

## Nähtavus

Septembri kuu fookuses on vead grupist „nähtavus“.

Hea nähtavus on juhile eluliselt tähtis. Üheltpoolt võivad juhi vaadet halvendada ja liiklusohutlikke olukordi põhjustada looduslikud tegurid (päike, vihm, udu või jää), teisest küljest aga sõiduki tehniline seisukord (klaasi pinna kulumine, mõrad jne) või vaateväljas asuvad esemed. Puhas ja takistusteta vaateväli annab juhile ka rasketes liikluses eelise ning võimaluse reageerida ohtlikele olukordadele õigeaegselt. Ebasoodsates ilmastikutingimustes võib hea vaatevälja kasu olla hindamatu.

Lahkaks vigade loetelus punktide 3.1 ja 3.2 vahet. Kui esimene punkt räägib vaateväljast ja seda ahendavatest füüsilistest objektidest, siis punkt 3.2 räägib klaasi seisundist (sh. klaaside läbipaistvus, vigastused jne.). Mitmeid kordi on esinenud juhuseid, kus mõranenud tuuleklaas, mis iseloomustab tuuleklaasi seisundit, on märgitud veana 3.1.1 (Takistused juhi vaateväljas, mis mõjutavad oluliselt nähtavust ettepoole ja külgedele). Eelnimetatud puudus tuleb märkida tegelikult veana 3.2.1. või 3.2.2 (oleneb, kas mõra jääb klaasipuhastaja tööalasse või väljapoole).



Liimitavate klaaside puhul tuleb arvestada aga veel ühte autoehituse põhitõega. Nimelt liimitavaid tuuleklaase peetakse üheks kere jäikust tagavaks elemendiks. Seega näiteks osaliselt liimist lahti tulnud esiklaas mõjutab kere konstruktsiooni jäikust ning sellised puudused liigituvad vigade loetelus punkti 6.1.1 alla.

Juhiks veel tähelepanu, et MKM määruse nr 77 lisa 4 (3. Nähtavus) kohaselt ei kontrollita tagumise klaasipuhastaja olemasolu/töötamist tehnoulevaatusel. Määruse loetleb kontrollitava sõlmena ainult tuuleklaasipuhastit/-pesurit.

Üks muudatus vigade loetelu nähtavuse grupis on seotud akendega, millele on paigaldatud aknaklaasi tõstukid. Kontrollitavate sõlmede hulgast leiab aknaklaasi tõstukid (punkt 3.7). Siinjuures vea raskusastme hindamisel on oluline roll, kas tegemist on juhi aknaklaasi tõstukiga või mõne muu aknaklaasi tõstukiga.

autor – Alar Allaste

