அலகு - 5

வாகனத்தைத் தவறாக பின்னோக்கி செலுத்துதல் - தவறானச் சந்திப்பை கடந்து செல்லுதல்-வாகனத்தில் தவறாக அதிக சுமையேற்றுதல் - மலைப்பகுதியில் வாகனத்தைத் தவறாகச் செலுத்துதல் - சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுதல்.

இரண்டு மதிப்பெண் வினா - விடைகள்

1. **பின்னோக்கிச் செலுத்துதல் என்பது யாது?**

வாகனம் முன்னே செல்வதற்கு ஏதாவது தடை ஏற்பட்டாலோ அல்லது வாகனத்தை சரியான இடத்தில் நிறுத்தற்பொருட்டோ, வாகனத்தை பின்னோக்கிச் செலுத்த வேண்டிய (reverse) நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. அப்பொழுது சரியான முறையில் வாகனத்தை பின்னோக்கிச் செலுத்தினால் விபத்திலிருந்து தப்பிக்கலாம்.

2. **திடீரென வாகனத்தைப் பின்னோக்கிச் செலுத்தினால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?**

போக்குவரத்து தடங்கல் ஏற்பட்டு முன்னால் செல்ல முடியாத நிலை ஏற்பட்டால், பாதையிலிருந்து விலகிச் செல்வதற்காக எந்த முன்னெச்சரிக்கையும் செய்யாமல் திடீரென்று பின்னோக்கிச் செலுத்த முயல்வார்கள். ஆனால் இதை எதிர்பாராத மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் வாகனப் பாதையிலிருந்து விலகிச்செல்ல முடியாத காரணத்தால் அவர்கள் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

3. **பிரதான சாலைக்குப் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?**

கிளைச் சாலையிலிருந்து பிரதான சாலைக்கு பின்னோக்கி வரும் வாகனத்தைப் பிரதான சாலையிலிருந்து வரும் வாகன ஓட்டுநர்களால் பார்க்க இயலாது. அதுபோல பின்னோக்கிச் செலுத்தும் வாகன ஓட்டுநரால் பிரதான சாலையில் வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாமல் அவைமீது மோத நேரிடும்.

4. குறுகிய தெருக்களில் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?

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

5. அதிக தூரம் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?

அதிக தூரம் கழுத்தைத் திருப்பி பின்னோக்கிச் செலுத்தும் போது கவனக்குறைவு ஏற்படலாம். கழுத்து மற்றும் தோள்பட்டையில் ஏற்படும் வலியினால் அவரால் முழுக்கவனத்துடன் வாகனத்தை ஓட்ட முடியாது. எப்போதும் தேவைக்கு அதிகமான தூரம் பின்னோக்கிச் செலுத்துவது ஆபத்து. விபத்துகளில் மாட்டிக் கொள்வதற்கான வாய்ப்புகள் அதிகம்.

6. ஒருவழிப்பாதையில் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?

ஒரு வழிப்பாதையில் 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.

7. சந்திப்புகளில் பாதுகாப்பாக கடப்பது எவ்வாறு?

1. பார்வைத் தூரம்
2. சந்திப்புக்கள் ஒன்றை ஒன்று சந்திக்கும் கோணம்
3. சந்திப்புகளில் உள்ள போக்குவரத்துகள் அவற்றின் வேகம் மற்றும் செல்லும் திசைகள்
4. வாகனங்களின் வகைகள்
5. போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள்– இவற்றைக்கண்டு கவனத்துடன் கடக்க வேண்டும்.

8. அதிக சுமையேற்றுவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?

வாகனத்தின் எடையும் வேகமும் அதிகரிக்கும்போது அதன் உந்து சக்தியின் அளவும் அதிகரித்துவிடுகிறது. இதனால் திருப்பங்களில் வேகமாக நுழையும்போது ஸ்டியரிங்கை திருப்பினால், அதிக உந்து சக்தி வாகனத்தைத் திருப்பவிடாமல் தடுத்து, நேராக இழுத்துச் சென்று திருப்பத்தில் வாகனத்தைக் கவிழ்த்து விடும்.

9. தடைச்சாதனத்தை (Break) அடிக்கடி பயன்படுத்துவதால் உண்டாகும் பாதிப்பு யாது?

மலையிலிருந்து வேகமாக இறங்கும் வாகனத்தைக் கட்டுப்படுத்தி எஞ்சின் பிரேக்கிற்கு பதிலாக, அடிக்கடி தடையைப் பயன்படுத்தினால் பிரேக் டிரமும் பிரேக் லைனிங்கும் சூடாகி அதன் திறன் மங்கிவிடும். பிரேக்குகள் குளிர்வடையாமல் மேலும் தொடர்ந்து ஓட்டினால், பிரேக் பாதிப்படைந்து (Failure) பெரிய விபத்து ஏற்பட்டு விடும்.

ஐந்து மதிப்பெண் வினா - விடைகள்

1. குறுகிய தெருக்களில் அதிக தூரம் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதால் உண்டாகும் பாதிப்பை விவரி?

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

அதிக தூரம் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

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

உள்ளே (IN) செல்லும் வழியில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

உணவு அருந்துமிடங்கள் (Hotel), தங்குமிடங்கள் (Lodge), கல்யாண மண்டபங்கள் போன்ற இடங்களில் வாகனம் உள்ளே (IN) செல்வதற்கு ஒருவழியும், வெளியே வர ஒரு வழியும் 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, பின்னோக்கி வரும் வாகனத்தின் பின்புறம் மோதி விடுவார்.

2. மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் ஒரு வழிப்பாதை பின்னோக்கிச் செலுத்துவதால் ஏற்படும் விளைவு யாது?

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.

ஒரு வழிப்பாதையில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

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

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 முந்திக் கொண்டு வரும் வாகனங்களால் பின்னோக்கி வரும்

வாகனத்திற்கு ஆபத்து ஏற்படலாம். சாலையில் அதிக வாகனங்கள் செல்வதால் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதற்குப் போதிய இடவசதி இருக்காது. சில நேரங்களில் போக்குவரத்து தடங்களை ஏற்படுத்திவிடும்.

3. **சந்திப்புக்களில் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான முக்கியக் காரணங்கள் யாவை?**

1. சந்திப்புக்களில் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் கடக்க முயலுதல்.
2. வேகத்தை 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. இடது புறத்திலிருந்தும், வலது புறத்திலிருந்தும் வாகனம் வந்து கொண்டிருக்கும் போது நேராகச் செல்ல முயலுதல் 3. இடது புறத்திலிருந்து வரும் வாகனம் இடதுபுறமாகவோ வலது புறமாகவோ திரும்ப முயலும்போது 4. வலது புறத்திலிருந்து வரும் வாகனம் வலதுபுறமாக அல்லது இடதுபுறமாகவோ திரும்பும்போது 5. சந்திப்புக்களில் உள்ள மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது ஏற்படுகின்றன.

4. **மற்ற வாகனத்தைப் பின் தொடர்ந்து சென்று சந்திப்பைக் கடக்க முயலுவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?**

சில ஓட்டுநர்கள் மற்ற வாகனங்களைப் பின் தொடாந்து சென்று சந்திப்பைக் கடப்பது பாதுகாப்பானது என்று நினைக்கின்றனர். முன்னால் செல்லும் வாகனம் பார்வைத் தூரத்தைக் குறைத்து விடுவதால், மற்ற பக்கங்களிலிருந்து சந்திப்பைக் கடக்க முயலும் வாகனங்களையும் சாலையைக் கடக்க முயலும் பாதசாரிகளையும் பார்க்க இயலாது. மேலும்

மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களால் பின் தொடர்ந்து வரும் வாகனத்தைப் பார்க்க முடியாது. பின் தொடர்ந்து சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது அவர்களால் ஆபத்து ஏற்படலாம்.

சந்திப்புகளில் வேகமாகக் கடப்பது

சில ஓட்டுநர்கள் சந்திப்பு நெருங்குவதைப் பார்த்ததும் வேகத்தைக் குறைக்க முயலுவதில்லை. வேகமாகக் கடந்து செல்வதையே விரும்புகின்றனர். அவசர 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 கட்டிக் கொண்டு சாலையைக் கடப்பதற்குச் சமம். வேகமாகச் செல்லும்போது மற்றொரு வாகனம் சந்திப்பைக் கடக்க முயன்றால் வாகனத்தை அதன்மீது மோதாமல் நிறுத்த முடியாது.

5. ஒழுங்கற்ற முறையில் சுமையேற்றுவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?

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 குறைந்து விடுவதால் அதன் சாலை – டயர் பிடிமானம் குறைந்து அவைகள் பக்கவாட்டில் வழுக்க ஆரம்பித்து விடும். இதனுடன் உந்து சக்தியும் சேர்ந்து கொண்டு, மேலும் மோசமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும். முன்புறமாக அதிக சுமையேற்றினால் பின்புறச் சக்கரங்களின் பிடிமானம் குறைந்து வழுக்க ஆரம்பிக்கும்.

வலதுபுறம் அல்லது இடதுபுறம் அதிக சுமையேற்றும்போது அந்தப் பக்கங்களில் உள்ள சக்கரங்களில் சாலை – டயர் பிடிமானம் அதிகரிக்கும். மற்ற சக்கரங்களில் சாலை – டயர் பிடிமானம் குறைந்து விடுகிறது.

மேலும் புவியீர்ப்பு மையமும் மாறுபடுவதால் திருப்பங்களில் வேகமாகச் செல்லும்போது வாகனம் எளிதாகக் கவிழ்ந்து விடுகிறது. அதிக கனமான இயந்திரங்கள் டிரான்ஸ்பார்மர்கள், இரும்புச் சாமான்கள் போன்றவற்றைச் சரியான முறையில் ஏற்றப்படாவிட்டால், எதிரே வரும் வாகனங்களுக்கு ஒதுங்கி வழிவிட ஓரமாக ஒதுங்கினால் கூட வாகனம் கவிழ்ந்துவிடும்.

6. மலையில் ஏறும்போது இடைவெளியில்லாமல் பின் தொடர்வதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?

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

மலையிலிருந்து இறங்கும்போது புவியீர்ப்பு விசையினால் வாகன ஓட்டுநர் நினைப்பதைவிட அதிக வேகமாக இறங்கும். தடையைப் பயன்படுத்தினாலும் வாகனம் உடனடியாக நிற்காது. நிறுத்த அதிக இடைவெளி தேவைப்படும். ஆகையால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் ஏதாவது ஒரு காரணத்தால் நிற்க நேரிட்டால் – இடைவெளியில்லாமல் பின் தொடரும் வாகனத்தால் உடனடியாக நிறுத்த முடியாமல், அதன் மீது மோதி இரண்டு வாகனங்களும் பெரிய ஆபத்தில் சிக்க நேரிடும்.

வேகமாகச் செல்லுதல்

இறங்கும்போது 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 உந்துச் சக்திகள் சேர்ந்து கொண்டு வாகனத்தை பாதையிலிருந்து உருட்டித் தள்ளிவிடும். அதிக வேகத்தில் சாலையில் விழுந்து கிடக்கும் கற்கள், கட்டை போன்ற ஆபத்திலிருந்து எளிதில் விலகிச் செல்ல முடியாது.

7. வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுவதால் ஏற்படும் பாதிப்பு யாது?

வாகனத்தை வேகமாக ஓட்டும்போது 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, விபத்துப்பகுதி, விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கு வாய்ப்புள்ள பகுதிகளில் வேகக் கட்டுப்பாடு விதிக்கப்பட்டிருக்கும். இந்தப் பகுதியில் வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறும்போது சாலைகுறைபாடுகளினாலோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் குறுக்கீடுகளாலோ விபத்து ஏற்படும். ஒவ்வொரு வாகனத்திற்கும் (கனரக, இலகுரக வாகனங்கள்) தனித்தனியாக வேகக்கட்டுப்பாடு விதிக்கப்பட்டுள்ளது. இலகுரக வாகனங்களுக்கு (Light Vehicle) விதிக்கப்பட்ட வேகத்தில், கனரக வாகனங்களை ஓட்ட முயன்றால் விபத்து ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் அதிகரித்துவிடும். வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறும்போது உள்மனத்திற்கும் வெளிமனத்திற்கும் ஏற்படும் போராட்டத்தால் கவனக்குறைவு ஏற்படலாம்.

பத்து மதிப்பெண் வினா - விடைகள்

1. வாகனத்தைத் தவறாகப் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல் குறித்து விவரி.

பின்னோக்கிச் செலுத்துவது மிகவும் சிரமமானது. பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது சிறிய தவறு செய்தால்கூட நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள் தந்திக்கம்பங்கள், கட்டிடங்கள்மீது மோதி இடிக்க நேரிடும். சிலர் சூழ்நிலையை ஆராயாமல் தாங்கள் விரும்பும் இடங்களில் எல்லாம் பின்னோக்கிச் செலுத்தி விபத்தை ஏற்படுத்தி விடுகின்றனர். பின்னோக்கிச் செலுத்துவதற்கு முக்கியக் காரணம் ஓட்டுநரின் சோம்பேறித்தனம் மற்றும் எரிபொருளை மிச்சப்படுத்தலாம் என்ற தவறான எண்ணமும்தான்.

சில ஓட்டுநர்கள் செய்யும் இமாலயத் தவறு என்னவெனில் பின்னால் ஒரு தடவை திரும்பிப் பார்த்துவிட்டு அதை மனதில் பதித்துக் கொண்டு பின்னோக்கிச் செலுத்துவார்கள். இவ்வாறு செலுத்தும்போது திடீரென்று ஆபத்துக்கள் குறுக்கிட்டால் அதைக் கவனிக்காமல் அதன்மீது 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, தவறு பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது மற்ற வாகனங்களால் ஆபத்து ஏற்படும். மேலும் ஓட்டுநர் சீட்டிலிருந்து பார்க்கும்போது பின்னால் உள்ள பாதையில் கிடக்கும் கற்கள், கட்டைகள், பள்ளங்கள், குழிகள் போன்றவை சில நேரங்களில் ஓட்டுநர் பார்வையிலிருந்து தப்பிவிடும். மேலும் குழந்தைகள் சிறிய உருவமாக இருப்பதால் குறுக்கே வரும்போது பார்க்க இயலாது.

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

அ) அதிக வேகமாகப் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

பின்னோக்கி வேகமாகச் செலுத்தும்போது வாகனத்தின் வேகம் மிகவும் முக்கியமானது. கண்பார்வைக்குத் தப்பிய பகுதியிலிருந்து ஆபத்தைப் பார்த்தவுடன் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தமுடியாது. ஸ்டியரிங்கை கையாளும்போது சிறிய தவறுகூட செய்பவர்கள் மீது தோள்பகுதியில் இடிக்க வைத்துவிடும் அல்லது தோள்பகுதியைத் தாண்டி கட்டடங்கள் மீது இடிக்க நேரிடலாம்.

ஆ) 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 வாகனப் பாதையிலிருந்து விலகிச் செல்ல முடியாத காரணத்தால் அவர்கள் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர். பெரும்பாலும் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்கள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள்தான் இவ்வாறு விபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

இ) பிரதான சாலைக்குப் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

கிளைச்சாலையிலிருந்து பிரதான சாலைக்குப் பின்னோக்கிச் வாகனத்தைப் பிரதான சாலையிலிருந்து வரும் வாகன ஓட்டுநர்கள் பார்க்க இயலாது. அதுபோல பின்னோக்கிச் செலுத்தும் வாகன

ஓட்டுநரால், பிரதான சாலையில் வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாமல், அவை மீது மோத நேரிடும்.

ச) இருபுறமும் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களுக்கிடையே பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

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

உ) குறுகிய தெருக்களில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

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

ஊ) 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 செயலல்ல. தவறுகள் செய்து விபத்துக்களில் மாட்டிக் கொள்வதற்கான வாய்ப்புகள் அதிகம்.

எ) உள்ளே (IN) செல்லும் வழியில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

உணவு அருந்துமிடங்கள், தங்குமிடங்கள், கல்யாண மண்டபங்கள் போன்ற இடங்களில் வாகனம் உள்ளே (In) செல்வதற்கு ஒருவழியும் வெளியே (Out) செல்வதற்கு ஒருவழியும் இருக்கும். அதிக வாகனங்கள் உள்ளே நிறுத்தப்பட்டு வெளியேறும் வழியில் வெளியேற முடியாத நிலைமை ஏற்படும்போது சிலர் உள்ளே செல்வதற்கான வழியில் (IN)

வெளியேறுவதற்காகப் பின்னோக்கி வாகனத்தைச் செலுத்த முயல்வார்கள். ஆனால் இதைச் சிறிதும் எதிர்பார்க்காத ஓட்டுநர் யாராவது வேகமாக உள்ளே செல்ல முயன்றால், பின்னோக்கி வரும் வாகனத்தின் மீதும் மோதி விடுவார்.

ஏ) மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் கண்ணுக்குப் புலப்படுவது குறைவாக இருப்பதால், சாலையில் உள்ள நிறுத்தப்பட்ட வாகனம், பழுதாகி நிற்கும் வாகனம் மற்றும் பள்ளம், குழி போன்ற சாலைக் குறைபாடுகளைப் பார்க்க இயலாது. அதுபோலப் பின்னாலிருந்து வரும் வாகன ஓட்டுநர்களால் பின்னோக்கிவரும் வாகனத்தைப் பார்க்க இயலாததால் அந்த வாகனத்துடன் மோதக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். பின்னோக்கிச் செல்லும் ஓட்டுநராலும் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாத காரணத்தால் அவைமீது மோத நேரிடும்.

ஐ) ஒரு வழிப்பாதையில் 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.

ஒ) போக்குவரத்து நெருக்கடி உள்ள பகுதிகளில் பின்னோக்கிச் செலுத்துதல்

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

2. சரியான முறையில் வாகனத்தை பின்னோக்கிச் செலுத்துவது எவ்வாறு?

பின்னோக்கிச் செலுத்துவது சிரமமான செயல் என்பதால் மிகவும் கவனமாகவும் நிதானமாகவும் மெதுவாகவும் செல்ல வேண்டும். பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது ஓட்டுநர் அமரும் நிலை, வாகனத்தின்

வேகம் மற்றும் ஸ்டியரிங்கை திருப்புதல் போன்ற செயல்கள் மிகவும் முக்கியமானது. மேலும் சாலையில் ஏதாவது குறைபாடுகள் உள்ளதா, குழந்தைகள் ஏதாவது வாகனத்தைப் பிடித்துக் தொங்குகின்றதா, சாலையில் ஏதாவது ஆபத்து உள்ளதா என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும்.

வாகனத்தின் வேகத்தை மிகவும் (சாதாரண நடைவேகம்) குறைத்துவிட வேண்டும். வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தக்கூடிய வேகத்தில் செல்ல வேண்டும். பின்னோக்கி வருவதைச் சிலர் எதிர்பார்க்க மாட்டார்கள். 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.

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.

சில நேரங்களில் சாலையில் விழுந்து கிடக்கும் கற்கள், கட்டைகள், மூடி திறந்த சாக்கடை, குழந்தைகள் போன்றவற்றை ஓட்டுநர் சீட்டிலிருந்து பார்க்க முடியாமல் போய்விடும். அதனால் சந்தேகம் ஏற்பட்டால் வாகனத்தைவிட்டு வெளியேவந்து ஆபத்து ஏதுமில்லை என்பதை உறுதிசெய்து கொண்டபிறகுதான் பின்னோக்கிச் செல்ல முயல வேண்டும்.

பின்னோக்கிச் செலுத்தும்போது சாலையின் முன்னாலும், பின்னாலும், பக்கவாட்டிலும் பார்க்க வேண்டும். முடிந்த மட்டும் 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. தவிர்க்க முடியாத சூழ்நிலையில் மற்றவர்கள் உதவியை நாட வேண்டும். அதுபோலச்

சுமையேற்றிய கனரக வாகனம் மற்றும் பேருந்து ஓட்டுநரால் பின்னால் உள்ள சாலையை நன்றாகப் பார்க்க முடியாததால் மற்றவர்களின் உதவியை நாட வேண்டும்.

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

தோளை எவ்வளவு முடியுமோ அவ்வளவு திருப்பி 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 ஆபத்தானதுங்கூட. அதனால் கூடிய மட்டும் திருப்பங்களில் பின்னோக்கிச் செலுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

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

3. கவனமாகச் சந்திப்பைக் கடந்து செல்லுதல் குறித்து விளி.

சந்திப்புகளில் பொறுமையில்லாமல் கடக்கும்போதுதான் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. சாலை விபத்துகளில் 25 சதவீத விபத்துக்கள் சாலைச் சந்திப்புகளில்தான் ஏற்படுகின்றன. விபத்துக்களில் மூன்றில் ஒரு பாகம் விபத்துக்கள் அமெரிக்காவிலும், ஐரோப்பாவிலும் சாலைச் சந்திப்புக்களில்தான் 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. பாதைகளில் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர், சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களின் குறுக்கீடும் அதிகமாக இருக்கும்.

சந்திப்புகளில் அதிக விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான முக்கியக் காரணங்கள் :

1. சந்திப்புக்களில் 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. சந்திப்புகளில் 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.

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

i) காத்திருக்கப் பொறுமையில்லாமல் கடப்பது

சந்திப்புக்களில் இடது அல்லது வலதுபுறத்திலிருந்து வாகனங்கள் வருவதைப் பார்த்தும் காத்திருக்கப் பொறுமையின்றிக் கடக்க முயலும்போது அந்த வாகனங்களுடன் மோத நேரிடலாம். ஏனென்றால் இவரைப் போல மற்றொரு பொறுமையில்லாத வாகன ஓட்டுநர் சந்திப்பைக் கடக்க முயலலாம். மேலும் இந்தப் பொறுமையில்லாத ஓட்டுநர்களால் இரண்டு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்கள், பாதசாரிகள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள் ஆகியோர் மாட்டிக் கொள்ள நேரிடலாம்.

ii) 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 பின்தொடர்ந்து வரும் வாகனத்தை மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களால் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும்போது பார்க்க முடியாது. பின்தொடர்ந்து சந்திப்பைக் கடப்பவர்களால் ஆபத்து ஏற்படலாம்.

iii) சந்திப்புகளில் வேகமாகக் கடப்பது

சில ஓட்டுநர்கள் சந்திப்பு நெருங்குவதைப் பார்த்தும் வேகத்தைக் குறைக்க முயலுவதில்லை. வேகமாகக் கடந்து செல்லவே விரும்புகின்றனர். அவசரத்தில் [illegible] வாகன ஓட்டுநர் இந்த [illegible] தங்கள் வாகனத்தைப் பார்த்து சந்திப்பைச் சீக்கிரமாக கடந்து செல்கின்றனர். தங்கள் வாகனத்தை நிறுத்தியோ அல்லது வேகமாகச் செலுத்தியோ சந்திப்பைக் கடக்க முயலாமல் கடந்து விடலாம் என்று அவர்கள் எப்போதும் கருதுகின்றனர். ஆனால் அதிர்ஷ்டம் எப்போதும் அவர்களைக் காப்பாற்றாது. ஒருநாள் விபத்தில் சிக்கிக் கொள்வார்கள்.

கவனப்படாமல் வேகமாகச் சந்திப்பைக் கடப்பது கண்களைக் கட்டிக் கொண்டு சாலையைக் கடப்பதற்குச் சமம். வேகமாகச் செல்லும்போது மற்றொரு வாகனம் சந்திப்பைக் கடக்க முயன்றால், வாகனத்தை அதன்மீது மோதாமல் நிறுத்த முடியாது.

iv) போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் கடக்க முயல்வது

எப்போதும் சந்திப்புகளில் வாகனத்தை நிறுத்தி, சந்திப்புகளில் 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.

v) 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 இடைவெளியில்லாமல் 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 வழுக்க ஆரம்பித்து விடும்.

vi) 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.

vii) மோசமான தட்பவெப்ப நிலையில் சாலையைத் தவறாகக் கடத்தல்

மழை, பனி பெய்யும்போது, கண்ணுக்குப் புலப்படுவது குறைவாக இருந்தால் மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனங்களைப் பார்க்க இயலாது. மழைத்தண்ணீர், பனி சாலைகளில் படிந்து சாலை வழுக்கலாக மாறிவிடும். அதிகக் காற்று வீசும்போது சைக்கிள் ஓட்டுபவர் பேலன்ஸ் தவறி சந்திப்பில் விழுந்துவிடுவார்கள். சாலை வழுவழுப்பாக இருப்பதால் ஆபத்தைத் தவிர்க்க தடையைப் பயன்படுத்தினால் வாகனம் வழுக்க நேரிடும். மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வரும் வாகனத்தின் தூரத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. இதனால் சந்திப்புகளைத் தவறாகக் கடந்தால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் அதிகரித்துவிடும்.

viii) முன்பாகவோ அல்லது தாமதமாகவோ பார்த்தல்

சந்திப்பைக் கடப்பதற்கு, சந்திப்புகளில் உள்ள போக்குவரத்தை எல்லாமும் பார்த்துக் கவனித்த பிறகே கடப்பது பாதுகாப்பானது. சில ஓட்டுநருக்கு, எங்கு வாகனத்தைச் செலுத்தி சந்திப்புக்களைப் பார்க்க வேண்டும் என்பது தெரிந்திருப்பதில்லை. சிலர் அவசரத்தில் சந்திப்பை அடைவதற்கு முன்பாகவோ தங்கள் பார்வைக்கு அப்பட்ட 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 நுழைந்தபின்னரே, சந்திப்புகளில் உள்ள போக்குவரத்தை ஆராய முற்படுவார்கள். இதனால் சில நேரங்களில் அவர்கள் ஆபத்தை மிக அருகில் சந்திக்க நேரிடுவதால் பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுக்க போதிய கால அவகாசம் கிடைக்காமல் போய்விடும்.

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

4. சந்திப்புக்களைப் பாதுகாப்பாகக் கடத்தல் எவ்வாறு? விவரி.

சந்திப்புகளில் எப்போதும் ஆபத்து நிறைந்திருப்பதால் வாகனத்தை நிறுத்தி பொறுமையாகக் காத்திருந்து மற்ற பக்கங்களிலிருந்து வாகனங்கள் வரவில்லை என்பதை உறுதி செய்த 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 சந்திப்புக்களில் நிதானமான வேகத்திலேயே சென்றால்தான் ஆபத்துக்கள் குறுக்கிடும்போது பாதுகாப்பாக நிறுத்த முடியும்.

எதிரே வரும் வாகனம் திரும்பப் போகிறதா அல்லது நேராகச் செல்லப் போகிறதா என்பதை உறுதி செய்யாமல் கடக்க முயலக்கூடாது. அதுபோல நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள், கட்டிடங்கள், ஆக்கிரமிப்புகள், பார்வைத் தூரம் குறைந்த சந்திப்பு உள்ள இடங்களில் வாகனத்தை நிறுத்திச் செல்வதே பாதுகாப்பானது. ஏற்கனவே 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.

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

நேராகச் செல்ல விரும்பினால் வேகத்தைக் குறைப்பதற்கான சமிக்ஞை செய்ய வேண்டும். சந்திப்பைக் கடக்கும்போது மற்றவர்களுக்குச் சந்திப்பை ஆபத்தோ அல்லது எந்த இடையூறும் ஏற்படக்கூடாது. சந்திப்பை நெருங்கும்போது முதலில் வலதுபுறம் பிறகு இடதுபுறம் மீண்டும் வலதுபுறம் பார்த்துக் கடக்க வேண்டும். வலதுபுறத்திலிருந்து வரும் வாகனங்கள்தான் மிக அருகில் வருவதால், முதலில் வலதுபுறம் பார்க்க வேண்டும். அதற்குள் இடதுபுறமுள்ள சாலையில் வாகனம் சந்திப்பை அடைந்துவிடுவதால், மீண்டும் வலதுபுறம் உள்ள போக்குவரத்தை முழுவதும் பார்க்க முடியும். மீண்டும் வலதுபுறம் பார்க்கும்போது ஏதாவது வாகனம் அருகில் நெருங்கிவிட்டதா என்பதை அறிய முடியும். 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 கடக்க முடியும் என்ற நிலையிலிருந்தால் 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 காவலர்மூலம் போக்குவரத்து கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது. அதனால் இங்கு விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை மற்ற சந்திப்புக்களைவிடக் 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 ஆரம்பித்து விடுவார். அவர் கடந்து செல்ல அனுமதி கொடுத்தாலும் சந்திப்புகளில் உள்ள போக்குவரத்தைக் கவனிக்காமல் கடக்க முயலக்கூடாது.

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

5. வாகனத்தில் கனமாகச் சுமையேற்றுதல் குறித்து விவரி?

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

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

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

வாகனத்திலிருந்து வெளிப்புறம் நீட்டிக் கொண்டிருக்கும் கட்டைகள், கம்பிகள், குழாய்கள் பின்னால் வருபவர்களுக்கு ஆபத்தை விளைவித்துவிடும். ஏற்றப்பட்ட சுமைகள் சரியான முறையில் கட்டப்படாவிட்டால், வாகனம் செல்லும்போது அவை சரிந்து [illegible] சாலை உபயோகிப்பாளர்களைப் பதம் பார்த்து விடும்.

அ) 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 ஆரம்பித்துவிடும். இதனுடன் உந்து சக்தியும் சேர்ந்துகொண்டு, மேலும் மோசமான விளைவை ஏற்படுத்திவிடும். முன்புறமாக அதிக சுமையேற்றினால் பின்புறம் சக்கரங்களில் பிடிமானம் குறைந்து வழுக்க ஆரம்பிக்கும்.

வலதுபுறம் அல்லது இடதுபுறம் அதிக சுமையேற்றும்போது 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 ஒதுங்கினால்கூட வாகனம் கவிழ்ந்து விடும்.

ஆ) எடை குறைவான பொருட்களை அதிக அளவு ஏற்றுதல்

எடை குறைவான பஞ்சு மூட்டைகள், வைக்கோல் போன்றவற்றை அதிக அளவு ஏற்றிக்கொண்டு செல்லும்போது மற்ற வாகனங்களின் பார்வைத் தூரத்தைக் குறைப்பது மட்டுமல்லாமல் சாலையை கணிசமான அளவு ஆக்கிரமித்துக் கொண்டு செல்லும். இதனால் எதிரே வரும் வாகனங்கள் அதிக சிரமத்தைச் சந்திக்க நேரிடும். வாகனத்தின் டயர்கள் சாலையின் தொடும் அளவு மிகவும் குறைவு என்பதாலும், புவிஈர்ப்பு மையமும் மாறுவதாலும், அதிகக் காற்று வீசும் இடங்களில் செல்லும்போது வேகமாக வீசும் காற்று இந்த வாகனங்களை எளிதாக உருட்டித் தள்ளிவிடுகின்றன. இந்த சுமைகள் மிகவும் உயரமாக இருந்தால், சாலையின் குறுக்கே செல்லும் குறைந்த அழுத்த மின்சாரக் கம்பிகளில் உராய்ந்து தீப்பிடிக்க நேரிடலாம்.

இ) அதிக ஆட்கள், பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு செல்லுதல்

ஊர்வலங்கள், போராட்டங்கள் மற்றும் கூட்டங்களுக்கு அதிக ஆட்களை ஏற்றிக் கொண்டு திருப்பங்கள், வளைவுகளில் வேகமாகத் திருப்பினால் ஆட்களெல்லாம் ஒருபுறமாகச் சாய்வார்கள். இதனால் வாகனத்தின் முன்புறமுள்ள வெளிப்புற டயருக்கு அதிக எடை மாறுபட்டு அதன் சாலை – டயர் பிடிமானம் அதிகரிக்கின்றது. ஏதாவது ஆபத்து (Hazards) குறுக்கிட்டினால் தடையைப் பயன்படுத்தினால் மேலும் அதிக எடை முன்புறமுள்ள வெளிப்புறச் சக்கரத்திற்கு மாற்றப்படுவதால் அந்த சக்கரத்தில் பிடிப்பு (Wheel Lock) ஏற்பட்டு, சுழல மறுக்கிறது. மற்ற சக்கரங்களில் எடை குறைவினால் சாலை டயர் பிடிமானம் குறைந்து அவை வழுக்க ஆரம்பித்துவிடுகின்றது. இந்தப் பாதிப்புகளுடன் பக்கவாட்டு சக்தியும் சேர்ந்துகொண்டு வாகனத்தைக் கவிழ்த்து அதிக உயிர்ச் சேதத்தையும், பொருட் சேதத்தையும் ஏற்படுத்திவிடுகின்றன. இதைப்போலவே பேருந்துகளிலும் அதிகப் பயணிகளைச் சுமையேற்றிக் கொண்டு திருப்பங்களில் வேகமாகத் திருப்பினால் பேருந்தும் கவிழ்ந்துவிடுகிறது.

ஈ) அதிக சுமையேற்றுதல்

வாகனத்தின் எடையும் வேகமும் அதிகரிக்கும்போது அதன் உந்து சக்தியின் அளவும் அதிகரித்துவிடுகிறது. இதனால் திருப்பங்களில் வேகமாக நுழையும்போது, ஸ்டியரிங்கைத் 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, [illegible], மலைப்பகுதியிலிருந்து வேகமாக இறங்கும்போது வாகனத்தின் தடைச் சாதனத்தால் வாகனத்தை நிறுத்த முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும்.

உ) ஸ்டியரிங்கையும் தடைச்சாதனத்தையும் ஒரே நேரத்தில் பயன்படுத்துவது

அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு நெடுஞ்சாலைகளில் செல்லும்போது அதன் உந்துசக்தி மிகவும் அதிகமாக இருக்கும். கவனக்குறைவால் அபாயத்தை மிக அருகில் சென்று பார்க்க நேரிட்டால், அபாயத்தைத் தவிர்க்க தடையை முழுவேகமாகப் பயன்படுத்தி, அதே நேரத்தில் விலகிச் செல்வதற்காக ஸ்டியரிங்கை 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 வழுக்க ஆரம்பித்து, வாகனம் கவிழ்ந்துவிடுகிறது. நெடுஞ்சாலைகளில் லாரிகள் அதிக சுமையுடன் கவிழ்ந்து கிடப்பதற்கு இதுதான் **காரணம்**.

6. வாகனத்தில் சரியான முறையில் சுமையேற்றுதல் எவ்வாறு என்பதை விளக்குக.

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 அலைகளைக் கடக்கும்போது மெதுவாகக் கவனமாகக் [illegible]க்க வேண்டும். சாலைகளில் குறைந்த அழுத்த மின்சாரக் கம்பிகள் கடக்கும் இடத்தில் இறங்கிப் பாதுகாப்பாகக் கடக்க முடியுமா என்பதைப் பார்த்து உறுதி செய்துகொண்டு 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 வேகமாகச் செல்லக்கூடாது. தற்காலிகமாக போடப்பட்டுள்ள மாற்றுப்பாதையில் **செல்வதைக்** கூடிய மட்டும் தவிர்க்க வேண்டும். அவசியம் செல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டால் முதலில் ஆராய்ந்தறிந்த பின் செல்ல வேண்டும். மற்ற வாகனங்களை இடைவெளி இல்லாமல் பின்தொடர்ந்து செல்லக்கூடாது. ரோடு, தடைகள், குன்றும் குழியுமாக உள்ள சாலைகளில் **கவனமாக** மெதுவாகச் செல்ல வேண்டும்.

அதிக சுமையேற்றிய வாகனங்களை ஓட்டும்போது மெதுவாக கவனமாக நிதானமாக எப்போதும் பாதுகாப்பாக நிறுத்தக்கூடிய வேகத்தில் **செல்ல** வேண்டும். எக்காரணம் கொண்டும் வளைவுகளில் [illegible] **கூடாது**. எப்போதும் எதிர்பார்ப்புடன் ஓட்டுவதும், ஆபத்துக்களைப் **பாதுகாப்பான** தூரத்தில் கவனித்து வாகனத்தைப் பாதுகாப்பாக நிறுத்த முடியும். எதிரே வரும் வாகனங்களுக்கு வழிவிடுவதற்காக தேவைப்பட்டால் அதிக ஓரமாக ஒது[illegible]

வாகனத்தை [illegible] கட்டைகள் மீது [illegible] வேண்டும். அதிக [illegible] இருப்பதால் களைப்பு [illegible] டயர்கள் அதிக சூடாகும். அதனால் தொடர்ந்து பயண நேரம் ஓட்டக் **கூடாது**. வாகனம் நல்ல நிலையில் இருக்க வேண்டும். ஓய்வெடுத்து ஓட்டுநரும் அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு செல்லும்போது எந்த வேகத்தில் செல்ல வேண்டும், தடையை எவ்வாறு பயன்படுத்த கூடாது திருப்பங்களில் எவ்வாறு திருப்ப வேண்டும். ஆழ்ந்த [illegible] நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்பதை அவசியம் தெரிந்து வைத்திருக்க வேண்டும்.

7. மலைப்பகுதியில் வாகனத்தைத் தவறாக ஓட்டுதல் குறித்து விவரி?

மலைப்பகுதியில் ஏறும்போது புவியீர்ப்பு விசை எதிர்த்து [illegible]ழுவதாலும், இறங்கும்போது புவியீர்ப்பு விசையினால் அதிக வேகமாக இறங்குவதாலும், ஓட்டுநரின் சிறிய தவறுடன் விபத்து ஏற்படும். அதிக இறங்குவதால் அதன் நிறுத்தும் இறங்கும்போது வாகனம் அதிக வேகமாக இறங்குவதால் அதன் நிறுத்தும் தூரம் அதிகமாக இருக்கும். அதனால் சில நேரங்களில் ஆழ்ந்த [illegible] இறங்கும்போது வாகனத்தை கட்டுப்பாட்டில் 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 இறங்கும்போது சில நேரங்களில் நிறுத்தப்பட்ட வாகனங்கள், பழுதாகி நிற்கும் வாகனங்கள் மலையிலிருந்து உருண்டு கிடக்கும் கற்கள், மரங்கள் போன்றவைகளைப் பார்க்க இயலாமல் அவற்றின்மீது மோத நேரிடலாம்.

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

i) இறங்கும்போது எஞ்சினை நிறுத்திவிடுதல்

எரிபொருளை மிச்சப்படுத்துவதற்காகச் சில ஓட்டுநர்கள், மலையிலிருந்து இறங்கும்போது எஞ்சினை நிறுத்திவிட்டு நியூட்ரல் கியரில் இறங்குகின்றனர். இவ்வாறு இறங்கும்போது சக்கரங்கள் எஞ்சின் பிரேக்கிலிருந்து 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 வழுக்க ஆரம்பித்துவிடும்.

ii) மலையில் ஏறும்போது இடைவெளியில்லாமல் 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, வாகன ஓட்டுநர் நினைப்பதைவிட அதிக வேகமாக இறங்கும். தடையைப் பயன்படுத்தினாலும் வாகனம் உடனடியாக நிற்காது. நிறுத்த அதிக தூரம் தேவைப்படும். ஆகையால் முன்னால் செல்லும் வாகனம் ஏதாவது ஒரு காரணத்தால் நிற்க நேரிட்டால், இடைவெளியில்லாமல் பின்தொடரும் வாகனத்தால் உடனடியாக நிறுத்த முடியாமல், அதனால் மோதி இரண்டு வாகனங்களும் பெரிய ஆபத்தில் சிக்க நேரிடும்.

iii) வேகமாகச் செல்லுதல்

இறங்கும்போது 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 மலையிலிருந்து உருட்டித் தள்ளிவிடும். அதிக வேகத்தில் சாலையில் விழுந்து கிடக்கும் கற்கள், கட்டை போன்ற ஆபத்திலிருந்து எளிதில் விலகிச் செல்லமுடியாது.

iv) தடைச் சாதனத்தை அடிக்கடி பயன்படுத்துதல்

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

v) திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்புதல்

மலையிலிருந்து இறங்கும்போது திருப்பங்களில் வேகமாகத் திரும்பினால், வாகனத்தின் அதிக எடை முன்புறமாக மாறுகிறது. வேகத்தைக் குறைப்பதற்காக தடையைப் பயன்படுத்தும்போது மேலும் அதிக எடை முன்புறமாக மாற்றப்படுகிறது. இதனால் முன்புற வெளிப்புற டயருக்கு அதிக எடை மாற்றப்படுகிறது. இதனுடன் பக்கவாட்டு சக்தியும் சேர்ந்து வாகனம் வழுக்க ஆரம்பிக்கும். வேகமாகச் சேர்ந்து வாகனத்தை நிலைகுலைய வைத்துவிடும். திரும்பும்போது உந்துசக்தியும் பக்கவாட்டு சக்தியும் ஒன்றுசேர்ந்து அதிக பாதிப்பு ஏற்படும். மலையிலிருந்து இறங்கும்போதுள்ள திருப்பத்தில் இந்த சக்திகளுடன் புவியீர்ப்பு சக்தியும் சேர்ந்துகொண்டு வாகனத்தை மலையிலிருந்து உருட்டித் தள்ள முடியும்.

vi) அதிக சுமையேற்றிச் செல்லுதல்

அதிக சுமையேற்றிக் கொண்டு அல்லது பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு ஏறுவதற்கு அதிக சிரமப்படும். அதாவது 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 பயன்படுத்தும்போது ஒழுங்கற்ற எடைமாற்றத்தால் வாகனம் வழுக்க ஆரம்பித்துவிடும். அதிக சுமையுடன் வேகமாக இறங்கும்போது, பிரேக் டிரம்ப்பும் மிகவும் வீக்காக இருந்தால் தடையைப் பயன்படுத்தும்போது அது வெடித்து பிரேக்கில் பாதிப்பு ஏற்படலாம். அதிக எடைமாற்றம் ஸ்டியரிங்கைத் திருப்புவதைப் பாதிக்கும்.

vii) 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 வழுக்க 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.

viii) அதிக ஓரமாக ஒதுங்குதல்

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

மலைப்பகுதியில் பாதுகாப்பாக வாகனத்தைச் செலுத்துதலை விளக்குக.

எரிபொருளை மிச்சப்படுத்துவதற்காக எஞ்சினை [illegible] கொண்டும் நிறுத்திவிட்டு நியூட்ரலில் இறக்கக் கூடாது. முன்னால் செல்லும் வாகனத்திற்கும் போதிய இடைவெளி விட வேண்டும். இறங்கும்போது அதிக இடைவெளி விட வேண்டும். மலையில் ஏறும்போது [illegible] வாகனத்தின் வேகத்தைக் குறைப்பதைத் தவிர்ப்பதற்காக ஆக்ஸிலேட்டருக்குப் போதிய அழுத்தம் கொடுக்க வேண்டும். இறங்கும்போது அதிக வேகமாக இறங்குவதால் ஆக்ஸிலேட்டருக்குக் கொடுக்கும் அழுத்தத்தைக் குறைக்க வேண்டும். வேகத்தைக் குறைப்பதற்காக குறைந்த கியரை பயன்படுத்த வேண்டும். குறைந்த கியர்களில்தான் எஞ்சினின் அதிக சக்தி வெளிப்படுவதால் ஏறும்போது குறைந்த கியரில் ஏற்றினால்தான் எந்த சிரமமும் ஏற்படாது. குறைந்த கியரில் இறங்கினால் எஞ்சின் பிரேக்கை பயன்படுத்தி வாகனத்தை எளிதாகக் கட்டுப்படுத்த இயலும்.

இறங்கும்போது அடிக்கடி தடைச் சாதனத்தைப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மலைப்பகுதியில் மற்ற வாகனங்களுடன் போட்டி போட முயலக்கூடாது. மலைப்பகுதியின் ஏற்ற இறக்கத்தை எச்சரிக்கை 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 ஏற்படலாம். மலையிலிருந்து இறங்கும் வாகனத்தின் வேகத்தையும் தூரத்தையும் சரியாகக் கணிக்க முடியாது. அதனால் இறங்கும் வாகனத்திற்காக காத்திருக்கும்போது, அந்த வாகனம் கடந்து செல்லும் வரை பொறுமையாகக் காத்திருக்க வேண்டும்.

இரவு நேரத்தில் ஆபத்தான வளைவுகள், திருப்பங்களில் முகப்பு விளக்குகளை மங்கல் ஆக்க வேண்டும். திருப்பத்தில் அடிக்கடி [illegible] ஒலியெழுப்ப வேண்டும். காலையில் விழுந்து கிடக்கும் [illegible] இது அதிக கவனம் தேவை. வாகனத்தை நிறுத்தி [illegible]

உடனடியாகப் பயன்படுத்த வேண்டும். வாகனம் பின்நோக்கிச் செல்வதைத் தவிர்க்க ஆக்ஸிலேட்டர், தடைச்சாதனம், கிளட்ச், கியரைச் சரியாகப் பயன்படுத்த வேண்டும்.

மலைமீது ஏறுவதற்கு முன்பாகத் தடையின் திறனை அவசியம் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். தள்ளிக் கிளப்ப (Start) வேண்டிய நிலையில் உள்ள வாகனம், அதிக ப்ளை (fly) உள்ள ஸ்டீரியங் பொருத்தப்பட்ட வாகனம், பழுதான தடைச்சாதனமுள்ள வாகனம் போன்ற வாகனத்தை மலைப்பாதையில் செல்லப் பயன்படுத்தக்கூடாது. கோடை வாசஸ் தலங்களில் பனியின் அளவு முன்னால் உள்ள சாலையில் உள்ளவற்றை எல்லாவற்றையும் மறைத்துவிடும். அதனால் கண்டிப்பாக வாகனத்தில் போக் விளக்குகள் (Fog Lamps) பொருத்தப்பட்டிருக்க வேண்டும். எதிரே வரும் வாகனங்களுக்கு வழிவிடுவதற்கு அதிக ஓரமாக ஒதுங்கக் கூடாது. இறங்கும்போது திருப்பத்தில் நுழைவதற்கு முன்பாகவே வாகனத்தின் வேகத்தைக் கணிசமாகக் குறைத்துவிட வேண்டும். எப்போதும் மலையில் ஏறும் வாகனங்களுக்கு ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும்.

9. சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுதல் குறித்து விவரி.

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 சுமையை இறக்குவதற்காகத் 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 கவலைப்படுவதில்லை. பயணிகளை ஏற்றுவதற்கும் இறக்குவதற்கும் நடுரோட்டில் நிறுத்துவார்கள்.

சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறும்போது வாகனத்தில் செல்லும் பயணிகளோ அல்லது மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்களோ உயிரை இழக்க நேரிடும். வேகக்கட்டுப்பாட்டை மீறுவது ஆபத்து என்று தெரிந்திருந்தும் பலர் வேகமாகச் சென்று விபத்தில் சிக்கிச்

செல்கின்றனர். விட்டில் பூச்சி விளக்கின் அருகே சென்று உயிரை இழப்பதைப்போல இன்று சில ஓட்டுநர்கள் வேகமாகச் சென்று விபத்து ஏற்படுத்தி தங்கள் உயிரையும் இழந்து மற்றவர்கள் உயிரையும் இழக்க வைத்து விடுகின்றனர்.

இன்று வாகன ஓட்டுநர்களில் பலர் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் 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 மீறுபவர்களைக் கண்டுபிடித்துத் தண்டிப்பதற்குப் போதிய எண்ணிக்கையில் போக்குவரத்துக் காவலர்கள் இல்லை. விதிகளை மீறுபவர்கள் பிடிபட்டாலும் தகுந்த வழியில் எளிதாகத் தப்பிவிடுகின்றனர். அப்படியே பிடிபட்டு தண்டனை அடைந்தாலும் அது மேலைநாடுகளைப் போலக் கடுமையாக இருப்பதில்லை. அதனால் இன்று பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறுவதற்கு அஞ்சுவதில்லை.

விபத்துக்கள் ஏற்பட வாய்ப்புள்ள பகுதிகளில் சாலைப் போக்குவரத்துச் சின்னங்களை, கட்டளைகளை மீறும்போது விபத்து ஏற்படுகிறது. சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது வாகனத்தைச் சிறிது நேரம் நிறுத்தி வைக்கப் பொறுமையில்லாமல் கடக்க முயலும்போது மற்றொரு அப்பாவி விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கிறார். பல விபத்துக்களின் காரணங்களை ஆராய்ந்தபோது ஓட்டுநர்கள் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை மீறியதால்தான் ஏற்படுகிறது என்று ஆய்வில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது.

சாலைக் குறியீடுகளும், போக்குவரத்துச் சின்னங்களும் ஓட்டுநர்களை விபத்தைத் தடுப்பதற்குத் தேவையான தகவல்களைத் தெரிவிக்கின்றன. ஆனால் பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் இந்தத் தகவல்களை போக்குவரத்து விதிகளைத் தெரிந்து பயன்படுத்திக் கொள்வதில்லை. அதனால் தெரியாமலே மீறி விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

i) தவறான திசையில் செல்வது

போக்குவரத்து விதிகளின்படி வாகனங்கள் இடதுபுறமாகச் செல்லவேண்டும். எதிரே வரும் வாகனங்கள் வலதுபுறமாகச் செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும். ஆனால் சில வாகன ஓட்டுநர்கள் சாலை

பாதுகாப்பான (Median) உள்ள இடங்களில் சுற்றிச் செல்வதைத் தவிர்க்க வலது புறமாகச் சென்று எதிரே வரும் வாகனங்களுடன் மோதிவிடுகின்றனர். அருகில் உள்ள மற்றொரு வலதுபுறச் சாலைக்குச் செல்வதற்கு வலதுபுறமாக வாகனத்தை ஓட்டிச்சென்று அந்தச் சாலையை அடைய முயலுவார்கள்.

ii) வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுதல்

வாகனத்தை வேகமாக ஓட்டும்போது 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 (கனரக, 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.

iii) வாகனத்தை ஆபத்தாக ஓட்டுதல்

சில ஓட்டுநர்கள் தங்கள் பாதுகாப்பைப் பற்றியும், மற்றவர்கள் பாதுகாப்பினைப் பற்றியும் கவலைப்படாமல் மற்ற வாகனங்களை உரசுவதுபோல், சாலையின் மத்தியில் போடப்பட்டுள்ள வெள்ளைக் கோட்டின் மீதோ மக்கள் நடமாட்டம் அதிகம் உள்ள பகுதிகளில் ஒலியெழுப்பிக் கொண்டோ வேகமாக ஓட்டுவார்கள். அடிக்கடி ஓட்டப்பாதையை மாற்றுவார்கள். அதிக சுமையேற்றி வேகமாக ஓட்டுவது, முன்னால் செல்லும் வாகனத்தை இடைவெளியில்லாமல் தொடர்வது, எதிரே வாகனம் வரும்போது முந்த முனைதல், எதிரே வரும் வாகனத்தின் அருகில் சென்று கட் அடித்து விலகிச் செல்வது போன்ற ஆபத்தான செயல்களில் ஈடுபடுவார்கள். அனுபவமற்ற அல்லது அதிக விரக்தியடைந்த ஓட்டுநர்களின் இந்த ஆபத்தான செயல்களினால் ஒன்றுமறியாத அப்பாவிகள்தான் விபத்தில் மாட்டிக் கொள்கின்றனர்.

iv) 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. வேறு 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.

v) குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுவது

குடி, ஓட்டுநரின் உடல்நலத்தை உச்சந்தலை முதல் உள்ளங்கால் வரை பாதிக்கும். ஓட்டுநரின் நிதானத்தை இழக்க வைக்கும். பார்வைத் திறனைக் குறைக்கும். குடிபோதையில் உள்ள ஓட்டுநர் தன் வாகனத்தின் வேகத்தையும் எதிரே வரும் வாகனங்களின் தூரத்தையும் வேகத்தையும், சரியாகக் கணிக்க முடியாது. தவறான தன்னம்பிக்கையைக் கொடுத்து சாலை விதிகளை மீறத் தூண்டும். உத்தரவுச் சின்னங்களை பார்க்கவிடாமல் தடுக்கும். குடிபோதையில் வாகனத்தை ஓட்டும்போது ஓட்டுநருக்கும் மற்றவர்களுக்கும் ஆபத்தை ஏற்படுத்துவதால் குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுவது குற்றமாகும்.

vi) உடல்நலம், மனநலம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கும்போது வாகனம் ஓட்டுதல்

உடல்நலம் மற்றும் மனநலமும் பாதிக்கப்பட்டிருந்தால் ஓட்டுநருக்கு கவனக்குறைவு ஏற்படும். அவர் எடுக்கும் நடவடிக்கைகள் எல்லாம் தாமதமாகத்தான் இருக்கும். ஓட்டுநரின் கண்ணோ [illegible] செயல்படும் நேரமும் அதிகரித்துவிடுவதால் அபாயம் [illegible] நடவடிக்கை எடுக்கும்போது தாமதமாகக் கவனித்து, தாமதமாக நடவடிக்கை எடுப்பதால் விபத்தைத் தவிர்க்கமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும். சாதாரண [illegible] கூட ஓட்டுநரின் கவனத்தைப் பாதிக்கும்.

vii) அளவுக்கதிகமாகச் சுமையேற்றுதல்

வாகனத்தில் அளவுக்கதிகமாக எடையேற்றும்போது வாகனத்தின் சமநிலை பாதிக்கப்படுகிறது. அதாவது ஒவ்வொரு சக்கரமும் [illegible] வாகனத்தின் அளவு வித்தியாசப்படுவதால் திருப்பங்களில் [illegible]

தடையைத் தவறாகப் பயன்படுத்தும்போது வாகனம் சறுக்கும் அபாயமும் அதிகரிக்கும். அளவுக்கதிகமாகச் சுமையேற்றினால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் அதிகரித்து விடுவதால் அது சட்டப்படி குற்றமாகும்.

viii) 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 சாலையின் அகலமும் பார்வைத் தூரமும் குறைந்துவிடுவதால், மற்ற வாகன ஓட்டுநர்கள் சிறிது கவனக்குறைவாக ஓட்டினாலும் விபத்து ஏற்பட்டுவிடும். மேலும் போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுத்தி பாதசாரிகளை ஆபத்தில் சிக்கவைத்துவிடும்.

ix) 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 ஒழுங்காகச் சந்திப்பைக் கடக்க முயலும் மற்ற வாகனங்களுடன் மோத நேரிடும்.

x) சமிக்ஞையை (Signal) மீறுவது

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

xi) தடை விதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் முந்துவது

சாலைக்குறுகல் 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 முனையும்போதுதான் எதிரே வரும் வாகனங்களுடன் மோதநேரிடுகிறது.

xii) விளக்கு எரியாமல் அல்லது ஒருவிளக்கை மட்டும் எரியவிட்டுச் செல்வது

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

xiii) தடை செய்யப்பட்ட இடங்களில் ஒலியெழுப்புவது

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

xiv) பக்கவாட்டில் கலர் விளக்குகள் பொருத்துதல்

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

xv) அதிக பிரகாசமான முன்விளக்குகளைப் பயன்படுத்துதல்

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 செல்லும் வாகன ஓட்டுநர் இவைகள் அவைகள்மீது மோத நேரிடும். வாகனம் ஓட்டுநர் பிரகாசமான முன்விளக்குகளின் வெளிச்சத்தைப் பார்க்க [illegible]

அவர்களின் கண்கள் தற்காலிகமாகக் குருடாகிவிடும். அந்நேரத்தில் வாகனம் கடந்துசெல்லும் தூரத்தில் ஏதாவது ஆபத்து குறுக்கிட்டால் ஓட்டுநரால் பார்க்க இயலாமல் போய்விடும்.

xvi) பின்புறம் விளக்கில்லாமல் செல்வது

இரவில் முன்னால் செல்லும் வாகனம் நின்றுகொண்டு நிற்பதை அதன் பின்விளக்கு எரிவதைப் பார்த்துதான் தெரிந்துகொள்ள முடியும். அந்த வாகனத்தின் சிவப்பு விளக்கு எரியாவிட்டால் பின்னால்வரும் வாகன ஓட்டுநரால் வாகனம் நிற்பதை வாகனத்தின் மிக அருகில் சென்றபிறகு தான் பார்க்க இயலும். இதனால் அவர்களால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த இயலாமல், நிற்கும் வாகனத்தின் பின்புறம் மோதிவிடுவார்கள். பின்னால் வரும் ஓட்டுநர்கள் முன்னால் செல்லும் வாகனம் நிற்கும்போதும் அதன் சிவப்பு விளக்கு எரியாவிட்டால், அது சென்று கொண்டிருக்கிறது என்றுதான் தவறாகக் கருதி விடுவார்கள்.

xvii) 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 முந்த முனையும்போது, முன்னால் செல்லும் வாகன ஓட்டுநர் முந்தவிடாமல் வேகத்தை அதிகரித்தால் முந்த முனைபவரால் முன்னாலும் செல்ல முடியாமல் பின்னாலும் வரமுடியாமல் எதிரே வரும் வாகனத்துடன் மோத வேண்டிய நிலைமை ஏற்படும்.

xviii) 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 மாட்டிக்கொள்கின்றனர்.

xix) 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. சந்திப்புகளில் போதிய தூரத்தில் சமிக்ஞை செய்யாமல், திரும்ப முனைந்தால் பின்னால் வரும் ஓட்டுநரால் ஆபத்து ஏற்படும். சமிக்ஞை செய்யாமல் திடீரென்று திரும்பினாலோ அல்லது நிறுத்தினாலோ பின்னால் வரும் ஓட்டுநர் அதை எதிர்பாராததால் அவரால் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்தமுடியாமல் போய்விடும்.

xx) ஒருவழிப்பாதையில் தவறான பக்கத்தில் நுழைதல்

ஒருவழிப்பாதையில் வாகனங்கள் ஒரு திசையில் மட்டுமே செல்ல அனுமதிக்கப்படும். எதிர்த்திசையில் வாகனம் விதிக்கப்பட்டிருக்கும் சாலை ஆரம்பத்தில் வாகனம் செல்லக்கூடாது என்று உத்தரவுச் சின்னங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கும். இதை மீறி ஒருவழிப்பாதையில் எதிர் திசையில் செல்ல முயன்றால், மற்ற சாலை உபயோகிப்பாளர்கள் அதை எதிர்பார்க்காததால் அவர்கள் தவறுசெய்து விபத்தில் சிக்க நேரிடும்.

xxi) 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.

xxii) வாகனத்தை விட்டு வெளியே நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் கம்பிகளில் சிவப்புக்கொடி அல்லது சிவப்பு விளக்கு பொருத்தாமல் ஓட்டுதல்

வாகனத்தின் நீளத்தைவிட அதிகதூரம் வெளியே நீட்டிக் கொண்டிருக்கும் கம்பிகள், குழாய்களில் சிவப்புக் கொடியோ அல்லது இரவில் சிவப்பு விளக்கு பொருத்தாமலோ சென்றால், அது பின்னால் வரும் ஓட்டுநரின் பார்வையிலிருந்து தப்பிவிடும். அதுபோல பக்கவாட்டில் நீண்டுகொண்டிருக்கும் கனரக சாமான்களில் சிவப்புக் கொடியோ அல்லது சிவப்பு விளக்கோ பொருத்தாவிட்டால் அது எதிரே வரும் வாகனத்தைப் பதம் பார்த்துவிடும்.

xxiii) 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.

xxiv) தொடர்கோடுகளைத் தாண்டிச் செல்லுதல்

சாலைக் குறைபாடுகளை நீக்கமுடியாத இடங்கள் மற்றும் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் அதிகமுள்ள பகுதிகளில் சாலையின் மத்தியில் ஒன்றோ அல்லது இரண்டோ வெள்ளைக்கோடு அல்லது மஞ்சள்கோடுகள் போடப்பட்டிருக்கும். இதைத் தாண்டிச்செல்வது ஆபத்தானது என்பதைத் தெரிந்திருந்தும் தாண்டிச் சென்று ஆபத்தில் சிக்கிக் கொள்கின்றனர்.

xxv) அடிக்கடி ஓட்டப்பாதையை 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.

xxvi) 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.

10. சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளின்படி வாகனத்தை ஓட்டுதல் எவ்வாறு? ஏன்?

சாலைப் போக்குவரத்து விதிகள் சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்களின் பாதுகாப்பிற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அதை ஒரு பெரிய சுமையாகவோ தண்டனையாகவோ நினைக்கக்கூடாது. சாலைப் போக்குவரத்து விதிகள் இல்லையென்றால் என்னவாகும் என்பதைச் சிறிது மனதில் கற்பனை செய்து பாருங்கள். சாலையின் இடதுபுறத்தில் எதிரே வாகனம் வருவது, சாலையின் நடுரோட்டில் வாகனங்கள் நிறுத்தப்பட்டிருந்தால், வலதுபுறமாகவும் இடதுபுறமாகவும் முந்திக் கொண்டு சென்றால், அதிக நெருக்கம் உள்ள பகுதிகளில் சத்தமாக ஒலியெழுப்பிக் கொண்டு சென்றால், சந்திப்புகளில் நிறுத்தாமல் எல்லோரும் வேகமாகக் கடந்து சென்றால் என்னவாகும் என்பதைக் கற்பனை செய்து பாருங்கள். சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளின் முக்கியத்துவத்தை உணர்வீர்கள். ஆனால் துரதிர்ஷ்டவசமாக இந்தியாவில் பெரும்பாலான ஓட்டுநர்கள் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளின் முக்கியத்துவத்தை உணராமல் அதை மீறிச் செல்வதால் அரசாங்கம் என்ன முயற்சி எடுத்தாலும் விபத்துகளின் எண்ணிக்கை வருடத்திற்கு வருடம் 10-லிருந்து 15 சதவீதம் அதிகரிப்பதைக் குறைக்க முடியவில்லை.

சாலைப் போக்குவரத்து விதிகள் மற்றவர்களுக்கும் போக்குவரத்துக் காவலர்களுக்காகவும் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது என்று கருதாமல், நம்முடைய பாதுகாப்பிற்காகத்தான் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது என்று நினைத்து அவைகளைத் தங்கள் உயிருக்காக கருதிக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். விபத்து, சாலைவிதிகளை மீறுபவர்களைத் தண்டிக்கும், ஒழுங்காகக் 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. எதிரே வரும் வாகனங்கள் வலதுபுறமாக

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 ஓரத்திலிருந்து வரும் ஆபத்தைப் பார்க்க இயலாது. அப்படியே பார்த்தாலும் வாகனத்தை உடனடியாக நிறுத்த முடியாது. 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 பெற்றிருந்தால் வாகனத்தை ஓட்டவேண்டும். 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 இருந்தாலும்கூட அதிக சுமை ஏற்றுவது ஆபத்து.

தாங்கள் அளவுக்கு அதிகமாகச் சுமையேற்றினால் மெல்லிய மயிலின் கனமற்ற இறகு ஏற்றப்பட்ட வண்டிகூட அச்சு முறிந்துவிடும் என்று கூறுகிறார். 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 இடது ஓரத்தில்தான் நிறுத்த வேண்டும். பொது இடங்களில் 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, போக்குவரத்துக் காவலர் கட்டுப்படுத்தப்பட்ட பகுதி, பாதசாரிகள் கடக்கும் கடவு சந்திப்புகளில் நிறுத்தும் கோட்டின் (Stop) அருகே வாகனத்தை நிறுத்தி சமிக்ஞைகளுக்கு ஏற்ப கிளம்பிச் செல்லவேண்டும். சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது நிறுத்தும் கோட்டைத் தாண்டிய வாகனத்தை ... வாகனங்கள் எல்லாம் பின்னால் வரும் போக்குவரத்தைக் கவனித்து நிறுத்தவேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு விளக்குகளின் சமிக்ஞைகளை கண்டிப்பாகக் கீழ்ப்படிய வேண்டும். சிவப்பு விளக்கு எரியும்போது நிற்க வேண்டும். போக்குவரத்துக் காவலர் அங்கு இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் கண்டிப்பாக நின்றுதான் செல்லவேண்டும். முன்னால் செல்லும் ஓட்டுநர்கள் முந்தாதே என்று சமிக்ஞை செய்யும்போது அதை அலட்சியம் செய்து முந்த முனையக்கூடாது.

முந்துவதற்குத் தடைவிதிக்கப்பட்ட பகுதிகளிலும், சாலையின் மத்தியில் ஒன்றோ அல்லது இரண்டு தொடர் வெள்ளைக்கோடு போடப்பட்டிருக்கும் இடங்களிலும் முந்துவதைத் தவிர்க்கவேண்டும். 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 ஒரு முன்விளக்கை மட்டும் எரியும் நிலையில் வாகனத்தை ஓட்டக்கூடாது.

தடைவிதிக்கப்பட்ட பகுதிகளிலும், இரவு நேரத்திலும் ஒலிபெருக்கியினை (Horn) பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்கவேண்டும். ... ஒலியை உபயோகிப்பவர்களைப் போலீஸ் ...

செய்யவேண்டும். மிக அருகில் சென்று ஒலியெழுப்பக்கூடாது. ஒலியெழுப்ப வேண்டிய இடத்தில் கண்டிப்பாக ஒலியெழுப்பவேண்டும். பக்கவாட்டில் கவர்விளக்குகள் 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 நாமும் மங்கலாக்கவேண்டும். அதிகப் பிரகாசமான முன்விளக்குகளை முன்புறம் பொருத்தக்கூடாது. போக் விளக்குகளைப் (Fog lamp) பனிபெய்யாத இடங்களில் பயன்படுத்தக்கூடாது.

மற்ற வாகனங்கள் உங்கள் வாகனத்தை முந்திச் செல்வதால் உங்களுக்கு எந்தவித நஷ்டமும் ஏற்படப்போவதில்லை. எதிரே வாகனம் வரும்போது வேகத்தை அதிகரித்து முந்துவதைத் தடைசெய்ய முயன்றால், அவர்கள் குழப்பத்தில் தவறு செய்து, 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 செய்யவேண்டும்.

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

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

வாகன ஓட்டுநர்கள் தங்கள் இருக்கையில் மற்றவர்களை அமரச் செய்து ஓட்டக்கூடாது. ஏனென்றால் வாகன ஓட்டுநர் சீட்டில் மற்றவர்களை அமரவைக்கும்போது வாகனம் ஓட்டுவதற்கு இடையூறு ஏற்படும். அவரால் வாகனக் கட்டுப்பாட்டினைச் சரியாக இயக்க முடியாது. மேலும் திருப்பங்களில் திரும்பும்போது ஓட்டுநர் ஸ்டீயரிங் சுற்றும்போது ஸ்டீயரிங் கட்டுப்பாடு பாதிக்கப்படும். அதுபோல வாகனம் ஓட்டுவதைப் பாதிக்கும்படி யாரையும் நிற்கவோ அல்லது அமரவோ விடக்கூடாது. வாகனம் ஓட்டுவதைப் பாதிப்பதுபோலப் பொருட்கள் எதையும் வாகனத்திற்குள் வைக்கக்கூடாது.

தன்னுடைய ஓட்டுநர் உரிமத்தை மற்றவர் பயன்படுத்த அனுமதிக்கக்கூடாது. அதுபோல மற்றவர்கள் ஓட்டுநர் உரிமத்தை நாமும் பயன்படுத்தக்கூடாது. ஊர்வலங்கள், காவலர்கள் அணிவகுப்பு அருகே 20 கி.மீ. வேகத்திற்குமேல் செல்லக்கூடாது. இடதுபுறமாகத் திரும்பும்போது இடதுபுறம் ஓரமாகச் சென்று திரும்ப வேண்டும். வலதுபுறமாகத் திரும்பும்போது மையக்கோட்டின் அருகே சென்று திரும்ப வேண்டும்.

முக்கியமானவர்கள் வரும் வாகனங்கள் (VIP) தீயணைப்பு வண்டி, ஆம்புலன்ஸ் போன்ற வாகனங்கள் வரும்போது ஒதுங்கி வழிவிட வேண்டும். விபத்தை ஏற்படுத்தியவுடன் விபத்தில் சிக்கியவர்களை நட்டாற்றில் ஆபத்தாக விட்டுச் செல்லாமல் இருக்கக்கூடிய தேவையான முதல் மருத்துவச் சிகிச்சை அளிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். விபத்து ஏற்பட்டு 24 மணி நேரத்திற்குள் விபத்தைப் பற்றிய தகவலை அருகே உள்ள காவல் நிலையத்தில் தெரிவிக்க வேண்டும்.

சாலைப்போக்குவரத்து விதிகளை மீறாமல் வாகனத்தை செலுத்தினால் விபத்து ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க முடியும். சில ஓட்டுநர்கள் 30, 40 வருடங்களாக வாகனம் ஓட்டியும் சிறிய விபத்துக்கள் ஏற்படாததற்குக் காரணம் அவர்கள் தங்களுக்குத் தெரிந்த சாலை போக்குவரத்து விதிகளை மீறாததுதான். ஆனால் சில இளைய ஓட்டுநர்கள் வாகனம் ஓட்ட ஆரம்பித்து 1 அல்லது 2 வருடங்களுக்குள் பல விபத்துக்களை ஏற்படுத்துவதற்குக் காரணம் சாலைவிதிகளை அலட்சியப்படுத்துவதுதான். சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றி தெரியாவிட்டால் ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையங்கள் அல்லது நல்ல அனுபவம் உள்ள ஓட்டுநர்கள்மூலம் தெரிந்து கொள்ளவேண்டும்.