PUNJABI
2017-2018

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ

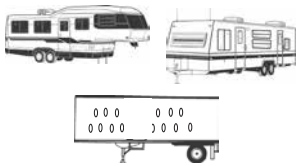
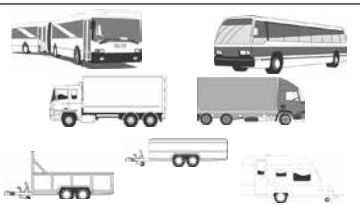
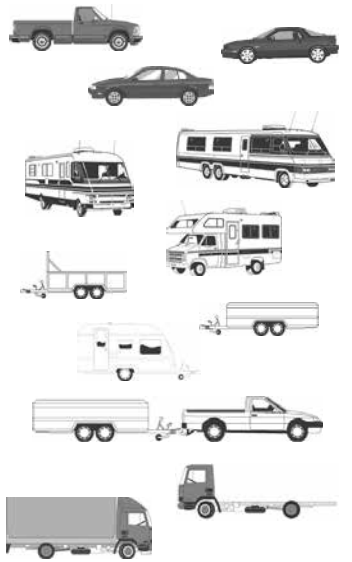
ਡਰਾਇਵਰ ਲਈ ਕਤਿਾਬਚਾ

ਇਹ ਕਿਤਾਬਚਾ ਇੱਥੇ ਵੀ ਉਪਲਬਧ ਹੈ **www.dmv.ca.gov.**

Edmund G. Brown Jr., ਗਵਰਨਰ
ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਰਾਜ
Brian P. Kelly, ਸੈਕਰੇਟਰੀ
ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਏਜੰਸੀ
Jean Shiomoto, ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ
ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼

ਨੋਟਸ

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਾਇਸੰਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰੇਣੀਆ

ਤੁਸੀ ਇਹ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ...	ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚੋ ਸਕੋ...	ਉਦਾਹਰਨਾਂ:
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼ਰੇਣੀ A ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜੋੜ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸ਼ਰੇਣੀ B ਅਤੇ ਸ਼ਰੇਣੀ C ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।	10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ) (Gross Vehicle Weight Rating, GVWR) ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ। ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ **ਜਾਂ** ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ 1 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ। ਸ਼ਰੇਣੀ B ਅਤੇ C ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ।	
ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼ਰੇਣੀ A ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: ਸ਼ਰੇਣੀ C ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ 40 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰ 45 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਹਾਊਸਕਾਰ।	ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਟਰੇਵਲ ਟਰੇਲਰ, ਜਿਨਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਨਹੀ ਦਿਤਾ ਜਾਂਦਾ। 15,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਪੰਜਵੇ-ਪਹੀਏ ਵਾਲੇ ਟਰੈਵਲ ਟਰੇਲਰ, ਜਿਨਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਨਹੀ ਦਿਤਾ ਜਾਂਦਾ। **ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੇ 4,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ,** ਤੁਸੀ ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਖ਼ਿੱਚ ਸਕਦੇ ਹੋ:ਪਸ਼ੂ ਧਨ ਦਾ ਟਰੇਲਰ ਜੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 15,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ, ਜੇ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਕਿਸਾਨ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਸ਼ੂ ਧਨ ਨੂੰ ਫਾਰਮ ਵਿਚ ਲਿਜਾਉਣ ਜਾਂ ਫਾਰਮ ਤੋਂ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਠੇਕੇ ਵਾਲੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚ ਨਹੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਜਿਸਨੂੰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਫਾਰਮ ਦੇ 150 ਮੀਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼ਰੇਣੀ B ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ। ਇਕ 3-ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਭਾਰ 6,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਕ ਬੱਸ (ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ)। ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਸ਼ਰੇਣੀ C ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ।	ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜਿਸਨੂੰ ਸ਼ਰੇਣੀ C ਲਾਇਸੈਂਸਸ਼ੁਦਾ ਡਰ੍ਾਇਵਰ ਖਿੱਚ ਸਕਦਾ ਹੈ।	
ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼ਰੇਣੀ B ਡਰ੍ਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: ਸ਼ਰੇਣੀ C ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ 40 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰ 45 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਲੰਬੀ ਹਾਊਸਕਾਰ।	ਜੇ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਖਿੱਚੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਡਾਲੀ ਸਮੇਤ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ। **ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੇ 4,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਜਿਆਦਾ ਭਾਰ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ,** ਤੁਸੀ ਇਸਨੂੰ ਖਿੱਚ ਸਕਦੇ ਹੋ: ਕੁੱਲ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 9,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ ਟਰੇਲਰ ਕੋਚ। ਜਦੋਂ ਪੈਸੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਖ਼ਿੱਚ ਕੇ ਨਹੀ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ ਟਰੇਲਰ ਕੋਚ ਜਾਂ ਪੰਜਵੇ ਪਹੀਏ ਵਾਲਾ ਟਰੈਵਲ ਟਰੇਲਰ। ਜਦੋਂ ਪੈਸੇ ਦੇ ਲਈ ਅਤੇ ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਖ਼ਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰ 15,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ ਪੰਜਵੇਂ ਪਹੀਏ ਵਾਲਾ ਟਰੇਵਲ ਟਰੇਲਰ। **ਟਿੱਪਣੀ:** ਭਾਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸਵਾਰੀ ਵਾਹਨ 1 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾ ਸਕਦਾ। ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਵਾਲਾ 4,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, 6,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਕਲ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਨਹੀ ਲਿਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §21715।	
ਬੁਨਿਆਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ C ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਈਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ 2 ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਸਕਲ 6,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ 3 ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਇਕ ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਸਕੂਟਰ। 40 ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੀ ਹਾਊਸਕਾਰ। ਇਕ ਕਿਸਾਨ ਜਾਂ ਫਾਰਮ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: ਜੋੜੇ ਗਏ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜਿਨਹਾਂ ਦਾ ਸਕਲ ਜੋੜ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ), (Gross Combination Weight Rating, GCWR) 26,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੇ ਇਸਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਜਾਂ ਪੈਸੇ ਲਈ ਕੰਮ ਤੇ ਨਹੀ ਲੈਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।		
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼ਰੇਣੀ C ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਈਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ (HazMat) ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਰੇਣੀ C ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। HazMat ਸਬੰਧੀ ਤੁਸਦੀਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਤੌਰਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§353 ਅਤੇ 15278 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜਿਆਂ ਦੇ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕੋਲ ਵੀ HazMat ਸਬੰਧੀ ਤੁਸਦੀਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।		
ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਸ਼ਰੇਣੀ M1 ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਈਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: 2-ਪਹੀਆ ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ, ਮੋਟਰ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਸਾਇਕਲ, ਜਾਂ ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਸਕੂਟਰ।	**ਟਿੱਪਣੀ:** ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ M1 ਅਤੇ M2 ਸ਼ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿਚ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	
ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਸ਼ਰੇਣੀ M2 ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ: ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਬਾਇਸਾਇਕਲ, ਮੋਪਡ, ਕੋਈ ਵੀ ਸਾਇਕਲ ਜਿਸਨੂੰ ਮੋਟਰ ਲੱਗੀ ਹੋਏ, ਜਾਂ ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਸਕੂਟਰ।		

ਨੋਟਸ

ਵਿਸ਼ਾ - ਸੂਚੀ

ਭਾਗ 1: ਜਾਣ ਪਛਾਣ 1-1

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਕਿਸਨੂੰ ਹੈ 1-1
ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ 1-1
ਤਸਦੀਕੀਆਂ 1-5
ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਅਪਵਾਦ 1-5
ਖਾਸ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ 1-5
ਆਮ 1-7
1.1 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਟੈਸਟ 1-7
1.2 – ਮੈਡੀਕਲ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਸਬੰਧੀ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ 1-10
1.3 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ 1-11
1.4 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਰ ਨਯਿਮ 1-14
1.5 – ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਜਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪਲਾਨ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਫਊਿਲ ਟੈਕਸ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ 1-26

ਭਾਗ 2: ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ 2-1

2.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ 2-1
2.2 – ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਢਲਾ ਨਯਿੰਤਰਣ 2-10
2.3 – ਗਅਿਰ ਬਦਲਣਾ 2-11
2.4 – ਦੇਖਣਾ 2-13
2.5 – ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ 2-14
2.6 – ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਤੇ ਨਯਿੰਤਰਣ 2-17
2.7 – ਜਗ੍ਹਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ 2-21
2.8 – ਖ਼ਤਰਅਿਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ 2-24
2.9 – ਧਅਿਾਨ ਭਟਕਵੀਂ ਡਰਾਇਵਿੰਗ 2-28
2.10 – ਗੁੱਸੇ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ/ ਰੋਡ ਰੇਜ 2-31
2.11 – ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ 2-32
2.12 – ਧੁੰਦ ਵੱਚਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ 2-35
2.13 – ਸਰਦੀ ਵੱਚਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ 2-36
2.14 – ਬਹੁਤ ਗਰਮ ਮੌਸਮ ਵੱਚਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ 2-37
2.15 – ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। 2-39
2.16 – ਪਹਾੜਾਂ ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ 2-41
2.17 – ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਹਾਲਤਾਂ 2-43
2.18 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ ਸਸਿਟਮ 2-46
2.19 – ਸਕਿੱਡ ਤੇ ਨਯਿੰਤਰਨ ਅਤੇ ਰਕਿਵਰੀ। 2-47
2.20 – ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਕਰਿਅਿਾਵਾਂ 2-49
2.21 – ਅੱਗ 2-49
2.22 – ਸ਼ਰਾਬ, ਹੋਰ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ, ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ 2-52
2.23 – ਸਭ ਵਪਾਰਕ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਸਬੰਧੀ ਨਯਿਮ 2-54

ਭਾਗ 3: ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੁਆਈ 3-1

3.1 – ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ 3-1
3.2 – ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਭਾਰ ਅਤੇ ਸੰਤੁਲਨ 3-1
3.3 – ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ 3-2
3.4 – ਖਾਸ ਧਅਿਾਨ ਮੰਗਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ 3-4

ਭਾਗ 4: ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਢੁਆਈ 4-1

4.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ 4-1
4.2 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਟ੍ਰਪਿ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ 4-2
4.3 – ਸੜਕ ਤੇ 4-4
4.4 – ਟ੍ਰਪਿ ਤੋ ਬਾਅਦ ਦੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ 4-5
4.5 – ਪ੍ਰਤੀਬੰਧਤ ਅਭਅਿਾਸ 4-6
4.6 – ਬ੍ਰੇਕ-ਡੋਰ ਇੰਟਰਲਾਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 4-6

ਭਾਗ 5: ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕਸ 5-1

5.1 – ਇਕ ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਹੱਸਿੇ। 5-1
5.2 – ਡਊਿਲ ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕ 5-6
5.3 – ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕ ਵਾਲੀਆਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ 5-7
5.4 – ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ 5-11

ਭਾਗ 6: ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ 6-1

6.1 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣਾ 6-1
6.2 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕਾਂ 6-5
6.3 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ 6-8
6.4 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ 6-8
6.5 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ 6-12

ਭਾਗ 7: ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨ 7-1

7.1 – ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਟ੍ਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖੱਚਿ ਕੇ ਲਜਿਾਉਣਾ 7-1
7.2 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ 7-2
7.3 – ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ 7-4
7.4 – ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਏ੍ਰਅਰ ਬ੍ਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ 7-5

ਭਾਗ 8: ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ 8-1

8.1 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ 8-1
8.2 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ 8-2
8.3 – ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਨਯਿਮ 8-3

ਭਾਗ 9: ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ 9-1

9.1 – ਨਯਿਮਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ 9-2
9.2 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ -ਕੌਣ ਕੀ ਕਰਦਾ ਹੈ 9-3
9.3 – ਸੰਚਾਰ ਨਯਿਮ 9-4
9.4 – ਲੋਡੰਗਿ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡੰਗਿ 9-12
9.5 – ਬਲਕ ਪੈਕੰਗਿ ਦੀ ਮਾਰਕੰਗਿ, ਲੋਡੰਗਿ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡੰਗਿ 9-15
9.6 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਡਰਾਇਵੰਗਿ ਅਤੇ ਪਾਰਕੰਗਿ ਨਯਿਮ 9-16
9.7 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ – ਸੰਕਟਕਾਲੀਨਤਾਂਵਾਂ 9-19
9.8 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ 9-23

ਭਾਗ 10: ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ 10-1

10.1 – ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 10-1
10.2 – ਲੋਡੰਗਿ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡੰਗਿ 10-3
10.3 – ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਚਿ ਨਕਿਲਣਾ ਅਤੇ ਬਚਾਅ 10-6
10.4 – ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਗ੍ਰੇਡ ਕਰਾਸੰਗਿਜ਼ 10-8
10.5 – ਵਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ 10-10
10.6 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬ੍ਰੇਕੰਗਿ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ 10-11
10.7 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਖਾਸ ਗੱਲਾਂ 10-12

ਭਾਗ 11: ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ 11-1

11.1 – ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ 11-1
11.2 – ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਾਂਚ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ) 11-1
11.3 – ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ) 11-4
11.4 – ਸਰਿਫ ਸਕੂਲ ਬੱਸ 11-8
11.5 – ਟ੍ਰੇਲਰ 11-9
11.6 – ਕੋਚ/ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਟਿ ਬੱਸ 11-9
11.7 – CDL ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਲੈਣਾ 11-10

ਭਾਗ 12: ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਯਿੰਤਰਣ ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ 12-1

12.1 – ਸਕੋਰੰਗਿ 12-1
12.2 – ਅਭਿਆਸ 12-2

ਭਾਗ 13: ਰੋਡ ਟੈਸਟ 13-1

13.1 – ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਕਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ 13-1

ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ 13-5

ਹਵਾਲਗੀ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਖ੍ਰੀਦ 13-8
ਅਸਵੀਕ੍ਰਤਿੀ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ 13-8
ਕਸਿ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਖਿਆ ਜਾਵੇ 13-8

ਇਹ ਸਮੱਗਰੀ ਕੋਅਪਰੇਟ੍ਵਿ ਐਗਰੀਮੈਂਟ ਨੰ. *DTFH61-97-X-00017* ਦੇ ਅਧੀਨ ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਤ ਕੰਮ ਦੇ ਉੱਪਰ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਪਰ੍ਕਾਸ਼ਨ ਵਚਿ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਸਿੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਚਿਾਰ, ਲੱਭਤਾਂ, ਸਿੱਟੇ ਜਾਂ ਸਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ, ਲੇਖਕ*(ਕਾਂ)* ਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੈਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਰਾਇ ਦਾ ਪਰ੍ਗਟਾਵਾ ਕਰਨ।

© ਕਾਪੀਰਾਇਟ, ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ *2017-2018*

ਸਾਰੇ ਹੱਕ ਰਾਖਵੇਂ ਹਨ

ਇਹ ਰਚਨਾ ਯੂ.ਐਸ. ਦੇ ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਰਚਨਾ ਦੇ ਕਾਪੀਰਾਇਟ *DMV* ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹਨ ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕਾਨੂੰਨ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ: *(1)* ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ; *(2)* ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡਣਾ; *(3)* ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕੀਤੇ ਕੰਮ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਅੱਗੇ ਹੋਰ ਰਚਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ; *(4)* ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਰੂਪ ਵਚਿ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ; ਜਾਂ *(5)* ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕੀਤੇ ਕੰਮ ਦੀ ਜਨਤਕ ਰੂਪ ਵਚਿ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਪਰ੍ਕਾਸ਼ਨ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਕਸਿ ਹਿੱਸੇ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਸਬੰਧੀ ਸਾਰੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਇੱਥੇ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ:

Department of Motor Vehicles
Legal Office, MS C128
PO Box 932382
Sacramento, CA 94232-3820

ਭਾਗ 1: ਜਾਣ ਪਛਾਣ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ

1.1 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਟੈਸਟ

1.2 – ਮੈਡੀਕਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਰਤਾਂ

1.3 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀਆਂ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ

1.4 – ਹੋਰ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨਿਯਮ

1.5 – ਅੰਤਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਪਲਾਨ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਫਿਊਲ ਟੈਕਸ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ

ਹਰੇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਲਈ ਇਹ ਸੰਘੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਊਨਤਮ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰੇ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਸੇਫ਼ਟੀ ਪਰੋਗਰਾਮ (California Commercial Motor Vehicle Safety Program) ਨੂੰ ਸਾਡੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਸਬੰਧੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਨੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੀ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਤੇ ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੀਆਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਵਿਕਸਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਸੰਘੀ ਮਾਨਕਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਜਾਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਦੀਆਂ ਹਨ।

ਇਹ ਕਿਤਾਬਚਾ ਉਨਹ੍ਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਡੀ ਐਲ) (DL) ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਲਰਨਰ'ਜ਼ ਪਰਮਿਟ (ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)) (commercial learner's permit, CLP)/ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL)) (commercial driver license, CDL) ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਿਤਾਬਚਾ ਉਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (commercial motor vehicle, CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਕਿਸਨੂੰ ਹੈ

ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਕੋਈ ਵੀ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ) (GVWR) 26,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।
- ਕੋਈ ਵੀ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸਨੂੰ ਡਰਾਇਵਰ ਸਮੇਤ 10 ਸਵਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਜੋੜਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਕਲ ਜੋੜੇ ਦਾ ਭਾਰ (ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ) (GCWR) 26,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਖਿੱਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ(ਨਾਂ) ਦਾ ਭਾਰ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।
- ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ 10,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ।
- ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜੋ 1 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ।
- ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਕਾਰ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ (HazMat) ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਫੈਡਰਲ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨ *(Code of Federal Regulations)* (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ) (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 42, ਭਾਗ 73 ਵਿਚ ਚੋਣਵੇਂ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਜ਼ਹਿਰ ਵੱਜੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਂਦਾ ਹੈ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਦਾ ਹੈ (ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹੈਲਥ ਐਂਡ ਸੇਫ਼ਟੀ ਕੋਡ) (*California Health and Safety Code*) (ਸੀ ਐਚ ਐਸ ਸੀ) ((CHSC) §§25115 ਅਤੇ 25117)।
- ਸੰਘੀ ਨਿਯਮ, ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਹੋਮਲੈਂਡ ਸਿਕਓਰਟੀ (Department of Homeland Security) ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੇ ਲਈ ਪਿਛੋਕੜ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਉਂਗਲ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਸਕੂਲ ਡਿਸਟਿਰ੍ਕਟਸ, ਨਿੱਜੀ ਸਕੂਲਾਂ, ਕਮਿਊਨਟੀ ਕਾਲਜਾਂ ਅਤੇ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸਟੇਟ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀਜ਼ ਜੋ 15- ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੀਆਂ ਵੈਨਾਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਸ੍ਵਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ (ਪੀ ਵੀ) (PV) ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕ 15 ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੀ ਵੈਨ ਡਰਾਇਵਰ ਸਮੇਤ 15 ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਜਾਉਣ ਦੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਵੈਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਸਮੇਤ 15 ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਫਿਰ ਭਾਵੇਂ 15 ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਸੀਟਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਬਦਲਾਵ ਵੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਣ *California Vehicle Code* (ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਹੀਕਲ ਕੋਡ ਸੀ ਵੀ ਸੀ) (CVC) §§233 ਅਤੇ 15278)।

ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ:

- ਘੱਟੋ ਘੱਟ 18 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਹੋਣ:
- ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੇ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਜਾਰੀ ਕੀਤ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦਾ ਡੀ ਐਲ (DL) ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੇ ਲਈ ਡੀ ਐਲ (DL) ਜ਼ਰੂਰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49, §§383.5, 383.25)।
- ਜੇ ਤੁਸੀ 18 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਹੋ ਤਾਂ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੰਮ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ (ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ) ਦੇ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 21 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §12515)।

ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- **ਇਕ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ (Driver License Application)** (ਡੀ ਐਲ 44ਸੀ) (DL 44C) ਫਾਰਮ। ਇਸ ਫਾਰਮ ਉੱਪਰ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਡਰੱਗ ਦੇ ਤੱਤਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਲਈ ਰਸਾਇਣਕ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਸ ਫਾਰਮ ਉੱਪਰ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਤੋ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV)) ਤੁਹਾਡਾ ਡੀ ਐਲ (DL) ਜਾਰੀ ਨਹੀ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਨਵਿਆਏਗਾ ਨਹੀ।
- **ਤੁਹਾਡਾ ਅਸਲੀ ਪੂਰਾ ਨਾਮ।**
- **ਇਕ ਸਵੀਕਿਰ੍ਤੀ ਦਿੱਤਾ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਣ ਰਿਪੋਰਟ ਫਾਰਮ,ਐਮ ਈ ਆਰ (Medical Examination Report Form, MER)।** ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਡੀ ਐਲ (DL) ਜਾਂ ਲਰਨਰਾਜ਼ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ, ਇਕ ਵੈਧ (ਅਸਲ ਜਾਂ ਨਕਲ) ਸੰਘੀ ਐਮ ਈ ਆਰ ਐਮ ਸੀ ਐਸ ਏ-5875 (MER MCSA-5875) ਫਾਰਮ **ਅਤੇ** ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਪਰ੍ਮਾਣਪੱਤਰ ਫਾਰਮ, (ਐਮ ਈ ਸੀ) (Medical Examiner's Certificate Form, MEC) ਐਮ ਸੀ ਐਸ ਏ-5876 (MCSA-5876), ਜੋ ਕਿ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ (ਯੂ.ਐਸ.) ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਡਾਕਟਰ (ਐਮ.ਡੀ.) (M.D.), ਓਸਟੀਓਪੈਥੀ (D.O.) ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਡਾਕਟਰ (P.A.), ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਸਹਾਇਕ (ਪੀ.ਏ.), ਰਜਿਸਟਰਡ ਐਡਵਾਂਸਡ ਪਰ੍ਕਟਿਸ ਨਰਸ (ਏ ਪੀ ਐਨ) (APN), ਜਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਕਰ੍ਾਈਓਪਰ੍ਕਟਿਕ ਦੇ ਡਾਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਏ। ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਡਰ੍ਾਈ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ, ਸਕੂਲ ਪਿਊਪਿਲ ਐਕਟੀਵਿਟੀ ਬੱਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ (ਐਸ ਪੀ ਏ ਬੀ) (School Pupil Activity Bus Certificate, SPAB), ਯੂਥ ਬੱਸਾਂ, ਜਨਰਲ ਪਬਲਿਕ ਪੈਰਹ੍ਾਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਵਹੀਕਲ (ਜੀ ਪੀ ਪੀ ਵੀ) (General Public Paratransit Vehicle, GPPV) ਦੇ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹਨ ਜਾਂ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਹਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿਕਿਤਸਕ ਜਾਂਚਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਸਨ ਦੇ ਡਾਕਟਰਾਂ, ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਸਹਾਇਕ, ਰਜਿਸਟਰਡ ਐਡਵਾਂਸਡ ਪਰ੍ਕਟਿਸ ਨਰਸ, ਜਾਂ ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰੀ ਆਫ਼ ਸਰਟੀਫਾਇਡ ਮੈਡੀਕਲ ਐਗਜ਼ਾਮੀਨਰਜ਼ (Certified Medical Examiners) (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §12517.2) ਦੇ ਵਿਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰ੍ਾਈਓਪਰ੍ਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

  ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਵੱਧ ਤੋ ਵੱਧ 2 ਸਾਲ ਪੁਰਾਣੀ ਮੈਡੀਕਲ ਰਿਪੋਰਟ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋ ਬਾਅਦ ਹਰ 2 ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਜਮਹ੍ਾਂ ਕਰਵਾਈ ਜਾਵੇਗੀ।

  ਟਿੱਪਣੀ: ਆਪਣੀ ਮੈਡੀਕਲ ਰਿਪੋਰਟ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹਾਈਵੇ ਪੈਟਰੋਲ (ਸੀ ਐਚ ਪੀ) (California Highway Patrol (CHP)) ਨੂੰ ਡਾਕ ਰਾਹੀ **ਨਾ** ਭੇਜੋ। ਭਰੇ ਹੋਏ ਐਮ ਈ ਆਰ (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਫਾਰਮ ਸਿੱਧੇ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਫੀਲਡ ਆਫ਼ਿਸ ਵਿਚ ਭੇਜੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਅਪਡੇਟਿੰਗ ਲਈ ਸਿੱਧੇ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਨੂੰ ਡਾਕ ਰਾਹੀ ਭੇਜੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਡੇ ਪਿਛਲੇ ਮੈਡੀਕਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 4 ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪਤੇ ਤੇ ਐਮ ਈ ਆਰ (MER) (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਨੂੰ ਡਾਕ ਰਾਹੀ ਭੇਜ ਦਿਓ ਨਹੀ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਵੈਧ ਹੋ ਜਾਣਗੇ।

  ਮੈਡੀਕਲ ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਭੇਜੋ:

  Department of Motor Vehicles
  CDL/PDPS Unit, MS G204
  PO Box 942890
  Sacramento, CA 94290-0001

ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦਾ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਣ, ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਰਣ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕਾਂ ਦੀ ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰੀ (National Registry of Certified Medical Examiners) ਵਿਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕਾਂ ਦੁਆਰਾ **ਲਾਜ਼ਮੀ** ਤੌਰ ਤੇ ਹੋਇਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰੀ ਵਿਚ ਉਨਹ੍ਾਂ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦੀ ਸੂਚੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਐਫ਼ ਐਮ ਸੀ ਐਸ ਏ (FMCSA) ਦੇ ਨਿਯਾਮਕਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰ ਸਕਣ। ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕਾਂ ਦੀ ਇਕ ਸੂਚੀ ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰੀ (National Registry) ਦੀ ਵੈਬਸਾਇਟ ਤੇ ਇੱਥੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ **nationalregistry.fmcsa.dot.gov**।

ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ, ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਸੰਘੀ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਨਗੇ। ਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਰੇਣੀ ਤੋ ਬਾਹਰ ਜਾ ਕੇ ਡਰ੍ਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾਲਗੀ (ਸਾਈਟੇਸ਼ਨ) ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋ ਨਿਕਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਜੋ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਪੱਧਰ ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਮੈਡੀਕਲ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋ 15 ਦਿਨ ਬਾਅਦ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕਣ ਦੇ ਵੈਧ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ ਵੱਜੋ ਇਸਨੂੰ ਨਾਲ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਹੈ। (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §391.41(a)(2)(i))।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਨਿਰੀਖਣ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਨੌਕਰੀ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇਣ ਤੋ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਏ, ਤੁਹਾਡਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਤੁਹਾਡੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਣ ਦੇ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ *California Labor Code* (ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਲੇਬਰ ਕੋਡ §231)

ਟਿੱਪਣੀ: ਉਹ ਗਾਹਕ ਜੋ ਨਿਊਨਤਮ ਮੈਡੀਕਲ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਉਹ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ, ਸਵਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਗਾਹਕ ਇਕ ਸੀਮਤਕਾਰੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਪਾਤਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ:

— ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਤੌਰ ਤੇ ਨਾ ਲਿਜਾ ਸਕੋ ਜਾਂ ਉਸ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਢੁਆਈ ਨਾ ਕਰ ਸਕੋ ਜਿਸ ਲਈ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §27903)।

— ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।

- **ਕੋਈ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਜਨਮ ਮਿਤੀ/ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੌਜੂਦਗੀ (ਬੀ ਡੀ/ਐਲ ਪੀ) (Birth Date/Legal Presence, BD/LP)** ਦਸਤਾਵੇਜ਼। ਕਿਸੇ ਮੂਲ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਸਾਰੇ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੰਘੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਿਰ੍ਤ ਹੈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜ਼ਰੂਰ ਜਮਹ੍ਾਂ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਬੀ ਡੀ/ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨਾਮ ਤੁਹਾਡੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦਰਖਾਸਤ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਾਮ ਤੋ ਭਿੰਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੂਰੇ ਨਾਮ ਵਾਲਾ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਅਸਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵੀ ਲਿਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡਾ ਪੂਰਾ ਨਾਮ, ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਬੀਡੀ/ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਉੱਪਰ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤੁਹਾਡੀ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਜ਼ਰ ਆਏਗਾ। ਇਕ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਬੀ ਡੀ /ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਜਾਂ ਅਸਲ ਪੂਰੇ ਨਾਮ ਵਾਲਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਜਾਰੀ ਕਰਤਾ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ ਦੇਸ਼, ਰਾਜ, ਆਦਿ) ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮੂਲ ਦੀ ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ

ਫ਼ੀਸਾਂ ਹਰ 1 ਜਨਵਰੀ ਤੋਂ ਵਿਧਾਨਿਕ ਬਦਲਾਓ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਰੋਚਰ ਹਨ।

ਜੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਣੀ ਇਹ ਹੈ...	ਅਤੇ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਕਿਸਮ ਇਹ ਹੈ...	ਫ਼ੀਸ ਇਹ ਹੈ...
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼ਰ੍ਣੀ A ਜਾਂ B	ਨਵਾਂ (ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ)	$ 73
	ਨਵੀਨੀਕਰਨ	$ 43
	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਜਾਂ ਹੁਨਰ ਦਾ ਮੁੜ ਟੈਸਟ	$ 33
	ਨਕਲ (ਦੁਬਾਰਾ ਬਣਾਉਣਾ) ਲਾਇਸੈਂਸ	$ 33
	ਨਾਮ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ	$ 27
	ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਕਾਰ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਲੱਗੀ(ਆਂ) ਰੋਕ(ਕਾਂ) ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ (ਡੀ ਟੀ (DT) ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)	$ 73
	ਪੀ ਵੀ (PV) ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋ ਕਿਸੇ ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ	$ 43
	ਸਵਾਰੀਆਂ ਲਿਜਾਉਣ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ ਪੀ ਵੀ (PV)	$ 73
	ਸ਼ਰ੍ਣੀ B ਦੇ ਵਿਚ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼ਰ੍ਣੀ A ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ	$ 43
	ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਸ਼ਰ੍ਣੀ M1 ਜਾਂ M2) ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ	$ 43
	ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਵਾਹਨ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ	$ 27
ਵਪਾਰਕ ਸ਼ਰ੍ਣੀ C	ਨਵਾਂ (ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਾਲ/ਬਿਨਾਂ)	$ 43
	ਨਵੀਨੀਕਰਨ	$ 43
	ਅਪਗਰ੍ਡ:	
	ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਸਬੰਧੀ ਰੋਕ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ (ਡੀ ਟੀ (DT) ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)	$ 43
	ਅਜਿਹੀ ਤਸਦੀਕ ਜੋੜਨ ਲਈ ਜਿਸ ਲਈ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਪੈਂਦੀ	$ 43
	ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਸ਼ਰ੍ਣੀ M1 ਜਾਂ M2) ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ	$ 43
	ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਵਾਹਨ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ	$ 27
	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਜਾਂ ਹੁਨਰ ਦਾ ਮੁੜ ਟੈਸਟ	$ 33
	ਨਕਲ (ਦੁਬਾਰਾ ਬਣਾਉਣਾ) ਲਾਇਸੈਂਸ	$ 33
	ਨਾਮ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ	$ 27

ਨਕਲ ਹੈ (ਅਸਲ ਕਾਪੀ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਤਾ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਅਤੇ ਇਸ ਉੱਪਰ ਇਕ ਛਾਪੇ ਵਾਲੀ ਮੁਹਰ ਜਾਂ ਅਸਲ ਮੁਹਰ ਦੀ ਛਾਪ ਲੱਗੀ ਹੋਏਗੀ। ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਕਾਪੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਕਾਪੀ ਦੀ ਨਕਲ ਤਿਆਰ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਇਸਨੂੰ ਬੀ ਡੀ/ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਲਈ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮੂਲ ਦੀ ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਨਕਲ ਹੈ (ਅਸਲ ਕਾਪੀ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਤਾ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਅਤੇ ਇਸ ਉੱਪਰ ਇਕ ਛਾਪੇ ਵਾਲੀ ਮੁਹਰ ਜਾਂ ਅਸਲ ਮੁਹਰ ਦੀ ਛਾਪ ਲੱਗੀ ਹੋਏਗੀ। ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਕਾਪੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਕਾਪੀ ਦੀ ਨਕਲ ਤਿਆਰ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਇਸਨੂੰ ਬੀ ਡੀ/ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਲਈ ਸਵੀਕਾਰ **ਨਹੀ** ਕਰੇਗਾ।

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ: 10 ਮਈ, 2017 ਤੋਂ ਪਰ੍ਭਾਵੀ ਹੋਣ ਨਾਲ, ਸੰਘੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਧਾਰਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁੜਨਵੀਨੀਕਰਣ, ਅਪਗਰ੍ਡਿੰਗ, ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਹਸਤਾਂਤਰਣ ਵਾਲੇ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਾਗਰਿਕਤਾ ਅਤੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਦਾ ਸਬੂਤ (ਡੋਮੀਸਾਇਲ) ਦਾਖਲ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਧੇਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ **www.dmv.ca.gov** ਦੇਖੋ ਜਾਂ ਤੇ ਕਾੱਲ ਕਰੋ। ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ 1-800-777-0133 ਨੂੰ ਕਾੱਲ ਕਰੋ।

- **ਤੁਹਾਡਾ ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਾਰਡ** (ਇਹ ਲੈਮੀਨੇਟ ਕੀਤਾ ਨਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ) ਮੈਡੀਕੇਅਰ ਕਾਰਡ, ਜਾਂ ਯੂ.ਐਸ. ਆਰਮਡ ਫੋਰਸ ਕਿਰ੍ਆਸ਼ੀਲ, ਸੇਵਾਮੁਕਤ, ਰਿਜ਼ਰਵ ਆਈ ਡੀ (ID) ਜਾਂ ਡੀ ਡੀ 2 (DD2) ਇਕ ਅਸਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦਾ ਰੂਪ ਹਨ। ਇਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੰਬਰ (ਐਸ ਐਸ ਐਨ) (SSN) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿਖੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੋਗੇ ਤੁਹਾਡੇ ਐਸ ਐਸ ਐਨ (SSN) ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪਰ੍ਸ਼ਾਸ਼ਨ ਦੇ ਕੋਲ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਤਾਂ **ਡਰ੍ਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ** (ਡੀ ਐਲ 170 ਈ ਐਲ ਪੀ (DL 170 ETP))। ਤੁਸੀ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੋਵੇਂ ਇਸ ਉੱਪਰ ਦਸਤਖਤ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- **ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਫ਼ੀਸ.** ਇਹ ਫੀਸ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 12 ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਉਪਯੋਗ ਵਾਸਤੇ ਹੈ। ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 180 ਦਿਨ ਲਈ ਠੀਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀ ਗਿਆਨ ਵਾਸਤੇ ਟੈਸਟ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਸਨੂੰ ਹੋਰ 180 ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਨਵਿਆ ਸਕਦੇ ਹੋ ਬਸ਼ਰਤੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 1 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ **ਨਹੀ** ਵੱਧਦੀ ਹੈ। ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਸਕੋਰ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਕੇਵਲ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਦੌਰਾਨ (ਪਹਿਲੇ 180 ਦਿਨ) ਵੈਧ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਨੂੰ

ਨਵਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ (ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਜਾਂਚ) ਮੁੜ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ **ਲਾਜ਼ਮੀ** ਹਨ।

ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ(ਚਾਂ) ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ 3 ਮੌਕੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਕ ਦਰਖਾਸਤ ਉੱਪਰ ਸਾਰੇ ਹੁਨਰ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਲ 3 ਮੌਕੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਹੁਨਰਾਂ ਵਾਲੇ ਟੈਸਟਾਂ (ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰ ਜਾਂ ਸੜਕੀ ਜਾਂਚ) ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੇ ਗਏ 3 ਮੌਕਿਆਂ ਵਿਚੋਂ 1 ਵਿਚੋਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣ ਵੱਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਦਾਹਰਣ: ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰ, ਜਾਂ ਸੜਕੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣ ਨੂੰ 3-ਵਾਰ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਇਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਵੈਸੇ, ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵੱਖ ਵੱਖ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਸ਼੍ਰੇਣੀ A ਜਾਂ ਸਵਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ), ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ A ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦੇ 3 ਵਾਰ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਵਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦੇ 3 ਵਾਰ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚੋਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਦੁਬਾਰਾ ਲਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਲਈ ਫੀਸ ਵਸੂਲੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਲਰਨਰ'ਜ਼ ਪਰਮਿਟ (ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP))

ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਇੰਸਟਰ੍ਕਸ਼ਨ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਨਾਮ ਬਦਲ ਕੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਲਰਨਰ'ਜ਼ ਪਰਮਿਟ (ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸੰਘੀ ਨਿਯਾਮਕਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਸਕੇ। ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਲਈ:

- ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੀ ਉਮਰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 18 ਸਾਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਉਸ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦਾ ਵੈਧ ਡੀ ਐਲ (DL) ਨਹੀਂ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰ ਲੈਂਦਾ/ਦੀ ਜੇ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ C ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦਾ ਆਰਜ਼ੀ ਡੀ ਐਲ (DL) ਵੀ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹੈ।
- ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵੈਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਧਾਰਕ ਦਾ ਵੈਧ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡੀ ਐਲ (DL) ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਇਹ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤਿਰਿਕਤ 180 ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਵੈਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਅਤਿਰਿਕਤ 180 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 1-ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧਦੀ ਹੈ।
- ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਤਸਦੀਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸੀਮਤ ਹੈ:
  - ਟੈਂਕ (N)।
  - ਸਵਾਰੀ (P)।
  - ਸਕੂਲ ਬੱਸ (S)।
- "N" ਤਸਦੀਕ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੇ ਧਾਰਕ ਲਈ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਉੱਤੇ ਰੋਕ ਹੈ, ਉਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਟੈਂਕ ਖਾਲੀ ਹੋਏ। ਜੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਵਿਚ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਪਈ ਹੋਈ ਸੀ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- "P" ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ/ਜਾਂ "S" ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੇ ਧਾਰਕ ਉੱਪਰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਰੋਕ ਹੈ, ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਸੰਘੀ/ਰਾਜ ਦੇ ਆਡਿਟਰਾਂ ਅਤੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਿਰੀਖਕ ਅਤੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਧਾਰਕ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਦੇਣ ਦੇ ਪਾਤਰ ਹੋਣ ਲਈ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 14 ਦਿਨ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। 14 ਦਿਨ ਦੀ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਅਵਧੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਪਗ੍ਰੇਡ ਅਤੇ ਤਸਦੀਕ/ਰੋਕਾਂ ਦੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਬਦਲਾਵਾਂ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਧਾਰਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਲਡਰ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਲਡਰ ਦੇ ਕੋਲ ਢੁੱਕਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਕੋਲ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਤਸਦੀਕਾਂ ਵੀ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਉਸਨੂੰ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣਾ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਅਤੇ ਡੀ ਐਲ (DL), ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਕੋਲ ਸਮਰਪਣ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਤਿਰਿਕਤ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ

ਸਾਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕੋਲ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦਾ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਹੋਣਾ।
- ਪਿਛਲੇ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ ਤਾਂ ਹਰ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਰਾਜ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰ ਦੇ ਡੀ ਐਲਜ਼ (DLs) (ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਸਮਾਪਤ ਮਿਆਦ ਵਾਲੇ) ਦਾ ਸਮਰਪਣ ਕਰਨਾ।
- ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨੀ ਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ 1 ਰਾਜ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇ ਡੀ ਐਲ (DL) ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਆਪਣੇ ਘਰੇਲੂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਰਾਜ ਨੂੰ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਵਿਚ ਦੋਣੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ।
- ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਰਾਜ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ (DL 535) ਫਾਰਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ।
- ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਮਨਸੂਖ ਕਰਨ, ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਪਾਤਰ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਬਾਰੇ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਦਿਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ।
- ਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਵੱਜੋਂ ਨੌਕਰੀ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦਾ 10-ਸਾਲ ਦਾ ਪਿਛੋਕੜ ਦੱਸਣਾ।

ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਈਸੈਂਸਿੰਗ ਦਫ਼ਤਰ

ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਤੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ 1-800-777-0133 ਨੂੰ ਕਾੱਲ ਕਰੋ:

Arleta	Fremont	Rancho San Diego	Stockton
Bakersfield	Fresno Commercial Driving Test Center	Redding	Ukiah
Bishop	Gardena Commercial Driving Test Center	Salinas	Ventura
El Centro	Lancaster	San Luis Obispo	W Sacramento Commercial Driving Test Center
Eureka	Modesto	Santa Rosa	Yuba City
Fontana Commercial Driving Test Center	Mountain View	Santa Teresa	

ਨਵੀਨਤਮ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਈਸੈਂਸਿੰਗ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਲਈ www.dmv.ca.gov ਤੇ ਜਾਓ।

ਤਸਦੀਕੀਆਂ

ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੀ ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਤਸਦੀਕ ਡੀ ਐਲ (DL) ਦੇ ਉੱਪਰ ਇਕ ਖਾਸ ਅੱਖਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ।

- ਪਲੈਕਰਡ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਚਿਨਿਹ੍ਤ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ - (H)।
- ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ (ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਸੀਮੈਂਟ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ) - (N)।
- ਸਵਾਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ - (P)।
- ਸਕੂਲ ਬੱਸ - (S)।
- ਦੋਹਰਾ/ਤੀਹਰਾ ਜੋੜ - (T)।
- ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਵਾਹਨ - (X)। (ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਹੀਕਲ ਕੋਡ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (*California Vehicle Code*, CVC) §§353 ਅਤੇ 15278)
- ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ - (F) (ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਸ਼ਰ੍ਤੀ A ਜਾਂ B ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਵਿਕਲਪਕ ਹਨ।)

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਅਪਵਾਦ

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਅਪਵਾਦ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਨ:

- ਸੀ ਐਚ ਐਸ ਸੀ (CHSC) §25163 ਦੇ ਅਧੀਨ ਛੂਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀ।
- ਕਿਸੇ ਪੀਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਹਦਾਇਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀ।
- ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜੋ ਪੰਜਵੇ-ਪਹੀਏ ਵਾਲਾ 15,000 ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਟ੍ਰੈਵ੍ਲ ਟਰ੍ਲਰ ਜਾਂ 10,000 ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਟਰ੍ਲਰ ਕੋਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਬਦਲੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਸ਼ਰ੍ਤੀ A ਦਾ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਲਾਈਸੈਂਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਤਸਦੀਕ ਵਾਲੇ 40 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰ 45 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੇ ਹਾਊਸਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ।
- ਗੈਰ-ਨਾਗਰਿਕ ਮਿਲਟਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਜੋ ਮਿਲਟਰੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ।
- ਹਸਬੈਂਡਰੀ ਅਪਰ੍ਟਰਾਂ ਦੇ ਉਪਕਰਣ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਲਈ ਡੀ ਐਲ (DL) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਵੈਨਪੂਲਜ਼।

ਖਾਸ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ

ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਖਾਸ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਮਾਲ ਕਿਹੜਾ ਹੈ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਗੈਰ-ਕੰਮਕਾਰੀ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਜਾਂ ਟਰ੍ਾਂਜਿਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਇਰਲੈੱਸ (ਸੈੱਲ) ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਸਿਹਤ ਦੇਖਭਾਲ ਦੇ ਪੇਸ਼ੇਵਰ, ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਵਿਭਾਗ ਜਾਂ ਹੋਰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਫ਼ੋਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਵਿਖੇ ਦਰਖਾਸਤ ਦਿਓ:

ਐਂਬੁਲੈਂਸ ਡਰਾਇਵਰ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ—ਐਂਬੁਲੈਂਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸਨੂੰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਲਈ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §2512) ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਐਂਬੁਲੈਂਸ ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਕੋਲ ਹਰ 2 ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਐਮ ਈ ਆਰ (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਦੀ ਨਕਲ ਜਮਹ੍ਾਂ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ (ਐਚ ਏ ਐਮ) (Hazardous Agricultural Materials, HAM)* ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ—ਇਹ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਛੂਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਹਨ:

- ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਉਮਰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 21 ਸਾਲ ਹੈ।
- ਵਿਅਕਤੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਲੋਡ ਦੀ ਢੁਆਈ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਕਿਸਾਨ ਦੇ ਕੋਲ ਹੈ।
- ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਿਰਤੀ ਦਿੱਤਾ ਐਚ ਏ ਐਮ (HAM) ਪਰੋਗਰਾਮ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੇ ਕਿ ਐਚ ਏ ਐਮ (HAM) ਦੀ ਪਾਤਰਤਾ ਪਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋਏ ਉਸ ਕੋਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਉੱਪਰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਲੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਰੋਕਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ।
- ਵਿਅਕਤੀ ਹਰ 2 ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਐਮ ਈ ਆਰ (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਜਾਂ ਸਿਹਤ ਪਰਸ਼ਨੋਤਰੀ (ਡੀ ਐਲ 546) (DL 546) ਫਾਰਮ(ਮਾਂ) ਦੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਜਮਹ੍ਹਾਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਵਿਅਕਤੀ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹਸਬੈਂਡਰੀ ਦਾ ਉਪਕਰਣ ਹੈ **ਜਾਂ** ਸ਼ਰੇਣੀ C ਵਾਲੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ 50 ਮੀਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਚਲਦਾ ਹੈ।

ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਟਰੇਨਿੰਗ ਦੀ ਤਸਦੀਕ (ਵੀ ਟੀ ਟੀ) (Verification of Transit Training, VTT) ਦਸਤਾਵੇਜ਼—ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ। ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸਾਂ, ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਲਈ ਕਿਰਾਇਆ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਇਸ ਵਿਚ ਪਬਲਿਕ ਪੈਰਾਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਹੀਕਲ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ)। ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਡਰਾਇਵਰ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹੈ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਪਿਊਪਲ ਐਕਟੀਵਿਟੀ ਬੱਸ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹੈ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਟੀ ਟੀ (VTT) ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਵਿਖੇ ਦਰਖਾਸਤ ਦਿਓ:

ਜਨਰਲ ਪਬਲਿਕ ਪੈਰਾਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਹੀਕਲ (ਜੀ ਪੀ ਪੀ ਵੀ) ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ* (General Public Paratransit Vehicle (GPPV) Certificate)—ਉਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ:

- ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਮੇਤ 24 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਆਮ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਆਵਾਜਾਈ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਂਦਾ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ-- ਡਾਇਲ-ਏ-ਰਾਇਡ) (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§336 ਜਾਂ 12523.5)।
- 12ਵੇਂ ਗਰੇਡ ਪੱਧਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਦੇ ਵਿਦਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸਕੂਲ ਗਤੀਵਿਧੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਆਉਣਾ ਅਤੇ ਛੱਡ ਕੇ ਆਉਣਾ।
- ਅਪਾਹਜ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਵਾਹਨ।

ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਡਰਾਇਵਰ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ*— ਉਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟਿਰਕਟ ਦੇ ਲਈ ਬੱਸ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਧਿਰ ਲਈ ਜੋ ਕਿ ਜਨਤਕ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਵਿਦਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਂਦੀ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§545, 12517, 12522, 34500, 34501.5)। ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਕੋਲ ਉਸਦੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਉੱਪਰ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ (S) ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। 65 ਸਾਲ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਮਰ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਲਾਨਾ ਐਮ ਈ ਆਰ (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਫਾਰਮਾਂ ਨੂੰ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਕੋਲ ਜਮਹ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §12517.2)।

ਸਕੂਲ ਪਿਊਪਲ ਐਕਟੀਵਿਟੀ ਬੱਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ (ਐਸ ਪੀ ਏ ਬੀ)* (School Pupil Activity Bus Certificate, SPAB)—ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟਿਰਕਟ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਧਿਰ ਜੋ ਲੋਕਾਂ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਦੇ ਲਈ ਬੱਸ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§546 ਅਤੇ 12517)।

ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਹੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ* (Farm Labor Vehicle Certificate)—ਉਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਦੇ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§322 ਅਤੇ 12519)।

ਟਿੱਪਣੀ: ਖੇਤਾਂ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਟ ਬੈਲਟਾਂ ਪਹਿਨਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਯੂਥ ਬੱਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ* (Youth Bus Certificate)—ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੱਸ ਜਿਸ ਵਿਚ 16 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬੱਚੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਸਕੂਲ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਸਕੂਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੀ ਸੰਗਠਿਤ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਆਉਂਦਾ ਅਤੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਘਰ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਆਉਂਦਾ ਅਤੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਅਤਿਰਿਕਤ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ) (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§680 ਅਤੇ 12523)।

ਟੋਅ ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ* (Tow Truck Driver Certificate)—ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸੜਕੀ ਸੇਵਾ ਸੰਗਠਨ ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਫਰੀਵੇਅ ਸਰਵਿਸ ਪੈਟਰੋਲ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਜਾਂ ਉਹ ਜੋ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਦੇ ਆਦਾਰੇ ਨਾਲ ਕੰਟਰੈਕਟ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ (ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਕਮਿਸ਼ਨ)।

ਵਿਕਾਸ ਪੱਖ ਤੋਂ ਅਪਾਹਜ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਵਾਹਨ (ਵੀ ਡੀ ਡੀ ਪੀ)* (Vehicle for Developmentally Disabled Persons, VDDP)—ਕਿਸੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਮੁਨਾਫ਼ਾਕਾਰ ਸੰਗਠਨ ਜਾਂ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਕੰਮ ਵਿਕਾਸ ਪੱਖ ਤੋਂ ਅਪਾਹਜ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕੰਮ ਤੇ ਲਗਾਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ ਹੈ (ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵੈਲਫੇਅਰ ਐਂਡ ਇੰਸਟੀਚਿਊਸ਼ਨ ਕੋਡ) (*California Welfare and Institutions Code*) §4512(A) ਅਤੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §12523.6)।

* ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ।

ਆਮ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਅਪਾਤਰ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।

ਤੁਸੀਂ ਇਨਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਗੁਆ ਬੈਠੋਗੇ:

- ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਘਣਤਾ (ਬੀ ਏ ਸੀ) (BAC) .04 ਪਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।
- ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਇਕ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਖੂਨ ਵਿਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ।
- ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਪਰਭਾਵ ਦੇ ਹੇਠ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਚਲੇ ਜਾਣਾ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨਾ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ /ਮਨਸੂਖ ਕੀਤਾ ਹੋਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਬੇਧਿਆਨੀ ਨਾਲ ਚਲਾ ਕੇ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨਾ।

ਤੁਸੀਂ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਘੱਟੋ ਘੱਟ 3 ਸਾਲ ਲਈ ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ ਜੇ ਅਪਰਾਧ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਵਾਲੇ ਪਲੈਕਰਡ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ।

ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਤੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਲਈ ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਅਪਰਾਧ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਭਰ ਦੇ ਲਈ ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿਚ .04 ਪਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੀ ਪਛਾਣੀ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ 24 ਘੰਟਿਆਂ ਲਈ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਗਿਆਨ ਅਤੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਕਿਤਾਬਚਾ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਕਿਤਾਬਚਾ ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਕਲਾਸ ਜਾਂ ਪਰੋਗਰਾਮ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਕ ਵੱਡੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਈ ਖਾਸ ਹੁਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਖਣ ਅਤੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਵਿਚ ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਡਰਾਇਵਰ ਬਣਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਤਰੀਕਾ ਰਸਮੀ ਸਿਖਲਾਈ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 1.1 ਇਹ ਸਿੱਖਣ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

1.1 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਟੈਸਟ

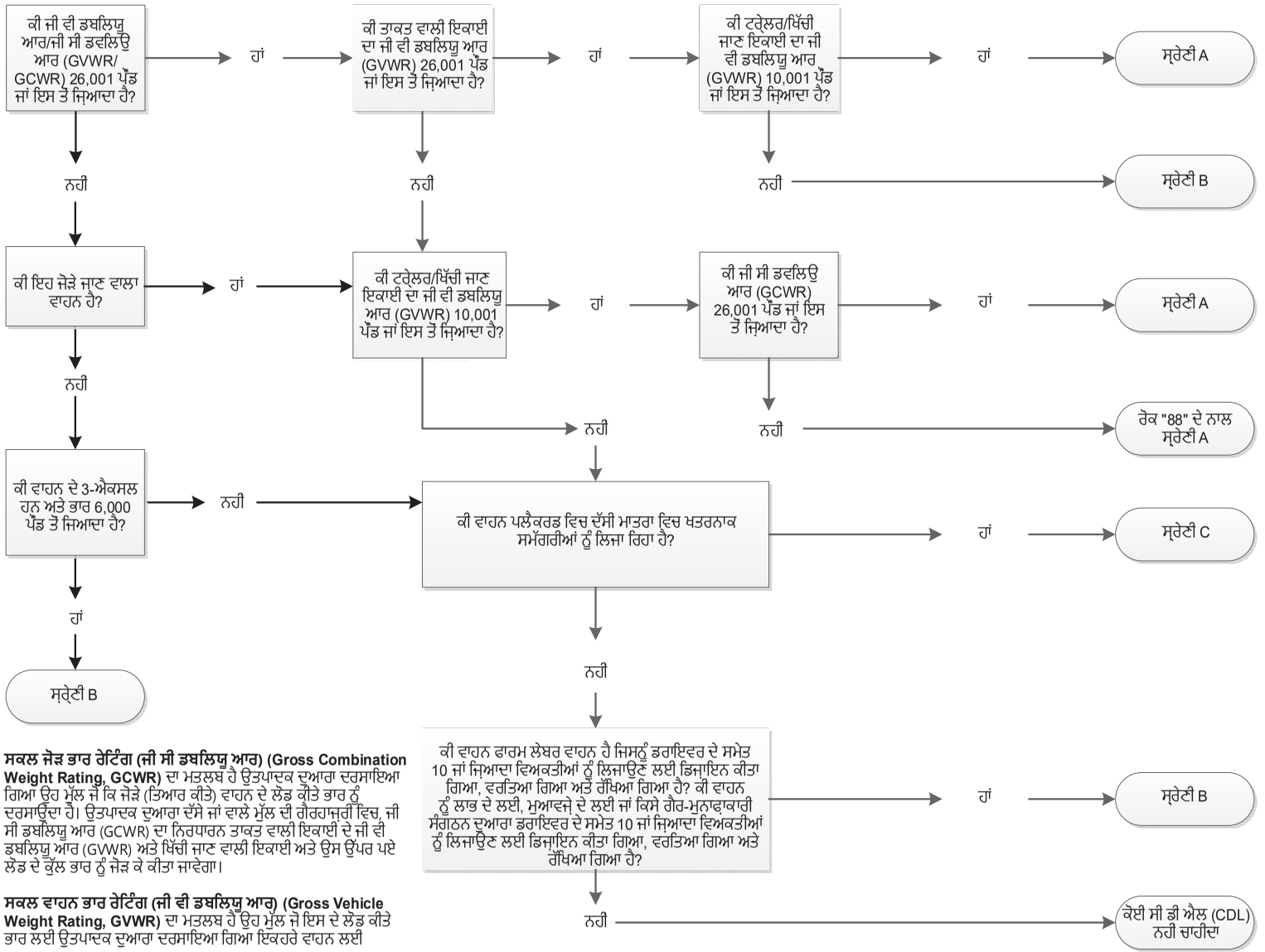
1.1.1 – ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸ ਤਰਹਾਂ ਦੀਆਂ ਤਸਦੀਕੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਤੁਹਾਨੂੰ 1 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਿਆਨ ਸਬੰਧੀ ਟੈਸਟ ਦੇਣੇ ਪੈ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਕੋਈ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਪਰ ਕਿਸੇ ਉੱਚ ਸ਼ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਅਪਗਰੇਡ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਨਹਾਂ ਸਾਰੇ ਗਿਆਨ ਅਤੇ ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਨਹਾਂ ਦੀ ਪੁਰਾਣੀ ਦਰਖਾਸਤ ਸਮੇਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਵਿਚ HazMat ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਨਵੀਂ ਦਰਖਾਸਤ ਨੂੰ ਪਿਛਲੀ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਜਾਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੂਲ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 12 ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- **ਆਮ ਗਿਆਨ ਦਾ ਟੈਸਟ,** ਜੋ ਸਾਰੇ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- **ਸਵਾਰੀ ਦੀ ਆਵਜਾਈ ਦਾ ਟੈਸਟ**, ਬੱਸ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- **ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਟੈਸਟ**, ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਏਅਰ ਓਵਰ ਹਾਈਡਰੋਲਿਕ ਬਰੇਕਾਂ ਸਮੇਤ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਹਨ।
- **ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ**, ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ।
- **ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ**, ਉਸ ਸਮੇਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ, ਜਿਨਹਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 383.5 ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਤਸਦੀਕ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਕਓਰਟੀ ਐਡਮਿਨਸਟਰੇਸ਼ਨ (ਟੀ ਐਸ ਏ) (Transportation Security Administration, TSA) ਪਿਛੋਕੜ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਵੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।
- **ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਟੈਸਟ**, ਉਸ ਸਮੇਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹਾਂ ਦੇ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਟੈਂਕ ਜਾਂ ਟੈਂਕਾਂ ਜਿਨਹਾਂ ਦੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਿਟੀ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਟੀ 1,000 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਸਥਾਰੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਜਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਚੈਸੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ।
- **ਦੋਹਰਾ/ਤੀਹਰਾ ਟੈਸਟ**, ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਦੋਹਰੇ ਜਾਂ ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ। (ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਵੈਧ ਨਹੀਂ ਹਨ।)
- **ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਟੈਸਟ**, ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ।
- **ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਦਾ ਟੈਸਟ**, ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ। (ਚਾਹੀਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਪਰ ਸ਼ਰੇਣੀ A ਅਤੇ B ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਵਿਕਲਪਕ।)

ਤਸਵੀਰ 1.1

ਲੋੜੀਦੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ



ਸਕਲ ਜੋੜ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ) (Gross Combination Weight Rating, GCWR) ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਉਹ ਮੁੱਲ ਜੋ ਕਿ ਜੋੜੇ (ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ) ਵਾਹਨ ਦੇ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੇ ਜਾਂ ਵਾਲੇ ਮੁੱਲ ਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿਚ, ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GCWR) ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਤਾਕਤ ਵਾਲੀ ਇਕਾਈ ਦੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਅਤੇ ਖਿੱਚੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਇਕਾਈ ਅਤੇ ਉਸ ਉੱਪਰ ਪਏ ਲੋਡ ਦੇ ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ) (Gross Vehicle Weight Rating, GVWR) ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਉਹ ਮੁੱਲ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਭਾਰ ਲਈ ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਲਈ

ਟਿੱਪਣੀ: ਜੇ ਸਾਰੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ 2-3 ਘੰਟੇ ਲੈ ਕੇ ਚੱਲੋ। ਤੁਹਾਡੇ ਗਿਆਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਟੈਸਟ(ਟਾਂ) ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਪਸ **ਨਹੀਂ** ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਫੀਲਡ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿਖੇ ਜਾ ਕੇ ਗਿਆਨ ਦਾ ਟੈਸਟ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਦਫ਼ਤਰੀ ਸਮੇਂ ਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇੱਥੇ ਆਨਲਾਈਨ ਦੇਖੋ **www.dmv.ca.gov** ਜਾਂ ਮੁਲਾਕਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ 1-800-777-0133 ਉੱਪਰ ਕਾੱਲ ਕਰੋ।

ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਉੱਪਰ ਰੋਕ ਹੈ।

ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੌਰਾਨ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਪਰ੍ਤੀਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰ ਕਿਤਾਬਚਾ *(California Commercial Driver Handbook)*, ਨਕਲ ਦੀਆਂ ਪਰਚੀਆਂ, ਜਾਂ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਸੰਚਾਰ ਉਪਕਰਣ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈੱਲ ਫ਼ੋਨ, ਹੱਥ ਵਿਚ ਪਕੜੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਕੰਪਿਊਟਰ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਜੇ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਟੈਸਟ ਦੀ ਕਿਸੇ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀ(ਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟੈਸਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਟੈਸਟ ਦਾ ਨਤੀਜਾ "ਅਸਫ਼ਲ" ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਹਾਡੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਪਰ੍ਖਿਆ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਉਸਦੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਪਰ੍ੀ-ਟਿਰ੍ਪ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਵਿਚਲੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾ (ਸੈਕਸ਼ਨ 11) ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਟੈਸਟ ਦੀਆਂ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਂਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ "ਅਸਫ਼ਲ" ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਉਪਕਰਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈੱਲ ਫ਼ੋਨ, ਬਲੂਟੂੱਥ, ਸੀ ਬੀ (CB) ਰੇਡਿਓਜ਼, ਆਦਿ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉੱਪਰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਰੋਕ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਲੋਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਦੇ ਇਸ਼ਾਰਿਆਂ ਅਤੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਬਾਰੇ ਉੱਚੀ ਬੋਲਣ ਉੱਪਰ ਵੀ ਰੋਕ ਲੱਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ "ਅਸਫ਼ਲ" ਵੱਜੋਂ ਚਿੰਨਿਹ੍ਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ, ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵੱਜੋਂ ਜਾਣਿਆਂ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਸ਼ਾਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ: ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲਿਖਣਾ, ਟੇਪ, ਪੇਂਟ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ, ਜੋ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਜਾਪਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਮੋੜਾਂ, ਦੀਵਾਰਾਂ, ਜਾਂ ਦਰੱਖਤਾਂ ਉੱਪਰ ਨਿਸ਼ਾਨ ਲੱਗੇ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨਗੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ "ਅਸਫ਼ਲ" ਵੱਜੋਂ ਚਿਨਿਹ੍ਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

1.1.2 – ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਲੋੜੀਂਦੇ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ(ਟਾਂ) ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਸਕ੍ਦੇ ਹੋ। 3 ਕਿਸਮ ਦੇ ਆਮ ਹੁਨਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਟੈਸਟ, ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਡਰਾਇਵ ਟੈਸਟ ਵੱਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਟੈਸਟ ਉਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਹੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਉੱਪਰ ਨਿਸ਼ਾਨ ਜਾਂ ਲੇਬਲ ਲੱਗੇ ਹਨ ਉਸਨੂੰ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੇ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਟੈਸਟ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ। ਤੁਹਾਡਾ ਇਸ ਬਾਬਤ ਟੈਸਟ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨਿਰੀਖਕ ਨੂੰ ਇਹ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋਗੇ। ਇਸ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤਕਰੀਬਨ 40 ਮਿਨਟ ਲੱਗਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਬਾਕੀ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਕੋ ਦਰਖਾਸਤ ਉੱਪਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਅਤਿਰਿਕਤ ਫੀਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਲਈ ਭਾਗ *11* ਨੂੰ ਦੇਖੋ।

ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ। ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਹੁਨਰ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਲਿਜਾਉਣ ਅਤੇ ਇਕ੍ ਨਿਰਧਾਰਤ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੋੜਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਖੇਤਰ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਲੇਨਾਂ, ਕੋਨਾਂ, ਬੈਰੀਅਰਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਚਿੰਨਿਹ੍ਤ ਹੋਣਗੇ। ਨਿਰੀਖਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਦੱਸੇਗਾ ਕਿ ਹਰ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਕੰਮ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੰਕ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਇਸ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤਕਰੀਬਨ 30 ਮਿਨਟ ਲੱਗਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੁਨਰ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣ ਤੇ ਟੈਸਟ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹਰੇਕ ਹੁਨਰ ਦੇ ਮੁੜ ਟੈਸਟ ਦੇ ਲਈ ਮੁੜ ਟੈਸਟ ਦੀ ਫੀਸ ਲੱਗੇਗੀ। ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ *12* ਦੇਖੋ।

ਸੜਕ ਦਾ ਟੈਸਟ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV)-ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰੂਟ ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਹੁਨਰ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨਾ, ਚੁਰਸਤੇ, ਰੇਲ-ਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ਠ ਮੋੜ, ਅੱਪ ਅਤੇ ਡਾਊਨ ਗਰ੍ੇਡ, ਇਕਹਰੀ ਜਾਂ ਬਹੁਤੀਆਂ-ਲੇਨਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ, ਜਾਂ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਨਿਰੀਖਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸੇਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਤਕਰੀਬਨ 45-60 ਮਿਨਟ ਲੱਗਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਹਰੇਕ ਅਤਿਰਿਕਤ ਸੜਕ ਟੈਸਟ ਦੇ ਲਈ ਮੁੜ ਟੈਸਟ ਲੈਣ ਦੀ ਫੀਸ ਵਸੂਲੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸੜਕ ਦੇ ਟੈਸਟ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ *13* ਦੇਖੋ।

ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸੜਕ ਦਾ ਟੈਸਟ **ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ**:

- ਅਸਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਕਾਰ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣ ਦੇ ਕਰਕੇ ਤੁਹਾਡ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਪਰ ਲਗਾਈ ਗਈ ਰੋਕ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ।
- "P" ਜਾਂ "S" ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ।
- 2 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਮਿਆਦ ਪੁਗਾ ਚੁੱਕੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਮੁੜ ਤੋਂ ਨਵਿਆਉਣਾ।

ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ ਡੀ ਐਲ *(CDL)* ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ (ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦਾ ਟੈਸਟ) ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿਚ ਪਾਸ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜਿਸ ਰਾਜ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਉੱਥੋਂ ਨਤੀਜੇ ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਵਿਖੇ ਭੇਜੇ ਜਾਣਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਦਰਖਾਸਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦਫ਼ਤਰ (ਦੇਖੋ page 1-5) ਵਿਖੇ ਜਾਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦਫ਼ਤਰ ਵਿਚ ਜਾਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣ ਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਮਿਆਦ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀਆਂ ਰੋਕਾਂ

ਤੁਹਾਡਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਟੈਸਟ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਡਰਾਇਵਰ ਸਮੇਤ 15 ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਘੱਟ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਛੋਟੇ ਆਕਾਰ ਦੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਟਰੂਪਸ ਟੂ ਟਰੱਕ *(Troops to Trucks)*

ਟਰੂਪਸ ਟੂ ਟਰੱਕ ਪਰੋਗਰਾਮ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਨੂੰ ਪਾਤਰ ਮਿਲਟਰੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੀ ਮਿਲਟਰੀ ਪਦਵੀ ਉੱਪਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਜੋ ਜਨਤਕ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਮਿਲਟਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਯੋਗਤਾ ਪਰਾਪਤ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇਣ ਦੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੰਦਾ ਮਿਲਟਰੀ ਫਾਰਮ (DL 963) , **ਅਤੇ** ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਅਨੁਭਵ ਦਾ ਕਮਾਂਡਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾ ਪਰਮਾਣਪੱਤਰ (ਡੀ ਐਲ (DL) 964) ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਜਮਹ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਫਾਰਮਾਂ ਨੂੰ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੀ ਵੈਬਸਾਇਟ ਤੋਂ ਡਾਊਨਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਰਆਸ਼ੀਲ ਡਿਊਟੀ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਮਿਲਟਰੀ ਆਈ ਡੀ ਕਾਰਡ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇਗੀ ਜਦਕਿ ਸੇਵਾਨਿਵਰਿਤ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਡੀ ਡੀ 214 (DD214)- ਕਿਰਆਸ਼ੀਲ ਡਿਊਟੀ ਨੂੰ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਜਾਂ ਛੁੱਟੀ ਕਰਨ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ, ਜੋ ਇਹ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੋਏ ਕਿ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਸਵਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਤਸਦੀਕ ਵਾਸਤੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਤਸਵੀਰ 1.2 ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੜਹ੍ਹਾਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

1.2 – ਮੈਡੀਕਲ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਸਬੰਧੀ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ ਨਵਿਆਇਆ, ਜਾਂ ਅਪਗਰੇਡ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਸਦੀਕਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਇਕ ਰਾਜ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਰਾਜ ਵਿਚ ਹਸਤਾਂਤਰਿਤ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਅਪਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਲਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਰੱਖਦੇ ਹੋ। ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਪਾਰਾਂ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਤਤਕਾਲੀਨ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਪਰਮਾਣਪੱਤਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਗਹ੍ਹਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ, ਹੁਨਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਜਾਂ ਮਧੁਮੇਹ ਤੋਂ ਛੋਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਛੋਟਾਂ) ਜੋ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਹਿਨੇ ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਅਧਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹ?								
ਅਧਐਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ	ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਕਸਿਮ			ਤਸਦੀਕ				
	ਸ਼੍ਰੇਣੀ A	ਸ਼੍ਰੇਣੀ B	ਸ਼੍ਰੇਣੀ C	ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ	ਦੋਹਰਾ/ਤੀਹਰਾ	ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ	ਸਵਾਰੀ ਵਾਹਨ	ਸਕੂਲ ਬੱਸ
1	X	X	X					
2	X	X	X		X	X	X	
3	X	X	X					
4							X	
5*	X	X	X		X			
6	X				X	X		
7					X			
8						X		
9				X		X		
10								X
11	X	X	X				X	X
12	X	X	X				X	X
13	X	X	X				X	X

*ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਦਾ ਅਧਐਨ ਕਰੋ।

ਤਸਵੀਰ 1.2 - ਕਸਿ ਦਾ ਅਧਐਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ

"ਪਰਮਾਣੀਕਿਰਤ" ਮੈਡੀਕਲ ਸਟੇਟਸ ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕੋ, ਨੂੰ ਜਮਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇਗੀ। ਇਨਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜਮਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਥਾਨਕ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦਫ਼ਤਰ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਮੈਡੀਕਲ ਸਟੇਟਸ "ਪਰਮਾਣਿਤ" ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਾ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਨਵੀਨਤਮ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ "ਗੈਰ-ਪਰਮਾਣਿਤ" ਬਣ ਸਕਦੇਹੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਚਿਕਿਤਸਕ ਪਰਮਾਣੀਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਮਕਸਦ ਨਾਲ, ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸ ਤਰਹਾਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ। ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਹ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਆਪਣੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਪਰਮਾਣੀਕਰਨ ਕਿਸ ਤਰਹਾਂ ਕਰਨਾ ਹੈ:

1.2.1 – ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਜਾਂ ਪਰਾਂਤ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਵਪਾਰ

ਕੀ ਤੁਸੀਂ **ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ** ਜਾਂ **ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਪਾਰਦੇ** ਲਈ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋਗੇ?

ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ:

- ਇਕ ਰਾਜ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਰਾਜ ਵਿਚ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ;
- ਇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੋ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਪਰ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ; ਜਾਂ
- ਇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੋ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਪਰ ਕਾਰਗੋ ਜਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਉਸ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸ਼ੁਰੂ ਜਾਂ ਸਮਾਪਤ ਹੋਏਗਾ।

ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ **ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ** ਵਪਾਰਦੇ ਲਈ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਈਆਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀ ਹੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ **ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ** ਅਤੇ **ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ**, ਦੋਵੇਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ **ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ** ਵਪਾਰਨੂੰ ਚੁਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

1.2.2 – ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ/ਪਰਾਂਤ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਵਪਾਰ: ਰੁਤਬਾ ਗੈਰਅਪਵਾਦੀ ਜਾਂ ਅਪਵਾਦੀ?

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜਾਰੀ ਨਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀਆਂ ਪਾਤਰਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

1.2.3 – ਸਵੈ-ਪਰਾਮਾਣਿਕ ਬਿਆਨ

ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਦਰਖਾਸਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਬਿਆਨ ਦੇ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੇ ਖਾਨੇ ਤੇ ਸਹੀ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਗਾਉਣਾ ਪਵੇਗਾ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਰੁਤਬੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੀ ਦਰਖਾਸਤ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਸਲ ਬਿਆਨ ਹੇਠਾਂ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਬਿਆਨਾਂ ਤੋਂ ਭਿੰਨ ਹਨ।

- **ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਗੈਰਅਪਵਾਦੀ:** ਮੈਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਂ ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਸ ਰੱਖਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੈਂ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ/ਔਰਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR) ਸਿਰਲੇਖ 49 ਭਾਗ 391 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੰਘੀ ਡੀ ਓ ਟੀ (Federal DOT) ਮੈਡੀਕਲ ਕਾਰਡ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੇਰੇ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।
- **ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਅਪਵਾਦ:** ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜਾਰੀ ਨਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀਆਂ ਪਾਤਰਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- **ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਿਨਾਂ ਅਪਵਾਦ ਦੇ:** ਮੈਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਨਾਲ ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ ਜਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਆਸ ਰੱਖਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੈਂ ਮੇਰੇ ਰਾਜ ਦੇ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਗੋਚਰ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੈਨੂੰ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।
- **ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਪਵਾਦ:** ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜਾਰੀ ਨਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀਆਂ ਪਾਤਰਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

1.3 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ

1.3.1 – ਆਮ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਅਪਾਤਰ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।

1.3.2 – ਸ਼ਰਾਬ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਚਲੇ ਜਾਣਾ ਅਤੇ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨਾ

ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) .04 ਪਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

ਤੁਸੀਂ ਇਨਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਗੁਆ ਬੈਠੋਗੇ:

- ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) .04 ਪਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਇਕ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਖੂਨ ਵਿਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ।
- ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਪਰਭਾਵ ਦੇ ਹੇਠ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।

- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਚਲੇ ਜਾਣਾ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨਾ।
- ਜਦੋਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ/ਮਨਸੂਖ ਕੀਤਾ ਹੋਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਬੇਧਿਆਨੀ ਨਾਲ ਚਲਾ ਕੇ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨਾ।

ਤੁਸੀ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਘੱਟੋ ਘੱਟ 3 ਸਾਲ ਲਈ ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ ਜੇ ਅਪਰਾਧ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਵਾਲੇ ਪਲੈਕਰਡ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ।

ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਤੇ ਤੁਸੀ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪੂਰੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਲਈ ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ।

ਜੇ ਤੁਸੀ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਅਪਰਾਧ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਭਰ ਦੇ ਲਈ ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ .04 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪਛਾਣਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ 24 ਘੰਟੇ ਦੇ ਲਈ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

1.3.3 – ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ

ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ (ਦੱਸੀ ਗਈ ਸੀਮਾ ਤੋਂ 15 ਮੀਲ ਪਰ੍ਤੀ ਘੰਟਾ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼), ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ, ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਉਘੜ-ਦੁਘੜ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਾਇਨ ਬਦਲਣੀ, ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕ ਪਿੱਛੇ ਚਲਣਾ, ਜਾਨਲੇਵਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਦੇ ਅਪਰਾਧ, ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਕੋਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦਾ ਨਾ ਹੋਣਾ, ਅਤੇ ਢੁੱਕਵੀਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਅਤੇ/ਜਾਂ ਤਸਦੀਕਾਂ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀਂ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।

ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ:

- ਕਿਸੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੋਏ, 3-ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ 2 ਗੰਭੀਰ ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 60 ਦਿਨਾਂ ਲਈ।
- ਕਿਸੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੋਏ, 3-ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ 3 ਗੰਭੀਰ ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 120 ਦਿਨਾਂ ਲਈ।

1.3.4 – ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ

ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ:

- ਕਿਸੇ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 90 ਦਿਨਾਂ ਲਈ।
- 10 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ 2 ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਸਾਲ ਦੇ ਲਈ।
- 10 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਲਈ।

1.3.5 – ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਗਰ੍ੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ

ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਗੁਆ ਦੇਵੋਗੇ:

- ਤੁਹਾਡੇ ਪਹਿਲੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਲਈ।
- 3 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 120 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਲਈ।
- 3 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤੀਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਸਾਲ ਦੇ ਲਈ।

ਇਨਹ੍ਾਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਸੰਘੀ, ਰਾਜ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਗਰ੍ੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ 6 ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਾਮਕ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

- ਉਹ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਹੁੰਦੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਟਰ੍ੈਕ ਸਾਫ਼ ਨਹੀ ਹੁੰਦੇ।
- ਉਹ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਧੀਮਾ ਹੋਣ ਵਿਚ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਆ ਰਹੀ ਕਿਸੇ ਗੱਡੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਟਰ੍ੈਕ ਸਾਫ਼ ਹਨ।
- ਉਹ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।
- ਸਾਰੇ ਡ੍ਰਾਇਵਰ, ਬਿਨਾਂ ਰੁਕੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਣ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਥਾਂ ਬਣਾਉਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ।
- ਸਾਰੇ ਡ੍ਰਾਇਵਰ, ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਦੀ ਡਿਵਾਇਸ ਜਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਖੇ ਮੌਜੂਦ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ।
- ਸਾਡੇ ਡ੍ਰਾਇਵਰ, ਕਿਸੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਲ੍ਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ ਕਿਉਂਕਿ ਢੁੱਕਵੀ ਅੰਡਰਕੈਰਿਜ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦਾ ਨਾ ਹੋਣਾ।

1.3.6 – ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਪਿਛੋਕੜ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ

ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਉਂਗਲਾਂ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਜਮਹ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣੇ ਪੈਣਗੇ ਅਤੇ ਪਿਛੋਕੜ ਸਬੰਧੀ ਜਾਂਚ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਰੋਚਰ ਬਣਨਾ ਪਵੇਗਾ।

ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਹ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਸਬੰਧੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਾਂ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ:

- ਤੁਸੀ ਯੂ. ਐਸ. ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸਥਾਈ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਨਹੀ ਹੋ।
- ਤੁਸੀ ਯੂ.ਐਸ. ਦੀ ਨਾਗਰਿਕਤਾ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।
- ਤੁਸੀ ਖਾਸ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਗਏ ਹੋ ਜਾਂ ਇਲਜ਼ਾਮ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਾਸ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਮਿਲਟ੍ਰੀ ਜਾਂ ਨਾਗਰਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਦਿਮਾਗੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਨੁਕਸਦਾਰ ਸਮਝਣ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦਿਮਾਗੀ ਇਲਾਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੰਸਥਾ ਵਿਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਟੀ ਐਸ ਏ (TSA) ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਵਧੇਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ **universalenroll.dhs.gov** ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ 1-855-347-8371 ਨੂੰ ਕੱਲ ਕਰੋ।

1.3.7 – ਤੁਹਾਡੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ

- 1999 ਦਾ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਇੰਪਰੂਵਮੈਂਟ ਐਕਟ (ਐਮ ਸੀ ਐਸ ਆਈ ਏ) (Motor Carrier Safety Improvement Act, MCSIA) ਇਹ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਲਡਰ ਨੂੰ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਜੇਕਰ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਚਲਦੀ ਹਾਲਤ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਖਾਸ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਲਈ ਅਪਰਾਧੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਆਪਣੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨੂੰ ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਂਵਾਂ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨਸੂਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸੂਹਲਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ।
- ਜੇ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਸਹੂਲਤ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ, ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਪਦਾਰਥ, ਜਾਂ ਅਪਰਾਧਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨਸੂਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ 1 ਸਾਲ ਲਈ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਭਰ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਾਇਸੈਂਸਨੂੰ ਨੂੰ ਮਨਸੂਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਤੁਸੀ "ਹਾਰਡਸ਼ਿਪ" ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਨਾ ਕਰ ਸਕੋ।

1.3.8 – ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਪੁਆਇੰਟ ਮਾਅਨੇ ਰੱਖਦੇ ਹਨ

ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਤੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਲਡਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

- ਮੁੱਖ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, 55 ਸਾਲ।
- ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 15 ਸਾਲ।
- ਹਾਦਸੇ, ਗੰਭੀਰ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, 10 ਸਾਲ।
- ਰੇਲਰੋਡ ਗਰ੍ਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਅਤੇ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, 4 ਸਾਲ।
- ਮਾਮੂਲੀ ਦੋਸ਼ ਸਾਬਤ ਹੋਣੇ, 3 ਸਾਲ।

ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ 1 ਪੁਆਇੰਟ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਜਿਸ ਵਿਚ ਤੁਸੀ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਗਲਤੀ ਸੀ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 1 ਪੁਆਇੰਟ ਵੱਜੋਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਂਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਰਾਬ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਅਸਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਾ, ਜਾਂ ਮਾਰ ਕੇ ਭੱਜ ਜਾਣ ਦੇ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਡੇ ਉੱਪਰ 2 ਪੁਆਇੰਟ ਲਗਾਏ ਜਾਣਗੇ।

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਪੁਆਇੰਟਾਂ ਦੀ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਗਿਣਤੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਉਦੋਂ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦਾ ਲਾਪਰਵਾਹ ਅਪਰੇ੍ਟਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸਹੂਲਤ ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ:

4 ਪੁਆਇੰਟ 12 ਮਹੀਨੇ ਵਿਚ
6 ਪੁਆਇੰਟ 24 ਮਹੀਨੇ ਵਿਚ
8 ਪੁਆਇੰਟ 36 ਮਹੀਨੇ ਵਿਚ

ਜੇ ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਸ਼ਰੇ੍ਣੀ C ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ 4, 6, ਜਾਂ 8 ਪੁਆਇੰਟ ਪਰ੍ਾਪਤ ਨਹੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਪੁਆਇੰਟਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ (6, 8, ਜਾਂ 10 ਪੁਆਇੰਟ) ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੇ ਕੇਸ ਵਿਚ ਪਰ੍ਾਪਤ ਹੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਤੇ 1½ ਗੁਣਾਂ ਪੁਆਇੰਟ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਸ਼ਰੇ੍ਣੀ A ਜਾਂ B ਦਾ **ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਖਾਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਤਸਦੀਕ ਨਹੀ ਹੈ**, ਉਸਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹ ਅਪਰੇ੍ਟਰ ਵੱਜੋਂ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 2 ਅਤਿਰਿਕਤ ਪੁਆਇੰਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਦੂਜੇ ਰਾਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਤੁਹਾਡੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਪਰ ਰੋਕਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਬਾਹਰੀ ਰਾਜ ਦਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੈ ਤਾਂ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਦੋਸ਼ੀ ਸਿੱਧ ਹੋਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡੇ ਗਰ੍ਹਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਗੈਰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨ ਲਈ ਤਲਬ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਰ ਟਰੈ੍ਫ਼ਿਕ ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਭਾਗ ਲੈਣ ਦਾ ਪਾਤਰ ਹੋਵੇ। ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC §42005(c))।

1.3.9 – ਹੈਂਡਸ ਫਰ੍ਰੀ (ਹੱਥ ਮੁਕਤ) ਜਾਂ ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ

ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਸੀ, ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ:

- 3 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੈੱਲ ਫ਼ੋਨ ਹੈਂਡਸ-ਫਰ੍ਰੀ ਜਾਂ ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 60 ਦਿਨਾਂ ਲਈ, ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਤੇ 1 ਪੁਆਇੰਟ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- 3 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੈੱਲ ਫ਼ੋਨ ਹੈਂਡਸ-ਫਰ੍ਰੀ ਜਾਂ ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਤੀਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 120 ਦਿਨਾਂ ਲਈ, ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਤੇ 1 ਪੁਆਇੰਟ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

1.4 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਰ ਨਿਯਮ

ਹੋਰ ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਨਿਯਮ ਵੀ ਹਨ ਜੋ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦਾ ਨਾਗਰਿਕ ਹੋਣਾ।
- ਪਿਛਲੇ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪਹਿਲਾਂ ਜਿਹੜੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਅਤੇ ਜੋ ਕੋਈ ਹੋਣ ਤਾਂ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਡੀ ਐਲਜ਼ (DLs) (ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਮਿਆਦ ਪੁਗਾ ਚੁੱਕੇ) ਦਾ ਸਮਰਪਣ ਕਰਨਾ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ 1 ਡੀ ਐਲ (DL) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਅਦਾਲਤ ਤੁਹਾਡੇ ਉੱਪਰ $ 5,000 ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜੇਲਹ੍ ਵਿਚ ਭੇਜ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਗਰ੍ਹਿ ਰਾਜ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖ ਸਕਦ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਵਾਪਸ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਸਭ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਚ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਸਭ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਮਨਸੂਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ 2 ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਿਛਲੇ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਨੌਕਰੀਆਂ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜ਼ਰੂਰ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਕੋਈ ਵੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਤੁਹਾਡੇ ਉੱਪਰ $5,000 ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜੇਲਹ੍ ਵਿਚ ਭੇਜ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ, ਚਾਹੇ ਇਹ ਮਿਲਟਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਏ ਜਾਂ ਦੀਵਾਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਏ, ਦੇ ਵਿਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਜਾਂ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਦੇ 24 ਘੰਟੇ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਜਾਂ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਪਰ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR) ਸਿਰਲੇਖ 49 §1572.103; ਵਿਚ ਸੂਚੀਬਧ ਹੈ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਅਪਾਤਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਾਗਲਪਣ ਦੇ ਕਾਰਨ; ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR) ਸਿਰਲੇਖ 49 §1572.109 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਦਿਮਾਗੀ ਨੁਕਸ ਨਾਲ ਗਰ੍ਸਤ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਜੋ ਦਿਮਾਗੀ ਇਲਾਜ ਦੀ ਸੰਸਥਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ; ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ; ਜਾਂ ਉਹ ਜੋ ਆਪਣੀ ਯੂ.ਐਸ. ਦੀ ਨਾਗਰਿਕਤਾ ਤਿਆਗ ਦਿੰਦਾ/ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਹ ਰਾਜ ਜਿਸਨੇ ਤੁਹਾਡਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਸਮਰਪਿਤ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ 1 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹਨ ਜਾਂ ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਮਨਸੂਖ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤੁਹਾਡਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦੇਵੇ। ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਤੋੜਣ ਦੇ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ $5,000 ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਨੂੰ ਜੇਲਹ੍ ਵਿਚ ਭੇਜ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਾਂਝੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੇ ਰਾਜ ਇਕ ਕੰਪਿਊਟਰੀਕਿਰ੍ਤ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨਹੀਂ ਹਨ ਰਾਜ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਗੇ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਆਵਾਜ਼ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਟਨਾਂ ਨੂੰ ਦਬਾ ਕੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਨੂੰ ਡਾਇਲ ਕਰਨ ਲਈ ਮੋਬਾਇਲ ਫ਼ੋਨ ਪਕੜਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਟੈਕਸਟ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣ ਜਾਂ ਪੜਹ੍ਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਸਮੇਂ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬੰਨ ਕੇ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਸੇਫ਼ਟੀ ਬੈਲਟ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੇਫ਼ਟੀ ਬੈਲਟ ਦਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਕੜਹ੍ ਦੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟ ਜਾਂ ਮੌਤ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੇਫ਼ਟੀ ਬੈਲਟ ਨਹੀਂ ਪਹਿਨਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ 4 ਗੁਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋ ਬਾਹਰ ਸੱਟੇ ਜਾਣ ਤੇ ਤੁਸੀਂ ਜਾਨਲੇਵਾ ਰੂਪ ਵਿਚ ਚੋਟਿਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ।

1.4.1 – ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮ

ਸਾਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਭਾਰ ਅਤੇ ਢੋਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਸਾਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਟੈਸਟਿੰਗ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੇ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨਾਂ ਉੱਪਰ ਜ਼ਰੂਰ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§2802–2805, 2813)।

ਕੋਈ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੋਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਚਾਈ, ਚੌੜਾਈ, ਲੰਬਾਈ ਜਾਂ ਭਾਰ ਅਤੇ ਲੋਡ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਮਾਪ ਜਾਂ ਭਾਰ ਤੁਲਾਈ ਦੇ ਲਈ ਕਹਿਣ ਲਈ ਅਧਿਕਿਰਤ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰੀ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਢੁੱਕਵੇਂ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਲਈ ਅਤੇ ਲੋਡ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਮੁੜ ਲੋਡ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਪੁਲ ਤੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਪੁਲ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਪਰ ਇਸਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨੀ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਰਾਜ ਦੇ ਹਵਾ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਦੇ ਨਿਯਮ

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜੋ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵੀ ਅਧਾਰਤ ਹਨ ਉਹ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਏਅਰ ਰਿਸੋਰਸਜ਼ ਬੋਰਡ (ਏ ਆਰ ਬੀ) (Air Resources Board, ARB) ਦੁਆਰਾ ਨਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸਦੇ ਵਿਸ਼ਾਗੋਚਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਏ ਆਰ ਬੀ (ARB) ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦਾ ਵਾਧੂ ਧੂੰਆਂ ਨਿਕਾਸ ਕਰਨ, ਛੇੜ ਛਾੜ, ਅਤੇ ਫਲੀਟ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਅਧਿਕਿਰਤ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਵੱਡੇ ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਈਟੇਸ਼ਨਜ਼ ਸੰਮਨ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਏ ਆਰ ਬੀ (ARB) ਦੀਆਂ ਜਾਂਚ ਟੀਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਾਡਰ ਦੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗਾਂ, ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਦੇ ਭਾਰ ਤੁਲਾਈ ਦੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ, ਫਲੀਟ ਫੈਸਿਲੀਜ਼ ਵਿਖੇ ਅਤੇ ਬੇਤਰਤੀਬੀ ਵਿਧੀ ਨਾਲ ਚੁਣੇਂ ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਟਿਕਾਣਿਆਂ ਦੇ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੁਝ ਮੁਢਲੇ ਨਿਯਮ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

- **ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮ।** ਇਹ ਨਿਯਮ ਲੱਗਭੱਗ ਸਾਰੇ ਨਿੱਜੀ ਅਤੇ ਸੰਘੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਡੀਜ਼ਲ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਉੱਪਰ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀਆਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 14,000 ਪੌਂਡ (ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ) ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਡੀਜ਼ਲ ਪਾਰਟੀਕੁਲੇਟ ਫਿਲਟਰ (ਡੀ ਪੀ ਐਫ਼) (diesel particulate filter, DPF) ਦੇ ਨਾਲ ਅਪਗਰੇਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ 1 ਜਨਵਰੀ, 2012 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਿਆਂ ਨਿਕਾਸ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਧੂੰਏ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। 1 ਜਨਵਰੀ, 2015 ਤੋਂ ਹਲਕੇ ਅਤੇ ਪੁਰਾਣੇ ਡੀਜ਼ਲ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ 2010 ਮਾਡਲ ਸਾਲ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਇੰਜਨਾਂ ਨਾਲ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਬਦਲ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 1 ਜਨਵਰੀ, 2023 ਤੱਕ ਤਕਰੀਬਨ ਸਾਰੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ 2010 ਮਾਡਲ ਸਾਲ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਇੰਜਨ ਵਾਲੇ ਹੋਣਗੇ।

  ਇਹ ਨਿਯਮ ਘੱਟ ਵਰਤੋਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਫਲੀਟਾਂ ਅਤੇ ਚੁਣੀਦਾ ਟਿਕਾਣਿਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਫਲੀਟਾਂ ਦੇ ਲਈ ਲੋਚਸ਼ੀਲ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀਆਂ ਕਈ ਕਿਸਮਾਂ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ।

- **ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਾ ਲੇਬਲ (ਈ ਸੀ ਐਲ) (Emission Control Label, ECL)।** ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 6,000 ਪੌਂਡ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਅਤੇ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ 1974 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਨਵਾਂ ਇੰਜਨ ਹੈ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਇੰਜਨ ਤੇ ਈ ਸੀ ਐਲ (ECL) ਲੱਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਕਿ ਇੰਜਨ ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇੰਜਨ ਉੱਪਰ ਉਤਪਾਦਕ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸਬੰਧੀ ਪੜਹ੍ਣਯੋਗ ਲੇਬਲ ਲੱਗਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਧੂੰਏਂ ਦਾ ਸਮਾਂਬੱਧ ਜਾਂਚ ਪਰ੍ਗਰਾਮ (ਪੀ ਐਸ ਆਈ ਪੀ) (Periodic Smoke Inspection Program, PSIP)।** 4 ਸਾਲ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪੁਰਾਣੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 6,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੜਕੀ ਡੀਜ਼ਲ ਟਰੱਕਾਂ ਉੱਪਰ ਅਧਾਰਤ ਫਲੀਟ ਦੇ ਸਾਰੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਧੂੰਏ ਦੀ ਸਲਾਨਾ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 2 ਸਾਲ ਦੇ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ ਸਾਂਭ ਕੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਿਹਲਾ ਰੱਖਣਾ।** 10,001 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਸਾਰੇ ਖੇਰਤਾਂ ਵਿਚ 5 ਮਿਨਟ ਤੱਕ ਲਈ ਗੈਰ-ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਿਚ ਵਿਹਲਾ ਰਹਿਣ ਲਈ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਵਿਹਲਾ ਖੜਾ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ।
- **ਟਰ੍ਈਕਟਰ/ਟਰ੍ਈਲਰ ਗਰ੍ਈਨਹਾਊਸ ਗੈਸ (ਜੀ ਐਚ ਜੀ) (GHG)।** ਸਾਰੇ 2011 ਤੋਂ 2013 ਮਾਡਲ-ਸਾਲ ਸਲੀਪਰ/ਦਿਨ-ਕੈਬ ਟਰ੍ਈਕਟਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮਾਰਟਵੇਅ ਨਿਰ੍ਧਾਰਤ ਮਾਡਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। 2014 ਮਾਡਲ-ਸਾਲ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਟਰ੍ਈਕਟਰ ਫੈਡਰਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

  ਸਾਰੇ 53 ਫੁੱਟ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਲੰਬੇ ਬਕਸੇ ਵਾਲੇ ਟਰ੍ਈਲਰ ਸਮਾਰਟਵੇਅ ਦੁਆਰਾ ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਿਰ੍ਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਚਲਾਈ ਦੇ ਨਿਊਨਤਮ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਏਅਰੋਡਾਈਨੈਮੀਕਲੀ (ਹਵਾ ਦੇ ਤਾਕਤ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ) ਮੁੜ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- **ਠੋਸ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ (ਐਸ ਡਬਲਿਯੂ ਸੀ ਵੀ) (SWCV)।** 14,000 ਪੌਂਡ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਅਤੇ 1960 ਤੋਂ 2006 ਤੱਕ ਦੇ ਮਾਡਲ-ਸਾਲ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਡੀਜ਼ਲ ਟਰੱਕ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜਾਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਠੋਸ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀਕੁਲੇਟ ਮੈਟਰ (ਪੀ ਐਮ) (PM) ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਵਾਲੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਪਬਲਿਕ ਏਜੰਸੀ ਅਤੇ ਯੂਟੀਲਿਟੀ ਵਾਹਨ (ਪੀ ਏ ਯੂ) (PAU)।** ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) > 14,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਅਤੇ 1960 ਤੋਂ 2007 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਇੰਜਨ ਸਾਰੇ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਪਬਲਿਕ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੰਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਪੀ ਐਮ (PM) ਘਟਾਉਣ ਵਾਲੀ ਤਕਨੀਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਧੂੰਏ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਫ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ।** ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 8,500 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੀਆਂ ਪਬਲਿਕ ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਏਜੰਸੀ ਦੀ ਫਲੀਟ ਦੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਡੀ ਪੀ ਐਫ਼ (DPF) ਫਿਲਟਰ ਫਿੱਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਅਜਿਹੇ ਉਪਕਰਣ ਦਾ ਅਪਗਰੇਡ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਖਤ ਨਿਕਾਸੀ ਦੇ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਲਪੀ ਬਾਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

- **ਟਰ੍ਾਂਸਪੋਰਟ ਰੈਫ਼ਿਰ੍ਜਰੇਸ਼ਨ ਯੂਨਿਟ (ਟੀ ਆਰ ਯੂ) (TRU)।** ਡੀਜ਼ਲ ਦਾ ਬਾਲਣ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਟੀ ਆਰ ਯੂ (TRU) ਟ੍ਰੇਲਰਾਂ ਅਤੇ ਟੀ ਆਰ ਯੂ (TRU) ਜੈਨਰੇਟਰਾਂ (ਜੈਨ) ਸੈਟਾਂ ਜੋ ਕਿ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਸਥਾਪਤ ਹਨ, ਉਹ ਏ ਆਰ ਬੀ (ARB) ਦੇ ਕੋਲ ਪੰਜੀਕਿਰ੍ਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਉੱਪਰ ਏ ਆਰ ਬੀ (ARB) ਪਛਾਣ ਨੰਬਰ (ਆਈ ਡੀ ਐਨ) (IDN) ਲੱਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਟੀ ਆਰ ਯੂ (TRU)-ਇੰਜਨ ਦੇ ਮਾਡਲ-ਸਾਲ ਉੱਪਰ ਅਧਾਰਤ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਲਿਆਉਂਦੇ ਜਾ ਰਹੇ ਮਾਨਕਾਂ ਤੇ ਪੂਰੇ ਉਤਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਇਲ੍ਾਵਾ ਕੇਵਲ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੀ ਆਰ ਯੂਜ਼ (TRUs) ਅਤੇ ਜੈਨ ਸੈਟਾਂ ਹੀ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।
- **ਪੋਰਟ ਟਰੱਕ (ਡਰ੍ੇਗ)।** ਸੜਕ ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ 7 ਅਤੇ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ 8 (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ) ਵਾਲੇ ਡੀਜ਼ਲ ਟਰੱਕ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਇੰਟਰਮੋਡਲ ਰੇਲ ਯਾਰਡਾਂ ਤੱਕ ਲਿਆਉਂਦੇ ਅਤੇ ਲਿਜਾਉਂਦੇ ਹਨ ਨੂੰ ਮੂਲ ਰਾਜ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਏ ਆਰ ਬੀ (ARB) ਦੇ ਡਰ੍ੇਗ ਟਰੱਕ ਰਜਿਸਟਰੀ (ਡੀ ਟੀ ਆਰ) (Drayage Truck Registry, DTR) ਕੋਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਮਾਡਲ ਸਾਲ 2007 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਨਵਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

  ਟਿੱਪਣੀ: ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਰੇਕ ਨਿਯਮ ਦੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਲਈ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਇੱਥੇ ਦੇਖੋ **www.arb.ca.gov/truckstop** ਜਾਂ ਕੱਲ ਕਰੋ 866-6DIESEL (866-634-3735)।

ਇਕਹਰਾ- ਵਾਹਨ/ਲੋਡ ਦੀ ਲੰਬਾਈ

ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਲੰਬਾਈ 40 ਫੁੱਟ ਹੈ। ਇਹ ਲੰਬਾਈ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) ਦੇ ਪਰ੍ਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਂਡਰ ਅਤੇ ਮਡਗਾਰਡ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਕੁਝ ਵਾਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ 40-ਫੁੱਟ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ(ਉਦਾ. ਸੈਮੀਟਰ੍ੇਲਰਜ਼, ਬੱਸਾਂ, ਅਤੇ ਹਾਊਸਕਾਰਜ਼)।

ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੂਹਰਲਾ ਬੰਪਰ ਫੈਂਡਰ, ਕੈਬ, ਜਾਂ ਰੇਡਿਏਟਰ ਜੋ ਵੀ ਸਭ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਹੋਏ ਉਸ ਤੋਂ 2 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਬੱਸ ਵਿਚ ਮੂਹਰਲਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਿਛਲਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੰਪਰ ਅਤਿਰਿਕਤ ਇਕ ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਵਹ੍ੀਲ ਚੇਅਰ ਦੀ ਲਿਫ਼ਟ ਬੱਸ ਦੇ ਅੱਗੇ 18 ਇੰਚ ਤੱਕ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲ੍ਾਵਾ ਸਾਈਕਲਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਕੁਝ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਅਤਿਰਿਕਤ ਐਕਸਟੈਨਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ 36 ਇੰਚ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ 10 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੱਸ ਜਾਂ ਟਰ੍ਾਲੀ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 60 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

ਜੋੜਾ-ਵਾਹਨ/ਲੋਡ ਦੀ ਲੰਬਾਈ

ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ, ਵਾਧੂ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣ ਜੋ ਲੋਡ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਥਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਜੋੜਾ, ਜੋੜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੈਮੀਟਰ੍ੇਲਰ ਲੰਬਾਈ ਵਿਚ 40 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਖਾਸ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35400(b)(4))।

ਟਰੱਕ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰ੍ੇਲਰ ਨੂੰ ਮਿਲਾ ਕੇ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 65 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਇਸ ਵਿਚ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§35401 ਅਤੇ 35401.5 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਟਰੱਕ ਟ੍ਰੈਕਟਰ, ਸੈਮੀਟਰ੍ੇਲਰ ਅਤੇ ਟਰ੍ੇਲਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਜੋੜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 75 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧ ਸਕਦੀ, ਇਸ ਵਿਚ ਇਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰ੍ੇਲਰ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 28 ਫੁੱਟ 6 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾ ਹੋਏ।

ਜੇ ਪੋਸਟ ਕੀਤਾ ਹੋਏ ਤਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠਲੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਦੇ ਉੱਪਰ 60 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬਾਈ ਵਾਲੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੋਕ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਹੋਰ ਅਪ੍ਵਾਦਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35401.5 ਦੇ ਵਿਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਸਤਾਰ ਕਰਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ, (CVC) §§35402)।

ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਲੋਡ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਿਆਂ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਲੋਡ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੱਕ ਮਾਪਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ **ਲੋਡ** ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਜਾਂ ਜੋੜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 75 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਅਪਵਾਦ

ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਕੁਝ ਅਪਵਾਦ ਹੇਠਾਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

- ਜੇ ਲੋਡ ਦੇ ਵਿਚ ਪੋਲ, ਟਿੰਬਰ, ਪਾਇਪ, ਏਕੀਕਿਰ੍ਤ ਕੀਤੀਆਂ ਢਾਂਚਾਗਤ ਸਮੱਗਰੀਆਂ, ਜਾਂ ਇਕਹਰੇ ਯੂਨਿਟ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ੇ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਮਿਜ਼ਾਇਲ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ੇ, ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀਆਂ ਅਸੈਂਬਲੀਆਂ, ਡ੍ਰਿਲਿੰਗ ਦੇ ਉਪਕਰਣ, ਅਤੇ 80 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਲੰਬਾਈ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ; ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ:
  - ਪੋਲ ਜਾਂ ਪਾਇਪ ਡਾਲੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟਰ੍ੇਲਰ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਪੋਲ ਜਾਂ ਪਾਇਪ ਡਾਲੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
  - ਸੈਮੀਟਰ੍ੇਲਰ।
  - ਸੈਮੀਟਰ੍ੇਲਰ ਅਤੇ ਪੋਲ ਜਾਂ ਪਾਇਪ ਡਾਲੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਲੋਚਸ਼ੀਲ, ਏਕੀਕਿਰ੍ਤ, ਢਾਂਚਾਗਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਟਰੱਕ ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35414)

- ਜਨਤਕ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ। ਲੋਡ ਦੇ ਅਪਵਾਦਾਂ ਲਈ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §354141(B) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਲਵੋ।
- ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਉੱਪਰ ਪਿਆ ਲੋਡ ਫਰੰਟ ਬੰਪਰ ਜਾਂ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ 3 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਵੱਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੂਮਜ਼, ਸ਼ੇਵਲਜ਼ ਅਤੇ ਕਰੇਨਾਂ ਦੇ ਖੰਬੇ, ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਦੇ ਖੂਹ ਦੀ ਡਿਰ੍ਲਿੰਗ ਅਤੇ ਸਰਵਿਸਿੰਗ ਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਲਈ ਛੋਟਾਂ ਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35407)। ਇਕ ਲੋਡ ਜਿਸ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਜਾਂ ਮੂਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਤੋਂ 4 ਫੁੱਟ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਪਿਆ ਲੋਡ ਇਸਦੇ ਪਿੱਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ, ਸਪੋਰਟ ਦੇ ਆਖਰੀ ਸਥਾਨ ਤੋਂ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਹ੍ਲ ਬੇਸ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ⅔ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਵਧਿਆ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਕ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰ ਤੇ ਵਹ੍ਲ ਬੇਸ ਖਿੱਚਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਖਰੀ ਐਕਸਲ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਤੋਂ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਤੱਕ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਲੋਡ

ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਲੋਡ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਚੌੜਾਈ 102 ਇੰਚ (8½ ਫੁੱਟ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਨੁਮੈਟਿਕ (ਹਵਾ-ਭਰੇ) ਟਾਇਰਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਚੋੜਹ੍ਾਈ, ਇਕ ਪਹੀਏ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੱਕ ਮਾਪੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ 108 ਇੰਚ (9 ਫੁੱਟ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਉਪਕਰਣ, ਜੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ ਦੇ ਹੈਂਡਲਾਂ, ਹਿੰਜਸ, ਕੇਬਲ ਕਿੰਚਰਜ਼, ਚੇਨ ਬਾਇੰਡਰਜ਼, ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਹੋਲਡਰਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹਨ, ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਲੋਡ ਦੇ ਹਰੇਕ ਪਾਸੇ ਤੇ 3 ਇੰਚ (ਮਨੋਰੰਜਨ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਇਕ ਪਾਸੇ ਤੱਕ 6 ਇੰਚ) ਤੱਕ ਵਧੇ ਹੋਏ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਲੋੜੀਂਦੇ ਉਪਕਰਣ, ਜੋ ਕੀ ਲਾਇਟਾਂ, ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਉਪਕਰਣਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹਨ ਹਰੇਕ ਪਾਸੇ 10 ਇੰਚ ਤੱਕ ਵੱਧ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਸ਼ਹਿਰ ਅਤੇ ਕਾਊਂਟੀਆਂ ਉਹ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਜੋ ਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਉੱਪਰ ਚਿੰਨਹ੍ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਚੌੜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ 96 ਇੰਚ (8 ਫੁੱਟ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜੇ ਵਾਹਨਾ ਉੱਪਰ ਰੋਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਖਾਸ ਮੋਬਾਇਲ ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਖਾਸਤ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਹਾਈਵੇ ਦੇ ਰੱਖ ਰਖਾਵ ਦੇ ਉਪਕਰਣ 120 ਇੰਚ (8 ਫੁੱਟ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜੇ ਨਹੀ ਹੋ ਸਕਦੇ।

ਮੋਟਰ ਕੋਚਾਂ ਜਾਂ ਬੱਸਾਂ 120 ਇੰਚ (10 ਫੁੱਟ) ਚੌੜੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਜਾਂ ਅਰਧ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਲਈ ਆਮ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਕੰਮ ਤੇ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ 104 ਇੰਚ ਚੌੜੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਤਪਾਦਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੂੜੀ, ਪਰਾਲੀ, ਜਾਂ ਫਲੀਦਾਰ ਪੌਦਿਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ, ਕਰ੍ੇਟ ਵਿਚ, ਗੰਢਾਂ ਵਿਚ, ਬਕਿਸਆਂ ਵਿਚ ਜਾਂ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬੰਨ ਕੇ ਲਿਜਾਉਣ ਦੀ ਥਾਂ ਢਿੱਲੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਢੇਰ ਕੀਤੇ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਲੋਡ ਅਤੇ ਉਹ ਰੈਕ ਜੋ ਲੋਡ ਨੂੰ ਰੱਖਦੇ ਹਨ 120 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜੇ ਨਹੀ ਹੋ ਸਕਦੇ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟਰ੍ਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ (CalTrans) ਤੋਂ ਟਿਰ੍ਪ ਦਾ ਖਾਸ ਪਰਮਿਟ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ 12 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਚੌੜੇ ਗੱਠੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਇਕ ਪੀਸ ਵਾਲੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35780.5)।

ਫਾਰਮ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਲਈ ਤਬਦੀਲੀ

ਹਸਬੈਂਡਰੀ (ਫਾਰਮ ਉਪਕਰਣਾਂ) ਨੂੰ, ਜੇਕਰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਫਾਰਮਿੰਗ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਕੰਮਾਂ ਦੇ ਲਈ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਢੋਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਲੰਬਾਈ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਅਪਰੇ੍ਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) ਦੇ ਪਰ੍ਾਵਧਾਨਾਂ ਦਾ ਹਾਵਲਾ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕੈਲਟਰ੍ਾਂਸ (CalTrans) ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§36000 ਅਤੇ 36600)।

ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਲੋਡ ਦੀ ਉਚਾਈ

ਸੜਕ ਦੀ ਉਹ ਸਤਹ੍ਾ ਜਿਸ ਤੇ ਵਾਹਨ ਖੜਹ੍ਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਚਾਈ ਦੀ ਸੀਮਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਲੋਡ ਦੀ ਸੀਮਾ 14 ਫੁੱਟ ਹੈ।

ਅਪਵਾਦ:

- ਡਬਲ ਡੈੱਕ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ 14 ਫੁੱਟ 3 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ।
- ਫਾਰਮਿੰਗ ਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦਾ ਕਾਰਣਵੱਸ਼ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਆਉਣਾ।

ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ - ਆਮ

ਕੈਲਟਰ੍ਾਂਸ (CalTrans) ਦੇ ਕੋਲ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪੁਲਾਂ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਹਾਈਵੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸੜਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਹਿਣ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਤਮ ਭਾਰ ਦੇ ਬਾਰੇ ਚਿੰਨਹ੍ ਲਗਾਏ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§35550-35557 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਕਾਊਂਟੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠਲੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਾਲੇ ਚਿੰਨਹ੍ ਲਗਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਭਾਰੇ ਹਨ ਦੇ ਲਈ ਵਿਕਲਪਕ ਰੂਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।*

* ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਭਾਰ ਸਬੰਧੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ (ੳ) ਸਮਾਨ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ, ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਸੌਦੇ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਲਈ, (ਅ) ਅਜਿਹਾ ਢਾਂਚਾ ਜਿਸਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਮੁਰੰਮਤ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ, ਜਾਂ (ੲ) ਜਨਤਕ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸਿੱਧੇ ਰੂਟ ਰਾਹੀ ਚਿੰਨਿਹ੍ਤ ਗਲੀਆਂ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਨਹੀ ਲਗਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ

ਕਿਸੇ 1 ਐਕਸਲ ਦੇ ਪਹੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਕਲ ਭਾਰ 20,000 ਪੌਂਡ (ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਲਈ 20,500 ਪੌਂਡ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਟਾਇਰ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕ (ਟਾਇਰ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇਕ ਕੰਧ ਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੀ ਗਈ ਭਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

ਐਕਸਲ ਦੇ ਇਕ ਅੰਤ ਵੱਲ ਪਹੀਏ ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਭਾਰ 10,500 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੀਮਾ ਜਾਨਵਰਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35550)।

ਇਕ ਟਰੇਲਰ ਜਾਂ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ, ਅਤੇ ਜੋੜੇ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35551 ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਨੂੰ:

- ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ 1 ਐਕਸਲ ਤੇ ਲੱਗੇ ਪਹੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਤਹ੍ਹਾ ਤੇ ਪਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਕਲ ਭਾਰ 18,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ 1 ਪਹੀਏ ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ, ਜੋ ਕਿ ਐਕਸਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਅੰਤ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸੜਕ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਹਨ ਤੇ ਪੈਣ ਵਾਲਾ ਸਕਲ ਭਾਰ 9,500 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।
- ਅਪਵਾਦ:
  - — ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਗਲੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ ਤੇ ਲੱਗੇ ਪਹੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਪਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਕਲ ਭਾਰ 12,500 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।
  - — ਉਹ ਵਾਹਨ ਜੋ ਪਸ਼ੂ ਧਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਸਕਲ ਭਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਜੋ ਐਕਸਲ ਦੇ ਇਕ ਸਿਰੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਪਹੀਏ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਅਗਲੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਇਕ ਪੂਰੀ ਸੂਚੀ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35551.5(b) ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਭਾਰ ਦੇ ਸਮੇਤ ਕੁੱਲ ਸਕਲ ਭਾਰ, ਜੋ ਕਿ ਜੋੜੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਜਿੱਥੇ ਕਿ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੀ ਦੂਰੀ 18 ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਦੇ ਕਿਨਹ੍ਹਾਂ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈਵੇ ਦੇ ਉੱਪਰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35551.5(c) ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਵਿਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਦੂਰੀ ਦੇ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਭਾਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

ਜਦੋਂ ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਐਕਸਲ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 18 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35551.5(d) ਵਿਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਟੇਬਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ - ਲਾਗਜ਼

ਲਾਗਜ਼ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§35552 ਅਤੇ 35785 ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਤਿਰਿਕਤ ਭਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਢੋਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਭਾਰ-ਅਤੇ-ਐਕਸਲ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ *(CVC) §35551)*

ਹਾਈਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਨੂੰ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀ ਪਰਤੀ ਫੁੱਟ ਦੂਰੀ ਤੇ ਭਾਰ ਦੀ ਖਾਸ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਭਾਰੀ ਲੋਡਜ਼ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ; ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§35551 ਅਤੇ 35551.5 ਵਿਚ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਸਾਰਣੀ ਵਿਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸਮੂਹ ਦੁਆਰਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਪੌਂਡਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਕੁੱਲ ਸਕਲ ਭਾਰ ਉਸ ਸਾਰਣੀ ਵਿਚ ਸਬੰਧਤ ਦੂਰੀ ਦੇ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਭਾਰ ਤੋਂ ਵੱਧਣਾ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਸਾਰਣੀ ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਭਾਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਲੱਗੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦਾ ਸੈੱਟ ਵਿਚੋਂ ਹਰੇਕ 34,000 ਪੌਂਡ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਲਿਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੂਰੀ 36 ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਪਿੱਛੇ ਇਕ ਲੱਗੇ ਐਕਸਲਾਂ ਉੱਪਰ ਪੈਣ ਵਾਲਾ ਸਕਲ ਭਾਰ 34,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਇਕ ਪਿੱਛੇ ਇਕ ਲੱਗੇ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਉੱਪਰ ਪੈਣ ਵਾਲਾ ਸਕਲਭਾਰ 68,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35551(b))।

ਲੋਡ ਕਰਨਾ/ਅਨਲੋਡ ਕਰਨਾ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ *(CVC) §35553)*

ਲੋਡ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਲੋਡ ਹੋ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਹੋ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਡਰਾਇਵਰ ਰੂਟ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲ ਸਕਦਾ। **ਅਪਵਾਦ**: ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ, ਡਰਾਇਵਰ ਕੇਵਲ ਗੈਰ-ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਗਲੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦੇ ਰੂਟ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਉਸਨੂੰ ਮੁੱਖ ਰੂਟ ਤੇ ਵਾਪਸ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨੇ

ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇ ਭਾਰ ਕਾਰਨ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੇ ਰੂਟ ਤੋਂ ਰੂਟ ਬਦਲਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਇਵਰ, ਜੋ ਕਿ ਪੀਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸਵੀਕਿਰਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਖਰਾਬ ਆਚਰਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸੀ ਐਚ ਪੀ *(CHP)* ਦੇ ਯੂਨੀਫਾਰਮ ਭਾਰ ਦੇ ਮਾਨਕ

ਭਾਰ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਮਾਨਕ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮਾਨਕ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, "ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ 100 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਅਧਿਕ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਨੂੰ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ।"

ਅਭਿਆਸ ਦੇ ਵਿਚ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) 200 ਪੌਂਡ ਤੱਕ ਦੇ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਫੈਕਟਰਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਦੇਵੇਗਾ। ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਫੈਕਟਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜੋ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰ, ਐਕਸਲ ਦੇ ਸਮੂਹ ਦੇ ਭਾਰ, ਜਾਂ ਸਕਲ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ 100 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨੂੰ ਇਕ ਸੰਮਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਨੂੰ ਉਸਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਭਾਰ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਲੋਡ ਹੋਇਆ ਹੀ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਭਾਰ ਉਤਾਰਨ ਅਤੇ ਚੜਾਉਣ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਜਨਤਾ ਦੀ ਤਰਕਸੰਗਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੋਏ।

ਪਸ਼ੂਧਨ ਅਤੇ ਖੇਤਾਂ ਵਿਚ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਤਪਾਦ ਜੋ ਮਨੁੱਖੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਜਾਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਜਿਨਹਾਂ ਨੂੰ ਖੇਤਾਂ ਤੋਂ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਨਹਾਂ ਲਈ ਖਾਸ ਛੋਟ ਪਰਾਪਤ ਹੈ। ਪਸ਼ੂਧਨ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਲਗੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਕਹਰੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਕਸਲ ਜਾਂ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਸਮੂਹ ਦੇ ਪੈਣ ਵਾਲਾ ਭਾਰ 1,000 ਪੌਂਡ ਦੀ, ਜਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਲਈ 2,000 ਪੌਂਡ ਸਕਲ ਭਾਰ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਪਰਮਿਟ

ਵਾਧੂ ਆਕਾਰ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਲਿਜਾਉਣਾ $500 ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ, ਜਾਂ ਜੇਲਹ ਵਿਚ 6 ਮਹੀਨੇ, ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਲੀ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਇੱਥੇ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਚੋੜਾ, ਉੱਚਾ ਜਾਂ ਭਾਰਾ ਹੈ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਸਥਾਨ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਵਾਧੂ ਆਕਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਇੱਥੋਂ ਪਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ:

- ਕੈਲਟਰਾਂਸ (CalTrans) - ਰਾਜ ਦੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਲਈ।
- ਸ਼ਹਿਰ ਅਤੇ ਕਾਊਂਟੀ - ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਕਾਊਂਟੀਆਂ ਦੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਲਈ

ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ

ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੀ ਐਮ ਨੂੰ ਕੰਮ ਵੱਜੋਂ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ (ਕੰਮ ਤੇ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ) ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ (ਐਮ ਸੀ ਪੀ) (MCP) (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §34620) ਪਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੇ ਲਈ ਐਮ ਸੀ ਪੀ (MCP) ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ:

- ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §34500(a), (b), (f), (g), ਅਤੇ (k) ਵਿਚ ਸੂਚੀ-ਬੱਧ ਖੁਦ ਨੂੰ ਧੱਕਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ।
- 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਐਕਸਲ ਵਾਲੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰ ਟਰੱਕ।
- ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਲਿਜਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਐਮ ਸੀ ਪੀ (MCP) ਦਾ ਵਾਹਨ ਘਰੇਲੂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਵਾਹਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਂਦੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਪਬਲਿਕ ਯੂਟੀਲਿਟੀਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਸੀ ਪੀ ਯੂ ਸੀ (*California Public Utilities Comission*, CPUC §5109), ਪਿੱਕਅੱਪ ਟਰੱਕਾਂ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC §471), ਜਾਂ 2-ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ (ਗੈਰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਰਤੋਂ), ਜਿਨਹਾਂ ਦਾ ਸਕਲ ਭਾਰ 26,001 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

ਐਮ ਸੀ ਪੀ (MCP) ਫਾਰਮਾਂ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ **www.dmv.ca.gov**, ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ ਇਸ ਪਤੇ ਤੇ ਲਿਖੋ ਜਾਂ ਕੱਲ ਕਰੋ:

Department of Motor Vehicles
Motor Carrier Permit Operations MS H875
PO Box 932370
Sacramento, CA 94232–3700
(916) 657-8153

ਯੂਨੀਫਾਇਡ ਕੈਰੀਅਰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (ਯੂ ਸੀ ਆਰ) (UCR)

ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਜੋ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉਨਹਾਂ ਲਈ ਜਿਸ ਤਰਹਾਂ *2005* ਦੇ ਫੈਡਰਲ ਯੂਨੀਫਾਇਡ ਕੈਰੀਅਰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ *(Federal Unified Carrier Registration Act of 2005)*ਦੁਆਰਾ ਅੰਤਮ ਨਿਯਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਯੂ ਸੀ ਆਰ (UCR) ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਯੂ ਸੀ ਆਰ (UCR) ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਦਾ **www.ucr.in.gov** ਤੇ ਆਨਲਾਈਨ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਯੂ ਸੀ ਆਰ (UCR) ਫਾਰਮਾਂ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ **www.dmv.ca.gov** ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ ਇਸ ਪਤੇ ਤੇ ਲਿਖੋ ਜਾਂ ਕੱਲ ਕਰੋ:

Department of Motor Vehicles
Motor Carrier Permit Operations MS H875
PO Box 932370
Sacramento, CA 94232–3700
(916) 657-8153

ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ

ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਵਿਚ ਅਧਿਕਤਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 55 ਮੀਲ ਪਰ੍ਤੀ ਘੰਟਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §22406):

- ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟ੍ਰਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਐਕਸਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ।
- ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸਕੂਲ ਬੱਸ।
- ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਹਨ।
- ਧਮਾਕਾਖੇਜ਼ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵਾਹਨ।
- ਟਰ੍ਲੇਰ ਬੱਸ।

ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤੇ ਕੈਲੀਫ਼ੋਰੀਆਂ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਅਧਿਕਤਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 65 ਮੀ. ਪਰ੍. ਘੰ. ਹੈ। ਵੈਸੇ, 2 ਲੇਨ ਵਾਲੇ ਵੰਡੇ ਨਾ ਗਏ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਦੇ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਲਈ ਦਰਸਾਇਆ ਨਾ ਗਿਆ ਹੋਏ, ਅਧਿਕਤਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 55 ਮੀ. ਪਰ੍. ਘੰ. ਹੈ। ਕੁਝ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਅਧਿਕਤਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 70 ਮੀ.ਪਰ੍. ਘੰ. ਹੈ ਪਰ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਜੇ ਉੱਥੇ 70 ਮੀ. ਪਰ੍. ਘੰ. ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਧੀਮੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਟਰ੍ਈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਸਧਾਰਣ ਜਾਂ ਤਰਕਸੰਗਤ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਕਰੇ ਜਾਂ ਬਲਾਕ ਕਰੇ, ਅਜਿਹਾ ਉਨਹ੍ਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਚਲਾਈ ਲਈ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਘਟੀ ਹੋਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਭਾਰ ਜਾਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦਾ ਜੋੜਾ ਘਟੀ ਹੋਏ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਦਾ ਨਿਯਮ

ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §22406 ਵਿਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਲੇਨਾਂ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਲੇਨਾਂ ਵਿਚ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਚਿੰਨਹ੍ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਦੇ ਵਿਚ ਹੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਚਿੰਨਹ੍ ਨਾ ਦਰਸਾਏ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੱਜੇ-ਹੱਥ ਵਾਲੀ ਟਰ੍ਈਫ਼ਿਕ ਲੇਨ ਵਿਚ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਸੱਜੇ ਕਿਨਾਰੇ ਜਾਂ ਕਰਬ ਦੇ ਕੋਲ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ 4 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਟਰ੍ਈਫ਼ਿਕ ਲੇਨਾਂ ਵਾਲੇ ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਹਾਈਵੇ ਤੇ, ਇਹ ਵਾਹਨ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੀ ਲੇਨ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਲੇਨ ਵਿਚ ਚਲਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇੱਕੋ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਜਾਂਦੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਓਵਰਟੇਕ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਲੰਘਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ: (1) ਨਿਰਧਾਰਤ ਲੇਨ, (2)ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਲੇਨ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਲੇਨ, ਜਾਂ (3) ਸੱਜੇ-ਹੱਥ ਦੀ ਟਰ੍ਈਫ਼ਿਕ ਲੇਨ ਜਦੋਂ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਏਗ।

ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਸ ਡਰਾਇਵਰ ਉੱਪਰ ਨਹੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਜੋ ਇਹ ਕਰਦਾ ਹੈ: (1) ਖੱਬੇ ਜਾਂ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਮੁੜਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣਾ, (2) ਹਾਈਵੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ, ਜਾਂ (3) ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੀ ਲੇਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲੇਨ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ "ਨਿਰਧਾਰਤ ਰੂਟ ਤੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ।"

ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਅਤੇ ਟਰ੍ਲੇਰ ਬੱਸਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਬੱਸਾਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਨਾ ਲਿਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲੇਨ ਦੇ ਵਿਚ ਚੱਲ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਵੱਡੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਕੇਵਲ ਇੰਟਰਚੇਜ਼ਾਂ ਜਾਂ ਨਿਕਾਸੀਆਂ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਚਿੰਨਹ੍ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਵਿਖੇ ਹੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

- ਟਰਮੀਨਲਾਂ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਚਿੰਨਹ੍ਾਂ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਟਰਮੀਨਲ ਉਹ ਟਿਕਾਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ:
  - — ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
  - — ਸਾਰੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
  - — ਜੋੜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਰੱਖ ਰਖਾਵ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

- ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਹਨ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਵੱਲ ਜਾਂਦੇ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵੱਲੋਂ ਆਉਂਦੇ ਨਿਕਾਸੀ ਜਾਂ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਸਥਾਨਾਂ ਤੋਂ 1 ਮੀਲ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ:
  - — ਭੋਜਨ
  - — ਬਾਲਣ
  - — ਠਹਿਰ
  - — ਮੁਰੰਮਤ

ਧੀਮੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਯਮ

2-ਲੇਨ ਵਾਲੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਕ ਧੀਮਾ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦੇ ਪਿੱਛੇ 5 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਉਸਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੇ ਚਿੰਨਹ੍ਾਂ ਵਾਲੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੁੱਕਵੀ ਜਗਹ੍ਾ ਹੋਏ ਤੇ ਸੜਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਉਤਰ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਪਿੱਛੇ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟੇ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ **ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਪਾਰ**ਕਰਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਇਹ ਨਹੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

- ਰਾਜ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਪਾਰ ਨਹੀ ਜਾਂਦੇ।
- ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਟਰ੍ਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜੋ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਤੋਂ ਚਲਿਆ ਹੈ।
- ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਟਰ੍ਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।
- ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਹੋ (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §171.8)।

ਹੋਰ ਨਿਯਮ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ **ਅੰਤਰ ਪਰ੍ਾਂਤਕ ਵਪਾਰ**ਕਰਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੰਘ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਢੋਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਕਾਰਗੋ ਇਹ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰ੍ਾਂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

- ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।
- ਇਸ ਵਿਚ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਕੂੜਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ (ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §171.8)।
- ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਜੋੜਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ।

ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟੇ

ਹਾਲਾਤ	ਸੰਘੀ (ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ)	ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ (ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਪਾਰ)
ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਸਮਾਂ	10 ਘੰਟੇ ਲਗਾਤਾਰ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀ 11 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।	10 ਘੰਟੇ ਲਗਾਤਾਰ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀ 12 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।
ਡਿਊਟੀ ਸਮੇਂ	10 ਘੰਟੇ ਲਗਾਤਾਰ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 14 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। 14 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਜੇ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।	ਤੁਸੀ 16 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। 16 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਜੇ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।
ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਕਈ ਦਿਨ ਰਹਿਣ ਸਬੰਧੀ ਸੀਮਾਵਾਂ	ਇਕ 7 ਦਿਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿਚ 60 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਵੈਸੇ, ਜੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਕ ਦੇ ਕੋਲ ਹਫ਼ਤੇ ਦੇ 7 ਦਿਨ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਨ ਤਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਇਕ 8 ਹਫ਼ਤੇ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਵਿਚ 70 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਡਰਾਇਵਰ ਲਗਾਤਾਰ 34 ਘੰਟੇ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਲਗਾਤਾਰ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 7/8 ਦਿਨ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਅਵਧੀ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।	ਇਕ 8 ਦਿਨ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿਚ 80 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਾਂ 8 ਲਗਾਤਾਰ ਦਿਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿਚ ਫਾਰਮ ਦੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ 112 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀ ਹੋ। ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ, 8 ਲਗਾਤਾਰ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਅਵਧੀ 34 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲਗਾਤਾਰ ਘੰਟਿਆਂ ਦੀ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੇ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।
ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਟਾਇਮ	11 ਘੰਟੇ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ 14 ਘੰਟੇ ਲਈ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਸੀ ਲਗਾਤਾਰ 10 ਘੰਟੇ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। **ਅਪਵਾਦ**: ਜੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਵਿਚ ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਹੈ ਤਾਂ 10 ਘੰਟੇ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ 2 ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ 8 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੀ ਨਹੀ ਹੈ।	12 ਘੰਟੇ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ 16 ਘੰਟੇ ਲਈ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਸੀ ਲਗਾਤਾਰ 10 ਘੰਟੇ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। **ਅਪਵਾਦ**: ਜੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਵਿਚ ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਹੈ ਤਾਂ 10 ਘੰਟੇ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ 2 ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਅਵਧੀ 8 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੀ ਨਹੀ ਹੈ।
ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਵਿਪਰੀਤ ਦੇ ਹਾਲਾਤ	ਜੇ ਤੁਸੀ ਵਿਪਰੀਤ ਮੋਸਮ ਦੇ ਹਾਲਤਾਂ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਬਾਰੇ ਟਿਰ੍ਪ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਨਹੀ ਸੀ, ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਹੋਰ 2 ਘੰਟੇ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।	ਜੇ ਤੁਸੀ ਵਿਪਰੀਤ ਮੋਸਮ ਦੇ ਹਾਲਤਾਂ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਬਾਰੇ ਟਿਰ੍ਪ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਨਹੀ ਸੀ, ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਹੋਰ 2 ਘੰਟੇ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਵਿਪਰੀਤ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ 14 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਤੁਸੀ 16 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹੇ ਹੋ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟਿਆਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ (ਐਚ ਓ ਐਸ) (hours of service, HOS) ਦੇ ਨਿਯਮ, ਇਸ ਸਮੇਂ ਬੱਸ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਤ ਨਹੀ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਨਵੀਨਤਮ ਐਚ ਓ ਐਸ (HOS) ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਈ **www.fmcsa.dot.gov** ਜਾਂ **www.chp.ca.gov** ਦੇਖੋ।

ਜੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (Commercial Motor Vehicle, CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

ਅਪਰਾਧ	*1*ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ ਡੀ ਯੂ ਆਈ *(DUI)* ਟੈਸਟ ਤੋ ਇਨਕਾਰ	*1*ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(non-CMV)* ਵਿਚ ਡੀ ਯੂ ਆਈ *(DUI)* ਟੈਸਟ ਤੋ ਇਨਕਾਰ	*1*ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ *HazMat* ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰ ਰਹੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ ਡੀ ਯੂ ਆਈ *(DUI)* ਟੈਸਟ ਤੋ ਇਨਕਾਰ	ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ ਇਨਹਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ *2*ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਡੀ ਯੂ ਆਈ *(DUI)* ਟੈਸਟ ਤੋ ਇਨਕਾਰ	ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ ਇਨਹਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ *2*ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਡੀ ਯੂ ਆਈ *(DUI)* ਟੈਸਟ ਤੋ ਇਨਕਾਰ
ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਅਸਰ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਅਸਰ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਦਾ 0.04% ਤੋ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ	1 ਸਾਲ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ
ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਡੀ ਯੂ ਆਈ (DUI) ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਦੇਣ ਤੋ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋ ਚਲੇ ਜਾਣਾ।	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਾ ਕਰਦੇ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਜਦੋਂ ਡੀ ਐਲ (DL) ਨੂੰ ਮੁਨਸੂਖ, ਮੁਅੱਤਲ, ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੋਏ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਇਆ ਹੋਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ	1 ਸਾਲ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ
ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਬੇਧਿਆਨੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੌਤ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨਾ	1 ਸਾਲ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ
ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਅਪਰਾਧ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ

ਸਾਰਣੀ 1 ਸੈਕਸ਼ਨ 383.51 ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (Federal Motor Carrier Safety Administration) ਦਾ ਸਾਰ

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਗੰਭੀਰ ਅਪਰਾਧਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (Commercial Motor Vehicle, CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

ਅਪਰਾਧ	ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 2ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 2ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ, ਜੇ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਮਨਸੂਖ, ਰੱਦ, ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ	ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 3ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ *(CMV)* ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 3ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ, ਜੇ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਮਨਸੂਖ, ਰੱਦ, ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ
ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੇ ਸੀਮਾ ਤੋਂ 15 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	60 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ
ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	60 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ
ਲੇਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਅਢੁੱਕਵੀਂ ਜਾਂ ਅਨਿਯਮਿਤ ਤਬਦੀਲੀ	60 ਦਿਨ	60 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ
ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੋ ਕੇ ਪਿੱਛੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	60 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ
ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਜਾਨਲੇਵਾ ਹਾਦਸਾ ਹੋਵੇ	60 ਦਿਨ	60 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ
ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀ
ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਕੋਲ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀ
ਢੁੱਕਵੀਂ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਅਤੇ/ਜਾਂ ਤਸਦੀਕਾਂ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀ

ਸਾਰ ਸਾਰਣੀ 2 ਸੈਕਸ਼ਨ 383.51 ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ (Federal Motor Carrier Safety Administration) ਦਾ ਸਾਰ

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਰੇਲਰੋਡ -ਹਾਈਵੇ ਗਰ੍ਡ ਕਰ੍ਾਸਿੰਗ੍- ਦੇ ਅਪਰਾਧਾਂ (ਚਾਹੇ ਸੰਘੀ ਹੋਣ, ਰਾਜ ਦੇ ਹੋਣ, ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਹੋਣ) ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲ਼ਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (Commercial Motor Vehicle, CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

ਅਪਰਾਧ	*1*ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	*3* ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ *2*ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	*3* ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ *3*ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ
ਪਹੁੰਚ ਰਹੀ ਰੇਲ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਧੀਮਾ ਹੋਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ **ਟਿੱਪਣੀ**: ਨਿਯਮ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਡਰਾਇਵਰ ਤੋਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਮੰਗ ਨਾ ਕਰਨ।	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ
ਜੇ ਟਰ੍ੈਕ ਖਾਲੀ ਨਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ **ਟਿੱਪਣੀ**: ਨਿਯਮ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਡਰਾਇਵਰ ਤੋਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਮੰਗ ਨਾ ਕਰਨ।	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ
ਟਰ੍ੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ। **ਟਿੱਪਣੀ**: ਨਿਯਮ ਡਰਾਇਵਰ ਤੋਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ।	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ
ਰੁਕੇ ਬਿਨਾਂ ਟਰ੍ੈਕ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਥਾਂ ਦੇਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ।	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ
ਟਰ੍ੈਫਿਕ ਉਪਕਰਣ ਜਾਂ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਗਾਰਡ ਤੋਂ ਮਿਲੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ
ਜ਼ਰੂਰੀ ਅੰਡਰਕੈਰਿਜ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਟਰ੍ੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀ ਕਰ ਸਕਦਾ	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ

ਸਾਰਣੀ 3 ਸੈਕਸ਼ਨ 383.51 ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਿਸਟਰ੍ੇਸ਼ਨ (Federal Motor Carrier Safety Administration) ਦਾ ਸਾਰ

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸੇਵਾ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰ (OUT-OF-SERVICE) ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲ਼ਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (Commercial Motor Vehicle, CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

ਅਪਰਾਧ	*1*ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	*10* ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ *2*ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	*10* ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ *3*ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ
ਗੈਰ-ਖ਼ਤਰਨਾਕ (HazMat) ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਇਵਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੇਵਾ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰ (OUT-OF-SERVICE) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ	90 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ ਜਾਂ 1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ ਜਾਂ 5 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	3 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ ਜਾਂ 5 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
ਖਤਰਨਾਕ (HazMat) ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਜਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਸਮੇਤ, 16 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੁਆਰੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਇਵਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੇਵਾ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰ (OUT-OF-SERVICE) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ	180 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ ਜਾਂ 2 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	3 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ ਜਾਂ 5 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	3 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀ ਜਾਂ 5 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ

ਸਾਰਣੀ 4 ਸੈਕਸ਼ਨ 383.51 ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਿਸਟਰ੍ੇਸ਼ਨ (Federal Motor Carrier Safety Administration) ਦਾ ਸਾਰ

ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਸਟੇਟਸ ਦਾ ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ

ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਤਿਰਿਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਿਰਤ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§34501 ਅਤੇ 34501.2)।

ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਸਟੇਟਸ ਦਾ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਘੰਟਿਆਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §395.8 ਅਤੇ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨਜ਼ (*California Code of Regulations*) (ਸੀ ਸੀ ਆਰ) (CCR), ਸਿਰਲੇਖ 13 §§1201–1213 ਦੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਡਿਊਟੀ ਸਟੇਟਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ, ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ, ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਪਰ ਵਾਹਨ ਨਾ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਾਂ ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਤੇ ਆਰਾਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਨਕਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਹਰੇਕ ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਸਹਿ-ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਡਿਊਟੀ ਸਟੇਟਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਅਧਿਕਿਰਤ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਕਰਮਚਾਰੀ, ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਯਮਤ ਕਾਰਜਰਤ ਅਤੇ ਤਨਖਾਹਸ਼ੁਦਾ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਡਿਪਟੀ ਸ਼ੈਰਿਫ਼ ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ **ਕਰਨ ਤੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਂਚ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ** । ਅਜਿਹੇ ਮੌਕੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਡਿਊਟੀ ਸਟੇਟਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਹਾਦਸੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣੀ

1 ਜਨਵਰੀ, 2017 ਤੋਂ ਪਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਹੋਣ ਨਾਲ, ਕੋਈ ਵੀ ਹਾਦਸਾ ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੌਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਸੱਟ ਲੱਗਦੀ, ਜਾਂ $1,000 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਹਾਦਸੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ (ਐਸ ਆਰ 1) (Report of Traffic Accident Occurring in California, SR 1) ਫਾਰਮ ਤੇ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਕੋਲ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੂਚਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਫਾਰਮ **www.dmv.ca.gov** ਤੇ ਜਾਂ ਤੇ 1-800-777-0133 ਕੱਲ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਅਤੇ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਵਿਚ ਵੀ ਉਪਲੱਬਧ ਹਨ।

ਤੁਹਾਨੂੰ (ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਅਧਿਕਿਰਤ ਪਰਤੀਨਿਧੀ ਨੂੰ) ਹਾਦਸੇ ਦੇ 10 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾਖਲ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਤੁਸੀਂ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਅਤੇ ਚਾਹੇ ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਨਿੱਜੀ ਸੰਪਤੀ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਹੋਏ। ਐਸ ਆਰ 1 (SR1) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ, ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP), ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ $1,000 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ/ ਚੋਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਮੌਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਸੀਮਤਕਾਰੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤੀ ਮੁਅੱਤਲੀ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡੀ ਐਲ (DL) ਤੱਕ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਾਤਰ ਹੋਣ ਤੇ ਅਪਗਰੇਡ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੇ ਟੈਸਟ ਅਤੇ ਫੀਸਾਂ ਦੇਣੇ ਪੈਣਗੇ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਡਾ ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ 5 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ CVC) §16002)। ਵੈਸੇ ਤੁਹਾਡਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਵਿੱਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ (ਐਫ਼ ਆਰ) (FR) ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ

ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਕ। ਕਿਸੇ ਤਰਹਾਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਨਹਾਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਸਬੰਧੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਜਿਸ ਤਰਹਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §471 ਵਿਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਿੱਕ ਅੱਪ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ 2 ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 26,001 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ, ਜਦੋਂ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

- ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਆਮ ਮਾਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ। $300,00 ਸੰਯੁਕਤ ਇਕਹਰੀ ਸੀਮਾ।
- ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਆਮ ਮਾਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ। $750,000 ਸੰਯੁਕਤ ਇਕਹਰੀ ਸੀਮਾ।
- ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਦੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਢੋਣਾ: 1 ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਤੇ $500,000, 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਟ ਜਾਂ ਮੌਤ ਤੇ $1,000,000, ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ $200,000, ਜਾਂ ਸੰਯੁਕਤ ਇਕਹਰੀ ਸੀਮਾ ਲਈ $1,200,000।
- ਤੇਲ, ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ, ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਦੀ ਢੁਆਈ; $1,000,000 ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਇਕਹਰੀ ਸੀਮਾ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ, ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ, ਤਰਲੀਕਿਰਤ ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਜਿਸਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ, ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਜਾਂ ਹੈਪਰ-ਟਾਇਪ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨਹਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ 3,500 ਪਾਣੀ ਦੇ ਗੈਲਨਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ 1.1, 1.2 ਜਾਂ 1.3 ਧਮਾਕਾਖੇਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਿੰਗ ਡਿਵੀਜ਼ਨਾਂ, ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਗੈਸ, ਜਾਂ ਰੇਡਿਓ ਐਕਟਿਵ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀਆਂ ਹਾਈਵੇ-ਰੂਟ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਮਾਤਰਾਵਾਂ; $5,000,000 ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਇਕਹਰੀ ਸੀਮਾ।

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਦੀ ਢੁਆਈ ਸਬੰਧੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟਾਕਸਿਕ ਸਬਸਟਾਂਸ ਕੰਟਰੋਲ (ਡੀ ਟੀ ਐਸ ਸੀ) (Department of Toxic Substances Control, DTSC) ਅਤੇ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਤੋਂ ਪਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਕਵਰੇਜ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਕਾਂ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਬੀਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਰਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਅਪਰੇਸ਼ਨਜ਼ ਨੂੰ (916) 657-8153 ਉੱਪਰ ਕੱਲ ਕਰੋ।

ਵਿੱਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਰੱਖ ਰਖਾਵ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

- ਬੀਮੇ ਦਾ ਪਰ੍ਮਾਣਪੱਤਰ (ਐਮ ਸੀ 65 ਐਮ) (MC 65 M)।
- ਜ਼ਮਾਨਤੀ ਬਾਂਡ (ਐਮ ਸੀ 55 ਐਮ) (MC 55 M) ।
- ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਸਵੈ ਬੀਮਾ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਦਾ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ (ਐਮ ਸੀ 131 ਐਮ) (MC 131 M)

ਮੋਟਰ ਵਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕਿਰ੍ਆਸ਼ੀਲ ਹੋਣ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬੀਮੇ ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਫਾਇਲ ਵਿਚ ਸਾਂਭ ਕੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਦੇ ਵੀ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਕ ਦਾ ਬੀਮੇ ਦਾ ਪਰ੍ਮਾਣ ਪੱਤਰ ਜਾਂ ਜ਼ਮਾਨੀ ਬਾਂਡ ਦੀ ਮਿਆਦ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਰੱਦ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV), ਐਮ ਸੀ ਪੀ (MCP) ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦੇਵੇਗੀ। ਐਮ ਸੀ ਪੀ (MCP) ਮੁਅੱਤਲੀ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਵੈਧ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਜਮਹ੍ਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਬੀਮਾ ਪਰ੍ਦਾਤਾ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ।

ਐਫ਼ ਆਰ (FR) ਦਾ ਸਬੂਤ

ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿੱਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਦਾ ਸਬੂਤ ਜ਼ਰੂਰ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਬੂਤ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੂਰਾ ਹੋਇਆ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਛੋਟ ਦੀ ਪਲੇਟ ਲੰਘੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਯੂ.ਐਸ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲੀਅਕਤ ਵਿਚ ਹੈ, ਉਸ ਦੀ ਲੀਜ਼ ਤੇ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

1.5 – ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਪ੍ਲਾਨ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਫਿਊਲ ਟੈਕਸ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਕੁਝ ਅਪਵਾਦਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਪਲਾਨ (ਆਈ ਆਰ ਪੀ) (International Registration Plan, IRP) ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਫਿਊਲ ਟੈਸਟ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ (ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ ਦੇ ਅਧੀਨ) (International Fuel Tax Agreement, IFTA) ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਹੋਏ। ਸੰਘੀ ਪੱਧਰ ਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇਹ ਪਰ੍ੋਗਾਮ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਯੂ.ਐਸ ਦੇ 48 ਅਤੇ 10 ਕੈਨੇਡੀਆਈ ਪਰ੍ਾਂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਫਿਊਲ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਬਰਾਬਰ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਵੰਡ ਦੇ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੇ ਅਧੀਨ, ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟਾਂ ਅਤੇ ਕੈਬ ਕਾਰਡਾਂ ਜਾਂ ਢੁੱਕਵੇਂ ਪਛਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ, ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਗਣਨਾ, ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਵਿਤਰਣ, ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦੂਰੀਆਂ ਅਤੇ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਸਟੀਕਤਾ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਦੀ ਆਡਿਟਿੰਗ ਅਤੇ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਪਲਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਵਿਚ ਮੁੱਢਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕੋਲ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇਣੀ, ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਨੇ, ਢੁੱਕਵੀਆਂ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਫੀਸਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ, ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਪਛਾਣ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ, ਦੂਰੀ ਦੇ ਸਟੀਕ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖਣਾ, ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣਾ, ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਮੁੱਢਲੀ ਧਾਰਨਾ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ (ਮੋਟਰ ਵਾਹਕ) ਨੂੰ ਮੁੱਢਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਮੋਟਰ ਫਿਊਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਟੈਕਸ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਹੈ।

ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਪਛਾਣ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇਕ ਸੈੱਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਸਾਰੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਿਰ੍ਤ ਕਰੇਗਾ। ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੋਟਰ ਫਿਊਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਮੈਂਬਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੀਲਾਂ (ਕਿਲੋਮੀਟਰਾਂ) ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਗੈਲਨਾਂ (ਲੀਟਰਾਂ) ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਉੱਪਰ ਅਧਾਰਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਮੁੱਢਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਇਕ ਤਿਮਾਹੀ ਦੀ ਟੈਕਸ ਰਿਟਰਨ ਦਾਖਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਮੈਂਬਰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਦੇਵੇਗਾ।

ਇਹ ਮੁੱਢਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਮੈਂਬਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਹਸਤਾਂਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਜਿਸ ਵਿਚ ਆਡਿਟ ਕਰਨਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਦੇ ਵਿਚ ਦੂਜੀ ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਪਰ੍ਤੀਨਿੱਧਤਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ।

ਇਕ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਨੂੰ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੀ ਤਿਮਾਹੀ ਟੈਕਸ ਰਿਟਰਨ ਵਿਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਲਈ ਰਜਿਸਟਰ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਅਪਰ੍ੇਟਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਪਲੇਟ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਕ ਦੇ ਲਈ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਵੰਡੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲ੍ਾ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਪਾਤਰ ਮੋਟਰ ਦੇ ਲਈ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ:

ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ:

ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲ੍ਾ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਭਾਵ ਹੈ (ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹੇਠਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੀ ਯੂਨਿਟ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਦੋ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੈਂਬਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਲੈ ਕੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਮੁੱਢਲੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਹਸਤਾਂਤਰਣ ਦੇ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਇਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

- ਇਸਦੇ 2 ਐਕਸਲ ਹਨ ਅਤੇ ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ) (GVW) ਜਾਂ ਪੰਜੀਕਿਰ੍ਤੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗਰ੍ਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।
- ਭਾਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸਦੇ 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਐਕਸਲ ਹਨ।
- ਇਸਨੂੰ ਜੋੜੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗਰ੍ਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਮਨਪਰ੍ਚਾਵ ਦਾ ਵਾਹਨ, ਸੀਮਤਕਾਰੀ ਪਲੇਟਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਵਾਹਨ, ਚਾਰਟਰਡ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ, ਜਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ, ਇਕ ਵੰਡੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ; ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਇਕ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ, ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗਰ੍ਾਮ) ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਜੋੜੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚਲਾ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੀ ਇਕਾਈ, ਜਾਂ ਚਾਰਟਰਡ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਅਨੁਸਾਰ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਜਦਕਿ ਸਮਾਨ, ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਵਿਚ "ਪਾਤਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" ਤੋਂ ਭਾਵ ਹੈ ਇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਘੱਟ ਘੱਟ ਇਕ ਮੌਜੂਦ ਹੈ;

- ਇਸਦੇ 2 ਐਕਸਲ ਹਨ ਅਤੇ ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ) (GVW) ਜਾਂ ਪੰਜੀਕਿਰ੍ਤੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗਰ੍ਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।
- ਇਸਨੂੰ ਜੋੜੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗਰ੍ਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਾਤਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਮਨਪਰ੍ਚਾਵੇ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਭਾਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸਦੇ 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਐਕਸਲ ਹਨ।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਵਾਹਨ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਕ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਦਾ ਆਮ ਪਰ੍ਚਲਿਤ ਤਰੀਕਾ ਇੰਡੀਵਿਯੂਅਲ ਵਹ੍ੀਕਲ ਡਿਸਟੈਂਸ ਰਿਕਾਰਡ (ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ) (Individual Vehicle Distance Record, IVDR), ਜਿਸਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਡਰਾਇਵਰ ਟਿਰ੍ਪ ਰਿਪੋਰਟ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵੰਡੇ ਗਏ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਫਿਊਲ ਟੈਕਸ ਦੇ ਪਛਾਣ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਕ ਪੱਧਰ ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਖਰ੍ੀਦੇ ਗਏ ਤੇਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ (IVDR) ਦਾ ਅਸਲ ਫਾਰਮੈਟ ਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜੋ ਢੁੱਕਵੇਂ ਰੂਪ ਵਿਚ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਹ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦੀ ਹੈ।

ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰਜ਼ (IVDRs) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਨਹ੍ਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜ਼ਰੂਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

ਦੂਰੀ

ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਪਲਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ IV ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ

(i.) ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਤਾਰੀਖ (ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ ਸਮਾਪਤੀ)

(ii.) ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚ ਸਥਾਨ - ਸ਼ਹਿਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਜਾਂ ਪਰ੍ਾਂਤ।

(iii.) ਯਾਤਰਾ ਦਾ(ਦੇ) ਰੂਟ।

(iv.) ਟਿਰ੍ਪ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਅਤੇ ਸਮਾਪਤੀ ਦੀ ਓਡੋਮੀਟਰ ਜਾਂ ਹੂਬੋਡੋਮੀਟਰੀ ਦੀ ਪੜਹ੍ਤ।

(v.) ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਦੂਰੀ।

(vi.) ਅਧਿਕਾਰ-ਖੇਤਰ ਵਿਚਲੀ ਦੂਰੀ।

(vii.) ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਨੰਬਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਪਛਾਣ ਨੰਬਰ।

ਬਾਲਣ

ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ ਪਰ੍ੋਸੀਜਰਸ ਮੈਨੂਅਲ (*IFTA Procedures Manual*) ਦੇ ਪਰ੍ਤੀ ਸੈਕਸ਼ਨ P560 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ:

.300 ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਰਸੀਦ ਜਾਂ ਬਿਲ ਦੇ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਪਰ ਇਹ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ:

.005 ਖਰ੍ੀਦ ਦੀ ਤਾਰੀਖ।

.010 ਵਿਕਰੇ੍ਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ।

.015 ਖਰ੍ੀਦੇ ਗਏ ਗੈਲਨਾਂ ਜਾਂ ਲੀਟਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ।

.020 ਬਾਲਣ ਦੀ ਕਿਸਮ।

.025 ਪਰ੍ਤੀ ਗੈਲਨ, ਜਾਂ ਪਰ੍ਤੀ ਲੀਟਰ ਜਾਂ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਾਸ਼ੀ ਦਾ ਮੁੱਲ।

.030 ਯੂਨਿਟ ਦਾ ਨੰਬਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹੋਰ ਵਿਲੱਖਣ ਪਛਾਣ ਦਾ ਚਿੰਨਹ੍।

.035 ਖਰ੍ੀਦਾਰ ਦਾ ਨਾਮ।

ਹਰੇਕ ਟਿਰ੍ਪ ਦੀ ਸੁੰਪਰਨਤਾ ਵਿਚ ਪੂਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ (IVDR) ਦੀ ਉਦਾਹਰਣ ਨੂੰ **ਤਸਵੀਰ 1**ਵਿਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ (IVDR) ਨੂੰ ਭਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿ ਓਡੋਮੀਟਰ ਦੀ ਪੜਹ੍ਤ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਅਤੇ ਕਦੋਂ ਲੈਣਾ ਹੈ, ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਨਿਯਮ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

- ਦਿਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਸਮੇਂ।
- ਰਾਜ ਜਾਂ ਪਰ੍ਾਂਤ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਂਦੇ ਸਮੇਂ।
- ਟਿਰ੍ਪ/ਦਿਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੇ।

ਨਾ ਕੇਵਲ ਟਿਰ੍ਪ ਬਾਰੇ ਸਗੋਂ ਬਾਲਣ ਦੀ ਖਰ੍ੀਦ ਨੂੰ ਵੀ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਬਾਲਣ ਦੀ ਖਰ੍ੀਦ ਦੇ ਲਈ ਰਸੀਦ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਭਰੀ ਗਈ ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ (IVDR) ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਟਿਰ੍ਪਾਂ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਘਟਦੇ ਕਰ੍ਮ ਵਿਚ ਭਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਟਿਰ੍ਪਾਂ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਰੂਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਰਾਜ/ਪਰ੍ਾਂਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਵਿਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤੀਆਂ ਦੂਰੀਆਂ ਇਕ ਰਾਜ ਜਾਂ ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਹੋਣ। ਚਾਹੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ ਮੁੱਢਲੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਇਕ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਹੋਏ ਜਾਨਾ ਜਾਂ ਫਿਰ ਇਹ ਕਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦੀ ਹੋਏ, ਟਿਰ੍ਪ ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਰ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਤਾਰੀਖਾਂ, ਰੂਟ, ਓਡੋਮੀਟਰ ਦੀਆਂ ਪੜਹ੍ਤਾਂ ਅਤੇ ਬਾਲਣ ਦੀਆਂ ਖਰ੍ੀਦਾਰੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ (IVDR) ਨੂੰ ਪੂਰ੍ੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਭਰ ਕੇ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA), ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਅਨ੍ਸਾਰ ਸਾਰੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖ ਕੇ, ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓਗੇ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਕੰਪਨੀ ਸਾਰੇ ਰਾਜਕੀਯ ਅਤੇ ਪਰ੍ਾਂਤਕ ਕਾਨੂੰਨ ਜੋ ਕਿ ਬਾਲਣ ਅਤੇ ਦੂਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ, ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ।

ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ (IVDR) ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਜੋ ਕਿ ਉਸ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਵਿਖੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦੇ ਲਈ ਸਰੋਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਕਰਕੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਮੂਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 4 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰ ਸੰਭਾਲ ਕੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਡਿਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਗੋਚਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪੂਰੇ ਅਤੇ ਸਟੀਕ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜੁਰਮਾਨੇ, ਪੈਨ੍ਲਟੀਆਂ ਅਤੇ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੀ ਰਜਿਸਟਰੇ੍ਸ਼ਨ ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੀ ਮੁਅੱਤਲੀ ਜਾਂ ਮਨਸੂਖੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਅਤੇ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਆਪਣੇ ਮੁੱਢਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਜਾਂ ਆਈ ਆਰ ਪੀ, ਇੰਕ. (IRP, Inc.), ਜੋ ਕਿ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੇ ਲਈ ਅਧਿਕਿਰ੍ਤ ਰਜਿਸਟਰੀ ਹੈ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ। ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਆਈ ਆਰ ਪੀ, ਇੰਕ. (IRP,Inc.) ਦੀ ਵੈਬਸਾਇਟ ਤੇ ਇੱਥੇ **www.irponline.org** ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵੈਬਸਾਇਟ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪੰਨੇ ਤੇ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵੀਡਿਓ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ, ਸਪੈਨਿਸ਼ ਅਤੇ ਫਰ੍ੈਂਚ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਉਪਲਬੱਧ ਹੈ। ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜ਼ੁਰਰਤਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਆਪਣੇ ਮੁੱਢਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਢੁੱਕਵੀ ਏਜੰਸੀ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲਾਹੇਵੰਦ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੀ ਅਧਿਕਿਰ੍ਤ ਰੈਪੋਜ਼ੇਟਰੀ **http://www.iftach.org/index.php** ਤੇ ਵੀ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ।

Carrier	ABC Carriers Inc	Account Number	999999999	Driver Name	John Doe Jr.	Unit Number	58
Load Information	Origins: 1/2/04 Pick Up Maplewood MO 1/3/04 Pick Up Springfield IL		Destinations: 1/2/04 Delivery Springfield IL 1/03/04 Delivery Dayton OH		Driver Comments		

Date	Town Origin-Jurisdiction Lines-Town Destination	State	Ending Odometer	Miles by Jurisdiction	Highways or Routes Traveled	Name of Fuel Stop and Location	Gallons Purchased
1/2/2004	Beginning State & Odometer Reading	MO	45,869	All other odometer reading will be ending readings.			
	Maplewood MO - IL Line	MO	45,878	9	64		
	MO Line - Springfield IL	IL	45,976	98	55-29	Ted's I-72 Fuel --- Springfield IL	98
1/3/2004	Springfield IL - IN Line	IL	46,101	125	29-97-72-57-74		
	IN Line - OH Line	IN	46,259	158	74-32-65-465-70		
	OH Line - Dayton OH	OH	46,297	38	70-49		
		Total Trip Miles **		428		Total Fuel Purchases	98

Odometer Miles, Total Trip Miles & Total Jurisdictional Miles Must Agree		OFFICE USE	Total Jurisdictional Miles **				OFFICE USE ONLY
			Jurisdiction	Miles	Jurisdiction	Miles	
Ending Odometer	46,297		MO	9			
Beginning Odometer	45,869		IL	223			
Total Odometer Miles **	428		IN	158			
			OH	38			

Note: Beginning odometer reading on this trip must match ending reading from prior trip and ending reading from this trip must be the beginning reading on the next trip.

ਉਦਾਹਰਣ

ਤਸਵੀਰ 1
ਵਅਿਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਈਲੇਜ ਅਤੇ ਫਊਿਲ ਦਾ ਰਕਿਾਰਡ (ਉਦਾਹਰਣ)

ਭਾਗ 2: ਸਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ

ਇਹ ਭਾਗ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

2.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ
2.2 – ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਢਲਾ ਨਿਯੰਤਰਣ
2.3 – ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ
2.4 – ਵੇਖਣਾ
2.5 – ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ
2.6 – ਤੁਹਾਡੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨਾ
2.7 – ਸਥਾਨ ਪਰ੍ਬੰਧਨ
2.8 – ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ
2.9 – ਵਿੱਚਲਿਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.10 – ਆਕਰਮਕ ਬਿਰਤੀ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ/ਰੋਡ ਰੇਜ
2.11 – ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.12 – ਧੁੰਦ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.13 – ਸਰਦੀ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.14 – ਬਹੁਤ ਗਰਮ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.15 – ਰੇਲ ਰੋਡ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰ੍ਾਸਿੰਗਜ਼
2.16 – ਪਹਾੜਾਂ ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.17 – ਅਪਾਤਕਾਲੀਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.18 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰ੍ੇਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ
2.19 – ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਰਿਕਵਰੀ
2.20 – ਦੁਰਘਟਨਾ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ
2.21 – ਅੱਗ
2.22 – ਸ਼ਰਾਬ, ਹੋਰ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ, ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
2.23 – ਸਾਰੇ ਵਪਾਰਕ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਸਬੰਧੀ ਨਿਯਮ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਗਿਆਨ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਬਾਰੇ ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਸਾਰੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਇਕ ਇਮਤਿਹਾਨ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਬਰ੍ੇਕਸ, ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ, ਦੋਹਰੇ, ਜਾਂ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਬਾਰੇ ਖਾਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਭਾਗ 11 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਜਰੂਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ (HazMat) ਬਾਰੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ ਜੋ ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ HazMat ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 9 ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

2.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ

2.1.1 – ਜਾਂਚ ਕਿਉ ਕਰੀਏ

ਸੁਰੱਖਿਆ ਇਸ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਆਪਣੇ ਲਈ ਅ੍ਤੇ ਹੋਰ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਜਾਂਚ ਦੌਰਾਨ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨੁਕਸ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਬਚਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਨੁਕਸ ਕਰਕੇ ਸੜਕ ਉਪਰ ਗੱਡੀ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਤੁਹਾਡਾ ਵਕਤ ਅਤੇ ਡਾਲਰ੍ ਖਰਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਬੁਰਾ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਰਹਿਣ। ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਨੂੰ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ।

2.1.2 – ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ

ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਇਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਲੱਭਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਇਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਦੇ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਚਲ੍ਾਉਣ **ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ** ਵਾਹਨ ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਆਖਰੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰੋ। ਜੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੱਖ ਰਖਾਓ ਮਕੈਨਿਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਰਵਿਸ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਈਟਮ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਬੇਲੋੜੀਆਂ ਸਨ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੰਮ ਲਈ ਤੁਸੀਂ (ਮਕੈਨਿਕ ਨਹੀਂ) ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਨੁਕਸ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਿਛਲੀ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰੋ। ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੇ ਭਾਗ 11 ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਸਹਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ।

ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ

ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ, ਤੁਸੀਂ:

- ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਗੇਜ ਦੇਖੋ
- ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੀ ਸੁਚੇਤਤਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ (ਦੇਖੋ, ਸੁਣੋ, ਸੁੰਘੋ, ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੋ)।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਰੁਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਆਈਟਮਾਂ ਦੇਖੋ:

- ਟਾਇਰ, ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਰਿਮ।
- ਬਰੇਕਾਂ।
- ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼।
- ਟਰੇਲਰ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ
- ਟਰੇਲਰ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ
- ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ

ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ

ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲੋਂ, ਦਿਨ, ਜਾਂ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਦੌਰੇ' ਤੇ ਚਲਾਏ ਗਏ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੋ ਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੁਸੀਂ ਲੱਭੀਆਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਇਕ ਰਿਪੋਰਟ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੰਸਪੈਕਸ਼ਨ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਕ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਦੋਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

2.1.3 – ਕੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਟਾਇਰ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ

- ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਂ ਘੱਟ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਅ।
- ਬੁਰੀ ਘਸਾਈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੁਹਰਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਤੇ ਹਰੇਕ ਪਰਮੁੱਖ ਗਰੂਵ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 4/32 ਇੰਚ ਟਰੈਡ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੂਜੇ ਟਾਇਰਾਂ ਤੇ 2/32 ਇੰਚ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਕੋਈ ਫੈਬਰਿਕ ਟਰੈਡ ਅਤੇ ਸਾਇਡਵਾਲ ਵਿਚੋਂ ਨਾ ਦਿੱਸੇ।
- ਕੱਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ।
- ਟਰੈਡ ਦਾ ਵਖਰੇਵਾਂ।
- ਦੋਹਰੇ ਟਾਇਰ ਜਿਹੜੇ ਇਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।
- ਬੇਮੇਲ ਆਕਾਰ।
- ਰੇਡੀਅਲ ਅਤੇ ਬਾਇਸ-ਪਲਾਈ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ।
- ਕੱਟੇ ਜਾਂ ਤਿੜਕੇ ਵਾਲਵ ਸਟੈਮ (valve stems)
- ਬੱਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੇ ਪਹੀਏ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਗਰੂਵ ਕੀਤੇ, ਰਿਕੈਪ ਕੀਤੇ, ਰਿਟਰੈਡਿਡ ਟਾਇਰ। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ।

ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਰਿਮ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ

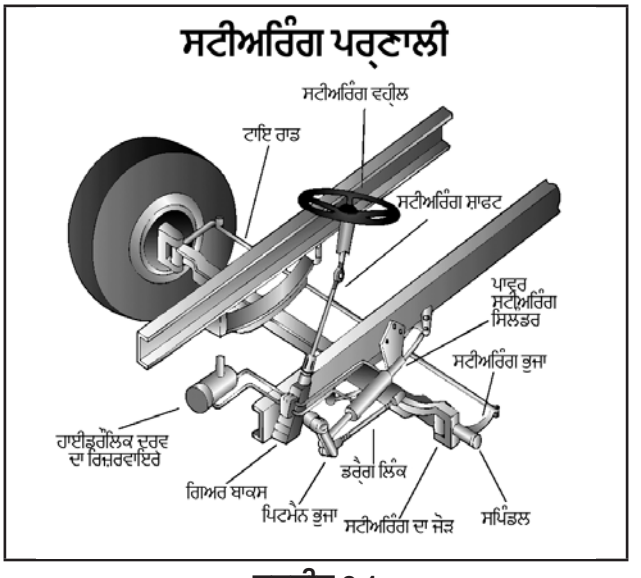
- ਨੁਕਸਾਨੇ ਰਿਮ।
- ਪਹੀਏ ਦੇ ਨੱਟਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਜੰਗ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੱਟ ਢਿੱਲੇ ਹਨ (ਕਸਾਵਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ)। ਟਾਇਰ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਰੁਕ ਜਾਓ ਅਤੇ ਨੱਟਾਂ ਦੀ ਕਸਾਵਟ ਦੀ ਮੁੜ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਲਾਪਤਾ ਕਲੰਪ, ਸਪੈਸਰਸ, ਸਟੱਡ, ਜਾਂ ਲਗਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਖ਼ਤਰਾ।
- ਬੇਮੇਲ, ਝੁਕੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਤਿੜਕੇ ਤਾਲਾਬੰਦ ਰਿੰਗ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਪਹੀਏ ਜਾਂ ਰਿਮ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੈਲਡਿੰਗ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਉਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਖਰਾਬ ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਸ਼ੂਜ਼

- ਤਿੜਕੇ ਡਰੰਮ।
- ਤੇਲ, ਗਰੇਸ, ਜਾਂ ਬਰੇਕ ਤਰਲ ਨਾਲ ਸ਼ੂ ਜਾਂ ਪੈਡ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਤਲੇ ਘਸੇ ਹੋਏ, ਲਾਪਤਾ ਜਾਂ ਖ਼ਰਾਬ ਸ਼ੂ।

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨੁਕਸ

- ਗੁੰਮ ਨੱਟ , ਬੋਲਟ, ਕੋਟਰ ਕੁੰਜੀਆਂ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਪੁਰਜ਼ੇ।
- ਝੁਕੇ, ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਪੁਰਜ਼ੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਕਾਲਮ, ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਗਿਅਰ ਬਕਸਾ, ਜਾਂ ਟਾਇ ਰੋਡ।
- ਜੇ ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਲੈਸ ਹੋਵੇ, ਪਾਈਪਾਂ, ਪੰਪਾਂ ਅਤੇ ਤਰਲ ਪੱਧਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ; ਅਤੇ ਲੀਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵੀਲ ਵਿੱਚ 10 ਡਿਗਰੀ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ (20 ਇੰਚ ਦੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪਹੀਏ ਦੇ ਰਿਮ ਤੇ ਲਗਭਗ 2 ਇੰਚ ਦੀ ਮੂਵਮੈਂਟ) ਦੀ ਪਲੇ, ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

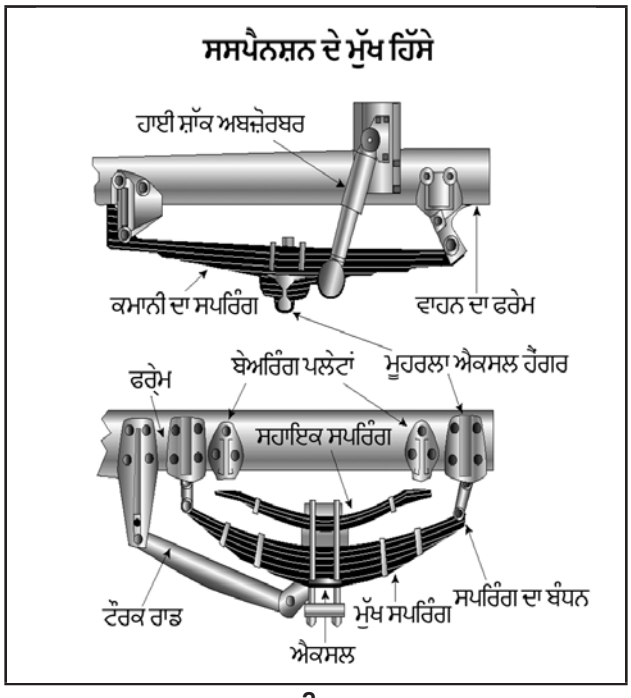


ਤਸਵੀਰ 2.1

ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਨੁਕਸ

ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਬੋਝ ਚੁੱਕ੍ਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਸਲਾਂ ਨੂੰ ਥਾਂ ਤੇ ਰੱਖ੍ਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲ੍ਈ, ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ੇ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਲੱਭੋ:

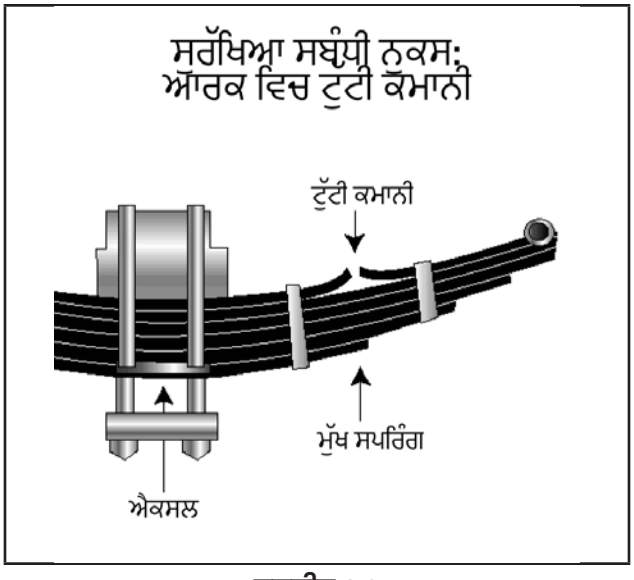
- ਸਪਰਿੰਗ ਹੈਂਗਰ ਜੋ ਐਕਸਲ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 2.2 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.2

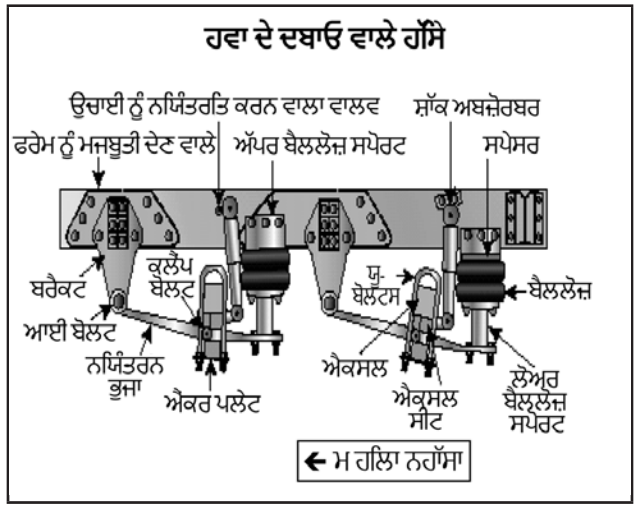
ਤਿੜਕੇ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਸਪਰਿੰਗ ਹੈਂਗਰ

- ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੱਤੀ ਦੇ ਸਪਰਿੰਗ ਵਿੱਚ ਲਾਪਤਾ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਪੱਤੀ ਵਾਲੇ ਸਪਰਿੰਗ। ਜੇ ¼ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਪਤਾ ਹਨ, ਇਹ ਵਾਹਨ ਨੂੰ "ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ" ਪਰ ਕੋਈ ਵੀ ਨੁਕਸ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.3 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.3

- ਇਕ ਬਹੁ-ਪੱਤੀ ਵਾਲੇ ਸਪਰਿੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਟੁੱਟੀਆਂ ਪੱਤੀਆਂ ਜਾਂ ਪੱਤੀਆਂ ਜੋ ਸਥਿਤੀਆਂ ਬਦਲ ਚੁੱਕੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਲ੍ਈ ਉਹ ਟਾਇਰ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।
- ਸ਼ਾੱਕ ਅਬਜ਼ੋਰਬਰ ਦਾ ਲੀਕ ਹੋਣਾ।
- ਟੌਰਕ ਰਾੱਡ ਜਾਂ ਆਰਮ, ਯੂ-ਬੋਲਟ, ਸਪਰਿੰਗ ਹੈਂਗਰ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਐਕਸਲ ਦੀ ਪੁਜੀਸ਼ਨਿੰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਜੋ ਤਿੜਕੇ, ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਹਨ।
- ਹਵਾ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਜੋ ਟੁੱਟੀ ਹੋਈ ਅਤੇ/ ਜਾਂ ਲੀਕ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.4 ਵੇਖੋ।
- ਕੋਈ ਵੀ ਢਿੱਲੇ, ਤਿੜਕੇ, ਟੁੱਟੇ ਜਾਂ ਗੁੰਮ, ਫਰ੍ਮੇ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ੇ।



ਤਸਵੀਰ 2.4

ਨਿਕਾਸ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਨੁਕਸ

ਇਕ ਟੁੱਟੀ ਹੋਈ ਨਿਕਾਸ ਪਰ੍ਣਾਲ੍ਈ, ਕੈਬ ਜਾਂ ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਵਿੱਚ ਜ਼ਹਿਰੀਲਾ ਧੂੰਆਂ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੱਭੋ:

- ਢਿੱਲੇ, ਟੁੱਟੇ, ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਨਿਕਾਸ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਈਪਾਂ, ਮਫ਼ਲਰ, ਟੇਲਪਾਈਪਾਂ ਜਾਂ ਵਰਟੀਕਲ ਸਟੈਕ।
- ਢਿੱਲੀਆਂ, ਖ਼ਰਾਬ, ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰ੍ਕੇਟਾਂ, ਕਲੈਂਪਾਂ, ਬੋਲਟ, ਅਤੇ ਨੱਟ।
- ਨਿਕਾਸ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਦੀ ਈਧਣ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਰਗੜ, ਟਾਇਰ, ਜਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ।
- ਨਿਕਾਸ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ੇ ਜੋ ਲੀਕ ਹਨ।

ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਉਪਕਰਣ

ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨਾਲ ਲੈਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਲੱਭੋ:

- ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ
- ਵਾਧੂ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਫਿਊਜ਼ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਰਕਟ ਬਰੇਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ)।
- ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਚੇਤਾਵਨੀ ਯੰਤਰ (ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, 3 ਲਾਲ ਪਰ੍ਤਿਭਾਵੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਤਿਕੋਨ, 6 ਫਿਊਜ਼, ਜਾਂ 3 ਤਰਲ ਬਰਨਿੰਗ ਫਲੇਅਰ)।

ਕਾਰਗੋ (ਟਰੱਕ)। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਓਵਰਲੋਡ ਨਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਹਰ ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਾਰਗੋ ਸੰਤੁਲਿਤ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਜੇ ਕਾਰਗੋ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਢੁੱਕਵੇਂ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ।

2.1.4 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਤੁਸੀ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪਰ੍ੀਖਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋਗੇ ਅਤੇ ਕਿਉਂ। ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ 7-ਪੜਾਵੀ ਜਾਂਚ ਵਿਧੀ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗੀ।

2.1.5 – 7-ਪੜਾਵੀ ਜਾਂਚ ਵਿਧੀ

ਜਾਂਚ ਦੀ ਵਿਧੀ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਵਾਰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਹਰ ਕਦਮ ਸਿੱਖ ਸਕੋ ਅਤੇ ਕੁਝ ਭੁੱਲੋ ਨਾ।

ਵਾਹਨ ਕੋਲ ਜਾਓ। ਆਮ ਹਾਲਤ ਵੇਖੋ। ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਦਾ ਇਕ ਪਾਸੇ ਝੁਕਾਅ ਦੇਖੋ। ਤਾਜ਼ੇ ਤੇਲ, ਕੂਲੈਂਟ, ਗਰੀਸ, ਜਾਂ ਈਂਧਣ ਲੀਕ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵੇਖੋ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੰਬਧਿਤ ਖਤਰਿਆਂ ਲਈ ਗੱਡੀ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (ਲੋਕ, ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ, ਚੀਜ਼ਾਂ, ਨੀਵਾਂ ਲਟਕਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ, ਅੱਗ ਆਦਿ।)

ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਗਾਈਡ
ਕਦਮ *1:* ਵਾਹਨ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਵੇਰਵਾ

ਆਖਰੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰੋ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਬਣਾਉਣੀ ਪੈਂਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਈਟਮ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਬੇਲੋੜੀਆਂ ਸਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਦਸਤਖ਼ਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਨੁਕਸ ਦੇਖੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕਦਮ *2:* ਇੰਜਣ ਡੱਬੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ੇਕ ਲਾਗੂ ਹਨ ਅਤੇ/ ਜਾਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੁੱਡ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕੈਬ ਨੂੰ ਟੇਢਾ ਕਰੋ (ਢਿੱਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਡਿੱਗ ਨਾ ਸਕਣ ਅਤੇ ਕੁਝ ਤੋੜ ਨਾ ਸਕਣ), ਜਾਂ ਇੰਜਣ ਡੱਬੇ ਵਾਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ। ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

- ਇੰਜਣ ਦੇ ਤੇਲ ਦਾ ਪੱਧਰ।
- ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿੱਚ ਕੂਲੈਂਟ ਦਾ ਪੱਧਰ; ਪਾਈਪਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ
- ਪਾਵਰ ਸ੍ਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ;ਪਾਇਪ ਦੀ ਸਥਿਤੀ (ਜੇ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੈਸ ਹੋਵੇ)
- ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾੱਸ਼ਰ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ।
- ਬੈਟਰੀ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ, ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਅਤੇ ਬੰਧਨ (ਬੈਟਰੀ ਦੂਜੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ)
- ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ (ਇੰਜਣ ਦੇ ਚੱਲਦੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ)
- ਕਸਾਅ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਸਾਈ) ਲਈ ਬੈਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ(ਅਲਟ੍ਰਨੇਟਰ, ਪਾਣੀ ਵਾਲਾ ਪੰਪ, ਹਵਾ ਕੰਪਰੈਸਰ। ਇਹ ਪਤਾ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਬੈਲਟਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਐਡਜਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਏ ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਕਿੰਨਾ "ਕਸਾਅ" ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਹਰ ਇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਲੀਕ (ਈਂਧਣ, ਕੂਲੈਂਟ, ਤੇਲ, ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ, ਹਾਈਡਰ੍ੌਲਿਕ ਤਰਲ, ਬੈਟਰੀ ਤਰਲ) ਲਈ ਇੰਜਣ ਵਾਲੇ ਡੱਬੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਤਰੇੜ ਅਤੇ ਘਸਾਈ ਲਈ ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕਲ ਵਾਇਰਿੰਗ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਹੁੱਡ, ਕੈਬ, ਜਾਂ ਇੰਜਣ ਡੱਬੇ ਦੇ ਬੂਹੇ ਨੂੰ ਨੀਵਾਂ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।

ਕਦਮ *3:* ਇੰਜਣ ਚਾਲੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਕੈਬ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਅੰਦਰ ਆ ਜਾਓ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਚਾਲੂ ਕਰੋ

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ੇਕ ਲਾਗੂ ਹੈ।
- ਗਿਅਰਸ਼ਿਫਟ ਨੂੰ ਨਿਊਟਰ੍ਲ ਵਿੱਚ ਪਾਓ (ਜਾਂ ਜੇ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਹੈ ਤਾਂ "ਪਾਰਕ ਕਰੋ")।
- ਇੰਜਣ ਸੁਰੂ ਕਰੋ; ਅਜੀਬ ਆਵਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣੋ।
- ਜੇ ਲੈਸ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਐਂਟੀ-ਲਾਕ ਬਰ੍ੇਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ (ABS) ਇੰਡੀਕੇਟਰ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਡੈਸ਼ ਤੇ ਰੌਸ਼ਨੀ ਆਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਇਹ ਜਗਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS)ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਟਰ੍ੇਲਰ ਲਈ, ਜੇ ਟਰ੍ੇਲਰ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਪੀਲੇ ਰੌਸ਼ਨੀ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS)ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।

ਗੇਜਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖੋ

- **ਤੇਲ ਦੇ ਦਬਾਅ।** ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਕੁਝ ਸਕਿੰਟਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਆਮ ਵਾਂਗ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.5 ਵੇਖੋ।
- **ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਅ।** ਦਬਾਅ 50 ਤੋਂ 90 ਪੌਂਡ ਪਰ੍ਤੀ ਸਕੁਏਅਰ ਇੰਚ (PSI) 3 ਮਿੰਟਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕੱਟ-ਆਉਟ ਲਈ ਹਵਾਈ ਦਬਾਅ ਬਣਾਓ (ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ 120-140 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi))। **ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣੋ।**
- **ਐਮਮੀਟਰ (Ammeter) ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵੋਲਟਮੀਟਰ (voltmeter)।** ਸਧਾਰਨ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਕੂਲੈਂਟ ਦਾ ਤਾਪਮਾਨ।** ਆਮ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਵਾਧਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਇੰਜਣ ਤੇਲ ਦਾ ਤਾਪਮਾਨ** ਆਮ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਵਾਧਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਚੇਤਾਵਨੀ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਬੱਜ਼ਰ ਤੇਲ**, ਕੂਲੈਂਟ, ਚਾਰਜਿੰਗ ਸਰਕਟ ਚੇਤਾਵਨੀ, ਅਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਬੁੱਝ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਤੇਲ ਦਾ ਦਬਾਓ

- **5-20 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (PSI):**
- **35-75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (PSI):**
- **ਨਮਿਨ, ਘੱਟ ਰਹਿਆ, ਵੱਧ-ਘੱਟ ਰਹਿਆ**

ਤੁਰੰਤ ਰੁਕੋ:

ਤੇਲ ਦੀ ਬਨਿਾਂ ਇੰਜਨ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਕਾਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਤਸਵੀਰ 2.5

ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵੇਖੋ

ਢਿੱਲੇਪਨ, ਚਿਪਕਾਉਪਨ, ਨੁਕਸਾਨ, ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ ਸੈਟਿੰਗ ਲਈ, ਹੇਠ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

- ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵੀਲ।
- ਕਲੱਚ।
- ਐਕਸਲਰੇਟਰ ("ਗੈਸ ਪੈਡਲ")
- ਬਰ੍ਕ ਨਿਯੰਤਰਣ:
  - — ਪੈਰਾਂ ਦੀ ਬਰ੍ਕ।
  - — ਟਰ੍ਲਰ ਬਰ੍ਕ (ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹੈ ਤਾਂ)।
  - — ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ
  - — ਰਿਟਾਰਡਰ ਨਿਯੰਤਰਣ (ਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹੈ)।
- ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨਿਯੰਤਰਣ
- ਇੰਟਰ-ਐਕਸਲ ਡਿਫ਼ਰੇਨਸ਼ਿਅਲ ਜਾਮ (ਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹੈ)।
- ਹੌਰਨ
- ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਈਪਰ/ਵਾਸ਼ਰ
- ਲਾਈਟਾਂ।
  - — ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ।
  - — ਡਿਮਰ ਸਵਿੱਚ।
  - — ਟਰਨ ਸਿਗਨਲ।
  - — 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ
  - — ਪਾਰਕਿੰਗ, ਕਲੀਅਰੈਂਸ, ਪਛਾਣ, ਮਾਰਕਰ ਸਵਿੱਚ (ਸਵਿੱਚਾਂ)

ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਸਾਫ਼ ਦੇਖਣ ਲਈ, ਧੂੜ, ਨਾਜਾਇਜ਼ ਸਟਿੱਕਰ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਅੜਚਨਾਂ ਲਈ ਦਰਪਣ ਅਤੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਲੰਡੀਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਫ ਅਤੇ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰੋ।

ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਉਪਕਰਣ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਸੁਰੱਖਿਆ ਸਾਧਨ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

- ਵਾਧੂ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਫਿਊਜ਼ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਰਕਟ ਬਰ੍ਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ)।
- 3 ਲਾਲ ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਤਿਕੋਣ, 6 ਫਿਊਜ਼, ਜਾਂ 3 ਤਰਲ ਬਰਨਿੰਗ ਫਲੇਅਰ।
- ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਰੇਟਿਡ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਾ ਯੰਤਰ।

ਵਿਕਲਪਿਕ ਆਈਟਮਾਂ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ:

- ਚੇਨਾਂ (ਜਿੱਥੇ ਸਰਦ ਰੁੱਤ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ)
- ਟਾਇਰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਉਪਕਰਣ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫ਼ੋਨ ਨੰਬਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ
- ਦੁਰਘਟਨਾ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਕਿੱਟ (ਪੈਕੇਟ)।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਵਿਵਸਥਿਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਲਚਕ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਫਟੀ ਹੋਈ ਅਤੇ ਘਸੀ ਹੋਈ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕਦਮ *4:* ਇੰਜਣ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਸੈੱਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਕੁੰਜੀ ਲੈ ਜਾਓ। ਹੈੱਡਲਾਈਟ (ਘੱਟ ਬੀਮ) ਅਤੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ।

ਕਦਮ *5:* ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਤੁਰ ਕੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਾਓ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਘੱਟ ਬੀਮ ਚੱਲ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਫਲੈਸ਼ਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ:

- ਡੀਮਰ ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਉੱਚ ਬੀਮ ਦੇ ਕੰਮ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਹੈੱਡਲਾਈਟਸ ਅਤੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਬੰਦ ਕਰੋ
- ਪਾਰਕਿੰਗ, ਕਲੀਅਰੈਂਸ, ਸਾਈਡ ਮਾਰਕਰ ਅਤੇ ਪਛਾਣ ਲਾਈਟਾਂ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਤੁਰ ਕੇ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ।

ਆਮ

- ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਚੱਲੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ
- ਜਿਉਂ ਜਿਉਂ ਤੁਸੀਂ ਲੰਘਦੇ ਹੋ ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਸਾਫ ਕਰੋ।

ਖੱਬਾ ਮੂਹਰਲਾ ਪਾਸਾ

- ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜੇ ਦਾ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਸਾਫ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀਆਂ ਅਰਲਾਂ ਅਤੇ ਤਾਲੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਖੱਬਾ ਮੂਹਰਲਾ ਪਹੀਆ

- ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਰਿਮ ਦੀ ਸਥਿਤੀ - ਕੋਈ ਵੀ ਲਾਪਤਾ, ਮੁੜੇ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਸਪੇਅਰ ਸਟੱਡ, ਕਲੈਂਪਾਂ, ਲਗ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਬੇਮੇਲਤਾ ਦੇ ਕੋਈ ਵੀ ਸੰਕੇਤ।
- ਟਾਇਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ -ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਫੁਲਾਵਟ, ਵਾਲਵ ਸਟੈਮ ਅਤੇ ਕੈਪ ਦਾ ਠੀਕ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਗੰਭੀਰ ਕਟ, ਫੁਲਾਵਟ ਜਾਂ ਟਰੈਡ ਦਾ ਘਿਸਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਜੰਗਾਲ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਨੱਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਂਚ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਜੋ ਕਿ ਢਿੱਲੇਪਨ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।
- ਹੱਬ ਦਾ ਤੇਲ ਪੱਧਰ ਠੀਕ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਲੀਕ ਨਹੀਂ।

ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਮੂਹਰਲੀ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ

- ਸਪਰਿੰਗ, ਸਪਰਿੰਗ ਹੈਂਗਰ, ਸੰਗਲਾਂ, ਅਤੇ ਯੂ-ਬੋਲਟਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ।
- ਸ਼ਾਕ ਐਬਜ਼ੋਰਬਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ

ਖੱਬੀ ਮੂਹਰਲੀ ਬਰ੍ਕ

- ਬਰ੍ਕ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਡਿਸਕ ਦੀ ਹਾਲਤ
- ਪਾਈਪਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ

ਮੂਹਰਲਾ

- ਮੂਹਰਲੇ ਐਕਸਲ ਦੀ ਸਥਿਤੀ।
- ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਹਾਲਤ।
  - — ਕੋਈ ਢਿੱਲੇ, ਘਸੇ ਹੋਏ, ਝੁਕੇ ਹੋਏ, ਖਰਾਬ, ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਪੁਰਜ਼ੇ ਨਹੀਂ ਹਨ।
  - — ਢਿੱਲੇਪਣ ਲਈ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਿਧੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਦੀ ਹਾਲਤ

- ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜੇ ਗੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਾਫ ਕਰੋ।
- ਸਹੀ ਸਪਰਿੰਗ ਤਣਾਅ ਲਈ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਈਪਰ ਆਰਮ ਵੇਖੋ।
- ਨੁਕਸਾਨ, "ਸਖ਼ਤ" ਰਬੜ, ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਵਾਈਪਰ ਬਲੇਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

- ਪਾਰਕਿੰਗ, ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਸ਼ਨਾਖਤੀ ਲਾਈਟਾਂ ਸਾਫ਼, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਵਿੱਚ ਹਨ(ਅਗਲੀਆਂ ਐਂਬਰ ਰੰਗ ਦੀਆਂ ਹਨ)।
- ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ (ਅਗਲੇ ਐਂਬਰ ਰੰਗ ਦੇ) ਹਨ।
- ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲੀ ਸਿਗਨਲ ਲਾਈਟ ਸਾਫ, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀ (ਮੂਹਰਲੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਤੇ ਐਂਬਰ ਜਾਂ ਚਿੱਟਾ) ਹੈ।

ਸੱਜਾ ਪਾਸਾ

- ਸੱਜਾ ਮੂਹਰਲਾ ਪਾਸਾ: ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜਿਵੇਂ ਖੱਬੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਲਈ ਕੀਤਾ ਸੀ।
- ਪਰ੍ਾਇਮਰੀ ਅਤੇ ਸੈਕੰਡਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੈਬ ਜਾਮ ਸੁੱਰਖਿਅਤ ਹਨ (ਜੇ ਕੈਬ -ਇੰਜਣ ਉਪਰ ਡਿਜਾਈਨ ਹੈ)।
- ਸੱਜਾ ਈਧਣ ਟੈਂਕ:
  - — ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੌਰ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਟੁੱਟਿਆ, ਜਾਂ ਲੀਕ ਨਹੀਂ।
  - — ਈਧਣ ਕਰਾਸਓਵਰ ਲਾਈਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
  - — ਟੈਂਕ (ਟੈਂਕਾਂ) ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਈਧਣ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ
  - — ਕੈਪ (ਕੈਪਾਂ) ਚਾਲੂ ਹਨ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ

ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਹੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਦੀ ਹਾਲਤ

- ਇੰਜਣ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਪਾਸਾ ਲੀਕ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲੀਕ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਨਿਕਾਸ ਸਿਸਟਮ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਲੀਕ ਨਹੀ, ਅਤੇ ਤਾਰਾਂ, ਈਧਣ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਰੇਖਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀ ਛੋਹ ਰਿਹਾ।
- ਫਰੇ੍ਮ ਅਤੇ ਕਰੌਸਮੈਂਬਰਾਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਮੋੜ ਜਾਂ ਤਰੇੜਾਂ ਨਹੀ ਹਨ।
- ਹਵਾ ਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕਲ ਵਾਇਰਿੰਗ ਫਟਣ, ਰਗੜਨ, ਜਾਂ ਘਿਸਾਅ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਵਾਧੂ ਟਾਇਰ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਰੈਕ ਟੁੱਟਿਆ ਹੋਇਆ ਨਹੀ ਹੈ (ਜੇ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੈਸ ਹੋਵੇ)
- ਵਾਧੂ ਟਾਇਰ ਤੇ/ਜਾਂ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਰੈਕ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਵਾਧੂ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਪਹਿਆ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੈ (ਸਹੀ ਆਕਾਰ, ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੁੱਲਿਆ ਹੋਇਆ)

ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ (ਟਰੱਕ)

- ਕਾਰਗੋ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬੰਦ ਹੈ, ਬਰੇ੍ਸਡ, ਸੰਗਲ਼ੀ ਨਾਲ ਬੰਨਿਹ੍ਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਆਦਿ।
- ਹੈਡਰ ਬੋਰਡ ਢੁੱਕਵਾਂ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ (ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ)
- ਸਾਈਡ ਬੋਰਡ ਅਤੇ ਸਟੈਕ ਕਾਫ਼ੀ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੋਣ, ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੋਣ (ਜੇਕਰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੈਸ ਹੋਵੇ)।
- ਕੈਨਵਸ ਜਾਂ ਟਾਰਪ (ਜੇ ਲੋੜ ਪਵੇ) ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਟੁੱਟਣ, ਬਿਲੋਇੰਗ ਜਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਜੇ ਵੱਡਾ ਆਕਾਰ ਹੈ ਤਾਂ, ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਚਿੰਨਹ੍ (ਝੰਡੇ, ਲੈਂਪ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼) ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਲੌੜੀਂਦੇ ਪਰਿਮਟ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ।
- ਕਰਬਸਾਈਡ ਕਾਰਗੋ ਡੱਬੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਬੰਦ ਕੀਤੇ, ਕੁੰਡੇ ਲੱਗੇ/ ਜਾਮ ਕੀਤੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਲੌੜੀਂਦੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੀਲਾਂ ਟਿਕਾਣੇ 'ਤੇ ਹਨ।

ਸੱਜਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ

- ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਰਿਮ ਦੀ ਹਾਲਤ - ਕੋਈ ਲਾਪਤਾ, ਮੁੜੇ ਹੋਏ, ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਸਪੈਸਰ, ਸਟੱਡ, ਕਾਲੀਪਾਂ ਜਾਂ ਲਗਸ ਨਹੀ ਹਨ।
- ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ - ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਫੁੱਲੇ ਹੋਏ, ਵਾਲਵ ਸਟੇਮ ਅਤੇ ਕੈਪਸ ਠੀਕ ਹਨ, ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਗੰਭੀਰ ਕਟ, ਵਾਧੂ ਫੁਲਾਵਟ ਜਾਂ ਟਰੈਡ ਦਾ ਘਿਸਾਅ ਨਹੀ ਹੈ, ਟਾਇਰ ਇਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਰਗੜਦੇ ਨਹੀ, ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਿੱਚਕਾਰ ਕੁਝ ਵੀ ਫਸਿਆ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਟਾਇਰ ਇਕੋ ਪਰ੍ਕਾਰ ਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਿਸ਼ਰਤ ਰੇਡੀਅਲ ਅਤੇ ਬਾਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਟਾਇਰ ਇਕੋ ਮੇਲ ਦੇ ਹਨ (ਇੱਕੋ ਅਕਾਰ)।
- ਪਹੀਏ ਦੇ ਬੇਅਰਿੰਗ/ ਸੀਲਾਂ ਲੀਕ ਨਹੀ ਹਨ।

ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ

- ਸਪਰਿੰਗ, ਸਪਰਿੰਗ ਹੈਂਗਰ, ਸੰਗਲਾਂ, ਅਤੇ ਯੂ-ਬੋਲਟਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ।
- ਐਕਸਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਤਾਕਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਐਕਸਲ, ਲਿਊਬ (ਗਿਅਰ ਤੇਲ) ਨੂੰ ਲੀਕ ਨਹੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਟੌਰਕ ਰਾੱਡ ਆਰਮਸ ਅਤੇ ਬੁਸ਼ਿੰਗਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ।
- ਸ਼ਾੱਕ ਅਬਜ਼ੋਰਬਰ ਦੀ ਹਾਲਤ।
- ਜੇ ਬੰਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲ਼ਾ ਐਕਸਲ ਲੱਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਲਿਫਟ ਦੀ ਵਿਧੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵੇਖੋ। ਜੇ ਹਵਾ ਚਾਲਿਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਲੀਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਏਅਰ ਰਾਈਡ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਦੀ ਹਾਲਤ।

ਬਰੇ੍ਕਾਂ

- ਬਰੇ੍ਕ ਅਨੁਕੂਲਤਾ
- ਬਰੇ੍ਕ ਡਰੰਮ (ਡਰੰਮਾਂ) ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ
- ਪਾਈਪਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ - ਰਗੜਨ ਕਾਰਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਘਸਾਈ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ।

ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

- ਸਾਈਡ-ਮਾਰਕਰ ਲਾਈਟਾਂ ਸਾਫ਼ ਹਨ, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀਆਂ ਹਨ (ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲਾਲ, ਹੋਰ ਐਂਬਰ)।
- ਸਾਈਡ-ਮਾਰਕਰ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਸਾਫ਼ ਹਨ, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੇ ਹਨ (ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲਾਲ, ਹੋਰ ਐਂਬਰ)।

ਪਿਛਲਾ ਪਾਸਾ

- ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼।
  - ਪਿਛਲੀਆਂ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਸ਼ਨਾਖਤੀ ਲਾਈਟਾਂ ਸਾਫ਼, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀਆਂ (ਪਿੱਛੇ ਲਾਲ) ਹਨ।
  - ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਸਾਫ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੇ ਹਨ (ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲਾਲ)।
  - ਟੇਲਲਾਈਟਸ ਸਾਫ਼, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀਆਂ (ਪਿੱਛੇ ਲਾਲ) ਹਨ।
  - ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਚਲ ਰਹੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੇ ਹਨ (ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲਾਲ, ਪੀਲੇ ਜਾਂ ਐਂਬਰ)।
- ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਮੌਜੂਦ, ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਸਪਲੈਸ਼ ਗਾਰਡ ਮੌਜੂਦ ਹਨ, ਖਰਾਬ ਨਹੀ ਹਨ, ਠੀਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਜ਼ਮੀਨ ਨਾਲ ਘਿਸੜਦੇ ਨਹੀ, ਜਾਂ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਰਗੜਦੇ ਨਹੀ ਹਨ।
- ਕਾਰਗੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ (ਟਰੱਕ)।
- ਕਾਰਗੋ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬੰਦ ਹੈ, ਬਰੇ੍ਸਡ, ਸੰਗਲ਼ੀ ਨਾਲ ਬੰਨਿਹ੍ਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਆਦਿ।
- ਟੇਲਬੋਰਡ ਉੱਪਰ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।

- ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਗੇਟ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਸਟਾਕ ਦੀਆਂ ਸਾਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਠੀਕ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਕੈਨਵਸ ਜਾਂ ਟਾਰਪ (ਜੇ ਲੋੜ ਪਵੇ) ਪਿਛਲੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਟੁੱਟਣ, ਲਹਿਰਾਉਣ ਜਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਜੇਕਰ ਵੱਧ-ਲੰਬਾਈ ਜਾਂ ਵੱਧ-ਚੌੜਾਈ ਹੈ, ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਾਰੇ ਚਿੰਨਹ੍ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਲਾਈਟਾਂ/ਝੰਡੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਲੌੜੀਂਦੇ ਪਰਮਿਟ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹਨ।
- ਪਿਛਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹਨ, ਕੁੰਡੀ ਲੱਗੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਾਮ ਹਨ।

ਖੱਬਾ ਪਾਸਾ

ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜਿਵੇਂ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਲਈ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਨਾਲ ਹੀ:

- ਬੈਟਰੀ (ਬੈਟਰੀਆਂ) (ਜੇ ਇੰਜਣ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀਆਂ)।
- ਬੈਟਰੀ ਬਕਸਾ (ਬਕਸੇ) ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੱਗੇ ਹਨ।
- ਬਕਸੇ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਵਰ ਹੈ
- ਬੈਟਰੀ (ਬੈਟਰੀਆਂ) ਹਿਲਜੁਲ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਬੈਟਰੀ (ਬੈਟਰੀਆਂ) ਟੁੱਟੀਆਂ ਜਾਂ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਬੈਟਰੀ (ਬੈਟਰੀਆਂ) ਵਿੱਚ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥ ਸਹੀ ਪੱਧਰ ਤੇ ਹੈ (ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਨਾ ਮੰਗਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ)
- ਸੈੱਲ ਕੈਪ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੱਸੇ ਹਨ (ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਨਾ ਮੰਗਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ)
- ਸੈੱਲ ਕੈਪਸ ਵਿੱਚ ਵੈਂਟ ਬਾਹਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਮੁਫਤ ਹਨ (ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਨਾ ਮੰਗਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ)

ਕਦਮ 6: ਸਿਗਨਲ ਲਾਈਟਾਂ ਵੇਖੋ

ਅੰਦਰ ਜਾਓ ਅਤੇ ਲਾਈਟਾਂ ਬੰਦ ਕਰੋ

- ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਸਟਾਪ ਲਾਈਟਾਂ ਚਾਲੂ ਕਰੋ (ਟਰੇਲਰ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ ਜਾਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਉੱਤੇ ਇਕ ਸਹਾਇਕ ਨੂੰ ਰੱਖੋ)
- ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲਿਆਂ ਸਿਗਨਲ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।

ਬਾਹਰ ਆ ਜਾਓ ਅਤੇ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲੀ ਸਿਗਨਲ ਲਾਈਟ ਸਾਫ, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀ (ਮੁਹਰਲੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਤੇ ਐਂਬਰ ਜਾਂ ਚਿੱਟਾ) ਹਨ
- ਪਿਛਲੀ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲੀ ਸਿਗਨਲ ਲਾਈਟ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ ਸਟੋਪ ਲਾਈਟਾਂ ਸਾਫ, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀਆਂ (ਲਾਲ, ਪੀਲਾ ਜਾਂ ਐਂਬਰ) ਹਨ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਬਰੇਕ, ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ, ਅਤੇ 4-ਤਰ੍ਹਾ ਫਲੈਸ਼ਰ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਜਾਓ

- ਜੋ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਲੌੜੀਂਦੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਹ ਲਾਈਟਾਂ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਸਾਰੇ ਲੌੜੀਂਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ, ਸਫ਼ਰ ਲਈ ਜਰੂਰਤਾਂ, ਪਰਮਿਟ ਆਦਿ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਕੈਬ ਵਿੱਚਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ (ਉਹ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ)।
- ਇੰਜਣ ਸੁਰੂ ਕਰੋ

ਕਦਮ 7: ਇੰਜਣ ਸੁਰੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਲੀਕ ਲਈ ਜਾਂਚ

ਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਬਰੇਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਵਾਰ ਦਬਾਓ। ਫਿਰ ਪੈਡਲ ਤੇ ਸਥਿਰ ਦਬਾਅ ਲਗਾਓ ਅਤੇ 5 ਸੱਕਿੰਟਾਂ ਲਈ ਰੱਖੋ। ਪੈਡਲ ਹਿਲਣਾ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਲੀਕ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਮੱਸਿਆ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰੋ। ਜੇ ਗੱਡੀ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੇ ਭਾਗ 5 ਅਤੇ 6 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰੋ।

ਬਰੇਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ

ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ (ਕੇਵਲ ਪਾਵਰ ਇਕਾਈ) ਸੈੱਟ ਕਰੋ
- ਟਰੇਲਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ (ਜੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ) ਛੱਡੋ।
- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਪਾਓ।
- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਲੱਗ ਗਈ ਹੈ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਚਲਾਓ।
- ਟਰੇਲਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਸੈੱਟ ਅਤੇ ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ (ਜੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ) ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਲਈ ਉਹੀ ਕਦਮ ਦੁਹਰਾਓ।
- ਜੇ ਇਹ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਨੁਕਸਦਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰੋ।

ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦੀ ਰੁਕਣ ਦੀ ਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- 5 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਤੇ ਜਾਓ
- ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਧੱਕੋ।
- ਇਕ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਾਸੇ ਨੂੰ "ਖਿੱਚਣ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਬਰੇਕ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ।
- ਕੋਈ ਅਸਾਧਾਰਣ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਦਾ "ਮਹਿਸੂਸ" ਹੋਣਾ ਜਾਂ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਮੱਸਿਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੁਝ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰੋ। ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਇਕ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੇ ਹਨ।

2.1.6 – ਇਕ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ

ਨਿਯਮਤ ਤੌਰ ਤੇ ਵਾਹਨ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

- ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ
- ਏਅਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ (ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਹਨ)।
- ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ।
- ਦਬਾਅ ਗੇਜ।
- ਐਮਮੀਟਰ/ਵੋਲਟਮੀਟਰ
- ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ।
- ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ।
- ਕਾਰਗੋ, ਕਾਰਗੋ ਕਵਰਾਂ ਦੀ।
- ਲਾਈਟਾਂ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਦੇਖਦੇ, ਸੁਣਦੇ, ਸੁੰਘਦੇ, ਜਾਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂਚ। ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਪਹਿਲੇ 50 ਮੀਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਹਰ 150 ਮੀਲ ਜਾਂ ਹਰ 3 ਘੰਟਿਆਂ (ਜੋ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

2.1.7 – ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਚਲਾਏ ਗਏ ਵਾਹਨ (ਵਾਹਨਾਂ) ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਰਿਪੋਰਟ ਬਣਾਉਣੀ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੋ ਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਵੇ ਜਾਂ ਮਕੈਨੀਕਲ ਟੁੱਟਭੱਜ ਤੇ ਹਰ ਉਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ।

ਉਪਭਾਗ 2.1

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਇਕ ਕਾਪੀ ਇਕ ਦਿਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ, ਅਗਲਾ ਡਰਾਇਵਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮਿਲੀਆਂ ਹਨ।

1. ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਨ ਕੀ ਹੈ?
2. ਤੁਹਾਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਕਹਿੜੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
3. ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਕੁਝ ਮੁੱਖ ਹੱਸੇ ਦੱਸੋ।
4. ਕੁਝ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀਆਂ ਖਾਮੀਆਂ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੋ।
5. ਕਹਿੜੇ 3 ਕਸਿਮਾਂ ਦੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਉਪਕਰਣ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ?
6. ਫਰੰਟ ਟਾਇਰ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਟ੍ਰੈਡ ਡੂੰਘਾਈ ਕੀ ਹੈ? ਹੋਰ ਟਾਇਰਾਂ ਲਈ?
7. ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਤੁਰ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੂਹਰੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਹਿੜੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੋ।
8. ਪਹੀਏ ਦੇ ਬੇਅਰਿੰਗ ਦੀ ਸੀਲ ਦੀ ਚੈਕਿੰਗ ਕਿਉਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
9. ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਲ ਰੰਗ ਦੇ ਜੀਨੇ ਰਫਿਲੈਕਟਵਿ ਤਕਿੋਣ ਨਾਲ ਰੱਖਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ?
10. ਤੁਸੀਂ ਲੀਕ ਲਈ ਹਾਈਡ੍ਰੌਲਕਿ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਦੀ ਕਵਿੇਂ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਹੋ?
11. ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੀ ਜੇਬ ਵੱਚਿ ਸਟਾਰਟਰ ਸਵੱਚਿ ਕੁੰਜੀ ਕਿਉਂ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 2.1 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜਹ੍ਹੋ।

2.2 – ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਢਲਾ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸਦੀ ਗਤੀ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੰਮ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ:

- ਐਕਸਲਰੇਟਿੰਗ।
- ਸਟੀਅਰਿੰਗ।
- ਰੋਕਣਾ।
- ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ।

ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਹੋਣ ਤੇ ਆਪਣੀ ਸੀਟਬੈਲਟ ਨੂੰ ਲਗਾਓ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਛੱਡਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰੋ।

2.2.1 – ਐਕਸਲਰੇਟਿੰਗ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਪਿੱਛੇ ਨਾ ਰੂੜੋ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਮਾਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਾਹਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਤੋਂ ਆਪਣਾ ਸੱਜਾ ਪੈਰ ਚੱਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕਲੱਚ ਲਗਾਓ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲਾਓ ਤਾਂ ਕਿ ਪਿੱਛੇ ਰੁੜਨ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਹੀ ਛੱਡੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਪਿੱਛੇ ਰੁੜਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਹੀ ਇੰਜਣ ਪਾਵਰ ਲਗਾਇਆ ਹੋਵੇ। ਇਕ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਕ ਟਰੇਲਰ ਬਰੇਕ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਲੱਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਰੁੜਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਤੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਸਪੀਡ ਵਧਾਵੋ ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਝਟਕਾ ਨਾ ਲੱਗੇ। ਉਬੜ ਖਾਬੜ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਪਰਕਿਰਤੀ ਮਕੈਨੀਕਲ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਕ ਟਰੇਲਰ ਖਿੱਚਣ ਵੇਲੇ, ਉਬੜ ਖਾਬੜ ਰਫ਼ਤਾਰ ਜੋੜ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਚੰਗੇ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਪੱਧਰੀ ਸਤਹਾਵਾਂ ਤੇ ਬੱਸ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਕਸਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

ਬਾਰਸ਼ ਜਾਂ ਬਰਫ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਘੱਟ ਹੈ ਤਾਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਸਪੀਡ ਤੇਜ਼ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਡਰਾਇਵ ਪਹੀਏ ਘੁੰਮ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਡਰਾਇਵ ਪਹੀਏ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਤੋਂ ਆਪਣਾ ਪੈਰ ਚੱਕ ਲਓ।

2.2.2 – ਸਟੀਅਰਿੰਗ

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਚੱਕਰ ਨੂੰ ਦੋਹਾਂ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਫੜੋ। ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥ ਪਹੀਏ ਦੇ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਕਰਬ ਜਾਂ ਟੋਏ ਵਿੱਚ ਵੱਜਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਚੱਕਰ ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥਾਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤਕ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਪਕੜ ਮਜ਼ਬੂਤ ਨਹੀਂ।

2.2.3 – ਰੋਕਣਾ

ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਦਬਾਓ। ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬਰੇਕ ਦਬਾਅ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਰੋਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨ ਇਕ ਨਿਰਵਿਘਨ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਟਾਪ ਤੇ ਆਵੇ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਬਾਓ ਜਦੋਂ ਇੰਜਣ ਬੰਦ ਹੋਣ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

2.2.4 – ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ

ਕਿਉਂਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਸਭ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ, ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕੇ ਗੱਡੀ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਪਾਰਕ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਚਾਹੋਵੋ ਤਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਇੱਥੇ ਕੁਝ ਸਧਾਰਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਿਯਮ ਹਨ:

- ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ
- ਆਪਣੇ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਦੇਖੋ।
- ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਵਰਤੋ।
- ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਪਿੱਛੇ ਆਓ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪਿੱਛੇ ਆਓ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸਾਈਡ ਵੱਲ ਮੁੜੋ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਇਕ ਸਹਾਇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਇਹ ਨਿਯਮ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ। ਕਰੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਜਾ ਸਕੋ। ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਗੱਡੀ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਦੀ ਕਿਸਮ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗੀ।

ਆਪਣਾ ਰਸਤਾ ਦੇਖੋ ਸ਼ੁਰੂ। ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਲਾਈਨ ਵੇਖੋ ਬਾਹਰ ਆ ਜਾਓ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮੋ। ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰਸਤੇ ਦੇ ਨੇੜੇ, ਉਪਰੋਕਤ, ਅੰਦਰ, ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਪਾਸੇ, ਆਪਣੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਬਾਹਰਲੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਦੋਵਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ ਅਕਸਰ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਗੈਰ-ਯਕੀਨੀ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਮਾਰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਪਿੱਛੇ ਕਰੋ ਹਮੇਸ਼ਾਂ। ਜਿੰਨਾ ਹੋ ਸਕੇ ਉਨਾਂ ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰੋ। ਛੋਟੇ ਰਿਵਰਸ ਗਿਅਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਗਲਤੀਆਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਠੀਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਲੋੜ ਪਵੇ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਤੁਰੰਤ ਰੁਕ ਵੀ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਪਿੱਛੇ ਕਰੋ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੋੜੋ। ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਪਿੱਛੇ ਕਰੋ, ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਵਧੀਆ ਦੇਖ ਸਕੋ। ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਤੁਸੀਂ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਪਿੱਛੇ ਕਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਪਾਸੇ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਡਰਾਇਵਰ-ਸਾਈਡ ਪਿੱਛੇ ਮੁੜਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ- ਭਾਵੇਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਲਾਕ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਲਿਜਾਣਾ। ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਇਸਦਾ ਮੁੱਲ ਮੋੜਦੀ ਹੈ।

ਇਕ ਹੈਲਪਰ ਵਰਤੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਕ ਸਹਾਇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਉਥੇ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ। ਇਸੇ ਲਈ ਇਕ ਸਹਾਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਸਹਾਇਕ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਸਹਾਇਕ ਨੂੰ ਵੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਤੁਸੀਂ ਦੋਵੇਂ ਹੱਥ ਨਾਲ ਸਮਝਣ ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ। "ਰੋਕੋ" ਲਈ ਸਿਗਨਲ ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਹੋਵੋ।

2.2.5 – ਇਕ ਟਰੇਲਰ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ।

ਜਦੋਂ ਕਾਰ, ਸਿੱਧਾ ਟਰੱਕ, ਜਾਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਚੱਕਰ ਨੂੰ ਜਿਹੜੀ ਦਿਸ਼ਾ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ ਉਸ ਵੱਲ ਮੋੜੋ। ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਚੱਕਰ ਨੂੰ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਮੋੜੋ। ਇਕ ਵਾਰ ਟਰੇਲਰ ਮੁੜਨਾ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਜਾਣ ਲਈ ਚੱਕਰ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਿੱਧੀ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ ਆ ਸਕੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸਾਈਡ ਵੱਲ ਪਿੱਛੇ ਮੁੜੋ, ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਵੇਖ ਸਕੋ। ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਪਿੱਛੇ ਮੋੜੋ ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਧਾਰ ਕਰ ਸਕੋ।

ਤੁਰੰਤ ਡਿਰ੍ਫਟ ਨੂੰ ਸਹੀ ਕਰੋ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਮਾਰਗ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦਿਆਂ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਇਸ ਨੂੰ ਡਿਰ੍ਫਟ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਮੋੜ ਕੇ ਠੀਕ ਕਰੋ।

ਅੱਗੇ ਵਧੋ। ਜਦੋਂ ਪਿੱਛੇ ਮੋੜੋ, ਤਾਂ ਲੋੜ ਪੈਣ ਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪੁੱਲ-ਅੱਪਸ ਕਰੋ।

2.3 – ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ

ਗਿਅਰਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਹੀ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਘੱਟ ਨਿਯੰਤਰਨ ਹੋਵੇਗਾ।

2.3.1 – ਮੈਨੂਅਲ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ

ਉਤਲਾ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਮੁੱਢਲੀ ਵਿਧੀ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਾਲੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਗੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਦੋ ਵਾਰ ਕਲੱਚ ਦੱਬਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਮੂਲ ਵਿਧੀ ਹੈ:

- ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡੋ, ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਦੱਬੋ, ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਨਿਊਟਰ੍ਲ ਕਰੋ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ।
- ਅਗਲੇ ਗਿਅਰ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਚੱਕਰ ਪਰ੍ਤੀ ਮਿੰਟ (RPM) ਤੱਕ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਗੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਹੋਣ ਦਿਓ (ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ)।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਦੱਬੋ ਅਤੇ ਇਕ ਹੀ ਸਮੇਂ ਤੇ ਉੱਚ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਪਾਓ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਤੇ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਦਬਾਓ।

ਡਬਲ ਕਲੱਚਰਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਗੇਅਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਨਿਊਟਰ੍ਲ ਵਿੱਚ ਲੰਮਾ ਸਮਾਂ ਰਹਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗ੍ਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਧੱਕੇ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਨਿਊਟਰ੍ਲ ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਜਾਓ, ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ, ਸੜਕ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਮੇਲ ਕਰਨ ਲਈ ਇੰਜਣ ਦੀ ਗਤੀ ਵਧਾਓ, ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ

ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਕਿ ਕਦੋਂ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਦੋਂ ਬਦਲਣਾ ਹੈ ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਨ ਦੇ ਦੋ ਤਰੀਕੇ ਹਨ:

- **ਇੰਜਣ ਦੀ ਸ੍ਪੀਡ (rpm) ਵਰਤੋ।** ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਮੈਨੂਅਲ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਰੇਂਜ ਸਿੱਖੋ ਆਪਣੇ ਟੇਕੋਮੀਟਰ ਨੂੰ ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਇੰਜਣ ਰੇਂਜ ਦੇ ਸਿਖਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਤਲਾ ਗਿਅਰ ਤਬਦੀਲ ਕਰੋ। (ਕੁਝ ਨਵੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ "ਪਰ੍ਗਤੀਸ਼ੀਲ" ਗਿਅਰ ਬਦਲਾਅ ਵਰਤਦੀਆਂ ਹਨ: ਜਿਸ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) 'ਤੇ ਤੁਸੀਂ ਗਿਅਰ ਤਬਦੀਲ ਕਰਦੇ ਹੋ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਉੱਤੇ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਵਧਾਉਂਦੇ ਹੋ। ਪਤਾ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਕੀ ਸਹੀ ਹੈ)।
- **ਰੋਡ ਸਪੀਡ (mph) ਵਰਤੋ।** ਜਾਣੋ ਕਿ ਹਰੇਕ ਗਿਅਰ ਕਿਹੜੀ ਗਤੀ ਲਈ ਚੰਗਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਫਿਰ, ਸਪੀਡੋਮੀਟਰ ਵਰਤ ਕੇ, ਤੁਸੀਂ ਜਾਣ ਜਾਓਗੇ ਕਿ ਕਦੋਂ ਉਤਲਾ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਤੁਸੀਂ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕਦੋਂ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ ਹੈ, ਇੰਜਣ ਦੀਆਂ ਆਵਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਸਿੱਖ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਕਾਰਜਵਿਧੀਆਂ

- ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡੋ, ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਦੱਬੋ, ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਨਿਊਟਰ੍ਲ ਕਰੋ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ।
- ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਗਿਅਰ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਲੌੜੀਂਦੇ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਤੱਕ ਵਧਾਓ।
- ਇਕ ਹੀ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਲੱਚ ਦੱਬੋ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰੋ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਤੇ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਦਬਾਓ।

ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਤਬਦੀਲੀ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਉਤਾਂਹ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹੀ, ਇਹ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਗਿਅਰ ਕਦੋਂ ਬਦਲਣਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ ਅਤੇ ਟੈਕੋਮੀਟਰ ਜਾਂ ਸਪੀਡੋਮੀਟਰ ਵਰਤੋ।

ਖਾਸ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿੱਥੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਬਾਦਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਥੱਲੇ ਆਉਣ ਸਮੇਂ। ਹੌਲੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਸ ਗਤੀ ਤੇ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੇ ਬਗੈਰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਨਹੀ ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਖਤਮ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਥੱਲੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਹੋ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸੇ ਪਹਾੜੀ ਉੱਤੇ ਚੜਨ ਲਈ ਲੌੜੀਂਦੇ ਗਿਅਰ ਤੋਂ ਵੀ ਛੋਟਾ।

ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਗਤੀ ਤੇ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਓ, ਅਤੇ ਸਹੀ ਛੋਟਾ ਗਿਅਰ ਪਾਓ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਕੁਝ ਪਾਵਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਥਿਰ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰ ਸਕੇ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਫੜਨ ਲਈ ਵੀ ਸਹਾਇਕ ਹੈ।

2.3.2 – ਬਹੁ-ਗਤੀ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ

ਬਹੁ-ਗਤੀ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਾਧੂ ਗਿਅਰ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਚੋਣਕਾਰ ਨੌਬ ਜਾਂ ਮੁੱਖ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਗਿਅਰਸ਼ਾਫ਼ਟ ਲੀਵਰ' ਤੇ ਲੱਗੀ ਸਵਿੱਚ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਤ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬਦਲਾਅ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਹਨ। ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਗਿਅਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਸਹੀ ਤਰੀਕਾ ਸਿੱਖੋ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਚਲਾਉਣਗੇ।

2.3.3 – ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ

ਕੁਝ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਡਾਊਨ ਗਰੇਡ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਧੇਰੇ ਇੰਜਣ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਘੱਟ ਰੇਂਜ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਹੇਠਲੀਆਂ ਰੇਂਜਾਂ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਗਿਅਰ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਉਤਾਂਹ ਨੂੰ ਵੱਧਣ ਤੋ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਗਵਰਨਰ ਦੇ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਵੱਧ ਨਾ ਹੋ ਜਾਣ)। ਗਰੇਡ ਹੇਠਾਂ ਜਾਣ ਵੇਲੇ ਇਸ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰ੍ਭਾਵ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ।

2.3.4 – ਰਿਟਾਰਡਰਸ

ਕੁਝ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ "ਰਿਟਾਰਡਰਸ" ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰਿਟਾਰਡਰਸ ਤੁਹਾਡੀ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਬਰੇਕ ਦੇ ਘਿਸਾਅ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਹੋਰ ਢੰਗ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਰਿਟਾਰਡਰਸ ਦੀਆਂ 4 ਬੁਨਿਆਦੀ ਕਿਸਮਾਂ ਹਨ (ਨਿਕਾਸ, ਇੰਜਣ, ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਅਤੇ ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕ)। ਸਾਰੇ ਰਿਟਾਰਡਰਸ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਾਲੂ ਜਾਂ ਬੰਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ, ਰਿਟਾਰਡਰਸ ਪਾਵਰ ਨੂੰ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ "ਚਾਲੂ" ਕੀਤਾ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਰਿਟਾਰਡਰਸ ਆਪਣੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਾਵਰ (ਸਿਰਫ ਡਰਾਈਵ ਦੇ ਪਹੀਏ ਤੱਕ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਐਕਸਰਲੇਟਰ ਪੈਡਲ ਤੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਦੇ ਹੋ।

ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਪਕਰਣ ਸ਼ੋਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਕਿੱਥੇ ਹੈ।

ਸਾਵਧਾਨ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਹੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾੜੀ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਿਟਾਰਡਰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਫਿਸਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਵੀ ਸੜਕ ਭਿੱਜੀ, ਬਰਫ਼ੀਲੀ ਜਾਂ ਬਰਫ਼ ਨਾਲ ਢੱਕੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰਿਟਾਰਡਰ ਬੰਦ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਉਪਭਾਗ 2.2 ਅਤੇ 2.3

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

1. ਤੁਹਾਨੂੰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਵੱਲ ਕਿਉਂ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਮੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
2. ਜੇ ਪਹਾੜੀ 'ਤੇ ਰੁਕੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਬਿਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਰੁੜੇ ਚੱਲਣਾ ਕਿਵੇਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
3. ਪਿੱਛੇ ਮੁੜਦੇ ਸਮੇਂ, ਸਹਾਇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਿਉਂ ਹੈ?
4. ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੱਥ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕੀ ਹੈ ਜਿਸ ਤੇ ਤੁਸੀਂ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਨੂੰ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
5. 2 ਖ਼ਾਸ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕੀ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
6. ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਦੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
7. ਰਿਟਾਰਡਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਤਿਲਕਵੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
8. ਗਿਅਰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ 2 ਤਰੀਕੇ ਕੀ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 2.2 ਅਤੇ 2.3 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

2.4 – ਦੇਖਣਾ

ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਬਣਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਕੀ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਇਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਦੇਖਣਾ ਹੈ।

2.4.1 – ਅੱਗੇ ਵੇਖਣਾ

ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅੱਗੇ ਵੇਖਦੇ ਹਨ; ਪਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਦੇਖਦੇ।

ਅੱਗੇ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖਣ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਰੋਕਣਾ ਜਾਂ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਦੂਰੀ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਰੇ ਪਾਸੇ ਟਰੈਫਿਕ ਕੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਨਹਾਂ ਚਾਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਣ ਲਈ ਜਗਹਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰਹਾਂ ਅੱਗੇ ਵੇਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਅੱਗੇ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖਣਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੰਗੇ ਡਰਾਇਵਰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ 12 ਤੋਂ 15 ਸਕਿੰਟ ਅੱਗੇ ਵੇਖਦੇ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਦੂਰੀ ਵੱਲ ਦੇਖਦਿਆਂ ਤੁਸੀਂ ਅੱਗੇ 12 ਤੋਂ 15 ਸਕਿੰਟ ਦੀ ਸਫਰ ਕਰੋਗੇ। ਘੱਟ ਗਤੀ ਤੇ, ਇਹ ਇਕ ਬਲਾਕ ਜਿੰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਈਵੇ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਇਹ ਇਕ ਮੀਲ ਦੇ ਕਰੀਬ ਚੌਥਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਐਨਾ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵੇਖ ਰਹੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਹੁਤ ਛੇਤੀ ਰੁਕਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਤੁਰੰਤ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। 12 ਤੋਂ 15 ਸਕਿੰਟ ਅੱਗੇ ਵੇਖਣ ਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨੇੜੇ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇਵੋ। ਚੰਗੇ ਚਾਲਕ ਆਪਣੇ ਧਿਆਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ, ਨੇੜੇ ਅਤੇ ਦੂਰ ਬਦਲਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 2.6 ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰ ਅੱਗੇ ਦੇਖਣਾ ਹੈ।

ਤਸਵੀਰ 2.6

ਟਰੈਫਿਕ ਦੇਖੋ। ਹਾਈਵੇ ਉੱਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ, ਆਪਣੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਦੇਖੋ। ਹੌਲੀ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇਖੋ। ਇਨਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਅੱਗੇ ਤੋਂ ਦੇਖ ਕੇ, ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਸਮੱਸਿਆ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਇਕ ਟਰੈਫਿਕ ਲਾਈਟ ਹਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਉੱਥੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਦਲ ਜਾਵੇਗੀ। ਹੌਲੀ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਰੁਕਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਵੋ।

ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ। ਪਹਾੜੀਆਂ ਅਤੇ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਨੂੰ ਦੇਖੋ - ਜਿਹੜੀ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਟਰੈਫਿਕ ਸਿਗਨਲਾਂ ਅਤੇ ਚਿੰਨਹਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਟਰੈਫਿਕ ਚਿੰਨਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਬਾਰੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਗਤੀ ਬਦਲਣੀ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।

2.4.2 – ਆਸੇ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਵੇਖਣਾ

ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਕੀ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇਖੋ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਕਸਰ ਵੇਖੋ।

ਹਰ ਇਕ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 2 ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 1 ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 200 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਪਿਛਲੀ ਸੜਕ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿਰਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੇਣ ਲਈ ਸਥਿਤ ਹੋਵੇ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਖੱਬਾ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਪਿਛਲੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਿਰਸ਼ ਨੂੰ ਅਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜੋ ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟੋਚਨ ਪਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਲੋਡ ਜੋ ਝਲਕ ਨੂੰ ਰੋਕਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §26709)।

ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰਨਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਹੀ ਸਹੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਸਿੱਧਾ ਹੋਵੇ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰੇਕ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ ਅਤੇ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੂਜੇ ਪਰਤੀਬਿੰਬਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ ਇਕ ਹਵਾਲਾ ਬਿੰਦੂ ਦੇਵੇਗਾ।

ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚਾਂ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਬਾਰੇ ਸੁਚੇਤ ਰਹਿਣ ਲਈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਆਵਾਜਾਈ। ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਦੋਹਾਂ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ। ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਮਗਰੋਂ ਮੂਹਰੇ ਨਿਕਲਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇਖਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। "ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ" ਹਨ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾ ਸਕਦੇ। ਇਹ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ ਕਿੱਥੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਨਿਯਮਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖੋ।

ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਆਪਣੇ ਟਾਇਰਾਂ ਤੇ ਅੱਖ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਹ ਟਾਇਰ ਦੀ ਅੱਗ ਨੂੰ ਲੱਭਣ ਦਾ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਖੁੱਲਾ ਕਾਰਗੋ ਲਿਜਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਢਿੱਲੇ ਸਟਰੈਪਸ, ਰੱਸੀ ਜਾਂ ਜੰਜੀਰੀਆਂ ਦੇਖੋ। ਫੜਫੜਾਉਂਦੀ ਜਾਂ ਹਵਾ ਭਰੀ ਹੋਈ ਟਾਰਪ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵੇਖੋ।

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ, ਮੋੜਨਾ, ਨਾਲ ਮਿਲਣਾ, ਅਤੇ ਤੰਗ ਜਗਹ੍ਹਾਵਾਂ ਤੇ ਚਲਾਉਣੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਤੁਹਾਡੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ:

- ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਉੱਥੇ ਕਾਫੀ ਜਗਹ੍ਹਾ ਹੈ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਸੰਕੇਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ, ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋਗੇ, ਤਾਂ ਦੋ ਵਾਰ-ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਰਸਤਾ ਸਾਫ ਹੈ।
- ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ।

ਮੋੜਾਂ ਤੇ। ਮੋੜਾਂ ਤੇ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿੱਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਕਿਸੇ ਚੀਜ ਚ ਨਾ ਵੱਜੇ, ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ।

ਨਾਲ ਆ ਕੇ ਮਿਲਣਾ। ਜਦੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਨਾਲ ਆ ਕੇ ਮਿਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚਲਾ ਫਰਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਤੰਗ ਜਗਹ੍ਹਾਵਾਂ ਤੇ ਚਲਾਉਣੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਹੋਰਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਅਕਸਰ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕਾਫ਼ੀ ਥਾਂ ਹੈ।

ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਵਰਤਣਾ ਹੈ। ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਦੇਖ ਕੇ ਅਤੇ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹੋ ਉਸ ਨੂੰ ਸਮਝ ਕੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤੋ।

ਸੜਕ ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਦੇਖੋ। ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਵੇਖੋ। ਬਹੁਤ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾ ਲਗਾਓ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਜਾਣੇ ਬਗੈਰ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਲਵੋਗੇ ਕਿ ਅੱਗੇ ਕੀ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਘੁਮਾਅਦਾਰ (ਉਭਰੇ, "ਫਿਸ਼ ਆਈ, " "ਸਪੌਟ, " "ਬੁਰੀਏ") ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖੇਤਰ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਅਕਸਰ ਮਦਦਗਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ 'ਤੇ ਸਿੱਧੇ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਸਭ ਕੁਝ ਉਭਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਨਾਲੋ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੀ ਅਸਲ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਦੂਰ ਪਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.7 ਇਕ ਉਭਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਤਸਵੀਰ 2.7

2.5 – ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ

2.5.1 – ਆਪਣੇ ਇਰਾਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਕੇਤ ਕਰੋ

ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਨਹੀਂ ਜਾਣ ਸਕਦੇ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕੀ ਕਰਨ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ ਜਦ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਸਦੇ ਨਹੀਂ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ ਉਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਕੁਝ ਆਮ ਨਿਯਮ।

ਮੋੜਾਂ ਤੇ। ਮੁੜਨ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਵਰਤਣ ਦੇ 3 ਚੰਗੇ ਨਿਯਮ ਹਨ:

1. **ਛੇਤੀ ਸੰਕੇਤ ਕਰੋ।** ਮੁੜਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਸੀਂ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਸੰਕੇਤ ਕਰੋ। ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਪਾਸੋਂ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕਾ ਹੈ।
2. **ਲਗਾਤਾਰ ਸੰਕੇਤ ਦਿਓ।** ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮੁੜਨ ਲਈ ਪਹੀਏ ਤੇ ਦੋਹਾਂ ਹੱਥਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਮੋੜ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲੈਂਦੇ, ਉਦੋਂ ਤਕ ਸੰਕੇਤ ਨੂੰ ਬੰਦ ਨਾ ਕਰੋ।
3. **ਆਪਣਾ ਸੰਕੇਤ ਬੰਦ ਕਰੋ।** ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣਾ ਮੁੜਨ ਵਾਲਾ ਸੰਕੇਤ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਨਾ ਭੁੱਲੋ (ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਵੈ-ਬੰਦ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹਨ)।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਗੱਡੀਆਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੈਂਪ ਟਰਨ ਸਿਗਨਲ ਸਿਸਟਮ ਅਤੇ 2 ਸਟਾਪ ਲੈਂਪ ਨਾਲ ਲੈਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§24951 ਅਤੇ 24600 ਦੇਖੋ।

ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ। ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣਾ ਮੁੜਨ ਵਾਲਾ ਸੰਕੇਤ ਚਾਲੂ ਕਰੋ। ਲੇਨਾਂ ਹੌਲੀ ਅਤੇ ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਦਲੋ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜਿਸ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਉਸ ਕੋਲ ਹੌਰਨ ਮਾਰਨ ਦਾ, ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਹੌਲੀ ਕਰਨਾ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਬਰ੍ਕ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣ ਲਈ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ ਤੇ ਕੁਝ ਹਲਕੇ ਦਬਾਅ ਪਾਓ - ਇਹ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਵੇਗਾ। 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਵਰਤੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਚੱਲ ਰਹੇ ਹੋ ਜਾਂ ਰੁਕੇ ਹੋ। ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ:

- **ਅੱਗੇ ਮੁਸੀਬਤ ਹੈ।** ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਅੱਗੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰ੍ਕ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ।
- **ਤਿਖੇ ਮੋੜ।** ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਕਾਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਿਖੇ ਮੋੜਾਂ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਗੱਡੀ ਕਿੰਨੀ ਹੌਲੀ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਅਤੇ ਛੇਤੀ ਬਰ੍ਕ ਲਾ ਕੇ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ।
- **ਸੜਕ ਤੇ ਰੋਕਣਾ।** ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸ ਡਰਾਇਵਰ ਕਈ ਵਾਰ ਮਾਲਵਾਹਕ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਲਈ ਸੜਕ' ਤੇ ਰੁਕ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਆਪਣੇ ਬਰ੍ਕ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣ ਦੁਆਰਾ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਅਚਾਨਕ ਨਾ ਰੁਕੋ।
- **ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ।** ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਕਿ ਉਹ ਕਿੰਨੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੌਲੀ ਵਾਹਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਰਹੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਕੇ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ ਜੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋਵੇ। (ਫਲੈਸ਼ਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸੰਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਇਕ ਪਰ੍ਾਂਤ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ)।

ਟਰ੍ਈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਾ ਦੇਵੋ। ਕੁਝ ਡਰਾਇਵਰ ਸੰਕੇਤ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਡਾਲਰ ਮਹਿੰਗਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ।

2.5.2 – ਤੁਹਾਡੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ।

ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇ ਸਕਣ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਆਮ ਨਜ਼ਰ ਆਵੇ। ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਰੋਕਣ ਲਈ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਉੱਥੇ ਹੋ।

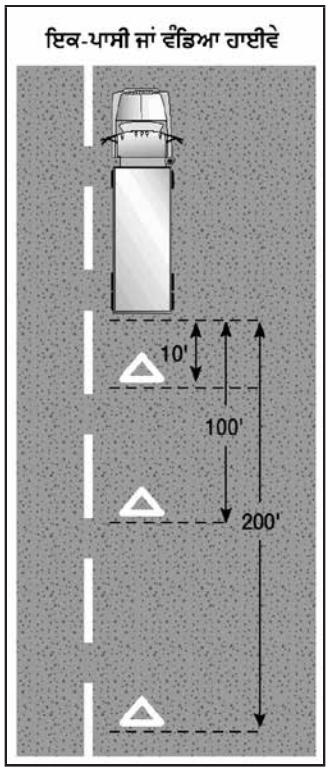
ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਵੇਲੇ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਵਾਹਨ, ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲੇ, ਜਾਂ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨ ਲਵੋ ਕਿ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖਦੇ। ਉਹ ਅਚਾਨਕ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਜਿਹੇ ਹੌਰਨ ਵਜਾਓ, ਜਾਂ ਰਾਤ ਨੂੰ, ਆਪਣੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨੂੰ ਨੀਵੀਂ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਬੀਮ ਅਤੇ ਉੱਚੀ ਤੋਂ ਨੀਵੀਂ ਬੀਮ ਚਮਕਾਓ। ਅਤੇ, ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖ ਜਾਂ ਸੁਣ ਨਾ ਸਕਣ।

ਜਦੋਂ ਦੇਖਣਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੋਵੇ। ਸਵੇਰ, ਸ਼ਾਮ, ਮੀਹ, ਜਾਂ ਬਰਫ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਅਸਾਨ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਆ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਆਵੇਗੀ। ਆਪਣੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਚਾਲੂ ਕਰੋ, ਹੈਡਲਾਈਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਪਛਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜਾਂ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ। ਘੱਟ ਬੀਮ ਵਰਤੋ; ਉੱਚ ਬੀਮ ਦਿਨ ਵੇਲੇ ਅਤੇ ਰਾਤ ਵੇਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਦੇ ਪਾਸੇ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਗੱਡੀ ਲਾਹ ਲੈਂਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਰਾਤ ਨੂੰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਚਿਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਟੇਲ ਲਾਈਟਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਾ ਕਰੋ। ਡਰਾਇਵਰ ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਵਜਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸੋਚਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਹੈ।

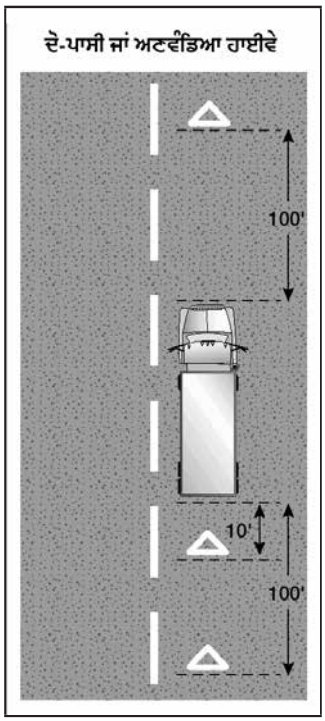
ਜੇਕਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਤੇ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਰੋਕਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ 10 ਮਿੰਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣੀਆਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਚਿਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਆਪਣੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖੋ:

- ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਇਕ-ਮਾਰਗੀ ਜਾਂ ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਹਾਈਵੇ 'ਤੇ ਰੋਕਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਯੰਤਰ 10 ਫੁੱਟ, 100 ਫੁੱਟ ਅਤੇ 200 ਫੁੱਟ ਵਾਲੇ ਆਪਣੇ ਵੱਲ ਵੱਧ ਰਹੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵੱਲ ਰੱਖੋ। ਤਸਵੀਰ 2.8 ਵੇਖੋ।



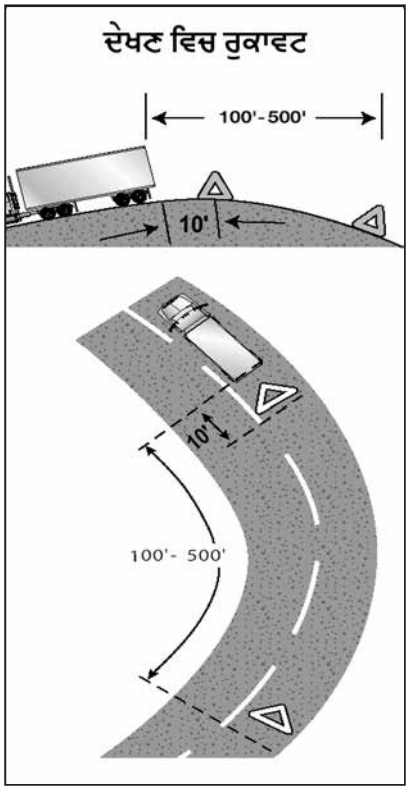
ਤਸਵੀਰ 2.8

- ਜੇ ਤੁਸੀ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲੇ 2-ਲੇਨ ਦੀ ਸੜਕ ਜਾਂ ਅਣਵੰਡੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਉੱਤੇ ਰੁਕ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਮਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਮੂਹਰਲੇ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਕੋਨੇਆਂ ਦੇ 10 ਫੁੱਟ ਅੱਗੇ ਜਾਂ ਪਿੱਛੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖੋ ਅਤੇ 100 ਫੁੱਟ ਪਿੱਛੇ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਜਾਂ ਜਿਸ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀ ਰੁਕੇ। ਤਸਵੀਰ 2.9 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.9

- ਕਿਸੇ ਪਹਾੜੀ, ਮੋੜ ਜਾਂ ਹੋਰ ਰੁਕਾਵਟ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ, ਜੋ ਕਿ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ 500 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਪਹਾੜੀ ਜਾਂ ਮੋੜ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਿਰਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਪਿਛਲੀ ਤਿਕੋਣ ਨੂੰ ਸੜਕ ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਲਈ ਜਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਤਸਵੀਰ 2.10 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.10

ਜਦੋਂ ਤਿਕੋਣਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਆਪਣੀ ਖ਼ੁਦ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਅਤੇ ਆਗਾਮੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਿੱਚਕਾਰ ਰੱਖੋ। (ਤਾਂ ਕੇ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਣ।)

ਲੋੜ ਪੈਣ ਤੇ ਆਪਣੇ ਹੌਰਨ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰੋ। ਤੁਹਾਡਾ ਹੌਰਨ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਉੱਥੇ ਹੋ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੋੜ ਪੈਣ ਤੇ ਆਪਣੇ ਹੌਰਨ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰੋ। ਪਰ, ਇਹ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਡਰਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੇਲੋੜੀ ਵਰਤੋਂ ਵੇਲੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

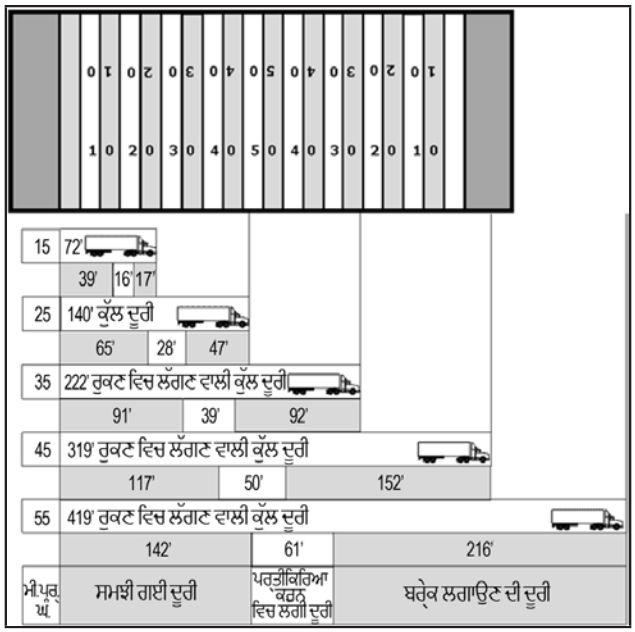
2.6 – ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਟਰੈਫ਼ਿਕ, ਕਰਵ, ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀ, ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਪਹਾੜੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

2.6.1 – ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ

ਸਮਝ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਦੂਰੀ + ਪਰ੍ਤੀਕਰਮ ਦੂਰੀ + ਬਰ੍ਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ = ਕੁੱਲ ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ

- **ਸਮਝ ਦਾ ਸਮਾਂ।** ਆਦਰਸ਼ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਦੂਰੀ ਜਿਹੜੀ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਤੈਅ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਅੱਖਾ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਦੇਖ ਦੀਆਂ ਹਨ ਤੋਂ ਲੈਕੇ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਦਿਮਾਗ ਇਸਨੂੰ ਪਛਾਣਦਾ ਹੈ। ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ ਕਿ ਕੁਝ ਮਾਨਸਿਕ ਅਤੇ ਸਰੀਰਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਤੁਹਾਡੇ ਸਮਝ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਅਸਰ ਪਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਤੇ ਖੁਦ ਖ਼ਤਰੇ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਚੇਤ ਡਰਾਇਵਰ ਲਈ ਔਸਤਨ ਸਮਝ ਦਾ ਸਮਾਂ 1¾ ਸਕਿੰਟ ਹੈ। 55 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) 'ਤੇ ਇਹ 142 ਫੁੱਟ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ।
- **ਪਰ੍ਤੀਕਰਮ ਦੂਰੀ।** ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਅੱਗੇ ਵੇਖੇ ਗਏ ਖ਼ਤਰੇ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਡੇ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਦੂਰੀ। ਔਸਤ ਡਰਾਇਵਰ ਕੋਲ 1 ਸਕਿੰਟ ਤੋਂ ¾ ਸੈਕਿੰਡ ਤੱਕ ਦਾ ਪਰ੍ਤੀਕਰਮ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। 55 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) 'ਤੇ ਇਹ 61 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- **ਬਰ੍ਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ।** ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਬਰ੍ਕ ਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵੱਲੋਂ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ। ਚੰਗੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੁੱਕੀ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ 55 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) 'ਤੇ, ਇਹ 216 ਫੁੱਟ ਤਕ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- **ਕੁੱਲ ਰੁਕਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ।** ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਵੱਲੋ ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਘਟੋ ਘੱਟ ਦੂਰੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਭ ਕੁਝ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮਝ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਦੂਰੀ, ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਬਰ੍ਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੇ। 55 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ 'ਤੇ, ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 419 ਫੁੱਟ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰੇਗਾ। ਤਸਵੀਰ 2.11 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.11

ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਸਪੀਡ ਦਾ ਪਰ੍ਭਾਵ। ਜਿੰਨੀ ਤੇਜ਼ ਤੁਸੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਰ ਜਾਂ ਪਰ੍ਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਾਕਤ ਉਨੀ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣੀ ਗਤੀ 20 ਤੋਂ 40 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤਕ ਵਧਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਪਰ੍ਭਾਵ 4 ਗੁਣਾਂ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬਰ੍ਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ 4 ਗੁਣਾਂ ਲੰਬੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤਿੰਨ ਗੁਣਾਂ ਗਤੀ 20 ਤੋਂ 60 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਅਤੇ ਬਰ੍ਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ 9 ਗੁਣਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। 60 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph), ਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਫੁੱਟਬਾਲ ਦੇ ਮੈਦਾਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਗਤੀ ਨੂੰ 80 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਵਧਾਓ ਅਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਅਤੇ ਬਰ੍ਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ 20 ਮੀਲ ਪਰ੍ਤੀ ਘੰਟਾ ਤੋਂ 16 ਗੁਣਾਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਧਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਨਾਲ, ਤੁਸੀ ਬਰ੍ਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਘਟਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਅਸਰ। ਵਾਹਨ ਜਿੰਨਾ ਭਾਰੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਉਨਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਉਹ ਜਜ਼ਬ ਕਰਨਗੀਆਂ। ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਬਰ੍ਕ, ਟਾਇਰ, ਸਪਰਿੰਗ, ਅਤੇ ਸ਼ੌਕ ਅਬਸੋਰਬਰਾਂ ਨੂੰ ਉਦੋ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੋਡ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਖਾਲੀ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕ ਖਾਲੀ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ। ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕ ਕਿਸੇ ਗਰੇਡ ਤੇ ਖੜੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਾਂ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਿਸ ਤੇ ਇਹ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਚੱਲਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §26454) ਸਥਿਰ ਰੱਖੇ।

ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ 20 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਸੁਰੂਆਤੀ ਗਤੀ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰੋਕਥਾਮ ਦੂਰੀ ਫੁਟ ਵਿੱਚ (ਐਮ ਐਸ ਡੀ) (MSD):

- ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ- 25 (ਐਮ ਐਸ ਡੀ) MSD
- ਇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਵੇ- 30 ਐਮ ਐਸ ਡੀ (MSD)
- ਇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬੱਸ 40 ਐਮ ਐਸ ਡੀ (MSD)
- ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰਰੇਲਰ, ਸੈਮੀਟ੍ਰੇਲਰ, ਜਾਂ ਟ੍ਰਰੇਲਰ ਕੋਚ ਨਾਲ ਮਿਲਕੇ 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਹੈ -40 ਐਮ ਐਸ ਡੀ (MSD)
- ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ-50 ਐਮ ਐਸ ਡੀ (MSD)

2.6.2 – ਸੜਕ ਸਤਹ੍ਹਾ ਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲਣ ਦੀ ਗਤੀ

ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ ਜਾਂ ਬਰੇਕ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਜਦੋਂ ਤਕ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਟਾਇਰਾਂ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦਰਮਿਆਨ ਰਗੜ ਹੈ। ਕੁਝ ਸੜਕਾਂ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਘਟਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਘੱਟ ਗਤੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹ੍ਹਾਵਾਂ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਲੰਬਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ, ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਕਿਡਿੰਗ ਦੇ ਰੋਕਣਾ ਔਖਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਤਿਲਕਵੀਂ ਹੈ। ਗਿੱਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਦੁੱਗਣਾ ਕਰ ਦਿੰਦਿਆਂ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਉਸੇ ਹੀ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਰੋਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਜਿਨੀ ਦੂਰੀ ਸੁੱਕੀ ਸੜਕ ਤੇ ਰੁਕਣ ਤੇ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਇਕ ਗਿੱਲੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਲਗਭਗ ⅓ (ਉਦਾਹਰਨ, 55 ਤੋਂ 35 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਹੌਲੀ ਕਰੋ) ਤੱਕ ਰਫਤਾਰ ਘਟਾਓ। ਕੱਠੀ ਹੋਈ ਬਰਫ਼ ਤੇ, ਗਤੀ ਨੂੰ ਅੱਧਾ ਜਾਂ ਵੱਧ ਘਟਾਓ। ਜੇ ਸਤਹ੍ਹਾ ਬਰਫ਼ ਵਾਲੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੁੜਨ ਤੱਕ ਗਤੀ ਘੱਟ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ।

ਤਿਲਕਣ ਵਾਲੇ ਸਤਹ੍ਹਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨਾ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਔਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੜਕ ਤਿਲਕਵੀਂ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਸੰਕੇਤ ਹਨ:

- **ਛਾਂਦਾਰ ਖੇਤਰ।** ਖੁੱਲਹ੍ਹੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਪਿਘਲਨ ਤੋਂ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਸੜਕ ਦੇ ਛਾਂਦਾਰ ਹਿੱਸੇ ਬਰਫ਼ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਤਿਲਕਵੇਂ ਰਹਿਣਗੇ।
- **ਪੁਲ।** ਜਦੋਂ ਤਾਪਮਾਨ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਜੰਮਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪੁਲ ਜੰਮ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਜਦੋਂ ਤਾਪਮਾਨ 32 ਡਿਗਰੀ ਫਾਰਨਹੀਟ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੋਵੇ।
- **ਪਿਘਲਣ ਵਾਲੀ ਬਰਫ਼।** ਥੋੜਾ ਜਿਹਾ ਪਿਘਲਣ ਨਾਲ ਬਰਫ ਗਿੱਲੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਗਿੱਲੀ ਬਰਫ਼ ਸੁੱਕੀ ਬਰਫ਼ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਿਲਕਵੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- **ਕਾਲੀ ਬਰਫ।** ਕਾਲੀ ਬਰਫ਼ ਇਕ ਪਤਲੀ ਪਰਤ ਹੈ ਜੋ ਏਨੀ ਕ ਸਪਸ਼ਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਇਸਦੇ ਹੇਠਾਂ ਸੜਕ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਨਾਲ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਦਿੱਸਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਤਾਪਮਾਨ ਜੰਮਣ ਤੋਂ ਥੱਲੇ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਗਿੱਲੀ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਕਾਲੀ ਬਰਫ਼ ਲਈ ਵੇਖੋ।
- **ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਰਫ਼।** ਬਰਫ਼ ਚੈੱਕ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕ ਆਸਾਨ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਬਾਰੀ ਨੂੰ ਖੋਲੋ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ, ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਜਾਂ ਐਂਟੀਨੇ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੋ। ਜੇ ਇਨਹ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਬਰਫ਼ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਦੀ ਸਤਹ੍ਹਾ ਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਬਰਫ਼ ਜੰਮਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ ਹੈ।
- **ਮੀਂਹ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਬਾਅਦ।** ਮੀਂਹ ਪੈਣਾ ਸੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਬਾਅਦ, ਪਾਣੀ ਵਗ ਕੇ ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਰੁਕੇ ਹੋਏ ਤੇਲ ਨਾਲ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੜਕ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਤਿਲਕਵਾਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਬਾਰਿਸ਼ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਤੇਲ ਨੂੰ ਧੋ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ। ਕੁਝ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ, ਸੜਕ 'ਤੇ ਪਾਣੀ ਜਾਂ ਚਿਕੜ ਇਕੱਠਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਟਰ ਸਕੀਇੰਗ ਦੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਹੈ- ਟਾਇਰ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਨੂੰ ਗੁਆ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਥੋੜੀ ਜਾਂ ਬਿਲਕੁਲ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੋਂਗੇ। ਤੁਸੀਂ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਅਤੇ **ਕਲੱਚ**ਨੂੰ ਦੱਬ ਕੇ ਦੁਬਾਰਾ ਨਿਯੰਤਰਨ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਆਜ਼ਾਦੀ ਨਾਲ ਮੁੜਨ ਦੇਵੇਗਾ। ਜੇ ਗੱਡੀ ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਡਰਾਇਵ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਤਿਲਕਣਾ ਸੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜ਼ਾਦਾਨਾ ਤੌਰ ਤੇ ਮੋੜਣ ਲਈ ਕਲੱਚ ਦੱਬੋ।

ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਪਾਣੀ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ। ਜੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਪਾਣੀ ਹੋਵੇ, ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ 30 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਟਾਇਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਘੱਟ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਟਰੇਡ ਘਸੇ ਹੋਏ ਹੋਣ ਤਾਂ ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। (ਇਕ ਟਾਇਰ ਵਿੱਚਲੇ ਗਰੂਵ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਨਾਲ ਲੈ ਜਾਂਦੇ ਹਨ; ਜੇ ਗਰੂਵ ਡੂੰਘੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਉਹ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ।)

ਉਹ ਸੜਕਾਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਪਾਣੀ ਇਕੱਤਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਉਹ ਸਥਿਤੀਆਂ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪਰ੍ਤੀਬਿੰਬਾਂ, ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਛਿੱਟੇ ਅਤੇ ਬਾਰਿਸ਼ ਦੀਆਂ ਬੂੰਦਾ ਲਈ ਵੇਖੋ। ਇਹ ਖੜੇ ਪਾਣੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹਨ।

2.6.3 – ਗਤੀ ਅਤੇ ਮੋੜ

ਸੜਕ ਵਿੱਚਲੇਮੋੜਾਂ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਕ ਮੋੜ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ 2 ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਟਾਇਰਾਂ ਆਪਣਾ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਛੱਡ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣਗੇ, ਇਸ ਲਈ ਤੁਸੀ ਸੜਕ ਤੋਂ ਤਿਲਕ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਜਾਂ, ਟਾਇਰਾਂ ਆਪਣਾ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਉਲਟ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਾਂਚਾਂ ਨੇ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁਰਤਵਾਕਰਸ਼ਨ ਦੇ ਉੱਚ ਕੇਂਦਰ ਹਨ, ਨੂੰ ਮੋੜ ਲਈ ਦੱਸੀ ਦੀ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਤੇ ਉਲਟ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਇਕ ਮੋੜ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਗਤੀ ਤੇ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਓ। ਮੋੜ ਵਿੱਚ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣਾ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਲੋਕ ਕਰਨਾ ਸੌਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਕ ਤਿਲਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਹੌਲੀ ਕਰੋ। ਮੋੜ ਤੇ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾ ਕਰੋ। ਉਸ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਰਹੋ ਜਿਸ ਨਾਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੋੜ ਦੌਰਾਨ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਥੋੜਾ ਵਾਧਾ ਮਿਲ ਸਕੇ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਨ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰੇਗਾ।

2.6.4 – ਗਤੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਦੂਰੀ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਅੱਗੇ ਦਿਸਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਵਿੱਚ-ਵਿੱਚ ਰੋਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਧੁੰਦ, ਬਾਰਿਸ਼, ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਦਿਸਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਵਿੱਚ-ਵਿੱਚ ਰੁਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੋ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਤੁਸੀ ਘੱਟ ਬੀਮ ਨਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀ ਉੱਚੇ ਬੀਮ ਦੇ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਘੱਟ ਬੀਮ ਦੀ ਵਰਤੋ ਕਰਨੀ ਪਵੇ ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਹੋਵੋ।

2.6.5 – ਗਤੀ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਚਲਣ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਗਤੀ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਤੀ ਹੈ। ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਗਤੀ ਤੇ ਇੱਕੋ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਇਕ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀ ਵੱਜ ਸਕਦੇ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ, ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 15 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਲੇਨ ਬਦਲਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਤੇ ਲੰਘਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਧੂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੋ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਡਰਾਇਵ ਕਰੋ, ਜੇ ਤੁਸੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਪੀਡ 'ਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਿਛਲੀ ਦੂਰੀ ਰੱਖੋ।

ਗਤੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧਣ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਾਂ ਬਚਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਬਚਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮ ਇਸਦੇ ਮੁੱਲ ਨਹੀ ਮੋੜ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਹੋਰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲੋਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ। ਇਹ ਇਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਿਆਦਾ ਥਕਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਥਕਾਵਟ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪਰ੍ਵਾਹ ਨਾਲ ਜਾਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸੌਖਾ ਹੈ।

2.6.6 – ਢਲਾਣ ਤੇ ਗਤੀ

ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਦੀ ਗਤੀ ਗੁਰਤਾ ਕਾਰਨ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਵੱਧਦੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਤੁਹਾਡਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮੰਤਵ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਹੈ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਨਹੀ ਹੈ:

- ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ।
- ਗਰੇਡ ਦੀ ਲੰਬਾਈ।
- ਗਰੇਡ ਦੀ ਢਲਾਣ।
- ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ।
- ਮੌਸਮ।

ਜੇ ਇਕ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਾਂ "ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਪੀਡ" ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਦੇ ਨਾ ਵਧੋ। ਨਾਲ ਹੀ, ਗਰੇਡ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਅਤੇ ਢਲਾਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਢਲਾਣ ਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੰਜਣ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਨੂੰ ਪਰ੍ਮੁੱਖ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੰਜਣ ਦਾ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਉਦੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਮੁਤਾਬਿਕ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕੋ ਜਾਂ ਰੁਕ ਸਕੋ। ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਾ ਸੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਪਾਓ ਅਤੇ ਸਹੀ ਬਰੇਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ "ਪਹਾੜੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ" ਵਿੱਚ ਲੰਬੇ, ਤਿੱਖੀਆਂ ਢਲਾਣਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੰਘਣ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹੋ।

2.6.7 – ਸੜਕ ਵਿੱਚਲੇ ਕੰਮ ਦੇ ਖ਼ੇਤਰ

ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਸੜਕ ਦੇ ਕੰਮ ਕਾਜ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੱਟ ਅਤੇ ਮੌਤ ਦਾ ਨੰਬਰ ਇਕ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਕੰਮ ਦੇ ਖ਼ੇਤਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੇ ਅਤੇ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਹਰ ਸਮੇਂ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀਆਂ ਗਤੀ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਆਪਣੇ ਸਪੀਡੋਮੀਟਰ ਨੂੰ ਦੇਖੋ, ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਵੱਧਣ ਦੀ ਇਜ਼ਾਜਤ ਨਾ ਦੇਵੋ ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਤੁਸੀ ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਲੰਬੇ ਭਾਗਾਂ ਰਾਹੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ। ਬੁਰੇ ਮੌਸਮ ਜਾਂ ਬੁਰੀਆਂ ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਘਟਾਓ। ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਘਟਾਓ ਜਦੋਂ ਇਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੜਕ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੋਵੇ।

2.6.8 – ਓਵਰਟੇਕਿੰਗ ਜਾਂ ਇਕ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨਾ

ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਗੱਡੀ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਲੰਘ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿਹੜਾ ਇਕ ਢਲਾਣ (ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਬਾਹਰ) ਤੇ 20 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲੋ ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਪਾਸ ਨੂੰ ¼ ਮੀਲ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §21758)। ਤੁਹਾਨੂੰ 300 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਨੇੜੇ ਹੇਠ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਨਿਯਮ ਓਵਰਟੇਕ ਅਤੇ ਪਾਸ ਹੋਣ ਵੇਲੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §21704) ਹਰੇਕ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ 2 ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਲੇਨਾਂ ਹਨ।

- ਇਕ ਮੋਟਰ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 3 ਜਾਂ ਵੱਧ ਐਕਸਲ ਹਨ
- ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟੋਚਨ ਪਾਕੇ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ।
- ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਬੱਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟੋਚਨ ਪਾਕੇ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ।
- ਕਿਸੇ ਸਕੂਲੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਾਲੀ ਸਕੂਲ ਬੱਸ।
- ਇਕ ਖੇਤ ਮਜ਼ਦੂਰ ਵਾਹਨ ਜਦੋਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ।
- ਇਕ ਵਾਹਨ ਜੋ ਵਿਸਫੋਟਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ।
- ਇਕ ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ

ਜਦੋਂ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਖੁੱਲੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਤੇ ਕਾਰਵਾਂ ਵਿੱਚ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚਕਾਰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ 100 ਫੁੱਟ ਦਾ ਫਾਸਲਾ ਛੱਡਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §21705)।

ਉਪਭਾਗ 2.4, 2.5, ਅਤੇ 2.6

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਕਿਤਾਬਚਾ ਕਿੱਥੋ ਤੱਕ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੰਨਾ ਦੂਰ ਤੱਕ ਅੱਗੇ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
2. ਅੱਗੇ ਦੇਖੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦੋ ਮੁੱਖ ਚੀਜ਼ਾਂ ਕੀ ਹਨ?
3. ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਵੇਖਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤਰੀਕਾ ਕੀ ਹੈ?
4. ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ "ਸੰਚਾਰ" ਦਾ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?
5. ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਰਾਜਮਾਰਗ ਤੇ ਰੁਕਣ ਤੇ, ਤੁਹਾਡੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਕਿੱਥੇ ਰੱਖੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ?
6. ਕਿਹੜੀਆਂ 3 ਚੀਜ਼ਾਂ ਰੋਕਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਜੁੜਦੀਆਂ ਹਨ?
7. ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੁੱਗਣੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਕੀ ਤੁਹਾਡੀ ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ 2 ਜਾਂ 4 ਗੁਣਾਂ ਵੱਧ ਜਾਵੇਗੀ?
8. ਖਾਲੀ ਟਰੱਕਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਬਰੇਕਿੰਗ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
9. ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ ਕੀ ਹੈ?
10. "ਕਾਲੀ ਬਰਫ਼" ਕੀ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵੱਚਿ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.4, 2.5 ਅਤੇ 2.6 ਪੜ੍ਹੋ।

2.7 – ਜਗਹ੍ਾ ਦਾ ਪਰ੍ਬੰਧਨ

ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਬਣਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਜਗਹ੍ਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਗ਼ਲਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਥਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੋਚਣ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

ਕੁਝ ਗਲਤ ਹੋਣ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਗਹ੍ਾ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣ ਲਈ ਥਾਂ ਦਾ ਪਰ੍ਬੰਧ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਾਰੇ ਡ੍ਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਸਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਇਹ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਉਹ ਵਧੇਰੇ ਜਗਹ੍ਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਮੁੜਨ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਥਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।

2.7.1 – ਅਗਲੀ ਜਗਹ੍ਾ

ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੀ ਸਾਰੀ ਜਗਹ੍ਾ ਵਿਚੋ, ਉਹ ਜਗਹ੍ਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਇਹ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ।

ਅੱਗੇ ਦੀ ਥਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਰੁਕਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੱਗੇ ਜਗਹ੍ਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਹ ਗੱਡੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਅਕਸਰ ਵੱਜਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਹ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਹੋ ਕੇ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਜੇਕਰ ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਦਾ ਵਾਹਨ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲੋਂ ਛੋਟਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸੰਭਵ ਤੌਰ ਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਰੁਕ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਟਕਰਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

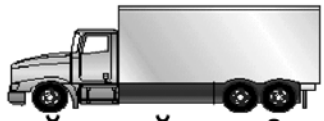
ਕਿੰਨੀ ਜਗਹ੍ਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ? ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਿੰਨੀ ਥਾਂ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ? ਇਕ ਚੰਗਾ ਨਿਯਮ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਰ 10 ਫੁੱਟ ਲੰਬਾਈ ਲਈ 40 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਸਕਿੰਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਵੱਧ ਗਤੀ ਤੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ 1 ਸਕਿੰਟ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇ ਤੁਸੀ 40 ਫੁੱਟ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿੱਚ 4 ਸਕਿੰਟ ਛੱਡਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਕ 60-ਫੁੱਟ ਦੇ ਰਿਗ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਨੂੰ 6 ਸਕਿੰਟ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ। 40 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੋਂ ਵੱਧ, ਤੁਹਾਨੂੰ 40 ਫੁੱਟ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਲਈ 5 ਸੈਕਿੰਡ ਅਤੇ 60 ਫੁੱਟ ਵਾਹਨ ਲਈ 7 ਸੈਕਿੰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇਗੀ। ਤਸਵੀਰ 2.12 ਵੇਖੋ।

ਇਹ ਜਾਣਨ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਕੋਲ ਕਿੰਨੀ ਥਾਂ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਉਡੀਕ ਕਰੋ ਜਦ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਅੱਗੇ ਸੜਕ ਤੇ ਇਕ ਪਰਛਾਈ, ਕੋਈ ਸੜਕ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ, ਜਾਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਸਪਸ਼ਟ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਟੱਪਦਾ। ਫਿਰ ਸਕਿੰਟਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਗਿਣੋ: "ਇਕ ਹਜ਼ਾਰ ਅਤੇ ਇਕ, ਇਕ ਹਜ਼ਾਰ ਦੋ" ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਅੱਗੇ, ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਤੁਸੀ ਉਸੇ ਥਾਂ ਤੇ ਨਹੀ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ। ਹਰੇਕ 10 ਫੁੱਟ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਲਈ 1 ਸਕਿੰਟ ਦੇ ਨਿਯਮ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਕਰੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀ 40 ਫੁੱਟ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਅਤੇ ਸਿਰਫ 2 ਸੈਕਿੰਡ ਤਕ ਗਿਣਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੋ। ਥੋੜਾ ਪਿੱਛੇ ਹਟੋ ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਗੌਰ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ 4 ਸੈਕਿੰਡ ਦੀ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਦੀ ਦੂਰੀ ਹੋਵੇ (ਜਾਂ 5 ਸਕਿੰਟ, ਜੇ ਤੁਸੀ 40 ਮੀਲ ਪਰ੍ਤੀ ਘੰਟੇ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ)। ਥੋੜੇ ਅਭਿਆਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੰਨੀ ਕੁ ਦੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 40 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਗਤੀ ਲਈ 1 ਸਕਿੰਟ ਜੋੜਨਾ ਯਾਦ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਵੀ ਯਾਦ ਰੱਖੋ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਤਿਲਕਵੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਥਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਭਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਫਾਰਮੂਲਾ
ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਮਾਂਬੱਧ ਦੂਰੀਆਂ ਲਈ

- **40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਦੀ ਰਫ਼੍ਤਾਰ ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਰ 10 ਫੁੱਟ ਲੰਬਾਈ ਲਈ 1 ਸੈਕੰਡ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ**
- **40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਤੱਕ ਇਸੇ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਵਰ੍ਤੋਂ ਕਰੋ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਤਿਰਿਕਤ ਸਪੀਡ ਲਈ 1 ਸੈਕੰਡ ਜੋੜ ਦਿਓ**



40 ਫੁੱਟ ਦਾ ਟਰੱਕ (40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਤੋਂ ਘੱਟ) = 4 ਸੈਕੰਡ

50 ਫੁੱਟ ਦਾ ਟਰੱਕ (40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਤੋਂ ਵੱਧ) = 6 ਸੈਕੰਡ

60 ਫੁੱਟ ਦਾ ਟਰੱਕ (40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਤੋਂ ਘੱਟ) = 6 ਸੈਕੰਡ

ਤਸਵੀਰ 2.12

2.7.2 – ਪਿਛਲੀ ਜਗਹ੍ਾ

ਤੁਸੀ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ, ਪਰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੁਝ ਗੱਲਾਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀ ਇਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

- **ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਰਹੋ।** ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਅਕਸਰ ਟੇਲਗੇਟਡ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਉਹ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਸਕਦੇ। ਇਹ ਅਕਸਰ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਕੋਈ ਭਾਰੀ ਬੋਝ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜੇ ਤੁਸੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਸਹੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਰਹੋ। ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ ਜਾਣਾ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਹੋਰ ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਲੰਘਣ ਨਹੀ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀ ਛੇਤੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀ ਚੱਲ ਸਕਦੇ।
- **ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਪਟੋ।** ਇਕ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ, ਅਕਸਰ ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਔਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੇੜੇ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀ। ਤੁਸੀ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ:
  - **ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੇ ਹੋ।** ਹੌਲੀ ਗਤੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਫਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਨੇੜਿਓਂ ਪਿੱਛਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।
  - **ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ।** ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਾਰ ਡਰਾਇਵਰ ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵੱਡੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਨੇੜਿਓਂ ਪਿੱਛਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਦੇਖਣ ਲਈ ਔਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਪਿੱਛਾ ਕੀਤਾ ਪਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਇੱਥੇ ਕੁਝ ਗੱਲਾਂ ਹਨ ਜਿੰਨਾ ਨਾਲ ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਘਟਾ ਸਕਦੇ ਹੋ:

- **ਤੇਜ਼ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ।** ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਹੋਣ ਜਾਂ ਮੁੜਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਜਲਦੀ ਸੰਕੇਤ ਕਰੋ ਅਤੇ ਗਤੀ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਘਟਾਓ।
- **ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਧਾਓ।** ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਥਾਂ ਖੁਲਣ ਨਾਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਗਤੀ ਜਾਂ ਦਿਸ਼ਾ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ। ਇਹ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਆਸ-ਪਾਸ ਰਹਿਣ ਲਈ ਵੀ ਸੌਖਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ।
- **ਤੇਜ਼ੀ ਨਾ ਕਰੋ।** ਇਕ ਉੱਚ ਗਤੀ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਗਤੀ ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹੋਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- **ਟਰਿੱਕਾਂ ਤੋਂ ਬਚੋ ਆਪਣੇ।** ਟੇਲ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਨਾ ਕਰੋ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਮਕਾਓ ਨਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਸੁਝਾਵਾਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰੋ।

2.7.3 – ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਲਈ ਜਗਹ੍ਾ

ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਅਕਸਰ ਚੌੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਲੇਨ ਦੀ ਜਗਹ੍ਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਜਗਹ੍ਾ ਉਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਸ ਦਾ ਪਰ੍ਬੰਧਨ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। ਤੁਸੀ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਕੇ ਇਹ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ ਕਰੋ।

ਇਕ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਰਹਿਣਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਸੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਚੌੜਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਥੋੜੀ ਜਗਹ੍ਾ ਹੀ ਬਾਕੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਦੂਜਿਆਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣਾ। ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ 2 ਖ਼ਤਰੇ ਹਨ:

- ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਅਚਾਨਕ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲ ਮੁੜ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਫਸ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਇਕ ਖੁੱਲਾ ਸਥਾਨ ਲੱਭੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀ ਹੋਰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਨੇੜੇ ਨਹੀ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਕ ਖੁਲੀ ਜਗਹ੍ਾ ਲੱਭਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਾਣਾ ਪੈਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚਕਾਰ ਜਿੰਨੀ ਹੋ ਸਕੇ ਉਨੀ ਥਾਂ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ। ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਨਿਸ਼ਚਤ ਹੋ ਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ। ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਲਕੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸਮੱਸਿਆ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਹੋਰ ਮਾੜੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਮੱਸਿਆ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਰੰਗਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ ਮਾੜੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਸ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਦੂਸਰਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਬਚੋ।

2.7.4 – ਉੱਤੇ ਨੂੰ ਜਗਹ੍ਾ

ਉੱਤੇ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ ਇਕ ਖਤ੍ਰਾ ਹੈ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਓਵਰਹੈਡ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਹੈ।

- ਇਹ ਨਾ ਮੰਨੋ ਕਿ ਪੁਲਾਂ ਅਤੇ ਓਵਰਪਾਸਾਂ ਤੇ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀਆਂ ਉਚਾਈਆਂ ਸਹੀ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੋਂ ਉਚਾਈਆਂ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁੜ-ਸੜ੍ਕ ਬਣਨ ਨਾਲ ਜਾਂ ਜੰਮੀ ਹੋਈ ਬਰਫ ਨਾਲ ਸ਼ਾਇਦ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
- ਕਾਰਗੋ ਵੈਨ ਦਾ ਭਾਰ ਆਪਣੀ ਉਚਾਈ ਬਦਲਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਖਾਲੀ ਵੈਨ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਕ ਪੁਲ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਕਲੀਅਰਿੰਗ ਕ੍ਰਨ ਵੇਲੇ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਦਾ ਇਹ ਮਤਲਬ **ਨਹੀਂ** ਕਿ ਇਹ ਖਾਲੀ ਹੋਣ ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰੇਗਾ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਕ ਜਗਹ੍ਾ ਦੇ ਥਲਿਓ ਲੰਘਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਜਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੀ ਲੰਘ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਸਤਾ ਲਓ। ਚੇਤਾਵਨੀਆਂ ਅਕਸਰ ਨੀਵੇਂ ਪੁੱਲਾਂ ਜਾਂ ਅੰਡਰਪਾਸ ਤੇ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਕਈ ਵਾਰ ਉਹ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ।
- ਕੁਝ ਸੜ੍ਕਾਂ ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟੇਢਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸੜ੍ਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਿੰਨਹ੍, ਦਰੱਖਤ, ਜਾਂ ਪੁਲ ਦੀਆਂ ਸਪੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਲੱਗੀਆਂ ਕੋਈ ਸਮੱਸਿਆ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ । ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਮੱਸਿਆ ਹੋਵੇ, ਸੜ੍ਕ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਦੇ ਨੇੜੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ।
- ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਟਾਹਣੀਆਂ ਜਾਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪੜ੍ਤਾਲ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਪਿੱਛੇ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਅਣਦੇਖਿਆ ਹੋਣਾ ਆਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। (ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਹੋਰ ਖ਼ਤ੍ਰਿਆਂ ਲਈ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।)

2.7.5 – ਹੇਠਾਂ ਦੀ ਜਗਹ੍ਾ

ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦੀ ਜਗਹ੍ਾ ਬਾਰੇ ਭੁੱਲ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸਥਾਨ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਕ ਵਾਹਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭ੍ਰਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਕਸਰ ਧੂੜ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜ੍ਕਾਂ ਅਤੇ ਕੱਚੇ ਯਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇਕ ਸਮੱਸਿਆ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਵਿਚਾਲੇ ਫਸਣ ਦਾ ਜੋਖਮ ਨਾ ਲਓ। ਸੜ੍ਕਾਂ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਨਾਲੇ ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਫਸਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਨੀਵੇਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਪਾਰ ਕਰੋ।

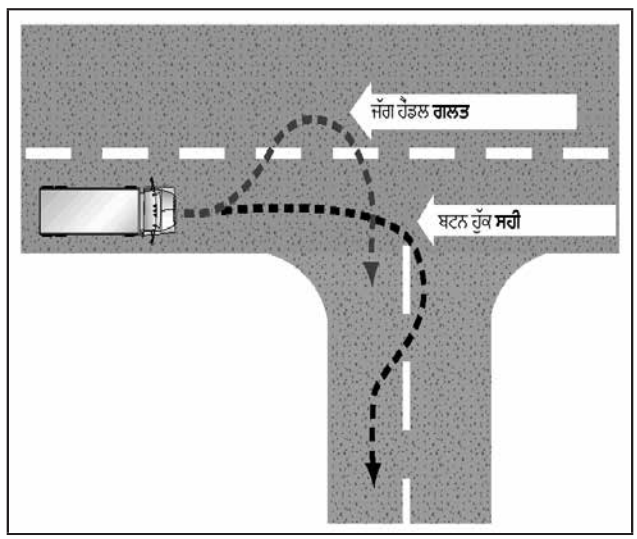
ਰੇਲਰੋਡ ਟਰੈਕ ਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਥੱਲੇ ਘੱਟ ਜਗਹ੍ਾ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਹੋਵੇ। ਅੱਧ ਵਿਚਾਲੇ ਫਸਣ ਦਾ ਜੋਖਮ ਨਾ ਲਾਓ।

2.7.6 – ਮੋੜਾਂ ਲਈ ਥਾਂ

ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਇਕ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਥਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਰਾਹ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਅਤੇ ਕਾਫੀ ਜਗਹ੍ਾ ਵਿੱਚ ਮੁੜਨ ਕਰਕੇ ਵੱਡੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦੂਜੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨਾ। ਸੱਜੇ-ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਇੱਥੇ ਕੁਝ ਨਿਯਮ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

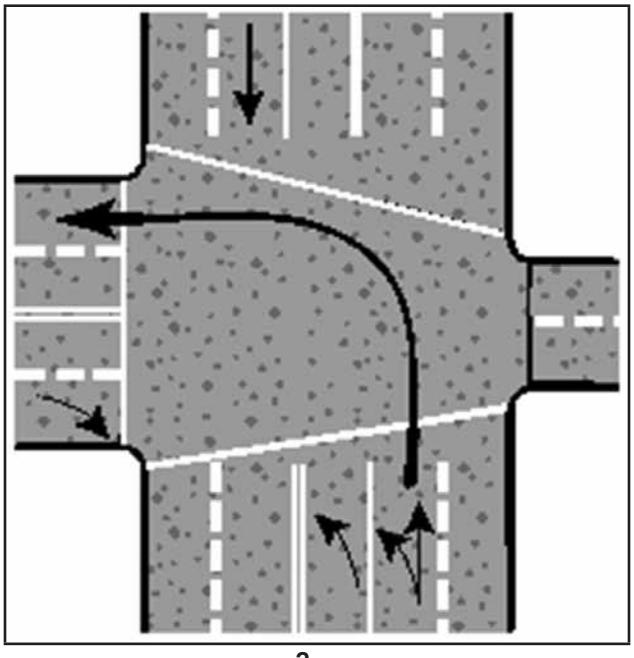
- ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਮੁੜੋ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਝੂਲੇ ਬਿਨਾਂ ਸਹੀ ਮੋੜ ਨਹੀਂ ਮੁੜ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਦੂਰੋਂ ਮੁੜੋ। ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿੱਛਲਾ ਪਾਸਾ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਕੋਲ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਦੂਜੇ ਡ੍ਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਜੇ ਪਾਸਿਓ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦੇਵੇਗਾ।
- ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਮੋੜ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਚੌੜ੍ਾਈ ਵਿੱਚ ਨਾ ਮੋੜੋ। ਪਿੱਛਲੇ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਖੱਬੇ ਨੂੰ ਮੋੜ ਰਹੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਹ ਸੱਜੇ ਪਾਸਿਓ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣਾ ਮੋੜ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਟਕਰਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਜੇ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਮੁੜਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣ ਲਈ ਜਾਂ ਰੁਕਣ ਲਈ ਥਾਂ ਦਿਓ। ਪਰ, ਪਿੱਛੇ ਨਾ ਹੋਵੋ, ਕਿਉਂਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਮਾਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤਸਵੀਰ 2.13 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.13

ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨਾ। ਇਕ ਖੱਬੇ ਨੂੰ ਮੁੜਦੇ ਮੋੜ ਤੇ, ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਖੱਬੇ ਮੋੜ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਤੁਸੀਂ ਚੁਰਾਹੇ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਏ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਮੁੜਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਖੱਬੀ ਸਾਈਡ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਲਹਿਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਕ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਵੱਜ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਦੋ ਮੁੜਨ ਵਾਲੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਲੇਨ ਲਓ। ਅੰਦਰੂਨੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਅਰੰਭ ਨਾ ਕਰੋ ਕਿਉਂਕਿ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੁੜਨ ਲਈ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਆਉਣਾ ਪਵੇ। ਤੁਹਾਡੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.14 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.14

2.7.7 – ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਲਈ ਲੌੜੀਂਦੀ ਥਾਂ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਭਾਰ ਤੋਂ ਜਾਣੂੰ ਹੋਵੋ। ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕੁਝ ਜ਼ਰੂਰੀ ਗੱਲਾਂ:

- ਹੌਲੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਅਤੇ ਵੱਡੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਲੌੜੀਂਦੀ ਥਾਂ ਕਰਕੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਲਈ ਕਾਰ ਨਾਲੋਂ ਵੱਡੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਫਰਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਰਫ਼ਤਾਰ ਲੋਡ ਦੇ ਨਾਲ ਵੱਧਦੀ ਘਟਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਰਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਹੋਰ ਥਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿਓ।
- ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਤੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਤੁਹਾਡੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਤੁਸੀ ਸਾਰਾ ਰਸਤਾ ਪਾਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

2.8 – ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ

2.8.1 – ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦਾ ਮਹੱਤਵ

ਇਕ ਖ਼ਤਰਾ ਕੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ? ਹਾਦਸਾ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਦੀ ਹਾਲਤ ਜਾਂ ਦੂਜਾ ਸੜਕ ਦਾ ਉਪਯੋਗਕਰਤਾ (ਡਰਾਇਵਰ, ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ, ਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕ, ਅਤੇ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ) ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੰਭਵ ਖ਼ਤਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਮਿਸਾਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਕ ਕਾਰ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵੱਲ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਲਿਸ਼ਕੋਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬਰੇਕਾਂ ਲਾਉਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਰ ਰੈਂਪ ਤੇ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਬੇਯਕੀਨੀ ਹੈ। ਉਹ ਅਚਾਨਕ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਵਾਪਸ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਾਰ ਇਕ ਖ਼ਤਰਾ ਹੈ। ਜੇ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਟ ਮਾਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹੁਣ ਸਿਰਫ਼ ਖ਼ਤਰਾ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਇਹ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਹੈ।

ਖ਼ਤਰੇ ਵੇਖਣ ਨਾਲ ਤੁਸੀ ਤਿਆਰ ਹੋ ਜਾਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਸੰਕਟਕਾਲ ਬਣਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖ਼ਤਰੇ ਦੇਖੋਗੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਉਦਾਹਰਨ ਵਿੱਚ, ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੇ ਕਾਰ ਅਚਾਨਕ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਟ ਮਾਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਨਾਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦੇਣ ਲਈ ਸਮਾਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਤਿਆਰ ਹੋਣ ਨਾਲ ਖ਼ਤਰਾ ਘਟਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਸਨੇ ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਧੀਮੀ ਕਾਰ ਵਾਪਸ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਆ ਗਈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਕੁਝ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਅਚਾਨਕ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਨਾਲ ਜਾਂ ਤੇਜ਼ ਲੇਨ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸਿੱਖਣਾ। ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਕਸਰ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਕੇਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੁਸੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਓਨਾ ਵਧੀਆ ਤੁਸੀ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਸਿੱਖ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਹ ਭਾਗ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

2.8.2 – ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸੜਕਾਂ

ਮੂਵ-ਓਵਰ ਕਾਨੂੰਨ

ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਡਿਊਟੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਮੈਡੀਕਲ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਇਕ ਭਿਆਨਕ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਮੂਵ-ਓਵਰ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੱਸਿਆ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਵਾਪਰੀ ਘਟਨਾ ਵੱਲ ਪਹੁੰਚਦਿਆਂ ਖ਼ੁਦ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ ਓਥੇ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਪੋਸਟ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਕੰਮ ਦੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਾਹਨ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦਿਆਂ ਜੋ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਤੇ ਖੜਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਹੌਲੀ ਕਰਕੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲੋ ਜੋ ਅਧਿਕਾਰਤ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕੰਮ ਦੇ ਖ਼ੇਤਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਜੇ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਹਾਲਤਾਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਗਤੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੌਰਾਨ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧੋ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ, ਮੂਵ-ਓਵਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਾਕਾਮ ਰਹਿਣਾ ਇਕ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ, ਜੋ $ 50 ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §21809) ਦੁਆਰਾ ਸਜ਼ਾ ਯੋਗ ਹੈ।

ਹੌਲੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਵਧਾਨ ਰਹੋ ਜੇਕਰ ਤੁਸੀਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੜਕ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋ:

- **ਕੰਮ ਦੇ ਖ਼ੇਤਰ।** ਜਦੋਂ ਲੋਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਇਹ ਖ਼ਤਰਾ ਹੈ। ਉੱਥੇ ਭੀੜੀਆਂ ਲੇਨਾਂ, ਤਿੱਖੇ ਮੋੜ ਜਾਂ ਅਸਮਾਨ ਸਤਹ੍ਹਾ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਕਾਮੇਅਤੇ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਵਾਹਨ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕੰਮ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵ ਕਰੋ ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰਾਂ ਜਾਂ ਬਰ੍ਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।
- **ਨੀਵੇਂ ਥਾਂ।** ਕਈ ਵਾਰ ਫੁੱਟਪਾਥ ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨੀਵਾਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਵੱਲ ਟੇਢਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਿਖਰ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ (ਚਿੰਨਹ੍ਹ, ਰੁੱਖ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ) ਨਾਲ ਮਾਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨੀਵੇਂ ਥਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ, ਸੜਕ ਛੱਡਣ ਜਾਂ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਔਖਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- **ਅਣਜਾਣ ਚੀਜ਼ਾਂ।** ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਡਿੱਗੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਖ਼ਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਰਿਮਾਂ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਬਿਜਲੀ ਅਤੇ ਬਰ੍ਰੇਕ ਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਦੋਹਰੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਫਸ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।। ਕੁਝ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਜੋ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀਆਂ ਉਹ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਗੱਤੇ ਦੇ ਬਕਸੇ ਖਾਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਠੋਸ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੀ। ਕਾਗਜ਼ ਅਤੇ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਬੋਰੇ ਲਈ ਵੀ ਇਹੀ ਸੱਚ ਹੈ। ਸਭ ਪਰ੍ਕਾਰ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਸੁਚੇਤ ਹੋਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਦੇਖ ਲਵੋ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ, ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਚੱਲਣ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕੋ।
- **ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾ/ ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨਾ।** ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਫਰ੍ਵੀਏ ਅਤੇ ਟੋਲ ਸੜਕ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਤੇ ਅਕਸਰ ਗਤੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਇਹ ਗਤੀਆਂ ਛੋਟੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰਾਹ ਜਿਹੜੇ ਢਲਾਣ ਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਤੇ ਮੋੜਦੇ ਵੀ ਹੋਣ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਢਲਾਣ ਗਤੀ ਘਟਾਉਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਬਰ੍ਰੇਕ ਲਾਉਣਾ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਮੁੜਨਾ ਇਕ ਖਤਰਨਾਕ ਅਭਿਆਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਨ ਜਾਂ ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਦੇ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ।

2.8.3 – ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜੋ ਖ਼ਤਰੇ ਵਾਲੇ ਹਨ

ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਦੋਂ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਕੁਝ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਕੁਝ ਸੰਕੇਤ ਹੇਠਾਂ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਹਨ।

ਨਿਗਹ੍ਹਾ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ। ਜਿਹੜੇ ਲੋਕ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ, ਉਹ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਖਤਰਾ ਹਨ। ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਚੇਤੰਨ ਰਹੋ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੀ ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀ ਰੁਕੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਵੈਨਾਂ, ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵੈਗਨ, ਅਤੇ ਕਾਰਾਂ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਬਾਰੀ ਬਲੌਕ ਹੋਈ ਹੈ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਹਨ। ਟੈਂਟਲ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਸੀਮਿਤ ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀ ਲਈ ਆਦਿ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਰਦੀ ਵਿੱਚ, ਜੰਮੀ ਹੋਈ ਬਰਫ਼, ਬਰਫ ਦੀਆਂ ਢੱਕੀਆਂ ਜਾਂ ਸਨੋ ਨਾਲ ਢੱਕੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਖਿੜਕੀਆਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਖ਼ਤਰੇ ਹਨ।

ਵਾਹਨ, ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਚੁਰਸਤਿਆਂ ਜਾਂ ਗਲੀਆਂ ਕਰਕੇ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ ਤੇ ਲੁਕੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸਿਰਫ ਅਗਲਾ ਜਾਂ ਪਿੱਛਲਾ ਪਾਸਾ ਹੀ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ ਪਰ ਡਰਾਇਵਰ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦਾ। ਸਚੇਤ ਰਹੋ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਵਾਪਸ ਆ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ।

ਡਿਲਿਵਰੀ ਟਰੱਕ ਇਕ ਖ਼ਤਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪੈਕੇਜ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਕਸਰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਸਟੈਂਪ ਵੈਨ, ਡਾਕ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਡਿਲਿਵਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਕਾਹਲੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਪਾਰਕ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਲੋਕ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਉਹ ਅਚਾਨਕ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਗੱਡੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੀ ਹਲਚਲ ਜਾਂ ਗੱਡੀ ਦੀ ਹਲਚਲ ਨੂੰ ਦੇਖੋ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਅੰਦਰ ਹਨ। ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਜਾਂ ਬੈਕਅੱਪ ਲਾਈਟਾਂ, ਨਿਕਾਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤ ਦੇਖੋ ਜੋ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਡਰਾਇਵਰ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਵਾਲਾ ਹੈ।

ਰੁਕੀ ਹੋਈ ਬੱਸ ਤੋਂ ਸਾਵਧਾਨ ਰਹੋ। ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਾਂ ਪਿੱਛੇ ਲੰਘ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਹ ਅਕਸਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖ ਨਹੀ ਸਕਦੇ।

ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕ ਵੀ ਖਤਰੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਤੁਰਨ ਵਾਲੇ, ਜੋਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਚਾਲਕ ਸੜਕ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਆਪਣੀ ਪਿੱਠ ਕੀਤੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਉਹ ਪੋਰਟੇਬਲ ਸਟੀਰੀਓ ਪਹਿਨੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਹੈਡਸੈੱਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਣ ਵੀ ਨਹੀ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬਰਸਾਤੀ ਦਿਨਾਂ 'ਤੇ, ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੋਪੀਆਂ ਜਾਂ ਛਤਰੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀ ਦੇਖ ਸਕਦੇ। ਉਹ ਬਾਰਸ਼ ਕਰਕੇ ਕਾਹਲੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇਣ।

ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਕਰਦੇ ਕਾਰਕ। ਜਿਹੜੇ ਲੋਕ ਵਿੱਚਲਿਤ ਹੋਏ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਉਹ ਖ਼ਤਰੇ ਹਨ। ਦੇਖੋ ਕਿ ਉਹ ਕਿੱਥੇ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਹ ਕਿਤੇ ਹੋਰ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀ ਦੇਖ ਸਕਦੇ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲ ਵੀ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹੋਣ ਉਦੋਂ ਵੀ ਚੌਕਸ ਰਹੋ। ਉਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਰਸਤੇ ਤੇ ਲੰਘਣ ਦਾ ਹੱਕ ਹੈ।

ਬੱਚੇ। ਬੱਚੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਦੇਖੇ ਬਗੈਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਝੁਕਾਅ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਖੇਡਣ ਵਾਲੇ ਬੱਚੇ ਸ਼ਾਇਦ ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇ ਸਕਣ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਖ਼ਤਰਾ ਬਣਦੇ ਹਨ।

ਗੱਲਾਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ। ਇਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਜਾਂ ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲੇ ਸ਼ਾਇਦ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋਣ।

ਕਾਮੇ। ਸੜਕ ਦੇ ਉੱਤੇ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨੇੜੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਖਤਰੇ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹਨ। ਇਹ ਕਾਮੇ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸ਼ਾਇਦ ਖੁਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਾ ਵੇਖ ਸਕਣ।

ਆਈਸ ਕਰੀਮ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ। ਆਈਸ ਕਰੀਮ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਖਤਰੇ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹੈ। ਬੱਚੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀ ਵੇਖ ਸਕਦੇ।

ਖਰਾਬ ਵਾਹਨ। ਇਕ ਟਾਇਰ ਬਦਲਣ ਜਾਂ ਇਕ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਮਾਰਗ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਹੀ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਅਕਸਰ ਲਾਪਰਵਾਹ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜੈਕ ਲੱਗੇ ਪਹੀਏ ਜਾਂ ਉੱਚੇ ਕੀਤੇ ਹੁੱਡ ਖ਼ਤਰੇ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹਨ।

ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ। ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹਨ। ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਲੋਕ ਸ਼ਾਇਦ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਾ ਵੇਖ ਸਕਣ। ਲੰਘਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਲੋਕ ਅਕਸਰ ਬਿਨਾਂ ਦੇਖੇ ਸੜਕ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਵਾਹਨ ਅਚਾਨਕ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਰੁਕ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਖਰੀਦਦਾਰ। ਖਰੀਦਦਾਰੀ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਲੋਕ ਅਕਸਰ ਆਵਾਜਾਈ ਨਹੀ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸਟੋਰਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਜਾਂ ਸਟੋਰ ਦੀਆਂ ਖਿੜਕੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਉਲਝਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ। ਉਲਝਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਅਚਾਨਕ ਦਿਸ਼ਾ ਬਦਲਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਰੁਕਦੇ ਹਨ। ਉਲਝਣ ਫਰੀਵੇਅ ਜਾਂ ਟਰਨਪਾਈਕ ਇੰਟਰਚੇਂਜ਼ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਚੁਰਸਤਿਆਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਆਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਅਨਜਾਣ ਸੈਲਾਨੀ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਸੈਲਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸੰਕੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰ-ਦੇ ਉੱਪਰ ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਤੇ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਅਚਾਨਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ (ਇਕ ਬਲਾਕ ਦੇ ਮੱਧ ਵਿੱਚ ਰੋਕਣਾ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਾਰਨ ਦੇ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ, ਬੈਕਅੱਪ ਲਾਈਟਾਂ ਅਚਾਨਕ ਜੱਗਣੀਆਂ) ਉਲਝਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹਨ। ਝਿਜਕ ਇਕ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਅਕਸਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਚੁਰਸਤੇ ਦੇ ਮੱਧ ਵਿੱਚ ਰੁਕਣਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿਹੜੇ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ, ਨਕਸ਼ੇ ਅਤੇ ਘਰ ਦੇ ਨੰਬਰ ਵੇਖ ਰਹੇ ਹਨ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋਣ।

ਹੌਲੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਡਰਾਇਵਰ। ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰ ਜੋ ਆਮ ਗਤੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਖ਼ਤਰੇ ਹਨ। ਹੌਲੀ ਚੱਲ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਦੇਖ ਕੇ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਵਾਹਨ, ਆਪਣੇ ਸੁਭਾਅ ਕਰਕੇ, ਹੌਲੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਇਕ ਖਤਰੇ ਦਾ ਸੰਕੇਤ (ਮੋਪਡ, ਖੇਤ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਟਰੈਕਟਰ, ਆਦਿ) ਹੈ। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚਿਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ "ਹੌਲੀ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ" ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਇਕ ਸੰਤਰੀ ਕੇਂਦਰ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਲਾਲ ਤਿਕੋਣ ਹੈ।

ਇਸ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨੂੰ ਪਰਦਰਸ਼ਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ 25 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) 385.5) ਦੀ ਗਤੀ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਮੁੜਨ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰ ਰਹੇ ਡਰਾਇਵਰ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੁੜਨ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਉਮੀਦ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਸਨ ਜਾ ਰੁਕ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਹ ਗਲੀ ਜਾਂ ਡਰਾਇਵਰਵੇ ਵਿੱਚ ਤੰਗ ਮੁੜ ਰਹੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਰੋਕਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰੁਕ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਕਾਹਲੀ ਕਰਦੇ ਡਰਾਇਵਰ। ਡਰਾਇਵਰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਉੱਥੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕ ਕੱਟਦੇ ਹੋਏ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਫਰਕ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸੜਕ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਹੇ ਡਰਾਇਵਰ ਕਾਹਲ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਅੱਗੇ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ ਤਾਂਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਫਸਣ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕਣ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਚੇਤ ਰਹੋ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਜੋ ਜਲਦੀ ਵਿੱਚ ਹਨ।

ਵਿਕਾਰਾਂ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ। ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਹੜੇ ਉਨੀਂਦਰੇ ਹਨ, ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਨਸ਼ੇ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਬੀਮਾਰ ਹਨ, ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕੁਝ ਸੰਕੇਤ ਹਨ:

- ਸੜਕ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾ ਜਾਂ ਇਕ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜੀ ਜਾਣਾ।
- ਸੜਕ ਛੱਡਣਾ (ਸੱਜੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਖੁੰਜੇ ਤੇ ਚੜਾਉਣਾ, ਜਾਂ ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਫੁਟਪਾਥ ਵਿੱਚ ਵੱਜਣਾ)।
- ਗਲਤ ਸਮੇਂ ਰੋਕਣਾ (ਹਰੀ ਰੋਸ਼ਨੀ 'ਤੇ ਰੋਕਣਾ, ਜਾਂ ਸਟਾਪ ਤੇ ਬਹੁਤ ਲੰਮਾ ਸਮਾਂ ਉਡੀਕਣਾ)।
- ਠੰਡੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਖੁੱਲੀ ਖਿੜਕੀ।
- ਅਚਾਨਕ ਹੌਲੀ ਜਾਂ ਤੇਜ਼ ਹੋਣਾ, ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣਾ।

ਸ਼ਰਾਬੀ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਅਤੇ ਉਨੀਂਦਰੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਤੋਂ ਦੇਰ ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਰਹੋ।

ਇਕ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀਆਂ ਸਰੀਰਕ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆਵਾਂ। ਡਰਾਇਵਰ ਉਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਦੇਖਦੇ ਹਨ ਜਿਧਰ ਓਹ ਮੁੜਨ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰੀ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਿਰ ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਦੀ ਹਿੱਲਜੁਲ ਤੋਂ ਸੰਕੇਤ ਪਰ੍ਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਡਰਾਇਵਰ ਮੋੜਨ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਚਾਲੂ ਨਾ ਹੋਣ। ਮੋਢੇ ਤੋਂ ਉਪਰੋਂ ਦੇਖਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਸ਼ਾਇਦ ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰਾਂ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦੇਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਸੜਕ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਇਹ ਦੱਸਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਕੁਝ ਖਤਰਨਾਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਅਪਵਾਦ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵਿੱਚ ਵੱਜਣ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਗਤੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਦਿਸ਼ਾ ਬਦਲਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਟਕਰਾਵ ਵਿੱਚ ਹੋ। ਟਕਰਾਵ ਉਦੋਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਚੁਰਸਤਿਆਂ ਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ, (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੈਂਪ ਤੇ ਟਰਨਪਾਈਕ) ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਲੌੜੀਂਦੀ ਲੇਨ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਕ ਲੇਨ ਦਾ ਅੰਤ, ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੂਜੇ ਮਾਰਗ ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ)। ਹੋਰ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਆਵਾਜਾਈ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣਾ ਜਾਂ ਰੁੱਕੀ ਹੋਈ ਆਵਾਜਾਈ, ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਿਰ੍ਸ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਦੇਖੋ ਜੋ ਟਕਰਾਵ ਵਿੱਚ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਖਤਰਾ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਇਸ ਅਪਵਾਦ ਤੇ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰ੍ਆ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗਾ।

2.8.4 – ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਇਕ ਯੋਜਨਾ ਰੱਖੋ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਖਤਰੇ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੜਕ ਤੇ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸਿੱਖਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖੋ। ਪਰ, ਇਹ ਨਾ ਭੁੱਲੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਭਾਲ ਕਿਉਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ-ਉਹ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਸਮਾਂ ਹੋਵੇ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀਆਂ ਬਾਰੇ ਸੋਚੋ ਜੋ ਉਤਪੰਨ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕੀ ਕਰੋਗੇ। ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਆਪਣੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਤਿਆਰ, ਬਚਾਅ ਪੱਖੀ ਡਰਾਇਵਰ ਹੋਵੋਗੇ ਜੋ ਤੁਹਾਡੀ ਆਪਣੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਸੜਕ ਚਾਲਕਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰੇਗਾ।

ਉਪਭਾਗ 2.7 ਅਤੇ 2.8

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਤੁਸੀਂ ਕਿਵੇਂ ਪਤਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕਿੰਨੀ ਕੁ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੀ ਥਾਂ ਹੈ?
2. ਜੇ ਤੁਸੀਂ 55 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ 'ਤੇ 30 ਫੁੱਟ ਦੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੂਜੀ ਗੱਡੀ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿੰਨੇ ਸਕਿੰਟ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ?
3. ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪਿਛਲੀ ਦੂਰੀ ਘੱਟ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਤੁਹਾਡਾ ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਨਾਲ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
4. ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੱਜੇ ਪਾਸਿਓ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
5. ਇਕ ਖ਼ਤਰਾ ਕੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?
6. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਖ਼ਤਰੇ ਦੇਖਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਕਿਉਂ ਬਣਾਉਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.7 ਅਤੇ 2.8 ਦੋਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

2.9 – ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ

ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਧਿਆਨ ਭਟਕਣਾ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡਾ ਧਿਆਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੋਂ ਦੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਪੂਰਾ ਧਿਆਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਾਰਜ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ, ਆਪਣੇ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ ਅਤੇ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸੱਟ, ਮੌਤ ਜਾਂ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਜੋ ਤੁਹਾਡਾ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ: ਯਾਤਰੀਆਂ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰਨਾ; ਰੇਡੀਓ, ਸੀਡੀ ਪਲੇਅਰ ਜਾਂ ਜਲਵਾਯੂ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ; ਖਾਣਾ, ਪੀਣਾ ਜਾਂ ਤੰਬਾਕੂਨੋਸ਼ੀ; ਨਕਸ਼ੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਾਹਿਤ ਪੜ੍ਹਣਾ; ਡਿੱਗ ਗਈ ਇਕ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ; ਸੈਲ ਫੋਨ ਜਾਂ ਸੀ ਬੀ (CB) ਰੇਡੀਓ ਤੇ ਗੱਲ ਕਰਨਾ; ਸੰਦੇਸ਼ ਪੜ੍ਹਨਾ ਜਾਂ ਭੇਜਣਾ; ਟੈਲੀਮੈਟਿਕ ਜਾਂ ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਯੰਤਰਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਪਰਣਾਲੀਆਂ, ਪੇਜ਼ਰ, ਨਿੱਜੀ ਡਿਜ਼ੀਟਲ ਸਹਾਇਕ, ਕੰਪਿਊਟਰ ਆਦਿ) ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ; ਦਿਨੇ ਸੁਪਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਗੁਆਚਨਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਮਾਨਸਿਕ ਬੇਧਿਆਨੀਆਂ; ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ।

ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸੰਭਾਵਤ ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ: ਆਵਾਜਾਈ, ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ; ਘਟਨਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਪੁਲਿਸ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਰੋਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਿਰਸ਼; ਸੂਰਜ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ/ਸੂਰਜ ਦਾ ਛਿਪਣਾ; ਸੜਕ ਤੇ ਪਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ; ਸੜਕ ਦੀ ਉਸਾਰੀ; ਬਿਲਬੋਰਡਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੜਕੀ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ; ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ।

2.9.1 – ਬੇਧਿਆਨੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ

ਲਾਰਜ ਟਰੱਕ ਕਰੈਸ਼ ਕਾਜ਼ੇਸ਼ਨ ਅਧਿਐਨ, ਐਲ ਟੀ ਸੀ ਸੀ ਐਸ (Large Truck Crash Causation Study, LTCCS) ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ 8 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਵੱਡੀਆਂ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦਾ ਬਾਹਰੋਂ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 2 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਵੱਡੀਆਂ-ਟਰੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਾਲ ਹਰ ਸਾਲ ਯੂ.ਐਸ. ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਲਗਭਗ 5,500 ਲੋਕ ਮਾਰੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ (ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਾਈਵੇਅ ਟਰੈਫਿਕ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (ਐਨ ਐਚ ਟੀ ਐਸ ਏ) (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) ਆਵਾਜਾਈ: ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਦਾਜ਼ਨ 448,000 ਜ਼ਖਮੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ)।

ਖੋਜ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈਲ ਫੋਨ 'ਤੇ ਗੱਲ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ - ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਹੱਥ-ਮੁਕਤ ਹੋਵੇ - ਊਰਜਾ ਦਾ 39 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਦਿਮਾਗ ਨੂੰ ਵਰਤਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਸਮਰਪਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਫੜਨ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵ੍ਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। (ਐਨ ਐਚ ਟੀ ਐਸ ਏ) (NHTSA) ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀ ਵੈਬਸਾਈਟ, **www.distraction.gov**)।

2.9.2 – ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਅਸਰ

ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਪਰ੍ਭਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਧੀਮੀ ਸਮਝ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮੌਕੇ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪਾਉਣ ਦਾ ਜਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਅਸਫਲ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ; ਦੇਰ ਨਾਲ ਨਿਰਣਾਇਕ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ, ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਜਾਂ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਗਲਤ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹੋ।

2.9.3 – ਧਿਆਨ ਭਟਕਣ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ

ਧਿਆਨ ਭਟਕਣ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨ ਹਨ, ਸਾਰੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਹਨ।

- **ਭੌਤਿਕ ਭਟਕਾਓ** - ਇਕ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਵਹ੍ਈਲ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਜਾਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਨਿਗਹ੍ਾ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ।
- **ਮਾਨਸਿਕ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਹੋਣਾ** - ਸੜਕ ਤੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਧਿਆਨ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਦਿਨ ਦੌਰਾਨ ਹੋਈ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਸੋਚਣਾ।
- **ਭੌਤਿਕ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਦੋਨੋਂ ਧਿਆਨ ਭਟਕਣਾ** - ਇਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਮੌਕੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਕ ਸੈਲ ਫੋਨ ਤੇ ਗੱਲ ਕਰਨਾ; ਜਾਂ ਲਿੱਖਤੀ ਸੁਨੇਹਿਆਂ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ ਜਾਂ ਪੜ੍ਹਨਾ।

2.9.4 – ਸੇਲ/ ਮੋਬਾਇਲ ਫ਼ੋਨ

ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਸਬੰਧੀ ਨਿਯਮ (ਐਚ ਐਮ ਆਰ) (*Hazardous Materials Regulation*, HMR) ਦੇ ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR), ਟਾਈਟਲ 49, ਭਾਗ 383, 384, 390, 391 ਅਤੇ 392 ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਫੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫੋਨ ਵਰਤਣ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਦੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਡਰਾਇਵ੍ਰਾਂ ਲਈ ਨਵੇਂ ਡਰਾਇਵਰ ਅਯੋਗਤਾ ਲਈ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਸੰਘੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ; ਜਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਯੰਤਰਣ 'ਤੇ ਉਸ ਪਰ੍ਾਂਤਕ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਆਰਡੀਨੈਂਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਈ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਹਨ, ਜੋ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਫੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਦੇ ਵਰਤਣ' ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੱਥ-ਫੜੀ ਹੋਈ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਵਰਤਣ ਦੀ ਇਜਾਜਤ ਦੇਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ।

ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਫੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫੋਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, "ਇਕ ਧਵਨੀ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਨੂੰ ਫੜਨ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇਕ ਹੱਥ ਵਰਤਣਾ"; "ਇਕ ਬਟਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਉਣ ਨਾਲ ਇਕ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫੋਨ ਡਾਇਲ ਕਰਨਾ"; ਜਾਂ "ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬੈਠਣ ਵਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸੀਟ ਤੋਂ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਲਈ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨਾ ਹੈ।" ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸਿਰਫ ਇਕ ਹੱਥ ਮੁਕਤ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਨੇੜੇ ਸਥਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਧਵਨੀ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਫੜੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫੋਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ 2 ਜਾਂ ਵੱਧ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਤੁਹਾਡੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਯੋਗਤਾ 3 ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੂਜੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ 60 ਦਿਨ ਅਤੇ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ 3 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ 120 ਦਿਨ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪਹਿਲੀ ਅਤੇ ਅਗਲੀ ਹਰ ਅਜਿਹੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਸਿਵਲ ਦੰਡਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ $2,750 ਤੱਕ ਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਸਮੇਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੱਥ-ਨਾਲ ਫੜਨ ਵਾਲੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਵੀ ਨਹੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਵੀ $11,000 ਤਕ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਸਿਵਲ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਅਪਵਾਦ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਹੱਥ-ਫੜਨ ਵਾਲੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਵਰਤਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਖੋਜ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜਿਹੜੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਡਰਾਇਵਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਡਾਇਲ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਸੁਰੱਖਿਆ-ਨਾਜ਼ੁਕ ਘਟਨਾ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ, ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ, ਅਣ-ਸੋਚੀ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ 6 ਗੁਣਾਂ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਡਾਇਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਔਸਤਨ 3.8 ਸਕਿੰਟ ਲਈ ਸੜਕ ਤੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਹਟਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। 55 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) (ਜਾਂ ਪਰ੍ਤੀ ਸਕਿੰਟ 80.7 ਫੁੱਟ) ਤੇ, ਇਹ ਸੜਕ ਦੇ ਵੱਲ ਦੇਖੇ ਬਿਨਾਂ 306 ਫੁੱਟ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਫੁੱਟਬਾਲ ਮੈਦਾਨ ਦੀ ਲਗਭਗ ਲੰਬਾਈ ਹੈ।

ਤੁਹਾਡੀ ਮੁੱਢਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਉੱਤੇ ਆਪਣਾ ਪੂਰਾ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ ਕਿ ਹੈਂਡ-ਫਰ੍ੀ ਯੰਤਰ ਦੀ ਹੱਥ-ਫੜੀ ਹੋਈ ਸੈਲ ਫ਼ੋਨਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡਾ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟ ਨਹੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਕਰਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੋਂ ਧਿਆਨ ਹਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਯੰਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀ ਹੁੰਦੀ ਜਦੋਂ ਤਕ ਤੁਸੀ ਹੱਥ-ਮੁਕਤ ਯੰਤਰ ਨਾ ਵਰਤ ਰਹੇ ਹੋਵੋ। ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਉਪਕਰਣ ਉਦੋਂ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਸੜਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ।

ਜੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਸੰਚਾਰ ਯੰਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸੁਝਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ:

- ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਅਤੇ ਕਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਗੱਲਬਾਤ ਲਈ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਯੰਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਔਖੀਆਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਮੋਬਾਇਲ ਫ਼ੋਨ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ, ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ, ਭਾਰੀ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਮੌਸਮ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵੇਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਾਜ਼-ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਸੰਚਾਰ ਯੰਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਸੁਨੇਹੇ ਲਿਖਣ ਜਾਂ ਪੜਹ੍ਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ।

2.9.5 – ਲਿਖਤੀ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣਾ

ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR) ਸਿਰਲੇਖ 49, ਭਾਗ 383, 384, 390, 391, 392, ਐਫ ਐਮ ਸੀ ਐਸ ਆਰ (FMCSR) ਨੇ ਅੰਤਰਰਾਜੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਲਿਖਤੀ ਸੰਦੇਸ਼ ਭੇਜਣ ਤੋਂ ਮਨਹ੍ਾਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਡਰਾਇਵਰ ਅਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਸੰਘੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ; ਜਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਯੰਤਰਣ 'ਤੇ ਪਰ੍ਾਂਤ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਆਰਡੀਨੈਂਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਈ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਹਨ, ਜੋ ਲਿਖਤੀ ਸੰਦੇਸ਼ ਭੇਜਣ ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਤੋਂ ਸੁਨੇਹਿਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਮਨਹ੍ਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਉਪਕਰਣ ਤੋਂ ਹੱਥ ਨਾਲ ਸੁਨੇਹੇ ਲਿਖਣਾ ਜਾਂ ਪੜਹ੍ਨਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸੰਚਾਰ ਲਈ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਛੋਟਾ ਸੁਨੇਹਾ ਸੇਵਾ, ਈ-ਮੇਲਿੰਗ, ਤਤਕਾਲ ਸੁਨੇਹਾ, ਇਕ ਵਰਲ੍ਡ ਵਾਈਡ ਵੈਬ ਪੇਜ ਵਰਤਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਸੁਨੇਹੇ ਦੀ ਪਰ੍ਾਪਤੀ ਜਾਂ ਭੇਜਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀ ਹੈ।

ਇਲੈਕਟਰ੍ਾਨਿਕ ਉਪਕਰਣ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸੈਲੂਲਰ; ਨਿੱਜੀ ਡਿਜੀਟਲ ਸਹਾਇਕ; ਪੇਜ਼ਰ; ਕੰਪਿਊਟਰ; ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਪਕਰਣ ਜੋ ਦਾਖਲ ਕਰਨ, ਲਿਖਣ, ਭੇਜਣ, ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪੜਹ੍ਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀ ਹੈ।

ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਟੈਕਸਟਿੰਗ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰ੍ਾਂਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ 2 ਜਾਂ ਵੱਧ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਤੁਹਾਡੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਯੋਗਤਾ 3 ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੂਜੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ 60 ਦਿਨ ਅਤੇ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ 3 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ 120 ਦਿਨ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪਹਿਲੀ ਅਤੇ ਅਗਲੀ ਹਰ ਅਜਿਹੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਅਜਿਹੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਸਿਵਲ ਦੰਡਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ $2,750 ਤੱਕ ਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਸਮੇਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਵੀ ਨਹੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਕ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਅਪਵਾਦ ਹੈ ਜੋ ਜੇਕਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਸਬੂਤ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਲਿਖਤੀ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣਾ ਇਕ ਸੈਲ ਫੋਨ 'ਤੇ ਗੱਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਵੀ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਸਕਰੀਨ' ਤੇ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਕੀਪੈਡ ਨੂੰ ਚਲਾਓ। ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਦਾ ਸਰੋਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਸਰੀਰਕ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣਾ ਦੋਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਖੋਜ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜਿਹੜੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਡਰਾਇਵਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਲਿਖਤੀ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਦੇ ਹਨ, ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੁਰੱਖਿਆ-ਨਾਜੁਕ ਘਟਨਾ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ, ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ, ਅਣ-ਸੋਚੀ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ 23.2 ਗੁਣਾਂ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਲਿਖਤੀ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣਾ ਜਾਂ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਔਸਤ 4.6 ਸੈਕਿੰਡ ਲਈ ਸੜਕ ਤੋਂ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਹਟਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। 55 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੇ, ਤੁਸੀਂ 371 ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਸਮੁੱਚੇ ਫੁੱਟਬਾਲ ਮੈਦਾਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰੋਗੇ - ਬਿਨਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਵੱਲ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ।

2.9.6 – ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਾ ਕਰੋ

ਤੁਹਾਡਾ ਟੀਚਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚਲੀਆਂ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ। ਇਸ ਟੀਚੇ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦੁਆਰਾ ਪਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

- ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਭਾਵੀ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚਲੀਆਂ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਨਾਲ।
- ਸੰਭਾਵੀ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ/ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣੀ।
- ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਰੱਖਣਾ।
- ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਭਵ ਦਿਰ੍ਸ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨਾ।

ਸੰਭਾਵੀ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ, ਤੁਸੀਂ ਸੰਭਾਵਤ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ/ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਭੁਲੇਖੇ ਕਾਰਨ ਅੱਧਾ ਸਕਿੰਟ ਹੌਲੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰ੍ਆ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੁੱਗਣੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਝਾਅ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਧਿਆਨ ਨਾ ਭਟਕਾਵੋ :

- ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਰ ਯੰਤਰ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਹ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਪਹੁੰਚ ਅੰਦਰ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਦਿਰ੍ੜ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਯੋਗ ਹੈ, ਇਕ ਈਅਰਪੀਸ ਜਾਂ ਸਪੀਕਰ ਫੋਨ ਫੰਕਸ਼ਨ ਵਰਤੋਂ, ਵੌਇਸ-ਐਕਟੀਵੇਟਿਡ ਡਾਇਲਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਹੈਂਡ-ਫਰ੍ੀ ਫੀਚਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ **ਨਹੀਂ** ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੇਕਰ ਉਹ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੌਰ ਤੇ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਲਈ ਪਹੁੰਚ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਹੱਥ-ਮੁਕਤ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋਣ।
- ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਮੋਬਾਇਲ ਉਪਕਰਣ ਤੇ ਟੈਕਸਟ ਸੁਨੇਹਾ ਨਾ ਲਿਖੋ ਜਾਂ ਪੜਹ੍ੋ ਨਾ।
- ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜਾਣੂੰ ਕਰਵਾਓ।
- ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਤਰਜੀਹ ਦੇ ਮੁਤਾਬਿਕ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰੋ।
- ਪਰ੍ੀ-ਪਰ੍ੋਗਰਾਮ ਰੇਡੀਓ ਸਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਮਨਪਸੰਦ ਸੀ ਡੀਜ਼ (CDs) ਪਹਿਲਾਂ ਲੋਡ ਕਰੋ।
- ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਬੇਲੋੜੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
- ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਨਕਸ਼ੇ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰੋ, ਜੀ ਪੀ ਐਸ (GPS) ਨੂੰ ਪਰ੍ੋਗਰਾਮ ਕਰੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਓ।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੌਰਾਨ ਪੜਹ੍ਨ ਜਾਂ ਲਿਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਸਿਗਰਟ, ਖਾਣ ਅਤੇ ਪੀਣ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ। ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਖਾਣ ਲਈ ਰੁਕਣ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਛੇਤੀ ਨਿਕਲੋ।
- ਹੋਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨਾਲ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਜਾਂ ਭਾਵਨਾਤਮਕ ਤੌਰ ਤੇ ਤੀਬਰ ਗੱਲਬਾਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਾ ਹੋਵੋ।
- ਹੋਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਵਰਤਾਓ ਕਰਨ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹੋ।

2.9.7 – ਹੋਰ ਬੇਧਿਆਨੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਬਾਰੇ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬੇਧਿਆਨੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੇਧਿਆਨੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਪਛਾਣ ਨਾ ਕਰਨਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਸਮਝਣ ਜਾਂ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਲਈ ਵੇਖੋ:

- ਉਹ ਵਾਹਨ, ਜੋ ਲੇਨ ਵਿਭਾਜਿਤ ਲਾਈਨਾਂ ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਅਸਥਾਈ ਸਪੀਡ ਤੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ।
- ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜੋ ਨਕਸ਼ੇ, ਭੋਜਨ, ਸਿਗਰੇਟ, ਸੈਲ ਫੋਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਰੁੱਝੇ ਹੋਏ ਹਨ।
- ਉਹ ਚਾਲਕ ਜੋ ਆਪਣੇ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਨਾਲ ਗੱਲ-ਬਾਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਇਕ ਬੇਧਿਆਨੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਜਗਹ੍ਾ ਦਿਓ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਿਛਲੀ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖੋ।

ਬੇਧਿਆਨੇ ਡਰਾਇਵਰ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਵੇਲੇ ਬਹੁਤ ਸਾਵਧਾਨੀ ਰੱਖੋ। ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਤੋਂ ਸੁਚੇਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਸਕਦਾ ਹੈ।

2.10 – ਗੁੱਸੇ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ/ ਰੋਡ ਰੇਜ

2.10.1 – ਇਹ ਕੀ ਹੈ?

ਆਕਰਮਕ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਅਤੇ ਰੋਡ ਰੇਜ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਸਮੱਸਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅੱਜ ਦੇ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਭਾਰੀ ਅਤੇ ਹੌਲੀ ਚਲਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰੁਝੇਵੇਂ ਭਰੇ ਕਾਰਜਕਰ੍ਮ ਦਿਨਚਰਿਆ ਬਣ ਗਏ ਹਨ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਡਰਾਇਵਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਗੁੱਸਾ ਅਤੇ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਦਾ ਪਰ੍ਗਟਾਵਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਭੀੜ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਗਲਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਥੋੜੀ ਥਾਂ ਹੀ ਛੱਡਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੱਕ ਅਤੇ ਦੁਸ਼ਮਣੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰਨਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੈਣ ਲਈ ਪਰ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਆਕਰਮਕ ਡਰਾਇਵਿੰਗ, ਸੁਆਰਥੀ, ਨਿਡਰ ਜਾਂ ਧੱਕੇ ਨਾਲ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਕ ਗੁੱਸੇਖੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਇਕ ਨਿਸ਼ਾਨੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਅਕਸਰ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ ਲੇਨ ਬਦਲ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਰੋਡ ਰੇਜ, ਇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਹੈ ਜੋ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਤੇ ਭੌਤਿਕ ਹਮਲਾ ਕਰਨਾ ਹੈ।

2.10.2 – ਇਕ ਆਕਰਮਕ ਡਰਾਇਵਰ ਨਾ ਬਣੋ

- ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਵੇਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਉਸਦਾ ਸੰਬੰਧ ਇਸ ਨਾਲ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤਣਾਅ ਕਾਰਨ ਤੁਹਾਡੇ ਤੇ ਕੀ ਅਸਰ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਉਸਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਤਣਾਅ ਨੂੰ ਘਟਾਓ। "ਮੱਧਮ ਸੰਗੀਤ" ਸੁਣੋ
- ਡਰਾਇਵ ਕਰਨ ਵੱਲ ਆਪਣਾ ਪੂਰਾ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਆਪਣੇ ਸੈੱਲ ਫੋਨ ਤੇ ਗੱਲ ਕਰਕੇ, ਖਾਣਾ ਖਾਣ ਆਦਿ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਧਿਆਨ ਭਟਕਣ ਨਾ ਦਿਓ।
- ਆਪਣੇ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਯਥਾਰਥਕ ਰਹੋ। ਆਵਾਜਾਈ, ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਕਰਕੇ ਦੇਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਆਸ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਉਸੇ ਮੁਤਾਬਿਕ ਆਪਣਾ ਸਮਾਂ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਉਮੀਦ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹੁੰਚ ਰਹੇ ਹੋ- ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠੋ। ਇਕ ਡੂੰਘਾ ਸਾਹ ਲਓ ਅਤੇ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰੋ।
- ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਕ ਵੇਲੇ ਲਾਭ ਦਿਓ। ਇਹ ਕਲਪਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਿਉਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਜਾਂ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਇਸਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਹੌਲੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਰਹਿਣ ਦਿਓ।
- ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਖੱਬੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ ਡਰਾਇਵ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਇਸ਼ਾਰਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ। ਆਪਣੇ ਹੱਥ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਰੱਖੋ। ਕੋਈ ਵੀ ਐਸੇ ਇਸ਼ਾਰੇ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚੋ ਜੋ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਗੁੱਸੇ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਤੁਹਾਡੇ ਸਿਰ ਨੂੰ ਹਿਲਾਉਣ ਵਰਗੇ ਹਾਨੀ ਰਹਿਤ ਪਰ੍ਤੀਤ ਹੁੰਦੇ ਚਿੜਚਿੜੇ ਇਸ਼ਾਰੇ।
- ਇਕ ਸਾਵਧਾਨ ਅਤੇ ਸਲੀਕੇ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਬਣੋ। ਜੇ ਇਕ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਣ ਲਈ ਉਤਸੁਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਹੋ, "ਮੇਰੇ ਮਹਿਮਾਨ ਬਣੋ।" ਇਹ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਛੇਤੀ ਹੀ ਇਕ ਆਦਤ ਬਣ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਤੋਂ ਨਾਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੋਗੇ।

2.10.3 – ਇਕ ਆਕਰਮਕ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

- ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ, ਉਸਦੇ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਹਰੇਕ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ।
- ਆਪਣਾ ਮਾਣ ਛੱਡੋ। ਆਪਣੀ ਸਫ਼ਰੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਜਾ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਕੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਾ ਦੇਵੋ।
- ਅੱਖਾਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਬਚੋ।
- ਸੰਕੇਤ ਅਣਡਿੱਠੇ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਤੇ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰੋ।
- ਵਾਹਨ ਦਾ ਵਰਣਨ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੰਬਰ, ਸਥਾਨ ਅਤੇ, ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਬਾਰੇ ਦੱਸ ਕੇ ਗੁੱਸੇਖੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਬਾਰੇ ਢੁੱਕਵੀਂ ਅਥੌਰਿਟੀ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਕ ਸੈਲ ਫੋਨ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਕੱਲ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਕੋਈ ਗੁੱਸੇਖੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਸੜਕ ਤੇ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਿਰ੍ਸ਼ ਤੋਂ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਤੇ ਰੁਕੋ, ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਆਉਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖੇ ਗਏ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਵਿਹਾਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ।

ਉਪਭਾਗ 2.9 ਅਤੇ 2.10

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਝਾਅ ਕੀ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਬੇਧਿਆਨੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨਾ ਬਣ ਜਾਓ।
2. ਤੁਸੀਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚਲੇ ਸੰਚਾਰ ਸਾਧਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਕਰਦੇ ਹੋ?
3. ਤੁਸੀਂ ਬੇਧਿਆਨੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪਛਾਣ ਸਕਦੇ ਹੋ?
4. ਆਕਰਮਕ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਅਤੇ ਰੋਡ ਰੇਜ ਵਿੱਚਕਾਰ ਕੀ ਫਰਕ ਹੈ?
5. ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਗੁੱਸੇਖੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
6. ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਉਸਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਤਣਾਅ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਕੀ ਕੁਝ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.9 ਅਤੇ 2.10 ਦੋਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

2.11 – ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ

2.11.1 – ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਰਾਤ ਵੇਲੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਖ਼ਤਰਾ ਹੋਏਗਾ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਜਲਦੀ ਖ਼ਤਰੇ ਨਹੀ ਦਿੱਸਦੇ ਜਿੰਨੇ ਦਿਨ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਦਿਸਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਉਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਘੱਟ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹੈਰਾਨੀ ਵਿੱਚ ਆਏ ਡਰਾਇਵਰ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਘੱਟ ਸਮਰੱਥ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਰ, ਸੜਕ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

2.11.2 – ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੇ ਕਾਰਕ

ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਚੰਗੀ ਨਜ਼ਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਬਰ੍ਕ, ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਅਤੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜੋ ਤੁਸੀ ਦੇਖਦੇ ਹੋ ਉਸਤੇ ਅਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀ ਵੇਖ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ, ਸੰਭਾਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਜਾਂ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕਿਉਂਕਿ ਚੰਗਾ ਦੇਖਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੱਖਾਂ ਦੇ ਮਾਹਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯਮਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਦੀ ਪਰਖ ਨਾ ਹੋਣ ਤੱਕ ਤੁਸੀ ਕਦੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀ ਜਾਣ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਨਿਗਹ੍ਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੈ। ਜੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਐਨਕਾਂ ਜਾਂ ਕੰਟੈਕਟ ਲੈਂਜ਼ ਪਹਿਨਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਯਾਦ ਰੱਖੋ:

- ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਵੇਲੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਨੋ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇ। ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਡੀ ਐਲ (DL) ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਲੈਂਜ਼ ਲੌੜੀਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਲੈਨਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਲੈਨਜ਼ ਦਾ ਇਕ ਸੈਟ ਵੱਧ ਰੱਖੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਸਧਾਰਣ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਲੈਨਜ਼ ਟੁੱਟ ਗਏ ਹਨ ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਗਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਵਾਧੂ ਲੈਂਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਰਾਤ ਵੇਲੇ ਗੂੜ੍ਹੇ ਜਾਂ ਰੰਗੀਨ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਲੈਨਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ, ਭਾਵੇਂ ਤੁਸੀ ਸੋਚਦੇ ਹੋ ਕਿ ਉਹ ਲਿਸ਼ਕੋਰ ਨੂੰ ਅੱਖਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਜਣ ਤੋਂ ਮਦਦ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਰੰਗੀਨ ਲੈਨਜ਼ ਉਹ ਰੌਸ਼ਨੀ ਕੱਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਫ ਸਾਫ ਵੇਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਲਿਸ਼ਕੋਰ। ਲਿਸ਼ਕੋਰਦਾਰ ਰੌਸ਼ਨੀ ਦੁਆਰਾ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਨਹ੍ਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲਿਸ਼ਕੋਰ ਤੋਂ ਮੁੜ ਠੀਕ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਕਈ ਸਕਿੰਟ ਲੱਗ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਲਿਸ਼ਕੋਰ ਦੇ ਅੰਨਹ੍ੇਪਣ ਦੇ ਦੋ ਸਕਿੰਟ ਵੀ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। 55 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਇਕ ਵਾਹਨ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਇਕ ਫੁੱਟਬਾਲ ਦੇ ਮੈਦਾਨ ਦੇ ਅੱਧੇ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਸਫਰ ਕਰ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਵੇਗਾ।

ਥਕਾਵਟ ਅਤੇ ਚੌਕੰਨੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਕਮੀ। ਥਕਾਵਟ ਸਰੀਰਕ ਜਾਂ ਮਾਨਸਿਕ ਥਕਾਵਟ ਹੈ ਜੋ ਸਰੀਰਕ ਜਾਂ ਮਾਨਸਿਕ ਤਣਾਅ, ਦੁਹਰਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕੰਮ, ਬਿਮਾਰੀ ਜਾਂ ਨੀਂਦ ਦੀ ਕਮੀ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਬਿਲਕੁਲ ਸ਼ਰਾਬ ਅਤੇ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦੀ ਤਰਹ੍ਾਂ, ਇਹ ਤੁਹਾਡੀ ਨਜ਼ਰ ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਥਕਾਵਟ, ਗਤੀ ਅਤੇ ਦੂਰੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਪੈਣ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਨਾ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰ੍ਆ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਥੱਕੇ ਹੋਏ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਸੌਂ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਤੁਸੀ ਟਕਰਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜਾਂ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਜਖਮੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਮਰਵਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਥਕਾਵਟ ਜਾਂ ਨੀਂਦ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਣਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਕ ਹੈ। ਐਨ ਐਚ ਟੀ ਐਸ ਏ (NHTSA) ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ ਵਿੱਚ 100,000 ਪੁਲਿਸ-ਦੁਆਰਾ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਨੀਂਦ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਸਲੀਪ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (National Sleep Foundation) ਦੇ ਸਲੀਪ ਇਨ ਅਮਰੀਕਾ ਪੋਲ (Sleep in America Poll) ਅਨੁਸਾਰ 60 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਅਮਰੀਕੀਆਂ ਨੇ ਸੁੱਤੇ ਪਏ ਡਰਾਇਵ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ⅓ (36 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ 103 ਮਿਲੀਅਨ ਲੋਕ) ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਸੌਂ ਗਏ ਸੀ। ਡਰਾਇਵਰ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਸਕਿੰਟਾਂ ਲਈ ਸੌਣ ਦਾ ਜਾਂ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੌਣ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰਹ੍ਾਂ, ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਾਟਕੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਧਦੀ ਹੈ।

ਜੋਖਮ ਵਿੱਚਲੇ ਸਮੂਹ

ਸੁੱਤੇ ਪਏ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਹੋਣ ਦਾ ਜੋਖਮ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਦਸੇ ਅਕਸਰ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਨੀਂਦ ਆਉਣ ਦਾ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਰਾਤ ਨੂੰ ਅਤੇ ਦੁਪਹਿਰ ਦੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ। ਬਹੁਤੇ ਲੋਕ ਰਾਤ ਵੇਲੇ ਘੱਟ ਚੌਕੰਨੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਅੱਧੀ ਰਾਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੱਚ ਹੈ ਜੇਕਰ ਤੁਸੀ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਰਾਤ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਨੀਂਦ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਖੋਜ ਨੇ ਨੌਜਵਾਨ ਮਰਦਾਂ, ਸ਼ਿਫਟ ਕਾਮਿਆਂ, ਵਪਾਰਕ ਡਰਾਇਵਰ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਬੇਇਲਾਜੇ ਨੀਂਦ ਦੇ ਵਿਗਾੜਾਂ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਜਾਂ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਪੁਰਾਣੀ ਨੀਂਦ ਤੋਂ ਵੰਚਿਤ ਹੋਣ ਦੀਆਂ ਬਿਮਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਨੀਂਦ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਖਤਰੇ ਦੇ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਭਾਰੀ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 15 ਫੀਸਦੀ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਥਕਾਵਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਕੈਨੇਡਾ ਵਿੱਚ 80 ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਇਕ ਸੰਗਿਰ੍ਹਤ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਰ ਔਸਤਨ ਪਰ੍ਤੀ ਦਿਨ 5 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਨੀਂਦ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। (ਐਫ ਐਮ ਐਲ ਐਸ ਏ, 1996) (FMLSA) ਇਹ ਕੋਈ ਹੈਰਾਨੀ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੌਮੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੋਰਡ (ਐਨ ਟੀ ਐਸ ਬੀ ਆਈ) (National Transportation Safety Board, NTSB।) ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਨੀਂਦ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸ੍ਾਇਦ ਅੱਧੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। (ਐਨ ਟੀ ਐਸ ਬੀ, 1990) (NTSB) ਹਰੇਕ ਟ੍ਰੱਕ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋਣ ਤੇ, ਹੋਰ 3 ਤੋਂ 4 ਲੋਕ ਮਾਰੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ (ਐਨ ਐਚ ਟੀ ਐਸ ਏ, 1994) (NHTSA)।

ਥਕਾਵਟ ਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸੰਕੇਤ

ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਨੈਸ਼ਨਲ ਸਲੀਪ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (National Sleep Foundation) ਦੇ ਸਲੀਪ ਇਨ ਅਮਰੀਕਾ ਪੋਲ (Sleep in America Poll) ਅਨੁਸਾਰ, 60 ਫੀਸਦੀ ਅਮਰੀਕੀਆਂ ਨੇ ਨੀਂਦ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਈ ਹੈ ਅਤੇ 36 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਸੌਂ ਗਏ ਸੀ। ਪਰ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸ ਸਕਦੇ ਕਿ ਕਦੋਂ ਉਹ ਸੌਂ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਨ। ਇੱਥੇ ਕੁਝ ਸੰਕੇਤ ਹਨ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਲਈ ਦੱਸਣਗੇ:

- ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ, ਅਕਸਰ ਝਪਕਣਾ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਅੱਖਾਂ।
- ਵਾਰ-ਵਾਰ ਉਬਾਸੀਆਂ ਲੈਣਾ ਅਤੇ ਅੱਖਾਂ ਮਲਣਾ।
- ਦਿਨੇ ਸੁਪਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਗਵਾਚਣਾ; ਭਟਕਣਾ/ਬੇਮੇਲ ਵਿਚਾਰ
- ਪਿਛਲੀਆਂ ਤੈਅ ਕੀਤੀਆਂ ਕੁਝ ਮੀਲਾਂ ਨੂੰ ਯਾਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮੱਸਿਆ; ਮੁੜਨ ਦੇ ਰਸਤੇ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਭੁਲਣਾ।
- ਸਿਰ ਉੱਤੇ ਕਰਕੇ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ।
- ਆਪਣੀ ਲੇਨ ਤੋ ਭਟਕਣਾ, ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਨਾਲ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਕਿਨਾਰੇ ਵਾਲੀ ਪੱਟੀ ਵਿੱਚ ਵੱਜਣਾ।
- ਬੇਆਰਮੀ ਅਤੇ ਬੇਚੈਨੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨਾ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਥੱਕੇ ਹੋਏ ਹੋ ਤਾਂ "ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ" ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੀ ਸੋਚ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ। ਇਹ ਘਾਤਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਥਕਾਵਟ ਦੇ ਕੋਈ ਲੱਛਣ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਗੱਡੀ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੌਂਵੋ ਜਾਂ 15-20 ਮਿੰਟ ਦੀ ਨੀਂਦ ਲਓ।

ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖ਼ਤਰਾ ਹੈ?

ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ:

- ਨੀਂਦ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਜਾਂ ਥੱਕੇ ਹੋਏ ਹੋ (6 ਘੰਟਿਆਂ ਦੀ ਨੀਂਦ ਜਾਂ ਘੱਟ ਤੁਹਾਡੇ ਜੋਖਮ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾਂ ਕਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ)।
- ਨੀਂਦ ਦੀ ਕਮੀ (ਨੀਂਦ ਨਾ ਆਉਣਾ), ਬੁਰੀ ਨੀਂਦ ਜਾਂ ਅਧੂਰੀ ਨੀਂਦ ਤੋਂ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹੋ।।
- ਸਹੀ ਆਰਾਮ ਦਾ ਅੰਤਰਾਲ ਲਏ ਬਿਨਾਂ ਲੰਮੀ ਦੂਰੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ।।
- ਰਾਤ ਨੂੰ, ਮੱਧ-ਦੁਪਹਿਰ ਨੂੰ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸੁੱਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਉਦੋਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਕਈ ਭਾਰੀ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਅੱਧੀ ਰਾਤ ਨੂੰ ਅਤੇ ਸਵੇਰ ਦੇ 6 ਵਜੇ ਦਰਮਿਆਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।
- (ਐਂਟੀਡਿਪਰੈਸੈਂਟਸ, ਕੋਲਡ ਟੇਬ੍ਲੇਟ, ਐਂਟੀਹਿਸਟਾਮਾਈਨਜ਼) ਨੀਂਦ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਲੈ ਰਹੇ ਹੋ।
- ਹਫ਼ਤੇ ਵਿੱਚ 60 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ (40 ਫੀਸਦੀ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ)।
- ਇਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨੌਕਰੀਆਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਮੁੱਖ ਨੌਕਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਫਟ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।
- ਇਕੱਲੇ ਲੰਬੇ, ਜਾਂ ਪੇਂਡੂ, ਹਨੇਰੇ ਜਾਂ ਬੋਰਿੰਗ ਸੜਕ 'ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- ਫਲਾਇੰਗ, ਬਦਲ ਰਿਹਾ ਸਮਾਂ ਜ਼ੋਨ।

ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਸਤੀ ਰੋਕਣੀ:

- ਚੌਕੰਨੇ ਹੋਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਨੀਂਦ ਲਵੋ-ਬਾਲਗਾਂ ਨੂੰ 7-8 ਘੰਟਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।
- ਕੁੱਲ ਦੂਰੀ, ਰੋਕਣ ਵਾਲੇ ਪੁਆਇੰਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰੁਕਣ ਦੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਲਈ ਰੂਟ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਤਿਆਰ ਕਰੋ।
- ਉਨਹ੍ਾਂ ਘੰਟਿਆਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਸਮਾਂ ਰੱਖੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਗਦੇ ਹੋ, ਰਾਤ ਦੇ ਮੱਧ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ।
- ਕਿਸੇ ਯਾਤਰੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ।
- ਦਵਾਈਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ ਜੋ ਕਿ ਸੁਸਤੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਜੇ ਤੁਸੀ ਦਿਨ ਵੇਲੇ ਨੀਂਦ ਤੋਂ ਪੀੜ੍ਹਿਤ ਹੋ, ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੌਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਸੌਂਦੇ ਹੋ; ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਡਾਕਟਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੋ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਊਰਜਾ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਜੀਵਨ ਵਿੱਚ ਕਸਰਤ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰੋ।

ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਚੌਕੰਨਾਪੰਨ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ:

- ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਲਿਸ਼ਕੋਰਾਂ ਅਤੇ ਅੱਖਾਂ ਦੇ ਦਬਾਅ ਤੋਂ ਐਨਕਾਂ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
- ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਕੇ ਜਾਂ ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਰ ਵਰਤ ਕੇ ਠੰਡ ਰੱਖੋ।
- ਭਾਰੀ ਭੋਜਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ।
- ਦਿਨ ਦੇ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਸੁਚੇਤ ਰਹੋ।
- ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲ ਸਵਾਰੀ ਕਰੇ, ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਵੇਲੇ ਵਾਰੀਆਂ ਬਦਲੋ।
- ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਤੇ ਅੰਤਰਾਲ ਲਓ - ਲੰਬੇ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹਰ 100 ਮੀਲ ਜਾਂ 2 ਘੰਟੇ ਦੇ ਬਾਅਦ।
- ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਆਰਾਮ ਕਰੋ ਜਾਂ ਛੋਟੀ ਨੀਂਦ ਲਓ।
- ਕੈਫੀਨ ਦੀ ਖਪਤ ਕੁਝ ਘੰਟਿਆਂ ਲਈ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਵਧਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾ ਪੀਓ। ਇਹ ਆਖਰਕਾਰ ਘੱਟ ਜਾਵੇਗੀ। ਥਕਾਵਟ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕੈਫੀਨ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਾ ਰਹੋ।
- ਦਵਾਈਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ। ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਜਾਗਦਾ ਰੱਖਣਗੀਆਂ, ਪਰ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੌਕੰਨਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੀਆਂ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਸਤ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਕੋ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਇਲਾਜ ਹੈ ਸੜਕ ਤੋਂ ਪਾਸੇ ਲਾਓ ਅਤੇ ਸੌਂ ਜਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਉਂਦੇ ਹੋ।

2.11.3 – ਸੜਕੀ ਕਾਰਕ

ਮਾੜੀ ਲਾਈਟਿੰਗ। ਦਿਨ ਸਮੇਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੁਝ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਮਕਦਾਰ ਸਟਰੀਟ ਲਾਈਟਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾੜੀ ਲਾਈਟਿੰਗ ਹੋਵੇਗੀ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਆਪਣੇ ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ।

ਘੱਟ ਰੋਸ਼ਨੀ ਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਦਿਨ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੋਗੇ। ਸੜਕ ਚਾਲਕ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਲਾਈਟਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਔਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲਿਆਂ, ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰਾਂ ਅਤੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਾਦਸੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਜਦੋਂ ਰੌਸ਼ਨੀ ਹੁੰਦੀ ਵੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਸੜਕ ਦਿਰਸ਼ ਉਲਝਣ ਵਾਲੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਟਰੈਫਿਕ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਚਿੰਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ, ਦੁਕਾਨਾਂ ਦੀਆਂ ਖਿੜਕੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦੇਖਣਾ ਔਖਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਲਾਈਟਿੰਗ ਬਹੁਤ ਮਾੜੀ ਜਾਂ ਉਲਝਣ ਵਾਲੀ ਹੈ ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ।

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਉਸ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਰੋਕ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਅੱਗੇ ਵੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ।

ਸ਼ਰਾਬੀ ਡਰਾਇਵਰ। ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਹੇਠ ਡਰਾਇਵਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਖਤਰਾ ਹਨ। ਬਾਰਾਂ ਅਤੇ ਠੇਕੇਆਂ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਮਿਆਂ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖ਼ਾਸ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਦੇਖੋ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਜਾਂ ਗਤੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਹੜੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਰੁਕ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਦੇ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ।

2.11.4 – ਵਾਹਨ ਕਾਰਕ

ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਹੈੱਡ-ਲਾਈਟਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੇਖਣ ਲਈ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਰੌਸ਼ਨੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਰ੍ਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀਆਂ ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਭਗ ਐਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੇਖ ਸਕਦੇ ਜਿੰਨਾ ਦਿਨ ਵਿੱਚ ਦੇਖਦੇ ਹੋ। ਘੱਟ ਬੀਮ ਨਾਲ ਤੁਸੀਂ 250 ਫੁੱਟ ਅੱਗੇ ਅਤੇ ਉੱਚੇ ਬੀਮ ਨਾਲ 350-500 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਅੱਗੇ ਵੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਡੀ ਨਜ਼ਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣੀ ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਆਪਣੇ ਹੈੱਡ-ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੁਕਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣ ਲਈ ਉਨਾਂ ਕੁ ਹੌਲੀ ਜਾਣਾ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖੋਗੇ; ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਰੋਕਣ ਦਾ ਸਮਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੈੱਡਲਾਈਟ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਹਨ। ਗੰਦੀਆਂ ਹੈੱਡ-ਲਾਈਟਾਂ ਜਿੰਨੀ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਉਸਤੋਂ ਸਿਰਫ ਅੱਧੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਹੀ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੀ ਦੇਖਣ ਦੀ ਕਾਬਲੀਅਤ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੂਸਰਿਆਂ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਔਖਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਸਾਫ਼ ਹਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਿਆਂ ਹਨ। ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਵਿਵਸਥਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਉਹ ਸਹੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਤਾਂ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੰਗਾ ਦਿਰ੍ਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਉਹ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਨਹੇ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਯੋਗਤਾ ਪਰ੍ਾਪਤ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੈੱਡਲਾਈਟ ਜਰੂਰ ਚਾਲੂ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਸੂਰਜ ਡੁੱਬਣ ਤੋਂ ਅੱਧਾ ਘੰਟਾ ਬਾਅਦ ਤੋਂ ਲੈਕੇ ਸੂਰਜ ਚੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਅੱਧਾ ਘੰਟਾ ਪਹਿਲਾ ਤੱਕ।
- ਜੇ ਬਰਫ, ਬਾਰਿਸ਼, ਕੋਹਰੇ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਮੌਸਮ ਕਾਰਨ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਈਪਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ 1,000 ਫੁੱਟ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§280 ਅਤੇ 24400) ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਦੇਖਣ ਲਈ ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਸਿਰਫ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ ਹੀ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸਿਗਨਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਹੈਡਲੈਂਪ ਵੀ ਪਰ੍ਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §24800)।

ਹੋਰ ਲਾਈਟਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵੇਖੇ ਜਾਣ ਲਈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਜਰੂਰ ਸਾਫ ਸੁਥਰੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼
- ਮਾਰਕਰ ਲਾਈਟਾਂ
- ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਾਈਟਾਂ
- ਟੇਲ ਲਾਈਟਾਂ
- ਰੌਸ਼ਨੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ

ਮੋੜ ਲਈ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਹੋਰ ਲਾਈਟਾਂ। ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ ਰਾਤ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਹੋਣੇ ਹੋਰ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਾਫ, ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਹਨ।

ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ। ਸਾਫ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਸਾਫ ਰੱਖਣਾ ਦਿਨ ਦੇ ਨਾਲੋਂ ਰਾਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਤੀਬਰ ਲਾਈਟਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਜਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਤੇ ਗੰਦਗੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਇਕ ਚਮਕ ਬਣਾਕੇ ਤੁਹਾਡੀ ਨਜ਼ਰ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਸੂਰਜ ਚੜ੍ਹਦੇ ਜਾਂ ਲਹਿੰਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮਸਾਂ ਹੀ ਇਕ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਰਾਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਦਿਨ ਦੇ ਮੱਧ ਵਿੱਚ ਦੇਖਣ ਲਈ ਠੀਕ ਲੱਗਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਅੰਦਰੋਂ ਅਤੇ ਬਾਹਰੋਂ ਆਪਣੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰੋ।

2.11.5 – ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ

ਪਰ੍ੀ-ਟਿਰ੍ਪ (ਟਿਰ੍ਪ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ) ਕਿਰਿਆਵਾਂ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਅਰਾਮ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਚੇਤ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਸਤ ਹੋ, ਤੁਹਾਡੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨੀਂਦ ਲਵੋ! ਇੱਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਇਕ ਝਪਕੀ ਤੁਹਾਡੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਜਾਂ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ ਬਚਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਚਸ਼ਮਾ ਪਹਿਣਦੇ ਹੋ, ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਉਹ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸਕਰ੍ਈਚ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਧੁੱਪ ਵਾਲਾ ਚਸ਼ਮਾ ਨਾ ਪਹਿਨੋ। ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪੂਰਨ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਸਫਾਈ ਕਰੋ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਦੂਸਰਿਆਂ ਦੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ ਰੌਸ਼ਨੀ ਮਾਰਨ ਤੋਂ ਬਚੋ। ਤੁਹਾਡੀ ਹੈੱਡਲਾਈਟ ਦੀ ਚਮਕ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਉਸਦੇ ਰੀਅਰਵਿਊ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵਿੱਚ ਚਮਕਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਚਮਕ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਮੱਧਮ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ 500 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਕ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਆਪਣੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ 500 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੱਧਮ ਕਰੋ।

ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਚਮਕ ਤੋਂ ਬਚੋ। ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਵੱਲ ਸਿੱਧੇ ਨਾ ਵੇਖੋ। ਜੇ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਜਾਂ ਕਿਨਾਰੇ ਦੀ ਮਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਦੇਖੋ। ਜੇ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਆਪਣੇ ਬੀਮਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੇ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਬੀਮ ਉੱਚੀ ਕਰਕੇ "ਉਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ" ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਇਹ ਆ ਰਹੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਈ ਚਮਕ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਉੱਚ ਬੀਮਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਕੁਝ ਡਰਾਇਵਰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਮੱਧਮ ਬੀਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਗਲਤੀ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਘਟਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉੱਚ ਬੀਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੋਵੇ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ 500 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਆਪਣੇ ਕੈਬ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚਮਕੀਲਾ ਨਾ ਬਣਾਓਣ ਦਿਓ। ਇਹ ਬਾਹਰ ਦੇਖਣਾ ਔਖਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਅੰਦਰੂਨੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨੂੰ ਬੰਦ ਰੱਖੋ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਸਾਧਨ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਓਨੀ ਘੱਟ ਰੱਖੋ, ਜਿੰਨੀ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀਂ ਗੇਜਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਵਿੱਚ ਅਜੇ ਵੀ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋਵੋ।

ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨੀਂਦ ਆ ਰਹੀ ਹੈ, ਸਭ ਤੋਂ ਨੇੜੇ ਦੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਥਾਨ ਤੇ ਰੁਕੋ। ਜਦੋਂ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਬੰਦ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਉਹ ਅਕਸਰ ਇਹ ਅਹਿਸਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਨੀਂਦ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇਕ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦੇਖੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਨੀਂਦ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਤੁਸੀਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨੀਂਦ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ! ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਇੱਕੋ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਇਲਾਜ ਸੌਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

2.12 – ਧੁੰਦ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ

ਧੁੰਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਲੇ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਈਵੇਜ਼ 'ਤੇ ਧੁੰਦ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਧੁੰਦ ਅਕਸਰ ਅਚਾਨਕ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਧੁੰਦ ਵਾਲੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਾ ਮੰਨੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਚੱਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਧੁੰਦ ਘੱਟ ਹੋਵੇਗੀ।

ਧੁੰਦ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਲਾਹ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਨਾ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਬਿਹਤਰ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਦਿੱਖ ਬਿਹਤਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ, ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਇਕ ਆਰਾਮ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਸਟਾਪ ਵੱਲ ਜਾਂਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣੀ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ:

- ਸਾਰੇ ਧੁੰਦ-ਸਬੰਧਤ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਚਿੰਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰੋ।
- ਧੁੰਦ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਗੱਡੀ ਹੌਲੀ ਕਰੋ।
- ਦਿਨ ਵੇਲੇ ਵੀ ਬਿਹਤਰੀਨ ਦਿੱਖ ਲਈ ਮੱਧਮ ਬੀਮ ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਧੁੰਦ ਵਾਲੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਲਈ ਵੀ ਸੁਚੇਤ ਰਹੋ ਜਿਹੜੇ ਸ਼ਾਇਦ ਆਪਣੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ ਭੁੱਲ ਗਏ ਹੋਣ।

- ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਲਈ ਇਕ ਤਤਕਾਲ ਮੌਕਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰੇਗਾ।
- ਸੜਕ ਦੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਨਜ਼ਰ ਰੱਖੋ। ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਸੜਕ ਕਿੱਥੇ ਹੈ ਇਸ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੀਆਂ ਟੇਲਲਾਈਟਾਂ ਜਾਂ ਹੈੱਡ-ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਸਹੀ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਸੜਕ ਤੇ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਨਾ ਹੋਵੇ।
- ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਸੜਕ ਤੁਹਾਡੇ ਅੱਗੇ ਕਿਵੇਂ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਇਸ ਲਈ ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਹਾਈਵੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਦਾ ਪਰਯੋਗ ਇਕ ਗਾਈਡ ਦੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰੋ।
- ਜਿਸ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਤੁਸੀ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਉਸਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੋ।
- ਦੂਸਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ।
- ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਰੁਕੋ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

2.13 – ਸਰਦੀ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ

2.13.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ

ਸਰਦੀਆਂ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਤਿਆਰ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਧਿਆਨ ਦੇ ਕੇ ਨਿਯਮਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

ਕੂਲੈਂਟ ਦਾ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਐਂਟੀਫਰੀਜ਼ ਦੀ ਮਾਤਰਾ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਕੂਲਿੰਗ ਸਿਸਟਮ ਪੂਰਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਰੀਜ਼ਿੰਗ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਐਂਟੀਫਰੀਜ਼ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੂਲੈਂਟ ਟੈਸਟਰ ਨਾਲ ਚੈੱਕ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਡਿਫਰੋਸਟਿੰਗ ਅਤੇ ਹੀਟਿੰਗ ਉਪਕਰਣ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਡਿਫਰੋਸਟਰ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਹੀਟਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਤੁਸੀ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਣਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਹੋਰ ਹੀਟਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਮੀਦ ਰੱਖਦੇ ਹੋ ਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ (ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਮਿਰਰ ਹੀਟਰ, ਬੈਟਰੀ ਬਾਕਸ ਹੀਟਰ, ਫਿਊਲ ਟੈਂਕ ਹੀਟਰ), ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਵਾਈਪਰਸ ਅਤੇ ਵਾਸ਼ਰਸ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਈਪਰ ਬਲੇਡ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਵਾਈਪਰ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਨੂੰ ਸਾਫ ਸੁਥਰਾ ਪੁੰਝਣ ਲਈ ਖਿੜਕੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਾਸੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਦਬਾ ਪਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਉਹ ਬਰਫ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਣਗੇ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾੱਸ਼ਰ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਸ਼ਰ ਟੈਂਕੀ ਵਿੱਚ ਧੋਣ ਵਾਲਾ ਤਰਲ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

ਵਾੱਸ਼ਰ ਤਰਲ ਦੀ ਫਰੀਜ਼ਿੰਗ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾੱਸ਼ਰ ਐਂਟੀਫਰੀਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ (ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਈਪਰ ਫੈਲ ਜਾਂਦੇ ਹਨ), ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੰਦ ਕਰੋ ਅਤੇ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰੋ।

ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਾਇਰ ਤੇ ਕਾਫੀ ਟਰੈੱਡ ਹੈ। ਡਰਾਇਵ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਬਰਫ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਗਿੱਲੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ ਧੱਕਣ ਲਈ ਡਰਾਇਵ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ੋਰ ਪਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਟਾਇਰਾਂ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਰਦੀ ਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਚਿੱਤ ਟਰੈੱਡ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਅਗਲੇ ਟਾਇਰ ਵਿੱਚ ਹਰ ਵੱਡੀ ਝਰੀ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ 4/32 ਇੰਚ ਦੀ ਟਰੈੱਡ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਟਾਇਰਾਂ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 2/32 ਇੰਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ ਬਿਹਤਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੁਰੱਖਿਆਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਉਚਿੱਤ ਟਰੈੱਡ ਦਾ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਗੇਜ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਟਾਇਰ ਚੇਨਜ਼। ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀ ਸੁਰੱਖਿਤ ਸਥਾਨ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਚੇਨਜ਼ ਤੋਂ ਡਰਾਇਵ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਚੇਨਜ਼ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਕਰੌਸ-ਲਿੰਕਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਨਾਲ ਰੱਖੋ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵ ਟਾਇਰ ਵਿੱਚ ਫਿੱਟ ਹੋਣਗੇ। ਟੁੱਟੀਆਂ ਹੁੱਕਾਂ, ਖਰਾਬ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਕਰੌਸ-ਲਿੰਕਾਂ ਅਤੇ ਟੇਢੀਆਂ ਜਾਂ ਟੁੱਟੀਆਂ ਸਾਈਡ ਚੇਨਜ਼ ਲਈ ਚੇਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਬਰਫਬਾਰੀ ਅਤੇ ਬਰਫ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚੇਨਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣਾ ਸਿੱਖੋ।

ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਸਾਫ਼ ਹਨ। ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਖ਼ਰਾਬ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਤੇ ਚੈੱਕ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਸਾਫ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਖਿੜਕੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ। ਸੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ, ਖਿੜਕੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਬਰਫ, ਬਰਫ਼ਬਾਰੀ ਆਦਿ ਨੂੰ ਹਟਾਓ। ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਇਕ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਸਕਰੈਪਰ, ਸਨੋਅ ਬਰੱਸ਼ ਅਤੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਡੀਫਰੋਸਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਹੈੱਡ ਹੋਲਡਜ਼, ਸਟੈੱਪਸ ਅਤੇ ਡੈੱਕ ਪਲੇਟਾਂ। ਹੈੱਡ ਹੋਲਡਜ਼, ਸਟੈੱਪਸ ਅਤੇ ਡੈੱਕ ਪਲੇਟਾਂ ਤੋਂ ਸਾਰੀ ਬਰਫ਼ ਅਤੇ ਬਰਫਬਾਰੀ ਹਟਾਓ। ਇਹ ਫਿਸਲਣ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰੇਗਾ।

ਰੇਡੀਏਟਰ ਸ਼ਟਰਸ ਅਤੇ ਵਿੰਟਰਫਰੰਟ। ਰੇਡੀਏਟਰ ਸ਼ਟਰਸ ਤੋਂ ਬਰਫ ਹਟਾਓ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਵਿੰਟਰਫਰੰਟ ਬਹੁਤ ਕੱਸ ਕੇ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੇ ਸ਼ਟਰ ਜੰਮ ਕੇ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਿੰਟਰਫਰੰਟ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੰਜਣ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੁਕ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਨਿਕਾਸੀ ਸਿਸਟਮ। ਜਦੋਂ ਕੈਬ ਵੈਂਟੀਲੇਸ਼ਨ ਮਾੜਾ ਹੋਵੇ (ਖਿੜਕੀਆਂ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਚੜ੍ਹਾਉਣਾ, ਆਦਿ) ਉਦੋਂ ਨਿਕਾਸੀ ਸਿਸਟਮ ਦਾ ਲੀਕ ਹੋਣਾ ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਢਿੱਲੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਕਾਰਬਨ ਮੋਨੋਆਕਸਾਈਡ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਲੀਕ ਹੋਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਾਰਬਨ ਮੋਨੋਆਕਸਾਈਡ ਗੈਸ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨੀਂਦ ਆਉਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮਾਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਢਿੱਲੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਲਈ ਅਤੇ ਆਵਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਰਿਸਾਵ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਨਿਕਾਸੀ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

2.13.2 – ਤਿਲਕਵੀ ਸਤਹ੍ਹਾ ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।

ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹ੍ਹਾਵਾਂ। ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਹੌਲੀ ਅਤੇ ਠੀਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰੋ। ਜੇ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਿਲਕਵੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਪਹਿਲੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗਹ੍ਹਾ ਤੇ ਰੁਕੋ।

- **ਸਹਿਜੇ ਅਤੇ ਹੌਲੀ ਸੁਰੂ ਕਰੋ।** ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਰੂਆਤ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਸੜਕ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰੋ। ਜਲਦੀ ਨਾ ਕਰੋ।
- **ਬਰਫ਼ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।** ਸੜਕ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ' ਤੇ ਪੁਲਾਂ ਅਤੇ ਓਵਰਪਾਸ 'ਤੇ ਬਰਫ਼ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਸਪਰੇਅ ਦੀ ਘਾਟ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ 'ਤੇ ਬਰਫ਼ ਬਣ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਬਰਫ਼ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਵਾਈਪਰ ਬਲੇਡਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਤੇ ਬਰਫ਼ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰਫ਼ ਹੋਵੇਗੀ।
- **ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁੜਨ ਨੂੰ ਅਤੇ ਬਰ੍ੇਕਸ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰੋ।** ਮੁੜਨ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਸਹਿਜ ਬਣਾਓ। ਲੋੜ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਖ਼ਤ ਬਰ੍ੇਕ ਨਾ ਲਗਾਓ, ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਬਰ੍ੇਕ ਜਾਂ ਸਪੀਡ ਰਿਟਾਰਡਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। (ਉਹ ਤਿਲਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਂਵਾਂ 'ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਤਿਲਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੇ ਹਨ।)
- **ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰੋ।** ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਹੌਲੀ ਚੱਲ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨਾ ਲੰਘੋ। ਹੌਲੀ ਜਾਓ ਅਤੇ ਇਕ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ। ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚੋ ਹੌਲੀ ਸਪੀਡ ਤੇ ਘੁਮਾਓ ਅਤੇ ਘੁਮਾਉਣ ਵੇਲੇ ਬਰ੍ੇਕ ਨਾ ਲਗਾਓ. ਤਾਪਮਾਨ ਦਾ ਉਸ ਬਿੰਦੂ ਤੱਕ ਵਧਣ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ ਜਿਸਤੇ ਬਰਫ ਪਿਘਲਣੀ ਸੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਸੜਕ ਹੋਰ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਿਲਕਵੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹੋਰ ਹੌਲੀ ਕਰੋ।
- **ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਪੇਸ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰੋ।** ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਗੱਡੀ ਨਾ ਚਲਾਓ। ਇਕ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ ਰੱਖੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਅੱਗੇ ਇਕ ਟਰ੍ੈਫਿਕ ਜਾਮ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਫ ਹੋਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਓ ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਰੋਕਣ ਬਾਰੇ ਪਹਿਲਾਂ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਆਹਿਸਤਾ ਹੋਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ। ਬਰਫ਼ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਲੂਣ ਅਤੇ ਰੇਤ ਦੇ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖੋ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਜਗਹ੍ਹਾ ਦਿਓ।

ਗਿੱਲੀਆਂ ਬਰ੍ੇਕਾਂ। ਜਦੋਂ ਭਾਰੀ ਬਾਰਸ਼ ਜਾਂ ਡੂੰਘੇ ਖੜਹ੍ੇ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਗਿੱਲੀਆਂ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਬਰ੍ੇਕ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਖਰਾਬ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੱਗ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਪਕੜ ਵਿਚ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਬਰ੍ੇਕਿੰਗ ਪਾਵਰ ਦੀ ਕਮੀ, ਪਹੀਆਂ ਦਾ ਜਾਮ ਹੋਣਾ, ਇਕ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਵੱਲ ਖਿੱਚਣਾ, ਅਤੇ ਜੈਕਨਾਇਫ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਟਰ੍ੇਲਰ(ਟਰਾਲੀ) ਖਿੱਚ ਰਹੇ ਹੋ।

ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਡੂੰਘੇ ਗੱਡਿਆਂ ਜਾਂ ਵਗਦੇ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ। ਜੇ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਕਰੋ।
- ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਹੌਲੀ ਲਾਓ। ਇਹ ਬਰ੍ੇਕ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਈਨਿੰਗ ਪਰ੍ੈਸ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗਾਰੇ, ਗਾਰ, ਰੇਤ ਅਤੇ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।
- ਇੰਜਣ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਵਧਾਓ ਅਤੇ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਤੇ ਹੌਲੀ ਦਬਾਅ ਪਾਉਂਦਿਆਂ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਪਾਣੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਬਰ੍ੇਕ ਉੱਤੇ ਹਲਕੇ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੁੱਕਣ ਦਿਓ।
- ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਲੰਘ ਰਿਹਾ ਹੈ ਪਿੱਛੇ ਚੈੱਕ ਕਰੋ , ਅਤੇ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ। ਜੇ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸੁੱਕਾਓ। (ਸਾਵਧਾਨ: ਬਰ੍ੇਕ ਦੇ ਦਬਾਅ ਅਤੇ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਨੂੰ ਇੱਕੋ ਵੇਲੇ ਲਾਗੂ ਨਾ ਕਰੋ, ਜਾਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰ੍ੇਕ ਡਰੰਮ ਅਤੇ ਲਾਈਨਿੰਗ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।)

2.14 – ਬਹੁਤ ਗਰਮ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ

2.14.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ

ਇਕ ਆਮ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਪਰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੱਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਦਿਓ।

ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ। ਟਾਇਰ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਅ ਚੈਕ ਕਰੋ। ਬਹੁਤ ਗਰਮ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਟਾਇਰ ਦਾ ਹਰ 2 ਘੰਟਿਆਂ ਜਾਂ ਹਰੇਕ 100 ਮੀਲ ਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਤਾਪਮਾਨ ਨਾਲ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਅ ਵੱਧਦਾ ਹੈ। ਹਵਾ ਬਾਹਰ ਨਾ ਜਾਣ ਦਿਓ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਟਾਇਰ ਠੰਢਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਦਬਾਅ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇ ਟਾਇਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੁਕ ਜਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਟਾਇਰ ਠੰਢਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਟਾਇਰ ਫੱਟ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅੱਗ ਫੜਹ੍ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇੰਜਣ ਦਾ ਤੇਲ। ਇੰਜਣ ਦਾ ਤੇਲ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨਾਲ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਗਰ੍ੀਸ ਵੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਉੱਥੇ ਕਾਫ਼ੀ ਇੰਜਣ ਤੇਲ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਕ ਤੇਲ ਦਾ ਤਾਪਮਾਨ ਮਾਪਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤਾਪਮਾਨ ਸਹੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ।

ਇੰਜਣ ਕੂਲੈਂਟ। ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇੰਜਣ ਕੂਲਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਇੰਜਣ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਫ਼ੀ ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਐਂਟੀਫਰੀਜ਼ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। (ਐਂਟੀਫਰੀਜ਼ ਗਰਮ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਠੰਢੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੰਜਣ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ।) ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਤੇ ਪਾਣੀ ਦਾ ਤਾਪਮਾਨ ਜਾਂ ਕੂਲੈਂਟ ਤਾਪਮਾਨ ਮਾਪਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਹ ਆਮ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਗੇਜ ਉੱਚ ਵੱਧ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਾਪਮਾਨ ਤੋਂ ਉਪਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੁਝ ਗਲਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੰਜਣ ਫੇਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਿੰਨੀ ਛੇਤੀ ਹੋ ਸਕੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣੀ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਗਲਤ ਹੈ।

ਕੁਝ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿਰਸ਼ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਕੂਲੈਂਟ ਓਵਰਫਲੋ ਕੰਟੇਨਰਾਂ, ਜਾਂ ਕੂਲੈਂਟ ਰਿਕਵਰੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ, ਜਦੋਂ ਇੰਜਣ ਗਰਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਠੰਡੇ ਪੱਧਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਕੰਟੇਨਰ ਦਬਾਅ ਪਰਣਾਲੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੈਪ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੂਲੈਂਟ ਵੀ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇੰਜਣ ਆਮ ਕੰਮਕਾਰੀ ਤਾਪਮਾਨ ਤੇ ਹੋਵੇ।

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਿਸਟਮ ਠੰਡਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਰੇਡੀਏਟਰ ਕੈਪ ਜਾਂ ਦਬਾਅ ਸਿਸਟਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਗ ਨੂੰ ਨਾ ਹਟਾਓ। ਭਾਫ ਅਤੇ ਉਬਾਲਦਾ ਪਾਣੀ, ਦਬਾਅ ਹੇਠ ਸੰਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਅੱਗ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਨੰਗੇ ਹੱਥ ਨਾਲ ਰੇਡੀਏਟਰ ਕੈਪ ਨੂੰ ਛੂਹ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਖੋਲਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਠੰਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਕਿਸੇ ਰਿਕਵਰੀ ਟੈਂਕ ਜਾਂ ਓਵਰਫਲੋ ਟੈਂਕ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਕੂਲੈਂਟ ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਇਨਹਾਂ ਕਦਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ:

- ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਇੰਜਣ ਠੰਡਾ ਹੋਣ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ।
- ਹੱਥਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰੋ (ਦਸਤਾਨੇ ਜਾਂ ਮੋਟੇ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ)।
- ਪਹਿਲੇ ਸਟਾਪ ਤੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਰੇਡੀਏਟਰ ਕੈਪ ਉਤਾਰੋ, ਜੋ ਦਬਾਅ ਸੀਲ ਨੂੰ ਰਿਲੀਜ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਕੂਲਿੰਗ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚੋਂ ਦਬਾਅ ਛੱਡਣ ਵੇਲੇ ਕਦਮ ਪਿੱਛੇ ਹਟਾ ਲਵੋ।
- ਜਦੋਂ ਸਾਰੇ ਦਬਾਅ ਹਟਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਕੈਪ ਨੂੰ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਇਸਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਮੋੜੋ।
- ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕੂਲੈਂਟ ਦਾ ਪੱਧਰ ਚੈੱਕ ਕਰੋ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੂਲੈਂਟ ਪਾਓ।
- ਕੈਪ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਬੰਦ ਸਥਿਤੀ ਲਈ ਸਾਰੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋ ਮੋੜ ਦਿਓ।

ਇੰਜਣ ਬੈਲਟਾਂ। ਬੈਲਟਾਂ ਤੇ ਦਬਾ ਕੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵੀ-ਬੈਲਟ ਦੇ ਕਸਾਅ ਨੂੰ ਚੈੱਕ ਕਰਨਾ ਸਿੱਖੋ। ਢਿੱਲੀ ਬੈਲਟ ਪਾਣੀ ਦੇ ਪੰਪ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪੱਖੇ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰਹਾਂ ਨਹੀਂ ਘੁਮਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਵਜੋਂ ਨਿਕਲੇਗਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟੁੱਟਣ ਜਾਂ ਪਹਿਨਣ ਦੇ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਬੈਲਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਹੌਜ਼। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕੂਲੈਂਟ ਹੌਜ਼ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਕ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਹੌਜ਼ ਕਾਰਨ ਇੰਜਣ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗ ਵੀ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ।

2.14.2 – ਗਰਮੀ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ।

ਪਿਘਲੀ ਲੁੱਕ ਨੂੰ ਵੇਖੋ। ਬਹੁਤ ਹੀ ਗਰਮ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਫੁੱਟਪਾਥ ਉੱਤਲੀ ਲੁੱਕ ਅਕਸਰ ਸਤਹਾ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਸਤਹਾ ਤੇ ਲੁੱਕ ਪਿਘਲੀ ਹੋਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਤਿਲਕਣ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਰੋਕਣ ਲਈ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਜਾਓ। ਤੇਜ਼ ਸਪੀਡ, ਟਾਇਰਾਂ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਗਰਮੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮਾਰੂਥਲੀ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਗਰਮੀ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਵਧ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਗਰਮੀ ਟਾਇਰ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਂ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਉਪਭਾਗ 2.11, 2.12, 2.13, ਅਤੇ 2.14

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

1. ਤੁਸੀਂ ਜਦੋਂ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੱਧਮ ਬੀਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
2. ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਸਤ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
3. ਗਿੱਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ? ਤੁਸੀਂ ਇਨਹਾਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਬਚ ਸਕਦੇ ਹੋ?
4. ਤੁਹਾਨੂੰ ਗਰਮ ਟਾਇਰ ਤੋਂ ਹਵਾ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਦਬਾਅ ਆਮ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
5. ਤੁਸੀਂ ਰੇਡੀਏਟਰ ਕੈਪ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹਟਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇੰਜਣ ਓਵਰਹੀਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.11, 2.12, 2.13, ਅਤੇ 2.14 ਮੁੜ ਪੜਹੋ।

2.15 – ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼।

ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦਾ ਚੌਂਗਿਰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸੜਕਾਂ ਰੇਲਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਹਰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਇਸ ਆਸ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਕ ਆ ਰਹੀ ਗੱਡੀ ਦੀ ਸਪੀਡ ਦੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਗੱਡੀ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ।

2.15.1 – ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ।

ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਯੰਤਰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ। ਰੁਕਣ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ, ਟਰੈਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੇਲ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਗਹ੍ਾ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

ਐਕਟਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦਾ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਸਥਾਪਤ ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਯੰਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਰਗਰਮ ਉਪਕਰਣਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਲਗਾਉਣਾ, ਘੰਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਘੰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਘੰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨਾਲ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਲਗਾਉਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

2.15.2 – ਚੇਤਾਵਨੀ ਸੰਕੇਤ ਅਤੇ ਯੰਤਰ

ਐਡਵਾਂਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍। ਗੋਲ, ਕਾਲੇ-ਉੱਪਰ-ਪੀਲਾ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸਾਈਨ ਜਨਤਕ ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਗਾਊਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਹੋਣ, ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਸੁਣਨ, ਅਤੇ ਜੇ ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ (hazmat) ਪਦਾਰਥ ਲਿਜਾ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੁਕ ਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.15 ਵੇਖੋ।

ਤਸਵੀਰ 2.15

ਫੁੱਟਪਾਥ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ। ਫੁੱਟਪਾਥ ਮਾਰਕਾਂ ਦਾ ਭਾਵ ਅਗਾਊਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍ ਦੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹੀ ਹੈ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਿੱਚ "X" ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਖਰ "RR" ਅਤੇ 2-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਨਾ-ਲੰਘਣ (ਨੋ-ਪਾਸਿੰਗ) ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 2.16 ਵੇਖੋ।

ਤਸਵੀਰ 2.16

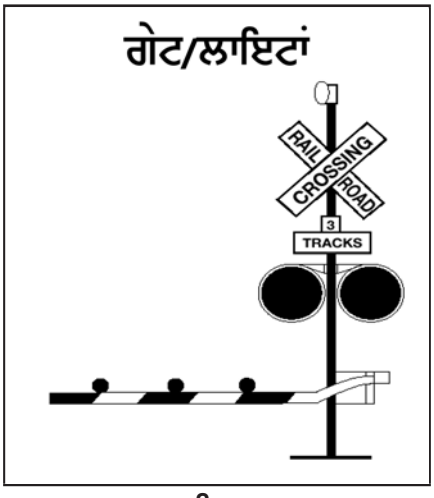
2-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਨੋ ਪਾਸਿੰਗ ਜ਼ੋਨ ਚਿੰਨਹ੍ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਮਾਰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਇਕ ਸਫੈਦ ਸਟਾਪ ਲਾਈਨ ਵੀ ਪੇਂਟ ਕੀਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਸਮੇਂ ਸਕੂਲੀ ਬੱਸ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਰਾਸਬੱਕ ਚਿੰਨਹ੍। ਇਹ ਚਿੰਨਹ੍ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੈਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ ਕੋਈ ਸਫੈਦ ਸਟਾਪ ਲਾਈਨ ਨਹੀਂ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ, ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਸਟਾਪ ਨੇੜਲੇ ਟਰੈਕ ਦੇ ਨੇੜਲੀ ਰੇਲ ਤੋਂ 15 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੇੜੇ ਜਾਂ 50 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਰੁਕ ਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਜਦੋਂ ਸੜਕ 1 ਟਰੈਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਰ੍ਾਸਬਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇਕ ਸੰਕੇਤ ਟਰੈਕਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.17 ਵੇਖੋ।

ਤਸਵੀਰ 2.17

ਚਮਕਦੇ ਲਾਲ ਲਾਈਟ ਸਿਗਨਲ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਾਈਵੇ-ਰੇਲ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ, ਕਰਾਸਬੱਕ ਸੰਕੇਤ ਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਘੰਟੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਰੌਸ਼ਨੀ ਫਲੈਸ਼ ਹੋਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਰੁਕ ਜਾਓ! ਕੋਈ ਗੱਡੀ ਨੇੜੇ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਲੰਘ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜੇ 1 ਤੋਂ ਵੱਧ ਟਰੈਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਾਰੇ ਟਰੈਕ ਖਾਲੀ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 2.18 ਵੇਖੋ।

ਗੇਟ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਦੀ ਫਲੈਸ਼ ਅਤੇ ਘੰਟੀਆਂ ਵਾਲੇ ਗੇਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਾਲੀ ਫਲੈਸ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਲੇਨ ਤੋਂ ਪਾਰ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕੋ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਗੇਟ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਲਾਈਟਾਂ ਚਮਕਣੀਆਂ ਬੰਦ ਨਾ ਹੋਣ ਓਦੋਂ ਤੱਕ ਰੁਕੇ ਰਹੋ। ਜਦੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਓਦੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧੋ। ਤਸਵੀਰ 2.18 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.18

2.15.3 – ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ

ਕਿਸੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਗੱਡੀ ਨਾਲ ਕਦੇ ਰੇਸ ਨਾ ਲਗਾਓ। ਕਿਸੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਗੱਡੀ ਨਾਲ ਕਦੇ ਰੇਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਇਕ ਆ ਰਹੀ ਗੱਡੀ ਦੀ ਸਪੀਡ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਪੀਡ ਘਟਾਓ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਆ ਰਹੀ ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਨੁਸਾਰ ਸਪੀਡ ਘੱਟ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਕ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਸਪੀਡ ਰੱਖੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਛੋਟੇ ਟਰੈਕ ਤੇ ਰੋਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਣ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਦੇਵੇਗੀ।

ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣਨ ਦੀ ਆਸ ਨਾ ਕਰੋ। ਕੁਝ ਫਾਟਕਾਂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ 'ਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਆਵਾਜ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਜਨਤਕ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਜਿੱਥੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਅਵਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ, ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਛਾਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾ ਰੌਲਾ ਵੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਦੀ ਆਵਾਜ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਰੇਲ ਗੱਡੀ ਖਤਰਨਾਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੇੜੇ ਨਹੀਂ ਆ ਜਾਂਦੀ।

ਸੰਕੇਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਾ ਕਰੋ। ਰੇਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਬਾਰੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸੰਕੇਤਾਂ, ਫਾਟਕ ਜਾਂ ਫਲੈਗਮੈਨ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ 'ਤੇ ਦੇ ਫਾਟਕ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਸਿਗਨਲ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਥੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ' ਤੇ ਚੌਕਸ ਰਹੋ।

ਦੋਹਰੇ ਟਰੈਕਸ ਲਈ ਇਕ ਦੋਹਰੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ ਕਿ ਟਰੈਕ 1 'ਤੇ ਇਕ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੂਜੇ ਟਰੈਕ ਤੇ ਆਉਂਦੀ ਰੇਲਗੱਡੀ ਨੂੰ ਲੁਕਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੋਵਾਂ ਪਾਸੇ ਦੇਖੋ। ਇਕ ਰੇਲਗੱਡੀ ਦੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟਰੇਨਾਂ ਨੇੜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਕਸਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਯਾਰਡ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਕਸਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਯਾਰਡ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਗਰੇਡ ਫਾਟਕ, ਖੇਂਡੂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਵਰਗੇ ਹੀ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪੂਰੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚੋ।

2.15.4 – ਰੇਲਮਾਰਗ- ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੁਕਣਾ

ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ:

- ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰਤੀ, ਪਰ੍ਾਂਤ ਜਾਂ ਸੰਘੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੁਕਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ।
- ਅਜਿਹੀ ਠਹਿਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਰੁਕਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ:

- ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਰੁਕਣ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਇਕ ਪੁੱਲਆਉਟ ਲੇਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।

2.15.5 – ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ।

ਢਲਵੀ ਪਹੁੰਚ ਵਾਲੇ ਰੇਲਮਾਰਗ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਕਾਰਨ ਤੁਹਾਡੇ ਯੂਨਿਟ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਫਸਣ ਦੀ ਇਜ਼ਾਜਤ ਕਦੇ ਨਾ ਦਿਓ, ਜਿੱਥੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੈਕ ਤੇ ਰੁਕ ਨਾ ਪਵੇ। ਟਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਰਸਤਿਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਕ ਆਮ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਯੂਨਿਟ ਇਕ ਸਿੰਗਲ ਟਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 14 ਸਕਿੰਟ ਅਤੇ ਦੋਹਰੇ ਟਰੈਕ ਨੂੰ 15 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਲੈਂਦਾ ਹੈ।

ਰੇਲਮਾਰਗ ਟਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਗਿਅਰਸ ਨਾ ਬਦਲੋ।

2.15.6 – ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ।

ਸਾਵਧਾਨ ਰਹੋ! ਇਹ ਟਰੇਲਰ ਉਚਾਈਆਂ ਦੇ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਫਸ ਸਕਦੇ ਹਨ:

- ਲੋ ਸਲੰਗ ਯੂਨਿਟ (ਲੋਬੋਏ , ਕਾਰ ਕੈਰੀਅਰ, ਚੱਲ ਰਹੀ ਵੈਨ, ਪੋਜ਼ਮ-ਬੈਲੀ, ਪਸ਼ੂ ਟਰਾਲੀ)।
- ਇਕਹਰੇ-ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਟਰੈਕਟਰ ਜੋ ਆਪਣੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਟੈਂਡਮ-ਐਕਸਲ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਸਮਾਈ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਫਸ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਜਾਓ ਅਤੇ ਟਰੈਕ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰਹੋ। ਸੰਕਟਕਾਲ ਸੂਚਨਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਸਾਈਨਪੋਸਟ ਜਾਂ ਸੰਕੇਤ ਹਾਊਸਿੰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। 911 ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੰਕਟਕਾਲ ਨੰਬਰ ਤੇ ਕੱਲ ਕਰੋ। ਲੈਂਡਮਾਰਕ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜੇ ਪੋਸਟ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ ਡੀ ਓ ਟੀ (DOT) ਨੰਬਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਸਥਾਨ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ।

2.16 – ਪਹਾੜਾਂ ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ

ਪਹਾੜਾਂ ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਵਿੱਚ, ਗੁਰੂਤਾ ਆਕਰਸ਼ਣ ਇਕ ਪਰਮੁੱਖ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ, ਗੁਰੂਤਾ ਆਕਰਸ਼ਣ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਤੇਜ਼ ਢਲਾਣ, ਲੰਬੇ ਗਰੇਡ, ਅਤੇ/ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਬੋਝ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਾੜਾਂ ਜਾਂ ਪਹਾੜਾਂ ਉੱਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਲਈ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਹੇਠਾਂ ਆਉਣ ਵਿੱਚ, ਲੰਬੇ, ਤੇਜ਼ ਹੇਠਾਂ ਦੀ ਢਲਾਣ, ਗੁਰੂਤਾ ਆਕਰਸ਼ਣ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਉਚਿਤ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਪੀਡ ਚੁਣਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਕ ਲੋ ਗਿਅਰ ਅਤੇ ਸਹੀ ਬਰੇਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਆਪਣੇ ਯੋਜਨਾਬੱਧ ਰੂਟ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਲੰਬੇ, ਢੁੱਕਵੇਂ ਮਾਧਿਅਮ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਗਰੇਡਸ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੋ ਕਿ ਕਿਹੜੀ ਸਪੀਡ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਤੁਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਬਰੇਕ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਚਾ ਸਕਣ। ਜੇ ਬਰੇਕ ਬਹੁਤ ਗਰਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ "ਢਿੱਲੇ" ਹੋਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸੇ ਰੋਕ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਵਰਤਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਹ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਢਿੱਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹਿਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਹੌਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਜਾਂ ਇਹ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ।

2.16.1 – ਇਕ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਸਪੀਡ ਚੁਣੋ

ਤੁਹਾਡੀ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੋਚ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਸਪੀਡ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਇਨਹਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ:

- ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ।
- ਗਰੇਡ ਦੀ ਲੰਬਾਈ।
- ਗਰੇਡ ਦੀ ਢਲਾਣ।
- ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ।
- ਮੌਸਮ।

ਜੇ ਇਕ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਾਂ "ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਪੀਡ" ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਦੇ ਨਾ ਵਧੋ। ਨਾਲ ਹੀ, ਗਰੇਡ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਅਤੇ ਢਲਾਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿਓ।

ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੰਜਣ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੰਜਣ ਦਾ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਉਦੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਮੁਤਾਬਿਕ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕੋ ਜਾਂ ਰੁਕ ਸਕੋ।

2.16.2 – ਢਲਾਣ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾ ਸੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਹੀ ਗਿਅਰ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰੋ

ਢਲਾਣ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾ ਨੂੰ ਸੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਫਟ ਕਰੋ। ਆਪਣੀ ਸਪੀਡ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡਾਊਨਸ਼ਿਫਟ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਫਟ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੋਗੇ। ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਇੰਜਣ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਖਤਮ ਜਾਣਗੇ। ਉੱਚ ਸਪੀਡ ਤੇ ਇਕ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਨਾ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਸਾਰੇ ਇੰਜਣ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਪੁਰਾਣੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਗਿਅਰਸ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਯਮ ਇਕ ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਜਾਣ ਵੇਲੇ ਉਸੇ ਹੀ ਗਿਅਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਾੜੀ ਉੱਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਵੇਲੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਨਵੇਂ ਟਰੱਕਾਂ ਵਿੱਚ ਮੱਧਮ ਫਿਰਕਸ਼ਨ ਪਾਰਟਸ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਈਧਣ ਦੀ ਸਹੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸੁਚਾਰੂ ਆਕਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਨਹਾਂ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਇੰਜਣ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪਹਾੜੀਆਂ ਤੇ ਵੱਡੇ ਗਿਅਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਰਗੜ ਬਲ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹਾੜੀਆਂ ਤੋਂ ਥੱਲੇ ਉਤਾਰਨ ਵੇਲੇ ਹਵਾ ਖਿੱਚ ਕੇ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ, ਆਧੁਨਿਕ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਆਉਣ ਲਈ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਕੀ ਸਹੀ ਹੈ।

2.16.3 – ਬਰ੍ਕ ਫੇਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਸਫਲਤਾ

ਬਰ੍ਕਾਂ ਦਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ, ਬਰ੍ਕ ਡ੍ਰਮੰ ਜਾਂ ਡਿਸਕਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਰ੍ਕ ਸ਼ੂਜ਼ ਜਾਂ ਪੈਡ਼ ਰਗੜ ਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕ੍ਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬਰ੍ਕ ਗਰਮੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਲੇਕਿਨ ਬਰ੍ਕ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਸਹਿਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਪਰ੍ਭਾਵ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਬਰ੍ਕ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਪੈਣਾ, ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਹ੍ਰ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਕੰਮ ਦਾ ਆਪਣਾ ਹਿੱਸਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕ੍ਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰ੍ਕਸ, ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰ੍ਕਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਣਗੀਆਂ। ਦੂਜੇ ਬਰ੍ਕ ਫਿਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਅਤੇ ਢਿੱਲੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਥੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰ੍ਕ ਉਪਲਬਧ ਨ੍ਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਬਰ੍ਕ ਜਲਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਖ਼ਾਸ ਕ੍ਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਨਾਲ ਹੀ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਗਰਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਬਰ੍ਕ ਲ੍ਾਈਨਾਂ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਘਸਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਲ੍ਈ, ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਅਕਸਰ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

2.16.4 – ਉਚਿਤ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕ

ਯਾਦ ਰੱਖੋ। ਲੰਬੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਤੇਜ਼ ਡਾਊਨਗਰੇਡ 'ਤੇ ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇੰਜਣ ਦੇ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਪਰ੍ਭਾਵ ਦਾ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰੂਰਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਢੁੱਕਵੇਂ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਢੁੱਕਵੀਆਂ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਹਨ:

1. ਪ੍ਰੂਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਕਣ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
2. ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਤੁਹਾਡੀ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਸਪੀਡ ਤੋਂ ਤਕਰੀਬਨ 5 ਮੀਲ ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਘੱਟ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰ੍ਕ ਛੱਡ ਦਿਓ। (ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਇਹ ਵਰਤੋਂ 3 ਸਕਿੰਟਾਂ ਤੱਕ ਲੱਗਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।)

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਤੁਹਾਡੀ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਸਪੀਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਈ ਹੈ, ਕਦਮ 1 ਅਤੇ 2 ਦੁਹਰਾਓ।

ਉਦਾਹਰਨ ਦੇ ਲਈ ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਸਪੀਡ 40 ਮੀਲ ਪਰ੍ਤੀ ਘੰਟੇ ਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨ੍ਹੀਂ ਕਰੋਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ 40 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਨ੍ਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦੀ। ਹ੍ਣ ਤੁਸੀ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਇੰਨੀ ਕ੍ਰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ 35 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕੇ ਅਤੇ ਫਿਰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀ ਰਫਤਾਰ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ 'ਤੇ ਨ੍ਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਜਿੰਨੀ ਵਾਰੀ ਲੌਡ਼ੀਂਦਾ ਹੈ, ਦੁਹਰਾਓ।

ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਢਾਲ ਵਾਲੇ ਪਹਾੜੀ ਹੇਠਾਂ ਆਉਂਦੀ ਢਲ੍ਾਣ ਤੇ ਬਚਾਓ ਦੇ ਰੈਂਪ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗੇ ਬਗ਼ੈਰ ਬੇਕਾਬੂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬਚਾਓ ਦੇ ਰੈਂਪ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਇਕ ਅਪਗਰ੍ੇਡ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਬਚਾਓ ਦੇ ਰੈਂਪ ਇਕ ਬੇਕਾਬੂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਢਿੱਲੀ, ਨਰਮ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਲੰਬੇ ਬੈੱਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਆਪਣੇ ਰ੍ਟ ਤੇ ਬਚਾਓ ਦੇ ਰੈਂਪ ਸਥਾਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਓ। ਚਿੰਨਹ੍ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਰੈਂਪ ਦਾ ਸਥਾਨ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਬਚਾਓ ਦਾ ਰੈਂਪ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਉਪਭਾਗ 2.15 ਅਤੇ 2.16

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਹੇਠਾਂ ਜਾਂਦੀ ਤਿੱਖੀ ਢਲ੍ਾਣ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਕਿਹੜੇ ਕਾਰਕ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਸਪੀਡ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਚੋਣ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ?
2. ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਹੀ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
3. ਲੰਮੇ ਢਾਲ ਵਾਲੇ ਡਾਊਨਗਰੇਡ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਸਹੀ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
4. ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਫਸ ਸਕਦੇ ਹਨ?
5. ਇਕ ਦੋਹਰੇ ਟਰ੍ੈਕ ਨੂੰ ਸਾਫ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਆਮ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਯੂਨਿਟ ਲ੍ਈ ਕਿੰਨਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਉਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨ੍ਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.15 ਅਤੇ 2.16 ਦੋਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

2.17 – ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਹਾਲਤਾਂ

ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦਾ ਸੰਕਟਕਾਲ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ 2 ਵਾਹਨ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਟਕਰਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਕਟਕਾਲ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਟਾਇਰ, ਬਰੇਕਸ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪੁਰਜ਼ੇ ਖ਼ਰਾਬ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚਲੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਭਿਆਸਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਸੰਕਟਕਾਲਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਕੋਈ ਸੰਕਟਕਾਲ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕਿੰਨੀ ਵਧੀਆ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਤੁਸੀਂ ਜੋ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

2.17.1 – ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਟੀਅਰਿੰਗ

ਸੰਕਟਕਾਲ ਸਮੇਂ ਰੁਕਣਾ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਰੋਕਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਗਹ੍ਹਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਜੋ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਤਕਰੀਬਨ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਤੁਸੀਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਮੁੜ ਸਕਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। (ਲੇਕਿਨ, ਕਈ ਲੱਦੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਕਈ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੈਕਟਰ ਪਲਟ ਸਕਦੇ ਹਨ।)

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹ੍ਹੀਲ 'ਤੇ ਦੋਵੇਂ ਹੱਥ ਰੱਖੋ। ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਡੀ ਦੋਵਾਂ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹ੍ਹੀਲ 'ਤੇ ਇਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪਕੜ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵਹ੍ਹੀਲ 'ਤੇ ਦੋਵੇਂ ਹੱਥ ਰੱਖਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਸੰਕਟਕਾਲ ਹੈ, ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਵੇਲੇ ਉੱਥੇ ਰੱਖਣਾ ਹੈ।

ਜਲਦੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਮੁੜੀਏ। ਇਕ ਤੁਰੰਤ ਮੋੜ ਲੈਣ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਇਸਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕੁਝ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨੁਕਤੇ ਹਨ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਵਰਤਦੇ ਹਨ:

- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਮੋੜ ਲੈ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। ਮੋੜਦੇ ਹੋਏ ਆਪਣੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਲੌਕ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਆਸਾਨ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਕੰਟਰੋਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਵੀ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾ ਮੁੜੋ। ਤੁਸੀਂ ਜਿੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋ, ਓਨੀ ਫਿਸਲਣ ਜਾਂ ਰੁੜਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗੀ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਆਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ "ਕਾਉਂਟਰਸਟੀਅਰ" ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਹੋਰ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਮੋੜਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਕਾਉਂਟਰਸਟੀਅਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹੋ, ਤੁਸੀਂ ਛੇਤੀ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੋਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਕਾਉਂਟਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਬਾਰੇ ਸੋਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਿਸ ਪਾਸੇ ਮੋੜੀਏ। ਜੇ ਕੋਈ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੇ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਮੁੜਨਾ ਵਧੀਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਪਰੀ ਗੱਲ ਬਾਰੇ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਦਾ ਸੁਭਾਵਿਕ ਪਰਤਾਵਾ ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੀ ਲੇਨ 'ਤੇ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ।

- ਜੇ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਤੁਹਾਡੇ ਮਾਰਗ ਨੂੰ ਰੋਕ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਚੁਲਾਉਣ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਰਸਤਾ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਿਹੜੀ ਲੇਨ ਖਾਲੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਜੇ ਸ਼ੋਲਡਰ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੱਜੇ ਜਾਣਾ ਵਧੀਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਦੀ ਵੀ ਸ਼ੋਲਡਰ ਤੇ ਡਰਾਇਵ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਪਰ ਕੋਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਰਤ ਰਹੇ ਹੋ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੋਵਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ ਬਲੌਕ ਹੋ ਗਏ ਹੋ, ਤਾਂ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਮੁੜਨਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਇਕ ਵਿਰੋਧੀ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਕ ਸੰਭਵ ਸਿੱਧੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕਰੋਗੇ।

ਸੜਕ ਛੱਡਣਾ। ਕੁਝ ਸੰਕਟਕਾਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨ ਨਾਲੋਂ ਇਹ ਘੱਟ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸ਼ੋਲਡਰਸ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਇਕ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਰੂਟ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਨ, ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਛੱਡ ਦਿੰਦੇ ਹੋ।

- **ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਬਚੋ।** ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚੋ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ 20 ਮੀਲ ਪਰ੍ਤੀ ਘੰਟਾ ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦੀ। ਇਕ ਕਮਜ਼ੋਰ ਸਤਹ੍ 'ਤੇ ਤਿਲਕਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਫਿਰ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ।
- **ਜੇਕਰ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪਹੀਆਂ ਦਾ ਇਕ ਸੈੱਟ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ ਰੱਖੋ।** ਇਹ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- **ਸ਼ੋਲਡਰ ਤੇ ਰਹੋ।** ਜੇ ਸ਼ੋਲਡਰ ਸਪਸ਼ਟ ਹਨ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਤੇ ਰਹੋ ਜਦੋਂ ਤਕ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਸਟਾਪ ਤੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਕੇਤ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਚੈੱਕ ਕਰੋ।

ਸੜਕ ਵੱਲ ਵਾਪਸੀ। ਜੇ ਸਟਾਪ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ:

- ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਕੱਸ ਕੇ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਮੁੜੋ। ਸੜਕ ਤੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਟਾਇਰ ਅਚਾਨਕ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਫਰੰਟ ਟਾਇਰ ਪੱਕੀ ਸਤਹ੍ਹਾ ਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤੁਰੰਤ ਕਾਊਂਟਰਸਟੀਅਰ ਕਰੋ। ਦੂਸਰਾ ਮੋੜ ਇਕ ਸਿੰਗਲ "ਸਟੀਅਰ-ਕਾਊਂਸਟਸਟੇਟਰ" ਕਾਰਜ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

2.17.2 – ਜਲਦੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਰੋਕੀਏ?

ਜੇ ਕੋਈ ਅਚਾਨਕ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਸੁਭਾਵਿਕ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਧੀਆ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉੱਥੇ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਫਾਸਲਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਉਪਯੋਗ ਕਰਦੇ ਹੋ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰ੍ਕ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਅਤੇ ਜੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੁੜਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇਗੀ। ਤੁਸੀਂ "ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਬਰ੍ਕਿੰਗ" ਵਿਧੀ ਜਾਂ "ਸਟੈਬ ਬਰ੍ਕਿੰਗ" ਵਿਧੀ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਬਰ੍ਕਿੰਗ। ਇਸ ਵਿਧੀ ਨਾਲ, ਤੁਸੀਂ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰਦਿਆਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਦੀ ਹਰ੍ਕਤ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਰੱਖੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਜਿੰਨੀ ਛੇਤੀ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਬਰ੍ਕਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਓ।

ਸਟੈਬ ਬਰ੍ਕਿੰਗ।

- ਆਪਣੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਲਗਾਓ।
- ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਬਰ੍ਕ ਛੱਡ ਦਿਓ।
- ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਪਹੀਆਂ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਦੁਬਾਰਾ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲਗਾਓ। (ਤੁਹਾਡੇ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹੀਆਂ ਲਈ 1 ਸੈਕਿੰਡ ਦਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਪਹੀਆਂ ਦੀ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਸਿੱਧਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।)

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਸਟੈਬ ਬਰ੍ਕਿੰਗ, ਸਿਰਫ ਐਂਟੀਲੋਕ ਬਰ੍ਕ ਸਿਸਟਮਸ (ਏ ਬੀ ਐਸ) (ABS) ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬਰ੍ਕਾਂ ਜਾਮ ਕਰਕੇ ਨਾ ਰੱਖੋ। ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਦਾ ਮਤਲਬ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਓਨੀ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਦੱਬਣਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਿੰਨੀ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਤੁਸੀਂ ਦੱਬ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਹ ਕੇਵਲ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਰੱਖੇਗੀ ਅਤੇ ਇਕ ਤਿਲਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣੇਗੀ। ਜੇ ਪਹੀਏ ਤਿਲਕ ਰਹੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਸੰਕਟਕਾਲ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ "ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਕੇ ਖ਼ਤਰੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣਾ।"

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰ੍ਕਸ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਰੋਕਣ ਲਈ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਮਿਲੇ ਨਿਰ੍ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

2.17.3 – ਬਰ੍ਕ ਦਾ ਫੇਲ ਹੋਣਾ

ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਬਰ੍ਕ ਘੱਟ ਹੀ ਫੇਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਬਰ੍ਕ ਫੇਲਹ੍ ਦੋ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਕ ਦੇ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ: (ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਬਾਰੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।)

- ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਦਬਾਅ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣਾ।
- ਲੰਬੀਆਂ ਪਹਾੜ੍ਹੀਆਂ 'ਤੇ ਬਰ੍ਕ ਫੇਡ ਹੋਣਾ।

ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਦਬਾਅ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣਾ। ਜਦੋਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦਬਾਅ ਨਹੀਂ ਬਣਾਵੇਗੀ, ਤਾਂ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ ਖੋਖਲਾ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਫਰਸ਼ ਤੇ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਕੁਝ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

- **ਡਾਊਨਸ਼ਿਫਟ।** ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਲਾਉਣ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਮਿਲੇਗੀ।
- **ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਪੰਪ ਕਰੋ।** ਕਦੇ-ਕਦੇ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਿੰਗ ਨੂੰ ਪੰਪ ਕਰਨਾ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਦਬਾਅ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗਾ।
- **ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।** ਪਾਰਕਿੰਗ ਜਾਂ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਬਰ੍ਕ ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਬਰ੍ਕ ਸਿਸਟਮ ਤੋਂ ਅਲੱਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਿਲੀਜ਼ ਬਟਨ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣਾ ਜਾਂ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਰਿਲੀਜ਼ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਸੰਕਟਕਾਲ ਬਰ੍ਕ ਵਰਤਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਬਰ੍ਕ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਡਜਸਟ ਅਤੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦੇ ਹੋ।

- **ਇਕ ਬਚਾਅ ਰੂਟ ਲੱਭੋ।** ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਵੇਲੇ, ਇਕ ਬਚਾਅ ਰੂਟ-ਇਕ ਖੁੱਲਾ ਖੇਤਰ, ਇਕ ਸਾਈਡ ਗਲੀ, ਜਾਂ ਬਚਾਅ ਦਾ ਰੈਂਪ ਦੇਖੋ। ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਦਾ ਇਕ ਚੰਗਾ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਚੜ੍ਹਾਈ ਵੱਲ ਮੋੜਨਾ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਰੋਕਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਪਿੱਛੇ ਨੂੰ ਰੁੜਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਸਨੂੰ ਛੋਟੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਪਾਓ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ, ਅਤੇ ਜੇ ਲੋੜ ਪਵੇ, ਤਾਂ ਪਿੱਛੇ ਕੋਈ ਰੋਕ ਲਗਾਓ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕੇਗੀ।

ਢਲਾਣ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਉਤਰਨ ਤੇ ਬਰੇਕ ਦਾ ਫੇਲ ਹੋਣਾ। ਕਾਫ਼ੀ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣਾ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਰੇਕਿੰਗ ਕਰਨਾ ਲਗਭਗ ਹਮੇਸ਼ਾ, ਲੰਬੀਆਂ ਢਲਾਣਾਂ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਉਤਰਨ ਤੇ ਬਰੇਕ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣ ਨੂੰ ਰੋਕੇਗਾ। ਇਕ ਵਾਰੀ ਜਦੋਂ ਬਰੇਕਾਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਾਸਤੇ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਦੇਖਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਭੱਜ ਜਾਣਾ
ਟਰੱਕ ਰੈਂਪ
1 ਮੀਲ

ਬਚਾਅ ਦਾ ਰੈਂਪ ਤੁਹਾਡੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਆਸ ਹੈ। ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕੁਝ ਨਿਸ਼ਾਨੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇਸਨੂੰ ਵਰਤੋ। ਰੈਂਪ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਡਾਊਨਗਰੇਡ ਦੇ ਸਿਖਰ ਤੋਂ ਕੁਝ ਮੀਲ ਦੂਰ ਸਥਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਹਰ ਸਾਲ, ਸੈਂਕੜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਬਚਾਅ ਦੇ ਰੈਂਪ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੱਟ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਬਚਾਅ ਦੇ ਰੈਂਪ ਨਰਮ ਬੱਜਰੀ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਦੂਸਰੇ ਚੜ੍ਹਾਈ ਚੜ੍ਹਦੇ ਹੋਏ, ਪਹਾੜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਦੇ ਅਤੇ ਨਰਮ ਬੱਜਰੀ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਸਥਾਨ ਤੇ ਰੋਕ ਕੇ ਰੱਖਦੇ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਰਾਇਵਰ, ਜਿਸਦੀ ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਉਤਰਦੇ ਹੋਏ ਬਰੇਕ ਫੇਲ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਬਚਣ ਲਈ ਰੈਂਪ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਗੰਭੀਰ ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਕੋਈ ਬਚਾਅ ਦਾ ਰੈਂਪ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਖਤਰਨਾਕ ਬਚਾਅ ਰਸਤਾ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਕ ਖੁੱਲਹ੍ਹਾ ਮੈਦਾਨ ਜਾਂ ਇਕ ਪਾਸੇ ਦੀ ਸੜਕ ਜੋ ਸਮਤਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਚੜ੍ਹਾਈ ਵੱਲ ਮੁੜ ਜਾਓ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਬਰੇਕ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਉਸੇ ਵਕਤ ਹੀ ਮੋੜ ਲੈ ਲਓ। ਜਿੰਨੀ ਦੇਰ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਉਡੀਕ ਕਰੋਗੇ, ਓਨਾ ਹੀ ਤੇਜ਼ ਵਾਹਨ ਚੱਲੇਗਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਕਰਨਾ ਓਨਾ ਹੀ ਔਖਾ ਹੋਵੇਗਾ।

2.17.4 – ਟਾਇਰ ਦੀ ਨਾਕਾਰਾਗੀ

ਟਾਇਰ ਦੀ ਨਾਕਾਰਾਗੀ ਨੂੰ ਪਛਾਣੋ। ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਟਾਇਰ ਨਾਕਾਰਾ ਹੋ ਗਏ ਹਨ ਤਾਂ ਓਨਾ ਹੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਸਮਾਂ ਮਿਲੇਗਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਕੁ ਹੋਰ ਸਕਿੰਟ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰਨਗੇ। ਟਾਇਰ ਨਾਕਾਰਾ ਹੋਣ ਦੇ ਮੁੱਖ ਲੱਛਣ ਹਨ:

- **ਆਵਾਜ਼।** ਇਕ ਟਾਇਰ ਦੇ ਫਟਣ ਦੀ ਉੱਚੀ "ਧੂਨੀ" ਇਕ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਪਛਾਣਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਹੈ। ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਲਈ ਕੁਝ ਸਕਿੰਟ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ਾਇਦ ਸੋਚ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਟਾਇਰ ਦੇ ਫਟਣ ਦੀ ਆਵਾਜ ਸੁਣਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਇਹ ਮੰਨਣ ਨਾਲ ਕਿ ਇਹ ਤੁਹਾਡਾ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਹੈ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ।
- **ਕੰਪਨ।** ਜੇ ਵਾਹਨ ਬਹੁਤ ਧਮਕ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੰਬਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਾਇਰ ਵਿਚੋਂ ਹਵਾ ਨਿਕਲ ਗਈ ਹੈ। ਇਕ ਪਿਛਲੇ ਟਾਇਰ ਦੇ ਨਾਲ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੇਵਲ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਹੀ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- **ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੋ।** ਜੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ "ਭਾਰੀ" ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਇਕ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਫਰੰਟ ਟਾਇਰ ਨਾਕਾਰਾ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਕਈ ਵਾਰੀ, ਇਕ ਪਿਛਲੇ ਟਾਇਰ ਦੀ ਨਾਕਾਮੀ ਵਾਹਨ ਦੇ "ਸੱਜੇ ਖੱਬੇ" ਝੂਲਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦੋਹਰੇ ਪਿੱਛੇ ਟਾਇਰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

ਟਾਇਰ ਦੀ ਨਾਕਾਰਗੀ ਲਈ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਟਾਇਰ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- **ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹ੍ਹੀਲ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਪਕੜੋ।** ਜੇ ਇਕ ਫਰੰਟ ਟਾਇਰ ਨਾਕਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵੀਲ ਨੂੰ ਮੋੜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਹਰ ਵੇਲੇ ਦੋਹਾਂ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹ੍ਹੀਲ 'ਤੇ ਇਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪਕੜ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- **ਬਰੇਕ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਹਾਂ ਰਹੋ।** ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓਣਾ ਕੁਦਰਤੀ ਗੱਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਟਾਇਰ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਓਦੋਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓਣਾ ਕੰਟਰੋਲ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵੱਜਣ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬਰੇਕ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰਹੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਹੌਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ। ਫਿਰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ, ਸੜਕ ਤੋਂ ਉੱਤਰੋ, ਅਤੇ ਰੁਕ ਜਾਓ।
- **ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।** ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਰੁਕ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਬਾਹਰ ਆ ਜਾਓ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਟਾਇਰ ਚੈੱਕ ਕਰੋ। ਅਜਿਹਾ ਤਾਂ ਵੀ ਕਰੋ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਭ ਵਾਹਨ ਠੀਕ ਠਾਕ ਕਰ ਰਿਹਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੋ ਟਾਇਰਾਂ ਵਿੱਚੋ ਇਕ ਚਲਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਕੋ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋਵੋ ਤੇ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵੱਲ ਦੇਖਣਾ।

2.18 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਇਕ ਕੰਪਿਊਟਰਾਈਜ਼ਡ ਸਿਸਟਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਲੱਗਣ ਦੌਰਾਨ ਲੌਕ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ।

ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਆਮ ਬਰੇਕਾਂ ਲਈ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਇਕ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੀ ਆਮ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਜਾਂ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਸਰਗਰਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਲੌਕ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਘਟਾਵੇ, ਪਰ ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਖਤ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਓਣ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰਦੀ ਹੈ।

2.18.1 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

- ਸੈਂਸਰ ਪਹੀਆ ਜਾਮ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਯੂਨਿਟ (ECU) ਫਿਰ ਪਹੀਆ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਓ ਲਈ ਬਰੇਕ ਦਬਾਅ ਘਟਾ ਦੇਵੇਗਾ।
- ਜਾਮ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਬਰੇਕ ਦੇ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪਹੀਆ ਜਾਮ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵੀ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦੇਣ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਪੂਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬਰੇਕ ਸਿਸਟਮ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ।

2.18.2 – ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ (ਡੀ ਓ ਟੀ) (Department of Transportation, DOT) ਦੁਆਰਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੇਠ ਦਿੱਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲੱਗਿਆ ਹੋਵੇ:

- ਮਾਰਚ 1, 1997 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ।
- 1 ਮਾਰਚ, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ(ਟਰੱਕ, ਬੱਸਾਂ, ਟਰਾਲੇ, ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼)।
- ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਜਿਨਹਾਂ ਦੀ ਮਾਰਚ 1, 1999 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਬਣਤਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬਣੇ।
- ਇਨਹਾਂ ਮਿਤੀਆਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਵੈ-ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਲੈਸ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

2.18.3 – ਇਹ ਕਿਵੇਂ ਜਾਣੀਏ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਲੈਸ ਹੈ।

- ਟਰੈਕਟਰਾਂ, ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਪੀਲੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਲੈਂਪ, ਉਪਕਰਣ ਪੈਨਲ ਤੇ ਹੋਣਗੇ।
- ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਪੀਲੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਲੈਂਪ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੂਹਰਲੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਕੋਨੇ 'ਤੇ ਹੋਣਗੇ।
- ਮਾਰਚ 1, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਡਾਲੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਪੀਲੇ ਰੰਗ ਦੇ ਲੈਂਪ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਸਿਸਟਮ ਚੈੱਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਕ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਲੈਂਪ ਬਲਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੇ ਜਗ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਤੇ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ 5 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲੈਂਪ ਜਗਦਾ ਰਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਲੈਂਪ, ਬਲਬ ਜਾਂਚ ਦੇ ਬਾਅਦ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋ ਓਨੀ ਦੇਰ ਤੱਕ ਚੱਲਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- (ਡੀ ਓ ਟੀ) (DOT) ਦੁਆਰਾ ਲੌੜੀਂਦੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣੀਆਂ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਯੂਨਿਟ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਲੈਸ ਹੈ। ECU ਅਤੇ ਪਹੀਆ ਗਤੀ ਸੈਂਸਰ ਤਾਰਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦੇਖੋ ਜਿਹੜੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਤੋਂ ਆ ਰਹੀਆਂ ਹਨ।

2.18.4 – ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਿਵੇਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਤਿਲਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਂਵਾਂ ਤੇ ਸਖ਼ਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੂਜੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਤਿਲਕ, ਚਕਰਾ ਜਾਂ ਜੈਕਨਾਇਫ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਰੋਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ, ਪਰ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਰੁਕਾਵਟ ਵੇਲੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਘੁਮਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਓਵਰ ਬਰੇਕਿੰਗ ਕਰਕੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਫਿਸਲਨ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦੇ ਹੋ।

2.18.5 – ਸਿਰਫ ਟਰੈਕਟਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ' ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS)

ਸਿਰਫ ਟਰੈਕਟਰ, ਟਰੇਲਰ, ਜਾਂ ਸਿਰਫ 1 ਐਕਸਲ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੋਣ ਨਾਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਵਧੇਰੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਸਧਾਰਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ।

ਜਦੋਂ ਸਿਰਫ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਜੈਕਨਾਈਫ ਦੀ ਘੱਟ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਆਪਣੀ ਅੱਖ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ 'ਤੇ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਬਰੇਕ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ) ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ ਜੇ ਇਸਦਾ ਡੋਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਸਿਰਫ ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਡੋਲਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟ ਹੈ, ਪਰ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਲੈਂਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜੈਕਨਾਇਫ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ) ਨੂੰ ਛੱਡੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕੰਟਰੋਲ ਮੁੜ ਪਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ।

2.18.6 – ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲਗਾਉਣਾ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਇਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਹੋਰ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ:

- ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਲਈ ਸਿਰਫ਼ ਲੌੜੀਂਦੇ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਬਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ
- ਸਮਾਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਓ, ਚਾਹੇ ਟ੍ਰੈਕਟਰ, ਟਰ੍ਲਰ, ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਤੇ ਵੀ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਤਾਂ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਲਈ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ (ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ)

ਇਸ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇਕ ਹੀ ਅਪਵਾਦ ਹੈ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਾਰੇ ਐਕਸਲਾਂ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਲਈ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

2.18.7 – ਜੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੰਮ ਨਹੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਓਣਾ

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਆਮ ਬਰ੍ਕ ਫੰਕਸ਼ਨ ਹਨ। ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹੀ ਡਰਾਇਵ ਅਤੇ ਬਰ੍ਕ ਕਰੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ।

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅੰਦਰ ਪੀਲੇ ਰੰਗ ਦੇ ਖਰਾਬੀ ਲੈਂਪ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੁਝ ਕੰਮ ਨਹੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਨ੍ਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਸਿਸਟਮ ਚੈੱਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਕ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਲੈਂਪ ਬਲਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸੁਰੂਆਤ ਤੇ ਜਗ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਤੇ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ 5 ਮੀ.ਪਰ੍ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲੈਂਪ ਜਗਦਾ ਰਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਲੈਂਪ, ਬਲਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਬਾਅਦ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋ ਓਨੀ ਦੇਰ ਤੱਕ ਚੱਲਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਜਾਂ ਵੱਧ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਖਰਾਬ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਅਜੇ ਵੀ ਨਿਯਮਿਤ ਬਰ੍ਕਸ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸਧਾਰਨ ਡਰਾਇਵ ਕਰੋ, ਪਰ ਛੇਤੀ ਹੀ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਸਰਵਿਸ ਕਰਵਾਓ।

2.18.8 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਰੀਮਾਈਂਡਰ

- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ, ਹੋਰ ਨੇੜਿਓ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਜਾਂ ਘੱਟ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀ ਦੇਵੇਗਾ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਪਾਵਰ ਜਾਂ ਫਿਸਲਨ ਨੂੰ ਨਹੀ ਰੋਕੇਗਾ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨੂੰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਫਿਸਲਣਾਂ ਜਾਂ ਜੈਕਨਾਇਫਜ਼ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀ ਜੋ ਪਹੀਏ ਦੇ ਸਪਿਨ ਕਰਨ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘੁੰਮਣ ਕਰਕੇ ਵਾਪਰਦੇ ਹਨ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ, ਪਰ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਨਹੀ ਘਟਾਏਗਾ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਰੁਕਣ ਦੀ ਅੰਤਮ ਤਾਕਤ ਨੂੰ ਵਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਨਹੀ ਕਰੇਗਾ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਆਮ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲਈ "ਐਡ-ਔਨ" ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਲਈ ਬਦਲ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਸਧਾਰਨ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਨਹੀ ਬਦਲਣਗੇ। ਆਮ ਬਰ੍ਕ ਹਲਾਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਰੁਕ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਇਹ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕ੍ਦਾ ਹੈ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਹਰਕਤ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਕ ਪਹੀਆ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਖ਼ਰਾਬ ਬਰ੍ਕ ਜਾਂ ਬਰ੍ਕ ਦੇ ਘੱਟ ਰੱਖ ਰਖਾਅ ਨੂੰ ਪੂਰਿਆਂ ਨਹੀ ਕਰੇਗਾ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ:

- ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਅਜੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਧੀਆ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਡਰਾਇਵ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਆਪਣੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਾ ਪਵੇ।
- ਕਿਸੇ ਗੰਭੀਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

2.19 – ਸਕਿੱਡ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਨ ਅਤੇ ਰਿਕਵਰੀ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਟਾਇਰ ਸੁੜਕ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਪਕੜ ਗੁਆ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਸਕਿੱਡ ਜਾਂ ਫਿਸਲਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਚਾਰ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਇਸਦੇ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੈ:

- **ਓਵਰ ਬਰ੍ਕਿੰਗ।** ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਉਣਾ ਅਤੇ ਪਹੀਆਂ ਦਾ ਜਾਮ ਹੋਣਾ। ਜਦੋਂ ਸੁੜਕ ਫਿਸਲਣ ਵਾਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਗਤੀ ਰੋਧਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਵੀ ਤਿਲਕਣ ਵਾਪਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- **ਓਵਰ-ਸਟੀਅਰਿੰਗ।** ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੁੜਣ ਨਾਲੋਂ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਵੱਧ ਗੋਲਾਈ ਵਿੱਚ ਮੋੜਨਾ।
- **ਓਵਰ-ਐਕਸਲੇਰੇਸ਼ਨ।** ਡਰਾਇਵ ਵਹ੍ੀਲ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਾਵਰ ਦੀ ਸਪਲਾਈ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਸਪਿੰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ।
- **ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।** ਸੁੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਗੰਭੀਰ ਫਿਸਲਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਜਿਹੜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਸੁੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਆਪਣੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ ਉਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਹੀ ਕ੍ਰਦੇ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨਹੀ ਲਗਾਉਣੀਆਂ ਪੈਂਦੀਆਂ ਜਾਂ ਓਵਰ-ਸਟੀਅਰ ਨਹੀ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ।

2.19.1 – ਡਰਾਈਵ-ਵਹ੍ੀਲ ਸਕਿੱਡਜ਼

ਹੁਣ ਤੱਕ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਮ ਸਕਿੱਡਜ ਉਹ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਿੱਛਲੇ ਪਹੀਏ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਜਾਂ ਗਤੀ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਖਿਚਾਅ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਗਤੀ ਕਾਰਨ ਤਿਲਕਣਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰਫ਼ਬਾਰੀ ਜਾਂ ਬਰਫ' ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਤੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਪੈਰ ਹਟਾਉਣਾ ਇਸਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ। (ਜੇ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਿਲਕਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਲਚ ਨੂੰ ਦਬਾਓ। ਨਹੀ ਤਾਂ, ਇੰਜਣ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਖੁੱਲ ਕੇ ਘੁੰਮਣ ਅਤੇ ਖਿਚਾਅ ਮੁੜ ਹਾਸਲ ਕਰਨਾ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਹੈ।)

ਜਦੋਂ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵ ਪਹੀਏ ਲੌਕ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਕਿੱਡਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸਥਿਰ ਪਹੀਆਂ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮ ਰਹੇ ਪਹੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਖਿਚਾਅ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਅਗਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨਾਲ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਸਲਾਈਡ ਕਰਕੇ ਜ਼ੋਰ ਨੂੰ "ਫੜਣ" ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਬੱਸ ਜਾਂ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ ਅੰਦਰ, ਵਾਹਨ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ "ਘੁੰਮਦਾ" ਹੋਇਆ ਫਿਸਲੇਗਾ। ਟਰੇਲਰ ਖਿੱਚਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅੰਦਰ, ਡਰਾਇਵ ਵਹੀਲ ਫਿਸਲਣ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਧਕੇਲ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਚਾਨਕ ਜੈਕਨਾਇਫ ਵਾਪਰਦੀ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.19 ਵੇਖੋ।

2.19.2 – ਡਰਾਈਵ-ਵਹੀਲ ਬਰੇਕਿੰਗ ਫਿਸਲਣ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਾ

ਇਕ ਡਰਾਇਵ-ਵਹੀਲ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਕਿੱਡ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਰੋ।

- **ਬਰੇਕਾਂ ਨਾਂ ਲਗਾਓ।** ਇਹ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਘੁੰਮਣ ਲਾ ਦੇਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਸਲਾਈਡਿੰਗ ਤੋਂ ਬਚਾਓ।
- **ਕਾਊਂਟਰਸਟੀਅਰ।** ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਮੁੜ ਸਥਿਤੀ ਤੇ ਵਾਪਸ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਘੁੰਮਣ ਦਾ ਝੁਕਾਅ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਮੋੜਦੇ, ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਫਿਸਲਦਾ ਪਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਬਰੇਕ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਸਿੱਖਣਾ, ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਨਾਲ ਮੋੜਨਾ, ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਧੱਕਣਾ, ਅਤੇ ਇਕ ਤਿਲਕਣ ਵਿੱਚ ਕਾਊਂਟਰਸਟੀਅਰਿੰਗ ਲਈ ਬਹੁਤ ਅਭਿਆਸ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਭਿਆਸ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਥਾਨ ਇਕ ਲੰਬੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰੇਂਜ ਜਾਂ "ਸਕਿੱਡ ਪੈਡ" ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਤਸਵੀਰ 2.19

2.19.3 – ਅਗਲੇ ਪਹੀਏ ਦਾ ਤਿਲਕਣਾ।

ਤੇਜ਼ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਅਗਲੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਿਲਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀਆਂ ਹਨ। ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ: ਅਗਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਤੇ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਤੇ ਟਰੈਂਡ ਦੀ ਕਮੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਗਲੇ ਐਕਸਲ ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਅਗਲੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਤਿਲਕਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਅਗਲਾ ਪਾਸਾ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਦੀ ਤਾਕ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਚਾਹੇ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਮਰਜੀ ਮੋੜੋ। ਬਹੁਤ ਹੀ ਤਿਲਕਣ ਵਾਲੀ ਸਤਹ੍ਹਾ ਤੇ, ਤੁਸੀਂ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਥਾਂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਣ ਜਾਂ ਮੋੜ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ।

ਜਦੋਂ ਇਕ ਅਗਲ਼ਾ ਪਹੀਆ ਤਿਲਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤਿਲਕਣ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨਾ। ਮੁੜਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਮਾਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰੋ। ਤਿਲਕੇ ਬਗੈਰ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਹੌਲੀ ਕਰੋ।

ਉਪਭਾਗ 2.17, 2.18, ਅਤੇ 2.19

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਸੰਕਟਕਾਲ ਸਮੇਂ ਰੁਕਣਾ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
2. ਰੁਕਾਵਟ ਵੇਲੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਜਾਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਜਾਣ ਦੇ ਕੁਝ ਫਾਇਦੇ ਕੀ ਹਨ?
3. "ਬਚਾਅ ਦਾ ਰੈਂਪ" ਕੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?
4. ਜੇ ਇਕ ਟਾਇਰ ਫਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਛੇਤੀ ਛੇਤੀ ਰੁਕਣ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
5. ਤੁਸੀਂ ਕਿਵੇਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਐਂਟੀਲੋਕ ਬਰੇਕ ਹਨ?
6. ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਸਹੀ ਬਰੇਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
7. ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਿਵੇਂ ਕਰਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.17, 2.18 ਅਤੇ 2.19 ਪੜਹ੍ਹੋ।

2.20 – ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦੀ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੱਟ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਚੁੱਕੇ ਵਾਲੇ ਮੁਢਲੇ ਕਦਮ ਇਹ ਹਨ:

- ਖੇਤਰ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨਾ।
- ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੋ ਕਰਨਾ।
- ਜ਼ਖ਼ਮੀਆਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨਾ।
- ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨਾ।
- ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ।

2.20.1 – ਖੇਤਰ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨਾ।

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਕੰਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਹੋਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਉਸੇ ਥਾਂ ਤੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣਾ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ:

- ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਇਕ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ। ਇਸ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ ਅਤੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੱਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਮਿਲੇਗੀ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਮਦਦ ਲਈ ਰੋਕ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਖੜਾ ਕਰੋ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦਾ ਇਲਾਕਾ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ।
- ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਚਾਲੂ ਰੱਖੋ।
- ਹੋਰ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਤਿਕੋਣ ਲਗਾਓ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਣ।

2.20.2 – ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੋ

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਕ ਸੈਲ ਫੋਨ ਜਾਂ ਸੀ ਬੀ (CB) ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੀ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਕਾੱਲ ਕਰੋ। ਜੇ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਥਾਂ ਦੇ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ, ਫਿਰ ਫ਼ੋਨ ਕਰੋ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਫੋਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਭੇਜੋ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿੱਥੇ ਹੋ ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਹੀ ਥਾਂ ਦੱਸ ਸਕੋ।

2.20.3 – ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ

ਜੇ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਪਰ੍ਾਪਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਜ਼ਖ਼ਮੀਆਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਸੇ ਰਹੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਨਾ ਆਖਿਆ ਜਾਵੇ। ਜਾਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਜਿੰਨਾ ਵਧੀਆ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਉਹ ਕਰੋ। ਇੱਥੇ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸਧਾਰਨ ਕਦਮ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

- ਕਿਸੇ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤੁਦ ਤੱਕ ਨਾ ਹਿਲਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅੱਗ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਜਾਂ ਪਾਸ ਹੋ ਰਿਹਾ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਇਸਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਬਣਾਏ।
- ਜ਼ਖ਼ਮ 'ਤੇ ਸਿੱਧਾ ਦਬਾਅ ਪਾ ਕੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖ਼ੂਨ ਦਾ ਨਿਕਲਣਾ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਜਖ਼ਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਗਰਮਾਇਸ਼ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ।

2.20.4 – ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਕੱਠੀ ਕਰੋ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣੀ ਪਵੇਗੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਲਈ ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਕੱਠੀ ਕਰੋ:

- ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਨਾਮ, ਪਤੇ ਅਤੇ ਡੀ ਐਲ (DL) ਨੰਬਰ।
- ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ।
- ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਗੋਕਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤੇ (ਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ)।
- ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ।
- ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਹੋਏ ਜਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ।
- ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੇ ਕਿਸੇ ਪੀਸ ਅਫ਼ਸਰ ਦਾ ਨਾਂ, ਬੈਜ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਏਜੰਸੀ।
- ਗਵਾਹਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤੇ।
- ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸਹੀ ਸਥਾਨ।
- ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ।

2.21 – ਅੱਗ

ਟਰੱਕ ਦੀ ਅੱਗ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਸੱਟ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਰੋਕਣਾ ਹੈ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸਿੱਖੋ। ਜਾਣੋ ਕਿ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਲਈ ਕੀ ਕਰਨਾ ਹੈ।

2.21.1 – ਅੱਗ ਦੇ ਕਾਰਨ

ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦੇ ਕੁਝ ਕਾਰਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਨ:

- **ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਬਾਅਦ।** ਡੁੱਲਿਆ ਈਂਧਣ, ਫਲੇਅਰਸ ਦੀ ਗਲਤ ਵਰਤੋਂ।
- **ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ।** ਘੱਟ ਹਵਾ ਭਰੀ ਵਾਲੇ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਆਪਸ ਵਿਚ ਛੂਹਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਪਹੀਏ।
- **ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕਲ ਸਿਸਟਮ।** ਖਰਾਬ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ, ਢਿੱਲੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੇ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ।
- **ਈਂਧਨ।** ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ, ਅਣਉਚਿਤ ਈਂਧਨ ਪਾਉਣਾ, ਈਂਧਨ ਦੇ ਢਿੱਲੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ।
- **ਕਾਰਗੋ।** ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਕਾਰਗੋ, ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਕਾਰਗੋ, ਮਾੜੀ ਹਵਾਦਾਰੀ।

2.21.2 – ਅੱਗ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ

ਹੇਠ ਦਿੱਤਿਆਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ:

- **ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ।** ਬਿਜਲੀ, ਬਾਲਣ, ਅਤੇ ਨਿਕਾਸ ਸਿਸਟਮ, ਟਾਇਰ, ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਇਕ ਪੂਰਨ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਜਾਂਚਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਅੱਗ ਬੁਝਾਓ ਯੰਤਰ ਚਾਰਜ ਹੈ।
- **ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ।** ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਰੁਕੇ ਹੋਵੋ ਟਾਇਰਾਂ, ਪਹੀਆਂ, ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੀ ਬਾਡੀ ਨੂੰ ਗਰਮੀ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਲਈ ਚੈੱਕ ਕਰੋ।
- **ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।** ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਈਂਧਨ ਪਵਾਉਣ, ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ, ਲਾਟਾਂ ਦਾ ਪਰ੍ਬੰਧਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਰ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅੱਗ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ ਲਈ ਸਹੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।
- **ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨਾ।** ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਅਕਸਰ ਯੰਤਰਾਂ ਅਤੇ ਗੇਜਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਾਇਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਧੂੰਏ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- **ਸਾਵਧਾਨ।** ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਪਰ੍ਬੰਧਨ ਵਿੱਚ ਸਧਾਰਨ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੋਂ।

2.21.3 – ਅੱਗ ਨਾਲ ਜੂਝਣਾ

ਅੱਗ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨਾ ਹੈ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਜਿਹੜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੇ ਕਿ ਕੀ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੇ ਅੱਗ ਨੂੰ ਹੋਰ ਬਦਤਰ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪਤਾ ਕਰੋ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਾ ਯੰਤਰ ਕੰਮ ਕਿਵੇਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੋੜ ਹੋਵੇ, ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਉੱਪਰ ਛਾਪੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦਾ ਅਧਿਅਨ ਕਰੋ। ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ ਇੱਥੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਸੜਕ ਤੋਂ ਪਾਸੇ ਲੈ ਜਾਓ। ਪਹਿਲਾ ਕਦਮ ਹੈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣਾ ਅਤੇ ਰੋਕਣਾ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ:

- ਇਮਾਰਤਾਂ, ਦਰੱਖਤਾਂ, ਝਾੜੀਆਂ, ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਚੀਜ਼ ਜੋ ਅੱਗ ਫੜ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤੋਂ ਦੂਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਕ ਖੁੱਲਹ੍ੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਖੜਾ ਕਰੋ।
- ਕਿਸੇ ਸਰਵਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਾ ਲਿਜਾਓ!
- ਤੁਹਾਡੀ ਸਮੱਸਿਆ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਸਥਾਨ ਦੇ ਬਾਰੇ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੋ।

ਅੱਗ ਨੂੰ ਫੈਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕੋ। ਅੱਗ ਨੂੰ ਬੁਝਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਹ ਅੱਗੇ ਹੋਰ ਨਾ ਫੈਲ ਜਾਵੇ।

- **ਇੰਜਣ ਨੂੰ** ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਨਾਲ, ਜਿੰਨੀ ਛੇਤੀ ਹੋ ਸਕੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਸ ਨੂੰ ਟਾਲ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਹੁੱਡ ਨੂੰ ਨਾ ਖੋਲਹ੍ੋ। ਲੌਵਰਜ਼, ਰੇਡੀਏਟਰ, ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠ ਤੋਂ ਫੋਮ ਨੂੰ ਸੱਟੋ।
- ਵੈਨ ਜਾਂ ਬੌਕਸ ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਨਾਲ **ਕਾਰਗੋ** ਲਈ, ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਰੱਖੋ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕਾਰਗੋ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਵੈਨ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੋਲਹ੍ਣ ਨਾਲ ਆਕਸੀਜਨ ਨਾਲ ਅੱਗ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਹ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜਲਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਅੱਗ ਬੁਝਾਓ। ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਲਈ ਇੱਥੇ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਨਿਯਮ ਦਿੱਤੇ ਹਨ:

- ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਅੱਗ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰਹੋ।
- ਅੱਗ ਦੀਆਂ ਲਪਟਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਅੱਗ ਦੇ ਸਰੋਤ ਜਾਂ ਅਧਾਰ ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਿਰ੍ਤ ਕਰੋ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਵਧੇਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਸੀ ਸੀ ਆਰ (CCR), ਟਾਈਟਲ 13 §1242 ਦੇਖੋ।

ਸਹੀ ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਵਰਤੋਂ

- ਤਸਵੀਰ 2.20 ਅਤੇ 2.21 ਨੂੰ ਅੱਗ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਦੀ ਕਿਸਮ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।
- B: ਸੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਨੂੰ ਬਿਜਲਈ ਅੱਗ ਅਤੇ ਜਲ ਰਹੇ ਤਰਲ ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
- A: B: C ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਲੱਕੜ, ਕਾਗਜ਼ ਅਤੇ ਕੱਪੜੇ ਨੂੰ ਵੀ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਲੱਕੜ੍, ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਕੱਪੜੇ ਉੱਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਕਿਸੇ ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕਲ ਅੱਗ (ਝਟਕਾ ਲੱਗਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ) ਜਾਂ ਗੈਸੋਲੀਨ ਅੱਗ (ਇਹ ਅੱਗ ਨੂੰ ਫੈਲਾ ਦੇਵੇਗਾ) ਤੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਇਕ ਜਲਦੇ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਠੰਢਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀ ਯਕੀਨੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਕਿ ਕਿਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਅੱਗ ਤੇ, ਤਾਂ ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਕਰਮੀਆਂ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰੋ।
- ਹਵਾ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਥਾਨ ਦਿਓ। ਹਵਾ ਨੂੰ ਅੱਗ-ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਨੂੰ ਅੱਗ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਾਣ ਦਿਓ।
- ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰੱਖੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਜੋ ਵੀ ਬਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਠੰਡਾ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਧੂੰਏ ਜਾਂ ਲਾਟਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗ ਦੁਬਾਰਾ ਸੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ/ਅੱਗ ਦਾ ਪਰਕਾਰ	
ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ	ਕਿਸਮ
A	**ਵੁੱਡ, ਪੇਪਰ, ਸਧਾਰਣ ਬਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥ** ਪਾਣੀ ਜਾਂ ਸੁੱਕੇ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਠੰਢਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਅਤੇ ਕੁਏਨਚਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਬੁਝਾਉਣਾ
B	**ਗੈਸੋਲੀਨ, ਤੇਲ, ਗਰੀਸ, ਹੋਰ ਗ਼ਰੀਸੀ ਤਰਲ** ਕਾਰਬ੍ਰਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ ਜਾਂ ਸੁੱਕੇ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾ ਰੋਕ ਕੇ, ਠੰਡਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਹੀਟ ਸ਼ੀਲਡਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣਾ
C	**ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕਲ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਅੱਗ** ਕੁਚਾਲਕ ਏਜੰਟ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਰਬਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ ਜਾਂ ਸੁੱਕੇ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਬੁਝਾਉ। **ਪਾਣੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ।**
D	**ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਧਾਤੂਆਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਲੱਗਣਾ** ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਾਊਡਰਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਕੇ ਬੁਝਾਓ

ਤਸਵੀਰ 2.20

ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲ਼ੇ ਯੰਤਰ ਦੀ ਕਿਸਮ/ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ	
ਅੱਗ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ	ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਦੀ ਕਿਸਮ
B ਜਾਂ C	ਨਿਯਮਤ ਸੁੱਕਾ ਰਸਾਇਣ
A, B, C, ਜਾਂ D	ਬਹੁ-ਉਦੇਸ਼ਾ ਸੁੱਕਾ ਰਸਾਇਣ
D	ਪਰਪਲ k ਸੁੱਕਾ ਰਸਾਇਣ
B ਜਾਂ C	KCL ਸੁੱਕਾ ਰਸਾਇਣ
D	ਸੁੱਕਾ ਪਾਊਡਰ ਸਪੈਸ਼ਲ ਕੰਪਾਊਡ
B ਜਾਂ C	ਕਾਰਬਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ (ਖੁਸ਼ਕ)
B ਜਾਂ C	ਹੈਲੋਜਨੇਟਡ ਏਜੰਟ (ਗੈਸ)
A	ਪਾਣੀ
A	ਪਾਣੀ ਐਂਟੀ-ਫਰ੍ਰੀਜ਼ ਨਾਲ
A ਜਾਂ B	ਪਾਣੀ, ਲੋਡਡ ਸਟਰੀਮ ਸਟਾਈਲ
B, ਕੁਝ A ਤੇ	ਝੱਗ

ਤਸਵੀਰ 2.21

ਉਪਭਾਗ 2.20 ਅਤੇ 2.21

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕੀ ਕੁਝ ਕਰਨਾ ਹੈ?
2. ਟਾਇਰ ਦੀ ਅੱਗ ਦੇ 2 ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੋ।
3. ਅੱਗ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਲਈ B:C ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਾ ਯੰਤਰ ਚੰਗਾ ਨਹੀਂ ਹੈ?
4. ਆਪਣੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਾ ਯੰਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਹੋ ਸਕੇ ਇਸਨੂੰ ਅੱਗ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
5. ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦੇ ਕੁਝ ਕਾਰਨਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ।

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.20 ਅਤੇ 2.21 ਦੋਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

2.22 – ਸ਼ਰਾਬ, ਹੋਰ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ, ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ

2.22.1 – ਸ਼ਰਾਬ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ

ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਗੰਭੀਰ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਰ ਸਾਲ 20,000 ਮੌਤਾਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਸ਼ਰਾਬ ਮਾਸਪੇਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਤਾਲਮੇਲ, ਸਮੇਂ ਦੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ, ਗਹਿਰਾਈ ਸਬੰਧੀ ਸਮਝ, ਅਤੇ ਰਾਤ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਿਮਾਗ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੂਝ ਅਤੇ ਹੋਸ਼ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਲੋਕਾਂ ਲਈ, ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ 1 ਡਿਰ੍ਂਕ ਹੀ ਵਿਕਾਰ ਦੇ ਚਿੰਨਹ੍ ਪਰ੍ਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਮਨੁੱਖੀ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ।
- ਸ਼ਰਾਬ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ।
- ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ, ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ।
- ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ, ਵਿੱਤੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜੋਖਮ।

ਤੁਸੀਂ **ਡਿਊਟੀ ਦੌਰਾਨ** ਕਦੇ ਵੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਨਾਂ ਹੀ ਡਿਊਟੀ 'ਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ 4 ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਅਲਕੋਹਲ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ– 0.04 ਫੀਸਦੀ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਕੰਸਨਟਰੇਸ਼ਨ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਤਤਕਾਲ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §13353.2(3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੰਸ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) 23152(d)) ਦੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਵੀ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 0.04 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਇਕ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ।

ਸ਼ਰਾਬ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਸਿੱਧਾ ਖ਼ੂਨ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿਮਾਗ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ। ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਮਾਤਰਾ ਪਿਸ਼ਾਬ, ਪਸੀਨੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਚਲੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ ਜਿਗਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਿਗਰ ਪਰ੍ਤੀ ਘੰਟਾ ਸਿਰਫ ⅓ ਔਂਸ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਹੀ ਪਰੋਸੈਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮਿਆਰੀ ਪੇਯ ਵਿਚ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨਾਲੋਂ ਕਾਫੀ ਘੱਟ ਹੈ। ਇਹ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਦਰ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਿਰਫ ਬਲੈਕ ਕਾੱਫ਼ੀ ਜਾਂ ਠੰਢਾ ਸ਼ਾਵਰ ਤੁਹਾਡੇ ਉੱਤੇ ਕਾਬੂ ਨਹੀਂ ਪਾਵੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਂਦੇ ਹੋ ਜਿਸ ਤੁਹਾਡਾ ਸਰੀਰ ਛੁਟਕਾਰਾ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਸਰੀਰ ਅੰਦਰ ਵਧੇਰੇ ਸ਼ਰਾਬ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਵਧੇਰੇ ਪਰ੍ਭਾਵਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਅਲਕੋਹਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਮਾਪਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.22 ਵੇਖੋ।

ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸਾਰੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਅਲਕੋਹਲ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ:

- 5 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਬੀਅਰ ਦਾ 12-ਔਂਸ ਦਾ ਗਲਾਸ।
- 12 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਵਾਈਨ ਦਾ ਇਕ 5-ਔਂਸ ਦਾ ਗਲਾਸ।
- 80 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ 1½ ਔਂਸ ਦਾ ਸ਼ਾੱਟ।

ਖ਼ੂਨ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਘਣਤਾ ਦਾ ਪਤਾ ਕਿਵੇਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ? ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਤੁਹਾਡੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਮਾਤਰਾ (ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਉੱਚ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC)), ਤੁਸੀਂ ਕਿੰਨੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪੀਂਦੇ ਹੋ (ਤੇਜ਼ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਉੱਚ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC)), ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਭਾਰ (ਇਕ ਛੋਟੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਸੇ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਓਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਪੀਣੀ ਪੈਂਦੀ) ਤੋਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਡਿਰਕ ਕੀ ਹੈ?

ਪੇਯ ਪਦਾਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬ ਹੈ ਜੋ ਮਨੁੱਖ ਦੇ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬ "ਕੁਝ ਬੀਅਰਾਂ", ਜਾਂ 2 ਗਲਾਸ ਵਾਈਨ ਜਾਂ ਤੇਜ਼ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ 2 ਸ਼ਾਟਸ ਤੋਂ ਲਈ ਹੈ।

ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਸਮੱਗਰੀ ਲਗਭਗ

ਡਿਰ੍ਂਕ	ਪੌਂਡਾਂ ਵਿੱਚ ਸਰੀਰ ਦਾ ਭਾਰ								ਪਰ੍ਭਾਵ
	100	120	140	160	180	200	220	240	
0	.00	.00	.00	.00	.00	ta	.00	.00	ਸਿਰਫ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸੀਮਾ
1	.04	.03	.03	.02	.02	.02	.02	.02	ਹੁਕਮਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ
2	.08	.06	.05	.05	.04	.04	.03	.03	ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਹੁਨਰ ਕਾਫੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਪਰਾਧਿਕ ਦੰਡ
3	.11	.09	.08	.07	.06	.06	.05	.05	
4	.15	.12	.11	.09	.08	.08	.07	.06	
5	.19	.16	.13	.12	.11	.09	.09	.08	
6	.23	.19	.16	.14	.13	.11	.10	.09	
7	.26	.22	.19	.16	.15	.13	.12	.11	ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਅਪਰਾਧਿਕ ਦੰਡ
8	.30	.25	.21	.19	.17	.15	.14	.13	
9	.34	.28	.24	.21	.19	.17	.15	.14	
10	.38	.31	.27	.23	.21	.19	.17	.16	

ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੇ ਹਰੇਕ 40 ਮਿੰਟਾਂ ਲਈ .01% ਘਟਾਓ। 1 ਡਿਰ੍ਂਕ 80 ਪਰੂਫ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ 1.5 ਔਂਸ, ਬੀਅਰ ਦੇ 12 ਔਂਸ, ਜਾਂ 5 ਔਂਸ ਟੇਬਲ ਵਾਈਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ।

ਤਸਵੀਰ 2.22

ਸ਼ਰਾਬ ਅਤੇ ਦਿਮਾਗ। ਜਿਵੇਂ ਜਿਵੇਂ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਵੱਧਦੀ ਹੈ ਅਲਕੋਹਲ ਦਿਮਾਗ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਦਿਮਾਗ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹਿੱਸਾ ਕੰਟਰੋਲ ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਬੁਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸ਼ਰਾਬੀ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ। ਅਤੇ, ਬੇਸ਼ਕ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਿਲਕੁਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਵਧਣੀ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਮਾਸਪੇਸ਼ੀ ਕੰਟਰੋਲ, ਨਜ਼ਰ ਅਤੇ ਤਾਲਮੇਲ ਵਧੇਰੇ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ:

- ਲੇਨਾਂ ਬਦਲਣੀਆਂ।
- ਤੇਜ਼, ਝਟਕਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਨੁਕਤੇ।
- ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਾ ਹੋਣਾ, ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ।
- ਸਟਾਪ ਸਾਈਨਜ਼ ਅਤੇ ਰੈੱਡ ਲਾਈਟਾਂ ਤੋਂ ਲੰਘਣਾ।
- ਅਣਉਚਿਤ ਪਾਸਿੰਗ (ਤਸਵੀਰ 2.23 ਵੇਖੋ)।

ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਵਧ ਰਹੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਅਸਰ

ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੈ ਜੋ ਖੂਨ ਦੇ ਹਰ 100 ਮਿਲੀਲੀਟਰਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਮਿਲੀਗਰ੍ਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡਾ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਖੂਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ (ਜੋ ਭਾਰ ਨਾਲ ਵੱਧਦੀ ਹੈ) ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਪੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ (ਤੁਸੀਂ ਕਿੰਨੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪੀਦੇ ਹੋ)। ਜਿੰਨਾ ਤੇਜ਼ ਤੁਸੀਂ ਪੀਵੋਗੇ, ਤੁਹਾਡਾ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਵੱਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇ ਜਿਗਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟੇ ਸਿਰਫ 1 ਡਿਰ੍ਿਂਕ ਨੂੰ ਹੀ ਹੈਂਡਲ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਬਾਕੀ ਦੀ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਰਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC)	ਸਰੀਰ ਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵ	ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵ
.02	ਸ਼ਾਂਤ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨਾ, ਮਾਮੂਲੀ ਸਰੀਰ ਦੀ ਨਿੱਘ।	ਘੱਟ ਹਿਚਕਿਚਾਉਣਾ।
.05	ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ ਢਿੱਲਾਪਣ।	ਘੱਟ ਚੌਕੰਨਾ ਹੋਣਾ, ਘੱਟ ਸਵੈ-ਕੇਂਦਰ੍ਤ, ਤਾਲਮੇਲ ਵਿੱਚ ਵਿਗਾੜ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣਾ।
.08	ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਮਜ਼ੋਰੀ।	ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੀ ਸੀਮਾ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ।
.10*	ਸੋਰ, ਸ਼ਰਮਨਾਕ ਵਿਵਹਾਰ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ, ਮਨੋਦਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਬਦਲਾਵ ਆਉਣੇ।	ਪਰ੍ਤੀਕਰਮ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ।
.15	ਕਮਜ਼ੋਰ ਸੰਤੁਲਨ ਅਤੇ ਚਾਲ, ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਸ਼ਰਾਬੀ।	ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ।
.30	ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਚੇਤਨਾ ਨੂੰ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।	
.40	ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਚੇਤਨਾ ਖਤਮ ਗੁਆ ਬੈਠਦੇ ਹਨ, ਕੁਝ ਮਰ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।	
.50	ਸਾਹ ਰੁਕਦਾ ਹੈ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਰ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।	

.10 *ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਕੁੱਲ ਖੂਨ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ 1% ਦਾ 1/10 (ਜਾਂ 1/1,000) ਹਿੱਸਾ ਸ਼ਰਾਬ ਹੈ।

ਤਸਵੀਰ 2.23

ਇਨਹਾਂ ਪਰ੍ਭਾਵਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਵਧਣ ਦੇ ਜੋਖਮ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਡੀ ਐਲ (DL) ਨੂੰ ਗੁਆਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਸ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਪੀਂਦੇ ਹਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਅਲਕੋਹਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸ਼ਰਾਬ ਨਿਰਣੇ, ਦਿਰ੍ਸ਼ਟੀ, ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਗੰਭੀਰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਗਲਤੀਆਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ:

- ਖਤਰੇ ਲਈ ਵਧਿਆ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਸਮਾਂ।
- ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਹੌਲੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।
- ਗਲਤ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।
- ਕਰਬ ਉੱਤੇ ਚੱਲਣਾ।
- ਝੂਲ ਕੇ ਚੱਲਣਾ।

2.22.2 – ਹੋਰ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ

ਅਲਕੋਹਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਅਕਸਰ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਡਿਊਟੀ ਦੌਰਾਨ ਬਹੁਤ ਤਰਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ "ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਪਦਾਰਥ" ਐਮਫੈਟਾਮਿਨ ("ਪੇਪ ਪਿਲਸ, " "ਅੱਪਰਸ, " ਅਤੇ "ਬੈਨੀਜ਼"), ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬਣਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਈ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਆਮ ਮਿਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ (ਜ਼ੁਕਾਮ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ) ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਸੁਸਤ ਬਣਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਡਾਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਇਕ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਸ਼ੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੇ ਡਾਕਟਰ ਨੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ।

ਜਾਇਜ਼ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਦਵਾਈਆਂ ਲਈ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲੇਬਲ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਪਰ੍ਭਾਵਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਸ਼ਿਆਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰਹੋ।

ਥਕਾਵਟ ਨੂੰ ਛੁਪਾਉਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਵਾਈ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। ਥਕਾਵਟ ਦਾ ਇਕਲੌਤਾ ਇਲਾਜ ਆਰਾਮ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਰ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦੇ ਪਰ੍ਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਦਤਰ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਿਯਮ ਡਰ੍ੱਗਜ਼ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸਮੇਂ ਨਾ ਵਰਤਣਾ ਹੈ।

ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਮੌਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸੱਟ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਨਾਲ ਗਿਰ੍ਫਤਾਰੀ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਤੇ ਜੇਲਹ੍ ਦੀਆਂ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਕਰੀਅਰ ਦਾ ਅੰਤ ਹੋਣਾ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

2.22.3 – ਬੀਮਾਰੀ

ਇਕ ਵਾਰ ਵਿੱਚ, ਤੁਸੀਂ ਇੰਨੇ ਬਿਮਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੌਰ ਤੇ ਇਕ ਮੋਟਰ ਗੱਡੀ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲ ਇਹ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਪਰ, ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਤੁਸੀਂ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸਥਾਨ ਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਰੁਕ ਸਕਦੇ ਹੋ।

2.23 – ਸਭ ਵਪਾਰਕ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਸਬੰਧੀ ਨਿਯਮ

ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਕਾਰਗੋ ਪਛਾਣਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਢੋਅ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਅਸਲੀ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ HazMat ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਕਿਉਰਿਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (ਟੀ ਐਸ ਏ) (Transportation Security Administration, TSA) ਸੰਘੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਖਤਰੇ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ (ਪਿਛੋਕੜ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਜਾਂਚ) ਤੋਂ ਗੁਜ਼ਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਤੁਸੀਂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਆਪਣੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੀ ਐਸ ਏ (TSA) ਬੈਕਗਰਾਊਂਡ ਰਿਕਾਰਡ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਸਾਰੇ ਉਚਿਤ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਇਕ ਵੈਧ ਡਾਕਟਰੀ ਫਾਰਮ ਜਮਹਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫਿੰਗਰਪਿਰੰਟਸ, ਇਕ ਫ਼ੀਸ, ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਟੀ ਐਸ ਏ (TSA) ਦੇ ਮਨੋਨੀਤ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਨੂੰ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੀ ਕਾਪੀ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਆਈ ਡੀ (ID) ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਨੂੰ ਟੀ ਐਸ ਏ (TSA) ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਵੀ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਇਕ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ DL/ID ਕਾਰਡ।
- ਇਕ ਪਰਾਂਤ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰੀ ਡੀ ਐਲ (DL)।
- ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੀ ਫੋਟੋ ਰਸੀਦ ਦੇ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੀ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)।

TSA ਏਜੰਟ ਸਾਈਟਾਂ ਦੀ ਇਕ ਸੂਚੀ ਲਈ, **universalenroll.dhs.gov** ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ 1-855-347-8371 'ਤੇ ਕੱਲ ਕਰੋ।

2.23.1 – ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਕੀ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ?

ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਉਹ ਉਤਪਾਦ ਹਨ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਿਹਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਖਤਰਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 2.24 ਵੇਖੋ।

ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ		
ਸ਼ਰੇਣੀ	ਸ਼ਰੇਣੀ ਦਾ ਨਾਂ	ਉਦਾਹਰਨ
1	ਵਿਸਫੋਟਕ	ਅਸਲਾ, ਡਾਇਨਾਮਾਈਟ, ਪਟਾਕੇ
2	ਗੈਸਾਂ	ਪਰੋਪੇਨ, ਆਕਸੀਜਨ, ਹਿਲੀਅਮ
3	ਜਲਣਸ਼ੀਲ	ਗੈਸੋਲੀਨ ਬਾਲਣ, ਐਸੀਟੋਨ
4	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ ਪਦਾਰਥ	ਮਾਚਿਸ, ਫਿਊਜ਼
5	ਆਕਸੀਡਾਇਜ਼ਰ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਨਾਇਟਰੇਟ, ਹਾਈਡਰੋਜਨ ਪਰੋਕਸਾਈਡ
6	ਜ਼ਹਿਰ	ਕੀਟਨਾਸ਼ਕ, ਆਰਸੇਨਿਕ
7	ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ	ਯੂਰੇਨੀਅਮ, ਪਲੂਟੋਨਿਅਮ
8	ਜੰਗ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਹਾਈਡਰੋਕਲੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਬੈਟਰੀ ਐਸਿਡ
9	ਫੁਟਕਲ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ	ਫ਼ਾਰਮਲਡੀਹਾਈਡ, ਅਸਬੇਸਟਸ
ਕੋਈ ਨਹੀ	ORM-D (ਹੋਰ ਨਿਯਮਤ ਪਦਾਰਥ-ਘਰੇਲੂ)	ਹੇਅਰ ਸਪਰੇਅ ਜਾਂ ਚਾਰਕੋਲ
ਕੋਈ ਨਹੀ	ਜਲਨਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਬਾਲਣ ਤੇਲ, ਹਲਕੇ ਤਰਲ

ਤਸਵੀਰ 2.24

2.23.2 – ਨਿਯਮ ਕਿਉਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?

ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੇ ਲਿਜਾਣ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

- **ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ।**
- **ਜੋਖਮ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ।**
- **ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ।**

ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਉਤਪਾਦ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਤੇ ਚੋਟ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਬੰਦੇ ਨੂੰ ਮਾਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ, ਨਿਯਮ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੈਕ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਭੰਡਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਲੋਡ ਕਰਨਾ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਵੇਂ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯੰਤਰਨ ਬਾਰੇ ਨਿਯਮ ਹਨ।

ਜੋਖਮ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰੋ। ਡੌਕਵਰਕਰਜ਼ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਇਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰ ਅਤੇ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਵਾਲੇ ਖਤਰਾ ਲੇਬਲ ਨੂੰ ਵਰਤਦੇ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਫੈਲਣ ਜਾਂ ਲੀਕ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਸੀਂ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ। ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਕਰਮੀ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੱਟ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਰੋਕ ਜਾਂ ਘਟਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇ ਉਹ ਜਾਣਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕਿਨਹਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੀ ਜਿੰਦਗੀ, ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰਾਂ ਦਾ ਛੇਤੀ ਪਤਾ ਕਰਨ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਨਹਾਂ ਅੰਦਰ ਜਾਂ' ਇਨਹਾਂ ਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਗਜ਼ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

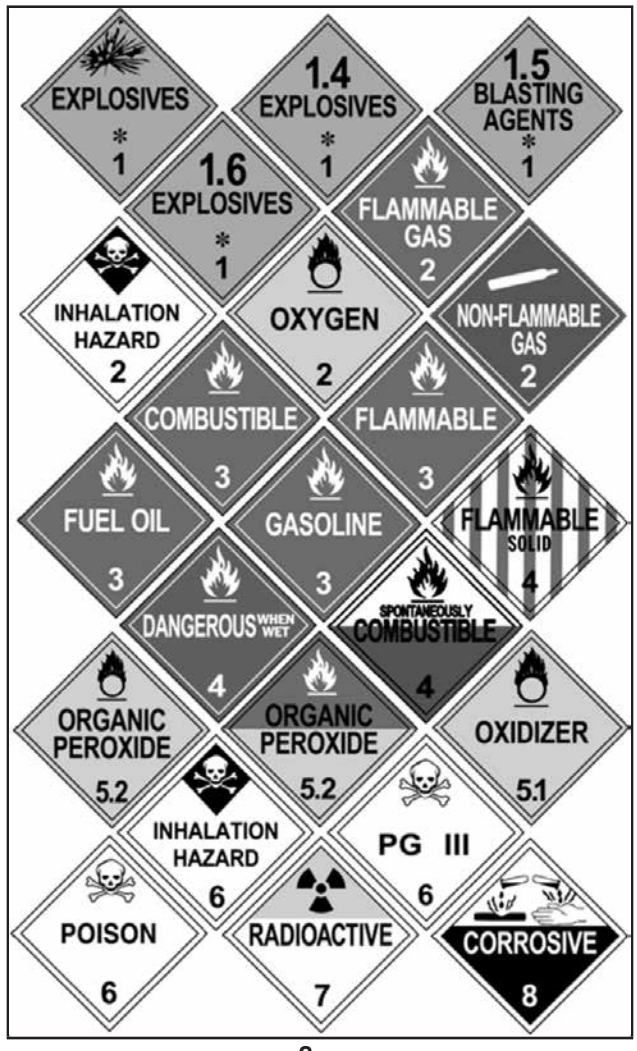
- ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੇ ਇਕ ਥੈਲੀ ਵਿੱਚ।
- ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਾਫ਼ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ।
- ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਅੰਦਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ।

2.23.3 – ਨਿਯਮਤ ਉਤਪਾਦਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਹੋਰਨਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਇਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਨਿਸ਼ਾਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 4 ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਪਲੈਕਰਡ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਅਗਲੇ, ਪਿਛਲੇ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਸਾਰੀਆਂ ਚਾਰਾਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪੜ੍ਹਨਯੋਗ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10¾ ਇੰਚ ਵਰਗਾਕਾਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਇਕ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਸਿੱਧੇ ਮੁੜੇ ਤੇ ਹੀਰੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਰਗੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਥੋਕ ਪੈਕਜਿੰਗ, ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਜਾਂ ਸੰਤਰੀ ਪੈਨਲ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §27903) 'ਤੇ ਉਨਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਆਈ ਡੀ (ID) ਨੰਬਰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਪਛਾਣ ਨੰਬਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਇਕ 4 ਅੰਕ ਕੋਡ ਹਨ। ਇਕ ਆਈ ਡੀ (ID) ਨੰਬਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰਾਂ ਤੇ ਇਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੈਮੀਕਲ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਈ ਡੀ (ID) ਨੰਬਰ ਨੂੰ "NA" ਜਾਂ "UN" ਦੇ ਅੱਖਰਾਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਯੂ.ਐਸ. ਡੀ ਓ ਟੀ (U.S. DOT) ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਰਿਸਪਾਂਸ ਗਾਈਡਬੁੱਕ (ਈ ਆਰ ਜੀ) (*Emergency Response Guidebook*, ERG) ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਸਾਇਣਾਂ ਅਤੇ ਆਈ ਡੀ (ID) ਨੰਬਰ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਹੈਂਡਬੁੱਕ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਵਿੱਚ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਨਿਯਮ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੋ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਡੀ ਐਲ (DL) ਕੋਲ HazMat ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.25 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.25

ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਸਿੱਖਣ ਲਈ ਨਿਯਮ ਪਲੈਕਰਡ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਦੇਂ ਹਨ। ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਕੋਲ HazMat ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਲੌੜੀਂਦੀ ਤਸਦੀਕ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਹੈਂਡਬੁੱਕ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਇਕ ਜਾਣਕਾਰੀ ਬਾਰੇ ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਲਈ ਇਕ ਟੈਂਕ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਟੈਂਕ ਜਾਂ ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਸਮਰੱਥਾ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੀ ਰੇਟ ਸਮਰੱਥਾ 1,000 ਗੈਲਨਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ' ਤੇ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਚੈਸੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਕ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਖਾਲੀ ਸਟੋਰੇਜ ਕੰਟੇਨਰ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਮਨੋਨੀਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਰੇਟ ਸਮਰੱਥਾ 1,000 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਜੋ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕ ਫਲੈਟਬੈੱਡ ਟਰੇਲਰ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਨੂੰ ਇਕ ਟੈਂਕ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR), ਟਾਈਟਲ 49 §383.5) ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਟੈਂਕ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

ਜਿਹੜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ HazMat ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਪਲੇਗਾਰਡ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੇ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪੁੱਛੋ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ HazMat ਤਸਦੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਡਰਾਇਵ ਨਾ ਕਰੋ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਇਕ ਅਪਰਾਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰਮਾਣ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਨਾਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਪੈਸੇ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਲੋੜ ਪੈਣ ਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਅਸਫਲ ਹੋਣ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਨੂੰ ਖਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸਹਾਇਤਾ ਤੁਹਾਡੇ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਕਾਰਗੋ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੀ।

ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਹੜੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਲੋਡ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਕਿਹੜਿਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਵਿੱਚ ਵੀ ਹਨ ਇਕ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਇਕ ਕਿਸਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਲੋਡ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪੁੱਛੋ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਸਲਾਹ ਲਓ।

ਉਪਭਾਗ 2.22 ਅਤੇ 2.23

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਜ਼ੁਕਾਮ ਦੀਆਂ ਸਾਧਾਰਨ ਦਵਾਈਆਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨੀਂਦ ਲਿਆ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
2. ਕੌਫੀ ਅਤੇ ਥੋੜੀ ਤਾਜ਼ੀ ਹਵਾ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਲਹੁਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗੀ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
3. ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਕੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?
4. ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਕਿਉਂ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.22 ਅਤੇ 2.23 ਦੋਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

ਸਾਡੇਨਾਲ ਜੁੜੋ

www.dmv.CA.GOV

STATE OF CALIFORNIA
DMV
DRIVING CHANGE...
DEPARTMENT OF MOTOR VEHICLES

ਇਹ ਪੇਜ਼ ਇਰਾਦਤਨ ਖਾਲੀ
ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਭਾਗ 3: ਕਾਰਗ ਦੀ ਸਰੱਖਿਅਤ ਢੁਆਈ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ

3.1 – ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

3.2 – ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਭਾਰ ਅਤੇ ਸੰਤੁਲਨ

3.3 – ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ

3.4 – ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ

ਇਹ ਭਾਗ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੁਆਈ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹਾਂ ਨਹੀ ਬੰਨਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਲਈ ਖਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਢਿੱਲਾ ਬੰਨਿਆ ਕਾਰਗੋ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਡਿੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਲੋਕ ਇਸ ਨਾਲ ਚੋਟਿਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਹਲਾਕ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਢਿੱਲਾ ਬੰਨਿਆ ਹੋਇਆ ਕਾਰਗੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਰੋਕਣ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੋਟਿਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਹਲਾਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੈ। ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਨਾਲ ਇਸ ਦੀ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪਰਭਾਵਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਚਾਹੇ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਚੁੱਕਿਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੋਏ ਜਾ ਨਾਂ ਤੁਸੀ ਹੀ ਇਸਦੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹੋ:

- ਆਪਣੇ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ।
- ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਸੰਤੁਲਨ ਵਾਲੇ ਭਾਰ ਦੀ ਪਛਾਣ ਲਈ।
- ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਕਾਰਗੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੰਨਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਦੇਖਣ ਨੂੰ ਜਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈਦਾ ਨਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਕਾਰਗੋ ਅਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਉਪਰਕਰਣਾਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਪਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀ ਕਰਦਾ।

ਜੇ ਤੁਸੀ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਜਿਨਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਪਲੈਕਰਡ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਢੋਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ HazMat ਤਸਦੀਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੇ ਭਾਗ 9 ਵਿਚ ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ ਜੋ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

3.1 – ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

ਤੁਹਾਡੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਟਰੱਕ ਉੱਪਰ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਨਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਸੰਤੁਲਨ ਵਿਚ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੰਨਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ। ਟਿਰਪ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਪਹਿਲੇ 50 ਮੀਲ ਦੇ ਬਾਅਦ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜਿਸ ਤਰਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਤਰਹਾਂ ਦੇ ਬਦਲਾਵ ਕਰੋ।

ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਲੋਡ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਣ ਲਈ ਟਿਰਪ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਿਸ ਤਰਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁੜ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ:

- ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ 3 ਘੰਟੇ ਜਾਂ 150 ਮੀਲ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਟਿਰਪ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਬਰੇਕ ਦੇ ਦੌਰਾਨ।

ਥਾਂ - ਥਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਭਾਰ, ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ, ਲੋਡ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਤੁਸੀ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੰਘੀ, ਰਾਜਕੀਯ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਨਿਯਮ ਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋਵੋਗੇ, ਉੱਥੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣੋਂ।

3.2 – ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਭਾਰ ਅਤੇ ਸੰਤੁਲਨ

ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਨਾ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਤੁਸੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ। ਹੇਠਾਂ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

3.2.1 – ਉਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ

ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ) (Gross Vehicle Weight, GVW)। ਇਸਦੇ ਲੋਡ ਸਮੇਤ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ।

ਸਕਲ ਜੋੜੇ ਦਾ ਭਾਰ (ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ) (Gross Combination Weight, GCW)। ਇਸਦੇ ਲੋਡ ਸਮੇਤ ਜੋੜੇ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ।

ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਦੀ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ) (Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)। ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਉਤਾਪਦਕ ਦੁਆਰਾ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਾਰ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੁੱਲ

ਸਕਲ ਜੋੜੇ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ) (Gross Combination Weight Rating, GCWR)। ਜੋੜੇ ਦੇ (ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ) ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਉਤਾਪਦਕ ਦੁਆਰਾ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਾਰ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੁੱਲ। ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁੱਲ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿਚ, ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (*GCWR*) ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੇ ਯੂਨਿਟ ਦੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (*GVWR*), ਖਿੱਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕੁੱਲ ਭਾਰ, ਅਤੇ ਇਸ ਉੱਪਰ ਰੱਖੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਤਰਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਕੁੱਲ ਜੋੜ ਕਰਕੇ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਐਕਸਲ ਦਾ ਭਾਰ। 1 ਐਕਸਲ ਜਾਂ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਇਕ ਸੈੱਟ ਦੁਆਰਾ ਧਰਤੀ ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਭਾਰ।

ਟਾਇਰ ਦਾ ਲੋਡ। ਕਿਸੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਬਾਓ ਤੇ ਟਾਇਰ ਦੁਆਰਾ ਵਹਿਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਅਧਿਕਤਮ ਭਾਰ। ਇਹ ਰੇਟਿੰਗ ਹਰੇਕ ਟਾਇਰ ਦੇ ਇਕ ਪਾਸੇ ਤੇ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ। ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਤੇ ਉਤਪਾਦਕ ਦੀ ਭਾਰ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਰੇਟਿੰਗ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਕਪਲਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ। ਕਪਲਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸਾਂ ਨੂੰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਖਿੱਚੇ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਤਮ ਭਾਰ ਦੇ ਬਾਰੇ ਲਈ ਰੇਟਿੰਗ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

3.2.2 – ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀਮਾਵਾਂ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਰ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰਾਜਾਂ ਨੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰਜ਼ (GVWRs), ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰਜ਼ (GC-WRs) ਅਤੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਅਧਿਕਤਮ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਅਕਸਰ, ਅਧਿਕਤਮ ਐਕਸਲ ਭਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬਿਰ੍ਜ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਬਿਰ੍ਜ ਫਾਰਮੂਲਾ, ਉਹ ਐਕਸਲ ਜੋ ਇਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟ ਅਧਿਕਤਮ ਐਕਸਲ ਭਾਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਪੁਲਾਂ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਰਸਤਿਆਂ ਤੇ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਲਈ ਹੈ।

ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਚੁੱਕਣ ਦਾ ਸਟੀਅਰਿੰਗ, ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਅਤੇ ਸਪੀਡ ਦੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣਾਂ ਉੱਪਰ ਮਾੜਾ ਪਰ੍ਭਾਵ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ ਬਹੁਤ ਧੀਮੇ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਖਰਾਬ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿਉਂਹ ਉਤਰਾਈ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰਫ਼ਤਾਰ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸਖਤ ਕੰਮ ਦੇ ਲਈ ਦਬਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਜਾਂ ਪਹਾੜਾਂ ਵਿਚ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਅਧਿਕਤਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਭਾਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਾ ਹੋਏ। ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖੋ।

3.2.3 – ਸਿਖਰ ਤੇ ਬਹੁਤਾ ਭਾਰ ਨਾ ਰੱਖੋ

ਵਾਹਨ ਦੀ ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਚਲਾਈ ਲਈ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਗੁਰਤਾ ਦਾ ਉੱਚਾ ਕੇਂਦਰ (ਉੱਚਾ ਚੜ੍ਹਾਇਆ ਹੋਇਆ ਕਾਰਗੋ ਜਾਂ ਸਿਖਰ ਤੇ ਭਾਰੀ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਹੋਣਾ) ਹੋਣ ਤੋਂ ਭਾਵ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜੋਖਮ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਝੁਕਣਾ ਪਵੇ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਨੀਵਾਂ ਹੋ ਸਕੇ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਵੰਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਭਾਰੀ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਹਲਕੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਰੱਖ ਦਿਓ।

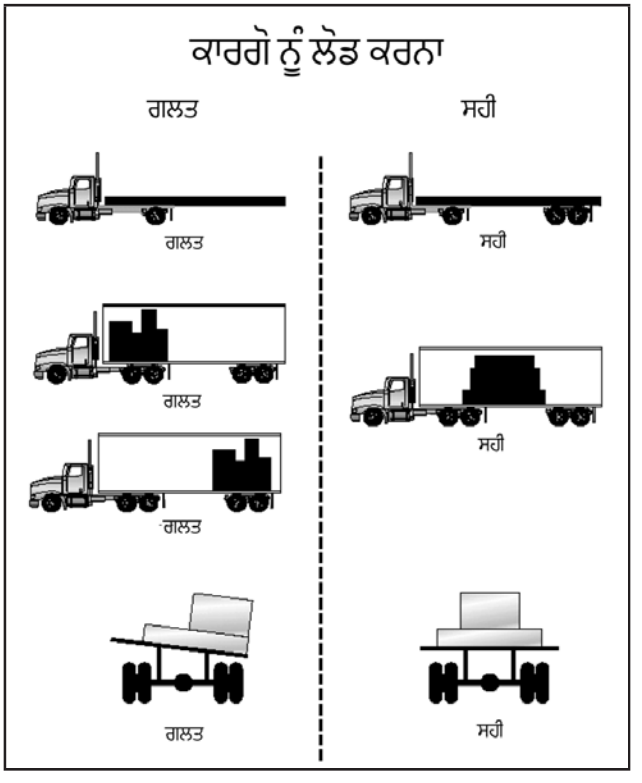
3.2.4 – ਭਾਰ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਓ

ਭਾਰ ਦੇ ਮਾੜੇ ਸੰਤੁਲਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਾਲੇ ਐਕਸਲ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚ ਕਠਿਨਾਈ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ ਅਤੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਮੂਹਰਲੇ ਐਕਸਲ (ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਕਾਰਨ) ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹਲਕਾ ਬਣਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਮੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਡਰ੍ਾਇਵਿੰਗ ਐਕਸਲ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘੱਟ ਭਾਰ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਰਗੜ ਦੇ ਵਿਚ ਘਾਟ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਗਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਘੁੰਮ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਗਤੀ ਪਕੜਹ੍ਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਨਾ ਹੋਏ। ਅਜਿਹਾ ਭਾਰ ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਗੁਰਤਾ ਦਾ ਉੱਚਾ ਕੇਂਦਰ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪਲਟਣ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਮਤਲ ਤਲ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਲੋਡ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਸ਼ਿਫ਼ਟ ਹੋ ਜਾਏ ਜਾਂ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਜਾਵੇ। ਤਸਵੀਰ 3.1 ਦੇਖੋ।

3.3 – ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ

3.3.1 – ਬਲਾਕ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬੰਨਣਾ

ਬਲਾਕ ਕਰਨ ਨੂੰ ਮੂਹਰਲੇ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ, ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਕਿਸੇ ਟੁਕੜੇ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸਨੂੰ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਬਲਾਕਿੰਗ ਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਫਿਟ ਬੈਠਣ ਦੇ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਹਿਲਜੁੱਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਤਲ ਨਾਲ ਬੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਹਿੱਲਜੁੱਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬੰਧਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਬੰਧਨ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਉੱਪਰੀ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਦੇ ਤਲ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਦੀਵਾਰਾਂ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।



ਤਸਵੀਰ 3.1

3.3.2 – ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਬੰਨਣਾ

ਸਮਤਲ ਤਲ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚ ਜਾਂ ਉਹ ਟਰੇਲਰ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਰੋਕਾਂ ਨਹੀ ਹੁੰਦੀਆਂ, ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਥਾਂ ਬਦਲਣ ਜਾਂ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੰਦ ਵੈਨਾਂ, ਬੰਨਣਾ ਵੀ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਥਾਂ ਬਦਲਣ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣਾ ਕਠਿਨ ਹੁੰਦਾ ਹੋਏ। ਬੰਨਣਾ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਢੁੱਕਵੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਵਾਲੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੰਘੀ ਨਿਯਮ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਮੂਹ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦੀ ਕੁਲ ਕੌਮਕਾਰੀ ਲੋਡ ਸਮਰੱਥਾ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਮੂਹ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ½ ਗੁਣਾਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਬੰਨਣ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਉਪਕਰਣ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੱਸੀਆਂ, ਸਟਰੈਪਸ, ਚੇਨਾਂ ਅਤੇ ਕੱਸਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ (ਵਿੰਚ, ਰੈਚੇਟ, ਕਲਿੰਚਿੰਗ ਉਪਕਰਣ)। ਬੰਧਨਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਬੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੁੱਕਾਂ, ਨੱਟ, ਰੇਲਾਂ, ਰਿੰਗਜ਼) ਤਸਵੀਰ 3.2 ਦੇਖੋ।

ਤਸਵੀਰ 3.2

ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਹਰ 10 ਫੁੱਟ ਦੇ ਲਈ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਬੰਧਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਸ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਭੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਢੁੱਕਵੇਂ ਬੰਧਨ ਹਨ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਆਕਾਰ ਕਿੰਨਾ ਛੋਟਾ ਹੈ, ਇਸ ਨਾਲ 2 ਬੰਧਨ ਲਗਾਏ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਧਾਤ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭਾਰੀ ਪੀਸਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਸ ਸ਼ਰਤਾਂ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੋਡਜ਼ ਹਨ ਤਾਂ ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ।

ਲਾਗਜ਼, ਡਰ੍ਈਸਡ ਲੰਬਰ, ਮੈਟਲ ਕੋਇਲਜ਼, ਪੇਪਰ ਰੋਲਜ਼, ਕੰਕਰੀਟ ਦੇ ਪਾਇਪ, ਇੰਟਰਮੋਡਲ ਕੰਟੇਨਰਜ਼, ਆਟੋਮੋਬਾਇਲਜ਼, ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ, ਪੱਧਰੇ ਜਾਂ ਕਰ੍ਸ਼ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਰੋਲ-ਆਨ/ਰੋਲ-ਆਫ਼ ਕੰਟੇਨਰਾਂ,ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਬੋਲਡਰਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §393 ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

3.3.3 – ਹੈਡਰ ਬੋਰਡਜ਼

ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੈਡਰ ਬੋਰਡਜ਼ ("ਹੈਡੇਕ ਰੈਕ") ਤੁਹਾਡੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਜਾਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਮੂਹਰਲੇ ਸਿਰੇ ਵਾਲਾ ਢਾਂਚਾ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਹੈ। ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

3.3.4 – ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ

ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੇ 2 ਬੁਨਿਆਦੀ ਕਾਰਨ ਹਨ:

- ਡੁੱਲਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਤੋਂ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨਾ।
- ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਮੌਸਮ ਤੋਂ ਬਚਾਓ ਕਰਨਾ।

ਕਈ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਡੁੱਲਣ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸਬੰਧੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ। ਜਿਸ ਰਾਜ ਵਿਚ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਉਥੋਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਜਾਣੂੰ ਬਣੋ।

ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਕਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਫੜਫੜਾਉਂਦਾ ਹੋਇਆ ਕਵਰ ਢਿੱਲਾ ਹੋ ਕੇ ਫੱਟ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਾਰਗੋ ਤੋਂ ਉਤਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਦੇਖਣੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੀ ਦੇਖਣੀ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

3.3.5 – ਸੀਲ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿਚ ਪਾਏ ਲੋਡ

ਕੰਟੇਨਰ ਵਿਚ ਪਏ ਹੋਏ ਲੋਡਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਰੇਲ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀ ਢੋਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਟਰੱਕ ਦੇ ਰਾਹੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਅੰਤ ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕੁਝ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿਚ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੁਦ ਦੇ ਬੰਧਨ ਉਪਕਰਣ ਜਾਂ ਤਾਲੇ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਖਾਸ ਫਰੇਮ ਦੇ ਨਾਲ ਸਿੱਧੇ ਜੁੜ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਜਦਕਿ ਦੂਜੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਫਲੈਟ ਬੈੱਡ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਹੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੱਸਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਤੁਸੀ ਸੀਲਬੰਦ ਲੋਡਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਪਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੈੱਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਸਕਲ ਭਾਰ ਅਤੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀ ਕਰਦੇ ਹੋ।

3.3.6 – ਰਿਸਦੇ ਹੋਏ ਲੋਡਜ਼ ਅਤੇ ਹਾਈਵੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ

ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਵਰ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਲੋਡ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਇਸਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਲੋਡ ਦਾ ਰਿਸਾਵ, ਡਿੱਗਣਾ, ਲੀਕ, ਉੱਡਣਾ, ਛੁੱਟਣਾ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਸਦਾ ਵੱਖ ਹੋਣਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। **ਅਪਵਾਦ:** ਸਾਫ਼ ਪਾਣੀ ਜਾਂ ਪੰਛੀਆਂ ਦੇ ਖੰਭ (ਸੀ ਵੀਸੀ (CVC) §§23114 ਅਤੇ 23115)

ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕੂੜੇ, ਰੱਦੀ, ਗੰਦ, ਸੁਆਹ, ਆਦਿ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਸਨੂੰ ਲੋਡ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਹਾਈਵੇ ਤੋਂ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਲੋਡ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਾਰਗੋ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸਦੇ ਉੱਪਰੀ ਕਿਨਾਰੇ ਤੋਂ 6 ਇੰਚ ਹੇਠਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਮੋਰੀਆਂ, ਤਰੇੜਾਂ, ਜਾਂ ਖੁੱਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਸਮੱਗਰੀ ਡਿੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਨਹੀ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ। ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਸੀਲਹ੍ਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਹਰੇਕ ਟਾਇਰ ਜਾਂ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਛਿੱਟਿਆਂ ਵਾਲੇ ਫਲੈਪ ਅਤੇ ਫੈਂਡਰਜ਼ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §23114 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਜੋ ਗਿੱਲੇ, ਖਰਾਬ ਫਲਾਂ ਜਾਂ ਸਬ ਜ਼ੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਪਰੋਸੈਸਿੰਗ ਪਲਾਟਾਂ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੇ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਜਾਂ ਬੇਧਿਆਨੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਸੜਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਚਿੰਨਹ੍, ਸਿਗਨਲ, ਰੇਲ ਗਾਰਡ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਜਿਸਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਚ ਰੋਡਵੇਅ ਤੋਂ ਮਲਬੇ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਖਰਚ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

3.4 – ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਮੰਗਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ

3.4.1 – ਸੁੱਕਾ ਢੇਰ

ਸੁੱਕੇ ਢੇਰ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਗੁਰਤਾ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਉੱਚਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਲੋਡ ਥਾਂ ਬਦਲ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੋੜਾਂ ਤੋਂ ਲੰਘਦਿਆਂ ਅਤੇ ਤਿੱਖੇ ਮੋੜ ਕੱਟਦਿਆਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦਿਓ (ਧੀਮੇ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨ)।

3.4.2 – ਲਟਕਵਾਂ ਮੀਟ

ਇਕ ਰੈਫ਼ਰਿਜਰੇਟਡ ਟਰੱਕ ਵਿਚ ਲਟਕਵਾਂ ਮੀਟ (ਲਟਕਾਇਆ ਹੋਇਆ ਬੀਫ਼, ਪੋਰਕ, ਲੈਂਬ) ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਦੇ ਉੱਚਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸਥਿਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਦੇ ਅਤੇ ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਦੇ ਸਮੇਂ ਵਰਗੇ ਤਿੱਖੇ ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਧੀਮੇ ਚਲੋ।

3.4.3 – ਪਸ਼ੂਧਨ

ਪਸ਼ੂਧਨ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਇੱਧਰ ਉੱਧਰ ਘੁੰਮ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਢੁਆਈ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪੂਰੇ ਲੋਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਰਨ ਨਾਲ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਨਕਲੀ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਹੋਏ ਤਾਂ ਵੀ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਾਨਵਰ ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਇਕ ਪਾਸੇ ਨੂੰ ਉਲਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਗੁਰਤਾ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਬਦਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

3.4.4 – ਵੱਡੇ ਆਕਾਰ ਦੇ ਲੋਡ

ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬਾਈ, ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜਾਈ, ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰੇ ਲੋਡਜ਼ ਖਾਸ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ (ਕੈਲੀਫ਼ੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਕੈਲਟਰਾਂਸ) (CalTrans) ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਖਾਸ ਸਮਿਆਂ ਲਈ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਖਾਸ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ "ਚੌੜਾ ਲੋਡ" (“wide load”) ਦੇ ਚਿੰਨਹ੍, ਫਲੈਸ਼ਿੰਗ ਲਾਇਟਾਂ, ਝੰਡੇ, ਆਦਿ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਲੋਡਾਂ ਲਈ ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਐਸਕਾਰਟ ਜਾਂ ਪਾਇਲਟ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਉੱਪਰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਚਿੰਨਹ੍ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਫਲੈਸ਼ਿੰਗ ਲਾਇਟਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਖਾਸ ਲੋਡਾਂ ਦੇ ਲਈ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਖਾਸ ਲੋਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।

3.4.5 – ਖਾਸ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ

ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਲੋਡ ਜਿਸਦੀ ਚੌੜਾਈ 80 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਲਾਇਟਿੰਗ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਲੋਡ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਪਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਤੇ ਅੰਬਰ ਮੇਲ ਵਾਲੀ ਕਲੀਅੰਰਸ ਅਤੇ ਸਾਇਡ-ਮਾਰਕਰ ਲੈਂਪ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਪਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲਾਲ ਮੇਲ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਸਾਇਡ ਮਾਰਕਰ ਲੈਂਪ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਵਿਕਲਪ ਦੇ ਵੱਜੋਂ, ਜੇ ਪਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਵਾਧੂ ਚੌੜਾਈ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਅਖੀਰ ਤੱਕ 3 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਪਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਵਾਹਲ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੈ,ਤਾਂ ਵਾਧੂ ਚੌੜਾਈ ਦੇ ਮੂਹਰੇ, ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਇਕ ਅੰਬਰ ਮੇਲ ਵਾਲਾ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲੈਂਪ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਪਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੈ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇਕ ਲਾਲ ਮੇਲ ਵਾਲਾ ਸਾਇਡ ਦੀ ਕਲੀਅੰਰਸ ਦਾ ਲੈਂਪ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) § 25100)

3.4.6 – ਲੋਡ ਨੂੰ ਪਰੋਜੈਕਟ ਕਰਨਾ

ਪਰੋਜੈਕਟਿੰਗ ਲੋਡ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲਾਇਟਾਂ (ਜਾਂ ਝੰਡੇ)। ਜਦੋਂ ਲੋਡ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ 4 ਫੁੱਟ ਜਾਂ (48 ਇੰਚ) ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਾਹਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 12 ਇੰਚ ਦੇ ਵਰਗ ਆਕਾਰ ਦਾ ਗੂੜਾ ਲਾਲ ਜਾਂ ਫਲੋਰੇਸੈਂਟ ਸੰਤਰੀ ਦਾ ਝੰਡਾ ਲੋਡ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਅੰਤ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹਨੇਰੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ 500 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਲੋਡ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 2 ਜਗਦੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਲਾਇਟਾਂ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §24604)।

ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ 1 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਲੋਡ ਤੇ ਲੋਡ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਅੰਬਰ ਲਾਇਟ ਲੱਗੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਹਨੇਰੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 300 ਫੁੱਟ ਅੱਗੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਵਾਹਨ 120 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਅੰਬਰ ਰੰਗ ਦਾ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲਾਲ ਲੈਂਪ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹਰੇਕ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 300 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹ।

ਜੇ ਵਾਹਨ 102 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਕ ਲਾਲ ਜਾਂ ਫਲੋਰੇਸੈਂਟ ਝੰਡਾ ਜੋ 12 ਵਰਗ ਇੰਚ ਤੋਂ ਛੋਟਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਖੱਬੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §25104)

3.4.7 – ਪਿੱਗੀਬੈਕ ਟਰੇਲਰਜ਼

ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਚੜ੍ਹਾਇਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ਪਿੱਗੀਬੈਕ) ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਥਾਂ ਬਦਲਣ, ਉਲਟਣ ਜਾਂ ਅਸਥਿਰ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪੱਕੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਬੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਭਾਗ 3

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਉਹ 4 ਚੀਜ਼ਾਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?
2. ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ ਤੇ ਅਕਸਰ ਕਿੰਨੀ ਵਾਰ ਰੁੱਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
3. ਸਕਲ ਜੋੜ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਸਕਲ ਜੋੜ ਭਾਰ ਤੋਂ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਭਿੰਨ ਹੈ?
4. ਉਨਹ੍ਾਂ 2 ਹਾਲਤਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ ਜਿੱਥੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਅਧਿਕਤਮ ਭਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਾ ਹੋਣ?
5. ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਮੂਹਰਲੇ ਐਕਸਲ ਤੇ ਢੁੱਕਵਾਂ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਕੀ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ?
6. ਕਿਸੇ ਸਮਤਲ ਤੁਲ ਵਾਲੇ ਲੋਡ ਦੇ ਲਈ ਬੰਧਨ ਦੀ ਨਿਊਨਤਮ ਗਿਣਤੀ ਕਿੰਨੀ ਹੈ?
7. 20 ਫੁੱਟ ਵਾਲੇ ਲੋਡ ਲਈ ਬੰਧਨ ਦੀ ਨਿਊਨਤਮ ਗਿਣਤੀ ਕਿੰਨੀ ਹੈ?
8. ਖੁੱਲਹ੍ੇ ਤਲ ਤੇ ਪਏ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ 2 ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ।
9. ਇਕ ਸੀਲਬੰਦ ਲੋਡ ਦੀ ਢੁਆਈ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਜਾਂਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਭਾਗ 3 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜਹ੍ੋ।

ਧੋਖਾਧੜੀ

ਇਸਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ
ਇਸਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ
ਇਸਨੂੰ ਰੋਕੋ

ਕੰਮ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਧੋਖਾਧੜੀ ਨੂੰ ਰੋਕੋ

- ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ
- ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਰਿਸ਼ਵਤ ਲੈਣਾ
- ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ
- ਜਾਇਦਾਦ ਜਾਂ ਪੈਸੇ ਦੀ ਚੋਰੀ ਕਰਨਾ
- ਗ਼ਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਫੀਸ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨਾ

ਇਮਾਨਦਾਰੀ ਮਾਇਨੇ ਰੱਖਦੀ ਹੈ

ਧੋਖਾਧੜੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੋ: DMV ਜਾਂਚ-ਪੜਤਾਲਾਂ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਲਈ ਸੰਪਰਕ:
Reportfraud@dmv.ca.gov

ਉੱਤਰੀ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆਂ **(916) 657-7742**
ਦੱਖਣੀ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆਂ **(626) 851-0173 ਜਾਂ (951) 653-5357**

INV 19 ਧੋਖਾਧੜੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਫਾਰਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ **www.dmv.ca.gov** 'ਤੇ ਜਾਓ

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆਂ ਡਿਪਾਰਟਮੇਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼

ਭਾਗ 4: ਸਵਾਰੀਆ ਦੀ ਸਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕ ਨਾਲ ਢੁਆਈ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

4.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ
4.2 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਟਿਰ੍ਪ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ
4.3 – ਸੜਕ ਤੇ
4.4 – ਟਿਰ੍ਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ
4.5 – ਪਰ੍ਤੀਬੰਧਤ ਅਭਿਆਸ
4.6 – ਬਰ੍ਕ-ਡੋਰ ਇੰਟਰਲਾਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਸਵਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਜੇਕਰ ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਮੇਤ 10 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਉਪਰ ਸਵਾਰੀ ਲਈ ਤਸਦੀਕ ਹੋਏ।

ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਬੱਸ, ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਹਨ, ਇਕ ਆਮ ਜਨਤਕ ਪੈਰਾਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ, ਵਰਤਿਆ, ਜਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਮੇਤ 10 ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਕਿਸੇ ਗੈਰ-ਮੁਨਾਫ਼ਾਕਾਰੀ ਸੰਗਠਨ ਜਾਂ ਸਮੂਹ ਦੁਆਰਾ ਕੰਮ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਲਾਭ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਤੁਸੀ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਮੇਤ 15 ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਘੱਟ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ, ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਾਂ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਵੈਨ ਦੇ ਵਿਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ 15 ਸਵਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਆਕਾਰ ਦੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਸੀਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੇ ਭਾਗ 2 ਅਤੇ 4 ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਹੈਂਡਬਰ੍ਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 5 ਦੇ ਬਾਰੇ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਸ਼ਰ੍ਣੀ ਦਾ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੈ ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਵੀ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਵਾਰੀ (ਪੀ) ਅਤੇ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ (ਐਸ) ਤਸਦੀਕ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਧਾਰਕ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸੌਖੀ/ਜਰਾਜ ਦੇ ਆਡਿਟਰਾਂ ਅਤੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰਾਂ, ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਿਰੀਖਕਾਂ, ਹੋਰ ਟਰ੍ਇਨੀਆਂ ਅਤੇ ਨਾਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਧਾਰਕਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਜੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਰੋਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਐਫ ਐਮ ਸੀ ਐਸ ਆਰ (FMCSR) §383.25)।

4.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਂ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਵੱਜੋਂ ਪਰ੍ਮਾਣਿਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਏ, ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਦਸਤਖਤ ਕਰਨਾ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਰ੍ਮਾਣੀਕਰਨ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਜਾਂਚ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਭਾਗ 11 ਦੇਖੋ। ਭਾਗ 11 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿਚ ਯਾਦ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਡੀ ਐਮ ਵੀ ਵਿਖੇ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਵਿਚ ਭਾਗ ਲੈਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਕੇਵਲ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਯਾਦ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਭਾਗ 5 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਲਵੋ।

4.1.1 – ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ

ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਚੰਗੀ ਕੰਮਕਾਰੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਹਨ:

- ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਏਅਰ ਹੋਜ਼ ਕਪਲਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ (ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਰ੍ਇਲਰ ਜਾਂ ਸੈਮੀ ਟਰ੍ਇਲਰ ਹੈ)
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ।
- ਸਟਰ੍਀ਅਰਿੰਗ ਦੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ।
- ਲਾਇਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼।
- ਟਾਇਰ (ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਮੁੜ ਰਬੜ ਚੜ੍ਹਾਏ ਜਾਂ ਗੱਟੀਆਂ ਕੱਢੇ ਹੋਏ ਟਾਇਰ ਨਹੀ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ)।
- ਹੌਰਨ।
- ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਇਪਰ ਜਾਂ ਵਾਇਪਰਜ਼।
- ਪਿੱਛੇ-ਦੇਖਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਜਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ੇ।
- ਕਪਲਿੰਗ ਉਪਕਰਣ (ਜੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਏ)।
- ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਰਿਮ।
- ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਉਪਕਰਣ।

4.1.2 – ਪਹੁੰਚ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਤੇ ਪੈਨਲ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਜਾਂਚ ਰਹੇ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਖੁੱਲਹ੍ੇ ਹੋਏ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਖੁੱਲਹ੍ੀ ਪਹੁੰਚ ਵਾਲੇ ਪੈਨਲ (ਬੈਗੇਜ਼, ਰੈਸਟਰੂਮ ਸਰਵਿਸ, ਇੰਜਨ, ਆਦਿ ਲਈ) ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ।

4.1.3 – ਬੱਸ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸਾ

ਕਈ ਵਾਰ ਲੋਕ ਸੁੰਨੀਆਂ ਪਈਆਂ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਸਵਾਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਾਹਨ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਗਲਿਆਰਾ ਅਤੇ ਪੋੜਹ੍ੀਆਂ ਦਾ ਰਸਤਾ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਸਾਫ਼ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਬੱਸ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਿੱਸੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੰਮਕਾਰੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਹਰੇਕ ਹੈਂਡਹੋਲਡ ਅਤੇ ਰੇਲਿੰਗ।
- ਫਲੋਰ ਦੀ ਕਵਰਿੰਗ।
- ਸਿਗਨਲ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਡਿਵਾਇਸਾਂ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ, ਜੇ ਬੱਸ ਵਿਚ ਰੈਸਟਰੂਮ ਹੋਏ ਤਾਂ ਰੈਸਟਰੂਮ ਦਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਬੱਜ਼ਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।
- ਆਪਾਤਕਾਲ ਸਮੇਂ ਬਾਹਲ ਨਿਕਲਣ ਦੇ ਹੈਂਡਲ।

ਸੀਟਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਾਰੀਆਂ ਸੀਟਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਨਾਲ ਬੰਨੀਆ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

ਵਰਤਣ ਵਿਚ ਆਸਾਨੀ ਲਈ ਆਪਾਤਕਾਲ ਨਿਕਾਸੀ ਦੇ ਸਥਾਨ, ਸਹੀ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਬੱਜ਼ਰ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਖੁੱਲਹ੍ੇ ਹੋਏ ਆਪਾਤਾਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸੀ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਜਾਂ ਖਿੜਹ੍ਕੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਦੇ ਵਾਹਨ ਨਾ ਚਲਾਓ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੇ ਲਿਖਿਆ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸ" ਦਾ ਚਿੰਨਹ੍ ਸਾਫ਼ ਰੂਪ ਵਿਚ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੀ ਲਾਲ ਰੰਗ ਦੀ ਲਾਇਟ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀ ਬਾਹਰ ਦੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਦੇ ਹੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ, ਸਾਰੇ ਕਟਾਈ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਜਾਂ ਤਿੱਖੇ ਕਿਨਾਰਿਆਂ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਵਿਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਔਜ਼ਜ਼ਾਰ, ਉਪਕਰਣ, ਜਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਲਿਜਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਾਡੀ ਦੇ ਨਾਲ ਬੰਨੀ ਗਈ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਟ ਬੈਲਟਾਂ ਪਹਿਨਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

4.1.4 – ਰੂਫ਼ ਹੈਚਸ (ਛੱਤ ਦੇ ਰੋਸ਼ਨਦਾਨ)

ਤੁਸੀਂ ਤਾਜ਼ੀ ਹਵਾ ਦੇ ਲਈ ਕੁਝ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਛੱਤ ਦੇ ਰੋਸ਼ਨਦਾਨਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਖੁੱਲਹ੍ੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਲਾਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਅਭਿਆਸ ਵੱਜੋਂ ਖੁੱਲਹ੍ਾ ਨਾ ਛੱਡੋ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਕੇ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਬੱਸ ਦੀ ਉਚਾਈ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖੋ।

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਾ ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਬੱਸ ਵਿਚ ਸਰਕੱਟ ਬਰੇਕਰ ਨਾ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਧੂ ਇਲੈਕਟਰ੍ੀਕਲ ਫਿਊਜ਼ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

4.1.5 – ਆਪਣੀ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ!

ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਤੇ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਲੱਗੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਇਸਦੀ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

4.2 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਟਿਰ੍ਪ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ

ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬੈਗ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਨਾ ਰੱਖਣ ਦਿਓ। ਰਸਤੇ ਦੇ ਵਿਚ ਕੁਝ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਰੱਖੋ ਜੋ ਦੂਜੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਸਕਦਾ ਹੋਏ।। ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ ਜਿਸ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ:

- ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਝੰਜਟ ਅਤੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਹਰਕਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿਓ।
- ਕਿਸੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਖਿੜਹ੍ਕੀ ਜਾਂ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦਿਓ।
- ਜੇ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਮਾਨ ਡਿੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਥਾਂ ਬਦਲੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਸ ਤੋ ਰੱਖਿਆ ਕਰੋ।

4.2.1 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਜਾਂ ਬੈਗਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤਿਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੇ ਨਹੀ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਸਬੱਧੀ ਸੰਘੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਉਨਹ੍ਾਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਖਤਰਨਾਕ ਹਨ। ਇਹ ਢੁਆਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਿਹਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੰਪਤੀ ਲਈ ਜ਼ੋਖਮ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਨਾਮ, ਆਈ ਡੀ (ID) ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਖਤਰਾ ਹੋਣ ਦਾ ਲੇਬਲ ਲਗਾਉਣ। ਖਤਰਿਆਂ ਸਬੰਧੀ ਕੁੱਲ 4-ਇੰਚ ਦੇ 9 ਵਿਭਿੰਨ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦੇ ਲੇਬਲ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 4.1 ਦੇਖੋ। ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦੇ ਲੇਬਲਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਾ ਹੋਵੋ ਕਿ ਨਿਯਮ ਇਸਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਢੁਆਈ ਨਾ ਕਰੋ।

ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ		
ਸ਼ਰੇਣੀ	ਸ਼ਰੇਣੀ ਦਾ ਨਾਮ	ਉਦਾਹਰਣ
1	ਧਮਾਕਾਖੇਜ	ਅਸਲਾ, ਡਾਇਨਾਮਾਇਟ, ਆਤਿਸ਼ਬਾਜੀ
2	ਗੈਸਾਂ	ਪਰੋਪੇਨ, ਆਕਸੀਜਨ, ਹੀਲੀਅਮ
3	ਜਲਹਣਸ਼ੀਲ	ਗੈਸੋਲੀਨ ਬਾਲਕ, ਐਸੀਟੋਨ
4	ਜਲਹਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ ਪਦਾਰਥ	ਮਾਚਿਸਾਂ, ਫਿਊਜ਼
5	ਆਕਸੀਡਾਇਜ਼ਰ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਨਾਈਟਰੇਟ, ਹਾਈਡਰੋਜਨ ਪੈਰਾਅਕਸਾਇਡ
6	ਜ਼ਹਿਰ	ਕੀਟਨਾਸ਼ਕ, ਆਰਸੈਨਿਕ
7	ਰੇਡਿਓਐਕਟਿਵ	ਯੂਰੇਨੀਅਮ, ਪਲੂਟੋਨੀਅਮ
8	ਜੰਗ ਦਾ ਕਾਰਕ	ਹਾਈਡਰੋਕਲੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਬੈਟਰੀ ਐਸਿਡ
9	ਫੁਟਕਲ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ	ਫੋਰਮਲਡੀਹਾਇਡ, ਐਸਬੈਸਟੋਸ
ਕੋਈ ਨਹੀ	ਓ ਆਰ ਐਮ-ਡੀ (ਅੰਦਰ ਰੈਗੁਲੇਟਿਡ ਮਟੀਰੀਅਲ-ਡੋਮੇਸਟਿਕ) (ORM-, Other Regulated Material-Domestic)	ਵਾਲਾਂ ਦਾ ਸਪਰੇ ਜਾਂ ਚਾਰਕੋਲ
ਕੋਈ ਨਹੀ	ਜਲਹਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਬਾਲਣ ਤੇਲ, ਹਲਕੇ ਤਰਲ

ਤਸਵੀਰ 4.1

4.2.2 – ਵਰਜਿਤ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ

ਬੱਸਾਂ, ਛੋਟੇ ਹਥਿਆਰਾਂ ਦਾ ਅਸਲਾ ਜਿਸ ਉੱਪਰ ORM-D ਲੇਬਲ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਸਪਤਾਲਾਂ ਦੀਆਂ ਆਪੂਰਤੀਆਂ ਅਤੇ ਦਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀ ਭੇਜ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਕੁਝ ਹੋਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਨਹੀ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ:

- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 ਜ਼ਹਿਰੀ ਗੈਸ, ਤਰਲ ਸ਼ਰੇਣੀ 6 ਜ਼ਹਿਰ, ਟੀਅਰ ਗੈਸ ਜਾਂ ਉਤੇਜਕ ਪਦਾਰਥ।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 6 ਵਾਲੇ ਠੋਸ ਜ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ 100 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ।
- ਛੋਟੇ-ਹਥਿਆਰਾਂ ਵਾਲੇ ਅਸਲੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਲੋਕਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਥਾਂ ਵਿਚ ਧਮਾਕਾਖੇਜ਼ ਸਮੱਗਰੀ।
- ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਥਾਂ ਵਿਚ ਲੇਬਲ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਰੇਡਿਓਐਕਟਿਵ ਪਦਾਰਥ।
- ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੇ 500 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਕ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ 100 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ।

ਸਵਾਰੀਆਂ ਕਈ ਵਾਰ ਬਿਨਾਂ ਲੇਬਲ ਵਾਲੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਰ ਬੈਟਰੀਆਂ ਜਾਂ ਗੈਸੋਲਿਨ ਜਿਹੇ ਆਮ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਲਿਜਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦਿਓ।

ਸਵਾਰੀ ਦੇ ਕੋਲ ਮੌਜੂਦ ਚਿਕਿਤਸਕ ਤੌਰ ਤੇ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿਚ ਪਈ ਹੋਈ ਆਕਸੀਜਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਬੱਸਾਂ ਤੇ ਲਿਜਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਹੀਲ ਚੇਅਰਾਂ (ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਵਹੀਲ ਚੇਅਰ ਵਾਲੇ ਪੈਲਟਫਾਰਮ ਉੱਪਰ ਚੜ੍ਹਾਇਆ ਜਾਂ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕੋਈ ਯਾਂਤਰਿਕ ਸਾਧਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੈਟਰੀਆਂ ਰਿਸਾਓ ਮੁਕਤ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਪੱਕੀ ਤਰਹਾਂ ਨਾਲ ਵਹੀਲ ਚੇਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਬੰਨੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਵਹੀਲ ਚੇਅਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਬਾਲਣ ਨਹੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਵਹੀਲ ਚੇਅਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮ ਸੀ ਸੀ ਆਰ (CCR), ਸਿਰਲੇਖ 13 §1293 ਵਿਚ ਹਨ।

4.2.2.1 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ

ਬੱਸ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹਣ ਅਤੇ ਬੰਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਵਾਰੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ। ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬੈਠਣ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁੱਕਵਾਂ ਸਮਾਂ ਦਿਓ। ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੋਟਿਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਰੋਕਣਾ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਝਟਕਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

4.2.2.2 – ਜਾਨਵਰ

ਪਰਮਾਣਿਕ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਗਾਇਡ, ਜਾਂ ਸਰੀਰਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਕਮਤਰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ ਸਮਝਣ ਵਾਲੇ ਕੁੱਤਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਾਨਵਰਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਉੱਪਰ ਪਰਤੀਬੰਧ ਹੈ (ਕੈਲੀਫ਼ੋਰਨੀਆ ਸਿਵਲ ਕੋਡ (ਸੀ ਸੀ ਸੀ) (*California Civil Code*, CCC) 54.2)।

4.2.3 – ਸਟੈਂਡੀ ਲਾਇਨ

ਕੋਈ ਵੀ ਰਾਇਡਰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਅਗਾਂਹ ਹੋ ਕੇ ਨਹੀ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਉਹ ਬੱਸਾਂ ਜਿਨਹਾਂ ਵਿਚ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਨਹਾਂ ਦੇ ਫਰਸ਼ ਤੇ 2-ਇੰਚ ਦੀ ਲਾਇਨ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਤਰੀਕਾ ਹੋਏ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਥਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਉਹ ਖੜ੍ਹੇ ਨਹੀ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਇਸਨੂੰ ਸਟੈਂਡੀ ਲਾਇਨ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਖੜ੍ਹੀਆਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸਦੇ ਪਿੱਛੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

4.2.4 – ਤੁਹਾਡੇ ਟਿਕਾਣੇ ਤੇ

ਆਪਣੇ ਟਿਕਾਣੇ ਤੇ ਜਾਂ ਮੱਧਵਰਤੀ ਸਟਾਪ ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

- ਟਿਕਾਣੇ ਬਾਰੇ।
- ਰੁਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ।
- ਅੱਗੇ ਚੱਲਣ ਦਾ ਸਮਾਂ।
- ਬੱਸ ਦਾ ਨੰਬਰ।

ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਯਾਦ ਕਰਵਾਓ ਕਿ ਜੇ ਉਹ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਰਨ ਵਾਲੇ ਹਨ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਉਤਰਨ। ਜੇ ਰਸਤਾ ਸੀਟਾਂ ਤੋਂ ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਹੈ ਤਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨੀਵੇਂ ਤਲ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਰੁਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸਣਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਹੈ।

ਚਾਰਟਰ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੇ ਆਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਵਿਚ ਚੋਰੀ ਅਤੇ ਤੋੜ ਭੰਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ।

4.3 – ਸੜਕ ਤੇ

4.3.1 – ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ

ਬਹੁਤੇ ਚਾਰਟਰ ਅਤੇ ਇੰਟਰਸਿਟੀ ਵਾਹਕਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਆਰਾਮ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮ ਹਨ। ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ, ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ, ਜਾਂ ਬਿਜਲਈ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਨਿਯਮ ਦੱਸੋ। ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਕਠਿਨਾਈ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਮਿਲੇਗੀ।

ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸੇ, ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਦੀ ਸੜਕ, ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਨਿਗਹ੍ਾ ਮਾਰਦੇ ਰਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਬਾਰੇ, ਜਾਂ ਬਾਹਵਾਂ ਅਤੇ ਸਿਰਾਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਯਾਦ ਕਰਵਾਉਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ।

4.3.2 – ਸਟਾਪ ਤੇ

ਬੱਸ ਤੇ ਚੜ੍ਹਦਿਆਂ ਅਤੇ ਉਤਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਚਲਦੀ ਜਾਂ ਰੁਕਦੀ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਥਿੜਕ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਰਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਹੇਠਾਂ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਲਈ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਾਵਧਾਨ ਕਰੋ। ਚੱਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਬੈਠ ਜਾਣ ਜਾਂ ਖੁਦ ਨੂੰ ਪੱਕਾ ਕਰ ਲੈਣ ਦੇਣ ਲਈ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ। ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੋਟਿਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਰੋਕਣਾ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਝਟਕਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਦੇ ਕਦਾਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬੀ ਜਾਂ ਵਿਘਨਕਾਰੀ ਸਵਾਰੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਵਾਰੀ ਦੀ ਅਤੇ ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਣਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉੱਥੇ ਨਾ ਉਤਾਰੋ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਉਨਹ੍ਾਂ ਲਈ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਏਗਾ। ਅਗਲੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਗਲੇ ਸਟਾਪ ਤੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਖੇਤਰ ਜਿੱਥੇ ਚੰਗੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਹੈ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਏਗਾ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਹੋਰ ਲੋਕ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣ। ਬਹੁਤੇ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਦੇ ਕੋਲ ਵਿਘਨਕਾਰੀ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਿੱਝਣ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਨ।

4.3.3 – ਆਮ ਹਾਦਸੇ

ਬਹੁਤੇ ਆਮ ਬੱਸ ਹਾਦਸੇ। ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਆਮ ਕਰਕੇ ਚੁਰਸਤਿਆਂ ਵਿਚ ਵਾਪਰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਕੋਈ ਸਿਗਨਲ ਜਾਂ ਸਟਾਪ ਦਾ ਚਿੰਨਹ੍ ਦੂਜੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਏ ਤਾਂ ਵੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੋ। ਸਕੂਲ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੋਕ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਕਈ ਵਾਰ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਪਾਉਂਦੀਆਂ ਜਾਂ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਸਮੇਂ ਕੋਲੋਂ ਲੰਘਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਖਾਲੀ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਯਾਦ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਸਟਾਪ ਵਿਖੇ ਪੋਲਾਂ ਅਤੇ ਰੁੱਖਾਂ ਦੀਆਂ ਟਹਿਣੀਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਰਫ਼ਤਾਰ ਪਕੜਹ੍ਨ ਅਤੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਨਾਲ ਰਲਣ ਲਈ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਜਿੰਨੀ ਥਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਜਾਣੋਂ। ਸਟਾਪ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਥਾਂ ਦੇ ਬਣਨ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ। ਕਦੇ ਵੀ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਨਾ ਚੱਲੋ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਸਿਗਨਲ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਥਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਉਣਗੇ।

4.3.4 – ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਰਫ਼ਤਾਰ

ਉਹ ਹਾਦਸੇ ਜੋ ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹਲਾਕ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਤਬਾਹ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਵਾਧੂ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਅਜਿਹਾ ਅਕਸਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬਾਰਿਸ਼ ਜਾਂ ਬਰਫ਼ ਸੜਕ ਨੂੰ ਤਿਲਕਵਾਂ ਬਣਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਝੁਕੇ ਹੋਏ ਮੋੜ ਦੀ ਇਕ "ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਸਪੀਡ" ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਚੰਗੇ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਬਹੁਤੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਲਈ ਇਹ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਚੰਗੀ ਰਗੜ ਦੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮਾੜੀ ਰਗੜ ਦੇ ਨਾਲ ਇਹ ਮੋੜਾਂ ਤੋਂ ਫਿਸਲ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਘਟੀ ਹੋਈ ਰਫ਼ਤਾਰ! ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਝੁਕੇ ਹੋਏ ਮੋੜ ਦੇ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਝੁਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ।

4.3.4(a) –ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ

ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਿਆਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਵਰਤਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਨੂੰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੰਭਾਵਿਤ ਖਤਰਿਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ ਨਿਯਮਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਵੱਲ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ। ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇਰ ਤੱਕ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਨਾ ਕਰੋ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਜਾਣੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਅੱਗੇ ਕੀ ਵਾਪਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤੁਸੀਂ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰ ਲਵੋਗੇ।

ਬਹੁਤੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਉਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਮਤਲ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਚੌੜੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਕਸਰ ਸਹਾਇਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਇਹ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵਾਸਤਵਿਕ ਨਾਲੋਂ ਛੋਟੀਆਂ ਅਤੇ ਦੂਰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ।

4.3.5 – ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ/ਸਟਾਪ

ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਰੁਕੋ:

- ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 15 ਅਤੇ 50 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਰੋਕ ਲਵੋ।
- ਰੁਕੋ ਅਤੇ ਟਰੇਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਦੋਵੇਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਦੇਖੋ। ਜੇ ਮੂਹਰਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਪਹੁੰਚ ਰਹੀ ਟਰੇਨ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਸੁਣਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੂਹਰਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਟਰੇਨ ਦੇ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਰਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਹੋਰ ਟਰੈਕ ਤੇ ਦੂਜੀ ਦਿਸ਼ਾ ਤੋਂ ਟਰੇਨ ਤਾਂ ਨਹੀ ਆ ਰਹੀ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲੱਗਾ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰੈਕ ਕਰਾਸ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕਦੇ ਵੀ ਗਿਅਰ ਨਾ ਬਦਲੋ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
  - — ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਜਾਂ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਡਿਸਟਿਰਕਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਰੇਲਰੋਡ ਟਰੈਕ ਜੋ ਸੜਕ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਉੱਤੇ ਚਲਦੇ ਹਨ।
  - — ਸਟਰੀਟਕਾਰ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ।
  - — ਜਿੱਥੇ ਇਕ ਪੁਲਿਸ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਫਲੈਗਮੈਨ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
  - — ਜੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਸਿਗਨਲ ਹਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
  - — "ਛੋਟ ਦਿੱਤੀਆਂ" ਜਾਂ "ਸੁੰਨੀਆਂ ਛੱਡੀਆਂ" ਵੱਜੋ ਚਿੰਨਿਹ੍ਤ ਕਾਰਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ।

4.3.6 – ਡਰ੍ਾਬਿਰ੍ਜਸ

ਡਰ੍ਾਬਿਰ੍ਜਸ ਤੇ ਰੁਕੋ। ਉਹ ਡਰ੍ਾਬਿਜਸ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਤੇ ਸਿਗਨਲ ਲਾਇਟ ਜਾਂ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਅਟੈਂਡੈਂਟ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ, ਉੱਥੇ ਰੁੱਕ ਜਾਓ। ਬਿਰ੍ਜ ਦੇ ਡਰ੍ਾ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 50 ਫੁੱਟ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ। ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਦੇਖੋ ਕਿ ਡਰ੍ਾ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈਅਤੇ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ:

- ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਲਾਇਟ ਹਰਾ ਰੰਗ ਦਿਖਾ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਬਿਰ੍ਜ ਖੁਲ੍ਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉੱਥੇ ਇੱਕ ਅਟੈਂਡੈਂਟ ਜਾਂ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।

4.4 – ਟਿਰ੍ਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ

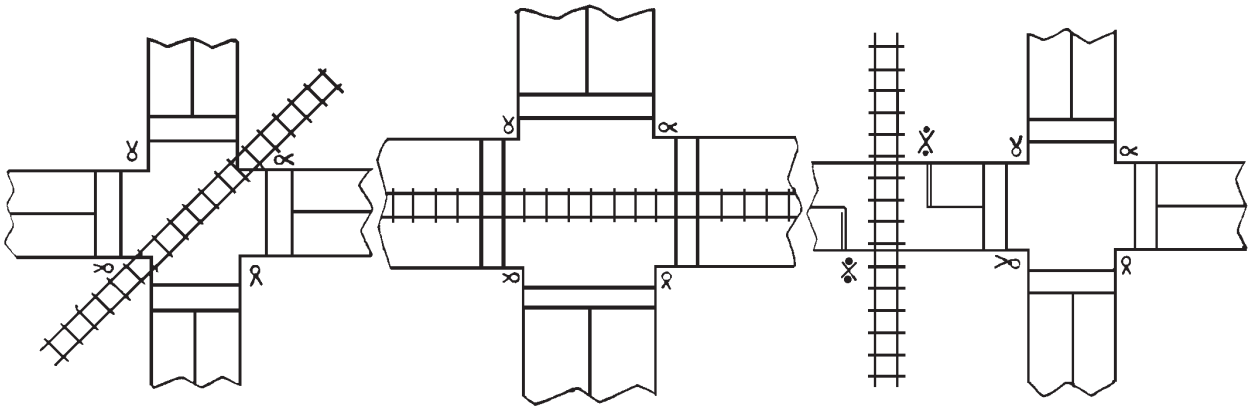
ਹਰੇਕ ਸ਼ਿਫ਼ਟ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਿਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚਲਾਈ ਗਈ ਹਰ ਬੱਸ ਦੇ ਲਈ ਲਿਖ੍ਤ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਪੂਰੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਹਰੇਕ ਬੱਸ ਦਾ ਵਰਣਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸ ਜੋ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸਦੇ ਕਾਰਨ ਬੱਸ ਕਿਤੇ ਖਰਾਬ ਹੋ ਕੇ ਰੁੱਕ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸ ਨਹੀ ਹਨ ਤਾਂ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਇਨਹ੍ਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਈ ਵਾਰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੁਰਜ਼ੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੱਥਾਂ ਦੇ ਹੈਂਡਲ, ਸੀਟਾਂ, ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸ, ਅਤੇ ਖਿੜਕੀਆਂ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਸ਼ਿਫ਼ਟ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੇ ਇਸ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋਗੇ ਤਾਂ ਮਕੈਨਿਕ ਬੱਸ ਦੇ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਬਹੁਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਬਰ੍ੇਕ-ਡੋਰ ਦੇ ਇੰਟਰਲਾਕ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।

— ਅਧਿਕਿਰ੍ਤ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਸਿਗਨਲ

— ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਚੇਤਾਵਨੀ ਉਪਕਰਣ

ਰੁਕਣ ਦੀ ਛੋਟ ਦਿੰਦੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗਸ **ਰੁਕਣ ਦੀ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀ**



ਤਸਵੀਰ 4-A

4.5 – ਪਰ੍ਤੀਬੰਧਤ ਅਭਿਆਸ

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋਏ, ਸਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਭਰੀ ਹੋਈ ਬੱਸ ਵਿਚ ਤੇਲ ਪੁਆਉਣ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹੇਜ਼ ਕਰੋ। ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਬੈਠੇ ਹੋਣ ਤੇ ਕਦੇ ਵੀ ਕਿਸੇ ਬੰਦ ਇਮਾਰਤ ਵਿਚ ਤੇਲ ਨਾਲ ਪਵਾਓ।

ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਗੱਲ ਨਾ ਕਰੋ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਾ ਹੋਵੋ।

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਾ ਹੋਏ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿਸ ਵੀ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਭਰੀ ਖਰਾਬ ਹੋਈ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਜਾਂ ਧੱਕ ਕੇ ਨਾ ਲਿਜਾਓ। ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਲਈ ਹੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਓ ਜਾਂ ਧੱਕੋ। ਖਰਾਬ ਹੋਈਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਦੇ ਖਿੱਚ ਕੇ ਜਾਂ ਧੱਕ ਕੇ ਲਿਜਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

4.6 – ਬਰ੍ਕ-ਡੋਰ ਇੰਟਰਲਾਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਅਰਬਨ ਮਾਸ ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਕੋਚਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਬਰ੍ਕ ਅਤੇ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਇੰਟਰਲਾਕ ਸਿਸਟਮ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੰਟਰਲਾਕ, ਜਦੋਂ ਪਿਛਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੁੱਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਥਰੋਟਲ ਨੂੰ ਵਿਹਲੀ ਕਰਕੇ ਰੱਖਣ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਪਿਛਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇੰਟਰਲਾਕ ਵੀ ਖੁੱਲਹ੍ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਨਾ ਵਰਤੋ।

ਭਾਗ 4

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂਚੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੁਝ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੋ।
2. ਉਹ ਕੁਝ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀ ਬੱਸ ਰਾਹੀ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ?
3. ਉਹ ਕੁਝ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀ ਬੱਸ ਰਾਹੀ ਨਹੀ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ?
4. ਸਟੈਂਡੀ ਲਾਇਨ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
5. ਕੀ ਇਹ ਮਾਅਨੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਵਿਘਨਕਾਰੀ ਸਵਾਰੀ ਨੂੰ ਤੁਸੀ ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਕਿੱਥੇ ਉਤਾਰਦੇ ਹੋ?
6. ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
7. ਇਕ ਡਰ੍ਾਬਿਰ੍ਜ ਨੂੰ ਕਾਰਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਦੋਂ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
8. ਯਾਦ ਕਰਕੇ ਉਨਹ੍ਾਂ "ਵਰਜਿਤ ਅਭਿਆਸਾਂ" ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ ਜੋ ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ।
9. ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੁੱਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?

ਇਹ ਪਰ੍ਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 4 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

ਭਾਗ 5: ਏਅਰ ਬਰਕਸ

ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ

5.1 –ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

5.2 –ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ

5.3 –ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

5.4 –ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋ

ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਜੇ ਤੁਸੀ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਵਾਲੇ ਟਰ੍ਲਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਵਾਲੇ ਟਰ੍ਲਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਨੂੰ ਵੀ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ, ਬਰ੍ਕਾਂ ਤੋ ਕੰਮ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਕੰਪਰ੍ਸੈਡ ਹਵਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਵੱਡੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਇਕ ਚੰਗਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕਾ ਹਨ, ਪਰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਭਾਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਅਸਲ ਵਿਚ 3 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ: ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ, ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕ।

- **ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ** ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਆਮ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- **ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ** ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਕੰਟਰੋਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- **ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ** ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਤੇ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀਹੈ।

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ। ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੇ ਪੂਰਾ ਉਤਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਜਾਂਚਿਆਂ ਜਾਵੇਗਾ:

- ਏਅਰ ਗੇਜਾਂ।
- ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲਾ(ਲੇ) ਉਪਕਰਣ।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਇਹ ਪੁਰਜ਼ੇ ਨਹੀ ਹਨ, ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਉੱਪਰ "ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਸ ਨਹੀ" ਦੀ ਰੋਕ ਲੱਗੀ ਹੋਏਗੀ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇਕ ਪੂਰੀ ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ, ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤੇ ਹਵਾ ਦੇ ਭੰਡਾਰ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ 90 ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਾਰੇ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਚੈਂਬਰਾਂ ਤੇ ਨਹੀ ਲੱਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §26502)।

ਇਨਹ੍ਾਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪੈਰਿਹ੍ਆਂ ਦੇ ਵਿਚ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

5.1 – ਇਕ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇ।

ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਕਈ ਹਿੱਸੇ ਹੁੰਦੇਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਥੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

5.1.1 – ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ

ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਹਵਾ ਨੂੰ, ਹਵਾ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਾਂ (ਭੰਡਾਰਾਂ) ਦੇ ਵਿਚ ਕੰਪਰ੍ਸ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਏਅਰ ਕੰਪਰ੍ਸਰ ਗਿਅਰਾਂ ਜਾਂ ਇਕ ਵੀ-ਬੈਲਟ (v-belt) ਦੇ ਰਾਹੀ ਇੰਜਨ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੰਪਰ੍ਸਰ ਹਵਾ ਨਾਲ ਠੰਡਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਇੰਜਨ ਦੀ ਠੰਡਾ ਕਰਨ ਦੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨਾਲ ਠੰਡਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਆਪਣੀ ਤੇਲ ਦੀ ਆਪੂਰਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਇੰਜਨ ਦੇ ਤੇਲ ਨਾ ਚਿਕਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਕੰਪਰ੍ਸਰ ਦੀ ਤੇਲ ਦੀ ਆਪਣੀ ਆਪੂਰਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਜਾਂਚੋ।

5.1.2 – ਏਅਰ ਕੰਪਰ੍ਸਰ ਗਵਰਨਰ

ਗਵਰਨਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਏਅਰ ਕੰਪਰ੍ਸਰ, ਹਵਾ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਪੰਪ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਹਵ੍ਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ "ਬੰਦ ਕਰਨ" ਵਾਲੇ ਪੱਧਰ (ਤਕਰੀਬਨ 125 ਪੌਂਡ ਪਰ੍ਤੀ ਵਰਗ ਇੰਚ ਜਾਂ "ਪੀ ਐਸ ਆਈ" (psi)) ਤੱਕ ਵੱਧਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਗਵਰਨਰ ਕੰਪਰ੍ਸਰ ਨੂੰ ਹਵਾ ਨੂੰ ਪੰਪ ਕਰਨ ਤੋ ਰੋਕ ਦਿੰਦਾ ਹੇ ਜਦੋਂ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ "ਚਾਲੂ ਕਰੋ" (ਤਕਰੀਬਨ 100 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi)) ਤੱਕ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਗਵਰਨਰ ਕੰਪਰ੍ਸਰ ਨੂੰ ਮੁੜ ਤੋਂ ਪੰਪਿੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

5.1.3 – ਹਵਾ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ

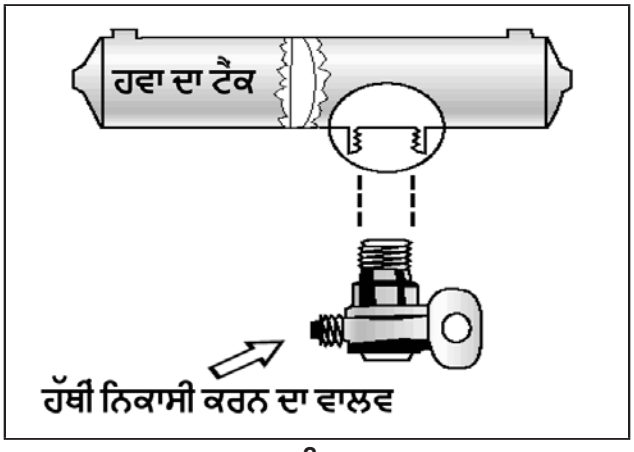
ਹਵਾ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਕੰਪਰ੍ਸ ਕੀਤੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਭਰ ਕੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਆਕਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਿੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਟੈਂਕ ਇੰਨੀ ਹਵਾ ਭੰਡਾਰ ਕਰਕੇ ਰੱਖਣਗੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕੰਪਰ੍ਸਰ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਵੇ।

5.1.4 – ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਨਿਕਾਸੀ ਮਾਰਗ

ਕੰਪਰੈਸ ਕੀਤੀ ਹਵਾ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕੁਝ ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦਾ ਤੇਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਏਅਰ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਲਈ ਮਾੜਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਠੰਡ ਦੇ ਵਿਚ ਪਾਣੀ ਜੰਮ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕ ਫੇਲਹ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਤੇਲ, ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇਕੱਠੇ ਹੁੰਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਖ਼ਾਲੀ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋ। ਹਵਾ ਦੇ ਹਰੇਕ ਟੈਂਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇਕ ਨਿਕਾਸੀ ਵਾਲਵ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀਆਂ ਦੋ ਕਿਸਮਾਂ ਹਨ:

- **ਮੈਨੂਅਲੀ**—ਇਸਨੂੰ ਚੌਥਾਈ ਭਾਗ ਤੱਕ ਘੁਮਾ ਦੇ ਜਾਂ ਕੇਬਲ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਰ ਦਿਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਖੁਦ ਖਾਲੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 5.1 ਦੇਖੋ।
- **ਆਟੋਮੈਟਿਕ**—ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਤੇਲ ਆਟੋਮੈਟੀਕਲੀ ਨਿਕਾਲੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਟੈਂਕ ਹੱਥੀ ਖਾਲੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਵੀ ਬਣੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਹਵਾ ਵਾਲੇ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟੈਂਕ ਬਿਜਲਈ ਹੀਟਿੰਗ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਉਪਲਬੱਧ ਹਨ। ਇਹ ਠੰਡ ਦੇ ਮੋਸਮ ਵਿਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਨਿਕਾਸ ਮਾਰਗ ਨੂੰ ਜੰਮਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦੇ ਹਨ।



ਤਸਵੀਰ 5.1

5.1.5 – ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਵਾਸ਼ਪ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਾ

ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਪਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਅਲਕੋਹਲ ਦੇ ਵਾਸ਼ਪ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਉਪਕਰਨ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਇਹ ਠੰਡ ਦੇ ਮੋਸਮ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਦੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਬਰਫ਼ ਦੇ ਜ਼ੋਖਮ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਣੀ ਹੋਈ ਬਰਫ਼ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਅਲਕੋਹਲ ਵਾਲੇ ਕੰਟੇਨਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (ਠੰਡ ਦੇ ਮੋਸਮ ਵਿਚ ਹਰ ਰੋਜ਼) ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਇਸਨੂੰ ਭਰ ਦਿਓ। ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਤੇਲ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ ਪਾਉਣ ਲਈ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਦੀ ਨਿਕਾਸੀ ਦੀ ਤਾਂ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਡਰੇਨ ਵਾਲਵ ਨਾ ਲੱਗੇ ਹੋਣ)।

5.1.6 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਲਵ

ਉਹ ਪਹਿਲਾ ਟੈਂਕ ਜਿਸ ਵਿਚ ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਹਵਾ ਧੱਕਦਾ ਹੈ ਉਸ ਵਿਚ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਰਾਹਤ ਵਾਲਵ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ਜੇਕਰ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਡਰੇਨ ਵਾਲਵ ਨਾ ਲੱਗੇ ਹੋਣ)। ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਲਵ ਟੈਂਕ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦੀ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਓ ਤੋਂ ਰੱਖਿਆ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਲਵ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 150 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੇ ਖੁੱਲਹ੍ਣ ਲਈ ਸੈੱਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਲਵ ਹਵਾ ਛੱਡਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੋਈ ਖਰਾਬੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਮਕੈਨਿਕ ਤੋਂ ਠੀਕ ਕਰਵਾਓ।

5.1.7 – ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ

ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਦੇ ਪੈਡਲ (ਇਸਨੂੰ ਪੈਰ ਵਾਲਾ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਟਰੈਡਲ ਵਾਲਵ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਦਬਾ ਕੇ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ। ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਹੇਠ ਵੱਲ ਦਬਾਉਣ ਨਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਏਅਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਕਮੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੁਝ ਕੰਪਰੈਸ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹਵਾ ਪਰਣਾਲੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚਲਾ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਬਾਓ ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੁਆਰਾ ਦੁਬਾਰਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਅਤੇ ਛੱਡਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲੋਂ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇ ਹਵਾ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਦਬਾਓ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀ ਕਰਨਗੀਆਂ।

5.1.8 – ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਬਰ੍ਕਸ

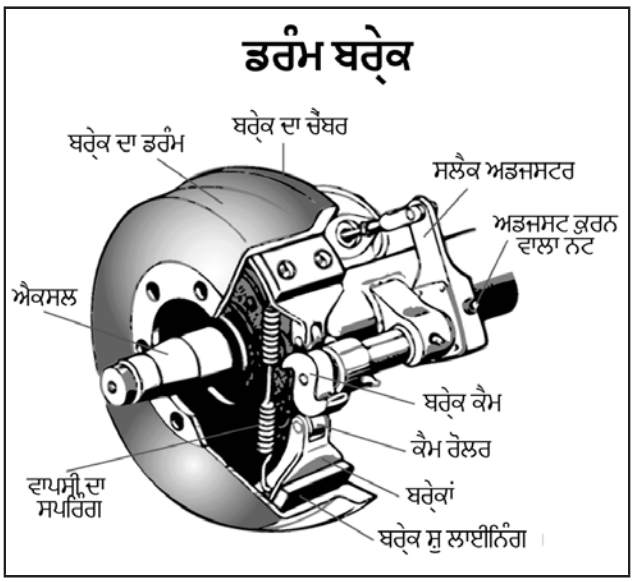
ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਬਰੇਕਸ ਨੂੰ ਹਰ ਪਹੀਏ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਆਮ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸਮ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਡਰੰਮ ਬਰੇਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬਰੇਕ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਹੇਠਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਬਰ੍ਕ ਡਰੰਮ, ਸ਼ੂਜ਼, ਅਤੇ ਲਾਇਨਿੰਗਜ਼। ਬਰੇਕ ਡਰੰਮਜ਼ ਵਾਹਨ ਦੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਹਰੇਕ ਸਿਰੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਡਰੰਮਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਬੋਲਟ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀ ਪਰਣਾਲੀ ਡਰੰਮ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ, ਬਰੇਕ ਦੇ ਸ਼ੂਜ਼ ਅਤੇ ਲਾਇਨਿੰਗ ਨੂੰ ਡਰੰਮ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸੇ ਵੱਲ ਧੱਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਰਗੜ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਧੀਮਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਅਤੇ ਗਰਮੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ)। ਬਿਨਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਡਰੰਮ ਦੁਆਰਾ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਗਰਮੀ ਇਸ ਗੱਲ ਉਪਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਕਿੰਨੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਕਿੰਨੀ ਦੇਰ ਤੱਕ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਬਰ੍ਕਾਂ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਧੱਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਹਰੇਕ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਚਲੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਏਅਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਰੱਾਡ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਧੱਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਹਿੱਲਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਬਰੇਕ ਕੈਮਸ਼ਾਫ਼ਟ ਨੂੰ ਮੋੜਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) (ਇਹ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦੇ ਅੱਖਰ "ਐਸ" (S) ਦੇ ਆਕਾਰ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ) ਮੁੜਦੀ ਹੈ। ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਬਰੇਕ ਦੇ ਸ਼ੂਜ਼ ਨੂੰ ਇਕ ਦੂਜੇ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਾਂ ਵੱਲ ਧੱਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਧੱਕਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਛੱਡਦੇ ਹੋ, ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਵਾਪਸ ਨੂੰ ਮੁੜਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੇ ਸ਼ੂਜ਼ ਨੂੰ ਡਰੰਮ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਾਂ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਦੁਬਾਰਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਰੋਕ ਦੇ ਘੁੰਮਣ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 5.2 ਦੇਖੋ।

ਕੈਮਲਾਸਟਰ (CamLaster)। ਕੈਮਲਾਸਟਰ (CamLaster) ਬਰੇਕ ਦਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਬਰੇਕ ਤੋਂ 2 ਕੁੰਜੀਵਤ ਰੂਪਾਂ ਵਿਚ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਅੰਦੂਰਨੀ ਬਦਲਾਓ ਪਰਣਾਲੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਨਿਰੰਤਰ ਢੁੱਕਵੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰੀ ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿਲੱਖਣ ਕੈਮ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਬਰੇਕ ਦੇ ਸ਼ੂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਟੈਂਡਰਡ ਡਰੰਮ ਬਰੇਕ ਜਿਸ ਵਿਚ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਕਹਰੀ ਜਾਂ ਦੋਹਰੀ ਐਂਕਰ-ਪਿਨ ਬਰੇਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤੋਂ ਅਲੱਗ, ਕੈਮਲਾਸਟਰ (CamLaster) ਬਰੇਕ, ਡਰੰਮ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰਾਬਰ ਸੰਪਰਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੈਮ ਦੇ ਉੱਪਰ ਇਕ ਝੁਕੇ ਹੋਏ ਰੈਂਪ ਨੂੰ ਨੀਵਾਂ ਕਰਦੀ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 5.2

ਵੈਜ ਬਰੇਕਸ। ਬਰੇਕ ਦੀ ਇਸ ਕਿਸਮ ਵਿਚ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਦੀਆਂ ਪੁੱਸ਼ ਰਾੱਡ ਇਕ ਵੈਜ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਰੂਪ ਵਿਚ2 ਬਰੇਕ ਸ਼ੂਜ਼ ਦੇ ਸਿਰਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਧੱਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਸ਼ੂਜ਼ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸੇ ਤੇ ਧੱਕਦਾ ਹੈ। ਵੈਜ ਬਰੇਕਸ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕਹਿਰਾ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ 2 ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਵੈਜਸ ਨੂੰ ਬਰੇਕ ਸ਼ੂਜ਼ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਸਿਰਿਆਂ ਤੇ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕਦੇ ਹਨ। ਵੈਜ ਕਿਸਮ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਸਵੈ-ਬਦਲਾਓ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਇਨਹਾਂ ਲਈ ਹੱਥੀ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਡਿਸਕ ਬਰੇਕਾਂ। ਏਅਰ-ਅਪਰੇਟਡ ਡਿਸਕ ਬਰੇਕਾਂ ਵਿਚ, ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਤਰਹਾਂ, ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਅਤੇ ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਇਕ "ਪਾਵਰ-ਸਕਿਰਊ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲਾ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਦਾ ਦਬਾਓ, ਪਾਵਰ ਸਕਿਰਊ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਾਵਰ ਸਕਿਰਊ ਡਿਸਕ ਜਾਂ ਰੋਟਰ ਨੂੰ ਇਕ ਕੈਲੀਪਰ ਦੇ ਬਰੇਕ ਦੇ ਲਾਇਨਿੰਗ ਪਾਰਟਸ ਦੇ ਵਿਚ ਰੋਕਦਾ ਹੈ, ਵੱਡੇ ਸੀ-ਕਲੈਮਪ (c-clamp) ਦੀ ਤਰਹਾਂ।

ਵੈਜ ਬਰੇਕਾਂ ਅਤੇ ਡਿਸਕ ਬਰੇਕਾਂ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਘੱਟ ਪਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

5.1.9 – ਸਪਲਾਈ ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜਸ

ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਏਅਰ ਟੈਂਕ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਇਕ ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਹਰੇਕ ਅੱਧੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਇਕ ਗੇਜ ਹੋਏਗੀ (ਜਾਂ 2 ਸੂਈਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਗੇਜ)। ਡਿਊਲ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਬਾਰੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਹ ਗੇਜਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਏਅਰ ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿੰਨਾ ਦਬਾਓ ਹੈ।

5.1.10 – ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ

ਇਹ ਗੇਜ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਕਿੰਨਾ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਲਗਾ ਰਹੇ ਹੋ। (ਇਹ ਗੇਜ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।) ਇਕੋ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਪਰੈਸ਼ਰ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਪੈ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਅਡਜੈਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣ, ਹਵਾ ਦੇ ਲੀਕ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਜਾਂ ਯਾਂਤਿਰਕ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵੀ ਵਧੇ ਹੋਏ ਦਬਾਓ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।

5.1.11 – ਘੱਟ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਸਬੰਧੀ ਚੇਤਾਵਨੀ

ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਸਬੰਧੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸਿਗਲਨ ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲੀ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ 55 ਅਤੇ 75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਡਿੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਜਾਂ ½ ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਕੰਪਰੈਸਰ ਗਵਰਨਰ ਦਾ ਕੱਟ ਆਊਟ)। ਇਹ ਚੇਤਾਵਨੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਲ ਰੋਸ਼ਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਬੱਜ਼ਰ ਵੀ ਵੱਜਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਵੇ।

ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੀ ਇਕ ਹੋਰ ਕਿਸਮ "ਵਿਗ ਵੈਗ (ਇਕ ਕਿਸਮ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ)" ਹੈ। ਇਹ ਉਪਕਰਣ ਜਦੋਂ ਪਰਣਾਲੀ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ 55 ਅਤੇ 75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਤੁਹਾਡੀ ਨਿਗਹਾ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕ ਯਾਂਤਿਰਕ ਭੁਜਾ ਨੂੰ ਗਿਰਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਦਬਾਓ 55 ਅਤੇ 75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਉਤਾਂਹ ਉਠਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਵੈਚਾਲਿਤ ਵਿਗ ਵੈਗ ਤੁਹਾਡੀ ਨਿਗਹਾ ਤੋਂ ਦੂਰ ਚਲਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਹੱਥੀ ਰੀਸੈੱਟ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਹੱਥੀ "ਨਿਗਹਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ" ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਰਣਾਲੀ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ 55 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਇਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗੀ।

ਵੱਡੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ 80-85 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੇ ਵੀ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਬਾਰੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਸਿਗਨਲ ਦੇਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

5.1.12 – ਲਾਇਟ ਵਾਲੇ ਸਵਿਚ ਨੂੰ ਰੋਕੋ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਇਲੈਕਟਿਰਕ ਸਵਿਚ ਜੋ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਦੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਸਵਿੱਚ ਬਰੇਕ ਦੀਆਂ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

5.1.13 – ਮੂਹਰਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਲਿਮਟਿੰਗ ਵਾਲਵ

ਕੁਝ ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨਾਂ (1975 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਬਣੇ ਹੋਏ) ਦੇ ਵਿਚ ਕੈਬ ਵਿਚ ਮੂਹਰਲੀ ਬਰੇਕ ਦਾ ਲਿਮਟਿੰਗ ਵਾਲਵ ਅਤੇ ਇਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ "ਸਧਾਰਣ" ਅਤੇ "ਸਲਿਪਰੀ" ਵੱਜੋਂ ਚਿੰਨਿਹਤ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ "ਸਲਿਪਰੀ" ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚ ਕਰਦੇ ਹੋ ਲਿਮਟਿੰਗ ਵਾਲਵ ਮੂਹਰਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਵਾ ਦੇ "ਸਧਾਰਣ" ਦਬਾਓ ਅੱਧੇ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਲਿਮਟਿੰਗ ਵਾਲਵਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਫਿਸਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਤਹ੍ਹਾਵਾਂ ਤੇ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਫਿਸਲਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਵੈਸੇ, ਉਹ ਅਸਲ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰੁਕਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਸਾਰੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਚੰਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਟੈਸਟਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਬਰਫ਼ ਤੱਕ ਤੇ ਫਿਸਲਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ ਆਮ ਤਾਕਤ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ "ਸਧਾਰਣ" ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਬਹੁਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਲਿਮਟਿੰਗ ਵਾਲਵਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (60 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਓ ਲਗਾਉਣਾ), ਮੂਹਰਲੇ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਘਟਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਵਾਲਵਜ਼ ਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

5.1.14 – ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ

ਸਾਰੇ ਟਰੱਕ, ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰਜ਼, ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਬਰੇਕਾਂ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਸਭ ਯਾਂਤਰਿਕ ਤਾਕਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ (ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨਵੱਸ਼ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਲੀਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ)। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੁਆਰਾ ਤਾਕਤਵਰ ਸਪਰਿੰਗਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕ ਕੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਹਟਾ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਕੈਬ ਦੇ ਵਿਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦਾ ਕੰਟਰੋਲ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਤੋਂ ਹਵਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦਾ ਰਿਸਾਵ, ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਵਾ ਵਿਚ ਕਮੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਵੀ ਸਪਰਿੰਗਾਂ ਤੋਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਵਾਏਗਾ।

ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਸਟਰੇਟ ਟਰੱਕ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ 20 ਤੋਂ 45 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਦੀ ਰੇਂਜ (ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 20 ਤੋਂ 30 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi)) ਤੱਕ ਡਿੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਸਵੈਚਾਲਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੱਗਣ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਨਾ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲਾਇਟ ਅਤੇ ਬੱਜ਼ਰ ਵਜਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਕਿ ਤੁਸੀ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਨਿਯੰਤਰ੍ਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰੋਕ ਲਵੋ।

ਸਪਰਿੰਗ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀ ਤਾਕਤ ਅਡਜੈਸਟਮੈਂਟ ਵਿਚਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਅਡਜਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਨਾ ਤਾਂ ਨਿਯਮਤ ਬਰੇਕਾਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ/ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨਗੀਆਂ।

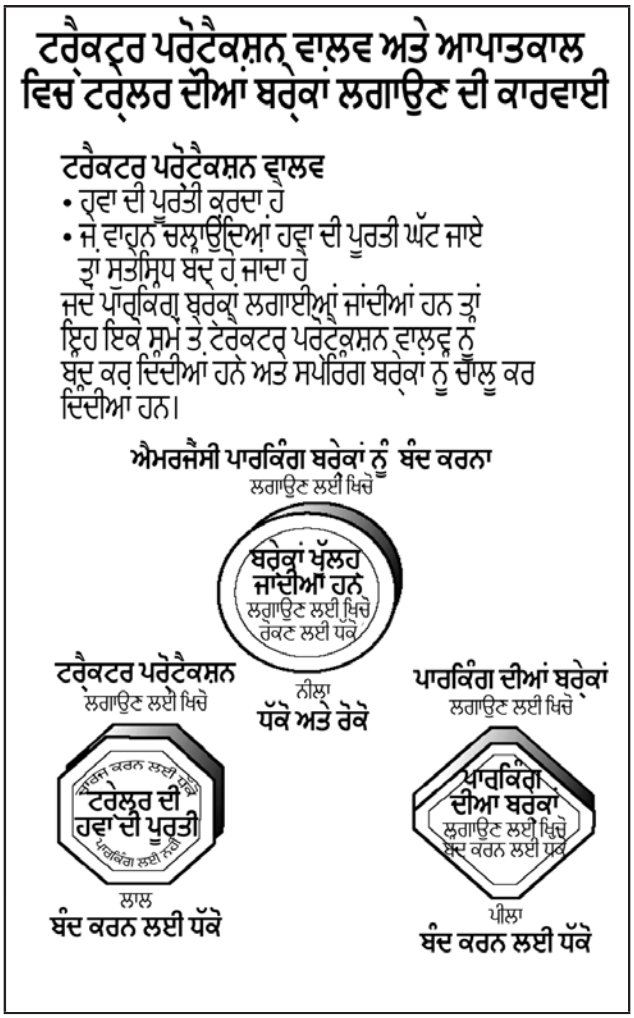
5.1.15 – ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ, ਤੁਸੀ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦੇ, ਪੀਲੇ, ਪੁੱਸ਼-ਪੁੱਲ ਕੰਟਰੋਲ ਨੱਬ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤੁਸੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ (ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ) ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਨੱਬ ਨੂੰ ਖਿੱਚਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕਦੇ ਹੋ। ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤਰ੍ਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀ ਪਾਰਕ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਚੇਤਾਵਨੀ। ਜਦੋਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਕਦੇ ਵੀ ਨਾ ਦਬਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਪਰਿੰਗਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੀਆਂ ਸਾਂਝੀਆਂ ਤਾਕਤਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਨੁਕਸਾਨਗਰ੍ਸਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਬਰੇਕਾਂ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀ ਵਾਪਰੇਗਾ। ਸਾਰੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਹੀ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਜੋ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਮੇਸ਼ਾ ਕੰਮ ਨਾ ਕਰਨ। ਜਦੋਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਧੱਕਣ ਦੀ ਆਦਤ ਨੂੰ ਪਾਉਣਾ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਮਾਡੂਲੇਟਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਵਾਲਵਜ਼। ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਡੈਸ਼ ਬੋਰਡ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲੱਗੇ ਇਕ ਕੰਟਰੋਲ ਹੈਂਡਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸਨੂੰ ਮਾਡੂਲੇਟਿੰਗ ਵਾਲਵ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸਪਰਿੰਗ-ਯੁਕਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਸੀ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੋਗੇ। ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੁਸੀ ਕੰਟਰੋਲ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਹਿਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਓਨਾ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਤੁਸੀ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰ੍ਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਮਾਡੂਲੇਟਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਵਾਲਵ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕੇ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਓਥੇ ਤੱਕ ਲਿਜਾਓ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਲਾਕਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸਦੇ ਟਿਕਾਣੇ ਤੇ ਰੱਖੋ।

ਡਿਊਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਵਾਲਵਜ਼। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਮੁੱਖ ਦਬਾਓ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੁਝ ਵਾਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕ ਹਵਾ ਦਾ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਟੈਂਥ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਆਪਾਤਕਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਸਕੋ। ਵਾਲਵਜ਼ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਧੱਕੋ-ਖਿੱਚੋ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਲਈ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜਾ ਵਾਲਵ "ਬਾਹਰ" ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਨਾਲ ਖੁੱਲਹ੍ਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਕੰਟਰੋਲ ਇਨ ਨੂੰ ਧੱਕਦੇ ਹੋ, ਹਵਾ ਦੇ ਵੱਖਰੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਪਈ ਹੋਈ ਹਵਾ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਬਟਨ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਮੁੜ ਤੋਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਵੱਖਰੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਹਵਾ ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸਨੂੰ ਕੁਝ ਵਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਓ। ਨਹੀ ਤਾਂ, ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦੀ ਆਪੂਰਤੀ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਖਤਰਨਾਕ ਟਿਕਾਣੇ ਤੇ ਫਸ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤਸਵੀਰ 5.3 ਦੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 5.3

5.1.16 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀਆਂ

1 ਮਾਰਚ, 1997 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ (ਟਰੱਕ, ਬੱਸਾਂ, ਟਰੇਲਰਾਂ ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਆਂ) ਜੋ ਕਿ 1 ਮਾਰਚ, 1998 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਹਨ, ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨਹਾਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣੇ ਬਹੁਤੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਛੁੱਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਦੇ ਲਈ ਪਰਮਾਣੀਕਰਨ ਦੇ ਲੇਬਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਇਕ ਕੰਪਿਊਟਰੀਕਿਰਤ ਪਰਣਾਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਤੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਹੋਣ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ।

- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣ ਲਈ ਪੀਲੀ ਬੱਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਖਰਾਬੀ ਹੈ।
- ਟਰੈਕਟਰ, ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇੰਸਟਰੂਮੈਂਟ ਪੈਨਲ ਤੇ ਏ ਬੀਐਸ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਪੀਲੀ ਬੱਤੀ ਹੋਏਗੀ।
- ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੂਹਰਲੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਕਿਨਾਰੇ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਪੀਲੀ ਬੱਤੀ ਹੋਏਗੀ। 1 ਮਾਰਚ 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੀਆਂ ਡਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਬੱਤੀ ਲਗਾਉਣੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ, ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੀ ਬੱਤੀ, ਬਲਬ ਜਾਂਚ ਦੇ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਚਲੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਵਿਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ 5 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਬੱਤੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਜੱਗਦੀ ਰਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ।

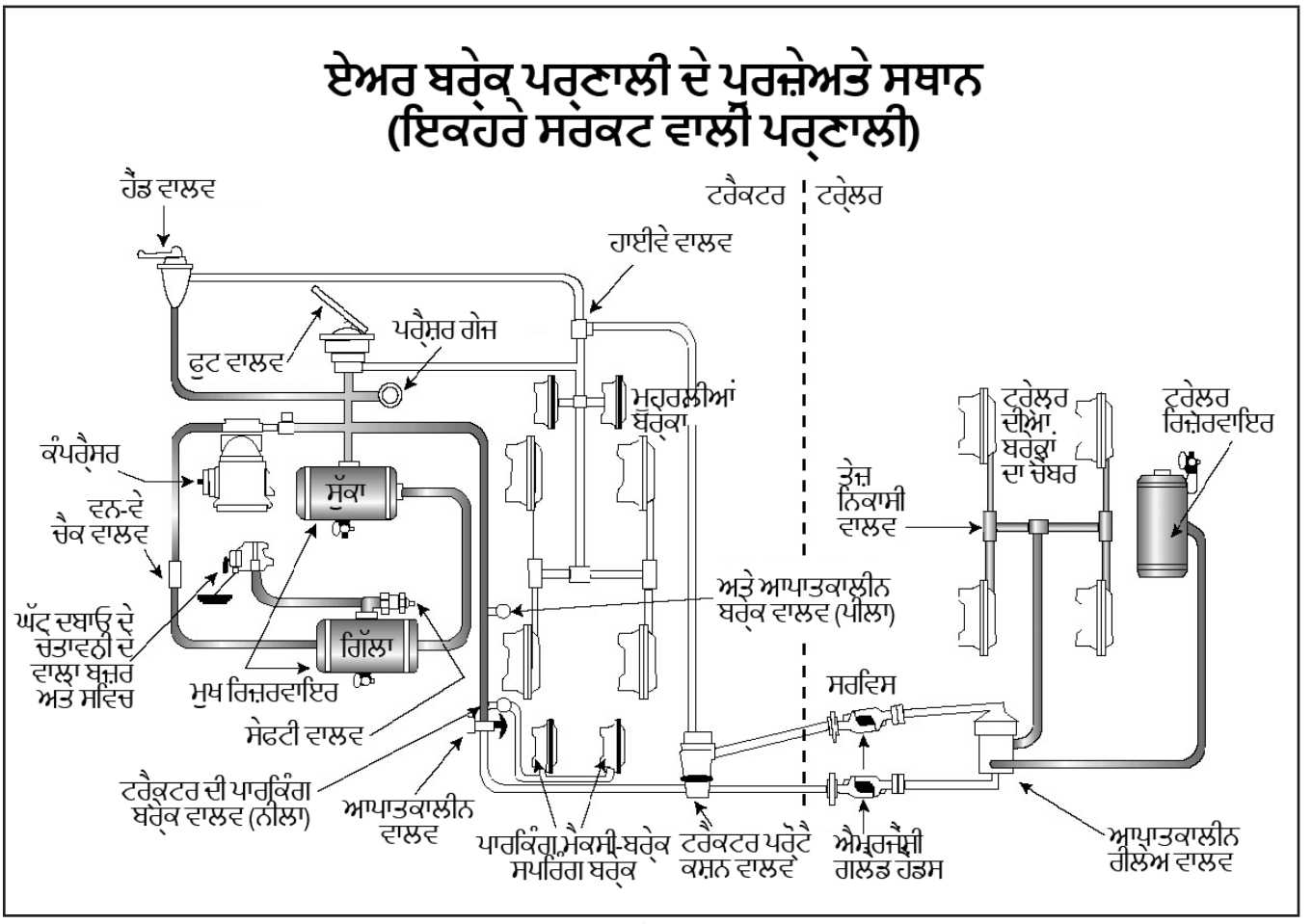
- ਜੇ ਬਲਬ ਚੈੱਕ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਬੱਤੀ ਜਗਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ ਜਗਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਗੁਆ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।
- ਡੀ ਓ ਟੀ (DOT) ਦੁਆਰਾ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਜ਼ਰੂਰ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੇ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ, ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਕਠਿਨ ਹੋਏਗਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਈ ਸੀ ਯੂ ਅਤੇ ਪਹੀਏ ਦੀ ਸਪੀਡ ਦੇ ਸੈਂਸਰ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਜੋ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀ ਆਉਂਦੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦੇਖੋ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਸਧਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਤੋਂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀ ਸਧਾਰਣ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦਾ ਜਾਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕਿਰਆਸ਼ੀਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS), ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਘਟਾਏ, ਪਰ ਇਹ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠਾਂ ਰੱਖਣ ਲਈ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਉਪਭਾਗ 5.1

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

1. ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਿਉਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
2. ਆਪੂਰਤੀ ਦੇ ਪਰੈਸ਼ਰ ਦੀ ਗੇਜ ਨੂੰ ਕਿਸ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ?
3. ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਘੱਟ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਾ ਸਿਗਨਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
4. ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਕੀ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ?
5. ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਏ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਹਰ ਤਰਹਾਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿਚ ਚੌਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
6. ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰਹਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 5.1 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹੋ।



ਤਸਵੀਰ 5.4

5.2 – ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ

ਭਾਰੀ ਕੰਮ ਕਾਰ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤੇ ਵਾਹਨ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ 2 ਵੱਖਰੀਆਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਬਰੇਕ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੇ ਲਈ ਇਕਹਰੇ ਸੈੱਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਏਅਰ ਟੈਂਕ, ਹੋਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਲਾਇਨਾਂ ਆਦਿ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਜਾਂ ਐਕਸਲਾਂ ਤੇ ਨਿਯਮਤ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਪਰਣਾਲੀ ਮੂਹਰਲੇ ਐਕਸਲ (ਅਤੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਇਕ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਤੇ) ਨਿਯਮਤ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਟਰੇਲਰ (ਜੇ ਇਹ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ) ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੀ ਆਪੂਰਤੀ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਹਿਲੀ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ "ਮੁੱਢਲੀ" ਪਰਣਾਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ "ਸੈਕੰਡਰੀ" ਪਰਣਾਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 5.4 ਦੇਖੋ।

ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਪਰਣਾਲੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਨੂੰ ਮੁੱਢਲੀ ਅਤੇ ਸੈਕੰਡਰੀ, ਦੋਵੇਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 100 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਦਬਾਓ ਬਣਾਉਣ ਦਿਓ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੀਆਂ ਮੁੱਢਲੀ ਅਤੇ ਸੈਕੰਡਰੀ ਗੇਜਾਂ (ਜਾਂ ਜੇ ਇਕ ਗੇਜ ਵਿਚ 2 ਸੂਈਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਸੂਈਆਂ) ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਹਵਾ ਦੇ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਵਾਲੀ ਲਾਇਟ ਅਤੇ ਬੱਜ਼ਰ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚ ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁੱਲ ਨਾਲੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਵੱਧਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੀ ਲਾਇਟ ਅਤੇ ਬੱਜ਼ਰ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੁੱਲ 55 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ 55 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਘੱਟਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੀ ਲਾਇਟ ਅਤੇ ਬੱਜ਼ਰ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹਾ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਰੁਕ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪਾਰਕ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੂਹਰਲੀਆਂ ਅਤੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ। ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ ਰੋਕੋ ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਵਾਓ।

ਵਨ-ਵੇ ਚੈੱਕ ਵਾਲਵ

ਇਹ ਡਿਵਾਇਸ ਹਵਾ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਇਕ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਪਰਵਾਹਿਤ ਹੋਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਭੰਡਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਚੈੱਕ ਵਾਲਵ ਲੱਗਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §26507)। ਚੈੱਕ ਵਾਲਵ ਹਵਾ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੇ ਵਿਚ ਲੀਕ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਤੇ ਹਵਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ।

5.3 – ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ 7-ਕਦਮ ਵਾਲੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਜਾਂਚ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਕਰ੍ਮ ਵਿਚ ਇਹ 7-ਕਦਮ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਵਿਚ ਫਿੱਟ ਬੈਠਦੇ ਹਨ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਹੇਠਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

5.3.1 – ਕਦਮ 2 ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇੰਜਨ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ

ਏਅਰ ਕੰਪਰ੍ਸੈਸਰ ਦੀ ਡਰਾਇਵ ਬੈਲਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (ਜੇ ਕੰਪਰ੍ਸੈਸਰ ਬੈਲਟ ਨਾਲ ਚਲਦਾ ਹੈ)। ਜੇ ਕੰਪਰ੍ਸੈਸਰ ਬੈਲਟ ਨਾਲ ਚਲਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੈਲਟ ਦੀ ਹਾਲਤ ਅਤੇ ਕਸਾਵਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

5.3.2 – ਕਦਮ 5 ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਸ ਪਾਸ ਘੁੰਮਣ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਐਸ -ਕੈਮ (S-cam) ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਉੱਤੇ ਸਲੈਕ ਅਡਜੈਸਟਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਸਮਤਲ ਤਲ ਤੇ ਪਾਰਕ ਕਰੋ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹਿੱਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਅੱਗੇ ਰੁਕਾਵਟ ਲਗਾਓ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਸਲੈਕ ਅਡਜੈਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਹਿਲਾ ਸਕੋ। ਦਸਤਾਨਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਖਿੱਚੋ। ਜੇ ਸਲੈਕ ਅਡਜੈਸਟਰ, ਜਿੱਥੇ ਧੱਕਣ ਵਾਲੀ ਰਾਂਡ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਛੂੰਹਦੀ ਹੈ ਉੱਥੇ ਇਕ ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਿੱਲਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇ। ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਆਪ ਅਡਜਸਟ ਕਰੋ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੋਂ ਅਡਜਸਟ ਕਰਵਾਓ। ਉਹ ਵਾਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰ੍ਕ ਸਲੈਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਕਠਿਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ, ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਵਿਚ ਪਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਭ ਤੋਂ ਆਮ ਸਮੱਸਿਆ ਹਨ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਹੋ। ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

1994 ਤੋਂ ਬਣੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਸਵੈਚਲਿਤ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਹਨ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਪੂਰੀ ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਵੈਚਲਿਤ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਖੁਦ ਨੂੰ ਅਡਜਸਟ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਰੱਖ ਰਖਾਵ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਹੱਥੀਂ ਅਡਜਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਜਦੋਂ ਪੁੱਸ਼ ਰਾਂਡ ਦਾ ਸਟਰੋਕ, ਵੈਧ ਬਰ੍ਕ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਹੈ ਕਿ ਅਡਜਸਟਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਯਾਂਤਿਰ੍ਕ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ, ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਬਰ੍ਕ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਅਢੁੱਕਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਪੁੱਸ਼ ਰਾਂਡ ਨੂੰ ਵੈਧ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਹੱਥੀ ਅਡਜਸਟ ਕਰਨਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਯਾਂਤਿਰ੍ਕ ਸਮੱਸਿਆ ਤੇ ਪਰਦਾ ਪਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਅਡਜਸਟ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਅਡਜਸਟਰ ਦੇ ਵਿਚ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟੁੱਟ ਭੱਜ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਹੱਲ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਮੁਰੰਮਤ ਵਾਲੇ ਸਥਾਨ ਵਿਚ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਵੈਚਲਿਤ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਹੱਥੀ ਅਡਜਸਟ ਕਰਨਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦੇ ਕਾਰਨ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਪਰ੍ਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ ਗਲਤ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਹੱਥੀ ਅਡਜਸਟ ਕਰਨ ਨੂੰ ਇਕ ਆਰਜ਼ੀ ਉਪਾਅ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਦੇ ਵਿਚ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰ੍ਕ ਜਲਦੀ ਹੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਪਰ੍ਕਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਸਬੰਧੀ ਛਿਪੀ ਹੋਈ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਸਵੈਚਲਿਤ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਰੇ ਇਕੋ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਕਰਕੇ, ਬਰ੍ਕ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਹੱਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਉਤਪਾਦਕ ਦੇ ਸਰਵਿਸ ਮੈਨੂਅਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਬਰ੍ਕ ਡਰੰਮਜ਼ (ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ), ਲਾਇਨਿੰਗਾਂ ਅਤੇ ਹੋਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਬਰ੍ਕ ਡਰੰਮਜ਼ (ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ) ਦੇ ਵਿਚ ਰਗੜ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਤੋਂ ½ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਰ੍ੜਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ। ਲਾਇਨਿੰਗਜ਼ (ਰਗੜ ਵਾਲਾ ਪਦਾਰਥ) ਢਿੱਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਾਂ ਤੇਲ ਜਾਂ ਗਰ੍ੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਭਿੱਜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਰੂਪ ਵਿਚ (¼ ਇੰਚ ਤੋਂ ਘੱਟ) ਘਸਿਆ ਹੋਇਆ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਯਾਂਤਿਰ੍ਕੀ ਪੁਰਜ਼ੇ ਆਪਣੇ ਟਿਕਾਣੇ ਸਿਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਚੈਂਬਰਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹਵਾ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਜ਼ਾਂ ਰਗੜ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੱਟੀਆਂ ਜਾਂ ਘਸੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ।

5.3.3 – ਕਦਮ 7 ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਅੰਤਮ ਜਾਂਚ

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਮਝੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਨੂੰ ਇਨ-ਕੈਬ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸ਼ੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਤਾਰੇ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ (*) ਵੱਜੋਂ ਚਿੰਨਿਹ੍ਤ ਮੱਦਾਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਅਤੇ ਪਰ੍ਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਰ੍ਮ ਦੇ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਮੱਦਾ ਦਾ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਟੈਸਟ ਦੇ ਮਾਨਕਾਂ ਬਾਰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਹੀ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਸੁਤੇਸਿਧ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਕਦਮ 7 ਵਿਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਾਈਡਰ੍ਲਿਕ ਬਰ੍ਕ ਜਾਂਚ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ: ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

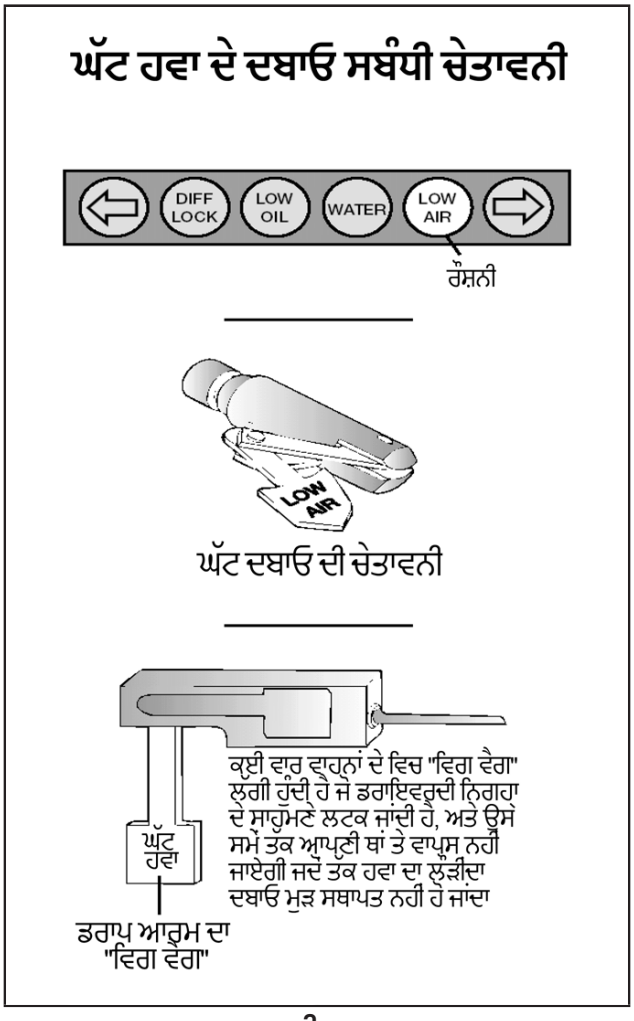
*ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਇਸ ਟੈਸ੍ਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੰਨਾ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਾ ਸਿਗਨਲ ਬੰਦ ਹੋਏ। ਇੰਜਨ ਬੰਦ ਜਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਵੈਸੇ ਚਾਬੀ "ਚਾਲੂ" ਜਾਂ "ਬੈਟੀ ਚਾਰਜ" ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਅੱਗੇ, ਪੈਰਾਂ ਵਾਲੀ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਦਬਾ ਕੇ ਅਤੇ ਛੱਡ ਕੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 55-75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਡਿੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਸਿਗਨਲ (ਬੱਜ਼ਰ, ਲਾਇਟ ਜਾਂ ਫਲੈਗ) ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਜੇ ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਇਹ ਉਚ ਦਬਾਓ (80-85 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi)) ਤੇ ਕਿਰ੍ਆਸ਼ੀਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ)। ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ (ਜਾਂ ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਵਿਚ ਨਿਊਨਤਮ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ) ਹਵਾ ਦੀ ਆਪੂਰਤੀ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ 55 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦਾ ਦਬਾਓ 55 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਘੱਟ ਜਾਣ ਤੇ ਹਵਾ ਦੇ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਾ ਸਿਗਨਲ ਕਿਰ੍ਆਸ਼ੀਲ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 5.5 ਦੇਖੋ।

ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਘੱਟ ਹਵਾ ਦੇ ਉਸ ਦਬਾਓ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ ਅਤੇ ਦੱਸੋ ਜਿਸ ਤੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਾ ਸਿਗਨਲ ਕਿਰ੍ਆਸ਼ੀਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ(ਉਨਹ੍ਾਂ) ਮਾਨਕ(ਕਾਂ) ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ ਜਿਸ ਤੇ ਇਹ ਵਾਪਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵੱਡੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ 80-85 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੇ ਵੀ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਬਾਰੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਸਿਗਨਲ ਦੇਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਵੱਡੀ ਬੱਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਉੱਪਰ (55-75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi)) ਦੱਸੇ ਗਏ ਮਾਨਕ(ਕਾਂ) ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ ਅਤੇ ਨਿਰੀਖਕ ਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਉੱਚ ਦਬਾਓ ਤੇ ਕਿਰ੍ਆਲਿ ਹੋਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਜੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸਿਗਨਲ ਕੰਮ ਨਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਘੱਟ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਾ ਚੱਲੇ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਕਹਰੇ-ਸਰਕਟ ਏਅਰ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਵਿਚ ਅਚਾਨਕ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਦੋਹਰੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਵਿਚ, ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਵੱਧ ਜਾਵੇਗੀ। ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੇਵਲ ਸੀਮਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾ ਸਕਣਗੀਆਂ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਟਾਇਪ 1 ਵਾਲੀਆਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਸੁਣਨਯੋਗ ਅਤੇ ਦੇਖੇ ਜਾ ਸਕਣਯੋਗ, ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਕਿਸਮ ਵਾਲਾ ਚੇਤਾਵਨੀ ਉਪਕਰਣ ਲੱਗਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 5.5

* ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹੱਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

*ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਸੁਤੇਸਿੱਧ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਪਹੀਆਂ ਅੱਗੇ ਰੋਕ ਲਗਾਓ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲਵ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ) ਅਤੇ ਟਰ੍ਕਟਰ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ (ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ) ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ ਅਤੇ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ ਤੇ ਪੈਰ ਰੱਖ ਅਤੇ ਚੁੱਕ ਕੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਟਰ੍ਕਟਰ-ਟਰ੍ਲਰ ਵੱਜੋਂ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ 20 ਅਤੇ 45 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੱਕ ਘੱਟ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਟਰ੍ਕਟਰ ਦਾ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਨਿਕਲਿਆ)। ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿਚ ਅਤੇ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿਚ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲਵ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਨਿਕਲਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਉਸ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਦਬਾਓ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ ਅਤੇ ਦੱਸੋ ਜਿਸ ਤੇ ਬਰ੍ਕਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਪੈਰਾਮੀਟਰ ਦੱਸੋ ਜਿਸ ਤੇ ਇਹ ਵਾਪਰਨ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਉਹ ਬੱਸਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਪਾਰਕ ਬਰ੍ਕ ਲਈ ਹਵਾ ਦਾ ਭੰਡਾਰ (ਟੈਂਕ) ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲਵ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲੇਗਾ।ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਪਾਰਕ ਬਰ੍ਕ ਟੈਂਕ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਸਵੈਚਲਿਤ ਸਥਿਤ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੀਹਰੇ ਭੰਡਾਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਜਾਂਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਤੀਹਰੇ ਭੰਡਾਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਜੇਕਰ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਤਕਰੀਬਨ 20 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੱਕ ਘੱਟਣ ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲਵ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲਦਾ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰ੍ਆਸ਼ੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਲੱਗੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਹਟਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੁੱਲਹ੍ੀ (ਛੱਡੀ ਹੋਈ) ਅਵਸਥਾ ਦੇ ਵਿਚ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਇੰਜਨ ਦੇ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿਚ ਪਾਓ ਅਤੇ ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ।

ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਰਗੜ ਪੈਦਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਵੱਧਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਸਾਨੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇਹ ਟੈਸਟ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਅਲੱਗ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਰਿਜ਼ਰਵਾਇਰ ਦੇ ਨਾਲ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਨਾ ਕਰੋ।

ਬਣੇ ਹੋਏ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੀ ਦਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ, ਇੰਜਨ ਸਧਾਰਣ ਵਿਹਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 600-900 ਆਰ ਪੀ ਐਮ ਐਸ (rpms)। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਢੁੱਕਵੀ ਦਰ ਤੇ ਬਣ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਹਵਾ ਦੀ ਗੇਜ਼ ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਡਿਊਲ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਲਈ, ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ 45 ਸੈਕੰਡ ਦੇ ਅੰਦਰ 85 ਤੋਂ 100 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੱਕ ਬਣ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕਹਰੀ ਹਵਾ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ (1975 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ) ਦੇ ਲਈ 3 ਮਿਨਟਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ 50 ਤੋਂ 90 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੱਕ ਦਬਾਓ ਬਣ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਪੈਰਾਮੀਟਰਾਂ ਬਾਰੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਢੁੱਕਵੇਂ ਮਾਨਕਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ ਹੈ।

ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਓ ਦੀ ਦਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ 2 ਟੈਸਟ ਹਨ:

ਸਟੈਟਿਕ ਲੀਕੇਜ਼ ਟੈਸਟ

ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਚਾਰਜ ਹਵਾ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਨਾਲ (ਕੰਪਰ੍ਸੈਸਰ ਦੇ ਲਈ ਪਰ੍ਭਾਵਕਾਰੀ ਕੰਮਕਾਰ ਦੀ ਹਾਲਤ ਦੇ ਅੰਦਰ), ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ, ਸਾਰੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ ਅਤੇ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸਥਿਰ ਹੋਣ ਦਿਓ (ਏਅਰ ਗੇਜ ਦੀ ਸੂਈ ਦੀ ਹਰਕਤ ਬੰਦ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ)। ਇਕ ਮਿਨਟ ਦੇ ਲਈ ਸਮਾਂ। ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਘਟਨਾ ਚਾਹੀਦਾ:

- ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ 2 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
- 2 ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਲੇ ਜੋੜ ਦੇ ਵਿਚ 3 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
- 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ 5 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ।

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ: ਜੋੜੇ ਗਏ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਜੇ ਖਿੱਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਅਧਿਕਤਮ ਕਮੀ 2 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਮੀ ਹੋਣਾ, ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

* ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

*ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਲੀਕੇਜ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੁਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਅਧਿਕਤਮ ਦਬਾਓ ਤੱਕ ਬਣਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ)। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਬਣਨ ਤੇ, ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ, ਜੇ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏ ਤਾਂ ਪਹੀਆਂ ਅੱਗੇ ਰੋਕ ਲਗਾਓ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ) ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲਹ ਦਿਓ ਅਤੇ ਪੈਰਾਂ ਦੇ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਲਗਾਓ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਪੈਰਾਂ ਦੀ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਗੇਜ ਦੇ ਸਥਿਰ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਅਦ 1 ਮਿਨਟ ਤੱਕ ਰੋਕ ਕੇ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ 1 ਮਿਨਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ 3 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) (ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਲਈ) ਜਾਂ 1 ਮਿਨਟ ਵਿਚ 4 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) (ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਘੱਟਦਾ ਹੈ, ਹਵਾ ਦੇ ਗੇਜ ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਵਿਚ ਕਿੰਨੀ ਹਵਾ ਘਟੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹਵਾ ਦੀ ਘੱਟਣ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ 3 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
- 2 ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਲੇ ਜੋੜ ਦੇ ਵਿਚ 4 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
- 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ 6 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ।

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ: ਜੋੜੇ ਗਏ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਜੇ ਖਿੱਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਅਧਿਕਤਮ ਕਮੀ 3 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਮੀ ਹੋਣਾ, ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਟੈਸਟ ਦਾ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹਵਾ ਦੀ ਕਮੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਹਵਾ ਦੇ ਵਿਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਕਮੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਓ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜੇ ਕਿਸੇ ਰਿਸਾਓ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰੋ। ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਕੀ ਹਵਾ ਦੀ ਕਮੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।

*ਕਕਕਕ ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰ੍ਸੈਰ ਗਰਵਰਨਰ ਦਾ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਦਬਾਓ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਇੰਜਨ ਚਾਲੂ ਹੋਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਵੱਧਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਗਵਰਨਰ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸੂਈ ਵੱਧਣਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰ੍ਸੈਰ ਨੂੰ 140 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) (ਅਧਿਕਤਮ) ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਨਹੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਦਬਾਓ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਗਵਰਨਰ ਦਾ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਅਧਿਕਤਮ ਦਬਾਓ (ਕੱਟ-ਆਊਟ) ਦੇ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਇਹ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਏਅਰ ਡਰਾਇਰ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ ਗਵਰਨਰ ਦੇ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਵੱਜੋਂ ਨਹੀ ਦੱਸਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

*ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰ੍ਸੈਰ ਗਵਰਨਰ ਦਾ ਕੱਟ-ਇਨ ਦਬਾਓ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਇੰਜਨ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਵੱਧਦਾ ਹੋਇਆ ਨਹੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਅਧਿਕਤਮ ਦਬਾਓ ਤੇ ਹੋਣ ਤੇ (ਕੱਟ-ਆਊਟ), ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕ ਦੇ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਦਬਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ। ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੰਪਰ੍ਸੈਰ ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਤੇ ਕੱਟ-ਇਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪੰਪ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੀ ਗੇਜ ਨੂੰ ਦੇਖੋ (ਸੂਈ ਵੱਧਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ)। ਅਜਿਹਾ ਬੱਸ ਦੇ ਲਈ 85 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਲਈ 100 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਹੀ ਵਾਪਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਇਹ ਪਛਾਣੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦਾ ਗਵਰਨਰ ਕੰਪਰ੍ਸੈਰ ਵਿਚ ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਕੱਟ-ਇਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨਿਊਨਤਮ ਦਬਾਓ ਬਾਰ ਦੱਸੋ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ।

ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਆਪਣੀਆਂ ਸੀਟ ਬੈਲਟਾਂ ਪਹਿਨ ਲਵੋ।ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਲਵੋ, ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ ਇਸਨੂੰ ਇਕ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਲਗਾ ਕੇ ਦੇਖੋ।

ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਹਵਾ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਦੇ ਲਈ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧੀਮੇ-ਧੀਮੇ ਮੂਹਰੇ ਲਿਜਾਓ (ਤਕਰੀਬਨ 5 ਮੀ. ਪਰ੍. ਘੰ. (mph)), ਅਤੇ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਲਗਾਓ। ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨੂੰ "ਖਿੱਚ ਪਾਉਣ", ਅਸਧਾਰਣ ਮਹਸੂਸ ਕਰਨਾ, ਜਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਬਾਰੇ ਨੋਟ ਕਰੋ।

ਇਹ ਟੈਸਟ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਬਾਰੇ ਤੁਸੀ ਵੈਸੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਨਹੀ ਜਾਣ ਸਕੋਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਉੱਤੇ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀ ਪੈਂਦੀ।

ਉਪਭਾਗ 5.2 ਅਤੇ 5.3

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

1. ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
2. ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਕੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?
3. ਤੁਸੀ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ??
4. ਤੁਸੀ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚ ਸਕਦੇ ਹੋ?
5. ਤੁਸੀ ਇਹ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜਾਂਚ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਸੁਤੇਸਿੱਧ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ?
6. ਲੀਕੇਜ ਦੀਆਂ ਅਧਿਕਤਮ ਦਰਾਂ ਕੀ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰ੍ਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 5.2 ਅਤੇ 5.3 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

* ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹੱਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

5.4 – ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ

5.4.1 – ਸਧਾਰਣ ਰੂਪ ਵਿਚ ਰੁਕਣਾ

ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਧੱਕੋ। ਦਬਾਓ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰੁਕੇ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਨਾ ਦਬਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇੰਜਨ ਦਾ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਵਿਹਲੇ ਹੋਣ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਤੱਕ ਨਹੀ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦਾ। ਜਦੋਂ ਰੁੱਕ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਚੁਣੋ।

5.4.2 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ

- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹਾਵਾਂ ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਏ ਬੀ ਐਸ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੂਜੇ ਪਹੀਏ ਵੀ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਫਿਸਲ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਜੈਕਨਾਇਫ਼, ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਘੁੰਮ ਵੀ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਜਾਮ ਹੋਏ ਪਹੀਆਂ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕੰਪਿਊਟਰ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਜਾਮ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਰੋਕੋ ਜਾਂ ਨਾ ਰੋਕ ਸਕੋ, ਪਰ ਤੁਸੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਹਾਂ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕਦੇਹੋ।
- ਕੇਵਲ ਟਰੈਕਟਰ, ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕੇਵਲ 1 ਐਕਸਲ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦਾ ਹੋਣਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸਧਾਰਣ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ
- ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲੱਗਾ ਹੋਏ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਇਸ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟ ਹੋਏਗੀ। ਪਰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਆਪਣੀ ਨਿਗਹਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਜੇ ਇਹ ਝੂਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ (ਜੇ ਤੁਸੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੋਏ ਤਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਘੱਟ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਝੂਲੇਗਾ। ਪਰ ਜੇ ਤੁਸੀ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀ ਪਾ ਲੈਂਦੇ ਓਦੋਂ ਤੱਕ ਬਰੇਕਾਂ ਛੱਡੋ (ਜੇ ਤੁਸੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ)।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰਾਲੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰਹਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ:
  - ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਓਨੀ ਹੀ ਤਾਕਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਜਿੰਨੀ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਲਈ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
  - ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਰੈਕਟਰ, ਟਰੇਲਰ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕੋ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
  - ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਹੌਲੀ ਹੋ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਹਟਾ ਦਿਓ (ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ)।
  - ਇਸ ਪਰਕਿਰਆ ਦਾ ਕੇਵਲ 1 ਅਪਵਾਦ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਕ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਐਕਸਲਾਂ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲੱਗੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋੜ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਨਾਲ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।
  - ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਧਾਰਣ ਬਰੇਕ ਦੇ ਫੰਕਸ਼ਨਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ ਜਿਸ ਤਰਹਾਂ ਤੁਸੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਕਰਦੇ ਹੋ।
  - ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਆ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਧਾਰਣ ਬਰੇਕਾਂ ਹਨ। ਸਧਾਰਣ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ, ਪਰ ਜਲਦੀ ਹੀ ਆਪਣੀ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਵਾ ਲਵੋ।

5.4.3 – ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਰੂਪ ਵਿਚ ਰੁਕਣਾ

ਜੇ ਕੋਈ ਅਚਾਨਕ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਸੁਭਾਵਿਕ ਪਰਤੀਕਿਰਆ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਦੂਰੀ ਹੋਏ ਅਤੇ ਤੁਸੀ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹਾਂ ਵਰਤਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਇਕ ਚੰਗੀ ਪਰਤੀਕਿਰਆ ਹੈ।

ਤੁਹਾਡੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਰਹੇਗਾ ਅਤੇ ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੁੜਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਵੇਗਾ। ਤੁਸੀ "ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਬਰੇਕਿੰਗ" ਤਰੀਕੇ ਜਾਂ "ਸਟੈਬ ਬਰੇਕਿੰਗ" ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਬਰੇਕਿੰਗ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਨਾਂਲ, ਤੁਸੀ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਿੰਨੀ ਜ਼ੋਰ ਦੀ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤੁਸੀ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਦੀ ਹਿੱਲਜੁੱਲ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਹੋ ਸਕੇ ਓਨਾ ਘੱਟ ਰੱਖੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਬਦਲਾਵ ਕਰਨੇ ਪੈਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਜੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋ ਸਕੇ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਓ।

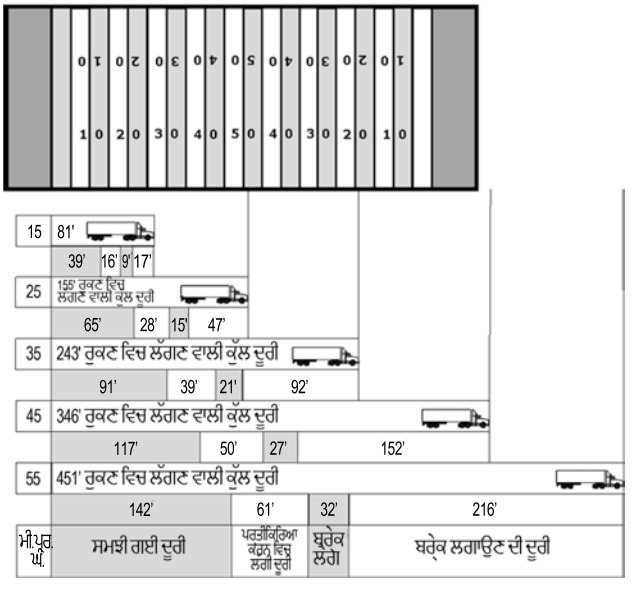
ਸਟੈਬ ਬਰੇਕਿੰਗ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਈ ਰੱਖੋ। ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਣ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਣ, ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਓ। (ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦੁਬਾਰਾ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਚ 1 ਸੈਕੰਡ ਤੱਕ ਦਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਸਿੱਧਾ ਚਲਣਾ ਨਹੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੇਗਾ।)

5.4.4 – ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ

ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਬਾਰੇ "ਰਫ਼ਤਾਰ ਅਤੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ" ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੈਕਸ਼ਨ 2.6 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਾਧੂ ਦੇਰੀ "ਬਰੇਕ ਲੈਗ" ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਸਮਾਂ ਹੈ ਜੇ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਅਸਰ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਈਡਰੋਲਿਕ ਬਰੇਕਾਂ ਵਿਚ (ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਹਲਕੇ/ਮੱਧਮ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ), ਬਰੇਕਾਂ ਤੁਰੰਤ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਰ, ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਵਿਚ ਥੋੜਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ (½ ਸੈਕੰਡ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ) ਕਿਉਂਕਿ ਹਵਾ ਨੂੰ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਰਾਹੀ ਬਰੇਕਾਂ ਤੱਕ ਪਰਵਾਹਿਤ ਹੋਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਦੀ ਕੁੱਲ ਦੂਰੀ 4 ਕੁੱਲ ਕਾਰਕਾਂ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਸਮਝੀ ਗਈ ਦੂਰੀ + ਪਰਤੀਕਿਰਆ ਦੀ ਦੂਰੀ + ਬਰੇਕ ਲੈਗ ਦੀ ਦੂਰੀ + ਬਰੇਕ ਲੱਗਣ ਦੀ ਦੂਰੀ - ਰੁੱਕਣ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਕੁੱਲ ਦੂਰੀ

ਸੁੱਕੇ ਰਸਤਿਆਂ ਤੇ 55 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ (mph) ਤੇ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਲੈਗ ਦੂਰੀ ਤਕਰੀਬਨ 32 ਫੁੱਟ ਜੋੜ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰਹਾਂ 55 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ (mph) ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਤੇ ਚੰਗੀ ਪਕੜਹੁ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਵਾਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿਚ ਔਸਤ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਲਈ ਰੁਕਣ ਦੀ ਕੁੱਲ ਦੂਰੀ 450 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 5.6 ਦੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 5.6

5.4.5 – ਬਰੇਕ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਪੈਣਾ ਜਾਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣਾ

ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਸ਼ੂਜ਼ ਜਾਂ ਪੈਡ ਬਰੇਕ ਦੇ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਰਗੜਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਗਰਮੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਸਹਿਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਇੰਜਨ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਪਰਭਾਵ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਨਾ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਬਰੇਕਾਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਪੈ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਗਰਮੀ ਵੱਧਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਲਾਇਨਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚ ਰਸਾਇਣਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਰਗੜ ਘੱਟਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਬਰੇਕ ਦੇ ਡਰੰਮ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਵੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਇਆ ਡਰੰਮ ਫੈਲਦਾ ਹੈ, ਬਰੇਕ ਸ਼ੂਜ਼ ਜਾਂ ਲਾਇਨਿੰਗ ਨੂੰ ਡਰੰਮ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਗਾਂਹ ਵੱਧਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਸ਼ਕਤੀ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਨਿਰੰਤਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਢਿੱਲੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਅ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇਗਾ ਜਾਂ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀ ਜਾ ਸਕੇਗਾ।

ਬਰੇਕ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਪੈਣਾ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਨਾਲ ਵੀ ਪਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਲਈ ਹਰੇਕ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਕੰਮ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਬਰੇਕਾਂ ਜੋ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਜੋ ਕਿ ਆਪਣੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਵਿਚ ਹਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਦੂਜੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਢਿੱਲੀਆਂ ਪੈ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਵਾਹਨ(ਨਾਂ) ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀ ਬਰੇਕਿੰਗ ਉਪਲੱਬਧ ਨਹੀ ਹੋਏਗੀ। ਬਰੇਕਾਂ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਗਰਮ ਹੋਣ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਚੈੱਕ ਕਰੋ।

5.4.6 – ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀ ਤਕਨੀਕ

ਯਾਦ ਰੱਖੋ ਕਿ ਲੰਬੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਤਿੱਖੀ ਢਲਾਣ ਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇੰਜਨ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਪਰਭਾਵ ਦਾ ਕੇਵਲ ਇਕ ਪੂਰਕ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਸਹੀ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀ ਤਕਨੀਕ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਹੋਏਗੀ:

- ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਧੀਮਾਪਣ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਦਬਾਓ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀ ਰਫ਼ਤਾਰ, ਤੁਹਾਡੀ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੋਂ ਤਕਰੀਬਨ 5 ਮੀ.ਪਰ. ਘੰ. (mph) ਨਾਲ ਘੱਟ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। (ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਤਕਰੀਬਨ 3 ਸੈਕੰਡ ਦੇ ਲਈ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।)
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੁਹਾਡੀ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਫ਼ਤਾਰ" ਤੱਕ ਵੱਧ ਜਾਵੇ, ਕਦਮ 1 ਅਤੇ 2 ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਓ।

ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਫ਼ਤਾਰ 40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ (mph) ਹੈ, ਤੁਸੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਬਰੇਕ ਨਹੀ ਲਗਾਓਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ (mph) ਤੱਕ ਨਹੀ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੀ। ਆਪਣੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ 35 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ (mph) ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਓ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਓ। ਇਸਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਦੁਹਰਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਸੀ ਧੀਮਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਨਹੀ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ।

5.4.7 – ਹਵਾ ਦਾ ਘੱਟ ਦਬਾਓ

ਜੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੁਕੋ ਅਤੇ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋਏ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਾਰਕ ਕਰੋ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਰਿਸ ਰਹੀ ਹੋਏ। ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਬਰੇਕਿੰਗ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਜੇਕਰ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹਵਾ ਮੋਜੂਦ ਹੋਏ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ 20 ਤੋਂ 45 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਦੀ ਰੇਂਜ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਡਿੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਇਕ ਭਾਰੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਲੱਦਿਆ ਹੋਇਆ ਵਾਹਨ, ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਸਾਰੇ ਐਕਸਲਾਂ ਉੱਪਰ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ। ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਭਰੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹਾਵਾਂ ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਲੱਗਣ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਕੇ ਫਿਸਲ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪੈਰਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹੁੰਦਿਆਂ ਰੁੱਕਣਾ ਬਹੁਤ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

5.4.8 – ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ

ਜਿਸ ਵੀ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੌਕਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੀ ਕੰਟਰੋਲ ਨੋਬ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਖਿੱਚੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਖੋਲਹਣ ਦੇ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਧੱਕੋ। ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪੀਲੇ ਰੰਗ ਦਾ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦੀ ਇਕ ਨੋਬ ਹੋਏਗੀ ਜਿਸ ਉੱਪਰ "ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ" ਦਾ ਲੇਬਲ ਲੱਗਿਆ ਹੋਏਗਾ। ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਇਹ ਗੋਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਆਕਾਰ ਦੀ ਨੀਲੇ ਰੰਗ ਦੀ ਨੋਬ ਹੋਏਗੀ (ਇਸ ਵਿਚ ਇਕ ਲੀਵਰ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਸੇ-ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਉੱਪਰ ਅਤੇ ਥੱਲੇ ਹਿੱਲਦਾ ਹੈ)।

- ਜੇ ਬਰੇਕਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣ (ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਕਿਸੇ ਤਿੱਖੀ ਢਲਾਣ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਆਏ ਹੋਣ ਤੇ) ਜਾਂ ਜਮਹ੍ਹਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਤਾਪਮਾਨ ਵਿਚ ਬਰੇਕਾਂ ਗਿੱਲੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਰਮ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਗਰਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਜਮਹ੍ਹਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਤਾਪਮਾਨ ਵਿਚ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਜੰਮ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚੱਲ ਨਹੀਂ ਸਕੇਗਾ ਇਕ ਸਮਤਲ ਸਤਹ੍ਹਾ ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਲਈ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਗਰਮ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਹੋਣ ਦਿਓ। ਜੇ ਬਰੇਕਾਂ ਗਿੱਲੀਆਂ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਹੇਠਲੇ ਗੇਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਵਰਤੋ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਗਰਮ ਹੋ ਸਕਣ ਅਤੇ ਸੁੱਕ ਜਾਣ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਸਵੈਚਲਿਤ ਏਅਰ ਟੈਂਕ ਨਿਕਾਸੀ ਮਾਰਗ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਨਮੀ ਅਤੇ ਤੇਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਹਰ ਕੰਮਕਾਰੀ ਦਿਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੇ ਆਪਣੇ ਏਅਰ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰੋ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਏ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਰੋਕਾਂ ਲਗਾਏ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਸੁੰਨਾ ਨਾ ਛੱਡ ਕੇ ਜਾਓ। ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਰਿੜ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੱਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਉਪਭਾਗ 5.4

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

1. ਢਲਾਣ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਸੀਂ ਢੁੱਕਵੇਂ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹੋ?
2. ਕਿਨਹ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਕਰਕੇ ਬਰੇਕਾਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਪੈ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਫੇਲਹ੍ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ?
3. ਲੰਬੇ, ਤਿੱਖੀ ਢਲਾਣਾਂ ਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਇੰਜਨ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਦਾ ਕੇਵਲ ਪੂਰਕ ਹੀ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
4. ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਥੋੜੀ ਦੇਰ ਲਈ ਦੂਰ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
5. ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਕਿੰਨਾ ਖਾਲੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦ ਹੈ?
6. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਜੋੜ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
7. ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੀ ਸਧਾਰਣ ਬਰੇਕ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 5.4 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹ੍ੋ।

ਇਹ ਪੇਜ਼ ਇਰਾਦਤਨ ਖਾਲੀ
ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਭਾਗ 6: ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ

ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

6.1 – ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣਾ

6.2 – ਜੋੜੇ ਜਾਂਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ

6.3 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ

6.4 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ

6.5 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

ਇਹ ਭਾਗ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ (ਟਰੈਕਟਰ ਟਰੇਲਰ, ਦੋਹਰੇ, ਤੀਹਰੇ, ਟਰੇਲਰ ਵਾਲੇ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ) ਦੇ ਲਈ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਆਮ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਨਿਊਨਤਮ ਗਿਆਨ ਦੇਣ ਲਈ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 7 ਦਾ ਵੀ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

6.1 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣਾ

ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰੇ, ਲੰਬੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇਕਹਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕੋਲ ਇਕਹਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਭਾਗ ਦੇ ਵਿਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਾਰਕ ਹਨ ਜੋ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

6.1.1 – ਪਲਟ ਜਾਣ ਦਾ ਜ਼ੋਖਮ

ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿਚ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਅੱਧੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਟਰੱਕ ਦੇ ਪਲਟਣ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਾਰਗੋ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ "ਗੁਰਤਾ ਦਾ ਕੇਂਦਰ" ਸੜਕ ਤੋਂ ਹੋਰ ਉਤਾਂਹ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਟਰੱਕ ਦਾ ਪਲਟਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਸਾਨ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਿੱਗਜ਼ ਦੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਖਾਲੀ ਰਿੱਗਜ਼ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 10 ਗੁਣਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਦੋ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਲਟਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣਗੀਆਂ- ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਰੱਖੋ, ਅਤੇ ਮੋੜਾਂ ਉੱਪਰ ਧੀਮੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ। ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨੀਵਾਂ ਰੱਖਣਾ ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਆਪਣੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਰਿੱਗ ਦੇ ਕੇਂਦਰੀਕਿਰਤ ਕਰਕੇ ਰੱਖੋ। ਜੇ ਲੋਡ ਇਕ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟਰੇਲਰ ਝੁਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕਾਰਗੋ ਕੇਂਦਰੀਕਿਰਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। (ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਵਿਤਰਣ ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੇ ਭਾਗ 3 ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।)

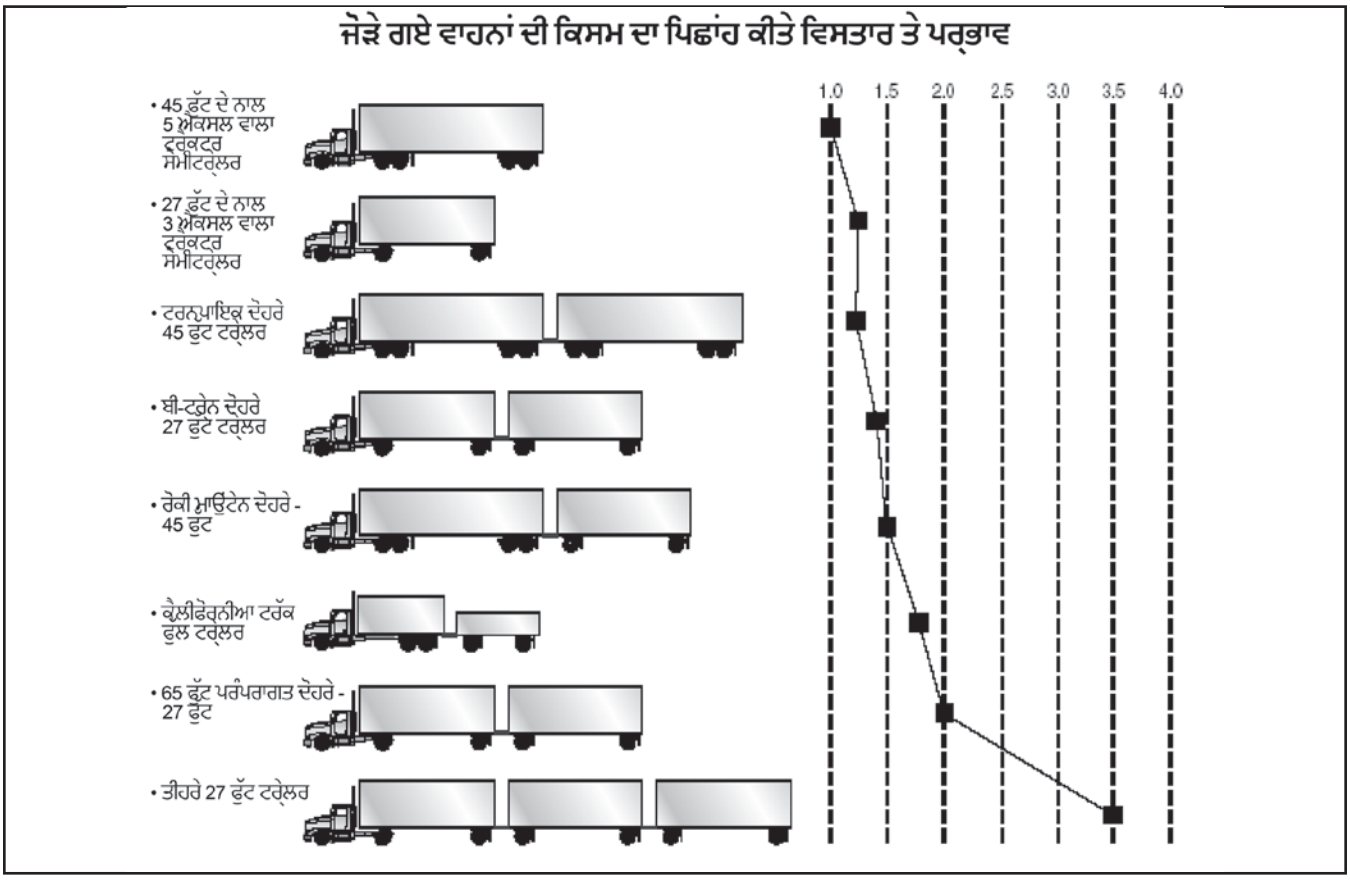
ਪਲਟਣਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੋੜ ਕੱਟਦੇ ਹੋ। ਨੁੱਕਰਾਂ, ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜਦਿਆਂ ਅਤੇ ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਦਿਆਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਚਲਾਓ। ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਚੋ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਭਰੇ ਹੋਵੋ।

6.1.2 – ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਘਮਾਓ

ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖਤਰਨਾਕ "ਕਰੈਕ ਦਿ ਵਿਹ੍ਪ" ਪਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਕੈਕ ਦਿ ਵਿਹ੍ਪ ਕਕਕਕਕਕ ਪਰਭਾਵ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਲਟਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰਹਾਂ ਦੇ ਕਈ ਹਾਦਸੇ ਵਾਪਰੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਪਲਟਿਆ ਹੈ।

"ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਝੁਕਾਅ" ਹੋਣਾ ਕਰੈਕ ਦਿ ਵਿਹ੍ਪ ਪਰਭਾਵ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 6.1, 8 ਕਿਸਮ ਦੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਝੁਕਾਅ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਰਿੱਗਜ਼ ਜਿਨਹਾਂ ਵਿਚ ਨਿਊਨਤਮ ਕਰੈਕ-ਦਿ-ਵਿਹ੍ਪ ਪਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਰ ਤੇ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਜਿਨਹਾਂ ਵਿਚ ਅਧਿਕਤਮ ਪਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਾਰਟ ਵਿਚ 2.0 ਦਾ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਝੁਕਾਅ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੁੱਗਣੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੀਹਰੇ ਵਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਦਾ ਝੁਕਾਅ 3.5 ਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ 5-ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਿਛਲੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਲਟਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ 3.5 ਗੁਣਾਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਰਹੇ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਆਰਾਮ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਪਰਵਾਹ ਦੇ ਵਿਚ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਚਲਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘਮਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਟਰੇਲਰ ਪਲਟ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ (ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਰ 10 ਫੁੱਟ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਸੈਕੰਡ, ਨਾਲ ਹੀ ਜੇ ਤੁਸੀਂ 40 ਮੀ. ਪਰ. ਘੰ. (mph) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਕ ਸੈਕੰਡ ਹੋਰ ਜੋੜ ਲਵੋ। ਅਚਿੰਭਤ ਹੋਣ ਅਤੇ ਫਿਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸੜਕ ਤੇ ਜਿੰਨਾ ਹੋ ਸਕੇ ਹੇਠਾਂ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ। ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਹੈਡਲਾਇਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦੇ ਲਈ ਅਤੇ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਧੀਮੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ। ਕਿਸੇ ਮੋੜ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੱਕ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਵੋ।



ਤਸਵੀਰ 6.1

6.1.3 – ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾ ਲਵੋ।

ਚਾਹੇ ਤੁਸੀਂ ਲੋਡ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਏ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋਵੋ, ਆਪਣੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰੱਖੋ। ਜੋੜੇ ਗਏ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨ, ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਖਾਲੀ ਹੋਣ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਭਰੇ ਹੋਣ ਤੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮ੍ਾਂ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਹਲਕਾ ਭਾਰ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਏ, ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਸਖਤ ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਘੱਟ ਪਕੜ੍ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪਹੀਆਂ ਦਾ ਜਾਮ ਹੋਣਾ ਆਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਝੂਲ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਵੱਜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡਾ ਟਰੈਕਟਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ "ਬਾਬਟੇਲ" ਟਰੈਕਟਰਾਂ (ਉਹ ਟਰੈਕਟਰ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਾਂਚਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਾਬਟੇਲਜ਼ ਨੂੰ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਰੋਕਣਾ ਬਹੁਤ ਕਠਿਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਰੁਕਣ ਲਈ ਅਧਿਕਤਮ ਸਕਲ ਭਾਰ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਦੇ ਹੋਏ ਟਰੈਕਟਰ-ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮ੍ਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।

ਜੋੜੇ ਗਏ ਰਿੱਗ ਦੇ ਵਿਚ, ਪਿੱਛੇ ਰਹਿਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ ਛੱਡੋ ਅਤੇ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ, ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾ ਸਕੋ। ਅਚੰਭਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਅਤੇ "ਕਾਹਲੀ" ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਤੋਂ ਬਚੋ।

6.1.4 – ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼

ਰੇਲਰੋਡ ਕਰ੍ਾਸਿੰਗਜ਼ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

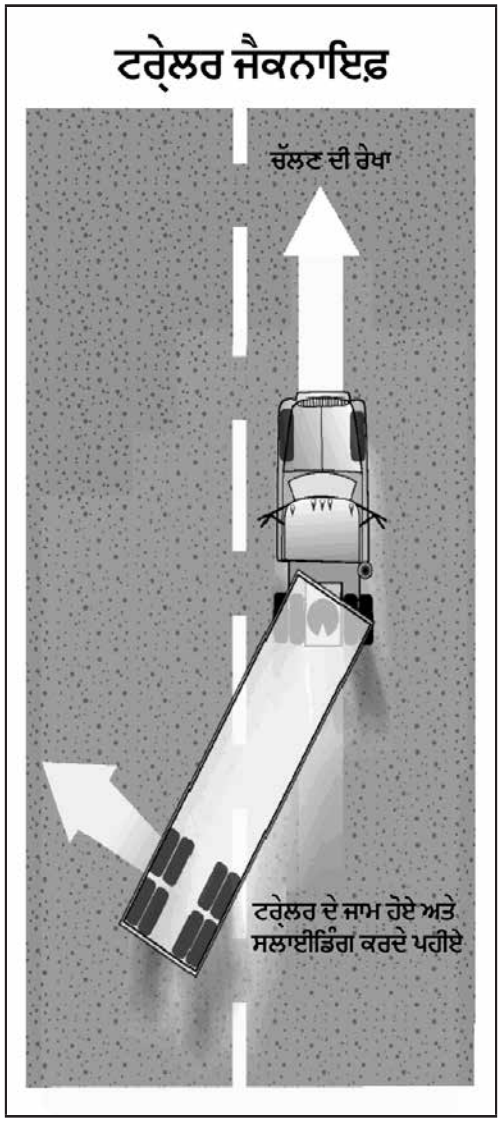
ਇਹ ਟਰ੍ੇਲਰ ਰੋਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਕਰ੍ਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਫੱਸ ਸਕਦੇ ਹਨ।

- ਨੀਵੇਂ ਝੂਲਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ (ਲੋਅਬੋਆਏ, ਕਾਰ ਕੈਰੀਅਰ, ਚੱਲਦੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਵੈਨਾਂ, ਪੋਜ਼ਮ-ਬੈਲੀ ਪਸ਼ੂਧਨ ਵਾਲੇ ਟਰ੍ੇਲਰ)।
- ਇਕਹਰੇ-ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਟਰੈਕਟਰ ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਲੰਬੀ ਟਰ੍ਾਲੀ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਸਦੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਇਕ ਟੈਂਡਮ-ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਸੈੱਟ ਕੀਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਟਰ੍ੈਕਾਂ ਤੇ ਫੱਸ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਟਰ੍ੈਕ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਾਂ ਚਲੇ ਜਾਓ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਾਲੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਲਈ ਕਰ੍ਾਸਿੰਗਜ਼ ਵਿਖੇ ਸਾਇਨਪੋਸਟਾਂ ਜਾਂ ਸਿਗਨਲ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ। 911 ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨੰਬਰ ਉੱਪਰ ਕਾੱਲ ਕਰੋ। ਪਛਾਣੇ ਜਾ ਸਕਣੇ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਚਿੰਨਹ੍ਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੋਏ ਤਾਂ DOT (ਡੀ ਓ ਟੀ), ਸਮੇਤ ਟਿਕਾਣੇ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ।

6.1.5 – ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਫਿਸਲਣ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਕਰੋ

ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਝੂਲਣ ਲੱਗ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਖਾਲੀ ਹੋਏ ਜਾਂ ਹਲਕਾ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਹੋਏ। ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਨੂੰ ਅਕਸਰ "ਟਰੇਲਰ ਜੈਕਨਾਇਫ਼" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 6.2 ਦੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 6.2

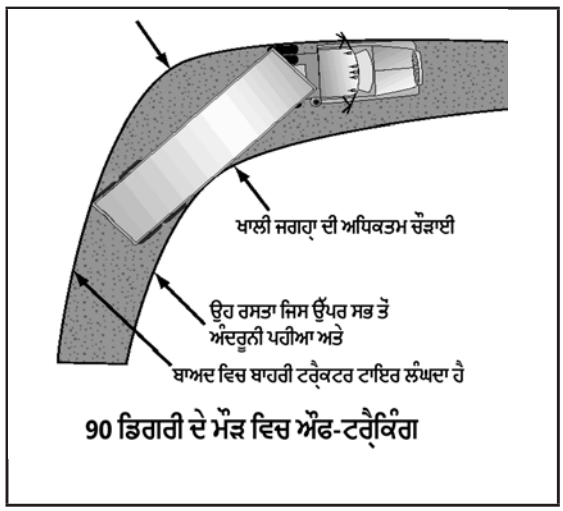
ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਹੈ:

- **ਫਿਸਲਣ ਨੂੰ ਪਛਾਣੋ।**
  ਇਹ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਨੇ ਫਿਸਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਾਣਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਅਤੇ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕਾ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵਿਚ ਦੇਖਣਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਕਿ ਤੁਸੀ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਉੱਥੇ ਹੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਸਨੂੰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਇਕ ਵਾਰ ਲੇਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਝੂਲਣ ਤੇ, ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਬਹੁਤ ਕਠਿਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

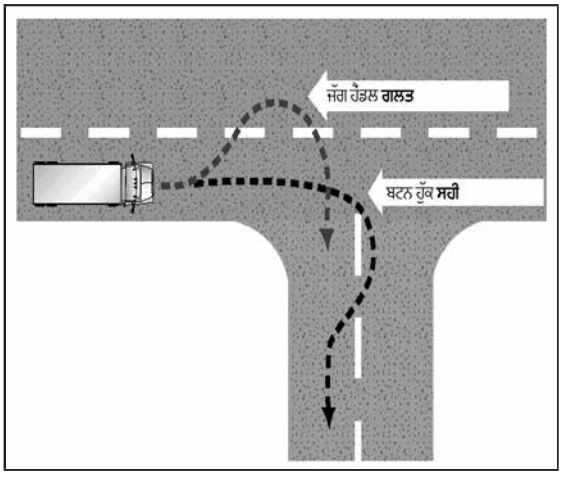
- **ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ।**
  ਪਕੜ ਵਾਪਸ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲ਼ਈ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਰਿਗ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡਬਰ੍ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ (ਜੇ ਇਹ ਮੌਜੂਦ ਹੈ)। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਗਲਤ ਹੋਏਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਲੱਗੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੇ ਹੀ ਫਿਸਲਣ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਸੜਕ ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪਕੜ ਬਣਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਆਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

6.1.6 – ਵੱਡਾ ਮੋੜ ਕੱਟੋ

ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਮੋੜ ਤੇ ਮੁੜਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ, ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਰਸਤਾ ਅਪਣਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸਨੂੰ ਆਫ਼-ਟਰ੍ੈਕਿੰਗ ਜਾਂ "ਚੀਟ੍ਿੰਗ" ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 6.3 ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਆਫ਼-ਟਰ੍ੈਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਹ ਰਸਤਾ ਜਿਸ ਉੱਪਰ ਟਰੈਕਟਰ ਚਲਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਰਿੱਗ ਤੋਂ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਲੰਬੇ ਵਾਹਨ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਫ਼-ਟਰ੍ੈਕ ਹੋਣਗੇ। ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੀ ਇਕਾਈ (ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ) ਦਾ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ, ਥੋੜਾ ਜਿਹਾ ਆਫ਼-ਟਰ੍ੈਕ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਫ਼-ਟਰ੍ੈਕ ਹੋਣਗੇ। ਜੇ ਇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਟਰੇਲਰ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ ਤਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਫ਼-ਟਰ੍ੈਕ ਹੋਣਗੇ। ਮੂਹਰਲੇ ਸਿਰੇ ਨੂੰ ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਇੰਨੀ ਕੁ ਚੌੜਾਈ ਤੇ ਮੋੜੋ ਕਿ ਪਿਛਲਾ ਸਿਰਾ ਕਿਸੇ ਕਰਬ, ਪੈਦਲ ਚਾਲਕਾਂ ਆਦਿ ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਾ ਚੜ੍ਹ ਜਾਏ। ਵੈਸੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਰਬ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਦੂਜੀ ਟਰ੍ੈਫ਼ਿਕ ਲੇਨ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਏ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣਾ ਮੋੜ ਪੂਰਾ ਨਹੀ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣਾ ਮੋੜ ਕੱਟ ਲੈਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚੌੜਾ ਕਰੋ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਮੋੜ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜਾਣ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਠੀਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ। ਤਸਵੀਰ 6.4 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 6.3



ਤਸਵੀਰ 6.4

6.1.7 – ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਆਉਣਾ

ਕਾਰ, ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ, ਜਾਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਉਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਮੋੜੋ ਜਿੱਧਰ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਮੁੜਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਪਾਸੇ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਉਲਟ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਮੋੜੋ। ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਮੁੜਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਵੇ, ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਜਾਣ ਲਈ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਘੁੰਮਾਓ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਰੱਖੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਆਓ ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਮੋੜ ਵਾਲੇ ਰਸਤੇ ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਆਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਮੋੜੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖ ਸਕੋ। ਤਸਵੀਰ 6.5 ਦੇਖੋ।

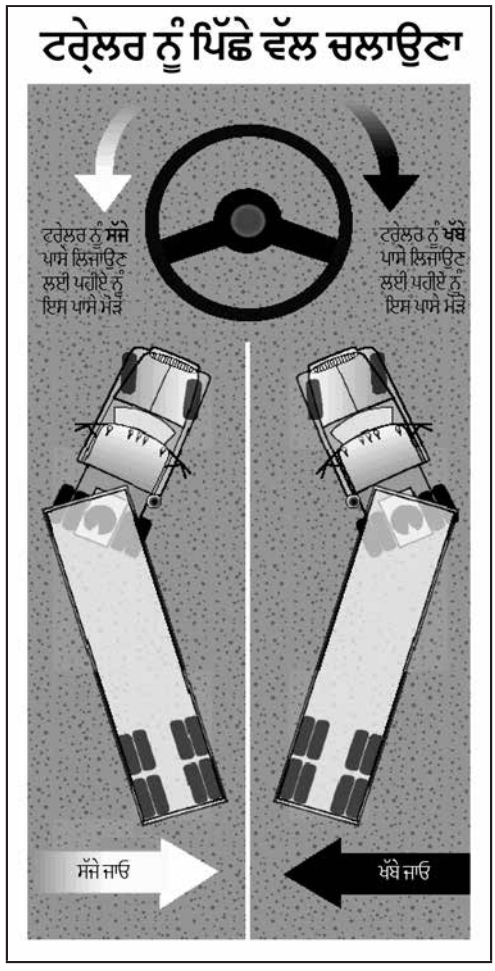
ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਵੱਲ ਦੇਖੋ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਰੇਖਾ ਵੱਲ ਦੇਖੋ। ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਸ-ਪਾਸ ਘੁੰਮੋ। ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ, ਉਪਰੀ ਹਿੱਸੇ, ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਦੇ ਵਿਚ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਆਸਪਾਸ ਸਾਫ਼ ਥਾਂ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਦੇਖੋ।

ਦੋਵੇਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਵਾਰ-ਵਾਰ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਲੱਗੇ ਬਾਹਰ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੱਕਾ ਨਾ ਪਤਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਪਿੱਛੇ ਆਓ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਟਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਵੇਗਾ।

ਡਰਿਫ਼ਟ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸਹੀ ਕਰੋ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਾਂ ਜਾਂਦਾ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਡਰਿਫ਼ਟ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਘੁਮਾ ਦੇ ਇਸਨੂੰ ਸਹੀ ਕਰੋ।

ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਉਣਾ। ਆਪਣੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਆਪਣੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਵਧੋ।



ਤਸਵੀਰ 6.5

ਉਪਭਾਗ 6.1

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਪਲਟਣ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਕਿਹੜੀਆਂ ਦੋ ਚੀਜ਼ਾਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ?
2. ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੋਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਅਚਾਨਕ ਮੁੜਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਕਿਸ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
3. ਇਕ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਹੁੰਦੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ?
4. ਆਫ਼-ਟਰੈਕਿੰਗ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
5. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਮੋੜ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਆ ਸਕੋ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
6. ਰੇਲਰੋਡ ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਉੱਪਰ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਟਰੇਲਰ ਫੱਸ ਸਕਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 6.1 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹ੍ੋ।

6.2 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ

ਇਸਨੂੰ ਪੜਹੁਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 5: ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ, ਉਨਹਾਂ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿਨਹਾਂ ਬਾਰੇ ਭਾਗ 5 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਹਿੱਸੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਹਿੱਸੇ ਹੇਠਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

6.2.1 – ਟਰੇਲਰ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ

ਟਰੇਲਰ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ (ਇਸਨੂੰ ਟਰਾਲੀ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਜਾਨਸਨ ਬਾਰ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਫਿਸਲਣ ਵਾਲਾ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਕਰਕੇ ਇਸਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚ ਨਾ ਵਰਤੋ। ਪੈਰਾਂ ਵਾਲੀ ਬਰੇਕ, ਹਵਾ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਕੋਲ ਭੇਜਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਟਰੇਲਰ(ਜ਼) ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਪੈਰਾਂ ਵਾਲੀ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਫਿਸਲਣ ਜਾਂ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਦਾ ਖਤਰਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਲਈ ਕਦੇ ਵੀ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਲੀਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਅਨਲੋਕ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ (ਉਨਹਾਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਜਿਨਹਾਂ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ)। ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਚਲਦਾ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਹੀਲ ਚੋਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

6.2.2 – ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ

ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਟੁੱਟ ਕੇ ਦੂਰ ਹੋ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਵਾ ਨਿਕਲਣ ਲੱਗ ਪਵੇ ਤਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਦੀ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਟਰੈਕਟਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਲਵ ਕੈਬ ਵਿਚ 'ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ' ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਵਾਲਵ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੰਟਰੋਲ ਵਾਲਵ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਅਤੇ ਖੋਲਹਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਘੱਟ ਹੈ (20 ਤੋਂ 45 psi (ਪੀ ਐਸ ਆਈ) ਦੀ ਰੇਂਜ ਵਿਚ) ਤਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਆਪਣੇ ਆਪ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਰਾਹੀ ਬਾਹਰ ਕੱਢਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦੇਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਣਦੀ ਹੈ। (ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਬਾਰੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।)

6.2.3 – ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉੱਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਇਕ ਲਾਲ ਰੰਗ ਦੀ 8-ਪਾਸਿਆਂ ਵਾਲੀ ਨੱਬ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਦੇ ਹੋ। ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਹਵਾ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ 20 ਤੋਂ 45 psi ਦੀ ਰੇਂਜ ਵਿਚ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵਾਲਵ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਨਿਕਲ ਆਏਗਾ (ਜਿਸ ਨਾਲ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ)। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚਲਾ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਜਾਂ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਵਾਲਵਜ਼ ਆਪਣੇ ਆਪ ਕੰਮ ਨਾ ਕਰਨ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਉੱਥੇ ਇਕ ਨੱਬ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਇਕ ਲੀਵਰ ਹੋਏ। "ਸਧਾਰਣ" ਅਵਸਥਾ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਅਵਸਥਾ ਨੂੰ ਹਵਾ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

6.2.4 – ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਹਵਾ ਵਾਲੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ

ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੀਆਂ 2 ਲਾਇਨਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਕ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ। ਇਹ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ (ਟਰੈਕਟਰ ਤੋਂ ਟਰੇਲਰ, ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਡਾਲੀ, ਡਾਲੀ ਤੋਂ ਦੂਜਾ ਟਰੇਲਰ ਆਦਿ)

ਸਰਵਿਸ ਏਅਰ ਲਾਇਨ। ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ (ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਕੰਟਰੋਲ ਲਾਇਨ ਜਾਂ ਸਿਗਨਲ ਲਾਇਨ) ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਹਵਾ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪੈਰ ਦੀ ਬਰੇਕ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਦੇ ਰਾਹੀ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਪੈਰ ਦੀ ਬਰੇਕ ਜਾਂ ਹੱਥ ਦੀ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਕਿੰਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੀ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ ਵੀ ਬਦਲ ਜਾਵੇਗਾ। ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਰੀਲੇਅ ਵਾਲਵਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਲਵਜ਼ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਦੇ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੱਗਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

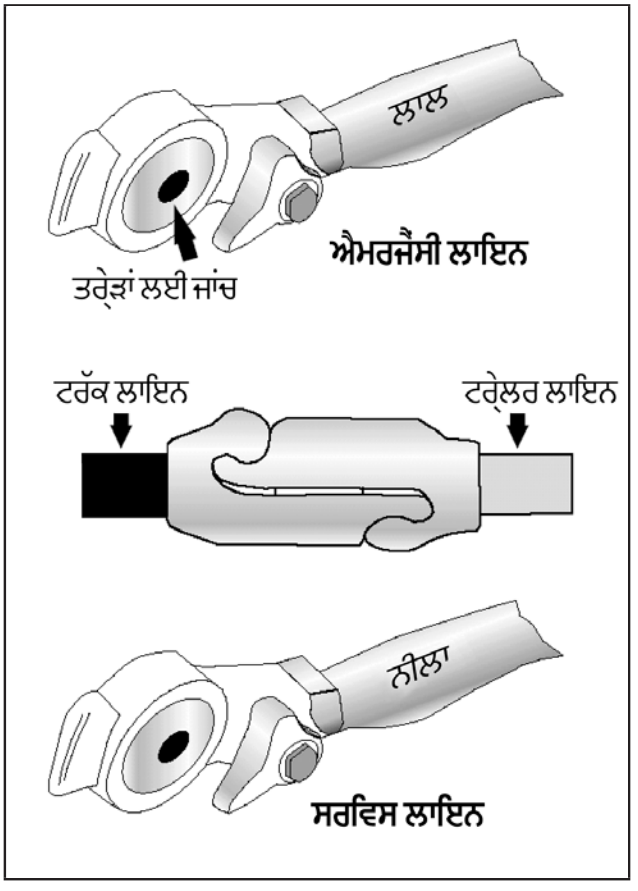
ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਏਅਰ ਲਾਇਨ। ਇਹ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ (ਇਸਨੂੰ ਸਪਲਾਈ ਲਾਇਨ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) 2 ਮਕਸਦ ਹੱਲ ਕਰਦੀ ਹੇ ਪਹਿਲਾ ਇਹ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਆਈ ਕਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਦਬਾਓ ਦੀ ਕਮੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕ ਦੇ ਢਿੱਲੇ ਪੈਣ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਸ ਤਰਹਾਂ ਇਹ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਵਾ ਦੀ ਹੌਜ਼ ਨੂੰ ਤੋੜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਇਹ ਹੌਜ਼, ਮੈਟਲ ਦੀ ਲਿਊਬਿੰਗ, ਜਾਂ ਟੁੱਟ ਰਹੇ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਵਾ ਬਾਹਰ ਵੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਿਚ ਦਬਾਓ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਵੀ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਹਵਾ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਦੀ ਨੱਬ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਨਿਕਲ ਆਏਗੀ)।

ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਲਾਲ ਰੰਗ (ਲਾਲ ਹੌਜ਼, ਲਾਲ ਕੱਪਲਰਜ਼, ਜਾਂ ਹੋਰ ਲਾਲ ਹਿੱਸੇ) ਦੇ ਨਾਲ ਚਿੰਨਿਹਤ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ ਇਹ ਨੀਲੀ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਮਿਲ ਜਾਣ।

6.2.5 – ਹੌਜ਼ ਕੱਪਲਰਜ਼ (ਗਲੈਡ ਹੈਂਡਜ਼)

ਗਲੈਡ ਹੈਂਡਜ਼ ਉਹ ਕਪਲਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਹਿਨ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਤੋਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਪਲਰ ਦੇ ਰਬੜ ਦੀ ਸੀਲ ਲੱਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਹਵਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ। ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਜੋੜਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੱਪਲਰਜ਼ ਅਤੇ ਰਬੜ ਦੀਆਂ ਸੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰੋ। ਗਲੈਡ ਹੈਂਡਜ਼ ਨੂੰ ਜੋੜਦੇ ਸਮੇਂ, ਦੋਵੇਂ ਸੀਲਾਂ ਨੂੰ ਕੱਪਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਦੂਜੇ ਦੇ 90 ਡਿਗ੍ਰੀ ਦੇ ਕੋਣ ਤੇ ਰੱਖ ਕੇ ਇਕੱਠਿਆਂ ਦਬਾਓ। ਹੌਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਾ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਨਾਲ ਲੱਗ ਜਾਏਗਾ ਅਤੇ ਕੱਪਲਰਜ਼ ਨੂੰ ਲੌਕ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ।

ਕਪਲਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਸਹੀ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡਜ਼ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਕੱਪਲ ਕਰੋ। ਗਲਤੀਆਂ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਕਈ ਵਾਰ ਰੰਗਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਨੀਲੇ ਨੂੰ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਲ ਨੂੰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ (ਸਪਲਾਈ) ਲਾਇਨਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਵਾਰ, ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ "ਸਰਵਿਸ" ਅਤੇ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਸ਼ਬਦ ਉਕੇਰ ਦੇ ਧਾਤੂ ਦੇ ਟੁਕੜੇ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 6.6 ਦੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 6.6

ਜੇ ਤੁਸੀ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਪੂਰਤੀ ਵਾਲੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਵਿਚ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ) ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਉਪਲਬੱਧ ਨਹੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਧੱਕਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀ ਖੁੱਲਹ੍ਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਏਅਰ ਲਾਇਨ ਦੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਪੁਰਾਣੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀ ਹਨ। ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲੀਕ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਟ ਬਰੇਕ ਨਹੀ ਲੱਗੇਗੀ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਘੁੰਮਣਗੇ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਹਵਾ ਦੀ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਜੋੜ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਵਾਹਨ ਤਾਂ ਚਲਾ ਲਵੋਗੇ ਪਰ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇਹ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋਏਗਾ। ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੱਥ ਦੇ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ (ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ) ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਚਲਾ ਕੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਕੇ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੌਲੀ ਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਕੇ ਦੇਖੋ।

ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ "ਡੈਡ ਏਂਡ" ਜਾਂ ਨਕਲੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹੌਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਧੂੜ ਨੂੰ ਕਪਲਰਜ਼ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਜੋੜਿਆ ਹੋਏ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਡੰਮੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜੇ ਡੰਮੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀ ਹਨ ਤਾਂ, ਕਈ ਵਾਰ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡਜ਼ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਕਪਲਿੰਗ ਉਪਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨ ਅਨੁਸਾਰ)। ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਰੱਖਣਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ।

6.2.6 – ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ

ਹਰੇਕ ਟਰੇਲਰ ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ (ਪੂਰਤੀ) ਦੀ ਲਾਇਨ ਦੁਆਰਾ ਟਰੈਕਟਰ ਵੱਲੋਂ ਭਰੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਟਰੇਲਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਤੋਂ ਬਰੇਕਾਂ ਤੱਕ ਰੀਲੇਅ ਵਾਲਵਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੀਲੇਅ ਵਾਲਵਜ਼ ਨੂੰ ਕਿੰਨਾ ਦਬਾਓ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਵੱਲ ਭੇਜਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਰਵਿਲ ਲਾਇਨ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ ਬਰੇਕ ਪੈਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ (ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ) ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਤੇਲ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਨਾ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਨਾ ਕਰਨ। ਹਰੇਕ ਟੈਂਕ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕ ਨਿਕਾਸੀ ਵਾਲਵ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਖਾਲੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਵਿਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਡਰੇਨ ਹੈ ਤਾਂ, ਉਹ ਬਹੁਤੀ ਨਮੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖੇਗਾ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣ ਲਈ ਨਿਕਾਸੀ ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

6.2.7 – ਬੰਦ-ਕਰਨ ਵਾਲੇ (ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼) ਵਾਲਵਜ਼

ਬੰਦ-ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਨੂੰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਲਵਜ਼, ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟਰੇਲਰ ਨਹੀਂ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬੰਦ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਖੁੱਲੇ ਹੋਣ ਦੀ ਅਸਵਥਾ ਵਿਚ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬੰਦ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਹੀ ਬੰਦ ਹਨ।

6.2.8 – ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਸਰਵਿਸ, ਪਾਰਕਿੰਗ, ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ

ਨਵੇਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰਾਂ ਦੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਹਨ। ਵੈਸੇ, 1975 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਲਈ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹ ਵਾਹਨ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹਵਾ ਨਾਲ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੀ ਘਾਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਆਪਾਤਾਕਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੀ ਨੱਬ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਟੁੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਰਿਸਾਵ ਹੋਣ ਤੇ, ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਪਰ ਬਰੇਕਾਂ ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਲੱਗਣਗੀਆਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅੰਤ ਵਿਚ ਹਵਾ ਰਿਸ ਕੇ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗਣੀਆਂ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਜਦੋਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਚੋਕਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਦੇ ਹੋ।

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਰਿਸਾਵ ਦਾ ਪਤਾ ਨਾ ਲਗਾ ਸਕੋ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਰਿਸਾਵ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਵਾ ਵਿਚ ਹੋ ਰਹੀ ਕਮੀ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਖਾਲੀ ਕਰੇਗੀ। ਜੇ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਣਗੀਆਂ।

ਉਪਭਾਗ 6.2

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ।
2. ਵਰਣਨ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦਾ ਕੰਟਰੋਲ ਕੀ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।
3. ਵਰਣਨ ਕਰੋ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਕਿਸ ਕੰਮ ਵਾਸਤੇ ਹੈ।
4. ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਵਾ ਦੀ ਲਾਇਨ ਕਿਸ ਵਾਸਤੇ ਹੈ?
5. ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੋਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਉਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
6. ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਕਿੱਥੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 6.2 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

6.3 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀਆਂ

6.3.1 – ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ABS (ਏ ਬੀ ਐਸ) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

- 1 ਮਾਰਚ 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼ ਦੇ ਵਿਚ ABS ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵੈਸੇ, ਇਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣੇ ਕਈ ਟਰੇਲਰਾਂ ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚ ਸਵੈਇੱਛਾ ਦੇ ਨਾਲ ABS ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੂਹਰਲੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਖੱਬੇ ਕਿਨਾਰੇ ਤੇ ਪੀਲੇ ਰੰਗ ਦਾ ABS ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਬਲਬ ਹੋਵੇਗਾ। ਤਸਵੀਰ 6.7 ਦੇਖੋ। 1 ਮਾਰਚ, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਡਾਲੀਜ਼ ਦੇ ਵਿਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਬਲਬ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।
- ਲੋੜੀਂਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ, ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਕਠਿਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਯੂਨਿਟ ਦੇ ਵਿਚ ABS ਲੱਗਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਆਉਂਦੀਆਂ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਅਤੇ ECU (ਈ ਸੀ ਯੂ) ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦੇਖੋ।

ਤਸਵੀਰ 6.7

6.3.2 – ABS ਦੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ

- ABS ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਸਧਾਰਣ ਬਰੇਕਾਂ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਇਕ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸਧਾਰਣ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦਾ ਜਾਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ABS ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕਿਰਆਸ਼ੀਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ABS ਵਾਹਨ ਦੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਘਟਾਏ, ਪਰ ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠਾਂ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ABS ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਾਮ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਲਗਾਉਂਦਾ ਕੰਪਿਊਟਰ ਸੈਂਸਰ, ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਆਪਣਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਦੇ ਹੋ।
- ਜੇਕਰ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ABS ਹੋਏ ਜਾਂ ਕੇਵਲ 1 ਐਕਸਲ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੋਏ ਇਹ ਤਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ABS ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਘੱਟ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਝੂਲੇਗਾ, ਪਰ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਉੱਪਰ ਆਪਣਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ) ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਪਾ ਲੈਂਦੇ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ABS ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਜੋੜ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਤਰਹਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਲਗਾਉਂਦੇ ਰਹੇ ਹੋ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ:
  - ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੇਵਲ ਓਨੀ ਕੁ ਤਾਕਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਜਿੰਨੀ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੁਕਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
  - ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਰੈਕਟਰ, ਟਰੇਲਰ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿਚ ABS ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਆਪਣੇ ਆਮ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ।
  - ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਅਤੇ (ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ) ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਛੱਡ ਦਿਓ।
- ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ABS ਦੇ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਆ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਨਿਯਮਤ ਬਰੇਕਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਆਮ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ, ਪਰ ਜਲਦੀਹੀ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਸਰਵਿਸ ਕਰਵਾ ਲਵੋ।
- ABS ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਚਲਾਉਣ, ਨਜ਼ਦੀਕ ਰਹਿ ਕੇ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਘੱਟ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

6.4 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ

ਸਹੀ ਤਰਹਾਂ ਕਿਸ ਤਰਹਾਂ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨੀ ਹੈ ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਨਾ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਗੱਲ ਹੈ। ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਆਮ ਪੜਾਅ ਹੇਠਾਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਿੱਗਜ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਕਰਕੇ ਉਸ ਟਰੱਕ(ਕਾਂ) ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਜਾਣ ਲਵੋ ਜਿਨਹਾਂ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਚਲਾਓਗੇ।

6.4.1 – ਟਰੈਕਟਰ-ਸੈਮੀਟਰੇਲਰਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨੀ

ਕਦਮ *1:* ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਜਾਂਚ

- ਨੁਕਸਾਨੇ/ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਉੱਪਰ ਰੱਖਿਆ ਸਮਾਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਫਰੇਮ ਆਦਿ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਤਰੇੜਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਪਲੇਟ ਤੇ ਗਰ੍ਿਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਪਲੇਟ ਤੇ ਗਰ੍ਿਸ ਲਾ ਕੇ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣ ਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਰਗੜ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਲਈ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹੈ:
  - ਪਹੀਆ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਝੁਕਿਆ ਹੋਇਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
  - ਇਸਦੇ ਜਾਅਜ਼ (ਮੂੰਹ) ਖੁੱਲਹ੍ੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
  - ਸੇਫ਼ਟੀ ਅਨਲੌਕਿੰਗ ਹੈਂਡਲ, ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਲੌਕ ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
  - ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਲਾਇਡ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਹੈ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਕ ਤਾਲਾਬੰਦ ਹੈ।
  - ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਕਿੰਗਪਿਨ ਮੁੜੀ ਹੋਈ ਜਾਂ ਟੁੱਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕਦਮ *2:* ਖੇਤਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਓ

- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਦਾ ਖੇਤਰ ਸਾਫ਼ ਹੈ।
- ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਰੋਕਾਂ ਲੱਗੇ ਹਨ ਜਾਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ।
- ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (ਜੇ ਹੈ) ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਹਰਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

ਕਦਮ *3:* ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਲਿਆਓ

- ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲਿਆਓ। (ਕਦੇਂ ਵੀ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਕੋਣ ਤੋਂ ਨਾ ਧੱਕੋ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਾਸਿਆਂ ਵੱਲ ਧੱਕ ਦਿਓ ਅਤੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਤੋੜ ਦਿਓ)
- ਬਾਹਰੀ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਦੇਖਦਿਆਂ ਆਪਣੀ ਅਵਸਥਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਕਦਮ *4:* ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਵਾਹਨ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰੋ

- ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਛੂਹ ਲੈਂਦਾ।
- ਟਰੇਲਰ ਵਿਚ ਟੱਕਰ ਨਾ ਮਾਰੋ।

ਕਦਮ *5:* ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ

- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ
- ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰੋ।

ਕਦਮ *6:* ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਟਰੇਲਰ ਇੰਨਾ ਕਿ ਨੀਵਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਹੇਠਾਂ ਪਿਛਾਂਹ ਨੂੰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਉੱਚਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਉੱਚਾ ਜਾਂ ਨੀਵਾਂ ਕਰੋ। (ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੀਵਾਂ ਹੋਏਗਾ, ਤਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨੋਜ਼ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉੱਚਾ ਹੋਵੇਗਾ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਸਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਾ ਹੋਵੇ।)
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕਿੰਗਪਿਨ ਅਤੇ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਇੱਕੋ ਲਾਇਨ ਵਿਚ ਹਨ।

ਕਦਮ *7:* ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੋ

- ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਸੀਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਆਪ੍ਾਤਕਾਲੀਨ ਹਵਾ ਦੀ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਆਪ੍ਾਤਕਾਲੀਨ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੋ।
- ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਸੀਲਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਸਰਵਿਸ ਏਅਰ ਦੀ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਸਰਵਿਸ ਗਲੈਂਡ ਹੈਂਡ ਨਾਲ ਜੋੜੋ।
- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲ੍ਾਇਨਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਪੋਰਟ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਲਿਆਉਂਦਿਆਂ ਉਹ ਮਿੱਧੀਆਂ ਨਹੀਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਜਾਂ ਫਸ ਨਹੀਂ ਜਾਣਗੀਆਂ।

ਕਦਮ *8:* ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ

- ਕੈਬ ਵਿਚੋਂ, "ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨੱਬ ਨੂੰ ਧੱਕੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਕੰਟਰੋਲ ਨੂੰ "ਆਪ੍ਾਤਾਕਾਲੀਨ" ਤੋਂ "ਸਧਾਰਣ" ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵੱਲ ਘੁਮਾ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਬਰੇਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਸਧਾਰਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ।
- ਕਰਾਸ ਹੋਈਆਂ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲ੍ਾਇਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
  - ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣ ਸਕੋ।
  - ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਛੱਡੋ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਲੱਗਣ ਅਤੇ ਛੱਡੇ ਜਾਣ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਣੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਲਣ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇੰਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
  - ਹਵਾ ਵਿਚ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਕਮੀ ਦੇ ਲਈ ਏ੍ਰਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਦਬਾਓ ਦੀ ਗੇਜ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਸਧਾਰਣ ਤੱਕ ਹੈ।

ਕਦਮ *9:* ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲੌਕ ਕਰੋ

"ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨੋਬ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਖਿੱਚੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਨੂੰ "ਸਧਾਰਣ" ਤੋਂ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਵੱਲ ਮੋੜੋ।

ਕਦਮ *10:* ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਥੱਲੇ ਲਜਾਓ

- ਪਿੱਛੇ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਕਿੰਗਪਿਨ ਵਿਚ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਮਾਰਨ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਲੈ ਕੇ ਜਾਓ।
- ਜਦੋਂ ਕਿੰਗਪਿਨ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਤੇ ਲੌਕ ਹੋ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ।

ਕਦਮ *11:* ਜੋੜ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਧਰਤੀ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਚੁੱਕੋ।
- ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਅਜੇ ਵੀ ਲੌਕ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹੋਣ ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਅਗਾਂਹ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲੱਗ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕਦਮ *12:* ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ

- ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰੋ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਚਾਬੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਲੈ ਜਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਟਰੱਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਕਈ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਚਲਾਏ ਨਾ।

ਕਦਮ *13:* ਕਪਲਿੰਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

- ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਫਲੈਸ਼ਲਾਇਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਉੱਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੇ ਕੋਈ ਥਾਂ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਹੈ (ਕਿੰਗਪਿਨ ਬੰਦ ਹੋਏ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਮੂੰਹ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਬਹੁਤ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਢਿੱਲਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ)।
- ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਜਾਓ ਅਤੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਪੰਜਵਾ-ਪਹੀਆ ਦਾ ਮੂੰਹ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੀ ਸ਼ੈਂਕ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਬੰਦ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਲੌਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲਾ ਲੀਵਰ "ਲੌਕ" ਕੀਤੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਲੀ ਅਰਲ ਲਾਗ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਲੀਵਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹੈ। (ਕੁਝ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਵਿਚ ਪਕੜ ਨੂੰ ਹੱਥ ਨਾਲ ਪਕੜ ਕੇ ਟਿਕਾਣੇ ਸਿਰ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।)
- ਜੇ ਕਪਲਿੰਗ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋੜੇ ਗਏ ਯੂਨਿਟ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਚਲਾਓ; ਇਸਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਵਾਓ।

ਕਦਮ *14:* ਬਿਜਲਈ ਤਾਰ ਨੂੰ ਜੋੜੋ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ

- ਬਿਜਲਈ ਤਾਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਪਕੜ ਨੂੰ ਕੱਸੋ।
- ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਲਾਇਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਹਿੱਲ ਰਹੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਟਕਰਾਉਣਗੀਆਂ।

ਕਦਮ *15:* ਮੂਹਰਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਉੱਤੇ ਚੁੱਕੋ *(ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ)*

- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਹੇਠਲੀ ਗਿਅਰ ਰੇਂਜ (ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਕ ਵਾਰ ਭਾਰ ਮੁਕਤ ਹੋਣ ਤੇ ਉੱਚ ਗਿਅਰ ਰੇਂਜ ਵੱਲ ਬਦਲੀ ਕਰੋ।
- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਉੱਪਰ ਚੁੱਕ ਲਵੋ। (ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਉੱਪਰ ਚੁੱਕ ਕੇ ਵਾਹਨ ਨਾ ਚਲਾਓ, ਇਹ ਰੇਲਰੋਡ ਟਰੈਕਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ।)
- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਕੈਂਕ ਦੇ ਹੈਂਡਲ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟਿਕਾਣੇ ਸਿਰ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਭਾਰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੋਏ:
  - ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਫਰੇਮ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਅਤੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹੀ ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। (ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਟਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਦਾ ਹੈ, ਇਸਨੂੰ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਵੱਜਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।)
  - ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰੀ ਹਿੱਸੇ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਢੁੱਕਵੀਂ ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਹੈ।

ਕਦਮ *16:* ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਵਹ੍ਿਲ ਚੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ

ਵਹ੍ਿਲ ਚੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ ਰੱਖ ਦਿਓ।

6.4.2 – ਟਰੈਕਟਰ-ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੀ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨੀ

ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਦਮ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਪਲਿੰਗ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨਗੇ।

ਕਦਮ *1:* ਰਿਗ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਲਿਆਓ

- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਸਤਹ੍ਹਾ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਸਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਨਾਲ ਇਕੋ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਲਿਆਓ। (ਕਿਸੇ ਕੋਣ ਤੇ ਖਿੱਚਣਾ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦਾ ਹੈ)

ਕਦਮ *2:* ਲੌਕਿੰਗ ਜਾਅਜ਼ ਉੱਪਰ ਪਏ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਓ

- ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲੌਕ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਪਿੱਛੇ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਲੌਕਿੰਗ ਜਾਅਜ਼ ਉੱਤੇ ਪੈਣ ਵਾਲੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਓ (ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਲੌਕਿੰਗ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ।)
- ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਟਰ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਉਲਟ ਧੱਕ ਰਿਹਾ ਹੋਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਦਿਓ। (ਇਹ ਰਿੱਗ ਨੂੰ ਲਾਗਿੰਗ ਜਾਅਜ਼ ਦੇ ਦਬਾਓ ਤੋਂ ਬਚਾ ਕੇ ਰੱਖੇਗਾ।)

ਕਦਮ *3:* ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਚੋਕ ਕਰੋ

ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਯਕੀਨੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਚੋਕ ਲਗਾਓ। (ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚੋਂ ਹਵਾ ਨਿਕਲ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਹੱਟ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਚੋਕਾਂ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਟਰੇਲਰ ਰਿੜ ਸਕਦਾ ਹੈ।)

ਕਦਮ *4:* ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਕਰੋ

- ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਖਾਲੀ ਹੈ, ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਹੇਠਾਂ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਧਰਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲੈਂਦਾ।
- ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੁਆਰਾ ਧਰਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪੱਕਾ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਕੈਂਕ ਨੂੰ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਕੁਝ ਹੋਰ ਅਤਿਰਿਕਤ ਘੁਮਾਓ ਦਿਓ। ਇਹ ਟਰੈਕਟਰ ਤੋਂ ਕੁਝ ਭਾਰ ਘਟਾ ਦੇਵੇਗਾ। (ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਤੋਂ ਨਾ ਚੁੱਕੋ।) ਇਸ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੋਏਗਾ:
  - — ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਅਰਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ ਆਸਾਨ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।
  - — ਅਗਲੀ ਵਾਰ ਕਪਲ ਲਗਾਉਣਾ ਆਸਾਨ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਕਦਮ *5:* ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਤਾਰ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਖਤਮ ਕਰੋ

- ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰੋ। ਹਵਾ ਦੀ ਲਾਇਨ ਦੇ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਨੂੰ ਕੈਬ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦਿੱਤੇ ਡੰਮੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦਿਓ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿਚ ਜੋੜ ਦਿਓ।
- ਬਿਜਲਈ ਤਾਰ ਨੂੰ ਪਲੱਗ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਕਰਕੇ ਲਟਕਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਵਿਚ ਨਮੀ ਨਾ ਦਾਖਲ ਹੋ ਸਕੇ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਲਾਇਨਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਨੁਕਸਾਨਗਰ੍ਸਤ ਨਾ ਹੋ ਜਾਣ।

ਕਦਮ *6:* ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਅਨਲੌਕ ਕਰਨ

- ਰੀਲੀਜ਼ ਹੈਂਡਲ ਦੇ ਲੌਕ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਕਰੋ।
- ਰੀਲੀਜ਼ ਹੈਂਡਲ ਨੂੰ "ਖੁੱਲਾ" ਅਵਸਥਾ ਦੇ ਵਿਚ ਖਿੱਚੋ।
- ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਰਿੜ ਪੈਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਆਂ ਤੋਂ ਲੱਤਾਂ ਅਤੇ ਪੈਰਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਰੱਖੋ।

ਕਦਮ *7:* ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਦੂਰ ਲੈ ਜਾਓ।

- ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਆ ਜਾਂਦਾ।
- ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਫਰੇਮ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਰੋਕ ਦਿਓ (ਇਹ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣ ਜਾਂ ਬੈਠ ਜਾਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਤੇ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ।)

ਕਦਮ *8:* ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ

- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
- ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰੋ।

ਕਦਮ *9:* ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਪੋਰਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੁਕਸਾਨਗਰ੍ਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕਦਮ *10:* ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਦੂਰ ਲਿਜਾਓ

- ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡੋ।
- ਖੇਤਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਅਗਾਂਹ ਚਲਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਪੂਰਾ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ।

ਉਪਭਾਗ 6.3 ਅਤੇ 6.4

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਇਸਨੂੰ ਕਪਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉੱਚਾ ਹੋਣ ਤੇ ਕੀ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ?
2. ਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਉੱਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਿੰਨੀ ਥਾਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
3. ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿੰਗਪਿਨ ਲੌਕ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
4. ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਉੱਪਰ ਚੁੱਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੋਂ ਉੱਚਾ ਨਹੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
5. ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰ੍ਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 6.3 ਅਤੇ 6.4 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

6.5 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

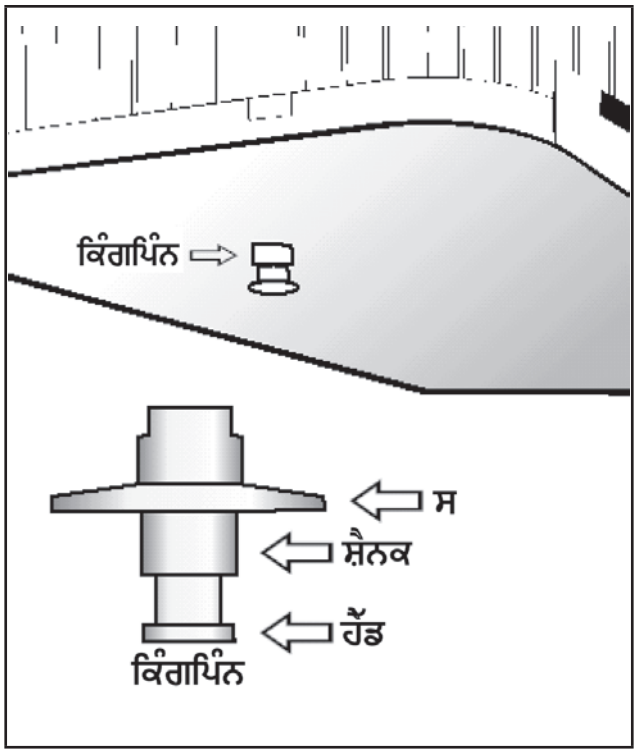
ਆਪਣੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਗ 2 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ 7-ਕਦਮ ਦੀ ਜਾਂਚ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। (ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਟਾਇਰ, ਪਹੀਏ, ਲਾਇਟਾਂ, ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼, ਆਦਿ) ਇਸ ਵਿਚ ਚੈੱਕ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੁਝ ਨਵੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੀ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਹੇਠਾਂ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

6.5.1 – ਆਸ ਪਾਸ ਘੁੰਮ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਚੀਜ਼ਾਂ

ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਵਿਚ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਨਹ੍ਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ।

ਕਪਲਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਖੇਤਰ

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ (ਹੇਠਲੇ) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
  - — ਕੀ ਇਹ ਫਰ੍ਮੇ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
  - — ਇਸਦੇ ਕੋਈ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨੇ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀ ਹਨ।
  - — ਇਸ ਵਿਚ ਢੁੱਕਵੀ ਗਰ੍ੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
  - — ਉੱਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਵੀ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਯੋਗ ਥਾਂ ਨਹੀ ਹੈ।
  - — ਲੌਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਜ਼ਾਅਜ਼ ਸ਼ੈਂਕ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਸਿਰੇ ਤੇ। ਤਸਵੀਰ 6.8 ਦੇਖੋ।
  - — ਛੱਡਣ ਵਾਲੀ ਭੁਜਾ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਰੱਖੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਰਲ/ਤਾਲਾ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 6.8

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ (ਉੱਪਰੀ) ਨੂੰ ਦੇਖੋ।
  - — ਗਲਾਇਡ ਪਲੇਟ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਫਰ੍ਮੇ ਉੱਪਰ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
  - — ਕਿੰਗਪਿਨ ਨੁਕਸਾਨਗਰ੍ਸਤ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਤਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
  - — ਬਿਜਲਈ ਤਾਰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੱਗੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ।
  - — ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹਨ, ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹਵਾ ਲੀਕ ਨਹੀ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੋੜਾਂ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਲੈਕ ਨਾਲ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
  - — ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹਨ।
- ਸਲਾਇਡਿੰਗ ਵਾਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ।
  - — ਸਲਾਇਡ ਨੁਕਸਾਨਗਰ੍ਸਤ ਨਹੀ ਹੈ ਜਾਂ ਹਿੱਸੇ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਨਹੀ ਹਨ।
  - — ਇਸ ਉੱਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਗਰ੍ੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
  - — ਲੌਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਿਨਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਅਤੇ ਥਾਂ ਸਿਰ ਲੌਕਡ ਹਨ।
  - — ਜੇ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀ ਹਨ।
  - — ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਗਾਂਹ ਨਹੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋੜਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਫਰ੍ਮੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏਗਾ, ਜਾਂ ਕੈਬ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏਗੀ।

ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ

- ਜੇ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਏ ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਗੁੰਮ ਨਹੀ ਹੈਅਤੇ ਇਹ ਮੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨਗਰ੍ਸਤ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਕਰ੍ਈਕ ਦਾ ਹੈਂਡਲ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਜੇ ਪਾਵਰ ਨਾਲ ਚਲਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਹਵਾ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੋ੍ਲਿਕ ਦੇ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀ ਹਨ।

6.5.2 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਸੈਕਸ਼ਨ 5.3 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਨਹ੍ਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ: ਏਅਰ ਬਰ੍ਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ।

ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਸੈਕਸ਼ਨ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰਨੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀ ਵੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਸੀ, ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਟਰ੍ਲਰ ਵਿਚ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

- **ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਸਾਰੇ ਟਰ੍ਲਰਾਂ ਵਿਚ ਵਹਿ ਕੇ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।** ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਚੋਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਇਹ ਜਾਂਚਣ ਲਈ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਸਧਾਰਣ ਪੱਧਰ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਲਾਲ "ਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਵਾਲੀ ਨੱਬ ਨੂੰ ਧੱਕ ਦਿਓ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਵਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ (ਸਪਲਾਈ) ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਚਲੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਹਵਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰ੍ਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਰਿਗ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਜਾਓ। ਆਖਰੀ ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ੋ। ਤੁਸੀਂ ਹੁਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੋਗੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਚਾਰਜ ਹੋਈ ਪਈ ਹੈ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ੋ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਬਾਓ ਸਾਰੇ ਟਰ੍ਲਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ (ਇਹ ਟੈਸਟ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡਬਰ੍ਕ ਜਾਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕ ਦਾ ਪੈਡਲ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ), ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੋਵੇਂ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਹਵਾ ਨੂੰ ਨਿਕਲਦਾ ਹੋਇਆ ਨਹੀ ਸੁਣਦੇ ਹੋ, ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰ੍ਲਰ(ਰਾਂ) ਅਤੇ ਡਾਲੀ(ਆਂ) ਦੇ ਵਿਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਖੁੱਲਹ੍ੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ। ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾ ਪਿੱਛੇ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦ ਹੋਏ।
- **ਟਰੈਕਟਰ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ**

  ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੀ ਬਰ੍ਕ ਵਾਲੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ। (ਭਾਵ, ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਬਣਾਓ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ "ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਵਾਲੀ ਨੱਬ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕ ਦਿਓ।) ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹੁਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰ੍ਕ ਪੈਡਲ ਤੇ ਕਈ ਵਾਰ ਪੈਰ ਨੂੰ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਚੁੱਕ ਲਵੋ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੀ ਗਈ ਦਬਾਓ ਦੀ ਰੇਂਜ ਤੱਕ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ (ਇਸਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਕੰਟਰੋਲ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਾਂ "ਸਧਾਰਣ" ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਤੋਂ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਬਦਲ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)। (ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 20 ਤੋਂ 45 psi ਦੀ ਰੇਂਜ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।)
  - — ਜੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਏਅਰ ਹੌਜ਼ ਜਾਂ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਬਰ੍ਕ ਦਾ ਰਿਸਾਵ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿਚੋਂ ਲੀਕ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਣਗੀਆਂ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦੇਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੀ ਹੋਏਗੀ।
- **ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ**

  ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਹੀਏ ਬਰ੍ਰੇਕ ਘੁੰਮਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਰੁੱਕ ਜਾਓ ਅਤੇ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਖਿੱਚੋ (ਇਸਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਕੰਟਰੋਲ ਜਾਂ ਟਰ੍ਲਰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਵਾਲਵ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ), ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ। ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਖਿੱਚੋ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਜਾਂਚ ਹੋ ਸਕੇ ਕਿ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।
- **ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ**

  ਹਵਾ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬੇਰੋਕ ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਓ, ਅਤੇ ਹੈਂਡ ਕੰਟਰੋਲ (ਟਰ੍ਾਲੀ ਵਾਲਵ) ਦੇ ਨਾਲ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲਗਾਓ, ਜੇ ਇਹ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦਾ ਲੱਗਣਾ ਮਹਿਸੂਸ ਹੋਏਗਾ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਦੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪੈਰ ਦੇ ਪੈਡਲ ਜੋ ਸਾਰੇ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਦੀ ਆਮ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।)

ਉਪਭਾਗ 6.5

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਕਿਹੜਾ ਬੰਦ ਹੋਣ ਵਾਲਾ (ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼) ਵਾਲਵ ਖੁੱਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹੜਾ ਬੰਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
2. ਤੁਸੀ ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਹਵਾ ਸਾਰੇ ਟਰ੍ਲਰਾਂ ਤੱਕ ਜਾਂਦੀ ਹੈ?
3. ਤੁਸੀ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰ੍ਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
4. ਤੁਸੀ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
5. ਤੁਸੀ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?

ਇਹ ਪਰ੍ਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 6.5 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹ੍ੋ।

ਕਿਧਰੇ ਵੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਲੇ, ਕੋਈ ਵੀ ਕੰਤ੍ਰ

1-800-777-0133 ਜਵ ਦਮਵ ਮੋਬਯਇਲ ਓਂਪ

www.dmv.ca.gov

ਭਾਗ 7: ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰ ਵਾਹਨ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

7.1 – ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ

7.2 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ

7.3 – ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ

7.4 – ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ CDL ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ 1 ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਸਮੇਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਸਮੇਂ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਕਿੰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਨਹਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਿਸ ਤਰਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਕਿਸ ਤਰਹਾਂ ਜਾਂਚਿਆਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। (ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 2, 5 ਅਤੇ 6 ਦਾ ਵੀ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਤੀਹਰੇ ਜੋੜ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਨ

ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਕੇਵਲ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨਾਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। **ਸ਼ਰੇਣੀ** A **ਵਾਲੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ** ਲਈ ਦੋਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਨੂੰ ਨਾਲ ਨਾ ਲੈ ਕੇ ਆਓ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰ ਸਕਣ ਦੇ ਹੁਨਰ ਦਾ ਪਰਦਰਸ਼ਨ ਜ਼ਰੂਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੋਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

7.1 – ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਉਣਾ

2 ਅਤੇ 3 ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ ਜੋ ਗਲਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੂਜੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਘੱਟ ਸਥਿਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੁਝ ਖੇਤਰਾਂ ਬਾਰੇ ਹੇਠਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

7.1.1 – ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਟੇਢਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਓ।

ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਟੇਢਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੋੜਾਂ, ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਦਿਆਂ, ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਦਿਆਂ, ਅਤੇ ਕਰਬ ਤੇ ਧੀਮੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਮੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੌਲੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਇਕਹਰੇ ਟਰੇਲਰ ਵਾਲੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਫ਼ਤਾਰ, ਦੋਹਰੇ ਜਾਂ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

7.1.2 – "ਕਰੈਕ-ਦਿ-ਵਿਹ੍ਪ" (ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਝੂਲਣ) ਪਰ੍ਭਾਵ ਬਾਰੇ ਚੇਤੰਨ ਰਹੋ

ਕਰੈਕ-ਦਿ-ਵਿਹ੍ਪ ਪਰ੍ਭਾਵ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੋਰ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਖਿੱਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ "ਕਰੈਕ-ਦਿ-ਵਿਹ੍ਪ" ਪਰ੍ਭਾਵ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੇ ਉਪਭਾਗ 6.1.2 ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ।

7.1.3 – ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ 2 ਜਾਂ 3 ਟਰੇਲਰ ਹੋਣ ਤਾਂ ਚੈੱਕ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਿੱਸੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

7.1.4 – ਅੱਗੇ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ

ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਟੇਢੇਪਣ ਜਾਂ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ, ਅੱਗੇ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਜਦੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਧੀਮੇ ਹੋ ਸਕੋ ਜਾਂ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕੋ।

7.1.5 – ਥਾਂ ਦਾ ਪਰ੍ਬੰਧਨ ਕਰੋ

ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੂਜੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਗਹ੍ਾ ਘੇਰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਕੇਵਲ ਲੰਬੇ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਸਗੋਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਗਹ੍ਾ ਵੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਮੋੜਿਆ ਜਾਂ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਢੁੱਕਵੀਂ ਥਾਂ ਹੈ। ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਖਾਲੀ ਹਨ।

7.1.6 – ਵਿਪਰੀਤ ਹਾਲਾਤਾਂ

ਵਿਪਰੀਤ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ, ਫਿਸਲਣ ਵਾਲੇ ਹਾਲਤਾ ਅਤੇ ਪਹਾੜਾਂ ਦੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਆਪਣੇ ਡਰਾਇਵ ਵਾਲੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬਾਈ ਅਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਾਕਤ ਨਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਐਕਸਲਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਫਿਸਲਣ ਦੀ ਅਤੇ ਪਕੜਹ੍ ਗੁਆ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

7.1.7 – ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਨਾ

ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਜਿੱਥੋਂ ਦੀ ਤੁਸੀਂ ਨਿਕਲ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ। ਲੰਬੇ ਅਤੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਿਕਾਸੀ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਗਰੂਕ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

7.1.8 – ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼ ਉੱਪਰ ਲੱਗੀਆਂ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ

1 ਮਾਰਚ, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੀਆਂ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼ ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰ੍ਕਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਡਾਲੀਜ਼ ਦੇ ਵਿਚ ਡਾਲੀ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਇਕ ਪੀਲਾ ਲੈਂਪ ਦਿੱਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

7.2 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ

ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਕਿ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਗੱਲ ਹੈ। ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਪੜ੍ਹਾਅ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਨ।

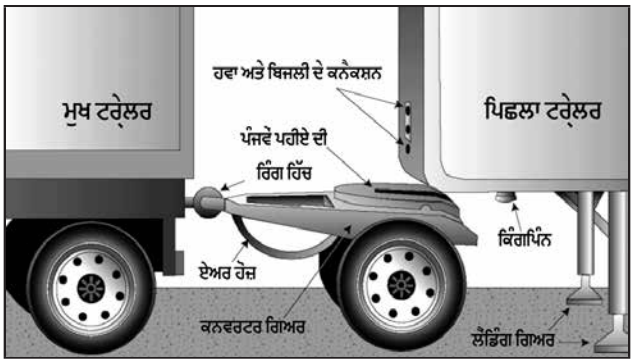
7.2.1 – ਦੋਹਰੇ ਟਰ੍ਲਰਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨੀ

ਦੂਜੇ (ਪਿਛਲੇ) ਟਰ੍ਲਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ

ਜੇ ਦੂਜੇ ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਕੋਲ ਲੈ ਜਾਓ, ਆਪਤਾਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਕੁਨੈਕਟ ਕਰੋ, ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦਾ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਤੋੜ ਦਿਓ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਟਰ੍ਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰ੍ਕਾਂ ਸੈੱਟ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ (ਜੇਕਰ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਅਡਜਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ)। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਤਾਂ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਚੋਕਾਂ ਲਗਾਓ।

ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰੀ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰਾਂ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਪਹਿਲਾਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਲਕੇ ਟਰ੍ਲਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਡਾਲੀ ਵਿਚ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਕਨਵਰਟਰ ਗਿਅਰ ਇਕ 1 ਜਾਂ 2 ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਕਪਲਿੰਗ ਉਪਕਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਜਿਸ ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਜੋੜ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੋਹਰੇ ਤਲ ਵਾਲਾ ਰਿਗ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 7.1 ਦੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 7.1

ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਦੂਜੇ (ਆਖਰੀ) ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਲਿਆਓ।

- ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਪੈਟਕਾਕ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਕੇ ਡਾਲੀ ਦੀਆਂ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ। (ਜਾਂ, ਜੇ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਡਾਲੀ ਦੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।)
- ਜੇ ਦੂਰੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਹੱਥਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਆ ਜਾਵੇ।
- ਜਾਂ, ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ:
  - ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੇੜੇ ਹੋ ਸਕੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਖੜ੍ਹਾ ਕਰੋ।
  - ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੈ ਜਾਓ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਕੱਪਲ ਕਰ ਦਿਓ।
  - ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਨੂੰ ਲੌਕ ਕਰੋ।
  - ਡਾਲੀ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਉੱਠੀ ਹੋਈ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
  - ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕੇ ਦੂਜੇ ਸੈਮੀਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਜੋੜ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਲੈ ਕੇ ਆਓ।
  - ਡਾਲੀ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਨੀਵਾਂ ਕਰੋ।
  - ਡਾਲੀ ਦੀ ਪਹਿਲੇ ਟਰ੍ਲਰ ਤੋਂ ਹੁੱਕ ਹਟਾਓ।
  - ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਦੂਜੇ ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਚਲਾ ਕੇ ਲਿਆਓ।

ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਮੂਹਰਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੋ

- ਡਾਲੀ ਦੀ ਟੰਗ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰੋ।
- ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਮੂਹਰਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੁੱਕ ਕਰੋ।
  - ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਨੂੰ ਲੌਕ ਕਰੋ।
  - ਕਨਵਰਟਰ ਗਿਅਰ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਉੱਠੀ ਹੋਈ ਅਵਸਥਾ ਦੇ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।

ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਕੁਨੈਕਟ ਕਰੋ

- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲੌਕ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਚੋਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਸਹੀ ਹੈ। (ਇਹ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਤੋਂ ਥੋੜੀ ਜਿਹੀ ਘੱਟ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾ ਜੋ ਜਦੋਂ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਉੱਪਰ ਉਠਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।)
- ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਪਿੱਛੇ ਲਿਆਓ।
- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਉੱਪਰ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਚੱਲਣ ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।
- ਦੂਜੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੀ ਪਿਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਖਿੱਚ ਕੇ ਦੇਖ ਕੇ ਕਪਲਿੰਗ ਉਪਕਰਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਕਪਲਿੰਗ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਜਾਂਚੋ। (ਉਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਅਤੇ ਲੌਕਿੰਗ ਜਾਅ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।)
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੇਨਾਂ, ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਹੌਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਰੋਸ਼ਨੀ ਦੀਅ ਤਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜੋ।
- ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਪੈਟਕਾਕ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦਿੱਤੇ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ (ਸਰਵਿਸ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸ਼ੱਟ- ਆਫ਼ਜ਼)।
- ਪਹਿਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦਿੱਤੇ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵਜ਼ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ (ਅਤੇ ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵੀ)।
- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਚੁੱਕੋ।
- ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲੋ ("ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨੱਬ ਨੂੰ ਧੱਕੋ), ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਕੇ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਹਵਾ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੁਝ ਖਰਾਬੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀ ਕਰਨਗੀਆਂ।

7.2.2 – ਦੋਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੀ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨੀ

ਪਿਛਲੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਅਨਕਪਲ ਕਰੋ

- ਰਿਗ ਨੂੰ ਠੋਸ ਸਮਤਲ ਜ਼ਮੀਨ ਤੇ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਪਾਰਕ ਕਰੋ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ ਤਾਂ ਜੋ ਰਿਗ ਹਿੱਲੇ ਨਾ।
- ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਚੋਕਾਂ ਲਗਾਓ, ਜੇ ਇਸ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀ ਹਨ।
- ਡਾਲੀ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਦੂਜੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਨੀਵਾਂ ਕਰੋ।
- ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ (ਅਤੇ ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ ਤਾਂ ਡਾਲੀ ਉੱਤਲੇ) ਹਵਾ ਦੇ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਡਾਲੀ ਦੀ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਲਾਇਨਾਂ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਤੋੜੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
- ਡਾਲੀ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ।
- ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਅਰਲ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ।
- ਟਰੈਕਟਰ, ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ, ਅਤੇ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਜਿਹੇ ਖਿੱਚੋ, ਤਾਂ ਜੋ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠੋਂ ਦੀ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਅਨਕਪਲ ਕਰੋ

- ਡਾਲੀ ਦੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਨੀਵਾਂ ਕਰੋ।
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੇਨਾਂ ਦਾ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਹਟਾਓ।
- ਕਨਵਰਟਰ ਗਿਅਰ ਦੀਆਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਚੋਕਾਂ ਲਗਾਓ।
- ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀ-ਟਰੇਲਰ ਤੇ ਲੱਗੀ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ।
- ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਡਾਲੀ ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੋਵੋ।

ਕਦੇ ਵੀ ਡਾਲੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਕਦੇ ਵੀ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਨੂੰ ਨਾ ਹਟਾਓ। ਡਾਲੀ ਦੀ ਖਿੱਚਣ ਵਾਲੀ ਬਾਰ ਉੱਚ ਉੱਠ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸੰਭਾਵਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਚੋਟਿਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਮੁੜ ਤੋਂ ਕਪਲ ਕਰਨ ਬੁਹੁਤ ਮਸ਼ਕਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

7.2.3 – ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨੀ

ਟਰੈਕਟਰ/ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਦੂਜੇ/ਤੀਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਕਪਲ ਕਰਨਾ

- ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਕਪਲ ਕਰੋ। ਟਰੈਕਟਰ-ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਵਿਚ ਲਿਜਾਓ ਅਤੇ ਦੋਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਪਹਿਲੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਕਪਲ ਕਰੋ। ਤੀਹਰਾ ਰਿਗ ਹੁਣ ਸੰਪੂਰਨ ਹੈ।

ਤੀਹਰੇ-ਟਰੇਲਰ ਰਿਗ ਨੂੰ ਅਨਕਪਲ ਕਰਨਾ

- ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਖਿੱਚ ਕੇ ਤੀਜੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਅਨਕਪਲ ਕਰੋ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੋਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਨਕਪਲ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਡਾਲੀ ਦੀ ਹਿਚ ਨੂੰ ਹਟਾਓ।
- ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਦੋਹਰੇ-ਤਲ ਵਾਲੇ ਰਿਗ ਦੇ ਨਾਲ ਕਰਨਾ ਸੀ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਬਾਕੀ ਦੇ ਰਿਗ ਨੂੰ ਅਨਕਪਲ ਕਰੋ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ: ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਆਗਿਆ ਨਹੀ ਹੈ।

7.2.4 – ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ

ਹੁਣ ਤੱਕ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਟਰੈਕਟਰ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਵੈਸੇ, ਕਈ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਟਰੱਕ-ਟਰੇਲਰ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਵੀ ਕਿਸਮਾਂ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਭ ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ(ਨਾਂ) ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਪਲ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਬਾਰੇ ਸਿੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਉਤਪਾਦਕ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ।

7.3 – ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

ਆਪਣੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਗ 2 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ 7-ਕਦਮ ਦੀ ਜਾਂਚ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ, ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਦੇਖੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਹਨ। (ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਟਾਇਰ, ਪਹੀਏ, ਲਾਇਟਾਂ, ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼, ਆਦਿ।) ਜਾਂਚੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਰ ਨਵੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੀ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਬਾਰੇ ਹੇਠਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

7.3.1 – ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਂਚਾਂ

ਭਾਗ 2, ਕਦਮ 5 ਵਿਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਨਹ੍ਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ: ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ

ਕਪਲਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਖੇਤਰ

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ (ਹੇਠਲੇ) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
  - — ਇਹ ਫਰੇਮ ਉੱਪਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।
  - — ਇਸ ਦੇ ਕੋਈ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨੇ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀ ਹਨ।
  - — ਇਸ ਤੇ ਢੁੱਕਵੀ ਗਰ੍ੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
  - — ਉੱਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਨਹੀ ਹੈ।
  - — ਲੌਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਜਾਅ ਸ਼ੈਂਕ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਹਨ, ਨਾ ਕਿ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਸਿਰੇ ਤੇ।
  - — ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਮ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਰੱਖੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਲੀ ਅਰਲ/ਲੌਕ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ (ਉੱਪਰੀ) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
  - — ਗਲਾਇਡ ਪਲੇਟ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਫਰੇਮ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ।
  - — ਕਿੰਗਪਿਨ ਨੁਕਸਾਨਗਰ੍ਸਤ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਟਰੇਲਰ ਵੱਲ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਲਾਇਨਾਂ।
  - — ਬਿਜਲੀ ਵਾਲੀ ਤਾਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਲੱਗ ਵਿਚ ਲੱਗੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਹੈ।
  - — ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਦੇ ਨਾਲ ਢੁੱਕਵੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ, ਹਵਾ ਦਾ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੁੜਨ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਲੈਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ।
  - — ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ।

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਸਲਾਇਡ ਕਰਨਾ।
  - — ਸਲਾਇਡ ਨੁਕਸਾਨੀ ਨਹੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ੇ ਗੁੰਮ ਨਹੀ ਹਨ।
  - — ਇਸ ਤੇ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਗਰ੍ੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
  - — ਸਾਰੀਆਂ ਲੌਕਿੰਗ ਪਿੰਨਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਲੌਕ ਹਨ।
  - — ਜੇ ਹਵਾ ਨਾਲ ਸ਼ਕਤੀ ਮਿਲਦੀ ਹੋਏ, ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀ ਹਨ।
  - — ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਗਾਂਹ ਨਹੀ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਫਰ੍ੇਮ ਮੋੜਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਜਾਂ ਕੈਬ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏਗਾ।

ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ

- ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਏ, ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀ ਹਨ, ਮੁੜਿਆ ਨਹੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਕਰ੍ੈਂਕ ਦਾ ਹੈਂਡਲ ਆਪਣੀ ਜਗਹ੍ਾ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਜੇ ਪਾਵਰ ਨਾਲ ਚੱਲਦਾ ਹੋਏ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰ੍ੋਲਿਕ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀ ਹਨ।

ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨ

- ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਕਰੋ (ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨਾਂ ਤੇ, ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲੱਗੇ ਹੋਏ)।
  - — ਮੂਹਰਲੇ ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਪਾਸਾ: ਖੋਲਹ੍ੋ।
  - — ਆਖਰੀ ਟਰ੍ੇਲਰ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਪਾਸਾ: ਬੰਦ।
  - — ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦਾ ਨਿਕਾਸੀ ਵਾਲਵ: ਬੰਦ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਹ੍ਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਪੱਕੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਗਲੈਂਡ ਹੈਂਡਜ਼ ਢੁੱਕਵੀਂ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ।
- ਜੇ ਕਨਵਰਟਰ ਗਿਅਰ (ਡਾਲੀ) ਤੇ ਅਤਿਰਿਕਤ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੋ ਕਿ ਡਾਲੀ ਦੀ ਪਿੰਟਲ-ਆਈ ਟਰ੍ੇਲਰ(ਰਾਂ) ਦੀ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਵਿਚ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਤੇ ਅਰਲ ਲੱਗੀ ਹੈ।
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੇਨਾਂ ਟਰ੍ੇਲਰ(ਰਾਂ) ਦੇ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਲਾਇਟ ਵਾਲੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ ਤੇ ਸਾਕਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

7.3.2 – ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦੇਖੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਚੀਜ਼ਾਂ

ਭਾਗ 5, ਏਅਰ ਬਰ੍ੇਕ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਨਹ੍ਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਰੋ।

7.4 – ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਏ੍ਰਅਰ ਬਰ੍ੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਕਰਨਾ ਸੀ ਦੋਹਰੇ ਜਾਂ ਤੀਹਰੇ ਟਰ੍ੇਲਰ ਵਿਚ ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ। ਭਾਗ 6 ਇਸ ਬਾਰੇ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦੋਹਰੇ ਜਾਂ ਤੀਹਰੇ ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਵੀ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

7.4.1 – ਏਅਰ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਦੀਆਂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਂਚਾਂ

- **ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹ੍ਵਾ ਸਾਰੇ ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ (ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ) ਤੱਕ ਪਰ੍ਵਾਹਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।**

  ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕ ਕੇ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਚੋਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ "ਟਰ੍ੇਲਰ ਦੀ ਹ੍ਵਾ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਧੱਕ ਦਿਓ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹ੍ਵਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ (ਪੂਰਤੀ) ਦੀ ਲਾਇਨ ਵੱਲ ਚਲੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸਰ੍ਵਿਸ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਹ੍ਵਾ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਟਰ੍ੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡਬਰ੍ੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਰਿਗ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜਾਓ। ਆਖਰੀ ਟਰ੍ੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ੋ। ਤੁਸੀ ਹ੍ਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੋਗੇ, ਇਹ ਪੂਰੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਚਾਰਜ ਹੋਏ ਹੋਣ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਸਰ੍ਵਿਸ ਲਾਇਨ ਦਾ ਦਬਾਓ ਸਾਰੇ ਟਰ੍ੇਲਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ, ਸਰ੍ਵਿਸ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ੋ (ਇਹ ਟੈਸਟ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰ੍ੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰ੍ੇਕ ਜਾਂ ਸਰ੍ਵਿਸ ਬਰ੍ੇਕ ਦਾ ਪੈਡਲ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ), ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਦੋਵੇਂ ਲਾਇਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹ੍ਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਨਹੀ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰ੍ੇਲਰ(ਰਾਂ) ਅਤੇ ਡਾਲੀ(ਜ਼) ਦੇ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵਜ਼ ਖੁੱਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ। ਸਾਰੀਆਂ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਪਿੱਛੇ ਤੱਕ ਹ੍ਵਾ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੋਵੇ।

- **ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ**

  ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ (ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਬਣਾਓ ਅਤੇ "ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕੋ)। ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਬਰੇਕ ਦੇ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਪੈਰ ਨਾਲ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਛੱਡ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚਲੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸਦੀ ਦਬਾਓ ਦੀ ਰੇਂਜ ਤੱਕ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 20 ਤੋਂ 45 psi ਦੀ ਰੇਂਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦਾ ਕੰਟਰੋਲ (ਇਸਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਕੰਟਰੋਲ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) ਪੋਪ ਆਊਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਾਂ "ਸਧਾਰਣ" ਤੋਂ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਅਵਸਥਾ ਵੱਲ ਚਲਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)।

  ਜੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾ ਦੀ ਹੌਜ਼ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਬਰੇਕ ਵਿਚਲਾ ਰਿਸਾਵ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਾਲ ਦੇਵੇ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯੰਤਰਣ ਚਲਾ ਜਾਵੇ।

- **ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ**

  ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਬੇਰੋਕ ਚੱਲਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਰੁੱਕ ਜਾਓ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ (ਇਸਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਵਾਲਵ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢੋ ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ। ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਖਿੱਚੋ।

- **ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ**

  ਹਵਾ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਦਿਓ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਜਿਹੇ ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਓ, ਅਤੇ ਹੱਥ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ (ਟਰ੍ਾਲੀ ਵਾਲਵ) ਦੇ ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਦਿਓ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤਾਂ। ਜਦੋਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗਣਗੀਆਂ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕੀ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। (ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂਚਿਆਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਆਮ ਪਰਯੋਗ ਦੇ ਵਿਚ ਸਧਾਰਣ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿਚ ਪੈਰ ਵਾਲੇ ਪੈਡਲ, ਜੋ ਸਾਰੇ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਭਾਗ 7

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
2. ਕੀ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ?
3. ਕਪਲਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਸੀ ਕਿਹੜੇ 3 ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
4. ਕਪਲਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਠੀਕ ਹੈ, ਤੁਸੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ?
5. ਕਪਲਿੰਗ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਜਾਂਚਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀ ਕਿਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਚੈੱਕ ਕਰਦੇ ਹੋ?
6. ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਡਾਲੀ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਤੋੜਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠੋਂ ਕਿਉਂ ਖਿੱਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
7. ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ? ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ?
8. ਕੀ ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਜ਼ ਖੁੱਲੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਬੰਦ? ਦੋਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਵਿਚ ਪਹਿਲੇ ਟਰੇਲਰ ਤੇ? ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਵਿਚ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਟਰੇਲਰ ਤੇ?
9. ਤੁਸੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦਾ ਪਰਵਾਹ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਤੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ?
10. ਤੁਸੀ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਿਵੇਂ ਪਤਾ ਲਗਾਓਗੇ ਕਿ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 7 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹ੍ੋ।

ਭਾਗ 8: ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

8.1 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

8.2 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ

8.3 – ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਨਿਯਮ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ CDL ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। (ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 2,5,6 ਅਤੇ 9 ਦਾ ਵੀ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)। ਇਕ ਟੈਂਕ ਲਈ ਤਸਦੀਕ ਕੁਝ ਖਾਸ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਗੈਸਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਤਸਦੀਕ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸ਼ਰੇਣੀ A, B, ਜਾਂ C ਵਾਲਾ CDL ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਤਰਲ ਜਾਂ ਤਰਲ ਗੈਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਟੈਂਕ ਜਾਂ ਟੈਂਕਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਿਟੀ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਟੀ 1,000 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਸਥਾਰੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਜਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਚੈਸੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ।

ਇਕ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਖਾਲੀ ਸਟੋਰੇਜ ਕੰਟੇਨਰ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਟਰ੍ਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਮਨੋਨੀਤ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਰੇਟਡ ਸਮਰੱਥਾ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 1,000 ਗੈਲਨ ਹੈ, ਜੋ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕ ਫਲੈਟਬੈੱਡ ਟਰੇਲਰ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਇਕ ਟੈਂਕਵਾਲਾ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §15210(r)) ਨਹੀ ਹੈ।

ਲੋਡਿੰਗ, ਅਨਲੋਡਿੰਗ, ਜਾਂ ਟੈਂਕਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

ਟੈਂਕ ਦੀ ਤਸਦੀਕ (N) ਵਾਲੇ ਇਕ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਧਾਰਕ ਤੇ ਉਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਦੋਂ ਟੈਂਕ ਖਾਲੀ ਹੋਏ, ਉਸ ਉੱਪਰ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਰੋਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਜੇ ਟੈਂਥਰ ਵਿਚ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਢੋਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਇਸਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। (FMCSR §383.25)

8.1 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਟੈਂਕਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਖਾਸ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਟੈਂਕਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਕਈ ਕਿਸਮਾਂ ਅਤੇ ਆਕਾਰਾਂ ਵਿਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਤਸੀ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰਨੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਪਰੇਟਰ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

8.1.1 – ਰਿਸਾਵ

ਟੈਂਕਾਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ, ਜਾਂਚੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਚੀਜ਼ ਰਿਸਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਿਸਾਵ ਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਲੱਛਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਅਤੇ ਆਸਪਾਸ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਕਿਸੇ ਰਿਸਦੇ ਹੋਏ ਟੈਂਕ ਦੇ ਵਿਚ ਤੁਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸੀ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਲੈ ਕੇ ਜਾਓ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਅਪਰਾਧ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਵਾਲਗੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਲਈ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਡੁੱਲੇ ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

- ਟੈਂਕ ਦੀ ਬਾਡੀ ਜਾਂ ਖੋਲ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਚਿੱਬ ਜਾਂ ਰਿਸਾਵ ਲਈ ਜਾਂਚੋ।
- ਇਨਟੇਕ, ਡਿਸਚਾਰਜ ਅਤੇ ਕੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਲੋਡਿੰਗ, ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲਵ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ।
- ਪਾਇਪਾਂ, ਕੁਨੈਕਸ਼ਨਾਂ, ਅਤੇ ਹੋਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਰਿਸਾਵ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜੋੜਾਂ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ।
- ਮੇਨਹੋਲ ਦੇ ਢੱਕਣਾ ਅਤੇ ਰੋਸ਼ਨਦਾਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕਵਰਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਗੈਸਕਟ ਲੱਗੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰੋਸ਼ਨਦਾਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਰੱਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਸਹੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨ।

8.1.2 – ਖਾਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਬਣੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਕੋਈ ਉਪਕਰਣ ਹੈ ਤਾਂ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ:

- ਵੇਪਰ (ਵਾਸ਼ਪ) ਰਿਕਵਰੀ ਯੂਨਿਟ
- ਗਰਾਊਂਡਿੰਗ ਅਤੇ ਬੋਂਡਿੰਗ ਕੇਬਲਾਂ।
- ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸ਼ੱਟਆਫ਼ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ।
- ਅੰਦਰ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਯੰਤਰ

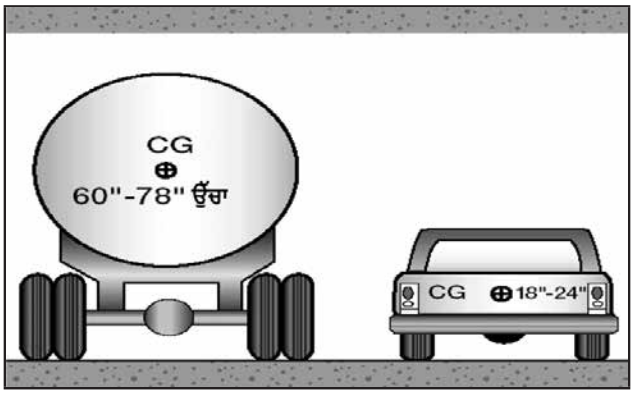
ਖੁੱਲਹ੍ੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਜਾਂ ਮੇਨਹੋਲ ਕਵਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਦੇ ਵੀ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਾ ਚਲਾਓ।

8.1.3 – ਖਾਸ ਉਪਕਰਣ

ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕਿਹੜਾ ਉਪਕਰਣ ਲਿਜਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਹ ਮੌਜੂਦ ਹਨ (ਅਤੇ ਇਹ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ)।

8.2 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ

ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਉੱਚੇ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਤਰਲ ਦੀ ਹਿਲਜੁੱਲ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚਲੇ ਤਰਲਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਖਾਸ ਹੁਨਰ ਚਾਹੀਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 8.1 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 8.1

8.2.1 – ਗੁਰਤਾ ਦਾ ਉੱਚਾ ਕੇਂਦਰ

ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਉੱਚੇ ਕੇਂਦਰ ਤੋਂ ਭਾਵ ਹੈ ਕਿ ਲੋਡ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਰ ਸੜਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉਚਾਈ ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾਹੈ। ਇਸਦੇ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦਾ ਉਪਰਲੀ ਹਿੱਸਾ ਭਾਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਲਟਣਾ ਆਸਾਨ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਰਲ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਪਲਟ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਟੈਸਟਾਂ ਨੇ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੇ ਟੈਂਕਰ ਪਲਟ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਹਾਈਵੇ ਦੇ ਮੋੜਾਂ ਅਤੇ ਰੈਂਪ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ/ਰੈਂਪ ਤੋਂ ਉਤਰਨ ਨੂੰ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਫ਼ਤਾਰਾਂ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਘੱਟ ਸਪੀਡ ਤੇ ਕੱਟੋ।

8.2.2 – ਉਠਾਅ ਦਾ ਖਤਰਾ

ਤਰਲ ਦਾ ਉਠਾਅ, ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਭਰੇ ਹੋਏ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਤਰਲ ਦੀ ਹਿਲਜੁੱਲ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਹਰਕਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਸੰਭਾਲਣ ਉੱਪਰ ਮਾੜੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਪੈ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਰੁਕਦੇ ਸਮੇਂ, ਤਰਲ ਦਾ ਉਠਾਅ ਅਗਾਂਹ ਅਤੇ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਜਾਏਗਾ। ਜਦੋਂ ਤਰੰਗ ਟੈਂਕ ਦੇ ਸਿਰੇ ਤੇ ਟਕਰਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਉਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਧੱਕਦੀ ਹੈ ਜਿੱਧਰ ਕਿ ਤਰੰਗ ਜਾ ਰਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਟਰੱਕ ਤਿਲਕਵੀ ਸਤਹ੍ਹ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਰਫ਼ ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤਰੰਗ ਰੁਕੇ ਹੋਏ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਇਕ ਚੁਰਸਤੇ ਵੱਲ ਧੱਕ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਤਰਲ ਦੇ ਟੈਂਕਰ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਣੂੰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

8.2.3 – ਬਲਕਹੈਡਜ਼

ਤਰਲ ਦੇ ਕਈ ਟੈਂਕ ਬਲਕਹੈਡਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਕਈ ਛੋਟੇ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਵੰਡੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਛੋਟੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਭਾਰ ਦੇ ਵਿਤਰਣ ਉੱਪਰ ਧਿਆਨ ਜ਼ਰੂਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਨਾ ਰੱਖੋ।

8.2.4 – ਬੈਫ਼ਲਡ ਟੈਂਕ

ਤਰਲ ਦੇ ਬੈਫ਼ਲਡ ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਅਜਿਹੇ ਬਲਕਹੈਡਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਮੋਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਤਰਲ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਣ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਬੈਫ਼ਲਜ਼, ਤਰਲ ਦੇ ਉਠਾਅ ਦੇ ਅਗਾਂਹ ਅਤੇ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਜਾਣ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਾਸੇ-ਤੋਂ-ਪਾਸੇ ਦਾ ਉਠਾਅ ਅਜੇ ਵੀ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਪਲਟ ਸਕਦਾ ਹੈ।

8.2.5 – ਬਿਨਾਂ ਬੈਫ਼ਲ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ

ਬਿਨਾਂ ਬੈਫ਼ਲ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ (ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ "ਸਮੂਥ ਬੋਰ" ਟੈਂਕ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਅੰਦਰ ਤਰਲ ਦੇ ਪਰ੍ਵਾਹ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਕੁਝ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਅਗ੍ਹਾਂਹ ਅਤੇ ਪਿਛਾਂਹ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਉਠਾਅ ਬਹੁਤ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਬੈਫ਼ਲ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਖਾਧ ਪਦਾਰਥਾਂ (ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਦੁੱਧ) ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। (ਸਫ਼ਾਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮ ਬੈਫ਼ਲਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਟੈਂਕ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਫ਼ਾਈ ਕਰਨੀ ਕਠਿਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।) ਸਮੂਥ ਬੋਰ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਾਵਧਾਨੀ ਰੱਖੋ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਵਾਹਨ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਜਾਂ ਰੁਕਦੇ ਸਮੇਂ।

8.2.6 – ਆਊਟੇਜ (ਕਟੌਤੀ)

ਕਦੇ ਵੀ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਪੂਰੇ ਸਿਖਰ ਤੱਕ ਨਾ ਭਰੋ। ਜਦੋਂ ਤਰਲ ਗਰਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਫੈਲਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਫੈਲਣ ਵਾਲੇ ਤਰਲ ਦੇ ਲਈ ਕੁਝ ਥਾਂ ਜ਼ਰੂਰ ਛੱਡਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸਨੂੰ "ਆਊਟੇਜ" ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤਰਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਫੈਲਦੇ ਹਨ ਇਸ ਕਰਕੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਊਟੇਜ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਮਾਤਰਾ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤਰਲਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਲਿਜਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਊਟੇਜ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

8.2.7 – ਕਿੰਨਾ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ?

ਸੰਘਣੇ ਤਰਲ ਦਾ ਇਕ ਪੂਰਾ ਟੈਂਕ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੁਝ ਐਸਿਡ), ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਤਾਹਾਨੂੰ ਭਾਰੀ ਤਰਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਭਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਤਰਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਇਸ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ:

- ਤਰਲ ਦੀ ਉਹ ਮਾਤਰਾ ਜੋ ਰਸਤੇ ਦੇ ਵਿਚ ਫੈਲ ਜਾਵੇਗੀ।
- ਤਰਲ ਦਾ ਭਾਰ।
- ਭਾਰ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀਮਾਵਾਂ।
- ਲੋਡ ਦਾ ਤਾਪਮਾਨ।

8.2.8 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਚਲਾਉਣਾ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ 500 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਜਲਹ੍ਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਦੇ ਨਾਲ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਤੇਜ਼ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਰਹੇ, ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੁਰਮਾਨੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ $500 ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲੱਗੇਗਾ, ਅਤੇ ਪਿਛਲੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤੋਂ 2 ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੂਜੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ $ 2,000 ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲੱਗੇਗਾ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ 6 ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਮੁਅੱਤਲੀ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §22406.5)।

8.2.9 – ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਘੰਟੇ

500 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਜਲਹ੍ਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨਦੀ ਇਕ ਅਵਧੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਤਮ ਸਮਾਂ 10 ਘੰਟੇ ਹੈ (CVC §34501.2(b)(1))।

8.3 – ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਨਿਯਮ

ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਯਾਦ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹਨ:

8.3.1 – ਪਰ੍ਵਾਹ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ

ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਉੱਚੇ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਤਰਲ ਦੇ ਉਠਾਅ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰ੍ਵਾਹ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੇੜਨਾ, ਧੀਮਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋੜਾਂ ਅਤੇ ਲੇਨਾਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਪਰ੍ਵਾਹ ਵਿਚ ਹੋਣ।

8.3.2 – ਉਠਾਅ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨਾ

- ਬਰ੍ਕਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਇਕਸਾਰ ਦਬਾ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ। ਰੁਕਦੇ ਸਮੇਂ ਬਰ੍ਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਲਦੀ ਨਾ ਛੱਡੋ।
- ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਬਰ੍ਕ ਲਗਾਉਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਵਧਾਓ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੱਕਰ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਰੁਕਣਾ ਪੈ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂ ਸਟੈਬ ਬਰ੍ਕਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨਹ੍ਾਂ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨੀ ਹੈ, ਭਾਗ 2 ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰੋ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਪਲਟ ਸਕਦਾ ਹੈ।

8.3.3 – ਮੋੜ

ਮੋੜਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਵੋ ਅਤੇ ਮੋੜ ਦੇ ਉਪਰ ਆ ਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਤੇਜ਼ ਕਰੋ। ਮੋੜ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਰੁਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8.3.4 – ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ

ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖੋ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕਣ ਲਈ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਗਿੱਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਸਧਾਰਣ ਦੂਰੀ ਦੁੱਗਣੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਖਾਲੀ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਭਰੇ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇਰ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8.3.5 – ਫਿਸਲਣ

ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਟੀਅਰ ਨਾ ਕਰੋ, ਰੇਸ ਨਾ ਦਿਓ ਜਾਂ ਬਰ੍ਕ ਨਾ ਲਗਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਫਿਸਲ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟੈਂਕਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰ੍ਲਰਾਂ ਤੇ, ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਜੇ ਟਰ੍ਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਫਿਸਲਣ ਲੱਗ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਫਿਸਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹੀਆਂ ਦੀ ਪਕੜਹ੍ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਭਾਗ 8

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਬਲਕਹੈਡਜ਼, ਬੈਫ਼ਲਜ਼ ਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਭਿੰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?
2. ਕੀ ਕਿਸੇ ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੋੜਾਂ ਤੇ, ਰੈਂਪ ਤੇ ਚੜਹ੍ਦਿਆਂ, ਜਾਂ ਰੈਂਪ ਤੋਂ ਉਤਰਦਿਆਂ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਸਪੀਡ ਤੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
3. ਸਮੂਥ ਬੋਰ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਰਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਬੈਫ਼ਲਜ਼ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਰਾਂ ਤੋਂ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ?
4. ਉਹ ਕਿਹੜੀਆਂ 3 ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ ਜੋ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿੰਨਾ ਤਰਲ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ?
5. ਆਊਟੇਜ (ਕਟੌਤੀ) ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
6. ਤੁਸੀਂ ਉਠਾਅ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਵਿਚ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
7. ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਹੜੇ 2 ਕਾਰਨ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 8 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹ੍ੋ।

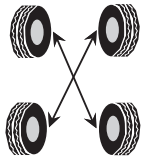
T.I.R.E. ਸੁਝਾਓ

T. ਟ੍ਰੈਡ (ਟਾਇਰ ਦਾ ਉੱਤਲਾ ਹਿੱਸਾ)

ਟਾਇਰ ਦੇ ਉੱਤਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੈਨੀ ਨੂੰ ਪੁੱਠਾ ਕਰਕੇ ਖੜ੍ਹਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਲਿੰਕਨ ਦੇ ਹੇਡ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਟ੍ਰੈਡ (ਟਾਇਰ ਦਾ ਉੱਤਲਾ ਹਿੱਸਾ) ਘਿਸ ਚੁਕਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਵੇਂ ਟਾਇਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

I. ਹਵਾ ਭਰਨਾ

ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਰ ਟਾਇਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਟਾਇਰ ਵਿੱਚ ਹਵਾ ਦਾ ਘੱਟ ਦਬਾਅ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਘਿਸਣ ਦਾ ਅਤੇ ਘੱਟ ਗੈਸ ਮਾਈਲੇਜ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ।



R. ਰੋਟੇਟ (ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣਾ)

ਟਾਇਰ ਦੇ ਮਿਧਣ ਦੀ ਲਾਈਫ਼ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਹਰ 3,000-5,000 ਮੀਲ ਤੇ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਬਦਲੋ।

E. ਮੁਲਾਂਕਣ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਸਾਧਾਰਨ ਘਿਸਾਈ, ਚੀਰਾਂ ਅਤੇ ਕਿੱਲਾਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਹਿਣ ਲਈ ਹਰ ਮਹੀਨੇ ਕੁਝ ਹੀ ਮਿਨਟਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

STATE OF CALIFORNIA
DMV
DRIVING CHANGE...
DEPARTMENT OF MOTOR VEHICLES.

ਭਾਗ 9: ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

9.1 – ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼

9.2 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ-ਕੌਣ, ਕੀ ਕਰਦਾ ਹੈ

9.3 – ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਨਿਯਮ

9.4 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ

9.5 – ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ ਮਾਰਕਿੰਗ, ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ

9.6 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਨਿਯਮ

9.7 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਸੰਕਟ

9.8 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, DMV ਪਰੀਖਿਅਕ, CVC§27903 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦਾ ਟੈਸਟ ਨਹੀ ਕਰਨਗੇ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ /ਜਾਂ ਕੂੜੇ-ਕਰਕਟ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। CVC §15278(a)(4) ਅਨੁਸਾਰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਲਈ HazMat ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਤੁਹਾਡੇ CDL ਟੈਸਟ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਬੰਧੀ ਸੰਘੀ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਗਿਆਨ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਣਗੇ। "ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ" ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਟ ਦਾ ਮਤਲਬ ਰਾਜ (ਗੈਰ-ਸੰਘੀ) ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਤੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਉਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਿਹਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੰਪੱਤੀ ਦਾ ਖਤਰਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਘਟਾ ਕੇ HazMat ਲਿਖਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ HM ਲਿਖਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਵਿਸਫੋਟਕ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਗੈਸਾਂ, ਠੋਸ ਪਦਾਰਥ, ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪਦਾਰਥ। ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਨਤੀਜੇ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਖਤਰੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਦੇ ਕਾਰਣ, ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੱਧਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪਰ੍ਬੰਧਨ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਬੰਧੀ ਨਿਯਮ (*Hazardous Materials Regulations*, (HMR)) ਅਤੇ ਆਮ ਹਵਾਲੇ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਪਾਰਟ 100-185 ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਹਨ।

ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਆਈਟਮਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸੂਚੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸਾਰਾ ਕੁੱਝ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਹੈ। ਕੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਿ੍ਪਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਮੱਗਰੀ, ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀ।

ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲੈ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦਾ, ਕਿਨਾਰਿਆਂ 'ਤੇ ਚਕੋਰ ਆਕਾਰ ਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍, ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਦਰਸਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਭਾਗ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਢੋਣ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡੀ ਭੂਮਿਕਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਰੰਤਰ ਬਦਲਾਵਾਂ ਕਾਰਨ, ਇਸ ਭਾਗ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਪੂਰਾ ਸਹੀ ਹੋਣ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਦੇਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਪੂਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਨਵੀਨਤਮ ਨਕਲ ਲੈਣਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਕ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਕਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ, ਜੋ ਕਿ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §383.5 ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਮੁਤਾਬਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੁਲਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਵਾਲਾ CDL ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਲੋੜਾਂ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਗਿਆਨ ਪਰ੍ੀਖਿਆ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇੱਕ CLP ਧਾਰਕ ਨੂੰ HazMat ਲੈ ਜਾਣ ਤੋਂ ਮਨਾਹੀ ਹੈ।

ਗਿਆਨ ਪਰ੍ੀਖਿਆ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਵੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਉਹ ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਪਰ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਸਮਝਣ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਿਖਲਾਈ ਕੋਰਸ ਕਰਨ ਨਾਲ ਵੀ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਜਾਣ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਡੇ ਮਾਲਕ, ਕਾਲਜ, ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀਆਂ, ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਗਠਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਕੋਰਸਾਂ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰੀ ਛਪਾਈ ਦਫ਼ਤਰ ਦੀਆਂ ਕਿਤਾਬਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਅਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਉਦਯੋਗਪਤੀ ਛਾਪਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਘੀ ਨਿਯਮਾਂ (*Federal Regulations)* (CFR ਸਿਰਲੇਖ 49) ਦੀਆਂ' ਨਕਲਾਂ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਯੂਨੀਅਨ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਦਫਤਰ ਅਕਸਰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਨਕਲ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਤੁਸੀ ਕੰਮ 'ਤੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੀ ਨਕਲ ਕਿੱਥੋ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਜਾਂ ਮਨੋਨੀਤ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਜਦ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ, ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਬਾਅਦ 90 ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਹਰ 3 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਵਾਰ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਿਖਲਾਈ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਸੰਭਾਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿੰਝ ਪਛਾਣੀਏ ਅਤੇ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰੀਏ।

ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕੋਲ ਖਾਸ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇ-ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਿਖਲਾਈ ਲਈ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਅਤੇ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਿਖਲਾਈ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਮਨੋਨੀਤ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਿਖਲਾਈ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਕੁਝ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਸ ਵਿਸਫੋਟਕ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਕਾਉਂਟੀਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਵੀ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਖਾਸ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਲੇ ਰਸਤਿਆਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੰਘੀ ਸਰਕਾਰ ਖਾਸ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਕਾਰਗੋ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਛੋਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਕੇਟ ਦਾ ਫਿਊਲ। ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਥਾਨਾਂ ਲਈ ਪਰਿਮਟ, ਛੋਟ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਟਾਂ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਲਗਾਓ।

ਪਰਮਿਟ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਸ਼ਰ੍ਤੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਰੂਟ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ CHP ਅਤੇ DOT ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ। ਖਤਰਨਾਕ ਅਤੇ ਮੈਡੀਕਲ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਲਈ ਲੜੀਵਾਰ, ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਸਿਹਤ ਸੇਵਾ ਵਿਭਾਗ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਅਸਲੀ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ HazMat ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਕ TSA ਸੰਘੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਖਤਰੇ ਦੇ. ਮੂਲਾਂਕਣ (ਪਿਛੋਕੜ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਜਾਂਚ) ਤੋਂ ਗੁਜ਼ਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ DMV 'ਤੇ ਆਪਣੀ CDL ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ TSA ਪਿਛੋਕੜ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਸਾਰੇ ਉਚਿਤ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵੈਧ ਡਾਕਟਰੀ ਫਾਰਮ ਜਮਹ੍ਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨੋਨੀਤ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਫਿੰਗਰਪਿਰ੍ਂਟ, ਫੀਸ, ਅਤੇ TSA ਦੀ ਵਾਧੂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ TSA ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ CDL ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਨਕਲ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ID ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਇੱਕ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦਾ DL / ID ਕਾਰਡ।
- ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦਾ DL।
- DMV ਦੀ ਫੋਟੋ ਰਸੀਦ ਦੇ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੀ CLP।

TSA ਏਜੰਟ ਸਾਈਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਲਈ,
universalenroll.dhs.gov 'ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ
1-855-347-8371 'ਤੇ ਫੋਨ ਕਰੋ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਰ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਕੋਲCHP (cvc§32000.5) ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ:

- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ (ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਵਾਦ ਨਾ ਹੋਣ) ਜਿਸ ਲਈ CVC §27903 ਅਨੁਸਾਰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦਾ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਜੇਕਰ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ, ਜਿਸ ਲਈ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ 500 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ ਫੀਸ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਈਸੰਸ ਦੀ ਇੱਕ ਪਰ੍ਮਾਣਿਤ ਪੜਹ੍ਨ ਯੋਗ ਨਕਲ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਨਾਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪੀਸ ਅਫ਼ਸਰ ਜਾਂ CHP ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ (CCR, ਸਿਰਲੇਖ 13 §1160.3(g)(2))।

ਇਹ ਸੰਘੀ HazMat ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵਾਧੂ ਸੇਵਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਲੋੜ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §107.601 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

9.1 – ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ

9.1.1 – ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੋ

ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਤੁਹਾਡੀ, ਤੁਹਾਡੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਉਹ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕਿੰਝ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪੈਕ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਕਿੰਝ ਲੋਡ ਕਰਨਾ, ਢੋਣਾ, ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ "ਰੋਕਥਾਮ ਦੇ ਨਿਯਮ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

9.1.2 – ਜੋਖਮ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰੋ

ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋਖਮ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰੇ ਬਾਰੇ ਸਾਵਧਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪੈਕੇਜਾਂ 'ਤੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲੇਬਲ ਲਗਾਉਣਾ, ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਦਮ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਕੈਰੀਅਰ, ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨਾਲ ਜੋਖਮ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।

9.1.3 – ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ।

ਤੁਹਾਨੂੰ CDL 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਛਾਣ
- ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨਾ।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਗਾਉਣਾ।
- ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਨਾ।

ਨਿਯਮ ਸਿੱਖਣਾ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਨਾਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਸੱਟ ਦੇ ਜੋਖਮ ਘੱਟ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਨਿਯਮ ਤੋੜ ਕੇ ਸ਼ਾਰਟ-ਕੱਟ ਲੈਣਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਤੇ ਜੇਲਹ੍ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਹਰ ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਆਇਨਾ ਕਰੋ। ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਫਸਰ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕ ਕੇ ਜਾਂਚ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰੁਕੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ, ਵਾਹਨ ਪਲੈਕਰਡਜ਼, ਤੁਹਾਡੇ CDL 'ਤੇ HazMat ਸਮਰਥਨ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡੇ ਗਿਆਨ ਨੂੰ ਪਰਖ ਸਕਦੇ ਹਨ।

9.2 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ -ਕੌਣ ਕੀ ਕਰਦਾ ਹੈ

9.2.1 – ਸ਼ਿਪਰ

- ਟਰੱਕ, ਰੇਲ, ਵੈਸੱਲ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜਗਹ੍ਾ ਤੋਂ ਦੂਸਰੀ ਜਗਹ੍ਾ 'ਤੇ ਉਤਪਾਦ ਭੇਜਦਾ ਹੈ।
- ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ:
  - ID ਨੰਬਰ।
  - ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਸਹੀ ਨਾਮ।
  - ਜੋਖਮ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ ।
  - ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ।
  - ਸਹੀ ਪੈਕੇਜਿੰਗ।
  - ਸਹੀ ਲੇਬਲ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਾਨ।
  - ਸਹੀ ਪਲੈਕਰਡਜ਼।
- ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪੈਕ ਕਰੋ, ਨਿਸ਼ਾਨ, ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਲਗਾਓ; ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਤਿਆਰ ਕਰੋ; ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਜਵਾਬ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰੋ; ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਸਪਲਾਈ ਕਰੋ।
- ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਮਾਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕੀਤੀ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਢੋ ਨਾ ਲਵੋ)।

9.2.2 – ਕੈਰੀਅਰ

- ਸ਼ਿਪਰ ਤੋਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਮੰਜ਼ਿਲ ਤੱਕ ਲੈਕੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਆਵਾਜਾਈ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜਾਂਚ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ, ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਗਾਇਆ, ਲੇਬਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।
- ਅਣਉਚਿਤ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਢੁੱਕਵੀਂ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਦਾ ਹੈ।

9.2.3 – ਡਰਾਇਵਰ

- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਛਾਣਿਆ, ਨਿਸ਼ਾਨਬੱਧ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਕੀਤਾ ਹੈ।
- ਰਿਸਦੇ ਪੈਕਜ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਲੋਡ ਹੋਣ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਲੋੜ ਹੋਵੇ।
- ਬਿਨਹ੍ਾਂ ਦੇਰੀ ਕੀਤੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਹੀ ਜਗਹ੍ਾ 'ਤੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।

9.3 – ਸੰਚਾਰ ਨਿਯਮ

9.3.1 – ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਰਥ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਅਰਥ ਜਿਨਹਾਂ ਦੇ ਤੁਸੀਂ ਆਦਿ ਹੋ, ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚਲੇ ਸ਼ਬਦ ਅਤੇ ਵਾਕੰਸ਼ ਤੁਹਾਡੀ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਅਹਿਮ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਭਾਗ 9 ਦੇ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ 9 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਹਨ। ਇਨਹਾਂ 9 ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਚਿੱਤਰ 9.1 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ।

ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਲਿਜਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਆਰਡਰ, ਲੇਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿਲ, ਅਤੇ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਸਾਰੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਚਿੱਤਰ 9.6 ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਣ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ

ਸ਼੍ਰੇਣੀ	ਡਿਵੀਜ਼ਨ	ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਨਾਮ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ	ਉਦਾਹਰਨਾਂ
1	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5 1.6	ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਵਿਸਫੋਟ ਪ੍ਰਕ੍ਰੇਜੈਕਸ਼ਨ ਖ਼ਤਰਾ ਅੱਗ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਛੋਟੇ ਧਮਾਕੇ ਬਹੁਤ ਅਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ	ਡਾਈਨਾਮਾਈਟ ਲਾਟਾਂ ਆਤਿਸ਼ਬਾਜ਼ੀ ਦਰਸਾਓ ਅਸਲਾ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਏਜੰਟ ਵਿਸਫੋਟਕ ਯੰਤਰ
2	2.1 2.2 2.3	ਜ਼ਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸਾਂ ਗੈਰ-ਜ਼ਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸਾਂ ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ/ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਗੈਸਾਂ	ਪ੍ਰੋਪੇਨ ਹੀਲੀਅਮ ਫਲੋਰੀਨ, ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ
3	-	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਗੈਸੋਲੀਨ
4	4.1 4.2 4.3	ਜ਼ਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸਪਦਾਰਥ ਸ੍ਵੈ ਜ਼ਲਣਸ਼ੀਲ ਗਿੱਲਾ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਪਿੱਕ੍ਰੇਟ, ਗਿੱਲਾ ਵਾਈਟ ਫਾਸਫੋਰਸ ਸੋਡੀਅਮ
5	5.1 5.2	ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ ਔਰਗੈਨਿਕ ਪਰੌਕਸਾਈਡ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਨਾਈਟ੍ਰੇਟ ਮਿਥਾਈਲ ਈਥਾਈਲ ਕੀਟੋਨ ਪਰੌਕਸਾਈਡ
6	6.1 6.2	ਜ਼ਹਿਰ (ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥ) ਲਾਗ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਪੋਟਾਸ਼ੀਅਮ ਸਾਇਨਾਈਡ ਐਥਰੈਕਸ ਵਾਇਰਸ
7	-	ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ	ਯੂਰੇਨੀਅਮ
8	-	ਜੰਗਾਲ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਬੈਟਰੀ ਦਾ ਤਰਲ
9	-	ਫੁਟਕਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ	ਪੋਲੀਕਲੋਰੀਨੇਟਿਡ ਬਾਈਫਿਨਾਈਲ (PCB)
e	-	ORM-D (ਹੋਰ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਪਦਾਰਥ ਘਰੇਲੂ)	ਭੋਜਨ ਦੀਆਂ ਫਲੇਵਰਿੰਗ, ਦਵਾਈਆਂ
	-	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਈਧਣ ਤੇਲ

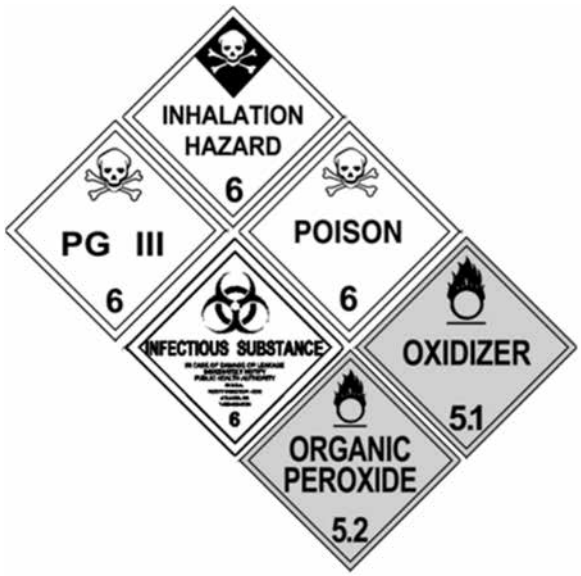
ਚਿੱਤਰ 9.1

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਡੁੱਲਣ ਜਾਂ ਰਿੱਸਣ 'ਤੇ, ਤੁਸੀਂ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਲਿਜਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਫਾਇਰ ਫਾਈਟਰ ਅਤੇ ਪੁਲਿਸ ਇਸ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੱਟ ਨੂੰ ਰੋਕ ਜਾਂ ਘੱਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇ ਉਹ ਜਾਣਦੇ ਹੋਣ ਕਿ ਕਿਹੜੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਿਜਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਹਾਡੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ, ਅਤੇ ਦੂਸਰਿਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਨਾਲ ਪਤਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ:

- ਸ਼ਿਪਰਜ਼ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ।
- ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਲਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਸਰੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੇ ਉਪਰ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਲੋੜੀਂਦੀ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰੱਖਣ।
- ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਦੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉੱਪਰ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:
  - ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ 'ਤੇ ਇੱਕ ਥੈਲੀ ਵਿੱਚ।
  - ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਲੱਗੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ ਨੇੜਲਾ ਫਾਸਲਾ ਸਾਫ਼ ਦਿਖਾਈ ਦੇਵੇ।
  - ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਹੋਣ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਵੇ।

9.3.2 – ਪੈਕੇਜ ਲੇਬਲ

ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਸਭ ਤੋਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪੈਕੇਜਾਂ 'ਤੇ ਹੀਰਾ-ਆਕਾਰ ਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲੇਬਲ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਲੇਬਲ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਡਾਇਮੰਡ ਲੇਬਲ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਫਿੱਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਤਾਂ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਪੈਕੇਜ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਟੈਗ' 'ਤੇ ਲੇਬਲ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਸਿਲੰਡਰ ਜਿਨਹਾਂ 'ਤੇ ਲੇਬਲ ਨਹੀ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਉਨਹਾਂ ਦੇ ਟੈਗ ਜਾਂ ਡੈਂਕਲ ਹੋਣਗੇ। ਚਿੱਤਰ 9.2 ਲੇਬਲ ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।



ਚੱਤਿਰ 9.2
HAZMAT ਲੇਬਲ ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ।

9.3.3 – ਨਿਯਮਤ ਕੀਤੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਚਿਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰ ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਪੈਕਜਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਚਿੰਨਹ੍ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਣੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 4 ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੱਗੇ, ਪਿੱਛੇ ਅਤੇ ਦੋਹਾਂ ਪਾਸੇ ਲਗਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚਿੱਤਰ 9.3 ਦੇਖੋ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਚਾਰਾਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪੜਹ੍ਨਯੋਗ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਹੀਰੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10¾ ਇੰਚ ਚੌੜਾਈ ਵਾਲੇ, ਬਿੰਦੂ-ਤੋਂ-ਚਕੋਰ, ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗਾਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ID ਨੰਬਰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਸੰਤਰੀ ਪੈਨਲਾਂ ਜਾਂ ਸਫੇਦ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਚਕੋਲ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਆਕਾਰ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ID ਨੰਬਰ ਖ਼ਤਰੇ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਇੱਕ 4-ਅੰਕ ਦੇ ਕੋਡ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ID ਨੰਬਰ 1 ਕੈਮੀਕਲ ਤੋਂ ਵਧੇਰੇ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅੱਖਰ "NA" ਜਾਂ "UN" ID ਨੰਬਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਲਿਖੇ ਹੋਣਗੇ। U।S। ਦੇ DOT ਐਮਰਜੈਂਸੀਜਵਾਬ ਗਾਈਡਬੁੱਕ (*Emergency Response Guidebook*, ERG) ਰਸਾਇਣਾਂ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ID ਨੰਬਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

ਚੱਤਿਰ 9.3
HAZMAT ਪਲੈਕਰਡ ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ 3 ਮੁੱਖ ਸੂਚੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, 3 ਸੂਚੀਆਂ 'ਤੇ ਇਸਦਾ ਨਾਮ ਖੋਜੋ। ਕੁਝ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰੀਆਂ ਸੂਚੀਆਂ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਬਾਕੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਮੇਸ਼ਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸੂਚੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

- CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101, ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰਣੀ
- ਅੰਤਿਕਾ A ਤੋਂ CFR, ਟਾਇਟਲ 49 §172.101, ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਸੂਚੀ।
- ਅੰਤਿਕਾ B ਤੋਂ CFR, ਟਾਇਟਲ 49 §172.101, ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰ੍ਦੂਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰਣੀ। ਚਿੱਤਰ 9.4 ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰਣੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਲਮ 1 ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹੜਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਸਾਧਨ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਸੰਬੰਧੀ ਹੋਰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਗਲੇ 5 ਕਾਲਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹਰ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰਨਾਕ ਵਰਗ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ, ID ਨੰਬਰ, ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ, ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਲੇਬਲ ਦਿਖਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

6 ਵੱਖ ਵੱਖ ਚਿੰਨਹ੍ ਸਾਰਣੀ ਦੇ **ਕਾਲਮ 1** ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(+) ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਣੀ ਅਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਸਮੱਗਰੀ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਣੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਾ ਕਰਦੀ ਹੋਵੇ।

(A) ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ, ਜੇ ਇਹ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਨਾ ਹੋਏ ਹੈ, ਕੇਵਲ ਤਦ HMR ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਨੂੰ ਹਵਾ ਰਾਹੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਜਾਂ ਇਰਾਦਾ ਹੋਵੇ।

(W) ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਕੇਵਲ HMR ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਣੀ ਰਾਹੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਜੇ ਇਹ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ,ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰ੍ਦੂਸ਼ਕ ਹੈ।

(D) ਭਾਵ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਨਾਮ ਘਰੇਲੂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸਹੀ ਨਾ ਹੋਵੇ।

CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101 ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਬਾਰੇ ਸਾਰਣੀ									
ਚਿੰਨਹ੍	ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਸਹੀ ਨਾਮ	ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਣੀ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ	ਪਛਾਣ ਨੰਬਰ	*PG*	ਲੇਬਲ ਕੋਡ	ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰ੍ਾਵਧਾਨ *(172.102)*	ਪੈਕਿੰਗ *(173.***)*		
							ਅਪਵਾਦ	ਥੋੜੀ ਤਾਦਾਦ ਵਿਚ	ਵੱਡੀ ਤਾਦਾਦ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8A)	(8B)	(8C)
A	ਐਸੀਟੈਲਡੀਹਾਈਡ ਅਮੋਨੀਆ	9	UN1841	III	9	IB8, IP6	155	204	240

ਚਿੱਤਰ 9.4

(I) ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਘਰੇਲੂ ਆਵਾਜਾਈ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੋਵੇ।

(G) ਭਾਵ, ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਇਹ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਇੱਕ ਆਮ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਹੈ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਆਮ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦੇ ਨਾਲ ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ ਨਾਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ ਇੱਕ ਖਾਸ ਰਸਾਇਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਤਪਾਦ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਕਾਲਮ 2 ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਰਣਨ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਐਂਟਰੀਆਂ ਵਰਣਮਾਲਾ ਦੇ ਕਰਮ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਛੇਤੀ ਹੀ ਸਹੀ ਐਂਟਰੀ ਲੱਭ ਸਕੋ। ਸਾਰਣੀ ਨਿਯਮਤ ਕਿਸਮ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਿਰਛੇ ਅੱਖਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਨਾਮ ਸਹੀ ਨਾਮ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਕਾਲਮ 3 ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਵੰਡ ਜਾਂ "ਪਾਬੰਦੀ ਵਾਲੀ" ਐਂਟਰੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ । ਕਦੇ ਵੀ "ਪਾਬੰਦੀ ਵਾਲੀ" ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾ ਕਰੋ। ਪਲੈਕਰਡ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ 3 ਚੀਜ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਹੈ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ:

- ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ।
- ਭੇਜੀ ਜਾ ਰਹੀ ਮਾਤਰਾ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੇ ਸਾਰੇ ਵਰਗਾਂ ਦੀ ਸਾਰੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ।

ਕਾਲਮ 4 ਹਰ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਲਈ ID ਨੰਬਰ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ID ਨੰਬਰ "UN" ਜਾਂ "NA" ਅੱਖਰਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। "NA" ਅੱਖਰਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕੈਨੇਡਾ ਤੋਂ ਹੀ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ID ਨੰਬਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਉੱਪਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ' 'ਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਜਲਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪੁਲਿਸ ਅਤੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲੇ ਇਸ ਨੰਬਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਕਾਲਮ 5 ਇੱਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ (ਰੋਮਨ ਅੰਕ ਵਿੱਚ) ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਕਾਲਮ 6 ਖਤਰਨਾਕ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲੇਬਲਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪੈਕੇਜਾਂ 'ਤੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਦੋਹਰੇ ਖ਼ਤਰੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੇਬਲਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।

ਕਾਲਮ 7 ਵਧੀਕ (ਵਿਸ਼ੇਸ਼) ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਇਸ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਂਟਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਾਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਸੰਘੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਨੰਬਰ 1-6 ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਇੱਕ ਸਾਹ ਅੰਦਰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜ਼ਹਿਰੀਲਾ ਪਦਾਰਥ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ (PIH) ਹੋਣਾ। PIH ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ, ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਕਾਲਮ 8 ਇੱਕ 3-ਭਾਗ ਵਾਲਾ ਕਾਲਮ ਹੈ ਜੋ ਹਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਪੈਕਿੰਗ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਭਾਗ ਨੰਬਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਕਾਲਮ 9 ਅਤੇ 10 ਹਾਈਵੇ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

CFR ਲਈ ਅੰਤਿਕਾ A, ਟਾਇਟਲ 49 §172.101 - ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇਣਯੋਗ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ। DOT ਅਤੇ EPA ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਡੁੱਲਣ ਬਾਰੇ ਜਾਣਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਾਮ ਲਿਖੇ ਹਨ। ਚਿੱਤਰ 9.5 ਦੇਖੋ। ਸੂਚੀ ਦੇ ਕਾਲਮ 3 ਵਿੱਚ ਹਰ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟਯੋਗ ਮਾਤਰਾ (RQ) ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ RQ ਜਾਂ ਇਸਤੋਂ ਵੱਡੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਪੈਕੇਜ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸ਼ਿਪਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਅਤੇ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ RQ ਦੇ ਅੱਖਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਅੱਖਰ RQ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਰਣਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ

ਅੰਤਿਕਾ A ਤੋਂ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172 ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਅਤੇ ਦੱਸਣ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ	ਦੱਸਣ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ *(RQ)* ਪੌਂਡ *(ਕਿਲੋਗਰ੍ਾਮ)*
ਫਿਨਾਈਲਮਰਕੈਪਟਨ @	100 (45.4)
ਫੀਨਾਈਲਮਰਮਕਰੀ ਐਸੀਟੇਟ	100 (45.4)
ਐਨ-ਫੀਨਾਈਲਥੀਓਰੀਆ	100 (45.4)
ਫੋਰੇਟ	10 (4.54)
ਫੋਸਜੀਨ	10 (4.54)
ਫਾਸਫ਼ਾਈਨ	100 (45.4) *
ਫਾਸਫੋਰਿਕ ਐਸਿਡ	5,000 (2,270)
ਫਾਸਫੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਡਾਈਇਥਾਈਲ 4-ਨਾਈਟਰੋਫਿਨਾਈਲ ਈਸਟਰ	100 (45.4)
ਫਾਸਫੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਲੈੱਡ ਸਾਲਟ	10 (0.454)
* 10 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਡੁੱਲਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ	

ਚਿੱਤਰ 9.5

ਰੋਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਇਨਹਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਡੁੱਲਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ RQ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਸ਼ੀਪਿੰਗ ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜ਼ 'ਤੇ INHALATION HAZARD ਸ਼ਬਦ ਲਿਖੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਢੁੱਕਵਾਂ POISON INHALATION HAZARD ਜਾਂ POISON GAS ਪਲੈਕਰਡ ਦਰ੍ਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੋਵੇ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਨੂੰ ਹੋਰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਮੇਸ਼ਾ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ ਅਤੇ POISON INHALATION HAZARD ਵਾਲਾ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਗਾਓ, ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਵੀ ਲਗਾਓ।

ਅੰਤਿਕਾ B ਤੋਂ CFR, ਟਾਇਟਲ 49 §172.101 - ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰ੍ਦੂਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ। ਅੰਤਿਕਾ B ਉਨਹ੍ਾਂ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਹੈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੀਵਣ ਲਈ ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਹਨ। ਹਾਈਵੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ, ਇਹ ਸੂਚੀ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਪਲੈਕਰਡ ਜਾਂ ਲੇਬਲ ਦੇ ਬਿਨਹ੍ਾਂ 119 ਗੈਲਨਾਂ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿੱਚ ਰਸਾਇਣਾਂ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ HMR ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰ੍ਦੂਸ਼ਕ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੱਡੇ ਪੈਕੇਜ਼ ਨੂੰ MARINE POLLUTANT ਚਿੰਨਹ੍ (ਸਫੈਦ ਤਿਕੋਣ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੱਛੀ ਉੱਪਰ "X" ਦਾ ਚਿੰਨ ਬਣਿਆ ਹੋਵੇ) ਨੂੰ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਾਰਕਿੰਗ (ਇਹ ਪਲੈਕਰਡ ਨਹੀਂ ਹੈ) ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰੋਂ ਵੀ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਰਣਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟ ਜ਼ਰੂਰ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ: MARINE POLLUTANT।

9.3.4 – ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼

ਚਿੱਤਰ 9.6ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲ਼ਈ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਵਿੱਚ ਹੇਠਲਿਖਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਪੰਨਾ ਨੰਬਰ ਜੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਵਿੱਚ 1 ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੰਨੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਪੰਨੇ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਪੰਨਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੱਸੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, "ਪੰਨਾ 1 ਦਾ 4"।
- ਹਰ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਇੱਕ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਵੇਰਵਾ।
- ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਰਦਾਪਰ੍ਮਾਣੀਕਰਣ, ਸ਼ਿਪਰ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉਹ ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

9.3.5 – ਆਈਟਮ ਦਾ ਵੇਰਵਾ

ਜੇ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਅਤੇ ਗੈਰਹਾਨੀਕਾਰਕ ਉਤਪਾਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖ਼ਿਆ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ :

- ਪਹਿਲਾਂ ਦਰਜ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਇੱਕ ਅਲੱਗ ਰੰਗ ਨਾਲ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

  ਜਾਂ:
- "HM" ਸਿਰਲੇਖ ਦੇਇੱਕ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਵੇਰਵੇ (ID #, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ , ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ) ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ "X" ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। "X" ਦੇ ਬਜਾਏ ਅੱਖਰ "RQ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਰਣਨ ਵਿੱਚ ਉਸ ਕਰ੍ਮ ਵਿੱਚ ID ਨੰਬਰ, ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਅਤੇ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ, ਜੇ ਕੋਈ ਵੀ ਹੈ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ ਰੋਮਨ ਅੰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ "PG"। ਨਾਲਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

SHIPPING PAPER

TO:	***ABC Corporation*** ***88 Valley Street*** ***Anywhere, VA***	***FROM:***	***DEF Corporation*** ***55 Mountain Street*** ***Nowhere, CO***	***Page 1 of 1***
Quantity	***HM***	***Description***		***Weight***
1 cylinder	RQ	UN1076, Phosgene, 2.3, Poison, Inhalation Hazard, Zone A		25 lbs
	("RQ" means that this is a reportable quantity.)	((UN1076 is the Identification Number from Column 4 of the Hazardous materials Table.) Phosgene is the proper shipping name from Column 2 of the Hazardous Materials Table.) (2.3 is the Hazard Class from Column 3 of the Hazardous Materials Table.)		

This is to certify that the above named materials are properly classified, described, packaged marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the Department of Transportation.

Shipper:	***DEF Corporation***	***Carrier:***	***Safety First***
Per:	***Smith***	***Per:***	
Date:	***October 15, 2003***	***Date:***	

Special Instructions: 24 Hour Emergency Contact, John Smith 1-800-555-5555

ਚੱਤਿਰ 9.6

ID ਨੰਬਰ, ਸ਼ਿੱਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਮਾਣਿਤ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਵਰਣਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਮਾਪ ਦੀ ਕੁੱਲ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਇਕਾਈ।
- ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਕਿਸਮ (ਉਦਾਹਰਨ: "6 ਡਰਮ")
- RQ ਅੱਖਰ, ਜੇ ਇੱਕ ਰਿਪੋਰਟਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਹੋਵੇ ।
- ਜੇ ਅੱਖਰ RQ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਦਾ ਨਾਮ (ਜੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ)।
- ਕਾਲਮ 1ਵਿੱਚ ਅੱਖ਼ਰ "G" (ਆਮ) ਨਾਲ ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ।

ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਨੰਬਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਮੀਦ ਨਾ ਹੋਵੇ)। ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਸ਼ਿਪਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਡੁੱਲਣ ਜਾਂ ਅੱਗ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਤਰੇ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ :

- ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸੰਖਿਆ (ਜੇਕਰ ਸ਼ਿਪਰ / ਪੇਸ਼ਕਰਤਾ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ (ERI) ਪਰਦਾਤਾ ਹੈ)।

  ਜਾਂ:
- ਕਿਸੇ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ ਸੰਗਠਨ ਦਾ ਨੰਬਰ ਜੋ ਲੋੜੀਂਦੀ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੀ ਹੋਵੇ। ERI ਪਰਦਾਤਾ ਕੋਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਨਾਮ, ਇੱਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨੰਬਰ, ਜਾਂ ERI ਪਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੂਸਰੇ ਵਿਲੱਖਣ ਪਛਾਣਕਰਤਾ ਤੋਂ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਸ਼ਿਪਰ ਨੂੰ ਹਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਦੂਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿੰਝ ਸੰਭਾਲਣਾ ਹੈ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਘੱਟੋ-ਘੱਟ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

- ਬੁਨਿਆਦੀ ਵੇਰਵਾ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ।
- ਸਿਹਤ ਲਈ ਖ਼ਤਰੇ।
- ਅੱਗ ਜਾਂ ਵਿਸਫੋਟ ਦੇ ਖਤਰੇ।
- ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਘਟਨਾ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਤੁਰੰਤ ਅਪਣਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ।
- ਅੱਗ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਅਪਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ।
- ਅੱਗ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਡੁੱਲਣ ਜਾਂ ਰਿਸਾਅ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਦੇ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਤਰੀਕੇ।
- ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਮੁਢਲੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇ ਉਪਾਅ।

ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਮੁਢਲਾ ਵੇਰਵਾ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਰਿਸਪਾਂਸ ਗਾਈਡਬੁੱਕ (*Emergency Response Guidebook*, ERG)। ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਵਾਹਨ'ਤੇ ERG ਰੱਖ ਕੇ ਸ਼ਿਪਰਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈਵੀ ਸੰਘੀ, ਸਟੇਟ, ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਜੋ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਘਟਨਾ 'ਤੇ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੀ ਹੋਵੇ।

ਕੁੱਲ ਮਾਤਰਾ, ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵੇਰਵੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚਲਿਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਮਾਪ ਦੀ ਇਕਾਈ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ:

10 ctns, UN1263, ਪੇਂਟ, 3, PGII, 500 ਪੌਂਡ।

ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਦੇ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ (ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੇਕਾਗਜ਼) 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਦ ਸ਼ਬਦ ਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ:

UN1090, ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਐਸੀਟੋਨ, 3, PG II।

ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ID ਨੰਬਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਗੈਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਪਹਿਲੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਿ਼ਪਰਾਂ ਨੂੰ 2 ਸਾਲ (ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਲਈ 3 ਸਾਲ) ਲਈ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ (ਜਾਂ ਇੱਕਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਚਿੱਤਰ) ਦੀ ਨਕਲ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਜੇ ਕੋਈ ਸਿ਼ਪਰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਵਾ ਪਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ 1 ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ (ਜਾਂ ਇੱਕ ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਚਿੱਤਰ) ਦੀ ਨਕਲ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗੱਲਾਂ: ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਪੂਰੀਆਂ ਨਿਯਮਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇਖਣ ਲਈ, CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਪਾਰਟ100-185 ਦੇਖੋ।

9.3.6 – ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪਰਮਾਣਿਕਤਾ

ਜਦੋਂ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਪੈਕ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਤਸਦੀਕ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ HMR ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪਰਮਾਣਿਕਤਾ ਅਸਲ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਇਹ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਕੈਰੀਅਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਪੈਕੇਜ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਇੱਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ)। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇੱਕ ਪੈਕੇਜ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ HMR ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਢੁੱਕਵੇਂ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪਰਮਾਣਿਕਤਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਕੁਝ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲੈ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਵਾਧੂ ਨਿਯਮ ਹਨ। ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲੈਣ ਵੇਲੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

9.3.7 – ਪੈਕੇਜ ਚਿੰਨਹ ਅਤੇ ਲੇਬਲ

ਸਿ਼ਪਰ ਪੈਕੇਜ, ਇੱਕ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਲੇਬਲ, ਜਾਂ ਟੈਗ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਪਿਰੰਟ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਅਹਿਮ ਪੈਕੇਜ ਮਾਰਕ ਕਰਨਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਨਾਮ ਹੈ। ਇਹ ਉਹੀ ਨਾਮ ਹੈ ਜੋ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਹੈ। ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪੈਕਜ ਦੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਲਿਜਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸਮੱਗਰੀ ਮੁਤਾਬਕ ਬਦਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ, ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਪੈਕੇਜਾਂ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਲਗਾਵੇਗਾ:

- ਸਿ਼ਪਰ ਜਾਂਪਰਾਪਤਕਰਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਨਾਮ ਅਤੇ ID ਨੰਬਰ।
- ਲੋੜੀਂਦੇ ਲੇਬਲ।

ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਚੰਗਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ। ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਸਿ਼ਪਰ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਸਹੀ ਮੁਢਲੇ ਵਰਣਨ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜਾਂ 'ਤੇ ਸਹੀ ਲੇਬਲ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਜਾਣੂੰ ਨਹੀਂ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਿ਼ਪਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦਫਤਰ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹੋ।

ਜੇ ਨਿਯਮ ਇਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਸਿ਼ਪਰ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ RQ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰਦੂਸ਼ਕ, ਜੈਵਿਕ-ਖਤਰਨਾਕ, HOT, ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਲਿਖੇਗਾ। ਤਰਲ ਕੰਟੈਨਰਾਂ ਵਾਲੇ ਪੈਕੇਜ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਸਹੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੀਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਹੋਣਗੇ। ਉਹ ਲੈਬਲਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਖਤਰੇਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਪੈਕੇਜ ਨੂੰ 1 ਲੇਬਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਲੇਬਲਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦੇ ਨੇੜੇ, ਇੱਕਠੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

9.3.8 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨਾ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨਾ ਸਿੱਖੋ। ਇਹ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਦੇਖੋ। ਕੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

- ਸਹੀ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਅਤੇ ID ਨੰਬਰ ਨਾਲ ਇੱਕ ਐਂਟਰੀ?
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤੀ ਐਂਟਰੀ ਜਾਂ ਇੱਕ X ਜਾਂ RQ ਨਾਲ ਐਂਟਰੀ?

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਹੋਰ ਸੁਰਾਗ:

- ਸਿ਼ਪਰ ਕਿਹੜੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਹੈ? ਪੇਂਟ ਡੀਲਰ? ਰਸਾਇਣ ਸਪਲਾਈ? ਵਿਗਿਆਨਕ ਸਪਲਾਈ ਘਰ? ਕੀਟਨਾਸ਼ਕ ਨਿਯੰਤਰਨ ਜਾਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਪਲਾਇਰ? ਵਿਸਫੋਟਕ, ਜੰਗੀਸਮਾਨ, ਜਾਂ ਆਤਸ਼ਬਾਜ਼ੀ ਡੀਲਰ?
- ਕੀ ਪਰਿਸਰ ਵਿੱਚ ਹੀਰੇ ਦੇ ਅਕਾਰ ਦੇ ਲੇਬਲ ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਹਨ?
- ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਪੈਕੇਜ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ? ਸਿਲੰਡਰ ਅਤੇ ਡਰਮ ਅਕਸਰ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।
- ਕੀ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦਾ ਲੇਬਲ, ਸਹੀ ਸਿ਼ਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਜਾਂ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ID ਨੰਬਰ ਹੈ?
- ਕੀ ਕੋਈ ਰੱਖ ਰਖਾਅ ਸਬੰਧੀ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਹਨ?

9.3.9 – ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਤ

ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੱਥ ਨਾਲ ਦਸਤਖ਼ਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਇੱਕਸਾਰ ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦਾ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿ਼ਪਰ, ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਮੰਜ਼ਿਲ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ EPA ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਮੈਨੀਫੈਸਟ 'ਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿ਼ਪਰਾਂ ਨੂੰ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ, ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਉਸ ਉੱਪਰ ਹੱਥ ਨਾਲ ਦਸਤਖ਼ਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋ। ਕੇਵਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਡਿਸਪੋਜ਼ਲ / ਸ਼ੋਧ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਨੂੰ ਹੀ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਭੇਜੋ। ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਉੱਪਰ ਹੱਥ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਭੇਜਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਦੀ ਆਪਣੀ ਨਕਲ ਰੱਖੋ। ਹਰ ਨਕਲ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਦਸਤਖਤ ਅਤੇ ਤਾਰੀਖ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਦਸਤਖਤ ਵੀ ਦਰਜ ਹੋਣ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

9.3.10 – ਪਲੈਕਰਡਿੰਗ

ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਢੁੱਕਵੀ ਪਲੈਕਰਡ ਨਾਲ ਲਗਾਓ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸੰਕਟ ਵੇਲੇ ਜੀਵਨ ਜਾਂ ਸੰਪੱਤੀ ਦੀ ਹਿਫਾਜ਼ਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਣ ਢੁੱਕਵੇਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੋਹੇਂ ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਹਰ ਪਲੈਕਰਡ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ:

- ਜਿਸ ਵੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਇਸ ਤਰਾਂ ਲੱਗਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਸ਼ਬਦ ਜਾਂ ਅੰਕ ਇੱਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੋਣ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਤੋਂ ਸੱਜੇ ਵੱਲ ਪੜਿਹ੍ਆ ਜਾਵੇ।
- ਘੱਟੋ ਘੱਟ 3 ਇੰਚ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਦੂਸਰੀਆਂ ਮਾਰਕਿੰਗਸ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- ਅਟੈਚਮੈਂਟਸ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੌੜੀਆਂ, ਦਰਵਾਜ਼ੇ, ਅਤੇ ਤਰਪਾਲਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰੱਖੋ।
- ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸੁਰਖਿਅਤ ਰੱਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਰੰਗ, ਫਾਰਮੈਟ ਅਤੇ ਸੁਨੇਹਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।
- ਅਲੱਗ ਰੰਗ ਦੀ ਪਿਛੋਕੜਤੇ ਲਗਾਓ।
- "ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵ" ਅਤੇ ਹੋਰ ਨਾਰਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ।
- ਅਗਲਾ ਪਲੈਕਰਡ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕਿਹੜੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਵਰਤੇ ਜਾਣ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ:

- ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਭੇਜੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਜ਼ਨ।

9.3.11 – ਪਲੈਕਰਡ ਸਾਰਣੀਆਂ

2 ਪਲੈਕਰਡ ਸਾਰਣੀਆਂ ਹਨ, ਸਾਰਣੀ 1 ਅਤੇ 2. ਜਦੋਂ ਵੀ ਕਿਸੇ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਸਾਰਣੀ1 ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਚਿੱਤਰ 9.7 ਦੇਖੋ।

ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਸਾਰਣੀ2 ਵਿੱਚ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰੇਣੀਆਂ ਲਈ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਪੈਕੇਜ ਸਮੇਤ ਕੁੱਲ ਭੇਜੇ ਜਾ ਰਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 1,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ। ਸਾਰਣੀ 2 ਉਤਪਾਦਾਂ ਜਿਹੜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹਨ ਉਨਹ੍ਾਂ ਲਈ ਸਾਰੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜੋ। ਚਿੱਤਰ 9.8 ਦੇਖੋ।

ਤੁਸੀ ਹਰ ਸਾਰਣੀ 2 ਵਿੱਚ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰੇਣੀਆਂ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਬਜਾਏ ਖਤਰਨਾਕ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਦੋਂ:

- ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ 2 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ 1,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਵੱਧ, ਸਾਰਣੀ2 ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰੇਣੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਅਤੇ
- ਤੁਸੀ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਜਗਹ੍ਾ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਰਣੀ 2 ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ 2,205 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੋਡ ਨਹੀ ਕੀਤੇ ਹਨ। (ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਖਾਸ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।)

ਖਤਰਨਾਕ ਪਲੈਕਰਡ ਇੱਕ ਲੋੜ ਨਹੀ ਸਗੋਂ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਪਲੈਕਰਡ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

- ਜੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਪੈਕਜ 'ਤੇ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਖ਼ਤਰਾ ਸ਼ਬਦ ਲਿਖਿਆ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਗੈਸ ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਨੂੰ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 1,000ਪੌਂਡ ਅਪਵਾਦ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਦੂਸਰੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਜਦੋਂ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ ਦਾ ਪਲੈਕਰਡ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੀ ਲੋੜ ਮੁਤਾਬਕ ਹੋਰਾਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਗਾਉਣ ਤੇ 1,000 ਪੌਂਡ ਅਪਵਾਦ ਲਾਗੂ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ।

ਪਲੈਕਰਡ ਸਾਰਣੀ 1 ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਤਰਾ	
ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਤਰਾ ਹੈ	**ਪਲੈਕਰਡ.....ਵਜੋਂ**
1.1 ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਵਿਸਫੋਟਕ	ਵਿਸਫੋਟਕ 1.1
1.2 ਪਰ੍ਜੈਕਟ ਦੇ ਖਤਰੇ	ਵਿਸਫੋਟਕ 1.2
1.3 ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰੇ	ਵਿਸਫੋਟਕ 1.3
2.3 ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ / ਜ਼ਹਿਰੀਲਿਆਂ ਗੈਸਾਂ	ਜ਼ਹਿਰ ਗੈਸ
4.3 ਗਿੱਲਾ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ	ਗਿੱਲਾ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ
5.2 (ਜੈਵਿਕ ਪਰ੍ਔਕਸਾਈਡ, ਕਿਸਮ B, ਤਰਲ ਜਾਂ ਠੋਸ, ਤਾਪਮਾਨ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤਰਿਤ)	ਜੈਵਿਕ ਪਰੌਕਸਾਈਡ
6.1 (ਸਾਹ ਰਾਹੀ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਜੋਖਮ ਸਿਰਫ ਖ਼ੇਤਰ A ਅਤੇ B)	ਜ਼ਹਿਰ / ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਅੰਦਰ ਖਿੱਚਣਾ
7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਪੀਲੇ III ਕੇਵਲ ਲੇਬਲ ਲਈ)	ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ

ਚਿੱਤਰ 9.7

ਪਲੈਕਰੁਡ ਸਾਰਣੀ 2 1,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਜਿਆਦਾ	
ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ (ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਵੇਰਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇ)	**ਪਲੈਕਰਡ ਦਾ ਨਾਮ**
1.4 ਛੋਟੇ ਧਮਾਕੇ	ਵਿਸਫੋਟਕ 1.4
1.5 ਬਹੁਤ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ	ਵਿਸਫੋਟਕ 1.5
1.6 ਬੇਹੱਦ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ	ਵਿਸਫੋਟਕ 1.6
2.1 ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸਾਂ	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ
2.2 ਗੈਰ-ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸਾਂ	ਗੈਰ-ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ।
3 ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਜਲਣਸ਼ੀਲ
ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਜਲਣਸ਼ੀਲ*
4.1 ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥ	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ
4.2 ਸਵੈ ਜਲਣਸ਼ੀਲ	ਸਵੈ ਜਲਣਸ਼ੀਲ
5.1 ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ	ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ
5.2 (ਜੈਵਿਕ ਪਰੌਕਸਾਈਡ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਸਮ B, ਤਰਲ ਜਾਂ ਠੋਸ, ਤਾਪਮਾਨ ਨਿਯੰਤਰਿਤ)	ਜੈਵਿਕ ਪਰੌਕਸਾਈਡ
6.1 (ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਖਤਰੇ ਦੇ ਖ਼ੇਤਰ A ਜਾਂ B ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ)	ਜ਼ਹਿਰ
6.2 ਲਾਗ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	(ਕੋਈ ਨਹੀਂ)
8 ਜੰਗਾਲ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਜੰਗਾਲ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ
9 ਫੁਟਕਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ	ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 9**
ORM-D	(ਕੋਈ ਨਹੀਂ)
* ਲਾਟ ਲੱਗਣ ਯੋਗ ਪਦਾਰਥ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਜਾਂ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।	
** ਘਰੇਲੂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 9 ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।	

ਚਿੱਤਰ 9.8

ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਮੁੱਖ ਜਾਂ ਸਬਸੀਡਰੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਕੋਨੇ ਵਿੱਚ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਨੰਬਰ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਨੰਬਰ ਦੇ ਬਗੈਰ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਸਬਸਿਡਰੀ ਖ਼ਤਰੇ ਦਾ ਪਲੈਕਰਡ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਰੰਗ ਨਿਰਧਾਰਨਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਪਲੈਕਰਡ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਲੈਕਰਡ ਦੁਆਰਾ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਉਂਦਾ ਹੈ।

ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ 119 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੀ ਇਕੋ ਕੰਟੇਨਰ ਹੈ। ਇੱਕ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਾਹਨ, ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਹੈ। ਕੁਝ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 2 ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਲੇਬਲਾਂ ਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਲਗਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੇ 4 ਪੱਖਾਂ 'ਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਉਪਭਾਗ 9.1, 9.2, ਅਤੇ 9.3

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਪਰਖ ਕਰੋ

1. ਸ਼ਿਪਰ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪੈਕ ਕਰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ (ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਭਰੋ)।
2. ਡਰਾਇਵਰ ਜੋਖਿਮ ਨੂੰ (ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਭਰੋ) ਲਈ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਲੈਕਰਡ ਕਰਦੇ ਹਨ ।
3. ਕਿਹੜੇ ਪਲੈਕਰਡ (ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵੀ) ਦੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੋੜ ਹੈ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹੜੀਆਂ 3 ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ?
4. ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ID ਨੰਬਰ (ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਭਰੋ) ਅਤੇ (ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਭਰੋ) 'ਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ID ਨੰਬਰ ਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ 'ਤੇ ਵੀ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
5. ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹਾਂ ਸਭ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 9.1, 9.2, ਅਤੇ 9.3 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

9.4 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਤੁਸੀ ਜੋ ਕੁਝ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਉਹ ਕਰੋ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਟੂਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ ਜਿਸ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ। ਹੁੱਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋ ਨਾ ਕਰੋ।

9.4.1 – ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਆਮ ਲੋੜਾਂ

- ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲੇਗਾ ਨਹੀਂ।
- ਗਰਮੀ ਲੱਗਣ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਉਤਪਾਦ ਵਧੇਰੇ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਗਰਮੀ ਸਰੋਤਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰੱਖੋ।
- ਲੀਕ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਸ਼ਾਨੀਆਂ ਦੇਖੋ: ਰਿਸਾਅ ਤੋਂ ਖ਼ਤਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ! ਰਿਸ਼ਦੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾ ਕਰੋ। ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾਹੈ, ਤੁਸੀ, ਤੁਹਾਡਾ ਟਰੱਕ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਖ਼ਤਰੇ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰਿਸਦੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ।

ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਹਿੱਲ-ਡੁੱਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੰਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ ਮਨਹ੍ਾਂ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਅੱਗ ਨੂੰ ਦੂਰ ਰੱਖੋ। ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦਿਓ। ਕਦੇ ਵੀ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਧੂਮਰਪਾਨ ਨਾ ਕਰੋ:

- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ)
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 2.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ)।
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ)।
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ)।

ਹਿਲ-ਡੁੱਲ ਤੋਂ ਰੱਖਿਆ। ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਬੰਨਹ੍ਦਿਓ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡਿੱਗਣ, ਖਿਸਕਣ ਜਾਂ ਉਛਲਣ ਨਾ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਬਹੁਤ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਹੋਰ ਫਿੱਟਿੰਗਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਾਰੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪੈਕਜਾਂਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਕੋਈ ਪੈਕੇਜ ਨਾ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੌਰਾਨ ਕਦੇ ਵੀ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ 1 ਪੈਕੇਜ ਤੋਂ ਦੂਸਰੀ ਪੈਕਜ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਾ ਕਰੋ। ਤੁਸੀ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਪਰ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਪੈਕੇਜ ਖਾਲੀ ਨਾ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਹੋਵੇ।

ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰ ਨਿਯਮ। ਲੋਡ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰ ਨਿਯਮ ਹਨ:

- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ)
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 2.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ)।
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ)।

ਨਿਯਮ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਮਨਹ੍ਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰ/ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਰ ਯੂਨਿਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜਦ ਤੱਕ ਤੁਸੀ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀ ਪੜਹ੍ ਲੈਂਦੇ, ਉਪਰਲੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਾਲਵਾਹਕ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੀਟਰ ਹੈ।

ਬੰਦ ਕਾਰਗੋ ਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਤੁਸੀ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਦੇ ਓਵਰਹੈਂਗ ਜਾਂ ਟੇਲਗੇਟ ਲੋਡ ਨਹੀ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹੋ:

- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ)
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
- ਸ਼ਰ੍ਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ)।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੰਦ ਕਾਰਗੋ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਾਰੇ ਪੈਕੇਜ:

- ਅੱਗ ਅਤੇ ਪਾਣੀ ਤੋਂ ਰੋਧਕ ਹੋਣ।
- ਅੱਗ ਅਤੇ ਪਾਣੀ ਦੀ ਪਰ੍ਤੀਰੋਧੀ ਟਾਰਪ ਨਾਲ ਢੱਕੇ ਹੋਣ।

ਖਾਸ ਖਤਰਿਆਂ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ

ਸ਼ਰ੍ਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ) ਸਮੱਗਰੀ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਸਫੋਟਕ ਲੋਡ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ। ਫਿਰ ਕਾਰਗੋ ਵਾਲੀ ਜਗਹ੍ਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਤੁਸੀ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰੋ:

- ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰੋ। ਹੀਟਰ ਉਰਜਾ ਸਰ੍ਤ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰੋ ਅਤੇ ਹੀਟਰ ਫਿਊਲ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰ ਦਿਓ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕੋਈ ਤਿੱਖੇ ਖੁੰਜੇ ਨਹੀ ਹਨ ਜੋ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਬੋਲਟ, ਸਕਿਰ੍ਊ, ਨੱਟ, ਟੁੱਟੇ ਸਾਈਡ ਪੈਨਲ ਅਤੇ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਫ਼ਰਸ਼ ਲਈ ਦੇਖੋ।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨਾਲ ਫਲੋਰ ਲਾਈਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਫ਼ਰਸ਼ ਪੱਕੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਲਾਈਨਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੈਰ-ਧਾਤੂ ਸਮੱਗਰੀ ਜਾਂ ਨੋਨਫੇਰਸ ਧਾਤੂ ਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। (ਨੋਨਫੇਰਸ ਧਾਤੂ ਕੋਈ ਵੀ ਧਾਤ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਲੋਹੇ ਜਾਂ ਲੋਹੇ ਦੇ ਐਲੋਏ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।)

ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਵਾਧੂ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰੋ। ਕਦੇ ਵੀ ਹੁੱਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਧਾਤੂ ਦਾ ਟੂਲ ਨਾ ਵਰਤੋ। ਕਦੇ ਵੀ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡੋ, ਸੁੱਟੋ ਜਾਂ ਰੋਲ ਨਾ ਕਰੋ। ਹੋਰ ਕਾਰਗੋ ਤੋਂ ਵਿਸਫੋਟਕ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰੋ ਜਿਸ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਸੰਕਟਕਾਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਸੜਕ 'ਤੇ 1 ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਵਿਚ, ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਾਲਾ ਵਿਸਫੋਟਕ ਤਬਦੀਲ ਨਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਟਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਲਾਲ ਚੇਤਾਵਨੀ ਪਰਤੀਬਿੰਬ, ਝੰਡੇ, ਜਾਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਲਾਲਟੇਨਾਂ ਲਗਾਓ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਚਿਤਾਵਨੀ ਦੇਣੀਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਕਦੇ ਵੀ ਵਿਸਫੋਟਕ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨੇ ਗਏ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨਾ ਕਰੋ ਕਿਸੇ ਪੈਕੇਜ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਾ ਕਰੋ ਜਿਹੜਾ ਕੋਈ ਵੀ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਜਾਂ ਤੇਲ ਦੇ ਦਾਗ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ।

ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1 ਜਾਂ 1.2 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਫਰ ਨਾ ਕਰੋ ਜੇ:

- ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਰਕ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗਿਆ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਹੈ।
- ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:
  - — ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1A (ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਸਫੋਟਕ)
  - — "ਪੀਲਾ III" ਲੇਬਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸ਼ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ) ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪੈਕੇਜ
  - — ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਗੈਸ) ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ) ਸਮੱਗਰੀ।
  - — ਇੱਕ DOT Spec106A ਜਾਂ 110A ਟੈਂਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ) ਅਤੇ ਸ਼ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ) ਸਮੱਗਰੀ। ਸ਼ਰੇਣੀ 4 ਦੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀ ਠੋਸ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ (ਅੱਗ ਅਤੇ ਧਮਾਕੇ ਸਮੇਤ) ਪਾਣੀ, ਗਰਮੀ ਅਤੇ ਹਵਾ ਨਾਲ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੀ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 4 ਅਤੇ 5 ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਢੱਕੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰੇਣੀ 4 ਅਤੇ 5 ਦੇ ਪਦਾਰਥ, ਜੋ ਕਿ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਸਥਿਰ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਸਫ਼ਰ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਸੁੱਕੇ ਰੱਖਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ । ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਜੋ ਇੱਕੋ ਦਮ ਬਲਣ ਜਾਂ ਗਰਮ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਕਾਫ਼ੀ ਹਵਾਦਾਰੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 8 (ਜੰਗਾਲੀ) ਸਮੱਗਰੀ। ਜੇ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤਰਲ ਦੇ ਜੰਗਾਲੇ ਟੁੱਟਣਯੋਗ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ -ਇੱਕ ਕਰਕੇ ਲੋਡ ਕਰੋ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪਾਸਿਓ ਉੱਪਰ ਨੂੰ ਰੱਖੋ। । ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁੱਟੋ ਜਾਂ ਰੋਲ ਨਾ ਕਰੋ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੀ ਸਮਤਲ ਫ਼ਰਸ਼ ਸਤਹ੍ਾ 'ਤੇ ਲੋਡ ਕਰੋ। ਕਾਰਬੁਆਏਜ਼ ਨੂੰ ਤਾਂ ਹੀ ਸਟੈਕ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਹੇਠਲੇ ਟਾਇਰ ਉੱਤਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਉਠਾ ਸਕਦੇ ਹੋਣ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਉਤਪਾਦ 'ਤੇ ਨਾਈਟਿਰ੍ਕ ਐਸਿਡ ਨੂੰ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ।

ਚਾਰਜਡ ਸਟੋਰੇਜ ਬੈਟਰੀਆਂ ਲੋਡ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਤਰਲ ਨਾ ਡੁੱਲੇ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪਾਸਿਓ ਉੱਪਰ ਨੂੰ ਰੱਖੋ। । ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਡਿਗਣ ਗੀਆਂ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦਾ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਨਹੀ ਹੋਵੇਗਾ।

ਕਦੇ ਵੀ ਜੰਗ ਵਾਲੇ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਉੱਪਰ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ:

- ਡਿਵੀਜ਼ਨ1.4 (ਵਿਸਫੋਟਕ C)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 4.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 4.3 (ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3, ਜ਼ੋਨ B (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਗੈਸਾਂ)।

ਜੰਗ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥ ਕਦੇ ਵੀ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਨਾਲ ਲੋਡਨਾ ਕਰੋ:

- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1 ਜਾਂ 1.2.
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.2 ਜਾਂ 1.3.
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.5 (ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਏਜੰਟ)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3, ਜ਼ੋਨ A (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਗੈਸਾਂ)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 4.2 (ਸਿੱਧੀ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਸਮੱਗਰੀ)
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1, PGI, ਜ਼ੋਨ A (ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਤਰਲ)

ਸ਼ਰੇਣੀ 2 (ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸਾਂ) ਸਮੱਗਰੀ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਾਇਓਜੈਨਿਕ ਤਰਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਿਲੰਡਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਰੈਕ ਨਹੀ ਹਨ, ਤਾਂ ਕਾਰਗੋ ਸਪੇਸ ਦਾ ਫ਼ਰਸ਼ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਤਲ ਹਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਲੰਡਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਸਿੱਧੇ ਖੜਹ੍ੇ।
- ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਬਕਸਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਰੈਕਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਜੋ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਦੂਸਰੇ ਉੱਪਰ ਰੁੜਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦੇ ਹਨ।

ਸਿਲੰਡਰ ਇੱਕ ਲੇਟਵੀ ਸਥਿਤੀ (ਲੇਟਣ ਵਾਲੀ) ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇ ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਡਿਜਾਇਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਰਾਹਤ ਵਾਲਵ, ਵੇਪਰ ਸਪੇਸ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ।

ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਗੈਸ) ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ) ਸਮੱਗਰੀ। ਕਦੇ ਵੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਆਪਸੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਵਾਲੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਹਸਤਾਂਤਰ ਨਾ ਕਰੋ। ਡਰਾਇਰ ਦੀ ਕੈਬ ਜਾਂ ਸਲੀਪਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਮਨੁੱਖੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਖਾਣੇ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਹਿਰ ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਲੇਬਲ ਵਾਲਾ ਪੈਕੇਜ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰੇਣੀ 2 ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਦੇ ਖਾਸ ਨਿਯਮ ਹਨ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਿਖਲਾਈ ਪਰਾਪਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ) ਸਮੱਗਰੀ। ਸ਼ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ) ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕੁਝ ਪੈਕੇਜਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੰਬਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਿ੍ਪਰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ II ਜਾਂ ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ III ਲੇਬਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲੇਬਲ 'ਤੇ ਪੈਕੇਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੂਚਕਾਂਕ ਨੂੰ ਛਾਪਦਾ ਹੈ। ਰੇਡੀਏਸ਼ਨ, ਸਾਰੇ ਨੇੜੇ ਦੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਰਾਹੀ ਪਾਸ ਕਰਦਾ ਹੋਇਆ, ਹਰ ਪੈਕੇਜ ਨੂੰ ਘੇਰ ਲੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੱਸਿਆ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ, ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਲੋਕਾਂ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਅਤੇ ਢੱਕੀ ਹੋਈ ਫ਼ਿਲਮ ਨਾਲ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਵੀ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਇੰਡੇਕਸ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਹੱਦ ਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ 50 ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਸਾਰਣੀ A ਹਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ ਲਈ ਨਿਯਮ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਲੋਕਾਂ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਫਿਲਮ ਦੇ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਸ਼ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ) ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਤੁਸੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ 1.1 ਵਾਲੇਪੈਕਜ ਨੂੰ ਲੋਕਾਂ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀਆਂ ਕੰਧਾਂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ 2 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਨਹੀ ਛੱਡ ਸਕਦੇ।

ਮਿਸ਼ਰਤ ਲੋਡ। ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਕੁਝ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੋਡ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਇੱਕੋ ਕਾਰਗੋ ਸਪੇਸ ਵਿੱਚ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਲੋਡ ਨਹੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਚਿੱਤਰ 9.9 ਕੁਝ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ (ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਵੱਖ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸਾਰਣੀ) ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੂਸਰੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵੱਖ ਰੱਖਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।'

ਸਾਰਣੀ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ	
ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ	**ਇਕੋ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ**
ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 ਜਾਂ 2.3 (ਜ਼ਹਿਰ ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਲ਼ੇਬਲ਼ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ)।	ਪਸ਼ੂ ਜਾਂ ਮਨੁੱਖੀ ਭੋਜਨ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕ਼ਿਸੇ ਪਰ਼ਵਾਨਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜ਼ਹਿਰ ਦਾ ਪੈਕੇਟ ਪੈਕ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ। ਖਾਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਉਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀ ਖਾਂਦੇ ਹੋ। ਪਰ, ਮਾਊਥਵਾਸ਼, ਟੂਥਪੇਸਟ, ਅਤੇ ਚਮੜੀ ਦੀਆਂ ਕਰੀਮਾਂ ਖਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਹੀ ਹਨ।
ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ) ਗੈਸ ਦਾ ਖ਼ੇਤਰ A ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਜ਼ਹਿਰ) ਤਰਲ ਪਦਾਰਥ, PGI, ਖ਼ੇਤਰ A।	ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ 5.1 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ), ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 3 (ਜ਼ਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ), ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 8 (ਕੋਰੋਸਿਵ ਤ੍ਰਲ), ਡਿਵੀਜ਼ਨ 5.2 (ਓਰਗੈਨਿਕ ਪੇਰੋਕਸਾਈਡ) ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.5 (ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਏਜੰਟ), ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.1 (ਜਲ਼ਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸਾਂ), ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
ਚਾਰਜ ਕ਼ੀਤੀਆਂ ਸਟੋਰੇਜ ਬੈਟਰੀਆਂ।	ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1.
ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 1 (ਪਰ਼ਾਇਮਰ)	ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਵ਼ਿਸਫੋਟਕ, ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰਕ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜਾਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਹੋਵੇ।
ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਸਾਈਨਾਈਡਸ ਜਾਂ ਸਾਇਨਾਈਡ ਮਿਸ਼ਰਣ)।	ਐਸਿਡ, ਜੰਗਾਲ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ, ਜ਼ਾਂ ਹੋਰ ਤੇਜ਼ਾਬੀ ਸਮੱਗਰੀ ਜੋ ਹਾਈਡਰ੍ਰੋਆਕਾਈਨਿਕ ਐਸਿਡ ਨੂੰ ਛੱਡ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ: ਸਾਈਨਾਇਡ, ਅਜ਼ੈਵਿਕ, n.o.s. ਸ਼ਿਲਵਰ ਸਾਈਨਾਇਡ ਸੋਡੀਅਮ ਸਾਈਨਾਇਡ
ਨਾਈਟ੍ਰਿਕ ਐਸਿਡ (ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ 8)।	ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ ਜ਼ਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਨਾਈਟ੍ਰਿਕ ਐਸਿਡ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਨਹੀ ਲੋਡ ਹੁੰਦਾ।

ਚਿੱਤਰ 9.9

ਉਪਭਾਗ 9.4

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਪਰਖ ਕਰੋ

1. ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਕੋਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਦੇ ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ ਨਹੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
2. ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ 3 ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਟਰ੍ਰੇਲ਼ਰ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੀਟਰ / ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਰ ਇਕਾਈ ਹੋਵੇ?
3. ਕੀ ਫਰਸ਼ ਲ਼ਾਈਨਰ ਡਵੀਜ਼ਨ 1.1 ਜਾਂ 1.2 ਲਈ ਸਟੇਨਲ਼ੈੱਸ ਸਟੀਲ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ?
4. ਸ਼ਿਪਰ ਦੇ ਡੌਕ 'ਤੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਐਸਿਡ ਦੇ 100 ਡੱਬੇ ਦੇ ਲ਼ਈ ਇੱਕ ਕਾਗਜ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 100 ਪੌਂਡ ਸੁੱਕਾ ਸਿਲਵਰ ਸਾਈਨਾਇਡ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣੀਆਂ ਪੈਣਗੀਆਂ?
5. ਇੱਕ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰ੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੋ ਜੋ ਇੱਕ ਵਾਹਨ'ਤੇ ਲੋਡ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ ਵਰਤਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਨਿਯਮ 9.4 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

9.5 – ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ ਦੀ ਮਾਰਕਿੰਗ, ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ

ਇਸ ਭਾਗ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਬਲਕ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਦੱਸਦੀ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਰੂਪ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਨਹੀ ਹੁੰਦੇ। ਉਤਪਾਦ ਉਦੋਂ ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਉੱਤਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਫਿਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਹਨ'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਈ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਮ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਲਈ MC306 ਅਤੇ ਗੈਸਾਂ ਲਈ MC331 ਹਨ।

9.5.1 – ਚਿੰਨਹ੍

ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਲਕ ਪੈਕਜਿੰਗ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੰਪ ਟਰੱਕ) ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ID ਨੰਬਰ ਪਰ੍ਦਰਸ੍ਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ID ਨੰਬਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਦੇ ਕਾਲਮ 4 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਕਾਲਾ 100 ਮਿਲੀਮੀਟਰ (3.9 ਇੰਚ) ਨੰਬਰ ਸੰਤਰੀ ਪੈਨਲ 'ਤੇ, ਪਲੈਕਰਡ, ਜਾਂ ਚਿੱਟੇ, ਹੀਰਾ-ਆਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛੋਕੜ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇ ਕੋਈ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀ ਪੈਂਦੀ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਦਿਖਾਉਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਤੇ ਲੀਜ਼ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ ਨੂੰ ਲਿਖਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਦੋ ਉਲਟ ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਵੀ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਨਾਮ ਦੇ ਅੱਖਰ 1,000 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ 'ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 2 ਇੰਚ ਉੱਚੇ ਵੱਡੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ 1,000 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੀਆਂ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ' 'ਤੇ 1 ਇੰਚ ਵੱਡੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ । ਇੱਕ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਦੇ ਹਰ ਪਾਸੇ 'ਤੇ ID ਨੰਬਰ ਜ਼ਰੂਰ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 1,000 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੀ ਸਮਰਥਾ ਰੱਖਦੀ ਹੋਵੇ ਦੇ 2 ਉਲਟ ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ, ਜੇ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ 1,000 ਤੋਂ ਘੱਟ ਗੈਲਨ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ'ਤੇ ਹੈ ਤਾਂ ID ਨੰਬਰ ਜ਼ਰੂਰ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਉਹ ਦਿਖਾਈ ਨਹੀ ਦਿੰਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੋਹੇਂ ਪਾਸਿਆਂ ਅਤੇ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ID ਨੰਬਰ ਜ਼ਰੂਰ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਬਲਕ ਕੰਟੇਨਰ (IBCs) ਉਹ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਹਨ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਉੱਪਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ ਜਾਂ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

9.5.2 – ਟੈਂਕ ਲੋਡਿੰਗ

ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨ ਲੋਡ ਕਰਨ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਯੋਗ ਵਿਅਕਤੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਦੇਖ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ। ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਨੂੰ ਦੇਖ ਰਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ :

- ਸਾਵਧਾਨ ਰਹੇ।
- ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਦਾ ਇੱਕ ਸਾਫ਼ ਦਿਰ੍ਸ਼ ਰੱਖੇ।
- ਟੈਂਕ ਦੇ 25 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਹੇ।
- ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਣੇ।
- ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵੇਲੇ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣੇ।
- ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੇ।

ਪਰੋਪੇਨ ਅਤੇ ਅਨਹਾਈਡਰਸ ਅਮੋਨੀਆ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਾਜ਼ਰੀ ਨਿਯਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਭਰਿਆ ਟੈਂਕ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਮੈਨਹੋਲ ਅਤੇ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਕਰੋ, ਚਾਹੇ ਟੈਂਕ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਕਿੰਨੀ ਵੀ ਛੋਟੀ ਦੂਰੀ ਹੋਵੇ। ਲੀਕ ਰੋਕਣ ਲਈ ਮੈਨਹੋਲ ਅਤੇ ਵਾਲਵਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਖੁੱਲੇ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਕਵਰ ਨਾਲ ਲੈ ਜਾਣ ਦਾ ਕੰਮ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §173.29 ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਖਾਲੀ ਨਾ ਹੋਵੇ।

9.5.3 – ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ

ਕੋਈ ਵੀ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ। ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਇੰਜਣ ਚਲਾਓ ਜੇ ਪੰਪ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜ ਹੋਵੇ। ਇੱਕ ਖੁੱਲੇ ਭਰਨ ਵਾਲੇ ਮੋਰੇ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਭਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਸਹੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖੋ। ਫਿਲਿੰਗ ਹੋਲ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਥਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖੋ, ਅਤੇ ਭਰਨ ਵਾਲੇ ਮੋਰੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ।

9.5.4 – ਕੰਪਰ੍ਸੈਡ ਗੈਸ

ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨੌਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਟੈਂਕ 'ਤੇ ਤਰਲ ਨਿਕਾਸ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਰੱਖੋ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡਾ ਇੰਜਣ ਉਤਪਾਦ ਟਰ੍ਾਂਸਫਰ ਲਈ ਇੱਕ ਪੰਪ ਨਹੀ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਵੇਲੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬੰਦ ਰੱਖੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੰਜਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਉਤਪਾਦ ਟਰ੍ਾਂਸਫਰ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਹੌਜ਼ ਖੋਲਹ੍ਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ। ਜੋੜਨ, ਜੋੜ ਖੋਲਹ੍ਣ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਲੋਡਿੰਗ / ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਖੋਲਹੋ। ਪਾਵਰ ਇਕਾਈ ਤੋਂ ਬੇਜੋੜ ਹੋਣ 'ਤੇ ਹਿੱਲ-ਡੁੱਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾ ਟਰ੍ੇਲਰ ਅਤੇ ਸੈਮੀਟਰ੍ੇਲਰ ਨੂੰ ਚੋਕ ਲਗਾਓ।

ਉਪਭਾਗ 9.5

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਪਰਖ ਕਰੋ

1. ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਕੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?
2. ਇੱਕ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਿੰਝ ਹੈ?
3. ਤੁਹਾਡਾ ਇੰਜਣ ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪੰਪ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਾਈਪਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਨਿਯਮ 9.5 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

9.6 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨਿਯਮ

9.6.1 – ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3.ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪਾਰਕਿੰਗ

ਕਦੇ ਵੀ ਸੜਕ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ 5 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ ਨਾਲ ਪਾਰਕ ਨਾ ਕਰੋ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਲੋੜਾਂ (ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਫਿਊਲ ਭਰਵਾਉਣ ਵੇਲੇ) ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦੇ 300 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਾਰਕ ਨਾ ਕਰੋ:

- ਇੱਕ ਪੁਲ, ਸੁਰੰਗ, ਜਾਂ ਬਿਲਡਿੰਗ ਦੇ ਨੇੜੇ।
- ਉਹ ਥਾਂ ਜਿੱਥੇ ਲੋਕ ਇਕੱਠੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਇੱਕ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਅੱਗ ਕੋਲ।

ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹਾ ਸਮਾਂ ਹੀ ਪਾਰਕ ਕਰੋ।

ਪਰਾਈਵੇਟ ਸੰਪਤੀ 'ਤੇ ਪਾਰਕ ਨਾ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲਕ ਖਤਰੇ ਤੋਂ ਜਾਣੂੰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਪਾਰਕ ਕੀਤੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੇਕਰ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ :

- ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਹੈ।
- ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਹੈ।
- ਪਰਾਪਤਕਰਤਾ ਦੀ ਸੰਪਤੀ 'ਤੇ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੇ ਛੱਡਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਥਾਨ ਇੱਕ ਵਿਸਫੋਟਕ ਨਾਲ ਭਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਿੱਚ ਛੱਡਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗਹ੍ਹਾ ਹੈ। ਪਰਮਾਣਿਤ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਵਾਂ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

9.6.2 – ਇੱਕ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਨਾ ਜੋ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ।

ਜੇਕਰ ਤੁਹਾਡੇ ਕੰਮ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ 5 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਲੈਕਰਡ ਵਾਹਨ ਨੂੰ (ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨਾਲ ਲੱਦਿਆ ਨਹੀਂ) ਪਾਰਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਹੀ ਕਰੋ। ਜਨਤਕ ਸੜਕ ਜਾਂ ਕੰਢੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਬਲਿਕ ਜਗਹ੍ਹਾ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਜੋੜ ਖੋਲ ਕੇ ਨਾਂ ਛੱਡੋ। ਕਿਸੇ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਅੱਗ ਦੇ 300 ਫੁੱਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪਾਰਕ ਨਾ ਕਰੋ।

9.6.3 – ਪਲੈਕਰਡ ਪਾਰਕਡ ਵਾਹਨਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ

ਪਲੈਕਰਡ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਰਹੇ, ਜਾਗਦਾ ਰਹੇ, ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਵਿੱਚ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ 100 ਫੁੱਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ।
- ਲਿਜਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸਾਵਧਾਨ ਰਹਿਣਾ।
- ਇਹ ਜਾਣੋ ਕਿ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨਤਾ ਵਿੱਚ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣੋ।

9.6.4 – ਕੋਈ ਫਲੇਅਰ (ਲਾਟਾਂ) ਨਹੀਂ!

ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਤਿਕੋਣ ਜਾਂ ਲਾਲ ਇਲੈਕਟਿਰਕ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਜਲਣ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫਲੇਅਰ ਜਾਂ ਫਿਊਜ਼,:

- (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ) ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ) ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਟੈਂਕ ਭਾਵੇਂ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਹੈ।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਾਹਨ

9.6.5 – ਰੂਟ ਸਬੰਧੀ ਪਾਬੰਦੀਆਂ

ਕੁਝ ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਕਾਉਂਟੀਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਜਾਂ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੀ ਢੋਆ- ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਰਾਸਤਿਆਂ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤੁਸੀਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਰੂਟ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਬਾਰੇ ਸਥਾਨਕ ਨਿਯਮ ਅਕਸਰ ਬਦਲਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਰ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਇਹ ਤੁਹਾਡਾ ਕੰਮ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਾਂ ਵੱਖਰੇ ਰਾਸਤੇ ਵਰਤਣੇ ਹਨ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਹਨ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਕੈਰੀਅਰ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨੂੰ ਰੂਟ ਦੇ ਪਰ੍ਤੀਬੰਧਾਂ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਟਰੱਕ ਚਾਲਕ ਹੋ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਰਾਜ ਏਜੰਸੀਆਂ ਤੋਂ ਉਥੋਂ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਕਰੋ ਜਿਥੇ ਤੁਸੀਂ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਕੁਝ ਸਥਾਨਕ ਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਰੰਗਾਂ, ਪੁਲਾਂ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੜਕਾਂ ਰਾਹੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਬਾਦੀ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ, ਭੀੜ, ਸੁਰੰਗਾਂ, ਤੰਗ ਗਲੀਆਂ, ਅਤੇ ਗਲੀਆਰਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ। ਹੋਰ ਰੂਟ ਲਓ, ਭਾਵੇਂ ਅਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੋਵੇ, ਜਿੰਨੀ ਦੇਰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਸਤਾ ਨਾ ਮਿਲੇ। ਵੱਡੀ ਅੱਗ ਦੇ ਕੋਲੋਂ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਾ ਕੱਢੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਬਿਨਹ੍ਹਾਂ ਰੁਕੇ ਉਥੋਂ ਨਾ ਲੰਘ ਸਕਦੇ ਹੋਵੋ।

ਜੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲੈ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਰਾਹ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕੈਰੀਅਰ ਰਾਹ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਤਿਆਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਕਲ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੇ ਟਰਮੀਨਲ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਥਾਂ ਤੋਂ ਵਿਸਫੋਟਕ ਚੁੱਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਖੁਦ ਰਾਹ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਲਿਖ ਲਵੋ। ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦੀ ਇੱਕ ਨਕਲ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਰੱਖੋ। ਕੇਵਲ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਸੌਂਪਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਤਾਲਾਬੰਦ ਕਮਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਛੱਡਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਰੇਡੀਓ-ਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਾਹ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਰਾਹ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਰੇਡੀਓ ਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਹ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦਿਖਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

9.6.5.1 – ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਨਾ।

ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, 1.3, ਜਾਂ 1.6 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਜਾਂ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਸ਼ਰਨ ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.5 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ (ਵਿਸਫੋਟਕ ਏਜੰਟ) ਨੂੰ ਡਲਿਵਰੀ ਸੇਵਾ ਵਜੋਂ ਜਾਂ "ਭਾੜੇ ਲਈ" ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕਠੇ ਢੋਣ ਵੇਲੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰਾਹਾਂ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੁਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਵਾਂ, ਅਤੇ CHP ਦੁਆਰਾ ਤਜਵੀਜ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਵਾਹਨ ਨਿਰੀਖਣ ਥਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪਰ੍ਾਈਵੇਟ ਕੈਰੇਜ਼ (ਡਿਲਿਵਰੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਲਾਵਾ) ਵਿੱਚ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨੂੰ 1,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੈ ਜਾਣ ਵੇਲੇ ਵੀ ਉਹੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

9.6.5.2 – ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ ਸਾਹ ਰਾਹੀ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨਾ

"ਸਾਹ ਰਾਹੀ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ", "ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਸਰੀਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ " ਜਾਂ CFR ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.203 ਪਰ੍ਤੀ "ਸਾਹ ਰਾਹੀ ਖਤਰੇ " ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨੋਨੀਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ, ਜਦੋਂ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜ਼ਿੰਗ (CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §171.8) ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰਾਹਾਂ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੁਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਵਾਂ, ਅਤੇ CHP ਦੁਆਰਾ ਤਜਵੀਜ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਵਾਹਨ ਨਿਰੀਖਣ ਥਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

9.6.5.3 – ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੁਆਈ

"ਹਾਈਵੇ-ਰੂਟ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਮਾਤ੍ਰਾ (HRCQ)" ਅਤੇ "ਰੇਡੀਓ-ਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ (RAM)" ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ CHP ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਖ਼ਾਸ ਰਾਹ ਵੀ ਹਨ।

ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਸਤੇ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕੋਲ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਰਾਸਤੇ, ਰੁਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਥਾਨਾਂ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟਿਕਾਣੇ CCR, ਸਿਰਲੇਖ 13 §§1150-1152.8 (ਵਿਸਫੋਟਕ), §§1155-1157.20 (IH), ਅਤੇ §§1158-1159 (HRCQ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਹ ਲੋੜਾਂ CHP ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਪਰ੍ਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਲਿਖ ਕੇ,ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਸੈਕਸ਼ਨ, ਰੂਟਿੰਗ ਕੌਆਰਡੀਨੇਟਰ (916) 327-3310 ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਕੇ ਸੌਸ਼ੇਧਨਾਂ ਸਮੇਤ, ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਪਰ੍ਕਾਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

9.6.5.4 – ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਆਮ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਬੰਧੀ ਰਸਤਿਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ

ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਆਮ ਰੂਟਿੰਗ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਪਾਬੰਦੀਆਂ (CVC§31303) ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਲਈ ਪਰ੍ਤੀ CVC §27903 ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਪਲੈਕਰਡ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦਾ ਪਰ੍ਦਰਸ਼ਨ ਲੋੜੀਦਾ ਹੈ (**ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰਾਹਾਂ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ**):

- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਜਾਂ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ (CVC §31304), ਜਦੋਂ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਪਰ੍ਾਂਤਕ ਜਾਂ ਅੰਤਰ-ਪਰ੍ਾਂਤਕ ਰਾਜਮਾਰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਮਾਂ ਘੱਟ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਮੁਨਾਸਬ ਹੋਵੇ, ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਹਾਈਵੇ, ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਭੀੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਿਵਾਸ ਵਾਲੇ ਜ਼ਿਲਿਹ੍ਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ (CVC §515)।
- ਸੰਚਾਲਨ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਨੋਨੀਤ ਰਾਹ ਤੋਂ ਭਟਕਨਾ ਬਖਸ਼ਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਕਿਸੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜ਼ਿਲਹ੍ਏ ਵਿੱਚ ਭਰੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਹ੍ਹਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੇ ਨਾ ਛੱਡੋ ਜਾਂ ਸਾਰੀ ਰਾਤ ਖੜਾ ਕਰਕੇ ਨਾ ਰੱਖੋ।

- ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਜਾਂ ਮਨਾਹੀ ਵਾਲੇ ਹਾਈਵੇ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਹੋਰ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਨਾਲ ਚੁੱਕਣ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪਹੁੰਚ ਪਰਦਾਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਹਾਈਵੇ ਜਿਹੜੇ ਫਿਊਲ, ਮੁਰੰਮਤ, ਆਰਾਮ ਜਾਂ ਖਾਣੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਤੱਕ ਆਸਾਨ ਪਹੁੰਚ ਪਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਹੁੰਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸੁਵਿਧਾ ਮਨੋਨੀਤ ਰੂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਅਤੇ / ਜਾਂ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ½ ਮੀਲ ਦੇ ਵਿੱਚ ਹੈ।
- ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਜਾਂ ਮਨਾਹੀ ਵਾਲੇ ਰਾਹ ਕੇਵਲ ਉਦੋਂ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਕਲਪ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। CHP ਪਰਤੀਬੰਧਤ ਜਾਂ ਮਨਾਹੀ ਵਾਲੇ ਹਾਈਵੇ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵੀ ਪਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ (CVC §31304) ਇਸ ਸੂਚੀ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਹੀਕਲ ਸੈਕਸ਼ਨ, ਰੂਟਿੰਗ ਕੋਆਰਡੀਨੇਟਰ (916) 327-3310 ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਕੇ ਪਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

9.6.6 – ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ ਦੀ ਮਨਾਹੀ

ਸ਼ਰੇਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ) ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.1 (ਗੈਸਾਂ) ਲਈ ਵਰਤੇ ਗਏ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਦੇ 25 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਿਗਰਟ ਦਾ ਸੇਵਨ ਨਾ ਕਰੋ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ 25 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਿਗਰਟ ਨਾ ਪਿਓ ਜਾਂ ਜਲਦੀ ਸਿਗਰਟ, ਸਿਗਾਰ, ਜਾਂ ਪਾਈਪ ਨਾ ਰੱਖੋ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਸ਼ਰੇਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ)
- ਸ਼ਰੇਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 4.2 (ਸਵੈ ਜਲਣਸ਼ੀਲ)।

9.6.7 – ਇੰਜਣ ਬੰਦ ਕਰਕੇ ਦੁਬਾਰਾ ਫਿਊਲ ਭਰੋ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਿੱਚ ਫਿਊਲ ਭਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਨੋਜ਼ਲ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਫਿਊਲ ਦੇ ਪਰਵਾਹ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

9.6.8 – 10 B: C ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ

ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਕੋਲ ਅੰਡਰਰਾਈਟਰਜ਼ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ (ਯੂ ਐਲ) (Underwriters Laboratories, UL) ਦੇ ਰੇਟਿੰਗ 10 B:C ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

9.6.9 – ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਟਾਇਰ ਠੀਕ ਤਰਹਾਂ ਫੁੱਲੇ ਹਨ।

ਹਰ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ 'ਤੇ ਅਤੇ ਹਰ ਵਾਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਟਾਇਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ।

ਟਾਇਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵੀਕਾਰਨ ਯੋਗ ਇਕੱਲਾ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਟਾਇਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ।

ਉਨਹਾਂ ਟਾਇਰਾਂ ਨਾਲ, ਜੋ ਲੀਕ ਜਾਂ ਪੰਕਚਰ ਹਨ, ਇਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਨੇੜਲੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਥਾਨ ਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਗੱਡੀ ਨਾ ਚਲਾਓ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੱਧ ਗਰਮ ਹੋਏ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਹਟਾਓ। ਇਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਰੱਖੋ। ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਨਾ ਚਲਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲਵੋ। ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਸੰਭਾਲ ਬਾਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਯਾਦ ਰੱਖੋ। ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਮੁਰੰਮਤ, ਜਾਂ ਬਦਲਣ ਵੇਲੇ ਵੀ ਉਹ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

9.6.10 – ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾਵੇ?

ਸਹੀ ਤਰਹਾਂ ਤਿਆਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਦੇ ਬਿਨਹਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਾ ਕਰੋ। ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਈ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਹਮੇਸ਼ਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਪਛਾਣੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਦੂਸਰੇ ਲੋਕ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਬਾਅਦ ਇਸ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਲੱਭਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ।

- ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਟੈਬਸ ਬਣਾ ਕੇ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੇ ਢੇਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖ ਕੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੱਖੋ (ਤੁਹਾਡੀ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਲੱਗੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ) ਜਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ 'ਤੇ ਥੈਲੀ ਵਿੱਚ। ਉਹ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਕੈਬ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵੇਲੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦਿਖ ਜਾਣੇਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- ਜਦੋਂ ਗੱਡੀ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ 'ਤੇ ਥੈਲੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਛੱਡ ਦਿਓ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰਤੀਕਰਮ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸੇ ਜਗਹਾ 'ਤੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਰੱਖਦੇ ਹੋ।

ਡਿਵੀਜ਼ਨ *1.1, 1.2* ਜਾਂ, *1.3* ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਤ।

ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਹਰ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ FMCSR, ਭਾਗ 397 ਦੀ ਇੱਕ ਨਕਲ ਲਾਜ਼ਮੀ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਦੇਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਕੀ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਦੇਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ। ਲਿਖਤੀ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਲਈ (ਕੈਰੀਅਰ ਏਜੰਟਾਂ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਸਮੇਤ) ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ।
- ਲਿਜਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰਤੀ।
- ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਵੇਲੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੱਗ, ਹਾਦਸੇ, ਜਾਂ ਲੀਕ ਆਦਿ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸੀਦ 'ਤੇ ਦਸਤਖ਼੍ਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਤੁਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂੰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਸ਼੍ਰਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼
- ਲਿਖਤੀ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਨਿਰਦੇਸ਼।
- ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰਾਹ ਦੀ ਯੋਜਨਾ।
- FMCSR ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ, ਭਾਗ 397।

9.6.11 – ਕਲੋਰੀਨ ਲਈ ਉਪਕਰਣ

ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿੱਚ ਕਲੋਰੀਨ ਦੀ ਢੋਆ- ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਗੈਸ ਮਾਸਕ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ 'ਤੇ ਡੋਮ ਕਵਰ ਪਲੇਟ ਦੀਆਂ ਫ਼ਿਟਿੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਲੀਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰ ਕੋਲ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਕਿੱਟ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

9.6.12 – ਰੇਲਮਾਰਗ ਫਾਟਕ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੋਕੋ।

ਰੇਲਮਾਰਗ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕੋ, ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ:

- ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਕਲੋਰੀਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਲਈ ਵਰਤੇਜਾਣ ਵਾਲੇ,ਭਾਵੇਂ ਭਰੇ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਰੇਲ ਤੋਂ 15 ਤੋਂ 50 ਫੁੱਟ ਪਹਿਲਾਂ ਰੋਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਹੀ ਅੱਗੇ ਵਧੋ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਯਕੀਨ ਹੋਵੇ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਟਰ੍ਰੇਨ ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਰੁਕੇ ਬਗੈਰ ਟਰੈਕ ਟਪਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਟਰ੍ਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗੇਅਰ ਨਾ ਬਦਲੋ।

9.7 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ – ਸੰਕਟਕਾਲੀਨਤਾਂਵਾਂ

9.7.1 – ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਿਤਾਬਚਾ (ERG)

DOT ਕੋਲ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਪੁਲਿਸ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਕਿਤਾਬਚਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਤੇ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਕਿੰਝ ਬਚਾਉਣਾ ਹੈ। ਗਾਈਡ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸ਼੍ਰਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਅਤੇ ਖਤਰ੍ਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇID ਨੰਬਰ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸ਼੍ਰਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਤੇ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਕਿ ਸਹੀ ਸ਼੍ਰਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ID ਨੰਬਰ, ਲੇਬਲ ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਸਹੀ ਹਨ।

9.7.2 – ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ / ਘਟਨਾਵਾਂ

ਇੱਕ ਪੇਸ੍ਵਰ ਡਰਾਇਰ ਵਜੋਂ, ਤੁਹਾਡੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਦੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਇਹ ਹੈ ਕਿ:

- ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰੱਖੋ।
- ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਫੈਲਣ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰੋ, ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਮੀਆਂ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰੋ।

ਇਸ ਜਾਂਚ ਸੂਚੀ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰੋ:

- ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸਾਥੀ ਠੀਕ ਹੈ।
- ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖੋ।
- ਲੋਕ ਨੂੰ ਦੂਰ ਅਤੇ ਹਵਾ ਤੋ ਵਿਪਰੀਤ ਰੱਖੋ।
- ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ।
- ਮਦਦ ਲਈ ਪੁਕਾਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੀਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

9.7.3 – ਅੱਗ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਟ੍ਰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਦੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਸਾਜ਼-ਸਾਮਾਨ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ, ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਅੱਗ ਨਾਲ ਨਾ ਲੜੋ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਖਾਸ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਔਜ਼ਾਰਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਅੱਗ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਮਦਦ ਮੰਗੋ। ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟਰੱਕ ਦੀ ਛੋਟੀ ਅੱਗ ਨੂੰ ਫੈਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਨੂੰ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਖੋਲਹਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਗਰਮ ਹਨ। ਜੇ ਗਰਮ ਹੋਵੇ, ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕਾਰਗੋ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਖੋਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੁਲਣ ਨਾਲ ਹਵਾ ਅੰਦਰ ਜਾ ਕੇ ਅੱਗ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਬਿਨਹਾਂ, ਬਹੁਤੀ ਅੱਗ ਬੱਸ ਸੁਲਗਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ, ਅਤੇ ਘੱਟ ਨੁਕਸਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਕਾਰਗੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅੱਗ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਅੱਗ ਨਾਲ ਲੜਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹਨ, ਤੁਰੰਤ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਰੱਖੋ। ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਦੂਸਰੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ ਅਤੇ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਰੱਖੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਾਰਗੋ ਲੀਕ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ, ਲੇਬਲਾਂ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜ ਦੇ ਸਥਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ। ਕਿਸੇ ਲੀਕ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਛੂਹੋ ਨਾ - ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਛੂਹ ਕੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜ਼ਖ਼ਮੀ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਗੰਧ ਨਾਲ ਸਮੱਗਰੀ ਜਾਂ ਰਿਸਾਅ ਦੇ ਸਰੋਤ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਜ਼ਹਿਰੀਲਿਆਂ ਗੈਸਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਸੁੰਘਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਖਮੀ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮਾਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਨਹਾਂ ਵਿਚੋ ਗੰਧ ਨਾ ਆਉਂਦੀ ਹੋਵੇ। ਕਿਸੇ ਲੀਕ ਜਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਡੁੱਲੀ ਹੋਈ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕਦੇ ਵੀ ਖਾਓ, ਪੀਓ ਜਾਂ ਧੂਮਰਪਾਨ ਨਾ ਕਰੋ।

ਜੇ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਡੁੱਲ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹਿਲਾਓ। ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਛੱਡ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਨਹਾਂ ਸਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿੱਥੇ ਲੋਕ ਇਕੱਠੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਉਦੋਂ ਚਲਾਓ ਜੇਕਰ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਜਾਂ ਹੋਰਨਾਂ ਲਈ ਖ਼ਤਰੇ ਤੋਂ ਬਗੈਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਫ਼ੋਨ ਬੂਥ, ਟਰੱਕ ਸਟਾਪ, ਮਦਦ ਜਾਂ ਇਸੇ ਤਰਹਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਲੱਭਣ ਲਈ ਕਦੇ ਵੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਰਿਸਾਅਅ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਰੀ ਨਾਰੱਖੋ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਗੰਦਗੀ ਵਾਲੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ, ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸੀ ਲਈ ਨਾਲੀਆਂ ਦੀ ਸਫ਼ਾਈ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਖ਼ਰਚੇ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਗੰਦਗੀ ਦੇ ਲੰਬੀ ਪੈੜ ਨੂੰ ਨਾ ਛੱਡੋ। ਜੇ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਡੁੱਲ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ:

- ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰੋ।
- ਖੇਤਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
- ਉੱਥੇ ਬਣੇ ਰਹੋ।
- ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਮਦਦ ਲਈ ਭੇਜੋ।

ਮਦਦ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਭੇਜਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦਿਓ:

- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਦਾ ਵੇਰਵਾ।
- ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾ।
- ਤੁਹਾਡਾ ਨਾਮ, ਕੈਰੀਅਰ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਕਮਿਊਨਿਟੀ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਦਾ ਨਾਮ ਜਿੱਥੇ ਤੁਹਾਡਾ ਟਰਮੀਨਲ ਸਥਿਤ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ , ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ID ਨੰਬਰ।

ਕਿਸੇ ਲਈ ਵੀ ਯਾਦ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜਿਆਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਮਦਦ ਲਈ ਭੇਜਦੇ ਹੋ ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਲਿਖ ਕੇ ਦੇਣਾ ਚੰਗਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ। ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਟੀਮ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੱਭਣ ਅਤੇ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰਬੰਧ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਤੱਕ ਪਹੁਚਣ ਲਈ ਮੀਲਾਂ ਦਾ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸਹੀ ਸਾਜ਼-ਸਾਮਾਨ ਲਿਆਉਣ ਵਿੱਚ ਉਨਹਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰੇਗੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਵਾਪਸ ਨਾ ਜਾਣਾ ਪਵੇ।

ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹਿਲਾਓ, ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਗੰਦਗੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣੇਗਾ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚੇਗਾ। ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟਾਪਾਂ, ਟਰੱਕ ਸਟਾਪਾਂ, ਕੈਫੇ ਅਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰਾਂ ਤੋਂ ਹਵਾ ਤੋ ਵਿਪਰੀਤ ਹੋ ਕੇ ਦੂਰ ਰਹੋ। ਲੀਕ ਕਰਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੈਕ ਕਰਨ ਦੀ ਕਦੇ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਲੀਕ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੇਨਿੰਗ ਅਤੇ ਸਾਜ਼-ਸਾਮਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਜਾਂ ਸੁਪਰਵਾਈਜ਼ਰ ਨੂੰ ਕਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ, ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਮੁਲਾਜ਼ਮ ਨੂੰ ਕਾਲ ਕਰੋ।

9.7.4 – ਖਾਸ ਖਤਰਿਆਂ ਪਰਤੀ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆਵਾਂ

ਸ਼ਰੇਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ) ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਵਿਸਫੋਟਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਲੈ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਖਰਾਬ ਜਾਂ ਹਾਦਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਦਰਸ਼ਕਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਰੱਖੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਧੂਮਰਪਾਨ ਜਾਂ ਖੁੱਲਹੀ ਅੱਗ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦਿਓ। ਜੇ ਅੱਗ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਧਮਾਕੇ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ।

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਪਦਾਰਥ ਹਟਾਓ। ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਅਤੇ ਵੱਸੋਂ ਵਾਲਿਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 200 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਰੱਖੋ। ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਰਹੋ

ਸ਼ਰੇਣੀ 2 (ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ) ਜੇ ਕੰਪਰੈਸ ਗੈਸ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਲੀਕ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਖ਼ਤਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਸਿਰਫ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਵੋ ਜੋ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕੰਪਰੈਸ ਗੈਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਡੰਬ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਨੂੰ ਦੂਸਰੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਨਾ ਕਰੋ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ)। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਖਰਾਬ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੇਖਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕਠੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦਿਓ। ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਧੂਮਰਪਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਦਿਓ।

ਕਿਸੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੱਕ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇੱਕ ਲੀਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨਾ ਕਰੋ। ਸੜਕ ਛੱਡੋ ਜੇਕਰ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਸੰਕਟਕਾਲ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਪਬਲਿਕ ਰੋਡਵੇਅ ਤੇ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਨਾ ਪਹੁੰਚਾਓ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ) ਅਤੇ ਸ਼ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ) ਜੇ ਇੱਕ ਬਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ ਜਾਂ ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ ਡੁੱਲਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਸੁਲਗਦੇ ਪੈਕੇਜ ਨਾ ਖੋਲਹੋ। ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਹਟਾਓ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਨਾ ਟੁੱਟੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਹਟਾਓ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 6 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਲਾਗ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ) ਇਹ ਤੁਹਾਡਾ ਕੰਮ ਹੈ, ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ, ਹੋਰ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ, ਅਤੇ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਰੱਖਿਆ ਕਰੋ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਉਤਪਾਦ ਜੋ ਜ਼ਹਿਰ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਉਹ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਵੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੋਚਦੇ ਹੋ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਗੈਸਾਂ) ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀ) ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਵਰਤੋ। ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ, ਖੁੱਲਹ੍ਹੀਆਂ ਲਾਟਾਂ ਜਾਂ ਵੈਲਡਿੰਗ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦਿਓ। ਅੱਗ ਦੇ ਖ਼ਤਰਿਆਂ, ਸਾਹ ਲੈਣ ਨਾਲ ਖਤਰਿਆਂ ਜਾਂ ਜ਼ਹਿਰ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਤੋਂ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ।

ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਗੈਸਾਂ) ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਜ਼ਹਿਰ) ਦੀ ਲੀਕ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਦੁਬਾਰਾ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਫੈਲੇ ਜ਼ਹਿਰ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.2 (ਲਾਗ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ) ਦੇ ਪੈਕਜ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਆਪਣੇ ਸੁਪਰਵਾਈਜ਼ਰ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਖ਼ਰਾਬ ਹੋਏ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਲੀਕ ਦੇ ਚਿੰਨਹ੍ਹ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ

ਸ਼ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ) ਜੇ ਰੇਡੀਓ ਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ ਇੱਕ ਲੀਕ ਜਾਂ ਟੁੱਟ ਹੋਏ ਪੈਕੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਿੰਨਾ ਛੇਤੀ ਹੋ ਸਕੇ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਜਾਂ ਸੁਪਰਵਾਈਜ਼ਰ ਨੂੰ ਦੱਸੋ। ਜੇ ਕੋਈ ਗੜਬੜ ਹੈ, ਜਾਂ ਜੇ ਕੋਈ ਅੰਦਰੂਨੀ ਕੰਟੇਨਰ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਛੂਹੋ ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਨਾ ਖਿਚੋ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਾ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਾਫ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਸਰਵੇ ਮੀਟਰ ਨਾਲ ਜਾਂਚਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸ਼ਰੇਣੀ 8 (ਜੰਗਾਲ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ) ਜੇ ਜੰਗਾਲ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡੁੱਲ ਜਾਂ ਲੀਕ ਹੋ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਵੇਲੇ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੱਟ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨ ਰਹੋ। ਇੱਕ ਜੰਗਾਲ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਧੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੁੜ ਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਿੰਨੀ ਛੇਤੀ ਹੋ ਸਕੇ ਅੰਦਰੋਸਾਫ਼ਕਰੋ।

ਜੇ ਇੱਕ ਲੀਕ ਕਰਰਿਹਾ ਟੈਂਕ ਲਿਜਾਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਪਾਸੇ ਰੋਕੋ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਲੀਕ ਹੋ ਰਹੇ ਤਰਲ ਨੂੰ ਇੱਕਠਾ ਕਰੋ। ਦੇਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਤਰਲ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਧੂੰਏਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰੱਖੋ ਤੁਹਾਡੇ ਅਤੇ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸੱਟ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਹਰ ਸੰਭਵ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ।

9.7.5 – ਲੋੜੀਂਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ

ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਿਸਪਾਂਸ ਸੈਂਟਰ ਰਸਾਇਣਕ ਖਤਰਿਆਂ ਤੋਂ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪਰ੍ਤੀਕਰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪੁਲਿਸ ਅਤੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰੋਤ ਹੈ। ਇਹ ਹੇਠਾਂ ਸੂਚੀਬੱਧ 24 ਘੰਟੇ ਦੀ ਟੋਲ-ਫਰੀ ਫ਼ੋਨ ਲਾਈਨ ਕਾਇਮ ਰੱਖਦਾਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੋਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਘਟਨਾ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਨਤੀਜਾ ਹੋਵੇ:

- ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਇੱਕ ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।
- ਅਨੁਮਾਨਤ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ $50,000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਆਮ ਜਨਤਾ ਨੂੰ 1 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਈ ਥਾਂ ਤੋਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਇੱਕ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵੱਡੀਆਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਜਾਂ ਸਹੂਲਤਾਂ 1 ਘੰਟੇ ਜਾਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਬੰਦ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਅੱਗ, ਖਰਾਬੀ , ਡੁੱਲਣਾ, ਜਾਂ ਸ਼ੱਕੀ ਰੇਡੀਓ ਐਕਟਿਵ ਪਰ੍ਦੂਸ਼ਕ ਉਤਪੰਨਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਐਟੀਓਲੋਜੀਕਲ ਏਜੰਟ (ਬੈਕਟੀਰੀਆ ਜਾਂ ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ) ਦੇ ਸਪਲਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅੱਗ, ਖਰਾਬੀ , ਡੁੱਲਣਾ, ਜਾਂ ਸ਼ੱਕੀ ਰੇਡੀਓ ਐਕਟਿਵ ਪਰ੍ਦੂਸ਼ਕ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਅਜਿਹੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇ (ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਘਟਨਾ ਦੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਜੀਵਨ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ ਬਣਿਆ ਖ਼ਤਰਾ) ਜੋ, ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਿਸਪਾਂਸ ਸੈਂਟਰ (National Response Center) 1-800-424-8802

ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਿਸਪਾਂਸ ਸੈਂਟਰ ਨੂੰ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਾਮ
- ਕੈਰੀਅਰ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ ਜਿਸ ਲਈ ਓਹ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।
- ਫੋਨ ਨੰਬਰ ਜਿੱਥੇ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਘਟਨਾ ਦੀ ਮਿਤੀ, ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਸਥਾਨ।
- ਸੱਟਾਂ ਦੀ ਹੱਦ, ਜੇ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ।
- ਵਰਗੀਕਰਨ, ਨਾਮ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ, ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ, ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ।
- ਘਟਨਾ ਦੀ ਕਿਸਮ, ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰਤੀ, ਅਤੇ ਜੀਵਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਵਾਲਾ ਖ਼ਤਰਾ ਘਟਨਾ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਜੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਤਾਂ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਡਿਸਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ।

ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵੀ ਦੇਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ। ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਦੇ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵੇਰਵੇ ਸਹਿਤ ਲਿਖਤੀ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਜ਼ਰੂਰ ਬਣਾਉਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ:

CHEMTREC
1-800-424-9300

ਵਾਸ਼ਿੰਗਟਨ ਵਿੱਚ ਕੈਮੀਕਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਸੈਂਟਰ (CHEMTREC) ਕੋਲ 24 ਘੰਟਿਆਂ ਦਾ ਟੋਲ ਫਰੀ ਫੋਨ ਲਾਈਨ ਵੀ ਹੈ। ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਭੌਤਿਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਤਕਨੀਕੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ CHEMTREC ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਿਸਪਾਂਸ ਸੈਂਟਰ ਅਤੇ CHEMTREC ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕਨੂੰ ਫੋਨ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਉਹ ਸਮੱਸਿਆ ਬਾਰੇ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸ ਦੇਣਗੇ, ਜਦੋਂ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੋਵੇ।

ਚਿੱਤਰ 9.10 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਤੋਂ ਵਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲੋਕਾਂ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਫਿਲਮ ਦੇ ਨੇੜੇ ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਪੀਲੇ II ਜਾਂ ਪੀਲੇ III ਦੇ ਲੇਬਲ ਕੀਤੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਛੱਡੋ।

ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਵੱਖਰੇਵਾਂ
ਸਾਰਣੀ A

ਪੈਕੇਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੈਕਸ	ਨੇੜੇ ਦੀ ਗੈਰ ਵਿਕਸਤ ਫਿਲਮ ਦੀ ਫੁੱਟਾਂ ਵਿਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦੂਰੀ					ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਦੀ ਫ਼ੋਨ
	0-2 ਘੰਟੇ	2-4 ਘੰਟੇ	4-8 ਘੰਟੇ	8-12 ਘੰਟੇ	12 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਵੱਧ	
ਕੋਈ ਨਹੀਂ	0	0	0	0	0	0
0.1 ਤੋਂ 1.0	1	2	3	4	5	1
1.1 ਤੋਂ 5.0	3	4	6	8	11	2
5.1 ਤੋਂ 10.0	4	6	9	11	15	3
10.1 ਤੋਂ 20.0	5	8	12	16	22	4
20.1 ਤੋਂ 30.0	7	10	15	20	29	5
30.1 ਤੋਂ 40.0	8	11	17	22	33	6
40.1 ਤੋਂ 50.0	9	12	19	24	36	

ਚਿੱਤਰ 9.10

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਰਿਸਾਵ ਬਾਰੇ ਤੁਰੰਤ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਡੁੱਲਣ ਦੀ ਤੁਰੰਤ CHP ਦਫ਼ਤਰ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ ਵਿਭਾਗ ਜਿਸ ਕੋਲ ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਨ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ (CVC §23112.5) ਹੈ, ਨੂੰ ਸੂਚਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ 9 ਪਰਮੁੱਖ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਅਤੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਲਈ ਵਾਧੂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਚਿੱਤਰ 9.11 ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ
ਸਾਰਣੀ B

ਸ਼੍ਰੇਣੀ	ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਨਾਮ	ਉਦਾਹਰਨ
1	ਵਿਸਫੋਟਕ	ਬਾਰੂਦ, ਡਾਈਨਾਮਾਈਟ, ਆਤਸ਼ਬਾਜ਼ੀ
2	ਗੈਸਾਂ	ਪਰੋਪੇਨ, ਆਕਸੀਜਨ, ਹੀਲੀਅਮ
3	ਜਲਣਸ਼ੀਲ	ਗੈਸੋਲੀਨ ਫਿਊਲ, ਐਸੀਟੋਨ
4	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸਪਦਾਰਥ	ਮਾਚਿਸ, ਫਿਊਜ਼
5	ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਨਾਈਟਰੇਟ, ਹਾਈਡਰੋਜਨ ਪਰੌਕਸਾਈਡ
6	ਜ਼ਹਿਰ	ਕੀਟਨਾਸ਼ਕ, ਆਰਸੈਨਿਕ
7	ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ	ਯੂਰੇਨੀਅਮ, ਪਲੂਟੋਨੀਅਮ
8	ਜੰਗਾਲ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਹਾਈਡਰੋਕਲੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਬੈਟਰੀ ਦੇ ਐਸਿਡ
9	ਫੁਟਕਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ	ਫ਼ਾਰਮੇਲਡੀਹਾਈਡ, ਐਸਬੇਸਟੋਸ
ਕੋਈ ਨਹੀਂ	ORM-D (ਹੋਰ ਰੈਗੂਲੇਟਿਡ ਪਦਾਰਥ-ਘਰੇਲੂ)	ਹੇਅਰ ਸਪਰੇ ਜਾਂ ਚਾਰਕੋਲ
ਕੋਈ ਨਹੀਂ	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਬਾਲਣ ਤੇਲ, ਹਲਕੇ ਤਰਲ

ਚਿੱਤਰ 9.11

ਉਪ-ਭਾਗ 9.6 ਅਤੇ 9.7

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਪਰਖ ਕਰੋ

1. ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਪਲੈਕਰਡ ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਦੋਹਰੇ ਟਾਇਰ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੰਨੀ ਵਾਰ ਟਾਇਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
2. ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਕਿਹੜੀ ਹੈ?
3. ਸੜਕ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਕਿੰਨਾ ਨਜ਼ਦੀਕ ਤੁਸੀਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.2 ਜਾਂ 1.3 ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਪਾਰਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
4. ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਪੁਲ, ਸੁਰੰਗ, ਜਾਂ ਉਸੇ ਹੀ ਲੋਡ ਵਾਲੀ ਇਮਾਰਤ ਦੇ ਕਿੰਨਾ ਨੇੜੇ ਪਾਰਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
5. ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰਾਂ ਨੂੰ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਲਿਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
6. ਤੁਸੀਂ 100 ਪੌਂਡ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 4.3 (ਜੋ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ) ਸਮੱਗਰੀ ਲੈ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ?
7. ਇੱਕ ਆਰਾਮ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚਲੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਰਿਸ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਉਥੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਕੋਈ ਫੋਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
8. ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਰਿਸਪਾਂਸ ਗਾਈਡ (*Emergency Response Guide*, ERG) ਕੀ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 9.6 ਅਤੇ 9.7 ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹ੍ਹੋ।

9.8 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ

ਇਸ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਸੰਘੀ HMR (CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §171.8) ਵਿੱਚ ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਸੰਦਰਭ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਨਵੀਨਤਮ ਨਕਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ 'ਤੇ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

9.8.1 – CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §171.8 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸੰਖੇਪ ਨਾਮ।

ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ—ਇੱਕ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਭਾੜੇ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਸਮੇਤ ਵੈਸੱਲ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਪੈਕਜਿੰਗ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਥਾਮ ਦੇ ਮੱਧਵਰਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ:

1. ਕਿਸੇ ਤਰਲ ਲਈ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 119 ਗੈਲਨ (450 L) ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਰੱਥਾ।
2. ਠੋਸ ਪਦਾਰਥ ਲਈ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 882 ਪੌਂਡ (400 ਕਿਲੋਗਰਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਅਧਿਕਤਮ ਸ਼ੁੱਧ ਮਾਸ ਜਾਂ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਰੱਥਾ (450 ਲੀਟਰ) ।

   ਜਾਂ:
3. ਕੰਟੇਨਰ ਹੋਣ ਵਜੋਂ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §173.115 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਿਸੇ ਗੈਸ ਲਈ 1,000 ਪੌਂਡ (454 ਕਿਲੋਗਰਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ,

ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ—ਇੱਕ ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ ਜੋ:

1. ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਬਣਾਈ ਗਈ ਇੱਕਟੈਂਕ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਉਪਕਰਣ, ਸਹਾਇਕ ਉਪਕਰਣ, ਫਿਟਿੰਗਾਂ, ਅਤੇ ਬੰਦ ਡੱਬੇ ("ਟੈਂਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਲਈ, CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §§178.3451(c), 178.3371, ਜਾਂ 178.3381 ਦੇਖੋ, ਜੋ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ)।
2. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਅਕਾਰ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਤੌਰ' 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਪਰ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਸਦੇ ਆਕਾਰ, ਨਿਰਮਾਣ, ਜਾਂ ਜੋੜ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਿਨਹ੍ਹਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋ ਹਟਾਏ, ਲੱਦਿਆ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
3. ਸਿਲੰਡਰਾਂ, ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ, ਟੈਂਕ ਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਮਲਟੀ-ਯੂਨਿਟ ਟੈਂਕ ਕਾਰ ਟੈਂਕਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ।

ਕੈਰੀਅਰ—ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਅਕਤੀ:

1. ਇੱਕ ਸਾਂਝੇ, ਇੱਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਾਲੇ, ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਪਾਣੀ।

   ਜਾਂ:

2. ਸਿਵਲ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼।

ਪਰਾਪਤਕਰਤਾ—ਉਹ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੂੰ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਪਹੁੰਚਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਡਿਵੀਜ਼ਨ—ਖਤਰਨਾਕ ਵਰਗ ਦੀ ਇੱਕ ਸਬ-ਡਿਵੀਜ਼ਨ।

EPA—U.S. ਵਾਤਾਵਰਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਏਜੰਸੀ।

FMCSR—ਸੰਘੀ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫਟੀ ਨਿਯਮ।

ਮਾਲ ਢੋਣ ਲਈ ਕੰਟੇਨਰ—ਇੱਕ ਮੁੜ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਕੰਟੇਨਰ ਜਿਸ ਦੀ ਆਇਤਨ 64 ਕਿਊਬਿਕ ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਚੁੱਕੇ ਜਾਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪੈਕੇਜਾਂ (ਯੂਨਿਟ ਫਾਰਮ) ਦੀ ਹਿੱਲ-ਜੁੱਲ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ।

ਫਿਊਲ ਟੈਂਕ—ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਲਈ, ਫਿਊਲ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, , ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਹੋਰ ਐਕਸੈਸਰੀਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ, ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਜਾਂ ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ।

ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਜਾਂ ਮਾਸ—ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਭਾਰ।

ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ—ਭਾਗ 173 ਦੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਮਾਪਦੰਡ ਅਤੇ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101 ਸਾਰਣੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ। ਇੱਕ ਸਮੱਗਰੀ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ—ਇੱਕ ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਣ ਵੇਲੇ ਸਿਹਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੰਪੱਤੀ ਨੂੰ ਬਿਨਹਾਂ ਕਾਰਨ ਖ਼ਤਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹਾਂ ਨਾਮਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ । ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ, ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰਦੂਸ਼ਕਾਂ, ਵੱਧ ਤਾਪਮਾਨ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101 ਦੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ, ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਜੋ ਕਿ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਵਰਗਾਂ ਅਤੇ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਭਾਗ 173, ਉਪਅਧਿਆਇ C ਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ—ਇੱਕ ਮਿਸ਼ਰਣ, ਇਸ ਦੇ ਮਿਸ਼ਰਣ ਅਤੇ ਘੋਲ ਸਮੇਤ, ਜੋ:

1. ਅੰਤਿਕਾ A ਤੋਂ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਭਾਗ 173 ਅਤੇ §172.101 ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
2. ਇੱਕ ਪੈਕੇਜ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਅੰਤਿਕਾ ਵਿੱਚ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਭਾਗ 173 ਅਤੇ §172.101 ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਰਿਪੋਰਟਯੋਗ ਮਾਤਰਾ (RQ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

   ਅਤੇ:

3. ਮਿਸ਼ਰਣ ਜਾਂ ਘੋਲ ਵਿੱਚ:
   (i.) ਰੇਡੀਓਨਿਊਕਲਾਈਡਜ਼ ਲਈ, ਅੰਤਿਕਾ A ਤੋਂ CFR, ਦੇ ਪੈਰਹ੍ਾ 7, ਭਾਗ 173 ਅਤੇ §172.101 ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
   (ii.) 9.22 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਏ ਮੁਤਾਬਕ ਰੇਡੀਓਨਿਊਕਲਾਈਡਜ਼ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਵਜ਼ਨ ਮੁਤਾਬਕ ਸੰਘਣਤਾ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ RQ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੰਘਣਤਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਸੰਘਣਤਾ

RQ ਪੌਂਡ (ਕਿਲੋਗਰ੍ਾਮ)	ਵਜ਼ਨ ਮੁਤਾਬਕ ਸੰਘਣਤਾ	
	ਪਰ੍ਤੀਸ਼ਤ	PPM
5,000 (2,270)	10	100,000
1,000 (454)	2	20,000
100 (45.4)	.2	2,000
10 (4.54)	.02	200
1 (0.454)	.002	20

ਚਿੱਤਰ 9.12

ਇਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਉਤਪਾਦਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਲੁਬਰੀਕੇਂਟ ਜਾਂ ਫਿਊਲ ਹਨ (CFR, ਸਿਰਲੇਖ 40 §300.6 ਦੇਖੋ) ਹਨ।

ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ—ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਭਾਵ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਜੋ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 40, ਭਾਗ 262 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ EPA ਦੀ ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੂਹੰਦ ਦੇ ਮੇਨੀਫੈਸਟ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਬਲਕ ਕੰਟੇਨਰ (IBC)—ਇੱਕ ਸਿਲੰਡਰ ਜਾਂ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਇੱਕ ਸਖਤ ਜਾਂ ਲਚਕਦਾਰ ਪੋਰਟੇਬਲ ਪੈਕੇਜਿੰਗ, ਜੋ ਮਕੈਨੀਕਲ ਹੈਂਡਲਿੰਗ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਿਤ IBC ਦੇ ਮਿਆਰ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਭਾਗ 178 ਸਬ-ਪਾਰਟਸ N ਅਤੇ Oਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਸੀਮਤ ਮਾਤਰਾ—ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਮਾਤਰਾ ਜਿਸ ਲਈ ਖਾਸ ਲੇਬਲਿੰਗ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਅਪਵਾਦ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਮਾਰਕਿੰਗ—ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨਾਮ, ID ਨੰਬਰ, ਹਦਾਇਤਾਂ, ਸਾਵਧਾਨੀ, ਭਾਰ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ, ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਸ਼ਟਰ (ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਸ਼ਟਰ) ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ, ਜਾਂ ਇਨਹਾਂ ਦਾ ਸੁਮੇਲ।

ਮਿਸ਼ਰਣ—ਇੱਕ ਸਮੱਗਰੀ ਜੋ 1 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਸਾਇਣਕ ਘੋਲ ਜਾਂ ਤੱਤਾਂ ਤੋਂ ਬਣੀ ਹੋਵੇ।

ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਨਾਮ—ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਉਚਿਤ ਨਾਮ, CFRਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਮੁਤਾਬਕ।

ਗੈਰ-ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ—ਇੱਕ ਪੈਕਜਿੰਗ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ :

1. ਇੱਕ ਤਰਲ ਲਈ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 119 ਗੈਲਨ (450 L) ਜਾਂ ਘੱਟ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸਮਰੱਥਾ।
2. ਇੱਕ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 882 ਪੌਂਡ (400 ਕਿਲੋਗਰਾਮ) ਤੋਂ ਘੱਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਠੋਸ ਲਈ ਇੱਕ ਤਰਲ ਲਈ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 119 ਗੈਲਨਾਂ (450 L) ਜਾਂ ਘੱਟ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸਮਰੱਥਾ।

   ਜਾਂ:
3. CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §173.115 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਇੱਕ ਗੈਸ ਲਈ 1,000 ਪੌਂਡ (454 ਕਿਲੋ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਗੈਸ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ।

N.O.S.—ਦਰਸਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਰਿਸਾਵ—ਉਹ ਮਾਤਰਾ ਜੋ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਤਰਲ ਨਾਲ ਭਰਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਰਹੇ, ਜਿਸਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਵਿੱਚ ਤਰਲ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤਾਪਮਾਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿੰਨੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵੱਖ ਵੱਖ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਫੈਲਦੀ ਹੈ। ਕਟੌਤੀ ਦਾ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ 130 ਫ਼ੈਰਨਹਾਇਟ'ਤੇ ਇਹ ਟੈਂਕ ਪੂਰਾ ਨਾ ਭਰੇ।

ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ—ਮਕੈਨੀਕਲ ਸਾਧਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੋਡ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣੀ, ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜਾਂ ਅਤੇ ਸਕੀਡ, ਮਾਊਂਟਿੰਗਾਂ, ਜਾਂ ਐਕਸੈਸਰੀਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਬਲਕ ਪੈਕਜਿੰਗ (1,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਸਿਲੰਡਰ ਦੇ ਇਲਾਵਾ) ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ, ਟੈਂਕ ਕਾਰ, ਮਲਟੀ ਯੂਨਿਟ ਟੈਂਕ ਕਾਰ ਟੈਂਕ, ਜਾਂ 3AX, 3AAX, ਜਾਂ 3T ਸਿਲੰਡਰ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਉਚਿਤ ਨਾਮ—CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101 ਵਿੱਚ ਰੋਮਨ ਪਿਰ੍ਂਟ (ਤਿਰਛੇ ਨਹੀਂ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਨਾਮ

P.s.i. ਜਾਂ **psi**—ਪੌਂਡ ਪਰਤੀ ਵਰਗ ਇੰਚ ।

P.s.i.a. ਜਾਂ **psia**—ਪੌਂਡ ਪਰਤੀ ਵਰਗ ਇੰਚ ਸੰਪੂਰਨ।

ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਯੋਗ ਮਾਤਰਾ (RQ)—ਅੰਤਿਕਾ A ਤੋਂ CFR ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101.ਲਈ ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਮਾਤਰਾ, ਅੰਤਿਕਾ A ਦੇ ਕਾਲਮ 1 ਵਿੱਚ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ।

RSPA (ਹੁਣ PHMSA) — ਪਾਈਪਲਾਈਨ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪਰਸ਼ਾਸਨ, ਅਮੇਰਿਕਾ ਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਭਾਗ, ਵਾਸ਼ਿੰਗਟਨ, ਡੀਸੀ 20590.

ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪਰਮਾਣਿਕਤਾ—ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਇੱਕ ਬਿਆਨ, ਜੋ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਮੁਤਾਬਕ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ:

> "ਅਜਿਹਾ ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਨਾਮਜ਼ਦ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਗੀਕਿਰਤ, ਵਰਣਿਤ, ਪੈਕ, ਮਾਰਕ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ ਮੁਤਾਬਕ ਢੁਆਈ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹਨ।"
>
> ਜਾਂ:
>
> "ਮੈਂ ਇਹ ਐਲਾਨ ਕਰਦਾ / ਕਰਦੀ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਮਾਲ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਉਪਰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਅਤੇ ਸਹੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਨਾਮ ਦੇ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕਿਰਤ, ਪੈਕ ਕੀਤਾ, ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਾਏ ਗਏ ਅਤੇ ਲੇਬਲ/ਪਲੈਕਰਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ * ਮੁਤਾਬਕ ਹਰ ਪੱਖੋਂ ਢੁਆਈ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹਨ।"

ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼—ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਆਰਡਰ, ਲੋਡਿੰਗ ਦਾ ਬਿਲ, ਮੈਨੀਫੈਸਟ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜੋ ਉੱਸੇ ਤਰਹਾਂ ਕੰਮ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §§722.02, 172.203, ਅਤੇ 172.204 ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ—ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਵਿਗਿਆਨਕ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਪੁਸਤਕਾਵਾਂ, ਜਰਨਲਾਂ ਅਤੇ ਟੈਕਸਟ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਮਾਨਤਾ ਪਰਾਪਤ ਰਸਾਇਣਕ ਨਾਮ ਜਾਂ ਮਾਈਕਰੋਬਾਇਓਲੌਜੀਕਲ ਨਾਮ ।

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ—ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਧਨ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਕਾਰਗੋ-ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲਾਵਾਹਨ ਵਾਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ, ਵੈਨ, ਟਰੈਕਟਰ, ਟਰੱਕ, ਸੈਮੀ-ਟਰੇਲਰ, ਟੈਂਕ ਕਾਰ ਜਾਂ ਰੇਲ ਕਾਰ। ਹਰ ਕਾਰਗੋ-ਲੈਸ ਬਾਡੀ (ਟਰੇਲਰ, ਰੇਲ ਕਾਰ ਆਦਿ) ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

* ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਨ (ਰੇਲ, ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਵੇਸਲ) ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟਸ

ਭਾਗ 10: ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ

ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ

10.1 – ਖਤਰਿਆਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ
10.2 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ
10.3 – ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ
10.4 – ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼
10.5 – ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਪਰਬੰਧਨ
10.6 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮਜ਼
10.7 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਾਸ ਗੱਲਾਂ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਅਤੇ ਤਹਾਡੇ ਸਥਾਨਕ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟਿਰਕਟ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਬਾਰੇ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਵਾਰੀ (P) ਅਤੇ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ (S) ਤਸਦੀਕ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਧਾਰਕ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸੰਘੀ/ਰਾਜ ਦੇ ਆਡਿਟਰਾਂ ਅਤੇ ਇੰਸਪੈਕਟਰਾਂ, ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਿਰੀਖਕਾਂ, ਹੋਰ ਟਰੇਨੀਆਂ ਅਤੇ ਨਾਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਧਾਰਕਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਜੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਰੋਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR) ਸਿਰਲੇਖ §383.25)।

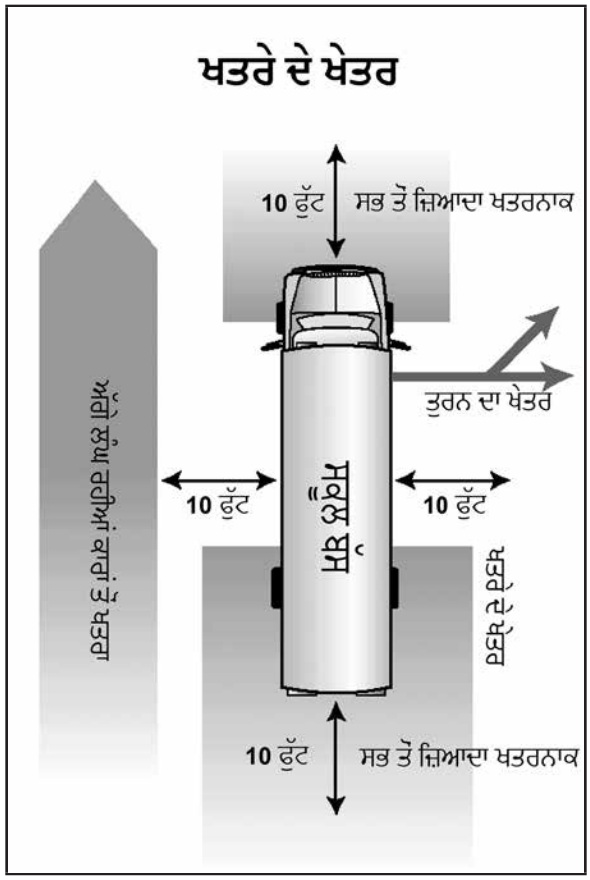
10.1 – ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

10.1.1 – ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ

ਖਤਰੇ ਦਾ ਖੇਤਰ ਬੱਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪਾਸਿਆਂ ਵਾਲਾ ਉਹ ਖੇਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਖੁਦ ਦੀ ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਟੱਕਰ ਵੱਜਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਤਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਬੱਸ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਤੋਂ 30 ਫੁੱਟ ਅਗਾਂਹ ਤੱਕ (ਇਸ ਵਿਚ ਪਹਿਲੇ 10 ਫੁੱਟ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ), ਬੱਸ ਦੇ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ 10 ਫੁੱਟ ਅਤੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਬੰਪਰ ਤੋਂ 10 ਫੁੱਟ ਪਿੱਛੇ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਬੱਸ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਧਰੋਂ ਕਾਰਾਂ ਲੰਘ ਰਹੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 10.1 ਖਤਰੇ ਦੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ।

10.1.2 – ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਹੀ ਕਰੋ

ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਵਰਤਣਾ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੇ ਨਿਗਹ੍ਾ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਤੇ ਵਿਦਆਰਥੀਆਂ, ਟਰੈਫ਼ਿਕ, ਅਤੇ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚਲੀਆਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਦੇਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਰੇਕ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰੋ।



ਤਸਵੀਰ 10.1

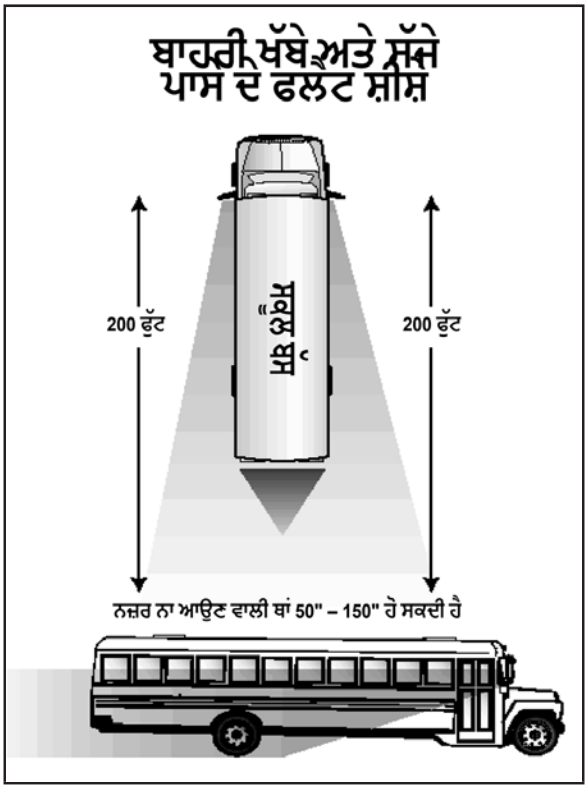
10.1.3 – ਬਾਹਰੀ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ੇ

ਇਹ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਬੱਸ ਦੀਆਂ ਮੂਹਰਲੀਆਂ ਨੁੱਕਰਾਂ ਤੇ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਜਾਂ ਮੂਹਰੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਦੇਖਣ, ਸਾਫ਼ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ, ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਮੌਜੂਦ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਅਤੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਬੰਪਰ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਇਹ ਥਾਂ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ 50 ਤੋਂ 150 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਅਤੇ ਚੌੜਾਈ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨ ਅਨੁਸਾਰ 400 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖ ਸਕੋ:

- ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ 200 ਫੁੱਟ ਜਾਂ 4 ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਜਿੰਨੀ ਥਾਂ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਵੱਲ।
- ਪਿਛਲੇ ਟਾਇਰ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਛੂਹਣਾ।

ਤਸਵੀਰ 10.2 ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਬਾਹਰੀ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ, ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦੇ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 10.2

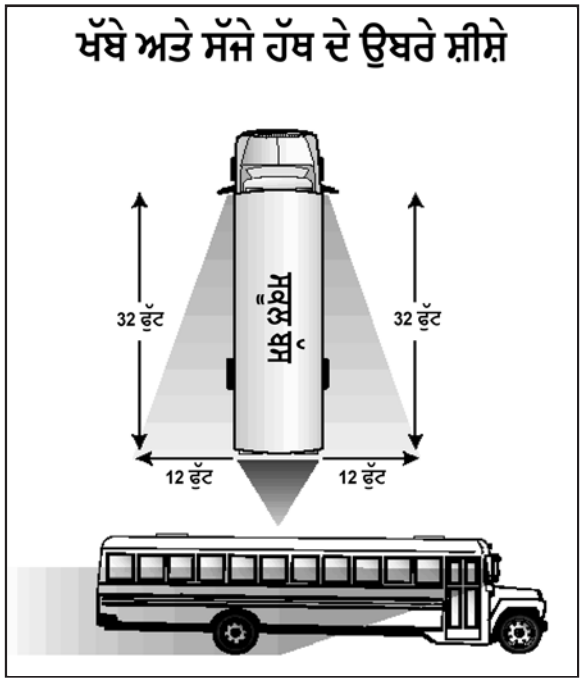
10.1.4 – ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਉਭਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ

ਉਭਰੇ ਹੋਏ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਬਾਹਰੀ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਸਥਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਵੱਡੇ ਕੋਣ ਦੇ ਨਾਲ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਬੱਸ ਦੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਟਰੈਫਿਕ, ਸਾਫ਼ ਰਸਤਾ, ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਉਨਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹਾਂ ਦੇ ਅਕਾਰ ਅਤੇ ਬੱਸ ਤੋਂ ਦੂਰੀ ਬਾਰੇ ਸਹੀ ਤਰਹਾਂ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਇਨਹਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਥਾਂ ਤੱਕ ਦਾ ਬੱਸ ਦਾ ਪੂਰਾ ਪਾਸਾ।
- ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਦਾ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਛੂੰਹਦਾ ਮੂਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 1 ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਲੇਨ।

ਤਸਵੀਰ 10.3 ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਉਭਰੇ ਹੋਏ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 10.3

10.1.5 – ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਕਰਾਸਓਵਰ ਸ਼ੀਸ਼ੇ

ਇਹ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਬੱਸ ਦੇ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੂਹਰਲੇ ਕਿਨਾਰਿਆਂ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨਹਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਮੂਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਦੇ "ਖਤਰੇ ਦੇ ਜ਼ੋਨ" ਜੋ ਬੱਸ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਮੂਹਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਨਹਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਨਿਗਹਾ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ, ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ "ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ" ਨੂੰ ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਰਵਿਸ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਅਤੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਏ ਦਾ ਖੇਤਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਉਨਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨਹਾਂ ਦੇ ਸਹੀ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਬੱਸ ਤੋਂ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰਹਾਂ ਪਰਤੀਬਿੰਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀ ਦੇਖ ਸਕੋ:

- ਮੂਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉਸ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਤੁਸੀ ਸਿੱਧੀ ਨਿਗਹਾ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਬੱਸ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦਾ ਪੂਰਾ ਖੇਤਰ। ਸਿੱਧੀ ਨਿਗਹਾ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿਚ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਾ ਖੇਤਰ ਢੱਕਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਮੂਹਰਲੇ ਸੱਜੇ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਛੂਹਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਸਰਵਿਸ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੱਕ ਦਾ ਖੇਤਰ।
- ਉਭਰੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਸਮੇਤ ਇਨਹਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਤਰਕਸੰਗਤ ਤਰਤੀਬ ਵਿਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਬੱਚਾ ਜਾਂ ਵਸਤੂ ਖਤਰੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ੋਨ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਤਸਵੀਰ 10.4 ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਕਰਾਸਓਵਰ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਤਸਵੀਰ 10.4

10.1.6 – ਸਿਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲੱਗਿਆ ਪਿਛਾਂਹ ਦੇਖਣ ਦਾ ਸ਼ੀਸ਼ਾ

ਇਹ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਉੱਪਰ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਤੇ ਨਿਗਹਾ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਾਲੇ ਹੇਠਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਾਲਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਲੱਗਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬੱਸ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਦਿਖਾ ਸਕੇ। ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਦੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਪਿੱਛੇ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਖੇਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਇਕ ਵੱਡਾ ਖੇਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਿਛਲੇ ਬੰਪਰ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ 400 ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੱਕ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਪਹੁੰਚ ਰਹੇ ਅਤੇ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਹੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਉੱਪਰ ਨਿਗਹਾ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਲੱਗੇ ਬਾਹਰੀ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜ਼ਰੂਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇ ਸਿਖਰ ਤੇ ਪਿਛਲੇ ਖਿੜਕੀ ਦਾ ਉਪਰਲਾ ਹਿੱਸਾ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਬਿਲਕੁੱਲ ਪਿੱਛੇ ਮੌਜੂਦ ਬੱਚਿਆਂ ਦੇ ਸਿਰਾਂ ਦੇ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ।

10.2 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ

ਇਕ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਰ ਸਾਲ ਮਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਮੋਤ ਬੱਸ ਵਿਚ ਚੜ੍ਹਦਿਆਂ ਜਾਂ ਉਤਰਦਿਆਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਬੱਸ ਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਕੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਭਾਗ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਾਲਤਾਂ, ਜਿਨਹ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਬੱਸ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸੱਟਾਂ ਜਾਂ ਜਾਨਾਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਸ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸੇਗਾ।

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਕ ਵਿਸਤਿਰ੍ਤ ਨਜ਼ਰੀਆ ਪਰ੍ਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸੀਮਤ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਸਵਾਰੀਆਂ ਚੜ੍ਹਾਉਣ/ਉਤਾਰਨ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਖਦੇ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ।

10.2.1 – ਕਿਸੇ ਸਟਾਪ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣਾ

ਹਰੇਕ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕ੍ਟ ਰਸਮੀ ਰੂਟਾਂ ਅਤੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਸਟਾਪਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਟਾਪ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਸਟਾਪ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕ੍ਟ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਿਰ੍ਤੀ ਦਿੱਤੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕ੍ਟ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਲਿਖਤ ਸਹਿਮਤੀ ਲਏ ਬਿਨਾਂ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਦੀ ਥਾਂ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਨਹੀ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਤਿਅੰਤ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਸਬੰਧੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਚ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀ ਵਰਤੋਂ, ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਇਟਾਂ, ਅਤੇ ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਹਿਲਜੁੱਲ ਕਰ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਰੁਕਣ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੀ ਸਿਗਨਲ ਵਾਲੀ ਭੁਜਾ ਅਤੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਂਦੀ ਭੁਜਾ।

ਕਿਸੇ ਸਟਾਪ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਤੁਹਾਨੂੰ ਧੀਮੇ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਕਿਸੇ ਸਟਾਪ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਚੱਲਣ ਸਮੇਂ ਪੈਦਲ ਚਾਲਕਾਂ, ਟਰੈਫ਼ਿਕ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ।
- ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰੰਤਰ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ।
- ਜੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਵਿਚ ਲੱਗੀ ਹੋਏ ਤਾਂ, ਸਟਾਪ ਤੋਂ 200 ਫੁੱਟ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਰੁੱਕਣ ਤੋਂ ਤਕਰੀਬਨ 5-10 ਸੈਕਿੰਡ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਐਬਰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੀਆਂ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਰੁਕਣ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਤਕਰੀਬਨ 100-300 ਫੁੱਟ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ 3-5 ਸੈਕਿੰਡ ਪਹਿਲਾਂ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਸੂਚਕ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿਓ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਲਈ ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਦੇਖੋ।
- ਸੜਕੀ ਰਸਤੇ ਦੇ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਸਕੇ ਹੋ ਜਾਓ।

ਰੁਕਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਟਾਪ ਤੇ ਵਿਦਆਰਥੀਆਂ ਤੋਂ ਮੂਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਰੱਖਦਿਆਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਰੋਕ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਚੱਲ ਕੇ ਬੱਸ ਕੋਲ ਆਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਸੀ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ, ਜਾਂ ਜੇ ਪਾਰਕ ਸ਼ਿਫ਼ਟ ਵਿਕਲਪ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀ ਹੈ, ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਹਰ ਸਟਾਪ ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
- ਜਦੋਂ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਤੋ ਹੋਏ ਤਾਂ ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਸਟਾਪ ਵਾਲੀ ਭੁਜਾ ਖੁੱਲਹ੍ੀ ਹੋਈ ਹੈ।
- ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ਣ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਤਮ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਰਾ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਰੁੱਕ ਗਿਆ ਹੈ।

10.2.2 – ਲੋਡ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾ

ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਭਾਗ 10 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰੁੱਕੋ।

- ਜਦੋਂ ਬੱਸ ਪਹੁੰਚ ਰਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬੱਸ ਵੱਲ ਮੂੰਹ ਕਰਕੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨ ਤੇ ਬੱਸ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਚੜਹ੍ਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵੱਲ ਨਿਰੰਤਰ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ।
- ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਵਿਖੇ ਮੌਜੂਦ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਬੱਸ ਤੇ ਚੜਹ੍ ਗਏ ਹਨ। ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਏ ਤਾਂ, ਹਰੇਕ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਵਿਖੇ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਨਾਮ ਜਾਣੋ। ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੂਜੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਬੱਚੇ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛੋ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ, ਇਕੋ ਲਾਇਨ ਵਿਚ ਅਤੇ ਹੈਂਡਰੇਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਬੱਸ ਤੇ ਚੜਹ੍ਨ ਦਿਓ। ਹਨੇਰੇ ਵਿਚ ਲੋਡਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਡੋਮ ਲਾਇਟਾਂ ਜਗਦੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੱਚੇ ਬੈਠ ਨਹੀ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਬੱਸ ਚੱਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਵੱਲ ਮੂੰਹ ਨਹੀ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਬੱਸ ਤੇ ਚੜਹ੍ਨ ਲਈ ਦੌੜ ਨਹੀ ਰਿਹਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀ ਰੱਖ ਸਕਦੇ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ, ਚਾਬੀ ਨਿਕਾਲੋ, ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਆਸਪਾਸ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਕਰਕੇ ਅੱਗੇ ਤੁਰਨ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਕਰੋ:
  - ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
  - ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
  - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਕੇ।
  - ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
  - ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
  - ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖਣਾ।
  - ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਿਕਲਣ ਦੇਣਾ।
- ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਏ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਓ, ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਪਰ੍ਵਾਹ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧੋ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜਹ੍ਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜਹ੍ਾਉਣ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਕੁਝ ਅੰਤਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਸਕੂਲ ਦੇ ਕੈਂਪਸ ਵਿਚ ਚੜਹ੍ਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਦੇ ਬਟਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਛੱਡ ਕੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਚਾਬੀ ਨਿਕਲ ਲਵੋ।
- ਖੁਦ ਨੂੰ ਲੋਡਿੰਗ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਲੈ ਆਓ।

10.2.3 – ਰੂਟ ਤੇ ਸਵਾਰੀਆਂ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ

ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਭਾਗ 10 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸਵਾਰੀਆਂ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰੋ।

- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿਕਲ੍ਣ ਲਈ ਨਾ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਬੈਠੇ ਰਹਿਣ ਦਿਓ।
- ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ।
- ਸਟਾਪ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਟਿਕਾਣੇ ਦੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕਰੋ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ 10 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਕਹੋ ਜਿੱਥੋ ਡਰਾਇਵਰ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕੇ।
- ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨਜ਼ਦੀਕ ਨਹੀ ਹੈ ਜਾਂ ਬੱਸ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਨਹੀ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀ ਰੱਖ ਸਕਦੇ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ, ਚਾਬੀ ਨਿਕਾਲੋ, ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਆਸਪਾਸ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

- ਜਦੋਂ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਕਰਕੇ ਅੱਗੇ ਤੁਰਨ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਕਰੋ:
  - ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
  - ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
  - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਕੇ।
  - ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
  - ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
  - ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖਣਾ।
  - ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਿਕਲਣ ਦੇਣਾ।
- ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਏ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਓ, ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਪਰ੍ਵਾਹ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧੋ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਸਟਾਪ ਨੂੰ ਖੁੰਝ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਪਸੀ ਨਾ ਕਰੋ। ਸਥਾਨਕ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ।

ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ ਅਤਿਰਿਕਤ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਲਈ ਰੋਡਵੇਅ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋ ਕਿਸੇ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੜਕ ਤੇ ਬੱਸ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜਹ੍ਾਉਣ ਜਾਂ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਰੁਕਦੀ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸਿਗਨਲ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸਭ ਕੁਝ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਪਰੀਕਿੰਡਰਗਾਰਟਨ, ਕਿੰਡਰਗਾਰਟਨ, ਜਾਂ ਗਰੇਡ 1 ਤੋਂ ਗਰੇਡ 8 ਦੇ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਸਕੂਲ ਦੀ ਬੱਸ ਖੜਹ੍ੀ ਹੈ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੜਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੱਥ ਵਿਚ ਫੜਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ "ਰੁਕੋ" ਦਾ ਚਿੰਨਹ੍ ਫੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਜੋ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੜਕ ਨੂੰ ਉੱਥੇ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਰੁਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਅੱਗਿਓ ਦੀ ਲੰਘਦੇ ਹਨ।
- ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਉਹ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੜਕ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਬੱਸ ਰੁਕੀ ਹੈ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਅਤੇ ਪੈਦਲ ਚਾਲਕ ਬੱਸ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਤੇ ਹਨ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੀਆਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਰ੍ਾਂਤ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

10.2.4 – ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਾਰਨ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ

ਸਕੂਲਾਂ ਵਿਖੇ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਉਹ ਹਾਲਤਾਂ ਜੋ ਸਕੂਲ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਜਾਂ ਯਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਵਿਚ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਾਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮ, ਬੱਸ ਦੇ ਰੂਟ ਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦਾ ਡਰਾਇਵਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਦਾ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਆਮ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਵੱਜੋਂ ਲਏ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹਨ।

ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਨਹ੍ਾਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

- ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਭਾਗ 10 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸਵਾਰੀਆਂ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰੋ।
- ਬੱਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ:
  - ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਦੇ ਸਵਿੱਚ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ।
  - ਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਛੱਡ ਕੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਚਾਬੀ ਨਿਕਲੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿਕਲਣ ਲਈ ਨਾ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਬੈਠੇ ਰਹਿਣ ਦਿਓ।
- ਖੁਦ ਨੂੰ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇਖਣ ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਲਿਆਓ।
- ਪਰੀਕਿੰਡਰਗਾਰਟਨ, ਕਿੰਡਰਗਾਰਟਨ, ਜਾਂ ਗਰੇਡ 1 ਤੋਂ ਗਰੇਡ 8 ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਸਕੂਲ ਦੀ ਬੱਸ ਖੜਹ੍ੀ ਹੈ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੜਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂਦੇ ਸਮੇਂ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੱਥ ਵਿਚ ਫੜਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ "ਰੁਕੋ" ਦਾ ਚਿੰਨਹ੍ ਫੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕ ਤਰਤੀਬ ਵਿਚ ਬਾਹਰ ਨਿਕਾਲੋ।
- ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਉਤਰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਉਤਾਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਰਹ੍ਾਂ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਘੁੰਮੋ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇ ਛੁਪੇ ਹੋਏ/ਸੁੱਤੇ ਹੋਏ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਛੱਡੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਦੇਖੋ।
- ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਨਹੀ ਆ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਜੇ ਬੱਸ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀ ਬੱਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀ ਲਗਾ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਚਾਬੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦੇਖੋ।

- ਜਦੋਂ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਕਰਕੇ ਅੱਗੇ ਤੁਰਨ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਕਰੋ:
  - ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
  - ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣਾ।
  - ਇੰਜਣ ਸੁਰੂ ਕਰਨਾ।
  - ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
  - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ੇਕ ਨੂੰ ਖੋਲਹ੍ ਕੇ।
  - ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
  - ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
  - ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖਣਾ।
  - ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਟਰ੍ੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਿਕਲਣ ਦੇਣਾ।
- ਜਦੋਂ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਏ, ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਨਿਕਲੋ।

10.2.5 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਾਸ ਖਤਰੇ

ਸੁੱਟੀਆਂ ਜਾਂ ਭੁੱਲੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਨਿਗਹ੍ਾ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ।

ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਗਿਰਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਲਈ ਰੁੱਕਣਾ ਜਾਂ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀ, ਕਿਸੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਲ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਨਿਗਹ੍ਾ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਡਿੱਗੀ ਹੋਈ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਣ ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਦੂਰ ਜਾਣ ਲਈ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਧਿਆਨ ਦਿਵਾਉਣ ਲਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਹੈਂਡਰੇਲ ਹੈਂਗ-ਅੱਪਸ। ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬੱਸ ਤੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਸਮੇਂ ਹੈਂਡਰੇਲ ਜਾਂ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਵਿਚ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਕੱਪੜੇ, ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੇ ਸਰੀਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਫਸ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਚੋਟਿਲ ਹੋਏ ਹਨ ਜਾਂ ਹਲਾਕ ਹੋਏ ਹਨ। ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਏ ਹਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਨਹ੍ਾਂ ਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਿਗਹ੍ਾ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

10.2.6 – ਟਿਰ੍ਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਰੂਟ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦਾ ਟਿਰ੍ਪ ਸਮਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬੱਸ ਦੀ ਟਿਰ੍ਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਆਸ ਪਾਸ ਘੁੰਮਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਬੱਸ ਦੇ ਵਿੱਚ ਰਹਿ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਈ।
- ਸੌਂ ਗਏ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ।
- ਖੁੱਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਖਿੜਕੀਆਂ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਯਾਂਤਰਿਕੀ/ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ, ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦੇ ਕੇ - ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ, ਚਮਕਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਲੈਂਪ, ਅਤੇ ਰੁਕਣ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੀਆਂ ਭੁਜਾਵਾਂ।
- ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਤੋੜ ਭੰਨ

ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਜਾਂ ਖਾਸ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਸੁਪਰਵਾਈਜ਼ਰ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਦੀਆਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

10.3 – ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਨਿਕਲਣਾ ਅਤੇ ਬਚਾਅ

ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸਥਿਤੀ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਕਿਤੇ ਵੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇਕ ਹਾਦਸਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਰੋਡ- ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਜਾਂ ਉਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਾਲੇ ਚੁਰਾਹੇ ਤੇ ਰੁਕੀ ਹੋਈ ਬੱਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇੰਜਨ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਬਿਜਲਈ ਅੱਗ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦ ਕਿਸੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚਿਕਿਤਸਕ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ, ਆਦਿ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣਨਾ - ਰਾਹਤ ਕਾਰਜ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ - ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਅਤੇ ਮੋਤ ਜਿੰਨਾ ਅੰਤਰ ਲਿਆ ਸਕਦਾ ਹੈ।।

10.3.1 – ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤਾਂ ਬਾਰੇ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ

ਬੱਸ ਵਿਚ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰੋ। ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਚਾਰ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨਾ ਹੈ। ਜੇ ਸਮਾਂ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਨੂੰ ਲੈਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਾਲਾਤ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵਾ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਆਮ ਨਿਯਮ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਨ ਨੂੰ ਆਪਾਤਕਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਬਣਨ ਜਾ ਰਹੀ ਜ਼ੋਖਮ ਵਾਲੀ ਹਾਲਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦਾ ਬੇਲੋੜਾ ਜ਼ੋਖਮ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦਾ ਜ਼ੋਖਮ ਨਾ ਹੋਏ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਸਵਾਰੀਆ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਚਾਓ ਦੇ ਲਈ ਉਤਾਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਕੀ ਅੱਗ ਲੱਗੀ ਹੈ ਜਾਂ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਹੈ?
- ਕੀ ਕਿਸੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਈਧਣ ਦੇ ਰਿਸਣ ਦੀ ਗੰਧ ਆ ਰਹੀ ਹੈ?
- ਕੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਨ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਟੱਕਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ?
- ਕੀ ਬੱਸ ਦੇਖੇ ਗਏ ਟੋਰਨੈਡੋ ਜਾਂ ਵੱਧਦੇ ਹੋਏ ਪਾਣੀ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਹੈ?
- ਕੀ ਇੱਥੇ ਨੀਵੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਹਨ?
- ਕੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਹਟਾਉਣ ਨਾਲ ਉਹ ਤੇਜ਼ ਟਰੈਫਿਕ, ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ, ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਹੌਲ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੀਵੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ?
- ਕੀ ਸਥਾਨ ਬਦਲਣ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਗਰਦਨ ਅਤੇ ਪਿੱਠ ਦੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਅਤੇ ਫਰੈਕਚਰ ਜਿਹੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ?
- ਕੀ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਡੁੱਲਣ ਦਾ ਜ਼ੋਖਮ ਹੈ? ਕਈ ਵਾਰ ਬੱਸ ਵਿਚ ਬੈਠੇ ਰਹਿਣਾ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿਚ ਨਾ ਆਉਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣੇ ਹੋਏ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ। ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰਵਾ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ:

- ਬੱਸ ਨੂੰ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦਾ ਜ਼ੋਖਮ ਹੈ।
- ਬੱਸ ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਉੱਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਖਰਾਬ ਹੋ ਕੇ ਖੜਹ ਗਈ ਹੈ।
- ਬੱਸ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਤਰਾ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਦਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਧਿਆ ਖਤਰਾ ਹੈ।
- ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਡੁੱਲ ਗਈ ਹੈ ਇਸ ਕਰਕੇ ਬੱਸ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਖਾਲੀ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

10.3.2 – ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਦੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ

ਤਿਆਰ ਰਹੋ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ। ਜਦੋਂ ਸੰਭਵ ਹੋਏ, ਹਰੇਕ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸੀ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਵੱਡੀ ਉਮਰ ਦੇ 2 ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸਹਾਇਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਾਓ ਕਿ ਹੋਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਾਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨੀ ਹੈ। ਇਕ ਹੋਰ ਸਹਾਇਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਅਦ 'ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ' ਤੇ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਅਗਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰੋ। ਵੈਸੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸਮੇਂ ਤੇ ਬੱਸ ਵਿਚ ਵੱਡੇ ਉਮਰ ਦੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਾਤਕਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸੀ ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਵਰਤਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨਾ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗਹ੍ਾ ਦੀ ਚੋਣ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਝਾਅ:

- ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗਹ੍ਾ ਆ ਰਹੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਸੜਕ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 100 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਹੋਏਗੀ। ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਬੱਸ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਮਲਬੇ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਵਿਚ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖੇਗੀ।
- ਜੇ ਅੱਗ ਲੱਗ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਹਵਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਲਿਜਾਓ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਰੇਲਰੋਡ ਟਰੈਕਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਅਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਟਰੇਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾਓ।
- ਜੇ ਡੁੱਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਜ਼ੋਖਮ ਹੈ ਤਾਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 300 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਹਵਾ ਦੇ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿਚ ਲੈ ਜਾਓ।
- ਜੇ ਬੱਸ ਦੇਖੇ ਗਏ ਟੋਰਨੈਡੋ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੇਕਰ ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ ਕੋਈ ਇਮਾਰਤ ਤੁਰੰਤ ਉਪਲਬੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਟੋਏ ਜਾਂ ਪੁਲੀ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਲੈ ਜਾਓ। ਉਹ ਇੰਨੇ ਕੁ ਦੂਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬੱਸ ਉਨਹ੍ਾਂ ਉੱਪਰ ਨਾ ਆ ਪਵੇ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹੇਜ਼ ਕਰੋ ਜਿੱਥੇ ਫਲੈਸ਼ ਫਲੱਡ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਆਮ ਪਰ੍ਕਿਆਵਾਂ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ ਕਿ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗੇਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਸਤੇ ਹੈ।

- **ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ:**
  - ਮੂਹਰਲੇ, ਪਿਛਲੇ, ਜਾਂ ਪਾਸੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੋਂ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ, ਜਾਂ ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ ਦਾ ਕੋਈ ਸੁਮੇਲ।
  - ਛੱਤ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਖਿੜਕੀ ਰਾਹੀਂ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ।
- **ਬੱਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ:**
  - ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਜੇ ਕਈ ਸ਼ਿਫ਼ਟ ਵਾਲਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਨਿਊਟਰ੍ਲ ਵਿਚ ਕਰੋ।
  - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
  - ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ।
  - ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਦੀ ਚਾਬੀ ਨੂੰ ਨਿਕਾਲਣਾ।
  - ਖਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੰਦੀਆਂ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ।
  - ਜੇ ਸਮਾਂ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਬਚਾਅ ਸਥਾਨ, ਹਾਲਤਾਂ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀ ਕਿਸਮ ਬਾਰੇ ਡਿਸਪੈਚ ਦਫ਼ਤਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਚੱਲ ਸਕਦੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਰਾਹੀਂ ਰੇਡਿਓ ਮਾਈਕਰੋਫ਼ੋਨ ਜਾਂ ਟੈਲੀਫ਼ੋਨ ਨੂੰ ਨਿਕਾਲ ਲਵੋ।
- ਜੇ ਰੇਡਿਓ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਰੇਡਿਓ ਚੱਲ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਲੰਘ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕ ਨੂੰ ਭੇਜੋ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਨੂੰ ਮਦਦ ਲਈ ਕੱਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹੋ। ਆਖਰੀ ਵਿਕਲਪ ਵੱਜੋਂ, ਦੋ ਵੱਡੀ ਉਮਰ ਦੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਮਦਦ ਲਈ ਭੇਜੋ।
- ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿਓ।

- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਨਿਕਾਲੋ।
  - — ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਗਰਦਨ ਜਾਂ ਰੀੜ ਦੀ ਹੱਡੀ ਨੂੰ ਸੱਟ ਲੱਗੀ ਹੈ, ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਖਤਰੇ ਵਿਚ ਨਾ ਹੋਏ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸਨੂੰ ਹਿਲਾਉਣਾ ਨਹੀ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
  - — ਹੋਰ ਚੋਟ ਲੱਗਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਗਰਦਨ, ਰੀੜ ਦੀ ਹੱਡੀ ਦੀ ਸੱਟ ਨਾਲ ਚੋਟਿਲ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਖਾਸ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਸਹਾਇਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਬਾਕੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਕਹੋ।
- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀ ਹੈ, ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਗੇੜਾ ਮਾਰੋ। ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਾਪਤ ਕਰੋ।
- ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਕੋਲ ਚਲੇ ਜਾਓ। ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਉਨਹ੍ਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ। ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਤੇ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੋਏ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
- ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਪਰ੍ਤੀਕਿਰ੍ਆ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤਿਆਰ ਕਰੋ।

10.4 – ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਗਰ੍ਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼

10.4.1 – ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ।

ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਟਰ੍ੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਯੰਤਰ ਨਹੀ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਉੱਪਰ ਰੁੱਕ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਢੁੱਕਵੀਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵੈਸੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ, ਟਰ੍ੈਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੇਲ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਗਹ੍ਾ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਪੀਲੇ ਗੋਲਾਕਾਰ ਪੇਸ਼ਗੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਚਿੰਨਹ੍, ਫੁੱਟਪਾਥ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ, ਅਤੇ ਕਰਾਸਬੱਕਸ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਐਕਟਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਰ੍ਾਸਿੰਗ ਦਾ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਸਥਾਪਤ ਟਰ੍ੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਿਰ੍ਤ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰ੍ੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਯੰਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਰਗਰਮ ਉਪਕਰਣਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਲਗਾਉਣਾ, ਘੰਟੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਘੰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਘੰਟੀਆਂ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨਾਲ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਲਗਾਉਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

10.4.2 – ਚੇਤਾਵਨੀ ਸੰਕੇਤ ਅਤੇ ਯੰਤਰ

ਐਡਵਾਂਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍। ਇਹ ਗੋਲ, ਕਾਲੇ-ਉੱਪਰ-ਪੀਲਾ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸਾਈਨ ਜਨਤਕ ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਗਾਊ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਹੋਣ, ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਸੁਣਨ, ਅਤੇ ਜੇ ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰ੍ੈਕ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 10.5 ਵੇਖੋ।

ਤਸਵੀਰ 10.5

ਫੁੱਟਪਾਥ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ। ਫੁੱਟਪਾਥ ਮਾਰਕਾਂ ਦਾ ਭਾਵ ਅਗਾਊ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨਹ੍ ਦੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹੀ ਹੈ। ਉਨਹ੍ਾਂ ਵਿੱਚ "X" ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਖਰ "RR" ਅਤੇ 2-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਨਾ-ਲੰਘਣ (ਨੋ-ਪਾਸਿੰਗ) ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ।

ਦੋ-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਨੋ ਪਾਸਿੰਗ ਜ਼ੋਨ ਚਿੰਨਹ੍ ਵੀ ਨਹੀ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਮਾਰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਇਕ ਸਫੈਦ ਸਟਾਪ ਲਾਈਨ ਵੀ ਪੇਂਟ ਕੀਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਸਮੇਂ ਸਕੂਲੀ ਬੱਸ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 10.6 ਵੇਖੋ।

ਤਸਵੀਰ 10.6

ਕਰਾਸਬੱਕ ਚਿੰਨਹ। ਇਹ ਚਿੰਨਹ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੈਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ ਕੋਈ ਚਿੱਟੀ ਲਾਈਨ ਪੇਂਟ ਨਹੀ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕਰਾਸਬੱਕ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੋਕ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਟਰੈਕਾਂ ਦੇ ਇਕ ਸੈੱਟ ਵੱਧ ਪਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਰਾਸਬਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇਕ ਸੰਕੇਤ ਟਰੈਕਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 10.7 ਵੇਖੋ।

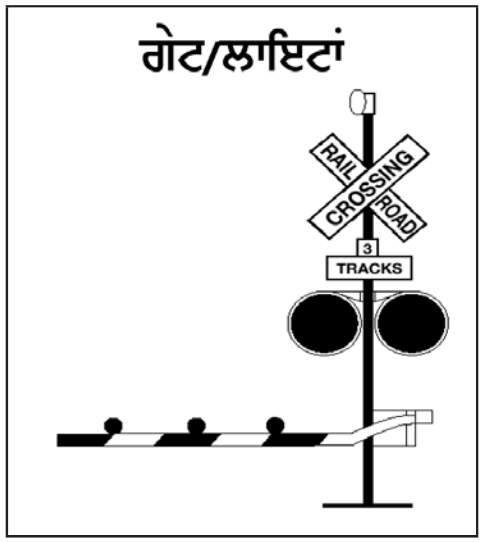
ਤਸਵੀਰ 10.7

ਚਮਕਦੇ ਲਾਲ ਲਾਈਟ ਸਿਗਨਲ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਾਈਵੇ-ਰੇਲ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ, ਕਰਾਸਬੱਕ ਸੰਕੇਤ ਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਘੰਟੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਰੌਸ਼ਨੀ ਫਲੈਸ਼ ਹੋਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਰੁਕ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ! ਕੋਈ ਗੱਡੀ ਨੇੜੇ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਲੰਘ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜੇ 1 ਤੋਂ ਵੱਧ ਟਰੈਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਾਰੇ ਟਰੈਕ ਖਾਲੀ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 10.8 ਵੇਖੋ।

ਗੇਟ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਬੱਤੀ ਦੀ ਫਲੈਸ਼ ਅਤੇ ਘੰਟੀਆਂ ਵਾਲੇ ਗੇਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਾਲੀ ਫਲੈਸ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਲੇਨ ਤੋਂ ਪਾਰ ਗੇਟ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕੋ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਗੇਟ ਉੱਪਰ ਨਹੀ ਚੁੱਕੇ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਲਾਈਟਾਂ ਚਮਕਣੀਆਂ ਬੰਦ ਨਾ ਹੋਣ ਓਦੋਂ ਤੱਕ ਰੁਕੇ ਰਹੋ। ਜਦੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਓਦੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧੋ। ਜੇਕਰ ਟਰੇਨ ਦੇ ਲੱਗਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਗੇਟ ਬੰਦ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਗੇਟ ਦੇ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਨਾ ਲਿਜਾਓ। ਇਸਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨੂੰ ਕੱਲ ਕਰੋ। ਤਸਵੀਰ 10.8 ਵੇਖੋ।

10.4.3 – ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ

ਹਰੇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਚ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਹਨ ਕਿ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾ ਨੂੰ ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਰਾਜ ਦੇ ਇਨਹ੍ਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਜ਼ਰੂਰ ਰੁੱਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਰਾਜ ਵਿਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।



ਤਸਵੀਰ 10.8

ਇਕ ਸਕੂਲ ਬੱਸ, ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਵੈਸੇ ਜਦੋਂ ਟਰ੍ੇਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਮੁਕਾਬਲਾ ਨਹੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟਰ੍ੇਨ ਆਪਣੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਭਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਨਹੀ ਰੁਕ ਸਕਦੀ। ਟਰ੍ੇਨ ਦੇ ਲਈ ਕੋਈ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਚਾਓ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਿ਼ਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ/ਟਰ੍ੇਨ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕਦੇ ਹੋ।

- **ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨੀ:**
  - — ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿਚ ਸ਼ਿਫ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੋ ਅਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
  - — ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ 200 ਫੁੱਟ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਲਵੋ। ਆਪਣੇ ਇਰਾਦੇ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਣੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ।
  - — ਆਪਣੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਨੂੰ ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਦੇਖੋ।
  - — ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਏ ਤਾਂ ਸੜਕੀ ਰਸਤੇ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਰਹੋ।
  - — ਬਰ੍ੇਕ ਦੇ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਹੋ ਸਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਹੋਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਬਚਾਅ ਰਸਤਾ ਚੁਣੋ।

- **ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ:**
  - ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਟਰੈਕ ਤੋਂ 50 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਨੇੜੇ ਅਤੇ 15 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕੋ, ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋਵੋ।
  - ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ, ਜਾਂ ਜੇ ਪਾਰਕ ਸ਼ਿਫ਼ਟ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਲਗਾ ਦਿਓ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਦਿਓ।
  - ਹਰ ਤਰਹਾਂ ਦੇ ਰੇਡਿਓ ਅਤੇ ਆਵਾਜ਼ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਉਪਕਰਣ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁੱਪ ਕਰਵਾਓ।
  - ਸਰਵਿਸ ਵਾਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਖੋਲਹ ਦਿਓ। ਪਹੁੰਚ ਰਹੀ ਟਰੇਨ ਨੂੰ ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਸੁਣੋ।
- **ਟਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ:**
  - ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਦੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਚੈੱਕ ਕਰੋ।
  - ਬਹੁਤੇ ਟਰੈਕਾਂ ਵਾਲੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ, ਟਰੈਕਾਂ ਦੇ ਕੇਵਲ ਪਹਿਲੇ ਸੈੱਟ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੱਕਾ ਪਤਾ ਹੋਏ ਕਿ ਟਰੇਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰੈਕ ਤੇ ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਸਾਰੇ ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧਦੇ ਰਹੋ।
  - ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿਚ ਪਾਰ ਕਰੋ। ਕਰਾਸ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਗਿਅਰਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਬਦਲੋ।
  - ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫਾਟਕ ਬੰਦ ਹੋਣ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਹੇਠੋਂ ਲੰਘ ਜਾਓ, ਫਿਰ ਚਾਹੇ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਫਾਟਕ ਟੁੱਟਦਾ ਹੋਏ।

10.4.4 – ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ।

ਬੱਸ ਖਰਾਬ ਹੋ ਕੇ ਟਰੈਕਾਂ ਤੇ ਰੁੱਕ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਫਸ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਬੱਸ ਟਰੈਕਾਂ ਤੇ ਖਰਾਬ ਹੋ ਕੇ ਰੁੱਕ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਫਸ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਹਰੇਕ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਟਰੈਕ ਤੋਂ ਪਰਹਾਂ ਕਰੋ। ਹਰ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੇ ਕੋਣ ਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਪਾਸੇ ਦੂਰ ਲਿਜਾਓ, ਜੋ ਕਿ ਟਰੈਕ ਤੋਂ ਦੂਰ ਅਤੇ ਟਰੇਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ, ਦੋਵੇਂ ਤਰਹਾਂ ਨਾਲ ਹੋਵੇ।

ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਖੇ ਮੌਜੂਦ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ। ਜੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਖੇ ਪੁਲਿਸ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਕੋਈ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਵਿਸ਼ਵਾਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਸਿਗਨਲ ਖਰਾਬ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਾਲਾਤ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨੂੰ ਕਾੱਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਨਹਾਂ ਕੋਲੋ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਪਰਾਪਤ ਕਰੋ ਕਿ ਅੱਗੇ ਕਿਵੇਂ ਵਧਿਆ ਜਾਵੇ।

ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ। ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਇਸ ਤਰਹਾਂ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਹਾਈਵੇ-ਰੇਲ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਅਧਿਕਤਮ ਦੂਰੀ ਪਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਦੂਰ ਤੱਕ ਨਾ ਦੇਖ ਸਕੋ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੋਏ ਕਿ ਕੋਈ ਟਰੇਨ ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਉਹ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨਹਾਂ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਤਰਹਾਂ ਦਾ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਉਪਕਰਣ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ। "ਪੈਸਿਵ" ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਜੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕਿਰਆਸ਼ੀਲ ਰੇਲਰੋਡ ਸਿਗਨਲ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕ ਖਾਲੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣ ਲਈ ਦੇਖਣਾ ਅਤੇ ਸੁਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਗਹਾ ਘੇਰਨੀ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ। ਜੇ ਇਹ ਫਿੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਏਗੀ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਨਾ ਲਿਜਾਓ! ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਰੂਟ ਉੱਤਲੇ ਹਾਈਵੇ-ਰੇਲ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਅਤੇ ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਸਕੂਲ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਾਲੇ ਟਿਰਪ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵਿਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਖੇ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਘੇਰੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਅਤੇ ਦੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣੋ। ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਸਿਗਨਲ ਜਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੇ ਚਿੰਨਹ ਵਾਲੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਖੇ ਪਹੁੰਚ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਉੱਥੇ ਮੌਜੂਦ ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੋ ਕਿ ਜੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਬੱਸ ਦੀ ਥਾਂ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਖੇਤਰ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਰੇਲਰੋਡ ਟਰੈਕਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰਹਾਂ ਦੂਰ ਹੋਏਗਾ। ਇਕ ਆਮ ਨਿਯਮ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਘੇਰੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਥਾਂ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਨ ਲਈ ਸਕੂਲ ਦੀ ਬੱਸ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਵਿਚ 15 ਫੁੱਟ ਹੋਰ ਜੋੜ ਲਵੋ।

10.5 – ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਪਰਬੰਧਨ

10.5.1 – ਜਦੋਂ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬੱਸ ਅੰਦਰਲੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨਾਲ ਨਾ ਸਿੱਝੋ।

ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸਮਾਂਬੱਧ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਵਿਚ ਚੜਹਾਉਣ ਅਤੇ ਉਤਾਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਕੰਮ ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਡਾ ਪੂਰਾ ਧਿਆਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬੱਸ ਦੇ ਬਾਹਰ ਜੋ ਵਾਪਰ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਆਪਣੀ ਨਿਗਹਾ ਉਸ ਤੋਂ ਨਾ ਹਟਾਓ।

ਜੇ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਿਹਾਰ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ ਤਾਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਪਰਹਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ। ਜੇਕਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਸਮੱਸਿਆ ਨਾਲ ਸਿੱਝਣ ਲਈ ਬੱਸ ਨੂੰ ਰੋਕ ਲਵੋ।

10.5.2 – ਗੰਭੀਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨਾਲ ਸਿੱਝਣਾ

ਗੰਭੀਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨਾਲ ਸਿੱਝਣ ਲਈ ਸੁਝਾਅ:

- ਅਨੁਸ਼ਾਸ਼ਨ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਕੂਲ ਦੀਆਂ ਪਰੂਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ ਜਾਂ ਬੱਸ ਤੇ ਸਵਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿਓ।
- ਬੱਸ ਨੂੰ ਰੋਕੋ। ਸੜਕ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ, ਸ਼ਾਇਦ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਜਾਂ ਡਰਾਇਵੇ ਤੇ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰੋ।
- ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਆਪਣੀ ਸੀਟ ਤੋਂ ਉਠਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਵਾਲੀ ਚਾਬੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਲੈ ਲਵੋ।
- ਖੜ੍ਹੇ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੋ। ਮਜ਼ਬੂਤ ਆਵਾਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼ਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੋ। ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਹਾਰ ਬਾਰੇ ਯਾਦ ਕਰਵਾਓ। ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦਾ ਗੁੱਸਾ ਨਾ ਦਿਖਾਓ, ਪਰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਦੱਸੋ ਕਿ ਤੁਸੀ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ।
- ਜੇ ਸੀਟ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਤਾਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕਰੋ ਕਿ ਉਹ ਤੁਹਾਡੀ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸੀਟ ਤੇ ਆ ਜਾਵੇ।
- ਸਕੂਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਸਟਾਪ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਵੀ ਹੋਰ ਨਾ ਉਤਾਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਮੁਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਇੰਨੀ ਗੰਭੀਰ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਨਹੀ ਚਲਾ ਸਕਦੇ, ਆਪਣੇ ਸਕੂਲ ਪਰ੍ਸ਼ਾਸ਼ਕ ਨੂੰ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਕੱਾਲ ਕਰੋ ਕਿ ਉਹ ਆਉਣ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਹਟਾ ਦੇਣ।

10.6 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰ੍ੇਕਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ

10.6.1 – ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਯੂ.ਐਸ. ਟਰ੍ਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ (ਡੀ ਓ ਟੀ) (U.S. Department of Transportation, DOT) ਦੁਆਰਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੇਠ ਦਿੱਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲੱਗਿਆ ਹੋਵੇ:

- 1 ਮਾਰਚ, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਏਅਰ ਬਰ੍ੇਕ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ(ਟਰੱਕ, ਬੱਸਾਂ, ਟਰਾਲੇ, ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼)।
- ਹਾਈਡਰ੍ੋਲਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਜੋ ਮਾਰਚ 1, 1999 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਅਤੇ ਜਿਨਹ੍ਾਂ ਦੀ 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਨਹ੍ਾਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣੀਆਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਛੁੱਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ ਲੱਗਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਪੀਲੇ ਰੰਗ ਦਾ ਲੈਂਪ ਹੋਏਗਾ।

10.6.2 – ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੀ ਮਦਦ ਕਿਵੇਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹ੍ਾਵਾਂ ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਏ ਬੀ ਐਸ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੂਜੇ ਪਹੀਏ ਵੀ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਤੁਸੀ ਫਿਸਲ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਇੱਥੋ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਘੁੰਮ ਵੀ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕ੍ਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਰੋਕੋ ਜਾਂ ਨਾ ਰੋਕ ਸਕੋ, ਪਰ ਤੁਸੀ ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਹ੍ਾਂ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਬਰ੍ੇਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕਦੇਹੋ।

10.6.3 – ABS ਦੇ ਨਾਲ ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਉਣੀ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਇਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ:

- ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੇਵਲ ਓਨੀ ਕੁ ਤਾਕਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਜਿੰਨੀ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੁਕਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਬੱਸ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕੋ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵੈਸੇ, ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੰਪ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਬੱਸ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਅਤੇ (ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ) ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਛੱਡ ਦਿਓ।

10.6.4 – ਜੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੰਮ ਨਹੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਓਣਾ

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਧਾਰਣ ਬਰ੍ੇਕ ਦੇ ਫੰਕਸ਼ਨਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ ਅਤੇ ਬਰ੍ੇਕ ਲਗਾਓ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਤੁਸੀ ਹਮੇਸ਼ਾ ਕਰਦੇ ਹੋ।

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣ ਲਈ ਪੀਲੀ ਬੱਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਖਰਾਬੀ ਹੈ। ਏ ਬੀ ਐਸ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਵਾਲਾ ਪੀਲਾ ਲੈਂਪ ਬੱਸ ਦੇ ਇੰਸਟਰੂਮੇਂਟ ਪੈਨਲ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਸਿਸਟਮ ਚੈੱਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਕ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਲੈਂਪ ਬਲਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸੁਰੂਆਤ ਤੇ ਜਗ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ ਵਿਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀ 5 ਮੀ.ਪਰ੍.ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਬੱਤੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਜੱਗਦੀ ਰਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਬਲਬ ਚੈੱਕ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਬੱਤੀ ਜਗਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ ਜਗਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀ 1 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਗੁਆ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਵਿਚ ਖਰਾਬੀ ਆ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਧਾਰਣ ਬਰ੍ੇਕਾਂ ਹਨ। ਸਧਾਰਣ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ, ਪਰ ਜਲਦੀ ਹੀ ਆਪਣੀ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਵਾ ਲਵੋ।

10.6.5 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਰੀਮਾਈਂਡਰ

- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ, ਹੋਰ ਨੇੜਿਓ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਜਾਂ ਘੱਟ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਪਾਵਰ ਜਾਂ ਫਿਸਲਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੋਕੇਗਾ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨੂੰ ਬਰੇਕਾਂ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਫਿਸਲਣਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਜੋ ਪਹੀਏ ਦੇ ਸਪਿਨ ਕਰਨ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘੁੰਮਣ ਕਰਕੇ ਵਾਪਰਦੇ ਹਨ।
- ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਏ ਬੀ ਐਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਘਟਾਏਗਾ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ, ਪਰ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਨਹੀਂ ਘਟਾਏਗਾ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਰੁਕਣ ਦੀ ਅੰਤਮ ਤਾਕਤ ਨੂੰ ਵਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਆਮ ਬਰੇਕਾਂ ਲਈ "ਐਡ-ਔਨ" ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਨਹ੍ਹਾਂ ਲਈ ਬਦਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਸਧਾਰਨ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਣਗੇ। ਸਧਾਰਣ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ, ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਰੁਕੇਗਾ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਇਹ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਦਾ ਹੈ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਹਰਕਤ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਕ ਪਹੀਆ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਖ਼ਰਾਬ ਬਰੇਕ ਜਾਂ ਬਰੇਕ ਦੇ ਘੱਟ ਰੱਖ ਰਖਾਅ ਨੂੰ ਪੂਰਿਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।
- **ਯਾਦ ਰੱਖੋ:**
  - ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਅਜੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਧੀਆ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
  - ਇਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਆਪਣੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਾ ਪਵੇ।
  - ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਗੰਭੀਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

10.7 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਖਾਸ ਗੱਲਾਂ

10.7.1 – ਸਟਰੋਬ ਲਾਇਟਾਂ

ਕੁਝ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਛੱਤ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟਰੋਬ ਲਾਇਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਇਹ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਘੱਟ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਛੱਤ ਉੱਪਰ ਲੱਗੀਆਂ ਸਟਰੋਬ ਲਾਇਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਆਸ-ਪਾਸ - ਸਾਹਮਣੇ, ਪਿੱਛੇ, ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤੁਹਾਡੀ ਦੇਖਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਥੋੜੀ ਜਿਹੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਹਾਲਾਤ ਇੰਨੇ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ।

10.7.2 – ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ

ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਨੂੰ ਪਰ੍ਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ! ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦਾ ਪਾਸਾ ਇਕ ਬਾਦਬਾਨ ਵਾਲੀ ਕਿਸ਼ਤੀ ਦੇ ਬਾਦਬਾਨ ਦੀ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਹਰਕਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਾਸਿਆਂ ਵੱਲ ਧੱਕ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੜਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਉਤਾਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਅਤਿਅੰਤ ਖਰਾਬ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਇਸਨੂੰ ਪਲਟਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਤੇਜ਼ ਹਵਾਵਾਂ ਵਿਚ ਫਸ ਜਾਓ:

- ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹ੍ਈਲ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਪਕੜਹ੍ ਕੇ ਰੱਖੋ। ਹਵਾ ਦੇ ਬੁੱਲਿਆਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ।
- ਹਵਾ ਦੇ ਪਰ੍ਭਾਵ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਘਟਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਹੱਟ ਜਾਓ ਅਤੇ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ।
- ਅੱਗੇ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਵਧਿਆ ਜਾਵੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੈਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੋ।

10.7.3 – ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ

ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਰਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਚਲਾਉਣਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਦਾ ਤੁਹਾਡਾ ਜ਼ੋਖਮ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੋਰ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਚਲਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਨਹ੍ਹਾਂ ਪਰ੍ਕਿਰ੍ਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

- ਲੁੱਕਆਊਟ ਲਗਾਓ। ਲੁੱਕਆਊਟ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਮਕਸਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ, ਨਜ਼ਦੀਕ ਆ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣਾ ਹੈ। ਲੁੱਕਆਊਟ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਦੱਸੇਗਾ ਕਿ ਬੱਸ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨਾ ਹੈ।
- ਬੱਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਂਤੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰੋ।
- ਨਿਰੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਪਿਛਾਂਹ ਦੀਆਂ ਖਿੜਕੀਆਂ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ।
- ਧੀਮੇ ਅਤੇ ਪਰ੍ਵਾਹ ਵਿਚ ਪਿਛਾਂਹ ਨੂੰ ਆਓ।
- ਜੇ ਕੋਈ ਲੁੱਕਆਊਟ ਉਪਲਬੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ:
  - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
  - ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ ਅਤੇ ਚਾਬੀਆਂ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਲੈ ਜਾਓ।
  - ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਪਿੱਛੇ ਦਾ ਰਸਤਾ ਸਾਫ਼ ਹੈ, ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਲ ਜਾਓ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਅਤੇ ਲੇਟ ਆਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਧਿਆਨ ਦਿਓ।
- ਵਾਹਨ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਵਿਚ ਹਨ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ।

10.7.4 – ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਝੂਲਣਾ

ਇਕ ਬੱਸ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ 3 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਪਾਸਿਆਂ ਨੂੰ ਝੂਲ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਝੂਲਣ ਮਾਨੀਟਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਦੌਰਾਨ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਭਾਗ 10

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

1. ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰੋ। ਬੱਸ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਖਤਰੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਕਿੰਨਾ ਫੈਲਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?
2. ਜੇਕਰ ਬਾਹਰੀ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਦੇਖਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਬਾਹਰੀ ਉਭਰੇ ਹੋਏ ਸ਼ੀਸ਼ੇ? ਕਰਾਸਓਵਰ ਸ਼ੀਸ਼ੇ?
3. ਤੁਸੀ ਇਕ ਰੂਟ ਤੇ ਜਾਂਦਿਆਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜਹਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਐਬਰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੀਆਂ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਕਦੋਂ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
4. ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਤੇ ਜਾਂਦਿਆਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰ ਰਹੇ ਹੋ। ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਰ ਕੇ ਕਿੱਧਰ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
5. ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਗੇੜਾ ਕਿਉ ਮਾਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
6. ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬੱਸ ਦੇ ਮੂਹਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਕਿਹੜੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ?
7. ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬੱਸ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
8. ਹਾਈਵੇ ਰੇਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਰੇਲ ਤੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰ ਰੁੱਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
9. ਪੈਸਿਵ ਹਾਈਵੇ ਰੇਲ ਕਰਾਸਿੰਗ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ? ਇਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੇਤੰਨ ਕਿਉਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
10. ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ ਲੱਗੀ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕ੍ਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?

ਇਹ ਪਰ੍ਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀ ਇਨਹ੍ਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 10 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜਹ੍ੋ।

ਖਤਰਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਓਯਪਣੀਓਵ ਅਖਾਂ ਨਯਲ ਇਧਰ-ਉਧਰ ਵੇਖਦੇ ਰਹੋ ਓਤੇ ਓਯਪਣੇ ਓਯਲੇ-ਦੁਓਯਲੇ ਨਜ਼ਰ ਰਾਖੋਵ

ਸੁਰਾਖਿਓਤ ਤਰੀਕੇ ਨਯਲ ਗਾਡੀ ਚਲਯਉਣ ਲਈ ਰਵਯਇਤਵ:

www.dmv.ca.gov

ਭਾਗ 11: ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

11.1 – ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ
11.2 – ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਾਂਚ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ)
11.3 – ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ)
11.4 – ਸਿਰਫ ਸਕੂਲ ਬੱਸ
11.5 – ਟਰੇਲਰ
11.6 – ਕੋਚ/ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ
11.7 – CDL ਵਾਹਨ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਲੈਣਾ

11.1 – ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ

ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਹੁਨਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਗਾਹਕ, ਜਾਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟੈਸਟ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਉਪਕਰਨ ਦਾ ਮੁਆਇਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪੂਰਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §§391.11(b)(2) ਅਤੇ 383.133(c)(5) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਹੁਨਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ (ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ, ਮੁਢਲੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ, ਅਤੇ ਰੋਡ ਟੈਸਟ) ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸੰਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇੱਕੋ ਹੀ ਟੈਸਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਿਲੇ 2 ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਜ਼ਬਾਨੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਪਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਓਸੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਤੀਜੇ ਜੁਰਮ 'ਤੇ, ਟੈਸਟ ਇੱਕ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਹਰ ਵਾਰੀ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਸਾਰੇ ਕਦਮ ਸਿੱਖੋ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਦੌਰਾਨ ਕੁਝ ਭੁੱਲੋ ਨਾ।

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਕਰਵਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਪਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਜਾਂ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾਏਗੀ।

ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਜਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਣਾ ਪੈਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਆਈਟਮ ਤੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਛੂਹ ਕੇ ਪਰੀਖਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਦੱਸਣਾ ਪੈਣਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਅਤੇ ਕਿਉਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੁੱਡ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵੜਨਾ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ। ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ, ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਹੌਰਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ, ਤਾਂ ਟੈਸਟ ਦੇ ਹੁਨਰ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਭਾਗ ਦੇ ਆਖਰੀ ਪੰਨੇ 'ਤੇ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਗਾਈਡਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਗਾਈਡ ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨੋਟ ਨਹੀਂ ਲਿਖ ਸਕਦੇ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਦੂਜੇ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ: ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ, ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਲ 3 ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ।

11.2 – ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਾਂਚ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ)

CDL ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਦੌਰਾਨ ਤੁਸੀਂ ਜਿਹੜੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋਗੇ ਉਸ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ ਹਰੇਕ ਪੁਰਜ਼ੇ ਦੀ ਪਹਿਚਾਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੋ ਅਤੇ ਉਸ ਪਰੀਖਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਦੱਸ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਭਾਲ ਰਹੇ ਹੋ ਜਾਂ ਜਿਸਦੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸਦੀ ਸਧਾਰਨ ਹਾਲਤ ਵੇਖੋ। ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਵੇਖੋ ਜਾਂ ਦੇਖੋ ਕਿ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਝੁਕਿਆ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤਾਜ਼ੇ ਤੇਲ, ਕੂਲੈਂਟ, ਗਰੀਸ, ਜਾਂ ਈਂਧਣ ਦੇ ਰਿਸਾਅ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵੇਖੋ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੰਬਧਿਤ ਖਤਰਿਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲੋਕ, ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ, ਚੀਜ਼ਾਂ, ਨੀਵੀਆਂ ਲਟਕਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ, ਅੰਗ ਆਦਿ ਲਈ ਗੱਡੀ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੁੱਡ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ ਜਾਂ ਇੰਜਣ ਡੱਬੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਦਰਜ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

11.2.1 – ਇੰਜਣ ਦਾ ਡੱਬਾ (ਇੰਜਣ ਬੰਦ)

ਰਿਸਾਅ /ਪਾਈਪਾਂ

- ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਤਿਪਕਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖੋ
- ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਟਰ੍ਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟਪਕਦੇ ਤਰਲ ਲਈ ਵੇਖੋ।
- ਹਾਲਤ ਅਤੇ ਰਿਸਾਅ ਲਈ ਪਾਈਪਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਪਾਣੀ ਦਾ ਪੰਪ।
  - — ਪਾਣੀ ਦੇ ਪੰਪ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ।
  - — ਪਛਾਣ ਕਰੋ ਕਿ ਪਾਣੀ ਦੇ ਪੰਪ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਾਂਉਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਰਿਸਾਅ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।
- ਅਲਟਰਨੇਟਰ।
  - — ਅਲਟਰਨੇਟਰ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ।
  - — ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਅਲਟਰਨੇਟਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਬੰਨਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ।
  - — ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ।
  - — ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੱਗਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਿਸਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਤੇਲ ਦਾ ਪੱਧਰ

- ਸੰਕੇਤ ਕਰੋ ਕਿ ਡਿੱਪਸਟਿਕ ਕਿੱਥੇ ਸਥਿਤ ਹੈ।
- ਦੇਖੋ ਕਿ ਤੇਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਪੱਧਰ ਰੀਫਿਲ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਤੋਂ ਉਪਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਕੂਲੈਂਟ ਦਾ ਪੱਧਰ

- ਰਿਜ਼ਰਵਾਇਰ ਸਾਈਟ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

  ਜਾਂ:
- ਜੇ ਇੰਜਣ ਗਰਮ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਰੇਡੀਏਟਰ ਕੈਪ ਨੂੰ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਕੂਲੈਂਟ ਪੱਧਰ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ

- ਦੱਸੋ ਕਿ ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ ਡਿੱਪਸਟਿਕ ਕਿੱਥੇ ਸਥਿਤ ਹੈ।
- ਇੱਕ ਢੁੱਕਵੇਂ ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ ਪੱਧਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਪੱਧਰ ਦੁਬਾਰਾ ਭਰਨ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਤੋਂ ਉਪਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਸ਼ਰ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ

ਤਰਲ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚੋ ਕਿ ਕੈਪ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

ਇੰਜਣ ਦੇ ਡੱਬੇ ਦੀਆਂ ਬੈਲਟਾਂ

- ਆਰਾਮਦਾਇਕਤਾ, ਤਰੇੜਾਂ, ਜਾਂ ਘਿਸਾਈ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਬੈਲਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (ਬੈਲਟ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ 3/4 ਇੰਚ ਤੱਕ ਦੀ ਪਲੇ):
  - — ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਬੈਲਟ।
  - — ਵਾਟਰ ਪੰਪ ਬੈਲਟ।
  - — ਅਲਟਰਨੇਟਰ ਬੈਲਟ।
  - — ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਬੈਲਟ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜੇ ਉਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬੈਲਟ ਚਾਲੂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ '

- ਪਰੀਖਿਆਕਾਰ ਨੂੰ ਦੱਸੋ ਕਿ ਕਿਹੜੇ ਪੁਰਜਾ(ਜੇ) ਬੈਲਟ ਚਾਲਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਪੁਰਜੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਖਰਾਬ ਜਾਂ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੁਰੂਆਤ

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ੇਕ ਲੱਗੀ ਹੈ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਦੱਬੋ।
- ਗੇਅਰਸ਼ਿਫਟ ਲੀਵਰ ਨਿਊਟਰ੍ਲ (ਜਾਂ ਪਾਰਕ, ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨਾਂ ਲਈ) ਵਿੱਚ ਪਾਓ।
- ਇੰਜਣ ਸੁਰੂ ਕਰੋ, ਫਿਰ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਛੱਡ ਦਿਓ।

11.2.2 – ਕੈਬ ਜਾਂਚ /ਇੰਜਣ ਸੁਰੂ ਕਰੋ

ਤੇਲ ਪਰ੍ੈਸ਼ਰ ਗੇਜ।

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੇਲ ਪਰ੍ੈਸ਼ਰ ਗੇਜ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਰ੍ੈਸ਼ਰ ਗੇਜ ਵੱਧਦੀ ਜਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਆਮ ਦਬਾਅ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲਾਈਟ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
- ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ ਨੂੰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਆਮ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਤਾਪਮਾਨ ਆਮ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀਮਾ 'ਤੇ ਆਉਣਾ ਸੁਰੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਤਾਪਮਾਨ ਦੀ ਲਾਈਟ ਬੰਦ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਏਅਰ ਗੇਜ

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਏਅਰ ਗੇਜ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਗਵਰਨਰ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਤੱਕ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਅ ਬਣਾਓ, ਲਗਭਗ 120-140 psi

ਐਮਮੀਟਰ/ ਜਾਂ ਵੋਲਟਮੀਟਰ

ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਗੇਜਾਂ ਇਹ ਦਿਖਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਲਟਰਨੇਟਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜਨਰੇਟਰ ਚਾਰਜ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲਾਈਟ ਬੰਦ ਹੈ।

ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ

- ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਸਾਫ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅੰਦਰੋਂ ਠੀਕ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਨੂੰ ਗੈਰਕਨੂੰਨੀ ਸਟਿੱਕਰਾਂ, ਰੁਕਾਵਟਾਂ, ਜਾਂ ਕੱਚ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਉਪਕਰਨ

- ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਵਾਧੂ ਫਿਊਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ
- 3 ਲਾਲ ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਤਿਕੋਣਾਂ, 6 ਫਿਊਜ਼ ਜਾਂ 3 ਤਰਲ ਬਰਨਿੰਗ ਫਲੇਅਰਾਂ (ਲਾਟਾਂ) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਰੇਟਿਡ ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਬਿਜਲਈ ਫਿਊਜ਼ ਨਹੀ ਲੱਗੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਪਰੀਖਣਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਖ਼ਤਿਆਰੀ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਉਪਕਰਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਟਾਇਰ ਚੇਨ (ਜਿੱਥੇ ਸਰਦ ਹਾਲਾਤਾਂ ਕਰਕੇ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ)
- ਟਾਇਰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਉਪਕਰਨ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫ਼ੋਨ ਨੰਬਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ
- ਦੁਰਘਟਨਾ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਕਿੱਟ (ਪੈਕੇਟ)

ਵਾਈਪਰ/ਵਾਸ਼ਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਵਾਈਪਰ ਆਰਮ ਅਤੇ ਬਲੇਡ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ, ਨੁਕਸਾਨੇ ਨਹੀ, ਅਤੇ ਸੁਚਾਰੂ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।
- ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਸ਼ਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਲਾਈਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰ/ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਟੇਪ ਦੀ ਸਥਿਤੀ (ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ)

- ਟੈਸਟ ਕਰੋ ਕਿ ਡੈਸ਼ ਇੰਡੀਕੇਟਰ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਬੰਧਿਤ ਲਾਈਟਾਂ ਚਾਲੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ:
  - — ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦਾ ਸਿਗਨਲ।
  - — ਸੱਜੇ ਮੁੜਨ ਦਾ ਸਿਗਨਲ।
  - — 4-ਤਰਫਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ।
  - — ਹਾਈ-ਬੀਮ ਹੈੱਡਲਾਈਟ।
  - — ABS ਇੰਡੀਕੇਟਰ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਬਾਹਰੀ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਉਪਕਰਨ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹਨ। ਲਾਈਟ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਜਾਂਚਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:
  - — ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਾਈਟਾਂ (ਪਿੱਛੇ ਲਾਲ, ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਤੇ ਐਂਬਰ)।
  - — ਹੈੱਡਲਾਈਟ (ਉੱਚ ਅਤੇ ਘੱਟ ਬੀਮ)।
  - — ਟੇਲਲਾਈਟਾਂ।
  - — ਬੈਕਿੰਗ ਲਾਈਟਾਂ।
  - — ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ।
  - — 4-ਤਰਫਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ।
  - — ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ।
  - — ਲਾਲ ਰਿਫਲੈਕਟਰ (ਪਿੱਛੇ) ਅਤੇ ਐਂਬਰ ਰਿਫਲੈਕਟਰ (ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਤੇ)।
  - — ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਟੇਪ ਦੀ ਸਥਿਤੀ।
  - — ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਲਾਈਟਾਂ (ਲਾਈਟਾਂ)।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ, ਅਤੇ 4-ਤਰਫਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਹੌਰਨ

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕ ਹੌਰਨ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਹੀਟਰ/ਡੀਫਰੋਸਟਰ

ਟੈਸਟ ਕਰੋ ਕਿ ਹੀਟਰ ਅਤੇ ਡੀਫਰੋਸਟਰ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਜਾਂਚ

- ਆਪਣੀ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਬੰਨੋ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਲੱਗੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ (ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਤੇ ਛੱਡੀ ਹੋਈ ਟਰੇਲਰ ਬਰੇਕ), ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕ ਕੇ ਰੱਖ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਟਰੇਲਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਛੱਡਣ ਨਾਲ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ (ਮਿਸ਼ਰਤ ਵਾਹਨ ਸਿਰਫ), ਟਰੇਲਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਲੱਗੀ ਹੋਣ ਤੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕੇਗੀ।

ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ

- 3 ਵਾਰੀ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਪੰਪ ਕਰੋ ਅਤੇ ਫੇਰ ਇਸਨੂੰ 5 ਸਕਿੰਟਾਂ ਲਈ ਹੇਠਾਂ ਦਬਾ ਕੇ ਰੱਖੋ। ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ 5 ਸੈਕਿੰਡ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹਿੱਲਣਾ (ਦੱਬਿਆ) ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ।
- ਜੇ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਬਰੇਕ ਰਿਜ਼ਰਵ (ਬੈਕ-ਅਪ) ਪਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ, ਚਾਬੀ ਬੰਦ ਹੋਣ ਨਾਲ, ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਰਿਜ਼ਰਵ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਇਲੈਕਟਿਰਕ ਮੋਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੋ।
- ਜੇ ਇੱਕ "ਹਾਈਡਰੋ-ਬੂਸਟ" ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸਾਰੇ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਛੱਡੇ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਬੌਦ ਇੰਜਣ ਨਾਲ, ਕਈ ਵਾਰ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਛੱਡੋ ਅਤੇ ਦਬਾਓ। ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਦੱਬ (15–25 ਪੌਂਡ) ਕੇ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਫੇਰ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਆਦਰਸ਼ ਗਤੀ ਤੇ ਚਲਾਓ। ਜੇ ਹਾਈਡਰੋ-ਬੂਸਟ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੈਡਲ ਪੈਰਾਂ 'ਤੇ ਥੋੜਾ ਦਬਾਅ ਪਾਏਗਾ ਅਤੇ ਫੇਰ ਰੁੱਕ ਜਾਵੇਗਾ।। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਤੇ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਘੱਟ ਦਬਾਅ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਚੇਤਾਵਨੀ ਬੱਜ਼ਰ ਜਾਂ ਲਾਈਟ ਬੰਦ ਹੈ।

ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਜਾਂਚ (ਸਿਰਫ਼ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ)

DMV ਵਾਹਨ ਨਿਰਖਣ ਜਾਂਚ ਲਈ ਭਾਗ 5, "ਇਨ-ਕੈਬ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਜਾਂਚ " ਦੇਖੋ। ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤਾਰੇ (*) ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਆਈਟਮਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕਰੈਡਿਟ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨਹਾਂ ਆਈਟਮਾਂ ਦਾ ਪਰਦਰਸ਼ਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਠੀਕ ਤਰਹਾਂ ਨਾਲ ਇਨਹਾਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਨਾਲ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਪੂਰੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚੋਂ ਖੁੱਦ-ਬਖੁੱਦ ਫੇਲਹ੍ ਹੋਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਨਿਕਲੇਗਾ।

ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਏਅਰ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏਗੀ। ਇਸ ਪਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ।

5 ਮੀਲ ਪਰਤੀ ਘੰਟੇ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਅੱਗੇ ਜਾਓ, ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਲਾਗੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਰੁਕੋ। ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੋਹਾਂ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨਹੀਂ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਬਰੇਕ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਰੁੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਠੀਕ ਤਰਹਾਂ ਲਪੇਟਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਟੀ ਜਾਂ ਘਸੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

11.3 – ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ)

11.3.1 – ਸਟੀਅਰਿੰਗ

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਬਾਕਸ/ਪਾਈਪਾਂ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਬਾਕਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਰਿਸਾਅ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਗੁੰਮ ਨੱਟ ,ਬੋਲਟ, ਕੋਟਰ ਕੁੰਜੀਆਂ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਪੁਰਜੇ ਦੇਖੋ।
- ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਰਿਸਾਅ ਜਾਂ ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪਾਈਪ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਲਿੰਕੇਜ

- ਦੇਖੋ ਕਿ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਬਾਕਸ ਤੋਂ ਚੱਕਰ ਤੱਕ ਜੋੜਦੇ ਲਿੰਕ, ਆਰਮ, ਅਤੇ ਰਾੱਡ ਘਿਸੇ ਜਾਂ ਤਿੜਕੇ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਜੋੜ ਅਤੇ ਸਾਕਟਾਂ ਘਿਸੀਆਂ ਜਾਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਨੱਟ ,ਬੋਲਟ, ਕੋਟਰ ਕੁੰਜੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ।

11.3.2 – ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ

ਸਪਿਰ੍ਂਗ/ਏਅਰ/ਟੋਰਕ

- ਲਾਪਤਾ, ਸਥਿਤੀ ਬਦਲ ਚੁੱਕੇ , ਤਿੜਕੇ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਪੱਤਰੇ ਵਾਲੇ ਸਪਿਰ੍ਂਗਾਂ ਲਈ ਦੇਖੋ। ਜੇ ¼ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਪਤਾ ਹਨ, ਇਹ ਵਾਹਨ ਨੂੰ "ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ"
- ਟੁੱਟੇ ਜਾਂ ਮੁੜੇ ਕਾਓਇਲ ਪੱਤੀ ਵਾਲੇ ਸਪਿਰ੍ਂਗਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖੋ।
- ਜੇ ਵਾਹਨ ਟੌਰਸ਼ਨ ਬਾਰਜ਼, ਟੌਰਕ ਆਰਮ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਉਨਹਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।
- ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਰਿਸਾਅ ਲਈ ਏਅਰ ਰਾਈਡ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਮਾਉਟ (ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ)

ਤਿੜਕੇ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਸਪਿਰ੍ਂਗ ਹੈਂਗਰ, ਲਾਪਤਾ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨੇ ਗਏ ਬੂਸ਼ਿੰਗਾਂ, ਅਤੇ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ, ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਬੋਲਟ, ਯੂ-ਬੋਲਟਾਂ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਐਕਸਲ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਲਈ ਵੇਖੋ। (ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਹਰ ਉਸ ਥਾਂ ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਵਾਹਨ ਫਰੇਮ ਅਤੇ ਐਕਸਲ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।

ਸ਼ੌਕ ਅਬਜ਼ਰਵਰ

ਵੇਖੋ ਕਿ ਸ਼ੌਕ ਅਬਜ਼ਰਵਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਰਿਸਾਅ ਨਹੀ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਹਰ ਇੱਕ ਐਕਸਲ (ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ, ਜੇ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ) ਤੇ ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਦੀ ਸਮਾਨ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ।

11.3.3 – ਬਰੇਕਾਂ

ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਜਰਸ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਰੱਾਡਸ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਲੇਕ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਟੁੱਟੇ, ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਪੁਰਜਿਆਂ ਲਈ ਵੇਖੋ।
- ਮੈਨੁਅਲ ਸਲੇਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਲਈ, ਬਰੇਕ ਪੁਸ਼ਰੱਾਡ ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਹੱਥ ਨਾਲ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ 1 ਇੰਚ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ (ਛੱਡੇ ਹੋਏ ਬਰੇਕ ਨਾਲ)।

ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ

- ਦੇਖੋ ਕਿ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਲੀਕ, ਤਿੜਕੇ, ਜਾਂ ਚਿੱਬੇ ਹੋਏ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਹੋਏ ਹਨ।
- ਦੇਖੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਕਲੈਂਪ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਬਰੇਕ ਹੌਜ਼/ਲਾਈਨਾਂ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਾਈਪਾਂ ਜਾਂ ਲਾਈਨਾਂ, ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਏਅਰ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਤਰਲ ਪਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਤਿੜਕੀਆਂ, ਖਰਾਬ, ਜਾਂ ਘਸੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਪਾਈਪਾਂ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਾਰੇ ਜੋੜ ਅਤੇ ਫਿਟਿੰਗਜ਼ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਡਰੰਮ ਬਰੇਕ

- ਦਰਾਰਾਂ, ਚਿੱਬ, ਜਾਂ ਮੋਰੀਆਂ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਬੋਲਟਾਂ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਗੰਦਗੀ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਲਬਾ ਜਾਂ ਤੇਲ/ਗਰੀਸ।

ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਿੰਗਾਂ

ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਿੰਗਾਂ (ਜਿੱਥੇ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ) ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪਤਲੇ ਘਿਸੇ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। ਕੁਝ ਬਰੇਕ ਡਰੰਮਾਂ ਉੱਤੇ, ਖੁੱਲੇ ਸਥਾਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਡਰੰਮ ਦੇ ਬਾਹਰੋਂ ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਿੰਗਾਂ ਵੇਖੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਡਰੰਮ ਲਈ, ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਿੰਗਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਮਾਤਰਾ ਦਿੱਖ ਰਹੀ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਹਰ ਇੱਕ ਐਕਸਲ (ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ, ਜੇ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ) ਤੇ ਉਸੇ ਬਰੇਕ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਦੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ।

11.3.4 – ਪਹੀਏ

ਰਿੰਮ

- ਖਰਾਬ ਜਾਂ ਵਿੰਗੇ ਰਿੰਮ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਰਿਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵੈਲਡਿੰਗ ਦੀਆਂ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੋਈ ਜੰਗਾਲ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਚੱਕਾ ਢਿੱਲਾ ਹੈ।

ਟਾਇਰ

- ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਹਰ ਟਾਇਰ ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:
  - ਟਰੈੱਡ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ: ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਟਰੈੱਡ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (4/32 ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ ਟਾਇਰ, 2/32 ਦੂਜੇ ਟਾਇਰਾਂ ਤੇ)
  - ਟਾਇਰ ਦੀ ਹਾਲਤ: ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੈੱਡ ਦੀ ਘਿਸਾਈ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰੈੱਡ ਜਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਕਟ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਵਾਲਵ ਕੈਪ ਅਤੇ ਸਟੈਮ ਲਾਪਤਾ, ਟੁੱਟੇ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਨਹੀਂ ਹਨ।
  - ਟਾਇਰ ਇੱਕੋ ਪਰਕਾਰ ਦੇ ਹਨ, (ਮਿਸ਼ਰਤ ਰੇਡੀਅਲ ਅਤੇ ਬਾਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨਹੀਂ ਹੈ)। ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਅਗਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਰੀਕੈਪ, ਰੀਟਰੈੱਡ ਜਾਂ ਰੀਗਰੂਵ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।
  - ਟਾਇਰ ਦੀ ਫੁਲਾਵਟ: ਟਾਇਰ ਗੇਜ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਸਹੀ ਫੁਲਾਵਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਸਹੀ ਫੁਲਾਵਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਲੱਤ ਮਾਰ ਕੇ ਜਾਂ ਲੱਕੜ ਦੇ ਹਥੌੜੇ ਨਾਲ ਮਾਰ ਕੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਯੰਤਰ ਨਾਲ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਮਾਰ ਕੇ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਰੈਡਿਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇਗਾ।

ਹੱਬ ਤੇਲ/ਐਕਸਲ ਸੀਲਾਂ

ਦੇਖੋ ਕਿ ਹੱਬ ਦਾ ਤੇਲ/ਗਰੀਸ ਅਤੇ ਐਕਸਲ ਸੀਲਾਂ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ, ਜੇ ਚੱਕੇ ਵਿੱਚ ਸਾਈਟ ਗਲਾਸ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਕਾਫੀ ਹੋਵੇ।

ਲਗ ਨੱਟਸ

- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਲਗ ਨੱਟਸ ਮੌਜੂਦ ਹਨ, ਤਰੇੜਾਂ ਅਤੇ ਵਿੰਗ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ, ਅਤੇ ਜੰਗਾਲ ਜਾਂ ਚਮਕਦਾਰ ਧਾਗੇ ਵਰਗੇ ਢਿੱਲੇ ਪੈਣ ਦੇ ਕੋਈ ਚਿੰਨਹ ਨਹੀਂ ਵਿਖਾਉਂਦੇ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਾਰੇ ਬੋਲਟ ਦੇ ਛੇਕ ਤਿੜਕੇ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਨਾ ਹੋਣ।

ਸਪੇਸਰ ਜਾਂ ਬੱਡ ਸਪੇਸਿੰਗ

- ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਪੇਸਰ, ਵਿੰਗੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਨੁਕਸਾਨੇ ਗਏ, ਜਾਂ ਜੰਗਾਲੇ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਸਪੇਸਰਾਂ ਨੂੰ ਦੋਹਰੇ ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨਾਲ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਦੋਹਰੇ ਟਾਇਰ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਮਲਬਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਹਰ ਇੱਕ ਐਕਸਲ (ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ, ਜੇ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ) ਤੇ ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਪਹੀਏ ਦੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ।

11.3.5 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਾਈਡ

ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਸ਼ੀਸ਼ੇ/ਖਿੜਕੀਆਂ

- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹ ਬਾਹਰੋਂ ਖੁੱਲਹ੍ ਕੇ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।
- ਕਬਜੇ ਸੀਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਟਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿਟਿੰਗ ਤੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਹਨ, ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੰਦਗੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ।
- ਵਿੰਡੋਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਫ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਬਾਲਣ ਦੀ ਟੈਂਕ

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟੈਂਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਕੈਪ ਤੰਗ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿ ਟੈਂਕ, ਕੈਪ ਜਾਂ ਲਾਈਨਾਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਡਰਾਇਵ ਸ਼ਾਫਟ

- ਵੇਖੋ ਕਿ ਡਰਾਇਵ ਸ਼ਾਫਟ ਵਿੰਗੀ ਜਾਂ ਤਿੜਕੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਕੱਪਲਿੰਗ (ਯੂ-ਜੋੜ) ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਬਾਹਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਨਿਕਾਸ ਪਰ੍ਣਾਲੀ

- ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਰਿਸਾਅ ਦੀਆਂ ਨਿਸ਼ਾਨੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜੰਗਾਲ ਜਾਂ ਕਾਰਬਨ ਦੀ ਧੁਆਂਖ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਨਿਕਾਸ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਤਰੇੜਾਂ, ਮੋਰੀਆਂ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚਿੱਬ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ।
- ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਨੂੰ ਕੱਸਕੇ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਢਿੱਲੀ ਕਲੈਂਪ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

ਫਰ੍ਮ

ਢਲਵੇਂ ਫਰ੍ਮ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ, ਕਰ੍ਾਸ ਮੈਂਬਰਾਂ, ਬਕਸੇ ਅਤੇ ਫਰਸ਼ ਨੂੰ ਤਰੇੜਾਂ, ਟੁੱਟੇ ਵੈਲਡ, ਮੋਰੀਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਵੇਖੋ।

11.3.6 – ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿੱਛਲਾ ਪਾਸਾ

ਸਪਲੈਸ਼ ਗਾਰਡ

ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਪਲੈਸ਼ ਗਾਰਡ ਜਾਂ ਮਡ ਫਲੈਪ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਹੋਏ ਹਨ।

ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਟਾਈਆਂ/ਲਿਫ਼ਟਾਂ

- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਨੁਕਸਾਨੇ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਉਹ ਬਾਹਰੋਂ ਸਹੀ, ਖੁੱਲਦੇ, ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਅਤੇ ਉਨਾਂ ਨੂੰ ਕੁੰਡੀ ਲੱਗਦੀ ਹੈ।
- ਟਾਈਆਂ, ਸਟਰੈਪ, ਜੰਜੀਰ ਅਤੇ ਬਾਇੰਡਰਜ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਕਾਰਗੋ ਲਿਫਟ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ, ਲੀਕ, ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਦੱਸੋ ਕਿ ਸਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਇਹ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਲਿਫਟ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

11.3.7 – ਟਰੈਕਟਰ/ਕੱਪਲਿੰਗ

ਏਅਰ/ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕ ਕੁਨੈਕਟਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇ੍ਲਰ ਏਅਰ ਕਨੈਕਟਰ ਸੀਲ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਟਰੇ੍ਲਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰਲੀਆਂ ਫਿਟਿੰਗਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੱਕ ਤੋਂ ਟਰੇ੍ਲਰ ਤੱਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜੋੜ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇ੍ਲਰ ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕ ਪਲੱਗ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਟਰੇ੍ਲਰ ਦੋਹਾਂ 'ਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਸੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਏਅਰ/ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕ ਲਾਈਨਾਂ

- ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਅ ਲਈ ਸੁਣੋ। ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦੇ ਹੌਜ਼ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਲਾਈਨਾਂ ਕੱਟੀਆਂ, ਕੱਸੀਆਂ, ਛਿੱਲੀਆਂ ਜਾਂ ਘਸੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ (ਸਟੀਲ ਬਰੇਡ ਵਿੱਚੋਂ ਨਹੀਂ ਦਿਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ)।
- ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ,ਉਲਝੀਆਂ, ਖਿੱਚੀਆਂ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਖਿੱਚੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਕੈਟਵਾਕ/ ਕਦਮ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੈਟਵਾਕ ਪੁਖਤਾ ਹੈ, ਵਸਤੂਆਂ ਤੋਂ ਸਾਫ, ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੋਲਟ ਕੀਤਾ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੈਬ ਐਂਟਰੀ ਅਤੇ ਕੈਟਵਾਕ (ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੈ ਤਾਂ) ਦੇ ਕਦਮ ਠੋਸ ਹਨ, ਵਸਤੂਆਂ ਤੋ ਸਾਫ, ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੋਲਟ ਕੀਤੇ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖ਼ੇਤਰ ਟੰਗ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਲਈ ਮਜਬੂਤ ਹੈ ਅਤੇ ਭੰਡਾਰਨ ਖ਼ੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਬੋਲਟ

- ਢਿੱਲੀਆਂ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਬਰੇਕਟਾਂ, ਕਲੈਂਪਾਂ, ਬੋਲਟਾਂ, ਜਾਂ ਨੱਟਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ। ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਅਤੇ ਸਲਾਈਡ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਦੂਸਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੱਪਲਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ (ਬਾਲ ਹਿਚ, ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ, ਆਦਿ) ਤੇ, ਸਾਰੇ ਕੱਪਲਿੰਗ ਭਾਗਾਂ ਅਤੇ ਗੁੰਮ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਭਾਗਾਂ ਲਈ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਬਰੈਕੇਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਮਾਊਂਟਿੰਗ ਬੋਲਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਉਹ ਸਥਾਈ ਤੌਰ' ਤੇ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਹਿਚ ਲਗਾਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ, ਅਤੇ ਟੰਗ/ਡਰ੍ਾਬਾਰ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੇ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਵੈਲਡਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਹਿਚ ਰੀਲੀਜ਼ ਲੀਵਰ

ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹਿਚ ਰੀਲੀਜ਼ ਲੀਵਰ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

ਲੌਕਿੰਗ ਜਾਅ

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਫਰਕ ਨੂੰ ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕਿੰਗਪਿੰਨ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਲੌਕਿੰਗ ਜਾਅ ਪੂਰੀ ਤਰਾਂ ਬੰਦ ਹਨ।
- ਦੂਸਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੱਪਲਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀਆਂ (ਬਾਲ ਹਿਚ, ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ, ਆਦਿ) ਤੇ, ਗੁੰਮ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਭਾਗਾਂ ਲਈ ਲੌਕਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੌਕ ਹੈ। ਜੇ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਕੇਬਲ ਜਾਂ ਚੇਨਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਵਲਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਹ੍ਾਂ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਢਿੱਲੀਆਂ ਨਹੀ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਕਰਨ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੁੰਡੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਥਾਂ ਤੇ ਲੌਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕਾਟਰ ਪਿਨ ਲਾਪਤਾ ਨਹੀ ਹੈ, ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ, ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੇਨਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਰ੍ਸਕਰ੍ੌਸਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਵਲਾਂ ਅਤੇ ਜਿਆਦਾ ਢਿੱਲੇਪਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕੋਟਰ ਪਿੰਨਾਂ ਤੋਂ ਹੁੱਕਾਂ ਤੱਕ ਥਾਂ ਤੇ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਹੁੱਕਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਬਾਹਰੀਲੀ ਤਰਫ਼ ਨੂੰ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਜੇ ਟਰ੍ੇਲਰ ਵਿਚ ਇਲੈਕਟਿਰ੍ਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਬੈਕਅੱਪ ਨਾਲ ਬਰ੍ੇਕਵੇ ਚੇਨਾਂ ਜਾਂ ਕੇਬਲ ਗੁੰਮ ਨਹੀ ਹਨ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀ ਹਨ।

ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਸਕਿਡ ਪਲੇਟ

ਢੁੱਕਵੀ ਲੁਬਰੀਕੇਸ਼ਨ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਕਿ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਸਕਿਡ ਪਲੇਟ ਨੂੰ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਾਰੇ ਬੋਲਟ ਅਤੇ ਪਿੰਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਗੁੰਮ ਨਹੀ ਹਨ।

ਪਲੇਟਫਾਰਮ (ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ) (ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ)

- ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਰੇੜਾਂ ਜਾਂ ਜੋੜਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜੋ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਸਕਿਡ ਪਲੇਟ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਤਰੇੜਾਂ, ਜੋੜ, ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਿਸਾਈ ਲਈ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਵੇਖੋ।

ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਮ (ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ)

ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਮ ਇੰਗੇਜ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੁੰਡੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ।

ਕਿੰਗਪਿੰਨ/ਐਪਰਨ/ਗੈਪ

- ਪਤਾ ਕਰੋ ਕਿ ਕਿੰਗਪਿੰਨ ਵਿੰਗੀ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਪੱਕਾ ਕਰੋ ਕਿ ਐਪਰਨ ਦਾ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਵਿੰਗਾ, ਤਿੜਕਿਆ ਜਾਂ ਟੁੱਟਿਆ ਹੋਇਆ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰ੍ੇਲਰ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਸਕਿਡ ਪਲੇਟ (ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀ) 'ਤੇ ਸਮਤਲ ਹੈ।

ਲੌਕਿੰਗ ਪਿੰਨ (ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ)

- ਜੇ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ, ਸਲਾਈਡਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਵਿੱਚ ਢਿੱਲੀਆਂ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਪਿੰਨਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ। ਜੇ ਹਵਾ ਚਾਲਿਤ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਰਿਸਾਅ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਲੌਕਿੰਗ ਪਿੰਨਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰੈਕਟਰ ਫਰੇਮ ਮੁੜਨ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗੇਅਰ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋਵੇ।

ਸਲਾਈਡਿੰਗ ਪਿੰਟਲ

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਲਾਈਡਿੰਗ ਪਿੰਟਲ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਨੱਟ ਜਾਂ ਬੋਲਟਾਂ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕਾਟਰ ਪਿੰਨ ਥਾਂ ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

ਟੰਗ ਜਾਂ ਡਰਾਅ-ਬਾਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟੰਗ/ਡਰਾਅ-ਬਾਰ ਵਿੰਗਾ ਜਾਂ ਮਰੋੜਿਆ ਨਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟੁੱਟੀਆਂ ਵੈਲਡਾਂ ਅਤੇ ਤਣਾਅ ਵਾਲੀਆਂ ਤਰੇੜਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟੰਗ/ਡਰਾਅ-ਬਾਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਿਸੇ ਹੋਏ ਨਹੀ ਹਨ।

ਟੰਗ ਭੰਡਾਰਨ ਖ਼ੇਤਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖ਼ੇਤਰ ਮਜਬੂਤ ਹੈ ਅਤੇ ਟੰਗ ਤੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖ਼ੇਤਰ (ਚੈਨਾਂ, ਬਾਇੰਡਰ ਆਦਿ) ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

11.4 – ਸਿਰਫ ਸਕੂਲ ਬੱਸ

ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਉਪਕਰਨ

- ਵਾਧੂ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਫਿਊਜ਼ਾਂ (ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ), 3 ਲਾਲ ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਤਿਕੋਣਾਂ, ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਦਰਜੇ ਵਾਲੀ ਅੱਗ ਬੁਝਾਊ ਯੰਤਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋ ਇਲਾਵਾ; ਸਕੂਲੀ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਉਪਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:
  - — ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਕਿੱਟ
  - — ਬਾਡੀ ਦਾ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕਿੱਟ

ਲਾਈਟਿੰਗ ਸੂਚਕ

- ਇਸ ਹੈਂਡਬੁਕ ਦੇ ਭਾਗ 10 ਵਿੱਚ ਲਾਈਟਿੰਗ ਇੰਡੀਕੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋ ਇਲਾਵਾ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਲਾਈਟਿੰਗ ਇੰਡੀਕੇਟਰ (ਅੰਦਰੂਨੀ ਪੈਨਲ ਦੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ) ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:
  - — ਵਿਕਲਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇ ਐਂਬਰ ਲਾਈਟ ਇੰਡੀਕੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਫਲੈਸ਼ ਕਰੋ, ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤਾਂ।
  - — ਵਿਕਲਪਕ ਲਾਲ ਲਾਈਟ ਸੂਚਕ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣਾ।
  - — ਸਟਰੋਬ ਲਾਈਟ ਸੂਚਕ, ਜੇਕਰ ਲੱਗਾ ਹੋਵੇ।

ਲਾਈਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

- ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਭਾਗ 10 ਵਿੱਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋ ਇਲਾਵਾ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ (ਬਾਹਰੀ) ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:
  - — ਸਟਰੋਬ ਲਾਈਟ, ਜੇਕਰ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ।
  - — ਸਟੌਪ ਆਰਮ ਲਾਈਟ, ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ।
  - — ਬਦਲਵੇਂ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇ ਐਂਬਰ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਫਲੈਸ਼ ਕਰੋ, ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ।
  - — ਬਦਲਵੇਂ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਲ ਲਾਈਟ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣਾ।

ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ

- ਬਾਹਰੀ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋ ਇਲਾਵਾ, ਸਕੂਲੀ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਰਤੇ ਗਏ ਅੰਦਰੂਨੀ ਅਤੇ ਬਾਹਰੀ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:
  - — ਸਹੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
  - — ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਅਤੇ ਬਾਹਰੀ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਟਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀ ਹਨ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿਟਿੰਗ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਹੋਏ ਹਨ।
  - — ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਰੰਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਿਰ੍ਸ਼ਟਤਾ ਘੱਟਦੀ ਨਹੀ।

ਸਟੋਪ ਆਰਮ

ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ, ਸਟੌਪ ਆਰਮ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਫਰੇਮ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੱਗੀ ਹੈ। ਢਿੱਲੀਆਂ ਫਿਟਿੰਗਾਂ ਅਤੇ ਖ਼ਰਾਬੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵੀ ਕਰੋ।

ਯਾਤਰੀ ਦਾਖਲਾ/ਲਿਫਟ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਾਖਲੇ ਵਾਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖਰਾਬ ਨਹੀ ਹੈ, ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਦਰੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਕਿ ਹੈਂਡ ਰੇਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਸਟੈਪ ਲਾਈਟਾਂ, ਜੇ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣ, ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਦਾਖਲੇ ਦੀਆਂ ਪੌੜੀਆਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰੈੱਡ ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਿਸੇ ਨਹੀ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ।
- ਜੇ ਇੱਕ ਹੈਂਡੀਕੈਪ ਲਿਫਟ ਨਾਲ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ, ਲੀਕ, ਖਰਾਬ, ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਹੋਏ ਪੁਰਜਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ ਅਤੇ ਇਹ ਸਮਝੋ ਕਿ ਸਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਲਿਫਟ ਦੀ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਲਿਫਟ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਸੰਕਟਕਾਲ ਵਿਚ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ

- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਂਵਾਂ ਖਰਾਬ ਨਾ ਹੋਣ , ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ, ਅਤੇ ਅੰਦਰੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਲੌਕਿੰਗ ਉਪਕਰਨਾਂ, ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ , ਤਾਂ "ਤਾਲਾਬੰਦ" ਨਹੀ ਹਨ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੁੱਲਹ੍ਾ ਹੈ।

ਸੀਟਿੰਗ

- ਟੁੱਟੀਆਂ ਸੀਟਾਂ ਦੀਆਂ ਫਰੇਮਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੀਟ ਫਰ੍ੇਮ ਫਰਸ਼ ਨਾਲ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੀਟ ਕੁਸ਼ਨ ਸੀਟ ਫਰੇਮਾਂ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਜੋੜੇ ਗਏ ਹਨ।

11.5 – ਟਰੇਲਰ

11.5.1 – ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਅਗਲਾ ਪਾਸਾ

ਏਅਰ/ਇਲੈਕਟਰੀਕਲ ਕਨੈਕਸ਼ਨ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਏਅਰ ਕਨੈਕਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸੀਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਨੂੰ ਤਾਲਾਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਲੀਕ ਹੋਣ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ।
- ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਇਲੈਕਟਿਰਕਲ ਪਲੱਗ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਥਾਂ ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਤਾਲਾਬੰਦ ਹੈ।

ਹੈਡਰ ਬੋਰਡ

- ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਹੈਡਰ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ।
- ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਕੈਨਵਸ ਜਾਂ ਟਾਰਪ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਬੰਦ ਟਰੇਲਰਾਂ ਤੇ, ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਅਗਲਾ ਖੇਤਰ ਵੇਖੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤਰੇੜਾਂ, ਬੱਲਜ਼, ਮੋਰੀਆਂ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਰਿਵਟਾਂ।

11.5.2 – ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਪਾਸਾ

ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗੇਅਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉੱਠਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਪਤਾ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀ ਹਨ, ਕਰੈਂਕ ਹੈਂਡਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਸੁਪੋਰਟ ਫਰੇਮ ਖਰਾਬ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਜੇ ਬਿਜਲੀ ਚਾਲਿਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਵਾ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਲੀਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਟਾਈਆਂ/ਲਿਫ਼ਟਾਂ

- ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖਰਾਬ ਨਹੀ ਹਨ। ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੁੱਲਦੇ, ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ, ਅਤੇ ਬਾਹਰੋਂ ਚੰਗੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਲੌਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਾਈਆਂ, ਸਟਰੈਪਸ, ਜੰਜੀਰ ਅਤੇ ਬਾਇੰਡਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਜੇ ਕਾਰਗੋ ਲਿਫਟ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ, ਲੀਕ, ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਦੱਸੋ ਕਿ ਸਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਇਹ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਲਿਫਟ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਫਰੇਮ

ਫਰੇਮ, ਕਰੌਸ ਮੈਂਬਰਾਂ, ਬਕਸੇ, ਅਤੇ ਫ਼ਰਸ਼ ਨੂੰ ਤਰੇੜਾਂ, ਟੁੱਟੀਆਂ ਵੇਲਡਾਂ, ਮੋਰੀਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਦੇਖੋ।

ਟੈਂਡਮ ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਮ/ਲੌਕਿੰਗ ਪਿੰਨਾਂ

ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਲੌਕਿੰਗ ਪਿੰਨਾਂ ਨੂੰ ਥਾਂ ਤੇ ਲੌਕ ਲਾ ਕੇ ਰੱਖ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਮ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

11.5.3 – ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ

ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ

- ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਹੇਠਲੇ ਭਾਗਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਸਤਿਰ੍ਤ ਜਾਂਚ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ ਲਈ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਭਾਗ 11.3 ਦੇਖੋ:
  - ਪਹੀਏ।
  - ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਪਰ੍ਣਾਲੀ
  - ਬਰੇਕਾਂ।
  - ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਟਾਈਆਂ/ਲਿਫਟ
  - ਸਪਲੈਸ਼ ਗਾਰਡ

11.6 – ਕੋਚ/ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ

11.6.1 – ਯਾਤਰੀ ਆਈਟਮਾਂ

ਯਾਤਰੀ ਦਾਖਲਾ/ਲਿਫਟ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਾਖਲੇ ਲਈ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅੰਦਰੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹੈਂਡ ਰੇਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਸਟੈਪ ਲਾਈਟਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਸਟੈਪ ਸਾਫ ਹਨ, ਅਤੇ ਟਰੈੱਡਜ਼ ਢਿੱਲੀਆਂ ਨਹੀ ਹਨ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਸੀਆਂ ਨਹੀ ਹਨ।
- ਜੇ ਇੱਕ ਹੈਂਡੀਕੈਪ ਲਿਫਟ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ, ਲੀਕ, ਖਰਾਬ, ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਹੋਏ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਹ ਸਮਝੋ ਕਿ ਸਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਲਿਫਟ ਦੀ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਲਿਫਟ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਲਿਫਟ ਇੰਟਰਲੌਕ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਥਾਂ

- ਦਿਖਾਓ ਕਿ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਥਾਂ ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚੱਲਦੀ ਹੈ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਨਹੀ ਹੈ।
- ਇਹ ਦਿਖਾਓ ਕਿ ਰਿਲੀਜ਼ ਹੈਂਡਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਦੋਹਾਂ ਪਾਸੋਂ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਦੱਸੋ ਅਤੇ ਬਿਆਨ ਕਰੋ ਕਿ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਐਗਜ਼ਿਟ ਕਿਵੇਂ ਚੱਲਦੀਆਂ ਹਨ
- ਕਿਸੇ ਵੀ 1 ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਐਗਜ਼ਿਟ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਮੁਸਾਫਟਾਂ ਦੀਆਂ ਸੀਟਾਂ

- ਟੁੱਟੀਆਂ ਸੀਟਾਂ ਦੀਆਂ ਫਰੇਮਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੀਟ ਫਰੇਮ ਫਰਸ਼ ਨਾਲ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੀਟ ਕੁਸ਼ਨ ਸੀਟ ਫਰੇਮਾਂ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਜੋੜੇ ਗਏ ਹਨ।

11.6.2 – ਦਾਖਲਾ/ਨਿਕਾਸ

ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਮਿਰਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਾਖਲੇ/ਨਿਕਾਸੀ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਬਾਹਰੋਂ ਸੁਚਾਰੂ ਤੌਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕਬਜਿਆਂ ਨੂੰ ਸੀਲਾਂ ਨਾਲ ਇੰਨ ਬਿੰਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਮੁਸਾਫਿਰ ਐਗਜ਼ਿਟ ਸ਼ੀਸ਼ੇ, ਸਾਰੇ ਬਾਹਰੀ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਟਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿਟਿੰਗ ਬਿਨਹ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਈਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

11.6.3 – ਕੋਚ/ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ

ਪੱਧਰ/ਹਵਾ ਦਾ ਰਿਸਾਅ

ਦੇਖੋ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪੱਧਰ (ਅਗਲਾ ਅਤੇ ਪਿਛਲਾ) ਬੈਠਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਹਵਾ-ਚਾਲਿਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਤੋਂ ਸੁਣਨਯੋਗ ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਬਾਲਣ ਦਾ ਟੈਂਕ

ਦੇਖੋ ਕਿ ਬਾਲਣ ਦਾ ਟੈਂਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਟੈਂਕ ਜਾਂ ਲਾਈਨਾਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਬੈਗੇਜ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ

ਚੈੱਕ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਬਾਹਰੀ ਡੱਬੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੁਕਸਾਨੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੁੰਡੀ ਲਗਦੀ ਹੈ।

11.6.4 – ਕੋਚ/ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ

ਵਾਹਨ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ।

- ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਜਾਂਚ ਪਰ੍ਕਿਰਿਆਵਾਂ ਲਈ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਭਾਗ 11.3 ਦੇਖੋ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ: ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਮੂਲ ਵਾਹਨ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਜਰੂਰੀ ਹੈ।

11.7 – CDL ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਲੈਣਾ

11.7.1 – ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ A ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ A CDL ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਜਾਂਚ ਲਈ ਲਿਆਏ ਹੋ। ਜਾਂਚਾਂ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ, ਇਨ-ਕੈਬ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਕੱਪਲਿੰਗ ਪਰ੍ਣਾਲੀ ਦਾ ਜਾਂਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਫਿਰ, ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਪੂਰੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡਾ CDL ਪਰ੍ੀਖਿਆਕਾਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸੇਗਾ।

11.7.2 – ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ B ਅਤੇ C ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ B ਜਾਂ ਸ਼ਰ੍ੇਣੀ C CDL ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਜਾਂਚ ਲਈ ਲਿਆਏ ਹੋ। ਜਾਂਚਾਂ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ, ਇਨ-ਕੈਬ ਜਾਂਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਫਿਰ, ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਪੂਰੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡਾ CDL ਪਰ੍ੀਖਿਆਕਾਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸੇਗਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਕਿਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ ਹੋਵੇਗਾ (ਉਦਾ., ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਟਰ੍ਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ)

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਮੈਮਰੀ ਏਡ

ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ

ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ, ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿੱਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼, ਇੰਜਨ ਦਾ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ
- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ

ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਬਾਲਣ ਵਾਲਾ ਖੇਤਰ

ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ
- ਡ੍ਰਾਇਵ ਸ਼ਾਫ਼ਟ
- ਐਗਜ਼ਾਸਟ
- ਫਰੇਮ

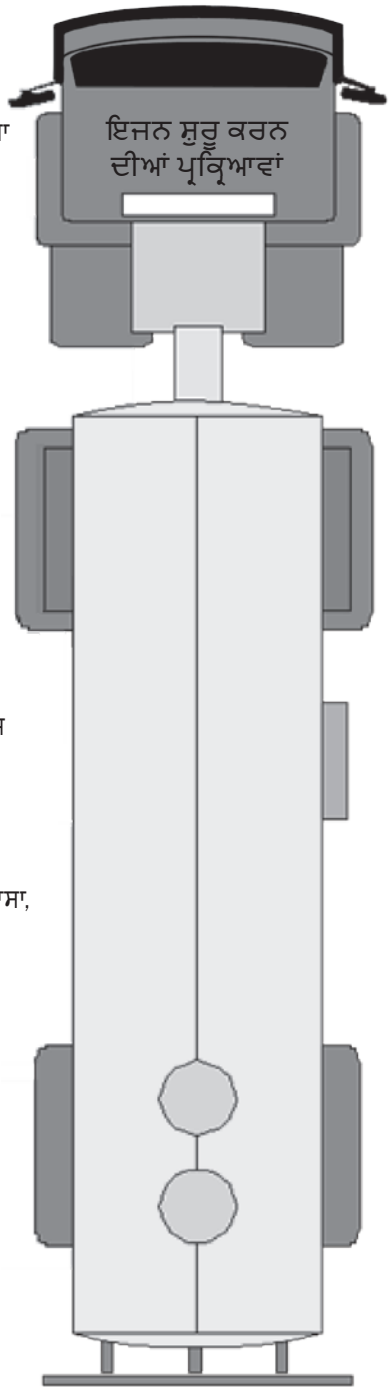
ਡਰਾਇਵ ਐਕਸਲ(ਜ਼)
- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ

ਕੱਪਲਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸਜ਼
- ਟਰੱਕ
- ਟ੍ਰੇਲਰ

ਟਰੱਕ/ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼

ਟ੍ਰੇਲਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ
- ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ, ਪਾਸਾ, ਲੈਂਇਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼
- ਫ਼ਰੇਮ
- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ
- ਟੈਂਡਮ ਰੀਲੀਜ਼

ਟ੍ਰੇਲਰ ਐਕ੍ਸਲ(ਜ਼)
- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ



ਟ੍ਰੇਲਰ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼

ਸਿੱਧਾ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ

ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ, ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿੱਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼, ਇੰਜਨ ਦਾ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ
- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ

ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਬਾਲਣ ਵਾਲਾ ਖੇਤਰ

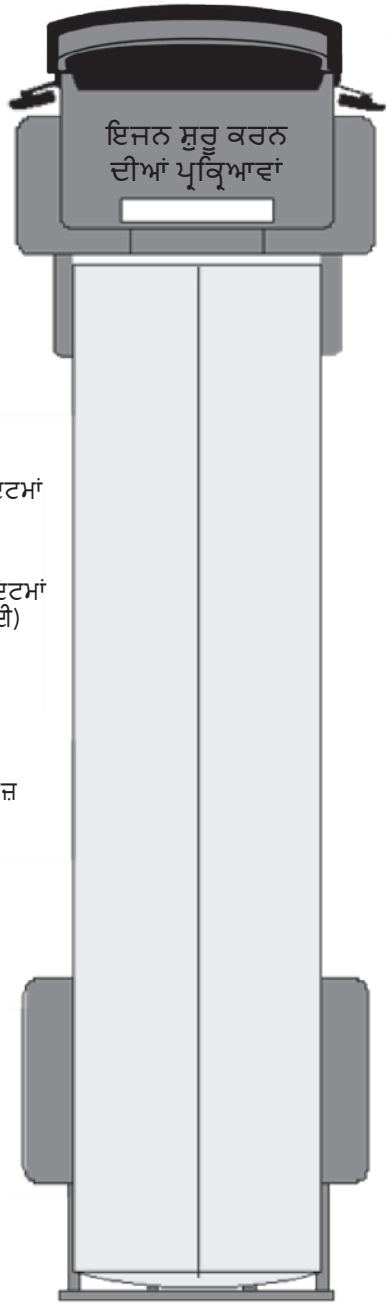
ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ
- ਡ੍ਰਾਇਵ ਸ਼ਾਫ਼ਟ
- ਐਗਜ਼ਾਸਟ
- ਫਰੇਮ

ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਆਇਟਮਾਂ (ਕੇਵਲ ਬੱਸਾਂ)

ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੀਆਂ ਆਇਟਮਾਂ (ਕੇਵਲ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਲਈ)

ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਾਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼

ਡਰਾਇਵ ਐਕਸਲ(ਜ਼)
- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ



ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫ਼ਲੈਕਟਰਜ਼

ਨੋਟਸ

ਭਾਗ 12: ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

12.1 – ਸਕੋਰਿੰਗ
12.2 – ਅਭਿਆਸ

ਪੂਰਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §§391.11(b)(2) ਅਤੇ 383.133(c)(5) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਹੁਨਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ (ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ, ਮੁਢਲੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ, ਅਤੇ ਰੋਡ ਟੈਸਟ) ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸੰਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇੱਕੋ ਹੀ ਟੈਸਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਿਲੇ 2 ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਜ਼ਬਾਨੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਪਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਓਸੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਤੀਜੇ ਜੁਰਮ 'ਤੇ, ਟੈਸਟ ਇੱਕ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

12.1 – ਸਕੋਰਿੰਗ

ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਿਰੀਖਕ ਦੁਆਰਾ ਅੰਕ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਦੇ ਲਈ ਅੰਕ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ:

- ਹੱਦਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ (ਹੱਦ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਹਾਂ ਜਾਣਾ)।
- ਵਾਹਨ ਖਿੱਚਣਾ।
- ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ (ਨਿਗਹ੍ਹਾ ਰੱਖਣੀ)।
- ਅੰਤਿਮ ਅਵਸਥਾ।

ਹੱਦ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਹਾਂ ਜਾਣਾ— ਜਿੰਨੀ ਵਾਰੀ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਹੱਦ ਨੂੰ ਛੂੰਹਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਾਰ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਓਨੀ ਵਾਰ ਨਿਰੀਖਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੰਕ ਦੇਵੇਗਾ। ਹਰ ਵਾਰ ਹੱਦ ਤੋਂ ਪਰਹ੍ਹਾਂ ਜਾਣ ਨੂੰ ਇਕ ਗਲਤੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਪੁੱਲ ਅੱਪਜ਼— ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਡ੍ਰਾਇਵਰ ਰੁੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਧੀਆ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ "ਪੁੱਲ ਅੱਪ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦਿਸ਼ਾ ਨੂੰ ਬਦਲੇ ਬਿਨਾਂ ਰੁਕਣ ਨੂੰ ਪੁੱਲ ਅੱਪ ਦੇ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪੁੱਲ ਅੱਪਜ਼ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਜ਼ਾ ਨਹੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਵੈਸੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੰਬਰ ਵਿਚ ਪੁੱਲ ਅੱਪਜ਼ ਕਰਨ ਨੂੰ ਗਲਤੀਆਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦੇਖਣਾ (ਨਿਗਹ੍ਹਾ ਮਾਰਨੀ)- ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਅਵਸਥਾ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਨਿਕਲਣ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਊਟਰ੍ਲ ਵਿਚ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰ੍ਕਾਂ ਲਗਾ ਦੇਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਆਪਣ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵੱਲ ਮੂੰਹ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਤਰਦੇ ਸਮੇਂ ਹਰ ਸਮੇਂ 3 ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਸੰਪ੍ਰਕ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਸਮੇਂ ਹਰ ਸਮੇਂ ਹੈਂਡਰੇਲ ਦੇ ਉੱਤੇ ਇਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪਕੜ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ)। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਨਹੀ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋਂ ਨਹੀ ਨਿਕਲਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

ਤੁਸੀਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 2 ਵਾਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਨਿਕਲ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਇਸ ਵਿਚ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਲਿਆਉਣਾ, ਜੋ ਕੇਵਲ 1 ਵਾਰ ਦੇਖਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਹੈ। ਹਰ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੋਲਹ੍ਦੇ ਹੋ, ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਬੱਸ ਦੀ ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਵਧੀਆ ਤਰਹ੍ਾਂ ਦੇਖਣ ਲਈ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ "ਨਿਗਹ੍ਾ" ਮਾਰਨ ਵੱਜੋਂ ਅੰਕ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ।

ਅੰਤਮ ਪੁਜੀਸ਼ਨ—ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਿਰੀਖਕ ਦੁਆਰਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਤੁਸੀਂ ਹਰ ਅਭਿਆਸ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰਹ੍ਾਂ ਸਮਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਨਿਰੀਖਕ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਅੰਤਮ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਨਹੀ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚੋਂ ਅਸਫ਼ਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ।

12.2 – ਅਭਿਆਸ

ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦਾ ਮਕਸਦ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਭਿਆਸਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦੂਜੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੇਖਣ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਅਭਿਆਸ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਿਰਣਾ ਅਤੇ ਹੁਨਰ, ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਕਈ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਭਿਆਸਾਂ ਦੇ ਉਪਸੈੱਟ ਦੇ ਲਈ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ:

- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ।
- ਆਫ਼ਸੈੱਟ ਬੈਕ/ਸੱਜੇ।
- ਆਫ਼ਸੈੱਟ ਬੈਕ/ਖੱਬੇ।
- ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ ਕਰਨਾ (ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ)
- ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ (ਪਰੰਪਰਾਗਤ)।
- ਐਲੀ ਡਾੱਕ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜਿਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਉਸ ਤਰਹ੍ਾਂ ਬਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਨਹ੍ਾਂ ਅਭਿਆਸਾਂ ਬਾਰੇ ਤਸਵੀਰ 12.1 ਅਤੇ 12.6 ਵਿਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

12.2.1 – ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਭਿਆਸ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਨੂੰ ਛੂਹੇ ਜਾਂ ਇਨਹ੍ਾਂ ਨੂੰ ਉਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਨਾਂ ਦੀਆਂ 2 ਕਤਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12. 1 ਦੇਖੋ

12.2.2 – ਆਫ਼ਸੈੱਟ ਬੈਕ/ਸੱਜੇ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਬਾਹਰੀ ਹੱਦ ਵੱਲ ਸਿੱਧਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓਗੇ। ਉਸ ਅਵਸਥਾ ਤੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਉਲਟ ਲੇਨ ਦੇ ਵਿਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੂਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ ਹੱਦਾਂ ਦੀਆਂ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਕੋਨਾਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏ ਬਿਨਾਂ ਕੋਨਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸੈੱਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12.2 ਦੇਖੋ।

12.2.3 – ਆਫ਼ਸੈੱਟ ਬੈਕ/ਖੱਬੇ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਖੱਬੇ ਹੱਥ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਬਾਹਰੀ ਹੱਦ ਵੱਲ ਸਿੱਧਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓਗੇ। ਉਸ ਅਵਸਥਾ ਤੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਉਲਟ ਲੇਨ ਦੇ ਵਿਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੂਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ ਹੱਦਾਂ ਦੀਆਂ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਕੋਨਾਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏ ਬਿਨਾਂ ਕੋਨਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸੈੱਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12.3 ਵੇਖੋ।

12.2.4 – ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ (ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਪਾਸੇ)

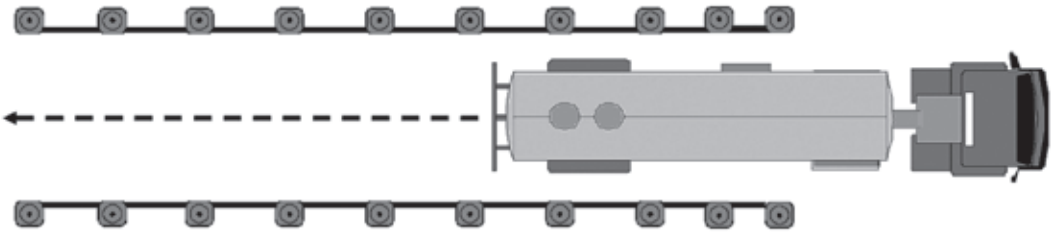
ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਮਾਂਤਰ ਲਿਆ ਕੇ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਥਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਲੈ ਜਾਓਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਕੋਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਿੰਨਿਹ੍ਤ ਮੂਹਰਲੇ, ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ, ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਨੂੰ ਉਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ ਥਾਂ ਵਿਚ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਆਓਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਉਸ ਜਗਹ੍ਾ ਵਿਚ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਤਸਵੀਰ 12.4 ਵੇਖੋ।

12.2.5 – ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ (ਪਰੰਪਰਾਗਤ)

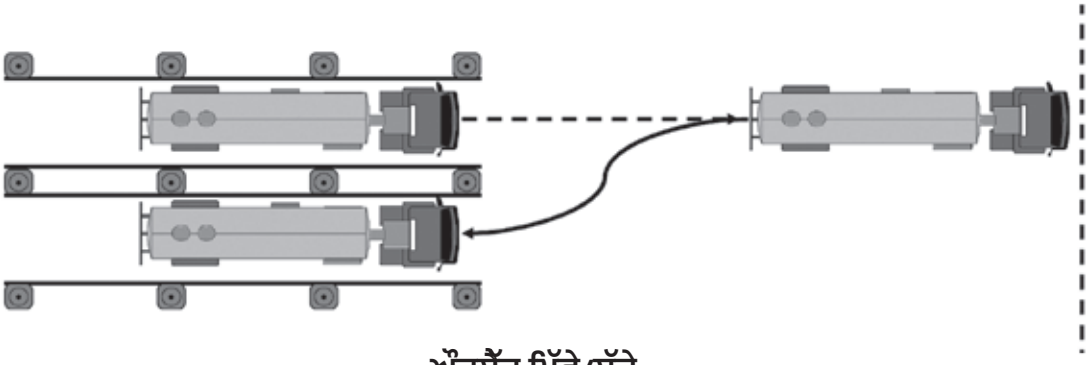
ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ ਵਿਚ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਮਾਂਤਰ ਲਿਆ ਕੇ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਥਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਲੈ ਜਾਓਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਕੋਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਿੰਨਿਹ੍ਤ ਮੂਹਰਲੇ, ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ, ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਨੂੰ ਉਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ ਥਾਂ ਵਿਚ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਆਓਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਹ੍ਾਂ ਉਸ ਜਗਹ੍ਾ ਵਿਚ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਤਸਵੀਰ 12.5 ਵੇਖੋ।

12.2.6 – ਐਲੀ ਡਾਕ

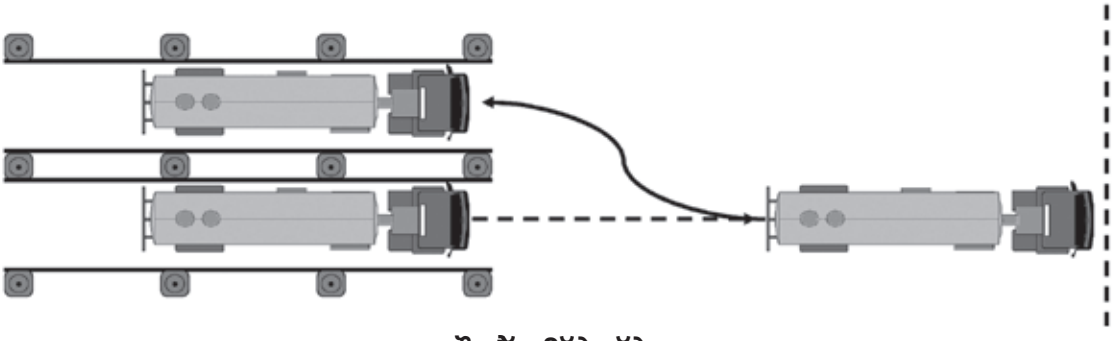
ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਗਲੀ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਦੇਖਦਿਆਂ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀ ਗਲੀ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘ ਕੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰੀ ਹੱਦ ਵੱਲ ਖੜਹ੍ਾ ਕਰੋਗੇ। ਇਸ ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਤੋ, ਗਲੀ ਵਿਚ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰੋਗੇ, ਹੱਦ ਦੀਆਂ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਕੋਨਾਂ ਛੂਹੇ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਗਲੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ 3 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਵਿਚ ਲੈ ਆਓਗੇ। ਅਭਿਆਸ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਗਲੀ/ਲੇਨ ਦੇ ਵਿਚ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12.6 ਵੇਖੋ।



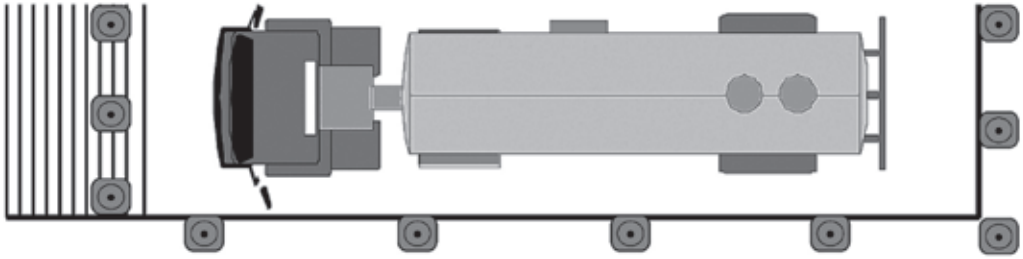
ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਆਉਣਾ
ਤਸਵੀਰ 12.1



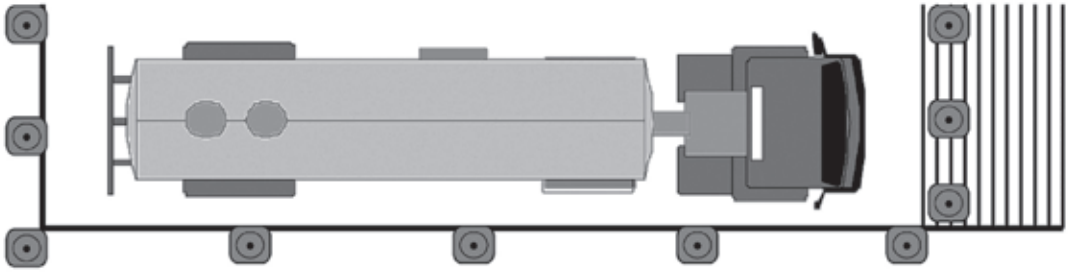
ਔਫਸੈੱਟ ਪਿੱਛੇ/ਸੱਜੇ
ਤਸਵੀਰ 12.2



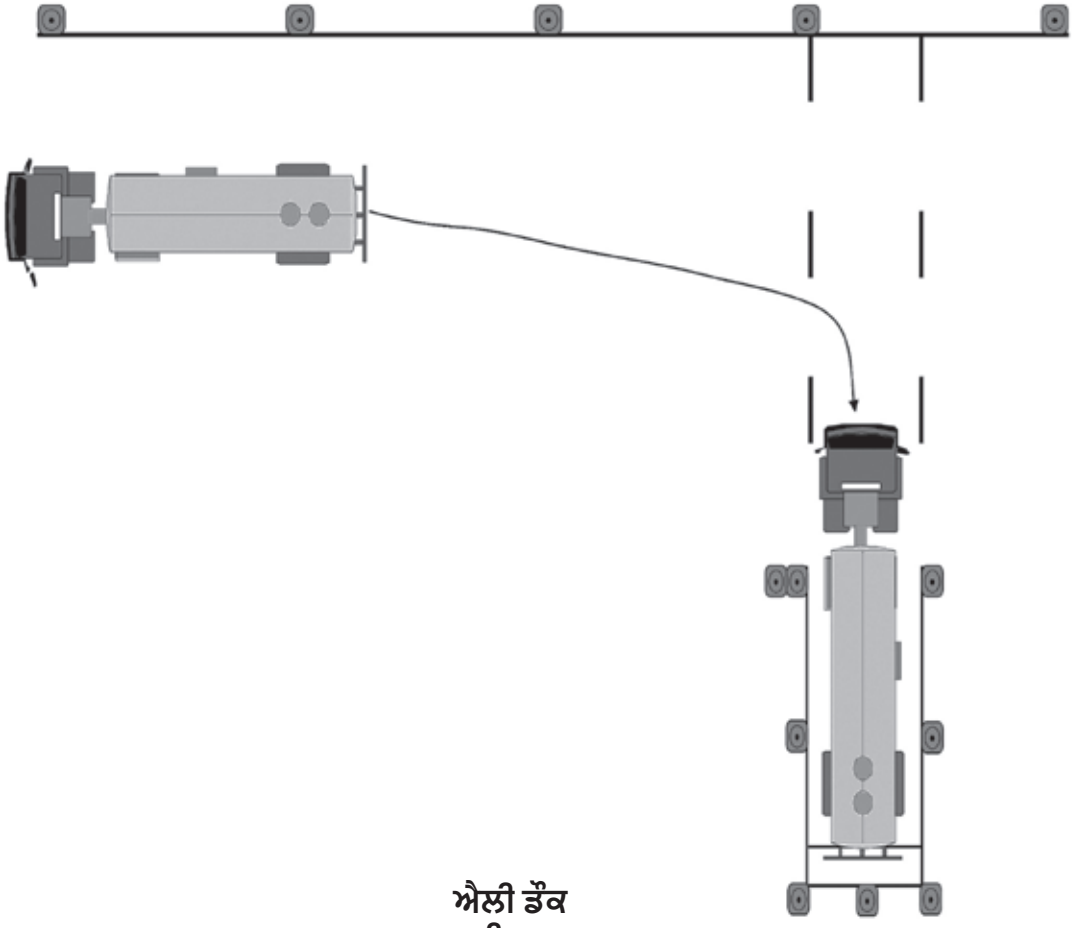
ਔਫਸੈੱਟ ਪਿੱਛੇ/ਖੱਬੇ
ਤਸਵੀਰ 12.3



ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ (ਡਰਾਇਵਰ ਸਾਇਡ)
ਤਸਵੀਰ 12.4



ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ (ਪਰੰਪਰਾਗਤ)
ਤਸਵੀਰ 12.5



ਐਲੀ ਡੌਕ
ਤਸਵੀਰ 12.6

ਭਾਗ 13: ਰੋਡ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

13.1 – ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

CDL ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ (ਡੀ ਪੀ ਈ) (driving performance evaluation (DPE)) ਦੇ ਰੋਡ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ 30 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਲਤੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਗ਼ਲਤੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਟੋਮੈਟੀਕਲੀ ਅਸਫ਼ਲ ਕਰਾਰ ਦੇ ਦੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪੂਰਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §§391.11(b)(2) ਅਤੇ 383.133(c)(5) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵੱਚਿ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਹੁਨਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ (ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ, ਮੁਢਲੇ ਨਯਿੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ, ਅਤੇ ਰੋਡ ਟੈਸਟ) ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵੱਚਿ ਸੰਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵੱਚਿ ਦੱਤੇ ਗਏ ਨਰਿਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵੱਚਿ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇੱਕੋ ਹੀ ਟੈਸਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵੱਚਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਲਿੇ 2 ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਜ਼ਬਾਨੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਟੈਸ੍ਟ ਦੀ ਓਸੇ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ, ਟੈਸਟ ਆਟੋਮੈਟਕਿ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਚਿ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਟੈਸਟ ਰੂਟ ਦੇ ਉੱਪਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓਗੇ, ਇਸ ਟੈਸਟ ਰੂਟ ਵਚਿ ਡ੍ਰਾਇਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਭਿੰਨ ਹਾਲਾਤ ਹੋ ਸਕਦੇਹਨ। ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹਰ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ:

- ਆਪਣੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਪਹਨਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੇ ਚੰਨ੍ਹਿਾਂ ਸਗਿਨਲਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਬਨ੍ਹਿਾਂ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਜਾਂ ਚਲਣ ਸਬੰਧੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਨਰਿੀਖਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਡ੍ਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਖਾਸ ਢੰਗਾਂ ਅਤੇ ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਡ੍ਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਆਮ ਵਹਿਾਰ ਦੇ ਲਈ ਸਕੋਰ ਦੇਵੇਗਾ। ਤੁਸੀਂ ਨਰਿੀਖਕ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੱਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਕਿ ਨਰਿੀਖਕ ਦੁਆਰਾ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਹਿਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਢੁੱਕਵਾਂ ਸਮਾਂ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਹਿਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਰੂਟ ਵਚਿ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਸਬੰਧੀ ਖਾਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੀ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਮੰਨ ਕੇ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਸੀਂ ਨਰਿੀਖਕ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸ ਕੇ ਅਜਹਿਾ ਕਰੋਗੇ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਅਜਹਿੀ ਅਵਸਥਾ ਵਚਿ ਕੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਜਾਂ ਕੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋਵੋਗੇ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ: ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਯਿੰਤਰਣ ਦੇ ਟੈਸਟ ਅਤੇ ਰੋਡ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੁੱਲ 3 ਕੋਸ਼ਸ਼ਿਾਂ ਦੱਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਸ਼੍ਰੇਣੀ B ਵਾਲੇ CDL ਦੇ ਹੁਨਰ ਦੀ ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਟੈਸਟ ਇਕ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ (ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਰਿਲੇਖ 49 §390.5 ਵਚਿ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ), ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਇਕਹਰੇ ਯੂਨਟਿ ਜਸਿਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਯੂ ਆਰ (GVWR) 26,001 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਵਚਿ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

13.1 – ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ

13.1.1 – ਮੋੜੇ ਕੱਟਣੇ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਮੋੜ ਕੱਟਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਗਿਆ ਹੈ:

- ਹਰ ਦਸ਼ਿਾ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਮੁੜਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਲੇਨ ਦੇ ਵਚਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਵੋ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਮੋੜ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹੋ:

- ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੋੜ ਦੇ ਬਾਰੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਦੇ ਵਚਿ ਧੀਮੇ ਹੋਵੋ, ਪਾਵਰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਗਅਿਰ ਬਦਲੋ, ਪਰ ਕੋਸਟਿੰਗ (ਬਨਿਾਂ ਇੰਜਨ ਦੇ ਜ਼ੋਰਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੇੜਨਾ) ਨਾ ਕਰੋ। ਕੋਸਟਿੰਗ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ (ਦੱਬਿਆ ਹੋਇਆ ਕਲੱਚ ਜਾਂ ਨਊਿਟ੍ਰਲ ਵਚਿ ਪਿਆ ਗਅਿਰ ਸ਼ਫ਼ਿਟ) ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਲਈ ਬਨਿਾਂ ਗਅਿਰ ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਮੋੜ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਰੁੱਕਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ:

- ਬਨਿਾਂ ਫਸਿਲਣ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਦੇ ਵਚਿ ਰੁਕੋ।
- ਸਟਾਪ ਲਾਇਨ, ਕਰਾਸਵਾਕ ਜਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੇ ਚੰਨ੍ਹਿ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪੱਛਿੇ ਰੁੱਕ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਅਜਹਿੀ ਥਾਂ ਤੇ ਰੁੱਕੋ ਜੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਤੁਹਾਡੇ ਅੱਗੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ (ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ)।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੜਿਨ ਨਾ ਦਓ।
- ਮੂਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਸੱਧੇ ਰੱਖੋ।

ਜਦੋਂ ਮੁੜਨ ਲਈ ਤਆਿਰ ਹੋਵੋ:

- ਹਰ ਦਸ਼ਿਾ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਮੋੜ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦੋਵੇਂ ਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੋ।
- ਇਹ ਸੁਨਸ਼ਿਚਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਮੋੜਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਟਕਰਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵਚਿੋਂ ਦੀ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ।
- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ ਵੱਲੋਂ ਆਉਂਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਵਚਿ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਲੇਨ ਵਚਿ ਮੋੜ ਨੂੰ ਸਮਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਮੋੜ ਦੇ ਬਾਅਦ:

- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਮੁੜਨ ਦਾ ਸਿਗਨਲ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਮਿਲੋ, ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਏ ਤਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੇ ਦੀ ਲੇਨ ਵਿਚ ਚਲੇ ਜਾਓ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਵਿਚ ਨਾ ਹੋਵੋ)।
- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

13.1.2 – ਚੁਰਾਹੇ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਚੁਰਾਹੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ:

- ਸਾਰੀਆਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਰਫ਼ਤਾਰ ਘਟਾਓ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿਚ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ, ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ।
- ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੇ ਕਿਸੇ ਨਿਸ਼ਾਨ, ਸਿਗਨਲਾਂ, ਸਾਇਡ-ਵਾਕਸ, ਜਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਪਛਿਾਂਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ (ਕੋਸਟਿੰਗ ਨਾ ਕਰੋ), ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਮੂਹਰੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਜਾਂ ਪਛਿਾਂਹ ਵੱਲ ਨਹੀ ਰੜਿਨਾ ਚਾਹੀਦਾ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜੇ ਚੁਰਾਹੇ ਵਚਿੋਂ ਲੰਘਣ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀ ਥਾਂ ਨਾ ਹੋਏ ਤਾਂ ਇਸ ਵਚਿ ਦਾਖਲ ਨਾ ਹੋਵੋ।

ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਚੁਰਾਹੇ ਵਚਿੋਂ ਲੰਘ ਰਹੇ ਹੋਵੋ:

- ਸਾਰੀਆਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- ਚੁਰਾਹੇ ਵਚਿਲੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪੈਦਲ ਚਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਲਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਧੀਮੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਸਤਾ ਦਓ।
- ਚੁਰਾਹੇ ਵਚਿੋਂ ਲੰਘਦੇ ਸਮੇਂ ਲੇਨਾਂ ਵਚਿ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੋ।

ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਚੁਰਾਹੇ ਵਚਿੋਂ ਲੰਘ ਜਾਓ:

- ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ।
- ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਓ ਅਤੇ ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਆਪਣੇ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ।

13.1.3 – ਸ਼ਹਰਿੀ ਕਾਰੋਬਾਰ

ਟੈਸਟ ਦੇ ਹੱਸਿੇ ਵੱਜੋਂ, ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਯਿਮਤ ਰੂਪ ਵਚਿ ਚੈੱਕ ਕਰੋਗੇ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪੱਛਿ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋਗੇ। ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਢੁੱਕਵੀ ਲੇਨ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵਚਿ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ) ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਦੇ ਨਾਲ ਚੱਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਨਹੀ ਵੱਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

13.1.4 – ਲੇਨ ਬਦਲਣੀ

ਟੈਸਟ ਦੇ ਬਹੁਤੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਵਾਲੇ ਹੱਸਿੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੇਨਾਂ ਬਦਲ ਕੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਅਤੇ ਫਰ ਿਵਾਪਸ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਲਿਾਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਿਗਨਲਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਦੂਜੀ ਲੇਨ ਵਚਿ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੱਛਿ ਦੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

13.1.5 – ਐਕਸਪ੍ਰੈਸਵੇ/ਹਾਈਵੇ

ਐਕਸਪ੍ਰੈਸਵੇ ਵਚਿ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ:

- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਿਗਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀ ਲੇਨ ਵਚਿ ਪ੍ਰਵਾਹ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਵੋ।

ਇਕ ਵਾਰ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸਵੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੇ:

- ਲੇਨ ਵਚਿ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ, ਵਾਹਨਾਂ ਵਚਿਲੀ ਥਾਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ।
- ਸਾਰੀਆਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖੋ।

ਐਕਸਪ੍ਰੈਸਵੇ ਤੋਂ ਨਕਿਲਦੇ ਸਮੇਂ:

- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰੋ।
- ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਿਗਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਚਿ ਰਫ਼ਤਾਰ ਘਟਾਉਂਦਿਆਂ ਬਾਹਰ ਨਕਿਲਣ ਵਾਲੀ ਲੇਨ ਵਚਿ ਜਾਓ।
- ਇਕ ਵਾਰ ਬਾਹਰ ਨਕਿਲਣ ਵਾਲੇ ਰੈਂਪ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੇਨ ਦੇ ਨਸ਼ਿਾਨਾਂ ਤੇ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੇ ਰਹਣਿਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਚਿਕਾਰ ਢੁੱਕਵੀ ਜਗ੍ਹਾ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

13.1.6 – ਰੁੱਕਣਾ/ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ

ਇਸ ਚਾਲ ਦੇ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਰੁੱਕਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਵਿੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਾਹਰ ਨਕਿਲ ਕੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਕਨਿਾਰੇ ਤੇ ਚਲੇ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਰੁੱਕਣ ਦੀ ਤਆਿਰੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ:

- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਚਿ ਰਫ਼ਤਾਰ ਧੀਮੀ ਕਰੋ, ਇਕਸਾਰ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ, ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ।
- ਬਨਿਾਂ ਕੋਸਟਿੰਗ ਦੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕ ਦਓ।

ਇਕ ਵਾਰ ਰੁੱਕ ਜਾਣ ਤੇ:

- ਵਾਹਨ, ਕਰਬ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਕਨਿਾਰੇ ਦੇ ਸਮਾਂਤਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਚਿ ਦੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਡ੍ਰਾਇਵੇਜ਼, ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਦੇ ਯੰਤਰਾਂ, ਚੁਰਾਹਆਿਂ, ਚੰਨ੍ਹਿਾਂ, ਆਦ ਿਦੇ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ 4--ਤਰਫ਼ਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਫਲੈਸ਼ਰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਪਾਰਕ੍ਂਗ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ।
- ਗਅਿਰ ਨੂੰ ਬਦਲ ਕੇ ਨਊਿਟ੍ਰਲ ਜਾਂ ਪਾਰਕ ਤੇ ਕਰ ਦਓਿ।
- ਆਪਣੇ ਪੈਰਾਂ ਨੂੰ ਬ੍ਰੇਕ ਜਾਂ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਤੋਂ ਹਟਾਓ।

ਜਦੋਂ ਮੁੜ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾਵੇ:

- ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈੱਕ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ।
- ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਫਲੈਸ਼ਰਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਓਿ।
- ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਆਗਆਿ ਦੇਵੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਬ੍ਰੇਕ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਧਿਾ ਅਗਾਂਹ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਮੁੜਨਾ ਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੇ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਨਾ ਮੋੜੋ।
- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਾਵਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਅਜਹਿਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ, ਢੁੱਕਵੀ ਲੇਨ ਵੱਲ ਮੁੜੋ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਚਿ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇਜ਼ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਵਾਪਸ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਵਚਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਆਪਣੇ ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ।

13.1.7 – ਮੋੜ

ਮੋੜ ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੇ ਸਮੇਂ:

- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਾਵਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- ਮੋੜ ਵਚਿ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ, ਆਪਣੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਕਰ ਲਵੋ ਤਾਂ ਜੋ ਹੋਰ ਬ੍ਰੇਕ੍ਂਗ ਜਾਂ ਸ਼ਫ਼ਿਟ੍ਂਗ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਾ ਪਵੇ।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲੇਨ ਦੇ ਵਚਿ ਰੱਖੋ।
- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਾਵਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਨੂੰ ਚੈੱਕ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖੋ।

13.1.8 – ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸ੍ਂਗਜ਼

ਕਰਾਸ੍ਂਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ ਸਾਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਰਫਤਾਰ ਘਟਾਓ, ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਚਿ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਜਵਿੇਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਗਅਿਰ ਬਦਲੋ।
- ਟ੍ਰੇਨਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਲਈ ਦੇਖਣਾ ਅਤੇ ਸੁਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
- ਹਰ ਦਸ਼ਿਾ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਬਹੁਤੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਹੋਣ, ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਵਚਿ ਰੱਖੋ।

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਹੱਸਿਾ ਕਰਾਸ੍ਂਗ ਤੇ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਰੁਕੋ ਨਾ, ਗਅਿਰ ਨਾ ਬਦਲੋ, ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨਾ ਲੰਘੋ, ਜਾਂ ਲੇਨ ਨਾ ਬਦਲੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕੋਈ ਬੱਸ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ, ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡ ਦਖਿਾ ਰਹੇ ਕਸਿੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸ੍ਂਗਜ਼ ਤੇ ਹੇਠ ਲਖਿੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਤਆਿਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਰਾਸ੍ਂਗ ਤੇ ਛੋਟ ਨਾ ਦੱਤਿੀ ਹੋਵੇ):

- ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸ੍ਂਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ, 4-ਤਰਫ਼ਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਫਲੈਸ਼ਰਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਸਭ ਤੋਂ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਰੇਲ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 50 ਫੁੱਟ ਪਹਲਿਾਂ ਪਰ 15 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਤੇ ਰੋਕ ਦਓਿ।
- ਟ੍ਰੈਕ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੇਨ ਅਤੇ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੇਨ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਗਿਨਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣੋ ਅਤੇ ਦੇਖੋ। ਜੇ ਬੱਸ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋਵੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟ੍ਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ ਖੜਿਕੀ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਟ੍ਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਰਹਿਾ ਹੋਏ ਤਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹੱਥ ਸਟੀਅਰ੍ਂਗ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹੱਸਿਾ ਟ੍ਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰ ਰਹਿਾ ਹੋਏ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਗਅਿਰ ਨਾ ਬਦਲੋ, ਜਾਂ ਲੇਨ ਨਾ ਬਦਲੋ।
- ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਪਾਰ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਫਲੈਸ਼ਰਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦੱਤਿਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਆਿਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਦੇ ਰਹੋ।

ਡਰਾਇਵ੍ਂਗ ਦੇ ਸਾਰੇ ਰੂਟਾਂ ਤੇ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸ੍ਂਗ ਨਹੀਂ ਹੋਏਗੀ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਤਆਿਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟਕਿਾਣੇ ਤੇ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸ੍ਂਗ ਦੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਆਿ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦਖਿਾਉਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

13.1.9 – ਪੁੱਲ/ਓਵਰਪਾਸ/ਸਾਇਨ

ਕਸਿੇ ਓਵਰਪਾਸ ਤੋ ਲੰਘਣ ਤੋ ਬਾਅਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਰਿੀਖਕ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕ ਿਦੱਸੀ ਗਈ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਜਾਂ ਉੱਚਾਈ ਕੰਿਨੀ ਸੀ। ਕਸਿ ੇਪੁਲ ਤੋ ਲੰਘਣ ਤੋ ਬਾਅਦ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਰਿੀਖਕ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕ ਿਦੱਸੀ ਗਈ ਭਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਕੰਿਨੀ ਸੀ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਵਚਿ ਪੁੱਲ ਜਾਂ ਓਵਰਪਾਸ ਨਹੀ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਸਿ ੇਹੋਰ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਸਾਇਨ ਦ ੇਬਾਰ ੇਪੁੱਛਆਿ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹ।ੈ ਜਦੋ ਪੁੱਛਆਿ ਜਾਵ ੇਤਾਂ ਰੂਟ ਵਚਿ ਆ ਸਕਣ ਵਾਲ ੇਆਵਾਜਾਈ ਦ ੇਕਸਿ ੇਵੀ ਚੰਨ੍ਹਿ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਅਤ ੇਇਸਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤਆਿਰ ਰਹ।ੋ

13.1.10 – ਵਦਿਆਿਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ (ਸਕੂਲ ਬੱਸ)

ਜ ੇਤੁਸੀ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦ ੇਰਹ ੇਹ,ੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬੱਚਆਿਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਅਤ ੇਚੜ੍ਹਾਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਆਿ ਬਾਰ ੇਦੱਸਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾਵ।ੇਗਾ। ਬੱਚਆਿਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਅਤ ੇਉਤਾਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਕ੍ਰਆਿਵਾਂ ਵਾਸਤ ੇਕਰਿਪਾ ਕਰਕ ੇਇਸ ਕਤਾਿਬ ਦ ੇਭਾਗ 10 ਨੂੰ ਦ ੇਖ।ੋ

13.1.11 – ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਮ ਵਹਿਾਰ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਮ ਵਹਿਾਰ ਦ ੇਲਈ ਤੁਹਾਡੀ ਸਮੁੱਚੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦ ੇਲਈ ਅੰਕ ਦੱਤ ੇਜਾਣਗ:ੇ

ਕਲੱਚ ਦੀ ਵਰਤੋ (ਮੈਨੂਅਲ ਟ੍ਰਾਂਸਮਸ਼ਿਨ ਲਈ)

- ਗਅਿਰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾ ਕਲੱਚ ਦੀ ਵਰਤੋ ਕਰ।ੋ
- ਸ਼ਫ਼ਿਟ ਕਰਦ ੇਸਮ ੇਦੋਹਰਾ ਕਲੱਚ। ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਜ਼ਆਿਦਾ ਰ ੇਸ ਨਾ ਦ।ੋ ਜਾਂ ਅੜਾਓ ਨਾ।
- ਰਫ਼ਤਾਰ ਤ ੇਨਯਿੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਲਈ ਕਲੱਚ ਨਾ ਦਬਾਓ, ਕਲੱਚ ਦਬਾ ਕ ੇਕੋਸਟੰਿਗ ਨਾ ਕਰ,ੋ ਜਾਂ ਕਲੱਚ ਨੂੰ ''ਪੋਪ'' ਕਰਕ ੇਨਾ ਰੱਖ।ੋ

ਗਅਿਰ ਦੀ ਵਰਤੋ (ਮੈਨੂਅਲ ਟ੍ਰਾਂਸਮਸ਼ਿਨ ਲਈ)

- ਗਅਿਰਾਂ ਨੂੰ ਗ੍ਰਡੰਿ ਨਾ ਕਰ ੋਜਾਂ ਟਕਰਾਵ ਪੈਦਾ ਨਾ ਕ।ੋ
- ਉਸ ਗਅਿਰ ਨੂੰ ਚੁਣ ੋਜ ੋਇੰਜਣ ਨੂੰ ਜ਼ਆਿਦਾ ਘੁੰਮਾਉਂਦਾ ਜਾਂ ਅੜਾਉਂਦਾ ਨਹੀ ਹ।ੈ
- ਮੋੜਾਂ ਜਾਂ ਚੁਰਾਹਆਿਂ ਤ ੇਗਅਿਰ ਨਾ ਬਦਲ।ੋ

ਬ੍ਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋ

- ਬ੍ਰੇਕ ਤ ੇਪੈਰ ਨਾ ਰੱਖ ੋਜਾਂ ਇਸਨੂੰ ਪੰਪ ਨਾ ਕ।ੋ
- ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਬ੍ਰੇਕ ਨਾ ਲਗਾਓ। ਇਕਸਾਰ ਦਬਾਓ ਦੀ ਵਰਤੋ ਕਰਕ ੇਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ।

ਲੇਨ ਦੀ ਵਰਤੋ

- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਰਬਾਂ, ਸਾਇਡਵਾਕਸ, ਜਾਂ ਲੇਨ ਦ ੇਨਸ਼ਾਨਾਂ ਦ ੇਉੱਪਰ ਨਾ ਚੜ੍ਹਾਓ।
- ਰੁੱਕਣ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ, ਕਰਾਸਵਾਕਸ, ਜਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦ ੇਚੰਨ੍ਹਾਂ ਤੋ ਪੱਛ ਿਰੁੱਕ।ੋ
- ਬਹੁਤੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਵਾਲੀ ਰੋਡ ਦ ੇਵਚਿ ਢੁੱਕਵੀ ਲੇਨ ਦ ੇਅੰਦਰ ਮੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕ।ੋ (ਖੱਬ ੇਪਾਸ ੇਨੂੰ ਮੁੜਦ ੇਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਲਾਇਨ ਦ ੇਸੱਜ ੇਪਾਸ ੇਦੀ ਲੇਨ ਵਚਿ ਜਾ ਕ ੇਮਲਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹ।ੈ)
- ਸੱਜ ੇਪਾਸ ੇਦ ੇਮੋੜ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋ ਸੱਜੀ (ਕਰਬ) ਲੇਨ ਵਚਿ ਮਲਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹ।ੈ
- ਜਦੋ ਤੱਕ ਇਹ ਬਲਾਕ ਨਾ ਹ ੋਵ ੇਸਭ ਤੋ ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਵੱਲ ਚਲ ੇਜਾਓ ਜਾਂ ਉੱਥ ੇਰਹ।ੋ

13.1.12 – ਸਟੀਅਰੰਗ

- ਆਪਣ ੇਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਆਿਦਾ ਜਾਂ ਘੱਟ ਸਟੀਅਰ ਨਾ ਕ।ੋ
- ਜਦੋ ਤੁਸੀ ਗਅਿਰ ਬਦਲ ਰਹ ੇਹ ੋਉਸ ਸਮ ੇਨੂੰ ਛੱਡ ਕ ੇਆਪਣ ੇਦੋਵ ੇਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਦ ੇਉੱਪਰ ਰੱਖ।ੋ ਜਦੋ ਤੁਸੀ ਗਅਿਰ ਸ਼ਫ਼ਿਟ ਕਰ ਚੁੱਕ ੇਹ ੋਵ,ੇ ਆਪਣ ੇਦੋਵ ੇਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਤ ੇਵਾਪਸ ਲ ੈਆਓ।

13.1.13 – ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦੀਆਂ ਨਯਿਮਤ ਜਾਂਚਾਂ

- ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਨੂੰ ਨਯਿਮਤ ਰੂਪ ਵਚਿ ਜਾਂਚ।ੋ
- ਆਪਣ ੇਸ਼ੀਸ਼ਆਿਂ ਨੂੰ ਨਯਿਮਤ ਰੂਪ ਵਚਿ ਜਾਂਚ।ੋ
- ਕਸਿ ੇਚੁਰਾਹ ੇਵਚਿ ਦਾਖਲ ਹ ੋਣ ਤੋ ਪਹਲਿਾਂ, ਚੁਰਾਹ ੇਦ ੇਵਚਿ ਅਤ ੇਇਸਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦ ੇਬਾਅਦ ਆਪਣ ੇਸ਼ੀਸ਼ਆਿਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਦ ੇਲਈ ਦ ੇਖ।ੋ
- ਜ਼ਆਿਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲ ੇਖ ੇਤਰਾਂ ਅਤ ੇਉਹ ਖ ੇਤਰ ਜੱਥ ੇਪੈਦਲ ਚਾਲਕਾਂ ਦ ੇਮੌਜੂਦ ਹ ੋਣ ਦੀ ਆਸ ਹੁੰਦੀ ਹ ੈਉੱਥ ੇਆਵਜਾਈ ਦ ੇਲਈ ਧਆਿਨ ਦ।ੋ ਅਤ ੇਜਾਂਚ ਕ।ੋ

13.1.14 – ਮੁੜਨ ਦ ੇਸਗਿਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋ

- ਮੁੜਨ ਦ ੇਸਗਿਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕ।ੋ
- ਜਦੋ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹ ੋਏ ਆਪਣ ੇਮੁੜਨ ਦ ੇਸਗਿਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋ ਕ।ੋ
- ਆਪਣ ੇਮੁੜਨ ਦ ੇਸਗਿਨਲਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਮ ੇਤ ੇਚਾਲੂ ਕ।ੋ
- ਕਸਿ ੇਮੋੜ ਜਾਂ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦ ੇਕੰਮ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦ ੇਬਾਅਦ ਆਪਣ ੇਸਗਿਨਲਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦ।ੋ

ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ

ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ— ਕਸਿੇ ਵੈਸੱਲ, ਜਾਂ ਬਾਰਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਰ ਪੈਕਿੰਗ, ਇਸ ਵਚਿ ਢੁਆਈ ਦਾ ਅਜਹਿਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਕੰਟੇਨਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਸਿ ਵਚਿ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਕਸਿ ਮੱਧਵਰਤੀ ਰੂਪ ਤੋਂ ਬਨਿਾਂ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਜਸਿ ਵਚਿ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

1. ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਸਿ ਤਰਲ ਲਈ ਪਾਤਰ ਹੈ, 119 ਗੈਲਨ (450 ਲੀ.) ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਦੀ ਅਧਕਿਤਮ ਸਮੱਰਥਾ।
2. ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਸਿ ਠੋਸ ਲਈ ਪਾਤਰ ਹੈ, 882 ਪੌਂਡ (400 ਕਲਿ੍ਰਾ.) ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਦਾ ਸ਼ੁੱਧ ਮਾਦਾ ਜਾਂ 119 ਗੈਲਨ (450 ਲੀ.) ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਦੀ ਅਧਕਿਤਮ ਸਮਰੱਥਾ।

   ਜਾਂ
3. ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §173.115 ਵਚਿ ਪਰਭਾਸ਼ਤ ਹੈ ਗੈਸ ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਪਾਤਰ ਦੇ ਵੱਜੋਂ 1,000 ਪੌਂਡ (454 ਕਲਿ੍ਰਾ.) ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਦੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹਜ਼ਰਾਡਸ ਵੇਸਟ ਮੈਨੀਫੈਸਟ— ਇਕ ਸ਼ਪਿੰਗ ਪੇਪਰ ਜਸਿ ਦੇ ਵਚਿ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਪਿਮੈਂਟਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

ਕੈਲਟ੍ਰਾਂਸ— ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਪਿਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ।

ਕਾਰਬੁਆਏ—ਇਕ ਬੋਤਲ ਜਾਂ ਆਇਤਾਕਾਰ ਕੰਟੇਨਰ ਜਸਿ ਦੇ ਵਚਿ 5 ਤੋਂ 15 ਗੈਲਨ ਤਰਲ ਨੂੰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਬੁਆਏ ਕੱਚ, ਪਲਾਸਟਕ, ਜਾਂ ਧਾਂਤ ਦੇ ਬਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਕਸਰ ਲਕੜੀ ਦੇ ਬਕਸੇ ਦੇ ਵਚਿ ਰੱਖੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ—ਇਕ ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ ਜੋ:

1. ਇਕ ਟੈਂਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਮੁੱਢਲੇ ਰੂਪ ਵਚਿ ਤਰਲਾਂ ਜਾਂ ਗੈਸਾਂ ਨੂੰ ਲਜਿਾਉਣ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਚਿ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ, ਅਤਰਿਕਿਤ ਸਾਮਾਨ, ਫਟਿੰਗਿਜ਼, ਅਤੇ ਢੱਕਣ ਵਾਲਾ ਸਾਮਾਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ("ਟੈਂਕ" ਦੇ ਲਈ ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਏ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §§178.3451(c), 178.3371, ਜਾਂ 178.3381 ਨੂੰ ਦੇਖੋ)।
2. ਇਹ ਕਸਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਰੂਪ ਵਚਿ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਦਾ ਹੱਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਰੂਪ ਵਚਿ ਨਹੀ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ, ਇਸਦੇ ਆਕਾਰ, ਨਰਿਮਾਣ, ਜਾਂ ਨਾਲ ਲੱਗਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਹਟਾਏ ਬਨਿਾਂ ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਕੈਰੀਅਰ—ਇਕ ਵਅਿਕਤੀ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਰੀਕਆਿਂ ਨਾਲ ਸਵਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਵਚਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

1. ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਇਕ ਆਮ, ਠੇਕੇ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਨੱਜੀ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਚਿ।

   ਜਾਂ
2. ਨਾਗਰਕਿ ਏਅਰਕ੍ਰਾਫ਼ਟ।

CCR—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨ—ਸਰਿਲੇਖ 13 ਅਤੇ 22।

CFR—ਕੋਡ ਆਫ਼ ਫੈਡਰਲ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨ—ਸਰਿਲੇਖ 49।

CHP—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹਾਈਵੇ ਪਟਰੋਲ।

CHSC—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹੈਲਥ ਐਂਡ ਸੇਫ਼ਟੀ ਕੋਡ।

ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ ਗੈਸ—ਕੋਈ ਵੀ ਗੈਸੀ ਪਦਾਰਥ, ਤਰਲ ਬਣਾਈ ਗਈ ਗੈਸ, ਜਸਿਨੂੰ ਦਬਾਓ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਸਿ ਕੰਟੇਨਰ ਵਚਿ ਰੱਖਆਿ ਗਆਿ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §173.115 ਦੇ ਵਚਿ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 2 ਦੀਆਂ ਪਰਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇਖੋ)।

ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ—ਅਜਹਿਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਵਅਿਕਤੀ ਜਸਿਨੂੰ ਕਮ ਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

CVC §——ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵ੍ਹੀਕਲ ਕੋਡ ਭਾਗ।

ਕ੍ਰਾਇਓਜੈਨਕਿ ਤਰਲ—ਇਕ ਠੰਡੀ ਕੀਤੀ ਤਰਲੀਕ੍ਰਤਿ ਗੈਸ ਜਸਿ ਦਾ ਉਬਾਲ ਬਂਦ੿ 14.7 psia ਤੇ -130°F ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਠੰਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਲਿੰਡਰ— ਇਕ ਦਬਾਓਯੁਕਤ ਪਾਤਰ ਜਸਿਨੂੰ ਕਮ 40 psia ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਆਿ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਸਿ ਵਚਿ ਚੱਕਰੀ ਕਰਾਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਚਿ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲਜਿਾਇਆ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

DMV—ਡਪਿਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼।

DOT—ਡਪਿਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ (ਸੰਘੀ)।

DTSC—ਡਪਿਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟਾਕਸੀਕ ਸਬਸਟਾਂਸ ਕੰਟਰੋਲ।

EPA—ਯੂ.ਐਸ. ਇਨਵਾਇਰਮੈਂਟਲ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਏਜੰਸੀ।

FAA—ਫੈਡਰਲ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਐਡਮਨਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

FHWA—ਫੈਡਰਲ ਹਾਈਵੇ ਐਡਮਨਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

FMCSA—ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

FMCSR—ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫ਼ਟੀ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨਜ਼।

ਨੋਟਸ

ਮਾਲ ਦਾ ਕੰਟੇਨਰ—ਇਕ ਦੁਬਾਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ ਕੰਟੇਨਰ ਜਸਿਦਾ ਆਇਤਨ 64 ਕਯੂਬਿਕ ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਸਿਨੂੰ ਇਸੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਸਲਾਮਤ ਰੱਖਦਆਿਂ ਚੁੱਕੇ ਜਾਣ ਲਈ ਤਆਿਰ ਕੀਤਾ ਗਆਿ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਮੁੱਢਲੇ ਰੂਪ ਵਚਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪੈਕੇਜ਼ਸ (ਇਕਾਈ ਦੇ ਰੂਪ ਵਚਿ) ਰੱਖਣ ਲਈ ਤਆਿਰ ਕੀਤਾ ਗਆਿ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

GCWR—ਸਕਲ ਜੋੜੇ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀ ਰੇਟੰਗ।

ਸਕਲ ਭਾਰ ਜਾਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਭਾਰ—ਪੈਕਜ਼ੰਗ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਭਾਰ।

GVWR—ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਦੀ ਰੇਟੰਗ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ—ਇਕ ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਜਸਿਨੂੰ ਕਿ ਸੈਕਰੇ-ਟਰੀ ਆਫ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਤ, ਸੁਰੱਖਆਿ ਅਤੇ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਲਈ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਚਿ ਢੋਏ ਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ੋਖਮਪੂਰਕ ਹੋਣ ਵੱਜੋਂ ਨਰਿਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਆਿ ਹੈ ਅਤੇ ਜਸਿਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਆਿ ਹੈ। ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਵਚਿ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ, ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜਾ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਦੂਸ਼ਕ, ਵਧੇ ਹੋਏ ਤਾਪਮਾਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ, ਅਤੇ CFR, ਸਰਲਿੇਖ 49 §172.101 ਦੀ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਵਾਲੀ ਸਾਰਣੀ ਦੇ ਵਚਿ ਖਤ-ਰਨਾਕ ਵੱਜੋਂ ਨਰਿਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਦਾਰਥ ਅਤੇ ਉਹ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਜੋ CFR, ਸਰਲਿੇਖ 49, ਭਾਗ 173 ਉਪਚੈਪਟਰ C ਵਚਿ ਖਤਰਨਾਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਅਤੇ ਡਵਿੀਜ਼ਨਾਂ ਦੀਆਂ ਪਰਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਤੇ ਪੂਰੀਆਂ ਉਤਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ।

HMR—ਹੈਜ਼ਰਾਡਸ ਮੈਟਰੀਅਲਜ਼ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼।

IFTA—ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਫਊਿਲ ਟੈਕਸ ਐਗਰੀਮੈਂਟ।

ਲਾਗ ਲਗਾਉਂਦੇ ਜਾਂ ਬਮਿਾਰੀ ਦੇ ਏਜੰਟ—ਜੀਵਤ ਮਾਈਕ੍ਰੋਆਰਗੈ-ਨਜ਼ਿਮ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਜ਼ਹਰਿ, ਜਸਿਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨੁੱਖਾਂ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਵਚਿ ਬਮਿਾਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

IRP—ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪਲਾਨ।

ਸੀਮਤ ਮਾਤਰਾ—ਜਦੋਂ ਕਸਿੇ ਖਾਸ ਪਦਾਰਥ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਵਚਿ ਵਰਣਤਿ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਉਹ ਅਧਕਿਤਮ ਮਾਤਰਾ ਜੋ ਨਰਿਧਾਰਤ ਪਲੈਕਰਡ, ਲੇਬਲੰਗ, ਅਤੇ ਪੈਕਜ਼ੰਗ ਦੇ ਅਪਵਾਦਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਮਾਰਕੰਗਿਜ਼—ਇਕ ਵਰਣਨਾਤਮਕ ਨਾਮ, ਆਈ ਡੀ (ID) ਨੰਬਰ, ਹਦਾਇਤਾਂ, ਚੇਤਾਵਨੀਆਂ, ਭਾਰ, ਵਰਣਨ, ਜਾਂ ਯੂ ਐਨ ਮਾਰਕਸ ਜਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜੋੜ, ਜੋ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਪੈਕੰਗ ਤੇ ਇਸ ਪਾਠ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਬਣਾਇਆ ਗਆਿ ਹੈ।

MCP—ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਟਿ।

ਮਕਿਸਚਰ—ਇਕ ਪਦਾਰਥ ਜਸਿ ਵਚਿ ਇਕ ਰਸਾਇਣ ਕੰਪਾਊਡ ਜਾਂ ਤੱਤ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦਾ ਨਾਮ—ਜਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ CFR ਸਰਲਿੇਖ 49 §172.101 ਵਚਿ ਦੱਸਆਿ ਗਆਿ ਹੈ ਇਕ ਢੁੱਕਵਾਂ ਸ਼ਪਿੰਗ ਦਾ ਨਾਮ।

NHTSA—ਨੈਸ਼ਨਲ ਹਾਈਵੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਕਿ ਸੇਫ਼ਟੀ ਐਡਮਨਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

N.O.S.—ਵੈਸੇ ਵਰਣਤਿ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਆਿ।

NTSB—ਨੈਸ਼ਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸੇਫ਼ਟੀ ਬੋਰਡ।

ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਕਮੀ—ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਰਲ ਹੋਣ ਤੇ ਪੈਕਜ਼ੰਗ ਦੀ ਘਟੀ ਹੋਈ ਮਾਤਰਾ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਆਇਤਨ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਚਿ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਤਰਲਾਂ ਦੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਇਸ ਗੱਲ ਉੱਪਰ ਨਰਿਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਢੁਆਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤਾਪਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਚਿ ਕਨ੍ਹਿਾ ਫੈਲਾਓ ਹੋਏਗਾ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਵਭਿੰਨ ਦਰਾਂ ਤੇ ਫੈਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਢੁੱਕਵੀਂ ਕਟੌਤੀ ਦੇ ਲਈ ਆਗਆਿ ਦੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟੈਂਕ 130 ਫਾਰਨਹੀਟ ਦੇ ਉੱਤੇ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਹੋਏਗਾ।

ਓਵਰਪੈਕ—ਇਕਹਰੇ ਸ਼ਾਂਪਰ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਬੰਦ ਸਮਾਨ ਤਾਂ ਜੋ ਪੈਕੇਜ਼ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਵਚਿ ਸੁਰੱਖਆਿ ਜਾਂ ਸੁਵਧਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈ ਜਾ ਸਕਦੇ ਜਾਂ ਦੋ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪੈਕਜ਼ਸ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਓਵਰਪੈਕ ਦੇ ਵਚਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲਾ ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਵਾਲਾ ਕੰਟੇਨਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ—ਕੋਈ ਵੀ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜ਼ੰਗ (ਉਸ ਸਲਿੰਡਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਸਿ ਦੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਕਾ 1,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ) ਜਸਿਨੂੰ ਕਿ ਇਕ ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਸ਼ਪਿ ਦੇ ਵਚਿ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਰੂਪ ਵਚਿ ਜੋੜਆਿ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਂਕ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਵਚਿ ਸੁਵਧਾ ਦੇਣ ਲਈ ਯਾਂਤਰਕੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਕੌਂਡਜ਼, ਪਕੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਾਧੂ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਵਚਿ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ, ਟੈਂਕਕਾਰ ਜਾਂ ਬਹੁ-ਯੂਨਟਿ ਟੈਂਕ ਕਾਰ ਟੈਂਕ ਜਾਂ 3AX, 3AAX, ਜਾਂ 3T ਸਲਿੰਡਰਾਂ ਨੂੰ ਲਜਾਉਣ ਵਾਲਾ ਟ੍ਰੇਲਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸ਼ਪਿੰਗ ਦਾ ਪੂਰਾ ਨਾਮ—CFR, ਸਰਲਿੇਖ 49 §172.101 ਵਚਿ ਰੋਮਨ ਪ੍ਰੰਟਿ (ਇਟਾਲਕਿਸ ਵਚਿ ਨਹੀਂ) ਵਚਿ ਦਖਾਇਆ ਗਆਿ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ।

Psi—ਪ੍ਰਤੀ ਸੁਕਏਅਰ ਇੰਚ ਪੌਂਡ।

Psia—ਪ੍ਰਤੀ ਸੁਕਏਅਰ ਇੰਚ ਪੌਂਡ ਸੰਪੂਰਨ।

PUC—ਪਬਲਕਿ ਯੂਟੀਲੀਟੀਜ਼ ਕਮਸ਼ਿਨ

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਪੰਜੀਕ੍ਰਤਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟਰ— ਡੀ ਟੀ ਐਸ ਸੀ (DTSC) ਦੁਆਰਾ ਪੰਜੀਕ੍ਰਤਿ ਵਅਿਕਤੀ ਜੋ ਹਵਾ, ਰੇਲ, ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਦੇ ਰਸਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਸਾਇਟ ਤੋਂ ਢੁਆਈ ਦੇ ਵਚਿ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਰਪਿੋਰਟੇਬਲ ਕੁਆਂਟਟਿੀ (RQ)—ਉਹ ਮਾਤਰਾ ਜੋ CFR, ਸਰਲਿੇਖ 49 §172.101 ਦੇ ਅਪੈਂਡਕਿਸ A ਦੇ ਕਾਲਮ 2 ਵਚਿ ਅਪੈਂਡਕਿਸ A ਦੇ ਕਾਲਮ 1 ਵਚਿ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਕਸਿ ਵਚਿ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਲਈ ਵਰਣਤਿ ਹੈ।

ਸ਼ਾਂਪਰ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਨ—ਸ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦੱਤਾ ਗਆਿ ਬਆਿਨ, ਜਸਿ ਉੱਪਰ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਜਾਂ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਆਿਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ:

''ਇਸ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਵਰ-ਗੀਕਰਣ, ਵਰਣਨ, ਪੈਕੰਗ, ਚੰਨ੍ਹਿਤ ਕਰਨਾ, ਨਸ਼ਿਾਨ ਲਗਾਉਣਾ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਲਗਾਉਣਾ ਢੁੱਕਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਆਿ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਡਪਿਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਯਿਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਢੁਆਈ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਅਵਸਥਾ ਵਚਿ ਹਨ।''

ਜਾਂ

''ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਢੋਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਵਚਿਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਸਟੀਕਤਾ ਨਾਲ, ਢੁੱਕਵੇਂ ਸ਼ਪਿੰਗ ਨਾਮ ਉੱਪਰ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨਯਿਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ (* ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਨ) ਦੇ ਲਈ ਢੋਏ ਜਾਣ ਦੇ ਲਈ ਵਰਗੀਕ੍ਰਤਿੀ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਪੈਕ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਨਸ਼ਿਾਨ ਲਗਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਲਗਾਈ/ਪਲੈਕਰਡ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰ ਸੰਦਭਰ ਵਚਿ ਢੁੱਕਵੀਂ ਅਵਸਥਾ ਵਚਿ ਹੈ।''

ਸ਼ਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼—ਇਕ ਸ਼ਪਿੰਗ ਦਾ ਆਦੇਸ਼, ਲਦਾਈ ਦਾ ਬਲਿ, ਘੋਸ਼ਣਾ, ਜਾਂ ਇਸ ਮਕਸਦ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਸ਼ਪਿੰਗ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦਸ-ਤਾਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਜਸਿ ਵਚਿ ਨਯਿਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਏ।

* ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ (ਰੇਲ, ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਵੈਸੱਲ) ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਇੱਥੇ ਸ਼ਬਦ ਲਖਿੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ—ਕੋਈ ਵੀ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਜਸਿ ਵਚਿ ਕਸਿੇ ਵੀ ਆਕਾਰ ਦਾ ਸਥਾਈ ਟੈਂਕ(ਜ਼) ਜਾਂ 1,000 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਲੱਗੇ ਹੋਣ (ਉਨ੍ਹਾਂ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਦਿੇਂ ਕ ਿਹਵਾ, ਗੈਸ ਜਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਟੈਂਕ)। ਇਸ ਵਚਿ ਕਸਿ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋੜ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਆਿ ਕੋਈ ਵੀ ਸਥਾਈ ਟੈਂਕ ਜਸਿ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਆਿਦਾ ਹੋਏ ਅਤੇ ਜਸਿ ਦੇ ਲਈ CDL ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ, ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ ਇਕ HazMat ਤਸਦੀਕ, ਸਥਰਿ ਟੈਂਕ(ਕਾਂ) ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਨਿਾਂ ਕ ਿਵਾਹਨ ਦਾ ਭਾਰ ਕੀਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਂਕ ਦਾ ਆਕਾਰ ਕੀਨਾ ਹੈ। ਜੇ ਟੈਂਕ ਪੋਰਟੇਬਲ ਹੈ ਅਤੇ 1,000 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕੇਵਲ HazMat ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ—ਇਕ ਪਛਾਣਆਿ ਗਆਿ ਰਸਾਇਣਕ ਨਾਮ ਜਾਂ ਮਾਈ-ਕ੍ਰੋਬਾਇਓਲੋਜੀਕਲ ਨਾਮ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਗਿਆਨਕ ਿਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਕਤਿਾਬਚਆਿਂ, ਜਰਨਲਾਂ ਅਤੇ ਟੈਕਸਟ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਆਿ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸਰਿਲੇਖ 13—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨਜ਼—ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ

ਸਰਿਲੇਖ 22—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕੋਡ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨਜ਼—ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਵਾਤਾਵਰਣਕ ਸਹਿਤ ਮਾਨਕ

TSA—ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਕਿਓਰਟੀ ਐਡਮਨਸਿਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ—ਇਕ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਦਿੇਂ ਕ ਿਆਟੋ-ਮਬਾਇਲ, ਵੈਨ, ਟ੍ਰੈਕਟਰ, ਟਰੱਕ, ਸੈਮੀਟ੍ਰੇਲਰ, ਟੈਂਕ ਕਾਰ, ਜਾਂ ਰੇਲ ਕਾਰ ਜਸਿਨੂੰ ਕ ਿਕਾਰਗੋ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਕਸਿ ਸਾਧਨ ਵਚਿ ਵਰਤਆਿ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਨੂੰ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਇਕਾਈ (ਟ੍ਰੇਲਰ, ਰੇਲ ਕਾਰ, ਆਦ)ਿ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਕ੍ਰਆਿ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪਦਾਰਥ—ਕੋਈ ਵੀ ਪਦਾਰਥ (ਜਸਿ ਵਚਿ ਸਲੰਜ ਅਤੇ ਪੇਸਟ) ਜੋ ਕ ਿਜਦੋਂ ਪਾਣੀ ਵਚਿ ਮਲਿਦੀ ਹੈ ਇਸਦੇ ਜਲਣ ਦੀ ਜਾਂ ਲਪਟਾਂ ਛੱਡਣ ਦੀ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਤਰਾ ਵਚਿ ਜ਼ਹਰੀਲੀਆਂ ਗੈਸਾਂ ਛੱਡਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਕ੍ਰਆਿ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਉੱਪਰ ਗੱਲ੍ਹੇ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਦਾ ਲੇਬਲ ਲੱਗਆਿ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਹਵਾਲਗੀ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਖ੍ਰੀਦ

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਹੀਕਲ ਕੋਡ ਕ ਿਤਾਬ (*California Vehicle Code*) ਨੂੰ ਆਨਲਾਇਨ **www.leginfo.legislator.ca.gov** ਤੇ ਦੇਖਆਿ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਸਿ ਵੀ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਖੇਤਰੀ ਦਫ਼ਤਰ ਤੋਂ ਖ੍ਰੀਦਆਿ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਨਯਿਮ *California Code of Regulations* (ਸੀ ਸੀ ਆਰ) (CCR) ਦੇ ਸਰਿਲੇਖ 13 ਵਚਿ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

CCR, ਸਰਿਲੇਖ ਨੂੰ ਇੱਥੋਂ ਖ੍ਰੀਦਆਿ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

Thomson Reuters/Barclays
PO Box 95767
Chicago, IL 60694-5767
Telephone Number 1-800-888-3600
www.barclaysccr.com

CFR (*Code of Federal Regulations)* ਜਾਂ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਫੈਡਰਲ ਰੈਗੁਲੇਸ਼ਨ (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ), ਸਰਿਲੇਖ 49 ਜਾਂ CCR, ਸਰਿਲੇਖ 22, ਡਵਿੀਜ਼ਨ 4.5 ਨੂੰ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਨੂੰ ਯੂ.ਐਸ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਬੁੱਕ ਸਟੋਰ ਤੋਂ **https://bookstore.gpo.gov** ਤੋਂ ਖ੍ਰੀਦਆਿ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂ ਯੂ.ਐਸ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਬੁੱਕਸਟੋਰ ਕੋਲ ਆਡਰ ਦੇਣ ਲਈ ਗਵਰਨਮੈਂਟ ਪਬਲੀਸ਼ੰਗ ਆਫ਼ਸਿ (ਜੀ ਪੀ ਓ) ਦੇ ਕਸਟਮਰ ਕੇਅਰ ਸੈਂਟਰ ਨੂੰ ਫ਼ੋਨ ਰਾਹੀਂ 1-866-512-1800 ਉੱਤੇ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ।

ਅਸਵੀਕ੍ਰਤੀ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ

ਇਸ ਕਤਿਾਬਚੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਆਿਂ ਕ੍ਰਿਪਾ ਕਰਕੇ ਯਾਦ ਰੱਖੋ ਕ ਿਇਹ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਯਿਮਾਂ ਦਾ ਮਾਤਰ ਸਾਰ ਹੈ।

DMV, ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ, ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਹੀਕਲ ਕੋਡ ਵਚਿ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੂਰੀ ਅਤੇ ਬਲਿਕੁੱਲ ਓਸੇ ਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਸਭ ਤੋਂ ਨਵੀਨਤਮ *California Vehicle Code* ਨੂੰ **www.leginfo.legislator.ca.gov** ਵੈਬਸਾਈਟ ਤੇ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਕਾਪੀ ਨੂੰ ਕਸਿ ਵੀ DMV ਖੇਤਰੀ ਦਫ਼ਤਰ ਤੋਂ ਖ੍ਰੀਦਆਿ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਸਿਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਖਿਆ ਜਾਵੇ

ਇਸ ਕਤਿਾਬਚੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਜਾਂ ਟੱਪਣੀਆਂ ਇੱਥੇ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ:

Department of Motor Vehicles
Customer Communications Unit
MS H165
PO Box 932345
Sacramento, CA 94232-3450

ਨੋਟਸ

AD PLACEMENT