



CA.GOV

PUNJABI
2017-2018

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ

ਡਰਾਇਵਰ ਲਈ ਕਤਿਬਚਾ



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

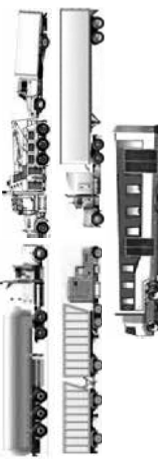
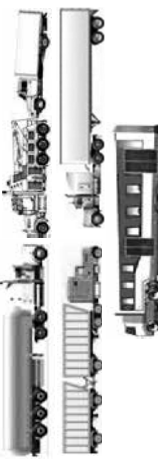
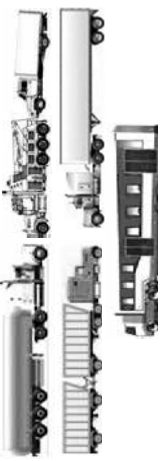
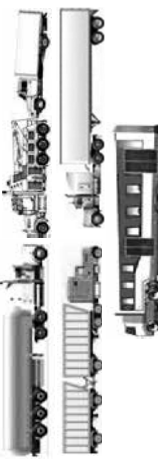
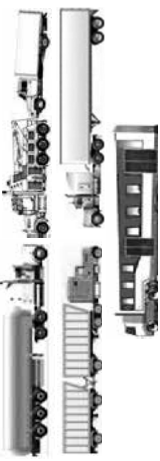
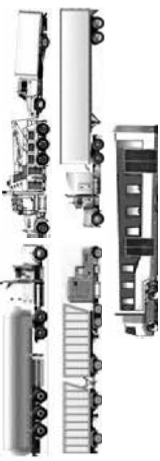
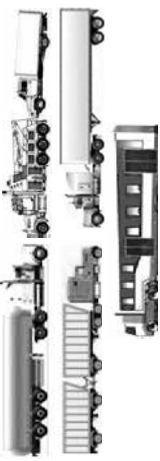
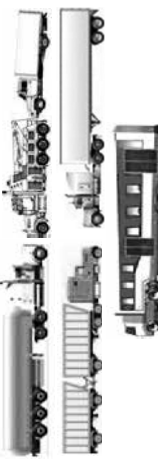
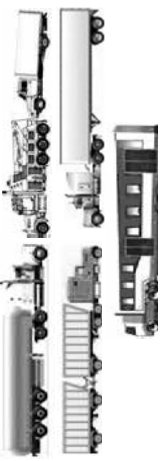
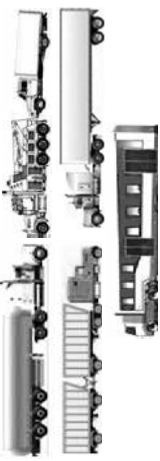
Edmund G. Brown Jr., ਗਵਰਨਰ
ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਰਾਜ

Brian P. Kelly, ਸੈਕਰੇਟਰੀ
ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਏਜੰਸੀ

Jean Shiimoto, ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ
ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀਆਂ ਸਰੋਤੀਆ

ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ...		ਉਦਾਹਰਨਾਂ:	
ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ...	ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ...	10,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ) (Gross Vehicle Weight Rating, GVWR) ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਇਕਰਗ ਵਾਹਨ। ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ ਜਾਂ ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ 1 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ। ਸਰੋਟੀ B ਅਤੇ C ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ।	
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ A ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ A ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	10,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ) (Gross Vehicle Weight Rating, GVWR) ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਇਕਰਗ ਵਾਹਨ। ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ ਜਾਂ ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ 1 ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ। ਸਰੋਟੀ B ਅਤੇ C ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ।	
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ B ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ B ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ ਟਰੇਲਰ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਨਹੀਂ ਦਿਤਾ ਜਾਂਦਾ। 15,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ ਟਰੇਲਰ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਨਹੀਂ ਦਿਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਦੇ 4,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ, ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਸਕਦੇ ਹੋ ਪਰ ਪਨ ਦਾ ਟਰੇਲਰ ਜੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 15,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਜੋ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਪਨ ਨੂੰ ਫਾਰਮ ਵਿਚ ਲਿਜਾਇਟ ਜਾ ਫਾਰਮ ਤੋਂ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਨੌਕੇ ਵਾਲੇ ਕੋਰੀਅਰ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਜਿਸਨੂੰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਫਾਰਮ ਦੇ 150 ਮੀਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ C ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ C ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ	ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ ਇਕਰਗ ਵਾਹਨ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜਿਸਨੂੰ ਸਰੋਟੀ C ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੁਆਰਾ ਡਰਾਇਵਰ ਖਿੱਚ ਸਕਦਾ ਹੈ।	
ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ A ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ A ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਇਕਰਗ ਵਾਹਨ। ਇਕ 3-ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਭਾਰ 6,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਕ ਬੱਸ (ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ)। ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਸਰੋਟੀ C ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ।	
ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ B ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ B ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਇਕਰਗ ਵਾਹਨ। ਇਕ 3-ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਭਾਰ 6,000 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਕ ਬੱਸ (ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ)। ਤੁਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਸਰੋਟੀ C ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ।	
ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਰੋਟੀ C ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਰੋਟੀ C ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ 2 ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਸਕਲ 6,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲਾ 3 ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ। ਇਕ ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਸਬੂਟਰ। 40 ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੀ ਹਾਊਸਕਾਰ। ਇਕ ਕਿਸਾਨ ਜਾਂ ਫਾਰਮ ਦਾ ਕਰਮਚਾਰੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: ਜੇਜ਼ੇ ਗਏ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਕਲ ਜੇਜ਼ੇ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ) (Gross Combination Weight Rating, GCWR) 26,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਖੇਤਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਜਾਂ ਪੈਸੇ ਲਈ ਕੰਮ ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ C ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸਰੋਟੀ C ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਖੇਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ (HazMat) ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਟ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਸਰੋਟੀ C ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਲੇਕਰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। HazMat ਸਬਧਾ ਤੁਸਦੀਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਉਪਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੀ ਵੀ ਸੀ (GVWC) \$9353 ਅਤੇ 15278 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਖੇਤਰਨਾਕ ਕੂੜਿਆਂ ਦੇ ਭੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕਲ ਵੀ HazMat ਸਬਧਾ ਤੁਸਦੀਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।	
ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਸਰੋਟੀ M1 ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਸਰੋਟੀ M1 ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	2-ਪਹੀਆ ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ, ਮੋਟਰ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਸਾਇਕਲ, ਜਾਂ ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਸਬੂਟਰ।	
ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਸਰੋਟੀ M2 ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਸਰੋਟੀ M2 ਡਰਾਇਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ:	ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਬਾਇਸਾਇਕਲ, ਮੋਪਡ, ਕੋਈ ਵੀ ਸਾਇਕਲ ਜਿਸਨੂੰ ਮੋਟਰ ਲੱਗੀ ਹੋਏ, ਜਾਂ ਮੋਟਰਯੁਕਤ ਸਬੂਟਰ।	

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

ਵਸ਼ਿ - ਸੂਚੀ

ਭਾਗ 1: ਜਾਣ ਪਛਾਣ	1-1
ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਕੜਿਨੂੰ ਹੈ.....	1-1
ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਕੜਿ 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 ਨਯਮ.....	1-14
1.5 – ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪਲਾਨ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਫਾਇਲ 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 ਨਿਯੰਤਰਣ.....	2-10
2.3 – ਗਭਿਰ ਬਦਲਣਾ.....	2-11
2.4 – ਦੇਖਣਾ.....	2-13
2.5 – ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ.....	2-14
2.6 – ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ.....	2-17
2.7 – ਜਗ੍ਹਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ.....	2-21
2.8 – ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ.....	2-24
2.9 – ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ.....	2-28
2.10 – ਗੁੱਸੇ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ/ ਰੋਡ ਰੇਜ਼.....	2-31
2.11 – ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ.....	2-32
2.12 – ਪੁੰਦ 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 – ਸਕੌਡਿ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਨ ਅਤੇ ਰਕਿਵਰੀ.....	2-47
2.20 – ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਕਰਿਆਵਾਂ.....	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 ਨਯਮ.....	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 ਧਿਆਨ 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 ਟ੍ਰਾਪਿ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ.....	4-2
4.3 – ਸੜਕ ਤੇ.....	4-4
4.4 – ਟ੍ਰਾਪਿ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ.....	4-5
4.5 – ਪ੍ਰਤੀਬੰਧਤ ਅਭਿਆਸ.....	4-6
4.6 – ਬ੍ਰੇਕ-ਡੋਰ ਇੰਟਰਲਾਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ.....	4-6
ਭਾਗ 5: ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕਸ	5-1
5.1 – ਇਕ ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਹੱਸਿ.....	5-1
5.2 – ਡਾਇਲ 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 ਲਜਿਉਣਾ.....	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 ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ.....	7-5
ਭਾਗ 8: ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ	8-1
8.1 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ.....	8-1
8.2 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ.....	8-2
8.3 – ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਨਯਮ.....	8-3

ਭਾਗ 9: ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ.....9-1

9.1 – ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ.....	9-2
9.2 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ -ਕੋਣ ਕੀ ਕਰਦਾ ਹੈ.....	9-3
9.3 – ਸੰਚਾਰ ਨਿਯਮ.....	9-4
9.4 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ.....	9-12
9.5 – ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ ਦੀ ਮਾਰਕਿੰਗ, ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ.....	9-15
9.6 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਨਿਯਮ.....	9-16
9.7 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਸੰਕਟਕਾਲੀਨਤਾਵਾਂ.....	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 – ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ.....	10-3
10.3 – ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਨਿਕਲਣਾ ਅਤੇ ਬਚਾਅ.....	10-6
10.4 – ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਗ੍ਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼.....	10-8
10.5 – ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ.....	10-10
10.6 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ 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/ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ.....	11-9
11.7 – CDL ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਲੈਣਾ.....	11-10

ਭਾਗ 12: ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ.....12-1

12.1 – ਸਕੋਰਿੰਗ.....	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 ਖਰੀਦ.....	13-8
ਅਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ.....	13-8
ਕਸਿਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਜਾਵੇ.....	13-8

ਇਹ ਸਮੱਗਰੀ ਕੋਅਪਰੇਟਿਵ ਐਗਰੀਮੈਂਟ ਨੰ. DTFH61-97-X-00017 ਦੇ ਅਧੀਨ ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੈਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਤ ਕੰਮ ਦੇ ਉੱਪਰ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ, ਲੱਭਤਾਂ, ਸਿੱਟੇ ਜਾਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ, ਲੇਖਕ(ਕਾਂ) ਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੈਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਰਾਇ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਕਰਨ।

© ਕਾਪੀਰਾਇਟ, ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ 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 ਵਿਚ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ; ਜਾਂ (5) ਕਾਪੀਰਾਇਟ ਕੀਤੇ ਕੰਮ ਦੀ ਜਨਤਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ 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 ਸੰਖੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਊਨਤਮ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰੇ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਸੇਫਟੀ 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 ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਤੇ ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੀਆਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਵਿਕਸਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਸੰਖੀ ਮਾਨਕਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਜਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਦੀਆਂ ਹਨ।

ਇਹ ਕਿਤਾਬਚਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਡੀ ਐਲ) (DL) ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਲਰਨਰਜ਼ ਪਰਮਿਟ (ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)) (commercial learner's permit, CLP)/ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL)) (commercial driver license, CDL) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਿਤਾਬਚਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਖੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਪ੍ਰਦਾਨ 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

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

- ਕੋਈ ਵੀ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ) (GVWR) 26,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।
- ਕੋਈ ਵੀ ਇਕਹਰਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰ 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 ਡਬਲਿਊ ਆਰ) (GCWR) 26,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਬਸਰਤੋਂ ਖਿੱਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ(ਨਾਂ) ਦਾ ਭਾਰ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ।
- ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ 10,001 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ 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 ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ (Code of Federal Regulations) (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ) (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 42, ਭਾਗ 73 ਵਿਚ ਚੋਣਵੇਂ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਜ਼ਹਿਰ ਵੱਜੋਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣਾ ਹੈ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਦਾ ਹੈ (ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹੈਲਥ ਐਂਡ ਸੇਫਟੀ ਕੋਡ) (California Health and Safety Code) (ਸੀ ਐਚ ਐਸ ਸੀ) ((CHSC) §§25115 ਅਤੇ 25117)।
- ਸੰਖੀ ਨਿਯਮ, ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਹੋਮਲੈਂਡ ਸਿਕਿਓਰਟੀ (Department of Homeland Security) ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੇ ਲਈ ਪਿਛੇਕੜ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਉਗਲ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਟਿੱਪਣੀ: ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟਸ, ਨਿੱਜੀ ਸਕੂਲਾਂ, ਕਮਿਊਨਟੀ ਕਾਲਜਾਂ ਅਤੇ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸਟੇਟ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀਜ਼ ਜੋ 15- ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੀਆਂ ਵੈਨਾਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਸਵਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ (ਪੀ ਵੀ) (PV) ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕ 15 ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੀ ਵੈਨ ਡਰਾਈਵਰ ਸਮੇਤ 15 ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਵੈਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ 18 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਤਾਂ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੰਮ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ (ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ) 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 ਪਰਦਾਨ 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 ਤੁਸੀਂ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿਚ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਡਰੱਗ ਦੇ ਤੱਤਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਲਈ ਰਸਾਇਣਕ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਫਾਰਮ ਉੱਪਰ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV)) ਤੁਹਾਡਾ ਡੀ ਐਲ (DL) ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜਾਂ ਨਵਿਆਏਗਾ ਨਹੀਂ।
- ਤੁਹਾਡਾ ਅਸਲੀ ਪੂਰਾ ਨਾਮ।
- ਇਕ ਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ ਦਿੱਤਾ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਣ ਰਿਪੋਰਟ ਫਾਰਮ, ਐਮ ਈ ਆਰ (Medical Examination Report Form, MER)। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਡੀ ਐਲ (DL) ਜਾਂ ਲਰਨਰਜ਼ 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 ਪਰਮਾਣਪੱਤਰ 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 ਪਰੈਕਟਿਸ ਨਰਸ (ਏ ਪੀ ਐਨ) (APN), ਜਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਕਰਾਈਓਪਰੈਕਟਿਕ ਦੇ ਡਾਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ, ਸਕੂਲ ਪਿਊਪਿਲ ਐਕਟੀਵਿਟੀ ਬੱਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ (ਐਸ ਪੀ ਏ ਬੀ) (School Pupil Activity Bus Certificate, SPAB), ਯੂਥ ਬੱਸਾਂ, ਜਨਰਲ ਪਬਲਿਕ ਪੈਰਾਟਰਾਂਜਿਟ ਵਹੀਕਲ (ਜੀ ਪੀ ਪੀ ਵੀ) (General Public Paratransit Vehicle, GPPV) ਦੇ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹਨ ਜਾਂ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿਕਿਤਸਕ ਜਾਂਚਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਸਨ ਦੇ ਡਾਕਟਰਾਂ, ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਸਹਾਇਕ, ਰਜਿਸਟਰਡ ਐਡਵਾਂਸਡ ਪਰੈਕਟਿਸ ਨਰਸ, ਜਾਂ ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰੀ ਆਫ਼ ਸਰਟੀਫਾਈਡ ਮੈਡੀਕਲ ਐਗਜ਼ਾਮੀਨਰਜ਼ (Certified Medical Examiners) (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §12517.2) ਦੇ ਵਿਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰਾਈਓਪਰੈਕਟਿਕ ਦੁਆਰਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

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

ਟਿੱਪਣੀ: ਆਪਣੀ ਮੈਡੀਕਲ ਰਿਪੋਰਟ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹਾਈਵੇ ਪੈਟਰੋਲ (ਸੀ ਐਚ ਪੀ) (California Highway Patrol (CHP)) ਨੂੰ ਡਾਕ ਰਾਹੀਂ ਨਾ ਭੇਜੋ। ਭਰੇ ਹੋਏ ਐਮ ਈ ਆਰ (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਫਾਰਮ ਸਿੱਧੇ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਫੀਲਡ ਆਫਿਸ ਵਿਚ ਭੇਜੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਅਪਡੇਟਿੰਗ ਲਈ ਸਿੱਧੇ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਨੂੰ ਡਾਕ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਡੇ ਪਿਛਲੇ ਮੈਡੀਕਲ ਦੀਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 4 ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪਤੇ ਤੇ ਐਮ ਈ ਆਰ (MER) (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਈ ਸੀ (MEC) ਨੂੰ ਡਾਕ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜ ਦਿਓ ਨਹੀਂ 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-ਪਰਾਤਿਕ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦਾ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਣ, ਪਰਮਾਣੀਕਰਣ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦੀ ਸੂਚੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਐਫ਼ ਐਮ ਸੀ ਐਸ ਏ (FMCSA) ਦੇ ਨਿਯਮਕਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਮਾਣੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰ ਸਕਣ। ਪਰਮਾਣੀਕ੍ਰਿਤ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕਾਂ ਦੀ ਇਕ ਸੂਚੀ ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟਰੀ (National Registry) ਦੀ ਵੈਬਸਾਈਟ 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) ਪਰਦਾਨ ਕਰਨਗੇ। ਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਦੀ ਮਿਆਦ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਰੋਣੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾ ਕੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾਲਗੀ (ਸਾਈਟੇਸ਼ਨ) ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਾਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਜੋ ਅੰਤਰ-ਪਰਾਤਿਕ ਪੱਧਰ ਤੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੈਡੀਕਲ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 15 ਦਿਨ ਬਾਅਦ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦੇ ਵੈਧ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਵੱਜੋਂ ਇਸਨੂੰ ਨਾਲ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §391.41(a)(2)(i))।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਨਿਰੀਖਣ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਨੌਕਰੀ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, 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 ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਉਹ ਅੰਤਰ-ਪਰਾਤਿਕ ਵਪਾਰ, ਸਵਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ 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 ਸਕੇ ਜਾਂ ਉਸ ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਢੁਆਈ ਨਾ ਕਰ ਸਕੇ ਜਿਸ ਲਈ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §27903)।

— ਅੰਤਰ-ਪਰਾਤਿਕ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਘੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕ੍ਰਿਤ ਹੈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜ਼ਰੂਰ ਜਮ੍ਹਾਂ 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 ਤੋਂ ਭਿੰਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੂਰੇ ਨਾਮ ਵਾਲਾ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਅਸਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵੀ ਲਿਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡਾ ਪੂਰਾ ਨਾਮ, ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਬੀ ਡੀ/ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਉੱਪਰ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤੁਹਾਡੀ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)/ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਜ਼ਰ ਆਵੇਗਾ। 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 ਪਰਮਾਣੀਕ੍ਰਿਤ

ਫੀਸਾਂ ਹਰ 1 ਜਨਵਰੀ ਤੋਂ ਵਿਧਾਨਿਕ ਬਦਲਾਓ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਰੀਤ ਹਨ।

ਜੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਇਹ ਹੈ...	ਅਤੇ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਕਿਸਮ ਇਹ ਹੈ...	ਫੀਸ ਇਹ ਹੈ...
ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ A ਜਾਂ B	ਨਵਾਂ (ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ).....	\$ 73
	ਨਵੀਨੀਕਰਨ.....	\$ 43
	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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
	ਸ਼੍ਰੇਣੀ B ਦੇ ਵਿਚ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ A ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ.....	\$ 43
	ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਸ਼੍ਰੇਣੀ M1 ਜਾਂ M2) ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ	\$ 43
ਵਪਾਰਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ C	ਨਵਾਂ (ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਾਲ/ਬਿਨਾਂ)	\$ 43
	ਨਵੀਨੀਕਰਨ.....	\$ 43
	ਅਪਗਰੇਡ:	
	ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਸਬੰਧੀ ਰੋਕ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ (ਡੀ ਟੀ (DT) ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)	\$ 43
	ਅਜਿਹੀ ਤਸਦੀਕ ਜੋੜਨ ਲਈ ਜਿਸ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦੀ	\$ 43
	ਮੋਟਰਸਾਇਕਲ ਲਾਇਸੈਂਸ (ਸ਼੍ਰੇਣੀ M1 ਜਾਂ M2) ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ.....	\$ 43
	ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਵਾਹਨ ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ.....	\$ 27
	ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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 ਹੋਵੇਗੀ। ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ ਕਾਪੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ ਕਾਪੀ ਦੀ ਨਕਲ ਤਿਆਰ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਇਸਨੂੰ ਬੀ ਡੀ ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਲਈ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮੂਲ ਦੀ ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ 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 ਹੋਵੇਗੀ। ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ ਕਾਪੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ ਕਾਪੀ ਦੀ ਨਕਲ ਤਿਆਰ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਇਸਨੂੰ ਬੀ ਡੀ ਐਲ ਪੀ (BD/LP) ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਲਈ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

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

- **ਤੁਹਾਡਾ ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਾਰਡ** (ਇਹ ਲੈਮੀਨੇਟ ਕੀਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ) ਮੈਡੀਕੇਅਰ ਕਾਰਡ, ਜਾਂ ਯੂ.ਐਸ. ਆਰਮਡ ਫੋਰਸ ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ, 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 ਤੁਸੀਂ ਦਫ਼ਤਰ ਵਿਖੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੋਗੇ ਤੁਹਾਡੇ ਐਸ ਐਸ ਐਨ (SSN) ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪਰਸ਼ਾਸ਼ਨ ਦੇ ਕੋਲ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਤਾਂ **ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ** (ਡੀ ਐਲ 170 ਈ ਐਲ ਪੀ (DL 170 ETP))। ਤੁਸੀਂ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਦੋਵੇਂ ਇਸ ਉੱਪਰ ਦਸਤਖਤ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- **ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਫੀਸ**. 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 ਤੁਸੀਂ ਗਿਆਨ ਵਾਸਤੇ ਟੈਸਟ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇਸਨੂੰ ਹੋਰ 180 ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਨਵਿਆ ਸਕਦੇ ਹੋ ਬਸ਼ਰਤ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੂਰਾਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 1 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧਦੀ ਹੈ। ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਸਕੋਰ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਕੋਵਲ 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 ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੇ ਗਏ 3 ਮੌਕਿਆਂ ਵਿਚੋਂ 1 ਵਿਚੋਂ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਵੱਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਦਾਹਰਣ: ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰ, ਜਾਂ ਸੜਕੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਨੂੰ 3-ਵਾਰ ਫੇਲ੍ਹ 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 ਫੇਲ੍ਹ 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 ਇੰਸਟਰਕਸ਼ਨ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਨਾਮ ਬਦਲ ਕੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਲਰਨਰ'ਜ਼ ਪਰਮਿਟ (ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)) ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸੰਘੀ ਨਿਯਮਕਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲੈਂਦਾ/ਦੀ ਜੋ 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 ਬਸ਼ਰਤ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੂਰਾਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਦਰਖਾਸਤ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ 1-ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧਦੀ ਹੈ।
- ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਤਸਦੀਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸੀਮਤ ਹੈ:
 - ਟੈਕ (N)।
 - ਸਵਾਰੀ (P)।
 - ਸਕੂਲ ਬੱਸ (S)।
- “N” ਤਸਦੀਕ ਵਾਲੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੇ ਧਾਰਕ ਲਈ ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਉੱਤੇ ਰੋਕ ਹੈ, ਉਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਟੈਕ ਖਾਲੀ ਹੋਏ। ਜੇ ਟੈਕ 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, ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਦਲਾਵਾਂ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ 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 ਦੁੱਕਵੀਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ ਤਾਂ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਾਜ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰ ਦੇ ਡੀ ਐਲਜ਼ (DLs) (ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਸਮਾਪਤ ਮਿਆਦ ਵਾਲੇ) ਦਾ ਸਮਰਪਣ ਕਰਨਾ।
- ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ।
- ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਸੂਖ ਕਰਨ, ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਪਾਤਰ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਬਾਰੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਦਸਣਾ।

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 ਕਾਲ 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
Eureka	Modesto	Santa Rosa	Commercial Driving Test Center
Fontana Commercial Driving Test Center	Mountain View	Santa Teresa	Yuba City

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 ਚਿਨ੍ਹਿਤ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ - (H)।
- ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ (ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਟੈਕ 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 ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹਿਲੇ ਵਾਲਾ 15,000 ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਟਰੇਲਰ ਟਰੇਲਰ ਜਾਂ 10,000 ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲਾ ਟਰੇਲਰ ਕੋਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਬਦਲੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਅਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਉਪਕਰਣ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਡੀ ਐਲ (DL) ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਵੈਨਪੁਲਜ਼।

ਖਾਸ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ

ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਖਾਸ ਪਰਮਾਣ 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 ਟਰਾਂਜਿਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਇਰਲੈੱਸ (ਸੈੱਲ) ਟੈਲੀਫੋਨ 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 ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਵਿਖੇ ਦਰਖਾਸਤ ਦਿਓ:

ਐਬੁਲੈਂਸ ਡਰਾਇਵਰ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ—ਐਬੁਲੈਂਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸਨੂੰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਲਈ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §2512) ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਐਬੁਲੈਂਸ ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਕੋਲ ਹਰ 2 ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਐਮ ਐਮ ਐਮ (MER) ਅਤੇ ਐਮ ਐਮ ਐਮ (MEC) ਦੀ ਨਕਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

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

- ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਉਮਰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 21 ਸਾਲ ਹੈ।
- ਵਿਅਕਤੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਲੋਡ ਦੀ ਦੁਆਈ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਕਿਸਾਨ ਦੇ ਕੋਲ ਹੈ।
- ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕ੍ਰਿਤ ਦਿੱਤਾ ਐਚ ਏ ਐਮ (HAM) ਪਰੋਗਰਾਮ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੇ ਕਿ ਐਚ ਏ ਐਮ (HAM) ਦੀ ਪਾਤਰਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ 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 ਪ੍ਰਸ਼ਨੋਤਰੀ (ਡੀ ਐਲ 546) (DL 546) ਫਾਰਮ(ਮਾਂ) ਦੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਵਿਅਕਤੀ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹਸਬੈਂਡਰੀ ਦਾ ਉਪਕਰਣ ਹੈ ਜਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਡਰਾਇਵਰ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹੈ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਪਿਊਪਲ ਐਕਟੀਵਿਟੀ ਬੱਸ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ 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 ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਦੇ ਲਈ ਬੱਸ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਧਿਰ ਲਈ ਜੋ ਕਿ ਜਨਤਕ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ 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 ਜਮ੍ਹਾਂ 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 ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ 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 (ਟਰੈਫਿਕ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ 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।
- ਨਿਯੰਤਰਤ 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 ਹੋਵੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਬੋਧਿਆਨੀ 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 ਨਿਯੰਤਰਤ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ 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।

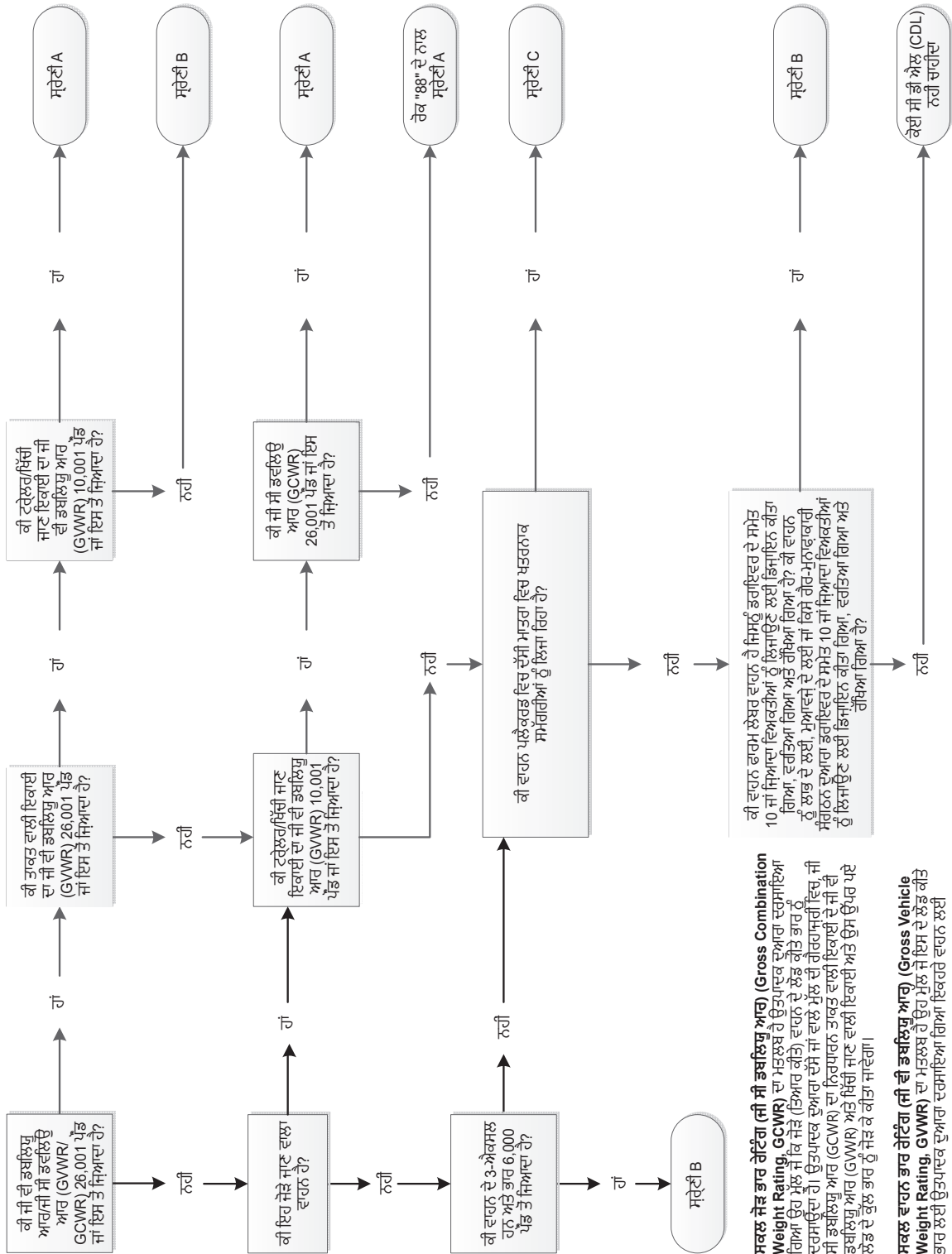
1.1 – ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਟੈਸਟ

1.1.1 – ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਅਪਗਰੇਡ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਗਿਆਨ ਅਤੇ ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 383.5 ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਤਸਦੀਕ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਕਿਓਰਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (ਟੀ ਐਸ ਏ) (Transportation Security Administration, TSA) ਪਿਛੇਕੜ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਵੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ।
- **ਟੈਂਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਟੈਸਟ**, ਉਸ ਸਮੇਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਟੈਂਕ ਜਾਂ ਟੈਂਕਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਿਟੀ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਿਟੀ 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 ਵੇਧ 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 ਸ਼੍ਰੇਣੀ A ਅਤੇ B ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਵਿਕਲਪਕ।)

ਲੋੜੀਂਦੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ



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 ਡੀਐਮਵੀ (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 ਕਾਲ ਕਰੋ।

ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਉੱਪਰ ਰੋਕ ਹੈ।

ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੌਰਾਨ ਸਹਾਇਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਤੀਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਈਵਰ ਕਿਤਾਬਚਾ (*California Commercial Driver Handbook*), ਨਕਲ ਦੀਆਂ ਪਰਚੀਆਂ, ਜਾਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਸੰਚਾਰ ਉਪਕਰਣ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈੱਲ ਫ਼ੋਨ, ਹੱਥ ਵਿਚ ਪਕੜੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਕੰਪਿਊਟਰ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਪਰੀਖਿਆ ਪਰੀਕਰਮਾ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਉਸਦੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਪਰੀ-ਟਿਰਪ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਇਸ ਕਿਤਾਬਚੇ ਵਿਚਲੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾ (ਸੈਕਸ਼ਨ 11) ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਉਪਕਰਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈੱਲ ਫ਼ੋਨ, ਬਲੂਟੂਥ, ਸੀ ਬੀ (CB) ਰੇਡੀਓਜ਼, ਆਦਿ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉੱਪਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਸਟ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਲੋਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਚਿੰਨ੍ਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਜਾਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ, ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵੱਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਸ਼ਾਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ: ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਲਿਖਣਾ, ਟੋਪ, ਪੇਂਟ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ "ਅਸਫ਼ਲ" ਵੱਜੋਂ ਚਿਨ੍ਹਿਤ 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 ਸਕਦੇ ਹੋ। 3 ਕਿਸਮ ਦੇ ਆਮ ਹੁਨਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਟੈਸਟ, ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਡਰਾਈਵ ਟੈਸਟ ਵੱਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਟੈਸਟ ਉਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਹੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਪਰਜ਼ਿਆਂ 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 ਇਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੌੜਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਖੇਤਰ ਟਰੈਫਿਕ ਲੇਨਾਂ, ਕੋਣਾਂ, ਬੈਰੀਅਰਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਚਿੰਨ੍ਹਿਤ ਹੋਣਗੇ। ਨਿਰੀਖਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਦੱਸੇਗਾ ਕਿ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਕੰਮ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਹੁਨਰ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿਚ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨਾ, ਚੁਰਸਤੇ, ਰੇਲ-ਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਮੋੜ, ਅੱਪ ਅਤੇ ਡਾਊਨ ਗਰੇਡ, 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 ਫੇਲ੍ਹ 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।

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

- ਅਸਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਕਾਰ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣ ਦੇ ਕਰਕੇ ਤੁਹਾਡਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਪਰ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੋਕੇ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ।
- "P" ਜਾਂ "S" ਤਸਦੀਕ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ।
- 2 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਮਿਆਦ ਪੁਰਾ 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 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜਿਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਉੱਥੇ ਨਤੀਜੇ ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 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) ਦਫਤਰ (ਦੱਖੇ page 1-5) ਵਿਖੇ ਜਾਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦਫਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ 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 ਵਿੱਚ 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 ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਫਾਰਮਾਂ ਨੂੰ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੀ ਵੈਬਸਾਈਟ ਤੋਂ ਡਾਊਨਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਰਆਸ਼ੀਲ ਡਿਊਟੀ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਮਿਲਟਰੀ ਆਈ ਡੀ ਕਾਰਡ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇਗੀ ਜਦਕਿ ਸੇਵਾਨਿਵਰਤ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਡੀ ਡੀ 214 (DD214)- ਕਿਰਆਸ਼ੀਲ ਡਿਊਟੀ ਨੂੰ ਹਟਾਏ ਜਾਣ ਜਾਂ ਛੁੱਟੀ ਕਰਨ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ, ਜੋ ਇਹ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪ੍ਰਦਾਨ 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 ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਦੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੜ੍ਹਾਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਅਪਗ੍ਰੇਡ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਸਦੀਕਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਾਜ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਹਸਤਾਂਤਰਿਤ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਅਪਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਲਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਰੱਖਦੇ ਹੋ। ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਪਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਤਤਕਾਲੀਨ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਪਰਮਾਣਪੱਤਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੈਡੀਕਲ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਗ੍ਹਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ, ਹੁਨਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਜਾਂ ਮਧੁਮੇਹ ਤੋਂ ਛੋਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਛੋਟਾਂ) ਜੋ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਹਿਨੇ ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?

ਅਧਿਐਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ	ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਕਿਸਮ			ਤਸਦੀਕ				
	ਸ਼੍ਰੇਣੀ A	ਸ਼੍ਰੇਣੀ B	ਸ਼੍ਰੇਣੀ C	ਖੇਤਰੀ ਪਦਾਰਥ	ਖੇਤਰੀ/ਤੀਰਾ	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 ਬਰੇਕਾਂ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ।

ਤਸਵੀਰ 1.2 - ਕਿਸ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ

"ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ" ਮੈਡੀਕਲ ਸਟੇਟਸ ਨੂੰ ਪਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕੇ, ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇਗੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 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 "ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ" ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਾ ਮੈਡੀਕਲ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਨਵੀਨਤਮ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ "ਗੈਰ-ਪਰਮਾਣੀਕਰਤ" ਬਣ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਵਿਰਾਮ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹੋ।

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

1.2.1 – ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਵਪਾਰ

ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਪਾਰਕ ਲਈ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋਗੇ?

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

- ਇਕ ਰਾਜ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ;
- ਇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੋ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਪਰ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚੋਂ 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 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਜਾਂ ਸਮਾਪਤ ਹੋਵੇਗਾ।

ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ **ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ** ਵਪਾਰਕ ਲਈ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੋ।

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

1.2.2 – ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ/ਪ੍ਰਾਂਤ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਵਪਾਰ: ਰੁਤਬਾ ਗੈਰਅਪਵਾਦੀ ਜਾਂ ਅਪਵਾਦੀ?

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

1.2.3 – ਸਵੈ-ਪਰਮਾਣਿਕ ਬਿਆਨ

ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਦਰਖਾਸਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਬਿਆਨ ਦੇ ਅੰਗ 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-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਗੈਰਅਪਵਾਦੀ:** ਮੈਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਂ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਸ ਰੱਖਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੈਂ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ/ਔਰਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਸੀ ਐਫ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।
- **ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਅਪਵਾਦ:** ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀਆਂ ਪਾਤਰਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਾਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- **ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਿਨਾਂ ਅਪਵਾਦ ਦੇ:** ਮੈਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ/ਦੀ ਹਾਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਂਤ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।
- **ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਪਵਾਦ:** ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀਆਂ ਪਾਤਰਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਾਮ 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 ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।

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

ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) .04 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਆਪਣਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਗੁਆ ਬੈਠੋਗੇ:

- ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) .04 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਇਕ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।
- ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ।
- ਨਿਯੰਤਰਤ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ 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 ਹੋਵੇ 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 ਨਿਯੰਤਰਿਤ 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 ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ .04 ਪਰਸੈਂਟ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਛਾਣਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ 24 ਘੰਟੇ ਦੇ ਲਈ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

1.3.3 – ਟਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ

ਟਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ (ਦੱਸੀ ਗਈ ਸੀਮਾ ਤੋਂ 15 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਅਪਰਾਧ, ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਕੋਲ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦਾ ਨਾ ਹੋਣਾ, ਅਤੇ ਢੁੱਕਵੀਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਅਤੇ/ਜਾਂ ਤਸਦੀਕਾਂ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ।

ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਟਰੈਫਿਕ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਦੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 120 ਦਿਨਾਂ ਲਈ।

1.3.4 – ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ

ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ

ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ 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।

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

- ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਟਰੈਕ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ।
- ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਧੀਮਾ ਹੋਣ ਵਿਚ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਆ ਰਹੀ ਕਿਸੇ ਗੱਡੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਟਰੈਕ ਸਾਫ਼ ਹਨ।
- ਉਹ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।
- ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰ, ਬਿਨਾਂ ਰੁਕੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਣ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਥਾਂ ਬਣਾਉਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ।
- ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰ, ਟਰੈਫਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਦੀ ਡਿਵਾਇਸ ਜਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਖੇ ਮੌਜੂਦ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ।
- ਸਾਡੇ ਡਰਾਇਵਰ, ਕਿਸੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਚੋਂ ਨਿਕਲਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ ਕਿਉਂਕਿ ਢੁੱਕਵੀਂ 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 ਉਗਲਾਂ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣੇ ਪੈਣਗੇ ਅਤੇ ਪਿਛੋਕੜ ਸਬੰਧੀ ਜਾਂਚ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਰੋਚਰ ਬਣਨਾ ਪਵੇਗਾ।

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

- ਤੁਸੀਂ ਯੂ. ਐਸ. ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸਥਾਈ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋ।
- ਤੁਸੀਂ ਯੂ. ਐਸ. ਦੀ ਨਾਗਰਿਕਤਾ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।
- ਤੁਸੀਂ ਖਾਸ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਗਏ ਹੋ ਜਾਂ ਇਲਜ਼ਾਮ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਾਸ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਮਿਲਟਰੀ ਜਾਂ ਨਾਗਰਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੀ ਐਸ ਏ (TSA) ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਵਧੇਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ universaleenroll.dhs.gov ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ 1-855-347-8371 ਨੂੰ ਕਾਲ ਕਰੋ।

1.3.7 – ਤੁਹਾਡੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਟਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ

- 1999 ਦਾ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫਟੀ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨਸੂਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ।
- ਜੇ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਸਹੂਲਤ ਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ, ਨਿਯੰਤਰਤ ਪਦਾਰਥ, ਜਾਂ ਅਪਰਾਧਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨਸੂਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਦੇਸ਼ੀ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਭਰ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਤੋਂ ਵਿਰਵੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਾਇਸੈਂਸ 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 ਤੁਸੀਂ "ਹਾਰਡਸ਼ਿਪ" ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਕਰ ਸਕੋ।

1.3.8 – ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਪੁਆਇੰਟ ਮਾਅਨੇ ਰੱਖਦੇ ਹਨ

ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਅਤੇ ਅਪਾਤਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, 4 ਸਾਲ।
- ਮਾਮੂਲੀ ਦੇਸ਼ ਸਾਬਤ ਹੋਣੇ, 3 ਸਾਲ।

ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ 1 ਪੁਆਇੰਟ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਜਿਸ ਵਿਚ ਤੁਸੀਂ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੀ ਗਲਤੀ ਸੀ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 1 ਪੁਆਇੰਟ ਵੱਜੋਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਰਾਬ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਨਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਅਸਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ, ਜਾਂ ਮਾਰ ਕੇ ਭੱਜ ਜਾਣ ਦੇ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਅਪਰੇਟਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਸ਼ਰੇਣੀ C ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ 4, 6, ਜਾਂ 8 ਪੁਆਇੰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਪੁਆਇੰਟਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ (6, 8, ਜਾਂ 10 ਪੁਆਇੰਟ) ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ।

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

ਦੂਜੇ ਰਾਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੇਸ਼ੀ ਸਿੱਧ ਹੋਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡੇ ਗ੍ਰਹਿ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਭਾਗ ਲੈਣ ਦਾ ਪਾਤਰ ਹੋਵੇ। ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC §42005(c))।

1.3.9 – ਹੈਂਡਸ ਫਰੀ (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 ਵਿਰਧੇ ਹੋ ਜਾਵੋਗੇ:

- 3 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੈੱਲ ਫੋਨ ਹੈਂਡਸ-ਫਰੀ ਜਾਂ ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 60 ਦਿਨਾਂ ਲਈ, ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਰਿਕਾਰਡ ਤੇ 1 ਪੁਆਇੰਟ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- 3 ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸੈੱਲ ਫੋਨ ਹੈਂਡਸ-ਫਰੀ ਜਾਂ ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਤੀਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 120 ਦਿਨਾਂ ਲਈ, ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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 ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ 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, ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਣ ਤਾਂ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਡੀ ਐਲਜ਼ (DLs) (ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਮਿਆਦ ਪੂਰਾ 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 ਜੇਲ੍ਹ ਵਿਚ ਭੇਜ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਗ੍ਰਹਿ ਰਾਜ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਵਾਪਸ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਟਰੈਫਿਕ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਚ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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 ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਨੌਕਰੀਆਂ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰਦਾਤੇ ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜ਼ਰੂਰ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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 ਜੇਲ੍ਹ 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 ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਦੀਵਾਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੋਵੇ, ਦੇ ਵਿਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਜਾਂ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਦੇ 24 ਘੰਟੇ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਜਾਂ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਪਰ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR) ਸਿਰਲੇਖ 49 §1572.103; ਵਿਚ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੈ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਅਪਾਤਰ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਾਗਲਪਣ ਦੇ ਕਾਰਨ; ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR) ਸਿਰਲੇਖ 49 §1572.109 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਦਿਮਾਗੀ ਨੁਕਸ ਨਾਲ ਗਰਸਤ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਜੋ ਦਿਮਾਗੀ ਇਲਾਜ ਦੀ ਸੰਸਥਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ; ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਜੇਲ੍ਹ ਵਿਚ ਭੇਜ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਾਂਝੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੇ ਰਾਜ ਇਕ ਕੰਪਿਊਟਰੀਕਰਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਨਹੀਂ ਹਨ ਰਾਜ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਪਿਛੇਕੜ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਗੇ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਆਵਾਜ਼ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਟਨਾਂ ਨੂੰ ਦਬਾ ਕੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੂੰ ਡਾਇਲ ਕਰਨ ਲਈ ਮੋਬਾਇਲ ਫੋਨ ਪਕੜਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਟੈਕਸਟ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣ ਜਾਂ ਪੜ੍ਹਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਸਮੇਂ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਨ ਕੇ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਸੇਫਟੀ ਬੈਲਟ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੇਫਟੀ ਬੈਲਟ ਦਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਕੜ੍ਹ ਦੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੀਬਰਿਟ ਮੱਟ ਜਾਂ ਮੌਤ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੇਫਟੀ ਬੈਲਟ ਨਹੀਂ ਪਹਿਨਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ 4 ਗੁਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋਂ 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 ਵਿਸ਼ਵਾਸ 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 ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰੀ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਢੁਕਵੇਂ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ 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 ਵਿੱਚ 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 ਵਿੱਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਉਪਕਰਣ, ਇੱਥੇ ਤੱਕ ਕਿ ਜੇ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵੀ ਅਧਾਰਤ ਹਨ ਉਹ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਏਅਰ ਰਿਸੋਰਸਜ਼ ਬੋਰਡ (ਏ ਆਰ ਬੀ) (Air Resources Board, ARB) ਦੁਆਰਾ ਨਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸਦੇ ਵਿਸ਼ਾਰੋਚਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਈਟੋਸ਼ਨਜ਼ 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 ਫੈਸਿਲੀਟੀਜ਼ ਵਿਖੇ ਅਤੇ ਬੇਤਰਤੀਬੀ ਵਿਧੀ ਨਾਲ ਚੁਣੇ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 14,000 ਪੌਂਡ (ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ) ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਡੀਜ਼ਲ ਪਾਰਟੀਕੁਲੇਟ ਫਿਲਟਰ (ਡੀ ਪੀ ਐਫ) (diesel particulate filter, DPF) ਦੇ ਨਾਲ ਅਪਗਰੇਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ 1 ਜਨਵਰੀ, 2012 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਿਆਂ ਨਿਕਾਸ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਧੂੰਏਂ 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 ਵਿੱਚ 2010 ਮਾਡਲ ਸਾਲ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਇੰਜਨ ਵਾਲੇ ਹੋਣਗੇ।

ਇਹ ਨਿਯਮ ਘੱਟ ਵਰਤੋਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਫਲੀਟਾਂ ਅਤੇ ਚੁਣੀਆਂ ਟਿਕਾਣਿਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਫਲੀਟਾਂ ਦੇ ਲਈ ਲੋਚਸ਼ੀਲ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀਆਂ ਕਈ ਕਿਸਮਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ 1974 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਨਵਾਂ ਇੰਜਨ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਪੜ੍ਹਨਯੋਗ ਲੇਬਲ ਲੱਗਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਧੂੰਏਂ ਦਾ ਸਮਾਂਬੱਧ ਜਾਂਚ ਪਰੋਗਰਾਮ (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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਧੂੰਏਂ ਦੀ ਸਲਾਨਾ ਜਾਂਚ ਕਰਵਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 2 ਸਾਲ ਦੇ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ ਸਾਂਭ ਕੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਿਹਲਾ ਰੱਖਣਾ।** 10,001 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ 5 ਮਿਨਟ ਤੱਕ ਲਈ ਗੈਰ-ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਿੱਚ 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।
- **ਟਰੈਕਟਰ/ਟਰੇਲਰ ਗਰੀਨਹਾਊਸ ਗੈਸ (ਜੀ ਐਚ ਜੀ) (GHG)।** ਸਾਰੇ 2011 ਤੋਂ 2013 ਮਾਡਲ-ਸਾਲ ਸਲੀਪਰ/ਦਿਨ-ਕੈਬ ਟਰੈਕਟਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮਾਰਟਵੇਅ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਡਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। 2014 ਮਾਡਲ-ਸਾਲ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਟਰੈਕਟਰ ਫੈਡਰਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।
ਸਾਰੇ 53 ਫੁੱਟ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਲੰਬੇ ਬਕਸੇ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ ਸਮਾਰਟਵੇਅ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਾਣੀਕ੍ਰਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਚਲਾਈ ਦੇ ਨਿਊਨਤਮ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਏਅਰੋਡਾਈਨੈਮਿਕਲੀ (ਹਵਾ ਦੇ ਤਾਕਤ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ) ਮੁੜ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- **ਠੋਸ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜਾਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਠੋਸ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀਕੁਲੇਟ ਮੈਟਰ (ਪੀ ਐਮ) (PM) ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਵਾਲੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ 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, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਬਲਿਕ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੰਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੀ ਐਮ (PM) ਘਟਾਉਣ ਵਾਲੀ ਤਕਨੀਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਧੂੰਏਂ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਫ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- **ਟਰਾਂਜਿਟ ਬੱਸ।** ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ ਆਰ (GVWR) 8,500 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੀਆਂ ਪਬਲਿਕ ਟਰਾਂਜਿਟ ਏਜੰਸੀ ਦੀ ਫਲੀਟ ਦੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਡੀ ਪੀ ਐਫ (DPF) ਫਿਲਟਰ ਫਿੱਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ 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।

- **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੈਗਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਯੂਨਿਟ (ਟੀ ਆਰ ਯੂ) (TRU)।** ਡੀਜ਼ਲ ਦਾ ਬਾਲਣ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਟੀ ਆਰ ਯੂ (TRU) ਟਰੇਲਰਾਂ ਅਤੇ ਟੀ ਆਰ ਯੂ (TRU) ਜੈਨਰੇਟਰਾਂ (ਜੈਨ) ਸੈੱਟਾਂ ਜੋ ਕਿ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਸਥਾਪਤ ਹਨ, ਉਹ ਏ ਆਰ ਬੀ (ARB) ਦੇ ਕੋਲ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਇਲਾਵਾ ਕੇਵਲ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੀ ਆਰ ਯੂਜ਼ (TRUs) ਅਤੇ ਜੈਨ ਸੈੱਟਾਂ ਹੀ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।
- **ਪੋਰਟ ਟਰੱਕ (ਡਰੇਗ)।** ਸੜਕ ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਸਰੋਟੀ 7 ਅਤੇ ਸਰੋਟੀ 8 (ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 26,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ) ਵਾਲੇ ਡੀਜ਼ਲ ਟਰੱਕ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਇੰਟਰਮੋਡਲ ਰੇਲ ਯਾਰਡਾਂ ਤੱਕ ਲਿਆਉਂਦੇ ਅਤੇ ਲਿਆਉਂਦੇ ਹਨ ਨੂੰ ਮੂਲ ਰਾਜ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਏ ਆਰ ਬੀ (ARB) ਦੇ ਡਰੇਗ ਟਰੱਕ ਰਜਿਸਟਰੀ (ਡੀ ਟੀ ਆਰ) (Drayage Truck Registry, DTR) ਕੋਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਕਾਲ 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 ਪ੍ਰਾਵਾਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਡਰਲ ਅਤੇ ਮਡਗਾਰਡ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ।

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

ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਬੰਪਰ ਫੈਡਰਲ, ਕੈਬ, ਜਾਂ ਰੇਡੀਏਟਰ ਜੋ ਵੀ ਸਭ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਹੋਏ ਉਸ ਤੋਂ 2 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਬੱਸ ਵਿਚ ਮੁਹਰਲਾ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਿਛਲਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੰਪਰ ਅਤਿਰਿਕਤ ਇਕ ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਵਹੀਲ ਚੇਅਰ ਦੀ ਲਿਫਟ ਬੱਸ ਦੇ ਅੱਗੇ 18 ਇੰਚ ਤੱਕ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਸਾਈਕਲਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਕੁਝ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਅਤਿਰਿਕਤ ਐਕਸਟੈਨਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁਹਰਲੇ ਪਾਸੇ 36 ਇੰਚ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ 10 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੱਸ ਜਾਂ ਟਰਾਲੀ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜੋੜਾ, ਜੋੜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਵੱਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ 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 ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਮਿਲਾ ਕੇ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 65 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਇਸ ਵਿਚ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§35401 ਅਤੇ 35401.5 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਛੋਟਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ, ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਜੋੜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 75 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧ ਸਕਦੀ, ਇਸ ਵਿਚ ਇਹ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 28 ਫੁੱਟ 6 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ।

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

ਹੋਰ ਅਪਵਾਦਾਂ 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 ਮੁਹਰਲੇ 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, ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਢਾਂਚਾਗਤ ਸਮੱਗਰੀਆਂ, ਜਾਂ ਇਕਹਰੇ ਯੂਨਿਟ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਪੁਰਜੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਮਿਜ਼ਾਇਲ ਦੇ ਪੁਰਜੇ, ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੀਆਂ ਅਸੈਂਬਲੀਆਂ, ਡਿਰੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਉਪਕਰਣ, ਅਤੇ 80 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਲੰਬਾਈ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ; ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ:
 - ਪੋਲ ਜਾਂ ਪਾਇਪ ਡਾਲੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟਰੇਲਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੋਲ ਜਾਂ ਪਾਇਪ ਡਾਲੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
 - ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ।
 - ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਅਤੇ ਪੋਲ ਜਾਂ ਪਾਇਪ ਡਾਲੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਲੋਚਸੀਲੋ, ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ, ਢਾਂਚਾਗਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ 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 ਮੁਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ 3 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵੱਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੁਮਜ਼, ਸ਼ੇਵਲਜ਼ ਅਤੇ ਕਰੋਨਾਂ ਦੇ ਖੰਭੇ, ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਦੇ ਖੂਹ ਦੀ ਡਿਰਲਿੰਗ ਅਤੇ ਸਰਵਿਸਿੰਗ ਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਲਈ ਛੋਟਾਂ ਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35407)। ਇਕ ਲੋਡ ਜਿਸ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਮੁਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਜਾਂ ਮੁਹਰਲੇ 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 ਵਹੀਲ ਬੇਸ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ $\frac{1}{3}$ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵਧਿਆ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਕ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਤੇ ਵਹੀਲ ਬੇਸ ਖਿੱਚਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਖਰੀ ਐਕਸਲ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਤੋਂ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਤੱਕ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਲੋਡ

ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਲੋਡ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਚੌੜਾਈ 102 ਇੰਚ ($8\frac{1}{2}$ ਫੁੱਟ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਨੁਮੈਟਿਕ (ਹਵਾ-ਭਰੇ) ਟਾਇਰਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ, ਇਕ ਪਹੀਏ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੱਕ ਮਾਪੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ 108 ਇੰਚ (9 ਫੁੱਟ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਉਪਕਰਣ, ਜੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ ਦੇ ਹੈਂਡਲਾਂ, ਹਿੰਜਸ, ਕੇਬਲ ਕੰਚਰਜ਼, ਚੇਨ ਬਾਇੰਡਰਜ਼, ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਹੋਲਡਰਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹਨ, ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਲੋਡ ਦੇ ਹਰੇਕ ਪਾਸੇ ਤੋਂ 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, ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਉਪਕਰਣਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹਨ ਹਰੇਕ ਪਾਸੇ 10 ਇੰਚ ਤੱਕ ਵੱਧ ਸਕਦੇ ਹਨ।

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

ਖਾਸ ਮੋਬਾਇਲ ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਖਾਸਤ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਹਾਈਵੇ ਦੇ ਰੱਖ ਰਖਾਵ ਦੇ ਉਪਕਰਣ 120 ਇੰਚ (8 ਫੁੱਟ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜੇ ਨਹੀਂ 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, ਕਰੋਟ ਵਿਚ, ਗੰਢਾਂ ਵਿਚ, ਬਕਿਸਆਂ ਵਿਚ ਜਾਂ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ (CalTrans) ਤੋਂ ਟਿਰਪ ਦਾ ਖਾਸ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ 12 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਚੌੜੇ ਗੱਠੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਕ ਪੀਸ ਵਾਲੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਪੁਰਜ਼ਿਆਂ ਦੀ ਦੁਆਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §35780.5)।

ਫਾਰਮ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਲਈ ਤਬਦੀਲੀ

ਹਸਬੈਂਡਰੀ (ਫਾਰਮ ਉਪਕਰਣਾਂ) ਨੂੰ, ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫਾਰਮਿੰਗ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਕੰਮਾਂ ਦੇ ਲਈ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਢੇਰਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਲੰਬਾਈ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਅਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਧਾਨਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕੈਲਟਰਾਂਸ (CalTrans) ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪਵੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§36000 ਅਤੇ 36600)।

ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਲੋਡ ਦੀ ਉਚਾਈ

ਸੜਕ ਦੀ ਉਹ ਸਤਹ ਜਿਸ ਤੇ ਵਾਹਨ ਖੜ੍ਹਾ 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 ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ।
- ਫਾਰਮਿੰਗ ਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦਾ ਕਾਰਣਵੱਸ਼ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਆਉਣਾ।

ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ - ਆਮ

ਕੈਲਟਰਾਂਸ (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 ਚਿੰਨ੍ਹ ਲਗਾਏ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§35550-35557 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਕਾਊਂਟੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠਲੇ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਾਲੇ ਚਿੰਨ੍ਹ 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 (ਓ) ਸਮਾਨ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ, ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਸੌਂਦੇ ਦੀ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੇ ਲਈ, (ਅ) ਅਜਿਹਾ ਢਾਚਾ ਜਿਸਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਮੁਰੰਮਤ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ, ਜਾਂ (ੳ) ਜਨਤਕ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸਿੱਧੇ ਰੂਟ ਰਾਹੀਂ ਚਿੰਨ੍ਹਤ ਗਲੀਆਂ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਨਹੀਂ 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 ਪਰਾਵਾਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਨੂੰ:

- ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ 1 ਐਕਸਲ ਤੇ ਲੱਗੇ ਪਹੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਤ੍ਹਾ 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 ਛੋਟਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਅਗਲੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟੇ 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 ਕਿਨਾਰਾਂ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈਵੇ ਦੇ ਉੱਪਰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਪੈਡਾਂ 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 ਸਕਲ ਭਾਰ 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 ਟਰੈਫਿਕ 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 ਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ 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 ਫੈਕਟਰ ਦੀ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।

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

ਪਸ਼ੁਪਨ ਅਤੇ ਖੇਤਾਂ ਵਿਚ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਾਬ ਹੋ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਉਤਪਾਦ ਜੋ ਮਨੁੱਖੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਜਾਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਖੇਤਾਂ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਖਾਸ ਛੋਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ। ਪਸ਼ੁਪਨ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਪਰਮਿਟ

ਵਾਧੂ ਆਕਾਰ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਲਿਜਾਉਣਾ \$500 ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ, ਜਾਂ ਜੇਲ੍ਹ 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 ਚੜ੍ਹਾ, ਉੱਚਾ ਜਾਂ ਭਾਰਾ ਹੈ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਂ ਸਥਾਨ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਵਾਧੂ ਆਕਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਇੱਥੇ ਪ੍ਰਾਪਤ 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) ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਂਦੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਪਬਲਿਕ ਯੂਟੀਲਿਟੀਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਸੀ ਪੀ ਯੂ ਸੀ (California Public Utilities Commission, CPUC §5109), ਪਿੱਕਅੱਪ ਟਰੱਕਾਂ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC §471), ਜਾਂ 2-ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਰੇਜ਼ਾਨਾ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ (ਗੈਰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਰਤੋਂ), ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਕਲ ਭਾਰ 26,001 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

ਐਮ ਸੀ ਪੀ (MCP) ਫਾਰਮਾਂ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ www.dmv.ca.gov, ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ ਇਸ ਪਤੇ ਤੇ ਲਿਖੋ ਜਾਂ ਕਾਲ 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-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਜੋ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ www.dmv.ca.gov ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ ਇਸ ਪਤੇ ਤੇ ਲਿਖੋ ਜਾਂ ਕਾਲ 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 ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §22406):

- ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਐਕਸਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ।
- ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸਕੂਲ ਬੱਸ।
- ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਚੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਹਨ।
- ਧਮਾਕਾਖੇਜ਼ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵਾਹਨ।
- ਟਰੇਲਰ ਬੱਸ।



ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤੇ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆਂ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਅਧਿਕਤਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 65 ਮੀ. ਪ੍ਰਤੀ ਘੰ. ਹੈ। ਵੈਸੇ, 2 ਲੇਨ ਵਾਲੇ ਵੱਡੇ ਨਾ ਗਏ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਦੇ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉੱਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਲਈ ਦਰਸਾਇਆ ਨਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਅਧਿਕਤਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 55 ਮੀ. ਪ੍ਰਤੀ ਘੰ. ਹੈ। ਕੁਝ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਤੇ ਅਧਿਕਤਮ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 70 ਮੀ. ਪ੍ਰਤੀ ਘੰ. ਹੈ ਪਰ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਜੋ ਉੱਥੇ 70 ਮੀ. ਪ੍ਰਤੀ ਘੰ. ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਧੀਮੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਟਰੈਫਿਕ ਦੀ ਸਧਾਰਣ ਜਾਂ ਤਰਕਸੰਗਤ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਕਰੇ ਜਾਂ ਬਲਾਕ ਕਰੇ, ਅਜਿਹਾ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੇਨਾਂ ਵਿਚ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਚਿੰਨ੍ਹ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਦੇ ਵਿਚ ਹੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਾ ਦਰਸਾਏ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੱਜੇ-ਹੱਥ ਵਾਲੀ ਟਰੈਫਿਕ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਲੇਨਾਂ ਵਾਲੇ ਵੱਡੇ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਲੇਨ ਜਦੋਂ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਵੇਗੀ।

ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਸ ਡਰਾਇਵਰ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਜੋ ਇਹ ਕਰਦਾ ਹੈ: (1) ਖੱਬੇ ਜਾਂ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਮੁੜਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣਾ, (2) ਹਾਈਵੇ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ, 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 ਟਰੇਲਰ 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 ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਕੇਵਲ ਇੰਟਰਚੇਂਜ਼ ਜਾਂ ਨਿਕਾਸੀਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਵਿਖੇ ਹੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:



- ਟਰਮੀਨਲਾਂ ਵਿਚ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਹਨ ਹਾਈਵੇਜ਼ ਵੱਲ ਜਾਂਦੇ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਵਾਲੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੁਕਵੀਂ ਜਗ੍ਹਾ ਹੋਵੇ ਤੇ ਸੜਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਉਤਰ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਪਿੱਛੇ ਆ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟੇ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਪਾਰਕਰਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

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

ਹੋਰ ਨਿਯਮ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਅੰਤਰ ਪਰਾਂਤਕ ਵਪਾਰਕਰਨ 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 ਪਰਾਂਤਾਂ 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 ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §171.8)।
- ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਜੋੜਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ।

ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੰਟੇ

ਹਾਲਾਤ	ਸੰਘੀ (ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਕ ਵਪਾਰ)	ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ (ਪਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਪਾਰ)
ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਸਮਾਂ	10 ਘੰਟੇ ਲਗਾਤਾਰ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀਂ 11 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।	10 ਘੰਟੇ ਲਗਾਤਾਰ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀਂ 12 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ।
ਡਿਊਟੀ ਸਮੇਂ	10 ਘੰਟੇ ਲਗਾਤਾਰ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀਂ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 14 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। 14 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਜੇ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।	ਤੁਸੀਂ 16 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। 16 ਘੰਟੇ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਜੇ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।
ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਕੋਈ ਦਿਨ ਰਹਿਣ ਸਬੰਧੀ ਸੀਮਾਵਾਂ	ਇਕ 7 ਦਿਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿਚ 60 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ 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 ਨਹੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ 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, ਤੁਸੀਂ ਲਗਾਤਾਰ 10 ਘੰਟੇ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। ਅਪਵਾਦ: ਜੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਵਿਚ ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਹੈ ਤਾਂ 10 ਘੰਟੇ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ 2 ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ 8 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।	12 ਘੰਟੇ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ 16 ਘੰਟੇ ਲਈ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਸੀਂ ਲਗਾਤਾਰ 10 ਘੰਟੇ ਆਫ਼ ਡਿਊਟੀ ਤੇ ਰਹਿਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ। ਅਪਵਾਦ: ਜੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਵਿਚ ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਹੈ ਤਾਂ 10 ਘੰਟੇ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ 2 ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਅਵਧੀ 8 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।
ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਵਿਪਰੀਤ ਦੇ ਹਾਲਾਤ	ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਿਪਰੀਤ ਮੋਸਮ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਟਿੱਪਣੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਹੋਰ 2 ਘੰਟੇ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।	ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਿਪਰੀਤ ਮੋਸਮ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਟਿੱਪਣੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਹੋਰ 2 ਘੰਟੇ ਲਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਵਿਪਰੀਤ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ 14 ਘੰਟੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਤੁਸੀਂ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਨਵੀਨਤਮ ਐਚ ਓ ਐਸ (HOS) ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਲਈ www.fmcsa.dot.gov ਜਾਂ www.chp.ca.gov ਦੇਖੋ।

ਜੇ ਕਮਰਸੀਅਲ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਮਰਸੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ) ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਮਰਸੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (Commercial Motor Vehicle, CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:					
ਅਪਰਾਧ	1ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ ਡੀ ਯੂ ਆਈ (DUI) ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ	1ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ (non-CMV) ਵਿਚ ਡੀ ਯੂ ਆਈ (DUI) ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ	1ਲੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ HazMat ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰ ਰਹੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ ਡੀ ਯੂ ਆਈ (DUI) ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ	ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ ਇਨਕਾਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 2ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਡੀ ਯੂ ਆਈ (DUI) ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ	ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ ਇਨਕਾਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 2ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਡੀ ਯੂ ਆਈ (DUI) ਟੈਸਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ
ਸੁਰਾਬ ਦੇ ਅਸਰ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਨਿਯੰਤਰਤ 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% ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ	1 ਸਾਲ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ
ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਸ਼ਹਿਮਤੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਡੀ ਯੂ ਆਈ (DUI) ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਹਾਦਸੇ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਚਲੇ ਜਾਣਾ।	1 ਸਾਲ	1 ਸਾਲ	3 ਸਾਲ	ਜੀਵਨ ਭਰ	ਜੀਵਨ ਭਰ
ਨਿਯੰਤਰਤ 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 ਮਨਸੂਖ਼, ਮੁਅੱਤਲ, ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਇਆ ਹੋਵੇ 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
ਨਿਯੰਤਰਤ 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 ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (Federal Motor Carrier Safety Administration) ਦਾ ਸਾਰ					

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਗੰਭੀਰ ਅਪਰਾਧਾਂ ਵਿਚੋਂ 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:					
	ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹੁੰ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 2ਜੀ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹੁੰ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਜਾਣਾ, ਜੇ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਮਨਸੂਖ, ਰੱਦ, ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ	ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹੁੰ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 3ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	ਗੈਰ-ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਵਿਚ 3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨਹੁੰ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 3ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ, ਜੇ ਦੋਸ਼ੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਮਨਸੂਖ, ਰੱਦ, ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ	
ਅਪਰਾਧ	60 ਦਿਨ	60 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ	120 ਦਿਨ	
ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਫਤਾਰ ਦੇ ਸੀਮਾ ਤੋਂ 15 ਮੀ. ਪਰ ਘੱ. 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 ਅੱਢਕਵੀ 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) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	
ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਕੋਲ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	
ਢੁੱਕਵੀਂ ਸ਼ਰੋਣੀ ਦੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਅਤੇ/ਜਾਂ ਤਸਦੀਕਾਂ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ	60 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ	
ਸਾਰ ਸਾਰਣੀ 2 ਸੈਕਸ਼ਨ 383.51 ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ (Federal Motor Carrier Safety Administration) ਦਾ ਸਾਰ					

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਰੇਲਰੋਡ -ਹਾਈਵੇ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ- ਦੇ ਅਪਰਾਧਾਂ (ਚਾਰੇ ਸੰਘੀ ਹੋਣ, ਰਾਜ ਦੇ ਹੋਣ, ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਹੋਣ) ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (Commercial Motor Vehicle, CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:			
ਅਪਰਾਧ	1ਲੀ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 2ਜੀ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	3 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 3ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ
ਜੇ ਟਰੈਕ ਖਾਲੀ ਨਹੀਂ 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 ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ
ਟਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ। ਟਿੱਪਣੀ: ਨਿਯਮ ਡਰਾਇਵਰ ਤੋਂ ਰੁਕਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ।	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ
ਰੁਕੇ ਬਿਨਾਂ ਟਰੈਕ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਥਾਂ ਦੇਣ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ।	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ
ਟਰੈਫਿਕ ਉਪਕਰਣ ਜਾਂ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਗਾਰਡ ਤੋਂ ਮਿਲੀਆਂ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹਿਣਾ	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ
ਜ਼ਰੂਰੀ ਅੰਡਰਕੈਰਿਜ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਟਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ	60 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	120 ਦਿਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ
ਸਾਰਣੀ 3 ਸੈਕਸ਼ਨ 383.51 ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (Federal Motor Carrier Safety Administration) ਦਾ ਸਾਰ			

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸੇਵਾ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰ (OUT-OF-SERVICE) ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਮ ਵੀ) (Commercial Motor Vehicle, CMV) ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:			
ਅਪਰਾਧ	1ਲੀ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	10 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 2ਜੀ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ	10 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਮੌਕੇ ਤੇ 3ਜੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ
ਗੈਰ-ਖਤਰਨਾਕ (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 ਨਹੀਂ ਜਾਂ 1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	1 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਜਾਂ 5 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	3 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ 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 ਨਹੀਂ ਜਾਂ 2 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	3 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਜਾਂ 5 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ	3 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਜਾਂ 5 ਸਾਲ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
ਸਾਰਣੀ 4 ਸੈਕਸ਼ਨ 383.51 ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (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 ਅਧਿਕ੍ਰਿਤ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §§34501 ਅਤੇ 34501.2)।

ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਸਟੇਟਸ ਦਾ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਘੱਟਿਆਂ 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 ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼ (California Code of Regulations) (ਸੀ ਸੀ ਆਰ) (CCR), ਸਿਰਲੇਖ 13 §§1201–1213 ਦੇ ਸੇਵਾ ਦੇ ਘੱਟਿਆਂ 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 ਅਧਿਕ੍ਰਿਤ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਕਰਮਚਾਰੀ, ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਯਮਤ ਕਾਰਜਰਤ ਅਤੇ ਤਨਖਾਹਸ਼ੁਦਾ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਡਿਪਟੀ ਸੈਰਿਫ਼ 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 ਟਰੈਫਿਕ 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 ਕਾਲ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਸੀ ਐਚ ਪੀ (CHP) ਅਤੇ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਵਿਚ ਵੀ ਉਪਲੱਬਧ ਹਨ।

ਤੁਹਾਨੂੰ (ਜਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਅਧਿਕ੍ਰਿਤ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ 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 ਹੋਵੇ। 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/ਚੇਟ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਾਰ 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 ਅਪਗ੍ਰੇਡ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤੇ ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਸਬੰਧੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §471 ਵਿਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਿੱਕ ਅੱਪ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ 2 ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 26,001 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੇ ਰੇਜ਼ਾਨਾ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ, ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

- ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਆਮ ਮਾਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨੀ। \$300,000 ਸੰਯੁਕਤ ਇਕਹਰੀ ਸੀਮਾ।
- ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ 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, ਤੁਰਲੀਕ੍ਰਿਤ ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਜਿਸਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ, ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਜਾਂ ਹੈਪਰ-ਟਾਇਪ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ 3,500 ਪਾਣੀ ਦੇ ਗੈਲਨਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ 1.1, 1.2 ਜਾਂ 1.3 ਧਮਾਕਾਖੇਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਿੰਗ ਡਿਵੀਜ਼ਨਾਂ, ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਗੈਸ, ਜਾਂ ਰੇਡਿਓ ਐਕਟਿਵ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀਆਂ ਹਾਈਵੇ-ਰੂਟ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਕਾਲ ਕਰੋ।

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

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

ਮੋਟਰ ਵਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ 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 ਪਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਜਾਂ ਜ਼ਮਾਨਤੀ 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 ਵੈੱਬ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰੇ।

ਐਫ਼ ਆਰ (FR) ਦਾ ਸਬੂਤ

ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿੱਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ 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 ਪਲਾਨ ਅਤੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਫਿਊਲ ਟੈਕਸ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ 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 ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ (ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ ਦੇ ਅਧੀਨ) (International Fuel Tax Agreement, IFTA) ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ। ਸੰਘੀ ਪੱਧਰ ਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇਹ ਪਰੋਗਰਾਮ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਯੂ.ਐਸ ਦੇ 48 ਅਤੇ 10 ਕੈਨੇਡੀਆਈ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੇ, ਢੁੱਕਵੀਆਂ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਫੀਸਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ, ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਪਛਾਣ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ 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 ਅਧਿਕ੍ਰਿਤ 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 ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਆ ਜਿਸ ਵਿਚ ਆਡਿਟ ਕਰਨਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਦੇ ਵਿਚ ਦੂਜੀ ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਪ੍ਰਤੀਨਿੱਧਤਾ 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 ਅਪਰੇਟਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਪਲੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਕ ਦੇ ਲਈ ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਵੰਡੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ 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 ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਭਾਵ ਹੈ (ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਡਬਲਿਊ) (GVW) ਜਾਂ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।
- ਭਾਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸਦੇ 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਐਕਸਲ ਹਨ।
- ਇਸਨੂੰ ਜੋੜੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਮਨਪ੍ਰਚਾਵ 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; ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਇਕ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟਰੈਕਟਰ, ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ) 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 ਪੰਜੀਕਿਰਤੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।
- ਇਸਨੂੰ ਜੋੜੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਯੂ (GVW) 26,000 ਪੌਂਡ (11,793.401 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਾਤਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਮਨਪ੍ਰਚਾਵੇ 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 ਵਾਹਨ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਦਾ ਆਮ ਪਰਚਲਿਤ ਤਰੀਕਾ ਇੰਡੀਵਿਡੂਅਲ ਵਹੀਕਲ ਡਿਸਟੈਂਸ ਰਿਕਾਰਡ (ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ) (Individual Vehicle Distance Record, IVDR), ਜਿਸਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਡਰਾਇਵਰ ਟਿਰਪ 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-ਪ੍ਰਾਂਤਕ ਪੱਧਰ ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਖਰੀਦੇ ਗਏ ਤੇਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

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

ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰਜ਼ (IVDRs) ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਂਤ।
- (iii.) ਯਾਤਰਾ ਦਾ(ਦੇ) ਰੂਟ।
- (iv.) ਟਿਰਪ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੀ ਅਤੇ ਸਮਾਪਤੀ ਦੀ ਓਡੋਮੀਟਰ ਜਾਂ ਹੂਬੋਡੋਮੀਟਰ ਦੀ ਪੜ੍ਹਤ।
- (v.) ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਦੂਰੀ।
- (vi.) ਅਧਿਕਾਰ-ਖੇਤਰ ਵਿਚਲੀ ਦੂਰੀ।
- (vii.) ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਨੰਬਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਪਛਾਣ ਨੰਬਰ।

ਬਾਲਣ

ਆਈ ਐਫ਼ ਟੀ ਏ ਪਰੋਸੀਜਰਸ ਮੈਨੂਅਲ (IFTA Procedures Manual) ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਸੈਕਸ਼ਨ P560 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ:

- .300 ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਰਸੀਦ ਜਾਂ ਬਿਲ ਦੇ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਪਰ ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ:
 - .005 ਖਰੀਦ ਦੀ ਤਾਰੀਖ।
 - .010 ਵਿਕਰੇਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ।
 - .015 ਖਰੀਦੇ ਗਏ ਗੈਲਨਾਂ ਜਾਂ ਲੀਟਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ।
 - .020 ਬਾਲਣ ਦੀ ਕਿਸਮ।
 - .025 ਪ੍ਰਤੀ ਗੈਲਨ, ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਲੀਟਰ ਜਾਂ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਾਸ਼ੀ ਦਾ ਮੁੱਲ।
 - .030 ਯੂਨਿਟ ਦਾ ਨੰਬਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹੋਰ ਵਿਲੱਖਣ ਪਛਾਣ ਦਾ ਚਿੰਨ੍ਹ।
 - .035 ਖਰੀਦਾਰ ਦਾ ਨਾਮ।

ਹਰੇਕ ਟਿਰਪ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਰਨਤਾ 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 ਪੜ੍ਹਤ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਅਤੇ ਕਦੇ ਲੈਣਾ ਹੈ, ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਨਿਯਮ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:

- ਦਿਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਸਮੇਂ।
- ਰਾਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਂਤ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਂਦੇ ਸਮੇਂ।
- ਟਿਰਪ/ਦਿਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੇ।

ਨਾ ਕੇਵਲ ਟਿਰਪ ਬਾਰੇ ਸਗੋਂ ਬਾਲਣ ਦੀ ਖਰੀਦ ਨੂੰ ਵੀ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਾਲਣ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੇ ਲਈ ਰਸੀਦ ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਟਿਰਪਾਂ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਘਟਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿਚ ਭਰਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਟਿਰਪਾਂ ਵਿਚ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਰੂਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਰਾਜ/ਪ੍ਰਾਂਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਵਿਭਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤੀਆਂ ਦੂਰੀਆਂ ਇਕ ਰਾਜ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਹੋਣ। ਚਾਰੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ ਮੁੱਢਲੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਜਾਨਾ ਜਾਂ ਫਿਰ ਇਹ ਕਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਦੀ ਹੋਵੇ, ਟਿਰਪ ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਤਾਰੀਖਾਂ, ਰੂਟ, ਓਡੋਮੀਟਰ ਦੀਆਂ ਪੜ੍ਹਤਾਂ ਅਤੇ ਬਾਲਣ ਦੀਆਂ ਖਰੀਦਾਰੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਆਈ ਵੀ ਡੀ ਆਰ (IVDR) ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਰ ਕੇ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ ਟੀ ਏ (IFTA), ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖ ਕੇ, ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓਗੇ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਕੰਪਨੀ ਸਾਰੇ ਰਾਜਕੀਯ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਂਤਕ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਸਟੈਟਿਕ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜੁਰਮਾਨੇ, ਪੈਨਲਟੀਆਂ ਅਤੇ ਆਈ ਆਰ ਪੀ (IRP) ਦੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ 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 ਅਧਿਕਾਰਤ 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 ਵੀਡੀਓ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ, ਸਪੈਨਿਸ਼ ਅਤੇ ਫਰੈਂਚ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬੱਧ ਹੈ। ਆਈ ਐਫ ਟੀ ਏ (IFTA) ਅਤੇ ਆਈ ਐਫ ਟੀ ਏ (IFTA) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜੁਰਰਤਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਆਪਣੇ ਮੁੱਢਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਢੁੱਕਵੀਂ ਏਜੰਸੀ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲਾਹੇਵੰਦ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਆਈ ਐਫ ਟੀ ਏ (IFTA) ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰੈਪੇਜ਼ੇਟਰੀ <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			→		Total Jurisdictional Miles **			←							
			OFFICE USE		Jurisdiction Miles			OFFICE USE ONLY							
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.															

ਤਸਵੀਰ 1
ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਈਲੇਜ ਅਤੇ ਫਫਿਊਲ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ (ਉਦਾਹਰਣ)

ਭਾਗ 2: ਸਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ

ਇਹ ਭਾਗ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

- 2.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ
- 2.2 – ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਢਲਾ ਨਿਯੰਤਰਣ
- 2.3 – ਗਿਆਰ ਬਦਲਣਾ
- 2.4 – ਵੇਖਣਾ
- 2.5 – ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ
- 2.6 – ਤੁਹਾਡੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨਾ
- 2.7 – ਸਥਾਨ ਪ੍ਰਬੰਧਨ
- 2.8 – ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ
- 2.9 – ਵਿੱਚਲਿਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
- 2.10 – ਆਕਰਮਕ ਬਿਰਤੀ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ/ਰੋਡ ਰੇਜ਼
- 2.11 – ਗਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
- 2.12 – ਧੁੰਦ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
- 2.13 – ਸਰਦੀ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
- 2.14 – ਬਹੁਤ ਗਰਮ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
- 2.15 – ਰੇਲ ਰੋਡ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰੌਸਿੰਗਜ਼
- 2.16 – ਪਹਾੜਾਂ ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
- 2.17 – ਅਪਾਤਕਾਲੀਨ ਡਰਾਇਵਿੰਗ
- 2.18 – ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ
- 2.19 – ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਰਿਕਵਰੀ
- 2.20 – ਦੁਰਘਟਨਾ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ
- 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) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਇਕ ਇਮਤਿਹਾਨ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ, ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ, ਦੇਹਰੇ, 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 ਜ਼ਰੂਰ 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 ਤੁਸਦੀਕ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 9 ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

2.1 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ

2.1.1 – ਜਾਂਚ ਕਿਉਂ ਕਰੀਏ

ਸੁਰੱਖਿਆ ਇਸ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਆਪਣੇ ਲਈ ਅਤੇ 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 ਡਾਲਰ ਖਰਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਬੁਰਾ, ਦੁਰਘਟਨਾ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਇਵਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਰਹਿਣ। ਸੰਘੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਂਤ 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 ਚਲਾਉਣ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਤੁਸਦੀਕ 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 ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਭਾਗ 11 ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਸਹਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ।

ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ

ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ, ਤੁਸੀਂ:

- ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਗੋਜ਼ 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। ਜੇ ਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੁਸੀਂ ਲੱਭੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਕਦੇ 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।
- ਦੇਹਰੇ 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 ਵਾਲੇ ਵੈਲਵ ਸਟੈਮ (valve stems)
- ਬੱਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੇ ਪਹੀਏ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਗਰੂਵ ਕੀਤੇ, ਰਿਕੈਪ ਕੀਤੇ, ਰਿਟਰੈਡਿਡ ਟਾਇਰ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ।

ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਰਿਮ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ

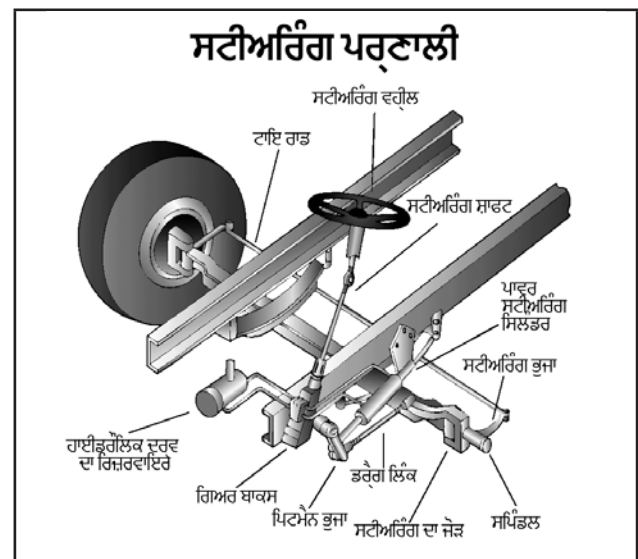
- ਨੁਕਸਾਨੇ ਰਿਮ।
- ਪਹੀਏ ਦੇ ਨੱਟਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਜੰਗ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੱਟ ਢਿੱਲੇ ਹਨ (ਕਸਾਵਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ)। ਟਾਇਰ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਰੁਕ ਜਾਓ ਅਤੇ ਨੱਟਾਂ ਦੀ ਕਸਾਵਟ ਦੀ ਮੁੜ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਲਾਪਤਾ ਕਲੰਪ, ਸਪੈਸਰਸ, ਸਟੱਡ, ਜਾਂ ਲਗਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਖ਼ਤਰਾ।
- ਬੇਮੇਲ, ਝੁਕੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਤਿੜਕੇ ਤਾਲਾਬੰਦ ਰਿੰਗ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਪਹੀਏ ਜਾਂ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

ਖਰਾਬ ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਸੂਜ਼

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

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨੁਕਸ

- ਗੁੰਮ ਨੱਟ, ਬੇਲਟ, 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

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 ਪਰਤਿਭਾਵੀ 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 ਕਾਰਜਾਂ ਅਤੇ ਪਲੇਕਰਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ।

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

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪਰੀਖਿਆਰਥੀ 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 ਤੁਸੀਂ 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 ਈਧਣ ਲੀਕ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵੇਖੋ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸੰਬੰਧਿਤ 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 ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਕੋਰੀਅਰ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਈਟਮ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਬੇਲੋੜੀਆਂ ਸਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ 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 ਬਰੇਕ 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 ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ। ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

- ਇੰਜਣ ਦੇ ਤੇਲ ਦਾ ਪੱਧਰ।
- ਰੇਡੀਏਟਰ ਵਿੱਚ ਕੂਲੈਂਟ ਦਾ ਪੱਧਰ; ਪਾਈਪਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ
- ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ; ਪਾਇਪ ਦੀ ਸਥਿਤੀ (ਜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੈਸ ਹੋਵੇ)
- ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਸ਼ਰ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ।
- ਬੈਟਰੀ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ, ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਅਤੇ ਬੰਧਨ (ਬੈਟਰੀ ਦੂਜੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ)
- ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਤਰਲ ਦਾ ਪੱਧਰ (ਇੰਜਣ ਦੇ ਚੱਲਦੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ)
- ਕਸਾਅ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਸਾਈ ਲਈ ਬੈਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (ਅਲਟਰਾਨੇਟਰ, ਪਾਣੀ ਵਾਲਾ ਪੰਪ, ਹਵਾ ਕੰਪਰੈਸਰ)। ਇਹ ਪਤਾ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਬੈਟਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਐਡਜਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨਾ "ਕਸਾਅ" ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਹਰ ਇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਲੀਕ (ਈਧਣ, ਕੂਲੈਂਟ, ਤੇਲ, ਪਾਵਰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤਰਲ, ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਤਰਲ, ਬੈਟਰੀ ਤਰਲ) ਲਈ ਇੰਜਣ ਵਾਲੇ ਡੱਬੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਤਰੇੜ ਅਤੇ ਘਸਾਈ ਲਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕਲ 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 ਬਰੇਕ ਲਾਗੂ ਹੈ।
- ਗਿਅਰਸ਼ਿਫਟ ਨੂੰ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿੱਚ ਪਾਓ (ਜਾਂ ਜੇ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਹੈ ਤਾਂ "ਪਾਰਕ ਕਰੋ")।
- ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ; ਅਜੀਬ ਆਵਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣੋ।
- ਜੇ ਲੈਸ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਐਂਟੀ-ਲਾਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਿਸਟਮ (ABS) ਇੰਡੀਕੇਟਰ ਲਾਈਟਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਡੈਸ਼ ਤੋਂ 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 ਟਰੇਲਰ ਲਈ, ਜੇ ਟਰੇਲਰ 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 ਪ੍ਰਤੀ ਸਕੁਏਅਰ ਇੰਚ (PSI) 3 ਮਿੰਟਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕੱਟ-ਆਊਟ ਲਈ ਹਵਾਈ ਦਬਾਅ ਬਣਾਓ (ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ 120-140 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi))। **ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣੋ।**
- **ਐਮੀਟਰ (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 ਬੱਜਰ 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 ਰਹਿ, ਵੱਧ-ਘੱਟ ਰਹਿ

ਤੁਰੰਤ ਰੁਕੋ:

ਤੇਲ ਦੀ ਬਨਿੰ ਇੰਜਣ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਕਾਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਤਸਵੀਰ 2.5

ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵੇਖੋ

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

- ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵੀਲ।
- ਕਲੱਚ।
- ਐਕਸਲਰੇਟਰ ("ਗੈਸ ਪੈਡਲ")
- ਬਰੇਕ ਨਿਯੰਤਰਣ:
 - ਪੈਰਾਂ ਦੀ ਬਰੇਕ।
 - ਟਰੇਲਰ ਬਰੇਕ (ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹੈ ਤਾਂ)।
 - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ
 - ਰਿਟਾਰਡਰ ਨਿਯੰਤਰਣ (ਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹੈ)।
- ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨਿਯੰਤਰਣ
- ਇੰਟਰ-ਐਕਸਲ ਡਿਫਰੇਨਸ਼ਿਅਲ 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। ਲੜੀਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰੋ।

ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਉਪਕਰਣ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਸੁਰੱਖਿਆ ਸਾਧਨ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

- ਵਾਧੂ ਬਿਜਲੀ ਦੇ ਫਿਊਜ਼ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਰਕਟ ਬਰੇਕਰ 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 ਫੋਨ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਫਟੀ ਹੋਈ ਅਤੇ ਘਸੀ ਹੋਈ ਨਹੀਂ ਹੈ।

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

ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਸੈੱਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਕੁੱਜੀ 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
- ਜਿਉ ਜਿਉ ਤੁਸੀਂ ਲੰਘਦੇ ਹੋ ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰੋ।

ਖੱਬਾ ਮੂਹਰਲਾ ਪਾਸਾ

- ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦਾ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਸਾਫ਼ 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 ਸਟੈਂਡ, ਕਲੈਂਪਾਂ, ਲਗਾ 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 ਰੋਚ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਜੋ ਕਿ ਢਿੱਲੇਪਨ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।
- ਹੱਥ ਦਾ ਤੇਲ ਪੱਧਰ ਠੀਕ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਲੀਕ ਨਹੀਂ।

ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਮੂਹਰਲੀ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ

- ਸਪਰਿੰਗ, ਸਪਰਿੰਗ ਹੈਗਰ, ਸੰਗਲਾਂ, ਅਤੇ ਯੂ-ਬੋਲਟਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ।
- ਸ਼ਾੱਕ ਐਬਜ਼ੋਰਬਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ

ਖੱਬੀ ਮੂਹਰਲੀ ਬਰੇਕ

- ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਡਿਸਕ ਦੀ ਹਾਲਤ
- ਪਾਈਪਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ

ਮੂਹਰਲਾ

- ਮੂਹਰਲੇ ਐਕਸਲ ਦੀ ਸਥਿਤੀ।
- ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ 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 ਸਾਫ਼ 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 ਐਬਰ ਰੰਗ ਦੀਆਂ ਹਨ)।
- ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ (ਅਗਲੇ ਐਬਰ ਰੰਗ ਦੇ) ਹਨ।
- ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲੀ ਸਿਗਨਲ ਲਾਈਟ ਸਾਫ਼, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀ (ਮੂਹਰਲੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਤੇ ਐਬਰ ਜਾਂ ਚਿੱਟਾ) ਹੈ।

ਸੱਜਾ ਪਾਸਾ

- ਸੱਜਾ ਮੂਹਰਲਾ ਪਾਸਾ: ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜਿਵੇਂ ਖੱਬੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਲਈ ਕੀਤਾ ਸੀ।
- ਪਰਾਇਮਰੀ ਅਤੇ ਸੈਕੰਡਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੈਬ ਜਾਮ ਸੁਰੱਖਿਅਤ 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 ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਨਿਕਾਸ ਸਿਸਟਮ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਲੀਕ ਨਹੀਂ, ਅਤੇ ਤਾਰਾਂ, ਈਧਣ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਰੇਖਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਛੋਹ ਰਿਹਾ।
- ਫਰੇਮ ਅਤੇ ਕਰੈਸਮੈਂਬਰਾਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਮੋੜ ਜਾਂ ਤਰੇੜਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਹਵਾ ਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕਲ ਵਾਇਰਿੰਗ ਫਟਣ, ਰਗੜਨ, ਜਾਂ ਘਿਸਾਅ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਵਾਧੂ ਟਾਇਰ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਰੈਕ ਟੁੱਟਿਆ ਹੋਇਆ ਨਹੀਂ ਹੈ (ਜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੈਸ ਹੋਵੇ)
- ਵਾਧੂ ਟਾਇਰ ਤੇ/ਜਾਂ ਪਹਿਏ ਨੂੰ ਰੈਕ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਵਾਧੂ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਪਹਿਅ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੈ (ਸਹੀ ਆਕਾਰ, ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫੁੱਲਿਆ ਹੋਇਆ)

ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ (ਟਰੱਕ)

- ਕਾਰਗੋ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹੈ, ਬਰੇਸਡ, ਸੰਗਲੀ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਆਦਿ।
- ਹੈਡਰ ਬੋਰਡ ਢੁੱਕਵਾਂ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ (ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ)
- ਸਾਈਡ ਬੋਰਡ ਅਤੇ ਸਟੈਕ ਕਾਫੀ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੋਣ, ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੋਣ (ਜੇਕਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੈਸ ਹੋਵੇ)।
- ਕੈਨਵਸ ਜਾਂ ਟਾਰਪ (ਜੇ ਲੋੜ ਪਵੇ) ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਟੁੱਟਣ, ਬਿਲੋਇੰਗ ਜਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਜੇ ਵੱਡਾ ਆਕਾਰ ਹੈ ਤਾਂ, ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਚਿੰਨ੍ਹ (ਝੰਡੇ, ਲੈਪ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼) ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ 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 ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੀਲਾਂ ਟਿਕਾਣੇ 'ਤੇ ਹਨ।

ਸੱਜਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ

- ਪਹਿਏ ਅਤੇ ਰਿਮ ਦੀ ਹਾਲਤ - ਕੋਈ ਲਾਪਤਾ, ਮੁੜੇ ਹੋਏ, ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਸਪੈਸਰ, ਸਟੈਂਡ, ਕਾਲੀਪਾਂ ਜਾਂ ਲਗਸ ਨਹੀਂ 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 ਨਹੀਂ ਹੈ, ਟਾਇਰ ਇਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਰਗੜਦੇ ਨਹੀਂ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚਕਾਰ ਕੁਝ ਵੀ ਫਸਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਟਾਇਰ ਇਕੋ ਪਰਕਾਰ ਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਿਸ਼ਰਤ ਰੇਡੀਅਲ ਅਤੇ ਬਾਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਟਾਇਰ ਇਕੋ ਮੇਲ ਦੇ ਹਨ (ਇੱਕੋ ਅਕਾਰ)।
- ਪਹਿਏ ਦੇ ਬੇਅਰਿੰਗ/ ਸੀਲਾਂ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ

- ਸਪਰਿੰਗ, ਸਪਰਿੰਗ ਹੈਗਰ, ਸੰਗਲਾਂ, ਅਤੇ ਯੂ-ਬੋਲਟਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ।
- ਐਕਸਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਤਾਕਤ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਐਕਸਲ, ਲਿਊਬ (ਗਿਅਰ ਤੇਲ) ਨੂੰ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਟੌਰਕ ਰਾੱਡ ਆਰਮਸ ਅਤੇ ਬੁਸ਼ਿੰਗਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ।
- ਸ਼ਾੱਕ ਅਬਜ਼ੋਰਬਰ ਦੀ ਹਾਲਤ।
- ਜੇ ਬੰਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ 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।

ਬਰੇਕਾਂ

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

ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

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

ਪਿਛਲਾ ਪਾਸਾ

- ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼।
 - ਪਿਛਲੀਆਂ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਅਤੇ ਸੁਨਾਖਤੀ ਲਾਈਟਾਂ ਸਾਫ਼, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀਆਂ (ਪਿੱਛੇ ਲਾਲ) ਹਨ।
 - ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਸਾਫ਼ 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 ਐਬਰ)।
- ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਮੌਜੂਦ, ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਸਪਲੈਸ਼ ਗਾਰਡ ਮੌਜੂਦ ਹਨ, ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਠੀਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਜ਼ਮੀਨ ਨਾਲ ਘਿਸੜਦੇ ਨਹੀਂ, ਜਾਂ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਰਗੜਦੇ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਕਾਰਗੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ (ਟਰੱਕ)।
- ਕਾਰਗੋ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹੈ, ਬਰੇਸਡ, ਸੰਗਲੀ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਕੈਨਵਸ ਜਾਂ ਟਾਰਪ (ਜੇ ਲੋੜ ਪਵੇ) ਪਿਛਲੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਟੁੱਟਣ, ਲਹਿਰਾਉਣ ਜਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਜੇਕਰ ਵੱਧ-ਲੰਬਾਈ ਜਾਂ ਵੱਧ-ਚੌੜਾਈ ਹੈ, ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਾਰੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਲਾਈਟਾਂ/ਝੰਡੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ 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) ਹਿਲਜ਼ਲ 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 ਵੈੱਟ 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 ਸਾਫ਼, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀ (ਮੁਹਰਲੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਤੇ ਐਬਰ ਜਾਂ ਚਿੱਟਾ) ਹਨ
- ਪਿਛਲੀ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜਨ ਵਾਲੀ ਸਿਗਨਲ ਲਾਈਟ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ ਸਟੋਪ ਲਾਈਟਾਂ ਸਾਫ਼, ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਤੇ ਸਹੀ ਰੰਗ ਦੀਆਂ (ਲਾਲ, ਪੀਲਾ ਜਾਂ ਐਬਰ) ਹਨ।

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

ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਜਾਓ

- ਜੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਹ ਲਾਈਟਾਂ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ, ਸਫ਼ਰ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ, ਪਰਮਿਟ ਆਦਿ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਕੈਬ ਵਿੱਚਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ (ਉਹ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ)।
- ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ

ਕਦਮ 7: ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਲੀਕ ਲਈ ਜਾਂਚ

ਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਬਰੇਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਵਾਰ ਦਬਾਓ। ਫਿਰ ਪੈਡਲ ਤੇ ਸਥਿਰ ਦਬਾਅ ਲਗਾਓ ਅਤੇ 5 ਸਕਿੰਟਾਂ 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 ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਭਾਗ 5 ਅਤੇ 6 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰੋ।

ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ

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 ਖਿਲਾਫ ਐਗੇ 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 ਨੁਕਸਾਨਦਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰੋ।

ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦੀ ਰੁਕਣ ਦੀ ਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- 5 ਮੀ.ਪਰ੍ਹੇ. (mph) ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਤੇ ਜਾਓ
- ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਧੱਕੋ।
- ਇਕ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਾਸੇ ਨੂੰ "ਖਿੱਚਣਾ" 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 ਪ੍ਰਾਂਤ 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 ਪ੍ਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ (ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਏਅਰ ਬ੍ਰੇਕਸ ਹਨ)।
- ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ।
- ਦਬਾਅ ਗੇਜ।
- ਐਮਮੀਟਰ/ਵੋਲਟਮੀਟਰ
- ਸੀਸ਼ਿਆਂ 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। ਜੇ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਇਕ ਕਾਪੀ ਇਕ ਦਿਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, 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 ਹੱਸਿ 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 ਕੀਤੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
9. ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਲ ਰੰਗ ਦੇ ਜੰਨੇ ਰਫਲੈਕਟਿਵ ਤਕੋਣ ਨਾਲ ਰੱਖਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ?
10. ਤੁਸੀਂ ਲੀਕ ਲਈ ਹਾਈਡਰੋਲਿਕ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਦੀ ਕਵਿੰ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਹੋ?
11. ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੀ ਜੇਬ ਵਿੱਚ ਸਟਾਰਟਰ ਸਵਿੱਚ ਕੁੰਜੀ ਕਾਉ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ?

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

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

ਸੁਚਾਰੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਤੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਸਪੀਡ ਵਧਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਝਟਕਾ ਨਾ ਲੱਗੇ। ਉਬੜ ਖਾਬੜ ਰਫਤਾਰ ਦੀ ਪਰਕਿਰਤੀ ਮਕੈਨੀਕਲ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਟਰੇਲਰ ਖਿੱਚਣ ਵੇਲੇ, ਉਬੜ ਖਾਬੜ ਰਫਤਾਰ ਜੋੜ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਚੰਗੇ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ 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 ਲਵੋ।

2.2.2 – ਸਟੀਅਰਿੰਗ

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਚੱਕਰ ਨੂੰ ਦੇਹਾਂ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਫੜੋ। ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥ ਪਹੀਏ ਦੇ ਉਲਟ ਪਾਸੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ 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 ਲੌੜੀਏ 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 ਇੱਕ 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 ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕੇ ਗੱਡੀ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਪਾਰਕ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਚਾਹੁੰਦੇ 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।
- ਦੇਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਵਰਤੋ।
- ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਪਿੱਛੇ ਆਓ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪਿੱਛੇ ਆਓ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸਾਈਡ ਵੱਲ ਮੁੜੋ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਇੱਕ 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।

ਦੇਵੇਂ ਪਾਸੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਬਾਹਰਲੇ ਸੀਸ਼ੇ ਦੀ ਦੇਵਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰੋ। ਛੋਟੇ ਰਿਵਰਸ ਗਿਅਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਖਤਰਨਾਕ 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। "ਰੇਕੋ" 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 ਤੇ 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 ਡਿਰ੍ਹਫਟ ਨੂੰ ਸਹੀ ਕਰੋ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਮਾਰਗ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦਿਆਂ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਇਸ ਨੂੰ ਡਿਰ੍ਹਫਟ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਪਹਿਏ 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 ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ

ਉਤਲਾ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਮੁੱਢਲੀ ਵਿਧੀ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਾਲੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਗਿਅਰਾਂ 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 ਨਿਊਟਰਲ ਕਰੋ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ।
- ਅਗਲੇ ਗਿਅਰ ਲਈ ਲੌੜੀਦੇ ਚੱਕਰ ਪਰਤੀ ਮਿੰਟ (RPM) ਤੱਕ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਗਿਅਰਾਂ 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 ਕਲੱਚਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਗੇਅਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਅਭਿਆਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿੱਚ ਲੰਮਾ ਸਮਾਂ ਰਹਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਧੱਕੇ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਾ ਕਰੋ। ਨਿਊਟਰਲ ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਜਾਓ, ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ, ਸੜਕ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਮੇਲ ਕਰਨ ਲਈ ਇੰਜਣ ਦੀ ਗਤੀ ਵਧਾਓ, ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ।

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

- **ਇੰਜਣ ਦੀ ਸਪੀਡ (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 "ਪਰਗਤੀਸ਼ੀਲ" 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 ਕਦੇ ਉਤਲਾ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਤੁਸੀਂ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕਦੇ 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 ਨਿਉਟਰਲ ਕਰੋ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਛੱਡੋ।
- ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਅਤੇ ਗਿਅਰ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਲੌੜੀਏ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਸੂਰਤਾਂ ਜਿੱਥੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਗਿਅਰ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

ਪਹਾੜੀ ਤੋਂ ਥੱਲੇ ਆਉਣ ਸਮੇਂ। ਹੌਲੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਸ ਗਤੀ ਤੇ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੇ ਬਰੀਕ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਨਹੀਂ 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 ਚੜ੍ਹਨ ਲਈ ਲੌੜੀਏ ਗਿਅਰ ਤੋਂ ਵੀ ਛੋਟਾ।

ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਕ ਸੂਰੱਖਿਅਤ ਗਤੀ ਤੋਂ 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 ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ

ਬਹੁ-ਗਤੀ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਾਧੂ ਗਿਅਰ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਚੋਣਕਾਰ ਨੌਬ ਜਾਂ ਮੁੱਖ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਗਿਅਰਸ਼ਾਫਟ ਲੀਵਰ 'ਤੇ ਲੱਗੀ ਸਵਿੱਚ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ 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 ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ

ਕੁਝ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਡਾਊਨ ਗਰੇਡ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਧੇਰੇ ਇੰਜਣ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਘੱਟ ਰੇਂਜ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਹੇਠਲੀਆਂ ਰੇਂਜਾਂ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਗਿਅਰ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਉਤਾਂਹ ਨੂੰ ਵੱਧਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਗਵਰਨਰ ਦੇ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਵੱਧ ਨਾ ਹੋ ਜਾਣ)। ਗਰੇਡ ਹੇਠਾਂ ਜਾਣ ਵੇਲੇ ਇਸ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ 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 ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ)। 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 ਜਾਂਦਾ ਹਨ, ਰਿਟਾਰਡਰਸ ਆਪਣੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਾਵਰ (ਸਿਰਫ ਡਰਾਈਵ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਤੱਕ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਪੈਡਲ ਤੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਦੇ ਹੋ।

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

ਸਾਵਧਾਨ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਇਵ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਹੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾੜੀ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਿਟਾਰਡਰ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਰੁੜ੍ਹੇ 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 ਖਾਸ ਸੂਰਤਾਂ 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 ਤਿਲਕਵੀ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 2.2 ਅਤੇ 2.3 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

////////////////////////////////////

2.4 – ਦੇਖਣਾ

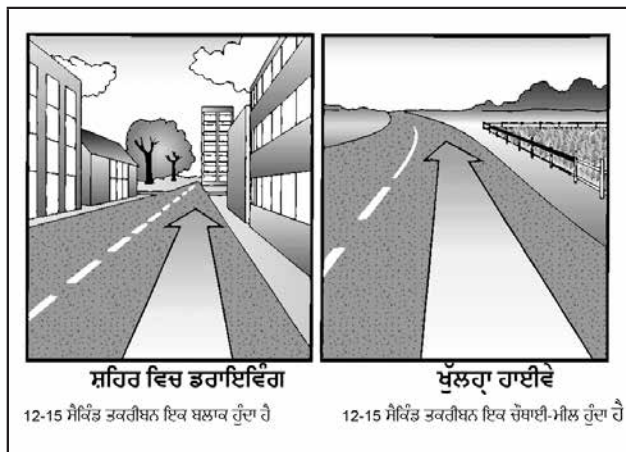
ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਬਣਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਕੀ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਇਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਦੇਖਣਾ ਹੈ।

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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਚਾਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਣ ਲਈ ਜਗ੍ਹਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਸਫ਼ਰ ਕਰੋਗੇ। ਘੱਟ ਗਤੀ ਤੇ, ਇਹ ਇਕ ਬਲਾਕ ਜ਼ਿੰਨਾ 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। ਇਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫੀ 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 ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਟਰੈਫਿਕ ਚਿੰਨ੍ਹ 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 ਦੇਵੇਂ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛਲੇ ਪਾਸੇ ਕੀ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇਖੋ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਕਸਰ ਵੇਖੋ।

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

ਸੀਸ਼ੇ ਨੂੰ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰਨਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੀਸ਼ੇ 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 ਸੀਸ਼ੇ 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 ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਆਵਾਜਾਈ। ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਦੇਹਾਂ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ। ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਮਗਰੋਂ ਮੁਹਰੇ ਨਿਕਲਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇਖਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। "ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ" ਹਨ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਸੀਸ਼ੇ 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 ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖੋ।

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

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਸੀਸਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਲੇਨ ਬਦਲਣਾ, ਮੋੜਨਾ, ਨਾਲ ਮਿਲਣਾ, ਅਤੇ ਤੰਗ ਜਗ੍ਹਾਵਾਂ 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 ਸੀਸਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਸੀਸੇ ਦੇਖੋ:

- ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਉੱਥੇ ਕਾਫੀ ਜਗ੍ਹਾ 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 ਸਾਫ਼ ਹੈ।
- ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ।

ਮੋੜਾਂ ਤੇ। ਮੋੜਾਂ ਤੇ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿੱਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਟੱਕੇ, ਆਪਣੇ ਸੀਸੇ ਦੇਖੋ।

ਨਾਲ ਆ ਕੇ ਮਿਲਣਾ। ਜਦੋਂ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਨਾਲ ਆ ਕੇ ਮਿਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਵਿੱਚਲਾ ਫਰਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੂਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀਸੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

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

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

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

ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਘੁਮਾਅਦਾਰ (ਉਭਰੇ, "ਫਿਸ਼ ਆਈ, " "ਸਪੋਟ, " "ਬੁਗੇਏ") ਸੀਸੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਫਲੈਟ ਸੀਸਿਆਂ 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 ਸੀਸੇ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਨਾਲੋਂ 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 ਸੀਸੇ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਸਦੇ ਨਹੀਂ।

ਸੂਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਜੇ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਕੇਤ ਕਰੋ। ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਪਾਸੇ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕਾ ਹੈ।
2. **ਲਗਾਤਾਰ ਸੰਕੇਤ ਦਿਓ।** ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੂਰੱਖਿਅਤ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੈਪ ਟਰਨ ਸਿਗਨਲ ਸਿਸਟਮ ਅਤੇ 2 ਸਟਾਪ ਲੈਪ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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। ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣ ਲਈ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਤੇ ਕੁਝ ਹਲਕੇ ਦਬਾਅ ਪਾਓ - ਇਹ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਵੇਗਾ। 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਵਰਤੋਂ 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 ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕ 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 ਬਰੇਕ 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 ਬਰੇਕ 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 ਪ੍ਰਾਂਤ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ)।

ਟਰੈਫਿਕ 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 ਦੇਸ਼ 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, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਉੱਥੇ ਹੋ।

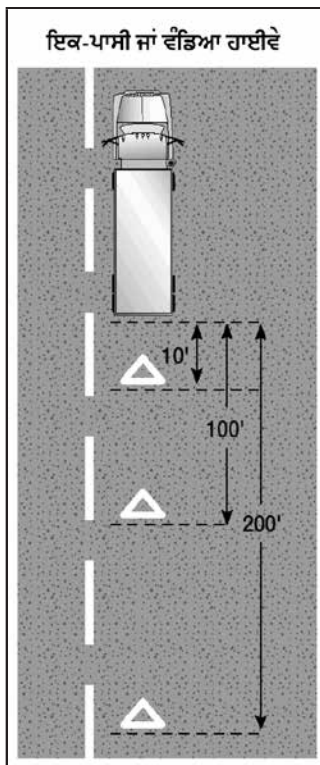
ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਵੇਲੇ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਵਾਹਨ, ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲੇ, ਜਾਂ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਹ ਮੰਨ ਲਵੋ ਕਿ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖਦੇ। ਉਹ ਅਚਾਨਕ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਜਿਹੇ ਹੌਰਨ ਵਜਾਓ, ਜਾਂ ਰਾਤ ਨੂੰ, ਆਪਣੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨੂੰ ਨੀਵੀਂ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਬੀਮ ਅਤੇ ਉੱਚੀ ਤੋਂ ਨੀਵੀਂ ਬੀਮ ਚਮਕਾਓ। 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 ਬਰਫ਼ 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, ਹੇਡਲਾਈਟ 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।

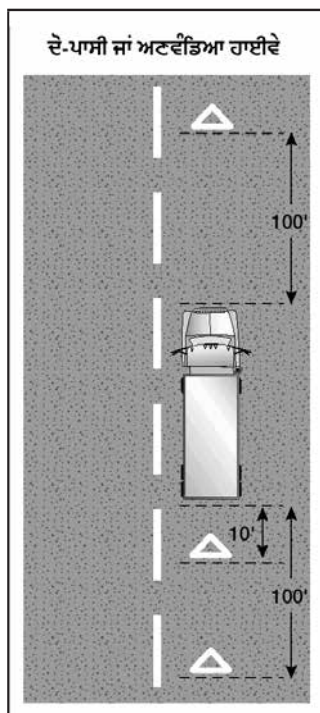
ਜੇਕਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਤੇ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਰੋਕਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ 10 ਮਿੰਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣੀਆਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਚਿਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਆਪਣੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖੋ:

- 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।



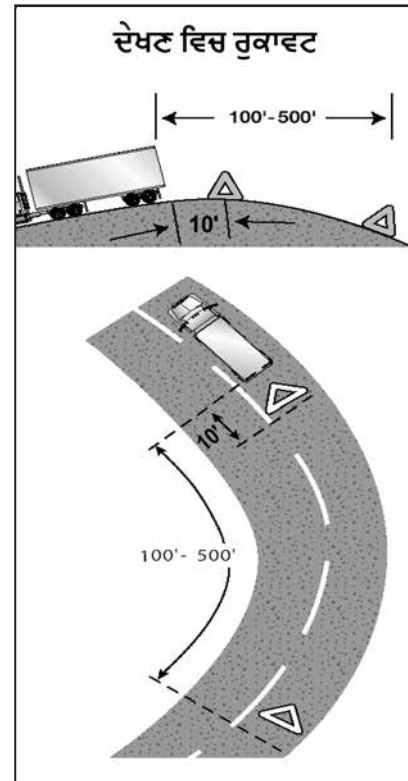
ਤਸਵੀਰ 2.8

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



ਤਸਵੀਰ 2.9

- ਕਿਸੇ ਪਹਾੜੀ, ਮੋੜ ਜਾਂ ਹੋਰ ਰੁਕਾਵਟ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ, ਜੇ 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 ਖੁਦ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ 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 ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

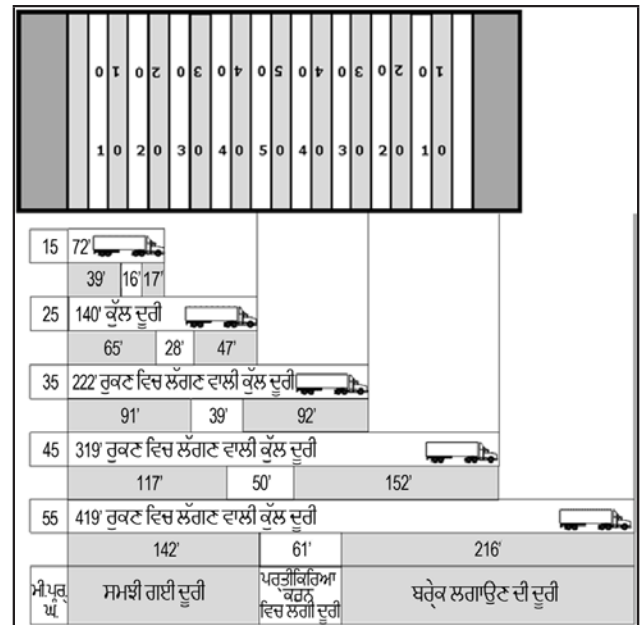
2.6 – ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ

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 ਟਰੈਕਸ਼ਨ, ਕਰਵ, ਦਿਸ਼ਾ, ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਪਹਾੜੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

2.6.1 – ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ

ਸਮਝ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਦੂਰੀ + ਪਰਤੀਕਰਮ ਦੂਰੀ + ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ = ਕੁੱਲ ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ

- ਸਮਝ ਦਾ ਸਮਾਂ।** ਆਦਰਸ਼ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਦੂਰੀ ਜਿਹੜੀ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਤੈਅ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਦੇਖ ਦੀਆਂ ਹਨ ਤੇ 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 ਪਰਭਾਵਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾਵਰਤਨ ਅਤੇ ਖੁਦ ਖਤਰੇ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਚੇਤ ਡਰਾਇਵਰ ਲਈ ਔਸਤਨ ਸਮਝ ਦਾ ਸਮਾਂ 1¼ ਸਕਿੰਟ ਹੈ। 55 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) 'ਤੇ ਇਹ 142 ਫੁੱਟ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ।
- ਪਰਤੀਕਰਮ ਦੂਰੀ।** ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਅੱਗੇ ਵੇਖੇ ਗਏ ਖਤਰੇ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਡੇ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਸਰੀਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਦੂਰੀ। ਔਸਤ ਡਰਾਇਵਰ ਕੋਲ 1 ਸਕਿੰਟ ਤੋਂ ¾ ਸੈਕਿੰਡ ਤੱਕ ਦਾ ਪਰਤੀਕਰਮ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। 55 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) 'ਤੇ ਇਹ 61 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ।** ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵੱਲੋਂ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ। ਚੰਗੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼ੁੱਧ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ 55 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) 'ਤੇ, ਇਹ 216 ਫੁੱਟ ਤਕ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਕੁੱਲ ਰੁਕਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ।** ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਵੱਲੋਂ ਆਦਰਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦੂਰੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਭ ਕੁਝ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮਝ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਦੂਰੀ, ਪਰਤੀਕਰਮ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੇ। 55 ਮੀ.ਪਰ 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 ਪਰਭਾਵ। ਜਿੰਨੀ ਤੇਜ਼ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਰ ਜਾਂ ਪਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਾਕਤ ਉਨੀ ਵੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗਤੀ 20 ਤੋਂ 40 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤਕ ਵਧਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਪਰਭਾਵ 4 ਗੁਣਾਂ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ 4 ਗੁਣਾਂ ਲੰਬੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤਿੰਨ ਗੁਣਾਂ ਗਤੀ 20 ਤੋਂ 60 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੇ ਪਰਭਾਵ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ 9 ਗੁਣਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। 60 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph), ਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਫੁੱਟਬਾਲ ਦੇ ਮੈਦਾਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਗਤੀ ਨੂੰ 80 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਵਧਾਓ ਅਤੇ ਪਰਭਾਵ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ 20 ਮੀਲ ਪਰਤੀ ਘੰਟਾ ਤੋਂ 16 ਗੁਣਾਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਤੇਜ਼ ਗਤੀ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਅਤੇ ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਧਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਨਾਲ, ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਘਟਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਅਸਰ। ਵਾਹਨ ਜਿੰਨਾ ਭਾਰੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਉਨਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਉਹ ਜਜ਼ਬ ਕਰਨਗੀਆਂ। ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਬਰੇਕ, ਟਾਇਰ, ਸਪਰਿੰਗ, ਅਤੇ ਸ਼ੈੱਕ ਅਬਸੋਰਬਰਾਂ ਨੂੰ ਉਦੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਬਰੇਕ ਕਿਸੇ ਗਾਰੇਡ 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 ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ 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 ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਵੇ- 30 ਐਮ ਐਸ ਡੀ (MSD)
- ਇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬੱਸ 40 ਐਮ ਐਸ ਡੀ (MSD)
- ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰ (GVWR) ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰੇਲਰ, ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ, ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ 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 ਸਤ੍ਹਾ 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 ਸਤ੍ਹਾਵਾਂ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਲੰਬਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ, ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਕਿਡਿੰਗ ਦੇ ਰੋਕਣਾ ਔਖਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਸੜਕ ਤਿਲਕਵੀ ਹੈ। ਗਿੱਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਰੋਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਦੁੱਗਣਾ ਕਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਉਸੇ ਹੀ ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਰੋਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਜਿੰਨੀ ਦੂਰੀ ਸੁੱਕੀ ਸੜਕ ਤੇ ਰੁਕਣ ਤੇ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਇਕ ਗਿੱਲੀ ਰੋਡ 'ਤੇ ਲਗਭਗ $\frac{1}{4}$ (ਉਦਾਹਰਨ, 55 ਤੋਂ 35 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਹੌਲੀ ਕਰੋ) ਤੱਕ ਰਫਤਾਰ ਘਟਾਓ। ਕੱਠੀ ਹੋਈ ਬਰਫ਼ ਤੇ, ਗਤੀ ਨੂੰ ਔਧਾ ਜਾਂ ਵੱਧ ਘਟਾਓ। ਜੇ ਸਤ੍ਹਾ ਬਰਫ਼ ਵਾਲੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੁੜ੍ਹਨ ਤੱਕ ਗਤੀ ਘੱਟ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ।

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

- **ਛਾਂਦਾਰ ਖੇਤਰ।** ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਪਿਘਲਣ 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। ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਪਿਆਨ ਦਿਓ ਜਦੋਂ ਤਾਪਮਾਨ 32 ਡਿਗਰੀ ਫਾਰਨਹੀਟ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੋਵੇ।

- **ਪਿਘਲਣ ਵਾਲੀ ਬਰਫ਼।** ਥੋੜਾ ਜਿਹਾ ਪਿਘਲਣ ਨਾਲ ਬਰਫ਼ ਗਿੱਲੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਗਿੱਲੀ ਬਰਫ਼ ਸੁੱਕੀ ਬਰਫ਼ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਿਲਕਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- **ਕਾਲੀ ਬਰਫ਼।** 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 ਖੋਲ੍ਹੋ ਅਤੇ ਸੀਸੇ, ਸੀਸੇ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਜਾਂ ਐਂਟੀਨੇ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੋ। ਜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਬਰਫ਼ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਦੀ ਸਤ੍ਹਾ ਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਬਰਫ਼ ਜੰਮਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ ਹੈ।
- **ਮੀਂਹ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਬਾਅਦ।** ਮੀਂਹ ਪੈਣਾ ਸ਼ੁਰੂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਹੋਵੋਗੇ। ਤੁਸੀਂ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਅਤੇ **ਕਲੱਚ** ਨੂੰ ਦੱਬ ਕੇ ਦੁਬਾਰਾ ਨਿਯੰਤਰਨ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਪਹਿਏ ਨੂੰ ਆਜ਼ਾਦੀ ਨਾਲ ਮੁੜਨ ਦੇਵੇਗਾ। ਜੇ ਗੱਡੀ ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਡਰਾਇਵ ਵਾਲੇ ਪਹਿਏ ਤਿਲਕਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਪਰਤੀਬਿੰਬਾਂ, ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਛਿੱਟੇ ਅਤੇ ਬਾਰਿਸ਼ ਦੀਆਂ ਬੂੰਦਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ। ਇਹ ਖੜੇ ਪਾਣੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹਨ।

2.6.3 – ਗਤੀ ਅਤੇ ਮੋੜ

ਸੜਕ ਵਿੱਚਲੇ ਮੋੜਾਂ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਮੋੜ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ 2 ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਟਾਇਰਾਂ ਆਪਣਾ ਟਰੈਕਸ਼ਨ ਛੱਡ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣਗੇ, ਇਸ ਲਈ ਤੁਸੀਂ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁਰਤਵਾਕਰਸ਼ਨ ਦੇ ਉੱਚ ਕੇਂਦਰ ਹਨ, ਨੂੰ ਮੋੜ ਲਈ ਦੱਸੀ ਦੀ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਉਲਟ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਇੱਕ ਮੋੜ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਗਤੀ ਤੇ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਓ। ਮੋੜ ਵਿੱਚ ਬਰੇਕ ਲਾਉਣਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਲੋਕ ਕਰਨਾ ਸੌਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇੱਕ ਤਿਲਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਹੌਲੀ ਕਰੋ। ਮੋੜ ਤੇ ਪੋਸਟ ਕੀਤੀ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾ ਕਰੋ। ਉਸ ਗਿਆਰ ਵਿੱਚ ਰਹੇ 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 ਤੁਸੀਂ ਦਿਸਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਵਿੱਚ-ਵਿੱਚ ਰੁਕਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੋ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਘੱਟ ਬੀਮ ਨਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਉੱਚੇ ਬੀਮ ਦੇ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਘੱਟ ਬੀਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਪਵੇ ਤਾਂ ਹੌਲੀ ਹੋਵੋ।

2.6.5 – ਗਤੀ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਚਲਣ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਗਤੀ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਤੀ ਹੈ। ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਗਤੀ ਤੇ ਇੱਕੋ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵੱਜ ਸਕਦੇ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ, ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 15 ਮੀ.ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਲੇਨ ਬਦਲਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਤੇ ਲੰਘਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਧੂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੋ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਡਰਾਇਵ ਕਰੋ, ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਪੀਡ 'ਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇੱਕ 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 ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜੋਖਮ ਇਸਦੇ ਮੁੱਲ ਨਹੀਂ ਮੋੜ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਹੋਰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲੋਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ। ਇਹ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਿਆਦਾ ਥਕਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਥਕਾਵਟ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪਰਵਾਹ 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 ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਹੈ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ:

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

ਜੇ ਇੱਕ 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 ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਢਲਾਣ ਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੰਜਣ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਨੂੰ ਪਰਮੁੱਖ 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 ਤੁਸੀਂ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਮੁਤਾਬਿਕ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕੋ ਜਾਂ ਰੁਕ ਸਕੋ। ਹੇਠਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਾ ਸ਼ੁਰੂ 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 ਖੇਤਰ

ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਸੜਕ ਦੇ ਕੰਮ ਕਾਜ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੱਟ ਅਤੇ ਮੌਤ ਦਾ ਨੰਬਰ ਇੱਕ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਕੰਮ ਦੇ ਖੇਤਰ 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 ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦੇਵੋ ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਤੁਸੀਂ ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਲੰਬੇ ਭਾਗਾਂ ਰਾਹੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ। ਬੁਰੇ ਮੌਸਮ ਜਾਂ ਬੁਰੀਆਂ ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਘਟਾਓ। ਆਪਣੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਘਟਾਓ ਜਦੋਂ ਇੱਕ 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 ਜ਼ਿਲੇ ਦੇ ਬਾਹਰ) ਤੇ 20 ਮੀ. ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10 ਮੀ. ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਪਾਸ ਨੂੰ $\frac{1}{4}$ ਮੀਲ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §21758)। ਤੁਹਾਨੂੰ 300 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਨੇੜੇ ਹੋਣ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਨਿਯਮ ਓਵਰਟੇਕਿੰਗ ਅਤੇ ਪਾਸ ਹੋਣ ਵੇਲੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜ਼ਿਲੇ 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 ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਤੇ ਕਾਰਵਾਂ ਵਿੱਚ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚਕਾਰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ 100 ਫੁੱਟ ਦਾ ਫਾਸਲਾ ਛੱਡਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਕਿੱਥੇ 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. ਵੱਡੇ 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 ਗਲਤ?
9. ਹਾਈਡਰੋਪਲੇਨਿੰਗ ਕੀ ਹੈ?
10. "ਕਾਲੀ ਬਰਫ਼" ਕੀ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵੱਲੋਂ 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 – ਜਗ੍ਹਾ ਦਾ ਪਰਬੰਧਨ

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

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

2.7.1 – ਅਗਲੀ ਜਗ੍ਹਾ

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

ਅੱਗੇ ਦੀ ਥਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਰੁਕਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅੱਗੇ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਹ ਗੱਡੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਅਕਸਰ ਵੱਜਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਪਿੱਛਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਟਕਰਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

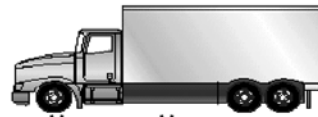
ਕਿੰਨੀ ਜਗ੍ਹਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ? ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਿੰਨੀ ਥਾਂ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ? ਇਕ ਚੰਗਾ ਨਿਯਮ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਰ 10 ਫੁੱਟ ਲੰਬਾਈ ਲਈ 40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1 ਸਕਿੰਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਵੱਧ ਗਤੀ ਤੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ 1 ਸਕਿੰਟ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜੇ ਤੁਸੀਂ 40 ਫੁੱਟ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ 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.ਪਰ.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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਿਣੋ: "ਇਕ ਹਜ਼ਾਰ ਅਤੇ ਇਕ, ਇਕ ਹਜ਼ਾਰ ਦੋ" ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ, ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਤੁਸੀਂ ਉਸੇ ਥਾਂ ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ। ਹਰੇਕ 10 ਫੁੱਟ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਲਈ 1 ਸਕਿੰਟ ਦੇ ਨਿਯਮ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਕਰੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ 40 ਫੁੱਟ ਟਰੱਕ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਅਤੇ ਸਿਰਫ 2 ਸੈਕਿੰਡ ਤਕ ਗਿਣਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ 40 ਮੀਲ ਪਰਤੀ ਘੰਟੇ ਦੀ ਗਤੀ ਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ)। ਥੋੜੇ ਅਭਿਆਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੰਨੀ ਕੁ ਦੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 40 ਮੀ.ਪਰ.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 ਸਮਾਂਬੰਧ ਦੂਰੀਆਂ ਲਈ

- 40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਰ 10 ਫੁੱਟ ਲੰਬਾਈ ਲਈ 1 ਸੈਕੰਡ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
- 40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੱਕ ਇਸੇ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਤਿਰਿਕਤ ਸਪੈਸ਼ 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 ਜਗ੍ਹਾ

ਤੁਸੀਂ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ, ਪਰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੁਝ ਗੱਲਾਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਕੋਈ ਭਾਰੀ ਬੋਝ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਸਹੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਰਹੋ। ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ ਜਾਣਾ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਹੋਰ ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਲੰਘਣ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਛੇਤੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਸਕਦੇ।
- **ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਪਟੇ।** ਇਕ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ, ਅਕਸਰ ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਔਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੇੜੇ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਤੁਸੀਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ:
 - **ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਪਿੱਛਾ ਕੀਤਾ ਪਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਇੱਥੇ ਕੁਝ ਗੱਲਾਂ ਹਨ ਜਿੰਨਾ ਨਾਲ ਤੁਸੀਂ 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 ਜਗ੍ਹਾ

ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਅਕਸਰ ਚੌੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਲੇਨ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਰ ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਜਗ੍ਹਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਸ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਕੇ ਇਹ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ 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 ਜਗ੍ਹਾ 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 ਤੁਸੀਂ ਫਸ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਇਕ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਸਥਾਨ ਲੱਭੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਹੋਰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਨੇੜੇ ਨਹੀਂ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਕ ਖੁਲੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲੱਭਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੋਰ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਾਣਾ ਪੈਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚਕਾਰ ਜਿੰਨੀ ਹੋ ਸਕੇ ਉਨੀ ਥਾਂ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ। ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਜਾਂ ਅੱਗੇ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਦੂਸਰਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਬਚੋ।

2.7.4 – ਉੱਤੇ ਨੂੰ ਜਗਰਾ

ਉੱਤੇ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣਾ ਇਕ ਖਤਰਾ 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-ਸੜਕ 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 ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਕਰਨ 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 ਜਗਰਾ 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 ਸੜਕਾਂ ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟੋਢਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚਿੰਨ੍ਹ, ਦਰੱਖਤ, ਜਾਂ ਪੁਲ ਦੀਆਂ ਸਪੋਰਟਾਂ ਨੂੰ ਕਲੀਅਰ ਕਰਨ ਲੱਗੀਆਂ ਕੋਈ ਸਮੱਸਿਆ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਇਹ ਸਮੱਸਿਆ ਹੋਵੇ, ਸੜਕ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਦੇ ਨੇੜੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ।
- ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਟਾਹਣੀਆਂ ਜਾਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਪਿੱਛੇ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਣਦੇਖਿਆ ਹੋਣਾ ਆਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। (ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਹੋਰ ਖਤਰਿਆਂ ਲਈ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।)

2.7.5 – ਹੇਠਾਂ ਦੀ ਜਗਰਾ

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

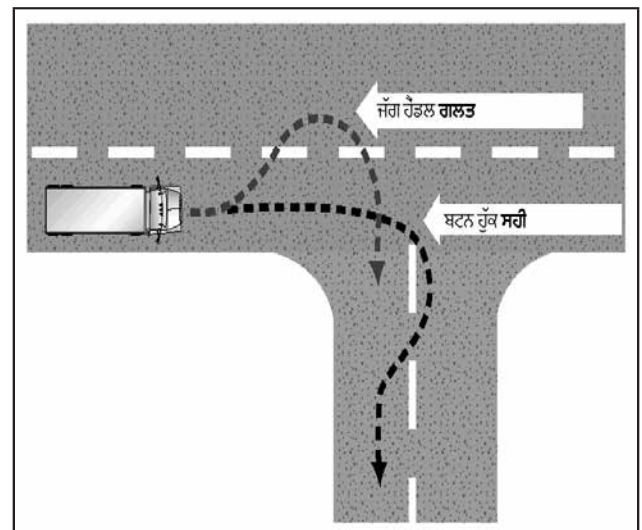
ਰੇਲਰੋਡ ਟਰੈਕ ਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਥੱਲੇ ਘੱਟ ਜਗਰਾ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਹੋਵੇ। ਅੱਧ ਵਿਚਾਲੇ ਫਸਣ ਦਾ ਜੋਖਮ ਨਾ ਲਾਓ।

2.7.6 – ਮੋੜਾਂ ਲਈ ਥਾਂ

ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਇਕ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਥਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਰਾਹ ਤੇ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਅਤੇ ਕਾਫੀ ਜਗਰਾ 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:

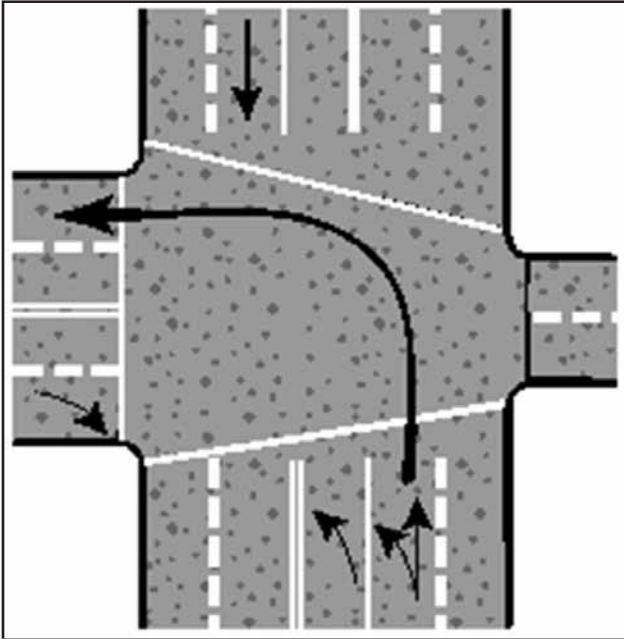
- ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਮੁੜੋ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਜੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਝੁਲੇ ਬਿਨਾਂ ਸਹੀ ਮੋੜ ਨਹੀਂ ਮੁੜ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਮੁੜਨ ਵੇਲੇ ਦੂਰੋਂ ਮੁੜੋ। ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿੱਛਲਾ ਪਾਸਾ ਕਿਨਾਰੇ ਦੇ ਕੋਲ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਜੇ ਪਾਸਿਓਂ ਅੱਗੇ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦੇਵੇਗਾ।
- ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਮੋੜ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਚੌੜਾਈ ਵਿੱਚ ਨਾ ਮੋੜੋ। ਪਿੱਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਖੱਬੇ ਨੂੰ ਮੋੜ ਰਹੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਹ ਸੱਜੇ ਪਾਸਿਓਂ 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 ਪੈਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਚੁਗਰੇ ਦੇ ਕੋਰ 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 ਲੌੜੀਦੀ ਥਾਂ

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

- ਹੌਲੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਅਤੇ ਵੱਡੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਲੌੜੀਦੀ ਥਾਂ ਕਰਕੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਲਈ ਕਾਰ ਨਾਲੋਂ ਵੱਡੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਫਰਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਰਫ਼ਤਾਰ ਲੋੜ 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 ਤੁਸੀਂ ਸਾਰਾ ਰਸਤਾ ਪਾਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

2.8 – ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ

2.8.1 – ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦਾ ਮਹੱਤਵ

ਇਕ ਖਤਰਾ 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 ਖਤਰਾ 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 ਖਤਰਾ ਹੈ। ਜੇ ਕਾਰ ਦਾ ਡਰਾਇਵਰ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਟ ਮਾਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹੁਣ ਸਿਰਫ਼ ਖਤਰਾ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਇਹ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਹੈ।

ਖਤਰੇ ਵੇਖਣ ਨਾਲ ਤੁਸੀਂ ਤਿਆਰ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਸੰਕਟਕਾਲ ਬਣਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਰੇ ਦੇਖੋਗੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਉਦਾਹਰਨ ਵਿੱਚ, ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੇ ਕਾਰ ਅਚਾਨਕ ਤੁਹਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਟ ਮਾਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਨਾਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦੇਣ ਲਈ ਸਮਾਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਤਿਆਰ ਹੋਣ ਨਾਲ ਖਤਰਾ ਘਟਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਡਰਾਇਵਰ ਜਿਸਨੇ ਖਤਰੇ 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।

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

2.8.2 – ਖਤਰਨਾਕ 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 ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਮੂਵ-ਓਵਰ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੇਂਸਿਆ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਵਾਪਰੀ ਘਟਨਾ ਵੱਲ ਪਹੁੰਚਦਿਆਂ ਖੁਦ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੱਗੇ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜੋ 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, ਮੁਵ-ਓਵਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਾਕਾਮ ਰਹਿਣਾ ਇੱਕ 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 ਖੇਤਰ।** ਜਦੋਂ ਲੋਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਇਹ ਖਤਰਾ ਹੈ। ਉੱਥੇ ਭੀੜੀਆਂ ਲੇਨਾਂ, ਤਿੱਖੇ ਮੋੜ ਜਾਂ ਅਸਮਾਨ ਸਤਹਾਂ 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 ਬਰੇਕ 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 (ਚਿੰਨ੍ਹ, 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 ਖਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਰਿਮਾਂ ਲਈ ਖਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਬਿਜਲੀ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਦੇਹਰੇ 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, ਗੱਤੋ ਦੇ ਬਕਸੇ ਖਾਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਠੋਸ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੀ। ਕਾਰਜ ਅਤੇ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਬੋਰੇ ਲਈ ਵੀ ਇਹੀ ਸੱਚ ਹੈ। ਸਭ ਪਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਸੁਚੇਤ ਹੋਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਲਦੀ ਦੇਖ ਲਵੋ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ, ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਚਲਣ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕੋ।

- **ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾ/ ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨਾ।** ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਫਰੀਵੇਅ 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 ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਢਲਾਣ ਗਤੀ ਘਟਾਉਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਬਰੇਕ ਲਾਉਣਾ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਮੁੜਨਾ ਇੱਕ 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 ਖਤਰੇ ਵਾਲੇ ਹਨ

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

ਨਿਗਰਾ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ। ਜਿਹੜੇ ਲੋਕ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ, ਉਹ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਖਤਰਾ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਚੇਤੰਨ ਰਹੋ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੀ ਦਿਰਸ਼ਤੀ ਰੁਕੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਵੈਨਾਂ, ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵੈਗਨ, ਅਤੇ ਕਾਰਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਬਾਰੀ ਬਲੱਕ ਹੋਈ ਹੈ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਹਨ। ਰੈਟਲ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਕ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਸੀਮਿਤ ਦਿਰਸ਼ਤੀ ਲਈ ਆਦਿ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਰਦੀ ਵਿੱਚ, ਜੰਮੀ ਹੋਈ ਬਰਫ਼, ਬਰਫ਼ ਦੀਆਂ ਢੱਕੀਆਂ ਜਾਂ ਸਨੋ ਨਾਲ ਢੱਕੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਖਿੜਕੀਆਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਖਤਰੇ ਹਨ।

ਵਾਹਨ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਚੁਰਸਤਿਆਂ ਜਾਂ ਗਲੀਆਂ ਕਰਕੇ ਅੱਸਰ 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 ਇੱਕ ਖਤਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪੈਕੇਜ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਕਸਰ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਸਟੈੱਪ ਵੈਨ, ਡਾਕ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਡਿਲਿਵਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਕਸਰ ਕਾਹਲੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਉਹ ਅਚਾਨਕ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਗੱਲੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੀ ਹਲਚਲ ਜਾਂ ਗੱਲੀ 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 ਨਹੀਂ 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 ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬਰਸਾਤੀ ਦਿਨਾਂ 'ਤੇ, ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੋਪੀਆਂ ਜਾਂ ਛਤਰੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ 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 ਖਤਰੇ ਹਨ। ਦੇਖੋ ਕਿ ਉਹ ਕਿੱਥੇ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਹ ਕਿਤੇ ਹੋਰ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਉਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲ ਵੀ ਦੇਖ ਰਹੇ ਹੋਣ ਉਦੋਂ ਵੀ ਚੌਕਸ ਰਹੋ। ਉਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਖਤਰਾ 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 ਨਹੀਂ ਵੇਖ ਸਕਦੇ।

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

ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ। ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਖਤਰਨਾਕ 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 ਨਹੀਂ 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 ਇੰਟਰਚੇਂਜ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਚੁਰਸਤਿਆਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਆਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਅਨਜਾਣ ਸੈਲਾਨੀ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ 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 ਗੱਲੀ 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, ਖਤਰੇ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਇਕ ਖਤਰੇ ਦਾ ਸੰਕੇਤ (ਮੋਪਡ, ਖੇਤ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ, ਟਰੈਕਟਰ, ਆਦਿ) ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ।



ਮੁੜਨ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰ ਰਹੇ ਡਰਾਇਵਰ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੁੜਨ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਉਮੀਦ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੌਲੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ 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 ਗੱਲੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਫਰਕ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸੜਕ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਹੇ ਡਰਾਇਵਰ ਕਾਹਲ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਅੱਗੇ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ ਤਾਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਪਿੱਛੇ ਫਸਣ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕਣ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਚੇਤ ਰਹੋ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਜੋ ਜਲਦੀ ਵਿੱਚ ਹਨ।

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

- ਸੜਕ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾ ਜਾਂ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮੁੜੀ ਜਾਣਾ।
- ਸੜਕ ਛੱਡਣਾ (ਸੱਜੇ ਪਹਿਏ ਨੂੰ ਖੁੰਜੇ ਤੇ ਚੜ੍ਹਾਉਣਾ, 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 ਉਨੀਦਰੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਤੋਂ ਦੇਰ ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੁਚੇਤ ਰਹੋ।

ਇੱਕ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀਆਂ ਸਰੀਰਕ ਪਰਤੀਕਰਿਆਵਾਂ। ਡਰਾਇਵਰ ਉਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਦੇਖਦੇ ਹਨ ਜਿਥਰ ਉਹ ਮੁੜਨ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰੀ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਸਿਰ ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਦੀ ਹਿੱਲਜੁਲ ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ 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 ਲੰਡੀਦੀ ਲੇਨ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਲੇਨ ਦਾ ਅੰਤ, ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਦੂਜੇ ਮਾਰਗ ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ)। ਹੋਰ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ ਚੱਲਣਾ ਜਾਂ ਰੁੱਕੀ ਹੋਈ ਆਵਾਜ਼ਾਈ, ਅਤੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਿਰ੍ਹਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਦੇਖੋ ਜੋ ਟਕਰਾਵ ਵਿੱਚ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਖਤਰਾ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਇਸ ਅਪਵਾਦ ਤੇ ਪਰਤੀਕਰਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗਾ।

2.8.4 – ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਇੱਕ 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 ਖਤਰੇ ਦੀ ਭਾਲ ਕਿਉਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ-ਉਹ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਖਤਰੇ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਸਮਾਂ ਹੋਵੇ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਇੱਕ 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.ਪਰ 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 ਪਾਸਿਓਂ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ?
5. ਇੱਕ ਖ਼ਤਰਾ ਕੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ?
6. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਖਤਰੇ ਦੇਖਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਕਿਉਂ ਬਣਾਉਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.7 ਅਤੇ 2.8 ਦੇਬਾਰਾ 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 ਖਤਰੇ 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 ਪੜ੍ਹਨਾ; ਡਿੱਗ ਗਈ ਇਕ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ; ਸੈਲ ਫੋਨ ਜਾਂ ਸੀ ਬੀ (CB) ਰੇਡੀਓ ਤੇ ਗੱਲ ਕਰਨਾ; ਸੰਦੇਸ਼ ਪੜ੍ਹਨਾ ਜਾਂ ਭੇਜਣਾ; ਟੈਲੀਮੈਟਿਕ ਜਾਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਯੰਤਰਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਪਰਣਾਲੀਆਂ, ਪੇਜ਼ਰ, ਨਿੱਜੀ ਡਿਜੀਟਲ ਸਹਾਇਕ, ਕੰਪਿਊਟਰ ਆਦਿ) ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ; ਦਿਨੇ ਸੁਪਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਗੁਆਚਣਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਮਾਨਸਿਕ ਬੇਧਿਆਨੀਆਂ; ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ।

ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸੰਭਾਵਤ ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ: ਆਵਾਜ਼ਾਈ, ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀ; ਘਟਨਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਪੁਲਿਸ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਰੋਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਿਰ੍ਹਸ਼; 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 ਕਾਊਂਸਿਲ ਅਧਿਐਨ, ਐਲ ਟੀ ਸੀ ਸੀ ਐਸ (Large Truck Crash Causation Study, LTCCS) ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ 8 ਪਰਤੀਸ਼ਤ ਵੱਡੀਆਂ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦਾ ਬਾਹਰੋਂ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 2 ਪਰਤੀਸ਼ਤ 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) ਆਵਾਜ਼ਾਈ: ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਦਾਜ਼ਨ 448,000 ਜਖਮੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ)।

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

2.9.2 – ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਅਸਰ

ਧਿਆਨ ਭਟਕਵੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਪਰਭਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਧੀਮੀ ਸਮਝ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਮੌਕੇ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪਾਉਣ ਦਾ ਜਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਬਰੇਕ 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 ਵਹੀਲ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਜਾਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਨਿਗਾਹ 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 ਫੋਨ

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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਨਵੇਂ ਡਰਾਇਵਰ ਅਯੋਗਤਾ ਲਈ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਸੰਘੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦਾ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ; ਜਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨਿਯੰਤਰਣ 'ਤੇ ਉਸ ਪ੍ਰਤਾਪਕ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਆਰਡੀਨੈਂਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਈ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ ਹਨ, ਜੋ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਫੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫੋਨ ਦੇ ਵਰਤਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਐਮ ਵੀਜ਼ (CMVs) ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੱਥ-ਫੜੀ ਹੋਈ ਮੋਬਾਇਲ ਟੈਲੀਫੋਨ ਵਰਤਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ 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 ਦੁਬਾਰਾ 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।" ਜੋ 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 ਪ੍ਰਾਂਤ 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 ਟੈਲੀਫੋਨ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਵੀ ਨਹੀਂ 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 ਟੈਲੀਫੋਨ 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, ਉਨ੍ਹਾਂ 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. ਪਰ ਘੰ. (mph) (ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀ 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-ਫਰੀ ਯੰਤਰ ਦੀ ਹੱਥ-ਫੜੀ ਹੋਈ ਸੈਲ ਫੋਨਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡਾ ਧਿਆਨ ਭੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਕਰਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੋਂ ਧਿਆਨ ਹਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

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

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

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

2.9.5 – ਲਿਖਤੀ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣਾ

ਸੀ ਐਫ 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 ਮਨ੍ਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਡਰਾਇਵਰ ਅਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਸੰਘੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦਾ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ; ਜਾਂ ਜੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਯੰਤਰਣ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਂਤ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਆਰਡੀਨੈਂਸ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਈ ਵਾਰ ਦੇਸ਼ੀ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੁਨੇਹੇ ਭੇਜਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਮਨ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਟੈਕਸਟਿੰਗ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਉਪਕਰਣ ਤੋਂ ਹੱਥ ਨਾਲ ਸੁਨੇਹੇ ਲਿਖਣਾ ਜਾਂ ਪੜ੍ਹਨਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸੰਚਾਰ ਲਈ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਫੋਟਾ ਸੁਨੇਹਾ ਸੇਵਾ, ਈ-ਮੇਲਿੰਗ, ਤਤਕਾਲ ਸੁਨੇਹਾ, ਇਕ ਵਰਲਡ ਵਾਈਡ ਵੈਬ ਪੇਜ ਵਰਤਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਸੁਨੇਹੇ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਜਾਂ ਭੇਜਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਲੈਕਟਰਾਨਿਕ ਉਪਕਰਣ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸੈਲੂਲਰ; ਨਿੱਜੀ ਡਿਜੀਟਲ ਸਹਾਇਕ; ਪੇਜ਼ਰ; ਕੰਪਿਊਟਰ; ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਪਕਰਣ ਜੋ ਦਾਖਲ ਕਰਨ, ਲਿਖਣ, ਭੇਜਣ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪੜ੍ਹਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਟੈਕਸਟਿੰਗ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਂਤ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਵੀ ਨਹੀਂ 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 ਖਤਰਨਾਕ 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, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੁਰੱਖਿਆ-ਨਾਜ਼ੁਕ ਘਟਨਾ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ, ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਦੁਰਘਟਨਾ, ਅਣ-ਸੋਚੀ ਲੰਨ 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/ਖਤਮ ਕਰਨ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣੀ।
- ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਰੱਖਣਾ।
- ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਭਵ ਦਿਰਸ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨਾ।

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

ਜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਭੁਲੇਖੇ ਕਾਰਨ ਔਧਾ ਸਕਿੰਟ ਹੌਲੀ ਪਰਤੀਕਰਮ 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 ਦਿਰੜ੍ਹ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਯੋਗ ਹੈ, ਇਕ ਈਅਰਪੀਸ ਜਾਂ ਸਪੀਕਰ ਫੋਨ ਫੰਕਸ਼ਨ ਵਰਤੋਂ, ਵੋਇਸ-ਐਕਟੀਵੇਟਿਡ ਡਾਇਲਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਹੈਂਡ-ਫਰੀ 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 ਪੜ੍ਹੋ 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 ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਤਰਜੀਹ ਦੇ ਮੁਤਾਬਿਕ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕਰੋ।
- ਪਰ੍ਹੀ-ਪਰੇਗਰਾਮ ਰੇਡੀਓ ਸਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਮਨਪਸੰਦ ਸੀ ਡੀਜ਼ (CDs) ਪਹਿਲਾਂ ਲੋਡ ਕਰੋ।
- ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਬੇਲੋੜੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਓ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
- ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਨਕਸ਼ੇ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰੋ, ਜੀ ਪੀ ਐਸ (GPS) ਨੂੰ ਪਰੇਗਰਾਮ ਕਰੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਓ।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੌਰਾਨ ਪੜ੍ਹਨ 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 ਪਰਤੀਕਰਮ 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, ਸਿਗਰਟ, 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 ਕਾਫੀ ਜਗ੍ਹਾ 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 ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਰੁਝੇਵੇਂ ਭਰੇ ਕਾਰਜਕਰਮ ਦਿਨਚਰਿਆ ਬਣ ਗਏ ਹਨ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਡਰਾਇਵਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਗੁੱਸਾ ਅਤੇ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

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

ਆਕਰਮਕ ਡਰਾਇਵਿੰਗ, ਸੁਆਰਥੀ, ਨਿਡਰ ਜਾਂ ਧੱਕੇ ਨਾਲ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਕ ਗੁੱਸੇਪੇਰ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਤੇ ਭੌਤਿਕ ਹਮਲਾ ਕਰਨਾ ਹੈ।

2.10.2 – ਇਕ ਆਕਰਮਕ ਡਰਾਇਵਰ ਨਾ ਬਣੇ

- 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 ਉਸਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਤਣਾਅ ਨੂੰ ਘਟਾਓ। "ਮੌਧਮ 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। ਆਵਾਜ਼ਾਈ, 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 ਸ਼ੱਕ ਵੇਲੇ ਲਾਭ ਦਿਓ। ਇਹ ਕਲਪਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਉਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਜਾਂ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਇਸਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਹੌਲੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਰਹਿਣ ਦਿਓ।
- ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੀ ਖੱਬੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਹੌਲੀ ਡਰਾਇਵ ਨਾ ਕਰੋ।

- ਇਸਾਰਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ। ਆਪਣੇ ਹੱਥ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਰੱਖੋ। ਕੋਈ ਵੀ ਐਮੋ ਇਸ਼ਾਰੇ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚੋ ਜੋ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਗੁੱਸੇ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਤੁਹਾਡੇ ਸਿਰ ਨੂੰ ਹਿਲਾਉਣ ਵਰਗੇ ਹਾਨੀ ਰਹਿਤ ਪ੍ਰਤੀਤ 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 ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਾ ਦੇਵੋ।
- ਅੱਖਾਂ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਬਚੋ।
- ਸੰਕੇਤ ਅਣਡਿੱਠੇ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰੋ।
- ਵਾਹਨ ਦਾ ਵਰਣਨ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੰਬਰ, ਸਥਾਨ ਅਤੇ, ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਬਾਰੇ ਦੱਸ ਕੇ ਗੁੱਸੇਪੇਰ 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 ਕਾਲ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਕੋਈ ਗੁੱਸੇਪੇਰ ਡਰਾਇਵਰ ਸੜਕ ਤੇ ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਿਰਸ਼ 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 ਗੁੱਸੇਪੇਰ ਡਰਾਇਵਰ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
6. ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਉਸਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਤਣਾਅ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਕੀ ਕੁਝ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?

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

2.11 – ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ

2.11.1 – ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਰਾਤ ਵੇਲੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਖਤਰਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਜਲਦੀ ਖਤਰੇ ਨਹੀਂ ਦਿਸਦੇ ਜਿੰਨੇ ਦਿਨ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਦਿਸਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੇ ਕਾਰਕ

ਦਿਰ੍ਘਸ਼ੀ। ਸੂਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਚੰਗੀ ਨਜ਼ਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਬਰੇਕ, ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਅਤੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹੋ ਉਸਤੇ ਅਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਵੇਖ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ, ਸੰਭਾਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਜਾਂ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕਿਉਂਕਿ ਚੰਗਾ ਦੇਖਣਾ ਸੂਰੱਖਿਅਤ 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 ਤੁਸੀਂ ਕਦੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਜਾਣ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਨਿਗ੍ਹਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੈ। ਜੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਐਨਕਾਂ ਜਾਂ ਕੰਟੈਕਟ ਲੈਂਜ਼ ਪਹਿਨਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਯਾਦ ਰੱਖੋ:

- ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਵੇਲੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਨੋ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਥੋੜੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇ। ਜੇ ਤੁਹਾਡਾ ਡੀ ਐਲ (DL) ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਲੈਂਜ਼ ਲੈਣੀ 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 ਗੰਮ ਗਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਵਾਧੂ ਲੈਂਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੂਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਰਾਤ ਵੇਲੇ ਗੂੜ੍ਹੇ ਜਾਂ ਰੰਗੀਨ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਲੈਨਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ, ਭਾਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਸੋਚਦੇ ਹੋ ਕਿ ਉਹ ਲਿਸ਼ਕੋਰ ਨੂੰ ਅੱਖਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਜਣ ਤੋਂ ਮਦਦ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਰੰਗੀਨ ਲੈਨਜ਼ ਉਹ ਰੋਸ਼ਨੀ ਕੱਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਫ਼ ਸਾਫ਼ ਵੇਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਲਿਸ਼ਕੋਰ। ਲਿਸ਼ਕੋਰਦਾਰ ਰੋਸ਼ਨੀ ਦੁਆਰਾ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਨ੍ਹਾ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲਿਸ਼ਕੋਰ ਤੋਂ ਮੁੜ ਠੀਕ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਕਈ ਸਕਿੰਟ ਲੱਗ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਲਿਸ਼ਕੋਰ ਦੇ ਅੰਨ੍ਹੇਪਣ ਦੇ ਦੋ ਸਕਿੰਟ ਵੀ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। 55 ਮੀ. ਪਰ 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, ਦੁਰਹਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕੰਮ, ਬਿਮਾਰੀ ਜਾਂ ਨੀਂਦ ਦੀ ਕਮੀ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਬਿਲਕੁਲ ਸੁਰਾਬ ਅਤੇ ਨਸ਼ੀਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ, 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 ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ ਗੰਭੀਰ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਦੀ ਤੁਹਾਡੀ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਥੱਕੇ ਹੋਏ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਸੌ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਟਕਰਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜਾਂ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਜਖਮੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਮਰਵਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਥਕਾਵਟ ਜਾਂ ਨੀਂਦ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਆਵਾਜ਼ਾਈ 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 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਮਰੀਕੀਆਂ ਨੇ ਸੌਂਣੇ ਪਏ ਡਰਾਇਵ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ 1/3 (36 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ 103 ਮਿਲੀਅਨ ਲੋਕ) ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਸੌ ਗਏ ਸੀ। ਡਰਾਇਵਰ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਸਕਿੰਟਾਂ ਲਈ ਸੌਣ ਦਾ ਜਾਂ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੌਣ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਾਟਕੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਧਦੀ ਹੈ।

ਜੋਖਮ ਵਿੱਚਲੇ ਸਮੂਹ

ਸੌਂਣੇ ਪਏ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਾਰਨ ਕਿਸੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਹੋਣ ਦਾ ਜੋਖਮ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀਂ 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 ਸੌਂਚ ਹੈ ਜੇਕਰ ਤੁਸੀਂ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜੇ ਰਾਤ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨੀਂਦ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਖੋਜ ਨੇ ਨੌਜਵਾਨ ਮਰਦਾਂ, ਸਿਫਟ ਕਾਮਿਆਂ, ਵਪਾਰਕ ਡਰਾਇਵਰ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਅਤੇ ਬੇਇਲਾਜ਼ੇ ਨੀਂਦ ਦੇ ਵਿਗਾੜਾਂ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਜਾਂ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਪੁਰਾਣੀ ਨੀਂਦ ਤੋਂ ਵੀਚਿਤ 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 ਲੱਖ ਸਮੇਂ ਦੇ ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਸੰਗ੍ਰਿਹਤ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਰ ਔਸਤਨ ਪੜ੍ਹਤੀ 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 ਸ਼ਾਇਦ 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 ਟਰੱਕ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋਣ ਤੇ, ਹੋਰ 3 ਤੋਂ 4 ਲੱਖ 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 ਪੜ੍ਹਤੀਸ਼ਤ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਤੇ ਸੌਂ ਗਏ ਸੀ। ਪਰ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸ ਸਕਦੇ ਕਿ ਕਦੇ 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 ਤੋਂ ਭਟਕਣਾ, ਬਹੁਤ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਨਾਲ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਕਿਨਾਰੇ ਵਾਲੀ ਪੱਟੀ ਵਿੱਚ ਵੱਜਣਾ।
- ਬੇਆਰਾਮੀ ਅਤੇ ਬੇਚੈਨੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨਾ।

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

ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਤਰਾ 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 ਤੁਸੀਂ 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 ਟੇਬਲੇਟ, 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 ਬੇਰਿੰਗ ਸੜਕ 'ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- ਫਲਾਇੰਗ, ਬਦਲ ਰਿਹਾ ਸਮਾਂ ਜੇਨ।

ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਸਤੀ ਰੋਕਣੀ:

- ਚੌਕੰਨੇ ਹੋਣ ਲਈ ਲੰਬੀਦੀ 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।
- ਉਨ੍ਹਾਂ ਘੰਟਿਆਂ ਲਈ ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਸਮਾਂ ਰੱਖੋ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਦਿਨ ਵੇਲੇ ਨੀਂਦ ਤੋਂ ਪੀੜ੍ਹਤ ਹੋ, ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੌਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਸੌਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਡਾਕਟਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੋ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਉਰਜਾ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਜੀਵਨ ਵਿੱਚ ਕਸਰਤ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੋ।

ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਚੌਕੰਨਾਪੰਨ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ:

- ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਲਿਸ਼ਕੇਰਾਂ ਅਤੇ ਅੱਖਾਂ ਦੇ ਦਬਾਅ ਤੋਂ ਐਨਕਾਂ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
- ਸੀਸੇ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ 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 ਨੀਦ 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 ਸੌ ਜਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਉਂਦੇ ਹੋ।

2.11.3 – ਸੜਕੀ ਕਾਰਕ

ਮਾੜੀ ਲਾਈਟਿੰਗ। ਦਿਨ ਸਮੇਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਲਾਈਟਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਔਖਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਪੈਦਲ ਤੁਰਨ ਵਾਲਿਆਂ, ਸਾਈਕਲ ਸਵਾਰਾਂ ਅਤੇ ਜਾਨਵਰਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਾਦਸੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਜਦੋਂ ਰੋਸ਼ਨੀ ਹੁੰਦੀ ਵੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਸੜਕ ਦਿਰਸ਼ ਉਲਝਣ ਵਾਲੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਟਰੈਫਿਕ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ 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 ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੱਗੇ ਵੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਓ।

ਸ਼ਰਾਬੀ ਡਰਾਇਵਰ। ਨਸੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਨਸਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਡਰਾਇਵਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਖਤਰਾ ਹਨ। ਬਾਰਾਂ ਅਤੇ ਠੇਕੇਆਂ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਮਿਆਂ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਲਈ ਦੇਖੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਨਸੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ 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 ਰੋਸ਼ਨੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਰੋਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੀਆਂ ਹੈੱਡਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਭੱਗ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੁ ਹੌਲੀ ਜਾਣਾ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੇਖੋਗੇ, ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਰੋਕਣ ਦਾ ਸਮਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੈੱਡਲਾਈਟ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਹਨ। ਗੰਦੀਆਂ ਹੈੱਡ-ਲਾਈਟਾਂ ਜਿੰਨੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਉਸਤੋਂ ਸਿਰਫ਼ 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 ਦਿਰਸ਼ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਉਹ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਨ੍ਹੇ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੈੱਡਲਾਈਟ ਜ਼ਰੂਰ ਚਾਲੂ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਸੂਰਜ ਡੁੱਬਣ ਤੋਂ ਅੱਧਾ ਘੰਟਾ ਬਾਅਦ ਤੋਂ ਲੈਕੇ ਸੂਰਜ ਚੜਨ ਤੋਂ ਅੱਧਾ ਘੰਟਾ ਪਹਿਲਾ ਤੱਕ।
- ਜੇ ਬਰਫ਼, ਬਾਰਿਸ਼, ਕੋਹਰੇ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਖਤਰਨਾਕ 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 ਦਿਰਸ਼ੀ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

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

ਹੋਰ ਲਾਈਟਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵੇਖੇ ਜਾਣ ਲਈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਜ਼ਰੂਰ ਸਾਫ਼ 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 ਸਾਫ਼, ਮੁੜਨ ਵਾਲੇ ਸਿਗਨਲ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਾਈਟਾਂ ਹਨ।

ਵਿੰਡਸੀਲਡ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿੰਡਸੀਲਡ। ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਸਾਫ਼ ਰੱਖਣਾ ਦਿਨ ਦੇ ਨਾਲੋਂ ਰਾਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਤੀਬਰ ਲਾਈਟਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਿੰਡਸੀਲਡ ਜਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਤੇ ਗੰਦਗੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਇੱਕ 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 ਇੱਕ ਵਿੰਡਸੀਲਡ ਰਾਹੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਦਿਨ ਦੇ ਮੱਧ ਵਿੱਚ ਦੇਖਣ ਲਈ ਠੀਕ ਲੱਗਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਰਾਤ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਲਈ ਅੰਦਰੋਂ ਅਤੇ ਬਾਹਰੋਂ ਆਪਣੇ ਵਿੰਡਸੀਲਡ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰੋ।

2.11.5 – ਰਾਤ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਪਰਿਕਰਿਆਵਾਂ

ਪਰੀ-ਟਿਰਪ (ਟਿਰਪ 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 ਇੱਕ ਝਪਕੀ ਤੁਹਾਡੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਜਾਂ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ ਬਚਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਚਸ਼ਮਾ ਪਹਿਣਦੇ ਹੋ, ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਉਹ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਸਕਰੈਚ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਫ਼ਾਈ ਕਰੋ ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਦੁਸਰਿਆਂ 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 ਇੱਕ 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 "ਉਨ੍ਹਾਂ 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। ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਬਣਾਉਣ ਦਿਓ। ਇਹ ਬਾਹਰ ਦੇਖਣਾ ਔਖਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਅੰਦਰੂਨੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨੂੰ ਬੰਦ ਰੱਖੋ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਸਾਧਨ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਉਨੀ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੀਂਦ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦੱਖੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਨੀਂਦ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਤੁਸੀਂ ਮੀਂਹਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨੀਂਦ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ! ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਇਲਾਜ ਸੌਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

2.12 – ਧੁੰਦ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ

ਧੁੰਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਲੇ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਈਵੇਜ਼ 'ਤੇ ਧੁੰਦ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਧੁੰਦ ਅਕਸਰ ਅਚਾਨਕ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਦਿਰਸ਼ਤਾ 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 ਇੱਕ 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 ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰੋ।
- ਜਿਸ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ 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 ਚੈਕ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

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

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

ਵਾਸ਼ਰ ਤਰਲ ਦੀ ਫਰੀਜ਼ਿੰਗ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਵਿੰਡਸੀਲਡ ਵਾਸ਼ਰ ਐਂਟੀਫਰੀਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਕਾਫ਼ੀ ਟਰੈੱਡ ਹੈ। ਡਰਾਈਵ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਬਰਫ਼ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਗਿੱਲੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ ਧੱਕਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵ 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 ਖਾਸ 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। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਉਚਿੱਤ ਟਰੈੱਡ ਦਾ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਗੇਜ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਟਾਇਰ ਚੇਨਜ਼। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਤ ਸਥਾਨ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਚੇਨਜ਼ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਚੇਨਜ਼ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਕਰੌਸ-ਲਿੰਕਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਨਾਲ ਰੱਖੋ। ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਉਹ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਈਵ 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 ਬਰਫ਼ 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। ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਤੇ ਚੈਕ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਸਾਫ਼ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਖਿੜਕੀਆਂ ਅਤੇ ਸੀਸੇ। ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿੰਡਸੀਲਡ, ਖਿੜਕੀਆਂ ਅਤੇ ਸੀਸਿਆਂ ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਬਰਫ਼, ਬਰਫਬਾਰੀ ਆਦਿ ਨੂੰ ਹਟਾਓ। ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਇਕ ਵਿੰਡਸੀਲਡ ਸਕਰੈਪਰ, ਸਨੋਅ ਬਰੱਸ਼ ਅਤੇ ਵਿੰਡਸੀਲਡ ਡੀਫਰੋਸਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।

ਹੈਂਡ ਹੋਲਡਜ਼, ਸਟੈਂਪਸ ਅਤੇ ਡੈੱਕ ਪਲੇਟਾਂ। ਹੈਂਡ ਹੋਲਡਜ਼, ਸਟੈਂਪਸ ਅਤੇ ਡੈੱਕ ਪਲੇਟਾਂ ਤੇ ਸਾਰੀ ਬਰਫ਼ ਅਤੇ ਬਰਫਬਾਰੀ ਹਟਾਓ। ਇਹ ਫਿਸਲਣ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰੇਗਾ।

ਰੇਡੀਏਟਰ ਸਟਰਸ ਅਤੇ ਵਿੰਟਰਫਰੰਟ। ਰੇਡੀਏਟਰ ਸਟਰਸ ਤੋਂ ਬਰਫ਼ ਹਟਾਓ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਵਿੰਟਰਫਰੰਟ ਬਹੁਤ ਕੱਸ ਕੇ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜੇ ਸਟਰ 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 ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ 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 ਸਤਹ ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।

ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹਾਂ। 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 ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਰੁਕੋ।

- **ਸਹਿਜੇ ਅਤੇ ਹੌਲੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ।** ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਸੜਕ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਬਰਫ਼ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰਫ਼ ਹੋਵੇਗੀ।
- **ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁੜਨ ਨੂੰ ਅਤੇ ਬਰੇਕਸ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰੋ।** ਮੁੜਨ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਸਹਿਜ ਬਣਾਓ। ਲੋੜ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਖ਼ਤ ਬਰੇਕ ਨਾ ਲਗਾਓ, ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਬਰੇਕ ਜਾਂ ਸਪੀਡ ਰਿਟਾਰਡਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। (ਉਹ ਤਿਲਕਵੀ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਂਵਾਂ 'ਤੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਤਿਲਕਵੀ 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 ਨਿਯਮਤ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ। ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚੋ ਹੌਲੀ ਸਪੀਡ ਤੇ ਘੁਮਾਓ ਅਤੇ ਘੁਮਾਉਣ ਵੇਲੇ ਬਰੇਕ ਨਾ ਲਗਾਓ। ਤਾਪਮਾਨ ਦਾ ਉਸ ਬਿੰਦੂ ਤੱਕ ਵਧਣ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ ਜਿਸਤੇ ਬਰਫ਼ ਪਿਘਲਣੀ ਸ਼ੁਰੂ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਜਾਮ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦਿਓ।

ਗਿੱਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ। ਜਦੋਂ ਭਾਰੀ ਬਾਰਸ਼ ਜਾਂ ਡੂੰਘੇ ਖੜ੍ਹੇ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਗਿੱਲੀਆਂ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਬਰੇਕ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਖਰਾਬ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੱਗ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਪਕੜ ਵਿਚ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਾਵਰ ਦੀ ਕਮੀ, ਪਹੀਆਂ ਦਾ ਜਾਮ ਹੋਣਾ, ਇਕ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਵੱਲ ਖਿੱਚਣਾ, ਅਤੇ ਜੈਕਨਾਇਫ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਟਰੇਲਰ(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 ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਕਰੋ।
- ਬਰੇਕਾਂ ਹੌਲੀ ਲਾਓ। ਇਹ ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਾਈਨਿੰਗ ਪਰੈਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗਾਰੇ, ਗਾਰ, ਰੇਤ ਅਤੇ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।
- ਇੰਜਣ ਆਰ ਪੀ ਐਮ (rpm) ਵਧਾਓ ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਤੇ ਹੌਲੀ ਦਬਾਅ ਪਾਉਂਦਿਆਂ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਪਾਣੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਬਰੇਕ ਉੱਤੇ ਹਲਕੇ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਚੈਕ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ। ਜੇ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸੁੱਕਾਓ। (ਸਾਵਧਾਨ: ਬਰੇਕ ਦੇ ਦਬਾਅ ਅਤੇ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਨੂੰ ਇੱਕੋ ਵੇਲੇ ਲਾਗੂ ਨਾ ਕਰੋ, ਜਾਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ 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 ਮਾਊਟਿੰਗ 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 ਫੜ੍ਹ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇੰਜਣ ਦਾ ਤੇਲ। ਇੰਜਣ ਦਾ ਤੇਲ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਠੰਡਾ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨਾਲ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਗਰੀਸ 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। ਸਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇੰਜਣ ਕੂਲਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਫੀ 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। ਭਾਫ਼ 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 ਖੋਲ੍ਹਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਠੰਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਕਿਸੇ ਰਿਕਵਰੀ ਟੈਂਕ ਜਾਂ ਓਵਰਫਲੋ ਟੈਂਕ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਕੂਲੈਂਟ ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਵਿੱਚੋਂ 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 ਤੇ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਇੱਕ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਹੌਜ਼ ਕਾਰਨ ਇੰਜਣ ਫੇਲ 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 ਸਤਹ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਸਤਹ 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 ਫੇਲ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.11, 2.12, 2.13, ਅਤੇ 2.14 ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

2.15 – ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼।

ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦਾ ਚੌਗਿਰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸੜਕਾਂ ਰੇਲਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਇਸ ਆਸ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਕ ਆ ਰਹੀ ਗੱਡੀ ਦੀ ਸਪੀਡ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਸਪੇਸਟ ਜਗ੍ਹਾ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

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

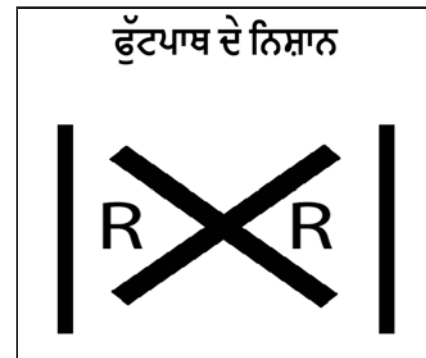
2.15.2 – ਚੇਤਾਵਨੀ ਸੰਕੇਤ ਅਤੇ ਯੰਤਰ

ਐਡਵਾਂਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹ। ਗੋਲ, ਕਾਲੇ-ਉੱਪਰ-ਪੀਲਾ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸਾਈਨ ਜਨਤਕ ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਗਾਊ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹ 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 ਰੁਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 2.15 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.15

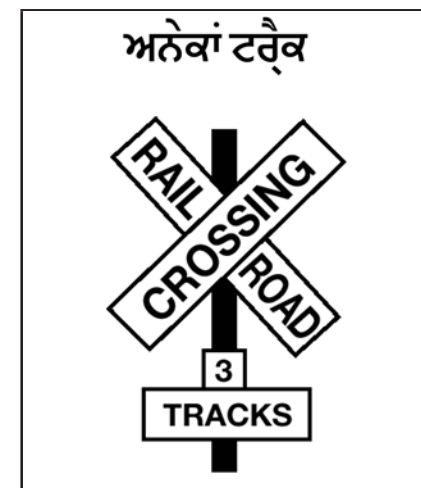
ਫੁੱਟਪਾਥ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ। ਫੁੱਟਪਾਥ ਮਾਰਕਾਂ ਦਾ ਭਾਵ ਅਗਾਊ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ "X" ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਖਰ "RR" ਅਤੇ 2-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਨਾ-ਲੰਘਣ (ਨੋ-ਪਾਸਿੰਗ) ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 2.16 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.16

2-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਨੋ ਪਾਸਿੰਗ ਜ਼ੋਨ ਚਿੰਨ੍ਹ 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।

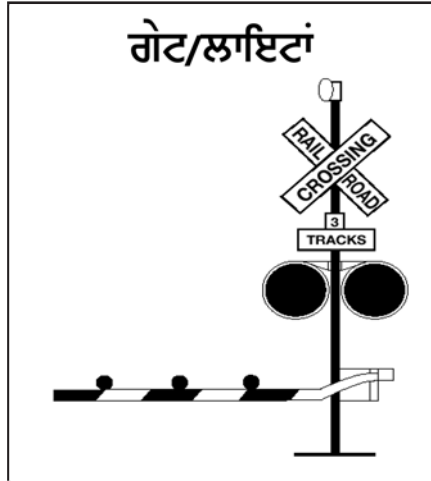
ਕਰਾਸਬੱਕ ਚਿੰਨ੍ਹ। ਇਹ ਚਿੰਨ੍ਹ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੈਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੇ ਕੋਈ ਸਫੈਦ ਸਟਾਪ ਲਾਈਨ ਨਹੀਂ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ, ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਸਟਾਪ ਨੇੜਲੇ ਟਰੈਕ ਦੇ ਨੇੜਲੀ ਰੇਲ ਤੋਂ 15 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੇੜੇ ਜਾਂ 50 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਜਦੋਂ ਸੜਕ 1 ਟਰੈਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਰਾਸਬੱਕ 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 ਰੈਸ਼ਨੀ 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 ਹਨ, 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 ਰੈਸ਼ਨੀ 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 ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੁਕੇ ਰਹੋ। ਜਦੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਦੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧੋ। ਤਸਵੀਰ 2.18 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 2.18

2.15.3 – ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਪਰਕਿਰਿਆਵਾਂ

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 ਆਵਾਜ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਜਨਤਕ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਜਿੱਥੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਛਾਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਔਦਰ ਦਾ ਰੌਲਾ ਵੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ 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। ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਵੇਖੋ। 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, ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਵਰਗੇ ਹੀ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪੂਰੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚੋ।

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

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

- ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਪਰਕਿਰਤੀ, ਪਰਾਂਤ 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 ਟਰੈਫਿਕ 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।

ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਫਸਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਕਦੇ ਨਾ ਦਿਓ, ਜਿੱਥੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੈਕ ਤੇ ਰੁਕਣਾ 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, ਪੇਜ਼ਮ-ਬੈਲੀ, ਪਸ਼ੂ ਟਰਾਲੀ)।
- ਇਕਹਰੇ-ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਟਰੈਕਟਰ ਜੋ ਆਪਣੇ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ 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 ਕਾਲ 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 ਇੱਕ 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 ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਪੀਡ ਚੁਣਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਇੱਕ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 – ਇੱਕ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਸਪੀਡ ਚੁਣੋ

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

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

ਜੇ ਇੱਕ 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 ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿਓ।

ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੰਜਣ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੰਜਣ ਦਾ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ 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 ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਹੀ ਗਿਅਰ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰੋ

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

ਪੁਰਾਣੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਗਿਅਰਜ਼ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਯਮ ਇੱਕ 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। ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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 – ਬਰੇਕ ਫੇਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਸਫਲਤਾ

ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ, ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ ਜਾਂ ਡਿਸਕਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਬਰੇਕ ਸ਼ੁਜ਼ ਜਾਂ ਪੈਡ ਰਗੜ ਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਬਰੇਕ ਗਰਮੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਲੇਕਿਨ ਬਰੇਕ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਸਹਿਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਭਾਵ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਬਰੇਕ ਦਾ ਢਿੱਲਾ ਪੈਣਾ, ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਪਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਹਰ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਕੰਮ ਦਾ ਆਪਣਾ ਹਿੱਸਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਸ, ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਣਗੀਆਂ। ਦੂਜੇ ਬਰੇਕ ਫਿਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਅਤੇ ਢਿੱਲੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਥੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰੇਕ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਬਰੇਕ ਜਲਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਨਾਲ ਹੀ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਗਰਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਾਂ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਘੁਸਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਬਰੇਕ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਅਕਸਰ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

2.16.4 – ਉਚਿਤ ਬਰੇਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕ

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

1. ਪੂਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਕਣ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
2. ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ ਤੁਹਾਡੀ "ਸੁਰੱਖਿਅਤ" ਸਪੀਡ ਤੋਂ ਤਕਰੀਬਨ 5 ਮੀਲ ਮੀ. ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਘੱਟ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਛੱਡ ਦਿਓ। (ਬਰੇਕ 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 ਪਰਤੀ ਘੰਟੇ ਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰੋਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ 40 ਮੀ. ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦੀ। ਹੁਣ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਇੰਨੀ ਕੁ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਤਾਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਸਪੀਡ 35 ਮੀ. ਪਰ ਘੰ. (mph) ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕੇ ਅਤੇ ਫਿਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਰਫਤਾਰ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਜਿੰਨੀ ਵਾਰੀ ਲੱਝੀਦਾ ਹੈ, ਦੁਹਰਾਓ।

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

ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਤੇ ਬਚਾਓ ਦੇ ਰੈਂਪ ਸਥਾਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਓ। ਚਿੰਨ੍ਹ 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 ਢਲਾਣ 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 ਬਰੇਕਿੰਗ ਤਕਨੀਕ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰੋ।
4. ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇਅ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਫਸ ਸਕਦੇ ਹਨ?
5. ਇਕ ਦੇਹਰੇ ਟਰੈਕ ਨੂੰ ਸਾਫ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਆਮ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਯੂਨਿਟ ਲਈ ਕਿੰਨਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.15 ਅਤੇ 2.16 ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

2.17 – ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਹਾਲਤਾਂ

ਟਰੈਫਿਕ ਦਾ ਸੰਕਟਕਾਲ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ 2 ਵਾਹਨ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਟਕਰਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਕਟਕਾਲ ਉਦੋਂ ਵਾਪਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਟਾਇਰ, ਬਰੇਕਸ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪੁਰਜੇ ਖਰਾਬ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਲੰਬੀਦੀ ਜਗ੍ਹਾ 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 ਲੰਬੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਕਈ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੈਕਟਰ ਪਲਟ ਸਕਦੇ ਹਨ।)

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ 'ਤੇ ਦੇਵੋ ਹੱਥ ਰੱਖੋ। ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਡੀ ਦੇਵਾਂ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪਕੜ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵਹੀਲ 'ਤੇ ਦੇਵੋ ਹੱਥ ਰੱਖਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਸੰਕਟਕਾਲ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਵੇਲੇ ਉੱਥੇ ਰੱਖਣਾ ਹੈ।

ਜਲਦੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਮੁੜੀਏ। ਇੱਕ 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 ਜੇ ਵੀ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾ ਮੁੜੋ। ਤੁਸੀਂ ਜਿੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਦੇ ਹੋ, ਓਨੀ ਫਿਸਲਣ ਜਾਂ ਰੁੜਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗੀ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਆਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ “ਕਾਊਂਟਰਸਟੀਅਰ” ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਹੋਰ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਮੋੜਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਕਾਊਂਟਰਸਟੀਅਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹੋ, ਤੁਸੀਂ ਛੇਤੀ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਪੁਰਾ ਕਰਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੋਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਕ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਕਾਊਂਟਰ 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 ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਰਸਤਾ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ 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 ਵੀ ਵੀ ਸ਼ੋਲਡਰ ਤੇ ਡਰਾਇਵ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਪਰ ਕੋਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ੇ 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 ਇੱਕ ਵਿਰੋਧੀ ਟਰੈਫਿਕ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇੱਕ 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 ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਸ਼ੋਲਡਰਸ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਉਪਲਬਧ ਬਚਾਅ ਰੂਟ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਨ, ਜੋ 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 ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਮੀ.ਪ੍ਰ.ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦੀ। ਇੱਕ ਕਮਜ਼ੋਰ ਸਤਹ 'ਤੇ ਤਿਲਕਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਫਿਰ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ।
- **ਜੇਕਰ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪਹੀਆਂ ਦਾ ਇੱਕ 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 ਤੱਕ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਸਟਾਪ ਤੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਕੇਤ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ੇ ਚੈੱਕ ਕਰੋ।

ਸੜਕ ਵੱਲ ਵਾਪਸੀ। ਜੇ ਸਟਾਪ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਤ 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 ਸਤਹ ਤੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤੁਰੰਤ ਕਾਉਂਟਰਸਟੀਅਰ ਕਰੋ। ਦੂਸਰਾ ਮੋੜ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ "ਸਟੀਅਰ-ਕਾਉਂਟਰਸਟੇਟਰ" 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 ਪਰਤੀਕ੍ਰਿਆ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਧੀਆ ਪਰਤੀਕ੍ਰਿਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉੱਥੇ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਫਾਸਲਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਉਪਯੋਗ ਕਰਦੇ ਹੋ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕ 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 "ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਬਰੇਕਿੰਗ" ਵਿਧੀ ਜਾਂ "ਸਟੈਬ ਬਰੇਕਿੰਗ" ਵਿਧੀ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਬਰੇਕਿੰਗ। ਇਸ ਵਿਧੀ ਨਾਲ, ਤੁਸੀਂ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਦਿਆਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਦੀ ਹਰਕਤ ਬਹੁਤ ਥੋੜੀ ਰੱਖੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਜਿੰਨੀ ਛੇਤੀ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਬਰੇਕਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਓ।

ਸਟੈਬ ਬਰੇਕਿੰਗ।

- ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਲਗਾਓ।
- ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਛੱਡ ਦਿਓ।
- ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਪਹੀਆਂ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਦੁਬਾਰਾ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾਓ। (ਤੁਹਾਡੇ ਬਰੇਕਾਂ 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 ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਸਿੱਧਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।)

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

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

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਐਂਟੀਲੋਕ ਬਰੇਕਸ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਰੋਕਣ ਲਈ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਮਿਲੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

2.17.3 – ਬਰੇਕ ਦਾ ਫੇਲ ਹੋਣਾ

ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਬਰੇਕ ਘੱਟ ਹੀ ਫੇਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਬਰੇਕ ਫੇਲ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੇ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ: (ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਬਾਰੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।)

- ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਦਬਾਅ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣਾ।
- ਲੰਬੀਆਂ ਪਹਾੜੀਆਂ 'ਤੇ ਬਰੇਕ ਫੇਡ ਹੋਣਾ।

ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਦਬਾਅ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣਾ। ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਬਾਅ ਨਹੀਂ ਬਣਾਵੇਗੀ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ 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।
- ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੰਪ ਕਰੋ।** ਕਦੇ-ਕਦੇ ਬਰੇਕ ਪੈਡਿੰਗ ਨੂੰ ਪੰਪ ਕਰਨਾ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਦਬਾਅ ਪੈਦਾ ਕਰੇਗਾ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।** ਪਾਰਕਿੰਗ ਜਾਂ ਸੰਕਟਕਾਲੀ ਬਰੇਕ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਬਰੇਕ 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 ਬਰੇਕ ਵਰਤਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਡਿਜਸਟ ਅਤੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦੇ ਹੋ।

- **ਇਕ ਬਚਾਅ ਰੂਟ ਲੱਭੋ।** ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਕਰਨ ਵੇਲੇ, ਇਕ ਬਚਾਅ ਰੂਟ-ਇਕ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਖੇਤਰ, ਇਕ ਸਾਈਡ ਗਲੀ, ਜਾਂ ਬਚਾਅ ਦਾ ਰੈਂਪ ਦੱਖੋ। 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 ਰੁੜ੍ਹਨਾ 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 ਫੇਲ ਹੋਣ ਨੂੰ ਰੋਕੇਗਾ। ਇਕ ਵਾਰੀ ਜਦੋਂ ਬਰੇਕਾਂ ਫੇਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਾਸਤੇ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਦੇਖਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

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 ਸੌਟ 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।

ਭੱਜ ਜਾਣਾ
ਟਰੱਕ ਰੈਂਪ
1 ਮੀਲ

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 ਖੁੱਲ੍ਹਾ 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 ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ 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 "ਧੁਨੀ" ਇਕ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਪਛਾਣਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਹੈ। ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ 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 ਆਵਾਜ਼ 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, ਦੇਹਰੇ ਪਿੱਛੇ ਟਾਇਰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

ਟਾਇਰ ਦੀ ਨਾਕਾਰਾਗੀ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਟਾਇਰ ਫੇਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- **ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਕੜੋ।** ਜੇ ਇਕ ਫਰੰਟ ਟਾਇਰ ਨਾਕਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਮੋੜ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਹਰ ਵੇਲੇ ਦੋਹਾਂ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ 'ਤੇ ਇਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪਕੜ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- **ਬਰੇਕ ਤੋਂ ਪਰਹਾਂ ਰਹੋ।** ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣਾ ਕੁਦਰਤੀ ਗੱਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਟਾਇਰ ਫੇਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਦੋਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣਾ 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 ਉਤਰੋ, ਅਤੇ ਰੁਕ ਜਾਓ।
- **ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।** ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਰੁਕ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਬਾਹਰ ਆ ਜਾਓ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਟਾਇਰ ਚੈਕ ਕਰੋ। ਅਜਿਹਾ ਤਾਂ ਵੀ ਕਰੋ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਭ ਵਾਹਨ ਠੀਕ ਠਾਕ ਕਰ ਰਿਹਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੋ ਟਾਇਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 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) ਇੱਕ 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) ਇੱਕ 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 ਸਖ਼ਤ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ 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। ਇੱਕ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਯੂਨਿਟ (ECU) ਫਿਰ ਪਹੀਆ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਓ ਲਈ ਬਰੇਕ ਦਬਾਅ ਘਟਾ ਦੇਵੇਗਾ।
- ਜਾਮ ਦੇ ਖਤਰੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਬਰੇਕ ਦੇ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪਹੀਆ ਜਾਮ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ 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 ਦਿੱਤੀਆਂ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਾਰਚ 1, 1999 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 10,000 ਪੈਡ ਜਾਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਬਣਤਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬਣੇ।
- ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਲੈਪ, ਉਪਕਰਣ ਪੈਨਲ ਤੇ ਹੋਣਗੇ।
- ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਪੀਲੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਲੈਪ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੁਹਰਲੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਕੋਨੇ 'ਤੇ ਹੋਣਗੇ।
- ਮਾਰਚ 1, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਡਾਲੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਪੀਲੇ ਰੰਗ ਦੇ ਲੈਪ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

- ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਸਿਸਟਮ ਚੈਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇੱਕ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਲੈਪ ਬਲਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੇ ਜਗ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਤੋਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ 5 ਮੀ ਪਰ ਘੰ. (mph) ਦੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲੈਪ ਜਗਦਾ ਰਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਲੈਪ, 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 ਲੋੜੀਂਦੇ 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 ਦੇਖੇ 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 ਇੱਕ 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 ਜੈਕਨਾਇਫ ਦੀ ਘੱਟ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਆਪਣੀ ਅੱਖ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ 'ਤੇ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਬਰੇਕ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ।

2.18.6 – ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣਾ

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

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

ਇਸ ਪਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਇਕ ਹੀ ਅਪਵਾਦ ਹੈ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਸਾਰੇ ਐਕਸਲਾਂ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿੱਚ ਰੁਕਣ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

2.18.7 – ਜੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣਾ

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਆਮ ਬਰੇਕ ਫੰਕਸ਼ਨ ਹਨ। ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਡਰਾਇਵ ਅਤੇ ਬਰੇਕ 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 ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ 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 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 ਬਰੇਕਸ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸਧਾਰਨ ਡਰਾਇਵ ਕਰੋ, ਪਰ ਛੇਤੀ ਹੀ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਸਰਵਿਸ ਕਰਵਾਓ।

2.18.8 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਰੀਮਾਈਡਰ

- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ, ਹੋਰ ਨੇੜਿਓਂ 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 ਜਾਂ ਜੈਕਨਾਇਫਜ਼ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ 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 ਵਿੱਚ 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-ਐਨ" ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਬਦਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਸਧਾਰਨ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਣਗੇ। ਆਮ ਬਰੇਕ ਹਲਾਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਰੁਕ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ 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) ਖਰਾਬ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਸੜਕ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਪਕੜ ਗੁਆ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਸਕਿੱਡ ਜਾਂ ਫਿਸਲਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਚਾਰ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਇਸਦੇ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੈ:

- **ਓਵਰ ਬਰੇਕਿੰਗ।** ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣਾ ਅਤੇ ਪਹੀਆਂ ਦਾ ਜਾਮ ਹੋਣਾ। ਜਦੋਂ ਸੜਕ 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 ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਾਵਰ ਦੀ ਸਪਲਾਈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਪਿੰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ।
- **ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।** ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਗੰਭੀਰ ਫਿਸਲਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਜਿਹੜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਆਪਣੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ ਉਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇਜ਼ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਲਗਾਉਣੀਆਂ ਪੈਂਦੀਆਂ ਜਾਂ ਓਵਰ-ਸਟੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ।

2.19.1 – ਡਰਾਈਵ-ਵਹੀਲ ਸਕਿੱਡਜ਼

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

ਜਦੋਂ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵ ਪਹੀਏ ਲੌਕ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਸਕਿੰਡਜ਼ 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 ਤੇ "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 ਸਕਿੰਡ 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 ਬੁਕਾਅ 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 ਰੋਜ਼ ਜਾਂ "ਸਕਿੰਡ ਪੈਡ" ਹੁੰਦੀ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 2.19

2.19.3 – ਅਗਲੇ ਪਹੀਏ ਦਾ ਤਿਲਕਣ।

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 ਟਰੈਡ 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 ਤਾਕਤ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਚਾਹੇ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਮਰਜ਼ੀ ਮੋੜੋ। ਬਹੁਤ ਹੀ ਤਿਲਕਣ ਵਾਲੀ ਸਤਹਾਂ ਤੇ, ਤੁਸੀਂ ਘੁਮਾਅਦਾਰ ਥਾਂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਣ ਜਾਂ ਮੋੜ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ।

ਜਦੋਂ ਇਕ ਅਗਲਾ 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 ਐਂਟੀਲੌਕ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.17, 2.18 ਅਤੇ 2.19 ਪੜ੍ਹੋ।

2.20 – ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀਆਂ ਪਰਿਕਿਰਿਆਵਾਂ

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 ਕਰੇ ਕਰਨਾ।
- ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨਾ।
- ਲੌੜੀਂਦੀ 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 ਟਰੈਫਿਕ 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 ਲੌੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ।
- ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫਲੈਸ਼ਰ ਚਾਲੂ ਰੱਖੋ।
- ਹੋਰ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਰਿਫਲੈਕਟਿਵ ਤ੍ਰਿਕੋਣ ਲਗਾਓ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਦੂਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਣ।

2.20.2 – ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੋ

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਇਕ ਮੈਲ ਫੋਨ ਜਾਂ ਸੀ ਬੀ (CB) ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੀ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਕਾਲ ਕਰੋ। ਜੇ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਥਾਂ ਦੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ, ਫਿਰ ਫੋਨ 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 – ਜ਼ਖਮੀ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ

ਜੇ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਜ਼ਖਮੀਆਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਸੇ ਰਹੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਨਾ ਆਖਿਆ ਜਾਵੇ। ਜਾਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਖਮੀ 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 ਜ਼ਖਮੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਤੱਕ ਨਾ ਹਿਲਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅੱਗ ਦਾ ਖਤਰਾ ਜਾਂ ਪਾਸ ਹੋ ਰਿਹਾ ਟਰੈਫਿਕ ਇਸਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਬਣਾਏ।
- ਜ਼ਖਮ 'ਤੇ ਸਿੱਧਾ ਦਬਾਅ ਪਾ ਕੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖੂਨ ਦਾ ਨਿਕਲਣਾ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਜ਼ਖਮੀ 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 ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨਾਮ, ਪਤੇ ਅਤੇ ਡੀ ਐਲ (DL) ਨੰਬਰ।
- ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ।
- ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਗੋਆਂ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤੇ (ਜੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ)।
- ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ।
- ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਈਧਣ, ਫਲੇਅਰਸ ਦੀ ਗਲਤ ਵਰਤੋਂ।
- **ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ।** ਘੱਟ ਹਵਾ ਭਰੀ ਵਾਲੇ ਟਾਇਰ ਅਤੇ ਆਪਸ ਵਿਚ ਛੂਹਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਪਹਿਏ।
- **ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕਲ ਸਿਸਟਮ।** ਖਰਾਬ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ, ਢਿੱਲੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੇ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ।
- **ਈਧਨ।** ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ, ਅਣਉਚਿਤ ਈਧਨ ਪਾਉਣਾ, ਈਧਨ ਦੇ ਢਿੱਲੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ।
- **ਕਾਰਗੋ।** ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਕਾਰਗੋ, ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਕਾਰਗੋ, ਮਾੜੀ ਹਵਾਦਾਰੀ।

2.21.2 – ਅੱਗ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ

ਹੇਠ ਦਿੱਤੀਆਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਰੁਕੇ ਹੋਵੋ ਟਾਇਰਾਂ, ਪਹੀਆਂ, ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੀ ਬਾਡੀ ਨੂੰ ਗਰਮੀ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਲਈ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- **ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪਰ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।** ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਈਥਨ ਪਵਾਉਣ, ਬੁਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ, ਲਾਟਾਂ ਦਾ ਪਰਬੰਧਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਰ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅੱਗ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ ਲਈ ਸਹੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪਰ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।
- **ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਨਾ।** ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਲਈ ਅਕਸਰ ਯੰਤਰਾਂ ਅਤੇ ਗੇਜਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਾਇਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਧੂੰਏਂ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- **ਸਾਵਧਾਨ।** ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਪਰਬੰਧਨ ਵਿੱਚ ਸਧਾਰਨ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੋਂ।

2.21.3 – ਅੱਗ ਨਾਲ ਜੁੜਣਾ

ਅੱਗ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨਾ ਹੈ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਜਿਹੜੇ ਡਰਾਇਵਰ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੇ ਕਿ ਕੀ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 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 ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ। ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਪਰ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ 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 ਖੁੱਲ੍ਹੇ 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 ਅੱਗ ਹੋਰ ਨਾ ਫੈਲ ਜਾਵੇ।

- **ਇੰਜਣ ਨੂੰ** ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਨਾਲ, ਜਿੰਨੀ ਛੇਤੀ ਹੋ ਸਕੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਟਾਲ ਸਕਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਹੁੱਡ ਨੂੰ ਨਾ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਲੰਵਰਜ਼, ਰੇਡੀਏਟਰ, ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠ ਤੋਂ ਫੋਮ ਨੂੰ ਸੱਟੋ।
- ਵੈਨ ਜਾਂ ਬੱਕਸ ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਲੱਗਣ ਨਾਲ **ਕਾਰਗੋ** ਲਈ, ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਰੱਖੋ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕਾਰਗੋ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਵੈਨ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੋਲ੍ਹਣ 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 ਬੁਝਾਉ 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 ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰੋ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਵਧੇਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਸੀ ਸੀ ਆਰ (CCR), ਟਾਈਟਲ 13 §1242 ਦੇਖੋ।

ਸਹੀ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉ ਯੰਤਰ ਵਰਤੋਂ

- ਤਸਵੀਰ 2.20 ਅਤੇ 2.21 ਨੂੰ ਅੱਗ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤੋਂ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉ ਯੰਤਰ ਦੀ ਕਿਸਮ ਬਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।
- B: ਸੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉ 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 ਲੱਕੜ, ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਕੱਪੜੇ ਉੱਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਕਿਸੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ 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 ਤੁਸੀਂ 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-ਬੁਝਾਉ ਯੰਤਰ ਨੂੰ ਅੱਗ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜਾਣ ਦਿਓ।
- ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰੱਖੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਜੋ ਵੀ ਬਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਠੰਡਾ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਧੂੰਏਂ ਜਾਂ ਲਾਟਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅੱਗ ਦੁਬਾਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ/ਅੱਗ ਦਾ ਪਰਕਾਰ	
ਸ਼੍ਰੇਣੀ	ਕਿਸਮ
A	ਵੱਡਾ, ਪੇਪਰ, ਸਧਾਰਣ ਬਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥ ਪਾਣੀ ਜਾਂ ਸੁੱਕੇ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਠੰਢਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਅਤੇ ਕੁਏਨਚਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਬੁਝਾਉਣਾ
B	ਗੈਸੋਲੀਨ, ਤੇਲ, ਗਰੀਸ, ਹੋਰ ਗਰੀਸੀ ਤਰਲ ਕਾਰਬਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ ਜਾਂ ਸੁੱਕੇ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾ ਰੋਕ ਕੇ, ਠੰਡਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਗੀਟ ਸ਼ੀਲਡਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣਾ
C	ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ 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 ਬੁਝਾਉ

ਤਸਵੀਰ 2.20

ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਦੀ ਕਿਸਮ/ਸ਼੍ਰੇਣੀ	
ਅੱਗ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ	ਅੱਗ ਬੁਝਾਉ 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 ਕੰਪਾਊਂਡ
B ਜਾਂ C	ਕਾਰਬਨ ਡਾਈਆਕਸਾਈਡ (ਖੁਸ਼ਕ)
B ਜਾਂ C	ਹੈਲੋਜਨੇਟਡ ਏਜੰਟ (ਗੈਸ)
A	ਪਾਣੀ
A	ਪਾਣੀ ਐਂਟੀ-ਫਰੀਜ਼ ਨਾਲ
A ਜਾਂ B	ਪਾਣੀ, ਲੇਡਡ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਗੰਭੀਰ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਟਰੈਫਿਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹਰ ਸਾਲ 20,000 ਮੌਤਾਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਸ਼ਰਾਬ ਮਾਸਪੇਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਤਾਲਮੇਲ, ਸਮੇਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਕ੍ਰਿਆ, ਗਹਿਰਾਈ ਸਬੰਧੀ ਸਮਝ, ਅਤੇ ਰਾਤ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਿਮਾਗ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸੁਝ ਅਤੇ ਹੋਸ਼ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਲੋਕਾਂ ਲਈ, ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ 1 ਡਿਰੰਕ ਹੀ ਵਿਕਾਰ ਦੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਮਨੁੱਖੀ ਸਰੀਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ।
- ਸ਼ਰਾਬ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ 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 ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸ਼ਰਾਬ ਜਾਂ ਨਸ਼ੇ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) 23152(d)) ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਵੀ ਦੇਸ਼ੀ ਨਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 0.04 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ 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 ਖੂਨ ਦੀ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿਮਾਗ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ। ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮਾਤਰਾ ਪਿਸ਼ਾਬ, ਪਸੀਨੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਚਲੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ ਜਿਗਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਿਗਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਸਿਰਫ ½ ਔਂਸ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਹੀ ਪਰੋਸੈਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮਿਆਰੀ ਪੇਯ ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਸ਼ਰਾਬ ਨਾਲੋਂ ਕਾਫੀ ਘੱਟ ਹੈ। ਇਹ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਦਰ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਿਰਫ ਬਲੈਕ ਕਾਫੀ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਤ 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 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਬੀਅਰ ਦਾ 12-ਔਂਸ ਦਾ ਗਲਾਸ।
- 12 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਈਨ ਦਾ ਇਕ 5-ਔਂਸ ਦਾ ਗਲਾਸ।
- 80 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸ਼ਰਾਬ ਦਾ 1½ ਔਂਸ ਦਾ ਸ਼ਾੱਟ।

ਖੂਨ ਵਿਚ ਅਲਕੋਹਲ ਘਣਤਾ ਦਾ ਪਤਾ ਕਿਵੇਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ? ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਤੁਹਾਡੀ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਦੀ ਮਾਤਰਾ (ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਲਕੋਹਲ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋ 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 ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਸ਼ਰਾਬ "ਕੁਝ ਬੀਅਰਾਂ", ਜਾਂ 2 ਗਲਾਸ ਵਾਈਨ ਜਾਂ ਤੇਜ਼ ਸ਼ਰਾਬ ਦੇ 2 ਸ਼ਾੱਟਸ ਤੋਂ ਲਈ ਹੈ।

ਬਲੱਡ ਅਲਕੋਹਲ ਸਮੱਗਰੀ ਲਗਭਗ

ਭਾਰਤੀ	ਪੈਂਡਾਂ ਵਿੱਚ ਸਰੀਰ ਦਾ ਭਾਰ								ਪ੍ਰਭਾਵ
	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	ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ
2	.08	.06	.05	.05	.04	.04	.03	.03	ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦੇ ਹੁਨਰ ਕਾਫੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ 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	ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਨਸ਼ੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਅਪਰਾਧਿਕ ਦੰਡ
7	.26	.22	.19	.16	.15	.13	.12	.11	
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 ਡਿਰੰਕ 80 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਦਿਮਾਗ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹਿੱਸਾ ਕੰਟਰੋਲ ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ 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 ਮਿਲੀਗਰਾਮਾਂ 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 ਪੀਂਦੇ ਹੋ)। ਜਿੰਨਾ ਤੇਜ਼ ਤੁਸੀਂ ਪੀਂਦੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਡਾ ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC) ਵੱਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਜਿਗਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟੇ ਸਿਰਫ਼ 1 ਡਿਗਰੀ ਨੂੰ ਹੀ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਬਾਕੀ ਦੀ ਤੁਹਾਡੇ ਖੂਨ ਵਿੱਚ ਰਚ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਬੀ ਏ ਸੀ (BAC)	ਸਰੀਰ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ	ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ
.02	ਸਾਂਤ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨਾ, ਮਾਮੂਲੀ ਸਰੀਰ ਦੀ ਨਿੱਘ।	ਘੱਟ ਹਿਚਕਿਚਾਉਣਾ।
.05	ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ ਢਿੱਲਾਪਣ।	ਘੱਟ ਚੌਕੰਨਾ ਹੋਣਾ, ਘੱਟ ਸਵੈ-ਕੰਟਰੋਲ, ਤਾਲਮੇਲ ਵਿੱਚ ਵਿਗਾੜ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣਾ।
.08	ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਮਜ਼ੋਰੀ।	ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੀ ਸੀਮਾ, ਕਮਜ਼ੋਰ ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ।
.10*	ਸ਼ੋਰ, ਸੁਰਮਨਾਕ ਵਿਵਹਾਰ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ, ਮਨੋਦਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਬਦਲਾਵ ਆਉਣੇ।	ਪ੍ਰਤੀਕਰਮ 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	ਸਾਹੁ 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

ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਾਬ ਪੀ ਕੇ ਸਾਰੇ ਡਰਾਇਵਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸ਼ਰਾਬ ਨਿਰਣੇ, ਦਿਰਸ਼ਨੀ, ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਗੰਭੀਰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਗਲਤੀਆਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ:

- ਖਤਰੇ ਲਈ ਵਧਿਆ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਸਮਾਂ।
- ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਜਾਂ ਹੌਲੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।
- ਗਲਤ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨਾ।
- ਕਰਬ ਉੱਤੇ ਚੱਲਣਾ।
- ਝੁਲ ਕੇ ਚੱਲਣਾ।

2.22.2 – ਹੋਰ ਨਸੀਲੇ ਪਦਾਰਥ

ਅਲਕੋਹਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਸੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਅਕਸਰ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਡਿਊਟੀ ਦੌਰਾਨ ਬਹੁਤ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨਸੀਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ "ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਪਦਾਰਥ" ਐਮਫੈਟਾਮਿਨ ("ਪੇਪ ਪਿਲਸ, " "ਅੱਪਰਸ, " ਅਤੇ "ਬੈਨੀਜ਼"), ਨਸੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਬਣਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਆਮ ਮਿਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ (ਜੁਕਾਮ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ) ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਸੁਸਤ ਬਣਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਡਾਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਇਕ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਸੇ 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 ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ।

ਜਾਇਜ਼ ਨਸੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਦਵਾਈਆਂ ਲਈ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲੇਬਲ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਡਾਕਟਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਸੀਲਿਆਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਰਹੋ।

ਥਕਾਵਟ ਨੂੰ ਛੁਪਾਉਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਵਾਈ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। ਥਕਾਵਟ ਦਾ ਇਕਲੌਤਾ ਇਲਾਜ ਆਰਾਮ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਲਕੋਹਲ ਹੋਰ ਨਸੀਲੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਦਤਰ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਿਯਮ ਡਰੱਗਜ਼ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸਮੇਂ ਨਾ ਵਰਤਣਾ ਹੈ।

ਨਸੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਮੌਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸੱਟ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਨਾਲ ਗਿਰਫਤਾਰੀ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਤੇ ਜੇਲ੍ਹ 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 ਖਤਰਨਾਕ 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 ਢੇਅਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਅਸਲੀ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ HazMat ਸਬੰਧੀ ਤਸਦੀਕ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਕਿਊਰਿਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ (ਟੀ ਐਸ ਏ) (Transportation Security Administration, TSA) ਸੰਘੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਖਤਰੇ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ (ਪਿਛੇਕੜ 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 ਇੱਕ ਵੈਧ ਡਾਕਟਰੀ ਫਾਰਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫਿੰਗਰਪ੍ਰਿੰਟਸ, ਇੱਕ ਫੀਸ, ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਟੀ ਐਸ ਏ (TSA) ਦੇ ਮਨਨੀਤ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਦੀ ਕਾਪੀ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਆਈ ਡੀ (ID) ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਟੀ ਐਸ ਏ (TSA) ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਇੱਕ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ DL/ID ਕਾਰਡ।
- ਇੱਕ ਪਰਾਂਤ-ਤੋਂ-ਬਾਹਰੀ ਡੀ ਐਲ (DL)।
- ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਦੀ ਫੋਟੋ ਰਸੀਦ ਦੇ ਨਾਲ ਤੁਹਾਡੀ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP)।

TSA ਏਜੰਟ ਸਾਈਟਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸੂਚੀ ਲਈ, universalenroll.dhs.gov ਤੇ ਜਾਓ ਜਾਂ 1-855-347-8371 'ਤੇ ਕਾਲ ਕਰੋ।

2.23.1 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਕੀ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ?

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਉਹ ਉਤਪਾਦ ਹਨ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਿਹਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਖਤਰਾ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 2.24 ਵੇਖੋ।

ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ		
ਸ਼੍ਰੇਣੀ	ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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, ਪਲੂਟੋਨੀਅਮ
8	ਜੰਗ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਹਾਈਡਰੋਕਲੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਬੋਰੀ ਐਸਿਡ
9	ਫੁਟਕਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ	ਫਾਰਮਲਡੀਹਾਈਡ, ਅਸਬੋਸਟਸ
ਕੋਈ ਨਹੀਂ	ORM-D (ਹੋਰ ਨਿਯਮਤ ਪਦਾਰਥ-ਘਰੇਲੂ)	ਹੇਅਰ ਸਪਰੇਅ ਜਾਂ ਚਾਰਕੋਲ
ਕੋਈ ਨਹੀਂ	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 ਖਤਰਨਾਕ ਉਤਪਾਦ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਤੋਂ ਚੋਟ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਬੰਦੇ ਨੂੰ ਮਾਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਪਰਕ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ, ਨਿਯਮ ਢੇਅਰ-ਦੁਆਈ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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।

ਜੇਖਮ ਦਾ ਸੰਗਰ ਕਰੋ। ਡੈਂਕਵਰਕਰਜ਼ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਜੇਖਮ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਇਕ ਸਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰ ਅਤੇ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਵਾਲੇ ਖਤਰਾ ਲੇਬਲ ਨੂੰ ਵਰਤਦੇ ਹਨ।

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਫੈਲਣ ਜਾਂ ਲੀਕ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਸੀਂ ਜੇਖਮੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੇ 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 ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ, ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਦਗੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੇ ਸਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰਾਂ ਦਾ ਛੇਤੀ ਪਤਾ ਕਰਨ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਸਿਪਿੰਗ ਪੇਪਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਸਿਪਿੰਗ ਕਾਗਜ਼ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

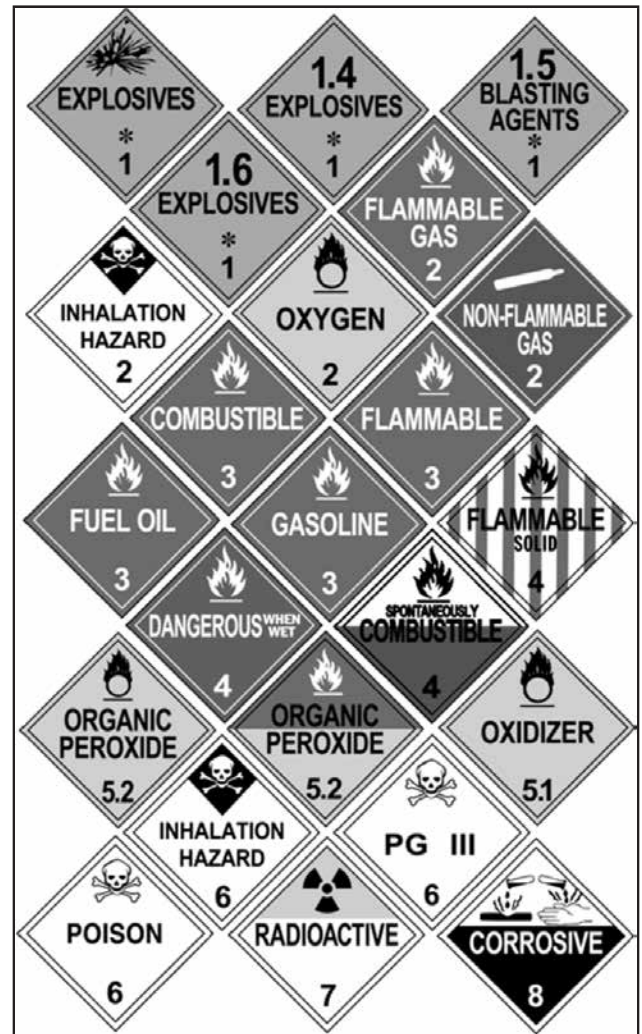
- ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੇ ਇਕ ਥੈਲੀ ਵਿੱਚ।
- ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਾਫ਼ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ।
- ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਅੰਦਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ।

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 ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸੂਰੇਣੀ 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 10% 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਸਿਪਿੰਗ 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) ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਹੈਡਬੁੱਕ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਵਿੱਚ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਨਿਯਮ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੇ ਖਤਰਨਾਕ 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 ਲੋੜੀਂਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ HazMat ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਲੋੜੀਂਦੀ ਤਸਦੀਕ ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਟੈਕ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇ ਤੁਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਟੈਕ 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 ਟੈਕ 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 ਟੈਕ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR), ਟਾਈਟਲ 49 §383.5) ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਟੈਕ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

ਜਿਹੜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ HazMat ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ 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. ਜੁਕਾਮ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 2.22 ਅਤੇ 2.23 ਦੇਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

ਸਾਡੇ ਨਾਲ ਜੁੜੋ



ਇਹ ਪੇਜ਼ ਇਰਾਦਤਨ ਖਾਲੀ
ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਭਾਗ 3: ਕਾਰਗ ਦੀ ਸਰੱਖਿਅਤ ਦੁਆਈ

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 ਦੁਆਈ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਬੰਨਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਲਈ ਖਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿੱਲਾ ਬੰਨਿਆ ਕਾਰਗੋ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਡਿੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਟਰੈਫਿਕ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਲੋਕ ਇਸ ਨਾਲ ਚੋਟਿਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਹਲਾਕ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਵਿੱਲਾ ਬੰਨਿਆ ਹੋਇਆ ਕਾਰਗੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਰੋਕਣ ਜਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੋਟਿਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਹਲਾਕ ਕਰ ਸਕਦਾ 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 ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਲੋਡ ਨੂੰ ਚੁੱਕਿਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਕਾਰਗੋ ਅਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਪਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਪਲੇਕਰਡ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਢੋਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ HazMat ਤਸਦੀਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਿਤਾਬ 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 ਨਹੀਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਦਲਾਵ ਕਰੋ।

ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਲੋਡ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਣ ਲਈ ਟਿਰਪ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਕਾਰਗੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁੜ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਦੀ 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 ਤੁਸੀਂ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹੋ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੰਘੀ, ਰਾਜਕੀਯ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਨਿਯਮ ਬਿੰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋਵੋਗੇ, ਉੱਥੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣੋ।

3.2 – ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਭਾਰ ਅਤੇ ਸੰਤੁਲਨ

ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਨਾ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਤੁਸੀਂ 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 ਉਤਪਾਦਕ 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 ਉਤਪਾਦਕ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਕੁੱਲ ਜੋੜ ਕਰਕੇ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਐਕਸਲ ਦਾ ਭਾਰ। 1 ਐਕਸਲ ਜਾਂ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਇਕ ਸੈਟ ਦੁਆਰਾ ਧਰਤੀ ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਭਾਰ।

ਟਾਇਰ ਦਾ ਲੋਡ। ਕਿਸੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਬਾਉ ਤੇ ਟਾਇਰ ਦੁਆਰਾ ਵਹਿਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਅਧਿਕਤਮ ਭਾਰ। ਇਹ ਰੇਟਿੰਗ ਹਰੇਕ ਟਾਇਰ ਦੇ ਇਕ ਪਾਸੇ ਤੇ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ ਪਰਣਾਲੀਆਂ। ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਤੇ ਉਤਪਾਦਕ ਦੀ ਭਾਰ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਰੇਟਿੰਗ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਕਪਲਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ। ਕਪਲਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਡਬਲਿਊ ਆਰਜ਼ (GVWRs), ਜੀ ਸੀ ਡਬਲਿਊ ਆਰਜ਼ (GC-WRs) ਅਤੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰਾਂ ਦੇ ਲਈ ਅਧਿਕਤਮ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਅਕਸਰ, ਅਧਿਕਤਮ ਐਕਸਲ ਭਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬਿਰਜ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਬਿਰਜ 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, ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ ਅਤੇ ਸਪੀਡ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਉੱਪਰ ਮਾੜਾ ਪਰਭਾਵ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਈ ਤੇ ਬਹੁਤ ਧੀਮੇ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਖਰਾਬ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਤਰਾਈ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰਫ਼ਤਾਰ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰੁਕਣ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਬ੍ਰੇਕਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਸਖਤ ਕੰਮ ਦੇ ਲਈ ਦਬਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਫੇਲ੍ਹ 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 ਹੋਵੇ। 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 ਮੇੜਾਂ 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।

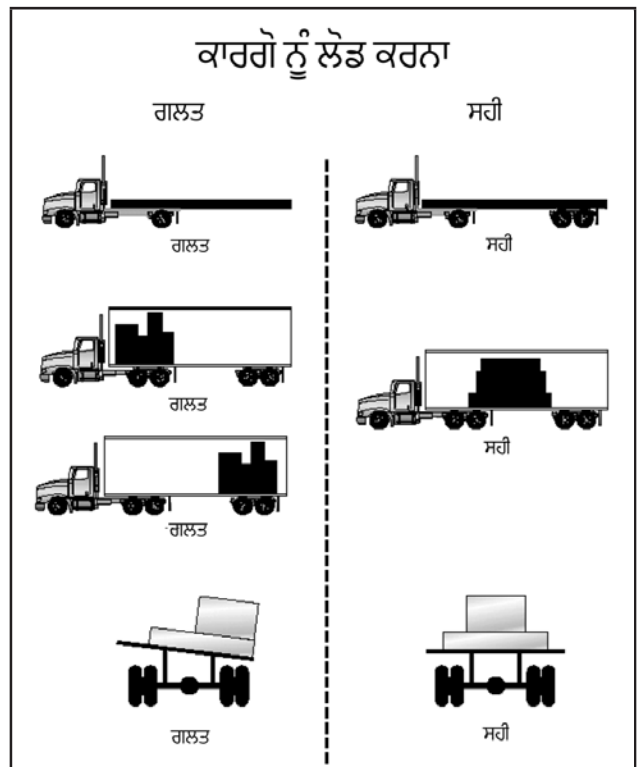
3.2.4 – ਭਾਰ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਓ

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 ਮੁਹਰਲੇ 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। ਡਰਾਇਵਿੰਗ 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 ਪਕੜਹੁਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਨਾ ਹੋਵੇ। 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 ਸ਼ਿਫਟ ਹੋ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਹੇਠਾਂ ਡਿੱਗ ਜਾਵੇ। ਤਸਵੀਰ 3.1 ਦੇਖੋ।

3.3 – ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ

3.3.1 – ਬਲਾਕ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਬੰਨਣਾ

ਬਲਾਕ ਕਰਨ ਨੂੰ ਮੁਹਰਲੇ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ, ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਕਿਸੇ ਟੁਕੜੇ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ 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 ਹਿਲਜੁਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਤਲ ਨਾਲ ਬੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਹਿਲਜੁਲ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਰੋਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ, ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਥਾਂ ਬਦਲਣ ਜਾਂ ਡਿੱਗਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੰਦ ਵੈਨਾਂ, ਬੰਨਣਾ ਵੀ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਥਾਂ ਬਦਲਣ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣਾ ਕਠਿਨ ਹੁੰਦਾ ਹੋਏ। ਬੰਨਣਾ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਢੁਕਵੀਂ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਵਾਲੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸੰਘੀ ਨਿਯਮ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਮੂਹ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦੀ ਕੁਲ ਕੰਮਕਾਰੀ ਲੋਡ ਸਮਰੱਥਾ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਮੂਹ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ $\frac{1}{2}$ ਗੁਣਾਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਬੰਨਣ ਦੇ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਭੁੱਲ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਢੁਕਵੇਂ ਬੰਧਨ ਹਨ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੋਡਜ਼ ਹਨ ਤਾਂ ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ।

ਲਾਗਜ਼, ਡਰੈਸਡ ਲੰਬਰ, ਮੈਟਲ ਕੋਇਲਜ਼, ਪੇਪਰ ਰੋਲਜ਼, ਕੰਕਰੀਟ ਦੇ ਪਾਇਪ, ਇੰਟਰਮੋਡਲ ਕੰਟੇਨਰਜ਼, ਆਟੋਮੋਬਾਇਲਜ਼, ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ, ਪੱਧਰੇ ਜਾਂ ਕਰੁਸ਼ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ, ਰੇਲ-ਆਨ/ਰੇਲ-ਆਫ਼ ਕੰਟੇਨਰਾਂ, ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਬੇਲਡਰਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ (CFR), ਸਿਰਲੇਖ 49 §393 ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

3.3.3 – ਹੈਡਰ ਬੋਰਡਜ਼

ਮੁਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੈਡਰ ਬੋਰਡਜ਼ ("ਹੈਡੇਕ ਰੈਕ") ਤੁਹਾਡੇ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਜਾਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਮੁਹਰਲੇ ਸਿਰੇ ਵਾਲਾ ਢਾਂਚਾ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਹੈ। ਮੁਹਰਲੇ 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 ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਉਥੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਜਾਣੂ ਬਣੋ।

ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰਗੋ ਦੇ ਕਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਤੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ 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 ਪਾਏ ਹੋਏ ਲੋਡਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਰੇਲ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਢੋਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਟਰੱਕ ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਅੰਤ ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕੁਝ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੁਦ ਦੇ ਬੰਧਨ ਉਪਕਰਣ ਜਾਂ ਤਾਲੇ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਖਾਸ ਫਰੇਮ ਦੇ ਨਾਲ ਸਿੱਧੇ ਜੁੜ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਜਦਕਿ ਦੂਜੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਫਲੈਟ ਬੈਂਡ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੱਸਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਤੁਸੀਂ ਸੀਲਬੰਦ ਲੋਡਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਪਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚੈਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਕਲ ਭਾਰ ਅਤੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ।

3.3.6 – ਰਿਸਦੇ ਹੋਏ ਲੋਡਜ਼ ਅਤੇ ਹਾਈਵੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ

ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਲੋਡ ਨਹੀਂ 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 ਪੱਛੀਆਂ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਸਮੱਗਰੀ ਡਿੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ। ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਸੀਲ੍ਹਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਹਰੇਕ ਟਾਇਰ ਜਾਂ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਛਿੱਟਿਆਂ ਵਾਲੇ ਫਲੈਪ ਅਤੇ ਫੈਡਰਜ਼ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸੀ ਵੀਸੀ (CVC) §23114 ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜੋ ਗਿੱਲੇ, ਖਰਾਬ ਫਲਾਂ ਜਾਂ ਸਬਜ਼ੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ, ਸਿਗਨਲ, ਰੇਲ ਗਾਰਡ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਜਿਸਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਚ ਰੈਂਡਵੇਅ ਤੇ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਗੁਰਤਾ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਉੱਚਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਲੋਡ ਥਾਂ ਬਦਲ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਲੰਘਦਿਆਂ ਅਤੇ ਤਿੱਖੇ ਮੋੜ ਕੱਟਦਿਆਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦਿਓ (ਧੀਮੇ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨ)।

3.4.2 – ਲਟਕਵਾਂ ਮੀਟ

ਇਕ ਰੈਡਰਿਜਰੇਟਡ ਟਰੱਕ ਵਿਚ ਲਟਕਵਾਂ ਮੀਟ (ਲਟਕਾਇਆ ਹੋਇਆ ਬੀਫ਼, ਪੋਰਕ, ਲੈਂਬ) ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਦੇ ਉੱਚਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸਥਿਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੈਪਾਂ ਤੇ ਉਤਰਦੇ ਅਤੇ ਰੈਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਦੇ ਸਮੇਂ ਵਰਗੇ ਤਿੱਖੇ ਮੋੜਾਂ ਤੇ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਧੀਮੇ ਚਲੋ।

3.4.3 – ਪਸ਼ੂਪਨ

ਪਸ਼ੂਪਨ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਇੱਧਰ ਉੱਧਰ ਘੁੰਮ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੁਆਈ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪੂਰੇ ਲੋਡ ਤੇ 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 ਟਰਾਂਜਿਟ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ (ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ, ਫਲੈਮਿੰਗ ਲਾਇਟਾਂ, ਝੰਡੇ, ਆਦਿ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੋਡਾਂ ਲਈ ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਐਸਕਾਰਟ ਜਾਂ ਪਾਇਲਟ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਉੱਪਰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਫਲੈਮਿੰਗ ਲਾਇਟਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਮੁਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਪਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਤੇ ਅੰਬਰ ਮੇਲ ਵਾਲੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ 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 ਮੁਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਅਖੀਰ ਤੱਕ 3 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਪਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੁਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਧੂ ਚੌੜਾਈ ਦੇ ਮੁਹਰੇ, 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 ਕਲੀਅਰੈਂਸ 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 ਫਲੋਰੋਸੈਂਟ 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 ਮੁਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਅੰਬਰ ਰੰਗ ਦਾ ਅਤੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲਾਲ ਲੈਂਪ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹਰੇਕ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 300 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜੇ ਵਾਹਨ 102 ਇੰਚ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਕ ਲਾਲ ਜਾਂ ਫਲੋਰੋਸੈਂਟ ਝੰਡਾ ਜੋ 12 ਵਰਗ ਇੰਚ ਤੋਂ ਛੋਟਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਖੱਬੇ ਮੁਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §25104)

3.4.7 – ਪਿੰਗੀਬੈਕ ਟਰੇਲਰਜ਼

ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹਾਈਵੇ ਤੇ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਚੜ੍ਹਾਇਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ਪਿੰਗੀਬੈਕ) ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਥਾਂ ਬਦਲਣ, ਉਲਟਣ ਜਾਂ ਅਸਥਿਰ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪੱਕੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਬੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਭਾਗ 3

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਉਹ 4 ਚੀਜ਼ਾਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸਕਲ ਜੋੜ ਭਾਰ ਤੋਂ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਿੰਨ ਹੈ?
4. ਉਨ੍ਹਾਂ 2 ਹਾਲਤਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ ਜਿੱਥੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਅਧਿਕਤਮ ਭਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਾ ਹੋਣ?
5. ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਮੁਹਰਲੇ ਐਕਸਲ ਤੇ ਢੁੱਕਵਾਂ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਕੀ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ?
6. ਕਿਸੇ ਸਮਤਲ ਤਲ ਵਾਲੇ ਲੋਡ ਦੇ ਲਈ ਬੰਧਨ ਦੀ ਨਿਊਨਤਮ ਗਿਣਤੀ ਕਿੰਨੀ ਹੈ?
7. 20 ਫੁੱਟ ਵਾਲੇ ਲੋਡ ਲਈ ਬੰਧਨ ਦੀ ਨਿਊਨਤਮ ਗਿਣਤੀ ਕਿੰਨੀ ਹੈ?
8. ਖੁੱਲ੍ਹੇ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਭਾਗ 3 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

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 ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ 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 ਟਿਰਪ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ
- 4.3 – ਸੜਕ ਤੇ
- 4.4 – ਟਿਰਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ
- 4.5 – ਪਰਤੀਬਿੰਬਤ ਅਭਿਆਸ
- 4.6 – ਬਰੇਕ-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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਉਪਰ ਸਵਾਰੀ ਲਈ ਤਸਦੀਕ ਹੋਵੇ।

ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਬੱਸ, ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਹਨ, ਇਕ ਆਮ ਜਨਤਕ ਪੈਰਾਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ 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 ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਭਾਗ 2 ਅਤੇ 4 ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਹੈਡਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 5 ਦੇ ਬਾਰੇ ਗਿਆਨ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਸ਼ਰੋਣੀ 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 ਸੈਫੀ/ਜਰਾਜ 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 (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 ਸਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਵੱਜੇ ਪਰਮਾਣਿਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਦਸਤਖਤ ਕਰਨਾ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਾਣੀਕਰਨ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਡੀ ਐਮ ਵੀ ਵਿਖੇ ਆਪਣੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੀ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਵਿਚ ਭਾਗ ਲੈਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਕੇਵਲ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਯਾਦ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਦਾਇਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਭਾਗ 5 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਲਵੋ।

4.1.1 – ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ

ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਚੰਗੀ ਕੰਮਕਾਰੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਹਨ:

- ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਏਅਰ ਹੋਜ਼ ਕਪਲਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ (ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਰੇਲਰ ਜਾਂ ਸੈਮੀ ਟਰੇਲਰ ਹੈ)
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ।
- ਸਟਰੀਅਰਿੰਗ ਦੀ ਪਰਣਾਲੀ।
- ਲਾਇਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼।
- ਟਾਇਰ (ਮੁਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਮੁੜ ਰਬੜ ਚੜਾਏ ਜਾਂ ਗੱਟੀਆਂ ਕੱਢੇ ਹੋਏ ਟਾਇਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ)।
- ਹੌਰਨ।
- ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਵਾਇਪਰ ਜਾਂ ਵਾਇਪਰਜ਼।
- ਪਿੱਛੇ-ਦੇਖਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਜਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ੇ।
- ਕਪਲਿੰਗ ਉਪਕਰਣ (ਜੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇ)।
- ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਰਿਮ।
- ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਉਪਕਰਣ।

4.1.2 – ਪਹੁੰਚ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਤੇ ਪੈਨਲ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਜਾਂਚ ਰਹੇ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹੋਏ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਪਹੁੰਚ ਵਾਲੇ ਪੈਨਲ (ਬੈਰੇਜ, 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 ਪੇੜ੍ਹੀਆਂ ਦਾ ਰਸਤਾ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਸਾਫ਼ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਬੱਸ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਿੱਸੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੰਮਕਾਰੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਹਰੇਕ ਹੈਂਡਹੋਲਡ ਅਤੇ ਰੇਲਿੰਗ।
- ਫਲੋਰ ਦੀ ਕਵਰਿੰਗ।
- ਸਿਗਨਲ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਡਿਵਾਇਸਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਰੈਸਟਰੂਮ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਰੈਸਟਰੂਮ ਦਾ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਬੇਜ਼ਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।
- ਆਪਾਤਕਾਲ ਸਮੇਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੇ ਹੈਂਡਲ।

ਸੀਟਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਾਰੀਆਂ ਸੀਟਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਨਾਲ ਬੰਨੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

ਵਰਤਣ ਵਿੱਚ ਆਸਾਨੀ ਲਈ ਆਪਾਤਕਾਲ ਨਿਕਾਸੀ ਦੇ ਸਥਾਨ, ਸਹੀ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੇਜ਼ਰ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹੋਏ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸੀ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਜਾਂ ਖਿੜ੍ਹਕੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਦੇ ਵਾਹਨ ਨਾ ਚਲਾਓ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੇ ਲਿਖਿਆ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸੀ" ਦਾ ਚਿੰਨ੍ਹ ਸਾਫ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 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 ਤੁਸੀਂ ਬਾਹਰ ਦੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਦੇ ਹੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਫਾਰਮ ਲੇਬਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ, ਸਾਰੇ ਕਟਾਈ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਜਾਂ ਤਿੱਖੇ ਕਿਨਾਰਿਆਂ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਐਂਜ਼ਜ਼ਾਰ, ਉਪਕਰਣ, ਜਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ 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 ਵਿੱਚ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਲਾਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਅਭਿਆਸ ਵਜੋਂ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਾ ਛੱਡੋ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਬੱਸ ਦੀ ਉਚਾਈ ਦੀ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ।

ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਾ ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਰਕਟ ਬਰੇਕਰ ਨਾ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਬੱਸ ਦੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ 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 ਟਿਰਪ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ

ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬੈਗ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਨਾ ਰੱਖਣ ਦਿਓ। ਰਸਤੇ ਦੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਰੱਖੋ ਜੋ ਦੂਜੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ। ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਵਿੱਚ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਖਿੜ੍ਹਕੀ ਜਾਂ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਵਿੱਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦਿਓ।
- ਜੇ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਮਾਨ ਡਿੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਥਾਂ ਬਦਲੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਸ ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਕਰੋ।

4.2.1 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਗੋ ਜਾਂ ਬੈਗਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਹੁਤਿਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਸਬੰਧੀ ਸੰਖੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਖਤਰਨਾਕ ਹਨ। ਇਹ ਢੁਆਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਿਹਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੰਪਤੀ ਲਈ ਜ਼ਖਮ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ		
ਸ਼੍ਰੇਣੀ	ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਨਾਮ	ਉਦਾਹਰਣ
1	ਧਮਾਕਾਯੋਜ	ਅਸਲਾ, ਡਾਇਨਾਮਾਇਟ, ਆਤਿਸ਼ਬਾਜ਼ੀ
2	ਗੈਸਾਂ	ਪਰੋਪੇਨ, ਆਕਸੀਜਨ, ਹੀਲੀਅਮ
3	ਜਲਹਣਸ਼ੀਲ	ਗੈਸੋਲੀਨ ਬਾਲਕ, ਐਸੀਟੋਨ
4	ਜਲਹਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ ਪਦਾਰਥ	ਮਾਚਿਸਾਂ, ਫਿਊਜ਼
5	ਆਕਸੀਡਾਇਜ਼ਰ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਨਾਈਟਰੇਟ, ਹਾਈਡਰੋਜਨ ਪੈਰਾਓਕਸਾਇਡ
6	ਜ਼ਹਿਰ	ਕੀਟਨਾਸ਼ਕ, ਆਰਸੈਨਿਕ
7	ਰੇਡਿਓਐਕਟਿਵ	ਯੂਰੇਨੀਅਮ, ਪਲੂਟੋਨੀਅਮ
8	ਜੰਗ ਦਾ ਕਾਰਕ	ਹਾਈਡਰੋਕਲੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਬੋਟਰੀ ਐਸਿਡ
9	ਫੁਟਕਲ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ	ਫੋਰਮਲਡੀਹਾਇਡ, ਐਸਬੈਸਟੋਸ
ਕੋਈ ਨਹੀਂ	ਓ ਆਰ ਐਮ-ਡੀ (ਅਦਰ ਰੈਗੂਲੇਟਿਡ ਮਟੀਰੀਅਲ-ਡੋਮੇਸਟਿਕ) (ORM-, Other Regulated Material-Domestic)	ਵਾਲਾਂ ਦਾ ਸਪਰੇ ਜਾਂ ਚਾਰਕੋਲ
ਕੋਈ ਨਹੀਂ	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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਭੇਜ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ:

- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 ਜ਼ਹਿਰੀ ਗੈਸ, ਤਰਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 6 ਜ਼ਹਿਰ, ਟੀਅਰ ਗੈਸ ਜਾਂ ਉਤੇਜਕ ਪਦਾਰਥ।
- ਸ਼੍ਰੇਣੀ 6 ਵਾਲੇ ਠੋਸ ਜ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ 100 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ।
- ਛੋਟੇ-ਹਥਿਆਰਾਂ ਵਾਲੇ ਅਸਲੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਲੋਕਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਥਾਂ ਵਿਚ ਧਮਾਕਾਯੋਜ ਸਮੱਗਰੀ।
- ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਥਾਂ ਵਿਚ ਲੇਬਲ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਰੇਡਿਓਐਕਟਿਵ ਪਦਾਰਥ।
- ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦੇ 500 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ 100 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ।

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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਹੀਲ ਚੇਅਰ ਵਾਲੇ ਪੈਲਟਫਾਰਮ ਉੱਪਰ ਚੜ੍ਹਾਇਆ ਜਾਂ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕੋਈ ਯਾਂਤਰਿਕ ਸਾਧਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੈਟਰੀਆਂ ਰਿਸਾਓ ਮੁਕਤ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਪੱਕੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਵਹੀਲ ਚੇਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਬੰਨੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਵਹੀਲ ਚੇਅਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਬਾਲਣ ਨਹੀਂ 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 ਖੋਲ੍ਹਣ 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 ਦੁਆਈ ਉੱਪਰ ਪਰਤੀਬੰਧ ਹੈ (ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਸਿਵਲ ਕੋਡ (ਸੀ ਸੀ ਸੀ) (California Civil Code, CCC) 54.2)।

4.2.3 – ਸਟੈਂਡੀ ਲਾਇਨ

ਕੋਈ ਵੀ ਗਾਇਡ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਅਗਾਂਹ ਹੋ ਕੇ ਨਹੀਂ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਉਹ ਬੱਸਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫਰਸਤ 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 ਨਹੀਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸਣਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਹੈ।

ਚਾਰਟਰ ਬੱਸ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ 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 ਨਿਗਰਾਨੀ ਮਾਰਦੇ ਰਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਬਾਰੇ, ਜਾਂ ਬਾਹਰਾਂ 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 ਬਿੜਕ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਰਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਹੇਠਾਂ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਲਈ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਾਵਧਾਨ ਕਰੋ। ਚੱਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੈਠ ਜਾਣ ਜਾਂ ਖੁਦ ਨੂੰ ਪੱਕਾ ਕਰ ਲੈਣ ਦੇਣ ਲਈ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ। ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੇਟਿਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਰੋਕਣਾ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਝਟਕਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ, 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਥੇ ਨਾ ਉਤਾਰੋ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਗਲੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਗਲੇ ਸਟਾਪ ਤੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਖੇਤਰ ਜਿੱਥੇ ਚੰਗੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਹੈ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇਗਾ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ ਦੂਜੇ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ 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 ਪੈਲਾਂ ਅਤੇ ਰੁੱਖਾਂ ਦੀਆਂ ਟਹਿਣੀਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ। ਰਫ਼ਤਾਰ ਪਕੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਨਾਲ ਰਲਣ ਲਈ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਜਿੰਨੀ ਥਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਜਾਣੋ। 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 ਬਰੇਕ 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 ਕਾਹਾਂ 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 ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਚੋੜ੍ਹੇ 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 ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਰੁਕੋ:

- ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 15 ਅਤੇ 50 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਰੋਕ ਲਵੋ।
- ਰੁਕੋ ਅਤੇ ਟਰੇਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਦੇਵੇਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਦੇਖੋ। ਜੇ ਮੁਹਰਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਪਹੁੰਚ ਰਹੀ ਟਰੇਨ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਸੁਣਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁਹਰਲੇ 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 ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਮੈਨੁਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲੱਗਾ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰੈਕ ਕਰਾਸ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕਦੇ ਵੀ ਗਿਅਰ ਨਾ ਬਦਲੋ।
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ 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 ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ।
 - ਜਿੱਥੇ ਇਕ ਪੁਲਿਸ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਫਲੈਗਮੈਨ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
 - ਜੇ ਟਰੈਫਿਕ ਸਿਗਨਲ ਹਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
 - "ਛੋਟੇ ਦਿੱਤੀਆਂ" ਜਾਂ "ਸੁੰਨੀਆਂ ਛੱਡੀਆਂ" ਵੱਜੋਂ ਚਿੰਨ੍ਹਤ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ।

4.3.6 – ਡਰਾਬਿਰਜਸ

ਡਰਾਬਿਰਜਸ ਤੇ ਰੁਕੋ। ਉਹ ਡਰਾਬਿਰਜਸ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਸਿਗਨਲ ਲਾਇਟ ਜਾਂ ਟਰੈਫਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਅਟੈਂਡੈਂਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਉੱਥੇ ਰੁੱਕ ਜਾਓ। ਬਿਰਜ ਦੇ ਡਰਾ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 50 ਫੁੱਟ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ। ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਦੇਖੋ ਕਿ ਡਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ:

- ਟਰੈਫਿਕ ਦੀ ਲਾਇਟ ਹਰਾ ਰੰਗ ਦਿਖਾ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਬਿਰਜ ਖੁਲਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉੱਥੇ ਇੱਕ ਅਟੈਂਡੈਂਟ ਜਾਂ ਟਰੈਫਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।

4.4 – ਟਿਰਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ

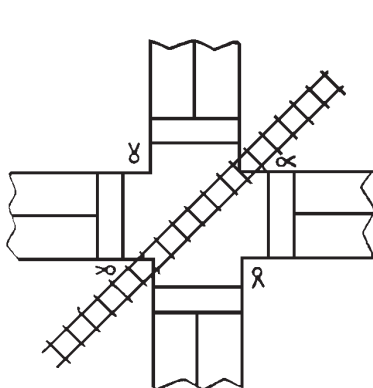
ਹਰੇਕ ਸ਼ਿਫਟ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅੰਤਰ-ਪਰਾਂਤਿਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਚਲਾਈ ਗਈ ਹਰ ਬੱਸ ਦੇ ਲਈ ਲਿਖਤ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਪੂਰੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਹਰੇਕ ਬੱਸ ਦਾ ਵਰਣਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸ ਜੋ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਪਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸਦੇ ਕਾਰਨ ਬੱਸ ਕਿਤੇ ਖਰਾਬ ਹੋ ਕੇ ਰੁੱਕ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਹਨ ਤਾਂ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਈ ਵਾਰ ਸਵਾਰੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੁਰਜੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੱਥਾਂ ਦੇ ਹੈਂਡਲ, ਸੀਟਾਂ, ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸ, ਅਤੇ ਖਿੜਕੀਆਂ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ਿਫਟ 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 ਬਰੇਕ-ਡੋਰ ਦੇ ਇੰਟਰਲਾਕ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।

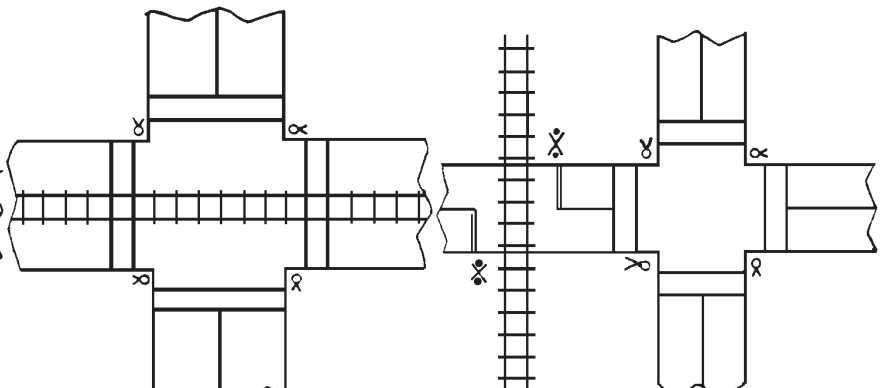
⚡ — ਅਧਿਕਿਤਰ ਟਰੈਫਿਕ ਕੰਟਰੋਲ ਸਿਗਨਲ

⚡ — ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਚੇਤਾਵਨੀ ਉਪਕਰਣ

ਰੁਕਣ ਦੀ ਛੋਟੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗਸ



ਰੁਕਣ ਦੀ ਕੋਈ ਛੋਟ ਨਹੀਂ



ਤਸਵੀਰ 4-A

4.5 – ਪਰਤੀਬੰਧਤ ਅਭਿਆਸ

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਸਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਭਰੀ ਹੋਈ ਬੱਸ ਵਿਚ ਤੇਲ ਪੁਆਉਣ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਾ ਹੋਵੋ।

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਾ ਹੋਵੇ, 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 – ਬਰੇਕ-ਡੋਰ ਇੰਟਰਲਾਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਅਰਬਨ ਮਾਸ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਕੇਚਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਬਰੇਕ ਅਤੇ ਐਕਸਲਰੇਟਰ ਇੰਟਰਲਾਕ ਸਿਸਟਮ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੰਟਰਲਾਕ, ਜਦੋਂ ਪਿਛਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਥਰੋਟਲ ਨੂੰ ਵਿਹਲੀ ਕਰਕੇ ਰੱਖਣ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਪਿਛਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇੰਟਰਲਾਕ ਵੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਦੀ ਥਾਂ ਤੋਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਬੱਸ ਰਾਹੀਂ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ?
3. ਉਹ ਕੁਝ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਬੱਸ ਰਾਹੀਂ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ?
4. ਸਟੈਂਡੀ ਲਾਇਨ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
5. ਕੀ ਇਹ ਮਾਅਨੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਵਿਘਨਕਾਰੀ ਸਵਾਰੀ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਕਿੱਥੇ ਉਤਾਰਦੇ ਹੋ?
6. ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰੀ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੁਕ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
7. ਇਕ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਾਰਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਦੋਂ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
8. ਯਾਦ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ "ਵਰਜਿਤ ਅਭਿਆਸਾਂ" ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ ਜੋ ਇਸ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ।
9. ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੁੱਲ੍ਹਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 4 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

ਭਾਗ 5: ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ

ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ

- 5.1 – ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇ
- 5.2 – ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ
- 5.3 – ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ
- 5.4 – ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਨੂੰ ਵੀ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ, ਬਰੇਕਾਂ ਤੋਂ ਕੰਮ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਕੰਪਰੈਸਡ ਹਵਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਵੱਡੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਇੱਕ ਚੰਗਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕਾ ਹਨ, ਪਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਭਾਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਅਸਲ ਵਿਚ 3 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ: ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ, ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕ।

- **ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ** ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਆਮ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- **ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ** ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਕੰਟਰੋਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ।
- **ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ** ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਤੇ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ। ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ 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 ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਦੇ ਉੱਪਰ "ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਨਹੀਂ" ਦੀ ਰੋਕ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ, ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤੇ ਹਵਾ ਦੇ ਭੰਡਾਰ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ 90 ਪਰਸੈਂਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਾਰੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਚੈਬਰਾਂ ਤੇ ਨਹੀਂ ਲੱਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §26502)।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪੈਰਿਕ੍ਰਮਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

5.1 – ਇੱਕ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇ।

ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਕਈ ਹਿੱਸੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। 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 ਕੰਪਰੈਸ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਗਿਅਰਾਂ ਜਾਂ ਇੱਕ ਵੀ-ਬੈਲਟ (v-belt) ਦੇ ਰਾਹੀਂ ਇੰਜਨ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੰਪਰੈਸਰ ਹਵਾ ਨਾਲ ਠੰਡਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਇੰਜਨ ਦੀ ਠੰਡਾ ਕਰਨ ਦੀ ਪਰਣਾਲੀ 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 ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੀ ਤੇਲ ਦੀ ਆਪਣੀ ਆਪੂਰਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਪੱਧਰ ਜਾਂਚੋ।

5.1.2 – ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਗਵਰਨਰ

ਗਵਰਨਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ, ਹਵਾ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਪੰਪ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ "ਬੰਦ ਕਰਨ" ਵਾਲੇ ਪੱਧਰ (ਤਕਰੀਬਨ 125 ਪੌਂਡ ਪਰਤੀ ਵਰਗ ਇੰਚ ਜਾਂ "ਪੀ ਐਸ ਆਈ" (psi)) ਤੱਕ ਵੱਧਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਗਵਰਨਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਨੂੰ ਹਵਾ ਨੂੰ ਪੰਪ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ "ਚਾਲੂ ਕਰੋ" (ਤਕਰੀਬਨ 100 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi)) ਤੱਕ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਗਵਰਨਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਨੂੰ ਮੁੜ ਤੋਂ ਪੰਪਿੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

5.1.3 – ਹਵਾ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ

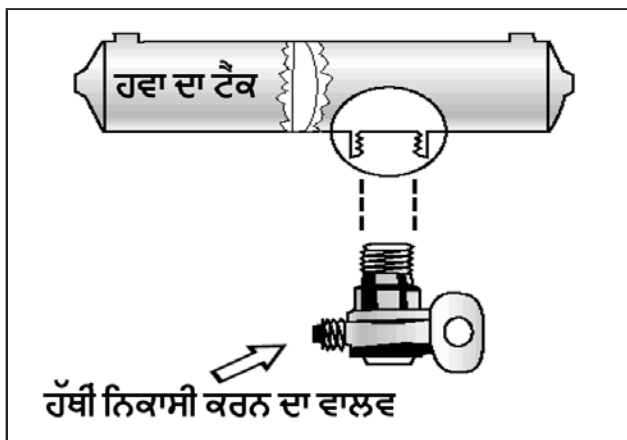
ਹਵਾ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਕੰਪਰੈਸ ਕੀਤੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਭਰ ਕੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਆਕਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਿੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਟੈਂਕ ਇੰਨੀ ਹਵਾ ਭੰਡਾਰ ਕਰਕੇ ਰੱਖਣਗੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕੰਪਰੈਸਰ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦੇਵੇ।

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 ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਤੇਲ, ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇਕੱਠੇ ਹੁੰਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੇ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਾਲੀ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋ। ਹਵਾ ਦੇ ਹਰੇਕ ਟੈਂਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇਕ ਨਿਕਾਸੀ ਵਾਲਵ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀਆਂ ਦੋ ਕਿਸਮਾਂ ਹਨ:

- **ਮੈਨੂਅਲੀ**—ਇਸਨੂੰ ਚੋਬਾਈ ਭਾਗ ਤੱਕ ਘੁਮਾ ਦੇ ਜਾਂ ਕੋਬਲ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਰ ਦਿਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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 ਮੌਸਮ 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 ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਸ ਦੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਬਰਫ਼ ਦੇ ਜੋਖਮ 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 ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਹਰ ਰੋਜ਼) ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਪੱਕਦਾ 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 ਖੁੱਲ੍ਹਣ 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 – ਬਰੇਕ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚਲਾ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਬਾਓ ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੁਆਰਾ ਦਬਾਰਾ 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 ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੀਆਂ।

5.1.8 – ਫਾਊਡੇਸ਼ਨ ਬਰੇਕਸ

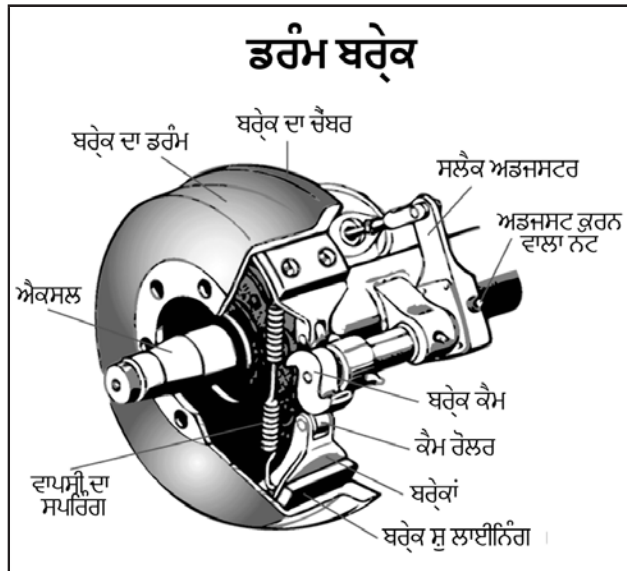
ਫਾਊਡੇਸ਼ਨ ਬਰੇਕਸ ਨੂੰ ਹਰ ਪਹੀਏ ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਆਮ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸਮ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਡਰੰਮ ਬਰੇਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬਰੇਕ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਹੇਠਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਬਰੇਕ ਡਰੰਮ, ਸੂਜ਼, 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 ਸੂਜ਼ 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) ਬਰੇਕਾਂ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਧੱਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਹਰੇਕ ਬਰੇਕ ਚੈਬਰ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਚਲੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਏਅਰ ਪਰੈਸ਼ਰ ਰਾਂਡ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਧੱਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਹਿੱਲਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਬਰੇਕ ਕੈਮਸ਼ਾਫਟ 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 ਸੂਜ਼ ਨੂੰ ਇਕ ਦੂਜੇ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਧੱਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਸੂਜ਼ ਨੂੰ ਡਰੰਮ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹਾਂ ਖਿੱਚਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਦੁਬਾਰਾ ਤੇ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਬਦਲਾਓ ਪਰਣਾਲੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਨਿਰੰਤਰ ਢੁੱਕਵੀਂ 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 ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਟੈਂਡਰਡ ਡਰੱਮ ਬਰੇਕ ਜਿਸ ਵਿਚ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਕਹੱਥੀ ਜਾਂ ਦੋਹਰੀ ਐਕਸ-ਪਿਨ ਬਰੇਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤੇ ਅਲੱਗ, ਕੈਮਲਾਸਟਰ (CamLaster) ਬਰੇਕ, ਡਰੱਮ 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 ਰਾਡ ਇਕ ਵੈਜ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਬਰੇਕ ਸ਼ੂਜ਼ ਦੇ ਸਿਰਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਧੱਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਸ਼ੂਜ਼ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਡਰੱਮ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸੇ ਤੇ ਧੱਕਦਾ ਹੈ। ਵੈਜ ਬਰੇਕਸ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕਹੱਥਾ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਹੱਥੀ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਡਿਸਕ ਬਰੇਕਾਂ। ਏਅਰ-ਅਪਰੇਟਡ ਡਿਸਕ ਬਰੇਕਾਂ ਵਿਚ, ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਅਤੇ ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਐਸ-ਕੈਮ (S-cam) ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਇਕ "ਪਾਵਰ-ਸਕਿਰੂ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਲੈਕ ਐਡਜਸਟਰ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲਾ ਬਰੇਕ ਚੈਂਬਰ ਦਾ ਦਬਾਓ, ਪਾਵਰ ਸਕਿਰੂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਾਵਰ ਸਕਿਰੂ ਡਿਸਕ ਜਾਂ ਰੋਟਰ ਨੂੰ ਇਕ ਕੈਲੀਪਰ ਦੇ ਬਰੇਕ ਦੇ ਲਾਈਨਿੰਗ ਪਾਰਟਸ ਦੇ ਵਿਚ ਰੋਕਦਾ ਹੈ, ਵੱਡੇ ਸੀ-ਕਲੈਂਪ (c-clamp) ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ।

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 ਹੋਵੇਗੀ (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 ਯਾਂਤਰਿਕ 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 ਸਿਗਨਲ 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 ਆਉਂਦਾ)। ਇਹ ਚੇਤਾਵਨੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਲ ਰੋਸ਼ਨੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਬੱਜਰ 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 ਯਾਂਤਰਿਕ ਭੁਜਾ ਨੂੰ ਗਿਰਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਦਬਾਓ 55 ਅਤੇ 75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਉਤਾਰ ਉਠਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਵੈਚਾਲਿਤ ਵਿਗ ਵੈਗ ਤੁਹਾਡੀ ਨਿਗਹਾ ਤੋਂ ਦੂਰ ਚਲਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਹੱਥੀ ਰੀਸੈਟ 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 ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਵਿਚ ਜੋ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਦੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਸਵਿਚ 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 ਚਿੰਨ੍ਹਿਤ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਸਤ੍ਹਾਵਾਂ 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 ਪਰਾਪਤ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਕਾਰਨਵੱਜ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਲੀਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ)। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਰਿਸਾਵ, ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਵਾ ਵਿਚ ਕਮੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਵੀ ਸਪਰਿੰਗਾਂ ਤੋਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਵਾਏਗਾ।

ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਸਟਰੇਟ ਟਰੱਕ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਬੱਜਰ ਵਜਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਨਿਯੰਤਰਿਤ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਡਜਸਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਨਾ ਤਾਂ ਨਿਯਮਤ ਬਰੇਕਾਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ/ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨਗੀਆਂ।

5.1.15 – ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ, ਤੁਸੀਂ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦੇ, ਪੀਲੇ, ਪੁੱਸ਼-ਪੁੱਲ ਕੰਟਰੋਲ ਨਾੱਬ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤੁਸੀਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ (ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ) ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਖਿੱਚਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕਦੇ ਹੋ। ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲੀਵਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਪਰਿੰਗਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੀਆਂ ਸਾਂਝੀਆਂ ਤਾਕਤਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਰੇਕਾਂ ਨੁਕਸਾਨਗਰਸਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਬਰੇਕਾਂ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰੇਗਾ। ਸਾਰੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਜੇ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰੋਗੇ। ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੁਸੀਂ ਕੰਟਰੋਲ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਹਿਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਓਨਾ ਹੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਤੁਸੀਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ 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।

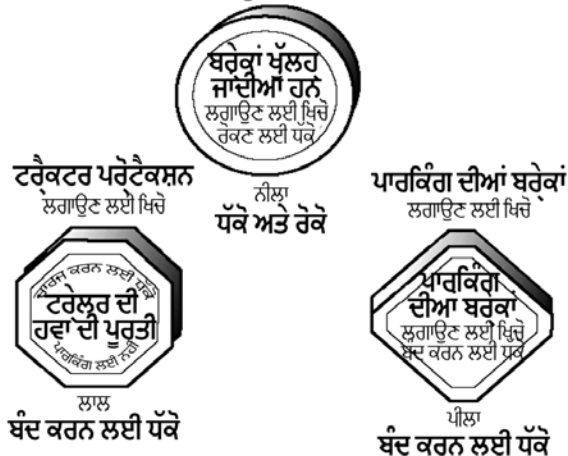
ਡਿਊਲ ਪਾਰਕਿੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਵਾਲਵਜ਼। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਮੁੱਖ ਦਬਾਓ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੁਝ ਵਾਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕ ਹਵਾ ਦਾ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਟੈਂਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਆਪਾਤਕਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਸਕੋ। ਵਾਲਵਜ਼ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਧੱਕੇ-ਖਿੱਚੇ 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 ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕੰਟਰੋਲ ਇਨ ਨੂੰ ਧੱਕਦੇ ਹੋ, ਹਵਾ ਦੇ ਵੱਖਰੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ ਪਈ ਹੋਈ ਹਵਾ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਟਨ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ 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। ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦੀ ਆਪੂਰਤੀ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਖਤਰਨਾਕ ਟਿਕਾਣੇ ਤੇ ਫਸ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਤਸਵੀਰ 5.3 ਦੇਖੋ।

ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਟਰਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ

ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ

- ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ
- ਜੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਿਆਂ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਘੱਟ ਜਾਏ ਤਾਂ ਸਤਿਸ਼ਿਧ ਬਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
- ਜਦ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਇਹ ਇਕ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ
ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਖਿਚੋ



ਤਸਵੀਰ 5.3

5.1.16 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ

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। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣੇ ਬਹੁਤੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕੱਠਾ 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 ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਨ ਦੇ ਲੇਬਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਇਕ ਕੰਪਿਊਟਰਾਈਜ਼ਡ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ 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 ਬੀ ਐਸ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਪੀਲੀ ਬੱਤੀ ਹੋਵੇਗੀ।

- ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੁਹਰਲੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੇ ਕਿਨਾਰੇ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਪੀਲੀ ਬੱਤੀ ਹੋਵੇਗੀ। 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 ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਵਿਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ 5 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ. (mph) ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਬੱਤੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਜੱਗਦੀ ਰਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ।

- ਜੇ ਬਲਬ ਚੈਕ 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 ਹੋਵੇਗਾ 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 ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ 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।

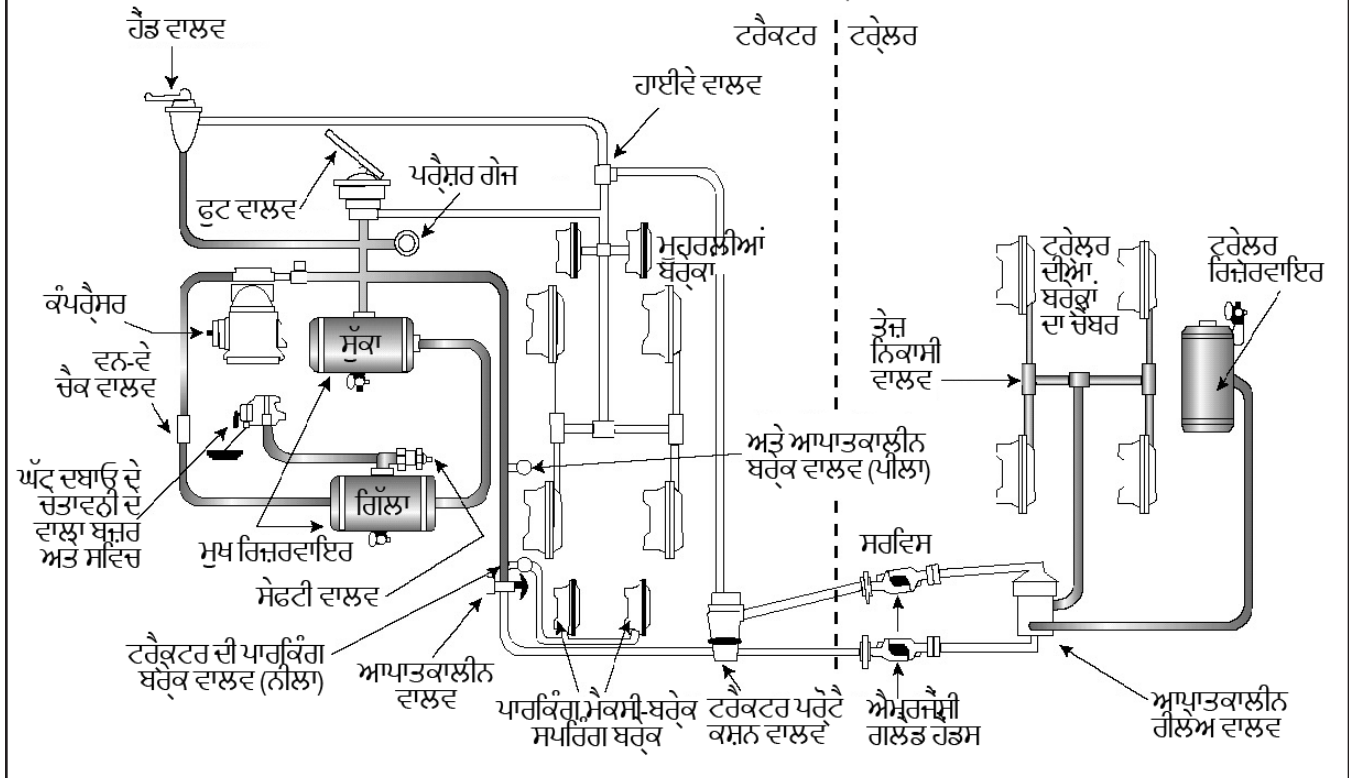
ਉਪਭਾਗ 5.1

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. ਮੁਹਰਲੇ ਪਹੀਏ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿਚ ਚੰਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
6. ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 5.1 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਪਰਜੇਅਤੇ ਸਥਾਨ (ਇਕਹਰੇ ਸਰਕਟ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ)



ਤਸਵੀਰ 5.4

5.2 – ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ

ਭਾਰੀ ਕੰਮ ਕਾਰ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤੇ ਵਾਹਨ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ 2 ਵੱਖਰੀਆਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਬਰੇਕ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੇ ਲਈ ਇਕਹਰੇ ਸੈੱਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਹਰੇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਏਅਰ ਟੈਂਕ, ਹੋਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਲਾਇਨਾਂ ਆਦਿ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਜਾਂ ਐਕਸਲਾਂ ਤੇ ਨਿਯਮਤ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਮੁਹਰਲੇ ਐਕਸਲ (ਅਤੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਇਕ ਪਿਛਲੇ ਐਕਸਲ ਤੇ) ਨਿਯਮਤ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਟਰੇਲਰ (ਜੇ ਇਹ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ) ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੀ ਆਪੂਰਤੀ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਹਿਲੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ "ਮੁੱਢਲੀ" ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ "ਸੈਕੰਡਰੀ" ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 5.4 ਦੇਖੋ।

ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਨੂੰ ਮੁੱਢਲੀ ਅਤੇ ਸੈਕੰਡਰੀ, ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ 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 ਬੱਜਰ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚ ਉਤਪਾਦਕ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁੱਲ ਨਾਲੋਂ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਵੱਧਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੀ ਲਾਇਟ ਅਤੇ ਬੱਜਰ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੁੱਲ 55 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ 55 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਘੱਟਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੀ ਲਾਇਟ ਅਤੇ ਬੱਜਰ 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 ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੁਹਰਲੀਆਂ ਅਤੇ ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਵਾਓ।

ਵਨ-ਵੇ ਚੈਕ ਵਾਲਵ

ਇਹ ਡਿਵਾਇਸ ਹਵਾ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਇਕ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਪ੍ਰਵਾਹਿਤ ਹੋਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਭੰਡਾਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਚੈਕ ਵਾਲਵ ਲੱਗਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §26507)। ਚੈਕ ਵਾਲਵ ਹਵਾ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੇ ਵਿਚ ਲੀਕ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਤੇ ਹਵਾ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ।

5.3 – ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਵਾਲੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ 7-ਕਦਮ ਵਾਲੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਜਾਂਚ ਪਰਕਿਰਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਵਿਰਧੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਕਰਮ ਵਿਚ ਇਹ 7-ਕਦਮ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਵਿਚ ਫਿੱਟ ਬੈਠਦੇ ਹਨ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੀ ਹੇਠਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

5.3.1 – ਕਦਮ 2 ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇੰਜਨ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ

ਏਅਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੀ ਡਰਾਇਵ ਬੈਲਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ (ਜੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਬੈਲਟ ਨਾਲ ਚਲਦਾ ਹੈ)। ਜੇ ਕੰਪਰੈਸਰ 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) ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਉੱਤੇ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਸਮਤਲ ਤਲ ਤੇ ਪਾਰਕ ਕਰੋ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹਿੱਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਅੱਗੇ ਰੁਕਾਵਟ ਲਗਾਓ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਹਿਲਾ ਸਕੋ। ਦਸਤਾਨਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਖਿੱਚੋ। ਜੇ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ, ਜਿੱਥੇ ਧੱਕਣ ਵਾਲੀ ਰਾਡ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਛੂੰਹਦੀ ਹੈ ਉੱਥੇ ਇੱਕ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰੇਕ ਸਲੈਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਕਠਿਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ, 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 ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਵੈਚਲਿਤ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਖੁਦ ਨੂੰ ਅਡਜਸਟ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਬਰੇਕਾਂ 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 ਰਾੱਡ ਦਾ ਸਟਰੋਕ, ਵੈਧ ਬਰੇਕ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਹੈ ਕਿ ਅਡਜਸਟਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਯਾਂਤਰਿਕ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ, ਫਾਊਡੇਸ਼ਨ ਬਰੇਕ ਪਰਜ਼ਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਅਚੁੱਕਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਪੁੱਸ਼ ਰਾੱਡ ਨੂੰ ਵੈਧ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਹੱਥੀਂ ਅਡਜਸਟ ਕਰਨਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਯਾਂਤਰਿਕ 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 ਬਰੇਕਾਂ 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 ਹੱਥੀਂ ਅਡਜਸਟ ਕਰਨਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦੇ ਕਾਰਨ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਪਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ ਗਲਤ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸਵੈਚਲਿਤ ਅਡਜਸਟਰ ਨੂੰ ਹੱਥੀਂ 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 ਬਰੇਕ ਜਲਦੀ ਹੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਪਰਕਿਰਾ 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, ਬਰੇਕ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਦੇ ਹੱਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਉਤਪਾਦਕ ਦੇ ਸਰਵਿਸ ਮੈਨੂਅਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਬਰੇਕ ਡਰੰਮਜ਼ (ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ), ਲਾਇਨਿੰਗਾਂ ਅਤੇ ਹੋਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਬਰੇਕ ਡਰੰਮਜ਼ (ਜਾਂ ਡਿਸਕਾਂ) ਦੇ ਵਿਚ ਰਗੜ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਤੋਂ $\frac{1}{2}$ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ। ਲਾਇਨਿੰਗਜ਼ (ਰਗੜ ਵਾਲਾ ਪਦਾਰਥ) ਢਿੱਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਾਂ ਤੇਲ ਜਾਂ ਗਰੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਭਿੱਜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ($\frac{1}{4}$ ਇੰਚ ਤੋਂ ਘੱਟ) ਘਸਿਆ ਹੋਇਆ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਯਾਂਤਰਿਕ ਪੁਰਜ਼ੇ ਆਪਣੇ ਟਿਕਾਣੇ ਸਿਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਚੈਬਰਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹਵਾ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਜ਼ਾਂ ਰਗੜ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੱਟੀਆਂ ਜਾਂ ਘਸੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ।

5.3.3 – ਕਦਮ 7 ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਦੀ ਅੰਤਮ ਜਾਂਚ

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਮਝੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਨੂੰ ਇਨ-ਕੈਬ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਿੱਸੇ ਵੱਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚ ਤਾਰੇ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ (*) ਵੱਜੋਂ ਚਿੰਨ੍ਹਤ ਮੱਦਾਂ ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਪਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਰਮ ਦੇ ਵਿਚ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੱਦਾਂ ਦਾ ਪਰਦਰਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਟੈਸਟ ਦੇ ਮਾਨਕਾਂ ਬਾਰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਚ ਸੁਤੰਤਰ ਅਸਫਲਤਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਕਦਮ 7 ਵਿਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਾਈਡਰੋਲਿਕ ਬਰੇਕ ਜਾਂਚ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ: ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ:

ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਇਸ ਟੈਸਟ 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 ਬਰੇਕ 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 ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ (ਜਾਂ ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਵਿਚ ਨਿਊਨਤਮ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚ) ਹਵਾ ਦੀ ਆਧੁਰਤੀ 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 ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ 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 ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ(ਉਨ੍ਹਾਂ) 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 ਉਪਰ (55-75 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi)) ਦੱਸੇ ਗਏ ਮਾਨਕ(ਕਾਂ) ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ ਅਤੇ ਨਿਰੀਖਕ ਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣ ਉਚ ਦਬਾਓ ਤੇ ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ ਹੋਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਜੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸਿਗਨਲ ਕੰਮ ਨਹੀਂ 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 ਪਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਅਚਾਨਕ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਦੇਹਰੀਆਂ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਵਿਚ, ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਵੱਧ ਜਾਵੇਗੀ। ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੇਵਲ ਸੀਮਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਬਰੇਕਾਂ 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।

ਘੱਟ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਸਬੰਧੀ ਚੇਤਾਵਨੀ



ਚੇਤਾਵਨੀ



ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ



ਡਰਾਪ ਆਰਮ ਦਾ
"ਵਿਗ ਵੇਗ"

ਕੁਈ ਵਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ "ਵਿਗ ਵੇਗ" ਲਗੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਨਿਗਾਹ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲਟਕ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਹਵਾ ਦਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਦਬਾਓ ਮੁੜ ਸਥਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ

ਤਸਵੀਰ 5.5

* ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹੁਨਰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਵਾਲੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਸੁਤੇਸਿੱਧ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਪਹੀਆਂ ਅੱਗੇ ਰੋਕ ਲਗਾਓ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਵਾਲਵ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ) ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ (ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ) ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਤੇ ਪੈਰ ਰੱਖ ਅਤੇ ਚੁੱਕ ਕੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ। ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਵੱਜੋਂ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲਾ ਦਬਾਓ 20 ਅਤੇ 45 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੱਕ ਘੱਟ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਨਿਕਲਿਆ)। ਜੇੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿੱਚ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਵਾਲਵ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਨਿਕਲਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਉਸ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਦਬਾਓ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰੋ ਅਤੇ ਦੱਸੋ ਜਿਸ ਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਪੈਰਾਮੀਟਰ ਦੱਸੇ ਜਿਸ ਤੇ ਇਹ ਵਾਪਰਨ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਉਹ ਬੱਸਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਪਾਰਕ ਬਰੇਕ ਲਈ ਹਵਾ ਦਾ ਭੰਡਾਰ (ਟੈਂਕ) ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਵਾਲਵ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲੇਗਾ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿੱਚ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਪਾਰਕ ਬਰੇਕ ਟੈਂਕ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਸਵੈਚਲਿਤ ਸਥਿਤ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੀਹਰੇ ਭੰਡਾਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਜਾਂਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਤੀਹਰੇ ਭੰਡਾਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ
ਜੇਕਰ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਤਕਰੀਬਨ 20 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੱਕ ਘੱਟਣ ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਵਾਲਵ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲਦਾ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ 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 ਬਰੇਕ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੀ (ਛੱਡੀ ਹੋਈ) ਅਵਸਥਾ ਦੇ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਇੰਜਨ ਦੇ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਲਿਜਾਉਣ ਵਾਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿੱਚ ਪਾਓ ਅਤੇ ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ।

ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਰਗੜ ਪੈਦਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਵੱਧਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਸਾਨੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇਹ ਟੈਸਟ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਲੱਗ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ 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 ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 600-900 ਆਰ ਪੀ ਐਮ ਐਸ (rpms)। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਢੁੱਕਵੀਂ ਦਰ ਤੇ ਬਣ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਹਵਾ ਦੀ ਗੇਜ਼ ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਡਿਊਲ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਲਈ, ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ 45 ਸੈਕੰਡ ਦੇ ਅੰਦਰ 85 ਤੋਂ 100 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੱਕ ਬਣ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕਹਰੀ ਹਵਾ ਪਰਣਾਲੀਆਂ (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 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ 2 ਟੈਸਟ ਹਨ:

ਸਟੈਟਿਕ ਲੀਕੇਜ਼ ਟੈਸਟ

ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਰਜ ਹਵਾ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨਾਲ (ਕੰਪਰੈਸਰ ਦੇ ਲਈ ਪਰਭਾਵਕਾਰੀ ਕੰਮਕਾਰ ਦੀ ਹਾਲਤ ਦੇ ਅੰਦਰ), ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ, ਸਾਰੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ ਅਤੇ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸਥਿਰ ਹੋਣ ਦਿਓ (ਏਅਰ ਗੇਜ਼ 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 ਵਿੱਚ 3 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
- 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ 5 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ।

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ: ਜੇੜੇ ਗਏ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਜੇ ਖਿੱਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਤਮ ਕਮੀ 2 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਮੀ ਹੋਣਾ, ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿੱਚ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਰੰਮਤਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

* ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹਨਰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

*ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਲੀਕੇਜ਼ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਅਧਿਕਤਮ ਦਬਾਓ ਤੱਕ ਬਣਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ)। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਬਣਨ ਤੇ, ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ, ਜੋ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਪਹੀਆਂ ਅੱਗੇ ਰੋਕ ਲਗਾਓ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ (ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ) ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ 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) (ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਘੱਟਦਾ ਹੈ, ਹਵਾ ਦੇ ਗੇਜ ਨੂੰ ਦੇਖੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਰਣਾਲੀ 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 ਜੇੜੇ ਦੇ ਵਿਚ 4 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ
- 3 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ 6 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ।

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ: ਜੇੜੇ ਗਏ 2 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਜੇ ਕਿੱਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਅਧਿਕਤਮ ਕਮੀ 3 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਿਆ ਨਾਲੋਂ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਮੀ ਹੋਣਾ, ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ 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 ਪਰਦਰਸ਼ਨ 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 ਕੰਪਰੈਸਰ ਗਰਵਰਨਰ ਦਾ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਦਬਾਓ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਇੰਜਨ ਚਾਲੂ ਹੋਵੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਵੱਧਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਗਰਵਰਨਰ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸੂਈ ਵੱਧਣਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਨੂੰ 140 ਪੀ ਐਸ ਆਈ (psi) (ਅਧਿਕਤਮ) ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਦਬਾਓ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਗਰਵਰਨਰ 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 ਗਰਵਰਨਰ ਦੇ ਕੱਟ-ਆਊਟ ਵੱਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

*ਹਵਾ ਦੇ ਕੰਪਰੈਸਰ ਗਰਵਰਨਰ ਦਾ ਕੱਟ-ਇਨ ਦਬਾਓ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਇੰਜਨ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਵੱਧਦਾ ਹੋਇਆ ਨਹੀਂ 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 ਕੰਪਰੈਸਰ 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 ਨਹੀਂ ਵਾਪਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੇ ਮਕਸਦਾਂ ਲਈ, ਇਹ ਪਛਾਣੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦਾ ਗਰਵਰਨਰ ਕੰਪਰੈਸਰ ਵਿਚ ਕਿਸ ਸਮੇਂ ਕੱਟ-ਇਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨਿਊਨਤਮ ਦਬਾਓ ਬਾਰੇ ਦੱਸੋ ਜਦੋਂ ਇਹ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ।

ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਆਪਣੀਆਂ ਸੀਟ ਬੈਲਟਾਂ ਪਹਿਨ ਲਵੋ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਲਵੋ, ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ ਇਸਨੂੰ ਇਕ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਲਗਾ ਕੇ ਦੇਖੋ।

ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਹਵਾ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਦੇ ਲਈ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧੀਮੇ-ਧੀਮੇ ਮੂਹਰੇ ਲਿਜਾਓ (ਤਕਰੀਬਨ 5 ਮੀ. ਪਰ. ਘੰ. (mph)), ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਬਰੇਕਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਤੁਸੀਂ ਵੈਸੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਜਾਣ ਸਕੋਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਉੱਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦੀ।

////////////////////////////////////

ਉਪਭਾਗ 5.2 ਅਤੇ 5.3

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

1. ਡਿਊਲ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
2. ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰ ਕੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?
3. ਤੁਸੀਂ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ??
4. ਤੁਸੀਂ ਘੱਟ ਦਬਾਓ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚ ਸਕਦੇ ਹੋ?
5. ਤੁਸੀਂ ਇਹ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਸੁਤੰਤਰ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ?
6. ਲੀਕੇਜ਼ ਦੀਆਂ ਅਧਿਕਤਮ ਦਰਾਂ ਕੀ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 5.2 ਅਤੇ 5.3 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

////////////////////////////////////

* ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਹਨਰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਹੱਸਿ 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 ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦਾ। ਜਦੋਂ ਰੁੱਕ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਚੁਣੋ।

5.4.2 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ

- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੂਜੇ ਪਹੀਏ ਵੀ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਰੋਕੋ ਜਾਂ ਨਾ ਰੋਕ ਸਕੋ, ਪਰ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਹਾਂ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- 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 ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਇਸ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟ ਹੋਏਗੀ। ਪਰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਆਪਣੀ ਨਿਗਰਾਨ ਬਣਾਈ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਜੇ ਇਹ ਝੁਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ)।
- ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਘੱਟ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਝੁਲੇਗਾ। ਪਰ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਪਾ ਲੈਂਦੇ ਓਦੋਂ ਤੱਕ ਬਰੇਕਾਂ ਛੱਡੋ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ)।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਟਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਟਰਾਲੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਕ ਸਿੱਧੇ ਟਰੇਕ ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਐਕਸਲਾਂ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਲੱਗੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋੜ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਇਕ ਚੰਗੀ ਪਰਤੀਕਿਰਆ ਹੈ।

ਤੁਹਾਡੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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। ਤੁਸੀਂ "ਨਿਯੰਤਰਤ ਬਰੇਕਿੰਗ" ਤਰੀਕੇ ਜਾਂ "ਸਟੈਬ ਬਰੇਕਿੰਗ" ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਨਿਯੰਤਰਤ ਬਰੇਕਿੰਗ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਨਾਲ, ਤੁਸੀਂ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਮ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਿੰਨੀ ਜ਼ੋਰ ਦੀ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤੁਸੀਂ 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।

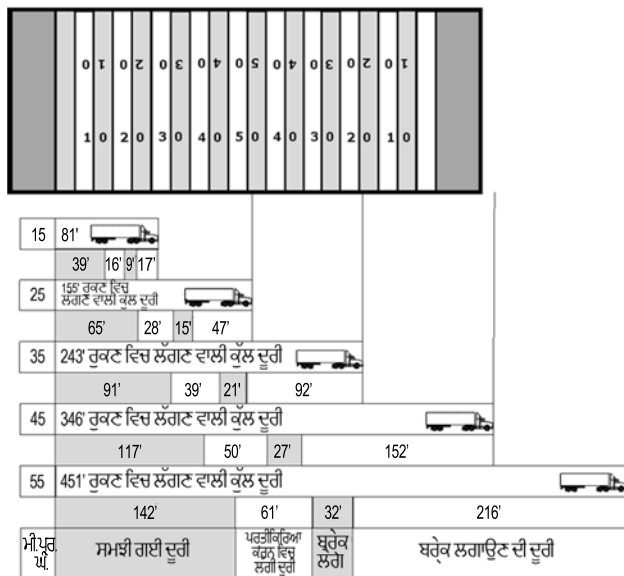
ਸਟੈਬ ਬਰੇਕਿੰਗ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਈ ਰੱਖੋ। ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਣ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਜਦੋਂ ਪਹੀਏ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਣ, ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਓ। (ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦੁਬਾਰਾ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਚ 1 ਸੈਕੰਡ ਤੱਕ ਦਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਪਹੀਆਂ ਦੇ ਘੁੰਮਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਸਿੱਧਾ ਚਲਣਾ ਨਹੀਂ 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 ਜੋ ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਅਸਰ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਈਡਰੋਲਿਕ ਬਰੇਕਾਂ ਵਿਚ (ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਹਲਕੇ/ਮੱਧਮ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ), ਬਰੇਕਾਂ ਤੁਰੰਤ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਰ, ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਵਿਚ ਥੋੜ੍ਹਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ (½ ਸੈਕੰਡ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ) ਕਿਉਂਕਿ ਹਵਾ ਨੂੰ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਰਾਹੀਂ 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 + ਪਰਤੀਕਰਮ ਦੀ ਦੂਰੀ + ਬਰੇਕ ਲੈਗ ਦੀ ਦੂਰੀ + ਬਰੇਕ ਲੱਗਣ ਦੀ ਦੂਰੀ - ਰੁਕਣ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 55 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ (mph) ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇ ਚੰਗੀ ਪਕੜ੍ਹ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਵਾਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿਚ ਅਸਤ 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 ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣਾ

ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਸੂਜ਼ 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 ਫੇਲ੍ਹ 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 ਸੂਜ਼ 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 ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇਗਾ ਜਾਂ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ 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, ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਜੋ ਕਿ ਆਪਣੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਵਿਚ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਬਰੇਕਿੰਗ ਉਪਲੱਬਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਬਰੇਕਾਂ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਗਰਮ ਹੋਣ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਚੈਕ ਕਰੋ।

5.4.6 – ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀਂ 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 ਗਿਆਰ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀਂ ਤਕਨੀਕ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਹੋਵੇਗੀ:

- 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, ਤੁਸੀਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਬਰੇਕ ਨਹੀਂ ਲਗਾਓਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੀ ਰਫ਼ਤਾਰ 40 ਮੀ.ਪਰ.ਘੰ (mph) ਤੱਕ ਨਹੀਂ 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 ਦਿਓ। ਇਸਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਦੁਹਰਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਧੀਮਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਨਹੀਂ 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 ਹੋਵੇ। ਨਿਯੰਤਰਤ ਬਰੇਕਿੰਗ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਜੇਕਰ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹਵਾ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇ। 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 ਸਤਹਾਂ 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 ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਖਿੱਚੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੇ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਧੱਕੋ। ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪੀਲੇ ਰੰਗ ਦਾ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦੀ ਇਕ ਨਾੱਬ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਉੱਪਰ "ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ" ਦਾ ਲੇਬਲ ਲੱਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਇਹ ਗੋਲ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਆਕਾਰ ਦੀ ਨੀਲੇ ਰੰਗ ਦੀ ਨਾੱਬ ਹੋਵੇਗੀ (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 ਜਮਹਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਤਾਪਮਾਨ ਵਿਚ ਬਰੇਕਾਂ ਗਿੱਲੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ। ਜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਰਮ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਗਰਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਜਮਹਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਤਾਪਮਾਨ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਜੰਮ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚੱਲ ਨਹੀਂ ਸਕੇਗਾ ਇਕ ਸਮਤਲ ਸਤਹ 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 ਵਰਤੋਂ 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 ਫੇਲ੍ਹ 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

- ਢਲਾਣ ਤੋਂ ਉਤਰਨਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਸੀਂ ਢੁੱਕਵੇਂ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹੋ?
- ਕਿਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਕਰਕੇ ਬਰੇਕਾਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਪੈ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ?
- ਲੰਬੇ, ਤਿੱਖੀ ਢਲਾਣਾਂ ਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਇੰਜਨ ਦੇ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਕੇਵਲ ਪੂਰਕ ਹੀ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਥੋੜੀ ਦੇਰ ਲਈ ਦੂਰ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਕਿੰਨਾ ਖਾਲੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਜੋੜ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
- 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 ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 5.4 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

////////////////////////////////////

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 ਪ੍ਰਣਾਲੀ
- 6.4 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ
- 6.5 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ

ਇਹ ਭਾਗ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ (ਟਰੈਕਟਰ ਟਰੇਲਰ, ਦੇਹਰੇ, ਤੀਹਰੇ, ਟਰੇਲਰ ਵਾਲੇ ਸਿੱਧੇ ਟਰੱਕ) ਦੇ ਲਈ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਆਮ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਨਿਊਨਤਮ ਗਿਆਨ ਦੇਣ ਲਈ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੇਹਰੇ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇਕ ਹਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਹੁਨਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕੋਲ ਇਕ ਹਰੇ 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" ਸਫ਼ਰ ਤੋਂ ਹੋਰ ਉਤਾਹ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਟਰੱਕ ਦਾ ਪਲਟਣਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਸਾਨ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਕੇਂਦਰੀਕਿਤ 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 ਕੇਂਦਰੀਕਿਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। (ਕਾਰਗੋ ਦਾ ਵਿਤਰਣ ਇਸ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਭਾਗ 3 ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।)

ਪਲਟਣਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੋੜ ਕੱਟਦੇ ਹੋ। ਨੁੱਕਰਾਂ, ਰੈਂਪਾਂ ਤੇ ਚੜ੍ਹਦਿਆਂ ਅਤੇ ਰੈਂਪਾਂ ਤੋਂ ਉਤਰਦਿਆਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਚਲਾਓ। ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਚੋ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਰੇ ਹੋਵੋ।

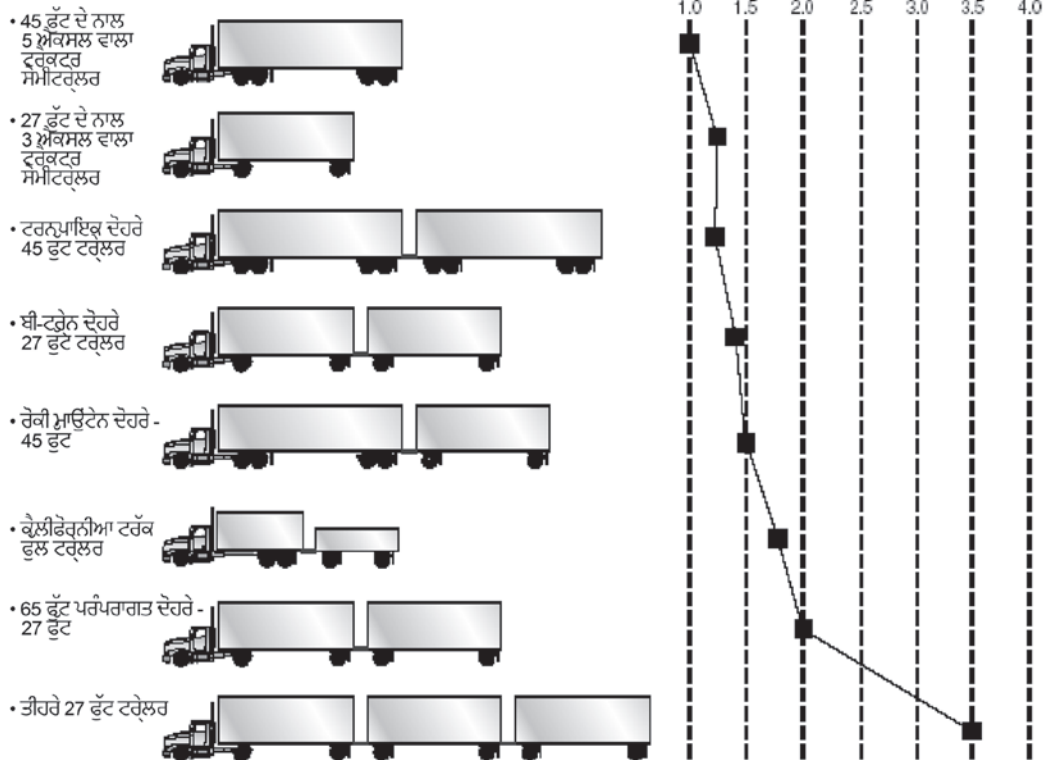
6.1.2 – ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਘੁਮਾਓ

ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਖਤਰਨਾਕ "ਕਰੈਕ ਦਿ ਵਿਰ੍ਹਪ" ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਕੈਕ ਦਿ ਵਿਰ੍ਹਪ ਕਕਕਕਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਲਟਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਈ ਹਾਦਸੇ ਵਾਪਰੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਕੇਵਲ ਟਰੇਲਰ ਪਲਟਿਆ ਹੈ।

"ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਝੁਕਾਅ" ਹੋਣਾ ਕਰੈਕ ਦਿ ਵਿਰ੍ਹਪ ਪ੍ਰਭਾਵ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਨਿਊਨਤਮ ਕਰੈਕ-ਦਿ-ਵਿਰ੍ਹਪ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਰ ਤੇ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਅਧਿਕਤਮ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਵਾਹ ਦੇ ਵਿਚ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਚਲਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘੁਮਾਉਂਦੇ 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. ਪ੍ਰ. ਘੰ. (mph) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਕ ਸੈਕੰਡ ਹੋਰ ਜੋੜ ਲਵੋ। ਅਚਿੱਭਤ ਹੋਣ ਅਤੇ ਫਿਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਫ਼ਰ ਤੇ ਜਿੰਨਾ ਹੋ ਸਕੇ ਹੇਠਾਂ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ। ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਹੈਂਡਲਾਇਟਾਂ 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।

ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਪਿਛਾਂਹ ਕੀਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਤੇ ਪਰਭਾਵ



ਤਸਵੀਰ 6.1

6.1.3 – ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬਰੇਕ ਲਗਾ ਲਵੋ।

ਚਾਹੇ ਤੁਸੀਂ ਲੋਡ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਏ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋਵੋ, ਆਪਣੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰੱਖੋ। ਜੇੜੇ ਗਏ ਵੱਡੇ ਵਾਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਾਲੀ ਹੋਣ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਭਰੇ ਹੋਣ ਤੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਹਲਕਾ ਭਾਰ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਸਖਤ ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਘੱਟ ਪਕੜ 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 ਜੈਕਨਾਇਡ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ "ਬਾਬਟੇਲ" ਟਰੈਕਟਰਾਂ (ਉਹ ਟਰੈਕਟਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰਜ਼ 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। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੁਕਣ ਲਈ ਅਧਿਕਤਮ ਸਕਲ ਭਾਰ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਦੇ ਹੋਏ ਟਰੈਕਟਰ-ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।

ਜੇੜੇ ਗਏ ਰਿੱਗ ਦੇ ਵਿਚ, ਪਿੱਛੇ ਰਹਿਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰੀ ਛੱਡੋ ਅਤੇ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ, ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾ ਸਕੋ। ਅਚੰਭਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਅਤੇ "ਕਾਹਲੀ" ਵਿਚ ਰੁਕਣ ਤੋਂ ਬਚੋ।

6.1.4 – ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼

ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵੀ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

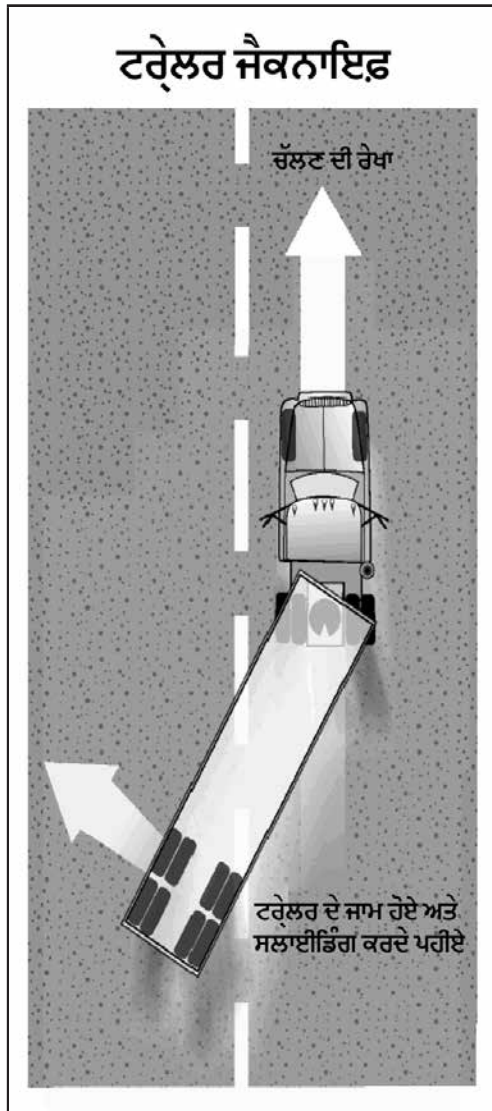
ਇਹ ਟਰੇਲਰ ਰੋਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਫੱਸ ਸਕਦੇ ਹਨ।

- ਨੀਵੇਂ ਝੂਲਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ (ਲੇਅਬੇਆਏ, ਕਾਰ ਕੈਰੀਅਰ, ਚੱਲਦੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਵੈਨਾਂ, ਪੇਜ਼ਮ-ਬੈਲੀ ਪਸ਼ੂਪਨ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ)।
- ਇਕਹਰੇ-ਐਕਸਲ ਵਾਲਾ ਟਰੈਕਟਰ ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਲੰਬੀ ਟਰਾਲੀ 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 ਟਰੈਕਾਂ ਤੇ ਫੱਸ ਜਾਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਟਰੈਕ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹਾਂ ਚਲੋ ਜਾਓ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਾਲੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਲਈ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਵਿਖੇ ਸਾਇਨਪੋਸਟਾਂ ਜਾਂ ਸਿਗਨਲ ਹਾਊਸਿੰਗ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ। 911 ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨੰਬਰ ਉੱਪਰ ਕਾਲ ਕਰੋ। ਪਛਾਣੋ ਜਾ ਸਕਣੇ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ 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 ਝੁਲਣ ਲੱਗ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਖਾਲੀ ਹੋਏ ਜਾਂ ਹਲਕਾ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਹੋਏ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਨੂੰ ਅਕਸਰ "ਟਰੇਲਰ ਜੈਕਨਾਇਫ਼" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 6.2 ਦੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 6.2

ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਦੀ ਪਰਿਕ੍ਰਮਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹੈ:

- **ਫਿਸਲਣ ਨੂੰ ਪਛਾਣੋ।**

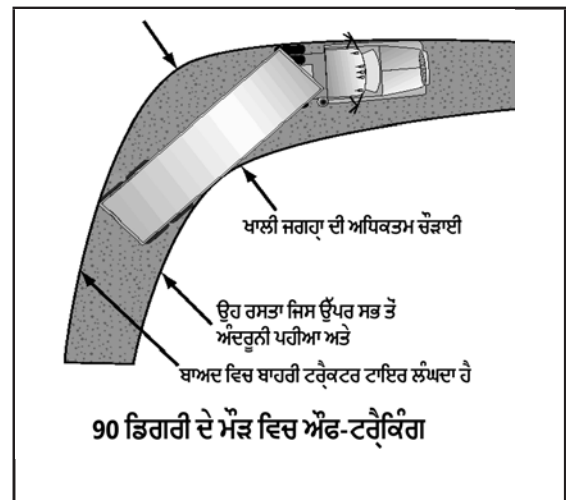
ਇਹ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਨੇ ਫਿਸਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਾਣਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਅਤੇ ਵਧੀਆ ਤਰੀਕਾ ਆਪਣੇ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਵਿਚ ਦੇਖਣਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਉੱਥੇ ਹੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਸਨੂੰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਇਕ ਵਾਰ ਲੇਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਝੁਲਣ ਤੇ, ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਬਹੁਤ ਕਠਿਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

- **ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ।**

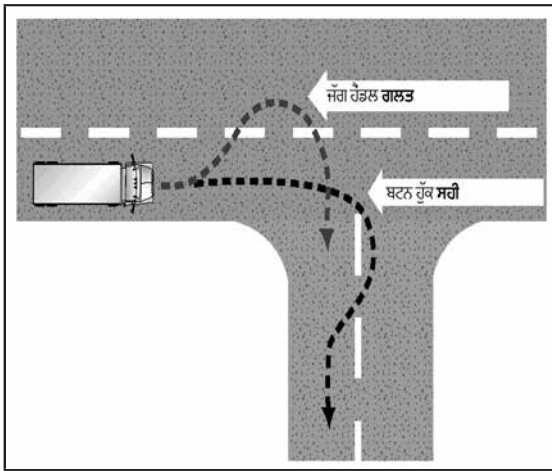
ਪਕੜ ਵਾਪਸ ਪਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿਓ। ਰਿਗ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਡਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ (ਜੇ ਇਹ ਮੌਜੂਦ ਹੈ)। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਗਲਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਲੱਗੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੇ ਹੀ ਫਿਸਲਣ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਸੜਕ ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪਕੜ ਬਣਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਟਰੇਲਰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਆਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

6.1.6 – ਵੱਡਾ ਮੋੜ ਕੱਟੋ

ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਮੋੜ ਤੇ ਮੁੜਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ, ਮੁਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਰਸਤਾ ਅਪਣਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸਨੂੰ ਆਫ-ਟਰੈਕਿੰਗ ਜਾਂ "ਚੀਟਿੰਗ" ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 6.3 ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਫ-ਟਰੈਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਹ ਰਸਤਾ ਜਿਸ ਉੱਪਰ ਟਰੈਕਟਰ ਚਲਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਰਿੱਗ ਤੋਂ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੌੜਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਲੰਬੇ ਵਾਹਨ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਫ-ਟਰੈਕ ਹੋਣਗੇ। ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੀ ਇਕਾਈ (ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ) ਦਾ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ, ਥੋੜਾ ਜਿਹਾ ਆਫ-ਟਰੈਕ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਫ-ਟਰੈਕ ਹੋਣਗੇ। ਜੇ ਇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਟਰੇਲਰ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ ਤਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਫ-ਟਰੈਕ ਹੋਣਗੇ। ਮੁਹਰਲੇ 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 ਤੁਸੀਂ ਦੂਜੀ ਟਰੈਫਿਕ ਲੇਨ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਏ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣਾ ਮੋੜ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਜਿਥੋਂ 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 ਘੁਮਾਓ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਚੱਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿੱਚ 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।

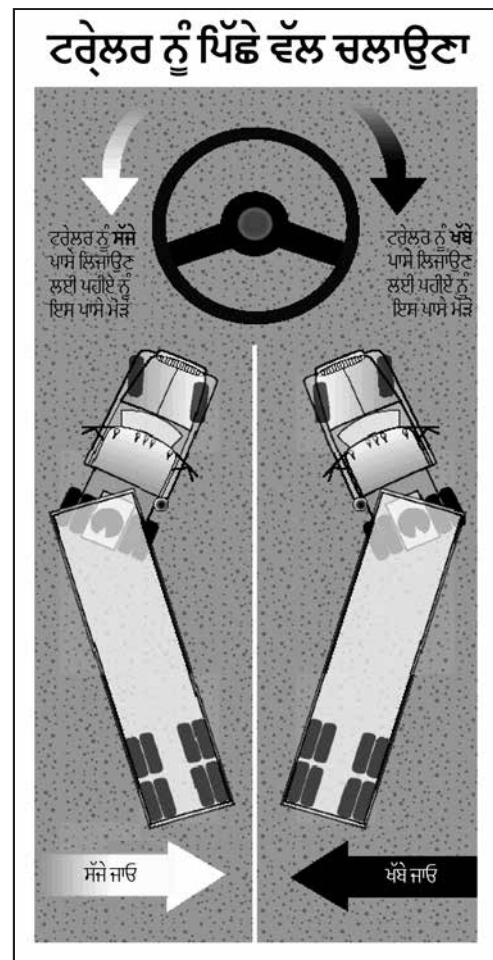
ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਵੱਲ ਦੇਖੋ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਰੇਖਾ ਵੱਲ ਦੇਖੋ। ਬਾਹਰ ਨਿਕਲੋ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਸ-ਪਾਸ ਘੁੰਮੋ। ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ, ਉਪਰੀ ਹਿੱਸੇ, ਆਪਣੇ ਰਸਤੇ ਦੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਆਸਪਾਸ ਸਾਫ਼ ਥਾਂ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਦੇਖੋ।

ਦੇਵੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਵਾਰ-ਵਾਰ ਦੇਵੇ 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।

ਡਰਿਫਟ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਸਹੀ ਕਰੋ। ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਪਰਹੁੰ ਜਾਂਦਾ ਦੇਖਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਡਰਿਫਟ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਘੁਮਾ ਦੇ ਇਸਨੂੰ ਸਹੀ ਕਰੋ।

ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਉਣਾ। ਆਪਣੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਦੇਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਅਚਾਨਕ ਮੁੜਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਕਿਸ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਲਟਣ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
3. ਇੱਕ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਹੁੰਦੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਡ ਬਰੈਕ ਨੂੰ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ?
4. ਆਫ਼-ਟਰੈਕਿੰਗ ਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ?
5. ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਮੋੜ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਆ ਸਕੋ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
6. ਰੇਲਰੋਡ ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਉੱਪਰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰੇਲਰ ਫੱਸ ਸਕਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 6.1 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

6.2 – ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ

ਇਸਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਭਾਗ 5: ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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(ਜ) ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਪੈਰਾਂ ਵਾਲੀ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਫਿਸਲਣ ਜਾਂ ਜੈਕਨਾਇਡ 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 (ਉਨ੍ਹਾਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਟੱਟ 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 ਨਿਯੰਤਰਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੰਟਰੋਲ ਵਾਲਵ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਅਤੇ ਖੋਲ੍ਹਣ 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 ਰਾਹੀਂ 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 ਨਾੱਬ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਤ 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 ਆਵੇਗਾ (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 ਨਾੱਬ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਇਕ ਲੀਵਰ ਹੋਵੇ। "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

ਜੇੜੇ 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 ਰਾਹੀਂ ਨਿਯੰਤਰਤ 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।

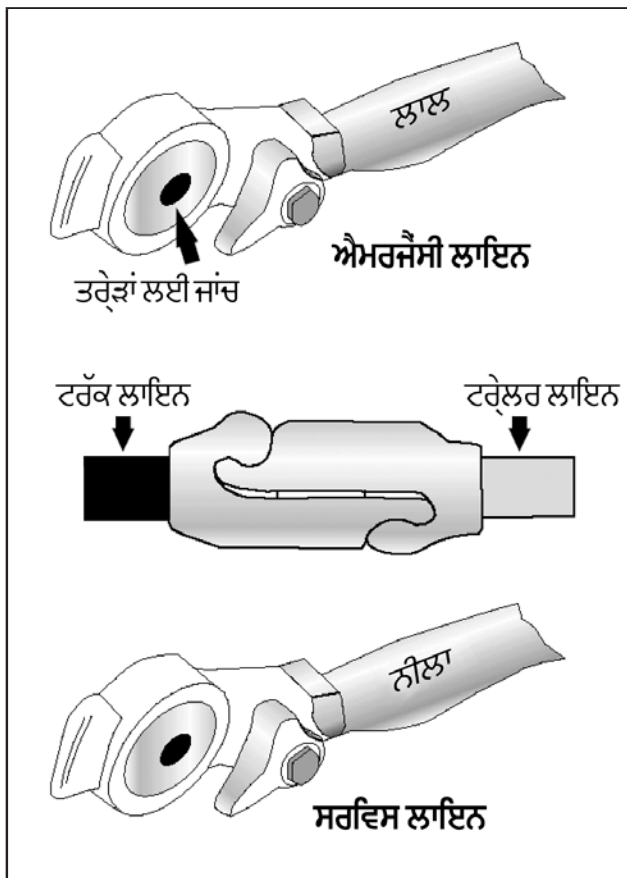
ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਏਅਰ ਲਾਇਨ। ਇਹ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ (ਇਸਨੂੰ ਸਪਲਾਈ ਲਾਇਨ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ) 2 ਮਕਸਦ ਹੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਵਿਚ ਆਈ ਕਮੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਦਬਾਓ ਦੀ ਕਮੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕ ਦੇ ਢਿੱਲੇ ਪੈਣ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਵਾ ਦੀ ਰੇਂਜ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਇਹ ਰੇਂਜ, ਮੈਟਲ ਦੀ ਲਿਊਬਿਕੇਸ਼ਨ, 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 ਨਾੱਬ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਨਿਕਲ ਆਵੇਗੀ)।

ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਲਾਲ ਰੰਗ (ਲਾਲ ਰੇਂਜ, ਲਾਲ ਕੰਪਲਰਜ਼, ਜਾਂ ਹੋਰ ਲਾਲ ਹਿੱਸੇ) ਦੇ ਨਾਲ ਚਿੰਨ੍ਹਤ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ 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 ਡਿਗਰੀ 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 ਵਿੱਚ ਕੱਪਲ ਕਰੋ। ਗਲਤੀਆਂ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਕਈ ਵਾਰ ਰੋਗਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਪੁਰਤੀ ਵਾਲੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਵਿੱਚ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ) ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਉਪਲਬੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਪੁਰਤੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਧੱਕਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲ੍ਹਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਏਅਰ ਲਾਇਨ ਦੇ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਪੁਰਾਣੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਵਿਚਲੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੁਰਤੀ ਲੀਕ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕ ਨਹੀਂ ਲੱਗੇਗੀ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਨਾਲ ਘੁੰਮਣਗੇ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਹਵਾ ਦੀ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਜੋੜ ਦਿੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਤਾਂ ਚਲਾ ਲਵੋਗੇ ਪਰ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇਹ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੱਥ ਦੇ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਹਵਾ ਦੀ ਪੁਰਤੀ (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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਕੇ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੌਲੀ ਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਕੇ ਦੇਖੋ।

ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ "ਡੈਡ ਏਂਡ" ਜਾਂ ਨਕਲੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹੌਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਧੂੜ ਨੂੰ ਕਪਲਰਜ਼ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਜੋੜਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਡੀਮੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜੇ ਡੀਮੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹਨ ਤਾਂ, ਕਈ ਵਾਰ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡਜ਼ ਨੂੰ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਕਪਲਿੰਗ ਉਪਰ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨ ਅਨੁਸਾਰ)। ਹਵਾ ਦੀ ਪੁਰਤੀ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਰੱਖਣਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ।

6.2.6 – ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ

ਹਰੇਕ ਟਰੇਲਰ ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ (ਪੁਰਤੀ) 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 ਨਿਯੰਤਰਤ (ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ) ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਤੇਲ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਦਿੰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰੇਕਾਂ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਨਾ ਕਰਨ। ਹਰੇਕ ਟੈਂਕ ਦੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਕਾਸੀ ਵਾਲਵ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਖਾਲੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਡਰੇਨ ਹੈ ਤਾਂ, ਉਹ ਬਹੁਤੀ ਨਮੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖੇਗਾ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣ ਲਈ ਨਿਕਾਸੀ ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

6.2.7 – ਬੰਦ-ਕਰਨ ਵਾਲੇ (ਸ਼ੱਟ-ਆਫ਼) ਵਾਲਵਜ਼

ਬੰਦ-ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਖੁੱਲ੍ਹੇ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਨ। ਵੈਸੇ, 1975 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹ ਵਾਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੀ ਨੀਂਹ 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 ਚੇਕਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਦੇ ਹੋ।

ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਚੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਉਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
6. ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਕਿੱਥੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਰਫਤਾਰ 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 ਕਿਰਿਆਸ਼ੀਲ 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 ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਕੇਵਲ 1 ਐਕਸਲ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੋਵੇ 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 ਝੁਲੇਗਾ, 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਜਲਦੀ ਹੀ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਹਿੱਸਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਕਰਕੇ ਉਸ ਟਰੱਕ(ਕਾਂ) ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਜਾਣ ਲਵੋ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ।

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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਤਰੇੜਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਪਲੇਟ ਤੇ ਗਰੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਪਲੇਟ ਤੇ ਗਰੀਸ 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) ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
 - ਸੇਫ਼ਟੀ ਅਨਲੌਕਿੰਗ ਹੈਡਲ, 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 ਹੋਵੇ 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। (ਕਦੇ 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
- ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਉੱਚਾ ਜਾਂ ਨੀਵਾਂ ਕਰੋ। (ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੀਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨੇੜੇ 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

- ਗਲੈਂਡ ਹੈਡ ਸੀਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਵਾ ਦੀ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਗਲੈਂਡ ਹੈਡ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੋ।
- ਗਲੈਂਡ ਹੈਡ ਸੀਲਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀ ਸਰਵਿਸ ਏਅਰ ਦੀ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਸਰਵਿਸ ਗਲੈਂਡ ਹੈਡ ਨਾਲ ਜੋੜੋ।
- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਪੇਰਟ 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 ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਧੱਕੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਕੰਟਰੋਲ ਨੂੰ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਤੋਂ "ਸਧਾਰਣ" ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵੱਲ ਘੁਮਾ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਸਧਾਰਣ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ।
- ਕਰਾਸ ਹੋਈਆਂ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
 - ਹਵਾ ਵਿਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਕਮੀ ਦੇ ਲਈ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਦਬਾਓ ਦੀ ਗੇਜ਼ 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 ਨਾੱਥ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਖਿੱਚੋ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਨੂੰ "ਸਧਾਰਣ" ਤੋਂ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਵੱਲ ਮੋੜੋ।

ਕਦਮ 10: ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਬੱਲੇ 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 ਹੁੱਕ ਜਾਓ।

ਕਦਮ 11: ਜੋੜ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਲੈਡਿੰਗ 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 ਹੋਵੇ 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 ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਦਾ ਮੂੰਹ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੀ ਸ਼ੈਕ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਲਈ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਲਾਇਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਿੱਲ ਰਹੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਟਕਰਾਉਣਗੀਆਂ।

ਕਦਮ 15: ਮੁਹਰਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਉੱਤੇ ਚੁੱਕੋ (ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ)

- ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਹੇਠਲੀ ਗਿਅਰ ਰੋਜ਼ (ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਕ ਵਾਰ ਭਾਰ ਮੁਕਤ ਹੋਣ ਤੇ ਉੱਚ ਗਿਅਰ ਰੋਜ਼ ਵੱਲ ਬਦਲੀ ਕਰੋ।
- ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਉੱਪਰ ਚੁੱਕ ਲਵੋ। (ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿਚ ਉੱਪਰ ਚੁੱਕ ਕੇ ਵਾਹਨ ਨਾ ਚਲਾਓ, ਇਹ ਰੇਲਰੋਡ ਟਰੈਕਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ।)
- ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਕੈਕ ਦੇ ਹੈਡਲ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟਿਕਾਣੇ ਸਿਰ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਭਾਰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੋਵੇ:
 - ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਫਰੇਮ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਅਤੇ ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹੀ ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। (ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਟਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜਦਾ ਹੈ, ਇਸਨੂੰ ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਵੱਜਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।)
 - ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰੀ ਹਿੱਸੇ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਮੁਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਢੁੱਕਵੀਂ ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਹੈ।

ਕਦਮ 16: ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਵਹੀਲ ਚੇਕਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ

ਵਹੀਲ ਚੇਕਾਂ 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 ਸਤ੍ਹਾ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਸਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਨਾਲ ਇਕੋ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਲਿਆਓ। (ਕਿਸੇ ਕੋਣ ਤੇ ਖਿੱਚਣਾ ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦਾ ਹੈ)

ਕਦਮ 2: ਲੈਡਿੰਗ 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 ਲੈਡਿੰਗ ਜਾਅਜ਼ ਉੱਤੇ ਪੈਣ ਵਾਲੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਓ (ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਲੈਡਿੰਗ ਲੀਵਰ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰੇਗਾ।)
- ਜਦੋਂ ਟਰੈਕਟਰ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਉਲਟ ਧੱਕ ਰਿਹਾ ਹੋਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਦਿਓ। (ਇਹ ਰਿੰਗ ਨੂੰ ਲਾਰੀੰਗ 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: ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਕਰੋ

- ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਖਾਲੀ ਹੈ, ਲੈਡਿੰਗ 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 ਲੈਡਿੰਗ 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 ਗਲੈਂਡ ਹੈਂਡ ਨੂੰ ਕੈਬ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦਿੱਤੇ ਡੰਮੀ ਕਪਲਰਜ਼ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦਿਓ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਨੁਕਸਾਨਗਰਸਤ 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 ਫਰੰਟ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਰੋਕ ਦਿਓ (ਇਹ ਲੈਡਿੰਗ 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।
- ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ 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 ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੁਕਸਾਨਗਰਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕਦਮ 10: ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਦੂਰ ਲਿਜਾਓ

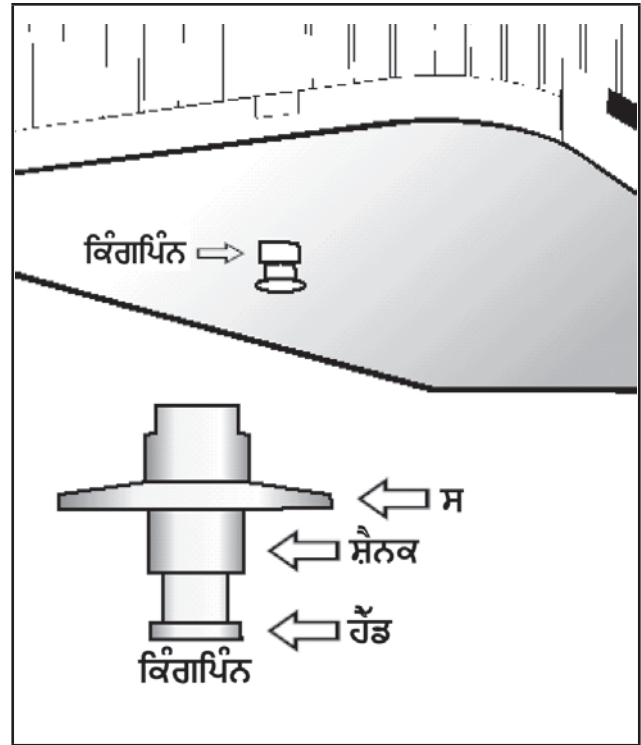
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡੋ।
- ਖੇਤਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਅਗਾਂਹ ਚਲਾਓ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਪੂਰਾ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਣਦਾ।

ਉਪਭਾਗ 6.3 ਅਤੇ 6.4

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਇਸਨੂੰ ਕਪਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉੱਚਾ ਹੋਣ ਤੇ ਕੀ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ?
- ਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਬਾਅਦ, ਉੱਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਿੰਨੀ ਥਾਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
- ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚ ਕਿੰਗਪਿਨ ਲੌਕ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
- ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਉੱਪਰ ਚੁੱਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੋਂ ਉੱਚਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ। ਸਹੀ ਜਾਂ ਗਲਤ?
- ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਐਟੀਲੋਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 6.3 ਅਤੇ 6.4 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।



ਤਸਵੀਰ 6.8

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 ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਕ ਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। (ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਟਾਇਰ, ਪਹੀਏ, ਲਾਇਟਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼, ਆਦਿ) ਇਸ ਵਿਚ ਚੈਕ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ।

ਕਪਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਖੇਤਰ

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ (ਹੇਠਲੇ) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
 - ਕੀ ਇਹ ਫਰੇਮ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
 - ਇਸਦੇ ਕੋਈ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨੇ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀਂ ਹਨ।
 - ਇਸ ਵਿਚ ਢੁੱਕਵੀਂ ਗਰੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
 - ਉੱਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਵੀ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਯੋਗ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ।
 - ਲੌਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਜ਼ਾਅਜ਼ ਸ਼ੈਕ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਸਿਰੇ ਤੇ। ਤਸਵੀਰ 6.8 ਦੇਖੋ।
 - ਛੱਡਣ ਵਾਲੀ ਭੁਜਾ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਰਲ/ਤਾਲਾ ਲੱਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ (ਉੱਪਰੀ) ਨੂੰ ਦੇਖੋ।
 - ਗਲਾਇਡ ਪਲੇਟ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਫਰੇਮ ਉੱਪਰ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
 - ਕਿੰਗਪਿਨ ਨੁਕਸਾਨਗਰਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਜਾਂਚੀਆਂ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਤਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
 - ਬਿਜਲਈ ਤਾਰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੱਗੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ।
 - ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਗਲੈਡ ਹੈਡ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹਨ, ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਵਾ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੋੜਾਂ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਲੇਕ ਨਾਲ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
 - ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹਨ।
- ਸਲਾਇਡਿੰਗ ਵਾਲੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ।
 - ਸਲਾਇਡ ਨੁਕਸਾਨਗਰਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਹਿੱਸੇ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਨਹੀਂ ਹਨ।
 - ਇਸ ਉੱਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਰੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
 - ਲੌਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਿਨਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਅਤੇ ਥਾਂ ਸਿਰ ਲੌਕਡ ਹਨ।
 - ਜੇ ਹਵਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀਂ ਹਨ।
 - ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਆਂ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਗਾਂਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੋੜਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਫਰੇਮ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏਗਾ, ਜਾਂ ਕੈਬ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏਗੀ।

ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਆਰ

- ਜੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਏ ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਗੁੰਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨਗਰਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਕਰੈਕ ਦਾ ਹੈਂਡਲ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।
- ਜੇ ਪਾਵਰ ਨਾਲ ਚਲਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਹਵਾ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੋਲਿਕ ਦੇ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀਂ ਹਨ।

6.5.2 – ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਸੈਕਸ਼ਨ 5.3 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ: ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ।

ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਸੈਕਸ਼ਨ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਸੀ, ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰ ਵਿਚ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

- **ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚ ਵਹਿ ਕੇ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।**
ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ 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 "ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਵਾਲੀ ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਧੱਕ ਦਿਓ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹਵਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ (ਸਪਲਾਈ) ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਚਲੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਹਵਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਰਿਗ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਜਾਓ। ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਤੁਸੀਂ ਹਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੋਗੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੀ ਪਰਣਾਲੀ ਚਾਰਜ ਹੋਈ ਪਈ ਹੈ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹੋ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਬਾਓ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ (ਇਹ ਟੈਸਟ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡਬਰੇਕ ਜਾਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦਾ ਪੈਡਲ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ), ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੋਵੇਂ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚੋਂ ਹਵਾ ਨੂੰ ਨਿਕਲਦਾ ਹੋਇਆ ਨਹੀਂ ਸੁਣਦੇ ਹੋ, ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ(ਰਾਂ) ਅਤੇ ਡਾਲੀ(ਆਂ) ਦੇ ਵਿਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ। ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾ ਪਿੱਛੇ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦ ਹੋਵੇ।

- **ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ**

ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੀ ਬਰੇਕ ਵਾਲੀ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ। (ਭਾਵ, ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਬਣਾਓ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ "ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਵਾਲੀ ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕ ਦਿਓ।) ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕ 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 ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ (ਇਸਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ 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 ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਏਅਰ ਹੋਜ਼ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਬਰੇਕ ਦਾ ਰਿਸਾਵ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਵਿਚੋਂ ਲੀਕ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗ ਜਾਣਗੀਆਂ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦੇਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵੀ ਹੋਵੇਗੀ।

- **ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ**

ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਬਰੇਕੋਕ ਘੁੰਮਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਰੁੱਕ ਜਾਓ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਵੱਲ ਖਿੱਚੋ (ਇਸਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਕੰਟਰੋਲ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਵਾਲਵ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ), ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ "ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ" ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ। ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਖਿੱਚੋ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਜਾਂਚ ਹੋ ਸਕੇ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

- **ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ**

ਹਵਾ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਰੇਕ ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਓ, ਅਤੇ ਹੈਂਡ ਕੰਟਰੋਲ (ਟਰਾਲੀ ਵਾਲਵ) ਦੇ ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾਓ, ਜੋ ਇਹ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕਾਂ ਦਾ ਲੱਗਣਾ ਮਹਿਸੂਸ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਦੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪੈਰ ਦੇ ਪੈਡਲ ਜੋ ਸਾਰੇ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ 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 (ਸੱਟ-ਆਫ਼) ਵਾਲਵ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹੜਾ ਬੰਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
2. ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਹਵਾ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਤੱਕ ਜਾਂਦੀ ਹੈ?
3. ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
4. ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
5. ਤੁਸੀਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਉਪਭਾਗ 6.5 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

ਕਿਧਰੇ ਵੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੇਲੇ, ਕੋਈ ਵੀ ਝੰਡ



1-800-777-0133 ਜਵ ਦਮਵ ਮੋਬਾਇਲ ਓਪ
www.dmv.ca.gov

ਭਾਗ 7: ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰ ਵਾਹਨ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

- 7.1 – ਦੇਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ
- 7.2 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ
- 7.3 – ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ
- 7.4 – ਦੇਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੈਕ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਹਰੇ 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, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਿਆ 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 ਦੇਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਨੂੰ ਨਾਲ ਨਾ ਲੈ ਕੇ ਆਉ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਕਰ ਸਕਣ ਦੇ ਹੁਨਰ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਜ਼ਰੂਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੇਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

7.1 – ਦੇਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਉਣਾ

2 ਅਤੇ 3 ਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਲਿਜਾਉਣੇ ਸਮੇਂ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ ਜੋ ਗਲਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਦੇਹਰੇ/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, ਦੇਹਰੇ ਜਾਂ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

7.1.2 – "ਕਰੈਕ-ਦਿ-ਵਿਯੂਪ" (ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਝੁਲਣ) ਪ੍ਰਭਾਵ ਬਾਰੇ ਚੇਤੰਨ ਰਹੋ

ਕਰੈਕ-ਦਿ-ਵਿਯੂਪ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੇਹਰੇ 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-ਵਿਯੂਪ" ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਇਸ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਉਪਭਾਗ 6.1.2 ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ।

7.1.3 – ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ 2 ਜਾਂ 3 ਟਰੇਲਰ ਹੋਣ ਤਾਂ ਚੈਕ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਿੱਸੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

7.1.4 – ਅੱਗੇ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ

ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੋਢੇਪਣ ਜਾਂ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ, ਅੱਗੇ ਦੂਰ ਤੱਕ ਦੇਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਜਦੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਧੀਮੇ ਹੋ ਸਕੋ ਜਾਂ ਲੇਨ ਬਦਲ ਸਕੋ।

7.1.5 – ਥਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕਰੋ

ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨ ਦੂਜੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਗ੍ਹਾ ਘੇਰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਕੇਵਲ ਲੰਬੇ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਸਗੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਗ੍ਹਾ ਵੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਮੋੜਿਆ ਜਾਂ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੈਫਿਕ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਢੁਕਵੀਂ ਥਾਂ ਹੈ। ਲੇਨ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਖਾਲੀ ਹਨ।

7.1.6 – ਵਿਪਰੀਤ ਹਾਲਾਤਾਂ

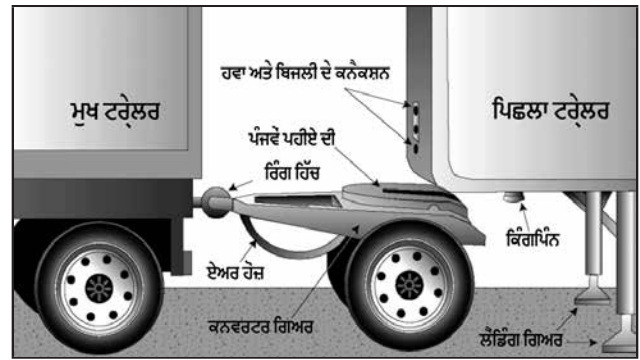
ਵਿਪਰੀਤ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਖਰਾਬ ਮੌਸਮ, ਫਿਸਲਣ ਵਾਲੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਅਤੇ ਪਹਾੜਾਂ ਦੀ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੂਜੇ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਆਪਣੇ ਡਰਾਇਵ ਵਾਲੇ ਐਕਸਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬਾਈ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਾਕਤ ਨਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਐਕਸਲਾਂ ਨੂੰ ਖਿੱਚਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਫਿਸਲਣ ਦੀ ਅਤੇ ਪਕੜ੍ਹ 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 ਜਿੱਥੇ ਦੀ ਤੁਸੀਂ ਨਿਕਲ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ। ਲੰਬੇ ਅਤੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਿਕਾਸੀ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਗਰੂਕ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

7.1.8 – ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼ ਉੱਪਰ ਲੱਗੀਆਂ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀਆਂ

1 ਮਾਰਚ, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੀਆਂ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼ ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੇਕਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਡਾਲੀਜ਼ ਦੇ ਵਿਚ ਡਾਲੀ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਇਕ ਪੀਲਾ ਲੈਪ ਦਿੱਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 7.1

7.2 – ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ

ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਕਿ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਗੱਲ ਹੈ। ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨ ਬਹੁਤ ਖਤਰਨਾਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੇਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਦੇ ਪੜਾਅ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਨ।

7.2.1 – ਦੇਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੀ ਕਪਲਿੰਗ ਕਰਨੀ

ਦੂਜੇ (ਪਿਛਲੇ) ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ

ਜੇ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਟਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਕੋਲ ਲੈ ਜਾਓ, ਆਪਤਾਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਕੁਨੈਕਟ ਕਰੋ, ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹਵਾ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਆਪਤਾਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦਾ ਕੁਨੈਕਸ਼ਨ ਤੋੜ ਦਿਓ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਤਾਕਾਲੀਨ ਬਰੇਕਾਂ ਸੈੱਟ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ (ਜੇਕਰ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਡਜਸਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ)। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਤਾਂ ਪਹੀਆਂ ਤੇ ਚੋਕਾਂ ਲਗਾਓ।

ਸੜਕ ਉੱਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੰਭਾਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰੀ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰਾਂ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਦੋ ਪਿੱਛੇ ਪਹਿਲਾਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਲਕੇ ਟਰੇਲਰ 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 ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਜੋੜ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੇਹਰੇ ਤਲ ਵਾਲਾ ਰਿਗ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 7.1 ਦੇਖੋ।

ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਦੂਜੇ (ਆਖਰੀ) ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਲਿਆਓ।

- ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਪੈਟਕਾਕ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਡਾਲੀ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ। (ਜਾਂ, ਜੇ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਡਾਲੀ ਦੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ 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 ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ:
 - ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੇੜੇ ਹੋ ਸਕੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਖੜਾ ਕਰੋ।
 - ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੈ ਜਾਓ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਟਰੇਲਰ 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 ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੇ ਮੂਹਰਲੇ ਜੋੜ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕ ਲੈ ਕੇ ਆਓ।
 - ਡਾਲੀ ਦੀ ਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਨੀਵਾਂ ਕਰੋ।
 - ਡਾਲੀ ਦੀ ਪਹਿਲੇ ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਹੁੱਕ ਹਟਾਓ।
 - ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਚਲਾ ਕੇ ਲਿਆਓ।

ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਮੁਹਰਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜੋ

- ਡਾਲੀ ਦੀ ਟੰਗ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰੋ।
- ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਮੁਹਰਲੇ 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 ਚੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਸਹੀ ਹੈ। (ਇਹ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਤੋਂ ਥੋੜੀ ਜਿਹੀ ਘੱਟ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ 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 ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਅਤੇ ਲੌਕਿੰਗ ਜਾਅ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।)
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੇਨਾਂ, ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਹੋਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਰੋਸ਼ਨੀ ਦੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜੋ।
- ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦੇ ਪੈਟਕਾਕ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦਿੱਤੇ ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ (ਸਰਵਿਸ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸੱਟ-ਆਫ਼ਜ਼)।
- ਪਹਿਲੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦਿੱਤੇ ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵਜ਼ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ (ਅਤੇ ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਏ ਤਾਂ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵੀ)।
- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੁੱਕੋ।
- ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲੋ ("ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨਾੱਬ ਨੂੰ ਧੱਕੋ), ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਹਵਾ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਜੇ ਹਵਾ ਦਾ ਦਬਾਓ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੁਝ ਖਰਾਬੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ 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 ਚੇਕਾਂ ਲਗਾਓ, ਜੇ ਇਸ ਵਿਚ ਸਪਰਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨਹੀਂ 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 ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ।
- ਡਾਲੀ ਦੀ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਲਾਇਨਾਂ ਦਾ ਸੰਪਰਕ ਤੋੜੋ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ।
- ਡਾਲੀ ਦੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ।
- ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਅਰਲ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ।
- ਟਰੈਕਟਰ, ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ, ਅਤੇ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਜਿਹੇ ਖਿੱਚੋ, ਤਾਂ ਜੋ ਡਾਲੀ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ 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 ਚੇਕਾਂ ਲਗਾਓ।
 - ਪਹਿਲੇ ਸੈਮੀ-ਟਰੇਲਰ ਤੇ ਲੱਗੀ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ 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 ਬਹੁਤ 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 ਵਿੱਚ 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 ਹਿੱਚ ਨੂੰ ਹਟਾਓ।
- ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਸੀਂ 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 ਵਿੱਚ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ-ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਕਪਲਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਕਪਲਿੰਗ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਵੀ ਕਿਸਮਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਭ ਇਸ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਵਿੱਚ 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 ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ 7-ਕਦਮ ਦੀ ਜਾਂਚ ਪਰਕਿਰਆ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ, ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਇਕਹਰੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਦੇਖੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਹਨ। (ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਟਾਇਰ, ਪਹੀਏ, ਲਾਇਟਾਂ, ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼, ਆਦਿ।) ਜਾਂਚੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਰ ਨਵੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੀ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਹੇਠਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

7.3.1 – ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਂਚਾਂ

ਭਾਗ 2, ਕਦਮ 5 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਕਰੋ: ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜਾਂਚ

ਕਪਲਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਖੇਤਰ

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ (ਹੇਠਲੇ) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
 - ਇਹ ਫਰੇਮ ਉੱਪਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।
 - ਇਸ ਦੇ ਕੋਈ ਗੁੰਮ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨੇ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀਂ ਹਨ।
 - ਇਸ ਤੇ ਢੁੱਕਵੀਂ ਗਰੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
 - ਉੱਪਰਲੇ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਪੰਜਵੇਂ ਪਹੀਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ।
 - ਲੌਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਜਾਅ ਸ਼ੈਕ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਹਨ, ਨਾ ਕਿ ਕਿੰਗਪਿਨ ਦੇ ਸਿਰੇ ਤੇ।
 - ਰੀਲੀਜ਼ ਆਰਮ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਨੁਕਸਾਨਗਰਸਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਟਰੇਲਰ ਵੱਲ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਵਾ ਅਤੇ ਬਿਜਲਈ ਲਾਇਨਾਂ।
 - ਬਿਜਲੀ ਵਾਲੀ ਤਾਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਲੱਗ ਵਿੱਚ ਲੱਗੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਹੈ।
 - ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡ ਦੇ ਨਾਲ ਢੁੱਕਵੀਂ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ, ਹਵਾ ਦਾ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀਂ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੁੜਨ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਲੈਕ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ।
 - ਸਾਰੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ।

- ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਸਲਾਇਡ ਕਰਨਾ।
 - ਸਲਾਇਡ ਨੁਕਸਾਨੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪੁਰਜੇ ਗੁੰਮ ਨਹੀਂ ਹਨ।
 - ਇਸ ਤੇ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਰੀਸ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ।
 - ਸਾਰੀਆਂ ਲੌਕਿੰਗ ਪਿੰਨਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਲੱਕ ਹਨ।
 - ਜੇ ਹਵਾ ਨਾਲ ਸ਼ਕਤੀ ਮਿਲਦੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਹਵਾ ਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀਂ ਹਨ।
 - ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਗਾਂਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰ ਦਾ ਫਰੇਮ ਮੋੜਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ ਜਾਂ ਕੈਬ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏਗਾ।

ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ

- ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੁੱਕਿਆ ਹੋਵੇ, ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗੁੰਮ ਹੋਏ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਮੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਕਰੈਕ ਦਾ ਹੈਂਡਲ ਆਪਣੀ ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਜੇ ਪਾਵਰ ਨਾਲ ਚੱਲਦਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਰਿਸਾਵ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨ

- ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਕਰੋ (ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨਾਂ ਤੇ, ਟਰੇਲਰਾਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਲੱਗੇ ਹੋਏ)।
 - ਮੁਹਰਲੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਪਾਸਾ: ਖੋਲ੍ਹੋ।
 - ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਪਾਸਾ: ਬੰਦ।
 - ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਹਵਾ ਦੇ ਟੈਂਕ ਦਾ ਨਿਕਾਸੀ ਵਾਲਵ: ਬੰਦ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਪੱਕੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਗਲੈਡ ਹੈਂਡਜ਼ ਢੁੱਕਵੀਂ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਹੋਵੇ ਕਿ ਡਾਲੀ ਦੀ ਪਿੰਟਲ-ਆਈ ਟਰੇਲਰ(ਰਾਂ) ਦੀ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਵਿਚ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ ਤੇ ਅਰਲ ਲੱਗੀ ਹੈ।
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੇਨਾਂ ਟਰੇਲਰ(ਰਾਂ) ਦੇ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਲਾਇਟ ਵਾਲੀਆਂ ਤਾਰਾਂ ਟਰੇਲਰਾਂ ਤੇ ਸਾਕਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਤੇ ਇਲਾਵਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਰੋ।

7.4 – ਦੋਹਰੇ/ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਕਰਨਾ ਸੀ ਦੋਹਰੇ ਜਾਂ ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰ ਵਿਚ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚੋ। ਭਾਗ 6 ਇਸ ਬਾਰੇ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦੋਹਰੇ ਜਾਂ ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਵੀ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

7.4.1 – ਏਅਰ ਬਰੇਕਾਂ ਦੀਆਂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਜਾਂਚਾਂ

- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ (ਦੋਹਰੇ ਅਤੇ ਤੀਹਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ) ਤੱਕ ਪਰਵਾਹਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕ ਕੇ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਟਰੈਕਟਰ ਦੀਆਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਚੇਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਹਵਾ ਦੇ ਦਬਾਓ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ "ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹਵਾ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨਾਂਬ ਨੂੰ ਧੱਕ ਦਿਓ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹਵਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ (ਪੂਰਤੀ) ਦੀ ਲਾਇਨ ਵੱਲ ਚਲੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਨੂੰ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡਬਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਰਿਗ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜਾਓ। ਆਖਰੀ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੇ ਲੱਗੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਤੁਸੀਂ ਹਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੋਗੇ, ਇਹ ਪੂਰੀ ਪਰਣਾਲੀ ਦੇ ਚਾਰਜ ਹੋਏ ਹੋਣ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਦਾ ਦਬਾਓ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ, ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਨ ਦੇ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹੋ (ਇਹ ਟੈਸਟ ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਹੈਂਡ ਬਰੇਕ ਜਾਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦਾ ਪੈਡਲ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ), ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲਵ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਦੋਵੇਂ ਲਾਇਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹਵਾ ਦੇ ਨਿਕਲਣ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ(ਰਾਂ) ਅਤੇ ਡਾਲੀ(ਜ਼) ਦੇ ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਵਜ਼ ਖੁੱਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਹਨ। ਸਾਰੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਪਿੱਛੇ ਤੱਕ ਹਵਾ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੋਵੇ।

• ਟਰੈਕਟਰ ਪਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਵਾਲਵ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੈਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ (ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਬਣਾਓ ਅਤੇ "ਹਵਾ ਦੀ ਪੂਰਤੀ" ਦੀ ਨਾਥ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਵੱਲ ਧੱਕੋ)। ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ। ਬਰੈਕ 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 ਦੱਸੀ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾ ਦੀ ਰੇਂਜ ਜਾਂ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਬਰੈਕ ਵਿਚਲਾ ਰਿਸਾਵ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਾਲ ਦੇਵੇ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੈਕਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯੰਤਰਣ ਚਲਾ ਜਾਵੇ।

• ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਰੈਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਏਅਰ ਬਰੈਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਬਰੈਕ 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 ਬਰੈਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਟਰੈਕਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਖਿੱਚੋ।

• ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੈਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਹਵਾ ਦੇ ਸਧਾਰਣ ਦਬਾਓ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹੌਲੀ ਜਿਹੇ ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਓ, ਅਤੇ ਹੱਥ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ (ਟਰਾਲੀ ਵਾਲਵ) ਦੇ ਨਾਲ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾ ਦਿਓ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਲਗਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤਾਂ। ਜਦੋਂ ਬਰੈਕਾਂ ਲੱਗਣਗੀਆਂ ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਇਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਾਂ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। (ਟਰੇਲਰ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਹੈਂਡ ਵਾਲਵ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂਚਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਆਮ ਪਰਯੋਗ ਦੇ ਵਿਚ ਸਧਾਰਣ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿਚ ਪੈਰ ਵਾਲੇ ਪੈਡਲ, ਜੋ ਸਾਰੇ ਪਹੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਵਿਸ ਬਰੈਕਾਂ 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 ਬਰੈਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ?
3. ਕਪਲਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੂਜੇ ਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਕਿਹੜੇ 3 ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
4. ਕਪਲਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਠੀਕ ਹੈ, ਤੁਸੀਂ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ?
5. ਕਪਲਿੰਗ ਨੂੰ ਦੇਖ ਕੇ ਜਾਂਚਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਚੈੱਕ ਕਰਦੇ ਹੋ?
6. ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਮੁਹਰਲੇ 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 ਸੱਟ-ਆਫ਼ ਵਾਲਜ਼ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਬੰਦ? ਦੇਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਵਿਚ ਪਹਿਲੇ ਟਰੇਲਰ ਤੇ? ਤੀਹਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਵਿਚ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਟਰੇਲਰ ਤੇ?
9. ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕਿਵੇਂ ਜਾਂਚ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦਾ ਪਰਵਾਹ ਸਾਰੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਤੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ?
10. ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਿਵੇਂ ਪਤਾ ਲਗਾਓਗੇ ਕਿ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚ ਐਂਟੀਲੌਕ ਬਰੈਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 7 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

ਭਾਗ 8: ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

- 8.1 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ
- 8.2 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ
- 8.3 – ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਨਿਯਮ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੇਹਰੇ 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 ਟੈਕ ਲਈ ਤਸਦੀਕ ਕੁਝ ਖਾਸ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਗੈਸਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਤਸਦੀਕ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ A, B, ਜਾਂ C ਵਾਲਾ CDL ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਰਲ ਜਾਂ ਤਰਲ ਗੈਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਟੈਕ ਜਾਂ ਟੈਕਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਿਟੀ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਰੇਟਡ ਕਪੈਸਿਟੀ 1,000 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਸਥਾਈ 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 ਟੈਕ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਮਨਨੀਤ ਨਹੀਂ 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 ਟੈਕਵਾਲਾ ਵਾਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §15210(r)) ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਲੋਡਿੰਗ, ਅਨਲੋਡਿੰਗ, ਜਾਂ ਟੈਕਰ 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।

ਟੈਕ ਦੀ ਤਸਦੀਕ (N) ਵਾਲੇ ਇਕ ਸੀ ਐਲ ਪੀ (CLP) ਧਾਰਕ ਤੇ ਉਸ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਦੋਂ ਟੈਕ ਖਾਲੀ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਉੱਪਰ ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਰੋਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਜੇ ਟੈਕਰ ਵਿਚ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਢੋਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਇਸਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। (FMCSR §383.25)

8.1 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਟੈਕਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਖਾਸ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਟੈਕਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਕਈ ਕਿਸਮਾਂ ਅਤੇ ਆਕਾਰਾਂ ਵਿਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਪਰੇਟਰ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

8.1.1 – ਰਿਸਾਵ

ਟੈਕਾਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ, ਜਾਂਚੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਚੀਜ਼ ਰਿਸਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਿਸਾਵ ਦੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੱਛਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਅਤੇ ਆਸਪਾਸ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਕਿਸੇ ਰਿਸਾਵ ਹੋਏ ਟੈਕ ਦੇ ਵਿਚ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸੀ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਲੈ ਕੇ ਜਾਓ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਅਪਰਾਧ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਵਾਲਗੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਲਈ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਡੁੱਲੇ ਪਦਾਰਥ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

- ਟੈਕ ਦੀ ਬਾਡੀ ਜਾਂ ਖੋਲ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਰੋਸ਼ਨਦਾਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਰੱਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰਨ।

8.1.2 – ਖਾਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਬਣੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਕੋਈ ਉਪਕਰਣ ਹੈ ਤਾਂ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ:

- ਵੇਪਰ (ਵਾਸ਼ਪ) ਰਿਕਵਰੀ ਯੂਨਿਟ
- ਗਰਾਊਂਡਿੰਗ ਅਤੇ ਬੋਡਿੰਗ ਕੇਬਲਾਂ।
- ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਸ਼ੱਟਆਫ਼ ਪਰਣਾਲੀਆਂ।
- ਅੰਦਰ ਲੱਗਾ ਹੋਇਆ ਅਗਨੀਸ਼ਮਨ ਘੰਤਰ

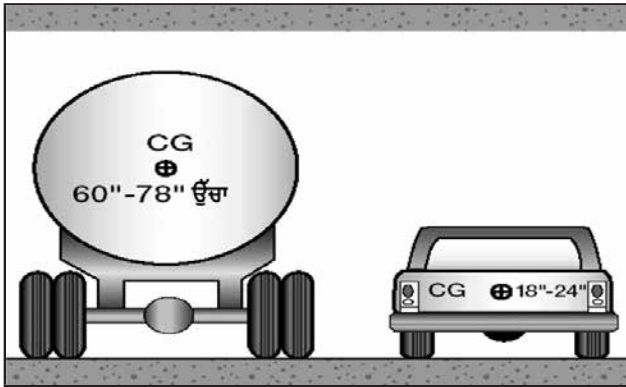
ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਵਾਲਵਜ਼ ਜਾਂ ਮੇਨਹੋਲ ਕਵਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਦੇ ਵੀ ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਾ ਚਲਾਓ।

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 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ

ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਉੱਚੇ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਤਰਲ ਦੀ ਹਿਲਜੁਲ ਦੇ ਕਾਰਨ ਟੈਕਾਂ 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 ਉੱਚਾਈ ਤੇ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 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 ਹਿਲਜੁਲ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਹਰਕਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਸੰਭਾਲਣ ਉੱਪਰ ਮਾੜੇ ਪਰਭਾਵ 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 ਜਿੱਥਰ ਕਿ ਤਰੰਗ ਜਾ ਰਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਟਰੱਕ ਤਿਲਕਵੀ ਸਤਹ, 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 ਟੈਕ

ਤਰਲ ਦੇ ਬੈਫ਼ਲਡ ਟੈਂਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਅਜਿਹੇ ਬਲਕਹੈਡਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਮੋਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਤਰਲ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਣ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਬੈਫ਼ਲਡ, 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 ਟੈਕ

ਬਿਨਾਂ ਬੈਫ਼ਲ ਵਾਲੇ ਟੈਂਕ (ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ "ਸਮੂਥ ਬੋਰ" ਟੈਂਕ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਅੰਦਰ ਤਰਲ ਦੇ ਪਰਵਾਹ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਅਗਾਂਹ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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, ਤੁਹਾਨੂੰ 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 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਚਲਾਉਣਾ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ 500 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਲੇ ਜਲਹੁਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਦੇ ਨਾਲ ਟੈਕ 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 ਟੈਕ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ 6 ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਮੁਅੱਤਲੀ, ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ (ਸੀ ਵੀ ਸੀ (CVC) §22406.5)।

8.2.9 – ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਘੰਟੇ

500 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟੈਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਜਲਹੁਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ 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

ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਾਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਯਾਦ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹਨ:

8.3.1 – ਪਰਵਾਹ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ

ਗੁਰਤਾ ਦੇ ਉੱਚੇ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਤਰਲ ਦੇ ਉਠਾਅ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰਵਾਹ ਦੇ ਵਿਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੇੜ੍ਹਨਾ, ਧੀਮਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਰੁਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਮੋੜਾਂ ਅਤੇ ਲੇਨਾਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਪਰਵਾਹ ਵਿਚ ਹੋਣ।

8.3.2 – ਉਠਾਅ ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨਾ

- ਬਰੇਕਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਇਕਸਾਰ ਦਬਾ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ। ਰੁਕਦੇ ਸਮੇਂ ਬਰੇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਲਦੀ ਨਾ ਛੱਡੋ।
- ਰੁਕਣ ਦੇ ਲਈ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਵਧਾਓ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟੱਕਰ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਰੁਕਣਾ ਪੈ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਨਿਯੰਤਰਤਾ ਜਾਂ ਸਟੈਬ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਮੋੜ ਦੇ ਉੱਪਰ ਆ ਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਜਿਹਾ ਤੇਜ਼ ਕਰੋ। ਮੋੜ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਟੈਕ 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 ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਭਰੇ ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੁਕਣ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇਰ ਲੱਗ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8.3.5 – ਫਿਸਲਣ

ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਟੀਅਰ ਨਾ ਕਰੋ, ਰੇਸ ਨਾ ਦਿਓ ਜਾਂ ਬਰੇਕ ਨਾ ਲਗਾਓ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਫਿਸਲ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟੈਕਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰਾਂ ਤੇ, ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਜੇ ਟਰੇਲਰ ਦੇ ਪਹੀਏ ਫਿਸਲਣ ਲੱਗ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਜੈਕਨਾਇਫ਼ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਫਿਸਲਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹੀਆਂ ਦੀ ਪਕੜ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਭਾਗ 8

ਆਪਣਾ ਗਿਆਨ ਟੈਸਟ ਕਰੋ

1. ਬਲਕਰੈਡਿਟ, ਬੈਫ਼ਲਜ਼ ਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਭਿੰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?
2. ਕੀ ਕਿਸੇ ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੋੜਾਂ ਤੇ, ਰੈਂਪ ਤੇ ਚੜ੍ਹਦਿਆਂ ਜਾਂ ਰੈਂਪ ਤੋਂ ਉਤਰਦਿਆਂ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਸਪੀਡ ਤੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
3. ਸਮੁਥ ਬੋਰ ਵਾਲੇ ਟੈਕਰਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਬੈਫ਼ਲਜ਼ ਵਾਲੇ ਟੈਕਰਾਂ ਤੋਂ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ?
7. ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਹੜੇ 2 ਕਾਰਨ ਖਾਸ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 8 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।



T.I.R.E. ਸੁਝਾਓ



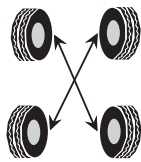
T. ਟ੍ਰੈਡ (ਟਾਇਰ ਦਾ ਉੱਤਲਾ ਹਿੱਸਾ)

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 ਮਿਥਣ ਦੀ ਲਾਈਫ 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।



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 – ਲੇਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ
- 9.5 – ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ ਮਾਰਕਿੰਗ, ਲੇਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ
- 9.6 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ - ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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 ਪਲੇਕਰਡਜ਼ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦਾ ਟੈਸਟ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਭੁੜੇ-ਕਰਕਟ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। CVC §15278(a)(4) ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ HazMat ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਪਲੇਕਰਡਜ਼ 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 ਸੰਪਤੀ 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। ਖਤਰਿਆਂ ਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਨਤੀਜੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਖਤਰੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਦੇ ਕਾਰਣ, ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੱਧਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪਰਬੰਧਨ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਆਈਟਮਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸੂਚੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸਾਰਾ ਕੁੱਝ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਿੱਧਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਮੱਗਰੀ, ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲੈ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੀਰੇ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦਾ, ਕਿਨਾਰਿਆਂ 'ਤੇ ਚਕਰ ਆਕਾਰ ਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਲੇਕਰਡਜ਼ 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 ਗਾਰੰਟੀ ਦੇਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਪੂਰੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਨਵੀਨਤਮ ਨਕਲ ਲੈਣਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਲੋੜਾਂ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਗਿਆਨ ਪਰੀਖਿਆ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਇੱਕ CLP ਧਾਰਕ ਨੂੰ HazMat ਲੈ ਜਾਣ ਤੋਂ ਮਨਾਹੀ ਹੈ।

ਗਿਆਨ ਪਰੀਖਿਆ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਵੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਉਹ ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਪਰ, ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਜਾਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੋਰਸਾਂ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰੀ ਛਾਪਾਈ ਦਫਤਰ ਦੀਆਂ ਕਿਤਾਬਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾਂ ਅਤੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਉਦਯੋਗਪਤੀ ਛਾਪਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਘੀ ਨਿਯਮਾਂ (*Federal Regulations*) (CFR ਸਿਰਲੇਖ 49) ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਯੂਨੀਅਨ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਦਫਤਰ ਅਕਸਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਨਕਲ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਓ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਕੰਮ 'ਤੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੀ ਨਕਲ ਕਿੱਥੋਂ ਹਾਸਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਰੇਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ 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 ਡਰਾਈਵਰਾਂ 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 ਕਿੰਨਾ ਪਛਾਣੀਏ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰੀਏ।

ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਕੋਲ ਖਾਸ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਹਾਈਡ੍ਰੋ-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 ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਿਖਲਾਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਰ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਰੇਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ 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 ਡਰਾਈਵਰਾਂ 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 ਪਰਮਿਟ, ਛੋਟ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਟਾਂ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਲਗਾਓ।

ਪਰਮਿਟ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ 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-ਖੁਹੰਦ 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 ਮੁਲਾਂਕਣ (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 ਵੱਧ ਡਾਕਟਰੀ ਫਾਰਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨੋਨੀਤ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਫਿੰਗਰਪ੍ਰਿੰਟ, ਫੀਸ, ਅਤੇ TSA ਦੀ ਵਾਧੂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ TSA ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਆਪਣੀ CDL ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਨਕਲ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ID ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰਦਾਨ 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, universaleenroll.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 ਕੋਲ CHP (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 ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਜੇਕਰ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ, ਜਿਸ ਲਈ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ 500 ਪੈਂਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ ਫੀਸ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਈਸੈਂਸ ਦੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਪੜ੍ਹਨ ਯੋਗ ਨਕਲ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਨਾਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪੀਸ ਅਫਸਰ 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 ਕਿੰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਪੈਕ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਕਿੰਨਾ ਲੋਡ ਕਰਨਾ, ਢੋਣਾ, ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ "ਰੇਕਬਾਮ ਦੇ ਨਿਯਮ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

9.1.2 – ਜੋਖਮ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਕਰੋ

ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਰਾਂ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਦਮ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਕੈਰੀਅਰ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਪਾਲਣਾ 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 ਜੇਲ੍ਹ 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 ਸਿਪਿੰਗ 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 – ਸਿਪਰ

- ਟਰੱਕ, ਰੇਲ, ਵੈਸਲ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਦੂਸਰੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਉਤਪਾਦ ਭੇਜਦਾ ਹੈ।
- ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ:
 - ID ਨੰਬਰ।
 - ਸਿਪਿੰਗ ਦਾ ਸਹੀ ਨਾਮ।
 - ਜੋਖਮ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ।
 - ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ।
 - ਸਹੀ ਪੈਕੇਜਿੰਗ।
 - ਸਹੀ ਲੇਬਲ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਾਨ।
 - ਸਹੀ ਪਲੈਕਰਡਜ਼।

- ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪੈਕ ਕਰੋ, ਨਿਸ਼ਾਨ, ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਲਗਾਓ; ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਤਿਆਰ ਕਰੋ; ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਜਵਾਬ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੋ; ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਸਪਲਾਈ ਕਰੋ।
- ਸਿਪਿੰਗ 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 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਕਾਰਗੋ ਟੈਕ ਨੂੰ ਢੇ ਨਾ ਲਵੋ)।

9.2.2 – ਕੈਰੀਅਰ

- ਸਿਪਰ 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 ਪੈਕਜ਼ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।
- ਲੋਡ ਹੋਣ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਲੋੜ ਹੋਵੇ।
- ਬਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਹੀ ਜਗ੍ਹਾ '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। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਅਰਥ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤੁਸੀਂ ਆਦਿ ਹੋ, ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚਲੇ ਸ਼ਬਦ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂ 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। ਇਨ੍ਹਾਂ 9 ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਚਿੱਤਰ 9.1 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ।

ਇੱਕ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਲਿਜਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਸਿਪਿੰਗ ਆਰਡਰ, ਲੇਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿਲ, ਅਤੇ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਸਾਰੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਚਿੱਤਰ 9.6 ਸਿਪਿੰਗ 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 ਪ੍ਰਰੋਜੈਕਸ਼ਨ ਖਤਰਾ ਅੱਗ ਦਾ ਖਤਰਾ ਛੋਟੇ ਧਮਾਕੇ ਬਹੁਤ ਅਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ	ਡਾਈਨਾਮਾਈਟ ਲਾਟਾਂ ਆਤਿਸ਼ਬਾਜ਼ੀ ਦਰਸਾਉ ਅਸਲਾ ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਏਜੰਟ ਵਿਸਫੋਟਕ ਯੰਤਰ
2	2.1 2.2 2.3	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸਾਂ ਗੈਰ-ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸਾਂ ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ/ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਗੈਸਾਂ	ਪਰੋਪੇਨ ਹੀਲੀਅਮ ਫਲੋਰੀਨ, ਕੰਪਰੈਸਡ
3	-	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਗੈਸੋਲੀਨ
4	4.1 4.2 4.3	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ ਪਦਾਰਥ ਸੁਣੇ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗਿੱਲਾ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਪਿਕਰੇਟ, ਗਿੱਲਾ ਵਾਈਟ ਫਾਸਫੋਰਸ ਸੋਡੀਅਮ
5	5.1 5.2	ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪਰੋਕਸਾਈਡ	ਅਮੋਨੀਅਮ ਨਾਈਟਰੇਟ ਮਿਥਾਈਲ ਈਥਾਈਲ ਕੀਟੋਨ ਪਰੋਕਸਾਈਡ
6	6.1 6.2	ਜ਼ਹਿਰ (ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥ) ਲਾਗੂ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਪੋਟਾਸ਼ੀਅਮ ਸਾਇਨਾਈਡ ਐਥਰੇਕਸ ਵਾਇਰਸ
7	-	ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ	ਯੂਰੇਨੀਅਮ
8	-	ਜੰਗਾਲ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ	ਬੈਟਰੀ ਦਾ ਤਰਲ
9	-	ਫੁਟਕਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ	ਪੋਲੀਕਲੋਰੀਨੋਟਿਡ ਬਾਈਫਿਨਾਈਲ (PCB)
e	-	ORM-D (ਹੋਰ ਨਿਯੰਤਰਤ ਪਦਾਰਥ ਘਰੇਲੂ)	ਭੋਜਨ ਦੀਆਂ ਫਲੇਵਰਿੰਗ, ਦਵਾਈਆਂ
	-	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ	ਈਥਨ ਤੇਲ

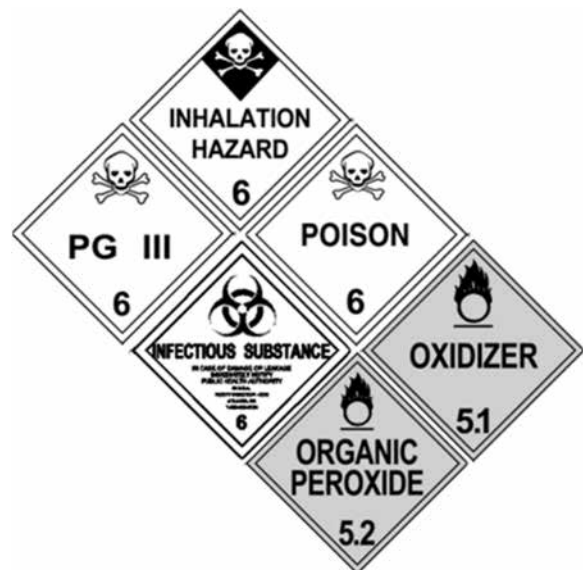
ਚਿੱਤਰ 9.1

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਡੁੱਲਣ ਜਾਂ ਰਿੱਸਣ 'ਤੇ, ਤੁਸੀਂ ਜੁਖਮੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਨਾਲ ਪਤਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਨਿਯਮਾਂ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ:

- ਸਿਪਰਜ਼ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰਤੀਕਰਿਆ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ।
- ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਲਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਸਰੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੇ ਉਪਰ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਲੋੜੀਂਦੀ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪਰਤੀਕਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰੱਖਣ।
- ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਉਪਰ 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 ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਲੇਬਲ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੈਗ ਜਾਂ ਡੈਕਲ ਹੋਣਗੇ। ਚਿੱਤਰ 9.2 ਲੇਬਲ ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

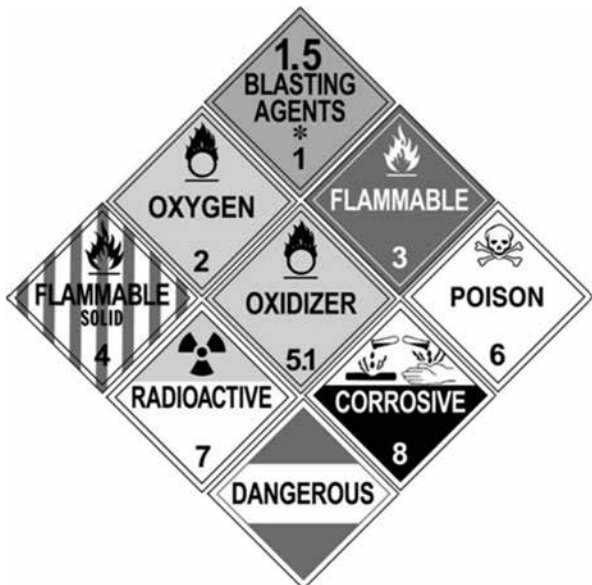


ਚਿੱਤਰ 9.2
HAZMAT ਲੇਬਲ ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ।

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 ਚਿੰਨ੍ਹ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 4 ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੱਗੇ, ਪਿੱਛੇ ਅਤੇ ਦੋਹਾਂ ਪਾਸੇ ਲਗਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚਿੱਤਰ 9.3 ਦੇਖੋ। ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਚਾਰਾਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪੜ੍ਹਨਯੋਗ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਹੀਰੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 10% ਇੰਚ ਚੌੜਾਈ ਵਾਲੇ, ਬਿੰਦੂ-ਤੋਂ-ਚਕੋਰ, ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਕ 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 ਖਤਰੇ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਪਰਤੀਕਿਰਿਆ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ID ਨੰਬਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।



ਚਿੱਤਰ 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 ਪਰਦੂਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰਣੀ। ਚਿੱਤਰ 9.4 ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਸਾਰਣੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਲਮ 1 ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹੜਾ ਸਿੱਧਾਂਤ ਸਾਧਨ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾਂਤ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਸੰਬੰਧੀ ਹੋਰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਪਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਗਲੇ 5 ਕਾਲਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹਰ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਿੱਧਾਂਤ ਨਾਮ, ਖਤਰਨਾਕ ਵਰਗ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ, ID ਨੰਬਰ, ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ, ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਲੇਬਲ ਦਿਖਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

6 ਵੱਖ ਵੱਖ ਚਿੰਨ੍ਹ ਸਾਰਣੀ ਦੇ **ਕਾਲਮ 1** ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ।

- (+) ਸਹੀ ਸਿੱਧਾਂਤ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਅਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਸਮੱਗਰੀ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਾ ਕਰਦੀ ਹੋਵੇ।
- (A) ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ, ਜੋ ਇਹ ਇੱਕ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਨਾ ਹੋਵੇ 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 ਪਰਦੂਸ਼ਕ ਹੈ।
- (D) ਭਾਵ ਸਹੀ ਸਿੱਧਾਂਤ 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

ਚਿੰਨ੍ਹ	ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾਂਤ ਦੇ ਸਹੀ ਨਾਮ	ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ	ਪਛਾਣ ਨੰਬਰ	PG	ਲੇਬਲ ਕੋਡ	ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ (172.102)	ਪੈਕਿੰਗ (173.***)		
							ਅਪਵਾਦ	ਬੋਝੀ ਤਾਦਾਦ ਵਿਚ	ਵੱਡੀ ਤਾਦਾਦ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8A)	(8B)	(8C)
A	ਐਸੀਟੋਲਡੀਹਾਈਡ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਸਿਪਿੰਗ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਹੈ। ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਆਮ ਸਿਪਿੰਗ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਰਣਨ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਐਂਟਰੀਆਂ ਵਰਣਮਾਲਾ ਦੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਛੇਤੀ ਹੀ ਸਹੀ ਐਂਟਰੀ ਲੱਭ ਸਕੋ। ਸਾਰਣੀ ਨਿਯਮਤ ਕਿਸਮ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਿਰਛੇ ਅੱਖਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਨਾਮ ਸਹੀ ਨਾਮ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਕਾਲਮ 3 ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਸ਼੍ਰੇਣੀ '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 ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ।
- ਭੇਜੀ ਜਾ ਰਹੀ ਮਾਤਰਾ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੇ ਸਾਰੇ ਵਰਗਾਂ ਦੀ ਸਾਰੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ।

ਕਾਲਮ 4 ਹਰ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਲਈ ID ਨੰਬਰ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ID ਨੰਬਰ "UN" ਜਾਂ "NA" ਅੱਖਰਾਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। "NA" ਅੱਖਰਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕੈਨੇਡਾ ਤੋਂ ਹੀ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ID ਨੰਬਰ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਉੱਪਰ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਰਗੋ ਟੈਕਾਂ 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 ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ (ਰੋਮਨ ਅੰਕ ਵਿੱਚ) ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਕਾਲਮ 6 ਖਤਰਨਾਕ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲੇਬਲਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪੈਕੇਜਾਂ 'ਤੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਦੇਹਰੇ ਖਤਰੇ 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 ਜਹਿੀਲਾ ਪਦਾਰਥ ਦਾ ਖਤਰਾ (PIH) ਹੋਣਾ। PIH ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸਿਪਿੰਗ 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। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਸਿਪਰ ਸਿਪਿੰਗ 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) ਪੈਂਡ (ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ)
ਫਿਨਾਈਲਮਰਕੈਪਟਨ @	100 (45.4)
ਫੀਨਾਈਲਮਰਮਕਰੀ ਐਸੀਟੇਟ	100 (45.4)
ਐਨ-ਫੀਨਾਈਲਥੀਓਰੀਆ	100 (45.4)
ਫੋਰੇਟ	10 (4.54)
ਫੋਸਜੀਨ	10 (4.54)
ਫਾਸਫਾਈਨ	100 (45.4) *
ਫਾਸਫੋਰਿਕ ਐਸਿਡ	5,000 (2,270)
ਫਾਸਫੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਡਾਈਇਥਾਈਲ 4-ਨਾਈਟਰੋਫੀਨਾਈਲ ਈਸਟਰ	100 (45.4)
ਫਾਸਫੋਰਿਕ ਐਸਿਡ, ਲੈਂਡ ਸਾਲਟ	10 (0.454)
* 10 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਡੁੱਲਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ	

ਚਿੱਤਰ 9.5

ਰੋਜ਼ਗਾਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਡੁੱਲਣ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੋ RQ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਸਿਪਿੰਗ ਕਾਰਜ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ INHALATION HAZARD ਸੂਚਕ ਲਿਖੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਢੁੱਕਵਾਂ POISON INHALATION HAZARD ਜਾਂ POISON GAS ਪਲੈਕਰਡ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੋਵੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਨੂੰ ਹੋਰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਮੇਸ਼ਾ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਅਤੇ POISON INHALATION HAZARD ਵਾਲਾ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਗਾਓ, ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਵੀ ਲਗਾਓ।

ਅੰਤਿਕਾ B ਤੋਂ CFR, ਟਾਇਟਲ 49 §172.101 - ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰਦੂਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ। ਅੰਤਿਕਾ B ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਹੈ ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜੀਵਨ ਲਈ ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਹਨ। ਹਾਈਵੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ, ਇਹ ਸੂਚੀ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਪਲੈਕਰਡ ਜਾਂ ਲੇਬਲ ਦੇ ਬਿਨਾਂ 119 ਗੈਲਨਾਂ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿੱਚ ਰਸਾਇਣਾਂ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ HMR ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਸਮੁੰਦਰੀ ਪਰਦੂਸ਼ਕ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵੱਡੇ ਪੈਕੇਜ ਨੂੰ MARINE POLLUTANT ਚਿੰਨ੍ਹ (ਸਫ਼ੈਦ ਤਿਕੋਣ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੱਛੀ ਉੱਪਰ "X" ਦਾ ਚਿੰਨ੍ਹ ਬਣਿਆ ਹੋਵੇ) ਨੂੰ ਪਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਾਰਕਿੰਗ (ਇਹ ਪਲੈਕਰਡ ਨਹੀਂ ਹੈ) ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰੇ ਵੀ ਪਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਵਰਣਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟ ਜ਼ਰੂਰ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ: MARINE POLLUTANT।

9.3.4 – ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ

ਚਿੱਤਰ 9.6 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਇੱਕ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ ਵਿੱਚ ਹੇਠਲਿਖਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਪੰਨਾ ਨੰਬਰ ਜੋ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਵੇਰਵਾ।
- ਇੱਕ ਸਿਪਰਦਾਪਰਮਾਣੀਕਰਣ, ਸਿਪਰ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਅਤੇ ਗੈਰਹਾਨੀਕਾਰਕ ਉਤਪਾਦਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 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 ਦੇ ਇੱਕ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਵੇਰਵੇ (ID #, ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, 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 ਕਰਮ ਵਿੱਚ ID ਨੰਬਰ, ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਅਤੇ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ, ਜੇ ਕੋਈ ਵੀ ਹੈ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੂਹ ਰੋਮਨ ਅੰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਦਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ "PG"। ਨਾਲਜ਼ੁਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

SHIPPING PAPER			
TO: <i>ABC Corporation</i> <i>88 Valley Street</i> <i>Anywhere, VA</i>		FROM: <i>DEF Corporation</i> <i>55 Mountain Street</i> <i>Nowhere, CO</i>	
		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: <i>DEF Corporation</i> Per: <i>Smith</i> Date: <i>October 15, 2003</i>		Carrier: <i>Safety First</i> Per: Date:	
Special Instructions: 24 Hour Emergency Contact, John Smith 1-800-555-5555			

ID ਨੰਬਰ, ਸਿੱਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਨਹੀਂ 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 ਸਿੱਪਿੰਗ ਨਾਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ)।
- ਕਾਲਮ 1 ਵਿੱਚ ਅੱਖਰ "G" (ਆਮ) ਨਾਲ ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ।

ਸਿੱਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਮੀਦ ਨਾ ਹੋਵੇ)। ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਸਿੱਪਰ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਡੁੱਲਣ ਜਾਂ ਅੱਗ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖਤਰੇ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੰਬਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ :

- ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸੰਖਿਆ (ਜੇਕਰ ਸਿੱਪਰ / ਪੇਸ਼ਕਰਤਾ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ (ERI) ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਹੈ)। ਜਾਂ:
- ਕਿਸੇ ਏਜੰਸੀ ਜਾਂ ਸੰਗਠਨ ਦਾ ਨੰਬਰ ਜੋ ਲੋੜੀਂਦੀ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੀ ਹੋਵੇ। ERI ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਕੋਲ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਿੱਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਨਾਮ, ਇੱਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨੰਬਰ, ਜਾਂ ERI ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੂਸਰੇ ਵਿਲੱਖਣ ਪਛਾਣਕਰਤਾ ਤੋਂ ਪਛਾਣ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਸਿੱਪਰ ਨੂੰ ਹਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਦੂਰ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਘਟਨਾਵਾਂ 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 ਖਤਰੇ।
- 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 ਸੁਰੂਆਤੀ ਤਰੀਕੇ।
- ਸੁਰੂਆਤੀ ਮੁਢਲੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇ ਉਪਾਅ।

ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਿੱਪਿੰਗ 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 ਸਿੱਪਰਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਸੰਖੀ, ਸਟੇਟ, ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਜੋ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਘਟਨਾ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ 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, ਪੋਟ, 3, PGII, 500 ਪੈਂਡ।

ਖਤਰਨਾਕ ਕੁੜੇ ਦੇ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਿੱਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ (ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਦੇਕਾਗਜ਼) 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਹੀ ਸਿੱਪਿੰਗ ਨਾਮ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਸ਼ਬਦ ਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ:

UN1090, ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਐਸੀਟੋਨ, 3, PG III

ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਸਿਪਰਾਂ ਨੂੰ 2 ਸਾਲ (ਖਤਰਨਾਕ ਕੁਝ ਲਈ 3 ਸਾਲ) ਲਈ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ (ਜਾਂ ਇੱਕ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਚਿੱਤਰ) ਦੀ ਨਕਲ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਜੇ ਕੋਈ ਸਿਪਰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ 1 ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ (ਜਾਂ ਇੱਕ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਚਿੱਤਰ) ਦੀ ਨਕਲ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗੱਲਾਂ: ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਪੂਰੀਆਂ ਨਿਯਮਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇਖਣ ਲਈ, CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਪਾਰਟ 100-185 ਦੇਖੋ।

9.3.6 – ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ

ਜਦੋਂ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਪੈਕ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਤੁਸੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ HMR ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਅਸਲ ਸਿਪਿੰਗ 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 ਢੁਕਵੇਂ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ ਅਤੇ ਲੇਬਲ

ਸਿਪਰ 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 ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਹੈ। ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪੈਕੇਜ ਦੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਲਿਜਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਸਮੱਗਰੀ ਮੁਤਾਬਕ ਬਦਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ, ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਲਗਾਵੇਗਾ:

- ਸਿਪਰ ਜਾਂਪਰਾਪਤਕਰਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਅਤੇ ID ਨੰਬਰ।
- ਲੋੜੀਂਦੇ ਲੇਬਲ।

ਸਿਪਿੰਗ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਚੰਗਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ। ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਸਿਪਰ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਸਹੀ ਮੁਢਲੇ ਵਰਣਨ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਤੁਸੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਸਹੀ ਲੇਬਲ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਨਹੀਂ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਿਪਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਦਫਤਰ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹੋ।

ਜੇ ਨਿਯਮ ਇਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਸਿਪਰ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ RQ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਕ, ਜੈਵਿਕ-ਖਤਰਨਾਕ, HOT, ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਲਿਖੇਗਾ। ਤੁਰਲ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਾਲੇ ਪੈਕੇਜ ਵਿੱਚ ਸੁਥਿਤੀ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਸਹੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੀਰ ਦੇ ਨਾਲ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਹੋਣਗੇ। ਉਹ ਲੇਬਲਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਉਤਪਾਦ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਪੈਕੇਜ ਨੂੰ 1 ਲੇਬਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਲੇਬਲਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ 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, ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਦੇਖੋ। ਕੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

- ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਅਤੇ ID ਨੰਬਰ ਨਾਲ ਇੱਕ ਐਟਰੀ?
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤੀ ਐਟਰੀ ਜਾਂ ਇੱਕ X ਜਾਂ RQ ਨਾਲ ਐਟਰੀ?

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਹੋਰ ਸੁਰਾਗ:

- ਸਿਪਰ ਕਿਹੜੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਹੈ? ਪੋਟ ਡੀਲਰ? ਰਸਾਇਣ ਸਪਲਾਈ? ਵਿਗਿਆਨਕ ਸਪਲਾਈ ਘਰ? ਕੀਟਨਾਸ਼ਕ ਨਿਯੰਤਰਨ ਜਾਂ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਪਲਾਇਰ? ਵਿਸਫੋਟਕ, ਜੰਗੀਸਮਾਨ, ਜਾਂ ਆਤਮਸ਼ਬਾਧੀ 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 ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਲੇਬਲ, ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਜਾਂ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ID ਨੰਬਰ ਹੈ?
- ਕੀ ਕੋਈ ਰੱਖ ਰਖਾਅ ਸਬੰਧੀ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ ਹਨ?

9.3.9 – ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਤ

ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੱਥ ਨਾਲ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਇੱਕਸਾਰ ਖਤਰਨਾਕ ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਦਾ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਪਰ, ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਮੀਜ਼ਲ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ EPA ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਮੈਨੀਫੈਸਟ 'ਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਪਰਾਂ ਨੂੰ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ, ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਉਸ ਉੱਪਰ ਹੱਥ ਨਾਲ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋ। ਕੇਵਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਡਿਸਪੋਜ਼ਲ / ਸੋਧ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਨੂੰ ਹੀ ਰਹਿੰਦ-ਖੁਹੰਦ ਦੀ ਸਿਪਮੈਂਟ ਭੇਜੋ। ਸਿਪਮੈਂਟ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਉੱਪਰ ਹੱਥ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਸਿਪਮੈਂਟ 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-ਖੁਹੰਦ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

9.3.10 – ਪਲੈਕਰਡਿੰਗ

ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਢੁੱਕਵੀਂ ਪਲੈਕਰਡ ਨਾਲ ਲਗਾਓ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸੰਕਟ ਵੇਲੇ ਜੀਵਨ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਹਿਫਾਜ਼ਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੀ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਣ ਢੁੱਕਵੇਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੋਹੇ ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਹਰ ਪਲੈਕਰਡ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ:

- ਜਿਸ ਵੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੱਗਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਸੂਬਦ ਜਾਂ ਅੰਕ ਇੱਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੋਣ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਤੋਂ ਸੱਜੇ ਵੱਲ ਪੜ੍ਹਿਆ 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 ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖੋ ਤਾਂ ਜੋ ਰੰਗ, ਫਾਰਮੈਟ ਅਤੇ ਸੁਨੇਹਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।
- ਅਲੱਗ ਰੰਗ ਦੀ ਪਿਛੋਕੜ 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 ਸ਼੍ਰੇਣੀ।
- ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਭੇਜੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ 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 ਸਾਰਣੀ 1 ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਚਿੱਤਰ 9.7 ਦੇਖੋ।

ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਸਾਰਣੀ 2 ਵਿੱਚ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਲਈ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਪੈਕੇਜ ਸਮੇਤ ਕੁੱਲ ਭੇਜੇ ਜਾ ਰਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 1,001 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ। ਸਾਰਣੀ 2 ਉਤਪਾਦਾਂ ਜਿਹੜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਸਾਰੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜੋ। ਚਿੱਤਰ 9.8 ਦੇਖੋ।

ਤੁਸੀਂ ਹਰ ਸਾਰਣੀ 2 ਵਿੱਚ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਬਜਾਏ ਖਤਰਨਾਕ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਦੋਂ:

- ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ 2 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ 1,001 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਵੱਧ, ਸਾਰਣੀ 2 ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਅਤੇ
- ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਜੁਗਰਾ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਰਣੀ 2 ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ 2,205 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਹਨ। (ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਖਾਸ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।)

ਖਤਰਨਾਕ ਪਲੈਕਰਡ ਇੱਕ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਪਲੈਕਰਡ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹੋ।

- ਜੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜ 'ਤੇ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਖਤਰਾ ਸੂਬਦ ਲਿਖਿਆ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਗੈਸ ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਨੂੰ ਪਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 1,000 ਪੈਂਡ ਅਪਵਾਦ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
- ਦੂਸਰੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰਨਾਕ ਜਦੋਂ ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ ਦਾ ਪਲੈਕਰਡ ਉਤਪਾਦ ਦੀ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਲੋੜ ਮੁਤਾਬਕ ਹੋਰਾਂ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਲਗਾਉਣ ਤੇ 1,000 ਪੈਂਡ ਅਪਵਾਦ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ 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 ਪਰੋਜੈਕਟ 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 ਪਰੋਕਸਾਈਡ, ਕਿਸਮ B, ਤਰਲ ਜਾਂ ਠੋਸ, ਤਾਪਮਾਨ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤਰਿਤ)	ਜੈਵਿਕ ਪਰੋਕਸਾਈਡ
6.1 (ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਜ਼ਖਮ ਸਿਰਫ ਖੇਤਰ A ਅਤੇ B)	ਜ਼ਹਿਰ / ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਅੰਦਰ ਖਿੱਚਣਾ
7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਪੀਲੇ III ਕੇਵਲ ਲੇਬਲ ਲਈ)	ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ

ਚਿੱਤਰ 9.7

ਪਲੈਕਰਡ ਸਾਰਣੀ 2 1,001 ਪੇਂਡ ਜਾਂ ਜਿਆਦਾ	
ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ (ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਪਰੋਕਸਾਈਡ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਸਮ B, ਤਰਲ ਜਾਂ ਠੋਸ, ਤਾਪਮਾਨ ਨਿਯੰਤਰਿਤ)	ਜੈਵਿਕ ਪਰੋਕਸਾਈਡ
6.1 (ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ 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	ਸ਼੍ਰੇਣੀ 9**
ORM-D	(ਕੋਈ ਨਹੀਂ)
* ਲਾਟ ਲੱਗਣ ਯੋਗ ਪਦਾਰਥ ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਜਾਂ ਪੈਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।	
** ਘਰੇਲੂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 9 ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।	

ਚਿੱਤਰ 9.8

ਪਦਾਰਥ ਦੀ ਮੁੱਖ ਜਾਂ ਸਬਸਿਡਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਪਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪਲੈਕਰਡਜ਼ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਕੋਨੇ ਵਿੱਚ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਨੰਬਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਨੰਬਰ ਦੇ ਬਗੈਰ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਸਬਸਿਡਰੀ ਖਤਰੇ ਦਾ ਪਲੈਕਰਡ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਰੰਗ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।

ਪਲੈਕਰਡ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਲੈਕਰਡ ਦੁਆਰਾ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰੇ 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 ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ 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. ਸਿੱਖਰ 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) ਦੀਤੁਹਾਨੂੰ 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 ਸਿੱਖਿੰਗ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?

ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਭ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਉਪਭਾਗ 9.1, 9.2, ਅਤੇ 9.3 ਨੂੰ ਮੁੜ ਪੜ੍ਹੋ।

9.4 – ਲੇਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੇਡਿੰਗ

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਤੁਸੀਂ ਜੋ ਕੁਝ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਉਹ ਕਰੋ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਟੁੱਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ ਜਿਸ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ। ਹੁੱਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰੋ।

9.4.1 – ਲੇਡਿੰਗ 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 ਖਤਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ! ਰਿਸਦੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦਾ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਨਾ ਕਰੋ। ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤੁਸੀਂ, ਤੁਹਾਡਾ ਟਰੱਕ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਰਿਸਦੀਆਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ।

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪੈਕੇਜਾਂ ਦੀ ਹਿੱਲ-ਝੁੱਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੰਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ ਮਨਵਾਂ 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:

- ਸ਼ਰੇਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ)
- ਸ਼ਰੇਣੀ 2.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ)।

ਹਿਲ-ਝੁੱਲ ਤੋਂ ਰੱਖਿਆ। ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਬੰਨ੍ਹ ਦਿਓ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਡਿੱਗਣ, ਖਿਸਕਣ ਜਾਂ ਉਛਲਣ ਨਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਬਹੁਤ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਲਵ ਜਾਂ ਹੋਰ ਫਿਟਿੰਗਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਾਰੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਕੋਈ ਪੈਕੇਜ ਨਾ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੌਰਾਨ ਕਦੇ ਵੀ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ 1 ਪੈਕੇਜ ਤੋਂ ਦੂਸਰੀ ਪੈਕੇਜ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਾ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ 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:

- ਸ਼ਰੇਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ)
- ਸ਼ਰੇਣੀ 2.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ)।

ਨਿਯਮ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਮਨ੍ਹਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰ/ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਰ ਯੂਨਿਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜਦ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹ ਲੈਂਦੇ, ਉਪਰਲੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਾਲਵਾਹਕ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੀਟਰ ਹੈ।

ਬੰਦ ਕਾਰਗੋ ਥਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਦੇ ਓਵਰਹੈਂਗ ਜਾਂ ਟੇਲਗੇਟ ਲੋਡ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹੋ:

- ਸ਼ਰੇਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ)
- ਸ਼ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
- ਸ਼ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ)।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖਤਰਨਾਕ 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 ਪ੍ਰਤੀਰੋਧੀ ਟਾਰਪ ਨਾਲ ਢੱਕੇ ਹੋਣ।

ਖਾਸ ਖਤਰਿਆਂ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ

ਸ਼ਰੇਣੀ 1 (ਵਿਸਫੋਟਕ) ਸਮੱਗਰੀ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਸਫੋਟਕ ਲੋਡ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ। ਫਿਰ ਕਾਰਗੋ ਵਾਲੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰੋ:

- ਕਾਰਗੋ ਹੀਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰੋ। ਹੀਟਰ ਉਰਜਾ ਸਰੋਤ ਡਿਸਕਨੈਕਟ ਕਰੋ ਅਤੇ ਹੀਟਰ ਫਿਊਲ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕਰ ਦਿਓ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕੋਈ ਤਿੱਖੇ ਖੂੰਜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜੋ ਕਾਰਗੋ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਬੋਲਟ, ਸਕਿਰ੍ਹੂ, ਨੱਟ, ਟੁੱਟੇ ਸਾਈਡ ਪੈਨਲ ਅਤੇ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਫਰਸ਼ ਲਈ ਦੇਖੋ।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨਾਲ ਫਲੋਰ ਲਾਈਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ। ਫਰਸ਼ 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 ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।)

ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਵਾਧੂ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰੋ। ਕਦੇ ਵੀ ਹੁੱਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਧਾਤੂ ਦਾ ਟੁੱਲ 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। ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਵਿਚ, ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, ਜਾਂ 1.3 ਵਾਲਾ ਵਿਸਫੋਟਕ ਤਬਦੀਲ ਨਾ ਕਰੇ। ਜੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਟਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਲਾਲ ਚੇਤਾਵਨੀ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬ, ਝੰਡੇ, ਜਾਂ ਬਿਜਲੀ ਦੀਆਂ ਲਾਲਟੋਨਾਂ ਲਗਾਓ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ 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।

ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1 ਜਾਂ 1.2 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਫਰ ਨਾ ਕਰੋ ਜੋ:

- ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਰਕ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗਿਆ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਹੈ।
- ਜੇੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਸਮਲ ਹੈ:
 - ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1A (ਸੁਰੂਆਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਸਫੋਟਕ)
 - "ਪੀਲਾ III" ਲੇਬਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ) ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ) ਸਮੱਗਰੀ। ਸ਼੍ਰੇਣੀ 4 ਦੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀ ਠੋਸ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ (ਅੱਗ ਅਤੇ ਧਮਾਕੇ ਸਮੇਤ) ਪਾਣੀ, ਗਰਮੀ ਅਤੇ ਹਵਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 4 ਅਤੇ 5 ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਢੱਕੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 8 (ਜੰਗਾਲੀ) ਸਮੱਗਰੀ। ਜੇ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਲੋਡ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਰਲ ਦੇ ਜੰਗਾਲੇ ਟੁੱਟਣਯੋਗ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ-ਇੱਕ ਕਰਕੇ ਲੋਡ ਕਰੋ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪਾਸਿਓ ਉੱਪਰ ਨੂੰ ਰੱਖੋ। ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁੱਟੇ ਜਾਂ ਰੋਲ ਨਾ ਕਰੋ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੀ ਸਮਤਲ ਫਰਸ਼ ਸਤ੍ਹਾ 'ਤੇ ਲੋਡ ਕਰੋ। ਕਾਰਬੁਆਈਡ ਨੂੰ ਤਾਂ ਹੀ ਸਟੈਕ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਹੇਠਲੇ ਟਾਇਰ ਉੱਤਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਉਠਾ ਸਕਦੇ ਹੋਣ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਉਤਪਾਦ 'ਤੇ ਨਾਈਟ੍ਰਿਕ ਐਸਿਡ ਨੂੰ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ।

ਚਾਰਜਡ ਸਟੋਰੇਜ ਬੈਟਰੀਆਂ ਲੋਡ ਕਰੋ ਤਾਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤੁਰਲ ਨਾ ਡੁੱਲੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਪਾਸਿਓ ਉੱਪਰ ਨੂੰ ਰੱਖੋ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਕਰੋ ਕਿ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਡਿਗਣ ਗਈਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸ਼ਾਰਟ ਸਰਕਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਕਦੇ ਵੀ ਜੰਗ ਵਾਲੇ ਤੁਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਉੱਪਰ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ:

- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.4 (ਵਿਸਫੋਟਕ C)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 4.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 4.3 (ਗਿੱਲੇ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ)।
- ਸ਼੍ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ)।
- ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3, ਜ਼ੋਨ B (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਗੈਸਾਂ)।

ਜੰਗ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤੁਰਲ 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 ਤੁਰਲ)

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 2 (ਕੰਪ੍ਰੈਸ਼ਡ ਗੈਸ) ਸਮੱਗਰੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਾਇਓਨੈਟਿਕ ਤੁਰਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਿਲੰਡਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਰੈਕ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਕਾਰਗੋ ਸਪੇਸ ਦਾ ਫਰਸ਼ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਤਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਲੰਡਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਸਿੱਧੇ ਖੜ੍ਹੇ।
- ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਬਕਸਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਰੈਕਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਦੂਸਰੇ ਉੱਪਰ ਰੁੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦੇ ਹਨ।

ਸਿਲੰਡਰ ਇੱਕ ਲੇਟਵੀ ਸਥਿਤੀ (ਲੇਟਣ ਵਾਲੀ) ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇ ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਆਪਸੀ ਕਨੈਕਸ਼ਨਾਂ ਵਾਲੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਹਸਤਾਂਤਰ ਨਾ ਕਰੋ। ਡਰਾਇਰ ਦੀ ਕੋਬ ਜਾਂ ਸਲੀਪਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਮਨੁੱਖੀ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਖਾਣੇ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਹਿਰ ਜਾਂ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖਤਰਾ ਲੇਬਲ ਵਾਲਾ ਪੈਕੇਜ ਲੋਡ ਨਾ ਕਰੋ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 2 ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਦੇ ਖਾਸ ਨਿਯਮ ਹਨ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਿਖਲਾਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ) ਸਮੱਗਰੀ। ਸ਼੍ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ) ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਕੁਝ ਪੈਕੇਜਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੰਬਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੁਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਰਾਹੀਂ 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। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੋਕਾਂ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਅਤੇ ਢੱਕੀ ਹੋਈ ਫਿਲਮ 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 ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਸਾਰਣੀ A ਹਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ ਲਈ ਨਿਯਮ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਲੋਕਾਂ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਫਿਲਮ ਦੇ ਕਿੰਨੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ) ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਤੁਸੀਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਡੇਕਸ 1.1 ਵਾਲੇ ਪੈਕੇਜ ਨੂੰ ਲੋਕਾਂ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਦੀਆਂ ਕੰਧਾਂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ 2 ਫੁੱਟ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਛੱਡ ਸਕਦੇ।

ਮਿਸ਼ਰਤ ਲੋਡ। ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਕੁਝ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੋਡ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਇੱਕੋ ਕਾਰਗੋ ਸਪੇਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਲੋਡ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਚਿੱਤਰ 9.9 ਕੁਝ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ (ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਵੱਖ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸਾਰਣੀ) ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਰਾਹੀਂ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੇ ਲੋਬਲ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ)।	ਪਸ਼ੂ ਜਾਂ ਮਨੁੱਖੀ ਭੋਜਨ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜ਼ਹਿਰ ਦਾ ਪੈਕੇਟ ਪੈਕ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਖਾਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਉਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ ਜੋ ਤੁਸੀਂ ਖਾਂਦੇ ਹੋ। ਪਰ, ਮਾਊਥਵਾਸ਼, ਟੂਥਪੇਸਟ, ਅਤੇ ਚਮੜੀ ਦੀਆਂ ਕਰੀਮਾਂ ਖਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ।
ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.3 (ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ) ਗੈਸ ਦਾ ਖੇਤਰ A ਜਾਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਜ਼ਹਿਰ) ਤਰਲ ਪਦਾਰਥ, PGI, ਖੇਤਰ A।	ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ 5.1 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਰ), ਸ਼੍ਰੇਣੀ 3 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ), ਸ਼੍ਰੇਣੀ 8 (ਕੋਰੋਸਿਵ ਤਰਲ), ਡਿਵੀਜ਼ਨ 5.2 (ਓਰਗੈਨਿਕ ਪੈਰੋਕਸਾਈਡ) ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1, 1.2, 1.3 ਵਿਸਫੋਟਕ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.5 (ਬਲਾਸਟਿੰਗ ਏਜੰਟ), ਡਿਵੀਜ਼ਨ 2.1 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਗੈਸ), ਸ਼੍ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ)।
ਚਾਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਸਟੋਰੇਜ ਬੈਟਰੀਆਂ।	ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.1.
ਸ਼੍ਰੇਣੀ 1 (ਪ੍ਰਾਇਮਰ)	ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਵਿਸਫੋਟਕ, ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰਕ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਜਾਂ ਪੈਕੇਜਾਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਹੋਵੇ।
ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.1 (ਸਾਈਨਾਈਡਸ ਜਾਂ ਸਾਈਨਾਈਡ ਮਿਸ਼ਰਣ)।	ਐਸਿਡ, ਜੰਗਾਲ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਤੇਜ਼ਾਬੀ ਸਮੱਗਰੀ ਜੋ ਹਾਈਡ੍ਰੋਆਕਾਈਨਿਕ ਐਸਿਡ ਨੂੰ ਛੱਡ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ: ਸਾਈਨਾਈਡ, ਅਜੈਵਿਕ, n.o.s. ਸਿਲਵਰ ਸਾਈਨਾਈਡ ਸੋਡੀਅਮ ਸਾਈਨਾਈਡ
ਨਾਈਟਰਕ ਐਸਿਡ (ਸ਼੍ਰੇਣੀ 8)।	ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਨਾਈਟਰਕ ਐਸਿਡ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਨਹੀਂ ਲੋਡ ਹੁੰਦਾ।

ਚਿੱਤਰ 9.9

ਉਪਭਾਗ 9.4

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਪਰਖ ਕਰੋ

1. ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਕੋਲ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਦੇ ਸਿਗਰਟਨੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ?
2. ਖਤਰੇ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ 3 ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੀਟਰ / ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਰ ਇਕਾਈ ਹੋਵੇ?
3. ਕੀ ਫਰਸ਼ ਲਾਈਨਰ ਡਵੀਜ਼ਨ 1.1 ਜਾਂ 1.2 ਲਈ ਸਟੋਨਲੈੱਸ ਸਟੀਲ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ?
4. ਸਿਪਰ ਦੇ ਡੱਕ 'ਤੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਬੈਟਰੀ ਐਸਿਡ ਦੇ 100 ਡੱਬੇ ਦੇ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰਗਜ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 100 ਪੈਂਡ ਸੁੱਕਾ ਸਿਲਵਰ ਸਾਈਨਾਈਡ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣੀਆਂ ਪੈਣਗੀਆਂ?
5. ਇੱਕ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ। ਉਤਪਾਦ ਉਦੋਂ ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਉਤਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਫਿਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਮ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਤਰਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਲਈ MC306 ਅਤੇ ਗੈਸਾਂ ਲਈ MC331 ਹਨ।

9.5.1 – ਚਿੰਨ੍ਹ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੰਪ ਟਰੱਕ) ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ID ਨੰਬਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ID ਨੰਬਰ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਦੇ ਕਾਲਮ 4 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਮੁਤਾਬਕ ਕਾਲਮ 100 ਮਿਲੀਮੀਟਰ (3.9 ਇੰਚ) ਨੰਬਰ ਸੰਤਰੀ ਪੈਨਲ 'ਤੇ, ਪਲੈਕਰਡ, ਜਾਂ ਚਿੱਟੇ, ਹੀਰਾ-ਆਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛੋਕੜ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕੋਈ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ 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। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੋ ਉਲਟ ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਸਿੱਪਿੰਗ ਨਾਮ ਵੀ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਪਿੰਗ 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 ਸਮਰੱਥਾ ਰੱਖਦੀ ਹੋਵੇ ਦੇ 2 ਉਲਟ ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ, ਜੋ 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 ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੋਹੇ ਪਾਸਿਆਂ ਅਤੇ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ID ਨੰਬਰ ਜ਼ਰੂਰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਬਲਕ ਕੰਟੇਨਰ (IBCs) ਉਹ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਉੱਪਰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ ਜਾਂ ਸਿੱਪਿੰਗ ਨਾਮ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

9.5.2 – ਟੈਂਕ ਲੋਡਿੰਗ

ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡ 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 ਦਿਰਸ਼ ਰੱਖੇ।
- ਟੈਂਕ ਦੇ 25 ਫੁੱਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਹੇ।
- ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਣੇ।
- ਕਿਸੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਵੇਲੇ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ 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 ਦੁਰੀ ਹੋਵੇ। ਲੀਕ ਰੋਕਣ ਲਈ ਮੈਨਹੋਲ ਅਤੇ ਵਾਲਵਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੇ 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 ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਭਰਨ ਵਾਲੇ ਮੋਰੇ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਭਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਸਹੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖੋ। ਡਿਲਿੰਗ ਹੋਲ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟੈਂਕ ਨੂੰ ਥਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖੋ, ਅਤੇ ਭਰਨ ਵਾਲੇ ਮੋਰੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ।

9.5.4 – ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ

ਲੋਡ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ ਟੈਂਕ 'ਤੇ ਤਰਲ ਨਿਕਾਸ ਵਾਲਵ ਬੰਦ ਰੱਖੋ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡਾ ਇੰਜਣ ਉਤਪਾਦ ਟਰਾਂਸਫਰ ਲਈ ਇੱਕ ਪੰਪ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਵੇਲੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬੰਦ ਰੱਖੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੰਜਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਉਤਪਾਦ ਟਰਾਂਸਫਰ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਹੌਜ਼ ਖੋਲ੍ਹਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ। ਜੇੜਨ, ਜੋੜ ਖੋਲ੍ਹਣ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਲੋਡਿੰਗ / ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਨੈਕਸ਼ਨ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਪਾਵਰ ਇਕਾਈ ਤੋਂ ਬੇਜੋੜ ਹੋਣ 'ਤੇ ਹਿੱਲ-ਡੌਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾ ਟਰੇਲਰ ਅਤੇ ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ ਨੂੰ ਚੈਕ ਲਗਾਓ।

ਉਪਭਾਗ 9.5

ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਪਰਖ ਕਰੋ

1. ਕਾਰਗੋ ਟੈਕ ਕੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ?
2. ਇੱਕ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਕ 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 ਥੋੜੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ 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 ਥੋੜਾ 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 ਬਿਨ੍ਹਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੇ ਛੱਡਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਥਾਨ ਇੱਕ ਵਿਸਫੋਟਕ ਨਾਲ ਭਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨ੍ਹਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਿੱਚ ਛੱਡਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗ੍ਹਾ 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 ਖੜੇ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਬਲਿਕ ਜਗ੍ਹਾ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਜੋੜ ਖੋਲ ਕੇ ਨਾ 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 ਰਹੋ, ਜਾਗਦਾ ਰਹੋ, ਸਲੀਪਰ ਬਰਥ ਵਿੱਚ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ 100 ਫੁੱਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖੋ।
- ਲਿਜਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ 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 ਤ੍ਰਿਕੋਣ ਜਾਂ ਲਾਲ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ 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-ਖੁੰਦ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਾਸਤਿਆਂ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 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 ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਹਨ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਕੈਰੀਅਰ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨੂੰ ਰੂਟ ਦੇ ਪਰਤੀਬੰਧਾਂ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਟਰੱਕ ਚਾਲਕ ਹੋ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਰਾਜ ਏਜੰਸੀਆਂ ਤੋਂ ਉਥੇ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਕਰੋ ਜਿਥੇ ਤੁਸੀਂ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਕੁਝ ਸਥਾਨਕ ਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਰੰਗਾਂ, ਪੁਲਾਂ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੜਕਾਂ ਰਾਹੀਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂ 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 ਲੱਭੋ, ਭਾਵੇਂ ਅਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੋਵੇ, ਜਿੰਨੀ ਦੇਰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਸਤਾ ਨਾ ਮਿਲੇ। ਵੱਡੀ ਅੰਗ ਦੇ ਕੋਲੋਂ ਪਲੈਕਰਡ ਲੱਗੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਾ ਕੱਢੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਬਿਨਾਂ ਹੁਕੇ ਉਥੇ 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 ਪ੍ਰਦਾਨ 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 ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦੀ ਇੱਕ ਨਕਲ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਰੱਖੋ। ਕੇਵਲ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਸੌਂਪਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਸ਼ਰਨ ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 1.5 ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ (ਵਿਸਫੋਟਕ ਏਜੰਟ) ਨੂੰ ਡਲਿਵਰੀ ਸੇਵਾ ਵਜੋਂ ਜਾਂ "ਭਾੜੇ ਲਈ" ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕਠੇ ਢੇਣ 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। ਪਰਾਈਵੇਟ ਕੈਰੇਜ (ਡਲਿਵਰੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਲਾਵਾ) ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨੂੰ 1,000 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੈ ਜਾਣ ਵੇਲੇ ਵੀ ਉਹੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

9.6.5.2 – ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿੱਚ ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਕਰਨਾ

"ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਜ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖਤਰਾ", "ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਸਰੀਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਣ ਦਾ ਖਤਰਾ" ਜਾਂ CFR ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.203 ਪਰਤੀ "ਸਾਹ ਰਾਹੀਂ ਖਤਰੇ" ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨੋਨੀਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ, ਜਦੋਂ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ (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 ਮਾਤਰਾ (HRCQ)" ਅਤੇ "ਰੇਡੀਓ-ਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ (RAM)" ਦੀ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ CHP ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਖਾਸ ਰਾਹ ਵੀ ਹਨ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਸਤੇ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ। ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਕੋਲ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਲਿਖ ਕੇ, ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਸੈਕਸ਼ਨ, ਰੂਟਿੰਗ ਕੋਆਰਡੀਨੇਟਰ (916) 327-3310 ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਕੇ ਸੰਸਥਾਨਾਂ ਸਮੇਤ, ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ 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-ਖੁਹੰਦ ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਸ ਲਈ ਪਰਤੀ CVC §27903 ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਪਲੈਕਰਡ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਨਿਸ਼ਾਨਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ (ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਤਰਕ ਜਾਂ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਾਤਰਕ ਰਾਜਮਾਰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਮਾਂ ਘੱਟ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਵੀ ਮੁਨਾਸਬ ਹੋਵੇ, ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਹਾਈਵੇ, ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਭੀੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਿਵਾਸ ਵਾਲੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚੋ (CVC §515)।
- ਸੰਚਾਲਨ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਨੋਨੀਤ ਰਾਹ ਤੋਂ ਭਟਕਨਾ ਬਖਸ਼ਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਕਿਸੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਭਰੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ 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 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਹਾਈਵੇ ਜਿਹੜੇ ਫਿਊਲ, ਮੁਰੰਮਤ, ਆਰਾਮ ਜਾਂ ਖਾਣੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਤੱਕ ਆਸਾਨ ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਦਾਨ 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 ਪ੍ਰਤੀਬੱਧਤਾ ਜਾਂ ਮਨਾਹੀ ਵਾਲੇ ਹਾਈਵੇ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ (CVC §31304) ਇਸ ਸੂਚੀ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਹੀਕਲ ਸੈਕਸ਼ਨ, ਰੂਟਿੰਗ ਕੋਆਰਡੀਨੇਟਰ (916) 327-3310 ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਨੇਜ਼ਲ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਫਿਊਲ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੁੱਲੇ ਹਨ।

ਹਰ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ 'ਤੇ ਅਤੇ ਹਰ ਵਾਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਰ ਟਾਇਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਪਾਰਕ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ।

ਟਾਇਰ ਪ੍ਰੈਸ਼ਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵੀਕਾਰਨ ਯੋਗ ਇਕੱਲਾ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਟਾਇਰ ਪ੍ਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ।

ਉਨ੍ਹਾਂ 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 – ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਕਿੱਥੇ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾਵੇ?

ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਿਆਰ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਾ ਕਰੋ। ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਈ ਸਿਪਿੰਗ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟੈਬਸ ਬਣਾ ਕੇ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੇ ਢੇਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖ ਕੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰੱਖੋ (ਤੁਹਾਡੀ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਲੱਗੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ) ਜਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ 'ਤੇ ਬੈਲੀ ਵਿੱਚ। ਉਹ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਕੈਬ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵੇਲੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦਿਖ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- ਜਦੋਂ ਗੱਡੀ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ 'ਤੇ ਬੈਲੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਛੱਡ ਦਿਓ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਰਮ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸੇ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਰੱਖੇ 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 ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ।
- ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਵੇਲੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਸਾਵਧਾਨੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੱਗ, ਹਾਦਸੇ, ਜਾਂ ਲੀਕ ਆਦਿ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸੀਦ 'ਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਤੁਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:

- ਸਿਪਿੰਗ 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 ਫਿਟਿੰਗਾਂ 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 ਵਰਤੇ ਜਾਣ 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 ਟਰੇਨ ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਰੁਕੇ ਬਗੈਰ ਟਰੈਕ ਟਪਾ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗੇਅਰ ਨਾ ਬਦਲੋ।

9.7 – ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ – ਸੰਕਟਕਾਲੀਨਤਾਵਾਂ

9.7.1 – ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ 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 ਕਿੰਨਾ ਬਚਾਉਣਾ ਹੈ। ਗਾਈਡ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ID ਨੰਬਰ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ 'ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ID ਨੰਬਰ, ਲੇਬਲ ਅਤੇ ਪਲੈਕਰਡ ਸਹੀ ਹਨ।

9.7.2 – ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ / ਘਟਨਾਵਾਂ

ਇੱਕ ਪੇਸ਼ੇਵਰ 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 ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਸੰਚਾਰ ਕਰਨਾ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਕਰਮੀਆਂ ਨੂੰ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ ਅਤੇ ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੋ।

ਇਸ ਜਾਂਚ ਸੂਚੀ ਦਾ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ:

- ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਸਾਥੀ ਠੀਕ ਹੈ।
- ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖੋ।
- ਲੋਕ ਨੂੰ ਦੂਰ ਅਤੇ ਹਵਾ ਤੋਂ ਵਿਪਰੀਤ ਰੱਖੋ।
- ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ।
- ਮਦਦ ਲਈ ਪੁਕਾਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੀਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

9.7.3 – ਅੱਗ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਟਰੱਕਾਂ 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। ਖੋਲ੍ਹਣ 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 ਖੋਲ੍ਹਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੁਲ੍ਹਣ ਨਾਲ ਹਵਾ ਅੰਦਰ ਜਾ ਕੇ ਅੱਗ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਵਾ ਦੇ ਬਿਨਾਂ, 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਲਈ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਰੱਖੋ। ਖਤਰੇ ਦੀ ਦੂਸਰੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਰੱਖੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਾਰਗੋ ਲੀਕ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ, ਲੋਬਲਾਂ 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 ਜ਼ਖਮੀ 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 ਜ਼ਖਮੀ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਮਾਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਿੱਥੇ ਲੋਕ ਇਕੱਠੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਉਦੋਂ ਚਲਾਓ ਜੇਕਰ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਜਾਂ ਹੋਰਨਾਂ ਲਈ ਖਤਰੇ ਤੋਂ ਬਗੈਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਫੋਨ ਬੁਝ, ਟਰੱਕ ਸਟਾਪ, ਮਦਦ ਜਾਂ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਲੱਭਣ ਲਈ ਕਦੇ ਵੀ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਰਿਸਾਅ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਰੀ ਨਾ ਰੱਖੋ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਗੰਦਗੀ ਵਾਲੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਸਥਾਨਾਂ, ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸੀ ਲਈ ਨਾਲੀਆਂ ਦੀ ਸਫ਼ਾਈ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਖਰਚੇ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਨਾਮ, ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ID ਨੰਬਰ।

ਕਿਸੇ ਲਈ ਵੀ ਯਾਦ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਮਦਦ ਲਈ ਭੇਜਦੇ ਹੋ ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਲਿਖ ਕੇ ਦੇਣਾ ਚੰਗਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ। ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆ ਟੀਮ ਨੂੰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੱਭਣ ਅਤੇ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਮੀਲਾਂ ਦਾ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸਹੀ ਸਾਜ਼-ਸਾਮਾਨ ਲਿਆਉਣ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰੇਗੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਤੇ 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 ਪ੍ਰਤੀ ਪ੍ਰਤੀਕਿਰਿਆਵਾਂ

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਅੱਗ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦਿਓ। ਜੇ ਅੱਗ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਧਮਾਕੇ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ।

ਕਿਸੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਪਦਾਰਥ ਹਟਾਓ। ਵਿਸਫੋਟਕਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਅਤੇ ਵੱਸੇ ਵਾਲਿਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 200 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਰੱਖੋ। ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਰਹੋ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 2 (ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ ਗੈਸ) ਜੇ ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ ਗੈਸ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਲੀਕ ਹੋ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਖਤਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਵੋ ਜੋ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ 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 ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ ਗੈਸ ਨੂੰ ਦੂਸਰੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਨਾ ਕਰੋ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਇੱਕੱਠੇ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦਿਓ। ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਦੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਉਨ੍ਹਾਂ 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।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 4 (ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ) ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 5 (ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ) ਜੇ ਇੱਕ ਬਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ ਜਾਂ ਆਕਸੀਡਾਈਜ਼ਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ ਡੁੱਲਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦੀ ਹੋਰ ਨੂੰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿਓ। ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਸੁਲਗਦੇ ਪੈਕੇਜ ਨਾ ਖੋਲ੍ਹੋ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਹਟਾਓ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਨਾ ਟੁੱਟੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਹਟਾਓ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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, ਖੁੱਲ੍ਹੀਆਂ ਲਾਟਾਂ ਜਾਂ ਵੈਲਡਿੰਗ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦਿਓ। ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ, 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 ਵਰਤੋ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਫੈਲੇ ਜ਼ਹਿਰ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 6.2 (ਲਾਗ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ) ਦੇ ਪੈਕੇਜ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਆਪਣੇ ਸੁਪਰਵਾਈਜ਼ਰ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਖਰਾਬ ਹੋਏ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਲੀਕ ਦੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲੇ ਪੈਕੇਜਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 7 (ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ) ਜੇ ਰੇਡੀਓ ਐਕਟਿਵ ਸਮੱਗਰੀ ਇੱਕ ਲੀਕ ਜਾਂ ਟੁੱਟ ਹੋਏ ਪੈਕੇਜ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਿੰਨਾ 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 ਖਿੱਚੋ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਾ ਕਰੋ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਸਰਵੇ ਮੀਟਰ ਨਾਲ ਜਾਂਚਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਨਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੁੜ ਲੋਡ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿੰਨੀ ਛੇਤੀ ਹੋ ਸਕੇ ਅੰਦਰੋਸਾਫ਼ਕਰੋ।

ਜੇ ਇੱਕ ਲੀਕ ਕਰਾਰਿਹਾ 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 ਧੁੰਦੇ 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 ਪ੍ਰਤੀਕਰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪੁਲਿਸ ਅਤੇ ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਸਰੋਤ ਹੈ। ਇਹ ਹੇਠਾਂ ਸੂਚੀਬੱਧ 24 ਘੰਟੇ ਦੀ ਟੋਲ-ਫਰੀ ਫੋਨ ਲਾਈਨ ਕਾਇਮ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। 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 ਪਰਦੂਸ਼ਕ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਐਟੀਓਲੋਜੀਕਲ ਏਜੰਟ (ਬੈਕਟੀਰੀਆ ਜਾਂ ਜ਼ਹਿਰੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ) ਦੇ ਸਪਲਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅੱਗ, ਖਰਾਬੀ, ਡੁੱਲਣਾ, ਜਾਂ ਸ਼ੱਕੀ ਰੇਡੀਓ ਐਕਟਿਵ ਪਰਦੂਸ਼ਕ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।
- ਅਜਿਹੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇ (ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਘਟਨਾ ਦੇ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਜੀਵਨ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ ਬਣਿਆ ਖਤਰਾ) ਜੋ, ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਿਸਪਾਂਸ ਸੈਂਟਰ (National Response Center)

1-800-424-8802

ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਿਸਪਾਂਸ ਸੈਂਟਰ ਨੂੰ ਟੈਲੀਫੋਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਾਮ
- ਕੈਰੀਅਰ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ ਜਿਸ ਲਈ ਓਹ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ।
- ਫੋਨ ਨੰਬਰ ਜਿੱਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਸ਼ੁਮਲੀਅਤ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਅਤੇ ਜੀਵਨ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਵਾਲਾ ਖਤਰਾ 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 ਘੰਟਾ 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 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ CHEMTREC ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਰਿਸਪਾਂਸ ਸੈਂਟਰ ਅਤੇ CHEMTREC ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਫੋਨ ਕਰਦੇ ਹੋ, ਉਹ ਸਮੱਸਿਆ ਬਾਰੇ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸ ਦੇਣਗੇ, ਜਦੋਂ ਢੁਕਵਾਂ 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 ਛੋਂਡੋ।

ਰੇਡੀਓਐਕਟਿਵ ਵੱਖਰੇਵਾਂ ਸਾਰਣੀ A						
ਕੁੱਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇਕੋਕਸ	ਨੇੜੇ ਦੀ ਗੈਰ ਵਿਕਸਤ ਫਿਲਮ ਦੀ ਛੁੱਟਾਂ ਵਿਚ ਘੰਟੇ ਘੰਟਾ ਦੂਰੀ					ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂ ਕਾਰਗੋ ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੀ ਵੰਡ
	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 ਦਫਤਰ 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, ਐਸੀਟੇਨ
4	ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਠੋਸ ਪਦਾਰਥ	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	ਫਾਰਮੇਲਡੀਹਾਈਡ, ਐਸਬੋਸਟੋਸ
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 ਲੇਡ 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 ਪੈਂਡ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਉਪ-ਭਾਗ 9.6 ਅਤੇ 9.7 ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।

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 ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਵੈਸਲ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਪੈਕੇਜਿੰਗ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੇਕਬਾਮ ਦੇ ਮੱਧਵਰਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੇਡ 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 ਪੈਂਡ (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 ਪੈਂਡ (454 ਕਿਲੋਗਰਾਮ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ,

ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ—ਇੱਕ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਜੋ:

1. ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਰਲ ਜਾਂ ਗੈਸਾਂ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਬਣਾਈ ਗਈ ਇੱਕ ਟੈਂਕ 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 ਬਿਨਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ 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 ਢੇਨ 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-ਡੁੱਲ 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 ਐਕਸੈਸਰੀਜ਼ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ, ਜਲਣਸ਼ੀਲ ਤਰਲ ਜਾਂ ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ ਗੈਸ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ।

ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਜਾਂ ਮਾਸ—ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਭਾਰ।

ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ—ਭਾਗ 173 ਦੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਮਾਪਦੰਡ ਅਤੇ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101 ਸਾਰਣੀ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ। ਇੱਕ ਸਮੱਗਰੀ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖਤਰਿਆਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਖਤਰੇ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 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 ਬਿਨਾਂ ਕਾਰਨ ਖਤਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਮਾਪਦੰਡਾਂ 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 ਪੈਰਾ 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 ਪੈਂਡ (ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ)	ਵਜ਼ਨ ਮੁਤਾਬਕ ਸੰਘਣਤਾ	
	ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ	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 ਲੁਬਰੀਕੈਂਟ 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 ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

ਇੰਟਰਮੀਡੀਏਟ ਬਲਕ ਕੰਟੇਨਰ (IBC)—ਇੱਕ ਸਿਲੰਡਰ ਜਾਂ ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਇੱਕ ਸਖਤ ਜਾਂ ਲਚਕਦਾਰ ਪੋਰਟੇਬਲ ਪੈਕੇਜਿੰਗ, ਜੋ ਮਕੈਨੀਕਲ ਹੈਡਲਿੰਗ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਿਤ IBC ਦੇ ਮਿਆਰ CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49, ਭਾਗ 178 ਸਬ-ਪਾਰਟਸ N ਅਤੇ O ਵਿੱਚ 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 ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੁਮੇਲ।

ਮਿਸ਼ਰਣ—ਇੱਕ ਸਮੱਗਰੀ ਜੋ 1 ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਸਾਇਣਕ ਘੋਲ ਜਾਂ ਤੱਤਾਂ ਤੋਂ ਬਣੀ ਹੋਵੇ।

ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਨਾਮ—ਸਿਪਿੰਗ ਦਾ ਉਚਿਤ ਨਾਮ, CFR ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101 ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਮੁਤਾਬਕ।

ਗੈਰ-ਬਲਕ ਪੈਕਿੰਗ—ਇੱਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ, 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 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਟ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਗੋ ਟੈਕ 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 ਟੈਕ ਪੂਰਾ ਨਾ ਭਰੇ।

ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਕ—ਮਕੈਨੀਕਲ ਸਾਧਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਟੈਕ 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 ਪੈਕੇਜਿੰਗ (1,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਸਿਲੰਡਰ ਦੇ ਇਲਾਵਾ) ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਟੈਕ, ਟੈਕ ਕਾਰ, ਮਲਟੀ ਯੂਨਿਟ ਟੈਕ ਕਾਰ ਟੈਕ, ਜਾਂ 3AX, 3AAX, ਜਾਂ 3T ਸਿਲੰਡਰ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਟਰੇਲਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਸਿਪਿੰਗ ਦਾ ਉਚਿਤ ਨਾਮ—CFR, ਸਿਰਲੇਖ 49 §172.101 ਵਿੱਚ ਰੋਮਨ ਪਿਰੰਟ (ਤਿਰਛੇ ਨਹੀਂ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਨਾਮ

P.s.i. ਜਾਂ **psi**—ਪੌਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਵਰਗ ਇੰਚ।

P.s.i.a. ਜਾਂ **psia**—ਪੌਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਵਰਗ ਇੰਚ ਸੰਪੂਰਨ।

ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਯੋਗ ਮਾਤਰਾ (RO)—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 ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ, ਅਮੇਰਿਕਾ ਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਭਾਗ, ਵਾਸ਼ਿੰਗਟਨ, ਡੀਸੀ 20590.

ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ—ਸਮਾਨ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਇੱਕ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ '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 ਵਰਗੀਕਰਤ, ਵਰਣਿਤ, ਪੈਕ, ਮਾਰਕ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਭਾਗ ਮੁਤਾਬਕ ਦੁਆਈ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹਨ।"

ਜਾਂ:

"ਮੈਂ ਇਹ ਐਲਾਨ ਕਰਦਾ / ਕਰਦੀ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਮਾਲ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਉਪਰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਅਤੇ ਸਹੀ ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਨਾਮ ਦੇ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕਰਤ, ਪੈਕ ਕੀਤਾ, ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਾਏ ਗਏ ਅਤੇ ਲੇਬਲ/ਪਲੇਕਰਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ * ਮੁਤਾਬਕ ਹਰ ਪੱਖੋਂ ਦੁਆਈ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹਨ।"

ਸਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜ—ਇੱਕ ਸਿਪਿੰਗ ਆਰਡਰ, ਲੋਡਿੰਗ ਦਾ ਬਿਲ, ਮੈਨੀਫੈਸਟ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਿਪਿੰਗ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜੋ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਸਾਇਣਕ ਨਾਮ ਜਾਂ ਮਾਈਕਰੋਬਾਇਓਲੋਜੀਕਲ ਨਾਮ।

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ—ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਧਨ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਕਾਰਗੋ-ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਵਾਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ, ਵੈਨ, ਟਰੈਕਟਰ, ਟਰੱਕ, ਸੈਮੀ-ਟਰੇਲਰ, ਟੈਕ 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।

[illegible]

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 ਤੁਹਾਡੇ ਸਥਾਨਕ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਬਾਰੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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)।

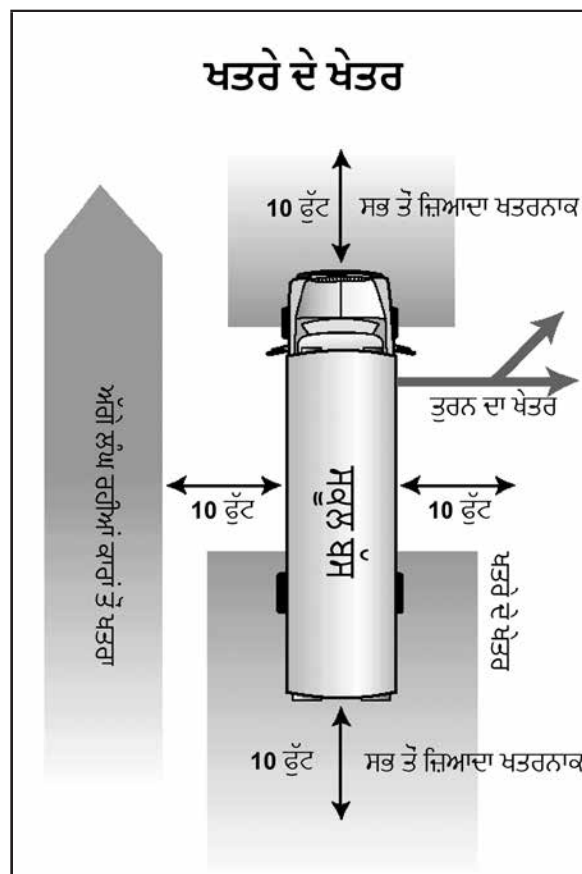
10.1 – ਖਤਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

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 ਮੁਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਤੋਂ 30 ਫੁੱਟ ਅਗਾਂਹ ਤੱਕ (ਇਸ ਵਿਚ ਪਹਿਲੇ 10 ਫੁੱਟ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ), ਬੱਸ ਦੇ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ 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 ਇੱਥੋਂ ਕਾਰਾਂ ਲੰਘ ਰਹੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਤਸਵੀਰ 10.1 ਖਤਰੇ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਨਿਗਾਹ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਟਰੈਫਿਕ, 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 ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰੋ।



ਤਸਵੀਰ 10.1

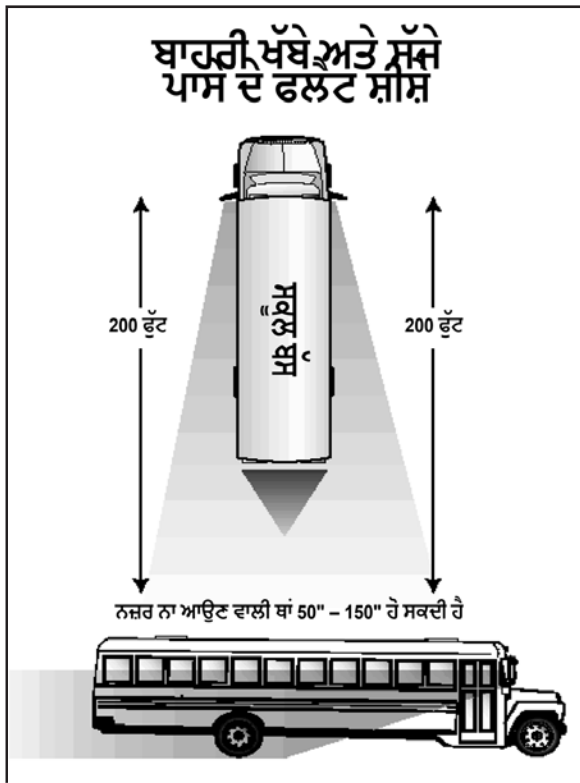
10.1.3 – ਬਾਹਰੀ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ੇ

ਇਹ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਬੱਸ ਦੀਆਂ ਮੁਹਰਲੀਆਂ ਨੁੱਕਰਾਂ ਤੇ ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ ਦੇ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਜਾਂ ਮੁਹਰੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟਰੈਫਿਕ 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 ਬਿਲਕੁਲ 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, ਦੇਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦੇ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।



ਤਸਵੀਰ 10.2

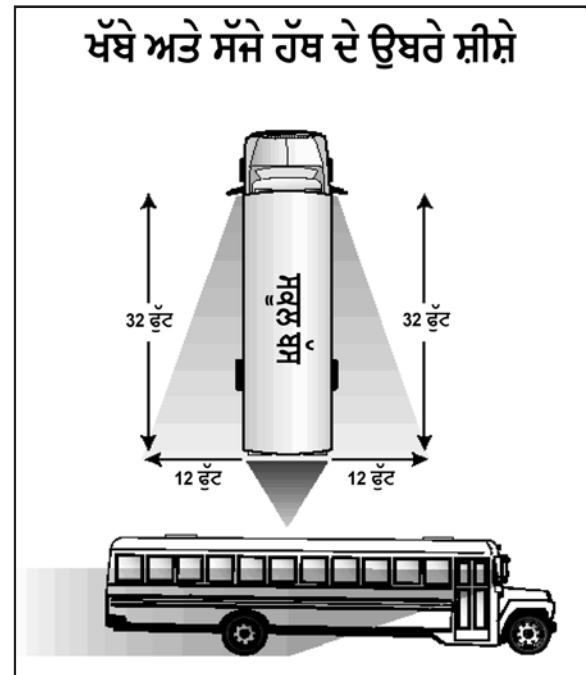
10.1.4 – ਖੱਬੇ ਅਤੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਉਭਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ

ਉਭਰੇ ਹੋਏ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਬਾਹਰੀ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਸਥਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਕਾਰ ਅਤੇ ਬੱਸ ਤੋਂ ਦੂਰੀ ਬਾਰੇ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਥਾਂ ਤੱਕ ਦਾ ਬੱਸ ਦਾ ਪੂਰਾ ਪਾਸਾ।
- ਪਿਛਲੇ ਪਹੀਏ ਦਾ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਛੂੰਹਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 1 ਟਰੈਫਿਕ 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 ਮੁਹਰਲੇ ਕਿਨਾਰਿਆਂ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਦੇ "ਖਤਰੇ ਦੇ ਜ਼ੋਨ" ਜੋ ਬੱਸ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਮੁਹਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਨਿਗਾਹ 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 ਮੁਹਰਲੇ ਪਹੀਏ ਦਾ ਖੇਤਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਹੀ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਬੱਸ ਤੋਂ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਦੇਖ ਸਕੋ:

- ਮੁਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉਸ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਿੱਧੀ ਨਿਗਾਹ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਬੱਸ ਦੇ ਮੁਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦਾ ਪੂਰਾ ਖੇਤਰ। ਸਿੱਧੀ ਨਿਗਾਹ ਅਤੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਵਿਚ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣਾ ਖੇਤਰ ਢਕਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਮੁਹਰਲੇ ਸੱਜੇ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਛੂਹਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਮੁਹਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਸਰਵਿਸ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੱਕ ਦਾ ਖੇਤਰ।
- ਉਭਰੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਫਲੈਟ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਸਮੇਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਤਰਕਸੰਗਤ ਤਰਤੀਬ ਵਿਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਬੱਸਾਂ 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 ਨਿਗਰਾਨੀ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਉੱਪਰ ਨਿਗਰਾਨੀ 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 ਮੌਤ 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 ਅਸਰਦਾਰਤਾ ਹਾਲਤਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਬੱਸ ਤੋਂ ਚੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸੱਟਾਂ ਜਾਂ ਜਾਨਾਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਸ ਪਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸੇਗਾ।

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਜ਼ਰੀਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸੀਮਤ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਚੜ੍ਹਾਉਣ/ਉਤਾਰਨ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਸੀਂ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਖਦੇ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ।

10.2.1 – ਕਿਸੇ ਸਟਾਪ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣਾ

ਹਰੇਕ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਰਸਮੀ ਰੂਟਾਂ ਅਤੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਸਟਾਪਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਟਾਪ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਸਟਾਪ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕ੍ਰਿਤ ਦਿੱਤੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਕੂਲ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਲਿਖਤ ਸਹਿਮਤੀ ਲਏ ਬਿਨਾਂ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਦੀ ਥਾਂ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਤਿਅੰਤ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਸਬੰਧੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਚ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀਂ ਵਰਤੋਂ, ਜੰਗ-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, ਟਰੈਫਿਕ, 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 ਜੰਗ-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, ਟਰੈਫਿਕ 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 ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਤੋਂ ਮੁਹਰਲੇ ਬੰਪਰ ਨੂੰ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਰੱਖਦਿਆਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਚੱਲ ਕੇ ਬੱਸ ਕੋਲ ਆਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ।
- ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ, ਜਾਂ ਜੇ ਪਾਰਕ ਸਿਫਟ ਵਿਕਲਪ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਹਰ ਸਟਾਪ ਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
- ਜਦੋਂ ਟਰੈਫਿਕ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਤੇ ਹੋਏ ਤਾਂ ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਸਟਾਪ ਵਾਲੀ ਭੁਜਾ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਹੋਈ ਹੈ।
- ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਤਮ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਰਾ ਟਰੈਫਿਕ ਰੁੱਕ ਗਿਆ ਹੈ।

10.2.2 – ਲੋਡ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਪਰਿਕਰਿਆਵਾਂ

ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਚੜ੍ਹਨਾ 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 ਹੋਵੇ ਕਿ ਸਾਰੇ ਬੱਸ ਤੇ ਚੜ੍ਹ ਗਏ ਹਨ। ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਏ ਤਾਂ, ਹਰੇਕ ਬੱਸ ਸਟਾਪ ਵਿਖੇ ਦੋ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਨਾਮ ਜਾਣੋ। ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੂਜੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਬੱਚੇ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛੋ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ, ਇਕੋ ਲਾਇਨ ਵਿਚ ਅਤੇ ਹੈਂਡਰੇਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਬੱਸ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਦਿਓ। ਹਨੇਰੇ ਵਿਚ ਲੋਡਿੰਗ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਡੋਮ ਲਾਇਟਾਂ ਜਗਦੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੱਚੇ ਬੈਠ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਬੱਸ ਚੱਲਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਵੱਲ ਮੂੰਹ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਬੱਸ ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਲਈ ਦੌੜ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦੇ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ, ਚਾਬੀ ਨਿਕਾਲੇ, 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 ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ।
 - ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
 - ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
 - ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖਣਾ।
 - ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨਿਕਲਣ ਦੇਣਾ।
- ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਓ, ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਪਰਵਾਹ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧੋ।

ਜਦੋਂ ਵੀ ਤੁਸੀਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਦੀ ਪਰਿਕਰਿਆ ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਕੁਝ ਅੰਤਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਸਕੂਲ ਦੇ ਕੈਂਪਸ ਵਿਚ ਚੜ੍ਹਾਇਆ 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 ਪਰਿਕਰਿਆ

ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਗ 10 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸਵਾਰੀਆਂ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰੋ।

- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿਕਲਣ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕਰੋ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਅਤੇ ਬੱਸ ਦੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ 10 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਕਹੋ ਜਿੱਥੇ ਡਰਾਇਵਰ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਦੇਖ ਸਕੇ।
- ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨਜ਼ਦੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਬੱਸ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦੇ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ, ਚਾਬੀ ਨਿਕਾਲੇ, 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 ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ।
 - ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
 - ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
 - ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖਣਾ।
 - ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨਿਕਲਣ ਦੇਣਾ।
- ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ, ਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਓ, ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਪਰਵਾਹ 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 ਪਰਕਿਰਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ ਅਤਿਰਿਕਤ ਪਰਕਿਰਆਵਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਰੋਡਵੇਅ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੜਕ ਤੇ ਬੱਸ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਜਾਂ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਰੁਕਦੀ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਸਥਾਨ ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਟਰੈਫਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸਿਗਨਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਡਰਾਇਵਰ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸਭ ਕੁਝ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- ਪਰੀਕਿੰਡਰਗਾਰਟਨ, ਕਿੰਡਰਗਾਰਟਨ, ਜਾਂ ਗਰੇਡ 1 ਤੋਂ ਗਰੇਡ 8 ਦੇ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਸਕੂਲ ਦੀ ਬੱਸ ਖੜ੍ਹੀ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ 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 ਅੱਗੇ 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 ਪ੍ਰਾਂਤ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

10.2.4 – ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਾਰਨ ਦੀਆਂ ਪਰਕਿਰਆਵਾਂ

ਸਕੂਲਾਂ ਵਿਖੇ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਉਹ ਹਾਲਾਤਾਂ ਜੋ ਸਕੂਲ ਦੀ ਪਾਰਕਿੰਗ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਜਾਂ ਯਾਤਰਾ ਵਾਲੇ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹਾਂ 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 ਪਰਕਿਰਆਵਾਂ ਆਮ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਵੱਜੋਂ ਲਏ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹਨ।

ਸਕੂਲ ਵਿਖੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਰਕਿਰਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:

- ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਗ 10 ਵਿਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸਵਾਰੀਆਂ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰੋ।
- ਬੱਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 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, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਸਕੂਲ ਦੀ ਬੱਸ ਖੜ੍ਹੀ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ ਫੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕ ਤਰਤੀਬ ਵਿਚ ਬਾਹਰ ਨਿਕਾਲੇ।
- ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਉਤਰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਉਤਾਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਰ੍ਹਾਂ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।
- ਬੱਸ ਦੇ ਆਸ ਪਾਸ ਘੁੰਮੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਛੁਪੇ ਹੋਏ/ਸੁੱਤੇ ਹੋਏ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਛੱਡੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਦੇਖੋ।
- ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਸੀਸੇ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਜੇ ਬੱਸ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬੱਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀਂ 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 ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ।
 - ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
 - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ।
 - ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ।
 - ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਕੇ।
 - ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਦੇਖਣਾ।
 - ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨਿਕਲਣ ਦੇਣਾ।
- ਜਦੋਂ ਇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਏ, ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਨਿਕਲੋ।

10.2.5 – ਲੇਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੇਡਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਖਾਸ ਖਤਰੇ

ਸੁੱਟੀਆਂ ਜਾਂ ਭੁੱਲੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਜਦੋਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਨਿਗਾਹ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੋ।

ਲੇਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੇਡਿੰਗ 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 ਨਿਗਾਹ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਡਿੱਗੀ ਹੋਈ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਣ ਅਤੇ ਖਤਰੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਦੂਰ ਜਾਣ ਲਈ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੱਪੜੇ, ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਗਾਹ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

10.2.6 – ਟਿਰਪ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਰੂਟ ਜਾਂ ਸਕੂਲ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦਾ ਟਿਰਪ ਸਮਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬੱਸ ਦੀ ਟਿਰਪ 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।
- ਸੌ 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 ਪਰ੍ਹਣਾਲੀਆਂ, ਚਮਕਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਲੇਪ, ਅਤੇ ਰੁਕਣ ਦਾ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੀਆਂ ਭੁਜਾਵਾਂ।
- ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਤੋੜ ਭੰਨ

ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਮੌਤ 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 ਪਹਿਲਾਂ 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 ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਬੇਲੋੜਾ ਜ਼ੋਖਮ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲੱਗਣ ਦਾ ਜ਼ੋਖਮ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਯਾਦ ਰੱਖੋ, ਬੱਸ ਵਿਚੋਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਚਾਉ 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 ਸੰਭਾਵਨਾ 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 ਚਿਜ਼ 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 ਖੜ੍ਹ 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 ਪਰਿਕਰਿਆਵਾਂ

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। ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਤੋਂ ਬੱਸ ਵਿਚ ਵੱਡੇ ਉਮਰ ਦੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਾਤਕਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਪਰਿਕਰਿਆ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਨਿਕਾਸੀ ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨਾ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਚੋਣ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਝਾਅ:

- ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗ੍ਹਾ ਆ ਰਹੇ ਟਰੈਫਿਕ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਸੜਕ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 100 ਫੁੱਟ ਦੂਰ ਹੋਣੀ। 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 ਉਨ੍ਹਾਂ ਉੱਪਰ ਨਾ ਆ ਪਵੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹੇ ਹਟ ਕੇ ਜਿੱਥੇ ਫਲੈਸ਼ ਫਲੱਡ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਆਮ ਪਰਿਕਰਿਆਵਾਂ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ ਕਿ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗੇਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਸਤੇ ਹੈ।

- **ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ:**
 - ਮੁਹਰਲੇ, ਪਿਛਲੇ, ਜਾਂ ਪਾਸੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਤੋਂ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ, ਜਾਂ ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ ਦਾ ਕੋਈ ਸੁਮੇਲ।
 - ਛੱਤ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਖਿੜਕੀ ਰਾਹੀਂ ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ।
- **ਬੱਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ:**
 - ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਵਾਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕਰੋ, ਅਤੇ ਜੇ ਕਈ ਸ਼ਿਫਟ ਵਾਲਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰੋ।
 - ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
 - ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ।
 - ਇਗਨੀਸ਼ਨ ਦੀ ਚਾਬੀ ਨੂੰ ਨਿਕਾਲਾ ਕਰੋ।
 - 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 ਮਾਈਕਰੋਫੋਨ ਜਾਂ ਟੈਲੀਫੋਨ ਨੂੰ ਨਿਕਾਲਾ 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 ਕਾਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਰੋ। ਆਖਰੀ ਵਿਕਲਪ ਵੱਜੋਂ, ਦੋ ਵੱਡੀ ਉਮਰ ਦੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਮਦਦ ਲਈ ਭੇਜੋ।
- ਬਚਾਅ ਕਾਰਜ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿਓ।

- ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਨਿਕਾਲੇ।
 - 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 ਹੋਵੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸਨੂੰ ਹਿਲਾਉਣਾ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
 - ਹੋਰ ਚੋਟ ਲੱਗਣ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਗਰਦਨ, ਰੀੜ ਦੀ ਹੱਡੀ ਦੀ ਸੱਟ ਨਾਲ ਚੋਟਿਲ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਖਾਸ ਪਰਕਿਰਆਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਸਹਾਇਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਬਾਕੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ ਲਿਜਾਉਣ ਲਈ ਕਰੋ।
- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਗੋੜਾ ਮਾਰੋ। ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਪਰ੍ਧਤ ਕਰੋ।
- ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਕੋਲ ਚਲੇ ਜਾਓ। ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਘਟਨਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ। ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਤੇ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਓ।
- ਆਪਾਤਕਾਲ ਵਿਚ ਪਰਤੀਕਰਆ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤਿਆਰ ਕਰੋ।

10.4 – ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼

10.4.1 – ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ।

ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਯੰਤਰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਉੱਪਰ ਹੁੱਕ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਢੁੱਕਵੀਆਂ ਪਰਕਿਰਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵੈਸੇ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿਚ 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 ਸਪੇਸਟ ਜਗ੍ਹਾ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਪੀਲੇ ਗੋਲਾਕਾਰ ਪੇਸ਼ਗੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਚਿੰਨ੍ਹ, ਫੁੱਟਪਾਥ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ, ਅਤੇ ਕਰਾਸਬੱਕਸ ਲੱਗੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਵਿਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਐਕਟਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦਾ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਸਥਾਪਤ ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਯੰਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 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

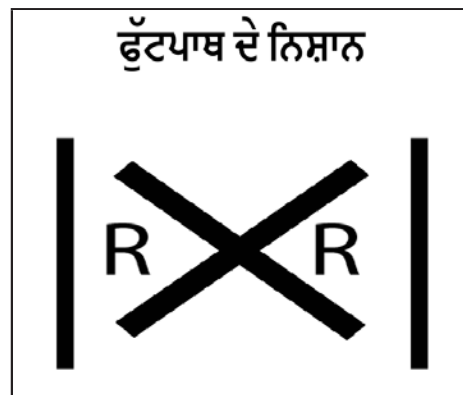
ਐਡਵਾਂਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹ। ਇਹ ਗੋਲ, ਕਾਲੇ-ਉੱਪਰ-ਪੀਲਾ ਚੇਤਾਵਨੀ ਸਾਈਨ ਜਨਤਕ ਰੇਲਮਾਰਗ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਗਾਊ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੌਲੀ ਹੋਣ, ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਸੁਣਨ, ਅਤੇ ਜੇ ਗੱਡੀ ਆ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰੈਕ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 10.5 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 10.5

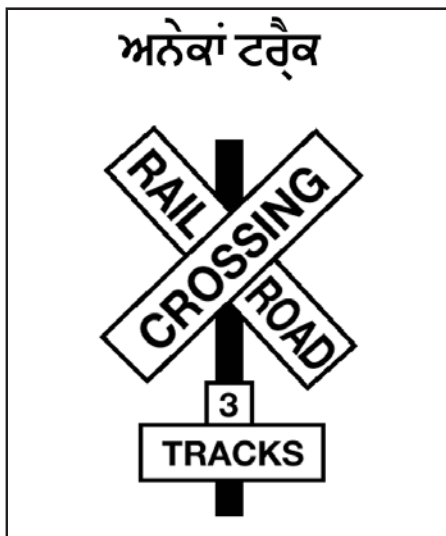
ਫੁੱਟਪਾਥ ਦੇ ਨਿਸ਼ਾਨ। ਫੁੱਟਪਾਥ ਮਾਰਕਾਂ ਦਾ ਭਾਵ ਅਗਾਊ ਚੇਤਾਵਨੀ ਚਿੰਨ੍ਹ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ "X" ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਖਰ "RR" ਅਤੇ 2-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਨਾ-ਲੰਘਣ (ਨੋ-ਪਾਸਿੰਗ) ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਦੋ-ਮਾਰਗੀ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਨੋ ਪਾਸਿੰਗ ਜ਼ੋਨ ਚਿੰਨ੍ਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਮਾਰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਫੁੱਟਪਾਥ 'ਤੇ ਇਕ ਸਫੈਦ ਸਟਾਪ ਲਾਈਨ ਵੀ ਪੇਂਟ ਕੀਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਸਮੇਂ ਸਹੂਲੀ ਬੱਸ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 10.6 ਵੇਖੋ।



ਤਸਵੀਰ 10.6

ਕਰਾਸਬੱਕ ਚਿੰਨ੍ਹ। ਇਹ ਚਿੰਨ੍ਹ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੈਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜੇ ਫੁੱਟਪਾਥ ਤੋਂ ਕੋਈ ਚਿੱਟੀ ਲਾਈਨ ਪੇਂਟ ਨਹੀਂ 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 ਕਰਾਸਬੱਕ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇਕ ਸੰਕੇਤ ਟਰੈਕਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 10.7 ਵੇਖੋ।



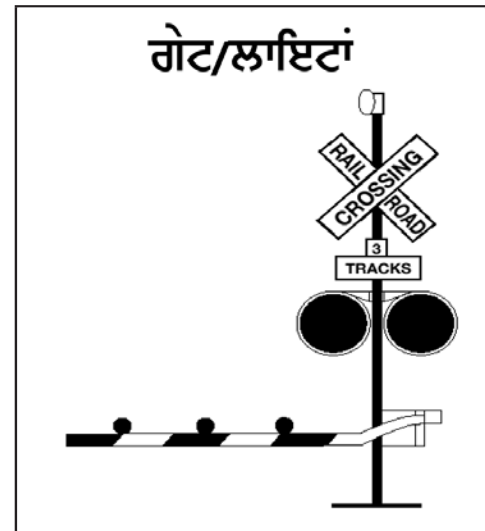
ਤਸਵੀਰ 10.7

ਚਮਕਦੇ ਲਾਲ ਲਾਈਟ ਸਿਗਨਲ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਾਈਵੇ-ਰੇਲ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ, ਕਰਾਸਬੱਕ ਸੰਕੇਤ ਦੀਆਂ ਲਾਲ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਘੰਟੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਰੈਸ਼ਨੀ ਫਲੈਸ਼ ਹੋਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਰੁਕ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ! ਕੋਈ ਗੱਡੀ ਨੌੜੇ 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 ਰੈਸ਼ਨੀ 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 ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੁਕੇ ਰਹੋ। ਜਦੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਦੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧੋ। ਜੇਕਰ ਟਰੇਨ ਦੇ ਲੰਗਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵੀ ਗੇਟ ਬੰਦ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਗੇਟ ਦੇ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਨਾ ਲਿਜਾਓ। ਇਸਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨੂੰ ਕਾਲ ਕਰੋ। ਤਸਵੀਰ 10.8 ਵੇਖੋ।

10.4.3 – ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪਰਿਕਰਮਾਵਾਂ

ਹਰੇਕ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਚ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਹਨ ਕਿ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਰੇਲਰੋਡ-ਹਾਈਵੇ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਰਾਜ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਕਰਾਸਿੰਗ 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 ਟਰੇਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਹਾਦਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਮੁਕਾਬਲਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟਰੇਨ ਆਪਣੇ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਭਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਨਹੀਂ ਰੁਕ ਸਕਦੀ। ਟਰੇਨ ਦੇ ਲਈ ਕੋਈ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਬਚਾਓ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪਰਿਕਰਮਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਸਕੂਲ ਬੱਸ/ਟਰੇਨ ਦੇ ਹਾਦਸੇ ਨੂੰ ਰੋਕ ਸਕਦੇ ਹੋ।

• ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨੀ:

- ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਓ ਅਤੇ ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਹੇਠਲੇ ਗਿਅਰ ਵਿਚ ਸ਼ਿਫਟ ਹੋ ਜਾਵੋ ਅਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ 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 ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਦੇਖੋ।
- ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਏ ਤਾਂ ਸੜਕੀ ਰਸਤੇ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਰਹੋ।
- ਬਰੇਕ ਦੇ ਫੇਲ੍ਹ 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 ਸ਼ਿਫਟ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਿਊਟਰਲ ਵਿਚ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਨੂੰ ਲਗਾ ਦਿਓ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਦਿਓ।
- ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰੇਡਿਓ ਅਤੇ ਆਵਾਜ਼ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਉਪਕਰਣ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ ਅਤੇ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁੱਪ ਕਰਵਾਓ।
- ਸਰਵਿਸ ਵਾਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਤੇ ਡਰਾਇਵਰ ਦੀ ਖਿੜਕੀ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿਓ। ਪਹੁੰਚ ਰਹੀ ਟਰੇਨ ਨੂੰ ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਸੁਣੋ।

• ਟਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ:

- ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਦੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- ਬਹੁਤੇ ਟਰੈਕਾਂ ਵਾਲੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ, ਟਰੈਕਾਂ ਦੇ ਕੇਵਲ ਪਹਿਲੇ ਸੈੱਟ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੱਕਾ ਪਤਾ ਹੋਵੇ 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 ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਜਾਓ, ਫਿਰ ਚਾਹੇ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਫਾਟਕ ਟੁੱਟਦਾ ਹੋਵੇ।

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 ਪਰ੍ਹਾਂ ਕਰੋ। ਹਰ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੇ ਕੋਣ ਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਪਾਸੇ ਦੂਰ ਲਿਜਾਓ, ਜੋ ਕਿ ਟਰੈਕ ਤੋਂ ਦੂਰ ਅਤੇ ਟਰੇਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ, ਦੋਵੇਂ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਸਿਗਨਲ ਖਰਾਬ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਾਲਾਤ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨੂੰ ਕਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲੋਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੋ ਕਿ ਅੱਗੇ ਕਿਵੇਂ ਵਧਿਆ ਜਾਵੇ।

ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟ। ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਓ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਹਾਈਵੇ-ਰੇਲ ਗਰੇਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀ ਅਧਿਕਤਮ ਦੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਸੀਂ ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਦੂਰ ਤੱਕ ਨਾ ਦੇਖ ਸਕੋ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਕੋਈ ਟਰੇਨ ਨਹੀਂ ਆ ਰਹੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਟਰੈਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪੈਸਿਵ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਉਹ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਟਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਉਪਕਰਣ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ। “ਪੈਸਿਵ” ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਜੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਕਿਰਾਸ਼ੀਲ ਰੇਲਰੇਡ ਸਿਗਨਲ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੈਕ ਖਾਲੀ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣ ਲਈ ਦੇਖਣਾ ਅਤੇ ਸੁਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਗ੍ਹਾ ਘੇਰਨੀ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ। ਜੇ ਇਹ ਫਿੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਏਗੀ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਨਾ ਲਿਜਾਓ! ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੇ ਰੂਟ ਉੱਤੇ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ ਵਾਲੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਵਿਖੇ ਪਹੁੰਚ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋਵੋ ਤਾਂ ਉੱਥੇ ਮੌਜੂਦ ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੇ ਕਿ ਜੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਰੁਕਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਬੱਸ ਦੀ ਥਾਂ ਜਾਂ ਸਟੋਰੇਜ ਖੇਤਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੇਲਰੇਡ ਟਰੈਕਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਰ ਹੋਵੇਗਾ। 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 ਪ੍ਰਬੰਧਨ

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 ਸਮਾਜਿਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਵਿਚ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਅਤੇ ਉਤਾਰਨ ਲਈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਕੰਮ ਤੋਂ 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 ਨਿਗਾਹ ਉਸ ਤੋਂ ਨਾ ਹਟਾਓ।

ਜੇ ਬੱਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਿਹਾਰ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ ਤਾਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਤੋਂ ਉਤਰ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਪਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ। ਜੇਕਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ 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 ਪਰਿਕ੍ਰਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ ਜਾਂ ਬੱਸ ਤੇ ਸਵਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿਓ।
- ਬੱਸ ਨੂੰ ਰੋਕੋ। ਸੜਕ ਤੋਂ ਪਰਹੁੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਤੇ, ਸ਼ਾਇਦ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਜਾਂ ਡਰਾਇਵੇ ਤੇ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰੋ।
- ਬੱਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਗੁੱਸਾ ਨਾ ਦਿਖਾਓ, ਪਰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਦੱਸੋ ਕਿ ਤੁਸੀਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਮੁਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਇੰਨੀ ਗੰਭੀਰ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੱਸ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ, ਆਪਣੇ ਸਕੂਲ ਪਰਸ਼ਾਸ਼ਕ ਨੂੰ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ ਨੂੰ ਕਾਲ ਕਰੋ ਕਿ ਉਹ ਆਉਣ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਬੱਸ ਤੋਂ ਹਟਾ ਦੇਣ।

10.6 – ਐਂਟੀਲਾਕ ਬਰੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ

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

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

- 1 ਮਾਰਚ, 1998 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ (ਟਰੱਕ, ਬੱਸਾਂ, ਟਰਾਲੇ, ਅਤੇ ਕਨਵਰਟਰ ਡਾਲੀਜ਼)।
- ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰੇਕਾਂ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਜੋ ਮਾਰਚ 1, 1999 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਣੇ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ 10,000 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਰੇਟਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣੀਆਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਇਕੱਕ 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 ਲੈੱਪ ਹੋਵੇਗਾ।

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

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਤਿਲਕਵੀਆਂ ਸਤਹਾਂ 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 ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਨਿਯੰਤਰਣ ਗੁਆ ਦਿੰਦੇ ਹੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਦੂਜੇ ਪਹੀਏ ਵੀ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਫਿਸਲ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਇੱਥੇ ਤੱਕ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਘੁੰਮ ਵੀ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਜਾਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਰੋਕੋ ਜਾਂ ਨਾ ਰੋਕ ਸਕੋ, ਪਰ ਤੁਸੀਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਹੁੰ ਲਿਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਫਿਸਲਣ ਤੋਂ ਬੱਚ ਸਕਦੇ ਹੋ।

10.6.3 – ABS ਦੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਨਾਲ ਇਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਕਰਦੇ 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 ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਬੱਸ ਤੇ ਏ ਬੀ ਐਸ ਹੈ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕੋ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵੈਸੇ, ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਏ ਬੀ ਐਸ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਪੰਪ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਜਿਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਧੀਮੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹੋ, ਆਪਣੇ ਬੱਸ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ ਅਤੇ (ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ) ਨਿਯੰਤਰਣ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਲਈ ਬਰੇਕਾਂ ਛੱਡ ਦਿਓ।

10.6.4 – ਜੇ ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣਾ

ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਸਧਾਰਣ ਬਰੇਕ ਦੇ ਫੰਕਸ਼ਨਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ ਅਤੇ ਬਰੇਕ ਲਗਾਓ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੁਸੀਂ ਹਮੇਸ਼ਾਂ 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 ਲੈੱਪ ਬੱਸ ਦੇ ਇੰਸਟਰੂਮੈਂਟ ਪੈਨਲ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਤੇ ਸਿਸਟਮ ਚੈੱਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਕ ਖਰਾਬੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਲੈੱਪ ਬਲਬ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੇ ਜਗ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ 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 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 ਬਰੇਕਾਂ ਹਨ। ਸਧਾਰਣ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓ, ਪਰ ਜਲਦੀ ਹੀ ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਵਾ ਲਵੋ।

10.6.5 – ਸੁਰੱਖਿਆ ਰੀਮਾਈਡਰ

- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ, ਹੋਰ ਨੇੜਿਓਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਜਾਂ ਘੱਟ ਪਿਆਨ 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 ਉਨ੍ਹਾਂ 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-ਐਂਨ" ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਬਦਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਤੁਹਾਡੇ ਸਧਾਰਨ ਬਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਣਗੇ। ਸਧਾਰਨ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ, ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁਕੇਗਾ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਰੁਕਦਾ ਹੈ। ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਹਰਕਤ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਕ ਪਹੀਆ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਰੇਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
- ਏ ਬੀ ਐਸ (ABS) ਖਰਾਬ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਸੁਬੰਧਤ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਖਾਸ ਗੱਲਾਂ

10.7.1 – ਸਟਰੇਬ ਲਾਇਟਾਂ

ਕੁਝ ਸਕੂਲ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਛੱਤ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟਰੇਬ ਲਾਇਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਚ ਇਹ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਘੱਟ ਨਜ਼ਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ ਛੱਤ ਉੱਪਰ ਲੱਗੀਆਂ ਸਟਰੇਬ 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 ਪਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦਾ ਪਾਸਾ ਇਕ ਬਾਦਬਾਨ ਵਾਲੀ ਕਿਸ਼ਤੀ ਦੇ ਬਾਦਬਾਨ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਵਹੀਲ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਪਕੜ ਕੇ ਰੱਖੋ। ਹਵਾ ਦੇ ਬੁੱਲਿਆਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰੋ।
- ਹਵਾ ਦੇ ਪਰਭਾਵ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਘਟਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਸੜਕ ਤੋਂ ਹੱਟ ਜਾਓ ਅਤੇ ਇੰਤਜ਼ਾਰ ਕਰੋ।
- ਅੱਗੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਧਿਆ ਜਾਵੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੈਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚਰ ਨਾਲ ਗੱਲ ਕਰੋ।

10.7.3 – ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ

ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਰਭਰਤਾ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਪਿੱਛੇ 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 ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਚਲਾਉਣਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਹੋਣ ਦਾ ਤੁਹਾਡਾ ਜ਼ਖਮ ਵੱਧ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਹੋਰ ਕੋਈ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਆਪਣੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਚਲਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋ।

- ਲੁੱਕਾਊਟ ਲਗਾਓ। ਲੁੱਕਾਊਟ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਮਕਸਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ, ਨਜ਼ਦੀਕ ਆ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਬਾਰੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣਾ ਹੈ। ਲੁੱਕਾਊਟ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਦੱਸੇਗਾ ਕਿ ਬੱਸ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ ਹੈ।
- ਬੱਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਂਤੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰੋ।
- ਨਿਰੰਤਰ ਰੂਪ ਵਿਚ ਸਾਰੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀਆਂ ਖਿੜਕੀਆਂ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ।
- ਧੀਮੇ ਅਤੇ ਪਰਵਾਹ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਨੂੰ ਆਓ।
- ਜੇ ਕੋਈ ਲੁੱਕਾਊਟ 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 ਪਿੱਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਲ ਜਾਓ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਅਤੇ ਲੇਟ ਆਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਪਿਆਨ ਦਿਓ।
- ਵਾਹਨ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਬੱਸ ਵਿਚ ਹਨ।
- ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਵੱਲ ਚਲਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਪਿੱਛੇ 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 ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੀ ਦੇਖਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਬਾਹਰੀ ਉਭਰੇ ਹੋਏ ਸ਼ੀਸ਼ੇ? ਕਰਾਸਓਵਰ ਸ਼ੀਸ਼ੇ?
3. ਤੁਸੀਂ ਇਕ ਰੂਟ ਤੇ ਜਾਂਦਿਆਂ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾ ਰਹੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਜੱਗ-ਬੁਝ ਕਰਦੀਆਂ ਐਂਬਰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੀਆਂ ਲਾਇਟਾਂ ਨੂੰ ਕਦੋਂ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
4. ਤੁਸੀਂ 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 ਕਿਉਂ ਮਾਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
6. ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬੱਸ ਦੇ ਮੁਹਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਕਿਹੜੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ?
7. ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਿਹੜੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੇਤਨ ਕਿਉਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?
10. ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਿੱਚ ਏ ਬੀ ਐਸ ਲੱਗੀ ਹੈ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ?

ਇਹ ਪਰਸ਼ਨ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਭਾਗ 10 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੜ੍ਹੋ।



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/ਟਰਾਂਜਿਟ 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 ਜਾਂ ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਾਰੇ ਕਦਮ ਸਿੱਖੇ ਅਤੇ ਟੈਸਟ ਦੌਰਾਨ ਕੁਝ ਭੁੱਲੇ 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 ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਆਪਣੇ ਗਿਆਨ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਜਾਂ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਣਾ ਪੈਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਆਈਟਮ ਤੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਛੂਹ ਕੇ ਪ੍ਰਤੀਖਿਆਰਥੀ 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 ਹੋਰਨ 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 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਾਂਤਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰੋ। ਤੁਸੀਂ ਹਰੇਕ ਪੂਰਜੇ ਦੀ ਪਹਿਚਾਣ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੋ ਅਤੇ ਉਸ ਪ੍ਰਤੀਖਿਆਰਥੀ ਨੂੰ ਦੱਸ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜੇ 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 ਈਧਣ ਦੇ ਰਿਸਾਅ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਵੇਖੋ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਸੰਬੰਧਿਤ 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 ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ 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 ਮਾਂਊਟ 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 'ਤੇ

- 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 ਬਰੇਕ ਲੱਗੀ ਹੈ।
- ਕਲੱਚ ਨੂੰ ਦੱਬੋ।
- ਗੇਅਰਸ਼ਿਫਟ ਲੀਵਰ ਨਿਊਟਰਲ (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 ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ਼

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤੇਲ ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ਼ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਰੈਸ਼ਰ ਗੇਜ਼ ਵੱਧਦੀ ਜਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਆਮ ਦਬਾਅ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲਾਈਟ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
- ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ਼ ਨੂੰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਆਮ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ਼

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ਼ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।
- ਤਾਪਮਾਨ ਆਮ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀਮਾ 'ਤੇ ਆਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਤਾਪਮਾਨ ਦੀ ਲਾਈਟ ਬੰਦ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਏਅਰ ਗੇਜ਼

- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਏਅਰ ਗੇਜ਼ 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 ਦਿਖਾਉਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਲਟਰਨੇਟਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜਨਰੇਟਰ ਚਾਰਜ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਲਾਈਟ ਬੰਦ ਹੈ।

ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਵਿੰਡਸ਼ੀਲਡ

- ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਸਾਫ਼ 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 ਨਹੀਂ ਲੱਗੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਪਰੀਖਣਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਖਤਿਆਰੀ ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਉਪਕਰਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ

- ਟਾਇਰ ਚੈਨ (ਜਿੱਥੇ ਸਰਦ ਹਾਲਾਤਾਂ ਕਰਕੇ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ)
- ਟਾਇਰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਉਪਕਰਨ।
- ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਫੋਨ ਨੰਬਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ
- ਦੁਰਘਟਨਾ ਰਿਪੋਰਟਿੰਗ ਕਿੱਟ (ਪੈਕੇਟ)

ਵਾਈਪਰ/ਵਾਸ਼ਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਵਾਈਪਰ ਆਰਮ ਅਤੇ ਬਲੇਡ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ, ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ, 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 ਡੈਸ 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 ਹੈਂਡਲਾਈਟ।
 - 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)।
- ਹੈਂਡਲਾਈਟ (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 ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ 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 (ਜੇੜੇ 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 (ਦਬਿਆ) ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ।
- ਜੇ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਬਰੇਕ ਰਿਜ਼ਰਵ (ਬੈਕ-ਅਪ) ਪਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ, ਚਾਬੀ ਬੰਦ ਹੋਣ ਨਾਲ, ਬਰੇਕ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਦਬਾਓ ਅਤੇ ਰਿਜ਼ਰਵ ਪਰਣਾਲੀ ਦੀ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਮੀਟਰ ਦੀ ਆਵਾਜ਼ ਸੁਣੋ।
- ਜੇ ਇੱਕ "ਹਾਈਡਰੋ-ਬੁਸਟ" ਬਰੇਕ ਪਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸਾਰੇ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਦਬਾਅ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕ ਛੱਡੋ ਹੇਠਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਬੰਦ 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-ਬੁਸਟ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੈਡਲ ਪੈਰਾਂ 'ਤੇ ਥੋੜਾ ਦਬਾਅ ਪਾਏਗਾ ਅਤੇ ਫੇਰ ਹੁੱਕ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਤੇ ਪੈਡਲ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਘੱਟ ਦਬਾਅ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਚੇਤਾਵਨੀ ਬੱਜਰ 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 ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਆਈਟਮਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਏਅਰ ਬਰੇਕ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਨਾਲ ਟੈਸਟ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਪੂਰੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚੋਂ ਖੁੱਦ-ਬਖੁੱਦ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਨਿਕਲੇਗਾ।

ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਏਅਰ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਸਰਵਿਸ ਬਰੇਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ 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 ਹੁੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ

ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ 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

ਸਪਿਰਿੰਗ/ਏਅਰ/ਟੋਰਕ

- ਲਾਪਤਾ, ਸਥਿਤੀ ਬਦਲ ਚੁੱਕੇ, ਤਿੜਕੇ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਪੱਤਰੇ ਵਾਲੇ ਸਪਿਰਿੰਗਾਂ ਲਈ ਦੇਖੋ। ਜੇ $\frac{1}{4}$ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਪਤਾ ਹਨ, ਇਹ ਵਾਹਨ ਨੂੰ "ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ"
- ਟੁੱਟੇ ਜਾਂ ਮੁੜੇ ਕਾਓਇਲ ਪੱਤੀ ਵਾਲੇ ਸਪਿਰਿੰਗਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖੋ।
- ਜੇ ਵਾਹਨ ਟੌਰਸ਼ਨ ਬਾਰਜ਼, ਟੌਰਕ ਆਰਮ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।
- ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਰਿਸਾਅ ਲਈ ਏਅਰ ਰਾਈਡ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਮਾਊਂਟ (ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ)

ਤਿੜਕੇ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਸਪਿਰਿੰਗ ਹੈਂਗਰ, ਲਾਪਤਾ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨੇ ਗਏ ਬੁਸ਼ਿੰਗਾਂ, 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 ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਹਰ ਇੱਕ ਐਕਸਲ (ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ, ਜੇ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ) ਤੇ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਦੇ ਪੁਰਜਿਆਂ ਦੀ ਸਮਾਨ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ।

11.3.3 – ਬਰੇਕਾਂ

ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਰਾਭਾਸ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਟੁੱਟੇ, ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਪੁਰਜਿਆਂ ਲਈ ਵੇਖੋ।
- ਮੈਨੁਅਲ ਸਲੈਕ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਲਈ, ਬਰੇਕ ਪ੍ਰਸ਼ਰਾਭਾਸ ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਹੱਥ ਨਾਲ ਖਿੱਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ 1 ਇੰਚ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ (ਛੱਡੇ ਹੋਏ ਬਰੇਕ ਨਾਲ)।

ਬਰੇਕ ਚੈਬਰ

- ਦੇਖੋ ਕਿ ਬਰੇਕ ਚੈਬਰ ਲੀਕ, ਤਿੜਕੇ, ਜਾਂ ਚਿੱਬੇ ਹੋਏ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਹੋਏ ਹਨ।
- ਦੇਖੋ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਕਲੈਪ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਬਰੇਕ ਹੌਜ਼/ਲਾਈਨਾਂ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪਾਈਪਾਂ ਜਾਂ ਲਾਈਨਾਂ, ਬਰੇਕਾਂ ਨੂੰ ਏਅਰ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਤਰਲ ਪ੍ਰਦਾਨ 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 ਬੇਲਟਾਂ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਗੰਦਗੀ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਲਬਾ ਜਾਂ ਤੇਲ/ਗਰੀਸ।

ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਿੰਗਾਂ

ਬਰੇਕ ਲਾਈਨਿੰਗਾਂ (ਜਿੱਥੇ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ) ਖੁਤਰਨਾਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੁਤਲੇ ਘਿਸੇ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। ਕੁਝ ਬਰੇਕ ਡਰੰਮਾਂ ਉੱਤੇ, ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸਥਾਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਡਰੰਮ ਦੇ ਬਾਹਰੇ 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 ਪ੍ਰਕਾਰ 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 ਹੱਥੜੇ ਨਾਲ ਮਾਰ ਕੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਯੰਤਰ ਨਾਲ ਟਾਇਰ ਨੂੰ ਮਾਰ ਕੇ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਹੋ ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਰੈਡਿਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇਗਾ।

ਹੱਥ ਤੇਲ/ਐਕਸਲ ਸੀਲਾਂ

ਦੇਖੋ ਕਿ ਹੱਥ 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 ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਉਂਦੇ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਸਾਰੇ ਬੇਲਟ 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 ਦੇਹਰੇ ਪਹੀਏ ਅਤੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨਾਲ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਦੇਹਰੇ ਟਾਇਰ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਮਲਬਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਹਰ ਇੱਕ ਐਕਸਲ (ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ, ਜੇ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ) ਤੇ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਹੀਏ ਦੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ।

11.3.5 – ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਾਈਡ

ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਸੀਸੇ/ਖਿੜਕੀਆਂ

- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਉਹ ਬਾਹਰੋਂ ਖੁੱਲ੍ਹ ਕੇ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।
- ਕਬਜ਼ੇ ਸੀਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੀਸੇ ਅਤੇ ਸੀਸੇ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਟਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿਟਿੰਗ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਹਨ, ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੰਦਗੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹਨ।
- ਵਿੰਡੋਜ਼ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ 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 ਪ੍ਰਣਾਲੀ

- ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਰਿਸਾਅ ਦੀਆਂ ਨਿਸ਼ਾਨੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜੰਗਾਲ ਜਾਂ ਕਾਰਬਨ ਦੀ ਧੁਆਂਖ ਲਈ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਨਿਕਾਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਤਰੇੜਾਂ, ਮੇਰੀਆਂ ਜਾਂ ਗੰਭੀਰ ਚਿੱਬ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ।
- ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਕੱਸਕੇ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਢਿੱਲੀ ਕਲੈਪ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

ਫਰੇਮ

ਢੁਲਵੇਂ ਫਰੇਮ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ, ਕਰੌਸ ਮੈਂਬਰਾਂ, ਬਕਸੇ ਅਤੇ ਫਰਸ਼ ਨੂੰ ਤਰੇੜਾਂ, ਟੁੱਟੇ ਵੇਲਡ, ਮੇਰੀਆਂ 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/ਲਿਫਟਾਂ

- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਨੁਕਸਾਨੇ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਉਹ ਬਾਹਰੋਂ ਸਹੀ, ਖੁੱਲ੍ਹਦੇ, ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

11.3.7 – ਟਰੈਕਟਰ/ਕੱਪਲਿੰਗ

ਏਅਰ/ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਕੁਨੈਕਟਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਏਅਰ ਕਨੈਕਟਰ ਸੀਲ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰਲੀਆਂ ਫਿਟਿੰਗਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੱਕ ਤੋਂ ਟਰੇਲਰ ਤੱਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜੋੜ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਪਲੱਗ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਟਰੇਲਰ ਦੋਹਾਂ 'ਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਸੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਏਅਰ/ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਲਾਈਨਾਂ

- ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਅ ਲਈ ਸੁਣੋ। ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਹਵਾ ਦੇ ਰੌਜ਼ 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 ਸਾਫ਼, 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 ਤੋਂ ਸਾਫ਼, ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬੋਲਟ ਕੀਤੇ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖੇਤਰ ਟੰਗ ਅਤੇ ਕਾਰਗੋ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੈ ਅਤੇ ਭੰਡਾਰਨ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

ਮਾਊਟਿੰਗ ਬੋਲਟ

- ਢਿੱਲੀਆਂ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਮਾਊਟਿੰਗ ਬਰੈਕਟਾਂ, ਕਲੈਂਪਾਂ, ਬੋਲਟਾਂ, ਜਾਂ ਨੱਟਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ। ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਆਂ ਅਤੇ ਸਲਾਈਡ ਮਾਊਟਿੰਗ ਦੇਵਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਦੁਸਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੱਪਲਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀਆਂ (ਬਾਲ ਹਿਚ, ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ, ਆਦਿ) ਤੇ, ਸਾਰੇ ਕੱਪਲਿੰਗ ਭਾਗਾਂ ਅਤੇ ਗੁੰਮ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਭਾਗਾਂ ਲਈ ਮਾਊਟਿੰਗ ਬਰੈਕਟ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਢਿੱਲੇ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਮਾਊਟਿੰਗ 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/ਡਰਾਬਾਰ ਅਸੈਂਬਲੀ ਤੇ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਵੇਲਡਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹਨ।
- ਦੁਸਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੱਪਲਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀਆਂ (ਬਾਲ ਹਿਚ, ਪਿੰਟਲ ਹੁੱਕ, ਆਦਿ) ਤੇ, ਗੁੰਮ ਜਾਂ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਭਾਗਾਂ ਲਈ ਲੌਕਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ 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 ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਢਿੱਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।
- ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਕਰਨ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਕੁੰਡੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਥਾਂ ਤੇ ਲੌਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕਾਟਰ ਪਿਨ ਲਾਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਥਾਂ ਤੇ ਹੈ, ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ।

- ਸੁਰੱਖਿਆ ਚੇਨਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਰਸਕਰੋਸਡ 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 ਟਰੇਲਰ ਵਿੱਚ ਇਲੈਕਟਰਿਕ ਬਰੇਕਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਬੈਕਅੱਪ ਨਾਲ ਬਰੇਕਵੇ ਚੇਨਾਂ ਜਾਂ ਕੇਬਲ ਗੁੰਮ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਸਕਿਡ ਪਲੇਟ

ਢੁੱਕਵੀਂ 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 ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਪਲੇਟਫਾਰਮ (ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆਂ) (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-ਪਹੀਆਂ)

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 ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਪੱਕਾ ਕਰੋ ਕਿ ਐਪਰਨ ਦਾ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਵਿੰਗਾ, ਤਿੜਕਿਆ ਜਾਂ ਟੁੱਟਿਆ ਹੋਇਆ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਦੀ ਸਕਿਡ ਪਲੇਟ (ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀਂ) 'ਤੇ ਸਮਤਲ ਹੈ।

ਲੌਕਿੰਗ ਪਿੰਨ (ਪੰਜਵਾਂ-ਪਹੀਆਂ)

- ਜੇ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ, ਸਲਾਈਡਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਪੰਜਵੇਂ-ਪਹੀਏ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰੈਕਟਰ ਫਰੇਮ ਮੁੜਨ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਲੌਕਿੰਗ 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 ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਟੁੱਟੀਆਂ ਵੈਲਡਾਂ ਅਤੇ ਤਣਾਅ ਵਾਲੀਆਂ ਤਰੇੜਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਟੰਗ/ਡਰਾਅ-ਬਾਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਿਸੇ ਹੋਏ ਨਹੀਂ ਹਨ।

ਟੰਗ ਭੰਡਾਰਨ ਖੇਤਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖੇਤਰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੈ ਅਤੇ ਟੰਗ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।
- ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖੇਤਰ (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 ਤੋਂ 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 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਲਾਈਟਿੰਗ ਇੰਡੀਕੇਟਰ (ਅੰਦਰੂਨੀ ਪੈਨਲ ਦੀਆਂ ਲਾਈਟਾਂ) ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:
 - ਵਿਕਲਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇ ਐਬਰ 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 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ (ਬਾਹਰੀ) ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ:
 - ਸਟਰੋਬ ਲਾਈਟ, ਜੇਕਰ ਯੁਕਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ।
 - ਸਟੈਪ ਆਰਮ ਲਾਈਟ, ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ।
 - ਬਦਲਵੇਂ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇ ਐਬਰ ਲਾਈਟਾਂ ਨੂੰ ਫਲੈਸ਼ ਕਰੋ, ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ।
 - ਬਦਲਵੇਂ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਲ ਲਾਈਟ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣਾ।

ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ

- ਬਾਹਰੀ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ 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 ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿਟਿੰਗ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਏ ਹੋਏ ਹਨ।
 - ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਗੰਦੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਿਕਸ਼ਤਤਾ ਘੱਟਦੀ ਨਹੀਂ।

ਸਟੈਪ ਆਰਮ

ਜੇ ਲੱਗੀ ਹੋਵੇ, ਸਟੈਪ ਆਰਮ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਦੇ ਫਰੇਮ ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੱਗੀ ਹੈ। ਢਿੱਲੀਆਂ ਫਿਟਿੰਗਾਂ ਅਤੇ ਖਰਾਬੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਵੀ ਕਰੋ।

ਯਾਤਰੀ ਦਾਖਲਾ/ਲਿਫਟ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਾਖਲੇ ਵਾਲਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ 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 ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ।
- ਜੇ ਇੱਕ ਹੈਂਡਕੈਪ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਥਾਂਵਾਂ ਦੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਲੌਕਿੰਗ ਉਪਕਰਨ, ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ, ਤਾਂ "ਤਾਲਾਬੰਦ" ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ।

ਸੀਟਿੰਗ

- ਟੁੱਟੀਆਂ ਸੀਟਾਂ ਦੀਆਂ ਫਰੇਮਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਸੀਟ ਫਰੇਮ ਫਰਮ 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/ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ 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 ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ 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, ਬੋਲਜ਼, ਮੋਰੀਆਂ ਜਾਂ ਲਾਪਤਾ ਰਿਵਟਾਂ।

11.5.2 – ਟਰੇਲਰ ਦਾ ਪਾਸਾ

ਲੈਡਿੰਗ ਗਿਅਰ

- ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਲੈਡਿੰਗ ਗੇਅਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉੱਠਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਪਤਾ ਹਿੱਸੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਕਰੈਂਕ ਹੈਂਡਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਸੁਪਰਟ ਫਰੇਮ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਜੇ ਬਿਜਲੀ ਚਾਲਿਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਵਾ ਜਾਂ ਹਾਈਡਰੌਲਿਕ ਲੀਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਟਾਈਆਂ/ਲਿਫਟਾਂ

- ਜੇ ਲੱਗੇ ਹੋਣ ਤਾਂ ਇਹ ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਾਂਚ ਕਰੋ ਕਿ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੁੱਲ੍ਹਦੇ, ਬੰਦ ਹੁੰਦੇ, ਅਤੇ ਬਾਹਰੋਂ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲੌਕ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਫਰੇਮ

ਫਰੇਮ, ਕਰੌਸ ਮੈਂਬਰਾਂ, ਬਕਸੇ, ਅਤੇ ਫਰਸ਼ 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 ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਲਈ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਭਾਗ 11.3 ਦੇਖੋ:
 - ਪਹੀਏ।
 - ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ
 - ਬਰੇਕਾਂ।
 - ਦਰਵਾਜ਼ੇ/ਟਾਈਆਂ/ਲਿਫਟ
 - ਸਪਲੈਸ਼ ਗਾਰਡ

11.6 – ਕੋਚ/ਟਰਾਂਜਿਟ 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 ਸਾਫ਼ ਹਨ, ਅਤੇ ਟਰੈਂਡਜ਼ ਢਿੱਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਸੀਆਂ ਨਹੀਂ 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 ਤਰ੍ਹਾਂ 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 ਨਹੀਂ 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।

ਮੁਸਾਫਰਾਂ 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। ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਸੀਲਾਂ ਨਾਲ ਇੰਨ ਬਿੰਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਮੁਸਾਫਿਰ ਐਗਜ਼ਿਟ ਸੀਸ਼ੇ, ਸਾਰੇ ਬਾਹਰੀ ਸੀਸ਼ੇ ਅਤੇ ਸੀਸ਼ੇ ਦੀਆਂ ਬਰੈਕਟਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਢਿੱਲੀ ਫਿਟਿੰਗ ਬਿਨ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਈਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

11.6.3 – ਕੋਚ/ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ 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 ਪਰਣਾਲੀ ਤੋਂ ਸੁਣਨਯੋਗ ਹਵਾ ਦੇ ਰਿਸਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

ਬਾਲਣ ਦਾ ਟੈਕ

ਦੇਖੋ ਕਿ ਬਾਲਣ ਦਾ ਟੈਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਟੈਕ ਜਾਂ ਲਾਈਨਾਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਲੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਬੈਗੇਜ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ

ਚੈਕ ਕਰੋ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਬਾਹਰੀ ਡੱਬੇ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੁੰਡੀ ਲਗਦੀ ਹੈ।

11.6.4 – ਕੋਚ/ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ

ਵਾਹਨ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ।

- ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਜਾਂਚ ਪਰਿਕਰਿਆਵਾਂ ਲਈ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂਚ ਬਾਰੇ ਭਾਗ 11.3 ਦੇਖੋ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ: ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਮੂਲ ਵਾਹਨ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

11.7 – CDL ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ ਲੈਣਾ

11.7.1 – ਸ਼੍ਰੇਣੀ A ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ A CDL ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਜਾਂਚ ਲਈ ਲਿਆਏ ਹੋ। ਜਾਂਚਾਂ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ, ਇਨ-ਕੋਚ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਕੰਪਲਿੰਗ ਪਰਣਾਲੀ ਦਾ ਜਾਂਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਫਿਰ, ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਪੂਰੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡਾ CDL ਪਰੀਖਿਆਕਾਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸੇਗਾ।

11.7.2 – ਸ਼੍ਰੇਣੀ B ਅਤੇ C ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਦਾ ਟੈਸਟ

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ B ਜਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ C CDL ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤੁਸੀਂ ਜਾਂਚ ਲਈ ਲਿਆਏ ਹੋ। ਜਾਂਚਾਂ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ, ਇਨ-ਕੋਚ ਜਾਂਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਫਿਰ, ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਪੂਰੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡਾ CDL ਪਰੀਖਿਆਕਾਰ ਤੁਹਾਨੂੰ ਦੱਸੇਗਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ ਹੋਵੇਗਾ (ਉਦਾ., ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਟਰਾਂਜ਼ਿਟ ਬੱਸ)।

ਸੀ ਡੀ ਐਲ (CDL) ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਮੈਮਰੀ ਏਡ

ਜੋੜੇ ਗਏ ਵਾਹਨ

ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ, ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼, ਇੰਜਨ ਦਾ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ

- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ

ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਬਾਲਣ ਵਾਲਾ ਖੇਤਰ

ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ

- ਡਰਾਇਵ ਸਾਫਟ
- ਐਗਜ਼ਾਸਟ
- ਫਰੇਮ

ਡਰਾਇਵ ਐਕਸਲ(ਜ਼)

- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ

ਕੰਪਲਿੰਗ ਡਿਵਾਇਸਜ਼

- ਟਰੱਕ
- ਟ੍ਰੇਲਰ

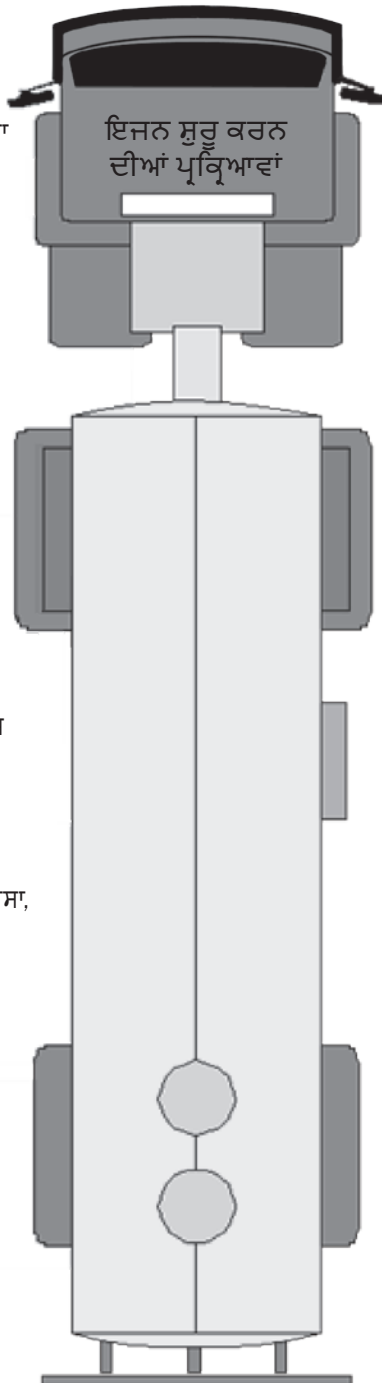
ਟਰੱਕ/ਟਰੇਕਟਰ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

ਟ੍ਰੇਲਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

- ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ, ਪਾਸਾ, ਲਾਇਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼
- ਫਰੇਮ
- ਲੈਂਡਿੰਗ ਗਿਅਰ
- ਟੈਂਡਮ ਰੀਲੀਜ਼

ਟ੍ਰੇਲਰ ਐਕਸਲ(ਜ਼)

- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ



ਟ੍ਰੇਲਰ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

ਸਿੱਧਾ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ

ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ, ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼, ਇੰਜਨ ਦਾ ਕੰਪਾਰਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਐਕਸਲ

- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ

ਡਰਾਇਵਰ ਦਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਬਾਲਣ ਵਾਲਾ ਖੇਤਰ

ਵਾਹਨ ਦੇ ਹੇਠਾਂ

- ਡਰਾਇਵ ਸਾਫਟ
- ਐਗਜ਼ਾਸਟ
- ਫਰੇਮ

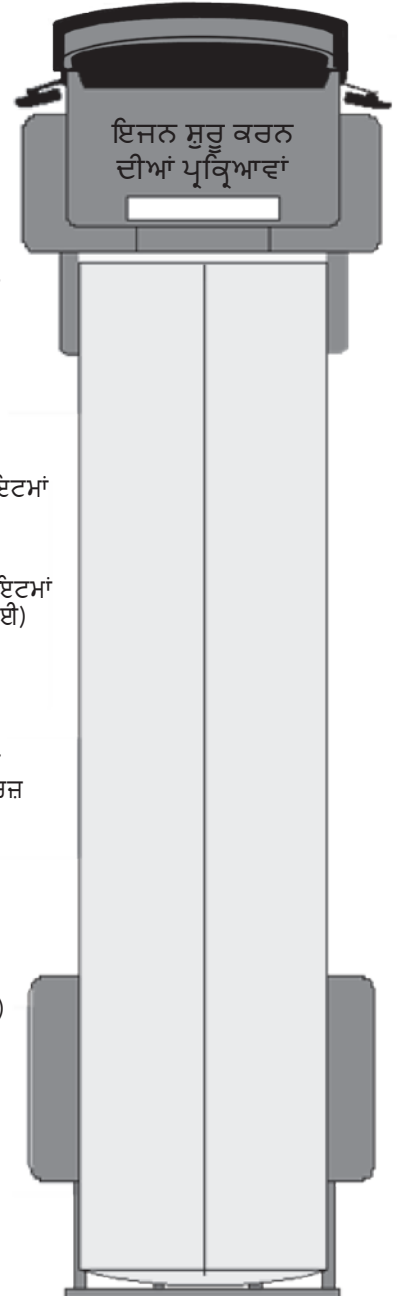
ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਆਇਟਮਾਂ (ਕੇਵਲ ਬੱਸਾਂ)

ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੀਆਂ ਆਇਟਮਾਂ (ਕੇਵਲ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਲਈ)

ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਾਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

ਡਰਾਇਵ ਐਕਸਲ(ਜ਼)

- ਸਸਪੈਨਸ਼ਨ
- ਬ੍ਰੇਕਾਂ
- ਟਾਇਰ



ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਲਾਇਟਾਂ/ਰਿਫਲੈਕਟਰਜ਼

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

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 ਜ਼ਰਮ '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 ਪਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਾ)।
- ਵਾਹਨ ਖਿੱਚਣਾ।
- ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ (ਨਿਗ੍ਹਾ ਰੱਖਣੀ)।
- ਅੰਤਿਮ ਅਵਸਥਾ।

ਹੱਦ ਤੋਂ ਪਰ੍ਹਾਂ 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 ਪਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣ ਨੂੰ ਇੱਕ ਗਲਤੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਪੁੱਲ ਅੱਪ— ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਡਰਾਇਵਰ ਰੁੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਧੀਆ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ "ਪੁੱਲ ਅੱਪ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦਿਸ਼ਾ ਨੂੰ ਬਦਲੇ ਬਿਨਾਂ ਰੁਕਣ ਨੂੰ ਪੁੱਲ ਅੱਪ ਦੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪੁੱਲ ਅੱਪ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਵੈਸੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੰਬਰ ਵਿੱਚ ਪੁੱਲ ਅੱਪ ਕਰਨ ਨੂੰ ਗਲਤੀਆਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦੇਖਣਾ (ਨਿਗ੍ਹਾ ਮਾਰਨੀ)— ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਾਹਰੀ ਅਵਸਥਾ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਸੂਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਣ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿੱਚ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਬਰੇਕਾਂ ਲਗਾ ਦੇਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵੱਲ ਮੂੰਹ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚੋਂ ਨਿਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਤਰਦੇ ਸਮੇਂ ਹਰ ਸਮੇਂ 3 ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਸੰਪਰਕ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਬੱਸ ਵਿੱਚੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਸਮੇਂ ਹਰ ਸਮੇਂ ਹੈਂਡਰੇਲ ਦੇ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਪਕੜ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ)। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੂਰੱਖਿਅਤ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਸੂਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚੋਂ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣਾਂ ਦੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਸਫਲਤਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

ਤੁਸੀਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 2 ਵਾਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਲਈ ਨਿਕਲ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਰੋਕਾਵਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਲਿਆਉਣਾ, ਜੇ ਕੇਵਲ 1 ਵਾਰ ਦੇਖਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਰ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੋਲ੍ਹਦੇ ਹੋ, ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਬੱਸ ਦੀ ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਨਿਕਲਦੇ ਹੋ ਅਤੇ ਵਧੀਆ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਣ ਲਈ ਬੱਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ "ਨਿਗ੍ਹਾ" ਮਾਰਨ ਵੱਜੋਂ ਅੰਕ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ।

ਅੰਤਿਮ ਪੁਜੀਸ਼ਨ— ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰੀਖਕ ਦੁਆਰਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਤੁਸੀਂ ਹਰ ਅਭਿਆਸ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹੋ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰੀਖਕ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਅੰਤਿਮ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਜ਼ਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਤੁਸੀਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਹੁਨਰਾਂ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚੋਂ ਅਸਫਲ 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 ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਤੁਹਾਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਭਿਆਸਾਂ ਦੇ ਉਪਸੈਟ ਦੇ ਲਈ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ:

- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿੱਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ।
- ਆਫਸੈਟ ਬੈਕ/ਸੱਜੇ।
- ਆਫਸੈਟ ਬੈਕ/ਖੱਬੇ।
- ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ ਕਰਨਾ (ਡਰਾਇਵਰ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ)
- ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ (ਪਰੰਪਰਾਗਤ)।
- ਐਲੀ ਡਾੱਕ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਹੁਨਰ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਸਫਲਤਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਭਿਆਸਾਂ ਬਾਰੇ ਤਸਵੀਰ 12.1 ਅਤੇ 12.6 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

12.2.1 – ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿੱਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨਾ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਭਿਆਸ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਨੂੰ ਛੂਹੇ ਜਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ ਕੋਣਾਂ ਦੀਆਂ 2 ਕਤਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿੱਚ ਪਿੱਛੇ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12.1 ਦੇਖੋ।

12.2.2 – ਆਫਸੈਟ ਬੈਕ/ਸੱਜੇ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਬਾਹਰੀ ਹੱਦ ਵੱਲ ਸਿੱਧਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓਗੇ। ਉਸ ਅਵਸਥਾ ਤੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਉਲਟ ਲੇਨ ਦੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ ਹੱਦਾਂ ਦੀਆਂ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਕੋਣਾਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏ ਬਿਨਾਂ ਕੋਣਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸੈੱਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12.2 ਦੇਖੋ।

12.2.3 – ਆਫਸੈਟ ਬੈਕ/ਖੱਬੇ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਵੱਲ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਖੱਬੇ ਹੱਥ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਬਾਹਰੀ ਹੱਦ ਵੱਲ ਸਿੱਧਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਓਗੇ। ਉਸ ਅਵਸਥਾ ਤੋਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਵਾਹਨ ਉਲਟ ਲੇਨ ਦੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁਹਰਲਾ ਹਿੱਸਾ ਹੱਦਾਂ ਦੀਆਂ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਕੋਣਾਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾਏ ਬਿਨਾਂ ਕੋਣਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸੈੱਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12.3 ਦੇਖੋ।

12.2.4 – ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ (ਡਰਾਇਵਰ ਦੇ ਪਾਸੇ)

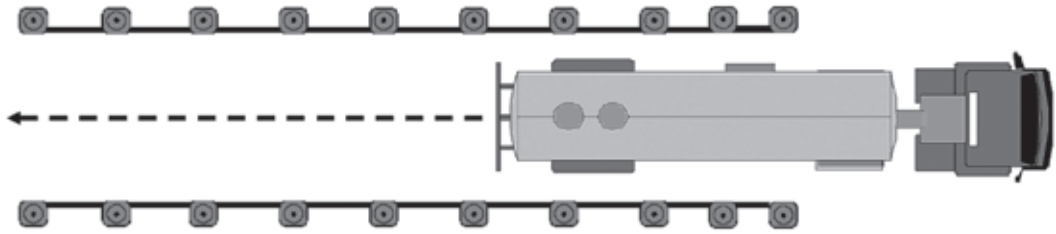
ਤੁਹਾਨੂੰ ਤੁਹਾਡੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਮਾਂਤਰ ਲਿਆ ਕੇ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਥਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਲੈ ਜਾਓਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਕੋਣਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਿੰਨ੍ਹਿਤ ਮੁਹਰਲੇ, ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ, ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਨੂੰ ਉਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਆਓਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਵਿੱਚ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਤਸਵੀਰ 12.4 ਦੇਖੋ।

12.2.5 – ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ (ਪਰੰਪਰਾਗਤ)

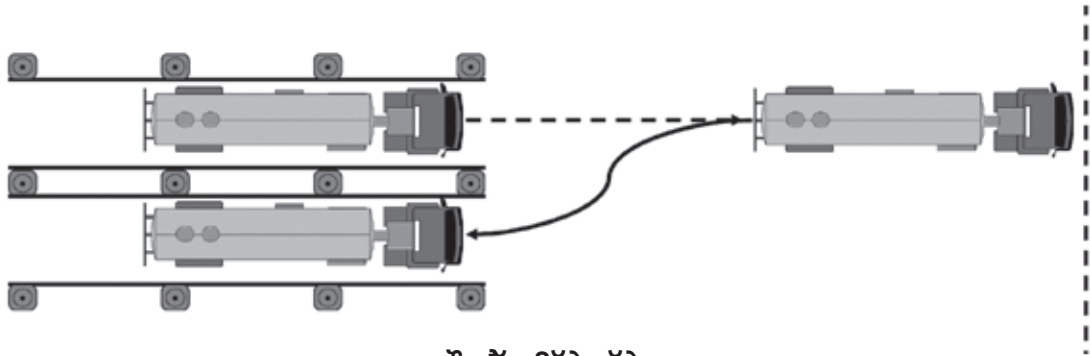
ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤੁਹਾਡੇ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਮਾਂਤਰ ਲਿਆ ਕੇ ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀ ਥਾਂ ਦੇ ਦਾਖਲੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਲੈ ਜਾਓਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਕੋਣਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਿੰਨ੍ਹਿਤ ਮੁਹਰਲੇ, ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ, ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਨੂੰ ਉਲੰਘੇ ਬਿਨਾਂ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਿਛਾਂਹ ਵੱਲ ਆਓਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਵਿੱਚ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਤਸਵੀਰ 12.5 ਦੇਖੋ।

12.2.6 – ਐਲੀ ਡਾੱਕ

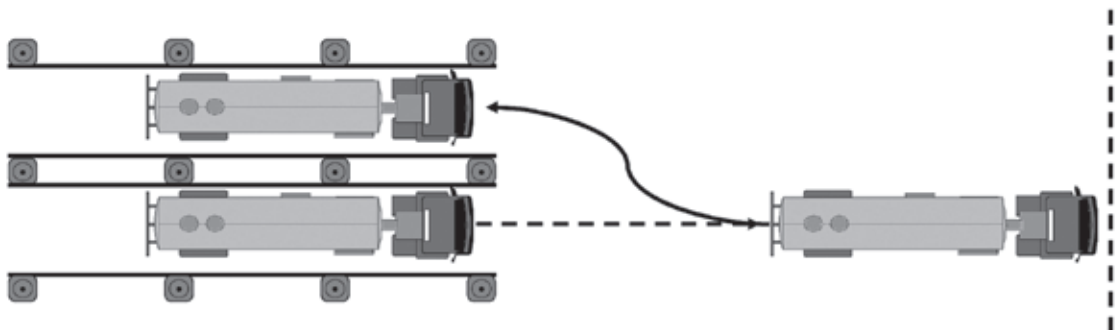
ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਕ ਗਲੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਦੇਖਦਿਆਂ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਗਲੀ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘ ਕੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਾਹਰੀ ਹੱਦ ਵੱਲ ਖੜ੍ਹਾ ਕਰੋਗੇ। ਇਸ ਪੁਜੀਸ਼ਨ ਤੋਂ, ਗਲੀ ਵਿੱਚ ਪਿਛਾਂਹ ਕਰੋਗੇ, ਹੱਦ ਦੀਆਂ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਕੋਣਾਂ ਛੂਹੇ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਗਲੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ 3 ਫੁੱਟ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਵਿੱਚ ਲੈ ਆਓਗੇ। ਅਭਿਆਸ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਤੇ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਗਲੀ/ਲੇਨ ਦੇ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਤਸਵੀਰ 12.6 ਦੇਖੋ।



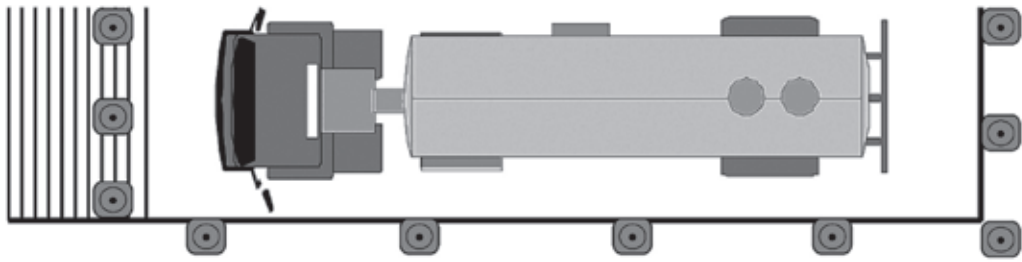
ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਵਿਚ ਪਿੱਛੇ ਆਉਣਾ
ਤਸਵੀਰ 12.1



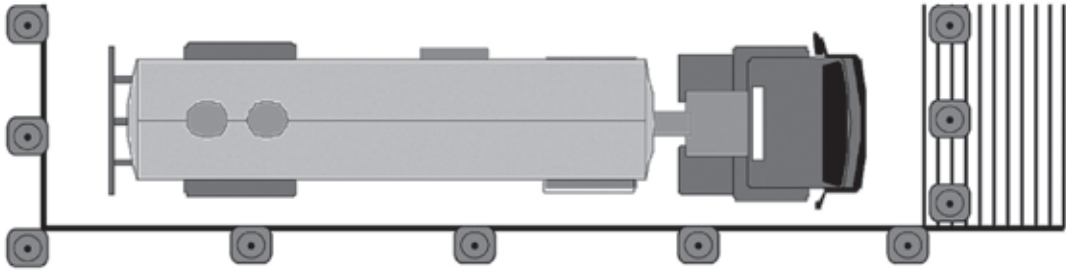
ਔਰਸੈਂਟ ਪਿੱਛੇ/ਸੱਜੇ
ਤਸਵੀਰ 12.2



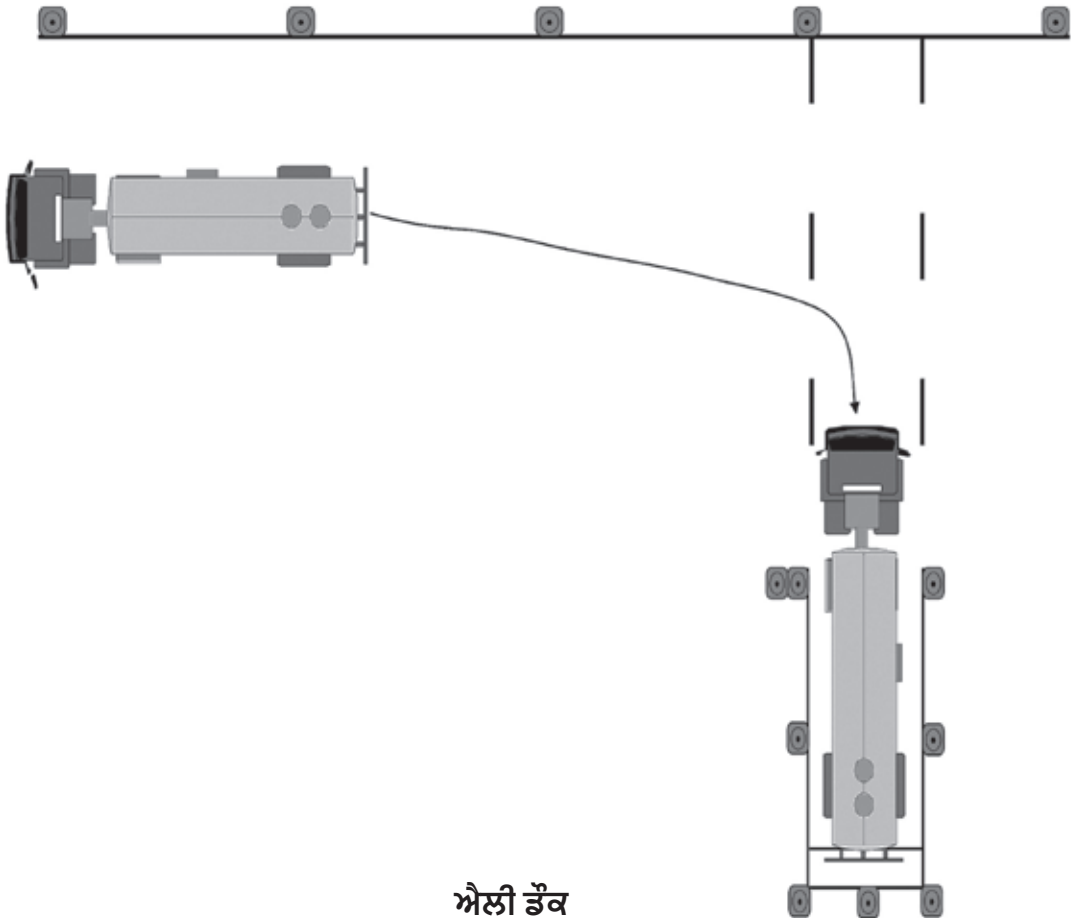
ਔਰਸੈਂਟ ਪਿੱਛੇ/ਖੱਬੇ
ਤਸਵੀਰ 12.3



ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ (ਡਰਾਇਵਰ ਸਾਇਡ)
ਤਸਵੀਰ 12.4



ਸਮਾਂਤਰ ਪਾਰਕ (ਪਰੰਪਰਾਗਤ)
ਤਸਵੀਰ 12.5



ਐਲੀ ਡੌਕ
ਤਸਵੀਰ 12.6

ਭਾਗ 13: ਰਡ ਟੈਸਟ

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

13.1 – ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਕਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

CDL ਡਰਾਈਵਿੰਗ 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 ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਗਲਤੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਤਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਟੋਮੈਟੀਕਲੀ ਅਸਫਲ ਕਰਾਰ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪੂਰਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂਚ ਟੈਸਟ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 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 ਕਸਿ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸੰਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਦੱਤੇ ਗਏ ਨਰਿਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਇੱਕੋ ਹੀ ਟੈਸਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਿਲੇ 2 ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਜ਼ਬਾਨੀ ਚੇਤਾਵਨੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਟੈਸਟ ਦੀ ਓਸੇ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਤੀਜੀ ਵਾਰ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ, ਟੈਸਟ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਾਪਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਤੁਸੀਂ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਰੂਟ ਦੇ ਉੱਪਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ, ਇਸ ਟੈਸਟ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਭਿੰਨ ਹਾਲਾਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹਰ ਸਮੇਂ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਜ਼ਮਿੰਦਾਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ:

- ਆਪਣੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬੈਲਟ ਨੂੰ ਪਹਿਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਟ੍ਰੇਫਿਕ ਦੇ ਚੀਨ੍ਹਾਂ ਸਿਗਨਲਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
- ਬਿਨ੍ਹਾਂ ਕਸਿ ਹਾਦਸੇ ਜਾਂ ਚਲਣ ਸਬੰਧੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਨਿਰੀਖਕ ਤੁਹਾਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਖਾਸ ਢੰਗਾਂ ਅਤੇ ਨਾਲ ਦੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਆਮ ਵਹਿਰ ਦੇ ਲਈ ਸਕੋਰ ਦੇਵੇਗਾ। ਤੁਸੀਂ ਨਿਰੀਖਕ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰੋਗੇ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੱਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਕਿ ਨਿਰੀਖਕ ਦੁਆਰਾ ਜੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਹਿ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਡੇ ਕੋਲ ਢੁੱਕਵਾਂ ਸਮਾਂ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਜਾਵੇਗਾ।

ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰੇਫਿਕ ਸਬੰਧੀ ਖਾਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟ੍ਰੇਫਿਕ ਦੀ ਕਸਿ ਖਾਸ ਹਾਲਾਤ ਨੂੰ ਮੰਨ ਕੇ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਹਿ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਸੀਂ ਨਿਰੀਖਕ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸ ਕੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰੋਗੇ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਕੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋ ਜਾਂ ਕੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋਵੋਗੇ।

ਯਾਦ ਰੱਖੋ: ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਟੈਸਟ, ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਟੈਸਟ ਅਤੇ ਰੋਡ ਟੈਸਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕੁੱਲ 3 ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦੱਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਸ਼੍ਰੇਣੀ B ਵਾਲੇ CDL ਦੇ ਹੁਨਰ ਦੀ ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਟੈਸਟ ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ (ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ ਐਫ ਆਰ (CFR), ਸਰਿਲੇਖ 49 §390.5 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ), ਜਾਂ ਕਸਿ ਹੋਰ ਇਕਹੱਦੇ ਯੂਨਿਟ ਜਿਸਦਾ ਜੀ ਵੀ ਡਬਲਯੂ ਆਰ (GVWR) 26,001 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

13.1 – ਤੁਹਾਡਾ ਟੈਸਟ ਕਸਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ

13.1.1 – ਮੇੜੇ ਕੱਟਣੇ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਇੱਕ ਮੇੜ ਕੱਟਣ ਲਈ ਕਹਿ ਗਿਆ ਹੈ:

- ਹਰ ਦਸ਼ਾ ਦੇ ਟ੍ਰੇਫਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਮੁੜਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਲੇਨ ਦੇ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਵੋ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਮੇੜ ਦੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹੋ:

- ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੇੜ ਦੇ ਬਾਰੇ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇਣ ਲਈ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਦੇ ਵਿੱਚ ਧੀਮੇ ਹੋਵੋ, ਪਾਵਰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਗਊਰ ਬਦਲੋ, ਪਰ ਕੋਸਟਾਂਗ (ਬਿਨਾਂ ਇੰਜਨ ਦੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋੜਨਾ) ਨਾ ਕਰੋ। ਕੋਸਟਾਂਗ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ (ਦੱਬਿਆ ਹੋਇਆ ਕਲੱਚ ਜਾਂ ਨਿਊਟਰਲ ਵਿੱਚ ਪਿਆ ਗਊਰ ਸ਼ਫਿਟ) ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੂਰੀ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਗਊਰ ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਜੇ ਮੇੜ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਰੁੱਕਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਵੇ:

- ਬਿਨਾਂ ਫਸਿਲਣ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਦੇ ਵਿੱਚ ਰੁਕੋ।
- ਸਟਾਪ ਲਾਇਨ, ਕਰਾਸਵਾਕ ਜਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੇ ਚੀਨ੍ਹ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ।
- ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਸਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪੱਛੇ ਰੁੱਕ ਰਹੇ ਹੋ ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਤੇ ਰੁੱਕੋ ਜਿੱਥੇ ਤੁਸੀਂ ਤੁਹਾਡੇ ਅੱਗੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ (ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ)।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੜਨ ਨਾ ਦਿਓ।
- ਮੁਹਰਲੇ ਪਹੀਆਂ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਵੱਲ ਸੱਧਿ ਰੱਖੋ।

ਜਦੋਂ ਮੁੜਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਵੋ:

- ਹਰ ਦਸ਼ਾ ਦੇ ਟ੍ਰੇਫਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਮੇੜ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦੇਵੇਂ ਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੋ।
- ਇਹ ਸੁਨਸ਼ਿਚਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਮੇੜਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਕਸਿ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਟਕਰਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੀ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ।
- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ ਵੱਲੋਂ ਆਉਂਦੇ ਟ੍ਰੇਫਿਕ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਲੇਨ ਵਿੱਚ ਮੇੜ ਨੂੰ ਸਮਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਮੇੜ ਦੇ ਬਾਅਦ:

- ਇਹ ਸੁਨਸ਼ਿਚਤਿ ਕਰੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡਾ ਮੁੜਨ ਦਾ ਸਰਿਗਨਲ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।
- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਮਿਲੇ, ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਰਿਗਨਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਜ਼ਹਿਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੇ ਦੀ ਲੇਨ ਵੱਲ ਚਲੇ ਜਾਓ (ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਵੱਲ ਨਾ ਹੋਵੋ)।
- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

13.1.2 – ਚੁਰਾਹੇ

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਕਮਿ ਚੁਰਾਹੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ:

- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਵਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਰਫ਼ਤਾਰ ਘਟਾਓ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਵੱਲ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ, ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ।
- ਜੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੇ ਕਮਿ ਨਸ਼ਿਅਨ, ਸਰਿਗਨਲਾਂ, ਸਾਇਡ-ਵਾਕਸ, ਜਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ ਦੇ ਪਛਿੱਧ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁੱਕ ਜਾਓ (ਕੇਸਟੀਗ ਨਾ ਕਰੋ), ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਮੁਹਰੇ ਦੇ ਕਮਿ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ।
- ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਜਾਂ ਪਛਿੱਧ ਵੱਲ ਨਹੀਂ ਰੜਿਨਾ ਚਾਹੀਦਾ।

ਨੋਟ ਕਰੋ: ਜੇ ਚੁਰਾਹੇ ਵੱਲੋਂ ਲੰਘਣ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਥਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਇਸ ਵੱਲੋਂ ਦਾਖਲ ਨਾ ਹੋਵੋ।

ਜਦੋਂ ਕਮਿ ਚੁਰਾਹੇ ਵੱਲੋਂ ਲੰਘ ਰਹੇ ਹੋਵੋ:

- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਵਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- ਚੁਰਾਹੇ ਵੱਲੋਂ ਕਮਿ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪੈਦਲ ਚਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਲਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਧੀਮੀ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਸਤਾ ਦਿਓ।
- ਚੁਰਾਹੇ ਵੱਲੋਂ ਲੰਘਦੇ ਸਮੇਂ ਲੇਨਾਂ ਵੱਲੋਂ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੋ।

ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਚੁਰਾਹੇ ਵੱਲੋਂ ਲੰਘ ਜਾਓ:

- ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਦੇਖਦੇ ਰਹੋ।
- ਆਰਾਮ ਨਾਲ ਰਫ਼ਤਾਰ ਵਧਾਓ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਆਪਣੇ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ।

13.1.3 – ਸ਼ਹਿਰੀ ਕਾਰੋਬਾਰ

ਟੈਸਟ ਦੇ ਹੱਸਿ ਵੱਜੋਂ, ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਸ਼ਿਮਤ ਰੂਪ ਵੱਲੋਂ ਚੈਕ ਕਰੋਗੇ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪੱਛਿ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋਗੇ। ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਢੁੱਕਵੀਂ ਲੇਨ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵੱਲੋਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ) ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਦੇ ਨਾਲ ਚੱਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਵੱਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

13.1.4 – ਲੇਨ ਬਦਲਣੀ

ਟੈਸਟ ਦੇ ਬਹੁਤੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਵਾਲੇ ਹੱਸਿ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੇਨਾਂ ਬਦਲ ਕੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਅਤੇ ਫਰਿ ਵਾਪਸ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਰਿਗਨਲਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਦੂਜੀ ਲੇਨ ਵੱਲ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 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 ਵੱਲੋਂ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ:

- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਰਿਗਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਢੁੱਕਵੀਂ ਲੇਨ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਵਾਹ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਵੇ।

ਇਕ ਵਾਰ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸਵੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੇ:

- ਲੇਨ ਵੱਲੋਂ ਸਹੀ ਅਵਸਥਾ, ਵਾਹਨਾਂ ਵੱਲੋਂ ਥਾਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਬਣਾ ਕੇ ਰੱਖੋ।
- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਵਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖੋ।

ਐਕਸਪ੍ਰੈਸਵੇ ਤੋਂ ਨਕਿਲਦੇ ਸਮੇਂ:

- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਜਾਂਚਾਂ ਕਰੋ।
- ਢੁੱਕਵੇਂ ਸਰਿਗਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਵੱਲੋਂ ਰਫ਼ਤਾਰ ਘਟਾਉਂਦਿਆਂ ਬਾਹਰ ਨਕਿਲਣ ਵਾਲੀ ਲੇਨ ਵੱਲੋਂ ਜਾਓ।
- ਇਕ ਵਾਰ ਬਾਹਰ ਨਕਿਲਣ ਵਾਲੇ ਰੈੱਪ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਲੇਨ ਦੇ ਨਸ਼ਿਅਨਾਂ ਤੇ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੇ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੱਲੋਂ ਢੁੱਕਵੀਂ 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 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਬਾਹਰ ਨਕਿਲ ਕੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਵਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਕਨਿਅਰੇ ਤੇ ਚਲੇ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਰੁੱਕਣ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਕਰ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋ:

- ਟ੍ਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਰਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਪ੍ਰਵਾਹ ਵੱਲੋਂ ਰਫ਼ਤਾਰ ਧੀਮੀ ਕਰੋ, ਇਕਸਾਰ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ, ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਗਿਅਰ ਬਦਲੋ।
- ਬਨਿੰ ਕੇਸਟੀਗ ਦੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕ ਦਿਓ।

ਇਕ ਵਾਰ ਰੁੱਕ ਜਾਣ ਤੇ:

- ਵਾਹਨ, ਕਰਬ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਕੰਨਿਆਰੇ ਦੇ ਸਮਾਂਤਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੂਪ ਵਿਚ ਦੂਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਡਰਾਇਵੇਜ਼, ਅੱਗ ਬੁਝਾਉਣ ਦੇ ਯੰਤਰਾਂ, ਚੁਰਾਹਿਆਂ, ਚੈਨ੍ਹਾਂ, ਆਦਿ ਦੇ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਫਲੈਸ਼ਰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਪਾਰਕਿੰਗ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ।
- ਗਤਿ ਨੂੰ ਬਦਲ ਕੇ ਨਾਊਟਰਲ ਜਾਂ ਪਾਰਕ ਤੇ ਕਰ ਦਿਓ।
- ਆਪਣੇ ਪੈਰਾਂ ਨੂੰ ਬ੍ਰੇਕ ਜਾਂ ਕਲੱਚ ਪੈਡਲ ਤੋਂ ਹਟਾਓ।

ਜਦੋਂ ਮੁੜ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਜਾਵੇ:

- ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਕ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇਖੋ।
- ਆਪਣੇ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਫਲੈਸ਼ਰਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿਓ।
- ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਬ੍ਰੇਕ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੀਧਾ ਅਗਾਂਹ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਮੁੜਨਾ ਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੇ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਏ ਨੂੰ ਨਾ ਮੋੜੋ।
- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਆਵਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਵੇ, ਢੁਕਵੀਂ ਲੇਨ ਵੱਲ ਮੁੜੋ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿਚ ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇਜ਼ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡਾ ਵਾਹਨ ਵਾਪਸ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਵੇ, ਆਪਣੇ ਖੱਬੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਿਗਨਲ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰੋ।

13.1.7 – ਮੋੜ

ਮੋੜ ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੇ ਸਮੇਂ:

- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਕ ਕਰੋ।
- ਮੋੜ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਆਪਣੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨੂੰ ਧੀਮਾ ਕਰ ਲਵੋ ਤਾਂ ਜੋ ਹੋਰ ਬ੍ਰੇਕਿੰਗ ਜਾਂ ਸ਼ਿਫਟਿੰਗ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਾ ਪਵੇ।
- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਲੇਨ ਦੇ ਵਿਚ ਰੱਖੋ।
- ਸਾਰੀਆਂ ਦਸ਼ਿਆਵਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਚੈਕ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖੋ।

13.1.8 – ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼

ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਡਰਾਇਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਰਫ਼ਤਾਰ ਘਟਾਓ, ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿਚ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ ਅਤੇ ਜਵੇਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਏ ਗਤਿ ਬਦਲੋ।
- ਟ੍ਰੇਨਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਲਈ ਦੇਖਣਾ ਅਤੇ ਸੁਣਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ
- ਹਰ ਦਸ਼ਿਆ ਦੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।
- ਜੇ ਬਹੁਤੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਹੋਣ, ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਵਿਚ ਰੱਖੋ।

ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਹੱਸਿਆ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਰੁਕੋ ਨਾ, ਗਤਿ ਨਾ ਬਦਲੋ, ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨਾ ਲੰਘੋ, ਜਾਂ ਲੇਨ ਨਾ ਬਦਲੋ।

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕੋਈ ਬੱਸ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਸਕੂਲ ਬੱਸ, ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡ ਦੱਖਾ ਰਹੇ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ ਤੇ ਹੋਣ ਲੱਖੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਛੋਟ ਨਾ ਦੱਤੀ ਹੋਵੇ):

- ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ, 4-ਤਰਫ਼ਾ ਆਪਾਤਕਾਲੀਨ ਫਲੈਸ਼ਰਜ਼ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਸਭ ਤੋਂ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਰੇਲ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 50 ਫੁੱਟ ਪਹਿਲਾਂ ਪਰ 15 ਫੁੱਟ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੇ ਰੋਕ ਦਿਓ।
- ਟ੍ਰੈਕ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੇਨ ਅਤੇ ਆ ਰਹੇ ਟ੍ਰੇਨ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣੋ ਅਤੇ ਦੇਖੋ। ਜੇ ਬੱਸ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋਵੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਟ੍ਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖੜਕੀ ਅਤੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਟ੍ਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਦੋਵੇਂ ਹੱਥ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਹਾਡੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਹੱਸਿਆ ਟ੍ਰੈਕ ਪਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਗਤਿ ਨਾ ਬਦਲੋ, ਜਾਂ ਲੇਨ ਨਾ ਬਦਲੋ।
- ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰੈਕ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਪਾਰ 4-ਤਰਫ਼ਾ ਫਲੈਸ਼ਰਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਦੇ ਰਹੋ।

ਡਰਾਇਵਿੰਗ ਦੇ ਸਾਰੇ ਰੂਪਾਂ ਤੇ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਨਹੀਂ ਹੋਏਗੀ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਕ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟਕਿਅਣੇ ਤੇ ਰੇਲਰੋਡ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਆ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧੀ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੱਖਾਉਣ ਲਈ ਕਹਿ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

13.1.9 – ਪੁੱਲ/ਓਵਰਪਾਸ/ਸਾਇਨ

ਕਸਿ ਓਵਰਪਾਸ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਰੀਖਕ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੱਸੀ ਗਈ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਜਾਂ ਉੱਚਾਈ ਕੀਨੀ ਸੀ। ਕਸਿ ਪੁੱਲ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਨਰੀਖਕ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੱਸੀ ਗਈ ਭਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਕੀਨੀ ਸੀ। ਜੇ ਤੁਹਾਡੇ ਟੈਸਟ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਵਚਿ ਪੁੱਲ ਜਾਂ ਓਵਰਪਾਸ ਨਹੀ ਹਨ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਕਸਿ ਹੋਰ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਸਾਇਨ ਦੇ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਪੁੱਛਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਰੂਟ ਵਚਿ ਆ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕਸਿ ਵੀ ਚੀਨ੍ਹ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹੋ।

13.1.10 – ਵਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ (ਸਕੂਲ ਬੱਸ)

ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਲਈ ਦਰਖਾਸਤ ਦੇ ਰਹੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਅਤੇ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਦੀ ਪਰਕਰਿਆ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਹਿਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਅਤੇ ਉਤਾਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਰਕਰਿਆਵਾਂ ਵਾਸਤੇ ਕਰਿਆ ਕਰਕੇ ਇਸ ਕਤਿਬਾਬੇ ਦੇ ਭਾਗ 10 ਨੂੰ ਦੇਖੋ।

13.1.11 – ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਮ ਵਹਿਾਰ

ਤੁਹਾਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਮ ਵਹਿਾਰ ਦੇ ਲਈ ਤੁਹਾਡੀ ਸਮੁੱਚੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਲਈ ਅੰਕ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ:

ਕਲੱਚ ਦੀ ਵਰਤੋਂ (ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲਈ)

- ਗਅਿਰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾ ਕਲੱਚ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਸ਼ਫ਼ਿਟ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇਹਰਾ ਕਲੱਚ। ਇੰਜਨ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੇਸ ਨਾ ਦਓ ਜਾਂ ਅੜਾਓ ਨਾ।
- ਰਫ਼ਤਾਰ ਤੇ ਨਯੰਤਰਣ ਪਾਉਣ ਲਈ ਕਲੱਚ ਨਾ ਦਬਾਓ, ਕਲੱਚ ਦਬਾ ਕੇ ਕੋਸਟਾਂਗ ਨਾ ਕਰੋ, ਜਾਂ ਕਲੱਚ ਨੂੰ "ਪੋਪ" ਕਰਕੇ ਨਾ ਰੱਖੋ।

ਗਅਿਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ (ਮੈਨੂਅਲ ਟਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਲਈ)

- ਗਅਿਰਾਂ ਨੂੰ ਗਰੰਡ ਨਾ ਕਰੋ ਜਾਂ ਟਕਰਾਵ ਪੈਦਾ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਉਸ ਗਅਿਰ ਨੂੰ ਚੁਣੋ ਜੋ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘੁੰਮਾਉਦਾ ਜਾਂ ਅੜਾਉਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।
- ਮੇੜਾਂ ਜਾਂ ਚੁਰਾਹਿਆਂ ਤੇ ਗਅਿਰ ਨਾ ਬਦਲੋ।

ਬ੍ਰੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

- ਬ੍ਰੇਕ ਤੇ ਪੈਰ ਨਾ ਰੱਖੋ ਜਾਂ ਇਸਨੂੰ ਪੰਪ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਬ੍ਰੇਕ ਨਾ ਲਗਾਓ। ਇਕਸਾਰ ਦਬਾਓ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਓ।

ਲੇਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

- ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਰਬਾਂ, ਸਾਇਡਵਾਕਸ, ਜਾਂ ਲੇਨ ਦੇ ਨਸ਼ਿਆਨਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਨਾ ਚੜ੍ਹਾਓ।
- ਰੁੱਕਣ ਦੀਆਂ ਲਾਇਨਾਂ, ਕਰਾਸਵਾਕਸ, ਜਾਂ ਰੁੱਕਣ ਦੇ ਚੀਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਪੱਛੇ ਰੁੱਕੋ।
- ਬਹੁਤੀਆਂ ਲੇਨਾਂ ਵਾਲੀ ਰੋਡ ਦੇ ਵਚਿ ਢੁੱਕਵੀਂ ਲੇਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੇੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੋ (ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਨੂੰ ਮੁੜਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਲਾਇਨ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਲੇਨ ਵਚਿ ਜਾ ਕੇ ਮਲਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।)
- ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਮੇੜ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ (ਕਰਬ) ਲੇਨ ਵਚਿ ਮਲਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
- ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਬਲਾਕ ਨਾ ਹੋਵੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸੱਜੀ ਲੇਨ ਵੱਲ ਚਲੇ ਜਾਓ ਜਾਂ ਉੱਥੇ ਰਹੋ।

13.1.12 – ਸਟੀਅਰਿੰਗ

- ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਂ ਘੱਟ ਸਟੀਅਰ ਨਾ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗਅਿਰ ਬਦਲ ਰਹੇ ਹੋਵੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਆਪਣੇ ਦੇਵੇਂ ਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਦੇ ਉੱਪਰ ਰੱਖੋ। ਜਦੋਂ ਤੁਸੀਂ ਗਅਿਰ ਸ਼ਫ਼ਿਟ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹੋਵੋ, ਆਪਣੇ ਦੇਵੇਂ ਹੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਅਰਿੰਗ ਵ੍ਹੀਲ ਤੇ ਵਾਪਸ ਲੈ ਆਓ।

13.1.13 – ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੀਆਂ ਨਯਿਮਤ ਜਾਂਚਾਂ

- ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਨੂੰ ਨਯਿਮਤ ਰੂਪ ਵਚਿ ਜਾਂਚੋ।
- ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਨਯਿਮਤ ਰੂਪ ਵਚਿ ਜਾਂਚੋ।
- ਕਸਿ ਚੁਰਾਹੇ ਵਚਿ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਲਿਾਂ, ਚੁਰਾਹੇ ਦੇ ਵਚਿ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਟਰੈਫ਼ਿਕ ਦੇ ਲਈ ਦੇਖੋ।
- ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਅਤੇ ਉਹ ਖੇਤਰ ਜੱਥੇ ਪੈਦਲ ਚਾਲਕਾਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣ ਦੀ ਆਸ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਉੱਥੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਲਈ ਧਅਿਅਨ ਦਓ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰੋ।

13.1.14 – ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

- ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰੋ।
- ਜਦੋਂ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏ ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੋ।
- ਆਪਣੇ ਮੁੜਨ ਦੇ ਸਗਿਨਲਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਸਮੇਂ ਤੇ ਚਾਲੂ ਕਰੋ।
- ਕਸਿ ਮੇੜ ਜਾਂ ਲੇਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਅਦ ਆਪਣੇ ਸਗਿਨਲਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਓ।

ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ

ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ—ਕਮਿ ਵੈਸਲ, ਜਾਂ ਬਾਰਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਰ ਪੈਕੇਜਿੰਗ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਢੁਆਈ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਕੰਟੇਨਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਕਮਿ ਮੱਧਵਰਤੀ ਰੂਪ ਤੋਂ ਬਣੀ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

1. ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਮਿ ਤਰਲ ਲਈ ਪਾਤਰ ਹੈ, 119 ਗੈਲਨ (450 ਲੀ.) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸਮਰੱਥਾ।
2. ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਮਿ ਠੋਸ ਲਈ ਪਾਤਰ ਹੈ, 882 ਪੈਂਡ (400 ਕੀ.ਗ੍ਰਾ.) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਾ ਸੁੱਧ ਮਾਦਾ ਜਾਂ 119 ਗੈਲਨ (450 ਲੀ.) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸਮਰੱਥਾ।
- ਜਾਂ
3. ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §173.115 ਵਿੱਚ ਪਰਭਾਸ਼ਤ ਹੈ ਗੈਸ ਦੇ ਲਈ ਇਕ ਪਾਤਰ ਦੇ ਵੱਜੋਂ 1,000 ਪੈਂਡ (454 ਕੀ.ਗ੍ਰਾ.) ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ।

ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹਜ਼ਾਰਡਸ ਵੇਸਟ ਮੈਨੀਫੈਸਟ—ਇਕ ਸ਼ੁਪੀੰਗ ਪੇਪਰ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ੁਪੀਮੈਂਟਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

ਕੈਲਟਰਾਂਸ—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ।

ਕਾਰਬੁਆਏ—ਇਕ ਬੋਤਲ ਜਾਂ ਆਇਤਾਕਾਰ ਕੰਟੇਨਰ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿੱਚ 5 ਤੋਂ 15 ਗੈਲਨ ਤਰਲ ਨੂੰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਬੁਆਏ ਕੱਚ, ਪਲਾਸਟਿਕ, ਜਾਂ ਧਾਂਤ ਦੇ ਬਣੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਕਸਰ ਲਕੜੀ ਦੇ ਬਕਸੇ ਦੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਕਾਰਗੇ ਟੈਂਕ—ਇਕ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਜੋ:

1. ਇਕ ਟੈਂਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਮੁੱਢਲੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤਰਲਾਂ ਜਾਂ ਗੈਸਾਂ ਨੂੰ ਲਜਿਉਣ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ, ਅਤਿਰਿਕਤ ਸਾਮਾਨ, ਫੀਟਿੰਗਜ਼, ਅਤੇ ਢੱਕਣ ਵਾਲਾ ਸਾਮਾਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ("ਟੈਂਕ" ਦੇ ਲਈ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਏ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §§178.3451(c), 178.3371, ਜਾਂ 178.3381 ਨੂੰ ਦੇਖੋ)।
2. ਇਹ ਕਮਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸਦਾ ਹੱਸਿ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਸਥਾਈ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ, ਇਸਦੇ ਆਕਾਰ, ਨਰਿਮਾਣ, ਜਾਂ ਨਾਲ ਲੱਗਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਹਟਾਏ ਬਣੀ ਲੋਡ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਕੈਰੀਅਰ—ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਸਵਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਢੁਆਈ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

1. ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਨੂੰ ਇਕ ਆਮ, ਠੋਕੇ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਨੌਜੀ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ।
- ਜਾਂ
2. ਨਾਗਰਿਕ ਏਅਰਕਰਾਫ਼ਟ।

CCR—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ—ਸਰਿਲੇਖ 13 ਅਤੇ 22।

CFR—ਕੋਡ ਆਫ਼ ਫੈਡਰਲ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ—ਸਰਿਲੇਖ 49।

CHP—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹਾਈਵੇ ਪਟਰੋਲ।

CHSC—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਹੈਲਥ ਐਂਡ ਸੇਫਟੀ ਕੋਡ।

ਕੰਪਰੈਸਡ ਗੈਸ—ਕੋਈ ਵੀ ਗੈਸੀ ਪਦਾਰਥ, ਤਰਲ ਬਣਾਈ ਗਈ ਗੈਸ, ਜਿਸਨੂੰ ਦਬਾਓ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §173.115 ਦੇ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 2 ਦੀਆਂ ਪਰਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦੇਖੋ)।

ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ—ਅਜਿਹਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਨੂੰ ਕੰ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

CVC §—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਹੀਕਲ ਕੋਡ ਭਾਗ।

ਕ੍ਰਾਇਓਜੈਨਿਕ ਤਰਲ—ਇਕ ਠੰਡੀ ਕੀਤੀ ਤਰਲੀਕ੍ਰਿਤ ਗੈਸ ਜਿਸ ਦਾ ਉਬਾਲ ਬਿੰਦੂ 14.7 psia ਤੋਂ -130°F ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਠੰਡਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸਲਿੰਡਰ—ਇਕ ਦਬਾਓਯੁਕਤ ਪਾਤਰ ਜਿਸਨੂੰ ਕੰ 40 psia ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਓ ਨੂੰ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਚੱਕਰੀ ਕਰਾਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲਜਿਾਇਆ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਕਾਰਗੇ ਟੈਂਕ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

DMV—ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼।

DOT—ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ (ਸੰਘੀ)।

DTSC—ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟਾਕਸਿਕ ਸਬਸਟਾਂਸ ਕੰਟਰੋਲ।

EPA—ਯੂ.ਐਸ. ਇਨਵਾਇਰਮੈਂਟਲ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਏਜੰਸੀ।

FAA—ਫੈਡਰਲ ਏਵੀਏਸ਼ਨ ਐਡਮਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

FHWA—ਫੈਡਰਲ ਹਾਈਵੇ ਐਡਮਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

FMCSA—ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

FMCSR—ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਸੇਫਟੀ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼।

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

ਮਾਲ ਦਾ ਕੰਟੇਨਰ—ਇਕ ਦੁਬਾਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲਾ ਕੰਟੇਨਰ ਜਿਸਦਾ ਆਇਤਨ 64 ਕੁਇਬਿਕ ਫੁੱਟ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਇਸੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਸਲਾਮਤ ਰੱਖਦਿਆਂ ਚੁੱਕੇ ਜਾਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਮੁੱਢਲੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪੈਕੇਜਿੰਗ (ਇਕਾਈ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ) ਰੱਖਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

GCWR—ਸਕਲ ਜੋੜੇ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀ ਰੇਟਿੰਗ।

ਸਕਲ ਭਾਰ ਜਾਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਭਾਰ—ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਭਾਰ।

GVWR—ਸਕਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਦੀ ਰੇਟਿੰਗ।

ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੱਗਰੀ—ਇਕ ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਜਿਸਨੂੰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ-ਟਰੀ ਆਫ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਲਈ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿੱਚ ਢੇਢੇ ਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ੋਖਮਪੂਰਕ ਹੋਣ ਵੱਜੋਂ ਨਰਿਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ, ਖਤਰਨਾਕ ਕੁੜਾ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਦੂਸ਼ਕ, ਵਧੇ ਹੋਏ ਤਾਪਮਾਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ, ਅਤੇ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §172.101 ਦੀ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਵਾਲੀ ਸਾਰਣੀ ਦੇ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਵੱਜੋਂ ਨਰਿਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਦਾਰਥ ਅਤੇ ਉਹ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਜੋ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49, ਭਾਗ 173 ਉਪਚੈਪਟਰ C ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਅਤੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨਾਂ ਦੀਆਂ ਪਰਭਿਸ਼ਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀਆਂ ਉਤਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

HMR—ਹੈਜ਼ਰਾਡਸ ਮੈਟਰੀਅਲਜ਼ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼।

IFTA—ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਫੀਊਲ ਟੈਕਸ ਐਗਰੀਮੈਂਟ।

ਲਾਗ ਲਗਾਉਣੇ ਜਾਂ ਬਿਮਾਰੀ ਦੇ ਏਜੰਟ—ਜੀਵਤ ਮਾਈਕਰੋਆਰਗੈਨਿਜ਼ਮ, ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਜ਼ਹਿਰ, ਜਿਸਦੇ ਕਾਰਨ ਮਨੁੱਖਾਂ ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਮਾਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

IRP—ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪਲਾਨ।

ਸੀਮਤ ਮਾਤਰਾ—ਜਦੋਂ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਪਦਾਰਥ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਉਹ ਅਧਿਕਤਮ ਮਾਤਰਾ ਜੋ ਨਰਿਧਾਰਤ ਪਲੈਕਰਡ, ਲੇਬਲਿੰਗ, ਅਤੇ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਦੇ ਅਪਵਾਦਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਮਾਰਕੀਂਗਜ਼—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 ਪੈਕੀਂਗ ਤੇ ਇਸ ਪਾਠ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

MCP—ਮੇਟਰ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ।

ਮਕਿਸਚਰ—ਇਕ ਪਦਾਰਥ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਕ ਰਸਾਇਣ ਕੰਪਾਊਂਡ ਜਾਂ ਤੱਤ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਦਾ ਨਾਮ—ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ CFR ਸਰਿਲੇਖ 49 §172.101 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਇਕ ਢੁੱਕਵਾਂ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਨਾਮ।

NHTSA—ਨੈਸ਼ਨਲ ਹਾਈਵੇ ਟ੍ਰੇਫਿਕ ਸੇਫਟੀ ਐਡਮਿਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

N.O.S.—ਵੈਸੇ ਵਰਣਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

NTSB—ਨੈਸ਼ਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸੇਫਟੀ ਬੋਰਡ।

ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਕਮੀ—ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਰਲ ਹੋਣ ਤੇ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਦੀ ਘਟੀ ਹੋਈ ਮਾਤਰਾ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਆਇਤਨ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿੱਚ 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 ਵਿੱਚ ਕੀਨਾ ਫੈਲਾਓ ਹੋਵੇਗਾ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਵੱਭੀਨ ਦਰਾਂ ਤੇ ਫੈਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਢੁੱਕਵੀਂ ਕਟੌਤੀ ਦੇ ਲਈ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟੈਂਕ 130 ਫਾਰਨਹੀਟ ਦੇ ਉੱਤੇ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਓਵਰਪੈਕ—ਇਕਹਰੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਬੰਦ ਸਮਾਨ ਤਾਂ ਜੋ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂ ਸੁਵਿਧਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈ ਜਾ ਸਕਦੇ ਜਾਂ ਦੋ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪੈਕੇਜਿੰਗ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਓਵਰਪੈਕ ਦੇ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਲਾ ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਵਾਲਾ ਕੰਟੇਨਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਪੋਰਟੇਬਲ ਟੈਂਕ—ਕੋਈ ਵੀ ਬਲਕ ਪੈਕੇਜਿੰਗ (ਉਸ ਸਲਿੰਡਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿਸ ਦੀ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ 1,000 ਪੈਂਡ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ) ਜਿਸਨੂੰ ਕਾਇਮ ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਸ਼ਿਪ ਦੇ ਵਿੱਚ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਂਕ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਵਿੱਚ ਸੁਵਿਧਾ ਦੇਣ ਲਈ ਯਾਂਤਰਿਕੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਕੈਂਡਿੰਗ, ਪਕੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਾਧੂ ਸਮਾਨ ਦੇ ਨਾਲ ਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੋ ਟੈਂਕ, ਟੈਂਕਕਾਰ ਜਾਂ ਬਹੁ-ਯੂਨਿਟ ਟੈਂਕ ਕਾਰ ਟੈਂਕ ਜਾਂ 3AX, 3AAX, ਜਾਂ 3T ਸਲਿੰਡਰਾਂ ਨੂੰ ਲਜ਼ਿਮਿਤ ਵਾਲਾ ਟ੍ਰੇਲਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਪੂਰਾ ਨਾਮ—CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §172.101 ਵਿੱਚ ਰੋਮਨ ਪ੍ਰਗਟ (ਇਟਾਲਿਕਸ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ) ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥ।

Psi—ਪ੍ਰਤੀ ਸੁਕਏਅਰ ਇੰਚ ਪੈਂਡ।

Psia—ਪ੍ਰਤੀ ਸੁਕਏਅਰ ਇੰਚ ਪੈਂਡ ਸੰਪੂਰਨ।

PUC—ਪਬਲਿਕ ਯੂਟੀਲੀਟੀਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨ

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਪੰਜੀਕ੍ਰਤਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟਰ—ਡੀ ਟੀ ਐਸ ਸੀ (DTSC) ਦੁਆਰਾ ਪੰਜੀਕ੍ਰਤਿ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਹਵਾ, ਰੇਲ, ਹਾਈਵੇ ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਦੇ ਰਸਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਨੂੰ ਸਾਇਟ ਤੋਂ ਢੁਆਈ ਦੇ ਵਿੱਚ ਲੱਗਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਰਹਿਪੋਰਟੇਬਲ ਕੁਆਂਟਿਟੀ (RQ)—ਉਹ ਮਾਤਰਾ ਜੋ CFR, ਸਰਿਲੇਖ 49 §172.101 ਦੇ ਅਪੈਂਡਕਿਸ A ਦੇ ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਅਪੈਂਡਕਿਸ A ਦੇ ਕਾਲਮ 1 ਵਿੱਚ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਲਈ ਵਰਣਿਤ ਹੈ।

ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਨ—ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦੱਤਾ ਗਿਆ ਬਿਆਨ, ਜਿਸ 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 ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ:

"ਇਸ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਣ, ਵਰਣਨ, ਪੈਕੀਂਗ, ਚੀਨਹਤ ਕਰਨਾ, ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਗਾਉਣਾ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਲਗਾਉਣਾ ਢੁੱਕਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਢੁਆਈ ਦੇ ਲਈ ਢੁੱਕਵੀਂ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਹਨ।"

ਜਾਂ

"ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਢੇਢੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਵਿਚਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਸਟੀਕਤਾ ਨਾਲ, ਢੁੱਕਵੇਂ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਨਾਮ ਉੱਪਰ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ (* ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸਾਧਨ) ਦੇ ਲਈ ਢੇਢੇ ਜਾਣ ਦੇ ਲਈ ਵਰਗੀਕ੍ਰਤਿ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਪੈਕ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਨਿਸ਼ਾਨ ਲਗਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਲੇਬਲ ਲਗਾਈ/ਪਲੈਕਰਡ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਢੁੱਕਵੀਂ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਹੈ।"

ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦੇ ਕਾਗਜ਼—ਇਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਆਦੇਸ਼, ਲਦਾਈ ਦਾ ਬਲਿ, ਘੋਸ਼ਣਾ, ਜਾਂ ਇਸ ਮਕਸਦ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਦਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇ।

* ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨ (ਰੇਲ, ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਵੈਸੱਲ) ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਦੇ ਲਈ ਇੱਥੇ ਸ਼ਬਦ ਲਿਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ—ਕੋਈ ਵੀ ਸੀ ਐਮ ਵੀ (CMV) ਜਿਸ ਵਿਚ ਕਸਿ ਵੀ ਆਕਾਰ ਦਾ ਸਥਾਈ ਟੈਕ(ਜ) ਜਾਂ 1,000 ਗੈਲਨ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟੈਕ ਲੱਗੇ ਹੋਣ (ਉਨ੍ਹਾਂ ਟੈਕਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਹਿਣਾ, ਗੈਸ ਜਾਂ ਤੇਲ ਦਾ ਟੈਕ)। ਇਸ ਵਿਚ ਕਸਿ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਜੋੜ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਸਥਾਈ ਟੈਕ ਜਿਸ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ 119 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਏ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਲਈ CDL ਜਾਂ ਪਲੈਕਰਡ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਵੇ, ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਖਤਰਨਾਕ ਪਦਾਰਥਾਂ ਜਾਂ ਕੂੜੇ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ, ਟੈਕ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਅਤੇ ਇਕ HazMat ਤਸਦੀਕ, ਸਥਾਈ ਟੈਕ(ਕਾਂ) ਲਈ ਚਾਹੀਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਦੇ ਬਨਿੰ ਕੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਭਾਰ ਕੰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਕ ਦਾ ਆਕਾਰ ਕੰਨਾ ਹੈ। ਜੇ ਟੈਕ ਪੋਰਟੇਬਲ ਹੈ ਅਤੇ 1,000 ਗੈਲਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕੇਵਲ HazMat ਤਸਦੀਕ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਤਕਨੀਕੀ ਨਾਮ—ਇਕ ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ ਰਸਾਇਣਕ ਨਾਮ ਜਾਂ ਮਾਈ-ਕ੍ਰੋਬਾਇਓਲੋਜੀਕਲ ਨਾਮ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਿਗਿਆਨਕ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਕਤਿਬਚਿਆਂ, ਜਰਨਲਾਂ ਅਤੇ ਟੈਕਸਟ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸਰਿਲੇਖ 13—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕੋਡ ਆਫ਼ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼—ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ

ਸਰਿਲੇਖ 22—ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਕੋਡ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼—ਖਤਰਨਾਕ ਕੂੜੇ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਵਾਤਾਵਰਣਕ ਸਹਿਤ ਮਾਨਕ

TSA—ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਕਿਓਰਟੀ ਐਡਮਨਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ—ਇਕ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿਆਟੋ-ਮਬਾਇਲ, ਵੈਨ, ਟਰੈਕਟਰ, ਟਰੱਕ, ਸੈਮੀਟਰੇਲਰ, ਟੈਕ ਕਾਰ, ਜਾਂ ਰੇਲ ਕਾਰ ਜਿਸਨੂੰ ਕੀ ਕਾਰਗੋ ਦੀ ਢੁਆਈ ਲਈ ਕਸਿ ਸਾਧਨ ਵਿਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਨੂੰ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਇਕਾਈ (ਟਰੇਲਰ, ਰੇਲ ਕਾਰ, ਆਦਿ) ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਕਰਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪਦਾਰਥ—ਕੋਈ ਵੀ ਪਦਾਰਥ (ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਲਜ ਅਤੇ ਪੇਸਟ) ਜੋ ਕੀ ਜਦੋਂ ਪਾਣੀ ਵਿਚ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਇਸਦੇ ਜਲਣ ਦੀ ਜਾਂ ਲਪਟਾਂ ਛੱਡਣ ਦੀ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਜ਼ਹਿਰੀਲੀਆਂ ਗੈਸਾਂ ਛੱਡਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਕਰਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਉੱਪਰ ਗੱਲੇ ਹੋਣ ਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ ਦਾ ਲੇਬਲ ਲੱਗਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਹਵਾਲਗੀ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਖ਼ਰੀਦ

ਕੈਲੀ ਫੋਰ ਨੀ ਆ ਵ ਹੀ ਕ ਲ ਕੋਡ ਕਤਿਬ (California Vehicle Code) ਨੂੰ ਆਨਲਾਇਨ www.leginfo.legislature.ca.gov ਤੇ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਸਿ ਵੀ ਡੀ ਐਮ ਵੀ (DMV) ਖੇਤਰੀ ਦਫ਼ਤਰ ਤੋਂ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਦੇ ਨਯਿਮ California Code of Regulations (ਸੀ ਸੀ ਆਰ) (CCR) ਦੇ ਸਰਿਲੇਖ 13 ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

CCR, ਸਰਿਲੇਖ ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਖ਼ਰੀਦਿਆ 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 ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ (ਸੀ ਐਫ਼ ਆਰ), ਸਰਿਲੇਖ 49 ਜਾਂ CCR, ਸਰਿਲੇਖ 22, ਡਵੀਜ਼ਨ 4.5 ਨੂੰ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਨੂੰ ਯੂ.ਐਸ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਬੁੱਕ ਸਟੋਰ ਤੋਂ <https://bookstore.gpo.gov> ਤੋਂ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਲਈ ਜਾਂ ਯੂ.ਐਸ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਬੁੱਕਸਟੋਰ ਕੋਲ ਆਡਰ ਦੇਣ ਲਈ ਗਵਰਨਮੈਂਟ ਪਬਲੀਸ਼ਿੰਗ ਆਫ਼ਿਸ (ਜੀ ਪੀ ਓ) ਦੇ ਕਸਟਮਰ ਕੇਅਰ ਸੈਂਟਰ ਨੂੰ ਫੋਨ ਰਾਹੀਂ 1-866-512-1800 ਉੱਤੇ ਸੰਪਰਕ ਕਰੋ।

ਅਸਵੀਕ੍ਰਤੀ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ

ਇਸ ਕਤਿਬਚੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਕਰਿਪਾ ਕਰਕੇ ਯਾਦ ਰੱਖੋ ਕੀ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਨਯਿਮਾਂ ਦਾ ਮਾਤਰ ਸਾਰ ਹੈ।

DMV, ਕਾਨੂੰਨਲਾਗੂਕਰਨਵਾਲੇ, ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਹੀਕਲ ਕੋਡ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੂਰੀ ਅਤੇ ਬਲਿਕੁੱਲ ਓਸੇ ਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਤੁਸੀਂ ਸਭ ਤੋਂ ਨਵੀਨਤਮ California Vehicle Code ਨੂੰ www.leginfo.legislature.ca.gov ਵੈਬਸਾਈਟ ਤੇ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਕਾਪੀ ਨੂੰ ਕਸਿ ਵੀ DMV ਖੇਤਰੀ ਦਫ਼ਤਰ ਤੋਂ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕਸਿਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਖਿਆ ਜਾਵੇ

ਇਸ ਕਤਿਬਚੇ 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

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

AD PLACEMENT