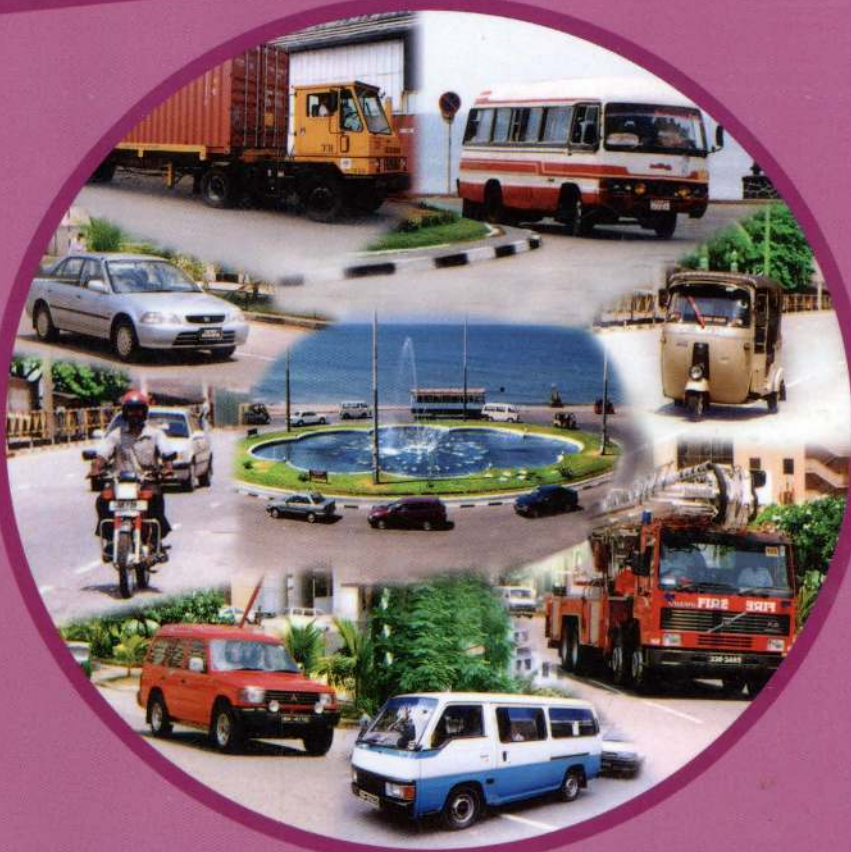


சாரத்தியம்

"சவால்களும் சாமர்த்தியமும்"
"Driving" "Challenges and the Essential Skills"



த. பேரின்பநாயகம்

ஓய்வு பெற்ற பிரதிப் பொலிஸ்மா அதிபர் - போக்குவரத்து (D.I.G. -Traffic)
முன்னாள் தலைவர் - வீதி பாதுகாப்புக்கான தேசிய பேரவை, இலங்கை
தலைவர் - இலங்கை விபத்துத் தடுப்புச் சங்கம்

சாரத்தியம்

“சவால்களும் சாமர்த்தியமும்”

DRIVING

“Challenges and Essential Skills”

த. பேரின்பநாயகம்

ஓய்வுபெற்ற பிரதிப் பொலிஸ்மா அதிபர் - போக்குவரத்து (D.I.G.-Traffic)
முன்னாள் தலைவர் - வீதிப் பாதுகாப்புக்கான தேசிய பேரவை, இலங்கை
தலைவர் - இலங்கை விபத்துத் தடுப்புச் சங்கம்.

முதற் பதிப்பு 2004

சாரத்தியம் “சவால்களும் சாமர்த்தியமும்” - 2004
த. பேரின்பநாயகம்

பதிப்புரிமை ஆசிரியருக்கே உரியது

இந்த வெளியீடு பதிப்புரிமையால் பாதுகாக்கப்பட்டுள்ளது. “வீதி சமிக்கைகளும் குறியீடுகளும் தவிர” பிரதிப்படியெடுத்தல், எவையேனும் முறைமைகளில் தேக்கி வைத்தல், ஏதேனும் வடிவத்தில் அல்லது வழிமுறையில் அனுப்புதல், இலத்திரனியல் புகைப்படப் பிரதியெடுத்தல் பதிவு செய்தல் அல்லது இவை போன்ற ஏதேனும் நடவடிக்கைக்கு முன்னர் ஆசிரியரின் முன் அனுமதி பெறப்படல் வேண்டும்.

அனுமதி தொடர்பான தகவல்களுக்கு ஆசிரியருக்கு எழுதவும்.

ISBN No. 955-599-369-6

அட்டை வடிவமைப்பும் படங்களும் : ஆசிரியர் த. பேரின்பநாயகம்

Printed in Sri Lanka

by

Softwave Printing and Packaging (Pvt) Ltd.

107/D, Havelock Road, Colombo 05.

முகவுரை

இலங்கை பெருந்தெருக்களில் ஏற்படும் பெருமளவு விபத்துக்கள் காரணமாக சாரத்தியம் “சவால்களும் சாமர்த்தியமும்” என்னும் கைந்நூலொன்றைக் கொண்டிருப்பது அவசியமாகின்றது. இலங்கையில் ஒவ்வொரு எட்டு நிமிடத்திலும் ஒரு வீதி விபத்து ஏற்படுவதாகவும் இதன் மூலம் ஐந்து நாட்களுக்கு ஓர் உயிர் வீதம் பறிக்கப்படுவதாகவும் ஆண்டு தோறும் ரூபா கோடிக்கணக்கில் ஆதனம் சேதப்படுத்தப்படுவதாகவும் புள்ளி விபரங்கள் கூறுகின்றன. இந்நிலையில் பாதுகாப்புடன் வாகனம் செலுத்துவது தொடர்பான கைந்நூலொன்றின் வெளியீடானது நீண்டகால தேவையொன்றை நிறைவேற்றுவதாகும்.

இக்கைந்நூல் பாதுகாப்பாக மோட்டார் வாகனம் செலுத்துவதற்கு வேண்டிய அடிப்படைத் தகவல்களை இலகுவான மொழிநடையில் தருகின்றது. ஆசிரியர் இந்நூலை எளிதாக வாசிப்பதற்கேற்ற முறையில் தேவையான விளக்கப்படங்களுடன் ஆக்கியிருக்கிறார். சாரதிகள் செய்யக் கூடாதவற்றைக் காட்டும் படங்கள் மிகவும் பிரயோசனம் மிக்கவை ஆகும். இக்கைந்நூலில் சீரற்ற காலநிலைகளில் வாகனம் செலுத்துதல், பாதுகாப்பு முற்காப்புகள், துணைப்பொருட்களின் உபயோகம், அவசரகட்ட நடைமுறைகள், விபத்துக்கள், வாகனம் செலுத்துவதற்கு உதவும் குறிப்புக்கள், மதுபோதையில் வாகனம் செலுத்துதல், எரிபொருள் பாவனை போன்ற பல தலைப்புகளின் கீழ் தகவல்கள் தரப்பட்டுள்ளன.

ஓய்வுபெற்ற பிரதிப் பொலிஸ் மா அதிபரும் (போக்குவரத்து), வீதிப் பாதுகாப்புக்கான தேசியப் பேரவையின் தலைவருமான இந்நூலாசிரியர் தாம் பெற்ற அறிவையும் தமக்குள்ள அனுபவத்தையும் திரட்டி மிகவும் தரமான முறையில் இந்நூலை வெளியிட்டிருக்கின்றார். இந்நூலாசிரியர், வீதிப் பாதுகாப்பிற்கும் விபத்துக்களைத் தடுத்தல் தொடர்பாகவும் ஆற்றிய அளப்பரியதும் அதிமுக்கியமானதுமான பங்களிப்பிற்காக இலங்கைப் பட்டயப் போக்குவரத்து கணிப்பியல் நிறுவகத்திடமிருந்தும், இலங்கை விபத்துத் தடுப்புச் சங்கத்திடமிருந்தும் விசேட விருதுகளைப் பெற்றுள்ளார். இலங்கையில் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பாக நல்கிய பங்களிப்பிற்காகவும் எய்திய சாதனைகளுக்காகவும் 2003 இல் சர்வோதய தேசிய விருதையும் வென்றுள்ளார்.



இலங்கையின் ஆபத்து நிறைந்த பெருவீதிகளில் வாகனம் செலுத்தப் போகும் ஒவ்வொருவரும் கட்டாயமாக இக்கைந்நூலை வாசிக்க வேண்டும் என நான் அபிப்பிராயப்படுகின்றேன். இந்நூலைச் சரிவர வாசித்து விளங்கிக் கொண்டால் எவ்வளவோ உயிர்களையும் சொத்துக்களையும் காப்பாற்றுவதோடு பெருமளவு பண விரயத்தையும் தடுக்க முடியும். மறவாதீர்கள்! விபத்துக்கள் எப்படியும் நேரலாம்! விசேடமாக கைகொடுத்து உதவ வல்லன இக்கைந்நூலில் உள்ள தகவல்கள்.

இறுதியாக, நூலாசிரியரின் அயராத உழைப்புக்கு எனது பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்ற அதேவேளை எமது பெருவீதிகள் மிகவும் பாதுகாப்பானவையாகத் திகழ இது ஒரு படிக்கல்லாக அமையட்டும் எனவும் பிரார்த்திக்கிறேன்.

பேராசிரியர் தயந்த எஸ். விஜயசேகர,
துணைவேந்தர்,
மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகம்.



அறிமுகம்

நீங்கள் பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுவதற்குத் தேவையான அறிவையும் அடிப்படைத் தகவல்களையும் வழங்குவதே இக்கைநூலின் நோக்கமாகும். அனுபவம், கவனம், பொறுப்புணர்வு ஆகியவை வாகனம் ஓட்டுவதற்கு மிகவும் முக்கியமானவைகள். இக்கைநூலானது பாதுகாப்பாக வாகனம் செலுத்துவதில் ஏற்படக்கூடிய நெருக்கடிகளைச் சமாளிப்பதற்கான அறிவுறுத்தல்களையும் தருகின்றது.

வீதிப் பாதுகாப்பென்பது விபத்தில்லாதிருப்பதாகும். இவ்வாண்டின் உலக சுகாதாரத் தினத்திற்கான விருதுவாக்கு இதுவே. சுகாதாரத் தினமொன்றுக்கு உலக சுகாதார ஸ்தாபனம் (WHO) வீதிப் பாதுகாப்பைத் தெரிவு செய்திருப்பது இதுவே முதற் தடவையாகும். ஆதலால் 2004 ஆம் ஆண்டில் இந்நூலின் வெளியீடானது உலக சுகாதார ஸ்தாபன விருது வாக்குடன் பொருத்தமானதாவதுடன் காலத்திற்கேற்ற ஒரு வெளியீடாகவும் அமைகின்றது.

பாதுகாப்பாக வாகனம் செலுத்துவதால் விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்படுகின்றன. இதனால் செலவுகள் குறையும். இது நாட்டின் பொருளாதாரத்திலும் கம்பனிகளின் நிதி நிலைமை, இலாபம் ஆகியவற்றிலும் நேரடியான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுதலானது உடல் மற்றும் சொத்துக்கள் மீதான பாதிப்புக்கள் ஆகியவற்றையும் தவிர்க்கும். அத்துடன் ஆட்களுக்கு இழப்பீடு வழங்கு தேவையையும் தவிர்க்கலாம். பொறுப்பில்லாமல் வாகனம் செலுத்துதலானது சூழல் மாசடைதல், எரிபொருள் விரயம், வாகனப்பாதிப்பு முதலியவற்றையும் ஏற்படுத்தும் என்பதையும் கருத்திற் கொள்ள வேண்டும்.

இக்கைநூலில் உள்ளடங்கிய விடயங்கள் உங்களுக்கும், பாதசாரிகள் மற்றும் பொதுமக்களுக்கும் பெரிதும் துணையாக அமையும் என நம்புகிறேன்.



இவற்றை எவ்வளவு சீக்கிரம் கற்று நீங்கள் பயன்படுத்துகிறீர்களோ அந்தளவுக்குத் உங்களது குடும்பத்தினர், நண்பர்கள் மற்றும் பொதுமக்களின் வாழ்க்கை நலம் சிறக்கும்.

நீங்கள் பல்லாண்டுகள் பாதுகாப்பாக வாகனம் செலுத்தி மகிழ வேண்டுமென வாழ்த்துகிறேன்.

த. பேரின் பநாயகம்

ஓய்வுபெற்ற பிரதிப் பொலிஸ்மா அதிபர் - போக்குவரத்து (D.I.G.-Traffic)
முன்னாள் தலைவர் - வீதிப் பாதுகாப்புக்கான தேசிய பேரவை, இலங்கை
தலைவர் - இலங்கை விபத்துத் தடுப்புச் சங்கம்.



பொருளடக்கம்

முகவுரை

பக்கம்

(i)

அறிமுகம்

(iii)

[1]	சீரற்ற காலநிலை மற்றும் சீரற்ற வீதி நிலைமைகளின் போது வாகனம் செலுத்துதல்	1
	➤ காலநிலைகள்	1
	➤ வெளிச்ச நிலைமைகள்	8
	➤ வாகனப் போக்குவரத்து நிலைமைகள்	11
	➤ வீதி நிலைமைகள்	11
	➤ சாரதியின் நிலைமை	16
	➤ வாகனத்தின் நிலைமை	17
[2]	பாதுகாப்பு முற்காப்புக்கள்	21
	➤ வாகனம் பழுதடைதல்	21
	➤ அவசரகால வாகனங்கள்	22
	➤ போட்டா போட்டியாக வாகனம் செலுத்துதல்	23
	➤ தொலைபேசியில் உரையாடியபடி வாகனம் செலுத்துதல்	23
	➤ வாகனத் திருட்டுகள்	23
	➤ மிகையாகப் பாரமேற்றுதல்	24
	➤ மரண ஊர்வலங்கள்	24
	➤ செம்மஞ்சள் விளக்குகள் ஒளிர்தல்	24
	➤ இரைச்சலும் புகைச்சலும் கொண்ட பாதுகாப்பற்ற வாகனங்கள்	24
	➤ பிளேக் (Brake) பிடித்தல் சம்பந்தமான விதிகள்	25
	➤ வாகனங்களில் பொருத்துவதற்குத் தடைசெய்யப்பட்டுள்ள பொருட்கள்	25
	➤ வாகனப் போக்குவரத்துக்கான சைகை விளக்குச் (Traffic Lights) சமிக்ஞைகள்	26
	➤ முன்னோக்கி வாகனம் செலுத்துதல்	26
	➤ நெருக்கமாகப் பின்தொடர்தல் (Tailgating)	26
	➤ பின்தொடர்தலுக்குப் பாதுகாப்பான இடைவெளி தூரம்	27
	➤ வாகனங்கள், தடைகள், பாதசாரிகள் என்பவற்றைக் கடந்து செல்லல்	28



[3]	துணை உபகரணங்களைப் (யுஉ உநளளழ- சநள) பயன்படுத்தும் முறை	29
	➤ பின்நோக்கு கண்ணாடிகள்(Rear Mirrors)	29
	➤ ஹோர்ன் (Horn) பயன்பாடு	30
	➤ தலைவிளக்கு (Head Light) வெளிச்சத்தைப் பாய்ச்சுதல்	32
	➤ அபாயம் உணர்த்தும் விளக்கு (Hazard Light)	33
	➤ சமிக்ஞைகள்	33
	➤ சைகைகளின் (Signs) பயன்பாடு	33
	➤ ஆசனப்பட்டிகள் (Seat Belts)	35
[4]	அவசரகால நடைமுறைகள்	36
	➤ ரயர் வெடித்தல்	36
	➤ வேகப்படுத்தும் கருவி மிதி (Accelerator Padal) இறுகிப்போதல்	36
	➤ பிறேக் (Brake) இயங்காமை	37
	➤ எஞ்சின் மூடி (Bonnet) கழன்று போதல்	38
	➤ நொருங்கிய காற்றெதிர் கண்ணாடி (Windscreen)	38
	➤ தீ விபத்து	39
	➤ பழுதான ஹோர்ன்	39
	➤ எஞ்சின் குடேறுதல்	40
	➤ சில்லுகளில் பிடிப்புத் தளர்ச்சி ஏற்படல்	41
	➤ சுக்கான் (ஸ்டீயரிங் / Steering) இணக்கமின்மை	41
	➤ தலை விளக்குகள் (Head Lights) பழுதடைதல்	41
	➤ வாகனம் நீருக்குள் விழுந்தால்	42
[5]	விபத்துக்கள்	43
	➤ விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான பொதுக் காரணிகள்	43
[5.1]	விபத்து ஏற்படுவதற்குக் காரணமான விடயங்கள்	43
	➤ சேதம் மட்டும் ஏற்படுத்தும் சிறு விபத்து	44
	➤ காயத்துடனான விபத்து	45



[5.2]	பாதுகாப்பாக தற்காப்பு நிலையில் வாகனம் செலுத்துதற்கு ஆலோசனைகள்	46
	➤ உங்களுக்கு முன்னால் செல்லும் வாகனத்துடன் விபத்தை தவிர்ப்பது எவ்வாறு?	48
	➤ உங்களுக்கு பின்னால் வரும் வாகனத்துடன் விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?	50
	➤ உங்களது வாகனத்திற்கு எதிராக வரும் வாகனத்துடனான விபத்தை தவிர்ப்பது எவ்வாறு?	50
	➤ வீதிச் சந்திப்பில் ஏற்படும் விபத்தைத் தவிர்ப்பது எவ்வாறு?	52
	➤ உங்கள் வாகனத்தை முந்திச் செல்லும் வாகனத்துடன் ஏற்படும் விபத்தைத் தவிர்ப்பது எவ்வாறு?	54
	➤ நீங்கள் முந்திச் செல்லும் வாகனத்துடனான விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?	54
	➤ தன் (தனி) வாகனம் மட்டும் சம்பந்தப்பட்ட சுடுதியான விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?	56
		59
[5.3]	நேருக்கு நேர் மோதுதல்	
[5.4]	பாரிய வாகனங்களை (Heavy Vehicles) உட்படுத்தும் விபத்து	61
	➤ அபாயகரமான பொருட்கள் உள்ள வாகனங்களுடனான விபத்துக்கள்	61
	➤ பாரிய வாகனங்கள்	62
	➤ பெரிய வாகனங்கள்	64
	➤ மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்கள்	
[5.5]	வீதியின் வளைவுகளில் வாகனம் செலுத்துதல்	65
	➤ இடது பக்க வளைவில்	65
	➤ வலது பக்க வளைவில்	66
	➤ மையநீக்க விசை	
	➤ ஒடுங்கிய வீதிகளில் செலுத்துதல் - வளைவுகளும் கடும் வளைவுகளும் கொண்டவை	66

[6]	வாகனம் செலுத்துவதற்கு உதவும் குறிப்புகள்	68
	➤ வாகனத்தை நிறுத்தி வைத்தல் (Parking)	68
	➤ பிற சாரதிகளுக்குப் (வாகனங்களுக்குப்) பின்னால் பாதுகாப்பாக வாகனத்தை நிறுத்தி வைத்தல்	70
	➤ வாகனத்தை முந்திச் செல்லுதல் (Overtaking)	70
	➤ வீதிச் சந்தியில் வாகனக் கட்டுப்பாடு	72
	➤ வீதி அடையாளங்கள் (Road Signs)	78
	➤ வாகனக் கட்டுப்பாட்டு முறை	79
	➤ மூன்று வழித் திரும்பல்	81
	➤ வண்டியைச் செலுத்தும் போது அவதானிக்கும் விதிகள்	81
	➤ பாதசாரிப் போக்குவரத்து	82
	➤ வேக எல்லைகள்	84
	➤ மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள்	86
	➤ முச்சக்கர மோட்டார் வாகனங்கள்	91
	➤ வாகனச் சில்லுகள் மாற்றுதல்	94
	➤ மோட்டார் வாகனக் காப்புறுதி	95
	➤ அவசரகால உபகரணங்கள் (Emergency Accessories)	98
	➤ மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகள் திட்டம்	99
	➤ சாரதியின் உறுதிமொழி (சத்தியம்)	102
[7]	மதுபாவனையும் அதன் விளைவுகளும்	103
[8]	எரிபொருள் நுகர்ச்சி பற்றிய வழிகாட்டல்	110
[9]	அவசரகால முதலுதவி	117
[10]	வீதி மற்றும் வாகன விபத்துக்களால் ஏற்படும் நட்டச் செலவு	125
	➤ வீதி விபத்து நேரும்போது செய்ய வேண்டிய கடமைகள்	131
	➤ வீதிச் சைகைகளும் வீதிக்குறியீடுகளும்	135
	➤ பாதுகாப்பான வாகன சாரத்தியம். சில முக்கிய அறிவுறுத்தல்கள்	151

[1] சீரற்ற காலநிலை, மற்றும் சீரற்ற வீதி நிலைமைகளின் போது வாகனம் செலுத்துதல்

திறமையாக வாகனம் செலுத்துவதற்கு, எமது புலன்களின் பெரும்பாலானவற்றின் முழுமையான ஈடுபாடு அவசியமாகிறது. அதே நேரத்தில் சூழல் பற்றிய விழிப்புணர்வு இல்லாது, வாகனத்தைப் பற்றி மாத்திரம் தெரிந்திருத்தல் போதாது. சூழலைப் பற்றிய விழிப்புணர்வு கொண்டிருத்தல் மூலம் ஒரு சிறந்த சாரதி சாதகமற்ற சூழ்நிலையிலும் அதனை விளங்கி, எதிர்பார்த்து தயக்கமில்லாமல் தனது வாகனத்தைச் செலுத்த முடியும்.

சாதகமற்ற சூழ்நிலை பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்கும்:-

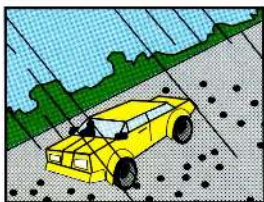
- 1) காலநிலை
- 2) வெளிச்ச நிலைமை
- 3) வாகனப் போக்குவரத்து நிலைமை
- 4) வீதி நிலைமை
- 5) சாரதியின் நிலைமை
- 6) வாகனத்தின் நிலைமை

1. கால நிலை

சாதகமற்ற காலநிலை என்பது

- (அ) மழை பெய்தல்
 - (ஆ) வெள்ளப் பெருக்கு
 - (இ) பலத்த காற்று
- முதலியவையாகும்.

அ. மழை



(உரு: 1)

மழை பெய்யும் போது உங்களது வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாமலிருக்கும். வாகனம் கட்டுப்பாடு இல்லாமல் வழக்கிச் செல்லலாம். மழை பெய்யத் தொடங்கும்போது தூசியும் எண்ணெய்யும் கலந்து வீதியில் ஒரு மெல்லிய பிசுபிசுப்பான படலத்தை ஏற்படுத்துகின்றன. வீதியில் விழுந்து கிடக்கும் நனைந்த இலைகள், தழைகள்

முதலியவையும் கூட இடையூறு ஏற்படுத்தலாம். எனவே சிறிதாக மழை பெய்யும் போது கூட கவனமாக இருங்கள். (உரு: 1)

சாதகமற்ற காலநிலையின் போது பின்பற்ற வேண்டிய அடிப்படை விதிகள் :-

- (அ) வேகத்தைக் குறைக்கவும். அதன் மூலம் வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாகக் கட்டுப்படுத்த முடியும்.
- (ஆ) உங்களால் உண்மையிலே பார்க்கமுடிந்த தூரத்துக்கு அப்பால் வாகனத்தைச் செலுத்த முயலக்கூடாது.
- (இ) வாகனத்தின் தலைவிளக்கை (headlight) ஒளிர வைக்கவும். அதனால் உங்களது பார்வையைத் துல்லியமாக்கிக் கொள்ள முடியும். அதே நேரத்தில் உங்களையும் மற்றவர்கள் பார்க்க முடியும்.
- (ஈ) மழையினால் காரின் காற்றெதிர் கண்ணாடியில் (windscreen) பனிப்படலம் படியலாம். அதனை அகற்றுவதற்காக நீர்ப்படலம் அகற்று கருவியை (demister) இயக்கிக் கொள்ளவும். உங்களால் இன்னும் தெளிவாகப் பார்க்க முடியாதிருந்தால் வாகனத்தை வீதி ஓரத்தில் பாதுகாப்பான இடத்தில் நிறுத்திக் கொள்ளவும். இடர் விளக்கை (hazard light) எரிய விடவும். நிலைமை சீரான பின்னர் பயணத்தைத் தொடரவும்.

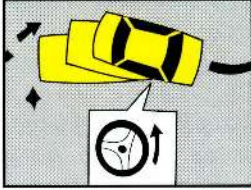
ஈரமான வீதி

- (அ) ஈரமான வீதியில் வாகனத்தை நிறுத்தும் போது அதன் அசைவு தூரம் (Stopping distance) சாதாரண வீதியை விட இருமடங்காகும். ஈரமான வீதியின் மேற்பரப்புக்கும் டயருக்கும் இடையிலான உராய்வு (friction) குறைவதே இதன் காரணமாகும். ஈரமான வீதியில் “பிறேக்” மிதியை இறுக்கி மிதித்தால் (சில்லுகளை இறுக்குதல்) வாகனம் பக்கவாட்டில் வழுக்கும் அல்லது சுழலும்.
- (ஆ) தற்செயலாக சில்லுகள் இறுகிப்போனால் பிரேக் மிதியை விட்டுவிட்டு அழுத்துவதன் மூலம் (on/off) வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்தலாம். இவ்வாறான ஆபத்தான நிலைமை ஏற்படாமல் தவிர்ப்பதற்கு சாதாரணமான வேகத்தில் வாகனத்தைச் செலுத்துவதே சாலச்சிறந்தது.
- (இ) பிரேக்குகள், டயர்கள், ஸ்டியரிங், நீர்துடைப்பான்கள், விளக்குகள் ஆகியவற்றைச் சரிபார்க்கவும். வாகனம் பாதுகாப்பானதா என்பதை உறுதிப்படுத்தவும்.

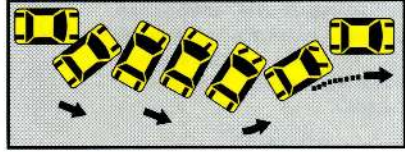


மழைபெய்யும் போது வாகனம் வழக்குதல்

வாகனம் வழக்கிச் செல்லுவதற்குக் காரணம் அது தவறாகச் செலுத்தப்படுதல் அல்லது வீதியின் மேற்பரப்பில் டயர்கள் கொண்டிருக்கும் பிடிப்புக்கு மேலாக வாகனத்தைச் செலுத்த அல்லது நிறுத்த முயலுதல் ஆகும்.



(உரு: 2)



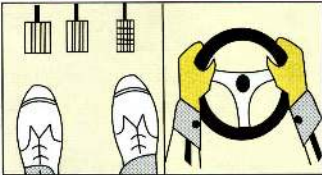
(உரு: 3)

மழை பெய்யும் போது பாதையின் மேற்பரப்பில் ஒரு மெல்லிய நீர்ப்படலம் ஏற்படுவதனால் டயர்கள் பாதை மீதான பிடிப்பை இழக்கின்றன. வழக்கல் ஏற்படும்போது வாகனமானது பாதையின் மீது பிடிப்பில்லாமல் விலகிச் செல்வதே வழக்கலின் போது ஏற்படும் ஆபத்தாகும். இவ்வாறான சந்தர்ப்பத்தில் வாகனத்தின் வேகத்துக்கு ஏற்ப ஆபத்தும் அதிகரிக்கும். இதைத் தவிர்ப்பதற்கு ஒரே வழி, வேகத்தைச் குறைப்பதாகும். டயர்கள் பாதையில் பிடிப்பு ஏற்படுத்தும்வரை வாகனத்தை நிறுத்த முயலாதீர்கள். (உரு: 2), (உரு: 3).

வழக்கல்

முன்பகுதியில் என்ஜினைக் கொண்ட பின்சில்லு செலுத்தல் வாகனங்கள் (Rear Wheel Drive) மூன்றுவகையான வழக்கல்களுக்கு உட்படலாம்.

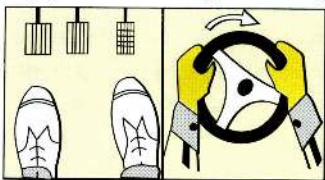
1. பின் சில்லு வழக்கல்



(i) வழக்கல் தொடங்கிய போது நீங்கள் எதனை (தடை/வேகப்படுத்துகருவி) அழுத்திக் கொண்டிருந்தீர்களோ அதிலிருந்து காலை எடுக்கவும். (உரு:4)

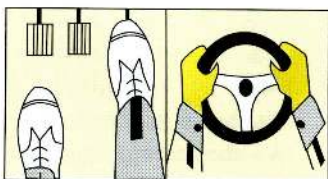
சிலவகையான வாகனங்களில் இதுவே பொதுவான வழக்கலாகும். இச் சந்தர்ப்பத்தில் பின் சில்லுகள் தமது பிடிப்பை இழந்து பக்கவாட்டில் வழக்கும். வாகனமானது தனது மையப் புள்ளியில் சுழன்று வழக்கும். மிதமிஞ்சிய வேகத்தாலும் வாகனக் கட்டுப்பாடு இல்லாத காரணத்தினாலும் இது ஏற்படுகின்றது. (உரு: 4)

இத்தகைய வழக்கலைத் தவிர்ப்பதற்கு:-



(ii) வழக்கல் எத்திசையை நோக்கி உள்ளதோ அத்திசையில் வாகனத்தைச் செலுத்தவும். உதாரணமாக, வாகனம் வலது புறத்தில் வழக்கினால் வாகனத்தை வலது புறத்துக்கே செலுத்தவும்.

(உரு: 5)



(iii) பின்னர் உங்களுக்கு வேண்டிய திசையில் வாகனத்தைத் திருப்பி மெதுவான வேகத்தில் செல்லவும்.

(உரு: 6)



(iv) பாதத்தை வேகப்படுத்துகருவியிலிருந்து அகற்றி அதே நேரத்தில் முன் சில்லுகளை நேராக்கவும். பிறேக்கினை அழுத்த வேண்டாம். வேகம் குறையும் போது வழக்கலும் குறைந்து விடும்.

(உரு: 7)

பிறேக்கினை அழுத்த வேண்டாம். வேகம் குறையும் போது வழக்கலும் குறைந்து விடும். 'கிளச்' சினை மிதிக்கவும். (உரு: 7)

(ஆ) வேகப்படுத்துகருவியிலிருந்து பாதத்தை அகற்றவும். கை பிறேக் பின் சில்லுக்கு பொருந்தினால் மட்டும் இடையிடையே பிரயோகிக்கவும். முன் சில்லுகளை நேராக்கி கார் செல்லும் திசையுடன் இசைவுபடுத்தவும். (உரு: 8)

(அ) வழக்கல் தொடங்கிய போது நீங்கள் எதனை (தடை / வேகப்படுத்துகருவி) அழுத்திக் கொண்டு நிற்க வேண்டும். 'கிளச்' சினை மிதிக்கவும்.

(ஆ) வழக்கல் எத்திசையை நோக்கி உள்ளதோ அத்திசையில் வாகனத்தைச் செலுத்தவும். உதாரணமாக வாகனம் வலது புறத்தில் வழக்கினால் வாகனத்தை வலது புறத்துக்கே செலுத்தவும். (உரு: 5)

(இ) பின்னர் தங்களுக்கு வேண்டிய திசையில் வாகனத்தைத் திருப்பி மெதுவான வேகத்தில் செல்லவும். (உரு: 6)

(ஈ) கட்டுப்பாடு ஏற்பட்டதும் 'கிளச்' சை விடவும்.

2. முன் சில்லு வழக்கல்

ஒரு வளைவில் திரும்பும் போது அல்லது கூடிய வேகத்தில் வாகனத்தை வளைத்து திரும்பும் போது இது ஏற்படுகிறது.

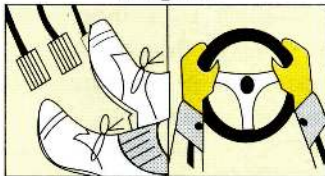
இதனைத் தவிர்ப்பதற்கு

(அ) பாதத்தை வேகப்படுத்துகருவியில் இருந்து அகற்றி அதே நேரத்தில் முன் சில்லுகளை நேராக்கவும்.

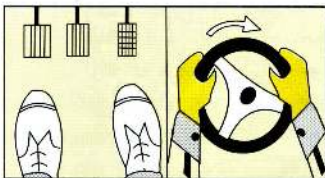


(v) வேகப்படுத்துகருவியிலிருந்து பாதத்தை அகற்றவும். 'கை பிறேக்' பின் சில்லுக்கு பொருந்தினால் மட்டும் இடையிடையே பிரயோகிக்கவும். முன் சில்லுகளை நேராக்கி கார் செல்லும் திசையுடன் இசைவுபடுத்தவும்.

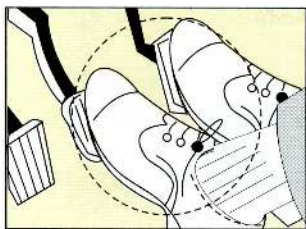
(உரு: 8)



(உரு: 9)



(உரு: 10)



(உரு: 11)

(இ) கட்டுப்பாடு ஏற்படுத்தப்பட்டதும் 'கிளச்'சை விடவும்

3. நான்கு சில்லுகளும் வழுக்குதல்.

'பிறேக்' கினை வேகமாகவும் இறுக்க- மாகவும் அழுத்துவதால் இது ஏற்படுகிறது. இச்சந்தர்ப்பத்தில் வாகனம் தனது கட்டுப் பாட்டையும் திசையையும் இழக்கிறது.

இதனைத் தவிர்ப்பதற்கு

(அ) உடனடியாக 'பிறேக்' கிலிருந்து பாதத்தை அகற்றவும்.

(ஆ) சில்லுகள் சுழலும்வரை காத்து இருக்கவும்.

(இ) 'பிறேக்' கினை மெதுவாக அழுத்தவும். அழுத்தத்தை மெதுவாக அதிகரித்து சில்லுகள் மீண்டும் இறுகுவதைத் தவிர்க்கவும். (உரு: 9), (உரு: 10)

4. முன்சில்லுஓட்ட வாகனங்கள். (Front Wheel Drive)

இவற்றில் சாதாரண வாகனங்கள் போலவே முன் சில்லுகள் வழுக்குகின்றன. இவற்றைக் கட்டுப்படுத்துவது வித்தியாசமானது. வாகனம் வளைவுகளில் வழுக்கினால்

(அ) வேகப்படுத்துகருவியைத் தளர்த்தவும். வாகனம் அசையும் அளவுக்கு மாத்திரம் வேகத்தை வைத்திருக்கவும்.

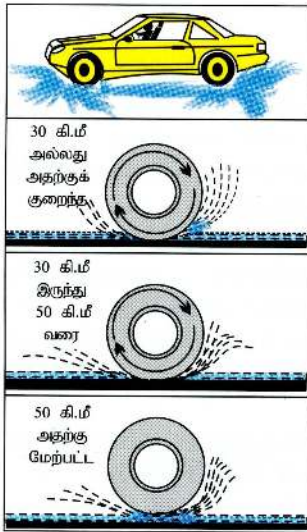
(ஆ) வாகனத்தை வளைவில் தொடர்ந்து செலுத்தவும், ஆனால் 'ஸ்டீயரிங்' கை (Steering) அதிகம் திருப்பக்கூடாது.

(இ) கட்டுப்பாடு ஏற்பட்டவுடன் சில்லினை நேராக்கி வேகத்தை மெதுவாக அதிகரிக்கவும். (உரு: 11)

5. நீர் மேல் சறுக்கி ஓடல் (Hydro Planing)

வேகம், நீர் நிறைந்திருத்தல், சக்தி, பழையதாகிவிட்ட டயர்கள் ஆகியவை நீர் மேல் சறுக்கியோடலுக்கான காரணங்கள் ஆகும். இச் சந்தர்ப்பத்தில் வாகனத்தின் முன் டயர்கள் வீதியின் மேற்புறத்துடனான பிடிப்பை இழக்கின்றன. இதனால் கட்டுப்பாடு இழக்கப்படுகிறது. வேகத்தைக் குறைத்து டயர் பாதைப்பிடிப்பை ஏற்படுத்துவதன் மூலமே கட்டுப்படுத்த முடியும்.

நீர்மேல் சறுக்கி ஓடலைத் தவிர்ப்பதற்கு



(உரு: 12)

(அ) பழையதாகிவிட்ட டயர்களோடு வாகனம் செலுத்த வேண்டாம்.

(ஆ) கடுமையாக மழை பெய்யும்போது வேகத்தைக் குறைக்கவும்.

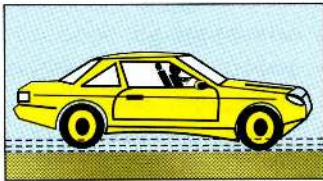
இங்குள்ள வரைபடம் நீர் மேல் சறுக்கியோடல் ஏற்படுவதைக் காட்டுகிறது. வேகம் குறைவாக இருக்கும் போது டயர்கள் நீரை ஊடறுத்து பாதையில் தமது பிடிமானத்தைக் காப்பாற்றுகின்றன. மணிக்கு 50 கி.மீ/70 கி.மீ. வேகத்தில் டயரின் புரிவெட்டுக்குள் நீர் புகுந்ததும் டயர் வீதியில் பூரண பிடிப்பை இழக்க நீர் வழக்கல் ஏற்படும். (உரு: 12).

1. 30km/h or Less - மணித்தியாலம் ஒன்றுக்கு 30 கிலோ மீற்றர் அல்லது அதற்குக் குறைந்தது.
2. 30 to 50 km/h - மணித்தியாலமொன்றுக்கு 30 லிருந்து 50 கிலோ மீற்றர்.
3. 50 km/h or More - மணித்தியாலமொன்றுக்கு 50 கி.மீ அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட வேகம்.

ஆ. வெள்ளம்

வீதியில் வெள்ளம் நிறைந்து நீர் மட்டம் சில்லின் மையப்புள்ளிக்கு மேல் நிற்கும்போது பயணத்தைத் தொடருவது உசிதமல்ல.

(அ) பயணத்தைத் தொடர வேண்டுமெனில்

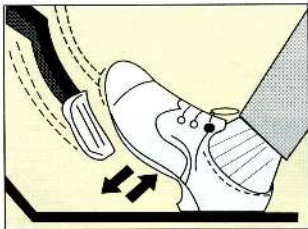


(உரு: 13)

புகை வெளியாகும் குழாய்க்குள் நீர் புகுதலைத் தடுக்க முடியும். வேகத்தைக் குறைத்து முன் செல்லும் வாகனத்தைத் தொடரவும். இரவு நேரம் எனில் நீரின் ஆழம் தெரியாத காரணத்தால் வேறு பாதையில் பயணத்தைத் தொடரவும். (உரு :13)

வாகனத்தை முதலாவது கியரில் வைத்துக் கொண்டு என்ஜின் வேகத்தை 'கிளச்' சை (Clutch) அழுத்தி அதிகரிக்கவும். தன்னியக்கமுள்ள (Automatic) வாகனத்தில் 'பிறேக்' கை அழுத்தும் அதே நேரத்தில் என்ஜின் வேகத்தை அதிகரிக்கவும். அதன் மூலம்

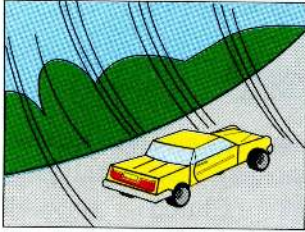
(ஆ) கடந்த பின்னர்



நீரின் ஊடாக வாகனத்தைச் செலுத்திச் சென்றால் நீர் காய்ந்த பின்னர் பிறேக்குகளை சரிபார்க்கவும். (உரு: 14)

வாகனத்தை மெதுவாக கீழ் 'கியரில்' (Gear) செலுத்திக் கொண்டு 'பிறேக்' குகளை அவை இறங்கும் வரை சிறிய அளவில் அழுத்தவும். பிறேக்குகள் நல்ல நிலைக்குத் திரும்பி விட்டன என நீங்கள் திருப்தி அடையும் வரை இவ்வாறு செய்யவும். (உரு: 14)

இ. பலத்த காற்று



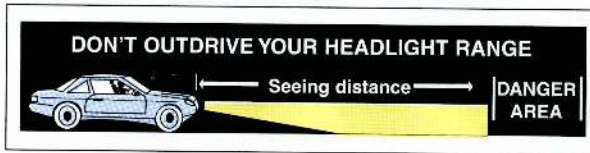
(உரு: 15)

பாதை ஓரங்களிலுள்ள மரங்கள் வேகமாக அசைவதை அவதானித்து பலமான காற்றை உணரலாம். இதன் காரணமாக முன்னால் செல்லும் வாகனம் ஒரு புறத்துக்குத் தள்ளப்படலாம். இந்த நிலைமை உங்களது வாகனத்துக்கும் ஏற்படலாம். இதனைத் தவிர்ப்பதற்கு வாகனத்தை மெதுவாக செலுத்தவும், அல்லது காற்று ஓயும்வரை நிறுத்தி வைக்கவும். (உரு: 15)

2. வெளிச்ச நிலைமைகள்

ஆகக்கூடிய அல்லது ஆகக் குறைந்த வெளிச்சம் நமது பார்க்கும் திறனைப் பாதிக்கும். சூரிய அஸ்தமனத்துக்கும் சூரிய உதயத்துக்கும் இடையில் அல்லது மழை, புகார் முதலிய நிலைமைகளில் உங்களது இலக்கத்தகடு விளக்குகளைப் போடவேண்டும். இரவில் நிறுத்திவைக்கும் விளக்குகளைப் போட்டுக்கொண்டு வாகனத்தைச் செலுத்துவது தவறாகும்.

அ. இரவு நேரத்தில் வாகனம் செலுத்துதல்



(உரு: 16)

DON'T OUTDRIVE YOUR HEADLIGHT RANGE - உங்களுடைய

தலைவிளக்கு வீச்சு எல்லையை விஞ்சி ஓட வேண்டாம்.

DANGER AREA - ஆபத்து இடப்பரப்பு.

SEEING DISTANCE - பார்க்கும் தூரம்

பகல் நேரத்தை விட இரவு நேரத்தில் வாகனம் செலுத்துவது ஆபத்தானது. தூரம், வேகம் ஆகியவைபற்றிச் சரியான தீர்மானத்துக்கு வரமுடியாது. பார்க்கும் திறன் குறைவாக இருக்கும். வேகமாகச் செலுத்துவதற்கு தூண்டப்படலாம். சாரதி சீக்கிரம் களைப்படையலாம்.

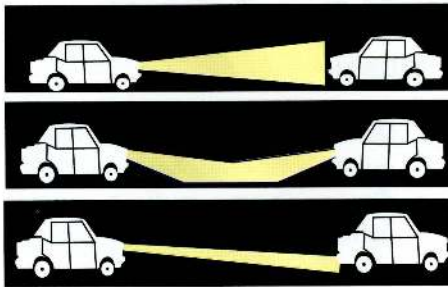
இரவு நேரத்தில் பகலை விட மெதுவாகச் செலுத்தவும். சாதாரணமாக தங்களது தலைவிளக்கின் வீச்சுக்கு அப்பால் வாகனத்தைச் செலுத்த முற்படாமலிருப்பது பாதுகாப்பானது. தலைவிளக்கின் உயர் ஒளிக்கற்றையின் வீச்சு சுமார் 100 மீற்றர் (330 அடி) ஆகும். (உரு: 16)

தலைவிளக்கின் வீச்சுக்கு ஏற்றவிதத்திலேயே இரவு நேரத்தில் வாகனத்தின் வேகம் குறைதல் வேண்டும். இதற்கு அப்பால் செலுத்த வேண்டாம். முன்னால் தெளிவாகத் தெரியும் வகையில் நிறுத்தக் கூடியதாக ஓட்டிச் செல்லவும். வாகனத்தின் முன் கண்ணாடி, தலை விளக்குகள் ஆகியவற்றைத் தூய்மையாக வைத்திருக்கவும். பாதை ஓரங்களில் கவியும் இருளில் செல்லும் பாதசாரிகள், சைக்கிளோட்டிகள் பற்றிக் கவனம் செலுத்தவும்.

சந்திகளில் அல்லது வளைவுகளில் பார்வைத் திறன் குறைவாக இருக்கலாம். உங்களது தலைவிளக்குகளின் ஒளியைப் பாய்ச்சவும். இது ஏனையோரின் கவனத்தைக் கவரும்.

ஆ. தலைவிளக்கைத் (Head Light) தாழ்த்திப் பாய்ச்சுதல்

- (1) உங்களது வாகனத்தின் தலைவிளக்கின் உயர் ஒளிக்கற்றையைப் பாவிப்பது குறித்து கவனமாக இருக்கவும். உங்களை நோக்கி வருகின்ற வாகனம் 150 மீற்றர் (500 அடி) இடைவெளியில் அல்லது உங்களுக்கு முன்னால் செல்லுகின்ற வாகனம் 60 மீற்றர் (200 அடி) இடைவெளியில் உங்களது வாகனத்தின் தலை விளக்கு தாழ் ஒளிக்கற்றையில் இருத்தல் வேண்டும்.



உங்களுக்கு முன்னால் செல்லும் வாகனம், வித்தியாசமான ஒரு பாதையில் இருந்தாலும் இது பொருத்தமானதாகும். பாதசாரிகள் உங்களை நோக்கி வரும் போதும் வெளிச்சத்தைக் குறைத்தல் வேண்டும்.

(உரு: 17)

- (2) உங்களுக்கு முன்னால் வரும் வாகனத்தின் பிரதான விளக்கின் ஒளி உங்களின் கண்களைக் கூச்சு செய்யலாம். அதனைத் தவிர்ப்பதற்கு இடதுபுறம் நோக்கவும், தங்களுடைய வாகனத்தை பாதையின் ஓரத்தில் செலுத்தவும், இன்னும் கூட பார்க்க முடியாவிட்டால், தேவையெனில், பாதையின் ஓரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தி விடவும். (உரு: 17)
- (3) நீங்கள் ஒரு வாகனத்தைப் பின் தொடரும் வேளையிலும் தலை விளக்கின் ஒளிக்கற்றையைத் தாழ்த்திக் கொள்ள வேண்டும். சிலவேளைகளில் நீங்கள் வெளிச்சத்தைக் குறைத்துக் கொண்டாலும் கூட எதிரேவரும் வாகனத்திடம் இருந்து வெளிச்சத்தைக் குறை என்னும் சைகை கிடைக்கலாம். அப்படியெனில் உங்கள் தலைவிளக்கை நீங்கள் சீர்செய்துகொள்ள வேண்டும். பிழையான நிலையிலுள்ள தலை விளக்குகள் ஏனைய சாரதிகளின் பார்வையை மறைத்து விபத்துக்களுக்குக் காரணமாகின்றன.
- (4) ஒரு வாகனத்துக்கு மிக அருகாமையில் பின்தொடரும் போதும் நீங்கள் தலைவிளக்கைக் குறைத்தல் வேண்டும். இல்லையெனில் உங்கள் வெளிச்சம் முன்னே செல்லும் வாகனத்தின் கண்ணாடியில் பட்டுத்தெறித்து அச்சாரதியின் கண்களைக் கூசவைக்கும்.

குறிப்பு: பார்வைத்திறன் 300 மீற்றருக்கு (1000 அடி) குறைவாக இருக்கும் போது சூரியாஸ்தமனத்துக்கு கால்மணி நேரத்தின் பின்னரிலிருந்து சூரியோதயத்துக்கு கால்மணித்தியாலம் முன்புவரை நீங்கள் தலை விளக்கை (Head Light) பயன்படுத்த சட்டம் இடமளிக்கிறது.

இ. இரவில் வாகனத்தை நிறுத்துதல்



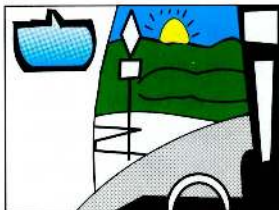
(உரு: 18)

- (1) வெளிச்சமற்ற அல்லது வெளிச்சம் குறைந்த பாதைகளில் வாகனத்தை நிறுத்தும்போது ஓரவிளக்கு (side lights) களை அல்லது நிறுத்தும் விளக்குகளை எரியவிடவும்.
- (2) உங்கள் வாகனத்தின் நீளமும் அகலமும் ஏனையோருக்குத் தெரியக்கூடியதாக உங்களுடைய

வாகனத்தில் விளக்குகள் எரியவிடப்பட வேண்டும். நிறுத்தும் விளக்குகள் உங்கள் வாகனத்தின் அகலத்தைக் காட்டும். (உரு: 18)



(ஈ) கடுமையான வெயிலில் வாகனம் செலுத்துதல்



(உரு: 19)

சூரியனின் நேர் ஓளி கூசொளி அல்லது பொருட்களிலோ அல்லது பாதையில் தேங்கி நிற்கும் நீரிலோ பட்டுத்தெறிக்கும் ஓளி பார்வையைக் கூச வைக்கலாம். சிலவேளை பார்வையைத் தடைப்படுத்தலாம். அப்படியான சந்தர்ப்பங்களில் கறுப்பு கண்ணாடி அணியலாம் அல்லது முன் கண்ணாடிக்கு மேலுள்ள தட்டியைக் கீழிறக்கி விடலாம். (உரு: 19)

3. வாகனப் போக்குவரத்து நிலைமைகள்

அ. போக்குவரத்து நிலைமை, நேரம், இடம், சூழலுக்கு ஏற்ற வகையில் மாறுபடலாம். வாகனப் போக்குவரவு அதிகமாகவோ அல்லது குறைவாகவோ காணப்படலாம். போக்குவரத்து ஒழுக்கினைத் தடை செய்யாது அதனில் இணைந்து வாகனத்தைச் செலுத்தவும்.

ஆ. வேகத்தைச் சீர்ப்படுத்தல்

போக்குவரத்து, பாதை நிலைமை ஆகியவற்றை அனுசரித்து வேகத்தைச் சீர்ப்படுத்திக் கொள்ளவும். கட்டிடங்கள் நிறைந்த நகர்ப்புறத்திலிருந்து கட்டிடங்கள் குறைந்த கிராமப் பிரதேசத்துக்கு நீங்கள் பயணம் செய்யும் போது நிலைமைகள் பெரிதும் வேறுபடலாம்.

4. வீதி நிலைமைகள்

ஒரு நல்ல சாரதி தனக்கு முன்னாலுள்ள பாதையின் நிலைமைகளை நேரகாலத்துடன் தீர்மானித்து அதற்கேற்ற வண்ணம் வாகனம் செலுத்துதலை சீர்ப்படுத்திக் கொள்வார்.

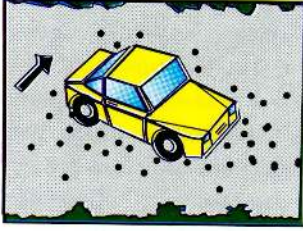
(அ) பாதையின் அகலம்

(ஆ) பாதையின் மேற்பரப்பின் தன்மை

(இ) வீதியின் ஏற்ற இறக்கம்

(ஈ) ஏற்படக்கூடிய பிரச்சினைகள், ஆபத்துக்கள்

1. மணற்பாங்கான மேற்பரப்பு



(உரு: 20)

- (அ) மணற்பாங்கான அல்லது சிறுகற்கள் நிறைந்த பாதையில் பக்கவழக்கல் ஆபத்து ஏற்பட இடமுண்டு. கூடியவேகம், சடுதியாக நிறுத்தல், வெட்டித் திருப்புதல் ஆகியவற்றைத் தவிர்க்கவும்.
- (ஆ) காரின் பின்புறம் பக்கத்துக்கு வழக்கினால் வாகனத்தையும் அதே பக்கத்துக்குச் செலுத்தவும்.
- (இ) கரடு முரடான மேற்பரப்புக் கொண்ட பாதையில் மெதுவாக ஓட்டவும்.
- (ஈ) பாதையில் குழிகள் எதிர்ப்பட்டால் வேகத்தைக் குறைத்து மெதுவாகச் செல்லவும்.
- (உ) வளைவுகளில் அல்லது முலைகளில் வேகத்தைக் குறைக்கவும். வேகம் எவ்வளவுக்கு அதிகரிக்கப்படுகிறதோ அந்தளவுக்கு பாதையிலிருந்து வாகனம் தள்ளப்படும் அபாயம் உண்டு. (உரு:20)

அ. ஏற்றப்பாதையில் வாகனம் செலுத்தல்

ஏற்றம் தொடங்குமிடத்தில் சமனான பாதையில் நீங்கள் செல்லும் வேகத்தைவிட சற்று கூட்டி ஏற்றத்தைக் கடக்கும்வரை அந்த வேகத்தை வைத்திருக்கவும்.

(1) படிப்படியான ஏற்றப்பாதை



(உரு: 21)

சரிவுக்குள் நுழைந்த பின்னர் வேகத்தைக் கூட்டுவதால் பயனில்லை. வேகம் குறைவடைந்தால் கீழ் கியரைப்போட்டு வேகப்படுத்து கருவியை (அக்ஸிலரேட்டர்/Accelerator) மிதிக்கவும். (உரு: 21)

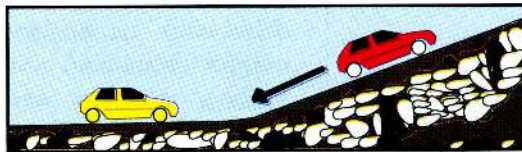
(2) குத்தலான ஏற்றம்



(உரு: 22)

இரண்டாவது அல்லது முதலாவது கியரில் ஆரம்பித்து செலுத்தவும். ஏற்றத்தில் இருக்கும்போது கியர் மாற்றுவது சிரமமாகி விடலாம். (உரு: 22)

(3) ஏற்றத்தின் உச்சியில் வாகனம் செலுத்துதல்.



(உரு: 23)

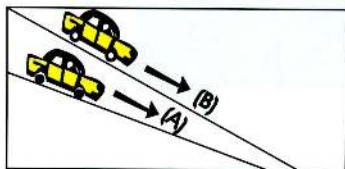
ஏற்றத்தின் உச்சியை அடையும் போது உங்களுடைய பார்வை மறைக்கப்படுவதால் உச்சியை அடையும் முன்னரே வேகத்தைக் குறைத்து வாகனத்தை இடது புறத்தில் செலுத்தவும். முன்னால் செல்லும் வாகனத்துக்கு மிகஅருகில் செல்ல வேண்டாம். (உரு: 23)

(4) கீழ்நோக்கிய சரிவை அடையும்வேளையில் வேகப்படுத்து கருவியையும் (Accelerator) 'பிறேக்'கையும் பயன்படுத்தவும்.

- (அ) வேகத்தைப் படிப்படியாக குறைக்கவும்.
- (ஆ) அக்ஸிலரேட்டரிலிருந்த தங்களுடைய வலது பாதத்தை பிறேக்கை அழுத்தப் பயன்படுத்தவும்.
- (இ) தேவையெனில் 'பிறேக்'கை அழுத்தி வேகத்தைக் குறைக்கவும்.
- (ஈ) திடீரென வேகம் ஏற்படுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக பிறேக்கை அழுத்தவும்.

ஆ. இறக்கமான பாதையில் வாகனம் செலுத்தல்.

- (1) பொருத்தமான 'கியரை'த் (Gear) தெரிவு செய்யவும்.

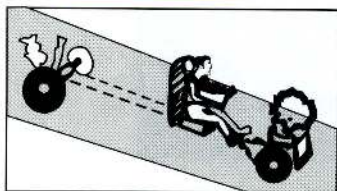


(உரு: 24)

(அ) இறக்கம் குறைவாக இருந்தால் இரண்டாம் அல்லது மூன்றாம் கியரில் செல்லவும்.

(ஆ) இறக்கம் கூடுதலாக இருந்தால் இரண்டாம் அல்லது முதலாம் கியரில் செல்லவும். (உரு: 24)

- (2) என்ஜின் பிறேக் அல்லது வெளியேற்றல் 'பிறேக்'கினைப் பயன்படுத்தல்



(உரு: 25)

நீண்ட பயணத்தில் அடிக்கடி கால் பிறேக்கைப் பயன்படுத்துவதை விட என்ஜின் பிறேக்கைப் பயன்படுத்துவது சிறந்தது. ஏனெனில் கால் பிறேக்கை அடிக்கடி பயன்படுத்தும் போது வெப்பம் அதிகரித்து 'பிறேக் லைனிங்' பாதிப்பு அடையலாம். தேவைப்படும் போது மாத்திரம் கால் 'பிறேக்'கைப் பயன்படுத்தலாம். (உரு: 25)

- (3) கீழிறங்கும் போது

மேல்நோக்கிவரும் வாகனத்துக்கே பாதை உரிமை உண்டு. குத்தான, ஒடுக்கமான பாதையில் மேலே வரும் வாகனத்தை விட கீழ் இறங்கும் வாகனம் இடம் கொடுப்பது எளிதானது.

- (4) கீழே இறங்கும்போது முன்செல்லும் வாகனத்துடனான இடைவெளி கூடுதலாக இருக்க வேண்டும்.



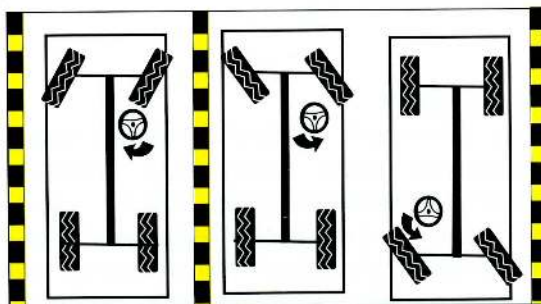
(உரு: 26)

கீழ்நோக்கிய சரிவில் கூடிய இடைவெளி விட்டுப் பின்தொடரவும். (உரு: 26)

இ. சரிவுப் பாதையில் வாகனத்தை நிறுத்தும்போது எடுக்க வேண்டிய முன்னெச்சரிக்கைகள்.

- (1) சரிவில் மேல் நோக்கி நிறுத்தும் போது முன்சில்லுகள் வெளிப்புறமாகத் திரும்பி இருக்கத்தக்கவாறு நிறுத்தப்படும்.
 - (2) சரிவில் கீழ் நோக்கி நிறுத்தும்போது முன் சில்லுகள் உட்புறமாகத் திரும்பி இருக்கத்தக்கவாறு நிறுத்தப்படும்.
 - (அ) சரிவில் மேல்நோக்கி நிறுத்தும் போது தாழ்கியரைப் போட்டு வைக்கவும்.
 - (ஆ) சரிவில் கீழ்நோக்கி நிறுத்தும் போது பின்கியரைப் போட்டு வைக்கவும்
 - (இ) மிகவும் குத்தலான சரிவில் வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டாம். தேவையெனில் வாகனம் கீழ் நோக்கி நகருவதைத் தடுக்க தடைஒன்றினை அல்லது ஏதேனும் பொருத்தமான பொருளைப் போட்டு வைக்கவும்.
- (உரு: 27)

மேற் கூறிய எல்லாச் சந்தர்ப்பங்களிலும் “நிறுத்துதல் பிறைக்”கினை (Parking brake) பிரயோகிக்க வேண்டும்.



சில்லுகள் வெளித்திரும்பி உள்ளன

(i)

சில்லுகள் உட்திரும்பி உள்ளன

(ii)

சில்லுகள் உட்திரும்பி உள்ளன

(iii)

(உரு: 27)

5. சாரதியின் நிலைமை

- (அ) பார்வை
 (ஆ) உடல்நல நிலை
 (இ) மனநிலை
 (ஈ) மது, போதை மருந்துகள் பாவித்திருத்தல்
 போன்ற உங்களுடைய உடல், உள நிலைமைகள் வாகனம் செலுத்துதலைப் பாதிக்கலாம்.

அ. பார்வை



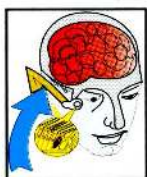
(உரு: 28)

ஒரு குறிப்பிட்ட பொருளையே தொடர்ந்து பார்த்துக் கொண்டிராமல் இரண்டு வினாடிக் கொருமுறை கண்களை அசைத்துக் கொண்டு இருக்கவும். ஒவ்வொரு 5-10 வினாடிகளுக்கு ஒரு முறை பின் கண்ணாடி வழியாகப் பார்ப்பதன் மூலம் உங்களது சூழ்நிலையில் ஏற்படும் மாற்றங்களை அறிந்து கொள்ளவும். (உரு: 28)

ஆ. உடல்நல நிலை

களைப்பு, தலைசுற்றல், சுகவீனம் போன்றவை பாதையில் நீங்கள் கொண்டிருக்கக் கூடிய கவனத்தைக் கலைக்கக் கூடியன. இவ்வாறான நிலைமைகளுக்கு நீங்கள் ஆட்பட்டிருக்கும் வேளைகளில் வாகனத்தைச் செலுத்தக்கூடாது. நீண்டதூர பயணங்களைத் திட்டமிடும் போது ஓய்வு எடுப்பதற்கான நேரத்தையும் ஒதுக்கிக் கொள்ளவும். ஒருசில மணித்தியாலங்களுக்கு ஒருமுறை வாகனத்தை நிறுத்தி ஓய்வெடுக்கவும். களைப்படைந்தால் வாகனத்தின் யன்னல்களைத் திறந்து தூய்மையான காற்றைச் சுவாசிக்கவும். காரை நிறுத்திவிட்டு தேனீர் / கோப்பி அருந்தவும். அதிகக் களைப்படைந்திருந்தால் வாகனம் ஓட்டுவதைத் தவிர்க்கவும். நித்திரை விட்டெழுந்து 15 நிமிடங்களுக்குள் வாகனத்தைச் செலுத்துவதைத் தவிர்க்கவும்.

இ. மனநிலை



(உரு: 29)

கோபம், கவலை, அழுத்தம் ஆகியவை பாதையில் உள்ள கவனத்தைக் குறைக்கக் கூடியன. இவற்றின் காரணமாக பொறுப்பற்ற, கவனக்குறைவான முறையில் வாகனத்தைச் செலுத்தும் நிலை ஏற்படலாம். (உரு: 29)

ஈ. மதுவும் போதைமருந்துகளும் பாவித்திருத்தல்



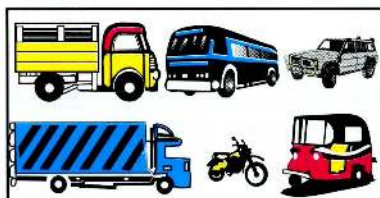
(உரு: 30)

மது, மருந்துகள், போதை மருந்துகள் போன்றவற்றை பாவித்திருத்தல் தங்களது கவனம், தீர்மானித்தல், நிதானம் ஆகியவற்றைப் பாதிக்கக்கூடும். 100 மி.லீ. குருதியில் 0.080 கிராம் மதுசாரத்தைக் (BAC-Blood Alcohol Concentration) கொண்டிருக்கும் ஒருநபர் தனது வாகனத்தைச் சரியாகக் கட்டுப்படுத்த முடியாதவர் எனக்கொள்ளப்படுகிறது. (உரு: 30)

இதைப்பற்றிய மேலதிக விபரங்களுக்கு 7ம் அத்தியாயத்தைப் பார்க்கவும்.

6. வாகனத்தின் நிலைமை

வருடாந்தம் ஒருமுறையேனும் வாகனத்தை பரிசோதனைக்கு உட்படுத்த வேண்டும். ஆனால் இதன் பொருள் வாகனத்திலுள்ள பாதுகாப்பு உபகரணங்களைச் சரிபார்க்க இது போதுமானதென்பதல்ல. வாகன உரிமையாளர், கைந்நூலின்படி வாகனத்தைப் பராமரிக்கவும். ஏதாவது பிரச்சினை ஏற்படின் தகுதியுள்ள ஒரு பொறியியலாளரின் (மெக்கானிக்) மூலமாக திருத்திக் கொள்ளவும். பொறிமுறைப் பிரச்சினைகளால் வாகனம் உடையும்வரை அல்லது விபத்து ஏற்படும்வரை காத்திருக்க வேண்டாம்.

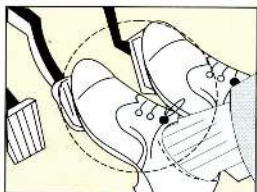


(உரு: 31)

பிறேக், ஸ்டியரிங், விளக்குகள், டயர்கள், ஹோர்ன் ஆகியனவற்றை சரிசெய்து பராமரிப்பதில் கூடிய கவனம் செலுத்தவும். உங்களது வாகனத்தைப் பாதுகாப்பான, நல்ல முறையில் எளிதாக ஓட்டக் கூடிய நிலையில் வைத்திருக்க தங்களிடம்

உள்ள வாகன உரிமையாளர் கைந்நூலையும், விடயம் தெரிந்த 'மெக்கானிக்'கையும் வழிகாட்டிகளாகக் கொள்ளவும். (உரு: 31) சில பொதுவான பிரச்சினைகளும் நீங்களே செய்யக்கூடிய சில உபகரண பரீட்சைகளும் கீழே தரப்படுகின்றன:-

(அ) 'பிறேக்'குகள்



(உரு: 32)

'பிறேக்'குகளில் ஏதாவது பிரச்சினை ஏற்பட்டால் உடனே அவற்றைச் சரிசெய்து கொள்ளவும். (உரு: 32) பின்வருவனவற்றைச் செவ்வை பார்க்கவும்:-

1. டயர் அழுக்கம்
2. பிறேக்கு வில்லைகள் (Brake washers)
3. பிறேக்கு உராய்வேற்று இழைகள் (Brake liners)
4. டயர் அளவுகள்
5. வெவ்வேறு வகையான ரயர்கள் பொருத்தப்பட்டுள்ளமை

(ஆ) சுக்கான் (ஸ்டீயரிங்/Steering)

சுக்கானில் (ஸ்டீயரிங்) அதிகப்படியான அசைவு (Play) இருத்தல் கூடாது. உங்கள் வாகனம் "வலுச் செலுத்தல்" தொகுதியைக் (Power Steering) கொண்டிருந்தால், திரவ மட்டத்தை கிரமமாகப் பரிசோதிக்கவும். வளைவுகளில் திரும்பும்போது எழும்பும் 'கீரீச்' சத்தம் பிரச்சினை உள்ளது என்பதற்கான அடையாளமாகும். (உரு: 33)

சுக்கான் (ஸ்டீயரிங்/Steering) தொகுதி

பின்வரும் பாகங்களை வாரந்தோறும் செவ்வை பார்க்கவும்:-



(உரு: 33)

1. இழுவைத்தண்டின் பந்து முட்டுகள்
2. சுக்கான் தொகுதி ஏந்தான முனைகளும், இறப்பர் கவசங்களும் (Steering rack and boots)
3. அசையாத கைக் குழியுருளைகள். (Idle arm bushes)
4. முதன்மை ஊசி (King pin)

(இ) விளக்குகள்



(உரு: 34)

திரும்பு திசைகாட்டி விளக்குகள் (Trafficator) உட்பட சகல விளக்குகளையும் தூய்மையாக வைத்திருக்கவும். உடைந்த விளக்கு கண்ணாடிகள் எதிர்ப்புறத்தில் வரக்கூடிய சாரதிகளின் கண்களைக் கூசச்செய்யும். தங்களது தலைவிளக்குகளை பாதையைத் தெளிவாகக் காட்டக் கூடியதாகவும் எதிர்ப்புறத்தில் வரும் சாரதிகளின் கண்களைக் கூசச்செய்யாததாகவும் சீர்செய்து கொள்ளவும். (உரு: 34)

(ஈ) டயர்கள்



உங்கள் வாகனத்தின் டயர்களில் சட்டப்படி ஆகக்குறைந்து 2/36 அங்குலம் (0.16 செ.மீ) வரிகள் (Tread) இருக்க வேண்டும். வரிகளின் ஆழத்தை நீங்களே பரிசோதிக்கலாம். ஒரு நாணயத்தை தலைகீழாக வரியில் வைக்கவும். தலை தெரியுமானால் டயர்கள் மாற்றப்பட வேண்டும். வெட்டுகள், முடிச்சுகள், மேடுகள் பிதுங்கல்கள் கொண்டதான டயர்கள் கொண்ட வாகனத்தைச் செலுத்துவது சட்டப்படி குற்றமாகும். டயரின் காற்றழுக்கத்தை அழுக்கமானியின் உதவியைக் கொண்டு கிரமமாகப் பரிசோதியுங்கள். (உரு: 35)

ரயர்களின் தேய்விற்கான காரணங்கள்:

1. டயர்களின் பிழையான வரிசையாக்கல் (Alignment)
2. அளவுக்கதிகமான அல்லது குறைவான அழுக்கத்தில் டயர்களுக்கு காற்று நிரப்பதல்.
3. பிறேக்குகளின் கடுமையான பிரயோகம்.
4. உயர் வேகத்தில் வளைவுகளைத் தாண்டிச் செல்லுதல்.
5. மிகை வேகத்துடன் நீண்ட தூர ஓட்டம்.
6. வித்தியாசமான அளவுகளில் பின் டயர்கள் பொருத்தப்பட்டு இருத்தல்.
7. பலவீனமான “அதிர்ச்சி தாங்கிகள்”. (Shock Absorbers)

செலுத்தல் தொகுதியின் பாகங்கள் மாற்றப்பட்ட பின் ரயர்களின் வரிசையாக்கல் செவ்வை பார்க்கப்படல் வேண்டும்.

(உ) கண்ணாடி (Glass)



(உரு: 36)

வாகனத்தின் யன்னற்கண்ணாடிகளை எப்போதும் தாய்மையாக வைத்திருக்கவும். நீர் துடைப்பான் (Wiper) தகடுகள் காரின் கண்ணாடிகளைப் பாதிக்கா வண்ணம் நல்ல நிலையில் இருக்க வேண்டும். (உரு: 36)

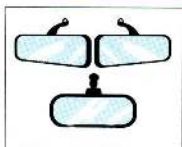
(ஊ) ஹோர்ன் (Horn)



உரு(37)

உங்களது ஹோர்ன்கள் முக்கியமற்ற பாதுகாப்பு உபகரணங்கள் என நீங்கள் நினைக்கலாம். ஆனால் ஏனைய சாரதிகளை அல்லது பாதசாரிகளை எச்சரிப்பதற்கு அது மிகவும் முக்கியமானது. உங்களது ஹோர்ன்கள் நல்ல நிலையில் இல்லாது விட்டால் உடனே முடிந்தவரை விரைவாக அதைப் பழுது பார்ப்பித்தோ அல்லது பதிலீடு செய்தோ சீர் செய்து கொள்ளவும். (உரு: 37)

(எ) பின்நோக்கு கண்ணாடிகள் (Drivers Mirror/Rear Mirror)



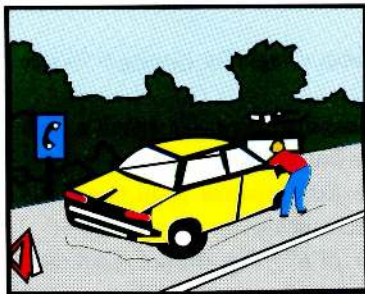
(உரு: 38)

உங்களுக்குப் பின்னால் உள்ள வாகனப் போக்குவரத்தைத் தெளிவாகக் காணக்கூடியதாக உங்களின் சகல கண்ணாடிகளையும் சீர்செய்து கொள்ளவும். (உரு: 38)

[2] பாதுகாப்பு முற்காப்புகள்

1. வாகனம் பழுதடைதல்

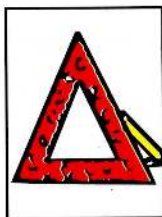
(1) பழுதுபட்டு நின்று விடும் வாகனங்கள்



(உரு: 39)

வாகனம் பழுதுபட்டு நின்று விடுவதால் போக்குவரத்துக்குக்கு இடைஞ்சல் ஏற்படும். வாகனத்தை உடனடியாகப் பாதையின் ஓரத்துக்கு அகற்றவும். நீங்களும் பயணிகளும் பாதையின் ஓரத்துக்குச் சென்று விடவேண்டும். வாகனப் போக்குவரத்துக்கு மிக அருகாமையில் தங்களது வாகனத்தைப் பழுதுபார்க்க முற்பட வேண்டாம். (உரு: 39)

(i) பிறரை எச்சரித்தல் (ஒளித்தெறிப்படையும் முக்கோண/ ஆபத்துணர்த்தும் விளக்குகள் (Reflective Triangle / Hazard Lights))



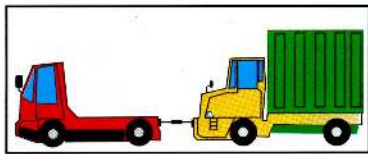
(உரு: 40)

தடைகள், அபாயங்கள் எதிர்பார்க்கப்படும் போது ஏனைய சாரதிகளை எச்சரிக்கவும். ஆபத்துணர்த்தும் விளக்கினை (Hazard Lights) எரிய விடவும். சிவப்பு முக்கோண விளக்கையும் பயன்படுத்தலாம். அது வாகனத்திலிருந்து 10மீற்றர் (30அடி) தூரத்தில் வைக்கப்பட வேண்டும். பிழையைத் திருத்த முடியாவிட்டால் வாகனத்தை இழுத்துச் செல்ல ஏற்பாடு செய்யவும். இரவில் வாகன உள்விளக்கை அணைத்துவிடவும். (உரு: 40)

ஏனைய சாரதிகளிடமிருந்து உதவி தேவைப்பட்டால் பொன்றெறையும் பூற்றையும் உயர்த்தி யன்னலில் வெள்ளைக்கொடி கட்டிவிடவும்.

(ii) இழுத்தல் (அப்புறப்படுத்தல்)

ஒரு வாகனம் போக்குவரத்துக்குத் தடையாக, ஆபத்தாக அல்லது வசதியின் ஏற்படுத்துவதாக இருந்தால் அவ்வாகனத்தை அப்புறப்படுத்தும் அதிகாரம் பொலிசாருக்கு உண்டு.



(உரு: 41)

அப்படி நேரும் பட்சத்தில் வாகன உரிமையாளர் வாகனத்தை அப்புறப்படுத்தல், நிறுத்தி வைத்தல் ஆகியவற்றுக்கான கொடுப்பனவுகளையும் தண்டப்பணத்தையும் செலுத்தல் வேண்டும். (உரு: 41)

(iii) இழுத்துச் செல்லல்

- (அ) ஒரு நேரத்தில் ஒரு வாகனத்தை மாத்திரமே இழுத்துச் செல்ல முடியும்.
- (ஆ) இழுத்துச் செல்லப்படும் வாகனத்தை அனுமதிப்பத்திரம் உள்ள சாரதி இழுத்துச் செல்லுதல் வேண்டும்.
- (இ) இரண்டு வாகனங்களுக்கும் இடையிலான இடைவெளி 3.5 மீற்றர் (12'6") க்கு மேற்படலாகாது.
- (ஈ) இழுக்கும் கயிறு 1.5 மீற்றர் (4'6") க்கு மேற்பட்டிருந்தால் அதில் மற்றவர்கள் பார்க்கத்தக்கதாக சிவப்புத் துணி கட்டப்பட்டிருக்க வேண்டும்.
- (உ) இழுக்கப்படும் வாகனத்தில் பிறேக்குகள் இயங்காவிட்டால் இரண்டு வாகனங்களும் வளையாத தண்டினால் பிணைக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும்.
- (ஊ) இழுக்கப்படும் வாகனத்தின் பின்புறத்தில் 'கட்டி இழுக்கப்படுகிறது' (on Tow) என்னும் வாசகம் ஒட்டப்பட்டிருத்தல் வேண்டும். இழுக்கும் வாகனம் 'கட்டி இழுத்துச் செல்லும்' (on Towing) என்னும் வாசகத்தைக் கொண்டிருக்க வேண்டும்.
- (எ) Trailer இல் ஒருவரும் பயணஞ்செய்ய முடியாது.

2. அவசரகால வாகனங்கள்



(உரு: 42)

சைரன் ஒலி, அபாய ஒலி, தொடர்ந்து ஒலிக்கும் ஹோரன் ஆகியவற்றைக் கேட்டால் அவ்வாகனத்தின் நிலையைத் தீர்மானித்து, உடனடியாக அது செல்வதற்கு இடம் ஒதுக்கித் தரவும். தேவையெனில் உங்களது வாகனத்தை நிறுத்தவும். அத்தகைய அவசரகால வாகனங்கள், பொலீஸ், தீயணைப்புப்படை, ஆயுதப்படை

யினர் ஆகியோரின் பணிபுரியும் வாகனங்களும், அம்புலன்ஸ் வண்டியும் ஆகும். (உரு: 42)

வரையறைகள்

வெளிச்சத்தையும் சைரனையும் (Siren) அல்லது ஹோர்னையும் (Horn) பயன்படுத்தும் அவசரகால வாகனங்களின் போக்கினை எதிர்வு கூறமுடியாது. அத்தகைய வாகனம் அனுமதிக்கப்பட்ட வேகத்தை அல்லது விசையை மீறலாம். தங்களது வாகனத்தை நிறுத்தி அவசரகால வாகனங்கள் செல்வதற்கு வழி அமைக்க வேண்டும், அத்தகைய வாகனங்களுக்குத் தடையாக இருப்பது சட்டப்படி குற்றமாகும்.

3. போட்டா போட்டியாக வாகனம் செலுத்துதல்

வீதிகள் போட்டியான வேக ஓட்டத்துக்காக அமைக்கப்பட்டவை அல்ல. எனவே அதனைத் தவிர்க்கவும்.

4. தொலைபேசியில் உரையாடியபடி வாகனம் செலுத்துதல்



(அ) வாகனம் செலுத்தும் போது தொலைபேசியில் பேச வேண்டாம். தொலைபேசியில் பேசும் போது வாகனம் செலுத்த வேண்டாம்.

(ஆ) அப்படி அவசர தொலைபேசித் தொடர்பு ஏற்படின் அதனை தங்களுடன் வரும் பயணியைச் செய்யுமாறு கேட்கவும்.

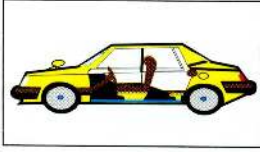
(உரு: 43)

(இ) அவ்வாறு அவசரமான நிலையில் பயணி இல்லாவிட்டால் வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்திய பின்னர் தொலைபேசியில் பேசவும்.

(ஈ) 'கையடக்கத் தொலைபேசி'யை (செல் தொலைபேசி / Cell Phone) சரியாகப் பயன்படுத்த வேண்டிய முறையில் பயன்படுத்தினால் பல நன்மைகள் உண்டு. 'செல் தொலைபேசி'யை பாவிப்பதானது அதனைப் பாவிக்காது விடுவதை விட நான்கு மடங்கு அதிக ஆபத்தைக் கொண்டது. கியர் மாற்றுதல், சைக்கை செய்தல் தவிர்ந்த சந்தர்ப்பங்களில் எந்த நேரமும் தங்களது கைகளை ஸ்டியரிங் சக்கரத்தில் வைத்திருக்கவும். (உரு: 43)

5. வாகனத் திருட்டுகள்

இரவில் வாகனத்தை நிறுத்தி வைப்பதற்கு நல்ல வெளிச்சமுள்ள இடத்தைத் தெரிவு செய்யவும். உமது 'கராஜ்' ஜிலோ அல்லது கூற்று மதிலுக்கு உட்புறத்திலோ வாகனத்தை நிறுத்தி வைக்கவும்.



(உரு: 44)

வாகனத்தை விட்டு நீங்கும் போது சாவியை எடுத்துச்செல்லவும். சிறு முக்கோண யன்னல் உட்பட சகல யன்னல்களையும் மூடி விடவும். கதவுகளைப் பூட்டவும். ஸ்டியரிங் சக்கரத்தில் பூட்டினைப் பொருத்தவும். அபாய ஒலி எழுப்பும் பூட்டு மிகவும் சிறந்தது. (உரு: 44)

6. மிகையாகப் பாரம் ஏற்றுதல்



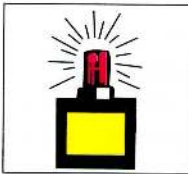
(உரு: 45)

சட்டப்படி அனுமதிக்கப்பட்ட அளவைவிட அதிகமான பாரமானது வாகனத்தின் பொறிமுறைத் தன்மைகளைப் பாதிக்கிறது. பிறேக் தூரம் அதிகமாகத் தேவைப்படும். ஒரு சந்தி அல்லது வளைவில் எப்போதும் வேகத்தைக் குறைக்கவும். பாரத்தை ஏற்றியுள்ள வாகனத்தைச் செலுத்தும் போது அதற்குரிய வேகத்தை அல்லது அந்தப் பாதைக்குரிய வேகத்தைக் கடைப்பிடிக்கவும். (உரு: 45)

7. மரண ஊர்வலங்கள்

ஒரு மரண ஊர்வலத்தை வழிநடத்திச் செல்லும்போது உங்களது தலை விளக்குகளைத் தாழ்த்துங்கள். இதன் மூலம் ஏனைய சாரதிகளால் உங்கள் ஊர்வலத்துக்கு உதவ முடியும்.

8. செம்மஞ்சள் விளக்குகள் ஒளிர்தல்



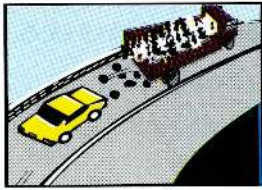
(உரு: 46)

சேவை வாகனங்கள், டிரக்குகள், இழுவை வாகனங்கள், புல்வெட்டும் இயந்திரவாகனங்கள் போன்றவைகள் ஒளிரும் செம் மஞ்சள் விளக்குகளைப் பயன்படுத்துகின்றன. பாதை ஓரங்களில் வேலை நடக்கும் போதும் இவ்விளக்குகள் ஒளிரும். இத்தகைய சந்தர்ப்பங்களில் உங்களது வாகனத்தை மெதுவாகச் செலுத்தவும். (உரு: 46)

9. இரைச்சலும் புகைச்சலும் கொண்ட பாதுகாப்பற்ற வாகனங்கள்

(அ) பாதுகாப்பற்ற வாகனங்கள் அல்லது ஆபத்தான சுமையைக் கொண்ட வாகனங்கள்.

(ஆ) கூடிய இரைச்சல் எழுப்பும் வாகனங்கள்.



(உரு: 47)

(இ) கூடிய புகையை வெளிவிடும் வாகனங்கள் ஆகியவற்றைச் செலுத்தல் தடை செய்யப்பட்டுள்ளது. (உரு: 47)

10. பிறேக் (Brake) பிடித்தல் சம்பந்தமான விதிகள்

- (அ) தேவையானபோது 'பிறேக்' குகளை நேரத்துடனும் மெதுவாகவும் அழுத்தவும்.
- (ஆ) நேரான பாதையில் வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது மாத்திரம் இறுக்கமாக அழுத்தவும்.
- (இ) பாதையின் மேற்பரப்பின் தன்மைக்கு ஏற்றவாறு வேறுபட்ட அழுத்தத்துடன் பிறேக்கினைப் பிரயோகிக்கவும்.
- (ஈ) வளைவான பாதையில் கீழிறங்கும்போது நேரான இடங்களில் இறுக்கமாக அழுத்தவும். வளைவுகளில் மெதுவாக அழுத்தவும். வேகத்தைக் குறைப்பதற்காக எப்போதும் தாழ்கியரைத் தெரிவு செய்யவும்.

11. வாகனங்களில் பொருத்துவதற்குத் தடை செய்யப்பட்டுள்ள பொருட்கள்

- (அ) வாகனத்தின் முன்புறத்தில் நிற விளக்குகள்
- (ஆ) பின்புறத்தில் வெண்விளக்குகள் (வாகன இலக்கத்தாக்குக்கும் பின்னோக்கிச் செல்வதற்குமான விளக்குகள் தவிர)
- (இ) அதிக சுமையுடனான கூரைச் சட்டம் - இச்சுமை தரையைத் தொடக்காது.
- (ஈ) அழுக்கான தடுப்புக் கண்ணாடிகள், நிழற்படுத்தப்பட்ட கண்ணாடிகள். தடுப்புக் கண்ணாடிகளில் பார்வைத் தடைகள் இருக்கக் கூடாது.
- (உ) ஆபத்தான வளைவிகள், குறுக்குச் சட்டங்கள் அல்லது ஏனைய பொருத்துகள். வாகனத்தின் முன்னால் நீட்டிக்கொண்டிருக்கக் கூடாது.
- (ஊ) சங்கீத ஹோர்ன் (Musical Horn) ஒலிகளைப் பயன்படுத்தல்.
- (எ) தலைவிளக்குகளுக்கு (Head Lights) மேல் அல்லது ஒரே வரிசையில் பொருத்தப்பட்ட புகார் விளக்குகள்.
- (ஏ) வானொலி, இதன் ஓசை வாகனத்துக்குள் மட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

12. வாகனப் போக்குவரத்துக்கான சைகை விளக்கு (Traffic Lights) சமீக்கைகள்



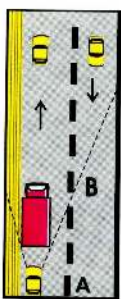
(உரு: 48)

- (அ) சிவப்பு - நிறுத்து, பாதையிலுள்ள நிறுத்தற் கோட்டுக்குப் பின்னால் நிற்கவும்.
- (ஆ) செம்மஞ்சள் - நில் ஆனால் பச்சை வந்தவுடன் புறப்படத்தயாராகவும்.
- (இ) பச்சை - பாதையில் தடையில் லையெனில் செல்லலாம். ஏனைய வாகனங்களுக்கும் பாதசாரிகளுக்கும் இடம் விடவும். இடது, வலது புறங்களில் திரும்பும்போது கவனம் எடுக்கவும்.
- (ஈ) மஞ்சள் - நிறுத்தற் கோட்டில் நில். பாதுகாப்பாக நிறுத்த முடியாவிட்டால் செல்லவும். (உரு: 48)

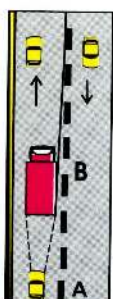
13. முன் நோக்கி வாகனம் செலுத்துதல்

- (அ) பாதையில் உங்களுக்கு முன்னால் உள்ள சாரதி பார்க்கக் கூடிய சகலவற்றையும் நீங்களும் பார்க்கக் கூடிய விதமாக உங்களது வாகனத்தை வைத்துக்கொள்ளவும்.
- (ஆ) உங்களுக்கு முன்னால் செல்கின்ற வாகனத்திலிருந்து பிறேக் விளக்குகளையும், சைகை விளக்குகளையும் எதிர்பார்க்கவும். இந்த எதிர்பார்ப்பினால் நீங்கள் நிதானிப்பதற்குப் போதிய நேரம் கிடைக்கும். வாகனத்தின் சாரதி கியர்மாற்றுதல், சைகை செய்தல் தவிர்ந்த ஏனைய சந்தர்ப்பங்களில் ஸ்டியரிங்கில் தனது இரண்டு கைகளையும் வைத்திருக்க வேண்டும்.

14. நெருக்கமாகப் பின்தொடர்தல் (TAILGATING)



(அ)



(ஆ)


























(உரு: 49)

முன்னால் செல்லும் வாகனத்துக்கு நெருக்கமாக பின்தொடரும் போது தங்களது பார்வை வீச்சு மறைக்கப்பட்டு விடும். முன்னால் செல்லும் வாகனம் சடுதியாக நிறுத்தப்பட்டால் விபத்து தவிர்க்கப்பட முடியாததாகிவிடும். எனவே பாதுகாப்பான நிறுத்தல் இடைவெளியைக் கொண்டிருக்கவும். (உரு: 49)

- (அ) 'A' பின்தொடரும் போது 'B' க்கு போதிய இடைவெளி விடவில்லை.
- (ஆ) 'A' - பாதுகாப்பான நிறுத்தல் இடைவெளியை 'B' க்கு விட்டுச் செல்லுகிறார்.

15. பின்தொடர்தலுக்கு பாதுகாப்பான இடைவெளி தூரம்

முன்னால் செல்லும் வாகனத்துடன் மோதுவதைத் தவிர்க்கவேண்டுமெனில் பாதுகாப்பான இடைவெளியைப் பேணவும். தங்களது வாகனத்தின் ஒவ்வொரு 15கி.மீ/மணித்தியால வேகத்துக்கும் ஒரு வாகனத்தின் நீளம் இடைவெளியாக இருக்க வேண்டும் என்பதே அடிப்படை விதி. தங்களது வாகனத்துக்கும் முன்னால் உள்ள வாகனத்துக்கும் இடையில் இரண்டு வினாடி இடை வெளி இருக்க வேண்டும். அதாவது எந்நேரத்திலும் முன்னால் உள்ள வாகனத்தைச் சென்றடைவதற்கு உமக்கு இரண்டு வினாடி நேரம் எடுக்க வேண்டும். “ஆயிரத்தொன்று, ஆயிரத்து இரண்டு” என்று கூறி முடிக்க முன்னதாக நீங்கள் முன்னால் சென்று கொண்டிருக்கும் வாகனத்தைச் சென்றடைந்தால், போதியளவு இடைவெளி விடவில்லை என்பது கருத்தாகும். விபத்துக்களைத் தவிர்த்துக் கொள்ளுவதற்கு இரண்டு வினாடி இடைவெளி விடவும். (உரு: 50)

15 கி.மீ	  
30 கி.மீ	   
45 கி.மீ	    
60 கி.மீ	     
70 கி.மீ	      

(உரு: 50)

பின்தொடரும் தூரம்

- (1) நீங்கள் மணிக்கு 40 கி.மீ. வேகத்தில் வாகனத்தைச் செலுத்தினால் முன்னால் உள்ள வாகனத்திற்கு 16 மீற்றர் இடைவெளி விட்டுச் செல்லவும்.
- (2) மணிக்கு 50 கி.மீ வேகமானால் 20 மீற்றர் விடவும்.
- (3) மணிக்கு 60 கி.மீ வேகமானால் 24 மீற்றர் விடவும்.
- (4) மணிக்கு 70 கி.மீ வேகமானால் 28 மீற்றர் விடவும்.

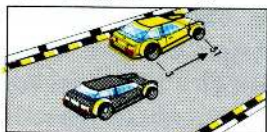
16. வாகனங்கள் தடைகள், பாதசாரிகள் என்பவற்றைக் கடந்து செல்லல்

(அ) நிறுத்தப்பட்டுள்ள வாகனம்

(ஆ) தடைகள்

(இ) பாதசாரிகள் ஆகியவற்றைக் கடத்தல்

(1) நிறுத்தப்பட்டுள்ள வாகனம்



(உரு: 51)

(1) நிறுத்தப்பட்டுள்ள வாகனத்தைக் கடக்கும் போது இரண்டு வாகனங்களுக்கு மிடையில் குறைந்தது 1மீற்றர் (3அடி) பாதுகாப்பு இடைவெளி இருக்க வேண்டும்.(உரு: 51)

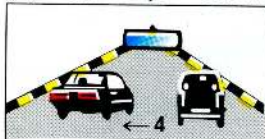
(2) தடைகள்



(உரு: 52)

(2) நிலையான தடைகளைக் கடக்கும் போது ஆகக் குறைந்தது 0.5 மீற்றர் (1½) இடைவெளி இருத்தல் வேண்டும்.(உரு: 52)

(3) அசையும் வாகனங்கள்



(உரு: 53)

(3) அசையும் வாகனங்களைக் கடக்கும் போது குறைந்தது 1.5மீ (4அடி) இடைவெளி இருத்தல் வேண்டும்.(உரு: 53)

(4) நேராக வரும் பாதசாரிகள்



(உரு: 54)

(4) நேராக வரும் பாதசாரியைக் கடக்கும் போது குறைந்தது 1மீற்றர் (3அடி) இருக்க வேண்டும். (உரு: 54)

(5) முன்னோக்கிச் செல்லும் பாதசாரிகள்



(உரு: 55)

(5) முன்னோக்கிச் செல்லும் பாதசாரியைக் கடக்கும் போது குறைந்தது 1.5மீற்றர் (3அடி) இடைவெளி இருக்க வேண்டும். (உரு: 55).

(6) நடைபாதை அல்லது தடைக் கட்டுமானம் (Pavement) இல்லாத பாதைகளில் பாதை ஓரத்துடன் பாதுகாப்பான இடைவெளி விட்டு வாகனத்தைச் செலுத்தவும்.

[3] துணை உபகரணங்களை (Accessories) பயன்படுத்தும் முறை

1. பின்நோக்கு கண்ணாடிகள் (Rear Mirrors)

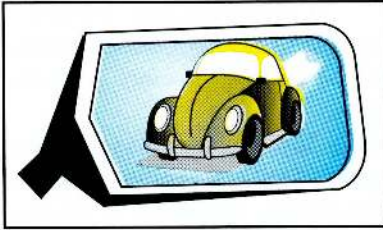
வாகனங்களில் சட்டப்படி பின்புறம் காட்டும் கண்ணாடிகள் பொருத்தப்பட்டிருக்க வேண்டும்.

(அ) உள்ளகக் கண்ணாடி.

(ஆ) வலப்பக்க வெளிப்புறக் கண்ணாடி.

(இ) இடப்பக்க வெளிப்புறக் கண்ணாடி.

சாரதியின் கண்ணாடியானது சிலவேளைகளில் சாரதியின் முன்றாவது கண் எனப்படுகிறது. இக் கண்ணாடிகள் யாவும் சாரதிக்குப் பின்னால் உள்ள போக்கு வரத்தினை அவதானிக்கக் கூடியதாக அமைய வேண்டும். எனினும் அவற்றின் உதவியுடன் வாகனத்தின் பக்கத்தில் இருக்கக் கூடிய போக்குவரத்தை அவதானிக்க முடியாது. இது பார்த்து அவதானிக்க முடியாத அல்லது குருட்டுப் பகுதி (Blind spot) எனப்படும். (உரு: 56)

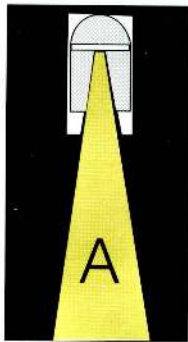


(உரு: 56)

- (1) சைகை காட்டுதற்கு முதல் கண்ணாடிகளைச் சரிபார்த்துக் கொள்ளவும்.
- (2) திரும்புவதற்கு அல்லது முந்திச் செல்வதற்கு அல்லது நிறுத்துவதற்குமுன் எப்போதும் சைகைகளை வழங்கவும்.

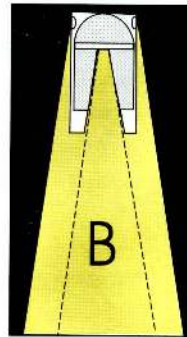
- (3) செல்லும் திசையில் மாற்றம் ஏற்படுத்துவதற்குமுன் எப்போதும் கண்ணாடிகளில் சரி பார்ப்பதுடன் தோளுக்கு மேலாகவும் பார்க்கவும்.
- (4) இடது பக்கம் திரும்பும்போது மத்தி மற்றும் இடது புறக் கண்ணாடிகளைப் பார்க்கவும்.
- (5) வலது புறம் திரும்பும்போது மத்தி மற்றும் வலது புற கண்ணாடிகளைப் பார்க்கவும்.
- (6) உள்ளக பின்புறம் காட்டும் கண்ணாடிகளும் வலப்பக்கத்தில் வெளிப்புறக் கண்ணாடியும் மிகவும் முக்கியமானவை. இடது பக்க வெளிப்புறக் கண்ணாடியை கொண்டிருப்பதும் நல்லது.
- (7) ஆசனத்தில் அமர்ந்த பின்னரே கண்ணாடியைச் சரிபார்க்க வேண்டும் அது வாகனத்தில் பின்நோக்குவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

- (8) வலதுப்பக்க வெளிப்புறக் கண்ணாடியில், அதன் கீழ் விளிம்பில் கதவின் கைப்பிடி தெரியுமாறு சீர்ப்படுத்திக் கொள்ளவும். இதன் மூலம் வாகனத்தின் வலது புறத்தில் இருக்கக் கூடிய போக்குவரத்தின் முக்கிய பகுதியை அவதானிக்க முடியும்.



(அ) உள்ளகக் கண்ணாடி மூலம் பார்க்கக் கூடிய பரப்பு

(உரு: 57)



(ஆ) உள்ளக வெளியக கண்ணாடிகள் மூலம் பார்க்கக் கூடிய பரப்பு

(உரு: 58)

- (9) வாகனத்தைச் செலுத்தும் போது 5 - 10 வினாடிக்கு ஒரு முறையும், வேகத்தைக் குறைப்பதற்கு அல்லது நிறுத்துவதற்கு அல்லது பாதை ஒழுங்கை மாற்றுவதற்கு முன்னரும் கண்ணாடிகளைப் பார்க்கப் பழக்கப்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும்.
- (10) இரவில் கண்ணாடி வழியாகப் பார்த்து பின்னால் வரும் வாகனத்தின் வேகத்தையும் தூரத்தையும் உறுதிப்படுத்திக் கொள்வது கடினம். பின்னால் வரும் வாகனத்தின் தலைவிளக்கு வெளிச்சம் உங்களது கண்களைக் கூசவைத்தால் கண்ணாடிகளை அசைப்பதற்குப் பதிலாக தலையைச் சிறிது சாய்த்து நோக்கவும். நல்லமுறையில் வாகனத்தைச் செலுத்துவதற்கு கண்ணாடிகளைச் சரி செய்தும் அடிக்கடி பார்ப்பதும் மிகவும் முக்கியமானது. உட்கண்ணாடிகளும் வெளிக் கண்ணாடிகளும் பக்க வாட்டிலுள்ள போக்குவரத்தையும், குருட்டுப் பகுதியையும் நோக்குவதற்கு உதவும். (உரு: 57, 58)

2. ஹோர்ன் (Horn) பயன்பாடு

நீங்கள் சரியாகவும் பாதுகாப்பாகவும் உங்கள் வாகனத்தைச் செலுத்தினால் ஹோர்னை பயன்படுத்த வேண்டிய அவசியம் ஏழாது. ஹோர்ன் எச்சரிக்கை

செய்யும் கருவி என சட்ட ரீதியாகக் கூறப்படுகிறது. ஒடுக்கமான அல்லது வளைவான பாதையில் பாதசாரிகளோ சாரதிகளோ உங்களைப் பார்க்க அல்லது கேட்க முடியாதபோது ஹோர்ன் மிகவும் உதவியாக இருக்கும். ஹோர்னைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் நீங்கள் பாதை உரிமையைப் பெற முடியாது. அத்துடன் மற்ற சாரதிகளின் தவறுகளினால் உங்களுக்கு ஏற்படும் உணர்வுகளைத் தணித்துக் கொள்வதற்கு அதனை ஓர் ஊடகமாகப் பயன்படுத்தவும் முடியாது.

ஹோர்னைப் பயன்படுத்தும்போது எவ்வளவு நேரம் அதனை ஒலிக்க வேண்டும் என்பதைத் தீர்மானித்துக் கொள்ளுங்கள். பாதசாரிகளை அல்லது சைக்கிளோட்டிகளை எச்சரிக்க சிற்றொலி போதுமானது. பல்லோசை கொண்ட ஹோர்னின் பயன்பாடு தடை செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஒரு விபத்தினைத் தடுப்பதற்கு அல்லது மற்ற சாரதியை எச்சரிக்கை செய்வதற்கு நீண்ட ஒலி பொருத்தமானது. ஒரு வாகனத்தை முந்திச் செல்லும் முன்னரும், செல்லும் போதும் ஹோர்னை ஒலிக்கவும்.

சட்டம்



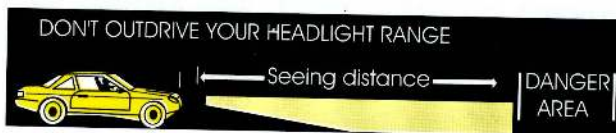
(உரு: 59)

“வாகனப்போக்குவரத்துச் சட்டத்தின் பிரிவு 155 (1)” இன்படி ஒரு மோட்டார் வாகனச் சாரதி பெருந்தெருக்களில் வாகனத்தைச் செலுத்தும் போது பாதுகாப்புக்காகவும் அதில் பயணம் செய்பவர்களின் பாதுகாப்புக் கருதியும் தேவையானபோது ஒரு தகுதியான கருவியிலான ஓசை மூலம் தான் வருவதை அல்லது தனது நிலைமையை அறிவிக்க வேண்டும். ஒரேயொரு ஒலி மட்டும் அனுமதிக்கப்படுள்ளது.

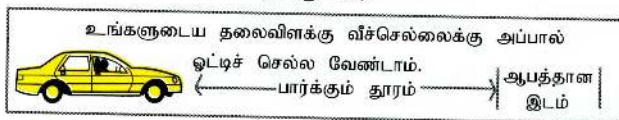
மற்றவர்களுக்கு எச்சரிக்கை விடுப்பதற்காக ஹோர்ன் ஒலிக்க வேண்டும். தேவையற்ற வகையில் அல்லது பாதசாரிகள் மீது கொண்ட கோபத்தை வெளிப்படுத்துவதற்காக இதனைப் பயன்படுத்தக் கூடாது. உங்களது ஹோர்ன் பழுதாகினால் உடனடியாக சரி செய்யவும். இரண்டு வினாடிகளுக்கு மேல் எச்சரிக்கை எழுப்பக் கூடாது. அத்தகைய ஓசையினது மட்டம் முன்னாலுள்ள வாகனத்திலிருந்து 3 மெசிபெலுக்கு மேல் இருக்கக் கூடாது. (உரு: 59)

3. தலைவிளக்கு (Head Lights) வெளிச்சத்தைப் பாய்ச்சுதல்

தலைவிளக்கினைப் பாய்ச்சுதல் எச்சரிக்கை அடையாளமாகும். இதுவும் ஹோரன் ஒலித்தலும் ஒரே நோக்கத்தைக் கொண்டுள்ளன. அறிவுறுத்தல் வழங்குவதற்கு அல்லது தங்கள் எண்ணத்தைப் பற்றிய தகவல் வழங்குவதற்கு அல்லது ஏனைய சாரதிகளை அச்சுறுத்துவதற்கு தலைவிளக்கு வெளிச்சத்தைப் பாய்ச்சக் கூடாது. இன்னொரு சாரதி தலைவிளக்கு வெளிச்சத்தைப் பாய்ச்சினால் அவர் என்ன செய்யவிரும்புகிறார் என்பதை உறுதிப்படுத்திக் கொண்ட பின்னரே முன் செல்லவும். பெருந்தெருக்களில் இரைச்சல் அதிகமானபடியால் தலைவிளக்கு வெளிச்சம் சிறந்தது. வளைவுகள், முடக்குகள், குன்றுகளின் உச்சிகள் ஆகியவற்றை அணுகும்போது தலைவிளக்கு வெளிச்சத்தைப் பாய்ச்சுதல் வேண்டும்.



(உரு: 60)



ஒரு வாகனத்துக்குப் பின்னால் குறிப்பிடத்தக்க தூரத்திலிருந்து வந்து அதனை முந்தும்போது உங்களது ஹோரன் ஒலியைப் கேட்பதற்கான வாய்ப்பு உங்களுக்கு முன்னாலுள்ள வாகனச் சாரதிக்குக் குறைவு. எனவே உங்களது தலைவிளக்கு வெளிச்சத்தைப் பாய்ச்சுவதுடன் முந்திச் செல்லமுன்பும், முந்திச் செல்லும்போதும் ஹோர்னை ஒலிக்கவும்.

தலைவிளக்கை ஒளி குறைத்துப் பாய்ச்சுதல் விபத்தைத் தடுப்பதற்காகவும் வாகனத்தின் அல்லது அதில் பயணஞ் செய்வோரின் பாதுகாப்பு கருதியும் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. (உரு: 60)

4. அபாயம் உணர்த்தும் விளக்குச் சமிக்ஞைகள் (HAZARD LIGHT SIGNALS)

பொறிமுறை குறைபாட்டின் காரணமாக அல்லது ஒரு விபத்தினால் எதிர்பாராத விதமாக உங்களது வாகனம் நிறுத்தப்பட்டால் இந்த விளக்கு அதனை ஏனையோருக்கு அறிவிக்கின்றது. இந்தச் சமிக்ஞையானது உங்களைத் தொடரும் வாகனங்களுக்கு வேகத்தைச் குறைப்பதற்கு அல்லது விபத்து நடக்கவிருப்பதை அறிவிப்பதற்கு உதவுகிறது. ஒரு சந்தியில் நீங்கள் முன்னால் செல்லும்போது தொல்லை விளக்குகளைப் பயன்படுத்த வேண்டாம். இதனால் நீங்கள் மற்றவர்களைக் குழப்பத்தில் ஆழ்த்துகின்றீர்கள். பாதசாரிகள் கடக்கும் இடத்தில் நீங்கள் வாகனத்தை நிறுத்தினால் அல்லது அவர்கள் கடப்பதற்கு வழிவிட்டுக் காத்திருந்தால் பின்னால் வரும் ஏனைய வாகனங்களின் வேகத்தைக் குறைப்பதற்கு எச்சரிக்கை செய்வதற்காகவும் நீங்கள் தொல்லை விளக்குகளைப் பன்படுத்தலாம். தலைவிளக்கு ஒளியைப் பாய்ச்சுவதன் காரணமாக சாரதி சட்டரீதியான உரிமை எதனையும் பெறமுடியாது.

5. சைகைகளின் (Signs) பயன்பாடு

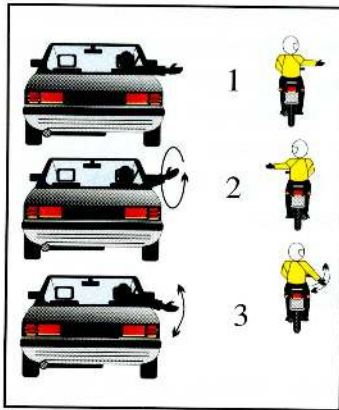
கைச் சைகைகள்

பாதையைப் பயன்படுத்தும் ஏனையோருக்கு நீங்கள் என்ன செய்ய உத்தேசித்துள்ளீர்கள் என்பதை தெரிவிப்பதற்கே சைகைகள் பயன்படுகின்றன. உங்களது சைகைக்கு மற்றவர்கள் பணிந்து நடக்க வேண்டுமென நீங்கள் எதிர்பார்க்கக் கூடாது. ஒரு வாகனத்தின் சாரதி என்ற அளவில் பின்வரும் சந்தர்ப்பங்களில் உங்களது நோக்கத்தை நீங்கள் சைகை மூலம் உணர்த்தலாம்:-

- (1) இடது அல்லது வலதுபுறம் நகர்தல்.
 - (2) இடது அல்லது வலதுபுறம் திரும்புதல்.
 - (3) ஒரு பாதையொழுங்கிலிருந்து மற்றப் பாதைக்கு மாறுதல்.
 - (4) பாதை ஓரத்தில் அல்லது வளைவுகளிலிருந்து புறப்படுதல் அல்லது நிறுத்துதல்.
 - (5) U வளைவு திரும்பல்.
 - (6) வாகனத்தை நிறுத்துதல்.
 - (7) கையசைவு அல்லது வெளிச்சம் பாய்ச்சுதல் அல்லது சிவப்பு விளக்கு காரணமாக திடீரென வேகத்தைக் குறைத்தல்.
- (உரு: 61)

இதில் எந்தவொரு சந்தர்ப்பத்திலும் ஏனையவர்களுக்குப் போதிய நேரம் அல்லது தூரம் இருக்கத் தக்கதாகவே சைகை வழங்கப்பட வேண்டும்.

சைகை வழங்கி அதற்கான காரியம் நிறைவேற்றப்பட்ட பின்னர் 200 மீற்றருக்கு (600அடி) மேல் சைகையைத் தொடரக் கூடாது. சைகை விளக்குகள் இரவிலும் பகலிலும் செம்மஞ்சள் நிறம் கொண்டிருப்பதுடன் இடது அல்லது வலப்புறம் திரும்பவை தெளிவாகவும் காட்டவேண்டும். அத்துடன் வாகனத்தின் முன்புறமாகவும் பின்புறமாகவும் தெளிவாகக் காணக் கூடியதாக இருத்தல் வேண்டும். ஏனைய பாதை பாவனையாளர் களுக்கு சைகை செய்தல் திசை காட்டும் சைகைகள் ஆகும். (உரு: 62)

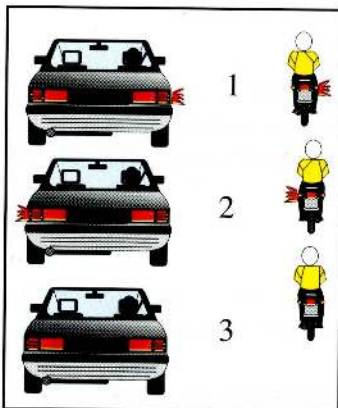


(உரு: 61)

கைச் சைகைகள்

1. நான் வலது பக்கமாக நகர்வதற்கு அல்லது வலது பக்கமாகச் திரும்புவதற்கு உத்தேசிக்கின்றேன்.
2. நான் இடது பக்கமாக நகர்வதற்கு அல்லது இடது பக்கமாகத் திரும்புவதற்கு உத்தேசிக்கின்றேன்.
3. நான் வேகத்தைக் குறைக்க அல்லது நிறுத்த உத்தேசிக்கின்றேன்.

இந்த சைகை நீங்கள் வேகத்தைக் குறைப்பதை அல்லது நிறுத்துவதை, பாதசாரிகளையும் உள்ளடக்கி வீதியை உபயோகிக்கும் மற்றையோர்களுக்குத் தெரிவிப்பதன் பொருட்டு குறிப்பாக வெள்ளைக் கோட்டுக் கடவைகளில் முக்கியமானதாகும்.



(உரு: 62)

ஏனைய திசை காட்டும் சைகைகள்

1. நான் வலது பக்கமாக நகர்வதற்கு அல்லது வலது பக்கமாகச் திரும்புவதற்கு உத்தேசிக்கின்றேன்.
2. நான் இடது பக்கமாக நகர்வதற்கு அல்லது இடது பக்கமாகத் திரும்புவதற்கு உத்தேசிக்கின்றேன்.

நிறுத்தல் வெளிச்சச் சைகைகள்

3. நான் வேகத்தைக் குறைக்க அல்லது நிறுத்த உத்தேசிக்கின்றேன்.

6. ஆசனப்பட்டிகள் (Seat Belts)

நீங்கள் எவ்வளவு கவனமாக வாகனத்தைச் செலுத்தினாலும் விபத்துக்கான வாய்ப்பு உள்ளது. அத்துடன் எப்போது அது நிகழும் என்பதையும் எதிர்பார்க்க முடியாது. இன்று வாகனங்களில் இருப்பப்பட்டிகளும், தோள்பட்டை அணைகளும் சிறந்த பாதுகாப்பை வழங்குகின்றன. ஆசனப்பட்டியை நீங்கள் அணிந்திருப்பின் ஒரு விபத்து ஏற்படும் பட்சத்தில் நீங்கள் அதில் கொல்லப்படக்கூடிய அல்லது கடுங்காயப்படக்கூடிய வாய்ப்பு 50 வீதம் குறைகிறது. ஆசனப்பட்டிகள் உயிரைப் பாதுகாப்பதுடன் படுகாயம் அடைதலையும் குறைக்கின்றன. விபத்து, மரணம், படுகாயம் ஆகியவற்றினால் ஏற்படும் பணச்செலவை நாம் அனைவருமே பகிர்ந்துகொள்கின்றோம்.

பின்வரும் தகவல்கள், ஆசனப்பட்டியை அணிவதற்கு உங்களை ஊக்குவிக்கும்:-

ஒரு விபத்தில் நீங்கள் தூக்கியெறியப்படும் பட்சத்தில் நீங்கள் கொல்லப்படக்கூடிய வாய்ப்பு வாகனத்தினுள்ளே இருப்பதை விட 25 மடங்கு அதிகமாகும். மணித்தியாலத்துக்கு 12 மைல் வேகத்தில் (19.2km/h) செல்லும் போது ஏற்பட்ட வாகன விபத்திற்கூட ஆட்கள் கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள்.



(உரு: 63)

* குறைந்த தூரத்துக்கோ அல்லது குறைந்த வேகத்திலோ பயணஞ் செய்யும் போதுகூட ஆசனப்பட்டியை அணியுங்கள்.

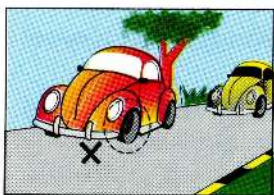
* ஆசனப்பட்டி ஒரு விபத்தினைத் தவிர்ப்பதற்கு உங்களுக்கு உதவும். வாகனக் கட்டுப்பாட்டை நீங்கள் மீளவும் பெறமுடியும். பட்டி இல்லாத பட்சத்தில் நீங்கள் சாரதியின் ஆசனத்தில் இருந்தும் தூக்கி எறியப்படலாம். (உரு: 63)

[4] அவசரகால நடைமுறைகள்

நீங்கள் வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது பல்வேறு அவசரகால நிலைமைகளுக்கு முகம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கும். கீழே அத்தகைய சில சந்தர்ப்பங்களும் அவற்றுக்கான பாதுகாப்பு நடைமுறைகளும் தரப்படுகின்றன.

1. டயர் வெடித்தல்

(அ) சுக்கான் (ஸ்டீயரிங்) சக்கரத்தை இறுகப் பற்றிக் கொள்ளுங்கள். ஏதாவது திரும்பல், இழுத்தல் என்பவற்றைச் சமாளிப்பதற்காக அங்கும் இங்கும் திருப்ப வேண்டாம்.



(1) முன் டயர் வெடித்தால் வாகனம் வெடிப்பு ஏற்பட்ட பக்கம் இழுக்கும். வாகனத்தைச் செலுத்துதல் சிரமமாகலாம்.

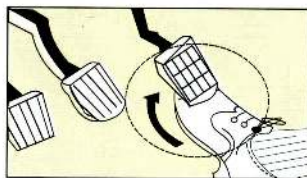
(2) பின் டயர் வெடித்தால் வாகனம் வெடித்த டயர் பக்கமாகத் திரும்பலாம். (உரு: 64)

(உரு: 64)

(ஆ) இதனைச் சமாளிப்பதற்காக

- (1) 'பிறேக்'குகளை மெதுவாக அழுத்தி வாகனத்தைப் பாதையின் ஒரு பக்கமாகக் கொண்டு செல்லவும்.
- (2) இழுவைக்கு எதிராகத் திருப்பி வாகனத்தை நேராக்கவும்.
- (3) கிளட்ச், அக்ஸிலரேட்டர் பெடல்களிலிருந்து பாதங்களை எடுத்து விடவும்.
- (4) அபாயம் அறிவிக்கும் விளக்குளைப் போடவும்

2. வேகப்படுத்தும்கருவி மிதி (அக்ஸிலரேட்டர் பெடல் / Accelerator Pedal) இறுகிப்போதல்



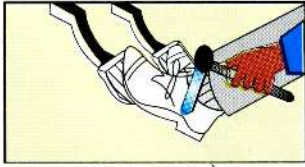
(உரு: 65)

- (1) பாதையின் முன்னே வாகனங்கள் இல்லாவிடின் முன் பாதத்தினால் அக்ஸிலரேட்டர் பெடலை உயர்த்த முயலவும். கைகளைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் பாதையில் உள்ள உங்களது கவனத்தை எடுக்க வேண்டாம்.

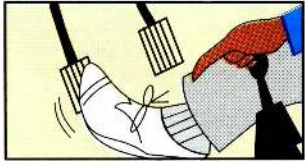
- (2) அபாயம் அறிவிக்கும் விளக்குகளைப் போடவும்.
- (3) நேரம் இல்லாது விட்டால் எஞ்சினின் இயக்கத்தை நிறுத்தி பிரேக்கினைப் பிரயோகித்து வாகனத்தை நிறுத்தவும். இது எஞ்சின்

- சக்தியின் உதவியால் தொழில்படும் பிறேக், ஸ்ரீயறிங் ஆகியவற்றைக் கொண்ட வாகனங்களுக்கு சிரமமாக இருக்கும்.
- (4) உடனடியாக நிறுத்த வேண்டி இருப்பின் என்ஜினை நிற்பாட்டி அணைக்காது கிளச்சை அழுத்தவும், அல்லது நடுநிலைக்குக் கொண்டுவந்து என்ஜினை அணைத்து வாகனத்தை நிறுத்தவும். (உரு: 65)

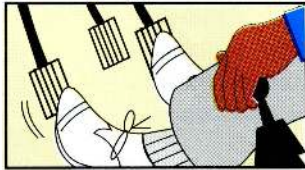
3. பிறேக் (Brake) இயங்காமை



(உரு: 66-a)



(உரு: 66-b)



(உரு: 66-c)

- (1) தொல்லை விளக்குகளைப் போட்டுக் கொண்டு பாதையின் ஓரத்துக்கு வாகனத்தைக் கொண்டு செல்லவும்.
- (2) என்ஜினை நிறுத்தும் நுட்பத்தைக் கையாண்டு என்ஜினை அணைக்கவும்.
- (3) பிறேக் பெடலை மேலும் கீழுமாக அழுத்தி 'கை பிறேக்' கை மெதுவாக அழுத்தவும். மற்றவர்களுக்கு எச்சரிக்கை செய்வதற்காக ஹோர்னை ஒலித்து தலை விளக்கு வெளிச்சத்தைப் பாய்ச்சவும்.
- (4) கியரை கீழ்மட்டத்துக்கு கொண்டு செல்வதுடன் தப்பிக்கும் வழியைத் தேடவும். நேராக மோதி காயங்களுக்கு உள்ளாவதைவிட பாதை ஓரமாக நிறுத்த முயலவும்.
- (5) வழக்கலை நிறுத்துவதற்காக "கை பிறேக்" கைப் போடவும். (உரு: 66-a, b, c)

'பிறேக்' குகளின் உறுதிப்பாடு

பின்வரும் அளவுகள் பிறேக்குகளின் ஆகக்குறைந்த வினைத்திறனாகக் கருதப்படல் வேண்டும்:-

(அ) கால் பிறேக்கில் 50% வினைத்திறனும்.

(ஆ) கை பிறேக்கில் 25% வினைத்திறனும்

சட்டப்படி பேணப்பட வேண்டும்.

4. எஞ்சின் மூடி (Bonnet) கழன்று போதல்



- (1) அழுத்தமாக மூடப்படாத எஞ்சின் மூடி வாகனம் வேகமாக செல்லும் போது தானே திறந்து கொண்டு தங்கனது பார்வையை முற்றாக மறைத்து விடலாம். இப்படி ஏற்படின் பதற்றமடையாது அமைதி காக்கவும்.

(உரு: 67)

- (2) திறந்து கொண்ட 'பொனட்' டின் அடிப்புறத்தில் இடைவெளி இருந்தால் இதன் மூலம் பார்க்க முயலவும். அல்லது பக்கத்தினுள்ள யன்னல் வழியாக பாதையின் ஓரத்தில் உள்ள வெள்ளைக் கோடுகளை அவதானித்து வாகனத்தைக் கொண்டு செல்லவும்.
- (3) 'பிறேக்' குகளை மெதுவாக அழுத்தி பாதையின் ஓரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தி பொனட்டை மூடவும். (உரு: 67)

5. நொருங்கிய 'காற்றெதிர் கண்ணாடி' (Windscreen)



(உரு: 68)

- "காற்றெதிர் கண்ணாடி" (Wind Screen) வேறொரு வாகனத்தின் சக்கரங்களிலிருந்து தெறிக்கும் கற்களினால் அல்லது கற்களை ஏற்றிச் செல்லும் வாகனத்திலிருந்து பறக்கும் கற்களினால் சிலவேளை உடைந்து விடுகின்றன. கற்கள் வீதியில் காணப்படுமானால் பாதையில் செல்லும் போது வேகத்தைக் குறைக்கவும். இன்னொரு வாகனத்துக்குப் பின்னால் சென்றால் கூடிய இடை வெளியைப் பேணவும்.

காற்றெதிர் கண்ணாடி நொருங்கினால்

- (1) பதற்றமடைய வேண்டாம்
- (2) அபாயம் அறிவிக்கும் விளக்குகளைப் போடவும்.
- (3) பாதை ஓரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தவும்.
- (4) தொடர்ந்து பயணம் செய்ய வேண்டியிருப்பின் கண்ணாடியை வெளிப்புறமாகத் தள்ளி முடிந்தளவு கண்ணாடித் துகள்களை அகற்றவும்.
- (5) கண்ணாடித் துகள்களிலிருந்து உங்களையும் ஏனையோரையும் காப்பாற்றுவதற்காக வேகத்தைக் குறைக்கவும்.
- (6) பொருத்தமான மூக்குக் கண்ணாடி (Spectacles) இருப்பின் அதனை அணிந்து கொள்ளவும்.

- (7) நன்றாகப் பார்ப்பதற்கு முன்கண்ணாடியில் ஓட்டை துளைப்பது நல்லதல்ல. ஏனெனில் கண்ணாடித் துண்டுகள் காயம் ஏற்படுத்தலாம். உடைந்த கண்ணாடித் துள்களை அப்புறப்படுத்த ஒரு பழைய துணியைப் பயன்படுத்தவும்.
- (8) காற்றெதிர் கண்ணாடி (முன்கண்ணாடி) இல்லாமல் வாகனம் செலுத்துவது குற்றமாகும். (உரு: 68)

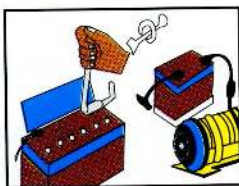
6. தீ விபத்து

வாகனங்களில் நெருப்பு ஏற்படுவதற்கு மின்சாரசுற்றில் ஏற்படும் பழுதுதான் காரணம். ஆயுதங்கள் இல்லாமல் பற்றரி வயர்களைக் கழற்ற முடியாது என்பதால் நேரத்தை வீணாக்காது பின்வருவனவற்றைச் செய்யவும்:-



- (1) என்ஜினை அணைக்கவும்
- (2) வாகனத்தின் 'டிக்கி'யிலுள்ள வாகனத்தை உயர்த்தும் ஜெக்கின் கைப்பிடியின் துணை கொண்டு எரியும் வயர்களைப் பிடித்தெறியவும்.
- (3) பழைய துணியைக் கொண்டு எரியும் வயர்களை அணைக்கவும். எரியும் வயர்களை வெறுங் கையினால் பற்றிக் காயப்படுத்திக் கொள்ள வேண்டாம்.
- (4) வரும் வாகனங்களை நிறுத்தி உதவி பெறவும். தீ அணைக்கும் கருவிகளை அவர்கள் கொண்டிருக்கலாம். தீயணைப்பு படையினரை உதவிக்கு அழைக்கவும்.
- (5) தீ அணைக்க முடியாத பட்சத்தில் பெற்றோல் தாங்கி வெடிக்கு முன்பாக நீங்களும் ஏனைய பயணிகளும் 50 மீற்றர் (150 அடி) தூரத்துக்கு அப்பால் ஓடிச் சென்று விடவும்.
- (6) உங்களது வாகனத்தை விரைவாகவும் பாதுகாப்பாகவும் பாதையின் ஓரத்துக்குக் கொண்டு செல்லவும். (உரு: 69)

7. பழுதான ஹோர்ன்



(உரு: 70)

வாகனத்தில் மின்சார இணைப்புகள் பழுதடைந்திருந்தால் ஹோர்ன் தொடர்ந்து ஒலி எழுப்பும். அப்படியான நிலையில்,

- (1) என்ஜினை அணைக்கவும்.
- (2) கையில் கிடைக்கும் கருவியைக் கொண்டு பெற்றரியின் இணைப்பைத் துண்டிக்கும் . பின்னர் ஹோர்னுக்குரிய

இணைப்பைத் துண்டித்து பக்கத்தில் உள்ள 'கராஜி'ற்கு வாகனத்தைக் கொண்டு செல்லவும். (உரு: 70)

8. என்ஜின் குடேறுதல்



கதிர்வீசியில் ஒழுக்கு ஏற்பட்டால் அல்லது காற்றாடியின் பட்டி அறுந்தால் இந்த நிலைமை ஏற்படலாம்.

எஞ்சின் மிகை வெப்பமடைதல் பின்வரும் குறைகள் கூட அளவுக்கு மிஞ்சிய குடேறுதலை ஏற்படுத்தலாம்:-

(உரு: 71)

- (1) வெப்பநிலை நிறுத்தி வால்வு (பதிலீடு) (Thermostat Valve)
- (2) சேதமடைந்த கதிர்வீசி (Radiator) குழாய் அல்லது கௌவிகள்
- (3) துருப்பிடித்தல் காரணமாக கதிர்வீசியில் அடைப்பு
- (4) குறையுள்ள கதிர்வீசி மூடி
- (5) காற்று சுத்தப்படுத்தும் மூலகம் (Air cleaner element)
- (6) என்ஜின் எண்ணெய் வடிகட்டிகள்
- (7) கதிர்வீசி பிரத்தியேக தாங்கியில் மிகை நீர்
- (8) டீசல் உட்பாய்ச்சிப் பம்பி (Injector Pump)
- (9) பெற்றோல் என்ஜினிலுள்ள விநியோகித்தற் கருவியின் (Distributor) பிழையான நேர்ச் செவ்வை
- (10) டயர் அழுக்கத்தின் பிழையான காற்றுச் செலுத்துகை
- (11) பிறேக்கு பிணைப்பு
- (12) சேதமடைந்த இணைப்பிறுக்கி (Gasket)
- (13) குறையுடைய 'கை பிறேக்'குகள்
- (14) தேய்ந்த எஞ்சின்

இத்தகைய சந்தர்ப்பங்களில் வெப்பநிலை சிவப்பு நிற மட்டத்துக்கு உயரும்.

- (1) அபாயம் அறிவிக்கும் விளக்குகளைப் போடவும்.
- (2) வேகத்தைக் குறைத்து பாதை ஓரத்துக்கு வாகனத்தைக் கொண்டு செல்லவும்.
- (3) கதிர்வீசி மூடியை உடனடியாகத் திறக்க வேண்டாம். சூடான ஆவிகைகளைக் காயமாக்கி விடலாம்.
- (4) என்ஜின் சூடு தணிந்த பின்னர் மூடியைக் கழற்றி நீர் ஊற்றவும்.
- (5) தேவையெனில் பழுதுபார்ப்பதற்காக வாகனத்தை இழுத்துச் செல்வோரின் உதவியைப் பெறவும். (உரு: 71)

9. சில்லுகளில் பிடிப்புத் தளர்சி ஏற்படல்

(அ) சில்லு கழன்றிருப்பதற்கான அறிகுறிகள்:-



- (1) வாகனம் பக்கவாட்டுக்கு அதீதமான சத்தத்துடன் அசைதல்.
- (2) வாகனத்தைச் செலுத்துதல் சிரமமாதல்.

(உரு: 72)

(ஆ) இத்தகைய சந்தர்ப்பத்தில்

- (1) சைகை செய்தபின்னர் பாதையின் ஓரத்தில் பாதுகாப்பான இடத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தவும்.
திருகாணிகள் கழன்றிருந்தால் அவற்றை இறுக்கவும்.
- (2) வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது சில்லு கழன்று விழுந்தால் ஸ்டியரிங் சக்கரத்தை இறுகப்பற்றியவாறு பிறேக்குகளை மெதுவாக அழுத்தி வாகனத்தை நிறுத்தவும். (உரு: 72)

10. சுக்கான் (ஸ்டியரிங்/ Steering) இணக்கமின்மை

உங்களது வாகனம் சுக்கான் (ஸ்டியரிங்) சக்கரத்துக்கு இணங்க அசையாவிடில் பாதத்தை அக்ஸிலரேற்றர் பெடலிலிருந்து அகற்றவும். தொல்லை விளக்குகளைப் போடவும். அவசியமேற்படும் வரை பிறேக்குகளை அழுத்த வேண்டாம். வாகனத்தின் இயற்கையான



சமநிலை காரணமாக அது நேராகச் செல்லத் தொடங்கும். ஆனால் வேகத்தை உடனடியாக மாற்றினால் வாகனம் கட்டுப்பாட்டை இழக்கக்கூடும். அதனை உங்களால் மெதுவாக நிறுத்தக் கூடியதாக

(உரு: 73)

இருக்கும். (உரு: 73)

11. தலைவிளக்குகள் (Head Lights) பழுதடைதல்



(உரு: 74)

தலைவிளக்குகள் திடீரெனப் பழுதடைந்தால், தொல்லை விளக்குகள், நிறுத்தல் விளக்குகள், திசை காட்டும் விளக்குகள் முதலிய ஏனைய விளக்குகளைப் பயன்படுத்தவும். இவற்றின் உதவியுடன் பாதையின் ஓரத்துக்கு வாகனத்தைக் கொண்டு செல்லக் கூடியதாக இருக்கும்.

தலை விளக்குகள் மங்கினால் பாதையின் ஓரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தவும். அல்லது அண்மையில் இருக்கும் கராஜிற்கு கொண்டு செல்லவும். தலை விளக்குகள் இல்லாமல் இரவில் வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டாம். (உரு: 74)

12. வாகனம் நீருக்குள் விழுந்தால்

எந்தவொரு அவசர நிலமையையும்விட நீரானது கூடிய அச்சத்தை ஏற்படுத்தும். இதோ சில உதவிகள்:-

- (1) தப்பிப்பதற்கு சிறந்த வழி யன்னல்களாகும், தண்ணீரின் அழுத்தத்துக்கு எதிராக காரின் கதவைத் திறக்க முடியாது. ஆனால் யன்னல் கண்ணாடியை கீழிறக்க முடியும். இன்றைய கார்களிலுள்ள யன்னல் கண்ணாடிகளைக் கடுமையான பொருளினால் மாத்திரமே உடைக்க முடியும்.

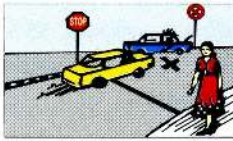


- (2) முன்னால் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட வாகனங்கள் முன்புறமாகவே நீரில் மூழ்கும். இதனால் பின் ஆசனத்துக்கு மேல் வளிதள்ளப்படும்.
- (3) உள்ளும் வெளியும் அழுத்தம் சமநிலை அடைந்தால் கதவை இலகுவாகத் திறக்க முடியும்.
- (4) ஒரு அவசர கட்டத்தின் போது 3-10 நிமிடங்கள் என்பது முக்கியமான காலமாகும். நீங்கள் ஆசனப்பட்டியை அணிந்திருந்தால் தலை அடிபட்டு மூர்ச்சையாக மாட்டீர்கள். அதிர்ச்சி அடையாவிடின் தப்பிப்பதற்குப் போதிய நேரம் உண்டு. (உரு: 75)

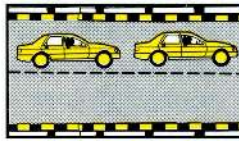
[5] விபத்துக்கள் (Accidents)

விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான பொதுக் காரணிகள்

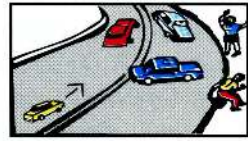
விபத்துக்களைத் தவிர்க்க முடியும். இதில் யார்மீது பழி சுமத்துவது என்பது முக்கியமல்ல, ஆனால் இதனை எவ்வாறு தடுக்கலாம் என்பது தான் முக்கியம். மனிதர் விடும் பிழையே விபத்துக்களுக்கான பொதுவான காரணம் ஆகும். அவை பின்வருமாறு:



(i) கவனக் குறைவு



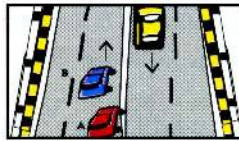
(ii) மிக வேகமாக வாகனத்தைப் பின் தொடர்தல்



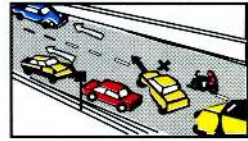
(iii) மிகை வேகம்



(iv) கவனமில்லாது வாகனத்தைத் திருப்ப்தல்



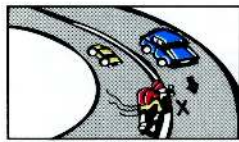
(v) சரியான பாதையில் செல்லத் தவறுதல்



(vi) வாகனத்துக்கு இடம் விட்டுக் கொடுக்காமலும், சைக்களையும், விளக்குகளையும் அனுசரியாமலும் ஓட்டுதல்



(vii) ஆபத்தான முறையில் வாகனத்தை முந்திச் செல்லுதல்



(viii) வாகனம் சறுக்குதலும் கட்டுப்பாட்டை மீறுதலும்



(ix) (பாதசாரிகள்) போக்குவரத்தைக் கவனியாமல் கடத்தல்



(X) கவனமில்லாது திடீரென்று வாகனத்தை வதிக்குக் கொண்டு வருதல்

5.1 விபத்து ஏற்படுவதற்குக் காரணமான விடயங்கள்

விபத்துக்கள் பின்வரும் மூன்று காரணங்களால் ஏற்படலாம்:-

1. வீதிப் பாவனையாளர்
2. சுற்றாடல்
3. வாகனம்

இவற்றுக்கு மேலதிகமாக சீரற்ற காலநிலை காரணமாகவும் வீதி நிலைமைகள் காரணமாகவும் விபத்துக்கள் ஏற்படலாம் (மேலதிக விபரங்கள் 1ஆம் அத்தியாயத்தில் காணப்படுகின்றன). புள்ளிவிபரங்களின்படி 85% விபத்துக்கள் வீதியைப் பயன்படுத்து பவர்களினாலேயே ஏற்படுகின்றன எனத் தெரியவந்துள்ளது. அதற்குப் பிரதான காரணங்கள்:

அ. நிதானிப்புத் தவறுகள்

ஆ. போதிய கவனமும் சிரத்தையும் இல்லாமல் வாகனத்தைச் செலுத்துதல்.

நீங்கள் வாகனம் செலுத்தும்போது வேகத்தைப் பற்றியும் தூரத்தைப் பற்றியும் கணிப்பிடத் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும்.

1. சேதத்தை மட்டும் ஏற்படுத்தும் சிறு விபத்து

விபத்தில் சிக்கினால் யாது செய்ய வேண்டும்? காயம் ஏற்பட்டிருந்தாலும் சரி இல்லாவிட்டாலும் சரி வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த வேண்டும். வீதியைப் பயன்படுத்தும் ஏனையோருக்கு எச்சரிக்கையாக அமையும் வண்ணம் வாகனத்தின் அபாய விளக்குகளைப் போட்டு வைக்கவும்.



(உரு: 76)

சிறு விபத்து

(i) விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட சாரதிகள் தத்தமது வாகனங்களை விரை வாகவும் பாதுகாப்பாகவும் வீதியின் ஓரத்துக்குக் கொண்டு செல்ல வேண்டும்.

இதன் மூலம் ஏனைய வாகனப் போக்குவரத்து இடைஞ்சல் இல்லாமல் நடைபெறும்.

(ii) விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட இரு தரப்பினரும் தம்முள் இணங்கிக் கொண்டால் வாகனங்களை எடுத்துச் செல்ல முடியும். ஆனால் நேர்ந்த விபத்துப்பற்றி ஆகக்கிட்டிய பொலீஸ் நிலையத்துக்கு அறிவிக்க வேண்டும்.

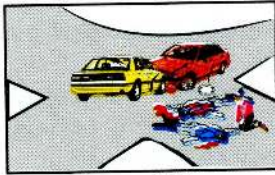
(iii) விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட இரு தரப்பினரும் ஓர் இணக்கத்துக்கு

வரமுடியாவிட்டால் சம்பந்தப்பட சாரதிகள் தம்முள் இணங்கிக் கொண்டு பரஸ்பர சம்மதத்துடன் எதிர்தரப்பினரின் வாகனத்தின் 'டயர் நிலைகளை' வீதியில் அடையாளமிட்ட பின்னர் தத்தமது வாகனங்களை வீதியின் ஓரத்துக்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டும். இது பொலிசார் வரும்வரை வீதியின் வாகன போக்குவரத்தை தடைசெய்வதிலிருந்து காப்பாற்றும். விபத்துநடந்த இருபத்துநாலு மணித்தியாலங்களுக்குள்ளாக விபத்துப்பற்றி அவர்கள் ஆக்ககிட்டிய பொலிஸ் நிலையத்துக்கு அறிவிப்பதோடு தத்தமது காப்புறுதிக் கம்பெனிகட்கும் தெரிவிக்க வேண்டும். (உரு: 76)

2. காயத்துடனான விபத்து

காயத்துடனான விபத்தில் நீங்கள் சிக்கியிருந்தால் அது பற்றி ஏனைய வீதிப் பாவனையாளர்களுக்குத் தெரிவித்து எச்சரிக்கை செய்வதற்காக அயலிற் போவோரின் உதவியை நாடவும்

- (i) காயப்பட்டவர் உடனடிச் சிகிச்சைக்காக வைத்தியசாலைக்கு எடுத்துச் செல்லப்பட வேண்டியிருந்தாலொழிய,
- (ii) தீ விபத்திலிருந்து காப்பாற்றுவதற்கு அல்லது பாரதாரமான ஆபத்தைக் குறைப்பதற்கு காயப்பட்டவரை வெளியே இழுத்தெடுக்க வேண்டியது அவசியமாக இருந்தாலொழிய, தீ விபத்தையும் வெடி விபத்தையும் தவிர்க்க வேண்டியிருந்தாலொழிய, பொலிஸ் அலுவலரின் அதிகாரமின்றி வாகனத்தை அசைக்க வேண்டாம் அல்லது எடுத்துச் செல்ல வேண்டாம்.



(உரு: 77)

- (iii) பொலிஸ் மற்றும் ஆயுதந் தாங்கிய படையினர் உதவியை அழைக்கவும். அத்துடன் பிணியாளர் வண்டியை (Ambulance) வரவழைக்கவும்.
- (iv) விபத்துப் பற்றி உமது காப்புறுதிக் கம்பெனிக்குத் தெரிவிக்கவும். (உரு: 77)

குறிப்பு பொலிசாருக்கும் உங்களது காப்புறுதிக் கம்பெனிகளுக்கும், அவர்களது புலன் விசாரணைகளில் உதவுமுகமாக வெவ்வேறு கோணங்களில் வைத்து வாகனங்களுக்கும் ஆதனத்துக்கும் ஏற்பட்ட சேதங்களையும் விபத்து நடந்த இடத்தையும் நீங்கள் புகைப்படம் பிடித்துக் கொள்ளலாம்.

5.2 பாதுகாப்பாக தற்காப்பு நிலையில் வாகனம் செலுத்துதற்கு ஆலோசனைகள் (பாதுகாக்கும் வகையில் வாகனத்தைச் செலுத்துதல்)

(1) வாகனம் ஓட்டும் வழிமுறைகள்

சாரதிகள் எல்லோரும் தம்மைச் சிறந்த சாரதிகளாகக் கருதுகின்றனர். உண்மையில் அனுபவமும் நம்பிக்கையும் வளரவளர அவ்வாறு எண்ணுவதில் தவறில்லை. ஆனால் மிகச்சிறந்த சாரதிகள்கூட சிலவேளைகளில் பிழைவிடுகின்றனர். இயந்திரம் பழுதுபடல், சீரற்ற நிலைகள் என்பன இதற்குக் காரணமாகலாம். போக் குவரத் து விதிகளை மீறும் சாரதிகளையும் நீங்கள் சந்திக்க முடியும். வேறு சிலர் முன்பின் யோசனையில்லாமல் வாகனம் செலுத்துபவர்களாகவும் உள்ளனர்.

நீங்கள் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லும்பொழுது பிழை விடுவதைத் தவிர்க்குமுகமாகவும் வேறொரு சாரதியின் பிழையினால் நீங்கள் விபத்தில் சிக்க வேண்டிய நிலைமையைத் தவிர்ப்பதற்காகவும் பாதுகாக்கும் விதமாக வாகனத்தைச் செலுத்தப் பழகிக் கொள்ளவும். இவ்வாறு செலுத்துவதற்கான வழிமுறைகள் மிகவும் சுலபமானவை. அவை பின்வருமாறு:-

- அ) தயாராக இருக்கவும்; பின்புறம் பார்க்கவும்.
- ஆ) அளவான வேகத்தில் செலுத்தவும்.
- இ) முன்னாலுள்ள வாகனங்களுக்கும் உங்கள் வாகனத்துக்கும் இடையே போதிய இடைவெளி விடவும்.
- ஈ) உங்கள் ஆசனப் பாதுகாப்புப் பட்டியை அணிந்து கொள்ளவும்
- உ) நீங்கள் களைத்திருந்தால், மருந்து எடுத்திருந்தால் அல்லது மது குடித்திருந்தால் வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டாம்.
- ஊ) உங்கள் வாகனத்தை நல்ல தொழிற்பாட்டு நிலையில் வைத்திருக்க வேண்டும்.

(2) பாதுகாப்பாக வாகனம் செலுத்துதல்

பாதுகாப்பாக வாகனத்தைச் செலுத்துவதென்பது ஏனையோர் வாகனத்தைச் செலுத்துவதில் விடும் பிழைகளிலிருந்தும் தப்பித்து கொள்ளுவதாகும். இவ்வாறு விபத்தில் சிக்கிகொள்ளாமல் வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டுமானால் அதற்கு அவதானிப்பும் கருத்துத் தெரிவிப்பும், ஒருங்கிணைப்பும், நிதானமான ஓட்டமும் ஏனைய வாகனங்களை மதித்து ஓட்டும் பண்பும் அபிவிருத்தி செய்யப்பட வேண்டும்.

(3) **பாதுகாப்புடன் வாகனத்தைச் செலுத்துவதற்குக் தேவையானவை:-**

- அ) வாகனப் போக்குவரத்து பற்றிய அறிவு
- ஆ) எதிர்வுகூறும் திறன்
- இ) திறமை
- ஈ) உஷார் நிலை
- உ) நிதானமாக முடிவெடுக்கும் தன்மை

(4) **பாதுகாப்பான வாகன ஓட்டம்.**

நீங்கள் எடுத்த பயணத்தை “விபத்துக்கள் ஏற்படாமலும், போக்குவரத்துத் தவறுகள் புரியாமலும், பிறரிடமிருந்து அவதூறு கேளாமலும், மரியாதையீனமாக நடந்து கொள்ளாமலும்” முடித்துக் கொண்டீர்களானால் அது மிகவும் சிறந்த வாகன ஓட்டம் எனக் கருதப்படும்.

(5) **விபத்து ஏற்படக்கூடிய நிலைமைகள்.**

ஆறு பிரதான நிலைமைகளில் விபத்துக்கள் ஏற்பட இடமுண்டு. இவைபற்றிய விபரங்கள் 1ஆம் அத்தியாயத்தில் காணப்படுகின்றன.

(6) **விபத்து ஏற்படக்கூடிய நிலைமைகள்**

உமது வாகனம் வேறொரு வாகனத்துடன் பின்வரும் ஏழு நிலைமைகளில் விபத்தில் சிக்க முடியும்:

- 6.1 உங்களுக்கு முன்னாலுள்ள வாகனத்துடன் விபத்து நேர்தல்
- 6.2 உங்களுக்குப் பின்னால் வரும் வாகனத்துடன் விபத்து நேர்தல்.
- 6.3 உங்களுக்கு எதிராக வந்துகொண்டிருக்கும் வாகனத்துடன் விபத்து நேர்தல்.
- 6.4 வீதியின் சந்திப்பில் விபத்து நேர்தல்.
- 6.5 உங்கள் வாகனத்தை முந்திச் செல்லும் வாகனத்துடன் விபத்து நேர்தல்.
- 6.6 நீங்கள் முந்திச் செல்லும் வாகனத்துடன் விபத்து நேர்தல்.
- 6.7 தன் (தனி) வாகனம் மட்டும் சம்பந்தப்பட்ட சடுதியான விபத்து.

இவை தொடர்பான ஆலோசனைகள் வருமாறு:-

6.1 உங்களுக்கு முன்னால் செல்லும் வாகனத்துடனான விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?

இதற்கு நான்கு சுலபமான வழிவகைகள் உண்டு:-

- அ) விழிப்பான நிலையில் இருக்க வேண்டும்.
 - ஆ) ஆபத்து நேரக்கூடுமென எதிர்பார்க்க வேண்டும்.
 - இ) போதிய அளவு இடைவெளியில் செல்ல வேண்டும்.
 - ஈ) நேர காலத்துடன் பிறேக் பிடிக்க வேண்டும்.
- இவை பற்றிய விளக்கம் பின்வருமாறு:-

அ) விழிப்பான நிலையில் இருக்க வேண்டும்:

முன்னால் செல்லும் சாரதி என்ன செய்யக் கருதுகின்றார் என்பது தொடர்பாக அவர் காட்டும் சைகைகளை அவதானிக்கவும். அவர் திரும்புவதாகச் சைகை கொடுக்கின்றாரா? அவரது பிறேக் விளக்குகள் எரிகின்றனவா? அவர் திரும்புவதற்காக சிறிது சிறிதாக வலது புறமோ இடது புறமோ அசைக்கின்றாரா? இவை அனைத்தையும் அவதானித்து விழிப்பாக இருக்க வேண்டும்.

ஆ) ஆபத்து நேரக்கூடுமென எதிர்பார்க்க வேண்டும்:

முன்னால் செல்லும் வாகனச் சாரதிக்கும் அப்பால் உள்ள நிலைமையைப் பார்க்க வேண்டும். அவர் அதற்காக திடீரென பிறேக் பிடித்தால் அது உங்களுக்கு ஆபத்தாகிவிடும்; வீதியில் வேறு வாகனங்கள் உண்டா? வீதி மருங்கில் உண்டா? குறுக்குப்பாதைகள் அடையாளம் இடப்பட்டுள்ளனவா அல்லது அடையாளமிடப்படவில்லையா? வாகனங்கள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளனவா? பாதசாரிகள் உள்ளனரா?, விலங்குகள் உண்டா? என்றெல்லாம் பார்க்க வேண்டும்.

இ) போதிய அளவு இடைவெளியில் செல்ல வேண்டும்:

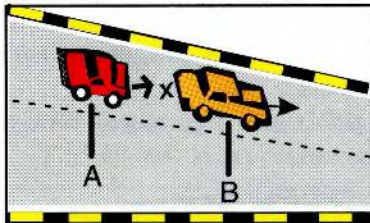
நீங்கள் மணிக்கு 15 கி. மீ. வேகத்தில் செல்லும்போது ஒரு கார் இடைவெளி விடவும் (உங்கள் சொந்தக்காரின் நீளத்தில் இடைவெளி விடுங்கள்). சீரற்ற காலநிலைகளில் அல்லது வீதி நிலைமைகளில் இன்னமும் கூடிய தூரம் விடவேண்டும். உங்கள் முன்னால் செல்லும் வாகனத்துக்கு மிக நெருக்கமாகச் செல்ல வேண்டாம்.



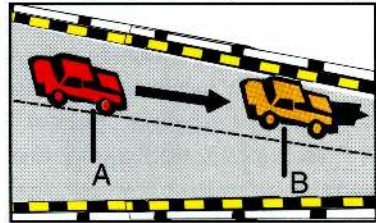
ஈ) நேரகாலத்துடன் பிறேக் பிடிக்க வேண்டும்:

நீங்கள் நிற்க வேண்டிய அல்லது மேற்கொண்டு முன்னேறுவதைத் தவிர்க்க வேண்டிய சந்தர்ப்பங்களில் வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்து நிறுத்தவும். இவ்வாறு செய்யத் தவறுவது தாமதித்த பிறேக் பிடித்தல் என்று கூறப்படும். இதனால் பாரதாரமான விளைவுகள் ஏற்பட இடமுண்டு. (உரு: 78 - a, b)

முன்னாலுள்ள வாகனத்துடன் மோதலைத் தவிர்ப்பது எவ்வாறு?

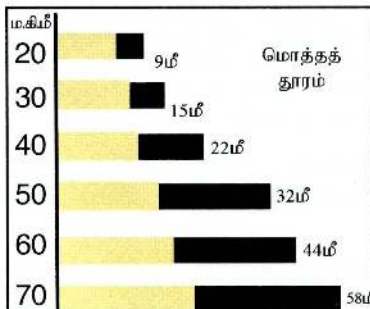


A என்பவர் B என்பவரை மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடருகிறார். A இடைவேளிவிட்டுச் செல்லாதபடியால் விபத்து ஏற்பட இடமுண்டு. (உரு: 78-a)



A தனது காரின் வேகத்தைக் குறைத்து 15 கிலோ மீற்றர் வேகத்துக்கு B யின் காரிலிருந்து ஒரு கார் நீள இடைவேளி விடுகின்றார். இது சாதகமானது. (உரு: 78-b)

கையாளவேண்டிய நுணுக்க முறை



உமக்கு முன்னால் உள்ள வாகனத்துடன் விபத்தில் சிக்குவதைத் தவிர்த்தல்.

(உரு: 79)

செயற்பாட்டு நேரம் + பிறேக் பிடித்த நேரம் = முழு மோத்த நிறுத்தல் தூரம்

நீங்கள் வாகனத்தைத் திடீரென நிறுத்துவதற்கு எடுக்கும் நேரம் உங்கள் வாகனம் சென்ற வேகத்தையும் வீதியின் நிலமையையும் உங்கள் காரின் நிலமையையும் எவ்வளவு தூரம் நீங்கள் விழிப்பாக இருக்கின்றீர்கள் என்பதையும் பொறுத்ததாகும். இதற்கான வாய்பாடு:

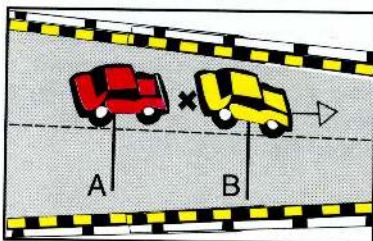
செயற்பாட்டு நேரம் + பிறேக் பிடித்த தூரம் = முழு மோத்த நிறுத்தல் தூரம் ஆகும்.

வெவ்வேறு வேகங்களுக்கான பொருத்தமான நிறுத்தல் தூரங்கள் படத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளன. (உரு: 79)

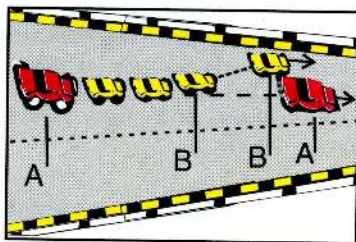
6.2 உங்களுக்குப் பின்னால் வரும் வாகனத்துடனான விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?

உங்களுக்குப் பின்னால் தொடர்ந்து வரும் சாரதிக்கு நீங்கள் பொறுப்பு உடையவர்கள். நீங்கள் என்ன செய்யப் போகின்றீர்கள் என்பதை நேர காலத்துடன் அவருக்குத் தெரிவியுங்கள். பின்னால் வந்து முட்டி மோதுவதைத் தடுப்பதற்கு நான்கு வழிகள் உண்டு:-

1. எப்பொழுதும் உங்கள் சைகையைப் பயன்படுத்தவும்.
2. இடது பக்கமாகச் சென்று வாகனத்தை மெதுவாக நிறுத்தவும்
3. உங்களுக்குப் பின்னால் தொடரும் வாகனங்கள் சுலபமாக முந்திச் செல்லும் வண்ணம் இடம் கொடுக்கவும்.
4. ஏனைய சாரதிகள் நீங்கள் நின்றுவிட்டதாக / இடதுபுறம் சென்று விட்டதாகத் தெரிந்துகொள்ள வைக்கவும். (உரு: 80 - a, b)



A என்பவர் B என்பவரை மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடருகிறார். (உரு: 80-a)



B என்பவர் பின்கண்ணாடிக்கூடாக A வருவதைக் கண்டு இடது புறமாகச் சைகை விளக்குகளை எரிய விட்டு A முந்திச் செல்ல வசதியாக இடதுபுறம் செல்கிறார். (உரு: 80-b)

6.3 உங்களது வாகனத்துக்கு எதிராக வந்துகொண்டிருக்கும் வாகனத்துடனான விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?

பின்வரும் மூன்று அடிப்படை நிலைமைகளில் முன்னால்வரும் வாகனத்துடன் மோத நேரிடலாம்:-

1. நேரான வீதியில்
2. வளைவில்
3. சந்தியில்

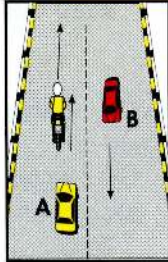
வலது புறம் திரும்பும் போது முன்னால் வரும் வாகனச் சாரதி உங்கள் பாதையில் நேர் முன்னால் வருவதற்குப் பலகாரணங்கள் இருக்கலாம். சாரதி தூங்கியிருக்கலாம் அல்லது அவர் ஒரு வழிப்பாதையில் நுழைந்திருக்கலாம் அல்லது அவர் கண்மூடித்தமான முறையில் தமது வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லலாம். இது உண்மையிலேயே ஓர் ஆபத்தான நிலைமைதான்.

பின்வரும் காப்புவழிவகைகள் சிபார்சு செய்யப்படுகின்றன:-

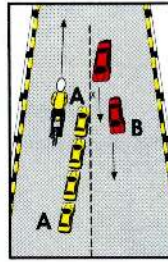
1. வீதியை நன்கு முன்னால் அவதானிக்கவும்
நீங்கள் செல்லும் பாதையில் வரக்கூடிய வாகனத்தையோ பாதசாரியையோபற்றி விழிப்பாக இருங்கள்.
2. இடதுபுறம் செல்லவும்
வலதுபுறமாக வாகனத்தை ஒருபோதும் செலுத்த வேண்டாம். அவ்வாறு செய்தால் எதிராக வரும் சாரதி தானும் இடதுபுறம் திரும்பி உங்கள் வாகனத்துடன் நேருக்குநேர் மோதிவிடுவார்.
3. வேகத்தைக் குறைக்கவும்
வேகத்தைக் குறைத்தால் பயணஞ்செய்யும் தூரம் குறைவதோடு மோதியதால் ஏற்படும் தாக்கமும் குறையும்.
4. இடதுபுறமாக வீதியைக் கடந்தே சென்றுவிடவும்
அவசியமானால் இடது பக்கம் சென்று வீதியைக் கடந்து நிறுத்தவும். அவர் நீங்கள் சென்ற பாதையில் செல்லட்டும். நேருக்குநேர் மோதிக் கொள்வதைத் தவிர்க்க இது நல்லது.

வீதிச் சந்திகளில் விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல். வாகனங்களைத் திருப்பு முன்னர் சரியான பாதையில் முறையான சைகைகளை நேர காலத்துடன் போடவேண்டும். (உரு 81-a,b; 82-a,b; 83-a,b; 84-a,b).

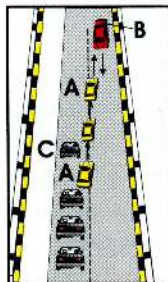
(1) நேரான வீதியில்



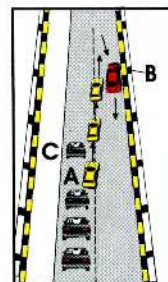
A நடு மையக் கோட்டைக் கடப்பதன் மூலம் மோட்டார் சைக்கிளை முந்திச் சென்று எதிர்ப்புற வீதியில் நுழைகிறார். (உரு: 81-a)



B தனது பாதையில் A வருவதைக் கண்டு நேருக்கு நேர் மோதுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக வேகத்தைக் குறைத்து தலைவிளக்கை ஒளிரச் செய்து ஹோர்னை அடித்து விபத்தைத் தடுப்பதற்காக இடதுபுறம் செல்கிறார். (உரு: 81-b)

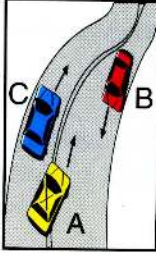


A நடு மையக் கோட்டைக் கடப்பதன் மூலம் C என்பவரை முந்திச் செல்லுகிறார். (உரு: 82-a)

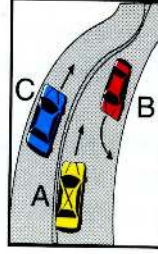


B என்பவர் தனது பாதையில் A வருவதைக் கண்டு நேருக்கு நேர் மோதுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக வேகத்தைக் குறைத்து தலைவிளக்கை ஒளிரச் செய்து ஹோர்னை அடித்து விபத்தைத் தடுப்பதற்காக இடதுபுறம் செல்கிறார். (உரு: 82-b)

(2) வளைவில்

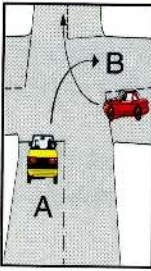


A என்பவரை C என்பவர் முந்திச் செல்லும் போது வளைவில் உள்ள இரட்டைக் கோட்டைக் கடக்கிறார். (உரு: 83-a)

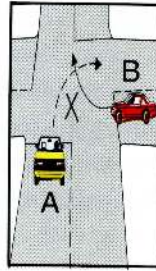


A நேருக்கு நேராக மோதுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக வேகத்தைக் குறைத்து, தலை விளக்கை ஒளிரச் செய்து, ஹோர்னை அடித்து, இடது பக்கம் சென்று விளிம்பு மீட்டுடன் அல்லது கவருடன் முட்டி விபத்தைத் தடுக்கிறார். (உரு: 83-b)

(3) சந்தியில்



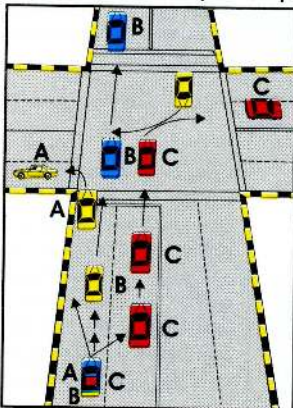
A வலது புறம் திரும்புவதாகச் சைகை காட்டி Bக்கு இடம் கொடாமல் ஒன்றை ஒன்று வெட்டும் இடத்தில் வலது புறம் திரும்புகிறார். (உரு: 84-a)



B க்கு பாதையரிமை உண்டு. A திரும்புவதைக் கண்டு மோதலைத் தவிர்ப்பதற்காக B தனது வாகனத்தை நிறுத்துகிறார். (உரு: 84-b)

6.4 வீதிச் சந்திப்பில் ஏற்படும் விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?

வெளிப்போக்குவரத்து விபத்துக்களில் நான்கிலொரு பங்கு வீதமானவை வீதிச் சந்திப்புகளில் இடம் பெறுகின்றன.



ஒரு வீதிச்சந்திப்பில் சாரதி செய்யக்கூடிய 3 விடயங்கள் உண்டு :-

- 1) இடது புறம் திரும்புதல்
- 2) நேராகச் செல்லுதல்
- 3) வலதுபுறம் திரும்புதல்

வீதிச் சந்திப்பில் செல்லக்கூடிய 3 பாதைகள் A,B,C முறையே A இடது பக்கமும், C வலது பக்கமும், B நேராகவும் தத்தமது பாதைவழியே செல்கின்றனர்.

(உரு: 85)

B-நேராகச் செல்கிறார்.

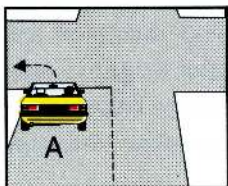
C-தனது பாதையில் வலதுபுறம் திரும்புகிறார்.

A-தனது பாதையில் இடதுபுறம் திரும்புகிறார்.

ஒரு வீதிச் சந்திப்பில் பாதுகாப்பைக் கடைப்பிடிப்பதற்கு 4 பொது வழிமுறைகள் உண்டு :-

1. செல்ல வேண்டிய மார்க்கத்தை முன்கூட்டியே திட்டமிடுதல்.
2. சந்திப்பில் வேகத்தைக் குறைத்து கவனமாக இருத்தல்.
3. நிலை மற்றும் கைகள் மூலம் உங்கள் கருத்தை தெரிவித்தல்.
4. வெகு அவதானமாகச் செல்லுதல்.

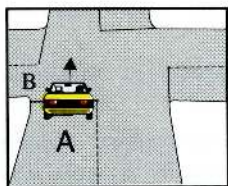
(1) சந்தியில் இடதுபுறம் திரும்புவதற்கான முறைகள் (இடதுபுறம் திரும்புதல்)



A பாதுகாப்பாக இடதுபுறம் திரும்புகிறார். (உரு: 86)

- 1) நேர காலத்தடனையே இடதுபுறப் பாதைக்குச் சென்று விடவும்.
- 2) திரும்புவதற்கு முன்னர் (100 மீட்டர்) தூரத்திலேயே 8 முதல் 11 செக்கன்களுக்குக் குறையாமல் இடது பக்கம் திரும்புவதற்கான சைகையைத் திருப்பிவிடவும்.
- 3) திரும்பும் நிலையில் உள்ள போக்கிற்குத் தடையாக இடையில் நுழையக் கூடிய ஏதேனும் வாகனம் வருகிறதா எனப் பார்த்துக்கொள்ளவும்.
- 4) நீங்கள் இடம் கொடுக்க வேண்டிய வாகனம் எதுவும் இல்லையா எனப் பார்த்துக்கொள்ளவும்.
- 5) பாதுகாப்பான நிலையில் நீங்கள் வாகனத்தை இடதுபுறம் திருப்பவும். (உரு: 86)

(2) சந்தியில் நேரே செல்வதற்கான வழிகள்



A பாதுகாப்பாக நேராகச் செல்கிறார். (உரு: 87)

நேராகச் செல்லுதல்

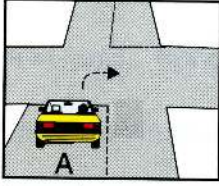
- 1) சட்டப்படி நீங்கள் நேரே செல்ல முடியுமா எனப் பார்க்கவும்.
- 2) வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்து நிற்கவோ வேறு வாகனத்துக்கு இடம் கொடுக்கவோ தயாராக இருங்கள்.
- 3) சந்தியை நெருங்கும் போது காலை வேகப்படுத்து கருவியிலிருந்து எடுத்துவிட்டு,

உங்களுக்கு முன்னால் குறுக்கே செல்லும் வாகனத்துக்கோ

பாதசாரிக்கோ இடம் கொடுத்து வாகனத்தை நிறுத்தத் தயாராக 'பிறேக்'மீது காலை வைக்கவும்.

- 4) முதலில் வலது புறமாகவும் பின்னர் இடதுபுறமும் பார்க்கவும். முதலில் வலதுபுற வாகனப் போக்குவரத்துக்கு இடம்கொடுக்க வேண்டும் என்பதை மறக்க வேண்டாம்.
- 5) பின்னர் பாதுகாப்பாக சந்தியைக் கடந்து நேராக வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லவும். (உரு: 87)

(3) சந்தியில் வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான விதிமுறைகள்:
வலதுபுறம் திரும்புகிறார்



A பாதுகாப்பாக வலதுபுறம் திரும்புகிறார். (உரு: 88)

- 1) நேரகாலத்துடனேயே வலதுபுறப் பாதையில் சென்று நிற்கவேண்டும்.
- 2) திரும்புவதற்கு 8 முதல் 11 செக்கனுக்குக் குறையாமல் சைகையைப் போட்டுவிடவும். பின்னர் வீதியின் மையத்தின் இடதுபுறம் வந்து வாகன நெரிசல் இல்லாதபோது பாதுகாப்பாகத்

திரும்பி வீதி தெளிவாக வந்ததும் விரைவாக இடது பக்கம் செல்லவும். பின் சைகையையும் நிறுத்திவிடவும்.

- 3) பாதை அடையாளமிடப்பட்டிருந்தால் வலதுபுறப் பாதையை அல்லது வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான பாதையைப் பயன்படுத்தவும்.
- 4) வாகனத்தை நிறுத்தி
 - அ) குறுக்கே போகும் வாகனத்துக்கு இடம் கொடுக்கவும்.
 - ஆ) எதிர்புறத்திலிருந்து வரும் வாகனங்களுக்கும் இடம் கொடுக்கவும். (உரு: 88)

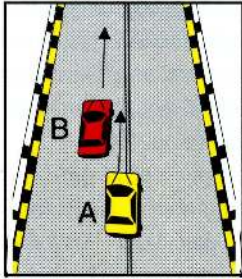
6.5 உங்களின் வாகனத்தை முந்திச் செல்லும் வாகனத்துடனான விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?

பின்புறம் வரும் வாகனம் முந்திச் செல்லும்போது கையாள வேண்டிய வழிமுறைகள்:-

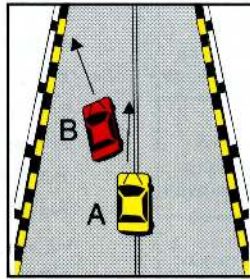
ஒரு வாகனத்தை முந்திச் செல்லுதலும், வேறொரு வாகனம் முந்திச் செல்ல விடுதலும் ஆபத்தானவையாகும். இவற்றால் வாகனங்கள் நேருக்கு நேராக மோதக்கூடும், பக்கவாட்டில் அடிபடக்கூடும் அல்லது வீதியை விட்டு விலகிச் செல்ல நேரிடும்.

அ) உமது வாகனத்தை வேறோரு வாகனம் முந்திச் செல்லும் போது கையாள வேண்டிய பாதுகாப்பு வழிவகைகள் :-

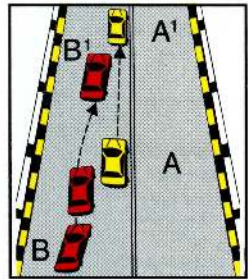
1. வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைக்கவும்
2. இடதுபுறம் சைகை இடவும்
3. இடதுபுறம் செல்லவும்
4. வாகனம் முந்திச் செல்ல இடம் விடவும்
5. சைகைகளை நீக்கவும்
6. வழமையான வேகத்துக்குத் திரும்பவும். (உரு: 89-a,b,c)



A என்பவர் B என்பவரை முந்திச் செல்ல முனைகின்றார் (உரு: 89-a)



A வருவதைக் கண்ட B வேகத்தைக் குறைத்து சைகை காட்டிய பின்னர் இடது பக்கம் சென்று A முந்திச் செல்ல வழி செய்கிறார். (உரு: 89-b)



A என்பவர் A-A1 நிலைக்கு மாறுகிறார். A என்பவர் A1 நிலைக்கு மாறிய பின்னர் B என்பவர் B1 நிலைக்கு மாறுகிறார். (உரு: 89-c)

6.6 நீங்கள் முந்திச் செல்லும் வாகனத்துடனான ஏற்படும் விபத்தைத் தடுப்பது எவ்வாறு?

முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை பாதுகாப்பாக முந்திச் செல்வதற்கான வழிவகைகள் 12 உள்ளன:-

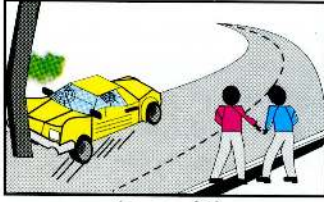
1. முந்திச் செல்லுவது அவசியந்தானா என்று சிந்தியுங்கள்.
2. பின்புறமாக தங்கி நிற்கவும்.
3. முன்புறம் பாதுகாப்பானதா என்று பார்க்கவும்.
4. பின்புறம் தடையில்லையா எனப் பார்க்கவும்.
5. வலதுபுறமாக சைகை இடவும்.
6. வலதுபுறமாக முன் செல்லவும்.
7. வேகத்தை அதிகரித்து பாதுகாப்பாக முந்தவும்.
8. ஹோரன் ஒலியை எழுப்பவும்.
9. இடதுபுறமாக சைகை காட்டவும்.
10. இடதுபுறமாக முன் செல்லவும்.
11. சைகையை நிறுத்திவிடவும்.

சறுக்கிச் செல்லுதல், வீதியை விட்டோடுதல், நேருக்குநேர் இடிபடுதல் போன்ற பாரதூரமான நிலைமைகளிற்கூட, விபத்திலிருந்து தன்னைப் பாதுகாக்கும் விதமாக வாகனம் ஓட்டக்கூடிய சாரதி பதட்டப்படாமல் நிதானமாக இருந்து விபத்தின் பாரதூரத் தன்மையை, சில்லை திருப்பியோ, பிறேக் பிடித்தோ, தவிர்க்க முடியும் அல்லது குறைக்க முடியும். திடீரெனக் கடுமையான பிறேக் பிடித்தால் அதனால் நீங்கள் எந்தப் பொருளுடன் மோதாமல் தவிர்க்க விரும்புகின்றீர்களோ அந்தப் பொருளுடனேயே மோத நேரிடும். (உரு: 91)

பிரச்சினை எழும்பும்போது, விறைத்துப் போகாதீர்கள். நிலைமையை நிதானமாக அவதானியுங்கள், உங்கள் வாகனத்தைப் புத்திசாலித்தனமாகக் கையாண்டு மோதாத வண்ணம் காப்பாற்றுங்கள். எதற்குமே அவசரப்படாமல் திறமைசாலியான சாரதி மாற்று வழிகளை உடனடியாகக் கண்டு பிடிக்கக் கூடியவராக இருப்பார். அதனைப் புத்திசாலித்தனமாகப் பயன்படுத்தினால் பாரதூரமான விபத்தைத் தவிர்த்து மிகவும் சாதாரண விபத்துடன் அல்லது அதுகூட இல்லாமல் தப்பிவிட முடியும். ஆகவே பின்வருவனவற்றை மறந்துவிட வேண்டாம் :-

1. இடது பக்கமாகச் செல்லவும். வீதியை விட்டு அப்பால் செல்வதானாலும் பரவாயில்லை, எதிர்வரும் போக்குவரத்திலிருந்து விலகி இருக்கவும்.
2. வீதியில் சறுக்குவதைக் காட்டிலும் வீதியை விட்டே சென்று விடவும். முடிந்தவரை நிலைமைக் கட்டுப்படுத்தப்பழக வேண்டும்.
3. கடுமையான ஒரு பொருளைக் காட்டிலும் (மரம் போன்ற) ஆபத்துக் குறைந்த பொருள்களின் மீது மோதும் விதமாக வாகனத்தைத் திருப்பிவிடவும்.
4. நிலையாக நிற்கும் பொருளில் மோதுவதைக் காட்டிலும் நீங்கள் செல்லும் திசையில் சென்றுகொண்டிருக்கும் பொருளின் மீது மோதுவது நலம்.
5. உங்களை நோக்கி வருகின்ற பொருளில் மோதுவதைக் காட்டிலும் நிலையாக நிற்கும் பொருளில் மோதுவது நலம்.
6. நிலையாக நிற்கும் பொருளின் பக்கவாட்டில் மோதுவதும் நன்று. அது வலுவைக் குறைத்து வேகத்தையும் குறைத்துவிடும்.
7. நேருக்கு நேராக எதனுடனும் மோத வேண்டாம்.

தானாகவே ஏற்படும் ஓர் விபத்து



(உரு: 91)

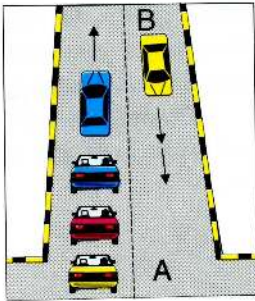
ஓர் கார் விளக்குக் கம்பமொன்றில்
மோதும் போது நிதானமாகவும்
பதற்றப்படாமலும் அமைதியாகவும்
இருப்பதன் மூலமும் சாரதி மோதலின்
கடுமையைக் குறைக்கலாம். (உரு: 91)

5.3 நேருக்கு நேர் மோதுதல்

நேருக்குநேர் மோதுவதைத் தவிர்ப்பதற்கு நீங்கள் என்ன செய்வீர்கள் என்பதைச் சிந்தியுங்கள்.

(1)

அ) எதிர்த் திசையில்ருந்து பெரும் தொகையான வாகனங்கள் ட்ரக் வண்டி யொன்றைப் பின்தொடர்ந்து வருவதைக் காணுகின்றீர்கள். (உரு: 92)	அ) வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்து இயலக்கூடிய அளவு இடதுபுறம் சென்று அதில் எவராவது முந்திச் செல்ல முனைகிறாரா எனப் பார்க்கவும்.
---	---

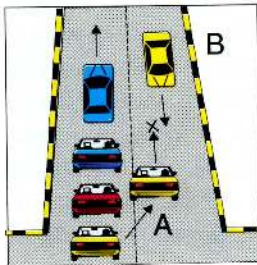


(உரு: 92)

(i) வாகனத் தொடரை A பின்தொடருகிறார். A எதிர்ப் பாதைக்குச் சென்று இத் தொடரை முந்திச் செல்ல முனைகிறார்.

(2)

ஆ) இந்த வாகன வரிசையில் ஒரு கார்ச் சாரதி எல்லா வாகனங்களையும் ட்ரக் வண்டியையும் முந்திச் செல்ல முனைகிறார். (உரு: 93)	ஆ) இடது பக்கம் சென்று தலை விளக்குகளைப் போட்டு ஹோர்னையும் அடிக்கவும். இதன்மூலம் அவ்வாகனம் வராமல் நின்று விடும் அல்லது அப்பால் சென்றுவிடும்.
--	--



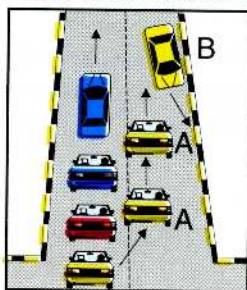
(உரு: 93)

(ii) B என்பவர் தனது பாதையில் A வருவதைக் கண்டு தலைவிளக்கை ஒளிரச் செய்து ஹோர்னை அடித்து வேகத்தைக் குறைத்து Aக்கு இடம் கொடுப்பதற்காக இடது பக்கமாக செல்கிறார்.

(3)

இ) குறித்த கார்ச் சாரதி வாகன வரிசையையும் ட்றக் வண்டியையும் முந்திக் கொண்டு உங்கள் வாகனத்தை நோக்கி வந்து கொண்டிருக்கிறார்.
(உரு: 94)

இ) நேருக்குநேர் மோதுதலைப் தவிர்ப்பதற்காக காரின் கட்டுபாட்டை விடாமல். தலை-விளக்குகளைப் போட்டு, ஹோர்னை அடித்து, மேலும் இடதுபுறம்சென்று நிலையாக நிற்கும் எதனுடனும் பக்கவாட்டில் மோதி பாரதாரமான விபத்தைத் தவிர்க்கவும்.



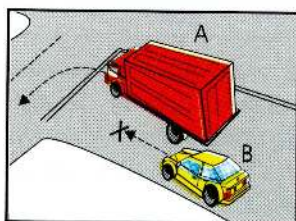
(உரு: 94)

(iii) B என்பவர் தனது பாதையில் A வருவதைக் கண்டு தலை விளக்கை ஒளிரச் செய்து ஹோர்னை அடித்து வேகத்தைக் குறைத்து Aக்கு இடம் கொடுப்பதற்காகவும் நேருக்கு நேர் மோதுவதைத் தவிர்ப்பதற்காகவும் நிலையான சவருடன்/பொருளுடன் முட்டி விபத்தைத் தடுக்கிறார்.

(4)

ஈ) பெரிய ட்றக் வண்டி இடதுபுறம் திரும்புவதாக சைகை காட்டிக்கொண்டு சந்திக்குச் சமீபமாக வருகிறது.
(உரு: 95)

ஈ) வாகன வேகத்தைக் குறைத்து இடது புறமாகச் செல்லவும். பெரிய வாகனம் உங்கள் பாதையிலும் - இடம் எடுத்துத் திரும்ப வேண்டியிருக்கும்.



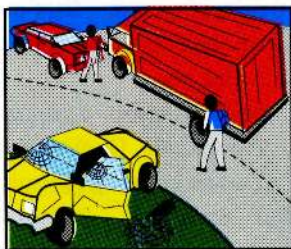
(உரு: 95)

(iv) சந்தியில் ஒரு ட்றக் வண்டி A இடது புறம் திரும்புவதாகச் சைகை காட்டுகிறது. B வேகத்தைக் குறைத்து இடது புறம் சென்று A போக வழிவிட்டு விபத்தைத் தடுத்துக் கொள்கிறார். Aஇன் சாரதி இடது புறம் திரும்பும்போது இடது பக்க வெளிப்புறக் கண்ணாடியைப் பார்க்க வேண்டும். B உடன் விபத்தில் சிக்குவதைத் தவிர்க்க இது உதவும்.

5.4 பாரிய வாகனங்களை உட்படுத்தும் விபத்து

1. அபாயகரமான பொருட்கள் உள்ள வாகனங்களுடனான விபத்துக்கள்.

எண்ணெய் தாங்கி அல்லது தீப்பற்றக்கூடிய திரவங்கள் போன்ற அபாயகரமான பொருட்களைக் கொண்டுள்ள வாகன விபத்தில் இப்பொருட்கள் சிந்த நேரிட்டால், தீயணைப்புப் படையினரை வரவழைக்கவும், பொது மக்களை 100 மீட்டர் (350 அடி) தூரத்துக்கப்பால் நிற்கவிடவும். இவற்றொடு



(உரு: 96)

அ. வாகனத்தின் இயந்திரத்தை நிறுத்தி, பற்றவைத்த சிகரெட்டுக்களை அணைத்து ஏனைய தீ விபத்துக்களை நீக்கிவிடவும்.

ஆ. உதவி செய்வதோடு பொலிசாரையும் அம்புலன்சுகளையும் வரவழைக்கவும்.

இ. வாகனத்தை வீதியின் ஓரத்துக்கு அல்லது விபத்துக் காரணமாக எழும் ஏதேனும் தடையை ஆபத்து விளைவிக்காத இடத்துக்கு அகற்றி விடவும்.

ஈ. காயப்பட்டவர்களை உடனடியாக வைத்தியசாலைக்கு அனுப்பி வைக்க வேண்டும். வாகனத்துக்கிடையில் சிக்கித் தவிப்பவர்களை வெளியே பாதுகாப்பாக இழுத்து எடுக்கவும்.

உ. உங்கள் வாகனம் பாரதூரமாகச் சேதமடைந்திருந்தால் வீதியில் உள்ள சேதப் பொருட்களை அகற்றிய பின்னர் அதனை இழுத்துச் செல்ல ஒழுங்கு செய்யவும். (உரு: 96)

2. பாரிய வாகனங்கள்

பாரிய வாகனங்கள் சம்பந்தப்பட விபத்துக்கள் பாரதூரமான பல உயிர் இழப்புக்கு இட்டுச் செல்லலாம். நீங்கள் பெரிய வாகனங்களை வீதியில் கண்டால் பின்வரும் விடயங்களை மனதில் வைத்திருக்க வேண்டும்:-

அ) அவை உயர்ந்தவை, நீளமானவை, பாரதூரமானவை, உங்கள் பார்வையைத் தடைப்படுத்தக்கூடியவை.

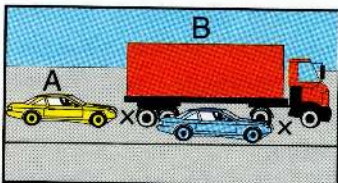
ஆ) அவை திரும்புவதற்குப் பெருமளவு இடம் தேவை.

இ) அவற்றின் பருமன் காரணமாகவும் பாரம் காரணமாகவும் வேகம் மட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

ஈ) அவை திரும்பவுள்ள திசையில் அவற்றைக் கடந்துசெல்ல முனைவேண்டாம்.

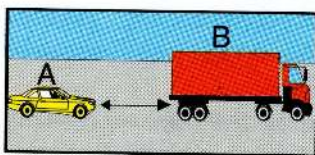
3. பெரிய வாகனங்கள்

பெரிய ட்றக் வண்டிகள், உழவு இயந்திரங்கள், இழுவைப் பெட்டிகள் மற்றும் பஸ் வண்டிகள் போன்றவற்றுடன் பயணம் செய்யும் வீதியைப் பங்கிடும்போது, பல்வேறு விடயங்களை மனதில் கொள்ள வேண்டும். அவை பின்வருமாறு:-

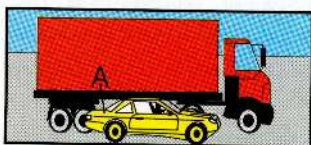


A வாகனம் பாரிய வாகனமான B யை மிக நெருக்கமாகப் பின்தொடருகிறது (உரு: 97)

ட்றக் வண்டியின் அல்லது பஸ் வண்டியின் சாரதி உங்கள் காரைத் தமது கண்ணாடியில் காணும் விதமாக மிகவும் பின் தங்கிச் செல்லவும். மணிக்கு 15 கி.மீ. வேகத்தில் செல்லும்போது உங்கள் வாகனத்துக்கும் முன்னால் உள்ள வாகனத்துக்கும் இடையே 4 மீட்டர் (12அடி) இடைவெளி விட்டுச் செல்லவும். (உரு: 97)



A வாகனம் மோதுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக கூடிய பின்தொடரும் தூரத்தை வைத்திருக்கிறது. (உரு: 98)



A வாகனம் பாரிய வாகனத்தைக் கடந்து செல்லும் போது மிகவும் கவனமாக இருக்கிறது. (உரு: 99)

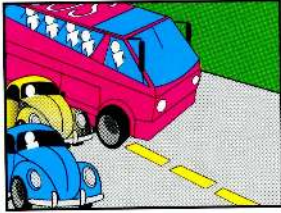
ஆனால் ஏற்றத்தில் செல்லும்போது பெரிய வாகனங்களைக் கடந்து செல்வது சுலபமானதாக இருக்கலாம். இவற்றைக் கருத்திற்கெடுத்தே அத்தகைய வாகனங்களை முந்திச் செல்ல முயலவேண்டும். (உரு: 99)

அ) பெரிய வாகனத்தின் சாரதி தனது பின்புறம் காட்டும் கண்ணாடிகளில் நீங்கள் பின்னால் வருவது தெரியாத விதமாக அல்லது உங்கள் முன்புறப் பார்வை தடுக்கப்பட்டவிதமாக பெரிய வாகனத்தை மிக நெருக்கமாகப் பின்தொடர்க்கூடாது.

ஆ) பொதுவாக கார்களைக் காட்டிலும் பெரிய வாகனங்கள் நிறுத்தப் படுவதற்கு சற்றுக் கூடுதலான நேரம் எடுக்கும். ஈரலிப்பான வீதிகளில் பெரிய வாகனம் வெகுவிரைவில் நிற்கக் கூடியதாக இருக்கும். இத் தகைய நிலைமைகளில் கூடுதலாக இடைவெளி விட்டுப் பின்தொடரவும். (உரு: 98)

இ) பெரிய ட்றக் வண்டியையோ பஸ் வண்டியையோ கடந்து செல்ல காரைக் கடந்து செல்வதைக் காட்டிலும், கூடுதலான நேரம் எடுக்கும் என்பதை மறக்க வேண்டாம். பள்ளத்தில் செல்லும் போது பெரிய வாகனம் வெகு வேகமாகச் செல்லும்.

- ஈ) எதிர்த்திசையில் பெரிய வாகனம் வரும்போது இடதுபுறம் சென்று நிற்கவும். இதனால் பெரிய வாகனத்துடன் ஓரத்தில் தட்டுப்படுவதையும், பெரிய வாகனம் கடந்து செல்லும் போது ஏற்படும் காற்றழுக்கத்தின் தாக்கத்தையும் தவிர்த்துக் கொள்ளலாம்.
- உ) பெரிய வாகனத்தில் திரும்புவதற்கான சைகைகளுக்கு உரிய கவனம் செலுத்தவும். ட்றக் வண்டிகளும் பஸ் வண்டிகளும் வெகு கூடியளவு இடதுபுறம் வந்து திரும்பும். அவற்றுக்கு இடது புறத்தில் கூடிய இடைவெளி இருக்கும். விபத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு ட்றக் வண்டியின் அல்லது பஸ் வண்டியின் இடதுபுறம் செல்ல வேண்டாம்.
- ஊ) உங்களுக்கு பாதை உரிமை இருந்தாலும், பெரிய வாகனங்கள் உங்களுக்கு இடம் விட்டுத்தரவேண்டும் என ஒருபோதும் நீங்கள் எதிர்பார்க்கக் கூடாது. பெரிய வாகனச் சாரதிகள் வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைப்பதற்கோ நிறுத்துவதற்கோ தயக்கம்காட்டுவர். ஆகவே நீங்கள்தான் இந்த விடயத்தில் கூடிய கவனஞ் செலுத்த வேண்டும்.



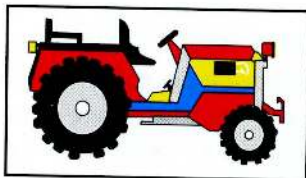
(உரு: 100)

- எ) ஆறுதலாக வாகனங்கள் சென்று கொண்டிருந்தால் நீங்களும் வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டும், அல்லது நிறுத்த வேண்டும். பஸ் வண்டி அதன் இடத்திலிருந்து வெளியே வரவேண்டி இருக்கலாம் அல்லது தரிப்பிடத்துக்கு வருவதற்காக இருக்கலாம். (உரு: 100)

தரிப்பிடமொன்றை விட்டு வெளியேறும் போது பஸ்வண்டியின் பொருட்டு தரித்து நின்று வழிவிடுவது மரியாதையாகும்.

- ஏ) ட்றக் வண்டி பாரமேற்றும் இடத்துக்குள் பின்புறமாகக் சென்று கொண்டு வீதியை மறித்துக் கொண்டு நின்றால் சாரதி அல் வாகனத்தை உட்புறமாக எடுக்கும்வரை காத்திருந்து செல்லவும். இதைவிடுத்து அதற்குப் பின்னால் செல்ல வேண்டாம்.
- ஐ) குறிப்பாக ஏற்றத்தை நோக்கி நிற்கும்போது அல்லது ஒரு சைகை விளக்கில் அல்லது சைகையில் நிற்கும்போது ட்றக் வண்டிக்கும் உமது வாகனத்துக்கும் இடையே தூரம் விட்டு நிற்கவும். பெரிய வாகனம் ஓடத்தொடங்கும்போது சில்லுகள் பின்புறம் நோக்கி உருளக்கூடும்.

4. மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்கள்



(உரு: 101)

பெரும் பாலான கமத் தொழில் வாகனங்கள், கட்டிட நிர்மாண உபகரணம் மற்றும் விலங்குகள் பூட்டப்பட்ட வாகனங்கள் பின்புறத்தில் தெளிவாகத் தெரியும் சிவப்புக் கொடியை அல்லது ஒளிரும் அல்லது ஒளிதெறிக்கும் செம்மஞ்சள் நிற முக்கோணத்தை வெளிக்காட்ட வேண்டும்.

மெதுவாகச் செல்லும் வாகனத்தை அணுகும்போது மிகவும் அவதானமாக இருக்கவும், அதனைக் கடந்து செல்வது பாதுகாப்பானதுதான் என நிச்சயப்படுத்திய பின்னரே கடந்த செல்ல வேண்டும் (உரு: 101).

5.5 வீதியின் வளைவுகளில் வாகனம் செலுத்துதல்

ஒரு வளைவைக் கடப்பதற்கான மிகவும் சிறந்த வழி வளைவுக்கு வருமுன்னர் வாகன வேகத்தைக் குறைத்து இடதுபுறமாக வாகனத்தைச் செலுத்துவதுதான். வளைவில் இருக்கும்போது சில்லுகளுக்கு இலேசான வலு கொடுக்கவும். ஒரு வளைவில் நேருக்குநேர் வாகனங்கள் மோதிக் கொள்வதற்கான காரணம் அந்த வளைவு எந்தத் திசையில் திரும்புகிறது என்பதைப் பொறுத்ததாகும்.

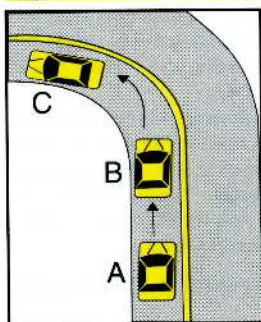
1. இடதுபக்க வளைவில்

உமது வாகனத்தை அடுத்த பாதைக்கு இழுத்துச்செல்ல விட வேண்டாம். மையநீக்க விசை வாகனத்தை வலதுபுறமாக இழுக்கும். (உரு: 102)

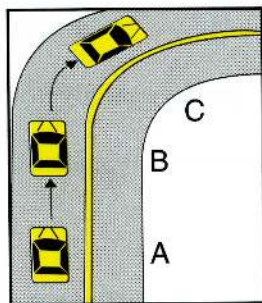
2. வலதுபக்க வளைவில்

மற்ற வாகனம் உமது பாதையில் இழுபடும் ஆபத்துப் பற்றி விழிப்பாக இருக்க வேண்டும். ஏனெனில் இங்கு மையநீக்க விசை அதனை இடது புறமாக இழுக்கிறது. (உரு: 103)

கடும் வளைவில் திரும்புதல்



இடது வளைவு. (உரு: 102)



வலது வளைவு. (உரு: 103)

“A” இடத்தில்

1. நீங்கள் வளைவை அணுகும் வேகத்தையும் வளைவிலிருந்து உங்கள் தூரத்தையும் கருத்துக்கொடுக்க வேண்டும்.
2. அக்செலரேட்டரிலிருந்து காலை எடுக்கவும்.
3. பிறேக்கை அழுத்தி வேகத்தைக் குறைத்து குறைந்த கியருக்கு மாற்றவும்.
4. குறைந்த கியருக்கு மாற்றவும். (3வது அல்லது 2 வது கியர்)

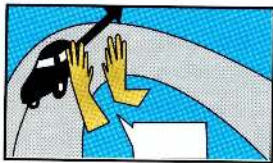
“B” இடத்தில்

1. அக்செலரேட்டரை அளவான வேகத்தில் வைத்திருக்கவும்.
2. இக்கட்டத்தில் பிறேக்குகளை அழுத்த வேண்டாம்
3. நீங்கள் செல்லும் பாதையைச் சீராக்குங்கள் - வலதுபக்க வளைவில் இடதுபுறம் நிற்கவும். இடது பக்க வளைவில் மத்திய கோட்டுக்குச் சமீபமாக நிற்கவும்.
4. உங்கள் உடலை நேராக வைத்திருங்கள், அசைய வேண்டாம், அப்பொழுதுதான் ஸ்டியரிங் சில்லை வசதியாகத் திருப்பமுடியும்.

“C” இடத்தில் :-

1. முன் பக்கமாகப் பார்க்கவும்.
2. போக்குவரத்து நிலமை சாதகமாக இருந்தால் முன்புறச் சில்லுகளை நேராக் வாகனத்தைச் செலுத்தவும்.
3. அடுத்த கூடிய கியருக்கு மாற்றவும். (உரு: 102 ; 103)

3. மையநீக்க விசை



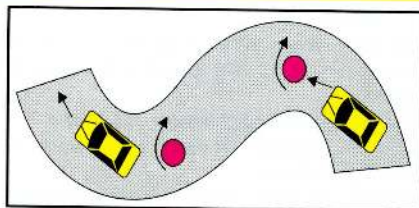
(உரு: 104)

மிகவும் கூடிய வேகத்தில் வளைவுகளிலோ கரும் வளைவுகளிலோ வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது மையநீக்க விசை என அழைக்கப்படும் விசையினால், அது செல்லும் பாதையை விட்டு வெளியே உமது வாகனம் தள்ளப்பட வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது. (உரு: 104)

மையநீக்க விசையைக் குறைத்தல்:

எவ்வளவு கூடிய வேகத்தில் வாகனத்தைச் செலுத்துகின்றீர்களோ அவ்வளவு கூடுதலாக உங்கள் வாகனம் அது செல்ல வேண்டிய பாதையிலிருந்து தள்ளப்படும். இதனைத் தவிர்ப்பதற்கு ஒரே வழி வாகனத்தின் வேகத்தை வளைவில் குறைப்பதாகும்.

4. ஓடுங்கிய வீதிகளில் செலுத்துதல் வளைவுகளும் கரும் வளைவுகளும் கொண்டவை.



(உரு: 105)

1. வீதி ஓரத்துக்கும் உங்கள் வாகனத்துக்கும் இடையே போதியளவு இடைவெளி விடவும்.
2. எவ்வளவு சரியாக முடியுமோ அவ்வளவு சரியாக உங்கள் வாகனத்தின் வேகத்தையும் அதன் நிலைமையையும் சீராக் குவதற்குப் பழகிக் கொள்ளுங்கள்.

அ) வளைந்து செல்லும் ("S" போன்ற வளைவு) பாதையில் செலுத்துதல்.

1. முன்பக்க வெளிச் சில்லினதும் பின்பக்க உட்சில்லினதும் பாதைகளைக் கவனித்து பாதையின் வளைவில் வாகனத்தை நிலைப்படுத்தவும்.
2. வாகனத்தின் சில்லுகளுக்கும் வீதியின் ஓரத்துக்கும் இடையே போதிய இடைவெளி விடவும்.
3. வீதியின் நடுவில் வெகு மெதுவாக வாகனத்தைச் செலுத்தவும். (உரு: 105)

ஆ) வளைவான பாதையில் செலுத்துதல்

1. வீதியை நன்கு அவதானிக்கவும். சில்லுகள் இருக்கவேண்டிய நிலையை நிதானித்துக்கொள்ளவும்.

2. பாதுகாப்பான பாதையை முடிவு செய்யவும்.
3. வலதுபுற முன் சில்லின் நிலையை அவதானிக்கவும். அது அக்ஸிலறேட்டர் மிதியின் கீழ் உள்ளது. பின்பக்க இடது புறச் சில்லின் நிலையை அவதானிக்கவும். வீதி விளிம்பிலிருந்து போதியளவு இடைவெளி விடவும்.
4. வேகத்தைக் குறைத்து கவனமாக வாகனத்தை ஓட்டவும்.

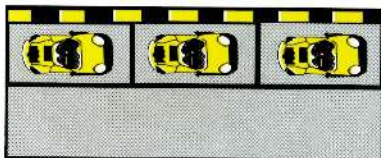


[6] வாகனம் செலுத்துவதற்கு உதவும் குறிப்புக்கள்

வாகனத்தை நிறுத்தி வைத்தல்

வாகனத்தை நிறுத்தி வைப்பதற்கு வீதி அடையாளங்கள் அல்லது சைகைகள் காணப்படுமிடத்து, அதற்கேற்ப உங்கள் வாகனத்தை நிறுத்தி வைக்க வேண்டும். ஏதேனும் வாகனத்துக்குக் குறுக்காக உமது வாகனத்தை நிறுத்தி வைக்கக்கூடாது.

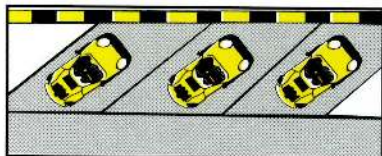
அ) வீதிக்கு சமாந்தரமாக நிறுத்தி வைத்தல்



(உரு: 106)

1. வீதியின் இடது கரையில்.
2. அடையாளமிடப்பட்ட பகுதிக்குள்.
3. முன்னும் பின்னும் உள்ள வாகனங்களுக்கு ஒரு மீட்டர் இடைவெளி விட்டு வாகனத்தை நிறுத்தி வைக்க வேண்டும். (உரு: 106)

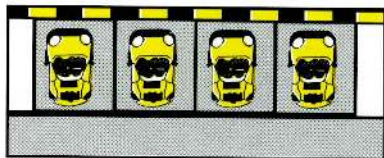
ஆ) கோணமாக நிறுத்தி வைத்தல்



உரு (107)

1. வீதியில் அடையாளமிடப்பட்ட இடங்களில்.
2. 45° கோணத்தில் வாகனத்தை நிறுத்திவைக்க வேண்டும். (உரு: 107)

இ) செங்கோணமாக நிறுத்திவைத்தல்



(உரு: 108)

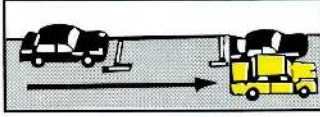
வீதியில் செங்கோணமாக நிறுத்துவதற்கு அடையாளம் இடப்பட்டிருந்தால் அவ்வாறு நிறுத்தி வைக்க முடியும். (உரு: 108)

குறிப்பு

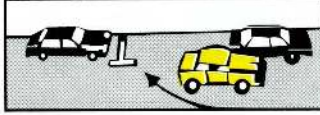
வாகனக் கதவைத் திறப்பதற்கு அல்லது மூடுவதற்கு முன்னர் சுற்று முற்றும் பார்த்து எவருக்கும் இடைஞ்சல் இல்லை என்பதை நிச்சயப்படுத்திக்கொள்ளவும்.

நிறுத்தி வைத்தல் (Parking)

ஈ. சிறிய இடைவெளியில் நிறுத்தி வைத்தல்



(உரு: 109)



(உரு: 110)



(உரு: 111)



(உரு: 112)

(1) முன்பக்க கார் வரை செல்லவும்.
(உரு: 109)

(2) சில்லுகளை இடதுபுறம் திருப்பி பின்பக்கமாக வரவும். முன்கதவு மற்றக் காரின் பின்புறப்பக்கம் வரும் வரை பின்பக்கமாக வரவும்.
(உரு: 110)

(3) உமது காரின் இடிதாங்கி (Pumper) மற்றக் காரைத் தாண்டியதும் சில்லுகளை நேராக்கி சரியான தரிப்பிடம் வரும்வரை முன் புறமாகச் செல்லவும். (உரு: 111)

(4) மற்றப் பக்கமாகச் சில்லைவெட்டி பின்பக்கக் கார்வரை செல்லவும்.
(உரு: 112)

உமது வாகனத்தை நிறுத்தி வைக்கும் போது,

- அ) எஞ்சினை நிறுத்திச் சாவியை எடுக்கவும்
- ஆ) செலுத்தல் பொறிமுறையை (ஸ்டீயரிங்) பூட்டி விடவும் (Steering Lock).
- இ) முதலாவது அல்லது பின்புறமாகச் செலுத்து கியரில் வாகனத்தை விடவும்.
- ஈ) இரவில் நன்கு ஒளியுள்ள இடத்தில் விடவும்.
- உ) வெளிச்சம் குறைந்த இடத்தில் விடும்பொழுது வாகனத்தரிப்பு விளக்குகளைப் போட்டு விடவும். (இவ்வாறு நீண்ட நேரம் இட்டு வைத்தால் பற்றறி இறங்கிவிடும்.)
- ஊ) மோட்டார் சைக்கிளை அதன் பிரதான தரிப்பிடத்தில் நிறுத்திவைக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்து நெரிசலில் வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்தி வைத்தல்.

பிற சாரதிகளுக்குப் (வாகனங்களுக்கு) பின்னால் பாதுகாப்பாக வாகனத்தை நிறுத்தி வைத்தல்.

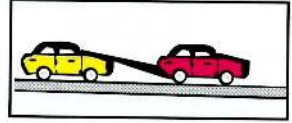
போக்குவரத்து நெரிசலில் தனது வாகனத்தை நிறுத்தும்போது ஏனைய வாகனங்களுக்குப் போதிய இடம் விட்டு நிறுத்த வேண்டும். முன்சில்லு டயர்கள் வீதியில் எங்கிருக்கின்றன என்று பார்க்க வேண்டும். இவ்வாறு செய்வது நன்மை பயக்கும்.



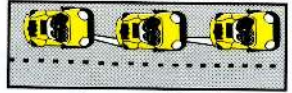
(உரு: 113-a)

1. முன்னால் செல்லும் வாகனத்தைக் கடந்து பார்க்கக் கூடியதாக இருத்தல்.
2. முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென நிற்கும் சந்தர்ப்பத்தில் அதனோடு மோதுவதைத் தடுப்பதற்காக இடைவெளி விடுதல்.
3. வாகனம் பின்னோக்கி வருவதை ஹோர்ன் ஒலிமூலம் நிறுத்த வைத்தல்.
4. உமது வாகனத்தைப் பின்புறமாக வந்த வாகனம் இடிக்க நேர்ந்தால் உமது வாகனம் முன் தள்ளப்பட ஏதுவாகும். அதன் விளைவு மிகவும் பாரதூரமானதாக இருக்கமாட்டாது.

(உரு 113-a, b, c)



(உரு: 113-b)



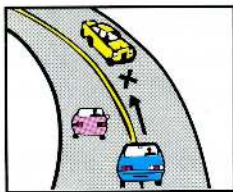
(உரு: 113-c)

வாகனத்தை முந்திச் செல்லுதல் (Overtaking)

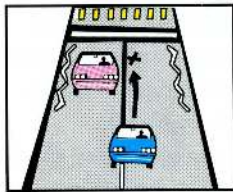
முந்திச் செல்லுவது மிகவும் ஆபத்தான காரியமென்பதால் சந்தேகத்துக்கிடமான நிலைமைகளில் ஒருபோதும் முந்திச் செல்ல வேண்டாம். ஒரு வாகனத்தை முந்திச் செல்வதற்கு முன்னதாக உமது வாகனத்தின் வேகத்தையும் திறமைகளையும் பற்றித் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். நீங்கள் முந்தவிருக்கும் வாகனத்தின் வேகத்தைப்பற்றியும் தெரிந்துகொள்ளவேண்டும். இவை பற்றிச் சிறிது சந்தேகம் இருந்தால், வீதி தெளிவாக வரும் வரை தாமதித்து நிற்கவும்.

வலதுபுறமாக முந்திச் செல்லவேண்டும் என்பதே பொது விதியாகும். வேறொரு வாகனத்தை முந்திச் சென்ற பின்னர் அதற்குக் குறுக்கே செல்வது தவறான காரியமாகும்.

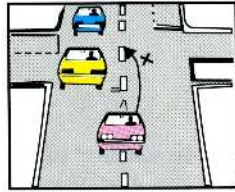
(i) பின் வரும் இடங்களில் முந்திச் செல்வது தடை விதிக்கப்பட்டுள்ளது.



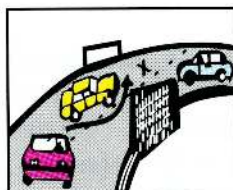
1. வளைவில் அல்லது மூலையில்



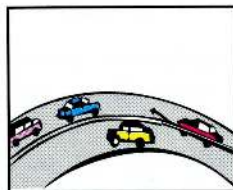
2. பாதசாரி கடக்கும் இடங்களில்



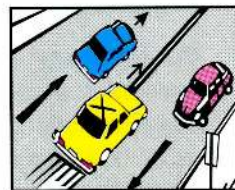
3. சந்தியில்



4. ஒடுங்கிய பாலம் அல்லது மதகு

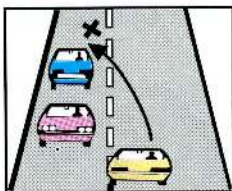


5. பாதை ஏற்றம் அல்லது இறக்கம்

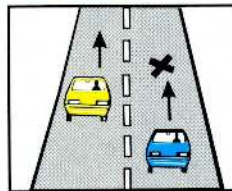


6. இரட்டை வெள்ளைக்கோடு; தனியுறக்கம் வெள்ளைக்கோடு.

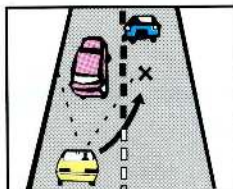
(ii) முந்திச் செல்லும்போது அமைதியாகவும் பொறுமையாகவும் இருக்கவும்.



1. ஒரு தடவையில் ஒன்றுக்கு வாகனங்களை முந்திச் செல்ல வேண்டாம்.



2. முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென வேகத்தைக் கூட்டும்போது அதனை முந்திச் செல்ல வேண்டுமென விடாப்பிடியாக இருக்க வேண்டாம்.



3. முன்பக்கப் பார்வை தடுக்கப்பட்டபோது அல்லது மறைக்கப்பட்டபோது முந்திச் செல்லக்கூடாது.



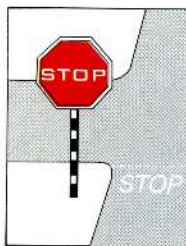
(iii) இடதுபுறமாக முந்திச் செல்லக்கூடிய சந்தர்ப்பங்கள்

1. முன்னால் உள்ள வாகன சாரதி தான் வலதுபுறம் திரும்புவதாகக் காட்டியிருந்தால்.
2. சந்தியில் இடதுபுறம் திரும்பும்போது.
3. வலது புறத்திலுள்ள வாகன நெரிசலைக் காட்டிலும் இடது புறத்தில் நெரிசல் இல்லாதபோது.
4. வாகனமோ விலங்கோ வலதுபுறத்தின் கோடியிலே இழுத்து அல்லது நடத்திச் செல்லப்படுவதாக சாரதிக்குத் தோற்றினால். (உரு: 114)

வீதிச் சந்தியில் வாகனக் கட்டுப்பாடு

போக்குவரத்து சமிக்ஞைகளுக்கு இணங்கியொழுக வேண்டியது சமூகத்தின் உறுப்பினர் என்ற ரீதியில் ஒவ்வொருவருக்கும் உள்ள அத்தியாவசிய கடமையாகும். கட்டுப்படுத்தப்பட்ட மற்றும் கட்டுப்படத்தப்படாத வீதிச் சந்திகள் உண்டு. கட்டுப்படுத்தப்பட்ட சந்திகளில் சைகை விளக்குகள் காணப்படும்.

i. **நிறுத்தற் சைகை**



(உரு: 115)

நிறுத்தற் சைகை காணப்படும்போது

- (அ) வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்து நிறுத்தவும்.
- (ஆ) தெளிவாகத் தெரியும்படியாக நிறுத்தவும்
- (இ) நிற்பாட்டிய வண்ணம் ஏனைய வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.
- (ஈ) உமக்கு பாதுகாப்பாகச் செல்லும் நிலைப்பாடு வரும்வரை வாகனத்தை எடுக்க வேண்டாம்.
- உ) எதிரும் புதிருமாக நிறுத்தி சைகைகளுக்கு நிற்பாட்டி வைத்திருந்தால் பின்னர் இடம் கொடுப்பதற்கான வழிகளைப் பயன்படுத்தவும் (உரு: 115).

“நிறுத்து கோடுகள்”

இவை வீதியில் காணப்படும் வெள்ளைக் கோடுகள் ஆகும். வாகனத்தைச் சரியான இடத்தில் நிறுத்தி வைக்க இவை உதவும்.



ii. இடம் கொடுத்தல்

இடம் கொடுப்பதற்கான சைகை காணப்பட்டால்



உரு (116)

- (அ) வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்து நிறுத்தவும்.
- (ஆ) நிறுத்து சைகைகளில் நிறுத்தி வைக்கப்பட்ட வாகனங்களைத் தவிர மற்றெல்லா வாகனங்களுக்கும் இடம் கொடுக்கவும்.
- (இ) இரு வாகனங்கள் எதிரும்புதிருமாக இடம் கொடுக்கும் சைகையில் நின்றால் பாதை உரிமை வழிகளைப் பயன்படுத்தவும்.
- (ஈ) உமக்குப் பாதுகாப்பாகச் செல்லும் நிலைப்பாடு வரும்வரை வாகனத்தை எடுக்க வேண்டாம்.

(உரு: 116)

இடம் கொடுத்தல் கோடுகள்:-

இவை வீதியில் காணப்படும் விட்டு விட்டு அமைந்த வெள்ளைக் கோடுகளாகும். சரியான இடத்தில் வாகனத்தை நிறுத்த இவை உதவும்.

iii. குறுக்கு வெட்டுச் சந்திப்பில் செல்ல இடம் கொடுத்தல்

- அ. சைகை விளக்குகள்
- ஆ. நிறுத்தற் சைகைகள்
- இ. பாதை கொடுக்க வைக்கும் சைகைகள்
- ஈ. கடமையில் போக்குவரத்துப் பொலிசார்

சாரதி பின்வரும் சந்தர்ப்பங்களில் செல்ல இடம் கொடுக்கும் உரிமையைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும்.

1. நீங்கள் திரும்புவதாயின், திரும்பாத எல்லா வாகனங்களுக்கும் செல்ல இடம்விட வேண்டும்:
2. நீங்கள் இடதுபக்கம் திரும்புவதாயின் வலதுபுறம் திரும்பும் எதிர்த்திசை வாகனங்களுக்குச் செல்ல இடம் கொடுக்கவும்.
3. நீங்கள் வலதுபக்கம் திரும்புவதானால் உமது வலது பக்கத்தில் வலது பக்கம் திரும்பும் ஏனைய வாகனங்களுக்கும் இடம் கொடுக்கவும்.
4. நேராகச் செல்வதானால் வலதுபுறமாக நேராகவரும் வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.
5. மத்திய கோட்டைத் தாண்டினால் நீங்கள் திரும்புகிறீர்கள். மத்திய கோட்டைத் தொடர்ந்து வரும் வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

குறுக்கு வீதியில் இடம் கொடுக்கும் வழிகள்

இடதுபுறம் திரும்புகிறீர்கள்.



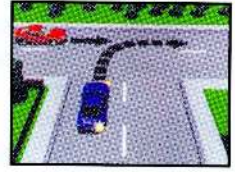
1. உங்களது வலதுபுற வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

வலதுபுறம் திரும்புகிறீர்கள்.



2. உங்களை நோக்கி வரும் வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

வலது புறம் திரும்புகிறீர்கள்.



3. உங்களது இடதுபுற வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

வலதுபுறம் திரும்புகிறீர்கள்.



4. உங்களுக்கு வலதுபுறம் திரும்பும் வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

வலதுபுறம் திரும்புகிறீர்கள்.



5. உங்களது வலதுபுற வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

இடதுபுறம் திரும்புகிறீர்கள்



6. உங்களது வலதுபுற வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

நேராகச் செல்ல விரும்புகிறீர்கள்.



7. உங்களது வலதுபுற வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.

வலதுபுறம் திரும்ப விரும்புகிறீர்கள்.



8. பாதுகாப்பாக வலது புறம் திரும்பவும்.

உங்கள் வலது புறமுள்ள வாகனத்தைக் கடந்து செல்ல முடியும்.



9. ஏனைய வாகனம் நின்றதும் அல்லது வலதுபுறம் திரும்பியதும் பாதுகாப்பாகச் செல்லவும்.

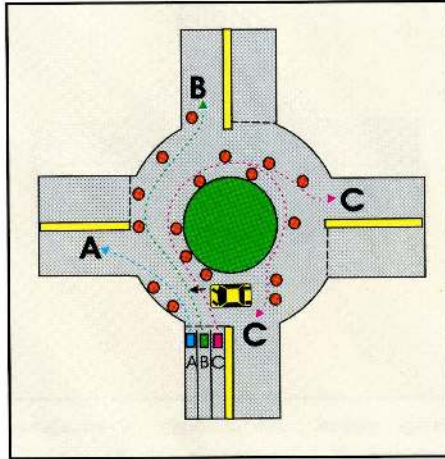
முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டியவை:

- (1) சந்திகளில் வீதிகளைக் கடக்கும் பாதசாரிகளைப் பற்றிக் கவனமாக இருங்கள்.
- (2) எவ்வித சைகை விளக்குகளும் இல்லாதபோது சரியான வீதி வழிகளை அனுசரித்து நடக்கவும்.

iv. சுற்றுச் சந்திகளில் இடம் கொடுத்தல்.

- (1) உமக்கு வலதுபுறமாக சுற்றுச் சந்தியில் ஏற்கனவே உள்ள வாகனங்களுக்கு இடம் கொடுக்கவும்.
- (2) சுற்றுச் சந்தியில் குறைந்த கியருக்கு மாற்றவும். பஸ்களுக்கும் லொறிகளுக்கும் கூடுதலான இடம் விடவும். அவை சுற்றுச் சந்தியில் நுழைவதற்கு அல்லது அவற்றை விட்டுச் செல்வதற்கு கூடிய இடம் கொடுக்கவும். (உரு: 117)

மூன்று பாதை சுற்றுச் சந்தி



வலதுபுற வாகனத்துக்கு எப்போதும் இடம் கொடுக்கவும்

(உரு: 117)

இடதுபுறம் திரும்புதல்

இடதுபுறமாக உள்ள பாதைக்குச் சென்று “திரும்பு திசைகாட்டி” (Trafficator) விளக்கை இடது பக்கமாக எரிய வைக்கவும். சுற்றுச் சந்தியை விட்டுச் செல்லும்வரை அவ்வாறு இருக்கவும்.

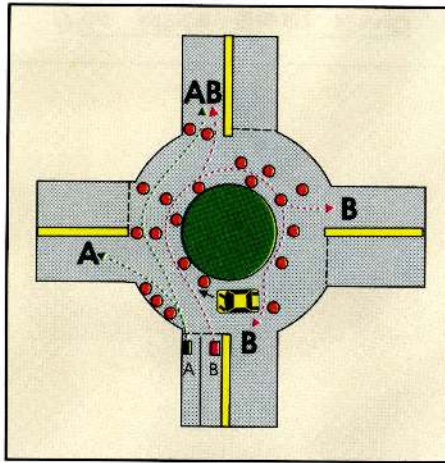
நேராகச் செல்லுதல்

பாதையின் நடுப்புறத்துக்குச் சென்று எவ்வித சைகையும் காட்டாமல் நேராகச் செல்லவும். சுற்றுச் சந்தியைக் கடந்ததும் இடது திரும்பு திசை காட்டி சைகையைக் காட்டவும்.

வலது புறமாகத் திரும்புதல்

வலதுபுறமாக உள்ள பாதைக்குச் சென்று “திரும்பு திசை காட்டி” ஒளி சைகை விளக்கை வலது பக்கமாக எரிய வைக்கவும். பின்னர் சுற்றுச் சந்தியைக் கடந்ததும் இடது பக்க ஒளி விளக்கைக் காட்டவும். (உரு: 118)

இரண்டு பாதை சுற்றுச் சந்தி



வலது புறமாக முன்னே வரும் வாகனத்துக்கு எப்போதும் இடம் கொடுக்கவும். (உரு: 118)

சுற்று வட்டங்களில் ஒளிச் சைகைகள்:

சுற்றுவட்டத்தில் நீங்கள் “நேராகச்” செல்வதானால்

- * சுற்றுவட்டத்தை நெருங்கியதும் சைகை செய்ய வேண்டாம்.
- * திரும்பும் போது இடது ஒளிச் சைகையைக் காட்டவும். சிறிய சுற்று வட்டங்களில் திரும்ப முன்னர் 3 செக்கன் எச்சரிக்கை கொடுப்பது இயலாமலிருக்கலாம். முடிந்தவரை ஒரு குறிப்பைக் காட்டுவது நலம்.

சுற்று வட்டத்தில் இடது பக்கம் திரும்புவதானால்

* சுற்றுவட்டத்தை நெருங்கியதும் இடது ஒளிச் சைகையைக் காட்டவும்.

சுற்று வட்டத்தில் வலது பக்கம் திரும்புவதானால்

* சுற்றுவட்டத்தை நெருங்கியதும் வலது ஒளிச் சைகையைக் காட்டவும்.

* விட்டுத் திரும்பியதும் இடது ஒளிச் சைகையைக் காட்டவும்.
(உரு: 119 - a, b)

சுற்று வட்டங்களில் திரும்பு திசைகாட்டி (Trafficator) ஒளிச் சைகைகள்

தனிப்பாதைச் சுற்றுவட்டங்கள்

பலபாதைச் சுற்றுவட்டங்கள்



சுற்று வட்டத்தில் நீங்கள்
“நேராகச்” செல்வதானால்:

* சுற்றுவட்டத்தை நெருங்கியதும் சைகை செய்ய வேண்டாம்.

* திரும்பும் போது இடது கையைக் காட்டவும். சிறிய சுற்று வட்டங்களில் திரும்ப முன் 3 செக்கன் எச்சரிக்கை கொடுப்பது இயலாமல் இருக்கலாம். முடிந்தவரை ஒரு குறிப்பைக் காட்டுவது நலம்.



* சுற்றுவட்டத்தை நெருங்கியதும் இடது சைகையைக் காட்டவும். சுற்று வட்டத்தில் வலது பக்கம் திரும்புவதானால்:

* சுற்றுவட்டத்தை நெருங்கியதும் சைகையைக் காட்டவும்.

* விட்டுத் திரும்பியதும் இடது கையைக் காட்டவும்.



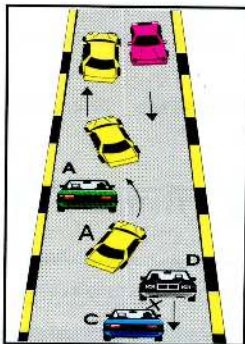
(உரு: 119-a)



(உரு: 119-b)

வீதி அடையாளங்கள் (Road Markings)

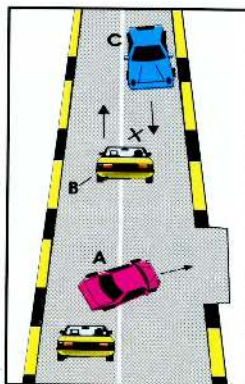
விட்டுவிட்டு அமைந்த கோடுகள்



எதிர்வரும் B வாகனத்தை தடைப்படுத்தாமல் விட்டுவிட்டு அமைந்த கோட்டை A கடக்கின்றது. (இது குற்றம் அல்ல). C வாகனம் D யைத் தடைப்படுத்துகிறது (இது குற்றம்). (உரு: 120)

- (1) எதிரும் புதிருமாக வரும் வாகனப் போக்கு வரத்துக்காக இக்கோடு வீதியைப் பிரிக்கின்றது.
- (2) சாரதிகள் இடதுபுறமாகவே வாகனங்களை ஓட்டிச்செல்வர்.
- (3) எதிரே வரும் வாகனப் போக்குவரத்தைத் தடைப்படுத்தாமல் இக்கோடுகளை நீங்கள் கடக்க முடியும்.
- (4) முந்திச் செல்லும்போதோ வலதுபுறம் திரும்பும்போதோ வாகனம் இதனைக் கடக்கலாம்.
- (5) வேறொரு வீதிப் பாவனையாளருடன் விபத் தில் மாட்டிக் கொள்வதைத் தடுப்பதற்காக வாகனங்கள் இக்கோட்டைத் தாண்டிச் செல்லலாம். (உரு: 120)

தனியான நேர்கோடு



(A-தனித்த தொடர்ச்சியான கோட்டைத் தாண்டி வலதுபுறம் திரும்புகிறது. (இது குற்றம் அல்ல).

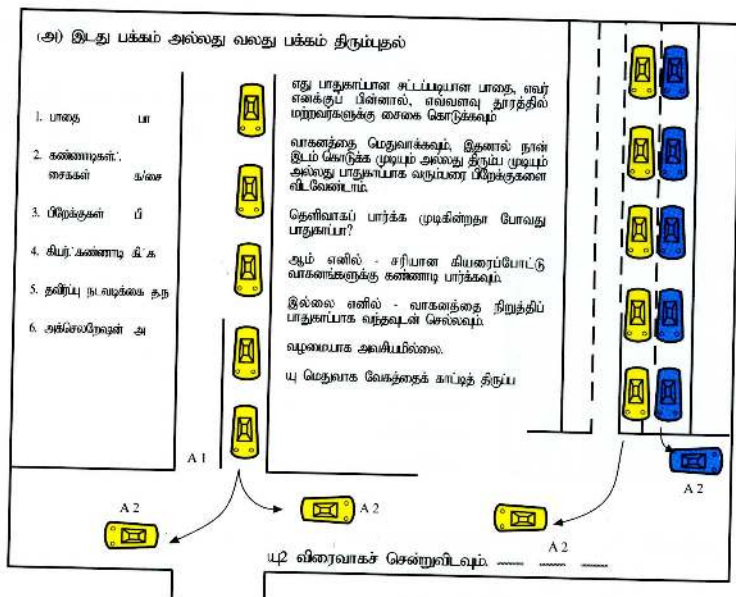
B-தனித்த கோடுகளுக்கு மேலாக செல்லுதல் குற்றமாகும். (உரு: 121)

- (1) இக்கோடு வீதியை நடுவில் இரண்டாகப் பிரிக்கின்றது.
- (2) வாகனங்கள் இக்கோட்டின் இடது புறமாகவே செல்லும்.
- (3) வலதுபுறம் திரும்புவதற்கோ விபத்தைத் தடுப்பதற்கோ இக்கோட்டைத் தாண்ட முடியும். (உரு: 121)

இரட்டை நேர்கோடு

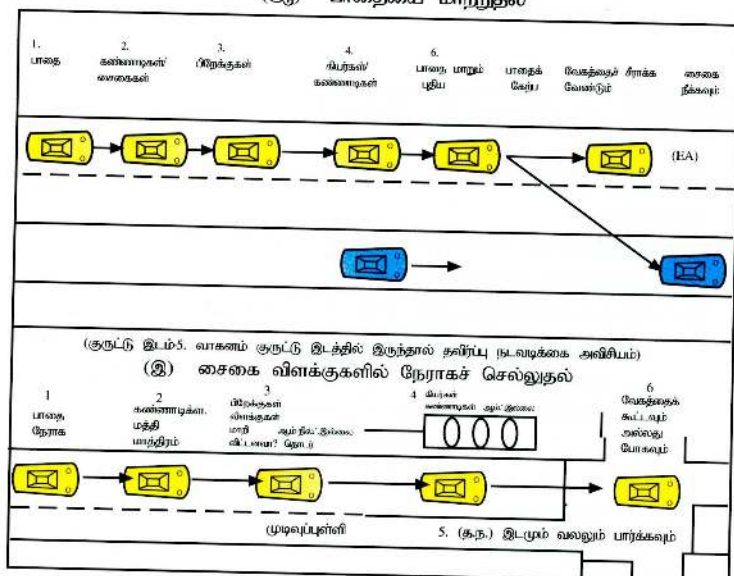
வீதியின் நடுவில் காணப்படுவது. வீதியை இரண்டாகப் பிரிக்கின்றது.

- (1) வாகனங்கள் இந்த இரட்டை நேர்கோட்டுக்கு இடதுபுறமாகச் செல்ல வேண்டும்.
- (2) விபத்தைத் தவிர்ப்பதற்காகத் தவிர, வேறு



(உரு (123-ய))

(ஆ) பாதையை மாற்றுதல்

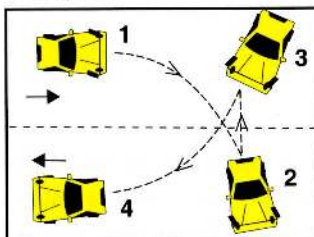


(உரு: 123-b)

மூன்று வழித் திருப்பல்

மிகவும் ஓடுங்கிய பாதையில் வாகனத்தைத் திருப்புவதற்கு விசேட திறமை அவசியமாகும்.

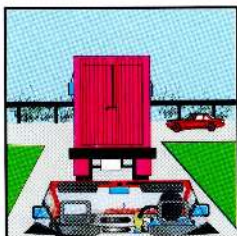
மூன்று வழித்திருப்பத்திற்கான உதாரணம்



(உரு: 124)

1. (அ) வாகனத்தை வீதியில் முடிந்தளவு ஓரமாக நிறுத்தவும்.
(ஆ) அவசியமானால் கை பிறேக் போடவும்.
(இ) முதலாவது கியருக்கு மாற்றவும்.
(ஈ) சுற்று முற்றும் பார்த்து வலது புறம் திரும்பத் தயாராகவும்.
(உ) வலது புறம் சைகை காட்டவும். கை பிறேக்கைத் தளர்த்தவும்.
2. (அ) மெதுவாக வீதியின் மறு கோடிக்குச் செலுத்தவும்.
(ஆ) வீதி ஓரத்தை அடையுமுன்னர் ஸ்டீயரிங்கை முடிந்தளவு இடதுபுறம் திருப்பவும்.
(இ) அவசியமானால் கை பிறேக் போடவும்.
(ஈ) சுற்று முற்றும் பார்த்து பின்செல்லும் கியருக்கு மாறவும்.
(உ) கை பிறேக்கைத் தளர்த்தவும். பின்புறமாக மெதுவாகச் செலுத்தவும்.
3. வீதியின் விளிம்பை எய்தியவுடன் ஸ்டீயரிங்கை வலது புறம் திருப்பி வாகனத்தை நிறுத்தவும். அவசியமானால் 'கை பிறேக்' போடவும்.
4. சுற்று முற்றும் பார்த்துவிட்டு மெதுவாக வாகனத்தைச் சரியான நிலைக்குச் செலுத்தவும். (உரு: 124)

வண்டியைச் செலுத்தும்போது அவதானிக்கும் விதிகள்



(உரு: 125)

1. நேரே பார்வையைச் செலுத்தவும் - வளைவுகளிலும் திருப்பங்களிலும் கவனமாகப் பார்க்கவும்.
2. பார்வையை அடிக்கடி மாற்றவும் - ஒரே இடத்தில் பார்க்காமல் பார்வையை அடிக்கடி மாற்றவும்.
3. வெளியில் நடப்பவற்றைத் தெரிந்து கொள்க. பாதையில் எதிர்ப்படும் பொருட்களை நன்கு அவதானிக்கவும். கண்ணாடியையும் பார்த்துக் கொள்ளவும்.

4. தப்பும் வழியையும் திட்டமிடவும் - வாகனம் செலுத்தும் போது தப்பிச் செல்லுவதற்கான ஒரு வழியையும் வைத்திருக்கவும். ஏனெனில் வாகன நெரிசல் நிலைமை திடீரென மாறினால் இடம் விட்டுத் தப்பிச் செல்லவும்.
5. ஏனைய சாரதிகளுக்கு உங்களைப் பார்க்க முடிகிறதா என நிச்சயப் படுத்தவும் - ஏனைய சாரதிகளையும் பார்த்து வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டும். நேரகாலத்துடன் சைக்கைகளைப் பயன்படுத்தவும். (உரு: 125)

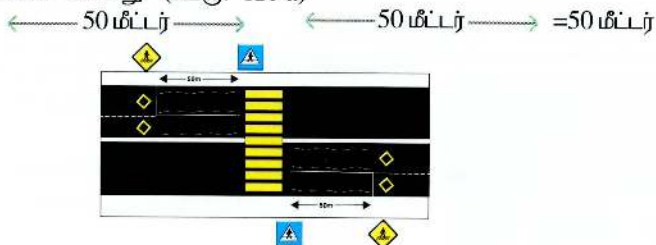
பாதசாரிப் போக்குவரத்து

- (1) பாதசாரிகள் பாதசாரிக் கடவையைப் பயன்படுத்தவேண்டும். எதிரே அல்லது சமீபமாக வரும் வாகனங்களை அவதானித்து நடக்க வேண்டும். பொலிசு அலுவலர் அல்லது போக்குவரத்து அதிகாரி அல்லது சைக்கை விளக்கு காட்டுவதற்கேற்ப வீதியைக் கடக்க வேண்டும். பாதுகாப்பாக இருந்தால் மாத்திரமே (வேகமாகக்) கடக்க வேண்டும்.



(உரு: 126)

- (2) தாமதித்து நிற்கும் வாகனங்களுக்கு அபரிமித தாமதத்தை ஏற்படுத்தும் விதமாக பாதசாரிகள் கடக்கக் கூடாது. மிகவும் ஆறுதலாக நடப்பது நல்லதல்ல. வேகமாகக்கடக்கவேண்டும்.
- (3) பாதசாரி கடக்கும் இடத்திலிருந்து 50 மீட்டர் (150 அடி) தூரத்துக்குள்ளாக வேறெந்த இடத்திலும் வீதியைப் பாதசாரி எவரும் கடக்கக் கூடாது. (உரு: 126-a)



(உரு: 126-a)

- (4) வாகனச் சாரதி ஒவ்வொருவரும் பாதசாரி கடக்கும் இடத்தை வந்தடைந்ததும் வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்து பின் நிறுத்த வேண்டும். சாரதி வாகனத்தை நிறுத்த முடியாத வேகத்தில் வரும்போது பாதசாரிகள் கடக்க முயலக்கூடாது.

- (5) வாகனம் எதையும் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடத்தின் மீது நிறுத்துதல் ஆகாது. விபத்தைத் தடுக்கவேண்டி நேரும் சந்தர்ப்பத்தில் அவ்வாறு நிறுத்தலாம். நடைபாதை இல்லாத போது எதிரே வரும் வாகனப் போக்குவரத்துத் திசையை நோக்கிய வண்ணம் வீதியின் ஓரமாக நடக்க வேண்டும். சைகை விளக்குகள் உள்ள இடத்தில் கடப்பதற்கான 'பச்சை' பாதசாரி அடையாளம் வரும்வரை காத்து நிற்கவும். காத்திருக்கும்படி கூறும் விட்டு விட்டெரியும் விளக்கு காணப்படும் போது வீதியில் காலடி எடுத்து வைக்க வேண்டாம். ஏற்கனவே கடக்கத் தொடங்கி வீதியின் எப்பகுதியில் இருந்தாலும் கடந்து முடிக்கவும். சந்தியில் இருந்தால். சுற்றுமுற்றும் நன்கு பார்த்தபின் வீதியைக் கடக்கவும்.

பாதசாரி கடக்கும் சைகைகள்

- (அ) பாதசாரிக் கடவைகள் இல்லாவிட்டால் மோட்டார் வாகனச் சாரதிகளை நோக்கிய வண்ணம் கைகளை உயர்த்திக் கொண்டு கடக்கவும்.
 (ஆ) நடைபாதை இல்லாதபோது எதிரேவரும் வாகனங்களை நோக்கி நடக்கவும். வளைவுகளில் அவற்றுக்கு வெளியே நடக்கவும்.
 (இ) கடக்கப்போவது பற்றிய உமது எண்ணத்தைத் தெரிவிக்கும் நோக்குடன் சாரதியைப் பார்த்தால் அவர் நிச்சயமாக வாகனத்தை நிறுத்துவார், அப்போது கடக்கவும். (உரு: 126-b)



(உரு: 126-b)

சைகை விளக்குகள்

இவை உள்ள இடங்களில் வீதியைக் கடப்பதற்கு 'பச்சை' பாதசாரி அடையாளம் வரும்வரை காத்து நிற்கவும். விட்டுவிட்டு எரியும் சைகையைக் கண்டால் வீதியில் காலை வைக்கக் கூடாது. கடக்கத் தொடங்கியிருந்தால் கடந்து முடிக்கவும்.

குறுக்குச் சந்தியில்

இச்சந்தியில் முன்புறமும் பின்புறமும் திரும்பும் வாகனங்களுக்காகப் பார்க்கவும்.

வேக எல்லைகள்

1. குறிப்பிட்ட வேக எல்லைகளை அவதானிக்க வேண்டும். வேகஎல்லை குறிப்பிடப்படாத இடத்து மணிக்கு 50 கிலோ மீட்டர் வேகத்தைவிடக் கூடுதலாக வாகனத்தைச் செலுத்தக்கூடாது. எவ்வாறாயினும் சாரதி தனது பொது அறிவைப் பயன்படுத்தி வேக எல்லையை முடிவு செய்ய வேண்டும். ஒரு சந்தியில் செலுத்துவதற்கு உரிமை இருப்பதுபோல் இதுவும் கணிப்பிட்டுச் செய்யவேண்டிய ஒன்றாகும். வீதி நிலைமைகளுக்கேற்ப உமது வேகத்தைச் சீராக்கிக் கொள்ள வேண்டும்.

வாகனப் போக்குவரத்தைச் சுலபமாக்குவதற்காக வீதிகளில் ஆகக் குறைந்த வேக எல்லைகள் குறிக்கப்பட்டுள்ளன. இவ்வாறு குறிப்பிடப்பட்ட ஆகக்குறைந்த வேகத்திலும் குறைவான வேகத்தில் வாகனத்தைச் செலுத்தினால் அது வாகனப்போக்குவரத்தை தடைப்படுத்தி ஆபத்தான நிலைமைகளை உருவாக்கிவிடும். ஆகக் குறைந்த வேக எல்லை குறிப்பிடப்படாத போதிலும் வெகு ஆறுதலாக வாகனத்தைச் செலுத்துதல் வெகு விரைவாகச் செலுத்துவதுபோல பேராபத்தில் கொண்டுவந்து விட்டு விடும்.

2. ஆகக்கூடிய வேகஎல்லை பின்வரும் வாகனங்களுக்குப் பொருந்தமாட்டாது:-

அ) அவசரமாகச் செல்லும் தீயணைப்பு இயந்திரம்.

ஆ) அவசரமாகச் செல்லும் பிணியாளர் (அம்புலன்ஸ்) வண்டி.

இ) அவசரமாகச் செல்லும் பொலிஸ் மற்றும் ஆயுதந்தாங்கிய படைகளின் வாகனங்கள்.


3. பட்டினத்துக்குள் வாகனங்களுக்கான ஆகக்கூடிய வேகஎல்லை வருமாறு:-

அ) மோட்டார் கார்கள், ஜீப் வண்டிகள், இரட்டைநோக்க வாகனங்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள், பஸ் வண்டிகள், லொறிகள், இழுவை வண்டிகளுடன் கூடிய பிறைம் மூவர்கள், மற்றும் ஆறு சில்லுகள் சகலதும் 50 கி.மீ. / மணிக்கு.

ஆ) முச்சக்கர வண்டிகள், உழவு இயந்திரங்கள், இழுவை வண்டிகள் 40 கி.மீ. / மணிக்கு.



- 4 வெளியூர்களில் வாகனங்களுக்கான ஆகக்கூடிய வேக எல்லை வருமாறு:-

வேக எல்லைகள்		
நகர்ப்புற பிரதேசங்கள்	மணித்தியாலமொன்றுக்கு கி.மீ	
	உள்ளே	வெளியே
பாரமற்ற வாகனங்கள்	 } 50	70
கனரக வாகனங்கள்	 } 50	60
முச்சக்கர வண்டிகள், உழவிந்திரங்கள்	 } 40	40

(உரு: 127)

அ) சகல மோட்டார் கார்கள், ஜீப் வண்டிகள், இரட்டைநோக்க வாகனங்கள் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள்கள் 70கி.மீ. மணிக்கு.

ஆ) சகல பஸ் வண்டிகள், லொறிகள், இழுவை வண்டிகளுடன் கூடிய பிறைம் மூவர்கள், ஆறு சில்லுகள் அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட சில்லுகள் கொண்ட மோட்டார் வாகனங்கள் 60 கி.மீ. மணிக்கு.

இ) முச்சக்கர வாகனங்கள், உழவு இயந்திரங்கள் இழுவை வண்டிகள் 40 கி.மீ./மணிக்கு. (உரு: 127)

5. பாடசாலை என்ற சைகையில் தொடங்கி பாடசாலை எல்லை முடிவு என்ற சைகைப் பலகை வரையான தூரத்துக்குள் பிள்ளைகள் பாடசாலைக்குச் செல்லும் வேளைகளிலும் பாடசாலையிலிருந்து திரும்பி வரும் வேளைகளிலிலும் 30 கி.மீ. / மணிக்கு.
6. ஆகக் குறைந்த வேக எல்லை வேகமானது பொதுவான வேக எல்லைகளில் குறைவாக இருந்தால் உள்ளூர் அதிகாரசபை ஆகக்குறைந்த வேக எல்லைகளை நிர்ணயிக்கலாம்.

மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள்



(உரு: 128)

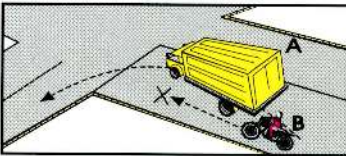
உரிமை மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவருக்கும் உண்டு.

அவரை வீதியின் ஓரத்துக்குச் செல்லும்படி தள்ளி விடாதீர்கள். அவரும் உங்களைப் போல வீதியைப் பயன்படுத்துபவரே. உங்களைக் காட்டிலும் அவர் பாதுகாப்புக் குறைந்தவர் என்று எண்ணி அவரைத் தாண்டிச் செல்லும்போது கவனமாக இருங்கள். அவருக்கும் வீதியில் போதியளவு இடம் கொடுங்கள், ஏதேனும் அசம்பாவிதம் நடைபெறப் போக்கின்றதெனக் கண்டால் உடனே நிற்கவும். மோட்டார் சைக்கிளை முந்திச் செல்லும்போது கூடிய அளவு இடைவெளி இருக்கும் வண்ணம் செல்லவும். (உரு: 128)

1. பேராபத்துக்கள்

முன்னால் சென்று கொண்டிருக்கும் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர். மணல், கிறவல், நனைந்த இலைகள், நீர் முதலியன வீதியில் காணப்பட்டால் அதில் சிக்கி தனது வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியாத விதமாகத் திண்டாடுவார். அவருக்கு மிகவும் நெருக்கமாகச் செல்லாமல் போதியளவு இடம்விட்டு உங்களது வாகனத்தைச் செலுத்தவும். அதே வேளை உங்கள் வாகனத்தின் வேகத்தையும் குறைக்கவும். உங்கள் வீதியின் மறுகோடியில் எவரேனும் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர் வருகின்றாரா எனவும் பார்க்கவும்.

இரு சில்லு வாகனங்கள் மிகவும் சிக்கலான பிரச்சினைகளை எதிர் நோக்குகின்றன. கடுமையான வாகன நெரிசலுக்கு ஈடுகொடுக்க வேண்டியுள்ளது. வளைந்து செல்லும் வீதிகள், கரடுமுரடான வீதி மேற்பரப்புகள் இன்னும் எதிர்பாராத நிலைமைகள் பலவற்றைச் சந்திக்க வேண்டி நேரிடுகின்றது.



(உரு: 129)

'A' ட்றக் வண்டி. A சந்தியில் இடதுபுறம் திரும்புவதாகக் சைகை செய்கிறது. மோட்டார் சைக்கிள் B வேகத்தைக் குறைத்து ட்றக் வண்டி செல்ல இடம் கொடுக்கிறது. (உரு: 129)

சரியாக வாகனத்தைக் கையாளுதல், நிதானமான போக்கு மற்றும் நிலைமைக்கேற்பச் சமாளிக்கத் தெரியும் புத்திசாதுரியம் என்பனவற்றின் துணையால் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர் தனது வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்வதன் மூலம் விபத்துக்களைத் தடுக்க முடியும். மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டிச் செல்லுபவரும் அவருடன் பின்னால் வாகனத்தில் அமர்ந்து செல்பவரும் கட்டாயமாகப் பாதுகாப்புத் தலைக்கவசம் அணிய வேண்டுமெனச் சட்டம் வலியுறுத்துகின்றது. மேலும் பாதுகாப்பாகச் செல்வதற்குப் பகல் பொழுதில் தலை விளக்குகளைத் தாழ்த்தியும் தோல் சப்பாத்துக்கள் மற்றும் கையுறைகள் அணிந்தும் வாகனத்தைச் செலுத்தவும். பின்னால் அமர்ந்து செல்பவர் இரு கால்களையும் உரிய இடங்களில் தங்க வைத்து முன் பக்கம் நோக்கியவாறு பின்புற ஆசனத்தில் உட்கார்ந்திருக்க வேண்டும்.

2. ஓட்டிச் செல்வதற்கான வழிகாட்டிகள்.

மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டுவதற்குக் கூடிய திறமை வேண்டும். வீதியைப் பயன்படுத்துபவர்களுள் உங்களுக்கே எவ்வித பாதுகாப்பும் இல்லை. ஏனெனில் ஏனைய மற்றெல்லா வாகனங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் மோட்டார் சைக்கிள் உருவத்தில் மிகவும் சிறியது. வாகனச் சாரதிகளுக்கு உங்களை எப்பொழுதும் தெரிவதில்லை. ஆராய்தல், அவதானித்தல், எதிர்நோக்கல் என்ற மூன்று விடயங்களையும் கைக்கொள்ளுதல் மூலம் உங்களுக்கு வரக்கூடிய ஆபத்தை நீங்களே தடுத்துக் கொள்ள முடியும்.

ஆராய்தல்

முன்புறமுள்ள வாகனப் போக்குவரத்தின் தன்மையை நன்கு ஆராய்ந்து கொள்ள வேண்டும்.

அவதானித்தல்

போக்குவரத்து சூழலில் ஏற்படும் திடீர் மாற்றங்களை அவதானிக்கவும். வீதியைப் பாவிக்கும் ஏனையோர் எப்படி நடந்துகொள்ளக் கூடும் என நிதானியுங்கள்.

எதிர் நோக்கல்

நீங்கள் அவதானித்த விடயங்களிலிருந்து எதிர்நோக்கக் கூடிய ஆபத்துக்களை உணருங்கள். உங்கள் வாகனத்தின் பிரேக்குகளை அழுத்தவோ அல்லது பாதுகாப்பான இடத்தில் செல்லவோ தயாராக இருங்கள்.

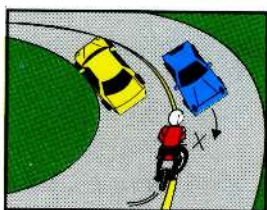
செயற்படுதல்

விபத்து ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் வகையில் செயற்படவேண்டும். நீங்கள் ஓர் ஆபத்தான நிலையை அவதானித்து எதிர்நோக்கியிருக்கக்கூடும். ஆனால் விபத்து ஏற்படுவதைத் தடுக்கும் வண்ணம் செயற்பட வேண்டியவரும் நீங்களே. இதற்காக நீங்கள் வாகனத்தை நிறுத்த நேரிடலாம் அல்லது பாதையை மாற்ற வேண்டி நேரிடலாம் அல்லது வேகமாகச் செல்ல வேண்டி நேரிடலாம்.

பாதுகாப்பாகப் பின்தொடர்தல் - இடைவெளி

உங்கள் வாகனத்துக்கும் ஏனைய வாகனங்களுக்குமிடையே போதியளவு இடமும் செயற்படுவதற்கு வேண்டிய காலமும் இருந்தால் மாத்திரமே இது கைகூடும். வாகனப் போக்குவரத்தையும் வீதி நிலைமைகளையும் பொறுத்து இந்த இடைவெளித் தூரம் வேறுபடலாம்.

வாகனத்தைச் செலுத்துபவர் பின்தொகுக் கண்ணாடியில் (Rear Mirror) மூன்று முதல் ஐந்து வினாடிகளுக்கொரு தடவை பின்பக்க வீதியைப் பார்க்க வேண்டும். உங்கள் வாகனத்துக்கும் முன்னாலுள்ள வாகனத்துக்கும் இடையே இரண்டு செக்கன் கால அவகாசம் கூட ஒருவருக்குப் போதுமான இடைவெளியாகும். அவர் அந்த இரண்டு செக்கனுக்குள் நிதானித்து வாகனத்தைப் படிப்படியாக நிறுத்தும் நிலைக்குக் கொண்டுவர முடியும். பெரும்பாலான நகர்ப்புறங்களில் வேக எல்லையானது மணிக்கு 50 கி.மீ. ஆகும். இது மிகவும் விரைவு கூடிய வேகமாகும்.

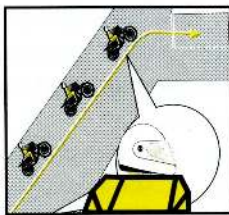


(உரு: 130)

வாகன நெரிசல் நிலைமைகளைப் பொறுத்து உமது வேகத்தைச் சீராக்கிக் கொள்ளவும் உலர்ந்த வீதியில் மணிக்கு 50 கி.மீ. வேகத்தில் சென்று திடீரென பிறேக் பிடித்தால் உமது சைக்கிள் நிற்பதற்கு முன்னர் 6-8 மீற்றர்வரை சென்றுதான் நிற்கும் என்பதை மறந்து விடக்கூடாது. (உரு: 130)

மிகை வேகம்:

நல்ல வாகனச் சாரதிகள் மூன்று முதல் ஐந்து செக்கன்களுக்கொரு தடவை வாகனக் கண்ணாடியில் பின்புறமுள்ள வாகனப் போக்குவரத்தை அவதானித்துக் கொள்கின்றனர். முன்னால் செல்லும் வாகனத்தைப் பற்றித் தெரிந்திருப்பது எவ்வளவு முக்கியமோ அதேபோன்று பின்னால் தொடர்ந்துவந்து கொண்டிருக்கும் வாகனங்களையும் பார்த்துக் கொள்வது



மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்
பின்னால் வரும் வாகனத்தைக்
கண்ணாடியில் பார்க்கிறார்

(உரு: 131)

முகக் கியமாகும் . ஆனால் வீதியில்
திரும்பும்போது உமது தோளுக்கு மேலாக
ஒரு தடவை பார்ப்பது எவ்வளவோ
பயனளிப்பதாக இருக்கும். (உரு: 131)

3. அன்றாடப் பரிசோதனை

மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர் ஒவ்வொருவரும் தமது மோட்டார்
சைக்கிள் மிகவும் நல்ல நிலைமையில் இருப்பதனை உறுதிப்படுத்து
வதற்குப் பொறுப்புடையவராவர். அதற்காகப் பின்வரும் விடயங்கள்
தொடர்பில் கிரமமான செவ்வை பார்ப்புகளை நடாத்துதல் வேண்டும்:-

- அ) எரிபொருள் - எப்போதும் குறையவிட வேண்டாம்.
- ஆ) எண்ணெய் - குறைவாக இருந்தால் இயந்திரத்தைப்
பழுதாக்கிவிடும்.
- இ) டயர்கள் - தேய்ந்துபோன ரயர்கள் 'பிறேக்' பிடிக்கும் தூரத்தை
அதிகரிப்பதோடு வாகனத்தைச் சறுக்கிப்
புரளவைக்கும். காற்று அழுத்தம் போதியளவு
இல்லையானால் வாகனத்தை ஓட்டுவது சிரமமாக
இருப்பதோடு இலேசாகத் திருப்பவும் முடியாது.
- ஈ) விளக்குகள் - வீதியில் தடைகள் உள்ளனவா எனப்பார்ப்தற்கும்
வீதியைப் பயன்படுத்துவோருக்கு உமது
வருகையைத் தெரியப்படுத்துவதற்கும் இது உதவும்.
வெளிச்சம் இல்லையானால் ஆபத்து அதிகம். மழை
காலங்களில் காலையிலோ இருள் கவிந்திருக்கும்
போதோ விளக்குகளைப் போடுவது
பாதுகாப்பானதாகும். தலைப்புற விளக்கு, முன்புறத்
தரிப்பு விளக்கு மற்றும் பின்புற இலக்கத்தகடு
விளக்கு என்பன மிகமுக்கியமானவையாகும்.
- உ) பிறேக்குகள் - பிறேக்குகள் நல்ல நிலையில் இருந்தால் மாத்திரமே
வேண்டியபோது வாகனத்தை நிறுத்த முடியும்.
பிறேக்குகளைச் சரிவரப் பேணாத காரணத்தினா-
லேயே அல்லது அவற்றைப் பிடிக்காததனாலேயே
விபத்துக்கள் பெரும்பாலும் ஏற்படுகின்றன.

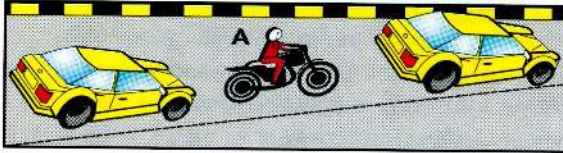
ஊ) கிளட்ச்

- இயந்திரத்தின் வலுவைப் பின் சில்லுக்குக் கொடுப்பதும் எடுப்பதும் இந்த 'கிளட்ச்' ஆகும். பிறேக்குகளைப் போன்று கிளட்ச்சையும் அடிக்கடி செவ்வை பார்க்கத் தவறக்கூடாது.

எ) சங்கிலி

- தளர்வாக இருந்தால் அது பற்களைவிட்டுக் கழன்றுவிடக்கூடும் அல்லது உடையக்கூடும். மழைநாளில் ஓடிய பின் அல்லது நீரினால் கழுவியபின் சங்கிலிக்கு எண்ணெய் விடுவது அவசியமாகும்.

4. ஒரு வாகனத்தைப் பின்தொடரும்போது

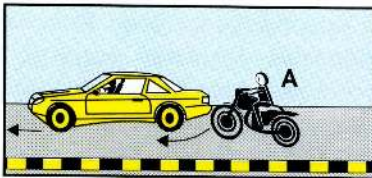


A பாதுகாப்பான இடைவெளியை விட்டுப் பின்செல்லுகிறார். (உரு: 132)

வெளி விடவும். வாகனங்களுக்கிடையேயே வளைந்து நெளிந்து செல்வது ஆபத்தானது.

விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்காக வீதியில் செல்வதற்கும் நிறுத்துவதற்கும் போதிய அளவு இடை

5. நிறுத்திவைக்கப்பட்ட வாகனத்தைக் கடத்தல்



A ஒரு வாகனத்தை இடதுபுறமாக முந்திச் செல்கிறது. இது மிகவும் ஆபத்தானது. இது தடை செய்யப்பட்டுள்ளது. (உரு: 133)

நிறுத்தி வைக்கப்பட்ட வாகனத்தைக் கடக்கும்போது மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர் அவ் வாகனத்தின் கதவு திறரெனத் திறக்கும் போது அக்கதவுடன் முட்டி மோதுவதைத் தடுப்பதற்காக போதியளவு தூரத்தை விடவேண்டும் அல்லது மெதுவாக ஓட்டிச் செல்ல வேண்டும். (உரு: 133)

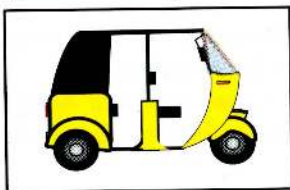
6. பாரம்

மோட்டார் சைக்கிள் முன்பக்கச் சில்லுக்கு முன்புறமாக 1 மீட்டர் நீளத்திலும் அல்லது பின்பக்கச் சில்லுக்குப் பின்புறமாக 1 மீட்டர் நீளத்திலும் அல்லது சைக்கிளின் மத்தியிலிருந்து இரு மருங்கிலும் 0.5 மீட்டர் அகலத்திலும் கூடிய நீளமும் அகலமும் கொண்ட பாரத்தை மோட்டார் சைக்கிளில் ஏற்றிச் செல்லக்கூடாது.

முச்சக்கர மோட்டார் வாகனங்கள்

1. முச்சக்கர மோட்டர் வாகனம் வாடகை வாகனமாக மிகவும் பரவலாகக் காணப்படுகிறது. பயணிகளும் சுற்றுலாப் பயணிகளும் அதன் அமைதியும் செளகரியமும் கொண்ட பயணத்தை விரும்புகின்றனர். சில வாகனங்களில் மூன்று பேர் ஏறிச் செல்லலாம். இன்னும் சிலவற்றில் ஐந்து அல்லது ஆறு பேர்கூட பயணஞ் செய்கின்றனர். இது பயன்படுத்துபவர்களுக்கும் வாகனச் சொந்தக்காரர்களுக்கும் மிகவும் சிக்கனமானதாகும். (உரு: 134)

2. இதில் பயணப் பொதிகளை ஏற்றிச் செல்லவும் இடமுண்டு. பின்வரும் துணைப் பொருள்கள் கட்டாயமாக இருக்க வேண்டும்:



(உரு: 134)

- ☞ தலைப்பக்க விளக்கு.
- ☞ போகும் திசைகாட்டிகள் (முன், பின்).
- ☞ நிறுத்தி வைத்தல் விளக்குகள் (முன், பின்).
- ☞ பிரேக் விளக்குகள்.
- ☞ வைப்பர் (துடைப்பான்).
- ☞ இருபக்க கண்ணாடிகள்.
- ☞ உதிரிச்சில்லு.
- ☞ உட்புற விளக்கு.

3. களவு - 'ஸ்டீயரிங் பூட்டைப்' (Steering Lock) பயன்படுத்த வேண்டும்.
4. டாக்சி மீட்டர் - கட்டாயமாகப் பொருத்த வேண்டும் (சட்டம் கொண்டு வரப்படும்).
5. வலது பக்க நுழைவு - பயணிகளின் பாதுகாப்புக்காக வாகனத்தின் வலதுபுறமாக நுழைவு தடுக்கப்படவேண்டும். அதற்காக வாகனச் சொந்தக்காரர்கள் அந்தப்பக்கத்தை தடைபோட்டுப் பூட்டிவைக்க வேண்டும் என ஆலோசனை கூறப்படுகின்றனர்.
6. மிக நெருங்கிச் செல்லுதல் - வாகனச் சாரதிகள் ஏனைய வாகனங்களுக்குப் பின்னால் மிக நெருங்கிச் செல்லக்கூடாது. அதே போன்று பாதை மாறி ஓடக்கூடாது. இது தவறாகும்.
7. ஒளிதெறிக்கும் பகட்டான மஞ்சள் நிறந்தீட்டல் - விபத்துகள் ஏற்படாமல் தடுப்பதற்காக வாகனச் சொந்தக்காரர்கள் வாகனத்தின் முன்புறத்திலும் பின்புறத்திலும் ஒளி தெறிக்கும் மஞ்சள் நிறத்தை பாவிக்க வேண்டும். அது ஏனையோருக்கு நன்கு தெரியவைக்கும்.

- 8 மேலதிகப் பொருத்திகள் - அலங்காரங்கள் மற்றும் மேலதிக விளக்குகள் பொருத்துவது கூடாது.
9. பாரிய வாகனங்கள் - பாரிய வாகனங்களுக்குப் பின்னால் அல்லது அவற்றுக்குப் பக்கமாகப் செல்லக்கூடாது. பாரிய வாகனங்களுக்கு போதிய இடம் விடவேண்டும்.
10. பிறேக்குகள் - முன்பக்க பிறேக் லீவரையும் பின்பக்க பிறேக் மிதியையும் அவதானமாகப் பயன்படுத்தவும். அவ்வாறு செய்யத் தவறினால் வாகனத்தின் கட்டுப்பாட்டை இழந்து விடுவீர்கள்.
11. மழைகாலங்கள் - மழை பெய்யும்போது அல்லது மழை காலங்களில் அவதானமாக வண்டியைச் செலுத்தவும். அல்லாவிடில் வாகனம் சறுக்கிச் செல்ல நேரிடும்.
12. அணியும் பொருட்கள் - வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது சப்பாத்தும் கையுறைகளும் அணிவது நல்லது.
13. வேக எல்லைகள் - வேக எல்லையானது எச்சந்தர்ப்பத்திலும் மணிக்கு 40 கி.மீ. என்பதைவிடக் கூடுதல் ஆகாது.
14. வாகனச் சொந்தக்காரர்கள், சாரதிகள் மற்றும் பயணிகள் ஆகியோரது பாதுகாப்புக் கருதி பின்வரும் ஒழுங்குவிதிகள் அனுசரிக்கப்பட வேண்டும்:-

அ) வாகனச் சொந்தக்காரர் பயணிகளுக்குத் தெரியும் விதமாகப் பின்வரும் தகவல்களை வெளிக்காட்டி வைக்க வேண்டும்:-

- ச பதிவு இலக்கம்
- ச சாரதியின் பெயரும் முகவரியும்
- ச சாரதியின் சாரதி உரிமை இலக்கம்
- ச சொந்தக்காரரின் பெயரும் முகவரியும்
- ச சாரதியின் புகைப்படம்

ஆ) எத்தனை பயணிகளை ஏற்றிச் செல்ல முடியும் என்ற எண்ணிக்கையை பின்புற வெளிப்பக்கத்திலும் இடதுபுறத்தில் வெளிக்காட்ட வேண்டும்.

இ) வாகனம் ஓட்டிச் செல்லப்படும்போது விளம்பரம், துண்டுப் பிரகரம் அல்லது துண்டு விநியோகிப்பது கூடாது.

ஈ) வாகனம் ஓட்டிச் செல்லப்படும்போது ஒலிபெருக்கியைப் பயன்படுத்தி அதன்மூலம் ஏனைய வீதிப் பாவனையாளர்களுக்கு இடைஞ்சல் ஏற்படுத்துவது தவறாகும். வாகனத்துக்குள் இருப்பவர்களுக்கு மாத்திரம் கேட்கும்படியாக ஒலியின் அளவு இருத்தல் வேண்டும்.

உ) சாரதி தான் செலுத்தும் வாகனத்தின் வேகத்தை அறிந்து கொள்ள வசதியாக வேகமானி பொருத்தப்படவேண்டும்.

ஊ) சங்கீத ஒலி எழுப்பியோ பலவித ஒலிகளை சப்திக்க வைத்தோ வாகனம் செலுத்தக்கூடாது.



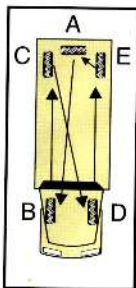
எ) தகுதிச் சான்றிதழ் - பதிவு செய்து ஒரு வருடத்தின் பின் தகுதிச் சான்றிதழ்கள் பெறப்பட்டு, பின்னர் ஆறு மாதங்களுக்கொரு தடவை தகுதியைப் பரீட்சித்துக்கொள்ள வேண்டும்.

குறிப்பு மோட்டார் போக்குவரத்துச் சட்டத்திலுள்ள வாகனப் போக்குவரத்து விதிகளும் ஒழுங்கு விதிகளும் முச்சக்கர வண்டிச் சொந்தக்காரர்களாலும் சாரதிகளாலும் அனுசரிக்கப்பட வேண்டும்.

வாகனச் சில்லுகள் மாற்றுதல்

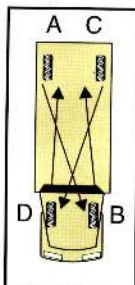
நியாயமான காலப்பகுதிக்குப் பாவித்த பின்னர் உற்பத்தியாளரின் ஆலோசனைப்படி நீங்கள் டயர்களை மாற்றிப் பூட்ட முற்படலாம். அப்படியான ஆலோசனைகளோ அறிவுறுத்தல்களோ இல்லாத போது கீழே காட்டப்பட்ட விதமாக மாற்றிப் பூட்டலாம். இதனால் உச்சப் பயன்பாட்டை டயர்களிலிருந்து, அவற்றைக் கழித்துவிட முன்னர் பெறமுடியும்.

வரைபடம் 1



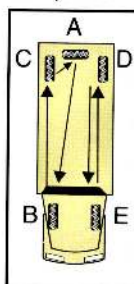
A → C
B → D
C → B
D → E
E → A

வரைபடம் 2



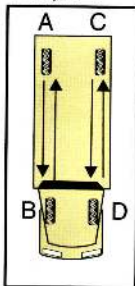
A → D
B → C
C → B
D → A

வரைபடம் 3



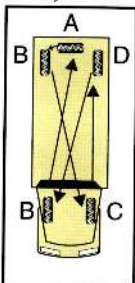
A → D
B → C
C → A
D → E
E → D

வரைபடம் 4



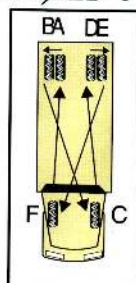
A → C
B → D
C → B
D → A

வரைபடம் 5



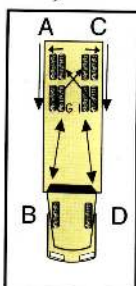
A → D
B → C
C → D
D → E
E → A

வரைபடம் 6



A → D
B → C
C → D
D → E
E → F
F → A

வரைபடம் 7



A → D
B → C
C → D
D → E
E → F
F → A
G → H
H → G
I → J
J → I

குறிப்பு உதிரிச் சில்லானது (Spare Wheel) ஏனைய நான்கு சில்லுகளின் வகையையும் விட வேறாக இருந்தால், (உதிரிச் சில்லைச் சேர்க்காமல்) நான்கு சில்லு சுழற்சி மாற்று முறையை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

மோட்டார் வாகனக் காப்புறுதி

1. காப்புறுதிப் பத்திரமில்லாமல் நெடுஞ்சாலையில் மோட்டார் வாகனத்தைப் பயன்படுத்துவது தவறான செயலாகும். இது சாரதிகளின் கவலையினத்தினால் பொது மக்களுக்கு ஏற்படும் மரணம், காயம் அல்லது ஆதனத்துக்கு ஏற்படும் சேதம் என்பவற்றுக்கு நட்புடு செலுத்துவதற்கு உதவும். சரியான சிந்தனைப் போக்குள்ள சாரதி எவரும் இப்பொறுப்பைத் தான் ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டார். மூன்றாம் திறத்தவரின் மரணம், காயம் அல்லது ஆதனச் சேதம் என்பவற்றுக்கான நட்பு ஈட்டுத் தொகை மிகவும் கூடுதலானதாகும். உண்மையில் வாகனச் சாரதிக்கு இந்தக் காப்புறுதி பெரும் ஆறுதல் தரும் விடயமாகும்.
2. மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின்படி காப்புறுதிப் பத்திரமொன்று ஏதேனும் வாகனம் தொடர்பில் வலுவானதாக இருந்தாலொழிய அம்மோட்டார் வாகனத்தைப் பெருந்தெருவில் பயன்படுத்தவோ அல்லது வேறெவ்வரும் பயன்படுத்தவோ அனுமதித்தல் ஆகாது.
3. மூன்றாம் தரப்பினர் காப்புறுதியானது மூன்றாம் தரப்பினருக்கு ஆதனசேதம் அல்லது மரணம் ஏற்படும் பட்சத்தில் அதற்காக வரையறையற்ற நட்புட்டை வழங்கும் ஏற்பாட்டைக் கொண்டுள்ளது, மரணம் அல்லது உடற்காயமம் ஏற்படும்போது வழக்குச் செலவுகள் உட்பட சட்டரீதியான செலவுகளும் மூன்றாந்தரப்புக்கு வழங்கப்பட வேண்டும் (உரு: 135).
4. யாவும் அடங்கிய பூரண மோட்டார் காப்புறுதிப் பத்திரத்தின்கீழ் தற்செயலான வெளிப்புறக் காரணிகள், தீவிபத்து, குண்டு வெடி விபத்து, தானாகத் தீயற்றல், இடி மின்னல் தாக்குதல், கொள்ளை, வீடுடைத்தல், களவு, வீதி, புகையிரதம், உள்ளூர் நீர்வழி, உயர்த்தி, படியுயர்த்தி போன்றவற்றில் கொண்டு செல்லும் போது ஏற்படும் வன்மச்செயல் என்பவற்றால் வாகனத்துக்கு ஏற்படும் நட்புத்துக்கு அல்லது சேதத்துக்கு நட்புடு வழங்கப்படும்.
5. மேலும் மோட்டார் காப்புறுதிப் பத்திரத்தின் கீழ் கிடைக்கக்கூடிய நன்மைகள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன. (உரு: 135)
சொந்த விபத்து நன்மை - இது காப்புறுதி செய்து கொண்டவருக்கு, மனைவிக்கு, சாரதிக்கு, உதவியாளருக்கு,

துப்பரவாக்கும் தொழிலாளிக்கு, பயணிக்கு அல்லது பெயர் குறிப்பிட்ட ஆளுக்குக் கிடைக்கும்.

வேலையாளர் நட்டஈட்டுக் காப்புறுதி - சாரதிக்கு, உதவியாளருக்கு, துப்பரவாக்கும் தொழிலாளிக்கு, மற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்கும்.

லொறிகளில் காவப்படுகின்ற பண்டங்கள்.

விசேட வின்றஸ்கிறீன் காப்புறுதி.

அதிகரித்த இழுத்துச் செல்லுதல் கட்டணங்கள்.

மூன்றாம் தரப்பினரின் ஆதனச்சேதம்.

பயணிகளுக்கான காப்புறுதி.

பஸ் வண்டிகளில் வரையறையற்ற மூன்றாம் தரப்பினரின் காப்புறுதி.

வாடகைக் வாகனங்களில் விலக்கப்பட்ட பண்டங்களை காவுதல்.

கலகம் மற்றும் உள்நாட்டுக் குழப்பம் மற்றும் பயங்கரவாதச் செயல்கள்.

வெள்ள அபாயங்கள்.

தனியார் வாகனங்களிலும் மோட்டார் சைக்கிள்களிலும் பயிலும்



(உரு: 135)

6. நீங்கள் விபத்தில் மாட்டிக் கொண்டால் உங்கள் செலவுகள் மற்றும் பொறுப்புக்களுக்கு எதிராக மோட்டார் காப்புறுதி உங்களைப் பாது காக்கின்றது.

7. பின்வரும் கேள்விகளும் விடைகளும் முக்கியமானவையாகும் :-

கே: மூன்றாம் தரப்பினரின் கோரிக்கையை யார் செய்யலாம்?

வி: வாகனச் சாரதியின் கவனயீனத்தால் விபத்தில் காயமடைந்த அல்லது வாகனம் சேதம் அடைந்த எவரும் கோரலாம்.

கே: விபத்துக்குக் காரணமான சாரதி மூன்றாம் தரப்பினரின் கோரிக்கையை செய்யலாமா?

வி: செய்ய முடியாது. காப்புறுதி செய்தவரின் வீட்டில் உள்ள அவரின் சொந்தக்காரராக இல்லாமல், சம்பளம் பெறும் ஊழியராக இருந்தால், அச் சாரதிக்கு வேலையாளர் நட்ட ஈட்டுக் காப்புறுதியின்கீழ் அல்லது பூரண காப்புறுதி விசேட ஆள்சார் விபத்து நன்மை கிடைக்குமாயிருந்தால் அதன்கீழ் முறையாகக் கிடைக்கும்.

கே: காயப்பட்டவர் எவ்வித நன்மையைக் கோரலாம்?
 வி: நியாயமான மருத்துவ மற்றும் வைத்தியசாலைச்
 செலவுகள், போக்குவரத்து (அம்புலன்ஸ், நோவு மற்றும்
 வேதனை அத்துடன் எதிர்கால சம்பாத்தியம், ஏனைய
 பிறவும்).

8. ஆகவே பின்வருவனவற்றை நினைவிற் கொள்ளவும்:-

- I. உங்கள் பெயரில் காப்புறுதி செய்து கொள்ளவும். வாகனச்
 சொந்தக்காரரின் பெயரில் காப்புறுதி பெறப்படல் வேண்டும்.
- II. உண்மையான வாகனப் பாவனைக்கேற்ப வாகனம் (தனியார்
 அல்லது வாடகை) பதிவு செய்யப்படல் வேண்டும்.
- III. பொருட் சேதத்துக்கான அல்லது இழப்புக்கான காப்புறுதியின்
 விடயத்தில் வாகனத்தின் பெறுமதி அதன் நடப்பிலுள்ள சந்தைப்
 பெறுமதியாகும்.
- IV. மேலதிக நன்மைகளையும் விரும்பினால் தெரிவு செய்யலாம்.
- V. உமது வாகனத்தைப் பின்வரும் நிலைமைகளில் எவரையும்
 செலுத்த விடக்கூடாது:-
 (அ) காப்புறுதி செய்யப்படாமல்.
 (ஆ) மது அல்லது போதை மருந்து பாவித்துள்ள போது.
 (இ) முறையான சாரதி அனுமதிப்பத்திரம் இல்லாமல்.
 (ஈ) வாகனம் நன்றாக இயங்கும் நிலையில் இல்லாதிருந்தால்.
 (உ) வாகனத்தைக் காப்புறுதி செய்து கொண்ட நோக்கம்
 தவிரந்த வேறு நோக்கத்திற்காக எனில்,
 (ஊ) உமது சம்மதம் இல்லாத நிலையில்.
- VI. விபத்து, சேதம், இழப்பு, காயம் ஏற்பட்டவுடன் உமது
 காப்புறுதியாளரை அணுகி அவரது ஆலோசனைப்படி நடக்கவும்.

9. பாதுகாப்பாக வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்வதன் மூலம் விபத்துக்களைத்
 தடுப்பதுதான் மிகவும் முக்கியமானது. ஆனால் மனிதப் பிழை
 காரணமாக அவ்வாறு விபத்தைத் தடுக்க முடியாத சந்தர்ப்பத்தில்
 காப்புறுதி கைகொடுத்து உதவும்.

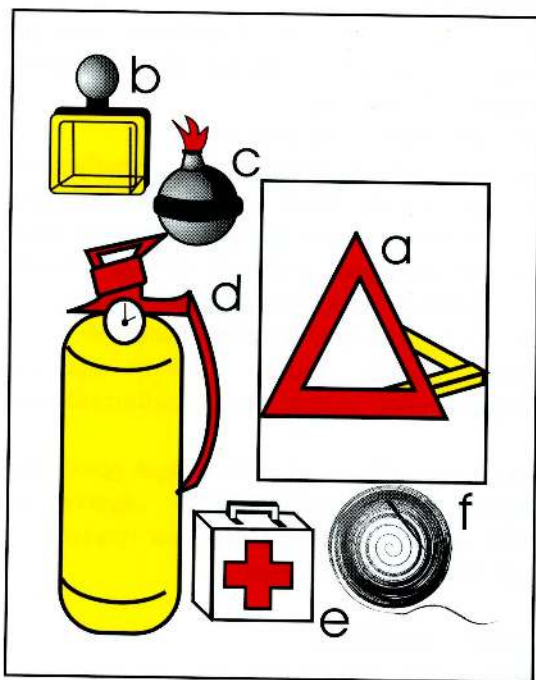
10. காப்புறுதிச் சான்றிதழ்:

இச்சான்றிதழானது வாகனத்தின் புதிய சொந்தக்காரர் ஒருவருக்கு
 மாற்றுவதற்குரியதன்று.

அவசர உபகரணங்கள் (Emergency Accessories)

வீதியில் ஏற்படும் விபத்துக் காரணமாக உமது வாகனம் சேதமடைந்திருக்கும்போது வீதி விபத்தைத் தடுப்பதற்காக அல்லது குறைப்பதற்காகப் பின்வரும் எச்சரிக்கை உபாயங்ளைக் கொண்டிருக்க வேண்டும். (உரு: 136)

- (a) ஒளி தெறிக்கும் முக்கோணம்.
- (b) சிவப்பு மின்சார விளக்குகள்.
- (c) திரவ எரியும் சுவாலை விளக்குகள்.
- (d) தீயணைப்பு கருவிகள்.
- (e) முதலுதவி உபகரணம்.
- (f) இழுக்கும் சங்கிலி.



(உரு: 136)

மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகள் திட்டம்

1. மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளித் திட்டத்தின் வரலாறு:

மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளித் திட்டமானது முதன் முதலாக 1981 ஆம் ஆண்டின் 21ஆம் இலக்கச் சட்டத்தினால் அறிமுகப் படுத்தப்பட்டது. முதல் 18 ஆண்டுகளின்போது இந்த மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளித் திட்டம் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் முக்கியம் குறைந்த அம்சமாக விளங்கியது. இதற்கு முக்கியமான காரணம் வாகனச்சாரதி உத்தரவுப்பத்திரம் (Driving Licence) மோட்டார் வாகனத் திணைக்களத்தில் கணனி மயப்படுத்தப்படாததே. மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளித்திட்டம் எதிர்காலத்தில் ஒரு தேசிய திட்டமாக விளங்கும். இப்பொழுது சாரதி உத்தரவுப் பத்திரம் (Driving Licence) கணனிமயப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இது வீதி விபத்துகளைப் பெருமளவு குறைக்க உதவும்.

2. மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகளால் என்ன பயன்?

வீதி விதிகளை வேண்டுமென்று விடாப்பிடியாக புறக்கணிக்கும் சாரதிகளைப் பொறுத்தவரை, பாதுகாப்பாக அவர்களை வாகனம் ஓட்ட ஊக்குவிப்பது அவசியமானதாகின்றது. ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்துக்கு அவர்களை வாகனமோட்டுவதிலிருந்து தடுத்து நிறுத்திவைக்க இது உதவும். குற்றம் புரிந்த இடத்திலேயே குற்றப்பணம் விதித்தல், நீதிமன்றம் தண்டனைகளையும் குற்றப் பணங்களையும் விதித்தல் போன்ற காரியங்களுடன் மேலதிகமாக இம்மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளித் திட்டமுறையும் வீதிப்பாதுகாப்பை வலியுறுத்தப் பெரிதும் உதவும்.

3. மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகள் முறைமை:

- 3.1 மோட்டார் போக்குவரத்துச் சட்டத்திலுள்ள அட்டவணைப் படுத்தப்பட்ட தவறுகளின்கீழ் பொலிசாரால் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு நீதிமன்றங்களில் குற்றவாளிகளாகக் காணப்படும் சாரதிகளுக்கு மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகள் வழங்கப்படுவதே இந்த முறைமை ஆகும்.
- 3.2 இதில் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் உட்பட்ட சகல சாரதி உரிமம் வைத்திருப்பவர்களும் அடங்குவர்.
- 3.3 இது 2004 ஆம் ஆண்டளவில் அமுலுக்கு வரும்.

4. இது எவ்வாறு செயற்படும் என்பது:

- 4.1 போக்குவரத்து தவறொன்றை சாரதியொருவர் இழைக்கும் ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும் அவர் தவறின் தன்மையைப் பொறுத்து மதிப்புக் குறைப்பு புள்ளிகளைச் சம்பாதிப்பார். 24 மாதகாலப் பகுதிக்குள் அவர் 24ற்கு மேற்பட்ட மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகளைச் சம்பாதித்திருக்குமிடத்து அவருடைய உத்தரவுப் பத்திரம் இடைநிறுத்தம் செய்யப்படும் நிலைக்கு உட்படும்.
- 4.2 முதலாம் அட்டவணையில் தரப்பட்ட தவறுகளுக்காக பொலிசாரால் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு நீதிமன்றத்தால் குற்றவாளியாகக் காணப்படும் சாரதிகளுக்கு மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகள் கொடுக்கப்படும்.
- 4.3 குற்றத் தீர்ப்பளிப்பது தாமதமானாலும், தவறு புரியப்பட்ட தேதியிலிருந்து சாரதிக்கு குறைப்புப் புள்ளிகள் கொடுக்கப்படும்.
- 4.4 இருபத்துநாலு (24) அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகளைப் பெறும் சாரதிகள் முதலாவது தடவையாக மூன்று (3) மாதங்களுக்கு இடைநிறுத்தி வைக்கப்படுவர். அடுத்த தடவையாக ஆறு (6) மாதங்களுக்கு இடைநிறுத்தப்படுவர்.
- 4.5 மோட்டார் வாகன ஆணையாளர் நாயகம் ஒரு தடவைக்கு மேற்பட தமது உத்தரவுப்பத்திரம் (Driving Licence) இடைநிறுத்தி வைக்கப்பட்டவர்களை சாரதிப் புனர்வாழ்வுப் பயிற்சி நெறியைப் பின்பற்றுமாறு கட்டளையிடும் உரிமை கொண்டவராக இருப்பார். இப்பயிற்சி நெறிக்குச் சமூகமளித்த சான்றிதழைக் காண்பித்ததன்மேல் அவருக்கு நியாயமான தண்டனைக் குறைப்புகள் வழங்கப்படலாம்.
- 4.6 சாரதி உத்தரவுப்பத்திரத்தை ஒப்படைப்பதன் மீது இடைநிறுத்தம் ஆரம்பமாகும்.
- 4.7 மோட்டார் சாரதி 12 மாத அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட தவறு இல்லாத காலப்பகுதியை எய்தும்வரை அவருக்குக் கொடுக்கப்பட்ட மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகள் பதிவேட்டில் காணப்படும்.

5. ஊக்குவிப்புகள்

மதிப்புக் குறைப்புக் புள்ளிகளைப்பெற்ற அல்லது இடை நிறுத்தங்களைப் பெற்ற ஒரு மோட்டார் சாரதி தனது பதிவேட்டிலிருந்து



அத்தகைய மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகளையும் இடை நிறுத்தங்களையும் அழித்துவிட முடியும். மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகளைப் பெறும் தவறுகள் எவற்றையும் புரியாமல் 12 மாத காலப்பகுதிக்கு வாகனத்தை ஓட்டினால், தமது பதிவேடுகளிலிருந்து முன்னர் பெற்ற எல்லா மதிப்புக் குறைப்புப் புள்ளிகளையும் அழித்துவிட முடியும். இதே போன்று எவ்வித தவறும் புரியாமல் 24 மாத காலப் பகுதிக்கு வாகனத்தை ஓட்டினால் அவரது பதிவேடுகளில் இருந்து முன்னர் பெற்ற எல்லா இடை நிறுத்தங்களையும் அழித்துவிட முடியும்.

6. பின்வரும் தவறுகள் இத்திட்டத்தில் அடங்கும் :-

தவறுகள்	புள்ளிகள்
1. அபாயகரமாகவும் கண்மூடித்தனமாகவும் செலுத்துதல்	6
2. அசிரத்தையாக வாகனத்தைச் செலுத்துதல்	6
3. விபத்தைத் தவிர்க்கத் தவறுதல்	4
4. விபத்தை அறிவிக்கத் தவறுதல்	4
5. வீதி விதிகளை மீறுதல்	2,4
6. வேக எல்லையை மீறுதல்	2,4,6
7. நிறுத்துதல் மூலம் தடை செய்தல்	2
8. வீதிச் சைகைகளையும் அடையாளங்களையும் மீறுதல்	2
9. சாரதிகளினாலான தவறான சைகைகள்	2
10. விளக்குகளைக் குறைக்கத் தவறுதல்	4
11. தலைவிளக்குகள், பின் அல்லது பிறவிளக்குகள் இல்லாமல் செலுத்துதல்.	3
12. ஆசனப்பட்டி அணியாமல் செலுத்துதல்	3
13. தலைக்கவசம் அணியாமல் செலுத்துதல் / தலைக்கவசம் அணியாது ஒருவர் பின்ஆசனத்தில் இருக்கத்தக்க செலுத்துதல்	3



சாரதியின் உறுதி மொழி (சத்தியம்)

வீதியைப் பயன்படுத்துபவர்கள் அனைவருக்கும் வீதிகள் பாதுகாப்பானவையாக இருக்க வேண்டும் என்பதனை உறுதிப்படுத்தவேண்டிது ஓர் அவசரத் தேவையாகும். சாரதியாக வாகனம் ஓட்டும் திறமையிலும் தகைமையிலும் ஆட்களுக்குப் பயிற்சியளிக்கும் அதே சமயத்தில் தமது வீடுகளை விட்டு வேலைத் தலங்களுக்குச் செல்ல முன்னர் பொதுத்துறை மற்றும் தனியார் துறைகளிலுள்ள சாரதிகள் அனைவரும் சாரதியின் சத்தியத்தை செய்து கொள்ளுமாறு கேட்கப்படவேண்டியதும் அவசியமானதாகும். கீழே கொடுக்கப்பட்ட உறுதிமொழி, தாபனத்தின் பெயர், சாரதிகளின் பெயர்கள் என்பவற்றுடன் சேர்த்து அழகாக அச்சிடப்பட்டு பின்னர் கடினமான தடித்த பொலித்தீன் உறை போட்டு தொழில் தருநரால் சாரதிக்கு வழங்கப்படவேண்டும்.

உறுதி மொழி

நான் சாரதியாகக் கடமையாற்றும் போது பெருவீதிப் போக்குவரத்து விதிகள் அனைத்தையும் அனுசரித்து நடப்பேன் என இத்தால் உறுதி செய்கிறேன்

நான் பெருவீதி வழியே செல்லும் வேளைகளில் அசிரத்தையுடனும் ஆபத்தான முறையிலும் எனது வாகனத்தைச் செலுத்துவதைத் தவிர்த்து சகல வீதி விதிகளையும் கடைப்பிடித்து சட்டத்துக்கு அடிபணியும் சேவகனாக விபத்துக்கள் ஏற்படாத வண்ணம் மிகவும் பொறுப்புடனும் புத்தி சாதூரியமாகவும் வாகனத்தைச் செலுத்தி சாமர்த்தியம்மிகு சாரதி என்ற நற்பெயரைச் சம்பாதித்துக் கொள்வேன்.



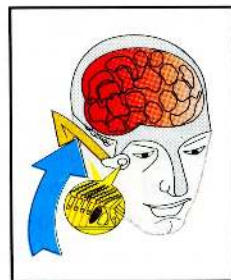
[7] மதுப் பாவனையும் அதன் விளைவுகளும்

விபத்துக்கள் பற்றிய நிகழ்வுகளும் புள்ளி விபரங்களும் உண்மையான நிலைமை முழுதையும் எடுத்துக்காட்டுவதில்லை. யாரோ ஒருவர் மது போதையில் அல்லது போதைவஸ்து பாவித்துவிட்டு வாகனத்தைச் செலுத்துவதால் பலநூற்றுக்கணக்கான உயிர்கள் பாதியில் பறிக்கப்படுகின்றன. காயங்களால் ஊனமடைதல் ஏற்படும். இவற்றால் சீரழிந்த குடும்பங்கள் கணக்கில் அடங்காது. மதுபோதையில் இருக்கும் போது பாதையில் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்வது தண்டனைக்குரிய குற்றமாகும்.

1. மது என்ன செய்கிறது.



(உரு: 137)



(உரு: 138)

- அ) நிதானத்தை இழக்க வைக்கிறது.
- ஆ) சிந்தனையைச் சிதறடிக்கிறது.
- இ) உண்மையான உடற்செயற்பாட்டைக் குழப்புகிறது.
- ஈ) போலியான துணிச்சலைக் கொடுக்கிறது.
- உ) வாகனத்தைச் சரிவரச் செலுத்தும் திறனை இழக்கச் செய்கிறது.

(உரு: 137)

மதுபோதை உங்கள் அவதானத்தை மழுங்கடிக்கச் செய்து தெளிவான பார்வையை மங்கச் செய்து வேகமும் தூரமும் தொடர்பாக உங்கள் சிரத்தையை சீரழித்து விடுகிறது. வேறு வகையாகப் பார்த்தால் ஒருவர் வாகனத்தைப் பாதகாப்பாகச் செலுத்துவதற்கு என்னவெல்லாம் தேவையோ அவை எல்லாவற்றையும் உடல் ரீதியாகவும் உளரீதியாகவும் இழந்து நிற்கும் நிலையை ஏற்படுத்துகிறது (உரு: 138).

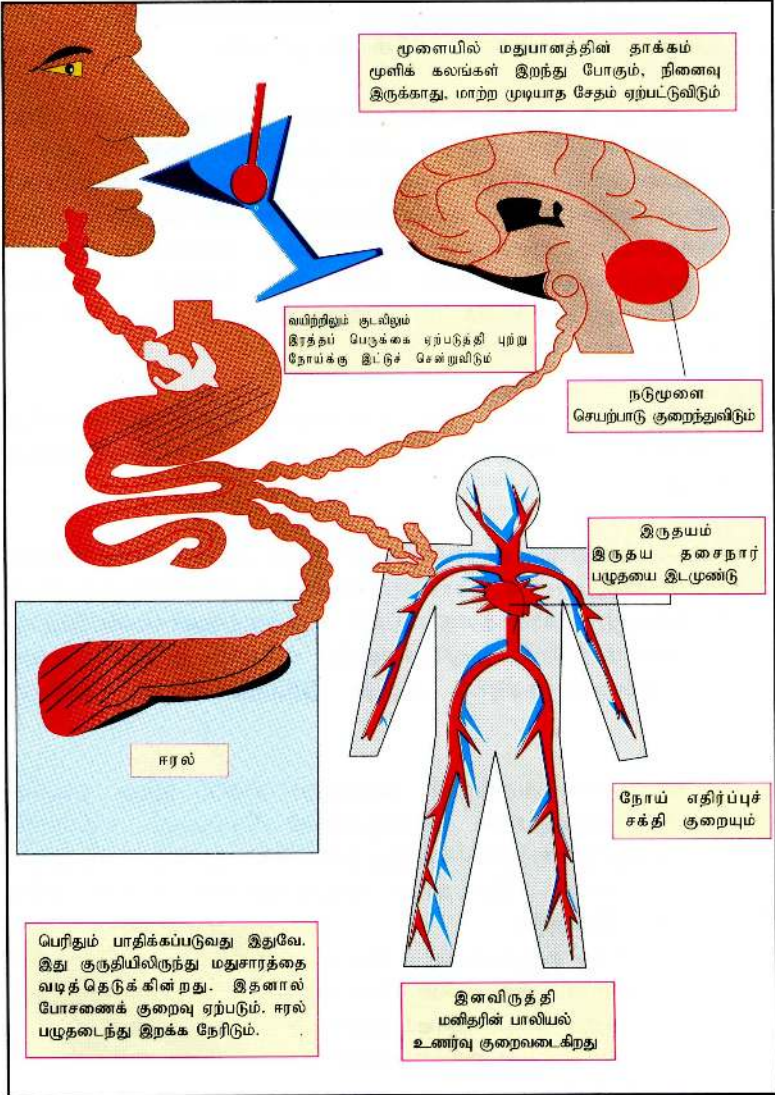
ஏனைய மருந்துகளைப் பாவிப்பவர்கள் ஒரு போதும் மதுபானம் அருந்தக் கூடாது. ஏனெனில் இரவு வேளைகளில் உங்கள் பார்வை மங்கிவிடும். மதுபானம் அருந்தியபின் வாகனத்தைச் செலுத்துவது மிகவும் ஆபத்தானது. அதுவும் இரவில் கூடவே கூடாது. எதிரே வருகின்ற வாகனத்தின் தலைவிளக்கு ஒளித் தாக்கத்திலிருந்து மீள்வதற்கு மதுபோதையிலுள்ளவர்களுக்கு நீண்ட நேரம் எடுக்கும்.

2. குருதி மதுசார அளவு (கு.ம.அ)

உங்கள் குருதியிலுள்ள மதுசாரத்தின் அளவு பின்வரும் விடயங்களில் தங்கி நிற்கின்றது:-

- 2.1 எவ்வளவு மதுபானம் நீங்கள் அருந்துகின்றீர்கள் என்பதிலும் எவ்வளவு சீக்கிரமாக உங்கள் உடல் அதனை வெளியேற்றிக் கொள்கிறது என்பதிலும்.
- 2.2 மது அருந்துவதற்கு எவ்வளவு நேர இடைவெளிகள் என்பதிலும்.
- 2.3 உங்கள் நிறையிலும் உடற்பருமனிலும் வடிவத்திலும் அத்துடன் ஒருவர் ஆணா, பெண்ணா என்பதிலும் இது தங்கியுள்ளது. குருதி மதுசார அளவு என்பது உமது குருதியிலுள்ள மதுசாரத்தின் நூற்று வீதமாகும். இதனை வழமையாக சவாசப் பரிசோதனை மூலமோ குருதி அல்லது சிறுநீர்ப் பரிசோதனை மூலமோ கண்டுகொள்ள முடியும். ஒவ்வொரு 100 மி.லீ குருதியிலும் 0.080 கிராம் மதுசார அடர்த்தி கொண்ட சாரதி ஒருவர் நிதானமிழந்து போதை ஏறியவர் என்பது சட்டவியாகும். இவர் ஒழுக்கத்தை சாதாரண சாரதியுடன் ஒப்பிடும்போது ஐந்து அல்லது ஆறு மடங்கு விபத்துக்குட்படும் சாத்தியப்பட்டு இருப்பார். ஆளொருவர் விதிக்கப்பட்ட அளவிலும் பார்க்க கூடுதலாக மதுபானம் அருந்தியிருந்தவர் என்பது போதுமான நிரூபணமாகும். உங்கள் குருதி மதுசார அளவு நீங்கள் எந்த வகைப்பட்ட மதுபானத்தை எந்த அளவு அருந்தினீர்கள் என்பதில் தங்கியிருக்க மாட்டாது. எவ்வளவுக்கு நீங்கள் நிலைகுலையாமல் நின்றுபிடிப்பீர்கள் என்பதிலும் தங்கியிருக்கமாட்டாது. உடல் நிலையில் வித்தியாசம் ஏற்படும்போது மதுசாரத்தின் தாக்கங்களிலிருந்து எவருமே விடுபடமுடியாது. குறிப்பிட்ட ஒரு நேரத்துக்குள் எவ்வளவு கூடுதலாக நீங்கள் மதுபானம் அருந்துகிறீர்களோ அவ்வளவு கூடுதலாக உங்கள் குருதி மதுசார அளவு இருக்கும். இதன் பொருட்டு கோப்பி அருந்துதலோ, தேகாப்பியாசம் செய்வதோ, குளிர்நீரில் குளிப்பதோ இக்குருதி மதுசார அளவைச் சிறிதளவேனும் குறைக்க வல்லன அல்ல.

மதுபானத்தின் தாக்கம்



(உரு: 139)

இக்குருதி மதுசார அளவைக் குறைப்பதற்கு ஒரே வழி மேலும் குடிக்காமல் சிறிது நேரம் இருப்பதுதான். உங்கள் உடல் மதுசாரத்தை உறிஞ்சுவதற்கும் வெளியேற்றுவதற்கும் கால் அவகாசம் கொடுக்க வேண்டும். (உரு: 139)

மதுபானத்தை அருந்துவதற்கு முன்னர் அல்லது அருந்தும்போது உண்பதானது மதுசாரம் உடலில் உறிஞ்சப்படுவதனை ஓரளவு மந்தமடையச் செய்கிறது. ஆனால் கூடுதலாக மதுபானம் அருந்தினால் அது உங்களை போதை ஏறுவதிலிருந்தோ நிதானம் இழப்பதிலிருந்தோ தடுக்கமாட்டாது. முதல் நாள் இரவு முழுவதும் கடுமையாக மதுபானம் அருந்திய ஒருவர் மறுநாள் கலை 7.00 மணிக்கு வேலைக்கு வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லும்போதும் அவர் மட்டுக்கு மீறி மது அருந்தியவராகவே காணப்படுவார்.

3. **மதுபோதையினால் ஏற்படக்கூடிய தொல்லைகளைத் தவிர்த்தல். (பாதுகாப்பாக வாகனம் செலுத்துவதற்கான யுக்திகள்)**

நீங்கள் மதுபானம் அருந்தவேண்டிய ஒரு சூழ்நிலையில் இருக்க வேண்டியிருந்தால் உங்கள் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லாது வேறு போக்குவரத்து மார்க்கத்தை நாடவும். மதுபானத்தைப் பயன்படுத்தாது விட்டால் மாத்திரமே மதுபோதையில் வாகனம் ஓட்டிச் செல்லும் நிலைமையைத் தவிர்க்க முடியும். இதற்குப் பல்வேறு வழிகள் உண்டு:-

- 3.1 மதுபானம் அருந்திய அன்றைய தினம் இரவு தங்கிக் கொள்ளுவதற்கான ஒழுங்குகளைச் செய்யவும். மதுபானம் அருந்தாத சாரத்தியம் தெரிந்த நண்பனின் உதவியுடன் வீட்டுக்குச் செல்லவும். இதற்கான ஒழுங்குகளை முன்கூட்டியே செய்யவேண்டும்.
- 3.2 மதுபானம் அருந்தத் தொடங்க முன்னர் உங்கள் வாகனத்தின் சாவிகளை, மதுபானம் அருந்தாத உங்களை வீட்டுக்கு அழைத்துச் செல்லக்கூடிய நண்பனிடம் கொடுக்கவும்.
- 3.3 வசதியானால் வாடகைக்காரையோ பொதுப் போக்குவரத்தையோ பயன்படுத்தவும்.
- 3.4 போதை நிலை இறங்கும் வரை நிற்கவும்.
- 3.5 உங்களைக் கூட்டிச்செல்ல வருமாறு யாரையாவது ஒழுங்கு செய்யவும்.

4. ஏனைய முற்காப்பு வழிமுறைகள்

- 4.1 மதுபானம் அருந்த விரும்பினால், குறைவான மதுசார உள்ளடக்கம் கொண்ட பியர், உவன் போன்றவற்றைத் தெரிவு செய்யவும்.
- 4.2 ஆறுதலாக மதுபானத்தை அருந்தவும், மதுசாரமற்ற பானங்களுக்கிடையே மாறி மாறி மதுசாரம் உள்ள பானங்களை அருந்தவும்.
- 4.3 மது அருந்துவதுதான் உமது கொண்டாட்டத்தின் பிரதான விடயமாகக் கொள்ள வேண்டாம். நண்பர்களை வரவழைத்து சம்பாஷிப்பது விளையாட்டுக்கள் மற்றும் பொழுதுபோக்கு அம்சங்களில் ஈடுபடுவது சிறந்ததாகும்.
- 4.4 மதுபானம் அருந்துவதற்கு முன்னதாக நன்கு உண்ணவும். மது பானம் அருந்தும்போது இடையிடையே சிறுகொறிப்பு உணவுகள் எடுக்கவும்.
- 4.5 அளவுக்கு அதிகமாக மதுபானம் அருந்தி விட்டதாக நீங்கள் நினைத்தால் உடனடியாகக் குடிப்பதை நிறுத்தி குருதி மதுசார அளவு குறைவதற்கு கால அவகாசம் கொடுக்கவும்.
- 4.6 நண்பர்கள் சொல்வதைக் கேட்கவும், அவர்கள் உதவியை ஏற்கவும்.
- 4.7 நீங்கள் விருந்தளித்தால் உமது விருந்தாளி மது போதையில் வாகனம் செலுத்தாது இருப்பதனை நிச்சயப்படுத்திக் கொள்ளவும். அவர்கள் எவரும் வாகனத்தை எடுக்காது பார்த்துக் கொள்ளவும். வேறுயாரையாவது சாரதியாக அமர்த்தி அவர்களை அனுப்பிவையுங்கள். ஏதேனும் விபத்து நேருமானால் நீங்கள் மறைமுகமாகப் பொறுப்புடையவர்களாவீர்கள்.

5. சட்டம் கூறுவது என்ன?

நெடுஞ்சாலையிலுள்ள மோட்டார் வாகனச் சாரதி மதுபோதையில் இருப்பதாக பொலிஸ் உத்தியோகத்தர் சந்தேகித்தால் உடனடியாக அவரை சுவாசப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்த வேண்டும். அந்நபர் அவ்வேண்டுகோளுக்கு இணங்க வேண்டும். அத்தகைய நபர் அப்பரீட்சைக்கு உட்பட மறுத்தால் வேறுவகையான சான்றை அவர் முன்வைத்தாலொழிய அவர் மதுபோதையில் இருந்தவராகவே ஊகிக்கப்படுவர். போதைவஸ்துக்களைப் பாவித்தவரெனச் சந்தேகிக்கப்படும் ஆட்கள் அரசாங்க மருத்துவ உத்தியோகத்தர் முன் கொண்டுவரப்பட்டு, பரீட்சிக்கப்படுவர். வேறு வகையான சான்றை அவர் முன்வைத்தாலொழிய மருத்துவ உத்தியோகத்தரின் அறிக்கை அவர் போதைவஸ்து அருந்தியிருந்தார் என்பதற்குப்

போதிய சான்றாகும். அத்தகையவரின் சாரதி உரிமம் இடைநிறுத்தி வைக்கப்பட வேண்டும் எனச் சட்டம் கட்டாயப்படுத்துகிறது.

6. எவ்வளவு விரைவாக குருதி மதுசார அளவு குறையும்

ஏறக்குறைய மதுசாரத்தின் 10% சுவாச மூலமாகவும் சிறுநீர் மற்றும் வியர்வை மூலமும் எவ்வித மாற்றமுமில்லாமல் உடலிலிருந்து வெளியேறுகிறது. குருதிச் சுற்றோட்டத்திலுள்ள மதுசாரத்தில் பெரும்பகுதி (90%க்கு மேல்) கல்லீரலில் பிரிக்கப்படுகிறது. பொதுவாக கல்லீரல் மதுசாரத்தைச் செயலிழக்கச் செய்வதற்கு 1 மணி நேரம் எடுக்கிறது. குருதி மதுசார அளவு மணித்தியாலத்திற்கு 0.015% வீதத்தால் குறைவடைகிறது. இந்த அளவு ஆளுக்கு ஆள் வேறுபடும். குருதி மதுசார அளவு பூரணமாக அற்றுப்போக ஏறத்தாழ 45 மணிநேரம் எடுக்கலாம்.

7. மதுசாரச் சமன்பாடு

பொதுவாகத் திறாம் எனப் பயன்படுத்தப்படும் சொல்லை வைத்துக் கொண்டு பின்வரும் அண்ணளவான கணக்கீடுகள் செய்யப்படுகின்றன.

அ) 3 பைந் பியர் = 20 திறாம்களுக்கும் 2 1/2 லீற்றருக்கும் சமன்.

ஆ) 4 அவுன்ஸ் விஸ்கி = 1 1/2 திறாம்களுக்கும் 150 மில்லி லீற்றருக்கும் சமன்.

இ) 6 அவுன்ஸ் சாராயம் = 2 திறாம்களுக்கும் 200 மில்லி லீற்றருக்கும் சமன்.

இங்கு குறிப்பிட்ட அளவுகளுக்கும் மேலாக மதுசாரத்தை சாரதிகள் அருந்தாமலிருப்பது உதவியாக இருக்கும். ஏனெனில் அவர்கள் திறாமுக்கும் பைந்துக்கும் பழக்கப்பட்டவர்கள், பொறுப்புடையவராக இருக்கலாம். (உரு: 140)

மதுசார சமன்பாடு

லீற்றரில் அண்ணளவான கணிப்பு
திராம்கள் - அவுன்ஸ்



பியர்
லீற்றர்-2.5
திராம்கள் - 20



விஸ்கி
மில்லி லீற்றர்-150
அவுன்ஸ்குகள் - 4
திராம்கள் - 1.5



சாராயம்
மில்லி லீற்றர்-200
அவுன்ஸ்குகள் - 6
திராம்கள் - 2



ஏரி அல்லது
அதற்கு மேல்
ஒவ்வொரு
100 மி.லீ
இரத்தத்திலும்
0.080 கிராம்
மதுசாரம் இருப்பது
குடிவெறி
உண்டென்பதற்கு
சட்டரீதியான
சான்றாகும்.

(உரு: 140)

மது அருந்தியிருந்தால் வாகனம் செலுத்தக்கூடாது. வாகனம்
செலுத்துவதானால் மது அருந்தக் கூடாது.

[8] எரிபொருள் நுகர்ச்சி பற்றிய வழிகாட்டல்

காற்று அசுத்தமாவதற்கு எமது மோட்டார் வாகனங்களே காரணம் எனக்கூறலாம். சரியான முறையில் வாகனங்களைச் செலுத்தினால் பெருமளவுக்கு இத்தீங்கைக் குறைக்கமுடியும். இவற்றின் மூலம் எரிபொருளும் பணமும் மிச்சமாகிறது.

வாகனத்தைத் தெரிந்து எடுத்தல்



(உரு: 141)



(உரு: 142)

எவ்வளவு பாரமாக உங்கள் கார் இருக்கிறதோ அவ்வளவு கூடுதலான எரிபொருளை அது உபயோகப்படுத்தும். சராசரியாக, அரை தொன் நிறையுள்ள காருக்கு 700 லீட்டர் எரிபொருள் ஒரு வருடத்துக்கு தேவைப்படுகிறது. ஒன்று, ஒன்றரைத் தொன் நிறையுள்ள பெரிய சுகபோக கார்கள் பெருமளவு எரிபொருளைக் குடிக்கும். (உரு: 141, 142)

நீங்கள் ஒரு புதிய காரை வாங்குவதற்கு உத்தேசித்தால் அதனைப் பதிவு செய்தல், அரசிறை உரிமம் பெறுதல், காப்புறுதி செய்தல், பராமரித்தல் மற்றும் எரிபொருள் போன்ற செலவுகளைப் பற்றிச் சற்றுச் சிந்தித்துப் பாருங்கள். இனி அதற்கு மேலதிகமாக எதையாவது பொருத்துதல் பற்றிச் சற்று அவதானமாக இருக்கவும். உங்கள் காருக்கு குளிருட்டல் வசதி பொருத்தினால், எரிபொருள் பாவனை அதிகரிக்கும். வாகன நெரிசலில் ஊர்ந்து செல்லும் போது நுகரும் எரிபொருளின் அளவோ மிகவும் அதிகம்.

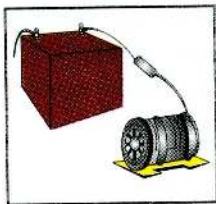
உங்கள் காரின் பராமரிப்பில் கவனம் தேவை

1. எரிபொருளையும் பணத்தையும் சேமிக்க உங்கள் காரின் இயந்திரத்தை நல்ல நிலையில் வைத்திருக்கவும். தேய்ந்துபோன பிளக் (Plug) போன்ற வற்றை மாற்றிவிடவும். ஒரு வருடத்தில் ஆகக்குறைந்தது இரு தடவையாவது உங்கள் காரை கராஜ்ஜில் விட்டு இயந்திரத்தைச் செப்பனிடவும் பூரணமாக சேர்விஸ் பண்ணவும் வேண்டும். இப்படிச் செய்தல் எரிபொருள் வீணாவதைத் தடுக்க உதவும்.

2. எந்திரத்தை துப்புரவாக்குதல்.

கிறீசை அகற்றும் திரவம் கொண்டு எஞ்சினைக் கழுவவேண்டும். உங்கள் எஞ்சினைத் துப்புரவாக வைத்திருந்தால் அது விரைவாகக் சூடேறும் ஆபத்துக்கு உட்படமாட்டாது.

3. பட்டறி

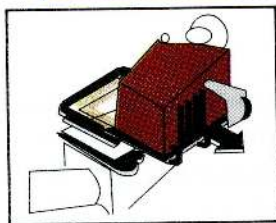


(உரு: 143)

அடிக்கடி 'பட்டறி'யைச் சோதிக்கவும். வடிகட்டிய நீர் கொண்டு செல்களை பூரணமாக நிரப்ப வேண்டும். வெள்ளைப் பளிங்குகள் பட்டறியின் முனைகளில் படிந்திருந்தால் அவற்றைச் சுரண்டி எடுத்து, பெற்றோலியம் ஜெல்லினால் தடவி விடவும். “பூமித் தொடுப்பு” (Earth Connection) சரிவர உள்ளதா என்பதை நிச்சயப்படுத்திக் கொள்ளுங்கள். இத்தொடுப்புகள் நல்ல நிலையில் இருக்குமானால்

கார் எளிதில் இயங்கத் தொடங்கும். இது எரிபொருளை மிச்சப்படுத்தி பட்டறி நீண்ட காலத்துக்கு உழைக்க உதவும் (உரு: 143).

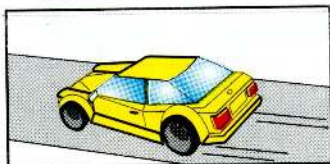
4. காற்று வடிகட்டி (Air Cleaner)



(உரு: 144)

அடைப்புள்ள காற்று வடிகட்டி 20 சதவீதம் அளவுக்கு எரிபொருட் பாவனையைக் குறைத்துவிடும். வழமையாக மடிப்புகள் கொண்ட வட்டவடிமான மாற்றத்தகு கடதாசி வடிகட்டி அல்லது நிரந்தரமான கம்பி அல்லது உலோக வடிகட்டிகள் கார் உற்பத்தியாளர்களால் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. கடதாசி வடிகட்டியை எடுத்துவிட்டு அடைந்துள்ள தூசியையும் அழுக்கையும் நீக்கவும். ஏனைய வடிகட்டிகளை மண்ணெண்ணெயில் அமிழ்த்திச் சுத்தம் செய்ய முடியும். (உரு: 144).

5. பிறேக் இறுக்கம்



(உரு: 145)

பிறேக்குகள் இறுக்கமாக இருந்தால் சில்லுகள் இலகுவாகத் திரும்பமாட்டாது. இதனால் கூடுதலான எரிபொருள் பாவிக்கப்படும். ஒவ்வொரு சில்லையும் தனித்தனியாக மேலே உயர்த்தி இதனை அறிய முடியும்.

சில்லைச் சுழற்றும்போது சத்தம் கேட்டால் அல்லது சில்லு சுலபமாகச் சுழலாவிட்டால், உங்கள் பிறேக்குகளை நீங்கள் கவனிக்க வேண்டும். (உரு: 145)

6. எரிபொருள் தொகுதி

எவையேனும் குழாய்களில் அல்லது மூட்டுகளில் ஒழுக்கு இருக்கிறதா என அவதானிக்கவும். ஈரலிப்பைக் கொண்டும் நாவல் நிற அல்லது மஞ்சள் நிறக் கறைகளைக் கொண்டும் இதனைத் தெரிந்து கொள்ளலாம். சீல்கள் (Seals), குழாய் மூட்டுகள், கார்புரேட்டர் (Carburetor) மற்றும் காஸ்கெட்கள் (Gaskets) போன்ற இடங்களை அவதானிக்கவும்.

7. டயர்கள்

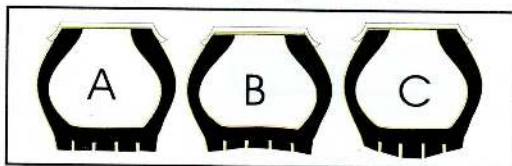
றேடியல் டயர்களே சிபார்சு செய்யப்படுகின்றன. உருக்கிரும்பு நாடா கொண்ட றேடியல் ரயர்கள் மிகவும் சுலபமாக உருளுவதோடு திறந்த வீதியில் எரிபொருள் பாவனையையும் குறைக்கின்றன. இவை வாகனத்தைச் சிறந்த முறையிற் கையாள உதவுகின்றன. மழைக் காலங்களில் நன்கு செயற்படுவதோடு நீண்டகாலம் உழைக்க வல்லனவாயும் விளங்கும்.

8. டயர் அழுத்தம்

காற்றுக் குறைவான டயர்கள் மந்தமாக இழுபடும். இதனால் கூடிய எரிபொருள் பாவனையும் டயர்களில் தேய்வும் ஏற்படும். சிபார்சு செய்யப்பட்ட மிகவும் கூடிய அளவு அழுத்தத்தை உமது காரில் நீங்கள் பயன்படுத்தினால், கார் அழுத்தம் திருத்தமாகவும் குறைந்த எரிபொருளுடனும் வேலை செய்யும். ஆனால் அளவுக்கு அதிகமாகக் காற்றடித்து விடக்கூடாது. (உரு: 146-a), (உரு: 146-b)



(உரு: 146-a)

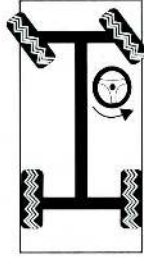


A-காற்று போதியளவுள்ள டயர்
B-காற்று குறைவாகவுள்ள டயர்
C-காற்று அதிகமாகவுள்ள டயர்

(உரு: 146-b)

9. சில்லு வரிசையாக்கல் (Alignment)

சில்லின் வரிசையாக்கலை சரிபார்ப்பித்துக் கொள்ளுங்கள். பிழையான சில்லுகளின் அமைவு எரிபொருள் பாவனையை அதிகரிக்கச் செய்வதோடு டயர்களையும் தேய்வடையச் செய்கிறது. (உரு: 147-a), (உரு: 147-b)



(உரு: 147-a)



(உரு: 147-b)

10. காற்று எதிர்ப்பு

உங்கள் காருக்கு வெளியே பொருத்தப்பட்ட ஒவ்வொரு பொருளும் காரின் வேகத்தை மந்தப்படுத்துகிறது. காரின் மேற்புறத்தில் ஒழுங்காக அடுக்கிவைக்கப்படாத பொதி 15 வீதம்வரை கூடுதலான எரிபொருள் நுகர்வுக்கு வழிகோலிவிடும். ஒரு பொருளும் இல்லாத பொழுதிலும் 5 - 10 வீதம் வரை எரிபொருள் பாவிக்கப்படலாம். பயன்படாதபோது மேற்தட்டை அகற்றி விடுதல் நல்லது. மணிக்கு 50 கி.மீ. க்கு மேற்பட்ட வேகத்தில் போகும்போது கதவுகளைச் சாத்தி விடவும். நீங்கள் செல்லும் வேகத்துக்கு கூடுதலான எரிபொருள் தேவை.

11. நிறை

எவ்வளவு கூடிய பாரத்தை உங்கள் கார் சுமக்கிறதோ அவ்வளவு கூடுதலான எரிபொருள் பயன்படுத்தப்படும். மேற்தட்டுகள், கம்பித்தடைகள் பருமன் கூடிய டயர்கள் என்பன உங்கள் காருக்கு கூடுதலான பாரத்தைச் சுமத்துகின்றன. காற்று எதிர்ப்பைச் சமாளிக்க எஞ்சின் எடுக்க வேண்டிய முயற்சியின் அளவையும் அதிகரிக்கிறது.

12. குளிருட்டல் வசதி

குளிருட்டல் சாதனத்தை ஒழுக்கு எதுவும் இல்லாத விதமாகப் பேணிவரவேண்டும். குளோரோபுளூரோகாபன் [Chlorofluorocarbon (CFC)] என்ற பொருள் வெளியேறாத வண்ணம் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

13. எரிபொருள் தாங்கியை நிரப்புதல்

விளிம்பு மட்டும் தாங்கியை நிரப்பவேண்டாம். அப்படி நிரப்பினால் நீங்கள் வேகத்தைக் கூட்டும்போது அல்லது மூலையில் திருப்பும் போது எரிபொருள் வெளியே வடிந்து வீணாவதற்கு ஏதுவாகும்.

14. வாகனத்தைச் செலுத்துதல்

வாகனத்தை நல்லமுறையில் செலுத்தப் பழகிக்கொள்வது பணத்தையும் எரிபொருளையும் மிச்சப்படுத்துவதற்கு சுலபமான வழியாகும்.

14.1 முன்கூட்டியே திட்டமிடுங்கள்

வாகன நெரிசல் கூடுதலாகவுள்ள நேரத்தில் வாகனம் செலுத்துவதைத் தவிருங்கள். எல்லா வாகனங்களும் ஒரு சிறிய பாதைக்கூடாகச் செல்ல முண்டியடிக்கும் வழக்கத்தைத் தவிர்க்கவும். வாகன நெரிசலில் மாட்டிக்கொண்ட ஒரு காரைக் காட்டிலும் நெருக்கடியற்ற வீதியில் செல்லும் வாகனம் மிகவும் குறைந்த எரிபொருளையே பயன்படுத்துகிறது. அடிக்கடி சிறு பயணங்கள் செய்வதைத் தவிர்த்து ஓரிரு பயணங்களிலேயே எல்லாவற்றையும் முடிக்கப் பழகவும்.

14.2 கார் அசையாமல் எஞ்சின் வேலைசெய்த வண்ணம் இருத்தல்

முப்பது செக்கன்களுக்கு மேல் நீங்கள் நிற்கவேண்டிவந்தால், எஞ்சினை நிறுத்திவிடவும். எஞ்சின் எந்தக் காரணமும் இன்றி வேலைசெய்து கொண்டிருப்பதைக் காட்டிலும் திரும்ப தொடங்குவதற்குக் குறைவான எரிபொருளே தேவை. எஞ்சின் கூம்மா வேலை செய்துகொண்டிருக்கும் போது அக்ஸிலறேட்டரை மிதிக்க வேண்டாம். இது சரியான வாயுக்கலவைக்குப் பதிலாக புதிய எரிபொருளை சிலிண்டருக்குள் செலுத்துகிறது.

14.3 குளிரேறிய எஞ்சின்

குளிரேறிய எஞ்சினைச் சூடாக்குவதற்கு மிதமிஞ்சிய எரிபொருள் தேவை. அது சேதத்தையும் உண்டு பண்ணலாம். வாகனத்தைச் செலுத்த முன்னர் அதிகாலையில் முதல் வேலையாக எஞ்சினைச் சூடேற்ற வேண்டும். அதியுயர் வேகங்களைத் தவிர்த்து வெப்பநிலை வரும்வரை மெதுவாகச் செலுத்தவும். 'சோக்'கை (Choke) அடிக்கடி பாவிக்க வேண்டாம்.

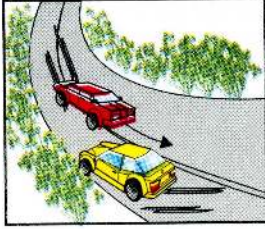
14.4 வேகம்

அதிகவேகம் கூடுதலான எரிபொருளை விரயமாக்கும்.



அளவான வேகத்தில் சென்றால் எரிபொருள் மீதமாகும், உராய்வுத் தேய்வு குறைக்கப்படும், பணம் மிச்சமாகும். ஓர் உயிரையாவது உங்களாற் காப்பாற்றிக்கொள்ள முடியும்.

14.5 சொகுசாக ஓட்டுதல்

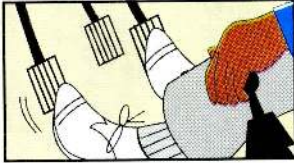


(உரு: 148)

கூடுதலாக அக்ஸிலறேட்டரை மிதித்தால் எரிபொருள் தேவைக்கும் அதிகமாக எஞ்சினுக்கு செலுத்தப்படுகிறது. இதனால் நீங்கள் எரிபொருளை வீணாக்குகிறீர்கள். திடீரென பிறேக் பிடித்தாலும் இதே தாக்கத்தை உண்டுபண்ணும். நிறுத்தும்போது சொகுசாகவும் சுலபமாகவும் வாகனத்தைக் நிறுத்துங்கள். இதனால் எரிபொருள் மிகவும் சொற்பமே பாவிக்கப்படும். டயர்களில் தேய்வு, உராய்வு இருக்க மாட்டாது.

பிறேக்குகளும் தேயமாட்டாது. உங்கள் காருக்கும் உங்களுக்கும் முன்னாலுள்ள காருக்கும் போதிய இடைவெளி இருக்கும் வண்ணம் பார்த்துக் கொள்ளவும். (உரு: 148)

14.6 சரியான கியர் பாவனை



(உரு: 149)

உங்களுக்குத் தேவையான வேகத்தில் குறைவான கியரில் வாகனத்தைச் செலுத்துதல் எரிபொருளை வீணாக்கும் செயலாகும். அதே போல் மலைப்பாங்கான இடங்களிலும் வீதியின் மூலைகளிலும் உச்ச கியரில் எஞ்சினை கஷ்டப்பட வைப்பதும் இது போன்றதே. நீங்கள்

போகும் வீதியின் வாகனப் போக்கிற்கேற்ற கியரைத் தெரிவு செய்து கொள்ளுங்கள். முடிந்தவரை உச்ச கியருக்கு வர முயலுங்கள். (உரு: 149)

உங்களது கார் பெற்றோல் சிக்கனத்தை அடையும்போது பிறேக்கில் எந்தநேரமும் உங்கள் காலைவைத்துக் கொண்டிருப்பது எஞ்சினைத் தாக்குகிறது. கூடிய எரிபொருளைப் பயன்படுத்த வழி கோலுகிறது. பிறேக் கட்டைகள் கூடுதலாகத் தேய்வடைய நேரிடுகிறது, பிறேக் பிடிக்கும் செயல்திறனை குறைத்துவிடுகிறது. உமது காலை 'கிளட்ச்'சில் எப்போதும் வைத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டாம். இதுகூட உராய்வுக்கும் தேய்வுக் கும் வழி கோலுகிறது. மலையில் உள்ள வீதிகளின் சந்தியில் நீங்கள் நிறுத்தியிருந்தால் 'அக்ஸிலறேட்டரை'யோ கிளச்சையோ பாவிக்க

வேண்டாம். “கை பிறேக்” பூரணமாக விடுவிக்கப்பட்டுள்ளதா எனப் பார்த்த பின்பே வாகனத்தைச் செலுத்த முனையவும்.

பாதுகாப்பாக வாகனம் செலுத்தும் சாரதி ஒரு நல்ல சாரதி ஆவார், எரிபொருள் சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடிப்பார். காற்று மாசடைவதனைப் பெருமளவுக்கு குறைப்பார். எமது சூழலுக்கு பாதிப்பு ஏற்படுவதைத் தடுப்பார்.



[9] அவசரகால முதலுதவி

எவ்வாறு உதவி செய்யலாம் என்பது பற்றிய தகவல்:

சற்றும் எதிர்பாராத விதமாக காயப்பட்டுள்ளவருக்கு சரியான மருத்துவ உதவி கிடைக்க முன்னர் பின்வருமாறு முதலுதவி செய்து அவர்களைக் காப்பாற்ற முடியும். சில முக்கியமான முதலுதவிகள்பற்றி இங்கு தரப்பட்டுள்ளன. அவற்றை வாசிக்கவும், உங்கள் ஞாபகசக்தியை மேலும் கூட்டுவதற்காக அடிக்கடி வாசியுங்கள். அவற்றைச் சரிவரச் செய்தபின் அனுபவம் கிட்டும்.

உண்மையில் நீங்கள் செய்யும் முதலுதவி ஒரு உயிரைக் காப்பாற்றப் பெரிதும் உதவும். இந்நூலை உங்கள் வாகனத்திலோ மோட்டார் சைக்கிளிலோ பாதுகாப்பாக வைத்திருங்கள்.

மருத்துவ உதவி கிடைக்க முன்னர் செய்யப்பட வேண்டியவை:

- * விபத்தில் சிக்கிக் கொண்டவர் மூச்சுத்திணறியோ இரத்தப் பெருக்காலோ மரணமடையக் கூடும்.
- * விபத்து நடந்த இடத்தில் நீங்கள் நின்றால் சரியான உதவி வரும் வரை உங்களால் இயன்றவற்றைச் செய்யுங்கள்.
- * அங்கீகரிக்கப்பட்ட முதலுதவிப் பயிற்சிநெறி ஒன்றைப் பயிலுவீர்களானால் உங்களுக்கு மேலும் நம்பிக்கை வளரும்.

இந்த விடயங்களை மறக்கவேண்டாம் :-

- 1) காயப்பட்டவரைச் சுற்றியுள்ள சூழலைப் பாகாப்பானதாக ஆக்குங்கள்.
- 2) காயப்பட்டவர்கள் யார் யார் எனப் பாருங்கள்.
- 3) காயப்பட்டவர்களுக்கு உதவி புரியுங்கள்.
- 4) உதவி கோரி ஆட்களை அனுப்புங்கள்.

1. காயப்பட்டவரைச் சுற்றியுள்ள சூழலைப் பாதுகாப்பானதாக ஆக்குங்கள்

உங்களுக்கும் காயப்பட்டவருக்கும் மேலும் தீங்கு ஏற்படாதவாறு பார்த்துக் கொள்ளுங்கள்.

- * ஆபத்துணர்த்தும் விளக்குகளை / வெளிச்சங்களை (Hazard Lights) எச்சரிக்கைச் சைகைகளாகப் பயன்படுத்துங்கள்.
- * விபத்தில் சிக்கிய காரின் எஞ்சினை நிறுத்துங்கள்.
- * ஏனைய வாகனங்களால் நெரிசல் ஏற்படாத வண்ணம் அவற்றைத் திசை திருப்பிவிடுங்கள்.
- * தலைவிளக்குகளை அப்பிரதேசத்துக்கான விளக்காகப் போட்டு வையுங்கள்.
- * அயலில் உள்ள எவரும் புகைபிடிக்காது பார்த்துக் கொள்ளுங்கள்.
- * அறுந்து விழுந்த மின்சாரக் கம்பிகளுக்கு அண்மையினின்றும் ஆட்களை அப்புறப்படுத்தி விடுங்கள். (அறுந்து விழுந்த மின்சாரக் கம்பிகளின் கீழே சிந்திய பெற்றேலும் பெரும் வெடி விபத்தை ஏற்படுத்தவல்லது. உங்களுக்கு ஆபத்து நேராமல் காயம் பட்டவர்களை அங்கிருந்து எவ்வளவு விரைவாக அகற்ற முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக அகற்றுங்கள்).
- * அறுந்து விழுந்த மின்சாரக்கம்பி ஒருவாகனத்தைக் தொட்டுக் கொண்டிருந்தால், தள்ளி நிற்கவும். உள்ளூர் மின்சார அதிகார சபையின் உதவியை நாடவும்.

2. காயப்பட்டவர்கள் யார் யார் எனப் பாருங்கள்

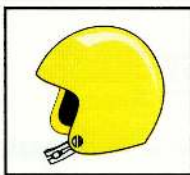
- * எல்லா வாகனங்களையும் பார்த்து எத்தனை பேர் காயப்பட்டவர்கள் என்பதைக் கவனியுங்கள். சிலர் வாகனத்தைவிட்டு இறங்கியிருக்கலாம். அவர்கள் சுற்றுப் புறத்தில் ஏக்கத்துடன் நிற்கலாம்.
- * யாராவது மயக்கமுற்றிருக்கின்றாரா எனப்பாருங்கள். அவர்களைப் பிடித்துக் குலுக்குங்கள், அவர்களிடம் சில கேள்விகளைக் கேளுங்கள் அல்லது எதையாவது சொல்லுங்கள். அவர் எதுவுமே செய்யாவிட்டால், மயங்கி இருக்கிறார் என்பது பொருள்.
- * மயக்கத்திலிருப்பவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுக்கவும். மூச்சு வழியைத் தெளிவாக்கி சுவாசத்தைப் பார்க்கவும்.
- * மயக்கமுற்றிருக்கும் ஆட்களை மேலும் காயம் படும் ஆபத்திலிருந்து தடுப்பதற்காகவும் உயிர்காக்கும் முதலுதவி கொடுப்பதற்காகவும் வாகனங்களிலிருந்து அவர்கள் வெளியே கொணரப்படல் வேண்டும்.

- * உதவி வேண்டும் எனக்கோரி அழைப்பு விடுப்பவர்கள் சுவாசிக்கக் கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். ஆனால் மயக்கமுற்ற ஆட்களோ தான் எடுத்த வாந்தியில் அல்லது குருதியில் மூச்சடைக்க இடமுண்டு.
- * மயக்கநிலையில் உள்ளவர்களைக் கவனித்த பின்னர் தன்னறிவுடனுள்ள காயம்பட்டவர்களை வாகனத்தில் அப்படியே இருக்கும்படி கூறவும். ஏனெனில் அவர்கள் ஆடி அசைந்தால் மறைந்துள்ள (கண்டுபிடிக்கப்படாத) காயங்கள் மேலும் மோசமடைய இடமுண்டு.
- * காயப்பட்டவர்களைக் கணக்கிட்டு எத்தகைய காயங்களை அடைந்துள்ளனர் என்பதை மதிப்பிடுங்கள். அவசர சேவைச் சிகிச்சையாளர்களுக்கு இது பேருதவியாக இருக்கும்.

3. காயப்பட்டவர்களுக்கு உதவி புரியுங்கள்

- * எவரேனும் காயப்பட்டவரைத் தூக்கும்போது வெகு ஆதரவாக இருக்கவும். முரட்டுத்தனமாக அவரைக் கையாளுவதனால் காயங்கள் மேலும் மோசமடைய இடமுண்டு.
- * மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் தலைக்கவசம் (Helmet) அணிந்து இருப்பவர்கள் என்ற காரணத்தினால் அவர்களைத் தூக்கும் போது விசேட கவனம் செலுத்தவேண்டும்.

மோட்டார் சைக்கிள் விபத்தில் சிக்கியோர் 'முகப்பகுதி திறந்த' தலைக்கவசம் (Helmet) அணிந்தோர்

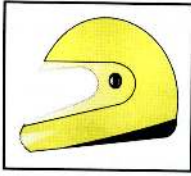


(உரு: 150)

* மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் தலைக்கவசம் அணிந்திருப்பவர்கள் என்ற காரணத்தினால் அவர்களைத் தூக்கும் போது விசேட கவனம் செலுத்த வேண்டும். சுய அறிவுள்ளவர்கள் தாம் காயப்பட்ட நிலையிலும் தமது தலைக் கவசங்களைக் கழற்றக் கூடியவர்களாக இருப்பர். அப்படிக் கழற்றாவிட்டால், அப்படியே விட்டு வைக்கவும். (உரு: 150) காயப்பட்டவர் மயக்கநிலையில் இருந்தால் அவரை ஒரு பக்கத்துக்குத் திருப்புகள்; காற்று வழியைத் தெளிவாக்குங்கள்; சுவாசத்தைப் பரிசோதியுங்கள்.

- * சுவாசித்துக் கொண்டிருந்தால் - பக்கவாட்டிலேயே விடவும்
- * சுவாசிக்காவிட்டால் - சுவாசத்தை மீளக்கொண்டுவர உதவவும்.

‘பூரண முகமுடித்’ தலைக்கவசம் (Helmet) அணிந்தோர்



(உரு: 151)

- * முகமுடியிலுள்ள கண்ணாடிப்பகுதியை உயர்த்தவும்
- * காயப்பட்டவர் மயக்கநிலையில் இருந்தால், வாந்தி எடுத்தால், பாரிய தலைக் காயங்களுடனிருந்தால், தலைக்கவசத்தை அகற்றவும். இயலுமானவரை தலைக்கவசத்தை இருவர் சேர்ந்து கழற்ற வேண்டும். ஒருவர் காயப்பட்டவரின் கழுத்தை ஆடாமல் பிடிக்க மற்றவர் மெதுவாக தலைக்கவசத்தை கழற்ற வேண்டும். (உரு: 151)

- * காயப்பட்டவரின் கழுத்தை கூடியவரை ஆடாதவிதமாக உங்கள் கைகளைப்பற்றி நன்கு பிடித்துக் கொள்ளுங்கள்.
- * கழுத்தை அசைக்காமல் அவதானமாகவும் ஆறுதலாகவும் உயர்த்துவதன் மூலம் தலைக்கவசத்தை அகற்றவும். தலைக்கவசத்தின் பக்கங்களை விரித்தோ உள்இருக்கும் துணிப்பகுதியை நசுக்கியோ எடுக்கலாம். மண்டை ஓட்டைத் தாண்டும் போது சற்று முன்புறமாக தலைக்கவசத்தைச் சரிக்கவும். அதன் பின்னர்
- * காயப்பட்டவரை ஒரு பக்கம் திருப்பவும்.
- * காற்று வழிகளைத் தெளிவாக்கவும்.
- * சுவாசத்தைச் சோதிக்கவும்.
- * சுவாசித்துக் கொண்டிருந்தால் - பக்கவாட்டில் விடவும்.
- * சுவாசிக்கவில்லையானால் - அதனை மீளக்கொணர உதவவும். (விபரங்கள் உள்ளே)

மயக்க நிலையில் இருக்கும் காயப்பட்டோர்

பின்வருவனவற்றை அவதானிக்கவும்

காற்றுவழி - தெளிவாக்கவும்; சுவாசம் - சோதித்து மீளக் கொணரவும்;
குருதிப்பெருக்கு - நிறுத்தவும்.

காற்றுவழி - தெளிவாக்கவும்

மயக்கநிலையில் இருக்கும் காயப்பட்டவர்கள் இன்னமும் வாகனத்திலிருந்தால் அவரது காற்று வழி தெளிவாக இருக்கிறதா எனப் பார்ப்பதுதான் முதல் வேலையாக இருக்க வேண்டும். இதனைப் பார்ப்பதற்காக காயப்பட்டவரை வாகனத்திலிருந்து அகற்ற வேண்டியது அவசியமாகலாம். ஆனால் அவர் மேலும் காயம் அடையாத விதமாக மிகவும் அவதானமாக அவரை வெளியே எடுக்க வேண்டும்.

நிலத்தில் உள்ள ஆள் ஒருவருக்கான உதவி:-

காயப்பட்டவரின் மார்பின் ஒரு பக்கம் நோக்கிக் குனியவும். காயப்பட்டவரின் ஒரு கையை அவரது உடம்புக்கு செங்கோணமாக வைத்து மற்றக் கையை அவரது மார்பின் மேல் வைக்கவும்.



உரு (152)

எந்தப் பக்கத்திலுள்ள கை மடிக்கப்பட்டு மார்பின் மேல் வைக்கப்பட்டதோ அந்தப்பக்கத்திலுள்ள ஒரு காலை முழங்காலில் மடித்து மற்றக் காலை நீட்டிவிடவும்.

உமக்குச் சமீபமாகவுள்ள இருப்பையும் தோள் மூட்டையும் பிடித்து, அவரது முதுகு நேராக இருக்கத் தக்கதாக மெதுவாக உங்களுக்கு எதிர்ப்புறமாக ஒருபக்கத்துக்கு அவரைத் திருப்பவும். உதவிக்கு யாரும் நின்றால் தலையையும் கழுத்தையும் நேராக்கவும். காயப்பட்டவரைத் திருப்பும்போது முறிந்த கை, கால்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்கவும். கழுத்திலும் மார்பிலும் இருப்பிலும் உள்ள ஆடைகளைத் தளர்த்தி விடவும்.

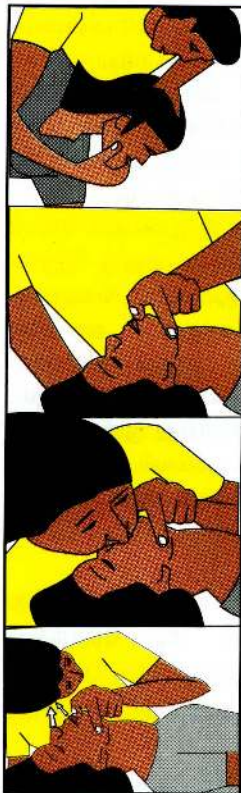
* தலையைச் சற்று பின்புறம் சாய்த்து முகத்தைச் சற்றுக் கீழ் நோக்கிப் பிடிக்கவும். இந்நிலையில் நாக்கு வெளியே நீளும். அப்போது வாந்தியும் குருதியும் வழிந்தோடி விடும்.

* வாயிலிருந்து அழுக்கு, குருதி, வாந்தி, அல்லது ஆடிக்கொண்டிருக்கும் பல் முதலியவற்றை அகற்றவும்.

* சுவாசம் உண்டா எனச் சோதிக்கவும்; மார்பு உயர்ந்து பதிகின்றதா எனப் பார்க்கவும்; மூக்கிலிருந்து அல்லது வாயிலிருந்து காற்று வெளியேறுகிறதா எனப் பார்க்கவும்.

* காயப்பட்டவர் மயக்கமுற்ற நிலையில் இருப்பினும் சுவாசிப்பாராயின் பக்கவாட்டிலேயே அவரை விட்டு வைக்கவும். தலையைப் பின்புறமாகக் குலுக்கி காற்றுச் செல்லும் பாதை தடைப்படாமல் இருக்கிறதா எனப் பார்க்கவும். (உரு: 152)

சுவாசத்தை மீளக்கொணர உதவுதல்



(உரு: 153)

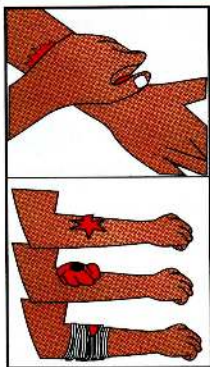
இப்பொழுது முன்னரைவிட உரமாக காற்று ஊதவும். சுவாசம் மீளத்தொடங்கும் வரைக்கும் வாய்க்குவாய் சுவாச முறையைத் தொடரவும். வயதுவந்தவர்களுக்கு நாலு செக்கன்களுக்கு ஒரு தடவையும் பிள்ளைகளுக்கு மூன்று செக்கன்களுக்கு ஒரு தடவையும் வாயைவைத்து ஊதவும். (உரு: 153)

காரிலிருந்து வெளிவர முடியாதவர்கள்

- * காயப்பட்டவர் காருக்குள் இருக்கும் வேளையில் அவரது காற்று ஓட்டத்தைத் தடைப்படுத்தும் நாக் கு, பற்கள், குருதி, வாந்தி அல்லது அழுக்கு போன்றவற்றை விரல்களால் அகற்றி விடவும். தலையைப் பின்புறமாகச் சாய்த்து, தாடையைப் பிடித்துக் கொண்டு சுவாசம்

இருக்கிறதா எனப் பாருங்கள். அவசியமாயின் வாய்க்குவாய்
சுவாசம் கொடுக்கலாம்.

குருதிப் பெருக்கை நிறுத்தவும்.



உரு (154)

ளிலிருந்து அகற்றக் கூடாது. காயங்களைச் சுற்றி கட்டுப்போடவும்.
முறிந்த எலும்புகள் இருந்தாலும் அவ்வாறே கட்டிவிடவும். (உரு: 154)

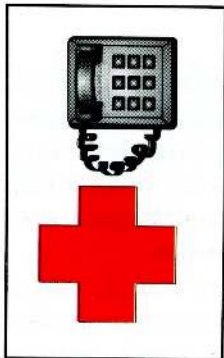
சுயநினைவுள்ளவர்கள்



(உரு: 155)

- * குருதி வெளியேறும் காயத்தைத் திறக்கவும். கையினால் காயப்பகுதியை அழுத்துதல் மூலமோ அல்லது தடித்த பொருளால் அழுத்துவதன் மூலமோ இரத்தப் போக்கைத் தடுத்து நிறுத்தவும். குருதி வெளியேறும் கை, கால்களை உயர்த்தவேண்டும்.
- * காயப்பட்டவர் கட்டுப்போட்ட இடம் விறைத்துள்ளதாகவோ நோவு தருவதாகவோ கூறினால் அக்கட்டைச் சற்றுத் தளர்த்த வேண்டும்.
- * குருதி வெளியேறும் காயங்களில் சிக்கியிருக்கும் பிறபொருட்களை காயங்க-
ளிலிருந்து அகற்றக் கூடாது. காயங்களைச் சுற்றி கட்டுப்போடவும்.
முறிந்த எலும்புகள் இருந்தாலும் அவ்வாறே கட்டிவிடவும். (உரு: 154)
- * குருதி வெளியேறினால் அதனை உடனடியாக நிறுத்தவும்.
- * காயப்பட்டவர்களுக்கு ஆறுதல் வார்த்தைகள் கூறவும்.
- * நீங்களும் அமைதியாக இருக்க வேண்டும். சுயநினைவுள்ளவர்களை அவசியமானால் மாத்திரமே இடம்பெயர்க்க வேண்டும்.
- * காயப்பட்டவர்கள் அலைந்து திரியாது பார்த்துக் கொள்ளவும். அதிர்ச்சியில் இருப்பவரை நன்கு கவனிக்க வேண்டும்.
- * காயப்பட்டவருக்கு எந்தவித உணவோ, பானமோ கொடுக்க வேண்டாம். தேவைப்பட்டால் அவர்களின் உதடுகளை நீரால் நனைக்கலாம். ஆனால் மதுபானம் கொண்டு நனைக்கக் கூடாது. (உரு: 155)

4. உதவிகோரி ஆட்களை அனுப்புகள்



உரு (156)

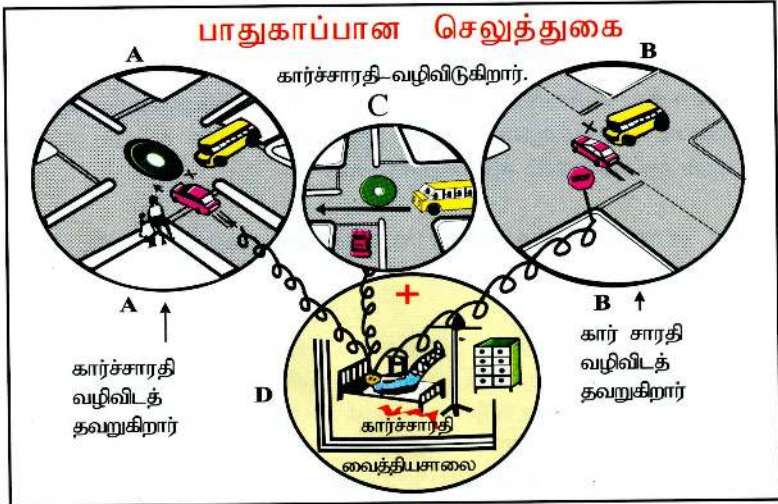
* நீங்கள் கிராமத்தில் அல்லது பட்டினத்தில் இருந்தால், யாரையாவது பொலீசாருக்கும் அவசர சேவையினருக்கும் தொலைபேசி செய்யுமாறு அனுப்பி வைப்புகள். நடந்து செல்லும் பாதசாரியையோ அல்லது வழியில்போகும் வாகனத்தையோ மறித்து தகவல்களைக் கொடுக்கவும். மயக்கமுற்றவர்களை விட்டுவிட்டு செல்லக்கூடாது.

* பொலீசாருக்கும் அவசர சேவையினருக்கும் அம்புலன்ஸ் வண்டி அவசியம் எனக்கூறவும். அத்துடன்,

- விபத்து நடந்த வீதியின் பெயர், வேறு அடையாளங்கள், இடக்குறிகள் என்பவற்றையும்,
- எத்தனை பேர் காயப்பட்டனர், எத்தகைய காயங்கள், வேறெவரேனும் வெளியேறமாட்டாமல் இருக்கின்றனரா என்பதையும்;
- தீயணைப்பு இயந்திரம், பொலீஸ் உதவி வாகனம் அல்லது கட்டியிழுக்கும் வண்டி தேவைப்படுகிறதா எனவும் பார்க்கவும்;
- மின்சாரக் கம்பிகள் அறுந்திருக்கின்றனவா என்பதையும் தெரிவிக்க வேண்டும். (உரு: 156)

[10] வீதி மற்றும் வாகன விபத்துக்களால் ஏற்படும் நட்டச்செலவு

கீழேயுள்ள படம் A மற்றும் B என்னும் இரண்டு விபத்துக்களை எடுத்துக்காட்டுகிறது. கார் சாரதி வீதியில் செல்லும் போது கவனிக்க வேண்டிய விதிமுறைகளைக் கடைப்பிடிக்காத காரணத்தால் ஒரு சில செக்கன்களுக்குள் அவசரப்பட்டு நாட்டின் மூலதனத்தை வீணாக்கி பொருளாதார இழப்பையும் ஏற்படுத்தி விடுகிறார். இங்கு காட்டப்பட்டுள்ள படத்தின்படி கார் சாரதி சற்றுப் பொறுமையாக நின்று தனக்குரிய வேளை வந்ததன் பின்னரே வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டும். வேறோரு வாகனம் செல்வதற்கு உரிமை கொண்டு அவ்வாறுசெல்ல முற்படும் வேளையில் நாம் அவ்வாகனத்துடன் குறுக்கீடு செய்யக் கூடாது. உண்மையில் பஸ் சாரதி சற்றுநேரம் தாமதித்து நின்று தனக்குரிய வேளை வந்ததும் முன்செல்ல வேண்டும். அவ்வாறு செய்யும் போது விபத்து ஏற்பட இடமேயில்லை. அதே வேளை அவசரப்பட வேண்டியதும் இல்லை. பஸ் சாரதி ஒழுங்காக தனது வாகனத்தை ஓட்டினார் எனச்சொல்வது ஏற்பட்ட தீங்குக்குப் பரிகாரமாகி விடாது. உரு (157)



(உரு: 157)

- A - கார் பாதை உரிமையை மீறி பஸ்வண்டியுடன் மோதுகிறது.
- B - கார் "நிறுத்து" சைகையை மீறி பஸ்வண்டியுடன் மோதுகிறது.
- C - கார் சாரதி இடம் கொடுக்கும் விதியை அவதானிக்கிறார்.
- D - காயப்பட்ட சாரதி வைத்தியசாலையில் A மற்றும் B ஆகிய சம்பவங்களை எண்ணிக் கவலைப்படுகிறார் (உரு: 157).

கார் சாரதி - பாதை உரிமையை மீறியமை

கார் சாரதிக்கு பின்வருவன தெரிந்திருக்க வேண்டும்:-

- அ) வீதியில் செல்லும்போது யாருக்குச் செல்லும் உரிமை உண்டோ அதனை மீறுவதனால் ஏற்படும் விளைவுகள்.
- ஆ) வீதி ஒழுங்குவிதிகளை மீறுவதனால் ஏற்படும் சட்டப் பிரச்சினைகள்.
- இ) சாரதி கண்முடித்தனமாக அல்லது நெடுஞ்சாலையைப் பயன்படுத்துவோரின் பாதுகாப்பு பற்றி நியாயமாக எச்சிரத்தையும் இல்லாமல் ஆபத்தான முறையிலும் அபரிமித வேகத்திலும் வாகனத்தைச் செலுத்தக் கூடாது.
- ஈ) கார் சாரதி தான் செல்லும் வேகத்தில் பிறேக் பிடித்தால் தனது வாகனம் எவ்வளவு தூரம் சென்று நிற்கும் என்பது பற்றித் தெரிந்தவராகவும் அதில் அனுபவமுள்ளவராகவும் இருக்க வேண்டும்.
- உ) பஸ் சாரதிக்குள்ள சட்ட உரிமையைப் பறிக்கக் கூடாது என்ற நேரிய எண்ணம் கார் சாரதிக்கு இருக்க வேண்டும்.
- ஊ) இன்னொரு வாகனம் பிறேக்பிடித்து நிற்கும்தானே, என்ற எண்ணத்தில் தனது உபிரையும் உடைமைகளையும் வேறொரு வாகனச் சாரதிபின் திறமையை நம்பிப் பணயம் வைக்கக் கூடாது.
- எ) அவர் சில செக்கன்கள் அவசரப்பட்டராவிட்டால் விபத்தினால் ஏற்பட்ட இழப்பு, பொருளாதார மற்றும் நாட்டின் மூலவள நட்டம் என்பன ஏற்படாத வண்ணம் தடுத்திருக்கலாம்.

பஸ் சாரதி தனக்குள்ள உரிமையை விட்டுக்கொடாது இருந்தால்

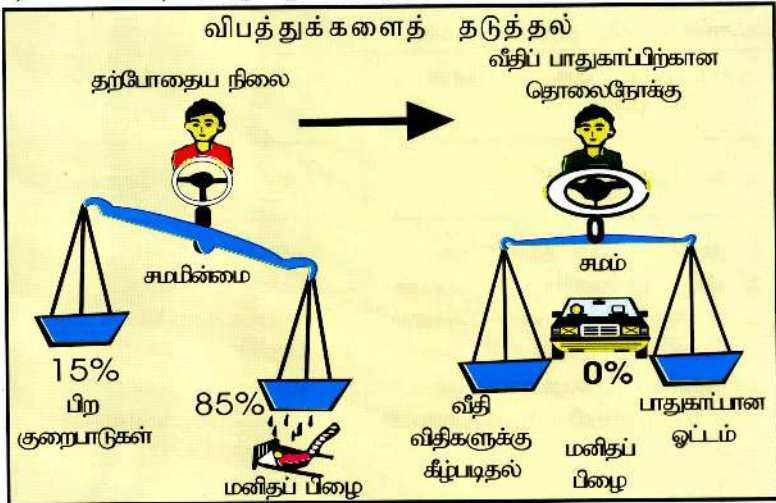
பஸ் சாரதிக்கு பின்வருவன தெரிந்திருக்க வேண்டும் :-

- அ) ஏதேனும் விபத்தைத் தவிர்ப்பதற்குத் தன்னாலான ஒவ்வொரு முயற்சியையும் எடுப்பதற்குள்ள பொறுப்புணர்ச்சி.
- ஆ) கார் சாரதி போன்ற வீதிப்பாவனையாளர்களால் எத்தகைய வீதி விதிகள் மீறப்படும் என எதிர்பார்க்கக்கூடிய அனுபவமும் அத்தகைய ஆபத்தான நிலைமைகளைத் தவிர்க்கக்கூடிய அனுபவமும்.
- இ) தான் செல்லுவதற்கு உரிமையுண்டு என்று எண்ணினாலும் ஒரு விபத்து ஏற்படுவதைத் தடுக்கும் உளப்பாங்கு.
- ஈ) மேலே கூறப்பட்ட அவசர நிலைமையில் விபத்தைத் தவிர்ப்பதற்கேற்ற நல்ல நிலையில் வாகனத்தைப் பேணுதல்.

உ.) வாகனம் செலுத்துவதில் தேர்ச்சியும் ஆபத்து நிலைமைகளைக் கண்டறிந்து விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கான அறிவும். பின்வரும் பந்தி விபத்தின் விளைவாக ஏற்படும் சமூக, பொருளாதார இழப்புக்களை விளக்குகின்றது.

விபத்துக்களைத் தடுத்தல்

இலங்கையில் வீதி விபத்துக்கள் எமது வருடாந்த மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் (GDP) 1% ஆன சேதத்தை விளைவிக்கின்றன. இவை பாரதூரமான பொருளாதார இழப்பாகும். இலங்கையைப் பொறுத்தவரை வாகனங்களையும் இயந்திரங்களையும் உதிரிப்பாகங்களையும் மருந்துகளையும் மருத்துவச் சிகிச்சைகான ஏனைய கருவிகளையும் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்ய வேண்டியிருப்பதால் வெளிநாட்டுச் செலாவணியாக பெருமளவு பணத்தை இழக்க வேண்டியுள்ளது. வீதி விபத்துக்களில் இறந்து போதல், துயரம் மற்றும் ஆதனங்களுக்கு ஏற்பட்ட சேதம் என்பவற்றின் செலவும் பெருமளவாகும். வீதி விபத்துக்களில் 85% ஆனவை வீதிப் பாவனையாளர்களின் நிதானிப்புப் பிழையினாலும், போதிய கவனமும் சிரத்தையும் இல்லாமல் வாகனத்தை ஓட்டுவதனாலும் ஏற்படுகின்றன. வீதி விபத்துக்களின் வருடாந்தச் செலவு ஏறக்குறைய 13 பில்லியன் ரூபா என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. வளர்ந்துவரும் நாடுகளில் ஒன்றாகிய எமது நாட்டுக்கு இத்தகைய பிரமாண்டமான செலவுப் பளு தாங்கமுடியாத ஒன்றாகும். வெவ்வேறு பகுதிகளைத் சார்ந்த விபத்துக்களின் சராசரிச் செலவு பின்வருமாறு :- (உரு: 158).



உரு (158)

2003ஆம் ஆண்டிற்கான விபத்துச் செலவு

விபத்தின் தாக்கம் மதிப்பீட்டு செலவு (ஒரு விபத்துக்கு)

விபத்துக்களின் வகை	விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை	விபத்து ஒன்றின் செலவு (ரூபா)	2002 ஆம் ஆண்டிற்கான விபத்துச் செலவு (ரூபா)
1	2	3	4
1. இறந்து போதல்	1,933	1,746,704	3,376,379,412
2. பாரதூரமானவை	3,919	941,606	3,690,151,955
3. பாரதூரமல்லாதவை	13,744	136,766	1,879,716,027
4. சேதம் மட்டும்	39,848	119,460	4,760,242,080
மொத்தச் செலவு	59,444	--	13,706,489,474

இப்பெறுமதிகள் பூர்வாங்க ஆய்வுகளை அடிப்படையாகக் கொண்ட மதிப்பீடொன்றைக் காண்பிக்கின்றன.

விபத்துக்களினால் ஆகும் செலவைக் கண்காணிப்பதில் பகுப்பாக்கம் செய்யப்பட்ட அம்சங்கள்

வீதி மற்றும் போக்குவரத்து விபத்துக்களின் பகுப்பாக்கம் செய்யப்பட்ட அம்சங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன:-

காயம் பட்ட ஒருவருக்கான செலவு	விபத்து ஒன்றுக்கான செலவு
அ. மருத்துவச் செலவு	அ. ஆதனச்சேதம்
1. முதலுதவியும் அம்புலன்சும் 2. விபத்தும் அவசர சிகிச்சையும் 3. உள்ளக நோயாளி - சிகிச்சை 4. வெளி நோயாளி - சிகிச்சை 5. கருவிகளும் சாதனங்களும் (எக்ஸ்ரே முதலிய பரிசோதனைகள்)	1. வாகனச் சேதம் 2. வீதிக்குழல் சேதம் 3. கட்டிடங்களுக்கான சேதம் 4. சொந்த ஆதனச்சேதம் 5. வாகனத்திலுள்ள பண்டங்களுக்கான சேதம் அல்லது இழப்பு 6. சூழல் சேதம்

<p>ஆ. மருத்துவம் சாராத செலவுகள்</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. புனர்வாழ்வும் உடலியலாமை உள்ளவர்களுக்கான மனைகளும். 2. உடல் இயலாமைக்கு உட்பட்டவர்களைக் கொண்டு செல்லல் மற்றும் சிகிச்சை அளித்தல் செலவுகள், தொழில்சார் புனர்வாழ்வு. 3. பிள்ளைகளுக்கு விசேட கல்வியுட்படல். 	<p>ஆ. நிருவாகச் செலவுகள்</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. பொலீஸ் செலவுகள். 2. தீயணைப்புச் சேவை செலவுகள். 3. உடல் நலக் காப்புறுதி மற்றும் நிருவாகச் செலவுகள். 4. சட்டச் செலவுகள்.
<p>இ. உற்பத்தித் திறன் இழப்பு</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. வேலை பாட்பவர்களின் உற்பத்தியாக்கம் இழப்பு. 2. சந்தை சாரா உற்பத்தி 	<p>இ. ஏனைய செலவுகள்</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. மூலதனப்பொருட்களின் திறன் இழப்பு. 2. நெருக்கடிச் செலவுகள். 3. விபத்துக் காரணமாக சிறைகளில் இருக்கும் ஆட்களின் உற்பத்தித் திறன் இழப்பு. 4. எதிர்கால உற்பத்தி இழப்பு

<p>ஈ. பொருளாதார நட்டச் செலவுகள்</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. வைத்தியசாலையில் நோயாளிகளைப் பார்க்கச் செல்லுதலும் மரணச் சடங்குக்குச் செல்லுதலும்.

<p>உ. மனித நட்டச் செலவுகள்</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. நோயினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களின் ஆயுட்காலம் குறைதல் / இழத்தல். 2. பாதிக்கப்பட்டவர்களின் உடல், உடல் வேதனைகள். 3. பாதிக்கப்பட்டவர்களின் உறவினர்கள், நண்பர்களின் மனவேதனை.

அரசாங்கத்துக்கும் தனிநபருக்கும் ஏற்படும் பொருளாதார நட்டம்

1. மருத்துவச் செலவுகள் / அறுவைச் சிகிச்சை - சேராதவைகள் (ஊனமுறுதல் / புனர்வாழ்வு).
2. சொத்துக்கான சேதம் (கட்டிடம்/ வாகனம்).
3. நிருவாகச் செலவுகள் (பொலிஸ் அம்புலன்ஸ் / தீயணைப்புச் சேவை).
4. உற்பத்தித்திறன் இழப்பு (பலியானவர்கள் / காயப்பட்டவர்கள்)
5. மனிதச் செலவு - மரணித்தவர்கள், பலியானவர்கள் மற்றும் உறவினர் உள்பாதிப்பு.
6. பொருளாதார நட்டச் செலவு / இழப்பு.
7. காப்புறுதிச் செலவுகள்.
8. சட்டச் செலவுகள்.
9. ஏனைய செலவுகள்.
 - i. நெருக்கடிச் செலவுகள்
 - ii. நீதிமன்றத் தீர்ப்பு காரணமாக சிறையில் இருப்போர் செலவுகள்.
 - iii. உற்பத்தித் திறனாற்றல் இழப்பு.

ஒரு வீதிவிபத்து நேரும்போது செய்ய வேண்டிய கடமைகள்

வீதி விபத்தொன்று நேரும்போது சில கடமைகளை நிறைவேற்ற வேண்டிய பொறுப்பு உங்களுக்கு உண்டு.

நில்லுங்கள்; குறித்த இடத்தைப் பாதுகாக்க முயற்சி செய்யுங்கள்; அவ்விடத்தை நோக்கி வரும் வாகனங்களுக்கு எச்சரிக்கை கொடுங்கள்; காயமடைந்தவர்களுக்கு உதவுங்கள்; பிறருடைய உதவியை நாடுங்கள், பொலிசுக்கு தகவல் கொடுங்கள், மேற்கொண்டும் தகவல்களைப் பெற முயலுங்கள்.

1. நீங்கள் ஒரு விபத்தில் சிக்கினால் அல்லது ஒரு விபத்தைக் காணுமிடத்து முதலில் நீங்கள் செய்ய வேண்டியது (அ) தரித்து நிற்பது, (ஆ) அவ்விடத்தைப் பாதுகாப்பதற்கு எச்சரிக்கை (ஆபத்துணர்த்தும்) வெளிச்சங்களை (Hazard Lights) உபயோகிப்பது.
2. சம்பவம் நடந்த இடத்தில் தரித்து நில்லுங்கள். ஆனால், போக்குவரத்தைத் தடை செய்யாதீர்கள்.
3. அமைதியாக இருந்து காயமடைந்தவர்களுக்கு உதவுங்கள்; அல்லது முதலுதவி அளியுங்கள். அதற்கு நீங்கள் தகுதி பெற்றிருப்பதுடன் தேவை ஏற்படும் பட்சத்தில் மட்டுமே இதைச் செய்ய வேண்டும்.
4. பொலிசுக்கு அறிவியுங்கள்.
5. தேவை ஏற்படுமிடத்து நோயாளர் வண்டிக்கு (அம்புலன்ஸ்) அழைப்பு விடுங்கள்.
6. அவ்விடத்தை நோக்கிவரும் வாகனங்களுக்கு எச்சரிக்கை கொடுங்கள்.
7. அது ஒரு சாதாரண விபத்தாக இருந்து சம்பந்தப்பட்ட தரப்பினர்கள் தங்களுக்குள் அதைச் சமரசமாகத் தீர்த்துக் கொள்வார்களேயானால் வாகனத்தை அந்த இடத்திலிருந்து அகற்றிவிட்டு போக்குவரத்திற்கு இடமளியுங்கள். அத்துடன் அருகாமையிலுள்ள பொலிஸ் நிலையத்திற்கு தகவல் கொடுங்கள்.
8. சம்பந்தப்பட்ட தரப்பினர்கள் தங்களுக்கிடையே பரஸ்பர உடன்பாட்டுடன் சமரசமாக இவ்விபத்து விடயத்தைத் தீர்வு செய்யத் தவறுவார்களேயானால் சம்பவம் நடந்த இடத்தையும் எதிர்த்தரப்பு வாகனத்தின் சில்லுகளின் தடயங்களையும் அடையாளம் இடவும். வாகனப் போக்குவரத்து தாராளமாக இடம் பெறுவதை அனுமதிப்பதன் பொருட்டு சம்பந்தப்பட்ட வாகனங்களை வீதியின் ஒதுக்குப் பக்கங்களில் நிறுத்தலாம். விபத்துப் பற்றி உடனடியாக அருகில் உள்ள பொலிஸ் நிலையத்திற்கு அறிவிக்கவும்.

9. விபத்தின் விளைவாக கடுமையான காயம் ஏற்பட்டிருக்குமிடத்து வாகனத்தை அப்புறப்படுத்த வேண்டாம். அப்புறப்படுத்துவதாயின் பொலிஸ் உத்தியோகத்தர் ஒருவரின் அனுமதியுடன் வாகனத்தை அப்புறப்படுத்தவும்.
10. காயத்தினால் உயிராபத்து ஏற்படும் நிலை காணப்படுமேயானால் உடனடிச் சிகிச்சை அளிக்கப்படுவதன் பொருட்டு அவரை ஓர் வைத்திய சாலைக்குக் கொண்டு செல்லவும். பிற வாகனம் எதுவும் கிடைக்காத பட்சத்தில் விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட வாகனத்தையே உபயோகிக்கவும். அதன் பின்னர் உடனடியாகப் பொலிசுக்கு அறிவிக்கவும்.
11. ஒருவர் கொல்லப்பட்டிருக்குமிடத்து உடலை அப்புறப்படுத்த வேண்டாம். பொலிஸ் அல்லது அம்புலன்ஸ் வரும் வரை எவரையும் உடலை அப்புறப்படுத்த அனுமதிக்கவும் வேண்டாம்.
12. முதலுதவி அளிக்கத்தக்க பயிற்சி பெற்றிராவிடின், நீங்கள்
 - (a) பிறர் உதவியை நாடலாம்.
 - (b) காயமடைந்தவர்களுக்கு உதவி செய்யுங்கள். அவர்களை கதகதப்பான நிலையில் வைத்திருக்கவும்.
 - (c) இரத்தப் பெருக்கை நிறுத்துவதற்கு சுத்தமான துணியினால் காயங்களைக் கட்டுக.
 - (d) காயமடைந்தவரின் முச்சு நின்று விடுமிடத்து வாயில் வாப்பவைத்து செயற்கையாகச் சுவாசிப்பதற்கு உதவுங்கள். திரவப் பதார்த்தம் எதுவும் கொடுக்க வேண்டாம்.
 - (e) வாகனப் போக்குவரத்தினால் அல்லது தீயினால் ஆபத்து இருக்குமிடத்து காயமடைந்தவரை அப்புறப்படுத்துக.
13. ஆபத்தான பொருட்களை (காஸ் சிலிண்டர்கள், பெற்றோலிய உற்பத்திப் பொருட்கள், இரசாயனப் பொருட்கள்) ஏற்றிச் செல்லும் வாகனம் விபத்தில் சம்பந்தப்பட்டிருப்பின் பொதுமக்கள் கூடாதபடி தூரத்திலிருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளவும். 100 மீற்றர் தூரத்திற்குள் எவரும் புகை பிடிப்பதற்கு அனுமதிக்கப்படல் ஆகாது. அவ்விடத்தைப் பாதுகாப்பானதாக்கிக் கொண்டு அதிகாரிகளுக்கு (பொலிஸ், அம்புலன்ஸ், தீயணைப்புப் படை) அறிவிப்புகள்.
14. நெருப்பிலிருந்து காப்பாற்ற அல்லது சிக்குண்டு இருப்பவரைக் காப்பாற்றுவதற்கன்றி வாகனத்தை நகர்த்த வேண்டாம்.
15. பின்வருவன பற்றி தகவல்களைச் சேகரியுங்கள்:-
 - (a) விபத்து நடந்த இடம், திகதி, நேரம்.
 - (b) மற்றைய வாகனச் சாரதியின் பெயர்.
 - (c) மற்றைய வாகனச் சாரதியின் முகவரி.
 - (d) மற்றைய வாகனத்தின் இலக்கம்.

- (e) வாகனம் செலுத்தல் உத்தரவுப் பத்திரத்தின் இலக்கம். மற்றைய சாரதியின் காப்புறுதிக் கம்பனியின் பெயரும் முகவரியும். காயமடைந்தவரின் அல்லது காயமடைந்தவர்களின் பெயர்களும் முகவரிகளும். சாட்சியின் அல்லது சாட்சிகளின் பெயர்களும் முகவரிகளும்.
- (f) விபத்து நடந்த இடத்தின் வரைபடம் ஒன்றைத் தயாரித்துக் கொள்க.
16. விபத்தின் சூழ்நிலை - காலநிலை - வீதியின் நிலைமை - பிற நிலைமைகள்.
 17. விசாரணை செய்யும் உத்தியோகத்தரின் பெயரும் முகவரியும்.
 18. விசாரணை செய்யும் உத்தியோகத்தரின் கேள்விகள் யாவற்றிற்கும் விடையளியுங்கள். வேறு யாருடனும் விபத்துப் பற்றி கலந்துரையாட வேண்டாம்.
 19. காப்புறுதித் திட்டம் பற்றிய விபரங்களைப்பற்றியோ அல்லது தவறு யாருடையது என்பது பற்றியோ எவருடனும் கலந்துரையாட வேண்டாம்.
 20. உங்கள் காப்புறுதி அலுவலகத்திற்கு உடனே அறிவிப்புகள்.
 21. முக்கியமானது. ஆத்திரத்தில் விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட வாகனங்களை சேதுமாக்கவோ அல்லது எரிக்கவோ வேண்டாம். அது பின்வருவனவற்றுக்குத் தடையாக இருந்து விடலாம்.
 - (a) பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகள், இரத்தக் கறைகள் முதலியனவற்றை விசாரணை செய்யும் பொலிஸ் உத்தியோகத்தர் கவனிக்க முடியாமல் போகும்.
 - (b) மோட்டார் வாகனப் பரீட்சகர் வாகனத்தைப் பரிசோதித்துப் பார்க்க முடியாமல் போகும்.
 - (c) அரசாங்க இரசாயனப் பகுப்பாய்வாளர் விஞ்ஞான ரீதியான பரிசோதனையைச் செய்ய முடியாமல் போகும். அத்துடன்,
 - (d) பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு காப்புறுதிக் கம்பெனிகளினால் வழங்கப்பட வேண்டிய நட்ட ஈட்டுக் கொடுப்பனவு வழங்க முடியாமல் போகும்.
- இந்த அறிவுரைகளை உங்களுடன் அல்லது உங்களுடைய வாகனங்களில் வைத்திருங்கள்.

பாதுகாப்பாக வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டியது ஒவ்வொருவருக்கும் உள்ள பொறுப்பாகும் என்பதனை மறக்க வேண்டாம். வீதி விதிகள் உங்கள் பாதுகாப்புக்காகவே இருக்கின்றன. இக் கைநூல் சிறந்த சாரத்தியத்தை ஊக்குவிப்பதற்கான வழிமுறைகளையும் விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கான அடிப்படைத் தகவல்களையும் பாதுகாப்பு முறைகளையும் பற்றிக் கூறுகின்றது. போக்குவரத்துச் சட்டம் முழுவதையுமே நிலைமை முழுவதையுமே இது உள்ளடக்க மாட்டாது.

- நன்றி
1. சிங்கப்பூர் தேசிய பாதுகாப்புப் பேரவை
 2. சிங்கப்பூர் போக்குவரத்துப் பொலிஸ் சேவை

வீதிச் சைகைகளும் வீதிக் குறியீடுகளும்

ROAD SIGNS AND MARKINGS

அபாய எச்சரிக்கைச் சைகைகள் DANGER WARNING SIGNS



முன்னால் இடதுபக்க வளைவு
Left Bend Ahead



முன்னால் வலதுபக்க வளைவு
Right Bend Ahead



முன்னால் இடது பக்கத்தில் இரட்டை வளைவு
Double Bend Left Ahead



முன்னால் வலதுபக்கத்தில் இரட்டை வளைவு
Double Bend Right Ahead



முன்னால் இடதுபக்க கொண்டை ஊசி வளைவு
Hair Pin Bend Left Ahead



முன்னால் வலதுபக்க கொண்டை ஊசி வளைவு
Hair Pin Bend Right Ahead



முன்னால் இரட்டை வண்டிப்பாதை ஆரம்பிக்கின்றது
Dual Carriage-way Starts Ahead



முன்னால் இரட்டை வண்டிப்பாதை முடிகின்றது
Dual Carriage-way Ends Ahead



முன்னால் வீதி இரு பக்கத்தாலும் ஒடுங்குகின்றது
Road Narrows on Both Sides Ahead



முன்னால் வீதி இடது பக்கத்தால் ஒடுங்குகின்றது
Road Narrows on the Left Side Ahead



முன்னால் வீதி வலது பக்கத்தால் ஒடுங்குகின்றது
Road Narrows on the Right Side Ahead



முன்னால் குறுக்கு வீதிகள்
Cross Roads Ahead



முன்னால் முதலாவது பக்க வீதியை இடது பக்கமாகக் கொண்டு அடுத்து வரும் சந்தி
Staggered Junction with the First Side Road to the Left Ahead



முன்னால் முதலாவது பக்க வீதியை வலது பக்கமாகக் கொண்டு அடுத்து வரும் சந்தி
Staggered Junction with the First Side Road to the Right Ahead



முன்னால் "T" சந்தி
T-Junction Ahead



முன்னால் "Y" சந்தி
Y-Junction Ahead



முன்னால் இடமிருந்து
வரும் வாகனம்
பிரதான வீதியுடன்
இணையுமிடம்
Traffic From Left
Merges Ahead



முன்னால்
வலமிருந்து வரும்
வாகனம் பிரதான
வீதியுடன்
இணையுமிடம்
Traffic From Right
Merges Ahead



முன்னால்
ஒடுங்கிய பாலம்
Narrow Bridge
Ahead



முன்னால்
இருபக்கத்தினால்
செல்லக்கூடிய பாதை
Two-way Traffic
Ahead



முன்னால் நிறுத்தி
வழிவிடவும்
Stop and give way
Ahead



முன்னால்
வழிவிடவும்
Give Way Ahead



முன்னால்
சுற்று வளைவு
Roundabout
Ahead



முன்னால் ஒளிச்
சமிக்ஞைகள்
Light Signals Ahead



முன்னால்
அபாயகரமான சரிவு
Dangerous Descent
Ahead



முன்னால்
அபாயகரமான
ஏற்றம்
Dangerous Ascent
Ahead



முன்னால்
வழுக்கும் வீதி
Slippery Road
Ahead



முன்னால்
ஐதாக்கப்பட்ட கிரவல்
தரை
Loose Gravel Ahead



முன்னால்
கற்பாறைகள் விழும்
இடம்
Falling Rocks
Ahead



முன்னால்
பாதசாரிகள் கடவை
Pedestrian Crossing
Ahead



முன்னால் சிறுவர்
கடவை
Children Crossing
Ahead



முன்னால் பாதை
வேலை
Road Works
Ahead



முன்னால்
பாதுகாப்புடைய
புகையிரதக் கடவை
Level Crossing with
Gates Ahead



முன்னால்
பாதுகாப்பற்ற
புகையிரதக் கடவை
Unprotected Level
Crossing Ahead



முன்னால் பஸ்
வண்டிப் பாதை
Bus Lane Ahead



முன்னால்
துவிச்சக்கரவண்டி
ஒழுங்கை
Cycle Lane Ahead





முன்னால்
துவிச்சக்கரவண்டி
கடவை
Cycle Crossing
Ahead



முன்னால் மந்தை
அல்லது வேறு
விலங்குகள் பாதையைக்
கடக்கக்கூடும்
Cattle or Other
Animals Crossing the
Road Ahead



முன்னால்
துறைமேடைக்கு
அல்லது
ஆற்றங்கரைக்குச்
செல்லும் வீதி
Road leading to
Quay or River
Bank Ahead



முன்னால்
கட்புலனற்றோர்
கடக்கும் கடவை
Blind People
Crossing Ahead



முன்னால் கரடு
முரடான வீதி
Road Humps Ahead



முன்னால்
கரடுமுரடான
சமமற்ற வீதி
Uneven Road Ahead



முன்னால்
ஆபத்தான பக்கப்
பிட்டிகள்
Dangerous Side
Slopes Ahead



முன்னால் பாதுகாப்பற்ற
புகையிரதக் கடவை
Level Crossing
without barriers Ahead

ஒழுங்குபடுத்தும் சைகைகள் REGULATORY SIGNS

தடை செய்யும் சைகைகள் - PROHIBITORY SIGNS



வாகனம் செல்லத்
தடை
No Entry



இடப்பக்கம் திரும்பத்
தடை
No Left Turn



வலப்பக்கம்
திரும்பத் தடை
No Right Turn



"U" முடக்குத்
திரும்பத் தடை
No U-turn



முந்திச் செல்லத்
தடை
No Overtaking



முந்திச்
செல்லக்கூடும்
End of No
Overtaking



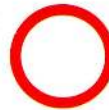
பொருட்களை
கொண்டு செல்லும்
வாகனங்கள் முந்திச்
செல்லத் தடை
No Overtaking by
Goods Vehicles



பொருட்களை
கொண்டு செல்லும்
வாகனங்கள் முந்திச்
செல்லக்கூடும்
End of No
Overtaking by Goods
Vehicles



ஒலி எழுப்பத் தடை
No Horning



சகல வாகனங்களுக்கும்
வீதி மூடப்பட்டுள்ளது
Road Closed for all Vehicles



பஸ்வண்டி
செல்லத் தடை
Road Closed for Buses



லொறிகள் செல்லத்
தடை
Road Closed for Lorries



இழுவை
வண்டியொன்றை
சக்தியால் இழுத்துச்
செல்லும்
வாகனத்திற்கு வீதி
தடை
செய்யப்பட்டுள்ளது
Road Closed for Any
Power-driven
Vehicle Drawing a
Trailer



மோட்டார்
துவிச்சக்கர
வண்டியும் மோட்டார்
வாகனங்களும் தடை
செய்யப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Motor cars and
motor cycles



சக்தியால்
செலுத்தப்படும்
விவசாய
வாகனங்களுக்கு வீதி
மூடப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Power Driven
Agricultural
Vehicles



பாதசாரிகளுக்கு வீதி
தடை
செய்யப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Pedestrians



துவிச்சக்கர வண்டி
செல்லத் தடை
செய்யப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Cyclists



மோட்டார்
சைக்கிள்களுக்கு
வீதி மூடப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Motor Cyclists



முச்சக்கர
வண்டிகளுக்கு வீதி
மூடப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Three-wheelers



மிருகங்களால்
இழுத்துச்
செல்லப்படும்
வாகனங்களுக்கு
வீதி மூடப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Vehicles drawn by
Animals



கை வண்டிகள்
செல்ல வீதி தடை
செய்யப்பட்டுள்ளது
Road Closed for
Handcarts



வாகனங்கள்
நிறுத்தல் கூடாது
No Parking



வாகனங்கள்
நிறுத்தவும்
தரிக்கவும் கூடாது
No Parking and
Standing



ஒற்றை நாட்களில்
வாகனங்கள்
நிறுத்தக் கூடாது
No Parking on Odd
Days



இரட்டை நாட்களில்
வாகனங்கள் நிறுத்தக்
கூடாது
No Parking on Even
Days



வேகத்தின்
வரையறை
Speed Limit



வேகத்தின்
வரையறை முடிவு
End of Speed
Limit

மட்டுப்படுத்தும் சைகைகள் - RESTRICTIVE SIGNS



அகலத்தின்
வரையறை
Width Limit



உயரத்தின்
வரையறை
Height Limit



எடையின்
வரையறை
Weight Limit



ஒர் அச்சாணி மீது
எடையின் வரையறை
Weight Limit on
One Axle

கட்டாயச் சைகைகள் - MANDATORY SIGNS



இடப்பக்கம்
திரும்பவும்
Left Turn



வலப்பக்கம்
திரும்பவும்
Right Turn



நேரே செல்லவும்
Straight



முன்னால் இடப்பக்கம்
திரும்பவும்
Left Turn Ahead



முன்னால்
வலப்பக்கம்
திரும்பவும்
Right Turn Ahead



இடதுபக்கமாக
இப்பக்கத்தை
கடக்கவும்
Pass This Side, Left
Side



வலதுபக்கமாக
இப்பக்கத்தைக்
கடக்கவும்
Pass This Side, Right
Side



கற்றுவட்டம்
Roundabout

முந்துரிமைச் சைகைகள் - PRIORITY SIGNS



வழிவிடவும்
Give Way



நிறுத்தி வழிவிடவும்
Stop and give way



முந்துரிமை வீதி
Priority Road



முந்துரிமை வீதியின்
முடிவு
End of Priority Road



முன்னால் வரும்
வாகனத்துக்கு முந்துரிமை
Priority for Oncoming
Traffic



முன்னால் வரும்
வாகனத்தை விட தமது
வாகனத்திற்கு முந்துரிமை
Priority Over
Oncoming Traffic

தகவல் கொடுக்கும் சைகைகள் INFORMATIVE SIGNS

விசேட ஒழுங்குபடுத்தும் சைகைகள் SPECIAL REGULATORY SIGNS



பாதசாரிக் கடவை
Pedestrian Crossing



ஒருவழிப் பாதை
One Way



வைத்தியசாலை
Hospital



வாகனம்
நிறுத்துமிடம்
Parking



அங்கவீனர்களுக்காக
ஒதுக்கப்பட்ட
வாகனம்
நிறுத்துமிடம்
Parking for
Handicapped Persons



பஸ்வண்டி தரிப்பிடம்
Bus Stop



பஸ்வண்டி மட்டும்
செல்லும் ஒழுங்கை
Bus Only Lane Begins
or Continues



பஸ்வண்டி மட்டும்
செல்லும் ஒழுங்கை
முடிவு
Bus Only Lane Ends



துவிச்சக்கர வண்டி
மட்டும் செல்லும்
ஒழுங்கை
Cycle Lane Begins or
Continues



துவிச்சக்கர வண்டி
மட்டும் செல்லும்
ஒழுங்கை முடிவு
Cycle Lane Ends



துவிச்சக்கர
வண்டிகளுக்கும்
பாதசாரிகளுக்கும்
ஆன பாதை ஆரம்பம்
Cycle and Pedestrian
Lane Begins or
Continues



துவிச்சக்கர
வண்டிகளுக்கு
பாதசாரிகளுக்குடம்
ஒதுக்கப்பட்ட
ஒழுங்கை
முடிவடைகிறது
Cycle and Pedestrian
Lane Ends



பாதசாரி கடக்கும்
நிலக்கீழ் பாதை
Pedestrian Underpass



பாதசாரி கடக்கும்
மேல்பாதை
Pedestrian Overpass



கடுகதிப் பாதை
Expressway



கடுகதிப்பாதை
முடிவு
End of Expressway





பாதசாரிகளுக்கு
மட்டுமான வீதி
Street for Pedestrians
Only



மெதுவாகச் செல்லும்
வீதிப்
பாவனையாளர்களின்
திசையைக்காண்
சைகை
Direction Sign for
Slow Moving Road
Users



வாகனங்களுக்கான
வீதி
Road for Motor
Vehicles



வாகனங்களுக்கான
வீதி முடிவு
End of Road for
Motor Vehicles

பாதைகளுக்கான (மார்க்க) வழி இலக்கச் சைகைகள் ROUTE NUMBER SIGNS



கடுகதி
பாதைகளுக்கான வழி
இலக்க சைகை
Route Number Signs
for Expressways



"A" வகுப்பு
நெடுஞ்சாலைகளுக்கான
வழி
Route Number Sign for
A" Class Highways



"B" வகுப்பு
நெடுஞ்சாலைகளுக்கான
வழி
Route Number Sign for
B" Class Highways

சேவை வசதிகளுக்குரிய சைகைகள் SERVICE FACILITIES SIGNS



பொதுத்
தொலைபேசி
Public Telephone



தகவல்
Information



கைத்தொழில் இடம்
Industrial Area



உணவு விடுதி
Restaurant



சிற்பூண்டிச் சாலை
Refreshments or
Cafeteria



ஹோட்டல்
Hotel



பெற்றோல் நிலையம்
Filling Station



பழுதுபார்ப்புச்
சேவை
Breakdown Service



பகிரங்க கடற்கரை
Public Beach



சுற்றுலா இடம்
Picnic Site

மேலதிகமாகப் பயன்படுத்தும் பலகைகள் ADDITIONAL PANELS



இடர் உள்ள தூரம்
Distance to a
Hazard



ஒழுங்குக்குரிய தூரம்
Distance to a
Regulation



இடர் உள்ள நீளம்
Length of a Hazard



ஒழுங்குள்ள நீளம்
Length of a
Regulation



ஒழுங்கின் திசை
ஆரம்பிக்கின்றது
Start of Direction of
Regulation



ஒழுங்கின் திசை
Direction of
Regulation



ஒழுங்கின் முடிவு
End of Regulation



வைத்தியசாலைக்கு
மட்டும்
போக்குவரத்து
விதிவிலக்கு
Exception from
Regulation



குறுக்கு வீதியில்
இடர் உள்ள திசை
Direction to a
Hazard on an
Intersecting Road



வாகனம் நிறுத்துமிட
தடை அல்லது
நிற்குமிடமும்
நிறுத்துமிடமும்
தடையின் எல்லை
Limitation of Parking
Prohibition or
Parking and Standing
Prohibition



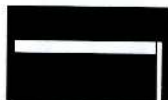
பாடசாலை
(மேலான)
எச்சரிக்கை சைகை
School
(supplementing) a
Warning Sign



பாடசாலை
(மேலான) ஒரு
ஒழுங்குபடுத்தும்
சைகை
School
(supplementing) a
Regulatory Sign

வீதி குறியீடுகள் ROAD MARKINGS

குறுக்குக் குறியீடுகள் - TRANSVERSE MARKINGS



நிறுத்தற் கோடு
Stop Line



இடம் அல்லது
சுற்றுவட்டத்தில்
இடம் கொடு குறியீடு
Give Way Marking at
a place or
Roundabout



பாதசாரிகள் கடக்கும்
இடத்தில் இடம்கொடு
Give Way Marking
at Pedestrian
Crossings



துவிச்சக்கர
வண்டிக் கடவை
Cyclists Crossing

நெடுங்கோட்டுக் குறியீடுகள் LONGITUDINAL MARKINGS



நடுக் கோடு
Centre Line



ஒளித் தெறிப்புச்
செய்யும் குமிழ்களுடன்
நடுக் கோடு
Centre Line with
Reflective Studs



உடைந்த
ஒழுங்கைக் கோடு
Broken Lane Line



தொடர்ச்சியான
ஒழுங்கைக் கோடு
Continuous Lane Line



எச்சரிக்கை
குறியீடு
Warning Marking



உடைந்த மத்திய
கோடும்,
தொடர்ச்சியான
கோடும் கொண்ட
கோடு
Combination of a
Broken Centre Line
and a Continuous Line



தொடர்ச்சியான
மத்திய கோடும்
உடைந்த கோடும்
கொண்ட கோடு
Combination of
continuous Centre
Line and a Broken
Line



இரண்டு தொடர்ச்சியான
மத்திய கோடு
Combination of Two
Continuous Centre
Lines



ஓரக் கோடு
Edge Line



நிறுத்தலை தடைசெய்யும்
குறியீடு
No Parking Marking



நிற்கவோ நிறுத்தவோ
அனுமதியற்ற குறியீடு
No Standing and Parking
Marking

ஏனைய குறியீடுகள் - OTHER MARKINGS



இடதுபக்கம் திரும்பும் குறியீடு
Turn Left" Marking



வலதுபக்கம் திரும்பும் குறியீடு
Turn Right" Marking



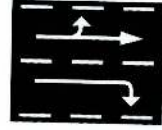
முன்னால் மட்டும் செல்லும்
குறியீடு
Ahead Only" Marking



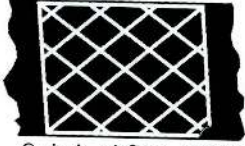
நிறுத்துக குறியீடு
Stop" Marking



மெதுவாக குறியீடு
Slow" Marking



போக்குவரத்து ஒழுங்கைகளைக்
குறிக்கும் குறியீடு
Indicating Traffic Lanes



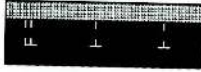
பெட்டிச் சந்திகள் குறியீடு
Box Junction Marking



பஸ்வண்டி ஒழுங்கை
குறியீடு
Bus Lane Marking



துவிச்சக்கர வண்டி
ஒழுங்கை குறியீடு
Cycle Lane Marking



சமாந்தரமாக நிறுத்தம்
குறியீடு
Parallel Parking Marking



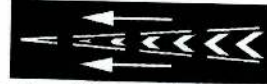
கோணலாக நிறுத்தம்
குறியீடு
Angled Parking Marking



முன்னால் பாதசாரிகள்
கடவை மெதுவாக
அணுகவும் குறியீடு
Pedestrian Crossing Ahead
Marking Approach Slowly



எதிர்த் திசையில் வாகனப் போக்குவரத்துக்
குறியீடு
Traffic in opposite direction



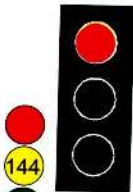
அதே திசையில் வாகனப் போக்குவரத்துக்
குறியீடு
Traffic in same direction

போக்குவரத்துக்கான ஒளிச் சமிக்ஞைகள்

TRAFFIC LIGHT SIGNALS

வாகனப் போக்குவரத்துக்கான ஒளிச் சமிக்ஞைகள்

SIGNALS FOR VEHICULAR TRAFFIC



சிவப்பு
Red



சிவப்பும் செம்மஞ்சளும்
Red and Amber



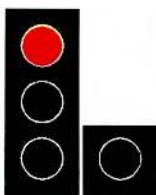
பச்சை
Green



செம்மஞ்சள்
Amber



விட்டு விட்டு ஒளிரும்
செம்மஞ்சள்
Flashing Amber



மேலதிகமான பச்சை
அம்புக்குறி
Additional Green Arrow



சிவப்பு அம்புக்குறி
Red Arrow



பச்சை அம்புக்குறி
Green Arrow

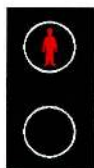


ஒழுங்கை
சமிக்ஞைகள், சிவப்பு
Lane Signal, Red

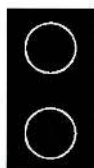


ஒழுங்கை
சமிக்ஞைகள், பச்சை
Lane Signal, Green

பாதசாரிகளுக்கான ஒளிச் சமிக்ஞைகள் SIGNALS FOR PEDESTRIANS



சிவப்பு
Red



பச்சை
Green



விட்டுடொளிரும் பச்சை
Flashing Green

நிரந்தர உபயோகத்திற்கான பிற போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சின்னங்கள்

OTHER TRAFFIC CONTROL DEVICES FOR PERMANENT USE



திசை காட்டும் பலகை
Direction Boards



செவ்றோன் கோடு
Chevron Marker





பக்கத்தடைக் குறியீடு
Side Obstacle Marker



நிறுத்துக - செல்க
Stop sign Go Sign



பாதை ஓர வரைபடங்கள்
Roadside Delineators



காவலாளர் நிலையம் நிறுத்தல் கூடாது
No Parking Guard Post

வீதி வேலைப் பிரதேசங்களுக்கான பிற போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டுச் சாதனங்கள் OTHER TRAFFIC CONTROL DEVICES FOR ROAD WORK AREAS



வீதி வேலைகளுக்கான தடைப்பலகை
Barricade Board for Road Works



வீதி வேலைகளுக்கான திசையைக்
காட்டும் பலகை
Direction Board for Road Works



பக்கத் தடைக் குறியீடுகள்
Side Obstacle Markers



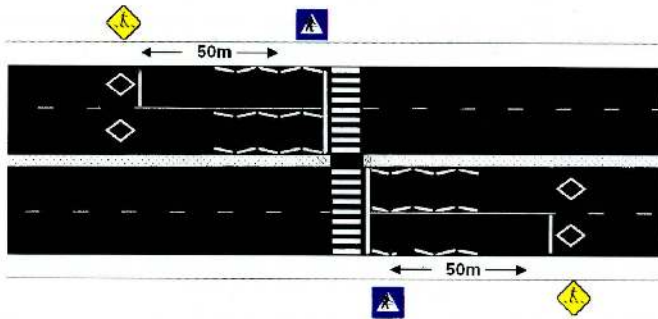
தடை நாடா
Barricade Tape



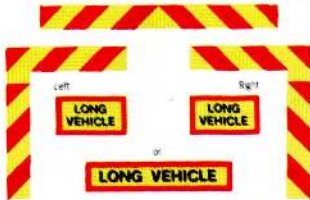
ஒளிக்கூண்டு
Lantern



வெளிச்சம்
Flasher



பாதசாரிக் கடவை
Pedestrian Crossing



வாகன அடையாளக் குறிகள்
Vehicle Markings



மின்சாரக் குமிழ்கள்
Barricade board with electric lamps

திசை காட்டும் சைகைகள் DIRECTION INDICATOR SIGNS



நான் வலது பக்கமாகச்
செல்வதற்கு அல்லது வலது
பக்கம் திரும்ப
உத்தேசிக்கிறேன்
I intend to move to the right
or turn right



நான் இடது பக்கமாக
செல்வதற்கு அல்லது இடது
பக்கம் திரும்புவதற்கு
உத்தேசிக்கிறேன்
I intend to move in to the left
or turn left or stop on the left

பிறேக் வெளிச்சச் சைகைகள் BRAKE LIGHT SIGNALS



நான் வேகத்தைக்
குறைப்பதற்கு அல்லது
நிறுத்துவதற்கு
உத்தேசிக்கிறேன்
I am slowing down or
stopping



கைச் சைகைகள் ARM SIGNALS



நான் வலதுபக்கமாகச் செல்வதற்கு அல்லது வலது பக்கம் திரும்ப உத்தேசிக்கிறேன்

I intend to move to the right or turn right



நான் வேகத்தைக் குறைப்பதற்கு அல்லது நிறுத்துவதற்கு உத்தேசிக்கிறேன்

I intend to slow down or stop

(The signal is particularly important at Zebra crossing to let other road users, including pedestrians, know that you are slowing down or stopping)



நான் இடது பக்கம் செல்வதற்கு அல்லது இடது பக்கமாகத் திரும்ப உத்தேசிக்கிறேன்

I intend to move in to the left or turn left

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சைகைகள் TRAFFIC CONTROL SIGNALS

நிறுத்துக - STOP



முன்னால் இருந்து
வருகின்ற போக்குவரவு
Traffic approaching
from the front

நிறுத்துக - STOP



போக்குவரத்தை மூடும்
எச்சரிக்கை
Warning Signal
closing the traffic

நிறுத்துக - STOP



முன்னால் இருந்தும்
பின்னால் இருந்தும்
வருகின்ற போக்குவரவு
Traffic approaching both
from front and behind

போக்குவரவு மீது சைகை - BECKONING TRAFFIC ON



வலது பக்கத்தில் இருந்து
வாகனங்களை அழைத்தல்
To bring on vehicles
from the right



முன்னால் இருந்து
வாகனங்களை அழைத்தல்
To bring on vehicles
from the front



இடது பக்கத்தில் இருந்து
வாகனங்களை அழைத்தல்
To bring on vehicles
from the left

நூலாசிரியரைப் பற்றி -----

த. பேரின்பநாயகம் 1937 யூலை 23 ஆம் திகதியன்று மலேசியாவிலே பிறந்தார். இலங்கைக்கு குடிபெயர்ந்து வந்தபின்னர் யாழ்ப்பாணத்திலுள்ள பரமேஸ்வரா கல்லூரியில் கல்வி கற்றார்.

1957 ஆம் ஆண்டு உதவி பொலிஸ் பரிசோதகராக சேவையிலே சேர்ந்த இவர், 1993 ஆம் ஆண்டு பிரதி பொலிஸ் மாஅதிபராக பதவியுயர்ந்தார். 40 வருடகால நீண்ட விசுவாசமான சேவைக்குப் பின் 1997 இல் சேவையினின்றும் ஓய்வு பெற்றார். இவர் வகித்த பதவிகளும் தற்போது வகிக்கும் பதவிகளும் வருமாறு:-

தலைவர்	- இலங்கை விபத்து தடுப்புச் சங்கம்
தலைவர்	- “கொழும்புத் திட்டம்” சர்வதேச சங்கம் இலங்கை
தவிசாளர்	- வீதிப் போக்குவரத்துக் கல்வி நிறுவனம்
தவிசாளர்	- வீதிப் பாதுகாப்புக்கான தேசிய மண்டலம் (1995 - 1996)
பி.பொ. மாஅதிபர் (DIG)	- பிரதி பொலிஸ் மாஅதிபர் (போக்குவரத்து) (1993 - 1997)
உறுப்பினர்	- மது, போதைமருந்து மற்றும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்புக்கான சர்வதேச பேரவை, வாஷிங்டன் டிசி 20594, யு.எஸ்.ஏ
உறுப்பினர்	- சர்வதேச பொலிஸ் சங்கம் (தேசிய பேரவை)
உறுப்பினர்	- ஐப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவர் நிலையம்
உறுப்பினர்	- மோட்டார் போக்குவரத்து ஆலோசக சபை, போக்குவரத்து அமைச்சு
உறுப்பினர்	- போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள் குழு, கொழும்பு மாநகர சபை
உறுப்பினர்	- இலங்கை பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி நிறுவனம்

இலங்கையிலே, “வீதிப்பாதுகாப்பு, விபத்துத் தடுப்பு மற்றும் தனிநபர் மனித உரிமைகள் பாதுகாப்பு” ஆகியவற்றின் மேம்பாட்டுக்காக ஆற்றிய அதிசிறந்த பங்களிப்புக்களுக்காக தேசிய விருது, அதி உன்னத சேவைக்கான விருதுகள் மற்றும் பாராட்டு விருதுகள் பல வழங்கப்பட்டு இவர் கௌரவிக்கப்பட்டுள்ளார்.

ஆண்டு

2000 இல் ~ “அதி உன்னத சேவைக்கான விசேட விருது”
வழங்கல் சேவை மற்றும் போக்குவரத்துக்கான இலங்கை பட்டய நிறுவனத் தால் அளிக்கப்பட்டது. (by Chartered Institute of Logistics & Transport, Sri Lanka)

2003 இல் ~ “அதி உன்னத சேவை விருது”
இலங்கை விபத்து தடுப்புச் சங்கத்தினால் வழங்கப்பட்டது.

2004 இல். ~ “2003 ஆம் ஆண்டுக்கான தேசிய விருது”
சர்வோதயா நம்பிக்கை நிதியத்தால் வழங்கப்பட்டது.

2003 மற்றும்

2004 இல் ~ “பாராட்டு விருதுகள்”
சர்வதேச பொலிஸ் சங்கம்; பழைமையான (அந்த நாளைய) மோட்டார் வாகனங்களின் உரிமையாளர்கள் கழகம்; இலங்கை, “கொழும்புத் திட்டம் சர்வதேச சங்கம் (இலங்கை) ஆகிய நிறுவனங்களால் வழங்கப்பட்டன.

இவர் வெளிநாடுகளுக்கு பரந்த அளவில் பிரயாணங்களை மேற்கொண்டு, வீதிப் பாதுகாப்பு, போக்குவரத்து தொழில்நுட்பவியல், போக்குவரத்து நிர்வாகமும் சாரதிகள் பயிற்சி முறைமைகளும் போன்ற விடயங்கள் தொடர்பான சர்வதேச மாநாடுகளிலும் ஆய்வரங்குகளிலும் கலந்து சிறப்பித்துள்ளார். பல்வேறு கருத்தரங்குகளில் கலந்து கொண்டு கட்டுரைகளை சமர்ப்பித்துள்ள இவர், நன்கறியப்பட்ட சஞ்சிகைகளிலும் செய்திப் பத்திரிகைகளிலும் வீதிப் பாதுகாப்பு சம்பந்தமான கட்டுரைகளை எழுதியும் உள்ளார்.

கவனிக்க:

“சாரத்தியம்” “சவால்களும் சாமர்த்தியமும்” என்னும் இந்நூல்
மும்மொழிகளிலும் (சிங்களம், தமிழ், ஆங்கிலம்)
விற்பனைக்குண்டு.கீழ்க்காணும் முகவரிக்கு எழுதவும்:-

பாதுகாப்பாக வாகனம் செலுத்துதல் / தற்பாதுகாப்புடன் வாகனம்
செலுத்துதல் பற்றிய கருத்தரங்குகள் அரசாங்க மற்றும் அரசாங்க
சார்பற்ற ஒழுங்கமைப்புகளுக்கு அவ்வொழுங்கமைப்புகளின்
வசதிக்கேற்ப கிரமமாக நடாத்தப்படுகின்றன. தகவல் எதுவும்
தேவைப்படின எழுதவும்:-

பணிப்பாளர்

வீதிப் போக்குவரத்து கல்வி நிறுவகம்,

-1A அலெக்சாந்திரா ரெறெஸ்,

கொழும்பு 6, இலங்கை

தொலைபேசி இல. - 2597043

பெக்ஸ் - 2597043

Director,

Institute of Road Traffic Education,

1A, Alexandra Terrace,

Colombo 6. Sri Lanka.

Tel: 2597043

Fax: 2597043



பாதுகாப்பான வாகன சாரத்தியம் சில முக்கிய வறவறுத்தல்கள்

- ❏ வீதி நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப வேகத்தைச் சீராக்கவும்.
- ❏ தகாத முறையில் முந்திச் செல்வதைத் தவிர்க்கவும்.
- ❏ வாகனத்திற்குப் பின்னால் நெருக்கமாகச் செல்வதைத் தவிர்க்கவும். பாதுகாப்பான தூர இடைவெளி ஒன்றை வைத்திருக்கவும்.
- ❏ வாகனத்தைச் செலுத்தும் போது 5-10 வினாடிகளுக்கு ஒரு தடவை பின்நோக்குக் கண்ணாடியை (Rear Mirror) அவதானிக்கவும்.
- ❏ வாகனப் போக்குவரத்து வரிசையில் இருந்து விலகி விலகி நுழைவதை தவர்க்கவும். உங்களது நோக்கங்களை நேரத்துடன் சமிக்ஞை மூலம் காட்டவும்.
- ❏ பாதசாரிகளும், சைக்கிள் ஓட்டிகளும் வீதிக்குள் / பாதைக்குள் வருகிறார்களா என்பதைக் கவனிக்கவும்.
- ❏ உங்களுடைய பாதுகாப்பிற்காக ஆசனப்பட்டிகளை அணியவும்.
- ❏ மதுபோதையுடன் வாகனம் ஓட்டுவதை முற்றாகத் தவிர்க்கவும்.

மிகுந்த பொறுமை - குறைந்த விபத்துக்கள்
போக்குவரத்து விதிகள் தங்களுடைய
பாதுகாப்பிற்கானவை
எங்களுடைய தேவை உங்களுடைய பாதுகாப்பே

உயிருக்கு உத்தரவாதமான வாகன
சாரத்தியம்



முன்னாள் பிரதிப் பொலிஸ் மா அதிபராகிய திரு. த. பேரின்பநாயகம் அவர்களினால் தயாரிக்கப்பட்ட பாதுகாப்பான வாகன சாரத்தியம் தொடர்பான இக்கைநூல் போற்றத் தக்க ஒரு வெளியீடாகும். அது சீரற்ற காலநிலை, கட்டுப்படுத்த முடியாமல் வழுக்கிச் செல்லல், வாகனப் பழுதடைவு, அவசரகால நடைமுறைகள், பாதுகாப்புடன் வாகனம் செலுத்துதல், துணைக்கருவிகளின் உபயோகம், அவசரகால முதலுதவி, போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு, விபத்து தடுப்பு என்பன தொடர்பான முக்கியமான அம்சங்களை உள்ளடக்கி உள்ளது.

இக் கைநூலில் தமது 'முன்னுரை' யில் ஆசிரியர் இக் கைநூலானது பாதுகாப்பான மோட்டார் வாகன ஓட்டுநராக இருப்பதற்கு உங்களுக்குத் தேவையான அடிப்படைத் தகவல்களை வழங்கும் நோக்கத்தைக் கொண்டுள்ளது எனப் பொருத்தமாகக் குறிப்பிட்டுள்ளார். அது உங்களுடைய பாதுகாப்பான மோட்டார் வாகன சாரத்தியத்தின் தொழில் நுணுக்கங்கள் மற்றும் நீங்கள் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லும்போது எதிர்நோக்க வேண்டியுள்ள பல்வேறு அவசரகால நிலைமைகளை வெற்றி கொள்வதற்கான குறிப்புக்களை வழங்குகின்றது.

கையாளப்பட்டுள்ள மொழியின் எளிமையும் மிகவும் பொருத்தமான எடுத்துக் காட்டுகளும் இக்கைநூலின் பெறுமதியை அதிகரிக்கச் செய்கின்றன. திரு. பேரின்பநாயகம் போக்குவரத்து நிருவாகம், வீதிப் பாதுகாப்பு பணிப்பாளராகவும், பிரதிப் பொலிஸ் மா அதிபராகவும் (போக்குவரத்து) 15 ஆண்டுகள் சேவையாற்றி உள்ளார். அவர் தேசிய வீதிப் பாதுகாப்பு மன்றத்தின் தலைவராகவும், இலங்கை வீதி விபத்துக்கள் தடுப்புச் சங்கத்தின் தலைவராகவும் பணிபுரிந்துள்ளார். இதன் நிமித்தம் அவர், 'பாதுகாப்பான வாகன சாரத்தியம்' தொடர்பான கைநூலொன்றைத் தயாரிப்பதற்குச் சிறப்பான தகைமை உடையவராகிறார். இக் கைநூலானது வீதிப் பாதுகாப்பு, விபத்துத் தடுப்பு, போக்குவரத்து முகாமைத்துவத் துறையில் பெற்ற நீண்டதும் பரந்ததும் ஆழமானதுமான அனுபவத்தின் அடிப்படையில் ஆக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை வாசகர் உணர்வர்.

இப் பணியில் ஐயத்திற்கிடமின்றி பெருமளவு ஆராய்ச்சியும் உழைப்பும் ஆழ்ந்த சிந்தனையும் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

திரு. பேரின்பநாயகம் தாம் மேற்கொண்ட முயற்சிகளின் நிமித்தம் மிகவும் பாராட்டப்பட வேண்டியவராவார். இது மிகவும் பாராட்டத்தக்கதும் காலத்துக்கேற்றதுமான ஒரு வெளியீடாகும்.

ஜி. பி. எஸ். த சில்வா
முன்னாள் பிரதம நீதியரசர்.