

**துறைசாரா விருப்பப் பாடம் : தாள் 1**  
**(Non Major Elective Course)**  
**சாலை பாதுகாப்பு விதிகள்**

**பாட நோக்கம்:**

சாலை விதிகளை அறிந்து கடைப்பிடிக்க மாணவர்களுக்கு அறிவுறுத்தல்.

**அலகு - 1**

பாதசாரிகளுக்கான பாதுகாப்பு விதிமுறைகள் - மிதிவண்டி  
ஓட்டுவோருக்கான விதிகள் - பொதுவான விதிமுறைகள்.

**அலகு - 2**

இருசக்கர வாகன ஓட்டிகள் - கார் மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டிகள்  
கவனத்திற்கு - வழக்குதலின் வகைகள் - சைகைகள்.

**அலகு - 3**

வாகன ஓட்டுநரின் தவறான பழக்க வழக்கங்கள் - அனுபவமின்மை -  
கவனக்குறைவு - அதிவேகம்.

**அலகு - 4**

தவறாக முந்துதல் - தவறாகத் திருப்புதல் - இடைவெளியின்றிப்  
பின்தொடரல் - வாகனங்களைத் தவறாக நிறுத்துதல்.

**அலகு - 5**

வாகனத்தைத் தவறாகப் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல் - தவறாகச்  
சந்திப்பைக் கடத்தல் - அதிக சுமையேற்றல் - மலைப் பகுதியில் தவறாகச்  
செலுத்துதல் - சாலை விதிகளை மீறுதல்.

**பாடநூல்கள்:**

1. கலவை முபாரக்அலி - 'சாலை விதிகளும் பாதுகாப்பும்'  
நியூ செஞ்சரி புக் ஹவுஸ் (பி) லிட்.,  
41-பி, சிட்கோ இண்டஸ்டிரியல்,  
சென்னை - 600 098.
2. ச.அய்யாத்துரை - 'வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?'  
நியூ செஞ்சரி புக் ஹவுஸ் (பி) லிட்.,  
41-பி, சிட்கோ இண்டஸ்டிரியல்  
சென்னை - 600 098.

**பார்வை நூல்:**

- பி.டி.அலி - 'விபத்தைத் தடுப்போம் உயிரைக் காப்போம்'  
நியூ செஞ்சரி புக் ஹவுஸ் (பி) லிட்.,  
41-பி, சிட்கோ இண்டஸ்டிரியல்  
சென்னை - 600 098.

# UNIT - I

## 1. பாதசாரிகளுக்கான பாதுகாப்பு விதிகள்

நடைபாதைகளில் நடந்து செல்லாமல் சாலைகளில் நடந்து செல்லும்போதும், சாலையின் குறுக்கே திடீரெனக் கடக்க முயலும்போதும், காவலர் காட்டும் அல்லது சாலை கட்டுப்பாட்டு விளக்குகள் காட்டும் சமீக்கைகளை அடக்கியப்படுத்திவிட்டுச் செல்லும்போதும் பெரும்பாலான விபத்துக்கள் நடக்கின்றன. பாதசாரிகள் கடைபிடிக்கவேண்டிய சாலை விதிகளை இனி பார்ப்போம்.

நடைபாதைகள் உள்ள இடங்களில் அதன் மீதே நடந்து செல்ல வேண்டும். நடைபாதை இல்லாத இடங்களில் சாலையின் இடப்பக்க ஓரத்தில் நடந்து செல்வதே பாதுகாப்பானது. எதிரில் வரும் வானங்களை நன்றாகக் கவனித்து தேவைப்பட்டால் ஒதுங்கிச் செல்ல இது உதவும். நடைபாதைகள் உள்ள இடங்களில் சாலைகளிலோ, மிதிவண்டி பாதைகளிலோ நடந்து செல்லக்கூடாது. நடைபாதைகளில் பலர் ஒன்றாக நின்று பேசிக்கொண்டிருப்பது போன்ற செயல்களால் போக்குவரத்திற்கு இடையூறு விளைவிக்கக்கூடாது.

போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலைகளில் பரவலாகப் பலர் ஒன்றாகச் சேர்த்தோ, கை கோர்த்துகொண்டோ நடக்கக்கூடாது. இப்படிச் செய்வதால் போக்குவரத்திற்கு இடையூறு நேருவதுடன், விபத்துக்களும் நேரலாம். வாகன ஓட்டிகள் காணவியலாத திருப்பங்களில் எப்போதும் நிற்கக்கூடாது.

அசையாமல் நிற்குகொண்டிருக்கும் வாகனத்தின் பின்புறமிருந்து சாலையைக் கடக்காதீர்கள். இவ்வாறு

கடக்கையில் எதிரில் வரும் வாகன ஓட்டிக்கு நீங்கள் வருவது குறித்த நேரத்தில் தெரியாததால் வாகனத்தை நிறுத்த முடியாமல் விபத்து நேரலாம்.

சாலையில் செல்லுகின்ற வாகனத்தின் பின்புறமாக நடப்பவர், மறுபுறமாகச் செல்லும் வாகனங்களைப் பார்க்க தனக்கு வாய்ப்பிருக்கும் வகையில் வாகனத்தின் அருகில் நெருங்கி நடக்காமல், அதிலிருந்து சிறிது தூர இடைவெளியில் நடக்கவேண்டும். ஊர்திகள், கார்கள் போன்ற வாகனங்கள் பின்னாலும், மாட்டுவண்டி, குதிரைவண்டி போன்றவை பின்னும் நெருக்கமாக நிற்பது ஆபத்தானது. ஏனெனில், நாம் எதிர்பாராத நேரத்தில் அவை பின்புறம் நகர்ந்து விபத்தை ஏற்படுத்தலாம். வழக்கும் சாலைகள் ஆபத்தானவை. மழைக்காலங்களில் கவனமாகக் கால்வைத்து நடக்கவேண்டும்.

நகர சாலைகளில் பாதசாரிகள் சாலையை கடப்பதற்காக (போடப்பட்டுள்ள) வரிக்குதிரை கோடிட்ட இடங்கள், மேம்பாலங்கள், சுரங்கப்பாதை ஆகிய இடங்களிலேயே சாலையைக் கடந்து செல்ல வேண்டும். விளக்கு சமிக்ஞைகள் உள்ள இடமாக இருந்தால் பச்சை ஒளி விளக்கு (மனிதன்) எரியும்போதே கடந்து செல்ல வேண்டும். சாலையின் குறுக்கே செல்லும்போது அதன் நடுபாகம்வரை வலது புறமும், நடுபாகத்தைக் கடந்ததும் இடப்புறமும் பார்த்தவாறே நடக்கவேண்டும். நடைபாதையிலிருந்து இறங்கி தெருவில் செல்வதற்கு முன் வலப்புறமாகப் பார்த்த பின்னரே செல்ல வேண்டும். வரிக்குதிரை கோடிட்ட இடத்தில், கடந்து செல்லலாம் என்பதற்கான விளக்கு சைகை கிடைத்தபிறகு உடனே விரைவாகச் சாலையைக் கடந்து சென்றுவிட வேண்டும். சாலையின் மத்தியில் நின்று கொண்டோ, இருபுறமும் திரும்பித் திரும்பிப் பார்த்துக்கொண்டோ இருக்கக்கூடாது.

ஓடிக்கொண்டிருக்கும் வாகனங்களிலிருந்து இறங்கவோ, ஏறவோ கூடாது. இவ்வாறு செய்தல் உயிருக்கோ,

உறுப்புக்களுக்கோ அல்லது பணப்பைக்கோ ஆபத்தான  
ஏற்படக்கூடும். வாகனங்களிலிருந்து இறங்கும்போது  
இடப்புறமாக மட்டுமே இறங்கவேண்டும்.

கார்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள் போன்றவற்றில் சென்று  
கொண்டிருக்கும் நண்பர்களைத் தூரத்திலிருந்து குரல்  
எழுப்பியோ, கை தட்டியோ அழைக்காதீர்கள். இவ்வாறு  
செய்தால் அவரது கவனம் சிதறி விபத்து நேர வழி வகுக்கும்.

முச்சந்தியில் நின்றிருக்கும் போக்குவரத்துக் காவலரின்  
முன்புறமாகச் சாலையில் சென்றால் மட்டுமே அவரால் நாட  
வருவதைக் கவனித்து, நமக்கு உதவ முடியும். எனவே  
போக்குவரத்துக் காவலரின் பின்புறமாகச் செல்வதையும்  
சாலையைக் கடப்பதையும் தவிர்க்கவேண்டும்.

ஒரு பிராணியை உங்கள் வசம் வைத்திருந்தால் அது உங்கள்  
கட்டிற்கு மீறாமல் இருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளுங்கள். ஒரு  
பிராணியின் மீது வாகனம் மோதாமலிருப்பதற்காக ஓட்டுநர்  
வாகனத்தை வேறு பக்கம் திருப்ப, அதனால் விபத்துக்கள் நேர்ந்து  
அதனால் பலர் இறக்க நேர்வது உண்டு.

## குழந்தைகளும் சாலை பாதுகாப்பும்:-

குழந்தைகளுடன் அல்லது குழந்தைகள் சாலையைப்  
பயன்படுத்துகையில் அதிக கவனத்துடன் இருப்பது அவசியம்.  
சாலை விதிகளை அறியாத அவர்களால் பல விபத்துக்கள்  
நேருகின்றன. உங்கள் குழந்தைகளுக்கும், உங்களைச்  
சார்ந்தோரின் குழந்தைகளுக்கும் விபத்து நேர இடமின்றி,  
சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் முறைகளைக் கற்றுக்கொடுங்கள்.  
வெளியில் அவர்களை உலவ (WALKING) அழைத்துச்  
செல்லும்போதும், சாலைகளில் அழைத்துச் செல்லும்போதும்  
அந்தந்த இடங்களில் அவர்கள் பின்பற்ற வேண்டிய முறைகள்  
குறித்து வாய்ப்பு கிடைக்கும் போதெல்லாம் விளக்கம்

அளியுங்கள், சாலையை கடக்கும் முறைகள், போக்குவரத்துக் காவலர் காட்டும் சைகைகள், சாலைகளில் உள்ள அறிவிப்பு பலகைகள் ஆகியவை குறித்து அவர்களுக்கு எடுத்துக் கூறுங்கள். சாலை விதிகளைப் பின்பற்றுவதில் நீங்களே அவர்களுக்கு ஒரு உதாரணமாக இருங்கள். குழந்தைகளை போக்குவரத்து உள்ள இடங்களில் விளையாட அனுமதியாதீர்கள். சாலையில் நீங்கள் இடப்புறமாகச் செல்கையில், குழந்தையை உங்களுக்கு இடப்புறமாகக் கையைப் பிடித்துச் சாலையில் அழைத்துச் செல்வதே பாதுகாப்பானது. அதேபோல சாலையின் வலப்புறமாக நடந்தால் குழந்தையை உங்களுக்கு வலப்புறமாக இருக்குமாறு அழைத்து செல்லுங்கள் ஐந்துவயதிற்கு குறைவான குழந்தைகள் சாலையில் தாங்கள் சந்திக்கும் ஆபத்தையோ, வாகனங்களின் வேகத்திற்கும், இடைவெளிக்கும் இருக்கும் தொடர்பையோ (RELATION BETWEEN SPEED AND DISTANCE) அறிந்திருக்கமாட்டார்கள். எனவே சாலையில் குழந்தையுடன் செல்லும்போது குறிப்பாக சாலையை கடக்கும்போது சிறு குழந்தையாக இருந்தால் தூக்கிச் செல்வதும், ஓரளவு வளர்ந்த குழந்தையாக இருந்தால் கையை கெட்டியாக பிடித்து அழைத்துச் செல்வதும் மிகவும் அவசியம்.

# UNIT - I

## 2. மிதிவண்டி ஓட்டுவோருக்கான விதிமுறைகள்

த்துக்  
விப்பு  
ங்கள்.

ஒரு  
ள்ள  
ங்கள்

நகரங்களில், சாலைகளின் ஓரங்களில் மிதிவண்டி  
செல்வதற்கென தனிப் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கும்  
பின் அந்தப் பாதைகளில்தான் மிதிவண்டிகளை ஓட்டி  
மாக செல்லவேண்டும் சாலைகளில் பலர் பரவலாக  
ான பேசிக்கொண்டோ, ஒருவரோடொருவர் கைகோர்த்துக்  
யா, கொண்டோ மிதிவண்டிகளில் செல்வது ஆபத்தை விளைவிக்கும்  
தம் சாலையின் இடப்புறம், ஓரமாக ஒருவரின் ஒருவராகச் செல்ல  
CE) வேண்டும். முன்னே செல்லும் மோட்டார் வாகனங்களைக்  
ன்று குறுகிய இடைவெளியுடன் பின்தொடர்வதோ, அவற்றைப்  
ந்த பிடித்துக்கொண்டு செல்வதோ கூடாது. மழைக் காலத்தில்  
வச் கவனமாக ஓட்டுவது அவசியம். சக்கரங்கள் சறுக்கினால் விபத்து  
நேரலாம்.

திருப்பங்களில் சரியான சைகையைச் சரியான நேரத்தில்  
செய்யவேண்டும். சரியான சைகை செய்யாமலோ, சைகை  
செய்து போதிய இடைவெளி தராமலோ திடீரெனத் திரும்புவது  
விபத்தையேற்படுத்தும். மிதிவண்டியில் இருவர் செல்வது  
அனுமதிக்கப்பட்டிருப்பினும், முன்புறம் ஒருவரை  
ஏற்றிச் செல்வது மிதிவண்டியைத் திருப்ப இடையூறாக  
இருப்பதுடன் சில சமயங்களில் நிலைதடுமாறவும் செய்யலாம்.

மிதிவண்டியின் தடை சாதனத்தையும் (BRAKE)  
ஒலியெழுப்பும் மணியையும் சரியாகப் பராமரிக்கவேண்டும்.

மிதிவண்டியில் இரவு நேரங்களில் முன்னே வெளிச்சத்திற்கான விளக்கும், பின்புறம் சிவப்பு விளக்கு அல்லது சிவப்பு ஒளி பிரதிபளிப்பு கண்ணாடியும் (REFLECTOR) பொருத்தப்பட்டிருப்பது அவசியம்.

ஒருவழிப்பாதை முறை மிதிவண்டி ஓட்டுவோருக்கும் பொருந்தும். விபத்துக்களைத் தடுக்க சாலைவிதிகள் சரியாகவும், தவறாமலும் கடைபிடிக்கப்பட வேண்டும்.

உங்கள் குழந்தை சைக்கிள் ஓட்டவிரும்பினால் அவர்களின் உயரத்திற்கு ஏற்ற சைக்கிளை வாங்கிக் கொடுங்கள் (சைக்கிள் அதிக உயரமாக இருக்கக் கூடாது). சைக்கிளை அவ்வப்போது பரிசோதித்து பழுதில்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். குழந்தை சைக்கிள் ஓட்டும் போது யாரேனும் ஒருவர் உடன் செல்வது அவசியம்.



## UNIT-7 பொதுவான விதிமுறைகள்

வாகன ஓட்டிகள் தங்கள் வாகனங்களைச் சரியான கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருக்க வேண்டும். வாகனத்தை ஓட்டத் தவங்கும் முன் டயர்களையும், தடைச்சாதனங்களையும் சரியான நிலையில் இருக்கின்றனவா எனச் சோதிக்கவேண்டும். வாகனத்தில் சீறிது பழுது ஏற்பட்டாலும் அதை உடனே சரி செய்து கொள்ள வேண்டும். பிறகு பார்த்துக் கொள்ளலாம் என்று அப்படியே விட்டுவிடக்கூடாது.

வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கான இடங்களிலிருந்தோ, சாலைகள் ஓரங்களில் இருந்தோ வண்டியை வெளியே

எடுக்கும்போது நிதானமாக, செலுத்தும் பாதையில் வாகனங்கள் வரவில்லையென்பதை நிச்சயித்துக்கொண்டு, வலப்புறம் திரும்புவதற்கான சைகையைக் கொடுத்தவண்ணம் வாகனத்தைச் செலுத்தவேண்டும். வண்டியை நேர் பின்னால் செலுத்தி பின்னால் வரும் வாகனங்கள் திடீரென நிற்கச் செய்யக்கூடாது.

வாகனத்தைச் செலுத்தத் துவங்கும்போது முதல் கியரில் ஓட்டத்துவக்கி போக்குவரத்து நிலைக்கேற்ப படிப்படியாக அதிகரிக்கவேண்டும். முதல், இரண்டாம் கியரில் அதிக தூரம் வாகனத்தை ஓட்டுவதையும், அடிக்கடி கியரை மாற்றுவதையும் தவிர்க்கவேண்டும்.

முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை முந்தும்போது தவிர ஏனைய நேரங்களில் சாலையின் இடப்புறமாகவே வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லவேண்டும்; சாலையின் மத்தியில் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லக்கூடாது. பெரிய நகரங்களில் போக்குவரத்து தடங்கள் (TRAFFIC LANE) இருக்குமிடங்களில் மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்கள், வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்கள், வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்களுக்கு வலப்புறமாக வழிவிட்டு, இடப்புறத்தில் செல்லவேண்டும். போக்குவரத்து திட்டுகள் (TRAFFIC ISLANDS) இருந்தாலும், இல்லாவிட்டாலும் வலப்பக்கமாக திரும்பவேண்டும் என்றால், சாலையின் குறுக்காகவோ, சாலையின் மையத்திலோ திரும்பாமல் இடப்புறம் சென்றே திரும்பவேண்டும்.

வாகனத்தின் நிலை, சாலையின் நிலை, காலநிலை, சாலையில் போக்குவரத்து நிலை இவற்றிற்கேற்ப செல்லும் வேகத்தை நிச்சயித்துக்கொள்ளவேண்டும். தேவைப்பட்டால் மேற்கண்ட நிலைகளுக்கு ஏற்ப கியர்களை வேகமாக குறைத்து வேகத்தைக் குறைக்கவேண்டும். அவசரமான நிலைகளில் வாகனத்தை நிறுத்தவேண்டியிருந்தால், முதலில் வேகமாக 4,3,2,1 என கியர்களைக் குறைத்து, பின்புறம் வரும் வாகனங்களைக் காட்டும் கண்ணாடியைப் பார்த்து நிற்பதற்கான சைகை செய்து பின்னர்

நிற்கவேண்டும். வர்கனத்தை ஓட்டுகையில் சாலைக் குறியீடுகளையும், எச்சரிக்கை பலகைகளையும் கவனித்து ஓட்டவேண்டும். எக்காரணத்தைக்கொண்டும் வேகத்தடை எச்சரிக்கைகளையோ, போக்குவரத்து காவல் துறையினரின் சைகைகளையோ மீறக்கூடாது.

முன்னால் செல்லும் வாகனத்திற்கும் உங்கள் வாகனத்திற்குமிடையே நீங்கள் செல்லும் வேகத்திற்கேற்ப 15 கி.மீ. வேகத்திற்கு ஒரு வாகன இடைவெளி என்ற அடிப்படையில் இடைவெளி இருக்குமாறு பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். உதாரணமாக, நீங்கள் செல்லும் வேகம் 60 கிலோ மீட்டராக இருந்தால், நான்கு வாகன இடைவெளி இருக்குமாறு பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். விரைவுப் பேருந்துகளைப் பின் தொடர்கையில் குறைந்தது 10 மீட்டர் இடைவெளி இருக்கவேண்டும்.

முன்னே செல்லும் வாகனம், பாதசாரிகள், கால்நடைகள் ஒதுங்கி வழிவிட ஏதுவாக ஒலி எழுப்பி, சிறிதுநேரம் இடைவெளி தந்தபின்பே முந்திச் செல்ல வேண்டும். இரவில் வாகனம் ஓட்டும்போது முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை முந்தவேண்டுமானால், ஒலி எழுப்பி வழி பெற முயல்வதைவிட விளக்கு சைகை மூலம் எளிதாக வழி கிடைக்கப் பெற்று முந்திச் செல்லலாம். பின்னால் வரும் வாகனங்கள் வழிகேட்டு சமிக்ஞை செய்தால் வழிவிடுங்கள்.

பள்ளிகள், பேருந்து நிற்கும் இடங்கள், பாதசாரிகள், சாலையைக் கடக்கும் இடங்கள் ஆகியவற்றினருக்கே செல்லு கையில் மெதுவாகவும், கவனமாகவும் செல்லவேண்டும்.

சாலையில் வளைத்து வளைத்து வாகனத்தை ஓட்டாதீர்கள். நகரச்சாலைகளில் அல்லது நெடுஞ்சாலைகளில் செல்லும்போது நீங்கள் செல்லும் தடத்தில் இருந்து அடுத்த தடத்திற்குத் தாவாதீர்கள்.

## நகரங்களில் வாகனம் ஓட்டுதல்

நகரங்களில் ஒரு தடத்திலிருந்து மற்றொரு தடத்திற்கு மாற விரும்பினால், அதற்கான சைகையைக் காட்டி, போதிய கால இடைவெளி தந்து பின்வரும் வாகனங்களுக்குத் தொல்லை தராத வகையில்தான் மாறவேண்டும். சாலை சந்திப்புகள் அல்லது திரும்பும் இடங்களை அணுகும்போது அந்த இடங்களுக்கு 50 மீட்டர் முன்பே நாம் சரியான தடத்தில் செல்கிறோமா? என்பதை உறுதிசெய்து கொள்ளவேண்டும். சாலைச் சந்திப்புகளிலோ அல்லது திரும்புமிடங்களிலோ நின்று செல்லும்போது நிற்கும் இடத்திற்கு 30 மீட்டர்கள் முன்பே இதற்கான சைகை செய்ய வேண்டும்.

நகரசாலைகளில் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் வரிகுதிரை கோடுகள் போடப்பட்டிருக்கும். இது போன்ற இடங்களில் நிற்கும் சைகை காட்டப்பட்டால் வரிகுதிரை கோடுகளுக்கு முன்னால் போடப்பட்டுள்ள ஒற்றை அல்லது இரட்டை கோடுகளுக்கு முன்னால் நிற்க வேண்டும். (நிற்க என சாலையில் எழுதப்பட்டும் இருக்கலாம்). வரிகுதிரை கோட்டின் மேல் வாகனத்தை நிறுத்தக்கூடாது. (சாலைகுறியீடுகள் என்ற பகுதியை பார்க்கவும்).

பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்கள், சாலை சந்திப்புகள், சாலை திருப்பங்கள், மலைபாதை, பாலங்கள், குறுகியசாலைகள், முந்த தடை செய்யப்பட்ட இடங்கள் ஆகிய இடங்களில் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை முந்தக்கூடாது.

உங்களின் வாகனத்திற்கு முன்னால் வாகனங்கள் எவையேனும் நின்றிருந்தாலோ, தடைகள் ஏதேனும் இருந்தாலோ எதிரில் வரும் வாகனத்திற்கு வழிவிட்டு அவை சென்ற பிறகே செல்லவேண்டும்.

நின்றுகொண்டிருக்கும் வாகனத்தை முந்தும்போது

அதிலிருந்து யாரேனும் இறங்குகிறார்களா? என்பதை கவனித்து முந்தவேண்டும். நின்று கொண்டிருக்கும் வாகனத்தின் புகைகுழாயிலிருந்து திடீரென புகை (அதிகம்) வந்தால் அது கிளம்பக்கூடும். அதற்கேற்ப வாகனத்தை செலுத்த வேண்டும்.

வாகனத்தை ஓட்டும்போது முழுகவனமும், சாலையின் மீதும், வாகன ஓட்டுதலின் மீதும் இருக்குமாறு பார்த்துக்கொள்ளுங்கள். வாகனம் ஓட்டும்போது பேசுவதையும், விவாதிப்பதையும் தவிருங்கள்.

பூனை, நாய் போன்ற வீட்டு விலங்குகள் சாலையின் குறுக்கே ஓடிவந்தால் நாய் போன்றவையோ, சிறு குழந்தைகளோ அவற்றைத் துரத்திக்கொண்டு வர வாய்ப்புண்டு. எனவே, இதுபோன்ற நேரங்களில் கவனமாகச் செல்வது அவசியம்.

வாகனங்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கும்போது, உங்கள் கவனம் முழுதும் சாலையிலும், சாலையின் இருபுறங்களிலும், வாகனத்தை ஓட்டுவது தொடர்பானவற்றிலும் மட்டும் இருக்குமாறு பார்த்துக்கொள்ளுங்கள். உங்கள் கவனத்தைத் திசை திருப்பும்வகையில் அருகில் இருப்பவரிடம் பேசிக்கொண்டோ, வர்ணனைகள், பேச்சுக்கள், விவாதங்கள் ஆகியவற்றை கேட்டுக்கொண்டோ வாகனத்தை ஓட்டாதீர்கள். வாகனத்தை ஓட்டும்போது உணர்ச்சி வசப்படவோ, மனக்கட்டுப்பாட்டை இழக்கவோ செய்யாதீர்கள்.

## வாகனங்களுக்கு வழிவிடுதல்

தீயனைப்புப் படைவாகனம், நோயாளிகளை ஏற்றிச்செல்லும் வாகனம் (ஆம்புலன்ஸ்), செஞ்சிலுவை வாகனங்கள், காவல்துறை வாகனங்கள் போன்றவை முந்திச் செல்ல வழிகேட்டால் அவற்றிற்கு வழிவிட்டு இடப்புறமாக ஒதுங்கவேண்டும்.

ஒரு சிறிய சாலை பிரதான சாலையுடன் இணையுமிடத்தில் "நிற்கவும்" என்ற அறிவிப்புப் பலகையோ "நின்று கவனித்தபின் போகவும்" என்ற அறிவிப்புப் பலகையோ காணப்படும். சிறிய

சாலையிலிருந்து பிரதான சாலைக்குள் பிரவேசிக்கும் வாகனங்கள் நின்று பிரதான சாலையில் வரும் வண்டிக்கு வழிவிட்டு, பின்னரே செல்லவேண்டும். சிறிய சாலையிலிருந்து பிரதான சாலையின் வலப்புறமாகச் செல்லவேண்டிருப்பின் படத்தில் காட்டியபடி கிளைச்சாலையின் இடதுபுறமாக வந்து, பின்னர், பிரதான சாலையில் இடப்புறமாக வந்துகொண்டிருக்கும் வண்டிக்கு வழிவிட்டபின்பே பிரதான சாலையின் ஓட்டத்தில் கலக்கவேண்டும்.

## சாலை சந்திப்புக்களும் வாகனங்கள் கடக்கும் முறைகளும்

சாலை சந்திப்புகளில் வாகன ஓட்டிகள் அதிக கவனத்துடன் நடந்துகொள்ள வேண்டும். இதுபோன்ற இடங்களில் வாகனங்கள் வலப்புறமாக திரும்பும் சமயங்களில்தான் பெரும்பாலான விபத்துக்கள் நேருகின்றன. பிரதான சாலையில் செல்லும் ஒரு வாகனம் வலப்புறமாக உள்ள ஒரு சிறிய சாலைக்கும் அல்லது ஒரு கட்டிடச் சுவருக்குள் திரும்பவேண்டுமானால் பிரதான சாலையில் மையக்கோட்டிற்கு அருகில் நேராக நின்று, வலப்புறம் திரும்புவதற்கான அடையாளத்தைக் காட்டிய பிறகு உடனடியாகத் திரும்பிவிடவேண்டும்.

மையக்கோட்டினருகில் வண்டியைக் கோணலாக நிறுத்துவதோ, திடீரெனக் குறுக்கே ஓட்டுவதோ அபாயகரமானது. அதேபோல சாலையின் இடப்புறத்தில் உள்ள கட்டிடங்களிலிருந்து வெளியில் வந்து வலப்புறமாகச் செல்லவேண்டிய வாகனங்கள், இடப்புறமாகவே சிறிது தூரம் சென்று பாதுகாப்பான நிலையில் வலப்புறமாகத் திரும்பவேண்டும்.

சாலை சந்திப்புக்களைக் கடக்கும்போது வேகத்தைக் குறைத்து, பிரதான சாலையில் செல்லும் வாகனங்களுக்கு

வழிவிட்ட பின்னரே செல்லவேண்டும் இல்லையெனில் உங்களுக்கு வலப்புறமாகச் செல்லும் வாகனங்களுக்கு வழிவிட்ட பின்பே செல்ல வேண்டும். "நின்று செல்லவும்" அல்லது "நின்று கவனித்து (பின்னர்) செல்லவும்" என்ற எச்சரிக்கைப் பலகைகளிலிருந்தால் நின்று, கவனித்து, பத்திரமாகச் செல்ல இயலும் என உறுதிப்படுத்திக் கொண்ட பிறகே செல்ல வேண்டும்.

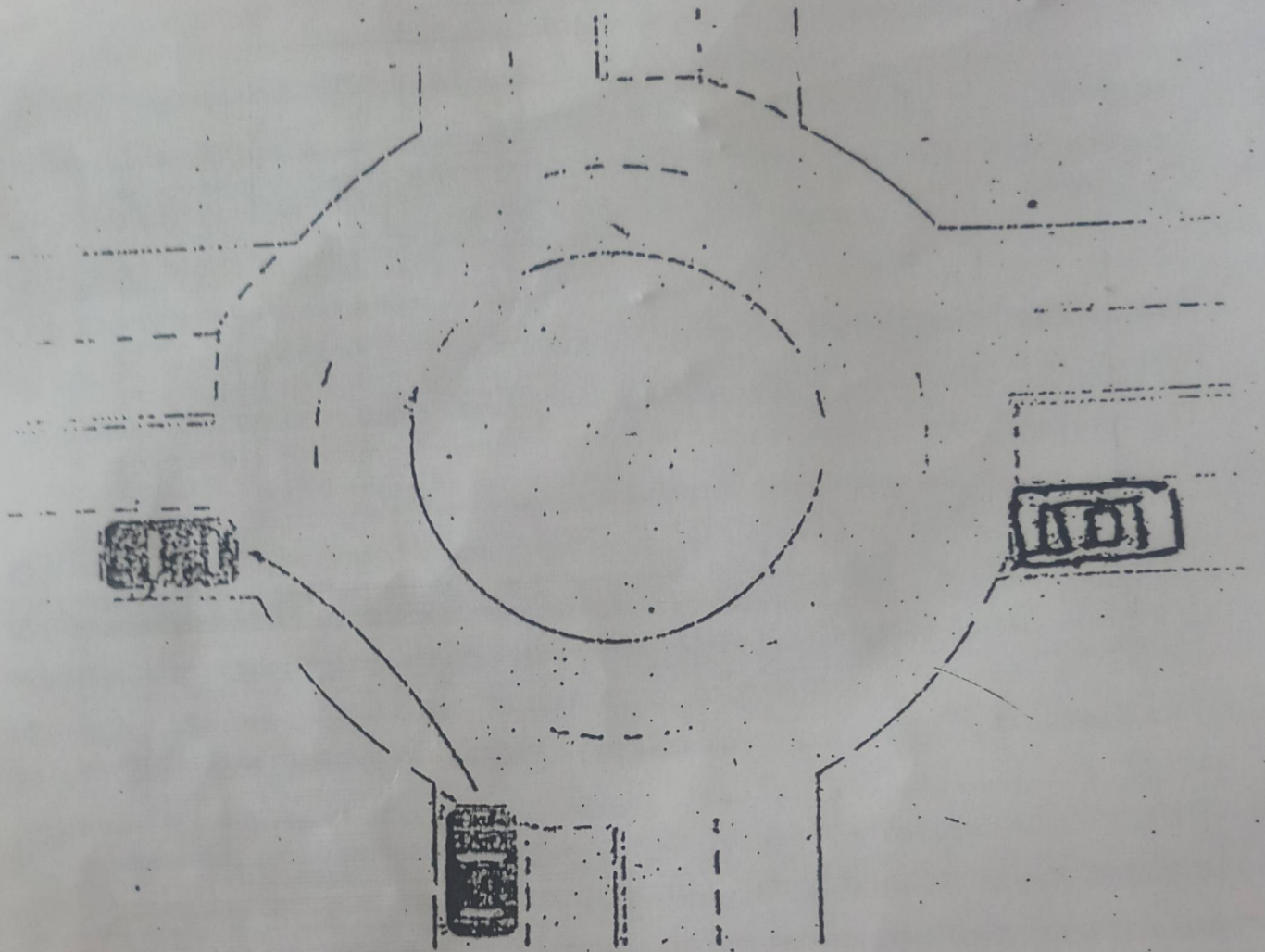
சாலைத்திட்டு (TRAFFIC ISLAND), சாலை சந்திப்பு, வலது அல்லது இடது பக்கங்கள் திரும்புமிடங்களை நெருங்கும்போது முதலில் வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டும். சாலைத் திட்டைச் சுற்றிச் செல்லத் துவங்கும் முன்போ அல்லது வலது, இடது பக்கங்களில் திரும்பும் முன்போ, முதல், இரண்டாம் கியருக்கு வந்து வட்டப் பாதையைச் சுற்றி முடித்ததும் அல்லது வலது, இடப் பக்கங்களில் திரும்பியதும், படிப்படியாகக் கியரை அதிகரித்துச் செல்லவேண்டும். திரும்பும்போது அல்லது வட்டப்பாதையில் சுற்றும்போது கியரை மாற்றக்கூடாது.

## சாலை சந்திப்புகளில் திரும்புதல்

பெரிய சாலை சந்திப்புகளில் சாலைதிட்டுக்கள் இருக்கும். சில சாலை சந்திப்புகளில் சாலை திட்டு இல்லாமல் இருக்கலாம். சந்திப்புகளில் திட்டு இல்லாமல் இருந்தாலும் சாலை திட்டு இருப்பதாக கருத்திற்கொண்டு வாகனத்தை செலுத்த வேண்டும். சாலை திட்டு இல்லை என்பதற்காக சந்திப்பின் குறுக்கே வாகனத்தை செலுத்தக்கூடாது.

## சாலை சந்திப்பில் இடப்புறமாக திரும்புதல்:- (படம் - 1)

சாலை சந்திப்பை நெருங்கும் முன்பே இடதுபக்கம் திரும்புவதற்கான சைகையை செய்யவேண்டும். சந்திப்பை

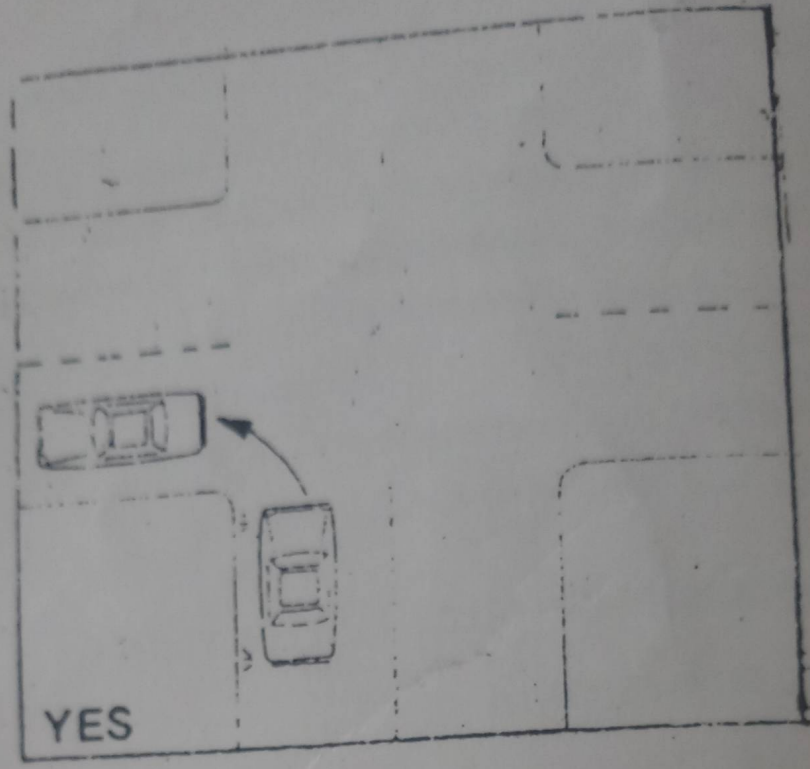


படம் - 1

சாலை திட்டுள்ள சாலை சந்திப்பில் இடப்புறம் திரும்பும் முறை.

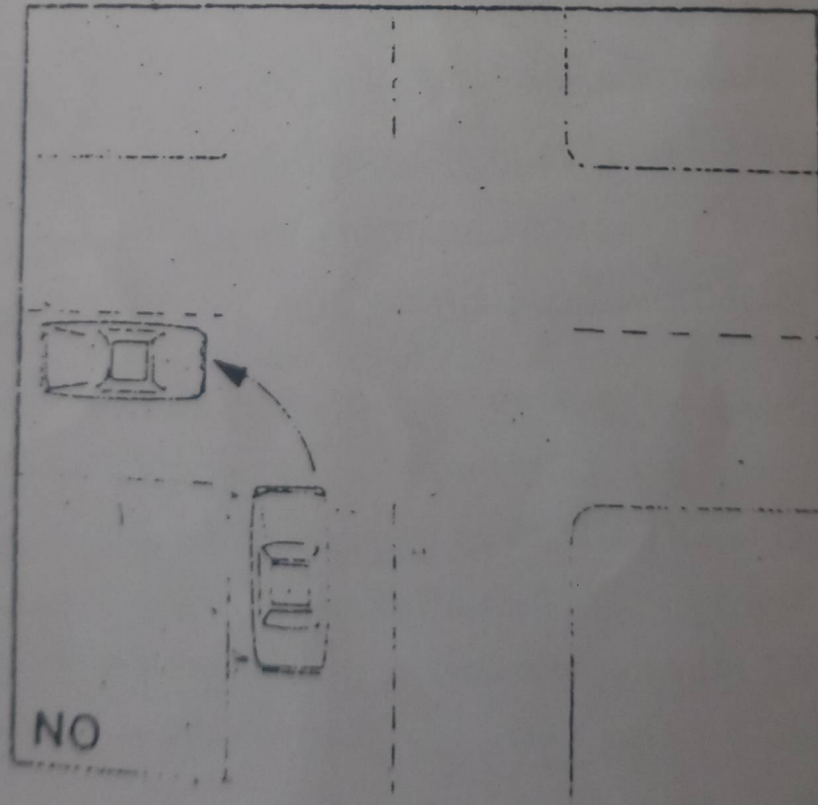
நெருங்கியதும் வேகத்தை குறைக்க வேண்டும். சாலையின் இடப்புறம் நோக்கி செல்லவேண்டும். எதிரிலும், உங்களின் வலப்புறமும் வாகனம் ஏதாவது வருகிறதா என்பதை கவனிக்க வேண்டும். பிறகு இடப்புறமாக திரும்ப வேண்டும். பாதசாரிகள் சாலையை கடந்துகொண்டிருந்தால் அவர்களுக்கு வழிவிட்டு (அவர்கள் சென்றபிறகு) வாகனத்தை செலுத்த வேண்டும். இடப்புறம் திரும்பியதும் சாலையின் வலப்புறத்திற்கோ, மையத்திலோ செல்லாமல் சாலையின் இடப்புறமாகவே வாகனத்தை செலுத்த வேண்டும். (படம் 2 அ,ஆ) திரும்பும்போது கியர்களை மாற்றக்கூடாது. சாலை திட்டில் அல்லது சாலை சந்திப்பில் போக்குவரத்து காவலரோ அல்லது போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு விளக்குகளோ இருந்தால் அவர்கள் அல்லது





படம் - 2 (அ)

சாலை சந்திப்பில் இடப்புறம் திரும்ப சரியான முறை



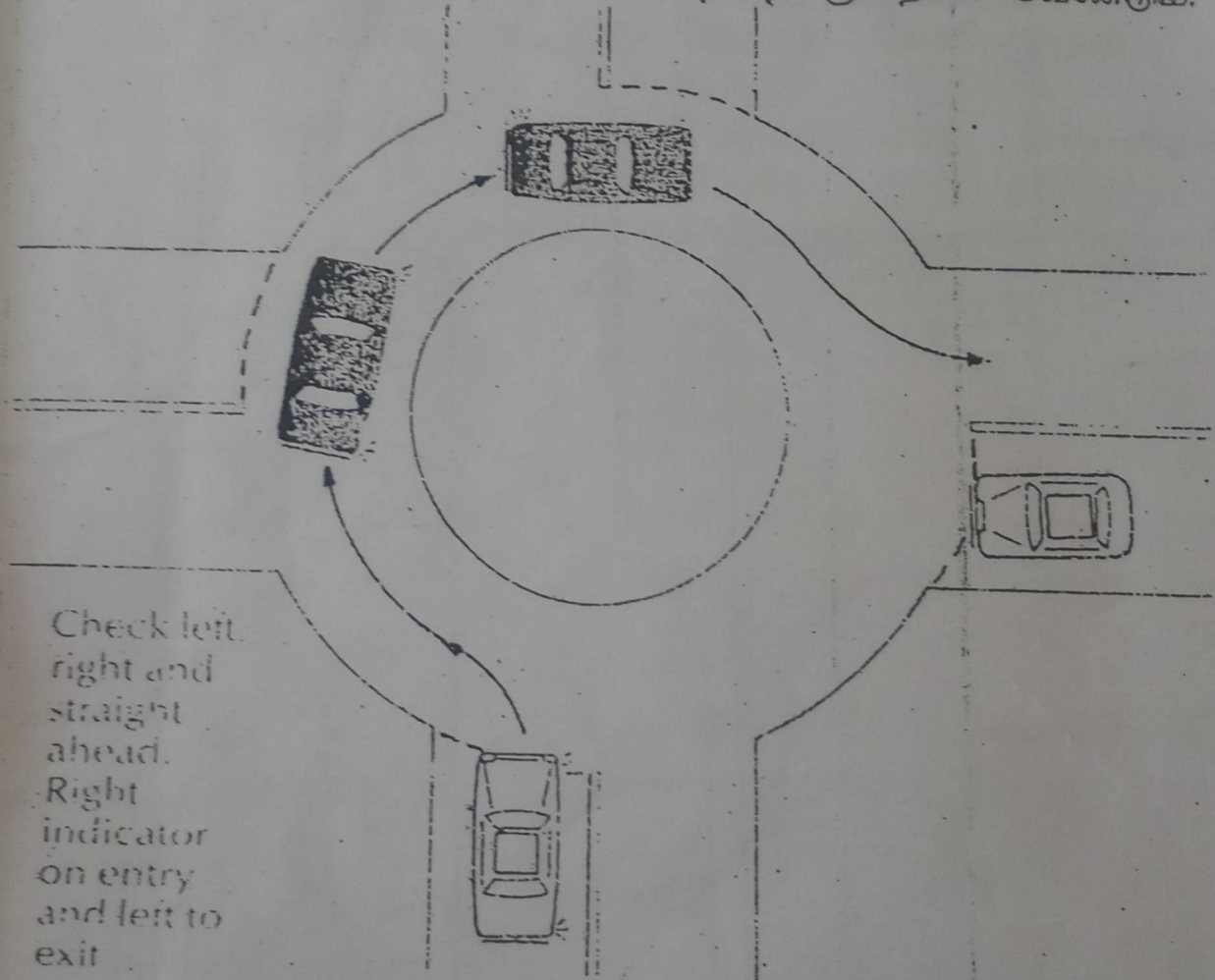
படம் - 2 (ஆ)

இவ்வாறு செய்யக் கூடாது

அவைகள் அளிக்கும் சைகைகளுக்கு ஏற்ப வாகனத்தை செலுத்த வேண்டும்

## சாலை சந்திப்பில் வலப்புறம் திரும்புதல்

சாலை சந்திப்பை நெருங்கும் முன்பே வலப்பக்கம் திரும்பும் சைகையை செய்ய வேண்டும். வேகத்தை குறைக்க வேண்டும்.



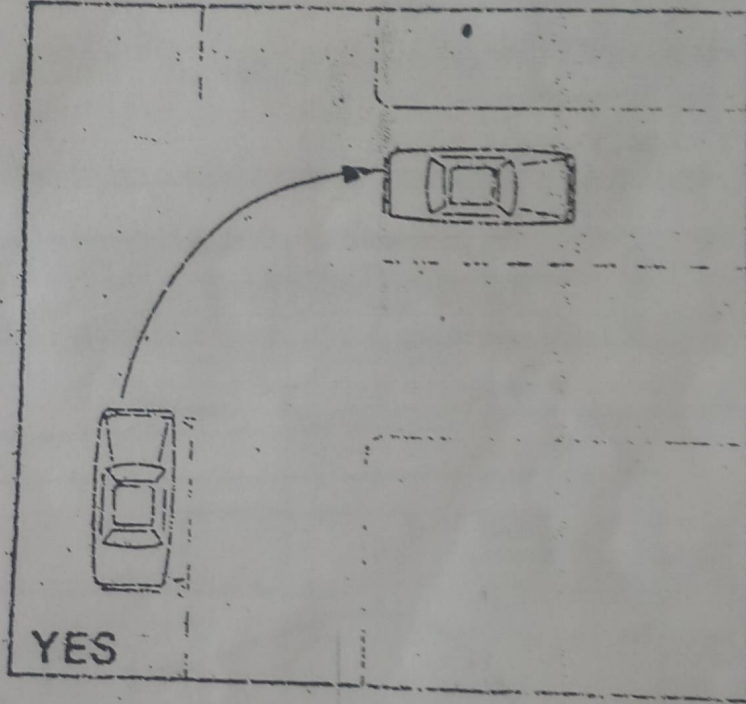
படம் - 3

சாலை சந்திப்பில் வலப்புறம் திரும்ப சரியானமுறை

பின்னால் வரும் வாகனத்தை கவனிக்க உதவும் கண்ணாடியில் உங்களுக்கு வலதுபுறம் வாகனங்கள் வரும் நிலையை கவனிக்க வேண்டும். பிறகு சாலையின் மையப்பகுதிக்கு சென்று, சாலை மையக்கோட்டின் இடப்புறம் நிற்க வேண்டும். உங்களுக்கு இட,

வலப்புறங்களிலும், முன்பும் வரும் வாகனங்களை கவனிக்க வேண்டும். பாதுகாப்பாக திரும்ப முடியும் என உறுதிபடுத்திக் கொண்டு வலப்புறமாக சாலை திட்டை சுற்றிக் கொண்டு திரும்ப வேண்டும், (படம் 3) திருப்பத்தில் கியர்களை மாற்றக் கூடாது.

சாலை திட்டு இல்லாத இடத்தில் (சாலை சந்திப்பில்) வலப்புறம் திரும்ப

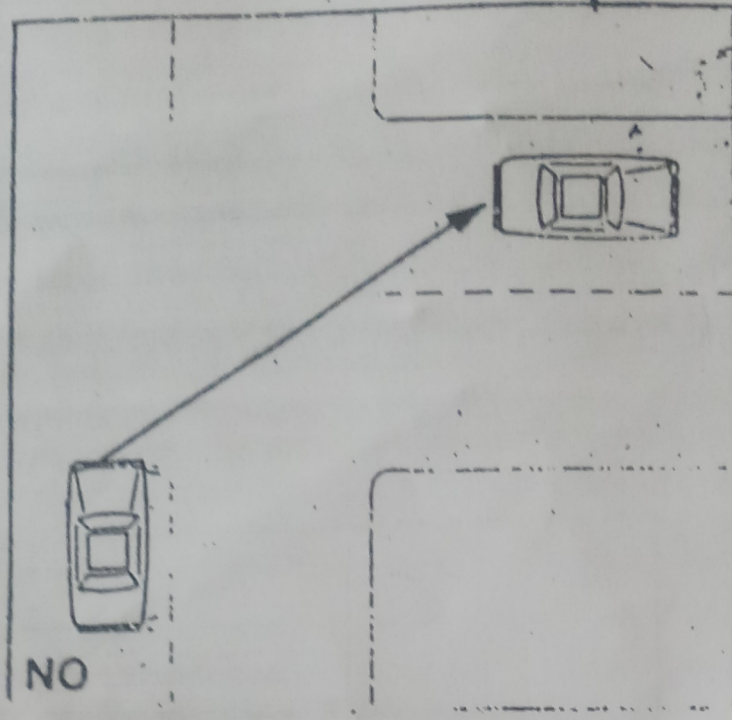


படம் - 4 (அ)

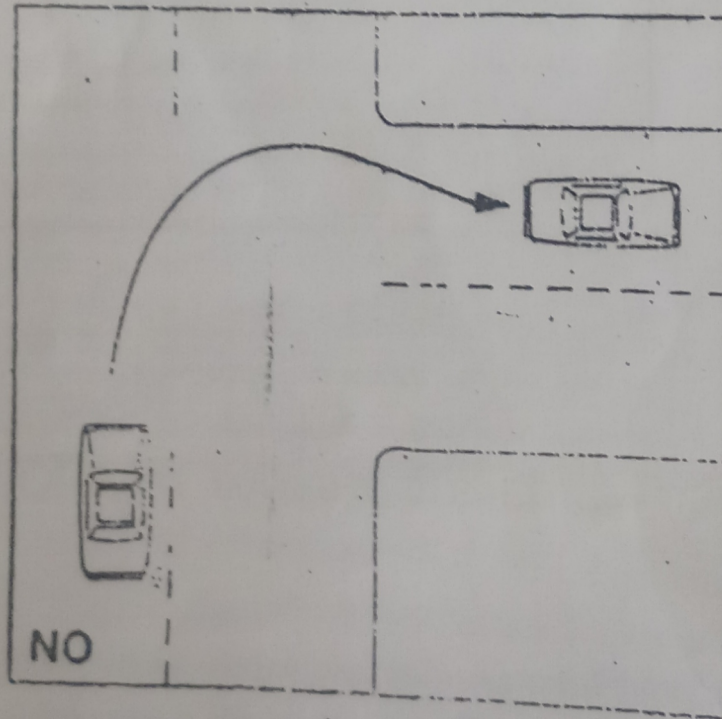
சரியான முறை

**இரு சக்கர வாகனம் சாலை சந்திப்பில் வலப்புறம் திரும்புதல்**

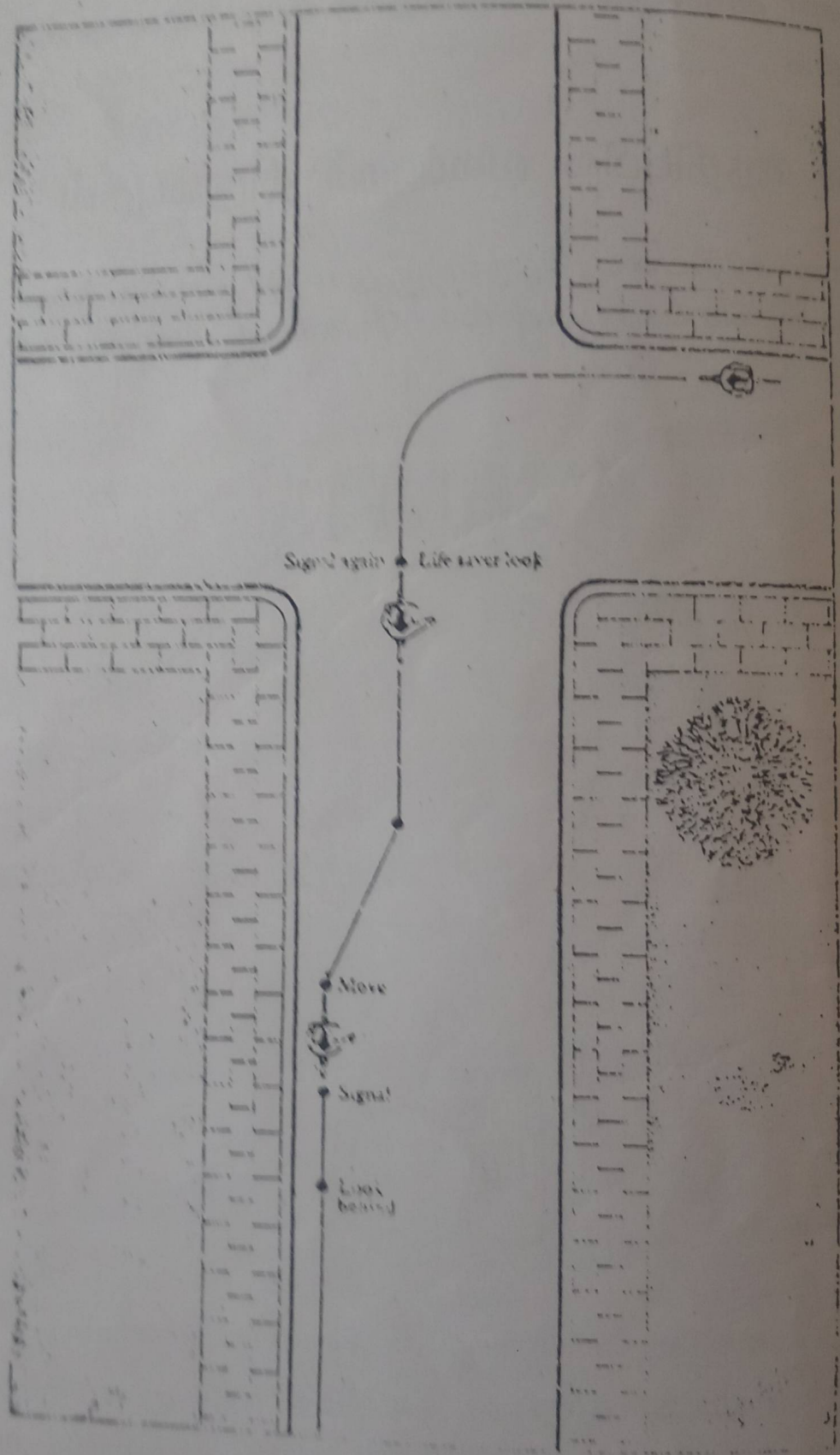
சாலை சந்திப்பை நெருங்கும் முன் முதலில் பின்னால் வாகனம் ஏதாவது வருகிறதா என்பதை கவனிக்கவேண்டும். பிறகு வலப்புறம் திரும்புவதற்கான சைகையை செய்யவேண்டும். பின்னர் சாலையின் மையக்கோட்டிற்கு இடப்புறமாக வாகனத்தை ஓட்டி செல்ல வேண்டும். சாலை சந்திப்பின்



படம் - 4 (அ)  
இவ்வாறு திரும்பக் கூடாது



படம் - 4 (ஆ)  
இவ்வாறு திரும்பக் கூடாது



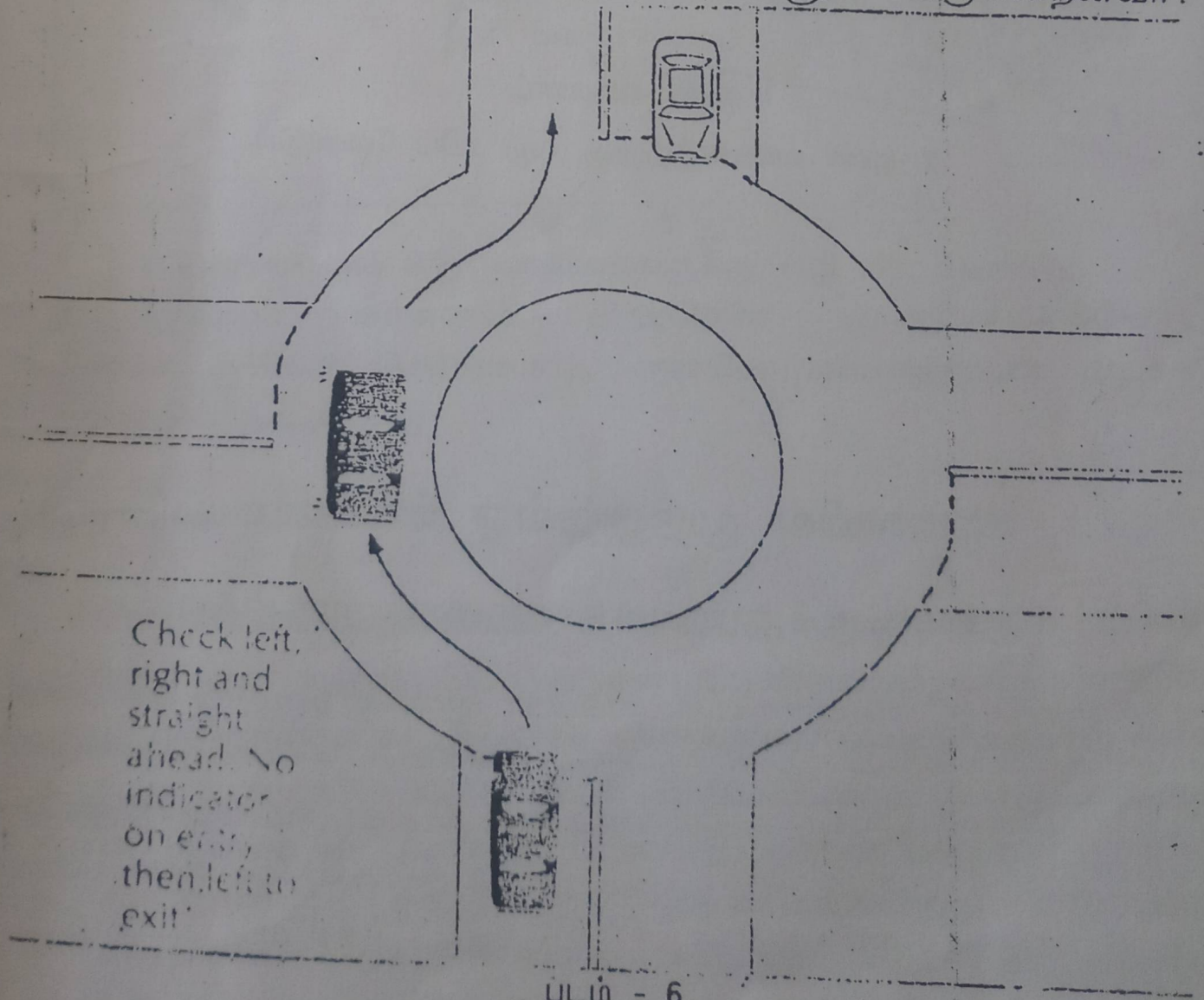
படம் - 5

இருக்கா வாகனம் வலப்பறும் திரும்பும் முறை

நுழையும் முன்னால் அவசியம் இருப்பின் மீண்டும் ஒரு முறை வலப்புறம் திரும்புவதற்கான சைகையை செய்ய வேண்டும் தலையை திருப்பி பின்புறம் ஒருமுறை பார்க்க வேண்டும் சாலையின் மையக் கோட்டை ஒட்டியே சாலை சந்திப்பின் மையம் வரை சென்று வலப்புறம் திரும்பவேண்டும். வலப்புறம் திரும்பிய பின் நுழையும் சாலையில் இடப்புற ஓரமாகவே செல்ல வேண்டும். (படம் - 5)

## சாலை சந்திப்பை கடந்து நேராக செல்லுதல்

சாலை சந்திப்பை அடையும் வரை எந்த சைகையும் செய்யக்கூடாது. சாலை சந்திப்பில் இடப்புறமிருந்தும், வலப்புறமிருந்தும் வாகனங்கள் எவையேனும் வருகின்றனவா?

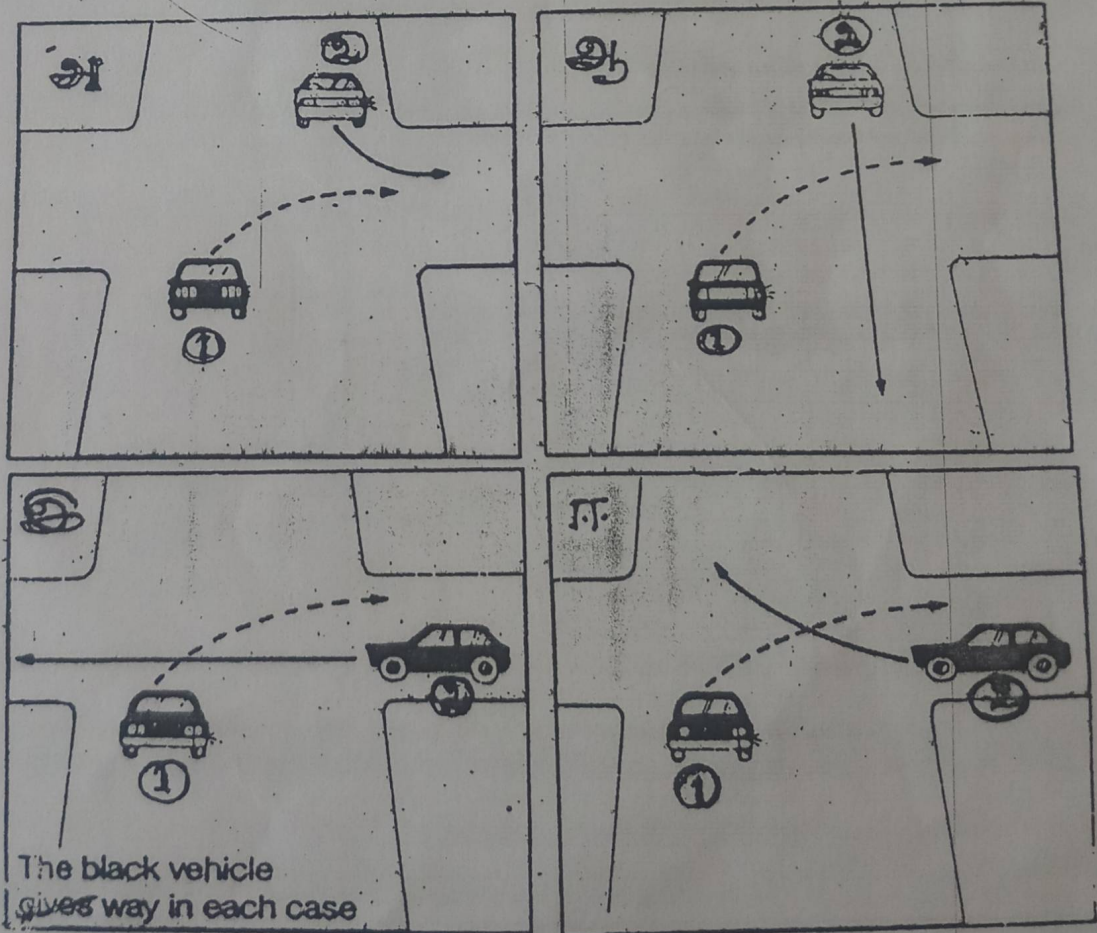


சாலை சந்திப்பில் நேராக செல்லும்முறை

என கவனிக்க வேண்டும். அவ்வாறு வாகனங்கள் எவையும் வரவில்லை, பாதுகாப்பாக கடக்க இயலும் என்பதை உறுதி செய்து கொண்டபிறகு தொடர்ந்து செல்ல வேண்டும், (படம் - 6) சாலை திட்டின் பாதியை கடந்ததும் இடப்புறம் திரும்புவதற்கான சைகையை செய்யவேண்டும். சாலை சந்திப்பில் போக்குவரத்து காவலர் அல்லது போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு விளக்கு இருந்தால் அவர்காட்டும் அல்லது அவைகாட்டும் சைகைக்கு ஏற்ப செயல்படவேண்டும்.

## சாலை சந்திப்பில் வாகனங்களுக்கு வழிவிடுதல்

இடப்புறம் சென்று கொண்டிருக்கும் வாகனம் தனக்கு



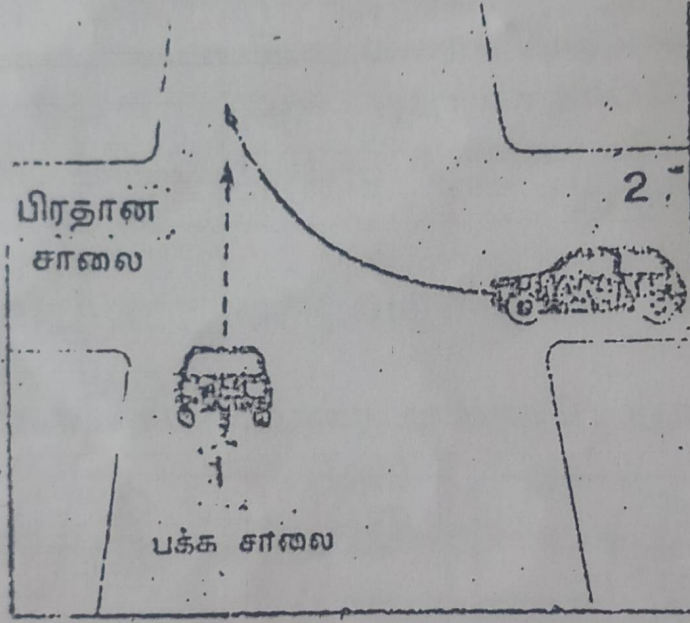
படம் - 7

2. அ, ஆ, இ, ஈ

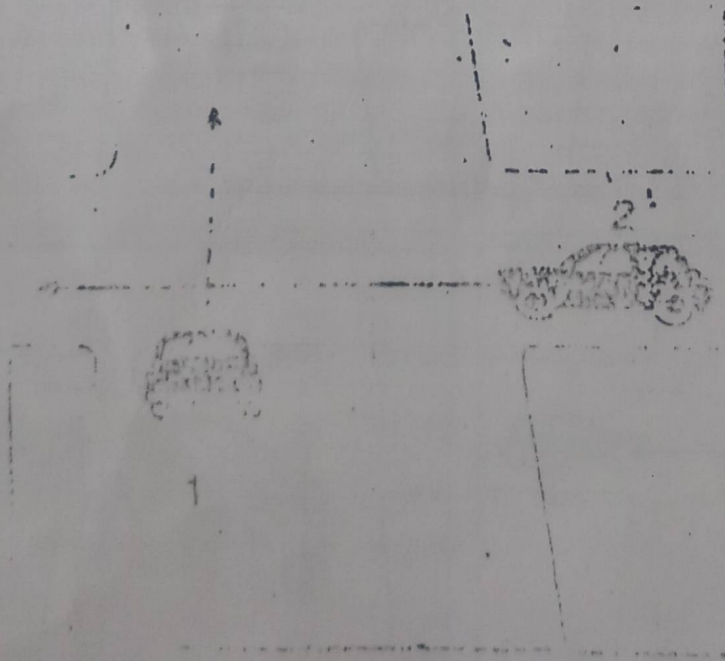
1. எண் வாகனம் 2. எண் வாகனத்திற்கு வழிவிடவேண்டும்.

எதிர்புறம் இருந்துவரும் அல்லது தளது வலப்புறமிருந்துவரும் வாகனத்திற்கு வழிவிட்டு அவை சென்ற பின்பே செல்ல வேண்டும் (படம் : 7)

பக்க சாலையில் இருந்து வரும் வாகனங்கள் பிரதான சாலையில் செல்லும் வாகனங்களுக்கு வழிவிட்டு அவை சென்ற பிறகே செல்ல வேண்டும்.

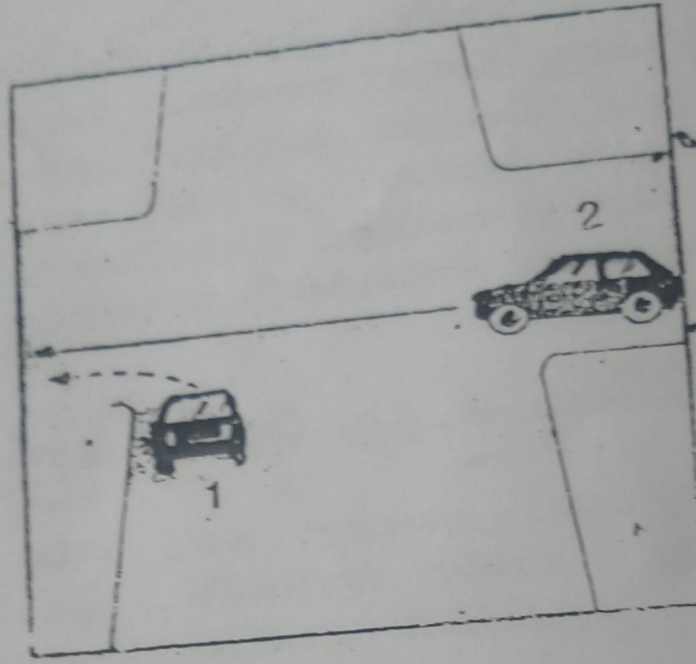


படம் - 7 (உ)



படம் - 7 (ஆ)





படம் - 7 (எ)

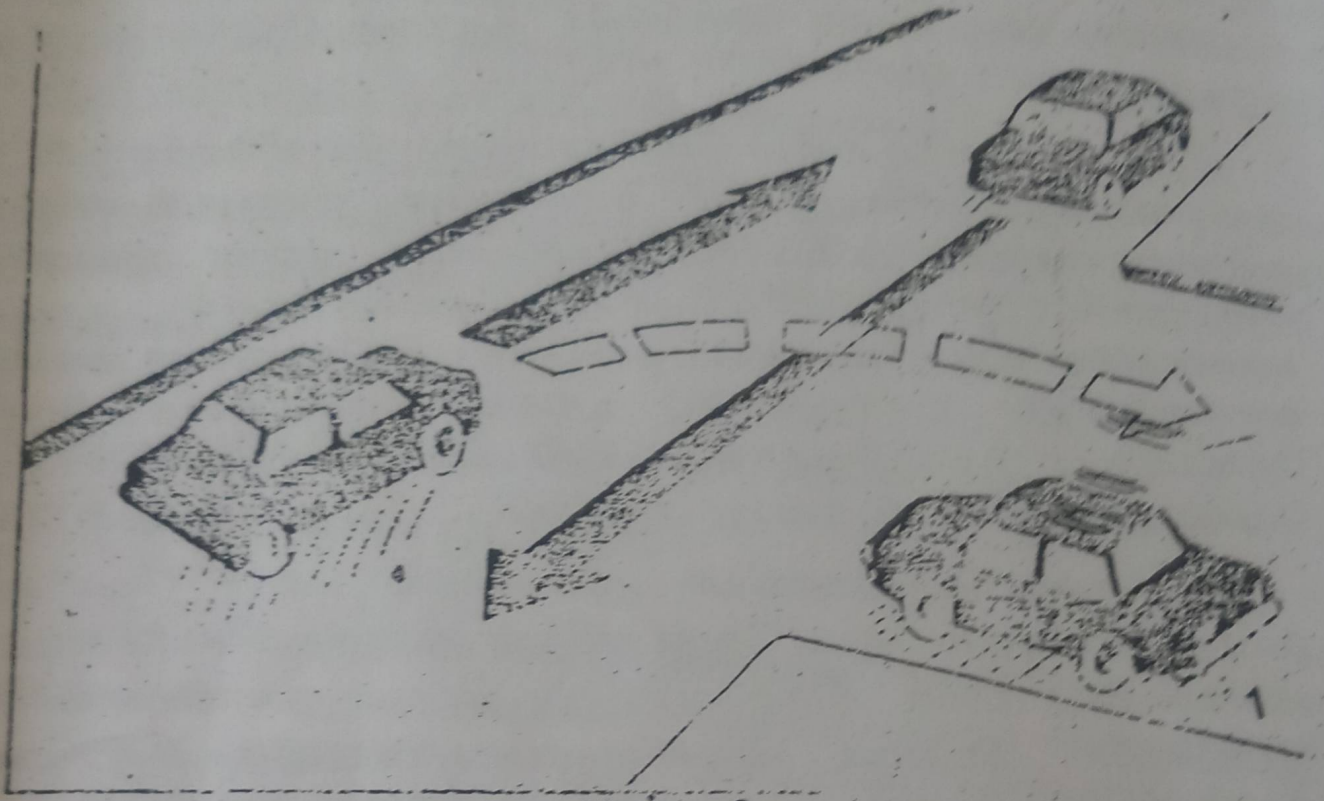
1. எண் வாகனம்

2. எண் வாகனத்திற்கு வழி விட வேண்டும்.

**சாலையில் முந்துதல் : (OVERTAKING)**

நின்று கொண்டிருக்கும் வாகனத்தை முந்துதல்

உங்களுக்கு பின்புறம் வாகனங்கள் வருகின்றனவா? என்பதை கவனிக்கவேண்டும். முன்னதாகவே சைகை செய்ய வேண்டும். நின்று கொண்டிருக்கும் வாகனத்தை நெருங்கும் முன்பிருந்தே வலப்புறமாக மையக் கோட்டை ஓட்டி செல்லவேண்டும். பிறகு நின்றுருக்கும் வாகனத்தை கடந்து செல்ல வேண்டும்.

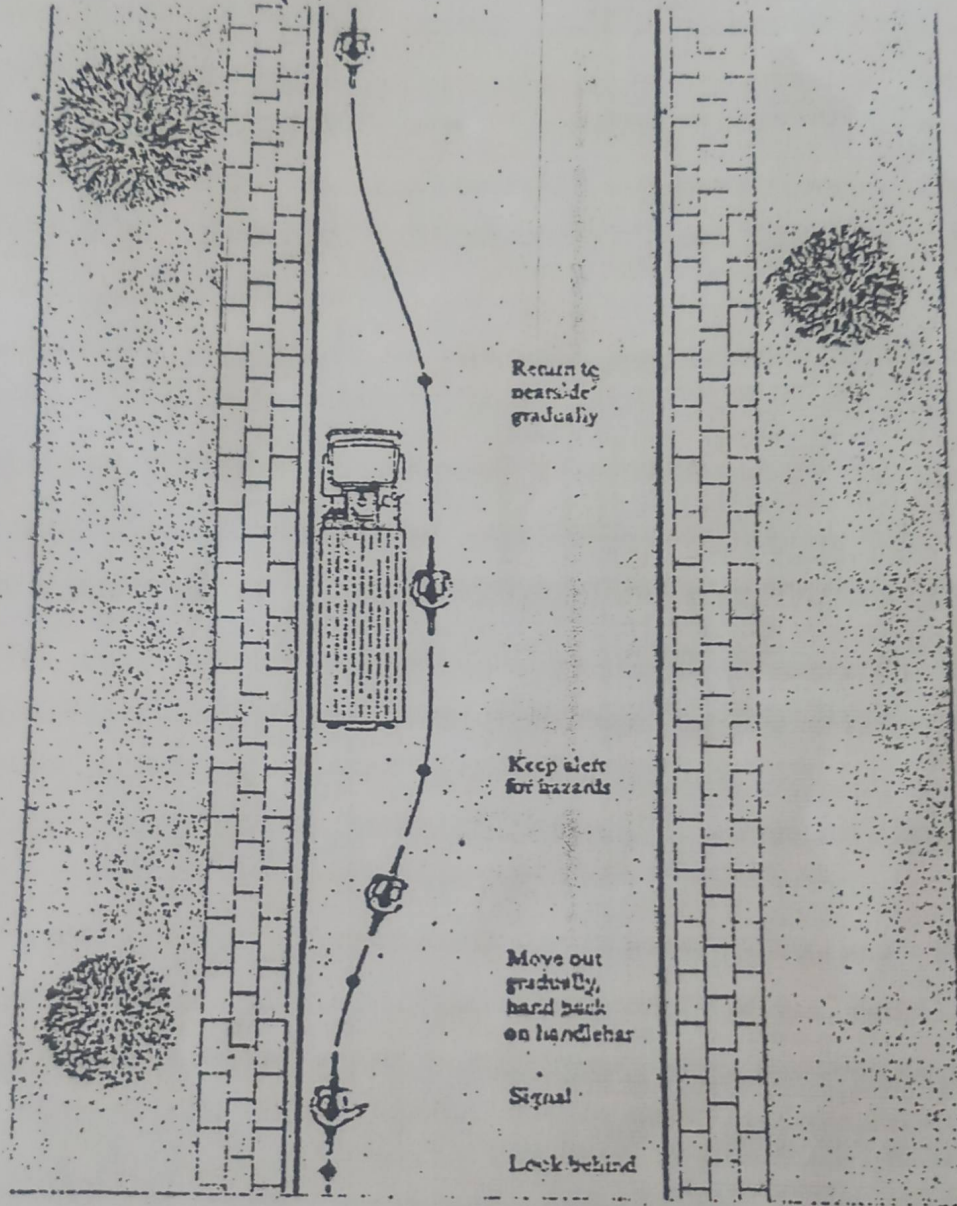


படம் - 8

1. எண் வாகனம் மற்ற வாகனங்களுக்கு வழி விட வேண்டும். நின்றிருக்கும் வாகனம் திடீரென முன்னோக்கியோ, பின்னோக்கியோ செல்லலாம். எனவே கவனத்துடன் கடக்க வேண்டும். (படம் - 9)

## இரவில் வாகனம் ஒட்டுதல்

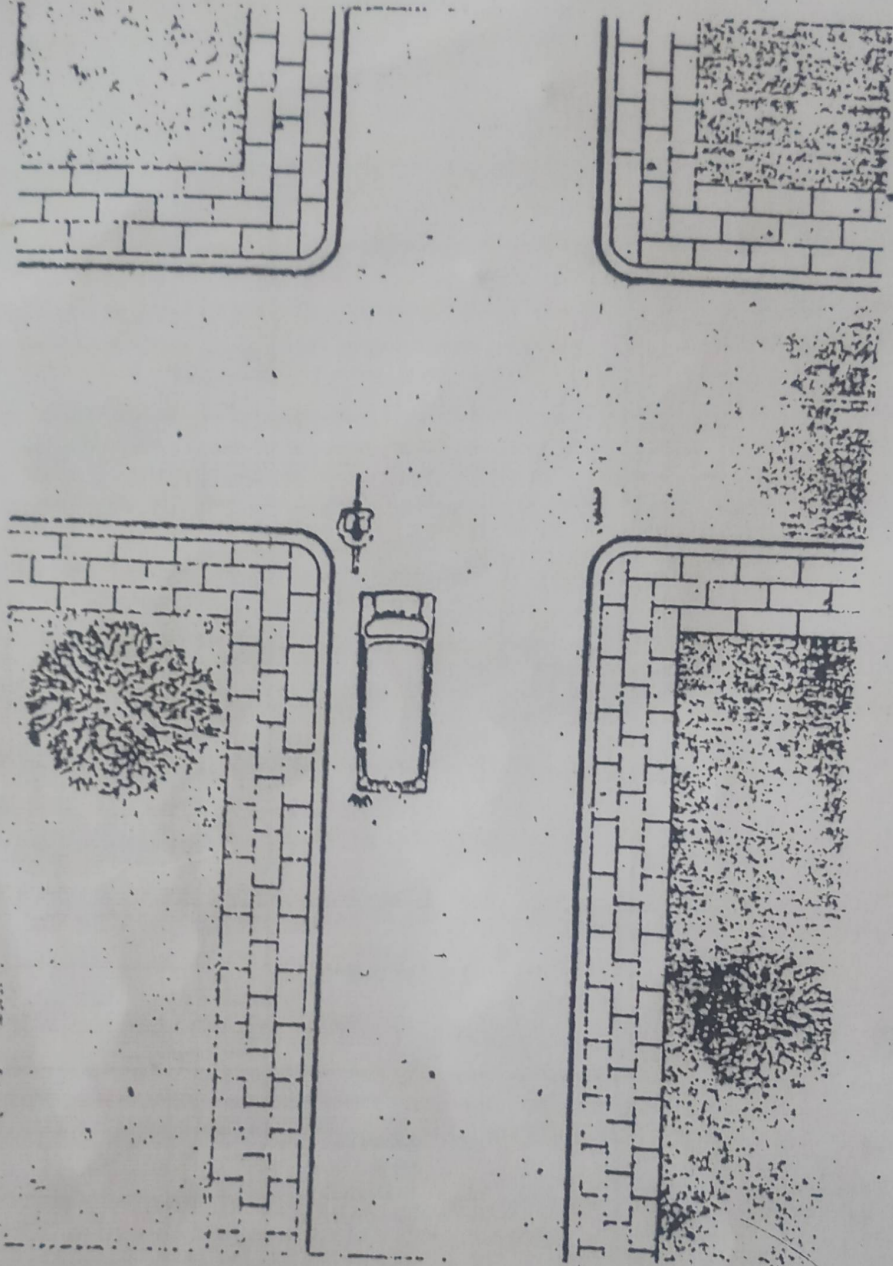
பொதுவாக, தெளிவாக சாலையும், சாலையிலும் அதன் ஓரங்களிலும் உள்ள பொருட்கள் தெரியாமலிருப்பது எதிரில் வரும் வாகனங்களின் பிரதான விளக்குகள் வெளிச்சத்தால் கண்கூகவது, சாலையில் உள்ள ஒளி பிரதிபலிக்காத பொருட்களைக் காண இயலாமல் போவது போன்ற காரணங்களால் இரவில் வாகனங்களை ஒட்டுவது கடினமாகின்றது. இரவில் வாகனங்களை ஒட்டுகையில் விபத்து நேராமல் தடுக்க, கீழ்க்கண்ட முறைகளைக் கடைபிடிப்பது அவசியம்..



படம் - 9

நின்று கொண்டிருக்கும் வாகனத்தை கடந்து செல்லும் முறை

1. சூரிய அஸ்தமனத்திற்கு ஒன்றரை மணி நேரத்திற்குப் பின்னிருந்து சூரிய உதயத்திற்கு ஒன்றரை மணிநேரம் வரையுள்ள நேரத்தில் வாகனத்தை ஒட்டுகையில் பிரதான விளக்குகளை (HEAD LIGHTS) எரியவிடவேண்டும்.



படம் - 10

சாலை சந்திப்பில்முன் செல்லும் வாகனத்தை கடக்கும் முறை மிதிவண்டி ஒட்டி திடீரென வலப்பக்கம் திரும்பக்கூடும். எனவே நின்று மிதிவண்டி சென்ற பின்பு செல்லவேண்டும்.

2. எதிரில் வரும் வாகனத்தின் விளக்கு வெளிச்சம் தெரிந்ததும் உங்கள் வாகனத்தின் வெளிச்சத்தைக் குறைத்து பின்பு

அதிகரிக்கவேண்டும் அல்லது விளக்குகளை அனைத்து, பின்பு எரியவிடலாம். இவ்வாறு செய்வதால் எதிரில் வரும் வாகன ஓட்டி உங்கள் வாகனத்தை எளிதாகக் காண முடியும். எதிரில் வருபவரின் கண்ணைக் கூசாமல் இருக்கவும் இது உதவும்.

பிரதான விளக்குகளின் வெளிச்சம் பகல் வெளிச்சத்தைவிடக் குறைவானது என்பதுடன் சாலையின் இருபுறங்களிலும் உள்ளவற்றையும் அவ்வளவு தெளிவாகக் காண இயலாது என்பதால் இரவில் வேகமாகச் செல்லாதீர்கள். உங்கள் வாகனத்தில் உள்ள விளக்கின் ஒளியால் ஒரு பொருளை அல்லது வாகனத்தைப் பார்த்தபின்பு உங்கள் வாகனத்தை நிறுத்த தேவையான இடைவெளி கிடைக்கும் அளவில் நீங்கள் செல்லும் வேகம் குறைவாக இருப்பது அவசியம்.

நகரங்கள், பெருநகரங்கள் ஆகியவற்றில் உள்ள வெளிச்சம் நிறைந்த சாலைகளிலும் தெருக்களிலும் குறைந்த வெளிச்சமுள்ள விளக்கையே பயன்படுத்தவேண்டும். பெரும் நகரங்களில் சில இடங்களில் பிரதான விளக்கினைப் பயன்படுத்துவது தடை செய்யப்பட்டிருக்கும் ; அதுபோன்ற இடங்களில் பிரதான விளக்குகளைப் பயன்படுத்தக் கூடாது. வெளிச்சம் இல்லாத அல்லது வெளிச்சம் மிகக் குறைவாக உள்ள தெருக்களிலும், நெடுஞ்சாலைகளிலும் செல்லும்போது வெளிச்சம் மிகுந்த பிரதான விளக்கைப் பயன்படுத்தவேண்டும். நெடுஞ்சாலைகளில் செல்லும்போது 560 அடி தூரத்தில் எதிரில் வாகனங்கள் வரும்போது பிரதான விளக்கில் உள்ள அதிக வெளிச்சத்திற்கான பல்பையும், இடையில் உள்ள தூரம் 200 அடியும், அதற்குக் குறைவாகவும் ஆகும்போது குறைந்த வெளிச்சத்திற்கான பல்பையும் பயன்படுத்த வேண்டும்.

எதிரில் வரும் வாகனத்தின் பிரகாசமான விளக்கால் உங்கள் கண்கள் கூசுமானால் நேரடியாக அவ்விளக்குகளைப் பார்ப்பதைத் தவிர்த்து எதிரில் உள்ள சாலையின் இருபுறங்களையும் பாருங்கள். இவ்வாறு செய்வதன்மூலம் எதிரில் வரும் வாகனத்தின் நிலையை அறியலாம்.

இரவில் உறக்கம், களைப்பு மிகுந்தநிலையில் வாகனத்தை ஓட்டாதீர்கள். வாகனத்தின் பின்புறம் சிவப்பு விளக்கு எரிவதை உறுதிப்படுத்திக்கொள்ளுங்கள். வாகனத்தைத் திருப்பும்போதும், நிறுத்தும்போதும் ஒளி சமிக்ஞை செய்யுங்கள்.

இரவில் வாகனத்தைச் சாலையில் நிறுத்திவிட்டு செல்ல நேர்ந்தால், முன்புறம் அதற்கான சிறு விளக்குகளையும், (PARKING LIGHTS) பின்புறம் சிவப்பு விளக்குகளையும் எரியும்படி செய்யுங்கள்.

## மழை, மோசமான கால நிலையில் வாகனங்களை ஓட்டுதல்

மழை பெய்துகொண்டிருக்கும்போது குறிப்பாக பலத்த காற்றுடன் மழை பெய்துகொண்டிருக்கும்போது வாகனத்தை ஓட்டுவது ஆபத்தானதாகும். மழையின் காரணமாகவும், கண்ணாடியில் நீர்த்திவலைகள் இருப்பதன் காரணமாகவும் எதிரில் உள்ள வாகனங்களைத் தெளிவாகப் பார்க்க முடியாது. சாலையில் வழக்கும் வாய்ப்பு அதிகம். பலத்த மழையால் சாலையில் நீர் உள்ளபோது, வாகனத்தின் சக்கரங்கள் நீர் சறுக்கு விளையாட்டில் பலகை சறுக்கிச் செல்வதுபோல வாகனத்தின் சக்கரங்கள் செல்லும். இவ்வாறு மணிக்கு 80 கிலோ மீட்டர் வேகம் செல்லும் போது சர்லைக்கும், சக்கரங்களுக்கும் எந்தத் தொடர்பும் இருக்காது. இதுபோன்ற நேரங்களில் வாகனத்தைத் திருப்பினாலோ அல்லது காற்று பலமாக வீசினாலோ கூட சாலையில் சக்கரங்கள் வழக்கி, வாகனம் கவிழும் அபாயம் உண்டு. மழையில் வாகனங்கள் ஓட்டுகையில் விபத்தைத் தடுக்க கீழ்க்கண்ட முறைகளைக் கடைபிடிக்கவேண்டும்.

1. பலத்த மழை, புயலுடன் கூடிய மழை இருக்கையில் வாகனம் ஓட்டுவதைத் தவிர்க்கவேண்டும்.
2. மழை பெய்யத் துவங்கியதும் சாலையில் உள்ள எண்ணெய்ப்பசை போன்ற பொருட்கள் மழை நீருடன் கலந்து

சாலை வழக்கலாம். எனவே, மழை பெய்யத்துவங்கி அரைமணி நேரம் வரை வாகனங்களை ஒட்டுவதைத் தவிர்ப்பது நல்லது.

3. மழை பெய்யும்போது வாகனத்தை மெதுவாகவும், கவனமாகவும் ஓட்டவேண்டும். இரண்டாம் கியரிலேயே செல்வது நல்லது. வேகமாகத் தடையைப் (பிரேக்கை) பயன்படுத்தாதீர்கள்.
4. முன்னால் செல்லும் வாகனத்திற்கும், உங்கள் வாகனத்திற்கும் இடையே உள்ள இடைவெளி, சாதாரண நேரங்களைப்போல இரண்டு மடங்கு இருக்குமாறு பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும்.
5. தூறல் விழத்துவங்கியதும் காரின் முன் கண்ணாடியில் உள்ள துடைப்பாணை இயங்கச்செய்தால் கண்ணாடியில் உள்ள மண், தூசி போன்றவை அதில் பசைபோல பூசிக்கொள்ள ஏதுவாகும், எனவே, மழை துவங்கி ஓரிரு நிமிடங்களுக்குப் பிறகே துடைப்பாணை இயக்கவேண்டும்.
6. இயன்றவரை தடையை (பிரேக்கை)ப் பயன்படுத்துவதையும், வேகமாகத் திரும்புவதையும் தவிர்ப்பது நல்லது. சக்கரங்களுக்குச் சாலையில் சரியான பிடிப்பு கிடைக்கும் வரை வாகனம் ஓட்டும் வளையத்தை (ஸ்டேரிங்கை) வலுவாகப் பற்றியிருப்பது நல்லது.
7. நீர் தேங்கியுள்ள இடத்தில் அல்லது தண்ணீர் அதிகமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் இடத்தில் வாகனத்தை ஓட்டிச்செல்வதைத் தவிர்ப்பது நல்லது. இவ்வாறு செய்கையில் என்ஜின் போன்ற முக்கிய பாகங்களில் நீர் புகுந்து வண்டிக்கு அதிக சேதத்தை ஏற்படுத்தலாம். நீர் உள்ள இடத்தில் நின்றுகொண்டு இருக்கும் கார்கள், மற்ற பொருட்கள் உள்ள நிலையைக் கொண்டும், சாலையில் மற்ற வாகனங்கள் செல்கின்றனவா? என்பதை முடிவு செய்யவேண்டும்.

8. நான்கு சக்கர அல்லது கனரக வாகனங்களில் இதுபோன்ற இடங்களில் செல்லும்போது எல்லாச் சக்கரங்களும் நீரிலில்லாமல் ஒரு பக்க சக்கரங்களாவது நீரில்லாத அல்லது நீர் அதிகமில்லாத இடத்திலிருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும்; நீரின் அலைகளால் வாகனத்தின் நிலை பாதிக்கப்படாமலிருக்க இது உதவும்.
9. நீர் தேங்கியுள்ள இடத்தில் செல்லும்போது மெதுவாகவும், ஒரே சீரான வேகத்திலும் செல்லவேண்டும். தடையை உபயோகிக்கவேண்டியிருந்தால் மெதுவாகவும், சீராகவும் இயக்கவேண்டும்.
10. நீர் தேங்கிய இடத்திலிருந்து வெளியே வந்ததும் தடைகள் (பிரேக்குகள்) மென்மையாகவும், ஒரே சீராகவும் இயங்குகின்றனவா? என்பதைச் சரிபார்க்கவேண்டும். அவை ஈரமாக இருந்தால் தடை இறுக்கமாக இருக்கலாம் அல்லது ஒரு பக்கமாக இழுக்கக்கூடும்; தடைகளை உலரச் செய்யவேண்டும்.

## பனிமூட்டம், பனிப்பொழிவு

பனிமூட்டம் நிறைந்த நேரங்களில் வாகனத்தை ஒட்டிச் செல்கையில் வாகனத்தின் விளக்கொளி பனிமூட்டத்தில் பட்டு, பிரதிபலித்து நமது கண்ணையே கூசச்செய்யும், பிரதான விளக்கின் ஒளி குறைவான பல்பையே பயன்படுத்தவேண்டும். சாலையின் விளிம்புகளைப் பார்க்கவேண்டும். பத்திரமான பயணத்திற்கு அது வழி வகுக்கும். விளக்குகளைப் பயன்படுத்தினாலும் பனிமூட்டம் காரணமாகச் சாலையில் உள்ளவற்றைத் தெளிவாகக் காண இயலாமலும், முன்னேயுள்ள வாகனத்திற்கும், உங்கள் வாகனத்திற்கும் உள்ள இடைவெளியைச் சரியாக நிர்ணயிக்க இயலாமலும் இருக்கும். எனவே, மெதுவாகவே செல்லவேண்டும். நீங்கள் செல்லும் சாலையில் பனிமூட்டத்தின் அடர்த்தி இடத்திற்கு இடம்



மாறுபடலாம். அதற்கேற்ப வேகத்தை அமைத்துக்கொள்வதுடன் நிலைக்குத் தக்கவாறு உடனே செயல்படத் தயாராக இருக்கவேண்டும். பனிமூட்டம் அதிகமாக இருந்தால் அது நீங்கும்வரை மிக அவசரமாக இருந்தாலன்றி வாகனத்தை ஓட்டாமலிருப்பது நல்லது.

பனிப்பொழிவு உள்ளபோதும் சாலை சரியாகத் தெரியாது. எனவே, பிரதான விளக்கைப் பயன்படுத்தவேண்டும். சாலையில் உள்ள குறியீடுகளைப் பனி அடிக்கடி மறைக்கலாம். அதனால் வாகன ஓட்டி சாலையின் ஓரங்களைத் தாண்டியோ, பிற வாகனங்களுக்கு நெருக்கமாகவோ வாகனத்தை ஓட்ட நேரலாம்.

திரும்பவும், நிற்கவும் பயன்படும் நேரம் அதிகமாக இருக்கும் சாலைக்கும், சக்கரங்களுக்கும் இடையே உள்ள பனி உடனே வாகனத்தை நிறுத்த இயலாது செய்யும். சாலை வழக்கக்கூடும். எனவே, மிகுந்த கவனத்துடன் செல்லவேண்டும்.

## வேகம், விவேகம் அல்ல

எவ்வளவு வேகம் செல்லலாம் என்பது இடத்திற்கும், சூழ்நிலைக்கும் ஏற்ப மாறுபடும். நெடுஞ்சாலையில் அனுமதிக்கப்பட்ட வேகத்தில் கிராம சாலைகளில் செல்லக்கூடாது. சாலையில் செல்லும் வேகத்தில் நகர, கிராம எல்லைக்குள் செல்லக்கூடாது. நெரிசல், போக்குவரத்து, குறுகிய பாலங்கள், பள்ளிகள், சாலை சந்திப்புகள், பயணிகள் கடக்கும் இடங்கள் போன்ற இடங்களில் மெதுவாகவே செல்லவேண்டும்.

நெரிசல் நிறைந்த நகரங்களில் வேகமாக வாகனங்களை ஓட்டிச் செல்வது விபத்துக்களையும், அதன் கடுமையையும் அதிகரிக்கும். அப்படி வேகமாகச் செல்வதால் நிறைய நேரத்தை மிச்சப்படுத்த முடியுமா? இல்லை என்பதே உண்மை. சென்னை போன்ற பெருநகரங்களில் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்கு நிதானமாகச் செல்வதற்கு பதில், வேகமாகச் சென்றால் மூன்று அல்லது ஐந்து நிமிடங்கள்தான் மிச்சப்படும். 5 நிமிடங்களை மிச்சப்படுத்த உயிரைப் பணயம் வைப்பது அறிவுடமையாகாது.

கரடுமுரடான சாலைகளிலும், சாலைத்தடைகள் உள்ள இடங்களிலும், ரயில் பாதைகளைக் கடக்கையிலும் வேகத்தைக் குறைத்து விழிப்புணர்வுடன் செல்லவேண்டும். வேகமாகச் சென்றால் வண்டியை கட்டுப்படுத்திவது கடினம். இரு சக்கர வாகனங்களில் செல்வோர் மேற்குறிப்பிட்ட இடங்களில் அதிக கவனத்துடன் செல்லவேண்டும். ஏனெனில், வண்டியைச் சமநிலையில் வைத்திருப்பதும் (பேலன்ஸ் செய்வதும்) அவர்கள் பொறுப்பாகிறது. விழிப்புணர்ச்சியின்றி வேகமாகச் சென்றால் வண்டியிலிருந்து தூக்கி எறியப்படலாம்.

தானியங்கி சைகைகளில் மஞ்சளிலிருந்து பச்சை வருவதற்குள் உறுமிக்கொண்டு எரியத் தொடங்கும் முன் சென்றுவிடலாம் என்று மிக வேகமாகச் செல்லும்போதும் நிறைய பேர் விபத்திற்கு உள்ளாகிறார்கள்:

## தடைசாதனம் இயங்காமல் போகும்போது (BRAKE FAILURE)

தடைசாதனங்கள் இயங்காவிட்டால் உடனே கீழ்க்கண்ட முறைகளைக் கடைபிடிக்க வேண்டும்.

1. வேகமாகவும், முழு பலத்துடனும் தடைகட்டையை (BRAKE PEDAL) அழுத்தவேண்டும். இவ்வாறு செய்வது வேகத்தைக் குறைக்க அல்லது வாகனத்தை நிறுத்த உதவும். பவர் பிரேக்காக இருந்தால் இவ்வாறு மூன்றுமுறை அழுத்துவது அதை மீண்டும் இயங்கச் செய்யும்.
2. கியர்கள் 4,3,2,1 என்று குறைத்துக்கொண்டே வரவேண்டும்.
3. வாகனத்தை நிறுத்திவிட்டுச் செல்கையில் பயன்படுத்தும் கை தடையை மெதுவாகப் பயன்படுத்தவேண்டும். ஆனால், வாகனம் வழுக்கும் (கவிழும்) நிலை ஏற்பட்டால் உடனே அத்தடையை நீக்கத் தயாராக இருக்கவேண்டும்.
4. வேகத்தைக் குறைக்க ஏதுவான இடம்நோக்கியோ, யாருமில்லாத திறந்த வெளியை நோக்கியோ (அத்தகைய

- இடமிருந்தால்) வண்டியைத் திருப்பவேண்டும்.
5. வாகனத்தை நிறுத்தி இறங்கிய பிறகு தடையைச் சரி செய்யாமல் மீண்டும் அதை ஓட்டக்கூடாது.
  6. நீண்ட தூர மலைச்சாலைப் பயணம் போன்றவை மேற்கொள்ளும்போது தொடர்ந்து தடைக்கட்டையை அழுத்திக் கொண்டிருந்தால் தடைகள் தளர்ந்தோ, இயங்காமலோ போகலாம். எனவே, இதுபோன்ற பயணங்களில் தடைகளைத் தொடர்ந்து பயன்படுத்தாமல் வேகத்தைக் குறைக்க குறைந்த கியர்களுக்கு மாறுவது நல்லது.

## வாகனங்களை நிறுத்துதல்

சாலையின் இடப்புற ஓரங்களில்தான் வாகனங்கள் நிறுத்தப்படவேண்டும். வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கான கோடிடப்பட்ட இடங்களில் கோடுகளுக்கு உள்ளேயே நிறுத்தவேண்டும். பேருந்து நிற்குமிடம், வாடகை வாகனங்கள் நிற்குமிடம், வாகனங்கள் நிறுத்தக்கூடாது. வாகனங்களை நிறுத்திவிட்டுச் செல்லும்போது கைத்தடையைப் போட்டுவிட்டு, இன்ஜின் நிறுத்தப்பட்டுள்ளதா என்பதை பரிசோதித்துவிட்டு வண்டியின் கதவுகளையும் பூட்டிவிட்டுச் செல்லவேண்டும்.

## மதுவும் - வாகனம் ஓட்டுதலும்

மது அருந்திவிட்டு வாகனம் ஓட்டுவதும், மது அருந்துபவரை ஓட்ட அனுமதிப்பதும் சட்டப்படி குற்றங்களாகும்.

மது அருந்திய ஒருவருக்குப் போதையேறும் முன்பே கண் பார்வை பாதிக்கப்படுகிறது. குடித்துவிட்டு வாகனங்களை ஓட்டும்போது கண் வேலைசெய்யும் திறமையில் 32 விழுக்காட்டை இழந்துவிடுகிறது எனக் கண்டறியப் பட்டிருக்கின்றது. ஆங்கில கண் மருத்துவர் ஒருவரின் ஆய்வு முடிவுப்படி குடித்த சில நிமிடங்களுக்குள் ஓரக்கண்ணால் பார்க்கும் திறமை மிகவும் குறைந்துவிடுகிறது. என்பது

கண்டறியப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் சாலையின் இரு புறங்களிலும் பார்வையைச் செலுத்த முடிவதில்லை.

மதுவில் உள்ள ஆல்கஹாலை இரத்தம் கிரகித்துக் கொண்டபின் உடனடியாகப் பாதிக்கப்படுவது கண் பார்வையை இயக்கும் நரம்புகள்தான். சாதாரண சமயங்களில் எதிரே வந்துகொண்டிருக்கும் வாகனங்களையும், சாலையின் இரு புறங்களிலும் நடந்து சென்றுகொண்டிருக்கும் பாதசாரிகளையும் கண்கள் இமைப்பொழுதில் பதிவு செய்து மூளைக்குச் செய்தியாக அனுப்புகின்றன. அதனால்தான் நாம் வாகனம் ஓட்டிக்கொண்டு இருக்கும்போது எதிர்பாராத வகையில் பாதசாரி ஒருவர் சாலையின் குறுக்கே புகுந்தாலும், எதிர்பாராத குறுக்கீட்டைக் கண் பதிவு செய்து அந்தச் செய்தியை நொடிப்பொழுதில் மூளைக்கு அனுப்பிவிடும். மூளை உடனே கட்டளைகளைப் பிறப்பிக்க கால்கள் தடையை அழுத்தி வாகனத்தை நிறுத்தவும், கைகள் திருப்பும் சக்கரத்தை (ஸ்டேரிங்கை) திருப்பிப் பாதசாரிமேல் படாமல் பார்த்துக்கொள்கின்றன. இவை அனைத்தும் சில வினாடிகளில் நடந்துவிடும். ஆனால், மது அருந்தியிருந்தால் இந்தப் பணிகள் முறையாகவும், விரைவாகவும், நடப்பதில்லை. திடீரென ஒருவர் சாலையின் குறுக்கே வந்தால் கண்கள் இந்தச் செய்தியை மூளைக்கு அனுப்பிவைக்க அதிகநேரம் எடுத்துக்கொள்கின்றன. இதனால், கால்களுக்கு மூளை கட்டளை இடுவதற்குள் குறுக்கே வரும் மனிதர் மீது வாகனம் மோதி விபத்து ஏற்பட்டுவிடுகிறது.

குறைவாகக் குடித்துவிட்டு வாகனம் ஓட்டினால் அதிக பாதிப்பு இருக்காது, எனச் சிலர் கருதுகிறார்கள். இந்தக் கருத்தும் தவறானதே. அதிகம் குடித்தால் அதிகநேரம் போதை இருக்கும் என்பதைத் தவிர, குறைவாகக் குடித்திருந்தாலும், அதிகமாகக் குடித்திருந்தாலும் குடித்ததும் வாகனம் ஓட்டும்போது ஏற்படும் விளைவு ஒரே மாதிரியாகவே இருக்கும். எனவே, மது அருந்தி இருந்தால் வாகனம் ஓட்டாதீர்கள். வாகனம் ஓட்டுவதாக இருந்தால் மது அருந்தாதீர்கள்.

## விபத்துக்கள் நேரும்போது

விபத்தைச் சந்திக்க நேரும்போது அல்லது விபத்து நேர்ந்திருப்பதைக் காணும்போது என்ன செய்யவேண்டும் என்பதைப் பார்ப்போம். விபத்து நேருகையில் நமது பொறுப்புக்களை அடிப்படையாகக்கொண்டு விபத்தை மூன்று வகையாகப் பிரிக்கலாம். (1) விபத்தால் பிறர் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதைக் காணும்போது நமது கடமைகள்; (2) நமது வாகனம் விபத்திற்கு உள்ளாகும்போது நாம் செய்யவேண்டியவை (3) நமது வாகனத்தால் பிறர் பாதிக்கப்பட்டிருந்தால் செய்ய வேண்டியவை.

### 1) விபத்தில் பிறர் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதைக் காண நேரும்போது

விபத்து நேர்ந்திருப்பதைக் காணும்போது நம்மில் பெரும்பாலோர் சுற்றி நின்று வேடிக்கை பார்க்கிறார்கள். அல்லது நமக்கு ஏன் வீண் வம்பு என்று கருதி கண்டுங்காணாதது போல ஒதுங்கிச் சென்றுவிடுகிறார்கள்; இது ஒரு மனிதாபிமானமற்ற செயல். இதுபோன்ற நேரங்களில் பாதிக்கப்பட்டவருக்கு முதலுதவி அளிப்பதும், சரியான மருத்துவ உதவி கிடைக்கச் செய்வதும் அவர்களின் உயிர், உறுப்பு இழப்புக்களைத் தவிர்க்க உதவும். உடனடியாக அருகில் உள்ள காவல்நிலையத்திற்குத் தெரிவிப்பது விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவரின் உடமைகளைக் காக்கவும், சரியான சாட்சிகளின் உதவியால் தவறு செய்தோர் உரிய தண்டனை பெறவும், குற்றமற்றவர்களைத் தவறாகத் தண்டிக்கப்படுவதிலிருந்து காக்கவும் உதவும்.

எலும்பு முறிவு போன்றவை ஏற்பட்டிருந்தால் விபத்திற்குள்ளானவரை இருந்த இடத்திலிருந்து அசைக்கவோ, தூக்கவோ முயலக்கூடாது. சரியான வாகனவசதி செய்த பின்னரே அவரை மருத்துவமனைக்கு எடுத்துச் செல்லவேண்டும். பாதிக்கப்பட்டவருக்கு இரத்தப்பெருக்கு ஏற்பட்டிருந்தால்

அந்த இடத்தை விரலால் அழுத்தவேண்டும். இரத்தப்பெருக்கு அதிகமாக இருந்தால் இரத்தம் வரும் இடத்திற்குமேல் துணி, கயிறு போன்றவற்றால் இறுக்கமாகக் கூட்டவேண்டும். (இவ்வாறு அதிகநேரம் கட்டி வைக்கக்கூடாது).

பாதிக்கப்பட்டவர் அதிர்ச்சிக்கு ஆளாகி இருந்தால் அவரது முகம் வெளிறி காணப்படும். நாடித்துடிப்பு வேகமாக இருக்கும். கடுமையான அதிர்ச்சி சில நேரங்களில் மரணத்திற்கு வழிவகுக்கக்கூடும். எனவே, அவருக்கு அதிர்ச்சிக்கான முதல் உதவியளிப்பது அவசியம். அவரது உடைகளைத் தளர்த்தவேண்டும். கால் தலையைவிட ஒரு அடி உயரமாக இருக்குமாறு அவரைப் படுக்கவைக்கவேண்டும். (தலையில் இரத்தப் பெருக்கு இருந்தால் இவ்வாறு செய்யக்கூடாது). குடிக்க குடான பானம் ஏதேனும் கொடுக்கலாம். இரத்தப்பெருக்கு இருந்தால் குடாக எதுவும் கொடுக்கக் கூடாது. பாதிக்கப்பட்டவருக்கு தைரியமூட்டுவதும் அவசியம்.

பாதிக்கப்பட்டவருக்கு மூச்சோ, இதயத்துடிப்போ அல்லது இரண்டுமோ நின்று போயிருக்கலாம். அவ்வாறு நேர்ந்திருந்தால் அவற்றிற்கான முதலுதவிகளைச் செய்யவேண்டும்.

## 2. செயற்கை மூச்சூட்டுதல்

மூச்சுவிடுவது நின்றுபோயிருந்தால் பாதிக்கப்பட்டவரை தலையைச் சாய்த்தாற் போல் இருக்குமாறு படுக்கவைக்க வேண்டும். மூக்கிலும், வாயிலும் மணல் போன்றவை இருந்தால் அவற்றைத் துடைத்து அகற்றவேண்டும். பின்னர் பாதிக்கப்பட்டவரை மல்லாக்காகப் படுக்கவைத்து அவரது வாயில் வாயை வைத்து பலமாக ஊதவேண்டும். இவ்வாறு ஊதும்போது பாதிக்கப்பட்டவரின் மூக்கை அழுத்திப் பிடித்துக்கொள்ளவேண்டும். ஊதுவதால், உள்ளே செல்லும் காற்று நுரையீரலை அடைந்து அதை விரிவடையச் செய்யும். இதனால் மார்பு உயர்வதைக் காணலாம். பின்னர் ஊதுபவர் வாயை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். மார்பு இறங்கும்போது பாதிக்கப்பட்டவரின் நுரையீரலிலிருந்து காற்று வெளியேறும். பின்னர் முன்புபோல வாயில் ஊதவேண்டும். இவ்வாறு

நிமிடத்திற்கு 12 முறை ஊதவேண்டும். குழந்தையாக இருந்தால் மூக்கிலும், வாயிலும் மாற்றி மாற்றி நிமிடத்திற்கு 30 முறை ஊதவேண்டும்.

### 3. இதயத்தை இயங்கச்செய்தல்

இதயத்தின் இயக்கம் நின்றுவிட்டிருந்தால் அதை இயங்கச் செய்ய முயலும் முன் இதயம் நின்றுவிட்டதா? என்பதைத் திட்டவாட்டமாக அறிந்துகொள்ளவேண்டும். நாடித்துடிப்பும், மூச்சோட்டமும் நின்றுபோய் இருப்பதைக்கொண்டோ, மார்பில் காதை வைத்துப் பார்த்தால் இதயஒலி கேட்காமல் இருப்பதைக்கொண்டோ இதை நிச்சயிக்கலாம். இதயம் நின்றுவிட்டது என நிச்சயமானால் சிறிதும் தாமதிக்காமல் அதை இயங்கச் செய்யவேண்டும்.

ஒரு உறுதியான நிலப்பரப்பில் பாதிக்கப்பட்டவரை மல்லாக்காகக் கிடத்தி முதலுதவி அளிப்பவர் தனது வலது உள்ளங்கையைப் பாதிக்கப்பட்டவரின் மூன்றாவது நெஞ்சு எலும்பின் மீது வைத்து, ஒவ்வொரு முறையும் 3.75 செ.மீ. அழுந்துமாறு நெஞ்செலும்பை நிமிடத்திற்கு 60 முதல் 80 முறை வரை அழுத்திவிடவேண்டும். இவ்வாறு செய்தால் 10, 12 நிமிடங்களில் இதயம் துடிக்கத் துவங்கிவிடும். சில நேரங்களில் பல நிமிடங்கள் இவ்வாறு தொடர்ந்து செய்யவேண்டியிருக்கும்.

பொதுவாக, இதயத்தை இயங்கச் செய்வது, மூச்சோட்டம் ஏற்படுத்துவது இரண்டையுமே ஒரே நேரத்தில் செய்யவேண்டியிருக்கும். ஒருவர் மட்டும் முதலுதவி அளிக்கையில் இரண்டு முறை நுரையீரலில் (வாயில்) ஊதிவிட்டு 15 முறை இதயத்தைப் பலமாக அழுத்திவிடவேண்டும். முதலுதவி செய்யுமிடத்தில் இருவர் இருந்தால், ஒருவர் வினாடிக்கொருமுறை வீதம் 5 முறை இதயத்தை அழுத்திவிடவும். மற்றவர் நுரையீரலில் ஒருமுறை ஊதவேண்டும்.

### 4. உங்கள் வாகனம் விபத்திற்குள்ளானால்

விபத்து நேர்ந்ததும் பயந்துவிடக்கூடாது. வண்டியைத்

தனியாக விட்டுச்செல்லாமல் அதற்குக் காவலாக ஒருவரை நிறுத்தவேண்டும். காவல்துறையினர் அனுமதிக்கும்வரை வாகனத்தை அங்கிருந்து அகற்றக்கூடாது.

விபத்தில் வாகனத்தில் இருப்போருக்கோ, மற்றவர்களுக்கோ காயமோ, மரணமோ, சொத்து சேதமோ ஏற்பட்டிருந்தால் விபத்து நேர்ந்த 24 மணிநேரத்திற்குள் அருகில் உள்ள காவல் நிலையத்தில் காப்பீட்டு (இன்சூரன்ஸ்) சான்றுகளுடன் தெரிவிக்க வேண்டும். பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு முதலுதவி செய்யவும் சரியான மருத்துவ உதவி கிடைக்கவும் வழி செய்யவேண்டும்.

எந்தப்பக்கமும் சாராத இரண்டு சாட்சிகளின் பெயர், முகவரிகளைக் குறித்துக்கொள்ளவேண்டும். விபத்து நடந்த காட்சியின் வரைபடத்தை வரைந்துகொள்ளவேண்டும். விபத்து நடக்கும் முன் வரிசையாய் நடந்த நிகழ்ச்சிகளைக் குறித்துக் கொள்ளவேண்டும்.

வேறொரு வாகனத்துடன் மோதியிருந்தால் அதன் ஓட்டுநரின் பெயர், முகவரி, வாகனத்தின் பதிவு எண் போன்றவற்றையும், வாகனத்தின் உரிமையாளரின் பெயர், முகவரி, காப்பீட்டு செய்திருப்பதும் தெரிடாபான விவரங்களையும் குறித்துக் கொள்ளவேண்டும்.

வாகனம் காப்பீட்டு (இன்சூரன்ஸ்) செய்யப்பட்டிருந்தால் அதைச் சீர் செய்யும் செலவையும், வாகனத்தைப் பணிமனைக்கு எடுத்துச் சென்று திரும்பவும் ஆகின்ற தொகையையும் காப்பீட்டு நிறுவனம் ஏற்கும். மிகக்குறைந்த சேதமாக இருந்தால் காப்பீட்டு நிறுவனத்திடம் செலவைக் கேட்காமலிருப்பதே நல்லது. ஏனெனில், உதவித் தொகை பெறுவதற்கான ஊக்குவிப்புத்தொகை (நோ கிளேப் போனஸ்) கிடைக்காமல் போய்விடும். சேதம் அதிகமாக இருந்தால் காப்பீட்டு நிறுவனத்திடம் உடனே தெரிவிக்கவேண்டும். சந்தா (பாலிசி) எண்ணையும், பிற விவரங்களையும் தெரிவிக்க வேண்டும். உதவித்தொகை கேட்புப் படிவத்தை முழுமையாகவும், உண்மையாகவும் நிரப்பி அனுப்பவேண்டும். சில முக்கிய



தகவல்கள் நேரடியாகக் கேட்கப்படாமல் இருந்தாலும் படிவத்தில் குறிப்பிடவேண்டும். வாகனத்தைச் சரிசெய்யும் பணிமனையிலிருந்து ஒரு மதிப்பீட்டு அறிக்கையை வாங்கி அத்துடன் இணைத்து அனுப்பவேண்டும். காப்பீட்டுக் கழகத்தின் ஒப்புதல் கிடைத்தும் வாகனத்தைச் சீர் செய்யலாம். (மேலும் விவரங்களுக்கு இழப்பீடுகள் பெறுதல் என்ற பகுதியை பார்க்கவும்)

## 5. உங்கள் வாகனத்தால் மற்றவர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருந்தால்

விபத்து நேர்ந்ததும், பயப்படவோ, பதட்டப்படவோ கூடாது. எவருக்கேனும் காயமோ, மரணமோ, சொத்து சேதமோ ஏற்பட்டிருந்தால் 24 மணி நேரத்திற்குள் அருகில் உள்ள காவல்நிலையத்திற்குத் தெரிவிக்கவேண்டும். உங்கள் வாகனத்தின் பதிவு புத்தகம் (ஆர்.சி.புத்தகம்) ஓட்டுநரின் உரிமம் (லைசென்ஸ்) ஆகியவற்றையும், காப்பீட்டு ஆவணங்களையும் அவர்களிடம் காட்டவேண்டும்.

காயமுற்றவர்களுக்கு முதலுதவி செய்யவும், உடனே மருத்துவ உதவி கிடைக்கச் செய்யவும், வேண்டும். இவ்வளவு தொகை உடாகக் கொடுப்பேன் என பாதிக்கப்பட்டவரிடமோ, ஏனையோரிடமோ கூறாதீர்கள். நீதிமன்றத்தில் சாட்சி சொல்லத் தயாராக இருக்கும் இருவரின் வாக்குமூலங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளுங்கள்.

காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு விபத்து பற்றிய விவரங்களை முழுமையாகத் தெரிவியுங்கள். உதவி கேட்கும் படிவத்தை நிரப்பி அனுப்புங்கள். உங்கள் வாகனத்தின் பதிவுச் சான்றையும் (ஆர்.சி) ஓட்டுநர் உரிமத்தையும் சரிபார்க்க அனுப்புங்கள்.

காவல் துறையினரால் உங்கள் மீது வழக்கு தொடரப்பட்டால், தக்கபடி தற்காப்பு செய்துகொண்டு, நடந்தவற்றைக் காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு தெரிவியுங்கள். விபத்தி் தொடர்பான அறிக்கைகள் (நோட்டீசுகள்) ஆணைகள் (சமமனகள்) ஆகியவற்றைக் காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு

அனுப்பினால் அவர்கள் உங்களுக்காகத் தேவையான  
நடவடிக்கைகளை எடுப்பார்கள்.

## இரு சக்கர வாகன ஓட்டிகள் கவனத்திற்கு...

இரு சக்கர வாகனங்களில் செல்சையில் மிதமான வேகத்தில் (50 கி.மீ/மணி) செல்வது விபத்தைத் தவிர்க்க உதவும். தார்சாலை அல்லது சிமெண்ட் சாலைகளில் செல்லும்போது சாலையின் விளிம்பில் செல்லக்கூடாது. மிகவும் அவசியம் இருந்தால் ஒழிய, கைகளை ஹேண்டிள்பாரிலிருந்து எடுக்கக்கூடாது. முன்னே செல்லும் வாகனத்தைத் தொடரும்போதோ, இடமாற்றுவதற்கு ஒரு வாகனத்திற்குப் பின்னால் செல்லும்போதோ வாகனத்தின் மத்தியில் அதைப் பின்தொடர்ந்து செல்லாமல் வாகனத்திற்கு வலதுபுற அல்லது இடது புறமாகச் செல்வது நல்லது. முன் செல்லும் வாகனம் திடீரென நின்றால் அதன்மீது மோதிவிடாமல் ஒரு பக்கத்தில் திரும்பி நிற்க இது உதவும்.

வேகமாகச் செல்லும்போதும், அல்லது மெதுவாகச் செல்லும்போதும், திடீரென வாகனத்தை நிறுத்தவேண்டுமானால் உடனடியாகக் கியரை 3,2 என மாற்றிக் கொண்டே பிரேக்கைப் பிடித்தால் பிரேக் வழக்காமல் உடனே நிற்க உதவும். இப்படி செய்வதால் பிரேக் பிடிக்காமல் போனால்கூட வேகத்தைக் குறைத்து ஆபத்தைக் குறைக்கலாம். வேகமாகவோ, மெதுவாகவோ செல்லும்போது கியரை நியூட்ரலுக்கு கொண்டு வந்து பிரேக் போடக்கூடாது. இவ்வாறு செய்தால் பிரேக் வழக்கிக்கொண்டு பிடிக்காமற்போகலாம். ஒரு பக்கமாக விழுந்துவிடும். அல்லது திசை திரும்பிவிடும் அபாயம் உண்டு. மலைப்பாதையில் கீழே இறங்கி வரும்போது இன்ஜினை நிறுத்தக் கூடாது. இவ்வாறு செய்தால் பிரேக் பிடிக்காமற்போய் விபத்து நேரலாம். முன் பிரேக்கைப் பிடிக்கக்கூடாது. திருப்பங்களில் செல்லும்போது 4வது கியரில் செல்வதைவிட 3வது கியரில் செல்வது நல்லது; சறுக்கவோ, வழக்கவோ செய்யாது.

முன், பின் சக்கரங்களுக்கு முறையே 20,25 காற்றுதான் வைக்கவேண்டும். கூடுதலாகக் காற்றுவைத்தால் சாலைக்கும்,

சக்கரங்களுக்கும் பிடிப்பில்லாமற்போய், வண்டியை உடனே நிறுத்த இயலாமல் விபத்து ஏற்படலாம்.

பன்றிகள் நடமாட்டம் உள்ள இடமாக இருந்தால் குறைந்த வேகத்திலேயே செல்லவேண்டும். பன்றி எந்தநேரம் குறுக்கே செல்லும் எனக்கூற முடியாது என்பதுடன் பன்றியின் உடலில் கொழுப்பு அதிகமாக இருப்பதால் வாகனத்தைச் சறுக்கச் செய்யும் வாய்ப்பு அல்லது ஓட்டிச் செல்பவர் வாகனத்திலிருந்து தூக்கி எறியப்படும் வாய்ப்பு அதிகம்.

பெண்கள் இரு சக்கர வாகனங்களில் உட்காரும் முன் முந்தானையை இழுத்து இடுப்பில் சொருகிக்கொள்ளத் தவறக்கூடாது. இரு சக்கர வாகனங்களில் செல்லும் பெண்கள் ஐட்டி அணியத் தவறக்கூடாது. பின்னால் பெண்களை ஏற்றிச் செல்பவர்கள் விளையாட்டாகக்கூட திடீரென வாகனத்தைக் கிளப்பவோ, திடீரென பிரேக் போடவோ கூடாது. இவ்வாறு செய்தால் பின்னால் அமர்ந்திருப்பவர் நிலைகுலைந்து கீழே விழுந்துவிடக்கூடும்.

இரு சக்கர வாகன விபத்துக்களால் ஏற்படும் மரணங்களில் பெரும்பாலானவை தலைக் காயங்களாலேயே ஏற்படுகின்றன. இதனைத் தவிர்க்க தலைக் கவசம் (ஹெல்மெட்) அணிவது மிகவும் அவசியம். தலைக்கு வந்தது தலைகவசத்துடன் போய்விடும் அல்லவா?

கார் மற்றும் கனரக வாகன

ஓட்டிகள் கவனத்திற்கு....

காரோட்டுவது ஒரு கலை. வேகமாக ஓட்டுவது என்பது முக்கியமல்ல; விபத்துக்கள் ஏதுமின்றி ஓட்டுவது என்பதே சிறப்பு. தான் ஓட்டுகையில் ஒருமுறைகூட விபத்தே நேர்ந்ததில்லை என்பதே ஒரு திறமையான காரோட்டிக்கு அடையாளம்.

எப்போதும் மிக மெதுவாக வாகனம் ஓட்டுவது மட்டுமே விபத்துக்களைத் தவிர்க்க உதவுவதில்லை. மிக அதிமான வேகத்தைப் போலவே மெதுவான வேகத்தில் செல்லும்போதும்

வபத்துக்கள் ஏற்படுவதுண்டு. எந்த நேரத்திலும் நினைத்த  
மாத்திரத்தில் வாகனத்தை ஆபத்து ஏதுமின்றி திருப்பவோ,  
நிறுத்தவோ கூடிய கட்டுப்பாடான வேகமே சரியான  
வேகமாகும்.

வண்டியை எடுக்கும்போதே முதலில் அதன் தடைச்  
சாதனங்களும், முன்புற, பின்புற விளக்குகளும், ஒலியெழுப்பும்  
அமைப்பும் (HORN) சரியாக வேலை செய்கின்றதா? என்பதைச்  
சரிபார்த்துக்கொள்ளவேண்டும்.

வண்டியின் வேகம் அல்லது திசையை மாற்றும் முன்,  
பின்காட்சி கண்ணாடியில் கவனிக்கவேண்டும். வலது பக்கம் மிக  
நெருக்கமாக வண்டிகள் வந்தால் அவைகளின் உருவம்  
கண்ணாடியில் தெரியாது. அப்படி வானகங்கள் ஏதேனும்  
வருகிறதா? என்பதை விரைவாக நோட்டமிட்டு, பிறகு  
திருப்பவேண்டும். முன்னால் சென்று கொண்டிருக்கும்  
வாகனத்திற்கு மிக நெருக்கமாகச் சென்று கொண்டிருக்கக்கூடாது.  
அப்படிச் செல்வது (முன்னால் செல்லும் வாகனம் வேகத்தைக்  
குறைத்தல், நின்றல், திரும்புதல் போன்ற நிலையில்) ஆபத்தை  
விளைவிக்கும்.

வேகத்தை நிச்சயித்துக்கொள்ளவேண்டும். சாலையில்  
வளைவுகள் போன்றவற்றைக் காட்ட வைக்கப்பட்டிருக்கும்  
சாலைக்குறிகளைக் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும்.  
எக்காரணத்தைக்கொண்டும் வேகத்தை எச்சரிக்கையையோ,  
போக்குவரத்துக் காவல்துறை சைகைகளையோ மீறிச்  
செல்லக்கூடாது.

உடல்நலக்குறை, காரணமாக முழுக்கவனம் செலுத்தி  
வாகனத்தைச் செலுத்த இயலாதுபோன நிலையிலோ, மது  
அருந்திய மயக்கத்துடனோ கவலைகள் நிரம்பிய  
மனநிலையிலோ, தூக்க கலக்கத்துடனோ வாகனத்தை ஒட்டிச்  
செல்லக்கூடாது. தூக்கம் வரும் உணர்வு ஏற்பட்டால்  
வாகனத்தை உடனே நிறுத்தி, ஓய்வு எடுத்த பின்பே புறப்பட்டுச்  
செல்லவேண்டும்.

வாகன ஒட்டியின் அருகில் ஒருவர் அமர்ந்து பேசிக்கொண்டு

வ்ருவது அவரது கவனம் திசை திரும்பக் காரணமாக, விபத்தையேற்படுத்தலாம்.

கார் ஓட்டும்போது திருப்பும் வளையத்தில் (STEERING) கையைக் குறுக்காக வைத்துக்கொள்ளக்கூடாது. படத்தில் உள்ளபடி வளையத்தைப் பிடித்திருப்பதே சரியான முறையாகும்.

சாதாரணமாக வாகனத்தை நிறுத்தும்போது முதலில் ஆக்ஸிலேட்டரில் காலை எடுத்தபின்பு தடை (பிரேக்) யை மெதுவாக அழுத்தவேண்டும். வாகனம் நிற்பதற்குச் சில வினாடிகளுக்கு முன்னால் கிபரை நியூட்ரலுக்குக்கொண்டு வந்து வாகனத்தை நிறுத்தவேண்டும்.

பின்பக்கமாக (REVERSING) வாகனத்தைச் செலுத்தும் முன், பின்னால் வரும் எவருக்கும் அல்லது எந்த வாகனத்திற்கும் அதனால் தொல்லையில்லை என்பதை உறுதிப்படுத்திக்கொண்ட பின்பே செலுத்தவேண்டும். பக்க சாலைகளிலிருந்து பிரதான சாலைக்குப் பின்பக்கமாக வாகனத்தைச் செலுத்தக்கூடாது.

மலைப்பாதைகளில் கீழ் நோக்கி வரும் வாகனங்கள் மேல்நோக்கி செல்லும் வாகனங்களுக்கு வழிவிடவேண்டும். மலையில் ஏறும்போது எந்த கியரைப் பயன்படுத்துகிறீர்களோ அதே கியரிலேயே இறங்கும்போதும் செல்லவேண்டும். மலையிலிருந்து இறங்கும்போது கியரை நியூட்ரலுக்குக் கொண்டு வரவோ, என்ஜினை நிறுத்தவோ கூடாது. இவ்வாறு செய்தால் தடைகள் (பிரேக்) இயங்காமல் போகலாம். மலையில் இருந்து இறங்கும்போது தடையை (பிரேக்கை) மட்டும் நம்பி இருக்கக்கூடாது.

## இரவில் வாகனம் ஓட்டுதல்

இரவில் வாகனத்தை ஓட்டவேண்டியிருந்தால் வண்டியை எடுக்கும் முன், பிரதான விளக்குகளும், சாலையில் நிறுத்தியிருக்கும்போது பயன்படுத்தப்படும் விளக்குகள் (PARKING LIGHTS) பின்புற சிவப்பு விளக்குகள் மற்றும் இட, வலப்புறங்களில்

திரும்புகையில் பயன்படுத்தப்படும் சைகை விளக்குகள் ஆவியவை சரியான நிலையில் இருக்கின்றதா? என்பதைப் பார்த்த பின்பே வாகனத்தை எடுக்கவேண்டும்.

## இருபக்க பிரதான விளக்குகளையும் பயன்படுத்துதல்

நான்கு சக்கர அல்லது கனரக வாகனங்களை இரவில் செலுத்தும்போது சிலர் அவற்றின் இருபக்க பிரதான விளக்குகளையும் பயன்படுத்தாமல் ஒருபக்க பிரதான விளக்கை மட்டுமே பயன்படுத்துகிறார்கள். இவ்வாறு செய்வது, குறிப்பாக இடது பக்க விளக்கை மட்டுமே எரியச்செய்வது மிகவும் ஆபத்தானதாகும். இவ்வாறுசெய்வதால் எதிரில் வருஷோர் அவற்றை இருசக்கர வாகனம் எனச் சுருதிக் கொண்டு (விளக்கில்லாத பக்கத்தில்) மோதிக்கொண்டதால் ஏற்பட்ட விபத்துக்களும் அவற்றால் ஏற்பட்ட உயிர், உறுப்பு இழப்புகளும் ஏராளம். எனவே, இத்தகைய வாகனங்களை ஓட்டிச் செல்கையில் கண்டிப்பாக இருபுற பிரதான விளக்குகளையும் பயன்படுத்தவேண்டும். ஒரு விளக்கு பழுதுபட்டிருத்தல் போன்ற காரணங்களால் ஒரு பக்க விளக்கை மட்டுமே பயன்படுத்த முடியும் என்ற நிலையிருந்தால் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கையில் பயன் படுத்தப்படும் சிறுவிளக்கை (parking lights) இருபுறமும் எரியச்செய்யவேண்டும்.

## வாகனத்திலிருந்து இறங்குதல்

வாகனத்திலிருந்து இறங்கும்போது சாலையில் வேறு வாகனம் வருகிறதா? என்பதைக் கவனித்து, பின்பே இறங்கவேண்டும். பயணம் செய்வோர் இடப்பக்கமாகவே இறங்கவேண்டும். ஒடிக்கொண்டிருக்கும் பேருந்திலிருந்தோ, சைகைக்காக வாகனம் நின்றுகொண்டிருக்கும்போதோ இறங்கக்கூடாது.

காரில் குழந்தைகளை ஏற்றிச் செல்லும்போது கடைப்பிடிக்க வேண்டிய பாதுகாப்பு முறைகளை

குழந்தைகளை காரின் முன்புற இருக்கையில் உட்காரவைத்து அழைத்து செல்வதை தவிர்ப்பது நல்லது. அவ்வாறு உட்காரவைத்து அழைத்துச் செல்ல நேர்ந்தால் இருக்கை பெல்ட்டை கண்டிப்பாக போடவேண்டும். காரை கிளப்பு முன்க்தவுகள் சரியாக மூடப்பட்டிருக்கிறதா? என்பதை சரி பார்க்கவேண்டும். குழந்தைகள் வாகனம் ஓட்டுபவரின் கவனத்தை சிதறடிக்கும்படி பேசிக்கொண்டோ, பாடிகொண்டோ, விளையாடிக் கொண்டோ இருக்காமல் பார்த்துக் கொள்ளுங்கள்; வாகனம் ஓட்டுபவரின் கவனம் சிதறினால் விபத்து நேரலாம்.

உங்கள் திறமையைக் காட்டுவதாக கருதிக்கொண்டு வேகமாகவோ, அதிக ஸ்டைலாகவோ, அலட்சியமாகவோ வாகனத்தை ஓட்டாதீர்கள். இவற்றைவிட பாதுகாப்பு முக்கியம்.

குழந்தையை பள்ளி போன்ற இடங்களில் இறக்கி விடும்போதோ, ஏற்றிச் செல்லும்போதோ, குழந்தைக்காக காத்திருக்கும்போதோ, வாகனத்தை அதிகநேரம் நிறுத்தாதீர்கள். அதேபோல குழந்தையை வாகனத்தில் ஏற்றிக் கொண்ட உடனே புறப்பட்டுச் செல்லுங்கள்.

## விபத்து நேருகையில்

வாகனத்தின் சக்கரங்கள் வழக்குதல் (SKIDDING)

சக்கரங்கள் வழக்கும்போது வாகனத்தின் மீதான கட்டுப்பாட்டை ஓட்டுனர் இழந்துவிடுகிறார். இதனால் வாகனம் கவிழவோ, வழக்கிச் சென்று வேறு வாகனத்தின் மீது அல்லது பொருளின் மீது மோதி விபத்து நேரவோ செய்யலாம். முன் எச்சரிக்கை உணர்வுடன் செயல்பட்டால் இவ்வாறு நேருகை



தவிர்க்கலாம். சக்கரங்கள் வழக்குதலை தவிர்க்க கீழ்க்கண்ட  
முறைகளை கடைபிடிப்பது அவசியம்.

1. சக்கரங்கள் (டயர்கள் அதிகம் தேயாமல்) நல்ல நிலையிலும்  
அவற்றில் காற்றழுத்தம் சரியான அளவிலும் இருக்குமாறும்  
பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.
2. வழக்கும் சாலைகளில் மெதுவாக செல்ல வேண்டும்.
3. கனரக வாகனங்களில் அதிக பாரம் ஏற்றும்போது ஒரு  
பக்கத்தில் அதிகமாகவும், மற்றொருபக்கம் குறைவாகவும்  
இல்லாமல் சமசீராக நிரப்ப வேண்டும்.
4. எண்ணெய் பசை காணப்படும் இடங்களில் (குறிப்பாக  
போக்குவரத்து வாகனங்கள் நிற்கும் இடங்கள் போன்ற  
பகுதிகளில்) வாகனத்தை செலுத்துவதை தவிர்க்க வேண்டும்.
5. ஈரமான சாலைகளில் குறிப்பாக நன்றாக காய்ந்து சில  
மணிநேரங்களுக்கு முன்பு மழை பெய்தது போன்ற  
காரணங்களால் நனைந்துள்ள சாலைகளில் மிக கவனமாக  
வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்ல வேண்டும்.
6. சாதகமில்லாத சாலைகளில் (UNFAVOURABLE ROADS)  
குறிப்பாக சாலை வளைவுகளிலும் (BENDS) சாலை  
முனைகளிலும் (CORNERS) மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும்.
7. மழை, பனிப் பொழிவு உள்ள காலங்களில் சாலை  
வழுக்கக்கூடும். அதேபோல மிகுந்த வெப்பம் காரணமாக  
சாலையில் உள்ள தார்உருகி வழுக்கும் நிலை ஏற்படலாம்.  
இதுபோன்ற நேரங்களில் அதிக கவனத்துடன் வாகனத்தை  
ஓட்டுவது அவசியம்.
8. கரும்புகள் எடுத்துச் செல்லப்படும் கிராமப்புறச்சாலைகளில்,  
கரும்புத்துண்டுகள் வாகனங்களிலிருந்து தவறிவிழுந்து,  
நகக்கப்பட்டு, கரும்பு சாறு சாலையில் பரவுவதால் சாலை  
வழுக்கக்கூடும். இதுபோன்ற இடங்களிலும் கவனமாக  
வாகனங்களை ஓட்டுவது அவசியம்.

## வழுக்குதலின் வகைகள் (TYPES OF SKID)

### UNIT - II

#### Ass (1) பின்புறச்சக்கரங்கள் வழுக்குதல் (REAR WHEELSKIDS)

அதிகப்படியான வேகம் (EXCESSIVE SPEED), திருப்பும் சக்கரத்தை மோசமாக கையாள்வது (BAD STZERING), FIERLE ACCELERATION, HARD PARKING போன்ற காரணங்களால் பின்புற சக்கரங்கள் வழுக்கலாம்.

பின்புற சக்கரங்கள் வழுக்கினால் வாகனம் கட்டுப்பாட்டை இழந்தது போன்ற நிலை ஏற்படும், சாலையில் அலைசுழிக்க ஆரம்பிக்கும். இந்த நிலையில் அதை சரிசெய்யாவிட்டால் காள் ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட முறை சூழலும். என்ன நேரும் என சொல்ல முடியாத நிலை ஏற்படும்.

(DURING A BACK WHEEL SKID ALL FEELING IN THE STEERING IS LOST AND THE CAR STARTS TO TRAVEL BROADSIDE ON. IN UNCORRECTED IT WILL TURN COMPLETELY ROUND ONE OR MORE TIMES AND GOES INTO AN UNPREDICTABLE POSITION ON THE ROAD.)

பின் சக்கரங்கள் வழுக்கினால் உடனே பின் கண்டவாறு செய்யவேண்டும்.

1. ஆக்சிலேட்டரில் இருந்து உடனே காலை எடுத்துவிட வேண்டும் (TAKE THE FOOT OFF THE ACCELERATOR)
2. வாகனம் திரும்பியுள்ள நிலைக்கு முன்சக்கரங்களை திருப்ப வேண்டும் உதாரணமாக பின் சக்கரம் இடதுபக்கமாக திரும்பியிருந்தால் முன் சக்கரங்களை இடப்புறமாக திருப்ப வேண்டும் அல்லது பின்புற சக்கரங்கள் வலப்புறமாக திருப்பி இருந்தால் முன் சக்கரங்களை வலப்புறமாக திருப்ப வேண்டும். இவ்வாறு செய்தால் உடனடியாக வாகனம்

நிலைக்கு வந்துவிடும். வழக்குதல் அதிகநேரம் இல்லாவிட்டால் எந்த திசையில் செல்ல விரும்புகிறோமோ அந்த திசையில் ஸ்டேரிங்கை திருப்பி ஆக்சிலேட்டரை மெதுவாக (பக்குவமாக) அழுத்த வேண்டும்.

(TURN THE FRONT WHEELS IN THE SAME DIRECTION IN WHICH YOU ARE MOVING e.g. IF THE BACK WHEELS ARE GOING TO THE LEFT, TURN THE FRONT WHEELS TO THE LEFT AND VICE VERSA. IMMEDIATELY THE CAR IS STABLE. i.e. NO LONGER SKIDDING, STEER IN THE DESIRED DIRECTION AND ACCELERATE VERY GENTLY.

NOTE: IF OF THE FIRST SKID IS OVER-CORRECTED AND THE CAR STARTS TO SKID IN THE OPPOSITE DIRECTION, TURN THE WHEEL RAPIDLY IN THAT DIRECTION AND SO ON UNTIL STABILITY IS REGAINED.,).

## (2) முன்சக்கரங்கள் வழக்குதல்

வளைவுகளில் அதிக வேகமாகச் செல்லும்போது மட்டுமே முன்சக்கரங்கள் வழக்குதல் நேரக்கூடும். இதனால் ஸ்டேரிங்கின் கட்டுப்பாட்டில் இல்லாமல் வாகனம் நேராக முன்னோக்கிச் சென்று கொண்டிருக்கும். இந்த நிலை ஒரு மிகவும் பரிதாபகரமான அனுபவம் ஆகும்.

இவ்வாறு முன் சக்கரங்கள் வழக்கும்போது பின் கண்டவாறு செய்ய வேண்டும்.

1. காலை ஆக்சிலேட்டரில் இருந்து எடுத்துவிட வேண்டும்.
2. கால்தடையை (FOOT BRAKE) உடனடியாகவும், விட்டுவிட்டும் அழுத்தவேண்டும். இயலுமானால் ஸ்டேரிங்கை வழக்கும் திசை நோக்கி திரும்ப வேண்டும். எவ்வளவு இயலுமோ அவ்வளவு வலுவாக தடைகளை (பிரேக்குகளை) அழுத்த வேண்டும்.

### (3). நான்கு சக்கரங்களும் வழக்குதல்

நான்கு சக்கரங்களும் வழக்கினால் வாகனம் முழுமையாக தனது கட்டுப்பாட்டை இழந்துவிடும். தடைகளை முரட்டுத்தனமாக பயன்படுத்துவது (HARSH BRAKING), வளைவுகளில் மிகவேகமாக செல்வது; வழக்கும் தரையில் சரிந்து செல்வது (GRADIENT ON A SLIPPERY SURFACE) போன்ற காரணங்களால் இது நேருகிறது.

இவ்வாறு நான்கு சக்கரங்களும் வழக்கினால் கீழ் கண்டவாறு செய்யவேண்டும்.

1. முரட்டுத்தனமாக தடைகளை பயன்படுத்தியதால் வழக்குதல் (SKID) ஏற்பட்டிருந்தால் முதலில் தடையை நீக்க வேண்டும் (REMOVE THE BRAKE). சக்கரங்கள் நிலைக்கு வந்து சாலையில் பிடிப்பை ஏற்படுத்திக் கொண்டவுடன் தடைகளை பக்குவமாக (GENTLY) பயன்படுத்தவேண்டும்.
2. அதிகவேகம் காரணமாக வழக்குதல் ஏற்பட்டிருந்தால் ஸ்டேரிங்கை இடது, வலது புறங்களில் சிறிது திருப்புவதன் மூலமும், கால் தடைகளை விட்டு விட்டு போடுவதன் மூலமும் வாகனத்தை கட்டுப்படுத்தலாம்.

## 4. சைகைகள் (SIGNALS)

வாகன ஓட்டிகள் தாங்கள் காட்ட வேண்டிய சைகைகள், போக்குவரத்து காவலர் காட்டும் சைகைகளுக்கான விளக்கங்கள், போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு விளக்குகள் காட்டும் சமிக் கைகள் ஆகியவை குறித்து தெளிவாக அறிந்திருப்பதும், அவற்றிற்கு ஏற்ப செயல்படுவதும் அவசியம். வாகன ஓட்டிகள் மட்டுமின்றி பாதசாரிகளும் போக்குவரத்து காவலரும், போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு விளக்குகளும் காட்டும் சமிக் கைகளை அறிந்து செயல்படவேண்டும்.

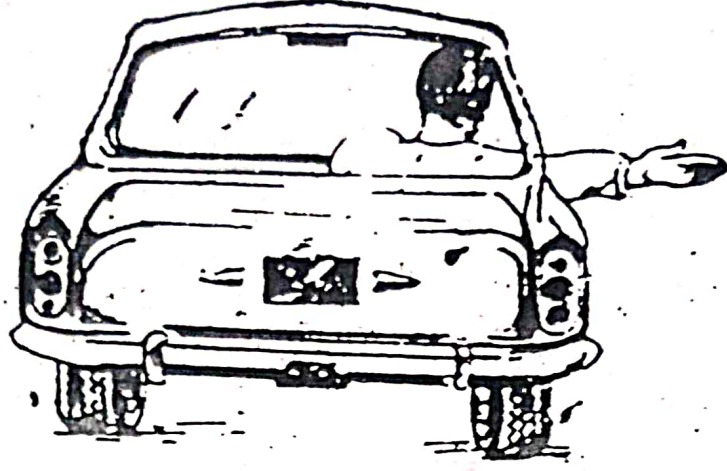
### வாகன ஓட்டிகள் காட்டவேண்டிய சைகைகள்

சரியான நேரத்தில், சரியான சைகையைக் காட்டுவது ஒரு நல்ல ஓட்டுனருக்கு அடையாளமாகும். வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டுமானால் அல்லது வலப்புறமோ, இடப்புறமோ திரும்ப வேண்டுமானால் அவற்றிற்கான சைகையை காட்டிவிட்டு சிறிது இடைவெளி நேரம் தந்த பின்பே அவற்றை செய்ய வேண்டும். போதிய இடைவெளி நேரம் அளிக்காமல் சைகையை காட்டிய உடனே வாகனத்தை திருப்பினால் அல்லது நிறுத்தினால் பின்னால் வரும் வாகனங்கள் தடுமாறவும், மோதிக் கொள்ளவும், வேறுவகையில் விபத்துக்கள் நேரவும் ஏதுவாகலாம். இனி ஓட்டுனர் காட்ட வேண்டிய சைகைகளின் விவரங்களை பார்ப்போம்.

#### சைகை எண் - 1

தடையாத விளிம்பிலிருந்து வாகனத்தை பின்னால் எடுக்கும் போதும், வலப்புறமாக திரும்பும் போதும், சாலையின்

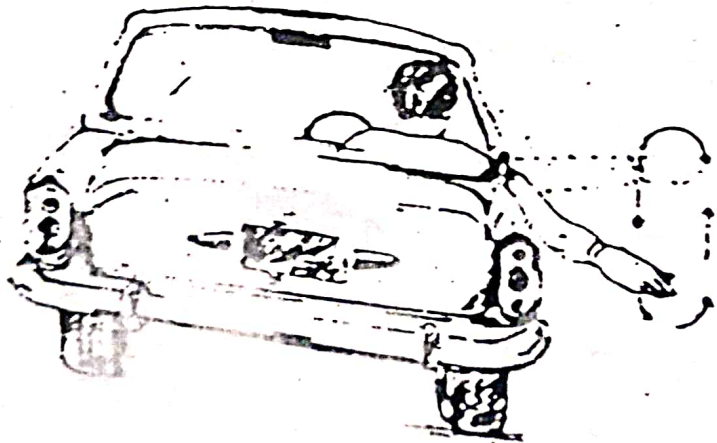
வடகோடிக்கு செல்லும்போதும், வலதுகையை வண்டியின் வலப்புறத்தில் (படுக்கை வசமாக) நீட்டி உள்ளங்கை முன்புறம் தெரியும் வகையில் சைகை செய்யவேண்டும்.



படம் - 11.  
சைகை எண் - 1

சைகை எண் - 2

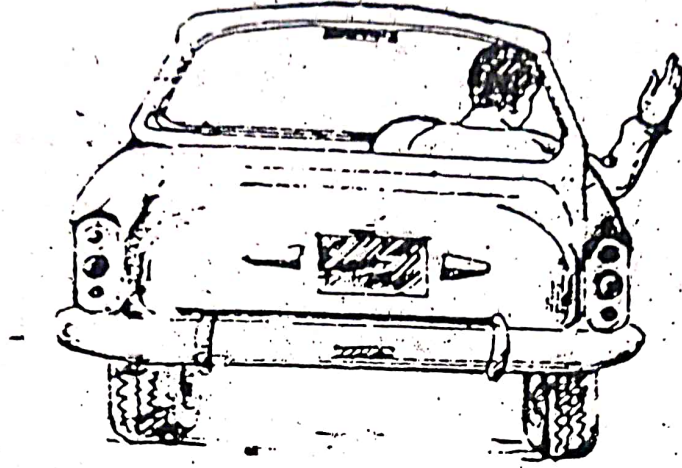
இடப்புறம் திரும்புவதற்கோ அல்லது சாலையின் இடதுகோடிக்கு செல்வதற்கோ அடையாளமாக வலதுகையை வலப்புறமாக நீட்டி இடமிருந்து வலமாக வட்டமிட்டு சுழற்றி காட்டவேண்டும்.



படம் - 12  
சைகை எண் - 2

### சைகை எண் - 3 (நிற்கும் சைகை)

வலக்கையை வெளிபக்கம் நீட்டி, முன்கையை மடித்து மேல்நோக்கி காண்பிக்கவேண்டும்; உள்ளங்கை முன்னோக்கி இருக்கவேண்டும்.



படம் - 13

சைகை எண் - 3

### சைகை எண் - 4 (பின்னால் வரும் வாகனத்திற்கு வழிவிடுதல்)

பின்னால் வரும் வாகனத்திற்கு வழிவிட விரும்பினால், வண்டியின் வலப்புறமாக கையை படுக்கை வசமாக நீட்டி, முன்னோக்கி செல்லுமாறு (முன்னும் பின்னும்) கையை அசைத்து சைகை செய்ய வேண்டும்.



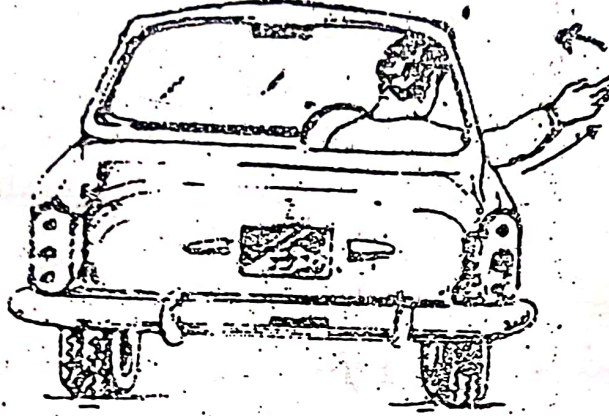
படம் - 14

சைகை எண் - 4

சைகை எண் - 5 (வேகத்தை குறைப்பதற்கான சைகை)

வலது கையை உள்ளங்கை கிழ்நோக்கி, பக்கவாட்டில் நீட்டி மணிக்கட்டை தளர்த்தி மேலும் கீழுமாக அசைக்க வேண்டும்.

சைகை காட்டும் நேரங்களில் தவிர மற்ற நேரங்களில் ஒட்டுனர் வாகனத்திற்கு வெளியே கையை நீட்டக்கூடாது. வாகனத்தில் பயணம் செய்யும் ஏனையோரும் தங்கள் தலையையோ, கைகளையோ வெளியே நீட்டக்கூடாது.



படம் - 15

சைகை எண் - 5

**போக்குவரத்து காவலர் காட்டும் சைகைகள்**



படம் - 16

சைகை எண் - 1

சைகை எண்:1 பின்னால் வரும் வாகனங்கள் நிற்க வேண்டும்.

இடது கரம் தோள்பட்டைக்கு நேராகவும், உள்ளங்கை முன்புறம் நோக்கியிருக்குமாறும், பக்கவாட்டில் நீட்டப்பட்டிருக்க வேண்டும்; விரல்கள் இணைந்திருக்கவேண்டும்.





படம் - 20  
சைகை எண் - 4ஆ



படம் - 21  
சைகை எண் - 5



படம் - 22  
சைகை எண் - 6

வாகனங்கள் நிற்கச் செய்யவும்.  
இடதுகரம் சைகை எண்-1-இல்  
இருப்பது போல இருக்கவேண்டும்.  
வலது கரம் சைகை எண்-2-இல்  
இருக்குமாறு இருந்து (வேண்டும்.  
ஆனால்) உள்ளங்கை  
வலப்புறமிருந்து வரும்  
வாகனங்களை நோக்கியவாறு  
இருக்க வேண்டும்.

### சைகை எண்:5

வலப்புறமிருந்து வரும்  
வாகனங்களும், வலப்புறமாகத்  
திரும்பும் வாகனங்களும்  
செல்லலாம். இடப்புறமிருந்து  
வரும் வாகனங்கள் நிற்கவும்.

வலதுகரம் சைகை எண்,2-இல்  
உள்ளபடி இருக்கவேண்டும்.  
இடதுகரம் சைகை எண்.1ல்  
உள்ளதைவிட சிறிது உயர்த்தி  
உள்ளங்கை வாகனங்கள் வரும்  
திசையை நோக்கி இருக்க  
வேண்டும்.

### சைகை எண்:6

எல்லாப்பக்கங்களிலிருந்தும்  
வரும் வாகனங்களும் நிற்கவும்.

இரண்டு கரங்களையும்  
பக்கவாட்டில் தோள்பட்டைக்குச்  
சிறிது மேலாக உயர்த்த வேண்டும்.  
இடது கரத்தில் உள்ளங்கை  
இடப்புறம் வரும் வாகனங்களை  
நோக்கியும், வலதுகரத்தின்  
உள்ளங்கை வலப்புறமாக வரும்  
வாகனங்களை நோக்கியும் இருக்க  
வேண்டும்.



படம் - 23  
சைகை எண் - 7

### சைகை எண்:7

இடப்புறமிருந்து வரும் வாகனங்கள் நேராகச் செல்லலாம்.

வலதுகரம் சைகை எண்2இல் காட்டியவாறு இருக்கவேண்டும். காவலர் இடது பக்கமாகப் பார்த்தவாறு இடது கரத்து தோளுக்குமேல் உயர்த்தி கையை அசைத்து இடப்புறம் இருந்துவரும் வாகனங்களை வருமாறு சைகை செய்யவேண்டும்.



படம் - 24  
சைகை எண் - 8

### சைகை எண்:8

வலது புறமிருந்து வரும் வாகனங்கள் நேராகச் செல்லலாம்.

இடது கரம் சைகை எண்,1இல் காட்டியவாறு இருக்கவேண்டும். வலது கரத்தைத் தோள் பட்டைக்குமேல் உயர்த்தி கையை அசைத்து வலப்புறமிருந்து வரும் வாகனங்களை வருமாறு சைகை செய்யவேண்டும்.



படம் - 25  
சைகை எண் - 9

### சைகை எண்:9

முன்னால் உள்ள வாகனங்கள் செல்லலாம். வலது கையைப் பக்கவாட்டில் நீட்டி முட்டியுள்ள இடத்தில் மடக்கி மேல் நோக்கியிருக்குமாறு செய்யவேண்டும். விரல்களை அசைத்து முன்னால் உள்ள வாகனங்களைச் செல்லுமாறு சைகை செய்யவேண்டும்.

## போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு விளக்குகள் காட்டும் சமிக்ஞைகள்

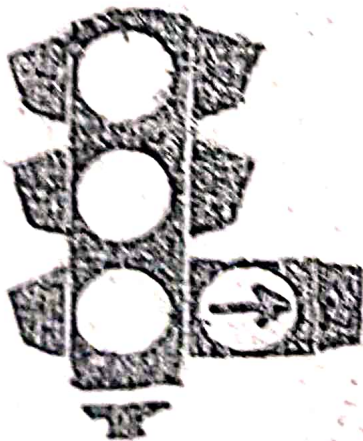
பெரும் நகரங்களில் போக்குவரத்து ஒழுங்குபடுத்த போக்குவரத்துச் சாவலருக்கு பதிலாகப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு விளக்குகள் இருக்கும். அவை காட்டும் சமிக்ஞைகளைப் பாரிந்துகொண்டு அதற்கேற்ப செயற்படவேண்டும்.

1. சிவப்பு விளக்கு எரிந்தால், வாகனத்தை (சாலையில், நிற்க என எழுதப்பட்டுள்ள கோட்டிற்கு முன்னால்) நிறுத்த வேண்டும்.

2. மஞ்சள் (அம்பர்) விளக்கு எரிந்தால் நிற்க என எழுதப்பட்டுள்ள கோட்டைத் தாண்டிய வாகனங்களைத் தவிர எவைய வாகனங்கள் நிற்கவேண்டும்.

3. சிவப்பும், மஞ்சளும் எரிந்தால் புறப்படத் தயாராக வேண்டும்.

4. பச்சை விளக்கு எரிந்தால் வேகமாக வாகனத்தைச் செலுத்தவும். இவ்வாறு செல் கையில் இடது, வலது புறங்களில் திரும்ப வேண்டியிருப்பின் கவனமாகத் திரும்ப வேண்டும். சாலையை பாதுகாப்பாகக் கடந்து கொண்டிருந்தால் அவர்களுக்கு வழிவிட்டுப் பின்னர் செல்ல வேண்டும்.



படம் - 26  
போக்குவரத்து  
கட்டுப்பாட்டு விளக்கு

5. அம்புக்குறியுடன் கூடிய பச்சை விளக்கு எரிந்தால் அம்புக்குறி காட்டும் திசையில் செல்லலாம் (திரும்பலாம்).

6. சிவப்பு விளக்கு அணைந்து அணைந்து எரிந்தால் வாகனத்தை நிறுத்தி, கவனித்து பின்னர் செல்லவேண்டும்.

7. மஞ்சள் விளக்கு அணைந்து அணைந்து எரிந்தால் கவனித்துச் செல்லவேண்டும்.

பாதசாரிகளுக்கு (சாலையைக் கடக்கையில்):

8. சிவப்பு விளக்கு எரிந்தால் நிற்கவேண்டும்.

9. பச்சை விளக்கு எரிந்தால் செல்லவேண்டும்.

## 5. போக்குவரத்து அடையாளக் குறியீடுகள்

சாலைப் போக்குவரத்து சீராக நடைபெற சாலையில் குறியீடுகளும், சாலை ஓரங்களில் அறிவிப்புப் பலகைகளும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றை நன்கு அறிந்து செயல்படுவது பாதுகாப்பான பயணத்திற்கு மிகவும் அவசியம்.

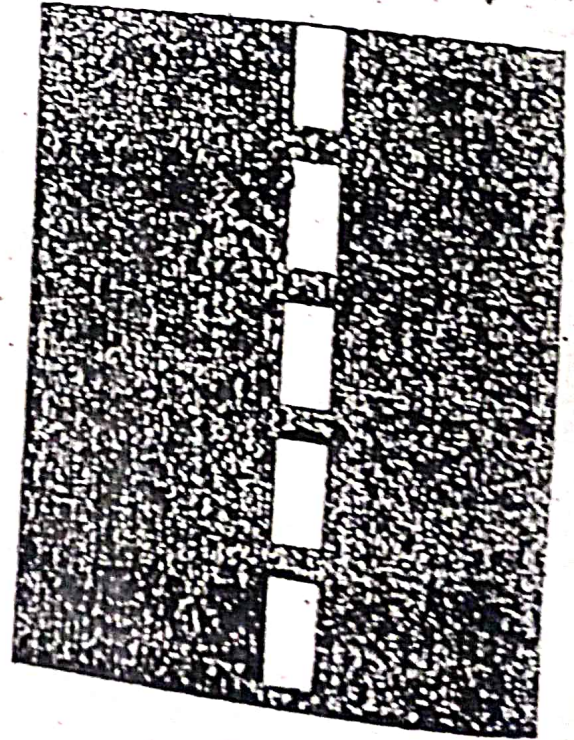
### சாலை குறியீடுகள்

சாலையின் மத்தியில் கோடுகள்:

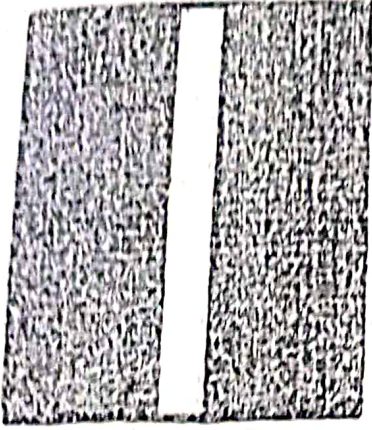
நெடுஞ்சாலைகள், நகரப்புறச் சாலைகளின் மத்தியில் வெள்ளை, மஞ்சள் கோடுகள் போடப்பட்டிருப்பதைக் காணலாம். இக்கோடுகள் சாலையை இரண்டாகப் பிரித்து ஒரு குறித்த திசையிலும், அதன் எதிர்த்திசையிலும் வாகனங்கள் அவற்றிற்கான பாதைகளில் எளிதாகச் செல்ல உதவுகின்றன. இத்தகைய கோடுகள் முன்று வகையாகப் க்கப்படுகின்றன.

#### (1) விட்டுவிட்டு வெள்ளை கோடு

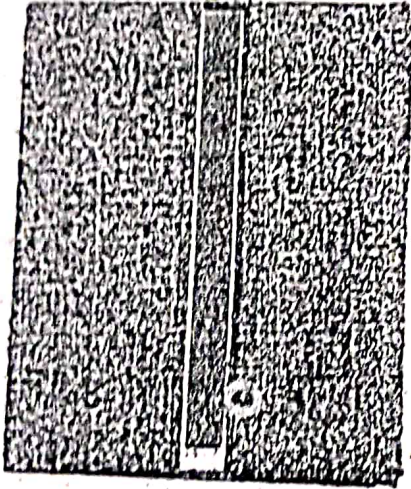
வெள்ளைக் கோடு தொடர்ச்சியாக இல்லாமல் விட்டுவிட்டு இருந்தால் எதிரில் வாகனங்கள் எதுவும் வராமல் இருந்தால் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை முந்த கோட்டை தாண்டி வலப்புறமாக செல்லலாம்.



படம் - 27



படம் - 28



படம் - 29

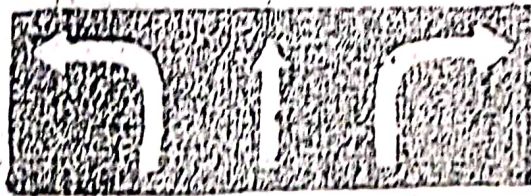
### (2) தொடர் வெள்ளைக்கோடு

தொடர்ந்து வெள்ளைக்கோடு சாலையின் மத்தியில் இருந்தால் இயன்றவரை கோட்டைத்தாண்டி (வலப்புறமாக)ச் செல்வதை உயிர்க்க வேண்டும்.

### (3) மஞ்சள் தொடர்கோடு

அதிக போக்குவரத்துள்ள இடங்கள், சாலை வளைவுகள், ஆபத்தான இடங்களில் சாலையின் மத்தியில் தொடர் மஞ்சள்கோடு போடப் பட்டிருக்கும். இது போன்ற இடங்களில் மஞ்சள் கோட்டை தாண்டவோ முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை முந்தவோ கூடாது.

'மஞ்சள் கோடு உயிர்கோடு'

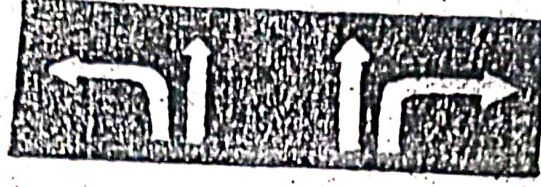


படம் - 30

நேராக செல்லும் வாகனங்கள் செல்லவேண்டிய பாதை

வலப்புறம் திரும்பும் வாகனங்கள் செல்லவேண்டிய பாதை

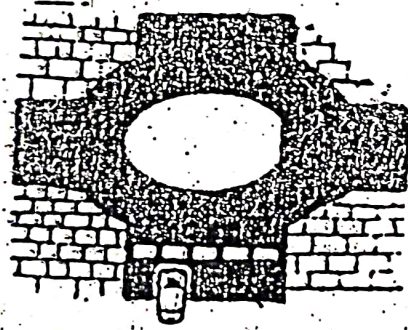
இடப்புறம் திரும்பும் வாகனங்கள் செல்லவேண்டிய பாதை



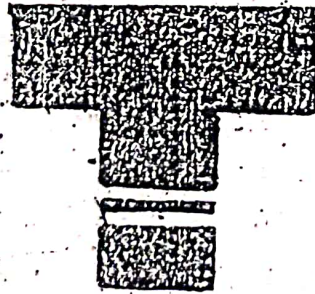
படம் - 31

இடப்புறம் திரும்பும் &  
நேராகச் செல்லும்  
வாகனங்களுக்கான பாதை

வலப்புறம் திரும்பும் &  
நேராகச் செல்லும்.  
வாகனங்களுக்கான பாதை



படம் - 32



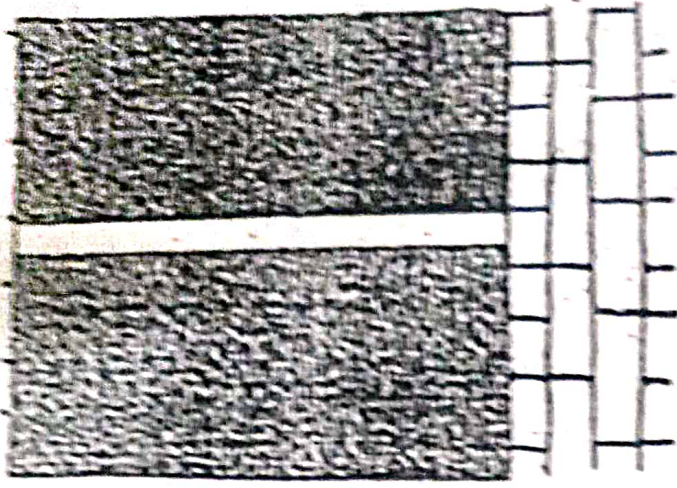
படம் - 33

திசை குறியீடுகள்  
(DIRECTION SINE OR  
LANE SINE)

சாலை சந்திப்புகள்  
சாலைதிட்டு

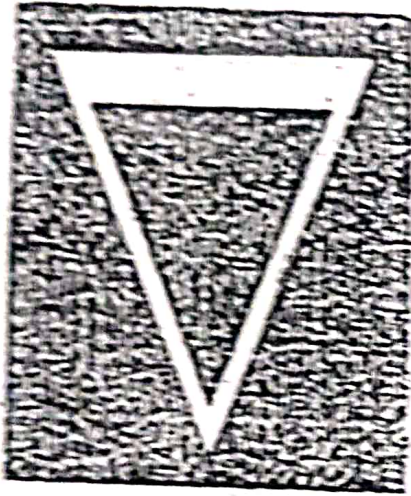
திட்டை சுற்றி  
செல்லும் வாகனங்  
களுக்கு வழிவிட  
வேண்டும்.

நிற்க வேண்டிய  
இடத்தை குறிக்கும்  
இரட்டை கோடுகள்.  
கோடுகளுக்கு முன்னால்  
வாகனத்தை நிறுத்தவும்  
(இந்த இடத்தில் 'நிற்க'  
என்ற அறிவிப்பு பலகை  
இருக்கலாம்)



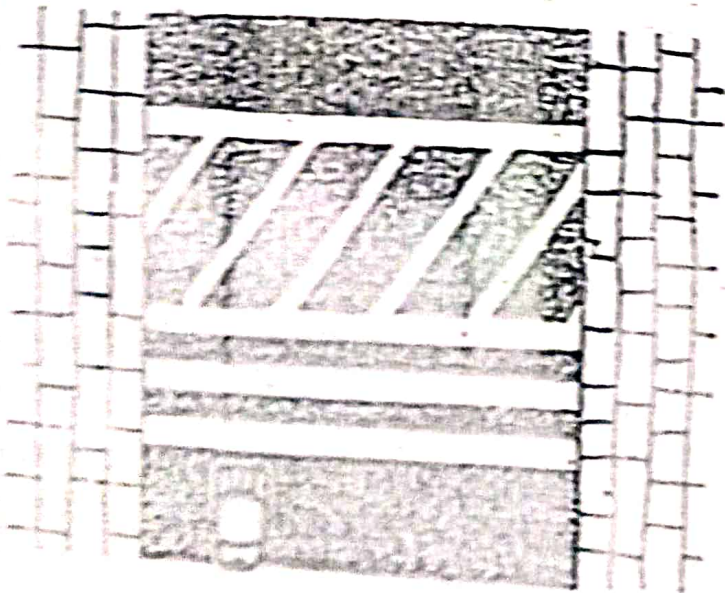
படம் - 34

போக்குவரத்து காவலர்  
நிற்கும் இடம் அல்லது  
போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு  
விளக்குகள். உள்ள  
இடத்தில் இருக்கும் ஒன்றை  
வெள்ளை கோடு  
(கோட்டிற்கு முன்னால்  
வாகனத்தை நிறுத்தவும்)



படம் - 35

எக்கரிக்கல்க குறியீடு  
அல்லது வழி விடக்கூறும்  
குறியீடு.



படம் - 36

பாதகானிகள்  
கடக்குமிடம். முதலில்  
உள்ள வெள்ளை  
கோட்டிற்கு முன்னால்  
வாகனத்தை நிறுத்தவும்.



# அறிவிப்புப் பலகைகள்

(மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 9 ஆம்  
அட்டவணை) (M.V. Act 9th SCHEDULE)

வாகன ஓட்டிகளுக்கும், பாதசாரிகளுக்கும் வழிகாட்டவும், எச்சரிக்கைகள் தரவும், தகவல்கள் தரவும் சாலைகளின் ஓரங்களில் சாலை அறிவிப்புப் பலகைகள் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றை நான்கு வகைகளாகப் பிரிக்கலாம்.

- 2m 1. ஆணையிடும் குறியீடுகள் (MANDATORY SIGNS)
2. கண்டிப்பாகப் பின்பற்றவேண்டிய கட்டுப்பாட்டு குறியீடுகளும் பிற குறியீடுகளும் (COMPULSORY DIRECTION CONTROL AND OTHER SIGNS)
3. எச்சரிக்கும் குறியீடுகள் (CAUTIONARY SIGNS)
4. தகவல் தரும் குறியீடுகள் (INFORMATION SIGNS)

1. ஆணையிடும் குறியீடுகள்: மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1939

(MANDATORY SIGNS M.V. Act. 1939)

"நிற்க", "ஒரு வழிப்பாதை", "குறிப்பிட்ட வகை வாகனங்கள் செல்ல தடை", "நிறுத்தக்கூடாது" போன்றவை இவற்றிலடங்கும். இவ் குறியீடுகள் காட்டும் சைகைகளை முழுமையாகப் பின்பற்றவேண்டும். இவற்றை மீறுவது தண்டனைக்குரிய குற்றமாகும்.



படம் - 37  
நிற்க



படம் - 38  
வழிவிடுக



படம் - 39  
கண்மூடிக்கூடாது  
செல்லக் கூடாது  
அல்லது வழி இல்லை

ஒரு வழி பாதை  
(ONE WAY SIGNS)



படம் - 40  
இயம்புறமாக (தேராக)ச்  
செல்லும் வாகனங்கள்  
செல்லக் கூடாது. எதிரில்  
வரும் வாகனங்கள் வரலாம்



படம் - 41  
தேராகச் செல்லும்  
வாகனங்கள் செல்லலாம்.  
எதிர் திசையில் இருந்து  
வாகனங்கள் வரலாம்

இருபுறமும் செல்லதடை



படம் - 42

நேராக செல்லும் வாகனங்களும், எதிர்வரும் வாகனங்களும்  
(இருபுறம் இருந்து வரும் வாகனங்களும்) செல்லக்கூடாது.

குறித்த வாகனங்கள் செல்ல தடை



படம் - 43  
எல்லாவகை  
மோட்டார்  
வாகனங்களும்  
செல்லத்தடை



படம் - 44  
கமை உந்துகள்  
(லாரிகள்)  
செல்லக்கூடாது



படம் - 45  
மாட்டு வண்டிகளும்  
வகவண்டிகளும்  
செல்லக்கூடாது



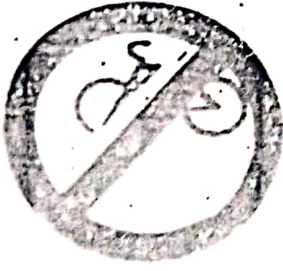
படம் - 46  
மாட்டு வண்டிகள்  
செல்லக்கூடாது



படம் - 47  
குதிரை வண்டிகள்  
செல்லக்கூடாது



படம் - 48  
கை வண்டிகள்  
செல்லக்கூடாது



படம் - 49  
மிதி வண்டிகள்  
செல்லக்கூடாது



படம் - 50  
பாதசாரிகள்  
செல்லக்கூடாது

திருப்பங்கள் தொடர்பான தடைகள் (குறியீடுகள்)



படம் - 51

வஸது பக்கம்  
திரும்பக்கூடாது



படம் - 52

இடது பக்கம்  
திரும்பக்கூடாது



படம் - 53

வாசி (கொக்கி)  
வழித் திரும்பக்கூடாது



படம் - 54

முத்தக்கூடாது



HORN  
PROHIBITED

படம் - 55  
ஒலி எழுப்பக்  
கூடாது



NO PARKING

படம் - 56  
வாகனங்களை  
நிறுத்தக்கூடாது



NO STOPPING  
OR STANDING

படம் - 57  
வாகனங்களை  
நிறுத்தவோ  
நிற்கவோ கூடாது

வாய்புகள் தொடர்பான குறியீடுகள் (தடைகள்)

NO. M-21



SPEED LIMIT

படம் - 58  
வேகத்தை அல்லது  
வேகக் கட்டுப்பாடு  
(குறிப்பிட்ட  
வேகத்திற்கு மேல்  
செல்லக்கூடாது)

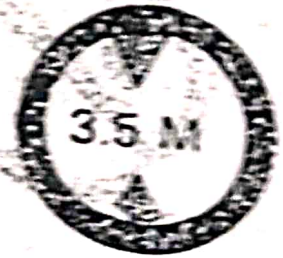
NO. M-22



WIDTH LIMIT

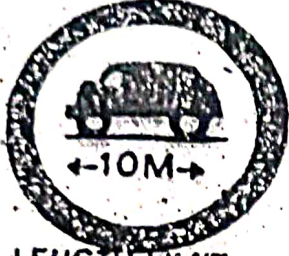
படம் - 59  
அகலக்கட்டுப்பாடு  
(குறிப்பிட்ட  
அகலத்திற்கு மேல்  
உள்ள வாகனம்  
செல்லக்கூடாது)

NO. M-23



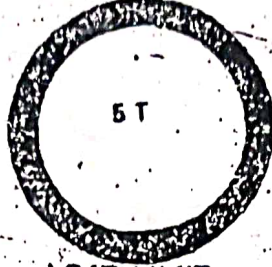
HEIGHT LIMIT

படம் - 60  
உயரக்கட்டுப்பாடு  
(குறிப்பிட்ட  
உயரத்திற்குமேல்  
உள்ள வாகனம்  
செல்லக்கூடாது)



LENGTH LIMIT

படம் - 61  
நீளக்கட்டுப்பாடு  
(குறியிட்ட  
நீளத்திற்கு மேல்  
உள்ள வாகனம்  
செல்லக்கூடாது)



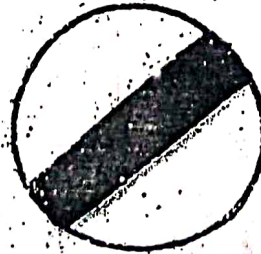
LOAD LIMIT

படம் - 62  
எடை கட்டுப்பாடு  
(குறியிட்ட  
எடைக்கு மேல்  
உள்ள வாகனம்  
செல்லக்கூடாது)



AXLE LOAD LIMIT

படம் - 63  
அச்சு எடை  
கட்டுப்பாடு (குறித்த  
எடைக்கு மேல் அச்சு  
உள்ள வாகனம்  
செல்லக்கூடாது)



RESTRICTION  
ENDS SIGN

படம் - 64  
தடை முடியும்  
குறிப்பு.

2. கண்டிப்பாக பின்பற்றவேண்டிய கட்டுப்பாட்டுக் குறியீடுகளும் பிற குறியீடுகளும்:

(COMPULSORY DIRECTION CONTROL AND OTHER SIGNS)

இடப்புறமாக அல்லது வலப்புறமாக மட்டுமே செல்லவேண்டும். கண்டிப்பாக ஒலி எழுப்பவேண்டும். போன்ற குறியீடுகள் இவற்றிடலங்கும்; இவற்றையும் கண்டிப்பாகவும் முழுமையாகவும் பின்பற்றவேண்டும்.



COMPULSORY  
TURN LEFT

படம் - 65  
இடப்புறமாக  
மட்டுமே திரும்ப  
வேண்டும்.



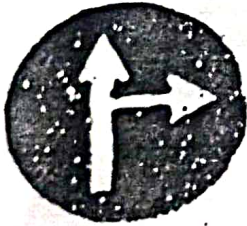
COMPULSORY  
AHEAD ONLY

படம் - 66  
நேராக மட்டுமே  
செல்ல வேண்டும்.



COMPULSORY  
TURN RIGHT AHEAD

படம் - 67  
நேராக சென்று  
வலப்புறம் மட்டுமே  
திரும்பவேண்டும்.



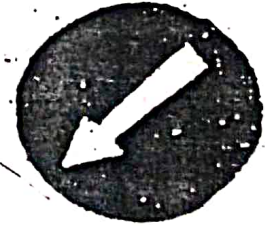
COMPULSORY  
AHEAD OR TURN RIGHT

படம் - 68  
நேராக அல்லது  
வலப்புறம் மட்டுமே  
திரும்பி செல்ல  
வேண்டும்.



COMPULSORY  
AHEAD OR TURN LEFT

படம் - 69  
நேராக செல்லலாம்  
அல்லது இடப்புறம்  
மட்டுமே திரும்பலாம்.



COMPULSORY  
KEEP LEFT

படம் - 70  
இடப்புறம் மட்டுமே  
செல்ல வேண்டும்.

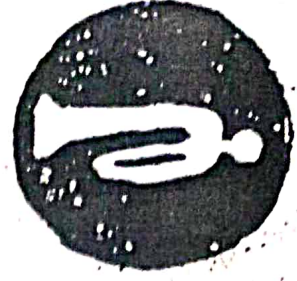




COMPULSORY  
CYCLE TRACK

படம் - 71

மிதிவண்டிகள் மட்டுமே  
இப்பாதையில் செல்லலாம்  
அல்லது மிதிவண்டிகள்  
இப்பாதையில் மட்டுமே  
செல்லவேண்டும்



COMPULSORY  
SOUND HORN

படம் - 72

கண்டிப்பாக ஒலி எழுப்ப  
வேண்டும்

## எச்சரிக்கும் குறியீடுகள் (CAUTIONARY SIGNS)

(பிரிவு ஆ அட்டவணை - II. PART-B. SCHEDULE-II)

வலப்புற திருப்பம், இடப்புற திருப்பம், குறுகிய பாலம்,  
போன்றவை இவற்றில் அடங்கும். இக்குறியீடுகளை சரியாக  
அறிந்து எச்சரிக்கையாக செல்வது பாதுகாப்பான பயணத்திற்கு  
அவசியம்.



GENERAL DESIGN

படம் - 73

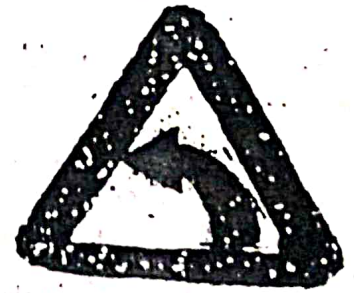
பொதுவான  
எச்சரிக்கை குறியீடு



RIGHTHAND CURVE

படம் - 74

வலப்புற திருப்பம்



LEFT HAND CURVE

படம் - 75

இடப்புற திருப்பம்



RIGHT HAIR PIN BEND

புடம் - 76  
வலப்புற ஊசி-  
வளைவு



LEFT HAIR PIN BEND

புடம் - 77  
இடப்புற ஊசி-  
வளைவு



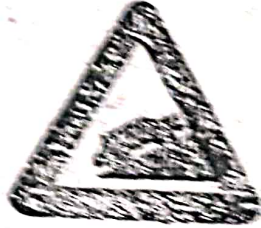
RIGHT REVERSE BEND

புடம் - 78  
பாப்பு வளைவு  
(வலது)



LEFT REVERSE BEND

புடம் - 79  
பாப்பு வளைவு  
(இடது)



STEEP ASCENT

புடம் - 80  
மேல் நோக்கி  
செல்லும் பாதை  
(ஏற்றம்)



STEEP DESCENT

புடம் - 81  
எரிவு (இறக்கம்)



NARROW ROAD AHEAD

புடம் - 82  
எதிரில் குறுகிய  
சாலை



ROAD WIDENS AHEAD

புடம் - 83  
எதிரில் அகன்று  
சாலை



NARROW BRIDGE

புடம் - 84  
குறுகிய பாலம்



SLIPPERY ROAD

படம் - 85  
வழுக்கும் சாலை



LOOSE GRAVEL

படம் - 86  
தளர்ச்சியான/  
உறுதியில்லாத  
(சரளைக்கல்)பாதை



CYCLE CROSSING

படம் - 87  
மிதிவண்டி  
கடக்கும் இடம்



PEDESTRIAN CROSSING

படம் - 88  
பாதசாரிகள்  
சாலையை கடக்கும்  
இடம்



SCHOOL AHEAD

படம் - 89  
பள்ளி



MEN AT WORK

படம் - 90  
ஆட்கள் வேலை  
செய்கிறார்கள்



CATTLE

படம் - 91  
கான்றடைகள்  
உள்ள இடம்



FALLING ROCKS

படம் - 92  
சரியும் பாறைகள்  
உள்ள இடம்



FERRY

படம் - 93  
படகு துறை



CROSS ROAD

படம் - 94  
குறுக்கு சாலை



GAP IN MEDIAN

படம் - 95  
மத்தியில்  
இடைவெளி  
(பள்ளம்) உள்ள  
நடைபாதை



SIDE ROAD RIGHT

படம் - 96  
வலப்புற  
பக்கச்சாலை



SIDE ROAD LEFT

படம் - 97  
இடப்புற பக்க  
சாலை



Y - INTERSECTION

படம் - 98  
Y வடிவ குறுக்கு  
வெட்டு சாலை



Y - INTERSECTION

படம் - 99  
Y வடிவ குறுக்கு  
வெட்டு சாலை



Y - INTERSECTION

படம் - 100

Y வடிவ குறுக்கு  
வெட்டு சாலை



T - INTERSECTION

படம் - 101

T வடிவ குறுக்கு  
வெட்டு சாலை



STAGGERED  
INTERSECTION

படம் - 102

ஒழுங்கற்ற  
(சிக்கலான) குறுக்கு  
வெட்டு சாலை



STAGGERED  
INTERSECTION

படம் - 103

ஒழுங்கற்ற  
(சிக்கலான)  
குறுக்கு வெட்டு  
சாலை



MAJOR ROAD AHEAD

படம் - 104

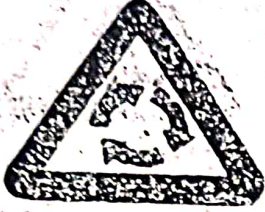
அருகில் பிரதான  
சாலையுடன் இணைப்பு  
(மெதுவாக செல்லவும்)



MAJOR ROAD AHEAD

படம் - 105

அருகில் பிரதான  
சாலையுடன் இணைப்பு  
(மெல்ல செல்லவும்)



ROUND ABOUT

பலம் - 106

வட்டகற்று



DANGEROUS DIP

பலம் - 107

ஆபத்தான பள்ளம்



HUMP OR ROUGH ROAD

பலம் - 108

வேகத்தடை (அல்லது  
கரடுமுரடான சாலை)

C-33



BARRIER AHEAD

பலம் - 109

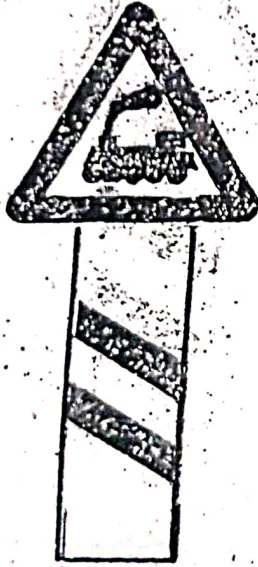
அருகில் தடை  
உள்ளது.

தொடர்வண்டி (இரயில்) பாதை  
குறியீடுகள்

(LEVEL CROSSING)

காப்பிடப்படாத தொடர்வண்டி (இரயில்)  
செல்லும் பாதை

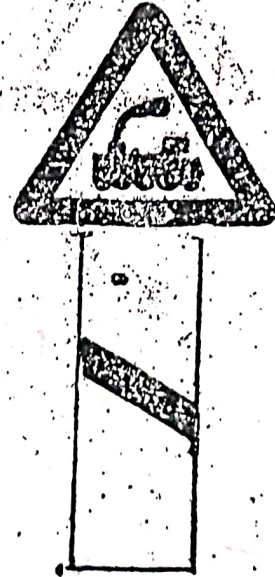
(UNGUARDED LEVEL CROSSING)



200 METERS

படம் - 110

200 மீட்டர் தொலைவில்  
காப்பிடப்படாத  
தொடர்வண்டி செல்லும்  
இடம் உள்ளது.



50-100 METERS in Plain & Rolling  
terrain and 30-60 METERS in hilly terrain

படம் - 111

நேரான அல்லது சற்று சமதளப்  
பாதையில் 50 முதல் 100  
மீட்டருக்குள்ளும், மலைபாதையில்  
30-60 மீட்டர் தொலைவிலும்  
காப்பிடப்படாத தொடர்வண்டி  
செல்லும் இடம் உள்ளது.

காப்பிடப்பட்ட தொடர்வண்டி (இரயில்)  
செல்லும் பாதை  
(GUARDED LEVEL CROSSING)



50-100 METERS in Plain  
terrain and 60 METERS

பட்டம் - 113

200 மீட்டர் தொலைவில்  
காப்பிடப்பட்ட  
தொடர்வண்டி செல்லும்  
இடம் உள்ளது.

நேரான அல்லது சற்று  
மந்தவர் பாதையில் 50 முதல்  
100 மீட்டர் தொலைவில்  
அல்லது மலைபாதையில்  
30-60 மீட்டர் தொலைவில்  
காப்பிடப்பட்ட தொடர்வண்டி  
செல்லும் இடம் உள்ளது.

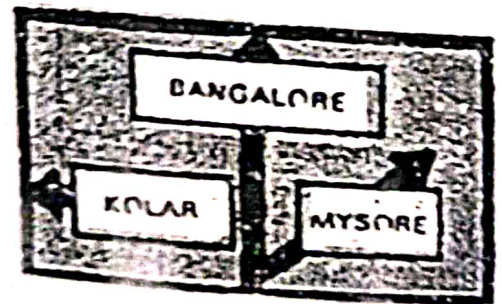
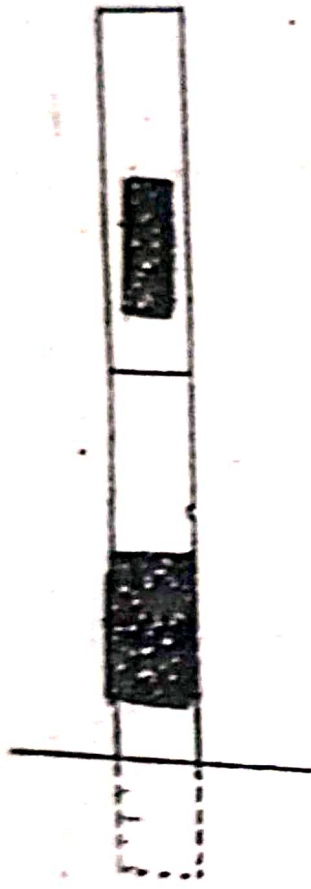


# தகவல் தரும் குறியீடுகள்

(INFORMATION SIGNS)

நவது அட்டவணை, மோட்டார் வாகன சட்டம் 1939).

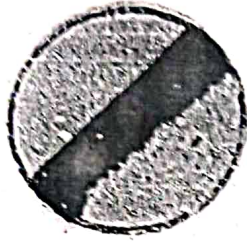
இசைகளை காட்டும் பலகைகள், அருகில் உள்ள தொலைபேசி நிலையம், பெட்ரோல் நிரப்பும் இடம் (பெட்ரோல் பங்கு) விநியோகம், சாலை, மருத்துவ மனை, வாகனங்களை நிறுத்து



பட்டம் - 114  
பெரிய அளவை காட்டும்  
சத்திரங்களை பலகை

பட்டம் - 11  
பாணிய சந்திரிப்புகளில்  
ஊர்களின் திசைகளை  
காட்டும் அறிவிப்பு பலகை

இடம் போன்ற இடங்களை காட்டும் அறிவிப்பு பலகைகளைச் சாலையின் ஓரங்களில் காணலாம். இவை வாகன ஓட்டிகள், பாதுகாப்பாளர்கள் போன்றோருக்குப் பயன்தரும் தகவல்களை தருகின்றன.



END OF SPEED LIMIT

படம் - 116

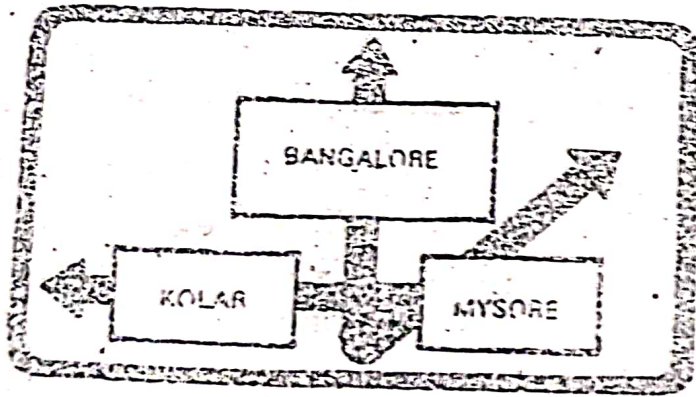
வேகத்தை முடிவு



PARKING SIGN

படம் - 117

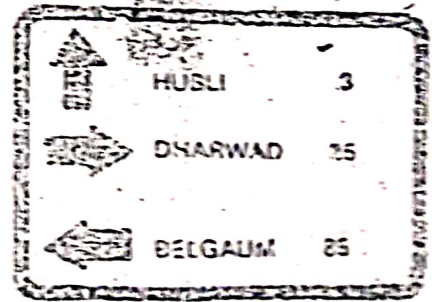
வாகனங்கள் நிற்குமிடம்



ADVANCE DIRECTION SIGN

படம் - 118

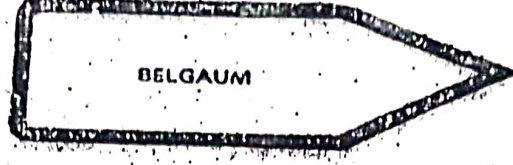
முன்கூட்டியே (ஊரின்) திசைகளை காட்டும் அறிவிப்பு பலகை



DESIGNATION SIGN

படம் - 119

ஊரின் திசையையும் தூரத்தையும் காட்டும் அறிவிப்பு பலகை

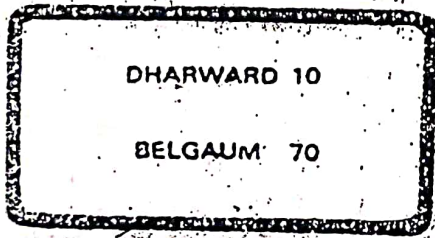


DIRECTION SIGN

படம் - 120

ஊரின் திசையை  
காட்டும் அறிவிப்பு  
பலகை

வாகனங்கள் நிறுத்துவது தொடர்பான அறிவிப்பு



RE-ASSURANCE SIGN

படம் - 121

ஊர்களை நோக்கிச்  
செல்லும் சாலையில் மறு  
உறுதி குறியீடு தூரமும்  
குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது



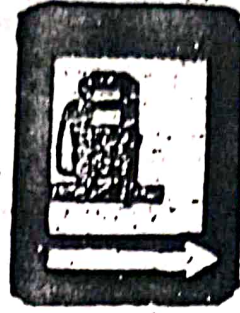
PLACE IDENTIFICATION SIGN

படம் - 122

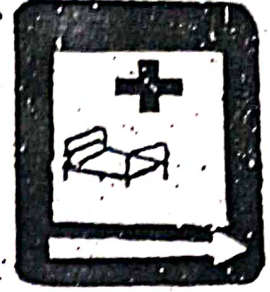
ஊரின் பெயரை காட்டும்  
தகவல் பலகை



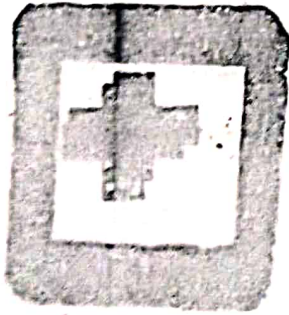
பொது தொலைபேசி



படம் - 124  
பெட்ரோல் நிரப்பும்  
இடம்



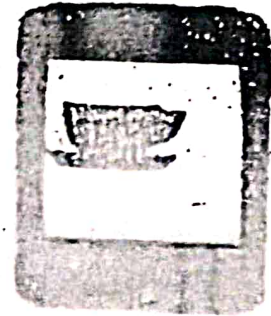
படம் - 125  
மருத்துவமனை



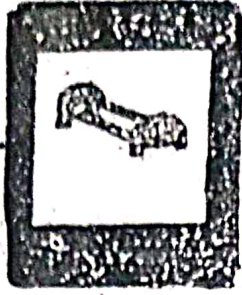
படம் - 126  
முதல் உதவி நிலையம்



படம் - 127  
உணவகம்

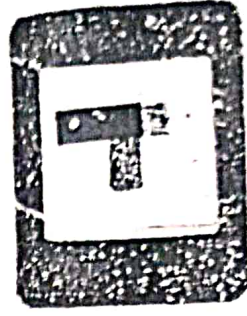


படம் - 128  
சிற்றுண்டி சாலை

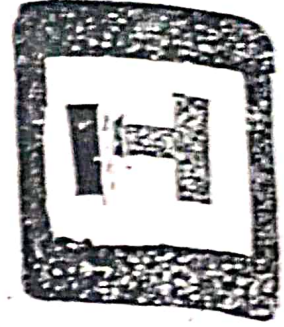


129

ஓய்வெடுக்குமிடம்

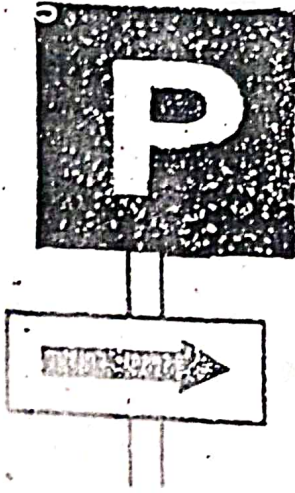


எதிரில் சாலை  
இல்லை

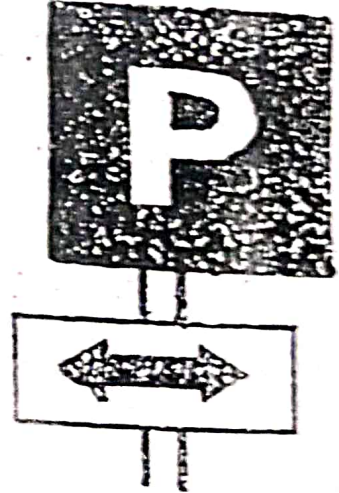


படம்:  
பக்கவாட்டில் சாலை  
இல்லை

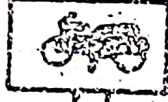
வாகனங்கள் நிறுத்துவது தோடர்பான அறிவிப்பு  
பலகைகள்:



அம்பு குறியிட்ட திசையில்  
வாகனங்களை நிறுத்தலாம்.



படம்  
இப்புறமும் வாகனங்களை  
நிறுத்தலாம்.



SCOOTER & MOTOR CYCLE STAND

பு.பு. - 134  
ஸ்கூட்டர், மோட்டார்  
சைக்கிள்களை நிறுத்தலாம்



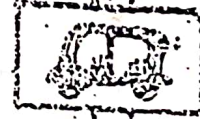
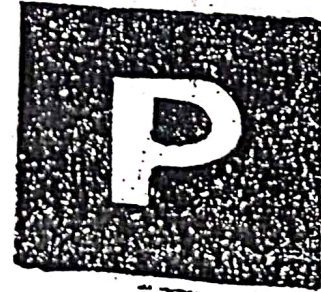
CYCLE STAND

பு.பு. - 135  
மிதி வண்டி  
நிறுத்துமிடம்



TAXI STAND

பு.பு. - 136  
வாடகை கார்கள்  
நிற்குமிடம்



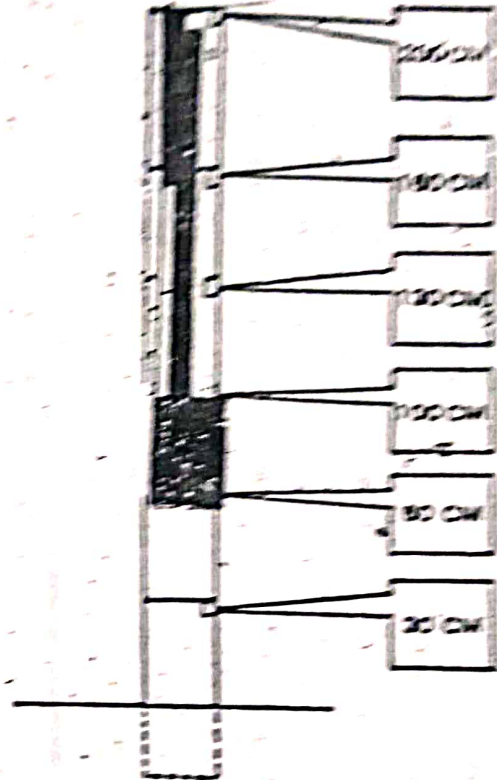
AUTO RICKSHAW STAND

பு.பு. - 137  
ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்  
நிற்குமிடம்



CYCLE RICKSHAW STAND

பட்டம் - 138  
சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள்  
நிற்குமிடம்



FLOOD GAUGE

பட்டம் - 139  
வெள்ள அளவை காட்டும்  
அறிவிப்பு பலகை

## 1. வாகன ஓட்டுநரின் தவறான பழக்க வழக்கங்கள்

வாகன ஓட்டுநர்களில் சிலர் தங்களின் தவறான பழக்க வழக்கங்களால் வாகனம் ஓட்டுவதற்குத் தேவையான உடல்நலத்தையும், மனநலத்தையும் பாழாக்கிக் கொள்கின்றனர். இவர்கள் விபத்தை ஏற்படுத்துவதற்கு அவர்களின் மது, மாது, போதை மாத்திரைகள் மற்றும் தவறான உணவுப் பழக்கவழக்கங்களே முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றன. பல ஓட்டுநர்கள் குடி என்ற அரக்கனின் பிடியில் சிக்கிச் சீரழிவதோடு மட்டுமல்லாமல் அந்தக் குடிப்பழக்கத்தாலே வாகனங்களைத் தவறாக இயக்கி விபத்தை ஏற்படுத்துகின்றனர்.

அடிக்கடி தவறு செய்யும் மனிதனை அவனது தவறான பழக்கவழக்கங்கள் மேலும் பல தவறுகளைச் செய்யத் தூண்டும். ஓட்டுநரின் மூளையும், உடலுறுப்புக்களும் எந்தப் பாதிப்பும் இல்லாமல் இருந்தால்தான், சாலையில் ஆபத்தைச் சந்திக்க நேரிடும்போது விரைந்து செயல்பட்டு விபத்தைத் தவிர்க்க முடியும். ஆனால் தவறான பழக்கவழக்கங்கள், இவைகளின் செயல்பாடுகளை மோசமாகப் பாதிப்பதால், அவரால் எந்த நேரத்திலும் விரைந்து செயல்பட முடியாது.

மேலைநாடுகளில் குடித்துவிட்டு வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் உடனடியாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு கடுமையாகத் தண்டிக்கப் படுகின்றனர். ஆனால் இந்தியாவில் குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் பிடிபட்டு தண்டனை அடைபவர்கள் மிகமிகக் குறைவு. அதனால் இங்குக் குடித்துவிட்டு வாகனம் ஓட்டுவது சட்டப்படி குற்றம் என்று தெரிந்தும், பயமில்லாமல்



ஓட்டுபவர்களின் எண்ணக்கை மிகமிக அதிகம். பல ஓட்டுநர்கள் அலைபாயும் தங்கள் மனதையும், நாக்கையும் கட்டுப்படுத்த முடியாமல் தவறான பழக்கவழக்கங்களில் சிக்கிச் சீரழிகின்றனர். வசதிகளும், வாய்ப்புக்களும் அவர்களை மேலும் மேலும் அந்தத் தீய பழக்கவழக்கங்களுக்குத் தள்ளிவிடுகின்றன. அதனால் அவர்களால் அந்தத் தீய பழக்க வழக்கங்களிலிருந்து எளிதில் விடுபட முடிவதில்லை.

எப்போதும் தீய பழக்கவழக்கங்கள் யாரையும் எளிதில் பற்றிக்கொள்ளும். அதைப் பழக்கமாக்கிக் கொண்டால் அதிலிருந்து எளிதில் விடுபட முடியாது. குடிப்பழக்கம் ஓட்டுநரின் குடியைக் கெடுப்பது மட்டுமல்லாது, சில நேரங்களில் அவர் உயிரையும், பல அப்பாவி உயிர்களையும் பறித்துவிடும்.

## 1. குடிப்பழக்கம்

நெடுஞ்சாலைகளில் ஏற்படும் வாகன விபத்துக்களில் அதுவும் இரவில் ஏற்படும் விபத்துக்களில் முக்கிய பங்கு வகிப்பது குடிபோதைதான். அமெரிக்காவில் 1960-70-ம் ஆண்டுகளில் நடந்த சாலைவிபத்துக்களில் 5.74.000 பேர் மரணமடைந்தார்கள். இதில் பாதிக்கு மேலானவர்கள் மரணமடைவதற்குக் குடிபோதைதான் காரணம்.

குடிப்பழக்கம் ஓட்டுநரின் முளையையும், உடல் உறுப்புக்களையும் ஒரே நேரத்தில் பாதித்து அவரை ஒரு அபாயகரமான ஓட்டுநராக மாற்றிவிடுகின்றது. குடிக்கும் வரைதான் வாகனத்தை அவர் ஓட்டுவார். ஆனால் குடித்தபிறகு குடிபோதைதான் வாகனத்தை ஓட்ட ஆரம்பித்துவிடும். இதனால் அவரின் பாதுகாப்பு, பயணிகள் மற்றும் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் பாதுகாப்பு அவரிடமிருந்து அதன் கைக்கு மாறிவிடுகிறது.

அதிகம் குடித்தவர் தன்னைச் சுற்றி என்ன நடக்கிறது என்பதையே அறிய மாட்டார். எவ்வளவு திறமையும் அனுபவமும் வாய்ந்த ஓட்டுநராக இருந்தாலும் கூட குடியின் பாதிப்பிலிருந்து எளிதில் தப்பிக்க முடியாது. இதன் பிடியில் சிக்கியவர்கள், சாலைகளில் உள்ள ஆபத்துக்களைக் குறைவாக மதிப்பீடு (Under estimate) செய்து அஜாக்கிரதையாகச் செயல்படுவார்கள். அதே நேரத்தில் தங்களைப் பற்றி அதிக மதிப்பீடு (Over estimate) செய்து கொள்வார்கள்.

மது எவ்வாறு தங்களைப் பாதிக்கும் என்பதைப் பற்றிப் பெரும்பாலான ஓட்டுநர்களுக்குத் தெரிவதில்லை. அதனால் தான் தங்கள் ஆசையைக் கட்டுப்படுத்தாமல் குளிர்பானங்களை அருந்துவதுபோல மதுவை அருந்தி, வாகனத்தை ஓட்ட ஆரம்பித்து விடுகின்றனர். மது கொஞ்சம் கொஞ்சமாகத்தான் அவரைப் பாதிப்பதால் அவரால் அதன் பாதிப்பை உடனடியாக உணர்ந்துகொள்ள முடிவதில்லை.

ரத்தத்தில் மது கலப்பதற்கு ஆகும் நேரம் (1) மதுவின் அளவு (2) மதுவின் வகை (ரம், பீர், பிராந்தி, விஸ்கி), ஓட்டுநரின் எடை, வயிற்றில் உள்ள உணவின் அளவு மற்றும் அடுத்தடுத்து மது அருந்துவதற்கான இடைவெளி நேரம் ஆகியவற்றைப் பொருத்திருக்கிறது. சிலர் சாப்பிட்டபிறகு குடித்தால் எந்தப் பாதிப்பும் தெரியாது என்று தவறாக நினைக்கின்றனர். வயிற்றில் உள்ள உணவு சாராயம் உறிஞ்சப்படும் வேகத்தை மட்டும்தான் குறைக்கும். அதனால் ஏற்படும் பாதிப்புகளை ஒருபோதும் தடுப்பதில்லை.

குடிப்பழக்கம் ஓட்டுநரைப் பல தவறுகளைச் செய்யத் தூண்டும் (1) வாகனத்தை வேகமாகவோ அல்லது மெதுவாகவோ ஓட்டத் தூண்டும். (2) தவறான ஓட்டப்பாதையில்

அல்லது தவறான பக்கத்தில் ஓட்டத் தூண்டும். (3) நிறுத்தும் கோட்டின் அருகே அல்லது சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது நிறுத்தவிடாமல் தடுக்கும். (4) திரும்பும்போது, நிறுத்தும்போது சமிக்ஞை செய்யவிடாமல் தடுக்கும். (5) மற்ற ஓட்டுநர்கள் செய்யும் சமிக்ஞையை அலட்சியம் செய்யத் தூண்டும். (6) அடிக்கடி ஓட்டப்பாதையை மாற்றத் தூண்டும். இதனால்தான் மற்ற ஓட்டுநர்களால், அவரின் அடுத்த நடவடிக்கை என்னவாக இருக்கும் என்பதை எதிர்பார்க்க முடிவதில்லை.

இரத்தத்தில் சாராயத்தின் அளவு அதிகரிக்கும்போது, அதனால் ஏற்படும் பாதிப்புக்களால் விபத்துக்கள் ஏற்படும், வாய்ப்புக்கள் பலமடங்கு அதிகரிக்கும். இரத்தத்தில் சாராயத்தின் அளவு 0, 05% இருந்தால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பு இரண்டு மடங்காகவும் 0, 10% அதிகமாக இருந்தால் 6 மடங்காகவும், 0,15% இருந்தால் 25 மடங்காகவும் அதிகரிக்கும். போதை ஏறிய ஓட்டுநரால், வாகனத்தை நேராக ஓட்ட முடியாது, வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தவோ அல்லது திருப்பத்தில் வேண்டிய அளவு திருப்பவோ முடியாது. மேலும் அவரால் வாகனத்தைச் சரியான முறையில் கட்டுப்படுத்த முடியாது.

சிலர் குறைவாக குடித்துவிட்டு வாகனத்தை ஓட்டினால், எந்தப் பாதிப்பும் ஏற்படாது என்று தவறாக எண்ணுகின்றனர். மதுவை எவ்வளவு குறைவாக அருந்தினாலும் அதன் பாதிப்பிலிருந்து எளிதில் தப்பிக்க முடியாது. பலநாள் திருடன் ஒருநாள் அகப்படுவான் என்பதுபோல, குடிபோதை என்றாவது ஒருநாள், அவரை விபத்தில் சிக்கவைத்துவிடும். சிலர் குடித்தபிறகு, சிறிது ஓய்வு எடுத்தால் குடியினால் எந்தப் பாதிப்பும் ஏற்படாது என்று தவறாக எண்ணுகின்றனர்.

குடிபோதை அனுபவம் உள்ள ஓட்டுநர்களைவிட அனுபவம் இல்லாத இளவயது ஓட்டுநர்களைத்தான் மோசமாகப் பாதிக்கின்றது. ஏற்கனவே கணிக்கும் திறனும், வாகனம் ஓட்டும் திறனும் குறைவாக உள்ள அவர்களால், குடிபோதையில் மோசமான விளைவுகளில் சிக்கிக் கொள்ளும்போது அவர் நிலைமை பரிதாபத்துக்குரியதாக மாறிவிடுகிறது. குடி ஓட்டுநர்களுக்குத் தவறான தன்னம்பிக்கையை அளித்து, தான் செய்வதெல்லாம் சரியானதுதான் என்று நினைக்கவைத்துவிடும். அதிக வேகமாகச் செல்லும்போது, தான் பாதுகாப்பான வேகத்தில் செல்வதாக எண்ண வைத்துவிடும்.

பொதுவாக, தொலைதூரம் பயணம் செல்கிறவர்கள், அதிகநேரம் வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் மற்றும் இரவில் வாகனம் ஓட்டுபவர்கள்தான், மது, அவர்களின் தூக்கத்தையும், களைப்பையும் விரட்டும் என்று தவறாகக் கருதுகின்றார்கள். ஆனால் குடிபோதை அதற்கு நேர்மாறான விளைவை ஏற்படுத்தி, அவர்களை விபத்தில் சிக்க வைத்துவிடுகிறது.

இளைஞர்கள் ஜாலிக்காகவும், மற்றவர்கள் களைப்பைப் போக்குவதற்காகவும் தூக்கத்தை விரட்டுவதற்காகவும் மதுவை அருந்துகின்றனர். புதுக் குடிகாரன் கொஞ்சம் குடித்தவுடன் நிற்கமுடியாமல் ஆட ஆரம்பித்துவிடுவான். ஆனால் பெரும் குடிகாரன் அதிகம் குடித்த பிறகுதான் தடுமாற ஆரம்பிப்பான். பரம்பரை குடிகாரனைவிட புதுக்குடிகாரன் மிகவும் ஆபத்தானவன். அதிகம் குடித்தவனால் சிறிய செயலைக்கூட ஒழுங்காகச் செய்யமுடியாது. கண்களை மூடிக் கொண்டு மூக்கைக் கூடத் தொடமுடியாதவர்களால் எங்கனம் பாதுகாப்பாக வாகனத்தை ஓட்ட முடியும்?

குடிபோதை வாகனம் ஓட்டுவதற்குத் தேவையான கணிக்கும் திறன், முடிவு எடுக்கும் திறன், செயல்படும் திறன்

போன்றவற்றைப் பாதிக்கின்றது. வாகன ஓட்டுநருக்கு மிகவும் அத்தியாவசியமாகத் தேவைப்படுவது கணிக்கும் திறன். இந்த திறனால்தான், சாலையின் முன்னால், பின்னால் மற்றும் எதிரே வரும் வாகனத்தின் வேகத்தையும் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் வேகத்தையும் சரியாகக் கணித்து போதிய இடைவெளி விட்டு வாகனத்தைச் செலுத்தமுடியும். ஆனால் குடிபோதை, ஓட்டுநரின் கணிக்கும் திறமையை மோசமாகப் பாதிப்பதால் அவரால் சாலையில் உள்ள மற்ற வாகனங்களின் தூரத்தையும், வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்கமுடிவதில்லை இதனால் வாகனத்தை முந்தும்போது, சந்திப்பைக் கடக்கும் போது, மற்ற வாகனங்களைப் பின்தொடர்ந்து செல்லும்போது தவறாகக் கணித்து விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

குடிபோதை மூளையைப் பாதிப்பதால் அவரது முடிவெடுக்கும் திறன் பாதிக்கப்படுகிறது. கண்கள், நரம்புகள் அனுப்பும் செய்தியை, மூளை உடனுக்குடன் அலசி ஆராய்ந்து விரைவாக முடிவெடுத்து, உடலுறுப்புக்களுக்குக் கட்டளை பிறப்பிக்கிறது. குடிபோதையினால் மூளை பாதிப்படைவதால் அவரால் சரியான முடிவை விரைவாக எடுக்க முடியாது.

உடலுறுப்புக்கள் இயங்குவதற்குத் தேவையான சக்தி உடலுறுப்புக்களின் செல்களில் ஆக்ஸிஜன் எரிவதால் கிடைக்கும். ஆனால் சாராயம், இரத்தத்தில் உள்ள ஆக்ஸிஜனை ஆக்ஸைடுகளாக மாற்றிவிடுவதால் (Oxidisation) உடலுறுப்புக்களின் செல்களுக்குத் தேவையான ஆக்ஸிஜன் கிடைப்பதில்லை. இதனால் அதன் செயல்படும் திறன் குறைந்து விடுவதால் அவற்றின் செயல்கள் எல்லாம் தாமதாக இருக்கும் மூளை இடும் கட்டளைகளைத் தாமதமாகத்தான் நிறைவேற்றும் ஆல்கஹால் நரம்பு மண்டலத்தைப் பாதிப்பதால், ஆபத்தான செய்திகளை மூளைக்குத் தாமதமாக எடுத்துச் செல்கின்றன

அதுபோல மூளையிடும் கட்டளையை உடலுறுப்புக்களுக்குத் தாமதமாக எடுத்துச் செல்கிறது. இதனால் ஓட்டுநரின் செய்கையெல்லாம் அதாவது தடையைப் பயன்படுத்தல், ஸ்டிரிங்கைத் திருப்புதல் போன்ற முக்கியமான நடவடிக்கையெல்லாம் தாமதமாகத்தான் இருக்கும்.

குடி. இரவில் ஓட்டுநரின் கண்பார்வை எதிரே வரும் வாகனங்களின் முன்விளக்குகளால் ஏற்படும் பாதிப்பிலிருந்து மீண்டும் பார்வை பெறுவதற்கான நேரத்தை மேலும் அதிகரிக்க வைக்கும். கண்விழிகளை அங்குமிங்கும் அசையவிடாமல் தடுத்து ஒரே நேரத்தில் நிலைகுத்தவைத்துவிடும். குடியினால் கண்ணொளி மங்குகிறது. கண்பார்வையின் கூர்மையைக் குறைக்கிறது.

மதுவின் போதை, வாகனம் ஓட்டும்போது கவனக்குறைவு ஏற்படுத்தி, வாகனத்தில் முழுக்கவனம் செலுத்தவிடாமல் தடுக்கும். இதனால் சாலையில் ஏற்படும் ஆபத்துக்களை உடனடியாகப் பார்க்க முடியாமல் போய்விடும். மேலும் அவர்கள் தாங்கள் வாகனம் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதையே மறந்துவிடுவார்கள்.

குடி எந்தத் தவறையும் செய்யத் தைரியம் அளித்துவிடும். சாதாரணமாக வேகமாகச் செல்வதற்கு அஞ்சும் ஓட்டுநரும், எதிரே வாகனம் வருவதைப் பார்த்து முந்த அஞ்சும் ஓட்டுநரும், குடிபோதையில் சிக்கும்போது இந்தத் தவறுகள் மட்டுமல்ல எந்தத் தவறையும் அஞ்சாமல் செய்வார். போக்குவரத்து விதிகளை அடிக்கடி மீறுவார்.

இரத்தம் ஆல்கஹாலை நேராக சிறுமூளைக்கு எடுத்துச் செல்கிறது.. அதனால் சிறுமூளை உடனடியாகப் பாதிக்கப்படுகிறது. சிறுமூளைதான் மனிதனின் தசைகளைக்

கட்டுப்படுத்தி மனிதனை நிலையான நிலையில் வைத்திருக்கிறது. குடியினால் சிறுமுளை பாதிக்கப்படும்போது அவரால் நேராக நடக்க முடியாது. தள்ளாடித் தள்ளாடி நடக்க வைக்கிறது. பேச்சும் குழற ஆரம்பித்துவிடும். அதிக போதையினால் தட்டுத்தடுமாறி நடந்துவந்து வாகனத்தில் ஏறி அமர்ந்தவுடன் அவர் எல்லாம் சரியாகிவிட்டது என்று தவறாகக் கருதி வாகனத்தை ஓட்ட ஆரம்பித்துவிடுகிறார். ஆனால் குடியினால் ஏற்படும் பாதிப்புகளால் அவர் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கிறார்.

சிறுமுளைதான் அனிச்சைச் செயலைச் செய்கிறது. அதாவது கண்களைக் குத்த கையைக் கொண்டு போனால், இமை உடனடியாக மூடிவிடும். நரம்புகள் செய்தியை முளைக்கு எடுத்துச்சென்று, கட்டளை பெற்று செயல்புரிவதற்கு ஏற்படும் தாமதத்தைத் தவிர்க்க சிறுமுளையே உடனடியாகக் கட்டளை பிறப்பிக்கிறது. ஆனால் குடிபோதை சிறுமுளையைப் பாதிப்பதால் ஆபத்துக் காலங்களில் அவரால் விரைந்து செயல்பட முடியாது.

## 2. விலைமாதருடன் தொடர்பு

வெகுதூரம் வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் அல்லது இளம் வயது ஓட்டுநர்கள்தான் இந்த மாபெரும் தவறைச் செய்கிறார்கள். இது உடல்நலத்தைக் கெடுப்பது மட்டுமல்லாமல், வாகனம் ஓட்டுந் திறமையை மோசமாகப் பாதிக்கும். விலைமாதருடன் தொடர்பு கொண்டபிறகு கண்டிப்பாக சிலமணிநேரம் ஓய்வு எடுத்தால்தான் களைப்பு நீங்கும். ஆனால் நேரமின்மை காரணமாகவும் அல்லது போதிய இடவசதி இல்லாத காரணத்தாலோ ஓய்வு எடுக்காமல் வாகனத்தைத் தொடர்ந்து ஓட்டிக்கொண்டு செல்கின்றனர். இதனால் களைப்பின் மிகுதியால் தூங்கிவிடுவார் அல்லது ஆபத்து ஏற்படும்போது விரைந்து செயல்படமுடியாத

நிலைமைக்கு ஆளாகிவிடுவார். இந்தத் தவறான பழக்கத்தால்தான் பல வாகன ஓட்டுநர்கள் எய்ட்ஸ் போன்ற கொடிய நோயின் பிடியில் சிக்கி உயிரை இழக்கின்றனர்.

### 3. மருந்துகள் மற்றும் போதை மாத்திரைகள்

காய்ச்சல், தலைவலி போன்ற நோயினால் உடல்நலம் பாதிக்கப்படும்போது நேரமின்மை காரணத்தாலோ அல்லது பணத்தட்டுப்பாடு காரணத்தாலோ மருத்துவரை அணுகாமல் சாலையோரங்களில் உள்ள மருந்துக்கடையில் மருந்துகளை வாங்கி உட்கொள்கின்றனர். அதில் உள்ள இரசாயனப் பொருட்கள் நரம்பு மண்டலத்தைப் பாதித்துவிடும்போது, அவர் வாகனம் ஓட்டும் திறமையும் பாதிக்கப்படுகிறது. சில இளவயது ஓட்டுநர்கள் போதை மாத்திரைகளைப் பயன்படுத்தித் தங்கள் உயிருக்கும் மற்றவர்கள் உயிருக்கும் உலை வைத்து விடுகின்றனர்.

### 4. சிகரெட் குடித்தல்

சிகரெட் பற்றவைப்பதற்கும், சாம்பலைத் தட்டுவதற்கும் குடித்த சிகரெட்டை வெளியில் வீசுவதற்கும் சில வினாடி நேரம் தேவைப்படும். இந்த நேரத்தில் கவனம் சிதறி விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான சூழ்நிலை உருவாகிவிடும். சில நேரங்களில் சிகரெட் சாம்பல் கண்ணில் விழுந்து பாதிப்பு ஏற்படலாம்.

### 5. தவறான உணவும் பழக்க வழக்கங்கள்

பல வாகன ஓட்டுநர்களுக்குச் சரியான நேரத்தில் சாப்பிடுவதற்கு நேரம் மற்றும் வாய்ப்புக்கள் கிடைப்பதில்லை. அதனால் வேளைகெட்ட வேளைகளில் கண்டகண்ட இடங்களில் கிடைக்கும் உணவுகளைச் சாப்பிடுகின்றனர். சிலர் அதிகப் புலால் உணவுகளை வயிறு புடைக்க சாப்பிட்டுவிட்டு



ஓட்டும்போது, உண்ட மயக்கம் தொண்டனுக்கும் உண்டு என்பதுபோல், அதிக சாப்பாடு அவரைத் தூக்கத்தில் ஆழ்த்திவிடும். சில ஓட்டுநரின் குடிப்பழக்கம் அவரை அதிகம் சாப்பிடத் தூண்டும். மது மயக்கம், அதிக சாப்பாடு மற்றும் அதிக வேகம் எல்லாம் சேர்ந்து அவரை மோசமான விபத்தை ஏற்படுத்தத் தூண்டிவிடும். மேலும், தவறான உணவுகளைச் சாப்பிடும்போது அல்சர் போன்ற நோய்கள் ஏற்படுகிறது.

### தவறான பழக்கவழக்கங்களை விட்டுவிடுதல்

அலைபாயும் மனதையும், நாக்கையும் கட்டுப்படுத்த முடியாத காரணத்தால்தான் இன்று பல வாகன ஓட்டுநர்கள் தவறான பழக்க வழக்கங்களுக்கு அடிமையாகி வாகனம் ஓட்டுவதற்குத் தேவையான திடகாத்திரமான உடலைக் கெடுத்துக் கொள்கின்றனர். மேலும் மோசமான வியாதிகளின் பிடியில் சிக்கித் தவிக்கின்றனர். அதனால் வாகனம் ஓட்டும் திறமையைப் பாதிக்கக்கூடிய மேற்கண்ட கெட்ட பழக்க வழக்கங்களை அறவே விட்டுவிட வேண்டும்.

குடிப்பழக்கம் பற்றிக் கொண்டால் அது அவரை எளிதில் விட்டுவிடாது. குடிப்பழக்கத்தை விட முடியாமல் தவிக்கும் ஓட்டுநர்கள், தகுந்த மருத்துவரை அணுகி அல்லது போதை மீட்பு மையங்களின் உதவியுடன் குடிப்பழக்கத்திலிருந்து மீளவேண்டும். இதிலிருந்து மீள முடியாதவர்கள் வாகனம் ஓட்டுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும் அல்லது வேலையை மாற்றிக் கொள்ள வேண்டும். ஏனென்றால் குடி என்றாவது ஒருநாள் அவரை விபத்தில் மாட்டிவிட்டுவிடும்.

மதுவைக் குறைவாகக் குடித்தாலும், அதிகமாகக் குடித்தாலும் சாப்பாட்டுக்கு முன்பாகவோ அல்லது பின்போ குடித்தாலும் அது கண்டிப்பாகப் பாதிக்கத்தான் செய்யும் அதுபோலக் குடித்துவிட்டு, சிறிது நேரம் ஓய்வு எடுத்து

ஒட்டினாலும் பாதிப்பு ஏற்படத்தான் செய்யும். அதனால் எவ்வளவு அனுபவம் மற்றும் திறமை வாய்ந்த ஒட்டுநராக இருந்தாலும்கூட குடித்துவிட்டு வாகனத்தை ஒட்டக்கூடாது. உங்கள் நண்பர்கள் வாகனம் ஒட்டும்போது உங்களைக் குடிக்கத் தூண்டினால் அவர்கள் உங்களுக்குச் சவக்குழி தோண்டுகிறார் என்று பொருளாகும். நீங்கள் குடித்துவிட்டு ஒட்டும்போது இதிரே இன்னொரு குடிகாரர் தாறுமாறாக வாகனத்தை ஒட்டிவரும்போது, உங்களால் விபத்தை எப்படித் தடுக்க முடியும்?

வாகனம் ஒட்டும் திறமையைப் பாதிக்கக்கூடிய மருந்துகள், மாத்திரைகள், போதை மாத்திரைகள் போன்றவற்றை உட்கொள்ளக்கூடாது. மருந்துகளை உட்கொள்வதற்கு முன்பாக அது வாகனம் ஒட்டும் திறமையைப் பாதிக்குமா என்பதைத் தகுந்த மருத்துவரிடம் ஆலோசனை பெறவேண்டும். எந்த மருந்துகளையும், மாத்திரைகளையும் மருத்துவர் ஆலோசனையில்லாமல் உட்கொள்ளக்கூடாது.

வெகுதூரம் அல்லது இரவில் வாகனம் ஒட்ட விரும்புவோர் அதிக உணவு உட்கொள்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். சரியான உணவுப் பழக்கத்தை ஏற்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும். வேளைகெட்ட வேளையில் சாப்பிடுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். சிகரெட் குடித்துக் கொண்டு வாகனம் ஒட்டுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். ஒருவனுக்கு ஒருத்தி என்பதை ஒட்டுநர்கள் எப்போதும் மறக்கக்கூடாது.

## 2. அனுபவமின்மை

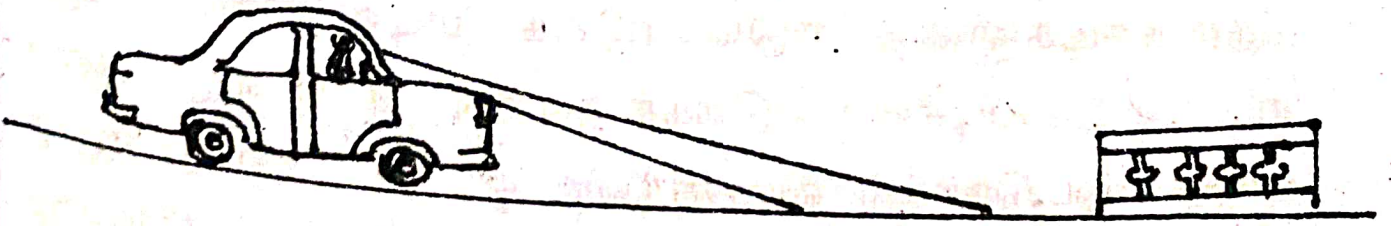
இன்று பல ஓட்டுநர்கள் போதிய அனுபவமும் பயிற்சியும் இல்லாமல் எதைப் பற்றியும் கவலைப்படாமல் துணிந்து வாகனத்தை ஓட்டுகின்றனர். இவர்கள் சாலையில் ஏற்படும் ஆபத்துக்களைப் பற்றி எண்ணிப்பார்ப்பதில்லை. இந்த அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் போக்குவரத்து இயக்கத்தில் எதிர்பாராதவிதமாகக் குறுக்கிடும் ஆபத்துக்களைச் சமாளிக்க முடியாமல் விபத்தை ஏற்படுத்திவிடுகின்றனர். ஆபத்துக்களைப் பார்த்து, பதற்றமடைந்து தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்துகின்றனர் அல்லது அதிக குழப்பமடைந்து தடைக்குப் பதிலாக ஆக்ஸிலேட்டருக்கு அதிக அழுத்தம் கொடுத்து விடுகின்றனர்.

ஓட்டுநரின் அனுபவம், ஆபத்தைச் சந்திக்க நேரிடும் போது அவர்களுக்குப் போதிய தைரியத்தையும், தன்னம்பிக்கையையும் அளிக்கும். ஆனால் அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு, அவர்களின் அனுபவமின்மை அதைரியத்தைக் கொடுத்து விபத்துக்களை ஏற்படுத்திவிடும். ஆபத்தான நேரங்களில் அவர்களால் விரைவாக முடிவு எடுக்க முடியாது. சிலநேரங்களில் தவறான முடிவு எடுத்து நிலைமையை மிகவும் மோசமாக்கிவிடுவார்கள். கிடைக்கும் குறுகிய நேரத்தையும் சரியாகப் பயன்படுத்தத் தவறி விடுவார்கள்.

அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் சில தவறுகளைத் தவறு என்று தெரியாமலேயே அந்த தவறைத் தொடர்ந்து செய்து, அந்தத்

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

தவறினாலேயே சிலநேரங்களில் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர். விபத்துக்களின் பாதிப்புக்களை அறியாத காரணத்தால்தான் அதிக ரிஸ்க் எடுத்து ஆபத்தாக ஓட்டுகின்றனர். இவர்களைக் குடி மற்றும் களைப்பு மிகவும் மோசமாகப் பாதிக்கும். அவர்கள் கோடிட்ட ஓட்டப் பாதைகளில் (Lane) வாகனத்தைச் செலுத்துவதற்கு மிகவும் திறைவார்கள். குறுகிய பாலங்களில் எதிரே வாகனம் வரும்போது கிடைக்கும் குறுகிய இடைவெளியில் வாகனத்தைச் செலுத்த மிகவும் சிரமப்படுவார்கள்.



பல அனுபவமுள்ள ஓட்டுநர்கள்கூட சாலையில் உள்ள போக்குவரத்திற்கேற்ப வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுக்காமல் எல்லா இடங்களிலும் ஒரே மாதிரியான வேகத்தில் செல்ல முயலுவார்கள். பெரும்பாலும் தங்களுக்கு முன்னால் உள்ள சாலையைப் பார்ப்பதில் தான் அதிக நேரத்தைச் செலவிடுவார்கள். இதனால் அவர்கள் சாலையின் பக்கங்களிலிருந்துவரும் ஆபத்துக்களையும், திருப்பங்கள், வளைவுகள், சந்திப்புக்கள், குறுகிய பாலங்கள் நெருங்குவதைக் கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர்.

இன்று பல பணக்காரர்கள், போதிய அனுபவமற்ற தங்கள் பிள்ளைகளை வாகனம் ஓட்ட அனுமதிக்கின்றனர். இவர்கள் ஆபத்துக்களைச் சந்திக்க நேரிடும்போது தங்கள் அறியாமையால் தவறுகள் செய்து விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர். சிலர், முதலாளியின் வீட்டிலும், அலுவலகத்திலும் வேலைக்காரர்களாக இருப்பார்கள். ஓட்டுநர் வராத நாட்களில் இவர்கள் ஓட்டுநராக மாறிவிடுகிறார்கள். போதிய அனுபவமில்லாத இவர்களால் சாலையில் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெருக்கடிகளுக்கு ஈடுகொடுக்க முடிவதில்லை. மேலும் சரியான நடவடிக்கை எடுக்கத் தவறிவிடுகின்றனர். சில கனரக வாகன ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை ஓட்டும்போது, தங்களுக்கு ஏற்படும் அதிகக் களைப்பினால் வாகனத்தைத் தொடர்ந்து ஓட்ட முடியாத நிலை ஏற்படும்போது, உதவியாளர்களை (கிளிினர்கள்) வாகனம் ஓட்ட அனுமதிப்பார்கள். அனுபவமற்ற இந்த உதவியாளர்கள் ஆர்வக் கோளாறினால் வாகனத்தை ஓட்டும்போது தவறுகள் செய்து விபத்தை ஏற்படுத்தி விடுகின்றனர். எப்போதும் கிராமப்புறங்களில் வாகனத்தை

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

ஓட்டியவர்கள், ஏதாவது காரணத்திற்காக நகரங்கள் அல்லது மாநகரங்களில் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லும்போது, அவர்களால் போக்குவரத்து நெருக்கடிகளைச் சமாளித்து ஓட்ட முடிவதில்லை.

அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள், போக்குவரத்து தடங்கல் ஏற்பட்டு (Traffic Jam) எல்லா வாகனங்களும் மெதுவாக நகர்ந்துசெல்லும்போது மற்ற வாகன ஓட்டுநர்களைப்போல அவர்களால் மெதுவாக ஓட்ட முடிவதில்லை. அதிக வளைவுகளில் அவர்களால் சரியாகத் திருப்ப முடியாது. ஏற்றங்கள், இறக்கங்களில் சரியாக நிறுத்தத் தவறி, விபத்து ஏற்படுவதற்கான நிலைமையை ஏற்படுத்தி விடுவார்கள். மாநகரங்களில் பாதசாரிகள், சைக்கிள் மற்றும் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்களின் எதிர்பாராத குறுக்கீடுகளைச் சமாளிக்க முடிவதில்லை. பொதுவாக அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் பொறுமையின்மை போட்டிமனப்பான்மை களைப்பு, குடிபோதை, கவனமின்மை மற்றும் தவறாகக் கணித்தல் போன்றவற்றால்தான் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

### 1. தவறான கணிப்பு

அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்களால் சாலைகளில் முன்னால் பின்னால் மற்றும் எதிரே வரும் வாகனங்களின் தூரங்களைச் சரியாகக் கணிக்க முடிவதில்லை. எதிரே வரும் வாகன தூரத்தைத் தவறாகக் கணித்து முந்தும்போதோ, அல்லது சந்திப்புக்களில் வாகனங்கள் கடந்து செல்வதைத் தவறாகக் கணித்து கடக்க முயலும்போதோ மோதலை ஏற்படுத்துகின்றனர். அதுபோல சாலைகளைக் கடந்துசெல்லும்

பாதசாரிகளின் தூரங்களைத் தவறாகக் கணித்து கடக்க முயலும்போது அவர்கள் மீது மோதிவிடுவார்கள்.



## 2. தவறாக முடிவெடுத்தல்

அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்களால் ஆபத்து ஏற்படும்போது பதற்றத்தில் சரியான முடிவெடுக்க முடிவதில்லை. உதாரணமாக மற்றொரு வாகனத்தை முந்தும்போது எதிர்பாராவிதமாக எதிரே வாகனம் வந்தால் அவர்களால் வேகத்தை அதிகரித்து முந்தவோ அல்லது வேகத்தைக் குறைத்து முந்தும் வாகனத்திற்குப் பின்னால் செல்ல வேண்டுமா என்பதைத்

தங்களுக்கு ஏற்பட்ட பயத்தினால் சரியாக ஆராயாமல் வாகனத்தின் வேகத்தை அதிகரித்து முந்த முனைந்து எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோதிவிடுவர். சிலநேரங்களில் சூழப்பத்தில் அவர்கள் எடுக்கும் தவறான முடிவுகள், விபத்திலிருந்து தப்பிக்கக்கூடிய சூழ்நிலையிலிருந்து தப்பிக்க முடியாத சூழ்நிலைக்குத் தள்ளிவிடும். எதிர்பாராதவிதமாக ஒரு ஆபத்தை மிக அருகில் சந்திக்க நேரிடும்போது, மிரண்டுபோய் எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்காமல் அல்லது தவறான முடிவு எடுத்து, அந்த ஆபத்தின் மீதே மோதிவிடுவார்கள்.

### 3. போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றிய அறியாமை

அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்களுக்குப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றி ஒன்றும் தெரியாது. இதனால் இவர்களால் மற்ற ஓட்டுநர்கள் செய்யும் சமிக்ஞைகள், போக்குவரத்துக் காவலர் செய்யும் சமிக்ஞைகளைப் புரிந்துகொள்ள முடியாமலோ அல்லது தவறாகப் புரிந்து கொண்டோ வாகனத்தைச் செலுத்தி விபத்தில் சிக்கிக் கொள்வின்றனர். இவர்கள் போக்குவரத்துச் சின்னங்களுக்கும், எச்சரிக்கைச் சின்னங்களுக்கும் அதிக முக்கியத்துவம் கொடுப்பதில்லை.

### 4. வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது தவறு செய்தல்

அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் மாநகரங்களில் பல ஓட்டப் பாதைகள் உள்ள இடங்களில் சரியான ஓட்டப்பாதையைத் தேர்ந்தெடுத்து ஓட்ட முடிவதில்லை. திருப்பங்களில் தேவைக்குக் குறைவாகவோ அல்லது அதிகமாகவோ திருப்பி விபத்தை ஏற்படுத்துவார்கள். வாகனத்தைத் திருப்பும்போது சக்கரங்கள் நேராக வருவதற்கு ஆக்ஸிலேட்டருக்கு அதிக



அழுத்தம் கொடுத்து வேகமாகச் செல்வார்கள். இயற்கை விதிகளின் பாதிப்புக்களை அறியாத காரணத்தால் திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்புவது, வேகமாகச் செல்லும்போது வாகனத்தை முரட்டுத்தனமாக நிறுத்த முயல்வது போன்ற தவறுகளைச் செய்கின்றனர். திருப்பும்போது சரியாக சமிக்ஞை கொடுப்பதில்லை அல்லது தவறான சமிக்ஞை கொடுப்பார்கள். இந்தத் தவறுகள் சிலநேரங்களில் அவர்களை விபத்துக்கு அழைத்துச் சென்றுவிடும்.

### 5. இரவில் வாகனம் ஓட்டும்போது தவறு செய்தல்

அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் இரவில் அதிக நேரம் கண்விழித்து ஓட்டும்போது களைப்பின் மிகுதியால் கண்ணயர்ந்து தூங்கிவிடுவார்கள். அனுபவமுள்ள ஓட்டுநர்கள் எதிரே வரும் வாகனங்களின் பிரதான விளக்கு வெளிச்சங்களைப் பார்ப்பதைத் தவிர்த்துவிடுவார்கள். ஆனால் அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு விளக்கு வெளிச்சத்தை எவ்வாறு தவிர்க்க வேண்டும் என்பது தெரியவில்லை. இதனால் அந்த விளக்குகளால், சில வினாடிகள் குருடாகிவிட்ட அவர்கள் கண்களால் முன்னால் செல்லும் மாட்டுவண்டிகள் போன்ற ஆபத்துக்களைப் பார்க்க முடியாமல், அவைகள் மீது வாகனத்தை மோதிவிடுகின்றனர்.

### 6. அனுபவமில்லாத ஓட்டுநர்கள் செய்யக்கூடாத தவறுகள்

அதிக போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள நெடுஞ்சாலைகள், மாநகரங்களில் உள்ள சாலைகளில் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். அதிக மழை, பனி பெய்யும்போது வாகனம் ஓட்ட விரும்பக்கூடாது. எக்காரணம் கொண்டும் அதிக வேகமாகவோ

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

அல்லது முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை இடைவெளி யில்லாமல் பின்தொடர்ந்தோ, அதிக வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்களை முந்த முயல்வது போன்ற தவறுகளைச் செய்யக்கூடாது. வாகனக் கட்டுப்பாடுகளை முரட்டுத்தனமாகக் கையாளக்கூடாது. அதிக சுமையேற்றிய வாகனங்களையும், ஆபத்தான பொருட்களை ஏற்றிய வாகனங்களையும் ஓட்ட முயலக்கூடாது. பழுதான வாகனங்களை அசட்டுத் துணிச்சலுடன் ஓட்டிச்செல்ல முயலக்கூடாது. மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுடன் சண்டையிடக்கூடாது. இலகுரக வாகன உரிமையைக் கொண்டு கனரக வாகனங்களை ஓட்டக் கூடாது. தொலைதூரப் பயணங்களில் தனியாகச் செல்ல முயலக்கூடாது. வாகனம் ஓட்டும்போது மது அருந்தக்கூடாது. அதிக களைப்புடன் வாகனத்தை ஓட்டக்கூடாது. புதிய தொழில்நுட்பங்களுடன் தற்போது விற்பனைக்குவரும் வாகனங்களை அனுபவம் இல்லாமல் ஓட்ட முயலக்கூடாது.

### அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் செய்யவேண்டியது

போதிய அனுபவமும் பயிற்சியும் உள்ள ஓட்டுநரை அருகில் வைத்து ஓட்ட வேண்டும். பயிற்சி மூலம் தங்கள் திறமையை அதிகரித்துக்கொள்ள முயலவேண்டும். போக்கு வரத்து அதிகமில்லாத பகுதிகளில் வெவ்வேறு வேகத்தில் வாகனம் எவ்வளவு தூரம் செல்லும், ஸ்டிரியங்கைத் திருப்பும் போது வாகனம் எவ்வளவு அளவு திரும்பும் என்பனவற்றிற்குப் பயிற்சி எடுக்க வேண்டும். மற்ற ஓட்டுநர்கள், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி மற்றும் புத்தகங்கள் மூலம் தங்கள் வாகனம் ஓட்டு வதற்குத் தேவையான அறிவை வளர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். கூடியமட்டும் போக்குவரத்து குறைவாக உள்ள பகுதிகளைத் தேர்ந்தெடுத்துச் செல்லவேண்டும். போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றி அவசியம் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். தியானம் மூலம் கவனிக்கும் திறனை (Concentration) வளர்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

### 3. கவனக்குறைவு (Poor Concentration)

வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பு வாகன ஓட்டுநரின் சாலைக் கவனத்தைப் பொறுத்துதான் இருக்கிறது. இன்று சாலையில் ஏற்படும் விபத்துக்களில் 15% ஓட்டுநரின் கவனக்குறைவினால்தான் ஏற்படுகிறது. ஓட்டுநரின் பார்வையை, தேவையில்லாதவற்றின்மீது செலுத்தும்போது மனது அலைபாயும்போது அல்லது மற்ற நினைவுகளுக்கு இடம்தரும்போது சாலைக்கவனம் குறைந்துவிடுகிறது. இதனால் சாலைகளில் உள்ள ஆபத்துக்களைப் பார்க்க முடியாமலே அல்லது தாமதமாகப் பார்க்க நேரிடும்போது, அவரால் பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுத்து, விபத்தைத் தவிர்க்கமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும்.

ஓட்டுநர் சாலைமீதுள்ள கவனத்தைச் சிதறவிடும்போது சாலையில் என்ன நிகழ்கிறது என்பதையே அவரால் அறியமுடிவதில்லை. இதனால் அவர் எதிரே வரும் வாகன ஓட்டுநர்களின் தவறுகளையும், சாலையில் உள்ள மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளரின் தவறுகளையும் கவனிக்கத் தவறி விடுகின்றனர். சில ஓட்டுநரின் மனது குரங்கு போல அங்கு மிங்கும் தாவும். இவர்களால் மனதை ஒருநிலைப்படுத்தி வாகனத்தை முழுக் கவனமாக ஓட்ட முடியாததால், சாலையில் உள்ள ஆபத்துக்களைச் சரியான நேரத்தில் கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர்.

## 1. வாகனம் வழக்கல்

வாகனம் வழக்கல் (Skid) ஏற்படுவதற்கு முக்கிய காரணம் ஓட்டுநரின் கவனமின்மைதான். அவரது கவனக் குறைவினால் ஆபத்தை மிக அருகில் சந்திக்க நேரிடும்போது, விபத்தைத் தவிர்க்க வாகனக் கட்டுப்பாடுகளை (தடைச்சாதனம், ஸ்டிரியங்) முரட்டுத்தனமாகக் கையாளவேண்டிய கட்டாயமான சூழ்நிலை அவருக்கு ஏற்படுகிறது. அதனால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடுகிறது.

ஐப்பானில் திடீரென்று விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்ததற்கான காரணங்களை ஆராய்ந்தபோது பல ஓட்டுநர்கள் செல்போனில் பேசிக்கொண்டு வாகனத்தை ஓட்டுவதால் ஏற்பட்ட கவனக்குறைவுதான் என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. ஐப்பானில் 1997-ம் ஆண்டு மட்டும் 2200 விபத்துக்கள் செல்போனில் பேசிக் கொண்டு வாகனத்தை ஓட்டியதால் ஏற்பட்டுள்ளது. அதுபோல கேரளாவில் அடிக்கடி பேருந்துகள் விபத்துக்களில் சிக்குவதற்கான காரணத்தை ஆராய்ந்தபோது ஓட்டுநர்கள் பார்வை அடிக்கடி முன்னால் உள்ள இருக்கையில் அமர்ந்திருக்கும் பெண்கள் மீது படரவிடும்போது ஏற்பட்ட கவனக்குறைவுதான் என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது என்று ஆய்வுகள் தெரிவிக்கின்றன.

ஓட்டுநரின் தவறான பழக்கவழக்கங்கள், மனதில் வேறு நினைவுகள், ஆக்கிரமித்தல், அதிக சோகம், களைப்பு, உடல்நலம் குறைபாடு, பகல்கனவு காணுதல், மற்றவற்றில் பார்வை செலுத்துதல், வாகனத்தைச் செலுத்திக்கொண்டே வேறு பொறுப்பற்ற காரியங்களில் ஈடுபடுதல் போன்றவற்றால்தான் ஓட்டுநரின் சாலைக் கவனம் பாதிக்கப்படுகிறது.

## 2. மனதில் வேறு நினைவுகள் ஆக்கிரமித்தல்

சில ஓட்டுநர்கள் வாகனம் ஓட்டும்போது தேவையில்லாததைப் பற்றி நினைத்துக் கொண்டு வாகனம்

ஓட்டுகின்றனர். மற்ற நினைப்புகளில் அலைபாயும் மனதை அவரால் கட்டுப்படுத்த முடிவதில்லை. இளவயது ஓட்டுநருக்கு வீட்டிலுள்ள இளம் மனைவி பற்றிய நினைவும், நடுத்தர வயது ஓட்டுநருக்குப் பணப்பிரச்சினை, குடும்பப் பிரச்சினை போன்றவைகளை எண்ணிக்கொண்டு வாகனம் ஓட்டுவார்கள். மனதில் ஏதாவது பிரச்சினை அரித்துக்கொண்டிருந்தால், மனது முழுவதும் அதில்தான் லயித்துக் கொண்டிருக்கும். அதனால் சாலையில் முழுக்கவனத்தை அவரால் செலுத்த முடியாது. தொடர்ந்து பலநாட்கள் குடும்பத்தைப் பிரிந்து ஓட்டுநருக்கு மனைவி மற்றும் குழந்தைகளைப் பற்றிய எண்ணம் அடிக்கடி தோன்ற ஆரம்பித்துவிடும்.

## 2. மற்ற நிகழ்ச்சிகளில் மனதைப் பறிகொடுத்தல்

சில வாகன ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை ஓட்டிக் கொண்டிருக்கும்போது இயற்கைக் காட்சிகளில் மனதைப் பறிகொடுத்துவிடுகின்றனர். சாலை ஓரத்தில் வைக்கப்பட்டு இருக்கும் விளம்பரப் பலகைகள், ஆபாச சுவரொட்டிகள் சாலையில் நடந்துசெல்லும் இளம்பெண்கள் போன்றவைகள் ஓட்டுநரின் பார்வையைச் சுண்டி இழுக்கும். பார்வையை மற்றவற்றின் மீது பறிகொடுக்கும்போது சாலையில் உள்ள முக்கியமானவற்றையோ அல்லது ஆபத்துக்களையோ கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர்.

## 3. பகல் கனவு காணுதல்

இளைஞர்களுக்கு மிகவும் பிடித்தமான செயல் பகல் கனவு காணுதல். ஆனால் இந்தச் செயல் ஓட்டுநர்களுக்கு மிகவும் தீங்கானது. சில இளவயது ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை ஓட்டிக்கொண்டே பகல் கனவு காண ஆரம்பித்துவிடுகின்றனர்.

அவர் உடல் சீட்டில் அமர்ந்திருக்கும். கைகள் ஸ்டீரியங்கைப் பிடித்திருக்கும். ஆனால் மனதில் ஏதாவது ஒரு படம் ஓடிக் கொண்டிருக்கும். போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு விளக்குள்ள பகுதிகளில் பச்சை விளக்கு எரிவதற்காகக் காத்திருக்கும்போது அல்லது போக்குவரத்து தடங்கல்கள் ஏற்பட்டு காத்திருக்க நேரிடும்போது பகல்களவு காண ஆரம்பித்துவிடுகின்றனர். இவர்கள் சிவப்பு, மஞ்சள், விளக்குகள், பச்சைவிளக்கு எரிவதைக் கூட அறியமாட்டார்கள். ஆனால் பின்னால் உள்ள ஓட்டுநர்கள் ஒலி எழுப்பும்போது திடீரென்று பகல் களவி லிருந்து விடுபட்டு வாகனத்தை அவசர அவசரமாகக் கிளம்பிச் செல்ல முயலுவார்கள். ஆனால் அந்த நேரத்தில் சாலையில் தவறாகக் கடக்க முயலும் பாதசாரிகளையோ அல்லது வாகனத்தையோ கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர். மொத்தத்தில் பகல் களவு காணுபவர்கள் தாங்கள் வாகனம் ஓட்டிக் கொண்டிருப்பதையே மறந்துவிடுகின்றனர்.

#### 4. உடல்நலன் பாதித்தல்

காய்ச்சல், தலைவலி, ஜலதோஷம் போன்ற நோய்களால் பாதிக்கப்படும்போது அவரது சாலைக்கவனம் குறைந்துவிடுகிறது. தும்மல், இருமல் ஏற்பட்டால்கூட சாலைக்கவனத்தைப் பாதிக்கச் செய்யும். வயிற்றுவலி, மார்புவலி, தலைவலி போன்ற வலிகள் தொடர்ந்து வலிக்கும்போது அவரால் சாலையில் முழுக்கவனத்தைச் செலுத்த முடியாது. பசிமயக்கம், அதிக உணவு போன்றவைகூட கவனத்தைப் பாதிக்கும்.

#### 5. மனநலம் பாதிக்கப்படுதல்

அதிக மகிழ்ச்சியான அல்லது சோகமான நிகழ்ச்சி, பெரிய இழப்பினால் ஏற்படும் சோகம் போன்றவற்றால் ஏற்படும் மன

உளைச்சலுடன், வாகனத்தைக் கவனத்துடன் ஓட்ட முடியாது. அதிக சோகமான செய்திகளைக் கேட்டவுடன் மனம் அந்த செய்தியைத்தான் மீண்டும் மீண்டும் அசைபோடுவதால் அவரால் முழுக்கவனத்துடன் வாகனத்தை ஓட்ட முடியாது. மனதில் கவலைகள் சூழ்ந்திருந்தால் அல்லது வாழ்க்கையில் விரக்தி ஏற்பட்டால் வாகனம் ஓட்டுவதில் கவனக்குறைவு ஏற்படும். பல ஓட்டுநர்களுக்குத் தங்கள் உணர்ச்சிகளை உடனடியாகக் கட்டுப்படுத்த முடிவதில்லை. அதிக மகிழ்ச்சி, சோகம், பயம் மற்றும் கோபம் போன்றவற்றை அடக்க முடியாததால் அவர்களின் சாலைக்கவனம் குறைந்துவிடுகிறது.

## 6. களைப்பு

களைப்புக்கும், கவனக்குறைவுக்கும் அதிக தொடர்புண்டு. களைப்பு மிகும்போது கவனக்குறைவும் அதிகமாகும். அதிகக் களைப்பினால் அடிக்கடி கொட்டாவி வரும். அதனால் சாலைக்கவனம் குறைந்து முடிவில் அவரை அறியாமல் தூங்கிவிடுவர். பொதுவாக வாகனம் ஓட்ட ஆரம்பிக்கும்போது உடலும் மனதும் சுறுசுறுப்பாக இருக்கும். அதனால் ஆபத்துக்கள் ஏற்படும்போது விரைந்து செயல்பட்டு விபத்தைத் தவிர்த்து விடுவர். ஆனால் தொடர்ந்து பலமணி நேரம் வாகனம் ஓட்டும்போது உடலும் மனதும் களைப்படைந்து விடுவதால் சாலையில் உள்ள ஆபத்துக்களைக் கவனிக்கத் தாமதமாகும், கவனக்குறைவும் அதிகரித்து விடும்.

## 7. போதை மற்றும் மருந்துகளின் ஆதிக்கம்

சில மருந்துகள் அரைத்துக்கத்தை ஏற்படுத்தும். குடிபோதை மூளையையும், பார்வையையும் பாதிப்பதால் சாலைக்கவனம் குறைந்துவிடும். சில மாத்திரைகள் பின்விளைவுகளை ஏற்படுத்தி சாலைக்கவனத்தைப் பாதிக்கும்.

## 8. மற்ற செயல்களில் ஈடுபடுதல்

வாகனத்தை ஓட்டிக்கொண்டே காஸ்ட்டைச் சொருகுவது, அல்லது வெளியே எடுப்பது, தண்ணீர் குடிப்பது, சிகரெட் பற்ற வைப்பது போன்ற செயல்களில் ஈடுபடுகின்றனர். சிலர் பாட்டு கேட்டுக்கொண்டு வாகனம் ஓட்டும்போது வாகனம் ஓட்டுவதையே மறந்துவிடுகின்றனர். இனிமையான பாடல்கள் சிலநேரங்களில் கவனத்தைச் சிதறடிக்கும் அல்லது தாலாட்டுப் பாட்டாக மாறித் தூக்கத்தை வரவழைத்துவிடும்.

சிகரெட் பற்றவைப்பதற்கு இரண்டு கைகள் தேவைப்படுகிறது. ஸ்டீரிங்கிலிருந்து கையை எடுத்து சிகரெட் பற்றவைக்கும்போது பார்வை முழுவதும் அந்தச் செயலில்தான் இருக்கும். மற்ற பயணிகளிடம் பேசிக்கொண்டு வாகனம் ஓட்டுவது, மற்றவர்களின் பேச்சுகளில் கவனத்தைப் பதித்தல், மற்றவர்களுடன் சண்டை போடுதல் போன்றவைகள் ஓட்டுநரின் கவனத்தைப் பாதிக்கும்.

சில் ஓட்டுநர்கள் தங்கள் திறமையில் அதிக மதிப்பு கொண்டு தலை வாருதல், கண்ணாடியில் முகம் பார்ப்பது, பின்னால் திரும்பிப் பார்த்தல் போன்ற காரியங்களில் ஈடுபடுகின்றனர். தற்போது செல்போன் பழக்கத்திற்கு வந்த பிறகு பல ஓட்டுநர்கள் செல்போனில் பேசிக்கொண்டே வாகனம் ஓட்டுகின்றனர். செல்போனில் பேசும்போது பேச்சு ரசனையில் சாலையில் குறுக்கிடும் ஆபத்துக்களையோ முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிற்பதையோ அல்லது சந்திப்புக்கள் நெருங்குவதையோ கவனிக்கத் தவறி விடுகின்றனர். செல்போனை எடுக்கும் போதும் பேசி முடித்தபிறகு வைக்கும்போதும் கவனம் பிசும்.



## 9. கோபம்

சில ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை ஓட்டிக் கொண்டு பயணிகளுடன் சண்டையிடுகின்றனர். இதனால் ஏற்படுகிற கோபத்தினால் மனது கொந்தளிக்க ஆரம்பித்துவிடுகிறது. அதுபோல மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுடன் சண்டையிடும்போது ஏற்படும் கோபம் மனம் முழுவதையும்கொண்டு ஆக்கிரமித்துவிடும்போது அவரால் சாலையில் முழுவதும் கவனத்தைச் செலுத்த முடியாது.

## 10. போட்டி போட்டுக்கொண்டு ஓட்டுதல்

போட்டி போட்டுக்கொண்டு வாகனம் ஓட்டும்போது முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை முந்துவதில் தான் கவனம் முழுவதும் இருக்கும். அதனால் சாலையில் உருவாகும் ஆபத்துக்களைக் கவலிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர். வேகமாக செல்லும்போது கவனம் சிதறினால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பு உருவாகிவிடும். அதுபோல மற்றவர்களின் நிர்ப்பந்தத்தால் மற்ற வாகனங்களைப் போட்டு போட்டுக்கொண்டு முந்தும்போது ஏற்படும் மன உளைச்சல்களும் கவனத்தைப் பாதிக்கும்.

## சாலை மீது முழுக்கவனத்துடன் வாகனத்தைச் செலுத்துதல்

வாகனம் ஓட்டும்போது சாலைக்கவனம் மிகவும் முக்கியமானது. சாலையில் எந்நேரத்திலும் எந்த வினாடியிலும் எதுவும் நடக்கலாம். மெதுவாகச் செல்லக்கூடிய வாகனங்களால் அல்லது வேகமாகச் செல்லக்கூடிய வாகனங்களால் ஆபத்து ஏற்படலாம். சாலையில் முன்னால் செல்லும் வாகனங்கள் திடீரென்று பழுதாகி நிற்கலாம். உங்கள் வாகனப் பாதையில் மற்ற வாகனங்கள் தவறாக நுழையலாம். இரண்டு சக்கர வாகன

ஓட்டுநர்கள் பாதசாரிகள் ஓட்டும் பாதையின் குறுக்கே வரலாம். எவ்வளவு அனுபவமும் திறமையும் வாய்ந்த ஓட்டுநராக இருந்தாலும், கவனத்தைச் சிதறவிட்டு ஆபத்தை மிக அருகில் சென்று பார்க்க நேரிடும்போது, அவரால் விபத்தைத் தவிர்க்கமுடியாது. ஆனால் விழிப்புடன் கவனத்துடன் வாகனம் ஓட்டும்போது, அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கூட விபத்தைத் தவிர்க்க முடியும். சாலையில் ஆபத்துக்கள் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கமுடியாது ஆனால் கவனத்துடன் வாகனத்தை ஓட்டினால் எந்த ஆபத்தையும் எளிதாகச் சமாளிக்க முடியும்.

சாலையை அனுபவமற்றவர்கள் பயன்படுத்தலாம். குடிகாரர்கள், வயதானவர்கள் நோயாளிகள், மனநோயாளிகள், வேறுநினைவுகளை மனதில் சுமந்து கொண்டு சாலைக் கவனமின்றிச் சாலையில் செல்லலாம். சாலையில் முழுக் கவனத்துடன் வாகனம் ஓட்டினால் இவர்களால் ஏற்படும் ஆபத்துக்களை எளிதாகச் சமாளிக்கமுடியும். சாலையில் வாகனம் ஓட்டுவது 100% பாதுகாப்பானது அல்ல. தன்னுடைய தவறுகளால் மட்டுமல்ல மற்ற ஓட்டுநர்களின் தவறுகளாலும்கூட விபத்தில் சிக்கிக் கொள்ள நேரிடலாம் அதனால் வாகனம் ஓட்டும்போது 100% கவனம் தேவை. ஒரு சதவீதம் கவனத்தைச் சிதறவிட்டாலும் விபத்தில் சிக்கிக்கொள்வதற்கான வாய்ப்புக்கள் பலமடங்கு அதிகரித்துவிடும்.

வாகனம் ஓட்டும்போது உங்கள் கவனம், பார்வை, செயல் எல்லாம் வாகனம் ஓட்டுவது தொடர்பானவற்றில் மட்டுமே இருக்கும்படி பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். நடந்துசெல்லும் சிறுவனோ அல்லது கண்பார்வைக்குத் தப்பிய விலங்கோ திடீரென்று ஆபத்தாக உருவாகிவிடலாம். அதனால் உங்கள் கவனம் உங்களைச் சுற்றிய போக்குவரத்திலும், பாதசாரிகள் மீதும் தான் இருக்க வேண்டும். உங்கள் ஒரு வினாடி நேரத்திற்

குள்ளான கவனமின்மைகூட உங்கள் எதிர்காலத்தையே பாழாக்கிவிடலாம். சாலைக் கவனம் ஆபத்தை எதிர்கொள்வதற்குத் தேவையான நேரத்தை அளிக்கிறது.

தேவையற்றவற்றில் பார்வையைச் செலுத்தும்போது கவனம் சிதற ஆரம்பித்து விடுகிறது. அதனால் பார்க்கும் திறமையை வளர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். எதைப் பார்க்க வேண்டும், எதைப் பார்க்கக்கூடாது, என நன்கு சிந்தித்து சாலையில் உள்ள ஒவ்வொரு ஆபத்துக்களையும் தவிர்க்க வேண்டும்.

இயற்கைக்காட்சிகளை ரசிக்கவேண்டும் என்றால் சாலையோரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தி ரசிக்க வேண்டும். சாலையில் மனதை ஈர்க்கின்ற பல நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறலாம். ஆனால் வாகன ஓட்டுநர் அதில் மனதைச் செலுத்த முயலக்கூடாது. அவைகளைப் பார்க்க வேண்டும் என்றால் வாகனத்தை ஓரமாக நிறுத்திவிட்டுப் பார்க்க வேண்டும்.

வாகனம் ஓட்டும்போது ஒவ்வொரு வினாடியும் முக்கியமானது பல ஓட்டுநர்கள் ஒரு வினாடி கவனத்தையும் சிதறவிட்டதால் விபத்தில் சிக்கி மரணமடைந்திருக்கின்றனர். உங்கள் சாலைக்கவனத்தைச் சிதறடிக்கும் கவலை, கோபம் போன்றவற்றைத் தவிர்க்க வேண்டும். பயணிகளுக்கும் வாகன நடத்துநருக்கும் சண்டை ஏற்பட்டால் அதில் தலையிடக்கூடாது. தலையிட விரும்பினால் வாகனத்தை ஓரமாக நிறுத்திவிட வேண்டும். எளிதில் உணர்ச்சி வசப்படுபவர்கள் அல்லது கோபத்திற்கு ஆளாபவர்கள் வாகனத்தைக் கவனமாக ஓட்ட முடியாது.

விரட்டமுடியாத கவலைகள் மனதில் சூழ்ந்திருக்கும்போது வாகனத்தை ஓட்டுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மிகவும் பழகிய

இடங்களில் அல்லது பழக்கமே இல்லாத சாலைகளில் வாகனம் ஓட்டும்போது கவனக்குறைவு ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகரித்துவிடுவதால் வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்துவிட வேண்டும். சாலைக் கவனத்தைப் பாதிப்பதுபோல் ஏதாவது பிரச்சினைகள் மனதை அரித்துக் கொண்டிருந்தால் வாகனத்தைத் தொடர்ந்து செலுத்த முயலாதீர்கள். வாகனத்தைச் செலுத்திக் கொண்டே பிரச்சினைகளை அலசி ஆராய்ந்து முடிவு எடுக்க முயலாதீர்கள்.

வாகனத்தின் ஸ்டீரியங்களில் கைகள் இருக்கும்போது எந்தப் பொறுப்பற்ற செயல்களையும் அதாவது மொபைல் போனில் பேசுவது, கேஸ்ட் போடுவது, தண்ணீர் குடிப்பது, சிகரெட் பற்றவைப்பது போன்ற செயல்களைத் தவிர்க்க வேண்டும். பல நேரங்களில் இரண்டாவது சந்தர்ப்பம் கிடைக்காது. அதனால் எப்போதும் விழிப்புடனும், கவனத்துடனும் செயல்பட்டால் கிடைத்த சந்தர்ப்பத்தைப் பயன்படுத்தி விபத்தைத் தவிர்க்க முடியும்.

வாகனம் ஓட்டும்போது சாலைக் கவனத்தை அதிகரிப்பதற்குச் சாலையில் முன்னால், பின்னால் உள்ள நிகழ்ச்சிகள் அவர் மனதில் படம் போல ஓடவேண்டும். இதற்கு அவர் சாலையில் உள்ள நிகழ்ச்சிகளை மனதில் விவாதித்துக்கொண்டே (Running Commentary) செல்லலாம். பழக்கமில்லாத வாகனத்தை ஓட்டும்போது கவனக்குறைவு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க வாகனத்தில் ஏறி அமர்ந்தவுடன் ஸ்டீரியங்கள் போன்றவை எங்கெங்கு உள்ளன என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். சாலைக் கவனத்திற்கு நல்ல உடல்நலம், சுயக் கட்டுப்பாடு, சுண்பார்வை நன்றாக இருத்தல், காது கேட்டல் மிகவும் அவசியம். அதிக வேகமாகச் செல்லும்போது அதிகக் கவனம் தேவை.

## 4. களைப்புடன் வாகனத்தை ஓட்டுதல் (Fatigue)

வாகன ஓட்டுநரின் மிகப் பெரிய எதிரி களைப்பு. இதற்கு வாய்ப்புக் கொடுத்தால் அது ஓட்டுநரை விபத்திற்கு அழைத்துச் சென்றுவிடும். அதிகக் களைப்புடன் வாகனம் ஓட்டுவது எப்போதும் மிகவும் ஆயத்தானது. ஏனென்றால் இது ஓட்டுநரின் செயல்படும் வேகத்தையும், கவனத்தையும் பாதித்து அவரைத் தூங்க வைத்துவிடும். களைப்பு, குடிபோதையைப் போல ஓட்டுநரின் திறமையைப் பாதிக்கும், பார்வைத் திறனைப் பாதித்து கவனக்குறைவை ஏற்படுத்தும். கணிப்பதில் (Judgement) தவறை விளைவித்துவிடும்.

களைப்பு என்பது உடல் சுகவீனத்தாலோ, உணர்ச்சிக் கொந்தளிப்பாலோ, ஓய்வில்லாமல் தொடர்ந்து பலமணி நேரம் ஓட்டுவதாலோ ஏற்படுகிறது. மூளைக்கு அதிக வேலை, போக்கு வரத்துத் தடங்கல், அடிக்கடி ஆபத்துக்களைச் சந்தித்தல், தொழிலில் நாட்டமின்மை, தூக்கமின்மை போன்றவற்றாலும் களைப்பு ஏற்படும். போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக உள்ள பகுதியில், போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள நேரத்தில் (Peak hours) செல்லும்போது, தடை, கிளட்சை அடிக்கடி பயன்படுத்த நேரிடும்போது களைப்பு ஏற்படும். வாகனத்தை ஓட்டும்போது களைப்பு ஏற்படலாம்.

சில வாகன ஓட்டுநர் தங்களுக்கு ஏற்பட்ட களைப்பை அறியாமலேயே தொடர்ந்து வாகனம் ஓட்டிக் களைப்பினால் தவறுகள் செய்வார்கள். மேலும் சிலர் தங்கள் உடலுறுப்புக்கள்

களைப்படைந்ததைத் தெரிந்தும், அதை அலட்சியப்படுத்தி வாகனத்தை ஓட்டுவார்கள். ஆனால் அவர் அலட்சியப் படுத்திய களைப்பு சில நேரங்களில் அவரை விபத்தில் சிக்க வைத்து விடும்.

பல நாட்கள் தொடர்ந்து வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் காலைக்கடன்களைக் கழிக்காமலும், குளிக்காமலும் வாகனம் ஓட்டும்போது அவர்களுக்குக் களைப்பின் அளவு மேலும் அதிகரிக்கும். மற்ற வேலைகள்போல் அல்லாமல் வாகனம் ஓட்டுவதற்கு கை, கால்கள், செவி, கண்கள் போன்ற உறுப்புக்களும் வேலை செய்ய வேண்டும். மூளையும் சாலையில் நிகழ்ச்சிகளை உடனுக்குடன் அறிந்து, உடல் உறுப்புக்களுக்குக் கட்டளையிட வேண்டும். ஆனால் தொடர்ந்து ஓய்வில்லாமல் ஓட்டும்போது உடலுறுப்புக்களும் மூளையும் சோர்வடைய ஆரம்பித்து விடுகின்றன. இதனால் உடலுறுப்புக்கள் மூளையிடும் கட்டளைகளை ஏற்று உடனடியாகச் செயல்பட முடிவதில்லை.

நெடுஞ்சாலைகளில் நேருக்குநேர் மோதல்களும், பின்பக்க மோதல்களும், பெரும்பாலும் வாகனம் ஓட்டும்போது ஓட்டுநர்கள் களைப்பின் மிகுதியால் தூங்கிவிடுவதால்தான் ஏற்படுகின்றன. மேலும் களைப்பினால் ஓட்டுநரின் செயல்படும் வேகம் குறைந்துகொண்டே வருவதால்தான் இவை ஏற்படுகின்றன. குற்றால அருவியில் குளித்துவிட்டு வருபவர்களில் சிலர் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்வதற்கு முக்கிய காரணம் இரவு முழுவதும் தூங்காமல் அருவியில் குளிப்பது. வேகமாக விழும் அருவியின் தண்ணீரால் ஏற்படும் களைப்பு, குடிகார ஓட்டுநர்கள் குற்றால அருவியில் குளித்தால், தங்கள் போதையெல்லாம் தெளிந்துவிட்டது என்ற தவறான எண்ணத்தில் குடிபோதையில் தொடர்ந்து வாகனத்தை ஓட்டுவது. இவை

மூன்றுமே சேர்ந்து அவரை வாகனம் ஓட்டும்போது தூங்கவைத்துவிடும்.

களைப்பு கண்விழிகளின் சுழற்சிகளை (Eye Movement) குறைக்கும். சாலையில் உள்ள போக்குவரத்து, போக்குவரத்து சின்னங்களைப் பார்க்காமல் வலதுபுறச் சாலையின் ஓரத்தின் நிலைகுத்த வைத்துவிடும். அதிக களைப்படைந்த ஓட்டுநரால் வாகனத்தைச் சீரான வேகத்திலோ அல்லது வாகனம் ஓட்டப்பாதையிலோ செலுத்த முடியாது. மேலும் களைப்படைந்த ஓட்டுநரால் போக்குவரத்து மாறுதலுக்கு ஏற்ப வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியாது.

முகத்தை அடிக்கடி துடைத்தல், கண்களை அடிக்கடி மூடுதல், மற்றும் உடலை நெளித்து கொட்டாவி விடுதல் போன்றவையெல்லாம் அதிகக் களைப்படைவதற்கான அறிகுறிகள். களைப்படைந்த ஓட்டுநர் சாலையில் பார்வையில் அளவு (Pheripheral Vision) குறைந்துவிடுவதால் சாலை முழுவதையும் பார்க்க இயலாது. கண்கள் செருக ஆரம்பித்து விடும். சாலையில் உள்ளவைகள் எல்லாம் இரண்டு இரண்டாகத் தெரிய ஆரம்பித்துவிடும்.

களைப்பின் மிகுதியில் ஓட்டுநர்கள் திருப்பங்களில் ஒவ்வொன்றுமே முழுப்புவதில்லை. வாகனத்தை நிறுத்தும்போது, திரும்பும் போது, சமிக்ஞை செய்வதில்லை. மேலும் சீக்கிரம் வீட்டுக்குச் செல்லவேண்டுமென்ற ஆசையால் வேகமாக ஓட்ட ஆரம்பித்து விடுகின்றனர். எப்போதும் வேகமாகச் செல்வதற்கு விரைவான செயல்பாடு தேவை. ஆனால் களைப்படைந்த ஓட்டுநரால் விரைவாகச் செயல்பட முடியாததால் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கிறார்.

## 1. அதிக உணவு அருந்தாதல்

வயிறு புடைக்கச் சாப்பிட்டுவிட்டு வாகனத்தை ஓட்டும் போதே தூக்கம் வர ஆரம்பித்துவிடும். அவரால் எளிதில் தூக்கத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியாது. அதிக உணவு ஓட்டுநருக்கு அசௌகரியத்தை ஏற்படுத்தி, களைப்பைத் தோற்றுவித்துவிடும். இரவு நேரத்தில் மட்டுமல்ல பகல் நேரத்திலும்கூட அதிக உணவு தூக்கத்தை ஏற்படுத்திவிடும்.

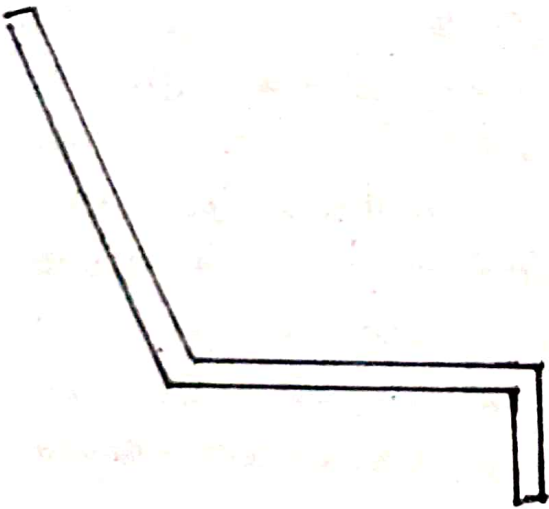
## 2. தூங்காமல் வாகனம் ஓட்டுதல்

சில ஓட்டுநர்கள் தொடர்ந்து பலநாட்கள் போதிய தூக்கமில்லாமல் வாகனம் ஓட்டுவர். முதல்நாள் இரவு நண்பர்கள் அல்லது உறவினர்களுடன் அரட்டை இரண்டாம் காட்சி சினிமா பார்ப்பது அல்லது வேறு ஏதாவது காரியங்களில் ஈடுபட்டு தூக்கத்தைக் கெடுத்துக்கொள்வார்கள். கை, கால்கள் மற்றும் உடல் அசதியாக இருக்கும்போது கண்கள் எப்போது மூடலாமென்று காத்திருக்கும் நேரத்தில் தூக்கத்தை வென்றுவிடலாம் என்ற அசட்டுத் துணிச்சலில் வாகனத்தைத் தொடர்ந்து ஓட்டிச்செல்லும்போது 1. குளிர்ந்த காற்று வீசினால், 2. அருகில் ஒருவர் தூங்கினால், 3. இனிமையான பாட்டைக் கேட்க நேரிட்டால், 4. அதிக தூரம் நேரான சாலையில் செல்லும்போது, 5. போக்குவரத்துத் தடங்கல் ஏற்பட்டு காத்திருக்கும்போது அவரையறியாமல் தூங்கிவிடுவார். இரவுநேரத்தில் எதிரே வரும் வாகனங்களின் பிரகாசமான முன்விளக்கு வெளிச்சத்தால் கண்கள் சோர்வடைந்து மூட ஆரம்பித்துவிடும் இரவு நேரத்தில் கண்களுக்கு அதிக சிரமம் கொடுத்து ஓட்டுதல், போதிய ஓய்வு எடுக்காமல் ஓட்டுதல் அல்லது குறைவான முன்விளக்கு வெளிச்சத்துடன் வாகனத்தை ஓட்டுதல் போன்றவைகள் ஓட்டுநரின் கண்களைச் சீக்கிரம் களைப்படைய வைத்துவிடும்.



### 3. உட்காரும் சீட்டினால் ஏற்படும் களைப்பு

சில வாகனங்களில் ஓட்டுநரின் இருக்கை தவறான முறையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும். இதை வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்பாகவே அதைச் சரியான முறையில் சரிசெய்யாவிட்டால் (Adjust) வாகனத்தை ஓட்டும்போது கழுத்து, கால், தொடைகளில் வலி ஏற்பட்டு களைப்பு தோன்ற ஆரம்பித்துவிடும்.



#### 4. தொடர்ந்து பலமணி நேரம் வாகனத்தை ஓட்டுதல்

எந்தச் செயலையும் தொடர்ந்து பலமணிநேரம் செய்யும் போது களைப்பு கண்டிப்பாக ஏற்படும். உடலுறுப்புக்கள் பல செல்களால் ஆனது. உடலுறுப்புக்கள் இயங்குவதற்குத் தேவையான சக்தி, அதன் செல்களில் ஆக்ஸிஜன் எரிவதால் கிடைக்கும். செல்களில் ஆக்ஸிஜன் எரிவதால் ஏற்படும் கழிவுகளை ரத்தம் உடனுக்குடன் இதயத்திற்கு எடுத்துச்சென்று சுத்தப்படுத்துகிறது. ஆனால் வாகன ஓட்டுநர் ஓய்வில்லாமல் தொடர்ந்து வாகனத்தை ஓட்டும்போது செல்களில் அதிகஅளவு கழிவு ஏற்படுவதால், இரத்தத்தால் அந்தக் கழிவுகளை உடனுக்குடன் அகற்றி தேவையான அளவு ஆக்ஸிஜனை அளிக்க முடிவதில்லை. இதனால் உடலுறுப்புக்கள் இயங்குவதற்குத் தேவையான சக்தி கிடைக்காத காரணத்தால் அவை சோர்வடைந்துவிடுகின்றன. ஆனால் ஓட்டுநர் போதிய ஓய்வு எடுக்கும்போது, இரத்த செல்களில் உள்ள கழிவுகள் எல்லாவற்றையும் அகற்றி தேவையான ஆக்ஸிஜனை அளிக்கும்போது உடலுறுப்புக்களுக்குச் சோர்வு நீங்கி மீண்டும் புத்துணர்ச்சி ஏற்பட்டுவிடும்.

மாற்று ஓட்டுநர்கள் வராதநிலையில் சிலநேரங்களில் அதே ஓட்டுநர் தொடர்ந்து வாகனத்தை ஓட்டவேண்டிய நிலை ஏற்படும். மேல் அதிகாரியின் நிர்ப்பந்தம் அல்லது ஓவர் டைமுக்கு ஆசைப்பட்டு சில ஓட்டுநர்கள், களைப்புடன் வாகனத்தைத் தொடர்ந்து ஓட்ட ஆரம்பித்துவிடுகின்றனர். அவர் மனதில் போதிய தெம்பிருந்தாலும் களைப்பினால் உடலுறுப்புக்கள் போதிய ஒத்துழைப்பு கொடுக்காது. சில கனரக வாகன ஓட்டுநர்கள் நெடுந்தூரம் சரக்குகளை எடுத்துச்செல்வதற்கு ஒருவாரம் ஒருவரும், அடுத்த வாரம் மற்றவரும் வாகனத்தை ஓட்டுவார்கள். அதனால்

இவர்களுக்குத் தொடர்ந்து வாகனத்தை ஓட்டும்போது போதிய ஓய்வு எடுப்பதற்கு வசதியிருக்காது. தொடர்ந்து பலமணி நேரம் வாகனம் ஓட்டுவதால் ஏற்படும் களைப்பினால் இவர்களால் ஆபத்து நேரங்களில் விரைந்து செயல்பட முடிவதில்லை. தனியாகப் பலமணிநேரம் வாகனம் ஓட்டிச் செல்பவர்கள்தான் அவரையறியாமல் தூங்கி விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

முதலாளி வீட்டில் விசேஷ நாட்களில் தொடர்ந்து வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் மற்றும் சிறப்புப் பேருந்துகளை இயக்கும் ஓட்டுநர்கள் போதிய ஓய்வு எடுப்பதற்கு வாய்ப்பு கிடைக்காது. அதுபோல உல்லாசப் பயணங்களுக்கு அழைத்துச் செல்லும் வேன் ஓட்டுநர்களுக்கும் போதிய ஓய்வு எடுப்பதற்கு வசதி இருக்காது. ஒருநாளைக்கு 8 மணிநேரம்தான் வாகனம் ஓட்டவேண்டும். அதுவே பாதுகாப்பானது. ஆனால் இவர்கள் தொடர்ந்து பலமணி நேரம் தங்கள் சக்திக்கு மீறி வாகனம் ஓட்டும்போது களைப்பினால் தூங்கிவிடுகின்றனர் அல்லது தவறுகள் செய்து விபத்தை ஏற்படுத்திவிடுகின்றனர். தொடர்ந்து பலமணி நேரம் வாகனம் ஓட்டும்போது உடலுறுப்புக்கள் எல்லாம் களைப்படைந்து, ஓட்டுநரின் விருப்பத்திற்கேற்ப ஒத்துழைக்க மறுத்துவிடும்.

களைப்பு வாகன ஓட்டுநரின் கண்ணெனரும் நேரத்தையும் செயல்படும் நேரத்தையும் அதிகரித்துவிடும். களைப்படைந்த ஓட்டுநரின் செய்கைகள் எல்லாம் தாமதமாகத்தான் இருக்கும். ஆபத்தைத் தாமதமாகக் கண்டுபிடித்தல், தாமதமாக முடிவு எடுத்தல் மற்றும் தாமதமாக நடவடிக்கை எடுத்தல் ஆகிய இம்மூன்றுமே வாகனம் ஓட்டுபவருக்கு ஆபத்தானது.

**களைப்பை நீக்க போதிய நடவடிக்கை எடுத்தல்**

களைப்பின் அளவு அதிகரிக்கும்போது முதல் கட்டமாக கொட்டாவி வர ஆரம்பிக்கும். கண்கள் மூட ஆரம்பிக்கும்.

கை. கால்கள் இற்றுப்போனதுபோல் உணர்வு ஏற்படும். முதுகு, கழுத்தில் வலி தோன்ற ஆரம்பித்துவிடும். இந்த நிலை ஏற்பட்டால் வாகனத்தைத் தொடர்ந்து ஓட்டுவதை உடனடியாக நிறுத்திவிட வேண்டும். ஓய்வு எடுக்க வாய்ப்பில்லாத இடத்தில் வாகனம் ஓட்டத் தெரிந்த மற்றவரை வாகனம் ஓட்டச் சொல்ல வேண்டும். மற்ற ஓட்டுநர்கள் இல்லாத நிலையில் வாகனத்தைத் தொடர்ந்து செல்லவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படும்போது, முன்னால் செல்லும் வாகனத்திற்கு அதிக இடைவெளி கொடுக்க வேண்டும். அதிக வேகமாகவும் செல்லக்கூடாது. எப்போதும் தொலைதூரப் பயணங்களுக்கு வாகனம் ஓட்டத் தெரிந்த மற்றொருவர் உடனிருப்பது மிக மிக அவசியம். தொலை தூரப் பயணங்களுக்குத் தனியாக வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லக்கூடாது.

தொடர்ந்து வாகனத்தை ஓட்டும்போது ஒவ்வொரு இரண்டுமணி நேரத்திற்கும் குறைந்தது 10 நிமிடமாவது ஓய்வு தேவை. களைப்பை நீக்குவதற்குப் பயனுள்ள வழி ஓய்வு எடுப்பதுதான். போதிய ஓய்வு எடுக்கும்போது செல்களுக்குத் தேவையான ஆக்ஸிஜன் கிடைத்துவிடும். முகத்தைத் குளிர்ந்த நீரில் கழுவ வேண்டும். வாகனத்தின் கதவில் உள்ள கண்ணாடிகளை இறக்கி குளிர்ந்த காற்றை முகத்தில் படவைக்கலாம். டி. காப்பி அருந்தலாம். ஆனால் டி. காபியினால் களைப்பிலிருந்து நிரந்தர விடுதலை பெற முடியாது. சிறிது உடற்பயிற்சி செய்யலாம். சூயிங்கம் மெல்லலாம். சிறிது தூரம் நடந்து செல்லலாம். பாட்டு கேட்கலாம்.

சில ஓட்டுநர்கள் களைப்பைப் போக்குவதற்கு மதுவின் உதவியை நாடுகின்றனர். ஆனால் களைப்புடன் மதுவின் பாதிப்பும் சேரும்போது, அதனால் ஏற்படும் ஆபத்து

இருமடங்காக அதிகரிக்கும். அதனால் எக்காரணம் கொண்டும் களைப்பைப் போக்க மது அருந்தக் கூடாது. களைப்பு ஏற்படாமலிருக்க ஒட்டுநர் இருக்கை சரியான முறையில் சரிசெய்ய வேண்டும். வாகனத்தைத் தொடர்ந்து பலநாட்கள் ஒட்டும்போது களைப்பையும், உடல் வெப்பத்தையும் தணிக்க அவசியம் நன்றாகக் குளிக்கவேண்டும்.

பிரகாசமான முன்விளக்கு வெளிச்சத்தை நேரடியாகப் பார்ப்பதைத் தவிர்க்க வேண்டும். இரவில் சாலையை நன்றாகப் பார்ப்பதற்கு வசதியாகப் போதிய வெளிச்சத்தை உமிழக்கூடிய விளக்குகளைப் பொருத்த வேண்டும் மற்றும் முன்விளக்கு சரியாகப் போகஸ் செய்ய வேண்டும். வயிறு நிறைய சாப்பிடுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். தொலைதூரப் பயணங்கள் செல்லவேண்டிய அவசியம் ஏற்படும்போது முதல்நாள் நன்றாக ஓய்வு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். ஓய்வுநேரம் கிடைக்கும்போது மற்றவர்களுடன் அரட்டையடித்து நேரத்தை வீணாக்காமல் நன்றாகத் தூங்கிவிட வேண்டும்.

## 5. அதிக வேகம்

இன்று மனிதனுடைய எல்லாச் செயல்களிலும் வேகம்தான். பின்விளைவுகளைப் பற்றி யாரும் கவலைப் படுவதில்லை. சரியோ, தவறோ எல்லாவற்றையும் சீக்கிரமாகவே செய்து முடிக்க விரும்புகின்றனர். அதுபோலப் போகவேண்டிய இடத்திற்கும் விரைவாகவே செல்ல வேண்டும் என்றுதான் ஆசைப்படுகின்றனர். நிதானமான வேகத்தில் சென்று கொண்டிருக்கும் பேருந்து ஓட்டுநரைக்கூட பல பயணிகள் வேகமாகச் செல்லவேண்டும் என்பதற்காக அவர் காத்தில் விழுகின்றமாதிரி கிண்டல் செய்து வேகமாகச் செல்லத் தூண்டிவிடுகின்றனர். எல்லோரும் வேகமாகச் செல்லக்கூடிய பேருந்தில்தான் ஏற விரும்புகின்றனர். இன்று வேகமாகச் செல்ல வேண்டிய கட்டாயமான சூழ்நிலையில்தான், விரும்பியோ, அல்லது விரும்பாமலோ பல ஓட்டுநர்கள் தங்கள் உயிரைப் பணயம் வைத்து அதிக வேகமாகச் செல்கின்றனர்.

இன்று சாலை விபத்துக்களுக்கான காரணங்களில் முதலிடம் வகிப்பது அதிக வேகம்தான். பல ஓட்டுநர்கள் ஏன், எதற்காக அதிக வேகத்தில் செல்கிறோம் என்பதை அறியாமலேயே வேகமாகச் சென்று விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர். அதிக வேகமாகச் சென்று விபத்தில் சிக்கிக் கொள்ளும்போதுதான் அதிக பொருட்சேதமும், உயிர்ச் சேதமும் ஏற்படுகின்றது. மரணத்தின் பிடியிலிருந்து தப்பிக்க முடியாத சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது.

ஓட்டுநருக்கு வாகனத்தை வேகமாகச் செலுத்தும்போது பல அசௌகரியங்கள் ஏற்படுகின்றன. சாலை - டயர் பிடிமானம் குறைவதால் நிறுத்தும் தூரம் அதிகரிக்கிறது. இயற்கை சக்திகளின் பாதிப்பால் வாகனத்தை நிறுத்த முயலும்போது மோசமான விளைவுகளை (சறுக்கல்) சந்திக்க நேரிடுகிறது. ஓட்டுநரின் பக்கவாட்டு பார்க்கும் திறன் (Pheripheral Vision) குறைந்து விடுவதால் சாலை ஓரங்களிலிருந்து வரும் ஆபத்துக்களையும், சாலை ஓரத்தில் வைக்கப்பட்டிருக்கும் எச்சரிக்கை சின்னங்களையும் பார்க்க முடிவதில்லை. கணிக்கும் திறன் குறைந்துவிடுவதால் எதிரே வரும் வாகனத்தின் தூரத்தையும், வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடிவதில்லை. சாலையில் உள்ள ஆபத்தை விரைவாக நெருங்கிவிடுவதால், விபத்திலிருந்து தப்பிப்பதற்கு போதிய நேரம் கிடைப்பதில்லை. கனரக வாகனங்களின் எஞ்சின் சப்தம் அதிகமாக இருப்பதால், பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் எழுப்பும் ஒலி சமிக்ஞைகளை அறிந்து கொள்ள முடியாது.

அதிக வேகமாகச் செல்லும்போது ஓட்டுநர்கள் செய்யும் பெரிய தவறு சாலையில் ஆபத்து குறுக்கிடும்போது போதிய கால அவகாசம் இருந்தும் வாகனத்தை நிறுத்த முயலாமல், கடந்து செல்லவோ அல்லது விலகிச் செல்லவோ விரும்புகின்றனர். ஆனால் பல சமயங்களில் ஓட்டுநரின் கணிப்பு தவறாகிப் போய்விடுவதால், மோசமான விபத்துக்கள் நிகழ்ந்து விடுகின்றன.

சில ஓட்டுநர்கள் மற்ற காரணங்களால் ஏற்பட்ட தாமதத்தைச் சரிக்கட்டுவதற்காகவும், சீக்கிரமாகச் செல்லவேண்டும் என்ற ஆசையினாலும் அதிக வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுக்கின்றனர். சில ஓட்டுநர்கள் வேகமாகச்

சென்றால்தான் எரிபொருளை மிச்சப்படுத்த முடியும் என்று தவறாக நினைக்கின்றனர். சிலர் மற்றவர்களின் நிர்ப்பந்தம் காரணமாகவோ அல்லது மற்றவர்களின் மீதுள்ள வெறுப்பைக் காட்டுவதற்காகவோ வேகமாக ஓட்டுகின்றனர். பயணிகளை ஏற்றுவதற்காகச் சில பேருந்து ஓட்டுநர்கள், போட்டி போட்டுக்கொண்டு வேகமாகச் செல்கின்றனர். சிலர் வேகமாக ஓட்டுவதைப் பழக்கப்படுத்திக் கொண்டு விடுவதால் அவர்களால் வாகனத்தை மெதுவாக ஓட்ட முடிவதில்லை. இவர்கள் எல்லாம் வேகமாகச் செல்வதினால் உள்ள ஆபத்துக்களைச் சிறிதும் சிந்தித்துப் பார்க்காமல் அதிக வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து தங்கள் உயிருக்கும் மற்றவர்கள் உயிருக்கும் கேடு விளைவிக்கின்றனர்.

## 1. மோசமான கால நிலையில் வேகமாக ஓட்டுவது

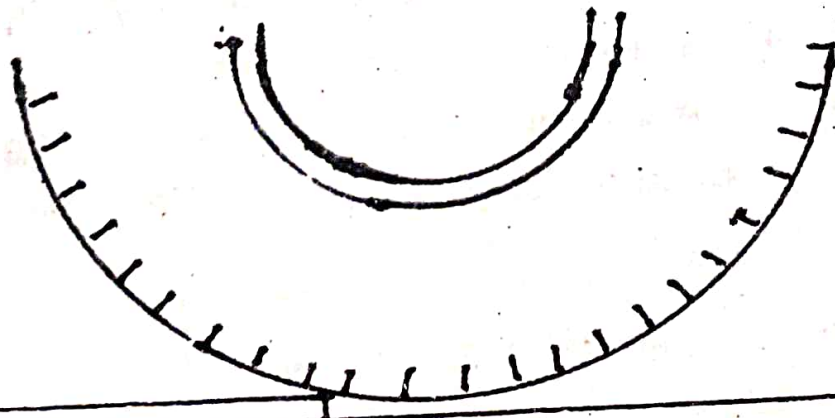
மழை பெய்யும்போது சாலை வழக்கலாக மாறிவிடுவது மட்டுமல்லாமல் கண்ணுக்குப் புலப்படுகின்றவைகளும் (Poor visibility) மிகவும் குறைந்துவிடுகின்றது. இதனால் சாலையில் பழுதாகி நிற்கும் வாகனங்களையும், எதிரே வரும் வாகனங்களையும் மிக அருகில் சென்றுதான் பார்க்க நேரிடுகிறது. மேலும் சாலை ஓரங்களில் வைக்கப்பட்டிருக்கும் எச்சரிக்கைச் சின்னங்களையும் பார்க்க முடிவதில்லை. மழைத்தண்ணீர் சாலைகளில் உள்ள பள்ளம், குழி போன்ற இடங்களில் தேங்கி அவற்றை மறைத்து விடுகின்றன.

மழைத்தண்ணீர் முன்னால் உள்ள கண்ணாடியில் (Wind screen) படிந்துவிடுவதால் அதிக சிரமம் எடுத்து வாகனத்தை இயக்குகின்ற ஓட்டுநர் சீக்கிரம் களைப்பு அடைந்துவிடுகிறார். இடி, மின்னல் ஓட்டுநரின் கவனத்தைப் பாதிக்கின்றன.



மழையில் நனையாமலிருக்க பாசாரிகள் குறுக்கே ஓடிவருவார்கள். மேலும் வேகமாகச் செல்லும்போது ஆபத்தைத் தவிர்க்க தடையைப் பயன்படுத்தி வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முயன்றால் தண்ணீர் உயவுப் (lubricant) பொருளாகச் செயல்பட்டு வாகனத்தை வழக்க வைத்துவிடுகின்றது.

தண்ணீர் தேங்கிய பகுதியில் வேகமாகச் செல்லும்போது டயர்களின் அடியில் உள்ள தண்ணீர் காற்றைப் போல அமுங்காது. டயர்களின் அடியிலிருந்து வெளியேறிவிடும் ஆனால் சில நேரங்களில் தண்ணீர் வெளியேற முடியாத நிலைமை ஏற்படும்போது வாகனம் மெல்லிய நூல் இழை போன்ற தண்ணீர் மீது ஊர்ந்து செல்ல ஆரம்பித்துவிடும். இதனால் சாலை - டயர் தொடர்பு அற்று வாகனம் கட்டுப்பாட்டை இழக்க நேரிடுகிறது. டயர்களில் காற்றழுத்தமும் டிரட்டின் அளவும் குறையும்போதும், தண்ணீரின் ஆழமும் வாகனத்தின் வேகமும் அதிகரிக்கும்போதுதான் இந்த நிலைமை ஏற்படுகின்றது.



தேய்ந்த வழுவழுப்பான டயர்களாலோ அல்லது குறைந்த காற்றழுத்தம் உள்ள டயர்களாலோ போதிய தண்ணீரை வெளியேற்ற முடிவதில்லை. அதைப்போல அதிக வேகமாகச் (70 கி.மீ.மேல்) செல்லும்போதும் டயர்களால் போதிய தண்ணீரை வெளியேற்ற முடியாது. இதனால் ஹைட்ரோ பிளானிங் (Hydro planning) ஏற்படுவதைப் பற்றித் தெரிந்திராத காரணத்தால் தண்ணீர் தேங்கிய பகுதிகளில் வேகமாகச் சென்று விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

பனியும் சாலையை வழக்க வைக்கும். மேலும் சாலையில் கண்ணுக்குப் புலப்படுவதைக் குறைத்துவிடும். அதனால் எதிரே வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. பனியின் அடர்த்தி சில இடங்களில் குறைவாக இருக்கும். சில இடங்களில் அதிகமாக இருக்கும். பனியின் அடர்த்தி குறைவாக உள்ள இடங்களில் சாலையை ஓரளவு தெளிவாகப் பார்க்க முடியும். இதைத் தவறாகப் புரிந்து கொண்டு, சில ஓட்டுநர்கள் வேகமாக ஓட்ட ஆரம்பித்து விடுகின்றனர்.

அதிக காற்று, இரண்டு சக்கர வாகனங்களையும், சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களையும் வாகன ஓட்டப்பாதையில் தள்ளிவிடும். மேலும் நேராகச் செலுத்துவதைப் பாதிக்கும். ஸ்டீரிங்கை கெட்டியாகப் பிடிக்காவிட்டால் வாகனம் ஓட்டப்பாதையை விட்டு விலகிச் சென்று எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோத நேரிடும். அதிக காற்று, ஓட்டுநரின் கட்டுப்பாட்டையும் மீறி வாகனங்களைத் தங்கள் ஓட்டும் பாதையிலிருந்து விலகிச் செல்ல வழி வகுக்கும்.

இந்த ஆபத்துக்களையெல்லாம் அலட்சியப்படுத்தி வாகனத்தை வேகமாகச் செலுத்தி நிறுத்தப்பட்ட அல்லது பழுதாகி நிற்கும் வாகனத்துடனோ, முன்னால் மெதுவாகச்

செல்லும் வாகனத்துடனோ, ஓட்டப்பாதையில் தள்ளப்பட்ட இரண்டு சக்கர வாகனத்துடனோ அல்லது சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் மீதோ மோதிவிடுகின்றனர். சில நேரங்களில் மழைத் தண்ணீரால் மறைக்கப்பட்ட சாலை குறைபாடுகளில் சக்கரங்கள் சிக்கி வாகனம் கவிழ்ந்து விடுகிறது.

## 2. போக்குவரத்து நெருக்கடி உள்ள பகுதிகளில் வேகமாகச் செல்வது

வியாபார ஸ்தலங்கள், சந்தைகள், கட்டிடங்கள் நிறைந்த பகுதிகளில் பாதசாரிகள், சைக்கிள், இரண்டு சக்கர வாகனங்களின் போக்குவரத்து மிகவும் அதிகமாக இருக்கும் பாதசாரிகள் தொடர்ந்து வரும் வாகனங்களால் பொறுமையிழந்து, வாகனம் வரும்போதே சாலையைக் கடக்க முயலுவார்கள். நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களுக்கு முன்னாலிருந்தும் பின்னாலிருந்தும் எதிர்பாராத விதமாக வெளிப்படும் பாதசாரிகளை வேகமாக வரும் ஓட்டுநரால் பார்த்தும் உடனடியாகச் செயல்பட்டு வாகனத்தை நிறுத்த முடிவதில்லை. ஆபத்தைத் தவிர்க்க ஒதுங்க நினைத்தால், நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள் தடையாக இருக்கும். வயதானவர்களும் சிறுவர்களும் வாகனத்தின் தூரத்தைச் சரியாகக் கணிக்காமல் பாதி தூரம் கடந்த பிறகு வேகமாக வரும் வாகனத்தைப் பார்த்து மிரண்டு சாலையின் நடுவிலேயே நின்றுவிடுவதால், ஓட்டுநரால் அவர்கள் மீது மோதுவதைத் தவிர்க்க முடிவதில்லை. போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமுள்ள பகுதிகளில் வேகமாகச் செல்ல முயலும்போது பாதசாரிகள் மீது இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர் மீதோ, சைக்கிள் ஓட்டுநர் மீதோ மோதும் அபாயம் அதிகரிக்கின்றது.

### 3. நெடுஞ்சாலைகளில் வேகமாகச் செல்வது

இந்தியாவில் உள்ள சாலைகளில் 2 சதவீதம்தான் நெடுஞ்சாலைகளாக உள்ளது. ஆனால் சாலை விபத்துக்களில் 40% சதவீதம் நெடுஞ்சாலைகளில்தான் ஏற்படுகிறது. இதற்குக் காரணம் போதிய அகலமும், நல்ல நிலையில் உள்ள நெடுஞ்சாலைகளில் எல்லா ஓட்டுநர்களும் வேகமாகச் செல்ல விரும்புவதுதான். நெடுஞ்சாலையில் செல்லும் பலதரப்பட்ட ஓட்டுநர்களில் சிலர் அனுபவமற்றவர்களாக இருக்கின்றனர். குடிபோதையிலோ அதிக களைப்புடனோ அல்லது தூக்கக் கலக்கத்துடன் வாகனம் ஓட்டுபவர் மற்றும் வாழ்க்கையில் விரக்தியடைந்தவர்கள் வேகமாகச் செல்லும்போது ஆபத்து ஏற்பட்டால், இவர்களால் வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்தமுடியாமல் விபத்தை ஏற்படுத்துகின்றனர். இரவில் நெடுஞ்சாலைகளில் எதிரே வரும் வாகனங்களின் பிரகாசமான முன்விளக்கு வெளிச்சத்தால் மாட்டு வண்டிகள், சைக்கிள்கள் ஓட்டுநரின் பார்வையிலிருந்து தப்பிவிடுகின்றனர். போக்குவரத்து நெருக்கடியால் ஒன்றின் பின் ஒன்றாக வேகமாகச் செல்லும்போது குறுகிய சந்திப்புக்கள் பாலங்கள், வளைவுகள், திருப்பங்கள் நெருங்குவதைக் கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர். மேலும் இடைவெளியில்லாமல் பல வாகனங்கள் வேகமாகச் செல்லும்போது முன்னால் செல்லும் வாகனம் பழுதாகி நிற்கும்போது தொடர் விபத்துக்களை ஏற்படுத்துகின்றன.

### 4. விபத்துப் பகுதிகளில் வேகமாக ஓட்டுவது

சாலை குறைபாடுகள் காரணமாகவோ, ஆக்கிரமிப்பின காரணமாகவோ அல்லது வேறு காரணங்களாலே, சில இடங்களில் அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அதிக தூரம் நேரான சாலை, வளைவின் ஆரம் அதிகமாக இருந்தல்

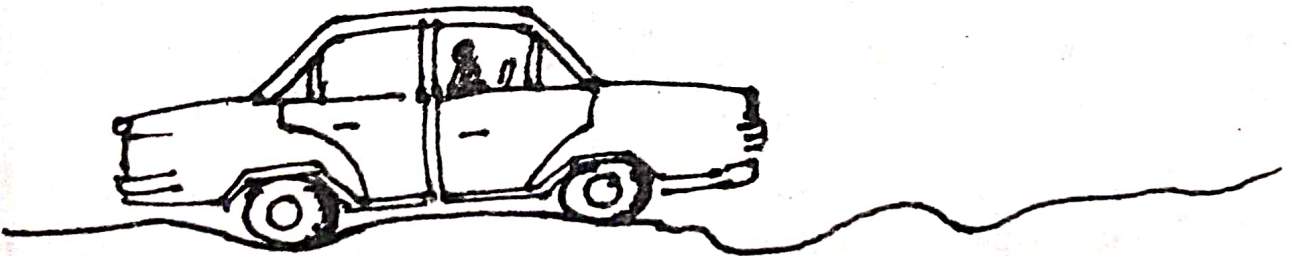
அகலமான சாலையில் குறுகிய பாலம், நேரான சாலையில் திடீர் வளைவு போன்ற குறைபாடுகளால் அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்தக் குறைபாடுகளை நீக்கமுடியாத காரணத்தால் இந்த இடங்களில் விபத்துப் பகுதி என்று எச்சரிக்கைப் பலகை வைக்கப்பட்டிருக்கும். இந்த எச்சரிக்கைப் பலகையை அலட்சியப்படுத்தி சில ஓட்டுநர்கள் வேகமாகச் சென்று இயற்கைச் சக்திகளின் பாதிப்பாலோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்போர்களின் தவறுகளாலோ விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

## 5. பழுதான வாகனத்தை வேகமாக ஓட்டுதல்

வேகமாகச் செல்வதற்கு வாகனம் அதுவும் குறிப்பாக வாகனத்தின் தடைச்சாதனம் நல்ல நிலையில் இருக்க வேண்டும். தடைச்சாதனம் பழுதாக இருந்தாலோ அல்லது டயர்கள் வழக்கலாக இருந்தாலோ, வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாது. ரீபட்டன்கள் செய்த டயர்களை முன்புறம் பொருத்திய வாகனத்தை வேகமாகச் செலுத்தும்போது நிறுத்த முயன்றால் டயர்கள் வெடித்து விடும். சிலருக்கு வாகனத்தைச் செலுத்த ஆரம்பிக்கும்போது தடைச்சாதனத்தில் பழுது உள்ளது என்பது ஞாபகத்தில் இருக்கும். ஆனால் தொடர்ந்து பலமணி நேரம் வாகனம் ஓட்டும்போது, தடைச் சாதனம் பழுதாக உள்ளதை மறந்துவிட்டு, வேகமாகச் செல்ல ஆரம்பித்து விடுகின்றனர். இவர்களால் ஆபத்துக்களைச் சந்திக்க நேரிடும்போது வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாமல் விபத்தை ஏற்படுத்திவிடுகின்றனர். முன் அச்சில், டை ராடில் வெடிப்பு இருந்தால், வேகமாகச் செல்லும்போது வெடிப்பு பெரிதாகிவிடுவதால், டைராடு உடைந்து ஸ்டிரிங் கட்டுப் பாட்டை இழக்க நேரிடுகின்றது. சில நேரங்களில் அதிக வேகம் தான் வாகனம் கோளாறு ஏற்படுவதற்குக் காரணமாக அமைந்து விடுகின்றது.

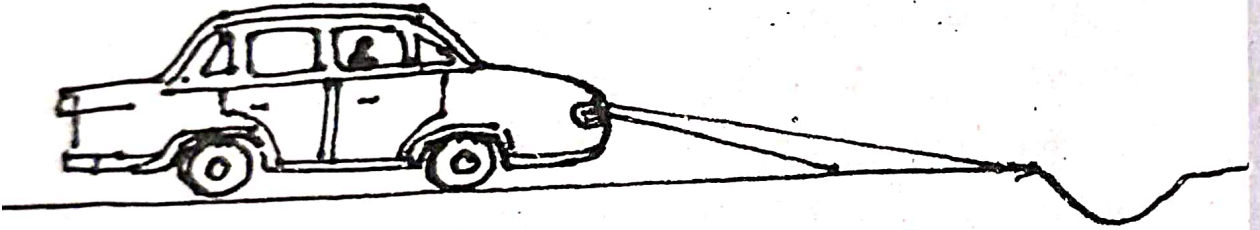
## 6. சாலைக் குறைபாடுகள் உள்ள இடங்களில் வேகமாகச் செல்வது

வாகனங்களின் டயர்கள் சாலையில் தொடும் அளவு மிகவும் குறைவு. அது சாலையில் படிந்திருக்கும் அளவைப் பொறுத்துதான் ஓட்டுநர் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பு அடங்கி இருக்கும். ஆனால் குண்டும் குழியுமாக உள்ள இடங்களில் வேகமாகச் செல்லும்போது டயர்கள் குதித்துக் கொண்டு செல்வதால் சாலை டயர் பிடிமானம் குறைந்து வழக்க ஆரம்பித்துவிடுகிறது. சில நேரங்களில் பள்ளங்கள், குழிகளில் சக்கரங்கள் சிக்கி வாகனம் கவிழ்ந்து விடுகிறது. சாலைகளில் குவித்து வைக்கப்பட்டிருக்கும் கற்கள், மணல் கூட சாலை டயர் பிடிமானத்தைக் குறைத்துவிடுவதால், அந்த இடங்களில் வேகமாகச் செல்லும்போது வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்து விடுகின்றன.



## 7. இரவில் வேகமாகச் செல்வது

இரவில் முன்விளக்கு வெளிச்சம் படும் தூரம் வரைதான் ஓட்டுநரால் சாலையைப் பார்க்க முடியும். இரவில் அதிக வேகத்தில் செல்லும்போது சாலையில் உள்ள குறைபாடுகள் யள்ளம். குழி சில நேரங்களில் ஓட்டுநரின் பார்வையிலிருந்து தப்பிவிடுகின்றன அல்லது மிக அருகில் சென்ற பிறகுதான் பார்க்க முடியும். இதனால் ஓட்டுநருக்கு இந்த ஆபத்திலிருந்து தப்பிப்பதற்குப் போதிய அவகாசம் கிடைப்பதில்லை.



மேலும் எதிரே வரும் வாகனங்களில் பிரகாசமான முன்விளக்கு வெளிச்சம் ஓட்டுநரின் கண்களில் பட்டு சில வினாடிகளில் கண்களைக் குருடாக்கிவிடுகின்றன. மீண்டும் பார்வை வருவதற்குள் வாகனம் சிறிது தூரம் கடந்துவிடுகிறது.

இந்த தூரத்திற்குள் ஏதாவது ஆபத்து குறுக்கிட்டால், ஓட்டுநரால் அந்த ஆபத்தைப் பார்க்க இயலாது. இந்தக் காரணத்தால் நெடுஞ்சாலைகளில் மாட்டுவண்டிகள் அடிக்கடி விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றன.

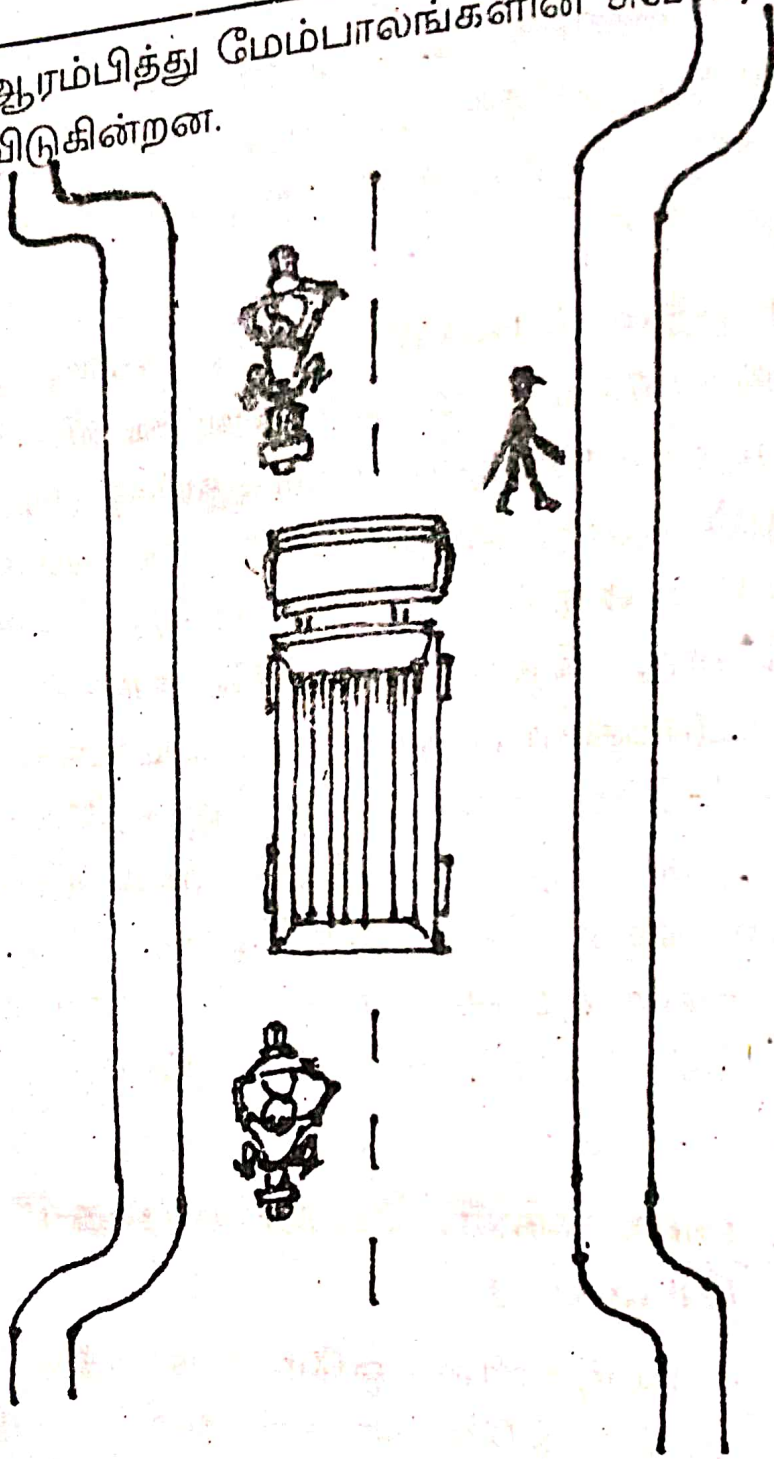
இரவு நேரத்தில் போக்குவரத்து குறைவாக இருப்பதால் எல்லா வாகனங்களும் வேகமாகச் செல்லவே விரும்புகின்றன. இதில் சில ஓட்டுநர்கள் குடி போதையில், சிலர் தூக்கக் கலக்கத்துடனும் ஓட்டுகின்றனர். தூக்கக் கலக்கத்திலோ அல்லது குடிபோதையிலோ தாறுமாறாக வாகனத்தை ஓட்டிவரும்போது நிதானமான வேகத்தில் செல்லும் ஓட்டுநருக்கு மட்டும்தான் பாதுகாப்பு நடவடிக்கை (சாலையின் ஓரமாக ஒதுங்கியோ, வாகனத்தை நிறுத்தியோ அல்லது சாலையை விட்டுக் கீழே இறங்கியோ) எடுப்பதற்குப் போதிய அவகாசம் கிடைக்கும். வேகமாகச் செல்லும் ஓட்டுநருக்குப் போதிய கால அவகாசம் கிடைக்காததால் தாறுமாறாக வரும் வாகனங்களுடன் ஏற்படும் மோதலைத் தவிர்க்க முடிவதில்லை.

### 8. குறுகிய பாலங்கள், மேம்பாலங்களில் வேகமாகச் செல்வது

குறுகிய பாலங்களில் ஒரே நேரத்தில் இரண்டு வாகனங்கள் எதிரெதிரே கடந்து செல்ல முடியாது. பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் சாலையின் மத்தியில்தான் வாகனத்தை ஓட்டி விரும்புவார்கள். வேகமாகக் கடக்க முயலும்போது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் (சைக்கிள், இரண்டு சக்கர வாகனங்கள் ஒதுங்குவதற்குப் போதிய இடவசதியில்லாத காரணத்தால் அவர்கள் ஆபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர். மேம்பாலங்கள் கான்கிரீட் சாலையாக இருப்பதால் வேகமாகச் செல்லும்போது ஆபத்தைத் தவிர்க்க முடியாது. மாட்டிக் கொள்ளும் வாகனங்கள்



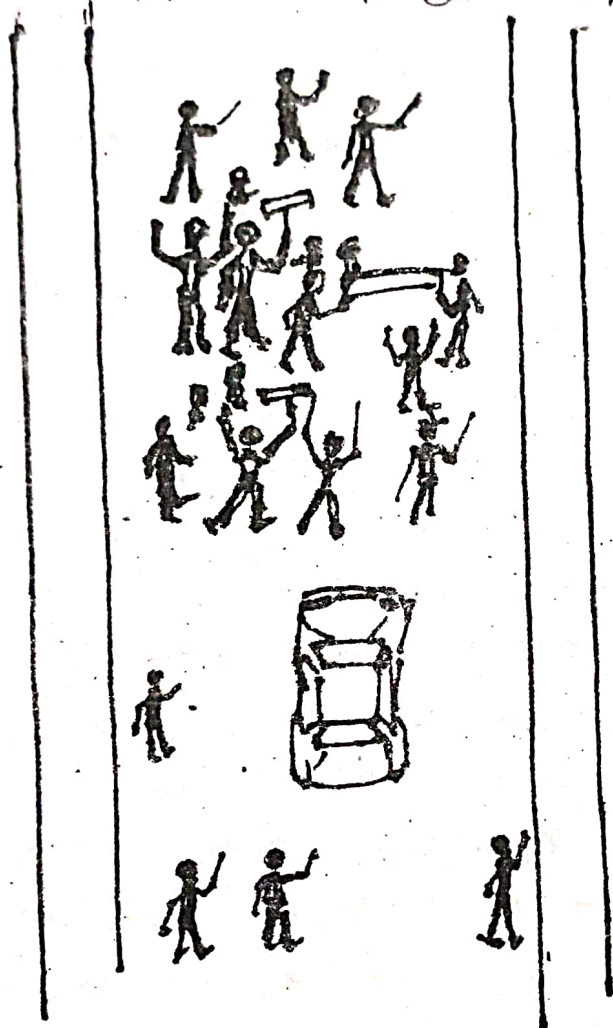
வழுக்க ஆரம்பித்து மேம்பாலங்களின் சுவரை இடித்துக் கீழே விழுந்துவிடுகின்றன.



**9. போராட்டங்கள், ஊர்வலங்கள், திருவிழாக்கள் நடைபெறும் இடங்களில் வேகமாகச் செல்லுதல்**

போராட்டங்கள், ஊர்வலங்கள் செல்லுமிடங்களில் அதில் கலந்து கொள்பவர்கள் சாலையின் பெரும்பகுதியை ஆக்கிரமித்துக் கொள்கின்றனர். இதனால் வாகனம் செல்லும் பாதையின் அளவு குறைந்துவிடுகின்றது. பாதசாரிகள் ஒன்றாகச் செல்லும்போது அவர்களின் செயல்பாடுகள் என்னவென்று

அறியமுடியாது. மேலும் அதில் கலந்து கொள்பவர்களின் கவனம் முழுவதும் கோஷம் போடுவதில்தான் இருக்கும். ஊர்வலம் செல்வதால் வாகனங்கள் எல்லாம் மெதுவாகத்தான் செல்லும் என்று கவனக்குறைவாக சாலையில் செல்வார்கள். அதனால் இந்த இடத்தில் வேகமாகச் செல்லமுயன்றால் பாதசாரிகள் வாகனத்தில் மோதி தூக்கி எறியப்படுகின்றனர்.



போராட்டத்தில் திடீரென்று ஏதாவது கலவரம் ஏற்பட்டால் கலந்து கொள்பவர் கவனமில்லாமல் சிதறி ஓடிவரும்போது அவர்கள் வாகனத்தில் சிக்க நேரிடும். கற்கள் வீசப்பட்டால், அது முன்கண்ணாடியில் பட்டு உடைந்து ஓட்டுநர் நிலைகுலைந்து விடச் செய்துவிடும். சில நேரங்களில் இதை வேடிக்கை பார்க்க வந்த பாதசாரிகள்கூட, கவனக் குறைவாக நடந்துகொண்டு வேகமாக வரும் வாகனத்தால் விபத்துக் குள்ளாகிவிட நேரிடும்.

## 10. தீர்ப்பந்தத்தின் காரணமாக வேகமாக ஓட்டுதல்

நிர்ப்பந்தம் காரணமாக ஏற்படும் மன உளைச்சலால் கவனக்குறைவு ஏற்படுவது மட்டுமல்லாமல், சாலை விதிகளையும் அலட்சியம் செய்ய வைத்துவிடும். சில வாகன உரிமையாளர்கள் தங்கள் ஓட்டுநருக்குப் போதிய அனுபவம் பயிற்சி, திறமை உள்ளதா என்பதை ஆராயாமல் தாங்கள் அவசரத்திற்காக வேகமாக ஓட்டச் சொல்லி நிர்ப்பந்திக் கின்றனர். முதலாளியிடம் திட்டு வாங்கக் கூடாது என்ற நினைப்பில் அனுபவமற்ற அந்த ஓட்டுநர்கள் எதைப்பற்றியும் கவலைப்படாமல் வேகமாக ஓட்ட ஆரம்பித்து ஆபத்து குறுக்கிடும்போது சமாளிக்கத் தெரியாமல் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர். பஸ், இரயில் முதலியவற்றைக் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் பிடிக்க வேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தம் காரணமாக ஓட்டும்போது, அவர்கள் எண்ணம் முழுவதும் பஸ், ரயிலைப் பிடிப்பதில்தான் இருக்கும். தங்களால் எவ்வளவு வேகமாகச் செல்லமுடியுமோ அவ்வளவு வேகமாக அதிக ரிஸ்க் எடுத்து ஓட்டுவார்கள். இவர்கள் சாலைவிதிகள் பற்றியும், தங்கள் பாதுகாப்பைப் பற்றியும் கவலைப்பட மாட்டார்கள். இவர்களால் சாலையில் ஏதாவது குறுக்கீடு ஏற்படும்போது வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடிவதில்லை அல்லது தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தி வாகனத்தைச் சறுக்க வைத்துவிடுகிறார்கள்.

## வேகக் கட்டுப்பாடு

வேகமாகச் சென்று விபத்தில் சிக்கிக் கொள்வதைத் தவிர்க்க வாகனத்தின் வேகத்தை சாலையின் நிலை, சாலையில் உள்ள போக்குவரத்து, வாகனத்தின் நிலை, தட்பவெப்ப நிலை மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் செயல்பாடுகள், ஓட்டுநரின் மனநிலை, உடல்நலம், திறமை மற்றும்

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

அனுபவத்தைப் பொறுத்து தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். சிலருக்கு வேகமாக ஓட்டுவது சந்தோஷமாக இருக்கலாம். ஆனால் வேகமாக ஓட்டுவதில்தான் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகம் என்பதை அவர்கள் மறக்கக் கூடாது.

மழைத்தண்ணீரால் சாலை வழுவழுப்பாக மாறி விடுவதாலும், கண்ணுக்குப் புலப்படுபவை குறைந்து விடுவதால் வாகனத்தை மெதுவாகத்தான் ஓட்ட வேண்டும். அதிக இடி, மின்னல் ஓட்டுநரின் கவனத்தைச் சிதறடிப்பதால், வாகனத்தைப் பாதுகாப்பான இடத்தில் நிறுத்த வேண்டும். வெட்ட வெளியிலோ அல்லது பெரிய கட்டிடங்கள், மரங்கள் அருகில் நிறுத்தக்கூடாது. பனி சாலையைத் தெளிவாகப் பார்க்க முடியாதபடி தடுத்து விடுவதால் மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும். பனி பெய்யும்போது ஏதாவது வாகனம் ஆபத்தான இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து வந்தால் அதைத் தவிர்ப்பதற்காக வாகனத்தின் வேகத்தை அதிகரித்து விலகிச் செல்ல முயலக் கூடாது. காற்று அதிகமாக வீசும் இடங்களில் ஸ்டீரிங்கை கெட்டியாகப் பிடித்துக்கொண்டு மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும். தண்ணீர் தேங்கிய பகுதிகளில் நிதானமான வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். ஸ்டீரியங்கைக் கெட்டியாகப் பிடித்துக் கொள்ள வேண்டும். ஸ்டீரியங் கட்டுப்பாட்டை இழக்கின்றமாதிரி உணர்வு ஏற்பட்டால் ஆக்சிலேட்டரிலிருந்து காலை எடுத்துவிட வேண்டும்.

தண்ணீரால் மறைக்கப்பட்ட பள்ளம், குழிகளில் சிக்கி வாகனம் கவிழ்வதைத் தவிர்க்க மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும். சந்தேகமான இடங்களில் பள்ளம், குழி உள்ளதா என்பதைச் சோதித்துத் தெரிந்து கொண்ட பிறகே செல்ல வேண்டும். தண்ணீர் அலை எழும்பி எஞ்சினை நிறுத்துவதைத் தவிர்க்க முதல் கியாரில்தான் செல்ல வேண்டும்.

சாலைக் குறைபாடுகள் உள்ள இடங்களில் மெதுவாகக் கவனமாகச் செல்ல வேண்டும். நல்ல சாலையிலிருந்து மோசமான சாலைக்குச் செல்லும்போது அதற்குத் தகுந்தாற்போல் வேகத்தைக் குறைத்துவிட வேண்டும்.

சந்திப்புக்களில்தான் அதிக விபத்துக்கள் நிகழ்வதால் சந்திப்பை நெருங்கும்போது வேகத்தைக் கணிசமாகக் குறைத்தோ அல்லது தேவைப்பட்டால் வாகனத்தைச் சரியான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து நிறுத்தி, போக்குவரத்தைக் கவனித்து சந்திப்பைக் கடக்க வேண்டும். முன்னால் செல்லும் வாகனம் சந்திப்பை வேகமாகக் கடந்து செல்வதைப் போல நீங்களும் அந்த வாகனத்தைப் பின்தொடர்ந்து கடக்க முயலக் கூடாது. வளைவுகள், திருப்பங்களை நெருங்குவதற்கு முன்பாகவே வேகத்தைக் குறைத்துவிட வேண்டும். பொதுவாக சந்திப்பு, வளைவு, திருப்பங்களில் மெதுவாகச் செல்வதன் மூலம்தான் விபத்துக்களைத் தவிர்க்க முடியும்.

குறுகிய பாலம், மேம்பாலம், மலை முகடு, மருத்துவமனை, பேருந்துகள் நிறுத்துமிடம், பள்ளிகள், சாலை செப்பனிடும் இடம், குறுகிய தெருக்கள், ரோடு தடை உள்ள இடங்கள், விபத்துப்பகுதி, வேகக் கட்டுப்பாடுள்ள பகுதி, சினிமாதியேட்டர், கடைகள், கோவில் உள்ள பகுதி, கற்கள் மணல் குவித்து வைக்கப்பட்டிருக்கும் இடங்கள் போன்ற இடங்களில் வேகமாகச் செல்லக் கூடாது. மேலும் கட்டிடங்கள் நிறைந்த பகுதிகளில், கட்டிடங்களிலிருந்து எதிர்பாராவிதமாக வெளியே வரும் பாதசாரிகள் மீது மோதுவதைத் தவிர்க்க மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும். மரக்கிளைகள் தாழ்வாகப் படர்ந்த இடங்கள், சாலை ஆக்கிரமிப்பு உள்ள இடங்கள் வாகனங்கள் தாறுமாறாக நிறுத்தப்பட்ட இடங்கள், சாலையோர ஓட்டல்கள் உள்ள இடங்கள் போன்றவற்றில் வேகமாகச் செல்வதைத்

தவிர்க்க வேண்டும். குறுகிய சாலை, பாலங்களின் எதிரே வரும் வாகனம் வருவதைப் பார்த்தவுடன் வேகத்தைக் குறைத்துவிட வேண்டும்.

வேகத்தை அதிகரிக்கும்போது, பார்க்கும் தூரத்தையும் அதிகரிக்க வேண்டும். மற்ற ஓட்டுநர்கள் வேகமாச் செல்ல முனையும்போது ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும். இல்லாவிட்டால் அவர்களால் உங்களுக்கு ஆபத்து நேரிடலாம். ஆபத்துக்களைப் பார்த்தவுடன், வாகனத்தை நிறுத்துவதுதான் பாதுகாப்பானது: வேகத்தைக் குறைக்காமலோ அல்லது நிறுத்தாமலோ கடந்து செல்ல முயலக்கூடாது. வெவ்வேறு வேகத்தில் வாகனம் வினாடிக்கு எவ்வளவு தூரம் கடந்து செல்லும் என்பதையும், அந்த வேகங்களில் தடையைப் பயன்படுத்தி நிறுத்த முயலும்போது எவ்வளவு தூரத்தில் சென்று நிற்கும் என்பதையும் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். எதிரே வரும் வாகனங்களின் தூரங்களையும், வேகங்களையும் கணிக்கும் திறமையை வளர்த்துக் கொள்ள வேண்டும். வேகமாகச் செல்ல விரும்புவோர் எப்போதும் உற்சாகத்துடன் மனநிலையை வைத்திருக்க வேண்டும். வாகனம் நல்ல நிலையிலிருக்க வேண்டும். பார்வையில் குறைபாடுகள் இருக்கக் கூடாது.

அதிக களைப்புடனோ, தூக்கக் கலக்கத்துடனோ, போதையிலோ அதிக வேகமாகச் செல்ல முயலக் கூடாது. மனநலமோ அல்லது உடல்நலமோ பாதிக்கப்பட்டிருந்தால் வேகமாகச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். சிலர் வாகனத்தின் வேகத்தைப் படிப்படியாக அதிகரித்து தாங்கள் அதிக வேகமாகச் செல்வதையே மறந்து விடுகின்றனர். இதனால் இவர்கள் அடிக்கடி ஸ்பீடமீட்டரில் பார்த்து எந்த வேகத்தில் செல்கிறோம் என்பதைத் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும்.

எப்பொழுதும் அனுமதிக்கப்பட்ட வேகத்தைவிட குறைவாகச் செல்ல வேண்டும். வேகமாகச் செல்லும்போது அடிக்கடி பின் நோக்கும் கண்ணாடி மூலம் பின்னால் வரும் போக்குவரத்தைக் கவனிக்க வேண்டும்.

அதிக வேகமாகச் சென்று சில மணித் துளிகளை மிச்சப்படுத்துவதால் வாழ்க்கையில் நீங்கள் எந்தப் பெரிய செயலையும் சாதிக்கப் போவதில்லை. குறைந்த வேகத்தில் சென்று சில மணித்துளிகளை நஷ்டப்படுத்துவதால், வாழ்க்கையில் பெரிதாக ஒன்றும் இழக்கப் போவதில்லை. நிதானமான வேகத்தில் சென்றால்தான் வாகனத்தை எளிதாகக் கட்டுப்படுத்த முடியும். ஆபத்துக்களைச் சமாளிக்கப் போதிய தூரமும், கால அவகாசமும் கிடைக்கும். அதனால் எப்போதும் உடனடியாக நிறுத்தக் கூடிய வேகத்தில்தான் செல்ல வேண்டும். வேகத்தைவிட உங்கள் பாதுகாப்பே முக்கியம் என்பதை மறக்கக் கூடாது.

இரயில் வருவதைப் பார்த்தும், இரயில்வே பாதையை வேகமாகக் கடக்க முயலக் கூடாது. பதற்றத்தில் ஏதாவது தவறு செய்து வாகனம் நிற்க நேரிட்டால் அதனால் ஏற்படும் விபத்து மிகவும் மோசமாக இருக்கும். உங்கள் வேகமாகச் செல்லும் ஆசைக்கு மற்றவர்கள் உயிரை இழக்கக் காரணமாகி விடக் கூடாது.

எப்பொழுதும் சூழ்நிலைக்கேற்ப வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். தாமதத்தைச் சரிக்கட்டுவதற்காக வேகமாகச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். பயணத்தை முன்கூட்டியே திட்டமிட்டு சரியான நேரத்தில் புறப்பட வேண்டும். மற்றவர்கள் நிர்ப்பந்தம் செய்யும்போது ஏதாவது காரணம் சொல்லி வேகமாகச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மற்றவர்கள் ஏச்சுக்களைவிட உங்கள் உயிர் பெரிது.

# UNIT - IV

## 6. தவறாக முந்துதல்

முந்தும்போது, ஓட்டுநர்கள் செய்யும் சிறிய தவறு கூட பெரிய விபத்தை ஏற்படுத்தி விடுகின்றன. பல மோசமான விபத்துக்கள் முந்தும்போது ஓட்டுநர்கள் செய்த தவறினால்தான் ஏற்பட்டுள்ளன. தவறான இடத்தில், தவறான நேரத்தில், தவறாக முந்தும்போதுதான் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

முந்தும்போது விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் மிகவும் அதிகம். ஏனென்றால் 1) முந்துவதற்குத் தவறான பக்கத்தை (எதிரே வரும் வாகனப் பாதையை) பயன்படுத்த நேரிடுகிறது. 2) முன்னால் செல்லும் வாகனத்தைவிட அதிக வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுத்தல் 3) முந்துவதற்கு அதிக வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுக்கும்போது ஏதாவது ஆபத்து ஏற்பட்டால் தடையைப் பயன்படுத்த முனைந்தால் வாகனம் சறுக்க ஆரம்பித்துவிடும். 4) ஆபத்திலிருந்து விலகிச் செல்ல முடியாதபடி, முந்தப்படுகிற வாகனம் தடையாக இருக்கும்.

தவறான இடங்களில் அதாவது போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக உள்ள பகுதிகள், பாதசாரிகள் கடக்குமிடம், மலை முகடு, மேம்பாலம், குறுகிய பாலம், பேருந்து நிறுத்துமிடம், மருத்துவமனை, விளையாடுமிடங்கள், சந்திப்புக்கள், வளைவுகள், விபத்துப்பகுதி, குறுகிய சந்துகள், வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பகுதி போன்ற இடங்களில் முந்த முனையும் போதுதான் பெரும்பாலான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.



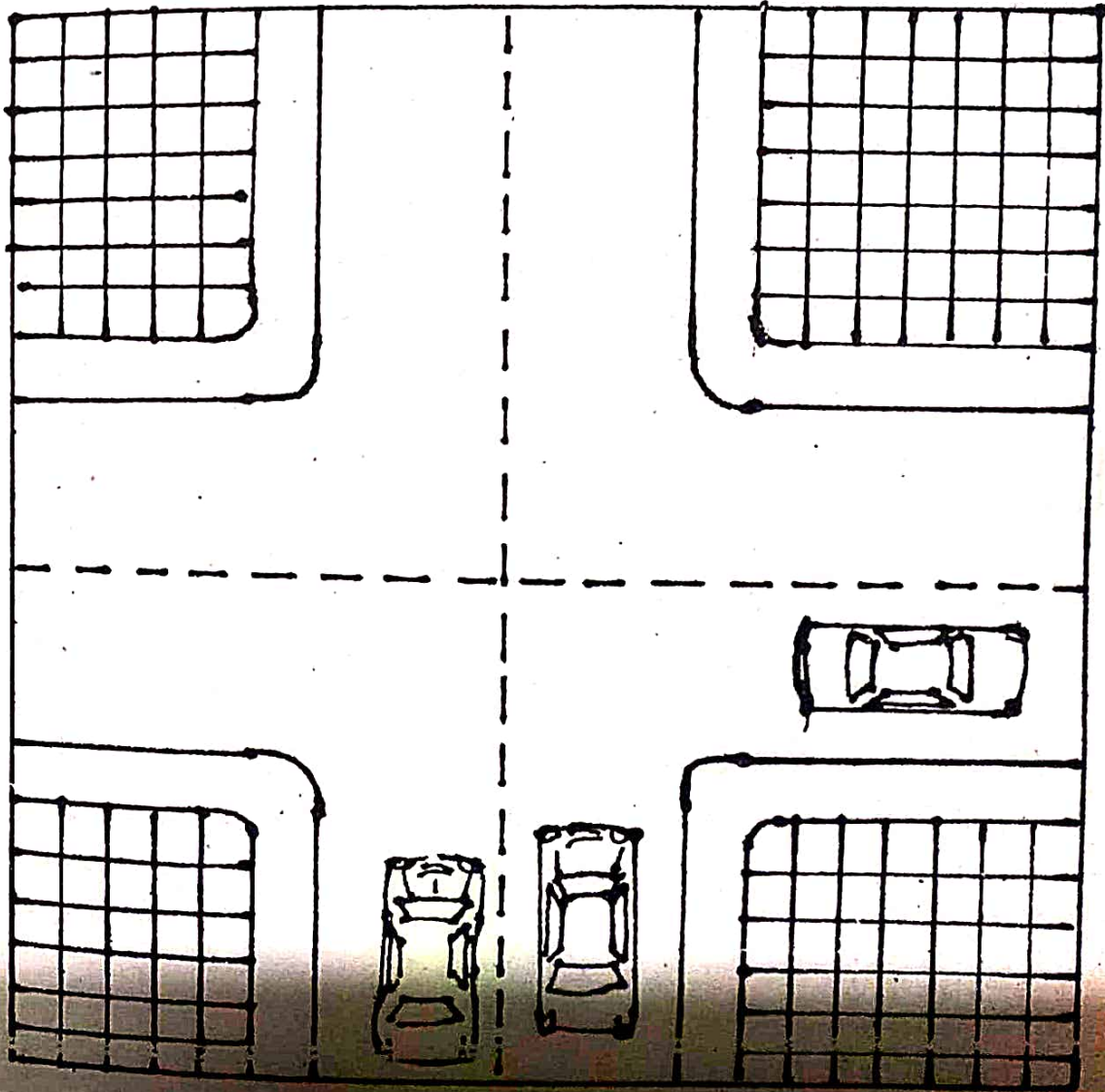
முந்துவது அவசியமான செயல் அல்ல. அது ஆபத்தான செயல் என்று தெரிந்திருந்தும் சில ஓட்டுநர்கள் எதிரே வாகனம் வருவதைப் பார்த்தும் முந்த முனைதல், ஒரே நேரத்தில் பல வாகனங்களை முந்துதல் மற்றும் முந்தக்கூடாத இடத்தில் எல்லாம் முந்த முனைதல் போன்ற தவறுகளால்தான் விபத்துக்களை ஏற்படுத்துகின்றன.

பொதுவாக முந்தும்போது 1) எதிர்பாராவிதமாக எதிரே வாகனம் வந்தால் 2) ஆக்ஸிலேட்டருக்கு அதிக அழுத்தம் கொடுத்தும் வாகனம் வேகமாகச் செல்ல மறுக்கும்போது 3) ஓட்டுநர் கவனத்தைச் சிதறவிடும்போதும் 4) மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் குறுக்கீடு ஏற்படும்போதும் மற்றும் 5) வாகனக் கோளாறுகள் ஏற்படும்போதும் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

### 1. சந்திப்புக்களில் முந்துதல்

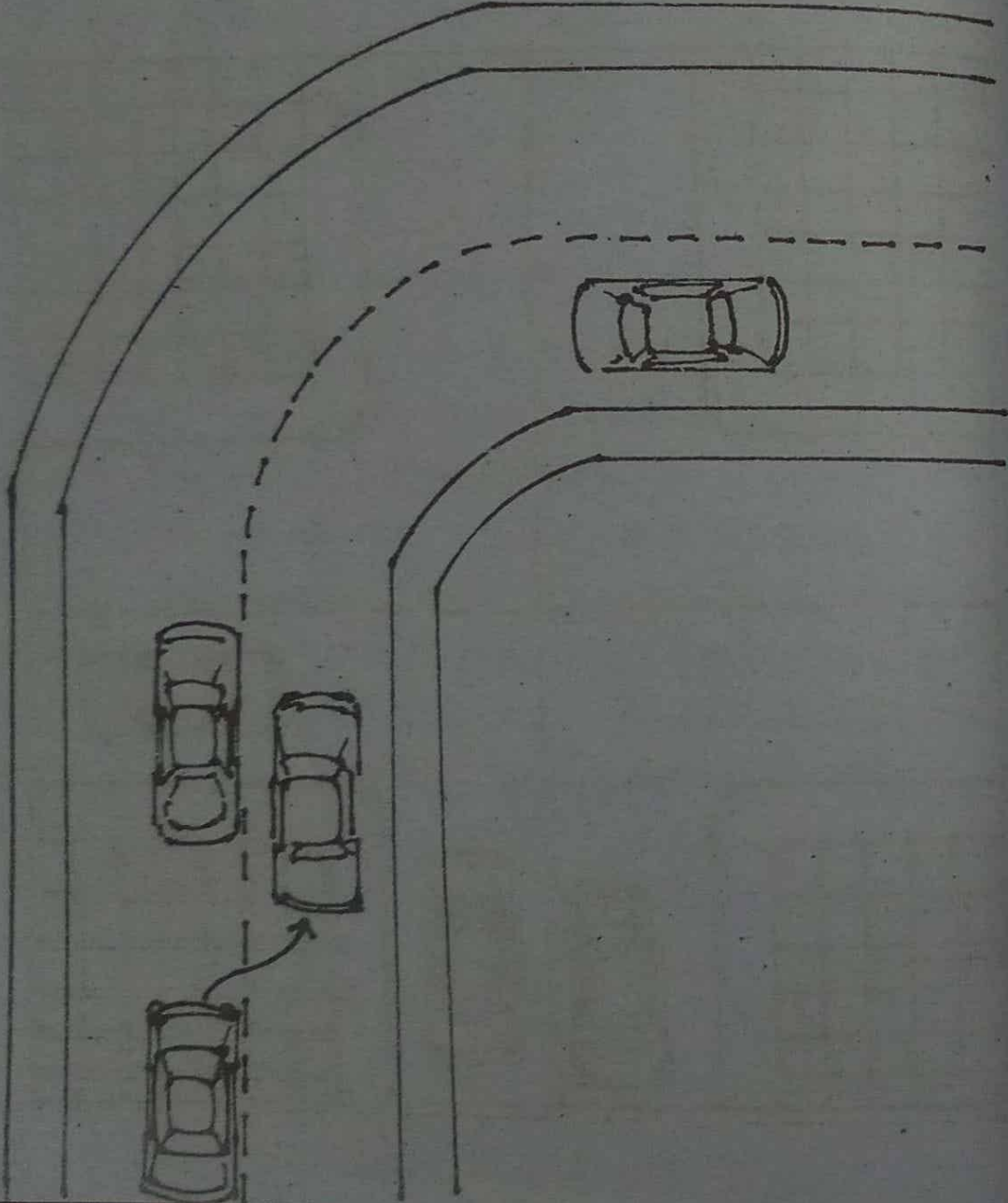
சந்திப்புக்களில் பார்வை தூரம் குறைவாக இருப்பதால் மற்ற பக்கங்களில் இருந்து வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. அவர்களாலும் இந்த வாகனத்தைப் பார்க்க முடியாது ஆனால் சில ஓட்டுநர்கள் சந்திப்புக்கள் நெருங்குவதைப் பார்த்தும் முந்துவதைக் கைவிட மாட்டார்கள். இதனால்தான் சந்திப்புக்களில் முந்தும்போது மற்ற பக்கங்களிலிருந்து அஜாக்கிரதையாக வரும். வாகனங்களுடன் மோதல் ஏற்படுகிறது. மேலும் சந்திப்புகளில் பாதசாரிகள், இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்கள், சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களாலும் முந்திக்கொண்டு வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க இயலாததால், அவர்களும் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர். முந்துவதற்கு அதிக வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுப்பதால் சந்திப்புக்களில் முந்தும்போது, மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனத்தைப்

பார்த்தாலும் அவர்களால் விபத்திலிருந்து தப்பிக்க முடிவதில்லை. காரணம் 1. வலதுபுறமாக விலகிச் செல்லவோ அல்லது வேகத்தைக் குறைக்கவோ முயன்றால், மற்ற பக்கத்தில் அருகில் நெருங்கிவிட்ட வாகனத்துடன் மோத நேரிடும். இடதுபுறமாக விலகிச் செல்வதற்கு முந்தப்பட்ட வாகனம் தடையாக இருக்கும். தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தி நிறுத்த முயன்றால் வாகனம் சறுக்க ஆரம்பித்துவிடும்.

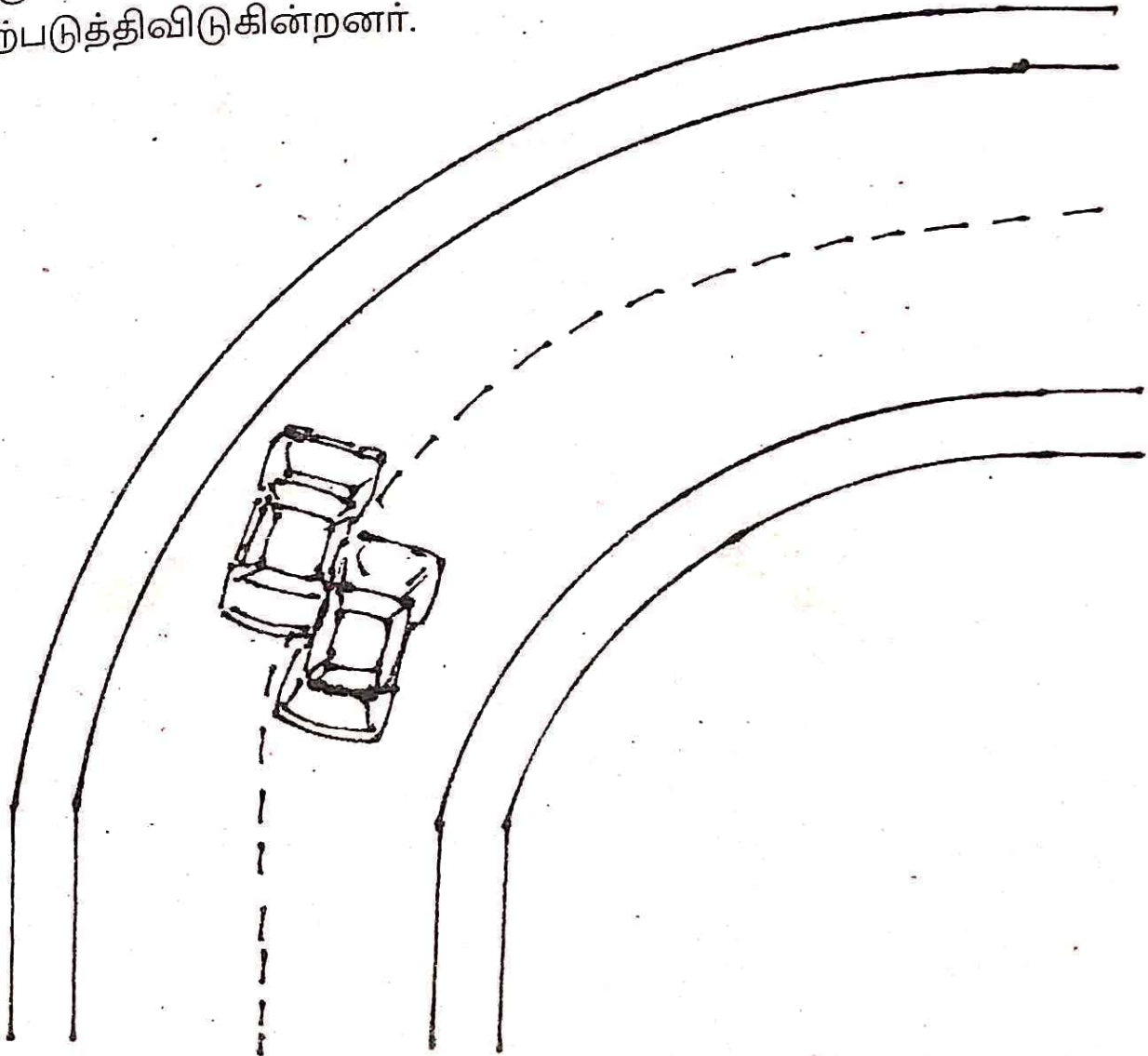


## 2. திருப்பங்கள் வளைவுகளில் முந்துதல்

திருப்பங்கள், வளைவுகளில் முந்துவதற்கு ஆபத்தான இடங்கள். இங்குப் பார்வைத் தூரம் குறைவாக இருப்பதால் எதிரே வரும் வாகனங்களையும், நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களையும் பார்க்க முடியாது. இரண்டு வாகனங்களுக்கிடையே உள்ள தூரம் மிகவும் குறைந்துவிடும். மேலும் இயற்கைச் சக்திகள் வாகனத்தை அலைக்கழிப்பதால், வாகனம் ஓட்டுநரின் விருப்பத்திற்கேற்ப செயல்பட மறுக்கும்.

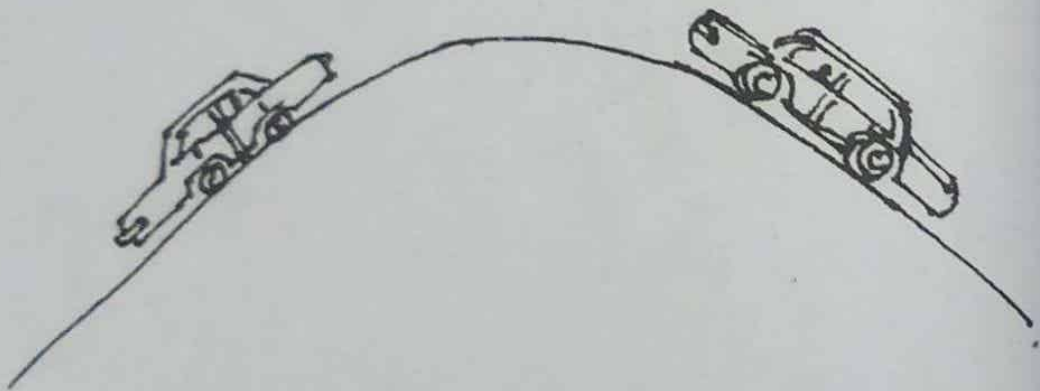


இதையெல்லாம் அலட்சியப்படுத்தி முந்த முனையும் போது, இரண்டு வாகனங்களுக்கிடையே உள்ள இடைவெளி மிகவும் குறைந்து பக்கவாட்டில் மோதல் ஏற்படுகிறது. திருப்பங்களில் ஏதாவது வாகனம் நிறுத்தப்பட்டிருந்தால், அந்த வாகனம் சாலையின் அகலத்தைக் குறைத்துவிடுவதால் அவற்றின் மீதோ அல்லது எதிரே வரும் வாகனத்துடனோ நேருக்கு நேர் மோதநேரிடுகிறது. ஆபத்தைப் பார்த்துத் தடையைப் பயன்படுத்த முனைந்தால் இயற்கைச் சக்திகள் வாகனத்தை உருட்டித் தள்ளிவிடும். இந்த ஆபத்துக்களை எல்லாம் அலட்சியப்படுத்தியோ அல்லது இயற்கைச் சக்திகளின் பாதிப்புக்களை அறியாத காரணத்தாலோ திருப்பங்களில் சிலர் வேகமாக முந்த முயன்று விபத்தை ஏற்படுத்திவிடுகின்றனர்.



### 3. முந்தக் கூடாத இடங்களில் முந்துவது

சாலைகளில் போக்குவரத்து, சாலையின் குறைபாடுகள், பாதசாரிகள் நடமாட்டம் மற்றும் எதைப்பற்றியும் கவலைப்படாமல் தாங்கள் நினைத்த இடங்களில் எல்லாம் முந்த முயலுகின்றனர். குண்டும் குழியுமாக உள்ள இடங்களில் சாலையர் பிடிமானம் குறைவாகவிருப்பதால் வேகமாகச் சென்று முந்த முனைந்தால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும். சாலை ஆக்கிரமிப்பு உள்ள இடங்களில் சாலையின் அகலமும் பார்வை தூரமும் குறைந்து விடுவதால் எதிரே வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. மலைமுகடுகளில் முந்த முனைகின்ற ஓட்டுநர்களால் எதிரே வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க இயலாததால் அவை மீது மோத நேரிடும். சாலை செப்பனிடும் இடத்தில் ரோடு போடும் இயந்திரங்கள் சாலையின் அகலத்தைக் கணிசமாகக் குறைத்து விடும்.



#### 4. மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் குறுக்கீடு அதிகமாக உள்ள பகுதியில் முந்துதல்

பாதசாரிகள் கடக்குமிடங்களில் 100 மீட்டர் தூரத்திற்குள் பாதசாரிகள் குறுக்கீடுகள் எதிர்பாராத விதமாக இருக்கும். முந்தும்போது இடதுபுறத்திலிருந்து சாலையைக் கடக்க முயலும் பாதசாரிகள், முந்தும் வாகன ஓட்டுநரால் பார்க்க இயலாது. போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு விளக்குள்ள பகுதி, பள்ளிக்கூடம், பேருந்துகள் நிறுத்துமிடம் வியாபாரத் ஸ்தலங்கள் கோவில் உள்ள பகுதிகள் போன்ற இடங்களில் பாதசாரிகள் குறுக்கீடுகளால் விபத்து ஏற்படலாம். விளையாடுமிடங்களில் மாணவர்களின் கவனம் முழுவதும் விளையாட்டில்தான் இருக்கும். அவர்கள் முந்திக்கொண்டு வரும் வாகனத்தைக் கவனிக்கத் தவறி விடுகின்றனர். மருத்துவனை அருகே நோயாளிகள் மெதுவாகத்தான் சாலையைக் கடப்பதால் அந்த இடங்களில் முந்த முனையும் வாகனங்களால் விபத்து ஏற்படுகிறது. காட்டுப்பகுதியில் விலங்குகள் குறுக்கீடுகள், கிராமப் பகுதியில் ஆடு, மாடுகள், கோழிகளின் குறுக்கீடுகள் போன்றவற்றால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.





வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

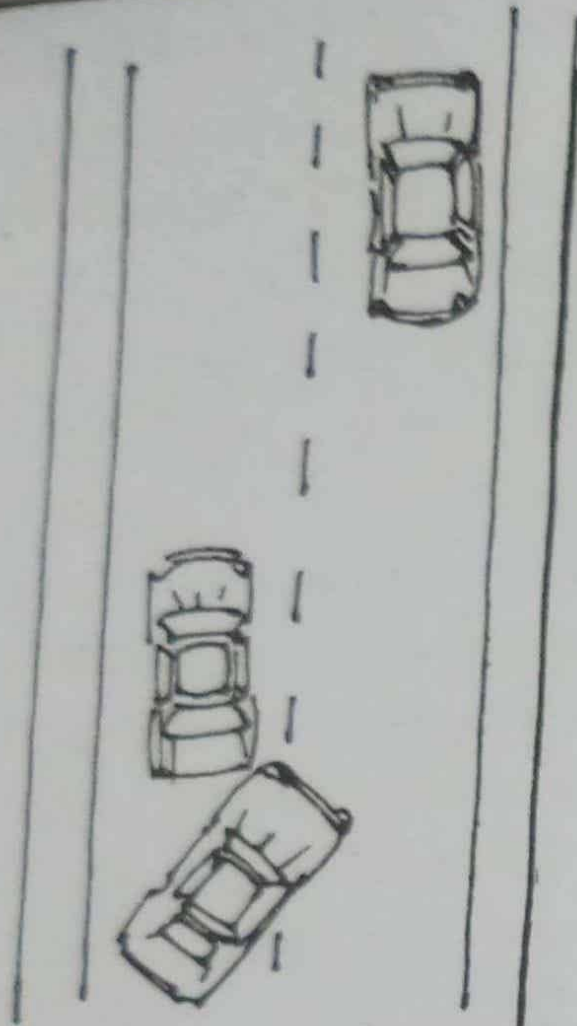
### 6. மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் முந்துவது

மழை, பனியில் சாலையைத் தெளிவாகப் பார்க்க முடியாது. இதனால் எதிரே வரும் வாகனங்களையும், சாலையின் இடதுபுறமாக நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களையும் பார்க்க முடியாது. சந்திப்புக்கள், வளைவுகள், நெருங்குவதைப் பார்க்க முடியாது. மழை, பனி போன்றவை சாலையை வழக்கலாக மாற்றிவிடுவதால், முந்துவதால் வேகமாகச் செல்லும்போது வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும். மேலும் முந்தும்போது ஆபத்துக்களைச் சந்திக்க நேரிடும்போது தடையைப் பயன்படுத்தினாலும் வாகனம் வழக்க நேரிடும். தண்ணீர் தேங்கிய பகுதிகளில் முந்துவதற்கு வேகமாகச் செல்லும்போது ஹைட்ரோபிளான்னிங் (Hydroplaning) ஏற்பட்டு வாகனம் கட்டுப்பாட்டை இழந்துவிடும்.

### 7. மிக அருகில் சென்று முந்துவது

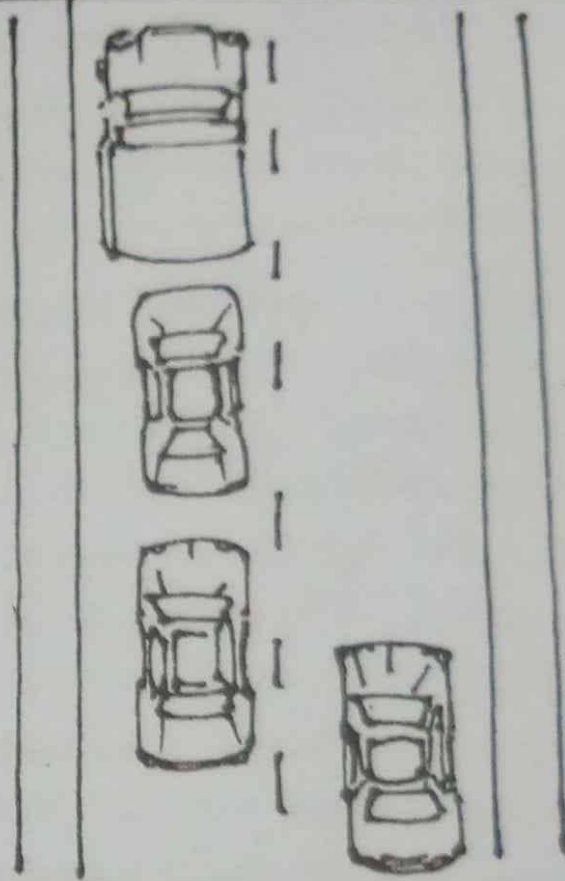
முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் மிக அருகில் சென்று முந்தும்போது பார்வைத் தூரம் மிகவும் குறைந்து விடுவதால் எதிரே வரும் வாகனத்தையும், நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்தையும், சந்திப்புக்கள், வளைவுகள் நெருங்குவதைப் பார்க்க இயலாது. இவ்வாறு முந்தும்போது வலதுபுறம் சாலையோரங்களில் நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்துடன் மோத நேரிடுகிறது. ஓட்டுநரின் எண்ணம் முழுவதும் முந்துவதில்தான் இருக்கும். அதனால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் எதிர்பாராவிதமாக நிற்க நேரிடுவதை, சிலநேரங்களில் கவனிக்கத் தவறி விடுகின்றனர்.





### 8. ஒரே நேரத்தில் பல வாகனங்களை முந்துதல்

சில ஓட்டுநர்கள் அசட்டுத் தைரியத்தால். அல்லது பொறுமையின்மையால் நெடுஞ்சாலைகளில் ஒரே நேரத்தில் பல வாகனங்களை முந்திச் செல்ல முயலுகின்றனர். அவ்வாறு முந்தும்போது எதிர்பாராவிதமாக எதிரே வாகனம் வந்து விட்டால் மோதலைத் தவிர்க்க இடதுபுறமாக ஒதுங்குவதற்கு முந்தப்படுகிற வாகனம் தடையாக இருக்கும். வேகத்தைக் குறைத்து இடதுபக்கம் வருவதற்கு முந்திய வாகனங்கள் தடையாக இருக்கும். வலதுபுறமாகச் செலுத்தினால் சாலையைவிட்டுக் கீழே இறங்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்படும். சில நேரங்களில் முன்னால் பெரிய வாகனந்தான் செல்கிறது என்று முந்த முனைந்தால் பார்வைக்குப் புலப்படாத பல வாகனங்களை முந்த வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது.



### 9. தோள்பகுதி இல்லாத இடத்தில் முந்த முனைவது

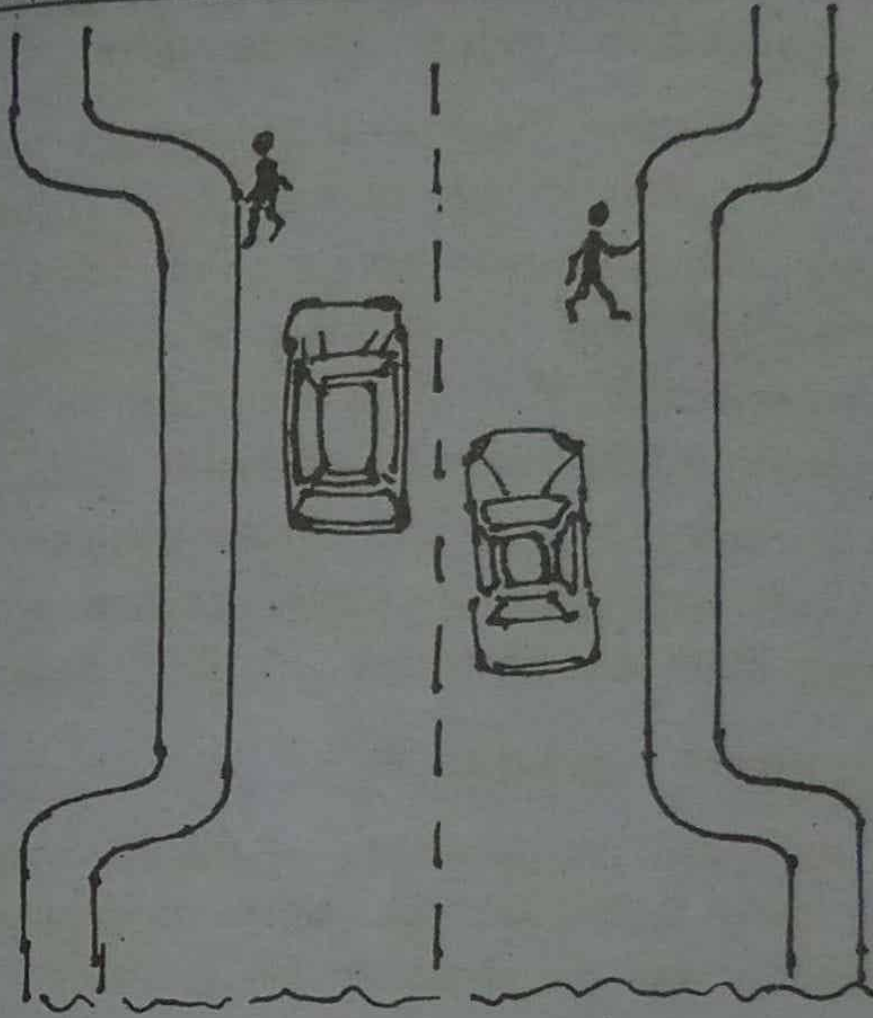
சாலைகளில் சில இடங்களில் தோள்பகுதி இருக்காது. சில இடங்களில் தோள்பகுதிகளில் ஆக்கிரமிப்புக்கள் இருக்கும் அல்லது மணல், கற்கள் குவித்துவைக்கப்பட்டிருக்கும் இந்த இடங்களில் முந்த முனையும்போது ஆபத்து குறுக்கிட்டாலோ அல்லது எதிர்ப்புறம் வாகனம் வந்தாலோ இடதுபுறம் ஒதுங்க நினைத்தால், முந்தப்படுகிற வாகனம் தடையாக இருக்கும். தோள்பகுதியில்லாத வலதுபுறம் ஒதுங்க நினைத்தால் சாலையைவிட்டுக் கீழே இறங்க நேரிடும். இரண்டு வாகனங்கள் நேருக்குநேர் முந்தும்போது, இரண்டு சக்கர வாகனம், எசக்கிள் ஓட்டுநர்கள் ஒதுங்க முடியாததால் அவர்கள் மீது மோத நேரிடும். தோள்பகுதியில்லாத இடங்களில் வாகனங்கள் எல்லாம் சாலையில்தான் நிறுத்தப்பட்டிருக்கும். முந்தும்போது சாலைகளில் ஏதாவது குறைபாடு யள்ளம், குழி இருந்தால் ஓட்டுநரால் விலகிச் செல்ல முடியாது.

## 10. போட்டி போட்டுக்கொண்டு முந்துதல்

பஸ் ஓட்டுநர்கள் பயணிகளை ஏற்றுவதற்காகச் சில நேரங்களில் ஒருவரையொருவர் முந்திக்கொண்டு செல்வார்கள். அவர்களின் எண்ணம் முழுவதும் பயணிகளை ஏற்றுவதிலேயே இருப்பதால் சாலைக் கவனம் குறைந்து விடுகிறது. இதனால் சாலையில் உள்ள ஆபத்துகளைச் சில நேரங்களில் கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர். இவர்களால் மற்ற சாலை உபயோகிப்பவர்கள் மோசமாகப் பாதிக்கப் படுவார்கள். சில நேரங்களில் குறுகிய பாலங்கள், வளைவுகள், திருப்பங்கள், சந்திப்புக்கள் நெருங்குவதைக் கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர். இவர்கள் சாலைவிதிகளை அலட்சியப் படுத்தி அதிக வேகத்தில் மற்றவர்களை முந்த முனையும்போது ஆபத்து குறுக்கிட்டால் மோதலைத் தவிர்க்க சில ஓட்டுநர்கள் தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தி வாகனத்தை வழக்க வைத்துவிடுகின்றனர்.

## 11. குறுகிய பாலங்கள், மேம்பாலங்களில் முந்துதல்

குறுகிய பாலங்கள் நெருங்குவதைக் கவனிக்காமலே அல்லது தூரத்தைச் சரியாகக் கணிக்காமல், முந்த முனைந்தால் குறுகிய பாலங்களின் சுவர்மீது மோதநேரிடும். குறுகிய பாலங்களில் முந்துவதற்குப் போதிய அகலம் இல்லாததால் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் ஆபத்தில் சிக்கிக் கொள்ள நேரிடும். மேம்பாலங்களில் ஏறும்போது மெதுவாகவும், இறங்கும்போது வேகமாகவும் இறங்குவதால் முந்தும் தூரத்தைச் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. பார்வைத் தூரம் குறைவாக இருப்பதால் எதிரே வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க இயலாது. ஆபத்து ஏற்படும்போது விலகிச் செல்ல முடியாதபடி மேம்பாலங்களின் சுவர்கள் தடையாக இருக்கும்.



## 12. வேகமாகச் செல்லும் வாகனத்தை முந்துதல்

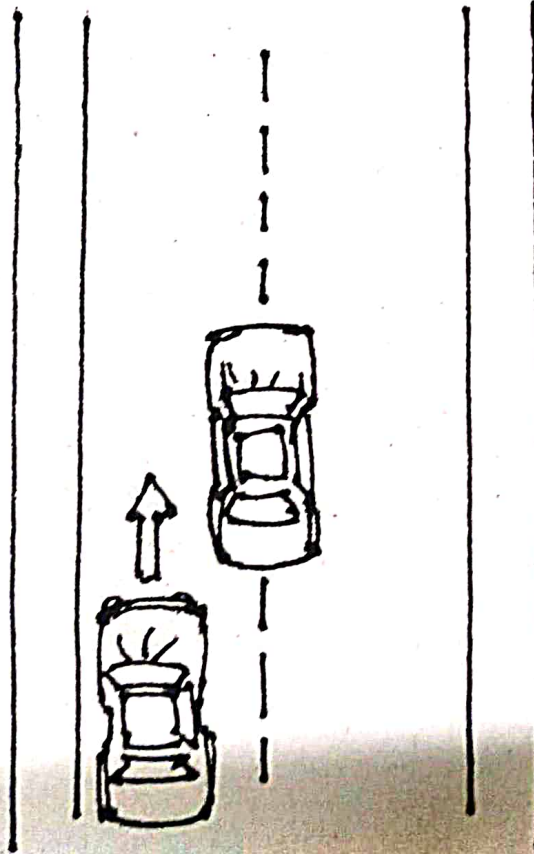
வேகமாகச் செல்லும் வாகனத்தை முந்துவதற்கு வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறவேண்டும். முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் வேகத்தை விட 10 அல்லது 20 கி.மீ. அதிகமாகத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். அதிக வேகமாகச் செல்லும்போது சாலை - டயர் பிடிமானம் குறைந்து வழக்க ஆரம்பித்துவிடும். எதிர்பாராத விதமாகக் குறுக்கிடும் ஆபத்துக்களின் மீது மோதுவதைத் தவிர்க்க தடையைப் பயன்படுத்தினால் இயற்கைச் சக்திகள் வாகனத்தை வழக்க வைத்துவிடும். வேகமாகச் செல்ல அதிக கியரை (Top Gear) தேர்ந்தெடுப்பதால் வாகனக் கட்டுப்பாடு குறைந்துவிடும். வேகமாகச் செல்லும்போது சாலை ஓரங்களிலிருந்து வரும் ஆபத்துக்களைச் சில நேரங்களில் கவனிக்கத் தவறிவிடுகின்றனர்.

### 13. இரவு நேரத்தில் முந்த முனைதல்

இரவில் முன்விளக்கு வெளிச்சம் படும் தூரம் வரைதான் பார்க்க முடியும். இதிரே வரும் வாகனத்தின் முன்விளக்கு வெளிச்சத்தைப் பார்த்து அதன் தூரத்தையும், வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. முன்விளக்கு வெளிச்சத்தால் சில நேரங்களில் சாலைகளின் குறைபாடுகளைப் பார்க்க இயலாது சில நேரங்களில் இதிரே வரும் வாகனம் முன்விளக்கு எரியாமல்கூட வரலாம். ஒருபக்க விளக்குடன் வரும் வாகனத்தை மோட்டார் சைக்கிள் என்று தவறாக நினைத்து முந்த முனைந்து சிலர் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

### 14. இடதுபுறமாக முந்துதல்

எதிரே வாகனம் வருவதைப் பார்த்தோ அல்லது வலப்புறச் சாலையில் போக்குவரத்து அதிகமாக இருந்தாலோ, பொறுமையில்லாத சில ஓட்டுநர்கள் இடதுபுறமாக முந்த



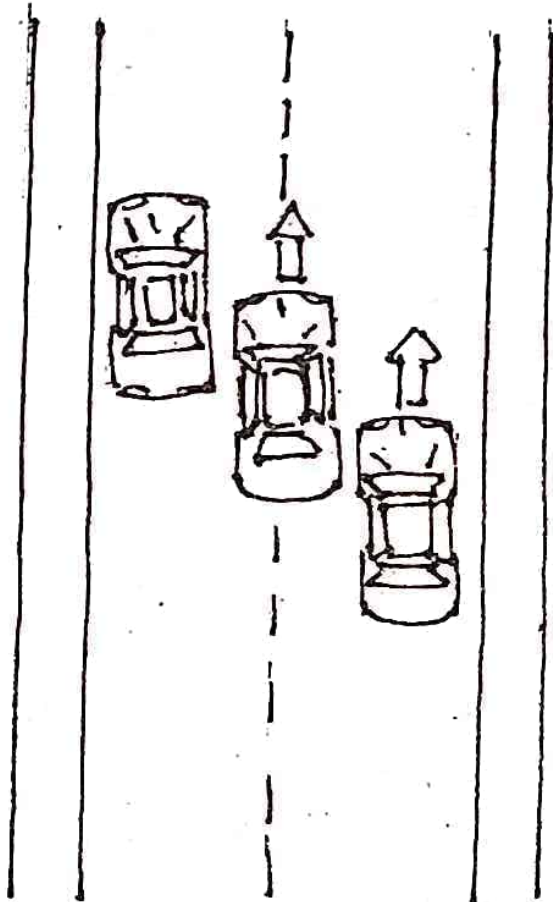
முனைகின்றனர். முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநரின் பார்வை முழுவதும் எதிரே வரும் வாகனத்தின் மீதுதான் இருக்கும். அதனால் இடதுபுறமாக முந்த முனையும் வாகனத்தைக் கவனிக்கத் தவறி விடுகின்றனர். இதனால் எதிரே வரும் வாகனத்திற்கு ஒதுங்கி வழிவிடுவதற்காக இடது புறமாக ஒதுங்க முயலும்போது விபத்து ஏற்படுகிறது. மேலும் இடது புறமாக முந்தும் வாகனத்தை இடதுபுறமாகச் செல்லும் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்களும் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களும் ஆபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

### 15. மெதுவாகச் செல்லக்கூடிய வாகனத்தைக் கொண்டு வேகமாகச் செல்லும் வாகனத்தை முந்துதல்

பாதுகாப்பாக முந்துவதற்கு முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் வேகம் முக்கியம். ஏனென்றால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் வேகமாகச் சென்றால் முந்துவதற்கு அதிக தூரமும், நேரமும் தேவைப்படும். ஆனால் சில கனரக ஓட்டுநர்கள் முன்னால் வேகமாகச் செல்லும் பேருந்தையோ அல்லது காரையோ முந்த முனைகின்றனர். முந்த முனையும் போது, ஆரம்பத்தில் எதிரே வாகனம் வராமலிருக்கலாம். ஆனால் முந்துவதற்கு அதிக நேரத்தையும் தூரத்தையும் எடுத்துக் கொள்வதால், சில நேரங்களில் எதிரே வாகனம் வரலாம். எப்படியோ மிகவும் சிரமப்பட்டு முந்தி உடனடியாக எதிரே வரும் வாகனத்தின் மீது மோதுவதைத் தவிர்க்க சாலையின் இடதுபுறச் சாலைக்குத் திரும்ப முயலும்போது வேகவித்தியாசம் குறைவதின் காரணமாக முந்தப்பட்ட வாகனத்தால் விபத்து ஏற்படும்.

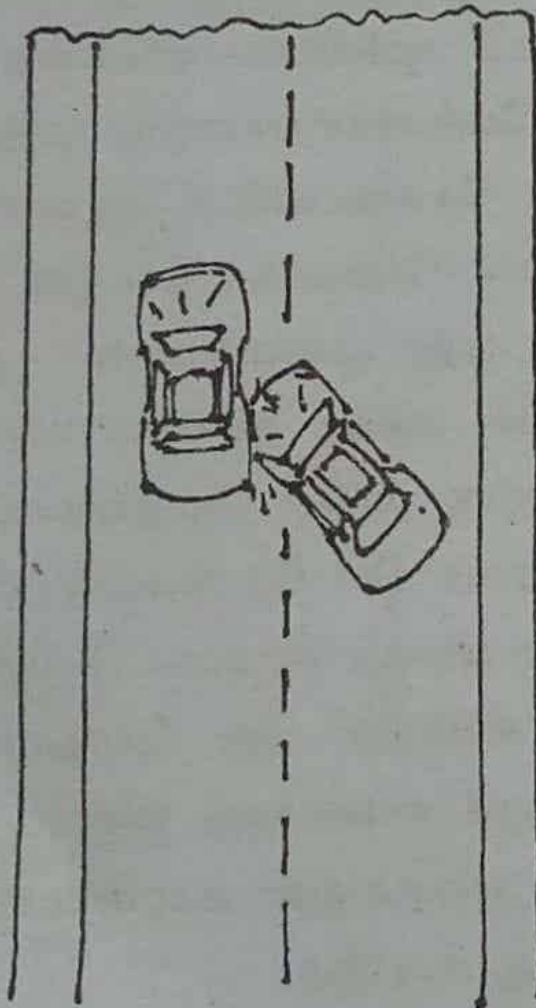
## 17. முந்தும் வாகனத்தை முந்துதல்

சில அவசரக் குடுக்கைகள், முன்னால் செல்லும் வாகனம் மற்றொரு வாகனத்தை முந்த முனையும்போது அதை முந்திச் செல்ல முயலுவார்கள். இதனால் மூன்று வாகனங்களும் சாலையின் பெரும்பகுதியை ஆக்கிரமித்துக் கொள்ளும்போது, மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் ஒதுங்குவதற்குப் போதிய இடவசதி இருக்காது. மேலும் முன்னால் செல்லும் இரண்டு வாகனங்களும் பார்வைத் தூரத்தைக் குறைத்து விடுவதால், மறைக்கப்பட்ட பகுதியிலிருந்து வரும் ஆபத்தைப் பார்க்க இயலாது. அவை மீது மோதுவதைத் தவிர்க்கத் தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தும்போது வாகனம் சறுக்க ஆரம்பித்து முன்னால் செல்லும் வாகனங்கள் மீதோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் மீதோ மோதி விடுகின்றது.



## 16. முந்தும்போது வாகனக் கோளாறு ஏற்படுதல்

முந்தும்போது முன் டயர் வெடித்தல், ஸ்டீரியங் கோளாறு ஏற்பட்டால், சக்கரங்கள் கழன்று ஓடினாலோ வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியாமல் விபத்து ஏற்படும். இதனால் சில நேரங்களில் முன்னால் செல்லும் வாகனமும் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களும் மோசமாகப் பாதிக்கப்படுவார்கள். இடதுபுற முன் டயர் வெடிக்கும்போது முந்தப்படுகிற வாகனத்தின் மீது மோதி அதை உருட்டித் தள்ளிவிடும். வலதுபுற டயர் வெடித்தால் சாலையை விட்டு விலகி வலதுபுறச் சாலையில் உள்ள மரங்கள், கட்டிடங்கள் மீது மோதும். முந்தும்போது தடைச்சாதனம் பழுது ஏற்பட்டாலும், இரவில் முந்தும்போது முன்விளக்கு அணைந்துவிட்டாலும் விபத்து ஏற்படும் அபாயம் அதிகரித்து விடும்.





## பாதுகாப்பாக முந்துவது

முந்துவது ஆபத்தான செயல் என்பதால், அவசியம் ஏற்பட்டால் மட்டுமே முந்த வேண்டும். போதிய அனுபவமும், பயிற்சியும் இல்லாமல் வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்களை முந்த முனையக் கூடாது. முந்துவதற்கு உங்கள் வாகனம் நல்ல நிலையில் இருக்க வேண்டும். முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநர் அனுமதி கொடுத்தால் மட்டுமே முந்த வேண்டும். மற்ற வாகனங்களை முந்திச் செல்வது அதிக நேரத்தை மிச்சப் படுத்தித் தராது.

முந்துவதற்குப் போதிய பார்வைத் தூரமுள்ள நேரான அகலமான சாலையைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். உங்கள் வாகனம் எவ்வளவு வேகத்தில் செல்லக்கூடியது என்பதை அறிந்திருக்க வேண்டும். முந்துவது மிகவும் சிரமமான செயல் என்பதால் முந்துவதற்கு முன்னால் முந்துவது அவசியம்தானா? என்பதை உங்களையே நீங்கள் கேட்டுக் கொள்ள வேண்டும். நீங்கள் செல்ல வேண்டிய இடம் மிக அருகில் இருந்தால் முந்திச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

முந்துவதற்கு முன்னால் சாலையில் உள்ள போக்கு வரத்தை ஆராய வேண்டும். போதிய தூரம் வரை வாகனம் எதுவும் வரவில்லை. சந்திப்புக்கள், வளைவுகள், குறுகிய பாலங்கள் நெருங்கவில்லை என்பதை உறுதிப்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும். முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் நீளத்தையும், அகலத்தையும் ஆராய வேண்டும். முந்துவதற்கு முன்னால், முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநர் என்ன செய்யப் போகிறார். அதாவது அதே வேகத்தில் செல்லப் போகிறாரா, வேகத்தை அதிகரிக்கப் போகிறாரா, குறைக்கப் போகிறாரா. திரும்பப் போகிறாரா என்பதையெல்லாம் அவரது நடவடிக்கைகளைப் பார்த்துத் தெரிந்து கொள்ளவேண்டும்.

முன்னால் பெரிய வாகனம் சென்றால் சாலையைப் பார்ப்பதற்கு வசதியாக அதிக இடைவெளி விட வேண்டும்.

முந்துவதற்கு அதிக வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டுமென்ற அவசியமில்லை. சாயாக கியரை தேர்ந்தெடுப்பதுதான் மிகவும் முக்கியம். முந்தியவுடனே சாலையின் இடதுபுறத்திற்கு வர முயலக் கூடாது. முந்தும்போது கத்வின் அகலத்தைவிட அதிக பக்க இடைவெளி விட வேண்டும். முந்தும்போது முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநர் வாகனத்தின் வேகத்தை அதிகரித்தால், முந்துவதைக் கைவிட்டுவிட வேண்டும். அவருடன் போட்டி போட்டுக் கொண்டு முந்தக் கூடாது. முந்துவதற்கு, முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநரின் ஒத்துழைப்பு மிகவும் அவசியம்தேவை. முந்துவதற்கு வழி கொடுக்க மறுக்கும் ஓட்டுநருக்கு அடிக்கடி ஒலி எழுப்பி எரிச்சல் ஏற்படுத்தக் கூடாது. அடிக்கடி ஒலி எழுப்பினால் அவர் எரிச்சலடைந்து எதிரே வாகனம் வருவதைப் பார்த்தும் தவறான சமிக்ஞை கொடுத்து உங்களை ஆபத்தில் மாட்டவைத்துவிடுவார். முந்துவதற்கு முன்னால் சரியான சமிக்ஞை கொடுத்து, முந்திய பிறகு சமிக்ஞையை மறக்காமல் ரத்து செய்துவிடவேண்டும்.

மோசமான சீதோஷ்ண நிலையில் மற்ற வாகனங்களை முந்தக் கூடாது. அதிக மழை பனி பெய்யும்போது முந்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். அதிக காற்று, முந்தும்போது மற்ற வாகனங்களை ஓட்டப்பாதையில் தள்ளிவிடுவதால் அதிக காற்று வீசும் பகுதியில் முந்திச் செல்ல விரும்பக் கூடாது.

ஜனநடமாட்டம் அதிகமுள்ள பகுதிகள், பாதசாரிகள் கடக்குமிடங்கள், பள்ளிகள், மருத்துவமனை, கல்லூரி, விளையாடுமிடம், பஸ் நிறுத்துமிடம், விபத்துப் பகுதி வேகக் கட்டுப்பாடுள்ள பகுதி, மேம்பாலம், குறுகிய பாலம், பாதை

செப்பனிடும் இடம், பெரிய ரோடு தடை உள்ள இடம், வளைவுகள், திருப்பங்கள், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு விளக்குள்ள பகுதிகள் போன்ற இடங்களில் முந்தக் கூடாது. நகர்ப்புறங்களில் போதிய வெளிச்சமில்லாத பகுதிகளில் முந்தக்கூடாது.

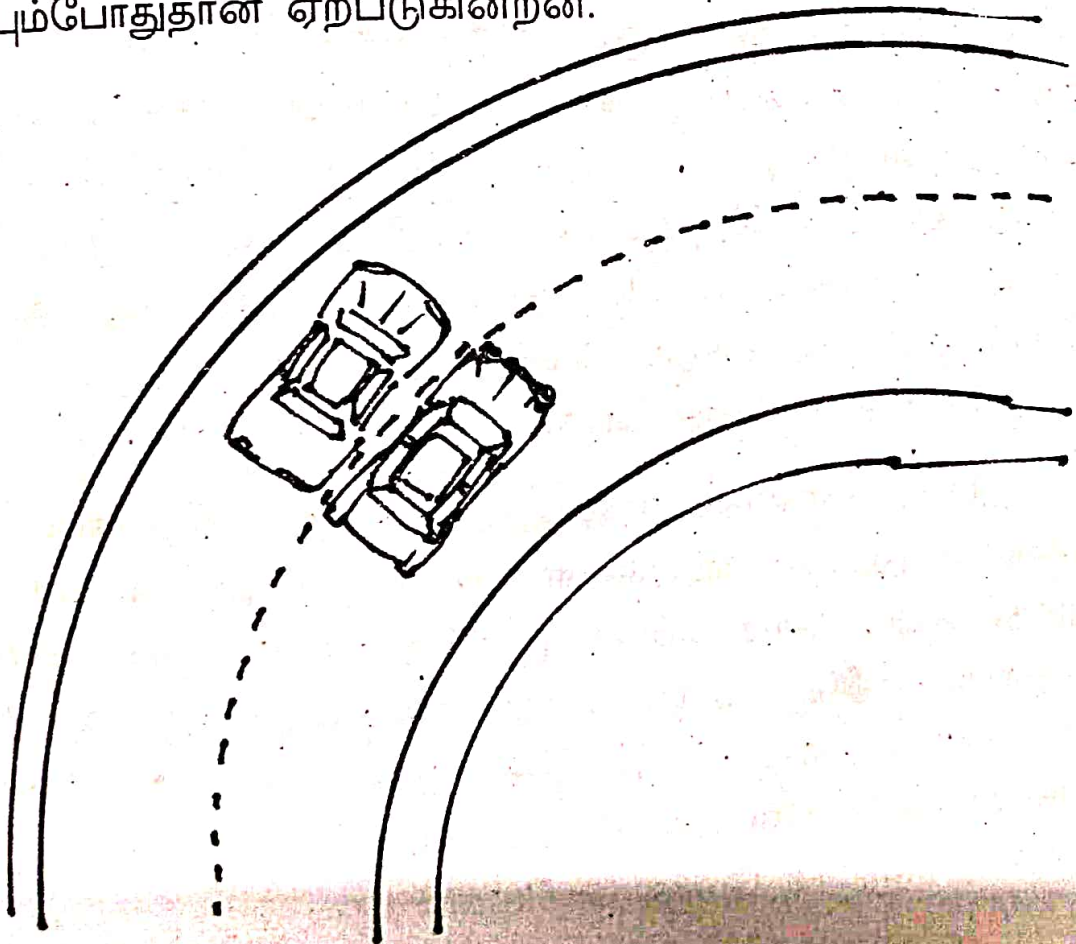
அதிக விபத்துக்கள், முன்னால் செல்லும் வாகனங்களை முந்துவதில் தோல்வி அடைந்து, மீண்டும் தன்னுடைய பாதைக்குத் திரும்ப முடியாமல் போவதால்தான் ஏற்படுகிறது. அதனால் முந்துவதற்கு முன்னாலோ, முந்த முடியாமல் போனாலோ மீண்டும் தன்னுடைய பாதைக்கு வரமுடியுமா என்பதைச் சரியாக ஆராய்ந்து பார்த்த பிறகே முந்த முனைய வேண்டும்.

முந்தும்போது எதிர்பாராதவிதமாக எதிரே வாகனம் வந்துவிட்டால் வேகத்தை அதிகரித்து முந்த வேண்டுமா அல்லது வேகத்தைக் குறைத்து முந்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டுமா என்பதை உடனடியாக முடிவெடுக்க வேண்டும். தாமதிக்கும் ஒவ்வொரு வினாடியும் ஆபத்தானது. எதிரே வாகனம் வருவதைப் பார்த்தும் ஒருவர், உங்களை முந்திச் செல்ல முயன்றால், அவர் பாதுகாப்பாக முந்திச் செல்வதற்கு ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும்.

முந்தும்போது எதிர்பாராத விதமாக நேருக்கு நேர் மோத வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டால், பலத்த சேதத்தைத் தவிர்க்க சாலையை விட்டு விலகி சாலை ஓரங்களில் உள்ள செடி கொடிகள் மீது மோதலாம் அல்லது பெரிய பள்ளம், மரங்கள், கட்டிடங்கள் இல்லாமல் சமதளமாக இருந்தால் சாலையைவிட்டுக் கீழே இறங்கிவிடலாம்.

## 7. வாகனங்களைத் தவறாகத் திருப்புதல்

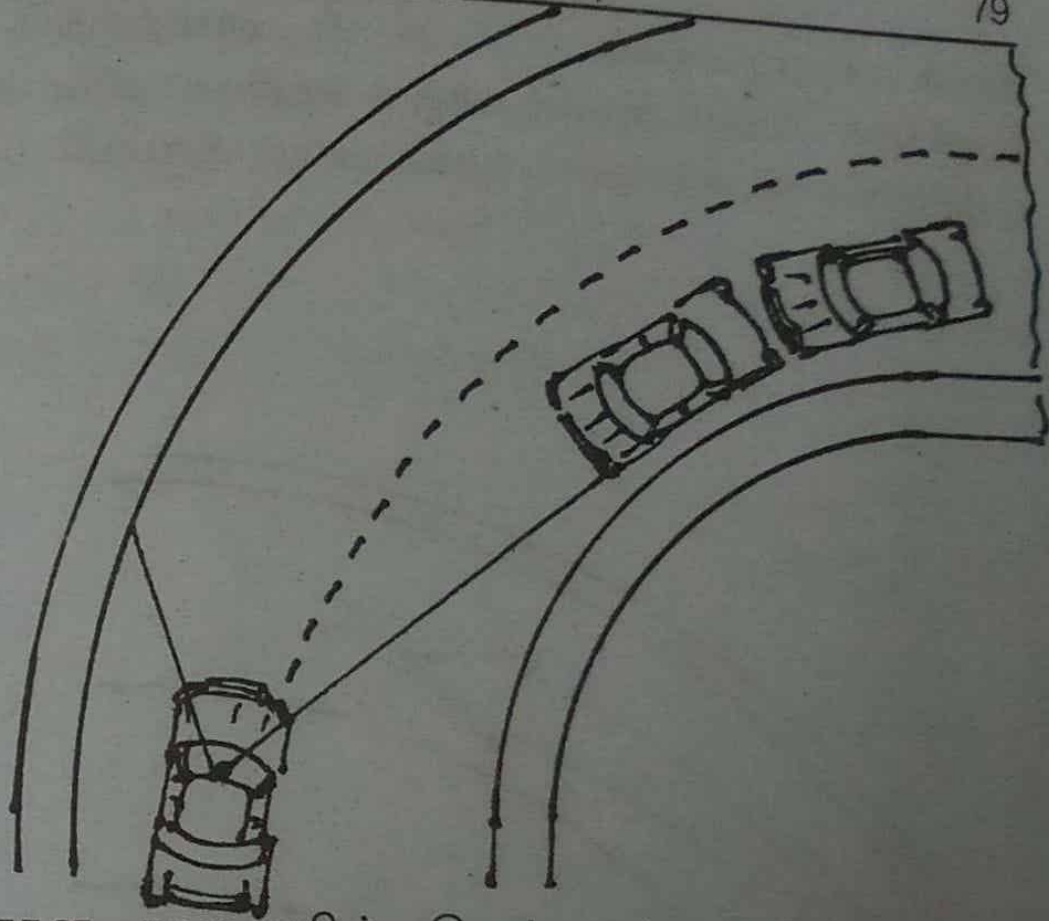
பெரும்பாலான ஓட்டுநர்களுக்குத் திருப்பங்களில் எவ்வாறு சரியாகத் திருப்ப வேண்டும் என்பதே தெரிந்திருப்பதில்லை. திருப்பங்களில் இயற்கைச் சக்திகள், வாகனத்தை எவ்வாறு மோசமாக அலைக்கழிக்கும் என்பது தெரியாத காரணத்தால் தான், அவர்கள் அலட்சியமாகவும், கவனமில்லாமலும் செயல்பட்டு விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர். பெரும்பாலான விபத்துக்கள், சாலைச் சந்திப்புக்களிலும், திருப்பங்களிலும், வளைவுகளிலும் தவறாகத் திரும்பும்போதுதான் ஏற்படுகின்றன.



எப்பொழுதும் திருப்பங்கள் மற்றும் வளைவுகளில் திரும்பும்போது பல ஆபத்துக்களைச் சந்திக்க நேரிடும் பார்வைத் தூரம் குறைவாக இருப்பதால், பழுதாகி நிற்கும் வாகனங்கள். ஆக்கிரமிப்புக்கள், எதிரே வரும் வாகனங்கள் போன்ற ஆபத்துக்களைத் தாமதமாகத்தான் பார்க்க நேரிடும். எதிர் எதிரே கடந்து செல்லும் வாகனங்களுக்கிடையே உள்ள தூரம் மிகவும் குறைந்துவிடும். இயற்கைச் சக்திகள், வாகனத்தை மோசமாகப் பாதிக்கும். மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் குறுக்கீடுகளை அறிய முடியாது.

திருப்பங்களைப் போல சாலைச் சந்திப்புக்களும் மிகவும் ஆபத்தானவை. இங்கு வாகனங்கள் வலதுபுறம், இடதுபுறமாகத் திரும்பும். சில வாகனங்கள் நேராகச் செல்லும். பாதசாரிகள், சைக்கிள், இரண்டு சக்கர வாகனங்களின் குறுக்கீடுகள் அதிகமாக இருக்கும். பல ஓட்டுநர்களின் செயல்பாடுகள் எதிர் பாராதவிதமாக இருக்கும். நேராகத்தான் செல்வார் என்று நினைத்தால் திடீரென்று திரும்ப முயல்வார். எந்த சமிக்ஞையும் செய்யாமல் இடது, வலதுபுறம் திரும்ப முயல்வார். வேகத்தைக் குறைக்காமலே திரும்புவார். சந்திப்புக்களில் முன்சக்கரம் செல்லும் பாதையில் பின் சக்கரங்கள் செல்லாது. அதனால் திரும்பும்போது சந்திப்புக்களில் உள்ள பொருட்கள் மீது பின்சக்கரங்கள் மோத நேரிடலாம்.

திருப்பங்களில் ஏதேனும் வாகனம் நிறுத்தப்பட்டோ அல்லது ஆக்கிரமிப்புக்கள் இருந்தால், அவை பார்வைத் தூரத்தையும், சாலையின் அகலத்தையும் குறைத்துவிடும். இதனால் எதிரே வரும் வாகனங்களையும் இரண்டு சக்கர வாகனங்களையும் பார்க்க இயலாது. நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களைக் கடந்து செல்ல முயலும்போது, எதிரே வரும் வாகனங்களுடன் மோத நேரிடுகின்றது.

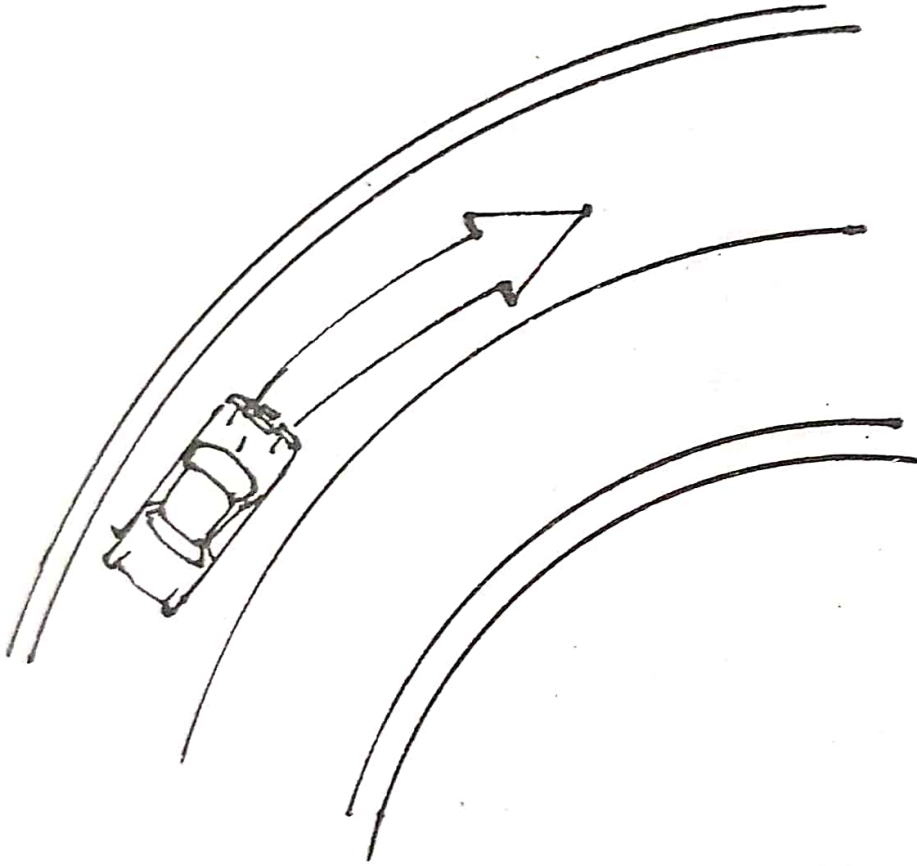


நேரான சாலையில் இயற்கைச் சக்திகள், அதிக பாதிப்புக்களை ஏற்படுத்தாது. ஆனால் திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்பும்போதோ அல்லது தடையைப் பயன்படுத்தும்போதோ இதன் பாதிப்பு மிகவும் மோசமாக இருக்கும். இது வாகனத்தை ஓட்டுநரின் கட்டுப்பாட்டை மீறி வழக்கவோ, கவிழ்வோ அல்லது நேராக இழுத்து சென்றோ மரங்கள், கட்டிடங்கள் மீது மோதவைத்துவிடும். அதிக ஆரமுள்ள வளைவுகளில் மற்றும் சமதள வளைவு (Flat curve), ஒருபுறம் சரிவான வளைவுகள் (Crowned curve) போன்றவைகள்தான் மோசமான விளைவுகளை ஏற்படுத்துகின்றன.

### மார்க்க சக்தி (Directional force)

இது நேராகச் செல்லும் வாகனத்தை ஸ்டிரிங்கை பயன்படுத்தித் திரும்பும்போது வலதுபுறமாக இழுக்க முயலும்

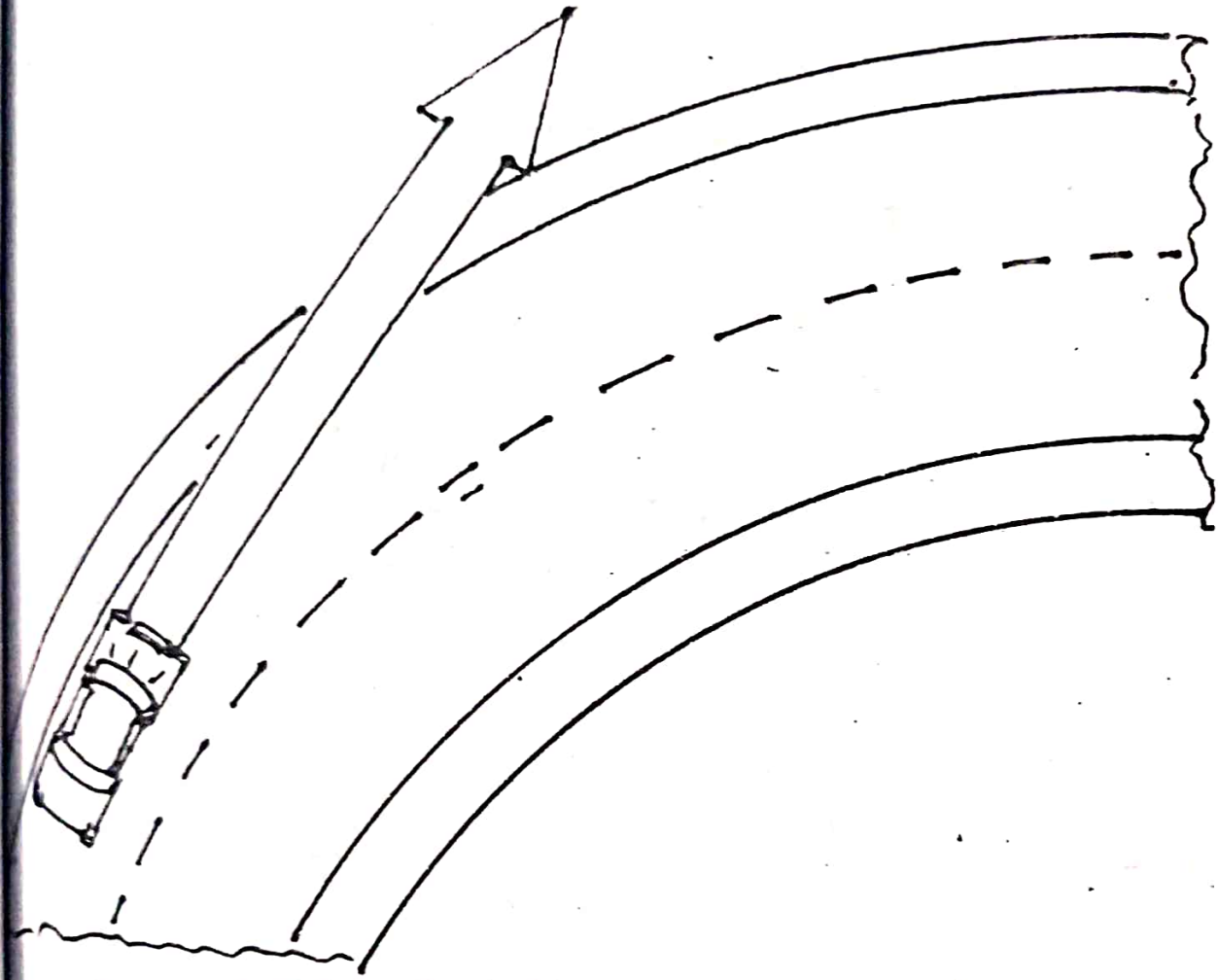
இதன் அளவு சாலை - டயர் பிடிமானத்தைப் பொறுத் திருக்கிறது. இதன் அளவு உந்தும் சக்தியை விட அதிகமாக இருந்தால்தான் வாகனம் பாதுகாப்பாகத் திரும்பும்.



### உந்துசக்தி

இது வாகனம் செல்ல ஆரம்பித்தவுடன், செயல்பட ஆரம்பித்துவிடும். இது வாகனத்தை நேராக இழுக்க முயலும் வாகனத்தின் எடை மற்றும் வேகத்தை அதிகரிக்கும்போது இதன் அளவும் அதிகரிக்கும். இதன் அளவு மிகவும்

அதிகரித்து விட்டால் வாகனத்தைத் திருப்ப முடியாத நிலை ஏற்படும். அதிக உந்துசக்தி வாகனத்தை நேராக இழுத்துச் சென்று திருப்பத்தில் உள்ள பள்ளத்தில் கவிழ வைத்துவிடும் அல்லது கட்டிடங்கள், மரங்கள் மீது மோத வைத்துவிடும். இந்த உந்துசக்தி ஓட்டுநர் ஸ்டிரிங்கைத் திருப்பும்போது வாகனத்தை நேராகச் செலுத்த முயலும்.

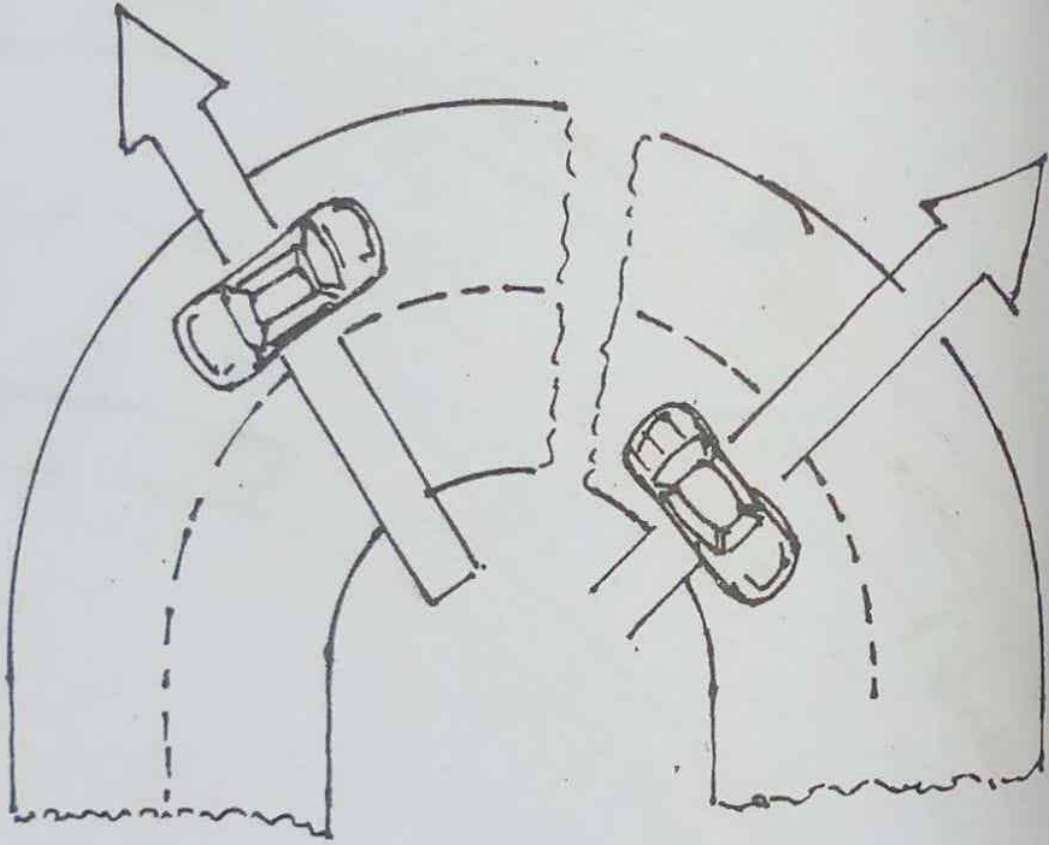


### பக்கவாட்டுச் சக்தி (Centrifical force)

இது மிகவும் மோசமான சக்தி. திருப்பங்கள், வளைவுகளில் பல வாகனம் கவிழ்வதற்கு இதுதான் முக்கிய காரணம். இது திருப்பங்களில், வளைவுகளில் வாகனத்தை வெளியே தள்ள முயலும். அதிக அளவு ஆரமுள்ள வளைவுகள் மற்றும் திருப்பங்கள் வேகமாகத் திரும்பும்போது இந்த சக்தியின் அளவு மிகவும் அதிகரித்துவிடும். வாகனத்தின்

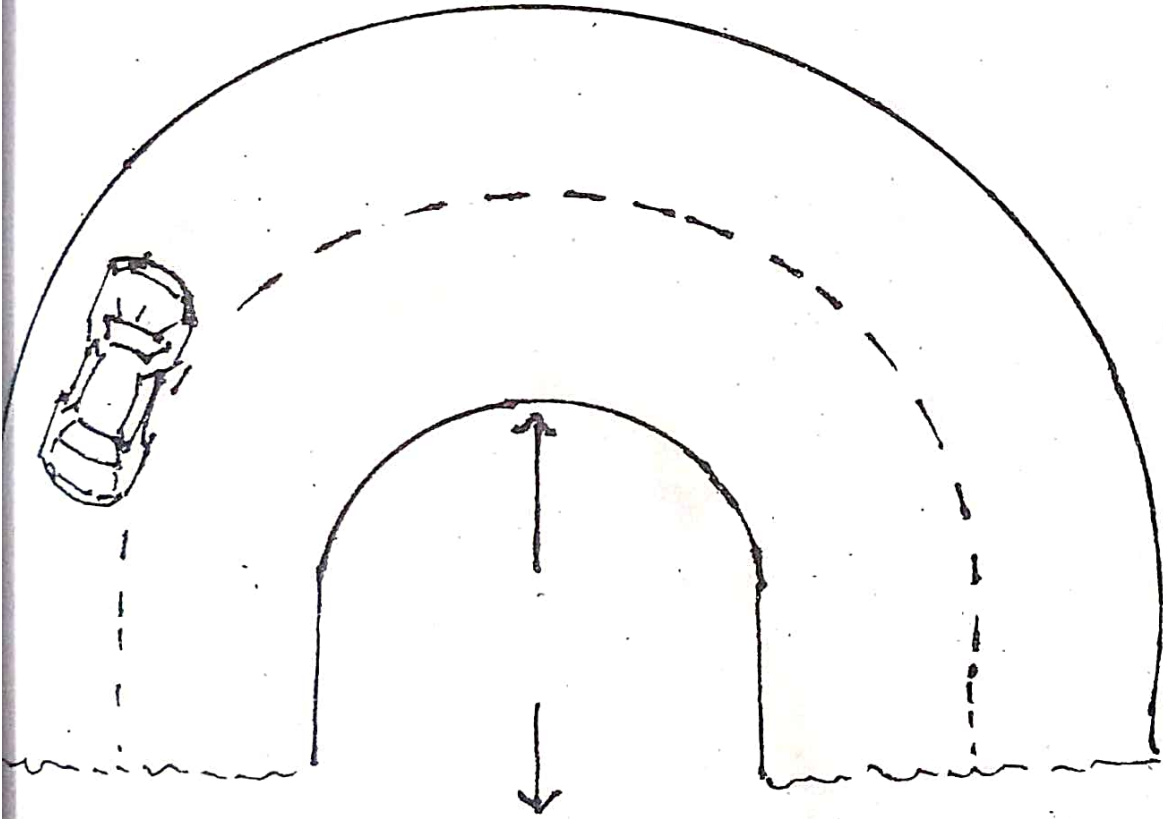


எடையும் மற்றும் வாகனத்தில் ஏற்றப்பட்ட சுமைகளும் பக்கவாட்டு சக்தியின் அளவை அதிகரிக்கச்செய்துவிடும். பக்கவாட்டு சக்தியின் அளவு சாலை - டயர் பிடிமானத்தைவிட அதிகரித்துவிட்டால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும்.



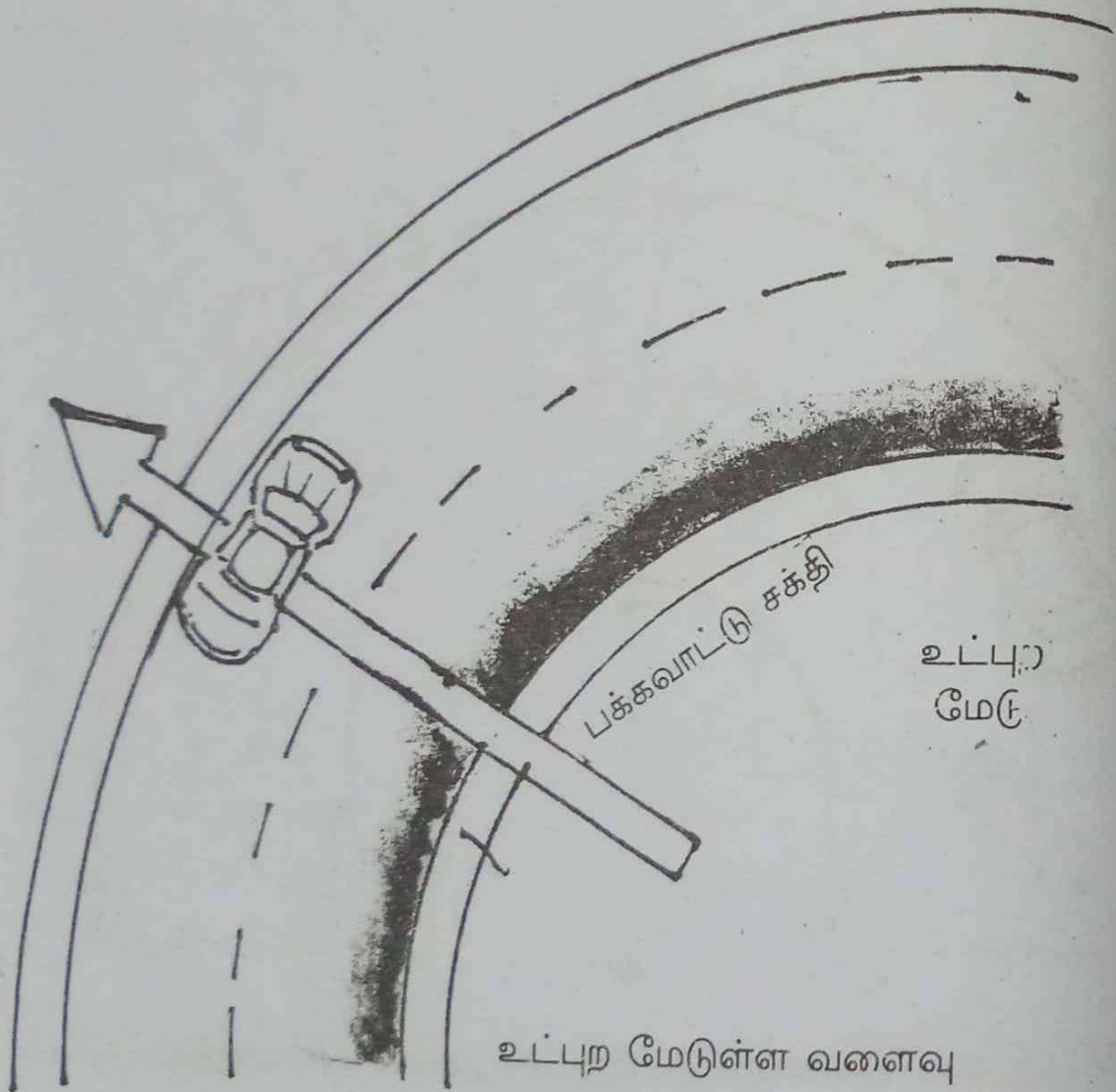
திருப்பங்களில் மெதுவாகத் திரும்பும்போது இந்த சக்தியால் அதிக பாதிப்பு ஏற்படாது. ஆனால் அதிக வேகமாகத் திரும்பும்போது இதன் அளவு சாலை - டயர் பிடிமானத்தைவிட மிகவும் அதிகரித்து, வாகனத்தை வழக்கவைத்து விடுகின்றன. பக்கவாட்டு சக்தி வாகனம் வலதுபுறமாகத் திரும்பும்போது

இடது புறமாகவும், இடதுபுறமாகத் திரும்பும்போது வலதுபுறமாகவும் தள்ள முயலும். இதை சைக்கிளில் திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்பும்போது உணரலாம். சைக்கிள் ஓட்டுநர் திருப்பங்களில் நேராக உட்கார்ந்துகொண்டு வேகமாக ஓட்டினால் பக்கவாட்டு சக்தி அவரைக் குப்புறத் தள்ளிவிடும்.



இந்தப் பக்கவாட்டு சக்தியின் அளவு வாகனத்தின் வேகம், எடை மற்றும் வளைவின் ஆரத்தின் அளவைப் பொறுத்து அதிகரிக்கும். வளைவின் ஆரம் அதிகரிக்கும்போது விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகரிக்கிறது. இந்தப் பக்கவாட்டு சக்தியின் பாதிப்பை சாலை - டயர் பிடிமானம்

ஓரளவு ஈடுகொடுக்கும். அதாவது சாலை - டயர் பிடிமானம் அதிகமாக இருந்தால் பக்கவாட்டு சக்தியின் பாதிப்பைச் சமாளிக்க முடியும். ஆனால் டயர் வழக்கலாக இருந்தாலோ அல்லது போதிய காற்றழுத்தம் இல்லாமல் இருந்தாலோ, பக்கவாட்டு சக்தியின் பாதிப்பிற்கு ஈடு கொடுக்க முடியாமல் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும்.



அதுபோலச் சாலையின் பிடிமானமும் (Friction) பக்கவாட்டு சக்திக்கு ஓரளவு ஈடுகொடுக்கும். உலர்ந்த சாலையில்தான் பிடிமானம் அதிகமாக இருக்கும்.

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

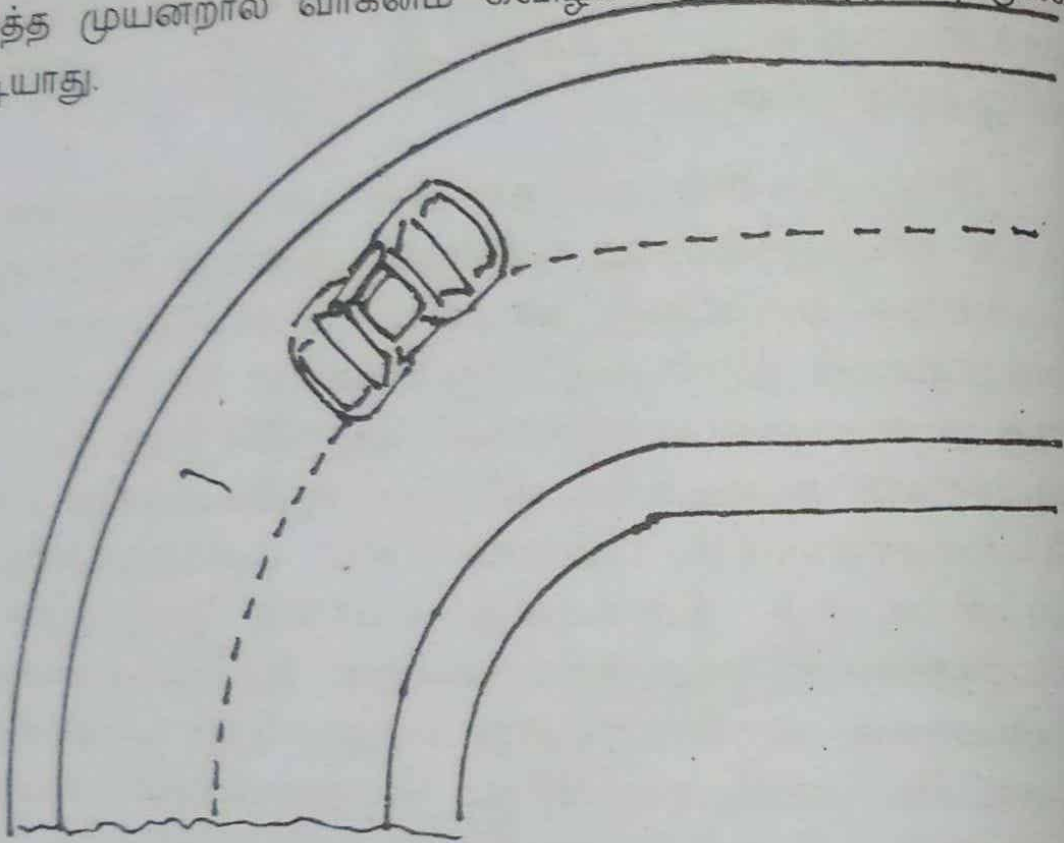
திருப்பங்களின் சாலையில் உள்ள ஈரம், படிந்துள்ள எண்ணெய், மணல், சகதி, உதிர்ந்த பச்சை இலைகள், பள்ளம், குழி போன்றவை சாலையின் பிடிமானத்தைக் குறைத்துவிடும். மேலும் சமதள வளைவு (Flat curve), ஒருபுறம் சரிவாக உள்ள வளைவுகளில் (Crowned curve) வேகமாகத் திரும்பும் வாகனங்களைப் பக்கவாட்டு சக்தி எளிதாகக் கவிழ்த்துவிடுகின்றன.

திருப்பங்களில் ஓட்டுநர்களின் பல தவறுகளால்தான் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அதாவது திருப்பத்தில் வேகமாகத் திரும்புவது, தடையைப் பயன்படுத்துவது ஒலியெழுப்பாமல் திரும்புவது, திருப்பங்களை நெருங்கும்வரை எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்காமல் நெருங்கியபிறகு அவசரம், அவசரமாக நடவடிக்கை எடுப்பது, சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தையும், பின்னால் உள்ள போக்குவரத்தையும் கவனிக்காமல் திரும்புவது போன்ற தவறுகள்தான் விபத்துக்களை ஏற்படுத்திவிடுகின்றன. இதற்கு அவர்களின் அறியாமை காரணம் என்று கூறமுடியாது. அவர்களின் அலட்சிய மனப்பான்மையும், பொறுமையின்மையும் தான் காரணம். இன்று எமனுக்கு உதவி செய்யவே பல திருப்பங்களும், வளைவுகளும் உள்ளன. இதில் அலட்சியத்துடன் செயல்படும் ஓட்டுநர்கள் எமன் பிட்யில் எளிதாகச் சிக்கிக்கொள்கின்றனர்.

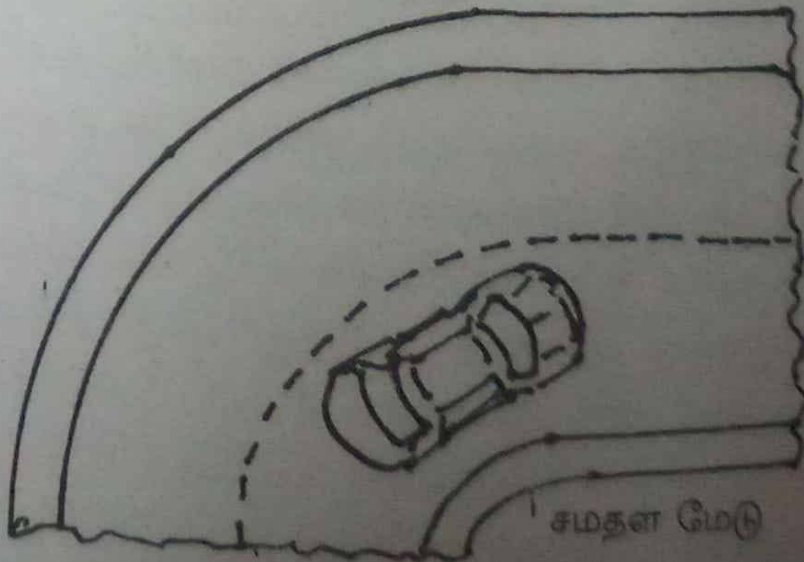
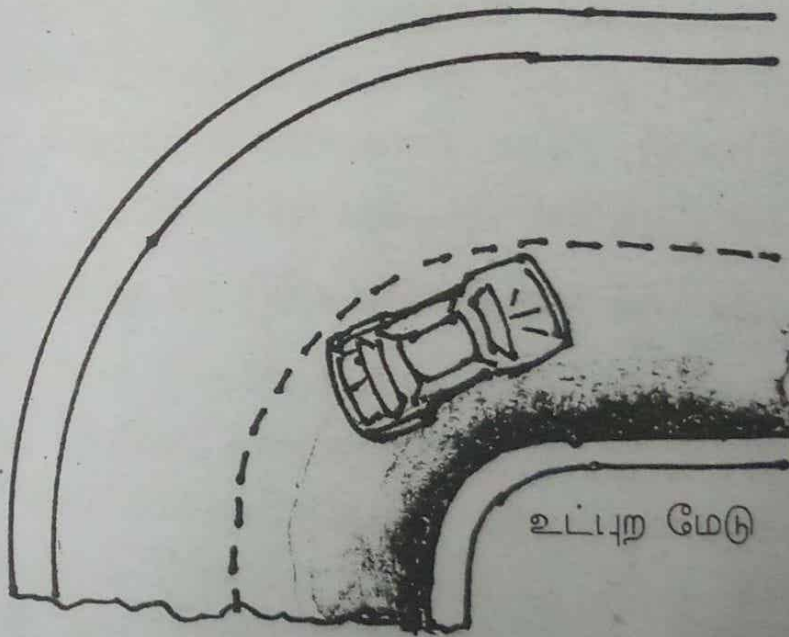
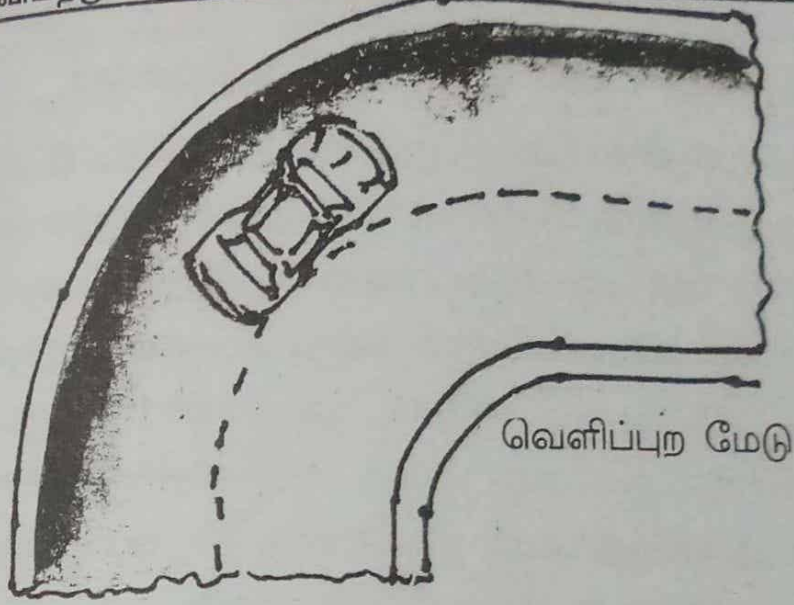
## 1. வேகமாகத் திரும்புவது

இன்று 70 சதவீத ஓட்டுநர்கள் திருப்பங்கள் நெருங்கும் வரை வேகத்தைக் குறைப்பதில்லை. திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்பும்போது பக்கவாட்டு சக்தியின் பாதிப்பு அதிகரித்து வாகனத்தை வெளியே தள்ள முயலும். நேரான சாலையில் வாகனத்தின் எடையெல்லாம் நான்கு சக்கரங்கள் தாங்குகின்றன. ஆனால் வேகமாகத் திரும்பும்போது முன்புற வெளிப்புற டயர்களுக்கு அதிக எடை மாற்றப்படுவதால் அதன் சாலை - டயர் பிடிமானம் அதிகரிக்கின்றது. அதே

நேரத்தில் எடை குறைவினால் பின்புறமுள்ள உட்சக்கரத்தில் சாலை - டயர் பிடிமானம் குறைந்து வழக்க ஆரம்பித்து விடும். திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்பும்போது ஏதாவது ஆபத்தைப் பார்த்து தடையைப் பயன்படுத்தி நிறுத்த முயன்றால் வாகனம் கவிழ்வதை யாராலும் தடுக்க முடியாது.



வளைவுகளின் வகைகளும் வாகனங்கள் வேகமாகத் திரும்புவதை ஈடுகொடுக்கவோ அல்லது பாதிக்கவோ செய்யும். வளைவுகளில் உட்புறம் சரிவாகவும், வெளிப்புறம் உயரமாகவும் (Banked curve) இருந்தால், வாகனம் உட்புறமாகச் சாய்ந்து திரும்புவதால் இது பக்கவாட்டு சக்தியின் வெளியே தள்ளும் பாதிப்பைச் சரிக்கட்டி விடுவதால், வாகனம் பாதுகாப்பாகத் திரும்பிவிடும். ஆனால் உட்புறமாக உயர்ந்து வெளிப்புறமாகச் சரிவாக இருந்தால் (Crowned curve), திருப்பங்களில் சாலை சமதளமாக இருந்தாலும் (Flat curve) வாகனம் வேகமாகத் திரும்புவதால் ஏற்படும் பக்கவாட்டு சக்தியினால் வாகனம் உருட்டித் தள்ளிவிடப்படும்.



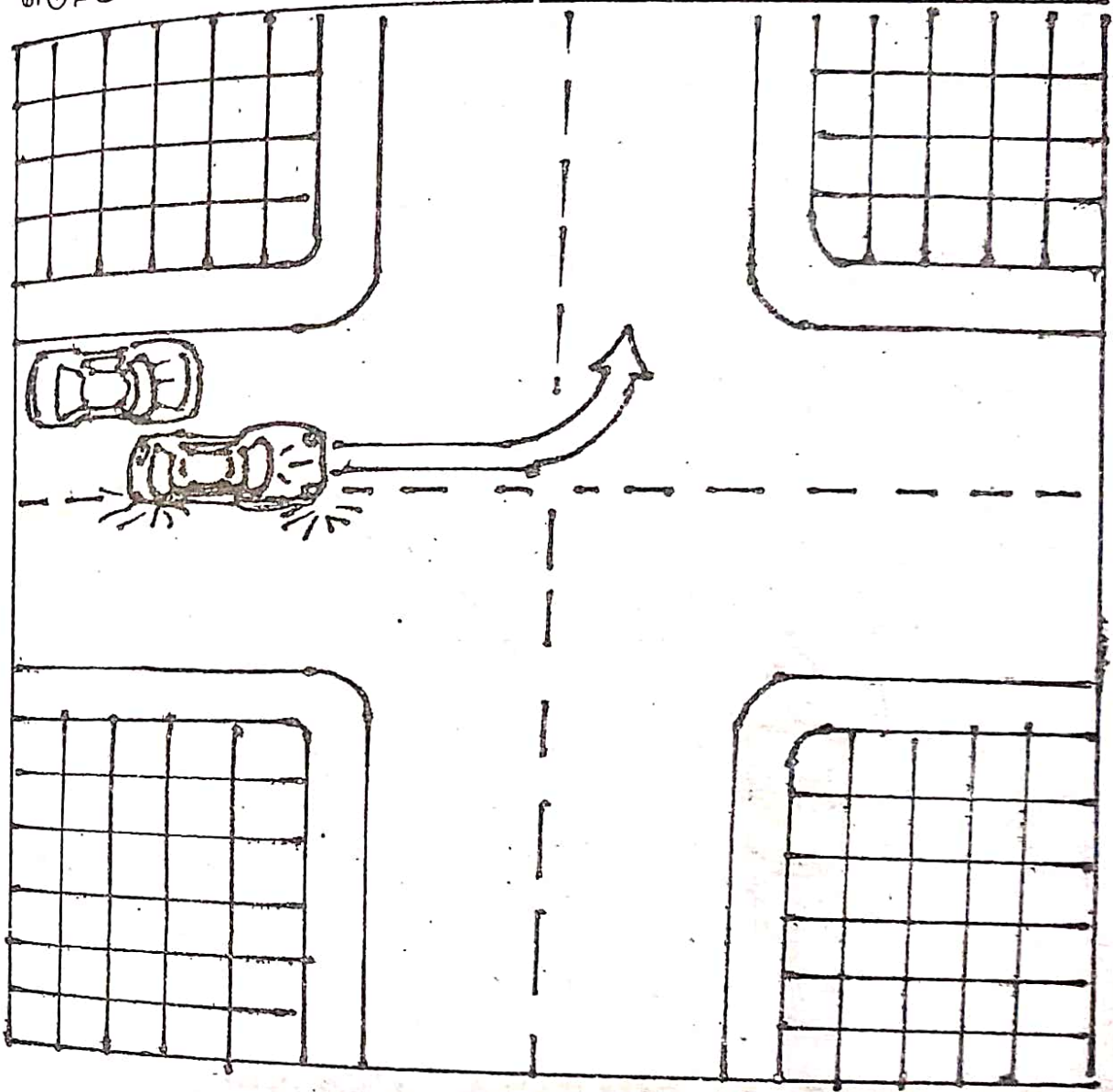
## 2. சமிக்ஞை செய்யாமல் திரும்புவது

சந்திப்புக்களில் வலதுபுறமாகத் திரும்பப் போகிறோமா, இடதுபுறம் திரும்பப் போகிறோமா அல்லது நேராகச் செல்லப் போகிறோமா என்பது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கு அதுவும் குறிப்பாகப் பின்னால் வரும் வாகன ஓட்டுநர்களுக்கு அவசியம் தெரிய வேண்டும். ஆனால் பல ஓட்டுநர்கள் சந்திப்பு நெருங்கும்வரை எந்த சமிக்ஞையும் செய்யாமல், சந்திப்பை அடைந்தவுடன் திடீரென்று திரும்ப முயல்வார்கள். இது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்குக் குழப்பத்தை ஏற்படுத்தி தவறுகள் செய்யத் தூண்டிவிடும். அந்தத் தவறுகளால் விபத்துக்கள் ஏற்படலாம். பெரும்பாலும் இந்தத் தவறால் இரண்டு சக்கர வாகனங்கள் மற்றும் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களுக்குத்தான் ஆபத்து ஏற்படுகிறது.

## 3. தவறான சமிக்ஞை கொடுத்து திரும்புவது

சிலர் வலதுபுறம் திரும்பப் போகிறோம், என்று சமிக்ஞை விளக்கை எரிய விட்டு இடதுபுறமாகத் திரும்ப முனைவர். இந்த சமிக்ஞை விளக்கைப் பார்த்து, பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் இடதுபுறமாக முந்த முயன்றால் இரண்டு வாகனங்களும் ஒன்றுடன் ஒன்று மோத நேரிடும். அதுபோல இடதுபுறம் திரும்பவேண்டிய ஓட்டுநர்கள், வலதுபுறமாகத் திரும்புவதாக சமிக்ஞை விளக்கை எரியவிட்டு, சரியான இடத்தை நோக்கி வாகனத்தை நோக்கி வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது, கடைசி நேரத்தில் தாங்கள் தவறான திசையை நோக்கி வாகனத்தைச் செலுத்துகிறோம் என்பதை அறிந்து எந்த சமிக்ஞையும் செய்யாமல் திடீரென்று இடதுபுறம் திரும்ப முயன்றால், மற்ற வாகனங்களுடன் மோதவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும். சில ஓட்டுநர்கள் சமிக்ஞை கொடுத்து திரும்பிய பிறகு அனை

ரத்து செய்யாமலேயே அடுத்த திருப்பத்தை நெருங்கும்போது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் அதைத் தவறாக எடுத்துக்கொண்டு தவறுகள் செய்யக்கூடும்.

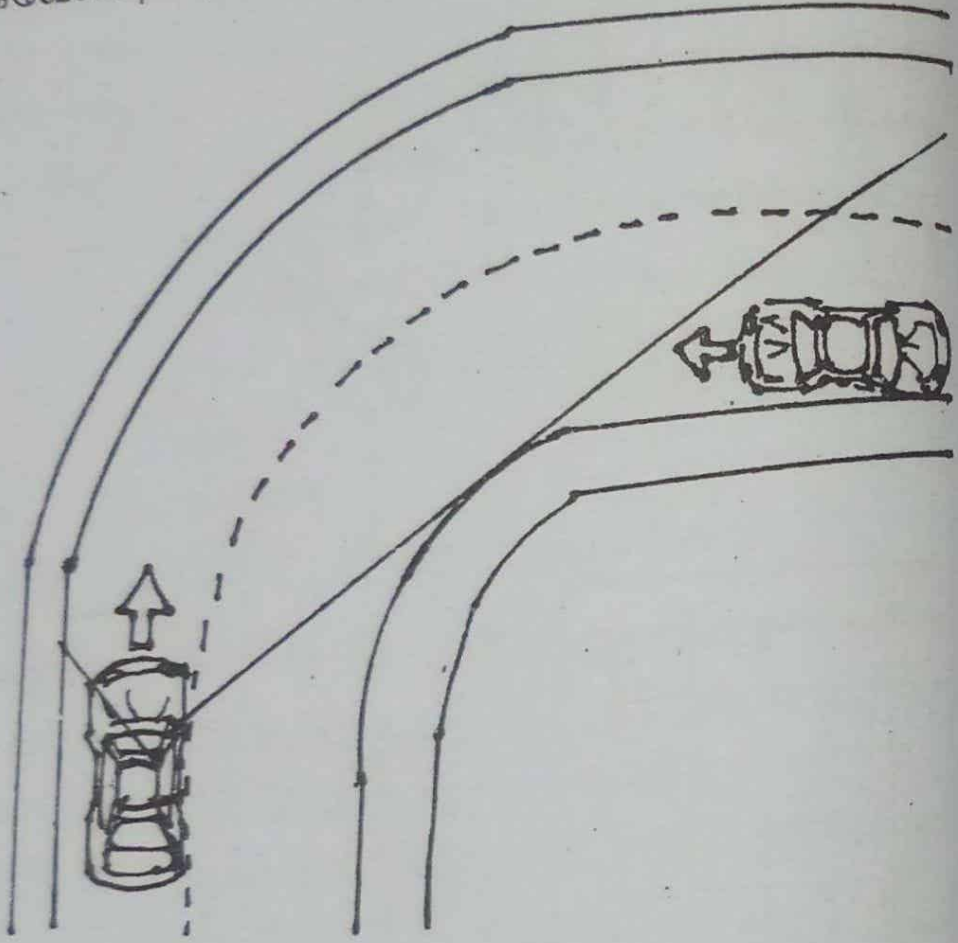


#### 4. ஒலியெழுப்பாமல் திரும்புவது

திருப்பங்களின் வளைவுகளில் பார்வைத் தூரம் குறைவாக இருப்பதால் இதிரே வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. அதனால் இதிரே வரும் வாகன ஓட்டுநர்களை எச்சரிக்கை செய்வதற்காக அவசியம் ஒலியெழுப்ப வேண்டும். ஆனால் சில ஓட்டுநர்கள் தங்களது சோம்பேறித்தனத்தாலோ அல்லது



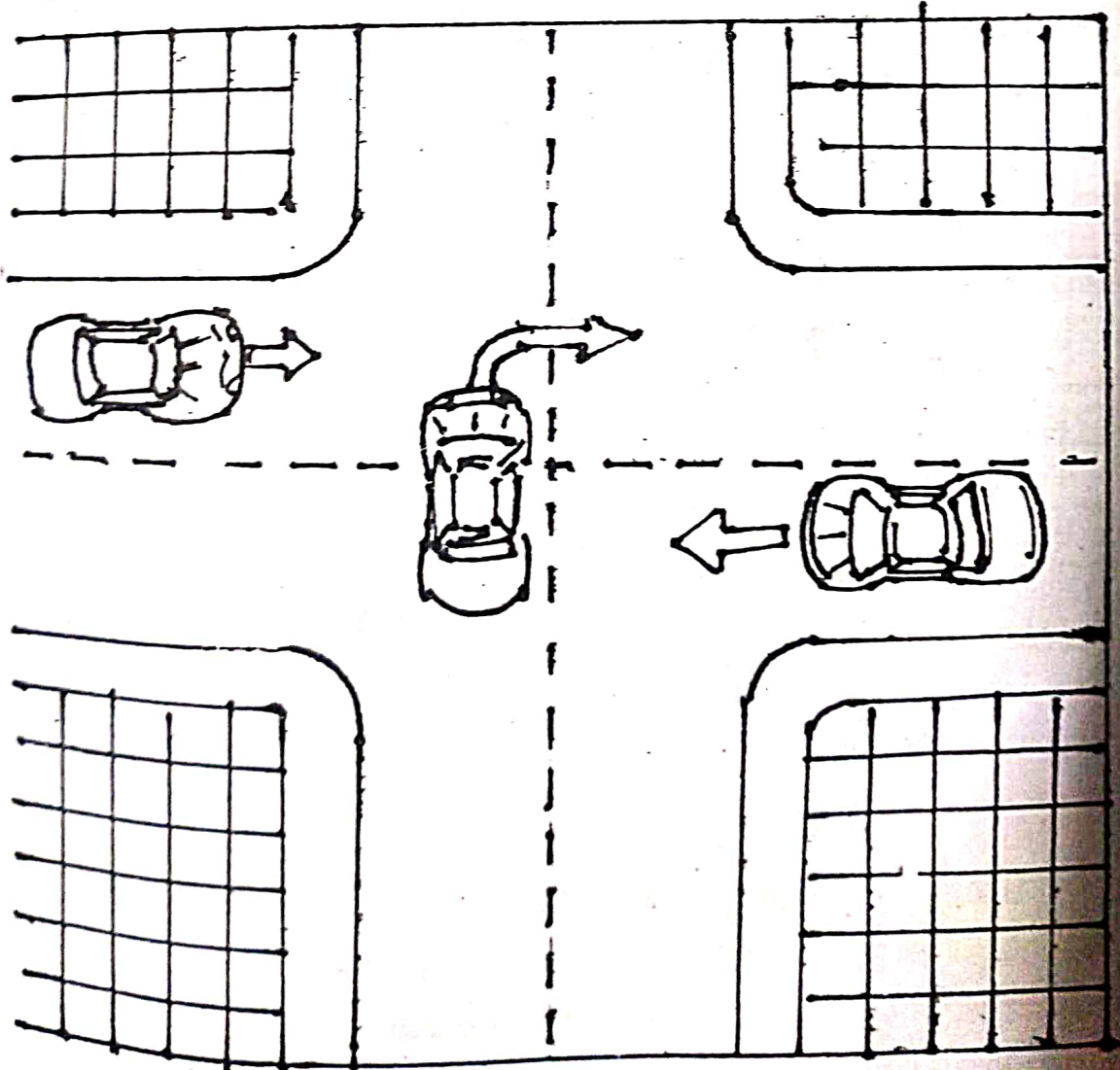
அலட்சிய மனப்பான்மை காரணமாகவோ ஒலியெழுப்பாமல் திரும்புவார்கள். ஆனால் துரதிர்ஷ்டவசமாக இவரைப் போல எதிர்த் திசையில் வரும் ஒரு அதிமேதாவி ஒலியெழுப்பாமல் திரும்பினால், இரண்டு வாகனங்களும் ஒன்றுக்கொன்று முத்தம் கொடுக்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும்.



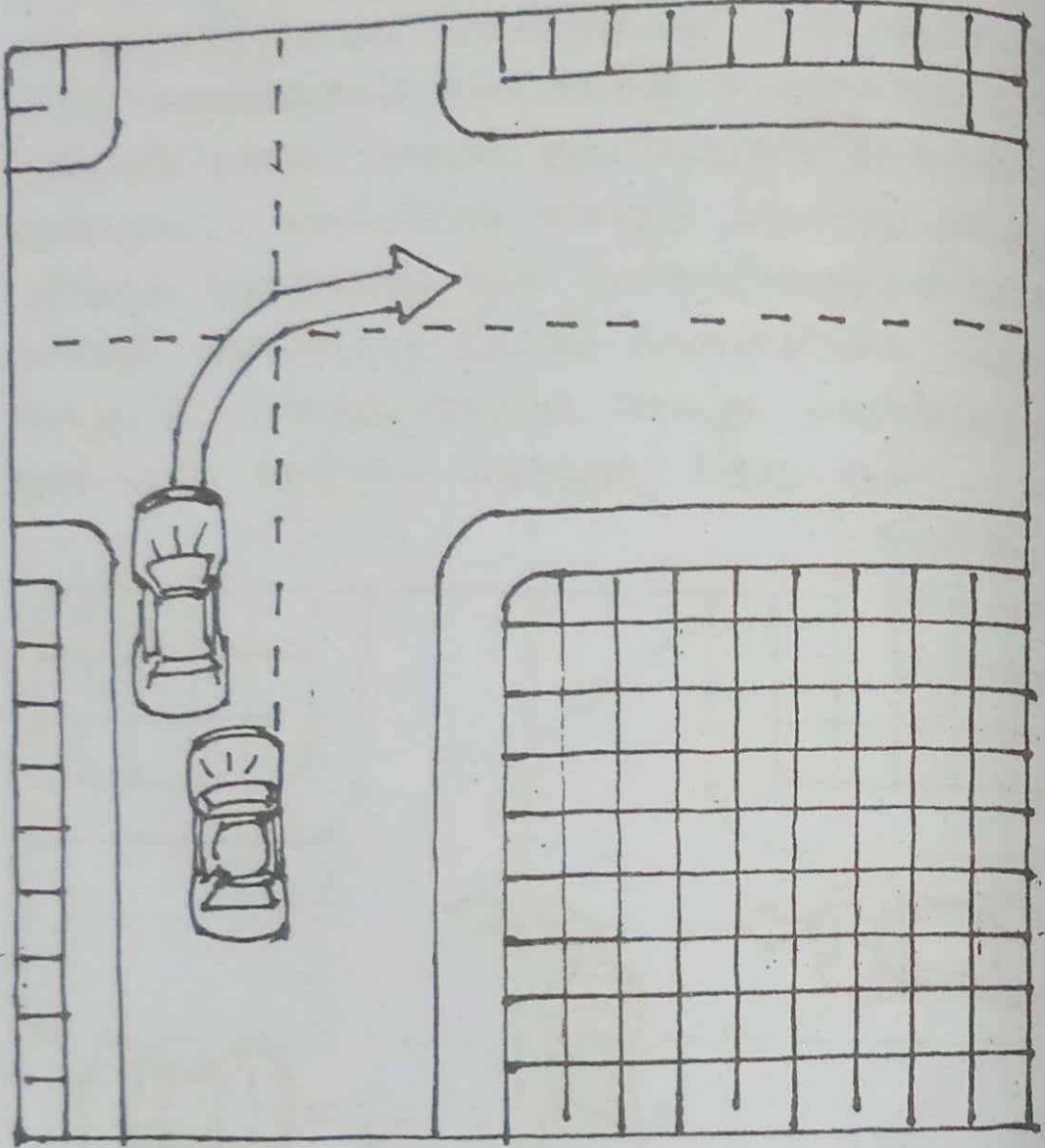
### 5. தாமதமாக நடவடிக்கை எடுத்தல்

சிலர் சந்திப்பில் திரும்புவதற்காகச் சந்திப்பை நெருங்கும் வரை எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்காமல், சந்திப்பை அடைந்தவுடன் வேகத்தைக் குறைக்கவோ அல்லது நிறுத்தவோ முயலுகின்றனர். இதனால் வாகனம் நிறுத்தும் கோட்டைத் தாண்டி சந்திப்புக்களின் மத்தியில் போய் நிற்க நேரிடும். அந்த நேரத்தில் மற்ற சாலைகளிலிருந்து வேகமாகச் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும் வாகன ஓட்டுநர்கள் இதைச் சற்றும்

எதிர்பார்க்காததால் அந்த வாகனத்துடன் தங்கள் வாகனத்தை மோதிவிடுவார்கள். இது பொதுவாக அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள், களைப்படைந்த ஓட்டுநர்கள், மனக்குழப்பத்துடன் ஓட்டுபவர்கள்தான் இத்தவறைச் செய்கின்றனர். சிலர் வாகனத்தைத் திருப்பும்போது, கவனம் எல்லாம் கிளட்சின் மீதுதான் இருக்கும். இதனால் ஸ்டீரியங்கை உடனடியாகத் திருப்ப மறந்துவிடுவார்கள். சிலர் வாகனத்தைத் திருப்பிய பிறகும், ஸ்டீரியங்கைத் திருப்பி சக்கரங்களை நேராக்க முயலுவதில்லை. ஆனால் அதற்குள் அவசரப்பட்டு ஆக்ஸி லேட்டருக்கு அதிக அழுத்தம் கொடுக்க ஆரம்பித்து விடுகின்றனர்.



## 6. தவறான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து திரும்புதல்



சிலர் திரும்புவதற்குத் தவறான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுக்கின்றனர். அதாவது சந்திப்பை வலதுபுறமாகத் திரும்புவதற்கு இடதுபுற ஓரமாகச் செலுத்தித் திரும்புகின்றனர். இவ்வாறு திரும்பும்போது சந்திப்புக்களில் உள்ள சாலைகள்

முழுவதையும் பார்க்க முடியாது. மேலும் பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் இடதுபுறம் திரும்பப் போவதாகத் தவறாகக் கருதலாம். அதுபோல திருப்பங்களில் சாலையின் மத்தியில் உள்ள வெள்ளை கோட்டுக்கு அருகில் செலுத்தித் திரும்ப முயலுகின்றனர். இவ்வாறு திரும்பும்போது திருப்பங்கள் முழுவதையும் பார்க்க முடியாததால் பார்வையில் மறைக்கப் பட்ட பகுதியிலிருந்து வரும் வாகனத்தால் விபத்து ஏற்படும். சாலை முழுவதும் பார்ப்பதற்கு வசதியாக திருப்பத்தின் மத்திக்கு வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது எதிரெதிரே செல்லும் வாகனங்களுக்கிடையே உள்ள தூரம் மிகவும் குறைந்துவிடும். சிலர் சந்திப்புக்களில் நிறுத்தும் கோட்டைத் தாண்டிச் சென்று நிறுத்தி, திரும்ப முயலும் போது மற்ற வாகனங்களுடன் மோத நேரிடலாம்.

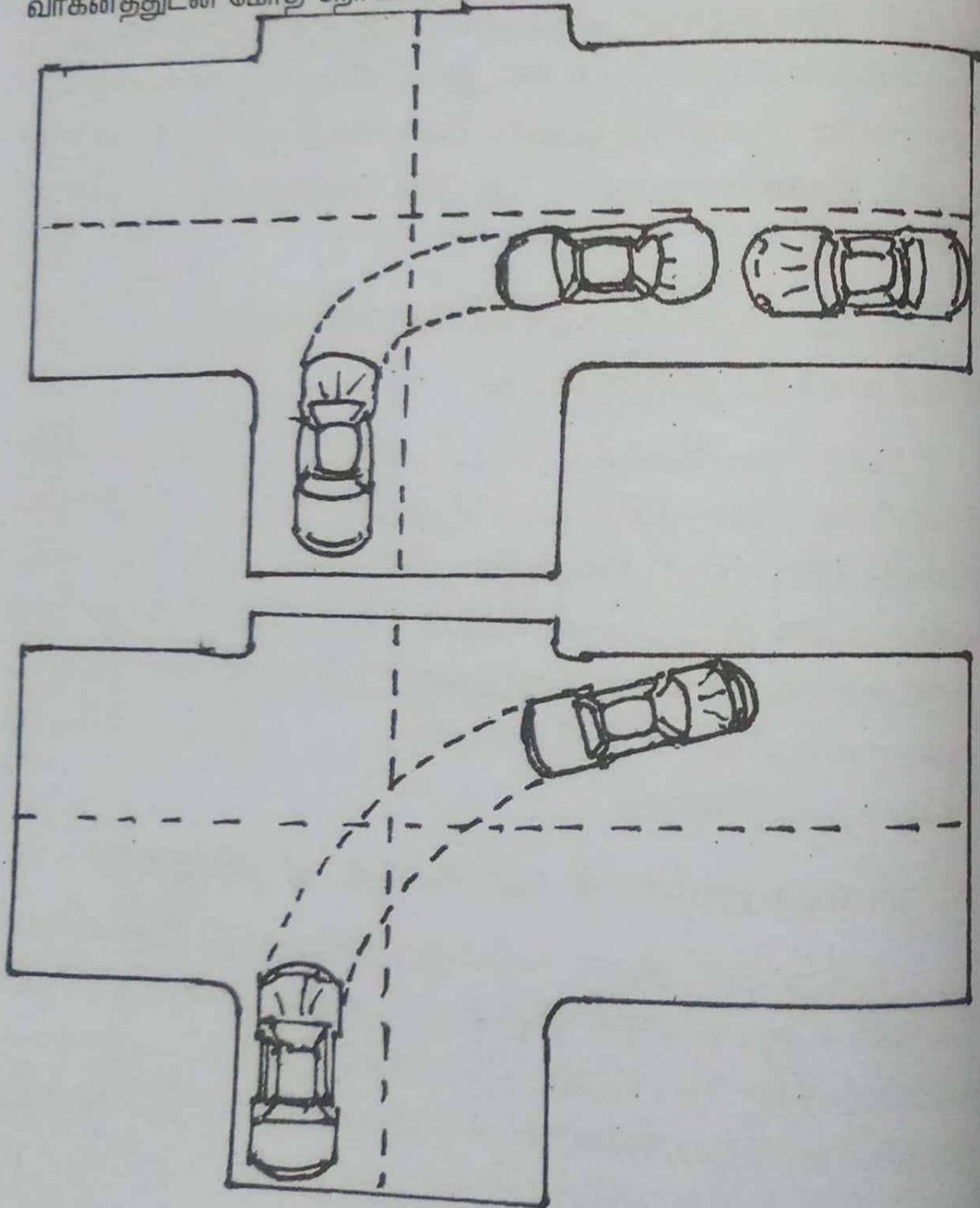
## 7. அதிக சுமையேற்றிய வாகனங்கள் வேகமாகத் திரும்புவது

கனரக வாகனங்களுக்குப் புவியீர்ப்பு மையம் அதிக உயரத்தில் அமைந்திருப்பதால் அதன் நிலையான தன்மை (Stable condition) குறைவாக இருக்கும். இதனால் இந்த வாகனங்கள் திருப்பங்கள், சமதள நிலை (Flat curve) அல்லது ஒருபுறம் சரிவாக உள்ள வளைவுகள் (Crowned curve) போன்ற வளைவுகளில் வேகமாகத் திரும்பும்போது கவிழ்ந்துவிடுகின்றன.

## 8. வலதுபுறமாகத் தவறாகத் திரும்புதல்

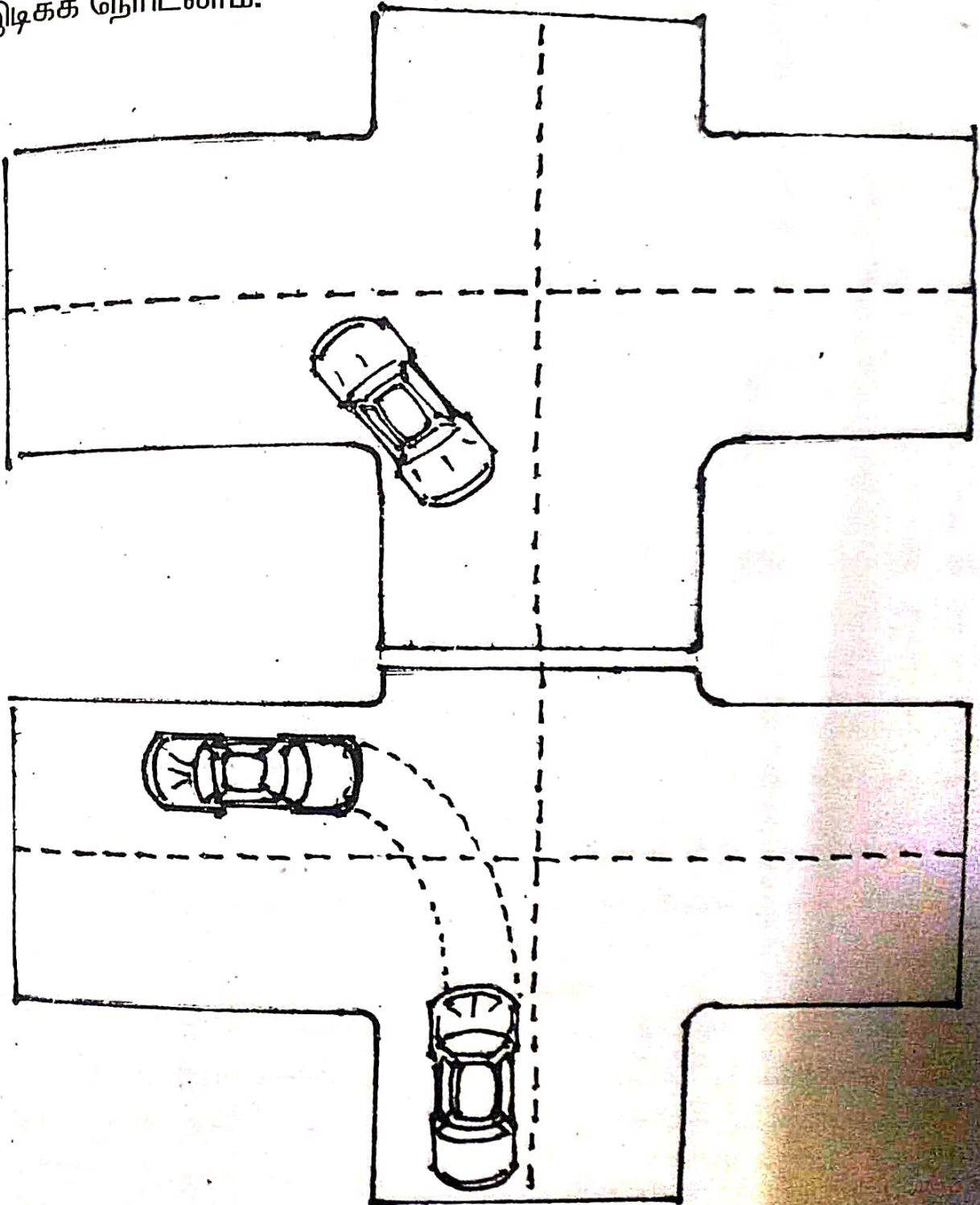
வலதுபுறம் திரும்பும்போது வேகமாகத் திரும்பினால், வாகனம் குறைவாகத் திரும்ப படத்தில் கண்டபடி சாலையோரத்தில் இடித்துவிடும். ஸ்டிரியங்கை அதிகமாகத் திரும்பினால், வாகனம் மற்ற வாகனப் பாதையில் நுழைந்து

எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோதல் ஏற்படலாம். வலதுபுறம் கவனமில்லாமல் அஜாக்கிரதையுடன் பின்னால் உள்ள போக்குவரத்தை கவனிக்காமல் தவறாகத் திரும்பும் போது 1. பின்னால் வரும் வாகனத்தால் ஆபத்து ஏற்படலாம். 2. இடதுபுறம் வலது புறத்திலிருந்து வரும் வாகனங்களுடன் மோத நேரிடலாம். 3 இரண்டு சக்கர வாகனங்கள், சைக்கிள் பாதசாரிகள் போன்றவர்களின்மீது மோத நேரிடலாம். 4. எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோத நேரிடலாம்.



9. இடதுபுறம் தவறாகத் திரும்புதல்

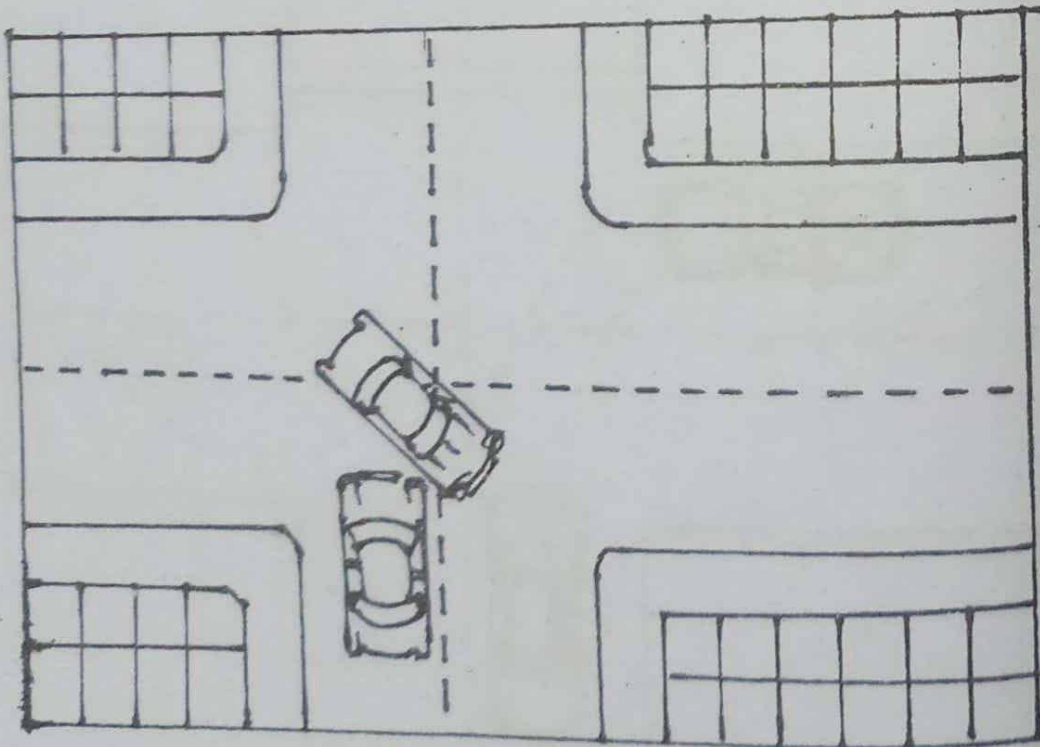
இடதுபுறம் திரும்பும்போது இரண்டு தவறுகள் ஏற்படுகின்றன. 1. திரும்பும்போது குறைவாகத் திரும்பி மற்ற வாகனப் பாதையில் நுழைந்து விபத்து ஏற்படுத்தலாம். 2. அல்லது அதிகமாகத் திரும்பி இடதுபுறம் உள்ள தோள் பகுதியில் இடிக்க நேரிடலாம்.



## 10. ஸ்டிரிங்கை முரட்டுத்தனமாகத் திருப்பதல்

உடல்நலக் குறைவினாலோ, மனதில் வேறு நினைவுகள் ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருந்தாலோ, திருப்பங்களில் அல்லது நேரான சாலைகளின் ஆபத்தைப் போதிய தூரத்தில் பார்க்க முடியாமல் போகலாம். ஆபத்தை மிக அருகில் சென்று பார்க்கும் போது அதன்மீது மோதாமல் தவிர்க்க ஸ்டிரியங்கை வெடுக்கென்று திருப்பினால் வாகனத்தின் எடையெல்லாம் முன்புறமுள்ள வெளிப்புற டயருக்கு மாற்றப்படுகின்றன. இந்த ஒழுங்கற்ற எடை பரிமாற்றத்தால், டயர்களின் ஒவ்வொன்றுக்கு முள்ள சாலை - டயர் பிடிமானத்தின் வித்தியாசம் மிகவும் அதிகரித்துவிடுவதால் சக்கரங்கள் வழக்க ஆரம்பித்து விடுகின்றன. சிலர் குழப்பத்தில் ஸ்டிரியங்கையும் தடையையும் ஒரே நேரத்தில் பயன்படுத்தும்போது, நிலைமை மேலும் மோசமடைந்து சக்கரங்கள் வழக்க ஆரம்பித்து வாகனம் கட்டுப்பாட்டை இழந்துவிடுகின்றது.

## 11. போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் திரும்புவது



சில ஓட்டுநர்கள் சந்திப்புக்களை நெருங்கியவுடன் பின்னால் உள்ள போக்குவரத்தைப் பின்னோக்கும் கண்ணாடியில் பார்க்காமல் திடீரென்று திரும்புவார்கள். இவ்வாறு திரும்பும்போது அவர்களை முந்த முனையும் வாகனங்கள், இரண்டு சக்கர வாகனங்களுடன் மோதல் ஏற்படும் நிலைமை ஏற்படலாம். அல்லது வலதுபுறம், இடது புறத்திலிருந்துவரும் வாகனங்களுடன் மோத நேரிடலாம்.

## 12. இரவு நேரத்தில் வாகனத்தைத் திருப்பதல்

இரவில் முன்விளக்கு வெளிச்சத்தால் சாலைகளில் உள்ள ஆபத்துக்களை உடனடியாகப் பார்க்க முடியாது. திருப்பத்தில் வலதுபுறமாகத் திரும்பும்போது எதிரே வரும் வாகனங்களின் முன்விளக்கு ஒளி கண்களைக் கூசச் செய்யும். இரவு நேரத்தில் ஓட்டுநர் சாலைகளின் முன்னால் உள்ள ஆபத்துக்களைக் கவனிப்பதில் தான் ஆர்வம் காட்டுவார்கள். இதனால் திருப்பங்கள், வளைவுகள் நெருங்குவதைத் தாமதமாகத் தான் கண்டுபிடித்து திருப்ப முயலும் போது விபத்து ஏற்படுகிறது. சந்திப்புக்களில் மற்ற சாலைகளிலிருந்து வரும் வாகனங்களின் முன்விளக்கு வெளிச்சத்தைக் கொண்டு, அந்த வாகனத்தின் தூரத்தையும் வேகத்தையும் தவறாகக் கணக்கிட்டு திரும்ப முயலும்போது அந்த வாகனங்களினால் விபத்து ஏற்படும்.

## திருப்பங்களில் சரியாகத் திருப்பதல்

திருப்பங்களில் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க கவனமாக, நிதானமான வேகத்தில் சாலைகளில் உள்ள போக்குவரத்தையெல்லாம் கவனித்துத் திரும்பவேண்டும். தடையைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

வளைவுகள், திருப்பங்கள் அடைவதற்கு முன்பாகவே வாகனத்தின் வேகத்தைக் கணிசமாகக் குறைத்துவிட

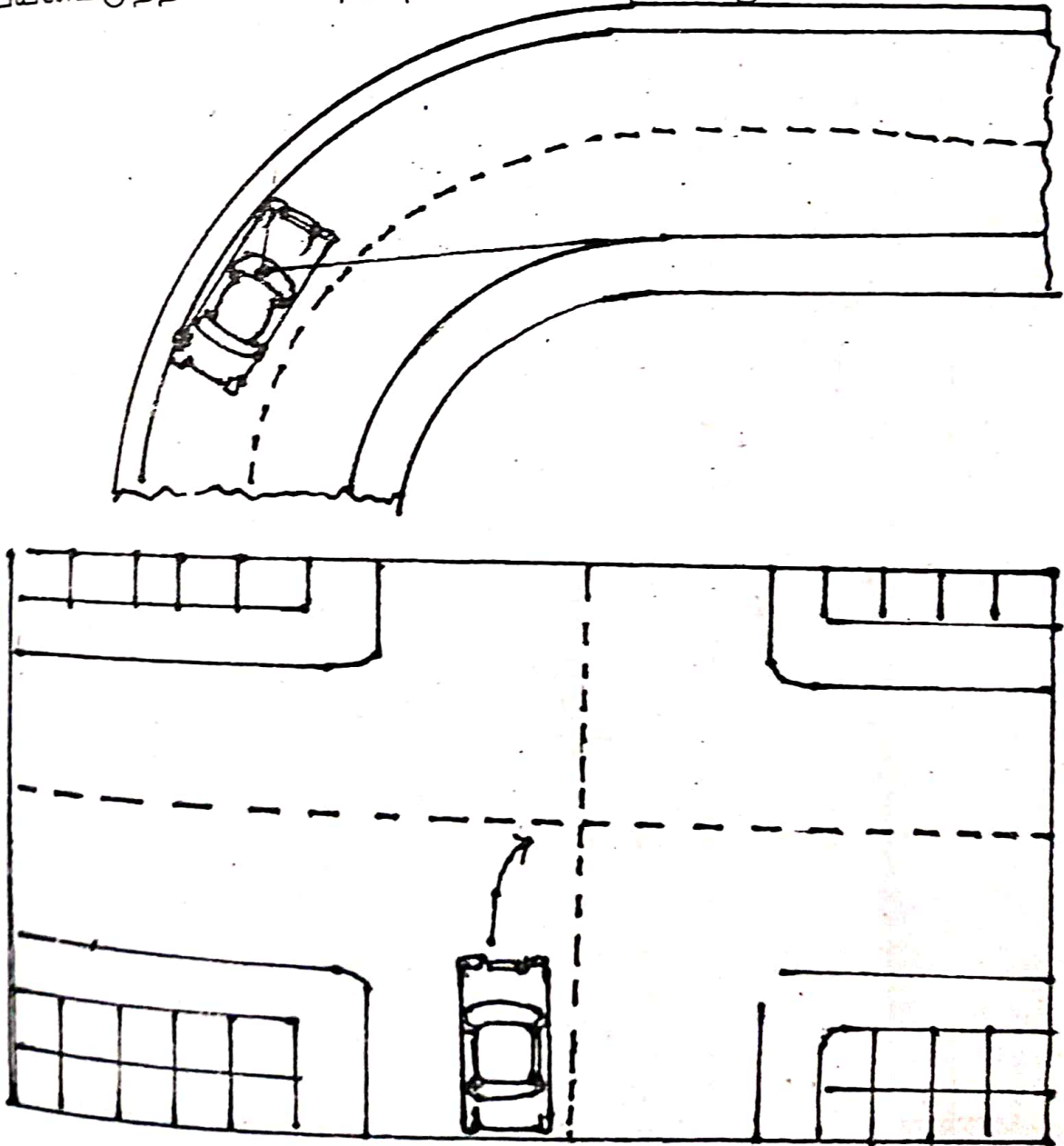


வேண்டும். திருப்பங்களில் எதிர்பாராத ஆபத்துக்களைச் சந்திக்கத் தயாராக இருக்க வேண்டும். மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் செய்யும் தவறுகளையும் அவர்களால் ஏற்படும் ஆபத்துக்களையும் எதிர்பார்த்து வாகனத்தைச் செலுத்தினால் விபத்துக்களைத் தவிர்க்க முடியும்.

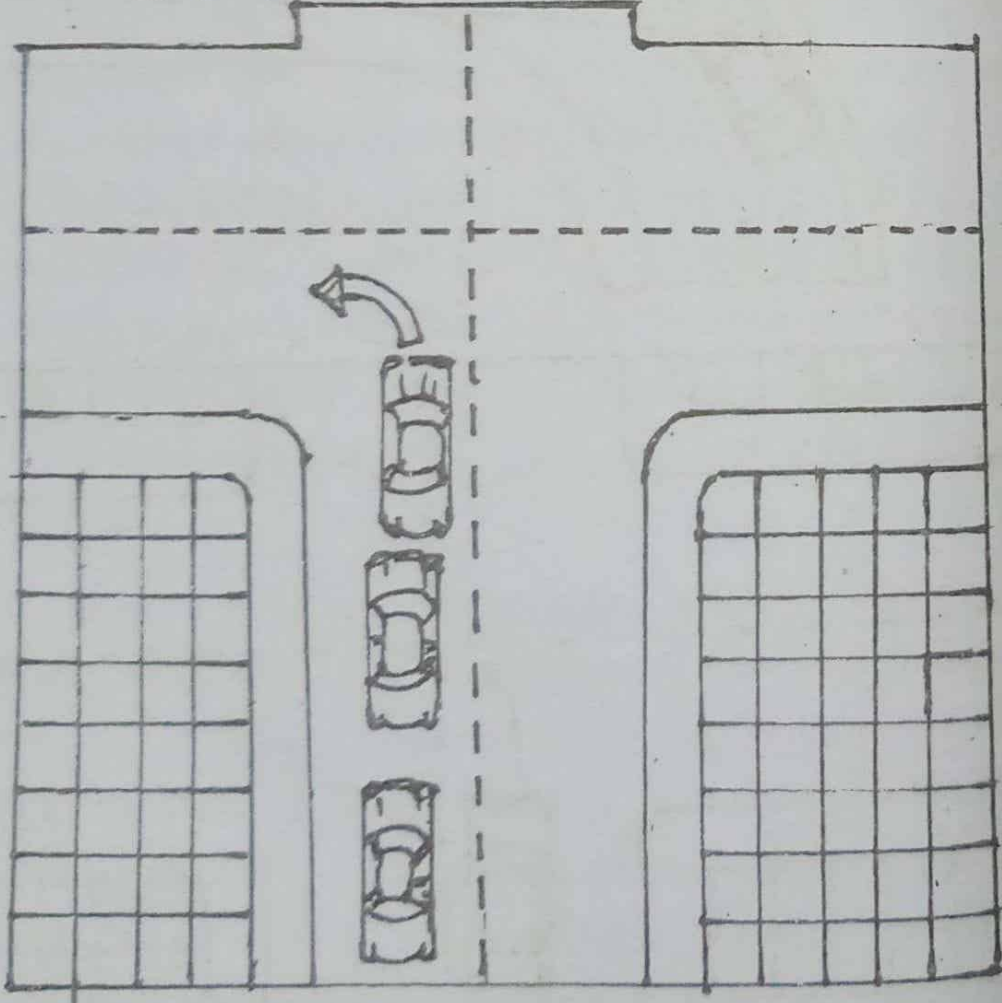
திருப்பங்கள், வளைவுகள் போன்ற இடங்களில் நுழையும்போதே, எந்த இடத்திற்குச் செலுத்த வேண்டும், எந்த வேகத்தில் செல்ல வேண்டும், எந்த வகையான வளைவு (Flat, Crowned or Banked curve), வளைவுகளின் ஆரம் எவ்வளவு, எந்த கியரில் செல்ல வேண்டும் என்பதை முதலில் ஆராய வேண்டும். திருப்பத்தில் நுழைவதற்கு முன்பாகவே தடையைப் பயன்படுத்தி, திரும்புவதற்குத் தேவையான வேகத்திற்குக் கொண்டுவர வேண்டும். அதாவது 50 மீட்டர் தூரத்திற்கு முன்பாகவே வேகத்தைக் குறைத்துவிட வேண்டும். 5 மீட்டர்க்குக் குறைவான தூரத்திற்குள் நுழைந்து, பின் வேகத்தைக் குறைக்க முயல்வது ஆபத்தானது. சந்திப்பை நெருங்குவதற்குப் போதிய தூரத்திற்கு முன்பாகவே, திரும்ப வேண்டுமா அல்லது நேராகச் செல்ல வேண்டுமா என்பதை முடிவு செய்துகொள்ள வேண்டும். திருப்பங்களில் நுழையும் போது மெதுவாகவும் வெளியேறும்போது வேகமாகவும் செல்ல வேண்டும்.

எவ்வளவுதான் சரியான தூரத்தில் சமிக்ஞை கொடுத்து திரும்பினாலும் சில அவசரக் குடுக்கைகள், முன்னால் செல்லும் வாகனம் திரும்ப முயலும்போது முந்த முனைவார்கள். அதனால் பின் நோக்கும் கண்ணாடியில் பின்னால் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனித்து, வாகனம் ஏதாவது முந்த முனைகின்றதா என்பதைக் கவனித்துத் திரும்ப வேண்டும். எக்காரணம் கொண்டும் சமிக்ஞை செய்யாமல் திரும்பக்

கூடாது. திருப்பங்களில் எப்போதும் ஒலியெழுப்பி சமிக்ஞை செய்த பிறகே திரும்பவேண்டும். சந்திப்புக்களில் திரும்ப விரும்பினால் 100 அடி தூரத்திற்கு முன்பாகவே சமிக்ஞை விளக்கை எரியவிட வேண்டும். திரும்பியவுடன் மறக்காமல் சமிக்ஞை விளக்கை ரத்துசெய்ய வேண்டும். திருப்பங்களில் நுழையும் போதே இருக்கின்ற ஆபத்துக்களையும், ஏற்படப் போகின்ற ஆபத்துக்களையும் எதிர்பார்த்துச் செல்ல வேண்டும். மெதுவாகச் சென்றால் தடையை முரட்டுத் தனமாகப் பயன்படுத்த வேண்டிய நிலைமை ஏற்படாது.



திருப்பங்களில் நுழையும்போது மூன்று செயல்கள் மிகவும் முக்கியமானவை. அதாவது சரியான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்தல், சரியான கியர் மற்றும் சரியான வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுத்தல், திரும்பும்போது சரியான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து செலுத்தினால்தான் திருப்பத்தில் உள்ள சாலை முழுவதையும் பார்க்க முடியும். நீங்கள் தேர்ந்தெடுக்கும் இடம் சாலை முழுவதையும் பார்க்கக் கூடியதாக இருக்க வேண்டும். சரியான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுக்கும்போது 1. பார்வைத் தூரம் அதிகரிக்கிறது. 2. பக்கவாட்டு சக்தியின் பாதிப்பு கணிசமாகக் குறைகிறது. கடைசி நேரத்தில் சந்திப்பை நெருங்கியவுடன் சரியான இடத்தை நோக்கித் திரும்பினால், பின்னால் வரும் வாகனத்தால் ஆபத்து ஏற்படலாம். அதனால் முன்னதாகவே சரியான இடத்தை நோக்கி வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டும்.



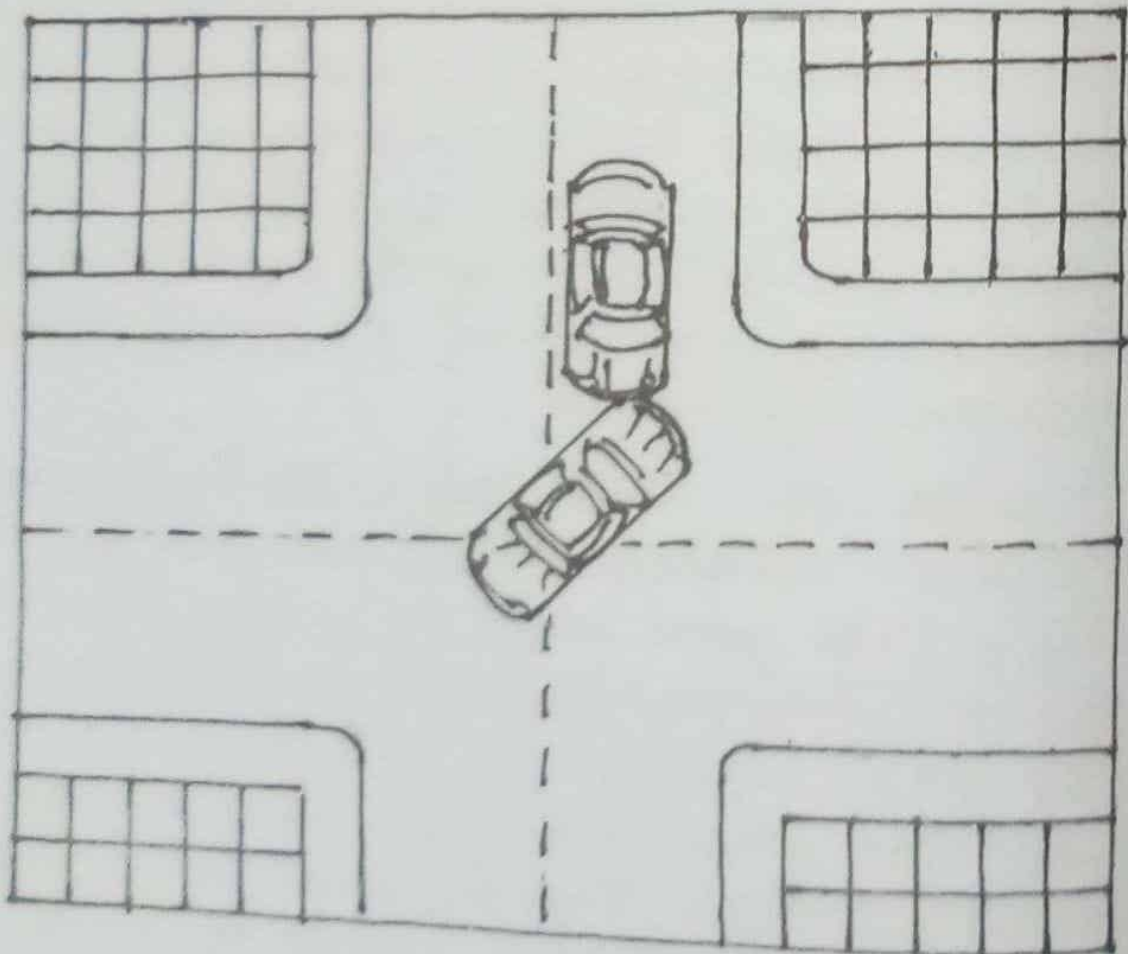
திருப்பங்களில் உள்ள ஆக்கிரமிப்புக்களோ அல்லது நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களோ மற்றும் கட்டிடங்களோ பார்வைத் தூரத்தைக் குறைத்தாலோ அல்லது மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் சாலைகளைத் தெளிவாகப் பார்க்க முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டால், வாகனத்தைச் சரியான இடத்தில் நிறுத்தி, போக்குவரத்தைக் கவனித்துத் திரும்பவேண்டும். இடதுபுறமாக வாகனங்கள் சென்றுகொண்டிருந்தால், இடதுபுறம் திரும்புவதற்கு சாலையின் மத்தியில் உள்ள வெள்ளைக் கோட்டின் அருகே செலுத்தி, பின்பு இடதுபுறமாகத் திரும்பக் கூடாது. இது மற்ற சாலை உபயோகிப்பவர்களைக் குழப்பம் அடையச் செய்துவிடும். அதுபோல முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை முந்திச் சென்று இடதுபுறம் திரும்பக் கூடாது.

திருப்பங்களில் பார்வைத் தூரம் குறைவாகயிருப்பதால் எப்போதும் உடனடியாக நிறுத்தக்கூடிய வேகத்தில்தான் செல்ல வேண்டும். வாகனம் திரும்பும்வரை ஆக்ஸிலேட்டருக்கு அதிக அழுத்தம் கொடுத்து வேகத்தை அதிகரிக்கக்கூடாது. லாரி போன்ற கனரக வாகனங்களுக்குப் புவியீர்ப்பு மையம் உயரத்தில் இருப்பதால், திருப்பங்களில் அதன் நிலையான தன்மை குறைந்து கவிழும் நிலைமை ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும்.

வாகனம் திருப்பங்களில், வளைவுகளில் பாதுகாப்பாகத் திரும்புவது 1. வாகனத்தின் வேகம் 2. வளைவின் ஆரம் 3. டயர் டிரட்டின் அளவு மற்றும் காற்றழுத்தம் 4. வாகன வடிவமைப்பு 5. வளைவுகளின் வகையைப் பொறுத்திருக்கும். இந்த ஐந்தில் வாகனத்தின் வேகத்தை மட்டும்தான் கட்டுப்படுத்த முடியும் என்பதால் சரியான வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து திரும்ப வேண்டும். வாகன வடிவமைப்பில் ஏதாவது குறைபாடு இருந்தால் அதற்குத் தகுந்தாற்போல்

வேகத்தைக் குறைக்க வேண்டும். திருப்பங்களை, வளைவுகளில் எதிரே முந்திக்கொண்டு வரும் வாகனங்கள், நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள், வேகமாக வரும் வாகனங்கள் மற்றும் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் ஆகியோர்களிடம் அதிக எச்சரிக்கை தேவை.

எதிரே வாகனம் வந்தால் அதன் தூரத்தையும், வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்காமல் திரும்பக்கூடாது. இதில் அவசரப்பட்டு திரும்ப முயன்றால் விபத்து ஏற்படும் சந்திப்புக்களில் திரும்பும்போது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் நிலையையும் மற்ற வாகனங்களின் நிலையையும் அறிந்துகொள்ள வேண்டும். பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்க அனுமதிக்க வேண்டும். மற்ற சாலையிலிருந்து ஏதாவது வாகனம் வந்தால் திரும்புவதை ஒத்திப் போடவேண்டும்.

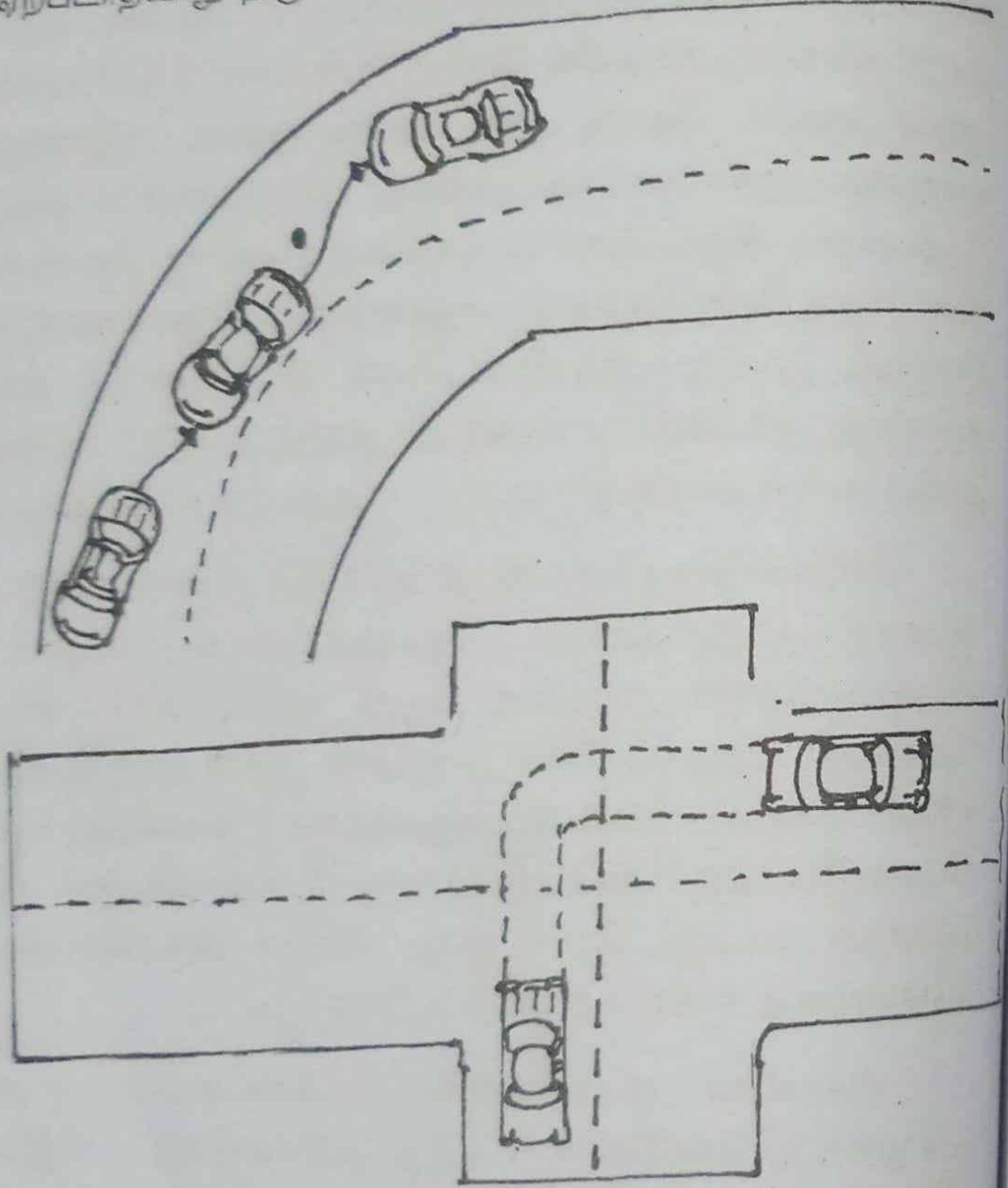


சந்திப்புக்களில் திரும்புவதற்காகக் காத்திருக்கும்போது சக்கரங்கள் நேராக இருக்கவேண்டும். திருப்பிய நிலையில் நிறுத்தியிருந்தால் பின்னால் வரும் வாகனம், நிற்கும் வாகனத்தின் பின்புறம் மோத நேரிட்டால், வாகனம் எதிரே வரும் வாகனப்பாதையில் செல்ல நேரிடலாம். திருப்பங்களில் அதிக கவனம் தேவை. ஒரு வினாடி கவனம் சிதறினாலும் வாகனம் அதிகமாகவோ அல்லது குறைவாகவோ திரும்ப நேரிடலாம். திருப்பங்களில் வாகனம் எவ்வாறு செயல்படும் என்பதைத் தெரிந்திருக்க வேண்டும். எதிரே வரும் வாகனங்கள் செல்லப் போதிய பக்க இடைவெளி விடவேண்டும். எதிரே சமிக்ஞை விளக்கை எரியவிட்டு வரும் ஓட்டுநர் சந்திப்புக்களில் கண்டிப்பாகத் திரும்புவார் என்று எதிர்பார்க்கக்கூடாது.

பிரதான சாலைக்குத் திரும்பும்போது முதலில் வலதுபுறம் பின்பு இடதுபுறம் மீண்டும் வலதுபுறம் பார்த்து, போக்குவரத்து எதுவும் இல்லை என்பதை உறுதி செய்த பிறகே திரும்ப வேண்டும். நிறுத்தும் கோடு இருந்தால் அதன் அருகே நிறுத்தி சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனித்து திரும்ப வேண்டும். திரும்பும்போது 4 வது 3 வது கியரைப் பயன்படுத்தக் கூடாது. இரண்டாவது கியரில் திரும்பினால்தான் வாகனத்தை எளிதாகக் கட்டுப்படுத்த முடியும்.

திரும்புவதற்கு முன்பாகவே ஆக்ஸிலேட்டருக்கு அதிக அழுத்தம் கொடுக்கக் கூடாது. வாகனத்தைத் திருப்பிய பிறகுதான் அழுத்தம் கொடுக்க வேண்டும். ஒரே நேரத்தில் ஆக்ஸிலேட்டருக்கு அழுத்தமும் ஸ்டீரிங்கையும் திருப்பவும் முனையக்கூடாது. திருப்பங்களில் தடையைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். தடையைப் பயன்படுத்த வேண்டிய நிலைமை ஏற்படும்போது டயர்களில் எந்த பாதிப்பும் ஏற்படாமல் பிரேக் பெடலுக்கு மெதுவாக அழுத்தம் கொடுத்து

நிறுத்த வேண்டும். திருப்பங்களில் நான்கு சக்கரங்களில் உள்ள பிடிமானத்தின் அளவு ஒன்றுக்கொன்று அதிக வித்தியாசம் ஏற்படாதவாறு திருப்ப வேண்டும்.



திருப்பங்களில் வலதுபுறம் திரும்புவதற்காக முதலில் இடதுபுறம் ஓரமாகச் செலுத்தி பின்பு சாலையின் மத்திக்குச் செலுத்தி பின்பு படத்தில் கண்டபடி இடதுபுறம் ஓரமாகச் செலுத்த வேண்டும். இவ்வாறு திருப்பும்வோது பக்கவாட்டு சக்தியின் பாதிப்பு ஏற்படாது. திருப்பிய பிறகு சக்கரங்கள் நேராக வருவதற்குள் கிளட்சிலிருந்த காலை எடுத்து

விடக்கூடாது. இரவில் இடதுபுறம் திரும்பும்போது முன்விளக்கை மங்கலாக்க வேண்டும். திரும்பும்போது கட் அடித்து திரும்ப முயலக் கூடாது. படத்தில் கண்டபடி சரியாகத் திரும்ப வேண்டும்.

திரும்பும்போது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கு எந்த ஆபத்தும், இடைஞ்சலும் ஏற்படக்கூடாது. பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் தொந்தரவு கொடுக்கிறார் என்பதற்காக அவசரப்பட்டு போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் திரும்பக் கூடாது. திரும்புவதற்கு எவ்வளவு நேரம் தேவைப்படும் என்று தெரிந்திருந்தால், எதிரே வாகனம் வரும்போது திரும்ப முடியுமா, முடியாதா என்பதை முடிவு செய்ய முடியும். அந்த இடத்தில் திரும்புவது சட்டப்படி குற்றமா அல்லது பாதுகாப்பானதா என்பதை அறிந்தே திரும்ப வேண்டும்.

திரும்பிய பிறகு சக்கரங்களை நேராகக் கொண்டு வரவேண்டும். திரும்பியவுடனே சக்கரங்கள் நேராக வருவதற்குள் வேகத்தை அதிகரிக்கக் கூடாது. தொடர்ந்து பல திருப்பங்கள் வந்தால், சீரான வேகத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து அதே வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். பாதுகாப்பாகத் திரும்புவதற்கு அனுபவமும், பயிற்சியும் தேவை.



## 8. இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடருதல்

முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லும்போது, முன்னால் செல்லும் வாகனம் ஏதாவது காரணத்தால் நிற்க நேரிடுமானால், பின்னால் செல்லும் வாகன ஓட்டுநரால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாமல், மோதலை ஏற்படுத்தி விடுவார். மோதலைத் தவிர்க்க தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தும்போது வாகனம் சறுக்க ஆரம்பித்து கட்டுப்பாட்டை இழந்துவிடும். முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் மீது மோத நேரிடும். இடதுபுறம் திருப்ப முயன்றால் இரண்டு சக்கர வாகனம், சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் மீது மோத நேரிடும் அல்லது வாகனம் சாலையை விட்டுக் கீழே இறங்க நேரிடும்.

பெரும்பாலும் நெடுஞ்சாலைகளில் பல ஓட்டுநர்கள் பொறுமையில்லாமல் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை இடைவெளியில்லாமல் தொடர்ந்து செல்கின்றனர். தடையின் திறன் குறைவாக உள்ள வாகனத்தின் ஓட்டுநரால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிற்க நேரிடும்போது அவரால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த இயலாது. பல வாகனங்கள் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லும்போதுதான் தொடர் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

சில ஓட்டுநர்கள் சாலையின் நிலை, ஓட்டுநரின் மனநிலை, சீதோஷண நிலை, வாகனத்தின் நிலை போன்ற எதைப்பற்றியும் கவலைப்படாமல் முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென்று

நின்றாலும், தங்களால் அதன்மீது மோதாமல் உடனடியாக வாகனத்தை நிறுத்த முடியும் என்று தங்களைப்பற்றி அதிக மதிப்பீடு கொண்டு (Over estimate) இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்கின்றனர். ஆனால் துரதிஷ்டவசமாக முன்னால் செல்லும் வாகனம் எதிர்பாராதவிதமாக நிற்க நேரிடும்போது அவர் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முயன்றாலும் வாகனம் அவர் நினைத்ததை விட அதிக தூரம் கடந்து சென்று முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் பின்புறம் மோதித்தான் நிற்கும். இதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கலாம். ஏதாவது காரணத்தால் (காற்றழுத்தம், டிரட்டின் அளவு), சாலை - டயர் பிடிமானம் குறைவாக இருந்தால், தடையின் திறன் குறைவாக இருந்தால் அல்லது சாலை வழக்கலாக இருந்தால், இந்த மாதிரி நிலைமை ஏற்படும்.

### 1. ஓட்டுநரின் உடல்நலம் மற்றும் மனநலம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கும்போது இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லுதல்

ஓட்டுநர் விழிப்புணர்வுடன் வாகனம் ஓட்டும்போதுதான் முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிற்பதை உடனடியாக அறியமுடியும். உடல்நலம் நல்ல நிலையிலிருந்தால் தான் வாகனம் நிற்பதைப் பார்த்து உடனடியாகச் செயல்பட்டு வாகனத்தை நிறுத்த முடியும். ஆனால் காய்ச்சல், தலைவலி, காரணமாக உடல்நலம் குன்றியிருந்தால் கவனக்குறைவு ஏற்படுவதாலும், உடல் உறுப்புக்களின் சோர்வினாலும் அவரால் விரைந்து செயல்பட்டு விபத்தைத் தடுக்க முடியாது. மனதில் வேறு நினைவு ஆக்கிரமித்து இருந்தாலும் அல்லது மனம் கவலையால் பீடிக்கப்பட்டிருந்தாலும், அவரால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிற்பதை அறிவதற்குக் காலதாமதம் ஏற்படும். ஆனால் இதற்குள் வாகனம் இடைவெளி தூரத்தைக் கடந்து சென்று முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் மீது மோதிவிடும்.

## 2. மோசமான சாலையில் பின்தொடர்வது

அதிக வெயிலில் தார் உருகியிருந்தால் அல்லது எண்ணெய் சாலையில் படிந்திருந்தால் அல்லது சாலை குண்டும் குழியுமாக இருந்தால் டயர் - சாலைப் பிடிமானம் குறைந்து விடும். இதனால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென்று நிற்கும்போது, பின்னால் செல்லும் வாகனம் ஓட்டுநரால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாது. சாலையில் உதிர்ந்து கிடக்கும் பச்சை இலைகள் மற்றும் குவித்து வைக்கப்பட்டிருக்கும் கற்கள் சாலை டயர் பிடிமானத்தைக் குறைத்துவிடும். சாலையின் முன்னால் பள்ளம், குழிகள் போன்றவற்றின் முன்னால் செல்லும் வாகனம் மறைத்துவிடுவதால், அவைகளால் ஆபத்து ஏற்படலாம்.

## 3. பழுதான வாகனத்தை ஒட்டிக்கொண்டு பின்தொடர்ந்து செல்வது

தடையின் திறன் குறைவாக உள்ள வாகனத்தில் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும்போது முன்னால் வாகனம் திடீரென்று நின்றால், அவரால் உடனடியாக வாகனத்தை நிறுத்த முடியாது. வழக்கலான டயரினால் சாலை - டயர் பிடிமானம் குறைந்துவிடுவதால் வாகனத்தை நிறுத்துவதற்கு அதிக தூரம் தேவைப்படும். ஸ்டிரியங்கில் கோளாறு இருந்தால், முன்னால் நிற்கும் வாகனம் நிற்கும்போது விலகிச் செல்ல முடியாது.

## 4. மோசமான சீதோஷ்ண நிலையில் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்வது

மழை, பனியினால் சாலையை நன்றாகப் பார்க்க முடியாததால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிற்பதை உடனடியாக அறியமுடியாது. சாலை வழக்கலாக இருப்பதால்

வாகனத்தை நிறுத்த முயலும்போது சக்கரங்கள் வழக்கிக் கொண்டு முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் மீது மோதிவிடும். கண்ணுக்குப் புலப்படுகின்ற குறைவாக இருப்பதால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென்று நிற்பதை, மிக அருகில் சென்றபிறகுதான் பார்க்க முடியும். அதன்மீது மோதாமலிருக்க தடையைப் பயன்படுத்தினதால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்து விடும். அதிக காற்று, சைக்கிள் மற்றும் இரண்டு சக்கர வாகனங்களை ஓட்டப்பாதையில் தள்ளிவிடும். பனி பெய்யும் போது சிலர் முன்விளக்கைப் பயன்படுத்துகின்றனர். இது முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் நிழலை முன்னால் விழச் செய்து அந்த ஓட்டுநருக்குச் சிரமத்தை ஏற்படுத்தும்.

### 5. இரயில்வே கிராஸிங்கில் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லுதல்

ஆளில்லாத இரயில்வே கிராஸிங்கின் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தைப் பல வாகனங்கள் ஒன்றன்பின் ஒன்றாகக் கடக்கும்போது முன்னால் செல்லும் வாகனம் தண்டவாளத்தைக் கடந்தபிறகு பழுதாகி நின்றாலோ அல்லது போக்குவரத்துத் தடையினால் நிற்க நேரிடும்போதோ பின்தொடர்ந்து செல்லும் வாகன ஓட்டுநரால் முன்னாலும் செல்ல முடியாது, பின்னாலும் செல்ல முடியாது. அதே நேரத்தில் வேகமாக வரும் இரயிலால் அவர்களுக்கு ஆபத்து ஏற்படும்.

### 6. பெரிய வாகனத்தை இடைவிடாமல் பின்தொடரும் பின்தொடர்தல்

பெரிய கனரக வாகனத்தை இடைவிடாமல் பின்தொடரும் போது, பார்வைத் தூரம் மிகவும் குறைந்துவிடும். சாலையின் முன்னால் உள்ள குறைபாடுகளைப் பார்க்க முடியாது. சந்திப்புக்கள், திருப்பங்கள் நெருங்குவதைப் பார்க்க முடியாது.

சாலை ஓரத்திலிருந்து புறப்படத்துடிக்கும் வாகனத்தையோ, மெதுவாகக் கடக்க முயலும் எருமை மாடு போன்ற விலங்குகளையோ பார்க்க முடியாது. இதனால் ஓட்டுநரால் இவைகளைத் தவிர்ப்பதற்காக, முன்பாகவே பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை எடுக்க முடியாது. முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநர் சந்திப்புக்களை நிற்காமல் கடப்பது ஒருவழிப் பாதையில் நுழைதல் போன்ற தவறுகளைச் செய்தால், இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும் வாகன ஓட்டுநரும் அவரை அறியாமல் அந்தத் தவறைச் செய்யநேரிடும்.

### 7. சரியாகப் பின்தொடர்ந்து செல்லுதல்

முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் வேகம், சாலையின் நிலை, தடையின் நிலை, சீதோஷ்ண நிலை, தங்களுடைய வாகனத்தின் வேகத்திற்கேற்ப பின்தொடரும் தூரத்தைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். எப்போதும் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை விட உங்கள் வாகனத்தின் வேகம் குறைவாக இருக்க வேண்டும். பின்தொடரும் தூரம் வாகனத்தின் நிறுத்தம் தூரத்தைவிட அதிகமாக இருக்க வேண்டும். ஒவ்வொரு 1.5 கி.மீ. வேகத்திற்கும் குறைந்தது 1 மீட்டர் இடைவெளிவிட வேண்டும்.

பாதசாரிகள் நடமாட்டம் அதிகமாக உள்ள பகுதிகள், பிளாட்பாரம், கோவில் உள்ள பகுதி, பள்ளிகள் கட்டிடங்கள் அதிகமாக உள்ள பகுதிகள், பிளாட்பாரம் கடைகள் நிறைந்த பகுதிகள் போன்ற இடங்களில் எதிர்பாராதவிதமாகப் பாதசாரிகள் குறுக்கீடு ஏற்படுவதால் மற்ற வாகனத்தை இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லக்கூடாது.

வாகனத்தின் தடையின் திறன் குறைவாக இருந்தாலோ, டயர்கள் வழக்கலாக இருந்தாலோ, ஓட்டுநர் களைப்புடனோ

அல்லது மனநலம் மற்றும் உடல்நலம் குன்றியிருந்தாலோ இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லக்கூடாது.

பின்தொடர்ந்து செல்லும்போது, முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநர் பார்ப்பதற்கு வசதியாகப் போதிய இடைவெளிவிட்டு சிறிது வலப்புறமாகச் செலுத்த வேண்டும். சாலையின் முன்னால் ஆபத்து நெருங்குவதைப் பார்த்தவுடன் பின்தொடரும் தூரத்தை அதிகரிக்க வேண்டும்.

சாதாரண நிலையில் 2 அல்லது 3 செகண்டு இடைவெளி விடவேண்டும். ஆனால் மோசமான சீதோஷ்ண நிலையில் 4 அல்லது 5 செகண்ட் இடைவெளி விட வேண்டும். 8 செகண்ட் இடைவெளி விட்டால் சாலைகளில் உள்ள ஆபத்துக்களைப் பார்த்து விபத்தைத் தடுக்க முடியும்.

முன்னால் பெரிய வாகனம் சென்றால், சாலையின் முன்னால் நன்றாகப் பார்ப்பதற்கு வசதியாகப் பின்தொடரும் தூரத்தை அதிகரிக்க வேண்டும். சிறிய கார்களைவிட பெரிய வாகனங்களுக்கு நிறுத்தும் தூரம் அதிகம் தேவைப்படுவதால் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து வரும் கனரக வாகனங்கள் ஒதுங்கி வழி விட வேண்டும். இரயில்வே கிராஸிங்கில் மற்ற வாகனங்களைப் பின்தொடர்ந்து சென்று கடக்க முயலக்கூடாது.

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுள்ள பகுதியில் முன்னால் செல்லும் வாகனம் மஞ்சள் விளக்கு எரிவதைப் பார்த்து நிற்க நேரிடலாம். அதை எதிர்பார்த்துப் போதிய இடைவெளி விட வேண்டும். மழை, பனி பெய்யும்போது சாலை வழக்கலாக இருப்பதால் கண்ணுக்குப் புலப்படுகின்றவை குறைவாக இருப்பதால் பின்தொடரும் தூரத்தை அதிகரிக்க வேண்டும்.

இரவு நேரத்தில் முன்விளக்கு எரியாத நிலையில் மற்ற வாகனங்களைப் பின்தொடர்ந்து செல்வது ஆபத்து. உங்கள் டேஞ்சர் விளக்கு எரியாமலிருந்தால், உங்கள் வாகனத்திற்குப் பின்னால் வரும் வாகனத்தால் ஆபத்து நேரிடலாம். மலையிலிருந்து இறங்கும்போது வாகனம் வேகமாக இறங்குவதால் அதிக இடைவெளி விட வேண்டும். விபத்து ஏற்படாமல் வாகனம் ஓட்டுவதற்கு முன்னாலும், பின்னாலும், பக்கவாட்டிலும் போதிய இடைவெளி விட்டு வாகனத்தை ஓட்ட வேண்டும். எந்த அவசரமான வேலையாக இருந்தாலும், மற்றவர்கள் நிர்ப்பந்தம் காரணமாகச் சீக்கிரமாக செல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டாலும், முன்னால் செல்லும் வாகனத்தைப் போதிய இடைவெளி விட்டுத்தான் பின்தொடர்ந்து செல்லவேண்டும்.

## 9. வாகனத்தைத் தவறாக நிறுத்துதல்

சில வாகன விபத்துக்கள் வாகனத்தைச் சரியாக நிறுத்தத் தவறும்போதுதான் ஏற்படுகின்றன. வேகமாக வாகனத்தை ஓட்டத் தெரிந்த பல ஓட்டுநர்களுக்கும், ஆபத்து குறுக்கிடும் போது வாகனத்தை எவ்வாறு பாதுகாப்பாக நிறுத்த வேண்டும் என்பதைத் தெரிந்திருப்பதில்லை. வேகமாகச் செல்லும்போது வாகனத்தை முரட்டுத்தனமாக பயன்படுத்தி நிறுத்த முயன்றால் இயற்கை சக்திகள் (உந்து சக்தி) வாகனத்தை எவ்வாறு மோசமாகப் பாதிக்கும் என்பதை அறியாத காரணத்தால்தான் சிலர் தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தி வாகனத்தை வழக்க வைத்து விடுகின்றன. இவர்கள் வேகமாகச் செல்லும்போது தடை மீது அதிக அழுத்தம் கொடுத்து நிறுத்தினாலும், வாகனம் எந்தப் பாதிப்பும் இல்லாமல் உடனடியாக நின்றுவிடும் என்று தவறாக நினைக்கின்றனர்.

தடையைச் சரியாகக் கையாள்வதைப் பொறுத்துதான் ஓட்டுநர், பயணிகள் மற்றும் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் பாதுகாப்பு அடங்கியுள்ளது. வெவ்வேறு வேகத்தில் தடையைப் பயன்படுத்தும்போது வாகனம் எவ்வளவு தூரத்தில் சென்று நிற்கும் என்பதைத் தெரியாத காரணத்தால்தான் சிலர் துணிந்து அதிக வேகமாகச் செல்கின்றனர். இதனால்தான் அவர்கள் ஆபத்தைப் பார்த்தும், அதன் மீது மோதிவிடாமல் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடிவதில்லை.

எவ்வளவு திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநராக இருந்தாலும் சரி, எவ்வளவு திறன் வாய்ந்த தடைச்சாதனம் பொருத்தப்பட்ட



வாகனமாக இருந்தாலும் சரி, உலர்ந்த நல்ல சாலையாக இருந்தாலும் சரி தடையைப் பயன்படுத்தும்போது வாகனத்தின் எடை மற்றும் வேகத்திற்குத் தகுந்தாற்போல வாகனம் சிறிது தூரம் கடந்துசென்று தான் நிற்கும். சில இளவயது ஓட்டுநர்கள் தங்களால் எந்த இடத்திலும் உடனடியாக வாகனத்தை நிறுத்த முடியும் என்ற தவறான எண்ணத்தில் வேகமாக ஓட்டுகின்றனர். ஆனால் இவர்கள் சாலையில் எதிர்பாராதவிதமாக ஆபத்து (Hazard) குறுக்கிடும்போது தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தியோ, தாமதமாகப் பயன்படுத்தியோ அல்லது அதிர்ச்சியினால் செயலற்றவராக மாறியோ விபத்தை ஏற்படுத்துகின்றனர்.

வாகனத்தைச் செலுத்த ஆரம்பிக்கும்போது வாகனத்தின் இயங்குசக்தி (Kinetic Energy) செயல்பட ஆரம்பித்துவிடுகிறது. வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டுமானால், இந்த சக்தியை ஜெயித்தால்தான் முடியும். வாகனத்தின் அதிக வேகமும் அதிக எடையும், இந்த சக்தியின் அளவை அதிகரித்து விடுகின்றது. இதை ஜெயிக்க 1. தடைச்சாதனம் நன்றாக இயங்க வேண்டும். 2. டயரில் போதிய டிரட்டும், காற்றழுத்தமும் இருக்க வேண்டும். 3. உலர்ந்த நல்ல சாலையாக இருக்கவேண்டும். பழுதான தடைச்சாதனம், வழக்கலான டயர் பொருத்தப்பட்ட வாகனத்தில், மோசமான சாலையில் வேகமாகச் சென்றால் இந்த இயங்கு சக்தி மோசமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும்.

தடையைப் பயன்படுத்தி பாதுகாப்பாக நிறுத்துவதற்கு வாகனத்தின் வேகம், வாகனத்தின் நிலை (Condition), டயரின் நிலை, காற்றழுத்தம், ஏற்றப்பட்ட சுமை, சாலையின் ஏற்றம், இறக்கம் (Gradient), தட்பவெப்பநிலை மற்றும் சாலையின் மேற்பரப்பின் நிலைமையைப் பொறுத்திருக்கிறது. ஆனால் சிலர் இதையெல்லாம் அலட்சியம் பண்ணி, தடையைத் தவறாகப் பயன்படுத்தி விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

## 1. வளைவுகள், திருப்பங்களில் தடையைப் பயன்படுத்துதல்

திருப்பங்களில் தடையைப் பயன்படுத்தும்போது மோசமான விளைவுகளே ஏற்படுகின்றன. வாகனத்தைத் திருப்பும்போது வாகனத்தின் எடை முன்புறமுள்ள வெளிப்புற டயருக்கு மாற்றப்படுகிறது. தடையைப் பயன்படுத்தும்போது, மேலும் அதை எடை முன் டயருக்கு மாற்றப்பட்டு, அந்த டயரில் மற்ற எல்லா டயரை விட சாலை - டயர் பிடிமானம் அதிகரித்து விடுகிறது. இதனால் அந்த டயரில் பிடிப்பு ஏற்பட்டு (Wheel Lock) சக்கரம் சுழல மறுக்கிறது. அந்த டயர் நங்கூரமாகச் செயல்பட்டு, மற்ற டயர்களைப் பக்கவாட்டில் சுறுக்க வைத்து விடுகிறது. பார்வைத் தூரம் குறைவாக உள்ள திருப்பங்களில் வேகமாகச் செல்லும்போது, எதிரே வாகனம் வந்தால் அல்லது வாகனம் நிறுத்தப்பட்டிருப்பதை மிகவும் அருகில் சென்றபிறகுதான் பார்க்க நேரிடுகிறது. ஓட்டுநர் பயத்தில் உடனடியாகத் தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தி வாகனத்தைக் கவிழ வைத்து விடுகிறார்.

## 2. தாமதமாகத் தடையைப் பயன்படுத்துவது

முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென்று நிற்கும்போது, கவனமில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லும் ஓட்டுநர் அதைத் தாமதமாகக் கவனித்து, தடையைத் தாமதமாகப் பயன்படுத்துகிறார். ஆனால் அதற்குள் வாகனம் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் பின்புறம் மோதிவிடுகிறது. மற்றவர்களுடன் பேசிக்கொண்டோ, இயற்கைக் காட்சிகளின் மனதைப் பறிகொடுத்தோ, அவரது மனதில் வேறு நினைவுகளுடனோ வாகனத்தைச் செலுத்தும்போது, சாலைக் கவனம் குறைந்து தடையைத் தாமதமாகப் பயன்படுத்துகின்றனர். பெரும்பாலும் அனுபவம் இல்லாத ஓட்டுநர்கள் போதையின் ஆதிக்கத்தில்

உள்ளவர்கள் மற்றும் மிகவும் களைப்படைந்த ஓட்டுநர்கள்தான் இந்தத் தவறைச் செய்கின்றனர்.

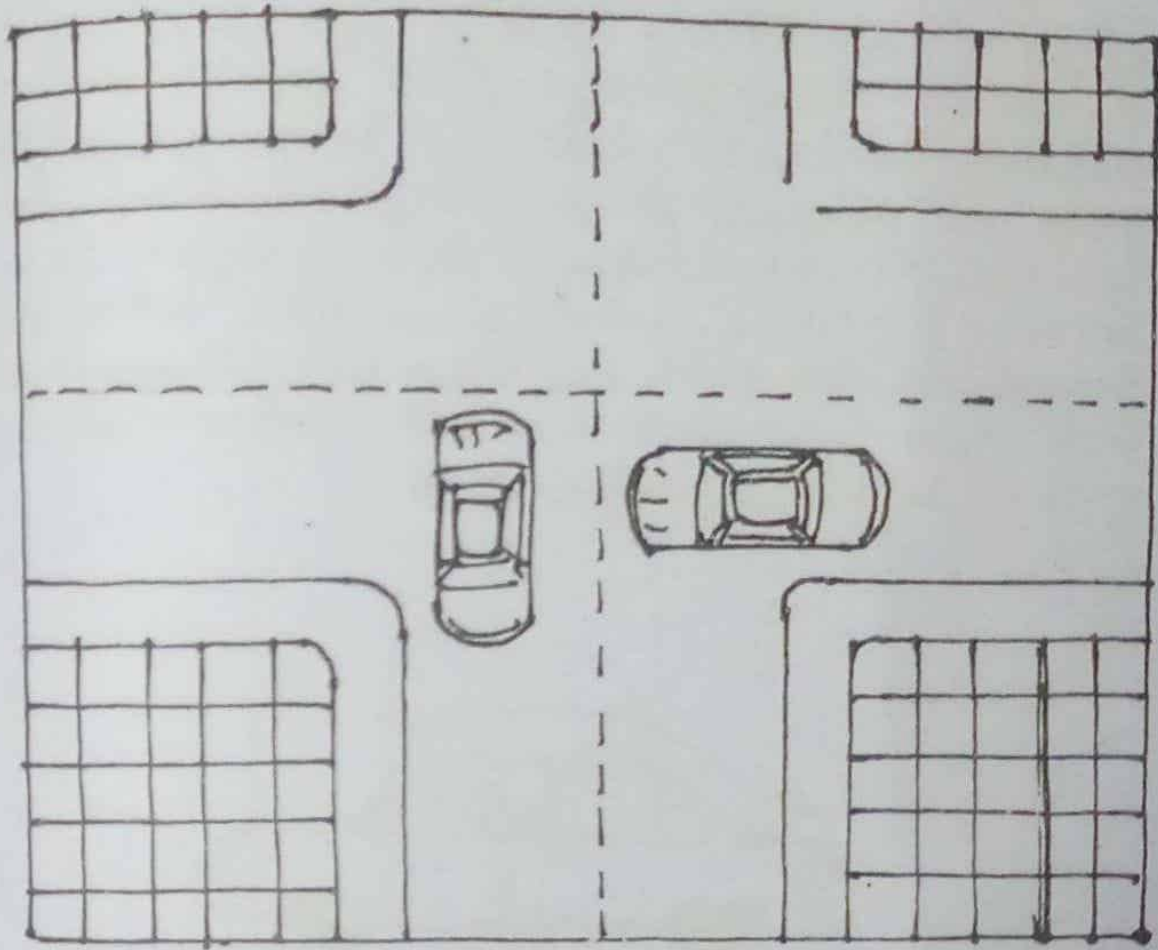
### 3. வழக்கும் சாலையில் தடையைப் பயன்படுத்துவது

சாலை - டயர் பிடிமானம் அதிகமாக இருந்தால் மட்டுமே ஆபத்து குறுக்கிடும்போது வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியும். ஆனால் மழை, பனி பெய்து சாலை ஈரமாக இருந்தால் சாலை டயர் பிடிமானம் குறைந்து நிறுத்து தூரம் இரண்டு மடங்காக அதிகரித்துவிடுகிறது. மேலும் வாகனத்தை நிறுத்த அதிக அழுத்தம் கொடுத்து நிறுத்த முயலும்போது, வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடுகிறது. சாலையில் படிந்திருக்கும் எண்ணெய், உதிர்ந்து கிடக்கும் பச்சை இலைகள், சகதிகள், மணல், கற்கள், உருகிய தார் போன்றவைகள் தடையைப் பயன்படுத்தும்போது வாகனத்தை வழக்க வைத்துவிடுகின்றன.

### 4. அதிக அழுத்தம் அல்லது குறைவான அழுத்தம் கொடுத்து நிறுத்துதல்

வாகனத்தை நிறுத்துவதற்குத் தடைக்குக் கொடுக்கும் அழுத்தம் வாகனத்திற்கு வாகனம் வேறுபடுகிறது. சிறிய வாகனத்திற்குக் கொடுக்கும் அழுத்தத்தைப் போலக் கனரக வாகனத்திற்குக் கொடுத்தால் வாகனம் உடனடியாக நிற்காது அதுபோலக் கனரக வாகனத்திற்குக் கொடுக்கும் அழுத்தத்தைப் போலச் சிறிய வாகனத்திற்குக் கொடுத்தால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும். சாலைச் சந்திப்பை நெருங்கும்போது, ஓட்டுநர்கள் செய்யும் தவறு ஒன்று அதிக அழுத்தம் கொடுப்பது அல்லது குறைவான அழுத்தம் கொடுப்பது. அதிக அழுத்தம் கொடுக்கும்போது வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்து கட்டுப்பாட்டை இழந்துவிடுகிறது. குறைவான அழுத்தம் கொடுக்கும்போது நிறுத்தும் கோட்டைத் தாண்டி சாலைச் சந்திப்பில் போய் நின்றுவிடுகிறது. எவ்வளவு

அதிக அழுத்தம் கொடுக்கிறோமோ அவ்வளவு எடை முன்புறமாக மாற்றப்பட்டு வழக்கும் அபாயத்தை அதிகரிக்கிறது.

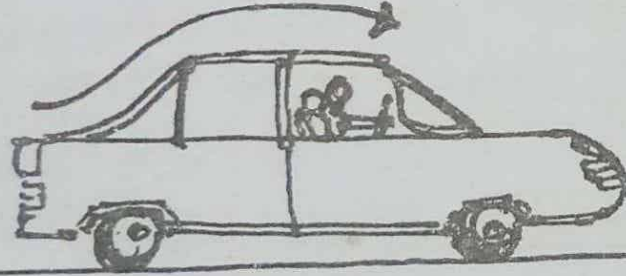


### 5. வேகமாகச் செல்லும்போது வாகனத்தை நிறுத்துதல்

வேகமாகச் செல்லும்போது அதிக அழுத்தம் கொடுத்து நிறுத்த முயலும்போது வாகனத்தின் எடை எல்லாம் முன்புறமாக மாற்றப்படுகிறது. பின்னால் எடை குறைகிறது. இதனால் வாகனத்தின் முன்புறம் அழுங்குகிறது. பின்புறம் உயருகிறது. பொதுவாக முன்புற எஞ்சின் உள்ள வாகனத்தின் முன்புறச் சக்கரங்கள் 60% எடையும், பின்புறச் சக்கரங்கள் 40% எடையும் தாங்குகின்றன. ஆனால் வாகனத்தை நிறுத்தும்போது முன்புறச் சக்கரங்களில் மாற்றப்படும் எடை 70% ஆக அதிகரித்துவிடும். வேகமாகச் செல்லும்போது,

மேலும் அதிக எடை முன்புறமாக மாற்றப்படுவதால் முன் சக்கரங்களில் பிடிப்பு ஏற்பட்டுச் சுழல மறுக்கிறது. இதனால் பின்சக்கரங்கள் வழக்க ஆரம்பித்து விடுகின்றன.

இது தவிர வாகனம் செல்ல ஆரம்பிக்கும்போது உந்துசக்தி (Momentum) செயல்பட ஆரம்பித்து விடுகிறது. வாகனத்தின் வேகத்திற்கேற்ப இதன் அளவும் அதிகரித்து விடுகிறது. தடையைப் பயன்படுத்தி நிறுத்த முயலும்போது சக்கரங்கள் சுழலுவது நின்றுவிடுகிறது. அதனோடு சேர்ந்து வாகனத்தின் அடிப்பாகமும் நிற்க முயலும். ஆனால் வாகனத்தில் ஏற்பட்டுள்ள உந்து சக்தி வாகனத்தின் மேற்புறத்தை முன்புறமாக இழுக்க முயலும். வாகனத்தின் உந்து சக்தி சாலை - டயர் பிடிமானத்தைவிட அதிகமாக இருந்தால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்து விடும்.



வாகனம் செல்ல ஆரம்பித்தவுடன் அதில் பயணம் செய்பவர்கள் உடலும் அதே வேகத்தில் செல்ல ஆரம்பிக்கும். வாகனத்தைத் திடீரென்று நிறுத்த முயன்றால் உந்து சக்தி பயணிகளை முன்புறச் சீட்டில் மோதவைத்து விடுகிறது.

## 6. தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தி நிறுத்த முயலுதல்

சில நேரங்களில் ஆபத்தை மிக அருகில் சந்திக்க நேரிடும்போது தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்த வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிடுகிறது. முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென்று நிற்க நேரிடும்போது, பார்வைத் தூரம்

குறைவான திருப்பங்கள், வளைவுகளில் எதிர்பாராவிதமாக ஆபத்தைச் சந்திக்க நேரிடும்போது, முந்தும்போது எதிரே வாகனம் வர நேரிட்டால், வாகனப் பாதையில் பாதசாரியோ அல்லது விலங்கோ திடீரென்று குறுக்கிட்டால், தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்த நேரிடும். மழை, பனி பெய்யும்போது கண்ணுக்குப் புலப்படுபவை குறைவாக இருந்தால் (Poor visibility) சாலையில் உள்ள ஆபத்துக்கள் மிக அருகில் சென்றபிறகுதான் பார்க்க இயலும். அதனால் அதன் மீது மோதாமல் தடுக்க தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்த நேரிடும்.



வாகனத்தை நிறுத்த தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தும்போது வாகனத்தின் எடை முன்புறமுள்ள சக்கரங்களுக்கு மாற்றப்படுகிறது. தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தும்போது மேலும் அதிக எடை முன்புறச்

அவரால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடிவதில்லை. இந்த நிலைமை ஓட்டுநர் கவனக்குறைவுடனோ, வாகனத்தைச் செலுத்தும் போதோ அல்லது ஆபத்தை மிக அருகில் சந்திக்க நேரிடும்போதோ ஏற்படுகிறது.

### தடைச் சாதனத்தைச் சரியாகப் பயன்படுத்தி வாகனத்தை நிறுத்துதல்

சாலை மீது முழுக் கவனத்துடன், விழிப்புடன், எதிர்ப்பார்ப்புடன் வாகனத்தை ஓட்டும்போது, சாலையில் குறுக்கிடும் ஆபத்தை உடனுக்குடன் பார்த்து வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்த முடியும். மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் தவறுகளை எதிர்பார்த்து ஓட்டும்போது, அவர்களால் உருவாக்கும் ஆபத்துக்களை எளிதாகச் சமாளிக்க முடியும். ஏனென்றால் எதிர்பார்ப்புடன் ஓட்டும்போது ஆபத்துக்களைச் சமாளிக்கப் போதிய தூரமும், நேரமும் கிடைக்கும்.

வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்துவதற்குத் தடைச்சாதனம் நன்றாக இயங்க வேண்டும். 2. ஓட்டுநர் விழிப்புடன் இருக்க வேண்டும். 3. சாலையின் மேற்பரப்பு நல்ல, உலர்ந்த சாலையாக இருக்க வேண்டும். 4. டயரில் போதிய காற்றழுத்தமும், டிரட்டும் இருக்க வேண்டும். இதில் ஏதாவது ஒன்று குறைபாடு இருந்தால், வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்துவதற்கு வேகத்தைக் கணிசமாகக் குறைக்க வேண்டும்.

வாகனத்தில் ஏறி அமர்ந்தவுடன் கைத்தடையின் (Hand Brake) திறனையும், சிறிது தூரம் வாகனத்தைச் செலுத்திய பிறகு கால் தடையின் (Foot Brake) திறனையும் பரிசோதித்துத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். கைத்தடையை வாகனத்தை நிறுத்திய பிறகுதான் பயன்படுத்த வேண்டும். வாகனத்தை நிறுத்த கால் தடையை மட்டும் தான் பயன்படுத்த வேண்டும். வாகனம் செல்லும் போது கைத்தடையைப் பயன்படுத்தினால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்து விடும். அதனால் ஆபத்தான

சக்கரங்களுக்கு மாற்றப்படுவதால் அந்த சக்கரங்களில் பிடிப்ப (Wheel Lock) ஏற்பட்டுச் சுழல மறுக்கிறது. இதனால் ஸ்டீரிங்கைத் திருப்ப முடியாத நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதே நேரத்தில் எடை குறைவினால், பின்சக்கரங்களில் சாலை உயர் பிடிமானம் குறைந்து பக்கவாட்டில் வழக்க ஆரம்பித்து விடுகின்றன. இதைச் சரியாகக் கையாளாவிட்டால் வாகனம் கவிழ்ந்து விடும். பொதுவாகக் கடைசிவரை எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்காமல், ஆபத்தை மிக அருகில் சந்திக்க நேரிடும்போதுதான் தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்த நேரிடும். தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தும்போது வாகனம் செல்லக்கூடிய திசையும் பாதிக்கப்படுகிறது.

### 7. தடையின் பெடலுக்குப் பதிலாக ஆக்ஸிலேட்டரை மீதித்து வீடுவது

சில அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் அல்லது குழப்பத்தில் வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் திடீரென்று சாலையின் முன்னால் ஆபத்தைச் சந்திக்க நேரிடும்போது, அல்லது முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென்று நிற்க நேரிட்டால், பதற்றத்தில் தடைக்குப் பதிலாக ஆக்ஸிலேட்டருக்கு அதிக அழுத்தம் கொடுத்து விடுகின்றனர். இதனால் வாகனம் வேகமாகச் சென்று முன்னால் உள்ள வாகனத்தின் பின்புறத்திலோ அல்லது வேற எதன் மீதோ மோதி விபத்து ஏற்படுகிறது.

### 8. சமீக்கைஞ் செய்யாமல் நிறுத்துவது

சாலையின் முன்னால் ஆபத்தைச் சந்திக்க நேரிடும்போது சிலர் பதற்றத்தில் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கு எந்த சமீக்கையும் செய்யாமல் வாகனத்தைத் தடையைப் பயன்படுத்தி உடனடியாக வாகனத்தை நிறுத்தி விடுகின்றனர். ஆனால் அதைச் சற்றும் எதிர்பார்க்காத பின்னால் இடைவெளியில்லாமல் தொடர்ந்து வரும் வாகன ஓட்டுநருக்கு வாகனத்தை நிறுத்த போதிய நேரமும், தூரமும் கிடைக்காததால்



நேரங்களைத் தவிர (Emergency Situation) மற்ற நேரங்களில் கைத்தடையைப் பயன்படுத்தக் கூடாது.

வாகனத்தை நிறுத்தும்போது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களைப் பாதிக்காதவாறும், பின்னால் வரும் போக்குவரத்தைப் பின் நோக்கும் கண்ணாடியில் பார்த்து, சமிக்ஞை செய்து நிறுத்த வேண்டும். வாகனத்தை மெதுவாக நிறுத்தினால்தான், பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் அதை உணர்ந்து வாகனத்தை நிறுத்த ஏதுவாக இருக்கும்.

வாகனத்தை நிறுத்துவதற்கு வாகனத்தின் அளவு (Size), எடை உயரம் ஏற்றப்பட்டிருக்கும் சமை, டயரின் அளவு (Size), டிரட், காற்றழுத்தம், சாலையின் மேற்பரப்பு, தட்பவெப்ப நிலை இவற்றையெல்லாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். ஆபத்து குறுக்கிடும் என்ற சந்தேகம் ஏற்பட்டால் ஆக்ஸிலேட்டரிவி ருந்து காலை எடுத்து தடைபெடல் மீது வைத்து, தடையைப் பயன்படுத்தத் தயாராக இருக்க வேண்டும். இது செயல்படும் நேரத்தைக் குறைக்கும்.

வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைக்க மற்றும் நிறுத்த, ஆக்ஸிலேட்டர் கியர் மற்றும் தடைச் சாதனத்தைப் பயன்படுத்தலாம். ஒரு நல்ல ஓட்டுநர் வாகனத்தை நிறுத்த இந்த மூன்று வாகனக் கட்டுப்பாடுகளை நல்ல முறையில் பயன் படுத்துவார். வாகனம், நேராகச் செல்லும்போதுதான் நிலையாக (Stable) இருக்கும். அதனால் தடையை வாகனம் நேராகச் செல்லும்போது மட்டும் தான் பயன்படுத்த வேண்டும். ஆபத்தைப் பார்த்து, கடைசிவரை காத்திருக்காமல் தடையை உடனடியாகப் பயன்படுத்த வேண்டும். டயர் வெடிக்கும் போதோ அல்லது சக்கரங்கள் கழன்று ஓடும்போதோ தடையைப் பயன்படுத்தினால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்து

விடும். வளைவுகள், திருப்பங்களில் தடையைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

இரவு நேரத்தில் எதிரே வரும் வாகனத்தின் முன்விளக்கு வெளிச்சம், கண்களைப் பாதித்தால், உடனடியாக வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்துவிட வேண்டும், ஏனென்றால் முன்விளக்கு வெளிச்சம் கண்களைச் சிறிது நேரம் குருடாக்கி விடுகின்றது. அந்த நேரத்தில் முன்னால் செல்லும் மாட்டுவண்டிகள் போன்ற ஆபத்துக்களைப் பார்த்து வாகனத்தை நிறுத்த முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும்.

சாலை வழக்கலாக இருந்தாலோ, சகதிகள் படிந்திருந்தாலோ, மோசமான மேற்பரப்புடைய சாலையாக இருந்தாலோ, தடையை மென்மையாகக் கையாள வேண்டும். சாலை நிலை, தட்பவெப்ப நிலை முதலியவற்றை ஆராயாமல் தடையைப் பயன்படுத்தக் கூடாது.

தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க, வாகனம் ஓட்டும் போது போதிய தூரத்தில் பார்வை செலுத்த வேண்டும். சிறுவர்கள், முதியவர்கள் கண் தெரியாதவர்கள் சாலையைக் கடக்க முயன்றால் வாகனத்தை நிறுத்திவிடவேண்டும் பாதசாரிகள் கடக்கும் கோட்டின் அருகே, மிகவும் கவனமாகச் செல்ல வேண்டும். தடையை மென்மையாகவும், மெதுவாகவும் கையாளவேண்டும்.

தடையைப் பயன்படுத்தும்போது இரண்டு முக்கியமானவற்றைக் கவனிக்க வேண்டும். ஒன்று எப்போது தடையைப் பயன்படுத்த வேண்டும், இரண்டு எவ்வளவு அழுத்தம் கொடுக்க வேண்டும் என்பது. தடைமீது மொத்த அழுத்தத்தையும் கொடுக்காமல் அழுத்தத்தைப் படிப்படியாக அதிகரிக்க வேண்டும். வாகனத்தின் வேகம் குறைய

ஆரம்பித்தவுடன், அழுத்தத்தைக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக அதிகரிக்க வேண்டும். தடை மீது கொடுக்கும் அழுத்தம் வாகனத்தை நிறுத்துவதற்குப் போதுமான அளவு மட்டுமே இருக்க வேண்டும். தடைக்குக் கொடுக்கும் அழுத்தம் வாகனத்திற்கு வாகனம் வேறுபடுவதால் வாகனத்தை ஓட்ட ஆரம்பித்தவுடன் தடையைப் பயன்படுத்தி எவ்வளவு அழுத்தம் கொடுக்க வேண்டும் என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். வாகனத்தின் அளவு (Size), எடை, வேகம், முன்னால் உள்ள இடம், சாலையின் மேற்பரப்பு, டயர் மற்றும் தடையின் நிலைக்கேற்ப தேவையான அழுத்தம் கொடுக்க வேண்டும்.

வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்தவுடன் தடையைப் பயன்படுத்துவதை நிறுத்திவிட வேண்டும். ஸ்டிரியங்கை இரண்டு கையாலும் கெட்டியாகப் பிடித்துக்கொள்ள வேண்டும். தடை பெடலை மிதிக்கும் முன்பு கிளட்ச் பெடலை மிதிக்கக் கூடாது. முன்னால் செல்லும் வாகனத்தில் சறுக்கல் ஏற்பட்டால், உங்கள் வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டும்.

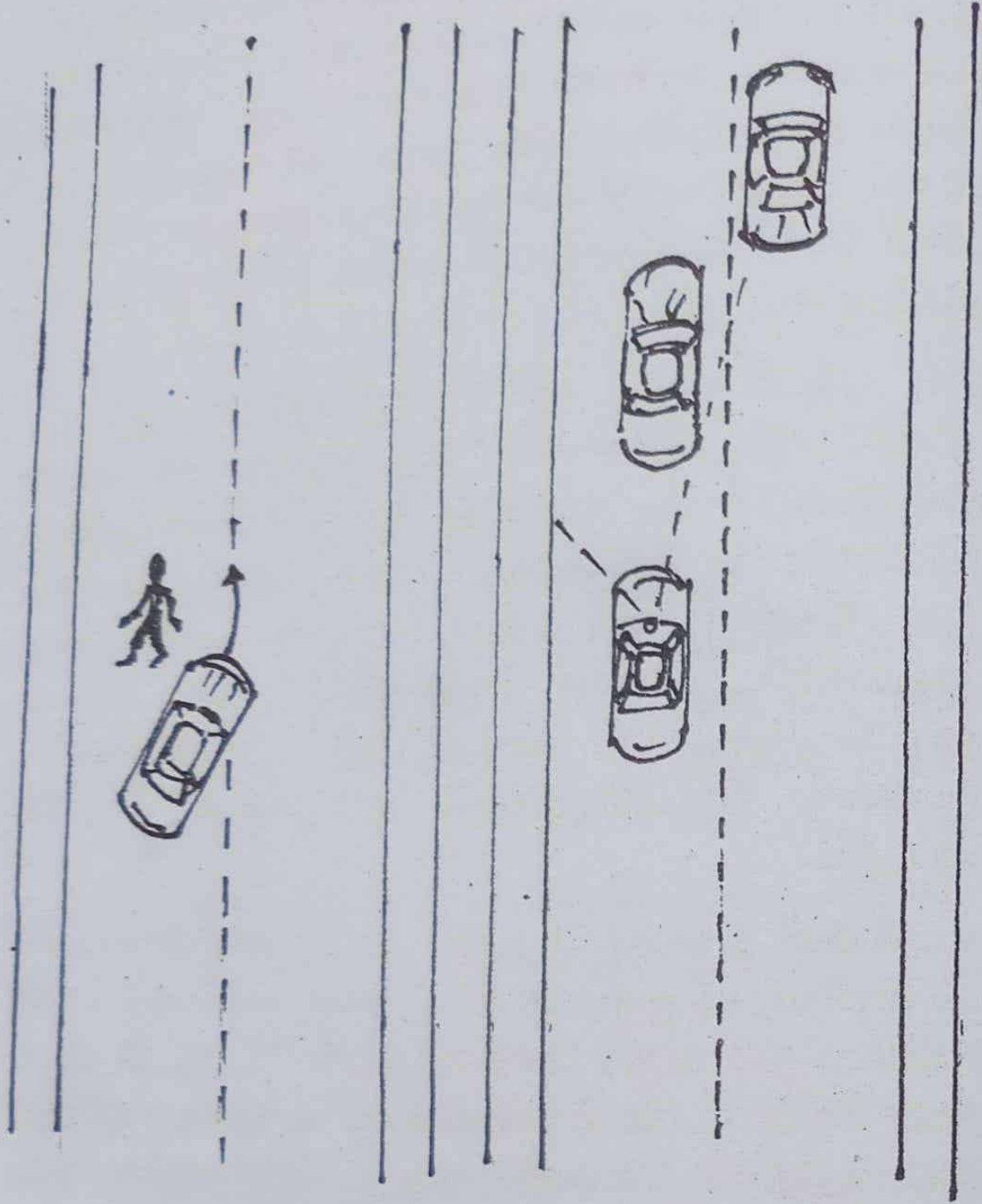
உங்கள் வாகனத்தின் தடையின் திறன் அதிகமாக இருப்பதைப்போல மற்ற வாகனத்தின் தடையின் திறன் அதிகமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கக் கூடாது. எப்போதும் தடையைப் பாதுகாப்பாகப் பயன்படுத்துவதற்கு முன்னாலும், பின்னாலும் போதிய இடைவெளி விட வேண்டும். அதுபோலச் சாலையை நன்றாகப் பார்க்கக்கூடிய தூரத்திக்குள் வாகனத்தை நிறுத்தத் தெரியவேண்டும். ஆபத்தின் அருகில் சென்று பயன்படுத்துவதைவிட போதிய தூரத்தில் தடையைப் பயன்படுத்துவதே சிறந்தது. தவறாக நிறுத்துவது வேகமாகச் செல்வதைவிட ஆபத்தானது.

வாகன விபத்து  
 நேரான சாலையில் தடையைப் பயன்படுத்துவதுதான் பாதுகாப்பானது. அதனால் வளைவு, திருப்பங்கள், நெருங்கும் முன்பாகவே தடையைப் பயன்படுத்த வேண்டும். மலைப்பகுதியில் வாகனம் இறங்கும்போது, சந்திப்பை நெருங்குவதற்கு முன்பாகவே தடையைப் பயன்படுத்த வேண்டும். மலைப்பகுதியில் வாகனம் இறங்கும் போது சந்திப்பை நெருங்கும்போது, பிரேக்க்பெடல்மீதுள்ள காலை எடுத்துவிடக் கூடாது.

சில நேரங்களில் எதிர்பாராதவிதமாக ஆபத்து குறுக்கிடும்போது, உதாரணமாக ஒரு சிறுவன் சாலையின் குறுக்கே ஓடிவந்தால், சாலையில் எந்தப் போக்குவரத்தும் இல்லாமலிருந்தால், வாகனத்தை நிறுத்துவதற்குள் போதிய தூரமும், நேரமும் கிடைக்காவிட்டால் வாகனத்தை நிறுத்துவதைவிட விலகிச் செல்வதே பாதுகாப்பானது. ஏனென்றால் தடையைப் பயன்படுத்தி நிறுத்துவதைவிட ஸ்டிரியங்கை திருப்புவதற்குக் குறைவான நேரமே தேவைப்படும்.

சாலையில் வாகனம் நிறுத்தப்பட்டிருந்தால் சாலையின் அகலம் கணிசமாகக் குறைந்துவிடும். கவனமில்லாமல் கடக்க முயன்றால் எதிரேவரும் வாகனத்துடன் மோத நேரிடும். அதனால் எதிரே வாகனம் வருவதைப் பார்த்தால், சரியான இடத்தில் நிறுத்திவிட வேண்டும். குறுகிய தெருக்களில் எதிரே வேகமாக வரும் வாகனம், உங்கள் வாகனத்தைப் பார்த்து நிற்கும் என்ற தவறான எண்ணத்தில், வாகனத்தைச் செலுத்த முயன்றால் போதிய இடவசதியில்லாத காரணத்தினால் ஒன்றோடு ஒன்றாக நேராக மோதநேரிடும்.

ஆபத்து நேரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்துவது ஓட்டுநரின் கண்டுணரவும் நேரம், செயல்படும் நேரம், தடையின் திறன்,



டயர் மற்றும் சாலையின் நிலையைப் பொருத்திருக்கிறது. பயிற்சி மூலம்தான் தடையைச் சரியாகப் பயன்படுத்த அனுபவம் பெறமுடியும். போக்குவரத்து இல்லாத இடத்தில் வெவ்வேறு வேகத்தில் வாகனத்தைக் குறிப்பிட்ட தூரத்திற்குள் நிறுத்த பயிற்சி எடுக்க வேண்டும்.

## 10. வாகனத்தைத் தவறாக நிறுத்திச் செல்லுதல்

வாகனத்தைத் தவறாக நிறுத்திச் செல்லும்போது அது அந்த இடத்தில் ஒரு ஆபத்தாக மாறிவிடுகின்றது. இந்த நிறுத்தப்பட்ட வாகனம் அந்த இடத்தின் அகலத்தையும், பார்வைத் தூரத்தையும் கணிசமாகக் குறைத்துவிடுவதால், சில நேரங்களில் அதைக் கடந்து செல்லும் வாகனம் சாலையைக் கடக்க முயலும் பாதசாரிகள் மீதோ அல்லது எதிரே வரும் வாகனங்கள் மீதோ மோதி விபத்தை ஏற்படுத்தி விடுகின்றது.

தினசரி செய்தித்தாளில் நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்துடன் வாகனம் மோதிப் பலர் மரணம் அல்லது பலத்த காயம் அடைந்தவர்கள் என்ற செய்தி அடிக்கடி வருவதைப் பார்க்கலாம். இதற்குக் காரணம் ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தைத் தவறான இடத்தில் தவறான முறையில் நிறுத்திச் செல்வதுதான். குடிபோதையில், தூக்கக் கலக்கத்துடன் அல்லது மனதில் வேறு நினைவுகளுடன் வரும் வாகன ஓட்டுநர்களால், இந்தத் தவறாக நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்தைச் சரியான தூரத்தில் பார்த்து, தங்கள் வாகனத்தை நிறுத்தத் தவறும்போது, விபத்துக்கள் ஏற்படுகிறது.

கனரக வாகன ஓட்டுநர்கள் சுமைகளை இறக்குவதற்காகக் கண்ட இடங்களில் வாகனத்தை நிறுத்திவைக்கின்றனர். அதுபோல சில பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பயணிகளை இறக்குவதற்காக நடுரோட்டில் நிறுத்துகின்றனர். இந்தத் தவறாக நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்தை, மற்றொரு வாகனம் கடந்து

செல்லும்போது, எதிரே வரும் வாகனத்துடனோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் மீதோ மோதிவிடுகிறது.

இன்று பல வாகன ஓட்டுநர்களுக்கு வாகனங்களை எங்கு, எப்படி, எவ்வாறு நிறுத்தவேண்டும் என்பது தெரியாத காரணத்தால்தான், தாங்கள் விருப்பப்பட்ட இடங்களில் தாறுமாறாக நிறுத்திச் சென்று மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களை விபத்தில் சிக்கவைத்து விடுகின்றனர்.

### 1. எஞ்சினை ஓடும் நிலையில் நிறுத்திச் செல்லுதல்

வாகனத்தின் பேட்டரியில் (Battery) உள்ள மின்சாரத்தின் அளவு குறைவாக இருந்து அந்த இடத்தில் வாகனத்தைத் தள்ளிக் கிளப்பமுடியாத அளவு போக்குவரத்து அதிகமாக இருந்தால் ஓட்டுநர் வாகனத்தின் எஞ்சின் ஓடும் நிலையில் நிறுத்திச் சென்றுவிடுகின்றனர். சில நேரங்களில் இவ்வாறு நிறுத்திச் செல்லும்போது வாகனம் தானாகக் கிளம்பிச் சென்று விபத்தை ஏற்படுத்திவிடும். வாகனத்தின் முன்னால் இருக்கையில் சிறுவர்கள் இருக்கும்போது, எஞ்சினை ஓடும் நிலையில் நிறுத்திச் சென்றால், சிறுவர்கள் ஆர்வக் கோளாறினால் வாகனத்தைக் கிளப்பி (Start) விடுகின்றனர்.

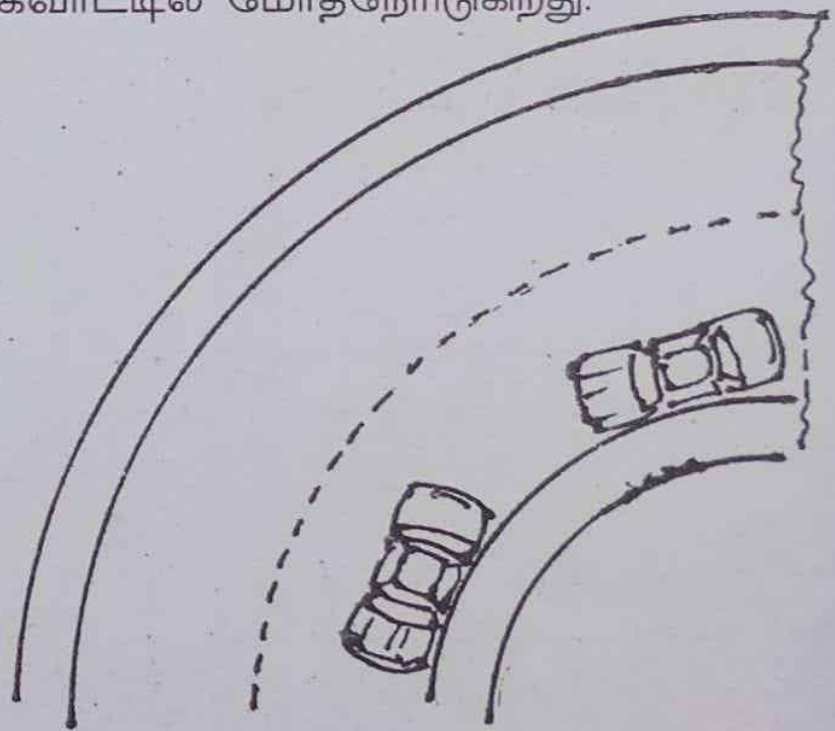
### 2. ஏற்றத்தில் அல்லது இறக்கத்தில் தவறாக நிறுத்திச் செல்லுதல்

வாகனத்தை ஏற்றத்தில் முதல் கியரிலும், இறக்கத்தில் ரிவர்ஸ் கியரிலும் நிறுத்த வேண்டும். ஆனால் சில அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள், வாகனத்தை நியூட்ரல் கியரில் நிறுத்தி கைத் தடையைப் பயன்படுத்தாமல், சக்கரங்களுக்கு அடியில் கட்டைகளையோ அல்லது கற்களை மட்டும் வைத்துவிட்டுச் செல்கின்றனர். மீண்டும் வாகனத்தைக் கிளப்பு வதற்காகக் கற்களை அகற்றும்போது புவியீர்ப்பு விசை, வாகனத்தைப் பின்னோக்கியோ அல்லது முன்னோக்கியோ ஓடவைத்து விபத்தை ஏற்படுத்திவிடுகிறது. இன்று பல

வாகனங்களில் கைத்தடை இயங்காத நிலையில் இருப்பதால் தான் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்ல அதைப் பயன்படுத்துவ தில்லை.

### 3. வளைவு மற்றும் திருப்பங்களில் தவறாக நிறுத்திச் செல்லுதல்

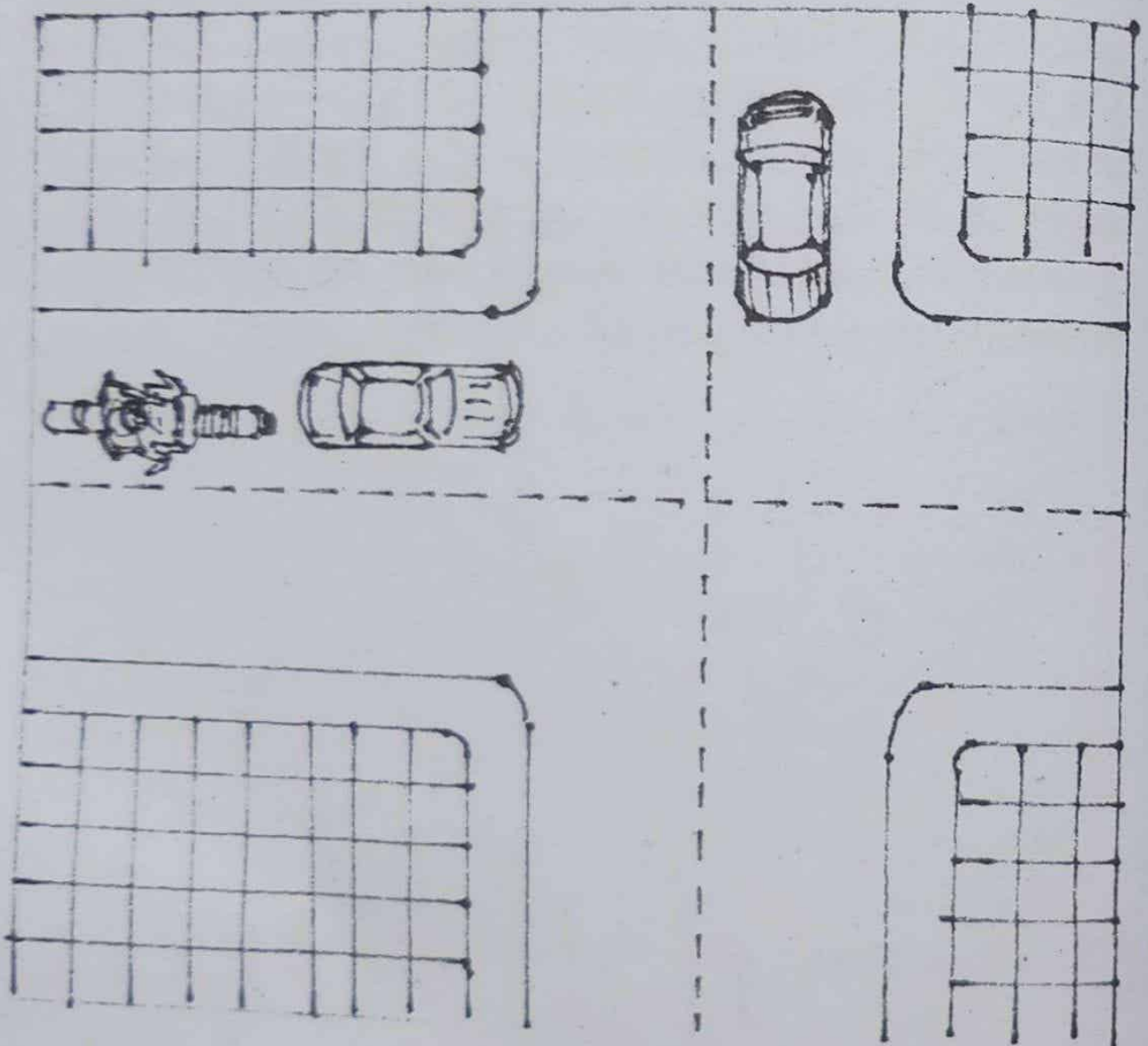
வாகனத்தில் ஏற்பட்டுள்ள பழுதின் (Repair) காரணமாகவோ அல்லது தவிர்க்கமுடியாத காரணத்தாலோ வாகனத்தைத் திருப்பங்களிலோ அல்லது வளைவுகளிலோ நிறுத்திச் சென்றுவிடுகின்றனர். ஏற்கனவே பார்வைத் தூரம் குறைவாக உள்ள இந்த இடங்களில் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்லும்போது, மேலும் பார்வைத் தூரமும் குறைந்துவிடுகிறது. இந்த நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்தை எதிரே வரும் வாகன ஓட்டுநர் களால் பார்க்க இயலாததால் அந்த வாகனத்துடன் மோதி விபத்தை ஏற்படுத்துகின்றனர். மேலும் திருப்பங்களில் வாகனங்கள் ஒன்றையொன்று கடந்து (Cross) செல்வதற்கு அதிக இடம் தேவைப்படும். ஆனால் நிறுத்தப்பட்ட வாகனம் பாதையின் அகலத்தை குறைத்துவிடுவதால் வேகமாகத் திரும்பும்போது பக்கவாட்டில் மோதநேரிடுகிறது.





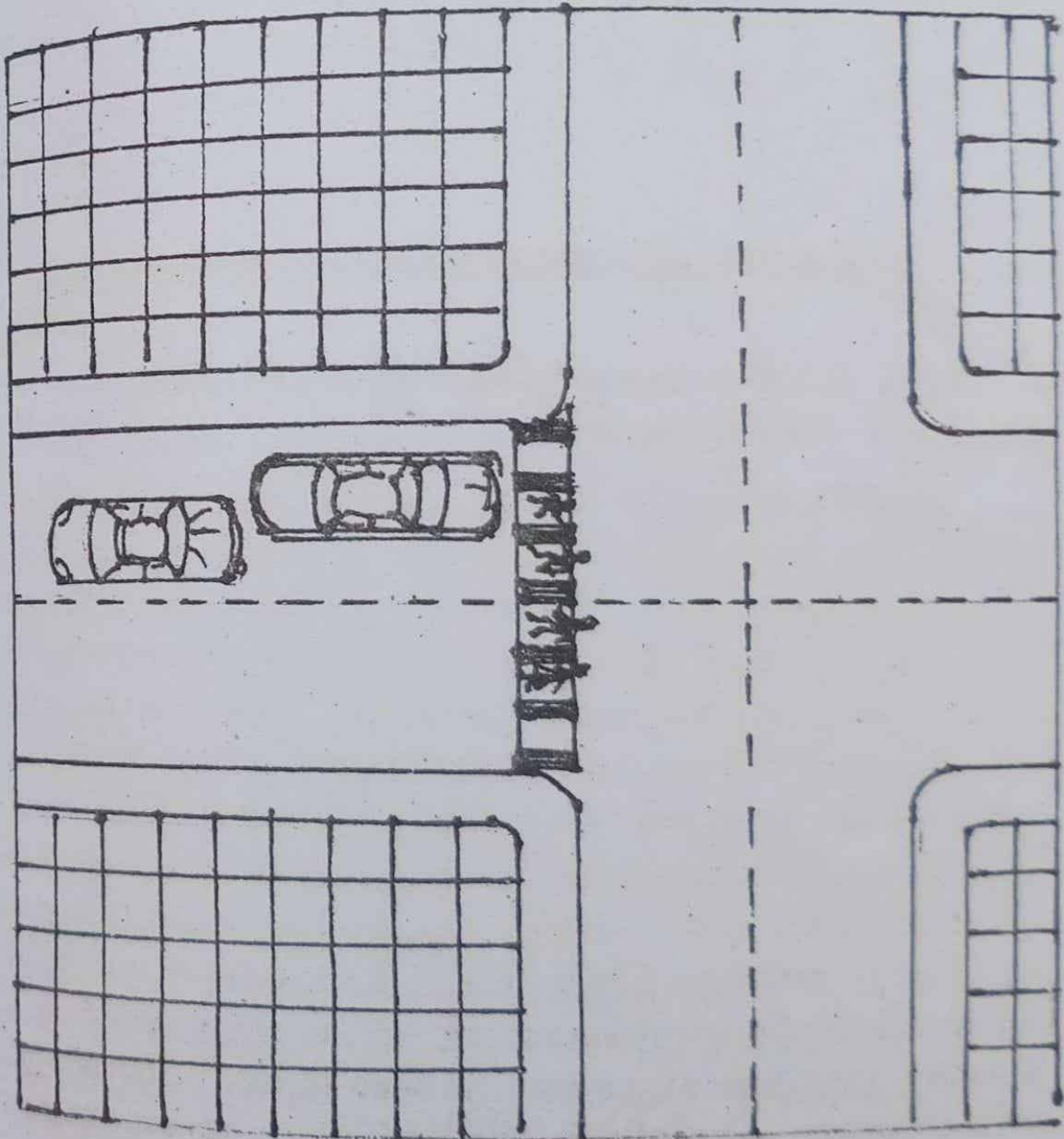
#### 4. சந்திப்புக்களில் தவறாக நிறுத்திச் செல்லுதல்

சந்திப்புக்களில் பார்வைத் தூரம் குறைவாக உள்ளதால், மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. இந்தச் சந்திப்புக்களில் வாகனத்தை நிறுத்தும்போது மேலும் பார்வைத் தூரம் குறைந்துவிடுவதால் சந்திப்புக்களில் கடந்து செல்லும் பாதசாரிகள், சைக்கிள், இரண்டு சக்கர வாகனங்கள் மற்ற வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாமல், அவைகளுடன் மோத நேரிடுகிறது. மேலும் வாகனத்தைத் திருப்புவதற்கு அதிக சிரமப்பட நேரிடும்.



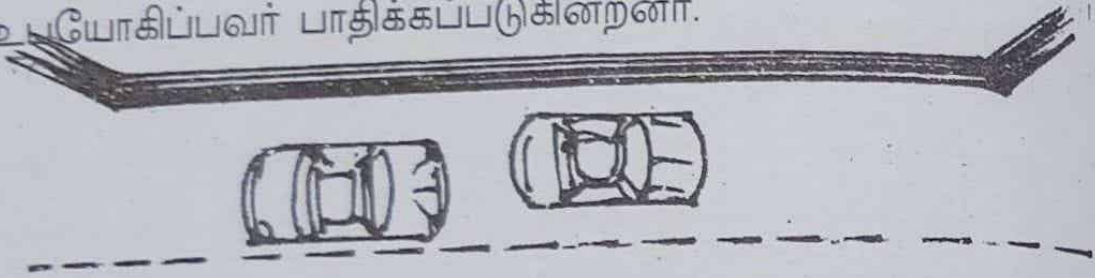
## 5. பாதசாரிகள் கடக்குமிடங்களில் தவறாக நிறுத்திச் செல்லுதல்

பாதசாரிகள் கடக்குமிடங்களில் வாகனத்தைத் தவறாக நிறுத்திச் செல்லும்போது அந்த வாகனத்தைக் கடக்க முயலும் ஓட்டுநர்களால், சாலையைக் கடந்து செல்லும் பாதசாரிகளைப் பார்க்க இயலாமல் அவர்கள் மீது மோதநேரிடுகிறது. மேலும் பாதசாரிகளால், சாலையில் வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாதவாறு நிறுத்தப்பட்ட வாகனம் மறைத்துவிடும்.



## 6. குறுகிய பாலங்கள், மேம்பாலங்களில் நிறுத்திச் செல்லுதல்

குறுகிய பாலங்களில் (Culvert) பாதையின் அளவு குறைவாக இருப்பதால் எதிரெதிரே வரும் வாகனங்களால் கடந்துசெல்லப் போதிய இடவசதி இருக்காது. வாகனத்தைக் குறுகிய பாலங்கள், மேம்பாலங்களில் நிறுத்திச் செல்லும் போது பாதையின் அளவு மேலும் குறைந்துவிடுவதால், அதைக் கடந்துசெல்ல முயலும் வாகனங்களால் மற்ற சாலை உபயோகிப்பவர் பாதிக்கப்படுகின்றனர்.



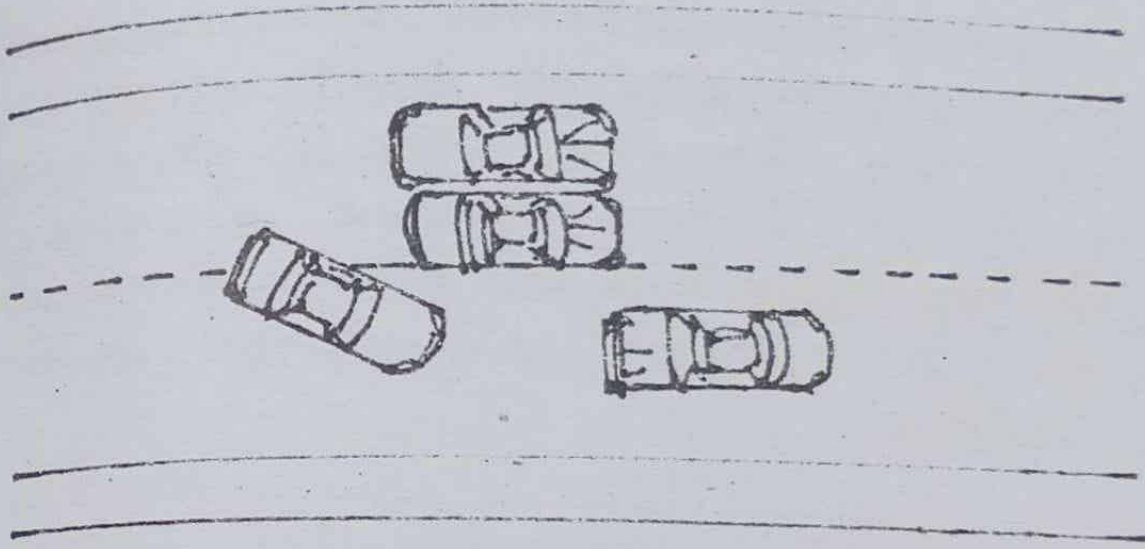
## 7. மற்ற வாகனங்களுக்கு இணையாக நிறுத்திச் செல்லுதல்

சாலையோரங்களில் உள்ள உணவு அருந்துமிடங்களில் (Hotel) சில ஓட்டுநர்கள் இடவசதி குறைவின் காரணமாக ஏற்கனவே நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்திற்கு இணையாக நிறுத்திச் சென்றுவிடுகின்றனர். இவ்வாறு நிறுத்திச் செல்லும் பாதையின் அளவு குறைந்துவிடுவதால், அந்த இடத்தில் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பை அதிகரித்துவிடுகிறது. ஐரோப்பா, அமெரிக்கா, ஜப்பான் போன்ற நாடுகளில் இணையாக நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களால்தான் குழந்தைகள் விபத்தில் சிக்கி மரணமடைகின்றனர் என்று ஆய்வில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள் ஓட்டுநரின் பார்வையிலிருந்து குழந்தைகளைத் தப்பவைத்து விடுகின்றன. உணவு அருந்துவதற்காக முன்னாலும், பின்னாலும் கடக்கமுயலும் பாதசாரிகள், நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களைக்

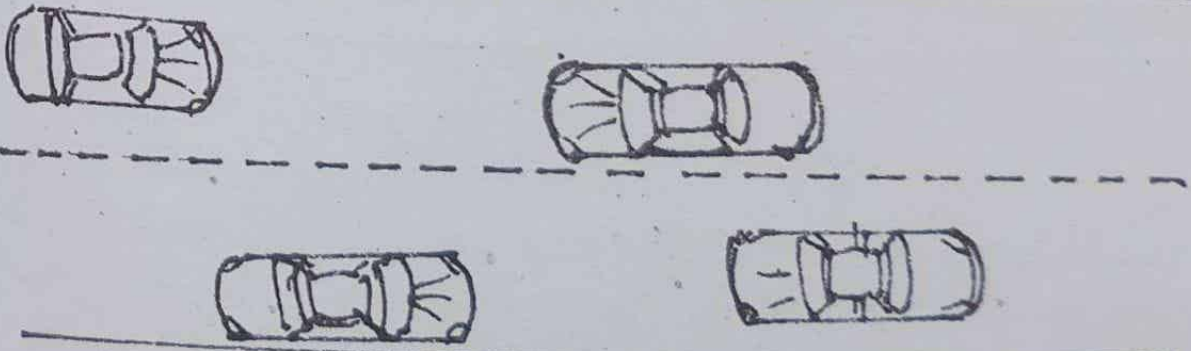
வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

133

கடந்துசெல்லும் மற்ற வாகனங்களால் விபத்தில் மாட்டிக்  
கொள்கின்றனர்.



8. வலதுபுறத்தில் வாகனத்தை நிறுத்திச்  
செல்லுதல்

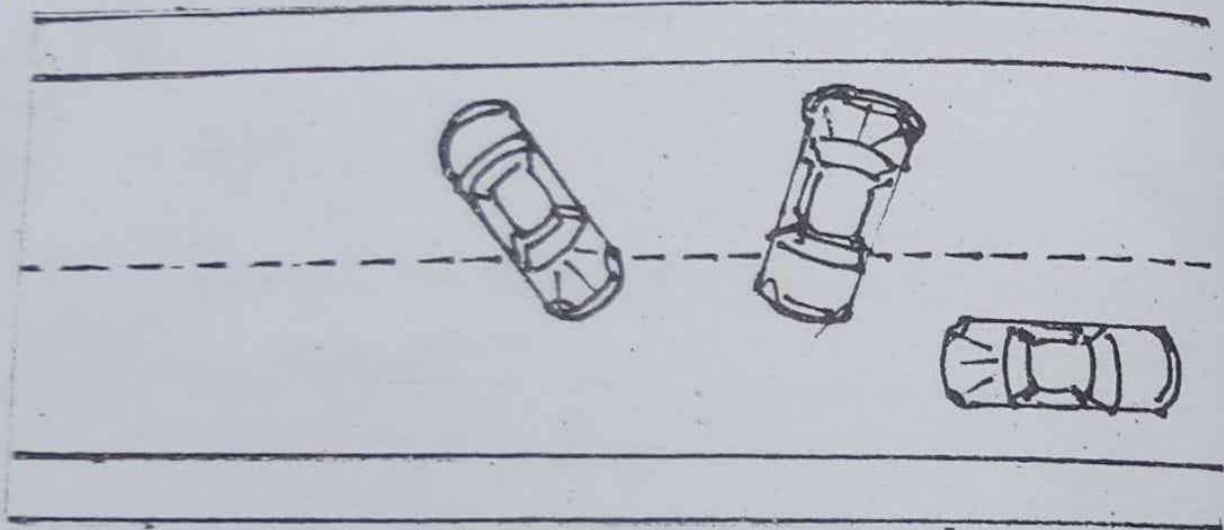


வலதுபுறத்தில் வாகனத்தை நிறுத்தும்போது மற்ற  
வாகனங்களுக்கு மிகவும் தடங்கலாக இருக்கும். அந்த  
இடத்தில் சாலையின் அளவு குறைந்துவிடுவதால்,  
சிலநேரங்களில் இடதுபுறச் சாலையில் முந்த முனையும்

வாகனங்கள் வலதுபுறத்தில் நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்துடன் மோதிவிடுகின்றன.

### 9. ஒழுங்கற்ற முறையில் நிறுத்திச் செல்லுதல்

போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள பகுதிகளில் ஒழுங்கற்றமுறையில் தாறுமாறாக நிறுத்திச் செல்லும்போது போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்பட்டு விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. தோள்பகுதியையும், சாலையையும் ஆக்கிரமித்து நிறுத்தும்போது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர் அதுவும் குறிப்பாக சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களுக்கு ஆபத்தை ஏற்படுத்திவிடும்.



### 10. மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் நெடுஞ்சாலையில் நிறுத்திச் செல்லுதல்

மழை, பனி பெய்யும்போது சாலையில் நிறுத்தப்பட்டுள்ள வாகனத்தை மற்ற வாகன ஓட்டிகள் அருகில் வந்தபின்னரே

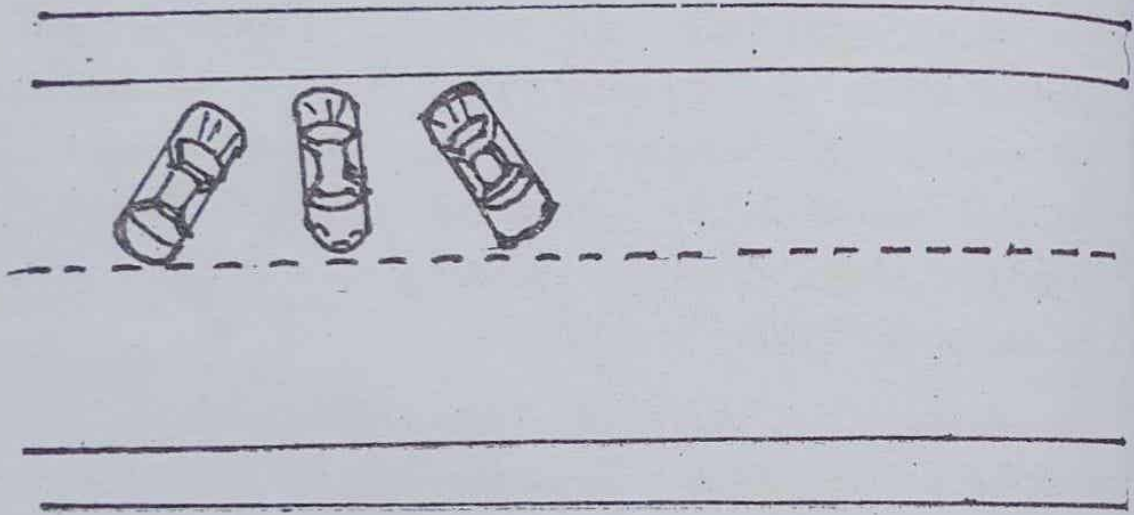
பார்க்க முடிகிறது. மோதலைத் தவிர்க்க உடனடியாகத் தடையை உபயோகிக்கும்போது, சாலையில் படிந்துள்ள மழைநீர் அல்லது பனிநீர் காரணமாக வழக்கல் ஏற்பட்டு விபத்து ஏற்பட்டு விடுகிறது.

### வாகனத்தை முறையாக நிறுத்திச் செல்லுதல்

தவறாக நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள் விபத்தை ஏற்படுத்தி விடுவதால், ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை எங்கு நிறுத்தவேண்டும், எவ்வாறு நிறுத்தக்கூடாது என்பதை அவசியம் தெரிந்திருக்க வேண்டும். விரும்பிய இடத்தை அடைந்தவுடன் பாதுகாப்பான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து நிறுத்த வேண்டும். நிறுத்திச் செல்லும்போது மற்ற வாகனங்கள் உங்கள் வாகனத்தின் பார்வைத் தூரத்தை மறைக்கின்ற மாதிரி நிறுத்திச் செல்லக்கூடாது. ஏனென்றால் மீண்டும் வெளியே எடுக்கும்போது சிரமமாக இருக்கும். தாங்கள் நினைக்கும் இடத்திலெல்லாம் நிறுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். நிறுத்துவதற்குப் போதிய இடவசதி உள்ள இடங்களில் மட்டும்தான் நிறுத்த வேண்டும்.

வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்லும்போது கண்டிப்பாக எஞ்சினை நிறுத்திவிட வேண்டும். முதல் கியரில் நிறுத்த வேண்டும். சாவியை மறக்காமல் எடுத்துச் செல்ல வேண்டும். வாகனத்தின் உள்ளே விலையுயர்ந்தபொருட்களை வைத்துச் செல்லக்கூடாது. கதவுகளை நன்றாக மூடவேண்டும். வாகனத்தை நிறுத்துவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட இடத்தில்தான் வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டும். இரண்டு கோடுகளுக்கிடையேதான் நிறுத்த வேண்டும். கோட்டின்மீது நிறுத்தக் கூடாது. தவறாக, கோட்டின்மீது நிறுத்திச் செல்லும்போது, மற்றொரு வாகனம் உங்கள் வாகனத்தின் மிக அருகில் நிறுத்திச் செல்லும்போது உங்கள் வாகனத்தின் கதவைத் திறக்கமுடியாத நிலை ஏற்படும்.

வாகனத்தை நிறுத்தும்போது, வாகனத்தை வெளியே எடுப்பதற்குப் போதிய இடவசதி உள்ளதா என்பதைக் கவனித்து நிறுத்த வேண்டும். இரண்டு பெரிய வாகனங்களுக்கிடையே நிறுத்தக்கூடாது. ஏனென்றால் மீண்டும் வாகனத்தை வெளியே எடுக்கும்போது பார்வையை மறைக்கும். அதுபோல இரண்டுபுறம் ஒழுங்கற்ற முறையில் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களுக்கிடையே நிறுத்தக்கூடாது. சிறிது தூரம் நடப்பதற்குச் சோம்பல் பட்டு கண்டு இடத்தில் நிறுத்தக்கூடாது.



எவ்வளவு ஓரமாக நிறுத்தமுடியுமோ அவ்வளவு ஓரமாக தோள்பகுதிக்கு இணையாக நிறுத்த வேண்டும். நிறுத்திவிட்டு கதவைத் திறக்கும்போது அதிக கவனம் தேவை. மற்ற வாகன ஓட்டுநர்களுக்கோ அல்லது சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கோ

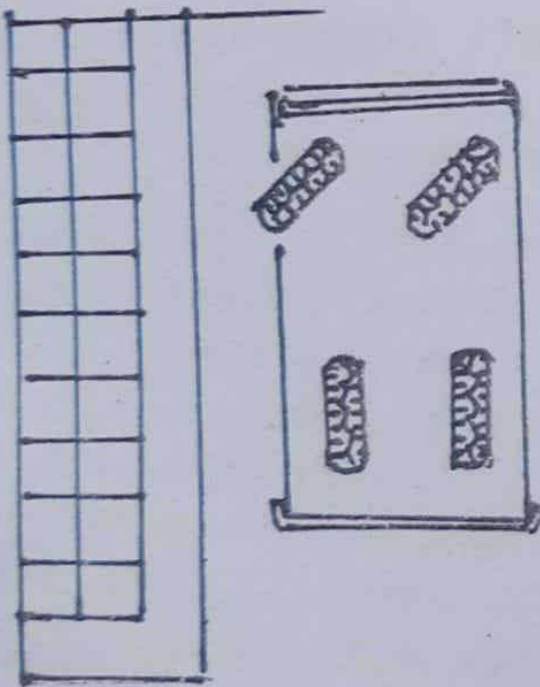
ஆபத்து அல்லது இடைஞ்சல் ஏற்படுவதுபோல் நிறுத்தக் கூடாது. மற்ற வாகனங்களின் பாதுகாப்பைக் கருதி, சாலையோரமாக நிறுத்த வேண்டும். எந்தக் காரணம் கொண்டும் குறுகலான சாலை, மேம்பாலங்கள், குறுகிய பாலங்கள், பாதுகாப்புக் கடக்குமிடம், பள்ளிகள், மருத்துவமனை, மலைமுகடு, விளையாடுமிடம், வளைவுகள், நடைபாதை, சாலை செப்பனிடும் இடம், வளைவுகள், திருப்பங்களில் வாகனத்தை நிறுத்தக்கூடாது. செங்கோணமாக நிறுத்த வேண்டிய இடத்தில் கோணமாக நிறுத்தக்கூடாது.

முன்னால் நிற்கும் வாகனத்திற்கு மிக அருகில் நிறுத்தினால் அந்த வாகனத்தை வெளியே எடுத்தபிறகுதான் உங்கள் வாகனத்தை வெளியே எடுக்கமுடியும். ஏற்கனவே நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்திற்கு இணையாக நிறுத்தக்கூடாது. வாகனத்தை நிறுத்தும்போது சக்கரங்கள் நேராக இருக்க வேண்டும். தாறுமாறாக நிறுத்திச் செல்லக்கூடாது. ஏனெனில் மற்ற வாகனங்கள் நிறுத்துவதற்கு இடவசதி குறைந்துவிடும். மேலும் மற்ற வாகன ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை நிறுத்துவதற்கும், வெளியே எடுப்பதற்கும் அதிகம் சிரமப்பட வேண்டியதாயிருக்கும். மற்றவர்கள் தவறாக நிறுத்தியுள்ளதைப் பார்த்து, நீங்களும் அவரைப்போலத் தவறாக நிறுத்த முயலக்கூடாது. தடை விதிக்கப்பட்ட பகுதியில் நிறுத்தக்கூடாது.

நிறுத்தும்போது இடத்தை ஆராய்ந்து நிறுத்த வேண்டும். ஏனெனில் சில நேரங்களில் உங்கள் வாகனத்தின் பின் பல வாகனங்கள் நிறுத்தப்பட்டு உங்கள் வாகனத்தை வெளியே எடுக்க முடியாத நிலை ஏற்படும். அவசரப்பட்டு வெளியே எடுக்க முயலும்போது, மற்ற வாகனங்களுடன் மோத நேரிடும். நிறுத்தும்போது கதவைத் திறப்பதற்கு வசதியாக நிறுத்த வேண்டும். வாகனத்தைத் தடைவிதிக்கப்பட்ட (No parking) பகுதியில் நிறுத்தக்கூடாது. நிறுத்த அனுமதிக்கப்பட்ட (Parking) இடங்களில் மட்டும்தான் நிறுத்த வேண்டும்.



மலைப்பகுதி ஏற்றத்தில் சரியான முறையில் நிறுத்தப்படாவிட்டால், வாகனம் பின்னோக்கி உருண்டுவிடும். மலைப்பகுதியில் நிறுத்தும்போது மலைப்பகுதியில் நிறுத்துவதற்கான விதிகளின்படி நிறுத்த வேண்டும். மலைப்பகுதியில் நிறுத்தும்போது மூன்று பாதுகாப்புடன் நிறுத்த வேண்டும். 1. ஏற்றத்தில் நிறுத்தும்போது முதல் கியரில் நிறுத்த வேண்டும் 2. கைத்தடையைப் பயன்படுத்த வேண்டும். 3. படத்தில் கண்டபடி சக்கரங்கள் திரும்பியிருக்க வேண்டும். மலைப்பகுதியில் ஏற்றத்தில் எவ்வளவு ஓரமாக நிறுத்த முடியுமோ அவ்வளவு ஓரமாக நிறுத்த வேண்டும். இவ்வாறு நிறுத்தும்போது பின்னோக்கி நகர ஆரம்பித்தால் டயர்கள் தோள்பகுதி சென்று இடித்து நின்றுவிடும். அதிக தூரம் பின்னோக்கி நகர முடியாது. அதுபோல இறக்கத்தில் நிறுத்தும்போது ரிவர்ஸ் கியரில் நிறுத்த வேண்டும். சக்கரங்கள் தோள்பகுதி நோக்கித் திரும்பியிருக்க வேண்டும். வாகனத்தின் அடியில் கற்கள் கட்டைகள் வைத்திருந்தால், வாகனத்தைக் கிளப்பும்போது தவறாமல் அகற்றிவிட வேண்டும். மேலும் அதிக இடைவெளிவிட்டு நிறுத்த வேண்டும்.



மழை, பனி பெய்யும்போது வாகனங்களைப் பாதுகாப்பான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து நிறுத்த வேண்டும். மழைத்தண்ணீரால் தோள்பகுதி ஈரமாக இருந்தால், தோள்பகுதியில் நிறுத்தக்கூடாது. ஏனெனில் சக்கரங்கள் தோள்பகுதியில் புதைந்துவிடும். மழை, பனி பெய்யும்போது வாகனம் சாலையின் மத்தியில் நின்றுவிட்டால் மற்றவர்கள் உதவியுடன் உடனடியாக அகற்றிவிட வேண்டும். இரவு நேரங்களில் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்லும்போது கண்டிப்பாக நிறுத்தும் விளக்கை எரியவிட வேண்டும். முன்விளக்கை அணைத்துவிட வேண்டும். செங்கோணமாக நிறுத்தும்போது மற்ற வாகனங்களுக்குப் போதிய பக்க இடைவெளி இருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும். வெளியே எடுக்கும்போது பக்கவாட்டில் மோதக்கூடிய வாய்ப்புகள் அதிகமாக இருப்பதால் அதிக கவனம் தேவை. இணையாக நிறுத்தும்போது முன்னும் பின்னும் குறைந்தது 1 மீட்டர் இடைவெளியாவது விட வேண்டும். திருப்பங்கள் வளைவுகளில் நிறுத்தவேண்டிய அவசியம் ஏற்படும்போது மற்ற வாகன ஓட்டுநர் பார்வையில் படுவதுபோல் நிறுத்த வேண்டும். போக்குவரத்துச் சின்னங்களை மறைப்பதுபோல் நிறுத்தக் கூடாது.

மற்ற வாகன ஓட்டுநர் வாகனத்தை வெளியே எடுப்பதற்குத் தடங்கலாக நிறுத்திச் செல்லக்கூடாது. எப்போதும் திட்டமிட்டு, கவனமாக மற்ற வாகனங்களுக்குப் போதிய பக்க இடைவெளி விட்டு நிறுத்த வேண்டும். பயிற்சி மூலம் நிறுத்தும் திறமையை (Parking skills) வளர்த்துக் கொள்ள வேண்டும். உங்கள் தவறான நடவடிக்கையால் (தவறாக நிறுத்துதல்) மற்றவர்கள் ஆபத்தில் சிக்கிவிடக் கூடாது.

வாகன ஓட்டப்பாதையில் வாகனத்தை நிறுத்தக்கூடாது. அப்படி நிறுத்தினால் உங்களுக்கு மட்டுமல்ல மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கும் எந்த நேரத்தில் ஆபத்து ஏற்படும் என்பதைக் கூறமுடியாது. வாகனத்தை வெளியே எடுக்கும்போது சிவப்பு விளக்கை, சமிக்ஞை விளக்கைப் பயன்படுத்தி மற்றவர்களை எச்சரிக்கை செய்ய வேண்டும். பாதுகாப்பாக நிறுத்திச் செல்வதற்குத் கைத்தடை எப்போதும் இயங்கும் நிலையில் இருக்க வேண்டும்.

## UNIT - V

### 11. வாகனத்தைத் தவறாகப் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

பின்னோக்கிச் செலுத்துவது மிகவும் சிரமமானது. பின்னோக்கிச் செலுத்தும் போது சிறிய தவறு செய்தால்கூட நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள் தந்திக்கம்பங்கள், கட்டிடங்கள் மீது இடிக்க நேரிடும். சிலர் சூழ்நிலையை ஆராயாமல் தாங்கள் விரும்பும் இடங்களில் எல்லாம் பின்னோக்கிச் செலுத்தி விபத்தை ஏற்படுத்தி விடுகின்றனர். பின்னோக்கிச் செலுத்துவதற்கு முக்கிய காரணம் ஓட்டுநரின் சோம்பேறித்தனம் மற்றும் எரிபொருளை மிச்சப்படுத்தலாம் என்ற தவறான எண்ணம்.

சில ஓட்டுநர்கள் செய்யும் இமாலயத் தவறு பின்னால் ஒரு தடவை திரும்பிப் பார்த்துவிட்டு அதை மனதில் பதித்துக் கொண்டு பின்னோக்கிச் செலுத்துவார்கள். இவ்வாறு செலுத்தும்போது திடீரென்று ஆபத்துக்கள் குறுக்கிட்டால் அதைக் கவனிக்காமல் அதன் மீது மோதி விடுவார்கள். சிலர் பின்னோக்கும் கண்ணாடியில் மட்டும் பார்த்து பின்னோக்கிச் செலுத்துவார்கள். இவ்வாறு செலுத்துவது மிகவும் ஆபத்தானது. ஏன் என்றால் பார்வையில் மறைக்கப்பட்ட பகுதிகள் (Blind Spots) மிகவும் அதிகமாக இருப்பதால் அங்கிருந்து வரும் ஆபத்துக்களைப் பார்க்க இயலாது.

நெடுஞ்சாலைகளில் எல்லா வாகனமும் அதிக வேகமாக வருவதால், அங்கு பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது மற்ற வாகனங்களால் ஆபத்து ஏற்படும். மேலும் ஓட்டுநர்

சீட்டிலிருந்து பார்க்கும்போது பின்னால் உள்ள பாதையில் ளகிடக்கும் கற்கள் கட்டைகள், பள்ளங்கள், குழிகள் போன்றவை சில நேரங்களில் ஓட்டுநர் பார்வையிலிருந்து தப்பிவிடும். மேலும் குழந்தைகள் சிறிய உருவமாக இருப்பதால் குறுக்கே வரும்போது பார்க்க இயலாது.

வாகனத்தை முன்னோக்கிச் செலுத்துவதைப் போலப் பின்னோக்கிச் செலுத்துவது அவ்வளவு எளிதாக இருக்காது. ஸ்டீரியங்கைத் திருப்பும்போது சிறிய தவறுகூட மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களைப் பதம் பார்த்துவிடும். ரிவர்ஸ் கியர்ஸ் வாகனத்திற்கு வித்தியாசமாகச் செயல்படும். வாகனத்தைத் தவறான இடத்தில், தவறான முறையில் பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது தான் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

## 1. அதிக வேகமாகப் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

பின்னோக்கி வேகமாகச் செலுத்தும்போது வாகனத்தின் வேகம் மிகவும் முக்கியமானது. கண்பார்வைக்குத் தப்பிய பகுதியிலிருந்து ஆபத்தைப் பார்த்தவுடன் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தமுடியாது. ஸ்டீரியங்கை கையாளும்போது, சிறிய தவறுகூட தோள்பகுதியில் செல்பவர்கள் மீது இடிக்க வைத்துவிடும் அல்லது தோள்பகுதியைத் தாண்டி கட்டிடங்கள் மீது இடிக்க நேரிடலாம்.

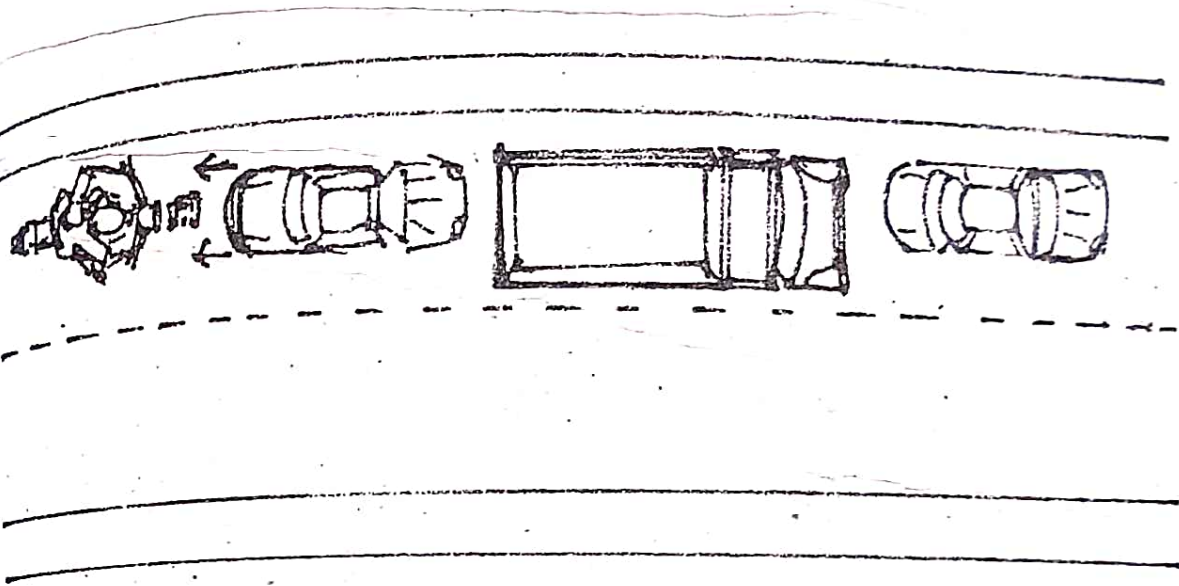
## 2. திடீரென்று பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

போக்குவரத்துத் தடங்கல் ஏற்பட்டு முன்னால் செல்லமுடியாத நிலை ஏற்பட்டால், பாதையிலிருந்து விலகிச் செல்வதற்காக எந்த முன்னெச்சரிக்கையும் செய்யாமல் திடீரென்று பின்னோக்கிச் செலுத்த முயல்வார்கள். ஆனால் இதை எதிர்பாராத மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள்

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

143

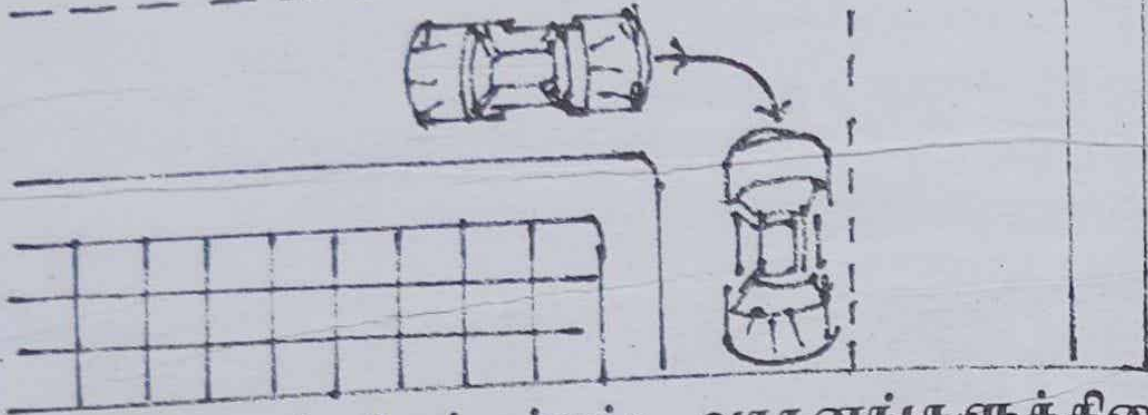
வாகனப்பாதையிலிருந்து விலகிச் செல்ல முடியாத காரணத்தால் அவர்கள் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர். பெரும்பாலும் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்கள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள்தான் இவ்வாறு விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.



### 3. பிரதான சாலைக்குப் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

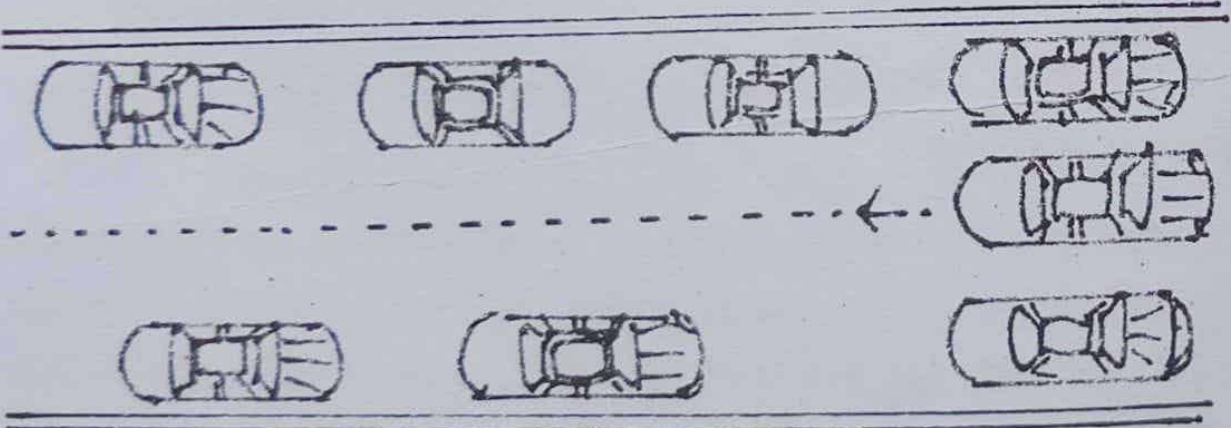
கிளைச்சாலையிலிருந்து பிரதான சாலைக்குப் பின்னோக்கிவரும் வாகனத்தைப் பிரதான சாலையிலிருந்து வரும் வாகன ஓட்டுநர்களால் பார்க்க இயலாது. அதுபோல பின்னோக்கிச் செலுத்தும் வாகன ஓட்டுநரால், பிரதான

சாலையில் வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாமல், அவை மீது மோத நேரிடும்.



#### 4. இருபுறமும் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களுக்கிடையே பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

இரண்டு புறங்களில் வாகனங்கள் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களால் சாலையின் அளவும் குறைந்துவிடுவதால், பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களை உரச நேரிடலாம். பார்வைத் தூரம் குறைந்துவிடுவதால், நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்தின் முன்னால், பின்னால் சாலையைக் கடக்க முயலும் பாதசாரிகளைப் பார்க்க முடியாது. மேலும் நிறுத்தப்பட்ட வாகனத்திலிருந்து வெளியேறுபவர்களைப் பார்க்க இயலாத காரணத்தால் அவர்கள் மீது மோத நேரிடும்.



## 5. குறுகிய தெருக்களில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

குறுகிய தெருக்களில் சாலையின் அகலம் மிகவும் குறைவாகயிருப்பதால் பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களால் ஒதுங்கி வழிவிட முடியாது. அவர்கள் மீது மோத நேரிடும். ஏதாவது வாகனமோ, வண்டிகளோ நிறுத்தப்பட்டிருந்தால், அதைக் கடந்து செல்வதற்கு இடவசதியிருக்காது. மக்கள் நடமாட்டம் அதிகமுள்ள குறுகிய தெருக்களில் ஒலியெழுப்பிக் கொண்டே பின்னோக்கிச் செலுத்தினாலும் அவர்கள் விலகிச் செல்ல மாட்டார்கள்.

## 6. அதிக தூரம் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

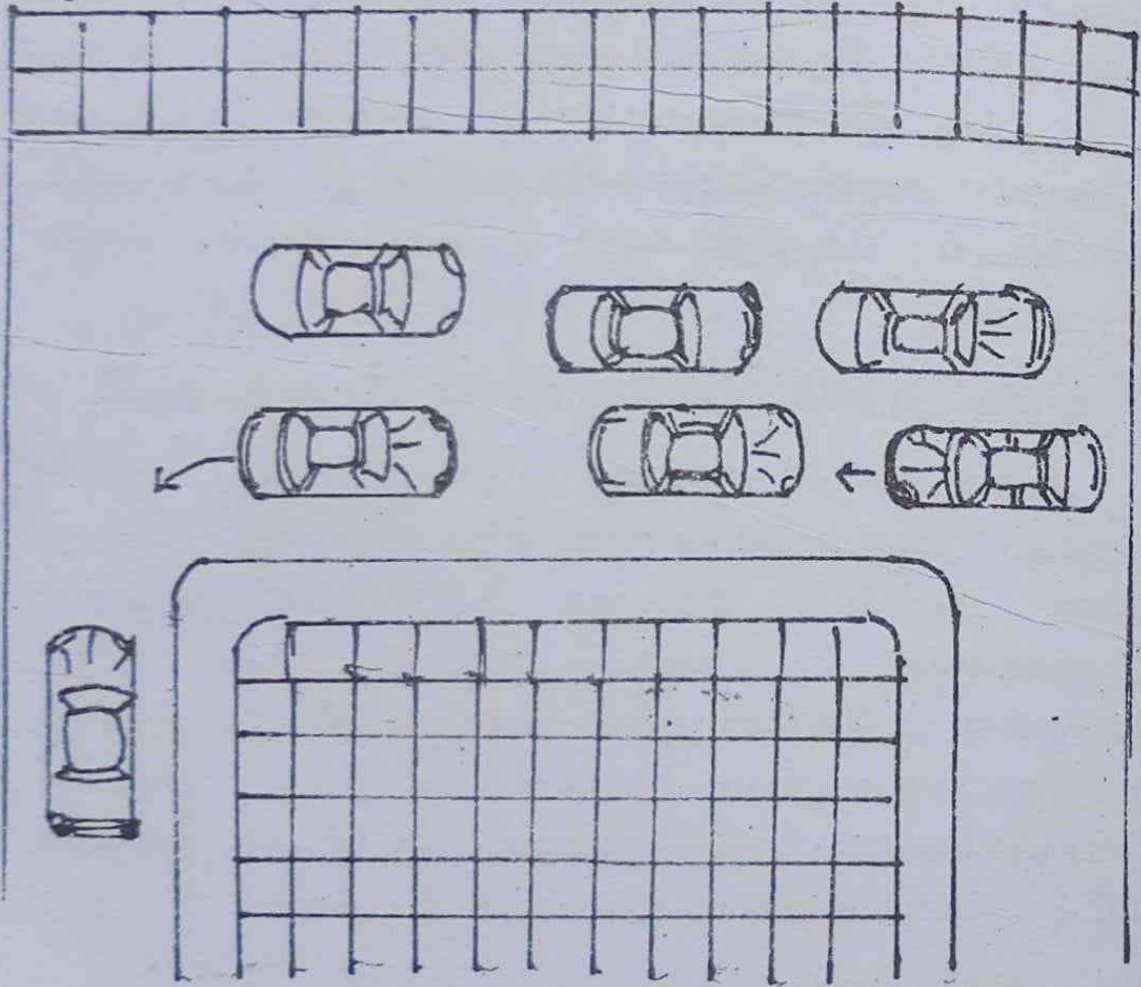
அதிக தூரம் கழுத்தைத் திருப்பி பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது கவனக்குறைவு ஏற்படலாம். கழுத்து மற்றும் தோள்பட்டையில் ஏற்படும் வலியினால் அவரால் முழுக்கவனத்துடன் வாகனத்தை ஓட்ட முடியாது. எப்போதும் தேவைக்கு அதிகமான தூரம் பின்னோக்கிச் செலுத்துவது ஆபத்து. அதிக தூரம் நேராகச் செலுத்துவது அவ்வளவு எளிதான செயல்ல அல்ல. தவறுகள் செய்து விபத்துக்களில் மாட்டிக் கொள்வதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகம்.

## 7. உள்ளே (IN) செல்லும் வழியில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

உணவு அருந்துமிடங்கள் (Hotel) தங்குமிடங்கள் (Lodge) கல்யாண மண்டபங்கள் போன்ற இடங்களில் வாகனம் உள்ளே (In) செல்வதற்கு ஒருவழியும், வெளியே செல்வதற்கு ஒருவழியும் இருக்கும். அதிக வாகனங்கள் உள்ளே நிறுத்தப்பட்டு, வெளியேறும் வழியாக வெளியேற முடியாத



நிலைமை ஏற்படும்போது சிலர் உள்ளே செல்வதற்கான வழியில் (IN) வெளியேறுவதற்காகப் பின்னோக்கி வாகனத்தைச் செலுத்த முயல்வார்கள். ஆனால் இதைச் சிறிதும் எதிர்பார்க்காத ஓட்டுநர் யாராவது, வேகமாக உள்ளே செல்ல முயன்றால், பின்னோக்கிவரும் வாகனத்தின் பின்புறம் மோதி விடுவார்.



### 8. மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

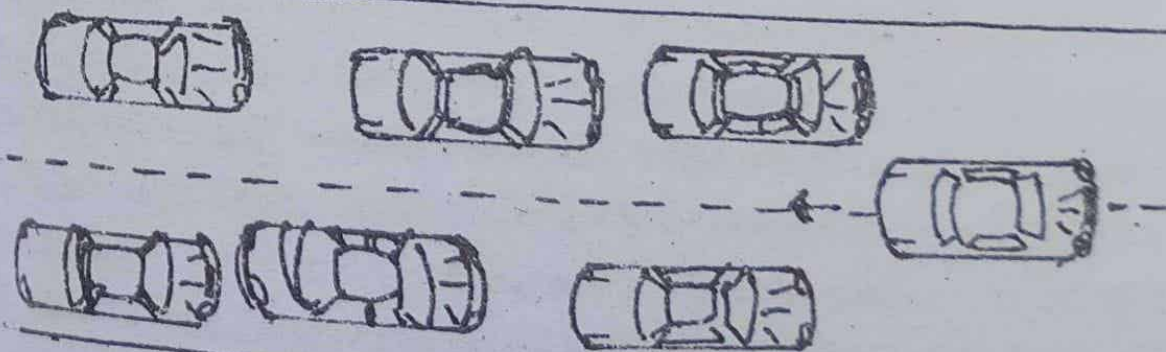
மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் கண்ணுக்குப் புலப்படுபவை குறைவாக இருப்பதால், சாலையில் உள்ள நிறுத்தப்பட்ட வாகனம், பழுதாகி நிற்கும் வாகனம் மற்றும் பள்ளம், குழி போன்ற சாலைக் குறைபாடுகளைப் பார்க்க

இயலாது. அதுபோலப் பின்னாலிருந்துவரும் வாகன ஓட்டுநர்களால் பின்னோக்கிவரும் வாகனத்தைப் பார்க்க இயலாததால் அந்த வாகனத்துடன் மோதக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். பின்னோக்கிச் செல்லும் ஓட்டுநராலும் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாத காரணத்தால் அவைமீது மோத நேரிடும்.

### 9. ஒருவழிப்பாதையில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

ஒருவழிப்பாதையில் எல்லா வாகனங்களும் ஒரே திசையில் சென்று கொண்டிருப்பதால் ஏதாவது ஒரு வாகனம் பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது பின்னால் வேகமாக வரும் வாகனங்களால் ஆபத்து ஏற்படும். மேலும் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள், இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்களும் பின்னோக்கி வரும் வாகனத்தால் விபத்தில் சிக்க நேரிடும்.

### 10. போக்குவரத்து நெருக்கடி உள்ள பகுதிகளில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்



போக்குவரத்து நெருக்கடி உள்ள பகுதியில் பாதசாரிகள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்களின் குறுக்கீடுகள் எதிர்பாராவிதமாக இருக்கும். மேலும் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தைப் பின் தொடர்ந்து வரும் வாகனங்கள் மற்றும் முந்திக்கொண்டு வரும் வாகனங்களால், பின்னோக்கி வரும் வாகனத்திற்கு ஆபத்து ஏற்படலாம். சாலையில் அதிக வாகனங்கள் செல்வதால் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதற்குப் போதிய இடவசதி இருக்காது. சிலநேரங்களில் போக்குவரத்து தடங்கலை ஏற்படுத்திவிடும்.

### சரியான முறையில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

பின்னோக்கிச் செலுத்துவது சிரமமான செயல் என்பதால் மிகவும் கவனமாகவும் நிதானமாகவும், மெதுவாகவும் செல்ல வேண்டும். பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது ஓட்டுநர் அம்ரும் நிலை, வாகனத்தின் வேகம் மற்றும் ஸ்டிரியங்கை திருப்புதல் போன்ற செயல்கள் மிகவும் முக்கியமானது. மேலும் சாலையில் ஏதாவது குறைபாடுகள் உள்ளதா, குழந்தைகள் ஏதாவது வாகனத்தைப் பிடித்துத் தொங்குகின்றதா சாலையில் ஏதாவது ஆபத்து உள்ளதா என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும்.

வாகனத்தின் வேகத்தை மிகவும் (சாதாரண நடைவேகம்) குறைத்துவிட வேண்டும். வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தக்கூடிய வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். பின்னோக்கி வருவதைச் சிலர் எதிர்பார்க்கமாட்டார்கள். அதனால் அவர்கள் மிகவும் கவனமின்றிச் செயல்படுவார்கள். அதனால் அவர்களை எச்சரிக்கை செய்ய ஒலியெழுப்பிக் கொண்டே செல்ல வேண்டும். பின்னால் உள்ள மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களை எச்சரிக்கை செய்யாமல் திடீரென்று பின்னோக்கிச் செலுத்தக்கூடாது. கிளைச் சாலைகளிலிருந்து பின்னோக்கிப் பிரதான சாலைக்குச் செல்ல முயலக்கூடாது.

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

குறுகிய தெருக்களில் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமுள்ள பகுதிகளில் பின்னோக்கிச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். பார்வைக்கு மறைக்கப்பட்ட பகுதிகள் அதிகமாக இருப்பதால், தேவைக்கு அதிகமான தூரம் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். வாகனம் உள்ளே (In) செல்லும் வழியில் எந்தக் காரணம் கொண்டும் பின்னோக்கிச் செலுத்தி வெளியேற முயலக்கூடாது. மழை, பனிபெய்யும் போதும், அதிகக் காற்று வீசும்போதும் பின்னோக்கிச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

சிலநேரங்களில் சாலையில் விழுந்துகிடக்கும் கற்கள், கட்டைகள் முடி திறந்த சாக்கடை, குழந்தைகள் போன்றவற்றை ஓட்டுநர் சீட்டிலிருந்து பார்க்க முடியாமல் போய்விடும். அதனால் சந்தேகம் ஏற்பட்டால் வாகனத்தைவிட்டு வெளியேவந்து, ஆபத்து எதுவும் இல்லை என்பதை உறுதிசெய்து கொண்டபிறகுதான் பின்னோக்கிச் செல்ல முயல வேண்டும்.

பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது சாலையின் முன்னாலும், பின்னாலும், பக்கவாட்டிலும் பார்க்க வேண்டும். முடிந்தமட்டும் சாலை முழுவதையும் பார்க்க வேண்டும். கிளைச்சாலையிலிருந்து பிரதான சாலைக்குச் செல்லும்போது அங்குச் செல்லும் வாகனங்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுக்க வேண்டும். பார்வைத் தூரம் குறைவாக உள்ள பகுதி போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக உள்ள பகுதிகளில் பின்னோக்கிச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். தவிர்க்கமுடியாத சூழ்நிலையில், மற்றவர்கள் உதவியை நாட வேண்டும். அதுபோலச் சமையேற்றிய கனரக வாகனம் மற்றும் பேருந்து ஓட்டுநரால் பின்னால் உள்ள சாலையை நன்றாகப் பார்க்க முடியாததால் மற்றவர்களின் உதவியை நாட வேண்டும்.

சில ஓட்டுநர்கள் முன்னோக்கிச் செலுத்தும்போது திறமையாகச் செயல்படுவார்கள். ஆனால் பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது, பயத்தினால் அவர்களால் நேராகப் பின்னோக்கிச் செலுத்த முடியாது. இந்த ஓட்டுநர்கள் கண்டிப்பாகப் பயிற்சி மூலம் பின்னோக்கிச் செலுத்தும் திறமையை வளர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். ஆக்ஸிலேட்டருக்கும் மெதுவான அழுத்தம் கொடுத்து, தோள்பகுதிக்கு இணையாகச் செலுத்த வேண்டும்.

தோளை எவ்வளவு முடியுமோ அவ்வளவு திருப்பிப் பின்னால் பார்க்க வேண்டும். முன்னால் உள்ள போக்குவரத்தையும் அடிக்கடி கவனிக்க வேண்டும். கழுத்தை மட்டும் திருப்பிப் பார்த்தால் பின்னால் சாலை முழுவதையும் பார்க்க முடியாது. அதுபோலக் கதவைத் திறந்துகொண்டு பின்னோக்கிப் பார்த்துச் செலுத்தக் கூடாது. பின்னோக்கிச் செலுத்துவது சிரமமானது மட்டுமல்ல ஆபத்தானதும்கூட. அதனால் கூடிய மட்டும் திருப்பங்களில் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

இரவு நேரத்தில் வாகனத்தின் முன்விளக்கைப் போலப் பின்னால் உள்ள சாலையைப் பார்ப்பதற்குப் பிரகாசமான விளக்கு இல்லாததால் சாலைகளில் உள்ள ஆபத்துக்களைப் பார்க்க முடியாது. கண்ணுக்குப் புலப்படுபவை குறைவாக இருப்பதால் இரவு நேரத்தில் பின்னோக்கிச் செலுத்தக்கூடாது. மேலும் பின்னாலிருந்து வாகன ஓட்டுநர்களாலும், பின்னோக்கி வரும் வாகனத்தை அறிய முடியாது.

## 12. தவறாகச் சந்திப்பைக் கடந்து செல்லுதல்

சந்திப்புகளில் பொறுமையில்லாமல் கடக்கும்போதுதான் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. சாலை விபத்துக்களில் 25 சதவீத விபத்துக்கள் சாலைச் சந்திப்புகளில் தான் ஏற்படுகின்றன. அமெரிக்காவிலும், ஐரோப்பாவிலும் மூன்றில் ஒரு பாகம் விபத்துக்கள் சாலைச் சந்திப்புகளில் தான் ஏற்படுகின்றன.

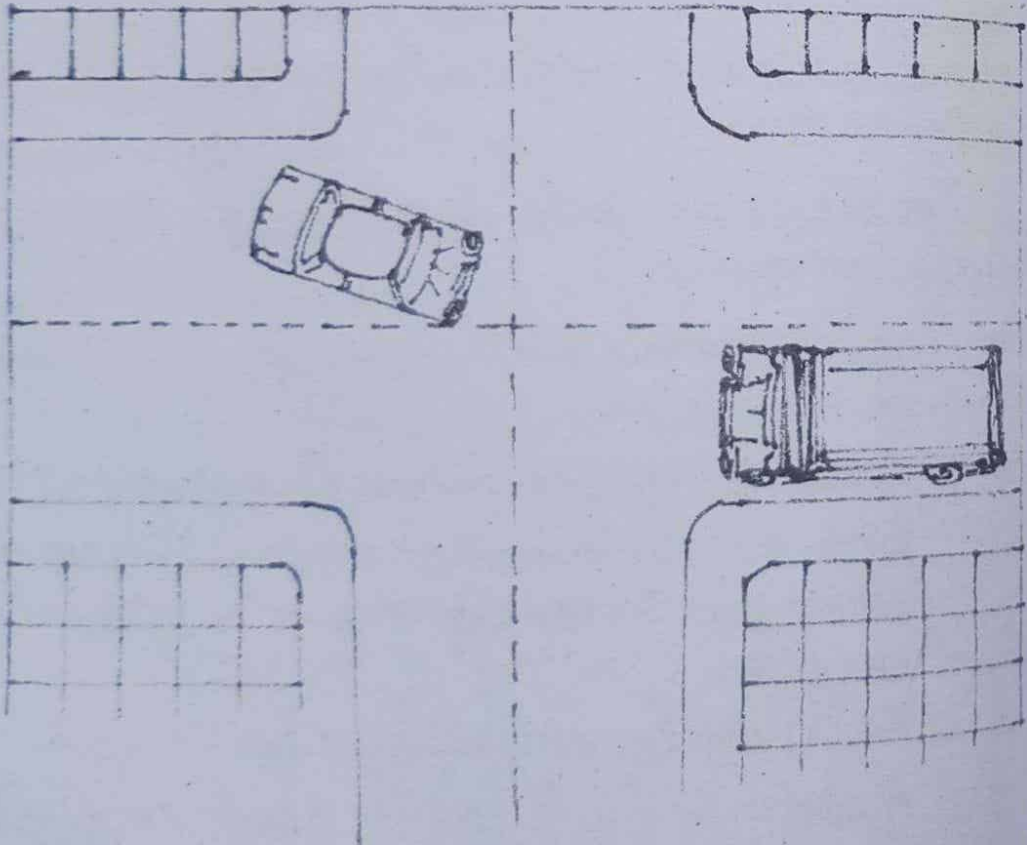
சாலைச் சந்திப்புகள் என்பது இரண்டு சாலைகளோ அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட சாலைகளோ சந்திக்கும் இடம். இது மிகவும் ஆபத்தான பகுதி. ஏனென்றால் பார்வைத் தூரம் குறைவாக இருப்பதால் மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. பாதசாரிகள், இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர், சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களின் குறுக்கீடுகள் அதிகமாக இருக்கும்.

சந்திப்புகளில் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான முக்கிய காரணங்கள்

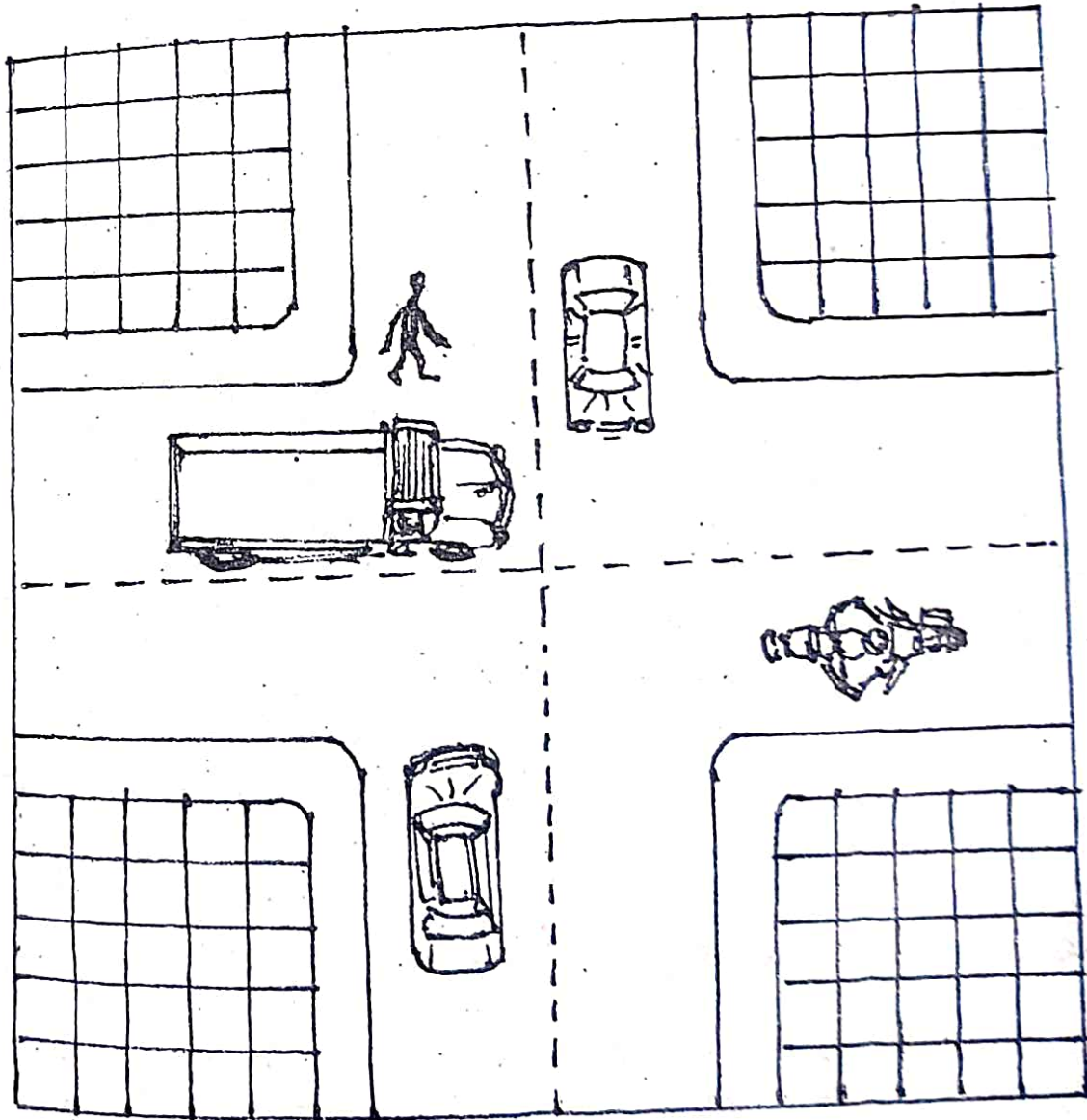
1. சந்திப்புகளில் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் கடக்க முயலுதல்.
2. வேகத்தைக் குறைக்காமல் கடக்க முயலுதல்.
3. மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும் வேகத்தையும் தவறாகக் கவனித்து கடக்க முயலுதல்.
4. சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது கடந்து செல்லுதல்
5. நிறுத்தும் கோட்டின் அருகே நிறுத்தாமல் தவறான இடத்தில் நிறுத்துதல்.

6. சமிக்ஞை செய்யாமல் அல்லது தவறான சமிக்ஞை செய்து திரும்புதல்
7. சந்திப்புக்களில் முந்துதல்
8. பாதசாரிகள் கடந்து செல்லும்போது கடக்க முயலுதல்.

சந்திப்புக்களில் வாகன விபத்துக்கள் 1. எதிரே வாகனம் வரும்போது. வலதுபுறம் திரும்ப முயலுதல் 2. இடதுபுறத்திலிருந்தும். வலது புறத்திலிருந்தும் வாகனம் வந்து கொண்டிருக்கும்போது நேராகச் செல்ல முயலுதல் 3. இடதுபுறத்திலிருந்து வரும் வாகனம் இடதுபுறமாகவோ வலதுபுறமாகவோ திரும்ப முயலும்போது 4. வலதுபுறத்திலிருந்து வரும் வாகனம் வலதுபுறமாக அல்லது இடதுபுறமாகவோ திரும்பும் போது 5. சந்திப்புக்களில் உள்ள மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது ஏற்படுகின்றன.

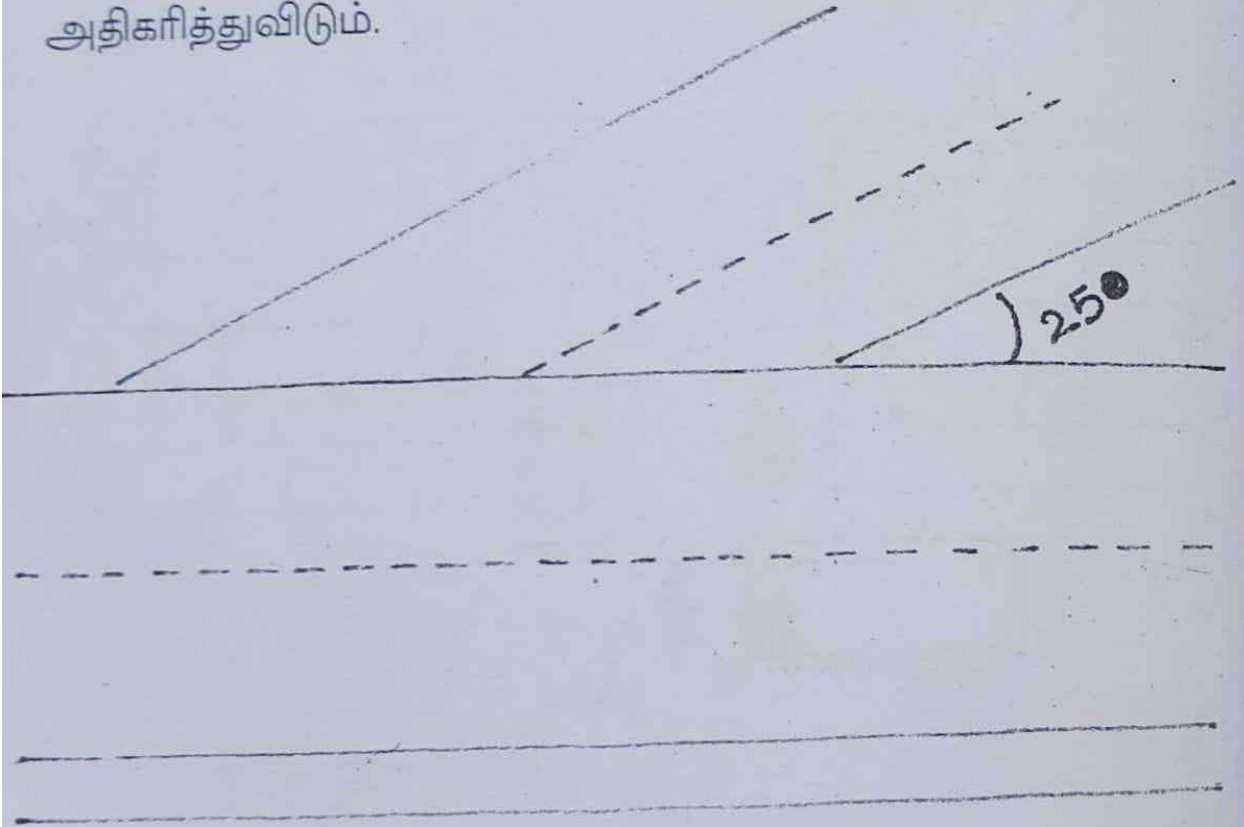


சந்திப்புக்களில் பாதுகாப்பாகக் கடப்பது 1. பார்வைத் தூரம்  
 2. சந்திப்புக்கள் ஒன்றை ஒன்று சந்திக்கும் கோணம்  
 3. சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்துக்கள், அவற்றின்  
 வேகம் மற்றும் செல்லும் திசைகள் 4. வாகனங்களின் வகைகள்  
 (கார், கனரக வாகனம், ஸ்கூட்டர்) மற்றும் சந்திப்புக்களில்  
 போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள் (விளக்குகள், போக்குவரத்துக்  
 காவலர்கள்) பொறுத்திருக்கும். போக்குவரத்துக் காவலர்கள்  
 இல்லாத பகுதியில் அடிக்கடி சாலை விதிகள் மீறப்படுவதால்  
 அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.





சந்திப்புக்களில் ஏற்படும் வாகன விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை வாகனத்தின் வேகம் மற்றும் அவை செல்லும் திசைகள் (Direction) சந்திப்புக்களில் வடிவமைப்பு (கோணம், பார்வைத் தூரம், சாலையின் மேற்பரப்பின் நிலை) மற்றும் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள் (விளக்குகள், காவலர்கள்) ஆகியவற்றைப் பொறுத்திருக்கிறது. சாலைகளின் ஒன்றையொன்று சந்திக்கும் கோணம்  $25^\circ$  ஐ விட குறைவாக இருந்தால், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்துவிடும்.



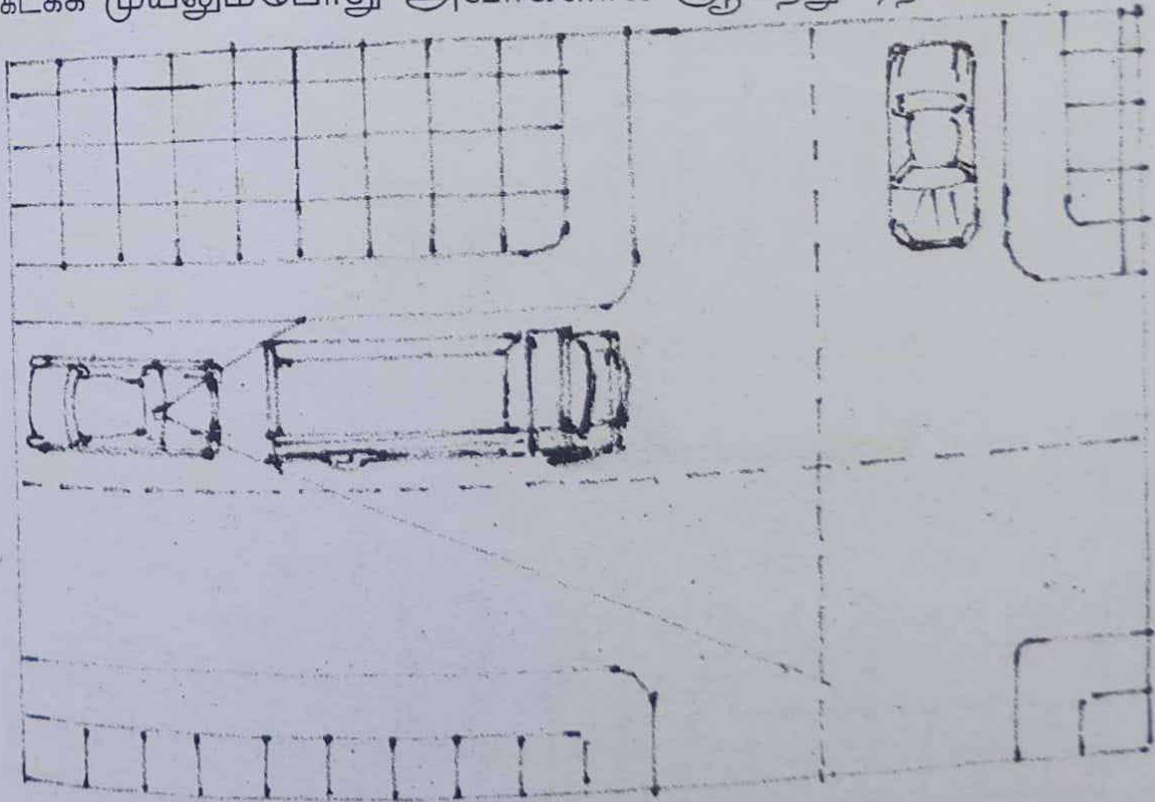
### 1. காத்திருக்கப் பொறுமையில்லாமல் கடப்பது

சந்திப்புக்களில் இடது அல்லது வலதுபுறத்திலிருந்து வாகனங்கள் வருவதைப் பார்த்தும் காத்திருக்கப் பொறுமையின்றிக் கடக்க முயலும்போது அந்த வாகனங்களுடன் மோத

நேரிடலாம். ஏனென்றால் இவரைப்போல் மற்றொரு பொறுமையில்லாத வாகன ஓட்டுநர் சந்திப்பைக் கடக்க முயலலாம். மேலும் இந்தப் பொறுமையில்லாத ஓட்டுநர்களால் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்கள், பாதசாரிகள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள் ஆபத்தில் மாட்டிக் கொள்ள நேரிடலாம்.

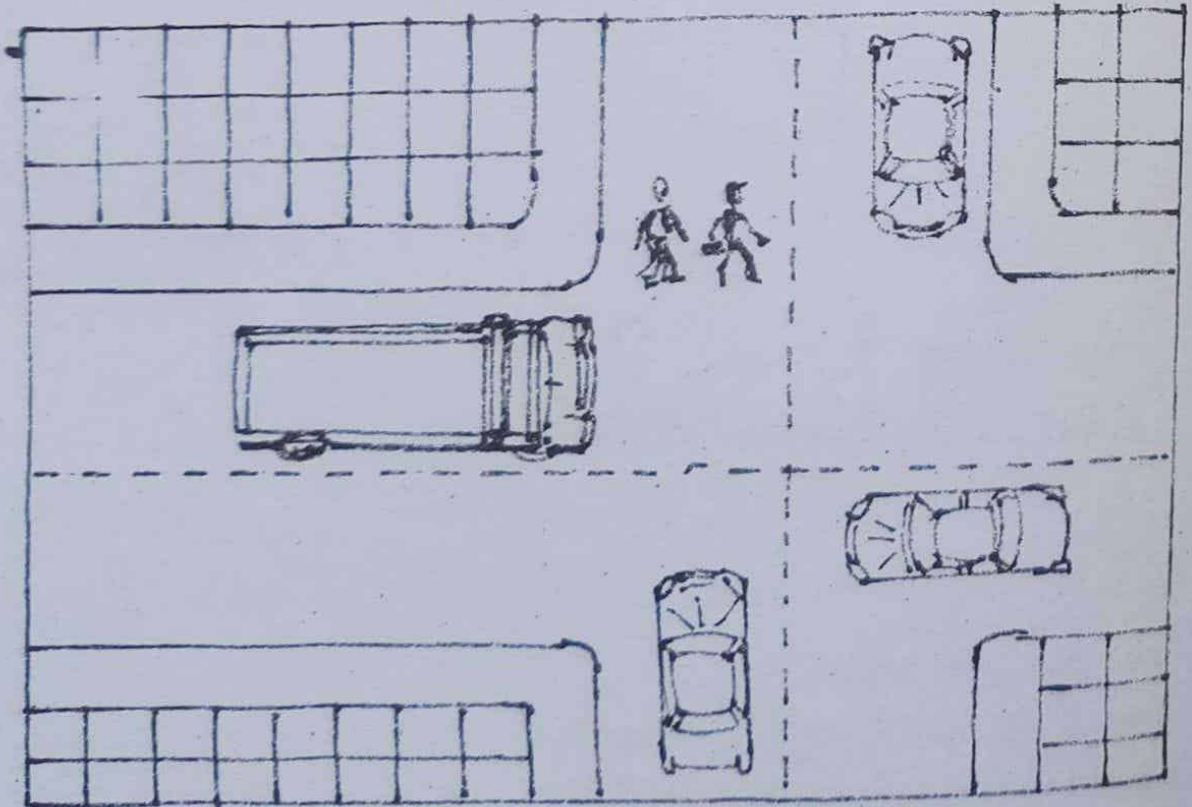
## 2. மற்ற வாகனத்தைப் பின்தொடர்ந்து சென்று சந்திப்பைக் கடக்க முயலுதல்

சில ஓட்டுநர்கள் மற்ற வாகனங்களைப் பின்தொடர்ந்து சென்று சந்திப்பைக் கடப்பது பாதுகாப்பானது என்று நினைக்கின்றனர். முன்னால் செல்லும் வாகனம், பார்வைத் தூரத்தைக் குறைத்துவிடுவதால், மற்ற பக்கங்களிலிருந்து சந்திப்பைக் கடக்க முயலும் வாகனங்களையும், சாலையைக் கடக்க முயலும் பாதசாரிகளையும் பார்க்க இயலாது. மேலும் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களால் பின்தொடர்ந்து வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க முடியாது. பின்தொடர்ந்து சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது அவர்களால் ஆபத்து ஏற்படலாம்.



### 3. சந்திப்புகளில் வேகமாகக் கடப்பது

சில ஓட்டுநர்கள் சந்திப்பு நெருங்குவதைப் பார்த்தும் வேகத்தைக் குறைக்க முயலுவதில்லை. வேகமாகக் கடந்து செல்வதையே விரும்புகின்றனர். அவசரத்தில் நிர்ப்பந்தத்தில் வாகன ஓட்டுநர்கள் இந்தத் தவறைச் செய்கின்றனர். தங்கள் வாகனத்தைப் பார்த்து மற்றவர்கள் நிறுத்துவார் அல்லது வேகமாகச் செல்வதால் சந்திப்பைச் சீக்கிரமாகக் கடந்து விடலாம் என்று அசட்டுத் துணிச்சலில் கடக்க முயல்வார்கள். ஆனால் அதிர்ஷ்டம் எப்போதும் அவர்களைக் காப்பாற்றாது. என்றாவது ஒருநாள் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்வார்கள். போக்குவரத்தைப் பற்றிக் கவலைப்படாமல் வேகமாகச் சந்திப்பைக் கடப்பது கண்களைக் கட்டிக்கொண்டு சாலையைக் கடப்பதற்குச் சமம். வேகமாகச் செல்லும்போது மற்றொரு வாகனம் சந்திப்பைக் கடக்க முயன்றால், வாகனத்தை அதன்மீது மோதாமல் நிறுத்த முடியாது.



#### 4. போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் கடக்க முயல்வது

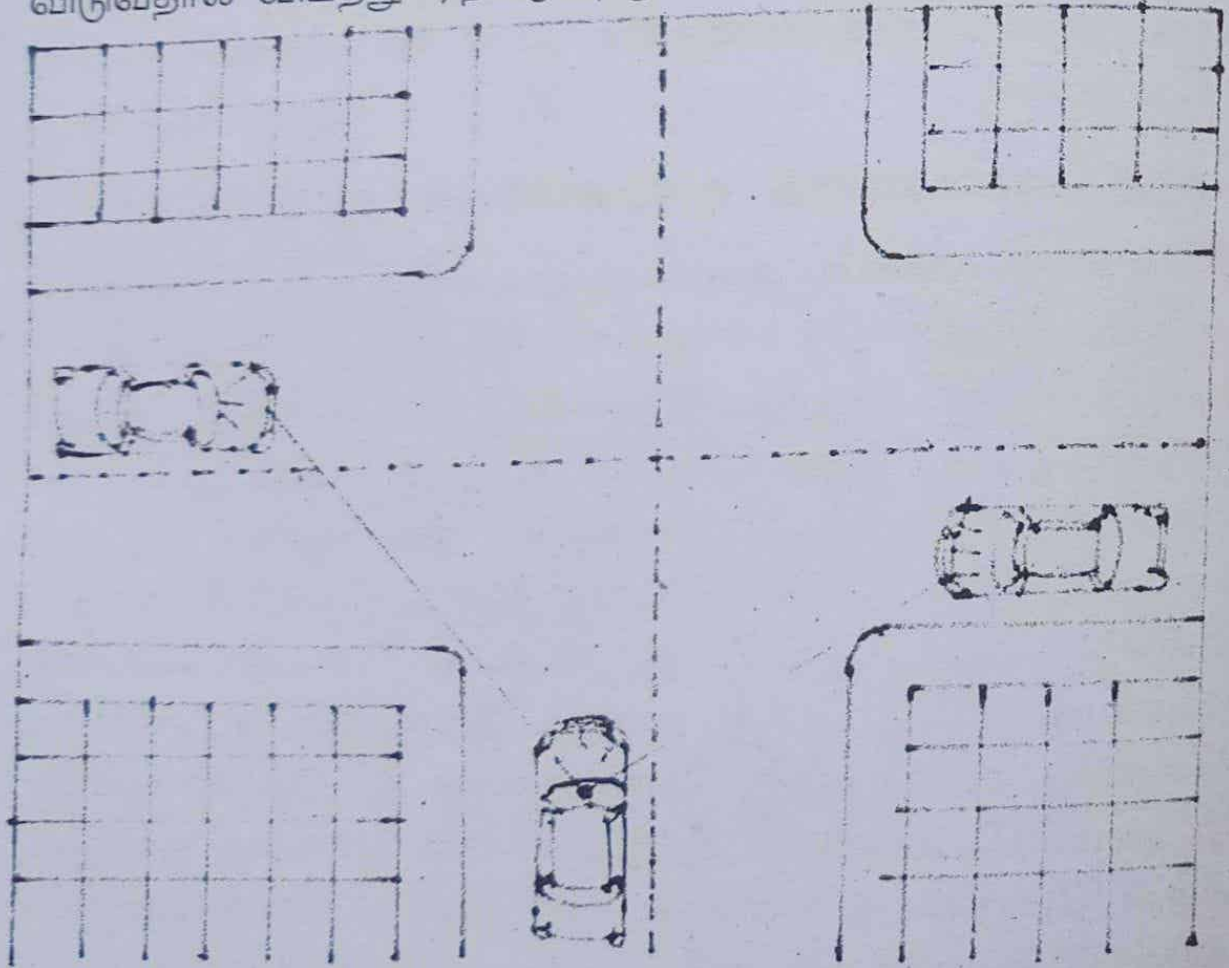
எப்போதும் சந்திப்புக்களில் வாகனத்தை நிறுத்தி, சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தையெல்லாம் கவனித்துக் கடப்பதுதான் பாதுகாப்பானது. பார்வைத் தூரம் குறைவு என்பதால், மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க முடியாது. பாதசாரிகள், சைக்கிள், இரண்டு சக்கர வாகனங்களின் குறுக்கீடுகள் எதிர்பாராதவிதமாக இருக்கும். இதையெல்லாம் அலட்சியப்படுத்தி வாகனத்தைச் சந்திப்பில் நிறுத்தாமல், கடக்க முயன்றால் மற்ற வாகனங்களுடனோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் மீதோ மோத நேரிடும். பிரதான சாலையில் செல்லும் வாகனங்கள் தங்களுக்குத்தான் முதல் உரிமை உள்ளது என்று சாலையிலிருந்து வரும் மற்ற வாகனங்களை அலட்சியப்படுத்திக் கடந்து செல்வார்கள்.

#### 5. சந்திப்புக்களைத் தாமதமாகக் கவனித்தல்

விரக்தி, களைப்பு, குடிபோதை, மனதில் மற்ற நினைவுகள் ஆக்கிரமித்துக் கொள்ளுதல் போன்றவற்றால் சிலர் சந்திப்புக்கள் நெருங்குவதைக் கவனிக்கத் தவறி விடுகின்றனர். இவர்கள் வேகமாகச் சந்திப்புக்களில் நுழையும்போது மற்ற வாகனங்களால் இவர்களுக்கு ஆபத்து ஏற்படும். மற்ற வாகனங்களை இடை வெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து வரும்போது, போட்டி போட்டுக்கொண்டு வேகமாக ஓட்டும்போது, மற்றும் மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் சந்திப்புக்கள் நெருங்குவதை ஓட்டுநரால் பார்க்க இயலாமல் போய்விடும். சந்திப்புக்களில் வேகமாக நுழைந்த பிறகு மோதலைத் தவிர்க்க தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தினால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்து விடும்.

## 6. மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும் வேகத்தையும் தவறாகக் கணித்தல்

மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும் வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்காமல் கடக்க முயலும்போது அவர்களின் கணிப்பு பொய்த்து அந்த வாகனத்துடன் மோத நேரிடுகிறது. இரவில் முன்விளக்கு வெளிச்சத்தைக் கொண்டு மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனத்தின் வேகத்தையும் தூரத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. கவனக் குறைவினாலோ, களைப்பினாலோ, பார்வைக் குறைபாடு காரணமாகவோ அல்லது அனுபவம் குறைவினாலோ மற்ற சாலைகளிலிருந்து வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும், வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்கத் தவறி விடுவதால் விபத்து ஏற்படுகிறது.

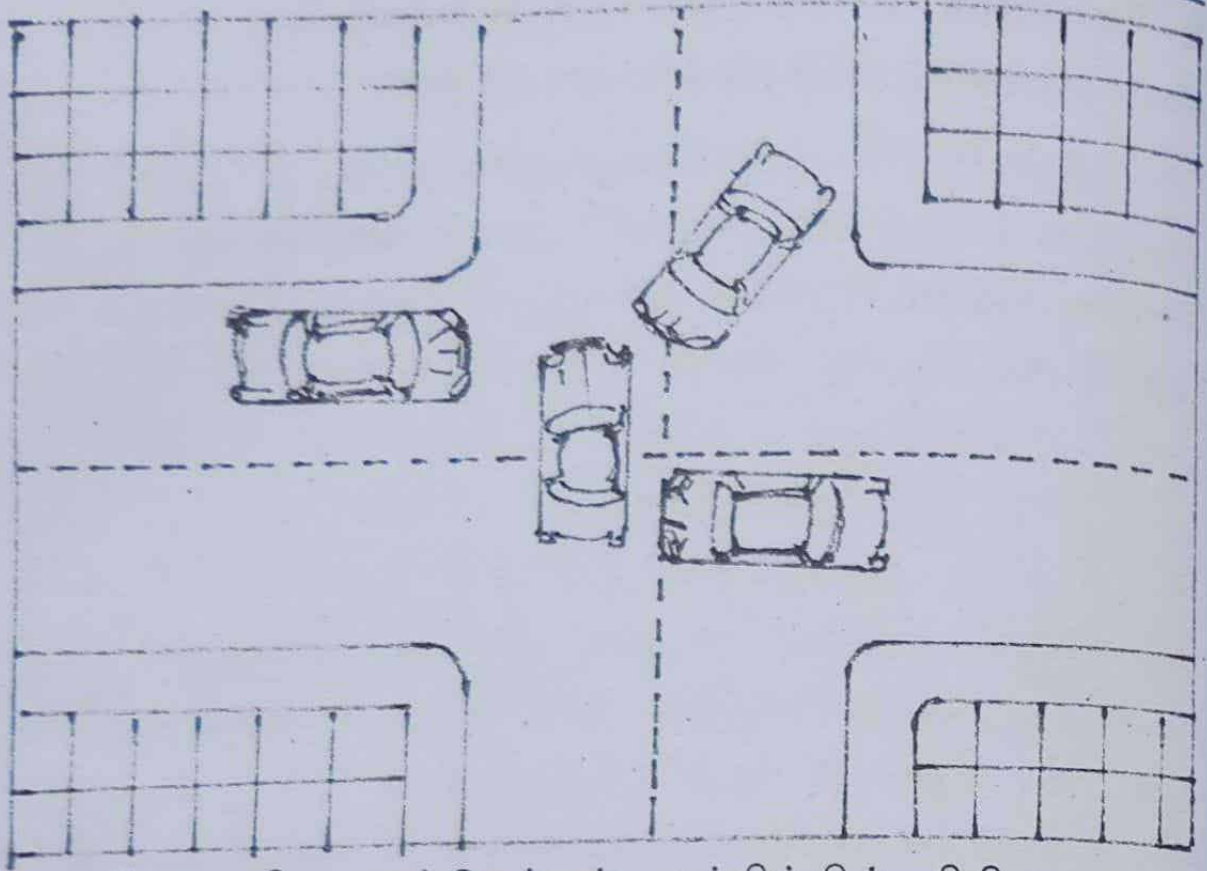


## 7. மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் சாலையைத் தவறாகக் கடத்தல்

மழை, பனி பெய்யும்போது, கண்ணுக்குப் புலப்படுபவை குறைவாக இருந்தால் மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாது. மழைத்தண்ணீர், பனி சாலைகளில் படிந்து சாலை வழக்கலாக மாறிவிடும். அதிக காற்று வீசும் போது சைக்கிள் ஓட்டுபவர் பேலன்ஸ் தவறி சந்திப்பில் விழுந்துவிடுவார்கள். சாலை வழுவழுப்பாக இருப்பதால் ஆபத்தைத் தவிர்க்க தடையைப் பயன்படுத்தினால் வாகனம் வழக்க நேரிடும். மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனத்தின் தூரத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. இதனால் சந்திப்புக்களைத் தவறாகக் கடந்தால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகரித்து விடும்.

## 8. முன்பாகவோ அல்லது தாமதமாகவோ பார்த்தல்

சந்திப்பைக் கடப்பதற்கு, சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தையெல்லாமும் பார்த்து கவனித்த பிறகே கடப்பது பாதுகாப்பானது. சில ஓட்டுநருக்கு, எங்கு வாகனத்தைச் செலுத்தி சந்திப்புக்களைப் பார்க்க வேண்டும் என்பது தெரிந்திருப்பதில்லை. சிலர் அவசரத்தில் சந்திப்பை அடைவதற்கு முன்பாகவோ தங்கள் பார்வைக்கு அகப்பட்ட பகுதிகளை மட்டும் பார்த்து வாகனத்தை நிறுத்தாமல் கடக்க முயலுகின்றனர். இவ்வாறு பார்க்கும்போது (முன்பாகவோ) அவர்கள் பார்வையிலிருந்து பல வாகனங்கள் தப்பிவிடலாம். அதனால் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது அந்த வாகனங்களால் விபத்து ஏற்படலாம்.



வேறு சில ஓட்டுநர்கள், சந்திப்பில் சிறிது தூரம் நுழைந்தபிறகுதான், சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தை ஆராய முற்படுவார்கள். இதனால் சில நேரங்களில் அவர்கள் ஆபத்தை மிக அருகில் சந்திக்க நேரிடுவதால், பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுக்க போதிய கால அவகாசம் கிடைக்காமல் போய்விடும்.

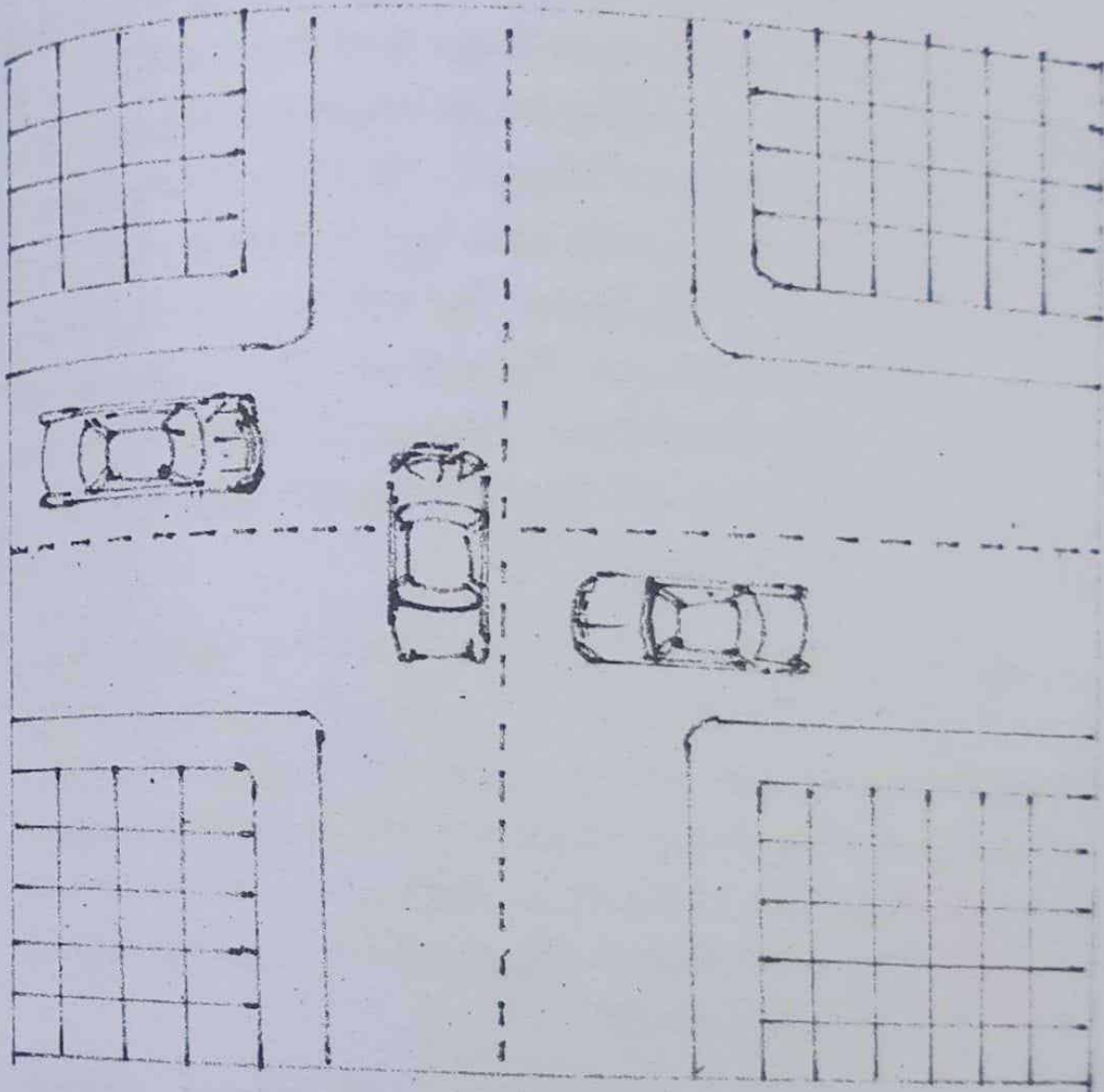
### 9. சந்திப்புக்களில் கடக்கும்போது பாதியிலே நிறுத்திவிடுவது

சில ஓட்டுநர்கள் சந்திப்புக்களில் நெருங்கும்வரை நேராகச் செல்வதா வலதுபுறம் அல்லது இடதுபுறம் திரும்ப வேண்டுமா என்பதைப் பற்றி எந்த முடிவும் எடுக்காமல் சந்திப்புக்களில் நுழைந்தபிறகுதான் அங்குள்ள வாகனங்கள் வருவதைப் பார்த்தோ அல்லது பயம் காரணமாகவோ சந்திப்புக்களின் பாதியில் வாகனத்தை நிறுத்திவிடுவார்கள். போக்குவரத்தைக்

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

161

கவனிக்காமல் சந்திப்பின் பாதியில் நிறுத்தும்போது சந்திப்பைக் கடக்க முயலும் மற்ற வாகனங்களால் ஆபத்து நேரிடும். சில நேரங்களில் ஆக்ஸிலேட்டருக்குப் போதிய அழுத்தம் கொடுக்காததால் பாதியிலே வாகனம் நிற்க நேரிடலாம்.



### சந்திப்புக்களைப் பாதுகாப்பாகக் கடத்தல்

சந்திப்புக்களில் எப்போதும் ஆபத்து நிறைந்திருப்பதால் வாகனத்தை நிறுத்தி பொறுமையாகக் காத்திருந்து மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வாகனங்கள் வரவில்லை என்பதை உறுதிசெய்த பிறகே கடக்க முயல்வதுதான் பாதுகாப்பானது.



பொறுமையாகச் சில வினாடிகள் காத்திருப்பதால் வாழ்க்கையில் பெரிதாக ஒன்றையும் இழக்கப் போவதில்லை. ஆனால் சிலர் பொறுமையில்லாமல் சந்திப்பைக் கடக்க முயன்று தங்கள் வாழ்க்கையையே இழந்துவிடுகின்றனர்.

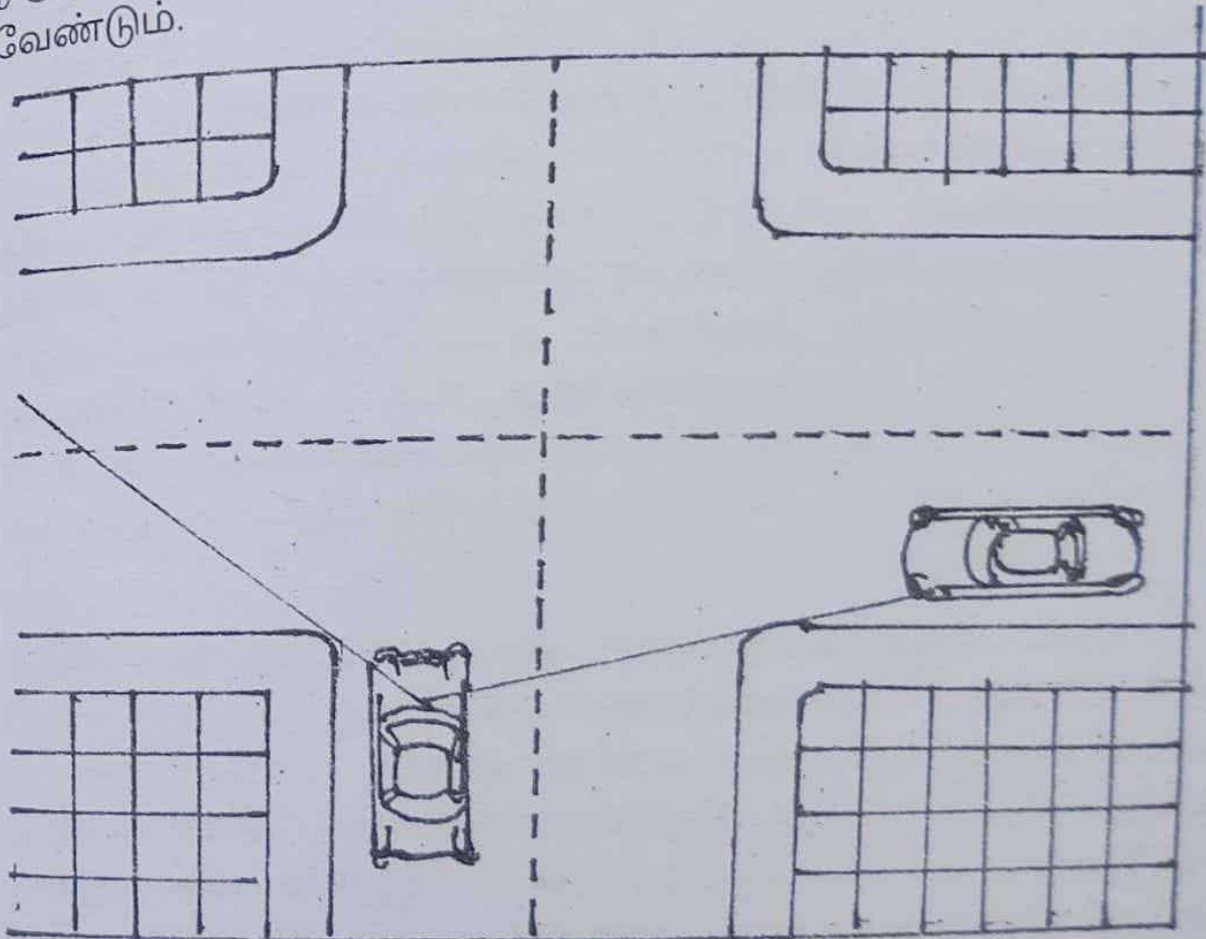
மற்ற வாகனங்களைப் பின்தொடர்ந்து சென்று சந்திப்பைக் கடக்க முயல்வது எப்போதும் ஆபத்தானது. ஏனென்றால் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தால் பார்வைக்கு மறைக்கப்பட்ட பகுதியிலிருந்து ஆபத்துக்கள் வரலாம். பெரிய வாகனங்களைப் பின்தொடர்ந்து செல்வது மிகவும் ஆபத்தானது. அதனால் வாகனத்தைச் சரியான இடத்தில் நிறுத்தி, முன்னால் சென்ற வாகனம் சந்திப்பைக் கடந்த பிறகுதான் போக்குவரத்தைக் கவனித்துக் கடக்க வேண்டும். பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் ஒலியெழுப்பி நிர்ப்பந்தப்படுத்தினாலும் அவசரப்பட்டு சந்திப்பைக் கடக்க முயலக்கூடாது.

சந்திப்பை நெருங்கும்போது உடனடியாக நிறுத்தக்கூடிய வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். சிலர் சந்திப்பில் நுழையும்வரை வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைப்பது இல்லை. இது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்குப் பயத்தை உண்டுபண்ணி தவறுகள் செய்யத் தூண்டிவிடும். எப்போதும் சந்திப்புக்களை நிதானமான வேகத்திலேயே சென்றால்தான் ஆபத்துக்கள் குறுக்கிடும்போது பாதுகாப்பாக நிறுத்த முடியும்.

எதிரே வரும் வாகனம் திரும்பப் போகிறதா அல்லது நேராகச் செல்லப் போகிறா என்பதை உறுதி செய்யாமல் கடக்க முயலக்கூடாது. அதுபோல நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள், கட்டிடங்கள், ஆக்கிரமிப்புக்கள், பார்வைத் தூரம் குறைந்த சந்திப்பு உள்ள இடங்களில் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்வதே பாதுகாப்பானது. ஏற்கெனவே பாதசாரிகள் கடந்து சென்று கொண்டிருந்தால் அவர்களைச் செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும்.

சந்திப்புக்களில் முன்னுரிமை எடுத்துக்கொண்டு கடக்க முயன்றால், மற்றொரு முன்னுரிமை எடுத்துக்கொள்பவரால் ஆபத்து ஏற்படும். சந்திப்புக்களைக் கடப்பதற்குக் குறைந்தது 4 வினாடி நேரமாவது தேவைப்படும். ஏதாவது குறுக்கீடுகள் ஏற்பட்டால் 8 வினாடிகள் தேவைப்படும்.

சந்திப்புக்களில் எந்த இடத்திலிருந்து மற்ற பக்கங்களில் உள்ள சாலைகள் முடிவதைப் பார்க்க வசதியாக இருக்குமோ அங்கு வாகனத்தை நிறுத்தி, சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனித்து சந்திப்பைக் கடக்க வேண்டும். பாதுகாப்பாகக் கடக்க முடியும் என்ற நிலையிருந்தால் மட்டுமே சந்திப்புக்களில் நுழைய வேண்டும். சந்திப்புக்களில் கடக்குமுன் மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வாகனங்கள் வருகின்றதா என்பதை ஒருமுறைக்கு இருமுறை பார்த்து உறுதி செய்து கொள்ள வேண்டும்.



நேராகச் செல்ல விரும்பினால் வேகத்தைக் குறைப்பதற்கான சமீக்களை செய்யவேண்டும். சந்திப்பைக் கடக்கும்போது மற்றவர்களுக்கு ஆபத்தோ அல்லது எந்த இடையூறும் ஏற்படக்கூடாது. சந்திப்பை நெருங்கும்போது முதலில் வலதுபுறம் பிறகு இடதுபுறம் மீண்டும் வலதுபுறம் பார்த்துக் கடக்க வேண்டும். வலதுபுறத்திலிருந்து வரும் வாகனம்தான் மிக அருகில் வருவதால், முதலில் வலதுபுறம் பார்க்கவேண்டும். அதற்குள் வாகனம் சந்திப்பை அடைந்துவிடுவதால், இடதுபுறமுள்ள சாலையில் உள்ள போக்குவரத்தை முழுவதும் பார்க்க முடியும். மீண்டும் வலதுபுறம் பார்க்கும்போது ஏதாவது வாகனம் அருகில் நெருங்கிவிட்டதா என்பதை அறியமுடியும். ஏதாவது ஆபத்துக்கள் ஏற்படலாம் என்ற சந்தேகம் ஏற்பட்டால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்திவிட வேண்டும்.

மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் சந்திப்புக்களைக் கடந்து செல்வதற்கு மிகவும் அவசரப்படக்கூடாது. எப்போதும் விழிப்புடன் வாகனத்தைச் செலுத்தினால் சந்திப்புக்கள் நெருங்குவதைப் போதிய தூரத்தில் கவனிக்கமுடியும். மற்ற சாலைகளிலிருந்து வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும் வேகத்தையும் சரியாகக் கணித்துப் பாதுகாப்பாகக் கடக்கமுடியும் என்ற நிலைமையிருந்தால் மட்டுமே கடக்க முயல வேண்டும். மோசமான தட்பவெப்பநிலை மற்றும் இரவில் மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும் வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாததால் வாகனத்தை நிறுத்தி அவை கடந்துசென்ற பிறகே சந்திப்பைக் கடக்க வேண்டும்.

சந்திப்புக்கள் மூன்று வகைப்படும். 1. கட்டுப்பாடு இல்லாத சந்திப்புக்கள் 2. போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு உள்ள பகுதி (விளக்குகள், காவலர் உள்ள பகுதி) 3. குறைவான கட்டுப்பாடுள்ள பகுதி (Partially controlled). போக்குவரத்து கட்டுப்பாடுள்ள விளக்குகள் உள்ள பகுதியில் விளக்குகள், மற்றும் போக்குவரத்துக் காவலர் மூலம் போக்குவரத்து

கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது. அதனால் இங்கு விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை மற்ற சந்திப்புக்களை விட குறைவு. சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது கண்டிப்பாக நின்று செல்ல வேண்டும். மஞ்சள் விளக்கு எரியும்போது, நிறுத்தும் கோட்டைத் தாண்டிய வாகனங்கள் மட்டுமே சந்திப்பைக் கடந்து செல்ல வேண்டும். மற்ற வாகனங்கள் பின்னால் வரும் போக்குவரத்தைக் கவனித்து, நிறுத்தும் கோட்டின் அருகே நிறுத்த வேண்டும். குறைவாகக் கட்டுப்படுத்தப்பட்ட (Partially controlled) பகுதிகளில் மஞ்சள் விளக்கு அணைந்து அணைந்து எரிந்தால், போக்குவரத்தைக் கவனித்து கவனமாகக் கடக்க வேண்டும். சிவப்பு விளக்கு அணைந்து அணைந்து எரிந்தால் வாகனத்தை நிறுத்தி பிறகு கவனமாகக் கடக்க வேண்டும். போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு இல்லாத பகுதியில் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகம் என்பதால் கவனமாக அதிக எச்சரிக்கையுடன் கடக்க வேண்டும். ஏதாவது சந்தேகம் ஏற்பட்டால் கடக்க முயலக்கூடாது.

சந்திப்புக்களைக் கடப்பதற்கு ஆக்ஸிலேட்டருக்குப் போதிய அழுத்தம் கொடுக்க வேண்டும். எந்தக் காரணம் கொண்டும் எஞ்சின் நின்று விடக்கூடாது. சந்திப்புக்களில் போக்குவரத்து நெருக்கம் ஏற்படும்போது, சம்பந்தமில்லாத ஒருவர் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்த ஆரம்பித்துவிடுவார். அவர் கடந்து செல்ல அனுமதி கொடுத்தாலும், சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் கடக்க முயலக்கூடாது.

சந்திப்பை நெருங்கும்போது ஆக்ஸிலேட்டர் பெடல் மீதிருந்த காலை எடுத்து பிரேக் பெடல் மீது காலை வைத்து வாகனத்தை நிறுத்தத் தயாராக இருக்கவேண்டும். சந்திப்பை நெருங்கும்போது, சந்திப்புக்களில் ஏற்கனவே உள்ள வாகனங்கள் கடந்து செல்லும்வரை காத்திருக்க வேண்டும். சந்திப்பை நெருங்கும்போது போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு விளக்கு இல்லாப் பகுதியில் வலதுபுறத்திலிருந்து வாகனம் முதலில் செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும்.

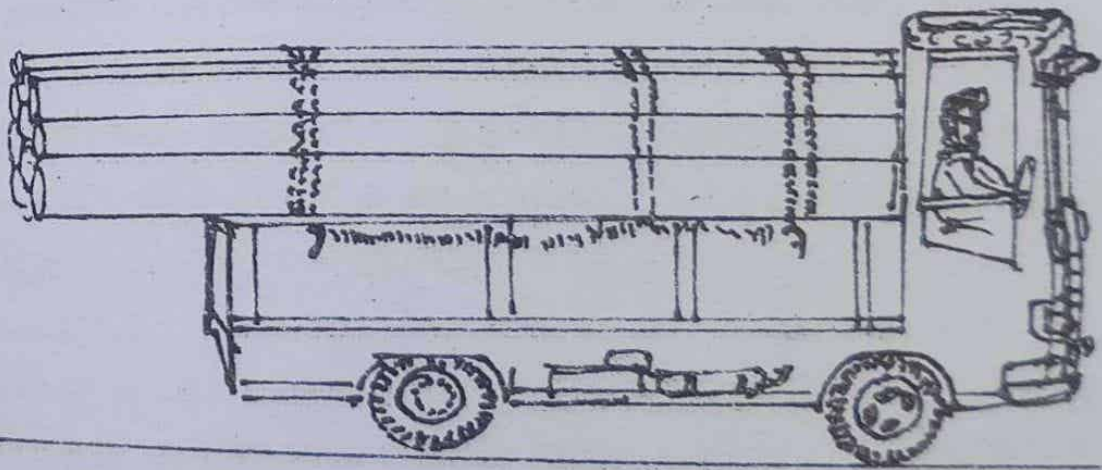
## 13. வாகனத்தில் தவறாகச் சுமையேற்றுதல்

வாகனத்தில் சுமைகள் ஒழுங்கற்ற முறையில் ஏற்றினால் வாகனத்தின் நிலையான தன்மை (Stable condition) குறைந்து, திருப்பங்களில் அதன் கவிழும் தன்மை அதிகரித்துவிடும். அதிக எடையுள்ள பொருள்கள், அதிக பயணிகள் மற்றும் பின்புறம் ஏற்றப்பட்ட சுமைகள், வாகனம் திருப்புவதை, நிறுத்துவதை, வேகத்தை அதிகரிப்பதைப் பாதிக்கின்றது. தவறாக ஏற்றப்பட்ட சுமைகள், ஸ்டிரியங்கைத் திருப்புவதைப் பாதிப்பதால், அதிக வளைவுகளில் வேண்டிய அளவு திருப்ப முடியாத நிலைமை ஏற்படலாம்.

அதிக சுமையேற்றும் (Over loading) ஓட்டுநருக்குச் சிரமத்தைக் கொடுப்பது மட்டுமல்லாமல் பல பாதிப்புக்களை ஏற்படுத்தும். உதாரணம், 1. சாலைகளின் மேற்பரப்பைப் பாதிக்கும், 2. டயர்களின் தேய்மானத்தை அதிகரிக்கும். 3. தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தினால் முன் டயர்கள் வெடிக்க நேரிடும். 4. வழுக்கும் அபாயத்தை அதிகரிக்கும். 5. மோதல்கள் ஏற்படும்போது அதிக உயிர்ச் சேதமும், பொருட்சேதமும் ஏற்படும். 6. வாகனத்தின் நிறுத்தும் தூரம் அதிகரிக்கும். 7. வாகனம் செல்வதற்கு வாகனத்தின் என்ஜின் அதிகமாக உழைக்கவேண்டி இருக்கும். 8. கவனமின்றி பெரிய ரோடு தடைகள், பள்ளங்கள், குழிகள் மீது ஏறி இறங்கினால் பட்டைகள், போல்டுகள் உடையநேரிடும். 9. முன்விளக்குகளின் குவியும் தூரம் (Focus) பாதிக்கும்.

அதிக சுமையேற்றிய வாகனம், அதிக வேகமாகச் செல்லும் மற்ற வாகனங்களை முந்துவதற்கு அதிக தூரமும், நேரமும் தேவைப்படும். இதனால் தவறான பக்கத்தில் அதிக நேரம் இருக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுவதால், எதிரே வரும் வாகனங்களால் ஆபத்து ஏற்படலாம். மேலும் நிறுத்தும் தூரம் அதிகரித்து விடுவதால், முந்தும்போது, இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும்போது ஏதாவது காரணத்தினால் நிறுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டால், வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாது.

வாகனத்திலிருந்து வெளிப்புறம் நீட்டிக் கொண்டிருக்கும் கட்டைகள், கம்புகள், கம்பிகள், குழாய்கள் பின்னால் வருபவர்களுக்கு ஆபத்தை விளைவித்துவிடும். ஏற்றப்பட்ட சுமைகள் சரியான முறையில் நன்றாகக் கட்டப்படாவிட்டால், வாகனம் செல்லும்போது அவை கவிழ்ந்து மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களைப் பதம் பார்த்து விடும்.



## 1. ஒழுங்கற்ற முறையில் சுமையேற்றுதல்

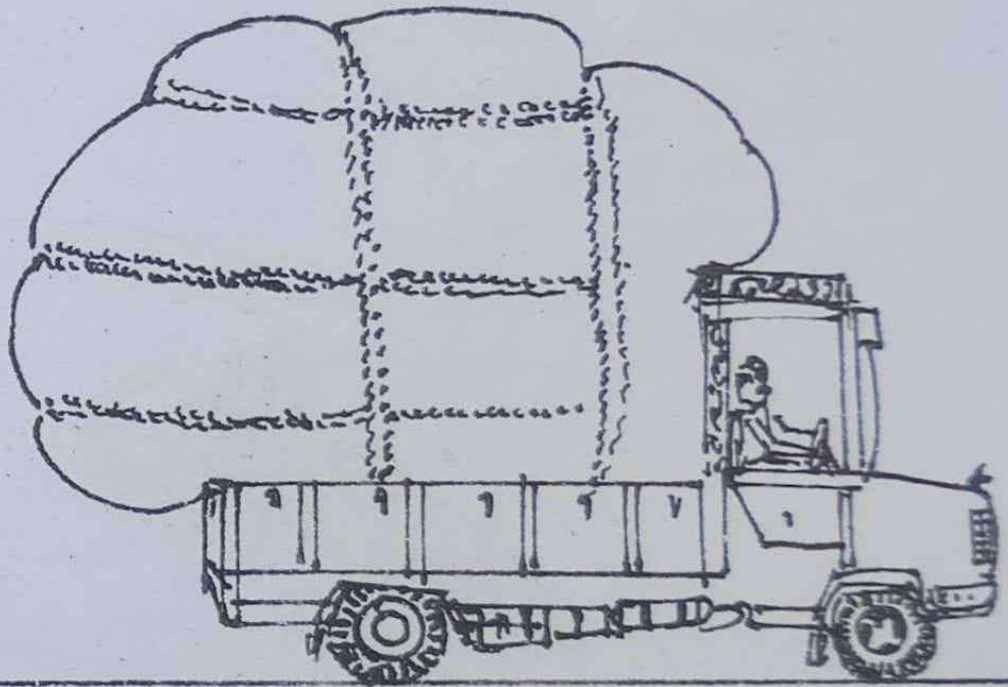
ஒழுங்கற்ற முறையில் ஏற்றப்பட்ட சுமைகள் நான்கு சக்கரங்களிலுள்ள சாலை - டயர் பிடிமானத்தின் அளவைப் பாதிக்கும். ஒவ்வொரு டயர்களின் பிடிமானத்தின் அளவு ஒன்றுக்கொன்று அதிக வித்தியாசப்படுவதால் வாகனம் செல்லும்போது வழுக்கும் அபாயம் அதிகரிக்கும். பின்புறங்களில் அதிக சுமைகளை ஏற்றிக் கொண்டு வாகனம் செல்லும்போது தடையைப் பயன்படுத்தினால் அவைகள் முன்புறமாக நகர்ந்து, முன்சக்கரங்கள் சுமக்கும் சுமைகளின் அளவை அதிகரித்துவிடும். இதனால் முன் சக்கரங்களில் பிடிப்பு (Wheel lock) ஏற்பட்டு சுழல மறுக்கும். அதே நேரத்தில் பின் சக்கரங்களில் சுமக்கும் எடையின் அளவு குறைந்துவிடுவதால் அதன் சாலை - டயர் பிடிமானம் குறைந்து அவைகள் பக்கவாட்டில் வழுக்க ஆரம்பித்து விடும். இதனுடன் உந்து சக்தியும் சேர்ந்துகொண்டு, மேலும் மோசமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும். முன்புறமாக அதிக சுமையேற்றினால் பின்புறம் சக்கரங்களில் பிடிமானம் குறைந்து வழுக்க ஆரம்பிக்கும்.

வலதுபுறம் அல்லது இடதுபுறம் அதிக சுமையேற்றும் போது அந்தப் பக்கங்களில் உள்ள சக்கரங்களில் சாலை - டயர் பிடிமானம் அதிகரிக்கும். மற்ற சக்கரங்களில் சாலை - டயர் பிடிமானம் குறைந்துவிடுகிறது. மேலும் புவிஈர்ப்பு மையமும் மாறுபடுவதால் திருப்பங்களில் வேகமாகச் செல்லும்போது வாகனம் எளிதாகக் கவிழ்ந்துவிடுகிறது. அதிக கனமான இயந்திரங்கள், டிரான்ஸ்பார்மர்கள், இரும்புச் சாமான்கள் போன்றவற்றைச் சரியான முறையில் ஏற்றப்படாவிட்டால், எதிரே வரும் வாகனங்களுக்கு ஒதுங்கி வழிவிட ஓரமாக ஒதுங்கினால் கூட வாகனம் கவிழ்ந்து விடும்.

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

169

2. எடை குறைவான பொருட்களை அதிக அளவு ஏற்றுதல்

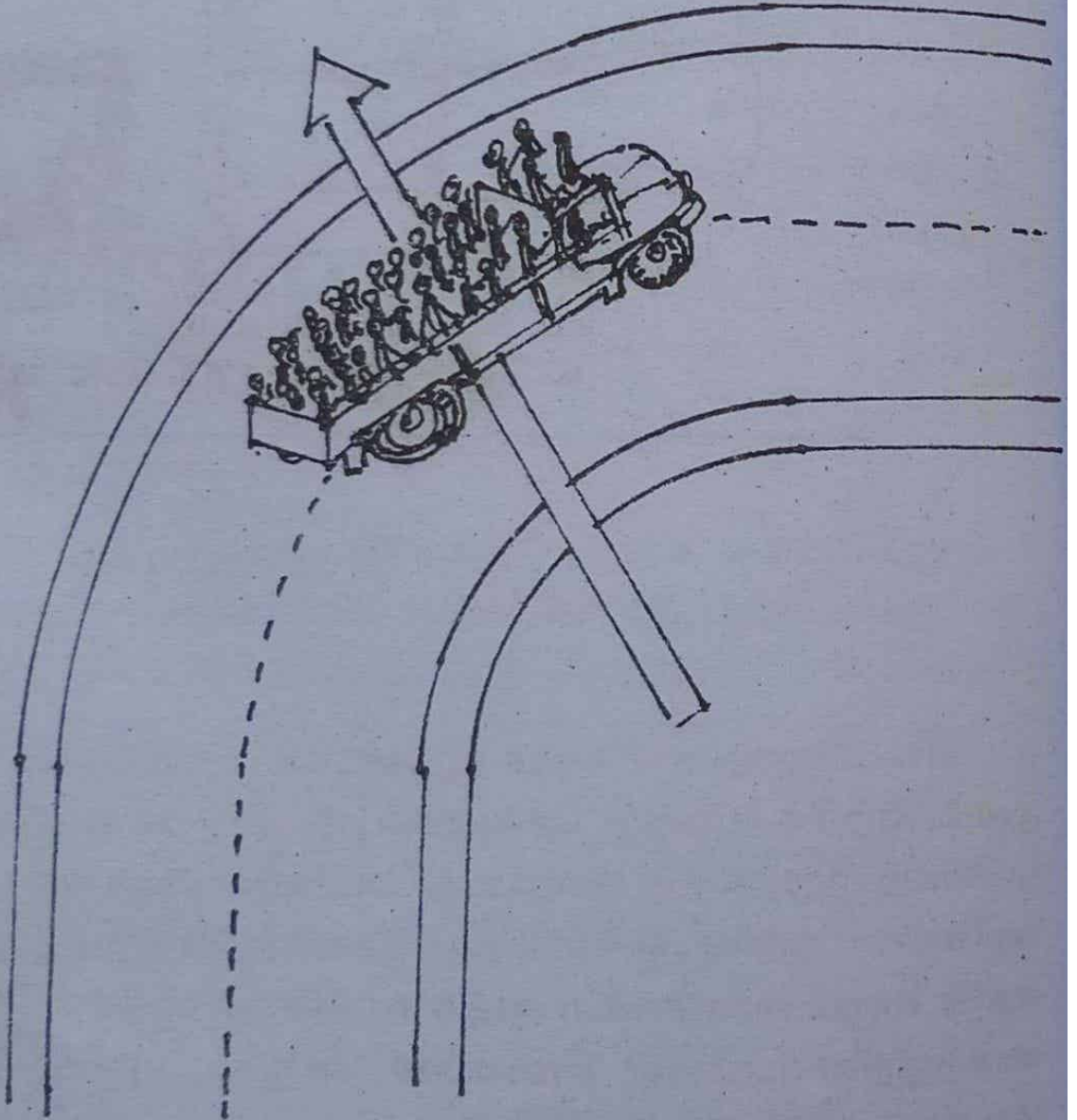


எடை குறைவான பஞ்சு மூட்டைகள், வைக்கோல் அதிக அளவு ஏற்றிக்கொண்டு செல்லும்போது மற்ற வாகனங்களின் பார்வைத் தூரத்தைக் குறைப்பது மட்டுமல்லாமல் சாலையை கணிசமான அளவு ஆக்கிரமித்துக்கொண்டு செல்லும். இதனால் எதிரே வரும் வாகனங்கள் அதிக சிரமத்தைச் சந்திக்க நேரிடும். வாகனத்தின் டயர்கள் சாலையின் தொடும் அளவு மிகவும் குறைவு என்பதாலும், புவிஈர்ப்பு மையமும் மாறுவதாலும்,



அதிக காற்று வீசும் இடங்களில் செல்லும்போது வேகமாக வீசும் காற்று, இந்த வாகனங்களை எளிதாக உருட்டித் தள்ளிவிடுகின்றன. இந்த சமைகள் மிகவும் உயரமாக இருந்தால், சாலையின் குறுக்கே செல்லும் குறைந்த அழுத்த மின்சாரக் கம்பிகளில் உராய்ந்து தீப்பிடிக்க நேரிடலாம்.

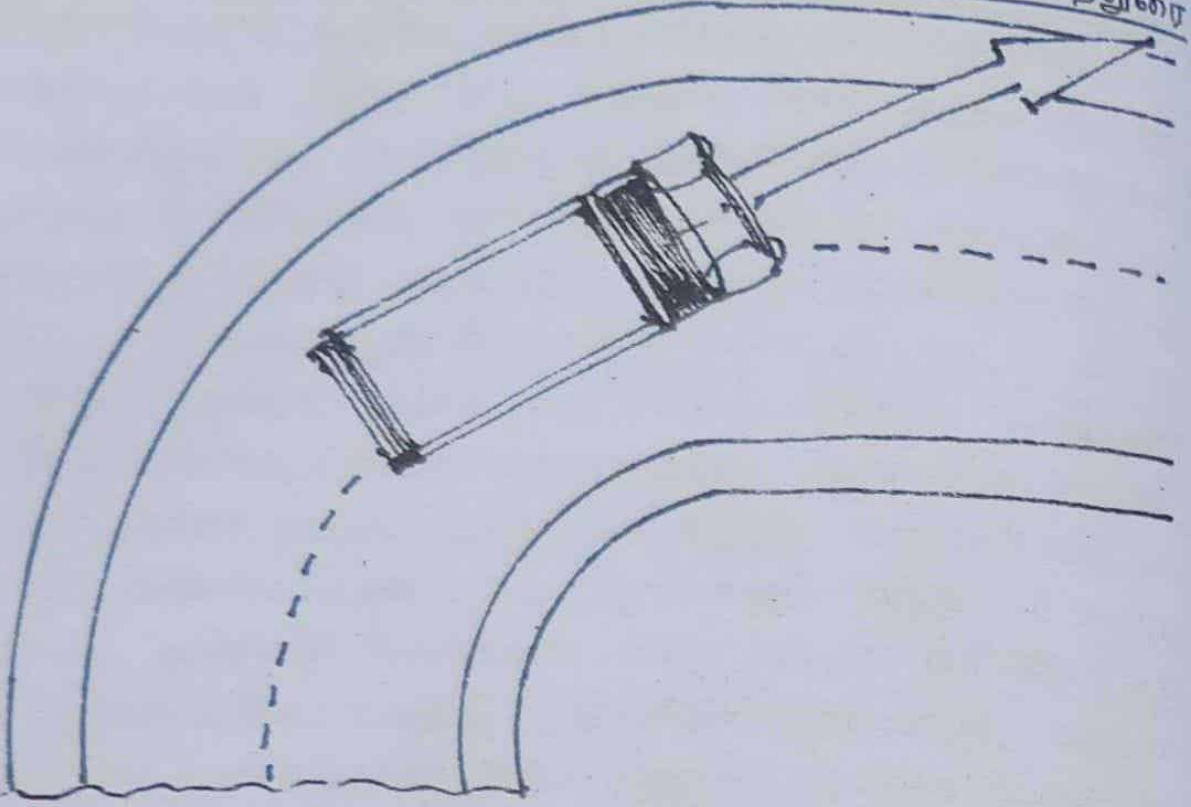
### 3. அதிக ஆட்கள், பயணிகள் ஏற்றிக்கொண்டு செல்லுதல்



ஊர்வலங்கள், போராட்டங்கள் மற்றும் கூட்டங்களுக்கு அதிக ஆட்களை ஏற்றிக் கொண்டு திருப்பங்கள், வளைவுகளில் வேகமாகத் திரும்பினால் ஆட்களெல்லாம் ஒருபுறமாகச் சாய்வார்கள். இதனால் வாகனத்தின் முன்புற முள்ள வெளிப்புற டயருக்கு அதிக எடை மாற்றப்பட்டு அதன் சாலை - டயர் பிடிமானம் அதிகரிக்கின்றது. ஏதாவது ஆபத்து (Hazards) குறுக்கீட்டினால் தடையைப் பயன்படுத்தினால் மேலும் அதிக எடை முன்புறமுள்ள வெளிப்புறச் சக்கரத்திற்கு மாற்றப்படுவதால் அந்தச் சக்கரத்தில் பிடிப்பு (Wheel Lock) ஏற்பட்டு, சுழல மறுக்கிறது. மற்ற சக்கரங்களில் எடை குறைவினால் சாலை டயர் பிடிமானம் குறைந்து அவை வழக்க ஆரம்பித்துவிடுகின்றது. இந்தப் பாதிப்புக்களுடன் பக்கவாட்டு சக்தியும் சேர்ந்துகொண்டு வாகனத்தைக் கவிழ்த்து, அதிக உயிர்ச் சேதத்தையும், பொருட் சேதத்தையும் ஏற்படுத்திவிடுகின்றன. இதைப்போலவே பேருந்துகளிலும் அதிக பயணிகளைச் சுமையேற்றிக்கொண்டு திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்பினால் பேருந்து கவிழ்ந்து விடுகிறது.

#### 4. அதிக சுமையேற்றதல்

வாகனத்தின் எடையும் வேகமும் அதிகரிக்கும்போது அதன் உந்துசக்தியின் அளவும் அதிகரித்துவிடுகிறது. இதனால் திருப்பங்களில் வேகமாக நுழையும்போது, ஸ்டிரியங்கைத் திருப்பினால், அதிக உந்து சக்தி வாகனத்தைத் திருப்பவிடாமல் தடுத்து, நேராக இழுத்துச் சென்று திருப்பத்தில் வாகனத்தைக் கவிழ்த்துவிடும். வாகனத்தின் தடையின் திறனை வாகனத்தின் எடைக்கேற்ப (Capacity) வடிவமைத்திருப்பார்கள். ஆனால் அதிக சுமையேற்றிக்கொண்டு வேகமாகச் செல்லும்போது, மேம்பாலங்கள் மலைப்பகுதியிலிருந்து வேகமாக இறங்கும் போது வாகனத்தின் தடைச் சாதனத்தால் வாகனத்தை நிறுத்த முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும்.



### 5. ஸ்டீரியங்கையும், தடைச்சாதனத்தையும் ஒரே நேரத்தில் பயன்படுத்துவது

அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு நெடுஞ்சாலைகளில் செல்லும்போது அதன் உந்துசக்தி மிகவும் அதிகமாக இருக்கும். கவனக்குறைவினால் ஆபத்தை மிக அருகில் சென்று பார்க்க நேரிட்டால், அதன் மீது மோதுவதைத் தவிர்க்க தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தி, அதே நேரத்தில் விலகிச் செல்வதற்காக ஸ்டீரியங்கை திருப்பும்போது மிகவும் அதிக எடை முன்புறமாக மாற்றப்பட்டு முன்புறமுள்ள வெளிப்புறச் சக்கரத்தில் பிடிப்பு ஏற்பட்டு அது சுழல மறுத்துவிடும். மற்ற சக்கரங்களில் எடை குறைவினால் சாலை டயர் பிடிமானம் குறைந்துவிடும். அதிக உந்து சக்தி வாகனத்தை முன்புறமாக இழுக்கும்போது முன்புறமுள்ள வெளிப்புறச் சக்கரத்தைத் தவிர மற்ற சக்கரங்கள் வழக்க ஆரம்பித்து, வாகனம் கவிழ்ந்து விடுகிறது. நெடுஞ்சாலைகளில் லாரிகள் அதிக சுமையுடன் கவிழ்ந்து கிடப்பதற்கு இதுதான் காரணம்.

## வாகனத்தில் சரியான முறையில் சுமையேற்றதல்

சுமைகள் ஒழுங்கான முறையில் அடுக்கப்பட்டு, நன்றாகக் கட்டப்பட வேண்டும். அதிக கனமுள்ள பொருட்களைப் பின்புறத்தில் ஏற்றக்கூடாது. சுமைகளைக் குறிப்பிட்ட உயரத்திற்கு (Board height) மேல் ஏற்றக்கூடாது. சுமைகள் ஒழுங்கான முறையில் ஏற்றப்படுகின்றதா நன்றாகக் கட்டப்படுகிறதா என்பதை ஓட்டுநர் சுமைகள் ஏற்றப்படும்போது அருகில் இருந்து கவனிக்க வேண்டும்.

எடை குறைவான பொருள் என்பதற்காக அதிக அளவிற்குச் சுமை ஏற்றிக் கொண்டு செல்லக் கூடாது. இந்தச் சுமைகள் மற்ற வாகனங்களின் பார்வைத் தூரத்தைக் குறைப்பதால் அவைகளைக் கடக்கும்போது மெதுவாகக் கவனமாகக் கடக்க வேண்டும். சாலைகளில் குறைந்த அழுத்த மின்சாரக் கம்பிகள் கடக்கும் இடத்தில் இறங்கிப் பாதுகாப்பாகக் கடக்க முடியுமா என்பதைப் பார்த்து உறுதி செய்தபிறகு கடக்க வேண்டும். குறுகிய பாலங்கள், நெருக்கடியான சாலைகளில் செல்வதையும் தவிர்க்க வேண்டும்.

லாரிகளில் எக்காரணம் கொண்டும் ஆட்களை ஏற்றிக் கொண்டு செல்லக்கூடாது. அவ்வாறு ஏற்றிக் கொண்டு சென்றால் வேகமாகச் செல்லக்கூடாது. திருப்பங்களில் நுழையும்போது வேகத்தைக் கணிசமாகக் குறைத்து, மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும். திருப்பத்தில் தடையைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மற்ற வாகனங்களை வேகமாக முந்தக் கூடாது. அதுபோலப் பேருந்துகளில் அளவிற்கு அதிகமாகப் பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு செல்லும்போது வேகமாகச் செல்லக்கூடாது. திருப்பங்களில் வேகமாகத் திருப்பக்கூடாது.

எப்போதும் தயாரிப்பாளர்கள் குறிப்பிட்ட எடைக்கு (Capacity) மேல் எடை ஏற்றக்கூடாது. வாகனத்தின் எடை

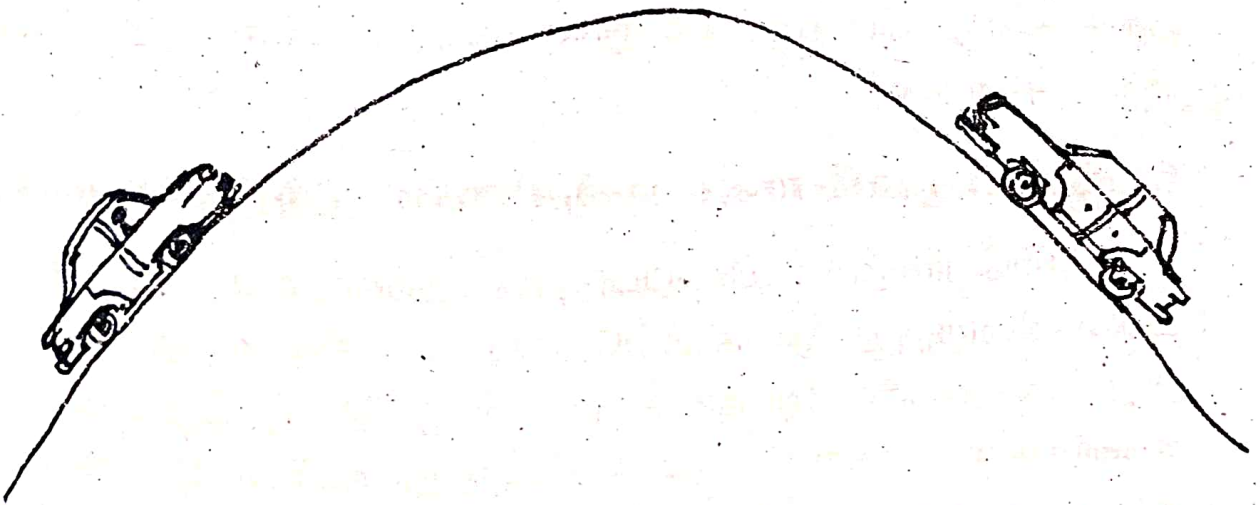
அதிகரிக்கும்போது உந்துசக்தியின் அளவு அதிகரித்து விடுவதால், வேகமாகச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மிகவும் அதிக சுமையுடன் மேம்பாலங்களில் செல்லக்கூடாது. தற்காலிகமாக போடப்பட்டுள்ள மாற்றுப்பாதையில் செல்வதைக் கூடிய மட்டும் தவிர்க்க வேண்டும். அவசியம் செல்லவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டால் முதலில் ஆராய்ந்தபிறகே அதில் செல்ல வேண்டும். மற்ற வாகனங்களை இடைவெளி இல்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லக்கூடாது. ரோடு, தடைகள், குண்டும் குழியுமாக உள்ள சாலைகளில் கவனமாக மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும்.

அதிக சுமையேற்றிய வாகனங்களை ஓட்டும்போது மெதுவாக கவனமாக நிதானமாக எப்போதும் பாதுகாப்பாக நிறுத்தக்கூடிய வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். எக்காரணம் கொண்டும் கவனத்தைச் சிதறவிடக் கூடாது. எப்போதும் எதிர்பார்ப்புடன் ஓட்டினால், ஆபத்துக்களைப் பாதுகாப்பான தூரத்தில் கவனித்து வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்த முடியும். இதிரே வரும் வாகனங்களுக்கு வழிவிடுவதற்காக தோள்பகுதியில் அதிக ஓரமாக ஒதுங்கக் கூடாது.

வாகனத்தைவிட்டு வெளியே நீட்டிக் கொண்டிருக்கும் கம்பிகள், கட்டைகள் மீது சிவப்புக் கொடிகளோ, அல்லது சிவப்பு விளக்கோ மாட்ட வேண்டும். அதிக சுமையேற்றிய வாகனங்களை ஓட்டுவது அதிக சிரமமாக இருப்பதால் களைப்பு (Fatigue) எனிதில் பற்றிக் கொள்ளும். மேலும் டயர்கள் அதிக சூடாகும் அதனால் தொடர்ந்து பலமணி நேரம் ஓட்டக்கூடாது. வாகனம் நல்ல நிலையில் இருக்க வேண்டும். ஒவ்வொரு ஓட்டுநரும் அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு செல்லும்போது எந்த வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். தடையை எவ்வாறு பயன்படுத்தக் கூடாது, திருப்பங்களில் எவ்வாறு திரும்ப வேண்டும். ஆபத்து ஏற்பட்டால் என்ன நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்பதை அவசியம் தெரிந்து வைத்திருக்க வேண்டும்.

## 14. மலைப்பகுதியில் வாகனத்தைத் தவறாகச் செலுத்துதல்

மலைப்பகுதியில் ஏறும்போது புவியீர்ப்பு விசையை எதிர்த்து ஏறுவதாலும், இறங்கும்போது புவியீர்ப்பு விசையினால் அதிக வேகமாக இறங்குவதாலும், ஓட்டுநரின் சிறிய தவறு கூட விபத்தை ஏற்படுத்தி விடும். இறங்கும்போது வாகனம் அதிக வேகமாக இறங்குவதால் அதன் நிறுத்தும் தூரம் அதிகமாக இருக்கும். அதனால் சில நேரங்களில் ஆபத்து குறுக்கிடும்போது வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாமல் விபத்து ஏற்பட்டுவிடும்.



மலை முகடு நெருங்கும்போது எதிரிலிருந்து வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க இயலாததால் அங்கு முந்த முயன்றால் எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோத நேரிடும். அதிக சுமையேற்றிக்கொண்டு மலைப்பகுதியில் ஏறுவதற்கு எஞ்சின் மிகவும் சிரமப்படும்.

மலைப்பகுதியில் மழை, பனியினால் கண்ணுக்குப் புலப்படுகின்றவைகள் குறைந்து விடுவதால் (Poor Visibility) மலையிலிருந்து வேகமாக இறங்கும் போது சில நேரங்களில் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள், பழுதாகி நிற்கும் வாகனங்கள் மலையிலிருந்து உருண்டு கிடக்கும் கற்கள், மரங்கள் போன்றவைகளைப் பார்க்க இயலாமல் அவற்றின் மீது மோத நேரிடலாம்.

மலைப்பகுதியில் எஞ்சினை நிறுத்தி நியூட்ரல் கியரில் இறங்குவது, இறங்கும் போது அடிக்கடி தடையைப் பயன்படுத்துதல், ஒலியெழுப்பாமல் திரும்புவது வேகமாக இறங்குவது, இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு செல்வது, அதிகமாக ஓரமாக ஒதுங்குவது போன்ற தவறுகளால்தான் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

### 1. இறங்கும்போது எஞ்சினை நிறுத்திவிடுதல்

எரிபொருளை மிச்சப்படுத்துவதற்காகச் சில ஓட்டுநர்கள், மலையிலிருந்து இறங்கும்போது எஞ்சினை நிறுத்திவிட்டு நியூட்ரல் கியரில் இறங்குகின்றனர். இவ்வாறு இறங்கும்போது சக்கரங்கள் எஞ்சின் பிரெக்கிலிருந்து விடுபட்டு வேகமாகச் சுழல ஆரம்பித்துவிடுவதால் வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த அதிக சிரமப்பட நேரிடும். ஏனென்றால் இந்தச் செயல் கியரை மாற்றுவதையும், தடையைப் பயன்படுத்துவதையும் பாதிக்கும்.

ஆபத்து ஏற்படும்போது உடனடியாகத் தேவையான கியருக்கு மாற்ற இயலாது. வாகனத்தை நிறுத்தத் தடையை அதிக அழுத்தம் கொடுத்து நிறுத்த முயன்றால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும்.

## 2. மலையில் ஏறும்போது இடைவெளி -யில்லாமல் பின்தொடர்வது

இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லும்போது, முன்னால் செல்லும் வாகனம், ஓட்டுநரின் தவறினாலோ அல்லது வேறு ஏதாவது காரணத்தாலோ பின்னோக்கி வர ஆரம்பித்துவிட்டால், அந்த வாகனத்துடன் சேர்ந்து மலையிலிருந்து உருள வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும். இடைவெளி குறைவினால் அந்த வாகனத்தினால் ஏற்படும் ஆபத்திலிருந்து விலகிச் செல்ல முடியாது. மேலும் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும்போது, முன்னால் ஆபத்துக்களையும், வளைவுகள், திருப்பங்களையும் பார்க்க இயலாமல் போய்விடும்.

மலையிலிருந்து இறங்கும்போது புவியீர்ப்பு விசையினால், வாகனம் ஓட்டுநர் நினைப்பதைவிட அதிக வேகமாக இறங்கும். தடையைப் பயன்படுத்தினாலும் வாகனம் உடனடியாக நிற்காது. நிற்பதற்கு அதிக தூரம் தேவைப்படும். ஆகையால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் ஏதாவது ஒரு காரணத்தால் நிற்க நேரிட்டால், இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும் வாகனத்தால் உடனடியாக நிறுத்த முடியாமல், அதன்மீது மோதி இரண்டு வாகனங்களும் பெரிய ஆபத்தில் சிக்க நேரிடும்.

## 3. வேகமாகச் செல்லுதல்

இறங்கும் போது அதிக கியரைப் பயன்படுத்தினால் (Top Gear) வாகனம் மிகவும் வேகமாகச் செல்ல ஆரம்பித்துவிடும்.



மலை முகடு நெருங்கும்போது எதிரிலிருந்து வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க இயலாததால் அங்கு முந்த முயன்றால் எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோத நேரிடும். அதிக சுமையேற்றிக்கொண்டு மலைப்பகுதியில் ஏறுவதற்கு எஞ்சின் மிகவும் சிரமப்படும்.

மலைப்பகுதியில் மழை, பனியினால் கண்ணுக்குப் புலப்படுகின்றவைகள் குறைந்து விடுவதால் (Poor Visibility) மலையிலிருந்து வேகமாக இறங்கும் போது சில நேரங்களில் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள், பழுதாகி நிற்கும் வாகனங்கள் மலையிலிருந்து உருண்டு கிடக்கும் கற்கள், மரங்கள் போன்றவைகளைப் பார்க்க இயலாமல் அவற்றின் மீது மோத நேரிடலாம்.

மலைப்பகுதியில் எஞ்சினை நிறுத்தி நியூட்ரல் கியரில் இறங்குவது, இறங்கும் போது அடிக்கடி தடையைப் பயன்படுத்துதல், ஒலியெழுப்பாமல் திரும்புவது வேகமாக இறங்குவது, இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு செல்வது, அதிகமாக ஓரமாக ஒதுங்குவது போன்ற தவறுகளால்தான் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

### 1. இறங்கும்போது எஞ்சினை நிறுத்திவிடுதல்

எரிபொருளை மிச்சப்படுத்துவதற்காகச் சில ஓட்டுநர்கள், மலையிலிருந்து இறங்கும்போது எஞ்சினை நிறுத்திவிட்டு நியூட்ரல் கியரில் இறங்குகின்றனர். இவ்வாறு இறங்கும்போது சக்கரங்கள் எஞ்சின் பிரெக்கிலிருந்து விடுபட்டு வேகமாகச் சுழல ஆரம்பித்துவிடுவதால் வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த அதிக சிரமப்பட நேரிடும். ஏனென்றால் இந்தச் செயல் கியரை மாற்றுவதையும், தடையைப் பயன்படுத்துவதையும் பாதிக்கும்.

ஆபத்து ஏற்படும்போது உடனடியாகத் தேவையான கியருக்கு மாற்ற இயலாது. வாகனத்தை நிறுத்தத் தடையை அதிக அழுத்தம் கொடுத்து நிறுத்த முயன்றால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும்.

## 2. மலையில் ஏறும்போது இடைவெளி -யில்லாமல் பின்தொடர்வது

இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லும்போது, முன்னால் செல்லும் வாகனம், ஓட்டுநரின் தவறினாலோ அல்லது வேறு ஏதாவது காரணத்தாலோ பின்னோக்கி வர ஆரம்பித்துவிட்டால், அந்த வாகனத்துடன் சேர்ந்து மலையிலிருந்து உருள வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும். இடைவெளி குறைவினால் அந்த வாகனத்தினால் ஏற்படும் ஆபத்திலிருந்து விலகிச் செல்ல முடியாது. மேலும் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும்போது, முன்னால் ஆபத்துக்களையும், வளைவுகள், திருப்பங்களையும் பார்க்க இயலாமல் போய்விடும்.

மலையிலிருந்து இறங்கும்போது புவியீர்ப்பு விசையினால், வாகனம் ஓட்டுநர் நினைப்பதைவிட அதிக வேகமாக இறங்கும். தடையைப் பயன்படுத்தினாலும் வாகனம் உடனடியாக நிற்காது. நிற்பதற்கு அதிக தூரம் தேவைப்படும். ஆகையால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் ஏதாவது ஒரு காரணத்தால் நிற்க நேரிட்டால், இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும் வாகனத்தால் உடனடியாக நிறுத்த முடியாமல், அதன்மீது மோதி இரண்டு வாகனங்களும் பெரிய ஆபத்தில் சிக்க நேரிடும்.

## 3. வேகமாகச் செல்லுதல்

இறங்கும் போது அதிக கியரைப் பயன்படுத்தினால் (Top Gear) வாகனம் மிகவும் வேகமாகச் செல்ல ஆரம்பித்துவிடும்.

இதனுடன் புவியீர்ப்பு விசையும் சேரும்போது வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியாத வேகத்தை அடைந்துவிடும். எஞ்சினையும் வேகமாக ஓடவைத்துவிடும். இதனால் ஆபத்தான வளைவுகள் திருப்பங்களில் வேகமாக நுழையும்போது பக்கவாட்டு சக்திகள் சேர்ந்துகொண்டு வாகனத்தை மலையீதிருந்து உருட்டித் தள்ளிவிடும். அதிக வேகத்தில் சாலையில் விழுந்து கிடக்கும் கற்கள், கட்டை போன்ற ஆபத்திலிருந்து எளிதில் விலகிச் செல்லமுடியாது.

#### 4. தடைச் சாதனத்தை அடிக்கடி பயன்படுத்துதல்

மலையிலிருந்து வேகமாக இறங்கும் வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்த எஞ்சின் பிரேக்கிற்கு பதிலாக, அடிக்கடி தடையைப் பயன்படுத்தினால் பிரேக் டிரமும் பிரேக் லைனிங்கும் அதிக சூடாகி அதன் திறன் மங்கிவிடும். பிரேக் சூக்கள் குளிர்வடையாமல் மேலும் தொடர்ந்து ஓட்டினால், பிரேக் பாதிப்படைந்து (Failure) பெரிய விபத்து ஏற்பட்டுவிடும்.

#### 5. திருப்பங்களில் வேகமாகத் திருப்பதல்

மலையிலிருந்து இறங்கும்போது திருப்பங்களில் வேகமாகத் திருப்பினால், வாகனத்தின் அதிக எடை முன்புறமாக மாற்றப்படுகிறது. வேகத்தைக் குறைப்பதற்காக தடையைப் பயன்படுத்தும்போது மேலும் அதிக எடை முன்புறமாக மாற்றப்படுகிறது. இதனால் முன்புறமுள்ள வெளிப்புற டயருக்கு அதிக எடை மாற்றப்படுகிறது. அந்த டயரில் இறுக்கம் ஏற்பட்டு வாகனம் வழக்க ஆரம்பிக்கும். இதனுடன் பக்கவாட்டு சக்தியும் சேர்ந்து வாகனத்தை நிலைகுலைய வைத்துவிடும். வேகமாகத் திரும்பும்போது உந்துசக்தியும் பக்கவாட்டு சக்தியும் ஒன்றுசேர்ந்து அதிக

பாதிப்பு ஏற்படும். மலையிலிருந்து இறங்கும்போதுள்ள திருப்பத்தில் இந்த சக்திகளுடன் புவியீர்ப்பு சக்தியும் சேர்ந்துகொண்டு வாகனத்தை எளிதில் மலையிலிருந்து உருட்டித் தள்ள முயலும்.

## 6. அதிக சுமையேற்றிச் செல்லுதல்

அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு அல்லது பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு ஏறுவதற்கு அதிக சிரமப்படும். ஏதாவது காரணத்தால் நிற்க நேரிட்டால் அல்லது அதிக ஏற்றத்தால் ஏறமுடியாத நிலைமை ஏற்படும்போது புவியீர்ப்பு சக்தி வாகனத்தைப் பின்னோக்கி இழுத்துச்சென்று மலையிலிருந்து கீழே உருட்டித் தள்ளிவிடும். மலையிலிருந்து இறங்கும்போது அதிக சுமையினால் உந்துசக்தியின் அளவு அதிகமாக இருக்கும் இத்துடன் புவியீர்ப்பு விசையும் சேர்ந்து அதிக வேகமாக இறங்கும். வாகனத்தை நிறுத்தத் தடையைப் பயன்படுத்தும் போது ஒழுங்கற்ற எடைமாற்றத்தால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும். அதிக சுமையுடன் வேகமாக இறங்கும்போது, பிரேக் டியூப்பும் மிகவும் வீக்காக இருந்தால், தடையைப் பயன்படுத்தும்போது அது வெடித்து பிரேக்கில் பாதிப்பு ஏற்படலாம். அதிக எடைமாற்றம் ஸ்டிரியங்கைத் திருப்புவதைப் பாதிக்கும்.

## 7. ஒலியெழுப்பாமல் திரும்புவது

மலைப்பகுதியில் திருப்பங்களில் வாகனம் ஒதுங்கி வழிவிடுவதற்காகத் தோள் பகுதியின் அகலம் போதுமானதாக இருக்காது. ஒலியெழுப்பாமல் திரும்பினால் எதிரே வரும் வாகனத்தால் விபத்தைத் தவிர்க்க ஒதுங்கி வழிவிட முடியாது. இறங்கும் வாகனம் மோதுவதைத் தவிர்க்க தடையைப் பயன்படுத்தினால் வாகனம் வழக்க ஆரம்பித்துவிடும். மலைப்

பகுதியில் அதிக ஆபத்தான வளைவுகள், திருப்பங்கள் ஆகிய இடங்களில் பார்வைத் தூரம் மிகவும் குறைவாக இருப்பதால் ஒலி எழுப்பாமல் நுழைந்தால், எதிரே வரும் வாகன ஓட்டுநரால் எந்தப் பாதுகாப்பான நடவடிக்கையும் எடுக்க முடியாமல் திணற வேண்டிய நிலைமை ஏற்படும்.

### 8. அதிக ஓரமாக ஒதுங்குதல்

மலைப்பகுதியில் மழை பெய்து ஈரமாக இருந்தால் மலைப்பாதையின் விளிம்புகள் பலவீனமாக இருக்கும். எதிரே வரும் வாகனத்திற்காக வழிவிடுவதற்காக ஓரமாக ஒதுங்கினால் மணல் சரிவு ஏற்பட்டு வாகனம் கவிழ்ந்து விடும். மேலும் ஈரமான தோள் பகுதி வழக்கலாக இருக்கும். ஒதுங்குவதற்கு ஓரமாக ஒதுங்க நேரும்போது சக்கரங்கள் அதிகமாகப் பதிந்து கவிழ நேரலாம்.

### மலைப்பகுதியில் பாதுகாப்பாக வாகனத்தைச் செலுத்துதல்

எரிபொருளை மிச்சப்படுத்துவதற்காக எஞ்சினை எக்காரணம் கொண்டும் நிறுத்திவிட்டு நியூட்ரலில் இறக்கக் கூடாது. முன்னால் செல்லும் வாகனத்திற்குப் போதிய இடைவெளி விடவேண்டும். இறங்கும்போது அதிக இடைவெளி விடவேண்டும். மலைமீது ஏறும்போது புவியீர்ப்பு விசை வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைப்பதைத் தவிர்ப்பதற்காக ஆக்ஸிலேட்டருக்கு போதிய அழுத்தம் கொடுக்க வேண்டும். இறங்கும்போது அதிக வேகமாக இறங்குவதால் ஆக்ஸிலேட்டருக்குக் கொடுக்கும் அழுத்தத்தைக் குறைக்க வேண்டும். வேகத்தைக் குறைப்பதற்காகக் குறைந்த கியரை பயன்படுத்த வேண்டும். குறைந்த கியரினால்தான் எஞ்சினின் அதிக சக்தி வெளிப்படுவதால் ஏறும்போது குறைந்த கியரில் ஏறினால்தான்

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

181

எந்த சிரமமும் ஏற்படாது. குறைந்த கியரில் இறங்கினால் எஞ்சின் பிரேக்கை பயன்படுத்தி வாகனத்தை எளிதாகக் கட்டுப்படுத்த முடியும்.

இறங்கும்போது அடிக்கடி தடைச் சாதனத்தைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மலைப்பகுதியில் மற்ற வாகனங்கள் போட்டி போட முயலக்கூடாது. மலைப்பகுதியின் ஏற்றம், இறக்கத்தை எச்சரிக்கைப் பலகை மூலம் தெரிந்து கொண்டு அதற்குத் தகுந்தாற்போல வாகனத்தை ஓட்ட வேண்டும். இறங்கும்போது அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு வரும் வாகனங்களுக்கு ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும். அளவுக்கதிகமான சுமையோ அல்லது அதிகப் பயணிகளையோ ஏற்றிக் கொண்டு செல்லக்கூடாது.

மலைமுகட்டை நெருங்குவதற்கு முன்பாகவே முந்திவிட வேண்டும். மலை இறக்கத்தில் காத்திருக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டால், மலையிலிருந்து இறங்கும் வாகனத்தின் வேகத்தையும், தூரத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. அதனால் இறங்கும் வாகனத்திற்காகக் காத்திருக்கும்போது அந்த வாகனம் கடந்து செல்லும் வரை பொறுமையாகக் காத்திருக்க வேண்டும்.

இரவு நேரத்தில் ஆபத்தான வளைவுகள், திருப்பங்களில் முன்விளக்கை மங்கல் ஆக்க வேண்டும். திருப்பத்தில் அவசியம் ஒலியெழுப்ப வேண்டும். சாலையில் விழுந்து கிடக்கும் கற்கள் கட்டைகள் மீது அதிக கவனம் தேவை. வாகனத்தை நிறுத்தியவுடன் கைத்தடையை உடனடியாகப் பயன்படுத்த வேண்டும். வாகனம் பின்னோக்கிச் செல்வதைத் தவிர்க்க ஆக்ஸிலேட்டர், தடைச்சாதனம், கிளட்ச், கியரைச் சரியாகப் பயன்படுத்த வேண்டும்.

மலையீது ஏறுவதற்கு முன்பாகத் தடையின் திறனை அவசியம் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். தள்ளிக் கிளப்ப (Start) வேண்டிய நிலையில் உள்ள வாகனம், அதிக ப்ளை (fly) உள்ள ஸ்டிரியங் பொறுத்தப்பட்ட வாகனம், பழுதான தடைச்சாதன முள்ள வாகனம் போன்ற வாகனத்தை மலைப்பாதையில் செல்லப் பயன்படுத்தக்கூடாது. கோடை வாசஸ்தலங்களில் பனியின் அளவு முன்னால் உள்ள சாலையில் உள்ளவற்றை எல்லாவற்றையும் மறைத்துவிடும். அதனால் கண்டிப்பாக வாகனத்தில் போக் விளக்குகள் (Fog Lamps) பொருத்தப் பட்டிருக்க வேண்டும். எதிரே வரும் வாகனங்களுக்கு வழிவிடுவதற்காக அதிக ஓரமாக ஒதுங்கக் கூடாது. இறங்கும் போது திருப்பத்தில் நுழைவதற்கு முன்பாகவே வாகனத்தின் வேகத்தைக் கணிசமாகக் குறைத்துவிட வேண்டும். எப்போதும் மலையில் ஏறும் வாகனங்களுக்கு ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும்.

## 15. மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுடன் ஒத்துழைக்காமை

சாலையில் பாதுகாப்பாகப் பயணம் செய்வதற்கு ஓட்டுநர்களுக்கும் மற்றும் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் ஒத்துழைப்பு மிக மிக அவசியம் தேவை. மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுடன் ஒத்துழைக்காமல் அவர்களை அலட்சியப்படுத்தி ஓட்டும்போதுதான் விபத்து ஏற்படுகிறது. ஏனென்றால் எவ்வளவு நிதானத்துடன் கவனமாக ஓட்டும் போதுகூட மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் தவறுகளாலும் விபத்தைச் சந்திக்க நேரிடும்.

இந்தியச் சாலைகளில் சிறிய, பெரிய வாகனங்கள், பாதசாரிகள், விலங்குகள் சைக்கிள், இரண்டுசக்கர வாகனங்கள், மாட்டு வண்டிகள் போன்ற எல்லோரும் ஒரே சமயத்தில் பயன்படுத்துகின்றனர். வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் பலதரப்பட்ட மக்களைச் சமாளிக்க வேண்டும். இதில் யாராவது ஒருவர் தவறுசெய்தால்கூட விபத்து ஏற்பட்டு விடலாம்.

இந்திய சாலைகள், வியாபார ஸ்தலங்களாக, தானியங்கள், வைக்கோல்கள் உலரவைக்கும் இடமாகவும், சிறுவர்களால் விளையாட்டு மைதானமாகவும் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மற்ற சாலை உபயோகிப்பவர்களின் குறுக்கீடுகள் எங்கு எப்போது எப்படி ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்க முடியாது. இங்குப் பல வாகன ஓட்டுநர்கள் சாலை தனக்கு மட்டும் தான் சொந்தம் என்ற நினைப்பில் வாகனம் ஓட்டுவார்கள். மோசமாகப் பராமரிக்கப்



பட்ட வாகனத்தைக் கொண்டு அதிக வேகமாகச் செல்ல முயலுவார்கள்.

ஓட்டுநர்களின் சில தவறுகள் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களை விபத்தில் சிக்கவைத்துவிடும். சைக்கிள், இரண்டுசக்கர வாகனங்களைப் போதிய பக்க இடைவெளி விடாமல் உரசுவதுபோல் ஓட்டினால், அவர்கள் பயத்தினால் வாகனப் பாதையில் நுழைந்துவிடலாம். அதுபோல மிக அருகில் சென்று ஒலியெழுப்பினால் பயத்தினால் வாகனத்தின் முன்னால் உள்ள சாலையில் விழுந்துவிடலாம். மற்ற வாகனங்கள் முந்தும்போது, வேகத்தை அதிகரித்து முந்தவிடாமல் தடுக்கும்போது, அவர்களுக்கு ஏற்படும் குழப்பத்தால் தவறுகள் செய்து விபத்தை ஏற்படுத்திவிடலாம். விலங்குகள் சாலைகளில் இருக்கும்போது வேகமாகச் சென்றால் எஞ்சின் சத்தத்தைக் கேட்டு மிரண்டு குறுக்கே ஓடிவரலாம்.

### 1. பாதசாரிகள்

சாலையைப் பயன்படுத்துகிறவர்கள் பாதிக்கு மேல் பாதசாரிகள். இவர்களுக்கு எந்தப் பாதுகாப்பும் கிடையாது. பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் பாதசாரிகளைப் பொருட்படுத்துவதே கிடையாது. சில ஓட்டுநர்கள் தங்கள் தவறுகளால் இவர்களை விபத்தில் சிக்கவைத்து விடுகின்றனர். அதாவது மக்கள் நடமாட்டம் அதிகமாக உள்ள இடத்தில் வேகமாக ஓட்டுதல், குடிபோதையில் தாறுமாறாக ஓட்டுதல், சமிக்ஞை செய்யாமல் திரும்புதல், நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களை யொட்டி வேகமாக கடந்து செல்லுதல், குறுகிய சந்துகளில் வேகமாக ஓட்டுதல், போக்குவரத்து விதிகளை அலட்சியப்படுத்தி ஓட்டுதல் போன்ற தவறான செய்கையினால் பாதசாரிகள் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

குறுகிய சந்துகள், வியாபார நிறுவனங்கள் மற்றும் கட்டிடங்கள் நிறைந்த பகுதிகளில் ஒலியெழுப்பாமல் வேகமாகச் செல்லும்போது வீடுகள் மற்றும் கட்டிடங்களிலிருந்து வெளிவரும் பாதசாரிகள் மீது மோத நேரிடும். அதிக மக்கள் நடமாட்டம் உள்ள பகுதிகளில் தொடர்ந்து ஒலியெழுப்பிக் கொண்டே வேகமாகச் சென்றால், சில பாதசாரிகள் மிரண்டு வாகனத்தின் குறுக்கே வர நேரிடலாம். விசேஷ நாட்களில் கோவிலுக்குச் செல்லும் பக்தர்கள் காலில் செருப்பில்லாமல் நடைப்பயணம் செல்லும் பக்தர்களுக்குச் சாலைமீது அதிகக் கவனம் இருக்காது.

நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களையொட்டி வேகமாக ஓட்டும்போது, எதிர்பாராத விதமாக வாகனத்தின் முன்னாலும், பின்னாலும் கடக்க முயலும் பாதசாரிகள் மீது மோத நேரிடலாம். பாதசாரிகளுக்கு ஓட்டுநரின் கண்ணெனரும் நேரம், செயல்படும் நேரம், நிறுத்தும் நேரம் போன்றவற்றைப் பற்றி ஒன்றும் தெரியாத காரணத்தால் தங்களைப் பார்த்தவுடன் ஓட்டுநர் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்திவிடுவார் என்ற அசட்டுத் துணிச்சலில் வாகனங்கள் வேகமாக விடுவதைப் பார்த்தும் சாலையைக் கடக்க முயல்வார்கள்.

## 2. சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள்

சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களுக்கு பேலன்ஸ் மிகக் குறைவு என்பதால் பேலன்ஸ் தவறி சாலையில் விழுந்துவிடுவர். அவர்களுக்கென்று தனிப்பாறை இல்லாத காரணத்தால் சாலையில்தான் செல்வார்கள். அவர்களை வேகமாகக் கடக்கும்போது ஏற்படும் காற்றினாலோ அல்லது காற்று வேகமாக வீசும்போதோ பேலன்ஸ் தவறி சாலையில் விழுந்துவிடுவர். முன்னால் உள்ள சாலையில் பள்ளங்கள்

இருந்தால் அதைத் தவிர்ப்பதற்காக வாகனப்பாதையில் தவறாக நுழையலாம். அதிக சுமை அல்லது இரண்டு மூன்று பேரை ஏற்றிக்கொண்டு செல்லும்போது பேலன்ஸ் தவறி சாலையில் விழுந்துவிடுவர். இதை ஒட்டுவதற்கு உரிமம் தேவையில்லாத காரணத்தால் அனுபவமற்றவர்கள்கூட நெடுஞ்சாலைகளில் சைக்கிள் ஒட்டிக்கொண்டு வருவார்கள்.

சந்திப்புக்களில் சைக்கிள் ஒட்டுபவர்கள் கடந்துசென்று விடுவார்கள் என்ற நினைப்பில் வாகனத்தை நிறுத்தாமலோ அல்லது வேகத்தைக் குறைக்காமலோ செல்லும் போது ஒட்டுநரின் நினைப்பு தவறாகி அவர்கள் மீது மோத நேரிடலாம். சைக்கிளின் பின்னோக்கி கண்ணாடி இல்லாத காரணத்தால் போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் திடீரென்று சமிக்ஞை செய்து உடனடியாகத் திரும்ப முயல்வார்கள். இவர்களின் செய்கைகளை எதிர்பார்க்காமல், போதிய இடைவெளியில் லாமல் பின்தொடரும்போது, அவர்கள் மீது மோத நேரிடும். பெரும்பாலான சைக்கிளின் கலர் கறுப்பாக இருப்பதாலும், விளக்குகள் பொருத்தப்படாத காரணத்தாலும் இரவில் சைக்கிள் ஒட்டுபவர்களைப் பார்ப்பதற்கு மிகவும் சிரமம் ஏற்படும்.

### 3. இரண்டு சக்கர வாகனங்கள்

இளவயது இரண்டுசக்கர வாகன ஒட்டுநர்கள் அதிக ரிஸ்க் எடுத்து பெரிய வாகனங்களுடன் போட்டி போட்டுக்கொண்டு வருவார்கள். எவ்வளவு ஒலியெழுப்பினாலும் வாகனப்பாதையிலிருந்து விலகிச் செல்லமாட்டார்கள். சிலர் இடதுபுறமாக முந்திக்கொண்டு திடீரென்று வாகனத்தின் முன்னால் உள்ள சாலையில் புகுந்துவிடுவர். இவர்களின் செய்கைகளை எதிர்பார்க்காமல் வேகமாக ஒட்டினால், அவர்கள் மீது மோத நேரிடலாம். சில இருசக்கர வாகன

ஓட்டுநர்கள் வாகனங்களுக்கிடையே குறுகிய இடம் கிடைத்தால்கூட அதில் புகுந்து செல்ல முயல்வார்கள்.

#### 4. பேருந்துகள்

பேருந்து ஓட்டுநர்கள் தங்கள் வாகனம் பெரிதாக இருப்பதால் மற்ற வாகனங்களை ஒரு பொருட்டாகக் கருதமாட்டார்கள். அவர்களுடன் போட்டி போடுவது மிகவும் ஆபத்தானது. முந்துவதற்கு இடையூறாக வாகனத்தை ஓட்டினால் அவர்களால் உங்களுக்கு ஆபத்து ஏற்படலாம். பயணிகளை ஏற்றுவதற்காகவும், இறக்குவதற்காகவும் போட்டி மனப்பான்மையில் வருவார்கள். போக்குவரத்துத் தடங்கலாலோ அல்லது மற்ற காரணங்களாலோ ஏற்படும் தாமதத்தைச் சரிக்கட்டுவதற்காக மிகவும் விரைவாக வாகனத்தை ஓட்டிக்கொண்டு வருவார்கள். சிலர் பயணிகளை இறக்குவதற்காக நடுரோட்டில் வாகனத்தை நிறுத்தி விடுவார்கள்.

#### 5. கனரக வாகனங்கள்

கனரக வாகன ஓட்டுநர்கள் தொடர்ந்து ஓய்வில்லாமல் வாகனத்தை ஓட்டும்போது உடலில் ஏற்பட்ட அசதியினால் எளிதில் உணர்ச்சிவசப்பட்டுவிடுவர். அவர்களுக்கு எரிச்சல் ஏற்படுவதுபோல வாகனத்தை ஓட்டினால், அவர்கள் தங்கள் வாகனத்தை ஆபத்தாக ஓட்ட ஆரம்பித்துவிடுவார்கள். ஓட்டுநர் இருக்கை உயரத்தில் இருப்பதால், அவர்களால் சாலையை நன்றாகப் பார்க்க முடியும். இதனால் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்துவருவார்கள். சில கனரக வாகனங்கள் மோசமாகப் பராமரிக்கப்படுவதால் அதன் கட்டுப்பாடுகள் எல்லாம் நல்ல இயங்கும் நிலையில் இருக்காது. அதிக சுமையேற்றிய வாகனங்களைச் சாலையை விட்டுக் கீழே

விலங்குகளைப் பார்க்க இயலாது. அடர்த்தியான மரங்கள் உள்ள தோட்டப் பகுதியாக இருந்தால் மாடுகள் போன்றவற்றை எளிதில் பார்க்க முடியாதபடி மறைத்துவிடும். போதிய எச்சரிக்கையுடன் வாகனத்தை ஓட்டாவிட்டால் அங்கிருந்து எதிர்பாராதவிதமாக வேலியைத் தாண்டி ஆடுகள், மாடுகள் போன்ற விலங்குகள் மீது மோத நேரிடும். இந்த விலங்குகளைக் காப்பாற்ற முனைந்து உயிர்விட்டவர்களின் எண்ணிக்கை மிகமிக அதிகம். அதாவது இந்த விலங்குகளைக் காப்பாற்ற வேகமாக வரும்போது தடையை முரட்டுத்தனமாகப் பயன்படுத்தினால் வாகனம் சறுக்கிக் கொண்டு அருகில் உள்ள மரங்கள் மீது மோதிவிடும்.

## மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களை அனுசரித்து ஓட்டுதல்

எப்போதும் மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் தவறுகளை எதிர்பார்த்துக் கவனமாக ஓட்ட வேண்டும். அவர்களுக்கு எந்த ஆபத்தும் இடையூறும் ஏற்படாமல் வாகனத்தை ஓட்ட வேண்டும். மற்ற வாகன ஓட்டுநர்களுக்குப் போதிய ஒத்துழைப்பு கொடுத்து வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டும். இரண்டுபுறமும் வாகனங்கள் நிறுத்தப்பட்ட இடங்களில் கவனமாக மெதுவாகக் கடக்க வேண்டும்.

சந்திப்புகளில் திரும்பும்போது அல்லது சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது பாதசாரிகள் செல்வதற்கு அனுமதிக்க வேண்டும். பாதசாரிகள் சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள் மற்றும் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்களின் மிக அருகே சென்று ஒலியெழுப்பக்கூடாது. சிறுவர்கள் நடமாட்டம் அதிகமாக உள்ள பகுதியில் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தக் கூடிய வேகத்தில்தான் செல்ல வேண்டும். சிறுவர்கள், வயதானவர்கள், கண் தெரியாதவர்கள் சாலையைக் கடந்து செல்லும்வரை

இறக்கினால் கவிழ்ந்துவிடும் என்ற பயத்தில் ஒதுங்கி வழிவிடமாட்டார்கள்.

## 6. ஆட்டோ மற்றும் டாக்ஸி

பயணிகளை ஏற்றுவதற்காகவும் இறக்குவதற்காகவும் திடீரென்று வலதுபுறம் இடதுபுறம் திரும்ப முயல்வார்கள். மூன்று சக்கர ஆட்டோவினால் எளிதாகத் திரும்ப முடியும் என்பதால் சிறிய சந்து கிடைத்தால்கூட அதில் புகுந்து செல்வார்கள். இடதுபுறமாக முந்த முயல்வார்கள். இவர்கள் செய்கைகளை எதிர்பார்க்காமல் ஓட்டும்போது திடீரென்று வாகனப்பாதையில் நுழைந்து விடுவார்கள்.

## 7. மாட்டு வண்டிகள்

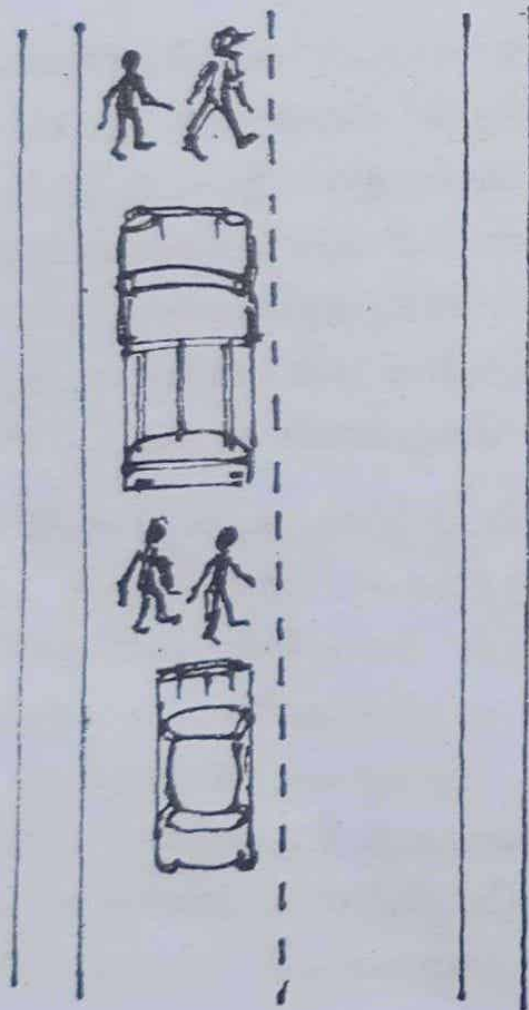
மாட்டுவண்டிகளில் விளக்கு இல்லாத காரணத்தால் இவைகளை இரவில் எளிதில் பார்க்க முடியாது. எதிரே வரும் வாகனங்களின் முன்விளக்கு வெளிச்சத்தால் ஓட்டுநரின் பார்வையிலிருந்து எளிதில் தப்பிவிடும். பொதுவாக கிராமப்புறங்கள் மற்றும் சந்தை நடைபெறும் இடங்களில்தான் இவைகள் நடமாட்டம் அதிகம் இருக்கும். பொதுவாக இரவில் மாட்டுவண்டி ஓட்டுபவர்கள் தூங்கிவிடுவதால் மாடுகள்தான் வண்டிகளை இழுத்துக்கொண்டு செல்கின்றன. இதனால் இரவு நேரத்தில் சந்தைகள், கிராமப்புறங்களில் வேகமாகச் செல்லும்போது அல்லது தூக்கக் கலக்கத்துடன் செல்லும்போது இந்த மாட்டுவண்டிகள் மீது மோத நேரிடும்.

## 8. விலங்குகள்

வாகனத்தை வேகமாக ஓட்டிக்கொண்டு வரும்போது நாய்கள், மாடுகள், ஆடுகள், பன்றிகள், கோழிகள் திடீரென்று குறுக்கே ஓடிவரலாம். சாலையின் இரண்டுபுறம் சமவெளியாக இருந்தால்கூட பன்றிகள் போன்ற சிறிய உருவம் படைத்த

பொறுமையாகக் காத்திருக்க வேண்டும். சிறுவர்கள் பார்த்தவுடன் அவர்கள் சாலையை எவ்வாறு கடக்கப் போகிறார்கள் என்பதைக் கவனத்துடன், விழிப்புடன் கவனித்து அதற்கேற்றாற்போல் வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டும்.

நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளைக் கவனமாகக் கடக்க வேண்டும். ஏனென்றால் பேருந்துகளின் முன்னாலும் பின்னாலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்க முயலலாம். தேவைப்பட்டால் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்ல வேண்டும். அருகில் சென்று நிறுத்தாமல் போதிய தூரத்தில் வாகனத்தை நிறுத்த வேண்டும். ஊர்வலங்கள் மற்றும் போராட்டம் நடத்தும் இடங்களில் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும். செல்லவேண்டிய அவசியம் ஏற்படும்போது கவனமாக மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும்.



சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களுக்குப் போதிய பக்க இடைவெளி விட்டுச் செல்லவேண்டும். அவர்களை உரசுவதுபோல் வாகனத்தைச் செலுத்தக்கூடாது. மழை, பனி, பெய்யும்போது சைக்கிள் ஓட்டுநர்களை எளிதில் பார்க்க முடியாது. அதிக கவனம் தேவை. சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் உடலைத் திருப்பினால் அவர்கள் திரும்பப் போகிறார் என்று அர்த்தம். அவர்களை எச்சரிக்கை செய்ய ஒலியெழுப்ப வேண்டும். அவசரக்குடுக்கைகள் சைக்கிள் மற்றும் இரண்டு சக்கர வாகனம் ஓட்டும்போது அதிகக் கவனம் மற்றும் பொறுமை தேவை. அவர்களைத் தவிர்க்க முயலுங்கள். ஏனெனில் அவர்களின் செய்கைகள் சிலநேரத்தில் கோபத்தையும் எரிச்சலையும் ஏற்படுத்திவிடும்.

இரண்டு சக்கர வாகனங்கள் மற்றும் சைக்கிள் ஓட்டுபவர்கள் தவறாக உங்கள் வாகனப்பாதையில் சென்றால் அவர்களை இடைவெளியின்றிப் பின்தொடர்ந்து செல்லக்கூடாது. அவர்களை ஒலியெழுப்பி உங்கள் வாகனப்பாதையிலிருந்து விலகிச் செல்ல வைக்க வேண்டும். மற்ற வாகனங்களை, சைக்கிள், இரண்டு சக்கர வாகனங்கள், பாதசாரிகள் போன்ற மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் போதிய பக்க இடைவெளி விட்டு வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாகச் செலுத்தினால் அவர்களால் ஏற்படும் ஆபத்துக்களை எளிதாகச் சமாளிக்க முடியும்.

மொபட் எடை குறைவினால் தடையைப் பயன்படுத்தும்போது அது உடனடியாக நிற்காது. அதனால் போதிய இடைவெளி விட வேண்டும். ஸ்கூட்டர் சக்கரங்கள் சிறிதாக இருப்பதால் சாலைகளில் உள்ள பள்ளங்கள், குழிகளில் சிக்கி எளிதில் கவிழ்ந்துவிடும். அதனால் குண்டும் குழியுமாக உள்ள சாலைகளில் உங்களுக்கு முன்னால் இவை சென்றால்



போதிய இடைவெளி விட வேண்டும். அதிக சுமை ஏற்றிய லாரிகள் இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடர்ந்து வந்தால் ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும். பெரிய வாகனங்கள் இடதுபுறம் திரும்பும்போது இடையில் நுழைந்து செல்ல முயலக்கூடாது.

விலங்குகள் சாலையில் கடக்கும்போது எப்போதும் மெதுவாகக் கவனமாக வாகனத்தைச் செலுத்த வேண்டும். குதிரைவண்டி, மாட்டுவண்டிகளைப் பார்த்தவுடன் வாகனத்தை நிறுத்துவதற்குத் தயாராக இருக்கவேண்டும். ஒலியெழுப்பக் கூடாது. சிறிய மிருங்களைக் காப்பாற்றுவதற்காக உங்கள் உயிரையும் மற்றவர்கள் உயிரையும் பணயம் வைக்கக்கூடாது.

## 16. சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுதல்

இந்தியாவில் ஏற்படும் பல வாகன விபத்துக்கள் சாலை விதிகளை மீறுவதால்தான் ஏற்படுகிறது. 60% விபத்துக்கள் கனரக மற்றும் பேருந்து ஓட்டுநர்கள் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுவதால்தான் ஏற்படுகிறது. வாகனம் ஓட்டுபவர்களில் 80% பேர்களுக்கு சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றித் தெரிந்து இருப்பதில்லை. படிக்காதவர்கள் தங்கள் அறியாமையால் மீறுகின்றனர். படித்தவர்கள் தங்கள் அலட்சிய மனப்பான்மையால் சாலை விதிகளை மீறுகின்றனர். கனரக வாகன ஓட்டுநர்கள் விரும்பிய இடத்தில் சமையை இறங்குவதற்காகத் தாறுமாறாக வாகனத்தை நிறுத்துவார்கள். பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பயணிகளை ஏற்றுவதற்காகப் போட்டிபோட்டுக்கொண்டு வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுவார்கள். சில ஓட்டுநர்கள் மற்றவர்கள் தங்கள் வாகனத்தை முந்த அனுமதிக்கமாட்டார்கள். தான் மட்டும் தப்பித்தால் போதும் என்று மற்ற வாகனங்களைப் பற்றிக் கவலைப்படுதில்லை. பயணிகளை ஏற்றுவதற்கும் இறக்குவதற்கும் நடுரோட்டில் நிறுத்துவார்கள்.

சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறும் போது வாகனத்தில் செல்லும் பயணிகளோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களோ உயிரை இழக்க நேரிடும். வேகக்கட்டுப்பாட்டை மீறுவது ஆபத்து என்று தெரிந்திருந்தும் பலர் வேகமாகச் சென்று விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

விட்டில் பூச்சி விளக்கின் அருகே சென்று உயிரை இழப்பதைப்போல இன்று சில ஓட்டுநர்கள் வேகமாகச் சென்று விபத்தை ஏற்படுத்தி தங்கள் உயிரையும் இழந்து மற்றவர்கள் உயிரையும் இழக்கவைத்து விடுகின்றனர்.

இன்று வாகன ஓட்டுநர்களில் பலர் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் முறையாகப் பயிற்சி பெறாததால் அவர்களுக்குச் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றி அதிகம் தெரிந்திருப்பதில்லை. இவர்கள் தங்கள் அறியாமையால்தான், போக்குவரத்து விதிகளை மீறி விபத்தை ஏற்படுத்துகின்றனர். சில அரசாங்க வாகன ஓட்டுநர்கள் துணிச்சலாக சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுகின்றனர்.

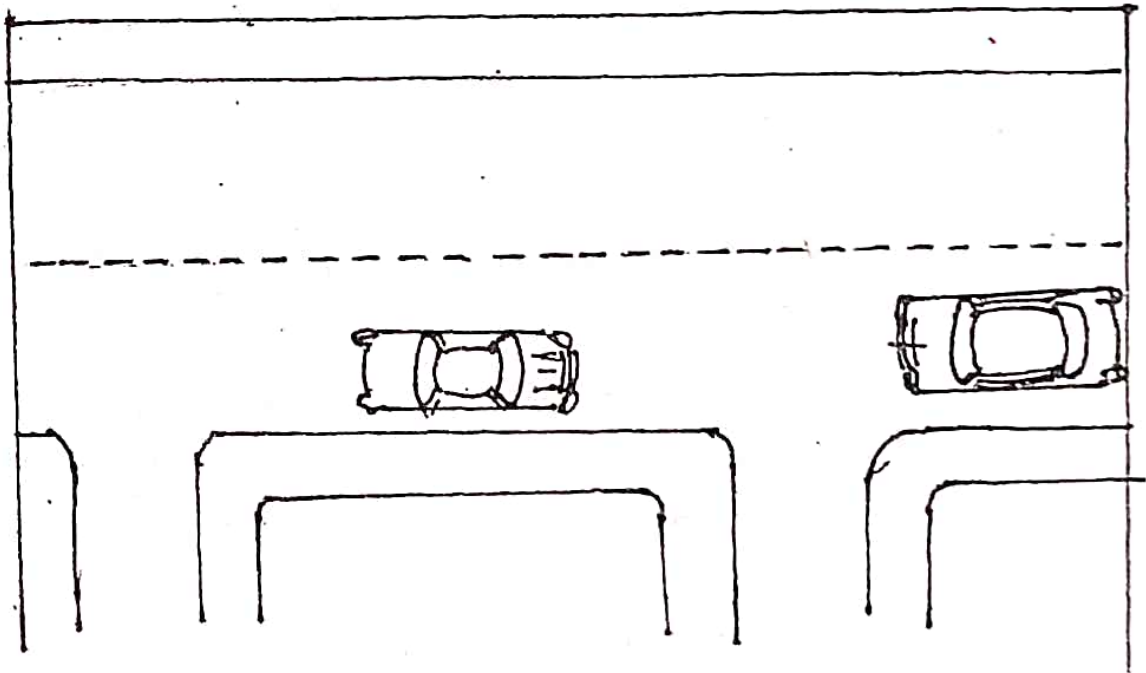
இந்தியாவில் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுபவர்களைப் பிடித்துத் தண்டிப்பதற்குப் போதிய எண்ணிக்கையில் போக்குவரத்துத் காவலர்கள் இல்லை. விதிகளை மீறுபவர்கள் பிடிபட்டாலும் குறுக்குவழியில் எளிதாகத் தப்பிவிடுகின்றனர். அப்படியே பிடிபட்டு தண்டனை அடைந்தாலும் அது மேலைநாடுகளைப் போலக் கடுமையாக இருப்பதில்லை. அதனால் இன்று பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுவதற்கு அஞ்சுவதில்லை.

விபத்துக்கள் ஏற்பட வாய்ப்புள்ள பகுதிகளில் வைக்கப்பட்டுள்ள உத்தரவுச் சின்னங்களை, கட்டளைகளை மீறும்போது விபத்து ஏற்படுகிறது. சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது வாகனத்தினைச் சிறிது நேரம் நிறுத்தி வைக்கப் பொறுமையில்லாமல் கடக்க முயலும்போது மற்றொரு அப்பாவி விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கிறார் வாகன விபத்துக்களின் காரணங்களை ஆராய்ந்தபோது, பல விபத்துக்கள் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறப்பட்டதால் தான் ஏற்பட்டுள்ளது என்று ஆய்வில் கண்டு பிடிக்கப் பட்டுள்ளது.

சாலைக் குறியீடுகளும், போக்குவரத்துச் சின்னங்களும், ஓட்டுநர்கள் விபத்தைத் தடுப்பதற்குத் தேவையான தகவல்களைக் கொடுக்கின்றன. ஆனால் பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் இந்தத் தகவல்களைச் சரியாகப் பயன்படுத்திக் கொள்வதில்லை. போக்குவரத்து விதிகளைத் தெரிந்தோ அல்லது தெரியாமலோ மீறி விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

### 1. தவறான திசையில் செல்வது

போக்குவரத்து விதிகளின்படி வாகனங்கள் இடதுபுறம் ஓரமாகச் செல்லவேண்டும். எதிரே வரும் வாகனங்கள் வலதுபுறமாகச் செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும். ஆனால் சில வாகன ஓட்டுநர்கள் சாலைப்பாதுகாப்பான (Median) உள்ள இடங்களில் சுற்றிச் செல்வதைத் தவிர்க்க வலது புறமாகச் சென்று எதிரே வரும் வாகனங்களுடன் மோதிவிடுகின்றனர். அருகில் உள்ள மற்றொரு வலதுபுறச் சாலைக்குச் செல்வதற்கு வலதுபுறமாக வாகனத்தை ஓட்டிச் சென்று அந்தச் சாலையை அடைய முயலுவார்கள்.



## 2. வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுதல்

வாகனத்தை வேகமாக ஓட்டும் போது வாகனக் கட்டுப்பாடு குறையும். நிறுத்தும் தூரம் அதிகரிக்கும். ஆபத்து குறுக்கிடும்போது வாகனத்தை உடனடியாகப் பாதுகாப்பாக நிறுத்த முடியாது. அதிக வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்கள் பொதுமக்கள் நடமாட்டம் அதிகமுள்ள பகுதியில் பாதசாரிகளைப் பயமுறுத்தி தவறு செய்ய வைத்துவிடும். சாலைக் குறைபாடுள்ள பகுதி, விபத்துப் பகுதி, விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கு வாய்ப்புள்ள பகுதிகளில் வேகக் கட்டுப்பாடு விதிக்கப்பட்டிருக்கும் இந்தப் பகுதியில் வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறும்போது சாலை குறைபாடுகளினாலோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் குறுக்கீடுகளாலோ விபத்து ஏற்படும். ஒவ்வொரு வாகனத்திற்கும் (கனரக், இலகுரக வாகனங்கள்) தனித்தனியாக வேகக் கட்டுப்பாடு விதிக்கப்பட்டுள்ளது. இலகுரக வாகனங்களுக்கு (Light Vehicle) விதிக்கப்பட்ட வேகத்தில், கனரக வாகனங்களை ஓட்ட முயன்றால் விபத்து ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் அதிகரித்துவிடும். வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறும்போது உள் மனத்திற்கும் வெளிமனத்திற்கும் ஏற்படும் போராட்டத்தால் கவனக்குறைவு ஏற்படலாம்.

## 3. வாகனத்தை ஆபத்தாக ஓட்டுதல்

சில ஓட்டுநர்கள் தங்கள் பாதுகாப்பைப் பற்றியும், மற்றவர்கள் பாதுகாப்பினைப் பற்றியும் கவலைப்படாமல் மற்ற வாகனங்களை உரசுவதுபோல், சாலையின் மத்தியில் போடப்பட்டுள்ள வெள்ளைக்கோட்டின் மீதோ மக்கள் நடமாட்டம் அதிகம் உள்ள பகுதிகளில் ஒலி யெழுப்பிக்கொண்டோ வேகமாக ஓட்டுவார்கள். அடிக்கடி ஓட்டப்பாதையை மாற்றுவார்கள். அதிக சுமையேற்றி வேகமாக ஓட்டுவது, முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை இடைவெளி

யில்லாமல் தொடர்வது எதிரே வாகனம் வரும்போது முந்த முனைதல், எதிரே வரும் வாகனத்தின் அருகில் சென்று கட அடித்து விலகிச் செல்வது போன்ற ஆபத்தான செயல்களில் ஈடுபடுவார்கள். அனுபவமற்ற அல்லது அதிக விரக்தியடைந்த ஓட்டுநர்களின் இந்த ஆபத்தான செயல்களினால்தான் ஒன்றுமறியாத அப்பாவிகள்தான் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

#### 4. உரிமம் இல்லாமல் ஓட்டுவது

இன்று பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் முறையான உரிமம் இல்லாமல்தான் வாகனம் ஓட்டுகின்றனர். அனுபவமும் பயிற்சியும் இல்லாத, சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றி ஒன்றும் தெரியாத, இந்த ஓட்டுநர்கள்தான் அதிக விபத்துக்களை ஏற்படுத்துகின்றனர். மேலை நாடுகளில் உரிமம் பெறுவதற்கு அதிக சிரமம் காணப்படுகிறது. இங்கிலாந்தில் குறைந்தது ஒருவருடமாவது விபத்தில்லாமல் ஓட்டினால்தான் ஓட்டுநர் உரிமம் கிடைக்கும். ஆனால் இந்தியாவில் ஓட்டுநர் உரிமம் பெறுவதற்கு அதிகச் சிரமப்பட வேண்டியதில்லை. அப்படியிருந்தும் இந்தியாவில் ஓட்டுநர் உரிமம் இல்லாமல் வாகனம் ஓட்டுபவர்களின் எண்ணிக்கை மிக மிக அதிகம்.

#### 5. குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுவது

குடி ஓட்டுநரின் உடல்நலத்தை உச்சந்தலை முதல் உள்ளங்கால் வரை பாதிக்கும் ஓட்டுநரின் நிதானத்தை இழக்க வைக்கும். பார்வைத் திறனைக் குறைக்கும். குடிபோதையில் உள்ள ஓட்டுநரால் தன் வாகனத்தின் வேகத்தையும் எதிரே வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும் வேகத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. தவறான தன்னம்பிக்கையைக் கொடுத்து சாலைவிதிகளை மீறத் தூண்டும். உத்தரவுச் சின்னங்களை

பார்க்கவிடாமல் தடுக்கும். வாகனத்தை ஓட்டும்போது குடிபோதையில் இருப்பது ஓட்டுநருக்கும் மற்றவர்களுக்கும் ஆபத்தைத் தேடித் தருவதால் குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுவது குற்றமாகும்.

### 6. உடல் நலம், மனநலம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கும் போது வாகனம் ஓட்டுதல்

உடல் நலம் மற்றும் மனநலமும் பாதிக்கப்பட்டிருந்தால் ஓட்டுநருக்குக் கவனக்குறைவு ஏற்படும். அவர் எடுக்கும் நடவடிக்கைகள் எல்லாம் தாமதமாகத்தான் இருக்கும். ஓட்டுநரின் கண்ணுணரும் நேரமும், செயல்படும் நேரமும் அதிகரித்துவிடுவதால் அவரால் ஆபத்து குறுக்கிடும்போது தாமதமாகக் கவனித்து, தாமதமாக நடவடிக்கை எடுக்கும்போது விபத்தைத் தவிர்க்கமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு விடும். சாதாரண தும்மல்கூட ஓட்டுநரின் கவனத்தைப் பாதிக்கும்.

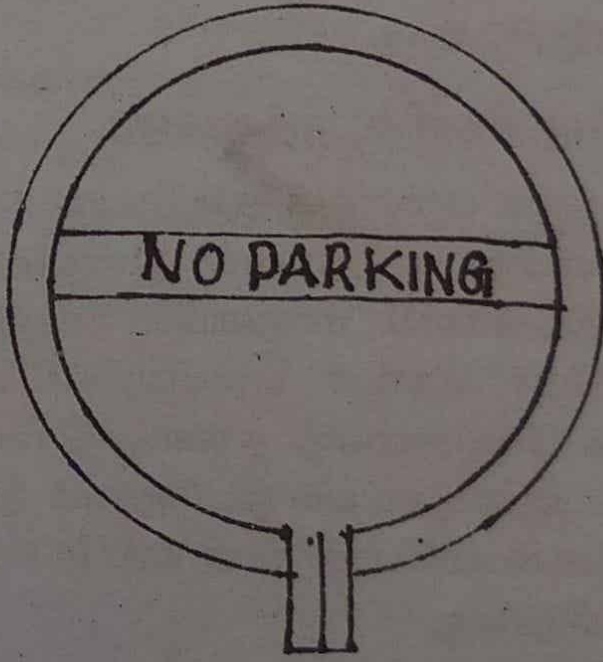
### 7. அளவுக்கதிகமாகச் சுமையேற்றுதல்

வாகனத்தில் அளவுக்கதிகமாக எடையேற்றும்போது வாகனத்தின் சமநிலை பாதிக்கப்படுகிறது. அதாவது ஒவ்வொரு சக்கரமும் சுமக்கும் எடையின் அளவு வித்தியாசப்படுவதால் திருப்பங்களில் கவிழும் நிலையும், தடையைத் தவறாகப் பயன்படுத்தும்போது வாகனம் சறுக்கும் அபாயமும் அதிகரிக்கும். அளவுக்கதிகமாகச் சுமையேற்றினால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் அதிகரித்து விடுவதால் அது சட்டப்படி குற்றமாகும்.

### 8. தடை செய்யப்பட்ட இடங்களில் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்லுதல்

போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள அகலம் குறைவான சாலைகளிலும், பார்வைத் தூரம் குறைவாக உள்ள இடங்களிலும் வாகனத்தை நிறுத்துவதற்குத் தடை விதிக்கப்பட்டிருக்கும். அங்கு வாகனத்தை நிறுத்தக்கூடாது

என்று உத்தரவுச் சின்னம் வைக்கப்பட்டிருக்கும். சில இடங்களில் சாலைகளின் ஓரங்களுக்கு இணையாக மஞ்சள் கோடு போடப்பட்டிருக்கும். இந்த இடங்களில் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்லும்போது சாலையில் அகலமும் பார்வைத் தூரமும் குறைந்துவிடுவதால், மற்ற வாகன ஓட்டுநர்கள் சிறிது கவனக்குறைவாக ஓட்டினாலும் விபத்து ஏற்பட்டுவிடும். மேலும் போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுத்தி பாதசாரிகளை ஆபத்தில் சிக்கவைத்துவிடும்.



### 9. நிறுத்த வேண்டிய இடங்களில் நிறுத்தாமல் செல்வது

சாலைச் சந்திப்புக்கள், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு விளக்குகள் உள்ள பகுதி மற்றும் போக்குவரத்துக் காவலர்கள்



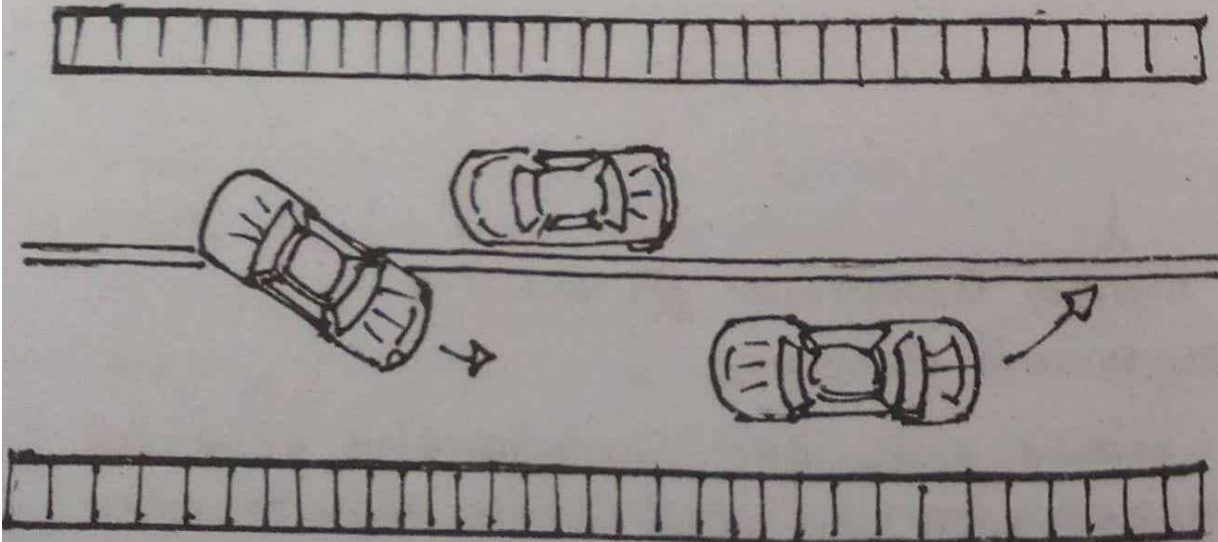
கட்டுப்படுத்தும் பகுதிகளில் வாகனத்தை நிறுத்தும் கோட்டின் அருகே (Stop) கண்டிப்பாக நிறுத்திச் செல்லவேண்டும். இதை மீறி நிறுத்தாமல் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது ஒழுங்காச் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும் மற்ற வாகனங்களுடன் மோத நேரிடும்.

### 10. சமிக்ஞையை (Signal) மீறுவது

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு விளக்கின் சமிக்ஞையை (சிவப்பு விளக்கு) அலட்சியப்படுத்தி சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போதுதான் மற்ற வாகனங்களுடனோ அல்லது பாதசாரிகள் மீதோ மோத நேரிடுகிறது.

### 11. தடை வீதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் முந்துவது

சாலைக் குறைபாடு மற்றும் பார்வைக் குறைவாக உள்ள இடங்களில் முந்தாதே என்று உத்தரவுச் சின்னங்கள் வைக்கப்பட்டுள்ளது. சில இடங்களில் சாலையின் மத்தியில் ஒன்றோ அல்லது இரண்டோ தொடர் வெள்ளைக்கோடு போடப்பட்டிருக்கும் இந்தக் கோடுகளைத் தாண்டிச் செல்வது முந்துவது சட்டப்படி குற்றம். ஆனாலும் பல ஓட்டுநர்கள் இதை அலட்சியப்படுத்தி முந்த முனையும்போது தான் எதிரே வரும் வாகனங்களுடன் மோதநேரிடுகிறது.

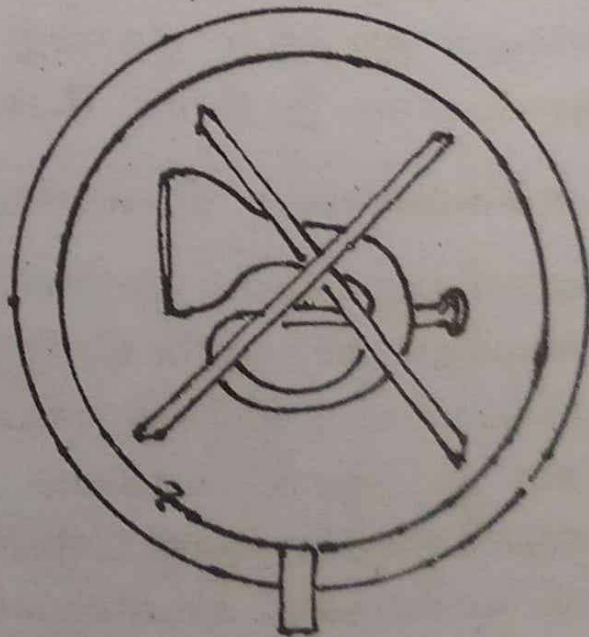


## 12. விளக்கு எரியாமல் அல்லது ஒருவிளக்கை மட்டும் எரியவிட்டுச் செல்வது

முன்விளக்கு எரியாவிட்டால் சாலைகளில் உள்ள பள்ளம், மேடுபள்ளங்கள் போன்றவற்றைப் பார்க்க முடியாது. சாலையில் செல்லும்போது வாகன ஒட்டுநரின் பாதுகாப்பு அவர் மற்றவர்களைப் பார்ப்பது, மற்றவர்கள் அவரைப் பார்ப்பதைப் பொறுத்துத்தான் இருக்கிறது. ஆனால் முன்விளக்கு எரியாமல் செல்லும்போது, மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களால் வாகனம் வருவதைப் பார்க்க இயலாது. ஒற்றை விளக்கை மட்டும் எரியவிட்டு வரும்போது, மற்றவர்கள் அதை இரண்டுசக்கர வாகனமாகத் தவறாகக் கருதி பாதுகாப்பு நடவடிக்கை (விலகிச் செல்லுதல்) எடுக்கத் தவறி விபத்தில் சிக்கிக்கொள்கின்றனர்.

## 13. தடை செய்யப்பட்ட இடங்களில் ஒலியெழுப்புவது

சில இடங்களில் குறிப்பாக மருத்துவமனை உள்ள பகுதிகளில் ஒலியெழுப்புவதைத் தடைசெய்யப்பட்டிருக்கும். அதை மீறி ஒலியெழுப்பும்போது நோயாளிகளுக்கு அதிர்ச்சி ஏற்படும். ஒலியெழுப்பாதே (No Sound Horn) என்று உத்தரவுச் சின்னங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கும் இடங்களில் ஒலியெழுப்புவது சட்டப்படி குற்றமாகும்.



#### 14. பக்கவாட்டில் கலர் விளக்குகள் பொருத்துதல்

பல வாகனங்களில் குறிப்பாக ஆம்னி பஸ்களில் அலங்காரத்திற்காகப் பல வண்ண விளக்குகள் பொருத்தியிருப்பார்கள். இது மற்ற வாகன ஓட்டுநர்களின் கவனத்தைப் பாதிப்பதால், வண்ண விளக்குகள் பொருத்திக்கொண்டு செல்லும்போது சில நேரங்களில் அவர்களை ஆபத்தில் சிக்கவைத்துவிடும்.

#### 15. அதிக பிரகாசமான முன்விளக்குகளைப் பயன்படுத்தல்

அதிக பிரகாசமான முன்விளக்குகள் எதிரே வரும் வாகன ஓட்டுநர்கள், இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்களின் கண்களைக் கூசச் செய்து தவறுகள் இழைக்க வைத்துவிடும். மேலும் முன்னால் செல்லும் மாட்டு வண்டிகள் போன்றவற்றைப் பார்க்க இயலாமல் செய்துவிடும். இதனால் அவைகள் மீது மோத நேரிடும். வாகனம் ஓட்டுநர்கள் பிரகாசமான முன் விளக்குகளின் வெளிச்சத்தைப் பார்க்க நேரிட்டால் அவர்களின் கண்கள் தற்காலிகமாகக் குருடாகிவிடும். அந்நேரத்தில் வாகனம் கடந்துசெல்லும் தூரத்தில் ஏதாவது ஆபத்து குறுக்கிட்டால் ஓட்டுநரால் பார்க்க இயலாமல் போய்விடும்.

#### 16. பீன்புறம் விளக்கில்லாமல் செல்வது

இரவில் முன்னால் செல்லும் வாகனம் திடீரென்று நிற்பதை அதன் பின்விளக்கு எரிவதைப் பார்த்துதான் தெரிந்துகொள்ள முடியும். அந்த வாகனத்தின் சிவப்பு விளக்கு எரியாவிட்டால் பின்னால்வரும் வாகன ஓட்டுநரால் வாகனம் நிற்பதை, வாகனத்தின் மிக அருகில் சென்றபிறகுதான் பார்க்க இயலும். இதனால் அவர்களால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த

வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

203

இயலாமல், நிற்கும் வாகனத்தின் பின் புறம் மோதிவிடுவார்கள். பின்னால் வரும் ஓட்டுநர்கள் முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிற்கும்போதும் அதன் சிவப்பு விளக்கு எரியாவிட்டால், அது சென்று கொண்டிருக்கிறது என்றுதான் தவறாகக் கருதிவிடுவார்கள்.

## 17. மற்ற வாகனங்கள் முந்தும்போது வேகத்தை அதிகரித்தல்

சில ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை மெதுவாக ஓட்டிக் கொண்டிருப்பார்கள். ஆனால் யாராவது அவர் வாகனத்தை முந்த முனைந்தால் அதை கௌரவப் பிரச்சினையாகக் கருதி, வேகத்தை அதிகரித்து முந்த அனுமதிக்கமாட்டார்கள். இதனால் சில நேரங்களில் முந்தமுனையும் குறிப்பாக அனுபவமற்ற ஓட்டுநர்கள் ஆபத்தில் சிக்க நேரிடும். எதிரே வாகனம் வருவதைப் பார்த்தும், அதிக ரிஸ்க் எடுத்து முந்திவிடலாம் என்று சில அவசரக்குடுக்கைகள் அதிக வேகமாக முந்தமுனையும்போது, முன்னால் செல்லும் வாகனம் ஓட்டுநர் முந்தவிடாமல் வேகத்தை அதிகரித்தால் முந்த முனைபவரால் முன்னாலும் செல்லமுடியாமல் பின்னாலும் வரமுடியாமல் எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோத வேண்டிய நிலைமை ஏற்படும்.

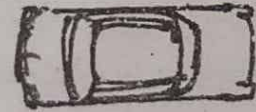
## 18. உத்தரவுச்சின்னங்களின் கட்டளைகளை மீறுதல்

கட்டளைச் சின்னங்கள் சாலைகளில் உள்ள ஆபத்துக்களைப் பற்றி எச்சரிக்கை செய்கிறது. அந்த தகவல்களைச் சரியாகப் புரிந்துகொண்டு வாகனத்தைச் செலுத்தினால் அந்த இடங்களைப் பாதுகாப்பாகக் கடக்க முடியும். ஆனால் சிலர் அதை அலட்சியப்படுத்தி வாகனத்தைச் செலுத்தி விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

### 19. சமிக்ஞை செய்யத் தவறுதல்

சந்திப்புக்களில் நேராகச் செல்லுதல், திரும்புதல் மற்றும் வாகனத்தை நிறுத்தும்போது சமிக்ஞை செய்வதில்தான், மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் உங்கள் எண்ணத்தைப் புரிந்து கொண்டு அவர்கள் பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுக்கமுடியும். வலதுபுறமாகத் திரும்பும்போது சமிக்ஞை செய்யாமல் திரும்பினால் பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் முந்த முனைந்தால் மோதலைத் தவிர்க்க முடியாது. சந்திப்புக்களில் போதிய தூரத்தில் சமிக்ஞை செய்யாமல், திரும்ப முயன்றாலும் பின்னால் வரும் ஓட்டுநரால் ஆபத்து ஏற்படும். சமிக்ஞை செய்யாமல் திடீரென்று திரும்பினாலோ அல்லது நிறுத்தினாலோ பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் அதை எதிர்பாராத தால் அவரால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தமுடியாமல் போய்விடும்.

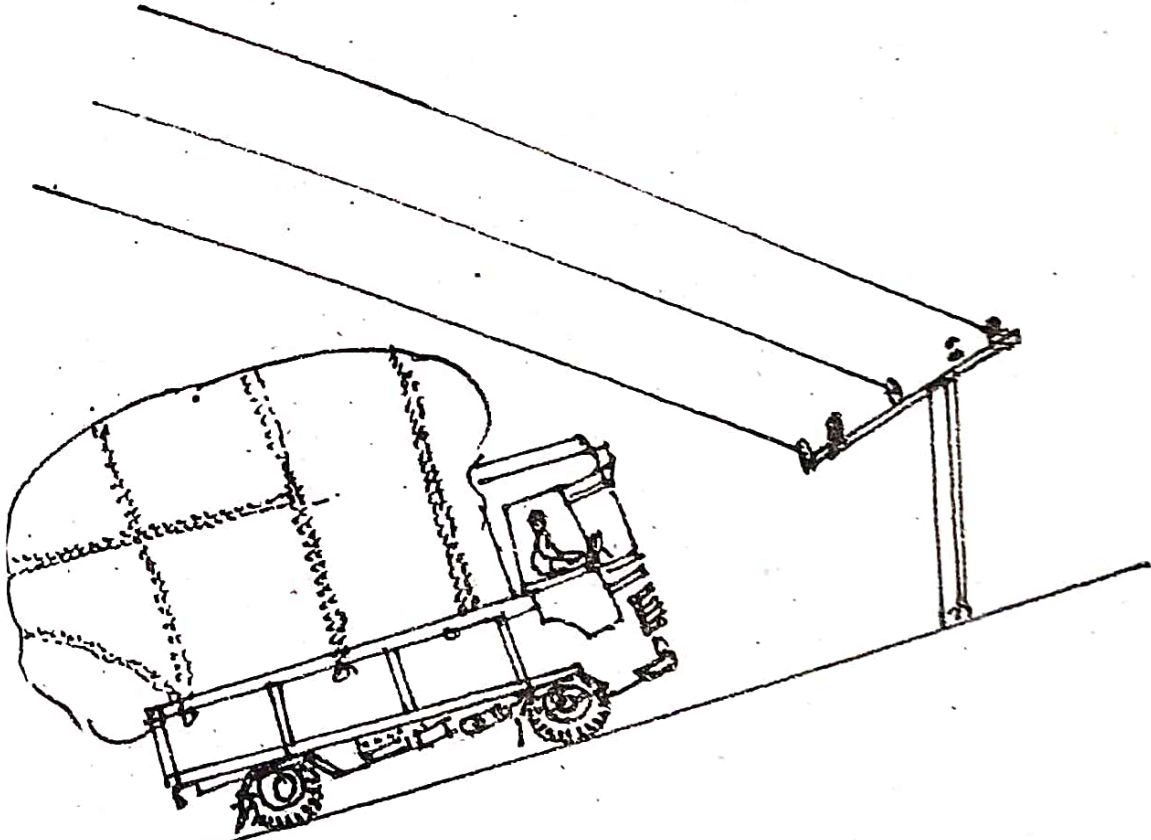
### 20. ஒருவழிப் பாதையில் தவறான பக்கத்தில் நுழைதல்



வாகன விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பது எப்படி?

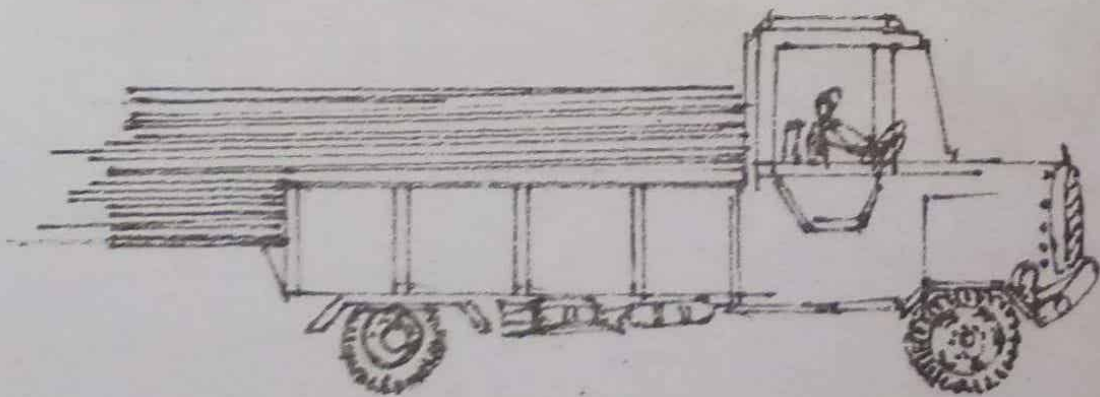
ஒருவழிப் பாதையில் வாகனங்கள் ஒரு திசையில் மட்டும்தான் செல்ல அனுமதிக்கப்படும். எதிர்த்திசையில் வர தடை விதிக்கப்பட்டிருக்கும். சாலை ஆரம்பத்தில் வாகனம் செல்லக்கூடாது என்று உத்தரவுச் சின்னங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கும். இதை மீறி ஒருவழிப் பாதையில் எதிர்த்திசையில் செல்ல முயன்றால், மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் அதை எதிர்பார்க்காததால் அவர்கள் தவறுசெய்து விபத்தில் சிக்க நேரிடும்.

21. அதிக உயரமாகச் சுமையேற்றுவது  
(14 அடிக்கு மேல்)



எடை குறைவான பஞ்சுமூட்டைகள், வைக்கோல் போன்றவற்றை அதிக உயரமாக (14 அடிக்கு மேல்) ஏற்றிச் செல்லும்போது சாலையின் குறுக்கே மின்சாரக் கம்பிகள், தந்திக்கம்பிகளை அறுக்க நேரிடும். மின்சாரக் கம்பிகள் அறுந்து சாலையில் விழுந்தால் அது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களுக்கு ஆபத்தை விளைவிக்கும். சில நேரங்களில் மின்சாரக் கம்பிகளில் உராய்வு ஏற்பட்டு தீப்பிடிக்க நேரிடலாம். மேலும் வாகனத்தின் நிலையான தன்மை குறைந்து, திருப்பங்களில் வாகனம் கவிழ நேரிடலாம். பக்கவாட்டில் நீண்டு கொண்டிருக்கும் சுமைகள், எதிரே வரும் ஓட்டுநரின் பார்வைத் தூரத்தைக் குறைக்கும்.

**22. வாகனத்தைவிட்டு வெளியே நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் கம்பிகளில் சிவப்புக் கொடி அல்லது சிவப்பு விளக்கு பொருத்தாமல் ஓட்டுதல்**



வாகனத்தின் நீளத்தைவிட அதிக அளவு வெளியே நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் கம்பிகள், குழாய்களில் சிவப்புக் கொடியோ அல்லது இரவில் சிவப்பு விளக்கு பொருத்தாமலோ சென்றால், அது பின்னால் வரும் ஓட்டுநரின் பார்வையிலிருந்து தப்பிவிடும். அதுபோலப் பக்கவாட்டில் நீண்டுகொண்டிருக்கும் கனரக சாமான்களில் சிவப்புக் கொடியோ அல்லது சிவப்பு விளக்கோ பொருத்தாவிட்டால் அது எதிரே வரும் வாகனத்தைப் பதம் பார்த்துவிடும்.

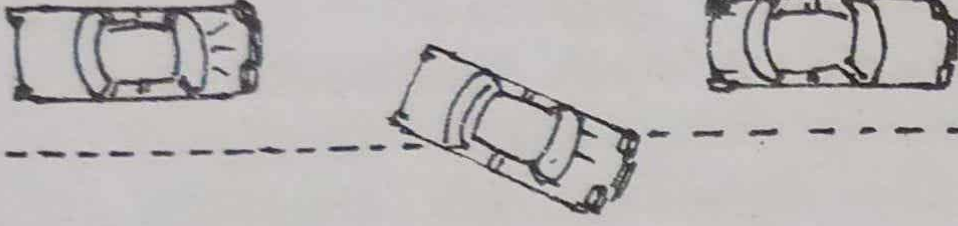
### 23. போக்குவரத்துக் காவலர்கள் செய்யும் சைகைகளுக்குக் கீழ்ப்படியாமை

போக்குவரத்துக் காவலர்கள் செய்யும் சைகைகளை அலட்சியம் செய்தோ அல்லது அதைத் தவறாகப் புரிந்துகொண்டோ, சந்திப்பைக் கடக்க முயன்றால் சமிக்ஞைப்படி ஒழுங்காகக் கடக்க முயலும் வாகனங்களுடன் மோத நேரிடும். அனுபவம் இல்லாத ஓட்டுநர்கள், போக்குவரத்துக் காவலர்கள் செய்யும் சைகைகளைப் புரிந்து கொள்ளாமல் மற்ற ஓட்டுநர்களின் நடவடிக்கைகளைப் பார்த்து, தவறாகக் கடந்து விபத்தை ஏற்படுத்திவிடுகின்றனர்.

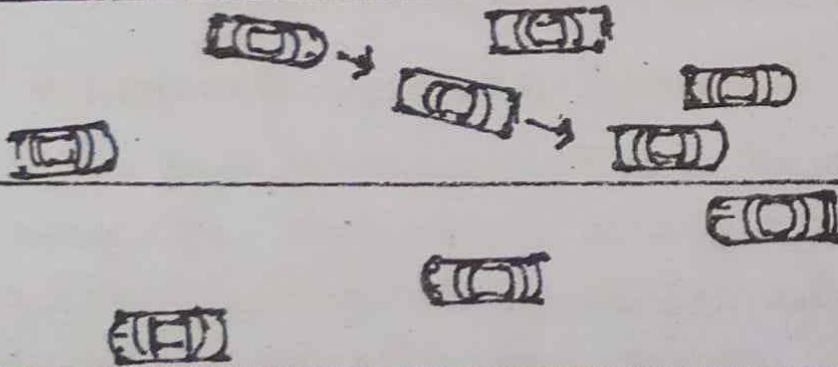
### 24. தொடர்கோடுகளைத் தாண்டிச் செல்லுதல்

சாலைக் குறைபாடுகளை நீக்கமுடியாத இடங்கள் மற்றும் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகமுள்ள பகுதிகளில் சாலையின் மத்தியில் ஒன்றோ அல்லது இரண்டோ வெள்ளைக்கோடு அல்லது மஞ்சள்கோடுகள் போடப் பட்டிருக்கும். இதைத் தாண்டிச் செல்வது ஆபத்தானது என்பதைத் தெரிந்திருந்தும் தாண்டிச் சென்று ஆபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.





25. அடிக்கடி ஒட்டப்பாதையை மாற்றுவது



மாநகரங்களில் செல்வதற்கு பல ஓட்டப்பாதைகள் இருக்கும். சில ஓட்டுநர் முன்னால் செல்லும் வாகனத்தின் பின்னால் செல்வதற்குப் பொறுமையில்லாமல் அடிக்கடி வாகனப்பாதையை மாற்றி ஓட்டுவார்கள். இது பின்னால் வரும் வாகன ஓட்டுநர்களுக்குத் தர்மசங்கடத்தையோ அல்லது ஆபத்தையோ ஏற்படுத்திவிடும்.

## 26. விபத்தை ஏற்படுத்தியபிறகு நிறுத்தாமல் செல்வது

சிலர் விபத்தை ஏற்படுத்திய பிறகு பயத்தினால், விபத்தில் சிக்கியவர்களை அதோகதியில் விட்டுவிட்டு வாகனத்தை வேகமாக ஓட்டிச் சென்றுவிடுகின்றனர். இதனால் விபத்தில் சிக்கியவர்களுக்குச் சரியான சிகிச்சை சரியான நேரத்தில் கொடுக்காததால் அவர்கள் மரணமடையக்கூடும். விபத்தில் சிக்கியவர்களைக் காப்பாற்ற வேண்டியது அவர்கள் கடமை. விபத்தைப் பற்றி அருகே உள்ள காவல் நிலையத்தில் உடனடியாகத் தெரிவிக்காமல் செல்வது சட்டப்படி குற்றமாகும்.

## சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளின்படி வாகனத்தை ஓட்டுதல்

சாலைப் போக்குவரத்து விதிகள் சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்களின் பாதுகாப்பிற்காக ஏற்படுத்தப் பட்டுள்ளது. அதை ஒரு பெரிய சுமையாகவோ தண்டனை யாகவோ நினைக்கக்கூடாது. சாலைப் போக்குவரத்து விதிகள் இல்லையென்றால் என்னவாகும் என்பதைச் சிறிது மனதில் கற்பனை செய்து பாருங்கள். சாலையின் இடதுபுறத்தில் எதிரே வாகனம் வந்தால், சாலையின் நடுரோட்டில் வாகனங்கள் நிறுத்தப்பட்டிருந்தால், வலதுபுறமாகவும் இடதுபுறமாகவும் முந்திக் கொண்டு சென்றால், மக்கள் நெருக்கம் உள்ள பகுதிகளில் சத்தமாக ஒலியெழுப்பிக் கொண்டு சென்றால்,

சந்திப்புக்களில் நிறுத்தாமல் எல்லோரும் வேகமாகக் கடந்து சென்றால் என்னவாகும் என்பதைக் கற்பனை செய்து பார்த்தாலோ சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளின் முக்கியத்துவத்தை உணரமுடியும். ஆனால் துரதிர்ஷ்டவசமாக இந்தியாவில் பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளின் முக்கியத்துவத்தை உணராமல், அதை மீறிச் செல்வதால் அரசாங்கம் என்ன முயற்சி எடுத்தாலும் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை வருடத்திற்கு வருடம் 10-லிருந்து 15 சதவீதம் அதிகரிப்பதைக் குறைக்க முடிவதில்லை.

சாலைப் போக்குவரத்து விதிகள் மற்றவர்களுக்கும், போக்குவரத்துக் காவலர்களுக்காகவும் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது என்று கருதாமல், தங்களுடைய பாதுகாப்பிற்காகத்தான் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது என்று நினைத்து அவைகளைத் தங்கள் உயிர்மூச்சாகக் கருதிக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். விபத்து, சாலைவிதிகளை மீறுபவர்களைத் தண்டிக்கும், ஒழுங்காக்கக் கடைப்பிடிப்பவர்களைக் கண்டால் விலகிச் செல்லும்.

போக்குவரத்து விதிகள், போக்குவரத்துக் காவலர்கள் செய்யும் சமிக்ஞைகள் போக்குவரத்துச் சின்னங்கள், மற்றும் சாலைக்குறியீடுகள் தெரிவிக்கும் தகவல்கள் பற்றி முழுமையாகத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். சாலைவிதிகளை மீறிப் பிடிபடும்போது தெரியாது என்று சொல்லித் தப்பிக்க முடியாது.

வாகனத்தை எப்போதும் சாலையின் இடதுபுற ஓரமாகத்தான் ஓட்டவேண்டும். முந்தும்போதும், நிற்கும் வாகனத்தைக் கடக்கும்போதும், வலதுபுறமாகத் திரும்பும் போதும் மட்டும் வலதுபுறத்தைப் பயன்படுத்த வேண்டும். இதிரே வரும் வாகனங்கள் வலதுபுறமாகச் செல்வதற்கு அனுமதிக்க வேண்டும். சாலையின் மத்தியில் வாகனத்தைச்

செலுத்தினால் எதிரெதிரே வரும் வாகனங்களின் பக்க இடைவெளி குறைந்து, சிறிய தவறுகூட விபத்தை ஏற்படுத்திவிடும்.

வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறி அதிக வேகத்தில் செல்லும்போது, வாகனத்தின் கட்டுப்பாடும், சாலையின் பார்க்கும் அளவும் குறைந்துவிடுவதால் சாலையின் ஓரத்திலிருந்துவரும் ஆபத்தைப் பார்க்க இயலாது. அப்படியே பார்த்தாலும் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தமுடியாது. அதனால் உத்தரவுச் சின்னங்கள் குறிப்பிடப்பட்ட வேகத்தையும் தங்கள் வாகனத்திற்குக் குறிப்பிடப்பட்ட வேகக்கட்டுப்பாட்டையும் மீறக் கூடாது.

வாகனத்தை மற்றவர்களுக்குப் பயத்தையோ அல்லது ஆபத்தையோ உண்டு பண்ணுவதுபோல் ஓட்டக்கூடாது. தங்கள் பாதுகாப்பிற்குக் கொடுக்கும் அதே முக்கியத்துவத்தை மற்றவர்கள் பாதுகாப்பிற்கும் கொடுக்கவேண்டும். தங்கள் தவறான செய்கையினால் மற்றொரு அப்பாவி உயிரை இழக்கக்கூடாது.

ஓட்டுநர் உரிமம் இல்லாமல் ஓட்டுவது சட்டப்படி குற்றம் என்பதால், முறையாகப் பயிற்சிப்பள்ளியில் பயிற்சி பெற்று உரிமம் பெற்றபிறகுதான் வாகனத்தை ஓட்ட வேண்டும். குடித்துவிட்டு ஓட்டும்போது போதை என்ற அரக்கன் பிடியில் சிக்கிவிடுவதால், அவர்கள் தங்கள் பாதுகாப்பைப் பற்றியும் மற்றவர்கள் பாதுகாப்பைப் பற்றியும் கவலைப்படமாட்டார்கள். எவ்வளவு கோழையாக இருந்தாலும் குடிபோதை என்ற அரக்கன் அவர்களுக்கு அசட்டுத் தைரியத்தைக் கொடுத்து ஆபத்தாக ஓட்டவைத்துவிடுவான். குடிபோதை தங்கள் பாதுகாப்பிற்கும், மற்றவர்கள் பாதுகாப்பிற்கும் குந்தகம் விளைவித்துவிடுவதால் குடித்துவிட்டு ஓட்டக்கூடாது.

எடை குறைவான பொருளாக இருந்தாலும் கூட அதிக சுமையேற்றுவது ஆபத்து. இதைத்தான் வள்ளுவர் பெருந்தகை

"பீலிபெய் சாகாடும் அச்சிறும் அப்பண்டம்  
சால மிகுத்துப் பெயின்"

அதாவது, தாங்கள் அளவுக்கு அதிகமாகச் சுமையேற்றினால் மெல்லிய மயிலின் கனமற்ற இறகு ஏற்றப்பட்ட வண்டிகூட அசசு முறிந்துவிடும் என்று கூறுகிறார். திருவள்ளுவர் பெருந்தகை. வாகனத்தின் சமநிலை பாதிக்கப்படுவதால் அளவுக்கு அதிகமாகவோ அல்லது அதிக உயரமாகவோ சுமையேற்றக்கூடாது.

மற்றவர்களுக்கு ஆபத்து விளைவிக்கின்ற மாதிரியோ அல்லது தடைவிதிக்கப்பட்ட பகுதிகளிலோ வாகனத்தை நிறுத்தக்கூடாது. அனுமதிக்கப்பட்ட இடத்தில் குறிப்பிட்டபடி (கோணம், செங்கோணம் அல்லது இணையாக) நிறுத்த வேண்டும். சாலையின் இடதுபுற ஓரத்தில்தான் நிறுத்த வேண்டும். பொதுஇடங்களில் வாகனத்தை அதிக நேரம் நிறுத்துவது ஆபத்தானது. ஓட்டுநர் வாகனத்தை விட்டுச் செல்ல விரும்பினால் கண்டிப்பாகக் கைத்தடையைப் பயன்படுத்த வேண்டும். ஓட்டுநர் இருக்கையில் இல்லாதபோது திடீரென்று தானாகக் கிளம்பிச் செல்வதுபோல் நிறுத்தக்கூடாது.

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுள்ள பகுதிகள், போக்கு வரத்துக் காவலர் கட்டுப்படுத்தப்பட்ட பகுதி, பாதசாரிகள் கடக்குமிடங்கள், சந்திப்புக்களில் நிறுத்தும் கோட்டின் (Stop) அருகே வாகனத்தை நிறுத்தி, சமிக்ஞைகளுக்கு ஏற்ப கிளம்பிச் செல்ல வேண்டும். மஞ்சள் விளக்கு எரியும்போது நிறுத்தும் கோட்டைத் தாண்டிய வாகனத்தைத் தவிர மற்ற வாகனங்கள் எல்லாம் பின்னால்வரும் போக்குவரத்தைக் கவனித்து நிறுத்த வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு விளக்குகளின் சமிக்ஞைகளுக்குக் கண்டிப்பாகக் கீழ்ப்படிய வேண்டும். சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது நிற்கவேண்டும். போக்குவரத்துக் காவலர் அங்கு இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் கண்டிப்பாக நின்றுதான் செல்ல வேண்டும். முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநர்கள் முந்தாதே என்று சமிக்ஞை செய்யும் போது அதை அலட்சியம் செய்து முந்தமுனையக் கூடாது.

முந்துவதற்குத் தடைவிதிக்கப்பட்ட பகுதிகளிலும், சாலையின் மத்தியில் ஒன்றோ அல்லது இரண்டு தொடர் வெள்ளைக்கோடு போடப்பட்டிருக்கும் இடங்களிலும் முந்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். பார்வைத் தூரம் குறைவாக உள்ள பகுதிகளில் போக்குவரத்து நெருக்கடி மற்றும் மக்கள் நடமாட்டம் அதிகமுள்ள பகுதிகளில் முந்த முனையக்கூடாது.

இரவில் முன்விளக்குகளோ அல்லது பின்விளக்குகளோ எரியாமலிருந்தால் அதைப் பழுதுநீக்காமல் சென்றால், அது உங்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் ஆபத்தை விளைவித்துவிடும். அதுபோல ஒருபுறம் முன்விளக்கை மட்டும் எரியும் நிலையில் வாகனத்தைச் செலுத்தக்கூடாது.

தடைவிதிக்கப்பட்ட பகுதிகளிலும், இரவுநேரத்திலும் ஒலியெழுப்பியினை (Horn) பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மற்ற சாலை உபயோகிப்பவர்களைப் போதிய தூரத்தில் ஒலியெழுப்பி எச்சரிக்கை செய்யவேண்டும். மிக அருகில் சென்று ஒலியெழுப்பக்கூடாது. ஒலியெழுப்ப வேண்டிய இடத்தில் கண்டிப்பாக ஒலியெழுப்ப வேண்டும். பக்கவாட்டில் கலர்விளக்குகள் பொருத்திச் செல்வதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

இரவு நேரத்தில் எதிரே வாகனம் வரும்போது முன்விளக்கை அவசியம் மங்கலாக்கவேண்டும். எதிரே வரும் வாகனங்கள் 200 மீட்டர் தூரத்தில் வந்தாலோ அல்லது எதிரேவரும் வாகனம் மங்கலாக்கும்போது உடனடியாக முன்விளக்கை மங்கலாக்க வேண்டும். அதிகப் பிரகாசமான முன்விளக்குகளை முன்புறம் பொறுத்தக்கூடாது. போக் விளக்குகளைப் (Fog lamp) பனிபெய்யாத இடங்களில் பயன்படுத்தக்கூடாது.

மற்ற வாகனங்கள் உங்கள் வாகனத்தை முந்திச் செல்வதால் உங்களுக்கு எந்தவித நஷ்டமும் ஏற்படப் போவதில்லை. எதிரே வாகனம் வரும்போது வேகத்தை அதிகரித்து முந்துவதைத் தடைசெய்ய முயன்றால், அவர்கள் குழப்பத்தில் தவறுசெய்து, உங்களுக்கும், மற்றவர்களுக்கும் ஆபத்தை விளைவித்துவிடலாம். அதனால் வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைத்து ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும்.

உத்தரவுச் சின்னங்களின் கட்டளைகளை மீறுவது சட்டப்படி குற்றம் என்பதால் உத்தரவுச் சின்னங்களின் கட்டளைகளை மீறக்கூடாது. மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களை எச்சரிக்கை செய்வதற்காகக் கண்டிப்பாக சமிக்ஞை செய்ய வேண்டும்.

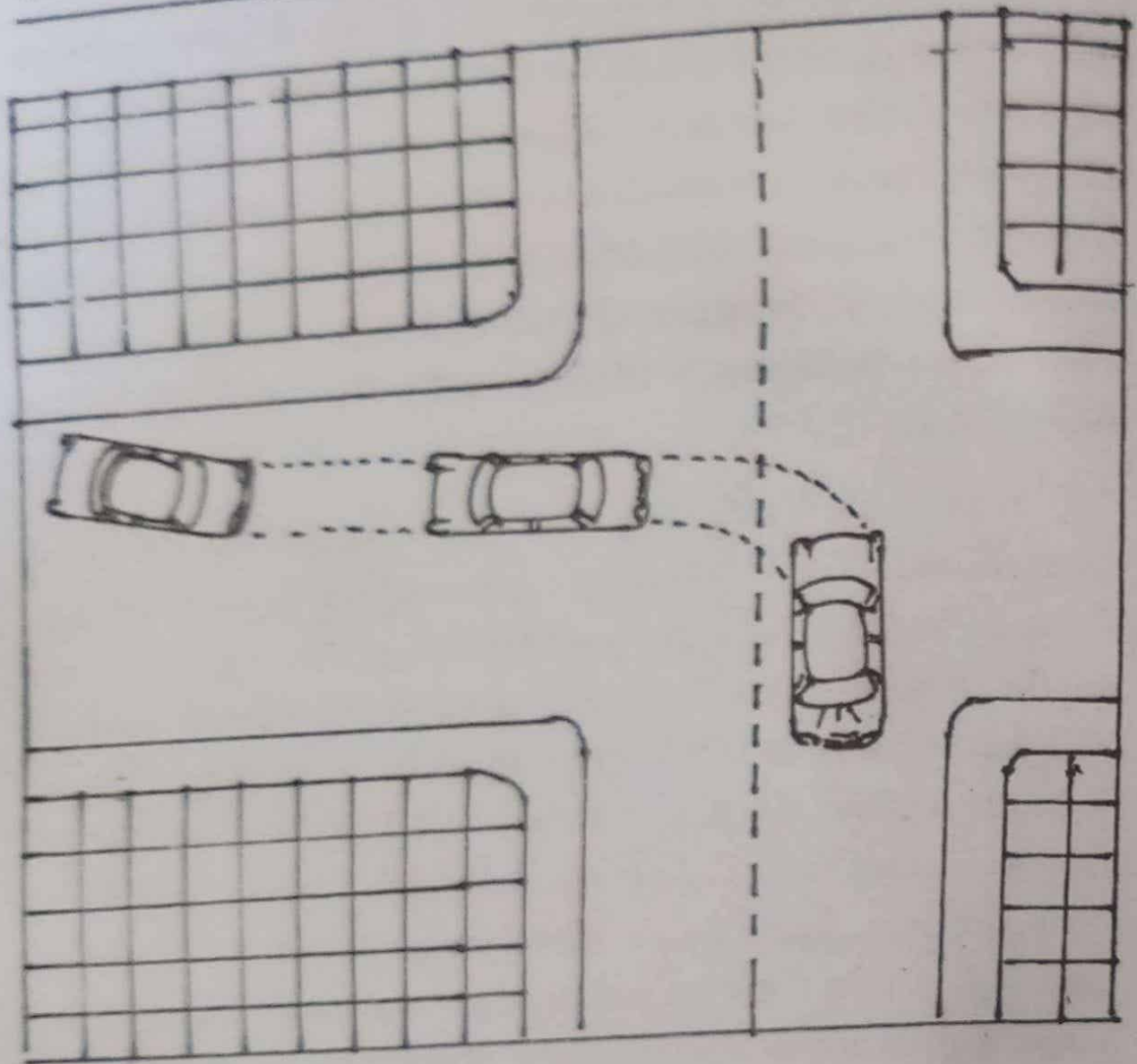
செல்லக்கூடாது (No entry) என்று தடை செய்யப்பட்ட சாலைகளில் செல்லக்கூடாது. வாகனத்தைவிட்டு வெளியே ஆபத்தாக வெளியே நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் கம்பிகள், குழாய்கள், மற்றும் பக்கவாட்டில் நீண்டு கொண்டிருக்கும் கனரக இயந்திரங்கள் கனரக சாமான்களிலும் கண்டிப்பாகச் சிவப்புக் கொடியோ அல்லது சிவப்பு விளக்கோ பொருத்த வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் காவலர்கள் செய்யும் சைகைகளை மீறிச்செல்ல முயலக்கூடாது. தொடர் வெள்ளைக் கோட்டையோ அல்லது மஞ்சள்கோட்டையோ தாண்டிச் செல்லக்கூடாது. அடிக்கடி ஓட்டப்பாதையை மாற்றி மற்ற வாகன ஓட்டுநர்களுக்கு ஆபத்தை விளைவிக்கக்கூடாது. ஓட்டப்பாதையை மாற்ற வேண்டும் என்றால் பின்னால் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனித்து, சமிக்ஞை செய்து ஓட்டப்பாதையை மாற்ற வேண்டும்.

வாகன ஓட்டுநர்கள் தங்கள் இருக்கையில் மற்றவர்களை அமரச்செய்து ஓட்டக்கூடாது. ஏனென்றால் வாகன ஓட்டுநர் சீட்டில் மற்றவர்களை அமரவைக்கும்போது வாகனம் ஓட்டுபவருக்கு அசௌகரியம் ஏற்படும். அவரால் வாகனக் கட்டுப்பாடுகளைச் சரியாக இயக்க முடியாது. மேலும் திருப்பங்களில் திரும்பும் போது ஓட்டுநர்மீது சாயநேரிடும் போது, ஸ்டீரிங் கட்டுப்பாடு பாதிக்கப்படும். அதுபோல வாகனம் ஓட்டுவதைப் பாதிக்கும்படி யாரையும் நிற்கவோ அல்லது அமரவோ விடக்கூடாது. வாகனம் ஓட்டுவதைப் பாதிப்பதுபோலப் பொருட்கள் எதையும் வாகனத்திற்குள் வைக்கக்கூடாது.

தன்னுடைய ஓட்டுநர் உரிமத்தை மற்றவர்கள் பயன்படுத்த அனுமதிக்கக் கூடாது. அதுபோல மற்றவர்கள் ஓட்டுநர் உரிமத்தைத் தானும் பயன்படுத்தக்கூடாது. ஊர்வலங்கள், காவலர்கள் அணிவகுப்பு அருகே 20 கி.மீ. வேகத்திற்குமேல் செல்லக் கூடாது. இடதுபுறமாகத் திரும்பும்போது இடதுபுறம் ஓரமாகச் சென்று திரும்ப வேண்டும். வலதுபுறமாகத் திரும்பும்போது மையக்கோட்டின் அருகே சென்று திரும்ப வேண்டும்.





முக்கியமானவர்கள் வரும் வாகனங்கள் (V.I.P.), தீயணைக்கும் வண்டி ஆம்புலன்ஸ் போன்ற வாகனங்கள் வரும்போது ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும். விபத்தை ஏற்படுத்தியவுடன் விபத்தில் சிக்கியவர்களை நட்பாற்றில் ஆபத்தாக விட்டுச் செல்லாமல் இவர்களுக்குத் தேவையான மருத்துவச்சிகிக்கை அளிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். விபத்து ஏற்பட்டு 24 மணி நேரத்திற்குள் விபத்தைப் பற்றிய தகவலை அருகே உள்ள காவல் நிலையத்தில் தெரிவிக்க வேண்டும்.

சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறாமல் வாகனத்தைச் செலுத்தினால் விபத்து ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க முடியும். சில ஓட்டுநர்கள் 30, 40 வருடங்களாக வாகனம் ஓட்டியும் சிறிய விபத்துக்கள் ஏற்படாததற்குக் காரணம் அவர்கள் தங்களுக்குத் தெரிந்த சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறாததுதான். ஆனால் சில இளவயது ஓட்டுநர்கள் வாகனம் ஓட்ட ஆரம்பித்து 1 அல்லது 2 வருடங்களுக்குள் பல விபத்துக்களை ஏற்படுத்துவதற்குக் காரணம் சாலைவிதிகளை அலட்சியப்படுத்துவதுதான். சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றித் தெரியாவிட்டால் ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையங்கள் அல்லது நல்ல அனுபவம் உள்ள ஓட்டுநர்கள் மூலம் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும்.

