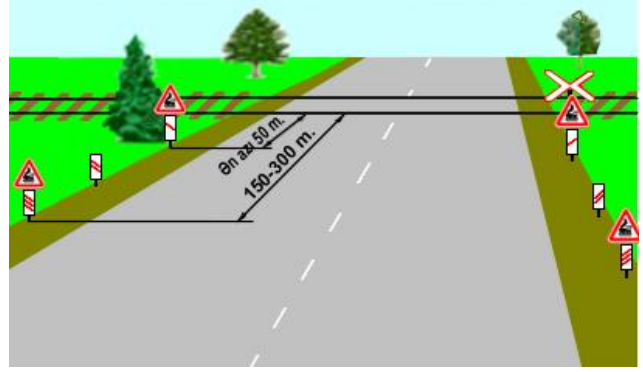


arasında müstəqil şəkildə qoyulurlar.

Deməli, siz üç maili zolaqları olan 1.4.1 və ya 1.4.4 nişanları ilə qarşılaşmışsınızsa, bu o deməkdir ki, dəmir yol keçidinə qədər olan minimum məsafə 150, maksimum məsafə isə 300 m-dir (ona görə ki, bu nişanlar yaşayış məntəqələrindən kənar da tətbiq olunurlar). 1.4.3 və ya

1.4.6 nişanlarının təsir zonasında dəmir yol keçidinə qədər maksimum məsafə 100m olduğundan, ötmə əməliyyatının aparılması qadağandır. Qeyd etmək lazımdır ki, dəmir yol keçidinə 50m-dən az qalmış məsafədə NV-lərin durması qadağandır.

Bəzən velosiped yolları avtomobil yolları ilə kəsişirlər. Belə nizamlanmayan yol ayrıcılarında velosipedçilər əsas yolda hərəkət edən NV-lərə yol verməlidirlər. Bu zaman avtomobil sürücülərinə velosiped yolu ilə kəsişmə haqqında 1.22 nişanı vasitəsilə xəbərdarlıq edilir. Bu halda nəqliyyat vasitəsi hərəkət üstünlüyünə malik olmasına baxmayaraq, sürücü çox diqqətli olmalıdır.



1.5 Üstünlük nişanları

Üstünlük nişanları yol ayrıcını, yolun hərəkət hissəsinin kəsişmələrini, habelə əks istiqamətlərdə hərəkət edən iki NV-nin eyni zamanda keçməsinə imkan verməyən dar sahələrini keçmək növbələrini göstərir. Bu nişanlar başqa qruplardan toplandığına görə vahid forma və rəng fonuna malik deyildirlər.

Aşağıda üstünlük nişanlarının tətbiqi qaydaları göstərilmişdir. Aşağıdakı şəkillərdə «Yol verin» nişanının təsir zonasında olan NV-nin sürücüsü kəsişən istiqamətdəki, 7.13 lövhəciyi olduqda isə baş yoldakı NV-yə yol verməlidir.



2.1
Baş yol



2.2
Baş yolun
qurtaracağı



2.3.1
İkinci dərəcəli
yolla kəsişmə



2.3.2
İkinci dərəcəli yolun
bitməsi



2.3.3
İkinci dərəcəli yolun
bitməsi



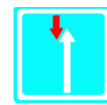
2.4
Yol verin – sürücü
kəsişən yolda hərəkət
edən, 7.13 lövhəciyi
olduqda isə baş yolda
hərəkət edən NV-yə
yol verməlidir.



2.5
Dayanmadan keçmək qada-
ğandır – STOP xətti, o olma-
dıqda isə kəsişən hərəkət hi-
ssəsinin sərhəddi qarşısında
dayanmadan keçməni qada-
ğan edir və 2.4 nişanının da
funksiyasını yerinə yetirir.

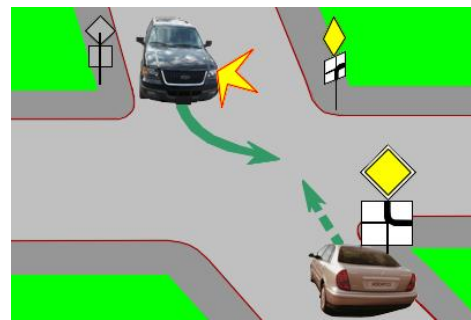
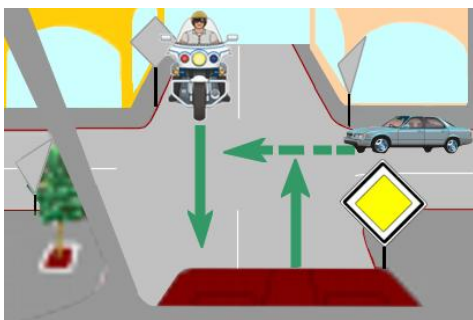


2.6
Qarşıdan hərəkətin
üstünlüyü – qarşıdan
hərəkətə maneçilik
olarsa, yolun dar sa-
hələrinə girişi qada-
ğan edir və qarşıdakı
NV-yə yol verilmə-
lidir.



2.7
Qarşıdan hərəkətə
nisbətən üstünlük –
yolun dar sahələrin-
də sürücü qarşıdakı
hərəkətə nisbətən
üstünlüyə malikdir.

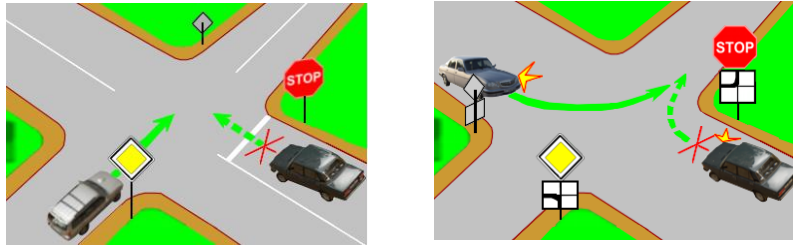
2.4 nişanını görən NV-nin sürücüsü konkret şəraitdən asılı olaraq ya sürətini azaltmalı, ya da tamamilə dayanmalıdır. Yəni, bu halda digər hərəkət iştirakçısına mane olmamaq üçün sürücü necə hərəkət etmək lazım gəldiyini özü müəyyən etməlidir. Bu nişan bilavasitə yol ayrıcında qoyulur. Ancaq, yaşayış məntəqələ-



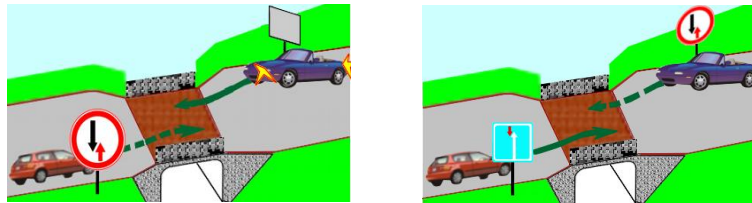
rindən kənardakı örtüyü olan yollarda o, 7.1.1 «Obyektə qədər olan məsafə» lövhəciyi ilə birlikdə yol ayrıcından kənarda da qoyula bilər.

2.5 nişanı STOP xətti, o olmadıqda isə kəsişən hərəkət hissəsinin sərhəddi qarşısında dayanmadan hərəkəti qadağan edir. Bu, aşağıdakı şəkillərdə göstərilmişdir.

2.5 nişanı dəmir yol keçidi və ya karantin postu qarşısında da qoyula bilər. Bu halda sürücü STOP xətti, o olmadıqda isə nişan qarşısında dayanmalıdır.



2.6 və 2.7 nişanlarının təbii qaydaları aşağıdakı şəkillərdə göstərilmişdir.



Qadağan nişanları yol hərəkəti iştirakçılarının hərəkətlərinə müəyyən məhdudiyyətlər qoyur, yaxud ləğv edir. Onların dairəvi forması, ağ fonu, 3.27-3.30 işarələrinin mavi və qırmızı haşiyəsi vardır. 3.1, 3.21, 3.23, 3.25 və 3.31 nişanları rəngli tərtibatla fərqlənirlər.

Qadağan nişanları müvafiq məhdudiyyətin qoyulduğu küçə və yolların sahələrinin bilavasitə qabağında və ya onun ləğv edildiyi yerlərdə quraşdırılır. Onlar əvvəlcədən 7.1.1 lövhəciyi ilə quraşdırıla bilər. 3.2-3.9, 3.34 və 3.35 qadağan nişanları müvafiq NV-nin hər iki istiqamətdə hərəkətini qadağan edir.

Bu nişanların qüvvəsi aşağıdakılara şamil edilmir:

- 3.2-3.8 nişanları onların yerləşdiyi zonadakı müəssisələrin xidməti nəqliyyat vasitələrinə və həmçinin, bu ərazilərdə yaşayan vətəndaşların nəqliyyat vasitələrinə aid edilmir;

- 3.2, 3.28-3.30- I və II qrup əlillərin idarə etdiyi müvafiq tanınma nişanına malik NV-lərə;

- 3.18.1, 3.18.2 nişanlarının qüvvəsi, qarşısında nişan qoyulmuş yolun hərəkət hissəsinin kəsişmə yerinə aiddir.

3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26-3.30 nişanlarının qüvvəsi nişanın qoyulduğu yerdən ən yaxın yol ayrıcına qədər, yaşayış məntəqələrində yol ayrıcı olmadıqda isə yaşayış məntəqəsinin qurtaracağına qədərdir. Yola bitişik ərazilərdən yola çıxış yerlərində, çöl, meşə yolları və qarşısında müvafiq nişanlar qoyulmamış digər ikinci dərəcəli yollarla kəsişmə (qovuşma) yerlərində nişanlar qüvvəsini itirmir.

5.22 nişanı ilə işarələnən yaşayış məntəqəsindən qabaqda qurulmuş 3.24 nişanı həmin nişana qədər qüvvədə olur.

Qadağan nişanlarının qüvvədə olduğu sahə aşağıdakı üsullarla azaldıla bilər:

- 3.16 və 3.26 nişanları üçün-7.2.1 lövhəciyi tətbiq etməklə;
- 3.20, 3.22, 3.24 nişanları üçün-onların qüvvədə olduğu sahənin qurtaracağına müvafiq olaraq 3.21, 3.23, 3.25 nişanları qoymaqla və ya 7.2.1 lövhəciyi

tətbiq etməklə, 3.24 nişanının qüvvədə olduğu sahəni maksimum hərəkət sürətinin başqa kəmiyyəti göstərilən 3.24 nişanı qoymaqla azaltmaq olar;

- 3.27-3.30 nişanları üçün – onların qüvvədə olduğu sahənin qurtaracağında 3.27-3.30 nişanlarını 7.2.3 lövhəciyi ilə təkrarən qoymaqla və ya 7.2.2 lövhəciyi tətbiq etməklə, 3.27 nişanını 1.4 nişanlama xətti ilə birlikdə; 3.28 nişanı isə 1.1 nişanlama xətti ilə birlikdə tətbiq edilə bilər və bu zaman nişanların qüvvədə olduğu sahə nişanlama xəttinin uzunluğu ilə müəyyənləşdirilir.

3.10, 3.27-3.30 qadağan nişanlarının qüvvəsi yolun yalnız nişan qurulmuş tərəfinə şamil edilir.



3.1

Giriş qadağandır – verilmiş istiqamətdə bütün NV-lərin girişi qadağandır.



3.2

Hərəkət qadağandır – bütün NV-lərin hərəkəti qadağandır.



3.3

Mexaniki NV-lərin hərəkəti qadağandır.



3.4

Yük avtomobillərinin hərəkəti qadağandır – maksimum kütləsi 3,5 t-dan və ya nişanda göstərilən icazə verilən kütlədən çox olan yük avtomobilləri və NV tərkiblərinin, həmçinin traktorların və özüyəriyən maşınların hərəkətini qadağan edir.



3.5

Motosikletlərin hərəkəti qadağandır.



3.6

Traktorların hərəkəti qadağandır – traktorların və özügedən maşınların hərəkətini qadağanıdır.



3.7

Qoşqu ilə hərəkət qadağandır – istənilən növ yük avtomobili və traktorun qoşqu ilə hərəkətini və həmçinin mexaniki NV-lərin yedəyə alınmasını qadağan edir.



3.8

At-araba ilə hərəkət qadağandır – at arabalarının (xizəklərin) yüyənli və yük heyvanlarının hərəkətini qadağan edir.



3.9

Velosipedlə hərəkət qadağandır – velosiped və mopedlərin hərəkətini qadağan edir.



3.10

Piyadaların hərəkəti qadağandır.



3.11

Kütlənin məhdudlaşdırılması – ümumi faktiki kütləsi nişanda göstərilmiş qiymətdən çox olan NV və NV tərkiblərinin hərəkətini qadağan edir.



3.12

Oxa düşən ağırlığın məhdudlaşdırılması – hər hansı oxuna düşən faktiki kütləsi nişanda göstərilən qiymətdən çox olan NV-lərin hərəkətini qadağan edir.



3.13

Hündürlüyün məhdudlaşdırılması – qabarıt hündürlüyü (yükli və ya yüksüz) nişanda göstərilən qiymətdən böyük olan NV-lərin hərəkətini qadağan edir.



3.14

Enin məhdudlaşdırılması – qabarit eni (yükli və ya yüksüz) nişanda göstərilən qiymətdən böyük olan NV-lərin hərəkətini qadağan edir.



3.15

Uzunluğun məhdudlaşdırılması – qabarit uzunluğu (yükli və ya yüksüz) nişanda göstərilən qiymətdən böyük olan NV və ya NV tərkiblərinin hərəkətini qadağan edir.



3.16

Minimum ara məsafəsinin məhdudlaşdırılması.



3.17.1

Gömrüxana – gömrüxanada dayanmadan keçmək qadağandır.



3.17.2

Təhlükə –YNH, qəzalar, yanğın və ya digər təhlükələrlə əlaqəli bütün NV-lər istisna olunmamaqla bütün növ NV-lərin hərəkətə davam etməsini qadağan edir.



3.18.1

Sağa dönmək qadağandır.



3.18.2

Sola dönmək qadağandır.



3.19

Geriyə dönmək qadağandır.



3.20

Ötmək qadağandır – 30 km/saat-dan kiçik sürətlə hərəkət edən tək NV-lər istisna olunmamaqla bütün



3.21

Ötməyin qadağandır – zonanın qurtaracağı



3.22

Yük avtomobillərinin ötməsi qadağandır – maksimum icazə verilən kütləsi 3,5 t-dan çox olan yük avtomobillərinin 30 km/saat-dan kiçik sürətlə hərəkət edən



3.23
Yük avtomobillərinin ötməsi qadağan edilmiş zonanın qurtaracağı



3.24
Maksimum sürətin məhdudlaşdırılması - nişanda göstərilən qiymətdən böyük sürətlə hərəkəti qadağan edir.



3.25
Maksimum sürətin məhdudlaşdırıldığı zonanın qurtaracağı



3.26
Səs signalı vermək qadağandır - YNH-nin qarşısını almağa yönəldilmiş vəziyyətlər istisna olunmaqla, səs signalından istifadə edilməsini qadağan edir.



3.27
Dayanmaq qadağandır - NV-lərin dayanmasını və durmasını qadağan edir.



3.28
Durmaq qadağandır - NV-lərin durmasını qadağan edir.



3.29
Aynı təkl günlərində durmaq qadağandır



3.30
Aynı cüt günlərində durmaq qadağandır - 3.29 və 3.30 nişanları birlikdə tətbiq olunduqda NV-lərin bir tərəfdən digərinə keçirilmə vaxtı 19-00-dan 21-00-a qədərdir.



3.31
Bütün məhdudiyyətlər zonasının qurtaracağı - 3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26-3.30 nişanlarından bir neçəsinin eyni zamanda təsir zonasının sonunu qeyd edir.



3.32
Ehtiyat üçün ayrılmış duracaq yeri



3.33
Nəqliyyat vasitələrinin kateqoriyalarına uyğun sürətin məhdudlaşdırılması .



3.34
Təhlükəli yükü olan NV-lərin hərəkəti qadağandır - «Təhlükəli yük» tanınma nişanı ilə təchiz olunmuş NV-lərin hərəkətini qadağan edir.

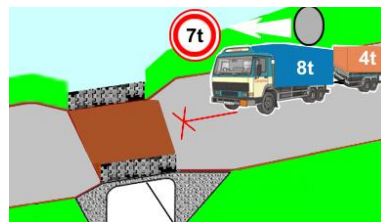
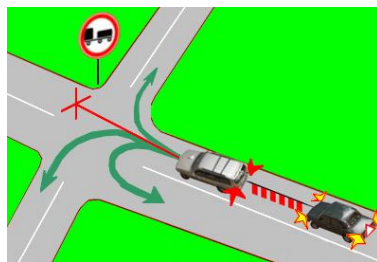


3.35
Partlayıcı və tezəlişən yükü olan nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti qadağandır - «Təhlükəli yük» tanınma nişanı ilə təchiz olunmuş və digər sinif təhlükəli yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş NV-lərin hərəkətini qadağan edir

Bəzi qadağan nişanlarının tətbiqi qaydalarına baxaq.

3.2-3.8 nişanları qeyd olunmuş zonada yerləşən müəssisələrə xidmət edən, həmçinin, həmin zonada yaşayan və işləyən vətəndaşlara məxsus bütün NV-lərə təsir gücünə malik olmadıqları haqqında yuxarıda qeyd edilmişdir. Bu halda NV-lərin qeyd olunan zonaya girişi və çıxışı ən yaxında yerləşən yol ayrıcından həyata keçirilməlidir. 3.1 nişanı bu nişanlara nisbətən daha qəti tələblərə malikdir. Belə ki, ona ancaq marşrut NV-ləri tabe olmadıqları halda, 3.2-3.8 nişanlarına qeyd olunan zonada yaşayan və işləyən NV-lər də tabe olmaya bilərlər.

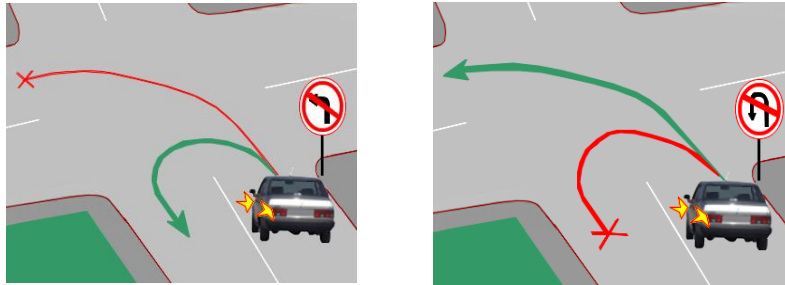
3.7 «Qoşqu ilə hərəkət qadağandır» nişanı qoşqulu yük avtomobilləri,



traktorların və ixtiyari yedekli mexaniki NV-lərin hərəkətini qadağan edir. Minik avtomobilinin qoşqusu mexaniki NV olmadığından, onun hərəkətinə qadağa qoyulmur.

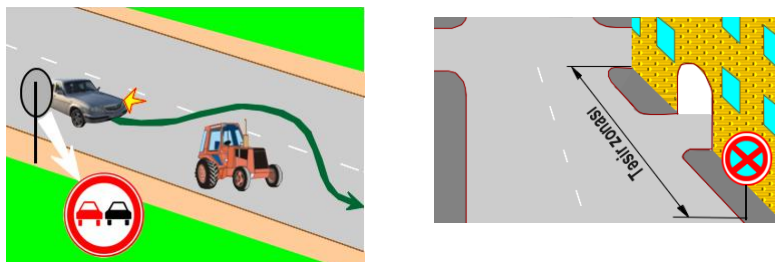
3.11 «Kütlənin məhdudlaşdırılması» nişanı bir qayda olaraq, məhdud götürmə qabiliyyəti olan mühəndis qurğuları (körpülər, estakadalar və s.) qarşısında quraşdırılır. Belə qurğulara yaxınlaşan NV və onun tərkibləri sürücüləri öz NV-sinin ümumi kütləsi ilə nişanda göstərilən kütləni müqayisə edərək, müvafiq hərəkət trayektoriyası seçməlidirlər.

3.18.1 və 3.18.2 nişanları asıldıqları yol ayrıcılarında təsir gücünə malikdirlər. Həm bu, həm də 3.19 nişanları ancaq onlar üzərində əks olunmuş istiqamətlərdə hərəkəti qadağan edirlər. Ona görə də sola dönməni qadağan edən 3.18.2 nişanı həmin yerdə geriye dönməni, geriye dönməni qadağan edən 3.19 nişanı isə sola dönməni qadağan etmir.



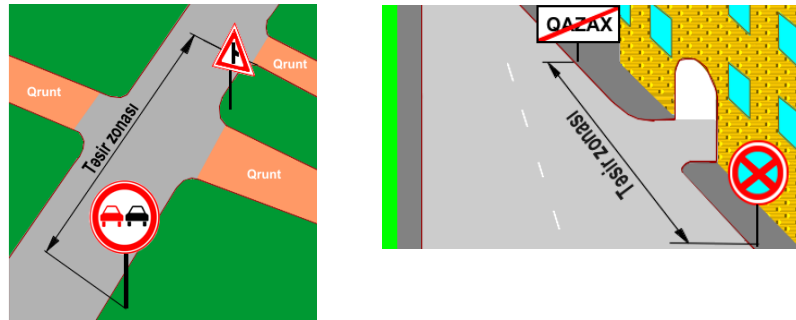
3.20 «Ötmək qadağandır» 30 km/saat-dan kiçik sürətlə hərəkət edən tək NV-lər istisna olmaqla (yarımqoşqu və qoşqulu NV-lər də tək avtomobil kimi qəbul edilir) bütün NV-ləri ötməyi qadağan edir. Bu nişan manevretmənin təhlükəli olduğu yol sahələrində (məhdud görmə məsafəsi, yüksək hərəkət intensivliyi və s. olan) tətbiq edilir.

3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26 - 3.30 nişanlarının təsir zonası qoyulduğu yer-



dən ən yaxın yol ayrıcının, yaşayış məntəqələrində yol ayrıcı olmadığına isə onun sonuna qədərdir. Bu nişanlar digər qadağan nişanlarından fərqli olaraq təsir zonasına malikdirlər. Şəkilə diqqət yetirsəniz görərsiniz ki, bütün yol ayrıcıları onun təsirini ləğv edə bilməzlər.

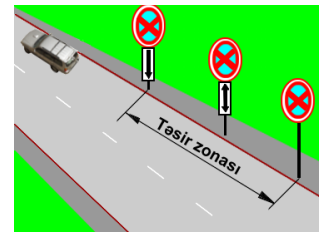
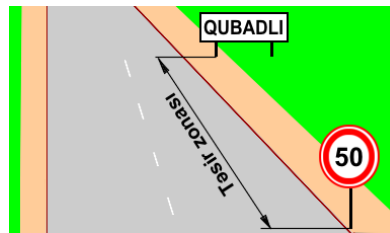
Kənar ərazilərdən yola giriş yerlərində, tarla, meşə yolları və digər ikinci dərəcəli yollarla kəsişmələrdə (bitişmələrdə) müvafiq nişan tətbiq edilməmişdirsə, qeyd olunan nişanların təsir zonaları davam edir. Şəkildə göstərilən 3.20



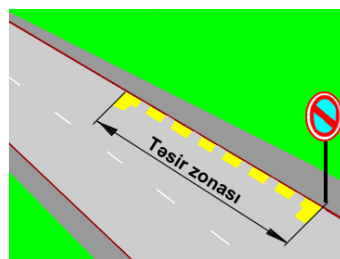
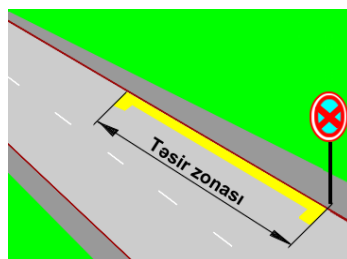
«Ötmək qadağandır» nişanının təsir zonası, qarşısında 2.3.2 «İkinci dərəcəli yolun bitişməsi» qoyulmuş, yol ayrıcında bitir. Əgər 3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26-3.30 nişanlarından sonra yol ayrıcı olmazsa, onların təsir zonası 5.23 və ya 5.25 «Yaşayış məntəqəsinin qurtaracağı» nişanlarında bitəcəkdir.

5.22 nişanı ilə işarələnmiş yaşayış məntəqəsindən qabaqda qoyulmuş 3.24 nişanının təsir zonası həmin nişanın tətbiq nöqtəsində bitəcəkdir.

Bir sıra nişanların təsir zonası lövhəciklər vasitəsilə azaldıla bilər. Məsələn, 3.16 və 3.26 nişanlarının təsir zonaları 7.2.1 lövhəciyi ilə, 3.20, 3.22 və 3.24 nişanlarının təsir zonalarının sonunda 3.21 və 3.23 nişanlarını qoymaqla, 3.25 nişanının təsir zonası 7.2.1 lövhəciyi ilə, 3.24 nişanının



təsir zonası üzərində başqa sürət göstərilmiş digər 3.24 nişanının tətbiqi ilə, 3.27-3.30 nişanlarının təsir zonasının sonunda 7.2.3 və 7.2.2 lövhəciyi



ilə həmin nişanları təkrarlamaqla azaldıla və ya dəyişdirilə bilər.

3.27 nişanı 1.4, 3.28 nişanı isə 1.10 lövhəciyi ilə birlikdə tətbiq olunduqda onların təsir zonaları nişanlama xəttinin uzunluğu ilə müəyyən edilir. 3.10, 3.27-3.30 nişanları ancaq yolun asıldıqları istiqamətində təsirə malikdirlər.

Məcburi hərəkət istiqaməti və məlumatverici nişanlar

Məcburi hərəkət istiqaməti nişanları sürücülərə NV-nin hərəkətinin icazə verilmiş istiqamətini, sürətini, müvafiq NV-nin hərəkətini, eləcə də piyadaların



4.1.1
Düzünə hərəkət -
ancaq düzünə
istiqamətdə
hərəkətə icazə
verilir.



4.1.2
Sağa hərəkət -
ancaq sağa
dönməyə icazə
verir.



4.1.3
Sola hərəkət - an-
jaq nişanda gös-
tərilən istiqamətdə
hərəkətə icazə
verir.



4.1.4
Düzünə və ya sa-
ğa hərəkət - an-
caq nişanda gös-
tərilən istiqamət-
lərdə hərəkətə
icazə verir.



4.1.5
Düzünə və ya sola
hərəkət - düzünə
hərəkətə, sola və
ya geriyyə dönməyə icazə
verir.



4.1.6
Sağa və ya sola hərə-
kət - nişanda göstə-
rilən istiqamətlərdən
başqa geriyyə dönməyə
də icazə verir.



4.2.1
Maneəni sağdan
keçmə



4.2.2
Maneəni soldan
keçmə



4.2.3
Maneəni sağ-
dan və ya sol-
dan keçmə



4.3
Dairəvi hərəkət



4.4
Minik avtomobilləri-
nin hərəkəti - icazə
verilən maksimum küt-
ləsi 3,5 t-dan çox
olmayan minik, yük
avtomobili, avtobus,
motosiklet və marşrut
NV-lərinin hərəkətinə
icazə verir.



4.5
Velosiped zolağı -
ancaq velosiped və
mopedlərin, səkilər
və piyada yolları
olmadıqda isə
piyadaların hərə-
kətinə icazə verir.



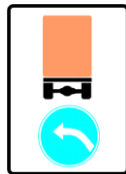
4.6
Piyada zolağı -
ancaq pi-
yadaların
hərəkətinə
icazə verir.



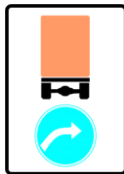
4.7
Minimum sürətin
məhdudlaş-
dırılması - ni-
şanda göstərilən
və ondan böyük
sürətlə hərəkətə
icazə verir.



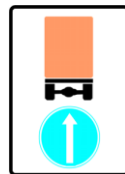
4.8
Minimum
sürətin məh-
dudlaşdırıldığı
zonanın qur-
taracağı.



4.9.1



4.9.2

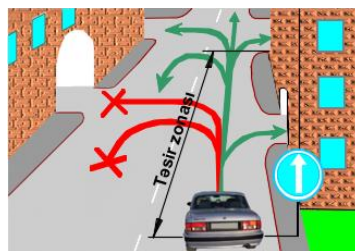
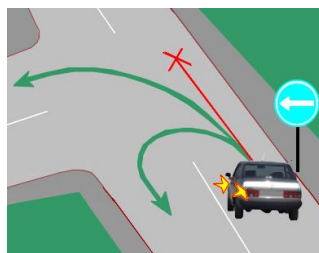


4.9.3

Təhlükəli yükü olan nəqliyyat vasitələrinin hərəkət istiqaməti

hərəkəti üçün nəzərdə tutulan yolları göstərir. Bu nişanların dairəvi forması və mavi fonu vardır.

4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6 nişanları ancaq oxlar istiqamətində hərəkətə icazə verir. Bu nişanlar geriyyə dönməyə də icazə verir. 4.1.1-4.1.6

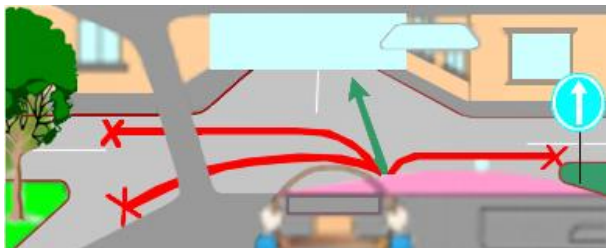


nişanlarının qüvvəsi qarşısında nişan qoyulmuş yolun hərəkət hissəsinin kəsişmə yerinə şamil edilir.

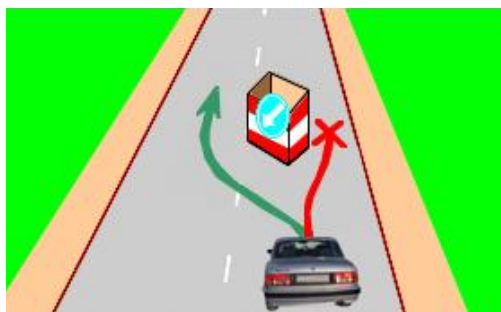
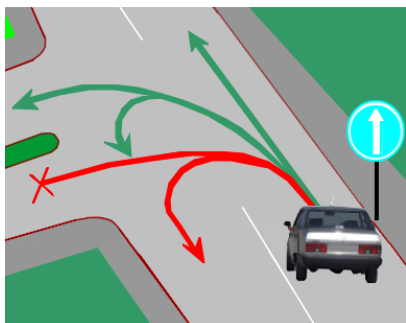
Yol sahəsinin başlanğıcında qurulmuş 4.1.1 nişanı ən yaxın yol ayrıcına qədər qüvvədə olur. Bu nişan həyətlərə və yola bitişik digər ərazilərə girmək üçün sağa dönməyi qadağan etmir. 4.4 nişanı minik avtomobillərinin, avtobusların, motosikletlərin, və icazə verilmiş maksimum kütləsi 3,5t-dan artıq olmayan yük avtomobillərinin hərəkətinə icazə verir. Bu nişan işarələnmiş sahədə yerləşən müəssisələrə, habelə həmin sahədə yaşayan vətəndaşlara xidmət edən və ya məxsus olan digər NV-nin hərəkətinə də icazə verir. Belə hallarda, NV işarələnmiş sahəyə təyinat yerinə ən yaxın yol ayrıcından girib-çıxmalıdırlar.

Məlumdur ki, yolda bir və ya bir neçə (hərəkət hissələri ayırıcı zolaqla ayrıldıqda) hərəkət hissəsi ola bilər.

Əgər 4.1.1- 4.1.6 nişanları bir hərəkət hissəsi olan yolların kəsişməsi və ya bitişməsi yerlərində tətbiq olunmuşlarsa, onda onlar bütövlükdə yol ayrıcında təsir gücünə malik olurlar.



Kəsişməsindən (bitişməsindən) əvvəl 4.1.1-4.1.6 nişanlarının asıldığı yol ayırıcı zolağa malikdirsə, xüsusən diqqətli olmaq lazımdır. Yadda saxlamaq lazımdır ki, bu nişanlar ancaq onların qarşısında asıldıkları yol ayrıcılarında təsir gücünə malik olurlar. 4.2.1 «Maneəni sağdan keçmə» və 4.2.2 «Maneəni soldan keçmə» nişanları ancaq nişanda göstərilən ox istiqamətində hərəkətə icazə verirlər.



Məlumatverici - göstərici nişanlar hərəkətin müəyyən rejimini tətbiq və ya ləğv edirlər, eləcə də yaşayış məntəqələrinin və başqa obyektlərin yerləşməsi barədə məlumat verirlər.

Bu nişanlar düzbucaqlı formada olur, sürücülərin və hərəkətin digər iştirakçılarının yolun vəziyyətinin xüsusiyyətləri, yaşayış məntəqələrinin adları, onları keçmə qaydaları, küçələrin və yolların ayrı-ayrı sahələrində hərəkət rejiminin müəyyənləşdirilməsi üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bu qrup nişanlar müxtəlif fonlarda olur. Yaşıl fon avtomagistral, göy fon bütün başqa avtomobil yolları, ağ fon yaşayış məntəqəsi əlaməti deməkdir. İşarələrin sarı fonu yolun təmir olunan hissələrinin yanından keçmə üçün tətbiq olunur.



5.1

Avtomagistral – magistralarda hərəkət qaydaları təsirləndirən yollar.



5.2

Avtomagistralın qurtaracağı



5.3

Avtomobillər üçün yol – ancaq avtomobil, avtobus və motosikletlərin hərəkəti üçün nəzərdə tutulmuş yol.



5.4

Avtomobillər üçün yolun qurtaracağı



5.5

Birtərəfli yol – bütün eni boyunca NV-lərin bir istiqamətdə hərəkəti olan yol və ya hərəkət hissəsi



5.6

Birtərəfli yolun qurtaracağı



5.7.1



5.7.2

Birtərəfli hərəkət yoluna çıxış



5.8.1

Zolaqlarda hərəkət istiqamətləri



5.8.2

Zolaqlarda hərəkət istiqamətləri



5.8.3

Zolağın başlanğıcı – yoxuşlarda əlavə zolağın və ya tormozlanma zolağının başlanğıcı. Əgər bu nişanda 4.7 nişanı da əks olunmuşdursa, göstərilən sürətlə əsas zolaqda hərəkət edə bilməyən NV-nin sürücüsü də əlavə zolağa yerini dəyişməlidir.



5.8.4



5.8.5

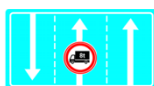
Zolağın qurtaracağı – yoxuşlarda əlavə zolağın və ya sürətlənmə zolağının qurtaracağı



5.8.6



5.8.7



Zolaqlarda hərəkət istiqamətləri – bu nişanda hər hansı növ NV-nin hərəkətini qadağan edən nişan təsvir olunmuşdursa, həmin zolaqda uyğun NV-lərin hərəkəti qadağan olunur. Dəyişkən işarəli belə nişanlar reversiv hərəkətin nizamlanması üçün istifadə oluna bilər.



5.8.8



5.8.9

Məhsul nəqliyyat vasitələri üçün zolaq – ümumi axına qarşı hərəkət edən məhsul nəqliyyat vasitələri üçün xüsusi zolağı olan yol



5.10.1

Məhsul nəqliyyat vasitələri üçün zolağı olan yol – ümumi axına qarşı hərəkət edən məhsul nəqliyyat vasitələri üçün xüsusi zolağı olan yol



5.10.2

Məhsul nəqliyyat vasitələri üçün zolağı olan yola çıxış

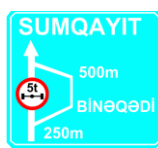
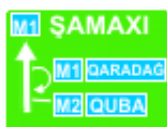


5.10.3



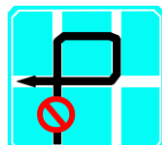
5.10.4

Məhsul nəqliyyat vasitələri üçün zolağı olan yolun qurtaracağı



5.20.1

İstiqamətlərin ilkin göstəriciləri – 3.11-3.15 qadağan nişanlarından birinin tətbiq olunduğu yerlərdə yandan keçmə istiqamətini göstərə bilər.



5.20.2

İstiqamətin ilkin göstəricisi – bu nişanda 5.29.1 nişanının avtomagistral, aeroport və digər, simvollar göstərilə bilər

5.20.3

Hərəkət sxemi – yol ayrıcında müəyyən manevrlər və müərkəb yol ayrclarında icazə verilən istiqamətlərdə hərəkət qadağan olunduqda hərəkət marşrutunu göstərir.

5.21.1

İstiqamət göstəricisi

5.21.2

İstiqamət göstəricisi – marşrut məntəqəsinə hərəkət istiqaməti. Nişanda qeyd olunmuş obyektə qədər olan məsafə, avtomagistral, aeroport və digər obyektlərin simvolları göstərilə bilər.



5.22
Yaşayış məntəqəsinin başlanğıcı



5.23
Yaşayış məntəqəsinin qurtaracağı



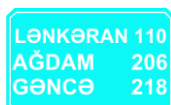
5.24
Yaşayış məntəqəsinin başlanğıcı



5.25
Yaşayış məntəqəsinin qurtaracağı



KÜR ç
5.26
Obyektin adı



5.27
Məsafələr göstəricisi - marşrutda yerləşən yaşayış məntəqələrinə qədər olan məsafəni göstərir.



5.28
Kilometr göstəricisi – yolun başlanğıcı və sonuna qədər olan məsafə.



5.29.1
Marşrut nömrəsi



5.29.2
Marşrut nömrəsi və istiqaməti



5.30.1

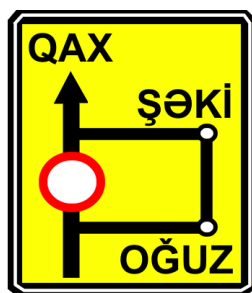


5.30.2



5.30.3

Yük avtomobilləri üçün hərəkət istiqaməti – yol ayrıcının hər hansı bir istiqamətində yük avtomobili, traktor və özünəməxsus maşınların hərəkəti qadağan olunduqda onlara təklif olunan hərəkət istiqamətini göstərir.



5.31



5.32.1



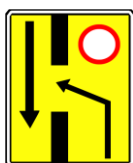
5.32.2



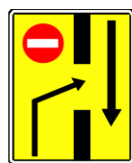
5.32.3



5.33
STOP-xətt



5.34.1



5.34.2



5.40
Durmaq qadağandır
zonası



5.41
Durmaq qadağandır
zonasının qurtaracağı



5.42
Müəyyən vaxtda
durmaq qadağan-
dır zonası



5.43
Müəyyən vaxtda
durmaq qadağan-
dır zonasının
qurtaracağı



5.44
Duracaq
zonası



5.49.1

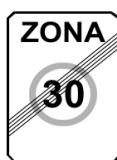
5.49.2



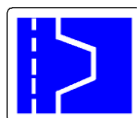
5.45
Duracaq
zonasının
qurtaracağı



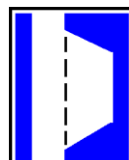
5.46
Maksimum sür-
rətin məhdu-
diyyəti zonası



5.47
Maksimum sürətin
məhdudiyyəti
zonasının qurtaracağı



5.48-1
Qəza dayanacağı yeri



5.48-2



Qəpa çıxışlarının istiqaməti və məsafəsi



5.50.1



5.50.2



5.50.3

Avtomagistraldan çıxış yerinə qədər məsafə



5.51

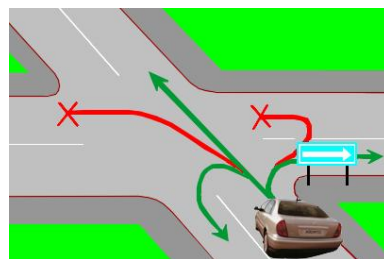
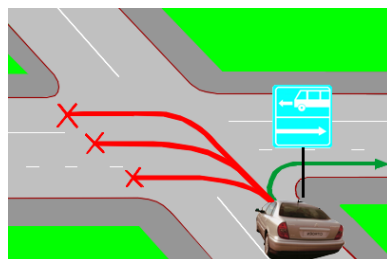
Yaşayış zonası



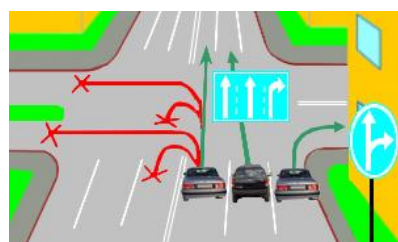
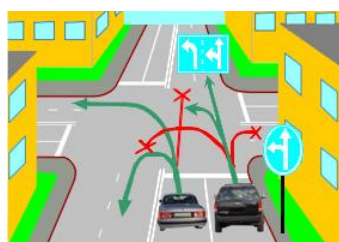
5.51

Yaşayış zonasının
qurtaracağı

Bəzi məlumatverici-göstərici nişanların tətbiqi qaydalarına baxaq. 5.5 «Birtərəfli yol» nişanı ilə işarələnmiş yol sahələrində NV-lərin yolun həm sağında, həm də solunda dayanma və durmasına icazə verilir. 5.7.1, 5.7.2 nişanları birtərəfli hərəkətli yola və ya hərəkət hissəsinə çıxış haqqında məlumat verir. Bu nişan onların asıldığı yol ayrıcında kəsişən yolda birtərəfli hərəkətin istiqamətini göstərir. Qeyd edək ki, yol ayrıcına daxil olmuş avtomobilin nişanda göstərilmiş ox istiqamətində hərəkət etməsi məcburi deyildir. Digər istiqamətlərdə hərəkət qadağan edilmir. Nişanda birtərəfli hərəkətin istiqaməti sağa göstərilmişdirsə, düzünə və geriye dönmə hərəkətinə icazə verilir, sola dönmə və sağa dönərək geriye dönmə hərəkəti isə qadağan olunur.

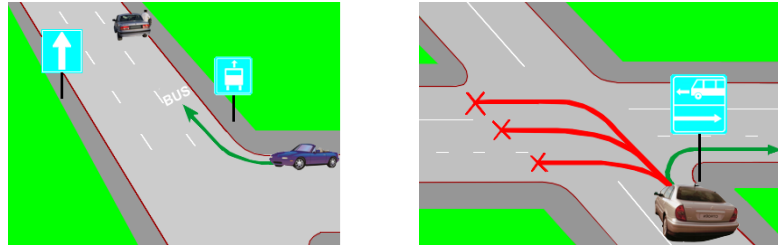


Sol kənar zolaqdan sola dönməyə icazə verən 5.8.1 və 5.8.2 nişanları bu zolaqdan geriye dönməyə də icazə verir. Yol ayrıcı qarşısında qoyulmuş 5.8.1 və 5.8.2 nişanları bütövlükdə yol ayrıcında təsir gücünə malikdirlər (əgər tətbiq olunmuş digər 5.8.1 və 5.8.2 nişanları başqa göstərişlər vermirsə).



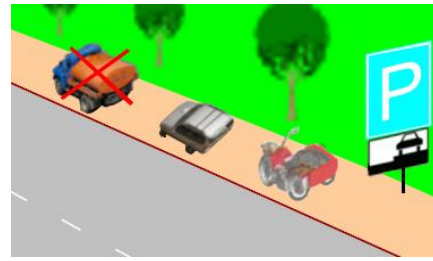
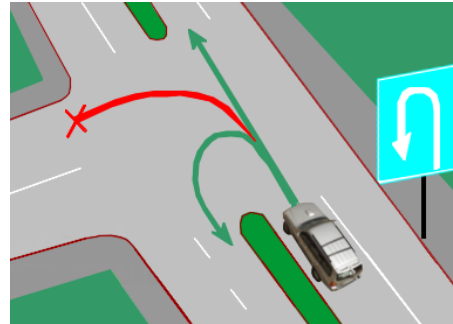
5.9 «Marşrut nəqliyyat vasitələri üçün zolaq» nişanı üzərində asıldığı hərəkət zolağında təsir gücünə malikdir. Əgər o, yolun sağında quraşdırılmışdırsa, onda ancaq sağ hərəkət zolağında təsir gücünə malik olur. Bu zolaq 1.23 «BUS» nişanlama xətti ilə də işarələyə bilər. Əgər belə zolaq bütöv nişanlama xətti ilə hərəkət hissəsindən ayrılmışdırsa, digər NV-lərin bu zolağa daxil olması qadağandır. Əgər nişanlama xətti qırıq-qırıq xətdirsə, onda bu zolağa sağa dönmə ilə daxil olan və sərtişişin mindirb-düşürən NV-lər daxil ola bilər.

5.10.2 və 5.10.3 «Marşrut NV-ləri üçün zolağı olan yola çıxış» nişanı ilə işarələnmiş yola çıxdıqda avtobusun göstərilmədiyi istiqamətdə hərəkətə icazə verilir. Marşrut nəqliyyatı üçün nəzərdə tutulmuş zolağa çıxış qadağandır.



5.11.1 «Geriyyə dönmə yeri» nişanının təsir zonasında sola dönmək qadağandır. Çünki, bu halda sola dönmən avtomobil geriyyə dönmən avtomobilin müşahidəliliyini məhdudlaşdırır və qarşıdan gələn NV-lərə mane olur.

5.15 «Duracaq yeri» nişanı NV-lərin durması üçün ayrılmış yol sahələrini və ya meydançaları işarələyir. 7.6.1-7.6.2 lövhəcikləri ilə birlikdə tətbiq olunmuş 5.15 nişanı səki-ətrafı duracaqları işarələmək üçün tətbiq edilir. Eyni zamanda 7.6.1 lövhəciyi göstərir ki, bütün NV-lər səki boyu hərəkət hissəsində duracağa qoyulmalıdırlar.



Əgər 5.15 nişanı 7.6.2-7.6.9 lövhəcikləri ilə birlikdə tətbiq olunmuşdursa, duracağa ancaq göstərilən üsulla minik avtomobilləri və motosikletlər qoyula bilər. Bu nişanın təsir zonasında bütün NV-lərin dayanmasına icazə verilir.

5.40, 5.42, 5.44, 5.46 yol nişanları müvafiq zonanın başladığı yerdə, 5.41, 5.43, 5.45, 5.47 yol nişanları həmin zonanın qurtardığı yerdə quraşdırılır. 5.40, 5.42, 5.44, 5.46 yol nişanları müvafiq zonada yerləşən bütün yollarda qüvvədə olur.

Qəza dayanacağı yerləri təcili rabitə telefonu və ya yanğıncöndürənlə təchiz edildikdə 5.48.1 və 5.48.2 “Qəza dayanacağı yeri” yol nişanlarının aşağı hissəsində müvafiq olaraq 6.17 və 6.18 yol nişanları quraşdırılır.

5.49.1, 5.49.2 və 5.49.3 yol nişanları tunellərdə bir-birindən maksimum 50 metr aralı olmaqla 1-1.5 metr hündürlükdə yan divarlarda quraşdırılır, qəza çıxışlarının istiqamətini və məsafəni göstərir.

5.50.1, 5.50.2 və 5.50.3 yol nişanları avtomagistraldan çıxış yerlərində olan məsafəni göstərir.

Yaşayış məntəqəsindən kənarda tətbiq olunmuş 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1 və 5.21.2 nişanlarındakı yaşıl və ya göy fon onu göstərir ki, qeyd olunan yaşayış məntəqəsinə hərəkət rənglərə uyğun olaraq, ya avtomagistralla, ya da digər yollarla olacaqdır. Yaşayış məntəqələrində tətbiq olunmuş 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1 və 5.21.2 nişanlarındakı yaşıl və ya göy fon onu göstərir ki, qeyd olunan yaşayış məntəqəsinə hərəkət yaşayış məntəqəsindən çıxdıqdan sonra rənglərə uyğun olaraq, ya avtomagistralla, ya da digər yollarla olacaqdır. Ağ fon onu göstərir ki, qeyd olunan obyekt həmin yaşayış məntəqəsində yerləşir.

Servis və əlavə məlumat nişanları

Servis nişanları yollarda müvafiq obyektlərin yerləşməsi barədə məlumat verir. Onların düzbucaqlı forması, enli mavi haşiyəsi olur. Müvafiq rəmlər ağ fon üzərində təsvir olunur. Servis nişanları yaşayış məntəqələrində bilavasitə obyektlərin yanında və ya onlara dönəcək yerlərdə quraşdırılır. Yaşayış məntəqələrindən kənar yollarda nişanlar əvvəlcədən göstərilən obyektədən 60-80 km, 15-20 km və 400-80 m aralıda quraşdırılır. Yaşayış məntəqələrinin yollarında onları əvvəlcədən, göstəriləcək obyektlərdən 100-150 m aralı məsafədə və onlara yaxın dönəcək yerlərdə quraşdırılır.



6.1
İlk tibbi
yardım
məntəqəsi



6.2
Xəstəxana



6.3
Yanacaq-
doldurma
məntəqəsi



6.4
Avtomobillərə
texniki xidmət



6.5
Avtomobil-
lərin yuyul-
ma məntə-
qəsi



6.6
Telefon



6.7
Yeməcxana



6.8
İçməli su



6.9
Mehmanxana
və ya motel



6.10
Kempinq

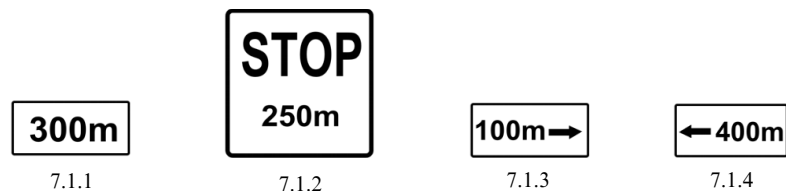


6.11
Dincəlmə
yeri

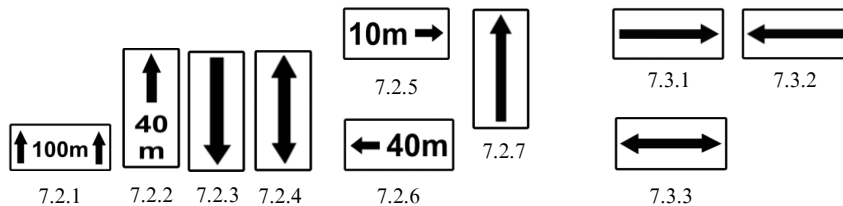


6.12
Yol
polisinin
dincəlmə yeri

Əlavə məlumat nişanları (lövhəciklər) birlikdə tətbiq olunduğu nişanların təsirini dəqiqləşdirir və ya məhdudlaşdırırlar. Lövhəciklər birlikdə tətbiq olunduqları yol nişanının bilavasitə altında yerləşdirilir.

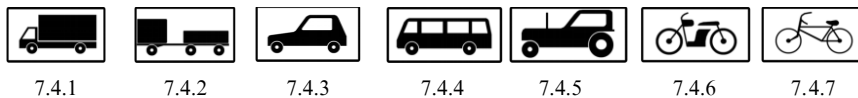


Obyektə qədər məsafə – 7.1.1 təhlükəli sahənin başlanğıcına, müvafiq məhdudiyyətlərin qoyulma yerinə və ya hərəkət istiqamətində yerləşən müəyyən obyektə qədər, 7.1.2 yol ayrıcında 2.5 nişanı qoyulmuşdursa 2.4 nişanından yol ayrıcına qədər, 7.1.3-7.1.4 nişanları yoldan kənarda yerləşən obyektlərə qədər olan məsafəni göstərir göstərir.

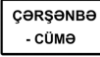


Qüvvədə olma zonası – 7.2.2 nişanı 3.27-3.30 qadağan nişanlarının təsir zonasını, 7.2.2 həmin nişanların təsir zonasının qur-taracağını, 7.2.4 sürücülərə onların həmin nişanların təsir zona-sında olması haqqında məlumat verir, 7.2.6 meydanın, bina fasa-dının və s.-nin hər hansı bir istiqamətində dayanmaq və durmaq qadağan edildikdə, həmin nişanların istiqamətini və təsir zonasını göstərir.

Qüvvədə olma istiqaməti – yol ayrıcından qabaqda qoyulmuş nişanın təsir istiqamətini və ya bilavasitə yol qırağında yerləşən qeyd olunmuş obyektlərə hərəkət istiqamətlərini göstərir.



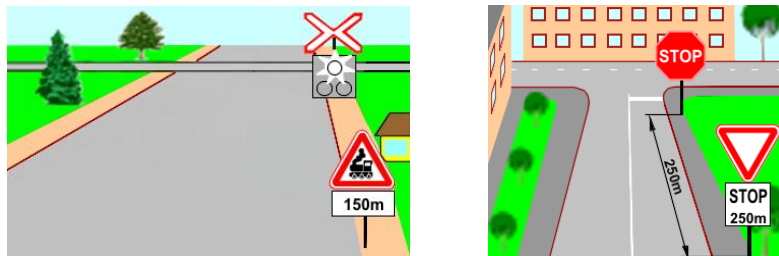
Nəqliyyat vasitəsinin növü – nişanın təsir etdiyi NV-nin növünü göstərir. 7.4.1 lövhəciyi nişanın təsirini yük avtomobillərinə, o cümlədən icazə verilən maksimum kütləsi 3,5 t-dan böyük olan qoşqulara, 7.4.3 lövhəciyi minik avtomobillərinə və icazə verilən maksimum kütləsi 3,5 t-dan kiçik olan yük avtomobillərinə, 7.4.8 lövhəciyi isə «Təhlükəli yük» tanınma nişanı ilə təchiz edilmiş NV-lərə şamil edir.

						
7.5.1 Şənbə, bazar və bayram günləri	7.5.2 İş günləri	7.5.3 Həftənin günləri	7.5.4	7.5.5 Qüvvədə olma vaxtı	7.5.6	7.5.7
						
7.7 İşləməyən mühərrikə durma	7.8 Pullu xidmətlər	7.9 Durma müddətinin məhdudlaş- dırılması	7.10 Avtomobil- lərə baxış üçün yer	7.11 İcazə verilən kütlənin məhdudlaş- dırılması	7.12 Təchlikəli yol qırağı – 1.23 nişanı ilə birlikdə tətbiq olu- nur.	
						
7.13 Baş yolun istişaməti	7.14 Hərəkət zolağı	7.15 Kor piyadalar	7.16 Yaş örtük	7.17 Əlillər	7.18 Əlillərdən başqa	7.19 Faranın yaxın işığı ilə hərəkət

Yolun hərəkət hissəsinin qırağında və ya səkinin üstündə asıldıqda, 7.2.2-7.2.4, 7.13 əlavə məlumat nişanları yol nişanlarının yan tərəfində yerləşdirilir.

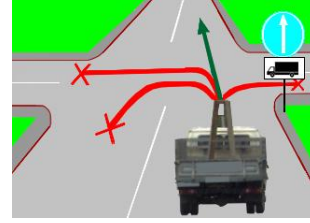
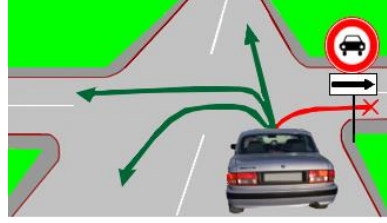
İndi isə bu qrupa daxil olan bəzi nişanların tətbiqi qaydalarına baxaq. Qadağan nişanlarını Qaydalarda göstərilən məsafədən fərqli yerdə qoymaq lazım gələrsə, onlar 7.1.1 lövhəciyi ilə birlikdə tətbiq oluna bilərlər. Üstünlük nişanları ilə birlikdə tətbiq olunmuş 7.1.1 lövhəciyi nişanın keçmə qaydasını müəyyən edən təsirinin haradan başlanacağını göstərir. Qadağan nişanları ilə birlikdə tətbiq olunmuş həmin lövhəcik qarşıda qoyulacaq məhdudiyyət haqqında qabaqcadan məlumat verir. Bu lövhəcik məlumatverici-göstərici nişanlar ilə birlikdə tətbiq olunduqda o, duracaq yerinə, avtomagistralın başlanğıcı, sonu və s.-yə qədər olan məsafə haqqında sürücüləri məlumatlandırır.

7.1.2 lövhəciyi bilavasitə yol ayrıcında 2.5 nişanı tətbiq olunmuşdursa, 2.4 nişanından ona qədər olan məsafəni göstərir.

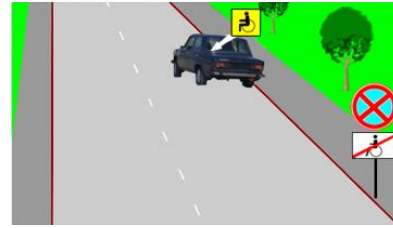
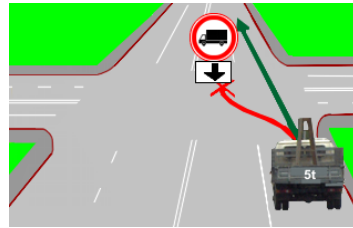


7.3.1-7.3.3 lövhəcikləri yol ayrıcı qarşısında qoyulmuş nişanın təsir istiqamətini və ya bilavasitə yol qırağında yerləşən qeyd olunan obyektə tərəf hərəkət istiqamətini göstərir.

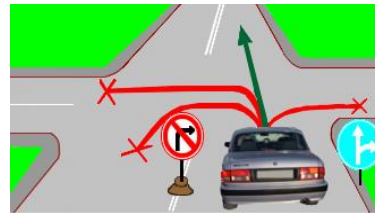
7.4.1-7.4.8 lövhəcikləri bu nişanın təsir etdiyi NV-lərin növünü göstərir.



7.14 lövhəciyi nişanın və svetoforun təsir göstərdiyi hərəkət zolağını göstərir.
7.18 lövhəciyi isə göstərilən nişanın üzərində «Əlil» tanınma nişanı qoyulmuş
motokolyaska və avtomobillərə təsir etmədiyini göstərir.



Müvəqqəti (səyyari) yol
nişanlarının tələbləri daimi (sta-
sionar) nişanların tələbləri ilə zid-
diyyət təşkil etdikdə sürücülər
müvəqqəti yol nişanlarının tələb-
lərinə əsaslanmalıdırlar.



1.6. Yolun nişanlanma xətləri

Yolun nişanlanma xətləri yolun hərəkət hissəsinə, yol qurğuları elementlərinə çəkilmiş, müəyyən hərəkət qaydası yaradan və ya sürücü və piyadalara hərəkət şəraitləri haqqında məlumat verən xətlər, yazılar və digər işarələrdən ibarətdir. Bu xətlər NV və piyadaların hərəkətinin ümumi təşkili sxeminin tərkib hissələri olduqlarından, onlar layihələndirildikdə yollarda quraşdırılmış yol nişanları, svetoforlar və idarəetmənin digər texniki vasitələri ilə uzlaşdırılmalıdır.

Nişanlanma xətləri hərəkətin idarə edilməsinin ən sadə və təsirli vasitələrindən hesab olunurlar. Onların tətbiqi sayəsində hərəkəti buraxma qabiliyyəti yüksəlir, xüsusən də gecə vaxtlarında yolun hərəkət hissəsinin və yolətrafı vəziyyətlərin görünməsi yaxşılaşır.

Yolun hərəkət hissəsində nişanlama xəttinin olması sürücülərin psixofizioloji gərginliyini azaltdığından, onun hərəkət sürətini və trayektoriyasını seçməsinə də öz müsbət təsirini göstərir.

Yolun nişanlanma xətləri *üfqi* və *şaquli* olmaqla iki qrupa bölünürlər.

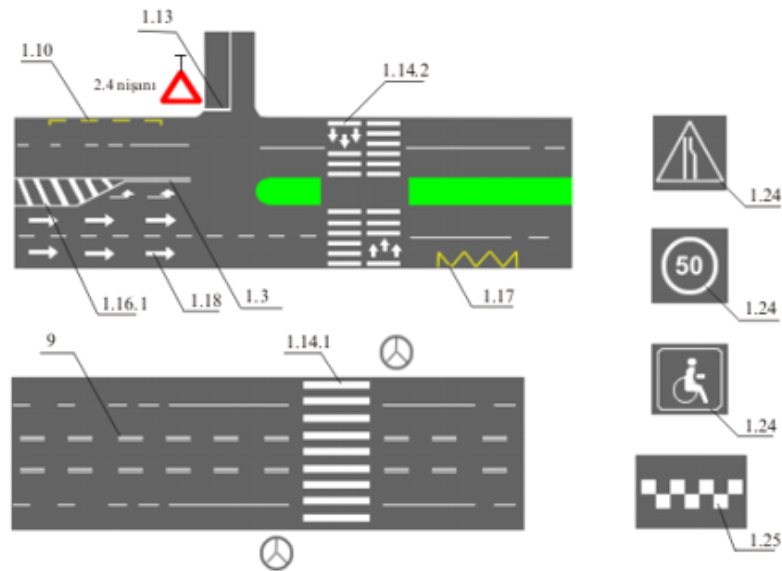
Üfqi nişanlama xətləri də öz növbəsində uzununa 1.1-1.11; köndələnə 1.12-1.24 və digərləri 1.16.1-1.24 kimi növlərə bölünürlər.

Nişanlanma xətləri yol hərəkətinin təşkilinə, yol hərəkəti iştirakçılarının xəbərdar edilməsinə və istiqamətləndirilməsinə xidmət edir. Ondan müstəqil şəkildə ayrıca və ya tələblərini dəqiqləşdirdiyi və yaxud tamamladığı yol nişanları ilə birgə istifadə edilir.

Yolun üfqi nişanlanması müəyyən hərəkət rejimini və hərəkət tərzini təmin etməklə, yolun hərəkət hissəsinə, sarı rəngdə olan 1.4, 1.10 və 1.17 xətləri istisna olunmaqla, ağ rəngdə çəkilir.

Üfqi nişanlanma xətləri aşağıdakılardır:

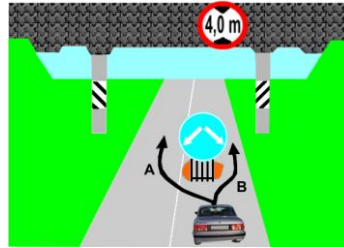
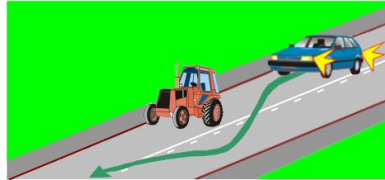
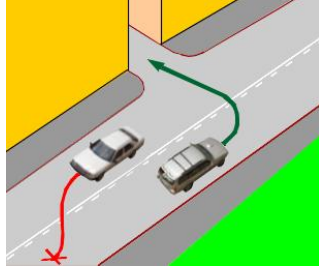
- 1.1 - əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayırır və yolun hərəkət hissəsinin giriş qadağan edilən sərhədlərini və avtomagistrallara aid edilməyən yolların hərəkət hissəsinin kənarlarını göstərir;
- 1.2 - avtomagistrallarda hərəkət hissəsinin kənarını göstərir (enli bütöv xətlər);
- 1.3 - dörd və daha çox hərəkət zolağı olan yollarda əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayırır;
- 1.4 - dayanma qadağan olunan yerləri bildirir, müstəqil və ya 3.27 nişanı ilə birlikdə tətbiq edilir, hərəkət hissəsinin kənarına və ya bordurun üst hissəsinə çəkilir;
- 1.5 - iki və ya üç zolaqlı yollarda əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayırır, bir istiqamətdə hərəkət üçün iki və daha çox zolaq olduqda, hərəkət zolaqlarının sərhədlərini göstərir;
- 1.6 - əks istiqamətli və ya eyni istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayıran 1.1 və 1.11 nişanlama xətlərinə yaxınlaşma barədə xəbərdarlıq edir (yaxınlaşma xətti – cizgilərinin uzunluğu onların aralarındakı məsafədən üç dəfə böyük olan qırıq xətlər);
- 1.7 - yol ayrıcının həddlərində hərəkət zolaqlarını göstərir (cizgiləri qısa və onların aralarındakı məsafə cizginin uzunluğuna bərabər olan qırıq xətlər);



- 1.8 - sürətləndirmə və ya tormozlama zolağı ilə yolun hərəkət hissəsinin əsas zolağı arasında sərhəddi göstərir (enli qırıq xətlər müxtəlif səviyyələrdəki yol ayrıcılarında, kəsişmələrdə, avtobus dayanacaqları zonasında və s. yerlərdə);
- 1.9 - reversiv hərəkətlə nizamlanma tətbiq edilən hərəkət zolaqlarının sərhədlərini göstərir, qarşılıqlı hərəkətlə nizamlanma tətbiq olunan yollarda əks istiqamətli (qarşılıqlı hərəkət svetoforları söndürülən zaman) nəqliyyat axınlarını ayırır;

- 1.10 - duracağın qadağan olunduğu yerləri bildirir, müstəqil və ya 3.28 nişanı ilə birlikdə tətbiq edilir və hərəkət hissəsinin kənarına və ya bordurun üst hissəsinə çəkilir;

- 1.11 - yalnız bir zolaqdan çıxaraq yerdəyişməyə icazə verilən yollarda duracaqlara girmək və çıxmaq, geriye dönmək və s. üçün nəzərdə tutulmuş yerləri göstərir. Bu xətti qırıq-qırıq xətt istiqamətindən, ötmə və yandankeçmələri həyata keçirdikdə isə hətta bütöv xətt istiqamətindən kəsməyə icazə verilir.



- 1.12 - (STOP - xətt) 2.5 nişanı olduqda və ya svetoforun (nizamlayıcının) qadağan signalı verildikdə, NV-lərin dayanmalı olduğu yeri göstərir;

- 1.13 - kəsişən yolla hərəkət edən NV-yə yol vermək üçün NV-nin lazım gəldikdə, dayanmalı olduğu yeri göstərir;

- 1.14.1 - nizamlanmış piyada keçidini, 1.14.2-piyadaların hərəkət istiqamətini, 1.14.3-hərəkətin svetoforla nizamlandığı piyada keçidini göstərir;

- 1.15 - velosiped yolunun yolun hərəkət hissəsi ilə kəsişdiyi yeri göstərir;

- 1.16.1-1.16.3 - nəqliyyat axınlarının ayrıldığı və ya birləşdiyi yerlərdə istiqamətləndirici adacıqları göstərir;

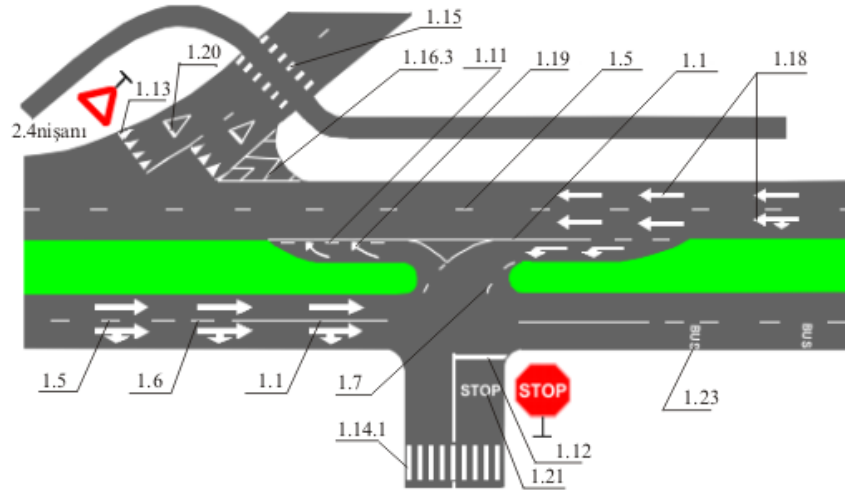
- 1.17 - ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin dayanacaqlarını və taksi duracaqlarını göstərir;

- 1.18 - yol ayrıcılarında hərəkətin zolaqlar üzrə icazə verilmiş istiqamətlərini göstərir, müstəqil, yaxud 5.8.1, 5.8.2 nişanları ilə birlikdə tətbiq edilir, dalan təsviri çəkilmiş nişanlanma xətti göstərir ki, yaxınlıqdakı hərəkət hissəsinə dönmək qadağandır, sol kənar zolaqdan sola dönməyə icazə verən işarə həmin zolaqdan geriye dönməyə də icazə verir;

- 1.19 - yolun hərəkət hissəsinin daralan sahəsinə (həmin istiqamətdə zolaqların sayının azaldığı sahəyə), yaxud əks istiqamətlərdə nəqliyyat axınlarını ayıran 1.1 və ya 1.11 nişanlanma xətlərinə yaxınlaşmanı göstərir. Birinci halda 1.19 nişanlanma xətti 1.18.1-1.18.3 nişanları ilə birlikdə tətbiq oluna bilər;

- 1.20 -1.13 nişanlanma xəttinə yaxınlaşmanı bildirir;

- 1.21 (“STOP yazısı”) -2.5 nişanı ilə birlikdə tətbiq olunduğu hallarda 1.12 nişanlanma xəttinə yaxınlaşmanı bildirir;
- 1.22 - yolun (marşrutun) nömrəsini göstərir;
- 1.23 - ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri üçün xüsusi zolağı göstərir.



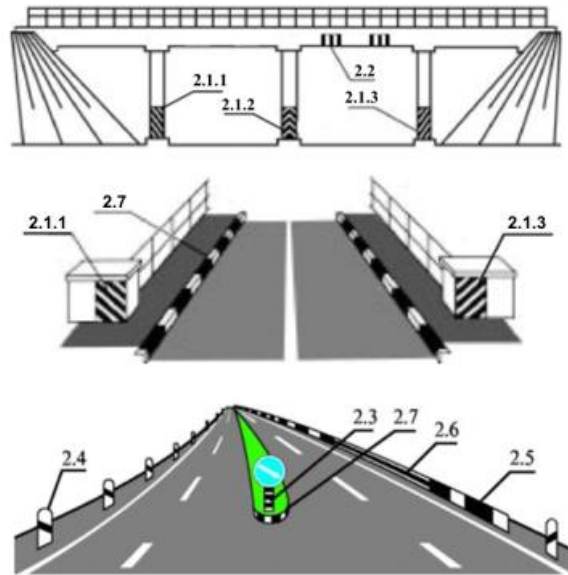
Üfqi nişanlanma xətlərinin xüsusiyyətləri aşağıda göstərilmişdir:

- 1.1-1.3 xətlərini kəsib keçmək qadağandır;
- nəqliyyat vasitəsini yolun çiyində dayandırmaq üçün hərəkət hissəsinin kənarını göstərən və sürücüdən sağda yerləşən 1.1 və 1.2 xətlərini kəsib keçməyə yol verilir;
- 1.5 -1.8 xətlərini istənilən tərəfdən kəsib keçməyə icazə verilir;
- qarşılıqlı hərəkət svetoforları olmadıqda və ya söndürülmüş olduqda, 1.9 xətti sürücüdən sağdırsa, onu kəsib keçməyə icazə verilir, qarşılıqlı hərəkət svetoforları yanarkən bir istiqamətdə hərəkətə icazə verilən zolaqları bir-birindən ayıran 1.9 nişanlanma xəttini istənilən tərəfdən kəsib keçmək olar. Qarşılıqlı hərəkət svetoforları söndürüldükdə sürücü dərhal 1.9 nişanlanma xəttindən sağ tərəfə yerdəyişmə etməlidir. Qarşılıqlı hərəkət svetoforları söndürülmüş olduqda əks istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayıran 1.9 xəttini kəsib keçmək qadağandır;
- 1.11 xəttini qırıq xətt tərəfdən, habelə yalnız ötməni və ya yandan keçməni başa çatdırdıqdan sonra bütöv xətt tərəfdən kəsib keçməyə icazə verilir. Yeri dəyişdirilə bilən dayaqalarda qurulmuş müvəqqəti yol nişanlarının və nişanlanma xətlərinin mənalı bir-birinə zidd gəldikdə, sürücülər yol nişanlarını əsas tutmalıdırlar.

Yol qurğularının elementlərinə (körpülərə, dəmir yol keçidlərinə, dayaq qurğularına və s.), hasarlara, sütunlara, eləcə də yollarda olan və hərəkət üçün təhlükə yaradan digər obyektlərin üzərinə, onların ölçülərini göstərmək və həmçinin, sürücülərin gözlə istiqaməti müəyyənləşdirməsinə kömək etmək məqsədilə, ağ və qara rəngli zolaq şəklində şaquli nişanlama çəkilir.

Şaquli nişanlanma xətləri aşağıdakılardır:

2.1- yol qurğularının hərəkətdə olan nəqliyyat vasitələri üçün təhlükə doğuran üsürlərini (körpülərin dayaqlarını və s.) göstərir;



2.2 - tunellərin, körpülərin aşırımlarının aşağı kənarını göstərir;

2.3 - ayırma zolaqlarında və ya təhlükəsizlik adacıqlarında düzəldilmiş dairəvi adacıqları göstərir;

2.4 - istiqamətləndirici dirəkciyələri, yolkənarı kötücükələri, çəpərlərin dayaqlarını və s. göstərir;

2.5 - kiçik radiuslu döngələrdə, sərt enişlərdə, digər təhlükəli sahələrdə yol sədlərinin yan səthini göstərir;

2.6 - başqa sahələrdə yol sədlərinin yan səthini göstərir;

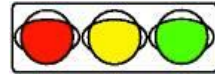
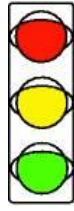
2.7 - təhlükəli sahələrdə yol səthindən hündürə çıxan təhlükəsizlik –adacıqlarını göstərir.

Aşağıdakı şəkildə yolların nişanlanmasında istifadə olunan plastik düymələrin müxtəlif nümunələri göstərilmişdir.

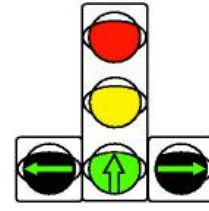


1.7. Svetoforlar və nizamlayıcının siqnalları

Svetoforlar küçə-yol şəbəkəsinin hər hansı bir elementindən hərəkət iştirakçılarını növbə ilə buraxmaq və təhlükəli yol sahələrini işarələmək üçün istifadə olunurlar. Şəraitdən asılı olaraq onlar müəyyən istiqamətlərdə və ya həmin istiqamətin müəyyən zolaqlarında hərəkəti idarə edirlər:



Siqnalları üfqi yerləşdirilmiş svetofor



Əlavə bölməli svetofor



Müəyyən istiqamətlərdə hərəkəti
nizamlamaq üçün svetofor



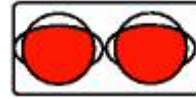
Velosiped
svetoforları



Piyada
svetoforları



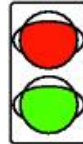
Qarşılıqlı hərəkət svetoforu



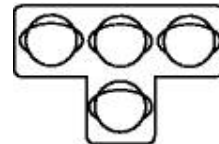
Dəmir yol keçidlərində hərəkəti
nizamlamaq üçün svetoforlar.



Nizamlanmayan yol
ayrıclarını və piyada
keçidlərini nişanlamaq
üçün svetoforlar.



Müəssisələrin və təşkilatların
ərazisində, habelə yolun hərəkət
hissəsi daralan yerlərdə hərəkəti
nizamlamaq üçün svetofor.



Tramvayın və ümumi
istifadəli digər NV-lərin
hərəkətini nizamlamaq
üçün svetofor.

- mübahisəli istiqamətlərdə nəqliyyat və nəqliyyat-piyada axınlarının görüş-düyü yerlərdə (yol ayrıcıları, piyada keçidləri);
- hərəkət istiqaməti əks tərəfə dəyişə bilən zolaqlarda;
- dəmir yol keçidlərində, açılan körpülərdə, limanlarda və bərələrdə;
- xüsusi xidmət avtomobillərinin intensiv hərəkətli yola çıxış yerlərində;
- ümumi təyinatlı NV-lərin hərəkətinin idarə olunmasında.

Svetoforların vasitəsi ilə verilən siqnallarda yaşıl, sarı, qırmızı və ağ-sarımtıl rənglər tətbiq edilir. Hər hansı bir svetofor obyektində quraşdırılmış bütün svetoforlar əlaqəli iş rejimlərində işləyirlər.

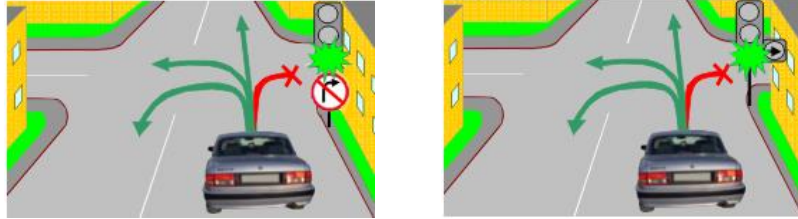
Əlaqələndirilmiş nizamlama sisteminə və ya «yaşıl dalğa»ya daxil olan bütün svetofor obyektləri digər svetofor obyektlərinin işindən asılı olmayaraq fərdi (avtonom) avtomatik rejimdə işləmək imkanına malik olmalıdırlar.

Təyinatından asılı olaraq svetofor siqnalları dairəvi formalı ox (oxlar), piyadanın və ya velosipedin silueti şəklində və X formalı ola bilər. Dairəvi siqnallı svetoforların yaşıl ox (oxlar) şəklində bir və ya iki əlavə bölməsi ola bilər. Həmin bölmələr dairəvi yaşıl siqnalın səviyyəsində yerləşdirilir.

Dairəvi svetofor siqnallarında yaşıl rəng hərəkətə icazə verir, yaşıl işığın ya-nıb-sönməsi hərəkətə icazə verir və bildirir ki, onun vaxtı qurtarır, tezliklə qadağan siqnalı yanacaq (yaşıl siqnalın sönməsinə qədər qalan müddəti sürücülərə

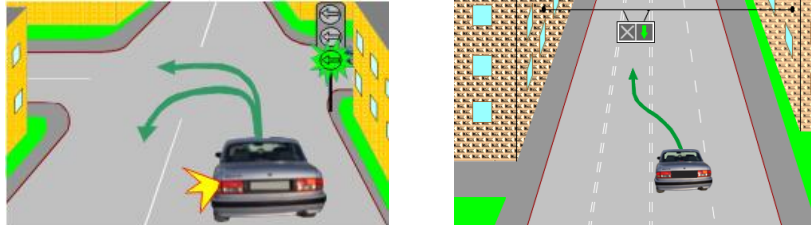
bildirmək üçün rəqəmli tablo tətbiq edilə bilər), sarı rəngli işığın yanması hərəkəti qadağan edir və tezliklə siqnalların dəyişəcəyi barədə xəbərdarlıq edir, sarı rəngli işığın yanıb-sönməsi isə hərəkətə icazə verir və nizamlanmayan yol ayrıcının və ya piyada keçidinin olduğunu bildirir, təhlükə barədə xəbərdarlıq edir.

Qırmızı, sarı, yaşıl ox şəklində olan svetofor siqnalları da eyni rəng dairəvi siqnallarda olduğu kimidir. Yeganə fərq ondan ibarətdir ki, onlar ox istiqamətində fəaliyyət göstərilir. Əgər geriye dönmə xüsusi nişanla qadağan olunmamışdırsa, sola dönmə oxlu yaşıl işıq geriye dönməyə də icazə verir. Əlavə bölmədə



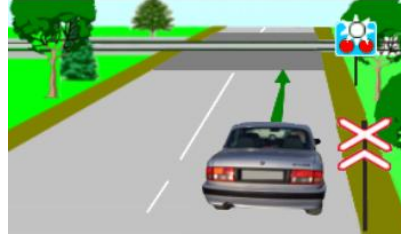
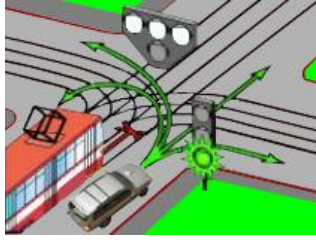
siqnalın sönməsi həmin istiqamətdə hərəkəti qadağan edir.

Svetoforun əsas yaşıl siqnalına qara konturlu ox çəkilmişdirsə, svetoforun əlavə bölməsi var və digər icazə verilən hərəkət istiqamətləri də göstərilə bilər. Piyada silueti əks olunmuş svetofor siqnalları ancaq piyadalara və velosipedçilərə şamil olunurlar. Yaşıl işıq hərəkətə icazə verir, qırmızı işıq isə onu qadağan edir. Velosipedçilərin hərəkətini nizamlamaq üçün qara rəngli velosiped çəkilmiş, ölçüləri 200x200mm olan ağ rəngli düzbucaqlı lövhəcikli, kiçik ölçülü dairəvi svetofor siqnallarından istifadə etmək olar. Kor piyadaların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə svetofor siqnallarına səs siqnalları da əlavə oluna bilər.



NV-lərin zolaqlar üzrə hərəkətini və ya dəyişkən istiqamətli zolaqlarda hərəkəti nizamlamaq üçün reversiv svetoforlardan istifadə oluna bilər. Bu svetoforlar qırmızı xaç və yaşıl oxdan ibarət iki siqnala malikdirlər. Qırmızı xaç üzərində asıldığı zolaqda hərəkəti qadağan edir, yaşıl ox isə həmin zolaqda hərəkətə icazə verir. Belə svetoforların siqnallarının sönməsi üzərində asıldığı zolağa girişi qadağan edir. Onlarda sağa və ya sola istiqamətlənmiş sarı oxdan da istifadə oluna bilər ki, bu da svetofor siqnalının dəyişəcəyi haqqında xəbərdarlıq edir.

Xüsusilaşdırılmış zolaqlarda onlar üçün ayrılmış tramvayların və digər marşrut NV-lərinin hərəkətini nizamlamaq üçün «T» şəklində yerləşmiş dörd ədəd bir rəngli ağ-sarımtıl siqnallara malik olan svetoforlardan istifadə etmək



olar. Hərəkətə o zaman icazə verilir ki, aşağıdakı siqnal ilə birlikdə yuxarıdakı siqnallardan biri və ya bir neçəsi eyni zamanda yandırılır. Yuxarıdakı sol siqnal sola dönməyə, ortadakı siqnal düz getməyə, aşağıdakı siqnal isə sağa getməyə icazə verir. Ancaq yuxarıdakı üç siqnal eyni zamanda söndürülmüşdürsə, hərəkət qadağandır.

Dəmir yol keçidlərində tətbiq olunan ağ-sarımtıl rəngli yanib-sönən dairəvi formalı siqnal NV-lərin dəmir yolunu keçməsinə icazə verir. Ağ-sarımtıl rəngli işıq söndükdə və ya qırmızı işıq yandıqda görmə sahəsində yaxınlaşan qatar, lokomotiv və ya drezinlər olmadıqda hərəkətə icazə verilir.

Yollarda, yol ayrıcılarında və digər yerlərdə yol hərəkəti qaydalarına nəzarəti həyata keçirmək, yol hərəkətinin gərginliyinə yol verməmək və ya onu aradan qaldırmaq üçün **nizamlayıcı siqnallarından** istifadə olunur. Nizamlayıcının siqnallarının mənalı müvafiq şəkillərdə göstərilmişdir.

Bütün NV sürücülərinə və piyadalara aid olan siqnallar:

- **“Diqqət. Hərəkət dayandırılсын”** siqnalı hərəkəti qadağan edir, lakin siqnal verilərkən yol ayrıcında olan sürücü və piyadalara hərəkətlərini davam etməyə icazə verir;

- **“Müəyyən istiqamət üzrə hərəkət”** siqnalı nizamlayıcının sinə və arxa tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların hərəkətini qadağan edir, sol və sağ tərəfindən gələn



tramvayların düzünə, relssiz nəqliyyat vasitələrinin düzünə və sağa hərəkət etməsinə, sinə və arxa tərəfindən isə piyadalara yolun hərəkət hissəsini keçməyə icazə verir;

- **“Sola dönmə”** siqnalı nizamlayıcının sol tərəfindən gələn tramvayların sola dönməsinə, relssiz nəqliyyat vasitələrinə bütün istiqamətlərdə hərəkət etməyə, sinə tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinə sağa dönməyə, arxa tərəfindən piyadalara hərəkət hissəsini keçməyə icazə verir, sağ və arxa tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini isə qadağan edir;



Konkret nəqliyyat vasitəsi sürücüsünə və piyada-
daya aid olan siqnallar:

- **“Sürəti azaldın”** signalı nizamlayıcı əli ilə yu-
xarı-aşağı hərəkətlər edərsə, hərəkətə icazə verilən
istiqamətlərdə sürücüdən öz nəqliyyat vasitəsinin sürətinin azaldılmasını tələb
edir;

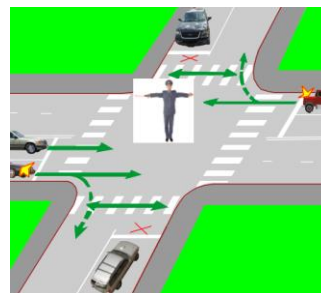
- **“Sürəti artırın”** signalı nizamlayıcı əli ilə
üfuqi vəziyyətdə (saat əqrəbi istiqamətində) dairə-
vi hərəkətlər edərsə, hərəkətə icazə verilən istiqə-
mətlərdə sürücüdən öz nəqliyyat vasitələrinin sür-
rətini artırmaq, piyadalardan isə yolu keçməsinə
tezləşdirməyi tələb edir;

- **“Dayanın”** signalı nizamlayıcı tərəfindən
hər hansı nəqliyyat vasitəsinə tərəf yönəldilmiş-
dirsə, onun sürücüsündən öz nəqliyyat vasitəsinə
yolun hərəkət hissəsinin kənarında dayandırma-
sını tələb edir.



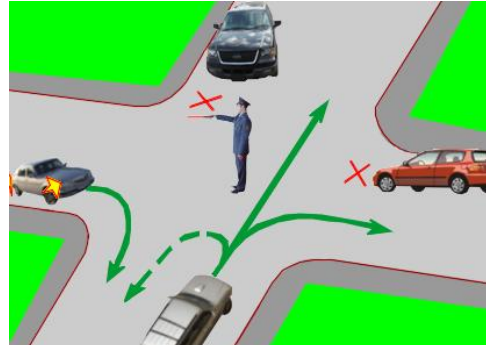
Müstəsna hallarda (yol hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə
təxirə salınmayan tədbirlərin görülməsi üçün zərurət yaranarsa), nizamlayıcı bu
maddənin ikinci hissəsində göstərilən siqnalların mənalarından fərqli olaraq yol
hərəkəti iştirakçılarına aydın olan digər siqnalları verə bilər.

Bu maddədə nəzərdə tutulmuş siqnalları verərkən, nizamlayıcı fətdən də isti-
fadə edə bilər.



Nizamlayıcı elə yerdə dayanmalı və elə təchiz edilməlidir ki, yol hərəkəti iştirakçıları onun tərəfindən verilən siqnalları sutkanın işıqlı və qaranlıq vaxtı seçə bilsinlər. Bu məqsədlə sutkanın qaranlıq vaxtında nizamlayıcı işıq düşən yerdə dayanmalı və ya istifadə edilən jezl işıq saçan və yaxud işıq verən olmalıdır.

Yollarda yaxşı görünməsi üçün nizamlayıcı jezldən və ya qırmızı siqnallı diskdən istifadə edə bilər.



Sürücülər və piyadalar svetofor siqnallarına, yol nişanları və ya nişanlama xətlərinin tələblərinə uyğun olmasa belə nizamlayıcı siqnallarının tələblərinə əməl etməlidirlər. O hallarda ki, svetofor siqnalları yol nişanları ilə ziddiyyət təşkil edir, onda svetofor siqnalları əsas götürülməlidir.

Yol işlərində istifadə olunan işarələr və NV-lərin tanınma nişanları

Avtomobil yollarında yol işlərinin aparıldığı yerlər təhlükəli və «dar» yerlər hesab olunurlar. Yol işləri aparılarkən, habelə yolun zədələnmiş sahələrində təhlükəsiz və fasiləsiz hərəkəti təmin etmək məqsədilə aşağıdakı xüsusi ***işarələrdən*** istifadə olunur:

- görülməli işlərin sahəsini müəyyənləşdirən lövhə və səyyarı konuslar;
- nizamlayıcı göstərişləri olan sürətli hərəkət lövhələri;
- iş sahəsini müəyyənləşdirən qırmızı və ya narıncı rəngli sayrışan işıqlar;

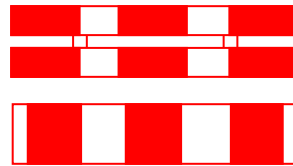
- hərəkətin istiqamətini göstərən maneə;
- görülməyən yol işlərindən yan keçməni göstərən maneələr.

Yol işləri görülməsinə, onun xarakteri və davam etmə müddətindən asılı olaraq, yalnız Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanları ilə razılaşdırıldıqdan, xüsusi yol nişanlarının və ya işıq siqnallarının qurulmasından sonra başlanıla bilər.

İş aparılacaq sahələri aydın görünən stendlərlə, şlaqbaumlarla, ayırıcı dirəklərlə və ya digər xüsusi vasitələrlə işarə etmək lazımdır. Bu vasitələr işıqlandırıcı olmazsa, axşamlar qırmızı və narıncı rəngli daimi və ya sayrışan işıqlar quraşdırılmalıdır.

Yolun zədələnmiş hissəsində hərəkəti nizamlamaq üçün xüsusi yol nişanları və işıq siqnalları quraşdırılır, zəruri hallarda isə yaranmış vəziyyətə uyğun olaraq yolun nişanlanması aparılır. Əgər vəziyyət tələb edərsə, yol hərəkəti yol fəhlələri tərəfindən nizamlanmalıdır.

Yol işlərinin aparılması müddətində qurulmuş xüsusi yol nişanları və işıq siqnalları saxlanılır, işlər qurtardıqda isə ilkin vasitələr bərpa edilir və zəruri olduqda yeni yol hərəkəti şəraitinə müvafiq olaraq dəyişikliklər edilir.



Görülməyən yol işlərindən yan keçməni göstərən maneələr.

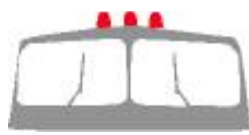


Yolun hərəkət hissəsində işləyən şəxs narıncı rəngli qolsuz paltar geyməli, gecə isə həmin geyim işıq qaytaran olmalı və yaxud onun üzərində işıqqaytarıcı elementlər nəzərdə tutulmalıdır. Yol işlərinin aparılması ilə əlaqədar hərəkətin bağlanması və ya onun məhdudlaşdırılması, eləcə də işin aparıldığı yerin, yaxud zonanın nişanlanması dövlət standartı ilə müəyyən edilir.

Nəqliyyat vasitələrində aşağıdakı **tanınma nişanlarından** istifadə olunur:

“Avtoqatar”-qoşqulu yük avtomobillərində və təkərli traktorlarda (1,4 t və daha artıq yük götürən), habelə birləşdirilmiş avtobus və trolleybuslarda-kabinənin damında bir-birindən 150-300 mm aralı, üfqi yerləşdirilmiş narıncı rəngli üç fənər şəklində olurlar.

“Tikanlı şinlər”-tikanlı şinlər qoyulmuş mexaniki nəqliyyat vasitələrinin arxasında-bərabərtərəfli, ağ rəngli, təpəsi yuxarı yönəldilmiş və qırmızı haşiyəyə alınmış içərisində qara rəngdə şin təsviri olan üçbucaq şəklində (üçbucağın tərəf-



ləri azı 200mm, haşiyənin eni üçbucağın tərəfinin onda biri qədərdir) olurlar.

“Uşaqların daşınması” – avtobusda dəstə ilə uşaq apararkən, bu, nəqliyyat



vasitələrinin qabağında və arxasında-qırmızı haşiyəyə alınmış və içərisində qara rənglə 1.21 yol nişanının simvolu təsvir edilmiş sarı rəngli kvadrat şəklində (kvadratın tərəfləri azı 200mm, haşiyənin eni kvadratın tərəfinin onda biri qədər) olur.

“Kar sürücüsü”– lal-kar və ya kar sürücülərin idarə etdiyi mexaniki nəqliyyat vasitələrinin qabağında və arxasında-diametri 160mm olan, içərisində təpəsi aşağı yönəldilmiş bərabərtərəfli xəyalı üçbucağın küncələrində 40mm diametrli üç qara dairəcik çəkilmiş sarı rəngli dairə şəklində olurlar.

“Əlil” – I və II qrup əlillər üçün xüsusi avadanlıqlar quraşdırılmış, onlar tərəfindən idarə olunan və qeydiyyat şəhadətnaməsində bu barədə müvafiq qeyd olan nəqliyyat vasitələrinin qabaq və arxasında – tərəfləri 150mm ölçülü, daxilində 7.17 simvolunun qara boya ilə təsviri olan sarı rəngli kvadrat şəklində olur.



“Həkim”– sürücü-həkimlərin idarə etdiyi nəqliyyat vasitələrinin qabağında və arxasında–tərəflərinin ölçüsü $140mm$ olan, içərisinə ağ dairədə (diametri $125mm$) qızıl xaç (ştrixin hündürlüyü $90mm$, eni $25mm$) təsviri vurulmuş, göy rəngli kvadrat şəklində olur.

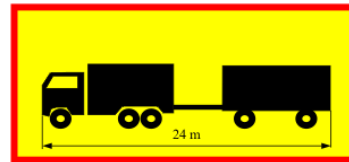
“Təlim nəqliyyat vasitəsi ”– sürücülük öyrətmək üçün istifadə olunan mexaniki nəqliyyat vasitəsinin qabağında və arxasında-bərabərtərəfli, ağ rəngli, təpəsi



yuxarı yönəldilmiş və qırmızı haşiyəyə alınmış (üçbucağın tərəfləri azı $200mm$, haşiyənin eni üçbucağın tərəfinin onda biri qədər) və içərisində qara rəngdə “Təlim” sözü yazılmış üçbucaq şəklində (minik avtomobilinin damında ikitərəfli nişan qoyulmasına yol verilir) olur.

“Nəqliyyat vasitəsinin qabaritindən kənara çıxan yük”- $400\times 400mm$ ölçüyə, diaqonal boyu $50mm$ enində, növbəli qırmızı ağ zolaqlar çəkilmiş, işıqqaytarıcı səthə malik lövhəcik şəklində olur.

“Təhlükəli yük”-belə yüklər daşıyan nəqliyyat vasitələrinin qabağında və arxasında- $690\times 300mm$ ölçüdə, onun $400\times 300mm$ ölçüdə sağ hissəsi narıncı, sol hissəsi isə $15mm$ enində qara haşiyəyə alınmış ağ rəngdə olan düzbucaqlı şəklində (nişanda yükün təhlükəli xassələrini xarakterizə edən işarələr çəkilir) olur.



“Uzunölçülü nəqliyyat vasitəsi” – yüklü və ya yüksüz iki və daha çox qoşqusu olan uzunluğu $24m$ -dən artıq olan avtoqatarların arxasında- $40mm$ enində qırmızı haşiyəsi olan sarı rəngli, azı $1200\times 200mm$ ölçülü, işıqqaytarıcı səthə malik düzbucaqlı şəklində (göstərilən ölçüdə nişanı yerləşdirmək mümkün olmadıqda, azı $600\times 200mm$ ölçüdə iki eyni nişanı nəqliyyat vasitəsinin oxuna simmetrik yerləşdirməyə yol verilir) tanınma nişanları quraşdırılır.

“Qəza dayanma nişanı”-yolun hərəkət hissəsində nəqliyyat vasitəsi məcburi dayandığı hallarda quraşdırılır.

“AZ” fərqlənmə nişanı-beynəlxalq yol hərəkətlərində iştirak edən nəqliyyat vasitələrinin Azərbaycan Respublikasına mənsubiyyətini bildirmək məqsədilə quraşdırılır.

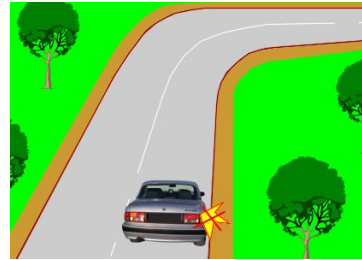
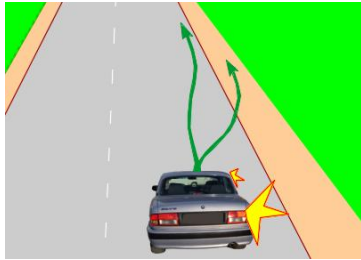
“Təcrübəsiz sürücü”- nəqliyyat vasitəsinə idarə edən şəxsin sürücülük vərdişlərinə mükəmməl malik olmadığı barədə yol hərəkətinin başqa iştirakçılarını xəbərdar etmək məqsədilə quraşdırılır.



1.8.1. Xəbərdarlıq siqnalları, hərəkətə başlama və manevr etmə

Yol hərəkəti iştirakçılarının hərəkətlərinin əlaqələndirilməsi üçün müasir avtomobillərin malik olduqları cihaz və avadanlıqlara misal olaraq dönmə işıq siqnallarını, faraları, qabarit fənərlərini, qəza işıq siqnallarını və s. göstərmək olar.

İlkin hərəkət istiqamətlərinin ixtiyari dəyişmələri, həmçinin, hərəkətə başlama və dayanma haqqında xəbərdarlıq etmək üçün sürücü işıq siqnalları, onlar olmadıqda və ya nasaz olduqda isə əl siqnallarından istifadə edir. Yol hərəkət qaydaları yolun sağında, müəyyən hallarda isə solunda dayanma və durmaya icazə verdiyindən, sürücü sol və ya sağ dönmə işıq siqnallarından istifadə edə bilər. Bu dönmə siqnallarının bir dəqiqədəki döyülmələrinin sayı 90 ± 30 dəfədir. Yol istiqamətini dəyişdikdə həmin istiqamətdə dönmə signalını verməyə ehtiyac yoxdur. Belə hallarda verilmiş signal hərəkət zolağını və ya trayektoriyasını dəyişmə istəyi kimi başa düşülməlidir.



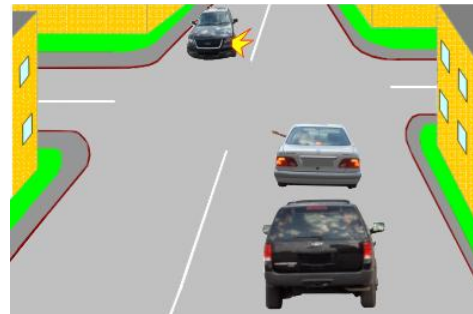
Dönmə siqnalları yollarda olduğu kimi həyətlərdə, qapalı ərazilərdə də verilməlidir. Signal manevrədən qabaq (şəhər daxilində ixtiyari manevrədən 4-5 *san.*, şəhərdən kənarda isə 7-8 *san.* əvvəl) verilməlidir. Dönmələrdən və ya zolaqlar üzrə yerdəyişmələrdən dərhal sonra signalın verilişi dayandırılmalıdır.

Əl ilə verilən siqnallar isə manevrin başlanğıcında dayandırıla bilər. Motosikletçinin sağ əl ilə verilən xəbərdarlıq siqnalları nümunəsi aşağıdakı şəkillərdə göstərilmişdir.



Yana uzadılmış sol qol, yaxud yana uzadılaraq düzbucaq şəklində dirsəkdən yuxarı bükülmüş sağ qol sola (geriyə) dönmə signalına uyğundur. Yana uzadılmış sağ qol, yaxud yana uzadılaraq düzbucaq şəklində dirsəkdən yuxarı bükülmüş sol qol sağa dönmə signalına uyğundur. Yuxarı qaldırılmış sol və ya sağ qol tormozlama signalına uyğundur.

Dönmə signalının verilməsi sürücüyə həmin istiqamətdə hərəkət etmək üçün heç bir üstünlük vermir və o, manevrə yerinə yetirmək üçün əlverişli şəraitin yaranmasını gözləməli, digər hərəkət iştirakçılarına maneçilik törətməməlidir. Sürücünün yanında sağda oturan sərnəşinin də əl ilə işarələr verməsi qanunla qadağan olunmur.



Tormozlama signalı tormoz pedalı basıldıqda avtomatik olaraq işə düşür. Arxada gələn avtomobilin sürücüsünü xəbərdar etmək üçün tormozlamadan qabaq hansı istiqamətdə dayanmasından asılı olaraq dönmə işıq signalı verilməlidir. Bu mümkün olmadıqda isə tormozlamadan qabaq bir dəfə tormoz pedalını basmaqla xəbərdarlıq signalı vermək olar.

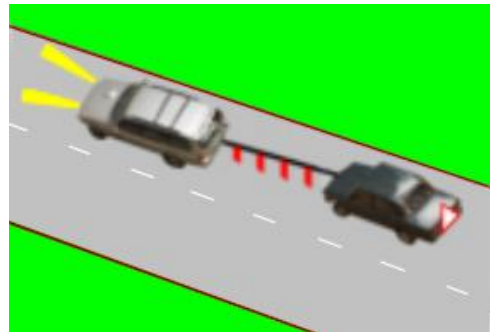
Bütün yaşayış məntəqələrində səs signallarının verilməsi qadağandır. Əgər yaşayış məntəqəsindən keçən yolda 5.24 “Yaşayış məntəqəsinin başlanğıcı” nişanı qoyulmuşdursa, belə yollarda səs signalı vermək qadağan deyildir. Real təhlükəli vəziyyətlərdə səs signalına icazə verilir. Qeyd edək ki, bu məhdudiyyət xüsusi səs signalı ilə təchiz edilmiş NV-lərə aid edilmir. Ötülən avtomobili xəbərdar etmək üçün işıq faralarını və səs signallarını periodik olaraq işə qoşmaq olar. Qaydalara görə gecə vaxtı qarşıdan gələn NV-yə 150m-dən az olmayan məsafədə uzaq işıqlar yaxın işığa keçirilməlidir. Motosikletlərin ümumi axında yaxşı görünməsinə təmin etmək məqsədilə gündüz vaxtı onların yaxın işıqlarının yandırılması vacib hesab olunur.

Təşkil olunmuş kolonda hərəkət etdikdə yaxın işıq faraları və ya duman əleyhinə faralar yandırılır. Bu qayda uşaqları aparan avtobus və ya mikroavtobuslara, onlar üçün ayrılmış xüsusi zolaqda ümumi nəqliyyat axınına qarşı hərəkət edən avtobus və trolleybuslara, təhlükəli böyük ölçülü və ağır yüklər daşıyan NV-lərə, həmçinin, yedəyi olan mexaniki NV-lərə də şamil edilir.

Tunellərdə süni işıqlandırma olduqda belə ya qabarit fənərlər, ya da yaxın işıq faraları yandırılmalıdır.

Dayanmış NV hərəkətə mane olduqda və ya qəza vəziyyəti yaratmaq ehtimalı olduqda qəza signalı yandırılmalıdır.

Bu signal dayanmanın qadağan olduğu yerlərdə məcburi dayanmalar zamanı, gecə yolun işıqlandırılmayan hissəsində dayanmalar zamanı və yol-nəqliyyat hadisələri zamanı da yandırıla bilər. Avtomobillər belə signalı təchiz olunmadıqda dayanma yerinə yaşayış məntəqələrində 15-20 m, yaşayış məntəqələrindən kənarda 30-40 m qabaqda, qəza dayanması nişanı qoyulmalıdır. Bu nişan ən azı bir istiqamətdə görünmə məsafəsi 100m-dən az olan yol sahələrində məcburi dayanmalar zamanı da qoyulmalıdır. Qaydalar belə nişan olmadıqda qırmızı yanib-sönən işıqlı fənərlərdən istifadə olunmasına icazə verir.

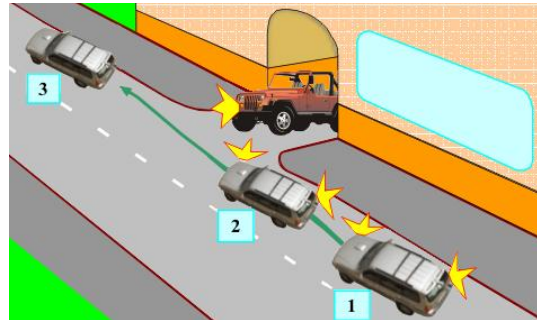


Yadda saxlamaq lazımdır ki, qadağan olunmuş yerlərdə məcburi dayanmalar zamanı sürücü ilk növbədə çalışmalıdır ki, NV-ni həmin yerdən kənarlaşdırsın. Qəza dayanma nişanının qoyulma məsafəsi yaranmış şəraitdən asılı olaraq, sürücü tərəfindən düzgün müəyyən edilməlidir. Bu zaman əsas prinsip ondan ibarətdir ki, yolda sürət nə qədər böyükdürsə, nişanın təhlükəli yerdən uzaqlıq məsafəsi də bir o qədər böyük olmalıdır. Qeyd etmək lazımdır ki, qəza dayanma nişanı qoymazdan əvvəl qəza işıq siqnalları yandırılmalıdır. Belə signal müəyyən səbəblər üzündən işləmədikdə qəza dayanma nişanı yedəyə alınan avtomobilin bilavasitə arxa hissəsində də yerləşdirilə bilər.

Hərəkətə başladıqda sürücü yolda hərəkət edən digər NV və piyadalara maneçilik törətmədiyinə əmin olmalıdır. Yəni o, digər hərəkət iştirakçılarının hərəkət istiqamətini və ya sürətini dəyişməsinə səbəb olarsa, hərəkətə və ya hər hansı manevri yerinə yetirməyə başlamamalıdır.

Sürücü hərəkətə başlamazdan, yerdəyişmədən, dönməzdən, ötməzdən və dayanmazdan qabaq müvafiq istiqamətə dönmək üçün xarici işıq siqnallarının köməyi ilə, bunlar olmadıqda və ya nasazlıq yarandıqda isə əl işarələri ilə signal verməlidir.

Dönmə göstəriciləri və ya əl ilə signal manevrə başlamazdan əvvəl verilir, manevr qurtardıqdan sonra isə dərhal kəsilir (əl ilə verilən signal bilavasitə manevrə başlamazdan əvvəl qurtara bilər). Bu zaman verilən signal hərəkətin digər iştirakçılarını çaşdırmamalıdır. Signal verməsi sürücüyə üstünlük vermir və onu təhlükəsizlik tədbirləri görməkdən azad etmir.



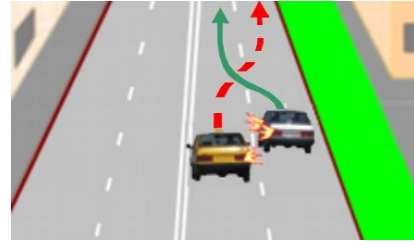
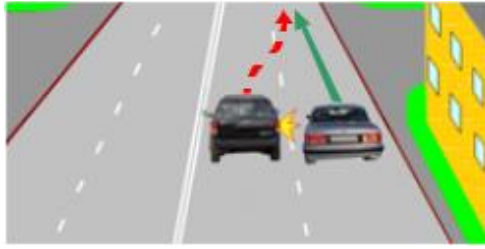
Sürücü qeyd olunan hallarda öz hərəkətləri haqqında məlumat verməlidir: *hərəkətə başlama, yerdəyişmə, dönmə, geriye dönmə və dayanma*.

Yadda saxlamaq lazımdır ki, sürücülərin düzgün hərəkətlərinin avtomatlaşdırılması üçün yuxarıda qeyd olunan manevrləri yerinə yetirdikdə yolda digər avtomobillər olmadıqda belə dönmə işıq siqnalları yandırılmalıdır. Bundan başqa unutmamaq olmur ki, signalın verilməsi sürücüyə hər hansı bir üstünlük vermir. Onlar ixtiyari manevri yerinə yetirmək istədikdə, əvvəlcədən tam təhlükəsizlik tədbirləri görməlidirlər. Belə siqnallar manevrin başlanmasına yaşayış məntəqələrində 4-5san., onlardan kənarda isə 7-8san. qalmış verilməlidir. Siqnalların daha qabaqcadan verilməsi piyadaları və arxadan gələn NV sürücülərini çaşdırma bilər.

Sürücü yola bitişik ərazidən (yolun hər iki tərəfinə bitişik olan və NV-lərin birbaşa hərəkəti üçün nəzərdə tutulmayan torpaq sahələri və orada yerləşən həyətlər, yaşayış massivləri, avtomobil duracaqları, yanacaqdoldurma məntəqələri, müəssisələr və başqa obyektlər) yola çıxarkən, yolda gedən NV və piyadalara, yoldan kənara çıxdıqda isə, hərəkət yolunu kəsən piyadalara və velosipedçilərə yol verməlidir.

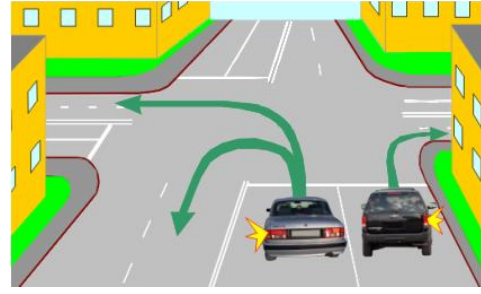
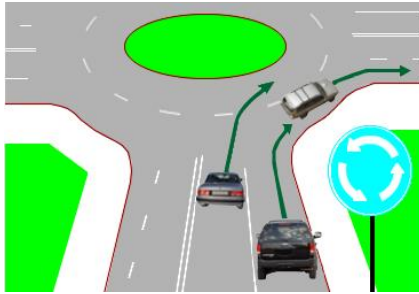


Yerdəyişmə zamanı hərəkət istiqamətini dəyişmədən eyni səmtə gedən NV-lərə yol verilməlidir. Eyni səmtə gedən NV-lər yerdəyişməni eyni vaxtda edir-



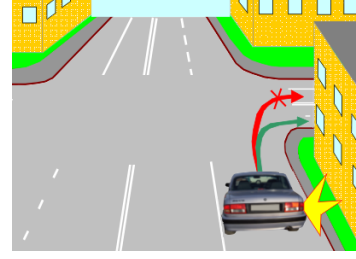
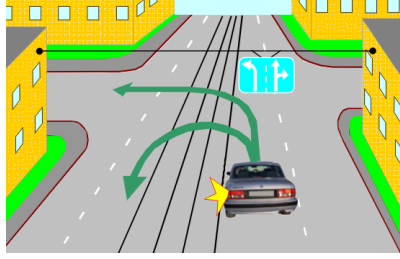
lərsə, onda sürücü özündən sağdakı NV-yə yol verməlidir. Burada iki prinsipi yadda saxlamaq lazımdır:

- yerini dəyişən NV sürücüsü düzünə hərəkət edən NV-yə yol verməlidir;
- hər iki NV eyni zamanda yerdəyişmə edərlərsə, sağda yerləşən NV sürücüsü üstünlüyə malikdir (belə manevrlər YNH ilə nəticələndikdə sağ tərəfi əzilən NV sürücüsü günahkar olacaqdır).



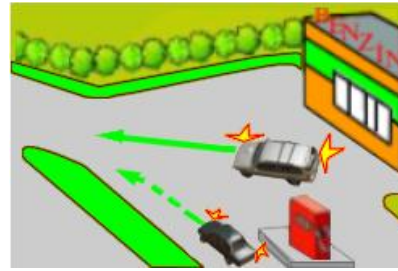
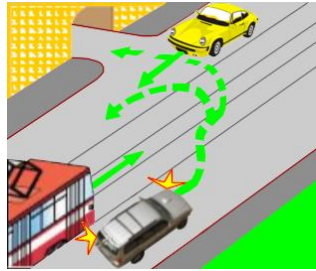
Dairəvi hərəkət təşkil edilmiş yol ayrıcında dönmək istisna olmaqla (belə yerlərdə dairəyə ixtiyari zolaqdan daxil olmaq mümkün olduğu halda ondan çıxış ancaq sağ hərəkət zolağı ilə olmalıdır), sağa, sola və ya geriye dönməzdən əvvəl sürücü həmin istiqamətdə hərəkət hissəsində müvafiq kənar vəziyyət tutmalıdır. Solda hərəkət hissəsi ilə eyni səviyyədə yerləşən eyni istiqamətli tramvay yolları olduqda 5.8.1 və ya 5.8.2 nişanları ilə başqa hərəkət qaydası müəyyən edilməmişdirsə, həmin yollardan keçərək sola və geriye dönmək lazımdır. Bu zaman tramvaya maneçilik törədilməməlidir.

Elə dönmək lazımdır ki, NV hərəkət hissəsinin kəsişdiyi yerdən çıxarkən qarşıdan gələn NV-nin yoluna keçməsin. NV sağa dönərkən, mümkün qədər hərəkət hissəsinin sağ kənarına yaxın hərəkət etməlidir.



NV öz qabaritinə və ya başqa səbəblərə görə Qaydaların tələblərinə əməl etməklə dönmə bilmirsə, həmin tələblərdən çıxmağa o şərtlə yol verilir ki, hərəkət təhlükəsizliyi təmin olunsun və bu, digər NV-lər üçün maneə yaratmasın. Böyük qabaritli avtomobilin dönməsi zamanı arxadakı NV-lərin sürücüləri yaddan çıxarmamalıdırlar ki, adətən, belə avtomobillərin idarə olunmayan arxa təkərləri dönmə mərkəzinə tərəf yerlərini dəyişirlər.

Yol ayrıcından kənarda sola və ya geriye dönərkən, relssiz NV-nin sürücüsü qarşıdan gələn NV-yə və eyni istiqamətdə gedən tramvaya yol verməlidir. Yol ayrıcından kənarda geri dönərkən, yolun sol kənarı tərəfdən manevr etmək üçün

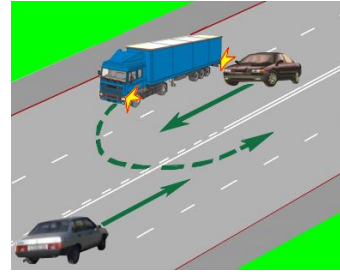
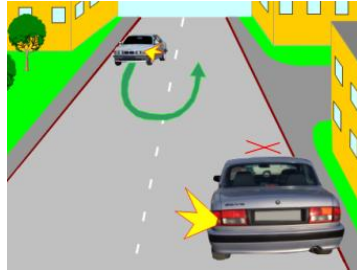
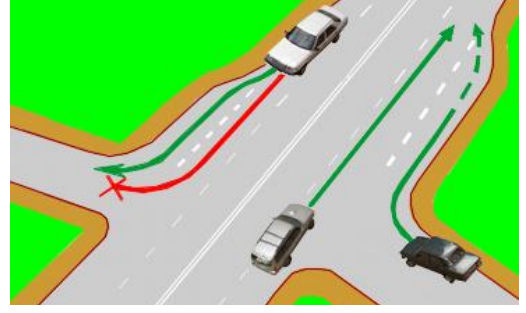


hərəkət hissəsinin eni kifayət qədər olmadıqda, hərəkət hissəsinin sağ kənarından (yolun sağ qırağından) manevr etməyə yol verilir. Bu zaman sürücü arxadan və qarşıdan gələn NV-lərə yol verməlidir.

Hərəkət trayektoriyaları kəsişən NV-lərin keçmə növbəliliyi texniki vasitələrlə müəyyən edilmədikdə, klassik qaydaya görə sağ tərəfdən hərəkət edən NV-yə üstünlük verilir.

Tormozlama zolağı olduqda, hərəkət istiqamətini dəyişmək istəyən sürücü vaxtında həmin zolağa keçməli və yalnız burada sürəti azaltmalıdır. Yola giriş yerində sürətləndirmə zolağı olduqda, sürücü həmin zolaqla getməli və bu yolla gedən NV-lərə yol verərək, qonşu zolağa keçməlidir.

Piyada keçidlərində, tunellərdə, körpülərdə, estakadalarda və onların altında, dəmir yol keçidlərində, ən azı bir istiqamətdə yolun 100 m-dən az hissəsi görünən yerlərdə, ümumi istifadədə olan nəqliyyatın dayanacaq məntəqələrinin yerləşdiyi yerlərdə geriye dönmək qadağandır. Yol ayrıcılarından kənarda ensiz hərəkət hissələrində sol kənar zolaqdan geriye dönmək mümkün deyildirsə, onda sürücü bütün NV-lərə yol verdikdən sonra sağ kənar zolaqdan həmin manevri yerinə yetirə bilər. NV-nin geriye hərəkətinə o şərtlə icazə verilir ki, bu manevr təhlükəsiz olsun və hərəkətin digər iştirakçılara maneə yaratmasın. Lazım gələndə, sürücü başqa şəxslərin köməyindən istifadə etməlidir. Yol ayrıcılarında və geriye dönmənin qadağan edildiyi yerlərdə geriye hərəkət qadağandır.



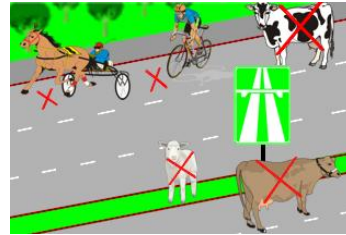
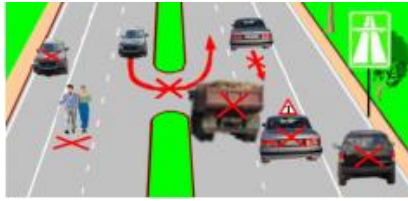
Yol nişanları ilə hərəkət üstünlüyü müəyyən edilməmişdirsə, dairəvi hərəkət təşkil olunmuş yol ayrıcına daxil olan sürücü dairədə hərəkət edən NV-yə yol verməlidir.

1.8.2. Avtomagistrallarda və dəmir yolu keçidlərində hərəkət

Yada salmaq gərəkdir ki, avtomagistrallar yüksək sürətlə təhlükəsiz hərəkət üçün nəzərdə tutulmuş xüsusi yollardır. Onlar 5.1 «Avtomagistral» yol nişanı ilə işarələnirlər. Belə yollarda təhlükəsiz yüksək sürətin təmin edilməsi üçün bir sıra məhdudiyyətlər nəzərdə tutulur. Nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri avtomagistrala girdikdə, orada hərəkət edən NV-lərə yol verməlidirlər. Sürətləndirmə və tormozlama zolağı olduğda, sürücülər bundan istifadə etməlidirlər.

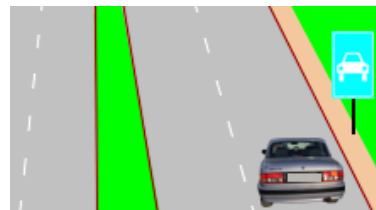
Avtomagistrallarda bir sıra hərəkətlər qadağan edilir. Bunun sayəsində nəqliyyat axınlarının hərəkətinə maneçiliklər aradan qaldırılaraq, yüksək sürətlə təhlükəsiz hərəkət təmin edilir. Bu hərəkətlərin nələrəndən ibarət olduqlarına baxaq.

Belə yollarda piyadaların, mal-qaranın, at-araba nəqliyyatının, yük motorollarlarının, atlıların, əlil arabalarının, velosipedlərin, mopedlərin, traktorların, kənd təsərrüfatı maşınlarının və özügedən maşınların, texniki xarakteristikasına və ya vəziyyətinə görə, sürəti 50km/saat-dan az olan digər NV-lərin, avtomagistralda xidmət işlərinin görülməsi halları istisna olunmaqla, yol maşınlarının hərəkəti qadağan edilir.



İcazə verilən maksimum kütləsi 3,5t-dan yüksək olan yük avtomobillərinin avtomagistralda ikinci zolaqdan sonrakı zolaqlarda hərəkəti qadağan edilir. Buna səbəb onların qabarit ölçülərinin böyük olduqlarına görə görməni məhdudlaşdırmaları və onların maksimum sürətlərinin magistrallarda icazə verilən maksimum sürətdən kiçik olmalarıdır.

Ümumi axının hərəkətinə maneçilik törətməmək üçün dayanmalar ancaq 5.15 və ya 6.11 nişanları ilə işarə edilmiş xüsusi dayanacaq meydanlarında mümkündür. Bu, məcburi dayanmalara şamil edilmir. Sürücü avtomagistralın hərəkət hissəsində məcburi dayandıqda, NV-ni Qanunun tələblərinə müvafiq nişanlamalı və onu bu məqsədlə nəzərdə tutulan zolağa (hərəkət hissəsinin qırağını göstərən



xətdən sağdakı yol hissəsinə) çıxarmaq üçün tədbirlər görməlidir.

Avtomagistrallarda geriye dönmək, ayırıcı zolağın texnoloji kəsiklərinə girmək, geriye hərəkət etmək və sürmə təlimi keçmək də qadağandır.

Yuxarıda qeyd olunan məhdudiyyətlərin hamısı 5.3 «Avtomobillər üçün yol» nişanı ilə işarələnmiş yollara da aiddir.

Dəmir yol keçidləri də yolların təhlükəli və «dar» yerləri hesab olunurlar. Belə yerlərdə baş vermiş YNH ən ağır, nəqliyyat ləngimələri isə ən uzun müddətli olur. Mövcud olan standart və təlimatlar dəmir yol keçidlərinə yaxınlaşma haqqında maşinist və sürücüləri xəbərdar etmək üçün kompleks texniki vasitələr nəzərdə tutur. Məsələn, hərəkəti qadağan etmək üçün eninə istiqamətdə yerləşmiş iki qırmızı siqnal və hərəkətə icazə vermək üçün isə bir yaşıl siqnaldan istifadə olunur.

Dəmir yol keçidlərində təhlükəsizliyin təmin olunması qadağan siqnalında NV-lərin düzgün yerləşməsi və icazə siqnalında keçidi tez keçməsindən çox asılıdır. Keçidin xarakteri haqqında 1.3.1 və 1.3.2 xəbərdarlıq nişanları məlumat verir. Onlar şlaqbaumsuz dəmir yol keçidlərində 1.2 nişanı ilə birlikdə kənardakı relsdən ən azı 20 m məsafədə qoyulur. Keçidlərdə svetoforlar olduqda bu nişan onlarla bir dayaqda yerləşdirilir. Xüsusi təhlükəli keçidlərdə əlavə olaraq 2.5 nişanı da tətbiq oluna bilər. Hərəkəti qadağan etmək üçün işıq siqnalları ilə birlikdə səs siqnallarından da istifadə oluna bilər.

NV sürücüləri dəmir yollarından qatara (lokomotivə, drezinaya) yol verməklə, yalnız dəmir yol keçidlərindən keçə bilərlər. Bu zaman nəzərə alınmalıdır ki, keçid qatarın gəlməsinə ən azı 30sən. qalmış bağlanır.

Sürücü dəmir yol keçidinə yaxınlaşdıqda yol nişanlarını, svetoforları, nişanlama xətlərini, şlaqbaumun vəziyyətini və keçid növbətçisinin göstərişlərini əsas tutmalı, yaxınlaşan qatarın (lokomotivin, drezinanın) olmadığını yəqin etməlidir.

Aşağıdakı hallarda dəmir yol keçidinə giriş qadağan edilir:

- svetofor siqnalından asılı olmayaraq şlaqbaum bağlı olduqda və ya bağlanmağa başladığı;

- svetoforun qadağan siqnalı yandıqda (şlaqbaumun vəziyyətindən və mövcudluğundan asılı olmayaraq);

- keçid növbətçisi qadağan siqnalı verdikdə (növbətçi əlindəki jezli, qırmızı fənəri və ya bayraqcığı başı üzərində tutaraq və ya qollarını yana açaraq sinəsi, yaxud kürəyi sürücüyə tərəf dayandıqda);

- keçiddən o tayda tıxac yarandıqda və bu, sürücünü keçiddə dayanmağa məcbur etdikdə;

- keçidə görmə məsafəsi hüdudunda qatar (lokomotiv, drezina) yaxınlaşdıqda;

- qarşıdan hərəkət zolağına girməklə, keçid qarşısında dayanmış NV-lərin yanından keçib qarşısında dayanmış NV-lərin yanından keçib getmək.

Bu göstərilən hallardan başqa şlaqbaumu özbaşına açmaq, qeyri-nəqliyyat vəziyyətində olan (hündürlüyü 4,5m-dən, eni 5m-dən, bir qoşqulu avtoqatarın uzunluğu 20m-dən, qoşqularının sayı çox olan avtoqatarların uzunluğu 24m-dən çox olmayaraq) kənd təsərrüfatı, yol-inşaat və s. maşınları və mexanizmləri dəmir yol keçidindən keçirmək, dəmir yol stansiyası rəisinin icazəsi olmadan, sürəti

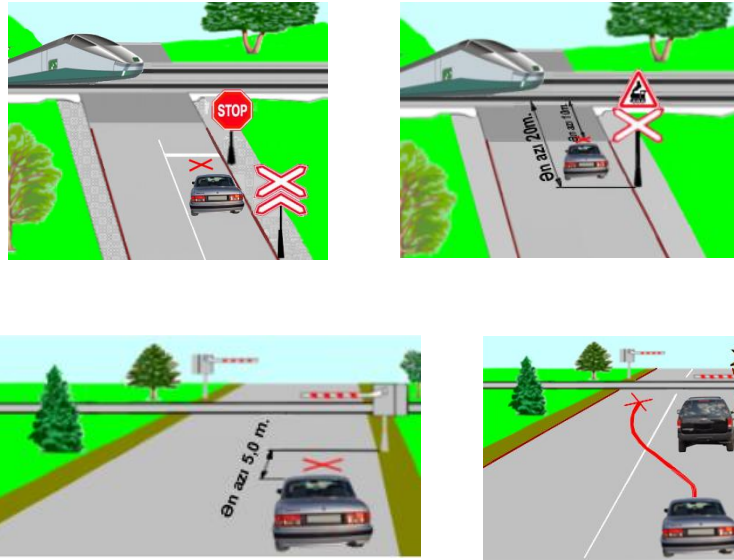
8km/saat-dan aşağı olan NV-lərin, habelə traktora qoşulan yük kirşəsinin hərəkəti qadağandır.

Şlaqbaumun bağlı vəziyyətində keçiddən keçmənin qadağan olduğu aydın bir məsələdir. Şlaqbaum açıqdırsa və svetoforlarda qırmızı işıq yanıb-sönürsə də keçidə giriş qadağan edilir.

Keçid növbətçisinin qadağan siqnalları yol ayrıcında nizamlayıcının qadağan siqnallarına uyğundur. Keçiddən sonra tıxac yarandıqda da sürücünün hərəkətləri yol ayrıcılarındakı kimi olacaqdır.

Keçid qarşısında dayanmış NV-ni ancaq qarşı zolağa çıxmaqla önləmək qadağandır. Eyni istiqamətdə hərəkət üçün zolaqların sayı çox olduqda isə qonşu boş zolaqlarla onu qabaqlamaq olar. Yadda saxlamaq lazımdır ki, bu məqsədlə çiyinlərdən, səkilərdən və piyada yollarından istifadə edilməsi yolverilməzdir.

Keçiddən hərəkət qadağan olunan hallarda sürücü STOP-xəttin, 2.5 nişanı-



nın və ya svetoforun yanında, bunlar olmazsa, şlaqbauma azı 5m qalmış, şlaqbaum olmadıqda isə birinci relsə azı 10m qalmış dayanmalıdır.

Sürücü keçiddə məcburi dayandıqda, adamları dərhal NV-dən düşürməli və keçidi boşaltmaq üçün tədbirlər görməlidir.

Sürücü yaxınlaşan qatarı saxlamaq üçün maşinistə dayanma siqnalı verməyi imkan daxilində iki adama başa salıb, onları dəmir yol xətti boyunca 1000m məsafədə hər iki tərəfə (bir nəfər olduqda isə yolun daha pis görünən tərəfinə) göndərməli, NV-nin yanında qalmalı, ümumi həyəcan siqnalları verməli və qatar görünən kimi, ona tərəf qaça-qaça dayanma siqnalı verməlidir. Bu siqnal əlin dairəvi hərəkətindən ibarətdir. Yaxşı görünməni təmin etmək üçün gündüz vaxtı əldə hər hansı aydın görünən material və ya əşya tutulmalı, gecə vaxtı isə məşəl və ya fənərdən istifadə olunmalıdır. Həyəcan siqnalı kimi bir uzun və iki qısa fit səsi qəbul edilmişdir.

Belə vəziyyətlərdə, yəni, keçiddə məcburi dayanmalar zamanı avtomobili oradan uzaqlaşdırmaq üçün istifadəyə yararlı olan bütün üsullar məqsədəuyğun hesab olunur.

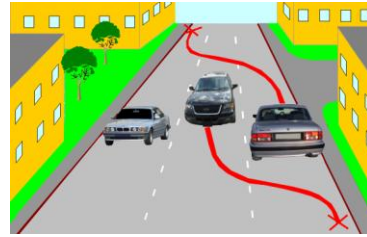
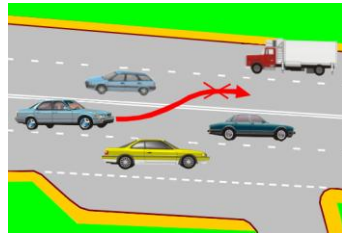
NV-lərin yolun hərəkət hissəsində yerləşməsi. Hərəkət sürətləri

Nəqliyyat axınındakı hər bir NV həyəcan dalğaları yaradaraq, potensial təhlükə mənbəyinə çevrilirlər. Ümumi axının hərəkətinə mane olmamaq və digər səbəblərdən onların yolun hərəkət hissəsində yerləşmə xarakterinin böyük əhəmiyyəti vardır. Mövcud Qaydalarda ən çox diqqət yetirilən məsələlərdən biri də budur.

Qaydalarda relssiz NV zolaqlarının sayı yolun nişanlama xətləri, 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8 yol nişanları ilə və ya hərəkət hissəsinin eni, NV-nin qabarit ölçüsü və onlar arasındakı lazımi ara məsafəsindən asılı olaraq, sürücülər tərəfindən (bu halda hərəkət hissəsinin yarısından o yana qarşı hərəkət istiqaməti üçün nəzərdə tutulur) müəyyən olunur.

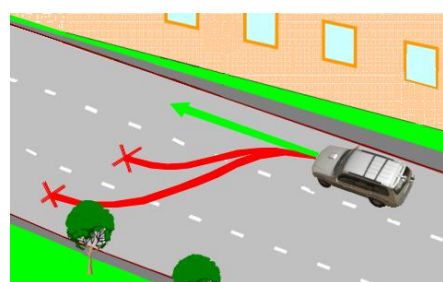
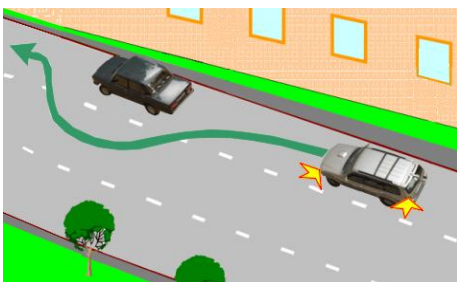
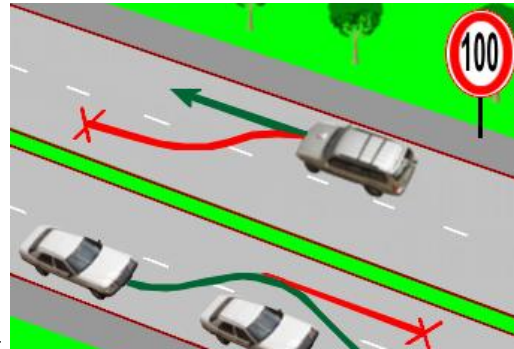
Adi normal şəraitlərdə hərəkət zamanı NV sürücüləri vəziyyətdən asılı olaraq, yolun hərəkət hissəsinin sağ kənarı ilə hərəkət etməlidirlər.

Hər bir istiqamətdə azı iki hərəkət zolağı olan ikitərəfli hərəkət yollarında qarşıdan hərəkət üçün nəzərdə tutulmuş tərəfə keçmək qadağandır.



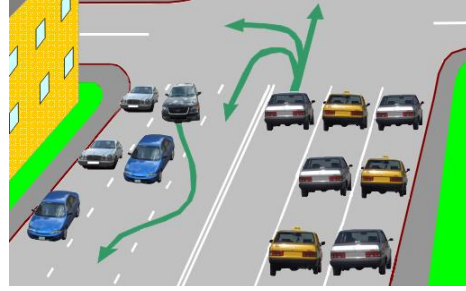
Üç hərəkət zolağı olan ikitərəfli hərəkət yollarında NV yolun hərəkət hissəsinin mərkəzində yerləşən və hər iki istiqamət üçün sol kənar hesab olunan orta zolağa keçməməlidirlər. Orta zolağa keçməyə yalnız ötmə, yandan keçmə və sola, yaxud geriye dönmək üçün icazə verilir. Qırıq xətləri hər iki tərəfdən kəsəməyin qadağan edilmədiyini bilən sürücülər bu halda zolaqların sayının üç olduğunu unutmamalıdır.

Yaşayış məntəqələrindən kənarda və 5.1 və 5.2 nişanları ilə qeyd olunmuş yolların yaşayış məntəqələrindən keçən hissəsində hərəkət sürəti ən azı 80km/saat olduğundan, sürücülər NV-ləri mümkün qədər hərəkət hissəsinin sağ kənarına yaxın sürməlidirlər. Sağ zolağın boş olduğu halda sol zolağın tutulması qadağandır. Hərəkət intensivliyinin yüksək qiymətlərində bütün hərəkət zolaqları



tutulduğundan ancaq sola və ya sağa dönmələr, geriye dönmələr, dayanmalar və ya maneənin yanından keçilməsi hallarında hərəkət zolağını dəyişməyə icazə verilir.

Bir istiqamətdə üç və çox zolağı olan ixtiyari yolda sol kənar zolağın tutulmasına ancaq yüksək intensivlikli axında (digər zolaqlar tutulduğu halda), həmçinin, ötmələr, sola və geriye dönmələr, icazə verilən maksimum kütləsi 3,5t-dan çox olan yük avtomobillərinin sola və geriye dönmələri zamanı icazə verilir.

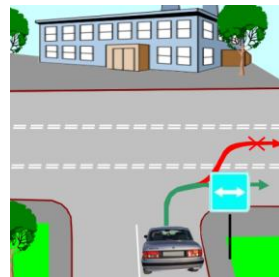
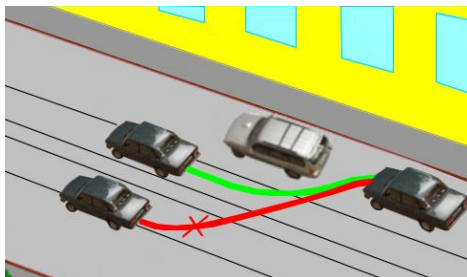


Bir hərəkət zolağındakı NV-lərin digər zolaqdakılara nisbətən yüksək sürətlə hərəkət etməsi ötmə sayılmır. Eyni istiqamətdə azı iki hərəkət zolağı olan yolda tramvay yolları olduqda, bu yollara çıxmaq qadağandır. Başqa yollarda NV sürücüləri tramvay yaxınlaşarkən, imkan olan kimi onun xəttini boşaltmalıdırlar.

Hərəkət sürəti 40 *km/saat*-dan çox olmayan və ya hər hansı bir texniki səbəbdən belə sürəti ala bilməyən NV-lər sağ kənar zolaqla (maneənin yanından keçilməsi, ötmə və ya sola, geriye dönmə və ya icazə verilən hallarda sol tərəfdə dayanmadan qabaq zolağı dəyişmək halları istisna olmaqla) hərəkət etməlidirlər.

Hərəkət hissəsi ilə eyni səviyyədə, solda yerləşmiş tramvay xətti ilə baxılan istiqamətdə bütün zolaqlar tutulduqda, maneənin yanından keçilməsi, ötmə, sola və ya geriye dönmələr zamanı eyni istiqamətdə hərəkət etməyə icazə verilir. Bu zaman tramvayın hərəkətinə maneçilik törədilməməlidir. Tramvayın qarşı hərəkət yoluna çıxmaq qadağandır. Yol ayrıcından qabaq 5.8.1 və 5.8.2 nişanları tətbiq olunmuşdursa, yol ayrıcında tramvay xətti ilə hərəkət qadağandır. Əgər tramvay yolu hərəkət hissəsinə nəzərən qaldırılmış ayırıcı zolaqda yerləşmişdirsə, onlara giriş qəti qadağandır.

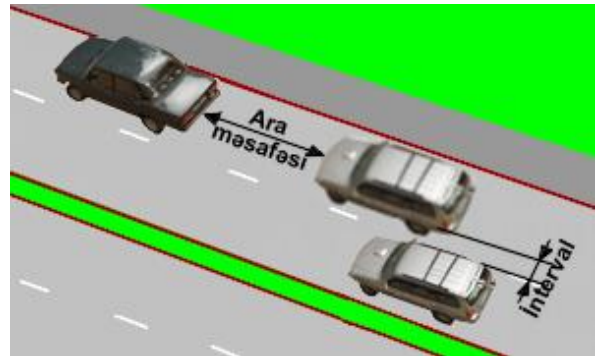
Yolun hərəkət hissəsi nişanlama xətləri ilə işarələnmişdirsə, NV-lər ancaq qeyd olunmuş zolaqlarda hərəkət edə bilirlər. Reversiv hərəkətli yola dönmələr zamanı sürücü NV-ni elə istiqamətləndirməlidir ki, kəsişməyə girdikdə o, sağ kənar zolağı tutsun. Sürücü o zaman hərəkət zolaqları üzrə yerini dəyişə bilər ki, digər zolaqlarda hərəkətə icazə verildiyinə əmin olsun. Bütöv nişanlama xətləri-



ni kəsmək qadağandır. Yerdəyişmələr zamanı qırıq xətləri kəsdikdə isə yerdəyişmə qaydalarına əməl edilməlidir.

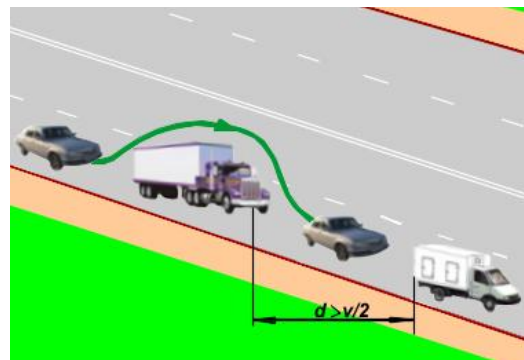
Qaydalarda göstərilmiş xüsusi hallardan başqa digər bütün hallarda çiyinlərlə, səkilərlə və piyada yolları ilə hərəkət qadağan olunur. Bu, yol - istismar və kommunal xidməti maşınlarına, bilavasitə çiyinlər, səkilər və piyada yolları yaxınlığında yerləşən ticarət və digər obyektlərə yük daşıyan NV-lərə digər qısa yollar tapmadıqda və lazımi təhlükəsizlik təmin edildikdə, şamil edilmir.

Sürücü hərəkət zamanı qabaqda və yanda hərəkət edən NV-lərlə təhlükəsiz məsafə saxlamalıdır. Sürətdən və hərəkət şəraitindən asılı olaraq elə ara məsafəsi seçməlidir ki, qabaqda gedən NV sürəti kəskin azaldıqda və ya gözlənilmədən dayandıqda,



onunla toqquşmanın qarşısını almaq mümkün olsun. Uzun illərin təcrübəsi sürücülərdə belə bir təsəvvür formalaşmışdır ki, quru asfaltbeton yollarda təhlükəsiz ara məsafəsi (m -lə) hərəkət sürətinin ($km/saat$ -la) yarısından az olmamalıdır ($d \geq v_a / 2$). Belə ara məsafəsi eyni istiqamətli toqquşmalar təhlükəsini aradan qaldıracaqdır. Böyük sürətlərdə və digər yol şəraitlərində təhlükəsiz ara məsafəsi hərəkət sürətinin qiymətinə (m -lə) yaxınlaşır. Real intensiv yol şəraitlərində ara məsafəsinin qiyməti həmişə kiçik olduğundan, tam təhlükəsizliyi təmin etmək mümkün olmur və sürücülərdən yüksək diqqət tələb olunur.

Yaşayış məntəqələrindən kənarda ötməni asanlaşdırmaq məqsədilə, asta gedən, ağır yüklü və ya uzun nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri özlərindən qabaqda gedən nəqliyyat vasitəsi ilə kifayət qədər ara məsafəsi saxlamalıdırlar ki, onları ötən nəqliyyat vasitələri ötməni təhlükəsiz şəraitdə başa çatdırsınlar. Əgər sürücü ötmə əməliyyatına başlamışdırsa və ötürsə, bu tələbə əməl olunmur.



Tədqiqatlar göstərmişdir ki, avtomobillər arasındakı ara məsafəsi (m - lə) $km/saat$ -la ifadə olunmuş sürətin yarısına

bərabərdir. Pnevmatik intiqallı yük avtomobilləri üçün tormoz mexanizminin işə düşmə vaxtı böyük olduğundan, bu məsafə bir qədər də artırılmalıdır. Müasir avtomobil yollarında yan interval zolaqları nişanlama xətləri ilə müəyyən edilir.

İki zolaqlı, iki tərəfli hərəkətli yollarda yaşayış məntəqələrindən kənarda sürət məhdudiyyəti müəyyən edilmiş və uzunluğu $7m$ -dən böyük olan NV sürücüsü onlardan qabaqda hərəkət edən NV ilə elə ara məsafəsi saxlamalıdır ki, onları ötən avtomobillər ötməni başa çatdırdıqdan sonra maneəsiz olaraq öz əvvəlki zolağına qayıda bilsinlər. Ötmələrin qadağan olunduğu, intensiv hərəkətli yol sahələrində və təşkil olunmuş nəqliyyat kolonunda bu tələblər öz qüvvəsini itirirlər.

İki tərəfli hərəkətli yollarda ayırıcı zolaqlar olmadıqda və nişanlarla və ya nişanlama xətləri ilə müəyyən qaydalar qoyulmadıqda, təhlükəsizlik adacıqları və digər yol qurğuları elementlərinin sağından keçilməlidir.

Yüksək hərəkət sürəti və yüksək təhlükəsizlik səviyyəsi yol hərəkətinin məqsəd funksiyasıdır. Yüksək sürətli avtomobillərlə hərəkətdə konkret yol şəraitlərinə uyğun olmayan sürətin seçilməsi təhlükəli vəziyyətlərin yaranmasına və YNH-nin baş verməsinə səbəb olur. Qaydalarda hərəkət sürətinin seçilməsində subyektiv və bir sıra digər amillərin nəzərə alınması dəqiqliklə göstərilmişdir. Bunlar hərəkət intensivliyi, NV və yüklərin xüsusiyyətləri və vəziyyəti, yol və meteoroloji şəraitlər və hərəkət istiqamətində yolun görünməsidir. Bütün hallarda sürət elə olmalıdır ki, sürücü NV üzərində nəzarətini itirməsin və Qaydaların tələblərinə əməl edə bilsin.

Hərəkət sürəti artdıqca avtomobillər arasındakı ara məsafəsi kiçildiyindən, təhlükəsiz manevr etmə imkanları azalır. Həyəcan dalğalarının olmadığı optimal nəqliyyat axınlarında hərəkət sürəti nəqliyyat axının ümumi sürətinə yaxın olur.

Yol nişanları ilə hərəkət sürəti nizamlanıqda ya sürücülərə müəyyən sürət təklif olunur (5.18), ya da onun yuxarı və aşağı hədləri (3.24 və 4.7) məhdudlaşdırılır. İntellektual idarə etmə sisteminə qoşulmuş magistral və ya magistralar şəbəkəsində hesabi sürət deyilən anlayışdan da istifadə olunur. Belə sürətlə hərəkət edən NV-ləri növbəti yol ayrıcında svetoforların yaşıl işığı qarşılayır.

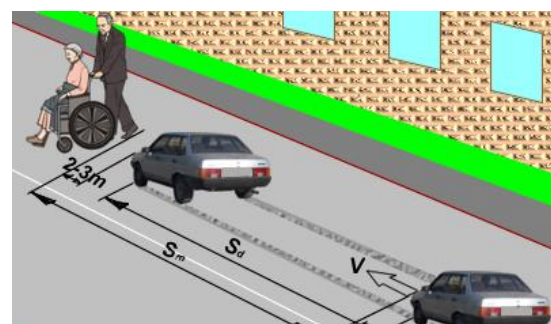


Ən təhlükəsiz sürət orta sürətdir. Bu sürətdən 30km/saat fərqli sürətlə hərəkət etdikdə YNH-nin baş vermə ehtimalı təxminən on dəfə artır. Ona görə də sürücülər orta sürətdən az fərqlənən sürət seçməli və ehtiyac olmayan hallarda ötmə əməliyyatı aparmamalıdır.

Qaydalarda maneələr qarşısında tormozlamaya alternativ olaraq manevr etməyə icazə verilir. Yadda saxlamaq lazımdır ki, sürətin hər bir sonrakı artımı tormoz yolunu daha çox artırır. Təhlükəsizliyi təmin etmək üçün elə sürət seçilməlidir ki, NV-nin dayanma (S_d) yolu maneəyə qədər olan məsafədən (S_m) çox olmasın.

Qaydalarda hərəkət sürətinə bir sıra məhdudiyyətlər nəzərdə tutulur:

- sürücü hərəkət intensivliyinin, NV-



nin, yükün xüsusiyyətlərini və vəziyyətini, yol və meteoroloji şəraiti, xüsusi hərəkət istiqamətində görmə şəraitini nəzərə almaqla, NV-ni müəyyən olunmuş sürət məhdudiyyətindən çox olmayan sürətlə sürməli, hərəkət üçün təhlükə yarandığını gördükdə, NV-nin sürətini tam dayanma həddinə qədər azaltmaq üçün mümkün olan tədbirlər görməlidir;

- NV-lər yaşayış məntəqələri daxilində *60km/saat*-dan çox olmayan sürətlə (səlahiyyətli orqanlar yolun müəyyən sahələrində daha yuxarı hədd müəyyən edə bilirlər, lakin bu hədd *90km/saat*-dan çox ola bilməz) hərəkət edilməlidir;

- minik avtomobilləri və icazə verilmiş maksimum kütləsi *3,5t*-dan çox olmayan yük avtomobilləri yaşayış məntəqələrindən kənarda avtomagistrallarda *110 km/saat*-dan, başqa yollarda isə *90km/saat*-dan çox olmayan sürətlə hərəkət etməlidirlər.

- şəhərlərarası və xüsusilə kiçik avtobuslar və motosikletlər yaşayış məntəqələrindən kənarda bütün yollarda *90km/saat*-dan, digər avtobuslar, yedəyində qoşqu aparan minik avtomobilləri, icazə verilən maksimum kütləsi *3,5t*-dan artıq olan yük avtomobilləri yaşayış məntəqələrindən kənarda avtomagistrallarda *90 km/saat*-dan, başqa yollarda isə *70 km/saat*-dan çox olmayan sürətlə hərəkət edə bilirlər;

- banında adamlar daşıyan yük avtomobilləri, yedəyində mexaniki nəqliyyat vasitələri aparan NV-lər *50km/saat*-dan çox olmayan sürətlə hərəkət etməlidirlər.

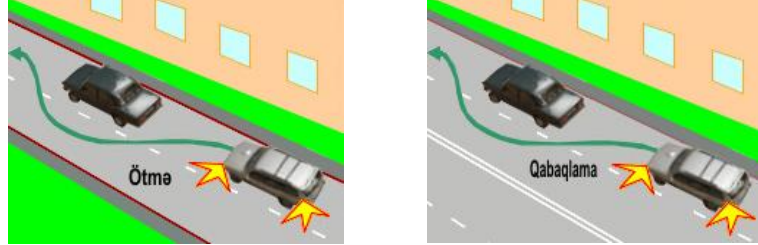
- təhlükəli, ağır çəkili və iri qabaritli yüklər daşıyan NV-lər daşıma şərtləri razılaşdırılarkən, müəyyən edilmiş həddən çox olmayan sürətlə hərəkət etməlidirlər.

- üstün hərəkət rejimli NV-lər zərurətdən irəli gələn sürətlə hərəkət edə bilirlər. Göstərilən NV-lərin sürücüləri yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısını almaq üçün hər cür tədbir görməlidirlər.

Sürücülərə NV-ni onun texniki xarakteristikası üzrə müəyyən edilmiş maksimum sürətdən artıq sürətlə sürmək, lüzumsuz olaraq, həddindən az sürətlə hərəkət etməklə, başqa NV-lər üçün maneə yaratmaq və yol-nəqliyyat hadisəsinin qarşısını almaq üçün lazım olan hallar istisna olunmaqla, NV-ni sərt tormozlamaq qadağan edilir.

Ötmə və qarşılıqlı keçmə

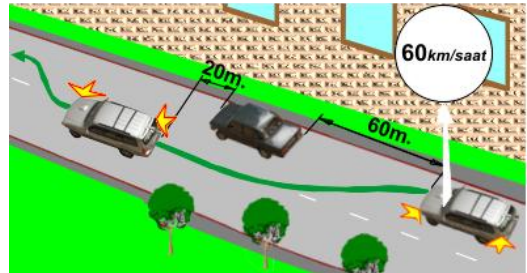
Qaydalara uyğun olaraq ötmə əməliyyatı dedikdə hərəkət etdiyi zolağı dəyişməklə, hərəkətdə olan bir və ya bir neçə NV-ni ötüb keçmək başa düşülür. Ötmə əməliyyatı sürücüdən yüksək peşəkarlıq tələb edən ən mürəkkəb manevrlərdən hesab olunur.



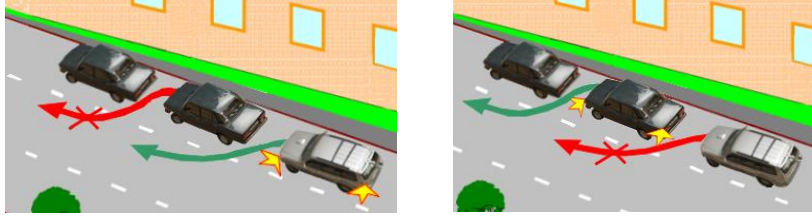
Ötmələr zamanı sürücü məhdud müşahidəlilik və yüksək hərəkət sürəti şəraitində iki ardıcıl yerdəyişmə etdiyindən, onun yerinə yetirilməsi çox təhlükəlidir. Ötmənin təhlükəsizliyi üçün sürücü daimi olaraq öz hərəkət trayektoriyasına, ötülən NV-yə nəzarət etməli, öz avtomobili və qarşıdan gələn NV-nin nisbi sürətini düzgün qiymətləndirməlidir. Ötməyə başlayan sürücü ilk növbədə bu manevri həyata keçirmək üçün lazım olan ötmə zonası və vaxtı haqqında düzgün təsəvvürə malik olmalıdır. Ötmə yolu və qarşı zolaqda lazım olan boş sahənin uzunluğu NV-lərin sürəti, ötülən NV-nin uzunluğu, sürücülərin təcrübəsi və NV-lərin dinamik keyfiyyətləri kimi çoxlu sayda amillərdən asılıdır.

Kiçik intensivliklərdə ötmə adətən, sabit sürətlə həyata keçirilir. Ötmə haqqında qərar qəbul edən sürücü dönmə signalını yandırmalı və mümkün olduqda sürətini artırmalıdır. Ötülən NV-yə təxminən spidometrdeki sürətə bərabər məsafədə (m -lə) yaxınlaşdıqdan sonra sol zolağa tərəf yerdəyişməyə başlanılır. Bu yerdəyişmə orta hesabla 4 *san.* tələb edir. Ötülən NV-nin qabaqlanması və qarşı zolaqda hərəkət vaxtı minimum olmalıdır. Ötülən NV-ni qabaqlayaraq ondan təqribən 20m önə keçdikdən sonra (bu məsafədə arxa görünüş güzgüsündə ötülən NV görünür) dönmə signalı yandırılmaqla, sağ hərəkət zolağına çıxılır.

Gecə vaxtı ötmənin əsas çətinliyi 100 *m*-dən çox olmayan, fara işıqlarının yayılma məsafəsi ilə izah olunur. Belə hallarda çox zaman NV-nin dayanma yolunun uzunluğu fara işıqlarının yayılma məsafəsindən çox olduğundan, ötmələr məsləhət deyildir (xüsusilə də sürət 90km/saat-dan çox olduqda). Qabaqdakı NV sürücüsünü ötmə haqqında məlumatlandırmaq üçün qısa müddətli uzaq işıq signalından da istifadə oluna bilər. Yağışlı havalarda şüşə təmizləyənin işi yoxlanılmalıdır.

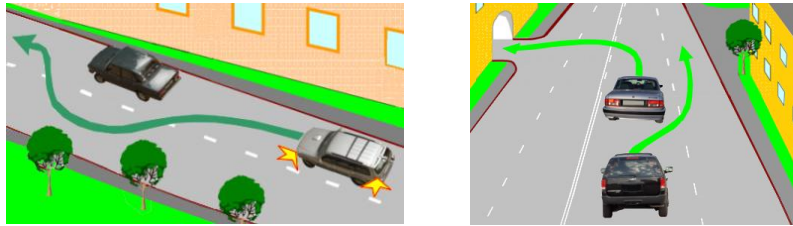


Ötməyə başlamazdan əvvəl sürücü hərəkət şəraitlərini düzgün qiymətləndirərək, əmin olmalıdır ki, girmək istədiyi hərəkət zolağı ötmə üçün kifayət edəcək məsafədə boşdur və bu manevr ilə o, qarşıdan gələn və bu zolaqda gedən NV üçün maneə yaratmayacaqdır. Sürücü eyni zolaqda onun arxasınca gələn NV-nin onu ötməyə başlamadığına, özündən qabaqda gedən NV-nin isə ötmə, sola dönmə və yerdəyişmə barədə signal vermədiyinə diqqət yetirməlidir.



Ötmələr zamanı qarşıdan gələn NV-nin sürətinin qiymətləndirilməsi müstəsna əhəmiyyətə malikdir (bu NV-nin qabarit ölçüləri nə qədər kiçik olarsa, onun sürəti də bir o qədər kiçik qavranacaqdır). Tünd rəngli NV-lərin də sürəti yanlış qavranılır (kiçik sürətlər böyük, böyük sürətlər isə kiçik kimi qavranılır). Yol döngələrində, yoxuş və enişlərdə sürətin qiymətləndirilmə dəqiqliyi azalır. Ötülən NV-yə həddən artıq yaxınlaşmaq məqsədəuyğun deyildir. Belə vəziyyətlərdə ötən avtomobil qarşısında müşahidəlik sahəsi daraldığından, ötmənin həyata keçirilməsi çox təhlükəlidir. Qarşıdakı vəziyyəti düzgün qiymətləndirmək üçün ötən avtomobili bir qədər sola çəkmək olar.

Eyni istiqamətdə hərəkət üçün bir zolaq olduğu halda rellsiz NV-ni yalnız sol tərəfdən ötməyə icazə verilir. Lakin sürücüsü sola dönmə signalı verən və manevrə başlayan NV-ni sağ tərəfdən ötmək lazımdır.

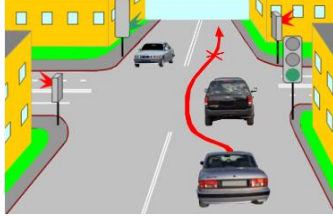


Ötmənin sonunda (sağ tərəfdən ötməyə icazə verilən hallardan başqa) sürücü əvvəl tutduğu hərəkət zolağına qayıtmalıdır. Lakin eyni istiqamətdə hərəkət üçün iki və daha artıq zolaq olduqda, ötən sürücü əgər əvvəl tutduğu zolağa qayıdıb dərhal yenidən ötməyə başlamalı olacaqsə və onun arxasınca daha yüksək sürətlə gələn NV üçün maneə yaratmayacaqsə, sol zolaqda qala bilər. Hərəkət sürətini artırmaqla və ya baş-



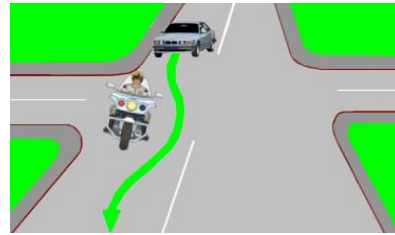
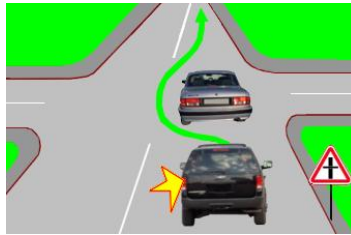
qa hərəkətlərlə ötən NV-nin sürücüsünə maneəçilik törətmək qadağandır.

Nizamlanan yol ayrıcılarında əks istiqamətli hərəkət zolağına keçməklə və nizamlanmayan yol ayrıcılarında baş yol olmayan yol ilə hərəkət etdikdə (hərəkətin dairəvi olduğu yol ayrıcılarında ötmə, yan qoşqusu olmayan ikitəkərli nəqliyyat

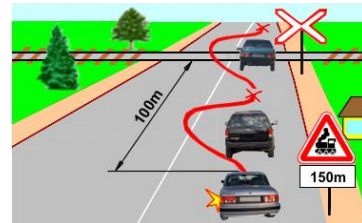


vasitələrini ötmə və icazə verilmiş sağdan ötmə istisna olunmaqla) ötmə qadağandır.

Ötmə manevrinə başlamazdan öncə sürücü eyni zolaqda onun arxasınca gələn NV-nin onu ötməyə başlamadığına, özündən qabaqda gedən NV-nin isə ötmə, sola dönmə, yerdəyişmə barədə signal vermədiyinə diqqət yetirməlidir.

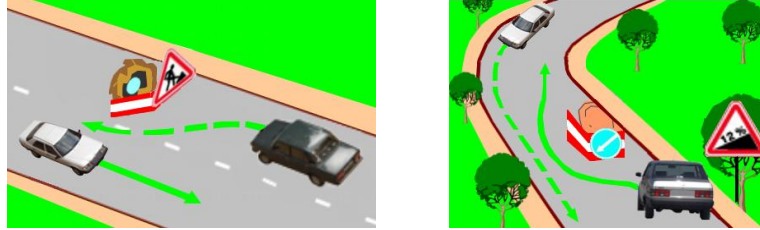


Yol ayrıcılarında (yanqoşqusuz ikitəkərli NV-ləri ötmə və icazə verilmiş sağdan ötmə istisna edilməklə), piyada keçidlərində piyadalar olduqda, dəmir yol keçidlərində və onlara 100m - dən az qaldıqda, ötən və yanından keçən NV-ni,



yoxuşun axırında və yolun məhdudiyyətli görünüşlü digər sahələrində əks istiqamətli hərəkət zolağına çıxmaqla və tunellərdə ötmə qadağandır.

Yaşayış məntəqələrindən kənarda asta gedən və ya iri qabaritli NV-ni ötmək çətinləşdikdə, sürücü NV-ni mümkün qədər sağa çəkməli, lazım gəldikdə isə, arxasında yığılmış NV-ləri buraxmalıdır. Qarşılıqlı keçmə çətinləşən hallarda maneənin olduğu tərəfdəki sürücü yol verməlidir. 1.13 və 1.14 nişanları ilə işarələnmiş yerlərdə maneə olduqda, enişlə aşağı hərəkət edən NV-nin sürücüsü yoxuşla yuxarı gedən NV-yə yol verməlidir.



Uzun illərin təcrübəsi göstərmişdir ki, ötmələrin müvəffəqiyyəti ilk növbədə idarəetmə prosesinin operatoru olan sürücünün peşəkar fəaliyyətindən və onun fərdi keyfiyyətlərindən asılıdır. Proqnozlaşdırılması çətin, çox zaman da mümkün olmayan və Qanunla standartlaşdırıla bilməyən hər bir konkret vəziyyətin konkret həlli proqramı mövcuddur ki, sürücü analiz və sintez proseslərinin köməyi ilə belə optimal həlləri tapmağa borcludur.

Dayanma və durma. Işıq siqnallarından istifadə qaydaları

Qaydalara görə **NV-nin dayanması** - adamların minib-düşməsi, yaxud yüklərin yüklənilib-boşaldılması üçün zəruri olan vaxt ərzində nəqliyyat vasitəsinin hərəkətsiz vəziyyətə gətirilməsidir.

Aşağıdakı hallarda **NV durmuş** hesab olunur:

- digər yol istifadəçisi və ya hər hansı maneə ilə toqquşmanın qarşısını almaq və ya hərəkət qaydalarının göstərişlərini yerinə yetirmək səbəblərindən başqa digər səbəblərə görə hərəkətsiz vəziyyətə gətirilmişdirsə;

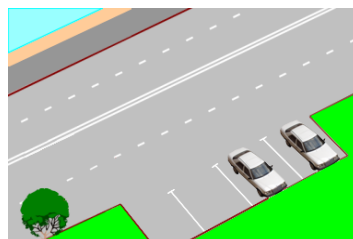
- onun dayanması adamların minməsi və ya düşməsi, yaxud yüklərin yığılması və ya boşaldılması üçün zəruri olan vaxtla məhdudlaşmırsa;

Göründüyü kimi yol kənarında dayanmış NV-yə yaxınlaşan şəxsin onun dayanması və ya durmasını düzgün qiymətləndirməsi o qədər də asan məsələ deyildir. Xüsusən də vaxt məhdudiyyəti mücərrəd şəkildə ifadə olunmuşdur.

Məcburi dayanmalar NV-də hər hansı bir nasazlıq olduqda, yüklərin yaratdığı təhlükə və sürücülərin vəziyyəti ilə əlaqədar olan dayanmalardır.

Tətbiq olunmuş texniki vasitələrdə başqa göstəriş nəzərdə tutulmamışdırsa, NV-lərin yolun sağ tərəfində çiyində, yol çiyini olmadıqda isə yolun hərəkət hissəsinin kənarında bir cərgədə dayanmasına və durmasına icazə verilir. Yan qoşqusu olmayan motosikletlər, mopedlər və velosipedlər yolun hərəkət hissəsinin kənarında iki cərgədə dayana və dura bilərlər.

Yaşayış məntəqələrində yolun sol tərəfində dayanmağa və durmağa, tramvay



yolunun olması səbəbindən, sağ tərəfdə dayanmaq mümkün olmadıqda və ya birtərəfli hərəkət yollarında (icazə verilən maksimum kütləsi 3,5t-dan çox olan yük avtomobillərinə birtərəfli hərəkət yollarının sol tərəfində dayanmağa yalnız yükləmə-boşaltma işləri zamanı) icazə verilir. Minik avtomobilləri, motosiklet, mo-

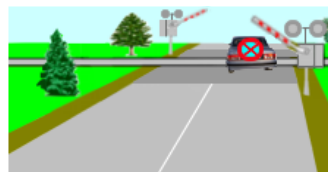
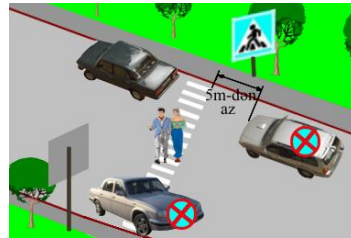
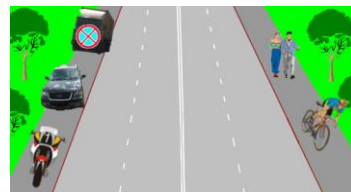
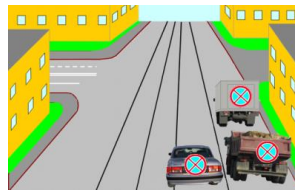
ped və velosipedlərin yolun hərəkət hissəsinə bitişik səkinin kənarında durmasına o halda icazə verilir ki, onlar piyadaların hərəkətinə mane olmasın.

Əgər çiyinlər yoxdursa və ya müəyyən səbəblərdən onlarda dayanma və durma mümkün deyildirsə, dayanma və durmanın qadağan edildiyi yerlər istisna olunmaqla, NV-ni hərəkət hissəsinin kənarında digər NV-lərin hərəkətinə mane olmamaq şərtlə saxlamaq olar. 5.22 «Yaşayış məntəqəsinin başlanğıcı» nişanı ilə işarələnmiş iki zolaqlı və ikitərəfli hərəkətli, bütöv oxboyu xətti olmayan yol sahələrində NV-lərin yolun həm sağında, həm də solunda durmasına icazə verilir. Yaşayış məntəqələrində birtərəfli yollarda da NV-lərin yolun solunda dayanma və durmasına icazə verilir (maksimum kütləsi 3,5 t-dan yüksək olan NV-lər ancaq yükləmə-boşaltma işləri zamanı solda dayana və dura bilərlər). Bu yerdə yaddan çıxarmaq olmaz ki, belə qayda 5.24 «Yaşayış məntəqəsi» nişanı ilə işarələnmiş yol sahələrinə aid edilmir. Belə sahələrdə icazə verilən hərəkət sürəti yüksək olduğundan, sola çıxmaqla NV-lərin yolun solunda dayanması və durması təhlükəlidir (bu zaman qarşıdan gələn NV-yə yol verilməlidir).

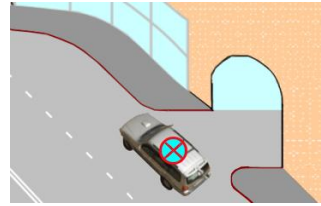
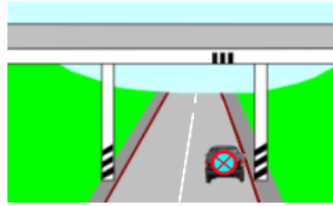
NV-ləri hərəkət hissəsinin kənarına paralel sürətdə bir cərgədə qoymaq olar (onların digər formada qoyulmasına icazə verilən yerlər istisna olunmaqla). Yanqoşqusuz ikitəkərli NV-lərin iki cərgədə dayanma və durmasına icazə verilir. Səkilər boyu onlara paralel sürətdə hərəkət hissəsində ancaq minik avtomobillərinin, motosikletlərin, mopedlərin və velosipedlərin bir cərgədə (nişanlar və nişanlama xətləri ilə digər şəkildə dayanma və durmalar istisna olmaqla) dayanma və durmasına o halda icazə verilir ki, bu, piyadaların hərəkətinə mane olmasın.

Yaşayış məntəqələrindən kənarda buraxıla bilən sürət həddi yüksək olduğundan, uzun müddətli dincəlmə, gecələmə və istirahət üçün durmağa yalnız bu məqsədlə düzəldilmiş meydançalarda və ya yoldan kənarda icazə verilir.

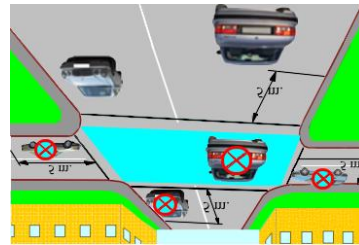
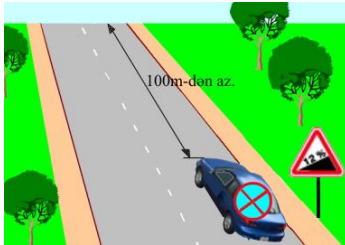
Qaydalarda tramvay yollarında, onların yaxınlığında, əgər bu, tramvayın hərəkətinə maneə yaradarsa, dayanmaq qadağan olunur.



Dəmir yol keçidində, tunellərdə, habelə estakadalarda, körpülərdə (əgər həmin istiqamətdə 3-dən az hərəkət zolağı varsa) və onların altında dayanmaq qadağan edilir. Bundan başqa YHQ-da 1.1, 1.3 və 1.11 üfiqi nişanlama xətləri ilə dayanmış NV arasında məsafə 3,0 m- dən az olan yerlərdə, piyada keçidlərində

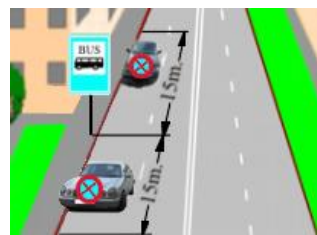
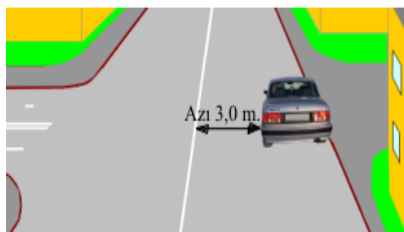


və onlara 5 m-dən az yaxınlıqda, hərəkət hissəsində təhlükəli döngələrin və yolun uzununa profilinin qabarıq əyintili hissəsinin yaxınlığında hər hansı bir istiqamətdə yolun görünmə sahəsi 100m-dən az olduqda da dayanmaq qadağan olunur.



Hərəkət hissələrinin kəsişməsində və kəsişən hərəkət hissəsinin kənarından 5m-dən az yaxınlıqda, dayanacaq meydançasında, meydança olmadıqda marşrut NV-lərinin və ya taksilərin dayanma yeri göstəricisinə (əgər bu, onların hərəkətinə mane olursa) 15m-dən az yaxınlıqda (1.1-1.4 nişanlama xətti, yaxud ayırıcı zolağı olan 3 tərəfli yol ayrıcılarındakı yan keçidinin qarşı tərəfində dayanma halları istisna olmaqla) dayanmaq qadağan edilir.

Hərəkət hissələrinin sərhədləri yol ayrıcılarının sərhədləri ilə üst-üstə düşmə-

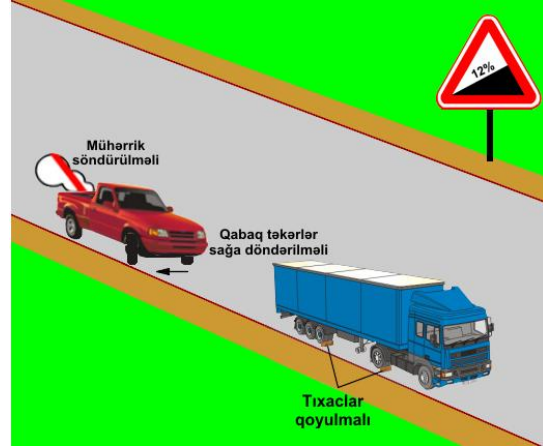


diyindən, enli ayırıcı zolağı olan yol ayrıcılarında və dairəvi hərəkətli nəqliyyat açılımlarında NV-lərin dayanmasına ancaq o halda icazə verilir ki, kəsişən hərəkət hissələrinin sərhəddindən onlara qədər olan məsafə 5m-dən az olmasın. T-şəkilli yol ayrıcılarında oxboyu bütöv xətt və ya ayırıcı zolaq olduqda bilavasitə hərəkət hissələrinin kəsişməsi qarşısında dayanmaq olar. Bu halda da bütöv xəttə qədər olan məsafə 3m-dən az olmamalıdır.

Qeyd edək ki, dayanacaq meydançaları sarı rəngli sınıq xətlə və ya yol nişanı ilə də işarələnə bilər. Belə yerlərə yaxınlaşan NV sürücüləri arxa görünüş güzgüsündə yaxınlaşan marşrut NV-sini görməzsə, lazım gələn hallarda dayana bilər.

NV svetofor siqnallarının, yol nişanlarının qarşısını tutmaqla başqa sürücülərin bunları görməsinə mane olduğu və ya başqa NV-lərin hərəkətini (girmə və ya çıxma) qeyri-mümkün etdiyi, yaxud piyadaların hərəkəti üçün maneə yaratdığı yerlərdə, nizamlama vasitələrində başqa göstəriş nəzərdə tutulmamışdırsa, səkilərdə, 3.27 yol nişanının təsir zonalarında dayanmaq qadağandır.

Duracağa qoyulmuş NV-nin mühərriki söndürülməli, duracaq tormoz sistemi qoşulmalı, təkərləri səkiyə və ya yolun qırağındakı başqa maneəyə tərəf çevrilməli və qapıları kilidlənməlidir. İcazə verilən maksimum kütləsi 3,5t-dan çox olan NV-ni yoxuşda və ya enişdə duracağa qoyduqda, onun öz-özünə hərəkət etməsinə yol verməmək üçün sürücü təkərlərdən heç olmasa birinin altına tıxac qoyulmalıdır.



NV-lərin dayanmanın qadağan edildiyi yerlərdə, yaşayış məntəqələrindən kənarda yolların hərəkət hissəsində, 5.1 «Avtomagistral» nişanı ilə işarələnmiş yerlərdə, dəmir yol keçidlərinə 50 m-dən az yaxınlıqda, girişin, habelə darvaza qarşısında və 3.28 yol nişanının təsir zonalarında durması da qadağan edilir.

Dayanmanın qadağan edildiyi yerlərdə məcburi dayandıqda sürücü NV-nin həmin yerlərdən aparılması üçün mümkün olan bütün tədbirləri görməlidir. Əgər bu mümkün olmazsa, qəza işıq siqnalları yandırılrsa belə qəza dayanacağı nişanı tətbiq olunmalıdır. Çünki, müəyyən şəraitlərdə (günəşli havada, intensiv hərəkətdə və s.) işıq siqnalları vaxtında qavranılmaya bilər.



NV-nin qapılarının açılması yol hərəkətinin digər iştirakçıları üçün maneə yaradarsa, onları açmaq qadağandır.

Hərəkət intensivliyinin az olmasına baxmayaraq, baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələrinin əksəriyyəti gecə vaxtının payına düşür. Qaranlıq düşdükcə yolun və ətrafdakı əşyaların görünməsi pisləşdiyindən, müşahidəlilik qabiliyyəti azaldığından, gözlər tez yorulduğundan və qarşıdan gələn NV-nin fara işıqları ilə qamaşdırıldığından, sürücü yuxulamağa başlayır və belə hadisələrin nəticələri çox ağır olur. Ona görə də gecə vaxtı hərəkətdə sürücü xüsusilə diqqətli olmalıdır.

Gündüz vaxtı insan gözü müxtəlif əşyaların və mühitin kiçik parlaqlıq dəyişmələrinə həssas olmasına baxmayaraq, süni işıqlandırmada bu mümkün olmur. Ona görə də rəng və rəng çaları duyumu pisləşir və bütün əşyalar gümüşü-boz rəngdə görünür. Fara işıqları ancaq NV-nin qarşısındakı dar bir sahəni işıqlandırdığından, bu sahədən kənardakı əşyaların sürücü tərəfindən qavranması məhdudlaşır. Əyri xətti sahələrdə bu xüsusiyyət daha qabarıq şəkildə meydana çıxır.

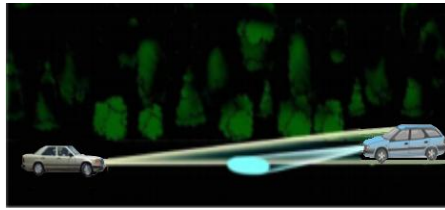
Gecə vaxtı hərəkətin təhlükəsizliyinin yüksəldilməsi və sürücülərin işinin asanlaşdırılması üçün müasir avtomobillər fara işıqları, bu və ya digər istiqamətə dönmə işıq göstəriciləri, səs siqnalları və s. kimi təkmil işıq sistemi və cihazları ilə təchiz olunmuşlar.

Yüksək effektivliyə malik müxtəlif səs və işıq siqnallarının olmasına baxmayaraq, NV sürücüləri gecə vaxtı kiçik sürətlə hərəkət etməli və YNH - nin qarşısını almaq üçün bütün digər zəruri tədbirlər görməlidirlər.

Sutkanın qaranlıq vaxtı, məhdudiyyətli görmə şəraitində, habelə tunellərdə və digər hərəkətdə olan NV-lərdə və qoşqularda təchizatından asılı olaraq NV-lərin faralarının yaxın və uzaq işıqları, arxa qabarit işıqları və qoşqularda qabarit işıqları yandırılır.

İşıqları və qabarit fənləri olmayan, yolun hərəkət hissəsi və ya çiyinində dayanmış NV-lər gecə vaxtı xüsusilə təhlükəli olduqlarından, onlar tez bir zamanda yoldan kənarlaşdırılmalıdırlar. Bu mümkün olmadıqda isə qəza dayanması nişanı və ya qırmızı yanib sönən işıqlı fənlərdən istifadə olunmaqla, təhlükəsizlik tədbirləri görülməlidir.

Yaşayış məntəqələrində yol lazımi səviyyədə, yaşayış məntəqələrindən kənardakı isə yolun hərəkət hissəsi yol boyu işıqlandırılmışdırsa, həmin işıqlandırma sürücüyə kifayət qədər məsafədə görmək imkanı verirsə və sürücünün gözlərini qamaşdırmamaq məqsədilə qarşıdan gələn NV-yə azı 150m qalmış uzaq işıq yaxın işığa keçirilməlidir.



Gözü qamaşdırılan sürücü qəza işıq siqnalını qoşmalı və hərəkət zolağını dəyişmədən sürəti azaltmaqla NV-ni dayandırılmalıdır.

Motosiklet, moped, uşaq dəstələri daşıyan avtobus, mikroavtobus, mütəşəkkil nəqliyyat dəstəsində hərəkət edən, digər NV-ləri yedəyə alan, təhlükəli, ağır çəkili və iri qabaritli yük daşıyan, xüsusi olaraq ayrılmış zolaqla NV-lərin axınına qarşı hərəkət edən ümumi istifadədə olan NV-lərin sürücüləri tərəfindən hərəkət edən NV-ni göstərmək məqsədilə duman faraları da yandırılmalıdır.

Dumanlı havada uzaq işıq faralarından istifadə olunması görmə məsafəsini daha da azaldır və yolun görünməsini pisləşdirir.



Duman faralarından məhdud görünmə şəraitində həm ayrıca, həm də faraların yaxın və uzaq işıqları ilə birlikdə, həmçinin, sutkanın qaranlıq vaxtı yolun işıqlandırılmamış sahələrində faraların yaxın və ya uzaq işıqları ilə birlikdə istifadə oluna bilər.

Sutkanın qaranlıq vaxtı yolun işıqlandırılmayan sahəsində, habelə məhdudiyyətli görünmə şəraitində dayanarkən və durarkən NV-də və avtoqatarda qabarit və ya dayanacaq işıqları yandırılmalıdır. Əgər qabarit işıqları nasazdırsa, NV yoldan kənara çıxarılmalı, bu mümkün olmadıqda isə o, qəza dayanma nişanı ilə bu Qanunun tələbinə uyğun işarələnməlidir.

Qatı dumanda, güclü qar və yağış yağanda, yaxud buna uyğun digər şəraitlərdə faranın yaxın işıqları, duman faraları və ya dumana qarşı fənərlər yandırıla bilər.

Yuxarıda göstərilən hallar istisna olmaqla, NV-lər işıq və səs siqnalları söndürülmüş vəziyyətdə işıqlandırılmış yollarda kifayət qədər məsafədən aydın göründükdə, yolun hərəkət hissəsinin kənarından aralı saxlandıqda, akkumulyatorla təchiz olunmuş motosiklet yaşıyış məntəqələrində hərəkət gərginliyi az olan küçələrdə dayanacaqda dayana bilər.



Yalnız yaşayış məntəqələrindən kənarda, qarşıdan NV gəlmədikdə proyektor-faradan və axtarıcı faradan istifadə etməyə icazə verilir. Yaşayış məntəqələrində belə faralardan ancaq operativ və xüsusi xidmət NV-lərinin sürücüləri xidməti tapşırığı yerinə yetirərkən istifadə edə bilərlər. Qeyd etmək lazımdır ki, belə proyektorların işığı 150-200m məsafəyə yayılır və onlar adətən, şəhərlərarası işləyən avtobuslarda kuzovun yuxarı hissəsində ortada qoyulur. Axtarıcı faralar isə təcili yardım, polis, yanğınsöndürən, qəza xidməti və s. NV-lərində tətbiq olunurlar.

Arxa duman fənərlərindən yalnız məhdudiyyətli görünmə şəraitində istifadə edilə bilər. Onları STOP-siqnallara qoşmaq qadağandır.

Xüsusi siqnalların tətbiqi. Marşrut nəqliyyatına verilən üstünlüklər

“Avtoqatar” tanınma nişanları avtoqatar hərəkət edərkən, sutkanın qaranlıq vaxtı, həm də məhdud görünmə şəraitində, bundan əlavə, dayandığı və durduğu müddətdə yanmalıdır.

Səs siqnallarından yalnız yaşayış məntəqələrindən kənarda ötmə niyyəti haqqında başqa sürücüləri xəbərdar etmək üçün zəruri olan hallarda və YNH-nin qarşısını almaq üçün istifadə oluna bilər.

Ötmə barədə xəbərdarlıq etmək üçün bu manevrə başlamazdan qabaq səs siqnalı əvəzinə (və ya onunla birlikdə) işıq siqnalı verilməlidir. Bu işıq siqnalı sutkanın işıqlı vaxtı faraların işıqlarını qısamüddətli yandırıb-söndürməkdən, sutkanın qaranlıq vaxtı isə faraların yaxın işığını uzaq işığa keçirməkdən ibarətdir.

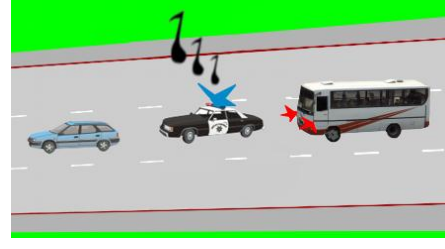
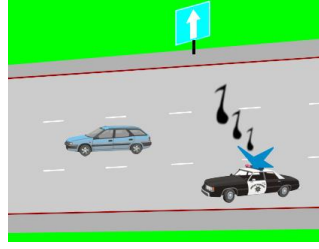
Xüsusən yağışlı havalarda gecə vaxtı sürücü periodik olaraq, faraları və işıq əksətiləyicilər də daxil olmaqla, digər işıq cihazlarını təmizləməlidirlər.

Rusiyanın yeni Qaydalarında yaşayış məntəqələrindən kənarda günün işıqlı vaxtlarında bütün NV-lərin yaxın işıq faralarının yandırılması tələb olunur. Bu, hərəkətin təhlükəsizliyini yüksəldir və Avropa ölkələrinin bir çoxunda tətbiq olunur.

Yol hərəkətinin əsas iştirakçısı olan bəzi NV-lər öz hərəkət marşrutlarında müəyyən üstünlüklərə malik olurlar. Belə NV-nin sürücüsü yol hərəkətinin digər iştirakçıları üçün təhlükəli vəziyyət yaratmamaq şərtlə bu Qanunun tələblərindən kənara çıxa bilər. Hər bir vəziyyətdə o, nizamlayıcının siqnallarına tabe olmalıdır. Hərəkət üstünlüyünə malik olan operativ NV xüsusi səs siqnalı, sayrışan və işıq siqnalı ilə təchiz olunmalıdır.

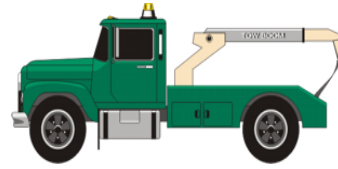
Belə NV-lərin sürücüləri digər hərəkət iştirakçılarına nəzərən üstünlük əldə etmək üçün sayrışan işıq və xüsusi səs siqnalını qoşmalıdırlar. Həmin sürücülər, onlara yol verildiyini yəqin etdikdən sonra üstünlükdən istifadə edə bilərlər.

Hərəkət üstünlüyünə malik olan, qırmızı və ya göy sayrışan işıq və xüsusi səs siqnalı ilə işarə verən NV yaxınlaşdıqda, digər hərəkət iştirakçıları yolun hərəkət hissəsini boşaltmalı və ya yol qırağına mümkün qədər yaxın hərəkət etməli, zərurət olduqda isə NV-ni saxlamalıdırlar. Birtərəfli üç zolaqlı yolun orta zolağı ilə hərəkət edən NV sürücüsü yaxınlaşan YPX avtomobilinə mane olmadığından, o, həmin zolaqda hərəkətini davam etdirməlidir. Avtobusu müşayiət edən YPX avtomobilinə onunla eyni zolaqda qabaqda hərəkət edən NV-nin sürücüsü sağ zolağı tutmaqla yol verməlidir.



Digər NV-lərin dövlət standartları ilə müəyyən edilmiş rəng qrafikası sxemlərindən və rəng çalarlarından, habelə gücü dəyişən işıqlardan və avazı dəyişən çoxavazlı siqnallardan istifadə etməsi qadağandır.

Narıncı və ya sarı rəngli sayrışan işıq siqnalları quraşdırılmış xüsusi NV-lərin sürücüləri yolda tikinti, təmir və ya təmizlik işləri görərkən, hərəkət təhlükəsizliyini təmin etmək şərtlə, yol nişanlarının və nişanlama xətlərinin tələblərindən kənara çıxa bilərlər. Başqa sürücü-



lər onların işinə maneçilik törətməməlidirlər. Narıncı və sarı rəngli işartılı məşəl hərəkət zamanı üstünlük vermir və hərəkətin digər iştirakçılarını təhlükə barədə xəbərdar etməyə xidmət edir.

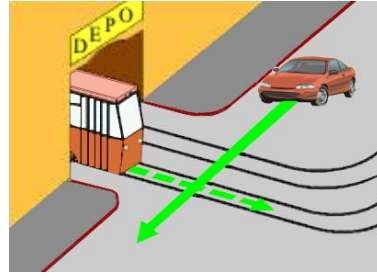
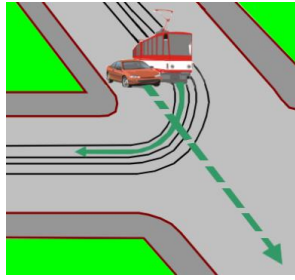
Xüsusi səs və işıq siqnalları quraşdırılmış NV-lər Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarında xüsusi qeydiyyatdan keçməlidirlər. Belə səs və işıq siqnallarının quraşdırılmasına bu Qanunda nəzərdə tutulmuş hallarda icazə verilir.

Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanının icazəsi olmadan, xüsusi çoxavazlı səs və sayrışan işıq siqnalları ilə və ya sürəti ölçməyə maneçilik törədən, yaxud ölçmə cihazlarının işinə mane olan antiradar və digər texniki vasitələrlə və yaxud operativ xidmətlərin NV-ləri üçün müəyyən edilmiş rənglənmə sxemləri ilə təchiz olunmuş NV-lərin sahibləri Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş qaydada məsuliyyət daşıyırlar.

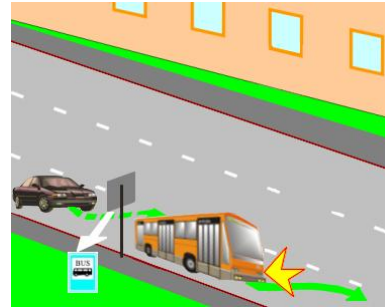
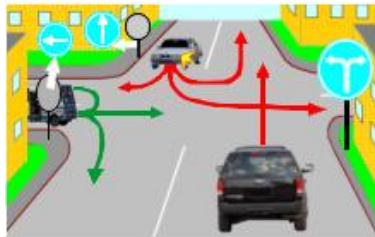
Marşrut NV-lərinin hərəkətinin təşkili və nizamlanmasının əsas məqsədi hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi şərtlə yüksək çatdırma sürətinə nail olmaqdır. Ona görə də belə NV-lərə öz hərəkət marşrutlarında bir sıra üstünlüklər nəzərdə tutulmalıdır. Qaydalara görə marşrut taksiləri marşrut NV-lərinə aid edilmirlər.

Bu üstünlüklər yol hərəkət qaydaları ilə, yol ayrıcılarının nizamlama siklində xüsusi fəzanın nəzərdə tutulması ilə, marşrut trassasında digər NV üçün məhdudiyyətlər qoyulmaqla və marşrut nəqliyyatı üçün hərəkət zolağını xüsusiləşdirməklə təmin olunur.

Yol hərəkəti qaydaları və standartlarına görə 3.18; 3.19; 3.27 qadağanedicisi və 4.1 məcburi hərəkət istiqaməti nişanları onlara şamil edilmir.



Yol ayrıcılarında tramvaylara (depodan çıxma halları istisna olmaqla) üstünlük verilir. Depodan çıxış yeri yol ayrıcı hesab edilmədiyindən, bu maddənin məntiqini başa düşmək olar.



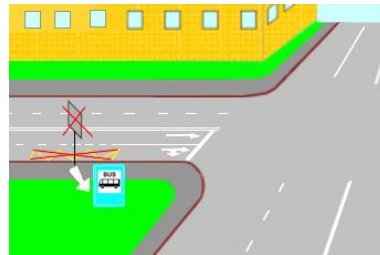
Digər bütün NV sürücüləri dayanacaq məntəqəsindən (ancaq yaşayış məntəqələrində yerləşən) çıxan avtobus və trolleybuslara maneçilik törətməməlidirlər. Dayanacaq

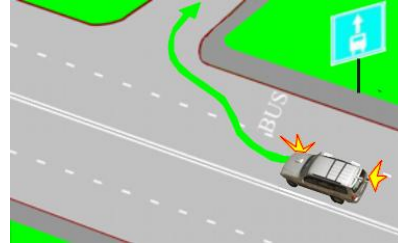
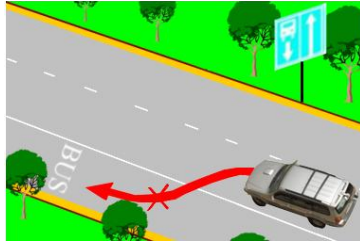
məntəqəsindən çıxan marşrut NV-sinin sürücüsü onlara yol verildiyinə əmin olduqdan sonra dönmə signalını yandıraraq hərəkətə başlamalıdır.

Digər NV-lərin dayanmasını qadağan etmək üçün dayanacaq məntəqəsində 1.17 nişanlama xətti tətbiq edilir (hərəkət hissəsinin kənarında çəkilmiş ziq-zaq şəkilli sarı bütöv xətt).

Marşrut NV-nin ləngimələrini azaltmaq və hərəkət təhlükəsizliyini yüksəltmək üçün digər bütün nəqliyyat növlərinə aşağıdakı müxtəlif məhdudiyyətlər qoyulur:

- sağa dönmələr qarşısında dayanacaq məntəqəsi yerləşirsə, onların qadağan edilməsi;
- intensiv hərəkətli ictimai NV olan küçələrdə digər bütün NV-nin dayanmasının və durmasının qadağan edilməsi;





- 2.1 və 2.3 həmçinin, xüsusi lövhəcikli (obyektə qədər olan məsafəni göstərən) 2.1 nişanları ilə baş yolun qeyd olunması.

Xüsusi zolaq nəzərdə tutulduqda sürücülərə aydın məlumat verilməlidir. Məsələn, yola çəkilmiş BUS (1.23) işarəsi və ya 5.9, 5.10.1; 5.10.2; 5.10.3 nişanları vasitəsilə.

Yol ayrıklarının ümumi keçilmə qaydaları. Nizamlanmayan yol ayrıklarından keçilmə qaydaları

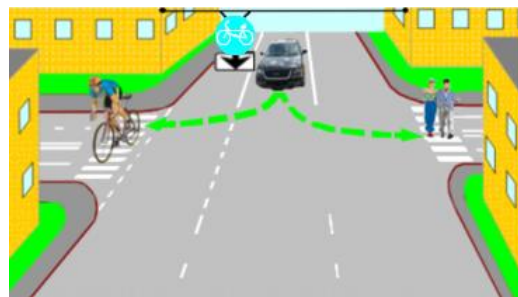
Yol ayrıkları küçə-yol şəbəkəsinin ən yüksək potensial təhlükəliliyə malik elementi hesab olunurlar. Şəhərlərdə baş vermiş YNH-nin 40%-ə qədər onların payına düşür. Bu, hər şeydən əvvəl yol ayrıklarının keçilməsinin mürəkkəbliyi ilə bağlıdır. Sürücünün iş günü ərzində qarşılaşdığı ən çətin vəziyyətlər yol ayrıklarında baş verir. Belə ki, yol ayrığını keçmək istəyən sürücü diqqətini bir yox, bir neçə obyektə yönəltməli olduğundan, onun işi çətinləşir. Bu əməliyyatı təhlükəsiz başa vurmaq üçün müxtəlif nəqliyyat vəziyyətləri analiz və sintez edilərək, düzgün qərar qəbul edilməlidir. Vaxt məhdudluğu şəraitində qərarların qəbulu və onların icra edilməsi sürəti sürücünün operativ təfəkküründən asılıdır. Məhdud psixofizioloji keyfiyyətlərə malik olan və peşəkarlığı yüksək olmayan sürücülər standart olmayan vəziyyətlərdə özlərini itirərək, yanlış qərarlar qəbul edirlər ki, bu da son nəticədə təhlükəli mübahisəli vəziyyətlərin yaranmasına səbəb olur.

Yol ayrıkları nizamlanan və nizamlanmayan yol ayrıkları olmaqla iki böyük qrupa bölünürlər. Hərəkətin növbəliliyi svetoforun və ya nizamlayıcının siqnalları ilə müəyyən edilən yol ayrığı **nizamlanan** hesab edilir. Bütün digər yol ayrıkları, o cümlədən üstünlük nişanları tətbiq olunmuş yol ayrıkları **nizamlanmayan** hesab olunurlar. Svetoforları söndürülmüş və sarı işıq rejimində işləyən yol ayrıkları da nizamlanmayan hesab olunurlar.

Svetoforlar və nizamlayıcıların işlədiyi yol ayrıklarında üstünlük nişanları təsir gücünə malik deyillər. Bundan başqa svetoforu işləməyən və ya sarı döyünən işıq rejimində işləyən yol ayrıkları da nizamlanmayan yol ayrıkları hesab olunur və onlarda hərəkət üstünlüyü yol nişanları ilə müəyyən edilir.

Tunel, estakada ilə müxtəlif səviyyədə kəsişən nəqliyyat açılımları və ətraf ərazilərdən küçələrə girişlər yol ayrığı hesab olunmur.

Yol ayrıklarındakı əksər vəziyyətlərdə bir ümumi prinsip daimi olaraq qüvvədə olur. Məsələn, sağa və ya sola dönmə sürücüsü dönməyi yolun hərəkət hissəsini keçməkdə



olan piyadalara, habelə bu hərəkət hissəsini velosiped yolu ilə keçməkdə olan velosipedçilərə yol verməlidir. Velosiped yolları ilə mopedlərin və səkilər olmadıqda piyadaların hərəkətinə icazə verilir.

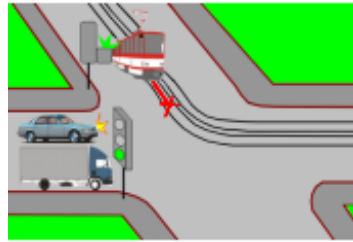
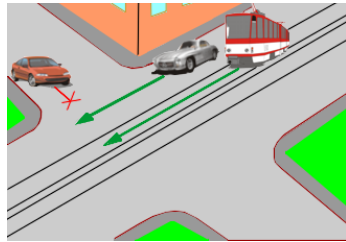
Qeyd etmək yerinə düşər ki, mopedlər, səkilər və piyada yolları olmadıqda piyadalar da velosiped yolları ilə hərəkət edə bilirlər.

Bu prinsipdə aşağıdakı istisnalar da mövcuddur:

- eyni hərəkət hüququna malik olan tramvaylar relssiz NV-lərə nisbətən hərəkət üstünlüyünə malikdirlər (məsələn, eyni səviyyəli yolların kəsişməsində və eyni zamanda əlavə bölməsi olmayan svetoforun yaşıl işığında sola dönmə tramvay qarşıdan düzünə hərəkət edən relssiz NV-yə nisbətən hərəkət üstünlüyünə malik olur);

- sola dönmələr svetoforun əlavə bölməsi ilə nizamlındıqda və üstünlük nişanları olduqda keçmə növbəliliyi dəyişir. Əsas qırmızı və sarı işıqları da yandırılmış svetoforun əlavə bölməsinin yaşıl işığı ilə sola dönmə tramvay digər istiqamətlərdən hərəkət edən bütün NV-lərə yol verməlidir. 2.4 «Yol verin» nişanı tramvaylara da şamil olunur.

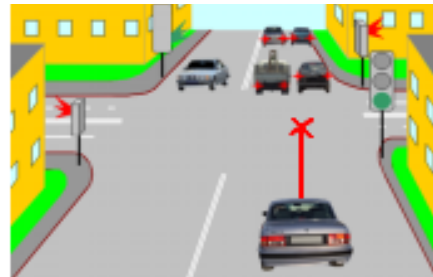
- yol ayrıcılarında baş yol istiqamətini dəyişdikdə həmin istiqamət-



də hərəkət edən bütün NV - lər hərəkət üstünlüyünə malikdirlər.

Tramvay yolları ilə hərəkət edən və onları kəsən NV sürücüləri istənilən halda tramvaylara yol verməlidir. Tramvay sürücüləri o zaman hərəkətə başlamalı və ya hərəkətini davam etdirməlidirlər ki, digər NV sürücülərinin onlara yol verdiklərinə əmin olsunlar.

Əgər yol ayrıcında və ya hərəkət hissələrinin kəsişməsində tıxac yaranıbsa və bu, sürücünü dayanmağa məcbur edərək digər NV-lərin hərəkəti üçün maneə yaradırsa, sürücünün belə yol ayrıcına və ya kəsişmə yerlərinə girməsi qadağandır.



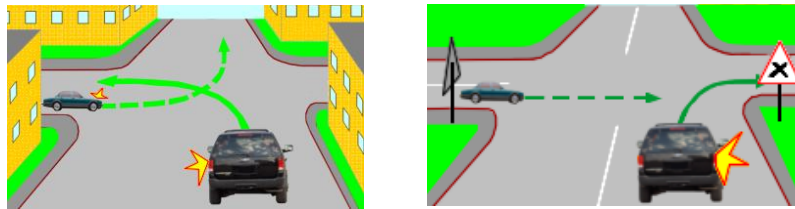
Yanıb - sönən sarı signal olduqda, svetoforlar işləmədikdə və ya nizamlayıcı olmadıqda, yol ayrıcı nizamlanmayan hesab edilir və sürücülər nizamlanmayan yol ayrıcılarını keçmə qaydalarını və yol ayrıcında quraşdırılmış üstünlük nişanlarını əsas tutaraq hərəkət etməlidirlər.

Nizamlanmayan yol ayrıcılarında hərəkət intensivliyinin qiymətinin az olmasına rəğmən, onların keçilməsi çətin olub, sürücüdən yüksək diqqət tələb

edir. Belə yol ayrıcılarını keçdikdə üstünlüyün hansı istiqamətdə olduğunu müəyyən etmək və keçmə növbəliliyinə əməl edilməsi (2.1-2.5 nişanları ilə müəyyən olunur) əsas məsələdir. Nizamlanmayan yol ayrıcılarında ikinci dərəcəli yol dedikdə kəsişən digər yola nisbətən aşağı keyfiyyətli örtüyü olan yol başa düşülür. Deməli, torpaq yoldan ixtiyari digər örtüklü yola çıxan sürücü özünü ikinci dərəcəli yolda hesab etməlidir (nişanlarla yolun əhəmiyyətinin göstərildiyi hallar istisna olmaqla). Bəzən elə hallara da rast gəlinir ki, yol ayrıcı qarşısında torpaq yol 2.1 «Baş yol» nişanı ilə işarələnir. Belə olan halda nişanların göstərişləri əsas götürülməlidir.

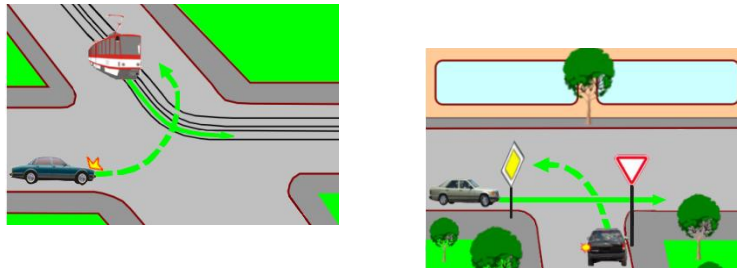
Kəsişən küçənin örtüyünü çirkləndirməmək üçün qrunut yollarının kəsişməyə 50-200m qalmış hissəsi təkmilləşdirilmiş örtüklə örtülməlidir. Əgər sürücü yolda örtüyün olub-olmamasını müəyyən edə bilmirsə (günün qaranlıq vaxtlarında, çirk, qar olması və başqa səbəblərə görə) və üstünlük nişanları tətbiq olunmamışdırsa, o, özünün ikinci dərəcəli yolda olduğunu qəbul etməlidir.

Eyni səviyyəli kəsişmələr örtüklü və örtüksüz yolların kəsişmələri ola bilər. Belə kəsişmələr 1.6 «Eyni əhəmiyyətli yolların kəsişməsi» nişanı ilə də işarələnirlər. Bu yol ayrıcılarında hərəkət üstünlüyü məşhur «sağdan maneənin olmaması» prinsipi ilə müəyyən edilir. Qeyd etmək

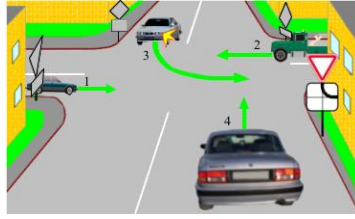


lazımdır ki, hərəkət istiqamətindən asılı olmayaraq belə yol ayrıcılarında da tramvaylar hərəkət üstünlüyünə malik olurlar. Yol ayrıcından keçmənin ixtiyari mərhələsində «sağdan maneənin olmaması» prinsipi əsas götürülməlidir.

Müxtəlif əhəmiyyətli yolların kəsişməsində ikinci dərəcəli yolda olan NV sürücüsü sonrakı hərəkət istiqamətindən asılı olmayaraq, baş yolda hərəkət edən NV-yə yol verməlidir.

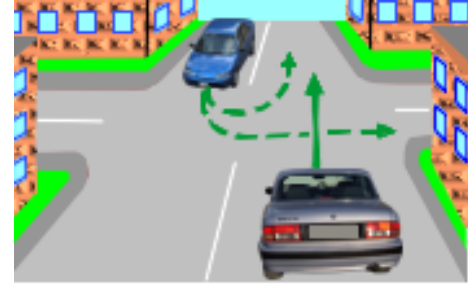


Yol ayrıcında baş yolun istiqamətinin dəyişdiyi hallarda (2.1, 2.4 və 2.5 nişanlarının altında 7.13 lövhəciyi ilə göstərilir və lövhəcikdəki qalın xətt baş yolun istiqamətini göstərir) baş yoldakı sürücülər öz aralarında eyni əhəmiyyətli yolların kəsişdiyi yol ayrıcını keçmək qaydalarını əsas tutmalıdırlar. İkinci dərəcəli yollarla hərəkət edən sürücülər də öz aralarında bu qaydaları əsas tutmalıdırlar.



Eyni əhəmiyyətli yolların kəsişdiyi yol ayrıcında relssiz NV-nin sürücüsü sağdan yaxınlaşan NV-yə yol verməlidir. Tramvay sürücüləri də öz aralarında bu qaydanı əsas tutmalıdır. Belə yol ayrıcında tramvay, onun hərəkət istiqamətindən asılı olmayaraq, relssiz NV-lər qarşısında üstünlüyə malikdir.

Relssiz NV-nin sürücüsü sola və ya geriye dönərkən eyni əhəmiyyətli yolda qarşı tərəfdən düzünə və ya sağa hərəkət edən NV-lərə yol verməlidir. Tramvay sürücüləri də öz aralarında bu qaydanı əsas tutmalıdırlar.



Nizamlanmayan yol ayrıcılarının xüsusi növlərindən biri də 4.3 «Dairəvi hərəkət» nişanı tətbiq olunmuş dairəvi hərəkət açılımlarıdır. Belə nəqliyyat açılımları bəzən öz-özünə nizamlanan adlanırlar. Belə kəsişmələrdə də hərəkət ümumi prinsiplərlə idarə olunur.

Dairəvi kəsişmənin girişlərində “Dairəvi hərəkət” nişanları tətbiq olunmuşdursa, dairədəki NV-lər hərəkət üstünlüyünə malikdirlər.

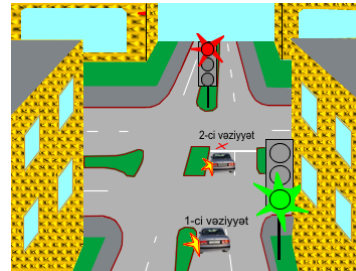
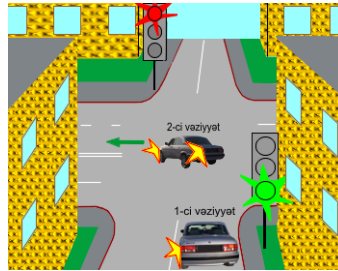
Dairəvi nəqliyyat açılımlarının girişləri qarşısında mərkəzi adacıqda 1.31.1 «Döngənin istiqaməti» yol nişanları tətbiq etməklə, xüsusən də gecə vaxtlarında, hərəkətin təhlükəsizliyi səviyyəsini yüksəltmək olar.



Nizamlanan yol ayrıklarından keçilmə qaydaları

Nizamlanan yol ayrıklarında NV və piyadaların hərəkət növbəliliyini svetofor siqnalları və nizamlayıcılar müəyyən edirlər.

Mürəkkəb olmayan yol ayrıklarında svetoforun icazə siqnalı yanarkən yol ayrıcına girmiş sürücü yol ayıcının çıxışında qoyulmuş svetoforun siqnalından asılı olmayaraq, nəzərdə tutulan istiqamətdə dayanmadan hərəkət etməlidir və bu zaman qalan NV-lər ona maneə törətməməlidir. Böyük ölçü və konfigurasiyaya malik olan mürəkkəb yol ayrıklarında isə yol ayrıcına girmiş NV sürücüsü onun qarşısındakı bütün svetoforların siqnallarına diqqət yetirməli və onların tələblərinə əməl etməlidir.

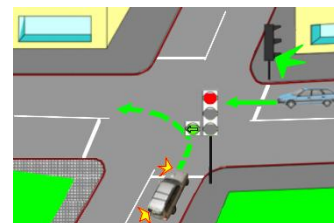
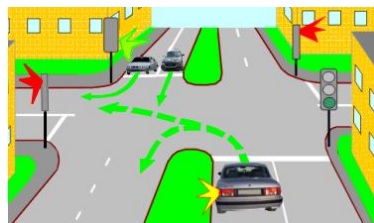


Əgər yol ayrıcında sürücünün hərəkət etdiyi yolda qoyulmuş svetoforların qabağında STOP-xətlər (5.33 nişanı) varsa, sürücü hər bir svetoforun siqnalını əsas tutmalıdır.

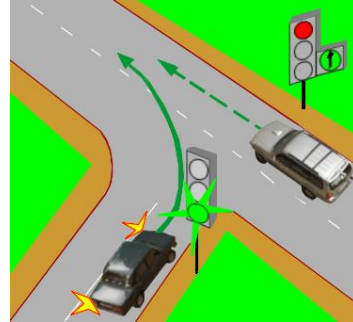
Yol ayrıklarında hərəkət edən ağır və uzun ölçülü NV-lər yüksək ətalətə və kiçik sürətə malik olduqlarından, digər NV sürücüləri yol ayrıcından vaxtında keçmələri üçün onlara şərait yaratmalıdırlar.

Relssiz NV-nin sürücüsü svetoforun yaşıl işığında sola və geriye dönərkən, qarşıdan düzünə və sağa gedən NV-lərə yol verməlidir. Tramvay sürücüləri də öz aralarında bu qaydanı əsas tutmalıdırlar.

Svetoforun sarı və qırmızı siqnalı ilə eyni vaxtda əlavə bölməsində yandırılmış ox işarəsi istiqamətində hərəkət edən sürücü başqa istiqamətlərdən gələn NV-lərə yol verməlidir. Həm əsas, həm də əlavə bölmədə yaşıl işıq yandırılmış istiqamətdə sürücü inamla hərəkət etməlidir. Ancaq bu halda sağa dönmələr zamanı piyadalara və velosiped yolu ilə hərəkətdə olan velosipedçilərə yol verilməlidir.



Svetoforun və ya nizamlayıcının siqnalları eyni vaxtda həm tramvay, həm də relssiz NV-nin hərəkətinə icazə verirsə, tramvay, hərəkət istiqamətindən asılı olmayaraq, üstünlüyə malikdir. Lakin svetoforun qırmızı və ya sarı siqnalı ilə eyni vaxtda olan əlavə bölməsində yandırılmış ox işarəsi istiqamətində hərəkət edən tramvay başqa istiqamətlərdən gələn NV-lərə yol verməlidir.



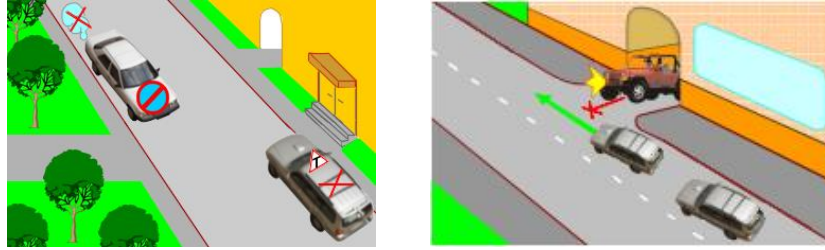
T-şəkilli yol ayrıcılarında əlavə bölmədə şaquli oxlu yaşıl işıqda hərəkət qaydası dönmə istiqamətlərində yandırılmış oxda olduğu kimidir. Yəni, bu halda da şaquli yaşıl ox istiqamətində hərəkət edən NV sürücüsü mübahisəli istiqamətdən əsas svetofordakı yaşıl işıqda gələn NV-yə yol verməlidir. Əgər baxılan istiqamətdə həm əsas, həm də əlavə bölmədəki şaquli oxlu yaşıl işıq yandıqda, mübahisəli istiqamətin əsas svetoforunda qırmızı işıq yandığından, heç kimə yol vermək lazım gəlməyəcəkdir.

Yol ayrıcının hər hansı bir girişində yaşıl işıq yandıqda hərəkətə başlayan NV sürücüləri yol ayrıcını keçib qurtarmamış NV və piyadalara imkan verməlidirlər ki, onlar yol ayrıcını keçməni başa çatdırsınlar. Bu zaman, yaşıldan sonrakı sarı işıqda yol ayrıcına sürətlə girmiş NV-lərin də təhlükəsizliyi təmin ediləcəkdir.

1.10. Yaşayış zonaları, piyada keçidləri və marşrut nəqliyyat vasitələrinin dayanacaqları yanında hərəkət.

Yaşayış zonası olan ərazidə piyadaların həm səkilərdə, həm də yolun hərəkət hissəsində üstün hərəkətinə icazə verilir (onlar NV-lərin hərəkəti üçün əsassız maneə yaratmamalıdırlar).

Yaşayış zonasında xüsusi olaraq ayrılmış, işarələrlə göstərilmiş, nişanlanmış yerlərdən kənarda 20km/saat-dan airtq sürətlə hərəkət etmək, sürmə təlimi keçmək, mühərriki söndürmədən durmaq, habelə

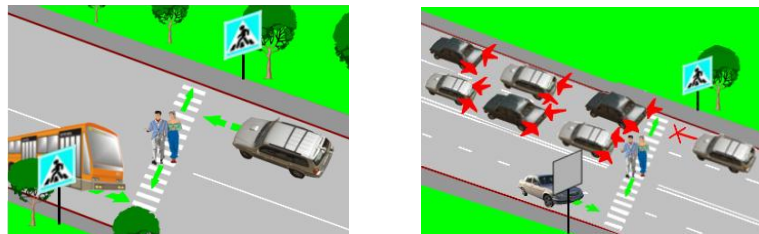


icazə verilən maksimum kütləsi 3,5t-dan çox olan yük avtomobillərinin durması qadağandır. Sürücülər belə ərazilərdən çıxarkən, hərəkətin digər iştirakçılarna yol verməlidirlər. Bu, tələblər həyət ərazilərinə də şamil edilir.

Yaşayış məntəqələrində piyadaların təhlükəsiz hərəkətinin təmin edilməsi xüsusən vacibdir. Beləki, piyada intensivliyinin çox və qarışıq olduğu zonlarda NV sürücülərindən yüksək peşəkarlıq, intizam və hərəkət mədəniyyəti tələb olunur. Qaydalarda hərəkətin təhlükəsizliyinin məsuliyyəti həm piyada, həm də sürücülərin üzərinə qoyulur.

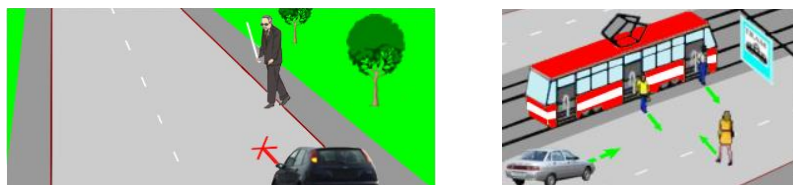
Piyada keçidləri ən çox belə zonalarda təşkil edilir. Piyadaların kontaktda olduğu həm nizamlanmayan, həm də nizamlanan piyada keçidləri xüsusi təhlükəli küçə-yol şəbəkəsi elementləri hesab olunurlar.

Nizamlanan piyada keçidlərində svetoforun icazə verən signalı yandırıldıqda, nizamlanmayan piyada keçidlərində keçidi keçən piyadalara yol verilməlidir. Əgər NV nizamlanmayan piyada keçidinin qarşısında dayanmışdırsa və ya sürətini azaltmışdırsa, qonşu zolaqlarda hərəkət edən digər NV-lərin sürücüləri yalnız dayanmış NV-nin qarşısında piyadaların olmadığını yəqin etdikdən sonra hərəkətə davam edə bilirlər.



Piyada keçidindən sonra tıxac yaranıbsa və bu, sürücünü piyada keçidində dayanmağa məcbur edəcəksə, onun piyada keçidinə girməsi qadağandır.

Sürücü yaşayış məntəqələrində, piyada keçidlərindən kənarda ağ çəliklə işarə verən kor piyadalara yol verməlidir.



Marşrut NV-lərinin dayanacaq məntəqələri, minib-düşmə meydançası olmayan və yolu hərəkət hissəsinin ortasından keçən tramvayların dayanacaq məntəqələri daha təhlükəlidir.

Marşrut sənişin nəqliyyatına minib-düşmə yolun hərəkət hissəsində və ya orada yerləşən minik meydançasında həyata keçirilsə, sürücüyə dayanacaqda duran NV-yə doğru gedən və ya ondan düşüb gedən sənişinlərə yol verməlidir (qapılar tərəfdən).

“Uşaqlar” tanınma nişanı olan dayanmış NV-yə yaxınlaşan sürücüyə sürətini azaltmalı, lazım gəldikdə dayanmalı və uşaqlara yol verməlidir.

Dayanacaq məntəqələrində dayanmış NV-lərin arxasından qəfildən yolun hərəkət hissəsinə çıxan piyadalar çox çətin olan təhlükəli vəziyyətlər yaratdığından, dayanacaq məntəqələri yaxşı görünən yol sahələrində təşkil olunmalı və mümkün olan hallarda «cib»lərdə yerləşdirilməlidir.

Adamların və yüklərin daşınması. NV-nin texniki vəziyyəti

Yaxşı olar ki, avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalar xüsusişdirilərək, hər bir daşıma üçün nəzərdə tutulmuş NV-də həyata keçirilsin. Bunun üçün xüsusi olaraq avadanlıqlaşdırılmış yük avtomobillərindən də istifadə etmək olar. Belə NV-lərdə daşımalar həyata keçirmək üçün onların kuzovunda bortun yuxarı hissəsinə qədər ən azı 15sm məsafədə quraşdırılmış oturacjaqlar olmalıdır. Oturacaqların sayı müəyyən edildikdə nəzərə almaq lazımdır ki, hər bir adam üçün 40sm enində sahə olmalıdır. Yan və arxa bort boyunca yerləşdirilmiş oturacjaqlar möhkəm yastıqlarla təchiz olunmalıdırlar.

Sənişin daşıyan yük avtomobillərinin sürücüləri yuxarıda qeyd olunan şərtlərə əməl etmişlərsə, 3.4 «Yük avtomobillərinin hərəkəti qadağandır» nişanının tələbləri onlara şamil edilmir.

Sərnişin daşıyan yük avtomobillərinin yalnız “C” kateqoriyalı (kabinədəki sərnişinlər də daxil olmaqla 8 nəfərədək adam daşındıqda), habelə “C” və “D” kateqoriyalı sürücülük vəsiqəsinə malik olan şəxslərin idarə etməsinə icazə verilir.

Yük avtomobilinin bort platformasında gedərkən hərəkət vaxtı ayaq üstə durmaq, bort və ya yükün üstündə oturmaq, NV - nin qapısını açmaq qadağandır.



Hərbi sürücülərin yük avtomobillərində adamların daşınmasına bu Qanunun müddəalarına uyğun təchiz edildikdən sonra icazə verilir.

Yük avtomobilinin banında daşıyan sərnişinlərin sayı oturmaq üçün düzəldilən yerlərin sayından artıq olmamalıdır. Yük avtomobilinin sürücüsü hərəkətə başlamazdan əvvəl minmək, düşmək və banda yerləşmək qaydası haqqında sərnişinlərə təlimat verməlidir. Yalnız sərnişinlərin təhlükəsiz daşınması üçün şəraitin təmin edildiyinə əmin olduqdan sonra hərəkətə başlamaq olar.

Sərnişin daşımaq üçün avadanlıq qoyulmamış yük avtomobilinin bort platforması olan banında yalnız yükü müşayət edən və onu almalı olan şəxslər, avtomobil bortun səviyyəsindən aşağıda yerləşən oturacaq yeri ilə təmin edilmiş olduqda, gedə bilərlər.

Avtobusda qrupla uşaq daşındıqda onların yanında bir yaşlı müşayətçi olmalıdır. Bu NV-lərin önündə və arxasında “Uşaqlar” tanınma nişanı olmalıdır.

Sürücü sərnişinləri yalnız NV tam dayandıqdan sonra mindirməli və ya düşürməli, hərəkətə isə yalnız qapıları bağladıqdan sonra başlamalı və onları tam dayanana qədər açmamalıdır.

Avtomobilin (bort platforması olan yük avtomobilinin banında və ya ban - furqonunda daşınmasından başqa), traktorun, digər özügedən maşınların kabinəsindən kənarda, yük qoşqusunda, qoşqu-yaylaqda, yük motosikleti banında və motosikletin konstruksiyasında oturmaq üçün nəzərdə tutulmayan yerlərdə hərəkət qadağandır.



Yol hərəkəti qaydalarının müvafiq maddəsi ilə 12 yaşından kiçik uşaqları hesaba almadan, NV-nin texniki xarakteristikasında nəzərdə tutulduğundan artıq sayda (NV-nin faktiki kütləsi istehsalçı müəssisənin müəyyən etdiyi icazə verilən maksimum kütlənin kəmiyyətindən artıq olmamalıdır), habelə motosikletin arxa oturacağında, minik avtomobilinin qabaq oturacağında uşağı saxlayan xüsusi qurğu olmadıqda, 12 yaşınadək uşaqları NV-də daşımaq qadağan edilir.

Rusiyanın Qaydalarında göstərilmişdir ki, 12 yaşadək uşaqların avtomobilin arxa oturacağına daşınmasına ancaq o halda icazə verilir ki, onların çəkisi və boyuna uyğun olan xüsusi uşaq tutucu qurğular və təhlükəsizlik kəmərləri tətbiq olunmaqla, digər altlıq və yastıqlardan istifadə olunur.

Yük avtomobillərinin bort platformasında, ban furqonlarında uşaqların qrup halında daşınması da Qaydalarla qadağan edilir.

Qaydalarda sənişinlərə də müəyyən məhdudiyyətlər nəzərdə tutulur:

- hərəkət vaxtı ümumi istifadədə olan NV-lərə minmək, düşmək, onun qapılarını açıq saxlamaq və ya güclə açmaq qadağandır;

- hərəkət vaxtı tramvayların, trolleybusların, avtobusların və ya digər NV-lərin pilləkanlarında dayanmaq və ya yük avtomobilinin banında ayaq üstə durmaq qadağandır;

- NV dayandıqda və ya durduqda, heç bir təhlükənin olmadığını yəqin etmədən onun qapılarını açmaq olmaz;

- hərəkət vaxtı sürücünün diqqətini NV-nin idarə olunmasından yayındırmaq olmaz.

Dayanmış NV-dən ehtiyatla onun qabaq hissəsindən yolun hərəkət hissəsinə çıxmaq olar və lüzumsuz olaraq yolun hərəkət hissəsində ləngimək qadağandır. NV-dən bayıra hər hansı bir şey atmaq qadağan edilir.

Şəhərlərarası, turist avtobusları və ban-furqonlar hərəkətə başlamazdan əvvəl qəza çıxışından istifadə qaydaları haqqında sənişinlərə təlimatlar verməlidirlər.

Ümumi istifadədə olan NV-lərin, habelə adamlar daşıyan yük avtomobillərinin sənişinlərlə yanacaqdoldurma məntəqəsinə daxil olması qadağandır.

Yük daşımalarda təhlükəsizlik texnikası qaydalarına ciddi surətdə əməl olunmalıdır. Daşınan yükün kütləsi və onun oxlar üzrə paylanması istehsalçı müəssisənin həmin NV-nin növü üçün müəyyən etdiyi kəmiyyətdən artıq olmamalıdır.

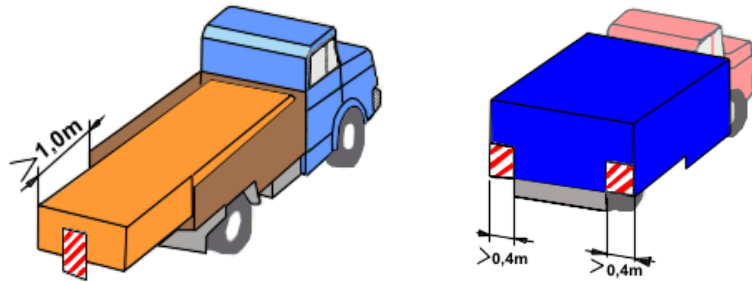
Yükün düşməməsi, hərəkətə mane olmaması üçün sürücü hərəkətə başlamazdan əvvəl və hərəkət vaxtı yükün yerləşdirilməsinə, bağlanmasına və vəziyyətinə nəzarət etməlidir.

Yük daşımaları adamları təhlükəyə məruz qoymamalı, şəxsi və ya digər əmlaka zərər vurmamalıdır. Yüklərin daşınmasına sürücünün ətrafı görməsini məhdudlaşdırmaması, NV-nin dayanıqlılığını pozmaması və idarə olunmasını çətinləşdirməməsi şərti ilə icazə verilir. Daşınan yüklər yerlə sürünməməli və yerə düşməməlidir. Hərəkətin təhlükəsizliyi və digər hərəkət iştirakçılarının lazımi məlumatlar ala bilməsi baxımından yük xarici işıq siqnallarını və işıqqaytarıcıları, qeydiyyat və tanınma nişanlarının üstünü tutmamalı, habelə əl ilə verilən siqnalların qəbul olunmasına mane olmamalıdır. Yük daşımaları ətraf mühitin qorunması, sanitar-gigienik baxımından səs salmamalı, toz qaldırmamalı, yolu və ətraf mühiti çirkləndirməməlidir.

Minik avtomobilinin salonunda yük elə yerləşdirilməlidir ki, avtomobilin idarə edilməsinə maneçilik törətməsin. Əgər yük arxa şüşədən görünməni məhdudlaşdırarsa, sağ tərəfdə əlavə olaraq arxa görünüş güzgüsü bağlanmalıdır. Uzaq səfərlərə çıxdıqda götürülməsi vacib olan yüklər avtomobildə rəasional

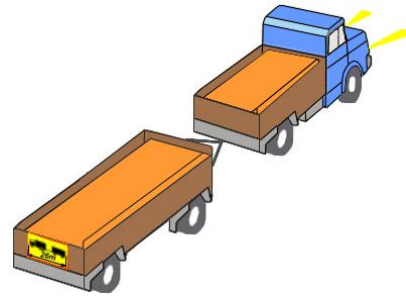
surətdə yerləşdirilməlidir. Avtomobilin oxuna düşən kütləni nəzərə almaqla, baqajın həcmindən maksimum surətdə istifadə olunmalıdır və onun üst baqajına yük yığıldıqda nəzərə alınmalıdır ki, bu, avtomobilin ağırlıq mərkəzini yüksəltdiyindən, onun aşma təhlükəsini də artırır.

Yük qabaq və ya arxa tərəfdən NV-nin qabaritindən-qabarit işığının xarici kənarından $1,0m$ -dən çox və ya yan tərəfdən $0,4m$ -dən çox qırağa çıxdıqda «İri qabaritli yük» tanınma nişanı ilə işarələnməli, sutkanın qaranlıq vaxtı və məhdud görünmə şəraitində isə, bundan başqa, qabaq tərəfdən ağ işıq fənəri və ya işıqqaytarıcı ilə, arxa tərəfdən qırmızı işıq fənəri və ya işıqqaytarıcı ilə işarə olunmalıdır. Bu məqsədlə bayraqcıqdan istifadə olunması qadağandır.



Qaydalarda daşınan yükün qabarit ölçüləri və kütləsi məhdudlaşdırılır. Ağır çəkili və təhlükəli yüklərin, zərərsizləşdirilmiş taranın daşınması, yüklə birlikdə və ya yüksüz qabarit parametrlərinin eni $2,5 m$ -dən, hündürlüyü yolun hərəkət hissəsinin səthindən $4m$ -dən, uzunluğu bir qoşqulu avtoqatar üçün $20m$ -dən, iki qoşqulu avtoqatar üçün $24 m$ -dən artıq olan, yaxud yük daşıyan NV-nin qabariti-nin arxa nöqtəsindən $2m$ -dən çox kənara çıxan NV-lərin, iki və daha çox qoşqulu avtoqatarların hərəkəti xüsusi qaydalara uyğun olaraq həyata keçirilir.

Yükün daşınma marşrutunda dəmir yol keçidləri varsa, NV-nin qabarit eni $5 m$ -dən, yol səthindən olan hündürlüyü isə $4,5 m$ -dən çoxdursa, daşımalar üçün xüsusi icazə alınmalıdır. Yüklü və ya yüksüz uzunluğu $24m$ -dən çox olan NV-nin arxa hissəsində işıq əks-etdirici materialla örtülmüş, qoşqulu yük avtomobilinin qara rəngli şəkili çəkilmiş və onun uzunluğu yazılmış sarı rəngli lövhə vurulmalıdır. Belə NV-lərin gündüz vaxtı görünmə şəraitlərindən asılı olmayaraq, yaxın işıq fəraları yandırılmalıdır.



Taxıl, ot, yem və səpələnən digər yüklər daşınarkən, onların ətrafa dağılmasının qarşısını almaq üçün üstünə örtük çəkilməlidir.

NV-dən yolun hərəkət hissəsinə düşən yük maneə yaratdıqda və onu dərhal aradan götürmək mümkün olmadıqda, sürücü qəza dayanma nişanı və yanıb-sönən qırmızı işıqlı portativ fənər qoymalıdır.

Mikroavtobusların, avtobusların və minik avtomobillərinin sürücülərinə NV-nin damında xüsusi olaraq bu məqsəd üçün yük yeri quraşdırılmadıqda, onun damında, yük yerinin qapısını açıq qoymaqla, iri həcmli və ya çox uzun əşyalar daşımaq qadağandır.

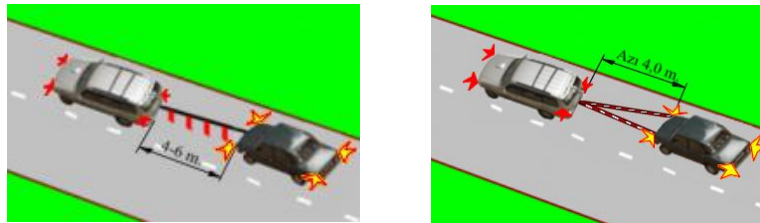
Tezalısan, partlayış qorxusu olan, radioaktiv, güclü zəhərləyici maddələr və ya digər təhlükəli yüklər yalnız fərqləndirmə-tanınma nişanları olan xüsusi təchiz edilmiş NV ilə və xüsusi qaydalarda müəyyən edilmiş şərtlərlə daşınır.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarında NV-lərə və daşıma qaydalarına qoyulan tələblər Azərbaycan Respublikasının da qoşulduğu beynəlxalq müqavilələr əsasında müəyyən edilir.

Fəslin adından da göründüyü kimi söhbət ixtiyari NV-nin yox, ancaq mexaniki NV-lərin yedəyə alınmasından gedir. Ona görə də bu qaydalar qoşqu ilə hərəkət halına şamil edilmir.

Nasaz NV-ləri təmir və durma yerinə gətirdikdə və ya yeni avtomobilləri daşıdıqda onlar yumşaq və sərt qoşqu ilə yedəyə alınır, qismən yedəyə alan NV-nin platformasına və ya xüsusi dayaq qurğusuna oturdulur. Qoşquların uzunluğu 4-6m, möhkəmliyi isə yedəyə alınan NV-nin faktiki kütləsindən 5 dəfə çox olmalıdır. Nəticədə dartqı tormozladıqda yedəyə alınan NV-ni dayandırmaq və yedəyə alınan NV-nin dartqıya nəzərən meyllənmələrini azaltmaq olur.

Elastik yedəyə alma zamanı birləşdirici hissənin hər metri uyğun olaraq siqnal lövhəcikləri və ya bayraqçıqları ilə işarələnir. Sərt qoşqular kimi uzunluğu 4m olan, xüsusi hazırlanmış polad borulardan istifadə olunur. Sərt qoşquların minimum uzunluğu Qaydalarla məhdudlaşdırılır.



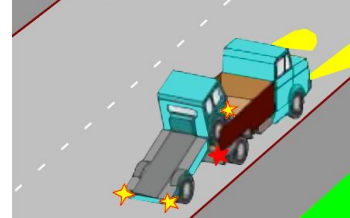
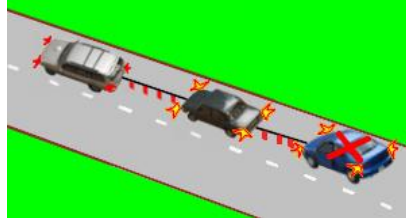
Yumşaq qoşqularla yedəyə alma çox təhlükəlidir. Bu, onunla izah olunur ki, yedəyə alınan NV-nin sürücüsü dartqıya çox yaxın olduğundan, onun müşahidəlik qabiliyyəti məhdudlaşır, yedəkçi NV-nin tormozlanması zamanı yedəkdə olan NV-nin sürücüsü öz avtomobilini çətinliklə saxlayır və çox hallarda qarşıdakı hərəkət zolağına çıxır. Ona görə də yedəkçi və yedəkdəki NV-lərin hərəkətləri qabaqcadan razılaşdırılmalıdır.

Yedəkçi avtomobildə yaxın işıq və ya duman faraları, yedəkdəki avtomobildə isə qəza işıq siqnalı yandırılmalıdır. Qəza işıq siqnalı işləmədikdə yedəkdəki avtomobilin arxasına qəza dayanma nişanı bərkidilir.

Yan qoşqusuz motosikletlərdən həm dartqı, həm də qoşqu kimi istifadə olunmasına icazə verilmir.

Sərt dartqı ilə yedəyə alınan NV-nin sükan idarəsi, yumşaq qoşqu ilə yedəyə alınan NV-nin isə həm sükan idarəsi, həm də tormoz sistemi saz olmalıdır. Pnevmatik tormoz sistemli NV-ləri yumşaq qoşqu ilə yedəyə almaq olmaz.

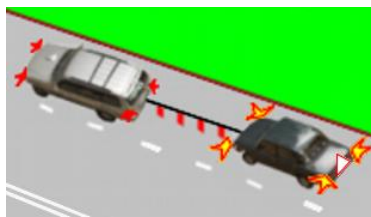
Sükan idarəsi nasaz olan qəza vəziyyətindəki NV ya qabaq, ya da arxa oxları asılmış vəziyyətdə qismən dartaqının platformasına yüklənir. Bu məqsədlə xüsusiləşdirilmiş yedəyə alan NV-lərdən də istifadə oluna bilər. Birdən artıq NV yedəyə alına bilmədiyindən qoşulmuş NV-lərin ümumi uzunluğu 24m-dən çox olmamalıdır. Bu, onu göstərir ki, NV sıradan çıxdıqda, sürücü onu yolun hərəkət hissəsindən kənara çəkməli, bu mümkün olmadıqda səkinin bordürünün (hərəkət hissəsilə bir səviyyədə və ya ondan hündür olan yol örtüyünün konstruktiv yan



məhdudiyyəti) yanına, yaxud yolun çiyinə çəkməli, onu hərəkət hissəsinin kənarına paralel qoymalı və texniki yardım xidmətinə məlumat verməlidir.



Məcburi dayanmalar zamanı NV yol hərəkətinin digər iştirakçılarda maneə yaratdıqda, sürücü qəza dayanması işıq signalını yandırmaqlı və ya qəza dayanması nişanını quraşdırmaqlıdır. Qəza dayanma nişanı NV-nin arxa tərəfində, zərurət olduqda isə, həm də qabaq tər-



rəfində, həmin zolaqda, NV-dən ən azı 30m məsafədə (hərəkət sürətindən asılı olaraq bu məsafə dəyişə də bilər) elə quraşdırılır ki, yaxınlaşmaqda olan NV-nin sürücüləri onu kifayət qədər məsafədən görə bilsinlər. Yaşayış məntəqələrində yüksək intensivlikli hərəkətdə qəza dayanma nişanı daha yaxın məsafədə və ya bilavasitə NV-nin üstündə elə qoyula bilər ki, yaxınlaşmaqda olan NV-lərin sürücüləri onu görə bilsin.

NV qəza işıq signalı ilə təchiz edilməmişdirsə və ya bu signal saz deyildirsə, sürücü gecə vaxtı və ya məhdudiyyətli görünmə şəraitində Qaydaların tələblərinə uyğun olaraq yanib-sönən qırmızı işıqlı portativ fənərdən istifadə edə bilər.

Yedəyə alan NV-nin sükanı arxasında azı bir il sürücülük təcrübəsi olan sürücü, yedəyə alınan NV-nin sükanı arxasında isə sürücju və ya müvafiq kateqoriyalı sürücülük vəsiqəsi olan başqa şəxs əyləşməlidir. Yedəyə alan NV-nin sürücüsü hərəkətə başladıqda, gündüz vaxtı yaxın işıq faralarını yandırmalı, yedəyə alınan NV-nin sürücüsü isə yedəyə alan NV-nin sürücüsünün siqnallarına uyğun siqnallar verməlidir.

NV öz kütləsindən artıq olan NV-ni yedəyə almamalı (yedəyə almaq üçün xüsusi olaraq nəzərdə tutulan NV-lərin yedəyə alması halları istisna olmaqla) və yedəyə alma zamanı hərəkət sürəti 50 *km/saat*-dan artıq olmamalıdır.

Sərnişinlərin təhlükəsizliyi üçün yedəyə alma zamanı yedəyə alınan avtobusda, trolleybusda və ya yük avtomobilinin bort-platformasında sərnişin daşınması qadağan olunur. NV-lərin tormoz və sükan idarəsi nasaz olduqda onlar tam və ya qismən yüklənmə yolu ilə yedəyə alınmalıdırlar.

Sürücülük vəsiqəsi. Nəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyətlərinə və avadanlıqlarına qoyulan tələblər

Aşağıda göstərilmiş yaş həddinə çatmış, sağlamlıq cəhətdən sürücülüyə yararlı, yol hərəkət qaydalarını bilən, sürmə vərdişi və sürücülük vəsiqəsi olan hər bir fiziki şəxs Azərbaycan Respublikasının ərazisində NV - ləri idarəetmə hüququna malikdir:

- velosipedi və ya arabanı idarəetmə hüququ – *14 yaşdan*;
- asma mühərrikli velosipedi və mopedi idarəetmə hüququ – *16 yaşdan*;
- motosikletləri idarəetmə hüququ – *16 yaşdan*;
- oturacaq yerlərinin sayı sürücünün oturacağından əlavə 8 - dən artıq olmayan avtomobilləri idarəetmə hüququ – *18 yaşdan*;
- tarmvayları idarəetmə hüququ – *20 yaşdan*;
- trolleybusları idarəetmə hüququ – *21 yaşdan*;
- oturacaq yerlərinin sayı sürücünün oturacağından əlavə 8 - dən çox olan avtomobilləri idarəetmə hüququ – *21 yaşdan* (müstəsna qaydada hərbi qulluqçular üçün *19 yaşdan*) yaranır.

Hər hansı şəxsin sağlamlıq cəhətdən sürücülüyə yararlı hesab edilməsinin əsaslarını, habelə NV-ni idarə etməsinə mane olan xəstəliklərin və ya fiziki qüsurların siyahısını Azərbaycan Respublikasının Səhiyyə Nazirliyi müəyyən edir.

Qanunda göstərilən hallar istisna olunmaqla, Azərbaycan Respublikasının ərazisindəki yollarda NV-ni idarəetmə hüququ sürücülük vəsiqəsi əsasında həyata keçirilir.

Azərbaycan Respublikasının ərazisindəki yollarda hər hansı fiziki şəxsin NV-ni idarəetmə hüququ yalnız aşağıdakı hallarda müvəqqəti məhdudlaşdırıla bilər:

- şəxsin sürücülük vəsiqəsinin etibarlılıq müddəti qurtarıbsa-sürücülük vəsiqəsi dəyişdirilənədək;
- şəxs tərəfindən yol hərəkəti qaydaları bu qanunla müəyyən edilmiş hallarda kobud surətdə pozulmuşdursa-Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə müəyyən olunmuş qaydada beş ildən artıq olmayan müddətin qurtarmasınadək;
- şəxsə Qanunda nəzərdə tutulmuş xəstəliklər və ya fiziki qüsurlar müəyyən edilərsə-xəstəlik müalicə olunanadək və ya fiziki qüsurlar aradan qaldırılanadək.

Azərbaycan Respublikası Səhiyyə Nazirliyinin müəyyən etdiyi siyahıda nəzərdə tutulmuş xəstəliklərlə əlaqədar psixiatriya və ya narkoloji dispanserlərin uçotunda olan, NV-ni idarə etmək sahəsində üç ildən az təcrübəsi olan, axırıncı iki il ərzində insanlara xəsarət yetirilməsi və ya onların ölümü ilə nəticələnmiş yol-nəqliyyat hadisəsi törətməyə, habelə NV-ni sərxoş vəziyyətdə idarə etməyə görə sürücülük hüququndan məhrum olunmuş şəxslər avtobusları, tramvayları və trolleybusları idarə etməyə buraxılmırlar.

Mexaniki NV-lərin tiplərindən asılı olaraq, Azərbaycan Respublikasında verilən sürücülük vəsiqəsinin aşağıdakı növləri vardır:

- motosikletləri, avtomobilləri, tramvayları və trolleybusları idarə etmək üçün;
- traktorları və digər mexaniki NV-ləri idarə etmək üçün.

Növündən asılı olmayaraq hər bir sürücülük vəsiqəsində ellips işarəsi daxilində Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yol hərəkətində fərqlənmə nişanı - “ AZ ” və rəqəmlərlə nömrələnmiş məlumatlar göstərilir: 1) *sahibinin soyadı*; 2) *sahibinin adı və atasının adı*; 3) *sahibinin doğum tarixi və yeri*, 4) *sahibinin yaşayış yeri*, 5) *vəsiqəni vermiş orqanın adı*, 6) *vəsiqənin verilmə yeri və tarixi*, 7) *vəsiqənin qüvvədə olma müddətinin qurtardığı tarix*, 8) *vəsiqənin*

nömrəsi; 9) vəzifəli şəxsin imzası, vəsiqəni vermiş orqanın ştamplı və ya möhürü, 10) sahibinin qan qrupu və imzası və 11) xüsusi qeydlər.

Motosikletləri və avtomobilləri idarə etmək üçün verilən sürücülük vəsiqələrində, Qanunda nəzərdə tutulmuş məlumatlardan başqa, idarə etmək hüququnun qüvvəsinin şamil edildiyi NV-lərin kateqoriyaları göstərilir: “A”-motosikletləri idarə etmək üçün, “B”-“A” kateqoriyasına aid edilməyən, icazə verilən maksimum kütləsi 3.500 kq-dan, oturacaq yerlərinin sayı, sürücü oturacağından əlavə, 8-dən artıq olmayan avtomobilləri idarə etmək üçün, “J”-“D” kateqoriyasına aid edilməyən, icazə verilən maksimum çəkisi 3500 kq-dan artıq olan avtomobilləri idarə etmək üçün, “D”-sərnişin daşınması üçün nəzərdə tutulan və oturacaq yerlərinin sayı, sürücü oturacağından əlavə 8-dən çox olan avtomobilləri idarə etmək üçün, “E”-qoşqusu “B”, “C”, “D” kateqoriyalarına aid edilmiş, lakin tərkibləri bütövlükdə həmin kateqoriyalara və ya bu kateqoriyalardan birinə daxil olmayan NV-ləri idarə etmək üçün, “Tramvay”-tramvayları idarə etmək üçün, “Trolleybus”-trolleybusları idarə etmək üçün.

Sürücülük vəsiqəsinin etibarlıq müddəti aşağıdakı kimidir:

- 60 yaşına çatmamış şəxslər üçün – 10 il;
- 60 və daha çox yaşı olan şəxslər üçün – onların 70 yaşı tamam olanadək qalan müddət;
- 70 və daha çox yaşı olan şəxslər üçün – 2 il;
- siyahısı Azərbaycan Respublikasının Səhiyyə Nazirliyi tərəfindən müəyyən edilən xəstəlikləri olan şəxslər üçün-təqdim etdikləri tibbi arayışda göstərilən, lakin 2 ildən artıq olmayan müddət.

Sürücülük vəsiqəsinin adı Azərbaycan Respublikasının dövlət dilində və fransız dilində (“*Permis de conduire*”), Qanunda göstərilən məlumatların adı Azərbaycan və İngilis dillərində, başqa məlumatlar isə Azərbaycan dilində yazılır.

Sürücülük vəsiqəsinin sahibi ona verilmiş sürücülük vəsiqəsini möhkəm saxlamağa borjlıdur.

Xarici dövlətlərin səlahiyyətli orqanları tərəfindən 1968-ci il Beynəlxalq Konvensiyasına uyğun verilmiş və etibarlıq müddəti qurtarmamış sürücülük vəsiqələri də Azərbaycan Respublikasının ərazisində qüvvədədir.

Sürücülük vəsiqəsini almaq istəyən hər bir şəxs:

- müvafiq kateqoriyalı NV sürücülərinin hazırlanması üzrə təhsil planlarında və proqramlarında nəzərdə tutulan həcmdə hazırlıq keçməli;
- yol hərəkəti qaydaları üzrə nəzəri və NV-ləri idarəetmə vərdişləri üzrə təcrübə imtahanları verməli;
- Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş məbləğdə haqq ödəməlidir.

Sürücülük vəsiqəsi almaq istəyən şəxs Azərbaycan Respublikası Daxili İşlər Nazirliyinin ərazi imtahan-qeydiyyat məntəqəsinə (DİN İQM) ərizə ilə müraciət etməlidir. Ərizəyə aşağıdakı sənədlər əlavə olunur:

- Azərbaycan Respublikası vətəndaşının şəxsiyyət vəsiqəsi (müvafiq olaraq, Azərbaycan Respublikasının ərazisində əcnəbinin qeydiyyatına alınması haqqında

vəsiqə və ya Azərbaycan Respublikasının hüduqlarında istifadə edilməsi üçün vətəndaşlığı olmayan şəxsin şəxsiyyət vəsiqəsi);

- müvafiq kateqoriyalı NV sürücülərinin hazırlanması üzrə təhsil planlarında və proqramlarında nəzərdə tutulan həcmdə hazırlıq keçməsi barədə təhsil müəssisəsinin sənədi və ya müstəqil hazırlıq keçməsi ilə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanında qeydiyyatata götürülməsi barədə sənəd;

- Azərbaycan Respublikasının Səhiyyə Nazirliyi tərəfindən təsdiq olunmuş formada tibbi arayış;

- sürücülük vəsiqəsi verilməsi üçün haqqın ödənilməsi qəbzi.

Azərbaycan Respublikasının DİN ərazi İQM-in əməkdaşı sürücülük vəsiqəsinin verilməsi üçün daxil olmuş sənədləri həmin gün yoxlayır və orada göstərilmiş məlumatlar əsasında şəxsin yol hərəkət qaydaları üzrə nəzəri və NV-ni idarəetmə vərdişləri üzrə təcrübi imtahanlara buraxılması məsələsini həll edir.

Bu Qanunla müəyyən edilmiş yaş və sağlamlıq vəziyyəti tələblərinə cavab verən:

- sürücülərin hazırlanması və onların ixtisasının artırılması kurslarının məzunları;

- avtomobil nəqliyyatı vasitələri (ANV) ixtisası üzrə kadrların hazırlanması nəzərdə tutulmuş ali və orta ixtisas tədris ocaqlarının məzunları;

- Azərbaycan Respublikası DİN-nin müəyyən etdiyi qaydada imtahanlara müstəqil hazırlanmış şəxslər onların ərizələri İQM-ə daxil olduqdan sonra on gün ərzində yol hərəkət qaydaları üzrə nəzəri və NV-ləri idarəetmə vərdişləri üzrə təcrübi imtahanlara buraxılırlar.

Sürücülük vəsiqəsi imtahan-qeydiyyat məntəqələrində yol hərəkəti qaydaları üzrə nəzəri və NV-ni idarə etmə vərdişləri üzrə təcrübi imtahanları müvəffəqiyyətlə vermiş şəxslərə həmin orqan tərəfindən bir gün ərzində verilir. Sürücülük vəsiqələrinin verilməsi Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti tərəfindən müəyyən edilmiş *“NV-ni idarə etmək hüququ verən sürücülük vəsiqəsi almaq istəyən şəxslərdən imtahanların qəbul edilməsi və onlara sürücülük vəsiqəsinin verilməsi qaydaları haqqında”* Əsasnaməyə uyğun olaraq keçirilir.

Sürücülük vəsiqəsi aşağıdakı əsaslara görə dəyişdirilir:

- onun etibarlılıq müddətinin qurtarması;
- sahibinin soyadı və ya atasının adının dəyişdirilməsi;
- onun yazılarında dəqiqlik müəyyən edilməsi;
- onun yararsız hala düşməsi;
- onun itirilməsi;
- yeni nümunəsinin bu Qanunla müəyyən edilmiş qaydada təsdiqi nəticəsində ölkədə sürücülük vəsiqələrinin dəyişdirilməsi.

Sürücülük vəsiqəsinin dəyişdirilməsi üçün, Qanunda nəzərdə tutulmuş hal istisna olmaqla, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti tərəfindən müəyyən edilmiş məbləğdə haqq alınır. Sürücülük vəsiqəsinin itirilməsinə görə onun dəyişdirilməsi halında, həmçinin, Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş məbləğdə cərimə ödənilir.

Sürücülük vəsiqəsində göstərilmiş kateqoriyaların dəyişdirilməsi məqsədi ilə sürücülük vəsiqəsinin dəyişdirilməsi Qanunda nəzərdə tutulmuş qaydada həyata keçirilir.

DİN İQM tərəfindən verilmiş sürücülük vəsiqələrindəki məlumatların mərkəzləşdirilmiş uçotu aparılmalıdır.

Hər hansı şəxs bu Qanunla müəyyən edilmiş qaydada ona sürücülük vəsiqəsinin verilməsi və ya dəyişdirilməsi haqqında ərizəyə baxılmamasından və yaxud belə ərizənin süründürülməsindən, habelə yol hərəkəti qaydaları üzrə nəzəri və NV-ni idarəetmə vərdisləri üzrə təcrübi imtahanlara onun buraxılmasından imtina edilməsindən məhkəməyə şikayət edə bilər.

Bu Qanunun tələblərinə zidd olaraq, sürücülük vəsiqəsinin verilməsi və ya dəyişdirilməsi haqqında ərizəyə baxılmasında və ya süründürməçilik edilməsində, yol hərəkəti qaydaları üzrə nəzəri və NV-ləri idarəetmə vərdisləri üzrə təcrübi imtahanlara buraxılmasından əsassız imtina edilməsində, habelə sürücülük vəsiqəsinin qəsdən korlanmasında, oğurlanmasında, qanunsuz hazırlanmasında, saxtalaşdırılmasında, satılmasında və ya ondan qanunsuz istifadə olunmasında təqsirli şəxslər Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə nəzərdə tutulmuş qaydada məsuliyyət daşıyırlar.

Azərbaycan Respublikasının ərazisində yol hərəkətində iştirak edən NV-lərin texniki vəziyyəti və avadanlığı yol hərəkətinin təhlükəsizliyi və ətraf mühitin mühafizəsi baxımından Qaydaların tələblərinə uyğun olmalıdır. Texniki cəhətdən nasaz olan NV-lər yol hərəkətinin potensial təhlükəliliyini artırırırlar.

NV sahibləri onların istismarı zamanı texniki vəziyyətinə dair müəyyən edilmiş tələblərə riayət etməli, texniki cəhətdən saz vəziyyətdə saxlanılması üçün onlara vaxtı-vaxtında texniki xidmət göstərməli və texniki vəziyyəti dövlət standartlarının, yol hərəkət qaydalarının tələblərinə uyğun gəlməyən, habelə müəyyənləşdirilmiş qaydada qeydə alınmamış, normativ tələblər pozulmaqla avadanlığı dəyişdirilmiş və ya texniki baxışdan keçməmiş NV-lərin istismarına yol verməməlidirlər.

NV-yə texniki xidmət yalnız onun sahibləri, xüsusi texniki biliyə və ixtisasa malik olan şəxslər və yaxud Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin müəyyən etdiyi qaydada texniki-təmir stansiyaları tərəfindən həyata keçirilir. NV-nin sayı 10 və daha artıq olan hüquqi şəxslər onlara təminatlı texniki xidməti bu məqsədlə təşkil etdikləri texniki-təmir sahələrində həyata keçirirlər.

NV-yə təminatlı texniki xidmət göstərilməsi qaydası Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti tərəfindən qəbul edilən *“Nəqliyyat vasitələrinə və onların qoşqularına dövlət texniki baxışının keçirilməsi qaydaları haqqında”*, *“Nəqliyyat vasitələrinə təminatlı texniki xidmət göstərilməsi haqqında”*, *“Nəqliyyat vasitələrinə təminatlı xidmət göstərən texniki-təmir sahələri haqqında”* və *“Nəqliyyat vasitələrinə təminatlı texniki xidmət göstərən texniki-təmir stansiyaları haqqında”* nümunəvi əsasnamələrlə müəyyən edilir.

İstismarda olan NV-yə həmin modelin normativ-texniki sənədlərində nəzərdə tutulmayan hissələr quraşdırmaq yolu ilə onun konstruksiyasının parametrlərinin dəyişdirilməsi beynəlxalq normativlərə və standartlara uyğun gəlməlidir. NV-nin tam kütləsinin və bu kütlənin oxlar üzrə paylanması, ağırlıq mərkəzinin, təkər

bazasının və ya təkər düsturunun pozulmasına, habelə tormoz və sükan idarə sisteminin əvəz olunmasına səbəb olan dəyişikliklər edilməsi qadağandır.

Azərbaycan Respublikasında qeydiyyatda olan bütün NV-lərə bu Qanunla nəzərdə tutulmuş orqanlarda ildə bir dəfə texniki baxış keçirilir. İstehsal olunduğu ildə qeydiyyata alınan NV həmin ildə texniki baxışa cəlb olunmur. Texniki baxış keçirilməsi üçün Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş məbləğdə haqq ödənilir.

Texniki baxış keçirilməsi üçün NV sahibi və ya sərəncam vermək hüququ olan digər şəxs müvafiq orqana NV-sini və aşağıdakı sənədləri təqdim etməlidir:

- NV-sini idarə etməyə hüquq verən sənədi;

- NV-sinin qeydiyyat şəhadətnaməsini;

- NV-sinin istismarının qadağan edilməsinə səbəb olan nasazlıqların aradan qaldırılması barədə təminatlı texniki xidmət göstərən texniki-təmir sahəsinin və ya stansiyasının sənədini (əgər belə xidmət həmin stansiya və ya sahə tərəfindən göstərilmişdirsə);

- Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş rüsumun və ya verginin və yaxud ödənclərin ödənilməsi barədə qəbzi.

NV-nin sahibi və ya sərəncam vermək hüququ olan digər şəxs tərəfindən müvafiq sənədlər və NV Qanunla nəzərdə tutulmuş orqanlara təqdim edildikdə, həmin orqanlar təxirəsalınmadan NV-nin texniki vəziyyətini yoxlayır, mühərrik, ban və şassi nömrələri, habelə rəngini tutuşdurmaq məqsədilə müayinə edir və saz NV-yə texniki baxış talonu verir.

Mexaniki NV və qoşqular DYP idarələrində qeydiyyatdan keçməlidirlər. Tramvay və trolleybuslardan başqa mexaniki NV-lərdə və qoşqularda xüsusi müəyyən edilmiş yerlərdə və formada qeydiyyat nişanları qoyulur. Avtomobil və avtobuslarda isə bundan başqa qabaq külək şüşəsinin aşağı küncündə dövlət texniki baxışından keçmə haqqında talon və müəyyən edilmiş qaydada lisenziya kartoçkası, həmçinin, dövlət sığortası haqqında xüsusi nişan vurulmalıdır. Qeydiyyat nişanlarının rəqəmləri və hərfləri yük avtomobillərinin, qoşquların (minik avtomobilləri və motosikletlərin qoşqularından başqa) və avtobusların (çox kiçik tutumlu avtobuslardan başqa) kuzovunun arxa divarında təkrarlanmalıdır. Rəqəmlərin hündürlüyü 300mm-dən, eni 120 mm-dən, ştrixin qalınlığı 30mm-dən az olmamalı və hərflərin ölçüləri rəqəmin ölçüsünün 2/3 hissəsi qədər olmalıdır. Tramvay və trolleybuslarda müvafiq təşkilatlar tərəfindən verilən qeydiyyat nömrələri yazılmalıdır.

Yol hərəkətində iştirak edən NV-lərin və onların avadanlıqlarının texniki vəziyyəti müvafiq standartların, onların texniki istismarı qaydaları və təlimatlarının tələblərinə uyğun olmalıdır.

Təlim üçün istifadə olunan mexaniki NV əlavə ilişmə müftası, tormoz pedalları və arxa görünüş güzgüsü ilə təchiz olunmalıdır. Belə NV-lər xüsusi "*Təlim nəqliyyat vasitəsi*" nişanı ilə işarələnməlidir.

Velosipedlər saz tormoz, sükan idarəsinə və səs siqnalına malik olmalı, qabaq tərəfdən işıqəksediricisi, fənər və ya ağ rəngli fara ilə təchiz olunmalıdırlar. Onların arxa hissəsində qırmızı rəngli işıq əksediricisi və fənər, yan tərəflərində isə çəhrayı və ya qırmızı rəngli işıq əksediriciləri olmalıdır.

At arabaları konstruksiyalarında nəzərdə tutulan saz dayanma tormoz qurğuları və diyirlənməyə qarşı dayaqalara malik olmalı, qabaq hissəsində ağ rəngli iki ədəd işıqəksədiricisi və ya fənər, arxa hissəsində isə qırmızı rəngli iki ədəd işıqəksədiricisi və ya fənər qoyulmalıdır.

NV-lərdə tanınma nişanları qoyulmalıdır. Yedəyə almalarda istifadə olunan qoşqular Qaydaların tələblərinə uyğun şəkildə istifadə olunmalıdır.

Texniki vəziyyətləri, avadanlıqları Qaydaların tələblərinə uyğun olmayan və dövlət texniki baxışından keçməyən NV-lərin istismarı qadağan edilir. Bundan başqa müvafiq icazəsi olmayan əlavə avadanlıqlar, mayaklar, xüsusi səs siqnalları quraşdırılmış, xarici səthlərinə xüsusi sxemlər, yazılar və işarələr çəkilmiş, müəyyən olunmamış qaydada qeydiyyat nişanları, qovşaq və aqreqatlarının nömrələri gizlədilmiş, əldə düzəldilmiş, dəyişdirilmiş NV-lərin istismarı qadağan olunur. Sığorta olunmamış NV-lərin istismarı da Qaydalarla qadağan edilir.

Qaydalarda NV-lərin texniki vəziyyətlərinə və istismarına məsul olan vəzifəli və digər şəxslərin vəzifə və səlahiyyətləri müəyyən edilmişdir. Bununla yanaşı, yollarda aparılan təmir işlərinə məsul olan şəxslərin də vəzifə və səlahiyyətləri müəyyən edilmişdir.

Sarı və çəhrayı rəngli mayaklar aşağıda qeyd olunmuş NV-lərdə quraşdırılır:

- böyük ölçülü, ağır, partlayıcı, tezalısan, radioaktiv, güclü təsirli zəhərli maddələr və s. yüklər daşıyan, və bəzi hallarda onları müşayət edən;
- yolların tikintisi, təmiri, saxlanması işlərini yerinə yetirən, xəsarət almış, nasaz və digər NV-ləri yükləyən və daşıyan;
- qabarit ölçüləri qaydalarla müəyyən edilmiş normadan böyük olan.

Ağ-sarımtıl rəngli parıltılı mayaklar və xüsusi səs siqnalları aşağıdakı NV-lərdə qoyulur:

- poçt rabitəsi;
- inkassator maşınları və digər qiymətli yüklər daşıyan;
- xarici səthlərinə dövlət standartlarına müvafiq şəkildə işıqqrafiki sxemlər (operativ xidmət NV-lərindən başqa) çəkilmiş.

Bütün parıltılı mayaklar NV-lərin damında və ya onların üzərində yerləşdirilir. Bu zaman üfqi müstəvidə işıq siqnalı 360^0 görünməlidir. DYP və hərbi DYP avtomobillərində, NV qruplarını müşayət edən NV-lərdə və yük avtomobillərində işıq siqnalının görünmə bucağı 180^0 -yə qədər azaldılır (bu şərtlə ki, NV-nin qabaq hissəsində onun yaxşı görünməsi təmin edilsin). Belə, mayakların qoyulması haqqında NV-lərin qeydiyyat sənədində məlumatlar olmalıdır.

NV-lərin istismarını qadağan edən nasazlıqlar və şəraitlər siyahısı aşağıda göstərilmişdir:

Tormoz sistemi. Tormoz yolu cədvəldə göstərilmiş qiymətlərdən çox olmalıdır.

Tormoz sınaqları üfqi, düz, quru, təmiz, sement və ya asfaltbeton örtüklü yol sahələrində yük avtomobilləri, avtobus və avtoqatarlar üçün 40km/saat , motosikletlər və mopedlər üçün 30km/saat sürətlərində aparılır. Sınaqlar idarəetmə və tormoz sistemi orqanlarına bir dəfə təsir etməklə aparılır. Bu zaman

Nəqliyyat vasitələrinin növləri	Tormoz yolu (m) ən çoxu	Müəyyən edilmiş yavaşma (m/san^2) ən azı
Tək NV - lər: minik avtomobilləri və onların yükdaşıma üçün modifikasiyaları	12,2 (14,5)	6,8 (6,1)
İcə verilən maksimum kütləsi 5 t-dək olan (5 t da daxil olmaqla) avtobuslar	13,6 (18,7)	6,8 (5,5)
İcə verilən maksimum kütləsi 5 t-dan çox olan avtobuslar	16,8 (19,9)	5,7 (5)
İcə verilən maksimum kütləsi 3,5t-dək olan (3,5 t da daxil olmaqla) yük avtomobilləri	15,1 (19)	5,7 (5,4)
İcə verilən maksimum kütləsi 3,5 t-dan 12 t-dək olan (12 t da daxil olmaqla) yük avtomobilləri	17,3 (18,4)	5,7 (5,7)
İcə verilən maksimum kütləsi 12 t-dan çox olan yük avtomobilləri	16 (17,7)	6,2 (6,1)
İkitəkərli motosikletlər və mopedlər Yanqoşqulu motosikletlər	7,5 8,2 (8,2)	5,5 (5,5) 5 (5)
Minik avtomobillərinin və onların yükdaşıma üçün modifikasiyalarının yedəyə aldığı avtomobil qatarları	13,5 (14,5)	5,9 (6,1)
İcə verilən maksimum kütləsi 5 t-dək olan (5 t da daxil olmaqla) avtobusların yedəyə aldığı avtoqatarları.	15,2 (18,7)	5,7 (5,5)
İcə verilən maksimum kütləsi 5 t-dan çox olan avtobusların yedəyə aldığı avtoqatarları	18,4 (19,9)	5,5 (5)
İcə verilən maksimum kütləsi 3,5 t-dək olan (3,5 t da daxil olmaqla) yük avtomobillərinin yedəyə aldığı avtoqatarları.	17,7 (22,7)	4,6 (4,7)
İcə verilən maksimum kütləsi 3,5 t-dan 12 t-dək olan (12 t da daxil olmaqla) yük avtomobillərinin yedəyə aldığı avtoqatarları	18,8 (22,1)	5,5 (4,9)
İcə verilən maksimum kütləsi 12 t-dan çox olan yük avtomobillərinin yedəyə aldığı avtoqatarları	18,4 (21,9)	5,5 (5)

NV-nin kütləsi icazə verilmiş kütlədən çox olmamalıdır. İşçi tormoz sisteminin səmərəliliyi digər göstəricilərlə də müəyyən edilə bilər. Belə tormoz sistemlərinin aşağıda qeyd olunan nasazlıqlarında NV-lərin istimarı qadağan edilir:

- hidravlik tormoz intiqalının hermetikliyi pozulduqda;

Cədvəl 1.1

- pnevmatik və pnevmohidravlik tormoz sistemlərinin hermetikliyi pozulduqda mühərrikin işləmədiyi halda havanın təzyiqi $0,05MPa$ və pedal basıldıqdan 15dəq. sonra işə daha da çox aşağı düşür. Sıxılmış hava təkər tormoz kameralarından çıxdıqda;
- pnevmatik və pnevmohidravlik tormoz intiqallarının manometri işləmədikdə;
- dayanacaq tormoz sistemi tam yüklənmiş NV-ni 16%-ə qədər

maillikdə, yaraqlanmış minik avtomobili və avtobusları 23%-ə qədər maillikdə tərpənməz vəziyyətdə saxlaya bilmədikdə.

Sükan idarəsi. Sükan idarəsində ümumi lüft aşağıdakı hədlərdən böyük olduqda NV-lərin istismarı qadağan edilir:

- minik avtomobilləri, onların bazasında yaradılmış yük avtomobilləri və avtobuslarda-10⁰-dən böyük olmadıqda;
- avtobuslarda - 20⁰-dən böyük olmadıqda;
- yük daşıyan avtomobillərdə – 25⁰-dən böyük olmadıqda.

Detal və qovşaqların konstruksiyada nəzərdə tutulmayan yerdəyişmələri olduqda, yivli birləşmələr sıxılmadıqda, sükan kalonkasının vəziyyətini qeyd edən qurğu işləmədikdə NV-nin istismarı qadağandır. Qaydalar sükan idarəsi gücləndiricisinin və ya sükan dempferinin (motosikletlər üçün) nasazlığı və ya tamamilə olmaması halında NV-lərin istismarını qadağan edir.

Xarici işıq cihazları. Aşağıdakı hallarda NV-lərin istismarı qadağan edilir:

- xarici işıq cihazlarının sayı, növü, rəngi, yerləşməsi və iş rejimləri NV konstruksiyasının tələblərinə uyğun olmadıqda (istehsaldan çıxarılmış NV - lərdə digər marka və modelə malik NV-lərin xarici işıq cihazlarının quraşdırılmasına icazə verilir);

- fəraların tənzimlənməsi standartların tələblərinə uyğun olmadıqda;
- xarici işıq cihazları və işıqəksediriciləri müəyyən edilmiş rejimdə işləmədikdə və çirkləndikdə;
- işıq cihazlarında səpələyici olmadıqda, baxılan işıq cihazına uyğun olmayan səpələyici və lampalar istifadə olunduqda;
- parıltılı mayakların quraşdırılması, onların bərkidilməsi və işıq siqnallarının görünməsi müəyyən edilmiş tələblərə uyğun olmadıqda;
- NV-nin qabaq hissəsində qırmızı rəngli, arxa hissəsində ağ rəngli işıq cihazları və ya işıqəksediriciləri quraşdırıldıqda (arxaya hərəkət fənəri, qeydiyyat nişanın işıqlandırıcısı, işıq əksediricili qeydiyyat fərqləndirmə və tanınma nişanlarından başqa).

Qabaq külək şüşəsinin təmizləyicisi və yuyucusu. Bu cihazlar müəyyən edilmiş rejimdə işləmədikdə NV-lərin istismarı qadağan edilir.

Təkərlər və şinlər. Aşağıdakı hallarda NV-lərin istismarı qadağan edilir:

- təkər protektoru naxışının qalıq hündürlüyü minik avtomobillərində 1,6 mm, yük avtomobillərində 1 mm, avtobuslarda 2 mm, motosiklet və mopedlərdə 0,8 mm-dən az olduqda;
- şinlərdə kordun çılpəqlaşması, habelə karkasın təbəqələrə ayrılması, protektorun, və şinin yan rezininin qopması kimi yerli zədələr (yarıq, kəsik, qırıq) olduqda;
- bərkitmə boltu olmadıqda və ya təkərlərin diskində və çəpərlərində çatlar olduqda;
- şinlər ölçüsünə və ya yükləmə qabiliyyətinə görə NV-nin modelinə uyğun gəlmədikdə;
- avtobusun, minik avtomobilinin və ya onun qoşqusunun bir oxuna radial şinlə birlikdə dioqanal şin və ya protektoru müxtəlif naxışlı şinlər geydirildikdə.

Yük daşıyan avtomobilin və ya onun qoşqusunun bir oxuna radial şinlə birlikdə diaqonal şin və ya protektoru müxtəlif naxışlı şinlər geydirildikdə nasazlıq aradan qaldırılır.

Mühərrik. Aşağıdakı hallarda NV-nin istismarı qadağan edilir.

- işlənmiş qazlarda zərərli maddələrin miqdarı və onların tüstülənməsi dövlət standartlarında müəyyən edilmiş kəmiyyətlərdən çox olduqda;

- yanacaq sisteminin hermetikliyi pozulduqda;

- işlənmiş qazları xaricetmə sistemi saz olmadıqda nasazlıq aradan qaldırılır.

Konstruksiyanın digər ünsürləri. Bu səbəbdən aşağıdakı hallarda NV-nin istismarı qadağan olunur.

- NV-nin konstruksiyasında nəzərdə tutulmuş arxanı göstərən güzgü, şüşə olmadıqda.

- səs signalı işləmədikdə;

- sürücünün görünüş dairəsini məhdudlaşdıran, şəffaflığını korlayan, yol hərəkəti iştirakçılarını zədələmək təhlükəsi yaradan əlavə əşyalar qoyulduqda və ya örtüklər çəkildikdə;

Avtomobillərin və avtobusların qabaq şüşəsinin yuxarı hissəsində rəngli, şəffaf plyonka bərkidilə bilər. Işıqı buraxması dövlət standartlarının tələblərinə uyğun olan, sənaye üsulu ilə hazırlanan rəngli şüşələrin (güzgü - şüşələrdən başqa) tətbiqinə icazə verilir. Hər iki tərəfdə arxanı göstərən xarici güzgülər olduqda pəncərələrindən pərdə asmağa, eləcə də minik avtomobillərinin arxa şüşələrində jalüz və pərdə asmağa yol verilir.

- konstruksiyada nəzərdə tutulmuş kuzov və ya kabinə qapılarının qıfılları, yük platforması bortlarının cəftələri, sistern boğazının və yanacaq baki tıxacının cəftələri, sürücünün oturacağının vəziyyətini nizamlayan mexanizm, qəza çıxış yerləri və onları hərəkətə gətirən qurğular, qapıları idarə edən ötürücü, spidometr, taxoqraf, ilin mövsümi şəraitlərindən asılı olaraq şüşəqızdıran və hava üfürən işləmədikdə;

- konstruksiyada nəzərdə tutulmuş arxa mühafizə qurğusu, palçıqdan qoruyan fartuklar və brızoqoviklər olmadıqda;

- yedəkçinin və qoşquların ilişmə-dartı və ilişmə-dayaq qurğuları nasaz olduqda, habelə onların konstruksiyalarında nəzərdə tutulmuş sığorta trosları (zəncirlər) olmadıqda və ya nasaz olduqda. Motosikletin çərçivəsi ilə yanqoşqunun çərçivəsi birləşən yerdə lüft olduqda;

- avtobusda, minik və yük daşıyan avtomobillərdə, yan qoşqulu motosikletlərdə, təkərli traktorda - dərman qutusu, odsöndürən, qəza dayanma nişanı (yanıb-sönən qırmızı fənər) olmadıqda;

- icazə verilmiş maksimum kütləsi 3,5t-dan çox olan yük avtomobillərində və icazə verilmiş maksimum kütləsi 5t-dan çox olan avtobuslarda-dərman qutusu, qəza dayanma nişanı (yanıb-sönən qırmızı fənər) olmadıqda;

- operativ və xüsusi xidmətlərə məxsus olmayan NV-lərdə dövlət standartlarında nəzərdə tutulmuş işartılı mayakciqlərdən, səs çaları növbə ilə dəyişən səs signallarından və rəng qrafikası sxemlərindən istifadə olunduqda.

- təhlükəsizlik kəmərləri NV-lərin konstruksiyasında nəzərdə tutulduğu halda belə kəmərlər olmadıqda və ya kəmərlər yararsız olduqda;

- NV-nin dövlət qeydiyyat nişanı standartın tələblərinə cavab vermədikdə;
- motosikletdə konstruksiyada nəzərdə tutulmuş təhlükəsizlik qövsü olmadıqda;
- motosikletlərin və mopedlərin yəhərində əyləşmiş sənişin üçün onların konstruksiyasında nəzərdə tutulmuş köndələn əl tutacaqları və ayaqaltılar olmadıqda;
- tormoz sistemlərinin, sükan idarəsinin, digər qovşaq və aqreqatların müəyyən edilmiş tələblərə uyğun gələn əlavə elementləri konstruksiyada nəzərdə tutulduğu halda, qurulmadıqda nasazlıq aradan qaldırılır.

Yol-nəqliyyat hadisəsi zamanı ilk tibbi yardım

Yol-nəqliyyat hadisələri zamanı ən çox döş qəfəsinin zədələnmələrinə, sükan çarxı və sükan kolonkasının zərbələri nəticəsində qarının və çanaq sümüyünün xəsarətlərinə, qabaq külək şüşəsinə dəymələr nəticəsində başın, boğazın və onurğa sütununun zədələnmələrinə rast gəlinir.

Döş qəfəsinin ağır zədələnmələri zamanı narahatlıq, nəbzin tez döyülmələri, bəzən isə qanaxmaları, hıçqırıq, üz dərisinin göyərməsi və sinədə kəskin ağrılar müşahidə edilir.

Qarının qapalı zədələnmələri zamanı ağrılarla, qarın divarlarının gərginləşməsi, öyümə və qusma ilə müşayət olunur. Çanaq sümüyünün sınımaları zamanı sınıma yerlərində ağrılar yaranır, oturmaq və durmaq mümkün olmur, xəsarət alan ayaqlarını yarıaçılmış və ya yarıbükülmüş vəziyyətdə saxlamağa çalışır.

Başın zədələnmələri baş beyinin zədələnmələri və silkələnmələri, zədələnməmiş beyin damarlarında daxili qanaxmalar, kəllə sümüyü qırıntıları ilə beyin toxumalarının zədələnmələri səbəbindən huşun itməsi ilə («beyin koması» ilə) müşayət oluna bilər.

Onurğa sümüyünün zədələnmələri nəticəsində də xəsarət alanın baş ilə hərəkətləri zamanı artan ağrılar yaranır. Belə zədələnmələr nəticəsində hərəkət zamanı artan ağrılar yaranır, bəzən isə əlin və ya ayağın hissiyatının itirilməsi ilə müşayət olunan iflic olmalar müşahidə edilir.

Qəzalar zamanı avtomobil deformasiya olunduğundan, qapılar bloklandığından və içəriyə batdığından, xəsarət alanların avtomobildən çıxarılmasına xüsusi diqqət yetirilməlidir. Bunun üçün ilk növbədə mövcud olan maneələr aradan qaldırılmalıdır. Xəsarət alanı əlçatan və xəsarət almamış hissələrindən tutmaqla ehtiyatla çıxarmaq lazımdır. Yaxşı olar ki, bu iş iki və ya üç nəfər tərəfindən yerinə yetirilsin. Xəsarət alanı avtomobildən qoltuğundan tutmaqla və ya öz qolunu qoltuğunun altına salmaqla və xəsarət almamış əlin dirsəklə pəncə arasındakı hissəsindən tutmaqla çıxarmaq məqsədəuyğundur.

Xəsarət alanı avtomobildən hərəkət iştirakçılarının gücü ilə çıxarmaq mümkün olmadıqda xilasetmə xidməti əməkdaşları köməyə çağırılmalıdır. Bu maddəyə əməl etmədən yaralını avtomobildən çıxarmağa əbəs yerə cəhd etmək onun əlavə xəsarətlər almasına səbəb olacaqdır. Bundan başqa, yaralıya ilkin xidmətin göstərilməsi vaxtı da uzanacaqdır.

Yaralıların nəql etdirilməsi. «Təcili tibbi yardım» avtomobili 20 dəqiqədən çox gecikərsə, yaralını komaya girmədən eyni istiqamətdə hərəkət edən ixtiyari avtomobil ilə yaxınlıqdakı tibb məntəqəsinə çatdırmaq lazımdır. Çox

vaxtı yaralılar tibb məntəqəsinə sağ çatdırılsalar belə, onlar düzgün nəql olunmama səbəbindən ölə bilərlər. Güclü qanaxmalar zamanı qanı saxlamaq mümkün olmadıqda yaralı ixtiyari avtomobildə tibb məntəqəsinə sürətlə çatdırılmalıdır.

Digər bütün hallarda nəqlətdirmə üçün avtonəqliyyat vasitəsi seçildikdə avtobusa, yük avtomobili və avtofurqonlara üstünlük verilməlidir. Çünki, belə avtomobillərdə yaralını döşəməyə uzatmaq və onunla bir və ya bir neçə müşayətçi göndərmək mümkündür.

Xəstəxanaya qədərki mərhələdə yaralını nəqlətdirmə hətta peşəkar xilasetmə xidməti üçün ən mürəkkəb mərhələdir. Koma vəziyyətində olan yaralını eyni istiqamətdə gedən avtomobildə nəql etdirdikdə müşayətedici şəxs hər 5 dəqiqədən bir yaralının ağız boşluğunu və burun pərlərini ifrazatdan təmizləməli, nəfəsəsalmanın xarakterini izləməli və yaralının vəziyyətinin kəskin pisləşmələri halında müvafiq yardımlar göstərməyə hazır olmalıdır.

Yol hərəkəti qaydalarında deyilir ki, «YNH iştirakçısı olan sürücülərin borcudur: ... yaralıya həkiməqədərki ilkin tibbi yardım göstərmək üçün bütün gərəkən tədbirləri görmək, «Təcili tibbi yardım» çağırmaq, fəvqəladə hallarda isə yaralını eyni səmtə gedən, bu mümkün olmadıqda isə öz avtomobilində yaxınlıqdakı tibb müəssisəsinə çatdırmaq.»

Azərbaycan Respublikasının cinayət məəcəlləsinin 143-cü maddəsində göstərilir ki, həyat və sağlamlığı üçün təhlükəli vəziyyətdə olan və özünü qorumaq üçün tədbir görmək imkanından məhrum olan şəxsi bilə-bilə köməksiz qoyma, əgər həmin şəxsi köməksiz qoyan onun qayğısına qalmalı idisə və ya onun özü zərərçəkmiş şəxsi həyat və sağlamlıq üçün təhlükəli vəziyyətdə qoyduqda, zərərçəkmiş şəxsə kömək göstərmək imkanı olduğu halda bunu etmədikdə – üç yüz manatadək miqdarda cərimə və ya bir ilədək müddətə islah işləri və ya altı ayadək müddətə azadlıqdan məhrum etmə ilə cəzalandırılır.

İlkin tibbi yardım YNH yerində operativ yardım olub, onun vəzifəsi xəsarət alanın orqanizminin həyat üçün vacib olan funksiyalarını peşəkar tibbi yardım işçiləri gələnə qədər qorumaqdan və saxlamaqdan ibarətdir. Sürücü hadisə yerində yeganə yardım göstərmək imkanında olan şəxs ola bilər. Xəsarət alanın yaşamaya davam etməsi, onun tamamilə sağlması və ya bütün həyatı böyu şikəst qalması bu yardımın düzgün və vaxtında aparılmasından asılıdır.

Təbii ki, sürücünü ilkin tibbi yardımın göstərilməsi ilə bağlı olan hüquqi məsuliyyət məsələsi narahat edə bilər. Bu, reanimasiya tədbirləri kompleksi ilə bağlı olan təxirəsalınmaz vəziyyətlərdə (ürəyin düzünə olmayan massajı və ağ ciyərlərin süni ventilyasiyası) daha da önəmli olur. Ancaq, bununla belə, sürücünün hərəkətləri məqsədəuyğun və ehtiyatlı olduqda onu hüquqi məsələlər narahat etməməlidir.

İlkin tibbi yardım mütəxəssislərinin fikrinə görə aşağıda qeyd olunmuş hərəkətlər məqsədəuyğun hesab olunur:

- ilkin tibbi yardımın çağırılması;
- nəbzın vurmasının, şüurun və nəfəsəsalmanın yoxlanılması;
- yaralının nəfəs yollarının keçiciliyinin təmin edilməsi və reanimasiya tədbirlərinin başlanılması;

- güclü xarici arterial qanaxmalar olduqda onu müvəqqəti olaraq, ixtiyari məlum olan üsullarla (ətrafların bükülməsi, bağ qoyulması və s.) dayandırılmalı;
- yaralı ancaq o vaxt nəql etdirilir ki, onun üçün həyati təhlükə olsun;
- əgər yaralı kritik vəziyyətdədirsə, ilkin tibbi yardım gələnə kimi ilkin yardım davam etdirilməlidir.

Yadda saxlamaq lazımdır ki, əgər yaralının huşu özündədirsə, ilkin tibbi yardımın göstərilməsi üçün ondan razılıq alınmalıdır. Belə hallarda valideynlər və ya müşayətçiləri yanında olmayan uşaqlar istisna təşkil edirlər. Əgər yaralı ilkin tibbi yardımdan imtina edərsə, onu güclə etmək lazım deyil. Yaralı ağır xəsarət, stress və şok nəticəsində huşsuzdursa və ya adekvat cavab vermək iqtidarında deyildirsə, ilkin tibbi yardım göstərməyə başlamaq olar.

İxtiyari vəziyyətdə ağıl və vərdişləri rəhbər tutaraq, qayğı və ehtiyatlılıq göstərilməlidir. Xilasedici sürücüdən möcüzə yaratmaq və ya öz həyatını təhlükəyə atmaq tələb olunmur. İxtiyari xəsarət lazımi tibbi təhsili və ya ağır xəstələrlə rəftar vərdişləri olmayan xilasedici insanda qanın, qusma kütləsinin və pis qoxunun olması çox xoşagəlməz həyəcanlar yarada bilər. Lazım gəldikdə xəsarət alana arxa çevirməklə, bir neçə dəfə dərinlədən nəfəs almaq gərəkdir.

Unutmaq olmaz ki, xəsarət alanın vəziyyəti kritik olduqda onun həyatının xilas edilməsi ancaq və ancaq ilkin yardımı göstərəndən asılı olur.

Huşun qısamüddətli itirilməsi (ürək getmə) zamanı təcili yardım. İlk növbədə əmin olmaq lazımdır ki, yuxu arteriyasında nəbz vurur. Nəbz vurması olduğu halda mərkəzi beyinə qan axınını sürətləndirmək lazımdır. Bunun üçün xəstə arxası üstə uzadılır, ayaqları qaldırılır, baldırın altına paltara bükülmüş **valik** (mitəkkə) qoyulur və ya ayaqlar dizdən bükülür. Bununla bərabər kəmərlər qayıışı və qalstuk boşaldılmaqla, köynəyin düymələri açılmaqla və s. qanın mərkəzi beyinə sürətli axınına maneçiliklər aradan qaldırılır.

Sonrakı mərhələdə damarların tonusu yüksəldilir, daha dəqiqi mərkəzi qan dövranı süni şəkildə artırılır. Bu çox sadə şəkildə yerinə yetirilir: xəstənin burnuna naşatır spirtinə batırılmış pambıq tutulur və nəticədə kipriklər yavaş-yavaş titrəyir, insan dərinlədən nəfəs alır və huşu özünə qaydır.

Ağrı nöqtələrinə təsir etməklə də belə effekt əldə etmək olar. Belə nöqtələrdən ən effektiv və əlverişlisi burun aralığı ilə yuxarı dodaq arasında yerləşir. Ürək getmələri zamanı bu nöqtələrə bərk basmaq lazımdır.

Yadda saxlayın: əgər üç dəqiqə ərzində xəstə özünə gəlməzsə, onu qarını və ya yanını üstə çevirmək və başına soyuq dəsmal qoymaq lazımdır.

Beyin koması halında təcili yardım. Nəbz və nəfəsin olduğu halda yaralı özünə gəlməzsə, deməli, onun başında zədə izləri, sıyrıntılar və s. mövcuddur. Belə olan halda insanda kəllə-beyin zədələrinin-sıyrıntılarının və ya mərkəzi beyinin silkələnmələrinin, kəllədaxili qanaxmaların və beyin toxumalarının zədələnmələrinin olması haqqında düşünmək üçün əsas olur. Bir qayda olaraq, kəllə-beyin zədələri hüşun itməsi və ya beyin koması ilə müşayət olunur.

Komanın xarici əlaməti dərin yuxunu xatırladır. Dərinliyindən asılı olaraq, koma dilaltı əzələlərin və yumşaq toxumaların (**neba**) tonusunu kəskin şəkildə azaltdığından, çox təhlükəlidir.

Arxası üstə uzanmış vəziyyətdə dil qatlanaraq, udlağın arxa divarına kip yapışa və ağ ciyərlərə hava yolunu tamamilə bağlaya bilər. Əksər hallarda yaralılar öz dilinin qatlanması nəticəsinə boğularaq, ölürlər.

Yumşaq **neba**-nın və **nebnoy** pərdənin tonusunun kəsin şəkildə azalması nəticəsində onlar titrəyərək, xırıltılı səs yaradırlar. Belə nəfəsalma **stridorozniy** adlanır.

Komatoz vəziyyətin digər təhlükəsi nəfəs yollarını kənar cisimlərin və ağız suyunun düşmələrindən qoruyan öskürək və udma reflekslərinin sıxılmalarıdır.

Əgər koma vəziyyətində olan adam arxası üstə uzanmışdırsa, ağız suyu, nəmlik, burun və yaralanmış dodaqlardan axan qan, həmçinin, qusuntu maddələri hökmən nəfəs yollarına axacaqdır.

Avtomobilin aptek qutusunda dərmanlardan istifadə olunması. Gözə hər hansı bir kənar cisim və ya kimyəvi maddə düşərsə, o, təcili surətdə su ilə yuyulmalıdır. Gözə aqressiv kimyəvi maddələr düşdükdə göz bəbəyini qorumaq üçün o, daha tez yuyulmalıdır. İnfeksiyanın (yoluxmanın) qarşısının alınması üçün yumadan sonra gözə sulfasil natrium (albusid) məhlulu damızdırılmalıdır. Bunun üçün yaralıdan yuxarıya baxmaq xahiş olunmalı, alt kipriklər aşağı aralanmalı və iki damcı məhlul damızdırılmalıdır. Damcıökən göz qapağı və kipriklərə toxunmamalıdır.

Ürəkdə ağrılar aşkar edilərsə, validoldan istifadə olunmalıdır. Bir həb validol dilin altına qoyulur və tam əriyənədək sorulur. Döşün arxasında güclü ağrılar olarsa, nitrogliserindən istifadə olunmalıdır. Nitrogliserin həbi və ya qovuq (kapsula) dilin altına qoyulur və tam sorulur. Yadda saxlamaq lazımdır ki, nitrogliserin qəbulundan sonra baş ağrıları, gicgahda (**viskax**) döyülmələr və qulaqlarda səs müşahidə edilə bilər. Döş arxasındakı ağrılar ara verməzsə, nitrogliserinin qəbulunu hər 15 dəqiqədən bir həkim gələnə qədər və ya yaralı xəstəxanaya çatdırılana qədər davam etdirmək lazımdır. Bu hərəkətlərin köməyi ilə miokard infarktının qarşısını almaq və ya ürəkdə ölmüş sahənin ölçülərini kiçiltmək olur.

Qida və digər zəhərlənmələr zamanı zəhər maddədən təmizlənməli və onun qana sorulmasının qarşısı alınmalıdır. Bunun üçün hər şeydən əvvəl, mədə yuyulmalıdır. Xəstəyə 1 litrdən artıq maye və ya su içirdilməlidir. Effekti yüksəltmək və qusmanı asanlaşdırmaq üçün zəif kalium permanqanat (marqanis), məhlulu içirdilməlidir. Bundan sonra dil malazasını sıxmaqla, qusmaya nail olmaq lazımdır. Mədə yuyulduqdan sonra orada qalmış və ya bağırsaqlara keçmiş zəhərli maddələr aktivləşdirici kömürdən və digər enterosorbentlərdən (enterodoz, polifepan və s.) istifadə olunmaqla zərərsizləşdirilir. Bu sorbentlər səmərəli olmalarına rəğmən çox bahalıdırlar. Buna görə də tibb qutuları aktivləşdirilmiş kömür ilə dəstləşdirilir.

Stress vəziyyətlərində korvaloldan istifadə etmək lazımdır. Bunun üçün 15-20 damcı korvalol az miqdarda su ilə qarışdırılır, içilir və üstündən su içilir. Yadda saxlamaq lazımdır ki, korvalol sakitləşdirici təsirə malik olduğundan, yuxu gətirə və reaksiyanı azalda bilər. Ona görə də hərəkət zamanı təhlükəsizlik tədbirlərinə əməl edilməli və mümkün olduqda dincəlmək lazımdır.

Qanaxmalar zamanı yardım (arterial, venoz, kapillyar və daxili qanaxmaların diaqnostikası). Qanaxmalar mənbələrinə görə aşağıdakı növlərə ayrılırlar:

- arterial (qan alqırmızı olub, şırnaq şəklində döyüntülərlə axır). Yaralının qanı tez durdurulmazsa, sürətli ölüm hadisəsi baş verir.

- venoz (qan tünd rəngli olub, yavaş şırnaqla axır). Böyük damarlar zədələnsə, qanaxmalar təhlükəli ola bilər.

- kapillyar (qan bir qayda olaraq al-qırmızı rəngdə olur, yaranın bütün səthi boyu diffuz şəklində axır, böyük arteriya və venalar zədələnməmişdir).

Klinik təzahürünə görə qanaxma aşağıdakı növlərə ayrılır:

1. Xarici (qan xarici aləmə axır). Dəri və selikli qişanın zədələnmələri zamanı müşahidə edilir. Belə qanaxma növünün diaqnostikası çox asandır. Xarici qanaxmalar içərisində elə daxili qanaxma qruplarını ayırırlar ki, qan xarici aləmə dərhal çıxmır. Məsələn, böyrək, qida borusu, mədə və bağırsaq qanaxmaları. Belə qanaxmaların diaqnostikası çətin olur və qan itkisi əlamətinə görə təyin edilə bilər (dövr edən qanın həcmnin çatışmaması).

2. Daxili (qan boşluğa və ya orqanizmin toxumalarına tökülür). Belə qanaxmalarda qan uzun müddət üzə çıxmaya bilər və onun diaqnostikası qan itkisinə görə aparılır.

Qan itkilərinin aşağıdakı əlamətləri mövcuddur:

- halsızlıq və ya ürək getməsi;
- baş gicəllənməsi;
- gözlər qarşısında xalların (ləkələrin) sayrışması;
- ürək bulanması;
- dərinin avazıması, nəmlənməsi və soyuması;
- sürətli zəif nəbz;
- hıçqırma;
- arterial təzyiqin aşağı düşməsi.

Belə əlamətlər aşkar olunarsa, xəstədə daxili və ya gizli qanaxma qənaətinə gəlinməli, təcili tibbi yardım çağrılmalı və ya xəstə xəstəxanaya çatdırılmalıdır. Bütün bu əlamətlər həm davam edən, həm də dayandırılmış qanaxmalar zamanı qan itkilərinin olmasını göstərir.

İlkin tibbi yardım zamanı qanaxmaları durdurmaq üçün aşağıdakı üsullardan istifadə edilir:

1. Arteriyanın barmaqla sıxılması.

Bu üsul zamanı aparma əlamətinə görə ən sürətlisidir. Barmaqla sıxma həm yaranın üstündən, həm də ondan yuxarıda xüsusi nöqtələrdə (boğazda- baş yırğalayıcı əzələ ilə qırtlaq arasını onurğaya; yuxarı ətraflarda – çiyin arteriyaları çiyin sümüyünə (bu zaman böyük barmaq xaricdə, digər barmaqlar isə daxili səthləri boyu arteriyayı sıxır)) aparıla bilər. Yaranı dəsmal və ya sıx tənziflə sıxmaq variantından da istifadə edilir.

Aşağı ətraflarda- qasıq bağından aşağıda bud arteriyası bud sümüyünə sıxılır. Bunun üçün xəstə bərk səth üzərinə uzadılır və sıxma yumruqla yerinə yetirilir. Bu zaman yardım göstərən əlin dirsək oynaqı açılır. Qarının aşağı hissələrindən və ya aralıq sahələrindən güclü qanaxmalar zamanı qarın aortası

onurğaya sıxılmalıdır. Bunun üçün arxası üstə uzadılmış xəstəyə yumruq ilə təzyiq göstərilir.

Bağ (eşmə-jqut) aşağı və yuxarı ətrafların böyük damarlarından arterial qanaxmaları zamanı tətbiq edilir. İxtiyari formalı bağ qoyduqda aşağıdakı qaydalara əməl edilməlidir:

- bağ ancaq böyük damarlardan arterial qanaxmaları zamanı qoyulur;
- bağ ancaq yaradan yuxarıda ona maksimum dərəcədə yaxında qoyulur;
- bağ qoyulmazdan əvvəl parça (izafi təzyiqi azaltmaq və dərinin əzilməsinin qarşısını almaq üçün) qatı qoyulmalıdır;
- qoyulmuş bağın təzyiq gücü qanaxmanın durdurulmasına kifayət etməli, damarları və sinirləri əzməmək üçün həddən artıq olmamalıdır;
- bağ qoyulduqdan sonra o, etibarlı şəkildə fiksə olunmalıdır;
- bağın üzəri sarğı və ya xəstənin paltarı ilə örtülməməlidir;
- bağ qoyulduqdan sonra onun altına qoyulma vaxtı qeyd olunmuş kağız yerləşdirilməlidir;
- ətrafa bağ qoyulduqdan sonra ağrını azaltmaq üçün o, hərəkətsiz hala gətirilməlidir;
- ilin soyuq vaxtlarında ətrafa bağ qoyulduqdan sonra həddən izafi soyumanın qarşısını almaq üçün onu bürümək lazımdır;
- xəstəyə ağrıkəsici vasitələr verilməlidir.

Bağ ətraflarda 2 saatdan artıq saxlanmamalıdır. Əgər bu müddət ərzində xəstə tibb müəssisəsinə çatdırılmamışdırsa, arteriya yaradan yuxarıda 15-20 dəqiqə barmaqla sıxılmalı, sonra isə bağ sökülməlidir. Bu zaman qan kiçik arteriyalarla ətraflara daxil olur və toxumalara qidalandırıcı maddələr və oksigen gətirir. Bundan sonra əvvəlki qoyulma yerindən mümkün qədər yuxarıda yenidən bağ qoyulur.

Yadda saxlamaq lazımdır ki, çiyinin orta üçdən birinə, budun aşağı üçdən birinə bağ qoyulmamalıdır. Çünki, bu zaman sinirlərin zədələnmə təhlükəsi çox yüksək olur. Ona görə də bağ bu səviyyədən yuxarıda qoyulmalıdır.

Sıxıcı sarğılar kiçik arteriyalardan kapillyar və venoz qanaxmaları zamanı tətbiq olunur. Sarğıların sıxıcı qüvvəsi qanı durdurmağa kifayət etməlidir. Ona görə tənzipləmə kip olmalıdır. Magistral damarların proeksiyalarında və ya bilavasitə yara üzərində təzyiqi artırmaq üçün kip pambıq-tənzip dəsmal və ya bint qoyulur. Yara sarınmazdan qabaq onun altından steril və ya antiseptik dəsmal bağlanmalıdır.

Yaranın kip piltələnməsi ensiz dərin yaralar zamanı və səmərəli sıxıcı sarğı qoyula bilmədikdə (korpücüküstü və körpücükaltı venalarda, sağrıda, kürəkdə, qasıq vəzisində, boğazda və s.) tətbiq edilir. Plitə qoymaq üçün kip steril plitədən, tənzipləmədən, cuna və ya digər vasitələrdən istifadə olunur. Plitələmədən sonra yaranın üzərinə sarğı sarınmalıdır. Plevranı (ağ ciyər pərdəsini) zədələnməmək üçün qabırğalar arasında plitə qoyulmamalıdır.

Aşağı ətraflardan qanaxmalar zamanı ayaq diz oynaqından qatlanmalı və ya bud sinəyə tərəf sıxılmalıdır. Yuxarı ətraf dirsək oynaqından qatlanmalı və ya çiyin arteriyalarından qanaxmalar zamanı qoltuqaltı çökəkliyə böyük kip plitə

qoyulmalı və çiyin güclü şəkildə bədənə sıxılmalıdır. Ətraf maksimum şəkildə büküldükdən sonra fiksə olunur.

Sınıq və çıxıqların həqiqi və nisbi əlamətlərinin müəyyən edilməsi. Sınıq və çıxıqlar zamanı ilkin tibbi yardım göstərildikdə bu patologiyanın əlamətlərinin aşkar edilməsi böyük əhəmiyyət daşıyır. Şübhələr olduqda ən yaxşısı odur ki, onların olmasını qəbul etmək və tam şəkildə yardım göstərməkdir.

Sınıq və çıxıqların həqiqi əlamətləri- əlamətlərdən biri olduqda belə onların diaqnostikasını inamlı şəkildə aparmaq olar. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

- patoloji hərəkətlilik (oynaqlardan kənar qeyri-təbii hərəkətlər);
- ətrafların deformasiyası (ətrafların uzunluq boyu, bucaq altında və oxunun burulması şəklində formasının dəyişməsi);
- açıq sınıqlar zamanı yaranan çıxan sümük sınıqları;
- sümük səsləri (xəstəni çevirdikdə bəzən səciyyəvi sümük sınıqlarının xışıltısı);

- ox üzrə yüklənmələr zamanı ağrılar (ətraflar oxu boyu kiçik təzyiq və ya yüklənmələr zamanı təzyiq yerində yox, güman edilən sınıq yerində ağrı yaranır).

Sınıq və çıxıqların nisbi əlamətləri – sınıq və çıxıqların olmasından şübhələnməyə əsas verməsinə baxmayaraq, bu patologiyanın bir neçə əlaməti olduqda belə sınıq və çıxıqlar olmaya bilər. Bunlara aiddir:

- güman edilən sınıq və çıxıq yerlərində ağrılar;
- kiçik şişmələr;
- sıyrıntı və göyərmələr;
- funksiyaların pozulmaları;
- qızartılar.

Sınıq və çıxıq şübhələri olduqda yaralını qabaqcadan hərəkətsiz hala gətirmə tədbirləri görmədən daşımaq, onu hərəkət etməyə, paltarlarını və ayaqqabılarını sərbəst şəkildə soyunmağa məcbur etmək yolverilməzdir. Nəqliyyat hərəkətsizliyinin yaradılmasının məqsədi əlavə zədələnmələrin qarşısının alınması, rahatlığın yaradılması, nəqlolunma zamanı ağrıların azaldılması və peşəkar yardımın gözlənməsidir.

Sınıq və çıxıqlardan başqa nəqlətdirmə hərəkətsizliyi aşağıdakı hallarda da tətbiq edilir:

- bağ qoyulması zamanı;
- uzunmüddətli sıxıntılar sindromunda;
- yumşaq toxumaların geniş şəkildə xıncımlanması zamanı;
- əhatəli yanıqlar zamanı;
- iltihab geniş zonalarda olduqda;
- zəhərli ilanların və həşəratların dişləmələri zamanı;
- radioaktiv və ya zəhərli maddələrlə yoluxmuş yaralar zamanı.

Nəqlətdirmə hərəkətsizliyinin yaradılması zamanı bu qaydalara əməl olunmalıdır: sınıqdan yuxarıda və aşağıda minimum iki toxuma (çiyin sındıqda çiyin, dirsək və bilək toxumaları olmaqla üç toxuma; bud sümüyü sındıqda isə çanaq-bud, diz, baldır və pəncəni birləşdirən sümük) fiksə olunmalıdır. Sınıqla bədən arasına bədənə tənziqlənmiş yerinin tərpənməməsi üçün sarğının içinə lövhəcik qoyulduqda onlar arasında yumşaq araqaatı olmalı və ya bu lövhəcik

qabaqcadan tənziflənməli və parçaya bükülməlidir. Bu, lövhəciyin əlavə zədələr yaratmaması üçün edilir. Əl altında olan vasitələrlə hərəkətsizliyin təmin edilməsi üçün taxta lövhələrdən, fanerdən, kip kardondan, xizəkdən, çör-çöpdən istifadə etmək olar. Onurğa və çanaq sümükləri sındıqda xəstə lövhə (enli taxta, qapı və s.) üzərində yerləşdirilməlidir.

Yaralanmalar, yanıqlar və dönvurmalar zamanı yardım.

Yaranın çürüməsinin (irinləməsinin) qarşısının alınması üçün onun kənarları yod və ya brilyant yaşıl məhlul (zelyonka) ilə emal olunmalıdır. Bu maddələrin yaraya düşməsinə imkan verilməməlidir. Onlar toxumaların kimyəvi yanıqlarına səbəb olduqlarından, yara daha gec sağalır.

Yarada kənar cisim olduqda ilkin tibbi yardım zamanı onların kənarlaşdırılması məqsədəuyğun deyildir. Belə ki, bu, əlavə zədələrin və qanaxmaların yaranmasına səbəb ola bilər.

Təmiz yaraya aseptik (mikrobların daxil olmasına imkan verməyən) sarğı sarınmalıdır. Bu, steril tənzip ilə ümumi sarğı sarıma qaydalarına əsasən yerinə yetirilir. Əgər yara çirklənmişdirsə, antiseptik (mikrobları öldürən) sarğı sarınmalıdır. Bunun üçün yara üzərinə antiseptik dəsmal qoyularaq (furagin və ya xlorheksidinli), tənziplə sarınmalıdır. Dəsmalı fiksə etmək üçün (qanaxma olmadıqda) tor şəkilli tənzipdən istifadə etmək olar. Bu dəsmal leykoplastr ilə də fiksə oluna bilər.

Kiçik yaraları və sıyrıntıları bakterisid leykoplastr ilə də yapışdırmaq olar. Yapışdırma zamanı dəri quru olmalıdır.

Yarada ağrıları, şişləri, qanaxmaları və infeksiyanın (yoluxmaların) inkişafını azaltmaq üçün yerli soyutmaqdan istifadə olunmalıdır. Bunun üçün yara, əzik, dartılma və iltihab yerlərinə sarğı qoyulduqdan sonra buz kisəsi və ya hipotermik paket qoyulmalıdır.

Hipotermik paketdən istifadə etmək üçün lazımdır ki, ağrı tərkibi suda həll olunsun. Hal-hazırda iki konstruksiyada paket istehsal olunur. *Birinci növdə* su, duz olan paket daxilindəki ayrıca plastik konteynerdə yerləşir və reaksiyanın başlanması üçün daxili konteyner sındırılır. *İkinci növdə* su və duzlu paketlər ayrı-ayrılıqda olur, reaksiyanın başlanması üçün su ilə doldurulmuş paketə duz səpilir və sıxac sıxılır. Bu paketin hərəkətə keçməsi üçün qismən böyük zaman tələb olunur. Buna baxmayaraq, təzyiq və silkələnmələr zamanı öz-özünə işə düşmələr olmur və ancaq duz komponenti almaqla, paketdən dəfələrlə istifadə etmək mümkün olur.

Yanıqlar zamanı zədələrin dərinləşməməsi məqsədilə yanıq yerləri tez bir şəkildə soyudulmalıdır. Bu məqsədlə yaxşı olar ki, soyuq hava axınından istifadə olunsun. Yanıq yeri 10-15 dəqiqə ərzində soyudulmalıdır. Soyuq su olmadıqda, soyutmaq üçün hipotermik paketdən (soyuducu) istifadə etmək olar. Bu zaman dəriyə yapışmış kənar cisimlər, paltar və s. çıxarılmamalıdır. Soyudulduqdan sonra yanıq səthinə antiseptik dəsmallı sarğı sarınmalıdır.

Döş qəfəsinin zədələnmələri zamanı bəzən çox təhlükəli vəziyyət, plevra boşluğunun yara vasitəsi ilə atmosferlə təması baş verə bilər. Bu zaman hava yara vasitəsi ilə plevra boşluğuna sorulur, normal nəfəs alma prosesi pozulur və nəfəsalma çatışmazlığı inkişaf edir. Belə vəziyyət dərhal yardım tələb edir. Bu

halda havanın daxil olmasının qarşısını almaq üçün plevra boşluğu hermetikləşdirilir (okklyuzasiya). Okklyuzasiya sarğısı kimi ixtiyari steril hava keçirməyən materialdan (polietilen, klyonka, sarğı paketinin rezinləşdirilmiş qabığı, isladılmış sıx parça və s.) istifadə etmək olar. Bu material bilavasitə yara üzərinə qoyularaq, kip tənziqlənir. Belə material olmadıqda bəzi hallarda plevra boşluğunu hermetikləşdirmək üçün xəstənin öz əlindən istifadə etmək olar. Bunun üçün əli yaraya sıxaraq, fiksə etmək lazımdır. Okklyuzasiya sarğısı qoyulduqdan sonra xəstə yarıoturaq vəziyyətdə təcili olaraq, cərrahi stasionara aparılmalıdır.

Donvurmadan çıxarmaq üçün həmin sahələri silmək, barmaqları bükməyə cəhd etmək və s. yolverilməzdir. Bu halda toxumalar çox körək olur. İmprovizasiyaedici qızdırıcı sarğıların köməyi ilə qızdırmazdan əvvəl donmuş sahələr istilikdən təcrid olunmalı ki, onların qızdırılması daxildən, yəni, qan vasitəsi ilə olsun.

Fənn üzrə tədris-metodiki materiallar.

Əsas ədəbiyyat

1. Tağızadə Ə.H., Bayramov R.P. «Yol hərəkətinin təşkili və təhlükəsizliyi», (dərslük), Bakı, «Çaşıoğlu», 2002, 248 səh.
2. R.P. Bayramov, Ş.H. Heydərov «Yol hərəkət qaydaları», (dərs vəsaiti), Bakı, MSV nəşr, 2007, 156 səh.
3. R.P. Bayramov, R.M. Cəfərov “Yol hərəkət qaydaları”, Dərslük, Bakı, “Təhsil” NPM, 2007, 154 səh.
4. «Yol hərəkəti haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu», Bakı-2011.

Əlavə ədəbiyyat

5. R.P. Bayramov «Yol hərəkətinin təşkilinin texniki nizamlama vasitələri», Bakı-2004, 275 səh.
6. Nacıyev F.M. «Yol hərəkəti qaydaları», Bakı, 2012.
7. Əliyev E.Ə. «Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin hüquqi əsasları», Bakı, 2010, 366səh.

8. «Avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin daşınma qaydaları», Bakı, 2011, 144 səh.

9. «Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnəşin və baqaj daşınması qaydası», Bakı, 2011, 113 səh.