

வாகனம் ஓட்டுவதற்கான
எழுத்துப்பூர்வ தேர்வுக்
கையேடு
அலுவல்முறை கையேடு



அறிமுகம்

ஒரே மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டுதல் தொடர்பான அறிமுகம்.....	3
சாலை விபத்துகள்.....	3
ஓட்டுநர் உரிமங்களின் பிரிவு.....	3
'புதிய' ஓட்டுநர்கள்.....	3
வாகனம் ஓட்டுவதற்கான திறன் தேர்வு.....	4
இடைக்கால ஓட்டுநர் உரிமம் (PDL).....	5
ஒழுங்குமுறை கற்றல்.....	5

மனிதனின் புலன உணர்வுகள் மற்றும் தீர்ப்புகள்

மோட்டார் சைக்கிள் விபத்துகளில் வாகனம் ஓட்டுதல் தொடர்பான மனித காரணங்கள்.....	6
வாகனம் ஓட்டுபவரின் உடல் மற்றும் மன நிலைகள்.....	6
மது மற்றும் போதைப் பொருட்கள்.....	6
வேகம் மற்றும் தூரத்தைத் தீர்மானித்தல்.....	7
பின்னோக்க கண்ணாடியில் பார்வையில் விழாத சாலைப்பகுதி.....	8
இயற்கை விசைகள்.....	9

மோட்டார் சைக்கிளின் அடிப்படைக் கட்டமைப்பு மற்றும் வாகனப் பராமரிப்பு

அறிமுகம்.....	11
ஆற்றல்.....	11
எஞ்சின்.....	11
கிளட்ச்.....	12
கியர் பாக்ஸ்.....	13
டயர்கள்.....	14
ஒரு மேன்வல் பிரான்ஸ்மிஷன் (மனிதசக்தியால் இயக்கப்படும் விசைமாற்ற அமைப்பு) கொண்ட மோட்டர் சைக்கிளின் முக்கிய பாகங்கள்.....	14
மோட்டார் சைக்கிள் பராமரிப்பு (வாராந்திர சோதனைகள்).....	15
சட்டவிரோதமான மாற்றியமைத்தல்.....	18

சவாரிக்கு முந்தைய சோதனைகள்

வாகனம் ஓட்டுவதற்கான உடை மற்றும் பாதுகாப்பு உடைகள்.....	19
சிறப்பாக வாகனம் ஓட்டுவதற்கான தோற்ற அமைவைப் பின்பற்றுதல்.....	20
மோட்டார் சைக்கிளில் ஏறுதல் மற்றும் இறங்குதல்.....	21
மோட்டார் சைக்கிளின் பிரதான ஸ்டாண்ட் மற்றும் பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட்.....	22
பிரதான ஸ்டாண்டில் இருந்து மோட்டார் சைக்கிளைப் பாதுகாப்பாக இறக்குதல்.....	23
பிரதான ஸ்டாண்டைப் பயன்படுத்தி மோட்டார் சைக்கிளைப் பாதுகாப்பாக உயர்த்துதல்.....	23
பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட்டுடன் மோட்டார் சைக்கிளை விடுவித்தல்.....	24
பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட் கொண்டு மோட்டார் சைக்கிளை அமைவு செய்தல்.....	24
மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டுவதற்காக முன்சூட்டிய சோதனை.....	25
வழித்தடத்தைத் திட்டமிடு.....	26

கட்டுப்படுத்திகளைத் திறமையாகக் கையாளுதல்

மோட்டார் சைக்கிளின் அடிப்படையான கட்டுப்படுத்திகள்.....	27
--	----

மோட்டார் சைக்கிளைக் கையாளுதல்

பக்கவாட்டில் விழுந்து கிடக்கும் ஒரு மோட்டார் சைக்கிளைத் தூக்குதல்.....	31
மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளுதல் மற்றும் இயக்குதல் எப்படி.....	32
எட்டு வடிவத்தில் ஊடே மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளிச் செல்லுதல்.....	33

வாகனம் ஓட்டுவதற்கான நெறிமுறை தொடர்பான கையேடு
சிங்கப்பூர் போக்குவரத்து போலிஸால் வெளியிடப்படுகிறது.
வெளியீட்டாளரின் அனுமதியின்றி இந்த வெளியீட்டின் எந்த ஒரு பகுதியையும் மறுஉருவாக்கம் செய்யவோ, ஒரு மீட்டெடுக்கும் அமைப்பில் சேமிக்கவோ அல்லது எந்த ஒரு வடிவிலும் பரப்பவோ அல்லது மின்னணு முறை, இயந்திர முறை, நகலெடுத்தல், பதிவு செய்தல், அல்லது மற்ற முறையில் பரப்பவோ கூடாது.

சிங்கப்பூர் போக்குவரத்து போலிஸ்
10 உபி அவென்யூ 3
சிங்கப்பூர் 408865
T (65) 6547 0000
F (65) 6547 4900

இணையத்தில் வெளியிடுபவர்
© சிங்கப்பூர் போக்குவரத்துப் போலிஸ் 22.2.24 அன்று வெளியிடப்பட்டது
குறிப்பு: வெளியிடும் நேரத்தில் இந்தக் கையேட்டில் உள்ளடங்கிய தகவல்கள் துல்லியமானவை ஆகும். சமீபத்திய புதுப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களுக்கு விண்ணப்பத்தாரர்கள்
<https://www.police.gov.sg/> என்ற TP இணையத்தளத்திலும் <https://www.lta.gov.sg/> என்ற LTA இணையத்தளத்திலும் உள்ளுழையவும்.

வேகத்தை மாற்றும் செயல்பாடுகள்

வேக வேறுபாட்டிலை	34
வேகம் மற்றும் சாலையின் நிலையைப் பொறுத்து கியரை மாற்றுதல்	34
கியர் மாற்றுதல்	35
கியர் தேர்வு	36
பிரேக் இடும் நுட்பம்	37

வாகனம் ஓட்டும் திறன்

பாதுகாப்பாகப் பயணத்தைத் தொடங்குதல் மற்றும் எடுக்க வேண்டிய முன் எச்சரிக்கை நடவடிக்கைகள்	39
பாதுகாப்பாக நிறுத்தும் மற்றும் எடுக்க வேண்டிய முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகள்	41
வேக ஒழுங்குமுறை மற்றும் பாதுகாப்பான பிந்தொடரும் தூரம்	43
நிறுத்தும் தூரம்	44
இடதுபுறம் திரும்புவதற்கான வழிமுறைகள்	45
வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான வழிமுறைகள்	47
U வடிவத்தில் திரும்புதல்	48
வழித்தடத்தை எப்போது மாற்றும் எப்படி மாற்ற வேண்டும்	49
முந்துதல்	53
சாலை சந்திப்புகளில்	56
சாலை சந்திப்புகளில் வழி விடுதல் தொடர்பான விதிகள்	56
போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு கொண்ட ஒரு சந்திப்பைக் கடந்து செல்லும் போது எடுக்க வேண்டிய பாதுகாப்பு முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகள்	57
மஞ்சள் பெட்டியின் அர்த்தம்	59
வட்டச்சுற்று வழியில் எப்படிக் கடந்து செல்ல வேண்டும்	60

சாலையின் பல்வேறு நிலைகளில் வாகனம் ஓட்டுதல்

ஒரு சரிவில் மேல்நோக்கி வாகனம் ஓட்டுதல்	61
ஒரு சரிவில் கீழ்நோக்கி வாகனம் ஓட்டுதல்	61
வேறுபட்ட வானிலைகளில் வாகனம் ஓட்டுதல்	62
வளைவில் திரும்புதல்	64
அதிவிரைவுச் சாலைகளில் வாகனம் ஓட்டுதல்	66

தற்காப்பாக வாகனம் ஓட்டுதல்

தற்காப்பாக வாகனம் ஓட்டுதலின் வரையறை	68
சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களுடன் மேற்கொள்ளப்படும் தகவல் தொடர்புகள்	69
பாதசாரிகள்	72
சைக்கிளோட்டிகள் மற்றும் ஆற்றலால் இயங்கும் சைக்கிள் (PAB)	75
இரண்டு வாகனங்களுக்கிடையேயான விபத்தின் ஆறு நிலைகள்	78

பொது அறிவு

காப்புறுதி	88
பின்னிருக்கை	88
கனரக வாகனங்கள்	88
சிறிய வாகனப் பழுதுகள்	89
பேருந்து வழித்தடம்	90
அதிகமான எரிபொருள் செலவு	90
தீ	90
விபத்துகள்	90

மின்சுற்று பயிற்சி வகுப்புகள்

S பயிற்சி வகுப்பு	91
கிரான்க் பயிற்சி வகுப்பு	92
பைலான் ஸ்லேலோம் பயிற்சி வகுப்பு	94
குறுகிய மரப்பலகை பயிற்சி வகுப்பு	95
ஒரு சரிவில் நிறுத்தும் மற்றும் மீண்டும் பயணத்தைத் தொடங்குதல்	96
அவசரகால பிரேக் பயிற்சி வகுப்பு	97

போக்குவரத்து விளக்க கண்காணிப்பு கேமரா

மரியாதையாக வாகனம் ஓட்டுதல்



ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை ஒட்டுதல் தொடர்பான அறிமுகம்

ஒரே மோட்டார் சைக்கிளை ஒட்டுவது மிகவும் கேளிக்கை நிறைந்ததாகும். அதை அனைத்து வயதினரும் அனுபவித்து மகிழ்கின்றனர். எனினும், உங்களுக்கான பொறுப்பை நீங்கள் ஏற்றுக்கொண்டு சாலையைப் பயன்படுத்தும் அனைத்து பிற நபர்களுக்கும் உரிய கவனிப்பை அளிப்பதும், அவர்களைப் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்வதும் சாலையில் வாகனம் ஒட்டுதலுக்கான அர்த்தமாகக் கொள்ளப்படுகிறது. பிற வாகனங்களை ஒட்டுவதுடன் ஒப்பிடும் போது, ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை ஒட்டும் போது சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களால் உங்களுக்கு அதிகப்படியான ஆபத்து ஏற்படும் வாய்ப்பு உள்ளது. பாதுகாப்பான வாகனம் ஒட்டுதலில் சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிறநபர்கள் என்ன செய்கிறார்கள் என்பதை முழுமையாக அறிந்துகொள்வதும், அவர்களுடன் "தகவல் தொடர்பு" கொள்ளும் திறனும் உள்ளடங்குகிறது. வாகனம் ஒட்டுதலில் மேற்கொள்ளப்படும் சரியான அணுகுமுறையானது சாலையைப் பாதசாரிகளுக்கும், மோட்டார் வாகன ஒட்டிகளுக்கும் ஒரு பாதுகாப்பான மற்றும் மிகவும் இனிமையான இடமாக மாற்றும். வாகனம் ஒட்டக் கற்றுக் கொள்ளும் ஆரம்ப நிலைகளில்,

வாகனம் ஒட்டக் கற்றுக் கொள்பவர்கள் சரியான குணங்களையும், சரியான தொழில்நுட்பங்களையும் வளர்த்துக் கொள்வது இன்றியமையாததாகும். மீண்டும் மீண்டும் செய்யப்படும் தவறுகள் பழக்கங்களாக மாறும். அவற்றை சரி செய்வது எளிதானதாக இருக்காது.

சாலை விபத்துகள்

- ஒரு காரை ஒட்டுவதோடு ஒப்பிடும் போது மோட்டார் சைக்கிளை ஒட்டுவதற்கு அதிகப்படியான திறமையும், கட்டுப்பாடும் வேண்டும். ஒரு மோட்டார் சைக்கிள் ஒட்டுபவர் சாலையில் கண்ணுக்கு குறைவாகவே புலப்படுவதோடு வெளிப்புற கவசத்தால் அளிக்கப்படும் பாதுகாப்பு இல்லாத காரணத்தினால் அவருக்கு காயம் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பு அதிகம் உள்ளது.
- வாகனம் ஒட்டுதல் என்பது உள்ளூணர்தல், முடிவு எடுத்தல் மற்றும் எதிர்வினையாற்றுவதல் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கிய ஒரு சங்கிலித் தொடர் செயல்முறை ஆகும். பெரும்பாலான விபத்துக்கள் ஒட்டுநரின் மோசமான உள்ளூணர்தலாலும், மோசமான முடிவு எடுத்தலாலும் ஏற்படுவதால், ஒட்டுநர்கள் முறையாக எதிர்பார்த்து எதிர்வினையாற்றினால் விபத்துக்களை எளிதாகத் தவிர்க்க முடியும். விபத்துக்களை நீங்கள் தடுக்க வேண்டும் என்றால் முறையான திட்டமிடல் மற்றும் கவனிப்பு (உள்ளூணர்தல்), சரியான பகுப்பாய்வு மற்றும் முடிவுகள் (பல்வேறு போக்குவரத்துச் சூழ்நிலைகள் குறித்து முடிவு எடுத்தல்) இன்றியமையாதவையாகும்.

ஒட்டுநர் உரிமங்களின் பிரிவுகள்

- பின்வரும் அட்டவணையானது சட்டத்தின் கீழ் தற்போதுள்ள பிரிவு 2B, 2A மற்றும் 2 வகைப்பாடுகளுடன் கூடிய பெட்ரோல் மற்றும் மின்சார மோட்டார் சைக்கிள்களின் வகைப்பாடு ஆகும்.

உரிமத்தின் பிரிவு	பெட்ரோல் மோட்டார் சைக்கிள்களின் வகைப்பாடு	மின்சார மோட்டார் சைக்கிள்களின் வகைப்பாடு	தற்போதுள்ள ஒட்டுநர் உரிமத்திற்கான தேவைகள்
பிரிவு 2B	200 சிசி-க்கு கீழே	15 கிலோ வாட்டுக்கு கீழே	அடிப்படையான எழுத்துப்பூர்வ தேர்விலும், வாகனம் ஒட்டுவதற்கான எழுத்துப்பூர்வ தேர்விலும், பிரிவு 2B செய்முறை ஒட்டுநர் தேர்விலும் தேர்ச்சி பெறவும்
பிரிவு 2A	200 சிசி மற்றும் 400 சிசி-க்கு இடையே.	15 கிலோ வாட் முதல் 25 கிலோவாட்டுக்கு இடையே	குறைந்தபட்சம் ஒரு வருடம் ஒரு செல்லுபடியாகும் பிரிவு 2B உரிமத்தை வைத்திருக்க வேண்டும் மற்றும் பிரிவு 2A செய்முறை ஒட்டுநர் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற வேண்டும்.
பிரிவு 2	400 சிசி-க்கு மேல்	25 கிலோ வாட்டுக்கு மேல்	குறைந்தபட்சம் ஒரு வருடம் ஒரு செல்லுபடியாகும் பிரிவு 2A உரிமத்தை வைத்திருக்க வேண்டும் மற்றும் பிரிவு 2 செய்முறை ஒட்டுநர் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற வேண்டும்.

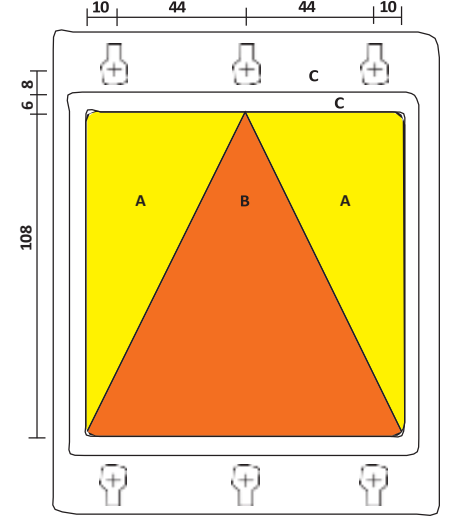
'புதிய' ஒட்டுநர்கள்

- உரிமம் வழங்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து ஒரு வருடத்திற்கும் குறைவாக புதிய பிரிவு ஒட்டுநர் உரிமத்தை வைத்திருக்கும் மோட்டார் வாகன ஒட்டுநர்கள் புதிய ஒட்டுநர்கள் ஆவர். புதிய ஒட்டுநர் உரிமம் அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து ஒரு வருடம் வரை அவர்கள் தகுதிகாண் பருவத்தில் இருப்பார்கள்.

5. ஒரு வருட தகுதிகாண் பருவத்தின் போது அனைத்து புதிய பிரிவு 2B, பிரிவு 3/3A மற்றும் பிரிவு 3C/3CA ஓட்டுநர்களும் வாகனம் ஓட்டும் போதோ அல்லது சவாரி செய்யும் போதோ தங்களுடைய வாகனங்களின் முன்னாலும் பின்னாலும் ஒரு தனித்துவமான குறியீட்டைக் (அதாவது தகுதிகாண் பருவத்திற்கான பிளேட்டை) காட்சிப்படுத்த வேண்டும்.

பிரிவு 2B மோட்டார் வாகனத்தை வைத்திருக்கும் பட்சத்தில், தகுதிகாண் பருவத்திற்கான பிளேட் பின்வருமாறு காட்சிப்படுத்தப்பட வேண்டும்:

- (a) முகப்பு விளக்கிற்கு நேர் மேலே அல்லது கீழே மற்றும்
(b) பின்புறம் உரிமம் உள்ள பிளேட்டுக்கு மேலே அல்லது கீழே



6. ஒரு புதிய தகுதிபெற்ற பிரிவு 2B ஓட்டுநர் முதல்முறையாக 'தகுதிகாண் பருவத்திற்கான' பிளேட்டைக் காட்சிப்படுத்தாவிட்டால் அவர் அபராதத்தைச் செலுத்த வேண்டும். தங்களுடைய ஒரு வருட கால தகுதிகாண் பருவத்தின் போது 'தகுதிகாண் பருவத்திற்கான' பிளேட்டை குறைந்தபட்சமாக இரண்டு தடவை காட்சிப்படுத்தாமல் தொடர்ந்து தவறு செய்பவர்களின் உரிமம் ரத்து செய்யப்படும். ஒரு புதிய ஓட்டுநர் அவருடைய உரிமத்தைப் பெற்ற ஓர் ஆண்டிற்குள் 13 குறை பாடுகளுக்கானப் புள்ளிகளைப் பெற்றால் அவருடைய புதிய ஓட்டுநர் உரிமம் ரத்து செய்யப்படும்.

வாகனம் ஓட்டுவதற்கான திறன் தேர்வு

7. ஒரு புதிய பிரிவு உரிமத்திற்காக விண்ணப்பிக்கும் விண்ணப்பதாரர் வாகனம் ஓட்டுவதற்கான திறன் சோதனையில் தேர்ச்சி பெற வேண்டும். இதில் எழுத்துப்பூர்வ தேர்வு மற்றும்/அல்லது செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வு ஆகியவை உள்ளடங்குகின்றன:

- (a) **அடிப்படை எழுத்துப்பூர்வ தேர்வு (BTT)**
அடிப்படை எழுத்துப்பூர்வ தேர்வு (BTT) என்பது போக்குவரத்து விதிகள், போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறைகள், போக்குவரத்து குறியீடுகள் மற்றும் சமீக்கைகள் மற்றும் பொதுவான சாலைப் பாதுகாப்பு தொடர்பான உங்களுடைய அறிவைச் சோதனை செய்யும் வகையில் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. BTT -க்கான தேர்வுப் பாடத்திட்டம் "அலுவல்முறை கையேடு- ஓட்டுநருக்கான அடிப்படை எழுத்துப்பூர்வக் கற்றல்" என்ற கையேட்டில் விரிவாக உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது மற்றும் வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்ளும் அனைத்து ஓட்டுநர்களும் மேல்நிலை எழுத்துப்பூர்வத் தேர்வை எழுதுவதற்கு முன்பாக BTT-யில் தேர்ச்சி பெற வேண்டும். அதாவது இறுதியான எழுத்துப்பூர்வ தேர்வில் (FTT) அல்லது வாகனம் ஓட்டுவதற்கான எழுத்துப்பூர்வ தேர்வில் (RTT) தேர்ச்சி பெற வேண்டும்.

- (b) **கனம் ஓட்டுவதற்கான எழுத்துப்பூர்வ தேர்வு (RTT)**
BTT-யில் தேர்ச்சி பெற்ற பின்பு செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வுக்குச் செல்லும் முன்பாக நீங்கள் RTT-யில் தேர்ச்சி பெற வேண்டும். பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுதல் மற்றும், வாகனம் ஓட்டுவதற்கான முறையான தொழில்நுட்பங்கள் ஆகியவற்றில் உங்களுக்கு இருக்கும் அறிவு மற்றும் சாலையில் வாகனம் ஓட்டும் போது சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களுடனான உங்கள் தகவல் தொடர்பு ஆகியவற்றை சோதனை செய்வதே RTT-யின் நோக்கம் ஆகும். RTT-யில் தேர்ச்சி பெற்ற பின்பு, நீங்கள் ஒரு வருட காலத்திற்குள் செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற வேண்டும். இந்தக் காலகட்டத்திற்குள் நீங்கள் செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வில் தேர்ச்சி பெறவில்லை எனில், மற்றொரு ஓட்டுநர் தேர்வுக்கு விண்ணப்பிக்க நீங்கள் மீண்டும் RTT-யை எழுதி அதில் மீண்டும் தேர்ச்சி பெற வேண்டும்.

- (c) **சைக்கிள் செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வு**

(i) தேர்வுக்கான முன்பதிவு

செய்முறைத் தேர்வில் கலந்துகொள்ள நீங்கள் முன்கூட்டியே நேரத்தைப் பதிவு செய்து கொள்ள வேண்டும். தேர்வுக்கான கட்டணத்தைச் செலுத்தியவுடன் உங்களுடைய செய்முறைத் தேர்வுக்கான நேரம் மற்றும் நாள் மற்றும் தேர்வு மையம் ஆகியவை அடங்கிய ஒரு ரசீது உங்களுக்கு வழங்கப்படும். உங்களுடைய தேர்வு நாளின் போது உங்களுடைய செல்லுபடியாகும் இடைக்கால ஓட்டுநர் உரிமத்தை வரவேற்புக் கவுண்டரில் இருக்கும் செய்முறைத் தேர்வுகளுக்கு பொறுப்பு வகிக்கும் நபரிடம் அளிக்கவும்.

A. செல்லுபடியாகும் இடைக்கால ஓட்டுநர் உரிமம்

அடையாளத்திற்காக நீங்கள் உங்களுடைய அசல் அடையாள அட்டையையும் கொண்டு வர வேண்டும். நீங்கள் ஒரு வெளிநாட்டவராக இருந்தால், உங்களுடைய செல்லுபடியாகும் அசல் வேலை அனுமதிச்சீட்டை / S-Pass / வேலை வாய்ப்பு அனுமதி அட்டையைக் கண்டிப்பாக அளிக்க வேண்டும். போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்காக நீங்கள் 13 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட குறைபாட்டுப் புள்ளிகளைச் சேர்த்திருந்தால் தேர்வுக்காக நீங்கள் முன்பதிவு செய்ய முடியாது. நீங்கள் தேர்வுக்காகப் பதிவு செய்திருந்தாலும் கூட உங்களுக்கு 13 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட குறைபாட்டுப் புள்ளிகள் இருந்தால் தேர்வில் கலந்து கொள்ள நீங்கள் அனுமதிக்கப்படமாட்டீர்கள். அடையாள அட்டை அல்லது வேலை அனுமதி/ S-Pass / வேலை வாய்ப்பு அனுமதி ஆகியவற்றின் புகைப்படநகல்/ புகைப்படம் ஏற்றுக் கொள்ளப்படமாட்டாது.

(ii) செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வு

போக்குவரத்து போலீசால் நியமிக்கப்பட்ட ஓட்டுநர் பரிசோதகரால் செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வு நடத்தப்படும். செய்முறைத் தேர்வில் இரண்டு பகுதிகள் உள்ளன. முதல் பகுதியில் உங்களுடைய வாகனம் ஓட்டும் திறன்கள் சோதனை செய்யப்படும் மற்றும் அந்தச் சோதனை வாகனம் ஓட்டுவதற்கான ஒரு சுற்றுப்பாதையில் நடத்தப்படும். இரண்டாவது பகுதியில் சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களுடன் பாதுகாப்பாக தொடர்பு கொள்ளும் உங்களுடைய திறமையும், போக்குவரத்து விதிகள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளை நீங்கள் எப்படிக் கடைபிடிக்கிறீர்கள் மற்றும் அவற்றிற்கு எப்படி உடன்படுகிறீர்கள் என்பதும் சோதனை செய்யப்படும். செய்முறைத் தேர்வானது சாலைகளில் நடத்தப்படும். தேர்வின் போது, பரிசோதகர் ஒரு டேப்லெட் கணினி அல்லது சரிபார்க்கும் பட்டியல் கொண்டு உங்களுடைய செயல்திறனை மதிப்பீடு செய்வார். வாகனம் ஓட்டுவதில் உள்ள அனைத்து சாத்தியமான பிழைகளும் டேப்லெட் கணினியில் அல்லது சரிபார்க்கும் பட்டியலில் காட்டப்படும். வாகனம் ஓட்டக்.

கற்றுக் கொள்பவர ஏதேனும் தீவிரமான தவறுகளைச் செய்யும் பட்சத்தில், அவர் உடனடியாக தேர்வில் தோல்வி அடைவார். குறைந்த தீவிரம் கொண்ட தவறுகளுக்கு ஒவ்வொரு தவறுக்கும் அவர் 2 முதல் 10 வரை யிலான அபராதப் புள்ளிகளைப் பெறுவார். முன்னரே தீர்மானிக்கப்பட்ட புள்ளிகளின் எண்ணிக்கையை விட கூடுதலான அபராதப் புள்ளிகளைப் பெறும் நபர் தேர்வில் தோல்வி அடைவார். செய்முறைத் தேர்வில் நீங்கள் வெற்றி பெற்றாலும் அல்லது பெறாவிட்டாலும், தேர்வின் முடிவில் தேர்வு அறிக்கை அல்லது சரிபார்க்கும் பட்டியல் உங்களுக்கு அளிக்கப்படும். இதன் மூலம் நீங்கள் மேற்கொண்டு கற்றுக் கொண்டு உங்கள் தவறுகளைச் சரிசெய்து கொள்ளலாம். செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வில் அடையாளம் கண்டுகொள்ளும் நோக்கத்திற்காக வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்பவர்கள் முழு முகத்தையும் மறைக்கும் தலைக்கவசத்தை அணிந்து கொள்ள அனுமதிக்கப்படமாட்டார்கள்.

8. ஓர் எழுத்துப்பூர்வமான தேர்வை அல்லது செய்முறை ஓட்டுநர் தேர்வைப் பதிவு செய்து கொள்ள, ஒரு விண்ணப்பதாரர் பதிவு செய்யும் நாளில் அல்லது தன்னுடையத் தேர்வை எழுதும் நாளில் பின்வரும் தகுதி விதிகளைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும்:
- அவர் 12 குறைபாடு புள்ளிகளுக்கு மேல் பெற்றிருக்கக்கூடாது. அவர் தேர்வுக்காக பதிவு செய்திருந்தாலும் கூட 13 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட குறைபாட்டுப் புள்ளிகளுடன் அவர் தேர்வில் கலந்து கொள்ள அனுமதிக்கப்படமாட்டார்;
 - அவர் தற்காலிக நீக்கத்திலோ அல்லது நீதிமன்றத்தால் தகுதிநீக்கம் செய்யப்பட்டோ இருக்கக்கூடாது அல்லது அவருடைய ஓட்டுநர் உரிமம் இரத்து செய்யப்பட்ட தேதியிலிருந்து ஒரு வருட காலத்திற்குள் அவர் இருக்கக்கூடாது
 - அவர் போலீஸ் விசாரணையின் கீழ் இருக்கக்கூடாது; மற்றும்
 - அவர் தன்னுடைய மற்ற புதிய பிரிவு ஓட்டுநர் உரிமத்திற்காக தன்னுடைய தகுதிகாண் பருவத்தின் போது ஒரு தனித்துவமான குறியீட்டை (தகுதிகாண் பருவத்திற்கான பிளேட்) காட்சிப்படுத்தாமல் இருந்த குற்றத்தை 2 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட தடவை செய்திருக்காமல் இருக்க வேண்டும்.

இடைக்கால ஓட்டுநர் உரிமம் (PDL)

9. உங்களுடைய BTT-யில் தேர்ச்சி பெற்ற பின்பு, ஓட்டுநர் பள்ளியின் பயிற்றுவிப்பாளருடன் சாலையில் வாகனம் ஓட்டும் பொருட்டு நீங்கள் ஒரு இடைக்கால ஓட்டுநர் உரிமத்திற்காக (PDL) விண்ணப்பம் செய்யலாம். இந்த PDL வழங்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து 2 வருடங்களுக்கு செல்லுபடியாகும் மற்றும் இதைத் தொடர்ந்து 2 வருடங்களுக்குப் புதுப்பித்துக் கொள்ளலாம்.
10. ஒரு PDL-க்கு விண்ணப்பிக்க, ஒரு விண்ணப்பதாரர் விண்ணப்பிக்கும் நாளில் பின்வரும் தகுதி விதிகளைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும்:
- அவர் 13 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட குறை பாட்டுப் புள்ளிகளைப் பெற்றிருக்கக்கூடாது;
 - அவர் தன்னுடைய BTT-யில் தேர்ச்சி பெற்றிருக்க வேண்டும்;
 - அவரால் 25 மீட்டர் தூரத்தில் இருந்து (கண் கண்ணாடிகள் அணிந்திருந்தால், அவற்றின் உதவியோடு ஒரு மோட்டார் வாகனத்தின் அடையாளக் குறியீட்டிற்கான அதே அளவு மற்றும் ஒழுங்கில் கருப்பு நிறப் பின்னணியில் வெள்ளை நிறத்தில் எழுதப்பட்ட 6 எழுத்துக்கள் மற்றும் படங்களின் வரிசையை வாசிக்க இயல வேண்டும்; மற்றும்
 - அவரால் 25 மீட்டர் தூரத்திலிருந்து சிவப்பு, மஞ்சள் மற்றும் பச்சை நிறங்களை வேறுபடுத்த இயலவேண்டும்.

முறைப்படியாக கற்றுக் கொள்ளுதல்

11. வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்வதில் காணப்படும் முன்னேற்றம் ஒரு நபரிடமிருந்து மற்றொரு நபருக்கு மாறுபடுகிறது. எனவே ஒரு நபர் சரியான திறமையையும், அணுகுமுறையையும் உருவாக்கிக் கொள்வதற்குத் தேவைப்படும் பயிற்சிக்கான மணி நேரங்களின் எண்ணிக்கை ஒரு நபரிடமிருந்து மற்றொரு நபருக்கு மிகவும் வேறுபடுகிறது. வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்பவர்கள் ஒரு முறைப்படியான திட்டமிடப்பட்ட அணுகுமுறையைப் பின்பற்ற வேண்டும். வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்ளும் போது தங்களுடைய சொந்த மேம்பாட்டிற்கு பொருந்தும்வகையில் பாடங்களை முறையாக அவர்களால் கற்க இயல வேண்டும். அனுபவமும், முடிவு எடுக்கும் திறனும் இல்லாததே இளையோர்களிடையேயும், புதிய மோட்டார் சைக்கிள்களிலும் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கு முக்கிய காரணமாக உள்ளது. திறமையாகவும், கவனமாகவும் வாகனம் ஓட்டும் ஒரு நபராக மாறுவதற்கு எந்த ஒரு குறுக்கு வழியும் இல்லாத காரணத்தினால் அவர்கள் வழக்கமாகவும், தொடர்ந்தும் பயிற்சி செய்ய வேண்டும்.



மனிதனின் புலனுணர்வுகள் மற்றும் முடிவுகள்

மோட்டார் சைக்கிள் விபத்துகளில் வாகனம் ஓட்டுதல் தொடர்பான மனிதக் காரணிகள்

12. மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட சாலை விபத்துக்கள் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள் விபத்துக்கள் தொடர்பாக அடையாளம் காணப்பட்ட சில மனிதக் காரணிகளில் உள்ளூணர்தல், முடிவு எடுத்தல், வாகனம் ஓட்டுதலோடு தொடர்புடைய எதிர்வினையாற்றுதல், எதிர்வினையாற்றுவதற்கான நேரம், கண்பார்வை மற்றும் பார்வைப் புலம், துரத்தையும் வேகத்தையும் தீர்மானித்தல் மற்றும் களைப்பு, மது மற்றும் போதைப்பொருட்களால் ஏற்படும் குறைபாடுகள் ஆகியவை உள்ளடங்கும்.

வாகனம் ஓட்டுபவரின் உடல் மற்றும் மன நிலைகள்

13. உங்களுடைய உடல் மற்றும் மன நிலைகள் உங்களுடைய வாகனம் ஓட்டுதலைப் பாதிக்கும். அந்நிலைகள் பின்வருமாறு:
- உங்களுடைய கண்பார்வை,
 - உங்களுடைய உடல் ஆரோக்கியம்,
 - உங்களுடைய மனநிலை
 - மது மற்றும் போதைப்பொருட்கள் உட்கொள்ளுதல்

வாகனம் ஓட்டுபவரின் கண்களின் வழியாக எண்பது சதவீதத் தகவல்கள் (80%) வாகனம் ஓட்டும்போது உள்ளூணரப்படுகின்றன. எனவே, வாகனம் ஓட்டும்போது உங்கள் கண்களை உகந்த முறையில் பயன்படுத்துவது முக்கியமானதாகும். தேவையில்லாமல் நீண்ட நேர ஒரு குறிப்பிட்ட பொருளின் மீது உங்கள் கண்பார்வையை நிலைத்திருக்கச் செய்ய வேண்டாம். ஒவ்வொரு இரண்டு நொடிகளுக்கும் உங்களுடைய கண்களை நகர்த்திக் கொண்டா இருக்கவும். வாகனத்தின் வேகம் அதிகரிக்க உங்களுடைய பார்வைப்புலம் குறைக்கப்படும்.

களைப்பு, மயக்கம் மற்றும் உடல்நலமில்லாமல் இரத்தல் போன்றவை சாலையில் உங்களுடைய கவனத்தைப் பாதிக்கக்கூடும். நீங்கள் உடல்நலமில்லாமல் இருந்தாலோ அல்லது களைப்பு இருந்தாலோ வாகனத்தை ஓட்டக்கூடாது. கோபம், கவலை மற்றும் மன அழுத்தம் ஆகியவையும் கவனத்தைக் குறைத்து சாலையில் கவனமின்றியோ அல்லது கண்முடித்தனமாகவோ வாகனத்தை ஓட்டுவதற்கு வழிவகுக்கக்கூடும்.

ALCOHOL AND DRUGS

14. மது மற்றும் சிலவகையான போதைப்பொருட்கள் உங்களுடைய முடிவு எடுத்தலையும், கவனத்தையும் எதிர்வினையாற்றும் நேரத்தையும் பாதிக்கக்கூடும் மற்றும் வாகனத்தின் முறையானக் கட்டுப்பாட்டை இழக்கவும் செய்யக்கூடும். சில மருந்துகள் மருத்துவரீதியாக உட்கொள்ளப்பட்டாலும் அவை தூக்கக் கலக்கத்தை ஏற்படுத்தக்கூடும். அவ்வாறு இருந்தால் நீங்கள் வாகனம் ஓட்டக்கூடாது. நீங்கள் மருத்துகளை எடுத்துக் கொண்டிருந்தால், நீங்கள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கும் பரிந்துரைக்கப்பட்ட மருந்துகள் உங்களுடைய வாகனம் ஓட்டம், திறனைப் பாதிக்குமா என்பதை உங்களுடைய மருத்துவரிடம் கேட்டுத் தெரிந்து கொள்ளவும். ability.
15. மதுவை சிறிய அளவுகளில் எடுத்துக்கொண்டாலும் அது உங்களுடைய வாகனம் ஓட்டுதலில் பாதிப்பை ஏற்படுத்தி சாலையில் உங்களுடைய பாதுகாப்பைக் குறைக்கக்கூடும். மது அருந்துதல் மற்றும் வாகனம் ஓட்டுதல் ஆகிய இரண்டும் உங்களுடைய பாதுகாப்புக்கும் சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களுக்கும் தீங்கு விளைவிக்கும் ஒரு கலவையாகும். நீங்கள் மது அருந்தினால் வாகனம் ஓட்டக்கூடாது. ஒரே நிகழ்ச்சியில் கலந்த கொண்ட பிறகு, நீங்கள் வாகனம் ஓட்ட உத்தேசித்தால், நீங்கள் மது அருந்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். நீங்கள் மது அருந்தினால், வீட்டிற்கு பொதுப்போக்குவரத்து மூலம் செல்ல வேண்டும்.
16. 100 மில்லி லிட்டர் (மிலி) இரத்தத்தில் 80 மில்லி கிராம்கள் (மிகி) மதுவும், 100 மில்லி லிட்டர் (மிலி) சுவாசத்தில் 35 மைக்ரோகிராம்கள் (µg) மதுவும் பரிந்துரைக்கப்பட்ட சட்டரீதியான வரம்பு ஆகும்.
17. ஒரு நபர் மதுவின்/ போதைப்பொருட்களின் ஆதிக்கத்தில் ஒரு வாகனத்தை ஓட்டுவது அல்லது ஓட்ட முயற்சி செய்வது குற்றமாகும். ஓர் ஓட்டுநர் மதுவின் ஆதிக்கத்தில் இருப்பதாகச் சந்தேகம் எழுந்தால், அவர் ஒரு சுவாசப் பகுப்பாய்வு சோதனைக்கு உட்பட வேண்டும்.
18. 100 மில்லி இரத்தத்தில் 80 மில்லி கிராமக்கு மேல் இரத்தத்தில் மதுவின் செறிவு (BAC) கொண்ட ஒரு நபர் அவருடைய வாகனத்தை முறையாகக் கட்டுப்படுத்த தகுதியற்றவர் எனக் கருதப்படுகிறது. வாகனம் ஓட்டும்போது மதுவின் அளவு இரத்தல் அல்லது சுவாசத்தில் பரிந்துரைக்கப்பட்ட அளவை விட அதிகமாக இருப்பதாகக் கண்டுபிடிக்கப்படும் எந்த ஒரு நபரும் மது அருந்தி விட்டு வாகனம் ஓட்டியதற்காக நீதிமன்றத்தில் குற்றம் சாட்டப்படுவார். உங்களுடைய இரத்தத்தில் மதுவின் அளவு சட்டப்படியான வரம்புக்குக் கீழ் இருந்தாலும் உங்களுடைய வாகனத்தை முறையாகக் கட்டுப்படுத்த நீங்கள் தவறினால் மது அருந்தி விட்டு வாகனம் ஓட்டியதாக உங்கள் மீது குற்றம் சுமத்தப்படும். மது அருந்திவிட்டு வாகனம் ஓட்டும் குற்றத்தில் மீண்டும் மீண்டும் ஈடுபடும் நபர்களுக்கு அபராதம் தகுதியிழப்பு மற்றும் ஒரு கட்டயமான சிறைவாசம் ஆகியவைத் தண்டனையாக வழங்கப்படும்.

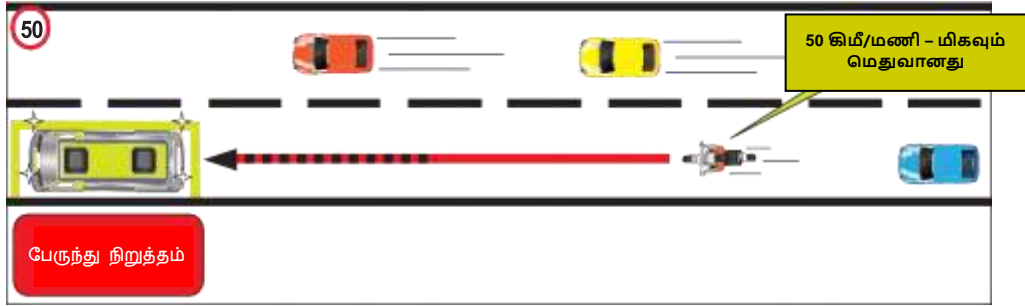
வேகம் மற்றும் தரத்தைத் தீர்மானித்தல்

19. பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுவதற்கு உங்களுடைய பயண வேகம் மற்றும் தூரத்தையும் மற்றவர்களின் பயண வேகம் மற்றும் தூரத்தையும் சிறப்பாகத் தீர்மானிக்க வேண்டும். பின்வருபவை அதற்கான சில உதாரணங்களாகும்.

a) மோசமான வேக ஒழுங்குமுறையானது மற்ற வாகனங்கள் ஆபத்தான வகையில் உங்களை முந்திச் செல்வதற்கு வழிவகுக்கும்.



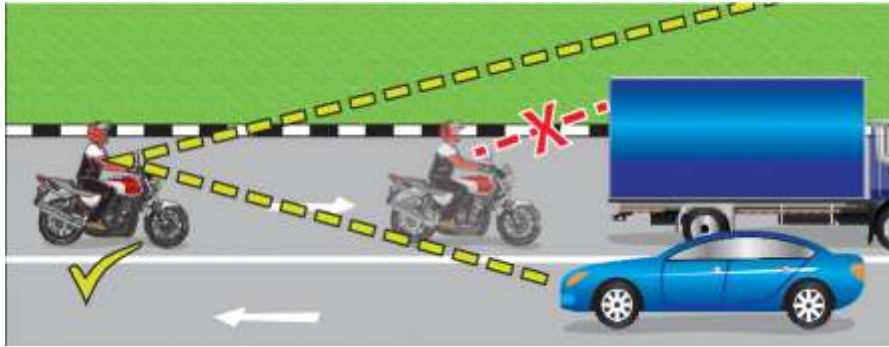
b) ஒரு பேருந்து சாலையின் எல்லை வரையிலிருந்து விலகி அப்பால் செல்லவும்போது நீங்கள் மிகவும் வேகமாகச் சென்றால் விபத்தைத் தவிர்ப்பதற்காக உரிய நேரத்தில் உங்களால் எதிர்வினையாற்ற இயலாது. 50 கிமீ/மணி மிகவும் வேகமானது பேருந்து நிறுத்தம்



பொதுவான விதி: பாதுகாப்பாக இருக்கும்போது போக்குவரத்து நிலைமையைப் பொறுத்து உங்களுடைய வேகத்தை ஒழுங்குபடுத்திக் கொள்ளவும். ஆபத்துக்களை எதிர்நோக்கும்போது வேகத்தைக் குறைத்து முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கையை மேற்கொள்ளவும்.

ஒரு வாகனத்திற்குப் பின்னால் மிகவும் நெருக்கமாகச் செல்வதில் (டெயில்கேட்டிங்) உள்ள அபாயங்கள்

20. ஒரு வாகனத்திற்குப் பின்னால் மிகவும் நெருக்கமாகச் செல்லாதீர்கள். முன்னால் உள்ள வாகனத்தை மிகவும் நெருக்கமாக நீங்கள் பின்தொடர்ந்தால் நீங்கள் இருக்கும் நிலையின் காரணமாக உங்களுடைய பார்வைப்புலம் முன்னால் உள்ள வாகனத்தால் தடை செய்யப்படும்.



21. உங்களுடைய முன்னால் இருக்கும் வாகனம் திடீரென நின்றுவிட்டாலோ அல்லது அது பெரிய வாகனமாக இருக்கும் பட்சத்தில் அதிலிருந்து பொருட்கள் கீழே விழுந்தாலோ, உங்களுக்கு எதிர்வினையாற்று போதிய நேரம் கிடைக்காத என்பதாலும் பிரேக் இட தூரம் இல்லாததாலும் ஒரு விபத்து நிகழ்வதை உங்களால் தவிர்க்க இயலாது.



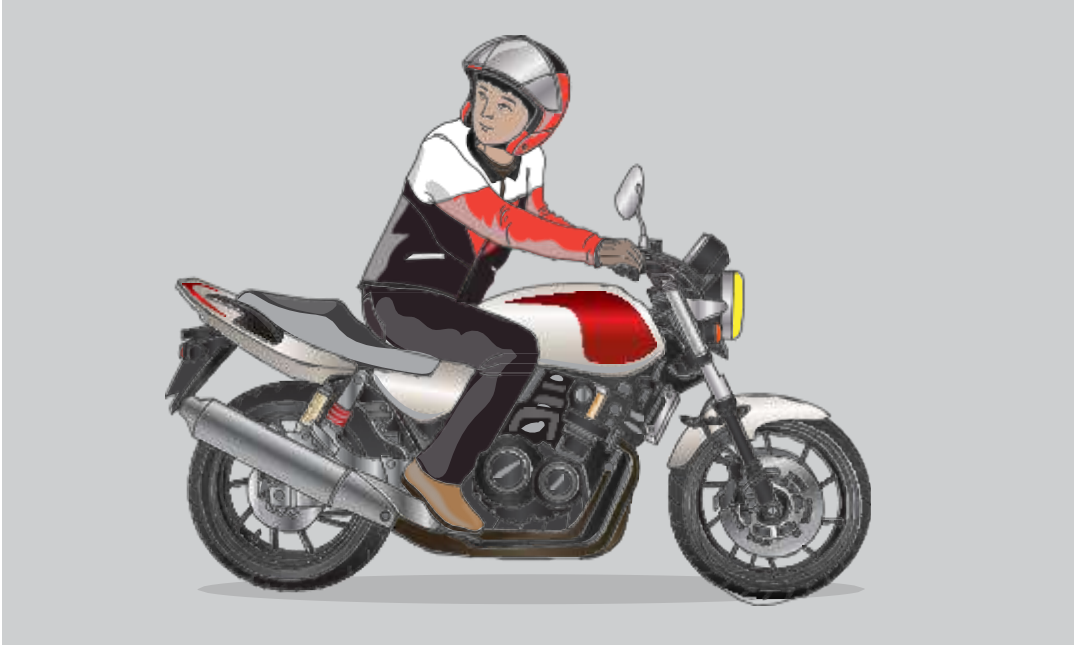
எதிர்வினையாற்றும் நேரம் வாகனத்தை நிறுத்தும் தூரத்தைப் பாதிக்கிறது

22. ஓர் அவசரநிலையின்போது உங்களுடைய வாகனத்தின் கட்டட்பாட்டை இழக்கா வண்ணம் சாத்தியமான மிகக்குறுகிய தூரத்திற்குள் உங்களுடைய வாகனத்தை நிறுத்த நீங்கள் விரைவாக எதிர்வினையாற்ற வேண்டும். நீங்கள் பிரேக்கை மிதித்தவுடன் வாகனம் உடனடியாக நின்றுவிடாது என்பதை நினைவில் வைத்தக்கொள்ளவும். வாகனம் ஓட்டும் ஒரு நபர் களைப்பாக இருந்தாலோ அல்லது மது அருந்தியிருந்தாலோ அவர் எதிர்வினையாற்றத் தொடங்கும் நேரம் அதிகமாகிறது.

பின்னோக்கு கண்ணாடிகள் மற்றும் பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ் (பின்னோக்கு கண்ணாடியில் பார்வையில் விழாத சாலைப்பகுதி)

23. பயணத்தைத் தொடங்குவதற்கு முன்பாகவும், வேகத்தைக் குறைக்கும் போதும், வாகனத்தை நிறுத்தும் போதும், வழித்தடத்தை மாற்றும் போதும், முந்திச் செல்லும்போதும், திரும்பும்போதும் பின்னோக்கு கண்ணாடிகளைச் சரிபார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். வாகனம் ஓட்டும்போது ஒவ்வொரு 5 மதல் 10 வினாடிகளுக்கு ஒருமுறை பின்னோக்குக் கண்ணாடிகளில் சரிபார்த்துக்கொள்ளும் பழக்கத்தை நீங்கள் உருவாக்கிக் கொள்ள வேண்டும்.
24. உங்களுடைய வாகனத்தின் வலப்புறமும், இடப்புறமும் இருக்கம் உங்களுடைய பின்னோக்கு கண்ணாடியில் காண இயலாத பகுதிகள் 'பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ்' என அழைக்கப்பட்டுகின்றன. நீங்கள் வழித்தடத்தை மாற்றும்போதும், முந்திச் செல்லும்போதும், திரும்பும்போதும், நிறுத்தும்போதும் உங்கள் தலையைத் திருப்பி உங்களுடைய தோளுக்கு மேலாக இடப்புறமும் வலப்புறமும் 'பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ்களில் உள்ள போக்குவரத்தைச் சரிபார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

உங்களுடைய தலையைத் திருப்பி தோளுக்கு மேலாக வலப்புறமாகவோ அல்லது இடப்புறமாகவோ உங்களுடைய பிளைண்ட் ஸ்பாட்களைச் சரிபார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

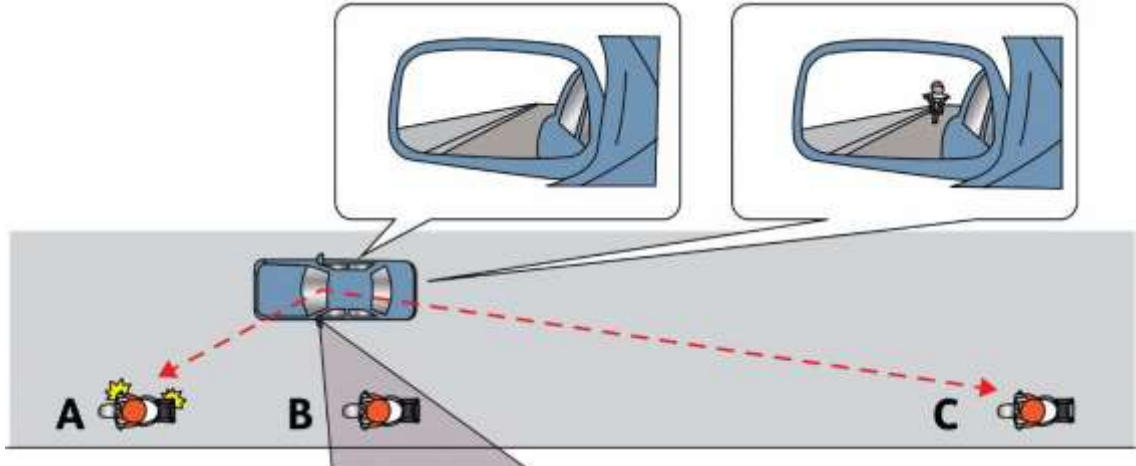


பிற வாகனங்களின் பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ்

25. பிற வாகனங்களின் பிளைண்ட் ஸ்பாட் பகுதியில் நீங்கள் நிற்க வேண்டாம். போக்குவரத்துச் சூழல்கள் காரணமாக உங்களுக்கு வேறுவழி இல்லையென்றால், உங்களால் முடிந்தவரை பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ் பத்திக்க வெளியே இருக்கவும் மற்றும் பிற வாகனங்களின் 'பிளைண்ட் ஸ்பாட் பாட் பகுதிகள் நீங்கள் வாகனம் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கும் பட்சத்தில் பிற வாகனங்கள் தாங்கள் செல்லும் திசையை மாற்றிக்கொண்டால் அதற்கு நீங்கள் தயாராக இருக்க வேண்டும்.

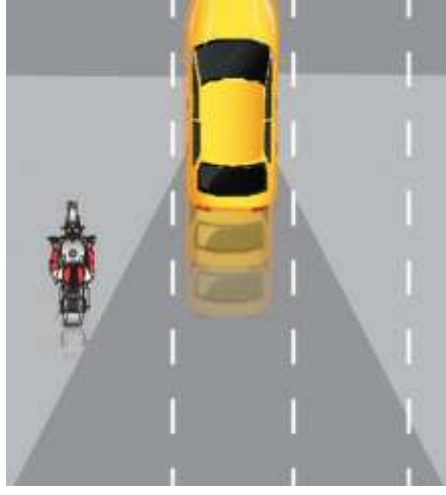
B-யில் ஓட்டுனரின் பிளைண்ட் ஸ்பாட்டில் மோட்டார் சைக்கிள் மறைந்துள்ளது

C-யில் மோட்டார் காரின் பக்கவாட்ட கண்ணாடியில் மோட்டார் சைக்கிளைக் காண முடிகிறது

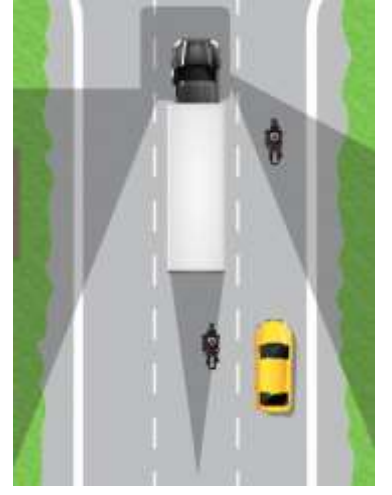




மோட்டார் சைக்கிள் பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ்



கார் பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ் மற்றவர்களின் பிளைண்ட் ஸ்பாட் பகுதிகள் நீங்கள் வாகனம் ஓட்டவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். ஏனென்றால், அந்த ஓட்டுநர்களால் உங்களைப் பார்க்க இயலாது.



கனரக வாகனத்தின் பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ் கனரக வாகனங்களில் மிகப்பெரிய பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ் பகுதிகள் இருக்கும். இந்தப் பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ் கனரக வாகனத்தின் பக்கவாட்டிலும், பின்புறத்திலும், முன்புறத்திலும் இரக்கும்.

இயற்கை விசைகள்

26. ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டும்போது எப்படி இயற்கை விசைகள் உழவாகின்றன மற்றும் அந்த சக்திகள் நகரம் வாகனத்திலும், வாகனத்தின் பின்னிருக்கையிலும் எப்படி விளைவுகளை ஏற்படுத்துகின்றன என்பதை அடிப்படையாக விவரிப்பதே இந்தப் பிரிவின் நோக்கம் ஆகும்.

உராய்வு

27. இரண்டு பொருட்கள் ஒன்றோடொன்று உரசிக்கொள்ளும்போது ஏற்படும் தடையே உராய்வு ஆகும். இந்தத் தடை அல்லது பிடிப்பு விசை பொருட்களையே மேற்பரப்பின் தன்மையைப் பொருத்தே மாறுபடுகிறது.

டயர்கள் மற்றும் சாலைக்கு இடையேயான உராய்வு வாகனம் ஓட்டுபவரை சாலையில் நிலைத்திருக்க உதவுகிறது. உராய்வானது ஒரு மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தைக் குறைக்கவும் அல்லது சென்று கொண்டிருக்கும் ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்தவும் உதவுகிறது.

எனவே உராய்வைக் குறைக்கும் நிலைகளைக் கண்டுணர்வது முக்கியமானதாகும் மற்றும் இதற்கு முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகள் தேவைப்படுகின்றன.

டயரின் நிலைகள் பிரேக்கின் செயல்திறனைப் பாதிக்கின்றன

28. வாகனம் ஓட்டுபவர் கடினமாக பிரேக் இடும்போது டயர்களிடையே காணப்படும் சமமற்ற காற்றழுத்தம் ஆழமான விளைவை ஏற்படுத்துகிறது வேறுபட்ட சக்கரங்களின் கீழ் உருவாக்கப்படும் வேறுபட்ட அளவிலான உராய்வு பிரேக் இடுதல் தொடர்பான வேறுபட்ட விளைவுகளை ஏற்படுத்தக்கூடும். இது அவசரநிலைகளின் போது தீவிரமான பின்விளைவுகளை ஏற்படுத்தக்கூடும்.

டயரில் உள்ள பிரெட்களின் ஆழமும், பிரெட்களின் ஒழுங்கமைவும் ஏற்படும் உராய்வின் அளவைத் தீர்மானிக்கின்றன. பிரெட் எவ்வளவு ஆழமாக இருக்கிறதோ அவ்வளவு அதிகமாக உராய்வும் இருக்கம். 1.6 மீல்லி மீட்டருக்குக் குறைவான ஆழமுள்ள பிரெட் உடன் டயரைப் பயன்படுத்தவது குற்றமாகக் கருதப்படும் எனச் சட்டம் எடுத்துரைக்கிறது.

சாலையின் ஈரமான மேற்பரப்பின் மீது வாகனம் ஓட்டுதல்

29. ஈரமான சாலைகள் உராய்வைக் குறைக்கின்றன. இது மழைபெய்த 20-30 நிமிடங்களுக்கு உண்மையாகவே நடக்கிறது, ஏனென்றால் சாலையில் சேர்ந்திருக்கக் கிரீஸ் எண்ணெய்கள், சேறு அல்லது அழுக்கு ஆகியவைத் தண்ணீருடன் கலந்த மிகவும் வழக்கலான ஒரு கழம்பை உருவாக்கம்.

தூரத்தில் திரும்பக்கூடாது

வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் வாகனத்தை நிறுத்த அதிக தூரத்தை அனுமதிக்க வேண்டும் மற்றும் குறுகிய வளைவு மழைபெய்யும்போது சாலையின் மேற்பரப்பில் நீரானது ஒரு மெல்லிய படிவமாக இருக்கும் மோட்டார் சைக்கிள் வேகமாகச் செல்லும் பட்சத்தில் அல்லது டயரில் குறைந்த அளவு பிரெட்கள் இருக்கும் பட்சத்தில் அடியில் உள்ள நீரானது அழுத்தப்பட்டு வெளியே தள்ளப்படாமல், டயரின் முன்புறம் அடியிலும், ஆப்பு வடிவிலான நீர்ப்படலம் உருவாகும். இதனால் சக்கரங்கள் பிப்புத் தன்மையை இழந்த நீரின் மேற்பரப்பில் அக்கவர்பிளேனிங் (ஹைட்ரோபிளேனிங்) என அழைக்கப்படுகிறது. இதன் விளைவாக வாகனம் ஓட்டுவதில் கட்டுப்பாடு இழப்பு ஏற்படுகிறது.

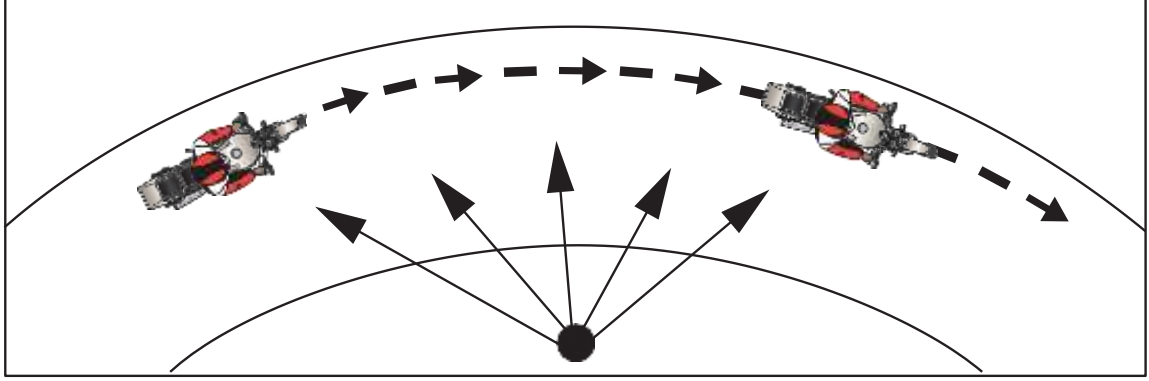
ஒரு மோட்டார் சைக்கிளில் அக்குவாபிளேன் ஏற்படும் போது, வாகனத்தை வழிநடத்தும் ஹேண்டில் பார்கள் மிகவும் எடையற்றதாக உணரப்படக்கூடும். அப்போது வேகத்தை மெதுவாகக் குறைக்கவும். பிரேக் பிடிக்கக்கூடாது. வாகனத்தை வழிநடத்தும் ஹேண்டில் பார்கள் சாதாரண நிலைக்கு வரம் வரை வேகத்தைக் குறைக்கவும் .

மையவிலக்கு விசை

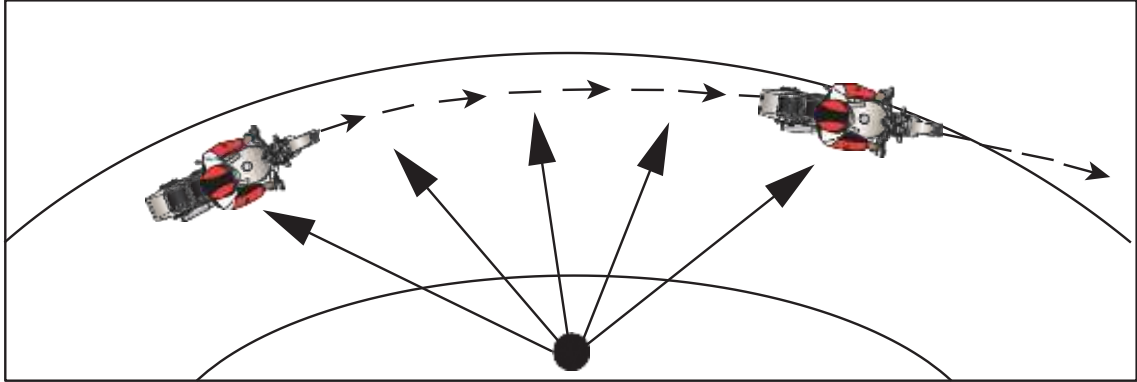
30. ஒரு வளைவை அல்லது மலையைக் கடந்து செல்லும்போது, ஒரு வெளிப்புறமாக இழுக்கம் (தள்ளும்) விசை உருவாகும் மற்றும் டயர்கள் சாலையின் மீது போதுமான பிடிமானத்தைத் (உராய்வைத்) தக்க வைக்காத பட்சத்தில் வாகனம் ஓட்டுபவரால் அவர் தேர்ந்தெடுத்த வழியில் தொடர்ந்து செல்ல இயலாது. வளைவில் திரும்பும் ஒரு வாகனத்தின் மீது செயல்படும் விசையே மையவிலக்கு விசை ஆகும். மையவிலக்கு விசை அனைத்து வாகனங்களையும் பாதிக்கிறது.

மையவிலக்கு விசையானது மோட்டார் சைக்கிளின் வேகம் மற்றும் வளைவின் கூர்மை ஆகியவற்றைப் பொறுத்து அதிகரிக்கிறது டயர்களுக்கும். சாலைக்கும் இடையே உள்ள உராய்வுப் பிடிப்பால் ஏற்படும் தடையை விட மையவிலக்கு விசை அதிகமாக இருந்தால், மோட்டார் சைக்கிள் சாலையில் சறுக்கி விடும்.

எனவே, ஒரு வளைவைச் சுற்றும் போது, குறிப்பாக ஒரு குறுகிய வளைவைச் சுற்றும் போது எப்போதும் வாகனத்தின் வேகத்தைப் பாதுகாப்பான அளவு குறைத்துக்கொண்டு. ஒரு தாழ் நிலை கியர்க்கு மாறிக்கொள்ளவும். வேகத்தைக் குறைப்பது மையவிலக்கு விசையைக் குறைக்கும். அதே நேரத்தில் தாழ் நிலை கியர் சாலையில் அதிகப் பிடிப்புத்தன்மையை வழங்கும்.



குறைவான வேகத்தில் உராய்வானது மையவிலக்கு விசையை எதிர்கொள்கிறது



அதிக வேகத்தில் மையவிலக்கு விசையானது உராய்வை வெற்றிகொள்கிறது

புவியீர்ப்பு மையம்

31. ஒரு மோட்டார் சைக்கிளின் புவியீர்ப்பு மையம் என்பது அந்த வாகனத்தின் முழு எடையின் மையப்புள்ளி ஆகும். அதன் நிலைத்தன்மையானது பெருமளவுக்கு புவியீர்ப்பு மையம் மற்றும் தரைப்பகுதி ஆகியவற்றிற்கு இடையேயான தரத்தை பொறுத்து அமைகிறது.

புவியீர்ப்பு மையம் எவ்வளவு தாழ்வாக இருக்கிறதோ அந்தளவுக்கு வாகனமானது அதிக நிலைத்தன்மையுடன் இருக்கும் எனினும் கடத்தல் எடைகள் புவியீர்ப்பு மையத்தை உயர்த்தக்கூடும். எனவே, வாகனத்தில் சுமையை வைத்துக்கொண்டு ஒரு வளைவையோ அல்லது மலையையோ சுற்றி வரும்போது கவனமாக இருக்கவும்.

சுமையுடன் கூடிய ஒரு வாகனத்தை (உயர்ந்த புவியீர்ப்பு மையம்) ஒரு வளைவில் வேகமாக ஓட்டும்போது அல்லது அந்த நேரத்தில் அவசரமாக வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்படும்போது பின்வருவனவற்றில் ஒன்று நிகழக்கூடும்:

- அதிகப்படியான வேகம் காரணமாக டயர்களுக்கும், சாலைக்கும் இடையேயான உராய்வு இல்லாமல் போனால், வாகனம் சரிந்துவிடும்;
- வேகம் போதுமான அளவுக்கு அதிகமாக இருந்து, உராய்வு இழப்பு இல்லாமல் இருக்கும் போது வாகனம் திரும்பிவிடும்.



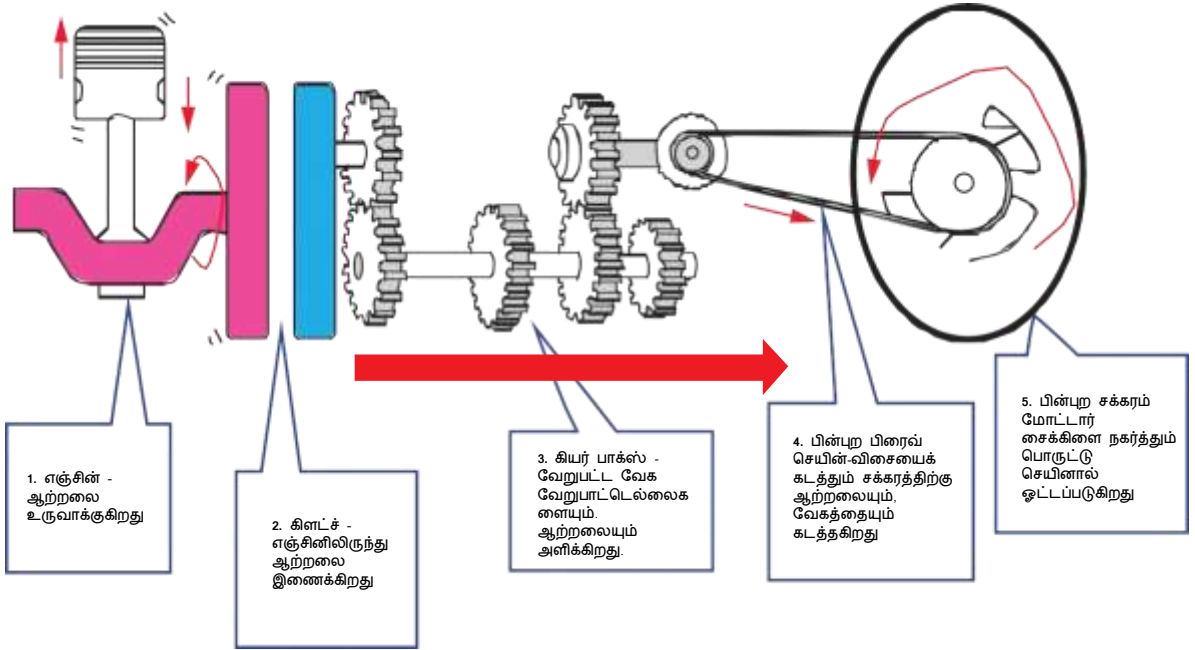
மோட்டார் சைக்கிளின் அடிப்படைக் கட்டமைப்பு மற்றும் வாகனப் பராமரிப்பு

அறிமுகம்

32. மிகவும் நவீன மேன்வல் பிரான்ஸ்மிஷன் கொண்ட மோட்டார் சைக்கிள்களின் ஒட்டுமொத்த அமைப்பு மற்றும் செயல்பாட்டில் ஒரு பெட்ரோல் எஞ்சின் உள்ளடங்குகிறது. இது மோட்டார் காரில் உள்ள எஞ்சினைப் போல பிஸ்டன்களின் முன் மற்றும் பின்னியக்கங்களை சுழற்சி இயக்கமாக மாற்றுகிறது. பிரான்ஸ்மிஷன் அமைப்பானது இந்த இயக்கத்தை பின் சக்கரத்திற்கு கடத்துகிறது. பின்சக்கரம் சுழலும் போது அது மோட்டார் சைக்கிளை முன்னோக்கித் தள்ளுகிறது. திருப்பும் நடவடிக்கைகள் ஹேண்டில் பார்கள் மூலமாகவும் மற்றும் பைக்கை ஒரு பக்கமாக அல்லது மறு பக்கமாக சாய்ப்பதன் மூலமாகவும் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. இரண்டு ஹேண்ட் லீவர்கள் கிளட்ச் மற்றும் முன் பிரேக் ஆகிய இரண்டையும் இயக்க வாகனம் ஒட்டுபவர்க்கு உதவுகிறது. அதே நேரத்தில் காலடியில் இருக்கம் பெடல்கள் கியர்களை மாற்றவும், பின்பகுதி பிரேக்கைக் கட்டப்படுத்தவும் பயன்படத்தப்படுகின்றன.

ஆற்றல்

33. ஒரு மோட்டார் சைக்கிள் மின்னோக்கிச் செல்ல அதற்குத் தொடர்ச்சியான ஆற்றல் தேவைப்படுகிறது. கீழே காட்டப்பட்டுள்ள இயந்திர பாகங்களின் தொடர் வழியாக மோட்டார் சைக்கிளை நகர்த்த ஆற்றலானது எஞ்சினால் உருவாக்கப்பட்ட விசையைக் கடத்தும் சக்கரத்திற்கு கடத்தப்படகிறது.



எஞ்சின்

34. பெரும்பாலான மோட்டார் சைக்கிள் எஞ்சின்கள் 4-வீச்சு சுழற்சி கொண்ட குண்டல் அழுத்துதல், ஆற்றல் மற்றும் வெளியேற்றல் வீச்சுகள் உள் எரியும் எஞ்சின்கள் ஆகும்.

தூண்டல் வீச்சு

பிஸ்டன் அதனடைய மேல் நிலையிலிருந்து கீழே நகர்ந்து சிலிண்டரில் ஒரு பகுதி வெற்றிடத்தை உருவாக்குகிறது. உள்நுழையும் வால்வு திறந்து பெட்ரோல் மற்றும் காற்றுக் கலவையானது சிலிண்டருக்குள் இழைக்கப்படுகிறது. இந்தக் கீழ்நோக்கிய நகர்வு தூண்டல் வீச்சு என அழைக்கப்படுகிறது.

அழுத்தல் வீச்சு

தூண்டல் வீச்சின் இறுதியில் உள்வரும் மற்றும் வெளியேறும் வால்வுகள் மூடப்பட்ட நிலையில் தற்போது பிஸ்டன் கீழே இருக்கும். பிஸ்டன் மேல் நோக்கி நகர்த தொடங்கி கலவை அழுத்தப்படுகிறது.

ஆற்றல் வீச்சு

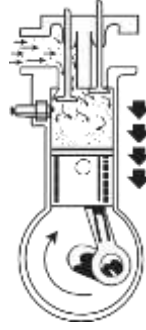
அழுத்தும் வீச்சின் இறுதியில் மீண்டும் இரண்டு வால்வுகளும் மூடப்பட்ட நிலையில் பிஸ்டன் மேலே இருக்கும். அழுத்தப்பட்ட கலவையானது இப்போது ஒரு மின்சார தீப்பொறி மூலம் எரியூட்டப்படும். எரிதல் நடந்து அதிக அழுத்தமானது பிஸ்டனை கீழ் நோக்கித் தள்ளுகிறது. இது தான் ஆற்றல் வீச்சு என அழைக்கப்படுகிறது.

வெளியேற்றும் வீச்சு

ஆற்றல் வீச்சின் இறுதியில் வெளியேற்றும் வால்வு திறந்த நிலையில் பிஸ்டன் கீழே இருக்கும். பிஸ்டனின் மேல் நோக்கிய நகர்வு எரிந்த வாயுவை சிலிண்டரில் இருந்து வெளியேற்றும் வாயில் வழியாக வெளியேற்றும். இது வெளியேற்றும் வீச்சு ஆகும்.

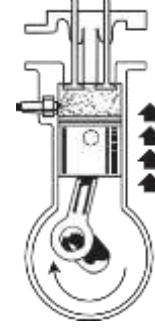
இந்த வீச்சின் இறுதியில் பிஸ்டன் மேற்பகுதிக்குத் திரும்புகிறது மற்றும் வெளியேற்றும் வால்வு அடைக்கப்படுகிறது. பின்னர் அடுத்த சுழற்சியைத் தொடர எஞ்சின் தயாராகிறது. எஞ்சினில் உள்ள நகரும் பாகங்களுக்கு உயலூட்ட எஞ்சின் ஆயில் பயன்படுத்தப்படுகிறது.

தூண்டுதல்



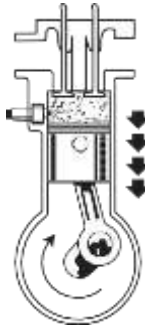
உள்வரம் வால்வு திறப்பு
கீழ்நோக்கிய முதல் வீச்சு கலவையை உள்ளிழுத்த சிலிண்டரை நிரப்புகிறது.

அழுத்துதல்



இரண்டு வால்வுகளும் மூடப்பட்டுள்ளன. மேல்நோக்கிய வீச்சு, வாயுவை அழுத்துகிறது. வெப்பமான வாயுக்கள் விரிவடைந்த பிஸ்டனைக் கீழ்நோக்கித் தள்ளுகின்றன.

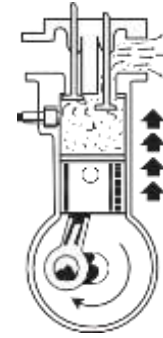
ஆற்றல்



பிளக் பாயிண்டுகளில் ஏற்படும் தீப்பொறிக்கலவை எரிதலைத் தொடங்கி வைக்கிறது.

இரண்டு வால்வுகளும் மூடப்பட்டுள்ளன வெப்பமான வாயுக்கள் விரிவடைந்து பிஸ்டனைக் கீழ்நோக்கித் தள்ளுகின்றன.

வெளியேற்றி



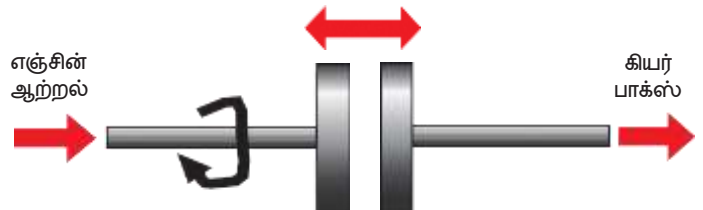
வெளியேற்றும் வால்வு திறப்பு அடுத்த மேல்நோக்கிய வீச்சுகள் எரிந்த வாயுக்களை எஞ்சினை விட்டு வெளியே தள்ளுகின்றன.

கிளட்ச்

35. கிளட்ச் லீவர் கிளட்சை இயக்கவும், விடுவிக்கவும் பயன்படுகிறது. கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக உள்ளே இழுக்கும் போது, கிளட்ச் விடுவிக்கப்படுகிறது. எஞ்சின் ஆற்றல் கியர் பாக்ஸுக்கு கடத்தப்படாது.



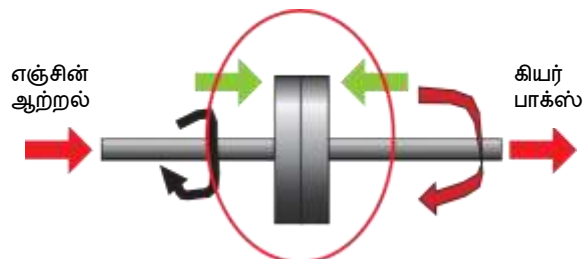
விடுவிக்கப்படுதல்



36. கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக விடுவிக்கும் போது, கிளட்ச் இயக்கப்படுகிறது. எஞ்சினின் ஆற்றல் கியர்-பாக்ஸுக்கு கடத்தப்படுகிறது.

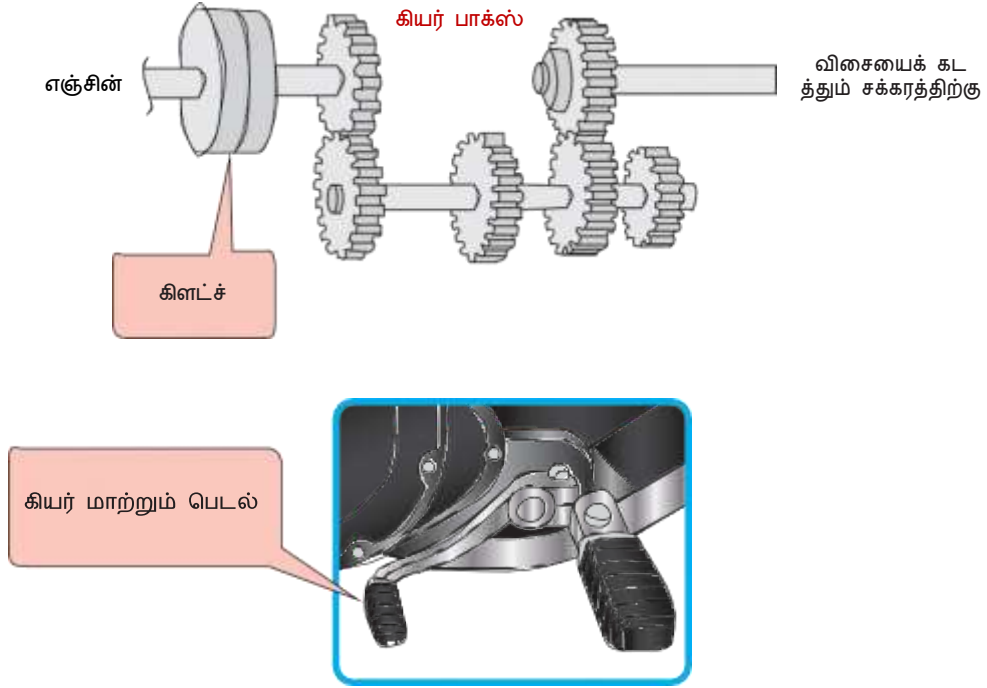


இயக்கப்படுதல்



கியர் பாக்ஸ்

37. வேறுபட்ட சாலை மற்றும் போக்குவரத்துச் சூழ்நிலைக்கு ஏற்றவாறு மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தை ஒழுக்குப்படுத்த வாகனத்தை ஓட்டுவருக்கு உதவும் பொருட்டு கியர் பாக்ஸில் பல்வேறு வேக வேறுபாட்டெல்லையும் சுழல் இயக்க விசையையும் கொண்ட கியர்களின் தொகுப்பு உள்ளது. கியர்களை மாற்றும் போது சுழல் தண்டிலிருந்து பிரான்ஸ்மிஷனைத் துண்டிக்க ஓர் ஓட்டுநர் கிளட்சைப் பயன்படுத்தி அவருடைய இடது பாததால் கியர் மாற்றும் பெடலை உயர்த்தியோ அல்லது அழுத்தியோ கியரைத் தேர்வு செய்கிறார். ஒரு புதிய கியர் தேர்வு செய்யப்பட்டவுடன், மீண்டும் இணைப்பை ஏற்படுத்த ஓட்டுநர் கிளட்சைப் பயன்படுத்துகிறார்.



டிரைவ் செயின் மற்றும் பின்புற சக்கரம்

38. பிரைவ் செயின் அமைப்புகள் நவீன மோட்டார் சைக்கிள்களில் மிகவும் பொதுவாகக் காணப்படுகின்றன. இந்த அமைப்பில் ஒரு வெளியீட்டுத் தண்டில் (அதாவது கியர்பாக்ஸின் இடைத் தண்டில்) பொருத்தப்பட்ட ஒரு பற்சக்கரம் மோட்டார் சைக்கிளின் பின்புற சக்கரத்தோடு இணைக்கப்பட்ட ஒரு பின்புற பற்சக்கரத்தோடு ஓர் உலோகச் சங்கிலியால் இணைக்கப்படுகிறது. முன்னால் உள்ள சிறிய பற்சக்கரத்தை பிரான்ஸ்மிஷன் (விசைமாற்ற அமைப்பு) சுழற்றும்போது, ஆற்றலானது சங்கிலியின் ஊடே பின்புறத்தில் உள்ள பெரிய பற்சக்கரத்திற்குக் கடத்தப்படகிறது. பின்னர் அத பின்புற சக்கரத்தைச் சுழற்றுகிறது, பிரைவ் செயினைக் காலமுறையில் மாற்ற வேண்டும். தவறாகச் சீரமைக்கப்பட்ட பிரைவ் செயின் ஒரு விபத்தை ஏற்படுத்தக்கூடும் என்பதால் எச்சரிக்கையாக இருக்கவும்.



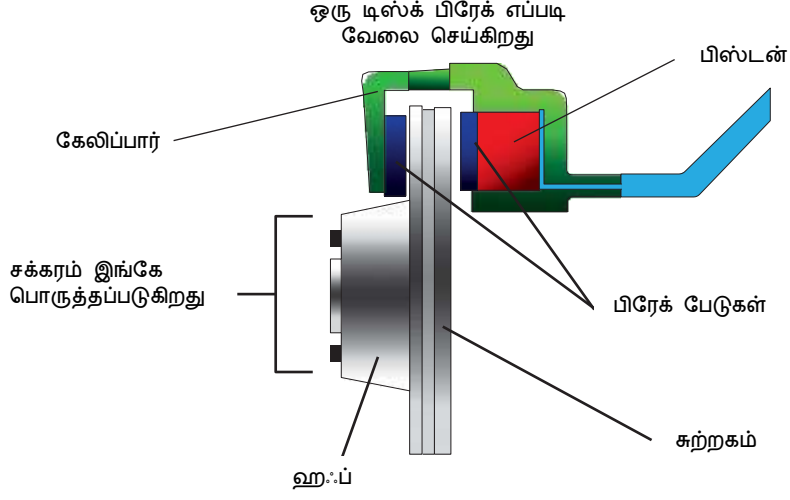
பிரேக் இடும் அமைப்பு

39. 1970-கள் வரை டிரம் பிரேக்குகள் தான் பொதுவாக காணப்பட்டன. இன்று பெரும்பாலான மோட்டார் சைக்கிள்கள் டிஸ்க் பிரேக்குகளைப் பயன்படுத்துகின்றன. இதில் பிரேக் இடும் ஒரு ஸ்டீல் டிஸ்க் உள்ளது. இது சக்கரத்தோடு இணைக்கப்பட்டு இரண்டு பிரேக் பேடுகளுக்கு இடையே இறுகப்பற்றும் படி அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

ஒரு மோட்டார் சைக்கிளில் உள்ள முன்புற மற்றும் பின்புற சக்கரங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஒரு பிரேக் உள்ளது. மேன்வல் பிரான்ஸ்மிஷன் (மனிதசக்தியால் இயக்கப்படும் விசைமாற்ற அமைப்பு) கொண்ட மோட்டார் சைக்கிளில், ஓட்டுநர் வலது புறத்தில் பற்றிப் பிடிக்கும் வகையில் அமைந்த ஹேண்ட் லீவரைக் கொண்டு முன்புற பிரேக்கையும், வலதுபுற கால் பெடல் கொண்ட பின்புற பிரேக்கையும் பிடிக்கிறார். பிரேக்குகளின் செயல்திறனை சோதனை செய்வதே ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டுவதற்கு முன்பாக நீங்கள் செய்ய வேண்டிய முதல் காரியம் ஆகும்.

பிரேக்குகளில் ஒன்றை ஓட்டுநர் இயக்கும் போது, நீர் அழுத்தமானது பிரேக் லைனிங் வழியாக செயல்பட்டு பிரேக் பேடுகள் இரண்டு பக்கங்களிலும் பிஸ்க்குக்கு எதிராக அழுத்துகிறது. இதனால் ஏற்படும் உராவானது டிஸ்க் மற்றும், அதனோடு இணைக்கப்பட்டுள்ள சக்கரத்தின் வேகத்தைக் குறைக்கிறது அல்லது சக்கரத்தை நிறுத்துகிறது. மீண்டும் மீண்டும் பயன்படுத்தவதன் காரணமாக பிரேக் பேடுகளின் மேற்பரப்புகள் தேய்ந்து விடுவதால் அவை காலமுறையில் மாற்றப்பட வேண்டும்.

டிஸ்க் பிரேக்குகளை ஒப்பிடும் போது, டிஸ்க் பிரேக்குகள் வெப்பத்தை விரைவாக வெளியேற்றி விடுவதால் டிஸ்க் பிரேக்குகள் குறைந்த தேய்மானமே அடைகின்றன.



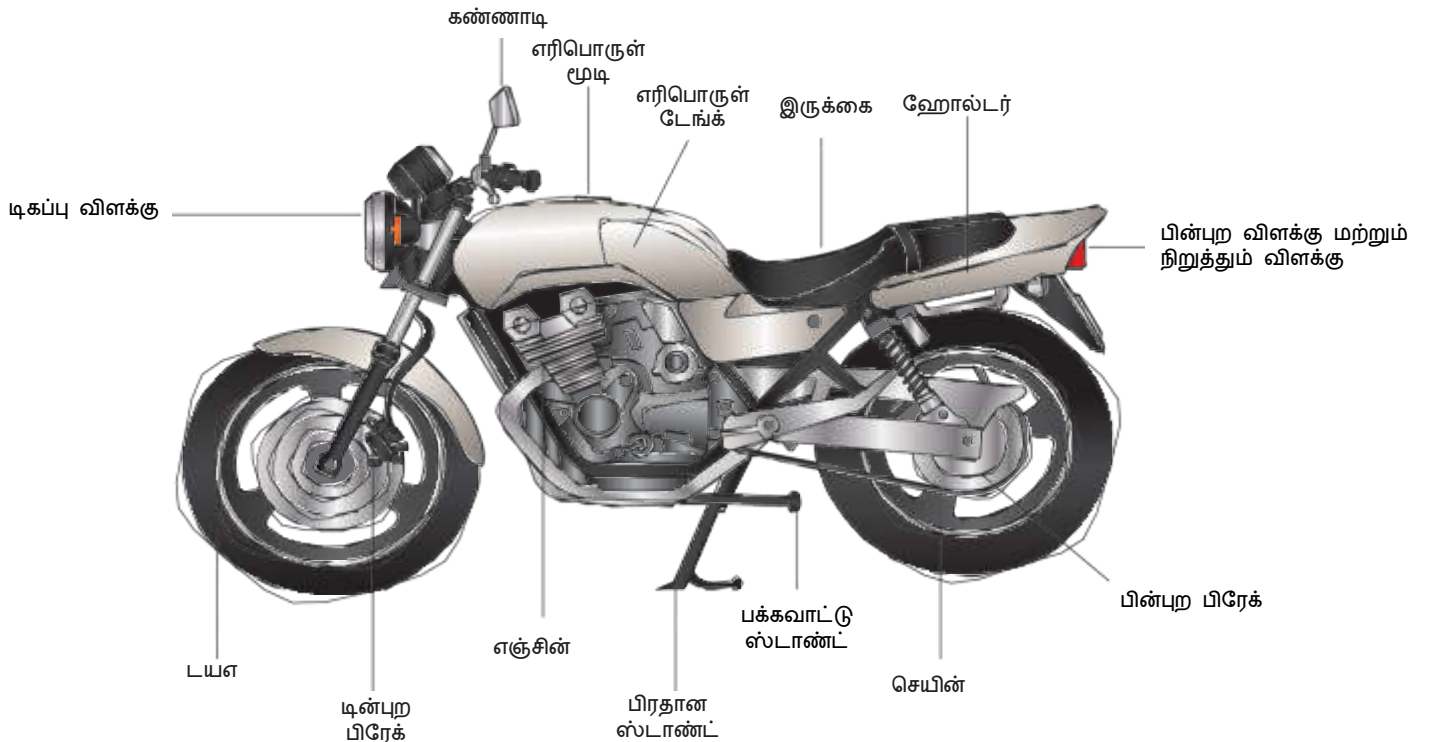
டயர்கள்

40. மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் தங்களுடைய டயர்களில் சரியான காற்றழுத்தம் இருப்பதைச் சரிபார்த்து உறதி செய்வது இன்றியமையாததாகும். அதிகப்படியான அல்லது மிகவும் குறைவான காற்றழுத்தம் குறைவான நிலைத்தன்மையை ஏற்படுத்தி விபத்துக்களுக்கு வழிவகுக்கக்கூடும். குறைவான காற்று ஏற்றப்பட்ட டயர்களுடன் வாகனம் ஓட்டுவது பிரேக் இடுவதைப் பாதிக்கக்கூடும். உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளின் முன் டயரில் துளைகள் (பஞ்சர்) ஏற்பட்டால் நீங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை நிறத்தி அதை சாலையின் பக்கவாட்டுப் பகுதிக்குத் தள்ளிச் செல்ல வேண்டும். உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிள் கனமாக இருப்பதாகவோ அல்லது வாகனம் ஓட்டும் போது சமநிலைப்படுத்திக்கொள்ள கடினமாக இருப்பதாகவோ நீங்கள் உணர்ந்தால், நீங்கள் உங்களுடைய டயர்களைச் சோதனை செய்ய வேண்டும். டயர்கள் சேதமடைந்திருக்கும் போது அல்லது தேய்ந்திருக்கும் போது வாகனம் ஓட்டவது சட்டத்திற்குப் புறம்பானதாகும். வேறுபட்ட சாலை நிலைகளின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் டயர்கள் பல்வேறு வகையான வடிவமைப்புகளில் வருகின்றன. சில டயர்கள் கடினமான ரப்பரால் செய்யப்படுவதால், இவை குறைவான பிடிப்புத் தன்மையைக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால், நீடித்து உழைக்கின்றன. மென்மையான டயர்கள் அதிகப்படியான பிடிப்பு ஆற்றலைக் கொண்டிருக்கின்றன, ஆனால், விரைவாகத் தேய்மானம் அடைந்து விடுகின்றன.

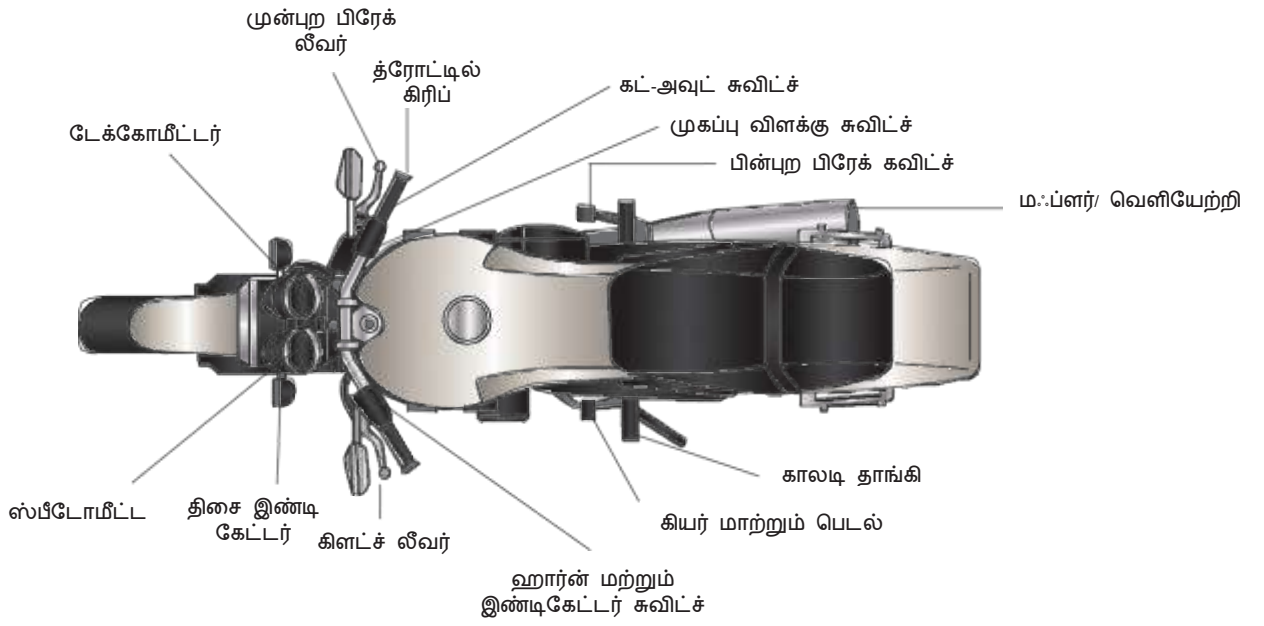
ஒரு மேன்வல் டிரான்ஸ்மிஷன் கொண்ட மோட்டார் சைக்கிளின்

முதன்மையான பாகங்கள்:

41. மோட்டார் சைக்கிளின் பக்கவாட்டு தோற்றம்:



மோட்டார் சைக்கிளின் மேற்புறத் தோற்றம்:

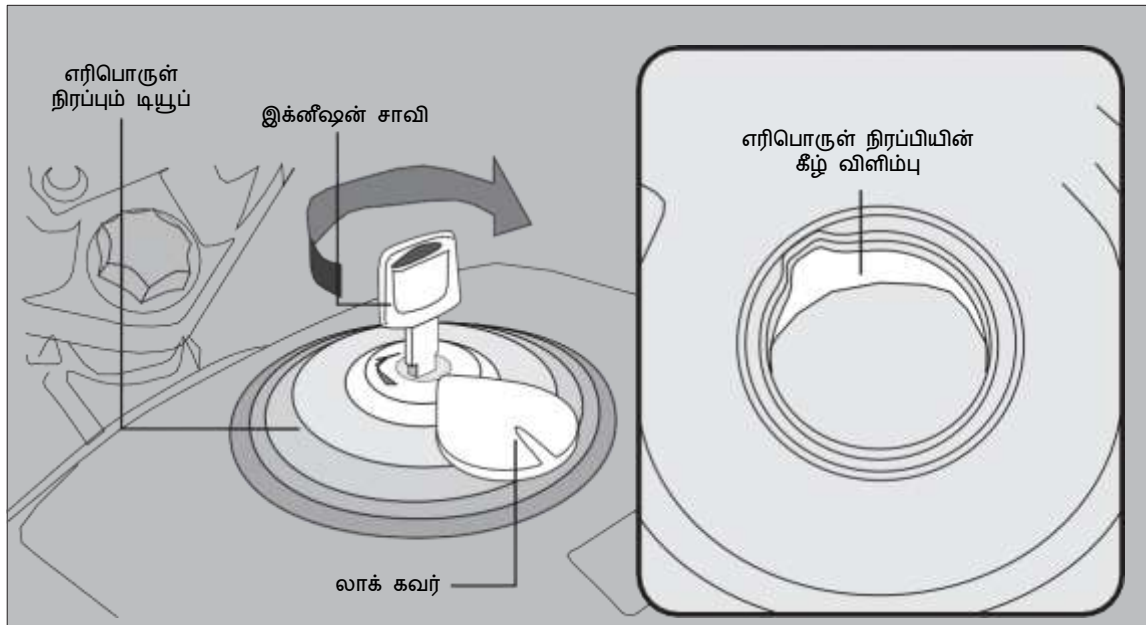


மோட்டார் சைக்கிள் பராமரிப்பு (வாராந்திர சோதனைகள்)

42. ஒவ்வொரு தடவையும் மோட்டார் சைக்கிளைச் சாலைக்குக் கொண்ட செல்லும்போது அது ஒரு பாதுகாப்பான, பிரச்சினைகள் இல்லாத, மகிழ்வான சவாரியாக இருப்பதை உறுதி செய்ய உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளை வாரந்தோறும் சோதனை செய்யவும். வாகனத்தில் உள்ள குறைகளைக் கண்டறிந்துகொள்வது ஒரு விபத்தைத் தடுக்கக்கூடும். பின்வரும் விஷயங்களில் துரிய கவனம் செலுத்தவும்:-

எரிபொருள்

போதுமான பெட்ரோல் இருப்பதை உறுதி செய்யவும், எரிபொருள் குறைவாக இருப்பதற்கான இண்டிகேட்டர் எரிந்தவுடன் முடிந்தவரை சீக்கிரமாக எரிபொருள் டேங்கை மீண்டும் நிரப்பவும்.

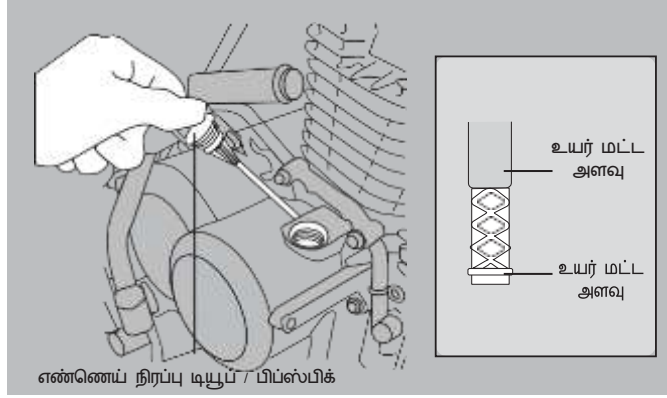


எஞ்சின் ஆயில்

போதுமான எஞ்சின் ஆயில் இருப்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும். எஞ்சின் குளிர்நிலையில் இருக்கும்போது சோதனைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் மற்றும் துல்லியத்தன்மைக்காக மோட்டார் சைக்கிள் ஒரு சமமான மேற்பரப்பில் நிறுத்தப்பட வேண்டும்.

மோட்டார் சைக்கிள் எஞ்சின் ஆயிலின் அளவை எப்படி சரிபார்க்க வேண்டும்

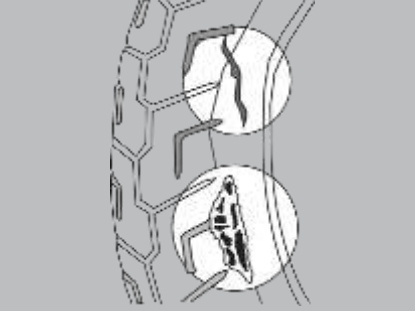
- மோட்டார் சைக்கிளை நேராக இருக்கமாறு வைக்கவும்
- டிப்ஸ்டிக்கை அகற்றி அதில் உள்ள எண்ணெய்யை ஒரு சுத்தமான துணி கொண்ட துடைக்கவும்
- டிப்ஸ்டிக்கை திருகாமல் உள்ளே நுழைத்து பின் அகற்றி ஆயில் அளவைச் சரிபார்க்கவும்.
- ஆயிலின் அளவு டிப்ஸ்டிக்கின் கீழ்மட்ட அளவுக்கான கோட்டுக்கு கீழே இருந்தாலோ அல்லது அதற்கு அருகில் இருந்தாலோ ஆயில் மூடியை அகற்றி விட்டு பரிந்துரைக்கப்பட்ட எஞ்சின் எண்ணெய்யை நிரப்பும் துளை வழியாக உயர்மட்ட அளவுக்கான கோடு வரை ஊற்றவும்.



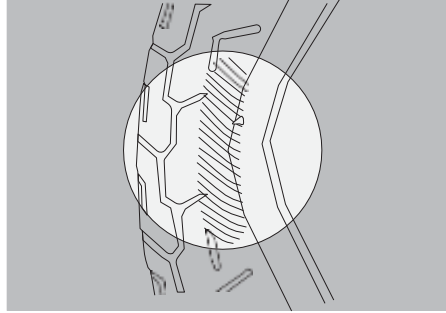
டயர்கள்

டயர்களின் காற்றழுத்தத்தைச் சரிபார்க்கவும் (காற்று குறைவாக/ அதிகமாக ஏற்றப்பட்டிருத்தல்) மற்றும் டயர்களில் சேதங்கள், அசாதாரணமான தேய்மானம் உள்ளதா எனவும், அதில் உள்ள பிரெட்டின் ஆழத்தையும் (1.6 மில்லி மீட்டருக்கும் குறைவான ஆழம் கொண்ட டிரெட்கள் மாற்றப்பட வேண்டும்) ஆய்வு செய்யவும்.

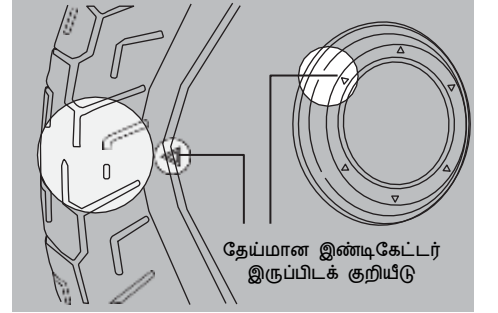
சேதங்கள் உள்ளனவா என ஆய்வு செய்தல்



அசாதாரணமான தேய்மானத்தை ஆய்வு செய்தல்

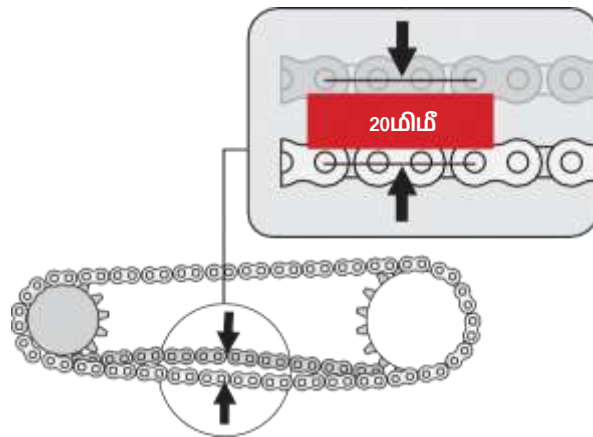


டிரெட் ஆழத்தை ஆய்வு செய்தல்



செயின்

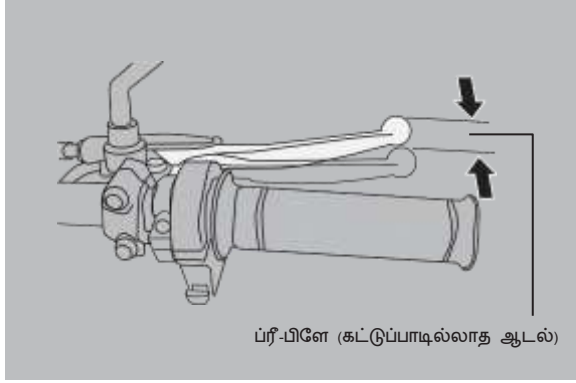
செயினின் விரைப்பு நிலையைச் சரிபார்க்கவும். அது மிகவும் இறக்கமாகவோ அல்லது மிகவும் தளர்வாகவோ இருக்கக்கூடாது. முன்புற மற்றும் பின்புற பற்சக்கரத்திற்கு இடையே செயினின் நடுப்புள்ளியைக் கண்டறியவும். செயினின் அடிப்புறத்தில் தள்ளவும் மற்றும் அடிப்புறத்தில் முழுமையான தொய்வு (கீழ்நிலைக்கும்) நிலைக்கும், தொய்வு இல்லாத (மேல் நிலைக்கும்) நிலைக்கும் இடையேயான தூரத்தைக் குறித்துக்கொள்ளவும். முறையான தொய்வு கிட்டதட்ட 20 மிமீ ஆகும்.



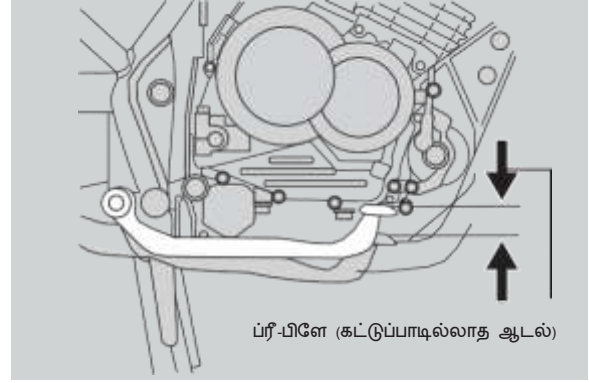
பிரேக்குகள்

முன்புற மற்றும் பிபுற பிரேக்குகளை இயக்கி அவை நன்றாக வேலை செய்கின்றனவா என உறுதி செய்து கொள்ளவும். அனைத்து இணைப்புகளிலும் எண்ணெய் இடவும் மற்றும் பிரேக் திரவம் போதுமான அளவு இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும். முன்புற பிரேக் லீவருக்கும், பின்புற பிரேக் பெடலுக்கும், ப்ரீ-பிளே (கட்டுப்பாடில்லாத ஆடல்) 15-20 மில்லி மீட்டராக இருக்க வேண்டும்.

முன்புற பிரேக்கின் லீவரை ஆய்வு செய்தல்.

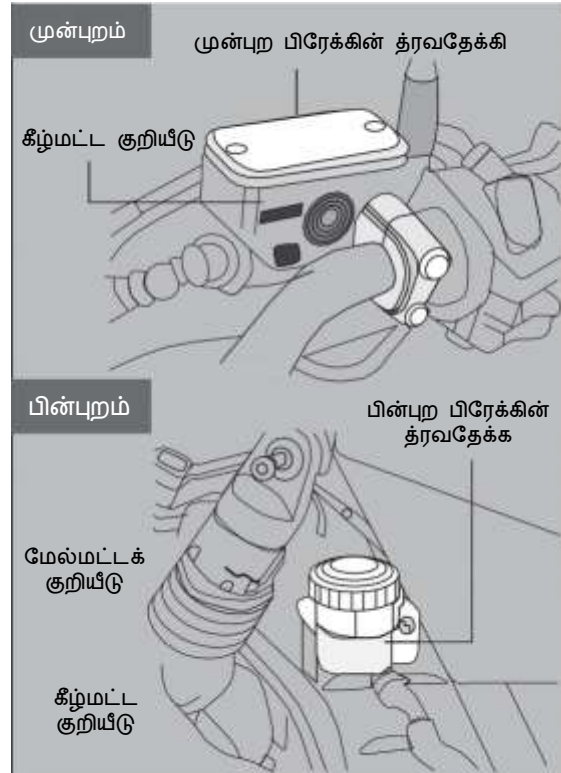


பின்புற பிரேக்கின் பெடலை ஆய்வு செய்தல்



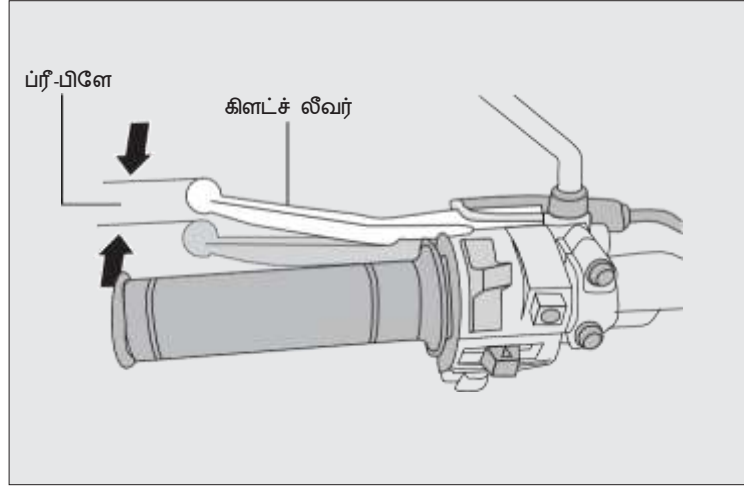
பிரேக் திரவத்தை சரிபார்ப்பது எப்படி:

1. உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளை நேராக நிறத்தவும்
2. பிரேக் திரவம் தேக்கப்பட்டிருக்கும் தேக்கியானது கிடைமட்டமாக இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும் மற்றும் திரவத்தின் அளவு பின்வருமாறு இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும்:
 - ✓ முன்புற பிரேக்கிற்கான திரவத் தேக்கியில் கீழ்மட்ட குறியீட்டிற்கு மேலே
 - ✓ முன்புற பிரேக்கிற்கான திரவத் தேக்கியில் கீழ்மட்ட குறியீட்டிற்கு மேலே



கிளட்ச்

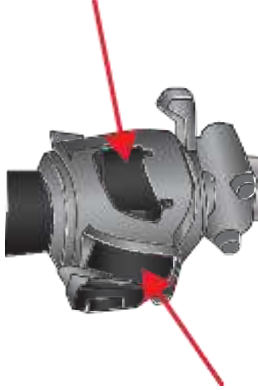
கிளட்ச் லீவரின் ப்ரீ-பிளே 10-20 மில்லிமீட்டருக்கு இடையே இருப்பதை உறுதி செய்யவும். கியரை மென்மையாக மாற்ற இயலுகிறதா என்பதை கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக இழுத்து சரிபார்க்கவும். வழக்கமான கால இடைவெளிகளில் சீரமைப்புகள் மேற் கொள்ளப்பட வேண்டும்.



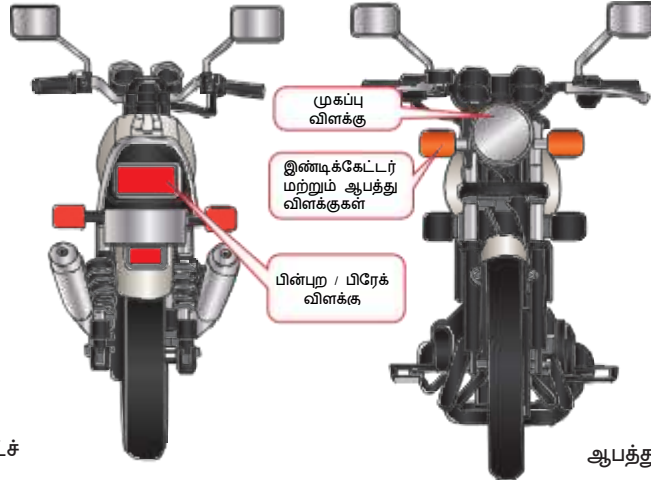
விளக்குகள்

விளக்குகள், இண்டிகேட்டர்கள் மற்றும் ஆபத்து விளக்கு இவற்றை எரியச் செய்து அவை முறையாக வேலை செய்கின்றனவா என்பதைச் சரிபார்க்கவும். எரியாத பல்புகள் ஏதேனும் இருந்தால் அதை மாற்றவும் விளக்குகளின் அனைத்து முடிகளையும் சுத்தம் செய்யவும். உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளின் ஏதேனும் முகப்பு விளக்குகள், பின்புற விளக்குகள், திரும்பும் திசையைக் காட்டும் இண்டிகேட்டர்கள் வேலை செய்யாமல் இருந்தால் வாகனத்தை ஓட்டக்கூடாது.

முகப்பு விளக்கு சுவிட்ச்



சிக்னல்
இண்டிகேட்டர் சுவிட்ச்



முகப்பு
விளக்கு

இண்டிகேட்டர்
மற்றும் ஆபத்து
விளக்குகள்

பின்புற / பிளேக்
விளக்கு

ஆபத்து விளக்குக்கான சுவிட்ச்

சட்ட விரோதமான மாற்றியமைத்தல்

43. மாற்றியமைத்தல் என்பது வாகனத்தின் அசல் உற்பத்தியாளரின் விவரக்குறிப்புகளில் இருந்த வேறுபடும் வகையில் வாகனத்தின் பாகங்கள் அல்லது அமைப்புகளை மாற்றியமைத்தல், சேர்த்தல் அல்லது அகற்றுதலைக் குறிக்கும் உங்களுடைய வாகனத்தில் ஏதேனும் மாற்றங்களைச் செய்வதற்கு முன்பாக அவை LTA-வின் வழிகாட்டல்களுடன் இணங்கிச் செல்கின்றனவா என்பதைச் சரிபார்த்துக்கொள்ளவும்.

வாகனத்தில் செய்யப்படும் மாற்றங்களுக்கான LTA-வின் வழிகாட்டல்கள் சாலைப் பாதகாப்பு, வாகனத்திலிருந்து வெளியேற்றப்படும் வாயு மற்றும் சப்த வெளியாக்கம் ஆகியவற்றில் சமரசம் செய்து கொள்ளாமல் இருப்பதை உறுதி செய்கிறது. இது வாகன உரிமையாளர்கள் மற்றும் சாலையைப் பயன்படுத்துவர்களின் நன்மைக்காகவும், நமது சுற்றச்சூழலின் நன்மைக்காகவும் சுற்றச்சூழலை காற்றாமாகிலிருந்து பாதுகாக்கவும் உதவுகிறது. உதாரணமாக சட்டவிரோதமாக மாற்றம் செய்யப்பட்ட அல்லது கிரியாவூக்கி மாற்றி அகற்றுப்பட்ட மோட்டார் சைக்கிளவெளியாக்கத்தைக் குறைக்காது.

ஒரு சுற்றத்தை செய்வதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு, உங்களுடைய வாகனத்தில் அங்கீகரிக்கப்படாத மாற்றங்களைச் செய்யாதீர்கள். இல்லாவிட்டால், உங்களுக்கு \$2,000 வரை அபராதம் விதிக்கப்படுத்தக்கூம் அல்லது 6 மாத சிறைத்தண்டையை எதிர்கொள்ளக்கூடும்.

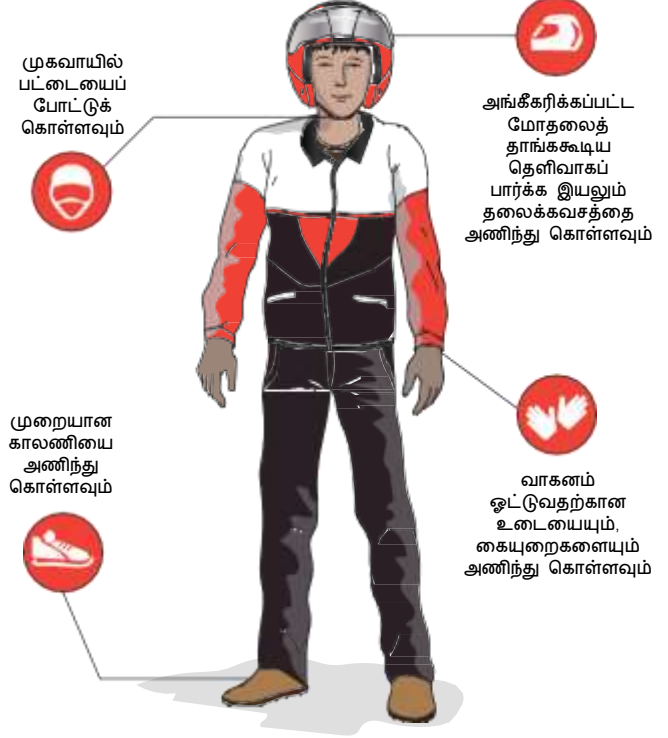


வாகனம் ஓட்டுவதற்கான சோதனைகள்

வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்புள்ள சோதனைகள்

44. சாலை விபத்துக்கள், சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்கள் எதிர்வினையாற்ற மிகக்குறைந்த நேரமே இருக்கக் கூடிய வகையில் கண்ணிமைக்கும் நேரத்தில் நடக்கக்கூடும். நான்கு சக்கர வாகன விபத்தின் போது வாகனத்தை ஓட்டுவதற்கும் பின்னால் இருப்பவர்களுக்கும் பல்வேறு வகையான பாதுகாப்பு அம்சங்கள் இழப்பது போல் மோட்டார் சைக்கிள்கள் பாதுகாப்பு அம்சங்கள் இல்லாமல் மிகவும் திறந்த நிலையில் இருக்கின்றன. வாகனம் ஓட்டுவதற்கான ஜாக்கெட் கையுறைகள் மற்றும் பூட்ஸ்கள் போன்ற பாதுகாப்பு சாதனங்களை வாகனம் ஓட்டும் போது பயன்படுத்துவதை விபத்தின் போது காயங்கள் ஏற்படுவதைக் குறைக்கும்.
45. This இதனால் தான் சாலை விபத்துக்களில் சம்பந்தப்படும் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள் சிராய்ப்புக் காயங்களில் தொடங்கி தீவிரமான உடல்ரீதியான பேரதிர்ச்சிகளால் அவதியுறுகின்றனர். இதில் பெரும்பாலான காயங்கள் மார்புப் பகுதியிலும் இங்கு தான் முக்கியமான உறுப்புகள் காணப்படுகின்றன கைகால்களின் மேற்புறமும், கீழ்புறமும் ஏற்படுகின்றன.
46. வாகனத்தை ஓட்டுவதற்கு முன்பாக பாதுகாப்பான உடைகளை அணிந்துகொள்வதன் மூலம் நீங்கள் உங்களை காயங்களில் இருந்து பாதுகாத்துக்கொள்ள வேண்டும். உங்களுடைய வாகனம் ஓட்டுவதற்கான சாதனங்களும் உடைகளும் உங்களுக்கு சௌகரியமாக பொருந்தும் வகையிலும், உங்களுடைய நகர்வைத் தடை செய்யாத வகையிலும் இருக்க வேண்டும் அந்தப் பொருள் மெல்லிய/ பிரகாசமான வண்ணங்களிலும், எளிதில் கிழிந்து போகாத வகையிலும் இருப்பது விரும்பத்தக்கது. ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டும் போது அனைத்து நேரங்களிலும் நீங்கள் முழுமையான பாதுகாப்பு உடைகளை அணிந்துகொள்ள வேண்டும்.

வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பாக தயார்படுத்திக் கொள்ளுதல்



பாதுகாப்புத் தலைக்கவசம்

47. சாலைப் போக்குவரத்துச் சட்டத்தின் (RTA), கீழ் சாலையில் ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டும் போது அனைத்து மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுநரும் பின்னிருக்கையில் அமர்ந்திருப்பவரும் ஓர் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பாதுகாப்புத் தலைக்கவசம் அணிந்திருக்க வேண்டும் என்பது சட்டப்படியான தேவையாகும். (டர்பன் அணியும் சீக்கிய ஆண் உறுப்பினருக்கு இதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்படுகிறது. தலைக்கவசமானது அங்கீகரிக்கப்பட்ட வகையாக இருக்க வேண்டும் (PSB ஆல் அங்கீகரிக்கப்பட்டதற்கான ஸ்பிக்கரின் மாதிரி).



ஒரு புதிய தலைக்கவசத்தை வாங்கும்போது அது அங்கீகரிக்கப்பட்ட வகையாகவும், சௌகரியமாகப் பொருந்தக்கூடியதாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும். தலைக்கவசத்தைப் போட்டுக்கொள்ளும் போது முகவாயின் கீழ் பட்டையானது முறையாகப் பொருத்தப்பட வேண்டும். தளர்வான தலைக்கவசம் அசௌகரியமாக இருப்பதோடல்லாமல் ஒரு விபத்தின்போது அது வெளிவந்துவிடக்கூடும். தலைக்கவசத்தைச் சரியாகப் பொருத்திக்கொள்ளாமல் வாகனம் ஓட்டவது சட்டத்திற்குப் புறம்பானதாகும். ஓர் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தலைக்கவசமும் அதை முறையாக அணிந்துகொள்வதும் தலைக்கு ஏற்படும் காயத்தில் இருந்து உங்களைப் பாதுகாக்கிறது அல்லாத தலைக்கு ஏற்படும் காயத்தைக் குறைக்கிறது. இருட்டில் வாகனம் ஓட்டும் போது உங்களை எளிதாக பார்க்கக்கூடிய வகையில் வெள்ளை நிற தலைக்கவசத்தையும், பிரதிபலிக்கக்கூடிய உடையையும் நீங்கள் அணிந்துகொள்ள வேண்டும்.

தலைக்கவசத்தின் முன்பகுதி மற்றும் கண் கண்ணாடிகள்

48. தலைக்கவசத்தின் முன்பகுதி மற்றும் கண்கண்ணாடிகள் உங்களுடைய கண்களைக் காற்று, மழை, சாலை அழுக்கு மற்றும் பலவற்றிலிருந்து பாதுகாப்பதில் முக்கியப் பங்கு வகிக்கின்றன. எதிரில் உள்ள சாலையைத் தெளிவாகப் பார்க்க உங்களுடைய தலைக்கவசத்தின் முன்பகுதி அல்லது கண் கண்ணாடிகள் எப்போதும் சுத்தமாக இருப்பது முக்கியமானதாகும். அசுத்தமான அல்லது மோசமான கீறல்களுடன் கூடிய தலைக்கவசத்தின் முன்பகுதி அல்லது கண் கண்ணாடிகள் உங்களுடைய பார்வையைச் சிதைக்கக்கூடும் மற்றும் சூரிய ஒளியால் கண்ணை கூசச்செய்யக்கூடும் அல்லது இரவில் எதிரில் வரும் வாகனங்களின் விளக்குகளால் குழப்பமான பார்வையை ஏற்படுத்தக்கூடும். எனவே உங்களுடைய முகக்கவசத்தின் முன்பகுதியில் மோசமான கீறல்கள் இருந்தால் அதை நீங்கள் புதிதாக மாற்ற வேண்டும்.

நீண்ட கைப்பகுதிகொண்ட உடை/ஜாக்கெட் மற்றும் முழுக்காற்சட்டைகள்

49. வாகனம் ஓட்டுவதற்கு பயன்படுத்தப்படும் உடை பிரகாசமான நிறத்தில் இருக்கவேண்டும். இதன் மூலம் நீங்கள் எளிதாகக் கண்ணுக்குப் புலப்படுவீர்கள் பேகி பிரவுசர்களை அல்லது அபியில் விரிவடைந்த இரக்கும் பிரவுசர்களை அணியக்கூடாத, ஏனென்றால் அவை கட்டிடபத்திகளை இயக்குவதில் குறுக்கிடக்கூடும்.

கையுறைகள்

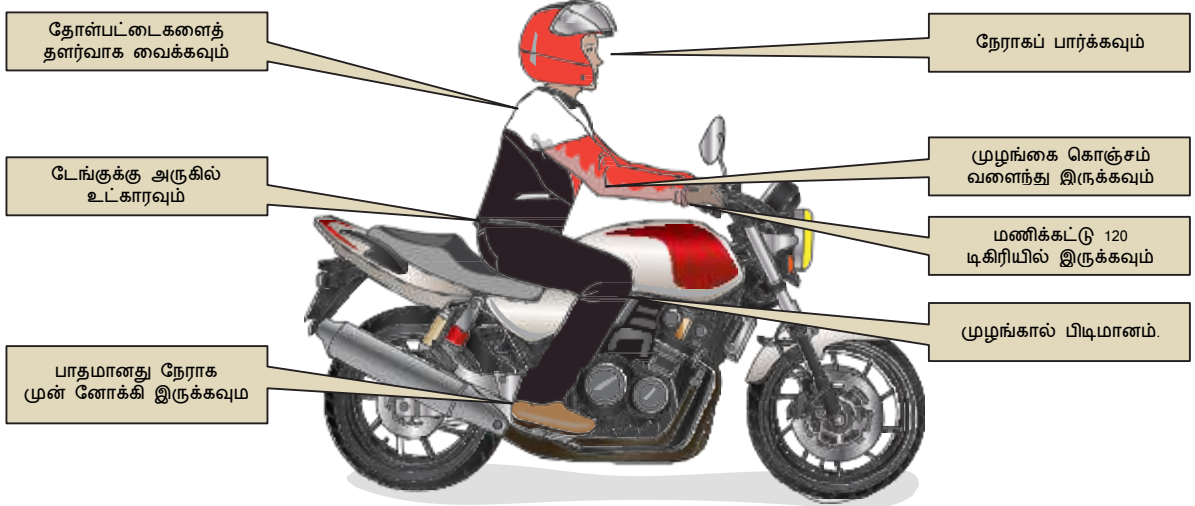
50. ஓர் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டப்பவர் கையுறைகளை அணிந்த கொள்ள ஊக்கவிக்கப்படகிறார். ஹேண்ட்ஸ் பார்களின் மீத ஓர் உறுதியான பிப்பிப்பைப் பேணம் பொரட்ட அவை அணியப்பட வேண்டம். கீழே விழும் நிகழ்வுகளில் கையுறைகள் உங்களடைய கைகளைப் பாதுகாக்கின்றன மற்றும் பற்றிப்பிப்பிப்பதற்கான கடதல் செளகரியத்தையும் உங்களுக்கு அளிக்கிறது.

காலணி

51. ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டும் போது நீங்கள் ஒரு நல்ல பூட்ஸ்களையோ அல்லது காலணிகளையோ அணிவது முக்கியமானதாகும். அவை செளகரியமாக உள்ளனவா என்பதையும், பாதத்தில் உள்ள கட்டுப்படுத்திகளை உங்களால் எளிதில் இயக்க முடிகிறதா என்பதையும் உறுதி செய்துகொள்ளவும் நல்ல பூட்ஸ்கள் அல்லது காலணிகள் பாதத்தை குளிரான மற்றும் ஈரமான வானிலைகளில் இருந்து பாதுகாக்கின்றன. அவை நீங்கள் மோட்டார் சைக்கிளில் இருந்து விழுந்து விடும் நிகழ்வுகளிலும் அல்லது ஒரு விபத்தில் சிக்கும் போதும் உங்களுடைய பாதத்திற்குப் பாதுகாப்பை அளிக்கின்றன. சேண்டல்கள் அல்லது சிலிப்பர்களை அணியக்கூடாது. ஏனென்றால் அவை உங்களுடைய பாதம் கியர் லீவருக்கு இடையே மாட்டிக்கொள்ளும் பட்சத்தில் செய்து விடும். இவை உங்களுடைய பாதத்திற்கு பாதுகாப்பை அளிக்காத சாத்தியப்படும் பட்சத்தில் நாடாக்கள் கொண்ட ஷக்களை அணிவதைத் தவிர்க்கவும், ஏனென்றால் தளர்வான நாடா மோட்டார் சைக்கிளின் பாதத்தில் உள்ள கட்டுப்படுத்திகளுடன் குறுக்கிட்டு, ஆபத்தை ஏற்படுத்தக்கூடும்.

சிறப்பாக வாகனம் ஓட்டுவதற்கான தோற்ற அமைவைப் பின்பற்றுதல்

52. வாகனம் ஓட்டுவதற்கான சரியான தோற்ற அமைவு பின்வருவனவற்றை உறுதி செய்யவும்.
- ✓ கட்டுப்படுத்திகளை விரைவாக இயக்குதல்
 - ✓ ஒரு சிறப்பான சம நிலை உணர்வு
 - ✓ துல்லியமான பார்வைப் புலம் சார்ந்த தகவல்களைச் சேகரித்தல் மற்றும் குறைவான களைப்பு



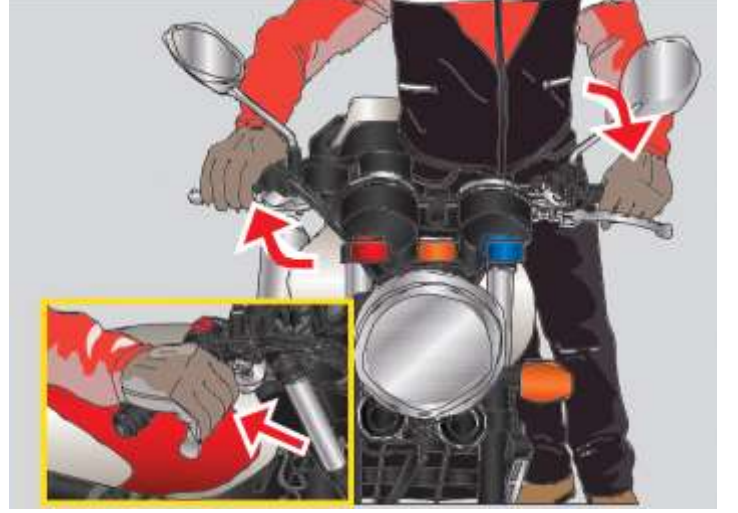
- (i) கண்கள் - போக்குவரத்துச் சூழ்நிலைகளுக்காக தூரமாகவும், அகலமாகவும் பார்க்கவும். வாகனம் ஓட்டும் போது முன்புற சக்கரத்தைப் பார்ப்பது உங்களுடைய சமநிலையைப் பாதிக்கும்.
- (ii) தோள்பட்டைகள் - உங்களுடைய தோள்பட்டைகளைத் தளர்வாக வைத்திருக்கவும்.
- (iii) முழங்கைகள் - இவற்றை ஏறத்தாழ 120 டிகிரியில் வளைவாக வைத்து உங்களுடைய கை கால்களைத் தளர்த்தவும்
- (iv) கைகள்/ மணிக்கட்டுகள் - கரங்களில் தோராயமாக 120 டிகிரி கோணம் இருக்குமாறு கை கள் கொண்டு ஹேண்டிள் பாரை மென்மையாகப் பற்றிப்பிடிக்கவும்
- (v) இடுப்பு/பிட்டம்- உங்களுடைய கரங்கள் ஹேண்டிள் பாரைச் செளகரியமாக அடையும் வகை யில் எரிபொருள் டேங்கு அருகில் அமரவும்
- (vi) முழங்கால்கள் - நிலைத்தன்மைக்காக எரிபொருள் டேங்கை லேசாகப் பற்றிக் கொள்ளவும்
- (vii) பாதம் - கால்விரல்கள் முன்னோக்கி நேராக இருக்கும் வகை யில் இரண்டு பாதங்களின் வளைவானப் பகுதியையும் காலடித் தாங்கிகளில் கியர் லீவரையும், பிரேக் பெடலையும் மூடும் வகையில் வைக்கவும். இது பிரேக் இடும் போது எதிர்வினை யாற்றும் நேரத்தைக் குறைக்கிறது.

மோட்டார் சைக்கிளில் ஏறுதல் மற்றும் இறங்குதல்

53. மோட்டார் சைக்கிளில் பாதுகாப்பாக எப்படி ஏற வேண்டும் அல்லது இறங்க வேண்டும் என்பதை பின்வரும் செயல்முறைகள் காட்டுகின்றன.

மோட்டார் சைக்கிளில் ஏறுதல்

54. மோட்டார் சைக்கிளில் ஏறுவதற்கு முன்பாக அவ்வாறு செய்வது பாதுகாப்பானதா என பின்னால் திரும்பிப் பார்க்கவும்.



முன்புற பிரேக் லீவரைப் பற்றிப்பிடித்துக் கொண்டு, ஹெண்டில் பாரை நேராக்கவும் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிளை நேரான நிலையில் வைத்துக் கொள்ளவும்.

மோட்டார் சைக்கிளில் ஏறுவதற்கு முன்பாக பின்னால் ஏதேனும் போக்குவரத்து உள்ளதா எனவும் அல்லது சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்கள் உள்ளனரா எனவும் சரிபார்த்துக் கொள்ளவும்.



மோட்டார் சைக்கிளில் இருந்து இறங்குதல்

55. மோட்டார் சைக்கிளில் இருந்து இறங்கும் போது உங்களுடைய இடது பாதம் மோட்டார் சைக்கிளைத் தாங்கி நிற்கிறது. மோட்டார் சைக்கிளை நேரடியான நிலையில் வைத்துக் கொள்வதை நினைவில் கொள்ளவும், இல்லாவிட்டால் இறங்கும் போது மோட்டார் சைக்கிள் கீழே விழக்கூடும். முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக் க்குகளை இட்டுக் கொள்ளவும், பின்புறம் ஏதேனும் போக்குவரத்து உள்ளதா என்பதையும் அல்லது சாலையை பயன்படுத்தும் நபர்கள் இருக்கிறார்களா என்பதை யும் சரிபார்க்கவும்.



முன்புற பிரேக்கை இடும் போது, மோட்டார் சைக்கிளை நேரடியான நிலையில் வைத்து பின் கீழே இறங்கவும். மோட்டார் சைக்கிளின் பிரதான ஸ்டாண்டையோ அல்லது பக்கவாட்டு ஸ்டாண்டையோ போடவும்.



மோட்டார் சைக்கிளின் பிரதான ஸ்டாண்ட் மற்றும் பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட்

56. மோட்டார் சைக்கிள்களைத் தாங்கிப்பிடிக்கவும், ஒரு மெயின் ஸ்டாண்ட் அல்லது பக்கவாட்டு ஸ்டாண்டைப் பயன்படுத்தி மோட்டார் சைக்கிள்கள் நிறுத்தப்படும் போது நேராக நிற்கவும் ஸ்டாண்ட்கள் பயன்படுகின்றன. சில மோட்டார் சைக்கிள் மாடல்களில் இரண்டு வகையான ஸ்டாண்டுகளும் கிடைக்கப் பெறுகின்றன.
57. மோட்டார் சைக்கிள் ஸ்டாண்டுகள் தாங்களாகவே மோட்டார் சைக்கிளின் எடையைத் தாங்கிப் பிடிக்கின்றன. மெயின் ஸ்டாண்டில் வாகனத்தை நிறுத்துவது சுத்தம் செய்வதற்கும், செயினில் எண்ணெய் விடவும் எளிதாக உள்ளது மற்றும் இது உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிள் நிறுத்திமிட குறியீடுகள் கொண்ட குறுகலான இடத்தில் பொருத்தமாக நிறுத்தவும் உங்களை அனுமதிக்கிறது.
58. மோட்டார் சைக்கிளின் பக்கவாட்டு, ஸ்டாண்டுகள் விரைவாகவும், எளிதாகவும் பயன்படுத்த இயலும் என்பதால் அவை பிரதான ஸ்டாண்டை விட மிகவும் அடிக்கடி பயன்படுத்தப்படுகின்றன. பக்கவாட்டு ஸ்டாண்டுகள் மோட்டார் சைக்கிள் ஒரு பக்கமாக சாய்வதை நம்பி இருக்கின்றன மற்றும் அவை தங்களுடைய சொந்த எடையைப் பயன்படுத்தி ஒரு நிலையான மற்றும் நம்பகமான தாங்கியை அளிக்கின்றன.



பிரதான ஸ்டாண்டில் இருந்த மோட்டார் சைக்கிளை பாதுகாப்பாக இறக்குதல்

59. தொடக்கமாக மோட்டார் சைக்கிளின் இடப்பக்கம் நின்று கொண்டு ஹேண்டல் பாரை இரண்டு கைகளாலும் பிடித்துக்கொண்டு சக்கரத்தை நேராக வைக்கவும். உங்களுடைய உடல் முன்னோக்கி இருக்குமாறும், முடிந்தவரை மோட்டார் சைக்கிளுக்கு அருகில் இருக்குமாறும் உங்களை நிலைப்படுத்திக்கொள்ளவும். உங்களுடைய பின்புறத்தை நேராகவும், தலையை உயர்த்தியும் வைத்துக்கொண்டு, மோட்டார் சைக்கிளை முன்னோக்கித் தள்ளவும். கீழே உள்ள படத்தில் காட்டியவாறு உங்களுடைய உடலின் உத்வேகத்தைப் பயன்படுத்தி மோட்டார் சைக்கிளை முன்னோக்கித் தள்ளவும். மோட்டார் சைக்கிள் ஸ்டாண்டில் இருந்து இறக்கப்பட்டவுடன், அது முன்னால் உருண்டு செல்வதைத் தடுக்க முன்புற பிரேக்கைப் பிடித்து உங்களை நோக்கி மோட்டார் சைக்கிளை லேசாகச் சாய்க்கவும்.



பிரதான ஸ்டாண்டைப் பயன்படுத்தி மோட்டார் சைக்கிளைப் பாதுகாப்பாக உயர்த்துதல்

60. மெயின் ஸ்டாண்டின் "லீவர்" கீழே தள்ளக்கூடிய ஏராளமான நெம்புகோல் இயக்கத்தை அளிக்கிறது. இது கனரக இயந்திரத்தை பிரதான ஸ்டாண்டில் உயர்த்த வழிவகுக்கும். பெரிய மோட்டார் சைக்கிள்களில் கீழே தள்ளக்கூடிய பெரிய லீவர்கள் இருக்கும். சிறிய மோட்டார் சைக்கிள்களில் சிறிய லீவர்கள் இருக்கக்கூடும்.



இடதுபக்க ஹேண்டில் பார் கிரிப்பை உங்களுடைய இடது கையால் பிடித்துக்கொள்ளவும். முன்புற சக்கரத்தை நேராக்கவும். உங்களுடைய வலது பாதத்தை செண்டர் ஸ்டாண்டின் "லீவர்" மீது வைத்து ஸ்டாண்ட் தரைப்பகுதியை தொடும் வகையில் கீழே தள்ளி அங்கேயே அதை பிடித்து நிறுத்தவும். உங்களுடைய வலது கையால் இருக்கைக்கு அடியில் உள்ள கிடைமட்ட சட்டத்தைப் பற்றிப்பிடித்துக்கொண்டு மோட்டார் சைக்கிளை பின்போக்கித் தள்ளி அது பிரதான ஸ்டாண்டில் நிற்குமாறு செய்யவும் (சில மோட்டார் சைக்கிள்களை எளிதில் உயர்த்தும் பொருட்டு அந்த மோட்டார் சைக்கிள்களில் ஒரு சிறப்பு ஹேண்டில் இருக்கும்).



பக்கவாட்டு ஸ்டாண்டின் மோட்டார் சைக்கிளை விடுவித்தல்

61. முதலில் மோட்டார் சைக்கிளைச் சுற்றிப்பார்வையிடவும் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிளைச் சுற்றி எந்த வித தடகளும் இல்லை என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும். தொடக்கமாக மோட்டார் சைக்கிளின் இடப்பக்கம் நின்று கொண்டு ஹேண்டில் பாரை இரண்டு கைகளாலும் பிடித்துக்கொண்டு ஹேண்டில் பாரை நேராக வைக்கவும். உங்கள் உடல் முன்னோக்கி இருக்குமாறும், முடிந்தவரை மோட்டார் சைக்கிளுக்கு அருகில் இருக்குமாறு உங்களை நிலைப்படுத்திக்கொள்ளவும். மோச்சார் சைக்கிளை நேரான நிலைக்கு உயர்த்தவும், மோட்டார் சைக்கிள் முன்னோக்கி உருண்டு சென்று விடாமல் இருக்க முன்புற பிரேக்கைப் பிடிக்கவும். உங்களுடைய வலது பாதத்தைப் பயன்படுத்தி பக்கவாட்டு ஸ்டாண்டை பின்னோக்கிச் செலுத்தவும்.



பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட் கொண்டு மோட்டார் சைக்கிளை அமைவு செய்தல்

62. இரண்டு கைகளையும் கொண்டு ஹேண்டில் பாரைப் பிடித்துக்கொண்டு மோட்டார் சைக்கிள் உருள்வதைத் தடுக்க முன்புற பிரேக்கைப் பிடிக்கவும். உங்கள் உடல் முன்னோக்கி இருக்குமாறும், முடிந்தவரை மோட்டார் சைக்கிளுக்கு அருகில் இருக்குமாறு உங்களை நிலைப்படுத்திக்கொள்ளவும். மோட்டார் சைக்கிளை நேரான நிலையில் இருக்குமாறு வைக்கவும். உங்களுடைய வலது பாதத்தைப் பயன்படுத்தி பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட் மேற்கொண்டு நகராத நிலைக்கு வரும் வரை அதை மூடிய நிலையில் இருந்து கீழே முழுமையாகத் தள்ளவும்.



மெதுவாக மோட்டார் சைக்கிளை உங்களை நோக்கி சாய்ந்த பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட் தரைப்பகுதியைத் தொடரும்படி செய்யவும்.

ஹேண்டில் பாரை இடப்பக்கம் நோக்கி திருப்பி முன்புற பிரேக்கை விடுவிக்கவும்.

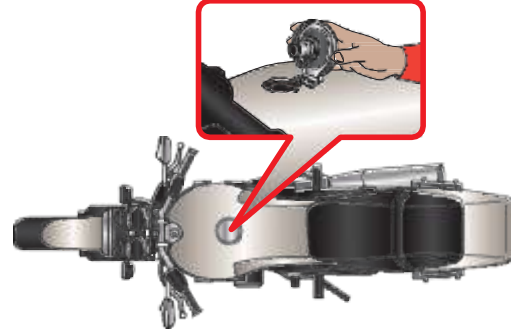


மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டுவதற்கு முன்புள்ள சோதனைகள்

63. மோட்டர் சைக்கிளை ஓட்டுவதற்கு முன்புள்ள சோதனைகளை மேற்கொள்ள ஒரு சில நிமிடங்களே ஆகும் மற்றும் பிரச்சினைகள் ஏற்படாமல் தடுக்க அவற்றை ஒவ்வொரு தடவையும் வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பாகச் செய்ய வேண்டும். இது சாலையில் வாகனம் ஓட்டும் போது வாகனம் நின்று போகக்கூடிய வாய்ப்புகளைக் குறைக்கும் மற்றும் விபத்தை ஏற்படுத்தக்கூடும் அவசரநிலைச் சூழல்களைக் குறைக்கும். முக்கிய பாகங்களைச் சரிபார்க்கும் இது ஒரு விரைவான மற்றும் எளிமையான செயல்முறை ஆகும் மற்றும் வெளியில் செல்வதற்கு முன் வானிலையைச் சரிபார்ப்பது போல் இதை வழக்கமாக கவும், தானியங்கி முறையிலும் செய்ய வேண்டும். ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை எப்படி சோதனை செய்ய வேண்டும் மற்றும் பராமரிக்க வேண்டும் என்பது குறித்த தகவலுக்கான மிகச்சிறந்த ஆதாரம் மோட்டார் சைக்கிள் உற்பத்தியாளரின் அலுவலர்தியான கையேடு ஆகும். பின்வருபவை வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பாக வழக்கமாக செய்யப்படும் சோதனைகள் ஆகும்.

எரிபொருள்

64. முழுப்பயணத்திற்கும் போதுமான எரிபொருள் உள்ளதா என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும். எரிபொருள் வால்வு திறந்திருப்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும்.

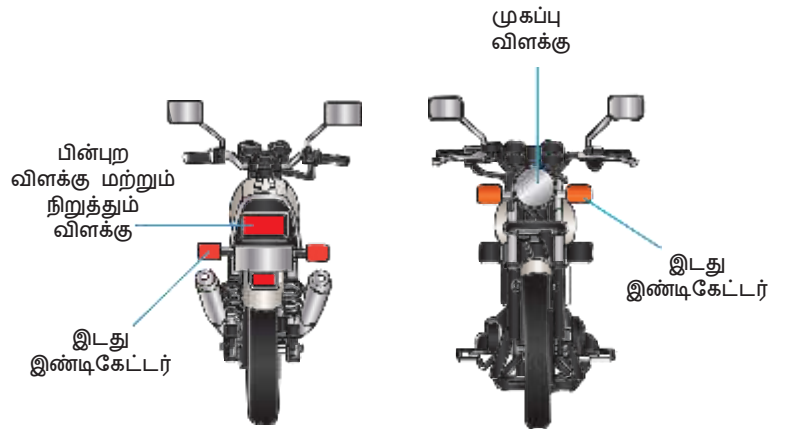


டயர்கள்

65. துளைகள் கொண்ட, குறைவான காற்று கொண்ட, சேதமடைந்த அல்லது தேய்ந்த (1.6 மில்லி மீட்டருக்கும் குறைவான ஆழம் கொண்ட டிரெட்கள்) டயர்கள் உள்ளனவா என்பதைச் சரிபார்க்கவும்.

கட்டுப்படுத்திகள்

66. த்ரோட்டில், கிளட்ச், முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகள் ஆகியவற்றை இயக்கிப்பார்த்து அவையனைத்தும் ஒழுங்காக வேலை செய்கின்றனவா என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும்.



விளக்குகள்

67. பின்வரும் விளக்குகளை எரியச்செய்து அனைத்து விளக்குகளும் வேலை செய்கின்றனவா என்பதைச் சரிபார்க்கவும்;

- ✓ முகப்பு விளக்கு
- ✓ ஆபத்துக்கான எச்சரிக்கை விளக்கு
- ✓ திரும்பும் சமிக்ஞைகள்
- ✓ பின்புற விளக்கு
- ✓ பிரேக் விளக்கு

ஹார்ன்

68. ஹார்ன் பொத்தானை அழுத்தி அது வேலை செய்கிறதா என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும்.

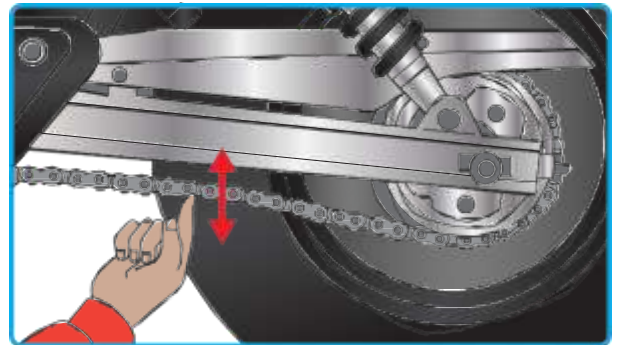


எஞ்சின் ஆயில்

69. எஞ்சின் ஆயில் உயர்மட்ட மற்றும் தாழ்மட்ட அளவுகளுக்கு இடையே இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும். அது மிகவும் குறைவாக இருந்தால் தேவையான மட்டத்திற்கு புதிய எஞ்சின் ஆயில் கொண்டு நிரப்பவும்.

செயின்

70. டிரைவ் செயினில் மிகவும் அதிகமான தொய்வு உள்ளதா என சரிபார்க்கவும். ஒரு தளர்வான செயினுடன் வாகனம் ஓட்டுவது டிரைவ் கியரை நழுவுச்செய்து அது பின்சக்கரத்தில் சிக்கி உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளில் இருந்து உங்களை கீழே தள்ளிவிடும் என்பதால் அவ்வாறு ஓட்டுவது பாதுகாப்பற்றதாகும். ஒரு மோட்டார் சைக்கிளில் உள்ள தளர்வான செயின் பின்புறச் சக்கரத்தை கழலாமல் முடக்கிவிடக்கூடும். செயினின் தொய்வு 20 மில்லி மீட்டருக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது.



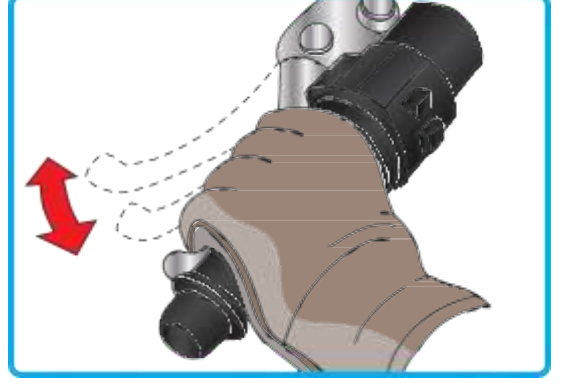
பிரேக்குகள்

71. வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பாக முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகள் ஒழுங்காக வேலை செய்கின்றனவா என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும். தேக்கியில் உள்ள பிரேக் திரவத்தின் மட்டம் சரிபார்க்கப்பட வேண்டும். குறைந்த அளவு பிரேக் திரவம் ஒரு விபத்தை ஏற்படுத்தக்கூடும். முன்புற பிரேக் லீவர், பின்புற பிரேக் பெடல் ஆகிய இரண்டிற்கும் ப்ரீ-பிளே (கட்டுப்பாடில்லாத ஆடல்) 15-20 மில்லி மீட்டருக்குள் இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும்.



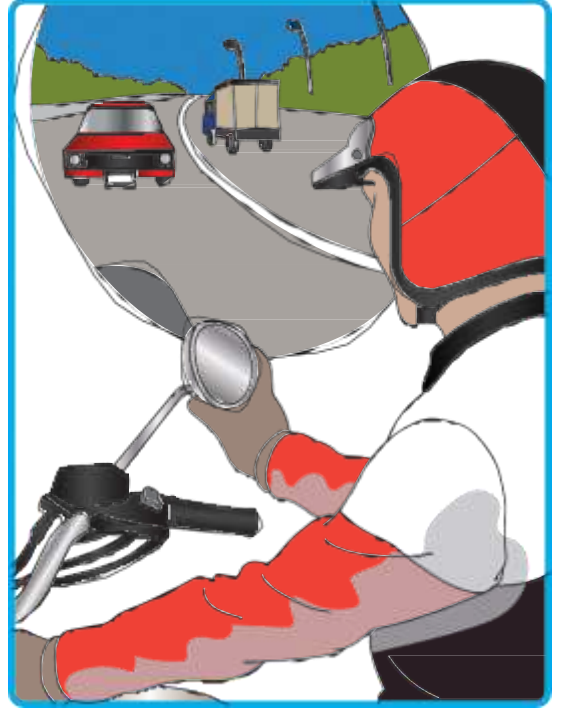
கிளட்ச்

72. கிளட்ச் லீவரின் ப்ரீ-பிளேயைச் சரிபார்க்கவும், அது 10-20 மில்லி மீட்டருக்கு இடையே இருக்க வேண்டும். அதிகப்படியான அல்லது போதுமான அளவுக்கு இல்லாத ப்ரீ-பிளே கியர்களை மாற்றுவதைச் சிரமமாக்கும். போக்குவரத்து நெரிசலில் வாகனம் ஓட்டும் போது உங்களுடைய த்ரோட்டில் சிக்கிக் கொண்டால், நீங்கள் உடனடியாக உங்களுடைய கிளட்ச் லீவரை உள்ளிழுத்து, எஞ்சினை அணைத்து பிரேக்குகளை இட வேண்டும்.



பின்னோக்கு கண்ணாடிகள்

73. பின்னோக்கு கண்ணாடியின் கீழ் விளிம்பில் உங்களுடைய தோள்பட்டையின் முனை தெரியும் வரை உங்களுடைய பின்னோக்கு கண்ணாடியைச் சீரமைக்கவும். மோட்டார் சைக்கிள் பிரதான ஸ்டாண்டில் இருக்கும் போது பின்னோக்கு கண்ணாடியைச் சீரமைக்கக்கூடாது.



வழித்தடத்தைத் திட்டமிடுதல்

74. புறப்படுவதற்கு முன்பாக:
- புறப்படுவதற்கு முன்பாக உங்களுடைய வழித்தடத்தைத் திட்டமிட வேண்டும்;
 - பயணம் செய்யும் போது நெரிசலான சாலைகளைத் தவிர்த்து விடுங்கள்
 - பெரும்பாலான சாலைகள் நெரிசலாக இருக்கும் பரபரப்பான நேரத்தில் வாகனம் ஓட்டுவதைத் தவிர்த்து விடுங்கள்;
 - ஒவ்வொரு பயணத்திற்கும் அதிகப்படியான நேரத்தை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள்;
 - வாகனம் ஓட்டும் போது நீங்கள் குறைவான பதட்டத்துடனும், அதிக பொறுமையுடனும் இருக்க வேண்டும்;
 - விபத்துக்கள், போக்குவரத்து நெரிசல்கள் தொடர்பான அறிவிப்புகளையும் மற்றும் பலவிதமான அறிவிப்புகளையும் கேட்க ஸ்மார்ட் போன்/ரேடியோவை ஆன் செய்யுங்கள். அந்த அறிவிப்புகளைப் பின்பற்றி அது போன்ற சாலைகளைத் தவிர்த்துவிடுங்கள்;
 - போக்குவரத்து தொடர்பான தகவல்களுக்கு மின்னணு வழிகாட்டும் பலகைகளைப் பார்த்து அதன்படி செயலாற்றுங்கள்.



கட்டுப்படுத்திகளை டிறையாகக் கையாளுதல்

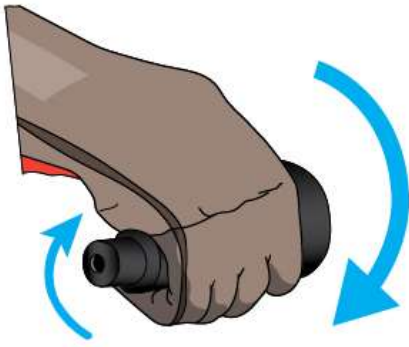
மோட்டார் சைக்கிளின் அடிப்படையான கட்டுப்படுத்திகள்

75. ஒரு மோட்டார் சைக்கிளை இயக்கவும், கட்டுப்படுத்தவும் கைகள் மற்றும் பாதங்கள் பயன்படுகின்றன. முதன்மை யான கட்டுப்படுத்திகள் அமைந்துள்ள இடத்தையும் அவற்றை இயக்குவது எப்படி என்பதையும் நீங்கள் அறிந்திருக்க வேண்டும் மற்றும் அவற்றைப் பயன்படுத்தும் போது மென்மையாகவும், துல்லியமாகவும் பயன்படுத்த வேண்டும். இங்கே விவரிக்கப்பட்டுள்ள கட்டுப்படுத்திகளும், சாதனங்களும் மேன்வல் டிரான்ஸ்மிஷன் கொண்ட மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கானதாகும். (மின்சார மோட்டார் மற்றும் அல்லது தானியங்கி டிரான்ஸ்மிஷன் கொண்ட மோட்டார் சைக்கிள்களின் கட்டுப்படுத்திகளில் சிறிதளவு வேறுபாடு இருக்கக்கூடும்.)

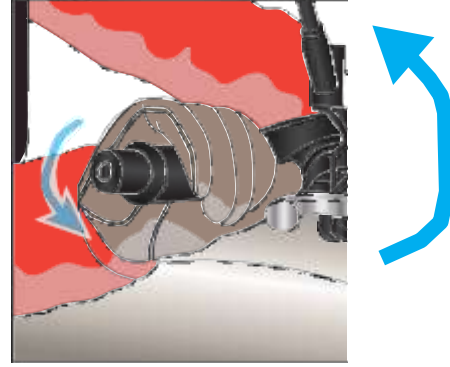
த்ரோட்டில் கிரிப்

76. எஞ்சினின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் பொருட்டு சுற்றும் த்ரோட்டில் வேகத்தைக் கூட்டவும் மற்றும் குறைக்கவும் பயன்படுகிறது. வேகத்தைக் கூட்ட அதை உங்களை நோக்கி திருகவும். எஞ்சினின் வேகத்தைக் குறைக்க அதை உங்களிலிருந்து விலகிசெல்லும் வகையில் திருகவும். திருகி விடப்பட்டவுடன் த்ரோட்டில் மீண்டும் சுருண்டு அதன் பழைய நிலைக்கு வந்துவிடும்.

“த்ரோட்டில் ஆஃப்”

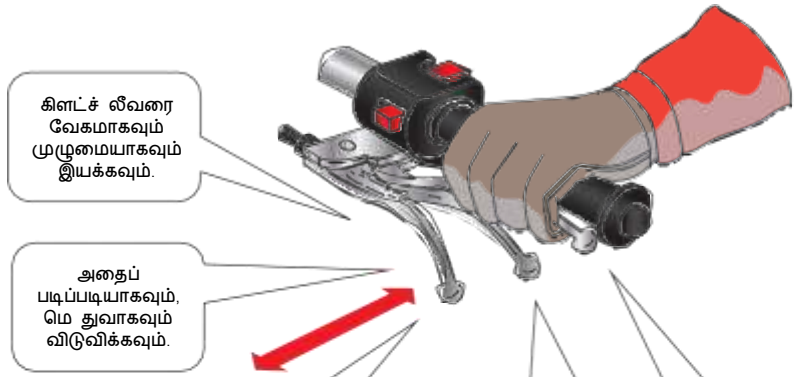


“த்ரோட்டில் ஆன்”



- (i) உங்களுடைய வலது கையின் அனைத்து விரல்களையும் பயன்படுத்தி கிரிப்பின் மத்தியப் பகுதியை கெட்டியாகப் பிடித்துக் கொள்ளவும்.
- (ii) எஞ்சின் சுழற்சி குறைகிறது (வேகம் குறை கிறது)
- (iii) கியர்களை மாற்றும் போது, த்ரோட்டிலை விரைவாக ஆஃப் செய்யவும்.

- (i) உங்களுடைய வலது கையின் அனைத்து விரல்களையும் பயன்படுத்தி கிரிப்பின் மத்தியப் பகுதியை கெட்டியாகப் பிடித்துக் கொள்ளவும்.
- (ii) என்சினின் சுழற்சி அதிகரிக்கிறது (வேகம் அதிகரித்தல்)
- (iii) த்ரோட்டிலை உங்களை நோக்கி படிப்படியாக திருகுவதன் மூலம் ஆன் செய்யவும்



கிளட்ச் லீவர்

77. The பின்புற சக்கரத்திற்கு எஞ்சின் ஆற்றலைக் கொடுப்பதும் அதைத் துண்டிப்பதும் மற்றும் கியரை மாற்றுவதுமே இதன் செயல்பாடு ஆகும். இது இடது கை விரல்கள் கொண்டு இயக்கப்படுகிறது. கிளட்ச் செயல்முறை ஆற்றலை எஞ்சினிலிருந்து பின்புற சக்கரத்திற்கு கொண்டு செல்கிறது. இணைப்பைத் துண்டிக்க இந்த லீவர் அழுத்தப்படுகிறது. இணைப்பை ஏற்படுத்த இந்த லீவர் தளர்த்தப்படுகிறது. கிளட்ச் லீவர் உள்ளிழுக்கப்படும் போது பின்புற சக்கரத்திற்கு எந்த ஓர் எஞ்சின் ஆற்றலும் செல்லாது. ஸ்கூட்டர்களிலும், சில மோட்டார் சைக்கிள்களிலும் தானியங்கி டிரான்ஸ்மிஷன் இருப்பதால் அவற்றில் கிளட்ச் லீவர் இருக்காது.

கிளட்ச் பாதியளவு விடுவிக்கப்படுகிறது. எஞ்சின் ஆற்றல் பின்புறச் சக்கரத்திற்கு ஊட்டப்பட தயாராகிறது.

எஞ்சினுக்கு
சக்கரத்திற்கு

கிளட்ச் பாதியளவு விடுவிக்கப்படுகிறது. எஞ்சின் ஆற்றல் பின்புறச் சக்கரத்திற்கு ஊட்டப்பட தயாராகிறது.

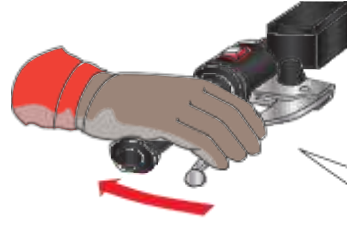
எஞ்சினுக்கு
சக்கரத்திற்கு

கிளட்ச் லீவர் முழுமையாக இயக்கப்படுகிறது மற்றும் ஆற்றலானது பின்புறச் சக்கரத்தை அடைய வில்லை.

எஞ்சினுக்கு
சக்கரத்திற்கு

முன்புற பிரேக் லீவர்

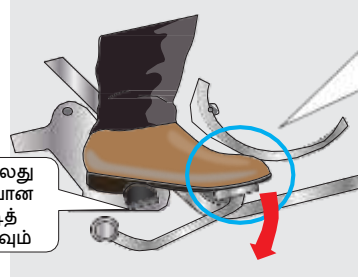
78. இது வலதுபக்க ஹேண்ட் கிரிப்புக்கு முன்னால் அமைந்திருக்கிறது. இதை இயக்க வலதுபக்க விரல்களைப் பயன்படுத்தவும். முன்புற பிரேக்கை இயக்க லீவரை மென்மையாக இழுக்கவும். திடீரென பிரேக்குகளை போடாதீர்கள் ஏனென்றால் அது மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளாடச் செய்து கீழே விழ செய்யும்.



நான்கு விரல்களால் லீவரை பற்றிப்பிடிக்கவும். வாகனத்தை நிறுத்தவோ அல்லது வாகனத்தின் வேகத்தை குறைக்கவோ பிரேக் லீவரை மெதுவாகவும், படிப்படியாகவும் உங்களை நோக்கி இழுக்கவும்.

பின்புற பிரேக் பெடல்

79. இது வலப்புற காலடித் தாங்கியின் முன்பு இருக்கிறது. சக்கரத்தின் பின்புற பிரேக்கைப் பிடிக்க இதை வலது பாதத்தைப் பயன்படுத்தி இயக்க வேண்டும். பின்புற பிரேக்கை நீங்கள் கடினமாக அழுத்தினால், பின்புறச் சக்கரம் முடக்கப்படும் வாய்ப்பு உள்ளது. இதனால், மோட்டார் சைக்கிள் சறுக்கி கீழே விழக்கூடும்.



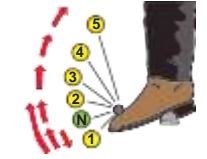
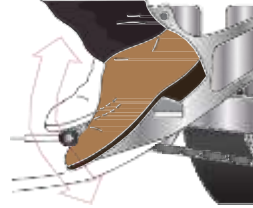
1. உங்களுடைய வலது பாதத்தின் வளைவான பகுதியைக் காலடித் தாங்கியில் வைக்கவும்

2. நான்கு விரல்களால் லீவரை பற்றிப்பிடிக்கவும். வாகனத்தை நிறுத்தவோ அல்லது வாகனத்தின் வேகத்தை குறைக்கவோ பிரேக் லீவரை மெதுவாகவும், படிப்படியாகவும் உங்களை நோக்கி இழுக்கவும்.

குறிப்பு: சில மோட்டார் சைக்கிள்களில் (தானியங்கி டிரான்ஸ்மிஷன்/ மின்சார மோட்டர் சைக்கிள்கள்) பின்புற பிரேக் பெடல் இடதுபுறமும், முன்புற பிரேக் லீவர் ஹேண்டில் பாரின் வலது புறத்திலும் இருக்கும். மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டுவதற்கு முன்பாக நீங்கள் அது குறித்து அறிந்திருப்பதை உறுதி செய்துகொள்ளவும். சம்பந்தப்பட்ட மோட்டார் சைக்கிளின் அலுவல் ரீதியான கையேட்டை மீளாய்வு செய்வதை உறுதிப்படுத்திக் கொள்ளுங்கள்.

மேன்வல் டிரான்ஸ்மிஷனுக்கான கியர் மாற்றும் பெடல்

80. இது மோட்டார் சைக்கிளின் இடது புறத்தில், இடதுபுற காலடித் தாங்கிக்கு முன்பாக உள்ளது. கியரை மாற்றும் பொருட்டு இது இடது பாதத்தால் இயக்கப்படுகிறது. உயர்ந்த கியருக்குச் செல்ல இதை உறுதியாக மேலே உயர்த்தி விடுவிக்கவும்; ஒரு தாழ்ந்த கியருக்குச் செல்ல இதை உறுதியாக அழுத்தி விடுவிக்கவும். ஒவ்வொரு தடவை உயர்த்தும் போதும் அல்லது அழுத்தும் போதும் அது ஒரு கியரை மாற்றுகிறது. விடுவிக்கும் போது பெடலானது அடுத்த மாற்றத்திற்காக அதன் மையப்பகுதிக்கு திரும்ப வருகிறது.



N-நியூட்ரல்
இதில் இயந்திரமானது கியரில் இருக்காது மற்றும் நீங்கள் வேகத்தை அதிகரித்தாலும் வாகனம் நகராது. ஏனென்றால் எஞ்சினில் உள்ள ஆற்றல் சக்கரங்களுக்கு கடத்தப்படவில்லை.

1. 1வது கியர்
இது மிகக்குறைந்த வேக வேறுபாட்டெல்லை (0 கிமீ/மணி முதல் 20 கிமீ/மணி) கொண்டது மற்றும் இது வாகனத்தை நிறுத்திகொண்டிருக்கும் நிலையிலிருந்து நகர்த்தவும், செங்குத்தான சரிவுகளில் வாகனம் ஓட்டவும், மிகவும் குறைவான வேகத்தில் வாகனம் ஓட்டவும் பயன்படுகிறது.

2.2வது கியருக்கு 1வது கியரைக் காட்டிலும் கடுமையான அளவிற்கான வேக வேறுபாட்டெல்லை (15கிமீ/மணி முதல் 35 கிமீ/மணி) உள்ளது. இது குறைந்த வேகத்தில் செல்லவும், சட்டென திரும்பும் முனைகளைக் கடந்து செல்லவும் மற்றும் குறைவான சாய்வு கொண்ட சரிவுகளில் வாகனம் ஓட்டவும் பயன்படுகிறது.

3.3 வது கியருக்கு 30கிமீ/மணி முதல் 45 கிமீ/மணி வரையிலான நடுத்தரமான வேக வேறுபாட்டெல்லை உள்ளது. இது வளைவுகளில் கடந்து செல்லவும் குறைவான சாய்வு கொண்ட சரிவுகளில் வாகனம் ஓட்டவும் பயன்படுகிறது.

4. 4வது கியருக்கு 40கிமீ/மணி மற்றும் அதற்கும் மேற்பட்ட அதிகப்படியான வேக வேறுபாட்டெல்லை உள்ளது. இது வேகமாகச் செல்வதற்குப் பயன்படுகிறது.

5. 5 வது கியர் 'ஓவர்டிரைவ்' என அழைக்கப்படுகிறது. வாகனம் 70கிமீ/மணிக்கு மேல் வேகமாகச் செல்லும் போது இது பயன்படுகிறது.

தாழ்நிலை கியருக்கு மாறுதல். இடது பாதவிரல்கள் கொண்டு பெடலை கீழே அழுத்தவும். படத்தில் உள்ள அம்புக்குறிகளைப் பார்க்கவும்.



தாழ்நிலை கியருக்கு மாறுதல். இடது பாதவிரல்கள் கொண்டு பெடலை கீழே அழுத்தவும். படத்தில் உள்ள அம்புக்குறிகளைப் பார்க்கவும்.

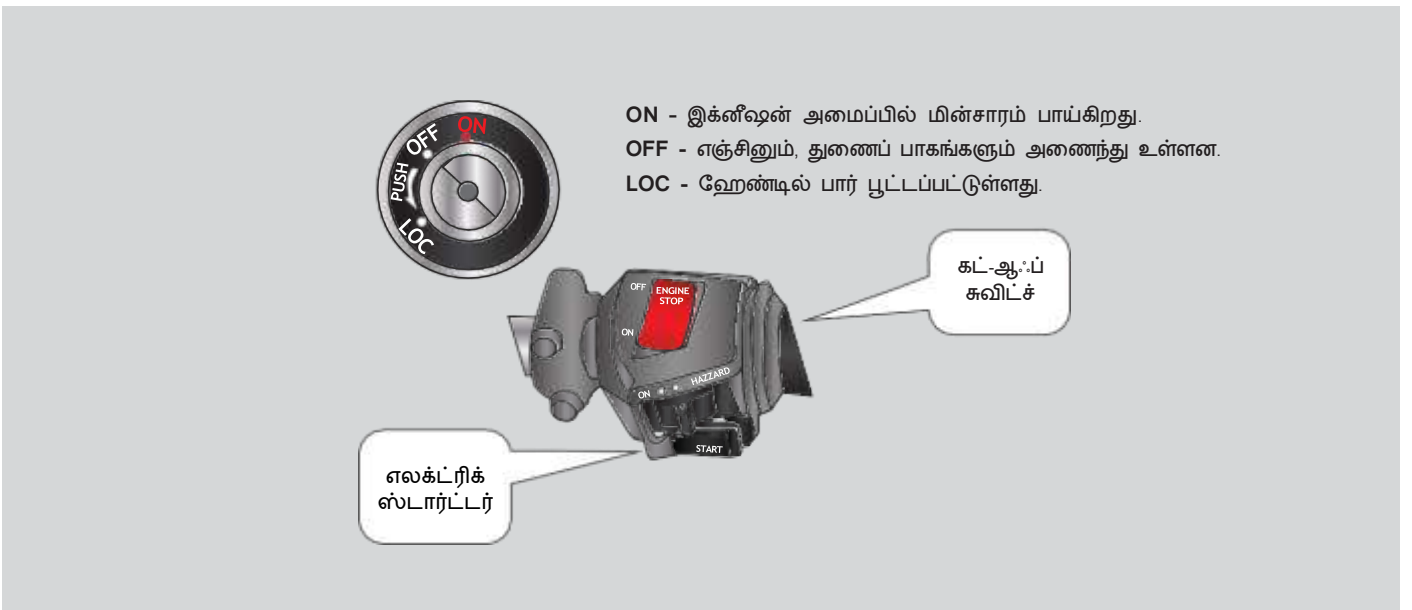
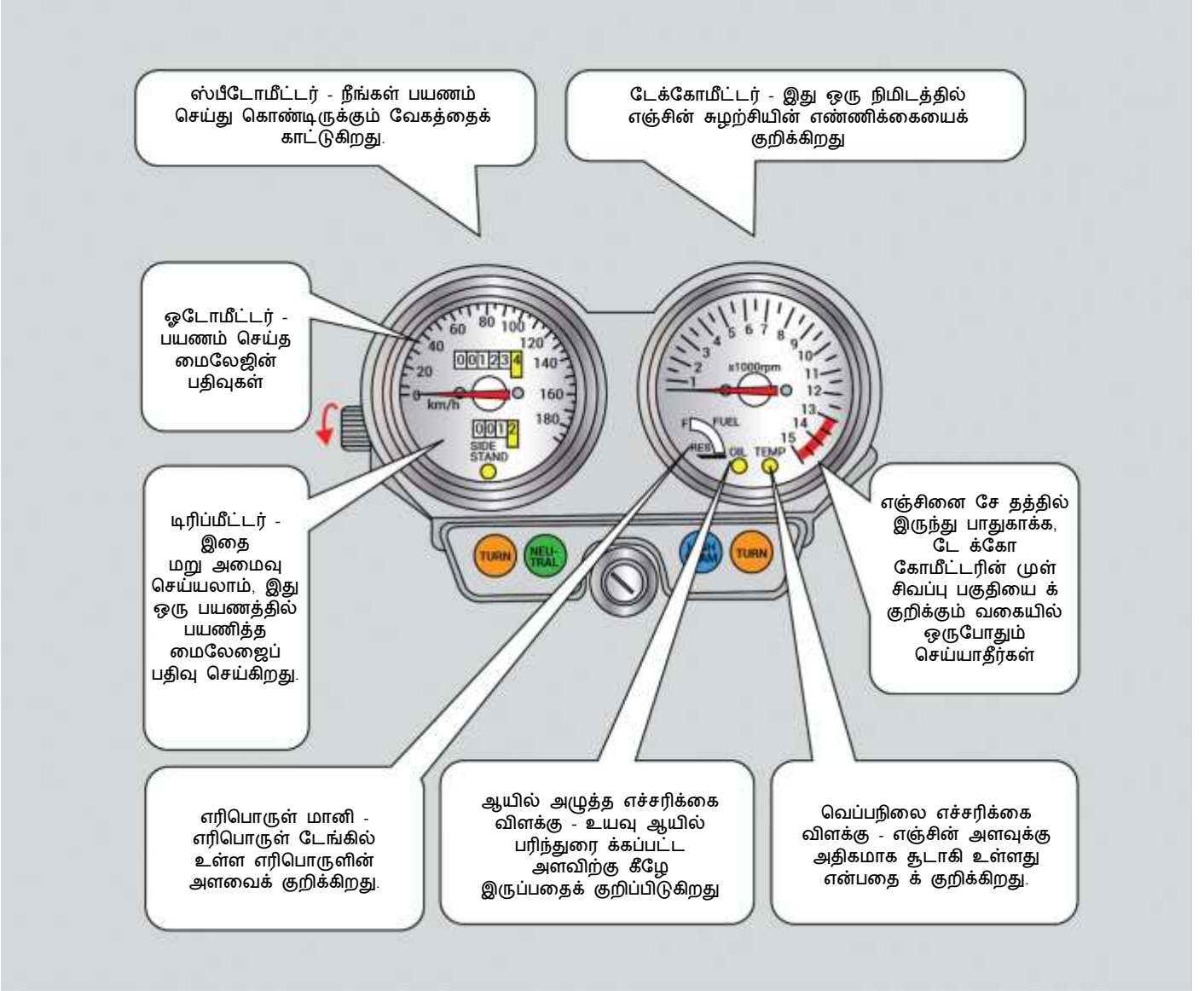
நியூட்ரல் என்பது 1 வது மற்றும் 2 வது கியருக்கும் இடையே யானது மற்றும் அது 1 வது கியரில் இருந்து அரை ப்பகுதி உயர்த்துவதன் மூலமாகவோ அல்லது 2 வது கியரில் இருந்து அரைப்பகுதி அழுத்துவதன் மூலமாகவோ தேர்வு செய்யப்படும். நியூட்ரலுக்கு வர லேசாகத் தட்டவும்.

புறப்படும் போதும், சரிவில் ஏறும் போதும் அல்லது வேகத்தை அதிகரிக்கும் போதும் தாழ்ந்த கியரைப் (1 வது கியர்) பயன்படுத்தவும்.

உயர்ந்த கியர்களை (4 வது மற்றும் 5 வது கியர்கள்) அதிக வேகங்களில் பயன்படுத்த வேண்டும். பெரும்பாலான ஸ்கூட்டர்களிலும், சில மோட்டார் சைக்கிள்களிலும் தானியங்கி டிரான்ஸ்மிஷன் உள்ளதால் அவற்றில் கியர் மாற்றும் லீவர் இருக்காது.

சுவிட்சுகள் மற்றும் கருவிகள்

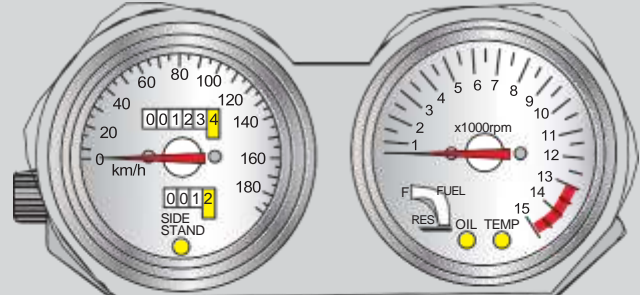
81. மற்ற கட்டுப்படுத்திகள் அமைந்திருக்கும் இடம் மற்றும் அவற்றின் இயக்கம் வெவ்வேறு மாடல் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு மாறுபடக்கூடும். மோட்டார் சைக்கிளின் அதிகாரப்பூர்வமான வழிகாட்டும் கையேடே இது குறித்த தகவல்களுக்கான மிகச்சிறந்த ஆதாரமாக இருக்கும்.



முகப்பு விளக்கின் பிரகாசத்தை குறைக்கும் சுவிட்ச்

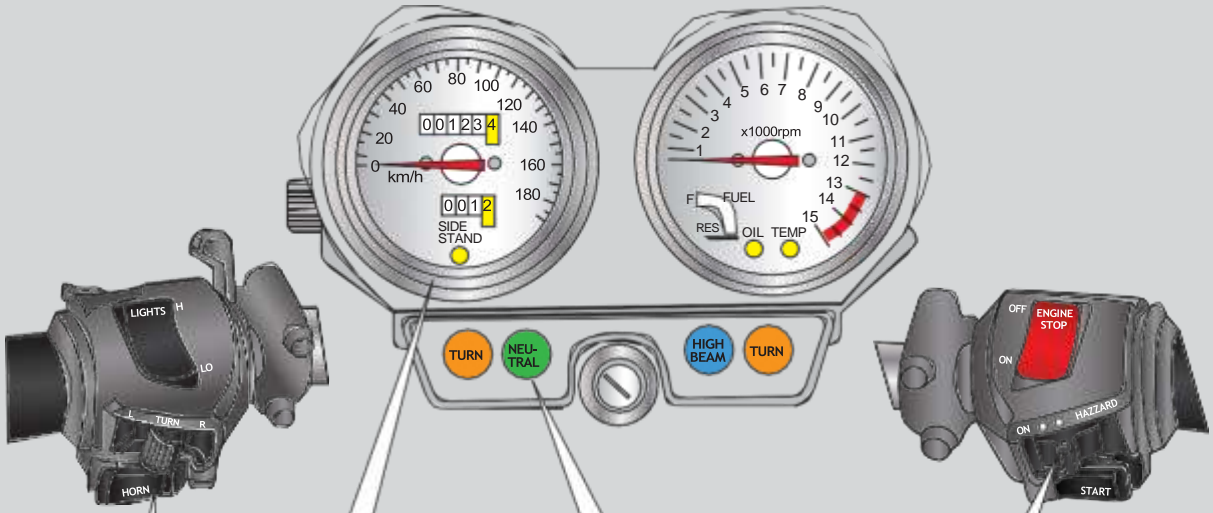


திரும்பும் சமிஞ்சைக்கான இண்டிகேட்டர் சுவிட்ச்



உயர் ஒளிக்கற்றை இண்டிகேட்டர்

திரும்பும் சமிக்கைக்கான இண்டிகேட்டர் - பயணம் செய்யும் திசையைக் குறிப்பிட பயன்படுகிறது. பாதசாரிகள் உட்பட சாலையைப் பயன்படுத்தும் அனை வரையும் எச்சரிக்கவும், விழிப்புடவம் கூட இது பயன்படுகிறது.



ஹார்ன். மற்றவர்களுக்கு ஆபத்து குறித்து எச்சரிக்க பயன்படுகிறது

பக்கவாட்டு ஸ்டாண்ட் போடப்பட்டிருப்பதை நினைவுபடுத்தும் விளக்கு

நியூட்ரல் கியர் இண்டிகேட்டர்

ஆபத்துக்கான எச்சரிக்கை அளிக்கும் விளக்கின் சுவிட்ச்



மோட்டர் சைக்கிளைக் கையாளுதல்

பக்கவாட்டில் விழுந்து கிடக்கும் ஒரு மோட்டர் சைக்கிளைத் தூக்குதல்

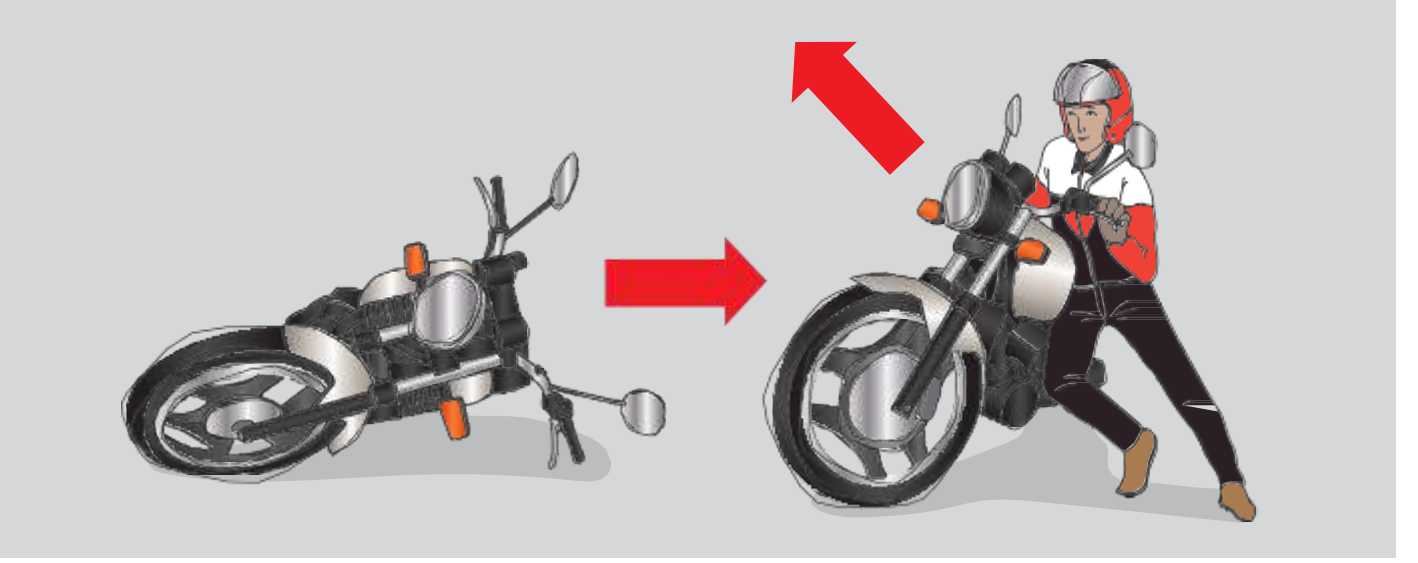
82. பக்கவாட்டில் விழுந்து கிடக்கும் ஒரு மோட்டர் சைக்கிளை எப்படி தூக்க வேண்டும் என்பதை பின்வரும் செயல்முறைகள் உங்களுக்கு காண்பிக்கின்றன.

இக்னீஷன் சாவி அணைக்கப்பட்டு இருப்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும்

83. இக்னீஷன் சாவி அணைக்கப்பட்டு இருப்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும், ஏனென்றால் நீங்கள் எதிர்பாராத விதமாக ஸ்டார்ட் பொத்தானை அழுத்தினால் அது ஆபத்தில் முடியக்கூடும்.

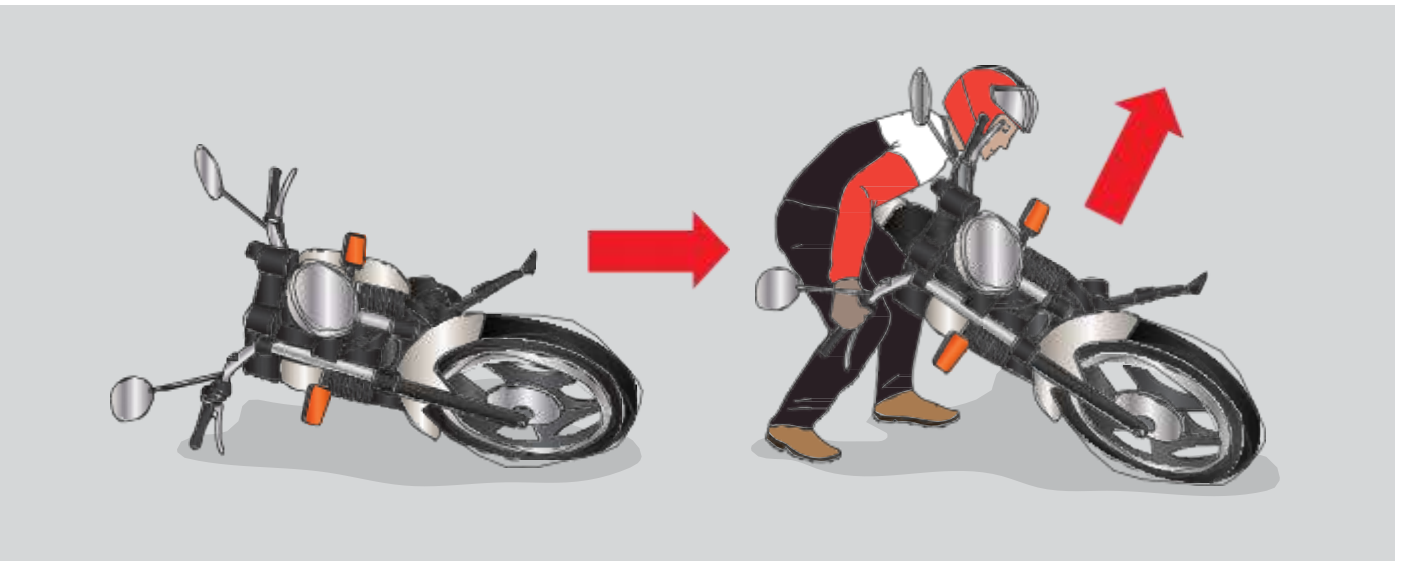
சைக்கிள் அதன் இடப்பக்கமாக விழுந்து கிடக்கிறது

84. ஹேண்டில் பாரை இரண்டு கைகளாலும் பிடித்து ஹேண்டில் பாரை வலப்பக்கமாக திருப்பவும். முன்புற பிரேக்கைப் பிடித்துக் கொண்டு ஒரே நகர்வில் மோட்டர் சைக்கிளை மேலே தூக்கவும். மோட்டர் சைக்கிளைத் தாங்கிப்பிடிக்க உங்களுடைய வலது தொடையையும், இடுப்பையும் பயன்படுத்தவும்.



மோட்டர் சைக்கிள் அதன் வலப்பக்கமாக விழுந்து கிடக்கிறது

85. பக்கவாட்டு ஸ்டாண்டை முழுமையாக நீட்டித்து, ஹேண்டில் பாரை இடப்பக்கமாக திருப்பவும். முன்புற பிரேக்கைப் பிடித்துக் கொண்டு ஒரே நகர்வில் மோட்டர் சைக்கிளை மேலே தூக்கவும். மோட்டர் சைக்கிளைத் தாங்கிப்பிடிக்க உங்களுடைய இடது தொடையையும், இடுப்பையும் பயன்படுத்தவும்.



மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளுவது மற்றும் இயக்குவது எப்படி

86. மோட்டார் சைக்கிளைப் பாதுகாப்பாக எப்படி தள்ளுவது மற்றும் இயக்குவது என்பதைப் பின்வரும் செயல்முறைகள் காண்பிக்கின்றன.

மோட்டார் சைக்கிளை நேராக வைத்தல்

87. முன்புற பிரேக்கை உறுதியாகப் பிடித்துக் கொண்டு மோட்டார் சைக்கிளின் உடல்பாகத்தை நேராகவும், தரைப்பகுதியில் இருந்து செங்குத்தாகவும் வைக்க முயற்சி செய்யவும்.

i. நேரான நிலையைப் பேணுவதற்கு நீங்கள் அதிகப்படியான வலிமையை அளிக்கத் தேவையில்லை

ii. மோட்டார் சைக்கிள் வலப்பறமாக விழுவதைத் தடுக்க மோட்டார் சைக்கிளின் உடல்பாகத்தை உங்கள் உடலை நோக்கி நீங்கள் சாய்த்துக் கொள்ளலாம்.



மோட்டார் சைக்கிளை முன்னோக்கித் தள்ளுதல்

88. நீங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை முன்னோக்கி நகர்த்தும் போது அதை உங்களுடைய உடலுக்கு கொஞ்சம் அருகில் இருக்குமாறு சாய்த்துக் கொள்ளவும். உங்களுடைய இடுப்பில் அழுத்தத்தை கொடுத்து, உங்கள் எடையைப் பயன்படுத்தி அதைத் தள்ளவும் நீங்கள் கீழே பார்த்தால் உங்களுடைய சமநிலை எளிதாக உங்களை விட்டு போய்விடும் என்பதால் எப்போதும் நீங்கள் செல்ல வேண்டிய திசையை நோக்கிப் பார்க்கவும். வேகத்தைக் குறைக்கவும், மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்தவும். முன்புற பிரேக்கைப் பிடிக்கவும்.



மோட்டார் சைக்கிளைப் பின்னோக்கித் தள்ளவும்

89. உங்களுடைய இடது கையைப் பயன்படுத்தி ஹெண்டில் பாரைச் செலுத்தவும் மற்றும் உங்களுடைய வலதுகையை இருக்கைக்கு எதிராக வைக்கவும். பின்னால் நோக்கி மோட்டார் சைக்கிளைப் பின்னோக்கித் தள்ளவும். உங்கள் இடுப்பை திருப்பி நீங்கள் எதை நோக்கி நகர்கிறீர்களோ அந்தத் திசையை நோக்கி உங்களுடைய கால்களை வைக்கவும் மற்றும் பக்கவாட்டில் வைக்கக்கூடாது. மோட்டார் சைக்கிளை நேராகவும், உங்களுக்கு அருகில் இருக்கும்படியும் வைக்கவும்.



இடப்பக்கமாக திரும்பும் திசையில் தள்ளுதல்

90. உங்களுடைய இடது கையைக் காட்டிலும் வலது கையைப் பயன்படுத்தவும். மோட்டார் சைக்கிளை இடப்பக்கமாக சரித்து சமநிலைப்படுத்தி உங்களுடைய இடுப்பை பெட்ரோல் டேங்கு எதிராக வைப்பதன் மூலம் அதைத் தாங்குவதும் எளிதானதாகும்.



வலப்பக்கமாக திரும்பும் திசையில் தள்ளுதல்

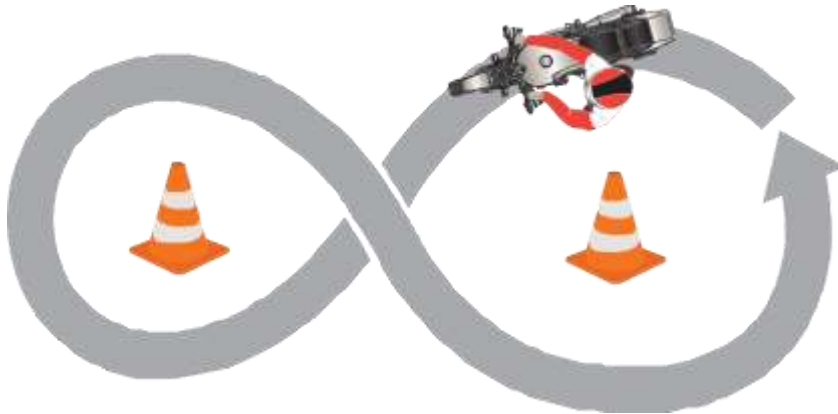
91. உங்களுடைய வலதுகையைக்காட்டிலும் இடது கையைப் பயன்படுத்துங்கள். நீங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை நேரான நிலையில் வைத்திருந்தால், அது மோட்டார் சைக்கிள் வலப்புறமாக கீழே வீழ்வதைத் தடுக்கும். இடதுபுறம் திரும்புவது போலல்லாமல் இதில் உங்களுடைய இடுப்பைக் கொண்டு தாங்கிப் பிடிப்பது சிரமமாக இருக்கும். எனவே கவனமாக இருக்கவும். திடீரென பிரேக் பிடிப்பது மோட்டார் சைக்கிளின் சமநிலைக்கு ஆபத்தை ஏற்படுத்தி அதை கீழே விழச் செய்யக்கூடும்.



எட்டு வடிவத்தின் ஊடே மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளிச் செல்லுதல்

92. 8 வடிவத்தின் ஊடே மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளுதல் உங்களுடைய தோற்ற அமைவை மென்மையாக வலப்புறத்திலிருந்து இடதுபுறமாகவும், இடப்புறத்திலிருந்து வலதுபுறமாகவும் மாற்றுவதைப் பயிற்சி செய்து கொள்ள உங்களை அனுமதிக்கும். எப்போதும் நீங்கள் செல்ல விரும்பும் திசையைப் பார்க்கவும். இது மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளும் போது உங்களுக்கு ஒரு சிறப்பான கட்டுப்பாடு இருப்பதை உறுதி செய்யும்.

குறிப்பு: எட்டு வடிவத்தின் ஊடே ஒரு மோட்டார் சைக்கிளைத் தள்ளுவது போக்குவரத்து போலீஸ் பிரிவு 2 செய்முறைத் தேர்வுக்கு மட்டும் கட்டாயமானதாகும்.





வேகத்தை மாற்றும் செயல்பாடுகள்

வேக வேறுபாட்டெல்லை

93. இந்த விளக்கப்படம் ஒவ்வொரு கியருக்கும் பொருத்தமான வேக வேறுபாட்டெல்லையைப் பின்வருமாறு காண்பிக்கிறது:

வேக வேறுபாட்டெல்லை கியர்	0-20 கிமீ/மணி	0-20 கிமீ/மணி	0-20 கிமீ/மணி	0-20 கிமீ/மணி	0-20 கிமீ/மணி
5					
4					
3					
2					
1					

1 வது கியர்	<p>1 வது கியர் நின்றகொண்டிருக்கும் நிலையிலிருந்து புறப்படும்போது பயன்படுத்தப்படுகிறது. 1 வது கியர் மிகவும் குறைவான வேகத்தை உருவாக்குகிறது மற்றும் இது மிகவும் சக்தி வாய்ந்த கியர் ஆகும்.</p> <p>இதை 0 முதல் 20 கிமீ/மணி என்ற வேக வேறுபாட்டு எல்லைக்குள் பயன்படுத்தவும்.</p>
2 வது கியர்	<p>2 வது கியர் வாகனத்தின் வேகத்தை அதிகரிக்கப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. குறுகலான மூலை அல்லது சட்டென திரும்பும் வளைவுகள் ஆகியவற்றில் திரும்பும் போதும், குறுக்குவெட்டுச் சாலைகளில் இடது புறமாகவோ அல்லது வலதுபுறமாக திரும்பும் போதும் மற்றும் செங்குத்தான சரிவுகளில் கீழே செல்லும் போதும் எஞ்சின் பிரேக்கிங் செய்ய 2 வது கியர் பயன்படுத்தப்படக்கூடும்.</p> <p>பெரிய சாலைகளில் சென்றுகொண்டிருக்கும் சுற்றியிருக்கும் கார்களுடன் இணையும் போது மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தை அதிகரிக்கும் பொருட்டு 2 வது கியரைப் பயன்படுத்தி விரைவாக வேகத்தை அதிகரிக்கலாம். இதை 15 முதல் 35 கிமீ/மணி என்ற வேகவேறுபாட்டெல்லைக்குள் பயன்படுத்தவும்.</p>
3 வது கியர்	<p>மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தை மேலும் அதிகரிக்க 3 வது கியர் பயன்படுத்தப்படுகிறது. நடுத்தரமான மூலைகள் அல்லது வளைவுகளைக் கடந்து செல்லவும் இது பயன்படுகிறது மற்றும் ஒரு நடுத்தரமான சரிவில் கீழே செல்லும் போது எஞ்சின் பிரேக்கிங் ஆகவும் இதைப் பயன்படுத்தலாம். ஒரு வாகனத்தை முந்திச் செல்லும் போது வேகத்தை அதிகரிக்கவும் இதைப் பயன்படுத்தலாம்.</p> <p>இதை 25 முதல் 45 கிமீ/மணி என்ற வேக வேறுபாட்டெல்லைக்குள் பயன்படுத்தவும்.</p>
4 வது கியர்	<p>3 வது கியரைக் காட்டிலும் வேகத்தை அதிகரிக்க 4 வது கியர் பயன்படுத்தப்படுகிறது. நீண்ட நேரான சாலைகளில் நீங்கள் முழுமையாக ஈடுபட்டிருக்கும் வகையில் உங்களை அனுமதிக்கும் வேகத்தில் நீங்கள் பயணித்துக் கொண்டிருக்கும் போது இதைப் பயன்படுத்தவும்.</p> <p>இதை 35 முதல் 50 கிமீ/மணி என்ற வேக வேறுபாட்டெல்லைக்குள் பயன்படுத்தவும்.</p>
5 வது கியர்	<p>அதிவிரைவுச் சாலைகள் போன்ற சாலைகளில் மோட்டார் சைக்கிளை அதிவேகத்தில் செலுத்த 5 வது கியர் பயன்படுத்தப்படுகிறது. 6 வது கியரை அளிக்கும் சில மோட்டார் சைக்கிள்களும் இங்குள்ளன மற்றும் அது வழக்கமாக உயர் திறன் கொண்ட மோட்டார் சைக்கிள்களில் காணப்படுகிறது.</p> <p>எனினும் கியர் விகிதத்தின் படி பொருத்தமான வேகத்தில் வாகனம் செல்லவில்லை எனில் அங்கு ஒரு உள்வெடிப்பு ஏற்படக்கூடும் மற்றும் அது எஞ்சினில் ஒரு மோசமான விளைவை ஏற்படுத்தக்கூடும்.</p> <p>இதை 50 கிமீ/மணி அல்லது அதற்கும் அதிகமான வேக வேறுபாட்டெல்லைக்குள் பயன்படுத்தவும்.</p>

வேகம் மற்றும் சாலையின் நிலையைப் பொறுத்து கியரை மாற்றுவதில்

94. எந்த நேரத்திலும் அடுத்த உயர்ந்த கியரை மாற்றுவதற்குத் தேவையான வேகத்தை அதிகரிக்க போக்குவரத்து நிலைமைகள் உங்களை அனுமதிக்கவில்லை எனில், நீங்கள்த் ரோட்டில் கிரிப்பைக் கட்டுப்படுத்தி போக்குவரத்து நிலைமைக்குப் பொருந்தும் வகையில் உங்கள் வேகத்தை சீரமைத்துக் கொள்ளவும். நிலைமைகள் அனுமதிக்கும் போது மட்டுமே நீங்கள் கியரை மாற்ற வேண்டும்.

ஒரு உயர்நிலை கியருக்கு எப்போது மாற வேண்டும்

95. ஒரு தாழ்நிலை கியரைத் தேர்வு செய்து அதில் வேகமானது பொருத்தமான வேறுபாட்டெல்லைக்கு மேல் இருக்கும் போது எஞ்சின் கரடுமுரடாக இயங்கும். எனவே அடுத்த உயர்நிலை கியருக்கு மாற வேண்டியது அவசியமாகிறது.

வேகத்தை அதிகரித்தலின் வகைகள்:

- விரைவாக வேகத்தை அதிகரித்தல் - சூழ்நிலையானது வேகத்தை எடுத்துக் கொள்ள உங்களை அனுமதிக்கும் போது இது பயன்படுத்தப்படுகிறது.
- படிப்படியாக வேகத்தை அதிகரித்தல் - சூழ்நிலையானது வேகத்தை எடுத்துக் கொள்ள உங்களை அனுமதிக்காத போது இது பயன்படுத்தப்படுகிறது.

ஒரு தாழ்நிலை கியருக்கு எப்போது மாற வேண்டும்

96. மோட்டார் சைக்கிளின் வேகம் குறைந்து அது ஒரு குறிப்பிட்ட கியரின் வேக வேறுபாட்டெல்லைக்கும் கீழ் இருக்கும் போது அதிர்வு ஏற்படும். எனவே அடுத்த தாழ்நிலை கியருக்கு மாற வேண்டியது அவசியமாகிறது.

நீங்கள் கட்டாயம் கியரைக் குறைக்க வேண்டிய 3 பொதுவான சூழ்நிலைகள்:

- ஒரு நிறுத்தத்திற்கு வருவதற்கு முன்பு - படிப்படியாக பிரேக்கை இடவும், நிறுத்துவதற்கு முன்பாக வேகத்தைக் குறைக்க ஒரு தாழ்நிலை கியருக்கு மாறவும். இது உங்களுடைய எஞ்சின் பிரேக்கிங்கை அதிகப்படுத்துதல் மற்றும் செய்திறனுடன் நிறுத்துதல் ஆகியவற்றிற்கானதாகும்.
- ஒரு மூலைக்குள் நுழைவதற்கு முன்பாக மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தை குறைக்கும் பொருட்டு தரோட்டிலை விடுவிக்கவும். ஒரு பொருத்தமான தாழ்நிலை கியருக்கு மாற்றவும் (உ.ம். 3வது அல்லது 2 வது கியர்கள்) மற்றும் முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளுடன் எஞ்சின் பிரேக்கிங்கையும் பயன்படுத்தவும். எனினும் மூலைக்குள் நுழைவதற்கு மிகவும் முன்னதாகவே நீங்கள் கியரை மாற்றினால், எஞ்சின் பிரேக்கிங் உங்களைப் பொருத்தமான வேகத்தில் செல்ல விடாமல் செய்து மோட்டார் சைக்கிளைக் குலுங்கச் செய்யும், எனவே கவனமாக இருந்து முதலில் முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளைப் பயன்படுத்தவும்.
- சரிவில் மேலே ஏறுதல் அல்லது கீழே இறங்குதல்- ஒரு சரிவில் மேலே செல்லும் போது வேகமானது குறைகிறது. நீங்கள் ஒரு குறைவான வேகத்திற்கான ஒரு கியரை மாற்றாத பட்சத்தில் மோட்டார் சைக்கிளால் மேலே ஏற முடியாது மற்றும் எஞ்சின் நின்று போகக்கூடும். சரிவில் மேலே செல்வதற்கு சற்று முன்பாக நீங்கள் கொஞ்சம் கூடுதல் வேகத்தை அதிகரிக்கத் தொடங்க வேண்டும். கீழே செல்லும் போது, எஞ்சின் பிரேக்கிங் நன்றாக வேலை செய்ய நீங்கள் ஒரு தாழ்நிலை கியரை பயன்படுத்த வேண்டியது அவசியமாகிறது. ஒரு சரிவில் செல்லும் போது உங்களுடைய எஞ்சின் நின்று விட்டால் நீங்கள் காலடியில் உள்ள பிரேக் பெடலை மிதிக்க வேண்டும்.



கியர் மாற்றுதல்

97. நீங்கள் வாகனம் ஓட்டத் தொடங்கும் போதும் மற்றும் தொடர்ந்து வேகத்தை அதிகரிக்க விரும்பும் போதும் எஞ்சின் வேகம் அதிகரிக்கும். இது வேகம் அதிகரிக்கப்படும் சூழ்நிலையைப் பொறுத்து அமைந்தாலும், சுழற்சி வேகமானது கிட்டத்தட்ட நிமிடத்திற்கு 3,000 முதல் 4,000 சுழற்சிகளாக இருக்கும் பட்சத்தில் உயர்நிலை கியருக்கு மாறுவது என்பது ஒரு தரநிலைப்படுத்தப்பட்ட நடைமுறை ஆகும். இதற்கு நீங்கள் பழகிவிட்டவுடன் ஒவ்வொரு தடவையும் நீங்கள் ஸ்பீடோமீட்டரை பார்க்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்படாது, ஏனென்றால் எஞ்சினின் சப்தத்தைக் கொண்டே உங்களால் ஒரு நிமிடத்திற்கான சுழற்சிகளை மதிப்பிட முடியும்.

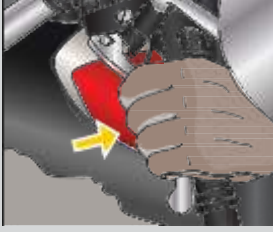


கியர் தேர்வு

98. உயர்நிலை மற்றும் தாழ்நிலை கியர்களை செயல்திறனுடன் எப்படி மாற்றுவது என்பதை பின்வரும் செயல்முறைகள் காண்பிக்கின்றன.

உயர்நிலை கியர்களுக்கு மாறுதல்

படி 1: கிளட்சை முழுவதுமாக இழுக்கவும்



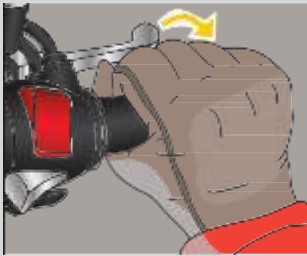
படி 2: த்ரோட்டிலை மூடவும்



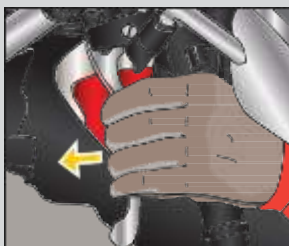
படி 3: ஒரு உயர்நிலை கியருக்கு மாற, கியர் மாற்றும் பெடலை



படி 4: த்ரோட்டிலை படிப்படியாக திறந்து ஒரு உயர்நிலை கியருக்கு மாறுவதற்கு முன்பாக வேகத்தை அதிகரிக்கவும்.

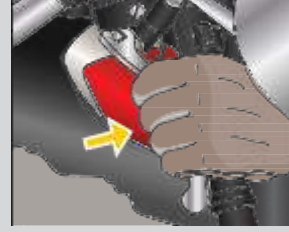


படி 5: கிளட்சைப் படிப்படியாகவும், முழுமை யாகவும் விடுவிக்கவும்



தாழ்நிலை கியர்களுக்கு மாறுதல்

படி 1: கிளட்சை முழுவதுமாக இழுக்கவும்



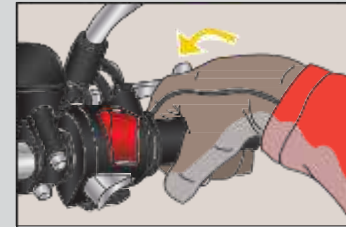
படி 2: த்ரோட்டிலை மூடவும்



படி 3: ஒரு தாழ்நிலை கியருக்கு மாற, கியர் மாற்றும் பெடலை ஒரு முறை கீழே அழுத்தவும்.



படி 4: தாழ்நிலை கியருக்கு மாறும்பட்சத்தில், வேகம் குறையும் போது எஞ்சின் பிரேக்கை த்தூண்டும் பொருட்டு த்ரோட்டிலை மூடிய நிலையில் வைத்திருக்கவும். வேகத்தைக் குறைக்க உதவிடும் பொருட்டு உங்களுடைய முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளைப் பயன்படுத்தவும்.



படி 5: கிளட்சைப் படிப்படியாகவும், முழுமையாகவும் விடுவிக்கவும்

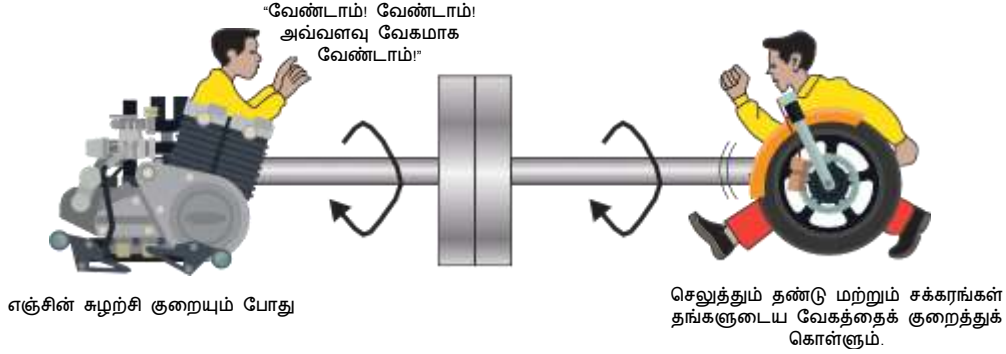


பிரேக் இடும் நுட்பம்

99. சரியான பிரேக் இடும் நுட்பமே பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுவதற்கு மிகவும் முக்கியமான திறமையாக கருதப்படுகிறது. வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்பவர் அதிக வேகத்தில் வாகனம் ஓட்டத் தொடங்குகிறார். பல்வேறு சாலை நிலைகளில் மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தை குறைப்பதற்காக அல்லது அதை முழுமையாக நிறுத்துவதற்காக அவர் சிறந்த பிரேக் இடும் திறமைகளைப் பெற்றிருக்க வேண்டும்.

எஞ்சின் பிரேக்கிங்

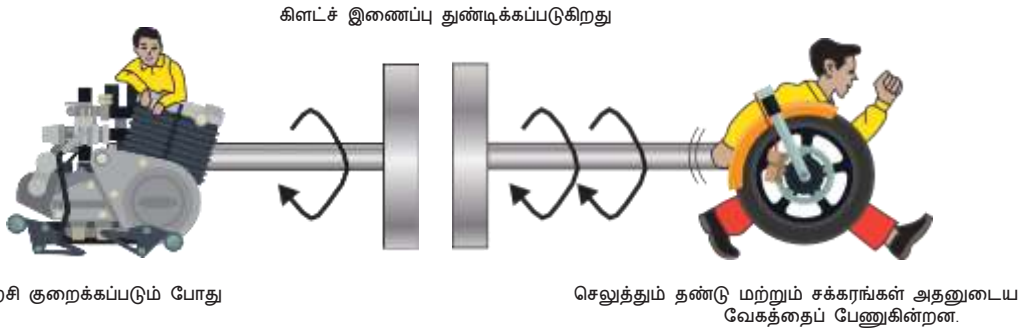
100. உங்களுடைய வாகனம் நகர்ந்து சென்று கொண்டிருக்கும் போது, தரோட்டில் மூடப்படும், கியர் பயன்பாட்டிலும் இருக்கும் போது கிளட்ச் லீவரை இழுக்காமலேயே எஞ்சினின் சுழற்சி குறைந்து சக்கரங்களின் மீது ஒரு பிரேக் இடும் விளைவை ஏற்படுத்துகிறது. இது தான் 'எஞ்சின் பிரேக்கிங்' என அழைக்கப்படுகிறது.



எஞ்சின் பிரேக்கிங் ஒரு மிகவும் முக்கியமான பங்கை ஆற்றுகிறது;

- பாரமான அல்லது வழக்குகின்ற சாலை நிலைமைகளில் நீங்கள் வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டிய அவசியம் எழும் போது
- நீங்கள் ஒரு நீண்ட மற்றும் செங்குத்தான சரிவில் கீழே செல்லும் போது. அல்லது
- அதிக வேகத்தில் வாகனம் ஓட்டிச் செல்லும் போது வேகத்தை நீங்கள் குறைக்க விரும்பும் போது

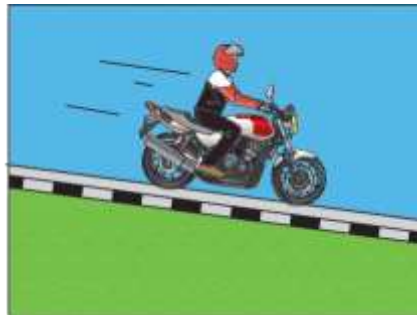
101. கிளட்ச் லீவர் இழுக்கப்படும் போது எஞ்சின் பிரேக் மேற்கொண்டு செயல்படாது. மிகவும் முன்னதாகவே கிளட்ச் லீவரை இழுக்கும் போது அது மோட்டார் சைக்கிளில் 'தடை யில்லாத-சக்கர சுழற்சியை' ஏற்படுத்தும்; நிறுத்தும் தூரமும் நீண்டதாக இருக்கும் மற்றும் குறிப்பாக அதிக வேகத்தில் செல்லும் போது அது ஆபத்தானதாகும்.



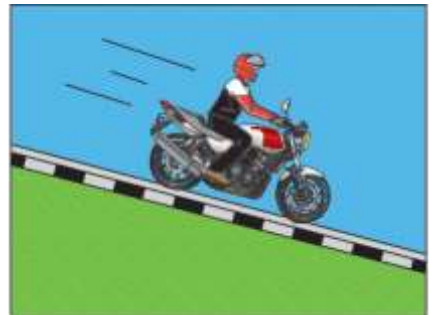
102. கியர் எந்த அளவுக்கு தாழ்ந்த கியராக இருக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு எஞ்சின் பிரேக்கும் அதிக செயல்திறனுடன் இருக்கும். குறிப்பாக ஒரு சரிவில் கீழே இறங்கும் போது, அங்கு உங்கள் வாகனம் கீழிறங்கும் வேகத்தை நீங்கள் கட்டுப்படுத்த வேண்டிய தேவை எழும் போது இது உதவிகரமாக இருக்கிறது.



a. சரிவானது படிப்படியாக இருந்தால் 3 வது கியரைப் பயன்படுத்தவும்



b. சரிவானது செங்குத்தாக இருந்தால் 2 வது கியரைப் பயன்படுத்தவும்.



c. சரிவானது குறுகியதாகவும், செங்குத்தாகவும் இருந்தால் 1வது கியரையும், கால் பிரேக்கையும் பயன்படுத்தவும்.

103. சரிவில் கீழ் நோக்கிச் செல்லும் போது எஞ்சின் பிரேக்கைப் பயன்படுத்துவதில் உள்ள சாதகங்கள்:
- முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளுடன் சேர்த்துப் பயன்படுத்தும் போது மிகவும் செயல்திறனுடன் இருக்கும்;
 - பிரேக் இடும் போது வாகனம் சறுக்காது;
 - பிரேக்குகள் அதிகமாக தூடாவதே 'பிரேக் தேய்வுக்கான' முக்கிய காரணமாக இருக்கிறது. ஒரு நீண்ட செங்குத்தான சரிவில் பிரேக் இடும் போது 'பிரேக் தேய்வைத்' தடுக்க எஞ்சின் பிரேக்கைப் பயன்படுத்தவும்.

சரியான பிரேக் இடும் நுட்பம்

104. வாகனத்தை நிறுத்துவது தேவையாக இருக்கும்பட்சத்தில், நீங்கள் மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தையும், எதிரில் கிடைக்கப்பெறும் தூரத்தையும் பரிசீலனையில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்;
- எஞ்சின் பிரேக்கிங்கைப் பயன்படுத்தவும்.
 - முன்சூட்டியே முன்புற பிரேக் மற்றும் பின்புற பிரேக் ஆகிய இரண்டையும் பயன்படுத்தவும்.
 - வேகம் அதிகமாக இருந்தால் ஆரம்ப நிலையில் அழுத்தத்தை படிப்படியாக அதிகரிக்கவும்.
 - த்ரோட்டில் கிரிப்பை விடுவித்த பின்பு உடனடியாக பிரேக்குகளையும், கிளட்சை இழுப்பதையும் ஒன்றிணைந்து பயன்படுத்தாதீர்கள்.
 - எஞ்சினில் உள்ள வெடிப்பு ஏற்படத் தொடங்குவதற்கு முன்பாக கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக இழுக்கவும்.
 - 1 வது கியருக்கு மாறவும்.
 - வாகனம் நின்ற பிறகு அழுத்தத்தை விடுவிக்கவும் மற்றும் உங்களுடைய இடது பாதத்தைத் தரைப்பகுதியில் வைக்கவும்.
 - வாகனத்தின் முன் சக்கரம் இலக்குக் கோட்டிற்கு முன்னதாகவே நிறுத்தப்படுகிறது என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும்.

ஒரு ஈரமான மேற்பரப்பில், மோட்டார் சைக்கிள் நிறுத்தப்படும் தூரம் உலர்வான சாலையில் அது நிறுத்தப்படும் தூரத்தைக் காட்டிலும் இரண்டு மடங்காக இருக்கும். ஈரமான சாலையில் உராய்வு குறைவாக இருப்பதால் இது ஏற்படுகிறது. திடீரென்றும், கடினமாகவும் பிரேக் இடுவது சக்கரம் சறுக்குவதற்கு வழிவகுத்து மோட்டார் சைக்கிளை கீழே விழவைக்கும் என்பதால் அவற்றைத் தவிர்க்கவும்.

சக்கரங்கள் எதிர்பாராதவிதமாக சறுக்கிவிட்டால், பிரேக்குகளை உடனடியாக விடுவித்து, மோட்டார் சைக்கிள் நிற்கும்வரை விட்டு விட்டு பிரேக் பிடிக்கும் தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தவும். இதுபோன்ற ஆபத்தான சூழ்நிலைகளில் ஏதேனும் அசாம்பாவிதங்கள் ஏற்படுவதைத் தடுக்க நீங்கள் குறைந்த வேகத்தில் வாகனம் ஓட்டுவது முக்கியமானதாகும்.

அவசரநிலையில் பிரேக் இடுதல்

105. மோதுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டும், குறைந்த சாத்தியமான நேரத்தில் மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்தும் பொருட்டும் அவசரநிலையில் பிரேக் இடப்படுகிறது. உடனடியாக முன்புற பிரேக்கையும், பின்புற பிரேக்கையும் மிகவும் கடினமாக பயன்படுத்தாதீர்கள், ஏனென்றால் அது சக்கரங்களை முடக்கிவிடும். சக்கரங்கள் முடக்கப்பட்டு விட்டால், அது மோட்டார் சைக்கிளைச் சறுக்கச் செய்துவிடும். சக்கரங்கள் முடக்கப்பட்டு மோட்டார் சைக்கிள் முன்னோக்கி சறுக்கினால், மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்த பிரேக்கை விடுவித்து மீண்டும் மீண்டும் பிரேக்கைப் பயன்படுத்தவும்.

சக்கரங்களை முடக்காமல் பிரேக்குகளை கடினமாகப் பயன்படுத்துவதே சரியான தொழில்நுட்பம் ஆகும். சரியான தொழில்நுட்பம் பின்வருமாறு:

- உங்களுடைய உடலை நேராக வைத்துக் கொள்ளவும், நேராக முன்னோக்கிப் பார்க்கவும், முழங்கையை நேராக வைத்துக் கொள்ளவும், இரண்டு முழங்கால்களையும் கொண்டு எரிபொருள் டேங்கைப் இறுக்கமாகப் பற்றிப்பிடித்துக் கொள்ளவும் மற்றும் இரண்டு கைகளாலும் ஹேண்டில் பாரை உறுதியாகப் பிடித்துக் கொள்ளவும்.
- த்ரோட்டிலை மூடி எஞ்சின் பிரேக்கைப் பயன்படுத்தி கொள்ளவும்.
- மோட்டார் சைக்கிளின் கட்டுப்பாடு இழுப்பைத் தடுக்கும் பொருட்டு முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளைச் செயல்திறனுடன் பயன்படுத்தவும்.
- மோட்டார் சைக்கிள் கிட்டத்தட்ட நிற்கும் நிலைக்கு வரும் போது, கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக இழுத்து எஞ்சின் நின்று போவதைத் தடுக்கவும்.



வாகனம் ஓட்டும் திறன்

துகாப்பாகப் பயணத்தைத் தொடங்குதல் மற்றும் எடுக்க வேண்டிய முன்னெச்சரிக்கை

106. பாதுகாப்பாகப் பயணத்தை தொடங்குவது எப்படி என்பதைப் பின்வரும் செயல்முறைகள் உங்களுக்கு காண்பிக்கின்றன.

பின்னோக்கு கண்ணாடியைச் சீரமைத்தல்

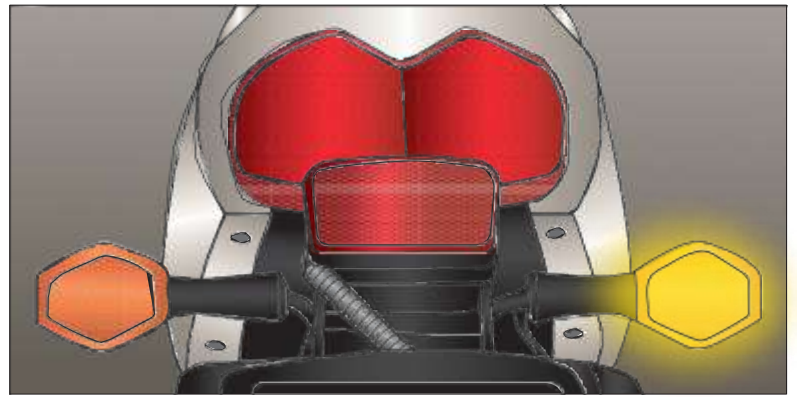
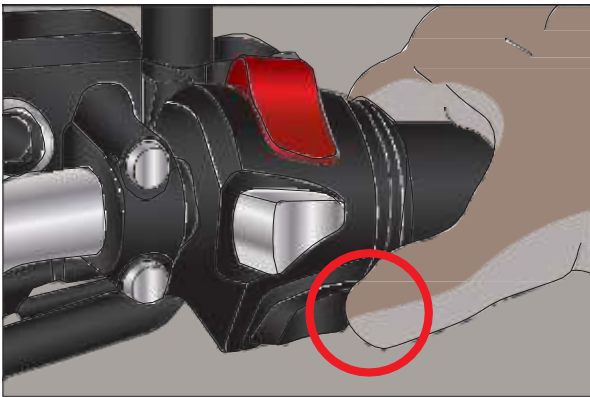
107. மோட்டார் சைக்கிளில் உட்கார்ந்திருக்கும் போது பின்னோக்கு கண்ணாடியின் கோணத்தைச் சீரமைக்கவும், இதன் மூலம் மோட்டார் சைக்கிளில் உட்கார்ந்திருக்கும் போது உங்களால் பின்னால் எளிதாகப் பார்க்க இயலவேண்டும்.



எஞ்சினை இயக்கத் தொடங்குதல்

108. இக்னீஷன் சுவிட்ச் 'ஆன்' நிலைக்கு திருப்பப்பட்டவுடன், அனைத்து இண்டிகேட்டர் விளக்குகளும் ஒளிரும். பச்சை நிற நியூட்ரல் விளக்கானது "N" என காட்சிப்படுத்தப்படுவதை கண்ணோக்குவதன் மூலம் கியர் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதைச் சரிபார்க்கவும்.

சிவப்பு நிற 'எஞ்சின் ஸ்டாப்' சுவிட்ச் 'run' நிலைக்கு வந்திருப்பதைச் சரிபார்க்கவும். ஸ்டார்ட்டர் பொத்தானை அழுத்துவதன் மூலம் எஞ்சினை இயக்கத் தொடங்கவும்.

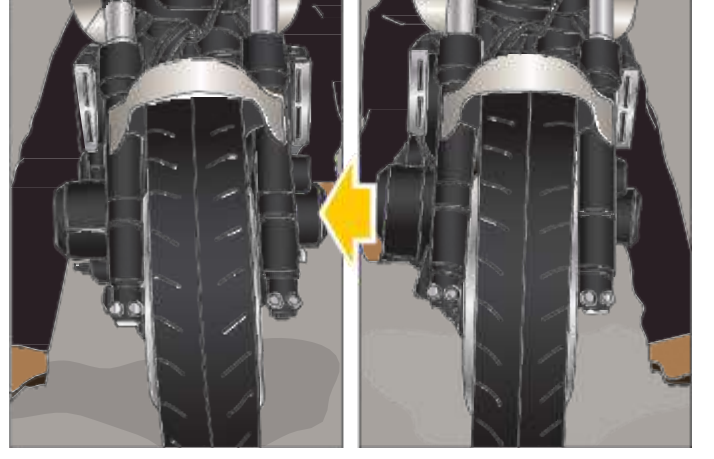


வலது புற சமிக்கை

109. எஞ்சின் இயங்கத் தொடங்கியவுடன், சாலைய றாரத்திலிருந்து நீங்கள் புறப்படுவதற்கான உங்களுடைய உத்தேசத்தைக் குறிப்பிடும் பொருட்டு வலதுபுற சமிக்கையை இடவும்.

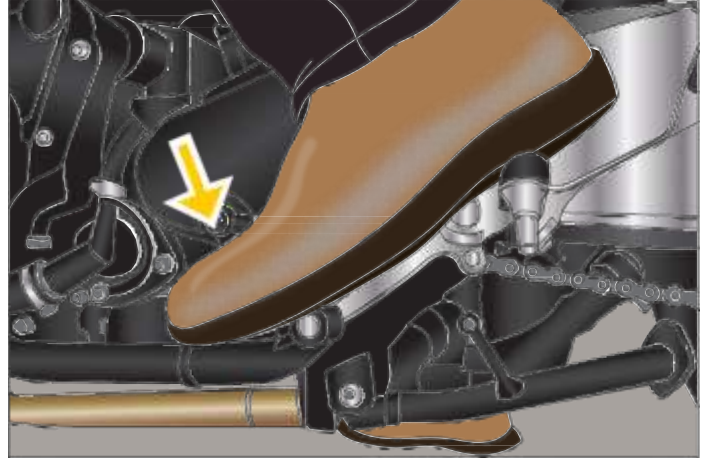
கால்களின் நிலையை மாற்றுதல்

110. வலதுபுற காலடித் தாங்கியிலிருந்து உங்களுடைய வலது பாதத்தை விடுவித்து தரைப்பகுதியில் வைக்கவும் மற்றும் உங்களுடைய இடது பாதத்தை இடதுபுற காலடித் தாங்கியில் வைக்கவும். எதிர்பாராத விதமாக வாகனம் நகர்ந்து போவதைத் தடுக்க முன்புற பிரேக் பிடிக்கப்பட்டிருப்பதை உறுதி செய்யவும். பாதத்தை கீழே வைப்பதற்கு முன்பாக பாதுகாப்பாக உள்ளதா என்பதைச் சரிபார்க்கவும்.



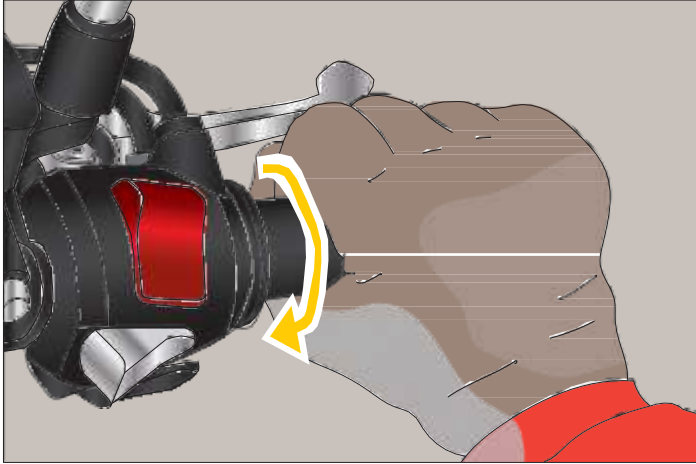
கிளட்ச் லீவரை இழுக்கவும் மற்றும் 1 வது கியரைப் போடவும்

111. நீங்கள் கிளட்ச் லீவரை இழுத்து கியர் மாற்றும் பெடலை அழுத்தும் போது, கியரானது நியூட்ரலில் இருந்து முதல் கியருக்கு மாறுகிறது. ஒன்றாவது கியர் மாற்றப்பட்டவுடன் பச்சை நிற 'N' இண்டிகேட்டர் விளக்கு அணைந்துவிடும். உங்களுடைய இடது பாதத்தை தரைப்பகுதிக்கு தாழ்த்தி உங்களுடைய வலது பாதத்தை வலதுபுற காலடித் தாங்கியில் வைக்கவும்.



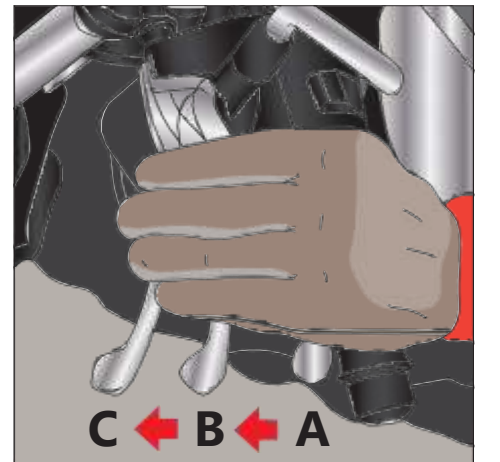
த்ரோட்டிலை திறக்கவும்

112. த்ரோட்டிலை லேசாக சுழற்றவும். தரநிலைப்படுத்தப்பட்ட சுழற்சி வேகத்தை ஒரு நிமிடத்திற்கு 2,000 முதல் 3,000 சுழற்சிகளுக்கு இடையே பேணவும். சுழற்சி வேகம் குறைவாக இருந்தால் எஞ்சின் நின்று விடும் என்பதால் கவனமாக இருக்கவும்.



பைட்டிங்க் பாயிண்டை அடைதல்

113. த்ரோட்டிலை தொடர்ந்து அதே நிலையில் வைத்துக் கொண்டிருக்கும் வேளையில் கிளட்ச் லீவரை 'A' நிலையிலிருந்து 'B' நிலைக்கு (படத்தைப் பார்க்கவும்) மெதுவாக விடுவிக்கும் போது, எஞ்சினின் சுழற்சி குறையத் தொடங்கும். இந்த நிலைதான் பைட்டிங்க் பாயிண்ட் (அரை-கிளட்ச்) ஆகும். எஞ்சின் ஓடிக் கொண்டிருப்பதை தொடரும் அதே வேளையில் பின்புற பிரேக்குகளை விடுவிக்கவும் மற்றும் படிப்படியாக கிளட்ச் லீவரை 'C' நிலைக்கு கொண்டு செல்லவும். தொடர்ந்து 'அரை-கிளட்ச்' தொழில்நுட்பத்தை நீண்ட நேரம் பயன்படுத்துவது கிளட்சின் உட்புற பகுதிகளை வேகமாகத் தேய்வடையச் செய்யும்.



குறிப்பு: கிளட்ச் லீவரை சட்டென விடுவிப்பது எஞ்சினை நின்று போகச் செய்யக்கூடும்.

பயணத்தைத் தொடங்குவதற்கு முன்பாக பாதுகாப்பைச் சரிபார்க்கவும்

114. பயணத்தைத் தொடங்குவதற்கு முன்பாக பாதுகாப்பைச் சரிபார்க்கவும், ஏதேனும் வாகனங்கள் வருகின்றனவா அல்லது சாலையைப் பயன்படுத்தும் ஏதேனும் பிற நபர்கள் வருகின்றனரா எனப் பார்க்கவும். கிளட்சை மெதுவாகவும், படிப்படியாகவும் விடுவித்து உங்கள் பிரேக்குகளை விடுவிக்கவும் மற்றும் பயணத்தைத் தொடங்க த்ரோட்டிலை தொடர்ந்து பேணவும்.

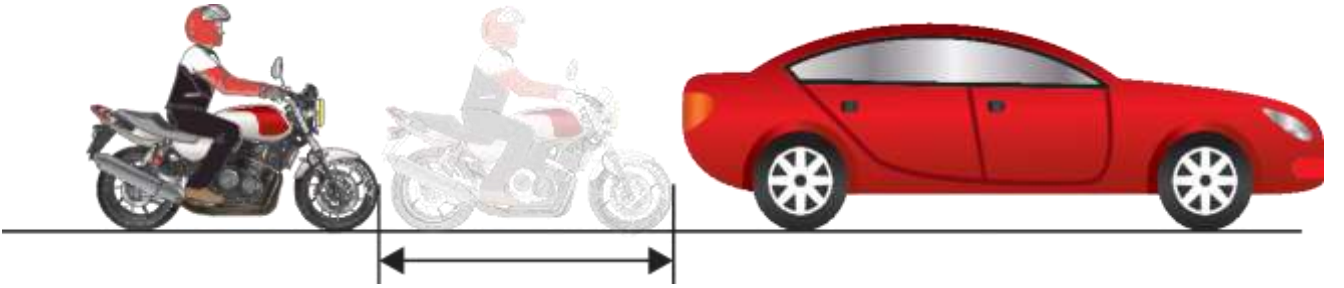


பாதுகாப்பாக நிறுத்துதல் மற்றும் எடுக்க வேண்டிய முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகள்

115. உங்களுடைய வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக எப்படி நிறுத்துவது என்பதைப் பின்வருபவை காண்பிக்கின்றன.

மற்ற வாகனங்களுக்குப் பின்னால் நிறுத்துதல்

116. முன்னால் நின்று கொண்டிருக்கும் வாகனத்திலிருந்து கிட்டத்தட்ட ஒரு மோட்டார் சைக்கிளின் நீளத்திற்கு தள்ளி நிறுத்தவும்.

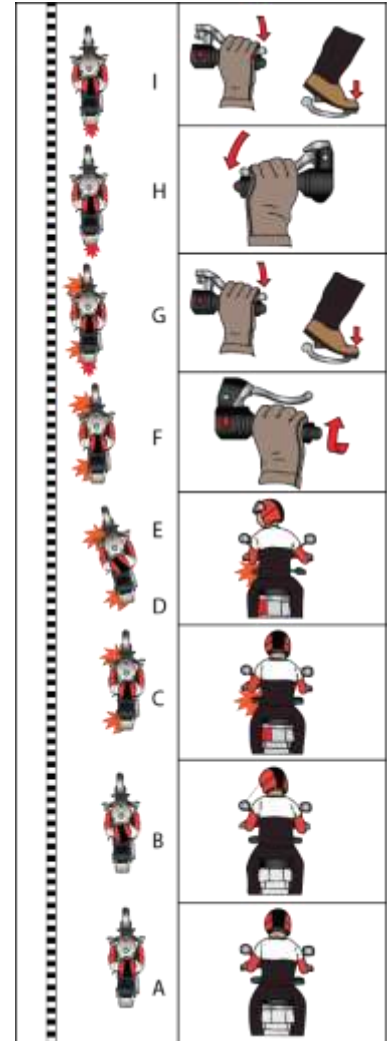


சாலையின் ஓரத்தில் நிறுத்துதல்

117. வாகனத்தை நிறுத்த உத்தேசிக்கும் போது உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தையும், உங்களுக்கு முன்னிருக்கும் தூரத்தையும் நீங்கள் அறிந்திருக்க வேண்டும்.

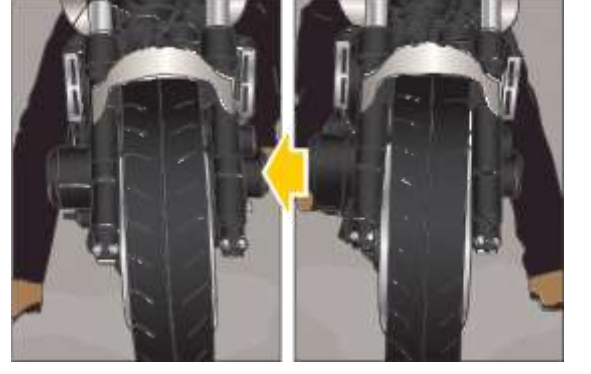
உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளை நீங்கள் நிறுத்த விரும்பும் போதெல்லாம் பின்வரும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுங்கள்.

- முன்னிருக்கும் சாலையைச் சரிபாருங்கள்.
- பின்னால் இருக்கும் போக்குவரத்தைப் பக்கவாட்டு கண்ணாடிகள் மூலம் சரிபாருங்கள்.
- இடது புற சமிக்ஞையை போடுங்கள்.
- 'பிளைண்ட் ஸ்பாட்' உள்ளதா என உங்களுடைய இடது தோள்பட்டைக்கு மேல் பார்க்கவும்.
- சாலையின் இடதுபுறம் நகர்ந்து செல்லவும். த்ரோட்டிலை மூடவும்.
- முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளை மென்மையாக இடவும்.
- மோட்டார் சைக்கிள் நிற்கப் போவதால் கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக இழுத்து அதை பிடித்துக் கொள்ளவும்.
- மோட்டார் சைக்கிள் முழுமையாக நிற்கும் வரை தொடர்ந்து பிரேக்கைப் பிடிக்கவும்.



காலின் நிலையை மாற்றுதல்

118. மோட்டார் சைக்கிள் முழுமையாக நின்றவுடன், உங்களுடைய வலது பாதத்தை பின்புற பிரேக் பெடலில் இருந்து விடுவித்து உங்களுடைய காலின் நிலைகளை மாற்றவும் பின்னர் உங்களுடைய வலது பாதத்தை தரைப்பகுதிக்கு தாழ்த்தவும் மற்றும் உங்களுடைய இடது பாதத்தை காலடித் தாங்கியில் வைக்கவும். பாதத்தை கீழே வைப்பதற்கு முன்பாக பாதுகாப்பைச் சரிபார்க்கவும்.



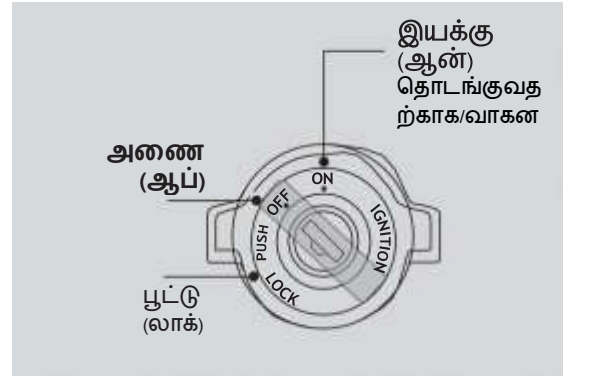
நியூட்ரல் 'N' கியருக்கு மாறவும்

119. கியர் மாற்றுவதற்கான பெடலில் லேசாக அடியெடுத்து வைத்து கியரை நியூட்ரலில் வைக்கவும். கியர் லீவரை லேசாகத் தட்டவும் அல்லது நீங்கள் நியூட்ரலுக்குப் பதிலாக 1- வது கியரைத் தேர்வு செய்யக்கூடும்.



எஞ்சினை அணைத்து விடுங்கள்

120. இறங்குவதற்கு முன்பாக எஞ்சினை அணைத்து விடுங்கள்.



பாதுகாப்பைச் சரிபார்க்கவும்

121. முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளைப் பிடிக்கவும் மற்றும் சுற்றுப்புற பகுதியில் ஏதேனும் ஆபத்து உள்ளதா என சரிபார்க்கவும். உங்களுடைய பின்புறத்தில் ஏதேனும் நெருங்கிவரும் போக்குவரத்து உள்ளதா எனவும் அல்லது சாலையைப் பயன்படுத்தும் நபர்கள் உள்ளனரா எனவும் சரிபார்க்கவும்.



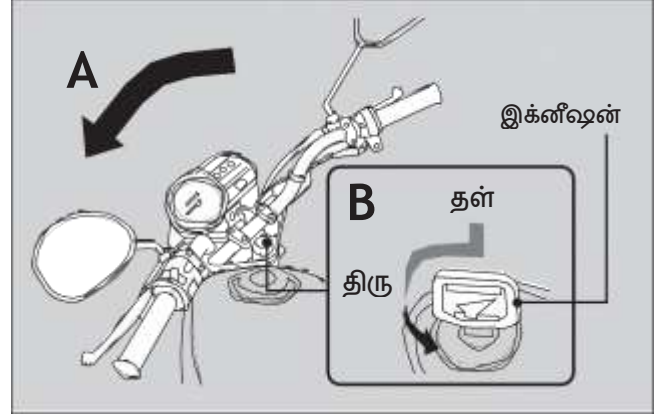
மோட்டார் சைக்கிளை விட்டு இறங்குதல்

122. முன்புற பிரேக்கைப் பிடித்து இடது பக்கம் இறங்கி பிரதான ஸ்டாண்டை அல்லது பக்கவாட்டு ஸ்டாண்டைப் போடவும்.



ஸ்டிரிங் பூட்டு

123. வாகனம் நிறுத்தப்பட்டிருக்கும் போது திருட்டைத் தடுக்க உதவும் பொருட்டு ஸ்டிரிங்கைப் பூட்டவும்.
- ஹேண்டில் பாரை முழுமை யாக இடப்பக்கம் திருப்பவும்.
 - சாவியைக் கீழே தள்ளி, இக்னிஷன் சவிட்சைப் பூட்டும் நிலைக்கு மாற்றவும்.
 - பூட்டைப் பயன்படுத்துவது சிரமமாக இருக்கும் போது ஹேண்டில் பாரை லேசாக ஆட்டவும்.



வேக ஒழுங்குமுறை மற்றும் பாதுகாப்பான பின் தொடரும் தூரம்

124. உங்களுடைய வாகனத்திற்கும் உங்கள் முன்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்கும் இடையே ஒரு பொருத்தமான இடைவெளி விட்டு உங்களால் வாகனத்தை நிறுத்த உங்களுடைய ஒவ்வொரு 16கிமீ/மணி வேகத்திற்கும் குறைந்தபட்சமாக ஒரு கார் நீளத்தை நீங்கள் அனுமதிக்க வேண்டும்.

48கிமீ/மணி	
64கிமீ/மணி	
80கிமீ/மணி	

இரண்டு-நொடி விதி

125. “இரண்டு நொடி விதி” என்பது உங்களுக்கும், முன்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்கும் இடையே ஒரு பாதுகாப்பான இடைவெளியை உறுதி செய்வதற்கான ஒரு எளிதான வழியாக இருக்கிறது. சாலையின் பக்கவாட்டில் உள்ள விளக்குக் கம்பம் போன்ற நிலை யான ஒரு பொருளை உங்களுக்கு முன்னால் இருக்கும் வாகனம் கடந்து செல்லும் போது, “ஓர் ஆயிரத்து ஒன்று, ஓர் ஆயிரத்து இரண்டு” என எண்ணத் தொடங்கவும். இதற்கு இரண்டு நொடிகள் ஆகும். இந்த ஆறு வார்த்தைகளையும் நீங்கள் சொல்லி முடிப்பதற்குள் அதே இடத்தை நீங்கள் அடைந்தால், நீங்கள் மிகவும் நெருக்கமாக அந்த வாகனத்தைப் பின் தொடர்கிறீர்கள் எனப் பொருளாகும் எனவே நீங்கள் வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டியது அவசியமாகும். இந்த விதியானது உங்களை ஒரு பாதுகாப்பான பின் தொடரும் தூரத்தில் வைத்திருக்கும் மற்றும் இது நல்ல வானிலைகளின் கீழ் அனைத்து வாகனங்களுக்கும் எந்த ஒரு வேகத்திலும் பொருந்தக்கூடியதாகும்.



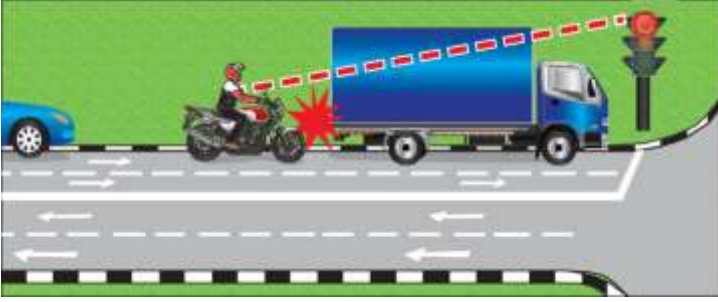
(“ஓர் ஆயிரத்து ஒன்று, ஓர் ஆயிரத்து இரண்டு” என எண்ணுவதற்குள் வாகனம் 'A' விளக்குக் கம்பத்தை கடந்து செல்லவில்லை எனில் வாகனம் 'A' வாகனம் 'B' இல் இருந்து பாதுகாப்பான பின் தொடரும் தூரத்தில் உள்ளது என அர்த்தமாகும்)

நான்கு-நொடி விதி

126. பின்வரும் சூழ்நிலைகளில் பின் தொடரும் தூரத்தை 4 நொடிகளாக அதிகரிக்கவும்
- முன்செல்லும் ஒரு வாகனத்தைப் பின் தொடர்ந்து செல்லும் போது
 - முன்செல்லும் வாகனத்தின் ஓட்டுநர் மற்றொரு வாகனத்தைப் பின் தொடர்ந்து செல்லும் போது.

- c. ஒரு பெரிய/கனரக வாகனத்தின் பின்னால் செல்லும் போது
- d. மோசமான சூழ்நிலைகளில் வாகனம் ஓட்டும் போது உம். ஈரமான மற்றும் வழக்கலான சாலை, இரவு நேரம், பார்வைப்புலம் மோசமாக இருக்கும் நிலை அல்லது மோட்டார் சைக்கிளில் அதிக பாரம் ஏற்றப்பட்டிருக்கும் போது.
- e. உடலரீதியாக மற்றும் மனரீதியாக சோர்வடைந்திருக்கும் போது

நீங்கள் மற்றொரு வாகனத்தின் பின்னால் சென்றுகொண்டிருக்கும் போது குறிப்பாக அது ஒரு மிகப்பெரிய வாகனமாக இருந்தால், ஒரு பாதுகாப்பான தூரத்தைப் பேணவும். ஒரு பெரிய வாகனத்தின் பின்புறம் நீங்கள் மிகவும் நெருக்கமாக சென்றுக் கொண்டிருக்கும் போது உங்களால் போக்குவரத்து விளக்குகளைப் பார்க்க இயலாது.



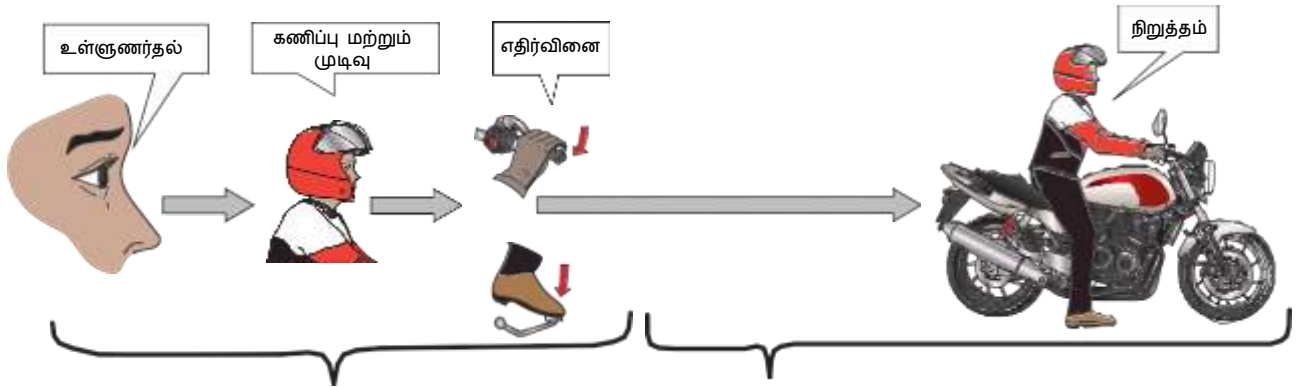
(a) இது பின்பகுதி மோதலை விளை விக்கக்கூடும்



(b) நீங்கள் கவனக்குறை வாக சிகப்பு விளக்கு எரியப் போவதற்குள்ளாக அதைக் 'கடக்க முயற்சிக்கக்கூடும்'inadvertently.

நிறுத்தும் தூரம்

127. ஒரு வாகனத்தின் நிறுத்தும் தூரத்தில் இரண்டு பாகங்கள் அடங்கியுள்ளன; அதாவது எதிர்வினையாற்றும் தூரம் மற்றும் பிரேக் இடும் தூரம். சாலை ஈரமாக இருந்தாலோ அல்லது டயரின் டிரெட்கள் தேய்ந்திருந்தாலோ அல்லது வாகனத்தில் முழுமையாக பாரம் ஏற்றப்பட்டிருந்தாலோ பிரேக் இடும் தூரம் அதிகரிக்கிறது.

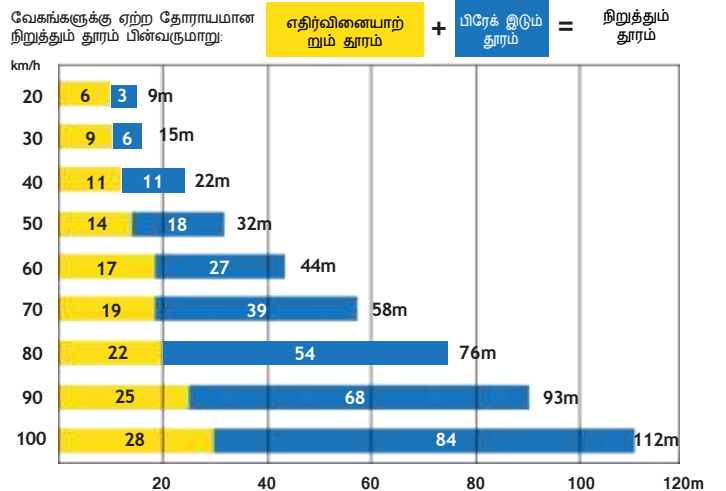


எதிர்வினையாற்றும் தூரம்

128. எதிர்வினையாற்றும் தூரம் என்பது ஓர் ஓட்டுநர் ஓர் அவசர சூழ்நிலையைப் பார்க்கும் கணத்திற்கும், அவர் தன்னுடைய பாதத்தை பிரேக் பெடலில் வைக்கும் கணத்திற்கும் இடையே அவர் கடக்கும் தூரம் ஆகும். ஒரு சராசரி ஓட்டுநர் எதிர்வினை யாற்ற ¼ நொடியை எடுத்துக் கொள்கிறார். இந்தத் தூரமானது வாகனத்தின் வேகத்தைப் பொறுத்து மாறுபடுகிறது. வேகம் அதிகமாக இருக்கும்போது, எதிர்வினையாற்றும் தூரமும் நீண்டதாக இருக்கும்.

பிரேக் இடும் தூரம்

129. இது ஓர் ஓட்டுநர் பிரேக் இடும் கணத்திற்கும், வாகனம் நிறுத்தப்படும் கணத்திற்கும் இடையே தேவைப்படும் தூரம் ஆகும். உண்மையில் இந்தத் தூரம் வாகனத்தின் வேகம் மற்றும் சாலை மேற்பரப்பின் நிலைமைகள் ஆகியவற்றைப் பொறுத்து மாறுபடுகிறது. வேகம் அதிகமாக இருக்கும் போது பிரேக் இடும் தூரமும் நீண்டதாக இருக்கும். ஒரு நல்ல உலர்வான சாலையில் உள்ள பிரேக் இடும் தூரமானது ஒரு ஈரமான சாலை.

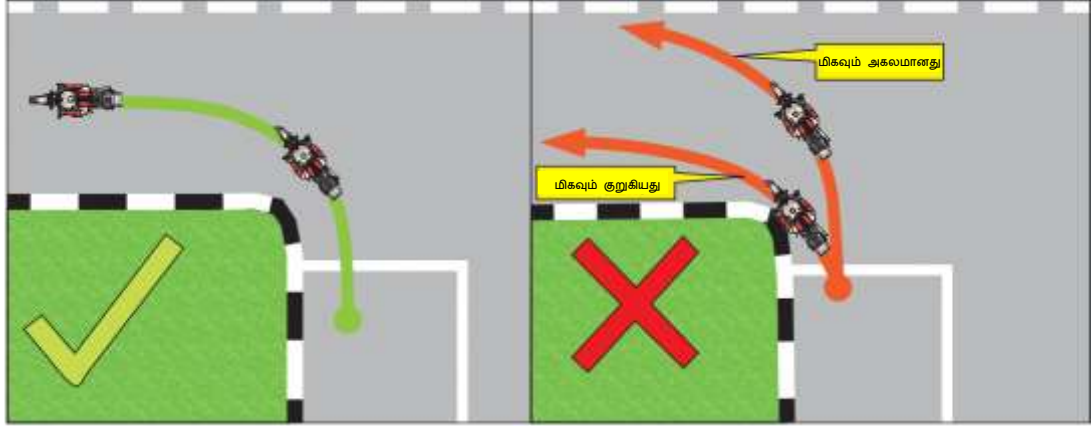


இடது புறமாக திரும்புவதற்கான வழிமுறைகள்

130. இடதுபுறமாக திரும்புவதை எப்படிச் செய்வது என்பதை, பாதுகாப்பு முன்னெச்சரிக்கைகளை எப்படி மேற்கொள்ள வேண்டும் என்பதையும் பின்வருபவை காண்பிக்கின்றன.

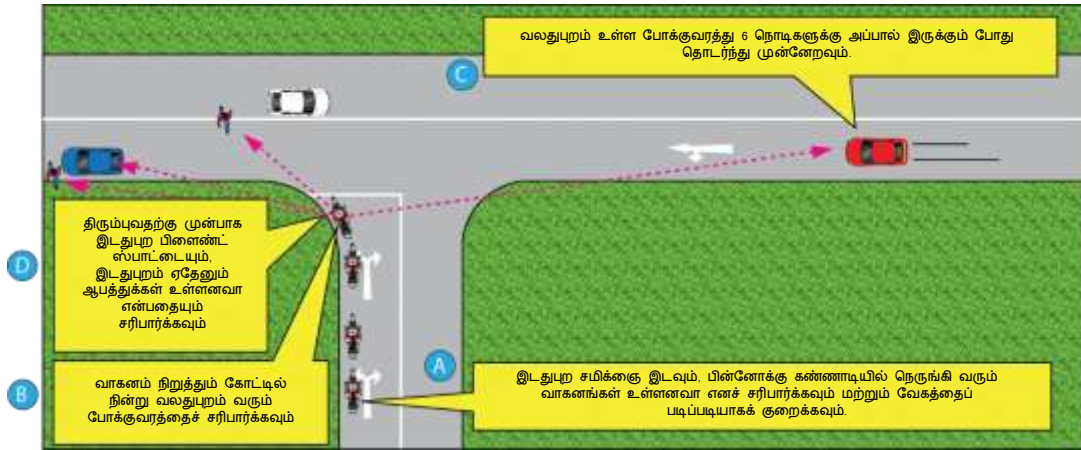
முறையாக இடதுபுறம் திரும்புதல்

131. நீங்கள் உத்தேசிக்கும் பாதையில் திரும்பவும், அகலமான அல்லது சட்டென திரும்பும் குறுகிய திரும்பங்களில் உங்களைப் பாதுகாக்கவும் கிளட்ச் மற்றும் த்ரோட்டில் ஆகியவற்றின் முறையான கட்டுப்பாடு முக்கியமானதாகும்.



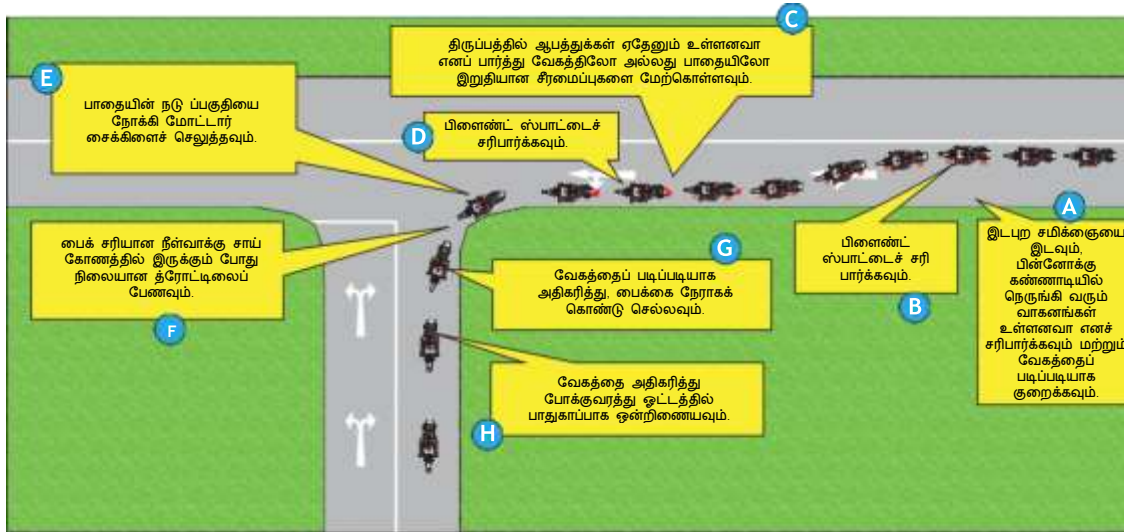
இடதுபுறம் திரும்புதல் (சிறிய சாலையிலிருந்து பெரிய சாலைக்கு)

132. சிறிய சாலையிலிருந்து பெரிய சாலைக்கு இடது புறமாக திரும்புவதற்கான பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள்.



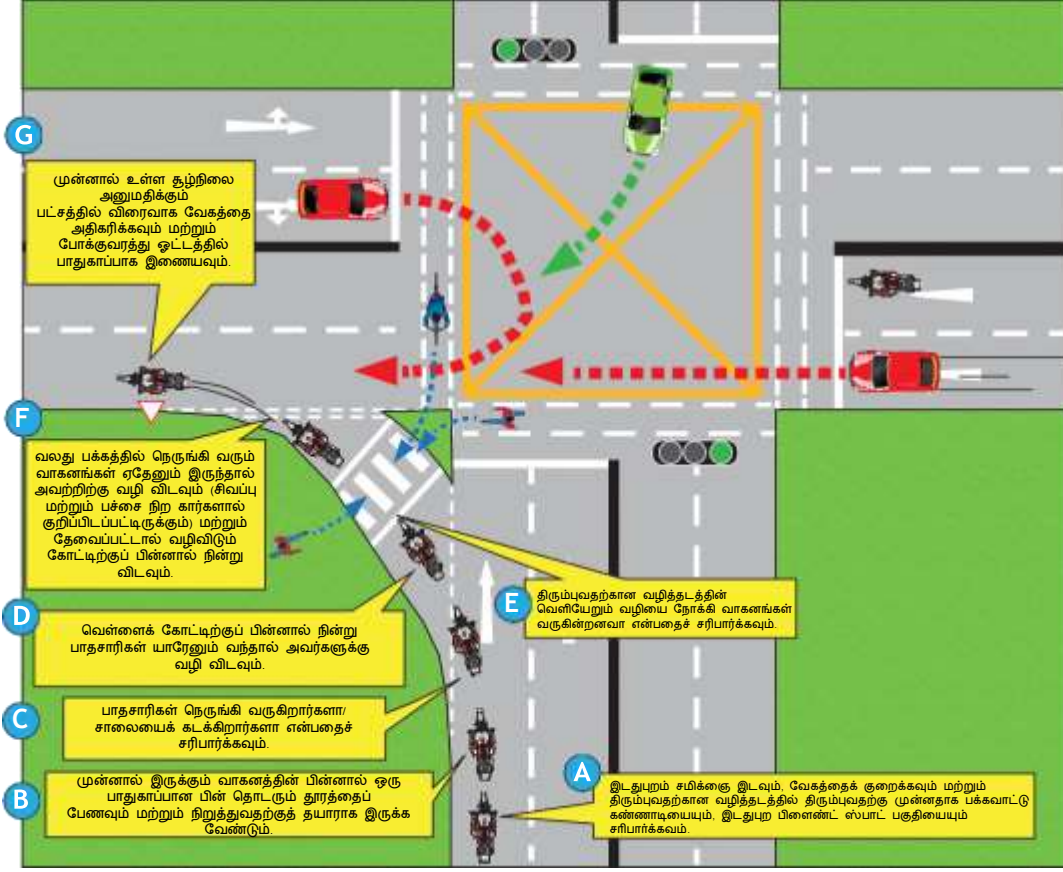
இடதுபுறம் திரும்புதல் (பெரிய சாலையிலிருந்து சிறிய சாலைக்கு)

133. பெரிய சாலையிலிருந்து சிறிய சாலைக்கு இடது புறமாக திரும்புவதற்கான பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள்.



இடதுபுறம் திரும்புதல் (திரும்புவதற்கான வழித்தடம்)

134. திரும்புவதற்கான வழித்தடத்தில் இடதுபுறம் திரும்புவதற்கான பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள்.

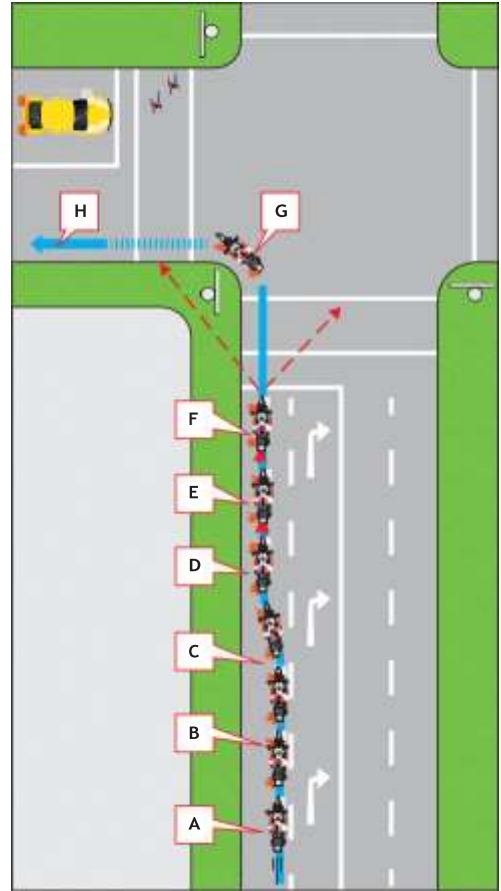


இடதுபுறம் திரும்புதல் (போக்குவரத்து விளக்குச் சந்திப்பு)

135. ஒரு போக்குவரத்து விளக்குச் சந்திப்பில் இடது புறம் திரும்புவதற்கான பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள்

- முன்புறமும், பின்புறமும் வாகனங்கள் வருகின்றனவா எனவும், சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்கள் வருகின்றனரா எனவும் கண்காணிக்கவும்
- திரும்புவதற்கான உங்களுடைய எண்ணத்தை குறைந்தபட்சமாக 3 நொடிகளுக்கு முன்பாக சமிக்ஞை செய்யவும்
- இடதுபுற பிளாண்ட் ஸ்பாட்டைச் சரிபார்க்கவும்
- வழித்தடத்தின் இடதுபுறமாகச் செல்லவும்
- வேகத்தைக் குறைக்கவும். பொருத்தமான கியருக்கு மாறவும்
- போக்குவரத்து விளக்கு உங்களை முன்னோக்கிச் செல்ல அனுமதிக்கிறதா என்பதைச் சரிபார்க்கவும், இல்லாவிட்டால், நிற்க வேண்டிய கோட்டிற்குப் பின்னால் வாகனத்தை நிறுத்தவும்
- திரும்புவதற்கு முன்பாக பாதுகாப்பை உறுதி செய்யும் பொருட்டு வலதுபுறமும், இடதுபுறமும் மற்றும் முன்புறமும் போக்குவரத்து உள்ளதா எனச் சரிபார்க்கவும். பாதசாரிகள் வருகின்றனரா எனப் பார்க்கவும். ஏதேனும் பாதசாரிகள் வந்தால் நின்று அவர்களுக்கு வழிவிடவும்.
- அருகிலுள்ள இடதுபுற வழித்தடத்திற்கு திருப்பவும், வேகத்தை அதிகரிக்கவும் மற்றும் அதே நேரம் எதிரே போக்குவரத்து உள்ளதா எனவும் பார்க்கவும்.

குறிப்பு: ஒரு திருப்பத்தில் திரும்பிய பிறகு எரிந்துகொண்டிருக்கும் திரும்புவதற்கான சமிக்ஞையானது மற்ற ஓட்டுநர்களை குழப்பமடையச் செய்து அவர்கள் உங்களுடைய வழியில் திரும்ப வழிவகுக்கும்.

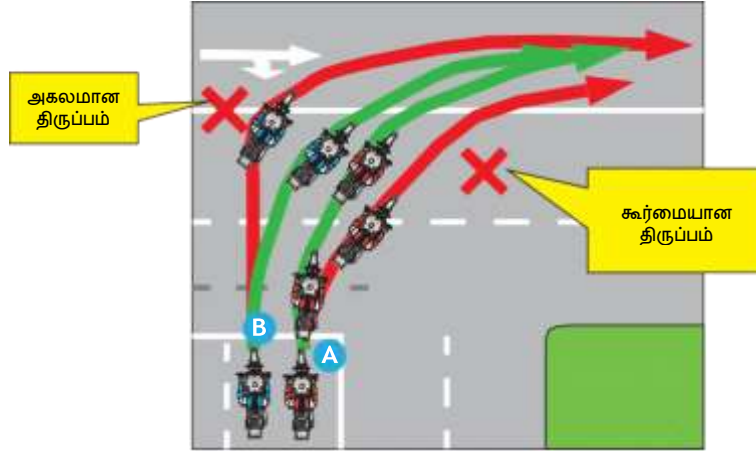


வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான வழிமுறைகள்

136. வலதுபுறம் திரும்புவதை எப்படி பாதுகாப்பாகக் கையாள வேண்டும் என்பதையும், எடுக்கப்பட வேண்டிய பாதுகாப்பு முன்னெச்சரிக்கைகள் குறித்தும் பின்வருபவை காண்பிக்கின்றன.

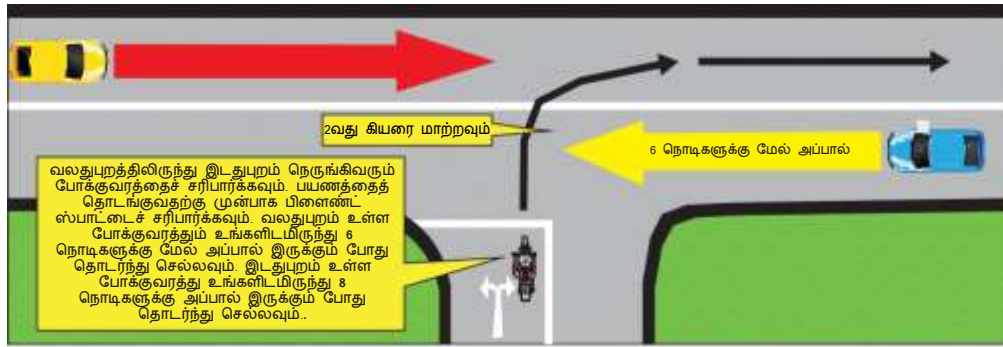
முறையாக வலதுபுறம் திரும்புதல்

137. நீங்கள் உத்தேசிக்கும் பாதையில் திரும்புவதற்கும், அகலமான அல்லது கூர்மையான திருப்பத்தில் உங்களைப் பாதுகாக்கவும் கிளட்ச் மற்றும் த்ரோட்டிலின் முறையான கட்டுப்பாடு முக்கியமானதாகும். குறைந்த வேகத்தில் சிறந்த கட்டுப்பாட்டுக்கு பெட்ரோல் டேங்கை முழங்கால்களால் பிடிக்கவும்.



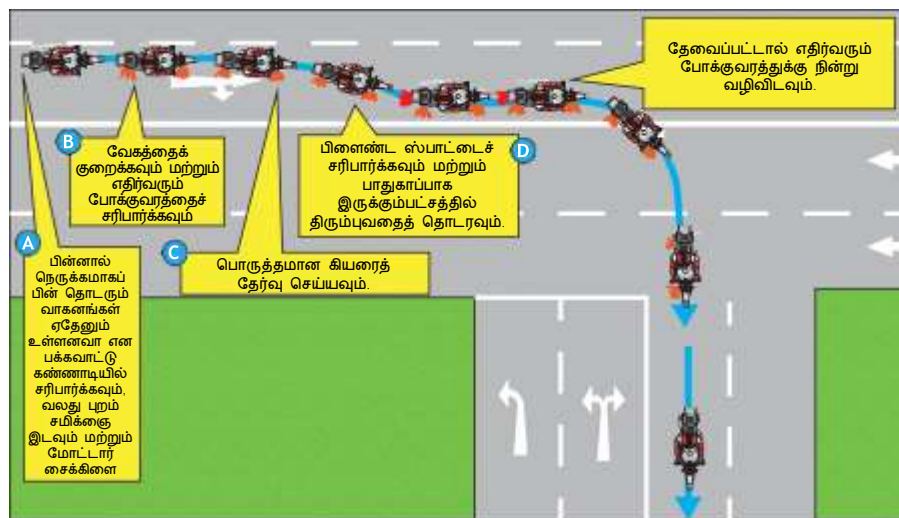
வலதுபுறம் திரும்புதல் (சிறிய சாலையிலிருந்து பெரிய சாலைக்கு)

138. சிறிய சாலையிலிருந்து பெரிய சாலைக்கு வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள்.



வலதுபுறம் திரும்புதல் (பெரிய சாலையிலிருந்து சிறிய சாலைக்கு)

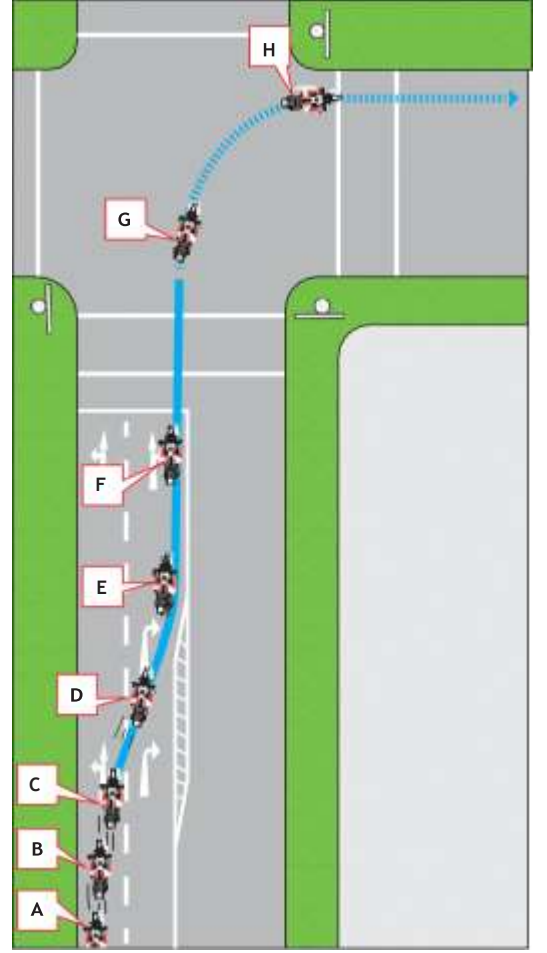
139. சிறிய சாலையிலிருந்து பெரிய சாலைக்கு வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள் மற்றும் நிலைப்படுத்துதல்.



வலதுபுறம் திரும்புதல் (போக்குவரத்து விளக்குச் சந்திப்பு)

140. ஒரு போக்குவரத்து விளக்குச் சந்திப்பில் வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள் மற்றும் நிலைப்படுத்துதல்.

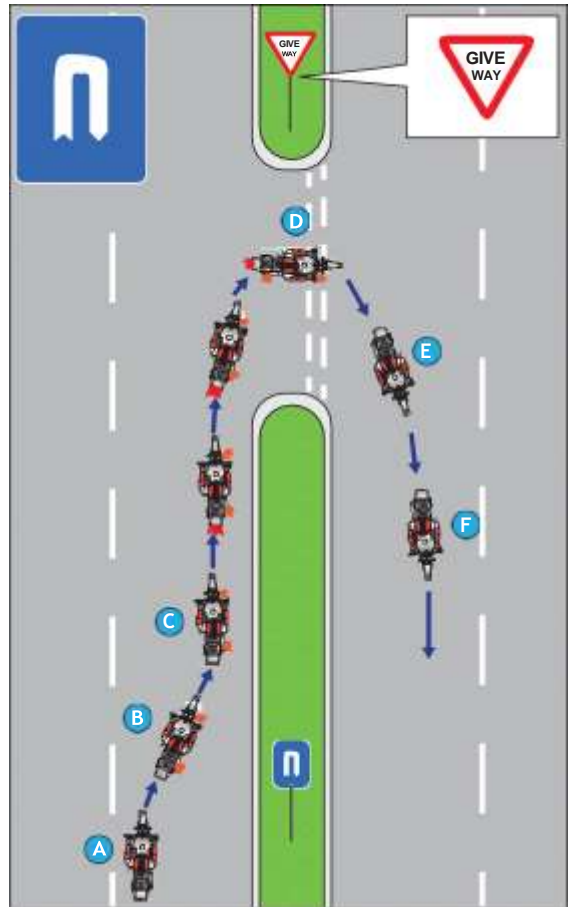
- முன்புறமும், பின்புறமும் உள்ள சூழ்நிலையைக் கண்காணிக்கவும்.
- சமிக்ஞையை சுவிட்ச் ஆன் செய்யவும்.
- வலது பிளைண்ட் ஸ்பாட்டைச் சரிபார்க்கவும்.
- பாதுகாப்பாக இருக்கும் போது வலதுபுற வழித்தடத்தின் வெளிப்பகுதிக்கு மாறி சரியாக அமைத்துக் கொள்ளவும்.
- வேகத்தை குறைத்து பொருத்தமான கியருக்கு மாறவும்.
- எதிர்வரும் போக்குவரத்தையும், போக்குவரத்து விளக்கின் நிலையையும் சரிபார்க்கவும்; பாதுகாப்பாக இருக்கும்பட்சத்தில் முன்னோக்கிச் செல்லவும், இல்லையெனில் நிறுத்தும் கோட்டிற்குப் பின்னால் நிற்கவும்.
- சந்திப்பின் மையத்தை நோக்கி அல்லது வழித்தடத்தின் இடைப்பகுதியை நோக்கி மெதுவாக நகரவும். உங்களுடைய பார்வை எதிரில் வலதுபுற திரும்பும் வாகனங்களால் (நின்றுகொண்டிருக்கும்/நகரும்) தடைபடும் பட்சத்தில் பச்சை நிற அம்புக்குறி சமிக்ஞை தோன்றும் வரை முன்னேறிச் செல்லக்கூடாது. பாதுகாப்பாக யாரும் கடக்கவில்லை என்பதை உறுதி செய்து சரிபார்த்துக் கொண்டு சரியான வழித்தடத்திற்கு நகரவும்.
- மிகவும் அருகில் உள்ள வலப்புற வழித்தடத்திற்கு திரும்பவும், வேகத்தை அதிகரிக்கவும் மற்றும் அதே நேரம் தொலை தூரத்தில் உள்ள போக்குவரத்து நிலைமையையும் நோக்கவும்.



U வடிவத்தில் திரும்புதல்

141. U வடிவத்தில் திரும்புவதற்கு உங்களை அனுமதிக்கும் குறியீடு இல்லாதவரை எந்த ஒரு சந்திப்பிலும், குறுக்கு வெட்டு சாலைகளிலும் அல்லது ஒரு சாலை பிரிப்பானில் உள்ள அனுமதிக்கப்படமாட்டீர்கள். ஒரு U வடிவத்தில் திரும்புவதை மென்மையாகக் கையாள சரியான நிலைப்படுத்துதல், வேகக்கட்டுப்பாடு மற்றும் பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள் தேவைப்படுகின்றன.

- முன்புறமும், பின்புறமும் போக்குவரத்து உள்ளதா என சரிபார்த்து முன்னால் கிடைக்கப்பெறும் இடத்தை அனுசரித்து வேகத்தைச் சீர்படுத்தவும்.
- வலதுபுற சமிக்ஞையை சுவிட்ச் ஆன் செய்யவும், பிளைண்ட் ஸ்பாட்டைச் சரிபார்க்கவும் பின்னர் வலதுபுறம் நகர்ந்து வலப்பக்க வெளிப்புற வழித்தடம் வழியாக வாகனத்தை ஓட்டவும்.
- வேகத்தைக் குறைத்து தாழ்நிலை கியருக்கு மாறவும்.
- நிறுத்தும் கோடு இருந்தால் வெளியேறும் பகுதியின் மையத்தில் உள்ள நிறுத்தும் கோட்டிற்குப் பின்னால் நிறுத்தவும். நீங்கள் நகர்ந்து செல்லத் தொடங்கும் போது போக்குவரத்தின் ஓட்டத்தில் குறுக்கிடாமல் இருப்பதை நீங்கள் உறுதி செய்து கொள்ளுங்கள். திரும்புவது பாதுகாப்பாக இருக்கும் போது திரும்பத் தொடங்குவதற்கு முன்பாக பிளைண்ட் ஸ்பாட்டைச் சரிபார்க்கவும்.
- நீங்கள் உத்தேசித்த பாதையில் முறையாகத் திரும்பவும்.
- பாதுகாப்பாக இருக்கும் போது வேகத்தை அதிகரித்து இடப்பக்கமாகச் செல்லவும்.



வழித்தடத்தை எப்போது மற்றும் எப்படி மாற்ற வேண்டும்

142. பொது சாலை நடத்தையையும், வழித்தடத்தை மாற்றுவதற்கான அடிப்படை களையும் பின்வருபவை விவரிக்கின்றன.

சாலையின் வலதுபுறத்தில் அல்லது நடுவில் மெதுவாகச் செல்லுதல் (ரோட்-ஹாகிங்)

143. ரோட்-ஹாகிங் என்பது சாலையில் குறிப்பாக வலப்புறமாக அல்லது சாலையின் நடுவில் காரணமின்றி மெதுவாக வாகனம் ஓட்டுவதாகும். ரோட்-ஹாகிங் பின்னால் இருக்கும் போக்குவரத்து ஓட்டத்திற்குத் தடை ஏற்படுத்தி மற்ற வாகனங்கள் ஆபத்தான முறையில் சாலையின் இடதுபக்கம் கடந்து செல்வதற்கு வழிவகுக்கும். மெதுவான வேகத்தில் பயணிக்கும் வாகன ஓட்டிகள் சாலையின் இடதுபுறத்தில் இருக்க வேண்டும்; இது குறிப்பாக குறைந்த செயல்திறன் கொண்ட மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கும், சரக்கு வாகனங்களுக்கும், லாரிகளுக்கும் பொருந்தும். நீங்கள் வாகனங்களை முந்திச் செல்லும் போது அல்லது நீங்கள் வலது புறம் திரும்ப எத்தனிக்கும் போது அல்லது நீங்கள் ப வடிவத்தில் திரும்பும் போது நீங்கள் வலதுகைப் பக்கத்தில் உள்ள வழித்தடத்தை மட்டுமே பயன்படுத்த வேண்டும்.

இடது புறமாகவே செல்வதற்கான விதி

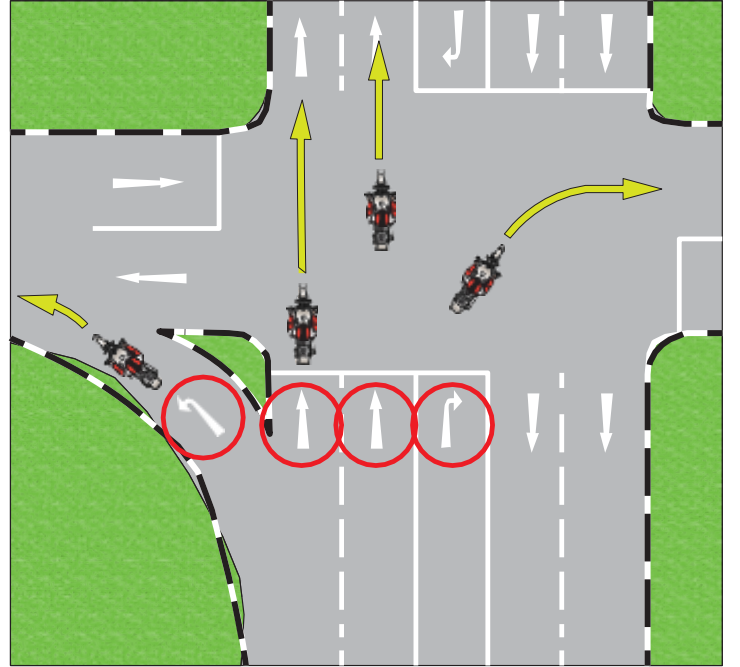
144. இருவழியாகவும் வாகனம் வரும் தெருக்களின் ஊடே வாகனம் ஓட்டும் போது, நீங்கள் வாகனத்தை முந்திச் செல்லவோ அல்லது வலதுபுறம் திரும்பவோ உத்தேசிக்கும் நேரங்கள் தவிர மற்ற நேரங்களில் நன்றாக இடதுபுறமும், நடைமுறைக்கு உகந்த வகையில் சாலையின் எலகைக்கு அருகிலும் செல்லவும். சாலையில் நடுவில் ஆக்கிரமித்துச் செல்லக்கூடாது. இது இரட்டை வாகனப்பாதைகளுக்கும் பொருந்தும்.

வளைவுகளிலும், ஏற்றத்தின் உச்சிக்கு அருகிலும் அல்லது எதிரே உள்ள சாலையை உங்களால் தெளிவாகப் பார்க்க இயலாத எந்த இடத்திலும் நடுக்கோட்டை நீங்கள் தாண்டக்கூடாது.

சிலநேரங்களில் உங்களுடைய பயணப்பாதையானது சாலைப்பணிகளாலும், நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும் வாகனங்களாலும் மற்றும் பலவற்றாலும் தடை படக்கூடும். அது போன்ற சூழ்நிலைகளில், தடை ஏற்படுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டு, நீங்கள் செல்ல உத்தேசித்திருக்கும் பாதை பாதுகாப்பானது என்பதையும், வலதுபுறம் திரும்புவதற்கு முன்பாக அது தடையின்றி இருக்கிறது என்பதையும் உறுதி செய்ய சூடுதல் கவனம் எடுத்துக் கொள்ளவும். சாலைகள் குறுகலாக இருந்தால் நடுக்கோட்டை நீங்கள் தாண்டலாம்.

வழித்தடத்திற்கான ஒழுங்குமுறை

145. வழித்தடத்தில் அம்புக்குறிகளால் குறிக்கப்பட்டிருக்கும் வழிகாட்டுதல்களை நீங்கள் பின்பற்ற வேண்டும். வலதுபக்கத்தில் உள்ள விளக்கத்தைப் பார்க்கவும். வழித்தடத்தை நீங்கள் திடீரென்று மாற்றக்கூடாது, ஏனென்றால் மற்ற மோட்டார் வாகன ஓட்டிகளுக்கு அது அசௌகரியத்தை அல்லது ஆபத்தை ஏற்படுத்தக்கூடும். வழித்தடங்களை மாற்றும் உங்களுடைய நோக்கத்திற்கு போதுமான அளவுக்கு எச்சரிக்கையை அளிக்கவும். எப்போதும் குறைந்தபட்சமாக 3 நொடிகளுக்கு முன்பாக சமிக்ஞை செய்யவும். அவ்வாறு செய்யத் தவறுவது ஒரு விபத்துக்கு வழிவகுக்கக்கூடும்.



ஒரு சந்திப்பை நீங்கள் அடைவதற்கு முன்பாகவே, நீங்கள் எந்தத் திசையை நோக்கி செல்கிறீர்களோ அதற்கான சரியான வழித்தடத்தில் நீங்கள் செல்கிறீர்கள் என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும்.

போக்குவரத்து ஸ்தம்பித்து நிற்கும் இடங்களில், 'வரிசையைத் தாண்டிச் செல்லாதீர்கள்'. வழித்தடங்களுக்கு இடையே நுழைந்து மற்றவர்களுக்கு முன்பாக செல்ல முயற்சி செய்வது மற்றும் பொறுப்பற்ற முறையில் வாகனத்தை முந்திச் செல்வது பேரிடருக்கு வழிவகுக்கும். எப்போதும் அமைதியாக இருக்கவும் மற்றும் சாலையைப் பயன்படுத்தும் மற்றவர்களையும் கவனத்தில் கொள்ளுங்கள்.

அவசரநிலை வாகனங்கள்

146. ஆம்புலன்ஸ்கள் உடல்நலமின்றி இருப்பவர்களையும், காயமடைந்தவர்களையும் மருத்துவமனைக்கு எடுத்துச் செல்கின்றன. தீயணைப்பு எஞ்சின்கள் தீயை அணைக்க உதவுகின்றன மற்றும் போலீஸ் வாகனங்கள் ஓர் அவசர நிலையில் அவசியம் தேவைப்படுகின்ற காவல்துறை அலுவலர்களைச் சுமந்து செல்கின்றன. இதுபோன்ற எந்த ஒரு வாகனத்தின் பாதையையும் தடைசெய்வது யாரேனும் ஒருவரின் வாழ்வுக்கும் இறப்புக்கும் இடையே வேறுபாட்டை ஏற்படுத்துவதாக அமையும். சாலையில் எச்சரிக்கை ஒலிப்பெருக்கியுடன் கூடிய இது போன்ற ஏதேனும் வாகனத்தை நீங்கள் எதிர் கொண்டால் மற்றும்/அல்லது ஒளிரும் பீக்கன் விளக்குகளை நீங்கள் பார்த்தால், சூழ்நிலையைப் பொறுத்து நீங்கள் சாலையின் இடதுபுறமாகவோ அல்லது வலதுபுறமாகவோ ஒதுங்கிச்சென்று அந்த வாகனங்களுக்கு வழிவிடவும்.

செய்யக்கூடியவை

- அவசரகால வாகனம் உங்கள் வாகனத்தை கடந்து செல்லும்வரை நீங்கள் உங்கள் வாகனத்தை சாலையின் ஓரத்திற்கோ விளிம்பின் அருகிற்கோ கொண்டு சென்று தேவைப்பட்டால் முழுமையாக நிறுத்தவும்.
- ஓர் அவசரநிலை வாகனம் உங்களை நெருங்கும் போது விழிப்புடன் இருக்கவும்.
- சாலையை விட்டு விலகிச் செல்லும் போது உங்களுடைய திசைகாட்டும் சமிக்கையை சுவிட்ச் ஆன் செய்யவும். இது அவசரநிலை வாகனத்தை இயக்கும் நபரின் இருப்பை ஓட்டுநர் அறிந்துகொண்டுள்ளார் என்ற செய்தியை அந்த நபருக்கு அனுப்பும்.

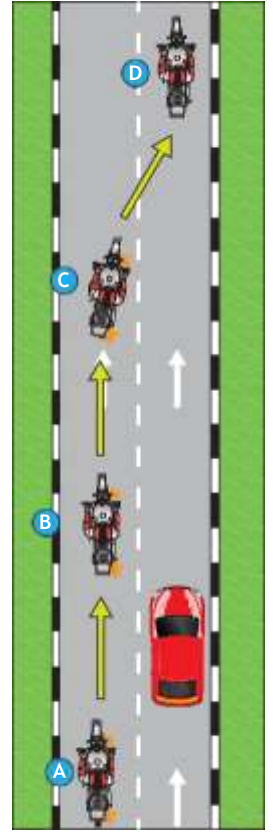
செய்யக்கூடாதவை

- எந்த ஒரு குறுக்குவெட்டு சாலைக்கும் தடை ஏற்படுத்துதல் (அவசரநிலை வாகனத்திற்கு வழிவிட முயற்சி செய்யும் போதும் கூட) ஏனென்றால் அது அபாயகரமானதாகும்.
- ஓர் அவசரநிலையில் அவசரநிலை வாகனத்தின் பின்னால் நெருக்கமாகப் பின் தொடருதல்
- ஒரு பாலத்தின் மீது, ஒரு மலையின் வளைவு அல்லது முகட்டின் மீது நிறுத்துதல்; இதற்குப் பதிலாக உங்களுடைய திசைக்காட்டும் சமிக்கையை சுவிட்ச் ஆன் செய்து உங்களால் பாதுகாப்பாக மேலே சென்று முழுமையாக வாகனத்தை நிறுத்தும் வரை முன்னோக்கிச் செல்லவும்..
- உங்களுடைய பிரேக்குகளை அழுத்தமாக மிதித்தல் அல்லது ஓர் அவசரநிலை வாகனத்தின் முன்பு நேரடியாக நிறுத்துதல்.

வழித்தடங்களை மாற்றுவதில்

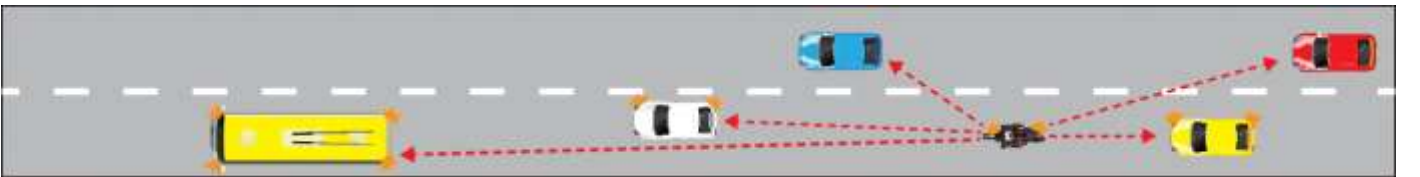
147. பின்னால் இருந்து நெருங்கிவரும் வாகனங்களின் வேகம் மற்றும் தூரத்தை மதிப்பீடு செய்வதே வழித்தடங்களை மாற்றுவதில் உள்ள மிகவும் சிரமமான அம்சம் ஆகும். ஓட்டுநர்கள் உள்ளபடியே வழக்கமாக பக்கவாட்ட கண்ணாடியில் பார்வையை செலுத்தி துழிநிலையை உறுதி செய்துகொள்ள வேண்டும். வழித்தடங்களைப் பாதுகாப்பாக மாற்றிக் கொள்ள, பின்வருபவனவற்றை நீங்கள் செய்ய வேண்டும்:

- இல்
 - பக்கவாட்டு கண்ணாடிகளைச் சரிபார்க்கவும்;
 - குறைந்தபட்சம் 3 நொடிகளுக்கு முன்பாக உங்களுடைய உத்தேசத்தை சமிக்கை செய்யவும்;
 - பிளைண்ட் ஸ்பாட்ஸ்களைச் சரிபார்க்கவும்.
- இல்
 - உங்களுடைய வேகத்தைச் சீரமைக்கவும்;
 - உங்களுக்குப் பின்னால் இருக்கும் போக்குவரத்து நிலைமையைப் பொறுத்து நீங்கள் வேகத்தைக் குறைக்கவோ அல்லது வேகத்தை அதிகரிக்கவோ செய்ய வேண்டும்.
- இல்
 - பாதுகாப்பாக இருக்கும் பட்சத்தில், மென்மையாக வேகத்தை அதிகரித்து போக்குவரத்தின் ஓட்டத்திற்கு தடை ஏற்படாதவண்ணம் நீங்கள் செல்ல உத்தேசிக்கும் வழித்தடத்திற்கு மென்மையாக செல்லவும்.traffic.
- இல்
 - உங்களுடைய சமிக்கையை ரத்து செய்து உங்களுடைய வழக்கமான வேகத்தை மீண்டும் தொடங்கவும்.



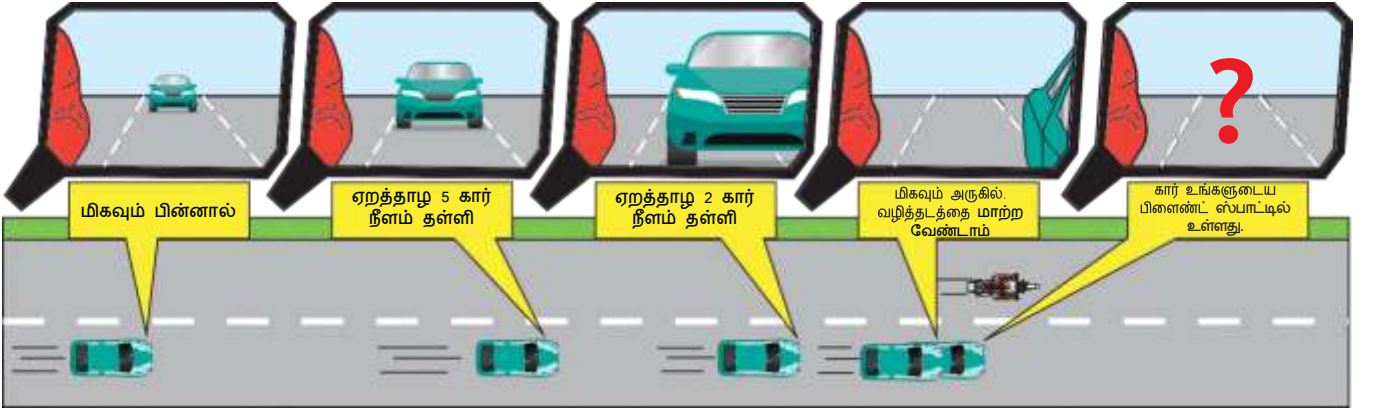
முன்புறம் மற்றும் பின்புறம் செல்லும் வாகனங்களின் வேகம் மற்றும் தூரத்தை முடிவுசெய்தல்

148. பாதுகாப்பாக வழித்தடம் மாறுவதற்கு தற்போது நிலவும் போக்குவரத்து குறித்தும் சாலை நிலைகள் குறித்தும் நல்ல மதிப்பீடு முக்கியமானதாகும். முதலில் புதிய ஓட்டுநருக்கு சுற்றியிருக்கும் வாகனங்களின் வேகத்தையும், தூரத்தையும் துல்லியமாக மதிப்பீடு செய்வதில் பிரச்சினை இருக்கக்கூடும்.



பக்கவாட்டு கண்ணாடியை வாசித்தல்

149. உங்கள் பின்னால் இருக்கும் வாகனத்தின் தூரம் பக்கவாட்டு கண்ணாடியில் தெரியும் உருவத்தின் அளவைப் பொறுத்து அமைகிறது. பக்கவாட்டு கண்ணாடிகளைச் சரிபார்க்கும் போது விரைவாக பார்த்து விட்டு திரும்புவதை பின்பற்றவும், மிகவும் நீண்ட நேரம் பக்கவாட்டுக் கண்ணாடியைப் பார்ப்பது சாலை மீதான உங்களுடைய கவனத்தை திசைதிருப்பக்கூடும்.



பாதுகாப்பாக வழித்தடத்தை மாற்றிக் கொள்வதை உறுதி செய்ய பின்னால் வரும் வாகனத்தின் தூரத்தை அறிந்துகொள்வது மட்டுமே போதுமானதல்ல. பின்னால் வரும் வாகனம் பயணிக்கும் வேகத்தை அறிந்து கொள்வதும் முக்கியமானதாகும். உங்கள் பின்னால் இருக்கும் வாகனத்தின் தூரத்தை பக்கவாட்டுக் கண்ணாடியில் தெரியும்.

- நிலையான அளவு - பின்னால் வரும் வாகனம் நீங்கள் செல்லும் அதே வேகத்தில் பயணிக்கிறது
- அளவானது பெரிதாக மாறுகிறது- பின்னால் உள்ள வாகனம் உங்களை விட அதிக வேகத்தில் பயணிக்கிறது
- அளவானது மிகவும் சிறியதாக மாறுகிறது- பின்னால் உள்ள வாகனம் உங்களை விட குறைவான வேகத்தில் பயணிக்கிறது

வேக ஒழுங்குமுறை

150. வழித்தடம் மாறுதல் என்பது ஒரு சவாலான நடவடிக்கை ஆகும் மற்றும் இதைப் பாதுகாப்பாகச் செய்யவில்லை எனில் இது பாதுகாப்பற்றதாக மாறக்கூடும். இது சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களின் பாதுகாப்புக்கு அச்சுறுத்தல் ஏற்படுத்தக்கூடும் மற்றும் போக்குவரத்து ஓட்டத்திற்கு இடையூறு ஏற்படுத்தக்கூடும்.

பின்வரும் காரணங்களுக்காக வழித்தட மாற்றம் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்:

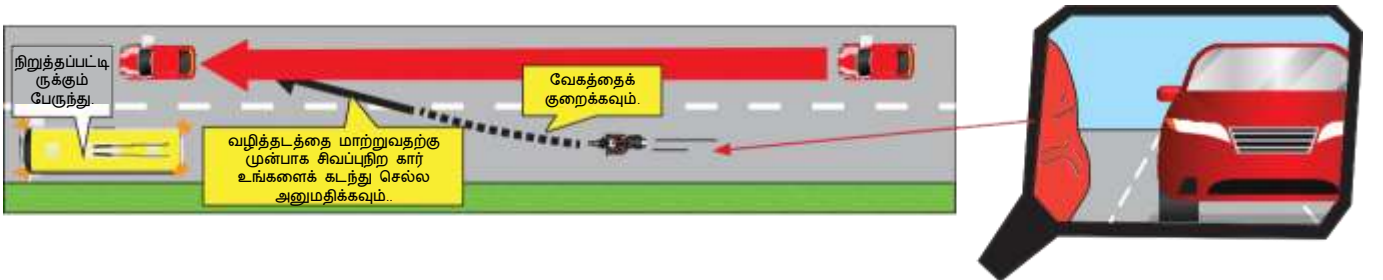
- வலதுபுறம் அல்லது இடதுபுறம் திரும்ப முறையே வலதுபுறம் அல்லது இடதுபுறம் செல்ல.
- போக்குவரத்தின் ஓட்டத்திற்குத் தடையாக இருக்கும் மெதுவாக செல்லும் ஒரு வாகனத்தைச் முந்திச் செல்ல
- உங்களுடைய பாதையில் உள்ள எந்த ஒரு குறுக்கீட்டையும் அல்லது தடையையும் தாண்டிச் செல்ல.

போக்குவரத்து மற்றும் சாலை நிலைமைகளைப் பகுப்பாய்வு செய்தபின்பு, போக்குவரத்து ஓட்டத்திற்கு பொருந்தும் வகையில் உங்களுடைய வேகத்தைச் சீரமைக்கவும் மற்றும் பாதுகாப்பாக வழித்தடம் மாறும் பொருட்டு கிடைக்கப்பெறும் இடத்தை முழுமையாகப் பயன்படுத்திக் கொள்ளவும். அதிகமான போக்குவரத்து நெரிசலில் அடுத்த வழித்தடத்திற்கு மாறுவது சிரமமாக இருக்கும் போது நீங்கள் வேகத்தைக் குறைத்து யாரேனும் ஒருவர் உங்களுக்கு வழிவிட நீங்கள் காத்திருக்க வேண்டும். திடீரென வழித்தடத்தை மாற்றுவது விபத்துக்கு வழிவகுக்கக்கூடும் அல்லது விபத்தைத் தடுக்கும் பொருட்டு ஓட்டுநர்கள் பிரேக்குகளை நெரிக்கவோ அல்லது திசைமாறிச்செல்லவோ அது வழிவகுக்கும்.

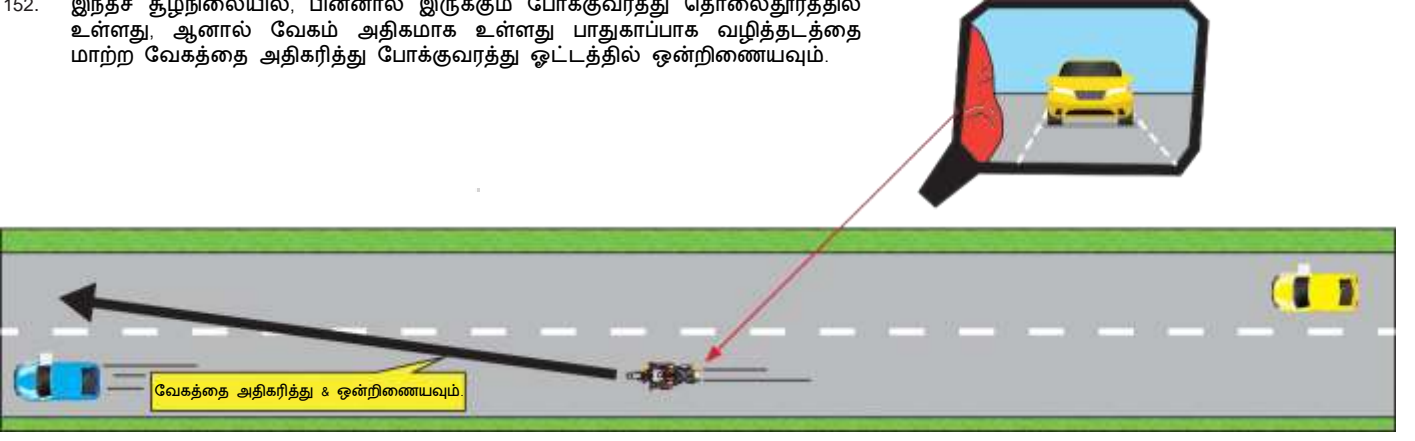
உங்களுடைய வழக்கமான வழித்தடத்தைத் திட்டமிடவும், பொருத்தமான வழித்தடத்தைத் தேர்வுசெய்யவும் மற்றும் முடிந்தவரை உங்களுடைய சொந்த வழித்தடத்திலேயே இருக்கவும். ஒரே நேரத்தில் இரண்டு வழித்தடங்களுக்கு இடையே பயணிக்காதீர்கள். ஒரு திருப்பத்தை நீங்கள் தவறவிட்டுவிட்டால், திடீரென்று நின்றுவிடவோ, பின்னால் செல்லவோ அல்லது நீங்கள் விரும்புகின்ற வழித்தடத்திற்கு சட்டென திசை மாறவோ கூடாது. நீங்கள் தொடர்ந்து சென்று அடுத்த திருப்பத்தின் வழியாக வெளியேற வேண்டும்.

வழித்தடங்களை மாற்றுவதற்கு முன்பாக பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டிய வேறுபட்ட சந்தர்ப்பங்கள்

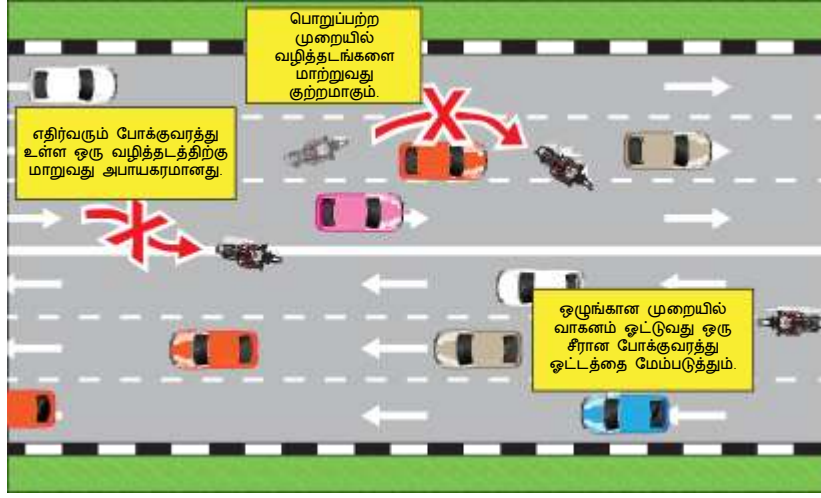
151. வழித்தடத்தை மாற்றுவது பாதுகாப்பற்றதாக இருக்கும் போது, பின்னால் இருக்கும் வாகனம் கடந்து சென்ற பிறகு வழித்தடத்தை மாற்றவும். இந்தச் சூழ்நிலையில், சிவப்பு நிற காரானது மிகவும் அருகில் உள்ளது மற்றும் இப்போது வழித்தடத்தை மாற்றுவது பாதுகாப்பானது அல்ல. நிறுத்தப்பட்டிருக்கும் பேருந்தை நெருங்கும் போது வேகத்தைக் குறைக்கவும் மற்றும் வழித்தடத்தை மாற்றுவதற்காக வேகத்தை அதிகரிப்பதற்கு முன்பாக சிவப்பு நிற கார் உங்களைக் கடந்து செல்ல அனுமதிக்கவும்.



152. இந்தச் சூழ்நிலையில், பின்னால் இருக்கும் போக்குவரத்து தொலைதூரத்தில் உள்ளது, ஆனால் வேகம் அதிகமாக உள்ளது பாதுகாப்பாக வழித்தடத்தை மாற்ற வேகத்தை அதிகரித்து போக்குவரத்து ஓட்டத்தில் ஒன்றிணையவும்.



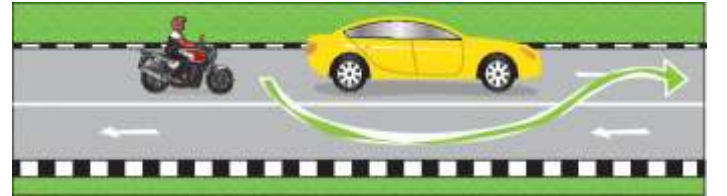
153. நீங்கள் தேவையில்லாமல் வழித்தடங்களை மாற்றவோ அல்லது நடுவில் உள்ள தொடர் வெள்ளை கோட்டைத் தாண்டவோ கூடாது.



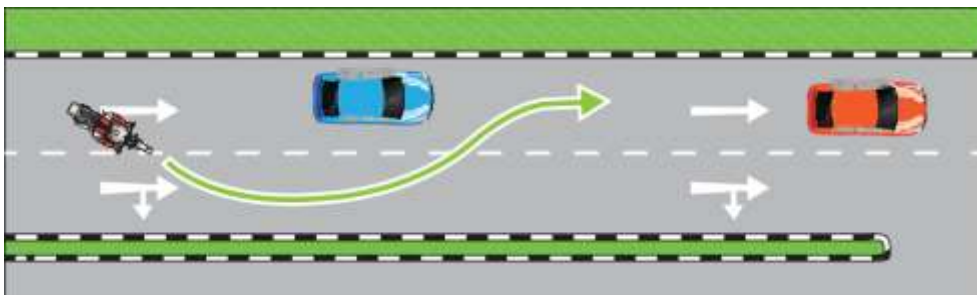
154. இருவழி கொண்ட தெருவின் ஊடே அல்லது இரட்டை வாகனப்பாதையின் ஊடே வாகனம் ஓட்டும் போது எப்போதும் இடதுபுறமாகவே செல்லவும். உங்களுடைய பயணப்பாதைக்கு சாலைப்பணிகள், நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள் மற்றும் பலவற்றால் தடை ஏற்படும் சூழ்நிலையில், நீங்கள் பாதுகாப்பாக முந்திச்சென்று நடுவில் உள்ள வெள்ளைக் கோட்டைத் தாண்டிச் செல்லலாம் அல்லது உங்களுடைய வலது புறத்தில் உள்ள வழித்தடத்திற்கு நகர்ந்து செல்லலாம். அவ்வாறு செய்யும் போது, நீங்கள் வலதுபுறம் செல்வதற்கு முன் நீங்கள் விரும்பிய பாதை பாதுகாப்பாகவும் தெளிவாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்ய முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை எடுக்கவும்.

(a) சாலைப் பணிகள் முன்னால் நடைபெறுகின்றன

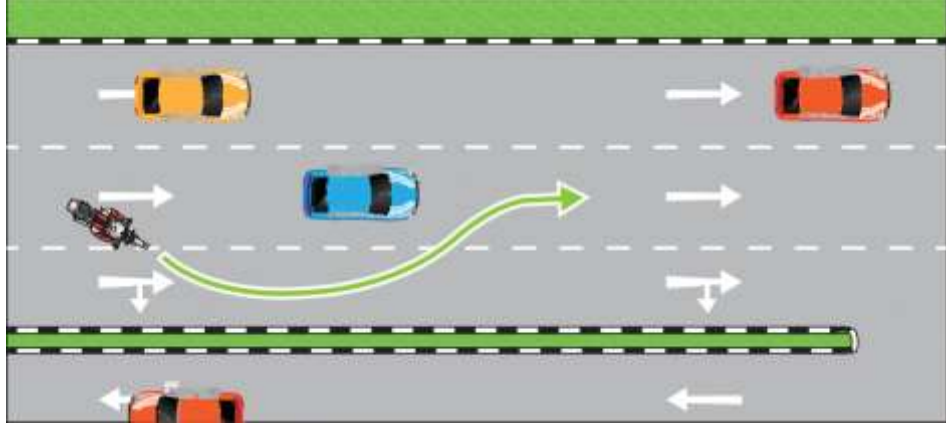
(b) நிறுத்தப்பட்ட வாகனம் முன்னால் உள்ளது.



155. இரண்டு வழித்தடங்கள் இருக்கும் இடங்களில், இடப்புற வழித்தடம் வழக்கமான வாகனம் ஓட்டுவதற்கானதாகும் மற்றும் வலப்புற வழித்தடம் வாகனங்களை முந்திச்செல்வதற்கும், வலது புறம் திரும்புவதற்கும் உரியதாகும்.



156. மூன்று வழித்தடங்கள் இருக்கும் இடங்களில், இடப்புற வழித்தடம் மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களுக்கானதாகும். நடு வழித்தடம் வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்களுக்கானதாகும் மற்றும் வலப்புற வழித்தடம் முந்திச் செல்வதற்கும், வலதுபுறம் திரும்புவதற்கும் உரியதாகும்.



முந்திச் செல்லுதல்

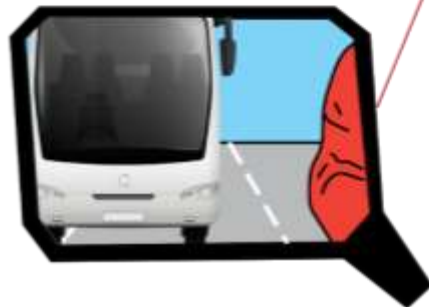
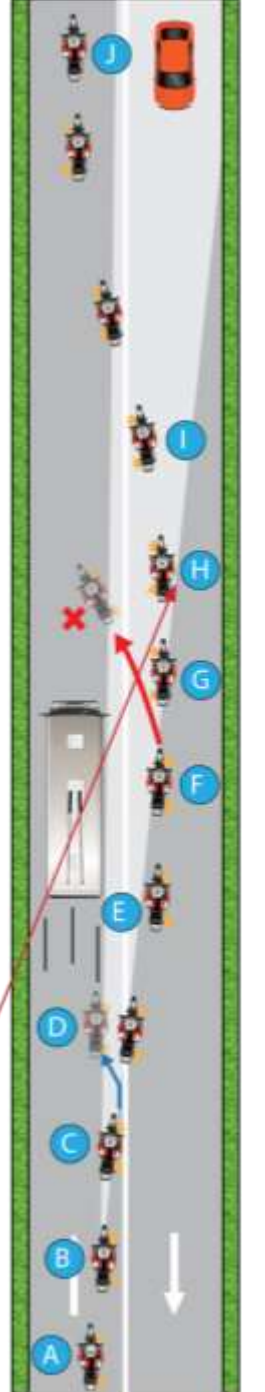
157. மூன்று வழித்தடங்கள் இருக்கும் இடங்களில், இடப்புற வழித்தடம் மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களுக்கானதாகும். நடு வழித்தடம் வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்களுக்கானதாகும் மற்றும் வலப்புற வழித்தடம் முந்திச் செல்வதற்கும், வலதுபுறம் திரும்புவதற்கும் உரியதாகும்:

- வேகம் மற்றும் தூரம் குறித்த நல்ல மதிப்பீடு
- நல்ல கையாளும் திறமை
- போக்குவரத்துச் சூழ்நிலை குறித்த விரை வான பகுப்பாய்வு
- பொருத்தமான வேகத்தைப் பயன்படுத்துதல் மற்றும்
- போதுமான தூரம் மற்றும் சாலை இடைவெளி.

முந்திச் செல்வதற்கான செயல்முறைகள்

158. முந்திச் செல்லும் போது பின்வரும் படிநிலைகள் பின்பற்றப்பட வேண்டும்:

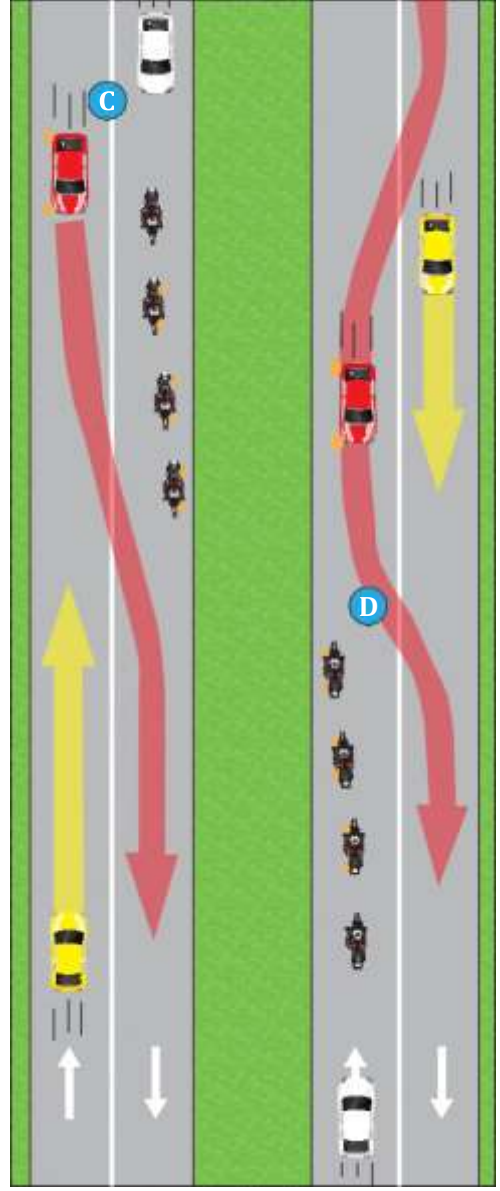
- உங்களுடைய நோக்கத்தை சமிக்ஞை செய்யவும் மற்றும் ஒரு பாதுகாப்பான தூரத்தில் இருக்கவும்.
- முன்னால் உள்ள போக்குவரத்து நிலைமையை உறுதி செய்து கொள்ளவும் (ஏறத்தாழ 12 நொடிகள்- இந்தச் செயல்பாட்டை முடிக்க எடுத்துக் கொள்ளப்படும் நேரம்)
- பக்கவாட்டு கண்ணாடியையும், பினைண்ட் ஸ்பாட்டையும் சரிபார்க்கவும்.
- படிப்படியாக நகரவும். முந்திச் செல்வது பாதுகாப்பாக இருக்காது என்கிற பட்சத்தில் வேகத்தைக் குறைத்து, பாதுகாப்பான நிலைக்குத் திரும்பவும். பாதுகாப்பாக இருக்கும் போது வேகத்தை அதிகரித்து முந்திச் செல்லவும்
- பக்கவாட்டில் பாதுகாப்பான இடைவெளியைப் பேணவும். தேவைப்பட்டால் உங்களுடைய இருப்பை தெரியப்படுத்தும் பொருட்டு ஒலி எழுப்பவும்.
- முந்திச் செல்வது அபாயகரமானது எனும் பட்சத்தில் வேகத்தைக் குறைத்து பாதுகாப்பான நிலைக்குத் திரும்ப வேண்டும்
- இடது புறமாகவே செல்வதற்கான உங்களுடைய நோக்கத்தை குறைந்தபட்சமாக 3 நொடிகளுக்கு சமிக்ஞை செய்யவும்.
- முந்திச் சென்ற பிறகு, பாதுகாப்பை உறுதி செய்ய பக்கவாட்டு கண்ணாடியைப் பார்க்கவும். இடதுபுறம் திரும்புவதற்கு முன்பாக பினைண்ட் ஸ்பாட்டைச் சரிபார்க்கவும்.
- பாதுகாப்பாக இருக்கும் போது படிப்படியாக இடதுபுறம் நகரவும்.
- உங்களுடைய சமிக்ஞையை சவிட்ச் ஆஃப் செய்து உங்களுடைய வேகத்தை ஒழுங்குபடுத்தவும்.



முந்திச் செல்லப்படும் போது

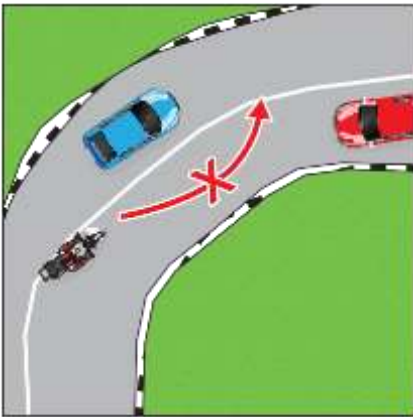
159. முந்திச்செல்லப்படும் போது மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பாதுகாப்புச் செயல்முறைகள் மற்றும் நிலைப்படுத்துதல்:

- மற்றொரு வாகனம் பின்னால் இருந்து நெருக்கமாக பின் தொடரும்போது, நீங்கள் இடதுபுறம் நகர்ந்து பின்னால் இருக்கும் அந்த வாகனம் உங்களை முந்திச் செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும்.
- பின்னால் இருக்கும் வாகனம் உங்களுடைய வாகனத்தை முந்திச் செல்வதற்கான தனது நோக்கத்தை சமிக்ஞையாக தெரிவிக்கும் போது நீங்கள் உங்களுடைய இடதுபுறம் நகர்ந்து அந்த வாகனம் உங்களை முந்திச்செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும்.
- முந்திச்செல்லப்படும் போது வேகத்தைக் குறைத்து இடதுபுறமாகவே சென்று முந்தி செல்லும் வாகனம் தனது செயல்பாட்டை பாதுகாப்பாக பூர்த்தி செய்யும் பொருட்டு அதற்கு கூடுதல் இடைவெளியை உருவாக்கவும்.
- எதிர்திசையில் முந்திக்கொண்டு ஒரு வாகனம் உங்கள் முன்னால் வரும் போது வேகத்தைக் குறைக்கவும், இடதுபுறமாக நகரவும் அல்லது வாகனத்தை நிறுத்தக்கூட செய்யவும். மோதுவதைத் தடுக்க, சூழ்நிலை அனுமதிக்கும் பட்சத்தில் இடதுபுறமாக சாலையை விட்டு நகர்ந்து செல்லவும்.

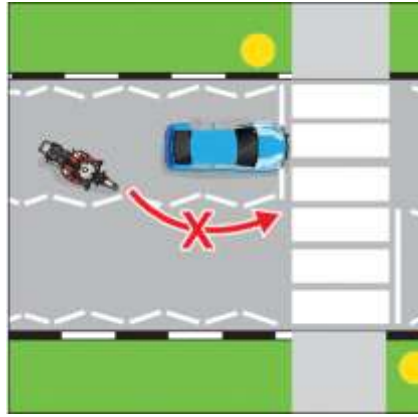


Fமுந்திச் செல்வதற்குப் பாதுகாப்பற்றதாகக் கருதப்படும் இடங்கள் மற்றும் சூழ்நிலைகள்

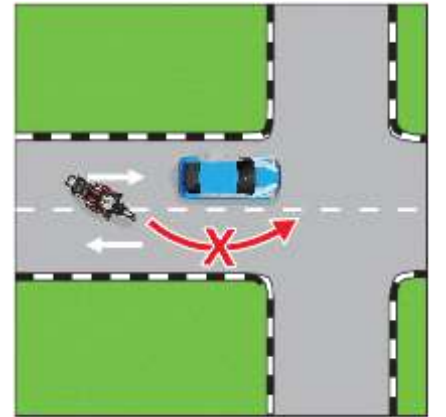
160. சூழ்நிலைகளில் நீங்கள் முந்திச்செல்லக்கூடாது:



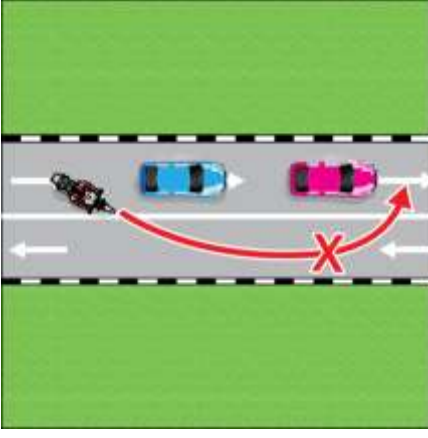
(a) ஒரு கூரிய வளைவுக்கு அருகில் அல்லது அதைச் சுற்றி



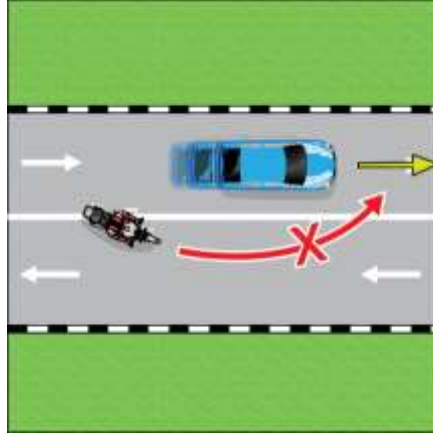
(b) பாதசாரிகள் கடக்கும் பாதைக்கு அருகில்;



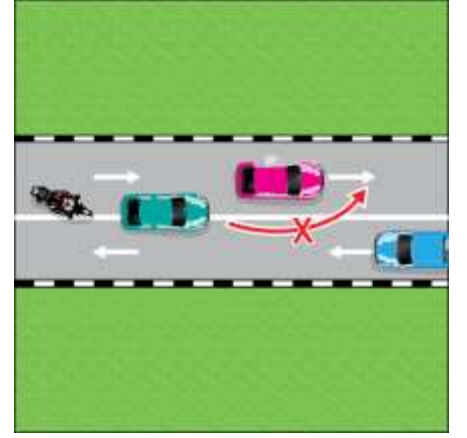
(c) ஒரு சாலைச் சந்திப்பின் அருகே



(d) ஒரே நேரத்தில் ஒன்றுக்கும் மேற்பட்ட வாகனங்களை முந்திச்செல்லக்கூடாது;



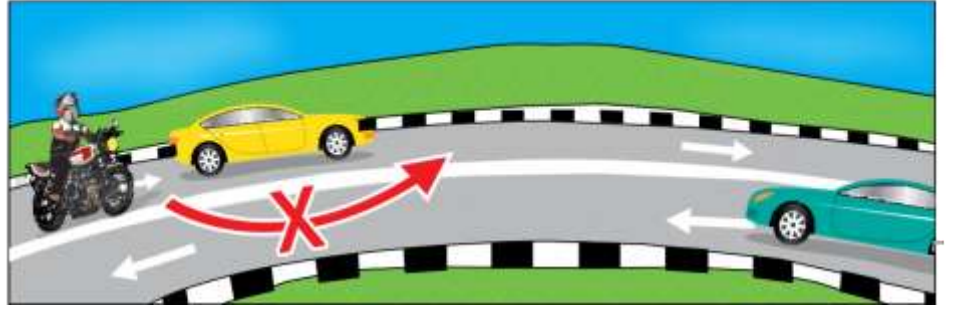
(e) முன்னால் இருக்கும் வாகனம் திடீரென வேகத்தை அதிகரித்தால் நீங்கள் முந்திச்செல்வதைத் தொடரக்கூடாது



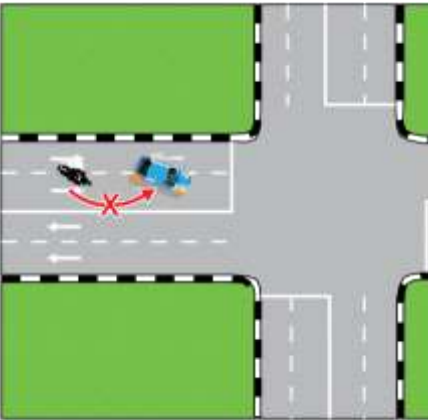
(f) உங்கள் முன்னால் இருக்கும் கார் அதன் முன்னால் உள்ள காரை முந்திச்செல்லத் தொடங்கும் போது



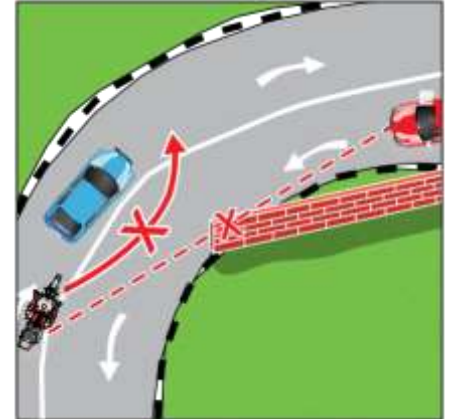
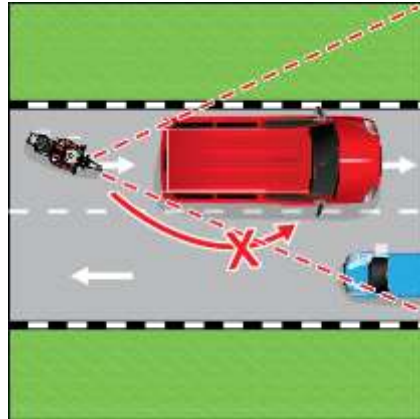
(g) வலது பக்கம் திரும்புவதற்காக முன்னால் இருக்கும் கார் வலது பாதைக்கு மாறும் போது



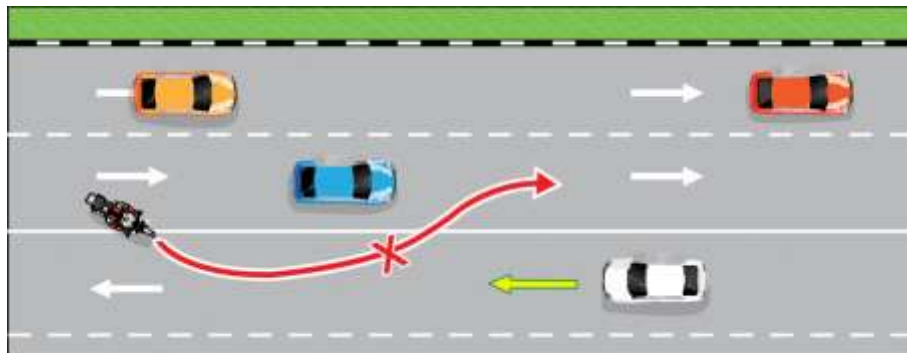
(h) ஒரு செங்குத்தான சரிவு அல்லது சாய்வின் மீது



(i) வலது பக்கம் திரும்புவதற்காக முன்னால் இருக்கும் கார் வலது பாதைக்கு மாறும் போது



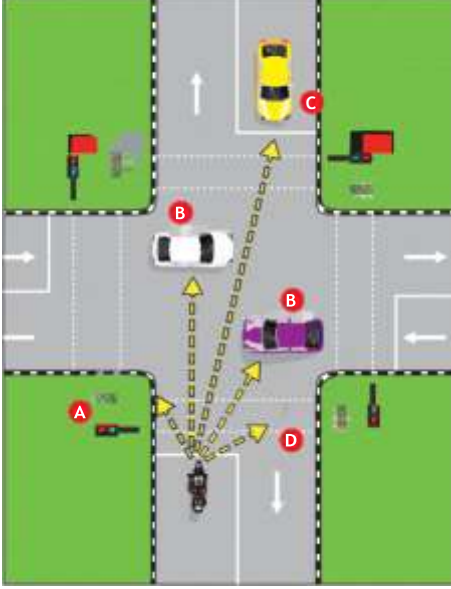
(j) உங்களுடைய முன்புற பார்வை கட்டுப்படுத்தப்பட்டாலோ அல்லது மறைக்கப்பட்டாலோ முந்திச் செல்லக்கூடாது.



(k) நீங்கள் முந்திச் செல்வது மற்றொரு வாகனத்தை திசைமாறி செல்லவோ அல்லது வேகத்தைக் குறைக்கவோ செய்யுமானால்

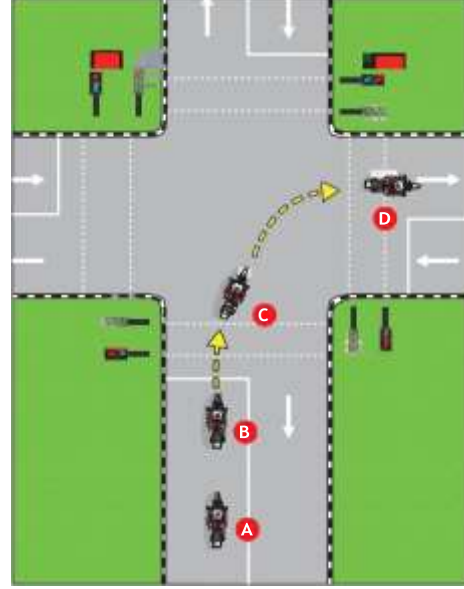
குறுக்கவெட்டுச் சாலைகளில்

161. சந்திப்புகளில் வாகனப் போக்குவரத்தும், சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களும் குவிந்து விடுவதன் காரணமாக அங்கு விபத்துக்கள் பொதுவாக ஏற்படுகின்றன. அனைத்து போக்குவரத்து விதிகளுக்கும் அடிபணிந்து நடக்கவும் மற்றும் விதிகளுக்கு அடிபணியாதவர்களை எதிர்கொள்ளவும் தயாராக இருக்கவும். அவர்களுடைய பாதைகள் ஒருவருக்கொருவர் குறுக்கு நெடுக்காக இருக்கும். எனவே விழிப்புடன் இருக்கவும் மற்றும் போக்குவரத்துச் சூழ்நிலையை முன்னதாகவும், துல்லியமாகவும் பகுப்பாய்வு செய்யவும், நீங்கள் எடுக்க வேண்டிய அல்லது எடுக்க உத்தேசித்திருக்கும் நடவடிக்கையை உடனடியாக முடிவு செய்யவும். போக்குவரத்துச் சூழ்நிலை எப்போதும் மாறிக் கொண்டு வருவதால் பகுப்பாய்வை தொடர்ந்து மேற்கொள்ள வேண்டும். எப்போதும் எதிர்பாராதவற்றை எதிர்பார்க்க வேண்டும். போக்குவரத்து விளக்குகளின் நேரத்தில் அல்லது வரிசையில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் ஓட்டுநருக்கு தெரியாமல் இருக்கக்கூடும் பட்சத்தில் அவர் அதற்கு எதிராகச் சென்று மற்ற சாலைப் பயனர்களுக்கு ஆபத்தை ஏற்படுத்தக்கூடும்.



பின்வருவனவற்றைக் கவனிக்கவும்:

- போக்குவரத்து விளக்குகள்;
- சாலையின் குறுக்கே பயணிக்கும் வாகனங்கள்
- எதிர்பாரும் வாகனங்கள்
- சாலையைக் கடக்கும் அல்லது கடந்து செல்ல காத்திருக்கும் பாதசாரிகள்.

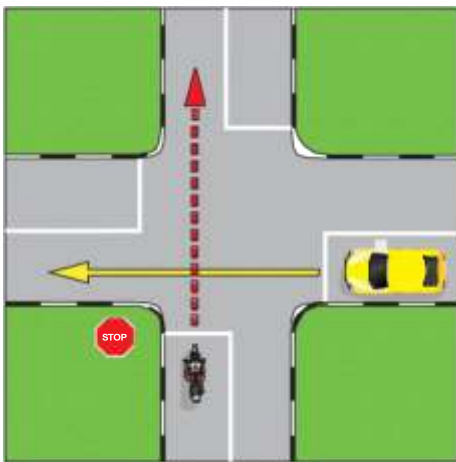


பின்வருவன குறித்து முடிவு எடுக்கவும்:

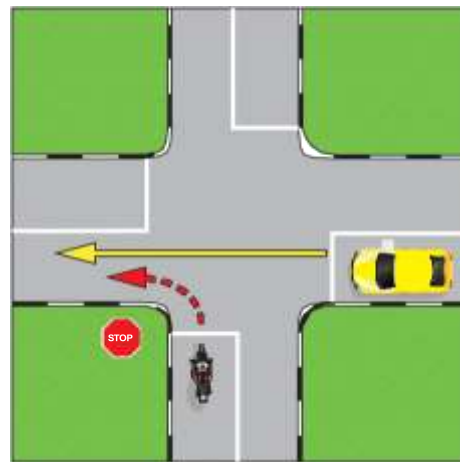
- சமிக்ஞையை இட ஆரம்பிக்கும் நிலை;
- வழித்தடத்தை மாற்ற ஆரம்பிக்கும் நிலை;
- உங்களுடைய இறுதி நிலை;
- நீங்கள் திரும்பும் பாதை.

குறுக்குவெட்டு சாலைகளில் வழி விடுதல் தொடர்பான விதிகள்

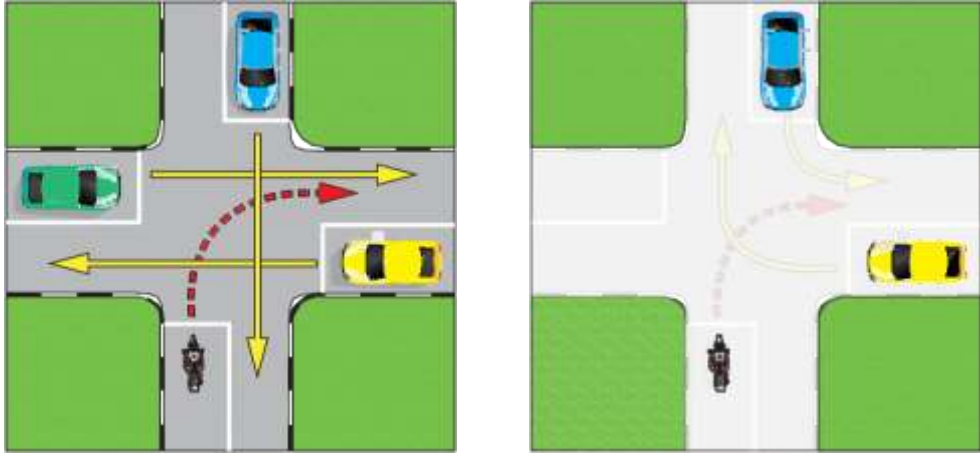
162. ஒரு பெரிய சாலையின் சந்திப்பு வரும் போது படிப்படியாக வேகத்தைக் குறைக்கவும் மற்றும் பெரிய சாலையில் உள்ள போக்குவரத்துக்கு வழி விட வேண்டும். எங்கெல்லாம் "STOP" குறியீடு உள்ளதோ அங்கு நிறுத்தும்-கோட்டிற்கு முன்பாக நிறுத்தவும். போக்குவரத்து விளக்குகள் அமையப்பெறாத கட்டுப்பாடுகள் இல்லாத சந்திப்பில்:



- நீங்கள் சந்திப்பின் குறுக்கே நேராக சென்றுகொண்டிருந்தால், நீங்கள், வலதுபுறத்தில் இருந்து நேராக சென்றுகொண்டிருக்கும் போக்குவரத்திற்கு வழிவிட வேண்டும்.



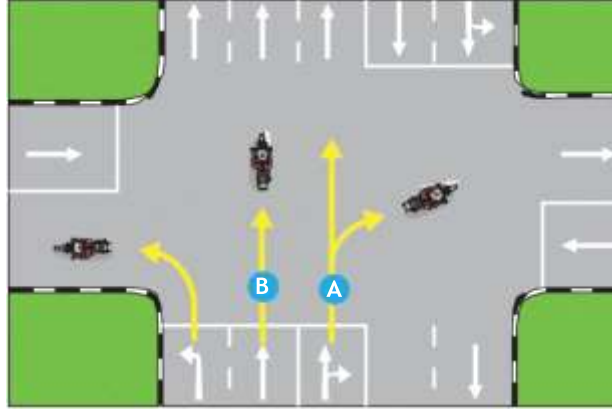
- நீங்கள் இடதுபுறமாக திரும்பினால், வலதுபுறத்தில் இருந்து நேராக சென்றுகொண்டிருக்கும் போக்குவரத்திற்கு நீங்கள் வழிவிட வேண்டும்.



(c) நீங்கள் வலதுபுறம் திரும்பினால், அனைத்து திசைகளிலும் இருந்து நேராகச் செல்லும் போக்குவரத்திற்கும், வலதுபுறத்திலிருந்து வலதுபுறம் திரும்பும் போக்குவரத்துக்கும், எதிர்திசையிலிருந்து இடதுபுறம் திரும்பும் போக்குவரத்திற்கும் நீங்கள் வழிவிட வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு கொண்ட ஒரு சந்திப்பைக் கடந்து செல்லும் போது எடுக்கவேண்டிய பாதுகாப்பு முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகள்

163. பெரும்பாலான சந்திப்புகளில், குறிப்பிட்ட திசைகளுக்கென்று வழித்தடங்கள் தனித்தனியாக குறிக்கப்பட்டிருக்கும். எப்போதும் வழித்தட குறியீடுகளுக்கு அடிபணிந்து நடக்கவும். தேர்வு செய்யப்பட்ட திசைக்கான சரியான வழித்தடத்தில் நீங்கள் இல்லை எனில், வழித்தடத்தை திடீரென மாற்றக்கூடாது. முன்னதாகவே சரியான வழித்தடத்தில் செல்ல வேண்டும்.

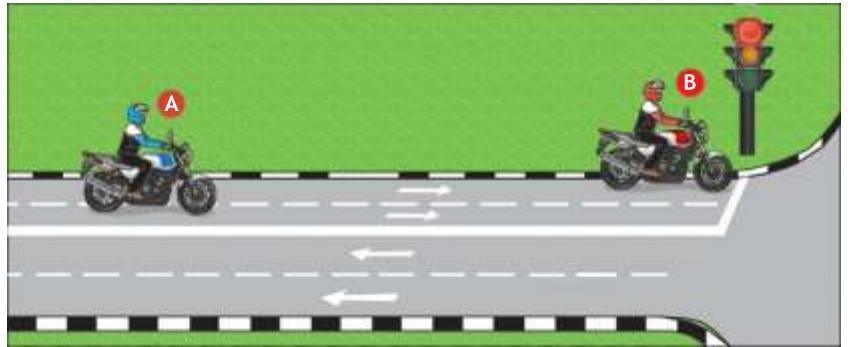


- வலதுபுறமாகத் திரும்பி நேராகச் செல்லும் பொருட்டு, பகிரப்பட்ட வழித்தடத்திற்கு வலதுபுறமாகத் திரும்பும் போது, முன்னதாகவே சமிக்ஞை செய்யவும். இதன்மூலம் பின்னால் இருந்து நேராகச் செல்லும் வாகனங்கள் முன்னோக்கிச் செல்ல ஒரு மாற்றவழித்தடத்தைத் தேர்வு செய்ய முடியும்.
- நேராகச் செல்லும்போது பகிரப்பட்ட வழித்தடத்தைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்கவும், இதன் மூலம் வாகனங்கள் நேராகச் செல்வதற்குப் போக்குவரத்து விளக்கானது 'சிவப்பிலிருந்து' மாறும் போது வலதுபுறம் திரும்பும் வாகனங்களுக்குத் தடை ஏற்படாது.

164. நீங்கள் சமிக்ஞை கொண்ட ஒரு சந்திப்பை நெருங்கும் போது வேகத்தை அதிகரிக்கக்கூடாது. சமிக்ஞை விளக்கு மாறும் வரை உங்கள் வேகத்தைக் குறைத்து எப்போதும் தயாராக இருக்க வேண்டும். போக்குவரத்து விளக்கானது பச்சை நிறத்திலிருந்து மஞ்சள் நிறத்திற்கு மாறும் போது வேகத்தை குறைக்க இது உங்களுக்குத் தேவையான நேரத்தை அளிக்கும்.

போக்குவரத்து விளக்கானது சற்றுமுன்பு தான் மஞ்சள் நிறத்திற்கு மாறியிருக்கும்:

- At 'A' -வில்- நிறுத்தும் கோட்டிற்கு முன்பாக போதுமான தூரம் இல்லை, வேகத்தைக் குறைத்து, 'நிறுத்தும் கோட்டில்' நிறுத்தவும்;
- 'B'-யில்- நீங்கள் நிறுத்தும் கோட்டிற்கு மிகவும் அருகில் உள்ளீர்கள் மற்றும் 'நிறுத்தும் கோட்டிற்கு' முன்னால் பாதுகாப்பாக நிறுத்தக்கூடிய வாய்ப்பு உங்களுக்கு இல்லை, நீங்கள் தொடர்ந்து செல்லலாம்.



165. போக்குவரத்து ஸ்தம்பித்திருக்கும் போது, மஞ்சள்-கட்டம் இல்லாமல் இருந்தாலும் கூட சிறிய சாலையின் வழியாக வாகனங்கள் செல்ல அனுமதிப்பது மரியாதைக்குரியதாகும்.

(a) எப்போதும் வெள்ளைக் கோட்டிற்கு முன்பாக நிற்கவும். குறிக்கப்பட்டிருக்கும் கோட்டைத் தாண்டிச் செல்லும் பாதசாரிகளுக்கு தடை ஏற்படுத்தி அவர்களை நிறுத்தக்கூடாது.

(b) உங்களை நோக்கி இருக்கும் போக்குவரத்து விளக்கு பச்சையாக மாறும் போது, நீங்கள் நகரத் தொடங்குவதற்கு முன்பாக இடப்புறமும், வலப்புறமும் பிற வாகனங்கள் வருகின்றனவா எனப் பார்க்கவும்.

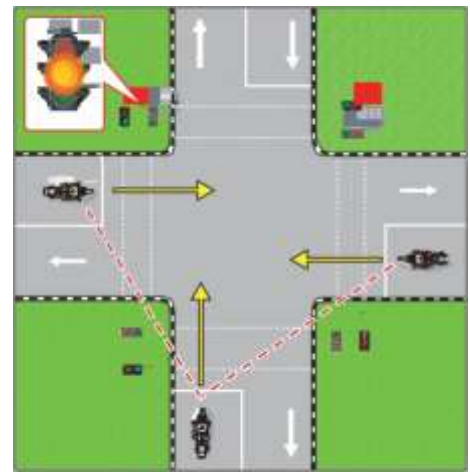
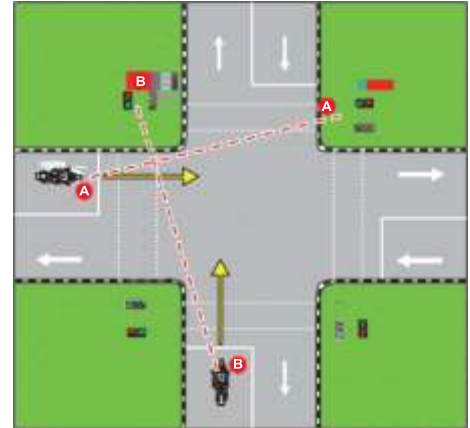
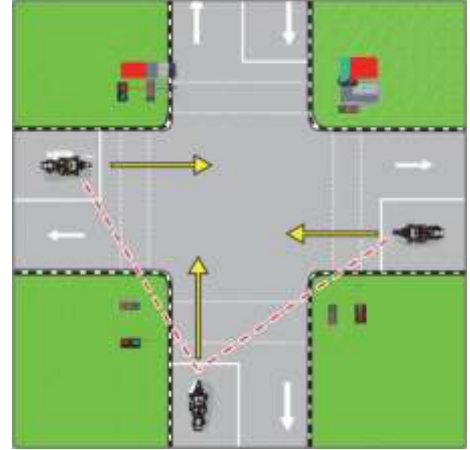


பல போக்குவரத்து விளக்குகள் நிறுவப்பட்டுள்ள ஒரு சிக்கலான சந்திப்பில், B என்ற நபர் உங்களை நோக்கி இருக்கும் போக்குவரத்து விளக்குகளுக்கு அடிபணிந்து நடப்பார்.

பாதசாரி உதவிக்குறிப்புகள் - சந்திப்புகளை நெருங்கும் போது எப்போதும் வேகத்தை குறைக்கவும் மற்றும் வழிவிடவும் தயாராக இருக்க வேண்டும் அல்லது ஆபத்தை எதிர் கொள்ளும் போது வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டும். மாறும் போக்குவரத்து விளக்குகள் குறித்தும், உங்களுடைய பாதையைக் கடந்து செல்லும் வாகனங்கள் குறித்தும் எச்சரிக்கையாக இருக்கவும். சந்திப்புகளில் மிகவும் பாதிப்புக்கு ஆட்படக்கூடும் சைக்களில் ஓட்டுபவர்கள், பாதசாரிகள் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் குறித்து எச்சரிக்கையாக இருக்கவும்.

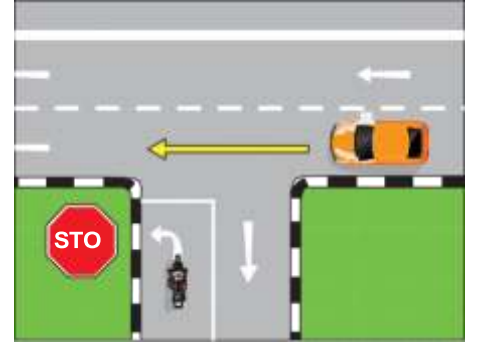
ஒரு சமிக்ஞை விளக்கு கொண்ட சந்திப்பில் இடதுபுறம் அல்லது வலதுபுறம் திரும்பும் போது, பாதசாரிகள் வலது புறமும், இடதுபுறமும் சாலையைக் கடந்து செல்ல அனுமதிக்கும் உங்களுக்கு வலதுபுறமும் இடதுபுறமும் அமைந்துள்ள பாதசாரிகள் கடந்து செல்வதற்கான விளக்குகளும் பச்சையாக இருக்கும் என்பதை நினைவில் கொள்ளவும். முன்னெச்சரிக்கையாக முன்னோக்கிச் செல்லவும் மற்றும் அங்கு பாதசாரிகள் இருந்தால் முழுவதுமாக நின்று அவர்களுக்கு வழிவிடவும். பாதசாரிகள் உங்களுடைய பாதையை விட்டு சென்றவுடன் மட்டுமே நீங்கள் தொடர்ந்து செல்ல வேண்டும். ஒரு பாதசாரியின் முன்பு ஒரு போதும் திரும்ப வேண்டாம்.

போக்குவரத்து விளக்குகள் செயல்படாத நிலையில் இருக்கும் போது மஞ்சள் விளக்குகள் தொடர்ந்து ஒளிர்ந்து கொண்டிருக்கும். இவ்வாறு நிகழ்ந்தால், வேகத்தைக் குறைத்து பிற வாகனங்கள் வருகின்றனவா எனப் பார்க்கவும். மேலும் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் காவல்துறை அதிகாரி உள்ளாரா எனப் பார்த்து அவருடைய சமிக்ஞைகளுக்கு அடிபணிந்து நடக்கவும்.

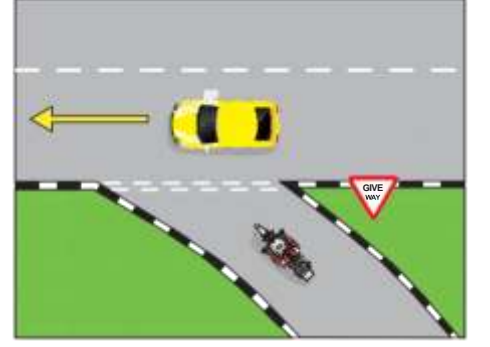


போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு இல்லாத ஒரு சந்திப்பைக் கடந்து செல்லும் போது எடுக்க வேண்டிய பாதுகாப்பு முன்னெச்சரிக்கைகள்

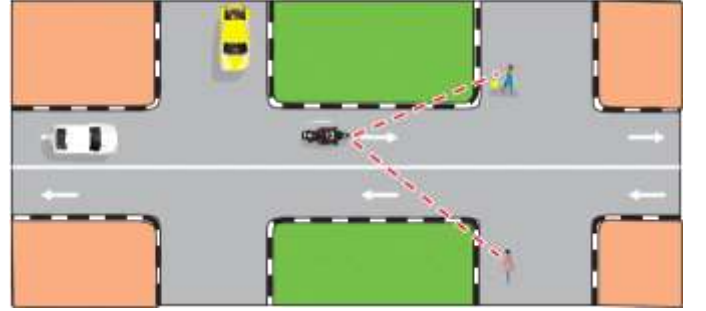
166. ஒரு 'STOP' குறியீட்டுடன் கூடிய சந்திப்புகளில், நிறுத்தும்-கோட்டிற்கு முன்பாக நிறுத்தவும் மற்றும் முதன்மையான சாலையில் செல்லும் போக்குவரத்திற்கு வழிவிடவும்.



GIVE WAY குறியீட்டுடன் கூடிய சந்திப்புகளில், வேகத்தைக் குறைக்கவும் மற்றும் தேவைப்பட்டால் முதன்மையான சாலையில் செல்லும் போக்குவரத்திற்கு வழிவிடவும்.



நீங்கள் ஒரு பக்கவாட்டு சாலையை நெருங்கும் போது உங்களுடைய வேகத்தைக் குறைக்கவும். முதலில் வலதுபுறமும் பின்னர் இடதுபுறமும் சாலையைப் பயன்படுத்தும் மற்ற நபர்கள் உள்ளனரா எனப் பார்க்கவும். தேவைப்பட்டால் நிறுத்துவதற்கு தயாராகவும்.

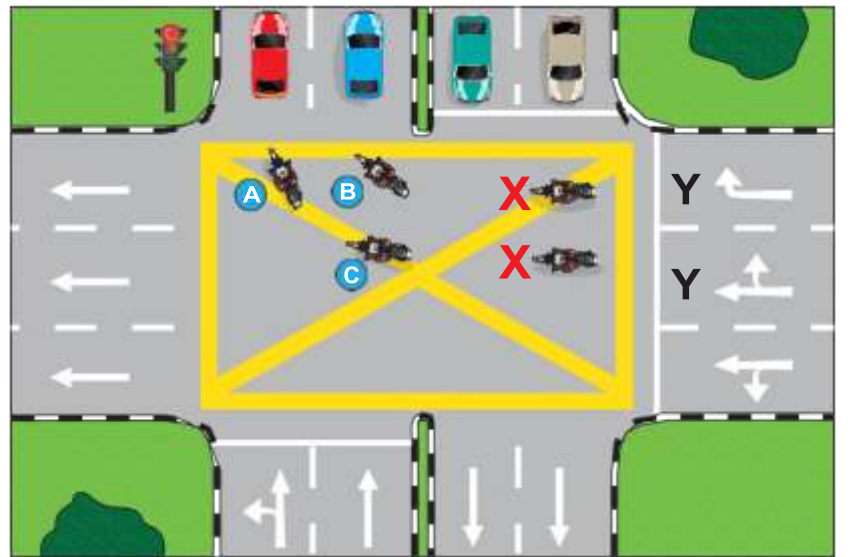


மஞ்சள் கட்டத்தின் அர்த்தம்

167. எந்த ஓர் ஓட்டுநரும் போக்குவரத்து விளக்குகள் அவருக்கு சாதகமாக இருக்கும் போதும் கூட அவருடைய வாகனத்தை மஞ்சள் கட்டம் கொண்டு குறியிடப்பட்டிருக்கும் ஒரு சந்திப்பிற்குள் ஓட்டிச் செல்வது குற்றமாகும். எனினும் மஞ்சள் கட்டத்தில் நுழைந்ததற்காக ஓர் ஓட்டுநருக்கு அல்லது சவாரி செய்பவருக்கு அபராதம் விதிக்கப்படாத சில சூழ்நிலைகளும் இங்கு உள்ளன.

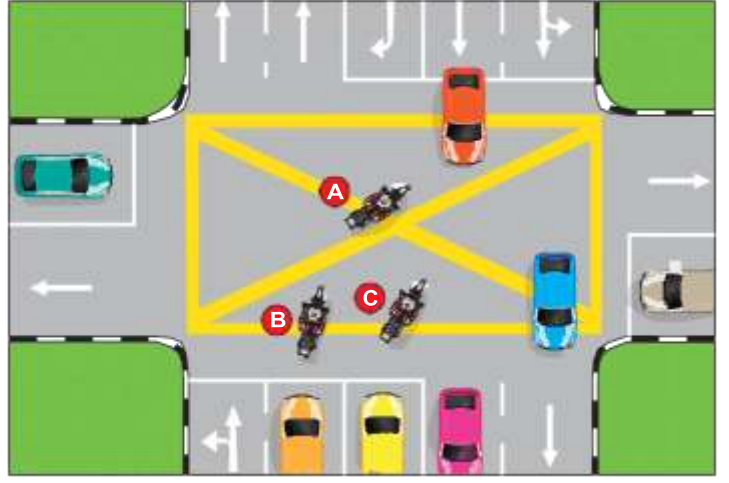
(A) சூழ்நிலை ஒன்று

முதல் சூழ்நிலையில் வாகனங்கள் ஒரு கட்டம் போன்ற சந்திப்பில் திருப்பும் போது, மற்ற வாகனங்களுக்கு தடை ஏற்படுத்தக்கூடாது. வாகனங்களைத் திருப்பும் X என குறியிடப்பட்டிருக்கும் ஓட்டுநர்கள் அல்லாத A,B மற்றும் C ஓட்டுநர்களின் வெளியேறும் வழித்தடங்கள் மற்ற வாகனங்களால் தடுக்கப்பட்டிருக்கும் போது மட்டும் அவர்கள் மஞ்சள் கட்டத்திற்குள் நுழையலாம். எனினும் போக்குவரத்து விளக்குகள் மாறும் போது X எனக்குறியிடப்பட்ட வாகனங்கள் போக்குவரத்தைத் தடுக்கக்கூடும் மற்றும் ஓட்டுநர்களுக்கு அபராதம் விதிக்கப்படும், உள்ளபடியே அவர்கள் நிறுத்தும்-கோட்டிற்குப் பின்னால் 'Y'-ல் காத்திருக்க வேண்டும்.Y.



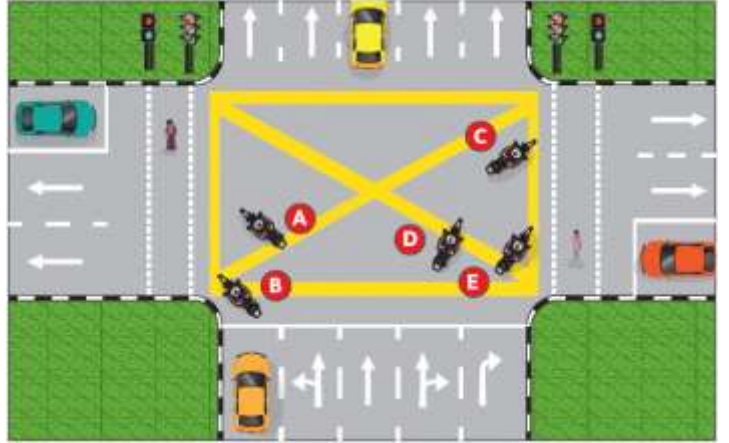
(B) சூழ்நிலை இரண்டு

இரண்டாவது சூழ்நிலை என்பது மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் மஞ்சள் கட்டத்தில் காத்திருந்துகொண்டு எதிர்வரும் போக்குவரத்தை நோக்கி வலதுபுறம் திரும்ப முயற்சி செய்கிறார்கள். A, B மற்றும் C எனக்குறியிடப்பட்ட வாகனங்களின் ஓட்டுநர்கள் அவர்களுடைய திருப்பத்தை பூர்த்தி செய்வதற்கு பொருத்தமான வாய்ப்பு வரும் வரை அவர்கள் மஞ்சள் கட்டத்தில் நிற்கலாம். போக்குவரத்து விளக்குகள் அவர்களுக்கு எதிராக சிவப்பாக மாறினால், திரும்புவதைப் பூர்த்தி செய்ய அவர்கள் தொடர்ந்து சென்று மஞ்சள் கட்ட சந்திப்பிலிருந்து வெளியேறலாம்.



(C) சூழ்நிலை மூன்று

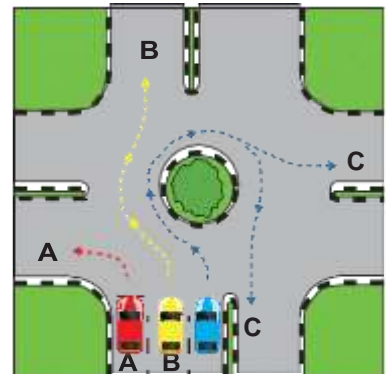
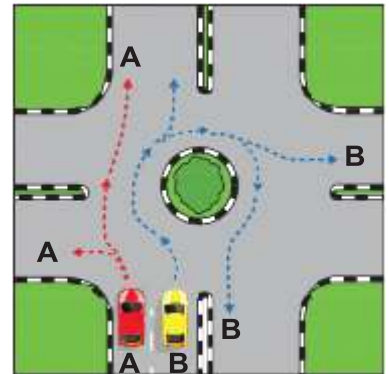
மூன்றாவது சூழ்நிலை என்பது பாதசாரிகள் சாலையைக் கடப்பதால் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் வலப்புறம் அல்லது இடப்புறம் திரும்பும் பொருட்டு ஒரு மஞ்சள் நிறக் கட்டம் கொண்ட சந்திப்பில் காத்திருக்கிறார்கள். A, B, C, D மற்றும் E வாகனங்களின் ஓட்டுநர்கள் திரும்ப முடியாதவாறு பாதசாரிகள் சாலையைக் கடப்பதால் அவர்கள் மஞ்சள் கட்டத்திற்குள் நுழையக்கூடும்.



வட்டச்சுற்று வழியில் எப்படிக் கடந்து செல்ல வேண்டும்

168. ஒரு வட்டச்சுற்று வழியை நெருங்கும் போது:
- உங்களுடைய வேகத்தை குறைக்கவும்;
 - எந்த வெளியேறும் வழியாக நீங்கள் செல்ல வேண்டும் என்பதை முடிந்தவரை சீக்கிரமாக முடிவு செய்யவும்;
 - சரியான வழித்தடத்தில் செல்லவும்;
 - உங்களைச் சுற்றி இருக்கும் போக்குவரத்தின் வேகத்தையும், நிலைகளையும் குறித்து ஜாக்கிரதையாக இருக்கவும்.
169. ஒரு வட்டச்சுற்று வழியில் நுழையும்போது:
- ஒரு வட்டச்சுற்று வழியில் உங்களுக்கு வலதுபுறம் உள்ள போக்குவரத்திற்கு வழிவிடவும் (சாலைக் குறியீடு வேறுவகையில் குறிப்பிடாத வரை);
 - வட்டச்சுற்று வழியில் ஏற்கனவே இருக்கும் போக்குவரத்தைப் பார்க்கவும்;
 - நீங்கள் வெளியேறும் வழி அடைக்கப்பட்டிருப்பதை உங்களால் பார்க்க இயன்றால் வட்டச்சுற்று வழியில் நுழையாதீர்கள்;
170. ஒரு வட்டச்சுற்று வழியில் வந்தவுடன்:
- உங்கள் முன்னால் கடந்து செல்லும் வாகனங்களைப் பார்த்து அவற்றிற்கு வழிவிடவும்;
 - ஒரு வெளியேறும் வழியை நீங்கள் தாண்டிச் செல்லும் போது அல்லது அடுத்து வெளியேறும் வழி மூலம் சென்று விட உத்தேசிக்கும் போது எச்சரிக்கையாக இருக்கவும்;
 - வழித்தடங்களை மாற்றும் போது முன்னதாகவே உங்களுடைய நோக்கத்தை சமிக்ஞை செய்யவும்;
 - வட்டச்சுற்று வழியை விட்டு நீங்கள் செல்லும் முன் இடப்புறமாக சமிக்ஞை செய்யவும்.

பொதுவான விதி என்னவென்றால்:
 A என்ற வழித்தடத்திலிருந்து போக்குவரத்தானது விளக்கப்படத்தில் உள்ளவாறு 'A' வுக்குச் செல்கிறது;
 B என்ற வழித்தடத்திலிருந்து போக்குவரத்து 'B'-க்குச் செல்கிறது;
 C என்ற வழித்தடத்திலிருந்து போக்குவரத்து 'C'-க்குச் செல்கிறது.





சாலையின் பல்வேறு நிலைமைகளில் வாகனம் ஓட்டுதல்

ஒரு சரிவில் மேல்நோக்கி வாகனம் ஓட்டுதல்

171. ஒரு சரிவில் அல்லது சாய்வை நெருங்கும் போது, சரிவின் மேல் செல்ல ஒரு தட்டையான சாலையில் செல்வதைக் காட்டிலும் வேகத்தை அதிகரிக்கவும்.



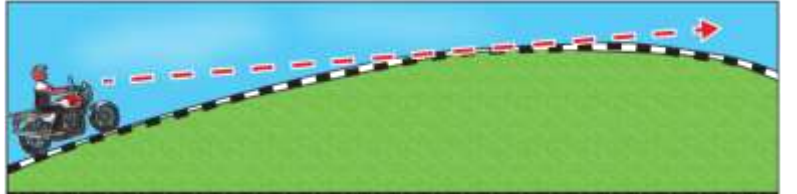
172. வாகனமானது வேகத்தை இழக்கும் வகையில் அறிகுறிகளைக் காண்பித்தால், விரைவாக ஒரு தாழ்நிலை கியருக்கு மாறி வேகத்தை அதிகரிக்கவும்.



173. மலியானது செங்குத்தாக இருக்கும்பட்சத்தில், மேலே செல்வதற்கு முன்பாக 3வது கியரில் இருந்து 2 வது கியருக்கு மாறவும். முன்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்கு மிகவும் நெருக்கமாக வாகனம் ஓட்டக்கூடாது.



174. சரிவின் உச்சியை நீங்கள் நெருங்கும் போது கவனமாக இருக்க வேண்டும் ஏனென்றால் சரிவின் மற்றப் பக்கத்திலிருந்து எது உங்களை நெருங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை உங்களால் பார்க்கமுடியாது. நீங்கள் இட்டதுபுறமாகவே செல்ல வேண்டும் மற்றும் கவனமாக முன்னோக்கிச் செல்லவும். முன்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்கு மிகவும் நெருக்கமாக வாகனம் ஓட்டக்கூடாது.



ஒரு சரிவில் கீழ்நோக்கி வாகனம் ஓட்டுதல்

175. ஒரு சரிவில் கீழ்நோக்கி வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பாக பொருத்தமான கியரைத் தேர்வு செய்யவும். குறைவான சரிவில் 3வது அல்லது 2 வது கியரைப் பயன்படுத்தவும். செங்குத்தான சரிவில் 2வது அல்லது 1வது கியரைப் பயன்படுத்தவும்.



(a) குறைவான சரிவில் 3வது அல்லது 2வது கியரைப் பயன்படுத்தவும்.



(b) செங்குத்தான சரிவில் 2வது அல்லது 1வது கியரைப் பயன்படுத்தவும்.

176. நீண்ட தூர கீழ்நோக்கிய சரிவில் பாத-பிரேக்கைப் பயன்படுத்துவதைக் காட்டிலும் 'எஞ்சின்-பிரேக்கைப்' பயன்படுத்துவது மிகவும் சிறந்ததாகும். ஏனென்றால் பாத-பிரேக்கைப் பயன்படுத்துவதால் பிரேக்குகள் அதிக அளவில் சூடாகி 'தேய்வடையக்கூடும்'. தேவைப்படும் போது மட்டுமே பாத பிரேக்கைப் பயன்படுத்த வேண்டும்.



கீழே இறங்கும், மேலே ஏறும் வாகனத்திற்கு சரியான வழி இருக்கும் போது. சரிவில் கீழே இறங்கும் போது அதிகப்படியான பின் தொடரும் தூரத்தைப் பேணவும்.

வேறுபட்ட வானிலைகளில் வாகனம் ஓட்டுதல்

177. வேறுபட்ட வானிலைகளில் வாகனம் ஓட்டும் போது எடுக்க வேண்டிய முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை பின்வருபவை காண்பிக்கின்றன

பகல்நேர வெளிச்சம் மற்றும் குறைவான வெளிச்சம் கொண்ட நிலைமைகள்

178. அதிகப்படியான அல்லது மிகவும் குறைவான வெளிச்சம் நமது பார்வையைத் திறணைப் பாதிக்கும். சூரிய ஒளியால் ஏற்படும் கண் கூச்சம் அல்லது பொருட்களின் மேல் அல்லது சாலையில் குளம் போல் கட்டியிருக்கும் நீரின் மேல் பட்டு பிரதிபலிக்கும் ஒளி நமது பார்வையைத் தெளிவற்றதாக ஆக்கும் மற்றும் பார்வையை முற்றிலுமாகத் தடை செய்யும். மிகவும் பிரகாசமாக இருக்கும் போது நீங்கள் கருப்புக் கண்ணாடிகளை அணிந்துகொள்ள வேண்டும் அல்லது சன்வைசரைத் தாழ்த்திக் கொள்ள வேண்டும்.



179. பகலாக இருந்தாலும் அல்லது இரவாக இருந்தாலும் முகப்பு விளக்குகளை எரிய விட்டு மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுவது சட்டப்படியான தேவை யாகும். பகல்நேரத்தில் உங்களுடைய முகப்பு விளக்கு வேலை செய்யாவிட்டாலும் கூட நீங்கள் வாகனம் ஓட்டக்கூடாது.



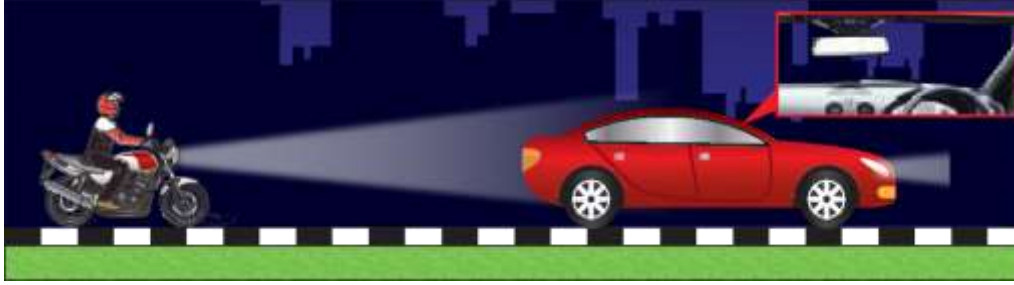
180. எதிரில் வரும் வாகனத்தின் முகப்பு விளக்கு உங்களுடைய பார்வையைத் தெளிவற்றதாக ஆக்கும் போது, அதைத் தடுக்க நீங்கள் உங்கள் இடப்பக்கமாக பார்க்க வேண்டும். உங்களுடைய வாகனத்தை வழிநடத்த சாலையின் விளிம்பைப் பயன்படுத்தவும். ஒளியானது உங்களுடைய பார்வையை முற்றிலும் தடை செய்தால், வேகத்தைக் குறைத்து சாலையின் பக்கவாட்டுப் பகுதியில் வாகனத்தை நிறுத்தவும். பார்வையை மீண்டும் பெற்ற பிறகு தொடர்ந்து செல்லவும்.



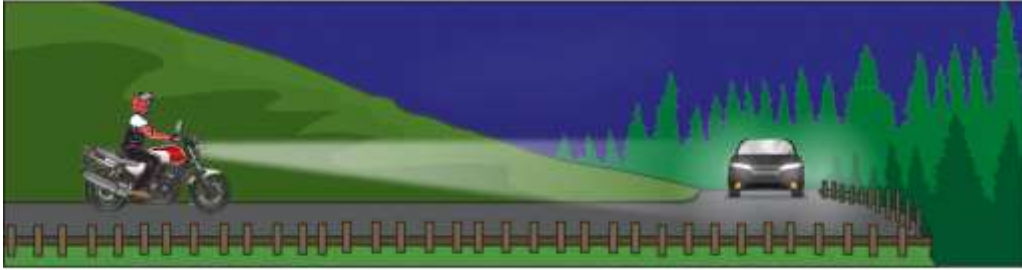
181. பகல் நேர வெளிச்சத்தில் உங்களுடைய முகப்பு விளக்குகளின் பிரகாசத்தைக் குறைத்துவிடவும், இதன் மூலம் உங்களை எளிதாகப் பார்க்க முடியும். இரவில் எதிரே வரும் போக்குவரத்தை எதிர் கொள்ளும் போது, சாலையில் வெளிச்சம் குறைவாக இருக்கும் பட்சத்தில் நீங்கள் உயர் ஒளிக்கற்றையைப் பயன்படுத்த வேண்டும்.



182. நீங்கள் மற்றொரு வாகனத்தின் பின்னால் தொடர்ந்து செல்லும் போது உங்களுடைய முகப்பு விளக்கின் பிரகாசத்தைக் குறைத்துக் கொள்ளவும். இல்லையெனில் உங்கள் முகப்பு விளக்கின் ஒளிக்கற்றை முன்னால் உள்ள வாகனத்தின் பின்னோக்கு கண்ணாடியால் பிரதிபலிக்கப்பட்டு வாகனம் ஓட்டுபவரின் பார்வையை தெளிவற்றதாக ஆகும். இரவில் வேறு ஒரு வாகனம் உங்களை முந்திச் செல்லும் போது, அந்தக் கார் உங்களைக் கடந்து சென்றவுடன் உங்களுடைய முகப்பு விளக்கின் பிரகாசத்தை நீங்கள் குறைக்க வேண்டும்.



183. வளைவுகளை நெருங்கும் போது, பார்வைப்புலம் குறைவாக இருந்தால் உயர் ஒளிக்கற்றையைப் பயன்படுத்தவும். இது சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களின் கவனத்தை ஈர்த்து உங்களுடைய அணுகல் குறித்து அவர்களுக்கு எச்சரிக்கை அளிக்கும்.

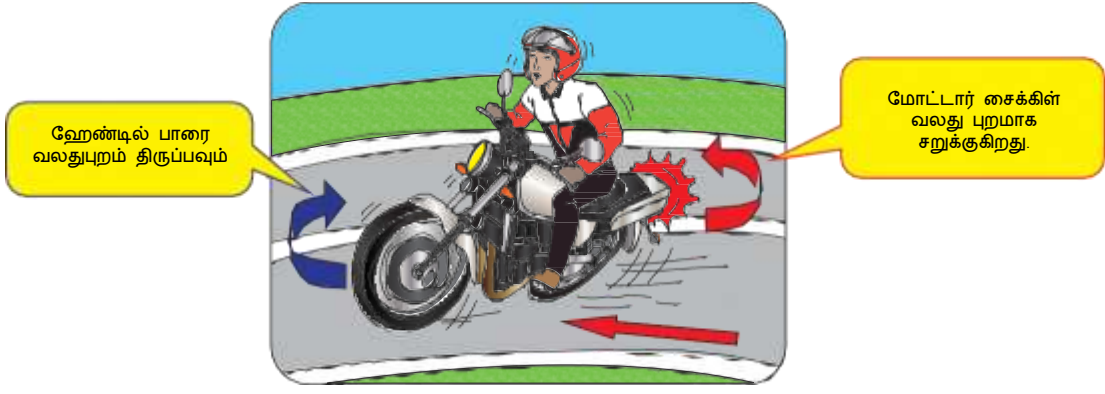


184. உங்களுடைய முகப்பு விளக்கின் வழக்கமான வேறுபாட்டெல்லைக்கு அப்பால் வாகனம் ஓட்டுவது பாதுகாப்பானதல்ல. உயர் ஒளிக்கற்றையில் சராசரியான முகப்பு விளக்கின் தூரம் ஏறத்தாழ 100 மீட்டர்கள் ஆகும்.



மழை பெய்யும் வானிலையில் வாகனம் ஓட்டுதல்

185. மழைபெய்யும் போது நீங்கள் மறக்கக்கூடாது மூன்று முக்கியமான அம்சங்கள் உள்ளன.
- உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்த வழக்கமான தூரத்தைப் போல இரண்டு மடங்கு தூரம் தேவைப்படுவதால் வேகத்தைக் குறைக்கவும், ஏனென்றால் இங்கு உங்களுடைய டயருக்கும், சாலைக்கும் இடைவே குறைவான உராய்வே இருக்கும்.
 - மிகவும் அழுத்தமாக பிரேக்கை மிதிப்பது சக்கரங்களைப் பூட்டக்கூடும் மற்றும் உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிள் கண்டிப்பாக சறுக்கலாம் அல்லது கட்டுப்பாடற்றி சுழலலாம். மோட்டார் சைக்கிள் சறுக்கினால், சறுக்கும் திசை நோக்கி மோட்டார் சைக்கிளைச் செலுத்தி, பிடிமானத்தை மீண்டும் பெறும் போது மோட்டார் சைக்கிளை நேராக்கவும்.
 - மழையில் நனைந்து குளிரில் வாகனம் ஓட்டுவது உங்களுடைய கவனத்தை இழக்கச் செய்யக்கூடும்.



பெய்யும் போது, சாலையின் மேற்பரப்பில் தண்ணீர் உருவாகிறது. நீங்கள் வேகத்தை அதிகரிக்கும் போது டயர்களுக்கும், சாலைக்கும் இடையே உள்ள தண்ணீர் அதிகரிக்கிறது. டயர்களுக்கு அடியில் அதிகப்படியான தண்ணீர் இருக்கும் போது டயர்களுக்கும், சாலைக்கும் இடையேயான உராய்வில் இழப்பு ஏற்படுகிறது மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள் சாலையின் மேற்பரப்பின் ஊடே சறுக்குகிறது. இது 'அக்குவாபிளே னிங்' (ஹைட் ரோபிளே னிங்) என அழைக்கப்படுகிறது. அக்குவாபிளே னிங்கின் விளைவை எதிர் கொள்ள, விட்டு விட்டு பிரேக் பிடிப்பதன் மூலம் (ஆன் & ஆஃப்) பிடிமானத்தை மீண்டும் பெறவும். நல்ல டயர்களால் கூட அக்குவாபிளே னிங்கைத் தடுக்க இயலாது.

உங்களால் முடியும் பட்சத்தில் மழை வெள்ளங்களின் ஊடே வாகனம் ஓட்டுவதைத் தவிர்க்கவும். தவிர்க்கமுடியாத பட்சத்தில் ஒரு தாழ்நிலை கியரைப் போட்டு, எஞ்சின் வேகத்தை அதிகரிக்க த்ரோட்டிலை சமமாகத் திறக்கவும் மற்றும் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தவும், மழை வெள்ளங்களின் வழியாகச் செல்ல அரை கிளட்சைப் பயன்படுத்தவும். மழை வெள்ளத்தின் வழியாக கடந்து சென்ற பிறகு, வேகத்தை அதிகரிக்கக்கூடாது. பிரேக்குகளை உலர வைக்கும் பொருட்டு குறைந்த இடைவெளிகளில் மீண்டும் மீண்டும் விட்டு விட்டு (ஆன் & ஆஃப்) பிரேக் பிடிக்க வேண்டும். பிரேக் அமைப்பின் செயல்திறன் மீண்டும் பெறப்பட்டவுடன் நீங்கள் வேகத்தை அதிகரிக்கலாம். பார்வைப் புலம் குறைவாக இருந்தால் மோட்டார் சைக்கிளின் முகப்பு விளக்குகளும், பின்புற விளக்கும் ஆன் செய்யப்பட்டிருப்பதை உறுதி செய்யவும், இதன்மூலம் சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்கள் உங்களை எளிதாகப் பார்க்க முடியும்.

பார்வைப்புலம் மிகவும் குறைவாக இருக்கும் போது உங்களால் தெளிவாகப் பார்க்க இயலாது, எனவே சாலையின் பக்கவாட்டுப் பகுதியில் நின்று, ஆபத்து விளக்குகளை ஆன் செய்து (ஏதேனும் இருந்தால்) உங்களுடைய இருப்பை மற்றவர்களுக்குத் தெரிவிக்கவும்.

காற்று வீச்சும் நிலைமைகளில் வாகனம் ஓட்டுதல்

186. அதிமாகக் காற்று வீச்சும் நிலைமைகளில் வாகனம் ஓட்டும் போது, நீங்கள் வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டும், ஒரு தாழ்நிலை கியரைப் பயன்படுத்தவும் மற்றும் பிற வாகனங்களின் பாதையில் நீங்கள் தள்ளிச் செல்லப்படாமல் இருக்க ஹேண்டில் பாரை இரண்டு கைகள் கொண்டு கெட்டியாகப் பிடித்துக் கொள்ளவும்.



வளைவில் திரும்புதல்

187. ஒரு வளைவில் அல்லது மூலையில் செல்லும் போது மையவிலக்கு விசையானது மோட்டார் சைக்கிளை வெளிப்புறமாகத் தள்ளக்கூடும். ஒரு கூரிய வளைவைச் சுற்றி பாதுகாப்பாக செல்லும் போது நீங்கள் வேகத்தைக் குறைத்து, பொருத்தமான வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். ஒரு வளைவைச் சுற்றி செல்லும் போது நீங்கள் வேகத்தை அதிகரித்தால், மையவிலக்கு விசையின் தள்ளுதல் அதிகமாக இருக்கும் மற்றும் நீங்கள் உத்தேசிக்கும் பாதையில் செல்வது சிரமமாக இருக்கக்கூடும்.

வளைவில் திரும்பும் போது பின்பற்ற வேண்டிய வாகனம் ஓட்டுவதற்கான தோற்ற அமைவுகள்

மோட்டார் சைக்கிளுடன் சாய்தல் - படிப்படியான வளைவுகளைக் கடக்கும் போது வாகனம் ஓட்டுவதற்கான தோற்ற அமைவு

மோட்டார் சைக்கிளுக்கு வெளிப்புறம் சாய்தல் - கூரிய வளைவு அல்லது மூலையைக் குறைந்த வேகத்தில் கடந்து செல்வதற்கான தோற்ற அமைவு

மோட்டார் சைக்கிளுக்கு உட்புறம் சாய்தல் - வளைவுகளில் அதிக வேகத்தில் கடந்து செல்வதற்கான தோற்ற அமைவு



- (i) உங்கள் மோட்டார் சைக்கிள் இருக்கும் அதே கோணத்தில் சாய்ந்து கொள்ளவும்.
- (ii) உங்களுடைய தலையை நேராக வைக்கவும்.
- (iii) உங்களுடைய முழங்கால்கள் மற்றும் தொடைகளைக் கொண்டு எரிபொருள் டேங்கைப் பற்றிப் பிடிக்கவும்.
- (iv) அதிகப்படியாக சாயக்கூடாது.
- (v) வலது பாதத்தை காலடித்தாங்கியில் உறுதியாக வைக்கவும்.

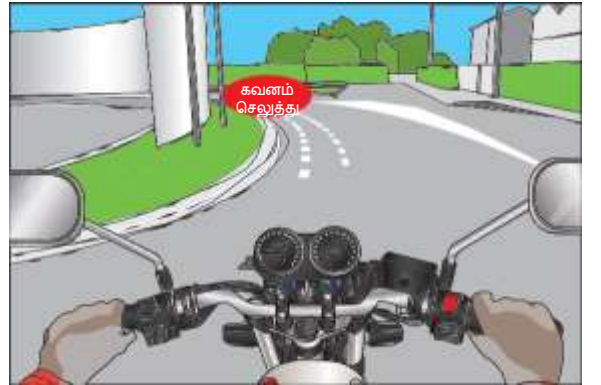
- (i) உங்களுடைய உடலை மோட்டார் சைக்கிள் சாயும் கோணத்திலிருந்து விலகி வெளிப்புறமாக சாய்த்துக் கொள்ளவும்.
- (ii) உங்களுடைய தலையை நேராக வைக்கவும்.
- (iii) வலது பாதத்தை காலடித்தாங்கியில் உறுதியாக வைக்கவும்.

- (i) மோட்டார் சைக்கிளின் சாயும் கோணத்தை விட அதிகமாக சாயவும்.
- (ii) உங்களுடைய தலையை நேராக வைக்கவும்.
- (iii) வலது பாதத்தை காலடித்தாங்கியில் உறுதியாக வைக்கவும்.

ஒரு வளைவைக் கடந்து செல்வதற்கான செயல்முறை:

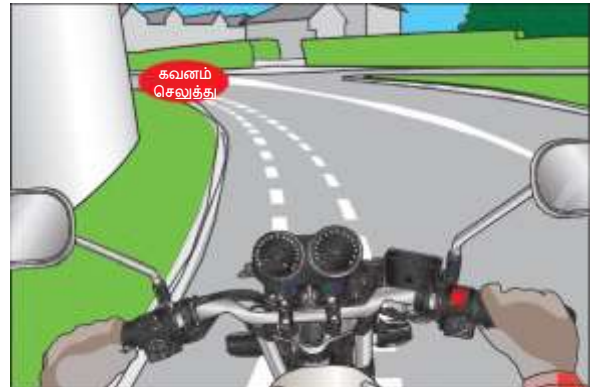
வளைவுக்குள் நுழைவதற்கு முன்பு:

- (i) ஒரு மூலைக்குள் நுழைவதற்கு முன்பு வேகத்தைக் குறைக்கவும்.
- (ii) வளைவின் வளைந்தநிலையை உன்னிப்பாக கவனிக்கவும்.
- (iii) பொருத்தமான கியருக்கு மாற்றி நீங்கள் உத்தேசித்த பாதையை எதிர் நோக்கவும்.



வளைவில் கடந்து செல்லுதல்:

- (i) வளைவில் திரும்புவதற்கு பொருத்தமான வாகனம் ஓட்டும் தோற்ற அமைவைப் பின்பற்றவும்.
- (ii) உங்களுடைய வேகத்தைப் பேணவும்.
- (iii) பிரேக் அல்லது கிளட்சைப் பயன்படுத்தக்கூடாது.
- (iv) நீங்கள் செல்ல உத்தேசித்துள்ள பாதையை எதிர் நோக்கவும்.
- (v) உங்களுடைய பயணப்பாதையைச் சீரமைத்துக் கொள்ளவும். வலக்கை பக்க வளைவில் இடதுபுறத்திற்கு நெருக்கமாக சென்று உங்களுடைய பார்வைப் புலத்தை அதிகரித்துக் கொள்ளவும். இடக்கைப் பக்க வளைவில் நடுக்கோட்டிற்கு அருகில் செல்லவும்.



வளைவை விட்டு வெளியேறுதல்:

- (i) வேகத்தை அதிகரித்து நீங்கள் செல்லும் இடத்தை குறிப்பாக மூலை யின் அல்லது வளைவின் வெளியேறும் புள்ளியைப் பார்க்கவும்.

வழக்கமான வாகனம் ஓட்டும் தோற்ற அமைவை மீண்டும் தொடரவும்.



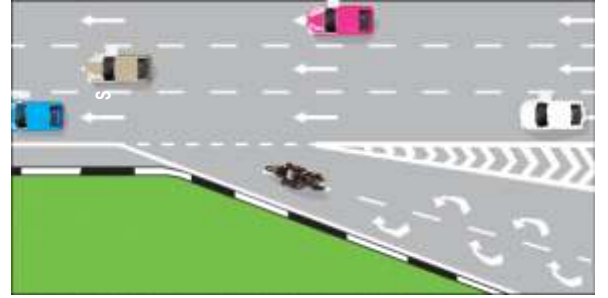
அதிவிரைவுச்சாலைகளில் வாகனம் ஓட்டுதல்

188. அதிவிரைவுச்சாலைகள் சாதாரணச் சாலைகளை விட தடையற்ற, சீரான மற்றும் வேகமான போக்குவரத்து ஓட்டத்திற்காக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. அதிவிரைவுச்சாலைகளில் நீங்கள் போக்குவரத்துச் சூழ்நிலைகளுக்கு முன்னதாகவும், வேகமாகவும் எதிர்வினையாற்ற வேண்டும். எனவே அதிவிரைவுச்சாலைகளில் வாகனம் ஓட்டும் போது கவனமாகவும், விழிப்பாகவும் இருப்பது மிகவும் முக்கியமானதாகும்.

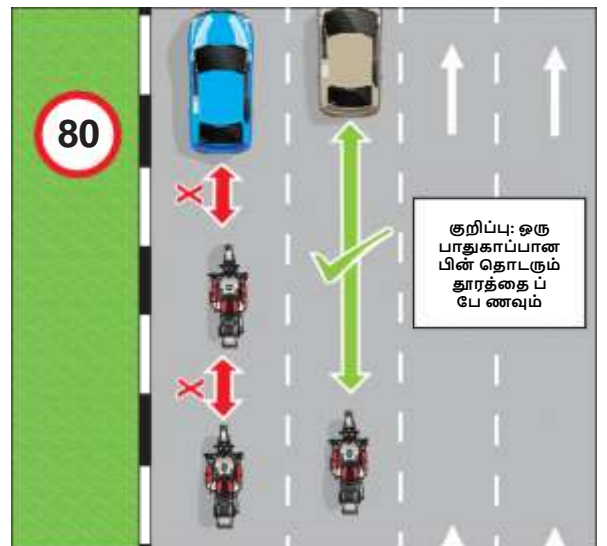
சீரான போக்குவரத்து ஓட்டத்திற்கு தடை ஏற்படுத்தாமல் இருக்க கீழே பட்டியலிடப்பட்ட வாகனங்கள் அதிவிரைவுச்சாலையில் அனுமதிக்கப்படமாட்டா:

- | | |
|--|---|
| a) மிதிவண்டிகள் | j) ரோடு ரோலர்கள் |
| b) மூன்று சக்கர வண்டிகள் | k) ரெடி-மிக்ஸ் கான்கிரீட் டிரக்குகள் |
| c) இயலாமை கொண்ட நபர்களுக்கான வாகனங்கள் | l) நடமாடும் கிரேன்கள் |
| d) மூன்று சக்கர ரிக்சா | m) ஃபோர்க்லிப்ட்ஸ் |
| e) பக்கவாட்டு கார்களுடன் கூடிய மோட்டார் சைக்கிள்கள் | n) எஸ்கவேட்டர்கள் |
| f) மின்சார மோட்டர்களால் உந்தப்படும் மோட்டர் சைக்கிள்கள் | o) ரோடு பேவர்கள் |
| g) 3 சக்கர வேன்கள் | p) டிராக்டர்கள் |
| h) தாழ்வான டிரெயிலர்கள் | q) கொட்டிகள் |
| i) வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொண்டிருப்பவர்களால் ஓட்டப்படும் வாகனங்கள் | r) வில் லோடர்கள் |
| | s) புல் டோசர்கள் |
| | t) கிரேடர்கள் |
| | u) நடமாடும் கான்கிரீட் பம்புகள் |
| | v) ஹைட்ரண்ட் டிஸ்பென்ஸர்கள் |
| | w) மின்சார சைக்கிள்கள் (E-பைக்ஸ்) (E-bikes) |

189. அதிவிரைவுச்சாலைகளில் இணைய அதிவிரைவுச் சாலைக்கு இட்டுச் செல்லும் குறுகிய சாலைக்கு நீங்கள் வந்தவுடன் உங்களுடைய உத்தேசத்தை நீங்கள் சமிக்ஞை செய்யவும். அதிவிரைவுச்சாலையில் வாகனங்களின் வேகத்திற்கு ஏற்றால் போல் உங்களுடைய வேகத்தை அதிவேக வழித்தடத்தில் அதிகரிக்கவும். இதன்மூலம் அதிவிரைவுச்சாலையின் போக்குவரத்து ஓட்டத்தில் உங்களால் சீராக இணையமுடியும்.

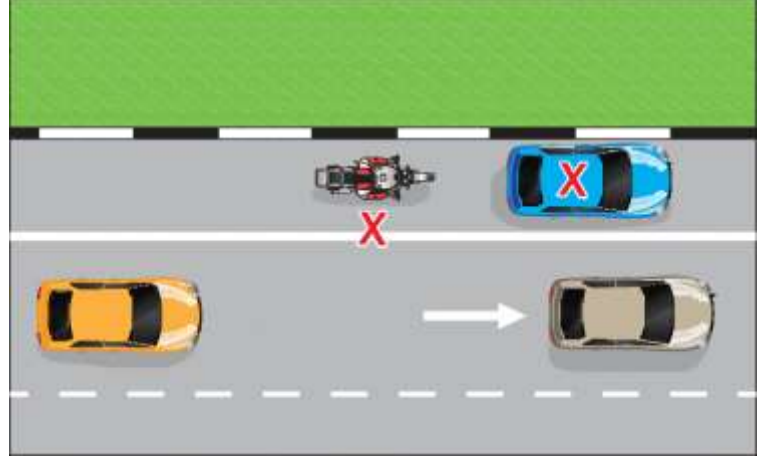


190. அதிவிரைவுச்சாலையில், அதிவிரைவுச்சாலையின் வேக வரம்புக்கு நெருக்கமாக நிலையான வேகத்தில் அல்லது உங்களுடைய வாகனத்தின் வேக வரம்புக்குள் உங்களுடைய வாகனத்தை ஓட்டவும் மற்றும் உங்களுக்கும், உங்கள் முன்னால் இருக்கும் ஒரு வாகனத்திற்கும் இடையே ஒரு பாதுகாப்பான பின் தொடரும் தூரத்தைப் பேணவும். பெரும்பாலான அதிவிரைவுச் சாலைகளின் வேகவரம்பு 80 கிமீ/மணி மற்றும் 90 கிமீ/மணி ஆகும். KPE-யின் வேக வரம்பு 70 கிமீ/மணி அல்லது 80 கிமீ/மணி ஆகும்.



191. வழக்கமான இடைவெளிகளில் உங்களுடைய ஸ்பீடோமீட்டரைப் பார்த்து உங்களுடைய வாகனத்தின் வேகத்தைக் கவனிக்கவும். பிற வாகனங்களுடன் பந்தயத்தில் ஈடுபடாதீர்கள் அல்லது போக்குவரத்துக்கு உள்ளேயும் வெளியேயும் அடிக்கடி திசையை மாற்றாதீர்கள். சாலையின் மற்ற பக்கத்தில் ஒரு விபத்து ஏற்படுவதை நீங்கள் கண்டால், நீங்கள் வாகனத்தை நிறுத்தாமல் முன்னிருக்கும் சாலையில் கவனத்தைச் செலுத்த வேண்டும்.
192. மற்றொரு வாகனத்தை முந்திச்செல்லும் நேரங்கள் அல்லாது மற்ற நேரங்களில் வலது புறத்தில் உள்ள எல்லாவற்றிற்கும் வெளியே உள்ள வழித்தடத்தைப் பயன்படுத்தக்கூடாது; அது அவசரநிலை வாகனங்கள் மற்றும் முந்திச்செல்லுதல் ஆகியவற்றிற்கானதாகும். அதை நீங்கள் பயன்படுத்தினால் உடனடியாக பாதுகாப்பாக இருக்கும் பட்சத்தில் உட்புற வழித்தடத்திற்கு திரும்பிவிட வேண்டும். அதிவிரைவுச்சாலையில் முந்திச்செல்லும் போது வேக வரம்பைத் தாண்டக்கூடாது.
193. மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்கள் இடதுபுறம் செல்ல வேண்டும் மற்றும் நடு வழித்தடங்களை 'ஆக்கிரமிக்கக்' கூடாது. சாலையின் நடுப்பகுதியை ஆக்கிரமிப்பு செய்வது போக்குவரத்தை நிறுத்தி அதன் ஓட்டத்தை மெதுவாக்கும்; வேகமாகச் செல்லும் பிற வாகனங்கள் ஆபத்தான முறையில் இடதுபுறம் முந்திச்செல்லவும் இது வழிவகுக்கும்.

194. சாலையின் வெளிப்புற வழித்தடத்திற்கு வெளியே உள்ள நடை பாதை உட்பட அதிவிரைவுச்சாலையில் நிற்கவோ அல்லது வாகனத்தை நிறுத்தவோ கூடாது. ஒரு அதிவிரைவுச்சாலையின் வெளிப்புற வழித்தடத்திற்கு வெளியே உள்ள நடை பாதையில் வாகனம் ஓட்டுவது குற்றமாகும்.

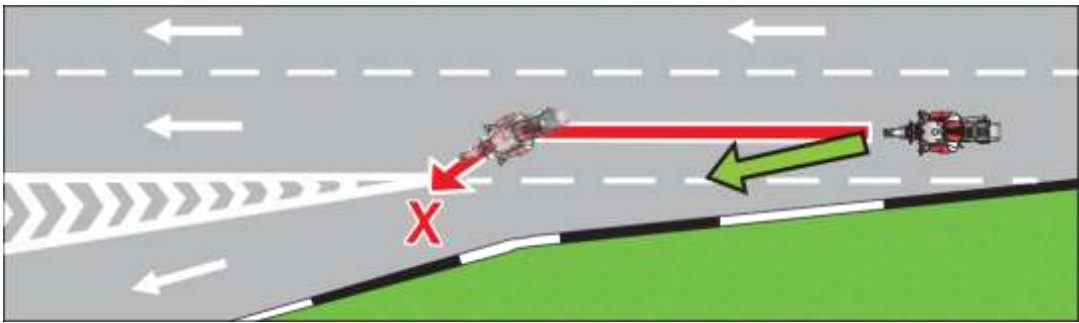


வாகனம் பழுதடையும் அல்லது விபத்து ஏற்படும் துழ்நிலைகளில் நீங்கள் உங்களுடைய வாகனத்தை அதிவிரைவுச்சாலையின் வெளிப்புற வழித்தடத்திற்கு வெளியே உள்ள நடை பாதையில் நிற்கவோ அல்லது உங்களுடைய வாகனத்தை நிறுத்தவோ செய்யலாம்.

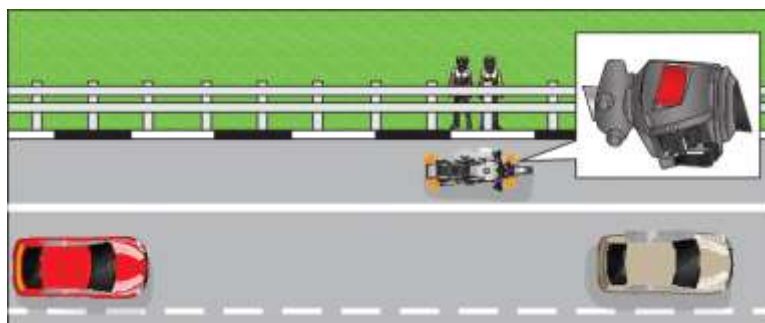
ஒரு அதிவிரைவுச்சாலையின் வெளிப்புற வழித்தடத்திற்கு வெளியே உள்ள நடை பாதையில் வாகனம் ஓட்டினால் அபராதம் மற்றும் குறைபாட்டுப் புள்ளிகள் தண்டனையாக வழங்கப்படும்.

அதிவிரைவுச்சாலையில் பயணிகளை இறக்கிவிடவோ அல்லது ஏற்றிச்செல்லவோ கூடாது.

195. அதிவிரைவுச்சாலையை விட்டு வெளியேறும் போது, உங்கள் வெளியேறுதலை முன்னதாகவே திட்டமிடவும், இடதுபுறம் சமிக்ஞை செய்து இடப்பக்க உட்புற வழித்தடத்திற்கு நகரவும். வேகம் குறைக்கும் வழித்தடத்திற்கு நீங்கள் வந்தவுடன் வேகத்தை நீங்கள் இணையப்போகும் சாலைக்குப் பொறுத்தமாக குறைக்கவும். ஒரு வெளியேறும் வழியை நீங்கள் தவறவிட்டால், பின்னால் செல்லாமல் அடுத்த வெளியேறும் வழிக்குச் செல்லவும்.



அதிவிரைவுச்சாலையில் உங்களுடைய வாகனம் பழுதடைந்து நின்றவிட்டால், இடையூறு விளக்குகளை எரிய விடவும் சாத்தியமானால், உங்கள் வாகனத்தை வாகனப்பாதையில் இருந்து சாலை விளிம்பிற்கு நகர்த்தவும். அதிவிரைவுச்சாலைக்குள் காலடி எடுத்து வைக்கக்கூடாது மற்றும் வாகனத்தின் பின்னால் இருப்பவரும் வாகனப்பாதையில் இருந்து விலகிவிடுவதை உறுதி செய்யவும். வாகனம் ஓட்டுபவரும், பின்னால் இருப்பவரும் மீட்பு வாகனம் வரும்வரையில் வாகனத் தடுப்புக் காப்புகளுக்கு பின்னால் நின்றனாகொண்டிருக்க வேண்டும். பிற ஓட்டுநர்களுக்கு எச்சரிக்கை அளிக்கும் பொருட்டு பழுதடைந்துள்ளது என்ற குறியீட்டை 20 மீட்டர் தூரத்திலோ அல்லது வாகனத்தின் பின்பாகவோ வைக்கவும். கூடிய விரைவில் உங்களுடைய வாகனம் இழுத்துச் செல்லப்பட ஏற்பாடு செய்யவும், ஏனென்றால் வாகனம் சாலையின் விளிம்பில் இருப்பது ஆபத்தானதாகும்.





தற்காப்பாக வாகனம் ஓட்டுதல்

தற்காப்பாக வாகனம் ஓட்டுதலின் வரையறை

196. தற்காப்பாக வாகனம் ஓட்டுதல் என்பது மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுநர் எப்போதும் கட்டுப்பாட்டில் இருக்கவும், மற்ற சாலைப் பயனாளர்களின் முறையற்ற நடவடிக்கைகளை அறியாமல் அதில் சிக்கிக் கொள்ளாமல் இருக்கவும், அவருக்கு உதவும் யுக்திகளின் ஒரு தொகுதி ஆகும். இது கவனித்தல், எதிர்பார்த்தல் மற்றும் முன்னரே திட்டமிடுதல் ஆகியவை குறித்ததாகும். இந்த யுக்திகள் ஒரு மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுநரை ஒரு பாதுகாப்பான, கட்டுப்படுத்தக்கூடிய சூழ்நிலையில் வைத்திருக்கும். பின்வரும் யுக்திகளையும், நிகழ்வு ஆய்வுகளையும் பிற மோட்டார் வாகனங்களை ஓட்டுவதற்கும் பயன்படுத்த இயலும்.

ஒரு நிலையான தற்காப்பு வாகன ஓட்டுநராக, நீங்கள் எப்போது பின்வரும் அனைத்து 6 நிலைகளிலும் தற்காக்கும் முறையில் வாகனம் ஓட்ட வேண்டும்:

- வாகனம் ஓட்டுபவரின் நிலை
- மோட்டார் சைக்கிளின் நிலை
- போக்குவரத்தின் நிலை
- சாலையின் நிலை
- வானிலை
- பிரகாசமான மற்றும் மங்கலான வெளிச்சம் கொண்ட நிலைகள்

வாகனம் ஓட்டுபவரின் நிலை

197. நீங்கள் உடல்தியாகவும், மனரீதியாகவும் ஆரோக்கியமாக இல்லை எனில் வாகனம் ஓட்டக்கூடாது. பின்வரும் மோசமான நிலைகளில் ஏதேனும் ஒன்றை நீங்கள் அனுபவித்தால் நீங்கள் வாகனம் ஓட்ட தகுதியுடன் இல்லை எனக் கருதப்படும்:

- களைப்பாக/தூக்கக்கலக்கமாக இருத்தல்
- கோபம்
- கவலை
- மது அல்லது போதைப்பொருளின் ஆதிக்கத்தில் இருத்தல்
- நிலையற்ற உணர்வுப்பூர்வமான நிலை
- கண்பார்வைப் பிரச்சனை
- கேட்பதில் பிரச்சனை

மோட்டார் சைக்கிளின் நிலை

198. உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிள் இயந்திர ரீதியாக உகந்த நிலையில் இருக்க வேண்டும். வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பாக உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை ஆய்வு செய்யவும் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிளின் அனைத்து பாகங்களிலும் முழுமையான வாராந்திர சோதனையை மேற்கொள்ளவும். பழுதான பாகங்கள் அனைத்தையும் மாற்றவும் அல்லது பழுதுபார்க்கவும். ஒரு குறைபாடுள்ள மோட்டார் சைக்கிளை நீங்கள் ஓட்டக்கூடாது, ஏனென்றால் அது உங்களுடைய உயிருக்கும், உங்களைச் சுற்றி உள்ளவர்களின் உயிருக்கும் ஆபத்தை ஏற்படுத்தும்.

போக்குவரத்தின் நிலை

199. புறப்படுவதற்கு முன்பாக உங்களுடைய வழித்தடத்தைத் திட்டமிடவும். பயணம் புறப்படுவதற்கு முன்பாக போக்குவரத்தின் நிலை எப்படி உள்ளது என்பதை அறிந்து கொள்ளவும். மாற்று வழியைத் தேர்வு செய்வதன் மூலம் போக்குவரத்து நெரிசல்களைத் தவிர்க்கவும். சேருமிடத்தை நீங்கள் அடைய வழக்கத்தைக் காட்டிலும் நீண்ட நேரம் ஆகும் என்பதை நீங்கள் அறிந்தால் முன்னதாகவே பயணத்தைத் தொடங்கவும்

தொலைதூரம் வரை பார்த்து அது குறித்த ஒரு பெரிய காட்சியைப் பெறவும் மற்றும் ஆபத்துக்கள் ஏதேனும் உள்ளதா என அலசவும். அனைத்து போக்குவரத்து சமிக்ஞைகள் மற்றும் குறியீடுகளுக்கும் ஏற்றவாறு உடனடியாகச் செயல்படவும். சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களின் எண்ணங்களை எதிர்நோக்கி அதன்படி எதிர்வினையாற்றவும். பிறருடைய தவறுகளைப் பொறுத்துக் கொள்ளவும்.

சாலையின் நிலை

200. உங்களுக்கு முன்னால் உள்ள சாலையின் நிலையைப் படியுங்கள். எண்ணெய் திட்டிகள், தண்ணீர், சேறு, தளர்வான மண், கீழே விழுந்த இலைகள் மற்றும் கூரிய வளைவுகள் போன்ற சறுக்கலை ஏற்படுத்தும் வாய்ப்பு கொண்ட ஆபத்தான மேற்பரப்புகள் உள்ளனவா எனப் பார்க்கவும்.

நான்கு சக்கர வாகனம் தன்னுடைய சம நிலையைத் தானே பேணிக் கொள்வது போலல்லாமல், ஒரு மோட்டார் சைக்கிளில் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவரே அதன் சம நிலையைப் பேணுவது அவசியமாகிறது மற்றும் இந்தச்சம நிலையை ஏதேனும் ஒன்று சீர்குலைக்கும்பட்சத்தில் மோட்டார் சைக்கிள் கவிழ்ந்து, அதை ஓட்டுபவர் மோட்டார் சைக்கிளிலிருந்து தூக்கி எறியப்படுவார். இவ்வாறு நிகழும் போது, மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர் காயமடையக்கூடும்.

மோட்டார் சைக்கிளின் டயரில் உள்ள ஒரு சில சதுர இன்ச் ரப்பர் மட்டுமே சாலையின் மேற்பரப்போடு தொடர்பில் உள்ளது. இந்தச் சிறிய தொடர்புப் பகுதியில் வழக்கும் வகையில் ஏதேனும் ஒன்று நுழையும் பட்சத்தில், சறுக்குவது தவிர்க்க முடியாத ஒன்றாக ஆகிவிடுகிறது. ஒரு சமமற்ற சாலையில் வாகனம் ஓட்டும் போது, நீங்கள் ஒரு தாழ்நிலை கியரைப் பயன்படுத்த வேண்டும். தளர்வான சரளைக் கற்கள் அல்லது மணல் மீது நீங்கள் வாகனம் ஓட்டும் போது திடீர் அல்லது விரைவு நகர்வுகளைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

ஒரு கன மழையின் முதல் 10 நிமிடங்கள் சாலையின் மேற்பரப்பை மிகவும் ஆபத்தான ஒன்றாக ஆக்கக்கூடும். மழை யானது அழுக்கு, படிந்திருக்கும் தூசி அல்லது சேறு ஆகியவற்றை சாலை யிலிருந்து கழுவி அகற்றுவதற்கு முன்பாக

இந்த அசத்தங்களுடன் மழை நீர் சேர்ந்து சாலையை மிகவும் வழக்கல் நிறைந்ததாக ஆக்குகிறது. எனவே கன மழையின் முதல் 15 நிமிடங்களின் போது வாகனம் ஓட்டுவதைத் தவிர்க்கவும். கூடுதலாக, கன மழை பெய்யும் போது பார்வை புலம் குறைவாக இருக்கும் மற்றும் அக்குவாபிளேனிங் காரணமாக பிடிமானம் மிக அதிக அளவு குறைக்கப்படும். சாலையின் மேற்பரப்பில் உள்ள அழுக்கு மற்றும் படிந்திருக்கும் தூசி ஆகியவற்றைக் கழுவி அகற்றப் போதுமான மழை நீர் இல்லாத வேளை மழையின் போதும் இதே போன்ற வழக்கும் நிலை உருவாகிறது.

மோசமான வானிலைகள்

201. மழையானது வாகனம் ஓட்டுவதில் சிரமங்களை ஏற்படுத்துகிறது மற்றும் ஒரு தற்காப்பு ஓட்டுநராக அது உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளின் கட்டுப்பாட்டை எப்படி பாதித்து விபத்துகளை ஏற்படுத்துகிறது என்பதை நீங்கள் அறிந்து கொள்ள வேண்டும். மழையானது பார்வைப் புலத்தை குறைத்து வேகம் மற்றும் தூரம் குறித்த உங்களுடைய உணர்ந்தறிதலையும், முடிவு எடுத்தலையும் மோசமாகப் பாதிக்கிறது. அடை மழையானது வழித்தடத்தின் குறியீடுகளை அல்லது சாலையின் விளிம்புகளை நீங்கள் பார்க்க இயலாமல் செய்யக்கூடிய அளவு உங்களுடைய பார்வைப் புலத்தைக் குறைக்கிறது.

கன மழையானது அக்குவாபிளேனிங்கையும் ஏற்படுத்துகிறது, இதில் டயருக்கும் சாலையின் மேற்பரப்புக்கும் இடையே தண்ணீர் சேர்வதால் டயர்கள் சாலையின் மேற்பரப்போடு உள்ள உராய்வு விசையை இழக்கின்றன. இவ்வாறு நிகழும் போது, உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிள் கட்டுப்பாட்டை இழந்து சறுக்கும் அல்லது மோட்டார் சைக்கிளை ஓர் அவசரநிலையில் நிறுத்த இயலாமல் போகும். இது போன்ற மோசமான வானிலைகளில் நீங்கள் வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டும், இதன்மூலம் உரிய நேரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்த முடியும். பிரேக் இடும் தூரம் இரண்டு மடங்கு அதிகமாகும் மற்றும் கடினமாக பிரேக் இடும் போது சக்கரங்கள் பூட்டப்பட்டு மோட்டார் சைக்கிள் சறுக்கக்கூடும்.

இது போன்ற சூழ்நிலைகளில் மெதுவாகச் செல்லவும். ஈரமான நிலையில் வழக்கக்கூடிய ஸ்டீல் பிளேட்டுகள், சாக்கடை மூடிகள் மற்றும் பெயிண்ட் செய்யப்பட்ட சாலைக் குறியீடுகள் ஆகியவற்றில் கவனமாக இருக்கவும். கண்ணுக்குப் புலப்படும் தன்மை குறைவாக இருக்கும்பட்சத்தில் உங்களால் தெளிவாகப் பார்க்க முடியாது, நிலைமைகள் சீரடையும் வரை உங்கள் வாகனத்தை நிறுத்த ஒரு பாதுகாப்பான இடத்தைக் கண்டறியவும்.

பகல் நேர வெளிச்சம் மற்றும் மங்கலான வெளிச்சம் கொண்ட நிலைகள்

202. அதிகப்படியான அல்லது மிகவும் குறைவான வெளிச்சம் பார்க்கக்கூடிய அல்லது பார்க்கப்படுவதற்கான நமது திறனை பாதிக்கக்கூடும். இது போன்ற நிலைகளால் பாதிக்கப்படும் போது, ஒரு ஓட்டுநர் தனது வாகனம் ஓட்டுதலை இந்த நிலைகளுக்குப் பொருத்தமாக சீரமைத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

காலை நேர மற்றும் மாலை நேர சூரியனால் ஏற்படும் கண் கூச்சம் ஒரு வாகனம் ஓட்டுவதை தெளிவற்ற நிலைக்கு கொண்டு போய் அவருடைய பார்வையைக் குறைக்கிறது. இதைக் கடந்து வர பின்வருவனவற்றைச் செய்யவும்::

- உங்களுக்கு அருகில் இருக்கும் பொருட்களை பார்க்க இயலும் வகையில் போதுமான அளவுக்கு வேகத்தைக் குறைத்து உரிய நேரத்தில் தவிர்க்கும் நடவடிக்கையை எடுக்கவும்; மற்றும்
- கண் கூசுவதைத் தடுக்க நிறம் கொண்ட கண்ணாடிகளையோ அல்லது கறுப்புக் கண்ணாடிகளையோ அணிந்து கொள்ளவும்.

முகப்பு விளக்குகள் எரிந்து கொண்டிருந்தாலும் இரவில் போதுமான வெளிச்சம் இல்லாத காரணத்தினால் உங்களுடைய பார்க்கும் திறன் குறைந்துவிடும். ஒரு வாகனம் ஓட்டுபவர் அவருடைய வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டும் மற்றும் முகப்பு விளக்குகளின் வெளிச்ச வேறுபாட்டெல்லைக்குள் பாதுகாப்பாக வாகனத்தை நிறுத்த இயலும் வேகத்தை விட வேகமாகச் செல்லக்கூடாது.

இரவில் மற்றவர்களால் உங்களைத் தெளிவாகப் பார்க்க இயலாது. எளிதாக பார்க்கப்படும் வகையில் முகப்பு விளக்குகளை சுவிட்ச் ஆன் செய்திருப்பதை உறுதி செய்துகொள்ளவும். இரவில் வாகனம் ஓட்டும் போது பிரகாசமான அல்லது வெளிர் நிறத்திலான ஆடைகளை அணிந்து கொள்ளும் வழக்கத்தை ஏற்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும், இதன் மூலம் மற்றவர்களால் உங்களின் இருப்பை நன்றாகக் கவனிக்க முடியும்.

பகல் நேரத்தில், உங்களுடைய மோட்டார் சைக்கிளின் உருவ அளவு காரணமாக பெரும்பாலான மோட்டார் வாகன ஓட்டிகள் உங்களைக் கவனிக்காமல் போகக்கூடும். மற்றவர்களின் கண்ணுக்கு நீங்கள் புலப்படுவதை அதிகரிக்கும் பொருட்டு உங்களுடைய முகப்பு விளக்குகளை ஆன் செய்து பகல் நேரத்திலும் நீங்கள் அதிக அளவில் கண்ணுக்குப் புலப்படும்படிச் செய்யவும்.

சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்களுடன் மேற்கொள்ளப்படும் தகவல் தொடர்புகள்

203. நெடுஞ்சாலை நெறிமுறை என்பது தற்போதுள்ள போக்குவரத்து விதிகளின் தொகுப்பை முழுமையாக்கும் ஒரு நடத்தை விதி ஆகும். இது சாலையை பயன்படுத்தும் நபர்கள் ஒருவருக்கொருவர் கொண்டிருக்க வேண்டிய பொறுப்புகளை வலியுறுத்துகிறது.

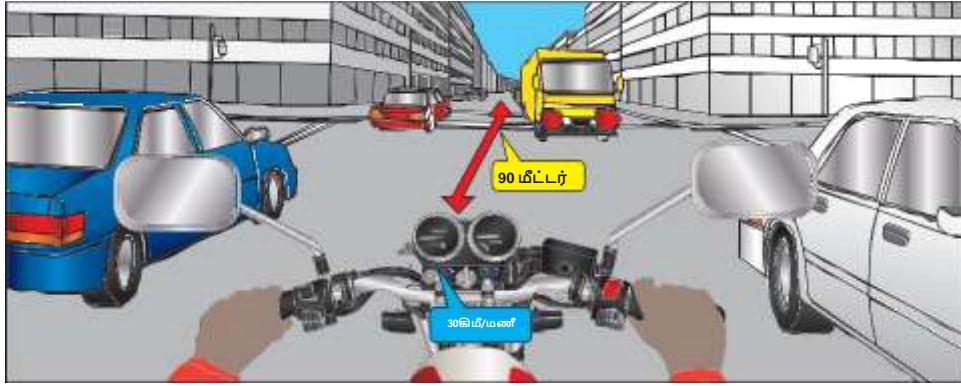
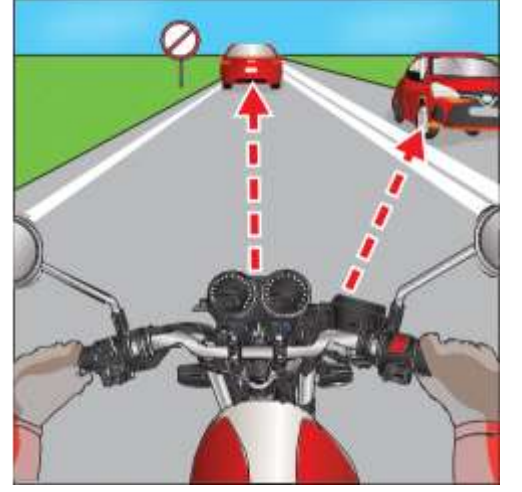
நெடுஞ்சாலை நெறிமுறை குறித்த அறிவும் அதற்கு இணங்கி நடப்பதும் பாதுகாப்பான வாகனம் ஓட்டுதலுக்கு இன்றியமையாததாகும். விபத்துகளைத் தடுக்க போக்குவரத்து அபாயங்களைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டும் அறிகுறிகளை நீங்கள் கவனித்து அதன்படி எதிர்வினையாற்ற வேண்டும். சாலையைப் பயன்படுத்தும் பிற நபர்கள் என்ன செய்து கொண்டிருந்தாலும் அவற்றைப் பூர்த்தி செய்ய அவர்களுக்கு போதுமான நேரத்தையும், இடைவெளியையும் அளிக்கவும்.

முன்னோக்கி பயணம் செய்து கொண்டிருக்கும் போது, அவ்வப்போது பக்கவாட்டு கண்ணாடிகளைச் சரிபார்த்து உங்கள் பின்னால் இருக்கும் போக்குவரத்து குறித்து அறிந்துகொள்ளவும். வழித்தடங்களை மாற்றுவதற்கு முன்பாக உங்களுடைய தலையை திருப்பி உங்களுடைய தோள்பட்டை வழியாகப் பார்த்து உங்களுடைய பிளாண்ட் ஸ்பாட்களைச் சரிபார்த்துக் கொள்ளவும். திடீரென்று அல்லது குறுகிய நேரத்தில் வெளியே விலகிச் செல்வதோ, வழித்தடத்தை மாற்றுவதோ அல்லது நிற்பதோ கூடாது. உங்களுக்குப் பின்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்கு உங்களுடைய உத்தேசங்களைத் தெளிவான மற்றும் சரியான சமிக்ஞைகள் மூலம் காட்டவும்.

முன்னால் இருக்கும் வாகனம்

204. பாதுகாப்பான இடைவெளியைக் கடைபிடிக்கவும். வாகனம் ஓட்டும் போது தொலை தூரத்தில் பார்வையை செலுத்தி பின்வருவனவற்றை உறுதி செய்யவும்:

- வழித்தடத்தின் இடதுபக்கத்தில் நடுவில் உங்களை நிலைப்படுத்திக் கொள்ளவும், இதன்மூலம் முன்னால் இருக்கும் ஓட்டுநர் பார்க்கின்றவற்றில் பெரும்பாலானவற்றை உங்களால் பார்க்கமுடியும்;
- முன்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்குச் சிறப்பான கவனம் அளித்த அனைத்து வாகனங்களையும் உன்னிப்பாக கவனிக்கவும்;
- போக்குவரத்துச் சூழ்நிலைகளில் அல்லது வடிவங்களில் ஏதேனும் மாற்றங்கள் இருந்தால் விழிப்புடன் இருக்கவும்;
- உங்களுக்கு முன்னால் பயணிக்கும் வாகனங்களின் பிரேக் எச்சரிக்கை விளக்குகள் மற்றும் இண்டிகேட்டர் விளக்குகளைக் கவனிக்கவும். இவை நீங்கள் விரைவாக எதிர்வினையாற்ற உங்களுக்குப் போதுமான எச்சரிக்கையை அளிக்கும்.
- நீங்கள் நோக்க வேண்டிய தூரம் (மீட்டர்களில்) நீங்கள் வாகனம் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கும் வேகத்தை விட (கிமீ/மணி) குறைந்தபட்சமாக 3 மடங்கு அதிகமாக இருக்க வேண்டும்.



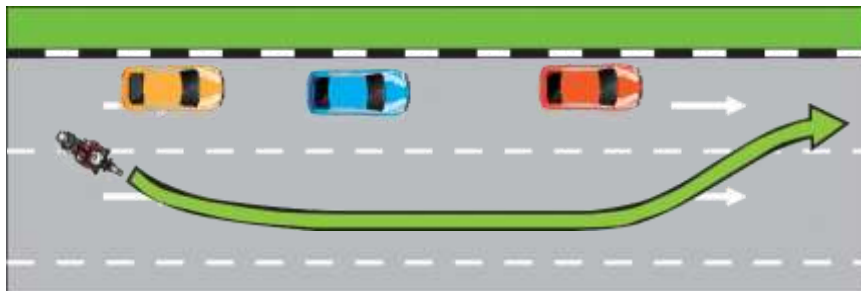
எதிர்வரும் வாகனம்

205. எப்போதும் தொலை தூரத்தில் நோக்கவும், முன்னால் இருக்கும் சாலையைப் பகுப்பாய்வு செய்யவும் மற்றும் எதிர்வரும் வாகனத்தோடு உங்களுக்கு ஏதேனும் பிரச்சினை இருக்கக்கூடாது என எதிர்பார்க்கவும். அருகிலுள்ள ஒரு வழித்தடத்தில் எதிர்வரும் ஒரு வாகனம் வழித்தடத்தை மாற்றுவதற்காக சமிக்ஞை அளித்தால், உங்களுடைய வேகத்தை அதிகரிக்காதீர்கள். அதற்குப் பதிலாக வேகத்தைக் குறைத்து அந்த வாகனம் உங்களுடைய வழித்தடத்தில் நுழைய ஓர் இடைவெளியை அளிக்கவும்.

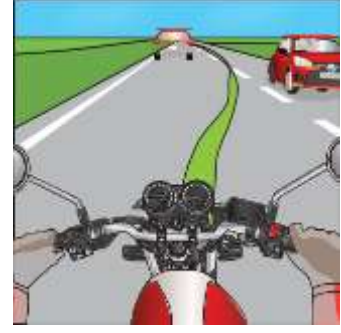


நின்றுகொண்டிருக்கும் வாகனங்கள்

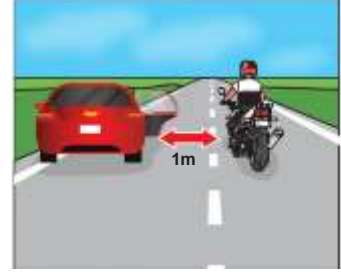
206. இடது வழித்தடத்தில் பல வாகனங்கள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும் போது அதன் உட்புறமாகவும் வெளிப்புறமாகவும் செல்லக்கூடாது. இதற்குப் பதிலாக வலதுபக்கத்தில் உள்ள வழித்தடத்தைப் பயன்படுத்தி அவற்றைக் கடந்து சென்று மீண்டும் இடப்பக்க வழித்தடத்திற்கு செல்லவும்.



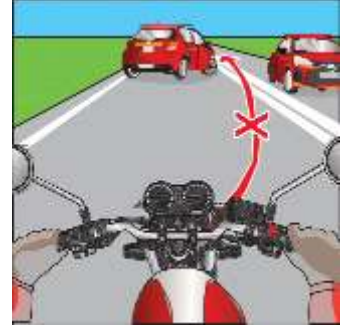
207. இரண்டு-வழி கொண்ட ஒரு சாலையில் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும் வாகனங்களைக் கடந்து செல்லும் போது, எதிர் திசையில் இருந்து எதிர்வரும் வாகனங்களுக்கு வழி விட வேண்டும்.



208. நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும் ஒரு வாகனத்தைக் கடந்து செல்லும் போது ஓட்டுநர்கள் அல்லது பயணிகள் அவர்களுடைய வாகனங்களின் கதவுகளைத் திறக்கிறார்களா என்பதைப் பார்க்கவும். நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும் வாகனங்களைக் கடந்த பிறகு, நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும் வாகனத்திற்கு முன்பாக மிதிவண்டி கடக்க விரும்புகிறதா அல்லது பாதசாரிகள் கடந்து செல்ல விரும்புகின்றனரா என்பதை நோக்கவும். எப்போதும் வேகத்தைக் குறைக்கவும் மற்றும் வாகனத்தை நிறுத்த தயாராக இருக்கவும். உங்களுக்கும், நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ள வாகனங்களுக்கும் இடையே ஏறத்தாழ 1 மீட்டர் பாதுகாப்பான இடைவெளியைப் பேணவும்.

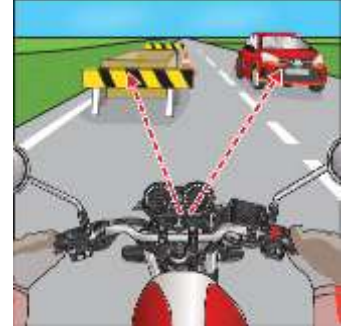


209. சாலையின் பக்கவாட்டு பகுதியிலிருந்து அல்லது வாகனம் நிறுத்துமிடத்திலிருந்து வெளியேறி வரும் வாகனங்களுக்காக எப்போதும் தயாராக இருக்கவும். ஒரு வாகனத்தில் ஒரு ஓட்டுநர் இருப்பது மற்றும் புகை வெளிவருவது ஆகியவை வாகனம் நகரக்கூடும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்டுபவை ஆகும். வேகத்தைக் குறைக்கவோ அல்லது நிறுத்தவோ தயாராக இருக்கவும்.

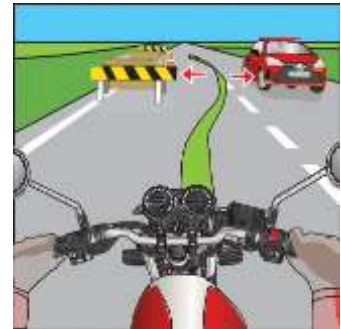


தடைகள்

210. சாலைப் பணிகளை நெருங்கும் போது பணியாளர்கள், சாலையின் மீது கிடக்கும் உபகரணங்கள் மற்றும் பொருட்கள் ஆகியவற்றை நோக்கவும். தடையானது சாலையில் உங்கள் பகுதியில் இருந்தால் அவற்றைக் கடந்து செல்வதற்கு முன்பு எதிர் திசையிலிருந்து வரும் வாகனங்களுக்கு வழிவிடவும்.



211. எதிர்வரும் வாகனங்களுக்கு வழி விட வேண்டிய தேவை எழும்பட்சத்தில் தடைகளில் இருந்து பாதுகாப்பான தூரமாகக் கருதப்படும் ஒரு வாகன நீளத்திற்கு முன்பாக வாகனத்தை நீங்கள் நிறுத்த இயலும் வேகத்திற்கு வேகத்தைக் குறைக்கவும்..



212. நிலையானத் தடைகளைக் கடந்து செல்லும் போது, அவற்றிலிருந்து குறைந்தபட்சம் 0.5 மீட்டர் இடைவெளியைப் பேணவும்..



213. நகரும் வாகனங்களைக் கடந்து செல்லும் போது, அவற்றிலிருந்து குறைந்தபட்சம் 1.5 மீட்டர் இடைவெளியைப் பேணவும்.



பாதசாரிகள்

214. பாதசாரிகள் சம்பந்தப்பட்ட விபத்துக்கள் அடிக்கடி மோசமான காயத்தை அல்லது இறப்பைக் கூட விளைவிக்கிறது. சாலையைப் பயன்படுத்தும் நபர்களில் குறிப்பாக மிகவும் வயது குறைந்த மற்றும் மிகவும் வயதான பாதசாரிகள் மிகவும் பாதிப்புக்கு உள்ளாகக்கூடியவர்களாக உள்ளனர். ஒரு வாகனம் ஓட்டுபவராக பாதசாரிகளைப் பாதுகாப்பது உங்களுடைய கடமை ஆகும்.



215. பதினைந்து வயதுக்கு கீழ் உள்ள இளம் குழந்தைகள் விபத்துக்கு உள்ளாகின்றனர். ஏனென்றால் அவர்கள் அவசரப்படுபவர்களாகவும், விளையாட்டுதனமானவர்களாகவும், மிகுந்த ஆர்வம் கண்டவர்களாகவும், சாலையின் ஆபத்துக்களை அறியாதவர்களாகவும் இருக்கின்றனர். பள்ளிக்கூடங்கள், விளையாட்டு மைதானங்கள் மற்றும் குடியிருப்பு பகுதிகள் ஆகியவற்றிற்கு அருகில் வாகனம் ஓட்டும் போது மிகவும் கவனமாக இருக்கவும். குறிப்பாக ஐஸ்-க்ரீம் விற்பவர்கள் மற்றும் சாலையோர வணிகர்கள் ஆகியோரின் அருகில் வாகனம் ஓட்டும் போது விழிப்புடன் இருக்கவும். சாலையின் குறுக்கே ஓடிவரக்கூடும் குழந்தைகளை எப்போதும் கவனத்தில் கொள்ளவும்.

216. வயதானவர்கள் மற்றும் உடல் ஊனமுற்றோர் சாலை விபத்தால் எளிதில் பாதிப்புக்கு உள்ளாகக்கூடியவர்கள் ஆவர். 50 வயதை நெருங்கும் போது ஒரு மனிதன் பின்வருமாறு இருப்பார் என்பது நன்கு அறியப்பட்ட மருத்துவ உண்மை ஆகும்

- பார்வை மங்க ஆரம்பிக்கும்
- கேட்பதில் குறை பாடு ஏற்படும்;
- உடல் பலவீனமடையும் மற்றும் அனிச்சையான செயல்பாடுகள் மெதுவாக இருக்கும்.

வயதான நபர்கள் மற்றும் உடல் ஊனமுற்றோர் வழக்கமாக போக்குவரத்துச் சூழ்நிலைகளில் மெதுவாகவே எதிர்வினை யாற்றுவார்கள். எனவே வயதான அல்லது இயலாமை கொண்ட நபர்களை நெருங்கும் போது அவர்கள் சாலையைக் கடக்க அவர்களுக்கு அதிகப்படியான இடைவெளியை அளித்து தேவைப்பட்டால் வாகனத்தை நிறுத்தவும். வெள்ளை நிற ஊன்றுகோலுடன் சாலையைக் கடக்கும் ஒரு நபரை நீங்கள் பார்த்தால், நீங்கள் வேகத்தைக் குறைத்து அவருக்கு வழிவிடவும்.

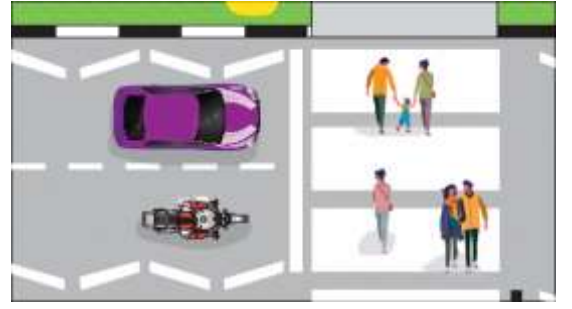
217. போக்குவரத்து விதிகள் மற்றும் வாகனங்களை மதிக்காமல் கண்மூடித்தனமாக சாலையைக்கடக்கும் நபர்கள் எந்த ஒரு இடத்திலும் சாலையைக் கடக்கலாம். அவர்களைக் கவனத்தில் கொள்ளவும்.



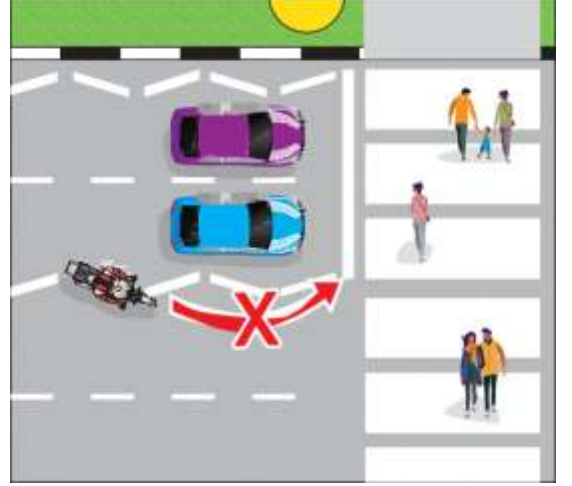
218. சாலையில் உள்ள வாகனங்களுக்கு எந்த வித மரியாதையும் அளிக்காமல் எதிர்பாராத விதமாக மெதுவோட்டப் பயிற்சி செய்பவர்கள் சாலையின் குறுக்கே ஓடி அல்லது மோதி வரக்கூடும். எனவே எப்போதும் விழிப்புடன் இருந்து தேவைப்பட்டால் அவர்களுக்கு வழி விடவும்.



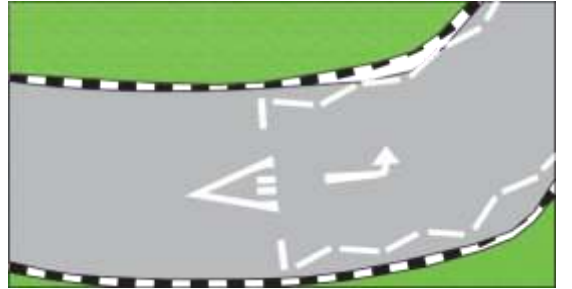
219. பாதசாரிகள் கடக்குமிடத்தில் அவர்களுக்கு சாலையைக் கடந்து செல்ல உரிமை உண்டு. சாலையில் வரையப்பட்டிருக்கும் வளைந்து நெளிந்த கோடுகள் பாதசாரிகள் கடக்குமிடம் முன்னால் இருக்கிறது என்பதற்கான எச்சரிக்கையை உங்களுக்கு முன்சூட்டியே அளிக்கிறது.



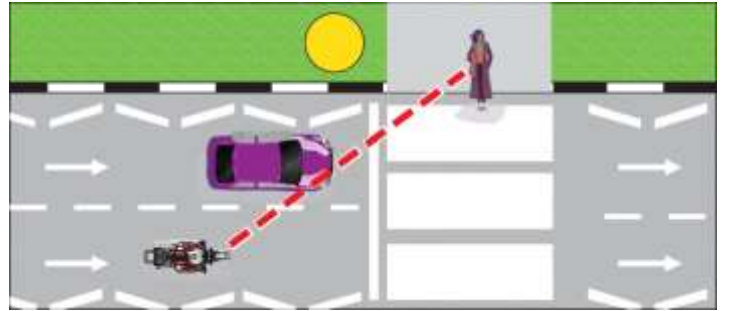
220. பாதசாரிகள் கடக்கும் பொருட்டு வாகனத்தை நிறுத்தும் போது, நிறுத்தும் கோட்டிற்கு முன்பாகவே நிறுத்தவும். பாதசாரிகள் கடக்குமிடத்தை நெருங்கும் போது வேகத்தைக் குறைத்து, பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்கின்றனரா எனப் பார்க்கவும். வளைந்து நெளிந்த கோடுகளால் குறியீடு இடப்பட்டிருக்கும் பகுதியில் வாகனத்தை நிறுத்தி வைக்கவோ, முந்திச் செல்லவோ அல்லது வேகத்தை அதிகரிக்கவோ கூடாது.



221. பாதசாரிகள் கடக்குமிடம் கண்ணுக்குப் புலப்படுவது குறைவாக இருந்தால், பாதசாரிகள் கடக்குமிடம் பார்வையிலிருந்து மறைக்கப்பட்டுள்ளது என்பது குறித்து உங்களுக்கு விழிப்பூட்ட சாலையில் பாதசாரிகள் கடக்குமிடம் முன்னால் உள்ளது என்பதற்கான குறியீடுகள் (PCAM) சாலையில் பெயிண்ட் செய்யப்பட்டிருக்கும்.



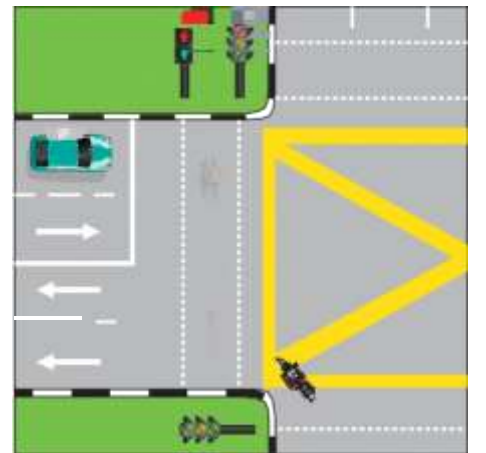
222. பாதசாரிகள் கடக்குமிடத்தில் அல்லது அதற்கு அருகில் வேகத்தைக் குறைக்கும் அல்லது நிற்கும் ஒரு வாகனம் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைக் குறிப்பிடுகிறது; எனவே எச்சரிக்கையாக நெருங்கவும் மற்றும் தேவைப்பட்டால் நிறுத்தவும்.

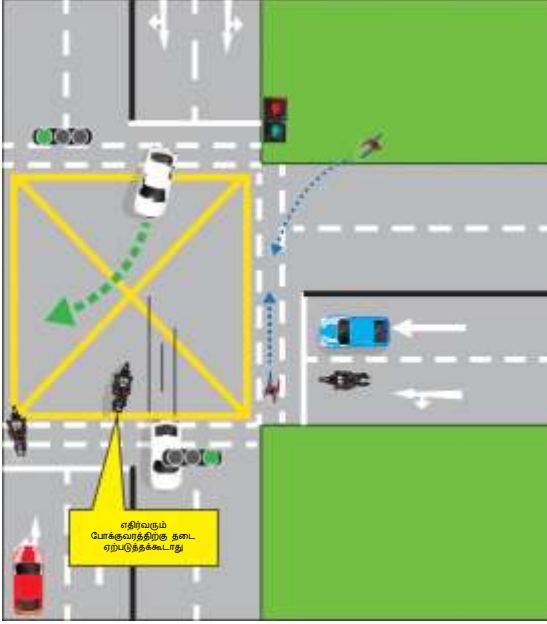


223. நீங்கள் கட்டுப்படுத்தப்பட்ட சந்திப்புகளில் பாதசாரிகள் கடக்குமிடத்தில் அல்லது அதற்கு அருகில் இருக்கும் போது:

A. இடதுபுறம் திரும்பும் போது, பாதசாரிகள் கடந்து செல்ல அவர்களை அனுமதிக்கும் பொருட்டு பாதசாரிகள் கடக்குமிடத்திற்கு முன்பாக நிற்கவும்..

பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்குமிடத்தில் அல்லது அதற்கு அருகில் இருக்கும் போது வேகத்தைக் குறைக்கவும் மற்றும் அவர்களுடைய உத்தேசங்கள் குறித்து உங்களுக்குச் சந்தேகம் இருந்தால் வாகனத்தை நிறுத்தவும். நீங்கள் மீண்டும் நகரத் தொடங்குவதற்கு முன்பாக கடந்து சென்ற பாதசாரிகள் உங்களிடமிருந்து ஏறத்தாழ 5 மீட்டர்கள் தள்ளி இருப்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும். 'சிவப்பு மனித விளக்கு' எரியும் போது பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து கொண்டிருந்தால், நீங்கள் வாகனத்தை நிறுத்திக் காத்திருக்க வேண்டும்.





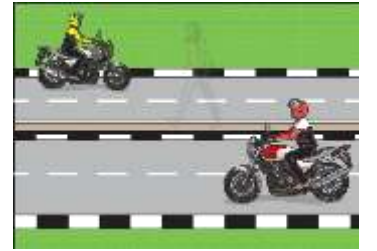
B. வலதுபுறம் திரும்பும்போது, பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்க வழிவிட்டு அவர்கள் கடந்து சென்ற பிறகு எதிர்பாரும் வாகனங்களுக்கு தடை ஏற்படுத்தா வண்ணம் நிற்கவும்.

பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்குமிடத்தில் அல்லது அதற்கு அருகில் இருக்கும் போது வேகத்தைக் குறைக்கவும் மற்றும் அவர்களுடைய உத்தேசங்கள் குறித்து உங்களுக்குச் சந்தேகம் இருந்தால் வாகனத்தை நிறுத்தவும். திரும்புவதற்கு முன்பாக நீங்கள் செல்ல உத்தேசித்திருக்கும் பாதையிலிருந்து பாதசாரிகள் ஏறத்தாழ 5மீட்டர்கள் அப்பால் உள்ளனர் என்பதை உறுதி செய்து கொள்ளவும். சிவப்பு மனித விளக்கு எரியும் போது பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து கொண்டிருந்தால், நீங்கள் முன்னோக்கிச் செல்லக்கூடாது.

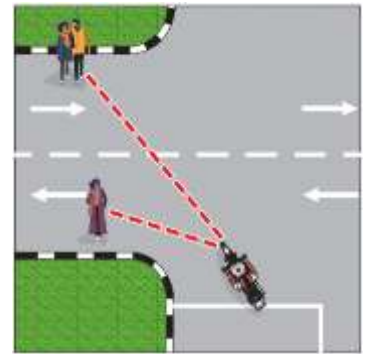


C. பாதசாரிகளின் நடை பாதையை ஒட்டி வாகனங்களை நிறுத்தி வைப்பது, முந்திச்செல்வது, வேகத்தை முட்டுக்குவது அல்லது நிறுத்துவது கூடாது, ஏனெனில் இது வாகனங்களை எடுக்க வருவோருக்கு இடையூறாக அமையும். எப்பொழுதும் பாதசாரிகளின் நடை பாதையை ஒட்டி வாகனங்களை ஒட்டும் பொழுது மிகவும் எச்சரிக்கையுடன் செயல்படுவது, வாகன வேகத்தை குறைப்பது, பாதசாரிகளின் குறுக்கீடு கோட்டைத் தாண்டி செல்லாமல் இருப்பது போன்ற செயல்கள் பாதசாரிகளின் போக்குவரத்திற்கு தடங்கலாக இருக்காது.

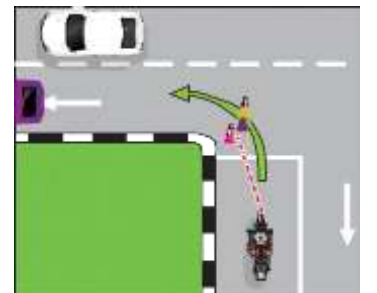
224. பாதசாரிகள் சாலையின் மையத்தைக் கடக்கும் போது அடைக்கலமாகப் பயன்படுத்தினால், மெதுவாக சவாரி செய்து அவர்களுக்கும் உங்கள் வாகனத்திற்கும் இடையில் போதுமான இடைவெளியைக் கடைப்பிடிக்கவும். மேலும் அவர்களுக்கு மிக அருகில் வாகனத்தை ஒட்டிச் செல்ல வேண்டாம் ஏனெனில் இது மற்ற வாகனங்களின் பாதையில் பின்னோக்கி செல்ல அவர்களைக் கட்டாயப்படுத்தக்கூடும்.



225. எப்பொழுதெல்லாம் பக்கவாட்டில் உள்ள சாலையில் உங்கள் வாகனம் திரும்பும் பொழுது பாதசாரிகளை கவனிக்க வேண்டும்.



226. இடதுபுறம் திரும்பும் வாகன ஒட்டிகள் ஒரு பக்க சாலையில் இருந்து பிரதான சாலைப் போக்குவரத்தில் சேர இடதுபுறத்தில் இருந்து பாதசாரிகளை கவனிக்க வேண்டும்.



227. நடை தளம் அல்லது பாதசாரிகள் நடை பாதை இல்லாத சாலையில், பாதசாரிகளுக்கு மிக அருகில் வாகனங்களை ஓட்டிச் செல்ல வேண்டாம்.



228. பாதசாரிகள் போக்குவரத்தை எதிர் நோக்கும் போது, அவர்களிடமிருந்து குறைந்தது 1 மீட்டர் இடைவெளியைக் கடைப்பிடிக்கவும்.



229. பாதசாரிகள் போக்குவரத்தை எதிர் கொள்ளாத நிலையில், அவர்களிடமிருந்து குறைந்தது 1.5 மீட்டர் இடைவெளியைக் கடைப்பிடிக்கவும்.



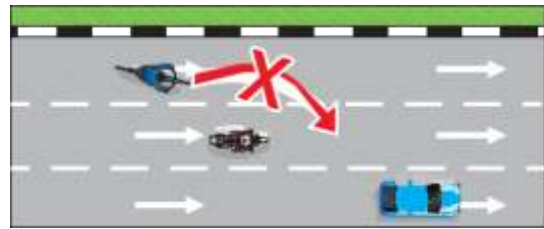
230. தண்ணீர் குட்டைகள் நிரம்பிய சாலையில் பயணிக்கும் போது, அருகில் செல்லும் பாதசாரிகள் மீது தண்ணீர் தெளிப்பதைத் தடுக்க மெதுவாக வாகனங்களை ஓட்டுங்கள்.



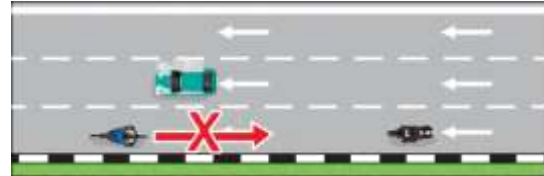
சைக்கிள் ஓட்டிகள் மற்றும் அதிக ஆற்றல் கொண்ட சைக்கிள்(PAB)

231. சைக்கிள் ஓட்டிகள் மற்றும் அதிக ஆற்றல் கொண்ட சைக்கிள் (PAB) ஓட்டிகள் அருகில் வரும் போது எச்சரிக்கையுடன் தேவையான இடத்தை விட்டுச் செல்லுங்கள். ஒரு சைக்கிள் ஓட்டி / அதிக ஆற்றல் கொண்ட சைக்கிள்(PAB) ஓட்டிகள் பின்னால் திரும்பி பார்ப்பது பாதையை மாற்றுவதற்கான குறியீடு என்பதை உணர்ந்து உங்கள் வாகன வேகத்தை குறைத்து கொள்ளுங்கள். சைக்கிள் ஓட்டிகள் மற்றும் அதிக ஆற்றல் கொண்ட சைக்கிள்(PAB) ஓட்டிகளிடம் கவனிக்க வேண்டியவை:

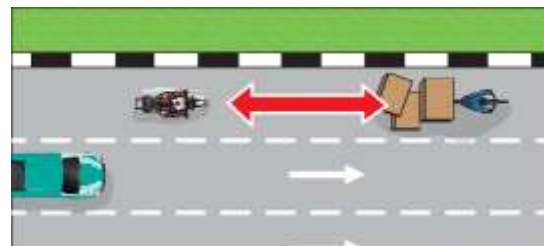
a) எதிர்பாராமல் ஒரு பாதையில் பயணிப்பது;



b) போக்குவரத்தின் ஓட்டத்திற்கு எதிராகப் பயணிப்பது

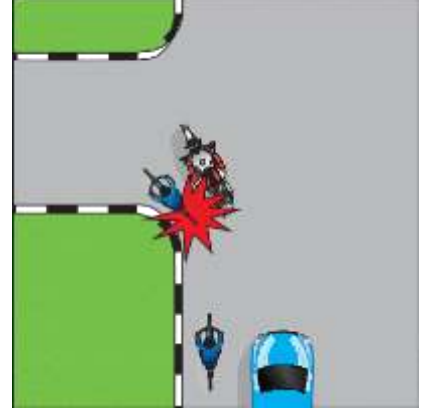


c) பின்இருக்கை பயணி அல்லது கனமான சுமைகளைச் சுமந்து செல்லும் சைக்கிளோட்டி / பிஏபி ஓட்டுநர்களிடம் கவனமாக இருங்கள், ஏனெனில் அவர்கள் சாய்வான தடங்களில் செல்லும்போது தடுமாறக்கூடும், மேலும் உங்கள் பாதையில் திசை மாறிச் செல்லக்கூடும். மற்ற வாகனத்தைப் போலவே, சாத்தியமான இடங்களில், சைக்கிள் ஓட்டுநர்களைக் கடந்து செல்லும்போது குறைந்தபட்சம் 1.5 மீ இடைவெளியைக் கடைப்பிடிக்கவும்.



232. வாகனத்தை திருப்பும் போது

- உங்கள் வாகனத்தின் கண்ணாடிகளையும், பிளைண்ட் ஸ்பாட்டுகளையும் சரிப்பார்த்துக் கொள்ளுங்கள்.
- உங்களுக்கும் சைக்கிள் ஓட்டிகள் மற்றும் அதிக ஆற்றல் கொண்ட சைக்கிள்(PAB) ஓட்டிகள் இடையே உள்ள நடைபாதைக் கற்களை கவனிக்கவும்
- சைக்கிள் ஓட்டுநருடன் மோதக்கூடும் என்பதால் கூர்மையாக வளைய வேண்டாம். மெதுவாகச் செல்லுங்கள். பாதுகாப்பாக திரும்ப முடியாவிட்டால், சைக்கிளோட்டி / பிஏபிக்கு வழிவிடுங்கள்.

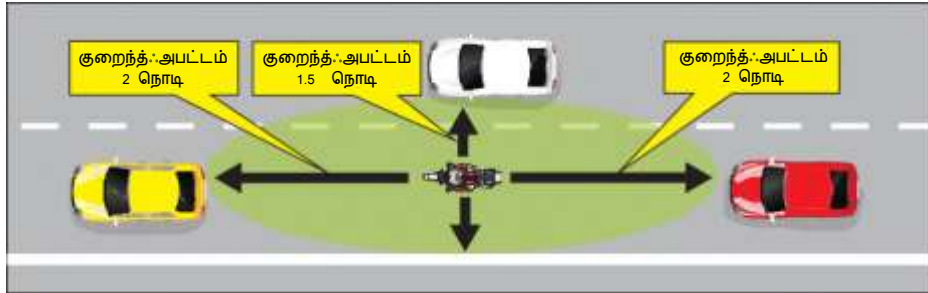


233. வெட்டிச் செல்லும்போது, உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளுக்கும்கு சைக்கிள் ஓட்டுநர் / பிஏபி இடையே பாதுகாப்பான தூர இடைவெளியை வைத்திருங்கள். சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களைக் கடந்து செல்லும்போது குறைந்தபட்சம் 1.5 மீ தூர இடைவெளியை வைத்திருங்கள். சைக்கிள் ஓட்டுபவர் / பிஏபி திடீரென வளையக்கூடும் என்பதால், சைக்கிள் ஓட்டுநரை முந்திச் சென்ற பிறகு கூர்மையாக வெட்டிச் செல்ல வேண்டாம்.

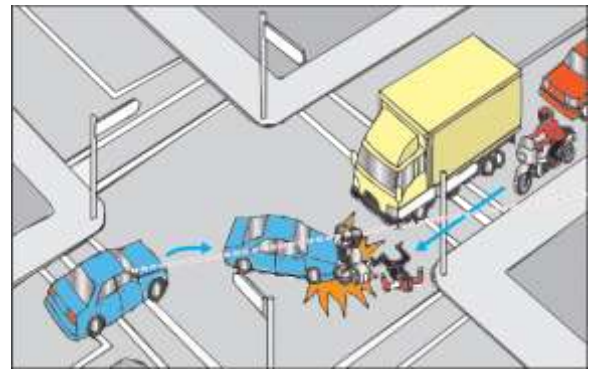
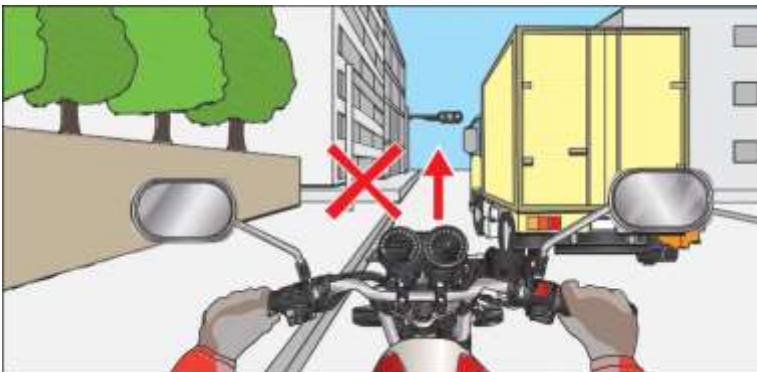


பாதுகாப்பான பயணங்கள், அபாயகரமான ஆபத்துகளை கணிப்பது மற்றும் பேரிடர்களுக்கு எதிர்வினை

234. உங்களைச் சுற்றி ஒரு பாதுகாப்பு குவளை உருவாக்கவும். பின்புற வாகனம் மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடர்ந்தால், 4 வினாடி விதியைப் பயன்படுத்தி மெதுவாக உங்கள் பின்வரும் தூரத்தை அதிகரிக்கவும். இதன் பொருள் என்னவென்றால், முன் வாகனம் ஒரு நிலையான பொருளை கடந்து வந்த நேரத்திலிருந்து 3 வினாடிகளுக்குள் நீங்கள் அதே பொருளைக் கடந்து செல்லக்கூடாது. இந்த விதியைக் கடைப்பிடிப்பது பின்புற வாகனத்தையும் மெதுவாக்க கட்டாயப்படுத்தும், இதனால் விபத்துக்கான வாய்ப்புகள் குறையும்.

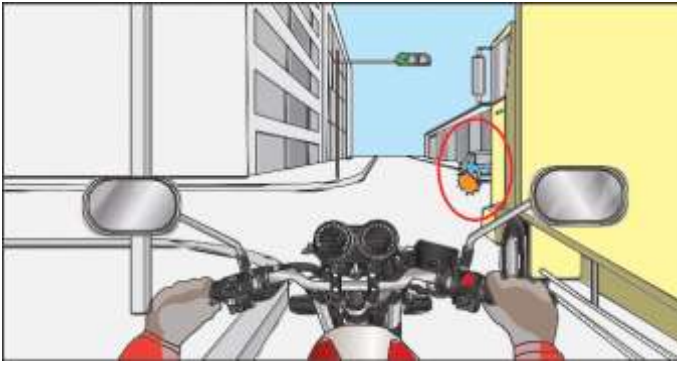


235. வாகனத்தில் செல்லும் போது உங்கள் முழு பார்வை தடைபட்டால் எதிர்மறையான நிலைமைகள் ஏற்படலாம். உங்களுக்கு தெளிவான முன் பார்வை இருக்கும் வரை எச்சரிக்கையுடன் முன்னேறுங்கள். சாலையிலிருந்து திரும்பும் வாகனம் உங்களைப் பார்த்ததா? என்பதை உறுதிப்படுத்திக் கொள்ளுங்கள். ஒருவேளை வாகனம் மேலும் திரும்ப முயற்சித்தால் உங்கள் வாகனத்தை நிறுத்தி, அதை கடந்து செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும்.

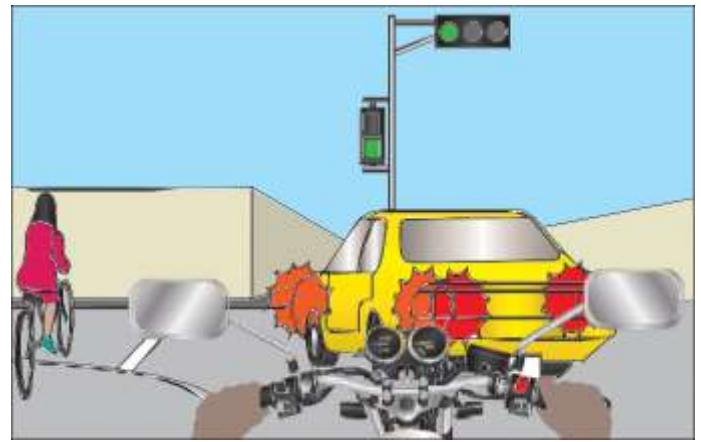
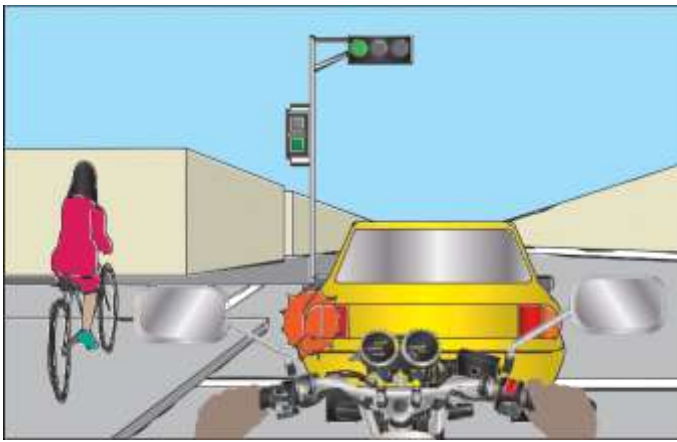


236. போக்குவரத்து விளக்குகள் உங்களுக்கு ஆதரவாக இருக்கும் போது கூட, மெதுவாகச் சென்று சந்திப்புகளில் நிறுத்த தயாராக இருங்கள்.

இந்த எடுத்துக்காட்டில், கனரக வாகனம் வலதுபுறம் திரும்புவதால் ஓட்டுநரின் பார்வை தடை ப்படுகிறது எனவே, கார் ஓட்டுநரால் மோட்டார் சைக்கிள் நேராக செல்வதைக் காண முடியவில்லை.



237. சைக்கிள் ஓட்டுபவர் அல்லது பாதசாரிகள் சந்திக்கு குறுக்கே நேராகச் செல்ல வழிவகுக்கும் முன் கார் நிறுத்தப்பட வேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கலாம் மற்றும் நிறுத்த தயாராக இருக்க வேண்டும்.



238. பயணியர் டாக்ஸிக்காக சாலையோரத்தில் காத்துக் கொண்டு இருப்பதை காணும் போதும் டாக்ஸி போன்ற வாடகை வாகனங்கள் உங்கள் பாதை யில் வரும் போதும் அதற்கேற்ப நீங்கள் தயாராக வேண்டும்.



இரண்டு வாகன விபத்துக்கான ஆறு நிலைகள்

239. போக்குவரத்து விபத்துக்களில் ஆகப் பெரிய ஒற்றை வகை இரண்டு வாகனங்கள் சம்பந்தப்பட்டவை. இரண்டு வாகன விபத்தில் களரக வாகனங்கள், மோட்டார் காரர்கள் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள்கள் இடையே மோதல்கள் ஏற்படுகின்றன.

இரு வாகனங்களுக்கு இடையே ஏற்படும் விபத்துகளினால் அதிக இறப்பு அல்லது பெரும் காயங்கள் ஏற்படும் அபாயம் உள்ளது.

ஆறு நிலைகளில் நீங்கள் மற்றொரு வாகனத்துடன் விபத்தை சந்திக்க நேரிடலாம். இந்த ஆறு நிலைகளைப் பற்றி ஆய்வு கட்டுரைகளைப் படித்து அதிலுள்ள ஆபத்துகளைப் பற்றி தெரிந்து கொண்டு மேலும் ஆறு நிலை களைகளுக்கிடையே உள்ள வேறுபாடுகளை நன்றாக அறிந்து கொள்வதால் உங்களை நீங்கள் விபத்துகளில் சிக்காமல் தற்காத்துக் கொள்ள முடியும்.

படித்து தெரிந்து கொள்ள வேண்டிய ஆறு நிலைகள்:

- உங்கள் முன்னால் உள்ள வாகனத்துடன் மோதுவது
- பின்னால் உள்ள வாகனத்துடன் மோதுவது
- எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோதுவது
- உங்கள் வாகனத்திற்கு பக்கத்திலிருந்து பக்கத்திலிருந்துக்கும் வாகனத்துடன் மோதுவது
- முந்திச் சென்ற வாகனத்துடன் மோதுவது
- முந்திச் செல்லப்படும் வாகனத்துடன் மோதுவது

உங்கள் முன்னால் உள்ள வாகனத்துடன் ஏற்படும் மோதல்

240. இந்த வகை விபத்துக்கு இரண்டு முக்கிய காரணங்கள் உள்ளன.

- முன்னால் உள்ள வாகனம் திடீரென்று வாகன வேகத்தை குறைப்பது அல்லது நிறுத்துவது
- நீங்கள் முன்னால் செல்லும் வாகனத்திற்கு பின்னால் மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடர்ந்தால்,

எந்தக் காரணத்தினால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் மெதுவாக அல்லது திடீரென நிறுத்துகிறது?

சாத்தியமான காரணங்கள் பின்வருமாறு:

- முன்னால் செல்லும் டாக்ஸி பயணிகளை அழைத்துச் செல்வதற்கு திடீரென்று நிறுத்தப்படலாம்,
- பயணிகளின் கடைசி நிமிட அறிவுறுத்தல்களின் பேரில் டாக்ஸியை திருப்புவதற்காக திடீரென்று நிறுத்தப்படலாம்;
- கார் ஓட்டுநர் ரெட்லைட் கேமராவை கவனிக்கும் போது போக்குவரத்து சைகை விளக்குகள் மஞ்சள் நிறமாக மாறும் போது, முன்னால் உள்ள கார் திடீரென நிறுத்தப்படுவது
- மது போதையில் அல்லது உறக்கநிலையில் இருக்கும் ஓட்டுநர் திடீரென பிரேக் போடுவதால் வாகனம் நிற்கலாம்.
- ஒரு கார் அல்லது மோட்டார் சைக்கிள் எதிர்பாராத விதமாக உங்கள் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் குறுக்கே செல்லும் போது அந்த வாகன ஓட்டுநர் வேகமாக பிரேக் போட வேண்டிய கட்டாயத்திற்கு தள்ளப்பட்டு முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிறுத்தப்படலாம்.
- முன்னால் செல்லும் வாகன ஓட்டுநர் சாலையில் செல்லும் விலங்கிற்காகவோ, பாதுகாப்பு கிரிக்காகவோ, படு குழியைத் தவிர்க்கவோ அல்லது சாலையில் கிடக்கும் குப்பையைத் தவிர்க்கவோ திடீரென பிரேக் போடலாம்.
- இரவு நேரப் பயணத்தில், முன்னால் செல்லும் வாகன ஓட்டுநர் எதிரே வரும் வாகனத்தின் முகப்பு விளக்கு ஒளியால் கண் கூசப்பட்டு திடீரென வாகனத்தை நிறுத்த முற்படலாம்.

இந்த வகையான தூழ்நிலைகள் வழக்கமாக திடீரென நிகழ்கின்றன, முன்னால் இருக்கும் ஓட்டுநர்களுக்கு சமிக்ஞை செய்யவோ அல்லது மெதுவாகவோ அவர்களுக்கு பின்னால் இருக்கும் மற்ற ஓட்டுநர்களை எச்சரிக்க நேரமில்லாத காரணத்தினால் இதுபோன்ற திடீர் நிறுத்தங்களைச் செய்யும் போது நீங்கள் அவர்களுக்குப் பின்னால் சவாரி செய்தால், மோதிக் கொள்ளும் ஆபத்து அதிகம். அனைத்து ஓட்டுநர்களும் நிறுத்துமுன் தங்கள் வாகனங்களை சமிக்ஞை செய்வார்கள், வாகன வேகத்தை குறைத்து வாகனத்தை நிறுத்துவார்கள் என்று ஒரு போதும் எண்ண வேண்டாம்.

விபத்துகள் தம்முடைய சொந்த காரணங்களினால் நிகழ்வதற்கான காரணங்கள்:

- நீங்கள் உறக்க நிலையிலோ, சோர்வாகவோ, உடல்நிலை சரியில்லாமலோ அல்லது வழி தவற நேர்ந்திருந்தாலோ;
- உங்கள் வாகன பிரேக் சரியாக வேலை செய்யாமல் இருந்தாலோ;
- உங்கள் வாகனத்தின் சக்கரங்களில் வேகமாக பிரேக் போடும் சமயத்தில் போதிய கிரிப் (பிடிப்புத்தன்மை) இல்லாமல் இருந்தாலோ;
- சாலை ஈரமாகவும் மற்றும் வழக்கும் விதமாக இருப்பது;
- உங்கள் வாகனத்தின் வேகம் சாலைக்கும் மோசமான வானிலைக்கும் பொருத்தமில்லாமல் கூடுதலாக இருப்பது;
- உங்கள் வாகனத்தை பின்னால் செல்லும் வாகனத் தோடு மிக நெருக்கமாக ஓட்டிச் செல்வது.

முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் பின்புறத்தில் நீங்கள் மோதுகையில், நீங்கள் ஒரு தடுமாற்றத்தை அடைவீர்கள். விபத்துக்கு காரணமாக நீங்கள் குற்றம் சாட்டப்படுவீர்கள், உங்கள் வாகனம் மிக மோசமாக சேதமடையும்.

பின்பற்ற வேண்டிய பாதுகாப்பான வழிமுறை

241. முன்னால் செல்லும் வாகன ஓட்டுநர் என்ன செய்யப் போகிறார் என்பதை உணர்ந்து செயல்படுங்கள். இதற்கு முழுமையான கவனமும், விழிப்புணர்வும் தேவை.

இரண்டாவதாக, உங்கள் வாகனத்திற்கும் முன்னால் செல்லும் வாகனத்திற்கும் இடையே போதிய இடைவெளியைப் பின்பற்றுங்கள். போதிய இடைவெளி இருப்பது உங்களுக்கு பாதுகாப்பான இடத்தை ஏற்படுத்தி தேவையான நேரத்தில் பாதுகாப்பாக உங்கள் வாகனத்தை நிறுத்த முடியும்.

போதிய இடைவெளியை கடைப்பிடிக்க இரண்டு நொடி விதியைப் பின்பற்றுங்கள்.

இரண்டு நொடி விதியின் நன்மைகள்:

1. இந்த விதி வாகனத்தின் அனைத்து வேகத்திற்கும் பொருந்தும்
2. ஓட்டுநர்கள் போதிய இடைவெளி குறித்து அறியாமல் இருந்தாலும் இவ்விதி உதவும்.

ஒரு பாதுகாப்பான இடைவெளியைப் பின்பற்றுவதால் கிடைக்கும் நன்மைகள் யாவையெனில்—

1. முன் வாகனத்திற்கு முன்னால் உள்ள போக்குவரத்து முறையை நன்கு கவனிக்க முடியும்.
2. முன் வாகன ஓட்டுநர் வாகனத்தை நிறுத்தும் முன்பாக உங்கள் வாகனத்தின் வேகத்தை குறைக்க முடியும்.
3. நிதானமாக பிரேக்கைப் போடலாம்
4. கூடுதல் நேரமும் இடைவெளியும் வாகன நிறுத்தத்தில் கிடைக்கும்.

வாகனத்திற்கு இடையே கடைப்பிடிக்கப்படும் பாதுகாப்பான இடைவெளியை கவனிக்கும் போது விபத்துகளை முன்னரே தடுக்கலாம். இது உங்களுக்கும் அதிக தன்னம்பிக்கையும் மற்றும் உங்கள் பயணத்தையும் சுகமாகவும், சுவாரஸ்யமாகவும் ஆக்குகிறது.

பின்னால் வரும் வாகனத்துடன் நிகழும் விபத்து.

242. இந்த விதமான விபத்து நிகழ்வதற்கான காரணங்கள் இதற்கு முன்னர் கூறப்பட்ட “முன்னால் உள்ள வாகனத்துடன் ஏற்படும் மோதல்” நிகழ்வதற்கான காரணங்களே ஆகும். இது தவிர இந்த முறை நீங்கள் முன்னால் செல்லும் வாகனமாக இருப்பீர்கள்.

இருப்பினும், பின்னால் வரும் வாகனம் உங்களைத் தாக்க பெரும்பாலும் காரணம், அது சரியான இடைவெளியைப் பின்பற்றவில்லை, அதாவது அந்த வாகனம் உங்களுக்கு பின்னால் மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடர்கிறது என்று பொருள்.

ஏன் பின்னால் வரும் வாகன ஓட்டுநர் மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடர்கிறார் என்று அறிய வேண்டும்? ஒருவேளை நீங்கள் உங்கள் வாகனத்தை மெதுவாக ஓட்டுவீர்கள் அல்லது பின்னால் வரும் வாகனத்தின் ஓட்டுநர் மிக அவசரமாக வாகனத்தை ஓட்டலாம்.

எப்பொழுது உங்கள் வாகனத்தை மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடர்கிறார் எனில், உங்களை சற்று விலகி அவர் முந்திச் செல்ல பாதையைக் கேட்பார்.

ஒருவேளை நீங்கள் அவரது பேச்சை நிராகரித்துவிட்டு உங்களது வாகன வேகத்தை கூட்டினால் பின்னால் வரும் வாகன ஓட்டுநர் சிறிது நேரத்திற்கு உங்கள் வாகனத்திற்கு நெருக்கமாக இருக்க வேண்டி வரும்.

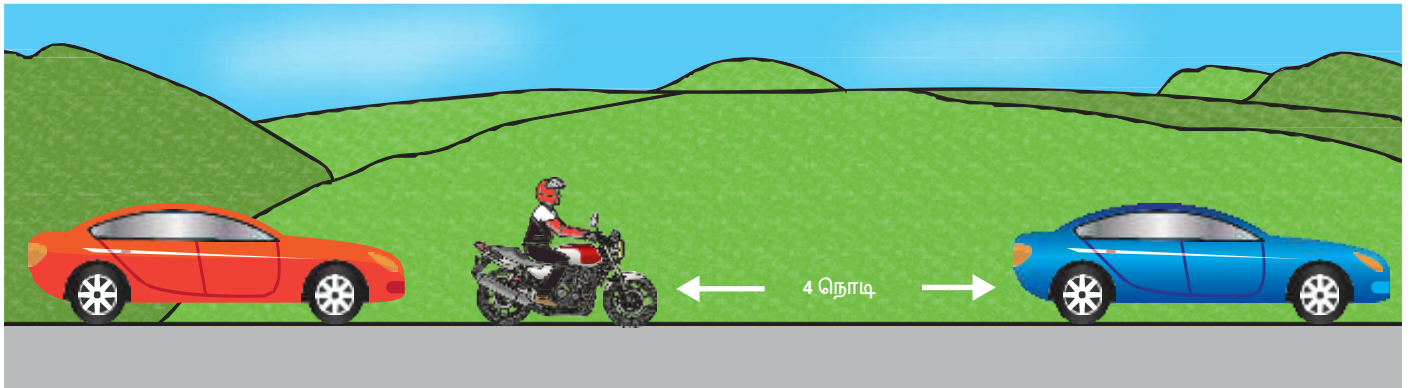
அதே சமயம், நீங்கள் உங்கள் வாகனத்தை எதிர்பாராத விதமாக அபாயத்தை தடுக்கும் பொருட்டு நிறுத்த வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டால், பிறகு பின்னால் வரும் வாகனம் உங்கள் வாகனத்தின் மீது மோதுவதைத் தவிர்க்க முடியாது.

வழக்கமாக ஒரு ஓட்டுநர் அவசரத்தில் இருக்கும் போது, அவரது கவனம் சிதறுகிறது. எனவே, அவசரகால சூழ்நிலைகளில் உங்களுக்குப் பின்னால் இருக்கும் வாகனத்தை மெதுவாக செல்ல அல்லது நிறுத்த போதுமான இடத்தைக் கொடுக்க வேண்டும். உங்கள் தூரத்தை 2 வினாடிகளிலிருந்து 4 வினாடிகளுக்கு நீட்டிப்பதன் மூலம் இதைச் செய்யலாம். உங்களுக்காக கூடுதல் நேரம் மற்றும் இடம் உங்களுக்கும் பின்னால் உள்ள வாகன ஓட்டுநருக்கும் பிரேக்கிங் பயன்படுத்த வேண்டிய அவசியத்தை நீக்குகிறது. நீங்கள் உங்களுக்கும் பின்னால் வரும் வாகன ஓட்டுநருக்காகவும் இரண்டு நொடி விதியைப் பின்பற்றுகிறீர்கள்.

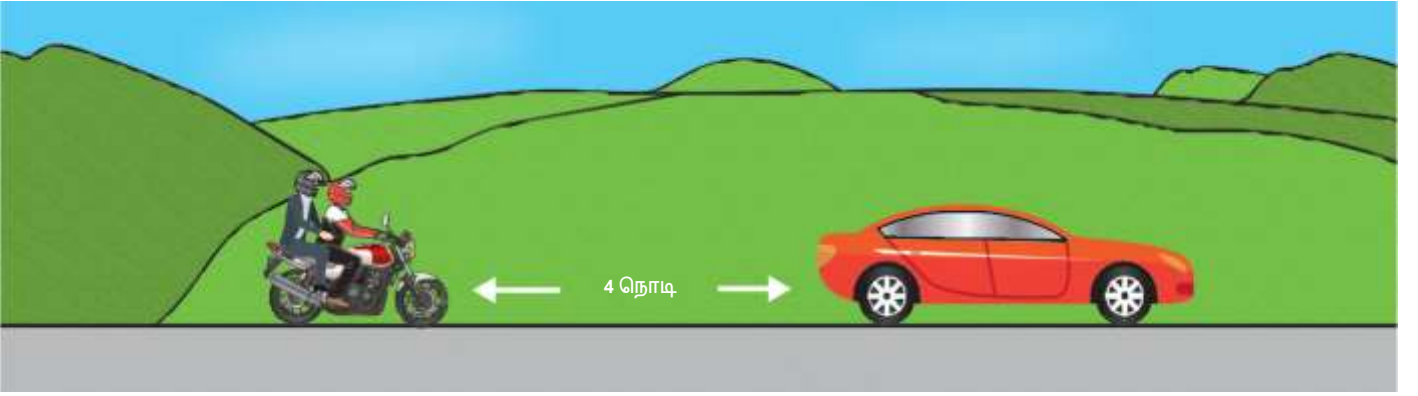
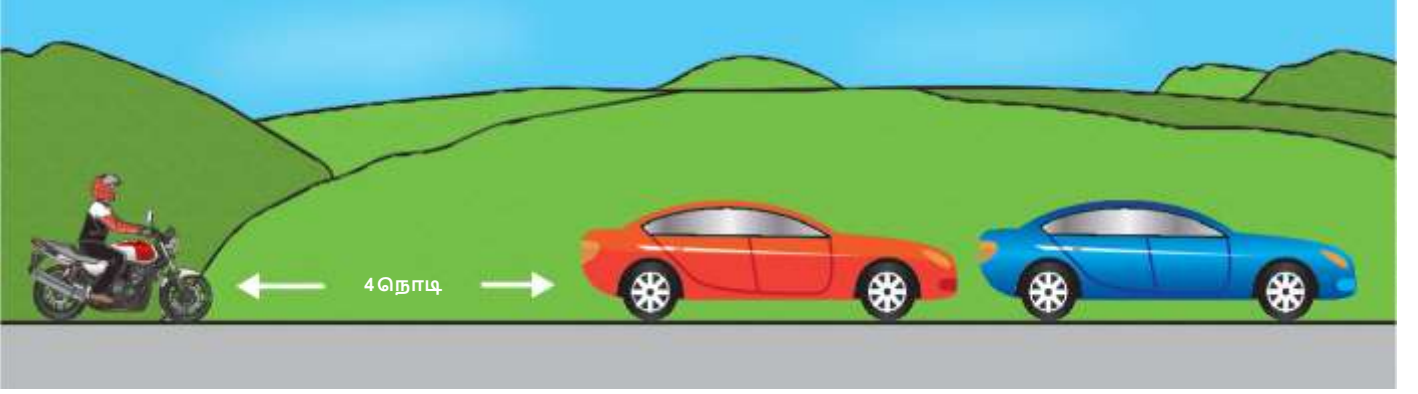
பின்பற்ற வேண்டிய பாதுகாப்பான வழிமுறை

நான்கு நொடி விதி

243. நான்கு நொடிகளின் எண்ணிக்கையை (ஆயிரத்து ஒன்று, ஆயிரத்து இரண்டு, ஆயிரத்து மூன்று, ஆயிரத்து நான்கு) 2 நொடிவிதியைப் பின்பற்றும் அதே முறையை பயன்படுத்துங்கள்.



உங்கள் முன் உள்ள வாகனம் அதற்கு முன் உள்ள வாகனத்தை டெயில்கேட் செய்யும் போதோ அல்லது நீங்கள் உங்கள் பின் அமர்பவர் அல்லது அதிகமான சுமையை ஏற்றிச் செல்லும் போதோ நான்கு நொடி விதியை பின்பற்றலாம். மேலும் இந்த விதியை மோசமான பயண சூழ்நிலைகளிலும் பின்பற்றலாம். எடுத்துக்காட்டாக, சாலை ஈரமாகவும், வழக்கும் போதும், தெளிவான காட்சி இல்லாத போதும் அல்லது உங்கள் வாகனம் அதிக அளவில் சுமை ஏற்றப்படும் போதும் இவ்விதியைப் பின்பற்றலாம்.



பிளைண்ட் ஸ்பாட்

244. நீங்கள் பாதைகளை மாற்றி பயணிக்கும் போது பின்னால் வரும் வாகனம் மூலம் விபத்து ஏற்படலாம். நீங்கள் பாதைகளை மாற்றுவதற்கு சற்று முன்பு வாகனங்களுக்கான பிளைண்ட் ஸ்பாட்டை சரிபார்க்காதபோதும் இது நிகழ்கிறது. நீங்கள் ஏற்கனவே சமிக்ஞை செய்து பக்க கண்ணாடியைச் சரிபார்த்திருந்தாலும், உங்கள் வாகனத்தின் வலது மற்றும் இடது பக்க கண்ணாடியில் காணமுடியாத ஒரு பகுதி உள்ளது. இந்த பகுதி 'பிளைண்ட் ஸ்பாட்' என்று அழைக்கப்படுகிறது.

பிளைண்ட் ஸ்பாட் இடத்தில் வாகனம் இல்லை என்பதை உறுதிப்படுத்த உங்கள் வலது அல்லது இடது தோள்பட்டைக்கு மேல் தலையை சற்று திருப்பி பார்ப்பதன் மூலம் மட்டுமே இந்த சிக்கலை நீங்கள் சமாளிக்க முடியும். பாதைகளை மாற்றுவதற்கு முன் பிளைண்ட் ஸ்பாட்டை சரிபார்ப்பதை ஒரு பழக்கமாக்கி கொள்ளுங்கள்.

எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோதி நிகழும் விபத்து

245. இந்த மாதிரியான விபத்து நிகழ மிக முக்கிய காரணம், எதிர் நோக்கி வரும் வாகனம் ஏதாவது ஒரு காரணத்தினால் சாலையின் மையக் கோட்டைத் தாண்டி உங்கள் பயணப் பாதையில் நுழைவதே ஆகும்.

இரு வாகனங்களுக்கும் ஏற்பட்ட சேதம் மற்றும் இரு தரப்பினருக்கும் ஏற்பட்ட விபத்தில் தலையில் ஏற்படுகின்ற காயம் விபத்தை விட மிகக் கடுமையானது. இது உங்கள் தவறாக இல்லாவிட்டாலும் ஒரு விபத்தில் நீங்கள் அனுபவிக்கும் துன்பம் எதிர் தரப்பினருக்கும் எந்த விதத்திலும் குறைவானதல்ல என்று உணருங்கள்.

எதிரே வரும் வாகனம் மையக் கோட்டின் குறுக்கே செல்வதற்கான சில காரணங்கள் பின்வருமாறு:

- ஓட்டுநர் உறக்கத்தில் அல்லது மது அருந்தி இருக்கலாம்.
- சாலையிலுள்ள மையக் கோடு தெளிவாக இல்லாமல் மங்கி போயிருக்கலாம் அல்லது மழை நீரால் மறைந்து காணப்படலாம்.
- ஓட்டுநர் தனது பாதையில் உள்ள தடைகளைத் தவிர்க்க முயற்சிக்கிறார்; எடுத்துக்காட்டாக, கட்டுமானத் தடை, சாலையில் உள்ள குப்பை; நிறுத்தப்பட்டிருக்கும் வாகனங்கள், பாதசாரிகள் அல்லது சைக்கிள் ஓட்டிகள்
- எதிரே வரும் வாகனத்தின் அதிக வெளிச்சம் கொண்ட விளக்கினால் ஓட்டுநரின் கண் பார்வையில் கூச்சம் ஏற்பட்டு விபத்து நிகழலாம்.
- நுட்பமற்ற திசைமாற்றியாலோ அல்லது ஓட்டுநர் திடீரென்று போட்ட பிரேக்கினால் வாகனம் சாலையில் சறுக்கினாலோ ஓட்டுநர் வாகனத்தின் முழு கட்டுப்பாட்டையும் இழந்து விடுவார்.

- வளைவுகளில் வாகனத்தின் வேகம் மிக அதிகமாக இருந்தால்
- கனரக வாகனங்களில் ஏற்படும் தவறான நடவடிக்கையால் அந்த ஓட்டுநர் இடது புறம் திரும்புவதற்கு முதலில் வலது புறம் வாகனத்தை நகர்த்தி செல்வார்.
- வலது புறம் திரும்பும் வாகனம் மையக் கோட்டைத் தாண்டி நின்று பின்னர் திரும்பும்.

பெரும்பாலான நேருக்கு நேர் மோதல்கள் வளைவுகளில் நடைபெறுவது உண்மை தான், ஆனால் மேற்கண்ட காரணங்களிலிருந்து மதிப்பிடும் போது, நேருக்கு நேர் மோதல்கள் எந்த இடத்திலும் நிகழலாம்; ஒரு நேரான சாலையில், ஒரு சந்திப்பில் மற்றும் வளைவுகளில். ஒரு வாகனம் மைய கோட்டைக் கடந்து செல்லக்கூடும் எந்தவொரு அறிகுறியையும் தொடர்ந்து கவனியுங்கள்.

பின்பற்ற வேண்டிய பாதுகாப்பான வழிமுறை

12 நொடி விதி

246. 12 நொடி விதியைப் பின்பற்றி நமக்கு முன்னால் உள்ள பேராபத்துகளை தெளிவாக அறிந்து கொள்ளலாம்.

12 நொடி விதி, வரவிருக்கும் போக்குவரத்தின் இயக்கம் மற்றும் நிலை களை அடை யாளம் காண நமக்கு உதவுகிறது, மேலும் எதிரே வரவிருக்கும் வாகன ஓட்டுநர்கள் நமது பாதையில் என்ன சிக்கல்களை ஏற்படுத்தக்கூடும் என்பதை அறிந்து அதை எதிர் கொள்ள உதவுகிறது. 12 நொடி விதி நமது வேகத்தின் அளவையும் வாகன நிலைகளையும் சரிசெய்ய போதுமான நேரத்தை அளிக்கிறது.

இரண்டு நொடி விதியின் அடிப்படையோசனையைப் பயன்படுத்தி, 12 வினாடிகளுக்கு நீட்டிக்கலாம். எடுத்துக்காட்டாக, ஒரு பாதசாரி கடக்கும் மேம்பாலம் அல்லது மேல்நிலை வழிகாட்டிப் பலகை , பின்னர் எண்ணத் தொடங்குங்கள் "ஆயிரத்து ஒன்று, ஆயிரத்து இரண்டு, ஆயிரத்து மூன்று, ஆயிரத்து நான்கு" என்று. ஆயிரத்து பன்னிரண்டு" ஐ அடைவதற்கு முன்பு நீங்கள் ஓரிடத்தை அடைந்தால், அதன் பின் வேறு ஒரு இடத்தை நீங்கள் தேர்வுசெய்து, எண்ணி முடித்த பின் அந்த இடத்தை அடையும் வரை மீண்டும் முயற்சிக்கவும்.

இந்த பயிற்சியில் நீங்கள் தேர்ச்சி பெற்றவுடன், உண்மையான தூரத்தின் அடிப்படையில் 12 நொடி விதி எவ்வளவு தூரம் செல்கிறது என்பதைப் பற்றிய ஒரு தெளிவு உங்களுக்கு கிடைக்கும்.

நேருக்கு நேர் விபத்து ஏற்படாமல் தவிர்க்கும் விதி

247. இங்கே கூறப்பட்டுள்ள சில எளிமையான விதிகளின் உதவியுடன் நேருக்கு நேர் மடோதல் உண்டாக்கும் கொடிய விபத்தை தவிர்க்கலாம்.

விதி 1 - முன் செல்ல வேண்டிய சாலையை அறிதல்

முன் செல்ல வேண்டிய சாலையை ஊடுருவி பாருங்கள்

12 நொடி விதியைப் பயன்படுத்தி எதிரே உள்ள வாகன ஓட்டங்களையும் மற்றும் போக்குவரத்து நிலையையும் கண்டறியுங்கள்.

விதி 2- எதிர்வினை இடப்புறம் திரும்புக

எதிர்வரும் வாகனம் மையக் கோட்டை நோக்கி நகரும் போது, இடதுபுறம் வாகனத்தை செலுத்துங்கள்.

மையக் கோட்டை நெருங்க வேண்டாம். எதிரே வரவிருக்கும் வாகனத்திற்கு நிறைய இடம் கொடுங்கள். நீங்கள் இடதுபுறமாக பயணிக்கிறீர்கள் என்றால், எதிரே வரவிருக்கும் வாகனங்களுக்குத் தேவையான இடத்தை நீங்கள் ஏற்கனவே கொடுத்து இருக்கிறீர்கள்.

விதி 3 - வேகத்தை குறைத்தல்

அச்சுறுத்தல் உண்டாவதை நீங்கள் காணும் போது, உடனடியாக உங்கள் வாகன வேகத்தைக் குறைக்கவும். எடுத்துக்காட்டாக, எதிரே வரவிருக்கும் வாகனத்தை சாலையின் மையக் கோட்டை நோக்கி முழுமையாக நகர்த்துவது.

வாகன வேகத்தை குறைப்பது எதிர்வரும் வாகன ஓட்டுநருக்கு எதிர்வினையாற்ற கூடுதல் நேரத்தையும் இடத்தையும் தருகிறது. நிலைமை சரியாகும் வரை தொடர்ச்சியாக வாகன வேகத்தை குறைத்து வாகனத்தை நிறுத்த தயாராக இருங்கள்.

விதி 4 - சாலையை விட்டு மேற் கொள்ளும் பயணம்

நீங்கள் முதல் மூன்று வழிகளைப் பின்பற்றினால் இருந்தால்:

- முன் செல்ல வேண்டிய சாலையை அறிதல்
- இடப்புறமாக திரும்பும் எதிர்வினை
- வாகன வேகத்தை குறைத்தல்

ஆனபோதிலும் எதிரே வரும் வாகனம் மையக் கோட்டில் குறுக்கே சறுக்கி நின்றால், இறுதியான வழியாக நீங்களும் சாலையை விட்டு விலகிப் பயணிக்கலாம். இந்த செயலால் நேருக்கு நேர் மோதல் உண்டாக்கும் விபத்தை தவிர்ந்து ஒருவரது வாழ்வை காப்பாற்றலாம்.

பெரும்பாலான மக்கள் சாலையை விட்டு வெளியேறிச் செல்ல விரும்பவில்லை, ஏனெனில் அது அவர்களுக்கு தெரியாத பகுதியாக இருக்கலாம். அவர்கள் திரும்பிச் செல்ல நேரிடலாம் அல்லது தங்கள் வாகனங்களின் கட்டுப்பாட்டை இழக்க நேரிடும் அபாயம் ஏற்படும் என்று அவர்கள் பயப்படுகிறார்கள். பதறிப் போன ஒரு கணத்தில், அவர்கள் நேருக்கு நேர் மோதிக் கொள்கிறார்கள்.

இரு சாலை இணைப்புகளில் நிகழும் வாகன விபத்து

248. இந்த வகையான விபத்துக்கள் ஒரு சாலை சந்திப்பு, ஒரு சுற்றுச்சாலையிலோ, அல்லது இரண்டு சாலைகள் ஒன்றிணைக்கும் இடத்தில் அல்லது கார் பார்க்கிங்கை விட்டு வெளியேறும் இடத்தில் நிகழலாம்.

இவ்விபத்துகள் நிகழ முக்கிய காரணம் பக்கவாட்டிலிருந்து புறப்படும் வாகனங்கள்:

- வாகன நிறுத்த சைகை, வழிவிடு சைகை, சிகப்பு விளக்குகள்,மற்ற முக்கிய சிக்னல்களில் சறுக்கிச் செல்வது.
- போக்குவரத்து நெரிசலை முறையாக கவனிக்கித் தவறியது
- அதிக வேகம் (மிக மிக அதிக வேகம்)
- பாதையை விட்டு விலகி வலப்புற சாலையில் பயணித்தல்

விபத்துகள் ஏற்பட வாகன ஓட்டுநர்கள் ஒருவருக் கொருவர் சரியாக போக்குவரத்து நிலையை பார்க்க முடியாத நிலை அதற்கான காரணங்கள்:

- தடைகள். உதாரணமாக நிறுத்தப்பட்டிருக்கும் வாகனங்கள், சாலையோரப் பக்கங்களில் உள்ள ஹெட்லாம்புகள் போன்றவை
- கண் கூச்சம். உதாரணமாக சூரிய உதயம்/ அஸ்தமனம், எதிரே வரும் வாகனங்களில் பொருத்தப்பட்டிருக்கும் அதிக வெளிச்சம் கொண்ட விளக்குகள்.

கட்டுப்பாடுகளற்ற இரு சாலை இணைப்புகள்

249. ஒரு கட்டுப்பாடுகளற்ற இரு சாலை இணைப்பானது அதில் எந்த ஒரு போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்கோ, வழி விடு சமிக்ஞைகளோ, நிறுத்த சமிக்ஞைகளோ அல்லது காவல் ஆய்வாளரோ ஒருவரும் இல்லாமல் இருக்கும் சாலை.

ஒரு கட்டுப்பாடுகளற்ற இரு சாலை இணைப்பில் இரண்டு வழி சாலை விதியைப் பின்பற்றுங்கள்.

- வலப்புறத்திலிருந்து வரும் வாகனங்களுக்கு வழி விடுவது; மற்றும்
- திரும்பும் வாகனங்கள் நேராக செல்லும் வாகனங்களுக்கு வழி கொடுப்பது

இந்த விதிகள் ஒருவருக்கும் சரியான வழியை கொடுக்காது. ஆனால் யார் வழி விட்டுச் செல்ல வேண்டும் என்பதை அறிவுறுத்தும்.

So, NEVER assume that you have the right-of-way just because the other drivers are supposed to give way to you.

கட்டுப்பாடுகள் உள்ள இரு சாலை இணைப்புகள்

250. ஒரு கட்டுப்பாடுகள் உள்ள இரு சாலை இணைப்பானது அதில் போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்கு, வழி விடு சமிக்ஞைகள், நிறுத்த சமிக்ஞைகள் அல்லது பணியில் உள்ள காவல் ஆய்வாளர் ஆகியவற்றை கொண்ட முறையான சாலை ஆகும்.

இந்த சாலைகளில் நாம் என்ன செய்ய வேண்டும் அல்லது செய்யக்கூடாது என்பதை நெடுஞ்சாலை குறியீடு தெளிவாகக் கூறுகிறது. இருப்பினும் பல ஓட்டுநர்கள் இந்த விதிகளுக்கு கீழ்ப்படிவதில்லை; அவை வழி விடு சிக்னல் சமிக்ஞை, நிறுத்த சமிக்ஞை, குறுக்குவெட்டு சாலையில் சிவப்பு விளக்கு இயக்கப்பட்டிருந்தாலும் அவற்றை மீறிச் சென்று விடுகின்றனர்.

ஒரு பாதுகாப்பான ஓட்டுநர் ஒரு கட்டுப்பாடுகளற்ற அல்லது கட்டுப்பாடுகள் கொண்ட இரு சாலை இணைப்புகளில் இது போன்ற பொறுப்பற்ற செயல்களை எதிர் கொள்ளும் நிலை வந்தால் மிகுந்த கவனத்துடன் செயல்படுவார். இரு வழி இணைப்புச்சாலையானது சட்டப்ப்பூர்வமாவும், பாதுகாப்பாகவும் இருந்தால் மட்டுமே மேற்கொண்டு பயணத்தை தொடரவும்.

பின்பற்ற வேண்டிய பாதுகாப்பு வழிமுறை

பின்பற்ற வேண்டிய பாதுகாப்பு வழிமுறை

251. இரு சாலை இணைப்புகளில் பாதுகாப்பு விதிகள் உள்ளடக்கியவை:

- இரு சாலை இணைப்பு விதிகள் நெடுஞ்சாலை குறியீடுத் தொகுப்பை கொண்டது மற்றும்
- பொது அறிவு

இரு சாலை இணைப்புகளில் பாதுகாப்பு விதிகள் உள்ளடக்கியவை:

- 1) அறி
- 2) குறை
- 3) காட்டு
- 4) செல்

விதி 1 - உங்கள் பாதை மற்றும் அடுத்த திட்டத்தை அறிந்து கொள்

முன் கூட்டியே எங்கே செல்ல வேண்டும் அல்லது என்ன செய்ய வேண்டும் என்பதை அறிந்து கொள்.

வழி விடு விதிகளை அறிந்து கொள், ஆனால் அனைத்து ஓட்டுநர்களுக்கும் தெரியும் என்பதை எதிர்பார்த்தாகாதே.

இரண்டு சக்கர வாகன விபத்தின் ஆறு நிலைகளையும் அறிந்து கொள்.

நிறுத்தல் தூரத்தை கணக்கிட்டு அறிந்து கொள்.

விதி 2 - இரு வழி இணைப்புச் சாலை களில் வேகத்தைக் குறைத்து எதிர்பாராததை எதிர்பாருங்கள்

எப்பொழுது இரு வழி இணைப்புச் சாலைகளை நெருங்குகிறீர்களோ அப்பொழுது வாகன வேகத்தை மெதுவாக குறைத்துக் கொள்ளுங்கள். இரு வழி இணைப்புச் சாலைகள் வேகமாகச் செல்வதற்கு ஏற்றது அல்ல. நீங்கள் எவ்வாறு உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்துவீர்களோ அதுபோல கட்டுப்பாட்டை இழக்காமல் வாகன வேகத்தை குறையுங்கள்.

நீங்கள் வழி கொடுக்க வேண்டிய கட்டாயத்தில் இருப்பது போல், இடது அல்லது வலதுபுறத்தில் இருந்து சேரும் சிறிய சாலைகளை கடந்து செல்வதற்கு முன் முடுக்கிகளை எளிதாக்குவது நல்லது. ஒரு மோதலைத் தடுக்க உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்த வேண்டிய சூழ்நிலையில் எதிர்வினை தூரத்தை சேமித்துக் கொள்ள - ஒரு முக்கியமான 8 முதல் 10 மீட்டர்கள் தூரத்தை சேமித்துக் கொள்வது முழு சிக்கலையும் நீக்கிவிடும்.

நினைவில் கொள்: போக்குவரத்து சிகப்பு விளக்கு அல்லது ஒரு நிறுத்த சமிக்ஞை சாலையில் செல்லும் ஒரு காரை நிறுத்தாது. எப்பொழுதும் மெதுவாக வழி விட்டு செல்வதற்கு தயாராக இருங்கள்.

விதி 3 - உங்கள் நிலை மற்றும் சமிக்ஞை மூலமாக உங்கள் நோக்கத்தை காட்டுங்கள்

நீங்கள் என்ன செய்ய போகிறீர்கள் என்பதை நீங்கள் மட்டும் அறிந்திருந்தால் போதாது, உங்கள் நோக்கங்களையும் மற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு தெரியப்படுத்த வேண்டும்.

சரியான பாதையில் விரைவாகச் செயல்படுவதன் மூலம் மற்றும் உங்கள் நகர்வைச் செய்வதற்கு முன், முன்கூட்டியே (குறைந்தது 3 வினாடிகள்) முன்னதாகவே சமிக்ஞை செய்யுங்கள்.

விதி 4 - அக்கறையுடன் செல்

விதி 1 முதல் 4 வரை விவரிக்கப்பட்டுள்ளபடி தேவையான பாதுகாப்பு முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை நீங்கள் கையாண்ட பிறகு, தயக்கமின்றி அல்லது அதிக எச்சரிக்கையுடன் இல்லாமல் இருவழி இணைப்புச் சாலையில் வழியாக பயணியுங்கள்.

இறுதியாக, இரு வழி இணைப்பு சாலைகளில் திரும்பும் முன்னர் அங்கே கடக்கும் பாதசாரிகளுக்கு வழி விட்டு செல்லுங்கள்.

முந்திச்செல்லும் வாகனத்துடன் ஏற்படும் விபத்து

252. ஒரு வாகனம் உங்களை முந்திச்செல்லும் போது நீங்கள் விபத்தில் சிக்கக்கூடும்.

பின்வருபவை முந்திச்செல்வதால் ஏற்படும் விபத்திற்கு சில பொதுவான காரணங்களாக உள்ளன;

- ஓட்டுநர் மனரீதியாக சரியான நிலையில் இல்லாமல் இருப்பதால் (களைப்பு, தூக்கக்கலக்கம், மது அருந்தியிருத்தல், கவலையாக இருத்தல், கோபம், பொறுமையின்மை மற்றும் பல) அவருடைய முடிவு எடுக்கும் திறன் பாதிக்கப்படுகிறது;
- சாலையின் நிலை அதிக வேகப் பயணத்திற்குப் பொருத்தமானதாக இல்லை (மேடுபள்ளமான அல்லது வழக்கும் சாலை மேற்பரப்பு, மலைப் பகுதி அல்லது வளைந்து செல்லும் சாலை);
- எதிர்வரும் முகப்புவிளக்குகள் கண்களைக் கூச செய்வதால் அல்லது மோசமான வானிலைகளால் ஓட்டுநரின் பார்வைத் திறன் பாதிக்கப்படுகிறது.

காரணங்கள் எதுவாக இருந்தாலும், முந்திச்செல்வதால் ஏற்படும் விபத்துகள் எப்போதும் உங்களுக்கு பாதகமாகவே இருக்கும். நாம் பக்கவாட்டில் சென்றாலும் அல்லது சாலையை விட்டு வெளியேற கட்டாயப்படுத்தப்பட்டாலும், இது போன்ற வேகங்களில் நமது மோட்டார் சைக்கிளைக் கட்டுப்படுத்த நம்மால் இயலாமல் போவதால் இரண்டாவதாக ஒரு விபத்து ஏற்பட எப்போதும் வாய்ப்பு உள்ளது.

பின்பற்ற வேண்டிய தற்காப்பு அணுகுமுறை

ஒரு விவேகமான வாகனம் ஓட்டுபவராக நடைமுறையில் உள்ள போக்குவரத்து ஓட்டத்திற்குப் பொருந்தக்கூடிய வேகத்தில் நீங்கள் எப்போதும் வாகனம் ஓட்ட வேண்டும். மற்றவர்கள் உங்களை முந்திக் கொள்ள வேண்டிய அவசியத்தை இது நீக்கும்.

என்னும் யாரேனும் ஒருவர் உங்களை முந்திச்செல்ல முயற்சி செய்தால், உங்கள் வேகத்தைக் குறைப்பதன் மூலமாகவோ அல்லது அவருடைய நடவடிக்கையைப் பூர்த்தி செய்ய அவருக்கு அதிகப்படியான நேரம் மற்றும் இடைவெளியை அளிக்க இடது புறம் நகர்வதன் மூலமாகவோ அவர் முந்திச்செல்வதை எளிதாக்க வேண்டும்.

சில பொறுப்பற்ற கவனக்குறைவான ஓட்டுநர்களால் பாதிக்கப்பட்ட ஒரு நபராக நீங்கள் மாற வேண்டாம் என்பதால் நீங்கள் இதைச் செய்கிறீர்கள்.

உங்களால் முந்திச் செல்லப்படும் வாகனத்தால் ஏற்படும் விபத்து

253. கடைசியாக உங்களுக்கும், நீங்கள் முந்திச்செல்லும் வாகனத்திற்கும் இடையே ஒரு விபத்து ஏற்படக்கூடும். நமது உள்ளூரில் உள்ள வாகனம் ஓட்டும் நிலைகளில் முந்திச்செல்வதால் மிகவும் குறைந்த நேரமே மிச்சப்படுகிறது, ஏனென்றால் சற்றுமுன்பு நாம் முந்திச் சென்ற வாகனம் அடுத்த போக்குவரத்து விளக்கில் நிற்கும் போது நமது பக்கவாட்டில் நிற்கும். முந்திச்செல்வது மோட்டார் சைக்கிளில் தேவையற்ற தேய்மானத்தையும், அதிகமான எரிபொருள் செலவையும் விளைவிக்கிறது. இது ஏற்கனவே மன அழுத்தத்துடன் இருக்கும் வாகனம் ஓட்டுபவரின் மன அழுத்தத்தையும் அதிகரிக்கிறது.

அடிக்கடி சாலையில் ஏற்படும் பெருங்கோபத்தின் விளைவாக ஒரு வாகனத்தை முந்திச்செல்லும் போது அந்த ஓட்டுநர் தான் உணர்வு ரீதியாக முந்தப்பட்டுவிட்டதாக எண்ணி எதிர்வினையாற்றக்கூடும். அந்த ஓட்டுநர் உங்களுடன் ஒரு பந்தயத்தில் ஈடுபடத் தொடங்கக்கூடும், இதன் விளைவாக நீங்கள் அதில் சிக்குண்டுவிடுவதால் உங்களால் மோசமான நிகழ்வுகளுக்கு எதிர்வினையாற்ற முடியாமல் போகிறது. இது உங்களை எதிரே வரும் வாகனத் தோடு மோதும்படியோ, சாலையை விட்டு விலகிச் செல்லும் படியோ அல்லது நீங்கள் முந்திச்செல்ல முயற்சி செய்யும் வாகனத் தோடு மோதவோ செய்கிறது.

முந்திச்செல்வதைப் பாதுகாப்பாகப் பூர்த்திசெய்ய போதுமான தூரம் இல்லாவிட்டாலும் கூட ஒரு விபத்து ஏற்படக்கூடும்.

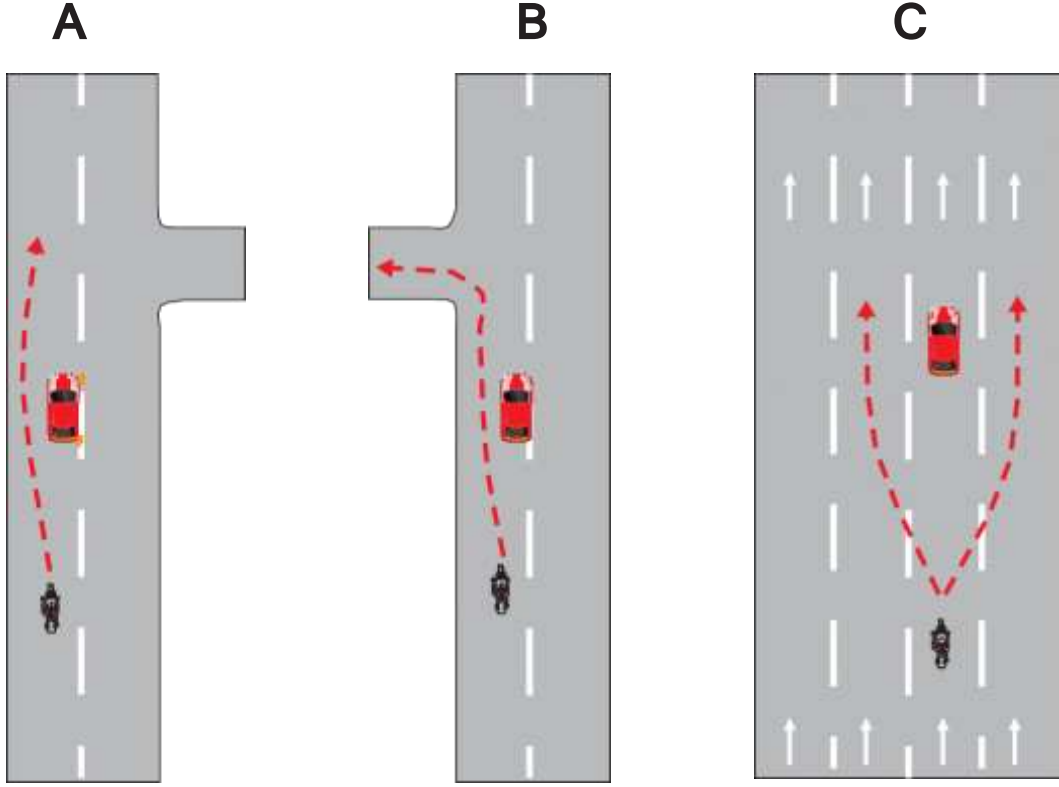
இந்தத் தூரம் பின்வருவனவற்றால் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது:

- எதிரில் வரும் கார்கள்
- முன்புற பார்வையைக் கட்டுப்படுத்தும் சாலையின் நிலப்பரப்பு
- முந்திச்செல்வதற்கு எதிரான சட்டரீதியான தடை

சிக்கலான முந்திச்செல்லும் செயல்முறையை மேற்கொள்ள ஓட்டுநர் தனது சிறப்பான முடிவு எடுக்கும் திறனின் அடிப்படையில் முடிவுகளை எடுக்க வேண்டியது வெற்றிகரமான முந்திச்செல்லுதலுக்கு தேவையான ஒன்றாக இருக்கிறது. எந்தவித சந்தேகங்களுக்கும் அல்லது தயக்கத்திற்கும் அவருக்கு எந்தவித சலுகைகளும் இருக்காது. முந்திச்செல்லுதல் என்பது உங்களுடைய வழித்தடத்திலும் எதிர்வரும் வழித்தடத்திலும் உள்ள போக்குவரத்திற்கு தொந்தரவு தரும் ஒரு சீர்குலைக்கும் நடவடிக்கையாக அமையும் என்பதை மனதில் கொள்ளவும். இது ஓட்டுநர்களிடம் தாங்கள் முந்தப்பட்டுவிட்டதாக ஓர் உணர்வு ரீதியான எதிர்வினையையும் உருவாக்கும்.

ஒரு குத்துமதிப்பான விதியாக, எப்போதும் வலதுபுறத்தில் முந்தவும். எனினும், பின்வரும் சூழ்நிலைகளில், நீங்கள் இடதுபுறமும் முந்திச்செல்லலாம்:

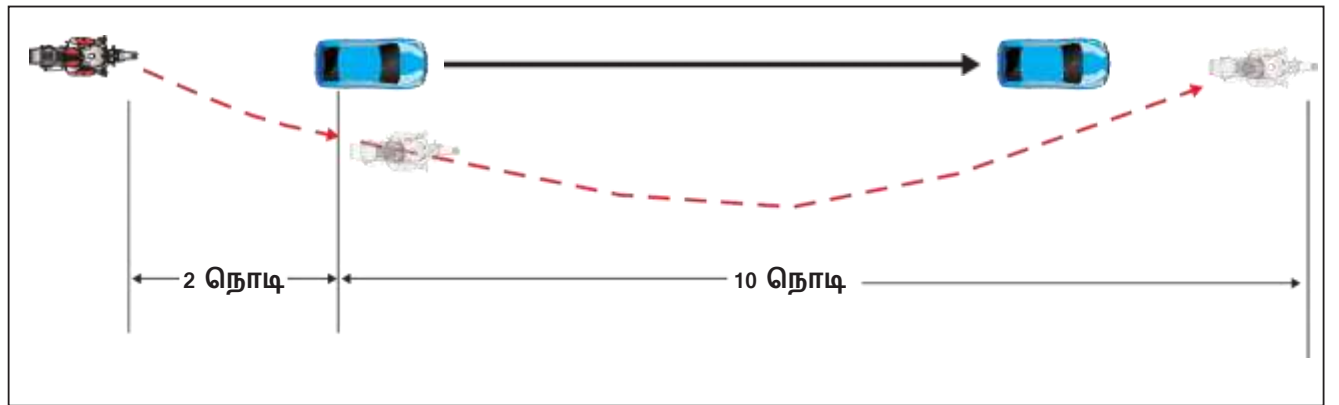
- முன்னால் உள்ள ஓட்டுநர் வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான தனது உத்தேசத்தை சமிக்ஞையாக தெரிவிக்கும் போது
- ஒரு சந்திப்பில் நீங்கள் இடதுபுறம் திரும்ப விரும்பும் போது
- இரண்டு பக்கத்திலும் வாகனங்கள் கடந்து செல்லும் ஒருவழிப்பாதை கொண்ட தெருவில்



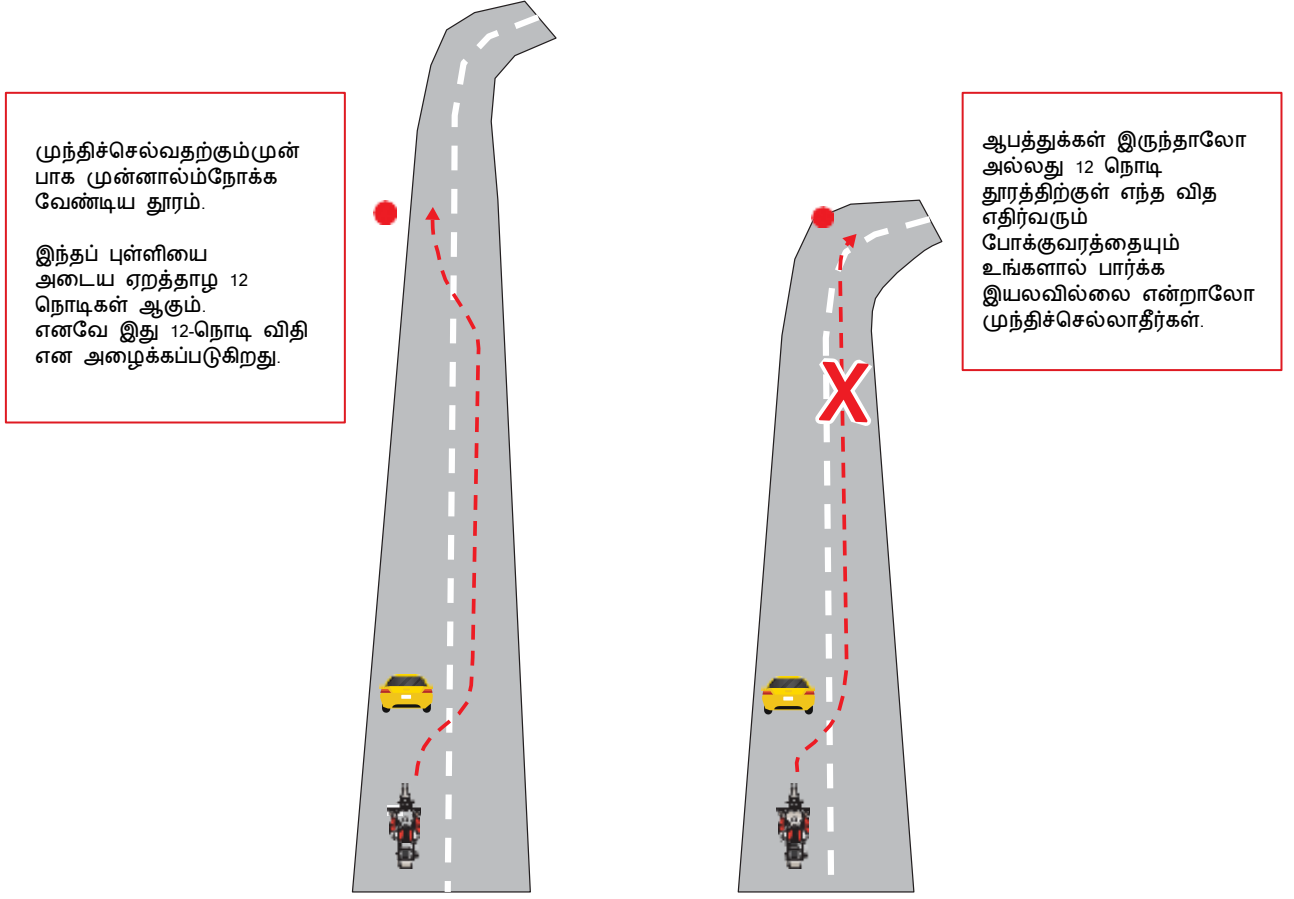
பின்பற்ற வேண்டிய தற்காப்பு அணுகுமுறை

முந்திச் செல்வதற்கான விதிகள்

254. வழக்கமாக ஒரு முந்திச்செல்லும் நடவடிக்கையைப் பூர்த்திசெய்ய ஏறத்தாழ 10 நொடிகளே ஆகும் என்பதால், முந்திச்செல்ல முயற்சி செய்வதற்கு முன்பு ஒரு 2-நொடி பின் தொடரும் தூரத்தைப் பேண வேண்டும் என அறிவுறுத்தப்படுகிறது. எனவே இந்த முழு நடவடிக்கையும் 12 நொடிகளில் மேற்கொள்ளப்படக்கூடும்.



12-நொடி விதியானது நமக்கு முன்னால் உள்ள சாலை இடைவெளி, இந்த முந்திச்செல்லும் நடவடிக்கையைப் பூர்த்தி செய்யப் போதுமானதாக உள்ளதா என்பதைத் தீர்மானிக்கவும் உதவுகிறது.



படிநிலைகளில் முந்திச்செல்வது எப்படி:

1. பின்னால் வந்துகொண்டிருக்கவும் நீங்கள் முந்திச்செல்வதற்கு முன்பாக

ஒரு பாதுகாப்பான பின் தொடரும் தூரத்தைப் பேணவும். முன்னால் உள்ள காரிலிருந்து 2 நொடிகள் அப்பால் இருக்கவும்.

பல வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் முந்திச்செல்லத் தொடங்கும் போது பின் தொடரும் தூரம் குறித்து அவர்கள் கற்றுக் கொண்டவற்றை மறந்து விடுகிறார்கள். ஒரு வழி கிடைத்தவுடன் வலதுபுறம் சட்டென நகர்ந்து செல்ல இயலும் வகையில் அவர்கள் முன்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்கு நெருக்கமாக செல்வார்கள்.

இது ஆபத்தானதாகும், ஏனென்றால் முன்னால் உள்ள வாகனம் திடீரென்று நிற்கக்கூடும். உரிய நேரத்தில் நீங்கள் எதிர்வினை யாற்றும் பொருட்டு செல்லும் திசையில் ஏற்படும் மாற்றமும் மிகவும் சட்டென்று ஏற்படுவதாக இருக்கும். கூடுதலாக முன்னால் இருக்கும் வாகனத்திற்கு நீங்கள் எவ்வளவு அருகில் செல்கிறீர்களோ, அந்த அளவுக்கு குறைவாகவே உங்களால் முன்னால் இருப்பதைப் பார்க்க முடியும்.

2. முன்னால் இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும்

எதிர்வரும் போக்குவரத்து மற்றும் கிடைக்கபெறும் சாலை இடைவெளி ஆகியவற்றிற்காக முன்னால் இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும்.

நெருங்கிவரும் போக்குவரத்து உங்களுடைய 12-நொடி பார்வை அலசலுக்குப் அப்பால் இருக்கிறது என்பதையும், 12-நொடி தூரத்திற்குள் எந்த ஒரு சாலை ஆபத்தும் இல்லை என்பதையும் பார்த்துக் கொள்ளவும்.

உங்களுடைய முந்திச்செல்லும் நடவடிக்கையைப் பூர்த்தி செய்ய தோராயமாக 10 நொடிகள் மட்டுமே ஆகும் என்பதை நினைவில் கொள்ளவும்.

3. பின்னால் இருப்பதைச் சரிபார்க்கவும்

உங்களுக்குப் பின்னால் இருக்கும் போக்குவரத்தைச் சரிபார்க்கவும்

உங்களுக்குப் பின்னால் என்ன உள்ளது என்பதைத் தெரிந்துகொள்ளாத வரை வலதுபக்கம் நகர்ந்து செல்லாதீர்கள். உ.ம். அதே நேரத்தில் யாரேனும் ஒருவர் உங்களுடைய வாகனத்தை முந்திச்செல்ல முயற்சிக்கும் நிகழ்வில்.

உங்களுடைய பக்கவாட்டுக் கண்ணாடியைப் பயன்படுத்தவும் மற்றும் உங்களுடைய தலையை வலப்புறமாக திருப்பி உங்களுடைய பிள்ளை ஸ்பாட்டில் ஏதேனும் வாகனம் உள்ளதா எனச் சரிபார்க்கவும்.

4. வலதுபுறம் சமிக்கை செய்யவும்

வலதுபுறம் திரும்புவதற்கான சமிக்கையைப் பயன்படுத்தி நீங்கள் வலதுகைப் பக்கம் நகர்ந்து செல்லவிருக்கிறீர்கள் என்பதை உங்களுக்குப் பின்னால் உள்ள வாகனங்களுக்கு எச்சரிக்கை செய்யவும். உங்களுடைய நகர்வை மேற்கொள்வதற்கு முன்பாக நீங்கள் குறைந்தபட்சம் 3 நொடிகள் சமிக்கை செய்ய வேண்டும்.

இந்த நேரத்தில் நீங்கள் உங்களுடைய 12-நொடி அலசலை மீண்டும் சீரமைக்க வேண்டியத் தேவை ஏற்படக்கூடும்.

5. வலதுபுறம் நகர்தல்

ஒரு பாதுகாப்பான தூரத்தில் பின் தொடர்ந்து வருகிறீர்கள் என்பதை நீங்கள் உறுதி செய்தவுடன் மற்றும் உங்களுக்கு முன்னால் இருக்கும் சாலை (12 நொடிகள் அப்பால்) போக்குவரத்து இன்றி இருக்கும்பட்சத்தில், சாலையின் வலதுகைப் பக்கம் நகரவும்.

நீங்கள் முந்திச் செல்லும் வாகனத்திற்கு அதிகப்படியான இடைவெளியை அளிக்கவும்.

கட்டுப்பாட்டைப் பேணுவதில் கவனமாக இருக்கவும்.

6. வேகத்தை அதிகரிக்கவும்

தற்போது நீங்கள் முந்திச் செல்வதற்கான அதிக உறுதியுடன் இருக்கிறீர்கள். நீங்கள் சாலையின் வலதுகைப் பக்கம் உள்ளீர்கள் மற்றும் நீங்கள் அதே இடத்தில் தேவையில்லாமல் நீண்ட நேரம் இருக்க விரும்பமாட்டீர்கள். ஏனென்றால் இது உங்களுக்கு ஆபத்தான வழித்தடம் ஆகும்.

வேகத்தை அதிகரித்து முடிந்தவரை சீக்கிரமாக முந்திச் செல்லவும். அதிக சக்தியையும், வேகத்தையும் பெற நீங்கள் அடுத்த தாழ்நிலை கியருக்கு மாற வேண்டும்.

வேக வரம்புக்குள் நீடித்திருக்கவும்.

7. தொடர்பு கொள்ளுங்கள்

தற்போது நீங்கள் முந்திச் சென்றாலும் வாகனத்தின் பிள்ளை ஸ்பாட்டுக்குள் இருக்கிறீர்கள், நீங்கள் அந்த வாகனத்தை முந்திச் செல்ல முயற்சிக்கிறீர்கள் என்பதை அந்த வாகனத்தின் ஓட்டுநர் அறியும் படி உங்களுடைய ஹாரனை அடிக்கவும் அல்லது உங்களுடைய முகப்பு விளக்குகளை ஒளிரச் செய்யவும்.

இதில் உங்கள் மதிப்பீட்டைப் பயன்படுத்தவும். இது எப்பொழுதும் தேவையாக இருக்காது மற்றும் கடுமையான போக்குவரத்து நெரிசலில் இது சிலநேரங்களில் குழப்பத்தை ஏற்படுத்தும். எனினும் நீங்கள் முந்திச் செல்லும் கார் அதன் வழித்தடத்தில் பக்கவாட்டில்.

8. இடதுபுறம் சமிக்கை செய்யவும்

வாகனத்தை நீங்கள் கடந்து சென்ற பிறகு, நீங்கள் சாலையின் இடக்கைப் பக்கத்திற்குத் திரும்புகிறீர்கள் என்பதைக் குறிப்பிட உங்களுடைய இடதுபுறம் திரும்புவதற்கான சமிக்கையைப் பயன்படுத்தவும்.

உங்களுடைய உத்தேசத்தை ஓட்டுநர் அறியும்படிச் செய்ய வேண்டும்.

9. இடதுபுறம் நகரவும்

உங்களுடைய பக்கவாட்டு கண்ணாடியில் நீங்கள் சற்று முன்பு முந்திச் சென்ற வாகனத்தின் முன்புறம் தெரிந்தவுடன் இடதுபக்கத்திற்கு திரும்ப வரவும்

மேலும் உங்களுடைய தலையைத் திருப்பி உங்களுடைய பிள்ளை ஸ்பாட்டைச் சரிபார்க்கவும்.

சற்று முன்பு நீங்கள் கடந்து சென்ற வாகனத்திற்குத் தடை ஏற்படுத்தாமல் இருப்பதில் கவனமாக இருக்கவும்.

10. வேகத்தை மீண்டும் தொடரவும்

உங்களுடைய சமிக்கையை ரத்து செய்யவும்.

தற்போது நீங்கள் பாதுகாப்பாக முந்தி சென்றுவிட்டீர்கள், அதே உற்சாகத்தைப் பேணவும் மற்றும் வழக்கமான வேகத்தை தொடரவும்.

பயணத்தைத் தொடர 2-நொடி, 4-நொடி மற்றும் 12-நொடி விதிகளைப் பயன்படுத்தி போக்குவரத்து ஓட்டத்தில் உங்களுடைய சரியான நிலையை எடுக்கவும்.



பொது அறிவு

காப்பீடு

255. மோட்டார் வாகனங்களைப் பயன்படுத்துபவர்கள் குறைந்தபட்சம் மூன்றாம் தரப்பினரால் ஏற்படும் அபாயங்கள் மற்றும் இழப்பீடுகளுக்கு எதிராக காப்பீடு செய்யப்பட வேண்டும். இது மோட்டார் வாகனங்களைப் பயன்படுத்துவதால் ஏற்படும் மூன்றாம் தரப்பு அபாயங்களுக்கு எதிராகவும், மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களைப் பயன்படுத்துவதால் நிகழும் மரணம் அல்லது உடலில் ஏற்படும் காயம் தொடர்பாக இழப்பீடு வழங்குவதற்கும் ஏதுவாக இருக்கும். இது சட்டப்படி தேவையான ஒன்று.

பின்னிருக்கை

256. சாலையில் மோட்டார் சைக்கிள் அல்லது ஸ்கூட்டரில் பயணம் செய்யும் எந்தவொரு நபரும் 10 வயதுக்குட்பட்ட குழந்தையை ஒரு பின்னிருக்கைப் பயணியாக ஏற்றிச் செல்லக்கூடாது.

ஒரு பயணியுடன் வாகனம் ஓட்டுவது தனியாக வாகனம் ஓட்டுவதில் இருந்து மாறுபட்டது. ஒரு பயணியின் கூடுதல் எடை மோட்டார் சைக்கிளின் சமநிலையை மாற்றுகிறது. மேலும் மோட்டார் சைக்கிளின் வேகத்தை அதிகப்படுத்துகின்ற மற்றும் பிரேக் இடுகின்ற செயல்பாடுகளில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகிறது. ஒரு பயணியுடன், நீங்கள் வாகனத்தை பிரேக் இட்டு நிறுத்த வழக்கத்தை விட அதிக தூரம் தேவைப்படும். குறைந்த வேக வீதத்தின் காரணமாக முந்தும் போது உங்களுக்கு முன்னே நீண்ட பாதுகாப்பான தெளிவான சாலை இருக்க வேண்டும்.

பின்னிருக்கையில் அமர்ந்திருப்பவர் அனுபவமில்லாதவராக இருந்தால், நீங்கள் அவருக்குப் பின்வருவனவற்றை அறிவுறுத்த வேண்டும்:

- முடிந்தவரை உங்களுக்கு நெருக்கமாக அமர வேண்டும்.
- மோட்டார் சைக்கிள் நின்று கொண்டிருக்கும் வேளையிலும், எல்லா நேரங்களிலும் இருபுறமும் கால் போட்டுக் கொண்டு காலடி தாங்கிகளின் மீது பாதங்களை வைத்துக் கொண்டு அமர்ந்திருக்க வேண்டும்.
- தனது உடலை உங்களுக்கு ஏற்றவாறு வைத்துக் கொண்டு ஓய்வாக இருக்க வேண்டும்.
- தனது இரு கைகளாலும் உங்கள் இடையைப் பிடித்துக் கொள்ள வேண்டும்.
- உங்கள் தொடைப் பகுதியைத் தனது முழங்கால்களால் பற்றிப் பிடித்துக் கொள்ள வேண்டும்.
- தனது உடலை முன்னும் பின்னும் அசைக்கக் கூடாது.
- வளைவில் திரும்பும் போது, பின்னிருக்கையில் அமர்ந்திருப்பவர் உங்களுடன் சேர்ந்து அதே திசையில் சாய வேண்டும்.

வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்னர் பின்வரும் முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கைகளை மேற் கொள்ளுங்கள்:

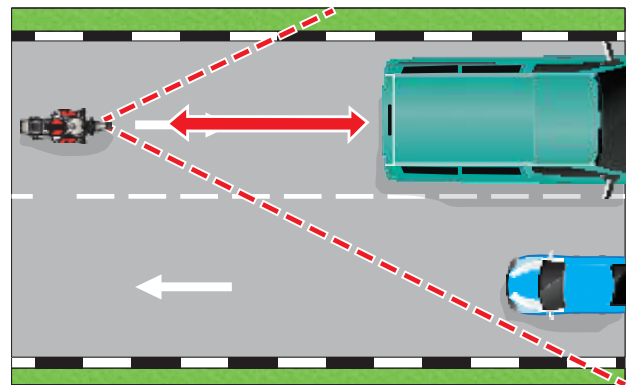
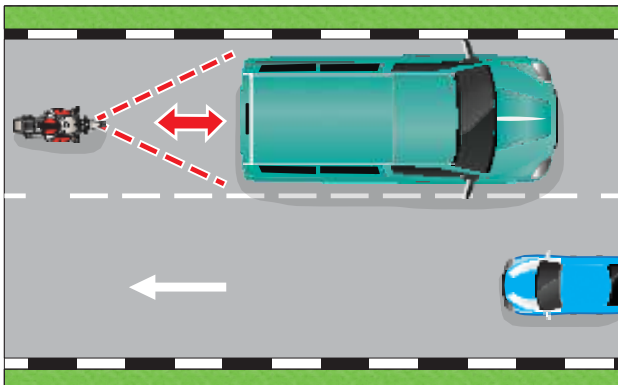
- பின்னிருக்கையில் அமர்பவர் மோட்டார் சைக்கிளில் அமர்ந்தவுடன் பக்கவாட்டுக் கண்ணாடிகளைச் சரிசெய்யவும்.
- பயணியின் ஆடை சக்கரத்தில் சிக்கிக் கொள்ளாமல் பார்த்துக் கொள்ளுங்கள்.
- கூடுதல் எடையைச் சுமக்கப் போதுமான அளவுக்கு காற்று உள்ளதா என்பதை உறுதிப்படுத்திக் கொள்ள டயர்களின் அழுத்தத்தைச் சரிபார்க்கவும்.

கனரக வாகனங்கள்

257. பெரிய வாகனம் சம்பந்தப்பட்ட விபத்துக்கள் பொதுவாக மிகவும் தீவிரமானவை அல்லது உயிருக்கு ஆபத்தானவை. நீங்கள் சாலையில் பெரிய வாகனங்களை எதிர்கொள்ளும் போது கீழ்க்கண்ட காரணிகளை மனதில் கொள்ளுங்கள்:

- அவை உயரமானவை, நீளமானவை மற்றும் பருமனானவை, மேலும் உங்கள் பார்வையைத் தடுப்பவை;
- அவை திரும்புவதற்கு அதிக இடம் தேவை;
- அவற்றின் அளவு மற்றும் சுமை காரணமாக அவற்றின் வேகம் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது.

வழக்கமாக மற்ற வாகனங்களுடன் கடைப்பிடிப்பதுடன் ஒப்பிடும் போது, உங்களுக்கும் பெரிய வாகனத்திற்கும் இடையில் அதிக இடைவெளியைக் கடைப்பிடிங்கள். ஒரு பெரிய வாகனத்தின் பின்னால் வாகனம் ஓட்டிச் செல்லும் போது நீங்கள் அதிக தூரம் இடைவெளி விட்டுச் செல்ல வேண்டும். அப்போது தான் அதன் ஓட்டுநரால் பக்கவாட்டுக் கண்ணாடிகளில் உங்களைக் காண முடியும். நீங்கள் அந்த வாகனத்திற்கு மிக நெருக்கமாக சென்று கொண்டிருந்தால், சாலையின் முன்புறத்தை உங்களால் காண முடியாது. ஈரமான சாலையில் ஒரு பெரிய வாகனத்தைப் பின் தொடரும் போது நீங்கள் மிகவும் நெருக்கமாக சென்றால், அந்த வாகனத்தின் பின்புறத்திலிருந்து தெறிக்கும் தண்ணீர் உங்கள் பார்வையை மறைக்கலாம். நீங்கள் நன்றாகக் காண முடியும் வரை அந்த வாகனத்திடம் இருந்து பின்வாங்க வேண்டும்.

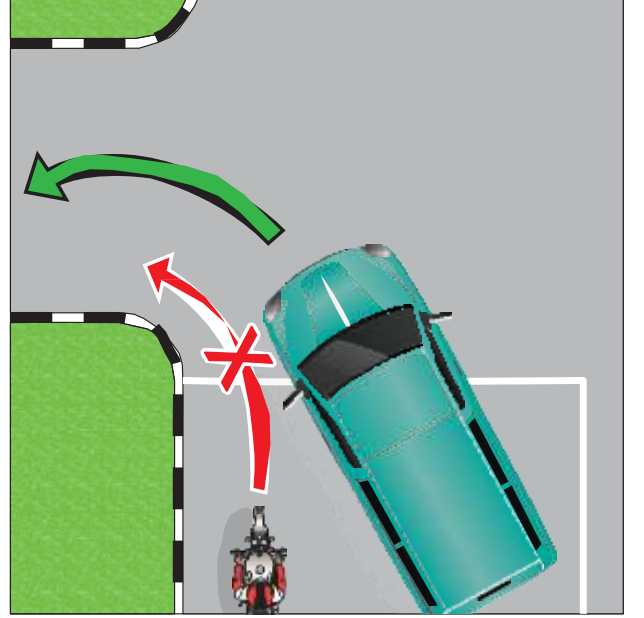


258. சுமை ஏற்றப்பட்ட வாகனத்தை நீங்கள் மிக நெருக்கமாகப் பின் தொடரும் போது, அதிலிருந்து பொருட்கள் கீழே விழுந்தால் அதில் இருந்து தப்பிக்க உங்களுக்குக் கால அவகாசம் கிடைக்காது.



259. பெரிய வாகனங்களால் முதலில் வலதுபுறம் நகராமல் இடதுபுறம் திரும்ப முடியாது. அல்லது முதலில் இடதுபுறம் நகராமல் வலதுபுறம் திரும்ப முடியாது. அதனால், பெரிய வாகனங்கள் இடது, வலது அல்லது U வடிவத்தில் திரும்பும் போது மிகவும் கவனத்துடன் இருக்கவும்.

அவர்கள் திரும்புவதற்கு நோக்கமிட்டுள்ள பக்கத்தில் அவர்களைக் கடந்துசெல்ல முயற்சிக்காதீர்கள்.



சிறிய வாகனப் பழுதுகள்

260. சாலையில் கடினமான சூழ்நிலைகளைத் தாங்கள் எதிர் கொள்ள மாட்டோம் என்றே எல்லோரும் நம்புகிறார்கள். எனினும், எப்போது ஒரு அவசரநிலை ஏற்படும் என்பதை யாராலும் கணிக்க முடியாது, அதனால் அத்தகைய சம்பவங்களை எதிர்கொள்வதற்குத் தயாராக இருங்கள். பின்வருபவை சிக்கலான இடங்களை எவ்வாறு கண்டறிவது மற்றும் அதற்கான தீர்வு நடவடிக்கை களைப் பற்றியது.

பழுதடைந்து நின்று விடுதல்

261. வாகனம் ஓட்டும் போது எதிர்பாராத விதமாக வாகனம் பழுதடைந்து நின்று விட்டால், வாகனத்தின் கட்டுப்பாட்டைத் தக்கவைத்துக் கொள்வதே மிக முக்கியமான பரிசீலனையாகும். ஹார்னை ஒலிப்பதன் மூலமும், அபாய விளக்குகளை ஒளிரவிடுவதன் மூலமும் ஏதோ தவறாகி இருப்பதாக மற்ற சாலைப் பயனர்களுக்குத் தெரியப்படுத்துங்கள். அவ்வாறு செய்வது பாதுகாப்பானது என்பதைச் சரிபார்த்த பிறகு சாலையின் ஓரத்திற்கு வாகனத்தை நகர்த்திச் செல்லவும்.

த்ரோட்டில் சிக்கிக் கொள்வது

262. த்ரோட்டில் சிக்கிக் கொண்டு, அதன் இயல்பு நிலைக்குத் திரும்பவில்லை என்றால்,
 a) உடனடியாக கிளட்ச் லீவரை அழுத்திப் பிடித்துக் கொண்டு, எஞ்சினை அணைத்து, பிரேக்களை இடவும். அதிவேகத்தில் நிறுத்தும் போது 'பீர் வீலிங்' (சக்கரங்கள் கட்டுப்பாடாமல் சுழலும் நிலை) ஏற்படும் அபாயம் குறித்து எச்சரிக்கையுடன் இருக்கவும்.
 b) வாகனத்தை நிறுத்தி இக்னீஷனை அணைக்கவும்.

முன்புற பிரேக் செயலிழத்தல்

263. முன்புற பிரேக் செயலிழந்துவிட்டால்:
 a) அபாய விளக்குகளை இயக்கி, சாலையின் ஓரத்திற்கு பாதுகாப்பாக நகரவும்;
 b) பின்புற பிரேக்கை இடவும்;
 c) தாழ்நிலை கியருக்கு மாறவும், 2வது கியருக்கு மாறுவது நல்லது. பிறகு எஞ்சின் பிரேக்கைப் பயன்படுத்த கிளட்சை விடுவிக்கவும்;
 d) எஞ்சினை அணைக்கவும்.

பின்புற பிரேக் செயலிழத்தல்

264. பின்புற பிரேக் செயலிழந்துவிட்டால்:
 a) அபாய விளக்குகளை இயக்கி, சாலையின் ஓரத்திற்கு பாதுகாப்பாக நகரவும்;
 b) முன்புற பிரேக்கை மெதுவாக இடவும்;
 c) தாழ்நிலை கியருக்கு மாறவும், 2வது கியருக்கு மாறுவது நல்லது. பிறகு எஞ்சின் பிரேக்கைப் பயன்படுத்த கிளட்சை விடுவிக்கவும்;
 d) எஞ்சினை அணைக்கவும்.

டையர் பஞ்சர்கள்

265. டயர் பஞ்சர் ஆகும் போது, மோட்டார் சைக்கிளில் ஒரு வலுவான இழுப்பு இருக்கும், அதனால் வாகனம் இடதுபுறமும் வலதுபுறமும் அசைந்து குறிப்பின்றி ஓடத் தொடங்கும். பின்புறச் சக்கரத்தை விட முன்புறச் சக்கரத்திற்கு இழுப்பு அதிகமாக இருக்கும். இது நிகழும் போது, நேராகச் செல்வதற்கு வேண்டிய பாரை அழுத்திப் பிடித்துக் கொண்டு, இழுப்புக்கு எதிராக இழுக்கவும். மெதுவாகவும், படிப்படியாகவும் பிரேக் இட்டு, சாலையின் ஓரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தவும்.

என்ஜின் அதிகப்படியாக சூடாதல்

266. உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளின் எஞ்சின் அதிகப்படியாக சூடாகும் போது, எஞ்சின் சத்தமும் எஞ்சின் சுழற்சியும் திடீரென அதிகரிக்கும். இது நிகழும் போது;

- அபாய விளக்குகள் அல்லது இடது இண்டிகேட்டரை ஒளிரவிட்டுக் கொண்டு, மோட்டார் சைக்கிளை சாலையின் ஓரத்திற்குப் பாதுகாப்பாக நகர்த்தவும்.
- கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக உள்ளிழுக்கவும்.
- மோட்டார் சைக்கிளை சாலையின் ஓரத்திற்கு பாதுகாப்பாக ஓட்டிச் செல்லவும்.
- எஞ்சினை அணைக்கவும்.

பேருந்து வழித்தடம்

267. தடைசெய்யப்பட்டுள்ள நேரங்களுக்குப் பிறகே நீங்கள் பேருந்து வழித்தடத்தில் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லலாம். பேருந்து வழித்தடத்திற்கான தடைசெய்யப்பட்ட நேரங்களில், வாகனம் ஓட்டுபவர் ஒரு மோதலைத் தவிர்க்க முயற்சிக்கும் போது மட்டுமே பேருந்து வழித்தடத்தைப் பயன்படுத்த அனுமதிக்கப்படுவார்.

அதிகளவு எரிபொருள் பயன்பாடு

268. விரைவாக வேகத்தை அதிகரித்தல் மற்றும் கடுமையாக பிரேக் இடுதல் ஆகியவை அதிகளவு எரிபொருள் பயன்பாட்டுக்கு வழிவகுக்கலாம்.

தீ

269. வாகனம் ஓட்டும் வேளையில் உங்கள் மோட்டார் சைக்கிள் தீப்பிடித்துக் கொண்டால், உடனடியாக வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டும்.

விபத்துகள்

270. போக்குவரத்து விபத்துக்குப் பங்களிக்கும் மூன்று காரணிகள் உள்ளன:

- சாலைப் பயனர்கள்;
- சுற்றுச்சூழல்;
- வாகனம்.

இந்த மூன்று காரணிகளில், கிட்டத்தட்ட பெரும்பாலான போக்குவரத்து விபத்துக்கள் சாலைப் பயனர்களால் தான் ஏற்படுகின்றன. மேலும் அவை முக்கியமாக:

- தீர்மானிப்புத் திறனில் ஏற்படும் பிழைகள், குறிப்பாக குழந்தைகள் மற்றும் மூத்தோர்களால், மற்றும்
- உரிய கவனிப்பும் கவனம் இல்லாமலும் வாகனம் ஓட்டுவது.

நீங்கள் ஒரு விபத்தில் சிக்கும் போது, காயம் ஏற்பட்டாலும், இல்லையென்றாலும் நீங்கள் வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டும். விபத்து குறித்து பிற சாலைப் பயனர்களை எச்சரிக்க வாகனத்தின் அபாய விளக்குகளை ஒளிரவிடுவதற்கு நினைவில் கொள்ளவும்.

காயம் எதுவும் ஏற்படாத ஒரு விபத்தில்:

- மற்ற சாலைப் பயனர்களுக்கு அபாயகரமான சூழ்நிலை உருவாவதைத் தவிர்க்க, விபத்திற்குச் சம்பந்தப்பட்ட ஓட்டுநர்கள் தங்கள் வாகனங்களை விரைவாகவும் பாதுகாப்பாகவும் சாலையோரத்திற்கு நகர்த்த வேண்டும்;
- இரு தரப்பும் விவகாரத்தை தங்களுக்குள் பேசித் தீர்த்துக் கொள்ள வேண்டும்;
- விவகாரத்தைத் தனிப்பட்ட முறையில் தீர்த்துக் கொள்ள முடியாவிட்டால், இரு தரப்பும் விபத்து குறித்து தொடர்புடைய காப்புறுதி நிறுவனங்களுக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும்;
- விபத்து குறித்து காவல்துறையிடம் புகாரளிக்க தேவையில்லை.

காயம் ஏற்பட்ட ஒரு விபத்தில்:

- விபத்து காரணமாக ஏற்படக்கூடிய குறுக்கீடு(கள்) அல்லது அபாயம் குறித்து மற்ற சாலைப் பயனர்களை எச்சரிக்க அச்சாலையில் செல்வோரின் உதவியை நாடவும்;
- காவல்துறை மற்றும் ஆம்புலன்ஸை அழைக்கவும்;
- பின்வரும் சூழ்நிலையில் தவிர, ஒரு காவல்துறை அதிகாரியின் அங்கீகாரம் இல்லாமல் உங்கள் வாகனத்தை நகர்த்தவோ அகற்றவோ கூடாது:
 - காயமடைந்த நபரை மருத்துவமனைக்கு அனுப்ப வேண்டிய சூழ்நிலை;
 - வாகனத்திற்குள் சிக்கியுள்ள ஒருவரை வெளியேற்றுவது, தீயை அணைப்பது அல்லது விபத்தின் காரணமாக கடுமையான போக்குவரத்து அபாயங்கள் ஏற்படுவதைக் குறைப்பது அவசியமாக இருக்கும் சூழ்நிலை
- விபத்து குறித்து உங்கள் காப்புறுதி நிறுவனத்திடம் தெரிவியுங்கள்

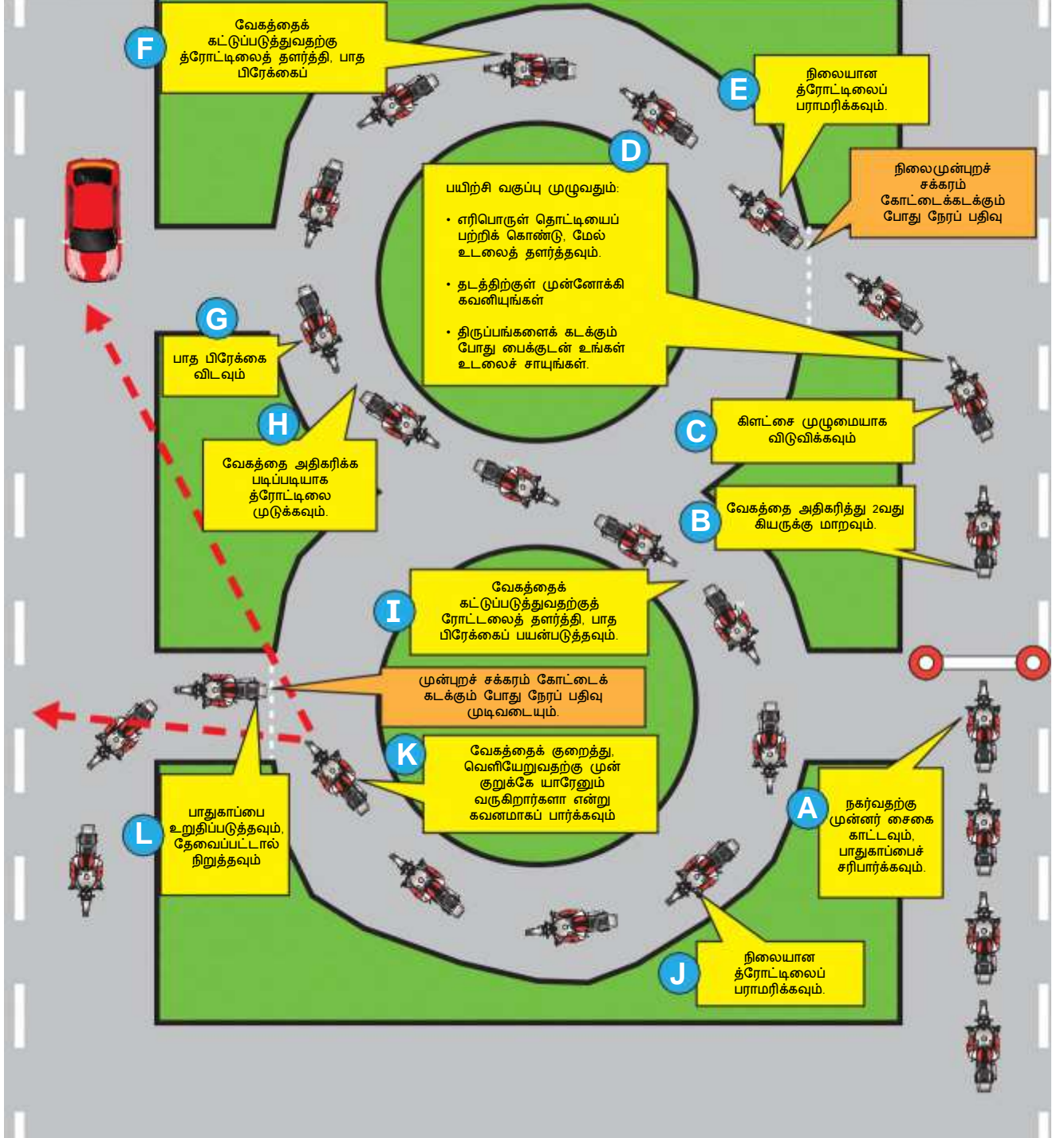


ஓட்டுநருக்கான சாலைப் பயிற்சிவகுப்புகள்

s பயிற்சி வகுப்பு

271. நெருக்கமான பகுதிகளில் பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டும் போது மோட்டார் சைக்கிளின் வேக வரம்புகள், இயக்கம் மற்றும் சரியான நிலையில் அமர்ந்திருப்பது ஆகியவற்றைப் புரிந்துகொள்வதே இதன் நோக்கமாகும்.

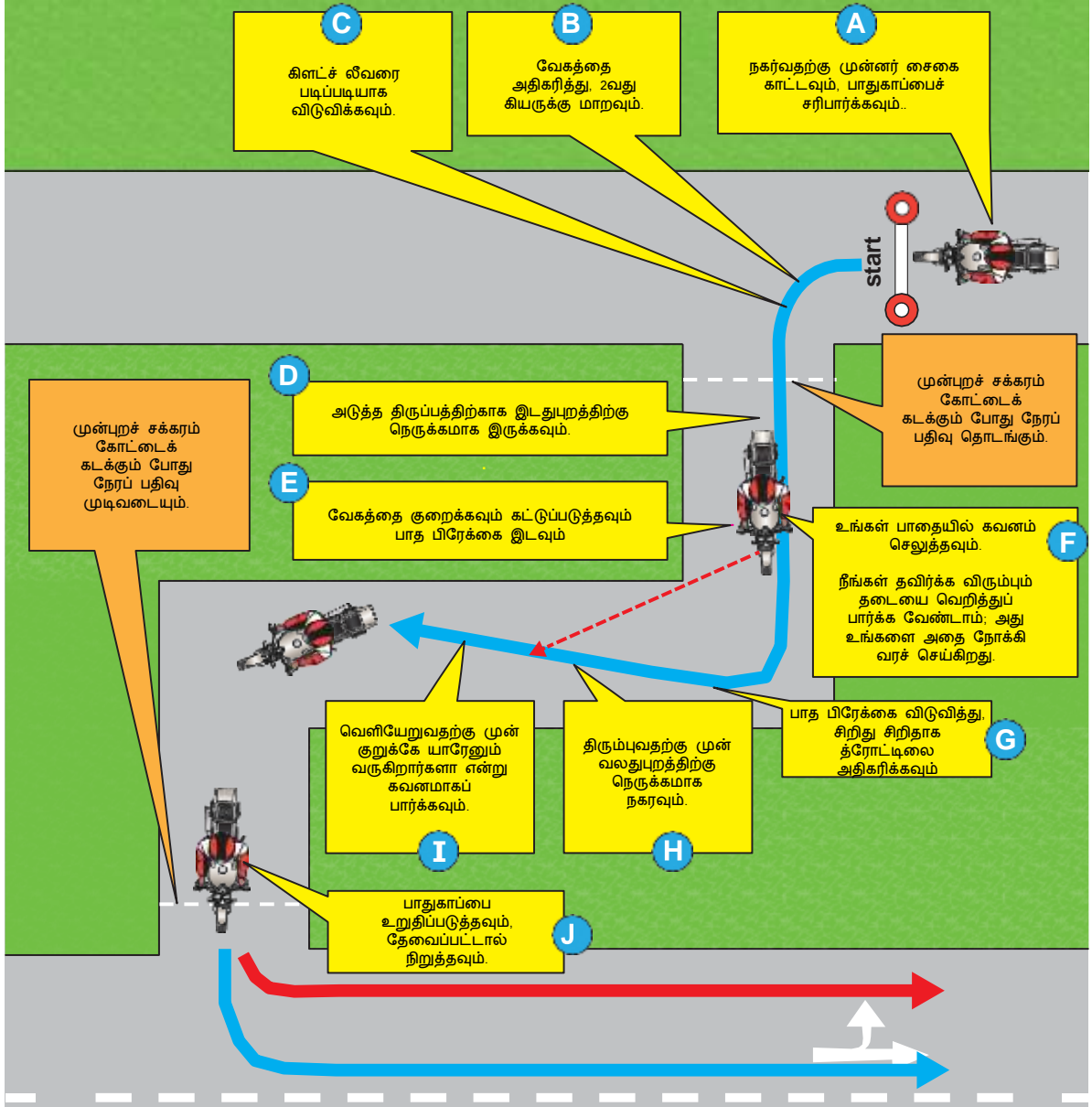
s பயிற்சியை 11 விநாடிகளுக்குள் பாதுகாப்பாகக் கடப்பதே இதன் குறிக்கோளாகும்.



கிராங்க் பயிற்சி

272. தொடர்ச்சியான குறுகிய வளைவுகளில் பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டும் போது மோட்டார் சைக்கிளின் வேக வரம்புகள், இயக்கம் மற்றும் சரியான நிலையில் அமர்ந்திருப்பது ஆகியவற்றைப் புரிந்துகொள்வதே இதன் நோக்கமாகும்.

கிராங்க் பயிற்சியை 6 விநாடிகளுக்குள் பாதுகாப்பாகக் கடப்பதே இதன் குறிக்கோளாகும்.



வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்பவர்கள் s மற்றும் கிராங்க் கோர்ஸ்பயிற்சில் செய்யும் பொதுவானதவறுகள்

உள்ளுழைவதற்கு முன் உங்கள் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தவும்

273. ஒரு பொதுவான தவறு என்னவென்றால், வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்பவர்கள் தவறான வேகத்தில் s மற்றும் கிராங்க் பயிற்சில் உள்ளுழை கிறார்கள். வேகம் மிக அதிகமாக இருந்தால், அவர்கள் ஹேண்டிள்பாரைப் பயன்படுத்தி மோட்டார் சைக்கிளைத் திரும்பும்படி கட்டாயப்படுத்துகிறார்கள், அதனால் மோட்டார் சைக்கிள் சீரற்ற முறையில் திரும்புகிறது, மேலும் திரும்பும் போது தள்ளாடுகிறது. ஆனால் வேகம் மிகவும் மெதுவாக இருந்தால், எஞ்சின் தடைபட்டு நின்றுவிடலாம்.

ஒவ்வொரு திருப்பு முனையிலும் பார்வையைச் செலுத்துதல்

274. மற்றொரு பொதுவான தவறு என்னவென்றால், வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொள்பவர்கள் தலையைக் கீழிறக்கிக் கொள்கிறார்கள், அதனால் அவர்கள் சாலையை சரிவர கவனிக்காமல் வாகனத்தைச் சீரற்ற முறையில் ஓட்டி, தடைகளின் மீது மோதிவிடுகிறார்கள். உங்கள் பார்வையை அடுத்த திருப்பு முனையை நோக்கி மாற்றுவதே சரியான வழி.

s பயிற்சிக்கான சரியான உடல் நிலைப்பாடு

275. s கோர்ஸிபயிற்சியின் வெவ்வேறு பகுதிகளில் சரியான உடல் நிலைப்பாட்டைத் தழுவி பராமரிக்கவும்.

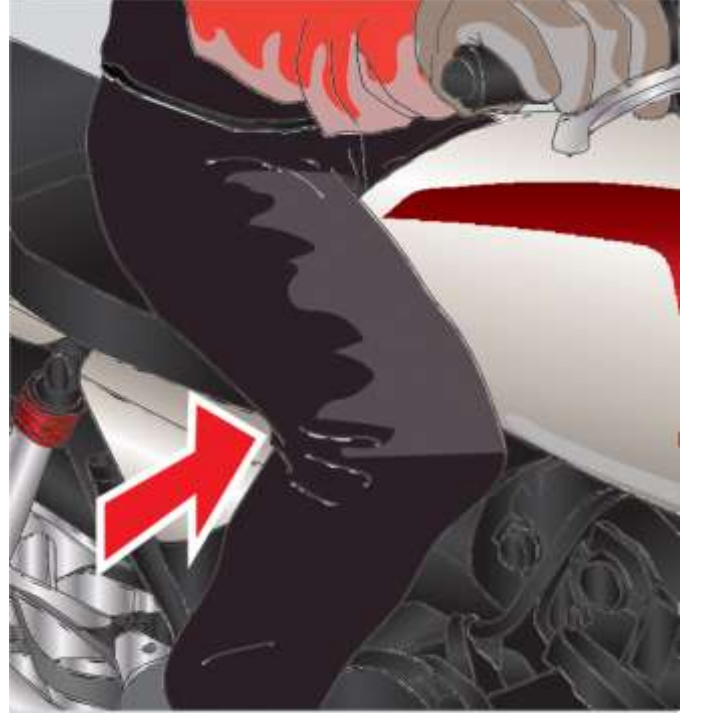


i. s பயிற்சியில் நுழையும் போதும் வெளியேறும் போது உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை அதிகமாகச் சாய்க்கவும்.

ii. s பயிற்சிக்கு உள்ளே வாகனம் ஓட்டும் போது உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளின் அதே கோணத்தில் சாயவும்.

கிராங்க் பயிற்சிக்கான சரியான உடல் நிலைப்பாடு

276. கிராங்க் பயிற்சிக்கான சரியான உடல் நிலைப்பாட்டைப் பின்பற்றிப் பராமரிக்கவும்.



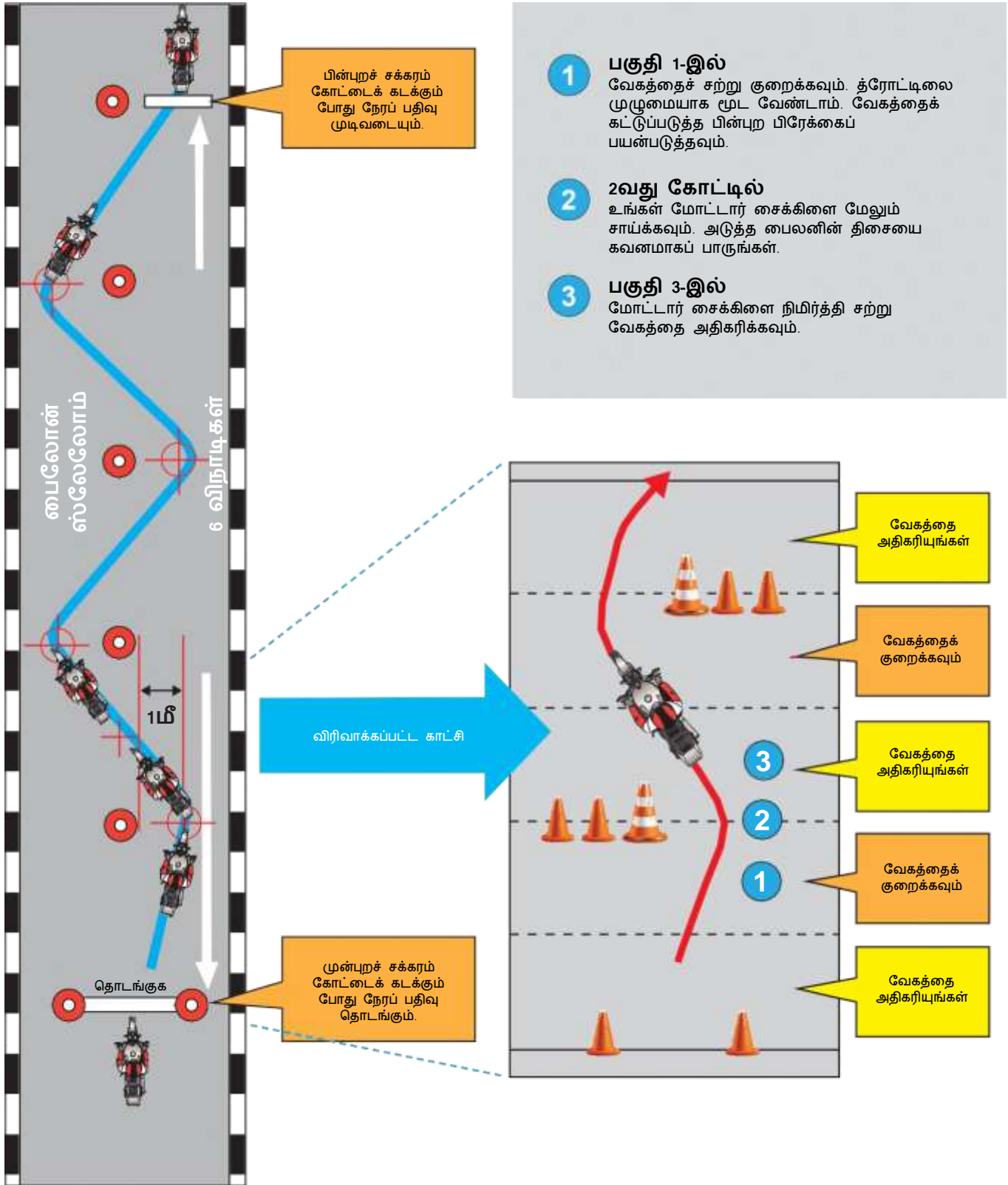
i. கிராங்க் பயிற்சியில் வாகனம் ஓட்டும் போது உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை அதிகமாகச் சாய்க்கவும்.

ii. இரண்டு முழங்கால்களுக்கு இடையே டேங்கை "முழங்காலால் பற்றிக் கொள்வது" சீரான திருப்பலுக்கு அவசியமாகும். கிராங்க் பயிற்சி போன்ற குறைந்த வேகங்களில் கட்டுப்பாடு தேவைப்படுகின்ற வாகன ஓட்டுதல்களுக்கு அல்லது s பயிற்சியில் நுழைந்து வெளியேறுவதற்கு இது மிகவும் முக்கியமாகும்.

பைலான் ஸ்லேலோம் பயிற்சி வகுப்பு

277. அவசரகாலத்தில் ஏற்படும் அபாயங்களைத் தவிர்ப்பதற்கான திறன்களை வாகனம் ஓட்டுபவர்களுக்கு வழங்குவதே இந்த பயிற்சியின் நோக்கமாகும்.

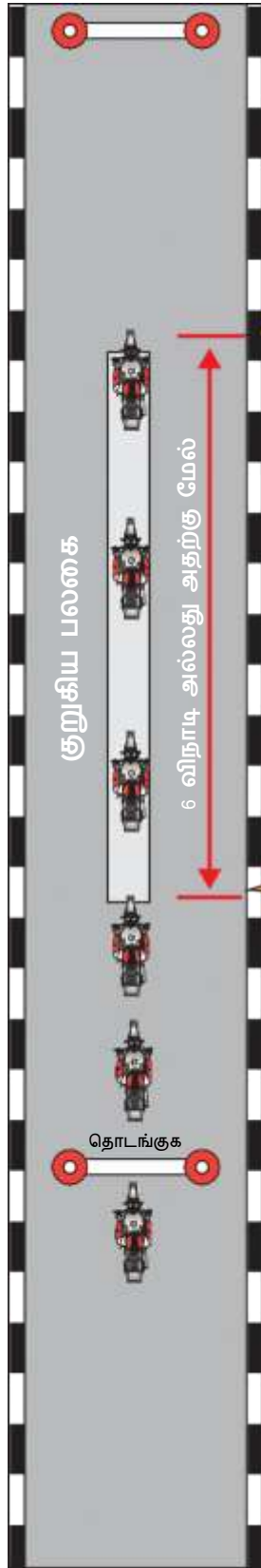
6 விநாடிகளுக்குள் பைலன்கள் மீது மோதாமல் ஸ்லேலோம் தடத்தைக் கடப்பதே இதன் குறிக்கோளாகும்.



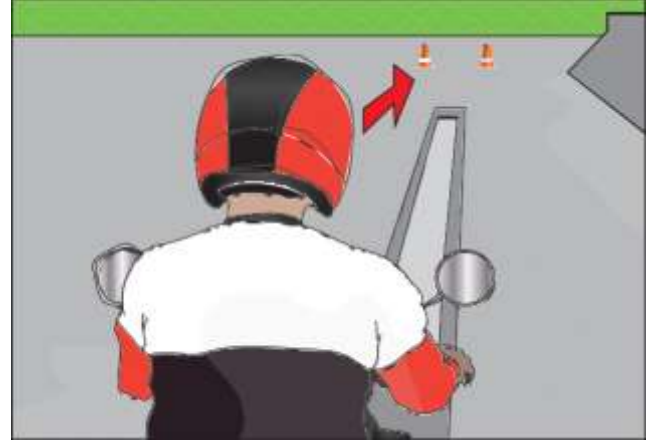
குறுகிய பலகை பயிற்சி வகுப்பு (நேரோபிளாங்க் கோர்ஸ்)

278. மிகக் குறைந்த வேகத்தில் வாகனம் ஓட்டும் போது மோட்டார் சைக்கிளை நேரான தடத்தில் வைத்திருப்பதே இதன் நோக்கமாகும்.

குறுகிய பலகை நெடுக 6 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட விநாடிகளுக்கு நகர்ந்து நிறைவு செய்வதே இதன் குறிக்கோளாகும்.

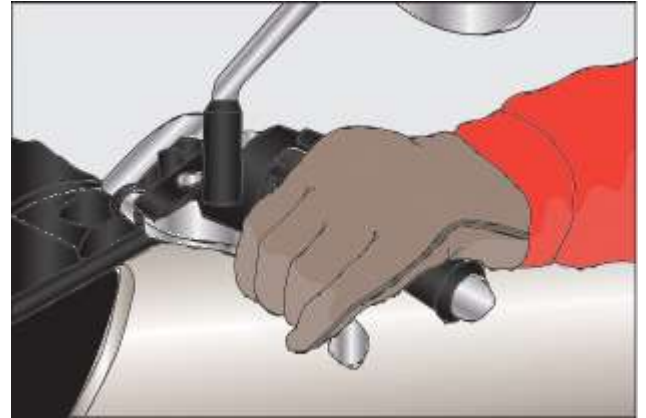


பின்புறச் சக்கரம் பலகையில் இருந்து கீழிறங்கும் போது நேரப் பதிவு முடிவடையும்.



1. எதிர்புறம் கவனியுங்கள். உங்கள் தலையைக் கீழே சாய்ப்பது உங்கள் சமநிலையை இழக்கச் செய்யும். மேலும் நீங்கள் பலகையில் இருந்து கீழே விழும் வாய்ப்பு அதிகரிக்கும். பலகையின் இறுதிக்குப் பிறகு உள்ள புள்ளியின் மீது உங்கள் கண்களை வைத்திருங்கள்.

2. முன்புறச் சக்கரம் குறுகிய பலகை மீது சென்றவுடன் நேரப் பதிவு தொடங்கும். த்ரோட்டிலை முழுவதுமாக மூட வேண்டாம், அரை கிளட்ச் நுட்பத்தைப் பராமரிக்கவும்.



முன்புறச் சக்கரம் பலகை மீது ஏறிச் செல்லும் போது நேரப் பதிவு தொடங்கும்.

3. பின்புற பிரேக்கைப் பயன்படுத்தி வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துங்கள். மேலும் உங்கள் முழங்கால்களால் எரிபொருள் தொட்டியைப் பற்றிக் கொள்ளுங்கள்.



பின்புறச் சக்கரம் பலகையின் இறுதியைத் தாண்டும் போது நேரப் பதிவு முடிவடையும்.

ஒரு சரிவில் நிறுத்துதல் மற்றும் சரிவிலிருந்து நகர்தல்

279. ஒரு சரிவிலிருந்து பின்னோக்கி செல்லாமல் அல்லது எஞ்சின் நின்றுவிடாமல் வாகனத்தை நகர்த்துவதே இதன் நோக்கமாகும்.



மோட்டார் சைக்கிளை ஒரு சரிவில் நிறுத்தும் போது அல்லது நகர்த்தும் போது கட்டுப்பாடுகளைப் பயன்படுத்துவதில் சிறிது சரிசெய்தல் தேவைப்படுகிறது. மோட்டார் சைக்கிள் மேல் நோக்கிச் செல்லும் போது பின்னோக்கி இழுக்கப்படும் போக்கைக் கொண்டிருக்கிறது. இதைத் தவிர்க்க, மேல் நோக்கிச் செல்லும் போது த்ரோட்டிலை சிறிது அதிகமாக முடுக்கவும். மோட்டார் சைக்கிளை ஒரு சரிவில் நிறுத்தி வைத்திருக்க, பிரேக்குகளில் அதிக அழுத்தத்தைப் பயன்படுத்துங்கள்.

280. சரிவில் நிறுத்தும் போது பின்வரும் வழிமுறைகளைப் பின்பற்றுங்கள்;

- பக்கவாட்டுக் கண்ணாடியைச் சரிபார்க்கவும்.
- இடது இண்டிகேட்டரை இயக்கவும்.
- பிளைண்ட் ஸ்பாட்களைச் சரிபாருங்கள்.
- இடதுபுறமாக இழுக்கவும்.
- வேகத்தைக் குறைக்க முன்புற மற்றும் பின்புற பிரேக்குகளை படிப்படியாகப் பயன்படுத்தவும்.
- மோட்டார் சைக்கிள் நிறுத்தப்படும் முன் கிளட்ச் லீவரை இழுக்கவும்.
- உங்கள் இடது சமிக்ஞையை ரத்துசெய்யவும்.
- ஹெண்ட் பிரேக் லீவரை விடுவிக்கவும், ஆனால் பிரேக் பெடலைத் தொடர்ந்து அழுத்திக் கொண்டிருக்கவும்.

ஒரு சரிவில் சீராக செல்ல கிளட்ச், த்ரோட்டில் மற்றும் பிரேக் பெடல் ஆகியவற்றின் சிறந்த ஒருங்கிணைப்பு தேவைப்படுகிறது. 'அரை-கிளட்ச்' நுட்பத்தில் திறமையானவராக இருப்பது இந்தச் சூழ்நிலையில் முக்கியமானது. 'பைட்டிங் பாயிண்ட்' -ஐ நீண்ட நேரம் பிடித்துக் கொண்டிருக்காதீர்கள், ஏனெனில் இது கிளட்ச்லைனிங்கை வேகமாகத் தேய்த்துவிடும்.

281. ஒரு சரிவில் நகர்த்துவதற்குக் கீழே உள்ள நடைமுறையைப் பின்பற்றவும்:

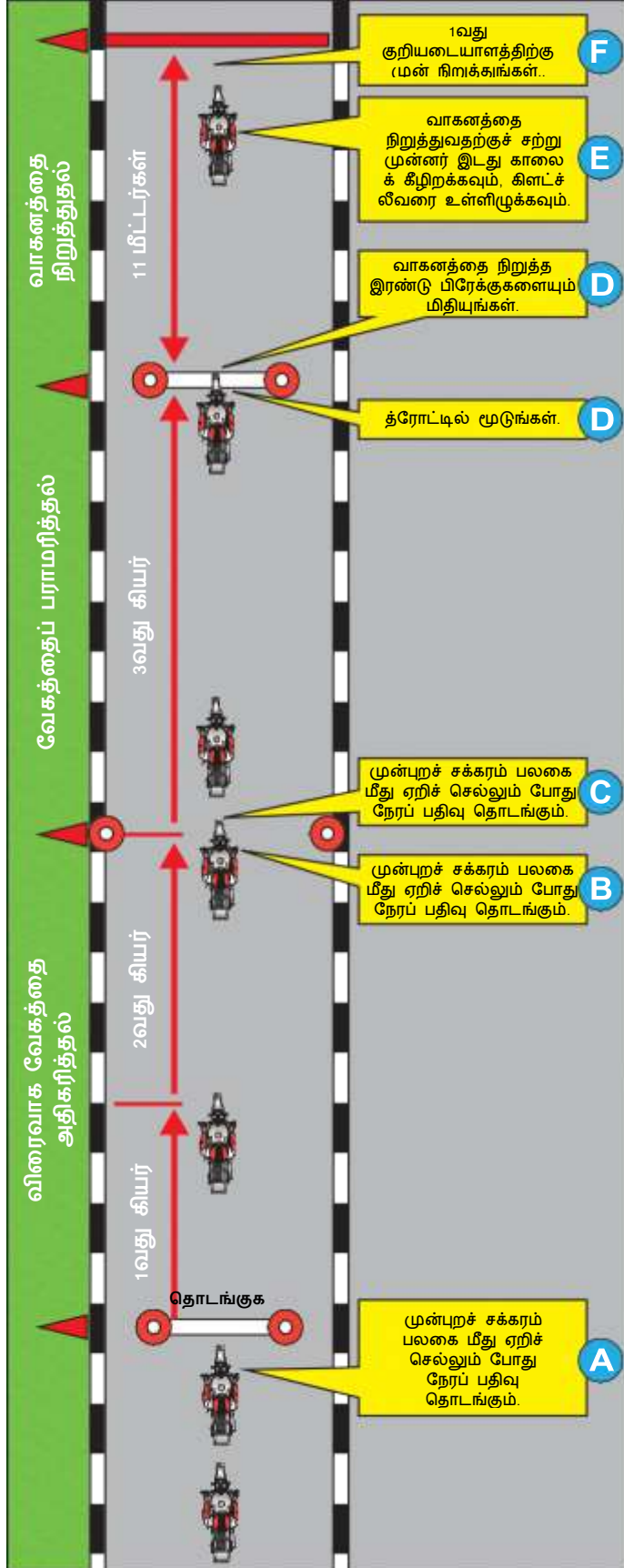
- பிரேக் பெடல் மீது அடியெடுத்து வைக்கவும்.
- கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக உள்ளிழுக்கவும்.
- முதல் கியருக்கு மாற்றவும்.
- ஒரு சம தளச் சாலையில் நீங்கள் செய்வதை விட சற்று அதிகமாகத் த்ரோட்டிலைத் திறந்து சீராகப் பிடித்துக் கொள்ளுங்கள். சுமார் 2,000 முதல் 3,000 rpm -இல் வைத்திருங்கள்.
- 'பைட்டிங் பாயிண்ட்' -ஐ அடையும் வரை கிளட்ச் லீவரை படிப்படியாக விடுவியுங்கள்.
- 'பைட்டிங் பாயிண்ட்' -ஐ அடைந்த பிறகு கிளட்ச் லீவரை பிடித்துக் கொண்டிருங்கள்.
- பக்கவாட்டுக் கண்ணாடியையும் வலது 'பிளைண்ட் ஸ்பாட்டையும்' சரிபாருங்கள்.
- உங்கள் வலதுபுற சமிக்ஞையை காண்பியுங்கள்.
- மோட்டார் சைக்கிள் முன்னோக்கி செல்ல விரும்புவதையும், என்ஜின் வேகத்தில் ஒரு வீழ்ச்சியையும் நீங்கள் உணரும் வரை த்ரோட்டிலைச் சற்று அதிகரித்து, கிளட்ச் லீவரை சற்று விடுவியுங்கள்.
- பிரேக் பெடல் மீதுள்ள அழுத்தத்தை விடுவியுங்கள்.
- த்ரோட்டிலை சற்று அதிகரியுங்கள், அதே நேரத்தில் படிப்படியாக கிளட்ச் லீவரை முழுமையாக விடுவியுங்கள்.
- நகரும் போது எஞ்சின் நின்றுவிட்டால்:

- மோட்டார் சைக்கிள் பின்னோக்கிச் செல்வதைத் தடுக்க பிரேக் பெடல் மீது விரைவாக அழுத்துங்கள்.
- கியரை நியூட்ரலுக்கு மாற்றுங்கள்.
- எஞ்சினை இயக்கி, நகர்த்துவதற்கான நடைமுறை களை மீண்டும் மேற் கொள்ளுங்கள்.

அவசரக் காலத்தில் பிரேக் இடுவதற்கான பயிற்சி வகுப்பு

282. அவசரக் காலங்களில் மோட்டார் சைக்கிளை மிகக் குறைந்த தூரத்தில் பாதுகாப்பாக நிறுத்துவதற்கான திறன்களை வாகனம் ஓட்டுபவர்களுக்கு வழங்குவதே இதன் நோக்கமாகும்.

சரியான உடல் நிலைப்பாடு மற்றும் நுட்பத்துடன் ஈரமான மேற்பரப்பில் மணிக்கு 30 கிமீ வேகத்தில் 11 மீட்டர் தூரத்திற்குள் வாகனத்தை நிறுத்துவதே இதன் குறிக்கோளாகும்.





போக்குவரத்து விளக்கு கண்காணிப்புக் கேமரா

283. சாலைகளில் சாலைப் பாதுகாப்பை மேம்படுத்துவதற்காக போக்குவரத்துக் காவல்துறை (Traffic Police, TP) வேகத்தைக் கண்டறிகின்ற கேமராக்கள் மற்றும் சிவப்பு விளக்கு கேமராக்கள் போன்ற போக்குவரத்து சென்சார்சுகளை அதிகளவில் பயன்படுத்தும். விபத்து ஏற்படும் அபாயங்களைக் குறைப்பதற்கு, விபத்து ஏற்படுவதற்கு வாய்ப்புள்ள பகுதிகளில் கூடுதல் கேமராக்களை அமைப்பது குறித்து போக்குவரத்துக் காவல்துறை ஆராயும். அதிக காட்சித்தெளிவைக் கொண்ட கேமராக்கள் போக்குவரத்து விதிமீறல்களைத் தடுக்க உதவும், இதனால் சாலைப் பாதுகாப்பு அதிகரிக்கும்.

சிவப்பு விளக்கு கேமராக்கள்

284. மற்ற வாகனமோட்டிகளுக்கு ஆபத்தை விளைவிக்கும் வகையில் சிவப்பு விளக்குகளை மீறுவோர்களை கண்டறியவும் அவர்களைத் தடுக்கவும் ஜூன் 2015 நிலவரப்படி மொத்தம் 240 மின்னிலக்க சிவப்பு விளக்கு கேமராக்கள் நாடு முழுவதும் நிறுவப்பட்டுள்ளன.2015.

சிவப்பு விளக்கு கேமராக்கள் நிறுவப்படாத போக்குவரத்துச் சந்திப்புகள், போக்குவரத்துக் காவல்துறையின் நடமாடும் அமலாக்க நடவடிக்கைகளால் கண்காணிக்கப்படுகின்றன. அத்தகைய இடங்கள் தொடர்ந்து மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

சிவப்பு விளக்குகள் எரியும் போது கடக்கும் வாகன ஓட்டிகளுக்கு, அவர்களின் வாகன வகையைப் பொறுத்து 12 குறைபாட்டுப் புள்ளிகள் மற்றும் \$400 முதல் \$500 வரை அபராதம் விதிக்கப்படுவார்கள். நீதிமன்றத்தில் குற்றம் சாட்டப்பட்ட எந்தவொரு வாகன ஓட்டிகளும் முதல் குற்றத்திற்கு \$1,000 அபராதம் அல்லது 3 மாத சிறைத்தண்டனையும், இரண்டாவது அல்லது அடுத்தடுத்த குற்றத்திற்கு \$2,000 அபராதம் அல்லது 6 மாத சிறைத்தண்டனையும் விதிக்கப்படுவார்கள்.

வேகத்தைக் கண்டறிவதற்கான நிலையான கேமராக்கள்

285. வாகன ஓட்டிகள் வாகன/சாலையின் வேக வரம்புகளுக்கு இணங்குவதை உறுதிசெய்ய பல்வேறு அமலாக்க உத்திகளையும் போக்குவரத்துக் காவல்துறை பயன்படுத்துகிறது. நாடு முழுவதும் நிலையான மின்னிலக்கவேக அமலாக்க கேமராக்களின் பயன்பாடு மற்றும் வேக-எதிர்ப்பு நடவடிக்கைகளின் போது மொபைல் ஸ்பீடு லேசர் கேமராக்களின் பயன்பாடு ஆகியவை இதில் அடங்கும். கூடுதலாக, சுற்றுக்காவல் அதிகாரிகள் ஆபத்தான வகையில் வேகமாக வாகனம் ஓட்டுபவர்களைத் தொடர்ந்து தேடி வருகின்றனர். வேகமாக வாகனம் ஓட்டும் குற்றங்களைச் செய்யும் வாகன ஓட்டிகளுக்கு \$150 முதல் \$400 வரை அபராதம் விதிக்கப்படலாம் மற்றும் 4 முதல் 24 குறைபாட்டுப் புள்ளிகளைப் பெறலாம். அவர்கள் மீது நீதிமன்றத்திலும் வழக்குத் தொடரப்படலாம்.

மொபைல் ஸ்பீட் கேமராக்கள்

286. போக்குவரத்துக் காவல்துறை தனது அமலாக்க முயற்சிகளுக்குக் கூடுதலாக பல்வேறு தொழில்நுட்பத் தீர்வுகளைத் தொடர்ந்து ஆராய்ந்து வருகிறது. அவற்றில் மொபைல் ஸ்பீட் கேமராக்களை (Mobile Speed Camera, MSC) பயன்படுத்துவது ஒரு விருப்பத்தேர்வாகும்.

வேகத்தைக் கண்டறிவதற்கான நிலையான கேமராக்களைப் போன்றே MSC-களும் செயல்படும் என்றாலும், இவை எங்கு வேண்டுமானாலும் எடுத்துச் சென்று பயன்படுத்தும் வகையிலானவை. இவை அதிகத் தற்காலிகமான தீர்வை வழங்குகின்றன, மேலும் தற்போதைய வேகத்தைக் கண்டறிவதற்கான நிலையான கேமராக்களை நிறுவ முடியாத இடங்களிலும் பயன்படுத்த முடியவை.

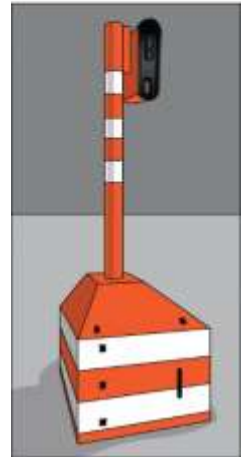
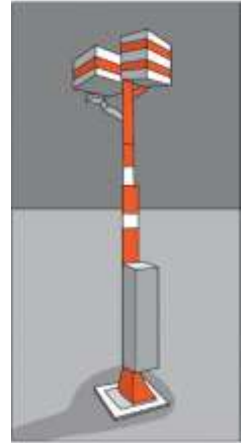
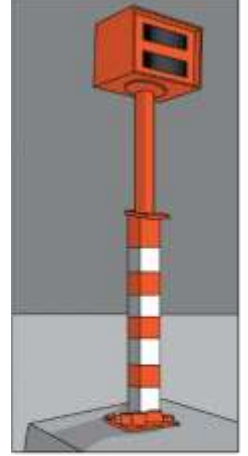
வேகத்தைக் கண்டறிவதற்கான நிலையான கேமராக்களை விட MSC-களைப் பயன்படுத்துவது வேகமானதாகவும், செலவு குறைந்ததாகவும் இருக்கும். மேலும், பிற போக்குவரத்துக் காவல்துறை நடவடிக்கை களிலிருந்து முன்னிலை வளங்களைச் சமரசம் செய்யாமல், உள்ளூர்மயமாக்கப்பட்ட மற்றும் நீண்டகால வேகமாக வாகனம் ஓட்டுவது தொடர்பான பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க போக்குவரத்துக் காவல்துறை உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க இவை அனுமதிக்கின்றன.

அதே போக்குவரத்து-ஆரஞ்சு வண்ணங்களில் வரையப்பட்ட கேமராக்கள் தவறிழைக்கும் வாகன ஓட்டிகளுக்கும் தவறான நடத்தைகளுக்கும் தடையாகச் செயல்படும்.

அமலாக்க கேமராக்கள் அல்லது காவல்துறை அதிகாரிகளின் கண்காணிப்பில் இருக்கும் போது மட்டுமல்லாது, எல்லா நேரங்களிலும் போக்குவரத்து விதிகளையும் விதிமுறைகளையும் பின்பற்றாமாறு அனைத்துச் சாலைப் பயனர்களையும் போக்குவரத்துக் காவல்துறை கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறது. உங்களின் அன்புக்குரியவர்களுக்காக, பாதுகாப்பாக வீட்டிற்குத் திரும்புங்கள்.

மேல்முறையீடுகள்

287. போக்குவரத்து விதிமீறல்கள் அல்லது இடைநீக்கம் அல்லது ரத்து செய்யப்பட்ட நிலையில் வாகனம் ஓட்டும் வாகன ஓட்டிகளுக்கு எதிராக போக்குவரத்து காவல்துறை உறுதியான நிலைப்பாட்டை எடுக்கிறது. தங்களின் போக்குவரத்து விதிமீறல்களுக்கு மேல்முறையீடு செய்ய விரும்பும் வாகன ஓட்டிகள், TP-ன் இ-அப்பீல்ஸ் போர்டல் வழியாக ஆன்லைனில் மட்டுமே அவ்வாறு செய்ய முடியும். போக்குவரத்து விதிமீறல்களுக்கான மேல்முறையீடுகள், மருத்துவ அவசரநிலைகள் போன்ற காரணங்களால் மட்டுமே பரிசீலிக்கப்படும், மேலும் அவை தொடர்புடைய ஆவணச் சான்றுகளால் ஆதரிக்கப்பட வேண்டும். புதிய சான்றுகள் இல்லாமல் மீண்டும் மீண்டும் மேல்முறையீடுகள் பரிசீலிக்கப்படாது.





பிறருக்கு மதிப்பளித்து வாகனம் ஓட்டுதல்

மற்ற வாகனம் ஓட்டுநர்களுடன் வாகனம் ஓட்டுதல்

288. உங்களுக்குப் பின்னால் உள்ள போக்குவரத்தை மெதுவாக்காமல் இருக்க, உங்களைச் சுற்றியுள்ள போக்குவரத்தின் வேகத்துடன் உங்கள் வேகத்தைச் சரிசெய்யவும். சூழ்நிலைகள் அனுமதிக்கும் போது மற்றவர்களுக்கு வழிவிடுவது நாகரிகமான செயலாகும். உங்களுக்கு வழிவிடும் போது, அதற்கு நன்றி சொல்வது பண்பான செயலாகும்.

சமிக்கை செய்தல்

289. மற்றவர்கள் சரியான நேரத்தில் செயல்பட அனுமதிப்பதற்குக் குறைந்தபட்சம் 3 விநாடிகளுக்கு முன்பே பொருத்தமான சமிக்கைகளைச் செய்யுங்கள். மற்றவர்கள் குழப்பமடைவதைத் தவிர்க்க, உங்கள் சமிக்கைகளுக்குத் தேவையில்லாத போது அணைக்கவும்.

ஹார்பைன் பயன்படுத்துதல்

290. மோதல் போன்ற ஆபத்துக்கள் குறித்து மற்ற சாலைப் பயனர்களை எச்சரிக்க மட்டுமே ஹார்பைன் ஒலிக்கச் செய்யுங்கள். விரக்தியின் கோபத்தை வெளிப்படுத்த ஹார்பைன் பயன்படுத்த வேண்டாம். வழிவிடக் கோருவதற்கு அல்லது நெரிசலான இடங்களில் புகுந்துச் செல்வதற்கு ஹார்பைன் பயன்படுத்த வேண்டாம்.

வழித்தட ஒழுக்கம்

291. சாலையின் இடதுபுறத்தில் செல்லுங்கள், மேலும் வேகமாக நகரும் மற்ற வாகனங்கள் பாதுகாப்பாகச் செல்ல மற்ற வழித்தடங்களில் குறுக்கிடாதீர்கள். உங்கள் வழித்தடத்தை விட்டு விலகாதீர்கள். இரண்டு வழித்தடங்களுக்கு நடுவில் செல்வது மற்ற வாகனங்களுக்கு இடையூறு விளைவிக்கும், மேலும் போக்குவரத்தைத் தடைப்படுத்துவதற்கு வழிவகுக்கலாம்.

போக்குவரத்து வழித்தடங்களில் மாறி மாறி செல்லக் கூடாது. ஏனெனில் இது மற்றவர்களுக்கு குழப்பத்தையும் ஆபத்தையும் ஏற்படுத்தும். மற்ற வாகனங்களின் பாதையில் குறுக்கிடுவது அநாகரிகமான செயலாகும், இதனால் விபத்து ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது.

சாலை சந்திப்புகளில்

292. நீங்கள் விரும்பும் பயணத் திசையை மற்றவர்களுக்கு தெரியப்படுத்த சாலை சந்திப்பில் ஆரம்பத்தில் சரியான வழித்தடத்திற்கு மாறுங்கள். வலதுபுறம் திரும்பும் போது, உங்கள் வாகனத்தைச் சரியான வழித்தடத்திற்குக் கொண்டு வாருங்கள், இதனால் பின்வரும் வாகனங்களுக்கு இடையூறு ஏற்படாது.

போக்குவரத்து வரிசைகளில்

293. போக்குவரத்து நிறுத்தங்களின் போது வரிசையில் இருங்கள். வரிசையைத் தாண்ட வேண்டாம். வரிசையைத் தாண்டுவது போக்குவரத்து நெரிசலை மோசமாக்கும். எதிர்திசையில் இருந்து வரும் வாகனங்கள் வலதுபுறம் திரும்புவதற்கும், பக்க சாலையில் இருந்து வாகனம் வெளியே செல்வதற்கும் உதவ போக்குவரத்து வரிசையில் பக்க சாலைக்கான சந்திப்பில் இடைவெளி விடுங்கள்.

முந்துதல்

294. முற்றிலும் அவசியமாக இருக்கும் போது மட்டுமே முந்துங்கள். வாகனங்கள் எதுவும் உங்களைக் கடந்து செல்லவோ அல்லது முந்திச் செல்லவோ முயற்சிக்குவதில்லை என்று நீங்கள் உறுதியாக நம்பும் போது மட்டும் முந்திச் செல்லுங்கள்.

முந்திச் செல்லும் வாகனம் விரைவாகக் கடக்க அனுமதிப்பதற்கு, அது உங்களை முந்தும் போது மெதுவாகவும் இடதுபுறமாகவும் செல்லவும். மற்றவர்கள் உங்களை முந்திச் செல்ல முயற்சிக்கும் போது வேகத்தை அதிகரிப்பது பாதுகாப்பற்ற மற்றும் பண்பற்ற செயலாகும்.

பின் தொடர்வதற்கான தூரம்

295. முன்னால் உள்ள வாகனம் திடீரென நிறுத்த வேண்டியிருந்தால், உங்கள் வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்துவதற்குப் போதுமான இடம் கிடைக்க, உங்களுக்கு முன்னால் செல்லும் வாகனத்திடம் இருந்து பாதுகாப்பான பின் தொடர்தல் தூரத்தைப் பராமரியுங்கள்.

முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் பின்புறத்தை உரசும் வகையில் வாகனத்தை ஓட்டி அவர்களைத் துன்புறுத்தக் கூடாது. இது ஒரு ஆபத்தான நடைமுறையாகும், இது எளிதில் விபத்து ஏற்படுவதற்கு வழிவகுக்கும். உங்களுக்கு முன்னால் மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களை நோக்கி உங்கள் முகப்பு விளக்குகளை விட்டுவிட்டு ஒளிர்ச் செய்வது அல்லது விடாமல் ஹார்பைன் அடிப்பது மரியாதையற்ற செயலாகும்.

வாகனத்தை நிறுத்துதல்

296. உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை நிறுத்துவதற்கான சிறந்த இடம் உறுதியான தரை மட்டமாகும்.

நீங்கள் சாலையின் ஓரத்தில் நிறுத்த வேண்டுமானால் எப்போதும் சாலையின் விளிம்பிற்கு அருகில் நிறுத்துங்கள். நீங்கள் வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டியிருந்தால், அதற்குரிய நிறுத்துமிடங்களைப் பயன்படுத்துங்கள், அதனால் நீங்கள் மற்ற சாலைப் பயனர்களுக்கு எந்த அசௌகரியத்தையும் ஏற்படுத்த மாட்டீர்கள்.

போக்குவரத்து சமிக்கை மாறும் வரை காத்திருக்கும் போது உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை ஒரு சந்திப்பிலிருந்து தூரத்தில் இருக்கும் நிழலின் கீழ் நிறுத்தக்கூடாது. இது ஒரு சுயநலமான செயலாகும். மேலும், இது சந்திப்பில் போக்குவரத்தை மெதுவாக்கலாம்.

உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை ஒரு வாகன நிறுத்துமிடத்தில் நிறுத்தும்போது, உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளை மற்ற வாகனங்களுக்கு இணையாகவும் உங்கள் வாகனத்திற்குரிய இடத்தின் மையத்திலும் நிறுத்துவதன் மூலம் உங்கள் பண்பை வெளிப்படுத்துங்கள்.

வாகன நிறுத்துமிடத்தில் உங்கள் மோட்டார் சைக்கிளின் ஹேண்டிள்பார் ஸ்டீயரிங்கை நீங்கள் எப்போதும் பூட்டிவிட்டுச் செல்ல வேண்டும்.

செங்குத்தான சரிவில் நிறுத்தக் கூடாது, அவ்வாறு செய்வது பாதுகாப்பற்றது.

பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டுநர்கள்

297. பாதசாரிகள் மற்றும் மிதிவண்டி ஓட்டுநர்கள் திடீரென திசையை மாற்றக்கூடும் என்பதால் அவர்கள் செல்ல அதிக இடம் கொடுங்கள். பாதசாரிகளுக்கு நெருக்கமாக இருக்கும் போது ஹார்னை ஒலிக்காதீர்கள், ஏனெனில் அவர்கள் பயந்து கோபமாக நடந்துகொள்ளலாம், அதனால் விபத்தும் ஏற்படலாம்.

பாதசாரிகள் கடப்பதற்கான பாதையில் வாகனத்தை நிறுத்துவதன் மூலம் அவர்கள் சாலையைக் கடப்பதைத் தடுக்கக் கூடாது. ஈரமான சாலைகளில் தேங்கியிருக்கும் தண்ணீர் பாதசாரிகள் மற்றும் சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள் மீது தெறிக்காமல் இருப்பதற்கு, அவர்களுக்கு அருகில் செல்லும் போது மெதுவாகச் செல்லுங்கள்.

பொறுமை காத்தல்

298. எப்பொழுதும் பொறுமை காத்திருங்கள். சாலையில் அவசரப்படவோ அல்லது பொறுமையை இழக்கவோ வேண்டாம்.

மற்ற ஓட்டுநர்கள் ஏதேனும் தவறு செய்தால் அல்லது உங்களுக்குச் சிரமத்தை ஏற்படுத்தும் போது எந்தவொரு ஆத்திரமும் சைகையையும் காண்பிப்பது பண்பான செயல் அல்ல.

வேண்டுமென்றே யாரும் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்ள விரும்பமாட்டார்கள்.

நீங்கள் மற்றவர்களுக்கு ஏதேனும் சிரமத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தால், அவர்களிடம் மன்னிப்பு கேட்கும் பாணியில் சைகை காட்டவும். இது மற்ற ஓட்டுநரின் மனதைக் குளிர்விக்கும்.

வாகனம் ஓட்டக் கற்றுக் கொண்டிருக்கும் ஒருவர், ஒரு சாலை சந்திப்பில் வாகனத்தை நிறுத்தும் போது, அவர் தவறு செய்யலாம் என்று நீங்கள் எதிர்பார்ப்பதால் நீங்கள் பொறுமையாக இருக்க வேண்டும்.

தகுதிகாணல் ஓட்டுநர்கள்

299. மெதுவாக செயல்படும் அனுபவமற்றவர்களாகத் தோன்றும் தகுதிகாணல் ஓட்டுநர்களுக்காகத் தயாராகவும் பொறுமையாகவும் இருங்கள்.

வாகனம் ஓட்டும் வேளையில் மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தைப் பயன்படுத்துதல்

(மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்திற்குத் தடர்பான "பயன்பாடு" என்பது அதன் எந்தவொரு செயல்பாட்டையும் இயக்கும் போது குறைந்தபட்சம் ஒரு கையில் வைத்திருத்தல் என்று பொருளாகும்)

300. மோட்டார் சைக்கிள் அல்லது மிதிவண்டி ஓட்டும் போதும் மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனங்களைப் பயன்படுத்துவது ஒரு குற்றமாகும் (தகவல் தொடர்புச் செயல்பாட்டுக்காக வடிமைக்கப்பட்ட அல்லது அதற்கான திறன் கொண்ட கைப்பேசி மற்றும் எந்தவொரு கையடக்கச் சாதனங்களும் (எ.கா. டேப்லெட்டுகள், வாக்கி-டாக்கிகள், கையடக்க கேமிங் கன்சோல்கள் போன்றவை)). நீங்கள் வாகனம் ஓட்டும் போது மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தைப் பயன்படுத்த வேண்டியிருந்தால், நீங்கள் ஒரு கார் நிறுத்துமிடம் போன்ற பாதுகாப்பான இடத்திற்குச் சென்று, வாகனத்தை நிறுத்திவிட்டு அதைப் பயன்படுத்தவே வேண்டும். தகவல் தொடர்பு செயல்பாடு என்பது, இந்தச் சூழலில், பின்வரும் எந்தச் செயல்பாடுகளையும் குறிக்கிறது:

- வாய்வழி அல்லது எழுத்து வடிவிலான செய்திகளை அனுப்புதல் அல்லது பெறுதல்;
- மின்னணு ஆவணங்களை அனுப்புதல் அல்லது பெறுதல்;
- படங்களை அல்லது நகரும் படங்களை அனுப்புதல் அல்லது பெறுதல்;
- ஆடியோ அல்லது வீடியோ கோப்புகளை அனுப்புதல் அல்லது பெறுதல்; மற்றும்
- இணையத்திற்கு அணுகலை வழங்குதல்

வாகனம் ஓட்டும் போது மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தைப் பயன்படுத்திப் பிடிபடும் வாகன ஓட்டுநர் நீதிமன்றத்தில் நிறுத்தப்படுவர். இந்தக் குற்றத்திற்காக \$1,000 -க்கும் மிகாத அபராதம் அல்லது 6 மாதங்களுக்கு மிகாத சிறைத்தண்டனை அல்லது இவை இரண்டும் விதிக்கப்படும். குற்றமிழைத்தவரின் ஓட்டுநர் உரிமமும் தகுதி நீக்கம் செய்யப்பட வாய்ப்புள்ளது.

வாகனம் ஓட்டும் போது மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தைப் பயன்படுத்துவது தொடர்பான பொதுவான காட்சிகளில், ஒரு கையால் மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தை வைத்திருப்பது மற்றும் வாகனம் இயக்கத்தில் இருக்கும் போது அந்தச் சாதனத்தில் மற்றொரு நபருடன் தொடர்புகொள்வது ஆகியவை அடங்கும்; மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தைக் கொண்டு குறுகுசெய்தி அனுப்புதல், தொலைபேசி எண்ணை டயல் செய்வது அல்லது மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தை வைத்திருக்கும் போது அழைப்பைப் பெற ஒரு பொத்தானை அழுத்துவது ஆகியவை சட்டத்திற்கு எதிரானது. வாகனம் இயக்கத்தில் இருக்கும் போது வாகனம் ஓட்டுபவர் மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தைக் கையில் வைத்திருக்காமல், வயர்லெஸ் ஹெட்செட்கள் போன்ற ஹேண்ட்ஸ்-ஃப்ரீ சாதனத்தைப் பயன்படுத்துவது ஏற்றுக் கொள்ளத்தக்கது.

சுருக்கமாக, வாகனம் ஓட்டுபவர் கீழே உள்ள 3 நிபந்தனைகளையும் பூர்த்தி செய்தால் குற்றமிழைத்தவராகக் கருதப்படுவார்:

- மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தைக் குறைந்தபட்சம் ஒரு கையில் வைத்திருந்தால்; மற்றும்
- மொபைல் தகவல் தொடர்பு சாதனத்தின் ஏதேனும் செயல்பாட்டை வாகனம் ஓட்டுபவர் பயன்படுத்திக் கொண்டிருந்தால்; மற்றும்
- மோட்டார் வாகனம் இயக்கத்தில் இருந்தால்.

