دولت مشترکہ پنسلوینیا

کمرشل
ڈرائیور کا مینوئل

pennsylvania
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

www.dmv.pa.gov

PUB 223 (2-24) Urdu

کمرشل ڈرائیور کا لائسنس پروگرام

1. CDL اور CDL ٹیسٹنگ کی قانونی بنیاد 49 CFR 383 میں پائی جاتی ہے اور یہ ہر امریکی دائرہ اختیار کی اس آئینی طاقت میں پائی جاتی ہے کہ جس کے تحت انہیں اپنے شہریوں کی حفاظت اور بہبود کے لیے قانون سازی کرنے کا حق حاصل ہے۔
2. CDL ٹیسٹس لائسنس کے فیصلے میں مدد کے لیے استعمال کیے جاتے ہیں۔
3. CDL ٹیسٹ 49 CFR 383 میں بیان کردہ تمام جانچ کے تقاضوں کو پورا کرتا ہے۔
4. CDL ٹیسٹ سسٹم اس لیے نہیں بنایا گیا کہ ذیل میں درج کی جانب سے تربیت کے تقاضوں کی کامیاب تکمیل کی پیمائش کی جا سکے:
   A. ٹرک یا بس کمپنیاں
   B. ٹرک یا بس ایسوسی ایشنز
   C. کمرشل یا نجی ٹرک ڈرائیور ٹریننگ اسکولز
   D. FHWA کا ماڈل ٹرک ڈرائیور کا تربیتی نصاب
   E. پروفیشنل ٹرک ڈرائیور انسٹی ٹیوٹ آف امریکہ (PTDIA) کا ٹرک ڈرائیور کا تربیتی نصاب۔
5. ایک پیشہ ور ٹرک یا بس ڈرائیور کے لیے علم اور مہارت کے تقاضے 49 CFR 383 میں بیان کردہ سے کہیں زیادہ وسیع ہیں۔
6. CDL نالج ٹیسٹس اس بات کا تعین کرنے کے لیے بنائے گئے ہیں کہ آیا کوئی ایسا شخص کمرشل گاڑیوں کے اس درجے اور قسم کے محفوظ آپریشن کے لیے 49 CFR 383 میں بیان کردہ آگہی کے کم سے کم تقاضوں کو پورا کرتا ہے، جس سے یہ گاڑی چلانے کی توقع کی جاتی ہے۔
7. CDL مینوئل کو CDL درخواست دہندگان کے لیے ان کم سے کم آگہی کے تقاضوں کو پورا کرنے کے لیے تیار کیا گیا ہے جو 49 CFR 383 میں کمرشل موٹر گاڑیوں کے مختلف درجوں کے محفوظ آپریشن کے لیے درکار ہیں۔ اس کے علاوہ، مینوئل میں ان ڈرائیوروں کے لیے درکار خصوصی علم بھی شامل ہے جو بسیں، ٹینک والی گاڑیاں، خطرناک مواد لے جانے والی گاڑیاں اور/یا کمبینیشن گاڑی چلانے کے لیے اہل ہونا چاہتے ہیں۔
8. CDL مینوئل وہ تمام معلومات فراہم کرتا ہے جو CDL درخواست دہندہ کو CDL ٹیسٹ پاس کرنے کے لیے درکار ہوتی ہے۔
9. CDL مہارت کے ٹیسٹ اس بات کا تعین کرنے کے لیے بنائے گئے ہیں کہ آیا کوئی شخص تجارتی گاڑی کے اس درجے اور قسم کے محفوظ آپریشن کے لیے 49 CFR 383 میں بیان کردہ کم سے کم آگہی اور مہارت کا مظاہرہ کر سکتا ہے، جسے چلانے کی اس سے توقع کی جاتی ہے۔

102" سے زیادہ چوڑے ٹریلرز اور 75' سے زیادہ لمبے کمبینیشن کو مہارت کی جانچ کی سائٹوں پر داخلے کی اجازت نہیں ہے۔

اگر آپ کے پاس اس سے بڑی گاڑی ہے تو براہ کرم براہِ راست ڈرائیور لائسنس سنٹر سے رابطہ کریں تاکہ معلوم کیا جا سکے کہ آیا ٹیسٹنگ سائٹ آپ کی گاڑی کو ایڈجسٹ کر سکتی ہے۔ وفاقی اور ریاستی قانون کے مطابق CDL مہارتوں کے ٹیسٹ کے دوران کمرشل لرنرز پرمٹ پر کام کرتے وقت گاڑیوں کا خالی ہونا ضروری ہے۔

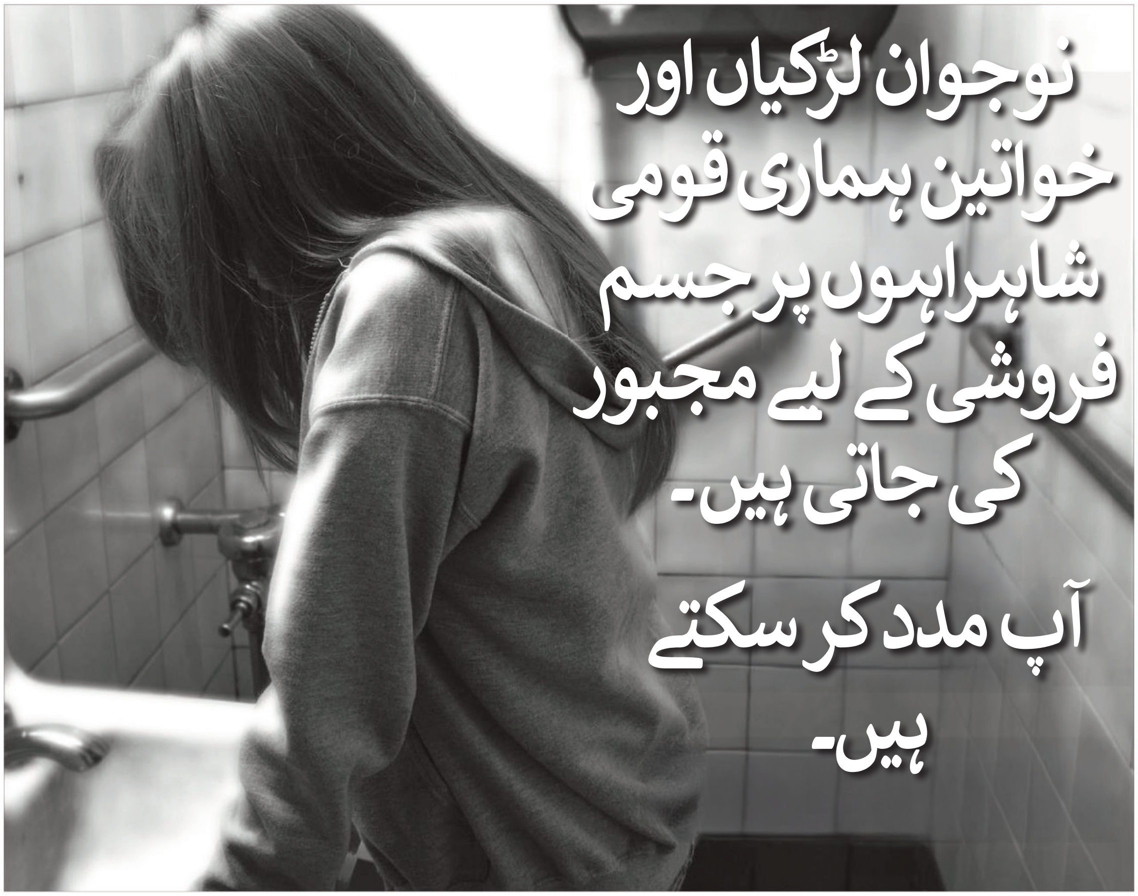
خطرناک مواد کی نقل و حمل میں استعمال ہونے والی گاڑیاں جن پر پلے کارڈز آویزاں ہوں، ان کی جانچ نہیں کی جائے گی۔ گاڑی کا خالی ہونا ضروری ہے۔ اگر یہ خطرناک امواد کی نقل و حمل میں استعمال ہونے والی ٹینک گاڑی ہے، تو ٹینک کو صاف کرنا ضروری ہے۔ ایک ایسا خط درکار ہوتا ہے جس میں بتایا گیا ہو کہ ٹینک کو صاف کیا گیا ہے اور اس میں گاڑی کی معلومات، تاریخ اور وقت شامل ہو۔ ٹیسٹنگ سے پہلے اور 72 گھنٹوں کے اندر ٹینک والی گاڑی کو صاف کرنا ضروری ہے۔ اگر یہ طے پا جائے کہ گاڑی مذکورہ بالا معیار پر پوری اترتی ہے، تو CDL مہارت کے امتحان سے قبل گاڑی پر موجود تمام پلے کارڈز کو ڈھانپنا ضروری ہو گا۔

CDL کی معلومات حاصل کرنے یا CDL مہارتوں کے ٹیسٹ کا شیڈول کرنے کے لیے
براہ کرم ڈرائیور اور گاڑی کی سروسز کی ویب سائٹ: www.dmv.pa.gov ملاحظہ فرمائیں

یقین نہیں ہے کہ آیا آپ کے پاس کمرشل ڈرائیورز مینوئل کا تازہ ترین ایڈیشن ہے؟
اس اشاعت کا تازہ ترین ورژن ہماری درج ذیل ویب سائٹ پر دیکھا جا سکتا ہے:

www.dmv.pa.gov

CDL Driver's Manual Copyright © 2005 AMMVA. جملہ حقوق محفوظ ہیں۔



روزمرہ کے ہیروز درکار ہیں۔

انسانی اسمگلنگ جدید دور کی غلامی ہے۔ اسمگلرز اپنے متاثرین پر قابو پانے کے لیے جبر، دھوکہ دہی اور زور زبردستی جیسے ہتھکنڈے استعمال کرتے ہیں۔ کوئی بھی نابالغ جو تجارتی جنسی سرگرمی میں ملوث ہو، انسانی اسمگلنگ کا شکار تصور کیا جاتا ہے۔ انسانی اسمگلنگ مختلف مقامات پر واقع ہو سکتی ہے، بشمول ٹرک اسٹاپس، ریستوران، ریسٹ ایریاز، جسم فروشی کے اڈے، اسٹرپ کلب، نجی رہائش گاہیں وغیرہ۔

ٹرک ڈرائیورز ہمارے قومی ہائی ویز کے نگران ہیں اور وہ پہلے ہی ایسی اطلاعات فراہم کر رہے ہیں جو جانیں بچانے میں مددگار ثابت ہو رہی ہیں۔ اگر آپ کسی نابالغ کو ان علاقوں میں کام کرتے ہوئے یا کسی مشتبہ دلال کو دیکھیں تو براہ کرم قومی ہاٹ لائن پر کال کریں اور اپنی معلومات کی رپورٹ کریں۔

کال کریں، زندگیاں بچائیں۔

قومی ہاٹ لائن:

1-888-373-7888

truckersagainsttrafficking.org

1-888-373-7888 (امریکہ)

1-800-222-TIPS (کینیڈا)

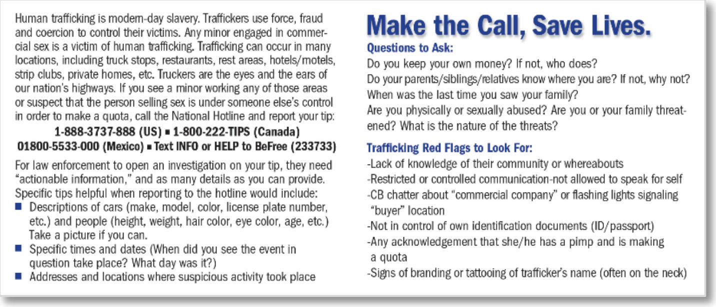
01800-5533-000 (میکسیکو)

کیون کیمل، کانوائے ٹرک لوڈ کے ٹرک ڈرائیور اور 2015 کے لیے TAT
کے Harriet Tubman ایوارڈ کے فاتح

جنوری 2015 میں، ایک RV ورجینیا کے ایک ٹرک اسٹاپ میں داخل ہوئی۔ مشاہداتی نگاہ رکھنے والے پیشہ ور ٹرک ڈرائیور کیون کیمل (Kevin Kimmel) نے اس RV میں مشکوک سرگرمی کو بھانپ لیا جو ٹرک کی لائن سے پیچھے کھڑی کی گئی تھی، اور طے کیا کہ کچھ تو گڑبڑ ہے۔ نظرانداز کرنے کے بجائے، انھوں نے ایک کال کی جس نے قانون نافذ کرنے والے اداروں کو متحرک کیا اور وہ چند منٹوں میں موقع پر پہنچ گئے۔ گاڑی میں سوار افراد سے انٹرویو کرنے کے بعد، انھوں نے جانا کہ 20 سال کی ایک نوجوان خاتون کو دو ہفتے قبل آئیووا سے اغوا کیا گیا تھا۔ اسے مارا پیٹا گیا تھا، اس کی عصمت دری کی گئی تھی، اس کا پورا جسم RV کے چولہے پر گرم کیے گئے آلات سے جلایا گیا تھا اور ان پر نشانات بنائے گئے تھے، اسے بھوکا پیاسا رکھا گیا تھا۔ اسے اس کے اسمگلروں، لورا سورنسن (Laura Sorenson) اور الڈیر ہوڈزا (Aldair Hodza) کے ذریعے کریگ لسٹ پر جنسی اشتہارات کے ذریعے فروخت کیا جا رہا تھا، جہاں مرد اسے خرید رہے تھے اور پھر اس کی عصمت دری کرنے کے لیے RV میں پہنچ رہے تھے۔ وہ غذائی قلت کی وجہ سے اور جس تشدد کا اسے نشانہ بنایا گیا تھا اس کی وجہ سے موت سے قریب تر ہو رہی تھی اور ڈاکٹروں کا کہنا تھا کہ اگر وہ کال نہ کی جاتی جس کے نتیجے میں قانون نافذ کرنے والے ادارے اس ٹرک اسٹاپ پر آئے تھے تو وہ اگلے چند دنوں میں مر چکی ہوتی۔ اب روبۂ صحت یہ متاثرہ نوجوان خاتون کیمل کو اپنا محافظ فرشتہ کہتی ہیں۔ وہ اپنے آپ کو انسانی اسمگلنگ کا مخالف ٹرکر کہتا ہے۔

ٹرکرز اگینسٹ ٹریفکنگ (Trucker Against Trafficking) ایک غیر منافع بخش تنظیم ہے جو 2009 سے ٹرکنگ انڈسٹری کے ساتھ کام کر رہی ہے تاکہ اس صنعت کے ممبران کو اس قابل بنایا جا سکے کہ وہ انسانی اسمگلنگ کو ہوتا ہوا دیکھیں تو اسے پہچان سکیں اور یہ جان سکیں کہ وہ کون سے اقدامات اٹھائیں کہ جس کے ذریعے سے قانون نافذ کرنے والے اداروں کو اس جرم سے مؤثر طریقے سے نمٹنے کے قابل بنا سکیں۔ اس تربیت اور ان ٹولز کے ذریعے، ٹرک چلانے والے کیون کیمل کی طرح روزمرہ کے ہیرو بن رہے ہیں، جنھیں TAT کا Harriet Tubman 2015 ایوارڈ یافتہ بھی قرار دیا گیا تھا۔

TAT کے فراہم کردہ ٹولز میں سے ایک والیٹ کارڈ ہے جس میں ایسے ریڈ فلیگز بیان کیے گئے ہیں کہ جن پر نگاہ رکھنی چاہیئے، یہ وہ سوالات ہیں کہ جنھیں آپ کو ان صورت میں پوچھنا چاہیئے جب آپ کو شک ہو کہ کوئی فرد مظلوم ہے نیز اس میں وہ قابل کارروائی معلومات ہیں کہ جن کی رپورٹ کی جانی چاہیئے۔ یہ والیٹ کارڈ کسی بھی موزوں ایپ اسٹور سے ایپ کے ذریعے سے تمام اسمارٹ فونز پر دستیاب ہے خواہ وہ اینڈرائیڈ ہو یا iPhone یا ونڈوز فارمیٹ میں کوئی فون ہو اور ساتھ ہی tat.truckers@gmail.com پر ای میل کر کے، آپ کے والیٹ میں رکھنے کے لیے بھی دستیاب ہے۔


Human trafficking is modern-day slavery. Traffickers use force, fraud and coercion to control their victims. Any minor engaged in commercial sex is a victim of human trafficking. Trafficking can occur in many locations, including truck stops, restaurants, rest areas, hotels/motels, strip clubs, private homes, etc. Truckers are the eyes and the ears of our nation's highways. If you see a minor working any of those areas or suspect that the person selling sex is under someone else's control in order to make a quota, call the National Hotline and report your tip:

1-888-3737-888 (US) ▪ 1-800-222-TIPS (Canada)
01800-5533-000 (Mexico) ▪ Text INFO or HELP to BeFree (233733)

For law enforcement to open an investigation on your tip, they need "actionable information," and as many details as you can provide. Specific tips helpful when reporting to the hotline would include:

- Descriptions of cars (make, model, color, license plate number, etc.) and people (height, weight, hair color, eye color, age, etc.) Take a picture if you can.
- Specific times and dates (When did you see the event in question take place? What day was it?)
- Addresses and locations where suspicious activity took place

Make the Call, Save Lives.

Questions to Ask:
Do you keep your own money? If not, who does?
Do your parents/siblings/relatives know where you are? If not, why not?
When was the last time you saw your family?
Are you physically or sexually abused? Are you or your family threatened? What is the nature of the threats?

Trafficking Red Flags to Look For:
-Lack of knowledge of their community or whereabouts
-Restricted or controlled communication-not allowed to speak for self
-CB chatter about "commercial company" or flashing lights signaling "buyer" location
-Not in control of own identification documents (ID/passport)
-Any acknowledgement that she/he has a pimp and is making a quota
-Signs of branding or tattooing of trafficker's name (often on the neck)

مزید برآں، TAT اپنی ویب سائٹ (www.truckersagainsttrafficking.org) پر ایک طاقتور، 26 منٹ کی تربیتی ویڈیو فراہم کرتا ہے، جسے دیکھنے اور ساتھ ہی میں ایک مختصر ٹیسٹ میں حصہ لینے اور پاس کرنے کی صورت میں ڈرائیوروں کو TAT-تربیت یافتہ کے طور پر سرٹیفکیٹ دیا جاتا ہے، جو کہ ان کے رزیومے میں شامل کیا جا سکتا ہے۔ چونکہ پیشہ ور ڈرائیور اکثر اپنے آپ کو ایسے مقامات پر پاتے ہیں جہاں انسانی اسمگلر کثرت سے آتے ہیں اور انسانی استحصال کرتے ہیں اس لیے وہ انسانی اسمگلنگ کی علامات کو پہچاننے اور ایک ایسی کال کرنے کے لیے ایک منفرد پوزیشن میں ہوتے ہیں کہ جو متاثرین کی بازیابی اور مجرم کی گرفتاری کا باعث بن سکتی ہے۔ آج ہی اپنا والیٹ کارڈ حاصل کریں۔ روزمرہ زندگی کے ہیرو بنیں! کال کریں (888-3737-888-1)؛ زندگیاں بچائیں!

1-888-3737-888 (امریکہ)

1-800-222-TIPS (کینیڈا)

01800-5533-000 (میکسیکو)

INFO یا HELP لکھ کر BeFree (233733) پر ٹیکسٹ کریں

مندرجات کی فہرست

حصہ اول

سیکشن 1

تعارف .... 1 - 1

درجہ بندیاں .... 1 - 3

توثیق/تحدیدات .... 1 - 3

کمرشل ڈرائیور لائسنس کے ٹیسٹس .... 1 - 4
نالج ٹیسٹس .... 1 - 4
مہارتی ٹیسٹ .... 1 - 5
CDL کے لیے اس وقت درخواست دینا جب آپ پنسلوینیا میں پہلے سے لائسنس یافتہ ہوں .... 1 - 7
کسی دیگر ریاست میں لائسنس یافتہ ہونے کی صورت میں PA CDL کے لیے درخواست دینا .... 1 - 7

طبی دستاویزی تقاضا جات .... 1 - 8
انٹر اسٹیٹ یا انٹرا اسٹیٹ کامرس .... 1 - 8
انٹر/انٹرا اسٹیٹ کامرس: غیر مستثنٰی یا مستثنٰی حیثیت؟ .... 1 - 8
سیلف سرٹیفیکیشن کے بیانات .... 1 - 9

ڈرائیور کی نااہلیاں .... 1 - 10
عمومی .... 1 - 10
شراب، جائے حادثہ کو چھوڑنا اور سنگین جرم کا ارتکاب .... 1 - 10
ٹریفک (قوانین) کی سنگین خلاف ورزیاں .... 1 - 11
آؤٹ آف سروس آرڈر کی خلاف ورزی .... 1 - 11
ریل روڈ-ہائی وے گریڈ کراسنگ کی خلاف ورزیاں .... 1 - 11
خطرناک امواد (HAZMAT) کی توثیق پس منظر کی جانچ اور نااہلی .... 1 - 11
آپ کی ذاتی گاڑی میں ٹریفک کی خلاف ورزیاں .... 1 - 12

دیگر حفاظتی قواعد .... 1 - 12
خدمت کے اوقات کے ضوابط .... 1 - 13
وِسل بلوئر کا تحفظ .... 1 - 13

بین الاقوامی رجسٹریشن پلان بین الاقوامی فیول ٹیکس معاہدہ .... 1 - 13

سیکشن 2 - محفوظ طریقے سے گاڑی چلانا

گاڑی کا معائنہ .... 2 - 1
معائنہ کیوں کریں .... 2 - 1
گاڑی کے معائنہ کی اقسام .... 2 - 2
معائنہ کرتے وقت کن چیزوں کا جائزہ لیں .... 2 - 2
CDL معائنہ ٹیسٹ .... 2 - 5
سات مرحلوں پر مشتمل معائنے کا طریقہ .... 2 - 5
سفر کے دوران معائنہ .... 2 - 11
سفر کے بعد معائنہ اور رپورٹ .... 2 - 11

آپ کی گاڑی کا بنیادی کنٹرول .... 2 - 12
رفتار بڑھانا .... 2 - 12
اسٹیئرنگ .... 2 - 12
رکنا .... 2 - 12
پیچھے کی طرف محفوظ طریقے سے چلانا .... 2 - 12

گیئر بدلنا .... 2 - 13
مینوئل ٹرانسمیشنز .... 2 - 13
ملٹی اسپیڈ ریئر ایکسل اور معاون ٹرانسمیشنز .... 2 - 14
آٹومیٹک ٹرانسمیشنز .... 2 - 14
ریٹارڈرز .... 2 - 14

دیکھنا .... 2 - 15
آگے دیکھنا .... 2 - 15
اطراف اور پیچھے دیکھنا .... 2 - 16

رابطہ قائم کرنا .... 2 - 16
اپنے ارادے کا اشارہ دیں .... 2 - 17

مندرجات کی فہرست (جاری شدہ)

اپنی موجودگی کا اظہار کرنا .... 2 - 17

رفتار کو کنٹرول کرنا .... 2 - 19
رکنے کا فاصلہ .... 2 - 19
رفتار کو سڑک کی سطح کے مطابق رکھنا .... 2 - 19
رفتار اور خم .... 2 - 20
رفتار اور آگے کا فاصلہ .... 2 - 20
رفتار اور ٹریفک کا بہاؤ .... 2 - 20
ڈھلوان پر رفتار .... 2 - 21
سڑک پر کام کے علاقے .... 2 - 21

جگہ منظم کرنا .... 2 - 21
سامنے کی جگہ .... 2 - 21
پیچھے کی جگہ .... 2 - 22
اطراف میں فاصلہ رکھنا .... 2 - 23
اوپر موجود جگہ .... 2 - 23
نیچے موجود جگہ .... 2 - 23
موڑ کاٹنے کے لیے جگہ .... 2 - 23
ٹریفک عبور کرنے یا اس میں داخل ہونے کے لیے درکار جگہ .... 2 - 25

خطرات کو دیکھنا .... 2 - 25
خطرات کو دیکھنے کی اہمیت .... 2 - 25
خطرناک سڑکیں .... 2 - 25
وہ ڈرائیور جو خطرہ ہیں .... 2 - 26
ہمیشہ ایک منصوبہ تیار رکھیں .... 2 - 28

عدم توجہی کے ساتھ ڈرائیونگ .... 2 - 28
عدم توجہی سے ڈرائیونگ کے باعث حادثات کا مسئلہ .... 2 - 29
عدم توجہی کے ساتھ ڈرائیونگ کے اثرات .... 2 - 29
عدم توجہی کی اقسام .... 2 - 29
موبائل فونز کا استعمال .... 2 - 29
ٹیکسٹنگ .... 2 - 30
ڈرائیونگ کے دوران عدم توجہی سے بچیں .... 2 - 30
دیگر عدم توجہی کا شکار ڈرائیوروں سے ہوشیار رہیں .... 2 - 31

جارحانہ ڈرائیورز/روڈ ریج .... 2 - 31
یہ کیا ہے؟ .... 2 - 31
جارحانہ ڈرائیور نہ بنیں .... 2 - 31
جب کسی جارحانہ ڈرائیور کا سامنا ہو تو کیا کرنا چاہیئے .... 2 - 31

رات کی ڈرائیونگ اور ڈرائیور کی تھکن .... 2 - 32
یہ زیادہ خطرناک ہے .... 2 - 32
ڈرائیور سے متعلق عوامل .... 2 - 32
سڑک کے عوامل: .... 2 - 34
گاڑی کے عوامل .... 2 - 34
رات کے وقت ڈرائیونگ کے طریقۂ کار .... 2 - 34

دھند میں ڈرائیونگ .... 2 - 35

موسم سرما میں ڈرائیونگ .... 2 - 35
گاڑی کی جانچ .... 2 - 35
ڈرائیونگ .... 2 - 36

شدید گرم موسم میں ڈرائیونگ .... 2 - 36
گاڑی کی جانچ .... 2 - 36
ڈرائیونگ .... 2 - 37

ریل روڈ-ہائی وے کراسنگز .... 2 - 37
کراسنگز کی اقسام .... 2 - 37
انتباہی علامات اور ڈیوائسز .... 2 - 38
ڈرائیونگ کے طریقہ کار .... 2 - 39

مندرجات کی فہرست (جاری شدہ)

ریل روڈ-ہائی وے کراسنگ پر محفوظ طریقے سے رُکنا .... 2 - 39
ٹریک پار کرتے وقت احتیاط .... 2 - 39
خصوصی صورتحال .... 2 - 39

پہاڑی علاقوں میں ڈرائیونگ .... 2 - 39
"محفوظ" رفتار کا انتخاب کریں .... 2 - 40
ڈھلوان پر اترنے سے پہلے درست گیئر منتخب کریں .... 2 - 40
بریک فیڈنگ یا ناکامی .... 2 - 40
درست بریکنگ تکنیک .... 2 - 40

ہنگامی صورتحال میں ڈرائیونگ .... 2 - 41
حادثے سے بچنے کے لیے اسٹیئرنگ کا استعمال .... 2 - 41
جلدی اور محفوظ طریقے سے کیسے رُکیں .... 2 - 41
بریک فیل ہو جانا .... 2 - 42
ٹائر فیل ہونا .... 2 - 42

اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز (ABS) .... 2 - 43
اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز (ABS) کس طرح کام کرتے ہیں .... 2 - 43
وہ گاڑیاں جن میں ABS ہونا لازمی ہے .... 2 - 43
کیسے معلوم کریں کہ آپ کی گاڑی میں ABS موجود ہے .... 2 - 43
ABS آپ کی مدد کیسے کرتا ہے .... 2 - 43
صرف ٹریکٹر یا صرف ٹریلر پر ABS ہونا .... 2 - 43
ABS کے ساتھ بریک لگانا .... 2 - 44
اگر ABS کام نہیں کر رہا تو بریک لگانا .... 2 - 44
حفاظتی یاد دہانیاں .... 2 - 44

پھسلن پر قابو پانا اور بحالی .... 2 - 44
ڈرائیو وہیل کی پھسلن .... 2 - 45
ڈرائیو وہیل بریکنگ اسکڈ کو درست کرنا .... 2 - 45
اگلے پہیوں کی پھسلن .... 2 - 45

حادثے کی صورت میں لائحۂ عمل .... 2 - 46
حادثے کے مقام کی حفاظت کریں .... 2 - 46
حکام کو مطلع کریں .... 2 - 46
زخمیوں کی دیکھ بھال کریں .... 2 - 46

آگ لگنے کی صورت حال .... 2 - 46
آگ لگنے کی وجوہات .... 2 - 46
آگ سے بچاؤ .... 2 - 46
فائر فائٹنگ .... 2 - 47

الکحل، دیگر منشیات، اور ڈرائیونگ .... 2 - 48
الکحل اور ڈرائیونگ .... 2 - 48
دیگر منشیات .... 2 - 49

تمام تجارتی ڈرائیورز کے لیے خطرناک امواد کے اصول .... 2 - 50
خطرناک امواد کیا ہیں؟ .... 2 - 50
قوانین کیوں موجود ہیں؟ .... 2 - 50
ریگولیٹڈ مصنوعات کی فہرستیں .... 2 - 51

سیکشن 3 - کارگو کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنا

کارگو کا معائنہ کرنا .... 3 - 1

کارگو وزن اور توازن .... 3 - 2
وہ تعریفیں جو آپ کو معلوم ہونی چاہیئں .... 3 - 2
وزن کی قانونی حدود .... 3 - 2
اوپر کا وزن زیادہ نہ کریں .... 3 - 2
وزن کا توازن رکھیں .... 3 - 2

کارگو کو محفوظ بنانا .... 3 - 3
بلاکنگ اور بریسنگ .... 3 - 3
کارگو ٹائی ڈاؤنز .... 3 - 3

مندرجات کی فہرست (جاری شدہ)

ہیڈر بورڈز .... 3 - 3
مال کو ڈھانپنا .... 3 - 3
سیل شدہ اور کنٹینر میں بند سامان .... 3 - 3
کارگو جو خصوصی توجہ کا متقاضی ہو .... 3 - 4
ڈرائی بلک .... 3 - 4
لٹکا ہوا گوشت .... 3 - 4
مویشی .... 3 - 4
اوور سائز لوڈز .... 3 - 4

حصہ دوم

سیکشن 4 – مسافروں کو محفوظ طریقے سے لے جانا

گاڑی کا معائنہ .... 4 - 1
گاڑیوں کے سسٹمز .... 4 - 1
رسائی کے دروازے اور پینلز .... 4 - 1
بس کا اندرونی حصہ .... 4 - 1
روف ہیچز .... 4 - 2
اپنی سیٹ بیلٹ استعمال کریں! .... 4 - 2
لوڈنگ اور ٹرپ اسٹارٹ .... 4 - 2
قانون برائے معذریوں کے شکار امریکی افراد (ADA) .... 4 - 3
خطرناک امواد .... 4 - 3
ممنوعه خطرناک امواد .... 4 - 3
اسٹینڈی لائن .... 4 - 3
آپ کی منزل پر .... 4 - 3
سڑک پر .... 4 - 3
مسافروں کی نگرانی .... 4 - 3
اسٹاپ پر .... 4 - 4
عام حادثات .... 4 - 4
خم یا موڑ پر رفتار .... 4 - 4
ریلوے-ہائی وے کراسنگ اسٹاپس .... 4 - 4
ڈرا بریجز .... 4 - 4
ٹرپ کے بعد گاڑی کا معائنہ .... 4 - 5
ممنوعه عمل .... 4 - 5
بریک-ڈور انٹرلاکس کا استعمال .... 4 - 5

سیکشن 5 - ایئر بریک

ایئر بریک سسٹم کے پرزہ جات .... 5 - 1
ایئر کمپریسر .... 5 - 1
ایئر کمپریسر گورنر .... 5 - 1
ایئر اسٹوریج ٹینک .... 5 - 1
ایئر ٹینک ڈرینز .... 5 - 1
الکحل ایواپورٹر .... 5 - 2
حفاظتی والو .... 5 - 2
بریک پیڈل .... 5 - 2
فاؤنڈیشن بریکس .... 5 - 2
سپلائی پریشر گیجز .... 5 - 3
ایپلیکیشن پریشر گیج .... 5 - 3
کم ایئر پریشر کی وارننگ .... 5 - 3
اسٹاپ لائٹ سوئچ .... 5 - 3
فرنٹ بریک کو محدود کرنے کا والو .... 5 - 3
اسپرنگ بریکس .... 5 - 3
پارکنگ بریک کنٹرولز .... 5 - 4
اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز (ABS) .... 5 - 4

مندرجات کی فہرست (جاری شدہ)

ڈوئل ایئر بریک سسٹمز . . . . . 5 - 6
ایئر بریکس کا معائنہ کرنا . . . . . 5 - 6
مرحلہ 2: انجن کمپارٹمنٹ چیکس کے دوران . . . . . 5 - 6
مرحلہ 5: واک اراؤنڈ معائنے کے دوران . . . . . 5 - 6
مرحلہ 7 فائنل ایئر بریک چیک . . . . . 5 - 7
ایئر بریکس کا استعمال . . . . . 5 - 8
نارمل اسٹاپس . . . . . 5 - 8
اینٹی لاک بریکس کے ساتھ بریک لگانا . . . . . 5 - 8
ایمرجنسی اسٹاپس . . . . . 5 - 9
رکنے کا فاصلہ . . . . . 5 - 9
بریک کی طاقت میں کمی یا ناکامی . . . . . 5 - 9
درست بریک لگانے کا طریقہ (SNUB بریکنگ) . . . . . 5 - 10
ہوا کا کم دباؤ . . . . . 5 - 10
پارکنگ بریکس . . . . . 5 - 10

سیکشن 6 - کمبینیشن گاڑیاں

محفوظ طریقے سے کمبینیشن گاڑیاں چلانا . . . . . 6 - 1
الٹنے کے خطرات . . . . . 6 - 1
اسٹیئرنگ کو آہستگی سے چلائیں . . . . . 6 - 1
قبل از وقت بریک لگانا شروع کریں . . . . . 6 - 1
ریل روڈ – ہائی وے کراسنگز . . . . . 6 - 2
ٹریلر کو پھسلنے سے بچائیں . . . . . 6 - 3
چوڑا موڑ کاٹیں . . . . . 6 - 3
ٹریلر کے ساتھ ریورس کرنا . . . . . 6 - 4
کمبینیشن گاڑیوں کی ایئر بریکس . . . . . 6 - 5
ٹریلر ہینڈ والو . . . . . 6 - 5
ٹریکٹر حفاظتی والو . . . . . 6 - 5
ٹریلر ایئر سپلائی کنٹرول . . . . . 6 - 5
ٹریلر ایئر لائنز . . . . . 6 - 5
ہوز کپلرز (گلیڈ ہینڈز) . . . . . 6 - 6
ٹریلر ایئر ٹینکs . . . . . 6 - 7
شٹ آف والوز . . . . . 6 - 7
ٹریلر سروس، پارکنگ اور ایمرجنسی بریکس . . . . . 6 - 7
اینٹی لاک بریک سسٹمز . . . . . 6 - 8
ٹریلرز میں ABS ہونا ضروری ہے . . . . . 6 - 8
ABS کے ساتھ بریک لگانا . . . . . 6 - 8
منسلک اور غیرمنسلک کرنا . . . . . 6 - 9
ٹریکٹر–سیمی ٹریلرز کو منسلک کرنا . . . . . 6 - 9
ٹریکٹر–سیمی ٹریلرز کو غیرمنسلک کرنا . . . . . 6 - 11
پنٹل ہُک کو منسلک کرنا . . . . . 6 - 12
پنٹل ہُک کو غیرمنسلک کرنا . . . . . 6 - 12
ڈرا بار کو منسلک کرنا . . . . . 6 - 13
ڈرابار کو غیرمنسلک کرنا . . . . . 6 - 14
گوس نیک ہچ کو منسلک کرنا . . . . . 6 - 14
گوس نیک ہچ کو غیرمنسلک کرنا . . . . . 6 - 14
کمبینیشن گاڑی کا معائنہ کرنا . . . . . 6 - 15
واک اراؤنڈ معائنے کے دوران چیک کرنے والی اضافی چیزیں . . . . . 6 - 15
کمبینیشن گاڑی بریک چیک . . . . . 6 - 16

سیکشن 7- ڈبلز اور ٹریلز

ڈبل/ٹریل ٹریلرز کو کھینچنا . . . . . 7 - 1
ٹریلر کو الٹنے سے روکنا . . . . . 7 - 1
کریک دی وہپ افیکٹ سے آگاہ رہیں . . . . . 7 - 1

مندرجات کی فہرست (جاری شدہ)

مکمل معائنہ کریں .... 7 - 1
زیادہ فاصلے پر نظر رکھیں .... 7 - 1
جگہ کا نظم کرنا .... 7 - 1
ناموافق حالات .... 7 - 1
گاڑی پارک کرنا .... 7 - 2
کنورٹر ڈولیز پر اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز .... 7 - 2

منسلک اور غیرمنسلک کرنا .... 7 - 2
جڑواں ٹریلرز کو منسلک کرنا .... 7 - 2
جڑواں ٹریلرز کو غیرمنسلک کرنا .... 7 - 3
ٹرپل ٹریلرز کو منسلک اور غیرمنسلک کرنا .... 7 - 3
دیگر کمبینیشنز کو منسلک اور غیرمنسلک کرنا .... 7 - 4

ڈبلز اور ٹرپلز کا معائنہ کرنا .... 7 - 4
اضافی جانچیں .... 7 - 4
اضافی چیزیں جو اطراف میں گھوم پھر کر معائنے کے دوران دیکھی جائیں .... 7 - 5

ڈبلز/ٹرپلز کے ایئر بریکس کی جانچ کرنا .... 7 - 5
اضافی ایئر بریک چیکس .... 7 - 5

سیکشن 8 - ٹینک گاڑیاں

ٹینک گاڑیوں کا معائنہ کرنا .... 8 - 1
رساؤ .... 8 - 1
خصوصی مقصد کے سامان کی جانچ کریں .... 8 - 1
خصوصی سامان .... 8 - 1

ٹینک گاڑیاں چلانا .... 8 - 1
کشش ثقل کا بلند مرکز .... 8 - 1
زور پیدا ہونے کا خطرہ .... 8 - 2
بلک ہیڈز .... 8 - 2
بیفلڈ ٹینکس .... 8 - 2
بغیر بیفل والے ٹینکس .... 8 - 2
آؤٹیج .... 8 - 2
کتنا مال لادا جائے؟ .... 8 - 2

محفوظ ڈرائیونگ کے قواعد .... 8 - 3
ہموار ڈرائیونگ کریں .... 8 - 3
زور پر قابو پانا (بریک لگانا) .... 8 - 3
موڑ .... 8 - 3
روکنے کا فاصلہ .... 8 - 3
پھسلنا .... 8 - 3

سیکشن 9 - خطرناک مواد

ضوابط کا مقصد .... 9 - 3
مواد کو محدود بنانا .... 9 - 3
خطرے کا ابلاغ .... 9 - 3
ڈرائیورز اور سازوسامان کے تحفظ کو یقینی بنانا .... 9 - 3

خطرناک مواد کی نقل و حرکت—کون کیا کرتا ہے .... 9 - 4
ترسیل کار .... 9 - 4
کیریئر .... 9 - 4
ڈرائیور .... 9 - 4

ابلاغ کے قواعد .... 9 - 4
تعریفات .... 9 - 4
پیکج کے لیبلز .... 9 - 5
منضبط پراڈکٹس کی فہرستیں .... 9 - 5
شپنگ کا کاغذ .... 9 - 8
آئٹم کی تفصیل .... 9 - 8
ترسیل کار کی تصدیق .... 9 - 9

مندرجات کی فہرست (جاری شدہ)

پیکج پر نشانات اور لیبلز . . . . . 9 - 9
خطرناک مواد کو پہچاننا . . . . . 9 - 10
خطرناک فضلے کا مینیفیسٹ . . . . . 9 - 10
پلے کارڈ لگانا . . . . . 9 - 10
پلے کارڈ ٹیبلز . . . . . 9 - 11
لوڈنگ اور ان لوڈنگ . . . . . 9 - 12
لوڈنگ کے عمومی تقاضے . . . . . 9 - 12
بلک پیکجنگ پر نشان لگانا، لادنا اور اتارنا . . . . . 9 - 15
نشان لگانا . . . . . 9 - 15
ٹینک میں لوڈنگ . . . . . 9 - 15
آتش گیر مائع جات . . . . . 9 - 15
کمپریسڈ گیس . . . . . 9 - 15
خطرناک مواد -- ڈرائیونگ اور پارکنگ کے قواعد . . . . . 9 - 16
ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے دھماکہ خیز مواد کے ساتھ پارکنگ . . . . . 9 - 16
ایسی پلے کارڈ کی حامل گاڑی کو پارک کرنا جو ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے (زمرہ A یا B)
کے دھماکہ خیز مواد کی نقل و حرکت نہیں کر رہی . . . . . 9 - 16
پارک شدہ گاڑی کی نگرانی . . . . . 9 - 16
آگ (بھڑکتے اشارے) کے ذریعے سگنل دینے سے باز رہیں! . . . . . 9 - 16
روٹ کی پابندیاں . . . . . 9 - 17
سگریٹ نوشی مت کریں۔ . . . . . 9 - 17
بند انجن کے ساتھ ری فیول کرنا . . . . . 9 - 17
B:C 10 آگ بجھانے کے آلات . . . . . 9 - 17
ٹائرز چیک کریں . . . . . 9 - 17
شپنگ کے کاغذات اور ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی معلومات کہاں رکھی جائیں. . . . . . 9 - 17
کلورین کے لیے سازوسامان. . . . . . 9 - 18
ریلوے کراسنگ سے قبل رُک جائیں . . . . . 9 - 18
ہنگامی صورتحال– خطرناک مواد . . . . . 9 - 18
ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی گائیڈ بک (ERG) . . . . . 9 - 18
تصادم/حادثات . . . . . 9 - 18
آتشزدگی. . . . . . 9 - 19
مخصوص خطرات کے لیے ردعمل. . . . . . 9 - 19
درکار نوٹیفکیشن . . . . . 9 - 20
خطرناک مواد کی فرہنگ . . . . . 9 - 24

حصہ تین

سیکشن 10M - گاڑیوں کے معائنہ کا ٹیسٹ

اندرونی معائنہ (تمام گاڑیاں) . . . . . 10M - 2
گاڑی میں/انجن اسٹارٹ. . . . . . 10M - 2
ائیر بریک یا ہائیڈرولک بریک چیک (بریک سسٹم کی قسم پر مبنی). . . . . . 10M - 4
صرف مسافر اور اسکول بس . . . . . 10M - 5
صرف اسکول بس . . . . . 10M - 6
لائٹس آپریشنز چیک (تمام گاڑیاں) . . . . . 10M - 6
بیرونی معائنہ (تمام گاڑیاں) . . . . . 10M - 7
گاڑی کا سامنے والا حصہ / انجن والا حصہ (بند انجن). . . . . . 10M - 7
ایکسل اجزاء/اسٹیئرنگ ایکسل . . . . . 10M - 8
گاڑی کی سائیڈ . . . . . 10M - 10
گاڑی یا ٹریلر کا پچھلا حصہ . . . . . 10M - 11
کمبینیشن گاڑیاں . . . . . 10M - 11
صرف کمبینیشن گاڑیاں . . . . . 10M - 11
صرف ٹریلرز . . . . . 10M - 14

مندرجات کی فہرست (جاری شدہ)

سیکشن 11M - بنیادی کنٹرول پر مہارت کا ٹیسٹ

اسکورنگ .... 11M - 1
مشقیں .... 11M - 2

سیکشن 12 - سڑک پر ڈرائیونگ کا ٹیسٹ

آپ کا ٹیسٹ کیسے لیا جائے گا .... 12 - 1
موڑ .... 12 - 1
چوراہے .... 12 - 2
شہری کاروبار .... 12 - 2
لین کی تبدیلیاں .... 12 - 2
ایکسپریس وے/دیہی/محدود رسائی کی ہائی وے .... 12 - 2
رکنا/چلنا .... 12 - 3
موڑ .... 12 - 4
ریل روڈ کراسنگ .... 12 - 4
پل/اوورپاس/سائن .... 12 - 4
طلباء کو اتارنا (اسکول بس سے) .... 12 - 4
عمومی ڈرائیونگ رویے .... 12 - 5
کلچ کا استعمال (مینوئل ٹرانسمیشن کے لیے) .... 12 - 5
گیئر کا استعمال (مینوئل ٹرانسمیشن کے لیے) .... 12 - 6
بریک کا استعمال .... 12 - 6
لین کا استعمال .... 12 - 6
اسٹیئرنگ .... 12 - 6
ٹریفک کا باقاعدہ معائنہ .... 12 - 6
مڑنے کے اشارے کا استعمال .... 12 - 6

حصہ اول

1. تعارف
2. محفوظ ڈرائیونگ
3. کارگو کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنا

یہ حصہ تمام
تجارتی ڈرائیورز کے لیے ہے

سیکشن 1

★تعارف

★آگہی کے ٹیسٹس

★GVWR ★CDL

★ٹریفک کی سنگین خلاف ورزیاں

یہ سیکشن
سب
کمرشل ڈرائیورز کے لیے ہے

سیکشن 1

تعارف

یہ سیکشن مندرجہ ذیل پہلوؤں کا احاطہ کرتا ہے

- کمرشل ڈرائیوروں کے لائسنس ٹیسٹس
- طبی دستاویزات کے تقاضے
- ڈرائیور کی نااہلیاں
- دیگر حفاظتی اصول
- بین الاقوامی رجسٹریشن پروگرام

1986 کے وفاق کمرشل موٹر وہیکل سیفٹی ایکٹ کے نتیجے میں، پنسلوینیا نے ایک کمرشل ڈرائیور لائسنسنگ پروگرام قائم کیا تھا۔ یہ پروگرام ڈرائیور کے معیار کو بہتر بنانے، اس بات کو یقینی بنانے کہ کمرشل ڈرائیوروں کے پاس تجارتی گاڑیاں چلانے کے لیے درکار مہارتیں ہوں اور ڈرائیوروں کو ایک سے زیادہ ڈرائیونگ لائسنس رکھنے سے روکنے کے لیے ہے۔ یہ پروگرام آپ سے تقاضا کرتا ہے کہ اگر آپ درج ذیل تجارتی موٹر گاڑیوں (CMVs) میں سے کسی کو بھی چلاتے ہیں یا چلانے کا ارادہ رکھتے ہیں تو آپ کے پاس CDL ہونا چاہیئے:

a) گاڑیوں کا مجموعہ جس کی مجموعی وزن کی درجہ بندی (GCWR) 26,001 پاؤنڈز یا اس سے زیادہ ہے، بشرطیکہ جو گاڑی کھینچی جا رہی ہو وہ 10,000 پاؤنڈ سے زیادہ ہو۔

b) ایک واحد گاڑی جس کے مجموعی وزن کی درجہ بندی (GVWR) 26,001 یا اس سے زیادہ پاؤنڈز ہو۔

c) ڈرائیور سمیت 16 یا اس سے زیادہ افراد کو لے جانے کے لیے بنائی گئی گاڑی۔

d) ایک اسکول بس جسے ڈرائیور سمیت 11 یا اس سے زیادہ مسافروں کو لے جانے کے لیے ڈیزائن کیا گیا ہے۔

e) کسی بھی سائز کی گاڑی، جو خطرناک مواد کی نقل و حمل کرتی ہے اور وفاق ضوابط کے مطابق اس پر پلے کارڈ ہونا ضروری ہے۔

f) کسی بھی ایسے مواد کی نقل و حمل میں استعمال ہونے والی کسی بھی سائز کی گاڑی جس کے لیے خطرناک مواد کے پلے کارڈز درکار ہوں یا ایسے مواد کی کوئی بھی مقدار ہو جو 42 CFR 73 میں منتخب ایجنٹ یا ٹاکسن کے طور پر درج ہو۔ ہوم لینڈ سیکیورٹی کے محکمے کے ذریعے وفاقی ضوابط میں خطرناک مواد کی توثیق کے لیے پس منظر کی جانچ اور فنگر پرنٹنگ کی ضرورت ہوتی ہے۔

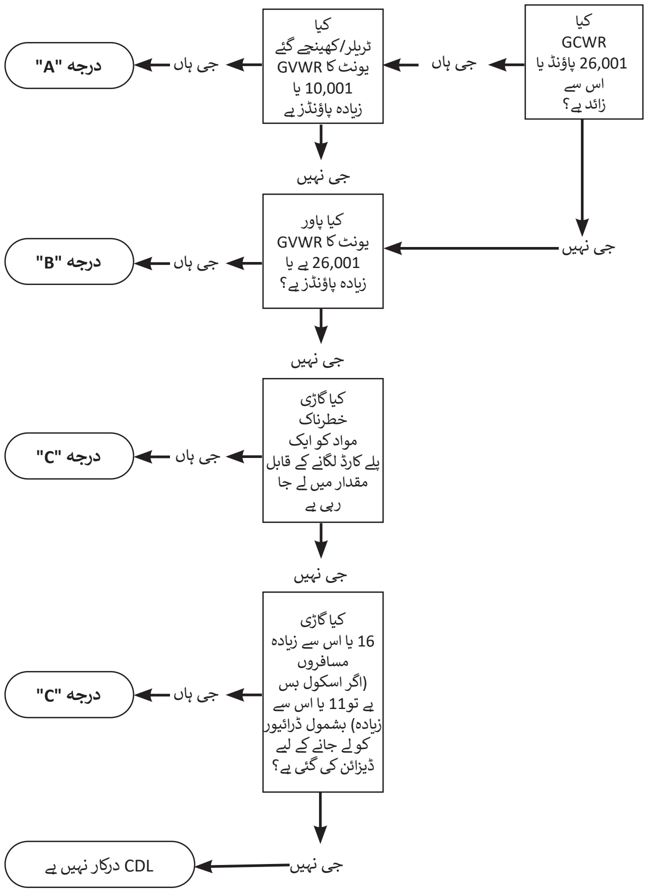
CDL حاصل کرنے کے لیے، آپ کو انٹری لیول ڈرائیور ٹریننگ (اگر قابل اطلاق ہو) مکمل کرنا ہوگی، آگہی اور مہارت کے ٹیسٹ پاس کرنا ہوں گے۔ یہ مینوئل آپ کو ٹیسٹ میں کامیابی حاصل کرنے میں مدد فراہم کرے گا۔ یہ مینوئل ٹرک ڈرائیور کی تربیتی کلاس یا پروگرام کا متبادل نہیں ہے۔ رسمی تربیت بڑی تجارتی گاڑی کو محفوظ طریقے سے چلانے اور ٹرکنگ انڈسٹری میں پیشہ ور ڈرائیور بننے کے لیے درکار مختلف خصوصی مہارتوں کو سیکھنے کا سب سے معتبر طریقہ ہے۔

خاکہ 1.1 آپ کو یہ تعین کرنے میں مدد کرتا ہے کہ آیا آپ کو CDL کی ضرورت ہے

مطلوبہ CDL درجے کا تعین

خاکہ 1.1

مطلوبہ CDL درجے کا تعین



<u>مجموعی کمبینیشن وزن کی درجہ بندی (GCWR)</u> کا مطلب ہے پاور یونٹ کے مینوفیکچرر کی طرف سے متعین کردہ قدر، اگر قدر فیڈرل موٹر وہیکل سیفٹی اسٹینڈرڈ (FMVSS) سرٹیفیکیشن لیبل پر ظاہر ہوتی ہے؛ یا گاڑی کے مجموعی وزن کی درجہ بندیوں کا مجموعہ (GVWRs) <u>یا گاڑی کے مجموعی وزن (GVWs)</u> کے پاور یونٹ اور کھینچے گئے یونٹ (یونٹس) یا اس کا کوئی مجموعہ، جو سب سے زیادہ قدر پیدا کرتا ہو۔(اوپر خط کشیدہ اور <u>اٹیلکس</u> میں بیان شدہ متن سڑک کنارے قانون نافذ کرنے والے افراد کے لیے ہے اور صرف اس بات کا تعین کرنے کے
مقصد کے لیے ہے کہ آیا ڈرائیور/گاڑی CDL کے ضوابط کے تابع ہے۔ اس کا استعمال اس بات کا تعین کرنے کے لیے نہیں کیا جاتا کہ آیا کوئی گاڑی مہارت کی جانچ کے مقصد کے لیے نمائندہ ہے)۔

<u>گاڑی کے مجموعی وزن کی درجہ بندی (GVWR)</u> کا مطلب ہے مینوفیکچرر کی طرف سے ایک گاڑی کے اوپر لادے گئے وزن کے لیے متعین کردہ قدر۔

نوٹ: ایک بس درجہ A، B، یا C ہو سکتی ہے جس کا انحصار اس پر ہے کہ آیا GVWR 26,001 پاؤنڈ سے زیادہ ہے یا ایک کمبینیشن گاڑی ہے۔

استثنیٰ: فوجی وردی میں ہوتے ہوئے آپ کو فوجی سازوسامان والی گاڑی چلانے کے لیے؛ کمپنی کے ملکیتی آگ بجھانے کے بعض سامان اور ہنگامی سامان؛ یا تفریحی گاڑیاں؛ زرعی آلات؛ یا موٹر سے چلنے والے بعض تعمیراتی سامان کو چلانے کے لیے CDL کی ضرورت نہیں ہے۔

یہ سیکشن CDL کے تقاضوں کا اور اس بات کا جائزہ لیتا ہے کہ آپ اپنا CDL کیسے حاصل کر سکتے ہیں۔

موٹر کیریئر سیفٹی امپروومنٹ ایکٹ کے حصے کے طور پر، فیڈرل موٹر کیریئر سیفٹی ایڈمنسٹریشن (FMCSA) نے فیڈرل موٹر کیریئر سیفٹی ریگولیشنز (FMCSRs) میں ترمیم کی ہے تاکہ انٹر اسٹیٹ کمرشل ڈرائیور لائسنس (CDL) ہولڈرز سے تقاضا کیا جائے جو کہ FMCSRs کی جسمانی اہلیت کے تقاضوں کے ساتھ مشروط ہے، کہ وہ اپنے موجودہ طبی معائنہ کار کے سرٹیفکیٹ کی ایک کاپی (جسے ریاست ہائے متحدہ کے DOT فزیکل کارڈ کے نام سے بھی جانا جاتا ہے) ریاستی ڈرائیور لائسنسنگ ایجنسی کو فراہم کریں۔

انٹراسٹیٹ کی تعریف امریکہ میں تجارت، ٹریفک یا نقل و حمل کے طور پر کی گئی ہے:

- جو کسی ریاست میں ایک جگہ اور اس ریاست سے باہر کی جگہ کے درمیان ہو (بشمول ریاست ہائے متحدہ سے باہر کی جگہ)؛ یا
- ایک ریاست کی دو جگہوں کے درمیان دوسری ریاست یا ریاست ہائے متحدہ سے باہر کی جگہ کے ذریعے ہو؛ یا
- ریاست یا ریاست ہائے متحدہ سے باہر آغاز پانے یا ختم ہونے والی تجارت، ٹریفک، یا نقل و حمل کے حصے کے طور پر ریاست میں دو مقامات کے درمیان ہو۔

علاوہ ازیں، انٹراسٹیٹ کام کرنے والے CDL ہولڈرز سے متعلق پنسلوینیا کے ضوابط (عنوان 67، باب 231: (http://www.pacode.com/secure/data/067/chapter231/067_0231.pdf) جو حوالے کے طور پر FMCSRs کو شامل کرتے ہیں، وہ تقریباً تمام کمرشل ڈرائیور سے تقاضا کرتے ہیں کہ وہ اپنے طبی معائنہ کار کے سرٹیفکیٹ کی ایک کاپی PennDOT کو جمع کروائیں۔

یہ ضوابط اس بات کو یقینی بنائیں گے کہ CDL ہولڈر کے طبی معائنہ کار کے سرٹیفکیٹ کے بارے میں درست اور تازہ ترین معلومات الیکٹرانک ڈرائیونگ ریکارڈ میں موجود ہوں۔

فیڈرل موٹر کیریئر سیفٹی ایڈمنسٹریشن (FMCSA) نے وفاقی قواعد و ضوابط قائم کیے ہیں جن کے تحت اینٹری لیول ڈرائیوروں کو اس وقت اینٹری لیول ڈرائیور ٹریننگ (ELDT) مکمل کرنے کی ضرورت ہوتی ہے جب وہ پہلی بار درجہ A یا B کا کمرشل ڈرائیور لائسنس (CDL) حاصل کرنے، درجہ A یا B کے CDL میں اپ گریڈ کرنے یا مسافر بردار کے لیے (P)، اسکول بس (S)، یا خطرناک مواد (H) کی پہلی بار توثیق حاصل کرنے کے خواہشمند ہوں۔ FMCSA کی اینٹری لیول ڈرائیور ٹریننگ (ELDT) کے ضوابط اینٹری لیول کے ڈرائیوروں کے لیے کم از کم تربیت کے تقاضوں کی بنیاد بناتے ہیں۔

اینٹری لیول ڈرائیور کے درخواست دہندگان کو ٹریننگ پرووائیڈر رجسٹری (TPR) میں درج تربیت کے فراہم کنندہ سے تربیت حاصل کرنی چاہیئے۔

ELDT کے وفاقی ضوابط سے متعلق تازہ ترین معلومات کے لیے، براہ کرم FMCSA کی ویب سائٹ www.fmcsa.dot.gov ملاحظہ کریں۔ اوپر دی گئی معلومات FMCSA کی رہنمائی یا وفاقی قواعد و ضوابط میں کسی بھی ترمیم کی بنیاد پر تبدیلی سے مشروط ہیں۔

CDL کے بارے میں معلومات کے لیے براہ کرم نیچے دیکھیں:

ہمیں 717-412-5300 پر کال کریں

TTY کالرز - براہ کرم ہم تک پہنچنے کے لیے 711 ڈائل کریں

پیر سے جمعہ: صبح 8 بجے - شام 5 بجے۔

ہماری ویب سائٹ پر تشریف لائیں:www.dmv.pa.gov

یا اپنی تحریر یہاں بھیجیں:

PennDOT - Bureau of Driver Licensing
CDL Program, P.O. Box 68679
8679-Harrisburg, PA 17106

درجہ بندیاں

کمرشل ڈرائیور لائسنسنگ پروگرام کے نفاذ کے ساتھ، پنسلوینیا نے وفاقی درجہ بندی کا نظام اپنایا ہے۔ CDL کی درجہ بندیوں میں شامل ہیں:

درجہ A

درجہ A کا لائسنس 18 سال یا اس سے زیادہ عمر کے ان افراد کو جاری کیا جاتا ہے جنہوں نے 26,001 پاؤنڈ یا اس سے زیادہ کے GCWR کے ساتھ گاڑیوں کے کسی بھی مجموعے کو چلانے کے لیے اپنی اہلیت کا مظاہرہ کیا ہو، بشرطیکہ کھینچی جانے والی گاڑی یا گاڑیوں کا GVWR 10,000 پاؤنڈ سے زیادہ ہو۔ درجہ A لائسنس کا حامل شخص ان گاڑیوں کو بھی چلانے کا اہل ہوتا ہے جن کے لیے درجہ B یا درجہ C کا لائسنس جاری کیا جاتا ہے۔ جہاں ضروری ہو، وہاں مناسب توثیق حاصل کرنا لازمی ہے۔

درجہ B

درجہ B کا لائسنس 18 سال یا اس سے زیادہ عمر کے ان افراد کو جاری کیا جاتا ہے جنہوں نے 26,001 پاؤنڈ یا اس سے زیادہ کے GVWR کے ساتھ کسی ایک گاڑی کو چلانے کے لیے اپنی اہلیت کا مظاہرہ کیا ہو یا ایسی کوئی گاڑی کھینچنے کا جس کا GVWR 10,000 پاؤنڈ سے زیادہ نہ ہو۔ درجہ B لائسنس کا حامل شخص ایسی گاڑیاں چلانے کا بھی اہل ہوتا ہے جن کے لیے درجہ C کا لائسنس جاری کیا جاتا ہے۔ جہاں ضروری ہو، وہاں مناسب توثیق حاصل کرنا لازمی ہے۔

درجہ C

درجہ C کا لائسنس ان افراد کو جاری کیا جاتا ہے جن کی عمر 18 سال یا اس سے زیادہ ہے جنہوں نے کوئی بھی واحد گاڑی چلانے کا مظاہرہ کیا ہو جس کا وزن 26,000 پاؤنڈ سے زیادہ نہ ہو، یا گاڑیوں کا کوئی بھی کمبینیشن سوائے موٹرسائیکلوں پر مشتمل کمبینیشن گاڑیوں کے، جو درجہ A یا درجہ B گاڑی کی تعریف پر پوری نہیں اترتی ہوں۔ جہاں ضروری ہو، وہاں مناسب توثیق حاصل کرنا لازمی ہے۔

نوٹ: انٹراسٹیٹ تجارتی موٹر گاڑی چلانے کے لیے آپ کی عمر 21 سال یا اس سے زیادہ ہونی ضروری ہے۔ یہ تمام درجوں کے لیے قابل اطلاق ہے۔

CDL درجوں کے علاوہ، خاص قسم کی کمرشل گاڑیاں چلانے کے لیے ضروری ہے کہ آپ کے پاس مخصوص توثیق اور تحدیدات بھی ہوں۔ وہ یہ ہیں:

توثیق/تحدیدات

توثیق

- H - خطرناک امواد کے پلے کارڈز والی گاڑی چلانے کے لیے درکار ہے (آپ کی عمر 21 سال یا اس سے زیادہ ہو)۔
- N - ٹینک گاڑی چلانے کے لیے درکار ہے۔ (49 CFR 383.5 تعریفیں)
- T - ڈبل اور ٹرپل ٹریلرز چلانے کے لیے درکار ہے۔
- P - ڈرائیور سمیت 16 یا اس سے زیادہ مسافروں کو لے جانے کے لیے ڈیزائن کردہ گاڑی (بسز) چلانے کے لیے درکار ہے۔
- S - ڈرائیور سمیت 11 یا اس سے زیادہ مسافروں کو لے جانے کے لیے ڈیزائن کردہ اسکول بس چلانے کے لیے درکار ہے۔
- X - خطرناک امواد اور ٹینک والی گاڑیوں کی توثیق کے امتزاج کی نمائندگی کرتا ہے (آپ کی عمر 21 سال ہونی چاہیئے)۔

تحدیدات

- A - ڈرائیور کو صرف ایک مستثنیٰ انٹرا سٹی زون (49 CFR § 391.62) کے اندر گاڑی چلانے کے لیے پابند بناتی ہے۔
- E - مینوئل ٹرانسمیشن سے لیس تجارتی موٹر گاڑی کو چلانے پر ممانعت عائد کرتی ہے۔
- G - اس بات کی نشاندہی کرتی ہے کہ ڈرائیور 49 CFR § 391.62 کے آپریشن کے ذریعے طبی طور پر اہل ہے۔
- K - ڈرائیور پر انٹرا اسٹیٹ ڈرائیونگ پر پابندی لگاتی ہے۔
- L - ڈرائیور کو ایسی گاڑیوں تک محدود کرتی ہے جو ایئر بریک سے لیس نہ ہوں۔
- M - مسافر کی توثیق کی پابندی – درجہ A کی بسیں نہیں چلا سکتے۔
- N - مسافر کی توثیق کی پابندی – درجہ A یا B کی بسیں نہیں چلا سکتے۔
- O - ایک درجہ A کے ڈرائیور کو ففتھ وہیل کنکشن کے ساتھ ٹرک ٹریکٹر سیمی ٹریلر کمبینیشن کو چلانے سے منع کرتی ہے۔
- P - سیکھنے والے ڈرائیور کو مسافروں پر مشتمل کمرشل موٹر وہیکل بس چلانے سے منع کرتی ہے (صرف کمرشل لرنرز پرمٹ پر ظاہر ہو گا۔)
- Q - کمرشل موٹر گاڑی چلاتے وقت ڈرائیور سے اصلاحی عینک پہننے کا تقاضا کرتی ہے۔
- S - ڈرائیور کو صرف اس درجے یا نچلے درجے میں اسکول بسیں چلانے پر پابندی لگاتی ہے جس کی لائسنس پر نشاندہی کی گئی ہے۔ (صرف PA پابندی)
- V - اس بات کی نشاندہی کرتی ہے کہ ڈرائیور اہل ہے اور اسے طبی تغیر جاری کیا گیا ہے۔ (کمرشل موٹر وہیکل چلاتے وقت طبی تغیرات کی دستاویزات کو ہر وقت ساتھ رکھنا ضروری ہے۔)
- X - ایک لرننگ ڈرائیور کو کارگو کے حامل ٹینک والی گاڑیاں چلانے سے منع کرتی ہے (صرف کمرشل لرنرز پرمٹ پر اجازت ہو گی)۔
- Y - کمرشل موٹر گاڑی چلاتے وقت ڈرائیور سے ہیئرنگ ایڈ پہننے کا تقاضا کرتی ہے۔
- Z - مکمل ایئر بریکس سے لیس تجارتی موٹر گاڑی چلانے کی ممانعت کرتی ہے۔

1.1 – کمرشل ڈرائیور لائسنس کے ٹیسٹس

1.1.1 – نالج ٹیسٹس

آپ کو ایک یا ایک سے زیادہ نالج ٹیسٹس دینا ہوں گے، جو آپ کے لائسنس کے درجے اور آپ کو درکار اضافی توثیق پر منحصر ہو گا۔ CDL کے نالج ٹیسٹ میں شامل ہیں:

عمومی آگہی ٹیسٹ:

کمرشل ڈرائیور کے لائسنس کے درخواست دہندگان کو لازمی طور پر ایک تحریری آگہی ٹیسٹ پاس کرنا ہو گا تاکہ وہ جن کمرشل موٹر گاڑی (گاڑیوں) کو چلانے کا ارادہ رکھتے ہوں ان کے چلانے کے بارے میں قوانین، قواعد و ضوابط کے خاطر خواہ علم کا مظاہرہ کر سکیں۔

تجارتی موٹر گاڑی کی وضاحت درج ذیل طریقوں سے کی گئی ہے:

a) مجموعی وزن کی درجہ بندی 26,001 پاؤنڈ یا اس سے زیادہ ہو بشرطیکہ کھینچی جانے والی گاڑی کا GVWR 10,000 پاؤنڈز سے زیادہ ہو؛ یا

b) گاڑی کے وزن کی مجموعی درجہ بندی 26,001 پاؤنڈز یا اس سے زیادہ ہو؛ یا

c) ڈرائیور سمیت 16 یا اس سے زیادہ مسافروں کو لے جانے کے لیے ڈیزائن کی گئی ہو؛ یا

d) ایک اسکول بس ہو جو ڈرائیور سمیت 11 یا اس سے زیادہ مسافروں کو لے جانے کے لیے ڈیزائن کی گئی ہو؛ یا

e) کسی بھی سائز کی گاڑی جو ایسے امواد کی نقل و حمل میں استعمال کی جاتی ہو جو خطرناک مواد کی نقل و حمل کے ایکٹ کے مقصد کے تحت خطرناک پائے جاتے ہوں، جس کے لیے ضروری ہے کہ موٹر گاڑی پر خطرناک امواد کے ضوابط کے تحت پلے کارڈ لگایا جائے۔

مسافر سے آگہی کا ٹیسٹ:

اسکول بس آپریشنز کے چلانے سمیت تمام بس ڈرائیوروں کے لیے ضروری ہے، جیسا کہ ٹائٹل 75 (PA وہیکل کوڈ)، باب 15، سیکشن 1508 اور 1509 میں بیان کیا گیا ہے۔

ائیر بریکس سے آگہی کا ٹیسٹ:

اگر آپ کی گاڑی میں ایئر بریکس ہیں، بشمول ایئر اوور ہائڈرولک بریکس، تو آپ کو ایئر بریک آگہی ٹیسٹ ضرور دینا ہو گا۔

کمبینیشن گاڑیوں سے آگہی کا ٹیسٹ:

اگر آپ کمبینیشن گاڑیاں (درجہ A) چلانا چاہتے ہیں تو کمبینیشن گاڑیوں کا ٹیسٹ دینا ضروری ہے۔

خطرناک امواد سے آگہی کا ٹیسٹ:

اگر آپ خطرناک مواد یا فضلے کو اتنی مقدار میں لے جانا چاہتے ہیں جس کے لیے پلے کارڈ لگانے کی ضرورت ہے یا کسی ایسے مواد کی کوئی بھی مقدار لے جانا چاہتے ہیں جو 42 CFR 73 میں منتخب ایجنٹ یا ٹاکسن کے طور پر درج ہے تو خطرناک مواد کا ٹیسٹ ضروری ہے۔ اس کے علاوہ، وفاقی تقاضوں کی تعمیل کرنے کے لیے، آپ کو امریکی شہریت یا امیگریشن کی مناسب حیثیت کا ثبوت فراہم کرنے کی ضرورت ہو گی؛ (PUB 195NC سے رجوع کریں) سیکیورٹی خطرے کی وفاقی تخمینہ کاری (DL-288) مکمل کرنا ہو گی؛ اضافی وفاقی فیس ادا کرنا ہو گی؛ اپنی انگلیوں کے نشانات فراہم کرنا ہوں گے؛ اور کامیابی کے ساتھ وفاقی مجرمانہ تاریخ کے پس منظر کی جانچ کے عمل کو مکمل کرنا ہو گا۔ خطرناک امواد کی توثیق ہر چار سال کے بعد دوبارہ کی جانی چاہیئے۔ دوبارہ تصدیق کرنے کے لیے، آپ کو خطرناک امواد سے آگہی کا امتحان دینا اور پاس کرنا ہو گا اور سیکیورٹی خطرے کی تخمینہ کاری کامیابی سے مکمل کرنا ہو گی۔

ٹینکر سے آگہی کا ٹیسٹ:

ٹینکر ٹیسٹ اس وقت دینا ضروری ہے جب آپ مستقل طور پر نصب ایسے کارگو ٹینک میں مائع یا مائع گیس لے جانا چاہتے ہیں جس کی درجہ بندی 119 گیلنز یا اس سے زیادہ ہے یا پورٹیبل ٹینک جس کی درجہ بندی 1,000 گیلن یا اس سے زیادہ ہے۔

ڈبل / ٹرپلز سے آگہی کا ٹیسٹ:

اگرآپ ڈبل یا ٹرپل ٹریلرز چلانے کے خواہشمند ہیں تو آپ کے لیے ڈبلز/ٹرپلز کا امتحان پاس کرنا لازمی ہے۔

اسکول بس سے آگہی کا ٹیسٹ:

اگر آپ اسکول بس چلانا چاہتے ہیں تو اسکول بس سے آگہی کا ٹیسٹ دینا ضروری ہے۔ نئے سرٹیفیکیشن میں کم از کم 14 گھنٹے کی کلاس روم تربیت اور کم از کم 6 گھنٹے کی بس کے اندر تربیت شامل ہے۔ اسکول بس کی توثیق ہر چار سال بعد دوبارہ حاصل کرنا ضروری ہوتی ہے۔ دوبارہ سرٹیفکیشن کے لیے، امیدوار کے لیے لازم ہے کہ وہ اسکول بس کا آگہی ٹیسٹ اور مہارت کا جائزہ کامیابی سے مکمل کرے، اور مقررہ 7 گھنٹے کی کلاس روم تربیت اور 3 گھنٹے کی بس میں مہارت کی جانچ مکمل کرے۔

1.1.2 – مہارتی ٹیسٹ

اگر آپ مطلوبہ نالج ٹیسٹ(ٹیسٹوں) میں کامیاب ہو جاتے ہیں، تو آپ CDL کے مہارتی ٹیسٹ دے سکتے ہیں۔ تین قسم کی عمومی مہارتیں ہوتی ہیں جن کا تجزیہ کیا جائے گا اور انہیں درج ذیل ترتیب میں مکمل کرنا اور کامیابی کے ساتھ پاس کرنا ضروری ہے: گاڑی کا معائنہ، گاڑی کا بنیادی کنٹرول اور سڑک پر ڈرائیونگ۔ آپ کا یہ امتحانات اُس مخصوص قسم کی گاڑی میں دینا لازم ہے جس کے لیے آپ لائسنس حاصل کرنا چاہتے ہیں۔ آپ کے لرنرز پرمٹ حاصل کرنے کے بعد، **پنسلوینیا کا قانون آپ سے 15 دن انتظار کرنے کا تقاضا کرتا ہے جس کے بعد آپ اپنی درجہ A، B یا C کی مہارت کا ٹیسٹ دے سکتے ہیں۔ کوئی بھی گاڑی جس کے پرزوں پر نشان یا لیبل لگا ہوا ہو اسے "وہیکل انسپیکشن ٹیسٹ" کے لیے استعمال نہیں کیا جا سکتا۔ براہ کرم نوٹ کریں کہ اگر آپ اپنے CDL لرنرز پرمٹ میں کوئی تبدیلیاں اور/یا اپ گریڈ کرتے ہیں تو 15 دن کے انتظار کا حساب آپ کے CDL لرنرز پرمٹ کے اجراء کی نئی تاریخ کی بنیاد پر کیا جاتا ہے۔**

گاڑی کا معائنہ: یہ دیکھنے کے لیے آپ کا ٹیسٹ لیا جائے گا کہ آیا آپ کو معلوم ہے کہ آپ کی گاڑی چلانے کے لیے محفوظ ہے۔ آپ سے کہا جائے گا کہ آپ اپنی گاڑی کا معائنہ کریں اور ممتحن کو یہ تفصیل سے بتائیں کہ آپ کن چیزوں کا معائنہ کریں گے اور اس کی وجہ کیا ہے۔ آپ اور ممتحن مل کر ٹیسٹ گاڑی کا ایک واک اراؤنڈ حفاظتی معائنہ انجام دیں گے۔ گاڑی کے حفاظتی معائنے میں گاڑی کے بیرونی حصوں، اندرونی حصوں، اور بونٹ کے نیچے یا گاڑی کے انجن کمپارٹمنٹ کا معائنہ بھی شامل ہو گا۔ اگر گاڑی ایئر بریک سے لیس ہے، تو آپ کو اس گاڑی پر ایئر بریک کا ٹیسٹ دینے کی ضرورت ہو گی۔

گاڑی کا بنیادی کنٹرول: اس کے بعد آپ کی گاڑی کو کنٹرول کرنے کی مہارت کا ٹیسٹ لیا جائے گا۔ آپ سے کہا جائے گا کہ آپ اپنی گاڑی کو آگے، پیچھے حرکت دیں اور ایک مخصوص علاقے کے اندر موڑیں۔ یہ علاقے ٹریفک کی لینز، مخروطی ٹوپیوں، رکاوٹوں، یا اسی نوعیت کی دیگر اشیاء سے نشان زد کیے جا سکتے ہیں۔ ممتحن آپ کو ہر کنٹرول ٹیسٹ دینے کے طریقہ کار سے آگاہ کرے گا۔ آپ کو لازمی طور پر چار (4) مطلوبہ مشقیں ترتیب وار انجام دینا ہوں گی۔ آپ کی کارکردگی کا جائزہ اس بنیاد پر لیا جائے گا کہ آپ کس حد تک مشق کی حدود میں رہتے ہیں، کتنی بار آگے بڑھتے ہیں، اور گاڑی کی حتمی پوزیشن کیا ہے۔ کنٹرول کی بنیادی مہارتوں کی انجام کاری ٹیسٹ سائٹ کی ترتیب و تنظیم کے مطابق ہو گی۔

سڑک پر مہارت کا ٹیسٹ: آخر میں، آپ کو ممتحن کی جانب سے متعین کردہ راستے پر لے جایا جائے گا۔ آپ کی مہارت کا ٹیسٹ لیا جائے گا کہ آپ مختلف طرح کی ٹریفک میں اپنی گاڑی کو محفوظ طریقے سے چلانے کی کیسی قابلیت رکھتے ہیں۔ اس صورت حال میں شامل ہو سکتے ہیں: بائیں اور دائیں موڑ؛ چوراہے؛ ریلوے کراسنگز؛ خم دار راستہ؛ اونچائی اور نیچائی والے راستے؛ ایک یا متعدد لین والی سڑکیں؛ گلیاں یا ہائی ویز۔ ممتحن مخصوص کاموں کی درجہ بندی کرے گا: جیسے موڑ؛ ٹریفک میں شامل ہونا؛ لین کی تبدیلی اور راستے کے مخصوص مقامات پر رفتار پر کنٹرول۔ ممتحن یہ بھی جانچے گا کہ آیا آپ اشارہ دینا، خطرات کی شناخت، رفتار کا کنٹرول، اور لین کی درست پوزیشننگ جیسے کاموں کو صحیح طریقے سے سرانجام دیتے ہیں۔

یہ مینوئل آپ کے CDL ٹیسٹ پاس کرنے میں معاون ثابت ہو گا۔ خاکہ 1.2 اس کتابچے کے مختلف حصوں کی وضاحت کرتا ہے جن کا مطالعہ ہر مخصوص درجے کے لائسنس اور ہر توثیق کے لیے ضروری ہے۔ اگر آپ کو اسکول بس کی "S" توثیق درکار ہے، تو آپ کو اسکول بس ڈرائیور کا مینوئل (PUB 117) اور اس مینوئل کے سیکشن 4 میں دی گئی مسافر گاڑی سے متعلق معلومات کا مطالعہ بھی کرنا ہو گا۔

جب آپ اپنے تمام مطلوبہ CDL آگہی اور مہارت کے ٹیسٹ کامیابی سے مکمل کر لیں گے، تو آپ کو CDL ڈرائیونگ دستاویز (کیمرہ کارڈ یا فوٹو لائسنس) جاری کیا جائے گا۔ اپنے کیمرہ کارڈ کی وصولی کے بعد، آپ کو فوٹو لائسنس سنٹر جانا چاہیئے، اپنی تصویر کھنچوانی چاہیئے اور اپنا CDL وصول کرنا چاہیئے۔ آپ کو تصویری لائسنس کے ٹیکنیشن کے پاس قابل قبول شناختی ثبوت فراہم کرنا ہو گا۔

نوٹ: مخصوص ٹیسٹوں کے لیے سوالات اور جوابات ہیں جو ذیل میں "مطالعہ کے سیکشنز" میں بتائے گئے سوالات کے علاوہ دوسرے حصوں میں موجود ہیں۔

خاکہ 1.2

ضروری لائسنس اور اسٹڈی میں معاونت کا چارٹ

اگر آپ گاڑی چلانا چاہتے ہیں	آپ کو درکار CDL کی قسم	اسٹڈی سیکشن(سیکشنز)*
26,001 یا اس سے زیادہ پاؤنڈ کے GCWR والی گاڑیوں کا کوئی بھی مجموعہ بشرطیکہ کھینچے جانے والی گاڑیوں کا GVWR 10,000 پاؤنڈ سے زیادہ ہو۔	**درجہ A**	سیکشن 2: محفوظ طریقے سے گاڑی چلانا سیکشن 3: کارگو کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنا سیکشن 6: کمبینیشن گاڑیاں
• ڈبل یا ٹرپل ٹریلرز کے ساتھ	T توثیق	سیکشن 7: ڈبل یا ٹرپل ٹریلرز
• ٹینک گاڑی	N توثیق	سیکشن 8: ٹینک گاڑیاں
• خطرناک امواد	H توثیق	سیکشن 9: خطرناک امواد
• بمع ایئر بریکس		سیکشن 5: ایئر بریکس
• بمع جزوی ایئر بریکس	Z پابندی	
• ایئر بریکس کے بغیر	L پابندی	
کوئی بھی واحد گاڑی جس کا GVWR 26,001 یا اس سے زیادہ پاؤنڈ ہے، یا کوئی بھی بس یا اسکول بس، یا ایسی کوئی بھی گاڑی جو 10,000 پاؤنڈ سے زیادہ کا وزن نہ کھینچتی ہو۔	**درجہ B**	سیکشن 2: محفوظ طریقے سے گاڑی چلانا سیکشن 3: کارگو کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنا
• ٹینک گاڑی	N توثیق	سیکشن 8: ٹینک گاڑیاں
• مسافروں کو لے جانا	P توثیق	سیکشن 4: مسافروں کی نقل و حمل
• اسکول بس	P اور S توثیق	سیکشن 4: مسافروں کی نقل و حمل اور پنسلوینیا اسکول بس ڈرائیور کا مینوئل (PUB 117)
• خطرناک امواد	H توثیق	سیکشن 9: خطرناک امواد
• بمع ایئر بریکس		سیکشن 5: ایئر بریکس
• بمع جزوی ایئر بریکس	Z پابندی	
• ایئر بریکس کے بغیر	L پابندی	
کوئی بھی واحد گاڑی جس کا GVWR 26,001 پاؤنڈ سے کم ہو یا کوئی بھی ایسی گاڑی جو 10,000 پاؤنڈ سے زیادہ کی گاڑی نہ کھینچتی ہو، بشمول 16 یا اس سے زیادہ مسافروں بشمول ڈرائیور کو لے جانے کے لیے بنائی گئی کوئی بھی بس، یا 11 یا اس سے زیادہ مسافروں بشمول ڈرائیور کو لے جانے کے لیے ڈیزائن کی گئی اسکول بس۔	**درجہ C**	سیکشن 2: محفوظ طریقے سے گاڑی چلانا سیکشن 3: کارگو کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنا
• مسافروں کو لے جانا	P توثیق	سیکشن 4: مسافروں کی نقل و حمل
• اسکول بس	P اور S توثیق	سیکشن 4: مسافروں کی نقل و حمل اور پنسلوینیا اسکول بس ڈرائیور کا مینوئل (PUB 117)
• خطرناک امواد	H توثیق	سیکشن 9: خطرناک امواد
• بمع ایئر بریکس		سیکشن 5: ایئر بریکس
• بمع جزوی ایئر بریکس	Z پابندی	
• ایئر بریکس کے بغیر	L پابندی	

* مطالعہ کے حصے بطور رہنمائی فراہم کیے گئے ہیں۔ CDL مینوئل کے دیگر متعلقہ حصوں سے سوالات پوچھے جا سکتے ہیں۔

1.1.3 – CDL کے لیے اس وقت درخواست دینا جب آپ پنسلوینیا میں پہلے سے لائسنس یافتہ ہوں

CDL حاصل کرنے کے لیے آپ کو پنسلوینیا میں پہلے سے نان کمرشمل ڈرائیور کے طور پر لائسنس یافتہ ہونا چاہیئے۔ آپ اپنے پرمٹ (پرمٹس) کے لیے فارم DL-31CD، درخواست برائے کمرشل لرنرز پرمٹ کا استعمال کرتے ہوئے درخواست دیں گے۔ اس کے علاوہ، آپ کو ڈرائیونگ کی اس قسم کی خود تصدیق بھی کرنی ہوگی جس میں آپ DL-11CD استعمال کرنے کا ارادہ رکھتے ہیں۔ ان فارمز کا تازہ ترین ورژن ہماری ویب سائٹ www.dmv.pa.gov سے حاصل کیا جا سکتا ہے۔ مذکورہ فارمز پنسلوینیا میں ہمارے ڈرائیور لائسنس مراکز اور زیادہ تر میسنجر سروسز اور آٹو کلبز میں بھی دستیاب ہیں۔ DL-31CD، لائسنس یافتہ PA CDL ڈرائیورز کی جانب سے بھی موجودہ CDL مراعات کو اپ گریڈ کرنے یا اس میں توثیقات شامل کرنے کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔

اپنے غیر تجارتی ڈرائیور کے لائسنس کو CDL میں اپ گریڈ کرنے کے لیے درکار پرمٹس کے لیے درخواست مکمل کرتے وقت، آپ کو درخواست کی گئی کسی بھی مراعات کے لیے پرمٹ فیس کے علاوہ اضافی سالانہ لائسنس فیس اور فوٹو فیس بھی ادا کرنی ہو گی۔ آپ کی زیادہ سے زیادہ سالانہ فیس کے حصے کے طور پر مطلوبہ اضافی فیس کا تناسب اس بنیاد پر ہو گا کہ آپ کے موجودہ نان کمرشل ڈرائیورز لائسنس پر کتنے، مکمل یا جزوی، سال باقی ہیں۔

کمرشل ڈرائیور کے اصل لائسنس میں ہمیشہ درست معلومات ہونی چاہیئیں۔ اگرچہ آپ کے نان کمرشل ڈرائیورز لائسنس پر درج معلومات تبدیل ہونے پر آپ کو ایک توثیق نامہ موصول ہو سکتا ہے تاہم جب آپ اپنے CDL کے لیے ٹیسٹ پاس کر لیتے ہیں، تو آپ کو اپنے نئے CDL اسٹیٹس کو ظاہر کرنے کے لیے آپ کو نیا فوٹو ڈرائیورز لائسنس موصول ہو گا۔ (اس تقاضے کا مطلب یہ بھی ہے کہ اگر آپ کے پاس CDL ہے اور آپ کے نام یا پتہ میں کچھ تبدیلی ہوئی ہے، تو اس تبدیلی کو ریکارڈ کرنے کے لیے آپ کو ڈپلیکیٹ ڈرائیورز لائسنس کے لیے درخواست دینا ہو گی۔)

آپ کے CDL پرمٹ (پرمٹس) کی فیس اس بات پر منحصر ہوگی کہ آپ اپنی درخواست کے حصے کے طور پر کتنی مراعات کے لیے درخواست دیتے ہیں۔ ہر درجے، توثیق اور پابندی ہٹانے کے لیے علیحدہ فیس ہے۔

اس سے قبل کہ آپ مہارت کی جانچ کے اہل ہوں، کوئی بھی درکار نالج ٹیسٹنگ ضروری ہے۔ اگر کسی بھی ایسی مراعت کے لیے درخواست دی گئی ہے کہ جس کے لیے نالج ٹیسٹ ضروری ہے تو جب آپ کی درخواست پر عملدرآمد ہو جاتا ہے، اس کے بعد آپ کو نالج ٹیسٹ کی اجازت جاری کی جائے گی۔ جب آپ کامیابی کے ساتھ نالج ٹیسٹ (ٹیسٹس) کو مکمل کر لیں تو، ڈرائیور لائسنس سنٹر آپ کو مہارت کی جانچ کے لیے مہارت کا پرمٹ جاری کرے گا۔

نوٹ: FMCSA کے حتمی ضوابط کے تحت لائسنس یافتگان کو (ذاتی طور پر) شہریت یا قانونی موجودگی ثابت کرنے کی ضرورت ہوتی ہے، جس کے لیے وہ ابھری ہوئی مہر کا حامل پیدائش کا سرٹیفکیٹ (امریکی حکومت کی مجاز ایجنسی طرف سے جاری شدہ، بشمول امریکی علاقوں یا پورٹو ریکو)، پاسپورٹ، نیچرلائزیشن دستاویزات یا موجودہ امیگریشن دستاویزات استعمال کر سکتے ہیں۔ (براہ کرم نوٹ کریں کہ غیر امریکی پیدائشی سرٹیفکیٹ قابل قبول نہیں ہوں گے۔ نہ ہی کوئی دیگر پیدائشی دستاویزات قابل قبول ہوں گی۔) تمام نئے CDL درخواست دہندگان اور موجودہ ہولڈرز کو اپنے CDL میں تجدید یا کوئی تبدیلی یا اپ گریڈ کروانے کی ضرورت ہے تو انہیں ذاتی طور پر ایسا کروانا ہو گا سوائے یہ کہ دستاویزات پہلے ہی PennDOT کو پیش کر دی جائیں۔ مستقل رہائشیوں اور شہریوں کے لیے شہریت یا قانونی موجودگی ثابت کرنے کے تقاضوں کو صرف ایک بار پورا کرنے کی ضرورت ہو گی کیونکہ آپ کے ریکارڈ پر ایک نوٹیشن بنایا جائے گا جو یہ تصدیق کرے گا کہ توثیق کی گئی تھی اور وہ تاریخ بیان کرے گا جس پر اس کی تصدیق کی گئی تھی۔ مزید برآں، ابتدائی طور پر، تجدید کے وقت اور کسی بھی وقت پتہ کی تبدیلی کی صورت میں رہائشی دستاویزات کی ضرورت ہو گی۔ درج ذیل میں سے ایک فراہم کر کے رہائش کا ثبوت دیا جا سکتا ہے: ٹیکس ریکارڈز، لیز کے معاہدے، رہن کی دستاویزات، W-2 فارم، موجودہ ہتھیاروں کا پرمٹ، موجودہ یوٹیلیٹی بل (پانی، گیس، بجلی، کیبل، وغیرہ)آپ کا تجدید کا نوٹس یا موجودہ لائسنس۔

1.1.4 – کسی دیگر ریاست میں لائسنس یافتہ ہونے کی صورت میں PA CDL کے لیے درخواست دینا

اگر آپ نئے رہائشی ہیں اور پنسلوینیا CDL کے لیے درخواست دینا چاہتے ہیں، تو آپ کو کسی بھی دیگر ریاست (ریاستوں) کی طرف سے جاری کردہ تمام مصدقہ ڈرائیور لائسنسز سے دستبردار ہونا چاہیئے۔ کمرشل موٹر وہیکل سیفٹی ایکٹ کا تقاضا ہے کہ کسی بھی شخص کے پاس کسی بھی وقت ایک سے زیادہ مصدقہ ڈرائیورز لائسنس نہیں ہونا چاہیئے۔ پنسلوینیا ریاست سے باہر کے پتے پر ڈرائیور لائسنس پروڈکٹس کے اجراء پر پابندی لگ سکتا ہے۔

اپنے ریاست سے باہر کے ڈرائیونگ لائسنس سے دستبردار ہونے اور پینسلوینیا کے ڈرائیورز لائسنس کے لیے درخواست دینے کے لیے، آپ کودرج ذیل دستاویزات کے ہمراہ PennDOT ڈرائیور لائسنس سینٹر جانا چاہیئے:

(1) آپ کا ریاست سے باہر کا مصدقہ ڈرائیونگ لائسنس،
(2) آپ کا سوشل سیکورٹی کارڈ،
(3) شناخت کا ثبوت
(4) رہائش کے دو ثبوت

(غیر امریکی شہریوں کے لیے اضافی تقاضے ہوں گے۔)

شناخت کے قابل قبول ثبوت میں شامل ہیں:

- ابھری ہوئی مہر کے ساتھ پیدائش کا سرٹیفکیٹ (امریکی حکومت کی مجاز ایجنسی طرف سے جاری شدہ، بشمول امریکی ماتحت علاقے یا پورٹو ریکو۔ غیر امریکی پیدائش کا سرٹیفکیٹ قابل قبول نہیں ہو گا۔) براہ کرم نوٹ کریں کہ PennDOT 1 جولائی 2010 سے پہلے جاری شدہ پورٹو ریکو کے برتھ سرٹیفکیٹس کو قطعاً قبول نہیں کرتا ہے۔
- امریکہ کا سرٹیفکیٹ شہریت **(BCIS/INS فارم N-560)**
- نیچرلائزیشن کا سرٹیفکیٹ **(BCIS/INS فارم N-550 یا N-570)**
- امریکہ میں مصدقہ پاسپورٹ

نوٹ: صرف مصدقہ پاسپورٹ اور اصل دستاویزات قبول کیے جائیں گے۔

رہائش کے ثبوت کے لیے قابل قبول دستاویزات میں شامل ہیں:

- رہن کی دستاویزات
- W-2 فارم
- موجودہ ہتھیاروں کا پرمٹ
- موجودہ یوٹیلیٹی بلز (پانی، گیس، بجلی، کیبل، فون، وغیرہ۔)
- ٹیکس ریکارڈز
- لیز کے معاہدے

نوٹ: اگر آپ کسی کے ساتھ رہائش پذیر ہیں، اور آپ کے نام پر کوئی بل نہیں ہے، تب بھی آپ کو رہائش کے دو ثبوت فراہم کرنے کی ضرورت ہو گی۔ ایک ثبوت یہ ہے کہ آپ جس شخص کے ساتھ رہائش پذیر ہیں اس شخص کو اس کے ڈرائیورز لائسنس یا فوٹو آئی ڈی کے ہمراہ ڈرائیور لائسنس سنٹر پر لائیں۔ آپ کو رہائش کا دوسرا ثبوت بھی فراہم کرنا ہو گا جیسے کہ ایک آفیشل میل (بینک اسٹیٹمنٹ، ٹیکس نوٹس وغیرہ)جس پر آپ کا نام اور پتہ درج ہے۔ پتہ اس شخص کے پتے سے مماثل ہونا چاہیئے جس کے ساتھ آپ رہائش پذیر ہیں۔

آپ جس ڈرائیورز لائسنس سے دستبردار ہوئے ہیں اگر وہ ایک مصدقہ CDL ہے، تو پھر آپ کو ویژن اسکریننگ سے گزرنا پڑے گا۔ خطرناک مواد کی نقل و حمل یا اسکول بس چلانے کے لیے لائسنس یافتہ ہونے کے لیے اضافی ٹیسٹنگ کی ضرورت ہو گی۔

آپ جس ڈرائیورز لائسنس سے دستبردار ہوئے ہیں اگر وہ CDL نہیں ہے، تو آپ کو نان کمرشل ڈرائیونگ لائسنس جاری کیا جائے گا اور آپ کو پینسلوینیا میں کمرشل موٹر گاڑی چلانے کی اجازت سے قبل باضابطہ لرنرز پرمٹ کے لیے درخواست دینا ہو گی۔ لرنرز پرمٹ آپ کو صرف اس قسم کی گاڑی چلانے کا حق دیتا ہے جس کے لیے آپ نے درخواست دی ہے۔ کمرشل لرنرز پرمٹ کے ساتھ گاڑی چلانے کے لیے، آپ کے ساتھ ایک ایسا شخص ہونا چاہیئے جس کے پاس اس گاڑی کو چلانے کے لیے مصدقہ ڈرائیورز لائسنس ہو جس کو آپ چلا رہے ہیں۔ مذکورہ شخص آپ کے ساتھ والی سیٹ پر بیٹھا ہونا چاہیئے اور اس کی کم از کم عمر 21 سال ہونی چاہیئے۔

1.2 – طبی دستاویزی تقاضا جات

اگر آپ CDL پرمٹ کے لیے درخواست دے رہے ہیں؛ یا CDL میں تجدید، اپ گریڈ، توثیق شامل کروا رہے ہیں؛ یا کسی دیگر ریاست سے CDL منتقل کر رہے ہیں تو آپ کو اپنی ریاست کی ڈرائیورز لائسنس ایجنسی (SDLA) کو معلومات فراہم کرنے کی ضرورت ہے کہ آپ اپنے CDL کے ساتھ کس قسم کے کمرشل موٹر وہیکل آپریشن میں گاڑی چلاتے ہیں یا گاڑی چلانے کی توقع رکھتے ہیں۔ کچھ خاص قسم کے کاروباروں میں کام کرنے والے ڈرائیورز کو موجودہ طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ اور/یا کوئی بھی طبی تغیراتی دستاویزات اپنے SDLA کو جمع کروانے کی ضرورت ہو گی جو آپ کو جاری کی گئی ہو (یعنی (بصری، مہارتوں کی کارکردگی یا ذیابیطس سے متعلقہ رعایت یا دیگر مستثنیات) تاکہ آپ اپنے CDLIS ڈرائیونگ ریکارڈ کے حصے کے طور پر "تصدیق شدہ" طبی حیثیت حاصل کر سکیں۔

اگر آپ کے لیے "مصدقہ" طبی حیثیت حاصل کرنا ضروری ہے اور آپ اپنے طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ اپ ٹو ڈیٹ رکھنے میں ناکام رہتے ہیں تو آپ "غیر مصدقہ" ہو جائیں گے اور آپ کا CDL نچلے درجے پر چلا جائے گا۔

طبی سرٹیفیکیشن کے نئے تقاضوں کی تعمیل کرنے کے مقصد کے لیے، یہ جاننا ضروری ہے کہ آپ CMV کو کس طرح استعمال کر رہے ہیں۔ درج ذیل معلومات سے آپ کو یہ فیصلہ کرنے میں مدد ملے گی کہ اپنی ذات کی تصدیق کیسے کی جائے:

1.2.1 – انٹر اسٹیٹ یا انٹرا اسٹیٹ کامرس

کیا آپ، **انٹراسٹیٹ** یا **انٹرا اسٹیٹ کامرس** میں CMV چلانے کے لیے CDL استعمال کرتے ہیں یا کریں گے؟

انٹر اسٹیٹ کامرس وہ ہے جب آپ CMV چلاتے ہیں:

ایک ریاست سے دوسری ریاست یا غیر ملک؛

ایک ریاست کے اندر دو مقامات کے درمیان، لیکن سفر کے کچھ حصے کے دوران، CMV دوسری ریاست یا غیر ملک میں جاتی ہے؛ یا

ایک ریاست کے اندر دو جگہوں کے درمیان، لیکن کارگو یا مسافر ایسے سفر کا حصہ ہیں جو کسی دیگر ریاست یا بیرون ملک میں شروع یا ختم ہو گا۔

انٹرا اسٹیٹ کامرس وہ ہے جب آپ کسی ریاست کے اندر CMV چلاتے ہیں اور آپ **انٹر اسٹیٹ کامرس** کے لیے اوپر دی گئی کسی بھی تفصیل پر پورے نہیں اترتے۔

اگر آپ انٹرا اسٹیٹ کامرس اور انٹر اسٹیٹ کامرس دونوں میں کام کرتے ہیں تو آپ کو انٹر اسٹیٹ کامرس کا انتخاب کرنا ہو گا۔

1.2.2 – انٹر/انٹرا اسٹیٹ کامرس: غیر مستثنیٰ یا مستثنیٰ حیثیت؟

ایک بار جب آپ یہ فیصلہ کرتے ہیں کہ آیا آپ **انٹراسٹیٹ کامرس** یا **انٹرا اسٹیٹ کامرس** میں کام کریں گے، تو آپ کو یہ فیصلہ کرنا ہو گا کہ آیا آپ **غیر مستثنیٰ** یا **مستثنیٰ حیثیت** میں کام کریں گے (یا کام کرنے کی توقع رکھتے ہیں)۔ یہ فیصلہ آپ کو بتائے گا کہ کامرس کی چار اقسام میں سے آپ کو کس کی ذاتی تصدیق کرنی چاہیئے۔

<u>**انٹر اسٹیٹ کامرس:**</u>

آپ اس وقت **مستثنیٰ انٹر اسٹیٹ کامرس میں کام کرتے ہیں**جب آپ انٹراسٹیٹ کامرس میں CMV <u>صرف</u> مندرجہ ذیل مستثنیٰ سرگرمیوں کے لیے چلاتے ہیں:

اسکول کے بچوں اور/یا اسکول کے عملے کو گھر اور اسکول کے درمیان ٹرانسپورٹ کرنے کے لیے؛

بطور وفاقی، ریاستی یا مقامی حکومت کے ملازمین؛انسانی لاشوں یا بیمار یا زخمی افراد کو منتقل کرنے کے لیے؛

ہنگامی حالات اور دیگر متعلقہ سرگرمیوں کے دوران فائر ٹرک یا ریسکیو گاڑیوں کے ڈرائیورز؛

موسم سرما میں گرم کرنے والے پروپین ایندھن کی اس وقت بنیادی طور پر نقل و حمل کے لیے، جب کسی ایسی ہنگامی حالت پر ردعمل میں فوری کارروائی کی ضرورت ہو جیسے طوفان یا سیلاب کے بعد پروپین گیس سسٹم کو پہنچنے والا نقصان؛

کسی پائپ لائن کی ایمرجنسی کیفیت جس میں فوری ردعمل درکار ہو جیسا کہ پائپ لائن سے رساؤ یا اس کا پھٹنا؛

کسی فارم پر کسٹم کاشت کاری کرنے یا فارم میں کسٹم کاشت

کاری کے آپریشن میں استعمال ہونے والی فارم کی مشینری اور سامان لانے اور لے جانے کے لیے یا فارم سے کسٹم کاشتکاری کے ذریعے حاصل شدہ فصلوں کو اسٹوریج یا منڈی تک پہنچانے کے لیے؛

شہد کی مکھیوں کی موسمی نقل و حمل میں شہد کی مکھیوں کا پالنے والا؛

ایک کسان کے ذریعے کنٹرول اور چلایا جاتا ہے، لیکن یہ کوئی کمبینیشن گاڑی نہیں ہے (پاور یونٹ اور ٹو شدہ یونٹ) اور اسے زرعی مصنوعات کی نقل و حمل، فارم مشینری یا فارم سپلائیز کی نقل و حمل (کوئی پلے کارڈ لگانے لائق خطرناک امواد نہیں) کو فارم تک لانے اور لے جانے اور فارم کے 150 ایئر میل کے اندر استعمال کیا جاتا ہے؛

غیر کاروباری مقاصد کے لیے مسافروں کے نجی موٹر کیریئر کے طور پر؛ **یا**

مہاجر کارکنوں کی نقل و حمل کے لیے۔

اگر آپ نے مندرجہ بالا سرگرمیوں میں سے ایک یا زیادہ کا جواب ہاں میں دیا ہے کیونکہ **صرف** یہ وہ آپریشن ہے جس میں آپ گاڑی چلاتے ہیں، تو آپ **مستثنیٰ انٹر اسٹیٹ کامرس** میں کام کرتے ہیں اور آپ کو وفاقی طبی معائنہ کار کے سرٹیفکیٹ کی ضرورت نہیں ہے۔

اگر آپ نے مندرجہ بالا تمام سرگرمیوں کا جواب نہیں میں دیا، تو آپ **غیر مستثنیٰ انٹر اسٹیٹ کامرس** میں کام کرتے ہیں اور آپ کو اپنی ریاستی ڈرائیور لائسنسنگ ایجنسی (SDLA) کو موجودہ طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ (49 CFR 391.45) فراہم کرنا ہوگا، جسے عام طور پر میڈیکل سرٹیفکیٹ یا DOT فزیکل کارڈ کہا جاتا ہے۔ زیادہ تر CDL ہولڈرز جو انٹر اسٹیٹ کامرس میں CMVs چلاتے ہیں وہ **غیر مستثنیٰ انٹر اسٹیٹ کامرس** ڈرائیورز ہوتے ہیں۔

اگر آپ مستثنیٰ انٹر اسٹیٹ کامرس اور غیر مستثنیٰ انٹر اسٹیٹ کامرس دونوں میں کام کرتے ہیں، تو آپ کو غیر مستثنیٰ انٹر اسٹیٹ کامرس کا انتخاب کرنا چاہیئے تاکہ آپ دونوں قسم کے انٹر اسٹیٹ کامرس میں کام کرنے کے اہل ہو سکیں۔

انٹرا اسٹیٹ کامرس:

آپ اس وقت **مستثنیٰ انٹرا اسٹیٹ کامرس** میں کام کرتے ہیں جب آپ صرف ایسی انٹرا اسٹیٹ کامرس سرگرمیوں کے لیے CMV چلاتے ہیں جس کے لیے آپ کو لائسنس دینے والی ریاست نے تعین کیا ہے کہ آپ کو ریاست کے طبی سرٹیفیکیشن کے تقاضوں کو پورا کرنے کی ضرورت نہیں ہے۔

آپ اس وقت **غیرمستثنیٰ انٹرا اسٹیٹ کامرس** میں کام کرتے ہیں جب آپ صرف انٹرا اسٹیٹ کامرس سرگرمیوں کے لیے CMV چلاتے ہیں اور آپ کو اپنی ریاست کے لائسنس کے لیے میڈیکل سرٹیفیکیشن کے تقاضوں کو پورا کرنے کی ضرورت ہوتی ہے۔

اگر آپ دونوں یعنی **مستثنیٰ انٹرا اسٹیٹ کامرس** اور **غیرمستثنیٰ انٹرا اسٹیٹ کامرس** میں کام کرتے ہیں، تو آپ کو **غیرمستثنیٰ انٹرا اسٹیٹ کامرس** کا انتخاب کرنا چاہیئے۔

1.2.3 – سیلف سرٹیفیکیشن کے بیانات

اپنے CDL کے لیے درخواست مکمل کرتے وقت، آپ کو اس بیان کے ساتھ والے باکس کو نشان زد کرنا ہوگا جو آپ کی حیثیت کو بیان کرتا ہے۔

- **NI - انٹر اسٹیٹ غیرمستثنیٰ:** میں پنسلوینیا کی حدود میں اور باہر دونوں جگہ کمرشل گاڑی چلاتا/چلاتی ہوں، اور اس وقت میرے پاس طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ (DOT فزیکل کارڈ) موجود ہے۔
- **NA - انٹر اسٹیٹ مستثنیٰ:** میں صرف پنسلوینیا کی حدود میں ایک کمرشل گاڑی چلاتا/چلاتی ہوں، اور اس وقت میرے پاس طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ (DOT فزیکل کارڈ) موجود ہے۔
- **EI - انٹرا اسٹیٹ غیرمستثنیٰ:** میں پنسلوینیا کی حدود میں اور باہر دونوں جگہ کمرشل گاڑی چلاتا/چلاتی ہوں، اور میرے پاس طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ موجود نہیں ہے۔
- **EI - انٹرا اسٹیٹ مستثنیٰ:** میں صرف پنسلوینیا کی حدود میں ایک کمرشل گاڑی چلاتا/چلاتی ہوں، اور میرے پاس طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ موجود نہیں ہے۔

1.3 – ڈرائیور کی نااہلیاں

1.3.1 – عمومی

اگر آپ کسی بھی وجہ سے نااہل ہو جاتے ہیں تو آپ کمرشل موٹر وہیکل (CMV) نہیں چلا سکتے۔

1.3.2 – شراب، جائے حادثہ کو چھوڑنا اور سنگین جرم کا ارتکاب

اگر آپ کے خون میں شراب کا ارتکاز (BAC .04%) یا اس سے زیادہ ہے تو CMV چلانا غیر قانونی ہے۔ اگر آپ CMV چلاتے ہیں، تو یہ سمجھا جائے گا کہ آپ نے الکحل نوشی کی ٹیسٹنگ کے لیے اپنی رضامندی دی ہے۔

آپ اپنے CDL کو کم از کم ایک (1) سال کے لیے ان جرائم کا پہلی بار ارتکاب کرنے پر کھو دیں گے:

- اس وقت CMV چلانا جب آپ کے خون میں الکحل کی مقدار .04% یا اس سے زیادہ ہو۔
- الکحل کے زیر اثر CMV چلانا۔
- خون میں الکحل کی موجودگی کا ٹیسٹ کروانے سے انکار کرنا۔
- ممنوعہ مواد کے زیر اثر CMV چلانا۔
- ایسے حادثے کے بعد جائے حادثہ کو چھوڑنا جس میں CMV ملوث ہو۔
- CMV کا استعمال کرتے ہوئے جرم کا ارتکاب کرنا۔
- CMV چلاتے ہوئے حادثات جن میں موت یا جسمانی چوٹ شامل ہو۔
- CMV چلاتے ہوئے ایسے حادثات جن میں خالی گاڑی یا املاک کو نقصان ہوتا ہے۔
- جب آپ کا ڈرائیونگ استحقاق معطل، واپس، منسوخ یا واپس لیا گیا ہو یا ریاست سے باہر سروس آرڈر کی نااہلی سے مشروط ہو تو CMV چلانا۔
- جرم کا ارتکاب کرنے کے لیے CMV استعمال کرنا۔

اگر یہ جرم اس وقت ہوتا ہے جب آپ ایک CMV چلا رہے ہوتے ہیں جو خطرناک مواد کی تختی کے ساتھ ہے تو آپ کم از کم تین (3) سال کے لیے اپنا CDL کھو دیں گے۔

آپ دوسرے جرم پر زندگی بھر کے لیے اپنا CDL کھو دیں گے۔

اگر آپ CMV کا استعمال کرتے ہوئے کسی ایسے جرم کا ارتکاب کرتے ہیں جس میں کنٹرول شدہ مواد شامل ہوتے ہیں تو آپ زندگی بھر کے لیے اپنا CDL کھو دیں گے۔

اگر آپ کے اندر .04% سے کم الکحل کی قابل شناخت مقدار ہے تو آپ کو 24 گھنٹے کے لیے سروس سے باہر رکھا جائے گا۔

اگر آپ اسکول کی گاڑی یا اسکول بس چلاتے ہیں جبکہ آپ کے خون میں الکحل کا ارتکاز (BAC 0.02%) یا اس سے زیادہ ہے، تو آپ الکحل کے زیر اثر گاڑی چلا رہے ہیں۔ اگر آپ کسی دیگر قسم کی کمرشل گاڑی چلاتے ہیں اور آپ کا BAC 0.04% یا اس سے زیادہ ہے، تو آپ الکحل کے زیر اثر گاڑی چلا رہے ہیں۔ آپ کی پہلی خلاف ورزی کی صورت میں آپ کا CDL ایک سال کے لیے معطل کر دیا جائے گا۔ اسکول بس اور اسکول کی گاڑیوں کے ڈرائیورز میں اگر خون میں الکحل کا ارتکاز 0.02% فیصد سے کم ہے، یا دیگر کمرشل موٹر گاڑیوں کے ڈرائیوروں کے لیے 0.04% فیصد سے کم ہے، لیکن ان کے خون میں قابل شناخت مقدار ہے، تو ان کو 30 دنوں تک سروس سے باہر رکھا جا سکتا ہے۔

پنسلوینیا کا مضمر رضامندی کا قانون

ایک کمرشل ڈرائیور کے طور پر، یہ بہت اہم ہے کہ آپ PA کے "مضمر رضامندی" کے قانون کو سمجھیں۔ اگر کسی پولیس افسر کے پاس یہ ماننے کی معقول بنیاد ہے کہ آپ ایسے وقت میں CMV چلا رہے تھے جبکہ آپ کے جسم کے اندر الکحل موجود ہے اور آپ سانس، خون یا پیشاب کے ایک یا زیادہ کیمیائی ٹیسٹ کروانے سے انکار کرتے ہیں، تو آپ کا ڈرائیونگ استحقاق ایک (1) سال (12 ماہ) کے لیے معطل کر دیا جائے گا، اگر آپ نے قبل ازیں انکار کیا تھا یا DUI کا جرم ثابت ہو چکا ہے تو یہ معطلی 18 ماہ کے لیے ہو گی۔ ایک واحد انکار کی صورت میں خلاف ورزی، DUI کا جرم ثابت ہونے پر ساتھ مل کر آپ کا ڈرائیونگ استحقاق کم از کم دو (2) سال کے لیے معطل کروا دیں گے (اگر آپ قبل ازیں انکار کر چکے ہیں یا DUI کا جرم ثابت ہو چکا ہے، تو اس سے زیادہ)۔

کیمیکل ٹیسٹنگ کا احاطہ کرنے والا قانون کہتا ہے کہ آپ نے صرف پنسلوینیا میں گاڑی چلانے کا لائسنس حاصل کر کے اس طرح کا ٹیسٹ دینے پر اتفاق کیا ہے۔ یہاں تک کہ اگر آپ (الکحل کے) زیر اثر ڈرائیونگ کے مجرم نہیں پائے جاتے ہیں، اور اگر آپ خون، سانس یا پیشاب کا ٹیسٹ دینے سے انکار کرتے ہیں تو آپ کا ڈرائیونگ استحقاق کم از کم ایک (1) سال کے لیے معطل کر دیا جائے گا ۔ اس کے علاوہ، اگر آپ کسی حادثے میں ملوث ہیں جس میں موٹر کیریئر وہیکل یا CMV شامل ہے، اور ایک پولیس افسر کے لیے تفتیش کرنا درکار ہے، تو آپ کو الکحل یا کنٹرول شدہ مادوں کی جانچ کے لیے حکم کی پیروی کرنے کی ضرورت ہو گی، جبکہ اس جانچ کی لاگت آپ کے آجر کو ادا کرنا ہو گی۔ اگر آپ الکحل یا کنٹرول شدہ مواد کی جانچ کے لیے حکم ماننے سے انکار کرتے ہیں، اور سیکشن 3756 کے تحت مجرم قرار پاتے ہیں، تو آپ پر 200 ڈالر (مع اضافی اخراجات) تک کے جرمانے عائد کیے جائیں گے۔

یہ ضوابط آپ اور تمام ہائی وے صارفین کے لیے ہائی وے کی حفاظت کو بہتر بنائیں گے۔

نوٹ: اس اشاعت میں بیان کردہ سزاؤں پر جنرل اسمبلی، کسی بھی وقت مکمل یا جزوی طور پر نظر ثانی کر سکتی ہے۔ مخصوص ضوابط اور اپ ڈیٹس کے لیے براہ کرم ٹائٹل 75 PA وہیکل کوڈ، یا PA بلیٹن سے رجوع کریں۔

1.3.3 – ٹریفک (قوانین) کی سنگین خلاف ورزیاں

ٹریفک (قوانین) کی سنگین خلاف ورزیوں میں حد سے زیادہ تیز رفتاری (مقرر کردہ حد سے 15 میل فی گھنٹہ یا زیادہ رفتار)، لاپرواہی سے ڈرائیونگ، نامناسب یا بے ترتیب لین میں تبدیلی، گاڑی کے پیچھے بہت قریب سے چلنا اور مہلک ٹریفک حادثات میں ملوث CMV میں ٹریفک جرائم کا ارتکاب کرنا ہے۔

آپ اپنا CDL کھو بیٹھیں گے:

- کم از کم 60 دنوں کے لیے، اگر آپ نے CMV سے متعلقہ ڈرائیونگ میں تین سال کی مدت میں ٹریفک کی دو سنگین خلاف ورزیاں کی ہیں۔
- کم از کم 120 دنوں کے لیے، اگر آپ نے CMV سے متعلقہ ڈرائیونگ میں تین سال کی مدت میں ٹریفک کی تین سنگین خلاف ورزیاں کی ہیں۔ "سنگین ٹریفک خلاف ورزیوں" میں شامل ہیں لیکن ان تک محدود نہیں ہیں: CMV میں کی گئی ایسی ٹریفک خلاف ورزیاں جن میں مہلک ٹریفک حادثہ ہو، حد سے زیادہ تیز رفتاری، لاپرواہی سے گاڑی چلانا یا پولیس سے بھاگنے کی کوشش کرنا۔

1.3.4 – آؤٹ آف سروس آرڈر کی خلاف ورزی

آپ اپنا CDL کھو بیٹھیں گے:

- کم از کم 90 دنوں کے لیے، اگر آپ نے آؤٹ آف سروس آرڈرز کی پہلی خلاف ورزی کی ہے۔
- کم از کم ایک (1) سال کے لیے، اگر آپ نے (10) سال کی مدت میں دو (2) مرتبہ آؤٹ آف سروس آرڈرز کی خلاف ورزی کی ہے۔
- کم از کم تین (3) سالوں کے لیے، اگر آپ نے (10) سال کی مدت میں تین یا اس سے زیادہ مرتبہ آؤٹ آف سروس آرڈرز کی خلاف ورزی کی ہے۔

1.3.5 – ریل روڈ-ہائی وے گریڈ کراسنگ کی خلاف ورزیاں

آپ اپنا CDL کھو بیٹھیں گے:

- پہلی خلاف ورزی کی صورت میں کم از کم 60 دن کے لیے۔
- کسی بھی تین سالہ مدت کے دوران دوسری خلاف ورزی کی صورت میں، کم از کم 120 دن کے لیے۔
- کسی بھی تین سالہ مدت کے دوران تیسری خلاف ورزی کی صورت میں، کم از کم ایک سال کے لیے۔

ان خلاف ورزیوں میں کسی بھی وفاقی، ریاستی یا مقامی قانون یا ریگولیشن کی خلاف ورزی شامل ہے جو ریل روڈ-ہائی وے گریڈ کراسنگ پر درج ذیل چھ جرائم میں سے کسی ایک سے متعلق ہو:

- ان ڈرائیورز کے لیے جن کے لیے ہر بار رکنا لازم نہیں، ٹریک صاف نہ ہو اور وہ کراسنگ تک پہنچنے سے پہلے رکنے میں ناکام رہیں۔
- ایسے ڈرائیورز کے لیے جن پر ہر بار رکنا لازم نہیں، رفتار کم کرنے اور یہ جانچنے میں ناکامی کہ ٹریکس پر کوئی ٹرین آ تو نہیں رہی۔
- ان ڈرائیورز کے لیے جن پر ہر بار رکنا لازم نہیں، کراسنگ پر گاڑی چلانے سے پہلے رکنے میں ناکام رہنا۔
- ان تمام ڈرائیورز حضرات کے لیے جو بغیر رکے کراسنگ سے مکمل طور پر گاڑی گزار لینے کے لیے مناسب وقفہ نہیں رکھتے۔
- ان تمام ڈرائیورز حضرات کے لیے جو ٹریفک کنٹرول ڈیوائس یا کراسنگ پر کسی انفورسمنٹ اہلکار کی ہدایات کی تعمیل کرنے میں ناکام رہتے ہیں۔
- ان تمام ڈرائیورز حضرات کے لیے جو انڈر کیریج کی ناکافی اونچائی کی وجہ سے کراسنگ پار کرنے میں ناکام رہتے ہیں۔

1.3.6 – خطرناک امواد (HAZMAT) کی توثیق پس منظر کی جانچ اور نااہلی

اگر آپ کو خطرناک امواد کی توثیق کی ضرورت ہے، تو آپ کو اپنے فنگر پرنٹس جمع کروانے اور بیک گراؤنڈ چیک کروانے کی ضرورت ہو گی۔

آپ کو انکار کر دیا جائے گا یا آپ اپنی HAZMAT توثیق سے محروم ہو جائیں گے اگر آپ:

- ریاست ہائے متحدہ کے قانونی مستقل رہائشی نہیں ہیں۔
- ریاست ہائے متحدہ کی اپنی شہریت ترک کریں۔
- مطلوب ہیں یا بعض جرائم میں فرد جرم کے تحت ہیں۔
- فوجی یا سویلین عدالت میں بعض جرائم کے لیے سزا یافتہ ہیں۔
- ذہنی صلاحیت کی کمی کا فیصلہ کیا گیا ہے یا 49 CFR 1572.109 میں بیان کردہ کے مطابق ذہنی صحت کی سہولت گاہ میں غیررضاکارانہ بنیادوں پر داخل کیے گئے ہیں۔
- ٹرانسپورٹیشن سیکیورٹی ایڈمنسٹریشن کی طرف سے تعین کے تحت حفاظتی خطرہ سمجھے جاتے ہیں۔

پس منظر کی جانچ کے طریقہ ہائے کار ہر ریاست میں مختلف ہوتے ہیں۔ (دائرہ اختیار کے ایک علاقے سے دائرہ اختیار کے دوسرے علاقے تک)

1.3.7 – آپ کی ذاتی گاڑی میں ٹریفک کی خلاف ورزیاں

1999 کا موٹر کیریئر سیفٹی امپرووومنٹ ایکٹ (MCSIA) کسی CDL ہولڈر کو کمرشل موٹر گاڑی چلانے سے نااہل قرار دینے کا تقاضا کرتا ہے اگر CDL ہولڈر کو اس کی ذاتی گاڑی

میں متحرک خلاف ورزیوں کی مخصوص اقسام کا مجرم قرار دیا گیا ہو۔اگر ٹریفک کی خلاف ورزیوں (پارکنگ کی خلاف ورزیوں کے علاوہ) کی وجہ سے آپ کا ذاتی گاڑی ڈرائیو کرنے کا استحقاق واپس، منسوخ یا معطل کر دیا جاتا ہے تو آپ اپنا CDL ڈرائیونگ استحقاق کھو دیں گے۔

اگر الکحل کی خلاف ورزیوں، کنٹرول شدہ مادہ یا سنگین جرم کی وجہ سے آپ کا ذاتی گاڑی ڈرائیو کرنے کا استحقاق واپس، منسوخ یا معطل کر دیا جاتا ہے تو آپ ایک (1) سال کے لیے اپنا CDL کھو دیں گے۔ اگر آپ کو اپنی ذاتی گاڑی میں دوسری بار الکحل سے متعلقہ جرم کی سزا سنائی جاتی ہے تو آپ زندگی بھر کے لیے اپنا CDL کھو دیں گے۔

اگر ذاتی گاڑی چلانے کے لیے آپ کا لائسنس واپس، منسوخ یا معطل کر دیا جاتا ہے تو آپ CMV چلانے کے لیے "ہارڈشپ" لائسنس حاصل نہیں کر سکتے۔

1.4 – دیگر حفاظتی قواعد

دیگر وفاقی اور ریاستی قواعد بھی ہیں جو تمام ریاستوں میں CMV چلانے والے ڈرائیورز حضرات کو متاثر کرتے ہیں۔ ان میں شامل ہیں:

- آپ کے پاس ایک (1) سے زیادہ لائسنس نہیں ہو سکتے۔ اگر آپ اس قانون کو توڑتے ہیں، تو عدالت آپ کو 5,000 ڈالر تک کا جرمانہ کر سکتی ہے یا آپ کو جیل میں ڈال سکتی ہے اور آپ کا ہوم اسٹیٹ لائسنس اپنے پاس رکھ سکتی ہے اور دیگر کوئی سے بھی لائسنس واپس کر سکتی ہے۔
- آپ کو اپنے آجر کو ٹریفک کی کسی بھی خلاف ورزی (سوائے پارکنگ کے) کی سزا کے بارے میں 30 دنوں کے اندر مطلع کرنا چاہیئے۔ آپ خواہ جس قسم کی گاڑی بھی چلا رہے ہوں، یہ معاملہ ہر طرح کی صورتحال میں صادق آتا ہے۔
- اگر آپ کسی دیگر دائرہ اختیار کے علاقے میں ٹریفک کی خلاف ورزی کے مرتکب ہوئے ہیں (سوائے پارکنگ کے) تو آپ کو PennDOT کو 30 دنوں کے اندر مطلع کرنا چاہیئے۔ آپ خواہ جس قسم کی گاڑی بھی چلا رہے ہوں، یہ معاملہ ہر طرح کی صورتحال میں صادق آتا ہے۔
- اگر آپ کا ڈرائیورز لائسنس معطل، واپس یا منسوخ ہو گیا ہے یا اگر آپ ڈرائیونگ کے لیے نااہل ہو گئے ہیں تو آپ کو اپنے آجر کو مطلع کرنا چاہیئے۔
- آپ کو اپنے آجر کو ڈرائیونگ کی تمام ملازمتوں کے بارے میں معلومات دینی چاہیئیں جو آپ نے پچھلے 10 سالوں میں کی ہیں۔ جب آپ کمرشل ڈرائیونگ ملازمت کے لیے درخواست دیتے ہیں تو آپ کو یہ لازمی کرنا چاہیئے۔
- پنسلوینیا میں CDL کے بغیر کوئی بھی CMV نہیں چلا سکتا۔ اس قانون کو توڑنے پر عدالت آپ کو 5,000 ڈالر تک جرمانہ یا جیل بھیج سکتی ہے۔
- اگر آپ کے پاس خطرناک مواد کی توثیق ہے، تو اِن حالات میں آپ کو چاہیئے کہ آپ 24 گھنٹے کے اندر خود کو CDL جاری کرنے والی ریاست کو لازمی طور پر مطلع کریں اور اپنی خطرناک مواد کی توثیق واپس سونپ دیں، ان حالات میں شامل ہیں کسی بھی دائرہ اختیار میں، شہری یا فوجی میں سزایاب ہونا یا فرد جرم عائد ہونا، یا 49 CFR 1572.103 میں درج کے مطابق پاگل پن کے سبب جرم کرنے سے نااہلی؛ ایسا فرد جس کے بارے میں قرار دیا جائے کہ وہ ذہنی صلاحیت کی کمی رکھتا ہے یا جسے غیررضاکارانہ طور پر دماغی صحت کی سہولت گاہ میں داخل کیا جاتا ہے جیسا کہ 49 CFR 1572.109 میں بیان کیا گیا ہے؛ یا جو ریاست متحدہ کی اپنی شہریت ترک کرتا ہے۔
- اگر آپ کے پاس ایک (1) سے زیادہ لائسنس ہیں یا آپ کا CDL معطل یا منسوخ کر دیا گیا ہے تو آپ کا آجر آپ کو CMV چلانے کی اجازت نہیں دے سکتا (اس میں منسوخیاں اور نااہلیاں شامل ہیں)۔ ایک عدالت آجر کو 5,000 ڈالر تک جرمانہ کر سکتی ہے یا اس اصول کو توڑنے پر جیل میں ڈال سکتی ہے۔
- تمام ریاستیں CDL ڈرائیورز کے بارے میں معلومات کا اشتراک کرنے کے لیے ایک (1) کمپیوٹرائزڈ نظام سے منسلک ہیں۔ PennDOT یہ یقینی بنانے کے لیے آپ کے ڈرائیونگ ریکارڈز کو چیک کرے گا کہ آپ کے پاس ایک سے زیادہ CDL نہ ہوں۔
- کمرشل لائسنس کو برقرار رکھنے کے لیے مخصوص قسم کی ڈرائیونگ میں مصروف کمرشل ڈرائیورز کو ایک طبی معائنہ کار کا مصدقہ سرٹیفکیٹ بھی جمع کروانا پڑتا ہے۔
- NI - غیرمستثنیٰ انٹر اسٹیٹ نقل و حمل: ایسے انٹر اسٹیٹ ڈرائیورز جو فیڈرل فزیکل کوالیفیکیشنز اینڈ ایگزامینیشن ضوابط کے تابع ہیں۔ طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ سیلف سرٹیفیکیشن فارم (DL-11CD) کے ساتھ ہونا چاہیئے۔
- NA - غیرمستثنیٰ انٹرا اسٹیٹ ٹرانسپورٹیشن: انٹرا اسٹیٹ ڈرائیورز جو فیڈرل فزیکل کوالیفیکیشنز اینڈ ایگزامینیشن ضوابط کے تابع ہیں۔ طبی معائنہ کار کا سرٹیفکیٹ سیلف سرٹیفیکیشن فارم (DL-11CD) کے ساتھ ہونا چاہیئے۔
- آپ کو صوتی رابطے کے لیے موبائل فون تھامنے یا ڈرائیونگ کے دوران ایک سے زیادہ بٹن دبا کر موبائل فون ڈائل کرنے کی اجازت نہیں ہے۔
- آپ کو ڈرائیونگ کے دوران ٹیکسٹ پیغامات بھیجنے یا پڑھنے کی اجازت نہیں ہے۔
- آپ کو کمرشل موٹر گاڑی چلاتے ہوئے ہر وقت حفاظتی بیلٹ سے خود کو اچھی طرح مقید رکھنے کی ضرورت ہے۔ حفاظتی بیلٹ کا ڈیزائن حادثے کے دوران ڈرائیور کو اسٹیئرنگ کے پیچھے محفوظ طریقے سے جکڑے رکھتا ہے، جس سے ڈرائیور کو گاڑی کو کنٹرول کرنے میں مدد ملتی ہے اور یہ شدید چوٹ یا موت کے خطرات کو کم کرتا ہے۔ اگرآپ حفاظتی بیلٹ نہیں باندھتے ہیں تو گاڑی سے گر جانے کی صورت میں آپ کے مہلک چوٹ لگنے کے چار گنا زیادہ امکانات ہوتے ہیں۔
- آپ کی ریاست میں اضافی قواعد بھی ہو سکتے ہیں جن کی پیروی آپ کے لیے ضروری ہوتی ہے۔

(اضافی معلومات، بشمول مثالیں، ہماری ویب سائٹ www.dmv.pa.gov پر کمرشل ڈرائیور کے معلوماتی مرکز میں دستیاب ہیں۔)

1.4.1 – خدمت کے اوقات کے ضوابط

املاک لے جانے والے - ڈرائیورز

11 گھنٹے ڈرائیونگ کی حد۔ مسلسل 10 گھنٹے ڈیوٹی سے باہر رہنے کے بعد زیادہ سے زیادہ 11 گھنٹے ڈرائیو کر سکتے ہیں۔

14 گھنٹے ڈرائیونگ کی حد۔ لگاتار 10 گھنٹے ڈیوٹی سے چھٹی کے بعد ڈیوٹی پر آنے کے بعد، لگاتار 14 گھنٹے کے اندر کے اوقات سے زیادہ گاڑی نہیں چلا سکتے۔ چھٹی کے اوقات میں 14 گھنٹے سے زیادہ کی توسیع نہیں ہوتی۔

آرام کے وقفے ڈرائیور کی آخری آف ڈیوٹی یا کم از کم 30 منٹ کی سلیپر برتھ کی مدت ختم ہونے کے بعد سے 8 گھنٹے یا اس سے کم وقت گزر جانے پر ہی گاڑی چلا سکتے ہیں۔ 395.1(e) میں مختصر فاصلے کے استثناء میں سے کسی ایک کا استعمال کرنے والے ڈرائیوروں پر لاگو نہیں ہوتا۔ (49 CFR 397.5 لازمی "حاضری میں" وقت کو وقفے میں شامل کیا جا سکتا ہے اگر کوئی دوسری ڈیوٹی انجام نہ دی جائے)۔

مسافر بردار ڈرائیور

10 گھنٹے ڈرائیونگ کی حد۔ لگاتار 8 گھنٹے ڈیوٹی سے چھٹی کے بعد زیادہ سے زیادہ 10 گھنٹے ڈرائیو کر سکتے ہیں۔ 15 گھنٹے کی مدت میں آف ڈیوٹی کا وقت شامل نہیں ہے۔

-15 گھنٹے کی ڈرائیونگ کی حد۔ لگاتار 8 گھنٹے ڈیوٹی سے چھٹی کے بعد 15 گھنٹے ڈیوٹی پر رہنے کے بعد گاڑی نہیں چلا سکتے۔ 15 گھنٹے کی مدت میں آف ڈیوٹی کا وقت شامل نہیں ہے۔

70/60 - گھنٹے کی حد لگاتار 8/7 دنوں میں 70/60 گھنٹے ڈیوٹی کے بعد گاڑی نہیں چلا سکتے۔ ایک ڈرائیور 34 یا اس سے زیادہ گھنٹے ڈیوٹی سے لگاتار چھٹی لینے کے بعد لگاتار 8/7 دن کی مدت دوبارہ شروع کر سکتا ہے۔

1.4.2 – وِسل بلوئر کا تحفظ

کسی ملازم کا یہ حق کہ وہ ملازمت سے محروم ہونے یا محض حفاظتی تشویش ظاہر کرنے پر انتقامی کارروائی کا نشانہ بننے کے خوف کے بغیر کسی آجر کے حفاظتی طریقوں پر سوال اٹھائے (29 CFR حصہ 1978)

1.5 – بین الاقوامی رجسٹریشن پلان بین الاقوامی فیول ٹیکس معاہدہ

اگر آپ انٹر اسٹیٹ تجارت میں CDL کی متقاضی گاڑی چلاتے ہیں، تو گاڑی کا چند مستثنیات کے ساتھ، بین الاقوامی رجسٹریشن پلان (IRP) اور بین الاقوامی فیول ٹیکس معاہدے (IFTA) کے تحت رجسٹرڈ ہونا ضروری ہے۔ وفاق کی جانب سے لازم قرار دیے گئے یہ پروگرامز 48 ملحقہ ریاست ہائے متحدہ اور کینیڈا کے 10 صوبوں میں سفر کرنے والی گاڑیوں کے لیے گاڑیوں کے لائسنس کی فیس اور موٹر فیول ٹیکس کی مساوی وصولی اور تقسیم کو یقینی بنانے کا کام کرتے ہیں۔

IRP کے تحت، ہر دائرہ اختیار کو الگ الگ گاڑیوں کو رجسٹر کرنا چاہیئے جس میں لائسنس پلیٹس اور کیب کارڈز یا مناسب اسناد کا اجراء، IRP فیس کا حساب لگانا، جمع کرنا اور تقسیم کرنا، اطلاع دیئے گئے فاصلے اور فیسوں کی درستگی کے لیے آڈٹ کیریئر اور IRP کے تقاضوں کو نافذ کرنا شامل ہیں۔

پلان کے تحت رجسٹرار کی ذمہ داریوں میں بنیادی دائرہ اختیار کے علاقے کے ساتھ IRP رجسٹریشن کے لیے درخواست دینا، رجسٹریشن کے لیے مناسب دستاویزات فراہم کرنا، مناسب IRP رجسٹریشن فیس ادا کرنا، رجسٹریشن کی اسناد کو صحیح طریقے سے ڈسپلے کرنا، فاصلے کے درست ریکارڈز کو برقرار رکھنا، اور دائرۂ اختیار کے علاقے کی جانب سے جائزے کے لیے ریکارڈز مہیا کرنا شامل ہیں۔

IFTA کے پیچھے بنیادی تصور ایک لائسنس یافتہ (موٹر کیریئر) کو موٹر ایندھن کے استعمال کے ٹیکس کی رپورٹنگ اور ادائیگی کے لیے بنیادی دائرہ اختیار کے علاقے میں ہی لائسنس لینے کی اجازت دینا ہے۔

IFTA کے تحت، ایک لائسنس دہندہ کو اسناد کا ایک سیٹ جاری کیا جاتا ہے جو IFTA کے تمام اراکین کے دائرہ اختیار میں کارروائیوں کی اجازت دیتا ہے۔ IFTA کے تحت جمع کیے جانے والے ایندھن کے استعمال کے ٹیکس کا حساب اراکین کے دائرہ اختیار میں استعمال کیے گئے میل (کلومیٹر) اور گیلن (لیٹر) کی تعداد کی بنیاد پر لگایا جاتا ہے۔ لائسنس یافتہ فرد بنیادی دائرہ اختیار کے علاقے میں ایک سہ ماہی ٹیکس ریٹرن فائل کرتا ہے جس کے ذریعے لائسنس یافتہ فرد تمام IFTA ممبروں کے دائرہ اختیار کے علاقوں میں تمام کارروائیوں کی اطلاع دے گا۔

یہ بنیادی دائرہ اختیار کی ذمہ داری ہے کہ جمع کیے گئے ٹیکسوں کو دیگر اراکین کے دائرہ اختیار میں بھیجے اور ٹیکس جمع کرنے کے عمل میں، بشمول آڈٹ کی کارکردگی میں دیگر اراکین کے دائرہ اختیار کی نمائندگی کرے۔

IFTA لائسنس یافتہ کو IFTA سہ ماہی ٹیکس ریٹرن پر اطلاع دی گئی معلومات کی تائید کے لیے ریکارڈ اپنے پاس رکھنا ضروری ہے

IRP رجسٹرڈ اور IFTA لائسنس یافتہ گاڑی کا مالک یا گاڑی آپریٹر ہو سکتا ہے۔

گاڑی کے لیے IRP پلیٹس اور موٹر کیریئر کے لیے IFTA لائسنس کے حصول کی ضرورت کا تعین IRP پلان اور IFTA کے مطابق اہل گاڑی اور اہل موٹر وہیکل کی تعریفوں کے تحت کیا جاتا ہے:

IRP کے مقاصد کے لیے:

کوالیفائیڈ وہیکل ایک ایسا (سوائے جیسا کہ ذیل میں فراہم کیا گیا ہے) پاور یونٹ ہے جو دو یا دو سے زیادہ ممبران کے دائرہ اختیار میں استعمال کیا جاتا ہے یا استعمال کے ارادے کے لیے ہے اور جو بنیادی طور پر کرائے کے عوض افراد کی نقل و حمل کے لیے استعمال کیا جاتا ہے یا املاک کی نقل و حرکت کے لیے ڈیزائن، استعمال کیا جاتا ہے یا دیکھ بھال کیا جاتا ہے، اور:

(i) اس کے دو ایکسل ہیں اور ایک مجموعی گاڑی کا وزن یا رجسٹرڈ گاڑی کا مجموعی وزن

(ii) 26,000 پاؤنڈز (11,793.401 کلوگرام) سے زیادہ ہے، یا

(iii) اس میں تین یا اس سے زیادہ ایکسل ہیں، قطع نظر اس کے کہ اس کا کیا وزن ہے

(iv) اور کمبینیشن میں استعمال کی جاتی ہے اور ایسے میں اس طرح کی کا وزن 26,000 پاؤنڈ (11,793.401 کلوگرام) سے زیادہ ہو۔

IFTA میں کوالیفائیڈ موٹر وہیکل کا مطلب اگرچہ ملتا جلتا ہے اور ایک ایسی موٹر گاڑی کو بیان کرتا ہے جو افراد یا املاک کی نقل و حمل کے لیے استعمال، ڈیزائن یا دیکھ بھال کی جاتی ہے اور:

1) دو ایکسل رکھتی ہے اور گاڑی کا مجموعی وزن یا گاڑی کا رجسٹرڈ مجموعی وزن 26,000 پاؤنڈ یا 11,797 کلوگرام سے زیادہ ہو؛ یا

2) کمبینیشن میں استعمال کی جاتی ہے، جب اس طرح کے مجموعے یا رجسٹرڈ مجموعی گاڑی کا وزن 26,000 پاؤنڈ یا 11,797 کلو گرام سے تجاوز کرتا ہے۔ اہل موٹر وہیکل میں تفریحی گاڑیاں شامل نہیں ہیں۔

اگر آپ جس گاڑی کو چلاتے ہیں وہ IRP کے تحت رجسٹرڈ ہے اور آپ IFTA کے تحت لائسنس یافتہ موٹر کیریئر ہیں، تو آپ کو گاڑی چلانے کے لیے لازمی ریکارڈ رکھنے کے تقاضوں کی تعمیل کرنی ہو گی۔ اس معلومات کو حاصل کرنے کا ایک عالمی طور پر قابل قبول طریقہ انفرادی گاڑیوں کے فاصلے کے ریکارڈ (IVDR) کی تکمیل کے ذریعے ہے، جسے بعض اوقات ڈرائیور ٹرپ رپورٹ بھی کہا جاتا ہے۔ یہ دستاویز ایک ایسی گاڑی کے لیے طے کیے گئے فاصلے اور ایندھن کی عکاسی کرتی ہے جو تقسیم شدہ (IRP) رجسٹریشن اور IFTA فیول ٹیکس کی اسناد کے تحت انٹر اسٹیٹ کام کرتی ہے۔

اگرچہ IVDR کا اصل فارمیٹ مختلف ہو سکتا ہے، لیکن وہ معلومات جو مناسب ریکارڈ رکھنے کے لیے درکار ہوتی ہیں یکساں ہوں گی۔

انفرادی گاڑیوں کے فاصلے کے ریکارڈز کے تقاضوں کو پورا کرنے کے لیے، ان دستاویزات میں درج ذیل معلومات شامل ہونی چاہیئں:

<u>فاصلہ</u>

IRP پلان کے آرٹیکل IV کے مطابق ہو

(i) سفر کی تاریخ (آغاز اور اختتام)
(ii) سفر کا آغاز اور منزل - شہر اور ریاست یا صوبہ
(iii) سفر کا راستہ
(iv) سفر کا آغاز اور اختتام کے بارے میں اوڈومیٹر یا ہیوبومیٹر ریڈنگ
(v) کل طے کیا گیا فاصلہ
(vi) دائرہ اختیار میں طے کیا گیا فاصلہ
(vii) پاور یونٹ نمبر یا گاڑی کا شناختی نمبر۔

<u>ایندھن</u>

IFTA پروسیجرز مینوئل 300 کے سیکشن P560 کے مطابق ایک قابل قبول رسید یا رسید میں درج ذیل شامل ہونا چاہیئے، لیکن ان تک محدود نہیں ہونا چاہیئے:

.005 خریداری کی تاریخ
.010 بیچنے والے کا نام اور پتہ
.015 خریدے گئے گیلنز یا لیٹرز کی تعداد؛
.020 فیول کی قسم
.025 قیمت فی گیلن یا لیٹر یا فروخت کی کل رقم
.030 یونٹ نمبر یا دیگر منفرد گاڑی کا شناخت کنندہ
.035 خریدار کا نام

IVDR کی ایک مثال جسے ہر سفر کے لیے مکمل طور پر مکمل کیا جانا چاہیئے نیچے تصویر 1.3 میں دیکھی جا سکتی ہے۔ ہر انفرادی IVDR محض ایک گاڑی کے لیے ہی مکمل کیا جانا چاہیئے۔ اوڈومیٹر کی ریڈنگ لاگ کرنے کے طریقے اور وقت کا تعین کرنے کے لیے درج ذیل ضوابط کی پیروی کی جانی چاہیئے:

- دن کے آغاز میں
- ریاست یا صوبے سے نکلتے وقت
- سفر/دن کے اختتام پر

نہ صرف دوروں کو لاگ ان کرنے کی ضرورت ہوتی ہے، بلکہ ایندھن کی خریداری کو بھی دستاویز بند کرنے کی ضرورت ہے۔ آپ کو ہر مرتبہ ایندھن بھروانے پر اس کی رسید حاصل کرنی چاہیئے اور اسے اپنے مکمل شدہ IVDR کے ساتھ شامل کرنا چاہیئے۔

اس بات کو یقینی بنائیں کہ آپ جس بھی ٹرپس کو داخل کرتے ہیں وہ ہمیشہ نزولی ترتیب میں پُر ہوتے ہیں اور یہ کہ آپ کے دوروں میں وہ تمام ریاستیں/صوبے شامل ہوتے ہیں جن سے آپ نے اپنے راستے پر سفر کیا ہے۔

دوران سفر ڈرائیور مختلف راستے لے سکتا ہے، اور زیادہ تر میل ایک ریاست یا صوبے کے اندر ہو سکتے ہیں۔ آپ کے سفر کا فاصلہ چاہیے ایک ہی دائرہ اختیار میں ہو یا متعدد دائرہ اختیارات میں تقسیم ہو، سفر کی تمام معلومات کا ریکارڈ رکھنا لازمی ہے۔ اس میں تاریخیں، راستے، اوڈومیٹر کی ریڈنگز اور ایندھن کی خریداری شامل ہیں۔

اس دستاویز کو مکمل طور پر پُر کرکے اور IRP اور IFTA دونوں کی جانب سے درکار تمام ریکارڈز کو رکھ کر، آپ یہ یقینی بنائیں گے کہ آپ اور آپ کی کمپنی ان تمام ریاستی اور صوبائی قوانین پر عمل پیرا ہیں جو ایندھن اور فاصلے کے ریکارڈ رکھنے کی ضروریات سے متعلق ہیں۔

IVDR اس ماخذ دستاویز کے طور پر کام کرتا ہے جو ان فیسوں اور ٹیکسوں کا حساب لگانے کے لیے درکار ہے جو ان دائرہ اختیار کو ادا کیے جاتے ہیں جہاں گاڑی چلائی جاتی ہے، لہذا ان اصل ریکارڈز کو کم از کم چار سال تک محفوظ رکھنا ضروری ہے۔

مزید برآں، یہ ریکارڈز ٹیکس نافذ کرنے والے دائرہ اختیار کے تحت آڈٹ کے لیے پیش کیے جا سکتے ہیں۔ مکمل اور درست ریکارڈز برقرار رکھنے میں ناکامی کے نتیجے میں جرمانے، سزائیں اور IRP رجسٹریشنز اور IFTA لائسنسوں کی معطلی یا تنسیخ ہو سکتی ہے۔

IRP کے بارے میں اور IRP سے متعلق تقاضوں کے بارے میں اضافی معلومات کے لیے، اپنے بنیادی دائرہ اختیار کے موٹر وہیکل ڈیپارٹمنٹ یا IRP انکارپوریشن سے رابطہ کریں جو کہ IRP کی باضابطہ ریپوزیٹری ہے۔ اضافی معلومات IRP انکارپوریشن کی ویب سائٹ www.irponline.org پر دستیاب ہیں۔ ویب سائٹ کے ہوم پیج پر ایک تربیتی ویڈیو انگریزی، ہسپانوی اور فرانسیسی میں دستیاب ہے

IFTA سے متعلق اضافی معلومات اور IFTA سے متعلق تقاضوں کے لیے، اپنے بنیادی دائرہ اختیار میں مناسب ایجنسی سے رابطہ کریں۔ آپ کو معاہدے کے بارے میں مفید معلومات IFTA کے آفیشل ریپوزٹری http://www.iftach.org/index.php پر بھی ملیں گی۔

خاکہ 1.3

انفرادی گاڑی کے دورانیے اور ایندھن کا ریکارڈ (مثال)

Individual Vehicle Mileage And Fuel Record

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

Example

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

سیکشن 2

محفوظ ڈرائیونگ کرنا

یہ سیکشن تمام کمرشل ڈرائیورز کے لیے ہے

سیکشن 2 - محفوظ طریقے سے گاڑی چلانا

یہ سیکشن درج ذیل کا احاطہ کرتا ہے

- **گاڑی کا معائنہ**
- **آپ کی گاڑی کا بنیادی کنٹرول**
- **گیئرز کی تبدیلی**
- **دیکھنے کی مہارت**
- **رابطہ قائم کرنا**
- **رفتار پر قابو پانا**
- **جگہ کا موثر انتظام**
- **خطرات کو پہچاننا**
- **عدم توجہی کے ساتھ ڈرائیونگ**
- **جارحانہ ڈرائیور/روڈ ریج**
- **رات کے وقت ڈرائیونگ اور ڈرائیور کی تھکن**
- **دھند میں ڈرائیونگ**
- **سردیوں میں ڈرائیونگ**
- **انتہائی گرم موسم میں ڈرائیونگ**
- **ریل روڈ-ہائی وے کراسنگز**
- **پہاڑی علاقوں میں ڈرائیونگ**
- **ڈرائیونگ کے دوران ہنگامی صورتحال**
- **اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز (ABS)**
- **پھسلنے پر قابو پانا اور بحالی**
- **حادثے کی صورت میں لائحہ عمل**
- **آتشزدگی**
- **الکحل، دیگر منشیات، اور ڈرائیونگ**
- **تمام کمرشل ڈرائیوروں کے لیے خطرناک امواد کے قواعد**

اس سیکشن میں وہ معلومات اور محفوظ ڈرائیونگ سے متعلق ہدایات شامل ہیں جن کا جاننا تمام کمرشل ڈرائیوروں کے لیے ضروری ہے۔ CDL حاصل کرنے کے لیے آپ کا ان معلومات پر مبنی امتحان پاس کرنا ضروری ہے۔ اس سیکشن میں ایئر بریکس، کمبینیشن گاڑیوں، ڈبلز، یا مسافر بردار گاڑیوں سے متعلق مخصوص معلومات شامل نہیں ہیں۔ معائنے کے ٹیسٹ کی تیاری کرتے وقت، آپ کو اس سیکشن کی معلومات کے ساتھ ساتھ سیکشن 10 کا مطالعہ بھی کرنا ہو گا۔ اس سیکشن میں خطرناک امواد (Hazardous Materials, HAZMAT) سے متعلق بنیادی معلومات شامل ہیں جو تمام ڈرائیوروں کے لیے جاننا ضروری ہے۔ اگر آپ کو HazMat توثیق درکار ہے، تو آپ کو سیکشن 9 کا مطالعہ کرنا چاہیئے۔

2.1 – گاڑی کا معائنہ

2.1.1 – معائنہ کیوں کریں

حفاظت آپ کی گاڑی کے معائنے کی سب سے اہم وجہ ہوتی ہے، اس میں آپ کی اپنی حفاظت اور سڑک استعمال کرنے والے دیگر افراد، دونوں کی حفاظت شامل ہے۔

معائنے کے دوران اگر گاڑی میں کوئی خرابی سامنے آجائے تو وہ آپ کو بعد میں پیش آنے والی مشکلات سے بچا سکتی ہے۔ آپ کو سڑک پر گاڑی بند ہونے کا سامنا ہو سکتا ہے، جس سے وقت اور پیسے کا نقصان ہو گا، یا اس سے بھی بدتر یہ کہ، خرابی کے باعث حادثہ پیش آسکتا ہے۔

وفاق اور ریاستی قوانین کے تحت ڈرائیوروں کے لیے گاڑی کا معائنہ کرنا لازمی ہے۔ وفاق اور ریاستی انسپکٹرز بھی آپ کی گاڑیوں کا معائنہ کر سکتے ہیں۔ اگر وہ گاڑی کو غیر محفوظ قرار دیں، تو وہ اسے اس وقت تک کے لیے "آؤٹ آف سروس" قرار دے ڈالیں گے جب تک کہ مرمت مکمل نہ ہو جائے۔

2.1.2 – گاڑی کے معائنہ کی اقسام

سفر سے پہلے کا معائنہ۔ معائنہ آپ کو ایسی خرابیوں کی بروقت نشاندہی میں مدد دے گا جو کسی حادثے یا گاڑی کے بند ہو جانے کا سبب بن سکتی ہیں۔

سفر کے دوران۔ حفاظت کے لیے آپ کو یہ اقدامات کرنے چاہیئں:

- گاڑی کے گیجز پر خرابی کی علامات کے لیے نظر رکھیں۔
- مسائل کا جائزہ لینے کے لیے اپنے حواس کا استعمال کریں (دیکھیں، سُنیں، سونگھیں اور محسوس کریں)۔
- رکنے پر اہم چیزوں کا معائنہ کریں جیسے کہ:
  - ➢ ٹائر، پہیے اور رِمز۔
  - ➢ بریکس۔
  - ➢ لائٹس اور ریفلیکٹرز۔
  - ➢ بریک اور ٹریلر کے ساتھ برقی کنکشن۔
  - ➢ ٹریلر منسلک کرنے کے آلات۔
  - ➢ کارگو کو محفوظ کرنے والے آلات۔

سفر کے بعد کا معائنہ اور رپورٹ۔ آپ کو سفر، دن، یا ڈیوٹی کے اختتام پر، ہر اُس گاڑی پر سفر کے بعد کا معائنہ کرنا چاہیئے جسے آپ نے چلایا ہو۔ اس میں ممکنہ طور پر گاڑی کی حالت کی ایک رپورٹ مکمل کرنا بھی شامل ہو سکتا ہے، جس میں آپ کو پائی گئی کسی بھی خرابی کی تفصیل درج کرنا ہو گی۔ معائنہ رپورٹ موٹر کیریئر کو یہ جاننے میں مدد دیتی ہے کہ گاڑی کو مرمت کی ضرورت کب ہے۔

2.1.3 – معائنہ کرتے وقت کن چیزوں کا جائزہ لیں

ٹائر کے مسائل

ہوا کا دباؤ بہت زیادہ یا بہت کم ہونا۔

ٹائروں کا گِھس جانا آپ کی گاڑی کے اگلے ٹائروں کے ہر بڑے گروو (ٹائر میں موجود شگاف) میں ٹریڈ کی گہرائی کم از کم 32/4 انچ ہونی چاہیئے۔ دیگر ٹائروں میں ٹریڈ کی گہرائی کم از کم 32/2 انچ ہونی چاہیئے۔ ٹریڈ یا ٹائر کی سائیڈ وال سے کپڑا ظاہر نہیں ہونا چاہیئے۔

کٹنا یا دیگر نقصانات۔ٹریڈ کا الگ ہونا۔

ڈؤل ٹائروں کا آپس میں رگڑ کھانا، یا گاڑی کے کسی حصے سے لگنا۔

مختلف سائز کے ٹائر ایک ہی گاڑی کے لیے استعمال نہیں کیے جانے چاہیئیں۔

ریڈیل اور بائس-پلائی ٹائروں کا ایک ساتھ استعمال۔

والو سٹیمز میں کٹ یا دراڑیں ہونا۔

بس کے اگلے پہیوں کے لیے ایسے ٹائرز کا استعمال جن پر دوبارہ شگاف بنائے گئے، اوپری جانب نئی تہہ چڑھائی گئی یا دوبارہ ابھار بنائے گئے۔ یہ ممنوع ہیں۔

پہیوں اور رِم کے مسائل

خرابی کا شکار رِمز۔

پہیوں کے نٹوں کے گرد زنگ کی موجودگی اس بات کی علامت ہو سکتی ہے کہ نٹ ڈھیلے ہیں - انہیں چیک کر کے مضبوطی یقینی بنائیں۔ ٹائر تبدیل کرنے کے بعد تھوڑا فاصلہ طے کر کے رکیں اور نٹوں کی مضبوطی دوبارہ چیک کریں۔

کلیمپس، اسپیسرز، اسٹڈز یا لگز کی غیر موجودگی خطرناک ہے۔

مختلف سائز کے، ٹیڑھے یا ٹوٹے ہوئے لاک رنگز بھی خطرناک ہوتے ہیں۔

ویلڈنگ کے ذریعے مرمت شدہ پہیے یا رمز استعمال کے لیے محفوظ نہیں ہوتے۔

خراب بریک ڈرمز یا بریک شو

ڈرم میں دراڑیں ہونا۔

بریک شو یا پیڈ پر تیل، گریس، یا بریک فلوئیڈ لگا ہونا۔

بریک شو کا خطرناک حد تک گھس جانا، ٹوٹا ہوا ہونا یا غائب ہونا۔

اسٹیئرنگ سسٹم کے نقائص

نٹس، بولٹس، کاٹر کیز (Cotter keys) یا دیگر پرزوں کا غائب ہونا۔

اسٹیئرنگ کالم، اسٹیئرنگ گیئر باکس یا ٹائی راڈز جیسے پرزوں کا ٹیڑھا، ڈھیلا یا ٹوٹا ہونا۔

اگر گاڑی پاور اسٹیئرنگ سے لیس ہے تو ہوزز، پمپس اور فلوئیڈ کی سطح چیک کریں؛ لیکج کا بھی جائزہ لیں۔

اسٹیئرنگ وہیل میں 10 ڈگری سے زیادہ کا فری پلے (تقریباً 20 انچ کے اسٹیئرنگ وہیل کے کنارے پر 2 انچ حرکت) گاڑی کو کنٹرول کرنا مشکل بنا سکتا ہے۔

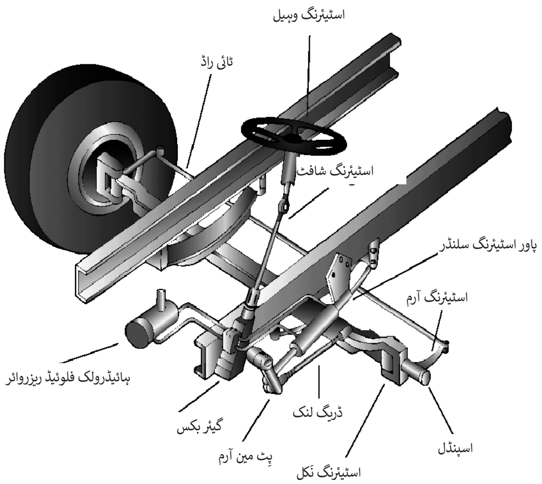
خاکہ 2.1 ایک عام اسٹیئرنگ سسٹم کی عکاسی کرتا ہے۔

سسپنشن سسٹم کے نقائص۔ سسپنشن سسٹم گاڑی اور اس پر لدے وزن کو سہارا دیتا ہے۔ یہ ایکسلز کو اپنی جگہ برقرار رکھتا ہے۔ اس لیے سسپنشن کے خراب یا ٹوٹے ہوئے پرزے انتہائی خطرناک ہو سکتے ہیں۔ مندرجہ ذیل چیزوں کو یقینی بنائیں:

- اسپرنگ ہینگرز جو ایکسل کو اپنی درست جگہ سے ہلنے دیں۔ خاکہ 2.2 دیکھیں۔
- اسپرنگ ہینگرز میں دراڑیں یا ٹوٹ پھوٹ ہونا۔
- کسی بھی لیف اسپرنگ میں لِیوز کا ٹوٹا یا غائب ہونا۔ اگر لیِف اسپرنگ کا ایک چوتھائی یا اس سے زیادہ حصہ غائب ہو تو گاڑی کو "آؤٹ آف سروس" قرار دے دیا جائے گا، تاہم کوئی بھی نقص خطرناک ہو سکتا ہے۔ خاکہ 2.3 دیکھیں۔
- ملٹی لیف اسپرنگ میں ٹوٹی ہوئی یا اپنی جگہ سے ہٹی ہوئی لیوز جو ٹائر یا گاڑی کے دیگر حصوں سے ٹکرا سکتی ہیں۔
- شاک ابزاربرز کا لیک ہونا۔
- ٹارک راڈ یا آرم، یو بولٹس، اسپرنگ ہینگرز یا ایکسل کو پوزیشن پر رکھنے والے دیگر پرزوں کا ٹوٹا ہوا، نقصان زدہ یا غائب ہونا۔
- ایئر سسپنشن سسٹم کا نقصان زدہ یا لیک ہونا۔ خاکہ 2.4 دیکھیں۔
- فریم ممبرز کا ڈھیلا، دراڑ زدہ، ٹوٹا ہوا یا غائب ہونا۔

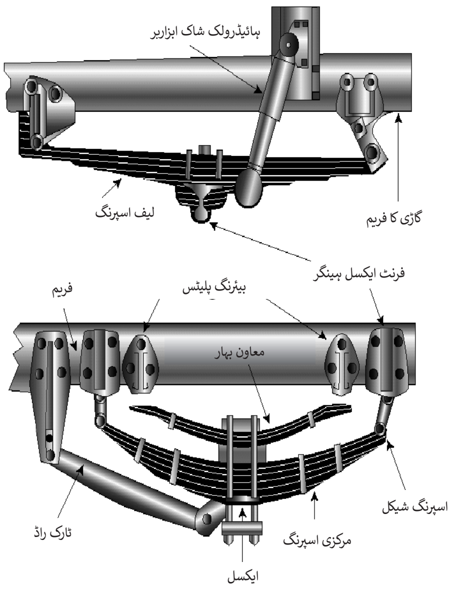
خاکہ 2.1

اسٹیئرنگ سسٹم



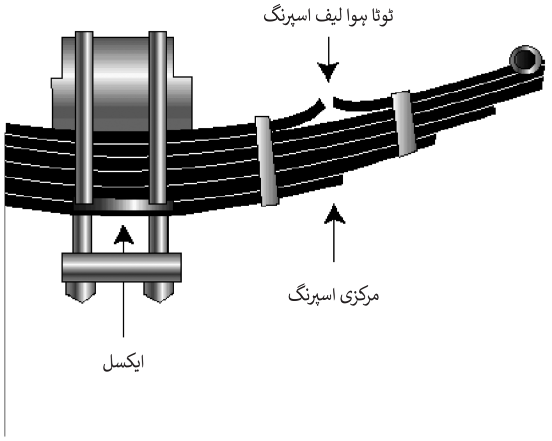
خاکہ 2.2

سسپنشن کے اہم پُرزے



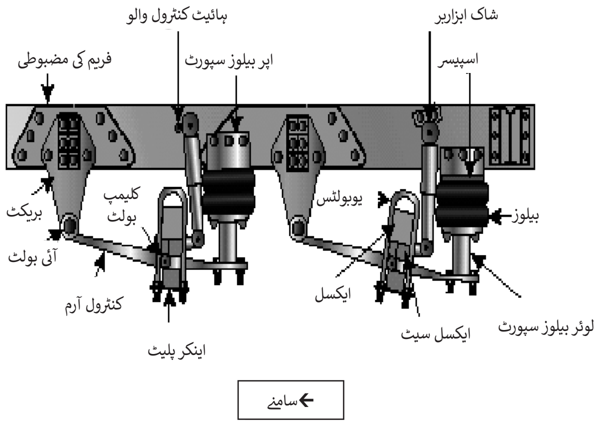
خاکہ 2.3

حفاظتی نقص:
لیف اسپرنگ ٹوٹا ہوا ہے



خاکہ 2.4

ائیر سسپنشن کے پُرزہ جات



ایگزاسٹ سسٹم کے نقائص۔ خراب یا ٹوٹا ہوا ایگزاسٹ سسٹم زہریلے دھویں کو کیبن یا سلیپر برتھ میں داخل کر سکتا ہے۔ مندرجہ ذیل چیزوں کو یقینی بنائیں:

- ڈھیلے، ٹوٹے یا غائب ایگزاسٹ پائپس، مفلرز، ٹیل پائپ یا ورٹیکل اسٹیکس۔
- ڈھیلے، ٹوٹے ہوئے یا غائب ماؤنٹنگ بریکٹس، کلیمپس، بولٹ یا نٹ۔
- ایگزاسٹ سسٹم کے ایسے پرزے جو فیول سسٹم کے حصوں، ٹائروں یا گاڑی کے دیگر متحرک حصوں سے رگڑ کھا رہے ہوں۔
- ایگزاسٹ سسٹم کے پرزوں کا لیک ہونا۔

ہنگامی صورتحال کا سامان۔ گاڑیوں میں ہنگامی صورتحال کا سامان کا ہونا لازمی ہے۔ مندرجہ ذیل چیزوں کو یقینی بنائیں:

- آگ بجھانے کا آلہ (آلات)۔
- اضافی برقی فیوز (جب تک کہ گاڑی سرکٹ بریکرز سے لیس نہ ہو)۔
- کھڑی ہوئی گاڑیوں کے لیے انتباہی آلات (تین عدد ریفلیکٹو ٹرائی اینگلز یا کم از کم 6 فیوز یا 3 مائع ایندھن والے فلیئرز)۔

کارگو (ٹرکس)۔ آپ کو ہر سفر سے پہلے یہ یقینی بنانا چاہیئے کہ ٹرک پر ضرورت سے زیادہ وزن نہ لدا ہو اور کارگو متوازن ہو اور محفوظ طریقے سے باندھا گیا ہو۔ (سیکشن 3 دیکھیں) اگر کارگو میں خطرناک امواد موجود ہوں تو متعلقہ دستاویزات اور پلے کارڈز کا معائنہ کریں۔ (سیکشن 9 دیکھیں)

CDL – 2.1.4 معائنہ ٹیسٹ

CDL حاصل کرنے کے لیے آپ کو گاڑی کے معائنے کا ٹیسٹ پاس کرنا ہو گا۔ آپ کا امتحان لیا جائے گا تاکہ یہ معلوم ہو سکے کہ آیا آپ جانتے ہیں کہ آپ کی گاڑی چلانے کے لیے محفوظ ہے یا نہیں۔ آپ سے اپنی گاڑی کا مکمل معائنہ کرنے کو کہا جائے گا۔ معائنے کے دوران جس حصے کا آپ معائنہ کر رہے ہوں، اس کی طرف اشارہ کر کے/چھو کے اس کا نام بتائیں اور ممتحن کے سامنے بیان کریں کہ آپ کس چیز کا معائنہ کریں گے اور کیوں۔ اس مینوئل کے سیکشن 10 میں بتایا گیا ہے کہ کن چیزوں کا معائنہ کریں اور کیسے کریں۔
ذیل میں دیا گیا سات مرحلوں پر مشتمل طریقہ کار آپ کے لیے مددگار ثابت ہو گا۔

2.1.5 – سات مرحلوں پر مشتمل معائنے کا طریقہ

معائنے کا طریقہ۔ ہر بار معائنہ ایک ہی ترتیب اور انداز میں کریں تاکہ آپ تمام مراحل کو اچھی طرح سیکھ لیں اور کچھ بھولنے کا امکان کم ہو جائے۔

گاڑی کے قریب پہنچتے وقت۔ گاڑی کی عمومی حالت کا جائزہ لیں۔ گاڑی میں کسی بھی نقصان یا ایک طرف جھکاؤ کو دیکھیں۔ گاڑی کے نیچے

زمین پر تازہ آئل، کولنٹ، گریس یا ایندھن کے لیکج کی جانچ کریں۔ گاڑی کے اردگرد ایسی رکاوٹوں کو دیکھیں جو گاڑی کی نقل و حرکت کے لیے خطرناک ہوں (جیسے افراد، دوسری گاڑیاں، اشیاء، نیچے لٹکتے ہوئے تار یا درختوں کی شاخیں وغیرہ۔)

گاڑی کے معائنے کی گائیڈ

<u>مرحلہ 1: گاڑی کا عمومی جائزہ</u>

گاڑی کی پچھلی معائنہ رپورٹ کا جائزہ لیں۔ ڈرائیورز کو روزانہ گاڑی کی تحریری معائنہ رپورٹ تیار کرنا پڑ سکتی ہے۔ موٹر کیریئر کے لیے لازم ہے کہ رپورٹ میں درج ہر اس نقص کو دور کرے جو گاڑی کی حفاظت پر اثرانداز ہوتا ہو اور رپورٹ پر تصدیق کرے کہ ان نقائص کی مرمت کی گئی ہے یا یہ کہ ان کی ضرورت نہیں تھی۔ آپ کو یہ رپورٹ صرف اسی صورت میں سائن کرنی چاہیئے جب کوئی نقص نوٹ کیے جانے اور اسے درست کرنے کی یا غیرضروری ہونے کی تصدیق کردی گئی ہو۔

<u>مرحلہ 2: انجن کمپارٹمنٹ کا معائنہ</u>

یقینی بنائیں کہ پارکنگ بریکس لگی ہیں اور/یا وہیل چوکس (پہیوں کے آگے رکاوٹ) موجود ہو۔ آپ کو گاڑی کا ہُڈ کھولنے، کیب کا رخ موڑنے (کسی بھی ڈھیلی چیز کو پہلے محفوظ کریں تاکہ وہ گر کر نقصان کا باعث نہ بنے) یا انجن کمپارٹمنٹ کا دروازہ کھولنے کی ضرورت پڑ سکتی ہے۔ درج ذیل چیزوں کا معائنہ کریں:

- انجن آئل کی سطح۔
- ریڈی ایٹر میں کولنٹ کی سطح؛ ہوزز کی حالت۔
- پاور اسٹیئرنگ فلوئیڈ کی سطح؛ ہوز کی حالت (اگر موجود ہوں)۔
- وِنڈ شیلڈ واشر فلوئیڈ کی سطح۔
- بیٹری فلوئیڈ کی سطح، کنیکشنز اور بیٹری کے تسمے (بیٹری کہیں اور بھی ہو سکتی ہے)۔
- آٹومیٹک ٹرانسمیشن فلوئیڈ کی سطح (اس کی جانچ کے لیے انجن کا چلنا ضروری ہو سکتا ہے)۔
- بیلٹس کے تناؤ اور گھسائی کی جانچ کریں (آلٹرنیٹر، واٹر پمپ، ایئر کمپریسر کی بیلٹس) - یہ سیکھیں کہ درست ایڈجسٹمنٹ میں بیلٹ کتنی لچکدار ہونی چاہیئے اور ہر بیلٹ کو چیک کریں۔
- انجن کمپارٹمنٹ میں لیکج (فیول، کولنٹ، آئل، پاور اسٹیئرنگ فلوئیڈ، ہائیڈرولک فلوئیڈ، بیٹری فلوئیڈ)۔
- بجلی کے تاروں کی انسولیشن میں دراڑ یا ان کا گھس جانا۔

ہُڈ، کیب، یا انجن کمپارٹمنٹ کا دروازہ نیچے کر کے اچھی طرح بند کریں۔

<u>مرحلہ 3: انجن اسٹارٹ کر کے کیب کے اندر معائنہ</u>

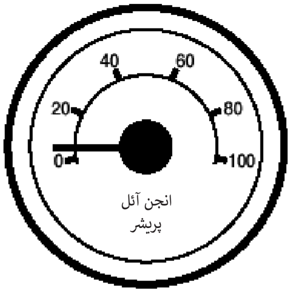
گاڑی میں بیٹھیں اور انجن اسٹارٹ کریں
یقینی بنائیں کہ پارکنگ بریک لگی ہوئی ہے۔
گیئر کو نیوٹرل (یا خودکار گیئر والی گاڑی میں "پارک") پر رکھیں۔
انجن اسٹارٹ کریں؛ غیر معمولی آوازوں پر دھیان دیں۔
اگر گاڑی اینٹی لاک بریکنگ سسٹم (ABS) سے لیس ہے تو ABS انڈیکیٹر لائٹ کو چیک کریں۔ ڈیش بورڈ پر یہ لائٹ، انجن اسٹارٹ کرنے پر روشن ہونے کے بعد بُجھ جانی چاہیئے۔ اگر یہ لائٹ مسلسل روشن رہے تو اس کا مطلب ہے کہ ABS ٹھیک کام نہیں کر رہا۔ اگر معاملہ ٹریلرز کا ہو تو بائیں جانب عقبی حصے میں لگی پیلی لائٹ مستقل روشن رہے تو ABS کام نہیں کر رہا۔

گیجز کا جائزہ لیں
انجن اسٹارٹ کرنے کے چند سیکنڈ بعد آئل پریشر نارمل رینج میں آجانا چاہیئے۔ خاکہ 2.5 دیکھیں
ایئر پریشر تین منٹ کے اندر اندر 50 سے 90 psi تک بڑھنا چاہیئے۔ ائیر پریشر گورنر کٹ آؤٹ
(عام طور پر 120 سے 140 psi) تک بڑھائیں۔ اپنی گاڑی کی ضروریات جانیں۔
ایمیٹر اور/یا وولٹ میٹر نارمل رینج میں ہونا چاہیئے۔
کولنٹ کا درجہ حرارت آہستہ آہستہ نارمل آپریٹنگ رینج تک جانا چاہیئے۔
انجن آئل کا درجہ حرارت آہستہ آہستہ نارمل آپریٹنگ رینج تک پہنچنا چاہیئے۔
آئل، کولنٹ، چارجنگ سرکٹ اور اینٹی لاک بریک سسٹم (ABS) کی انتباہی لائٹس اور بزرز جلد ہی بجھ جانے چاہیئیں۔

کنٹرولز کی حالت چیک کریں۔ درج ذیل تمام کنٹرولز کو ڈھیلے پن، جام ہونے، نقصان یا غلط سیٹنگ کے لیے چیک کریں:

- اسٹیئرنگ وہیل۔
- کلچ۔
- ایکسلریٹر ("گیس پیڈل")۔
- بریک کنٹرولز:
  - فُٹ بریک۔
  - ٹریلر بریک (اگر گاڑی میں موجود ہو تو)۔
  - پارکنگ بریک۔
  - ریٹارڈر کنٹرولز (اگر گاڑی میں موجود ہوں)۔
- ٹرانسمیشن کنٹرولز۔
- انٹر ایکسل ڈفرینشل لاک (اگر گاڑی میں موجود ہو)۔
- ہارن (ہارنز)۔
- ونڈ شیلڈ وائپر/واشر۔
- لائٹس:
  - ہیڈ لائٹس۔
  - ڈِمر سوئچ۔
  - مڑنے کا اشارہ۔
  - چار طرفہ فلیشرز۔
  - پارکنگ، کلیئرنس، شناختی، مارکر لائٹس کے سوئچ۔

خاکہ 2.5



آئل پریشر

گاڑی رکی ہو تو PSI 20-5 •
چلتی حالت میں PSI 75-35 •
اگر کم، گرتا ہوا یا اتار چڑھاؤ والا ہو: •
فوراً گاڑی روک دیں!
بغیر آئل کے انجن فوراً تباہ ہو سکتا ہے

ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز اور ونڈ شیلڈ چیک کریں۔ ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز اور ونڈشیلڈ کا معائنہ کریں کہ کہیں ان پر دراڑیں، میل کچیل، غیر قانونی اسٹیکرز یا دوسری ایسی چیزیں تو نہیں جو واضح دیکھنے میں رکاوٹ بن رہی ہوں۔ ضرورت کے مطابق انہیں صاف اور ایڈجسٹ کریں۔

ایمرجنسی سامان کو چیک کریں

مندرجہ ذیل ایمرجنسی سامان کی موجودگی یقینی بنائیں:

- درست چارج شدہ اور مطلوبہ ریٹنگ والا آگ بُجھانے کا آلہ۔
- تین (3) عدد سُرخ ریفلیکٹو ٹرائی اینگلز، 6 فیوزز یا 3 لیکویڈ برننگ فلیئرز
- اضافی برقی فیوز(اگر گاڑی میں سرکٹ بریکر نہ ہوں)۔

مندرجہ ذیل اضافی سامان کی موجودگی بھی چیک کریں:

- زنجیریں (جہاں سردیوں کے حالات میں ضرورت ہو)۔
- ٹائر تبدیل کرنے کا سامان۔
- ایمرجنسی فون نمبرز کی فہرست۔
- حادثے کی رپورٹنگ کی کِٹ (پیکٹ)۔

مرحلہ 4: انجن بند کریں اور لائٹس چیک کریں

یقینی بنائیں کہ پارکنگ بریک لگی ہوئی ہے، انجن بند کریں اور چابی اپنے ساتھ رکھیں۔ ہیڈلائٹس (لو بیم کے ساتھ) اور چار طرفہ ایمرجنسی فلیشرز آن کریں اور گاڑی سے باہر نکلیں۔

مرحلہ 5: گاڑی کے گرد گھوم کر معائنہ کریں

گاڑی کے سامنے جائیں اور چیک کریں کہ لو بیم آن ہیں اور دونوں چار طرفہ فلیشرز کام کر رہے ہیں۔
ڈِمر سوئچ دبائیں اور چیک کریں کہ ہائی بیم کام کر رہی ہے۔
ہیڈلائٹس اور چار طرفہ ایمرجنسی فلیشرز بند کریں۔
پارکنگ، کلیئرنس، سائیڈ مارکر اور شناختی لائٹس آن کریں۔
دائیں جانب مڑنے کا اشارہ آن کریں اور واک اراؤنڈ معائنہ شروع کریں۔

عمومی

گاڑی کے ارد گرد گھومتے ہوئے معائنہ کریں۔
ساتھ ساتھ تمام لائٹس، ریفلیکٹرز اور شیشوں کو صاف کرتے جائیں۔
کسی بھی ٹوٹی، چٹخی ہوئی یا غائب کھڑکیوں کی جانچ کریں۔

بائیں فرنٹ سائیڈ

ڈرائیور کی سائیڈ والے دروازے کا شیشہ صاف ہونا چاہیئے۔
دروازے کے لاک اور لیچز درست طریقے سے کام کرنے چاہیئں۔

سامنے کا بایاں پہیہ:

- پہیے اور رم کی حالت - کوئی اسٹڈز، کلیمپس، لگز غائب، ٹیڑھے یا ٹوٹے ہوئے نہ ہوں؛ کوئی ظاہری بے ترتیبی نہ ہو۔
- ٹائرز کی حالت - مناسب ہوا ہو، والو اسٹیم اور کیپ درست حالت میں ہو، کوئی گہرا کٹ، ابھار یا غیر معمولی گھساؤ نہ ہو۔
- ایسے زنگ آلود لگ نٹس جو ڈھیلے پن کا اشارہ دیتے ہیں، ان کو رینچ سے چیک کریں۔
- ہب آئل کی سطح درست ہو، اور کہیں لیکیج نہ ہو۔

بایاں سامنے کا سسپنشن:

- اسپرنگ، اسپرنگ ہینگرز، شیکلز اور یو بولٹس کی حالت۔
- شاک ابزاربر کی حالت۔

بائیں سامنے کی بریک:

- بریک ڈرم یا ڈسک کی حالت۔
- ہوزز کی حالت۔

سامنے کا حصہ

- فرنٹ ایکسل کی حالت:
  - استیئرنگ سسٹم کی حالت۔
  - کوئی بھی پرزہ ڈھیلا، گھسا ہوا، ٹیڑھا، خراب یا غائب نہ ہو۔
  - استیئرنگ میکانزم کو پکڑ کر ڈھیلا پن چیک کریں۔
- ونڈشیلڈ کی حالت:
  - ونڈشیلڈ کو نقصان کے لیے چیک کریں اور اگر گندی ہو تو صاف کریں۔
  - ونڈشیلڈ وائپر کے آرمز چیک کریں کہ اسپرنگ ٹینشن درست ہو۔
  - وائپر بلیڈز کو نقصان، "سخت" ربڑ یا ڈھیلے پن کے لیے چیک کریں۔
- لائٹس اور ریفلیکٹرز:
  - پارکنگ، کلیئرنس اور شناختی لائٹس صاف ہوں، کام کر رہی ہوں اور ان کا رنگ درست ہو (سامنے سے عنبری رنگ کی ہوں)۔
  - ریفلیکٹرز صاف اور درست رنگ کے ہوں (سامنے سے عنبری رنگ کے ہوں)۔
  - دائیں جانب مڑنے کے لیے سامنے کا اشارہ صاف، فعال اور رنگ میں درست ہو (سامنے کی طرف موجود سگنلز کے لیے عنبری یا سفید)۔

دائیں سائیڈ

دائیں فرنٹ سائیڈ: وہی تمام اشیاء چیک کریں جو بائیں فرنٹ سائیڈ پر دیکھی گئی تھیں۔
پرائمری اور سیکنڈری حفاظتی کیب لاکس لگے ہوں (اگر کیب اوور انجن والا ڈیزائن ہو)۔

دایاں فیول ٹینک (ٹینکس):

- مضبوطی سے جُڑا ہو، نہ لیک ہو نہ ہی خراب ہو۔
- فیول کراس اوور لائن محفوظ ہو۔
- ٹینک (ٹینکس) میں مناسب مقدار میں فیول ہو۔
- کیپ (کیپس) لگے ہوں اور مضبوطی سے بند ہوں۔

نظر آنے والے پرزوں کی حالت:

- انجن کا پچھلا حصہ- کوئی لیکیج نہ ہو۔
- ٹرانسمیشن - کوئی لیکیج نہ ہو۔
- ایگزاسٹ سسٹم - محفوظ ہو، لیک نہ ہو اور تاروں، فیول یا ایئر لائنز سے نہ ٹکرا رہا ہو۔
- فریم اور کراس ممبرز- کوئی خم یا دراڑ نہ ہو۔
- ایئر لائنز اور الیکٹریکل وائرنگ- پھنسنے، رگڑنے اور گھسنے سے محفوظ ہوں۔
- اضافی ٹائر کا کیریئر یا ریک (اگر موجود ہو تو) خراب نہ ہو۔
- اضافی ٹائر اور/یا وہیل ریک میں مضبوطی سے جُڑے ہوں۔
- اضافی ٹائر اور وہیل موزوں ہوں (سائز درست ہو اور مکمل ہوا ہو)۔

کارگو کی حفاظت (ٹرکس):

- کارگو مناسب طریقے سے روکا گیا ہو، سہارا دیا گیا ہو، باندھا گیا ہو، زنجیروں سے جکڑا گیا ہو، وغیرہ۔
- ہیڈر بورڈ درست اور مضبوطی سے لگا ہو (اگر مطلوب ہو)۔
- سائیڈ بورڈز، اسٹیکس کافی مضبوط، نقصان سے پاک اور درست حالت میں نصب ہوں (اگر موجود ہوں)۔
- کینوس یا ترپال (اگر ضروری ہو تو) درست طریقے سے بندھی ہو تاکہ پھٹے نہیں، پھولے نہیں یا ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو نہ ڈھانپے۔
- اگر سامان زیادہ بڑا ہے تو تمام درکار نشانیاں (فلیگز، لیمپس اور ریفلیکٹرز) محفوظ طریقے سے نصب ہوں اور تمام مطلوبہ پرمٹس ڈرائیور کے پاس موجود ہوں۔
- کرب سائیڈ کارگو کمپارٹمنٹ کے دروازے اچھی حالت میں ہوں، مضبوطی سے بند ہوں، چٹخنی یا لاک لگے ہوں، اور درکار سیکیورٹی سیلز اپنی جگہ پر لگی ہوں۔

دایاں پچھلا حِصہ

پہیوں اور رم کی حالت--اسپیسرز، اسٹڈز، کلیمپس یا لگز غائب، ٹیڑھے یا ٹوٹے ہوئے نہ ہوں۔
ٹائروں کی حالت--ہوا مناسب ہو، والو اسٹیم اور کیپس درست ہوں، کوئی گہرے کٹ، ابھار یا غیر معمولی گھساؤ نہ ہو، ٹائر ایک دوسرے سے نہ رگڑ رہے ہوں، اور ان کے درمیان کوئی چیز پھنسی ہوئی نہ ہو۔
ٹائر ایک ہی قسم کے ہوں، یعنی ریڈیل اور بائس ٹائر مکس نہ ہوں۔
ٹائر یکساں ہوں (سائز میں برابر ہوں)۔
وہیل بیئرنگ یا سیل لیک نہ کر رہے ہوں۔

سسپنشن:
- اسپرنگ (اسپرنگز)، اسپرنگ ہینگرز، شیکلز اور یو بولٹس کی حالت چیک کریں۔
- ایکسل مضبوطی سے جُڑا ہوا ہو۔
- پاورڈ ایکسل (ایکسلز) سے لُبریکنٹ (گئیر آئل) لیک نہ ہو رہا ہو۔
- ٹارک راڈ آرمز اور بشنگز کی حالت چیک کریں۔
- شاک ابزاربر (ابزاربرز) کی حالت دیکھیں۔
- اگر گاڑی میں ریٹریکٹیبل ایکسل موجود ہو تو اس کے لفٹنگ میکانزم کی حالت چیک کریں۔ اگر یہ ہوا سے چلتا ہو تو لیکیج کی جانچ کریں۔
- ایئر رائیڈ کمپوننٹس کی حالت چیک کریں۔

بریکس:
- بریک ایڈجسٹمنٹ چیک کریں۔
- بریک ڈرم (ڈرمز) یا ڈِسکس کی حالت دیکھیں۔
- بریک ہوزز کی حالت--دیکھیں کہ رگڑ سے کہیں خراب تو نہیں ہو رہے۔

لائٹس اور ریفلیکٹرز:
- سائیڈ مارکر لائٹس صاف، فعال اور درست رنگ کی ہوں (پیچھے کی جانب سرخ، دیگر عنبری ہوں)۔
- سائیڈ مارکر ریفلیکٹرز صاف ہوں اور رنگ درست ہو (عقبی جانب سرخ، دیگر عنبری ہوں)۔

پچھلا حصہ

لائٹس اور ریفلیکٹرز:
- پیچھے کی کلیئرنس اور شناختی لائٹس صاف ہوں، کام کر رہی ہوں اور درست رنگ کی ہوں (پیچھے کی جانب سرخ)۔
- ریفلیکٹرز صاف اور درست رنگ کے ہوں (پیچھے کی جانب سُرخ)۔
- ٹیل لائٹس صاف ہوں، کام کر رہی ہوں، اور درست رنگ کی ہوں (پیچھے کی جانب سرخ)۔
- دائیں جانب مڑنے کا پچھلا اشارہ کام کر رہا ہو اور اس کا رنگ درست ہو (پیچھے کی جانب سرخ، پیلا یا عنبری)۔

لائسنس پلیٹ (پلیٹیں) موجود ہو، صاف ہو اور مضبوطی سے لگی ہوئی ہو۔
اسپلیش گارڈز موجود ہوں، خراب نہ ہوں، صحیح طریقے سے لگے ہوں، زمین پر نہ گھس رہے ہوں اور نہ ٹائروں سے رگڑ کھا رہے ہوں۔
کارگو محفوظ ہو (ٹرکس):
کارگو مناسب طریقے سے روکا گیا ہو، سہارا دیا گیا ہو، باندھا گیا ہو، زنجیروں سے جکڑا گیا ہو، وغیرہ۔
ٹیل بورڈز اوپر ہوں اور مضبوطی سے جُڑے ہوں۔
اینڈ گیٹس خراب نہ ہوں اور اسٹیک ساکٹس میں صحیح طریقے سے لگے ہوں۔
(اگر درکار ہو تو) کینوس یا ترپال کو اچھی طرح محفوظ طریقے سے باندھیں تاکہ وہ پھٹنے، ہوا سے پھولنے سے بچی رہیں یا پیچھے کا منظر دکھانے والے ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز /مررز یا پچھلی لائٹس کے سامنے رکاوٹ نہ بنیں۔
اگر لمبائی یا چوڑائی معمول سے زیادہ ہو تو یقینی بنائیں کہ تمام نشان اور/یا اضافی لائٹس/فلیگز محفوظ اور درست طریقے سے نصب ہوں، اور تمام مطلوبہ پرمٹس ڈرائیور کے پاس موجود ہوں۔
پچھلے دروازے مضبوطی سے بند ہوں، چٹخنی/لاک لگے ہوں۔

بائیں جانب

تمام وہ اشیاء چیک کریں جو دائیں طرف کی گئیں، مزید یہ بھی چیک کریں:
- بیٹری (بیٹریاں) (اگر انجن کمپارٹمنٹ میں نصب نہ ہو)۔
- بیٹری باکس گاڑی سے مضبوطی سے جُڑا ہو۔
- باکس کا کور صحیح طریقے سے بند ہو۔
- بیٹری (بیٹریاں) حرکت سے محفوظ اپنی جگہ پر مضبوطی سے نصب ہوں۔
- بیٹری (بیٹریاں) ٹوٹی ہوئی یا لیک نہ ہو۔
- بیٹری (بیٹریاں) میں فلوئیڈ مناسب سطح پر ہو (سوائے مینٹیننس سے پاک قسم کے)۔
- سیل کیپس موجود ہوں اور سختی سے بند ہوں (سوائے مینٹیننس سے پاک قسم کے)۔
- سیل کیپس کے وینٹس صاف ہوں، ان میں کوئی غیر ضروری مواد نہ ہو (سوائے مینٹیننس سے پاک قسم کے)۔

<u>**مرحلہ 6: سگنل لائٹس چیک کریں**</u>

گاڑی میں بیٹھیں اور لائٹس بند کریں

تمام لائٹس بند کریں۔
اسٹاپ لائٹس آن کریں (ٹریلر ہینڈ بریک لگائیں یا کسی مددگار سے بریک پیڈل دبانے کو کہیں)۔
بائیں طرف مڑنے کا اشارہ دینے والی لائٹس آن کریں۔

گاڑی سے باہر نکلیں اور لائٹس کا معائنہ کریں

بائیں جانب مڑنے کے لیے سامنے کا اشارہ صاف، فعال اور رنگ میں درست ہو (سامنے کی طرف کے سگنلز کے لیے سفید یا عنبری)۔
بائیں جانب مڑنے کے لیے پچھلا اشارہ اور دونوں اسٹاپ لائٹس صاف، فعال اور رنگ میں درست ہوں (سرخ، پیلا یا عنبری)۔

گاڑی میں واپس بیٹھیں

سیفٹی بیلٹ چیک کریں۔
وہ لائٹس بند کریں جو ڈرائیونگ کے لیے ضروری نہیں ہیں۔
تمام مطلوبہ کاغذات، ٹرپ مینیفیسٹس، پرمٹس وغیرہ چیک کریں۔
کیب میں موجود تمام ڈھیلی اشیاء محفوظ کریں (یہ کنٹرولز کے آپریشن میں رکاوٹ بن سکتی ہیں یا حادثے کی صورت میں آپ کو چوٹ پہنچا سکتی ہیں)۔
انجن اسٹارٹ کریں۔

<u>**مرحلہ 7: انجن اسٹارٹ کریں اور دیکھیں**</u>

بریک سسٹم

ہائیڈرولک بریکس ٹیسٹ کریں۔ اگر گاڑی میں ہائیڈرولک بریکس ہیں تو بریک پیڈل کو تین بار دبائیں۔ پھر پیڈل پر بھرپور دباؤ ڈال کر اسے پانچ سیکنڈ تک دبائے رکھیں۔ پیڈل کو حرکت نہیں کرنی چاہیئے۔ اگر پیڈل نیچے جاتا ہے تو گاڑی میں لیک یا کوئی اور خرابی ہو سکتی ہے۔ گاڑی چلانے سے پہلے اسے درست کروائیں۔ نوٹ: اگر گاڑی میں ایئر بریکس ہیں، تو اس مینوئل کے سیکشن 5 اور 6 میں دی گئی ہدایات کے مطابق معائنے انجام دیں۔

پارکنگ بریک (بریکس) کا ٹیسٹ کریں

سیفٹی بیلٹ باندھیں۔
پارکنگ بریک لگائیں (صرف پاور یونٹ کی)۔
ٹریلر کی پارکنگ بریک کو ریلیز کریں (اگر قابل اطلاق ہو)۔
گاڑی کو نِچلے گیئر میں ڈالیں۔
پارکنگ بریک کے خلاف آہستہ سے گاڑی آگے چلائیں تاکہ تصدیق ہو جائے کہ پارکنگ بریک گاڑی کو روک کر رکھتی ہے۔
یہی عمل ٹریلر کے ساتھ دہرائیں، جہاں ٹریلر کی پارکنگ بریک لگی ہو اور پاور یونٹ کی بریک ریلیز ہو (اگر قابلِ اطلاق ہو)۔
اگر بریک گاڑی کو روکنے میں ناکام ہو تو اس میں خرابی ہے؛ اسے فوراً درست کروائیں۔

سروس بریک کا اسٹاپنگ ایکشن چیک کریں

تقریباً پانچ میل فی گھنٹہ کی رفتار تک لے جائیں۔
بریک پیڈل کو مضبوطی سے دبائیں۔
اگر گاڑی ایک طرف کو "کھنچتی" ہے، تو یہ بریک کی خرابی کی علامت ہو سکتی ہے۔
بریک پیڈل کا کوئی بھی غیر معمولی "احساس" یا اسٹاپنگ ایکشن میں تاخیر بھی خرابی کی نشاندہی کرتی ہے۔

اگر معائنے کے دوران کوئی بھی چیز غیر محفوظ یا خراب نظر آئے تو اسے ٹھیک کروائیں۔ وفاق اور ریاستی قوانین کے مطابق غیر محفوظ گاڑی کا استعمال ممنوع ہے۔

2.1.6 – سفر کے دوران معائنہ

گاڑی کے آپریشن کی باقاعدگی سے چیک کریں

آپ کو درج ذیل اشیاء چیک کرنی چاہیئیں:

- آلات۔
- ایئر پریشر گیج (اگر آپ کی گاڑی میں ایئر بریکس ہیں)۔
- درجہ حرارت کے گیجز۔
- پریشر گیجز۔
- ایمیٹر/وولٹ میٹر۔
- ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز
- ٹائرز۔
- کارگو، کارگو کورز۔
- لائٹس۔
- وغیرہ

اگر آپ کسی بھی ایسی چیز کو دیکھیں، سنیں، محسوس کریں یا سونگھیں جو کسی مسئلے کی نشاندہی کرے، تو فوراً اس کا جائزہ لیں۔

حفاظتی معائنہ۔ ٹرک یا ٹرک ٹریکٹرز کے ڈرائیورز، جب کارگو لے جا رہے ہوں، تو انہیں لازمی طور پر سفر کے پہلے 50 میل کے اندر اور ہر 150 میل کے بعد، یا ہر 3 گھنٹے بعد (جو بھی پہلے آئے) کارگو کی بحفاظت موجودگی کا جائزہ لینا چاہیئے۔

2.1.7 – سفر کے بعد معائنہ اور رپورٹ

آپ کو روزانہ اس گاڑی (گاڑیوں) کی حالت سے متعلق ایک تحریری رپورٹ تیار کرنا پڑ سکتی ہے جو آپ چلاتے ہیں۔ ایسی کسی بھی چیز کی اطلاع دیں جو حفاظت پر اثر انداز ہو سکتی ہو یا جس سے مکینیکل خرابی کا خدشہ ہو۔

ذیلی سیکشن 2.1
اپنے علم کی جانچ کریں

گاڑی کے معائنے کی رپورٹ موٹر کیریئر کو ان مسائل کے بارے میں مطلع کرتی ہے جنہیں درست کرنے کی ضرورت ہو سکتی ہے۔ اپنی رپورٹ کی ایک کاپی گاڑی میں ایک دن کے لیے ضرور رکھیں۔ تاکہ اگلا ڈرائیور کسی بھی پچھلے مسئلے سے آگاہ ہو سکے جس کے بارے میں آپ کو پتا چلا ہو۔

1. گاڑی کا معائنہ کرنے کا سب سے اہم مقصد کیا ہے؟
2. سفر کے دوران آپ کو کون سی چیزیں چیک کرنی چاہیئیں؟
3. اسٹیئرنگ سسٹم کے چند اہم پرزوں کے نام بتائیں۔
4. سسپنشن سسٹم کی چند خامیاں بیان کریں۔
5. وہ تین قسم کا ایمرجنسی سامان کون سا ہے جو آپ کے پاس ہونا چاہیئے؟
6. سامنے والے ٹائروں کے لیے ٹریڈ کی کم از کم گہرائی کیا ہے؟ دیگر ٹائروں کے لیے؟
7. واک اراؤنڈ معائنے کے دوران آپ کو گاڑی کے سامنے والے حصے میں کون کون سی چیزیں چیک کرنی چاہیئیں؟ کچھ کے نام بتائیں۔
8. وہیل بیئرنگ سیلز کو کس چیز کے لیے چیک کرنا چاہیئے؟
9. آپ کے پاس کتنے ریڈ ریفلیکٹیو ٹرائی اینگلز ہونے چاہیئیں؟
10. ہائیڈرولک بریک میں لیک کی جانچ کیسے کی جاتی ہے؟
11. معائنے کے دوران اسٹارٹر سوئچ کی چابی اپنی جیب میں رکھنا کیوں ضروری ہے؟

یہ سوالات آپ کے امتحان میں شامل ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان کے تمام جوابات نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشن 2.1 کو دوبارہ پڑھیں۔

2.2 – آپ کی گاڑی کا بنیادی کنٹرول

کسی گاڑی کو محفوظ طریقے سے چلانے کے لیے، آپ کو اس کی رفتار اور سمت پر مکمل کنٹرول ہونا چاہیئے۔ ایک کمرشل گاڑی کو محفوظ طریقے سے چلانے کے لیے درج ذیل مہارتوں کی ضرورت ہوتی ہے:

- رفتار بڑھانا۔
- اسٹیئرنگ۔
- روکنا۔
- پیچھے کی طرف محفوظ طریقے سے چلانا۔

جب آپ سڑک پر ہوں تو سیٹ بیلٹ باندھیں۔ جب آپ اپنی گاڑی سے باہر نکلیں تو پارکنگ بریک لگائیں۔

2.2.1 – رفتار بڑھانا

گاڑی کو اسٹارٹ کرتے وقت پیچھے نہ لڑھکنے دیں۔ آپ پیچھے موجود کسی چیز کو ٹکر مار سکتے ہیں۔ اگر آپ کی گاڑی مینوئل ٹرانسمیشن والی ہے تو بریک پیڈل سے پاؤں ہٹانے سے پہلے کلچ کو جزوی طور پر دبائیں۔ جہاں ضروری ہو، پارکنگ بریک لگائیں تاکہ گاڑی پیچھے نہ جائے۔ پارکنگ بریک صرف اسی وقت ریلیز کریں جب آپ نے اتنی انجن پاور لگا دی ہو کہ گاڑی پیچھے نہ لڑھکنے پائے۔ اگر ٹریکٹر-ٹریلر میں ٹریلر بریک ہینڈ والو نصب ہو، تو پیچھے لڑھکنے سے بچنے کے لیے ہینڈ والو استعمال کیا جا سکتا ہے۔

رفتار آہستہ اور بتدریج بڑھائیں تاکہ گاڑی جھٹکا نہ لے۔ جھٹکوں سے بڑھائی گئی رفتار میکانکی خرابی پیدا کر سکتی ہے۔ اگر آپ ٹریلر کھینچ رہے ہوں، تو جھٹکے سے بڑھائی گئی رفتار منسلک کرنے کے عمل کو نقصان پہنچا سکتی ہے۔

جب سڑک پر گرفت کم ہو جیسے بارش یا برف میں، تو بہت ہی آہستہ رفتار بڑھائیں۔ اگر آپ بہت زیادہ طاقت استعمال کریں گے تو ڈرائیو وہیلز گھومنے لگیں گے۔ اور آپ کنٹرول کھو سکتے ہیں۔ اگر ڈرائیو وہیلز گھومنا شروع کر دیں، تو فوراً ایکسیلیریٹر سے پاؤں ہٹا لیں۔

2.2.2 – اسٹیئرنگ

اسٹیئرنگ وہیل کو دونوں ہاتھوں سے مضبوطی سے تھامیں۔ آپ کے ہاتھ اسٹیئرنگ پر ایک دوسرے کے مخالف جانب ہونے چاہیئں۔ اگر آپ گاڑی کو کسی سڑک کنارے بنے چبوترے یا گڑھے سے ٹکرا دیں تو ڈھیلی گرفت کے ساتھ پکڑا گیا اسٹیئرنگ وہیل جھٹکے سے آپ کے ہاتھوں سے نکل سکتا ہے۔

2.2.3 – رکنا

بریک پیڈل کو بتدریج دبائیں۔ گاڑی کو روکنے کے لیے درکار بریک پریشر کی مقدار کا انحصار اس بات پر ہو گا کہ گاڑی کی رفتار کیا ہے اور آپ کو کتنی جلدی رکنا ہے۔ پریشر کو اس طرح کنٹرول کریں کہ گاڑی محفوظ اور ہموار انداز میں رکے۔ اگر آپ کی گاڑی مینوئل ٹرانسمیشن والی ہے تو انجن رکنے کے قریب ہونے پر کلچ کو دبائیں۔

2.2.4 – پیچھے کی طرف محفوظ طریقے سے چلانا

کیونکہ آپ اپنی گاڑی کے پیچھے ہر چیز نہیں دیکھ سکتے، اس لیے پیچھے کی طرف چلانا ہمیشہ خطرناک ہوتا ہے۔ جہاں بھی ممکن ہو، پیچھے جانے سے گریز کریں۔ جب آپ گاڑی پارک کریں، تو کوشش کریں کہ اس انداز میں پارک کریں کہ روانگی کے وقت آپ آگے کی طرف نکل سکیں۔ جب پیچھے چلانا ضروری ہو، تو یہ حفاظتی اصول یاد رکھیں:

- درست پوزیشن سے آغاز کریں۔
- اپنے راستے کو دیکھیں۔
- دونوں اطراف میں ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو استعمال کریں۔
- آہستگی سے پیچھے جائیں۔
- جہاں ممکن ہو، پیچھے کرنے کے بعد ڈرائیور کی سائیڈ پر مڑیں۔
- جہاں ممکن ہو، مددگار کا استعمال کریں۔
- ان اصولوں کی باری باری وضاحت درج ذیل ہے۔

صحیح پوزیشن سے آغاز کریں۔ گاڑی کو ایسی موزوں ترین پوزیشن میں رکھیں جہاں سے آپ محفوظ طریقے سے پیچھے کر سکیں۔ یہ پوزیشن اس بات پر منحصر ہوگی کہ کس قسم کی ریورسنگ درکار ہے۔

اپنے راستے کو دیکھیں۔ آغاز کرنے سے پہلے اپنی گاڑی کے راستے کو دیکھیں۔ گاڑی سے باہر نکل کر اردگرد کا معائنہ کریں۔ گاڑی کے اطراف اور اوپر موجود خلا، اپنے راستے اور اس کے آس پاس کو چیک کریں کہ وہ خالی ہو۔

دونوں طرف ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز استعمال کریں۔ باہر کے ٹریفک کے لیے دونوں طرف کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو بار بار چیک کریں۔ اگر شک ہو تو گاڑی سے باہر نکل کر دوبارہ اپنا راستہ دیکھیں۔

آہستگی سے پیچھے چلائیں۔ ہمیشہ ممکنہ حد تک کم رفتار سے پیچھے جائیں۔ سب سے نچلا ریورس گیئر استعمال کریں۔ اس طرح آپ اسٹیئرنگ میں ہونے والی کسی بھی غلطی کو آسانی سے درست کر سکیں گے۔ اگر ضرورت ہو تو فوری طور پر گاڑی بھی روک سکیں گے۔

پیچھے کرتے ہوئے ڈرائیور کی جانب سے مُڑیں۔ ڈرائیور کی جانب سے ریورس کریں تاکہ آپ بہتر دیکھ سکیں۔ دائیں جانب سے ریورس کرنا انتہائی خطرناک ہوتا ہے کیونکہ آپ اُس طرف واضح طور پر نہیں دیکھ سکتے۔ اگر آپ ریورس کرتے ہوئے ڈرائیور کی جانب سے مُڑیں، تو سائیڈ ونڈو سے باہر دیکھ کر گاڑی کے پچھلے حصے پر نظر رکھ سکتے ہیں۔ ڈرائیور کی جانب سے ریورسنگ کا استعمال کریں--چاہے اس کے لیے آپ کو پورے بلاک کے گرد چکر لگا کر گاڑی کو اس پوزیشن میں لانا پڑے۔ زیادہ حفاظت کی خاطر ایسا کرنا بالکل مناسب ہے۔

جہاں ممکن ہو، مددگار کا استعمال کریں۔ کچھ بلائنڈ اسپاٹس ایسے ہوتے ہیں جو آپ کی نظر سے اوجھل ہوتے ہیں۔ یہی وجہ ہے کہ مددگار کا ہونا اہم ہے۔ مددگار کو گاڑی کے پچھلے حصے کے قریب اس مقام پر کھڑا ہونا چاہیئے جہاں سے آپ اسے دیکھ سکیں۔ ریورسنگ سے پہلے ایسے ہاتھ کے اشارے طے کر لیں جو آپ دونوں کے لیے واضح اور قابلِ فہم ہوں۔ "رکنے" کے لیے ایک متفقہ اشارہ طے کر لیں۔

ٹریلر کے ساتھ پیچھے کرنا۔ جب آپ کار، اسٹریٹ ٹرک یا بس کو ریورس کرتے ہیں تو اسٹیئرنگ وہیل کا اوپری حصہ اُس سمت موڑتے ہیں جس طرف آپ جانا چاہتے ہیں۔ لیکن جب آپ ٹریلر کے ساتھ پیچھے جا رہے ہوں، تو اسٹیئرنگ وہیل کو الٹی سمت میں گھمایا جاتا ہے۔ جب ٹریلر مڑنا شروع کرے، تو آپ کو اسی سمت کو پکڑنے کے لیے اسٹیئرنگ کو دوبارہ دوسری سمت میں موڑنا ہو گا۔

جب بھی ٹریلر کے ساتھ پیچھے کرنا ہو، تو کوشش کریں کہ گاڑی کو ایسی پوزیشن میں لائیں کہ سیدھی لائن میں ریورس کیا جا سکے۔ اگر آپ کو مُڑے ہوئے رستے کے ساتھ پیچھے جانا ہی پڑے تو ڈرائیور کی سائیڈ کی طرف سے پیچھے جائیں تاکہ آپ دیکھ سکیں۔

پیچھے کی جانب آہستہ جائیں
آہستہ پیچھے جانے سے آپ کو جلدی سے سمت درست کرنے کا موقع ملتا ہے، قبل اس کے کہ گاڑی غلط راستے پر زیادہ دور چلی جائے۔
ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز استعمال کریں
ٹریفک کی مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز یہ جاننے میں آپ کی مدد کرتے ہیں کہ ٹریلر دائیں یا بائیں سمت میں بے قابو (ڈِرفٹ) تو نہیں ہو رہا۔
بے قابو ہونے کی کیفیت پر فوراً قابو پائیں
جیسے ہی آپ دیکھیں کہ ٹریلر اپنے درست راستے سے ہٹ رہا ہے، فوراً اسٹیئرنگ وہیل کے اوپری حصے کو بے قابو ہونے والی سمت میں گھما کر اسے درست کریں۔
گاڑی آگے بڑھائیں
ٹریلر کو ریورس کرتے ہوئے درست پوزیشن میں لانے کے لیے گاڑی کو حسب ضرورت آگے لے جا کر دوبارہ سیدھ میں کریں۔

2.3 – گیئر بدلنا

گیئرز کو درست طریقے سے بدلنا انتہائی ضروری ہے۔ اگر آپ چلتی گاڑی میں گیئر صحیح طریقے سے نہ بدل پائیں، تو گاڑی پر آپ کا کنٹرول کم ہو جائے گا۔

2.3.1 – مینوئل ٹرانسمیشنز

اوپر کی طرف گیئر بدلنے کا بنیادی طریقہ۔ زیادہ تر ہیوی گاڑیاں جن میں **غیر ہم آہنگ (unsynchronized) مینوئل ٹرانسمیشن ہوتی ہے، ان کے لیے گیئر بدلنے کے لیے ڈبل کلچنگ** درکار ہوتی ہے۔ اگر آپ کی گاڑی میں ہم آہنگ (synchronized) مینوئل ٹرانسمیشن ہو تو ڈبل کلچنگ کی ضرورت نہیں۔ بنیادی طریقہ یہ ہے:

- ایکسیلیریٹر چھوڑیں، کلچ دبائیں، اور اسی وقت گیئر نیوٹرل میں کریں۔
- کلچ چھوڑیں۔
- انجن اور گیئرز کو اگلے گیئر کے لیے مطلوبہ rpm تک سست ہونے دیں (یہ عمل پریکٹس سے آتا ہے)
- کلچ دوبارہ دبائیں اور ایک ساتھ اگلے بلند گیئر میں شفٹ کریں۔
- ایک ساتھ کلچ چھوڑیں اور ایکسیلیریٹر دبائیں۔

ڈبل کلچنگ کے ساتھ گیئر بدلنا پریکٹس سے آتا ہے۔ اگر آپ نیوٹرل میں زیادہ دیر رک گئے تو آپ کو گاڑی اگلے گیئر میں ڈالنے میں مشکل ہو سکتی ہے۔ اگر ایسا ہو جائے تو زبردستی گیئر نہ لگائیں۔ دوبارہ نیوٹرل میں جائیں، کلچ چھوڑیں، انجن کی رفتار سڑک کی رفتار سے ہم آہنگ کریں اور پھر کوشش کریں۔

یہ جاننا کہ اوپر کے گیئر میں کب شفٹ کیا جائے۔ گیئر تبدیل کرنے کا وقت جاننے کے دو طریقے ہیں:

- **انجن کی رفتار (rpm) کا استعمال کریں۔** اپنی گاڑی کے لیے ڈرائیور کے مینوئل کا مطالعہ کریں اور انجن کی آپریٹنگ rpm رینج دیکھیں۔ اپنے ٹیکومیٹر پر نظر رکھیں اور جب انجن رینج کی بالائی حد پر پہنچے تو گیئر تبدیل کریں۔ (کچھ نئی گاڑیوں میں "پروگریسیو" شفٹنگ ہوتی ہے: جیسے جیسے آپ اونچے گیئرز میں جاتے ہیں، شفٹ کرنے کا rpm بھی بڑھتا ہے۔ یہ جانیں کہ جس گاڑی کو آپ چلانے والے ہیں اُس کے لیے کون سا طریقہ درست ہے۔)
- **سڑک کی رفتار (mph) کا استعمال کریں۔** یہ جانیں کہ ہر گیئر کے لیے مناسب رفتار کیا ہے۔ پھر، اسپیڈومیٹر کے ذریعے آپ جان سکیں گے کہ کب اوپر کے گیئر میں شفٹ کرنا ہے۔

دونوں طریقوں کے ساتھ، آپ انجن کی آواز سے بھی گیئر بدلنے کا وقت پہچاننے میں مہارت حاصل کر سکتے ہیں۔

نیچے کی طرف گیئر بدلنے کے بنیادی طریقے

ایکسیلیریٹر چھوڑیں، کلچ دبائیں، اور اسی وقت گیئر نیوٹرل میں کریں۔
کلچ چھوڑیں۔
ایکسلیریٹر دبائیں اور انجن و گیئر کی رفتار کو اس rpm تک بڑھائیں جو نچلے گیئر کے لیے درکار ہے۔
کلچ دبائیں اور اسی وقت نچلے گیئر میں شفٹ کریں۔
ایک ساتھ کلچ چھوڑیں اور ایکسیلیریٹر دبائیں۔
نچلے گیئر میں جانے میں بھی اوپر کے گیئر میں جانے کی طرح یہ جاننا ضروری ہے کہ کب گیئر بدلنا ہے۔ ٹیکومیٹر یا اسپیڈومیٹر میں سے کسی کا استعمال کریں اور درست rpm یا سڑک کی رفتار پر نچلے گیئر میں شفٹ کریں۔

وہ خاص حالات جن میں آپ کو نچلے گیئر میں جانا چاہیئے:

- **ڈھلان پر اترنے سے پہلے۔** رفتار کم کریں اور نچلے گیئر میں ایسی رفتار پر آئیں جس میں آپ بریکس پر زیادہ زور دے بغیر گاڑی کو کنٹرول کر سکیں۔ ورنہ بریکس زیادہ گرم ہو سکتی ہیں اور اپنی بریکنگ پاور کھو سکتی ہیں۔

  ڈھلان پر اترنے سے پہلے نچلے گیئر میں آئیں۔ یقینی بنائیں کہ آپ مناسب حد تک نچلے گیئر میں ہیں، یہ عام طور پر اُس گیئر سے نچلا ہوتا ہے جو اسی اونچائی کو چڑھنے کے لیے درکار ہوتا ہے۔

- **موڑ میں داخل ہونے سے پہلے۔** محفوظ رفتار تک گاڑی سست کریں، اور موڑ میں داخل ہونے سے پہلے موزوں نچلے گیئر میں شفٹ کریں۔ یہ طریقہ آپ کو موڑ کاٹتے ہوئے زیادہ طاقت کا استعمال کرنے کے قابل بناتا ہے تاکہ گاڑی کو موڑ کاٹتے وقت مستحکم رکھا جائے۔ اس سے آپ کو موڑ سے نکلتے ہی رفتاربڑھانے کا موقع بھی ملتا ہے۔

2.3.2 – ملٹی اسپیڈ ریئر ایکسل اور معاون ٹرانسمیشنز

ملٹی اسپیڈ ریئر ایکسل اور معاون ٹرانسمیشنز کئی گاڑیوں میں اضافی گیئرز فراہم کرنے کے لیے استعمال ہوتی ہیں۔ آپ عام طور پر انہیں مرکزی ٹرانسمیشن کے گیئر شفٹ لیور پر موجود ایک سیلیکٹر ناب یا سوئچ کے ذریعے کنٹرول کرتے ہیں۔ گیئر تبدیل کرنے کے کئی مختلف طریقۂ کار ہوتے ہیں۔ جس گاڑی کو آپ چلائیں گے، اس میں گیئر تبدیل کرنے کا درست طریقہ سیکھیں۔

2.3.3 – آٹومیٹک ٹرانسمیشنز

کچھ گاڑیاں خودکار ٹرانسمیشنز کی حامل ہوتی ہیں۔ کچھ ٹرکوں میں خودکار ٹرانسمیشنز اضافی گیئرز فراہم نہیں کرتیں۔ ڈھلوان پر جاتے وقت انجن بریکنگ کو بہتر بنانے کے لیے آپ نچلی رینج منتخب کر سکتے ہیں۔ نچلی رینجز ٹرانسمیشن کو منتخب کردہ گیئر سے اوپر شفٹ ہونے سے روکتی ہیں (جب تک کہ گورنر rpm تجاوز نہ کر جائے)۔ ڈھلوان پر اترتے وقت اس بریکنگ ایفیکٹ کا استعمال کرنا انتہائی اہم ہے۔

براہِ کرم نوٹ کریں: اگر آپ کمرشل گاڑیوں کی مہارت کا امتحان کسی ایسی گاڑی میں دیتے ہیں جو خودکار ٹرانسمیشن سے لیس ہو، اور آپ امتحان پاس کر لیتے ہیں، تو آپ کے CDL پر "E" کی پابندی لگائی جائے گی، جو آپ کو دستی ٹرانسمیشن والی کمرشل گاڑی چلانے سے روکے گی۔

2.3.4 – ریٹارڈرز

کچھ گاڑیوں میں "ریٹارڈرز" ہوتے ہیں۔ ریٹارڈرز گاڑی کی رفتار کم کرنے میں مدد دیتے ہیں، جس سے بریک کے استعمال کی ضرورت کم ہو جاتی ہے۔ یہ بریک کے گھسنے کو کم کرتے ہیں اور رفتار کم کرنے کا ایک اضافی طریقہ فراہم کرتے ہیں۔ ریٹارڈرز کی چار بنیادی اقسام ہوتی ہیں (ایگزاسٹ، انجن، ہائیڈرولک، اور الیکٹرک)۔ ڈرائیور تمام ریٹارڈرز کو آن یا آف کر سکتا ہے۔ کچھ گاڑیوں میں ریٹارڈر کی طاقت کو ایڈجسٹ بھی کیا جا سکتا ہے۔ جب ریٹارڈر "آن" ہو، تو جیسے ہی آپ ایکسیلیریٹر پیڈل مکمل طور پر چھوڑتے ہیں، یہ (صرف ڈرائیو وہیلز پر) اپنی بریکنگ طاقت لاگو کرتا ہے۔

چونکہ یہ آلات شور پیدا کر سکتے ہیں، اس لیے یہ جاننا ضروری ہے کہ انہیں کہاں استعمال کرنے کی اجازت ہے۔

احتیاط۔ جب آپ کے ڈرائیو وہیلز کی سڑک پر گرفت کم ہو تو ریٹارڈر ان کے پھسلنے کا سبب بن سکتا ہے۔ لہٰذا، جب سڑک گیلی، برف سے ڈھکی ہوئی یا برفیلی ہو تو آپ کو چاہیئے کہ ریٹارڈر کو بند کر دیں۔

ذیلی سیکشن 2.2 اور 2.3
اپنے علم کی جانچ کریں

1. آپ کو ڈرائیور کی جانب پیچھے کیوں کرنا چاہیئے؟
2. اگر آپ ڈھلوان پر رُکے ہوں تو گاڑی کو پیچھے لڑھکائے بغیر کیسے چلایا جا سکتا ہے؟
3. ریورس کرتے وقت کسی مددگار کا استعمال کیوں ضروری ہوتا ہے؟
4. آپ اور مددگار کے درمیان سب سے اہم ہاتھ کا اشارہ کون سا ہونا چاہیئے جس پر اتفاق ضروری ہے؟
5. وہ دو کون سے خاص حالات ہیں جن میں آپ کو نچلے گیئر میں جانا چاہیئے؟
6. خودکار ٹرانسمیشنز میں آپ کو کب گیئر کم کرنا چاہیئے؟
7. پھسلن والی سڑک پر ریٹارڈرز گاڑی کو پھسلنے سے روکتے ہیں۔ درست یا غلط؟
8. گیئر تبدیل کرنے کے وقت کو جاننے کے دو طریقے کون سے ہیں؟

یہ سوالات امتحان میں آسکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام کے جوابات نہیں دے سکتے تو ذیلی سیکشن 2.1 اور 2.3 کو دوبارہ پڑھیں۔

2.4 – دیکھنا

محفوظ ڈرائیور بننے کے لیے ضروری ہے کہ آپ کو اپنی گاڑی کے اردگرد ہونے والی تمام سرگرمیوں کا علم ہو۔ صحیح طریقے سے نہ دیکھنا حادثات کی ایک بڑی وجہ ہوتا ہے۔

2.4.1 – آگے دیکھنا

تمام ڈرائیور آگے دیکھتے ہیں؛ لیکن بہت سے ڈرائیور اتنی دور تک نہیں دیکھتے جتنا کہ ضرورت ہوتی ہے۔

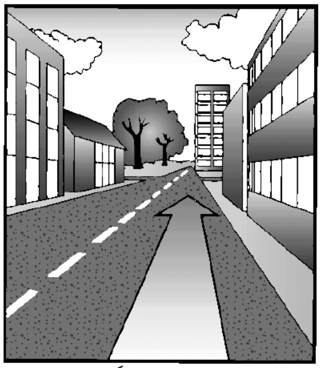
کافی دور تک آگے دیکھنے کی اہمیت۔ چونکہ رکنے یا لین تبدیل کرنے کے لیے کافی فاصلہ درکار ہوتا ہے، اس لیے یہ جاننا بہت اہم ہے کہ آپ کے اردگرد ٹریفک کیا کر رہی ہے۔ آپ کو کافی آگے تک دیکھنا چاہیئے تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ آپ کے پاس یہ اقدامات محفوظ طریقے سے کرنے کے لیے مناسب جگہ موجود ہے۔

کتنی دور تک آگے دیکھنا چاہیئے۔ زیادہ تر ماہر ڈرائیور کم از کم 12 سے 15 سیکنڈ کے فاصلے تک آگے دیکھتے ہیں۔ اس کا مطلب ہے اتنی دور تک آگے دیکھنا جتنا فاصلہ آپ 12 سے 15 سیکنڈ میں طے کریں گے۔ کم رفتار پر، یہ فاصلہ تقریباً ایک بلاک کے برابر ہوتا ہے۔ ہائی وے کی رفتار پر، یہ فاصلہ تقریباً ایک چوتھائی میل کے برابر ہوتا ہے۔ اگر آپ اتنی دور تک آگے نہیں دیکھ رہے، تو آپ کو اچانک رکنا پڑ سکتا ہے یا فوری طور پر لین تبدیل کرنی پڑ سکتی ہے۔ 12 سے 15 سیکنڈ تک آگے دیکھنے کا مطلب یہ نہیں کہ قریبی چیزوں پر توجہ نہ دی جائے۔ اچھے ڈرائیور اپنی توجہ قریب اور دور، دونوں طرف مسلسل منتقل کرتے رہتے ہیں۔ خاکہ 2.6 یہ واضح کرتا ہے کہ کتنی دور تک آگے دیکھنا چاہیئے۔

ٹریفک پر نظر رکھیں۔ ان گاڑیوں پر نظر رکھیں جو ہائی وے پر آ رہی ہوں، آپ کی لین میں داخل ہو رہی ہوں یا مُڑ رہی ہوں۔ رفتار کم کرنے والی گاڑیوں کی بریک لائٹس پر نظر رکھیں۔ اگر آپ یہ چیزیں کافی دور سے دیکھ لیں، تو کسی مسئلے سے بچنے کے لیے اپنی رفتار تبدیل کر سکتے ہیں یا ضرورت پڑنے پر لین بھی بدل سکتے ہیں۔ اگر کوئی ٹریفک لائٹ کافی دیر سے سبز ہے تو امکان ہے کہ آپ کے وہاں پہنچنے سے پہلے وہ تبدیل ہو جائے۔ رفتار کم کرنا شروع کریں اور رکنے کے لیے تیار رہیں۔

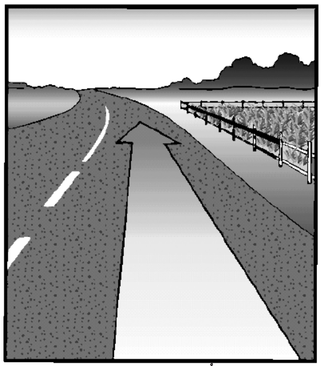
سڑک کی حالت پر نظر رکھیں۔ چڑھائیوں اور موڑوں پر نظر رکھیں — یعنی ایسی کوئی بھی چیز جس کے لیے آپ کو رفتار کم کرنی پڑے یا لین تبدیل کرنی پڑے۔ ٹریفک سگنلز اور نشانات پر توجہ دیں۔ اگر کوئی سگنل کافی دیر سے سبز ہے، تو امکان ہے کہ آپ کے پہنچنے سے پہلے وہ تبدیل ہو جائے۔ رفتار کم کرنا شروع کریں اور رکنے کے لیے تیار رہیں۔ ٹریفک کے اشارے آپ کو سڑک کی ایسی حالت سے آگاہ کر سکتے ہیں جہاں آپ کو رفتار تبدیل کرنی پڑ سکتی ہے۔

خاکہ 2.6



شہری ڈرائیونگ

شہر میں 12-15 سیکنڈ کا فاصلہ تقریباً ایک بلاک کے برابر ہوتا ہے



کُھلی ہائی وے

12-15 سیکنڈ کا فاصلہ تقریباً ایک چوتھائی میل کے برابر ہوتا ہے

2.4.2 – اطراف اور پیچھے دیکھنا

یہ جاننا ضروری ہے کہ آپ کے پیچھے اور اطراف میں کیا ہو رہا ہے۔ اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو باقاعدگی سے چیک کریں۔ خصوصی حالات میں زیادہ بار چیک کریں۔

ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کی ایڈجسٹمنٹ۔ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کی ایڈجسٹمنٹ کو ہر سفر کے آغاز سے پہلے چیک کرنا چاہیئے، اور یہ صرف اسی صورت میں درست طور پر چیک کی جا سکتی ہے جب ٹریلر (ٹریلرز) سیدھا ہو۔ آپ کو ہر ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو اس طرح چیک اور ایڈجسٹ کرنا چاہیئے کہ اس میں گاڑی کا کچھ حصہ نظر آئے۔ یہ آپ کو دیگر اشیاء کی پوزیشن کا اندازہ لگانے کے لیے ایک ریفرنس پوائنٹ فراہم کرے گا۔

باقاعدگی سے معائنہ۔ آپ کو ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کی باقاعدگی سے جانچ کرنی چاہیئے تاکہ ٹریفک کی صورتحال سے آگاہ رہیں اور اپنی گاڑی کو بھی چیک کر سکیں۔

ٹریفک۔ اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کے ذریعے دونوں اطراف اور پیچھے موجود گاڑیوں کو چیک کریں۔ ہنگامی صورت میں، آپ کو یہ جاننے کی ضرورت ہو سکتی ہے کہ آیا آپ فوری طور پر لین تبدیل کر سکتے ہیں یا نہیں۔ اوورٹیک کرنے والی گاڑیوں کو دیکھنے کے لیے اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کا استعمال کریں۔ کچھ ایسے "بلائنڈ اسپاٹس" ہوتے ہیں جو آپ کے ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز آپ کو نہیں دکھا سکتے۔ اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو باقاعدگی سے چیک کریں تاکہ آپ کو معلوم ہو کہ دیگر گاڑیاں آپ کے اردگرد کہاں ہیں، اور کیا وہ آپ کے بلائنڈ اسپاٹ میں داخل ہو رہی ہیں۔

اپنی گاڑی کا معائنہ کریں۔ اپنے ٹائروں پر نظر رکھنے کے لیے ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کا استعمال کریں۔ یہ ٹائر میں آگ لگنے کا پتہ چلانے کا ایک طریقہ ہے۔ اگر آپ کھلا کارگو لے جا رہے ہوں تو اسے چیک کرنے کے لیے ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کا استعمال کیا جا سکتا ہے۔ ڈھیلے پٹے، رسّے یا زنجیروں پر نظر رکھیں۔ اڑتی ہوئی یا پھولی ہوئی ترپال پر نظر رکھیں۔

خصوصی حالات۔ خصوصی حالات میں ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کا معمول سے زیادہ معائنہ درکار ہوتا ہے۔ ان میں لین تبدیل کرنا، مڑنا، ٹریفک میں شامل ہونا اور تنگ جگہوں پر گاڑی چلانا شامل ہے۔

لین کی تبدیلی۔ آپ کو اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو چیک کرنا چاہیئے تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ آپ کے ساتھ کوئی گاڑی نہیں ہے یا کوئی آپ کو اوورٹیک کرنے والا نہیں ہے۔
اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز چیک کریں:

- لین تبدیل کرنے سے پہلے تاکہ یقینی بنایا جائے کہ مناسب جگہ موجود ہے۔
- آپ کے سگنل دینے کے بعد، یہ دیکھنے کے لیے کہ کوئی فرد آپ کے بلائنڈ اسپاٹ میں داخل تو نہیں ہوا ہے۔
- لین تبدیل کرنے کے آغاز کے فوراً بعد، تاکہ دوبارہ یہ تصدیق کی جائے کہ راستہ صاف ہے۔
- لنی کی تبدیلی مکمل کرنے کے بعد۔

موڑ کاٹتے وقت۔ موڑ کاٹنے کے دوران، اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو چیک کریں تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ آپ کی گاڑی کا پچھلا حصہ کسی چیز سے نہ ٹکرائے۔

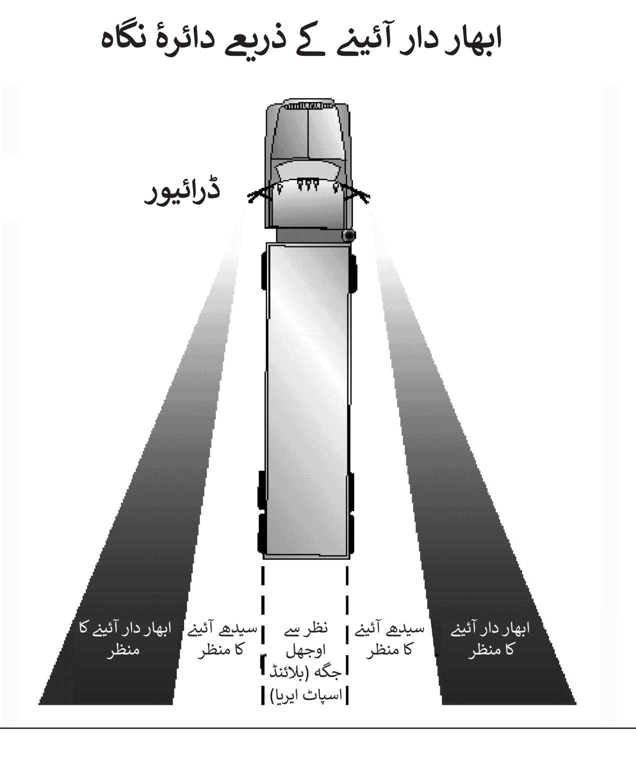
ٹریفک میں شامل ہونا۔ ٹریفک میں شامل ہوتے وقت، اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کا استعمال کریں تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ ٹریفک میں اتنا فاصلہ موجود ہے کہ آپ بحفاظت داخل ہو سکیں۔

تنگ جگہوں پر گاڑی چلانا۔ جب بھی آپ محدود یا تنگ جگہ میں گاڑی چلا رہے ہوں، اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو بار بار چیک کریں۔ یقینی بنائیں کہ آپ کے پاس مناسب خلا موجود ہے۔

ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو استعمال کرنے کا طریقہ۔ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کو درست طریقے سے استعمال کریں: انہیں تیزی سے چیک کریں اور جو کچھ آپ دیکھیں، اسے صحیح طور پر سمجھیں۔

جب آپ سڑک پر ڈرائیونگ کے دوران اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز استعمال کریں، تو انہیں تیزی سے چیک کریں۔ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز اور سڑک کے سامنے کے منظر کے درمیان بار بار نظر ڈالیں۔ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز پر طویل وقت کے لیے نظریں مت جمائے رکھیں۔ ورنہ آپ یہ جانے بغیر خاصا فاصلہ طے کر لیں گے کہ آگے کیا ہو رہا ہے۔ بہت سی بڑی گاڑیوں میں خم دار (کنویکس، "فِش آئی"، "اسپاٹ"، "بگ آئی") مررز کی شکل میں ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز ہوتے ہیں جو معاون ثابت ہوتے ہیں۔ تاہم، محدب ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز میں ہر چیز اس کی نسبت چھوٹی نظر آتی ہے، جتنی کہ وہ براہِ راست دیکھنے پر دکھائی دیتی۔ چیزیں اصل کے مقابلے میں زیادہ دُور بھی نظر آتی ہیں۔ اس بات کو سمجھنا اور اس کا خیال رکھنا بہت ضروری ہے۔ خاکہ 2.7 ایک محدب ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مررز کے ذریعے دکھائی دینے والے بصری فیلڈ کو ظاہر کرتا ہے۔

خاکہ 2.7



2.5 – رابطہ قائم کرنا

2.5.1 – اپنے ارادے کا اشارہ دیں

دوسرے ڈرائیور اس وقت تک نہیں جان سکتے کہ آپ کیا کرنے والے ہیں جب تک آپ انہیں بتائیں نہیں۔

آپ کیا کرنے والے ہیں اس کا اشارہ دینا حفاظت کے لیے بہت اہم ہے۔ اشارے دینے کے لیے کچھ عمومی قواعد درج ذیل ہیں۔

موڑ۔ موڑ کاٹنے کے اشارے کے استعمال کے تین مفید اصول درج ذیل ہیں:
- اشارہ وقت سے پہلے دیں۔ موڑ کاٹنے سے کافی پہلے اشارہ دیں۔ یہ دوسروں کو آپ کو اوورٹیک کرنے سے روکنے کا بہترین طریقہ ہے۔
- اشارہ مسلسل دیتے رہیں۔ محفوظ طریقے سے موڑ کاٹنے کے لیے آپ کے دونوں ہاتھ اسٹیئرنگ وہیل پر ہونے چاہیئیں۔ جب تک آپ موڑ مکمل نہ کر لیں، اشارہ بند نہ کریں۔
- اپنا اشارہ بند کریں۔ اگر آپ کی گاڑی میں خودکار سگنل بند کرنے والا نظام نہیں ہے، تو موڑ کاٹنے کے بعد اپنا مڑنے کا اشارہ بند کرنا نہ بھولیں۔

لین کی تبدیلی۔ لین تبدیل کرنے سے پہلے اپنا مڑنے کا اشارہ آن کریں۔ لین آہستہ اور ہموار انداز میں تبدیل کریں۔ اس طرح کوئی ایسا ڈرائیور جسے آپ نے نہ دیکھا ہو، اسے ہارن بجانے یا آپ کی گاڑی سے بچنے کا موقع مل سکتا ہے۔

رفتار کم کرنا۔ جب آپ کو محسوس ہو کہ آپ کو رفتار کم کرنی پڑے گی تو پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کو خبردار کریں۔ بریک پیڈل پر چند بار ہلکا ہلکا دباؤ ڈالیں -- اتنا کہ بریک لائٹس چمکیں -- تاکہ پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کو خبردار کیا جا سکے۔ چار طرفہ ایمرجنسی فلیشرز اُس وقت استعمال کریں جب آپ بہت آہستہ گاڑی چلا رہے ہوں یا رُکے ہوئے ہوں۔ درج ذیل میں سے کسی بھی صورت میں دوسرے ڈرائیوروں کو خبردار کریں:
- آگے مسئلہ / رکاوٹ ہے۔ آپ کی گاڑی کا سائز اتنا بڑا ہو سکتا ہے کہ پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کے لیے آگے موجود خطرات کو دیکھنا مشکل ہو جائے۔ اگر آپ کو کوئی ایسا خطرہ نظر آئے جس کی وجہ سے رفتار کم کرنی پڑے، تو پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کو بریک لائٹس چمکا کر خبردار کریں۔
- تنگ موڑ۔ زیادہ تر کار ڈرائیور نہیں جانتے کہ بڑی گاڑی کو تنگ موڑ کاٹنے کے لیے کتنی آہستہ رفتار سے چلانا پڑتا ہے۔ پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کو خبردار کرنے کے لیے پہلے سے بریک لگائیں اور آہستہ آہستہ رفتار کم کریں۔
- سڑک پر رکنا۔ ٹرک اور بس ڈرائیور کبھی کبھار کارگو اتارنے، مسافروں کو اُتارنے، یا ریل روڈ کراسنگ پر رکنے کے لیے سڑک پر ہی گاڑی روک دیتے ہیں۔ پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کو خبردار کرنے کے لیے اپنی بریک لائٹس چمکائیں۔ اچانک گاڑی مت روکیں۔
- آہستہ گاڑی چلانا۔ ڈرائیور اکثر یہ نہیں سمجھ پاتے کہ وہ ایک سست گاڑی کے قریب کتنی تیزی سے پہنچ رہے ہیں، جب تک کہ وہ بہت قریب نہ پہنچ جائیں۔

اگر آپ کو آہستہ چلنا پڑے تو پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کو ایمرجنسی فلیشرز آن کر کے آگاہ کریں، بشرطیکہ یہ قانونی ہو۔ (فلیشرز کے استعمال کے بارے میں قوانین ریاستوں کے درمیان مختلف ہوتے ہیں۔ ان ریاستوں کے قوانین چیک کریں جہاں آپ گاڑی چلائیں گے۔)

ٹریفک کی رہنمائی نہ کریں۔ کچھ ڈرائیور دوسروں کی مدد کرنے کی کوشش کرتے ہیں اور یہ اشارہ دیتے ہیں کہ کب اوورٹیک کرنا محفوظ ہے۔ آپ کو ایسا نہیں کرنا چاہیئے۔ آپ حادثے کا سبب بن سکتے ہیں۔ آپ پر الزام عائد کیا جا سکتا ہے اور اس سے آپ کو ہزاروں ڈالر کا نقصان ہو سکتا ہے۔

2.5.2 – اپنی موجودگی کا اظہار کرنا

آپ کی گاڑی سامنے صاف دکھائی دینے کے باوجود بھی دوسرے ڈرائیورز کی نظروں سے اوجھل ہو سکتی ہے۔ حادثات کو روکنے میں مدد کے لیے، انہیں بتائیں کہ آپ وہاں موجود ہیں۔

اوورٹیک کرتے وقت۔ جب بھی آپ کسی گاڑی، راہ گیر، یا سائیکل سوار کو اوورٹیک کرنے والے ہوں، تو یہ فرض کریں کہ وہ آپ کو نہیں دیکھ رہے ہیں۔ وہ اچانک آپ کے سامنے آ سکتے ہیں۔ ہارن کو آہستہ سے بجائیں بشرطیکہ ایسا کرنا قانونی ہو یا رات کے وقت، اپنی لائٹس کو لو بیم سے ہائی بیم پر اور پھر واپس لو بیم پر فلیش کریں۔ اور اتنی احتیاط سے گاڑی چلائیں کہ حادثے سے بچ سکیں، بھلے وہ آپ کو نہ دیکھیں یا نہ سنیں۔

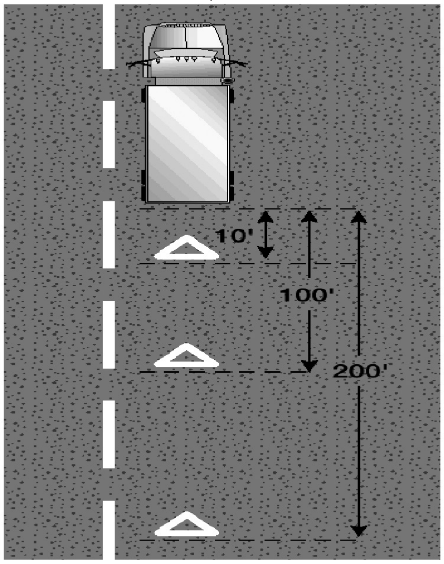
جب دیکھنا مشکل ہو۔ صبح کے وقت، شام، بارش یا برفباری میں، آپ کو اپنی موجودگی کو دوسروں کے لیے آسانی سے نظر آنے کے قابل بنانا چاہیئے۔ اگر آپ کو دوسرے ڈرائیوروں کو دیکھنے میں دشواری ہو رہی ہے، تو دوسرے ڈرائیوروں کو بھی آپ کو دیکھنے میں مشکل پیش آ سکتی ہے۔ اپنی لائٹس آن کریں۔ صرف شناختی یا کلیئرنس لائٹس کی بجائے ہیڈلائٹس کا استعمال کریں۔ لو بیم لائٹس کا استعمال کریں؛ ہائی بیم لائٹس دن کے وقت بھی اور رات میں بھی دوسروں کو تکلیف پہنچا سکتی ہیں۔ اگر آپ کو اپنے ونڈشیلڈ وائپرز استعمال کرنے کی ضرورت ہو، تو آپ کی ہیڈلائٹس آن ہونی چاہیئیں۔

جب آپ نے گاڑی سڑک کے کنارے پارک کی ہو۔ جب آپ سڑک سے ہٹ کر رکیں، تو یہ یقینی بنائیں کہ آپ نے چار طرفہ ایمرجنسی فلیشرز آن کر لیے ہیں۔ یہ رات کے وقت بہت اہم ہوتا ہے۔ خبردار کرنے کے لیے ٹیل لائٹس پر انحصار نہ کریں۔ ایسے واقعات ہو چکے ہیں جن میں ڈرائیور پارک کی ہوئی گاڑی کے پچھلے حصے میں ٹکر مار چکے ہیں کیونکہ انہوں نے سمجھا کہ وہ معمول کے مطابق چل رہی ہیں۔

اگر آپ کو کسی سڑک یا سڑک کے کنارے رکنا پڑے، تو آپ کو دس منٹ کے اندر اندر اپنی ایمرجنسی وارننگ ڈیوائسز لگا دینی چاہیئیں۔ اپنی وارننگ ڈیوائسز درج ذیل مقامات پر رکھیں:

خاکہ 2.8

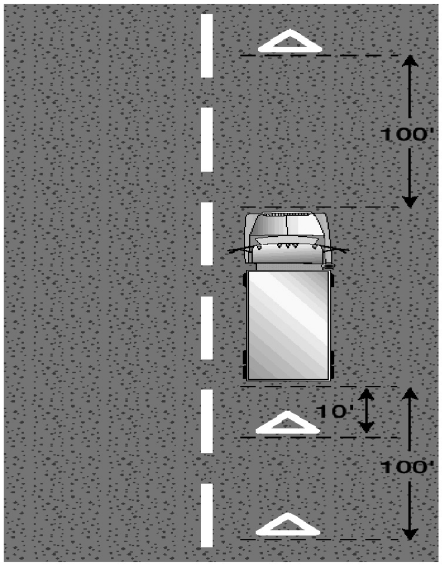
یک طرفہ تقسیم شدہ ہائی وے



- اگر آپ ایسی دو لین والی سڑک پر رکیں جہاں دونوں سمتوں میں ٹریفک چلتی ہو، یا ایسی ہائی وے پر جو غیر منقسم ہو، گاڑی کے سامنے اور پیچھے کے کونوں کے قریب 10 فٹ کے اندر ایک ایک وارننگ ڈیوائس رکھیں تاکہ گاڑی کا مقام واضح ہو؛ ایک وارننگ ڈیوائس 100 فٹ پیچھے اور ایک 100 فٹ آگے رکھیں، یا تو شولڈر پر یا اُسی لین میں جس میں آپ کی گاڑی رکی ہوئی ہے۔ خاکہ 2.9 دیکھیں۔

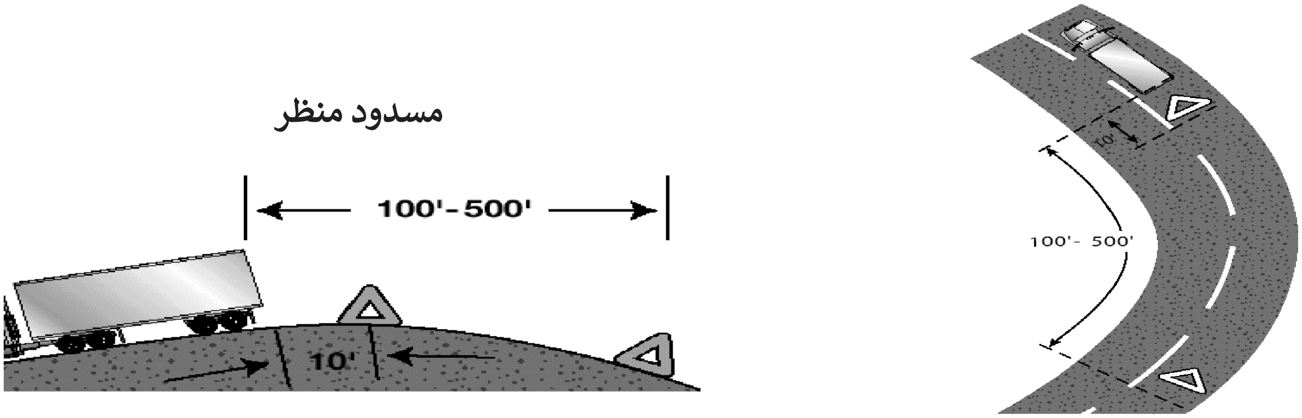
تصویر 2.9

دو طرفہ یا بغیر تقسیم کی ہائی وے



- اگر آپ کو یک طرفہ یا تقسیم شدہ شاہراہ پر رکنا ہو، تو انتباہی ڈیوائسز 10 فٹ، 100 فٹ، اور 200 فٹ کی دوری پر آنے والی ٹریفک کی سمت رکھیں۔ خاکہ 2.8 دیکھیں۔

خاکہ 2.10



- کسی بھی ایسی اونچائی، موڑ یا کسی اور رکاوٹ سے پہلے، جو دوسرے ڈرائیوروں کو 500 فٹ کے فاصلے سے گاڑی دکھائی دینے میں رکاوٹ ہو۔ اگر بصارت کسی اونچائی یا موڑ کی وجہ سے رکاوٹ کا شکار ہو، تو پچھلے ٹرائی اینگل کو سڑک کے پیچھے اس مقام پر منتقل کریں جہاں سے وارننگ فراہم کی جا سکے۔ خاکہ 2.10 دیکھیں۔

ٹرائی اینگل کو لگاتے وقت، اپنی حفاظت کے لیے انہیں اپنے اور آنے والی ٹریفک کے درمیان رکھیں۔
(تاکہ دوسرے ڈرائیور آپ کو دیکھ سکیں۔)

ضرورت پڑنے پر اپنے ہارن کا استعمال کریں۔ آپ کا ہارن دوسروں کو بتا سکتا ہے کہ آپ وہاں موجود ہیں۔ یہ حادثے سے بچنے میں مددگار ثابت ہو سکتا ہے۔
ضرورت پڑنے پر اپنے ہارن کا استعمال کریں۔ تاہم، یہ دوسروں کو ڈرا سکتا ہے اور غیر ضروری طور پر استعمال خطرناک بھی ہو سکتا ہے۔

2.6 – رفتار کو کنٹرول کرنا

بہت تیز گاڑی چلانا مہلک حادثات کی ایک بڑی وجہ ہے۔ آپ کو ڈرائیونگ کے حالات کے مطابق اپنی رفتار کو ایڈجسٹ کرنا چاہیئے۔ ان میں گرفت، خم دار راستے، حدِ نگاہ، ٹریفک اور اونچائیاں شامل ہیں۔

2.6.1 – رکنے کا فاصلہ

ادراک کا فاصلہ + ردعمل کا فاصلہ + بریک لگانے کا فاصلہ = کل رکنے کا فاصلہ

ادراک کا فاصلہ۔ یہ وہ فاصلہ ہے جو آپ کی گاڑی اس دوران طے کرتی ہے جب آپ کی آنکھیں کسی خطرے کو دیکھتی ہیں اور اس کے بعد آپ کا دماغ اسے پہچانتا ہے۔ ایک چوکس ڈرائیور کے لیے ادراک کا وقت تقریباً 4/3 سیکنڈ ہوتا ہے۔ 55 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے، آپ 60 فٹ کا فاصلہ 4/3 سیکنڈ میں یا تقریباً 81 فٹ فی سیکنڈ کی رفتار سے طے کرتے ہیں۔

ردعمل کا فاصلہ۔ یہ وہ فاصلہ ہے جو آپ کی گاڑی اس وقت کے دوران طے کرتی ہے جب آپ کا دماغ آپ کو پاؤں ایکسیلیریٹر سے ہٹانے کا اشارہ دیتا ہے اور آپ کا پاؤں حقیقت میں بریک پیڈل دباتا ہے۔ ایک اوسط ڈرائیور کا ردعمل کا وقت تقریباً 4/3 سیکنڈ ہوتا ہے۔ یہ 55 میل فی گھنٹہ کی رفتار پر تقریباً اضافی 60 فٹ کے فاصلے کے برابر ہوتا ہے۔

بریک لگانے کا فاصلہ۔ وہ فاصلہ جو گاڑی کو بریک لگانے کے بعد مکمل طور پر رکنے میں درکار ہوتا ہے۔ خشک سڑک پر، 55 میل فی گھنٹہ کی رفتار اور اچھے بریکس کے ساتھ، ایک بھاری گاڑی کو مکمل طور پر رکنے کے لیے تقریباً 390 فٹ درکار ہو سکتے ہیں۔ اس میں تقریباً 4 2/1 سیکنڈ لگتے ہیں۔ 45 میل فی گھنٹہ کی رفتار پر، آپ کی گاڑی کو رکنے کے لیے تقریباً 310 فٹ درکار ہوتے ہیں، جو کہ ایک فٹبال میدان کی لمبائی کے برابر ہے۔

کل رکنے کا فاصلہ55 میل فی گھنٹہ کی رفتار پر، گاڑی کو مکمل طور پر رکنے میں تقریباً چھ سیکنڈ لگیں گے، اور یہ تقریباً 450 فٹ کا فاصلہ طے کرے گی۔

رکنے کے فاصلے پر رفتار کا اثر۔ جب بھی آپ اپنی رفتار کو دُگنا کرتے ہیں، تو گاڑی کو رکنے کے لیے تقریباً چار گنا زیادہ فاصلہ درکار ہوتا ہے، اور اگر حادثہ ہو جائے تو آپ کی گاڑی کی تباہی کی طاقت بھی چار گنا بڑھ جاتی ہے۔ زیادہ رفتار، رکنے کے فاصلے کو بہت زیادہ بڑھا دیتی ہے۔ تھوڑی سی رفتار کم کر کے آپ بریک لگانے کے فاصلے میں نمایاں کمی حاصل کر سکتے ہیں۔ خاکہ 2.11 دیکھیں۔

خاکہ 2.11

رکنے کے فاصلے کا چارٹ				
میل فی گھنٹہ	ایک سیکنڈ میں بڑی گاڑی کتنا فاصلہ طے کرے گی	ڈرائیور کے ردعمل کا فاصلہ	گاڑی کے بریک لگانے کا فاصلہ	رکنے کا کُل فاصلہ
15 میل فی گھنٹہ	22 فٹ	17 فٹ	29 فٹ	46 فٹ
30 میل فی گھنٹہ	44 فٹ	33 فٹ	115 فٹ	148 فٹ
45 میل فی گھنٹہ	66 فٹ	50 فٹ	260 فٹ	310 فٹ
50 میل فی گھنٹہ	73 فٹ	55 فٹ	320 فٹ	375 فٹ
55 میل فی گھنٹہ	81 فٹ	61 فٹ	390 فٹ	451 فٹ

رکنے کے فاصلے پر گاڑی کے وزن کا اثر۔ جتنی بھاری گاڑی ہو، بریکس کو اسے روکنے کے لیے اتنا ہی زیادہ کام کرنا پڑتا ہے، اور وہ اتنی ہی زیادہ حرارت جذب کرتی ہیں۔ لیکن بھاری گاڑیوں میں بریکس، ٹائر، اسپرنگز اور شاک ابزاربرز اس طرح سے بنائے گئے ہوتے ہیں کہ وہ اس وقت بہترین کارکردگی دکھائیں جب گاڑی مکمل طور پر لوڈ ہو۔ خالی ٹرکوں کو رکنے کے لیے زیادہ فاصلہ درکار ہوتا ہے کیونکہ خالی گاڑی کی سڑک پر گرفت کم ہوتی ہے۔ یہ اچھل سکتی ہے اور اس کے پہیے لاک ہو سکتے ہیں، جس سے بریکنگ کی کارکردگی بہت خراب ہو جاتی ہے۔ (بسوں کے ساتھ عام طور پر ایسا نہیں ہوتا۔)

2.6.2 – رفتار کو سڑک کی سطح کے مطابق رکھنا

جب تک آپ کی گرفت نہ ہو آپ گاڑی کو نہ موڑ سکتے ہیں اور نہ ہی مؤثر طریقے سے بریک لگا سکتے ہیں۔ ٹریکشن یعنی گرفت ٹائروں اور سڑک کے درمیان رگڑ کو کہتے ہیں۔ سڑک کی کچھ حالتیں ایسی ہوتی ہیں جو گرفت کو کم کر دیتی ہیں اور ان میں کم رفتار اختیار کرنا ضروری ہوتا ہے۔

پھسلن والی سطحیں۔ جب سڑک پھسلن والی ہو تو گاڑی کو روکنے میں زیادہ وقت لگے گا، اور بغیر پھسلے موڑ کاٹنا بھی مشکل ہو جائے گا۔ گیلی سڑکیں رکنے کے فاصلے کو دوگنا کر سکتی ہیں۔ آپ کو رفتار کم رکھنی چاہیئے تاکہ آپ اتنے ہی فاصلے پر گاڑی روک سکیں جتنے فاصلے پر آپ خشک سڑک پر روکتے۔ گیلی سڑک پر رفتار کو تقریباً ایک تہائی کم کریں (مثلاً 55 میل فی گھنٹہ سے کم کر کے تقریباً 35 میل فی گھنٹہ کریں)۔ جمی ہوئی برف پر رفتار کو آدھا یا اس سے بھی زیادہ کم کریں۔ اگر سڑک کی سطح پر برف ہو، تو رفتار کو انتہائی کم کر دیں اور جیسے ہی محفوظ طریقے سے ممکن ہو، گاڑی چلانا بند کر دیں۔

پھسلن والی سطحوں کو شناخت کرنا۔ کبھی کبھی یہ جاننا مشکل ہو جاتا ہے کہ آیا سڑک پر پھسلن ہے یا نہیں۔ یہاں پھسلن والی سڑکوں کی کچھ علامات دی گئی ہیں:

- **سایہ دار علاقے۔** سڑک کے سایہ دار حصے کھلے علاقوں کے برف پگھلنے کے بعد بھی طویل وقت تک برفیلے اور پھسلن والے رہتے ہیں۔
- **پُل۔** جب درجہ حرارت کم ہوتا ہے تو پُل سڑک سے پہلے جم جاتے ہیں۔ جب درجہ حرارت 32 ڈگری فارن ہائیٹ کے قریب ہو تو خاص طور پر محتاط رہیں۔
- **پگھلتی ہوئی برف۔** معمولی سا پگھلنے پر برف گیلی ہو جاتی ہے۔ گیلی برف خشک برف کے مقابلے میں کہیں زیادہ پھسلن والی ہوتی ہے۔
- **بلیک آئس۔** بلیک آئس ایک باریک تہہ ہوتی ہے جو اتنی شفاف ہوتی ہے کہ اس کے نیچے سڑک نظر آتی ہے۔ یہ سڑک کو گیلا دکھاتی ہے۔ جب بھی درجہ حرارت نقطۂ انجماد سے نیچے ہو اور سڑک گیلی دکھائی دے، تو بلیک آئس کا خاص طور پر خیال رکھیں۔
- **گاڑی پر برف جمنا۔** برف چیک کرنے کا ایک آسان طریقہ یہ ہے کہ کھڑکی کھول کر آئینے کے سامنے والے حصے، اس کے سپورٹ یا اینٹینا کو چھو کر محسوس کریں۔ اگر ان پر برف جمی ہوئی ہو، تو امکان ہے کہ سڑک کی سطح بھی برفیلی ہونا شروع ہو گئی ہے۔
- **بارش شروع ہونے کے فوراً بعد۔** بارش شروع ہونے کے فوراً بعد، پانی سڑک پر گاڑیوں سے گری ہوئی چکنائی (آئل) کے ساتھ مکس ہو جاتا ہے۔ اس سے سڑک بہت زیادہ پھسلن والی ہو جاتی ہے۔ اگر بارش جاری رہے تو وہ تیل کو بہا لے جائے گی۔
- **ہائیڈروپلیننگ۔** کچھ موسمی حالات میں پانی یا کیچڑ سڑک پر جمع ہو جاتا ہے۔ ایسی صورت میں آپ کی گاڑی پانی پر تیر سکتی ہے یعنی ہائیڈروپلیننگ ہو سکتی ہے۔ یہ واٹر اسکیٹنگ جیسا ہوتا ہے-- ٹائر سڑک سے اپنا رابطہ کھو دیتے ہیں اور اُن میں بہت کم یا بالکل بھی گرفت باقی نہیں رہتی۔ آپ گاڑی کو نہ مرضی سے حرکت دے سکیں گے اور نہ ہی بریک لگا سکیں گے۔ گاڑی پر دوبارہ کنٹرول حاصل کرنے کے لیے ایکسیلیریٹر چھوڑ دیں اور کلچ دبائیں۔ اس سے گاڑی کی رفتار کم ہو جائے گی اور پہیے آزادانہ طور پر گھومنے لگیں گے۔ اگر گاڑی پانی پر تیر رہی ہو، تو رفتار کم کرنے کے لیے بریک کا استعمال نہ کریں۔ اگر ڈرائیو وہیلز پھسلنا شروع کر دیں، تو کلچ دبائیں تاکہ وہ آزادانہ گھوم سکیں۔

پانی پر پھسلنے کی کیفیت کے لیے زیادہ پانی کی ضرورت نہیں ہوتی۔ اگر پانی زیادہ ہو، تو پانی پر پھسلنے کی کیفیت 30 میل فی گھنٹہ جیسی کم رفتار پر بھی ہو سکتی ہے۔ اگر ٹائروں میں ہوا کا دباؤ کم ہو یا ان کا ٹریڈ گھسا ہوا ہو تو پانی پر پھسلنے کا امکان بڑھ جاتا ہے۔ (ٹائر میں موجود نالیاں پانی کو باہر نکالنے کا کام کرتی ہیں؛ اگر وہ گہری نہ ہوں تو مؤثر طریقے سے کام نہیں کرتیں۔)

سڑک کی وہ سطحیں جہاں پانی جمع ہو سکتا ہے، ایسی صورتحال پیدا کر سکتی ہیں جن سے گاڑی پانی پر پھسل سکتی ہے۔ سڑک پر شفاف عکس، ٹائروں کے چھینٹوں، اور بارش کے قطروں پر نظر رکھیں۔ یہ پانی کے جمع ہونے کی علامات ہوتی ہیں۔ گڑھوں میں جمع پانی سے گزرتے وقت خاص طور پر محتاط رہیں۔ ایسا پانی اکثر اتنا گہرا ہوتا ہے کہ پانی پر پھسلنے کا سبب بن سکتا ہے۔

2.6.3 – رفتار اور خم

ڈرائیوروں کو سڑک کے خم کے مطابق اپنی رفتار ایڈجسٹ کرنی چاہیئے۔ اگر آپ خم پر بہت تیز رفتاری سے جائیں، تو دو باتیں ہو سکتی ہیں۔ ٹائر اپنی گرفت کھو سکتے ہیں اور سیدھا آگے بڑھ سکتے ہیں جس سے آپ سڑک سے پھسل کر باہر جا سکتے ہیں۔ یا پھر، اگر ٹائروں کی گرفت برقرار رہے، تو گاڑی اُلٹ بھی سکتی ہے۔ ٹیسٹوں سے ظاہر ہوا ہے کہ جن ٹرکوں میں کشش ثقل کا مرکز بلند ہوتا ہے، وہ موڑ پر دی گئی رفتار کی حد پر بھی اُلٹ سکتے ہیں۔

موڑ میں داخل ہونے سے پہلے رفتار کو محفوظ سطح تک کم کریں۔ موڑ کے دوران بریک لگانا خطرناک ہوتا ہے کیونکہ اس سے پہیے لاک ہو سکتے ہیں اور گاڑی پھسل سکتی ہے۔ ضرورت کے مطابق رفتار کم کریں۔ کبھی بھی موڑ کے لیے مقررہ رفتار کی حد سے تجاوز نہ کریں۔ ایسے گیئر میں رہیں جو موڑ کے دوران ہلکی سی رفتار بڑھانے کی اجازت دے۔ یہ گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھنے میں مدد دیتا ہے۔

2.6.4 – رفتار اور آگے کا فاصلہ

آپ کو ہمیشہ اتنے فاصلے کے اندر گاڑی روکنے کے قابل ہونا چاہیئے جتنا آپ آگے دیکھ سکتے ہیں۔ دھند، بارش یا دیگر حالات میں، آپ کو رفتار کم کرنی پڑ سکتی ہے تاکہ آپ اُس فاصلے کے اندر گاڑی روک سکیں جو آپ کو نظر آ رہا ہو۔ رات کے وقت، لو بیم لائٹس کے ساتھ آپ اتنی دور نہیں دیکھ سکتے جتنا کہ ہائی بیم کے ساتھ دیکھ سکتے ہیں۔ جب آپ کو لو بیم استعمال کرنی ہو، تو رفتار کم کر دیں۔

2.6.5 – رفتار اور ٹریفک کا بہاؤ

جب آپ زیادہ رش والی ٹریفک میں گاڑی چلا رہے ہوں، تو سب سے محفوظ رفتار وہی ہوتی ہے جس پر دیگر گاڑیاں چل رہی ہوں۔ ایسی گاڑیاں جو ایک ہی سمت میں اور ایک ہی رفتار سے جا رہی ہوں، اُن کے آپس میں ٹکرانے کا امکان کم ہوتا ہے۔ کئی ریاستوں میں ٹرکوں اور بسوں کے لیے رفتار کی حد کاروں کے مقابلے میں کم ہوتی ہے۔ یہ فرق بعض اوقات 15 میل فی گھنٹہ تک ہو سکتا ہے۔ ایسی سڑکوں پر لین تبدیل کرتے یا اوورٹیک کرتے وقت خاص احتیاط کریں۔ اگر ممکن ہو تو ٹریفک کی رفتار کے مطابق گاڑی چلائیں، بشرطیکہ وہ رفتار قانونی اور محفوظ ہو۔ آگے والی گاڑیوں سے محفوظ فاصلہ برقرار رکھیں۔

ڈرائیوروں کے رفتار کی حد سے تجاوز کرنے کی ایک بڑی وجہ وقت بچانا ہوتا ہے۔ لیکن جو ڈرائیور ٹریفک کی رفتار سے زیادہ تیز چلانے کی کوشش کرتے ہیں، وہ وقت میں بہت کم فرق لا پاتے ہیں۔ اس سے وابستہ خطرات وقت کی بچت کے مقابلے میں زیادہ سنگین ہوتے ہیں۔ اگر آپ ٹریفک کی رفتار سے زیادہ تیز چلائیں گے تو آپ کو بار بار دوسری گاڑیوں کو اوورٹیک کرنا پڑے گا۔ اس سے حادثے کے امکانات بڑھ جاتے ہیں اور یہ زیادہ تھکا دینے والا بھی ہوتا ہے۔ تھکن حادثے کے امکانات میں اضافہ کرتی ہے۔ ٹریفک کے بہاؤ کے ساتھ چلنا زیادہ محفوظ اور آسان ہوتا ہے۔

2.6.6 – ڈھلوان پر رفتار

ڈھلوان پر آپ کی گاڑی کی رفتار کششِ ثقل کی وجہ سے بڑھ جائے گی۔ آپ کا سب سے اہم مقصد ایسی رفتار کا انتخاب اور اسے برقرار رکھنا ہے جو درج ذیل عوامل کے لحاظ سے بہت زیادہ نہ ہو:

- گاڑی اور کارگو کا کل وزن۔
- ڈھلوان کی لمبائی۔
- ڈھلوان کی شدت۔
- سڑک کی حالت۔
- موسم۔

اگر رفتار کی کوئی حد ظاہر کی گئی ہو یا "زیادہ سے زیادہ محفوظ رفتار" کا سائن لگا ہو، تو کبھی بھی اس حد سے تجاوز نہ کریں۔ ایسی انتباہی علامات پر بھی توجہ دیں جو ڈھلوان کی لمبائی اور شدت ظاہر کرتی ہوں۔ آپ کو ڈھلوان پر رفتار کو قابو میں رکھنے کے لیے انجن کی بریکنگ صلاحیت کو بنیادی طریقے کے طور پر استعمال کرنا چاہیئے۔ انجن کی بریکنگ سب سے مؤثر اُس وقت ہوتی ہے جب وہ گورنرڈ rpms کے قریب ہو اور ٹرانسمیشن نچلے گیئر میں ہو۔ اپنے بریکس کو محفوظ رکھیں تاکہ آپ سڑک اور ٹریفک کی صورتحال کے مطابق گاڑی کو کم کر سکیں یا روک سکیں۔ ڈھلوان پر اترنے سے پہلے اپنی ٹرانسمیشن کو نچلے گیئر میں منتقل کریں اور درست بریکنگ تکنیک استعمال کریں۔ براہ کرم "پہاڑی علاقوں میں ڈرائیونگ" کے سیکشن میں طویل اور تیز ڈھلوانوں پر محفوظ طریقے سے اترنے کے بارے میں ہدایات غور سے پڑھیں۔

2.6.7 – سڑک پر کام کے علاقے

سڑک پر کام کے علاقوں میں زخمی ہونے اور اموات کی سب سے بڑی وجہ تیز رفتاری سے چلنے والی ٹریفک ہوتی ہے۔ جب آپ کسی کام کے علاقے کے قریب پہنچیں یا اس سے گزریں تو ہر وقت ظاہر کردہ رفتار کی حد کا خیال رکھیں۔ اپنے اسپیڈومیٹر پر نظر رکھیں، اور سڑک کی تعمیر کے طویل حصے سے گزرتے ہوئے رفتار کو آہستہ آہستہ بڑھنے نہ دیں۔ خراب موسم یا سڑک کی خرابی کی صورت میں اپنی رفتار کم کریں۔ جب کوئی کارکن سڑک کے قریب ہو تو رفتار کو مزید کم کر دیں۔

ذیلی سیکشنز 2.4، 2.5، اور 2.6
اپنے علم کی جانچ کریں

1. مینوئل کے مطابق آپ کو کتنی دور تک آگے دیکھنا چاہیئے؟
2. کون سی دو اہم چیزیں آگے دیکھنی چاہیئیں؟
3. اپنی گاڑی کے اطراف اور پیچھے دیکھنے کا سب سے اہم طریقہ کیا ہے؟
4. محفوظ ڈرائیونگ میں "رابطہ قائم کرنے" کا کیا مطلب ہے؟
5. اگر آپ ڈوائیڈڈ ہائی وے پر رکیں تو آپ کو ریفلیکٹرز کہاں رکھنے چاہیئیں؟
6. رکنے کے کُل فاصلے میں کون سی تین چیزیں شامل ہوتی ہیں؟
7. اگر آپ دوگنا رفتار سے چلائیں، تو آپ کا رکنے کا فاصلہ دوگنا بڑھے گا یا چار گنا بڑھے گا؟
8. خالی ٹرکوں کی بریکنگ سب سے بہتر ہوتی ہے۔ درست یا غلط؟
9. ہائیڈروپلیننگ کیا ہوتی ہے؟
10. "بلیک آئس" کیا ہے؟

یہ سوالات امتحان میں آ سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جواب نہیں دے سکتے تو ذیلی سیکشنز 2.4، 2.5، اور 2.6 دوبارہ پڑھیں۔

2.7 – جگہ منظم کرنا

محفوظ ڈرائیور بننے کے لیے، آپ کو اپنی گاڑی کے اردگرد مناسب فاصلہ درکار ہوتا ہے۔ جب کوئی مسئلہ پیدا ہو جائے تو یہی فاصلہ آپ کو سوچنے اور کارروائی کرنے کا وقت دیتا ہے۔

کسی ہنگامی صورت میں فاصلہ دستیاب رکھنے کے لیے، آپ کو فاصلے کو مؤثر طریقے سے منظم کرنا ہوتا ہے۔ اگرچہ یہ تمام ڈرائیوروں کے لیے اہم ہے، لیکن بھاری گاڑیوں کے لیے یہ خاص طور پر ضروری ہے۔ ایسی گاڑیاں زیادہ جگہ گھیرتی ہیں اور انہیں رکنے اور موڑنے کے لیے بھی زیادہ جگہ درکار ہوتی ہے۔

2.7.1 – سامنے کی جگہ

آپ کی گاڑی کے اردگرد موجود تمام جگہوں میں سے، سب سے اہم وہ جگہ ہے جو آپ کی گاڑی کے آگے ہے یعنی وہ جگہ جس میں آپ داخل ہو رہے ہیں۔

سامنے کی جانب فاصلے کی ضرورت۔ آپ کو سامنے فاصلہ اس لیے درکار ہوتا ہے تاکہ اگر اچانک رکنا پڑے تو آپ کے پاس جگہ ہو۔ حادثات کے بارے میں رپورٹس کے مطابق، ٹرک اور بسیں عموماً جس گاڑی سے سب سے زیادہ ٹکراتی ہیں، وہ ان کے سامنے والی گاڑی ہوتی ہے۔ اس کی سب سے عام وجہ بہت زیادہ قریب چلانا ہوتی ہے۔ یاد رکھیں، اگر آپ کے آگے والی گاڑی آپ کی گاڑی سے چھوٹی ہے تو وہ شاید آپ سے زیادہ تیزی سے رک سکتی ہے۔ اگر آپ بہت قریب چل رہے ہوں تو آپ کی گاڑی ٹکرا سکتی ہے۔

کتنی جگہ درکار ہوتی ہے؟ آپ کے اور سامنے والی گاڑی کے درمیان کتنا فاصلہ ہونا چاہیئے؟ ایک عمومی اصول یہ ہے کہ 40 میل فی گھنٹہ سے کم رفتار پر گاڑی کی ہر 10 فٹ لمبائی کے لیے کم از کم 1 سیکنڈ کا فاصلہ ہونا چاہیئے۔ اس سے زیادہ رفتار ہو تو حفاظت کے لیے 1 سیکنڈ مزید شامل کریں۔ مثال کے طور پر، اگر آپ 40 فٹ لمبی گاڑی چلا رہے ہیں، تو آپ کو اپنے اور سامنے والی گاڑی کے درمیان 4 سیکنڈ کا فاصلہ رکھنا چاہیئے۔ 60 فٹ لمبی گاڑی کے لیے آپ کو 6 سیکنڈ کا فاصلہ درکار ہوگا۔ اور اگر رفتار 40 میل فی گھنٹہ سے زیادہ ہو، تو 40 فٹ گاڑی کے لیے 5 سیکنڈ اور 60 فٹ کی گاڑی کے لیے 7 سیکنڈ کا فاصلہ رکھنا ہو گا۔ خاکہ 2.12 دیکھیں۔

یہ جاننے کے لیے کہ آپ کے پاس کتنا فاصلہ ہے، اُس وقت کا انتظار کریں جب سامنے والی گاڑی سڑک پر کسی سائے، لائن یا کسی واضح نشانی سے گزرے۔ پھر سیکنڈ گنیں، جیسے: "ایک ہزار ایک، ایک ہزار دو" اور اسی طرح جاری رکھیں، جب تک آپ بھی اُسی مقام تک نہ پہنچ جائیں۔ اپنی گنتی کا موازنہ اس اصول سے کریں: گاڑی کی ہر دس فٹ لمبائی کے لیے ایک سیکنڈ۔

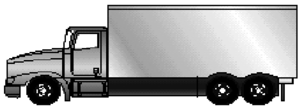
اگر آپ 40 فٹ کا ٹرک چلا رہے ہیں اور صرف 2 سیکنڈ تک گن پائے ہیں، تو آپ بہت قریب ہیں۔ تھوڑا پیچھے ہٹیں اور دوبارہ گنیں، جب تک کہ آپ 4 سیکنڈ (یا اگر رفتار 40 میل فی گھنٹہ سے زیادہ ہو تو 5 سیکنڈ) کا فاصلہ نہ حاصل کر لیں۔ تھوڑی سی پریکٹس کے بعد، آپ کو اندازہ ہو جائے گا کہ آپ کو کتنی دور ہونا چاہیئے۔ یاد رکھیں: اگر رفتار 40 میل فی گھنٹہ سے زیادہ ہو تو 1 سیکنڈ مزید شامل کریں۔ یہ بھی یاد رکھیں کہ اگر سڑک پھسلن والی ہو تو رکنے کے لیے آپ کو مزید زیادہ فاصلہ درکار ہوتا ہے۔

خاکہ 2.12

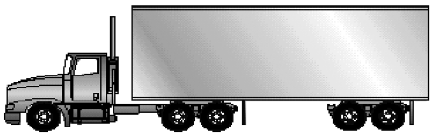
وزنی گاڑیوں کے لیے وقفے سے چلنے کا فارمولا

ٹائم انٹروَل فالوئنگ ڈسٹنس

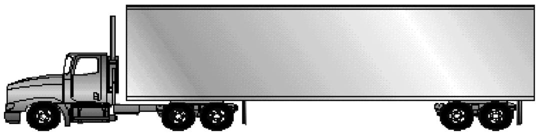
- رفتار 40 میل فی گھنٹہ سے کم ہونے پر ہر 10 فٹ گاڑی کی لمبائی کے لیے 1 سیکنڈ درکار ہوتا ہے
- 40 میل فی گھنٹہ سے زیادہ رفتار پر یہی فارمولا استعمال کریں، پھر اضافی رفتار کے لیے 1 سیکنڈ اور شامل کریں



40 فٹ لمبا ٹرک (40 میل فی گھنٹہ سے کم رفتار) = 4 سیکنڈ



50 فٹ لمبا ٹرک (40 میل فی گھنٹہ سے کم رفتار) = 6 سیکنڈ



60 فٹ لمبا ٹرک (40 میل فی گھنٹہ سے کم رفتار) = 6 سیکنڈ

2.7.2 – پیچھے کی جگہ

آپ دوسروں کو اس امر سے نہیں روک سکتے کہ وہ آپ کے بہت قریب نہ آئیں۔ لیکن آپ کچھ ایسے اقدامات ضرور کر سکتے ہیں جو صورتحال کو محفوظ بنا سکیں۔

دائیں طرف رہیں۔ جب بھاری گاڑیاں ٹریفک کی رفتار کے مطابق نہیں چل پاتیں تو اکثر ان کے پیچھے گاڑیاں قریب آ جاتی ہیں۔ یہ صورتحال عام طور پر اُس وقت پیدا ہوتی ہے جب آپ چڑھائی چڑھ رہے ہوتے ہیں۔ اگر بھاری سامان کی وجہ سے آپ کی رفتار کم ہو رہی ہے تو جہاں ممکن ہو دائیں لین میں رہیں۔ چڑھائی پر آپ کو کسی اور سست گاڑی کو اس وقت تک اوورٹیک نہیں کرنا چاہیئے جب تک آپ یہ جلد اور محفوظ طریقے سے نہ کر سکیں۔

پیچھے آنے والوں سے محفوظ طریقے سے نمٹنا۔ بڑی گاڑی میں اکثر یہ دیکھنا مشکل ہوتا ہے کہ آیا کوئی گاڑی آپ کے قریب ہے۔ درج ذیل حالات میں کوئی گاڑی آپ کے پیچھے ہو سکتی ہے:

- **جب آپ آہستہ چل رہے ہوں۔** سست گاڑیوں کے پیچھے پھنسے ہوئے ڈرائیور اکثر بہت قریب ہو جاتے ہیں۔
- **خراب موسم میں۔** خراب موسم میں، خاص طور پر جب سڑک صاف نظر نہ آ رہی ہو، تو بہت سے کار ڈرائیور بڑی گاڑیوں کے پیچھے بہت قریب چلتے ہیں۔

اگر کوئی آپ کے بہت قریب آ رہا ہو، تو حادثے کے امکانات کم کرنے کے لیے یہ اقدامات کریں:

- **اچانک تبدیلیوں سے گریز کریں۔** اگر آپ کو رفتار کم کرنی ہو یا مڑنا ہو، تو جلد اشارہ دیں اور آہستہ آہستہ رفتار کم کریں۔
- **اپنے آگے کا فاصلہ بڑھائیں۔** اپنے اور سامنے والی گاڑی کے درمیان فاصلہ بڑھانے سے آپ کو اچانک رفتار یا سمت تبدیل کرنے سے بچنے میں مدد ملے گی۔ اس سے پیچھے آنے والے ڈرائیور کے لیے بھی آپ سے آگے نکلنا آسان ہو جائے گا۔
- **رفتار نہ بڑھائیں۔** کم رفتار پر کسی کی جانب سے آپ کا پیچھا کیا جانا زیادہ محفوظ ہے بہ نسبت رفتار بڑھانے کے۔
- **چالاکیوں سے گریز کریں۔** اپنی ٹیل لائٹس آن نہ کریں اور نہ ہی بریک لائٹس کو فلیش کریں۔ اوپر دی گئی تجاویز پر عمل کریں۔

2.7.3 – اطراف میں فاصلہ رکھنا

کمرشل گاڑیاں اکثر چوڑی ہوتی ہیں اور پوری لین گھیر لیتی ہیں۔ محفوظ ڈرائیور وہی ہوتے ہیں جو تھوڑی سی دستیاب جگہ کو درست طریقے سے منظم کرتے ہیں۔ آپ ایسا اس طرح کر سکتے ہیں کہ اپنی گاڑی کو لین کے درمیان رکھیں اور دوسروں کے ساتھ ساتھ چلنے سے گریز کریں۔

لین کے درمیان رہنا۔ آپ کو اپنی گاڑی کو لین کے درمیان رکھنا چاہیئے تاکہ دونوں اطراف محفوظ فاصلہ برقرار رہے۔ اگر آپ کی گاڑی چوڑی ہے، تو آپ کے پاس اطراف میں بہت کم اضافی جگہ ہو گی۔

دیگر گاڑیوں کے ساتھ ساتھ سفر کرنا۔ دوسری گاڑیوں کے ساتھ ساتھ چلنے میں دو خطرات ہوتے ہیں:
- کوئی دوسرا ڈرائیور اچانک لین تبدیل کر سکتا ہے اور آپ کی گاڑی سے ٹکرا سکتا ہے۔
- جب آپ کو لین تبدیل کرنے کی ضرورت ہو، تو آپ پھنس سکتے ہیں۔

ایسی کھلی جگہ تلاش کریں جہاں آپ دیگر ٹریفک کے قریب نہ ہوں۔ اگر ٹریفک بہت زیادہ ہو تو کھلی جگہ تلاش کرنا مشکل ہو سکتا ہے۔ اگر آپ کو دیگر گاڑیوں کے قریب سفر کرنا ہی پڑے، تو ان کے اور اپنے درمیان جتنا ممکن ہو فاصلہ رکھیں۔ اس کے علاوہ، پیچھے ہٹ جائیں یا آگے نکل جائیں تاکہ یہ یقینی ہو سکے کہ دوسرا ڈرائیور آپ کو دیکھ سکتا ہے۔

تیز ہوائیں۔ تیز ہوائیں آپ کی گاڑی کو اپنی لین میں رکھنا مشکل بنا دیتی ہیں۔ یہ مسئلہ عام طور پر ہلکی گاڑیوں کے لیے زیادہ سنگین ہوتا ہے۔ یہ مسئلہ سرنگوں سے نکلتے وقت خاص طور پر شدید ہو سکتا ہے۔ اگر ممکن ہو تو ایسی صورت میں دوسروں کے ساتھ ساتھ مت چلیں جب دوسری سمت سے آنے والی ہوائیں آپ کو متاثر کر سکتی ہوں۔

2.7.4 – اوپر موجود جگہ

اوپر موجود اشیاء سے ٹکرانا ایک خطرہ ہوتا ہے۔ یقینی بنائیں کہ آپ کے پاس ہمیشہ اوپر کی طرف مناسب جگہ موجود ہو۔

یہ فرض نہ کریں کہ پلوں یا اوورپاسز پر دی گئی بلندی کی معلومات ہمیشہ درست ہیں۔ نئی پکی کی گئی سڑک یا جمی ہوئی برف کی وجہ سے بتائی گئی بلندی کی نسبت اصل بلندی کم ہو سکتی ہے۔ کارگو وین کے وزن سے اس کی اونچائی بدل جاتی ہے۔ ایک خالی وین، بھری ہوئی وین کے مقابلے میں اونچی ہوتی ہے۔ اگر آپ ایک پل کے نیچے سے بھری ہوئی حالت میں گزر سکتے تھے، تو ضروری نہیں کہ خالی ہونے پر بھی گزر سکیں۔

اگر آپ کو شبہ ہو کہ کسی شے کے نیچے سے گزرنے کے لیے محفوظ گنجائش موجود ہے یا نہیں، تو آہستہ چلیں۔ اگر یقین نہ ہو کہ آپ گزر سکتے ہیں، تو دوسرا راستہ اختیار کریں۔

کم اونچائی والے پلوں یا اوورپاسز پر اکثر انتباہی نشانات لگے ہوتے ہیں، لیکن بعض اوقات نہیں بھی ہوتے۔

سڑکیں بعض اوقات گاڑی کو ایک طرف جھکا سکتی ہیں۔ ایسے میں سڑک کے کنارے موجود اشیاء جیسے نشانات، درخت یا پل کے ستونوں سے ٹکرانے کا خطرہ ہو سکتا ہے۔ جہاں ایسا خطرہ ہو، وہاں سڑک کے درمیان سے تھوڑا قریب ہو کر ڈرائیو کریں۔

کسی جگہ ریورس کرنے سے پہلے، باہر نکل کر چیک کریں کہ اوپر کوئی درخت، شاخیں یا بجلی کے تار تو نہیں۔ ریورس کرتے وقت ان اشیاء کی طرف توجہ نہ ہونا ممکن ہوتا ہے۔ (اسی کے ساتھ ساتھ دیگر خطرات کو بھی چیک کریں۔)

2.7.5 – نیچے موجود جگہ

بہت سے ڈرائیور اپنی گاڑی کے نیچے موجود جگہ کو نظر انداز کر دیتے ہیں۔ جب گاڑی مکمل طور پر لدی ہو، تو نیچے کی جگہ بہت کم رہ جاتی ہے۔ یہ مسئلہ اکثر کچی سڑکوں اور غیر پُختہ جگہوں میں پیش آتا ہے۔ سڑک پر موجود نکاسی آب کے نالے بعض گاڑیوں کے اگلے یا پچھلے حصے کو زمین سے رگڑنے کا باعث بن سکتے ہیں۔ ایسی نشیبی جگہوں سے احتیاط سے گزریں۔

ریل روڈ ٹریکس بعض اوقات سطح سڑک سے کئی انچ اوپر ہوتے ہیں اور مسائل پیدا کر سکتے ہیں۔ یہ مسئلہ اس وقت بالخصوص ہوتا ہے جب آپ نچلی جانب سے کم کلیئرنس والے ٹریلر کو کھینچ رہے ہوں اور ٹریک کے اردگرد کی سطح خراب ہو چکی ہو۔ آدھے راستے میں پھنس جانے کا خطرہ مول نہ لیں۔

2.7.6 – موڑ کاٹنے کے لیے جگہ

ٹرک یا بس کے اردگرد کی جگہ موڑ کاٹنے کے دوران بہت اہم ہوتی ہے۔ چونکہ بڑی گاڑیاں موڑ کاٹتے ہوئے لمبا چکر کاٹتی ہیں لیکن ان کے پچھلے ٹائر اسی مناسبت سے نہیں گھومتے، اس لیے وہ موڑ کاٹتے وقت دیگر گاڑیوں یا اشیاء سے ٹکرا سکتی ہیں۔

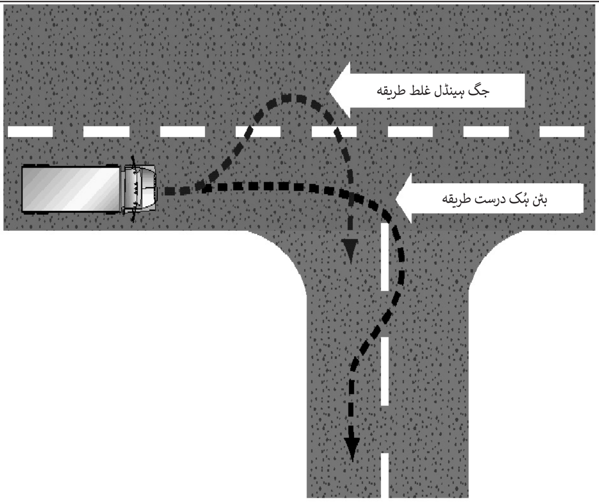
دائیں جانب مڑنا۔ دائیں جانب مڑنے کے دوران حادثات سے بچنے کے لیے درج ذیل اصول مددگار ثابت ہو سکتے ہیں:
- آہستہ موڑ کاٹیں تاکہ کسی مسئلے سے بچنے کے لیے آپ کو اور دوسرے ڈرائیورز کو زیادہ وقت مل سکے۔
- اگر آپ ٹرک یا بس چلا رہے ہیں جو بغیر دوسری لین میں جائے دائیں موڑ نہیں کاٹ سکتی، تو موڑ مکمل کرتے وقت چوڑا موڑ کاٹیں۔ اپنی گاڑی کے پچھلے حصے کو فٹ پاتھ کے قریب رکھیں۔ اس سے دائیں جانب سے گزرنے کی کوشش کرنے والے ڈرائیوروں کو روکا جا سکے گا۔
- موڑ کا آغاز کرتے وقت بائیں طرف چوڑا موڑ نہ کاٹیں۔ پیچھے آنے والا ڈرائیور سمجھ سکتا ہے کہ آپ بائیں طرف مڑ رہے ہیں اور آپ کو دائیں طرف سے اوورٹیک کرنے کی کوشش کر سکتا ہے۔ ایسی صورت میں جب آپ موڑ مکمل کریں گے تو آپ کی گاڑی دوسری گاڑی سے ٹکرا سکتی ہے۔

- اگر آپ کو موڑ کاٹنے کے لیے مخالف سمت والی لین میں جانا پڑے، تو سامنے سے آنے والی گاڑیوں کا خاص خیال رکھیں۔انہیں گزرنے یا رکنے کے لیے جگہ دیں۔ تاہم، ان کے لیے پیچھے مت ہٹیں کیونکہ ایسا کرنے سے آپ پیچھے موجود کسی گاڑی سے ٹکرا سکتے ہیں۔ خاکہ 2.13 دیکھیں۔

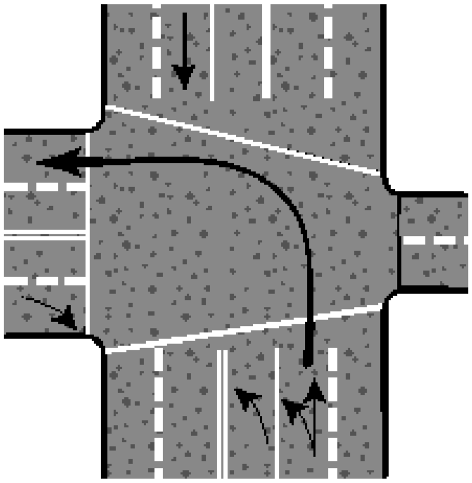
بائیں طرف مڑنا۔ جب آپ بائیں طرف مڑیں، تو اس بات کو یقینی بنائیں کہ اس سے پہلے کہ بائیں طرف مڑنا شروع کریں آپ چوراہے کے درمیان تک پہنچ چکے ہوں۔ اگر آپ بہت جلد موڑ کاٹیں گے، تو آف ٹریکنگ کی وجہ سے آپ کی گاڑی کا بایاں حصہ کسی اور گاڑی سے ٹکرا سکتا ہے۔

اگر دو موڑ کاٹنے والی لینز ہوں، تو ہمیشہ دائیں طرف والی لین کا انتخاب کریں۔ اندرونی لین سے آغاز نہ کریں، کیونکہ موڑ مکمل کرنے کے لیے آپ کو دائیں جانب جھکنا پڑ سکتا ہے۔ دائیں لین میں ہونے سے آپ بائیں جانب موجود ڈرائیوروں کو بہتر طور پر دیکھ سکتے ہیں۔ خاکہ 2.14 دیکھیں۔

خاکہ 2.13



خاکہ 2.14



راؤنڈ اباؤٹس۔ جدید راؤنڈ اباؤٹس 1990 کی دہائی کے اوائل سے پورے امریکہ میں اور 2005 سے پنسلوانیا میں تعمیر کیے جا رہے ہیں۔

راؤنڈ اباؤٹس روایتی چوراہوں اور دیگر قسم کے گول چوراہوں کے مقابلے میں کہیں زیادہ محفوظ اور مؤثر ثابت ہوئے ہیں۔

راؤنڈ اباؤٹس سے گزرنے کے کلیدی نکات:

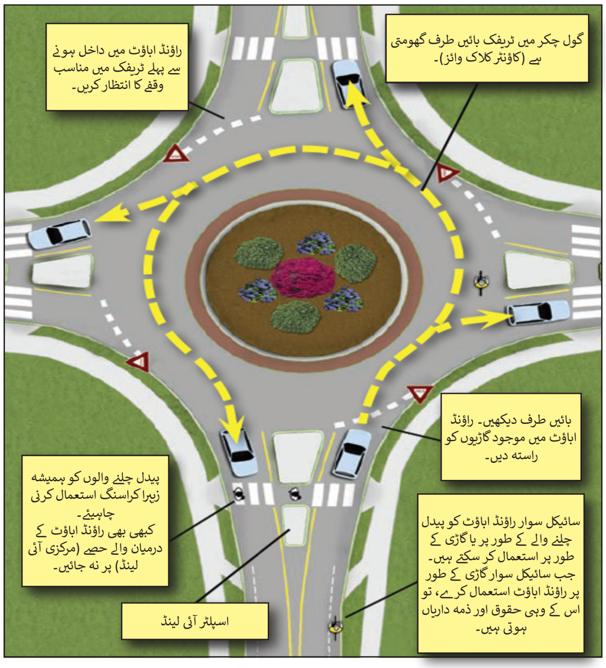
- پیدل چلنے والوں کو راستہ دیں۔
- داخلے پر راستہ دیں۔ راؤنڈ اباؤٹ میں گردش کرنے والی ٹریفک کو راستے کا حق حاصل ہوتا ہے۔
  - اگر ضروری ہو، تو داخلی لائن پر رک جائیں جب تک ٹریفک میں مناسب وقفہ نہ مل جائے۔
- راؤنڈ اباؤٹ میں آہستہ رفتار سے گھڑی کی سوئیوں سے مخالف سمت میں چلیں تاکہ گاڑی کے الٹنے یا سامان کے ہلنے سے بچا جا سکے۔
- ٹریکٹر/کیب کو سرکولیٹنگ روڈوے پر ہی رہنا چاہیئے۔
- ضرورت پڑنے پر ٹریلر کے پچھلے ٹائروں کو ٹرک ایپرن پر چلنے دیں۔
  - ٹرک ایپرنز سرکولیٹنگ روڈوے کے بیرونی کناروں اور/یا انٹری لینز پر بھی موجود ہو سکتے ہیں۔
- کچھ مقامات پر، سیمی اور زیادہ بڑے ٹرکس کو مطلوبہ دائیں جانب مڑنے کے لیے راؤنڈ اباؤٹ کے گرد مکمل چکر لگانا پڑ سکتا ہے۔

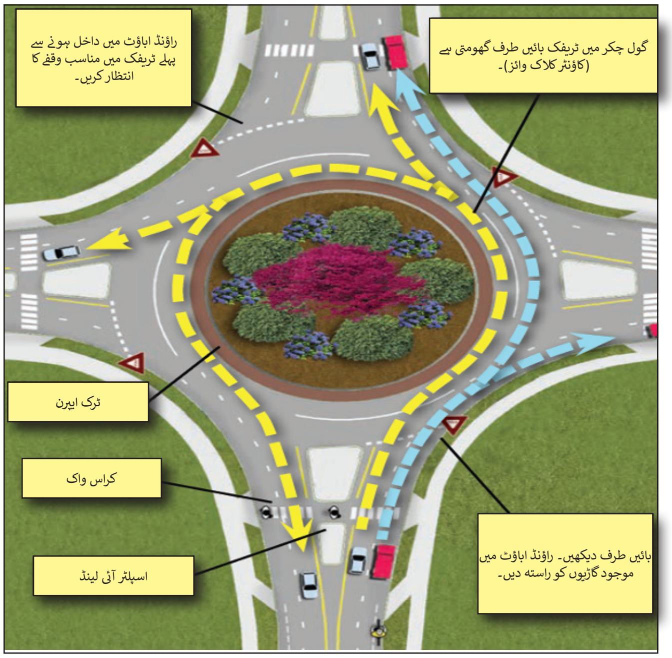
ایسے راؤنڈ اباؤٹس پر مطلوبہ چال کے لیے مناسب نشان لگائے جانے چاہیئں۔

کثیر لین والے راؤنڈ اباؤٹس شاذ و نادر ہی اس انداز میں ڈیزائن کیے جاتے ہیں کہ ٹرک ایک ساتھ چل سکیں۔ لہٰذا، ٹرک عموماً گردش کرنے والی سڑک کے اندر دونوں لینز استعمال کرتے ہیں اور انہیں داخلے اور اخراج کے لیے بھی دونوں لینز درکار ہو سکتی ہیں۔

اضافی معلومات برائے راؤنڈ اباؤٹ:

- https://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/RoadDesignEnvironment/RoadDesign/Pages/Roundabouts.aspx
- https://safety.fhwa.dot.gov/intersection/innovative/roundabouts/
- اشاعت 578 – سنگل لین راؤنڈ اباؤٹس، عمومی معلومات اور ڈرائیوروں کے لیے ڈرائیونگ کے مشورے
- اشاعت 579 – راؤنڈ اباؤٹس، سائیکل سواروں اور پیدل چلنے والوں کے لیے عمومی معلومات
- اشاعت 580 – کثیر لین والے راؤنڈ اباؤٹس، عمومی معلومات اور ڈرائیوروں کے لیے ڈرائیونگ کے مشورے





2.7.7 – ٹریفک عبور کرنے یا اس میں داخل ہونے کے لیے درکار جگہ

جب آپ ٹریفک عبور کریں یا اس میں داخل ہو رہے ہوں تو اپنی گاڑی کے سائز اور وزن سے آگاہ رہیں۔ یہاں کچھ باتیں اہم ہیں جنہیں ذہن میں رکھنا ضروری ہے:

- چونکہ بڑی گاڑیوں کی رفتار آہستہ بڑھتی ہے اور انہیں زیادہ جگہ درکار ہوتی ہے، اس لیے آپ کو کار کے مقابلے میں ٹریفک میں داخل ہونے کے لیے کہیں بڑا وقفہ درکار ہو سکتا ہے۔ ٹریفک میں داخل ہونے کے لیے مناسب حد تک بڑے وقفے کا انتظار کریں۔
- گاڑی کی رفتار بڑھانے کی صلاحیت اس پر لادے گئے وزن پر منحصر ہوتی ہے۔ اگر آپ کی گاڑی بھاری وزن سے لدی ہوئی ہے تو زیادہ جگہ درکار ہو گی۔
- سڑک عبور کرنے سے پہلے یہ یقینی بنائیں کہ اس سے پہلے کہ ٹریفک آپ تک پہنچے، آپ مکمل طور پر سڑک پار کر سکتے ہیں۔

2.8 – خطرات کو دیکھنا

2.8.1 – خطرات کو دیکھنے کی اہمیت

خطرہ کیا ہے؟ خطرہ ایسی کوئی بھی حالت ہے جو ہمارے سفر کو غیر محفوظ بنا سکتی ہے۔ سڑک کی حالت یا کوئی دوسرا سڑک استعمال کرنے والا (جیسے کہ ڈرائیور، سائیکل سوار، یا پیدل چلنے والا) جو ممکنہ طور پر خطرہ بن سکتا ہو، وہ "خطرہ" کہلاتا ہے۔ مثال کے طور پر، آپ کے سامنے ایک کار فری وے ایگزٹ کی طرف جا رہی ہے، لیکن اُس کی بریک لائٹس آن ہو جاتی ہیں اور وہ زور سے بریک لگانا شروع کر دیتی ہے۔ یہ اس بات کی علامت ہو سکتی ہے کہ ڈرائیور ایگزٹ لینے کے بارے میں غیر یقینی کا شکار ہے۔ وہ اچانک واپس ہائی وے پر آ سکتا ہے۔ یہ کار ایک خطرہ ہے۔ اگر وہ ڈرائیور اچانک آپ کے سامنے آ جائے، تو یہ صرف خطرہ نہیں ہے؛ یہ ایمرجنسی یعنی ہنگامی صورت حال ہے۔

خطرے بھانپ لینا آپ کو پیشگی تیاری کا موقع دیتا ہے۔ اگر آپ خطرات کو اُس وقت دیکھ لیں جب وہ ابھی ہنگامی صورتحال میں تبدیل نہیں ہوئے، تو آپ کے پاس ردِعمل کا زیادہ وقت ہو گا۔ اوپر دی گئی مثال میں، اگر کار اچانک آپ کے سامنے آ جائے تو آپ لین تبدیل کر کے یا رفتار کم کر کے حادثہ روک سکتے ہیں۔ خطرے کو پہلے سے دیکھنے سے آپ کو اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مرر چیک کرنے اور لین تبدیل کرنے کا اشارہ دینے کا وقت مل جاتا ہے۔ پہلے سے تیار ہونا خطرے کو کم کرتا ہے۔ ایسا ڈرائیور جس نے خطرے کو اُس وقت تک محسوس نہ کیا ہو جب تک کہ سست رفتار گاڑی اچانک اس کے سامنے واپس ہائی وے پر نہ آ جائے، اُسے ایک دم اچانک فوری ردِعمل دینا پڑے گا۔ اچانک بریک لگانا یا تیزی سے لین تبدیل کرنا حادثے کا کہیں زیادہ امکان پیدا کر دیتا ہے۔

خطرات دیکھنے کا طریقہ سیکھنا۔ اکثر ایسی نشانیاں موجود ہوتی ہیں جو آپ کو خطرات پہچاننے میں مدد دیتی ہیں۔ آپ جتنا زیادہ ڈرائیو کریں گے، اتنا ہی بہتر طریقے سے آپ خطرات کو پہچاننا سیکھیں گے۔ یہ سیکشن اُن خطرات کے بارے میں بات کرے گا جن سے آپ کو باخبر رہنا چاہیئے۔

2.8.2 – خطرناک سڑکیں

اگر آپ کو درج ذیل میں سے کوئی بھی خطرہ نظر آئے تو رفتار کم کریں اور انتہائی احتیاط سے ڈرائیو کریں:

- **کام والے علاقے۔** جب سڑک پر لوگ کام کر رہے ہوں تو یہ ایک خطرہ ہوتا ہے۔ وہاں لین تنگ ہو سکتی ہے، تیز موڑ ہو سکتے ہیں، یا سڑک کی سطح غیر ہموار ہو سکتی ہے۔ دیگر ڈرائیور اکثر توجہ ہٹائے رکھتے ہیں اور غیر محفوظ طریقے سے گاڑی چلاتے ہیں۔ ورکرز اور تعمیراتی گاڑیاں راستے میں آ سکتی ہیں۔ کام والی جگہ کے قریب آہستہ اور احتیاط سے گاڑی چلائیں۔ اپنے پیچھے آنے والے ڈرائیوروں کو خبردار کرنے کے لیے چار طرفہ فلیشرز یا بریک لائٹس کا استعمال کریں۔ قانون کے مطابق، آپ کو اپنی ہیڈلائٹس آن رکھنی ہوتی ہیں۔ کام والے علاقوں میں قانون کی خلاف ورزی پر جرمانے زیادہ ہوتے ہیں!
- **ڈراپ آف۔** بعض اوقات سڑک کے کنارے پر پختہ فرش اچانک ختم ہو جاتا ہے۔ کنارے کے بہت قریب چلانے سے گاڑی سڑک کے کنارے کی طرف جھک سکتی ہے۔ اس سے گاڑی کا اوپری حصہ سڑک کنارے موجود اشیاء (جیسے اشاروں، درخت کی شاخیں) سے ٹکرا سکتا ہے۔ اس کے علاوہ، جب آپ ڈراپ آف سے گزرتے ہیں، یا سڑک سے اترتے یا واپس آتے ہیں تو گاڑی کو کنٹرول کرنا مشکل ہو سکتا ہے۔
- **باہر کی اشیاء۔** ایسی اشیاء جو سڑک پر گری ہوں، وہ خطرناک ہو سکتی ہیں۔ یہ آپ کے ٹائروں اور رِمز کے لیے خطرہ بن سکتی ہیں۔ یہ اشیاء برقی اور بریک لائنز کو نقصان پہنچا سکتی ہیں۔ یہ دوہرے ٹائروں کے درمیان پھنس کر شدید نقصان کا باعث بن سکتی ہیں۔ کچھ رکاوٹیں بظاہر بے ضرر لگتی ہیں لیکن حقیقت میں بہت خطرناک ہو سکتی ہیں۔ مثال کے طور پر، گتے کے ڈبے خالی بھی ہو سکتے ہیں، لیکن ان میں کوئی ٹھوس یا بھاری چیز بھی ہو سکتی ہے جو نقصان پہنچا سکتی ہے۔ کاغذ یا کپڑے کی بوریوں کے معاملے میں بھی یہ مثال صادق آتی ہے۔ ہر قسم کی اشیاء کے لیے ہوشیار رہنا ضروری ہے تاکہ آپ انہیں بروقت دیکھ سکیں اور بغیر کسی اچانک یا غیر محفوظ حرکت کے، ان سے بچ سکیں۔
- **آف ریمپس/آن ریمپس۔** فری وے اور ٹرن پائیک ایگزٹس کمرشل گاڑیوں کے لیے خاص طور پر خطرناک ہو سکتے ہیں۔ آف ریمپس اور آن ریمپس پر اکثر رفتار کی حد کے اشارے لگے ہوتے ہیں۔ یاد رکھیں، یہ رفتاریں آٹوموبائلز کے لیے تو محفوظ ہو سکتی ہیں، لیکن بڑی یا بے حد لدی پھندی گاڑیوں کے لیے نہیں۔ وہ ایگزٹ جو نیچے کی طرف ڈھلوان پر ہوں اور ساتھ ہی ساتھ موڑ بھی لیتے ہوں، خاص طور پر خطرناک ہو سکتے ہیں۔ ڈھلوان کی وجہ سے رفتار کم کرنا مشکل ہو جاتا ہے۔ ایک ہی وقت میں بریک لگانا اور موڑ کاٹنا ایک خطرناک عمل ہو سکتا ہے۔ اس سے پہلے کہ آپ آف ریمپ یا آن ریمپ کے مڑنے والے حصے میں داخل ہوں، یہ یقینی بنائیں کہ آپ کی رفتار کافی حد تک کم ہو۔

2.8.3 – وہ ڈرائیور جو خطرہ ہیں

خود کو اور دوسروں کو محفوظ رکھنے کے لیے، آپ کا یہ جاننا ضروری ہے کہ کب کوئی دوسرا ڈرائیور خطرناک حرکت کر سکتا ہے۔ اس قسم کے خطرات کی چند نشانیوں کے بارے میں ذیل میں بحث کی گئی ہے:

- **مسدود بصارت ہونا۔** ایسے لوگ جو دوسروں کو نہیں دیکھ سکتے، ایک بہت بڑا خطرہ ہوتے ہیں۔ ایسے ڈرائیوروں سے خبردار رہیں جن کا منظر کسی وجہ سے محدود ہو۔ وینز، مکمل لدی ہوئی اسٹیشن ویگنز، اور وہ کاریں جن کی پچھلی کھڑکی بند ہو، ان کی مثالیں ہیں۔ کرائے کے ٹرکوں پر خاص نظر رکھیں۔ ان کے ڈرائیورز عموماً سائیڈ اور پیچھے کی محدود نظر کے عادی نہیں ہوتے۔ سردیوں میں، جن گاڑیوں کی کھڑکیاں منجمد برف سے ڈھکی ہوں یا برف کے گالوں سے ڈھکی ہوتی ہیں، وہ ایک خطرہ ہوتی ہیں۔

  گاڑیاں بعض اوقات اندھے چوراہوں یا تنگ گلیوں کی وجہ سے جزوی طور پر نظروں سے اوجھل ہو سکتی ہیں۔ اگر آپ صرف گاڑی کا اگلا یا پچھلا حصہ دیکھ سکتے ہیں، لیکن ڈرائیور نظر نہیں آ رہا، تو اس کا مطلب ہے کہ وہ بھی آپ کو نہیں دیکھ سکتا۔ ہوشیار رہیں، کیونکہ وہ گاڑی پیچھے آ سکتی ہے یا آپ کی لین میں داخل ہو سکتی ہے۔ ہمیشہ رکنے کے لیے تیار رہیں۔
- **ڈلیوری ٹرک ایک خطرہ بن سکتے ہیں۔** پیکجز یا گاڑی کے دروازے اکثر ڈرائیور کی بصارت کو محدود کر دیتے ہیں۔ اسٹیپ وینز، ڈاک گاڑیاں اور مقامی ڈلیوری کی گاڑیوں کے ڈرائیورز اکثر جلدی میں ہوتے ہیں اور اچانک گاڑی سے نکل سکتے ہیں یا گاڑی کو ٹریفک میں داخل کر سکتے ہیں۔
- **پارک کی گئی گاڑیاں بھی خطرہ بن سکتی ہیں،** خاص طور پر جب لوگ ان سے باہر نکلنا شروع کریں۔ یا پھر وہ اچانک اسٹارٹ ہو کر آپ کے راستے میں آ سکتی ہیں۔ گاڑی کے اندر حرکت یا بذات خود گاڑی کا حرکت کرنا اس بات کی علامت ہو سکتا ہے کہ اندر کوئی موجود ہے۔ بریک لائٹس یا بیک اپ لائٹس، ایگزاسٹ اور دیگر علامات پر نظر رکھیں جو یہ ظاہر کرتی ہوں کہ کوئی ڈرائیور گاڑی چلانے والا ہے۔
- **رکی ہوئی بس سے محتاط رہیں۔** مسافر بس کے سامنے یا پیچھے سے سڑک پار کر سکتے ہیں، اور وہ اکثر آپ کو دیکھ نہیں سکتے۔
- **موٹر سائیکل سوار اور موپیڈز بھی ممکنہ خطرہ ہو سکتے ہیں،** کیونکہ انہیں دیکھنا مشکل ہو سکتا ہے یا نظرانداز کرنا آسان ہوتا ہے۔ موٹر سائیکل سواروں کے لیے تیار رہیں۔
- **پیدل چلنے والے اور سائیکل سوار بھی خطرہ بن سکتے ہیں۔** پیدل چلنے والے، دوڑنے والے، اور سائیکل سوار سڑک پر ٹریفک کے مخالف سمت پیٹھ کر کے چل سکتے ہیں، اس لیے وہ آپ کو دیکھ نہیں سکتے۔ کبھی کبھار وہ ہیڈ فون لگا کر میوزک سن رہے ہوتے ہیں، اس لیے وہ آپ کو سن بھی نہیں سکتے۔ یہ صورتحال خطرناک ہو سکتی ہے۔ بارش والے دن، پیدل چلنے والے ہیٹ یا چھتری کی وجہ سے وہ آپ کو دیکھ نہیں پاتے۔ وہ بارش سے بچنے کے لیے جلدی میں ہو سکتے ہیں اور ہو سکتا ہے کہ وہ ٹریفک پر توجہ نہیں دے رہے ہوں۔ اور اگر وہ آپ کو دیکھ بھی لیں، تب بھی کسی پیدل چلنے والے کو سڑک پر آنے کا اشارہ دینا، خاص طور پر بغیر نشان زدہ یا بیچ سڑک کے مقامات پر، کبھی بھی محفوظ عمل نہیں۔

  سڑک پر آپ کو ملنے والے سائیکل سواروں سے متعلق یاد رکھنے لائق چند اہم نکات درج ذیل ہیں:

  1. جب کسی سائیکل سوار کے قریب پہنچیں یا اُسے اوورٹیک کریں، تو ایک محفوظ حد تک رفتار دھیمی کر لیں۔

2. اوورٹیک کرنے سے پہلے، آپ کو پہلے یہ فیصلہ کرنا ہوگا کہ آیا آپ سائیکل سوار کے گرد محفوظ طریقے سے گاڑی موڑ سکتے ہیں یا نہیں۔ سامنے سے آنے والی ٹریفک کو لازمی چیک کریں۔ جب اوورٹیک کریں، تو **اپنی گاڑی اور سائیکل کے درمیان کم از کم چار فٹ کا فاصلہ رکھیں** تاکہ محفوظ طریقے سے گزر سکیں۔ اگر ضروری ہو اور اگر یہ محفوظ ہو، تو آپ کو اجازت ہے کہ آپ مرکز میں بنی ہوئی دوہری پیلی لائن کو عارضی طور پر عبور کریں تاکہ آپ اپنی گاڑی اور سائیکل کے درمیان چار فٹ کا محفوظ فاصلہ برقرار رکھ سکیں۔
3. جب تک بائیں طرف مڑنے کا ارادہ نہ ہو، وہ سائیکل سوار جو ٹریفک سے سست رفتار سے سفر کر رہے ہوں، انہیں سڑک کے دائیں کنارے پر رہنا چاہیئے اور ٹریفک کی سمت میں ہی سفر کرنا چاہیئے۔ تاہم، یہ شرط ان سڑکوں پر لاگو نہیں ہوتی جہاں ہر سمت میں صرف ایک لین ہو۔
4. ایسی سڑکوں پر جہاں صرف ایک ہی سفری لین ہو، سائیکل سوار پورے لین کا کوئی بھی حصہ استعمال کر سکتے ہیں تاکہ وہ سڑک پر موجود خطرات سے بچ سکیں، جیسے کہ رکی ہوئی یا پارک کی ہوئی گاڑیوں سے محفوظ فاصلہ رکھنا۔
5. ڈرائیورز ایسے سائیکل سوار کے راستے میں اُس وقت نہیں مڑ سکتے جب وہ سیدھا آگے جا رہا ہو، چاہے وہ سڑک پر ہو یا شولڈر پر۔
6. جب آپ سائیکل سوار کو اوورٹیک کر لیں، تو اچانک سست نہ ہوں یا فوراً گاڑی نہ روکیں۔ اچانک رکنے سے سائیکل سوار آپ کی گاڑی سے ٹکرا سکتا ہے
7. آپ کسی سائیکل سوار کو زبردستی سڑک سے ہٹنے پر مجبور نہیں کر سکتے۔ اگر آپ ایسا کریں، تو آپ پر فوجداری مقدمہ چلایا جا سکتا ہے۔
8. سائیکل سواروں کو گاڑی چلانے والے تصور کیا جاتا ہے اور ان سے توقع کی جاتی ہے کہ وہ تمام ٹریفک قوانین کی پابندی کریں؛ تاہم، وہ کم از کم مقررہ رفتار سے کم پر بھی سفر کر سکتے ہیں اور انہیں ٹریفک میں رکاوٹ ڈالنے پر چالان نہیں کیا جا سکتا۔ سائیکل سوار شولڈر یا برم پر سفر کر سکتے ہیں، لیکن اُن کے لیے ایسا کرنا لازمی نہیں ہے۔
9. سائیکل سواروں کے قریب ہارن نہ بجائیں، جب تک کہ حادثہ روکنے کے لیے ایسا کرنا بالکل ضروری نہ ہو۔

- **عدم توجہی۔** ایسے لوگ جو غیرمتوجہ ہوں، خطرہ ہوتے ہیں۔ یہ دیکھیں کہ وہ کہاں دیکھ رہے ہیں۔ اگر وہ کسی اور طرف دیکھ رہے ہیں، تو وہ آپ کو نہیں دیکھ سکتے۔ لیکن اگر وہ آپ کی طرف دیکھ بھی رہے ہوں، تب بھی محتاط رہیں۔ وہ یہ سمجھ سکتے ہیں کہ راستے کا حق ان کے پاس ہے۔
- **کبچے۔** بچے عموماً بغیر ٹریفک دیکھے اچانک حرکت کرتے ہیں۔ آپس میں کھیلتے ہوئے بچے اکثر ٹریفک کی طرف نہیں دیکھتے، اور یہ ایک سنگین خطرہ ہوتے ہیں۔
- **بات چیت کرنے والے۔** وہ ڈرائیور یا پیدل چلنے والے جو آپس میں بات کر رہے ہوں، ممکن ہے کہ وہ ٹریفک پر مکمل توجہ نہ دے رہے ہوں۔
- **ورکرز۔** سڑک پر یا اس کے قریب کام کرنے والے افراد خطرے کی علامت ہوتے ہیں۔ ایسا کام دوسرے ڈرائیوروں کے لیے بھی توجہ ہٹانے کا باعث بنتا ہے، اور خود ورکرز بھی شاید آپ کو دیکھ نہ پائیں۔
- **آئس کریم ٹرکس۔** آئس کریم بیچنے والا بھی ایک ممکنہ خطرے کی علامت ہوتا ہے۔ ایسے مقام پر بچے موجود ہو سکتے ہیں، اور ہو سکتا ہے کہ وہ آپ کو نہ دیکھ سکیں۔
- **خرابی کا شکار گاڑیاں۔** وہ ڈرائیور جو ٹائر تبدیل کر رہے ہوں یا انجن ٹھیک کر رہے ہوں، اکثر سڑک پر چلتی ٹریفک کے خطرے پر توجہ نہیں دیتے۔ ایسے افراد اکثر لاپرواہ ہوتے ہیں۔ جیک کی ہوئی گاڑیاں یا کھلے ہوئے انجن کے ہُڈز خطرے کی علامت ہوتے ہیں۔
- **حادثات۔** حادثات خاص طور پر خطرناک ہوتے ہیں۔ حادثے میں ملوث افراد ممکن ہے کہ ٹریفک کی طرف توجہ نہ دیں۔ گزرنے والے ڈرائیور عموماً حادثے کو دیکھنے لگتے ہیں۔ لوگ اکثر جلدبازی میں بغیر دیکھے ہی سڑک پار کر لیتے ہیں۔ گاڑیاں اچانک سست ہو سکتی یا رک سکتی ہیں۔
- **خریدار۔** شاپنگ ایریاز میں موجود لوگ اکثر ٹریفک پر توجہ نہیں دیتے کیونکہ وہ دکانیں تلاش کر رہے ہوتے ہیں یا دکانوں کی کھڑکیوں میں جھانک رہے ہوتے ہیں۔
- **پریشان یا الجھے ہوئے ڈرائیورز۔** پریشان ڈرائیورز اکثر اچانک سمت بدل لیتے ہیں یا بغیر کسی وارننگ کے رک جاتے ہیں۔ یہ الجھن عموماً فری وے یا ٹرن پائیک انٹرچینج، اور بڑے چوراہوں کے قریب دیکھنے کو ملتی ہے۔ سیاح جو علاقے سے ناواقف ہوں، خاصے خطرناک ہو سکتے ہیں۔ سیاحوں کی نشانیاں یہ ہو سکتی ہیں: گاڑی کی چھت پر سامان، اور دوسرے ریاست سے تعلق رکھنے والی نمبر پلیٹس۔ غیر متوقع حرکات (جیسے بلاک کے درمیان میں رک جانا، بغیر وجہ لین تبدیل کرنا، یا اچانک بیک لائٹس آن ہونا) الجھن کی نشانیاں ہیں۔ جھجک بھی ایک علامت ہو سکتی ہے، جیسے بہت آہستہ چلانا، بار بار بریک لگانا، یا چوراہے کے درمیان میں رک جانا۔ آپ ایسے ڈرائیور بھی دیکھ سکتے ہیں جو سڑک کے اشاروں، نقشے، یا گھر کے نمبر دیکھ رہے ہوں۔ یہ ڈرائیور آپ پر توجہ نہیں دے رہے ہوتے۔
- **سست ڈرائیور۔** وہ موٹر سوار جو معمول کی رفتار برقرار نہیں رکھ پاتے، وہ خطرہ بن سکتے ہیں۔ سست رفتار گاڑیوں کو بروقت دیکھ لینا حادثے سے بچا سکتا ہے۔ کچھ گاڑیاں فطرتاً سست ہوتی ہیں، اور ان کو دیکھنا ایک خطرے کی علامت ہوتا ہے (جیسے موپیڈز، زرعی مشینری، تعمیراتی مشینری، ٹریکٹرز، گھوڑا گاڑیاں وغیرہ۔)ان میں سے کچھ گاڑیوں پر آپ کے انتباہ کے لیے "سست رفتار گاڑی" کا نشان موجود ہوتا ہے۔ یہ ایک سرخ مثلث ہوتا ہے جس کے مرکز میں نارنجی رنگ ہوتا ہے۔ اس علامت پر نظر رکھیں۔
- **موڑ کا اشارہ دینے والے ڈرائیور خطرہ بن سکتے ہیں۔** ایسے ڈرائیور جو موڑ کا اشارہ دے رہے ہوں، توقع سے زیادہ سست ہو سکتے ہیں یا رک سکتے ہیں۔ اگر وہ کسی تنگ گلی یا ڈرائیو وے میں مڑ رہے ہوں، تو وہ بہت آہستہ جا سکتے ہیں۔ اگر پیدل افراد یا دوسری گاڑیاں ان کا راستہ روک رہی ہوں، تو انہیں سڑک پر ہی رکنا پڑ سکتا ہے۔ بائیں طرف مڑنے والی گاڑیوں کو سامنے سے آنے والی ٹریفک کا انتظار کرنا پڑ سکتا ہے۔

- **جلد باز ڈرائیور۔** بعض ڈرائیورز یہ محسوس کر سکتے ہیں کہ آپ کی کمرشل گاڑی ان کے وقت پر منزل مقصود تک پہنچنے میں رکاوٹ بن رہی ہے۔ ایسے افراد بغیر محفوظ وقفے کے سامنے سے آتی ٹریفک میں آپ کو اوورٹیک کر سکتے ہیں، اور آپ کے بالکل آگے آ سکتے ہیں۔ سڑک پر داخل ہونے والے ڈرائیور آپ کے سامنے آ سکتے ہیں تاکہ آپ کے پیچھے پھنسنے سے بچ سکیں، جس کی وجہ سے آپ کو بریک لگانی پڑ سکتی ہے۔ ایسی صورتحال سے آگاہ رہیں، اور جلد باز ڈرائیوروں پر نظر رکھیں۔
- **مدہوشی کی حالت میں گاڑی چلانے والے ڈرائیورز۔** وہ ڈرائیور جو نیند میں ہوں، بہت زیادہ شراب پی چکے ہوں، نشہ آور ادویات کے زیرِ اثر ہوں یا بیمار ہوں وہ خطرہ ہوتے ہیں۔

  ایسے ڈرائیوروں کی چند نشانیاں درج ذیل ہیں:
  - سڑک پر بے ہنگم انداز میں سفر یا ایک طرف سے دوسری طرف لہرانا۔
  - سڑک چھوڑ دینا (جیسے دائیں پہیے کو شولڈر پر لے جانا یا موڑ پر فٹ پاتھ سے ٹکرا جانا)۔
  - غلط وقت پر رکنا (جیسے سبز بتی پر رک جانا، یا رکنے کے اشارے پر غیر ضروری طور پر دیر تک رکنا)۔
  - سرد موسم میں کھڑکی کھلی رکھنا۔
  - اچانک رفتار بڑھانا یا کم کرنا، یا بہت تیز یا بہت آہستہ ڈرائیونگ کرنا۔

  رات کے وقت خاص طور پر نشے میں یا نیند میں ڈرائیو کرنے والے افراد کے لیے ہوشیار رہیں۔
- **ڈرائیور کی جسمانی حرکات سے اندازہ لگانا۔** ڈرائیورز اُس سمت میں دیکھتے ہیں جس طرف وہ مڑنے والے ہوتے ہیں۔ کبھی کبھار آپ کو ڈرائیور کے سر یا جسم کی حرکت سے اندازہ ہو سکتا ہے کہ وہ مُڑنے کا ارادہ رکھتا ہے، چاہے اس نے مڑنے کا اشارہ نہ دیا ہو۔ وہ ڈرائیور جو گردن موڑ کر دیکھ رہے ہوتے ہیں، عین ممکن ہے کہ لین تبدیل کرنے کا ارادہ رکھتے ہوں۔ یہ اشارے موٹر سائیکل سواروں اور سائیکل سواروں میں سب سے واضح ہوتے ہیں۔ دیگر سڑک استعمال کرنے والوں پر نظر رکھیں اور اندازہ لگانے کی کوشش کریں کہ آیا وہ کچھ خطرناک کرنے والے ہیں۔
- **ٹکراؤ۔** جب آپ کو کسی کے ساتھ تصادم سے بچنے کے لیے اپنی رفتار اور/یا سمت تبدیل کرنی پڑے، تو آپ ایک ٹکراؤ کی حالت میں ہوتے ہیں۔ ٹکراؤ کی صورتحال ان جگہوں پر پیدا ہوتی ہے جہاں گاڑیاں ایک دوسرے سے ملتی ہیں، جیسے چوراہے، مرج پوائنٹس (مثلاً ریمپس پر ٹرن پائیک) اور جہاں لین تبدیل کرنا ضروری ہو (مثلاً لین ختم ہو رہی ہو اور دوسری لین میں جانا لازمی ہو جائے)۔ دیگر صورتحال میں ٹریفک لین میں سست رفتار یا رکی ہوئی ٹریفک، اور حادثے کی جگہیں شامل ہیں۔ ایسے ڈرائیوروں پر نظر رکھیں جو کسی ٹکراؤ کی صورتحال میں ہیں، کیونکہ وہ آپ کے لیے خطرہ بن سکتے ہیں۔ جب وہ اس متصادم ہونے کی کیفیت پر ردِعمل دیں گے، تو ممکن ہے کہ وہ ایسی حرکت کریں جس سے وہ آپ کے ساتھ ٹکراؤ کی حالت میں آ جائیں۔

2.8.4 – ہمیشہ ایک منصوبہ تیار رکھیں

آپ کو ہمیشہ خطرات کی تلاش میں رہنا چاہیئے۔ سڑک پر خطرات کو پہچاننے کی صلاحیت کو مسلسل بہتر بناتے رہیں۔ تاہم، یہ مت بھولیں کہ آپ خطرات کو کیوں تلاش کر رہے ہیں--یہ کسی بھی وقت ایمرجنسی کی صورت اختیار کر سکتے ہیں۔ آپ خطرات کو اس لیے دیکھتے ہیں تاکہ آپ کے پاس کسی ہنگامی صورتحال سے نکلنے کے لیے منصوبہ بنانے کا وقت ہو۔ جب آپ کو کوئی خطرہ نظر آئے، تو اُس ایمرجنسی کے بارے میں سوچیں جو پیدا ہو سکتی ہے، اور غور کریں کہ ایسی صورت میں آپ کیا کریں گے۔ ہمیشہ اپنے منصوبے کے مطابق فوری کارروائی کے لیے تیار رہیں۔ اس طرح آپ ایک محتاط، دفاعی انداز میں گاڑی چلانے والے ڈرائیور بنیں گے، جو نہ صرف اپنی بلکہ سڑک پر موجود تمام افراد کی حفاظت کو بہتر بنائے گا۔

ذیلی سیکشنز 2.7 اور 2.8
اپنے علم کی جانچ کریں

1. آپ یہ کیسے معلوم کرتے ہیں کہ آپ میں اور اگلی گاڑی میں کتنے سیکنڈز کا فاصلہ موجود ہے؟
2. اگر آپ 30 فٹ لمبی گاڑی کو 55 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے چلا رہے ہوں، تو آپ کو کتنے سیکنڈز کا فاصلہ رکھنا چاہیئے؟
3. اگر کوئی آپ کے بہت قریب گاڑی چلا رہا ہو، تو آپ کو اگلی گاڑی سے اپنا فاصلہ کم کر دینا چاہیئے۔ درست یا غلط؟
4. اگر آپ دائیں طرف مڑنے سے پہلے بائیں طرف چوڑا موڑ لیں، تو دوسرا ڈرائیور آپ کو دائیں جانب سے اوورٹیک کرنے کی کوشش کر سکتا ہے۔ درست یا غلط؟
5. خطرہ کیا ہوتا ہے؟
6. جب آپ کو کوئی خطرہ نظر آئے تو ایمرجنسی منصوبہ بندی کیوں ضروری ہے؟

یہ سوالات امتحان میں آ سکتے ہیں۔ اگر آپ ان سب سوالات کے جواب نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشنز 2.7 اور 2.8 کو دوبارہ پڑھیں۔

2.9 – عدم توجہی کے ساتھ ڈرائیونگ

ڈرائیور کی عدم توجہی ایسی کوئی بھی چیز ہے جو آپ کی توجہ ڈرائیونگ سے ہٹا دیتی ہے۔ جب آپ گاڑی چلا رہے ہوں اور آپ کی مکمل توجہ ڈرائیونگ پر نہ ہو، تو آپ خود کو، اپنے مسافروں، دوسری گاڑیوں، اور پیدل چلنے والوں کو خطرے میں ڈال رہے ہوتے ہیں۔ توجہ ہٹانے والی ڈرائیونگ تصادم کا سبب بن سکتی ہے، جس سے چوٹیں پہنچ سکتی ہیں، موت واقع ہو سکتی ہے یا املاک کو نقصان پہنچ سکتا ہے۔

گاڑی کے اندر ایسی سرگرمیاں جو آپ کی توجہ ہٹا سکتی ہیں، ان میں شامل ہیں: مسافروں سے بات کرنا؛ ریڈیو، CD پلیئر یا کلائمٹ کنٹرول کو ایڈجسٹ کرنا؛ کھانا، پینا یا سگریٹ نوشی کرنا؛ نقشے یا دیگر تحریری مواد پڑھنا؛ کوئی گری ہوئی چیز اٹھانا؛ موبائل فون یا CB ریڈیو پر بات کرنا؛ ٹیکسٹ میسجز پڑھنا یا بھیجنا؛ کسی بھی قسم کی ٹیلی میٹک یا الیکٹرانک ڈیوائسز استعمال کرنا (جیسے نیویگیشن سسٹمز، پیجرز، پرسنل ڈیجیٹل اسسٹنٹ، کمپیوٹرز وغیرہ)؛ خیالات میں گم ہو جانا یا دیگر قسم کے ذہنی انتشار؛ اور دیگر بہت سی چیزیں۔

حرکت کرتی گاڑی سے باہر واقع ہونے والے توجہ ہٹانے والے ممکنہ عناصر میں شامل ہو سکتے ہیں: باہر کی ٹریفک، گاڑیاں یا پیدل چلنے والے؛ باہر ہونے والی سرگرمیاں جیسے پولیس کسی کو سڑک کنارے روک رہی ہو یا حادثے کی جگہ؛ سورج کی روشنی یا غروب آفتاب؛ سڑک پر اشیاء؛ سڑک کی تعمیر؛ بل بورڈز یا سڑک پر ہونے والی دیگر طرح کی اشتہاربازی کو پڑھنا؛ وغیرہ۔

2.9.1 – عدم توجہی سے ڈرائیونگ کے باعث حادثات کا مسئلہ

بڑے ٹرکوں کے تصادم کے اسباب کا مطالعہ (Large Truck Crash Causation Study, LTCCS) کی رپورٹ کے مطابق، بڑے ٹرکوں کے 8 فیصد حادثات اس وقت پیش آئے جب کمرشل موٹر گاڑی (CMV) کے ڈرائیور بیرونی اسباب کی بناء پر عدم توجہی کا شکار تھے، اور 2 فیصد حادثات اس وقت ہوئے جب ڈرائیور اندرونی اسباب کے بناء پر عدم توجہی میں مبتلا تھے۔

ہر سال امریکہ کی سڑکوں پر تقریباً 5,500 افراد ہلاک ہوتے ہیں اور موٹر گاڑیوں کے ایسے تصادم میں اندازاً 448,000 افراد زخمی ہوتے ہیں جن میں توجہ ہٹنے والی ڈرائیونگ کا عمل دخل ہوتا ہے (NHTSA ٹریفک سیفٹی فیکٹس: عدم توجہی کے ساتھ ڈرائیونگ)۔

تحقیقات سے ظاہر ہوتا ہے کہ موبائل فون پر بات کرنا، چاہے وہ ہینڈز فری پر ہی کیوں نہ ہو، دماغ سے اُس توانائی کا 39 فیصد تک کم کر دیتا ہے جو عام طور پر محفوظ ڈرائیونگ کے لیے مختص ہوتی ہے۔ وہ ڈرائیورز جو ہاتھ میں پکڑی گئی ڈیوائس استعمال کرتے ہیں، ان کے ایسے حادثے میں ملوث ہونے کا امکان زیادہ ہوتا ہے جو چوٹ کا سبب بن سکتا ہے۔ (NHTSA کی عدم توجہی کے ساتھ ڈرائیونگ سے متعلق ویب سائٹ، www.distraction.gov)۔

2.9.2 – عدم توجہی کے ساتھ ڈرائیونگ کے اثرات

توجہ ہٹانے والی ڈرائیونگ کے اثرات میں شامل ہیں، سمجھنے کی رفتار میں کمی، جس کی وجہ سے آپ کو کسی اہم ٹریفک صورتحال کو سمجھنے میں تاخیر ہو سکتی ہے یا آپ مکمل طور پر اسے سمجھنے میں ناکام رہ سکتے ہیں؛ فیصلہ سازی میں تاخیر اور نامناسب ردعمل، جو اس بات کا سبب بن سکتا ہے کہ آپ بروقت درست اقدام نہ کر سکیں یا اسٹیئرنگ، ایکسلریٹر یا بریکس کا غلط طریقے سے استعمال کریں۔

2.9.3 – عدم توجہی کی اقسام

عدم توجہی کے کئی اسباب ہوتے ہیں، اور ہر ایک خطرے کے امکانات کو بڑھا سکتا ہے۔

جسمانی طور پر عدم توجہی - ایسا عمل جس کی وجہ سے آپ کو اسٹیئرنگ سے ہاتھ ہٹانا پڑے یا سڑک سے نظریں ہٹیں، جیسے کسی چیز کے لیے ہاتھ بڑھانا۔

ذہنی طور پر عدم توجہی - ایسی سرگرمیاں جو آپ کے ذہن کو سڑک سے ہٹا دیں، جیسے کسی مسافر سے بات چیت کرنا یا دن بھر کے کسی واقعے کے بارے میں سوچنا۔

جسمانی اور ذہنی دونوں طرح کی عدم توجہی - ان سے حادثے کا خطرہ اور بھی زیادہ ہو جاتا ہے، جیسے کہ موبائل فون پر بات کرنا؛ یا ٹیکسٹ میسج پڑھنا یا بھیجنا۔

2.9.4 – موبائل فونز کا استعمال

وفاقی موٹر کیریئر سیفٹی ریگولیشنز (FMCSRs) میں 49 CFR حصہ 383، 384، 390، 391 اور 392، اور خطرناک امواد کے ضوابط (HMR) کے تحت تجارتی موٹر گاڑیوں (CMVs) کے ڈرائیوروں کے لیے ہاتھوں میں موبائل فونز تھامنے پر پابندی عائد کی گئی ہے؛ اور ایسے CMV ڈرائیورز کے لیے نااہلی کی نئی سزائیں بھی نافذ کی گئی ہیں جو اس وفاقی پابندی کی تعمیل میں ناکام رہتے ہیں؛ یا جنہیں موٹر وہیکل ٹریفک کنٹرول کے حوالے سے کسی ایسے ریاستی یا مقامی ٹریفک قانون یا آرڈیننس کی خلاف ورزی پر متعدد بار سزا دی جا چکی ہو جو ہاتھوں میں تھامے گئے موبائل فون کے استعمال پر پابندی عائد کرتا ہو۔ مزید یہ کہ موٹر کیریئرز کو بھی اس امر سے روکا گیا ہے کہ وہ CMVs کے ڈرائیورز کو ہاتھوں میں تھامے گئے موبائل فون استعمال کرنے کا حکم دیں یا اس کی اجازت دیں۔

ہاتھوں میں تھامے گئے موبائل فون کے استعمال کا مطلب ہے، "کم از کم ایک ہاتھ سے موبائل فون کو پکڑ کر بذریعہ آواز بات چیت کرنا"؛ "ایسا موبائل فون ڈائل کرنا جس کے لیے ایک سے زیادہ بٹن دبانے پڑیں"؛ یا "سیٹ بیلٹ کے ساتھ محفوظ بیٹھنے کی حالت میں اپنی جگہ سے ہل کر موبائل فون تک پہنچنے کی کوشش کرنا۔" اگر آپ CMV چلاتے ہوئے موبائل فون استعمال کرنے کا انتخاب کرتے ہیں، تو آپ صرف ایسا ہینڈز فری موبائل فون استعمال کر سکتے ہیں جو آپ کے قریب موجود ہو اور جسے بذریعہ آواز بات چیت کے لیے قواعد و ضوابط کے مطابق چلایا جا سکے۔

اگر آپ کو CMV چلاتے ہوئے ہاتھوں میں تھامے گئے موبائل فون کے استعمال پر کسی بھی ریاستی قانون کی خلاف ورزی میں دو یا زیادہ بار سزا ہو چکی ہو، تو آپ کا CDL معطل کر دیا جائے گا۔ اگر 3 سال کے اندر دوسری بار خلاف ورزی کی جائے تو 60 دن کے لیے نااہلی ہو گی، اور اگر 3 سال کے اندر تین یا اس سے زیادہ خلاف ورزیاں کی جائیں تو 120 دن کے لیے نااہلی لاگو ہو گی۔ اس کے علاوہ، اس قسم کی ہر پہلی اور بعد کی خلاف ورزی پر ایسے ڈرائیورز پر $2,750 تک کا سول جرمانہ عائد کیا جا سکتا ہے۔ موٹر کیریئرز کو کسی بھی صورت میں ڈرائیورز کو ہاتھوں میں تھامے گئے موبائل فون ڈرائیونگ کے دوران استعمال کرنے کی اجازت یا حکم نہیں دینا چاہیئے۔ آجروں پر بھی $11,000 تک کا سول جرمانہ عائد کیا جا سکتا ہے۔ اس سلسلے میں ایک ہنگامی استثناء موجود ہے جو آپ کو ہاتھوں میں تھاما گیا موبائل فون استعمال کرنے کی اجازت دیتا ہے، اور یہ اس وقت ہوتا ہے جب آپ کو قانون نافذ کرنے والے اداروں یا کسی دیگر ایمرجنسی سروس سے رابطہ کرنا ضروری ہو۔

تحقیقات سے ظاہر ہوتا ہے کہ جو CMV ڈرائیورز ڈرائیونگ کے دوران موبائل فون ڈائل کرتے ہیں، ان کے سلامتی کے اعتبار سے کسی سنگین واقعے (جیسے کہ تصادم، قریب الوقوع تصادم، یا غلطی سے لین تبدیل کرنا) میں ملوث ہونے کے امکانات اُن ڈرائیوروں کے مقابلے میں 6 گنا زیادہ ہوتے ہیں جو ایسا نہیں کرتے۔

موبائل فون ڈائل کرنے والے ڈرائیورز نے اوسطاً 3.8 سیکنڈ تک اپنی نظریں سڑک کے سامنے سے ہٹائے رکھیں۔ جب گاڑی کی رفتار 55 میل فی گھنٹہ (یعنی تقریباً 80.7 فٹ فی سیکنڈ) ہو، تو ڈرائیور اتنے وقت تک بغیر سڑک کی طرف دیکھے تقریباً 306 فٹ کا فاصلہ طے کرتا ہے - جو کہ ایک فٹبال میدان کی لمبائی کے برابر ہے۔

آپ کی بنیادی ذمہ داری یہ ہے کہ آپ موٹر گاڑی کو محفوظ طریقے سے چلائیں۔ ایسا کرنے کے لیے، آپ کو اپنی مکمل توجہ ڈرائیونگ کے عمل پر مرکوز رکھنی چاہیئے۔

یہ نوٹ کریں کہ ہینڈز فری ڈیوائسز بھی ہاتھوں میں تھامے گئے موبائل فونز کی طرح ہی آپ کی توجہ ہٹا سکتی ہیں، ان سے خطرہ کم نہیں ہوتا۔ کسی بھی ڈیوائس کے استعمال کے دوران آپ کی توجہ ڈرائیونگ کے عمل سے ہٹ جاتی ہے۔

2.9.5 – ٹیکسٹنگ

49 CFR کے حصے 383، 384، 390، 391، اور 392 کے تحت وفاقی موٹر کیریئر سیفٹی ریگولیشنز (FMCSR) تجارتی موٹر گاڑی (CMV) کے ڈرائیورز کو بین الریاستی تجارت کے دوران ڈرائیونگ کے وقت ٹیکسٹ کرنے سے منع کرتے ہیں؛ اور CMVs کے ان ڈرائیورز کے لیے نئی نااہلی کی سزائیں بھی نافذ کرتے ہیں جو اس وفاقی پابندی کی تعمیل میں ناکام ہیں؛ یا جنہیں ایسے موٹر وہیکل ٹریفک کنٹرول کے حوالے سے ریاستی یا مقامی ٹریفک قوانین یا آرڈیننس کی خلاف ورزی پر متعدد بار سزا دی جا چکی ہو، جو ڈرائیونگ کے دوران ٹیکسٹ کرنے پر پابندی عائد کرتا ہو۔ مزید یہ کہ موٹر کیریئرز کو بھی اس امر سے روکا گیا ہے کہ وہ اپنے ڈرائیورز کو ڈرائیونگ کے دوران ٹیکسٹ کرنے کا حکم دیں یا اس کی اجازت دیں۔

ٹیکسٹ کرنے سے مراد کسی الیکٹرانک ڈیوائس میں دستی طور پر پیغام لکھنا یا ٹیکسٹ پڑھنا ہے۔ اس میں شامل ہے، لیکن صرف اسی تک محدود نہیں، مختصر پیغام رسانی (SMS)، ای میل بھیجنا، انسٹنٹ میسجنگ، ویب صفحے تک رسائی کے لیے کوئی کمانڈ یا درخواست دینا، یا کسی بھی قسم کی الیکٹرانک ٹیکسٹ پڑھنے یا لکھنے کی سرگرمی، چاہے وہ موجودہ یا آئندہ مواصلات کے لیے ہو۔

الیکٹرانک ڈیوائس میں شامل ہیں، لیکن صرف انہی تک محدود نہیں، سیلولر فون؛ پرسنل ڈیجیٹل اسسٹنٹ؛ پیجر؛ کمپیوٹر؛ یا کوئی بھی ایسی ڈیوائس جو ٹیکسٹ داخل کرنے، لکھنے، بھیجنے، موصول کرنے یا پڑھنے کے لیے استعمال کی جائے۔

اگر آپ کو CMV چلاتے ہوئے ٹیکسٹ کرنے کے جرم میں کسی بھی ریاستی قانون کے تحت دو یا زیادہ بار سزا ہو چکی ہو، تو آپ کا CDL معطل کر دیا جائے گا۔ اگر 3 سال کے اندر دوسری بار خلاف ورزی کی جائے تو 60 دن کے لیے نااہلی ہو گی، اور اگر 3 سال کے اندر تین یا اس سے زیادہ خلاف ورزیاں کی جائیں تو 120 دن کے لیے نااہلی لاگو ہو گی۔ اس کے علاوہ، اس قسم کی ہر پہلی اور بعد کی خلاف ورزی پر ایسے ڈرائیورز پر $2,750 تک کا سول جرمانہ عائد کیا جا سکتا ہے۔ کسی بھی موٹر کیریئر کو یہ اجازت نہیں کہ وہ اپنے ڈرائیورز کو ڈرائیونگ کے دوران ٹیکسٹ کرنے کی اجازت دے یا اس کا حکم دے۔ اس سلسلے میں ایک ہنگامی استثناء موجود ہے جو آپ کو ٹیکسٹ کرنے کی اجازت دیتا ہے، اور یہ اس وقت حاصل ہوتا ہے جب قانون نافذ کرنے والے اداروں یا دیگر ایمرجنسی سروسز سے رابطہ کرنا ضروری ہو۔

شواہد سے پتا چلتا ہے کہ ٹیکسٹ میسج کرنا موبائل فون پر بات کرنے سے بھی زیادہ خطرناک ہے، کیونکہ اس میں آپ کو ایک چھوٹی اسکرین پر دیکھنا اور اپنے ہاتھوں سے کی پیڈ استعمال کرنا پڑتا ہے۔ ٹیکسٹ کرنا سب سے زیادہ خطرناک قسم کی عدم توجہی ہے، کیونکہ یہ بیک وقت جسمانی اور ذہنی دونوں قسم کی توجہ ہٹانے کا باعث بنتی ہے۔

تحقیقات سے ظاہر ہوتا ہے کہ جو CMV ڈرائیورز ڈرائیونگ کے دوران ٹیکسٹ کرتے ہیں، ان کے کسی سنگین حفاظتی واقعے (جیسے کہ تصادم، قریب الوقوع تصادم، یا نادانستہ لین تبدیلی) میں ملوث ہونے کے امکانات ان ڈرائیوروں کے مقابلے میں 23.2 گنا زیادہ ہوتے ہیں جو ایسا نہیں کرتے۔ ٹیکسٹ بھیجنے یا موصول کرنے کے دوران آپ کی نظریں اوسطاً 4.6 سیکنڈ تک سڑک سے ہٹ جاتی ہیں۔ جب گاڑی کی رفتار 55 میل فی گھنٹہ ہو، تو اس دوران آپ تقریباً 371 فٹ، یعنی ایک مکمل فٹبال میدان کے برابر فاصلہ — بغیر سڑک کی طرف دیکھے طے کر لیتے ہیں۔

2.9.6 – ڈرائیونگ کے دوران عدم توجہی سے بچیں

آپ کا مقصد یہ ہونا چاہیئے کہ ڈرائیونگ شروع کرنے سے پہلے گاڑی کے اندر موجود تمام عدم توجہی کے اسباب کو ختم کیا جائے۔ اس مقصد کو حاصل کرنے کے لیے آپ کو یہ کرنا ہو گا:

- ڈرائیونگ شروع کرنے سے پہلے گاڑی کے اندر موجود تمام عدم توجہی کے اسباب کا جائزہ لینا۔
- ممکنہ عدم توجہی کے اسباب کو کم/ختم کرنے کے لیے ایک احتیاطی منصوبہ تیار کرنا۔
- اس امکان کو ذہن میں رکھنا کہ ڈرائیونگ کے دوران عدم توجہی پیدا ہو سکتی ہے۔
- گاڑی چلانے سے پہلے ممکنہ صورتحال پر گفتگو کرنا۔
- ممکنہ عدم توجہی کے تجزیے کی بنیاد پر آپ ایک ایسا احتیاطی منصوبہ بنا سکتے ہیں جو ان اسباب کو کم یا مکمل طور پر ختم کرنے میں مدد دے۔

اگر ڈرائیورز صرف آدھے سیکنڈ کی تاخیر سے ردعمل دیں تو حادثات کی شرح دوگنی ہو جاتی ہے۔ توجہ ہٹنے سے بچنے کے لیے درج ذیل تدابیر پر عمل کریں:

- تمام مواصلاتی آلات بند کر دیں۔
- اگر ڈرائیونگ کے دوران آپ کا موبائل فون استعمال کرنا ضروری ہو، تو اس بات کو یقینی بنائیں کہ فون آپ کے قریب ہو، یہ کہ آپ اسے سیٹ بیلٹ باندھے ہوئے بھی آسانی سے استعمال کر سکیں، اور اس کے لیے ائیرفون یا اسپیکر فون کا استعمال کریں، وائس ایکٹیویٹڈ ڈائلنگ یا ہینڈز فری فیچر استعمال کریں۔ اگر ڈرائیور غیر محفوظ طریقے سے موبائل فون تک پہنچنے کی کوشش کرے، تو وہ ضوابط کی خلاف ورزی کا مرتکب ہوگا، چاہے اس کا ارادہ ہینڈز فری فنکشن استعمال کرنے کا ہی کیوں نہ ہو۔
- ڈرائیونگ کے دوران موبائل ڈیوائس پر کوئی پیغام نہ لکھیں اور نہ ہی پڑھیں۔
- گاڑی چلانے سے پہلے اپنے گاڑی کے فیچرز اور آلات سے واقفیت حاصل کریں۔
- ڈرائیونگ سے پہلے گاڑی کے تمام کنٹرولز اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مرر اپنی ترجیحات کے مطابق ایڈجسٹ کریں۔
- ریڈیو اسٹیشنز پہلے سے سیٹ کر لیں اور اپنی پسندیدہ CDs پہلے سے لوڈ کر لیں۔
- گاڑی سے غیر ضروری اشیاء ہٹا دیں اور کارگو کو محفوظ بنائیں۔

- ڈرائیونگ شروع کرنے سے پہلے نقشے دیکھیں، GPS سیٹ کریں اور اپنا راستہ طے کریں۔
- ڈرائیونگ کے دوران کچھ پڑھنے یا لکھنے کی کوشش نہ کریں۔
- ڈرائیونگ کے دوران سگریٹ پینے، کھانے اور پینے سے پرہیز کریں۔ وقت سے پہلے روانہ ہوں تاکہ کھانے کے لیے رکنے کا وقت میسر ہو۔
- گاڑی میں موجود دیگر افراد کے ساتھ پیچیدہ یا جذباتی نوعیت کی گفتگو میں نہ الجھیں۔
- دیگر افراد سے اس بات کی یقین دہانی حاصل کریں کہ وہ ذمہ داری سے پیش آئیں گے اور ڈرائیور کی توجہ ہٹانے سے بچنے میں اس کا ساتھ دیں گے۔

2.9.7 – دیگر عدم توجہی کا شکار ڈرائیوروں سے ہوشیار رہیں

آپ کو ایسے ڈرائیوروں کو پہچاننے کے قابل ہونا چاہیئے جو کسی بھی قسم کی توجہ ہٹانے والی سرگرمی میں مصروف ہوں۔ اگر آپ توجہ ہٹانے والے دیگر ڈرائیوروں کو نہیں پہچانتے، تو یہ امر آپ کو صورتحال بروقت پہچاننے یا کسی حادثے سے بچنے کے لیے بروقت ردعمل دینے سے روک سکتا ہے۔ مندرجہ ذیل باتوں پر نظر رکھیں:
ایسی گاڑیاں جو لین ڈیوائیڈر لائنز پر ڈولتی ہوں یا اپنی ہی لین میں غیر مستحکم ہوں۔
ایسی گاڑیاں جن کی رفتار غیر مستقل ہو۔
ایسے ڈرائیورز جو نقشوں، کھانے، سگریٹس، موبائل فون یا دیگر اشیاء میں مصروف ہوں۔
ایسے ڈرائیورز جو ساتھ بیٹھے مسافروں سے گفتگو میں مصروف نظر آئیں۔
ایسے ڈرائیور کو مناسب فاصلہ دیں اور محفوظ دوری برقرار رکھیں۔
ایسے ڈرائیورز کے پاس سے گزرتے وقت بہت زیادہ احتیاط برتیں جو بظاہر غیر متوجہ لگے۔ ایسا ڈرائیور آپ کی موجودگی سے بے خبر ہو سکتا ہے، اور اچانک آپ کے سامنے آ سکتا ہے۔

2.10 – جارحانہ ڈرائیورز/روڈ ریج

2.10.1 – یہ کیا ہے؟

جارحانہ ڈرائیونگ اور روڈ ریج کوئی نیا مسئلہ نہیں ہے۔ تاہم، آج کے دور میں، جہاں بھاری اور سست رفتار ٹریفک اور سخت شیڈول معمول بن چکے ہیں، مزید در مزید ڈرائیورز اپنی ناراضی اور جھنجھلاہٹ کا اظہار اپنی گاڑیوں میں کرتے ہیں۔ بھیڑ بھاڑ والی سڑکیں غلطی کی گنجائش کم کر دیتی ہیں، جس سے ڈرائیوروں میں بدگمانی اور جارحیت پیدا ہوتی ہے اور وہ دوسروں کی غلطیوں کو ذات پر حملہ سمجھنے لگتے ہیں۔

جارحانہ ڈرائیونگ سے مراد ایسی ڈرائیونگ ہے جس میں ڈرائیور خودغرضی، بے خوفی یا زبردستی کے ساتھ گاڑی چلاتا ہے، اور اس بات کا خیال نہیں رکھتا کہ دوسروں کے حقوق یا حفاظت کیا ہیں۔ (جیسے بغیر اطلاع دیے بار بار اور اچانک لین تبدیل کرنا۔)

روڈ ریج سے مراد ہے کہ ڈرائیور گاڑی اس نیت سے چلائے کہ وہ دوسرے افراد کو نقصان پہنچائے یا کسی ڈرائیور یا اس کی گاڑی پر جسمانی حملہ کرے۔

2.10.2 – جارحانہ ڈرائیور نہ بنیں

آپ گاڑی چلانے سے پہلے کیسا محسوس کرتے ہیں، اس کا اثر اس بات پر پڑتا ہے کہ دورانِ ڈرائیونگ دباؤ آپ کو کیسے متاثر کرے گا۔
ڈرائیونگ سے پہلے اور دوران دباؤ کو کم کریں۔ سکون بخش موسیقی سنیں۔
اپنی مکمل توجہ ڈرائیونگ پر مرکوز رکھیں۔ خود کو موبائل فون پر بات کرنے، کھانے پینے وغیرہ کی وجہ سے غیر متوجہ نہ ہونے دیں۔
اپنے سفر کے وقت کے بارے میں حقیقت پسندانہ رویہ رکھیں۔ ٹریفک، تعمیراتی کام، یا خراب موسم کی وجہ سے تاخیر کی توقع رکھیں اور اس کے لیے گنجائش رکھیں۔
اگر آپ کو اندازے سے زیادہ دیر ہو جائے، تو اسے قبول کریں۔ گہری سانس لیں اور تاخیر کو قبول کریں۔
دیگر ڈرائیوروں کو شک کا فائدہ دیں۔ اندازہ لگانے کی کوشش کریں کہ وہ اس انداز میں گاڑی کیوں چلا رہے ہیں۔ ان کے ایسے رویے کے لیے جو بھی وجہ ہو، اس کا آپ سے کوئی لینا دینا نہیں ہے۔
رفتار کم کریں اور اگلی گاڑی سے مناسب فاصلہ رکھیں۔
ٹریفک کی بائیں لین میں آہستہ رفتار سے مت چلائیں۔
اشاروں سے گریز کریں۔ اپنے ہاتھوں کو اسٹیئرنگ پر رکھیں۔ ایسے کسی بھی اشارے سے گریز کریں جو دوسرے ڈرائیور کو غصہ دلائے، یہاں تک کہ بظاہر بے ضرر ناراضگی کے اظہار جیسے سر ہلانا بھی۔ محتاط اور شائستہ ڈرائیور بنیں۔ اگر کوئی دوسرا ڈرائیور آپ سے آگے نکلنے کے لیے بےتاب دکھائی دے، تو دل ہی دل میں کہیں "تشریف لائیں"۔ یہ رویہ جلد آپ کی عادت بن جائے گا اور آپ کو دوسرے ڈرائیوروں کے رویے سے اتنا دکھ نہیں پہنچے گا۔

2.10.3 – جب کسی جارحانہ ڈرائیور کا سامنا ہو تو کیا کرنا چاہیئے

سب سے پہلے اور سب سے اہم بات، ان کے راستے سے ہٹنے کی ہر ممکن کوشش کریں۔
اپنی انا کو بالائے طاق رکھ دیں۔ ان کو چیلنج نہ کریں، نہ تو رفتار بڑھا کر اور نہ ہی اپنی لین پر قبضہ برقرار رکھ کر۔ ان سے آنکھیں مت ملائیں۔
اشاروں کو نظر انداز کریں اور ان پر کوئی ردعمل نہ دیں۔
جارحانہ ڈرائیوروں کی اطلاع متعلقہ حکام کو دیں، گاڑی کی تفصیل، نمبر پلیٹ، مقام، سفر کی سمت اور اگر ممکن ہو تو ڈرائیور کی شناخت کے ساتھ۔
اگر آپ کے پاس موبائل فون ہے اور محفوظ طریقے سے استعمال کر سکتے ہیں، تو پولیس کو کال کریں۔
اگر کوئی جارحانہ ڈرائیور آگے جا کر کسی حادثے میں ملوث ہو جائے تو جائے حادثہ سے محفوظ فاصلے پر رکیں، پولیس کا انتظار کریں اور ان کو ڈرائیونگ کے برتاؤ جو آپ نے دیکھا ہو وہ بیان کریں۔

ذیلی سیکشن 2.9 اور 2.10
اپنے علم کی جانچ کریں

1. ایسی کون سی تدبیریں ہیں جن پر عمل کر کے آپ غیر متوجہ ڈرائیور بننے سے بچ سکتے ہیں؟
2. گاڑی کے اندر موجود مواصلاتی آلات کو احتیاط سے کیسے استعمال کریں؟
3. آپ ایک غیر متوجہ ڈرائیور کو کیسے پہچانتے ہیں؟
4. جارحانہ ڈرائیونگ اور روڈ ریج میں کیا فرق ہے؟
5. جب آپ کا سامنا کسی جارحانہ ڈرائیور سے ہو تو آپ کو کیا کرنا چاہیئے؟
6. ڈرائیونگ سے پہلے اور اس کے دوران دباؤ کم کرنے کے لیے آپ کون سے اقدامات کر سکتے ہیں؟

یہ سوالات امتحان میں آ سکتے ہیں۔ اگر آپ ان سب کے جواب نہیں دے سکتے تو ذیلی سیکشن 2.9 اور 2.10 دوبارہ پڑھیں۔

2.11 – رات کی ڈرائیونگ اور ڈرائیور کی تھکن

یہ زیادہ خطرناک ہے

رات کے وقت ڈرائیونگ کرتے ہوئے آپ کو زیادہ خطرہ لاحق ہوتا ہے۔ ڈرائیور دن کے مقابلے میں خطرات کو جلدی نہیں دیکھ سکتے، جس کی وجہ سے ان کے پاس ردعمل دینے کا وقت کم ہوتا ہے۔ ایسے ڈرائیور جو اچانک کسی خطرے سے دوچار ہوتے ہیں، وہ حادثے سے بچنے کی کم صلاحیت رکھتے ہیں۔

رات کی ڈرائیونگ کے مسائل کا تعلق ڈرائیور، سڑک اور گاڑی تینوں سے ہوتا ہے۔

2.11.2 – ڈرائیور سے متعلق عوامل

بینائی۔ لوگ رات یا مدھم روشنی میں واضح طور پر نہیں دیکھ سکتے۔ آنکھوں کو مدھم روشنی میں دیکھنے کے لیے وقت درکار ہوتا ہے۔ زیادہ تر لوگوں نے یہ بات اس وقت محسوس کی ہو گی جب وہ کسی تاریک سینما ہال میں داخل ہوتے ہیں۔

چمک تیز روشنی ڈرائیور کو وقتی طور پر اندھا کر سکتی ہے۔ اس اندھے پن سے بحال ہونے میں وقت لگتا ہے۔ زیادہ عمر کے ڈرائیوروں کو چمک سے خاص طور پر تکلیف ہوتی ہے۔ زیادہ تر لوگ کیمرے کے فلیش یا سامنے سے آنے والی گاڑی کی تیز لائٹس سے وقتی طور پر اندھا پن محسوس کر چکے ہوتے ہیں۔ چمک سے بحال ہونے میں کئی سیکنڈ لگ سکتے ہیں۔ چمک سے صرف دو سیکنڈ کا اندھا پن بھی خطرناک ثابت ہو سکتا ہے۔ ایک گاڑی جو 55 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے جا رہی ہو، وہ اس وقت میں فٹبال کے میدان کے نصف سے زیادہ فاصلے تک پہنچ سکتی ہے۔ براہِ راست چمکتی ہوئی روشنیوں کی طرف نہ دیکھیں۔ سڑک کے دائیں جانب دیکھیں۔ جب کوئی سامنے سے آنے والا ڈرائیور انتہائی روشن لائٹس کا استعمال کرے تو سڑک کے کناروں کی جانب دیکھیں۔

تھکن اور غفلت۔ تھکن جسمانی یا ذہنی تھکاوٹ ہوتی ہے جو جسمانی یا ذہنی دباؤ، مسلسل کام، بیماری یا نیند کی کمی سے پیدا ہو سکتی ہے۔ یہ بالکل شراب اور منشیات کی طرح آپ کی نظر اور فیصلوں کی صلاحیت کو متاثر کرتی ہے۔ تھکن رفتار اور فاصلے سے متعلق غلطیوں کا سبب بنتی ہے، حادثے کے خطرے کو بڑھاتی ہے، آپ کی خطرات کو دیکھنے اور ان پر فوری ردعمل کی صلاحیت کو کم کرتی ہے، اور اہم فیصلے کرنے کی قابلیت کو متاثر کرتی ہے۔ جب آپ تھکے ہوئے ہوں تو پیچھے گاڑی چلاتے ہوئے سو جانے کا خطرہ ہوتا ہے، جو آپ یا دوسروں کو زخمی یا ہلاک کر سکتا ہے۔

تھکن یا اونگھ کی حالت میں گاڑی چلانا حادثات کی ایک بڑی وجہ ہے۔ قومی شاہراہوں کی حفاظت کی ایجنسی (NHTSA) کے مطابق، ہر سال امریکہ میں پولیس کو رپورٹ شدہ تقریباً 100,000 حادثات تھکن کی وجہ سے ہوتے ہیں۔ نیشنل سلیپ فاؤنڈیشن کے ایک سروے کے مطابق، 60 فیصد امریکیوں نے نیند کی حالت میں گاڑی چلانے کا اعتراف کیا، اور ایک تہائی (36 فیصد یا 103 ملین افراد) نے تو گاڑی چلاتے ہوئے سو جانے کا بھی اعتراف کیا۔ ڈرائیور چند سیکنڈز کے لیے اونگھ سکتے ہیں یا کچھ دیر کے لیے مکمل طور پر سو سکتے ہیں۔ دونوں صورتوں میں حادثے کے امکانات میں شدید اضافہ ہو جاتا ہے۔

زیادہ خطرے کے شکار افراد:

تھکن سے ہونے والے حادثات کا خطرہ تمام لوگوں میں یکساں نہیں ہوتا۔ یہ حادثات عام طور پر اس وقت پیش آتے ہیں جب نیند کا غلبہ زیادہ ہو، مثلاً رات کے وقت یا دوپہر کے درمیانی اوقات میں۔ رات کے وقت، خاص طور پر آدھی رات کے بعد، زیادہ تر لوگ چوکنا نہیں ہوتے۔ یہ خاص طور پر اس وقت درست ہے جب آپ طویل وقت سے گاڑی چلا رہے ہوں۔ اس لیے رات کو گاڑی چلانے والے افراد میں سو کر حادثہ کرنے کے امکانات کہیں زیادہ ہوتے ہیں۔

تحقیقات سے معلوم ہوا ہے کہ نوجوان مرد، شفٹ میں کام کرنے والے افراد، کمرشل ڈرائیورز (خاص طور پر لمبے سفر پر جانے والے)، اور ایسے افراد جنہیں نیند سے متعلق کوئی مسئلہ ہے یا جنہیں نیند کی شدید کمی ہے، ان میں یہ خطرہ کہیں زیادہ ہوتا ہے۔ کم از کم 15 فیصد بھاری گاڑیوں کے حادثات تھکن سے متعلق ہوتے ہیں۔

امریکہ اور کینیڈا میں کیے گئے ایک سرکاری مطالعے میں طویل فاصلے کے 80 ٹرک ڈرائیورز شامل تھے، جن سے معلوم ہوا کہ وہ اوسطاً روزانہ 5 گھنٹے سے بھی کم نیند لیتے ہیں۔ (فیڈرل موٹر کیریئر سیفٹی ایڈمنسٹریشن، 1996) یہ حیرت کی بات نہیں ہے کہ نیشنل ٹرانسپورٹیشن سیفٹی بورڈ (NTSB) نے رپورٹ کیا کہ اونگھ کر گاڑی چلانا غالباً اُن حادثات کی نصف سے زائد تعداد کی وجہ تھا جن کے نتیجے میں ٹرک ڈرائیور کی موت واقع ہوئی۔ (NTSB, 1990) ہر ایک ٹرک ڈرائیور کی ہلاکت کے ساتھ تین سے چار دیگر افراد بھی جان سے ہاتھ دھو بیٹھتے ہیں۔ (NHTSA, 1994)۔

تھکن کی انتباہی علامات:

نیشنل سلیپ فاؤنڈیشن کے "سلیپ ان امریکا" پول کے مطابق، 60 فیصد امریکیوں نے اعتراف کیا ہے کہ انہوں نے نیند کے احساس کے دوران گاڑی چلائی، اور 36 فیصد نے یہ تسلیم کیا کہ انہوں نے پچھلے سال کے دوران گاڑی چلاتے ہوئے واقعی نیند لے لی تھی۔ تاہم، بہت سے افراد یہ پہچان ہی نہیں پاتے کہ وہ کب نیند کا شکار ہونے والے ہیں۔ یہ علامات ظاہر کرتی ہیں کہ آپ کو فوراً رک جانا چاہیئے اور آرام کرنا چاہیئے:
فوکس کرنے میں دشواری، بار بار پلک جھپکنا، یا آنکھوں کا بوجھل ہونا۔
مسلسل جمائی لینا یا آنکھیں مَلنا۔
خیالات کا بھٹکنا یا غیر مربوط ہونا۔
پچھلے چند میل کا سفر یاد نہ ہونا؛ خارجی راستوں یا ٹریفک کی علامات کو نظرانداز کرنا۔
سر کو سیدھا رکھنا مشکل ہونا۔
لین سے ہٹ جانا، بہت قریب چلنا، یا رمبل اسٹرِپ پر چڑھ جانا۔
بے چینی اور چڑچڑاپن محسوس کرنا۔
جب آپ تھکے ہوئے ہوں، تو "جاری رکھنے" کی کوشش کرنا زیادہ تر ڈرائیوروں کی سوچ سے زیادہ خطرناک ہوتا ہے۔ یہ مہلک حادثات کی ایک بڑی وجہ ہے۔ اگر آپ تھکن کی کوئی علامت محسوس کریں، تو فوراً گاڑی روک دیں اور یا تو رات کے لیے سو جائیں یا کم از کم 15–20 منٹ کی نیند لے لیں۔

کیا آپ خطرے میں ہیں؟

ڈرائیونگ سے پہلے غور کریں کہ کیا آپ:
نیند کی کمی یا تھکن کا شکار ہیں (6 گھنٹے یا کم نیند لینے سے حادثے کا خطرہ تین گنا بڑھ جاتا ہے)۔
نیند کی خرابی (انسومنیا)، خراب نیند یا نیند کی کمی کا سامنا کر رہے ہیں۔
لمبے فاصلے بغیر مناسب آرام کیے طے کر رہے ہیں۔
رات، دوپہر کے وقت یا اُس وقت گاڑی چلا رہے ہیں جب آپ عموماً سوتے ہیں۔ آدھی رات سے صبح 6 بجے کے درمیان بھاری گاڑیوں کے بہت سے حادثات پیش آتے ہیں۔
نیند لانے والی دوائیں (اینٹی ڈپریسنٹس، نزلہ زکام کی گولیاں، اینٹی ہسٹامائنز) لے رہے ہیں۔
ہفتے میں 60 گھنٹے سے زیادہ کام کر رہے ہیں (حادثے کا خطرہ 40 فیصد بڑھ جاتا ہے)۔
ایک سے زیادہ نوکریاں کر رہے ہیں، اور آپ کی مرکزی نوکری شفٹ ورک پر مشتمل ہے۔
اکیلے گاڑی چلا رہے ہیں یا کسی طویل، دیہی، تاریک یا اُکتا دینے والے سفر پر ہیں۔
سفر کر رہے ہیں اور وقت کے زون تبدیل کر رہے ہیں۔

نیند کی کمی سے بچاؤ کے اقدامات:

مناسب نیند لیں – بالغ افراد کو ہوشیار رہنے کے لیے 8 سے 9 گھنٹے نیند درکار ہوتی ہے۔
راستے کی منصوبہ بندی احتیاط سے کریں تاکہ فاصلہ، رکنے کے مقامات اور دیگر ضروری پوائنٹس واضح ہوں۔
سفر اُن گھنٹوں میں کریں جب آپ عام طور پر بیدار ہوتے ہیں، نہ کہ آدھی رات کو۔
کسی مسافر کو ساتھ رکھیں۔
نیند لانے والی ادویات سے پرہیز کریں۔
اگر آپ کو دن میں نیند آتی ہے، رات کو سونے میں مشکل ہوتی ہے یا آپ کو بار بار جھپکیاں آتی ہیں تو کسی معالج سے رجوع کریں۔
اپنی روزمرہ زندگی میں ورزش شامل کریں تاکہ توانائی برقرار رہے۔

ڈرائیونگ کے دوران چوکسی برقرار رکھنے کے طریقے:

چمکدار روشنی یا آنکھوں کی تھکن سے بچنے کے لیے دھوپ کا چشمہ پہنیں۔
کھڑکی کھول کر یا ایئر کنڈیشنر استعمال کر کے خود کو ٹھنڈا رکھیں۔
بھاری کھانوں سے پرہیز کریں۔
دن کے وقت کے سست دورانیے سے آگاہ رہیں۔
کسی اور شخص کو اپنے ساتھ بٹھائیں اور ڈرائیونگ کی ذمہ داری بانٹیں۔
طویل سفر کے دوران ہر 100 میل یا ہر 2 گھنٹے بعد وقفہ لیں۔
ڈرائیونگ روک کر آرام کریں یا جھپکی لیں۔
کیفین کا استعمال چند گھنٹوں کے لیے چوکسی بڑھا سکتا ہے، لیکن اس کا زیادہ استعمال نہ کریں۔ یہ اثر بالآخر ختم ہو جائے گا۔ تھکن بھگانے کے لیے کیفین پر انحصار نہ کریں۔
منشیات سے پرہیز کریں۔ یہ وقتی طور پر آپ کو جگائے رکھ سکتی ہیں مگر آپ کو ہوشیار نہیں بناتیں۔
اگر نیند آ رہی ہو تو واحد محفوظ طریقہ یہ ہے کہ گاڑی روک کر سو جائیں۔ اگر آپ ایسا نہیں کرتے تو اپنی اور دوسروں کی جان خطرے میں ڈالتے ہیں۔

2.11.3 – سڑک کے عوامل:

کم روشنی۔ دن کے وقت عموماً روشنی کافی ہوتی ہے۔ لیکن رات میں ایسا نہیں ہوتا۔ کچھ جگہوں پر اسٹریٹ لائٹس ہوں گی، لیکن زیادہ تر علاقوں میں روشنی ناکافی ہوتی ہے۔ بیشتر سڑکوں پر آپ کو صرف اپنی ہیڈ لائٹس پر انحصار کرنا پڑتا ہے۔

کم روشنی کا مطلب یہ ہے کہ آپ خطرات کو دن کی نسبت کم دیکھ سکیں گے۔ بغیر روشنی کے سڑک پر موجود افراد کو دیکھنا مشکل ہوتا ہے۔ رات کے وقت ہونے والے بہت سے حادثات میں پیدل افراد، دوڑنے والے، سائیکل سوار اور جانور شامل ہوتے ہیں۔

روشنی موجود ہونے کے باوجود، سڑک کا منظر دھندلا یا الجھاؤ کا باعث بن سکتا ہے۔ ٹریفک سگنلز اور خطرات کو پہچاننا مشکل ہو سکتا ہے، خاص طور پر جب پس منظر میں بورڈز، دکانوں کی کھڑکیاں اور دیگر روشنیاں موجود ہوں۔

جب روشنی کم یا منظر الجھا ہوا ہو تو آہستہ چلائیں۔
اتنی رفتار سے چلائیں کہ آپ اس فاصلے میں گاڑی روک سکیں جسے آپ آگے دیکھ سکتے ہوں۔

نشے میں دھت ڈرائیور۔ نشے یا منشیات کے زیرِ اثر ڈرائیور اپنے لیے اور آپ کے لیے خطرہ ہیں۔ بار یا شراب خانے بند ہونے کے اوقات میں خاص طور پر محتاط رہیں۔ ان ڈرائیورز پر نظر رکھیں جو لین میں سیدھا نہ چل پائیں، رفتار برقرار نہ رکھ سکیں، بغیر کسی وجہ کے رک جائیں، یا شراب یا منشیات کے زیرِ اثر ہونے کی دیگر علامات ظاہر کریں۔

2.11.4 – گاڑی کے عوامل

ہیڈ لائٹس۔ رات کے وقت، آپ کے لیے دیکھنے اور دوسروں کے لیے آپ کو دیکھنے کا بنیادی ذریعہ عموماً آپ کی ہیڈلائٹس ہی ہوتی ہیں۔ آپ اپنی ہیڈلائٹس کے ذریعے اتنا زیادہ نہیں دیکھ سکتے جتنا آپ دن کی روشنی میں دیکھ سکتے ہیں۔ لو بیمز (کم روشنی والی ہیڈ لائٹس) کے ساتھ آپ تقریباً 250 فٹ تک آگے دیکھ سکتے ہیں، جبکہ ہائی بیمز (تیز روشنی والی ہیڈلائٹس) کے ساتھ یہ فاصلہ 350 سے 500 فٹ تک ہو سکتا ہے۔ آپ کو اپنی رفتار اس طرح ایڈجسٹ کرنی چاہیئے کہ آپ کی گاڑی کا رکنے کا فاصلہ، آپ کی نظر کی حد کے اندر رہے۔ اس کا مطلب ہے کہ آپ اتنی آہستہ رفتار سے چلائیں کہ اگر سامنے کوئی رکاوٹ آ جائے، تو آپ اپنی ہیڈ لائٹس کی روشنی کی حد کے اندر ہی گاڑی روک سکیں۔ اگر آپ ایسا نہیں کریں گے، تو جب تک آپ کسی خطرے کو دیکھیں گے، تب تک رکنے کے لیے وقت نہیں بچے گا۔

اگر آپ کی ہیڈ لائٹس میں کوئی مسئلہ ہو تو رات کے وقت ڈرائیونگ زیادہ خطرناک ہو سکتی ہے۔ گندی ہیڈلائٹس وہ روشنی فراہم نہیں کرتیں جو انہیں کرنی چاہیئے، بلکہ صرف آدھی روشنی دیتی ہیں۔ یہ آپ کے دیکھنے کی صلاحیت کو محدود کر دیتا ہے اور دوسروں کے لیے آپ کو دیکھنا مشکل بنا دیتا ہے۔ یقینی بنائیں کہ آپ کی لائٹس صاف اور درست کام کر رہی ہوں۔ ہیڈلائٹس کا رخ درست نہ ہونے کا امکان ہوتا ہے۔ اگر یہ درست سمت میں نہ ہوں، تو نہ تو آپ کو واضح منظر فراہم کریں گی اور نہ ہی مؤثر طور پر کام کریں گی، بلکہ دوسرے ڈرائیوروں کی نظر کو بھی یہ متاثر کر سکتی ہیں۔ یقینی بنائیں کہ کوئی مستند فرد ان کو درست طریقے سے ایڈجسٹ کرے۔

دیگر لائٹس۔ اس مقصد کے لیے کہ آپ کو بآسانی دیکھا جا سکے، درج ذیل چیزوں کا صاف اور درست طور پر کام کرنا ضروری ہے:

- ریفلیکٹرز۔
- مارکر لائٹس
- ٹیل لائٹس۔
- کلیئرنس لائٹس۔
- شناختی لائٹس۔

مڑنے کا اشارہ اور بریک لائٹس۔ رات کے وقت آپ کے مڑنے کا اشارہ اور بریک لائٹس خاص طور پر اہم ہوتے ہیں تاکہ دوسرے ڈرائیور آپ کے ارادے سمجھ سکیں۔ یقینی بنائیں کہ آپ کے مڑنے کے اشارے اور اسٹاپ لائٹس صاف اور درست حالت میں کام کر رہے ہوں۔

ونڈ شیلڈ اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر۔ رات کے وقت، دن کے مقابلے میں صاف ونڈ شیلڈ اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر رکھنا زیادہ اہم ہوتا ہے۔ رات کے وقت تیز روشنی ونڈ شیلڈ یا ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر پر موجود گرد کو چمکدار عکس میں بدل سکتی ہے، جو آپ کو نظر آنے والے منظر کو روک سکتی ہے۔ زیادہ تر افراد نے یہ تجربہ کیا ہوگا کہ جب سورج طلوع ہو رہا ہو یا غروب ہونے والا ہو، اور وہ اس کی سمت میں گاڑی چلا رہے ہوں، تو ایسی صورت میں وہ بمشکل ونڈ شیلڈ کے پار دیکھ پاتے ہیں، حالانکہ دن کے درمیانی حصے میں وہی ونڈ شیلڈ بالکل صاف دکھائی دیتی ہے۔ رات کے وقت محفوظ ڈرائیونگ کے لیے ونڈ شیلڈ کو اندر اور باہر دونوں جانب سے صاف کریں۔

2.11.5 – رات کے وقت ڈرائیونگ کے طریقۂ کار

سفر سے پہلے کے طریقۂ کار۔ یقینی بنائیں کہ آپ نے آرام کیا ہوا ہے اور پوری طرح چوکنا ہیں۔ اگر آپ کو نیند آ رہی ہو تو گاڑی چلانے سے پہلے سو لیں! حتیٰ کہ ایک چھوٹی سی جھپکی بھی آپ کی یا دوسروں کی جان بچا سکتی ہے۔ اگر آپ عینک استعمال کرتے ہیں تو یقینی بنائیں کہ وہ صاف اور خراش سے پاک ہو۔ رات کے وقت دھوپ کے چشمے نہ پہنیں۔ اپنی گاڑی کا مکمل معائنہ کریں۔ تمام لائٹس اور ریفلیکٹرز کو چیک کرنے پر خاص توجہ دیں، اور جو حصے آپ کی پہنچ میں ہوں، انہیں صاف کریں۔

دوسرے ڈرائیوروں کی نظر خیرہ ہونے سے بچائیں۔ آپ کی ہیڈلائٹس کی چمک مخالف سمت سے آنے والے ڈرائیوروں کے لیے مسائل پیدا کر سکتی ہے۔ یہ ان ڈرائیوروں کو بھی پریشان کر سکتی ہے جو آپ کے ساتھ ہی سمت میں جا رہے ہوں، جب آپ کی لائٹس ان کے ریئر ویو ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر پر پڑتی ہیں۔ اپنی لائٹس کو مدھم کر دیں، اس سے پہلے کہ وہ دوسرے ڈرائیوروں کی نظر کو خیرہ کریں۔ جب کسی سامنے سے آنے والی گاڑی سے 500 فٹ کے فاصلے پر ہوں یا کسی گاڑی کے پیچھے 500 فٹ کے اندر ہوں، تو اپنی لائٹس مدھم کر دیں۔

سامنے سے آنے والی گاڑیوں کی چمک سے بچاؤ کریں۔ سامنے سے آنے والی گاڑیوں کی لائٹس کو براہِ راست نہ دیکھیں۔ اگر ممکن ہو تو سڑک کے دائیں لین یا کنارے کی نشاندہی پر نظر رکھیں۔ اگر دوسرے ڈرائیور لو بیم استعمال نہ کریں تو "بدلہ لینے کے لیے جواباً" اپنی ہائی بیم مت آن کریں۔ یہ عمل سامنے سے آنے والے ڈرائیوروں کی نظر کو خیرہ کرتا ہے اور حادثے کے امکانات کو بڑھا دیتا ہے۔

ہائی بیم کا استعمال کریں جب ایسا کرنا ممکن ہو۔ کچھ ڈرائیور ہمیشہ لو بیم استعمال کرنے کی غلطی کرتے ہیں۔ ایسا کرنا ان کی سامنے دیکھنے کی صلاحیت

کو شدید طور پر محدود کر دیتا ہے۔ ہائی بیم کا استعمال صرف اُس وقت کریں جب یہ محفوظ اور قانوناً جائز ہو۔ جب آپ کسی آنے والی گاڑی سے 500 فٹ کے فاصلے پر نہ ہوں تو ہائی بیم استعمال کریں۔ اپنے کیب کے اندرونی حصے کو زیادہ روشن نہ ہونے دیں۔ ایسا کرنے سے باہر دیکھنا مشکل ہو جاتا ہے۔ اندرونی روشنی بند رکھیں، اور اپنے انسٹرومنٹ لائٹس کو اس حد تک مدھم کریں کہ آپ گیجز (میٹرز) کو پھر بھی آسانی سے پڑھ سکیں۔

اگر نیند آ رہی ہو تو قریبی محفوظ مقام پر رک جائیں۔ اکثر لوگ اس بات کا اندازہ نہیں کر پاتے کہ وہ نیند کے کتنے قریب ہیں، حالانکہ ان کی آنکھیں بند ہو رہی ہوتی ہیں۔ اگر محفوظ طریقے سے ممکن ہو تو شیشے میں خود کو دیکھیں۔ اگر آپ نیند میں دکھائی دیں، یا صرف نیند محسوس ہو، تو فوراً ڈرائیونگ روک دیں! آپ ایک نہایت خطرناک حالت میں ہیں۔ واحد محفوظ حل نیند ہے۔

2.12 – دھند میں ڈرائیونگ

دھند کسی بھی وقت ہو سکتی ہے۔ شاہراہوں پر دھند نہایت خطرناک ثابت ہو سکتی ہے۔ دھند اکثر اچانک آتی ہے، اور حدِ نگاہ تیزی سے متاثر ہو سکتی ہے۔ آپ کو دھند کی صورتحال پر نظر رکھنی چاہیئے اور رفتار کم کرنے کے لیے تیار رہنا چاہیئے۔ یہ مفروضہ مت اپنائیں کہ آپ کے دھند میں داخل ہوتے ہی وہ ہلکی ہو جائے گی۔

دھند میں ڈرائیونگ کے بارے میں سب سے بہتر مشورہ یہی ہے کہ دھند میں ڈرائیونگ نہ کریں۔ ترجیحاً سڑک سے ہٹ کر کسی ریسٹ ایریا یا ٹرک اسٹاپ پر رک جائیں جب تک حدِ نگاہ بہتر نہ ہو جائے۔ اگر ڈرائیو کرنا ضروری ہو، تو درج ذیل باتوں کو ضرور مدنظر رکھیں:

- دھند سے متعلق تمام انتباہی علامات کی مکمل طور پر پابندی کریں۔
- دھند میں داخل ہونے سے پہلے رفتار کم کر لیں۔
- اپنی تمام لائٹس آن کریں۔ دن کے وقت بھی بہترین حدِ نگاہ کے لیے لو بیم ہیڈلائٹس اور فوگ لائٹس استعمال کریں، اور ان ڈرائیوروں کے لیے چوکنے رہیں جنھوں نے اپنی لائٹس آن نہیں کی ہوتیں۔
- اپنے 4 طرفہ فلیشرز آن کریں۔ یہ پیچھے سے آنے والی گاڑیوں کو آپ کی موجودگی کا جلد ادراک حاصل کرنے میں مدد دے گا۔
- شاہراہ کے کنارے موجود گاڑیوں پر نظر رکھیں۔ آپ کے سامنے موجود ٹیل لائٹس یا ہیڈ لائٹس اس بات کی درست نشاندہی نہیں کرتیں کہ آگے سڑک کہاں جا رہی ہے۔ یہ ممکن ہے کہ وہ گاڑی سڑک پر ہو ہی نہ۔
- شاہراہ کے کنارے لگے ریفلیکٹرز کو بطور رہنما استعمال کریں تاکہ آپ جان سکیں کہ سڑک آگے کیسے مڑ سکتی ہے۔
- ایسی ٹریفک کی آواز سننے کی کوشش کریں جو آپ کی نظروں سے اوجھل ہو۔
- دوسری گاڑیوں کو اوورٹیک کرنے سے گریز کریں۔
- سڑک کے کنارے اس وقت تک نہ رکیں جب تک کہ ایسا کرنا بالکل ضروری نہ ہو۔
- ایمرجنسی اسٹاپس کے لیے تیار رہیں۔

2.13 – موسم سرما میں ڈرائیونگ

2.13.1 – گاڑی کی جانچ

یقینی بنائیں کہ آپ کی گاڑی موسم سرما کی ڈرائیونگ کے لیے تیار ہے۔ آپ کو باقاعدگی سے معائنہ کرنا چاہیئے، اور درج ذیل اشیاء پر خصوصی توجہ دینی چاہیئے:

کولنٹ کی سطح اور اینٹی فریز کی مقدار۔ یقینی بنائیں کہ کولنگ سسٹم مکمل بھرا ہوا ہو اور اس میں اتنا اینٹی فریز موجود ہو کہ جماؤ سے بچاؤ ہو سکے۔ اسے ایک مخصوص کولنٹ ٹیسٹر کے ذریعے چیک کیا جا سکتا ہے۔

ڈی فروسٹنگ اور ہیٹنگ کا سامان۔ یقینی بنائیں کہ ڈی فروسٹرز درست طریقے سے کام کر رہے ہوں۔ یہ محفوظ ڈرائیونگ کے لیے ضروری ہیں۔ یقینی بنائیں کہ ہیٹر کام کر رہا ہے، اور آپ کو اس کا استعمال آتا ہو۔ اگر آپ دیگر ہیٹرز استعمال کرتے ہیں اور انہیں درکار سمجھتے ہیں (مثلاً ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر ہیٹرز، بیٹری باکس ہیٹرز، فیول ٹینک ہیٹرز)، تو سفر شروع کرنے سے پہلے ان کے کام کرنے کی حالت ضرور چیک کریں۔

وائپرز اور واشرز۔ یقینی بنائیں کہ ونڈ شیلڈ وائپر بلیڈز اچھی حالت میں ہوں۔ یقینی بنائیں کہ وائپر بلیڈز کھڑکی پر اتنے دباؤ سے لگ رہے ہوں کہ وہ ونڈ شیلڈ کو اچھی طرح صاف کر سکیں، ورنہ وہ برف کو مؤثر طریقے سے ہٹا نہیں سکیں گے۔ یقینی بنائیں کہ ونڈ شیلڈ واشر درست طریقے سے کام کر رہا ہو اور واشر ریزروائر میں واشنگ فلوئیڈ موجود ہو۔

ونڈ شیلڈ واشر اینٹی فریز کا استعمال کریں تاکہ واشر مائع جمنے سے محفوظ رہے۔ اگر آپ ڈرائیونگ کے دوران ٹھیک سے نہیں دیکھ پا رہے (مثال کے طور پر اگر وائپرز کام نہ کریں)، تو محفوظ طریقے سے رکیں اور مسئلہ درست کریں۔

ٹائرز۔ یقینی بنائیں کہ آپ کے ٹائروں پر مناسب ٹریڈ (جھری) موجود ہو۔ ڈرائیو ٹائرز کو گیلی سڑک یا برف پر گاڑی کو آگے بڑھانے کے لیے گرفت فراہم کرنی چاہیئے۔ اسٹیرنگ ٹائرز کو گاڑی کو موڑنے کے لیے گرفت فراہم کرنی ہوتی ہے۔ موسمِ سرما میں مناسب ٹریڈ کا ہونا خاص طور پر اہم ہے۔ سامنے والے ٹائروں کے ہر بڑے ٹریڈ میں کم از کم 32/4 انچ گہرائی ہونی چاہیئے، اور دیگر ٹائروں میں کم از کم 32/2 انچ۔ اس سے زیادہ ٹریڈ ہونا بہتر ہے۔ محفوظ ڈرائیونگ کے لیے یہ جانچنے کے لیے گیج کا استعمال کریں کہ آیا ٹریڈ مناسب ہے یا نہیں۔

ٹائر چینز۔ آپ خود کو ایسی صورتحال میں پا سکتے ہیں جہاں زنجیروں کے بغیر گاڑی چلانا ممکن نہ ہو، حتیٰ کہ کسی محفوظ مقام تک پہنچنے کے لیے بھی۔ درست تعداد میں زنجیریں اور اضافی کراس-لنکس ساتھ رکھیں۔ یقینی بنائیں کہ یہ آپ کے ڈرائیو ٹائروں پر فٹ آتی ہوں۔ زنجیروں کو ٹوٹے ہوئے ہُکس، گھسے یا ٹوٹے ہوئے کراس-لنکس، اور مڑے یا ٹوٹے ہوئے سائیڈ چینز کے لیے چیک کریں۔ برف اور برفباری میں استعمال کرنے کی ضرورت پیش آنے سے پہلے چینز لگانے کا طریقہ سیکھ لیں۔ موسمِ سرما میں ڈرائیونگ کے دوران ٹائر چینز ہمراہ رکھنا ضروری ہے۔

لائٹس اور ریفلیکٹرز۔ یقینی بنائیں کہ لائٹس اور ریفلیکٹرز صاف ہوں۔ خراب موسم کے دوران لائٹس اور ریفلیکٹرز خاص طور پر اہم ہوتے ہیں۔ خراب موسم میں وقتاً فوقتاً یہ چیک کرتے رہیں کہ یہ صاف اور درست طریقے سے کام کر رہے ہوں۔

وِنڈوز اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز / مِررز۔ سفر شروع کرنے سے پہلے ونڈ شیلڈ، کھڑکیوں، اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر سے برف، برفانی تہہ وغیرہ کو ہٹا دیں۔ ضرورت کے مطابق ونڈ شیلڈ اسکریپر، برف ہٹانے والا برش، اور ونڈ شیلڈ ڈی فروسٹر استعمال کریں۔

ہینڈ ہولڈز، سیڑھیاں، اور ڈیک پلیٹس۔ کیب میں داخل ہونے یا گاڑی کے ارد گرد حرکت کرنے کے لیے استعمال ہونے والے ہینڈ ہولڈز، سیڑھیوں اور ڈیک پلیٹس سے تمام برف اور برفانی تہہ کو ہٹا دیں۔ اس سے پھسلنے کے خطرے میں کمی آئے گی۔

ریڈی ایٹر شٹرز اور ونٹرفرنٹ۔ ریڈی ایٹر شٹرز سے برف ہٹا دیں۔ یقینی بنائیں کہ ونٹرفرنٹ زیادہ سختی سے بند نہ ہو۔ اگر شٹرز جم جائیں یا ونٹرفرنٹ بہت زیادہ بند ہو، تو انجن زیادہ گرم ہو سکتا ہے اور بند بھی ہو سکتا ہے۔

ایگزاسٹ سسٹم۔ جب کیب کی وینٹیلیشن مناسب نہ ہو (جیسے کھڑکیاں بند ہوں)، تو ایگزاسٹ سسٹم کی لیکیج خاص طور پر خطرناک ہوتی ہے۔ڈھیلے جوڑ زہریلی کاربن مونو آکسائیڈ کو آپ کی گاڑی میں داخل ہونے کی اجازت دے سکتے ہیں۔ کاربن مونو آکسائیڈ گیس آپ کو نیند میں مبتلا کر سکتی ہے۔ زیادہ مقدار میں یہ گیس جان لیوا ثابت ہو سکتی ہے۔ ایگزاسٹ سسٹم کو ڈھیلے پرزوں، آوازوں یا لیک ہونے کی علامات کے لیے چیک کریں۔

2.13.2 – ڈرائیونگ

پھسلن والی سطحیں۔ پھسلن والی سڑکوں پر آہستہ اور نرمی سے ڈرائیو کریں۔ اگر سڑک بہت زیادہ پھسلن والی ہو، تو آپ کو ڈرائیونگ نہیں کرنی چاہیئے۔ پہلے دستیاب محفوظ مقام پر رک جائیں۔

آہستگی اور نرمی سے آغاز کریں۔ جب پہلی بار گاڑی چلانا شروع کریں، تو سڑک کی کیفیت کو محسوس کریں۔ جلدی مت کریں۔

برف کی موجودگی چیک کریں۔ سڑک پر، خاص طور پر پلوں اور اوورپاسز پر برف چیک کریں۔ اگر دوسری گاڑیوں سے چھینٹے نہ اٹھ رہے ہوں تو اس کا مطلب ہے کہ سڑک پر برف جم چکی ہے۔ اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر اور وائپر بلیڈز پر بھی برف چیک کریں۔ اگر ان پر برف جمی ہو تو غالباً سڑک بھی برفیلے حال میں ہو گی۔

موڑ کاٹنے اور بریک لگانے کے انداز کو حالات کے مطابق ایڈجسٹ کریں۔ موڑ کو حتی الامکان نرمی سے کاٹیں۔ ضرورت سے زیادہ بریک نہ لگائیں، اور انجن بریک یا اسپیڈ ریٹارڈر استعمال نہ کریں۔ (یہ پھسلن والی سطح پر ڈرائیونگ ویل کو سلپ کر سکتے ہیں۔)

رفتار کو حالات کے مطابق ایڈجسٹ کریں۔ سست رفتار گاڑیوں کو صرف ضرورت کے وقت ہی اوورٹیک کریں۔ آہستہ چلیں اور اتنا آگے دیکھتے رہیں کہ رفتار مسلسل رکھی جا سکے۔ رفتار بار بار کم اور زیادہ کرنے سے گریز کریں۔ موڑ دھیرے سے کاٹیں اور موڑ کاٹتے وقت بریک نہ لگائیں۔ خیال رہے کہ جب درجہ حرارت اتنا بڑھے کہ برف پگھلنے لگے، تو سڑک مزید پھسلن والی ہو جاتی ہے۔ رفتار کو مزید کم کر دیں۔

فاصلہ حالات کے مطابق رکھیں۔ دوسری گاڑیوں کے ساتھ ساتھ مت چلیں۔ آگے چلتی گاڑی سے فاصلہ زیادہ رکھیں۔ جب آپ کے سامنے ٹریفک جام دکھائی دے، تو رفتار کم کریں یا رک جائیں اور کلیئر ہونے کا انتظار کریں۔ روکنے کی ضرورت کو پہلے سے محسوس کرنے کی بھرپور کوشش کریں اور آہستہ آہستہ رفتار کم کریں۔ برف ہٹانے والی گاڑیوں، نمک یا ریت چھڑکنے والے ٹرکوں کا دھیان رکھیں اور انہیں مناسب جگہ دیں۔

گیلے بریکس۔ شدید بارش یا جمع پانی میں ڈرائیونگ کے دوران آپ کی بریکس گیلی ہو سکتی ہیں۔ گیلی بریکس کمزور ہو سکتی ہیں، غیر متوازن انداز میں لگ سکتی ہیں، یا اچانک گرفت کر سکتی ہیں۔ اس سے بریک لگانے کی صلاحیت میں کمی، پہیوں کا لاک ہو جانا، گاڑی کا ایک طرف کھنچنا، یا اگر آپ ٹریلر کھینچ رہے ہوں تو جیک نائف ہونے کا خطرہ ہو سکتا ہے۔

اگر ممکن ہو تو گہرے پانی یا بہتے ہوئے پانی سے گزرنے سے گریز کریں۔
اگر ایسا ممکن نہ ہو تو آپ کو درج ذیل اقدامات کرنے چاہیئیں:

- رفتار کم کریں اور گیئر کو کم سطح پر رکھیں۔
- نرمی سے بریک لگائیں۔ اس سے بریک لائننگز بریک ڈرمز یا ڈسکس سے چپک جاتی ہیں اور پانی، مٹی، کیچڑ اور ریت کو اندر جانے سے روکتی ہیں جب آپ پانی میں سے گاڑی گزار رہے ہوں۔
- انجن کے rpm بڑھائیں اور ہلکے دباؤ کے ساتھ بریکس پر پاؤں رکھتے ہوئے پانی سے گزریں۔
- پانی سے نکلنے کے بعد بریکس کو کچھ فاصلے تک ہلکے دباؤ کے ساتھ دبائے رکھیں تاکہ وہ گرم ہو کر خشک ہو جائیں۔
- جب محفوظ ہو، ایک ٹیسٹ اسٹاپ کریں۔ پیچھے دیکھیں کہ کوئی گاڑی پیچھے نہ آ رہی ہو، پھر بریک لگائیں تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ بریکس درست کام کر رہی ہیں۔ اگر ایسا نہ ہو، تو اوپر بیان کردہ طریقے کے مطابق مزید خشک کریں۔ (احتیاط: بریکس اور ایکسیلیریٹر کو ایک ساتھ زیادہ دبانے سے گریز کریں، ورنہ بریک ڈرمز اور لائننگز زیادہ گرم ہو سکتی ہیں۔)

2.14 – شدید گرم موسم میں ڈرائیونگ

2.14.1 – گاڑی کی جانچ

معمول کے مطابق معائنہ کریں، لیکن درج ذیل اشیاء پر خاص توجہ دیں:

- **ٹائرز۔** ڈرائیونگ سے پہلے ٹائر ماؤنٹنگ اور ہوا کے دباؤ کو چیک کریں۔ شدید گرم موسم میں ڈرائیونگ کے دوران ہر دو گھنٹے بعد یا ہر 100 میل پر ٹائرز کا معائنہ کریں۔ درجہ حرارت بڑھنے سے ہوا کا دباؤ بھی بڑھتا ہے۔ ہوا خارج نہ کریں، ورنہ جب ٹائر ٹھنڈے ہوں گے تو دباؤ بہت کم ہو جائے گا۔ اگر ٹائر اتنا گرم ہو کہ چھونے سے جلنے کا احساس ہو، تو گاڑی روک کر انتظار کریں جب تک کہ ٹائر ٹھنڈا نہ ہو جائے۔ ورنہ ٹائر پھٹ سکتا ہے یا آگ پکڑ سکتا ہے۔
- **انجن آئل۔** انجن آئل نہ صرف انجن کو چکناہٹ فراہم کرتا ہے بلکہ اسے ٹھنڈا رکھنے میں بھی مدد دیتا ہے۔ یقینی بنائیں کہ انجن آئل مناسب مقدار میں موجود ہو۔ اگر آپ کی گاڑی میں آئل ٹمپریچر گیج موجود ہو، تو ڈرائیونگ کے دوران اس بات کو یقینی بنائیں کہ درجہ حرارت مناسب حد کے اندر رہے۔

- **انجن کولنٹ۔** روانہ ہونے سے پہلے یقینی بنائیں کہ انجن کولنگ سسٹم میں انجن ساز ادارے کی ہدایت کے مطابق پانی اور اینٹی فریز موجود ہو۔ (اینٹی فریز گرم موسم میں بھی انجن کو محفوظ رکھتا ہے، جیسے کہ سرد موسم میں۔) ڈرائیونگ کے دوران وقتاً فوقتاً پانی یا کولنٹ ٹمپریچر گیج چیک کریں۔ یقینی بنائیں کہ درجہ حرارت معمول کی حد میں رہے۔ اگر گیج محفوظ حد سے اوپر چلا جائے، تو ممکن ہے کوئی خرابی ہو جو انجن فیل ہونے یا آگ لگنے کا سبب بن سکتی ہے۔ جہاں محفوظ طریقے سے ممکن ہو، فوراً ڈرائیونگ روکیں اور خرابی معلوم کرنے کی کوشش کریں۔

  کچھ گاڑیوں میں شفاف کولنٹ اوور فلو کنٹینرز یا ریکوری کنٹینرز ہوتے ہیں۔ یہ آپ کو انجن کے گرم ہونے کی حالت میں بھی کولنٹ لیول چیک کرنے کی اجازت دیتے ہیں۔ اگر کنٹینر پریشرائزڈ سسٹم کا حصہ نہ ہو، تو اس کا ڈھکن محفوظ طریقے سے کھولا جا سکتا ہے اور انجن کے چلنے کے درجہ حرارت میں بھی کولنٹ ڈالا جا سکتا ہے۔

  ریڈی ایٹر کیپ یا پریشرائزڈ سسٹم کا کوئی بھی حصہ اس وقت تک مت کھولیں جب تک کہ سسٹم ٹھنڈا نہ ہو جائے۔ بھاپ اور کھولتا ہوا پانی دباؤ کے ساتھ باہر نکل سکتا ہے اور شدید جلنے کا سبب بن سکتا ہے۔ اگر آپ ہاتھ سے ریڈی ایٹر کیپ کو چھو سکتے ہیں، تو غالباً وہ اتنا ٹھنڈا ہو چکا ہے کہ کھولا جا سکتا ہے۔

  اگر کولنٹ ایسے سسٹم میں شامل کرنا ہو جس میں ریکوری یا اوور فلو ٹینک نہ ہو، تو درج ذیل اقدامات کریں:

  - انجن بند کریں۔
  - انتظار کریں جب تک انجن ٹھنڈا ہو جائے۔
  - ہاتھوں کی حفاظت کریں (دستانے یا موٹے کپڑے کا استعمال کریں)۔
  - ریڈی ایٹر کیپ کو آہستہ آہستہ پہلے اسٹاپ تک کھولیں تاکہ پریشر ختم ہو جائے۔
  - کولنگ سسٹم سے پریشر نکلتے وقت پیچھے ہٹ جائیں۔
  - جب تمام پریشر نکل جائے تو کیپ کو دبا کر مزید گھما کر مکمل طور پر کھولیں۔
  - کولنٹ کی سطح بصری طور پر چیک کریں اور اگر ضرورت ہو تو مزید کولنٹ شامل کریں۔
  - کیپ کو دوبارہ بند کریں اور مکمل طور پر بند ہونے تک گھمائیں۔

- **انجن بیلٹس۔** اپنی گاڑی میں وی-بیلٹ کی ٹائٹنس چیک کرنے کا طریقہ سیکھیں، جو بیلٹس پر دباؤ ڈال کر کیا جاتا ہے۔ ڈھیلی بیلٹس واٹر پمپ اور/یا فین کو صحیح طریقے سے نہیں چلا سکیں گی۔ اس سے انجن زیادہ گرم (اوورہیٹ) ہو سکتا ہے۔ بیلٹس کو کریکنگ یا دیگر گھسنے کے آثار کے لیے بھی چیک کریں۔ گرم موسم میں یہ خاص طور پر ضروری ہے۔ پھٹی ہوئی بیلٹس ایک حفاظتی خطرہ ہیں۔
- **ہوزز۔** یقینی بنائیں کہ کولنٹ ہوزز اچھی حالت میں ہوں۔ ڈرائیونگ کے دوران اگر کوئی ہوز ٹوٹ جائے تو یہ انجن فیل ہونے، حتیٰ کہ آگ لگنے کا سبب بن سکتا ہے۔

2.14.2 – ڈرائیونگ

- **ٹار کے رسنے کا خیال رکھیں۔** شدید گرم موسم میں اکثر سڑک کے فرش میں موجود ٹار سطح پر آ جاتا ہے۔ جہاں ٹار "رس" کر اوپر آ گیا ہو، وہ جگہیں بہت زیادہ پھسلن والی ہوتی ہیں۔
- **اتنی آہستہ ڈرائیو کریں کہ انجن زیادہ گرم نہ ہو۔**زیادہ رفتار سے ٹائروں اور انجن میں زیادہ گرمی پیدا ہوتی ہے۔ صحرا جیسے علاقوں میں یہ گرمی اتنی بڑھ سکتی ہے کہ خطرناک ہو جائے۔ زیادہ گرمی ٹائرز کے خراب ہونے یا آگ لگنے، اور انجن فیل ہونے کے امکانات کو بڑھا دیتی ہے۔

ذیلی سیکشنز 2.11، 2.12، 2.13، اور 2.14
اپنے علم کی جانچ کریں

1. آپ کو جہاں ممکن ہو، لو بیم ہیڈ لائٹس استعمال کرنی چاہیئں۔ درست یا غلط؟
2. اگر آپ کو نیند آ رہی ہو تو ڈرائیونگ سے پہلے کیا کرنا چاہیئے؟
3. گیلی بریکس سے کیا اثرات پیدا ہو سکتے ہیں؟ ان مسائل سے بچنے کے لیے کیا کرنا چاہیئے؟
4. آپ کو گرم ٹائروں سے ہوا نکال دینی چاہیئے تاکہ دباؤ معمول پر آ جائے۔ درست یا غلط؟
5. جب تک انجن زیادہ گرم نہ ہو، آپ ریڈی ایٹر کیپ کو محفوظ طریقے سے کھول سکتے ہیں۔ درست یا غلط؟

یہ سوالات امتحان میں آ سکتے ہیں۔ اگر آپ ان سب سوالات کے درست جواب نہ دے سکیں تو ذیلی سیکشن 2.11، 2.12، 2.13 اور 2.14 کو دوبارہ پڑھیں۔

2.15 – ریل روڈ-ہائی وے کراسنگز

ریل روڈ-ہائی وے گریڈ کراسنگز ایک مخصوص قسم کا چوراہا ہوتا ہے جہاں شاہرہ ریلوے لائن کو کاٹتی ہے۔ یہ کراسنگز ہمیشہ خطرناک ہوتی ہیں۔ ہر کراسنگ کی طرف اسی ذہنیت کے ساتھ جائیں جیسے کوئی ٹرین آ رہی ہو۔ ریلوے کراسنگ پر ٹرین کا فاصلہ اور اُس کی رفتار جانچنا انتہائی مشکل ہوتا ہے۔

2.15.1 – کراسنگز کی اقسام

بِنا انتباہی ڈیوائسز کے کراسنگز۔ یہ وہ قسم ہے جس پر کوئی بھی ٹریفک کنٹرول ڈیوائس موجود نہیں ہوتی۔ رکنے یا آگے بڑھنے کا فیصلہ مکمل طور پر آپ کے ذمے ہوتا ہے۔ Passive کراسنگز میں آپ کو خود ہی کراسنگ کی پہچان کرنی ہوتی ہے، ٹریک پر آنے والی کسی بھی ٹرین کو تلاش کرنا ہوتا ہے، اور یہ فیصلہ کرنا ہوتا ہے کہ آیا محفوظ طریقے سے کراسنگ کے لیے کافی جگہ موجود ہے۔ بِنا انتباہی ڈیوائسز کے کراسنگز پر زرد رنگ کی گول ایڈوانس انتباہی علامات، سڑک پر نشانات، اور کراس بکس (Crossbucks) نصب ہوتے ہیں تاکہ آپ کو کراسنگ کی پہچان ہو سکے۔

خودکار انتباہی سسٹمز کی حامل کراسنگز۔ یہ ایک ایسی قسم کی کراسنگ ہوتی ہے جہاں ٹریفک کو منظم کرنے کے لیے کوئی ٹریفک کنٹرول ڈیوائس نصب ہوتی ہے۔ یہ فعال ڈیوائسز عام طور پر چمکتی ہوئی سرخ لائٹس پر مشتمل ہوتی ہیں، گھنٹیوں کے ساتھ یا ان کے بغیر، اور بعض اوقات گھنٹیوں کے ساتھ

پھاٹک بھی شامل ہوتے ہیں۔

2.15.2 – انتباہی علامات اور ڈیوائسز

ایڈوانس انتباہی علامات۔ زرد رنگ کی گول تختی جس پر سیاہ رنگ کی تحریر ہو، عوامی ریل روڈ-ہائی وے کراسنگ سے پہلے لگائی جاتی ہے۔ یہ ایڈوانس انتباہی علامت آپ کو رفتار کم کرنے، ٹرین کی آواز سننے اور دیکھنے، اور اگر ٹرین آ رہی ہو تو ٹریکس پر رکنے کے لیے تیار رہنے کا اشارہ دیتی ہے۔ تمام مسافر بردار اور خطرناک مواد (hazmat) لے جانے والی گاڑیوں کے لیے یہاں رکنا لازمی ہے۔ خاکہ 2.15 دیکھیں۔

سڑک پر بنے ہوئے نشانات۔ سڑک پر بنائے گئے نشانات کا مطلب بھی وہی ہوتا ہے جو ایڈوانس انتباہی علامت کا ہوتا ہے۔ یہ نشانات ایک "X" اور "RR" حروف پر مشتمل ہوتے ہیں، اور دو لین والی سڑکوں پر نو-پاسنگ مارکنگ بھی شامل ہوتی ہے۔ خاکہ 2.16 دیکھیں۔

دو لین والی سڑکوں پر ایک نو پاسنگ زون کا سائن بھی ہوتا ہے۔ بعض اوقات ریل روڈ ٹریکس سے پہلے سڑک پر ایک سفید اسٹاپ لائن بنی ہوتی ہے۔ جب گاڑی رکی ہو، تو اس کا اگلا حصہ اس سفید لائن سے آگے نہیں جانا چاہیئے۔

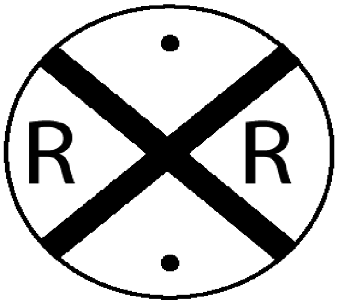
کراس بَک سائنز۔ یہ سائن ریلوے گریڈ کراسنگ کی نشاندہی کرتا ہے۔ یہ آپ سے تقاضا کرتا ہے کہ آپ ٹرین کو راستہ دیں۔ اگر پیومنٹ پر سفید اسٹاپ لائن نہ ہو تو جن گاڑیوں کے لیے رکنا لازم ہے، وہ قریبی ٹریک کی قریبی ریل سے کم از کم 15 فٹ اور زیادہ سے زیادہ 50 فٹ کے فاصلے پر رکیں۔ اگر سڑک ایک سے زیادہ ٹریکس کو عبور کرتی ہو تو کراس-بک کے نیچے ایک سائن ہوتا ہے جو ٹریکس کی تعداد ظاہر کرتا ہے۔ خاکہ 2.17 دیکھیں۔

چمکتی ہوئی سرخ لائٹس کے سگنلز۔ بہت سے ریلوے-شاہرہ گریڈ کراسنگز پر کراس-بک سائن کے ساتھ چمکتی ہوئی سرخ لائٹس اور گھنٹیاں لگی ہوتی ہیں۔ جب لائٹس چمکنا شروع کریں، تو فوراً رُک جائیں! اس کا مطلب ہے کہ ٹرین آ رہی ہے۔ آپ پر لازم ہے کہ آپ ٹرین کو راستہ دیں۔ اگر ایک سے زیادہ ٹریکس ہوں تو اس بات کو یقینی بنائیں کہ تمام ٹریکس خالی ہوں، پھر کراسنگ کریں۔ خاکہ 2.18 دیکھیں۔

گیٹس۔ بہت سی ریل روڈ-ہائی وے کراسنگز پر گیٹس، چمکتی ہوئی سرخ لائٹس اور گھنٹیاں نصب ہوتی ہیں۔ جب لائٹس چمکنا شروع کریں اور گیٹ سڑک پر نیچے آنے لگے تو فوراً رُک جائیں۔ گیٹس کے اٹھنے اور لائٹس کے بند ہونے تک رُکے رہیں۔ جب مکمل طور پر محفوظ ہو، تب ہی آگے بڑھیں۔ خاکہ 2.18 دیکھیں۔

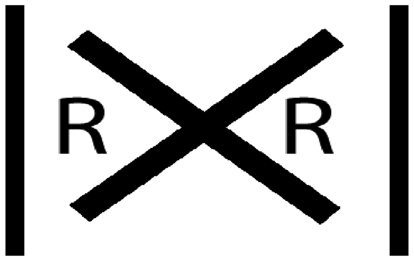
خاکہ 2.15

گول زرد
انتباہی نشان



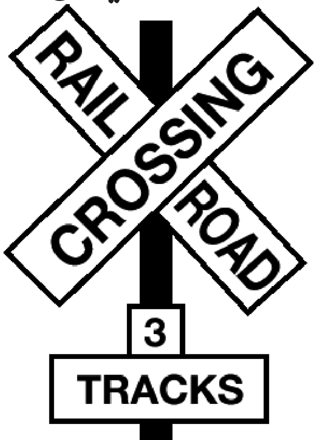
خاکہ 2.16

سڑک پر بنی نشانیاں



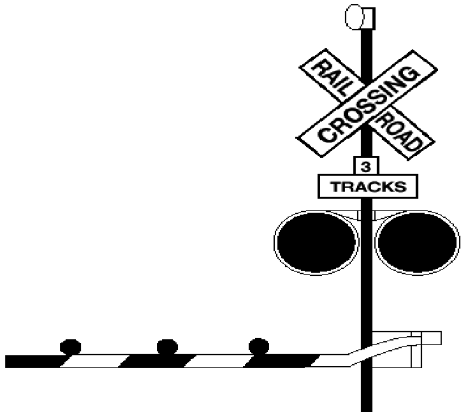
خاکہ 2.17

متعدد ٹریکس



خاکہ 2.18

گیٹس/لائٹس



2.15.3 – ڈرائیونگ کے طریقہ کار

کبھی بھی ریلوے کراسنگ تک ٹرین سے آگے نکلنے کی کوشش نہ کریں۔ کبھی بھی کسی ٹرین سے کراسنگ پر پہنچنے کی دوڑ نہ لگائیں۔ آنے والی ٹرین کی رفتار کا درست اندازہ لگانا انتہائی مشکل ہوتا ہے۔

رفتار کم کریں۔ رفتار کو آپ کی دیکھنے کی صلاحیت کے مطابق کم کیا جانا چاہیئے تاکہ آپ ہر سمت سے آنے والی ٹرین کو دیکھ سکیں، اور رفتار اتنی ہونی چاہیئے کہ اگر رکنے کی ضرورت پیش آئے تو آپ پٹریوں سے پہلے ہی گاڑی روک سکیں۔

ٹرین کی آواز سننے کی توقع نہ رکھیں۔ کچھ کراسنگز پر پہنچتے ہوئے ٹرین کا ہارن بجانا منع ہوتا ہے یا بجایا نہیں جاتا۔ ایسی عوامی کراسنگز کی نشاندہی علامات کے ذریعے کی جاتی ہے جہاں ٹرین ہارن نہیں بجاتی۔ آپ کی گاڑی کے اندر کا شور بھی ٹرین کا ہارن سننے سے روک سکتا ہے، یہاں تک کہ جب ٹرین خطرناک حد تک قریب پہنچ چکی ہو۔

سگنلز پر انحصار نہ کریں۔ محض وارننگ سگنلز، گیٹس، یا فلیگ مین کی موجودگی پر انحصار نہ کریں کہ وہ آپ کو ٹرین کے آنے سے خبردار کریں گے۔ ان کراسنگز پر خاص طور پر محتاط رہیں جہاں گیٹس یا چمکتی ہوئی سرخ لائٹس موجود نہ ہوں۔

ڈبل ٹریکس پر دوہری توجہ ضروری ہے۔ یاد رکھیں کہ ایک ٹریک پر آنے والی ٹرین، دوسرے ٹریک پر آنے والی ٹرین کو آپ کی نظر سے اوجھل کر سکتی ہے۔ کراسنگ کرنے سے پہلے دونوں اطراف دیکھیں۔ جب ایک ٹرین کراسنگ سے گزر چکی ہو، تو آگے بڑھنے سے پہلے یہ یقینی بنائیں کہ کوئی اور ٹرین قریب نہ ہو۔

یارڈ ایریاز اور شہری/قصبہ جاتی گریڈ کراسنگز۔ شہروں اور قصبوں میں واقع یارڈ ایریاز اور گریڈ کراسنگز دیہی علاقوں کی کراسنگز کی طرح ہی خطرناک ہوتی ہیں۔ ان کے قریب بھی اتنی ہی احتیاط سے جائیں۔

2.15.4 – ریل روڈ-ہائی وے کراسنگ پر محفوظ طریقے سے رُکنا

گریڈ کراسنگز پر مکمل رُکنا اس وقت لازمی ہوتا ہے جب:

- کارگو کی نوعیت ریاستی یا وفاقی ضوابط کے مطابق رکنے کو لازم بناتی ہو۔
- کسی اور قانونی وجہ سے رکنا درکار ہو۔

جب رکیں تو درج ذیل باتوں کا خیال رکھیں:

- رکنے کے دوران پیچھے آنے والی ٹریفک کا دھیان رکھیں اور آہستہ آہستہ رکیں۔ اگر موجود ہو تو پل آؤٹ لین استعمال کریں۔
- اپنی چار طرفہ ایمرجنسی فلیشر لائٹس آن کریں۔

2.15.5 – ٹریک پار کرتے وقت احتیاط

ریل روڈ کراسنگز جن کے قریب ڈھلوان ہو، وہاں آپ کی گاڑی ٹریکس پر اٹک سکتی ہے۔
کبھی بھی ایسے ٹریفک حالات پیدا نہ ہونے دیں کہ آپ کو ٹریکس پر رکنا پڑے۔ ٹریکس پار کرنے سے پہلے یہ یقینی بنائیں کہ آپ مکمل طور پر دوسری طرف جا سکتے ہیں۔ ایک عام ٹریکٹر-ٹریلر یونٹ کو ایک ٹریک عبور کرنے میں کم از کم 14 سیکنڈ اور دو ٹریکس عبور کرنے میں 15 سیکنڈ سے زیادہ وقت لگتا ہے۔

ریل روڈ ٹریکس پار کرتے وقت گیئر تبدیل نہ کریں۔

2.15.6 – خصوصی صورتحال

ہوشیار رہیں! درج ذیل قسم کے ٹریلرز اونچی کراسنگز پر پھنس سکتے ہیں:

- کم اونچائی والے یونٹس (لو بوائے، کار کیریئر، موونگ وین، پاسم بیلی لائیو اسٹاک ٹریلر)۔
- سنگل ایکسل ٹریکٹر جو لمبا ٹریلر کھینچ رہا ہو جس کا لینڈنگ گیئر ٹینڈم-ایکسل ٹریکٹر کے لیے ترتیب دیا گیا ہو۔

اگر کسی بھی وجہ سے آپ کی گاڑی ٹریکس پر پھنس جائے، تو فوراً گاڑی سے باہر نکلیں اور ٹریکس سے دور چلے جائیں۔ کراسنگ پر لگے سائن پوسٹ یا سگنل ہاؤسنگ کو چیک کریں تاکہ ایمرجنسی اطلاع کی معلومات حاصل کی جا سکیں۔ 911 یا کسی دیگر ایمرجنسی نمبر پر کال کریں۔ کراسنگ کی جگہ بتانے کے لیے تمام قابل شناخت نشانات استعمال کریں، خاص طور پر DOT نمبر اگر موجود ہو۔

2.16 – پہاڑی علاقوں میں ڈرائیونگ

پہاڑی علاقوں میں کششِ ثقل (گریوِٹی) کا بڑا کردار ہوتا ہے۔ چڑھائی پر، کششِ ثقل آپ کی رفتار کو کم کر دیتی ہے۔ جتنی زیادہ ڈھلوان ہو، جتنا طویل راستہ ہو، اور جتنا بھاری سامان ہو — اتنا ہی زیادہ آپ کو نچلے گیئرز استعمال کرنے کی ضرورت ہو گی۔ لمبے، تیز ڈھلوان والے راستوں پر نیچے اترتے وقت کششِ ثقل آپ کی گاڑی کی رفتار میں اضافہ کرتی ہے۔ آپ کو ایک محفوظ رفتار کا انتخاب کرنا ہو گا، پھر نچلا گیئر اور درست بریکنگ تکنیک استعمال کرنی ہو گی۔ آپ کو پہلے سے منصوبہ بندی کرنی چاہیئے اور اپنی طے شدہ راہ میں موجود لمبے یا تیز ڈھلوان والے راستوں کی معلومات حاصل کرنی چاہیئے۔ اگر ممکن ہو تو ان ڈرائیورز سے بات کریں جو ان ڈھلوانوں سے واقف ہوں تاکہ معلوم ہو سکے کہ کون سی رفتار محفوظ ہے۔

رفتار اتنی کم رکھیں کہ آپ کی بریکس اسے بغیر زیادہ گرم ہوئے کنٹرول کر سکیں۔ اگر بریکس بہت زیادہ گرم ہو جائیں تو وہ "فیڈ" ہو سکتے ہیں یعنی وہ اپنی مؤثر طاقت کھو بیٹھتے ہیں اور آپ کو مزید زور دینا پڑتا ہے۔ اگر آپ مسلسل زور سے بریک لگاتے رہیں، تو بریکس مکمل طور پر ناکام ہو سکتے ہیں، اور آپ نہ تو رفتار کم کر سکیں گے اور نہ ہی رک سکیں گے۔

2.16.1 – "محفوظ" رفتار کا انتخاب کریں

آپ کی سب سے اہم ترجیح یہ ہونی چاہیئے کہ ایسی رفتار کا انتخاب کریں جو درج ذیل عوامل کے لیے زیادہ نہ ہو:

- گاڑی اور کارگو کا کل وزن۔
- ڈھلوان کی لمبائی۔
- ڈھلوان کی شدت۔
- سڑک کی حالت۔
- موسم۔

اگر رفتار کی کوئی حد ظاہر کی گئی ہو یا "زیادہ سے زیادہ محفوظ رفتار" کا سائن لگا ہو، تو کبھی بھی اس حد سے تجاوز نہ کریں۔ ان توجہ دلانے والی انتباہی علامات پر بھی نظر رکھیں جو ڈھلوان کی لمبائی اور شدت کی نشاندہی کرتی ہیں۔

اپنی رفتار پر قابو پانے کے لیے انجن کی بریکنگ کو بنیادی ذریعہ بنائیں۔ انجن کی بریکنگ سب سے مؤثر اُس وقت ہوتی ہے جب وہ گورنرڈ rpms کے قریب ہو اور ٹرانسمیشن نچلے گیئر میں ہو۔ اپنے بریکس کو محفوظ رکھیں تاکہ آپ انہیں سڑک اور ٹریفک کی صورتحال کے مطابق استعمال کر سکیں۔

2.16.2 – ڈھلوان پر اترنے سے پہلے درست گیئر منتخب کریں

ڈھلوان پر اترنے سے پہلے ٹرانسمیشن کو نچلے گیئر میں شفٹ کریں۔ اگر آپ کی رفتار پہلے ہی بڑھ چکی ہو تو گیئر کم کرنے کی کوشش نہ کریں۔ ایسی صورت میں آپ نچلے گیئر میں شفٹ نہیں کر پائیں گے۔ آپ کسی بھی گیئر میں واپس بھی نہیں جا سکیں گے اور انجن بریکنگ کا اثر مکمل طور پر ختم ہو جائے گا۔ زیادہ رفتار پر خودکار ٹرانسمیشن کو زبردستی نچلے گیئر میں لے جانا ٹرانسمیشن کو نقصان پہنچا سکتا ہے اور انجن بریکنگ کا اثر بھی ختم ہو سکتا ہے۔

پرانے ٹرکوں کے لیے عام اصول یہ تھا کہ آپ جس گیئر میں پہاڑی چڑھیں، اسی گیئر میں نیچے بھی اتریں۔ تاہم، نئے ٹرکوں میں کم رگڑ والے پرزے اور ایروڈائنامک ڈیزائن ہوتے ہیں تاکہ ایندھن کی بچت ہو۔ اس کے انجن بھی زیادہ طاقتور ہو سکتے ہیں۔ اس کا مطلب ہے کہ یہ ٹرک چڑھائی پر بلند گیئر میں جا سکتے ہیں اور نیچے اترتے وقت کم رگڑ اور کم ہوا کی مزاحمت ان کو روکنے میں مدد نہیں دیتی۔ اسی لیے، جدید ٹرکوں کے ڈرائیوروں کو پہاڑی سے نیچے اترتے وقت چڑھائی سے بھی زیادہ نچلے گیئر استعمال کرنے کی ضرورت پڑ سکتی ہے۔ آپ کو اپنی گاڑی کے لیے موزوں گیئرنگ معلوم ہونی چاہیئے۔

2.16.3 – بریک فیڈنگ یا ناکامی

بریکس اس طرح بنائی گئی ہوتی ہیں کہ بریک شوز یا پیڈز بریک ڈرم یا ڈسکس سے رگڑ کھا کر گاڑی کی رفتار کم کریں۔ بریک لگانے سے حرارت پیدا ہوتی ہے، لیکن بریکس زیادہ حرارت برداشت کرنے کے لیے بنائی جاتی ہیں۔ البتہ اگر بریکس کا ضرورت سے زیادہ استعمال ہو اور انجن بریکنگ پر انحصار نہ کیا جائے تو بریک فیڈنگ یا ناکامی ہو سکتی ہے۔

بریک فیڈ بریک کی ایڈجسٹمنٹ سے بھی متاثر ہوتا ہے۔ کسی گاڑی پر محفوظ کنٹرول رکھنے کے لیے ضروری ہے کہ ہر بریک اپنا کام صحیح طور پر کرے۔ غیر متوازن بریکیں اپنی کارکردگی دکھانا اُن بریکوں سے پہلے بند کر دیں گی جو درست طور پر متوازن ہوں۔ ایسی صورت میں باقی بریکیں زیادہ گرم ہو سکتی ہیں اور اُن کی گرفت کمزور پڑ سکتی ہے، جس سے گاڑی کو قابو میں رکھنے کے لیے درکار بریکنگ دستیاب نہیں رہے گی۔ بریکس جلد ایڈجسٹمنٹ سے باہر ہو سکتی ہیں، خاص طور پر جب ان کا بہت زیادہ استعمال ہو؛ نیز، جب وہ گرم ہوں تو بریک لائننگ جلدی گھس جاتی ہے۔ لہٰذا، بریک ایڈجسٹمنٹ کو باقاعدگی سے چیک کرتے رہنا ضروری ہے۔

2.16.4 – درست بریکنگ تکنیک

یاد رکھیں۔ لمبے اور/یا تیز ڈھلوان پر بریک کا استعمال صرف انجن بریکنگ کے ضمنی ذریعہ کے طور پر ہونا چاہیئے۔ جب گاڑی نچلے مناسب گیئر میں ہو، تو درج ذیل درست بریکنگ تکنیک استعمال کریں:

- بریکس اس قدر دبائیں کہ رفتار میں واضح کمی محسوس ہو۔
- جب آپ کی رفتار "محفوظ" رفتار سے تقریباً 5 میل فی گھنٹہ کم ہو جائے، تو بریکس چھوڑ دیں۔(یہ بریکنگ تقریباً تین سیکنڈ تک جاری رہنی چاہیئے)
- جب رفتار دوبارہ آپ کی "محفوظ" رفتار تک پہنچ جائے، تو مراحل 1 اور 2 کو دہرائیں۔

مثال کے طور پر، اگر آپ کی "محفوظ" رفتار 40 میل فی گھنٹہ ہے، تو بریک اُس وقت لگائیں جب رفتار دوبارہ 40 میل فی گھنٹہ ہو جائے۔ اب بریکس کو اس حد تک دبائیں کہ رفتار آہستہ آہستہ 35 میل فی گھنٹہ تک کم ہو جائے، پھر بریکس چھوڑ دیں۔ اپنی رفتار کو قابو میں رکھنے کے لیے یہ عمل (بریک لگانا اور چھوڑنا) ڈھلوان کے اختتام تک حسبِ ضرورت دہراتے رہیں۔ کئی خطرناک پہاڑی ڈھلوانوں پر ایسکیپ ریمپس بنائے گئے ہیں۔ ایسکیپ ریمپس کو ایسے بھاگتی ہوئی گاڑیوں کو محفوظ طریقے سے روکنے کے لیے تیار کیا گیا ہے تاکہ ڈرائیور اور مسافروں کو کوئی نقصان نہ ہو۔ ایسکیپ ریمپس میں ڈھیلی اور نرم سطح ہوتی ہے جو گاڑی کی رفتار کم کرتی ہے، اور بعض اوقات یہ ایک چڑھائی کے ساتھ مل کر کام کرتے ہیں۔

اپنے روٹ پر موجود ایسکیپ ریمپس کی جگہوں سے آگاہ رہیں۔ سائنز ڈرائیوروں کو ریمپس کی موجودگی کی اطلاع دیتے ہیں۔ ایسکیپ ریمپس جان بچاتے ہیں، سازوسامان اور مال کو محفوظ رکھتے ہیں۔ اگر آپ کی بریکس فیل ہو جائیں تو ان کا استعمال کریں۔

ذیلی سیکشنز 2.15 اور 2.16
اپنے علم کی جانچ کریں

1. ایسی "محفوظ" رفتار کے تعین میں کون سے عوامل شامل ہوتے ہیں جب آپ لمبی اور تیز ڈھلوان سے نیچے آ رہے ہوں؟
2. آپ کو پہاڑی سے نیچے اترنے سے پہلے درست گیئر میں کیوں ہونا چاہیئے؟
3. لمبی، تیز ڈھلوان پر ڈرائیونگ کے دوران درست بریکنگ تکنیک کیا ہے؟
4. کون سی گاڑیاں ریل روڈ-ہائی وے کراسنگ پر پھنس سکتی ہیں؟
5. ایک عام ٹریکٹر-ٹریلر یونٹ کو ڈبل ٹریک پار کرنے میں کتنا وقت لگتا ہے؟

یہ سوالات امتحان میں آ سکتے ہیں۔ اگر آپ ان کے تمام سوالات کے جواب نہیں دے سکتے تو ذیلی سیکشنز 2.15 اور 2.16 کو دوبارہ پڑھیں۔

2.17 – ہنگامی صورتحال میں ڈرائیونگ

ٹریفک کی ہنگامی صورتحال اُس وقت پیدا ہوتی ہے جب دو گاڑیاں ٹکر کے قریب ہوتی ہیں۔ گاڑی کی ہنگامی صورتحال اُس وقت پیش آتی ہے جب ٹائروں، بریکس یا دیگر اہم حصوں میں خرابی پیدا ہو جائے۔ اس مینوئل میں دی گئی حفاظتی تدابیر پر عمل کرنے سے ان ہنگامی حالات سے بچاؤ ممکن ہے۔ تاہم، اگر ہنگامی صورتحال پیدا ہو جائے، تو حادثے سے بچنے کے امکانات اس بات پر منحصر ہوتے ہیں کہ آپ کس قدر مؤثر کارروائی کرتے ہیں۔ ذیل میں ان اقدامات کی وضاحت کی گئی ہے جو آپ کر سکتے ہیں:

2.17.1 – حادثے سے بچنے کے لیے اسٹیئرنگ کا استعمال

کسی ہنگامی صورتحال میں رک جانا ہمیشہ سب سے محفوظ طریقہ نہیں ہوتا۔ اگر آپ کے پاس رکنے کے لیے مناسب جگہ نہ ہو، تو آپ کو ممکنہ رکاوٹ سے بچنے کے لیے رخ موڑنا پڑ سکتا ہے۔ یاد رکھیں، کسی رکاوٹ سے بچنے کے لیے آپ اکثر رکنے کی نسبت زیادہ تیزی سے مڑ سکتے ہیں۔ (البتہ، زیادہ اونچی گاڑیاں یا وہ گاڑیاں جن کے ساتھ متعدد ٹریلرز ہوں، وہ پلٹ بھی سکتی ہیں۔)

دونوں ہاتھ اسٹیئرنگ پر رکھیں۔ تیزی سے مڑنے کے لیے ضروری ہے کہ آپ اسٹیئرنگ پر دونوں ہاتھوں سے مضبوط گرفت رکھیں۔ کسی بھی ہنگامی صورتحال میں دونوں ہاتھ اسٹیئرنگ پر رکھنے کا بہترین طریقہ یہ ہے کہ ہمیشہ ہی انہیں وہیں رکھا جائے۔

تیزی سے اور محفوظ طریقے سے کیسے مڑیں۔ اگر درست طریقے سے کیا جائے تو تیز موڑ محفوظ طریقے سے لیا جا سکتا ہے۔ محفوظ ڈرائیور درج ذیل نکات پر عمل کرتے ہیں:

- موڑتے وقت بریک مت لگائیں۔ موڑتے ہوئے پہیوں کا لاک ہو جانا بہت آسان ہوتا ہے۔ اگر ایسا ہو جائے، تو گاڑی قابو سے باہر ہو کر پھسل سکتی ہے۔
- اتنا ہی مڑیں جتنا کہ رکاوٹ سے بچنے کے لیے ضروری ہو۔ جتنا زیادہ تیز موڑیں گے، اتنا ہی پھسلنے یا گاڑی الٹنے کا خطرہ بڑھ جائے گا۔
- "کاؤنٹر اسٹیئرنگ" کے لیے تیار رہیں، یعنی جیسے ہی رکاوٹ گزر جائے، فوری طور پر اسٹیئرنگ کو دوسری سمت میں موڑیں۔ اگر آپ کاؤنٹر اسٹیئرنگ کے لیے تیار نہ ہوئے، تو آپ بروقت ایسا نہیں کر سکیں گے۔ ہنگامی اسٹیئرنگ اور کاؤنٹر اسٹیئرنگ کو ایک ہی ڈرائیونگ عمل کے دو حصے تصور کریں۔

کہاں مڑنا ہے۔ اگر سامنے سے آنے والا ڈرائیور آپ کی لین میں آ جائے، تو دائیں طرف مڑنا بہترین فیصلہ ہو گا۔ اگر اُس ڈرائیور کو اپنی غلطی کا احساس ہو جائے، تو اُس کا قدرتی ردعمل اپنی لین میں واپس جانا ہو گا۔

اگر آپ کے راستے میں کوئی رکاوٹ ہو تو کس سمت میں مڑنا بہتر ہو گا، اس کا انحصار صورتحال پر ہو گا۔

اگر آپ نے اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر کا استعمال کیا ہوا ہے تو آپ کو معلوم ہو گا کہ کون سی لین خالی ہے اور یہ محفوظ طور پر استعمال کی جا سکتی ہے۔ اگر شولڈر خالی ہو، تو دائیں طرف جانا بہترین ہو سکتا ہے۔ عام طور پر کوئی شخص شولڈر پر ڈرائیو نہیں کر رہا ہوتا، لیکن بائیں طرف سے ممکنہ طور پر کوئی آپ کو اوورٹیک کر سکتا ہے۔ اگر آپ نے ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر کا استعمال کیا ہو، تو آپ کو اس کی معلومات ہوں گی۔ اگر دونوں طرف سے راستہ بند ہو، تو دائیں طرف جانا بہتر ہو سکتا ہے۔ کم از کم آپ کسی کو مخالف سمت کی لین میں دھکیل کر آمنے سامنے کے تصادم کا خطرہ پیدا نہیں کریں گے۔

سڑک چھوڑنا۔ بعض ہنگامی صورتحالوں میں، آپ کو سڑک سے ہٹ کر جانا پڑ سکتا ہے۔ یہ کسی اور گاڑی سے ٹکرانے کے خطرے کے مقابلے میں کم خطرناک ہو سکتا ہے۔

زیادہ تر شولڈر اتنے مضبوط ہوتے ہیں کہ وہ ایک بڑی گاڑی کا وزن برداشت کر سکتے ہیں، اور اس لیے یہ فرار کا ایک دستیاب راستہ فراہم کرتے ہیں۔ اگر آپ سڑک چھوڑتے ہیں تو درج ذیل ہدایات پر عمل کریں:

بریک لگانے سے گریز کریں۔ اگر ممکن ہو تو جب تک رفتار تقریباً 20 میل فی گھنٹہ تک کم نہ ہو جائے، بریک استعمال کرنے سے گریز کریں۔ پھر بہت نرمی سے بریک لگائیں تاکہ ڈھیلی سطح پر پھسلن سے بچا جا سکے۔

اگر ممکن ہو تو ایک طرف کے پہیے سڑک پر رکھیں۔ یہ آپ کو گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھنے میں مدد دیتا ہے۔

شولڈر پر ہی رہیں۔ اگر شولڈر خالی ہو تو اس وقت تک وہیں رہیں جب تک گاڑی مکمل طور پر رک نہ جائے۔ جب محفوظ ہو، تو اشارہ دیں اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر چیک کریں، پھر سڑک پر واپس آئیں۔

سڑک پر واپس آنا۔ اگر آپ کو رکنے سے پہلے سڑک پر واپس آنا پڑے تو درج ذیل طریقہ اپنائیں:

- اسٹیئرنگ کو مضبوطی سے تھامیں اور اتنی شدت سے مڑیں کہ محفوظ طریقے سے سڑک پر واپس آ سکیں۔ آہستہ آہستہ سڑک پر واپس آنے کی کوشش نہ کریں۔ ایسا کرنے سے آپ کے ٹائر اچانک گرفت کر سکتے ہیں، اور آپ گاڑی پر سے کنٹرول کھو سکتے ہیں۔
- جب دونوں اگلے ٹائر پکی سڑک پر آجائیں تو فوراً کاؤنٹر اسٹیئر کریں۔ یہ دونوں موڑ ایک ہی حرکت میں کیے جائیں - ایک "موڑ اور پھر پلٹاؤ" (steer-countersteer) کے طور پر۔

2.17.2 – جلدی اور محفوظ طریقے سے کیسے رُکیں

اگر کوئی اچانک آپ کے سامنے آ جائے، تو آپ کا فطری ردعمل بریک لگانا ہو گا۔ یہ ایک اچھا ردعمل ہے بشرطیکہ آپ کے پاس رکنے کے لیے کافی فاصلہ ہو اور آپ بریک درست طریقے سے استعمال کریں۔

آپ کو اس انداز میں بریک لگانی چاہیئے کہ گاڑی سیدھی رہے اور اگر ضرورت ہو تو مڑ بھی سکے۔ آپ "کنٹرولڈ بریکنگ" یا "اسٹیب بریکنگ" کے طریقے استعمال کر سکتے ہیں۔

کنٹرولڈ بریکنگ۔ اس طریقے میں آپ بریک کو بغیر پہیے لاک کیے جتنا ممکن ہو اتنی شدت سے دبائیں۔ بریکنگ کے دوران اسٹیئرنگ کی حرکت کو بہت محدود رکھیں۔ اگر آپ کو اسٹیئرنگ کی بڑی حرکت کرنی ہو یا پہیے لاک ہو جائیں، تو بریک چھوڑ دیں۔ جیسے ہی ممکن ہو، دوبارہ بریک لگائیں۔

اسٹیب بریکنگ

بریکس کو مکمل طور پر دبائیں۔

جب پہیے لاک ہو جائیں تو بریکس چھوڑ دیں۔

جیسے ہی پہیے دوبارہ گھومنا شروع کریں، بریکس دوبارہ پوری طاقت سے لگائیں۔ (بریک چھوڑنے کے بعد پہیوں کے دوبارہ گھومنے میں ایک سیکنڈ تک لگ سکتا ہے۔ اگر پہیے دوبارہ گھومنے سے پہلے بریک لگائی جائے، تو گاڑی سیدھی نہیں ہو پائے گی۔)

بریکس کو زور سے مت دبائیں۔ ایمرجنسی بریکنگ کا مطلب یہ نہیں کہ بریک پیڈل کو پوری قوت سے دبا دیا جائے۔ ایسا کرنے سے پہیے لاک ہو جائیں گے اور گاڑی پھسلنے لگے گی۔ اگر پہیے سلپ کر رہے ہوں تو آپ گاڑی پر قابو نہیں رکھ سکتے۔

نوٹ: اگر آپ کی گاڑی میں اینٹی لاک بریکس (ABS) ہیں، تو جلدی رکنے کے لیے گاڑی کے مالک کے ہدایت نامے (Owner's Manual) میں دی گئی ہدایات کو پڑھیں اور ان پر عمل کریں۔

2.17.3 – بریک فیل ہو جانا

اچھی حالت میں رکھی گئی بریکس شاذ و نادر ہی فیل ہوتی ہیں۔ زیادہ تر ہائیڈرولک بریک فیل ہونے کی دو بنیادی وجوہات ہوتی ہیں: (ایئر بریکس کی تفصیل سیکشن 5 میں دی گئی ہے)

- ہائیڈرولک پریشر کا ختم ہو جانا۔
- لمبی چڑھائیوں پر بریک فیڈ ہو جانا۔

ہائیڈرولک پریشر کا ختم ہونا۔ جب سسٹم پریشر پیدا نہیں کر پا رہا ہوتا تو بریک پیڈل نرم محسوس ہوتا ہے یا مکمل نیچے چلا جاتا ہے۔ ایسی صورت میں درج ذیل اقدامات کریں:

ڈاؤن شفٹ کریں۔ گاڑی کو نچلے گیئر میں ڈالنے سے رفتار کم کرنے میں مدد ملتی ہے۔

بریکس پمپ کریں۔ کبھی کبھار بریک پیڈل کو بار بار دبانے سے اتنا ہائیڈرولک پریشر بن جاتا ہے کہ گاڑی کو روکا جا سکے۔

پارکنگ بریک استعمال کریں۔ پارکنگ یا ایمرجنسی بریک ہائیڈرولک سسٹم سے الگ ہوتی ہے۔ اس لیے اسے گاڑی کو سست کرنے کے لیے استعمال کیا جا سکتا ہے۔ تاہم، ایمرجنسی بریک استعمال کرتے وقت ریلیز بٹن دبانا یا ریلیز لیور کھینچنا نہ بھولیں تاکہ آپ بریک پریشر کو قابو میں رکھ سکیں اور پہیوں کو لاک ہونے سے بچا سکیں۔

فرار کا راستہ تلاش کریں۔ گاڑی کی رفتار کم کرتے ہوئے کوئی متبادل راستہ تلاش کریں--جیسے کھلا میدان، سائیڈ سڑک، یا ایسکیپ ریمپ۔ اوپر کی طرف مڑنا گاڑی کو سست کرنے اور روکنے کا مؤثر طریقہ ہو سکتا ہے۔ یہ یقینی بنائیں کہ رکنے کے بعد گاڑی پیچھے نہ لڑھکنے لگے۔ گاڑی کو نچلے گیئر میں ڈالیں، پارکنگ بریک لگائیں، اور اگر ضروری ہو تو پیچھے کی سمت کسی رکاوٹ سے ٹکرا کر گاڑی کو روک لیں۔

ڈھلوانوں پر بریک فیل ہو جانااگر رفتار کم ہو اور بریکنگ تکنیک درست ہو تو لمبی ڈھلوانوں پر بریک فیل ہونے سے تقریباً ہمیشہ بچا جا سکتا ہے۔ البتہ، اگر بریکس فیل ہو جائیں تو پھر گاڑی کو روکنے کے لیے آپ کو گاڑی سے باہر کسی چیز پر انحصار کرنا ہو گا۔

آپ کی سب سے بہتر امید ایسکیپ ریمپ ہو گی۔ اگر ریمپ موجود ہو تو سائنز کے ذریعے اس کی اطلاع دی جاتی ہے۔ اس کا استعمال کریں۔ یہ ریمپس عام طور پر ڈھلوان کے اوپر سے چند میل کے فاصلے پر واقع ہوتے ہیں۔ ہر سال سینکڑوں ڈرائیور خود کو زخمی ہونے اور اپنی گاڑی کو نقصان پہنچانے سے بچاتے ہیں کیونکہ وہ ان ریمپس کا استعمال کرتے ہیں۔ کچھ ایسکیپ ریمپس میں نرم بجری ہوتی ہے جو گاڑی کی حرکت کو روکنے میں مدد دیتی ہے۔ دیگر ریمپس اوپر کی طرف مڑتے ہیں، جو گاڑی کو سست کرتے ہیں، اور نرم بجری اسے روک کر وہیں رکھتی ہے۔ پہاڑی علاقوں میں ڈرائیونگ سے پہلے، آپ کو اپنے راستے میں موجود ایسکیپ ریمپس کی جگہوں کا علم ہونا چاہیئے۔

کوئی بھی ڈرائیور جس کی گاڑی کی بریکس ڈھلوان پر فیل ہو جائیں، اگر ایسکیپ ریمپ دستیاب ہو تو اسے لازماً استعمال کرے۔ اگر آپ ایسا نہیں کریں گے تو کسی شدید حادثے کا امکان کہیں زیادہ ہو سکتا ہے۔

اگر ایسکیپ ریمپ دستیاب نہ ہو تو سب سے کم خطرناک راستہ اختیار کریں -- جیسے کہ کھلا میدان، کوئی سائیڈ روڈ جو ہموار ہو یا اوپر کو جاتی ہو۔ جب آپ کو اندازہ ہو جائے کہ بریکس کام نہیں کر رہیں تو یہ فیصلہ فوراً کر لیں۔ جتنا زیادہ آپ انتظار کریں گے، گاڑی کی رفتار اتنی ہی بڑھ جائے گی، اور اسے روکنا اتنا ہی مشکل ہو جائے گا۔

2.17.4 – ٹائر فیل ہونا

ٹائر فیل ہونے کو پہچانیں۔ اگر آپ کو فوری طور پر اندازہ ہو جائے کہ ٹائر فیل ہو گیا ہے، تو آپ کے پاس ردعمل کے لیے زیادہ وقت ہو گا۔ کچھ اضافی سیکنڈز آپ کو وہ اقدامات یاد رکھنے میں مدد دے سکتے ہیں جو اس صورتحال میں کرنے چاہیئں۔ ٹائر فیل ہونے کی اہم علامات درج ذیل ہیں:

- **آواز۔** ٹائر پھٹنے کی اونچی آواز ("bang") ایک واضح اشارہ ہوتا ہے۔ کیونکہ گاڑی کو ردعمل دینے میں چند سیکنڈ لگ سکتے ہیں، اس لیے آپ کو لگ سکتا ہے کہ یہ آواز کسی اور گاڑی سے آئی ہے۔ لیکن جب بھی ایسی آواز سنیں، تو یہی تصور کریں کہ آپ کا اپنا ٹائر پھٹا ہے۔
- **وائبریشن۔** اگر گاڑی میں اچانک دھم کی آواز یا شدید لرزہ محسوس ہو، تو یہ اس بات کی علامت ہو سکتی ہے کہ کوئی ٹائر پنکچر ہو چکا ہے۔ اگر پچھلا ٹائر پھٹے تو یہ واحد علامت ہو سکتی ہے جو آپ کو محسوس ہو۔

- **محسوسات۔** اگر اسٹیئرنگ بھاری محسوس ہو، تو یہ ممکنہ طور پر کسی اگلے ٹائر کے فیل ہونے کی علامت ہے۔ کبھی کبھار پچھلا ٹائر فیل ہونے سے گاڑی ایک طرف جھکنے یا "فش ٹیل" کرنے لگتی ہے، تاہم ڈوئل ریئر ٹائرز عام طور پر اس کو روک لیتے ہیں۔

ٹائر فیل ہونے پر ردعمل۔ جب ٹائر فیل ہو جائے، تو آپ کی گاڑی خطرے میں ہوتی ہے۔ آپ کو فوراً درج ذیل اقدامات کرنے چاہیئیں:

- **اسٹیئرنگ وہیل کو مضبوطی سے تھامیں۔** اگر اگلا ٹائر فیل ہو، تو اسٹیئرنگ وہیل آپ کے ہاتھ سے چھوٹ سکتا ہے۔ اس سے بچنے کا واحد طریقہ یہ ہے کہ آپ دونوں ہاتھوں سے ہر وقت اسٹیئرنگ وہیل کو مضبوطی سے تھامے رکھیں۔
- **بریک سے پرہیز کریں۔** ہنگامی صورتحال میں بریک لگانا ایک فطری ردعمل ہوتا ہے۔ لیکن جب ٹائر فیل ہو، تو بریک لگانے سے آپ گاڑی پر قابو کھو سکتے ہیں۔ جب تک کہ آپ کسی چیز سے ٹکرانے کے قریب نہ ہوں، بریک سے پرہیز کریں، اور گاڑی کی رفتار خود بہ خود کم ہونے دیں۔ جب رفتار کم ہو جائے تو بہت نرمی سے بریک لگائیں، سڑک سے ہٹیں اور گاڑی روک دیں۔
- **ٹائروں کا معائنہ کریں۔** رکنے کے بعد باہر نکل کر تمام ٹائروں کو چیک کریں۔ یہ اس وقت بھی کریں اگر گاڑی کی ہینڈلنگ درست محسوس ہو رہی ہو۔ اگر آپ کا کوئی ڈوئل ٹائر خراب ہو، تو اس کا پتہ لگانے کا واحد طریقہ یہ ہو سکتا ہے کہ آپ باہر جا کر خود دیکھیں۔

2.18 – اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز (ABS)

ABS ایک کمپیوٹرائزڈ نظام ہے جو سخت بریکنگ کے دوران آپ کے پہیوں کو لاک ہونے سے روکتا ہے۔

یہ آپ کے نارمل بریک سسٹم میں ایک اضافہ ہے۔ یہ نہ تو آپ کی بریکنگ صلاحیت کو کم کرتا ہے اور نہ ہی بڑھاتا ہے۔ ABS صرف اس وقت متحرک ہوتا ہے جب پہیے لاک ہونے والے ہوں۔

یہ ہمیشہ آپ کے رکنے کا فاصلہ کم نہیں کرتا، لیکن یہ سخت بریکنگ کے دوران آپ کو گاڑی پر کنٹرول رکھنے میں مدد دیتا ہے۔

2.18.1 – اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز (ABS) کس طرح کام کرتے ہیں

سینسرز ممکنہ طور پر پہیوں کے لاک ہونے کا پتہ لگاتے ہیں۔ الیکٹرانک کنٹرول یونٹ (ECU) بریک پریشر کو کم کر دیتا ہے تاکہ پہیے لاک ہونے سے بچ سکیں۔

بریک پریشر کو اس سطح پر ایڈجسٹ کیا جاتا ہے جہاں بغیر لاک ہونے کے خطرے کے زیادہ سے زیادہ بریکنگ حاصل ہو سکے۔

ABS ممکنہ لاک اپ کی صورتحال میں ڈرائیور کے ردعمل سے کہیں زیادہ تیزی سے کام کرتا ہے۔ دیگر تمام مواقع پر بریک سسٹم معمول کے مطابق کام کرتا ہے۔

2.18.2 – وہ گاڑیاں جن میں ABS ہونا لازمی ہے

محکمہ برائے آمدورفت کے مطابق ABS درج ذیل گاڑیوں میں لازمی ہے:

- وہ ٹرک ٹریکٹرز جن میں ایئر بریکس ہوں اور جو 1 مارچ 1997 یا اس کے بعد بنائے گئے ہوں۔
- دیگر ایئر بریک والی گاڑیاں (جیسے ٹرک، بسیں، ٹریلرز، اور کنورٹر ڈولیز) جو 1 مارچ 1998 یا اس کے بعد بنائی گئی ہوں۔
- وہ ہائیڈرولک بریک والے ٹرک اور بسیں جن کا مجموعی وزن 10,000 پاؤنڈ یا اس سے زیادہ ہو، اور جو 1 مارچ 1999 یا بعد میں بنائی گئی ہوں۔ ان تاریخوں سے پہلے بننے والی کئی کمرشل گاڑیاں بھی رضاکارانہ طور پر ABS سے لیس کی گئی ہیں۔

2.18.3 – کیسے معلوم کریں کہ آپ کی گاڑی میں ABS موجود ہے

ٹریکٹرز، ٹرکوں، اور بسوں کے انسٹرومنٹ پینل پر زرد رنگ کا ABS مالفنکشن لیمپ ہوتا ہے۔

ٹریلرز میں یہ زرد ABS مالفنکشن لیمپ بائیں طرف، یا تو سامنے یا پچھلے کونے پر نصب ہوتا ہے۔

وہ ڈولیز جو 1 مارچ 1998 یا اس کے بعد بنائی گئی ہوں، ان میں بھی بائیں طرف لیمپ ہونا لازم ہے۔

نئے ماڈلز میں چیک کرنے کے لیے یہ مالفنکشن لیمپ اسٹارٹ اپ پر چند لمحوں کے لیے آن ہوتا ہے اور پھر بند ہو جاتا ہے۔ پرانے سسٹمز میں یہ لیمپ اس وقت تک آن رہ سکتا ہے جب تک گاڑی پانچ میل فی گھنٹہ سے زیادہ کی رفتار پر نہ پہنچے۔

اگر یہ لیمپ اسٹارٹ اپ کے بعد بھی آن رہے یا ڈرائیونگ کے دوران دوبارہ آن ہو جائے، تو ممکن ہے آپ کا ABS سسٹم کام نہیں کر رہا۔

اگر ٹو کیے جانے والے یونٹس اُس وقت تیار کیے گئے ہوں جب محکمہ برائے آمدورفت نے ABS کی شرط عائد نہیں کی تھی، تو یہ جاننا مشکل ہو سکتا ہے کہ آیا اُس یونٹ میں ABS موجود ہے یا نہیں۔ گاڑی کے نیچے جھانک کر بریکس کے پیچھے سے آنے والی ECU اور وہیل اسپیڈ سینسر کی تاریں چیک کریں۔

2.18.4 – ABS آپ کی مدد کیسے کرتا ہے

جب آپ بغیر ABS والی گاڑی میں پھسلن والی سڑک پر سخت بریک لگاتے ہیں، تو پہیے لاک ہو سکتے ہیں۔ اگر اسٹیئرنگ والے پہیے لاک ہو جائیں تو آپ اسٹیئرنگ کنٹرول کھو دیتے ہیں۔ اگر دیگر پہیے لاک ہو جائیں، تو گاڑی پھسل سکتی ہے، جیک نائف ہو سکتی ہے، یا گھوم سکتی ہے۔

ABS آپ کو پہیے لاک ہونے سے بچاتا ہے اور کنٹرول برقرار رکھنے میں مدد دیتا ہے۔ ABS کے ساتھ آپ کی رکنے کی مسافت کم ہو سکتی ہے یا نہیں بھی، لیکن آپ بریک لگاتے ہوئے رکاوٹ سے بچاؤ کے لیے مڑ سکتے ہیں، اور زیادہ بریکنگ کی وجہ سے سلپ ہونے سے بچ سکتے ہیں۔

2.18.5 – صرف ٹریکٹر یا صرف ٹریلر پر ABS ہونا

اگر صرف ٹریکٹر، صرف ٹریلر، یا یہاں تک کہ صرف ایک ایکسل پر ABS موجود ہو، تب بھی بریکنگ کے دوران گاڑی پر بہتر کنٹرول حاصل ہوتا ہے۔ بریک نارمل طریقے سے استعمال کریں۔

اگر صرف ٹریکٹر میں ABS ہو، تو آپ اسٹیئرنگ کنٹرول برقرار رکھ سکیں گے، اور جیک نائف ہونے کا خطرہ بھی کم ہو جائے گا۔ لیکن، ٹریلر پر نظر رکھیں اور اگر وہ ایک طرف جھکنے یا گھومنے لگے تو (اگر محفوظ طریقے سے ممکن ہو) بریک چھوڑ دیں۔

اگر صرف ٹریلر میں ABS ہو، تو ٹریلر کے جھولنے کا امکان کم ہوتا ہے، لیکن اگر آپ اسٹیئرنگ کا کنٹرول کھو دیں یا ٹریکٹر جیک نائف ہونے لگے، تو (اگر محفوظ ہو تو) بریک چھوڑ دیں جب تک آپ دوبارہ کنٹرول حاصل نہ کر لیں۔

2.18.6 – ABS کے ساتھ بریک لگانا

جب آپ ایسی گاڑی چلا رہے ہوں جس میں ABS ہو، تو بریک اسی طرح لگائیں جیسے آپ ہمیشہ لگاتے رہے ہیں۔ دوسرے الفاظ میں:
- صرف اتنی بریکنگ فورس استعمال کریں جتنی محفوظ طریقے سے رکنے اور کنٹرول میں رہنے کے لیے ضروری ہو۔
- چاہیے ABS بس میں ہو، ٹریکٹر میں، ٹریلر میں، یا دونوں میں، بریک کا طریقہ وہی رکھیں۔
- رفتار کم کرتے وقت اپنے ٹریکٹر اور ٹریلر پر نظر رکھیں اور (اگر محفوظ ہو) بریک کم کر دیں تاکہ گاڑی پر کنٹرول برقرار رہے۔

اس طریقے میں صرف ایک استثنا حاصل ہے۔ اگر آپ سیدھی گاڑی (straight truck) یا ایسا کمبینیشن چلا رہے ہیں جس میں تمام ایکسلز پر فعال ABS نصب ہے، تو ایمرجنسی اسٹاپ کے دوران بریک کو مکمل طور پر دبا سکتے ہیں۔

اگر آپ کا ABS صحیح کام کر رہا ہو، تو "اسٹیب بریکنگ" کا استعمال نہیں کرنا چاہیئے۔

2.18.7 – اگر ABS کام نہیں کر رہا تو بریک لگانا

اگر آپ کی گاڑی میں ABS کام نہیں کر رہا، تو آپ کے پاس معمول کے بریک سسٹم اب بھی موجود ہوتے ہیں۔ اس صورت میں معمول کی طرح ڈرائیو کریں اور بریک لگائیں۔

وہ گاڑیاں جن میں ABS موجود ہوتا ہے ان میں زرد رنگ کا مالفنکشن لیمپ ہوتا ہے جو یہ بتاتا ہے کہ کچھ درست طریقے سے کام نہیں کر رہا۔

نئی گاڑیوں میں سسٹم چیک کے لیے یہ لیمپ اسٹارٹ اپ پر آن ہوتا ہے اور پھر فوراً بند ہو جاتا ہے۔ پرانے سسٹمز میں یہ لیمپ اس وقت تک آن رہ سکتا ہے جب تک گاڑی پانچ میل فی گھنٹہ سے زیادہ کی رفتار پر نہ پہنچے۔

اگر لیمپ بلب چیک کے بعد بھی آن رہے، یا ڈرائیونگ کے دوران آن ہو جائے، تو ممکن ہے کہ آپ کا ایک یا زیادہ پہیوں پر ABS کام نہیں کر رہا۔ یاد رکھیں: اگر آپ کا ABS فیل ہو جائے تو آپ کی معمول کی بریک اب بھی موجود ہوتی ہیں۔ نارمل طریقے سے ڈرائیو کریں، لیکن جلد از جلد ABS کا معائنہ کروائیں۔

2.18.8 – حفاظتی یاد دہانیاں

ABS آپ کو تیز رفتاری، کم فاصلہ رکھنے، یا لاپرواہی سے ڈرائیونگ کرنے کی اجازت نہیں دیتا۔ ABS پاور یا ٹرننگ کے دوران ہونے والی سلپنگ کو نہیں روکتا۔ ABS بریکنگ کی وجہ سے ہونے والے سلپس یا جیک نائف کو روکنے میں مدد دے سکتا ہے، لیکن ڈرائیو وہیل کے گھومنے یا موڑ پر زیادہ رفتار سے جانے کی وجہ سے ہونے والے حادثات کو نہیں روکتا۔
ABS لازمی طور پر آپ کی رکنے کی مسافت کو کم نہیں کرتا۔ ABS گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھنے میں مدد دیتا ہے، لیکن ہمیشہ رُکنے کی مسافت کم نہیں کرتا۔
ABS آپ کی بریکس کی اصل طاقت کو کم یا زیادہ نہیں کرتا - یہ آپ کی موجودہ بریکس میں ایک اضافی سسٹم ہے، ان کا متبادل نہیں۔
ABS آپ کے بریک لگانے کے معمول کے طریقے کو نہیں بدلتا۔ معمول کی بریکنگ کی حالت میں آپ کی گاڑی ویسے ہی رکے گی جیسے پہلے رکتی تھی۔ ABS صرف اُس وقت متحرک ہوتا ہے جب پہیہ زیادہ بریکنگ کی وجہ سے لاک ہونے والا ہو۔
ABS خراب بریکس یا ناقص بریک مینٹیننس کی تلافی نہیں کرتا۔

یاد رکھیں:	سب سے اہم حفاظتی خصوصیت اب بھی محفوظ ڈرائیور ہے۔
یاد رکھیں:	اس طرح ڈرائیو کریں کہ آپ کو کبھی ABS استعمال کرنے کی ضرورت نہ پڑے۔
یاد رکھیں:	اگر ضرورت پڑے، تو ABS آپ کو شدید حادثے سے بچا سکتا ہے۔

2.19 – پھسلن پر قابو پانا اور بحالی

پھسلن (اسکڈ) اس وقت ہوتی ہے جب ٹائر سڑک پر اپنی گرفت کھو دیتے ہیں۔ یہ چار صورتوں میں سے کسی ایک کی وجہ سے ہوتا ہے:
- **زیادہ بریک لگانا۔** بہت زیادہ بریک لگانے سے پہیے لاک ہو جاتے ہیں۔ پھسلن اس وقت بھی ہو سکتی ہے جب پھسلن والی سڑک پر اسپیڈ ریٹارڈر استعمال کیا جائے۔
- **زیادہ مڑنا (over-steering)۔** پہیے اس زاویے پر موڑنا جس پر گاڑی مڑنے کے قابل نہ ہو۔
- **زیادہ ایکسلریٹر دینا۔** ڈرائیو وہیلز کو حد سے زیادہ طاقت دینا، جس سے وہ گھومنے لگیں۔
- **بہت تیز ڈرائیونگ کرنا۔** زیادہ تر سنگین پھسلنیں اس وقت ہوتی ہیں جب گاڑی کی رفتار سڑک کی حالت کے لیے بہت زیادہ ہو۔ وہ ڈرائیور جو اپنی ڈرائیونگ کو حالات کے مطابق ڈھالتے ہیں، وہ حد سے زیادہ ایکسیلیریٹ نہیں کرتے، اور انہیں ضرورت سے زیادہ بریک یا اسٹیئرنگ استعمال نہیں کرنا پڑتا۔

2.19.1 – ڈرائیو وہیل کی پھسلن

سب سے عام پھسلن وہ ہوتی ہے جس میں پچھلے پہیے (ڈرائیو وہیلز) بریک یا ایکسیلیریشن کی زیادتی کی وجہ سے اپنی گرفت کھو دیتے ہیں۔ ایکسیلیریشن سے پیدا ہونے والی پھسلن عام طور پر برف یا برفانی راستوں پر ہوتی ہے۔ ایسی صورت میں ایکسیلیریٹر سے پاؤں ہٹا لینا اکثر کافی ہوتا ہے۔ (اگر بہت زیادہ پھسلن ہو تو کلچ دبا دیں۔ ورنہ انجن پہیوں کو آزادانہ گھومنے نہیں دے گا اور وہ اپنی گرفت دوبارہ حاصل نہیں کر پائیں گے۔)

خاکہ 2.19

ٹریکٹر کی خطرناک موڑ والی صورتِ حال (جیک نائف)

پچھلے پہیوں کی بریکنگ سے پھسلن اس وقت ہوتی ہے جب پچھلے ڈرائیو پہیے لاک ہو جائیں۔ کیونکہ لاک شدہ پہیوں میں رولنگ پہیوں کے مقابلے میں کم گرفت ہوتی ہے، اس لیے پچھلے پہیے عام طور پر آگے والے پہیوں کے ساتھ آنے کی کوشش میں سائیڈ پر پھسلنے لگتے ہیں۔ بس یا سیدھی باڈی والی گاڑی میں، گاڑی سائیڈ پر گھومنے لگتی ہے جسے "اسپن آؤٹ" کہتے ہیں۔ اگر ٹریلر والی گاڑی ہو، تو ڈرائیو وہیل اسکڈ کی صورت میں ٹریلر ٹو کرنے والی گاڑی کو سائیڈ پر دھکیل سکتا ہے، جس سے اچانک جیک نائف ہو سکتا ہے۔ خاکہ 2.19 دیکھیں۔

2.19.2 – ڈرائیو وہیل بریکنگ اسکڈ کو درست کرنا

ڈرائیو وہیل اسکڈ کو درست کرنے کے لیے درج ذیل اقدامات کریں:

- **بریک لگانا بند کریں۔** یہ اقدام پچھلے پہیوں کو دوبارہ گھومنے دے گا اور سائیڈ پر پھسلنے سے روکے گا۔ اگر برف ہو، تو کلچ دبا دیں تاکہ پہیے آزادانہ گھوم سکیں۔
- **جلدی سے موڑیں۔** جب گاڑی سائیڈ پر پھسلنے لگے تو **فوراً** اس سمت میں اسٹیئر کریں جس طرف آپ چاہتے ہیں کہ گاڑی جائے، یعنی سڑک پر سیدھا آگے۔ آپ کو اسٹیئرنگ وہیل تیزی سے موڑنا ہوگا۔
- **کاؤنٹر اسٹیئر۔** جب گاڑی اپنے راستے پر واپس آتی ہے تو اس کا رجحان یہ ہوتا ہے کہ وہ مڑنا جاری رکھے۔ اگر آپ اسٹیئرنگ وہیل کو فوراً مخالف سمت میں نہ موڑیں، تو آپ خود کو مخالف سمت میں پھسلن کی حالت میں پا سکتے ہیں۔

پھسلن کے دوران بریک سے دور رہنا، اسٹیئرنگ وہیل کو تیزی سے موڑنا، کلچ دبانا، اور کاؤنٹر اسٹیئر کرنا - ان تمام چیزوں پر عبور حاصل کرنے کے لیے بہت مشق درکار ہے۔ اس کی مشق کرنے کی بہترین جگہ کوئی بڑا ڈرائیونگ رینج یا "اسکڈ پیڈ" ہے۔

2.19.3 – اگلے پہیوں کی پھسلن

زیادہ تر اگلے پہیوں کے پھسلنے کی بنیادی وجہ حالات کے لحاظ سے ضرورت سے زیادہ تیز رفتاری ہوتی ہے۔ دیگر وجوہات میں اگلے ٹائروں پر ٹریڈ کا کم ہونا، اور سامان کو اس طرح لوڈ کرنا شامل ہے کہ اگلے ایکسل پر مناسب وزن نہ ہو۔ اگلے پہیے کی پھسلن میں، گاڑی کا اگلا حصہ سیدھا چلتا رہتا ہے، چاہے آپ اسٹیئرنگ وہیل کو جتنا بھی موڑیں۔ انتہائی پھسلن والی سطح پر، آپ کسی خم یا موڑ پر گاڑی کو موڑنے کے قابل نہیں رہتے۔

جب اگلے پہیوں کی پھسلن ہو جائے، تو اس کو روکنے کا واحد طریقہ یہ ہے کہ گاڑی کو آہستہ آہستہ سست ہونے دیا جائے۔ زیادہ موڑنے یا سخت بریک لگانے سے گریز کریں۔ پھسلے بغیر جتنا جلد ممکن ہو، رفتار کم کریں۔

ذیلی سیکشن 2.17، 2.18 اور 2.19
اپنے علم کی جانچ کریں

1. ایمرجنسی کی صورت میں رک جانا ہمیشہ ایک محفوظ ترین عمل نہیں ہوتا۔ درست یا غلط؟
2. کسی رکاوٹ کے گرد بائیں طرف جانے کے بجائے دائیں طرف جانے کے کچھ فوائد کیا ہیں؟
3. "ایسکیپ ریمپ" کیا ہوتا ہے؟"
4. اگر ٹائر پھٹ جائے، تو آپ کو جلدی رکنے کے لیے سختی سے بریک لگانی چاہیئے۔ درست یا غلط؟
5. آپ کو کیسے معلوم ہوتا ہے کہ آپ کی گاڑی میں اینٹی لاک بریکس موجود ہیں؟
6. اینٹی لاک بریک والی گاڑی چلاتے وقت درست بریک لگانے کی تکنیک کیا ہے؟
7. اینٹی لاک بریکس آپ کی کس طرح مدد کرتے ہیں؟

یہ سوالات امتحان میں آ سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جواب نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشن 2.17، 2.18، اور 2.19 کو دوبارہ پڑھیں۔

2.20 – حادثے کی صورت میں لائحۂ عمل

جب آپ کسی حادثے کا شکار ہوں اور شدید زخمی نہ ہوں، تو آپ کو فوری طور پر مزید نقصان یا چوٹ سے بچاؤ کے لیے اقدامات کرنے چاہییں۔ کسی بھی حادثے کی صورت میں بنیادی اقدامات درج ذیل ہیں:

- جائے حادثہ کی حفاظت کریں۔
- متعلقہ حکام کو اطلاع دیں۔
- زخمیوں کی دیکھ بھال کریں۔

2.20.1 – حادثے کے مقام کی حفاظت کریں

حادثے کی جگہ پر سب سے پہلا کام یہ ہے کہ اسی جگہ کوئی دوسرا حادثہ نہ ہونے دیا جائے۔ جائے حادثہ کو محفوظ بنانے کے لیے:

- اگر آپ کی گاڑی حادثے میں ملوث ہے، تو اسے سڑک کے کنارے لے جانے کی کوشش کریں۔ اس سے ایک اور حادثے سے بچنے میں مدد ملے گی اور ٹریفک کو گزرنے کا راستہ ملے گا۔
- اگر آپ مدد کے لیے رک رہے ہیں، تو اپنی گاڑی کو حادثے سے کچھ فاصلے پر پارک کریں۔ حادثے کے بالکل آس پاس کا علاقہ ایمرجنسی گاڑیوں کے لیے مختص ہوگا۔
- اپنی فلیشر لائٹس آن کریں۔
- دوسرے ڈرائیوروں کو خبردار کرنے کے لیے ریفلیکٹو ٹرائی اینگلز لگائیں۔ اس بات کو یقینی بنائیں کہ دوسرے ڈرائیور انہیں بروقت دیکھ سکیں تاکہ حادثے سے بچا جا سکے۔

2.20.2 – حکام کو مطلع کریں

اگر آپ کے پاس سیل فون یا سی بی (CB) ریڈیو ہے، تو گاڑی سے نکلنے سے پہلے مدد کے لیے کال کریں۔ اگر فون دستیاب نہ ہو، تو پہلے حادثے کے مقام کو محفوظ بنائیں، پھر پولیس کو فون کریں یا کسی کو فون کرنے کے لیے بھیجیں۔ کوشش کریں کہ آپ کو اپنے مقام کا درست اندازہ ہو تاکہ آپ درست جگہ کی اطلاع دے سکیں۔

2.20.3 – زخمیوں کی دیکھ بھال کریں

اگر کوئی مستند (تربیت یافتہ) فرد جائے حادثہ پر موجود ہو اور زخمیوں کی مدد کر رہا ہو، تو جب تک آپ سے مدد کی درخواست نہ کی جائے، راستے سے ہٹ جائیں۔ بصورتِ دیگر، زخمی افراد کی مدد کے لیے جو ممکن ہو، وہ کریں۔ مدد فراہم کرنے کے لیے درج ذیل آسان اقدامات پر عمل کریں:

- کسی شدید زخمی شخص کو مت ہلائیں، جب تک کہ آگ لگنے یا ٹریفک کے گزرنے کا خطرہ ایسا کرنا ضروری نہ بنا دے۔
- زخم پر براہِ راست دباؤ ڈال کر شدید خون بہنے کو روکیں۔
- زخمی شخص کو گرم رکھیں۔

2.21 – آگ لگنے کی صورت حال

ٹرک میں آگ لگنا نقصان اور چوٹ کا باعث بن سکتا ہے۔ آگ لگنے کی وجوہات جانیں اور ان سے بچاؤ کے طریقے سیکھیں۔ یہ بھی جانیں کہ اگر آگ لگ جائے تو اسے کیسے بجھایا جائے۔

2.21.1 – آگ لگنے کی وجوہات

گاڑی میں آگ لگنے کی درج ذیل وجوہات ہو سکتی ہیں:

- **حادثے کے بعد۔** ایندھن کا بہہ جانا، شعلوں کا غلط استعمال۔
- **ٹائرز۔** کم ہوا والے ٹائر یا وہ ڈوئل ٹائر جو آپس میں رگڑ کھاتے ہوں۔
- **الیکٹریکل سسٹم۔** خراب انسولیشن یا ڈھیلے کنکشنز کی وجہ سے شارٹ سرکٹ۔
- **ایندھن۔** ڈرائیور کا سگریٹ پینا، غلط طریقے سے ایندھن بھرنا، یا ڈھیلے فیول کنکشن۔
- **سامان۔** آتش گیر سامان، غلط طریقے سے بند یا لوڈ کیا گیا سامان، ناقص ہوا کی نکاسی۔

2.21.2 – آگ سے بچاؤ

مندرجہ ذیل باتوں کا خیال رکھیں:

- **سفر سے پہلے کا معائنہ۔** برقی، ایندھن، اور ایگزاسٹ سسٹم، ٹائروں اور سامان کا مکمل معائنہ کریں۔ اس بات کی تصدیق کریں کہ آگ بجھانے والا آلہ (fire extinguisher) مکمل چارج شدہ ہو۔
- **سفر کے دوران معائنہ۔** ہر وقفے پر جب آپ رکیں، ٹائروں، پہیوں، اور ٹرک کی باڈی کو حرارت کے آثار کے لیے چیک کریں۔
- **محفوظ طریقہ کار اپنائیں۔** گاڑی میں ایندھن بھرنے، بریک استعمال کرنے، شعلہ دینے والے آلات سنبھالنے، اور دیگر ممکنہ طور پر آگ لگانے والی سرگرمیوں کے لیے درست حفاظتی طریقے اپنائیں۔
- **نگرانی۔** گاڑی کے آلات اور گیجز کو اکثر چیک کریں کہ کہیں حد سے زیادہ گرم تو نہیں ہو رہے، اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر کے ذریعے ٹائروں یا

گاڑی سے دھواں نکلنے کے آثار پر نظر رکھیں۔
- **احتیاط۔** کسی بھی آتش گیر چیز کو سنبھالتے وقت عمومی احتیاط برتیں۔

2.21.3 – فائر فائٹنگ

آگ کو کیسے بجھانا ہے - یہ جاننا انتہائی اہم ہے۔ وہ ڈرائیور جو نہیں جانتے تھے کہ کیا کرنا ہے، اُن کی وجہ سے آگ مزید بھڑک گئی۔ یہ جاننا ضروری ہے کہ آگ بجھانے والا آلہ کیسے کام کرتا ہے۔ آلہ استعمال کرنے کی نوبت آنے سے پہلے اُس پر چھپی ہدایات کو اچھی طرح پڑھ لیں۔ اگر آگ لگ جائے تو درج ذیل طریقہ کار اختیار کریں۔

سڑک سے گاڑی ہٹا دیں۔ پہلا قدم یہ ہے کہ گاڑی کو سڑک سے ہٹا کر روک دیں۔ ایسا کرتے وقت:
- گاڑی کو کھلی جگہ پر پارک کریں، عمارتوں، درختوں، جھاڑیوں، دیگر گاڑیوں یا کسی ایسی چیز سے دور جو آگ پکڑ سکتی ہو۔
- کسی سروس اسٹیشن میں گاڑی نہ لے جائیں!
- ایمرجنسی سروسز کو اپنی صورتحال اور مقام کے بارے میں مطلع کریں۔

آگ کے پھیلاؤ کو روکیں۔ آگ بجھانے کی کوشش کرنے سے پہلے یہ یقینی بنائیں کہ آگ مزید نہ پھیلے۔ اگر انجن میں آگ لگ جائے تو جتنا جلد ممکن ہو، انجن بند کر دیں۔ اگر ممکن ہو تو گاڑی کا ہُڈ (hood) نہ کھولیں۔ جھریوں (louvers)، ریڈی ایٹر یا گاڑی کے نیچے سے فوم کا اسپرے کریں۔

اگر کوئی کارگو وین یا باکس ٹریلر ہو جس میں سامان ہو، تو دروازے بند رکھیں - خاص طور پر اگر سامان خطرناک مواد پر مشتمل ہو۔ وین کے دروازے کھولنے سے آگ کو آکسیجن مل جائے گی اور وہ بہت تیزی سے بھڑک سکتی ہے۔

آگ بُجھائیں۔ آگ بجھاتے وقت درج ذیل اصولوں پر عمل کریں:
- آگ بجھانے والا آلہ استعمال کرتے وقت آگ سے جتنا ممکن ہو دور رہیں۔
- شعلوں کی بجائے آگ کے منبع یا جڑ پر نشانہ لگائیں۔

درست قسم کا آگ بجھانے والا آلہ استعمال کریں

خاکہ 2.20 اور 2.21 میں ہر قسم کی آگ کے لیے موزوں آلے کی تفصیل دی گئی ہے۔
B:C ٹائپ کا آلہ برقی آگ اور جلتے ہوئے مائع کے لیے استعمال ہوتا ہے۔
A:B:C ٹائپ کا آلہ لکڑی، کاغذ، اور کپڑے کے جلنے پر بھی کارگر ہوتا ہے۔
پانی لکڑی، کاغذ یا کپڑے پر استعمال کیا جا سکتا ہے، لیکن اسے (جھٹکا لگنے کے خطرے کے سبب) برقی آگ یا (شعلے مزید پھیلنے کے خطرے کے سبب) پٹرول کی آگ پر استعمال نہ کریں۔
جلتے ہوئے ٹائر پر پانی ڈال کر اُسے ٹھنڈا کریں۔ بہت زیادہ پانی کی ضرورت پڑ سکتی ہے۔
اگر آپ کو یہ معلوم نہ ہو کہ کون سا آلہ استعمال کرنا ہے، خاص طور پر اگر آگ خطرناک مواد پر ہو، تو فائر فائٹرز کے آنے کا انتظار کریں۔
اپنے آپ کو ہوا کے مخالف سمت میں رکھیں۔ ایسا کریں کہ ہوا آگ بجھانے والے آلے کے اسپرے کو آگ تک لے جائے — نہ کہ شعلوں کو آپ کی طرف لے آئے۔
جب تک وہ چیز مکمل طور پر ٹھنڈی نہ ہو جائے جس میں آگ لگی تھی، آگ بجھانے کا عمل جاری رکھیں۔ دھوئیں یا شعلوں کا ختم ہو جانا یہ ضمانت نہیں کہ آگ دوبارہ بھڑک نہیں سکتی۔

ذیلی سیکشن 2.20 اور 2.21

خاکہ 2.20

آگ کی اقسام/درجہ	
درجہ	**قسم**
A	لکڑی، کاغذ، اور دیگر عام آتشگیر اشیاء **پانی یا خشک کیمیکل سے ٹھنڈا کر کے یا بجھا کر ختم کریں۔**
B	پٹرول، تیل، چکنائی یا دیگر چکنے مائعات **گھیر کر، ٹھنڈا کر کے، یا خشک کیمیکل کے ذریعے ختم کریں۔ کاربن ڈائی آکسائیڈ کے ذریعے حرارت سے بچاؤ**
C	برقی آلات میں لگی آگ **نان کنڈکٹنگ ایجنٹس جیسے کہ کاربن ڈائی آکسائیڈ یا خشک کیمیکل سے بجھائیں۔ پانی استعمال نہ کریں۔**
D	جلنے والی دھاتوں میں لگی آگ **خاص مرکب والے خشک پاؤڈر سے بجھائیں**

خاکہ 2.21

آگ کی قسم اور موزوں آگ بجھانے والا آلہ	
آگ کا درجہ	**آگ بُجھانے والے آلے کی قسم**
B یا C	روایتی خشک کیمیائی مادّہ
A, B, C یا D	کثیر المقاصد خشک کیمیائی مادّہ
D	پرپل K خشک کیمیائی مادّہ
B یا C	KCL خشک کیمیائی مادّہ
D	خشک پاؤڈر خصوصی مرکب
B یا C	کاربن ڈائی آکسائیڈ (خشک)
B یا C	ہیلوجنیٹڈ ایجنٹ (گیس)
A	پانی
A	اینٹی فریز کے ساتھ پانی
A یا B	پانی پر مبنی (بھاپ والے انداز کا) فائر ایجنٹ
B، کچھ A پر	فوم

اپنے علم کی جانچ کریں

1. کسی حادثے کی جگہ پر مزید حادثہ روکنے کے لیے آپ کو کون سے اقدامات کرنے چاہییں؟
2. ٹائر میں آگ لگنے کی دو وجوہات بتائیں۔
3. B:C ٹائپ کا آگ بجھانے والا آلہ کن اقسام کی آگ کے لیے موزوں نہیں ہے؟
4. آگ بجھانے والے آلے کا استعمال کرتے وقت کیا آپ کو آگ کے قریب جانا چاہیئے؟
5. گاڑی میں آگ لگنے کی کچھ وجوہات بتائیں۔

یہ سوالات امتحان میں آسکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جواب نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشن 2.20 اور 2.21 کو دوبارہ پڑھیں۔

2.22 – الکحل، دیگر منشیات، اور ڈرائیونگ

2.22.1 – الکحل اور ڈرائیونگ

شراب پی کر ڈرائیونگ کرنا ایک نہایت خطرناک اور سنگین مسئلہ ہے۔ ایسے افراد جو شراب نوشی کرتے ہیں، اُن کی وجہ سے ہر سال ٹریفک حادثات میں 20,000 سے زائد اموات ہوتی ہیں۔ شراب پینے سے پٹھوں کے حرکت کرنے کی صلاحیت، ردعمل کا وقت، گہرائی کی پہچان، اور رات میں دیکھنے کی صلاحیت متاثر ہوتی ہے۔ یہ دماغ کے اُن حصوں کو بھی متاثر کرتی ہے جو فیصلہ سازی اور خود پر قابو رکھنے کے ذمہ دار ہوتے ہیں۔ بگاڑ کا آغاز پہلے ہی گھونٹ سے ہو جاتا ہے۔

آپ کو درج ذیل باتوں کا علم ہونا چاہیئے:

- الکحل انسانی جسم میں کیسے کام کرتی ہے۔
- یہ ڈرائیونگ پر کس طرح اثر انداز ہوتی ہے۔
- شراب نوشی اور ڈرائیونگ سے متعلق قوانین۔
- شراب پی کر ڈرائیونگ کرنے کے قانونی، مالیاتی، اور حفاظتی خطرات۔

الکحل سے متعلق حقیقت

شراب کے استعمال کے بارے میں کئی خطرناک غلط تصورات پائے جاتے ہیں۔ وہ ڈرائیور جو ان غلط خیالات پر یقین رکھتے ہیں، وہ مسائل میں پھنسنے کے زیادہ امکانات رکھتے ہیں۔ ذیل میں کچھ مثالیں دی جا رہی ہیں:

- **الکحل کیسے کام کرتی ہے۔** الکحل براہ راست معدے سے خون میں داخل ہو جاتی ہے اور دماغ تک پہنچتی ہے۔ دماغ سے گزرنے کے بعد، تھوڑی سی مقدار پیشاب، پسینے اور سانس کے ذریعے خارج ہوتی ہے، جبکہ باقی جگر تک پہنچتی ہے۔ جگر ایک گھنٹے میں صرف ایک تہائی اونس شراب کو تحلیل کر سکتا ہے، جو کہ ایک عام مشروب میں موجود الکحل کی مقدار سے کافی کم ہے۔ یہ ایک مقررہ رفتار ہے - مطلب یہ کہ وقت ہی نشے کو کم کرتا ہے، نہ کہ بلیک کافی یا ٹھنڈا شاور۔ اگر آپ اتنی تیزی سے پیتے ہیں کہ آپ کا جسم اُسے خارج نہ کر سکے، تو آپ کے جسم میں الکحل کی مقدار بڑھ جائے گی، اور ڈرائیونگ مزید متاثر ہو گی۔ خون میں الکحل کی مقدار (Blood Alcohol Concentration, BAC) عام طور پر آپ کے جسم میں موجود الکحل کی مقدار کو ماپنے کے لیے استعمال ہوتی ہے۔ خاکہ 2.22 دیکھیں۔
- **مشروب کسے کہتے ہیں؟** یہ شراب ہے، نہ کہ مشروب کی قسم، جو انسانی کارکردگی پر اثر ڈالتی ہے۔ اس بات سے کوئی فرق نہیں پڑتا کہ وہ الکحل "دو بیئر" سے آئی ہے، یا دو گلاس وائن سے، یا تیز شراب (ہارڈ لِکور) کے دو شاٹس سے۔ مندرجہ ذیل تمام مشروبات میں **برابر مقدار میں شراب موجود ہوتی ہے:**
  - 12 اونس کا 5% بیئر کا گلاس۔
  - 5 اونس کا 12% شراب (وائن) کا گلاس۔
  - 1.5 اونس کا 80 پروف لِکور کا شاٹ۔
- **خون میں الکحل کی مقدار (BAC) کس چیز پر منحصر ہے؟** BAC کا انحصار اس بات پر ہوتا ہے کہ آپ نے کتنی الکحل پی ہے (زیادہ مقدار کا مطلب زیادہ BAC)، کتنی تیزی سے پی ہے (تیز رفتاری سے پینے کا مطلب زیادہ BAC)، اور آپ کا جسمانی وزن کیا ہے (کم وزن والے افراد کو وہی BAC حاصل کرنے کے لیے کم مقدار میں الکحل درکار ہوتی ہے)۔

خاکہ 2.22

مشروب کسے کہتے ہیں؟ **یہ شراب ہے، نہ کہ مشروب کی قسم، جو انسانی کارکردگی پر اثر ڈالتی ہے۔ اس بات سے کوئی فرق نہیں پڑتا کہ وہ الکحل "دو بیئر" سے آئی ہے، یا دو گلاس وائن سے، یا تیز شراب (ہارڈ لِکور) کے دو شاٹس سے۔ خون میں الکحل کی تخمینی مقدار**

ڈرنکس	جسم کا وزن پاؤنڈز میں								اثرات
	100	120	140	160	180	200	220	240	
0	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	صرف محفوظ گاڑی چلانے کی حد
1	.04	.03	.03	.02	.02	.02	.02	.02	خرابی کا آغاز
2	.08	.06	.05	.05	.04	.04	.03	.03	ڈرائیونگ کی مہارت میں نمایاں خرابی – فوجداری سزائیں
3	.11	.09	.08	.07	.06	.06	.05	.05	
4	.15	.12	.11	.09	.08	.08	.07	.06	
5	.19	.16	.13	.12	.11	.09	.09	.08	
6	.23	.19	.16	.14	.13	.11	.10	.09	
7	.26	.22	.19	.16	.15	.13	.12	.11	قانونی طور پر نشے میں ہونا – فوجداری سزائیں
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	

پینے کے ہر 40 منٹ کے بعد .01% کم کر دیں۔ ایک ڈرنک میں شامل ہوتا ہے: 80 پروف لِکور کے 1.5 اونس، بیئر کے 12 اونس، یا ٹیبل وائن کے 5 اونس۔

- **الکحل اور دماغ۔** جیسے جیسے BAC بڑھتا ہے، شراب دماغ کے مزید حصوں کو متاثر کرتی ہے۔ سب سے پہلے متاثر ہونے والا دماغ کا حصہ فیصلہ سازی اور خود پر قابو سے متعلق ہوتا ہے۔ اس کا ایک نقصان یہ ہے کہ شراب پینے والا شخص خود کو نشے میں سمجھنے کے قابل نہیں رہتا۔ اور ظاہر ہے، محفوظ ڈرائیونگ کے لیے اچھا فیصلہ اور خود پر کنٹرول لازمی ہے۔

جب BAC مزید بڑھتا ہے، تو پٹھوں کا کنٹرول، نظر، اور ہم آہنگی بھی متاثر ہونا شروع ہو جاتی ہے۔ ڈرائیونگ پر ممکنہ اثرات:

- لائنوں کے درمیان گاڑی چلانا۔
- اچانک اور جھٹکے سے اسٹارٹ کرنا۔
- اشارہ نہ دینا یا لائٹس استعمال نہ کرنا۔
- ریڈ لائٹ یا اسٹاپ سائن کو نظر انداز کرنا۔
- غلط طریقے سے اوورٹیک کرنا۔

خاکہ 2.23 دیکھیں۔

یہ تمام اثرات حادثے کے امکانات کو بڑھا دیتے ہیں اور آپ کے ڈرائیور کے لائسنس کے ضائع ہونے کا خطرہ بھی پیدا کرتے ہیں۔ حادثاتی اعداد و شمار سے ثابت ہوتا ہے کہ شراب نوشی کرنے والے ڈرائیورز کے حادثے میں ملوث ہونے کے امکانات اُن ڈرائیورز سے کہیں زیادہ ہوتے ہیں جو شراب نہیں پیتے۔

- **الکحل ڈرائیونگ کو کیسے متاثر کرتی ہے۔** ہر ڈرائیور شراب نوشی سے متاثر ہوتا ہے۔ شراب فیصلہ سازی، بصارت، ہم آہنگی، اور ردعمل کے وقت کو متاثر کرتی ہے۔ یہ ڈرائیونگ کی سنگین غلطیوں کا سبب بن سکتی ہے، جیسے کہ:
  - خطرات پر ردعمل کا وقت بڑھ جانا۔
  - بہت تیز یا بہت آہستہ گاڑی چلانا۔
  - غلط لین میں گاڑی چلانا۔
  - فٹ پاتھ یا کنارے پر چڑھ جانا۔
  - گاڑی کو جھٹکے دار انداز میں چلانا۔

خاکہ 2.23

خون میں الکحل کی مقدار بڑھنے کے اثرات

خون میں الکحل کی مقدار (BAC) وہ مقدار ہے جو 100 ملی لیٹر خون میں ملی گرام کے حساب سے الکحل کی موجودگی کو ظاہر کرتی ہے۔ آپ کا BAC اس بات پر منحصر ہوتا ہے کہ آپ کے جسم میں خون کی مقدار کتنی ہے (جو وزن کے ساتھ بڑھتی ہے) اور آپ نے کتنی مقدار میں اور کتنی تیزی سے الکحل استعمال کی ہے۔ جتنی تیزی سے آپ شراب پیتے ہیں، آپ کا BAC اتنا ہی زیادہ ہوتا ہے، کیونکہ جگر ایک گھنٹے میں صرف تقریباً ایک ڈرنک کو پروسیس کر سکتا ہے — باقی الکحل خون میں جمع ہوتی جاتی ہے۔

خون میں الکحل کی مقدار BAC	جسم پر اثرات	ڈرائیونگ کی حالت پر اثرات
.02	نرمی کا احساس، جسم میں ہلکی گرمی۔	کم جھجھک محسوس ہونا۔
.05	نمایاں آرام دہ کیفیت۔	کم چوکسی، کم مرکوز توجہ، ہم آہنگی میں خرابی کا آغاز۔
.08	ہم آہنگی اور فیصلے کی صلاحیت میں واضح خرابی	نشے میں گاڑی چلانے کی قانونی حد، ہم آہنگی اور فیصلہ سازی میں کمی
*.10	شور شرابہ، ممکنہ شرمندہ کن رویہ، مزاج میں اتار چڑھاؤ	ردعمل کے وقت میں کمی
.15	توازن اور حرکت میں شدید خرابی، واضح طور پر نشے میں۔	گاڑی چلانے کے قابل نہیں۔
.30	زیادہ تر افراد ہوش کھو بیٹھتے ہیں۔	
.40	اکثر افراد بے ہوش ہو جاتے ہیں، کچھ کی موت بھی واقع ہو جاتی ہے۔	
.50	سانس رک جاتی ہے، اور بہت سے لوگ جان سے ہاتھ دھو بیٹھتے ہیں۔	

* BAC .10 کا مطلب ہے کہ آپ کے کل خون میں سے 10/1 فیصد (یا 1000/1 حصہ) الکحل پر مشتمل ہے۔

2.22.2 – دیگر منشیات

شراب کے علاوہ، دیگر قانونی و غیرقانونی منشیات اکثر و بیشتر استعمال کی جاتی ہیں۔ قانون دورانِ ڈیوٹی کئی قسم کی منشیات کی ملکیت یا استعمال کو ممنوع قرار دیتا ہے۔ یہ قوانین کسی بھی "کنٹرول شدہ مادے"، ایمفیٹامینز (مثلاً "پپ پلز"، "اپرز"، "بینیز")، نارکوٹکس یا دیگر کسی بھی ایسی چیز کے زیر اثر ہونے پر پابندی عائد کرتے ہیں جو ڈرائیور کو غیر محفوظ بنا سکتی ہو۔ اس میں کچھ نسخے والی ادویات اور اوور دی کاؤنٹر دوائیں (جیسے زکام کی دوائیں) بھی شامل ہو سکتی ہیں جو نیند لانے کا سبب بن سکتی ہیں یا ڈرائیونگ کی صلاحیت کو متاثر کر سکتی ہیں۔ تاہم، اگر کسی ڈاکٹر کی طرف سے دی گئی دوا کے بارے میں ڈاکٹر ڈرائیور کو یہ اطلاع دے کہ وہ دوا محفوظ ڈرائیونگ کی صلاحیت پر اثر انداز نہیں ہو گی، تو اُس دوا کو رکھنا اور استعمال کرنا جائز ہے۔ یقینی بنائیں کہ آپ کا ڈاکٹر اُن تمام ادویات سے باخبر ہو جو آپ استعمال کر رہے ہیں، کیونکہ مختلف ادویات کے درمیان ممکنہ تعامل (interactions) آپ کی ڈرائیونگ پر اثر انداز ہو سکتا ہے۔

جائز نشہ آور امواد و ادویات کے لیے انتباہی لیبلز، اور ممکنہ اثرات کے حوالے سے ڈاکٹر کی ہدایات کی طرف توجہ دیں۔ غیر قانونی منشیات سے مکمل پرہیز کریں۔

تھکن کو چھپانے والی کسی بھی دوا کا استعمال نہ کریں -- تھکن کا واحد علاج آرام ہے۔ شراب دیگر منشیات کے اثرات کو مزید خطرناک بنا سکتی ہے۔ سب سے محفوظ اصول یہ ہے کہ کسی بھی منشیات کے استعمال کے دوران ڈرائیونگ سے بالکل باز رہا جائے۔

منشیات کے استعمال سے ایسے ٹریفک حادثات ہو سکتے ہیں جن میں اموات، زخمی ہونے، اور املاک کا نقصان شامل ہو۔ اس کے علاوہ، گرفتاری، جرمانے، اور قید کی سزا بھی ہو سکتی ہے۔ یہ آپ کے ڈرائیونگ کریئر کے اختتام کا باعث بھی بن سکتی ہے۔

غلط تصور	حقیقت
شراب ڈرائیونگ کی صلاحیت کو بڑھاتی ہے	شراب ایک نشہ آور شے ہے جو چوکسی کم کر دیتی ہے اور محفوظ ڈرائیونگ کی صلاحیت کو متاثر کرتی ہے
کچھ لوگ زیادہ پی کر بھی متاثر نہیں ہوتے	ہر شخص جو شراب پیتا ہے وہ اس سے متاثر ہوتا ہے
اگر آپ پہلے کھانا کھا لیں تو نشہ نہیں ہو گا	کھانے سے نشہ روکنے میں مدد نہیں ملتی
کافی اور تازہ ہوا نشے کو ختم کر دیتے ہیں	صرف وقت ہی نشے کو ختم کر سکتا ہے - دیگر طریقے مؤثر نہیں ہوتے
صرف بیئر پر قائم رہیں کیونکہ یہ وائن یا وسکی جتنی مضبوط نہیں	چند بیئر، چند وسکی شاٹس یا چند گلاس وائن - سب میں شراب کی مقدار ایک جیسی ہوتی ہے

2.23 – تمام تجارتی ڈرائیورز کے لیے خطرناک امواد کے اصول

تمام ڈرائیورز کو خطرناک مواد کے بارے میں کچھ نہ کچھ معلومات ہونی چاہیئں۔ آپ کو یہ پہچاننے کے قابل ہونا چاہیئے کہ سامان خطرناک ہے یا نہیں — اور آپ کو یہ معلوم ہونا چاہیئے کہ کیا آپ اُسے اپنے تجارتی ڈرائیور کے لائسنس پر بغیر خطرناک مواد لے جانے کی اجازت (Hazardous Materials Endorsement) کے، لے جا سکتے ہیں یا نہیں۔

خاکہ 2.24 دیکھیں

خطرناک اشیاء کی اقسام کی تعریفیں		
درجہ	درجے کا نام	مثال
1	دھماکہ خیز مواد	گولہ بارود، ڈائنامائٹ، آتش بازی
2	گیسیں	پروپین، آکسیجن، ہیلیئم
3	آتش گیر مواد	پیٹرول، ایسیٹون
4	آتش گیر ٹھوس مواد	ماچس، فیوز
5	آکسیڈائزرز	امونیم نائٹریٹ، ہائیڈروجن پرآکسائیڈ
6	زہر	کیڑے مار ادویات، آرسینک
7	تابکار مواد	یورینیم، پلوٹونیم
8	گلانے والی اشیاء	ہائیڈروکلورک ایسڈ، بیٹری سیال
9	متفرق خطرناک امواد	فارمل ڈی ہائیڈ، ایسبیسٹوس
کوئی نہیں	ORM-D (دیگر منضبط مواد - گھریلو)	بالوں کا اسپرے یا چارکول
کوئی نہیں	آتش گیر سیال	ایندھن کے تیل، لائٹر کا سیال

2.23.1 – خطرناک امواد کیا ہیں؟

خطرناک امواد وہ مصنوعات ہوتی ہیں جو نقل و حمل کے دوران صحت، سلامتی یا املاک کے لیے خطرہ بن سکتی ہیں۔ خاکہ 2.24 دیکھیں۔

2.23.2 – قوانین کیوں موجود ہیں؟

آپ پر لازم ہے کہ خطرناک مواد کی نقل و حمل سے متعلق تمام ضوابط پر عمل کریں۔ ان قواعد کا مقصد یہ ہے کہ:

- مصنوعات کو محفوظ طریقے سے بند رکھا جائے۔
- خطرے سے متعلق معلومات دوسروں تک پہنچائی جائیں۔
- محفوظ ڈرائیورز اور آلات کو یقینی بنایا جائے۔

مصنوعات کو محفوظ رکھنا۔ بہت سے خطرناک مادے صرف چھونے سے نقصان یا موت کا سبب بن سکتے ہیں۔ ان سے تحفظ کے لیے قوانین ترسیل کاروں کو محفوظ پیکجنگ کے طریقے سکھاتے ہیں۔ اسی طرح، یہ قوانین ڈرائیورز کو بلک ٹینک لوڈ کرنے، لے جانے اور ان لوڈ کرنے کے محفوظ طریقے بتاتے ہیں۔ یہ سب "کنٹینمنٹ رولز" کہلاتے ہیں۔

خطرے کے بارے میں آگاہی دینا۔ ترسیل کار شپنگ پیپر اور ہیروں کی شکل کے لیبلز استعمال کرتا ہے تاکہ ڈاک ورکرز اور ڈرائیورز کو خطرے کے بارے میں خبردار کیا جا سکے۔ شپنگ پیپرز ان خطرناک امواد کی تفصیل بتاتے ہیں جنہیں ٹرانسپورٹ کیا جا رہا ہو۔ شپنگ آرڈر، بل آف لیڈنگ، اور مینیفیسٹس سب شپنگ پیپرز کہلاتے ہیں۔ ترسیل کار زیادہ

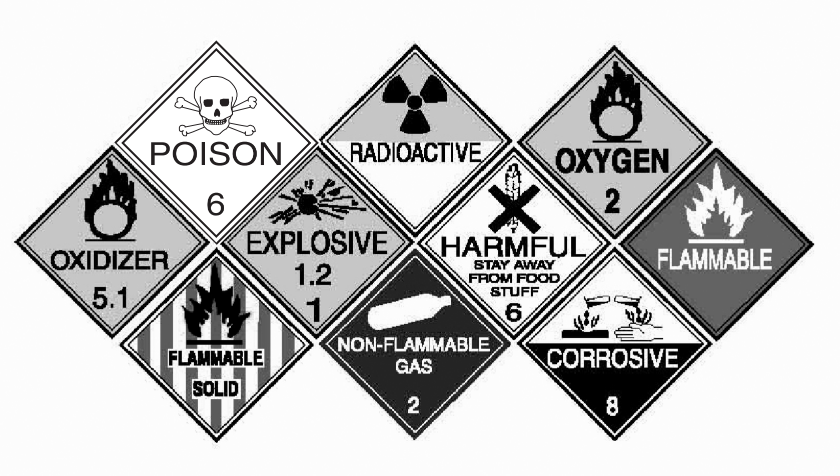
خطرناک امواد کے پیکجوں پر چار انچ کے ہیرے کی شکل والے خطرے سے خبردار کرنے والے لیبل چسپاں کرتے ہیں۔ یہ لیبلز دوسروں کو خطرے کے بارے میں مطلع کرتے ہیں۔ اگر ہیرے کی شکل کا لیبل کنٹینر پر فِٹ نہ ہو سکے، تو ترسیل کار وہ لیبل ٹیگ پر لگا دیتے ہیں۔ مثال کے طور پر، کمپریسڈ گیس کے سلنڈر جن پر لیبل لگانا ممکن نہ ہو، اُن پر ٹیگ یا اسٹیکر (ڈیکلز) لگائے جاتے ہیں۔ خاکہ 2.25 میں لیبلز کی مثالیں دکھائی گئی ہیں۔

حادثے یا کسی خطرناک مواد کے رساؤ یا اخراج کے بعد، ممکن ہے کہ آپ زخمی ہوں اور اُس مواد کے خطرات سے متعلق معلومات فراہم کرنے کے قابل نہ رہیں جو آپ لے جا رہے تھے۔ اگر فائر فائٹرز اور پولیس کو یہ معلوم ہو کہ گاڑی میں کون سا خطرناک مواد لے جایا جا رہا ہے، تو وہ جائے حادثہ پر نقصان یا چوٹ کو روکنے یا کم کرنے میں مؤثر کردار ادا کر سکتے ہیں۔ آپ کی زندگی اور دوسروں کی زندگی خطرناک مواد کے شپنگ پیپرز کو فوری تلاش کیے جانے پر منحصر ہو سکتی ہے۔ اسی وجہ سے، آپ کو خطرناک مواد سے متعلق شپنگ پیپرز پر ٹیب لگانی چاہیئے یا انہیں دیگر شپنگ پیپرز کے اوپر رکھنا چاہیئے۔ آپ کو شپنگ پیپرز درج ذیل طریقوں سے بھی محفوظ رکھنے چاہیئیں:

- ڈرائیور کے دروازے پر موجود پاؤچ میں، یا
- واضح طور پر نظر آنے والی اور آسانی سے پہنچ میں موجود جگہ پر،
- یا جب آپ گاڑی سے باہر ہوں تو ڈرائیور کی نشست پر۔

2.23.3 – ریگولیٹڈ مصنوعات کی فہرستیں

خاکہ 2.25



پلے کارڈز دوسروں کو خطرناک مواد کی موجودگی سے خبردار کرنے کے لیے استعمال ہوتے ہیں۔ پلے کارڈ ایسے سائنز ہوتے ہیں جو گاڑی کے باہر لگائے جاتے ہیں اور کارگو کا "خطرے کا درجہ" ظاہر کرتے ہیں۔ ایک پلے کارڈڈ گاڑی پر کم از کم چار ایک جیسے پلے کارڈز ہونے لازمی ہیں۔ یہ گاڑی کے سامنے، عقبی حصے میں اور دونوں اطراف میں رکھے جاتے ہیں۔ یہ پلے کارڈز ہر سمت سے واضح طور پر پڑھے جا سکنے کے قابل ہونے چاہیئیں۔ یہ لیبل کم از کم 9.84 انچ (250 ملی میٹر) مربع سائز کے ہونے چاہیئیں، اور انہیں ہیرے کی شکل میں اس طرح لگایا جائے کہ وہ نوک کی جانب سیدھے کھڑے ہوں۔ کارگو ٹینک اور دیگر بڑی پیکیجنگ پر اُن میں موجود مواد کا شناختی نمبر پلے کارڈز یا نارنجی پینلز پر نمایاں طور پر درج کیا جاتا ہے۔

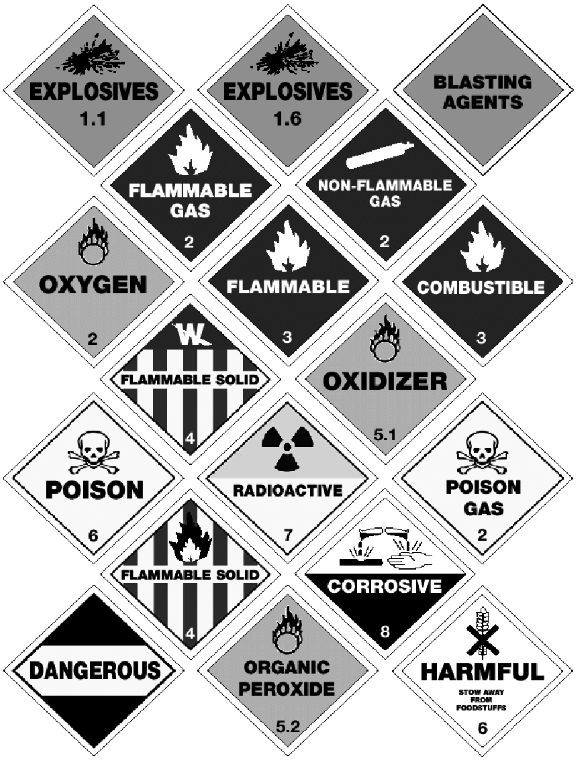
شناختی نمبرز چار ہندسوں پر مشتمل کوڈ ہوتا ہے جو ہنگامی صورتِ حال میں رسپانڈ کرنے والے اہلکاروں کو خطرناک مواد کی شناخت کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔ شپنگ پیپرز پر ایک ہی شناختی نمبر ایک سے زائد کیمیکل کی شناخت کے لیے استعمال ہو سکتا ہے۔ یہ شناختی نمبر "UN" یا "NA" کے ساتھ شروع ہوتا ہے۔ امریکی محکمہ برائے آمدورفت (U.S. DOT) کی ایمرجنسی ریسپانس گائیڈ (ERG) میں ان کیمیکلز کی فہرست اور ان کے شناختی نمبر شامل ہوتے ہیں۔

ہر گاڑی جس میں خطرناک مواد ہو، اُسے پلے کارڈز کی ضرورت نہیں ہوتی۔ پلے کارڈ سے متعلق تمام قواعد اس مینوئل کے سیکشن 9 میں دیے گئے ہیں۔ آپ ایسی گاڑی چلا سکتے ہیں جو خطرناک مواد لے جا رہی ہو، بشرطیکہ اُس پر پلے کارڈز لگانے کی ضرورت نہ ہو۔ اگر گاڑی پر پلے کارڈز لگانا ضروری ہو، تو آپ اُسے اس وقت تک نہیں چلا سکتے جب تک کہ آپ کے ڈرائیور کے لائسنس پر خطرناک مواد لے جانے کی اجازت موجود نہ ہو۔ خاکہ 2.26 دیکھیں۔

قواعد کے مطابق، پلے کارڈ والی گاڑیاں چلانے والے تمام ڈرائیوروں کے لیے یہ سیکھنا لازمی ہے کہ خطرناک اشیاء کو محفوظ طریقے سے کیسے لوڈ اور منتقل کیا جائے۔ اُن کے پاس کمرشل ڈرائیور کا لائسنس ہونا چاہیئے جس پر خطرناک مواد لے جانے کی اجازت موجود ہو۔ ضروری اجازت (endorsement) حاصل کرنے کے لیے، آپ کو اس کتابچے کے سیکشن 9 میں دیے گئے مواد پر مشتمل تحریری امتحان پاس کرنا ہو گا۔ اگر آپ 26,000 پاؤنڈ سے زیادہ مجموعی وزن کی گاڑی میں کارگو ٹینک کے ذریعے خطرناک اشیاء، مائعات یا گیسیں لے جا رہے ہیں، تو آپ کو ٹینک اینڈورسمنٹ بھی درکار ہو گی۔ مائع یا گیس کا خطرناک مواد ہونا ضروری نہیں ہے۔ ٹینک اینڈورسمنٹ صرف اُس صورت میں درکار ہوتی ہے اگر: آپ کی گاڑی کے لیے کلاس A یا B کا کمرشل ڈرائیور لائسنس (CDL) درکار ہو، اور گاڑی پر کسی بھی گنجائش کا مستقل نصب شدہ کارگو ٹینک موجود ہو؛ یا گاڑی میں 1,000 گیلن یا اس سے زیادہ گنجائش کا پورٹیبل ٹینک لے جایا جا رہا ہو۔

جس ڈرائیور کو خطرناک مواد لے جانے کی اجازت درکار ہو، اُس کے لیے پلے کارڈز سے متعلق قواعد سیکھنا ضروری ہے۔ اگر آپ کو معلوم نہیں کہ آپ کی گاڑی کو پلے کارڈز کی ضرورت ہے یا نہیں، تو اپنے آجر سے ضرور پوچھیں۔ اگر آپ کے پاس خطرناک مواد لے جانے کی اجازت نہیں ہے تو کبھی بھی ایسی گاڑی نہ چلائیں جس پر پلے کارڈز ہونے ضروری ہوں۔ ایسا کرنا قانونی جُرم ہے۔ جب آپ کو روکا جائے گا، تو آپ کو چالان کیا جائے گا اور آپ کو اپنی گاڑی مزید چلانے کی اجازت نہیں دی جائے گی۔ اس سے آپ کا وقت اور پیسہ دونوں ضائع ہوں گے۔ اگر جہاں پلے کارڈ لگانا ضروری ہو وہاں آپ ایسا نہ کریں، تو کسی حادثے کی صورت میں یہ آپ کی اور دوسروں کی زندگی خطرے میں ڈال سکتا ہے۔ ایمرجنسی مدد کو آپ کے خطرناک سامان کے بارے میں علم نہیں ہوگا۔ خطرناک مواد لے جانے والے ڈرائیورز کو یہ بھی معلوم ہونا چاہیئے کہ کن مصنوعات کو آپس میں ایک ساتھ لوڈ کیا جا سکتا ہے، اور کن کو نہیں۔ یہ قواعد بھی سیکشن 9 میں موجود ہیں۔ جب آپ ٹرک میں ایک سے زیادہ اقسام کی مصنوعات لوڈ کر رہے ہوں، تو آپ کو پہلے یہ معلوم ہونا چاہیئے کہ کیا انہیں ایک ساتھ لوڈ کرنا محفوظ ہے یا نہیں۔ اگر آپ کو معلوم نہ ہو، تو اپنے آجر سے پوچھیں اور ضوابط سے رجوع کریں۔

خاکہ 2.26 پلے کارڈز



ذیلی سیکشن 2.22 اور 2.23
اپنے علم کی جانچ کریں

1. زکام کی عمومی ادویات سے آپ اونگھ سکتے ہیں۔ درست یا غلط؟
2. اگر آپ کو ڈرائیونگ کے دوران نیند آنے لگے تو آپ کو کیا کرنا چاہیئے؟
3. کافی اور تھوڑی تازہ ہوا شراب پینے والے کو ہوش میں لا سکتی ہے۔ درست یا غلط؟
4. خطرناک مواد کے لیے پلے کارڈ کیا ہوتا ہے؟
5. پلے کارڈ کیوں استعمال کیے جاتے ہیں؟
6. "سلیپ ڈیٹ" (Sleep Debt) کیا ہوتی ہے؟
7. نیند کی حالت میں ڈرائیونگ کے خطرناک اشارے کون سے ہیں؟

یہ سوالات امتحان میں آ سکتے ہیں۔ اگر آپ ان سب کے درست جوابات نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشن 2.22، 2.23، اور 2.24 کو دوبارہ پڑھیں۔

سیکشن 3

کارگو کی محفوظ ترسیل

یہ سیکشن تمام کمرشل ڈرائیوروں کے لیے ہے

سیکشن 3 - کارگو کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنا

اس سیکشن میں احاطہ کیا جاتا ہے

- **کارگو کا معائنہ کرنا**
- **کارگو کا وزن اور توازن**
- **کارگو کو محفوظ کرنا**
- **خصوصی توجہ کا متقاضی کارگو**

یہ سیکشن آپ کو کارگو کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنے کے بارے میں بتاتا ہے۔ آپ کو CDL حاصل کرنے کے لیے بنیادی مال کی حفاظت کے اصولوں کو سمجھنا ضروری ہے۔

اگر آپ کارگو کو غلط طریقے سے لوڈ کرتے ہیں یا اسے محفوظ نہیں کرتے، تو یہ دوسروں اور خود آپ کے لیے خطرہ بن سکتا ہے۔ ڈھیلا مال جو گاڑی سے گر جاتا ہے، ٹریفک کی مشکلات پیدا کر سکتا ہے اور دوسروں کو زخمی یا ہلاک کر سکتا ہے۔ ڈھیلا مال تیز اسٹاپ یا حادثے کے دوران آپ کو زخمی یا ہلاک کر سکتا ہے۔ آپ کی گاڑی کو زیادہ وزن کی وجہ سے نقصان پہنچ سکتا ہے۔ گاڑی کے لوڈنگ کے طریقے سے اس کی اسٹیئرنگ متاثر ہو سکتی ہے، جس سے گاڑی کو کنٹرول کرنا زیادہ مشکل ہو جاتا ہے۔

چاہے آپ خود مال کو لوڈ کریں اور محفوظ کریں یا نہ کریں، آپ ذمہ دار ہیں:

- اپنے مال کا معائنہ کرنے کے لیے۔
- زیادہ وزن اور غلط توازن والے مال کو پہچاننے کے لیے۔
- یہ جاننے کے لیے کہ آپ کا مال صحیح طریقے سے محفوظ ہے اور آپ کی سامنے یا اطراف کی نظر کو نہیں ڈھانپ رہا۔
- یہ جاننے کے لیے کہ آپ کا مال ایمرجنسی آلات تک آپ کی رسائی کو محدود نہیں کرتا۔

اگر آپ ایسا خطرناک مواد لے کر جا رہے ہیں جس کے لیے آپ کی گاڑی پر پلے کارڈز لگانے کی ضرورت ہو، تو آپ کو خطرناک مواد کی توثیق بھی حاصل کرنی ہو گی۔ اس مینوئل کے سیکشن 9 میں وہ معلومات دی گئی ہیں جو آپ کو خطرناک مواد کے ٹیسٹ میں کامیاب ہونے کے لیے درکار ہیں۔

3.1 – کارگو کا معائنہ کرنا

اپنے معائنے کے حصے کے طور پر، یہ یقینی بنائیں کہ ٹرک زیادہ لوڈ شدہ نہیں ہے اور مال صحیح طریقے سے متوازن اور محفوظ ہے۔

شروع کرنے کے بعد۔ سفر کے آغاز کے بعد پہلے 50 میل کے اندر مال اور اس کے محفوظ کرنے والے آلات کا دوبارہ معائنہ کریں۔ ضرورت کے مطابق کوئی بھی ایڈجسٹمنٹس کریں۔

دوبارہ چیک کریں۔ سفر کے دوران مال اور اس کے محفوظ کرنے والے آلات کا جتنا ضروری ہو، دوبارہ معائنہ کریں تاکہ لوڈ محفوظ رہے۔ درج ذیل صورتوں میں آپ کو دوبارہ معائنہ کرنے کی ضرورت ہے:

- جب آپ 3 گھنٹے یا 150 میل تک چل چکے ہوں۔
- ہر وقفے کے بعد جو آپ ڈرائیونگ کے دوران لیتے ہیں۔

تجارتی گاڑیوں کے وزن، مال کو محفوظ کرنے، لوڈ کو ڈھانپنے، اور بڑے گاڑیوں کو کہاں چلایا جا سکتا ہے، اس حوالے سے وفاقی، ریاستی، اور مقامی قوانین مختلف مقامات پر مختلف ہوتے ہیں۔ جہاں آپ ڈرائیو کریں گے، وہاں کے قواعد و ضوابط کو جاننا ضروری ہے۔

3.2 – کارگو وزن اور توازن

آپ ذمہ دار ہیں کہ گاڑی زیادہ لوڈ نہ ہو۔ مندرجہ ذیل کچھ وزن کی تعریفیں ہیں جو آپ کو جانی چاہیئیں۔

3.2.1 – وہ تعریفیں جو آپ کو معلوم ہونی چاہیئیں

گروس وہیکل ویٹ ریٹنگ (GVWR)۔ ایک سنگل گاڑی اور اس کے مال کے لیے تیار کنندہ کی طرف سے متعین کردہ زیادہ سے زیادہ مجموعی وزن (GVW)۔

گروس کمبینیشن ویٹ ریٹنگ (GCWR)۔وہ زیادہ سے زیادہ گروس کمبینیشن ویٹ (GCW) جو تیار کنندہ نے مخصوص گاڑیوں کے مجموعے اور اس کے مال کے لیے متعین کیا ہو۔

ایکسل وزن۔ ایک ایکسل یا ایکسلز کے سیٹ کی طرف سے زمین پر منتقل ہونے والا وزن۔

ٹائر کا وزن۔وہ زیادہ سے زیادہ محفوظ وزن جو ایک ٹائر مخصوص پریشر پر برداشت کر سکتا ہے۔ یہ ریٹنگ ہر ٹائر کے سائیڈ پر درج ہوتی ہے۔

سسپینشن سسٹمزسسپینشن سسٹمز کی ایک تیار کنندہ کی طرف سے وزن کی گنجائش کی ریٹنگ ہوتی ہے۔

کپلنگ ڈیوائس کی گنجائش۔ کپلنگ ڈیوائسز کی ریٹنگ اس زیادہ سے زیادہ وزن کے لیے ہوتی ہے جسے وہ کھینچ یا برداشت کر سکتی ہیں۔

3.2.2 – وزن کی قانونی حدود

آپ کو وزن کو قانونی حدود کے اندر رکھنا ضروری ہے۔ ریاستوں کے پاس GVWs، GCWs، اور ایکسل وزن کے لیے زیادہ سے زیادہ حدود ہوتی ہیں۔ اکثر، زیادہ سے زیادہ ایکسل وزن کو برج فارمولے کے ذریعے متعین کیا جاتا ہے۔ برج فارمولہ ایسے ایکسلز کے لیے کم زیادہ سے زیادہ وزن کی اجازت دیتا ہے جو ایک دوسرے کے قریب ہوتے ہیں۔ یہ پلوں اور سڑکوں پر زیادہ بوجھ ڈالنے سے بچانے کے لیے کیا جاتا ہے۔ جب آپ پل کے قریب پہنچیں، تو آپ کو عبور کرنے سے پہلے وزن کی حدود چیک کرنی چاہیئیں۔

زیادہ لوڈ کرنے سے اسٹیئرنگ، بریکنگ، اور رفتار کے کنٹرول پر منفی اثرات پڑ سکتے ہیں۔ زیادہ لوڈ شدہ ٹرکوں کو اپ گریڈز پر بہت آہستہ چلنا پڑتا ہے۔ بدتر صورت حال یہ کہ، وہ ڈاؤن گریڈز پر بہت زیادہ رفتار حاصل کر سکتے ہیں۔ رکنے کا فاصلہ بڑھ جاتا ہے۔ بریکس ناکام ہو سکتی ہیں جب انہیں زیادہ زور لگانے پر مجبور کیا جائے۔

خراب موسم یا پہاڑوں میں، قانونی زیادہ سے زیادہ وزن پر چلانا محفوظ نہیں ہو سکتا۔ ڈرائیونگ کرنے سے پہلے اس بات کو مدنظر رکھیں۔

3.2.3 – اوپر کا وزن زیادہ نہ کریں

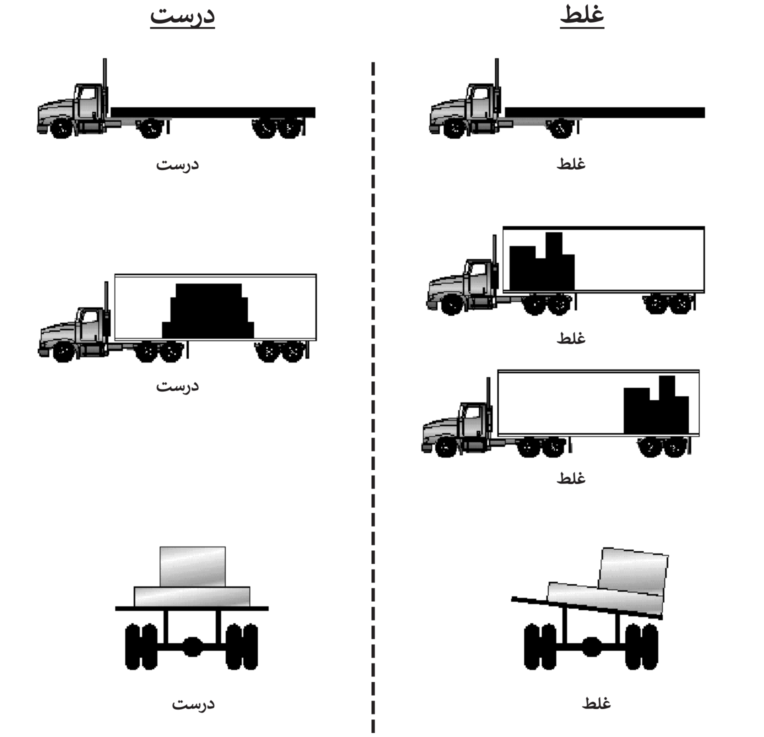
گاڑی کے مرکزِ ثقل کی اونچائی محفوظ ہینڈلنگ کے لیے بہت اہم ہے۔ مرکزِ ثقل کے زیادہ ہونے (اگر مال اوپر جمع کیا گیا ہو یا بھاری مال اوپر رکھا ہو) کا مطلب ہے کہ آپ کی گاڑی اُلٹنے کا امکان زیادہ ہو گا۔ یہ سب سے زیادہ خطرناک موڑوں میں ہوتا ہے، یا اگر آپ کو کسی خطرے سے بچنے کے لیے گاڑی کو اچانک موڑنا پڑے۔ یہ بہت ضروری ہے کہ مال کو اس طرح تقسیم کیا جائے کہ وہ جتنا ممکن ہو سکے، نیچے ہو۔ مال کے سب سے بھاری حصوں کو سب سے ہلکے حصوں کے نیچے رکھیں۔

3.2.4 – وزن کا توازن رکھیں

غلط وزن کا توازن گاڑی کی ہینڈلنگ کو غیر محفوظ بنا سکتا ہے۔ مال کو کارگو کے علاقے میں متوازن طریقے سے رکھا جانا چاہیئے۔ اسٹیئرنگ ایکسل پر زیادہ وزن ہونے سے اسٹیئرنگ سخت ہو سکتی ہے۔ یہ اسٹیئرنگ ایکسل اور ٹائروں کو نقصان پہنچا سکتا ہے۔ اگر سامنے کے ایکسل پر کم وزن ہو (جو وزن کو زیادہ پیچھے منتقل کرنے کی وجہ سے ہوتا ہے)، تو اسٹیئرنگ ایکسل کا وزن اتنا ہلکا ہو سکتا ہے کہ گاڑی کو محفوظ طریقے سے اسٹیئر نہیں کیا جا سکتا۔ ڈرائیونگ ایکسلز پر بہت کم وزن ہونے سے گرفت کم ہو سکتی ہے۔ ڈرائیو وہیلز آسانی سے گھوم سکتے ہیں۔ خراب موسم کے دوران، ٹرک آگے نہیں بڑھ پائے گا۔ اگر مال اس طرح لوڈ کیا جائے کہ مرکزِ ثقل بلند ہو، تو گاڑی کے اُلٹنے کا امکان زیادہ ہو جاتا ہے۔ فلیٹ بیڈ گاڑیوں پر، مال کے ایک طرف منتقل ہونے یا گرنے کا امکان بھی زیادہ ہوتا ہے۔ خاکہ 3.1 دیکھیں۔

خاکہ 3.1

کارگو لوڈ ہو رہا ہے



3.3 – کارگو کو محفوظ بنانا

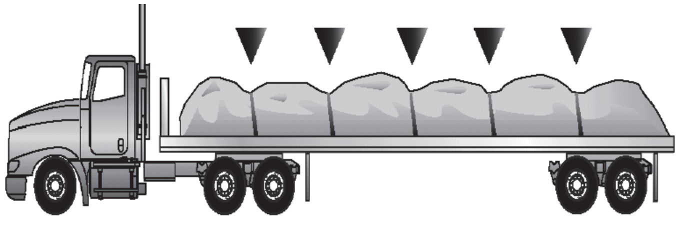
3.3.1 – بلاکنگ اور بریسنگ

بلاکنگ مال کے سامنے، پیچھے، اور/یا اطراف میں استعمال کی جاتی ہے تاکہ اسے سرکنے سے روکا جا سکے۔ بلاکنگ کو مال کے ساتھ اچھی طرح فٹ ہونے کے لیے شکل دی جاتی ہے۔ اسے مال کے ڈیک پر محفوظ کیا جاتا ہے تاکہ مال کی حرکت کو روکا جا سکے۔ بریسنگ بھی مال کی حرکت کو روکنے کے لیے استعمال کی جاتی ہے۔ بریسنگ مال کے اوپری حصے سے کارگو کے فرش اور / یا دیواروں تک جاتی ہے۔

خاکہ 3.2

ٹائی ڈاون ڈیوائسز

کارگو میں ہر 10 فٹ کارگو کے لیے کم از کم ایک ٹائی ڈاؤن ہونا چاہیئے۔ یقینی بنائیں کہ اس ضرورت کو پورا کرنے کے لیے آپ کے پاس کافی ٹائی ڈاؤنز موجود ہوں۔ چاہے سامان کتنا ہی چھوٹا کیوں نہ ہو، اسے باندھنے کے لیے کم از کم دو ٹائی ڈاؤنز ہونے چاہیئیں۔



3.3.2 – کارگو ٹائی ڈاؤنز

فلیٹ بیڈ ٹریلرز یا سائیڈز کے بغیر ٹریلرز پر، مال کو اس طرح محفوظ کیا جانا چاہیئے کہ وہ سرکنے یا گرنے سے بچ سکے۔ بند وینز میں، ٹائی ڈاؤنز بھی اہم ہو سکتے ہیں تاکہ مال کی حرکت کو روکا جا سکے جو گاڑی کی ہینڈلنگ پر اثر ڈال سکتا ہے۔ ٹائی ڈاؤنز کو مناسب قسم اور مناسب طاقت کا ہونا چاہیئے۔ تمام کارگو ٹائی ڈاؤنز کی مجموعی طاقت اتنی مضبوط ہونی چاہیئے کہ وہ کارگو ٹائی ڈاؤنز کے وزن کا ڈیڑھ گنا وزن اٹھا سکے۔ وفاقی ضوابط کے تحت کسی بھی سسٹم کی مجموعی ورکنگ لوڈ حد جو کسی آرٹیکل یا آرٹیکلز کے گروپ کو حرکت سے روکنے کے لیےاستعمال کی جاتی ہے، کم از کم اس آرٹیکل یا گروپ کے وزن کا نصف ہونا ضروری ہے۔ مناسب ٹائی ڈاؤن سامان استعمال کیا جانا چاہیئے، جس میں رسے، پٹیاں، زنجیریں، اور ٹینشننگ ڈیوائسز (ونچز، ریچٹس، کلنچنگ کمپوننٹس) شامل ہیں۔ ٹائی ڈاؤنز گاڑی سے صحیح طریقے سے جڑے ہونے چاہیئیں (ہُکس، بولٹس، ریلز، رِنگز)۔ خاکہ 3.2 دیکھیں۔

مال کے ہر دس فٹ کے لیے کم از کم ایک باندھنے کا سامان ہونا چاہیئے۔ یقینی بنائیں کہ اس ضرورت کو پورا کرنے کے لیے آپ کے پاس کافی ٹائی ڈاؤنز موجود ہوں۔ چاہے سامان کتنا ہی چھوٹا کیوں نہ ہو، اسے کم از کم دو ٹائی ڈاؤنز سے پکڑنا ضروری ہے۔

مختلف بھاری دھاتی حصوں کو محفوظ کرنے کے لیے خاص تقاضے ہوتے ہیں۔ اگر آپ کو ایسے لوڈز لے کر چلنا ہے تو یہ تقاضے معلوم کریں۔

3.3.3 – ہیڈر بورڈز

فرنٹ اینڈ ہیڈر بورڈز ("ہیڈیک ریکس") آپ کو اپنے مال سے بچاتے ہیں اگر حادثہ یا ایمرجنسی اسٹاپ کی صورت میں ہو۔ یقینی بنائیں کہ فرنٹ اینڈ اسٹرکچر اچھی حالت میں ہو۔ فرنٹ اینڈ اسٹرکچر کو آپ کے ساتھ لے جانے والے کسی بھی مال کی آگے کی حرکت کو روکنا چاہیئے۔

3.3.4 – مال کو ڈھانپنا

مال کو ڈھانپنے کی دو بنیادی وجوہات ہیں:

- لوگوں کو گرے ہوئے مال سے بچانے کے لیے۔
- مال کو موسم سے بچانے کے لیے۔

سپِل پروٹیکشن بہت سی ریاستوں میں ایک حفاظتی تقاضا ہے۔ جن ریاستوں میں آپ ڈرائیو کرتے ہیں، ان کے قوانین سے واقف ہوں۔ PA کے قوانین کی جانچ کرنے کے لیے دی پینسلوینیا وہیکل کوڈ ٹائٹل 75 دیکھیں۔

ڈرائیونگ کے دوران آپ کو وقتاً فوقتاً اپنے مال کے ڈھانپنے والے کو ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر میں دیکھنا چاہیئے۔ ایک پھڑکنے والا کور ٹوٹ کر مال سے پردہ اٹھا سکتا ہے، اور ممکنہ طور پر آپ کی یا کسی اور کی نظر کو بلاک کر سکتا ہے۔

3.3.5 – سیل شدہ اور کنٹینر میں بند سامان

کنٹینر میں بند سامان عام طور پر اس وقت استعمال کیے جاتے ہیں جب مال کا کچھ حصہ ریل یا جہاز کے ذریعے منتقل کیا جائے۔ ٹرک کے ذریعے ترسیل سفر کے آغاز اور/یا اختتام پر ہوتی ہے۔ کچھ کنٹینرز کی اپنی ٹائی ڈاؤن ڈیوائسز یا تالے ہوتے ہیں جو براہ راست ایک خاص فریم سے منسلک ہوتے ہیں۔ دیگر مال کو فلیٹ بیڈ ٹریلرز پر لوڈ کرنا پڑتا ہے۔ انہیں کسی دوسرے کارگو کی طرح صحیح طریقے سے محفوظ کیا جانا چاہیئے۔ آپ سیل شدہ لوڈز کا معائنہ نہیں کر سکتے، لیکن آپ کو یہ چیک کرنا چاہیئے کہ آپ مجموعی وزن اور ایکسل وزن کی حدود سے تجاوز نہ کریں۔

3.4 – کارگو جو خصوصی توجہ کا متقاضی ہو

3.4.1 – ڈرائی بلک

ڈرائی بلک ٹینکس کو خصوصی احتیاط کی ضرورت ہوتی ہے کیونکہ ان کا مرکز ثقل بلند ہوتا ہے اور لوڈ منتقل ہو سکتا ہے۔ موڑوں کے ارد گرد اور تیز موڑ مڑتے وقت انتہائی احتیاط برتیں (آہستہ اور محتاط انداز میں چلیں)۔

3.4.2 – لٹکا ہوا گوشت

ریفریجریٹڈ ٹرک میں لٹکتا ہوا گوشت (ٹنگا ہوا گائے، سور، یا بھیڑ کا گوشت) ایک بہت غیر مستحکم لوڈ ہو سکتا ہے جس کا مرکز ثقل بلند ہوتا ہے۔ تیز موڑوں پر، جیسے کہ آف ریمپس اور آن ریمپس پر خصوصی احتیاط کی ضرورت ہوتی ہے۔ آہستہ چلیں۔

3.4.3 – مویشی

مویشی ٹریلر میں حرکت کر سکتے ہیں، جس سے غیر محفوظ ہینڈلنگ پیدا ہوتی ہے۔ اگر لوڈ مکمل نہ ہو، تو مویشیوں کو ایک ساتھ باندھنے کے لیے عارضی بلک ہیڈز کا استعمال کریں۔ حتیٰ کہ جب مویشی ایک ساتھ باندھے جائیں، تو خصوصی احتیاط کی ضرورت ہوتی ہے کیونکہ مویشی موڑ پر جھک سکتے ہیں۔ اس سے مرکز ثقل منتقل ہوتا ہے اور گاڑی کے اُلٹنے کا امکان بڑھ جاتا ہے۔

3.4.4 – اوور سائز لوڈز

زیادہ لمبے، زیادہ چوڑے، اور/یا زیادہ وزن والے مال کے لیے خصوصی ٹرانزٹ پرمٹس کی ضرورت ہوتی ہے۔ ڈرائیونگ عموماً مخصوص اوقات تک محدود ہوتی ہے۔ خصوصی آلات کی ضرورت ہو سکتی ہے جیسے "وائیڈ لوڈ" کے نشان، چمکتی ہوئی لائٹس، جھنڈے وغیرہ۔ ایسی لوڈز کے لیے پولیس ایسکارٹ یا پائلٹ گاڑیوں کی ضرورت ہو سکتی ہے جن پر وارننگ کے نشان اور/یا چمکتی ہوئی لائٹس ہوں۔ یہ خاص مال خصوصی ڈرائیونگ احتیاط کا متقاضی ہوتا ہے۔

سیکشن 3
اپنا علم آزمائیں

1. ڈرائیورز سامان سے متعلق کن چار چیزوں کے ذمہ دار ہوتے ہیں؟
2. سڑک پر سفر کے دوران آپ کو کتنی بار رک کر سامان چیک کرنا ہوتا ہے؟
3. مجموعی کمبینیشن وزن کی درجہ بندی اور مجموعی کمبینیشن وزن میں کیا فرق ہے؟
4. دو ایسی صورتحالوں کا نام بتائیں جہاں قانونی زیادہ سے زیادہ وزن محفوظ نہیں ہو سکتا۔
5. اگر آپ کے پاس فرنٹ ایکسل پر کافی وزن نہ ہو، تو کیا ہو سکتا ہے؟
6. کسی بھی فلیٹ بیڈ کے بوجھ کے لیے ٹائی ڈاؤنز کی کم از کم تعداد کتنی ہے؟
7. 20 فٹ وزن کے لیے ٹائی ڈاؤنز کی کم از کم تعداد کتنی ہے؟
8. اوپن بیڈ پر مال کو ڈھانپنے کی دو بنیادی وجوہات کیا ہیں؟
9. سیل شدہ لوڈ کو منتقل کرنے سے پہلے آپ کو کیا چیک کرنا چاہیئے؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان سب کا جواب نہیں دے سکتے تو سیکشن 3 کو دوبارہ پڑھیں۔

حصہ دوم

4. مسافروں کی محفوظ طریقے سے نقل و حمل
5. ایئر بریکس
6. کمبینیشن گاڑیاں
7. ڈبل اور ٹرپلز
8. ٹینک گاڑیاں
9. خطرناک امواد

تعین کریں کہ آپ کو ان
میں سے کون سے سیکشنز کا مطالعہ کرنا ہے۔

سیکشن 4

مسافروں کو محفوظ طریقے سے منتقل کرنے کے لیے

یہ سیکشن اُن ڈرائیورز کے لیے ہے جنہیں مسافر کی توثیق کی ضرورت ہوتی ہے

سیکشن 4 – مسافروں کو محفوظ طریقے سے لے جانا

اس سیکشن میں احاطہ کیا جاتا ہے

- **گاڑی کا معائنہ**
- **لوڈنگ اور سفر کا آغاز**
- **دورانِ سفر**
- **سفر کے بعد گاڑی کا معائنہ**
- **ممنوعہ عمل**
- **بریک-ڈور انٹر لاکس کا استعمال**

بس ڈرائیورز کے لیے کمرشل ڈرائیورز لائسنس حاصل کرنا لازمی ہے اگر وہ ایسی گاڑی چلا رہے ہوں جو 16 یا اس سے زائد افراد (بشمول ڈرائیور) کے بیٹھنے کے لیے ڈیزائن کی گئی ہو، یا اگر وہ اسکول بس چلا رہے ہوں جس میں 11 یا اس سے زائد افراد کی گنجائش ہو۔

بس ڈرائیورز کے پاس اپنے کمرشل ڈرائیور لائسنس پر مسافر کی توثیق (passenger endorsement) ہونا ضروری ہے۔ توثیق حاصل کرنے کے لیے، آپ کو اس مینوئل کے سیکشن 2 اور 4 پر مبنی نالج ٹیسٹ پاس کرنا ہوگا۔ (اگر آپ کی بس میں ایئر بریکس ہیں، تو آپ کو سیکشن 5 پر مبنی نالج ٹیسٹ بھی پاس کرنا ہوگا۔) آپ کو اُس گاڑی کی کلاس کے مطابق مطلوبہ مہارت کے امتحانات بھی پاس کرنا ہوں گے جو آپ چلا رہے ہیں۔

4.1 – گاڑی کا معائنہ

اپنی بس چلانے سے پہلے آپ کو یقین ہونا چاہیئے کہ وہ محفوظ ہے۔ پچھلے ڈرائیور کی جانب سے تیار کردہ معائنہ رپورٹ کا جائزہ لینا آپ کے لیے ضروری ہے۔ آپ کو پچھلے ڈرائیور کی رپورٹ پر صرف اسی صورت دستخط کرنے چاہیئیں جب پہلے سے رپورٹ کی گئی خرابیوں کو مرمت شدہ قرار دیا گیا ہو یا مرمت کی ضرورت نہ ہونے کی تصدیق کی گئی ہو۔ یہ آپ کی تصدیق ہوتی ہے کہ پہلے رپورٹ کی گئی خرابیوں کو درست کر دیا گیا ہے۔

4.1.1 – گاڑیوں کے سسٹمز

ڈرائیونگ سے پہلے یقین کر لیں کہ درج ذیل چیزیں درست حالت میں کام کر رہی ہیں:

- سروس بریکس، بشمول ایئر ہوز کپلنگز (اگر آپ کی بس کے ساتھ ٹریلر یا سیمی ٹریلر منسلک ہو)۔
- پارکنگ بریک۔
- اسٹیئرنگ میکانزم۔
- لائٹس اور ریفلیکٹرز۔
- ٹائروں کا معائنہ کریں (سامنے والے پہیوں پر ری کیپ یا ری گروو کیے گئے ٹائر نہیں ہونے چاہیئیں۔)
- ہارن۔
- ونڈ اسکرین وائپر یا وائپرز۔
- ریئر ویژن ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر یا ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر۔
- کپلنگ ڈیوائسز (اگر موجود ہوں)۔
- پہیے اور رمز۔
- ہنگامی سامان۔

یقین کر لیں کہ آپ کی بس میں آگ بجھانے والا آلہ اور ہنگامی ریفلیکٹرز موجود ہوں (3 ریفلیکٹو ٹرائی اینگلز یا کم از کم 6 فیوز یا 3 مائع جلنے والے فلیئرز)، برقی فیوزز، اگر سرکٹ بریکرز نصب نہیں ہیں تو۔

4.1.2 – رسائی کے دروازے اور پینلز

بس کے باہر کا معائنہ کرتے وقت، اگر کوئی ایمرجنسی ایگزٹ کھلا ہو تو اسے بند کر دیں۔ اسی طرح، ڈرائیونگ سے پہلے اگر کوئی رسائی پینل کھلا ہو (جیسے سامان، واش روم سروس، انجن وغیرہ کے لیے)،تو اسے بھی بند کر دیں۔

4.1.3 – بس کا اندرونی حصہ

لوگ بعض اوقات بغیر نگرانی کے کھڑی بسوں کو نقصان پہنچا دیتے ہیں۔ ڈرائیونگ سے پہلے ہمیشہ بس کے اندرونی حصے کا معائنہ کریں تاکہ مسافروں کی حفاظت کو یقینی بنایا جا سکے۔ گزرگاہیں اور سیڑھیاں ہمیشہ صاف اور رکاوٹوں سے خالی ہونی چاہیئیں۔ آپ کی بس کے درج ذیل حصے محفوظ اور درست حالت میں ہونے چاہیئیں:

- ہر ہینڈ ہولڈ اور ریلنگ۔
- فرش کا کوور۔
- سگنل دینے والے آلات، بشمول واش روم ایمرجنسی بزر، اگر بس میں واش روم موجود ہو۔
- ایمرجنسی ایگزٹ کے ہینڈلز۔

سیٹیں سواروں کے لیے محفوظ ہونی چاہیئیں۔ تمام نشستیں بس میں مضبوطی سے جمی ہوئی ہونی چاہیئیں۔

کبھی بھی ایمرجنسی ایگزٹ دروازہ یا کھڑکی کھلی ہونے کی حالت میں گاڑی نہ چلائیں۔ ایمرجنسی دروازے پر لگا ہوا "ایمرجنسی ایگزٹ" کا نشان واضح طور پر نظر آنا چاہیئے۔ اگر ایمرجنسی دروازے پر سرخ روشنی موجود ہے، تو اس کا درست کام کرنا ضروری ہے۔ رات کے وقت یا جب بھی آپ باہر کی لائٹس استعمال کریں، تو اسے آن کریں۔

4.1.4 – روف ہیچز

آپ کچھ ایمرجنسی روف ہیچز کو تازہ ہوا کے لیے جزوی طور پر کھلا رکھ کر لاک کر سکتے ہیں۔ انہیں معمول کے طور پر کھلا نہ چھوڑیں۔ انہیں کھلا رکھنے کے دوران گاڑی کی زیادہ کلیئرنس کو مدنظر رکھیں۔

4.1.5 – اپنی سیٹ بیلٹ استعمال کریں!

ڈرائیور کی سیٹ پر سیٹ بیلٹ ہونی چاہیئے۔ اسے ہمیشہ حفاظت کے لیے استعمال کریں۔

4.2 – لوڈنگ اور ٹرپ اسٹارٹ

سواروں کو دروازے یا گزرگاہ میں کیری آن سامان چھوڑنے کی اجازت نہ دیں۔ گزرگاہ میں ایسا کچھ نہیں ہونا چاہیئے جس سے دوسرے مسافروں کو ٹھوکر لگ سکے۔ سامان اور مال کو اس طرح محفوظ کریں کہ نقصان سے بچا جا سکے اور:

- ڈرائیور کو آزادی سے اور آسانی سے حرکت کرنے کی اجازت دیں۔
- ہنگامی صورتِ حال میں مسافروں کو کسی بھی کھڑکی یا دروازے سے باہر نکلنے کی اجازت دیں۔
- اگر مسافروں کا سامان گر جائے یا اپنی جگہ سے ہٹ جائے تو مسافروں کو چوٹ سے محفوظ رکھیں۔

خاکہ 4.1

خطرے کی اقسام کی تعریفیں		
درجہ	درجے کا نام	مثال
1	دھماکہ خیز مواد	گولہ بارود، بارود، آتش بازی
2	گیسیں	پروپین، آکسیجن، ہیلیئم
3	آتش گیر	پٹرول، ایسیٹون
4	آتش گیر ٹھوس مواد	ماچس، فیوز
5	آکسیڈائزرز	ایمونیم نائٹریٹ، ہائیڈروجن پر آکسائیڈ
6	زہر	کیڑے مار ادویات، آرسینک
7	تابکار	یورینیم، پلوٹونیم
8	خوردہ مادے	ہائیڈروکلورک ایسڈ، بیٹری سیال
9	متفرق خطرناک امواد	فارمل ڈی ہائیڈ، ایسبیسٹوس
کوئی نہیں	ORM-D (دیگر منضبط مواد - گھریلو)	ہیئر اسپرے یا چارکول
کوئی نہیں	آتش گیر مائعات	ایندھن کے تیل، لائٹر فلوئیڈ

4.2.1 – قانون برائے معذریوں کے شکار امریکی افراد (ADA)

قانون برائے معذریوں کے شکار امریکی افراد 1990 (Americans with Disabilities Act, ADA) میں قانون کا حصہ بنا۔ ADA ایک شہری حقوق کا قانون ہے جو معذور افراد کے خلاف امتیازی سلوک کی ممانعت کرتا ہے۔ یہ قانون زندگی کے تمام شعبوں میں لاگو ہوتا ہے، جن میں ملازمتیں، اسکول، ٹرانسپورٹ، اور وہ تمام عوامی و نجی مقامات شامل ہیں جو عام عوام کے لیے کھلے ہوں۔ اس قانون کا مقصد یہ یقینی بنانا ہے کہ معذور افراد کو وہی حقوق اور مواقع حاصل ہوں جو باقی تمام لوگوں کو حاصل ہیں۔ ADA معذور افراد کو شہری حقوق کی وہی حفاظت فراہم کرتا ہے جو نسل، رنگ، جنس، قومی شناخت، عمر، اور مذہب کی بنیاد پر افراد کوحاصل ہوتی ہے۔ یہ قانون معذور افراد کے لیے عوامی سہولیات، ملازمت، ٹرانسپورٹ، ریاستی اور مقامی حکومتی خدمات، اور ٹیلی کمیونیکیشنز میں مساوی مواقع کی ضمانت دیتا ہے۔

4.2.2 – خطرناک امواد

خطرناک امواد والے سامان یا سامان پر نظر رکھیں۔ زیادہ تر خطرناک امواد کو بس پر لے جانا ممنوع ہے۔ جو خطرناک امواد اجازت یافتہ ہیں، ان کا مخصوص شرائط پر پورا اُترنا ضروری ہے۔

وفاقی خطرناک امواد کے ٹیبل میں وہ امواد دکھائے گئے ہیں جو خطرناک ہیں۔ یہ نقل و حمل کے دوران صحت، حفاظت اور املاک کے لیے خطرہ بن سکتے ہیں۔ قوانین کے مطابق، ترسیل کاروں کو خطرناک مواد کے کنٹینرز پر مواد کا نام، شناختی نمبر، اور خطرے کا لیبل لگانا ضروری ہے۔ نو مختلف چار انچ کے ہیرے کی شکل کے خطرے کے لیبل ہیں۔ خاکہ 4.1 دیکھیں۔ ہیرے کی شکل کے لیبل پر نظر رکھیں۔ کسی بھی خطرناک مواد کی نقل و حمل نہ کریں جب تک کہ آپ کو یقین نہ ہو کہ قوانین اس کی اجازت دیتے ہیں۔

4.2.3 – ممنوعہ خطرناک امواد

بسوں میں چھوٹے ہتھیاروں کی گولیوں کو ORM-D لیبل کے ساتھ، ایمرجنسی ہسپتال کی فراہمی، اور دوائیں لے جانے کی اجازت ہے۔ آپ کچھ دوسرے خطرناک امواد کی چھوٹی مقداریں لے جا سکتے ہیں اگر ترسیل کار انہیں کسی اور طریقے سے نہیں بھیج سکتا۔ بسوں کو درج ذیل چیزیں کبھی بھی نہیں لے جانی چاہیئیں:

- ڈویژن 2.3 زہریلی گیس، مائع درجہ 6 زہر، آنسو گیس، جلن دینے والا مواد۔
- درجہ 6 کے 100 پاؤنڈ سے زیادہ ٹھوس زہر۔
- لوگوں کے زیر استعمال جگہ میں دھماکہ خیز مواد، سوائے چھوٹے ہتھیاروں کی گولیوں کے۔
- لوگوں کے زیر استعمال جگہ میں لیبل شدہ ریڈیو ایکٹیو امواد۔
- اجازت شدہ خطرناک امواد کا کل وزن 500 پاؤنڈ سے زیادہ نہ ہو، اور کسی بھی ایک درجے کا وزن 100 پاؤنڈ سے زیادہ نہ ہو۔

کبھی کبھار سوار بس میں ایک غیر لیبل شدہ خطرناک مواد کے ساتھ سوار ہوتے ہیں، جنہیں یہ نہیں معلوم ہوتا کہ یہ غیر محفوظ ہے۔ سواروں کو عام خطرات جیسے کار بیٹریاں یا پٹرول لے جانے کی اجازت نہ دیں۔

4.2.4 – اسٹینڈی لائن

کوئی بھی مسافر اسٹینڈی لائن کے آگے نہیں کھڑا ہو سکتا، جو ڈرائیور کی نشست کے پچھلے حصے سے آگے واقع ہوتی ہے۔ وہ بسیں جنہیں کھڑے ہو کر سفر کرنے کی اجازت کے ساتھ ڈیزائن کیا گیا ہو، اُن میں فرش پر دو انچ کی لائن یا کوئی اور واضح نشان ہونا چاہیئے جو مسافروں کو دکھائے کہ کہاں کھڑے ہونا ممنوع ہے۔ اسے اسٹینڈی لائن کہا جاتا ہے۔ تمام کھڑے مسافروں کا اس کے پیچھے رہنا ضروری ہے۔

4.2.5 – آپ کی منزل پر

منزل یا درمیانے اسٹاپس پر پہنچنے پر اعلان کریں:
مقام۔
رکنے کی وجہ۔
اگلی روانگی کا وقت۔
بس نمبر۔

بس سے اترتے وقت مسافروں کو یاد دلائیں کہ وہ اپنا دستی سامان ساتھ لے جائیں۔ اگر گزرگاہ نشستوں سے نچلی سطح پر ہے، تو مسافروں کو نیچے قدم رکھنے کی یاد دہانی کروائیں۔ ڈرائیور کو یہ اعلان مکمل طور پر رکنے سے پہلے کرنا چاہیئے۔

چارٹر بس ڈرائیورز کو روانگی کے وقت سے پہلے مسافروں کو بس میں سوار ہونے کی اجازت نہیں دینی چاہیئے۔ یہ اقدام بس کی چوری یا توڑ پھوڑ سے بچاؤ میں مدد کرے گا۔

4.3 – سڑک پر

4.3.1 – مسافروں کی نگرانی

بہت سے چارٹر اور بین الاضلاعی ٹرانسپورٹ فراہم کرنے والے اداروں کے پاس مسافروں کے آرام اور حفاظت کے لیے قواعد و ضوابط ہوتے ہیں۔ سفر کے آغاز میں سگریٹ نوشی، شراب نوشی، یا ریڈیو اور ٹیپ پلیئرز (الیکٹرانک ڈیوائسز) کے استعمال سے متعلق قواعد و ضوابط کا ذکر کریں۔ سفر کے آغاز میں قواعد وضاحت سے بیان کرنے سے بعد میں مسائل سے بچنے میں مدد ملے گی۔

ڈرائیونگ کے دوران، سڑک کے آگے، اطراف، اور پیچھے کے ساتھ ساتھ بس کے اندرونی حصے پر بھی نظر رکھیں۔ آپ کو مسافروں کو قواعد کی یاد دہانی کرانی پڑ سکتی ہے، یا انہیں بس کے اندر ہاتھ اور سر رکھنے کے لیے کہنا پڑ سکتا ہے۔

4.3.2 – اسٹاپ پر

مسافر بس پر سوار ہونے یا اُترنے کے دوران، اور جب بس چلنا شروع کرتی ہے یا رکتی ہے تو ٹھوکر کھا سکتے ہیں۔ مسافروں کو بس سے اُترتے وقت اپنے قدموں پر دھیان دینے کی احتیاطی تدابیر بتائیں۔ شروع کرنے سے پہلے ان کے بیٹھنے یا خود کو سنبھالنے کا انتظار کریں۔ شروع کرنا اور رکنا جتنا ممکن ہو ہموار ہونا چاہیئے تاکہ مسافروں کو چوٹ سے بچایا جا سکے۔

کبھی کبھار، آپ کے پاس نشے میں یا پریشان کن مسافر ہو سکتے ہیں۔ آپ کو اس مسافر کی حفاظت کے ساتھ ساتھ دیگر مسافروں کی حفاظت کو بھی یقینی بنانا ہو گا۔ ایسے مسافروں کو ایسی جگہ نہ اُتاریں جو ان کے لیے غیر محفوظ ہو۔ یہ زیادہ محفوظ ہو سکتا ہے کہ آپ انہیں اگلے طے شدہ اسٹاپ یا کسی اچھی طرح روشنی والی جگہ پر اُتاریں جہاں دوسرے لوگ بھی موجود ہوں۔ بہت سے کیریئرز کے پاس پریشان کن مسافروں کو سنبھالنے کے لیے رہنمائی کے اصول ہوتے ہیں۔

4.3.3 – عام حادثات

سب سے زیادہ عام بس حادثات۔ بس کے حادثات اکثر چوراہوں پر ہوتے ہیں۔ احتیاط برتیں، چاہے کوئی سگنل یا اسٹاپ کا نشان دوسری ٹریفک کو کنٹرول کرتا ہو۔ اسکول اور ماس ٹرانزٹ بسیں کبھی کبھار ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر کھینچ لیتی ہیں یا بس اسٹاپ سے نکلتے وقت گزرنے والی گاڑیوں سے ٹکرا جاتی ہیں۔ یاد رکھیں کہ آپ کی بس کو کتنی جگہ کی ضرورت ہے، اور اسٹاپس پر کھمبوں اور درختوں کی شاخوں کا دھیان رکھیں۔ جانیں کہ آپ کی بس کو سڑک پر تیز کرنے اور ٹریفک میں شامل ہونے کے لیے کتنی جگہ درکار ہے۔ بس اسٹاپ چھوڑنے سے پہلے گیپ کے کھلنے کا انتظار کریں۔ کبھی یہ فرض نہ کریں کہ دوسرے ڈرائیور آپ کو جگہ دینے کے لیے بریک لگائیں گے جب آپ سگنل دیں یا بس نکالنے لگیں۔

4.3.4 – خم یا موڑ پر رفتار

خموں پر ہونے والے حادثات جو لوگوں کی ہلاکت اور بسوں کی تباہی کا باعث بنتے ہیں، زیادہ رفتار کی وجہ سے ہوتے ہیں، خاص طور پر جب بارش یا برفباری کی وجہ سے سڑک پھسلن میں تبدیل ہو گئی ہو۔ ہر بینکڈ خم کی ایک محفوظ "ڈیزائن رفتار" ہوتی ہے۔ اچھے موسم میں، جو رفتار سائن پر درج ہوتی ہے وہ گاڑیوں کے لیے محفوظ ہوتی ہے لیکن یہ بہت سی بسوں کے لیے زیادہ ہو سکتی ہے۔ اچھی گرفت کے ساتھ، بس اُلٹ سکتی ہے؛ اور کم گرفت کے ساتھ، یہ خم سے پھسل کر باہر جا سکتی ہے۔

موڑوں میں داخل ہونے سے پہلے ایک محفوظ رفتار پر سست ہو جائیں، پھر موڑوں سے گزرتے وقت تھوڑا سا تیز کر لیں۔ اگر آپ کی بس بینکڈ موڑ پر باہر کی طرف جھک رہی ہو، تو آپ بہت تیز چل رہے ہیں۔

4.3.5 – ریلوے-ہائی وے کراسنگ اسٹاپس

RR کراسنگز پر رکیں:

- اپنے چاروں طرف کی فلیشر لائٹس آن کریں
- اپنی بس کو قریب ترین ریلوں سے 15 سے 50 فٹ کے درمیان روکیں۔
- آنے والی ٹرینوں کے لیے دونوں سمتوں میں سنیں اور دیکھیں۔ آپ کو اپنا اگلا دروازہ اور ڈرائیور کی کھڑکی کھولنی ضروری ہے تاکہ آپ آنے والی ٹرین کو دیکھنے یا سننے میں بہتر طور پر مدد حاصل کر سکیں۔ تمام آواز پیدا کرنے والے آلات کو بند کریں۔ ضرورت پڑنے پر مسافروں کو خاموش کرائیں۔
- ٹرین گزرنے کے بعد کراسنگ کرنے سے پہلے، یہ یقینی بنائیں کہ دوسری سمت میں دوسرے ٹریک پر کوئی اور ٹرین نہیں آ رہی۔
- اگر آپ کی بس میں مینوئل ٹرانسمیشن ہو، تو کبھی بھی ٹریکس کو عبور کرتے ہوئے گیئر تبدیل نہ کریں۔

آپ کو رکنے کی ضرورت نہیں ہے، لیکن آپ کو رفتار آہستہ کرنی چاہیئے اور ٹرینوں اور گاڑیوں کے لیے احتیاط سے چیک کرنا چاہیئے:

- اسٹریٹ کار کراسنگز پر۔
- ریلوے ٹریکس پر جو صرف صنعتی سوئچنگ کے لیے استعمال ہوتے ہیں کاروباری علاقے کے اندر۔
- جہاں پولیس والا یا جھنڈا اٹھانے والا ٹریفک کی رہنمائی کر رہا ہو۔
- اگر ٹریکس کو عبور کرنے والی ٹریفک کو ٹریفک سگنل کے ذریعے منظم کیا جا رہا ہو اور ٹریفک سگنل سبز ہو۔
- ایسی کراسنگز پر جن پر "مستثنیٰ" یا "ترک شدہ" کا نشان ہو۔
- آپ کو رکنا ضروری ہے چاہے آپ مسافر لے کر جا رہے ہوں یا نہیں۔

4.3.6 – ڈرا بریجز

ڈرا بریجز پر رکیں:

- ایسی ڈرابریجز پر رکیں جن پر سگنل لائٹ یا ٹریفک کنٹرول اٹینڈنٹ نہ ہو۔
- پل کے کھلنے سے 50 فٹ پہلے رکیں۔
- کراس کرنے سے پہلے یہ یقینی بنانے کے لیے دیکھیں کہ پل مکمل طور پر بند ہو چکا ہے۔

- آپ کو رکنے کی ضرورت نہیں ہے، لیکن آپ کو رفتار سست کرنی چاہیئے اور یہ یقینی بنانا چاہیئے کہ یہ محفوظ ہے، جب:
  - جب ٹریفک سگنل سبز ہو۔
  - جب پل پر ایک اٹینڈنٹ یا ٹریفک افسر ہو جو پل کے کھلنے پر ٹریفک کو کنٹرول کرتا ہو۔

4.4 – ٹرپ کے بعد گاڑی کا معائنہ

ہر شفٹ کے اختتام پر اپنی بس کا معائنہ کریں۔ اگر آپ انٹر اسٹیٹ کیریئر کے لیے کام کرتے ہیں، تو آپ کو ہر بس کے چلانے کے بعد ایک تحریری معائنہ رپورٹ مکمل کرنی چاہیئے۔ رپورٹ میں ہر بس کی وضاحت ہونی چاہیئے اور کسی بھی ایسے نقائص کی فہرست دی جانی چاہیئے جو حفاظت پر اثر ڈالے یا بریک ڈاؤن کا سبب بنے۔ اگر کوئی نقص نہیں ہے، تو رپورٹ میں یہ ذکر ہونا چاہیئے۔

مسافر کبھی کبھار حفاظتی اجزاء جیسے ہینڈ ہولڈز، سیٹیں، ایمرجنسی ایگزٹس اور کھڑکیوں کو نقصان پہنچا دیتے ہیں۔ اگر آپ اس نقصان کی رپورٹ شفٹ کے اختتام پر کرتے ہیں، تو مکینک گاڑی کو دوبارہ چلانے سے پہلے مرمت کر سکتے ہیں۔ ماس ٹرانزٹ ڈرائیور کو یہ بھی یقینی بنانا چاہیئے کہ مسافر سگنلنگ ڈیوائسز اور بریک ڈور انٹرلاک صحیح طریقے سے کام کر رہے ہوں۔

4.5 – ممنوعہ عمل

اپنی بس کو مسافروں کے ساتھ ایندھن سے بھرنے سے گریز کریں، سوائے اس کے کہ یہ بالکل ضروری ہو۔ کبھی بھی بند عمارت میں مسافروں کے ساتھ بس کو ایندھن نہ دیں۔

ڈرائیونگ کے دوران سواروں کے ساتھ بات نہ کریں، یا کسی دوسری پریشان کن سرگرمی میں مشغول نہ ہوں۔

معذور بس کو مسافروں کے ساتھ نہ کھینچیں یا نہ دھکیلیں، سوائے اس کے کہ اگر گاڑی سے اُترنا غیر محفوظ ہو۔ بس کو صرف سب سے قریب ترین محفوظ جگہ تک کھینچیں یا دھکیلیں تاکہ مسافروں کو اتارا جا سکے۔ اپنے آجر کی طرف سے خراب بسوں کو کھینچنے یا دھکیلنے کے لیے دی گئی ہدایات پر عمل کریں۔

4.6 – بریک-ڈور انٹرلاکس کا استعمال

شہری ماس ٹرانزٹ کوچز میں بریک اور ایکسیلیریٹر انٹرلاک سسٹم ہو سکتا ہے۔ انٹرلاک سروس بریکس کو لگاتا ہے اور تھروٹل کو آئیڈل پوزیشن میں رکھتا ہے جب پچھلا دروازہ کھلا ہوتا ہے۔ انٹرلاک پچھلے دروازے کو بند کرنے پر رہائی پاتا ہے۔ اس سیفٹی فیچر کو پارکنگ بریک کی جگہ پر استعمال نہ کریں۔

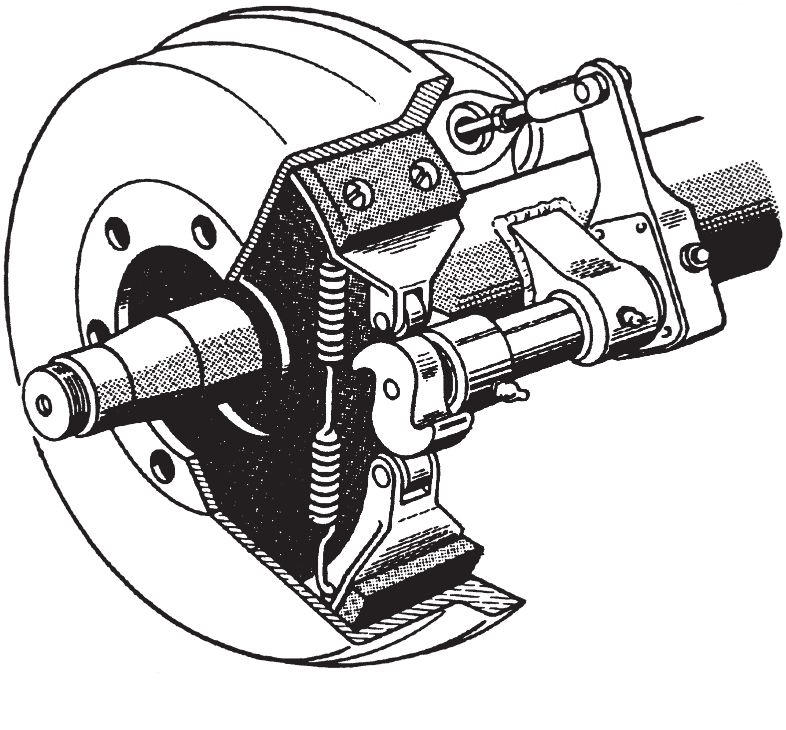
سیکشن 4
اپنا علم آزمائیں

1. بس کے اندرونی معائنے کے دوران چیک کرنے والی چند چیزوں کے نام بتائیں۔
2. وہ کون سی خطرناک اشیاء ہیں جنہیں آپ بس کے ذریعے لے جا سکتے ہیں؟
3. وہ کون سی خطرناک اشیاء ہیں جنہیں آپ بس کے ذریعے نہیں لے جا سکتے؟
4. اسٹینڈی لائن کیا ہوتی ہے؟
5. کیا یہ اہم ہے کہ آپ کسی خلل ڈالنے والے مسافر کو بس سے کہاں اُتارتے ہیں؟
6. ریلوے کراسنگ سے کتنی دور رکنا چاہیئے؟
7. ڈرا بریج عبور کرنے سے پہلے کب رکنا ضروری ہوتا ہے؟
8. مینوئل میں درج "ممنوعہ عمل" کی تفصیل یاد سے بیان کریں:
9. ایک ٹرانزٹ بس کے پچھلے دروازے کو پارکنگ بریک لگانے کے لیے کھولا جانا ضروری ہے۔ صحیح یا غلط؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان سب کا جواب نہیں دے سکتے تو سیکشن 4 کو دوبارہ پڑھیں۔

سیکشن 5

ایئر بریکس



یہ سیکشن اُن ڈرائیورز کے لیے ہے جو ایئر بریکس والی گاڑیاں چلاتے ہیں۔

سیکشن 5 - ایئر بریک

اس سیکشن میں احاطہ کیا جاتا ہے

- **ایئر بریک سسٹم کے پرزہ جات**
- **ڈوئل ایئر بریک سسٹمز**
- **ایئر بریکس کا معائنہ کرنا**
- **ایئر بریکس کا استعمال**

یہ حصہ آپ کو ایئر بریکس کے بارے میں معلومات فراہم کرتا ہے۔ اگر آپ ایئر بریکس والے ٹرک یا بس چلانا چاہتے ہیں، یا ایئر بریکس والے ٹریلر کو کھینچنا چاہتے ہیں، تو آپ کو یہ حصہ ضرور پڑھنا چاہیئے۔ اگر آپ ایئر بریکس والے ٹریلر کو کھینچنا چاہتے ہیں، تو آپ کو سیکشن 6 — کمبینیشن گاڑیاں کا بھی مطالعہ کرنا چاہیئے۔ اگر آپ کی گاڑی کے لیے CDL درکار ہے اور اس میں ایئر بریکس نصب ہیں، تو آپ کو اپنے لائسنس سے ایئر بریک کی پابندی ہٹوانی ہو گی۔

ایئر بریکس، بریکس کو فعال کرنے کے لیے کمپریسڈ ایئر استعمال کرتی ہیں۔ ایئر بریکس بڑی اور بھاری گاڑیوں کو روکنے کا ایک مؤثر اور محفوظ طریقہ ہیں، لیکن ان بریکس کی مناسب دیکھ بھال اور درست استعمال ضروری ہے۔

ایئر بریکس درحقیقت تین مختلف قسم کے بریکنگ سسٹمز پر مشتمل ہوتی ہیں: سروس بریک، پارکنگ بریک اور ایمرجنسی بریک:

- عام ڈرائیونگ کے دوران جب آپ بریک پیڈل استعمال کرتے ہیں تو سروس بریک سسٹم بریکس کو فعال اور غیر فعال کرتا ہے۔
- پارکنگ بریک سسٹم اُس وقت پارکنگ بریکس کو فعال اور غیر فعال کرتا ہے جب آپ پارکنگ بریک کنٹرول استعمال کرتے ہیں۔
- ایمرجنسی بریک سسٹم، بریک سسٹم کی خرابی کی صورت میں گاڑی کو روکنے کے لیے سروس اور پارکنگ بریک سسٹمز کے کچھ حصوں کا استعمال کرتا ہے۔

ان سسٹمز کے پرزہ جات کی تفصیل سے وضاحت نیچے دی گئی ہے۔

5.1 – ایئر بریک سسٹم کے پرزہ جات

ایئر بریک سسٹم کے کئی پرزہ جات ہوتے ہیں۔ آپ کو یہاں زیرِ بحث پرزہ جات کے بارے میں معلوم ہونا چاہیئے۔

5.1.1 – ایئر کمپریسر

ایئر کمپریسر ہوا کو ایئر اسٹوریج ٹینکس (ریزروائرز) میں پمپ کرتا ہے۔ ایئر کمپریسر انجن کے ساتھ گیئرز یا وی-بیلٹ کے ذریعے منسلک ہوتا ہے۔ کمپریسر ہوا سے ٹھنڈا کیا جا سکتا ہے یا انجن کے کولنگ سسٹم کے ذریعے ٹھنڈا کیا جا سکتا ہے۔ اس کے پاس اپنی تیل کی سپلائی ہو سکتی ہے یا یہ انجن کے تیل سے چکنا کیا جا سکتا ہے۔ اگر کمپریسر کے پاس اپنی تیل کی سپلائی ہے تو گاڑی چلانے سے پہلے تیل کی سطح چیک کریں۔

5.1.2 – ایئر کمپریسر گورنر

گورنر اس بات کو کنٹرول کرتا ہے کہ ایئر کمپریسر کب ایئر اسٹوریج ٹینکس میں ہوا پمپ کرے گا۔ جب ایئر ٹینک کا پریشر "کٹ آؤٹ" سطح (تقریباً 120 سے 140 پاؤنڈ فی مربع انچ یا "psi") تک پہنچتا ہے، تو گورنر کمپریسر کو ہوا پمپ کرنا بند کرنے کا اشارہ دیتا ہے۔ جب ٹینک کا پریشر "کٹ اِن" پریشر (تقریباً 100 psi) تک کم ہو جاتا ہے، تو گورنر کمپریسر کو دوبارہ ہوا پمپ کرنے کی اجازت دیتا ہے۔

5.1.3 – ایئر اسٹوریج ٹینک

ایئر اسٹوریج ٹینکس کو کمپریسڈ ایئر محفوظ رکھنے کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔ ایئر ٹینکس کی تعداد اور سائز گاڑیوں کے لحاظ سے مختلف ہوتا ہے۔ ٹینکس میں اتنی ہوا محفوظ ہوتی ہے کہ اگر کمپریسر کام کرنا بند کر دے تو بھی بریکس کو کئی بار استعمال کیا جا سکتا ہے۔

5.1.4 – ایئر ٹینک ڈرینز

کمپریسڈ ایئر میں عموماً کچھ پانی اور کچھ کمپریسر کا تیل ہوتا ہے، جو ایئر بریک سسٹم کے لیے نقصان دہ ہوتا ہے۔ مثال کے طور پر، سرد موسم میں پانی جم سکتا ہے اور بریک کی خرابی کا سبب بن سکتا ہے۔ پانی اور تیل ایئر ٹینک کے نیچے جمع ہونے کا رجحان رکھتے ہیں۔ یقینی بنائیں کہ آپ ایئر ٹینکس کو مکمل طور پر ڈرین کریں۔ ہر ایئر ٹینک کے نیچے ایک ڈرین والو نصب ہوتا ہے۔ دو قسمیں ہوتی ہیں:

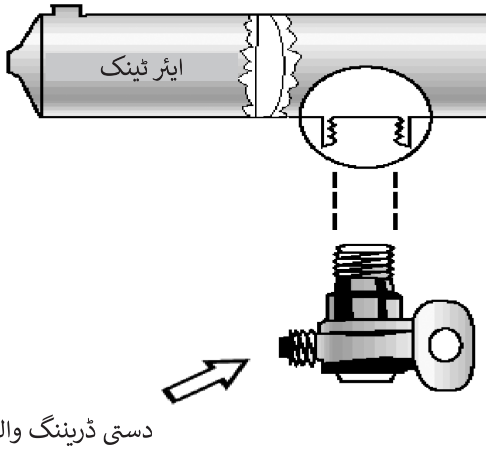
- ہاتھ سے آپریٹ کیا جاتا ہے، یا تو ایک چوتھائی موڑ دے کر یا کیبل کھینچ کر۔ آپ کو ہر دن ڈرائیونگ کے اختتام پر خود ایئر ٹینکس کو ڈرین کرنا ہو گا۔ خاکہ 5.1 دیکھیں۔
- خودکار--پانی اور تیل خود بخود نکال دیا جاتا ہے۔ یہ ٹینکس دستی ڈریننگ کے لیے بھی نصب ہو سکتے ہیں۔ خودکار ایئر ٹینکس دستیاب ہیں جن میں برقی حرارتی آلات نصب ہوتے ہیں۔ یہ سرد موسم میں خودکار ڈرین کو جمنے سے روکنے میں مدد دیتے ہیں

5.1.5 – الکحل ایواپورٹر

کچھ ایئر بریک سسٹمز میں ایئر سسٹم میں الکحل ڈالنے کے لیے الکحل ایواپورٹر ہوتا ہے۔ یہ سرد موسم میں ایئر بریک والو اور دوسرے پرزوں میں برف جمنے کے خطرے کو کم کرنے میں مدد دیتا ہے۔ سسٹم کے اندر برف بریکس کی ناکامی کا سبب بن سکتی ہے۔

سرد موسم کے دوران ہر روز الکحل کنٹینر چیک کریں اور ضرورت کے مطابق بھر لیں۔ پانی اور تیل سے چھٹکارا حاصل کرنے کے لیے روزانہ ایئر ٹینک کی ڈریننگ اب بھی ضروری ہے۔ (جب تک کہ سسٹم میں خودکار ڈرین والو نہ ہوں۔)

خاکہ 5.1



5.1.6 – حفاظتی والو

ایک سیفٹی ریلیف والو پہلے ٹینک میں نصب کیا جاتا ہے جس میں ایئر کمپریسر ہوا پمپ کرتا ہے۔ سیفٹی والو ٹینک اور سسٹم کے باقی حصوں کو زیادہ دباؤ سے بچاتا ہے۔ یہ والو عموماً psi 150 پر کھولنے کے لیے سیٹ کیا جاتا ہے۔ اگر سیفٹی والو ہوا چھوڑے، تو کچھ گڑبڑ ہے۔ خرابی کو مکینک سے درست کروائیں۔

5.1.7 – بریک پیڈل

آپ بریکس کو بریک پیڈل کو دباکر لگاتے ہیں۔ (اسے فٹ والو یا ٹریڈل والو بھی کہا جاتا ہے۔) پیڈل کو زیادہ دبانے سے مزید ایئر پریشر لگتا ہے۔ بریک پیڈل کو چھوڑنے سے ایئر پریشر کم ہوتا ہے اور بریکس کھل جاتی ہیں۔ بریکس کو چھوڑنے سے کچھ کمپریسڈ ہوا سسٹم سے باہر نکلتی ہے، جس سے ٹینکس میں ایئر پریشر کم ہو جاتا ہے۔ اسے ایئر کمپریسر کے ذریعے مکمل کیا جانا چاہیئے۔ غلط طور پر پیڈل کو دبانا اور چھوڑنا ہوا کو اتنی تیز رفتاری سے نکال سکتا ہے جتنی تیزی سے کمپریسر اسے واپس نہیں بھر سکتا۔ اگر دباؤ بہت کم ہو جائے تو بریکس کام نہیں کریں گی۔

5.1.8 – فاؤنڈیشن بریکس

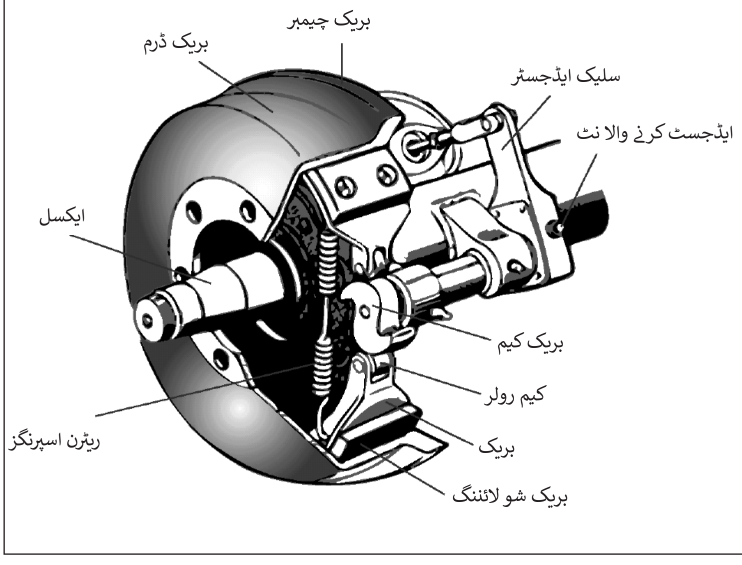
فاؤنڈیشن بریکس ہر پہیے پر استعمال ہوتی ہیں۔ سب سے عام قسم ایس کیم ڈرم بریک ہے۔ بریک کے پرزہ جات نیچے وضاحت سے بیان کیے گئے ہیں۔

بریک ڈرم، شوز، اور لائننگز۔ بریک ڈرم گاڑی کے ایکسلز کے ہر سرے پر واقع ہوتے ہیں۔ پہیے ڈرمز کے ساتھ بولٹ کیے جاتے ہیں۔ بریکنگ میکانزم ڈرم کے اندر ہوتا ہے۔ رکنے کے لیے، بریک شوز اور لائننگز کو ڈرم کے اندرونی حصے کے خلاف دبایا جاتا ہے۔ اس سے رگڑ پیدا ہوتی ہے، جو گاڑی کی رفتار کم کرتی ہے (اور حرارت پیدا کرتی ہے)۔ ڈرم جس حد تک حرارت برداشت کر سکتا ہے بغیر کسی نقصان کے، یہ اس بات پر منحصر ہے کہ بریکس کتنی شدت سے اور کتنی دیر تک استعمال کی جاتی ہیں۔ زیادہ حرارت بریکس کو کام کرنا بند کروا سکتی ہے۔

ایس کیم بریکس۔ جب آپ بریک پیڈل دباتے ہیں، تو ہوا ہر بریک چیمبر میں داخل کی جاتی ہے۔ ہوا کا دباؤ راڈ کو باہر دھکیلتا ہے، جس سے سلیک ایڈجسٹر (ایک ایڈجسٹ ایبل ڈیوائس جو بریک شو ویئر کو پورا کرنے کے لیے استعمال ہوتی ہے) حرکت کرتا ہے، اور اس طرح بریک کیم شافٹ کو موڑتا ہے۔ یہ ایس کیم کو گھماتا ہے (جسے اس لیے ایس کیم کہا جاتا ہے کیونکہ اس کی شکل حرف "ایس" جیسی ہوتی ہے۔) ایس کیم بریک شوز کو ایک دوسرے سے دور دھکیلتا ہے اور انہیں بریک ڈرم کے اندرونی حصے کے خلاف دباتا ہے۔ جب آپ بریک پیڈل چھوڑتے ہیں، تو ایس کیم واپس گھومتا ہے اور ایک اسپرنگ بریک شوز کو ڈرم سے دور کھینچتا ہے، جس سے پہیے دوبارہ آزادانہ طور پر گھومنے لگتے ہیں۔ خاکہ 5.2 دیکھیں۔

خاکہ 5.2

ڈرم بریک



ویج بریکس۔ اس قسم کے بریک میں، بریک چیمبر پش راڈ براہ راست دو بریک شوز کے سرے کے درمیان ایک ویج دھکیلتا ہے۔ یہ انہیں ایک دوسرے سے دور دھکیلتا ہے اور بریک ڈرم کے اندرونی حصے کے خلاف دباتا ہے۔ ویج بریکس میں ایک واحد بریک چیمبر ہو سکتا ہے، یا دو بریک چیمبرز ہو سکتے ہیں، جو بریک شوز کے دونوں سروں پر ویجز دھکیلتے ہیں۔ ویج کی طرح بریکس خودکار ایڈجسٹ ہو سکتی ہیں یا انہیں دستی ایڈجسٹمنٹ کی ضرورت ہو سکتی ہے۔

ڈسک بریکس۔ ایئر آپریٹڈ ڈسک بریکس میں، ہوا کا دباؤ بریک چیمبر اور سلیک ایڈجسٹر پر اثر انداز ہوتا ہے، جیسے کہ ایس کیم بریکس میں ہوتا ہے۔ لیکن ایس

کیم کی بجائے، "پاور اسکریو" استعمال کیا جاتا ہے۔ بریک چیمبر کا دباؤ سلیک ایڈجسٹر پر پاور اسکریو کو گھماتا ہے۔ پاور اسکریو ڈسک یا روٹر کو کیلیپر کے بریک لائننگ پیڈز کے درمیان اس طرح پکڑتا ہے جیسے ایک بڑا سی کلیمپ ہو۔

ویج بریکس اور ڈسک بریکس ایس کیم بریکس کے مقابلے میں کم عام ہیں۔

5.1.9 – سپلائی پریشر گیجز

تمام وہ گاڑیاں جن میں ایئر بریکس نصب ہوتی ہیں، اُن میں ایئر ٹینک کے ساتھ منسلک ایک پریشر گیج موجود ہوتا ہے۔ اگر گاڑی میں ڈوئل ایئر بریک سسٹم نصب ہو، تو سسٹم کے ہر حصے کے لیے علیحدہ پریشر گیج موجود ہوگا۔ (یا ایک ہی پریشر گیج جس میں دو سوئیاں ہوں گی۔) ڈوئل سسٹمز کی تفصیل بعد میں بیان کی جائے گی۔ یہ گیجز آپ کو بتاتے ہیں کہ ایئر ٹینکس میں کتنا دباؤ موجود ہے۔

5.1.10 – ایپلیکیشن پریشر گیج

یہ گیج دکھاتا ہے کہ آپ بریکس پر کتنا ایئر پریشر ڈال رہے ہیں۔ (یہ گیج تمام گاڑیوں میں موجود نہیں ہوتا۔) ایک ہی رفتار برقرار رکھنے کے لیے اگر ایپلیکیشن پریشر میں اضافہ کرنا پڑے تو اس کا مطلب ہے کہ بریکس فیڈ ہو رہے ہیں۔ آپ کو رفتار کم کرنی چاہیئے اور نچلا گیئر استعمال کرنا چاہیئے۔ پریشر میں اضافے کی ضرورت بریکس کی غلط سیٹنگ، ایئر لیکس، یا مکینیکل خرابیوں کی وجہ سے بھی ہو سکتی ہے۔

5.1.11 – کم ایئر پریشر کی وارننگ

ایئر بریکس والی گاڑیوں میں کم ایئر پریشر کے وارننگ سگنل کا ہونا لازمی ہے۔ ایک ایسا وارننگ سگنل جو آپ دیکھ سکیں، اُس وقت آن ہونا چاہیئے جب ایئر ٹینکس میں پریشر 55 psi سے کم ہونے والا ہو۔ (یا پرانی گاڑیوں میں کمپریسر گورنر کے کٹ آؤٹ پریشر کا نصف ہونے پر۔) وارننگ عموماً ایک سرخ روشنی کی صورت میں ہوتی ہے۔ ایک بزر بھی بج سکتا ہے۔

ایک اور قسم کی وارننگ "وِگ ویگ" کہلاتی ہے۔ یہ آلہ اُس وقت ایک مکینیکل آرم آپ کی نظر کے سامنے گرا دیتا ہے جب سسٹم میں پریشر 55 psi سے کم ہو جائے۔ ایک خودکار وِگ ویگ اُس وقت آپ کی نظر سے ہٹ کر اوپر اٹھ جاتا ہے جب سسٹم کا پریشر 55 psi سے زیادہ ہو جاتا ہے۔ مینوئل ری سیٹ قسم کا وِگ ویگ دستی طور پر "نظروں سے باہر" پوزیشن میں رکھا جاتا ہے۔ یہ اُس وقت تک اپنی جگہ پر قائم نہیں رہے گا جب تک کہ سسٹم میں پریشر 55 psi سے زیادہ نہ ہو جائے۔

بڑی بسوں میں یہ عام بات ہے کہ کم ایئر پریشر کی وارننگ دینے والے آلات 80-85 psi پر سگنل دیتے ہیں۔

5.1.12 – اسٹاپ لائٹ سوئچ

جب آپ بریک لگائیں تو پیچھے آنے والے ڈرائیور کو خبردار کرنا ضروری ہوتا ہے۔ ایئر بریک سسٹم یہ کام ایک برقی سوئچ کے ذریعے انجام دیتا ہے جو ایئر پریشر سے چلتا ہے۔ جب آپ ایئر بریکس لگاتے ہیں تو یہ سوئچ بریک لائٹس کو آن کر دیتا ہے۔

5.1.13 – فرنٹ بریک کو محدود کرنے کا والو

کچھ پرانی گاڑیوں (جو 1975 سے پہلے تیار کی گئی ہوں) میں فرنٹ بریک کو محدود کرنے کا والو اور کیب کے اندر ایک کنٹرول موجود ہوتا ہے۔ یہ کنٹرول عام طور پر "نارمل" اور "سلِپری" کے نشانات کے ساتھ ہوتا ہے۔ جب آپ کنٹرول کو "سلِپری" پوزیشن پر رکھتے ہیں، تو لِمٹنگ والو فرنٹ بریکس کو ملنے والے "نارمل" ایئر پریشر کو نصف کر دیتا ہے۔ لِمٹنگ والوز کا استعمال اس لیے کیا جاتا تھا تاکہ پھسلن والی سطحوں پر فرنٹ وہیل کے پھسلنے کے امکان کو کم کیا جا سکے۔ تاہم، یہ درحقیقت گاڑی کی رکنے کی صلاحیت کو کم کر دیتے ہیں۔ فرنٹ وہیل بریکنگ ہر حالت میں مؤثر اور مفید ہوتی ہے۔ ٹیسٹوں سے ثابت ہوا ہے کہ بریک لگانے سے فرنٹ وہیل کا اسکڈ کرنا زیادہ ممکن نہیں ہوتا، حتیٰ کہ برف پر بھی۔ یقینی بنائیں کہ کنٹرول "نارمل" پوزیشن میں ہو تاکہ گاڑی کی معمول کی اسٹاپنگ پاور برقرار رہے۔

زیادہ تر گاڑیوں میں خودکار فرنٹ وہیل لمٹنگ والوز نصب ہوتے ہیں۔ یہ والوز فرنٹ بریکس کو جانے والے ایئر پریشر کو کم کر دیتے ہیں، سوائے اُس صورت کے جب بریک بہت زور سے لگائے جائیں (یعنی 55 psi یا اُس سے زیادہ ایپلیکیشن پریشر پر)۔ یہ والوز ڈرائیور کے کنٹرول میں نہیں ہوتے۔

5.1.14 – اسپرنگ بریکس

تمام ٹرکوں، ٹرک ٹریکٹروں اور بسوں میں ایمرجنسی بریکس اور پارکنگ بریکس کا ہونا لازمی ہے۔ انہیں مکینیکل قوت کے ذریعے قائم رکھا جانا چاہیئے (کیونکہ ایئر پریشر وقت کے ساتھ ساتھ ختم ہو سکتا ہے)۔ ان ضروریات کو پورا کرنے کے لیے عموماً اسپرنگ بریکس استعمال کی جاتی ہیں۔ ڈرائیونگ کے دوران، طاقتور اسپرنگز کو ایئر پریشر کے ذریعے روکا جاتا ہے۔ اگر ایئر پریشر ہٹا دیا جائے تو اسپرنگز خود بخود بریکس لگا دیتے ہیں۔ کیب میں موجود پارکنگ بریک کنٹرول ڈرائیور کو اسپرنگ بریکس سے ہوا نکالنے کی اجازت دیتا ہے۔ اس سے اسپرنگز خود بخود بریکس لگا دیتے ہیں۔ ایئر بریک سسٹم میں اگر لیکیج ہو جائے اور ساری ہوا ختم ہو جائے، تو اس صورت میں بھی اسپرنگز خود بخود بریکس لگا دیتے ہیں۔

ٹریکٹر اور اسٹریٹ ٹرک کی اسپرنگ بریکس اُس وقت مکمل طور پر فعال ہو جاتی ہیں جب ایئر پریشر 20 سے 45 psi (عام طور پر 20 سے 30 psi) کی حد تک گر جاتا ہے۔ بریکس کے خودکار طور پر لگنے کا انتظار نہ کریں۔ جب کم ایئر پریشر کی وارننگ لائٹ اور بزر پہلی بار آن ہوں، تو فوراً گاڑی کو محفوظ طریقے سے روک لیں، جب تک کہ آپ بریکس پر مکمل کنٹرول رکھتے ہوں۔

اسپرنگ بریکس کی بریکنگ پاور کا انحصار بریکس کی ایڈجسٹمنٹ پر ہوتا ہے۔ اگر بریکس درست طریقے سے ایڈجسٹ نہ کی گئی ہوں، تو نہ تو ریگولر بریکس صحیح کام کریں گی اور نہ ہی ایمرجنسی یا پارکنگ بریکس مؤثر ہوں گی۔

5.1.15 – پارکنگ بریک کنٹرولز

نئی ایئر بریک والی گاڑیوں میں پارکنگ بریک لگانے کے لیے ایک ہیرا نما، زرد رنگ کا پُش پل کنٹرول نوب استعمال کیا جاتا ہے۔ پارکنگ بریکس (اسپرنگ بریکس) لگانے کے لیے نوب کو باہر کھینچا جاتا ہے، اور انہیں ریلیز کرنے کے لیے نوب کو اندر دھکیلا جاتا ہے۔ پُرانی گاڑیوں میں پارکنگ بریکس ایک لیور کے ذریعے کنٹرول کی جا سکتی ہیں۔ جب بھی آپ گاڑی پارک کریں، پارکنگ بریکس ضرور استعمال کریں۔

احتیاط۔ جب اسپرنگ بریکس لگی ہوں تو کبھی بھی بریک پیڈل نہ دبائیں۔ اگر آپ ایسا کریں گے، تو اسپرنگز اور ایئر پریشر کی مشترکہ قوت سے بریکس کو نقصان پہنچ سکتا ہے۔ بہت سے بریک سسٹمز اس طرح ڈیزائن کیے گئے ہیں کہ ایسا نہ ہو سکے۔ لیکن تمام سسٹمز اس انداز میں نہیں بنائے گئے، اور جو بنائے گئے ہیں وہ بھی ہر وقت مؤثر طریقے سے کام نہیں کر سکتے۔ یہ زیادہ بہتر ہے کہ آپ یہ عادت اپنا لیں کہ جب اسپرنگ بریکس لگی ہوں تو بریک پیڈل نہ دبائیں۔

ماڈیولیٹنگ کنٹرول والوز۔ کچھ گاڑیوں میں ڈیش بورڈ پر ایک کنٹرول ہینڈل موجود ہوتا ہے، جس کے ذریعے اسپرنگ بریکس کو بتدریج لگایا جا سکتا ہے۔ اسے ماڈیولیٹنگ والو کہا جاتا ہے۔ یہ اسپرنگ سے لیس ہوتا ہے تاکہ آپ کو بریک لگانے کی حرکت کا احساس ہو سکے۔ جتنا زیادہ آپ کنٹرول لیور کو حرکت دیں گے، اتنی ہی زور سے اسپرنگ بریکس لگیں گی۔ یہ اس لیے اس طریقے سے کام کرتے ہیں تاکہ اگر سروس بریکس فیل ہو جائیں تو آپ اسپرنگ بریکس کو کنٹرول کر سکیں۔ جب آپ کسی ایسی گاڑی کو پارک کر رہے ہوں جس میں ماڈیولیٹنگ کنٹرول والو موجود ہو، تو لیور کو مکمل طور پر آخر تک لے جائیں اور اسے لاکنگ ڈیوائس کی مدد سے اپنی جگہ پر مضبوطی سے رکھیں۔

ڈوئل پارکنگ کنٹرول والوز۔ جب مین ایئر پریشر ختم ہو جاتا ہے تو اسپرنگ بریکس خود بخود لگ جاتی ہیں۔ کچھ گاڑیوں، جیسے کہ بسوں میں ایک علیحدہ ایئر ٹینک موجود ہوتا ہے جسے اسپرنگ بریکس کو ریلیز کرنے کے لیے استعمال کیا جا سکتا ہے۔ یہ اس لیے ہوتا ہے تاکہ آپ گاڑی کو تھوڑے فاصلے تک چلا سکیں یا ہنگامی صورتِ حال میں گاڑی کو منتقل کیا جا سکے۔ ان میں سے ایک والو پُش پل قسم کا ہوتا ہے اور اسے پارکنگ کے لیے اسپرنگ بریکس لگانے کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔ دوسرا والو "آؤٹ" پوزیشن میں اسپرنگ لوڈڈ ہوتا ہے۔ جب آپ کنٹرول کو اندر دھکیلتے ہیں تو علیحدہ ایئر ٹینک سے ہوا خارج ہوتی ہے، جو اسپرنگ بریکس کو ریلیز کر دیتی ہے تاکہ آپ گاڑی کو حرکت دے سکیں۔ جب آپ بٹن چھوڑتے ہیں تو اسپرنگ بریکس دوبارہ خود بخود لگ جاتی ہیں۔ علیحدہ ایئر ٹینک میں صرف چند بار اس عمل کو انجام دینے کے لیے ہی کافی ہوا موجود ہوتی ہے۔ لہٰذا، گاڑی کو حرکت دینے سے پہلے احتیاط سے منصوبہ بندی کریں۔ ورنہ، اگر علیحدہ ایئر سپلائی ختم ہو جائے تو آپ کسی خطرناک جگہ پر رکنے پر مجبور ہو سکتے ہیں۔ خاکہ 5.3 دیکھیں۔

5.1.16 – اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز (ABS)

یکم مارچ 1997 یا اس کے بعد تیار کی گئی ایئر بریکس والی گاڑیاں، اور یکم مارچ 1998 یا اس کے بعد تیار ہونے والی دیگر ایئر بریک والی گاڑیوں (جیسے ٹرک، بسیں، ٹریلرز، اور کنورٹر ڈولیز) کا اینٹی لاک بریک سے لیس ہونا لازمی ہے۔ بہت سی کمرشل گاڑیاں جو ان تاریخوں سے پہلے تیار کی گئی تھیں، انھیں خود سے اینٹی لاک بریک سسٹم (ABS) کے ساتھ لیس کیا گیا ہے۔ اپنی گاڑی کے ABS سے لیس ہونے کی تصدیق کرنے کے لیے تیار ہونے کی تاریخ معلوم کرنے کے لیے سرٹیفیکیشن لیبل چیک کریں۔

ABS ایک کمپیوٹرائزڈ سسٹم ہے جو سخت بریک لگانے کے دوران آپ کے پہیوں کو لاک ہونے سے روکتا ہے۔ ABS والی گاڑیوں میں زرد رنگ کے خرابی کے فنکشن والے لیمپ ہوتے ہیں جو آپ کو بتاتے ہیں، اگر کوئی چیز درست طریقے سے کام نہیں کر رہی۔

ٹریکٹرز، ٹرک، اور بسوں میں انسٹرومنٹ پینل پر زرد رنگ کے ABS خرابی کے فنکشن والے لیمپ ہوتے ہیں۔

ٹریلرز میں زرد رنگ کے ABS خرابی کے لیمپس بائیں جانب، یا تو اگلے یا پچھلے کونے پر لگائے جاتے ہیں۔ یکم مارچ 1998 یا اس کے بعد تیار ہونے والے ڈولیز میں بائیں طرف ایک لیمپ کا ہونا لازمی ہے۔

نئی گاڑیوں میں، خرابی کے فنکشن والے لیمپ اسٹارٹ اپ پر بلب چیک کے لیے آن ہوتا ہے اور پھر جلدی سے بند ہو جاتا ہے۔ پرانے سسٹمز میں، لیمپ پانچ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے زیادہ چلنے تک روشن رہ سکتا ہے۔

اگر بلب چیک کے بعد لیمپ روشن رہ جائے، یا ایک بار آپ چلنا شروع کریں تو لیمپ آن ہو جائے، تو ہو سکتا ہے کہ آپ کے کسی ایک یا زیادہ پہیوں پر ABS کنٹرول ختم ہو چکا ہو۔

اگر کھینچے جانے والے یونٹس اس تاریخ سے پہلے تیار کیے گئے ہوں جب محکمہ برائے آمدورفت نے ABS کی ضرورت رکھی تھی، تو یہ معلوم کرنا مشکل ہو سکتا ہے کہ آیا یونٹ ABS سے لیس ہے یا نہیں۔ گاڑی کے نیچے دیکھیں تاکہ الیکٹرانک کنٹرول یونٹ (ECU) اور پہیے کی رفتار کے سینسر کی تاروں کو تلاش کیا جا سکے جو بریکس کے پیچھے سے آ رہی ہوں۔

ABS آپ کے معمول کے بریک سسٹم میں ایک اضافہ ہے۔ یہ نہ تو آپ کے معمول کے بریک لگانے کی صلاحیت کو کم کرتا ہے اور نہ ہی بڑھاتا ہے۔ ABS صرف اُس وقت فعال ہوتا ہے جب پہیے لاک ہونے کے قریب ہوتے ہیں۔

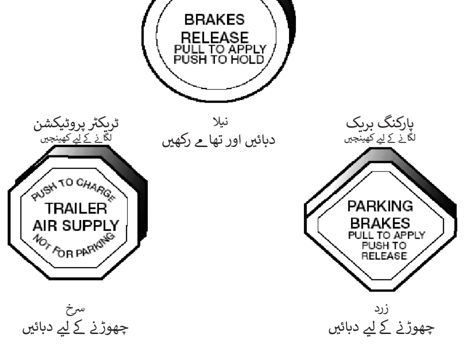
ABS آپ کے رکنے کے فاصلے کو ضروری طور پر کم نہیں کرتا، لیکن یہ سخت بریکنگ کے دوران گاڑی کو کنٹرول میں رکھنے میں مدد دیتا ہے۔

خاکہ 5.3

ٹریکٹر حفاظتی والو اور ایمرجنسی ٹریلر بریک کا عمل

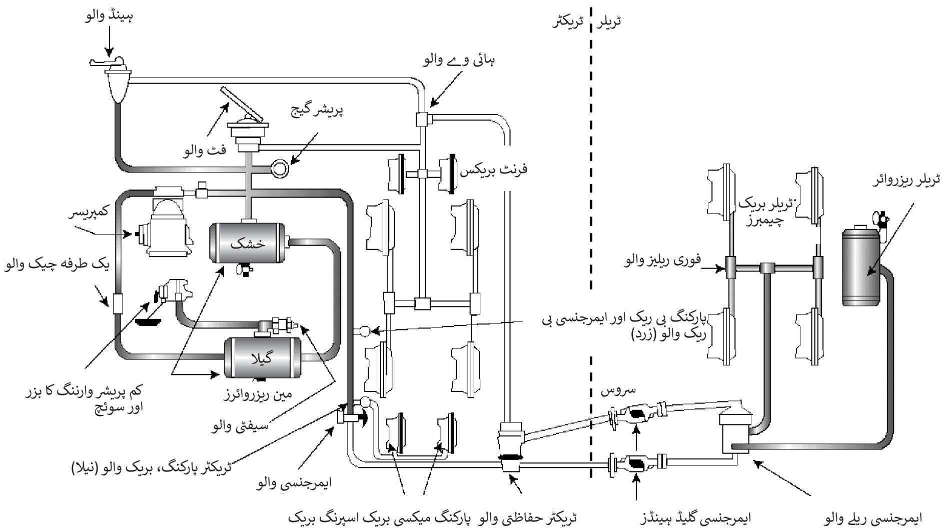
ٹریکٹر حفاظتی والو
- ہوا کی فراہمی کرتا ہے
- اگر ڈرائیونگ کے دوران ہوا کی فراہمی کم ہو جائے تو خود بخود بند ہو جاتا ہے

جب پارکنگ بریکس لگائی جاتی ہیں، تو یہ ٹریکٹر حفاظتی والو کو بند کر دیتی ہیں اور ایک ہی وقت میں اسپرنگ بریکس کو فعال کر دیتی ہیں۔



خاکہ 5.4

ایئر بریک سسٹم کے اجزاء اور مقام
(سنگل سرکٹ سسٹم)



ذیلی سیکشن 5.1
اپنا علم آزمائیں

1. ایئر ٹینکس کو ڈرین کرنا ضروری ہے؟
2. سپلائی پریشر گیج کس کے لیے استعمال ہوتا ہے؟
3. تمام گاڑیوں میں جن میں ایئر بریکس ہیں، ایک کم ہوا کے دباؤ کا وارننگ سگنل ہونا ضروری ہے۔ صحیح یا غلط؟
4. اسپرنگ بریکس کیا ہوتی ہیں؟
5. فرنٹ ویل بریکس تمام حالات میں اچھی ہوتی ہیں۔ صحیح یا غلط؟
6. آپ یہ کیسے جانیں گے کہ آپ کی گاڑی اینٹی لاک بریکس سے لیس ہے؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جوابات نہیں دے سکتے، تو سب سیکشن 5.1 کو دوبارہ پڑھیں۔

5.2 – ڈوئل ایئر بریک سسٹمز

زیادہ تر ہیوی ڈیوٹی گاڑیاں حفاظت کے لیے ڈوئل ایئر بریک سسٹمز استعمال کرتی ہیں۔ ڈوئل ایئر بریک سسٹم میں دو علیحدہ ایئر بریک سسٹمز ہوتے ہیں، جو ایک ہی سیٹ آف بریک کنٹرولز استعمال کرتے ہیں۔ ہر سسٹم کے اپنے ایئر ٹینکس، ہوزز، لائنز وغیرہ ہوتے ہیں۔ ایک سسٹم عموماً پچھلے ایکسل یا ایکسلز پر ریگولر بریکس کو چلانے کا کام کرتا ہے۔ دوسرا سسٹم فرنٹ ایکسل (اور ممکنہ طور پر ایک پچھلے ایکسل) پر ریگولر بریکس کو چلانے کا کام کرتا ہے۔ دونوں سسٹمز ٹریلر کو ہوا فراہم کرتے ہیں (اگر ٹریلر موجود ہو)۔ پہلا سسٹم "بنیادی" سسٹم کہلاتا ہے۔ دوسرا سسٹم "ثانوی" سسٹم کہلاتا ہے۔ خاکہ 5.4 دیکھیں۔

ڈوئل ایئر سسٹم والی گاڑی چلانے سے پہلے، یہ ضروری ہے کہ ایئر کمپریسر کو دونوں بنیادی اور ثانوی سسٹمز میں کم از کم 100 psi پریشر بنانے کے لیے وقت دیا جائے۔ پرائمری اور سیکنڈری ایئر پریشر گیجز (یا سوئیاں، اگر سسٹم میں ایک گیج میں دو سوئیاں ہوں) پر نظر رکھیں۔ کم ایئر پریشر کی وارننگ لائٹ اور بزر پر دھیان دیں۔ وارننگ لائٹ اور بزر کو بند کر دینا چاہیئے جب دونوں سسٹمز میں ہوا کا دباؤ مینوفیکچرر کی طرف سے مقرر کردہ قدر تک بڑھ جائے۔ یہ قدر 55 psi سے زیادہ ہونی چاہیئے۔

وارننگ لائٹ اور بزر کو اس سے پہلے آن ہونا چاہیئے جب تک کہ ایئر پریشر دونوں سسٹمز میں سے کسی ایک میں 55 psi سے کم نہ ہو جائے۔ اگر ڈرائیونگ کے دوران ایسا ہو، تو آپ کو فوراً رکنا چاہیئے اور گاڑی کو محفوظ طریقے سے پارک کرنا چاہیئے۔ اگر کسی ایک ایئر سسٹم میں پریشر بہت کم ہو، تو اگلی یا پچھلی بریکس مکمل طور پر کام نہیں کریں گی۔ اس کا مطلب ہے کہ آپ کو رکنے میں زیادہ وقت لگے گا۔ گاڑی کو محفوظ طریقے سے روکیں اور ایئر بریکس سسٹم کو ٹھیک کروا لیں۔

5.3 – ایئر بریکس کا معائنہ کرنا

آپ کو گاڑی کے معائنے کے لیے سیکشن 2 میں بیان کردہ بنیادی سات مراحل کا استعمال کرنا چاہیئے۔ ایئر بریکس والی گاڑی میں معائنہ کرنے کے لیے زیادہ چیزیں ہوتی ہیں بنسبت ان گاڑیوں کے جن میں ایئر بریکس نہیں ہوتیں۔ یہ چیزیں نیچے بیان کی گئی ہیں، جیسا کہ وہ سات مراحل کے طریقے میں فٹ آتی ہیں۔

5.3.1 – مرحلہ 2: انجن کمپارٹمنٹ چیکس کے دوران

ایئر کمپریسر ڈرائیو بیلٹ چیک کریں (اگر کمپریسر بیلٹ سے چلتا ہو)۔ اگر ایئر کمپریسر بیلٹ سے چلتا ہو، تو بیلٹ کی حالت اور کساؤ کو چیک کریں۔ یہ اچھی حالت میں ہونا چاہیئے۔

5.3.2 – مرحلہ 5: واک اراؤنڈ معائنے کے دوران

ایس کیم بریکس پر سلیک ایڈجسٹرز کو چیک کریں۔ گاڑی کو ہموار زمین پر پارک کریں اور اس کے پہیوں کو روکنے کے لیے چاک لگائیں تاکہ گاڑی حرکت نہ کرے۔ پارکنگ بریکس کو ریلیز کریں تاکہ آپ سلیک ایڈجسٹرز کو حرکت دے سکیں۔ دستانے پہن کر، ہر سلیک ایڈجسٹر کو سختی سے کھینچیں جس تک آپ پہنچ سکتے ہوں۔ اگر سلیک ایڈجسٹر ایک انچ سے زیادہ حرکت کرتا ہے جہاں پش روڈ اس سے منسلک ہوتا ہے، تو ممکنہ طور پر اسے ایڈجسٹ کرنے کی ضرورت ہے۔ اسے ایڈجسٹ کریں یا ایڈجسٹ کروائیں۔ زیادہ بریک سلیک والی گاڑیاں رکنے میں بہت مشکل ہو سکتی ہیں۔ غلط ایڈجسٹ شدہ بریکس سڑک کے کنارے کیے جانے والے معائنے میں سب سے عام مسئلہ ہوتی ہیں۔ محفوظ رہیں۔ سلیک ایڈجسٹرز کو چیک کریں۔

تمام گاڑیاں جو 1994 کے بعد تیار کی گئی ہیں، ان میں خودکار سلیک ایڈجسٹرز ہوتے ہیں۔ اگرچہ خودکار سلیک ایڈجسٹرز میں مکمل بریک ایپلیکیشنز کے دوران خود بخود ایڈجسٹمنٹ ہوتی ہے، پھر بھی انہیں چیک کرنا ضروری ہے۔

آٹومیٹک ایڈجسٹرز کو عام حالات میں دستی طور پر ایڈجسٹ کرنے کی ضرورت نہیں ہوتی، سوائے اس وقت کے جب بریک کی دیکھ بھال کی جا رہی ہو یا سلیک ایڈجسٹرز کی تنصیب کے دوران۔ ایسی گاڑیوں میں جو آٹومیٹک ایڈجسٹرز سے لیس ہوں، اگر پش راڈ اسٹروک قانونی بریک ایڈجسٹمنٹ حد سے تجاوز کر جائے تو یہ اس بات کی علامت ہے کہ ایڈجسٹر میں خود کوئی مکینیکل خرابی موجود ہے، متعلقہ فاؤنڈیشن بریک کے پرزوں میں کوئی مسئلہ ہے، یا ایڈجسٹر کو غلط طریقے سے نصب کیا گیا ہے۔

آٹومیٹک ایڈجسٹر کو دستی طور پر ایڈجسٹ کر کے بریک پش راڈ اسٹروک کو قانونی حدود میں لانا عموماً کسی مکینیکل خرابی کو چھپانے کے مترادف ہوتا ہے، نہ کہ اس کا مستقل حل فراہم کرتا ہے۔ مزید یہ کہ، زیادہ تر آٹومیٹک ایڈجسٹرز کی بار بار دستی ایڈجسٹمنٹ سے ایڈجسٹر کے وقت سے پہلے خراب ہونے کا امکان بڑھ جاتا ہے۔ یہ تجویز کیا جاتا ہے کہ اگر آٹومیٹک ایڈجسٹرز سے لیس بریکس ایڈجسٹمنٹ سے باہر پائی جائیں، تو ڈرائیور کو چاہیئے کہ وہ گاڑی کو جلد از جلد کسی مرمت گاہ (ورکشاپ) لے جائے تاکہ مسئلے کو درست طریقے سے حل کروایا جا سکے۔ آٹومیٹک سلیک ایڈجسٹرز کی دستی ایڈجسٹمنٹ خطرناک ہوتی ہے کیونکہ یہ ڈرائیور کو بریکنگ سسٹم کی مؤثریت کے بارے میں غلط اطمینان دے سکتی ہے۔

آٹومیٹک ایڈجسٹر کی دستی ایڈجسٹمنٹ صرف ہنگامی صورتحال میں عارضی طور پر استعمال کی جانی چاہیئے تاکہ وقتی طور پر ایڈجسٹمنٹ کو درست کیا جا سکے، کیونکہ عموماً یہ طریقہ اصل خرابی کو ٹھیک نہیں کرتا، اور امکان ہے کہ بریک جلد دوبارہ ایڈجسٹمنٹ سے باہر ہو جائے گی۔

(نوٹ: آٹومیٹک سلیک ایڈجسٹرز مختلف مینوفیکچررز تیار کرتے ہیں اور یہ سب ایک جیسے طریقے سے کام نہیں کرتے۔ لہٰذا، بریک ایڈجسٹمنٹ کے مسئلے کی تشخیص سے قبل مخصوص مینوفیکچرر کے سروس مینوئل سے رجوع کرنا ضروری ہے۔)

بریک ڈرمز (یا ڈسکس)، لائننگز، اور ہوزز کی جانچ کریں۔ بریک ڈرمز (یا ڈسکس) میں دراڑیں فریکشن ایریا کی نصف چوڑائی سے زیادہ نہیں ہونی چاہیئیں۔ لائننگز (فریکشن مٹیریل) ڈھیلی نہیں ہونی چاہیئیں اور نہ ہی ان پر تیل یا گریس لگا ہونا چاہیئے۔ ان کی موٹائی خطرناک حد تک کم نہیں ہونی چاہیئے۔ مکینیکل پرزے اپنی جگہ پر موجود ہوں، ٹوٹے ہوئے یا غائب نہ ہوں۔ بریک چیمبرز سے منسلک ایئر ہوزز کی جانچ کریں تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ کسی جگہ رگڑ کی وجہ سے کٹے یا گھسے ہوئے نہ ہوں۔

5.3.3 – مرحلہ 7 فائنل ایئر بریک چیک

سیکشن 2، مرحلہ 7 میں دی گئی ہائیڈرولک بریک چیک کے بجائے درج ذیل معائنہ جات کریں: بریک سسٹم کی جانچ کریں۔

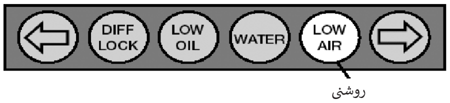
ایئر لیکیج کی شرح کا ٹیسٹ کریں۔ مکمل طور پر چارج شدہ ایئر سسٹم (عمومی طور پر 120-140 psi) کے ساتھ، انجن بند کریں، پارکنگ بریک ریلیز کریں، اور ایئر پریشر میں کمی کا وقت نوٹ کریں۔ دباؤ میں کمی کی شرح سنگل گاڑیوں کے لیے ایک منٹ میں دو psi سے کم اور کمبینیشن گاڑیوں کے لیے ایک منٹ میں تین psi سے کم ہونی چاہیئے۔ جب ایئر پریشر گورنر کٹ آف سطح (120–140 psi) تک پہنچ جائے، تو انجن بند کریں، پہیوں کے پیچھے چاک رکھیں (اگر ضروری ہو، تو تمام گاڑیوں میں) پارکنگ بریک ریلیز کریں، کمبینیشن گاڑی میں ٹریکٹر حفاظتی والو کو ریلیز کریں، اور فٹ بریک کو مکمل طور پر دبائیں۔ فٹ بریک کو ایک منٹ تک دبائے رکھیں۔ ایئر گیج چیک کریں تاکہ یہ دیکھا جا سکے کہ آیا ایئر پریشر ایک منٹ میں تین پاؤنڈ سے زیادہ کم تو نہیں ہو رہا (سنگل گاڑی کے لیے) یا چار پاؤنڈ سے زیادہ (کمبینیشن گاڑی کے لیے)۔ اگر ایئر پریشر ایک منٹ میں سنگل گاڑی کے لیے تین psi سے زیادہ کم یا کمبینیشن گاڑی کے لیے چار psi سے زیادہ کم ہو جائے، تو ہوا کا اخراج حد سے زیادہ ہے۔ ایئر لیکیج کی جانچ کریں اور گاڑی چلانے سے پہلے خرابی کو درست کریں۔ بصورت دیگر، دورانِ ڈرائیونگ آپ کی بریکس فیل ہو سکتی ہیں۔

کم پریشر وارننگ سگنل کی جانچ کریں۔ جب ایئر پریشر مطلوبہ حد تک پہنچ جائے اور لو پریشر وارننگ سگنل بند ہو جائے، تو انجن بند کر دیں۔ برقی نظام کو آن کریں اور ایئر ٹینک کا دباؤ کم کرنے کے لیے بریک پیڈل کو بار بار دبائیں اور چھوڑیں۔ لو ایئر پریشر وارننگ سگنل اس سے پہلے آن ہو جانا چاہیئے جب ایئر ٹینک (یا ڈوئل ایئر سسٹمز میں سب سے کم دباؤ والے ٹینک) کا پریشر 55 psi سے کم ہو جائے۔ خاکہ 5.5 دیکھیں۔

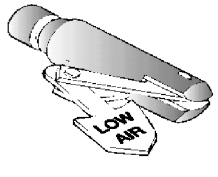
اگر وارننگ سگنل کام نہ کرے، تو ایئر پریشر کم ہو سکتا ہے اور آپ کو اس کا علم نہیں ہو گا۔ یہ سنگل سرکٹ ایئر سسٹم میں اچانک ایمرجنسی بریک لگنے کا سبب بن سکتا ہے۔ ڈوئل سسٹمز میں رکنے کا فاصلہ بڑھ جائے گا۔ اسپرنگ بریک کے فعال ہونے سے پہلے صرف محدود بریکنگ کی جا سکتی ہے۔

خاکہ 5.5

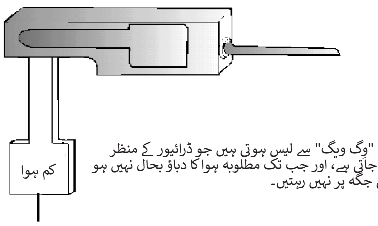
ہوا کے کم دباؤ والی وارننگ ڈیوائسز



روشنی



کم دباؤ کی وارننگ



کچھ گاڑیاں "وِگ ویگ" سے لیس ہوتی ہیں جو ڈرائیور کے منظر میں آکر گر جاتی ہے، اور جب تک مطلوبہ ہوا کا دباؤ بحال نہیں ہو جاتا، یہ اپنی جگہ پر نہیں رہتیں۔

ڈراپ آرم "وِگ ویگ"

چیک کریں کہ اسپرنگ بریکس خود بخود چل رہی ہیں۔ سطح زمین پر گاڑی پارک کریں، پہیوں کے پیچھے چاک رکھیں، جب ایئر پریشر کافی ہو جائے تو پارکنگ بریکس ریلیز کریں، اور انجن بند کر دیں۔ ایئر ٹینک کا دباؤ کم کرنے کے لیے بریک پیڈل کو بار بار دبا کر اور چھوڑ کر ایئر پریشر کو خارج کرتے رہیں۔ جب ایئر پریشر مینوفیکچرر کی مقرر کردہ حد (20–45 psi) تک کم ہو جائے، تو ٹریکٹر-ٹریلر کمبینیشن گاڑی میں ٹریکٹر حفاظتی والو اور پارکنگ بریک والو کو بند (پاپ آؤٹ) ہو جانا چاہیئے، اور دیگر کمبینیشن یا سنگل گاڑیوں میں پارکنگ بریک والو کو بند (پاپ آؤٹ) ہو جانا چاہیئے۔ اس کے نتیجے میں اسپرنگ بریکس فعال ہو جائیں گی۔

ایئر پریشر کے بڑھنے کی رفتار کی جانچ کریں۔ جب انجن آپریٹنگ rpms پر ہو، تو ڈوئل ایئر سسٹمز میں پریشر کو 85 psi سے 100 psi تک 45 سیکنڈ کے اندر بڑھ جانا چاہیئے۔ (اگر گاڑی میں کم از کم مقررہ سائز سے بڑے ایئر ٹینک نصب ہوں، تو ایئر پریشر کے بڑھنے میں زیادہ وقت لگ سکتا ہے اور یہ پھر بھی محفوظ سمجھا جاتا ہے۔ مینوفیکچرر کی تفصیلی وضاحت کی جانچ کریں۔) سنگل ایئر سسٹمز (1975 سے پہلے کے ماڈلز) میں عمومی تقاضا یہ ہوتا ہے کہ ایئر پریشر 50 psi سے 90 psi تک تین منٹ کے اندر بڑھے، جب انجن کی رفتار آئیڈل حالت میں 600 سے 900 rpms ہو۔

اگر ایئر پریشر مناسب رفتار سے نہیں بڑھتا، تو دورانِ ڈرائیونگ پریشر خطرناک حد تک کم ہو سکتا ہے، جس کے نتیجے میں ہنگامی طور پر گاڑی روکنی پڑ سکتی ہے۔ اس وقت تک گاڑی نہ چلائیں جب تک آپ مسئلہ حل نہ کر لیں۔

ایئر کمپریسر گورنر کے کٹ اِن اور کٹ آؤٹ پریشر کی جانچ کریں۔ایئر کمپریسر کی پمپنگ تقریباً 100 psi پر شروع ہونی چاہیئے اور تقریباً 120 سے 140 psi پر رک جانی چاہیئے۔ (مینوفیکچرر کی تفصیلی وضاحت کی جانچ کریں۔) انجن کو تیز آئیڈل پر چلائیں۔ ایئر گورنر کو مینوفیکچرر کی مقرر کردہ پریشر حد کے قریب ایئر کمپریسر کو بند (کٹ آؤٹ) کر دینا چاہیئے۔ آپ کے گیج پر ظاہر ہونے والا ایئر پریشر بڑھنا بند ہو جائے گا۔ جب انجن آئیڈل پر ہو، تو بریک پیڈل کو بار بار دبانے اور چھوڑنے سے ایئر ٹینک کا دباؤ کم کریں۔ کمپریسر کو مینوفیکچرر کی مقرر کردہ کٹ اِن پریشر سطح پر دوبارہ پمپنگ شروع کر دینی چاہیئے۔ پریشر میں اضافہ ہونا شروع ہو جانا چاہیئے۔

اگر ایئر گورنر اوپر بیان کردہ طریقے کے مطابق کام نہ کرے، تو اسے مرمت کی ضرورت ہو سکتی ہے۔ اگر گورنر صحیح طریقے سے کام نہ کرے، تو وہ محفوظ ڈرائیونگ کے لیے درکار مناسب ایئر پریشر برقرار نہیں رکھ سکے گا۔

پارکنگ بریک کی جانچ کریں۔گاڑی کو روکیں، پارکنگ بریک لگائیں، اور کم گیئر میں آہستگی سے گاڑی کو آگے بڑھانے کی کوشش کریں تاکہ یہ چیک کیا جا سکے کہ پارکنگ بریک گاڑی کو روکنے کی صلاحیت رکھتی ہے۔

سروس بریکس کی جانچ کریں۔ نارمل ایئر پریشر کا انتظار کریں، پارکنگ بریک ریلیز کریں، گاڑی کو آہستہ (تقریباً پانچ میل فی گھنٹہ کی) رفتار سے آگے بڑھائیں، اور بریک پیڈل استعمال کرتے ہوئے مضبوطی سے بریک لگائیں۔ اگر گاڑی ایک طرف کھنچتی محسوس ہو، بریک لگانے کا انداز غیر معمولی ہو، یا رکنے میں تاخیر ہو، تو اس کا نوٹس لیں۔

یہ ٹیسٹ آپ کو اُن مسائل کے بارے میں آگاہ کر سکتا ہے، جن کا علم آپ کو سڑک پر بریک کی ضرورت پڑنے تک نہ ہو پاتا۔

ذیلی سیکشن 5.2 اور 5.3
اپنا علم آزمائیں

1. ڈوئل ایئر بریک سسٹم کیا ہے؟
2. سلیک ایڈجسٹرز کیا ہیں؟
3. آپ سلیک ایڈجسٹرز کو کس طرح چیک کر سکتے ہیں؟
4. آپ کم پریشر وارننگ سگنل کو کس طرح ٹیسٹ کر سکتے ہیں؟
5. آپ کس طرح چیک کر سکتے ہیں کہ اسپرنگ بریکس خود بخود لگ رہی ہیں؟
6. زیادہ سے زیادہ لیکیج کی شرحیں کیا ہیں؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کا جواب نہیں دے سکتے، تو ذیلی حصے 5.2 اور 5.3 کو دوبارہ پڑھیں۔

5.4 – ایئر بریکس کا استعمال

5.4.1 – نارمل اسٹاپس

بریک پیڈل کو نیچے دبائیں۔ دباؤ کو کنٹرول کریں تاکہ گاڑی ہموار اور محفوظ طریقے سے رک جائے۔ اگر آپ کے پاس مینوئل ٹرانسمیشن ہے، تو کلچ کو اس وقت تک نہ دبائیں جب تک انجن کی rpm آہستہ ہو کر آئیڈل کے قریب نہ پہنچ جائے۔ رکنے پر، ایک ابتدائی گیئر منتخب کریں۔

5.4.2 – اینٹی لاک بریکس کے ساتھ بریک لگانا

جب آپ ABS کے بغیر گاڑی میں پھسلن والی سطحوں پر سخت بریک لگاتے ہیں تو آپ کے پہیے لاک ہو سکتے ہیں۔ جب آپ کے اسٹیئرنگ پہیے لاک ہو جاتے ہیں، تو آپ اسٹیئرنگ کنٹرول کھو دیتے ہیں۔ جب آپ کے دوسرے پہیے لاک ہو جاتے ہیں، تو آپ گاڑی کو اسکڈ کر سکتے ہیں، جیک نائف کر سکتے ہیں، حتیٰ کہ گاڑی کو گھما بھی سکتے ہیں۔

ABS آپ کو پہیوں کے لاک ہونے سے بچانے میں مدد دیتا ہے۔ کمپیوٹر جب ممکنہ وہیل لاک ہونے کا اندیشہ محسوس کرتا ہے، تو وہ بریکنگ پریشر کو محفوظ سطح تک کم کر دیتا ہے، اور آپ گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھتے ہیں۔

ABS کے ساتھ آپ گاڑی کو زیادہ تیزی سے روک سکیں یا نہ روک سکیں، لیکن آپ کو بریک لگاتے ہوئے کسی رکاوٹ کے گرد گاڑی موڑنے کی صلاحیت حاصل ہوتی ہے، اور زیادہ بریک لگانے سے پیدا ہونے والی پھسلن سے بچا جا سکتا ہے۔

اگر ABS صرف ٹریکٹر پر، صرف ٹریلر پر، یا صرف ایک ایکسل پر بھی موجود ہو، تو یہ بریک لگاتے وقت گاڑی پر بہتر کنٹرول فراہم کرتا ہے۔ معمول کے مطابق بریک لگائیں۔

جب صرف ٹریکٹر میں ABS موجود ہو، تو آپ کو اسٹیئرنگ پر کنٹرول برقرار رکھنے میں مدد ملتی ہے اور جیک نائف ہونے کے امکانات کم ہو جاتے ہیں۔ لیکن، ٹریلر پر نظر رکھیں اور اگر وہ ایک طرف جھکنے یا گھومنے لگے تو (اگر محفوظ طریقے سے ممکن ہو) بریک چھوڑ دیں۔

جب صرف ٹریلر میں ABS ہو، تو ٹریلر کے پچھلے حصے کے باہر جھولنے کا امکان کم ہوتا ہے۔ لیکن اگر آپ اسٹیئرنگ پر کنٹرول کھو بیٹھیں یا ٹریکٹر جیک نائف ہونے لگے، تو (اگر محفوظ طریقے سے ممکن ہو) بریک چھوڑ دیں تاکہ آپ دوبارہ گاڑی پر کنٹرول حاصل کر سکیں۔

جب آپ ABS کے ساتھ ٹریکٹر-ٹریلر کمبینیشن چلا رہے ہوں، تو بریک اسی طرح لگائیں جیسے آپ ہمیشہ لگاتے رہے ہیں۔ دوسرے الفاظ میں:

- صرف اتنی بریکنگ قوت استعمال کریں جتنی محفوظ طریقے سے رکنے اور گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھنے کے لیے ضروری ہو۔
- چاہیے ABS ٹریکٹر پر ہو، ٹریلر پر، یا دونوں پر—بریک لگانے کا طریقہ ہمیشہ ایک جیسا رکھیں۔
- جب آپ رفتار کم کریں، تو اپنے ٹریکٹر اور ٹریلر پر نظر رکھیں اور (اگر محفوظ ہو تو) بریک کو ہلکا کریں تاکہ گاڑی پر مکمل کنٹرول برقرار رہے۔

ABS اس طریقۂ کار میں صرف ایک استثناء ہے: اگر آپ ہمیشہ ایسی سیدھی گاڑی یا کمبینیشن گاڑی چلاتے ہیں جس کے تمام ایکسلز پر فعال ABS نصب ہو، تو ایمرجنسی میں آپ مکمل بریک لگا سکتے ہیں۔

ABS کے بغیر بھی آپ کے پاس معمول کے بریک کے افعال موجود ہوتے ہیں۔ ڈرائیونگ اور بریکنگ اسی طریقے سے کریں جیسے آپ ہمیشہ کرتے آئے ہیں۔

یاد رکھیں، اگر آپ کا ABS خراب ہو جائے، تب بھی آپ کے پاس معمول کی بریکس موجود ہوتی ہیں۔ نارمل طریقے سے ڈرائیونگ جاری رکھیں، لیکن سسٹم کی مرمت جلد کروائیں۔

5.4.3 – ایمرجنسی اسٹاپس

اگر کوئی اچانک آپ کے سامنے آ جائے، تو آپ کا فطری ردِعمل یہ ہو گا کہ آپ فوراً بریک لگائیں۔ اگر رکنے کے لیے مناسب فاصلہ موجود ہو اور آپ بریک درست طریقے سے استعمال کریں، تو یہ ایک اچھا ردِعمل ہے۔

آپ کو اس انداز میں بریک لگانی چاہیئے کہ گاڑی سیدھی لائن میں رہے اور اگر ضرورت پیش آئے تو آپ اسے موڑ بھی سکیں۔ آپ 'کنٹرولڈ بریکنگ' کا طریقہ یا 'اسٹیب بریکنگ' کا طریقہ استعمال کر سکتے ہیں۔

کنٹرولڈ بریکنگ۔ اس طریقے میں، آپ بریک اتنی زور سے لگاتے ہیں جتنی ممکن ہو، مگر اس حد تک نہیں کہ پہیے لاک ہو جائیں۔ اس دوران اسٹیئرنگ ویل کی حرکت کو بہت ہلکا اور محدود رکھیں۔ اگر آپ کو اسٹیئرنگ میں بڑا موڑ دینا پڑے یا پہیے لاک ہو جائیں، تو فوراً بریک چھوڑ دیں۔ جیسے ہی ممکن ہو، دوبارہ بریک لگائیں۔

اسٹیب بریکنگ۔

- بریک کو جتنا زور سے ممکن ہو، اتنا زور سے لگائیں۔
- جب پہیے لاک ہو جائیں تو بریکس چھوڑ دیں۔
- جیسے ہی پہیے دوبارہ گھومنا شروع کریں، فوراً بریک کو دوبارہ مکمل زور سے لگائیں۔ (بریک چھوڑنے کے بعد پہیوں کے دوبارہ گھومنا شروع کرنے میں ایک سیکنڈ تک لگ سکتا ہے۔ اگر آپ پہیوں کے دوبارہ گھومنے سے پہلے بریک دوبارہ لگا دیں، تو گاڑی سیدھی نہیں ہو سکے گی۔)

نوٹ: اگر آپ ایسی گاڑی چلا رہے ہیں جس میں اینٹی لاک بریکس نصب ہیں، تو فوری طور پر رکنے کے لیے مالک کے مینوئل میں دی گئی ہدایات ضرور پڑھیں اور ان پر عمل کریں۔

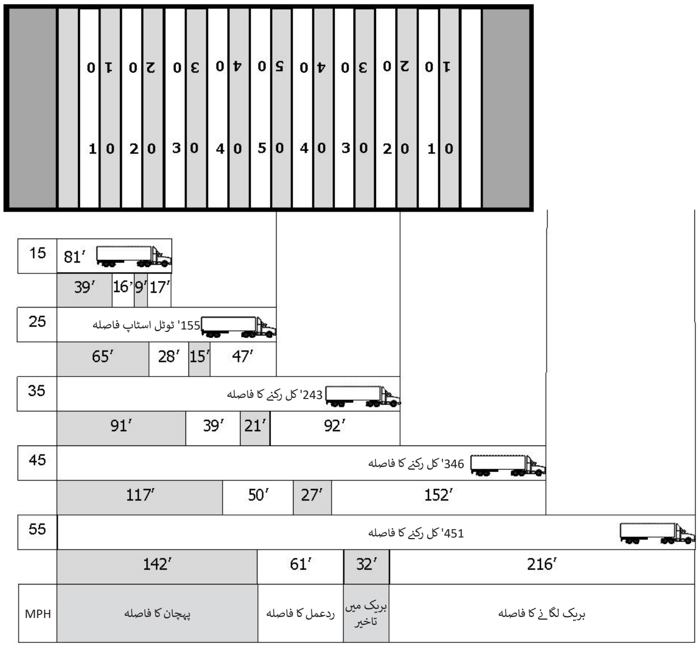
5.4.4 – رکنے کا فاصلہ

سیکشن 2 میں "رفتار اور رکنے کا فاصلہ" کے تحت رکنے کے فاصلے کی وضاحت کی گئی تھی۔ ایئر بریکس کے ساتھ ایک اضافی تاخیر شامل ہوتی ہے، جسے "بریک لیگ" کہا جاتا ہے۔ یہ وہ وقت ہے جو بریک پیڈل دبانے کے بعد بریک کے مؤثر ہونے میں درکار ہوتا ہے۔ ہائیڈرولک بریکس (جو کاروں اور ہلکی/درمیانی وزنی ٹرکوں میں استعمال ہوتے ہیں) فوراً کام کرتے ہیں۔ تاہم، ایئر بریکس کے ساتھ، ایئر کو لائنوں کے ذریعے بریکس تک پہنچنے میں کچھ وقت (تقریباً آدھا سیکنڈ یا اس سے زیادہ) لگتا ہے۔ لہٰذا، ایئر بریک سسٹمز سے لیس گاڑیوں کے لیے مکمل رکنے کا فاصلہ چار مختلف عوامل پر مشتمل ہوتا ہے۔

پہچان کا فاصلہ + ردِعمل کا فاصلہ + بریک لیگ کا فاصلہ + بریکنگ کا فاصلہ = مکمل رکنے کا فاصلہ

55 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے خشک سڑک پر ایئر بریک لیگ کا فاصلہ تقریباً 32 فٹ بڑھا دیتا ہے۔ لہٰذا، 55 میل فی گھنٹہ کی رفتار پر، اگر ڈرائیور اوسط مہارت کا حامل ہو اور سڑک کی گرفت اور بریکس کی حالت اچھی ہو، تو مکمل رکنے کا فاصلہ 300 فٹ سے زیادہ ہو گا۔ خاکہ 5.6 دیکھیں۔

شکل 5.6



5.4.5 – بریک کی طاقت میں کمی یا ناکامی

بریکس اس طرح تیار کی جاتی ہیں کہ بریک شو یا پیڈ بریک ڈرم یا ڈسک کے ساتھ رگڑ کھاتے ہیں تاکہ گاڑی کی رفتار کم کی جا سکے۔ بریک لگانے سے حرارت پیدا ہوتی ہے، لیکن بریک اس قدر حرارت برداشت کرنے کے لیے بنائی گئی ہیں۔ تاہم، بریک زیادہ استعمال کرنے اور انجن بریکنگ کے اثر پر انحصار نہ کرنے کی وجہ سے ضرورت سے زیادہ حرارت پیدا ہونے پر اپنی تاثیر کھو سکتی ہیں یا ناکام ہو سکتی ہیں۔

سروس بریک کے ضرورت سے زیادہ استعمال سے زیادہ حرارت پیدا ہوتی ہے، جو بریک کی طاقت میں کمی کا سبب بنتی ہے۔ بریک کی طاقت میں کمی ضرورت سے زیادہ حرارت کے باعث بریک لائننگ میں کیمیائی تبدیلیوں سے پیدا ہوتی ہے، جو رگڑ کو کم کرتی ہے، اور بریک ڈرمز کے پھیلاؤ کا سبب بھی بنتی ہے۔ جب زیادہ گرم ہونے کے باعث بریک ڈرم پھیلتے ہیں تو بریک شوز اور لائننگ کو ڈرم سے رابطہ کرنے کے لیے زیادہ فاصلہ طے کرنا پڑتا ہے، جس سے اس رابطے کی قوت کم ہو جاتی ہے۔ بریک کے مسلسل زیادہ استعمال سے بریک کی طاقت میں کمی مزید بڑھ سکتی ہے یہاں تک کہ گاڑی کو سست کرنا یا روکنا ممکن نہ رہے۔ بریک کی طاقت میں کمی پر ایڈجسٹمنٹ کا بھی اثر پڑتا ہے۔ گاڑی کو محفوظ طریقے سے قابو میں رکھنے کے لیے ضروری ہے کہ ہر بریک اپنا حصہ مؤثر طریقے سے ادا کرے۔ غیر متوازن یا درست ایڈجسٹ نہ کی گئی بریکس، درست ایڈجسٹ شدہ بریکوں کے مقابلے میں پہلے اپنا کام کرنا بند کر دیتی ہیں۔ ایسی صورت میں دیگر بریکس زیادہ گرم ہو سکتی ہیں اور ان کی تاثیر کم ہو سکتی ہے، جس کے نتیجے میں گاڑی یا گاڑیوں کو قابو میں رکھنے کے لیے مطلوبہ بریکنگ دستیاب نہیں رہے گی۔ بریک خاص طور پر گرم ہونے کی حالت میں بہت جلد اپنی ایڈجسٹمنٹ کھو سکتی ہیں۔ لہٰذا، بریک کی ایڈجسٹمنٹ کو بار بار چیک کریں۔

5.4.6 – درست بریک لگانے کا طریقہ (SNUB بریکنگ)

یاد رکھیں۔ لمبے اور/یا ڈھلوان راستے پر بریک کا استعمال صرف انجن کی بریکنگ صلاحیت کے ضمنی طور پر کیا جاتا ہے۔ جب گاڑی مناسب لو گیئر میں ہو، تو درج ذیل بریکنگ تکنیک استعمال کرنا درست ہے:

1. بریک اتنی زور سے لگائیں کہ واضح طور پر گاڑی کی رفتار میں کمی محسوس ہو۔
2. جب رفتار آپ کی "محفوظ" رفتار سے تقریباً پانچ میل فی گھنٹہ کم ہو جائے، تو بریک چھوڑ دیں۔ (یہ بریک لگانے کا عمل تقریباً تین سیکنڈ تک جاری رہنا چاہیئے۔)
3. جب آپ کی رفتار دوبارہ آپ کی "محفوظ" رفتار تک پہنچ جائے، تو مرحلہ 1 اور 2 کو دہرائیں۔

مثال کے طور پر، اگر آپ کی "محفوظ" رفتار 40 میل فی گھنٹہ ہے، تو آپ بریک اس وقت تک نہیں لگائیں گے جب تک رفتار 40 میل فی گھنٹہ تک نہ پہنچ جائے۔ اب آپ بریک اتنی شدت سے لگائیں کہ رفتار بتدریج کم ہو کر 35 میل فی گھنٹہ تک آ جائے، اور پھر بریک چھوڑ دیں۔ اس عمل کو ضرورت کے مطابق دہراتے رہیں جب تک آپ ڈھلوان کے اختتام تک نہ پہنچ جائیں۔

5.4.7 – ہوا کا کم دباؤ

اگر کم ہوا کے دباؤ کی وارننگ آن ہو جائے، تو جتنی جلدی ممکن ہو گاڑی کو روکیں اور محفوظ جگہ پر کھڑی کریں۔ نظام میں ہوا کا رساؤ ہو سکتا ہے۔ کنٹرولڈ بریکنگ صرف اُس وقت ممکن ہے جب ہوا کے ٹینکوں میں کافی مقدار میں ہوا موجود ہو۔ جب ہوا کا دباؤ 20 سے 45 psi کے درمیان گر جائے گا تو اسپرنگ بریکس خود بخود فعال ہو جائیں گی۔ زیادہ وزن والی گاڑی کو روکنے کے لیے زیادہ فاصلہ درکار ہوتا ہے کیونکہ اسپرنگ بریکس تمام ایکسلز پر کام نہیں کرتیں۔ ہلکی لوڈ والی گاڑیاں یا پھسلن والی سڑکوں پر چلنے والی گاڑیاں اس وقت قابو سے باہر پھسل سکتی ہیں جب اسپرنگ بریک فعال ہو جائیں۔ یہ کہیں زیادہ محفوظ ہے کہ گاڑی کو اُس وقت روکا جائے جب ٹینکوں میں اتنی ہوا موجود ہو کہ پاؤں کی بریکس استعمال کی جا سکیں۔

5.4.8 – پارکنگ بریکس

جب بھی آپ گاڑی پارک کریں، پارکنگ بریک استعمال کریں، سوائے ان صورتوں کے جو درج ذیل میں بیان کی گئی ہیں۔ پارکنگ بریک لگانے کے لیے پارکنگ بریک کنٹرول نوب کو باہر کھینچیں، اور بریک ریلیز کرنے کے لیے اسے اندر دھکیلیں۔ نئی گاڑیوں میں یہ کنٹرول ایک زرد رنگ کا ہیرے کی شکل کا نوب ہو گا جس پر "پارکنگ بریکس" لکھا ہو گا۔ پرانے ماڈلز کی گاڑیوں میں یہ نوب گول نیلے رنگ کا ہو سکتا ہے یا کسی اور شکل میں ہو سکتا ہے (جیسے ایک لیور جو دائیں بائیں یا اوپر نیچے حرکت کرتا ہو)۔

اگر بریکس بہت زیادہ گرم ہوں (جیسے ابھی ابھی کسی ڈھلوان سے نیچے آنے کے بعد) یا اگر بریک جمے ہوئے موسم میں بہت زیادہ گیلی ہوں، تو پارکنگ بریک استعمال نہ کریں۔ اگر بریک بہت زیادہ گرم حالت میں استعمال کی جائیں، تو حرارت کی وجہ سے ان کو نقصان پہنچ سکتا ہے۔ اگر بہت زیادہ گیلی بریکس جما دینے والے درجہ حرارت میں استعمال کی جائیں، تو وہ جم سکتی ہیں جس کے باعث گاڑی حرکت نہیں کر سکے گی۔ گاڑی کو روکنے کے لیے ہموار سطح پر وہیل چاکس کا استعمال کریں۔ پارکنگ بریک استعمال کرنے سے پہلے گرم بریکوں کو ٹھنڈا ہونے دیں۔ اگر بریکس گیلی ہوں تو کم گیئر میں ڈرائیونگ کرتے ہوئے بریکس کو آہستگی سے استعمال کریں تاکہ وہ گرم ہو کر خشک ہو جائیں۔

اگر آپ کی گاڑی میں خودکار ایئر ٹینک ڈرین نہیں ہیں، تو ہر کام کے دن کے اختتام پر ایئر ٹینکس کو نکالیں تاکہ نمی اور تیل کو صاف کیا جا سکے۔ بصورتِ دیگر، بریکس فیل ہو سکتی ہیں۔

اپنی گاڑی کو کبھی بھی بغیر پارکنگ بریک لگائے یا پہیوں کے چاک رکھے بغیر تنہا نہ چھوڑیں۔ آپ کی گاڑی حرکت کر سکتی ہے، جس سے چوٹ یا نقصان کا خطرہ ہو سکتا ہے۔

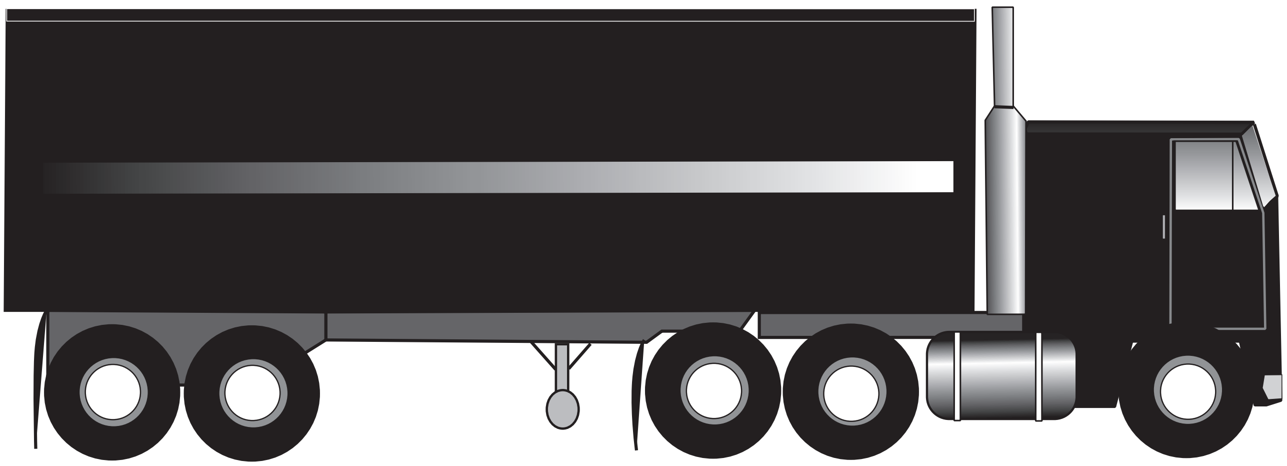
ذیلی سیکشن 5.4
اپنا علم آزمائیں

1. آپ کو ڈھلوان پر اترنے سے پہلے درست گیئر میں کیوں ہونا چاہیئے؟
2. کون سے عوامل بریکس کی طاقت میں کمی ہونے یا فیل ہونے کا سبب بن سکتے ہیں؟
3. ایک لمبی اور ڈھلوان سڑک پر بریکس کا استعمال صرف انجن کے بریکنگ کے اثر کی تکمیل ہے۔ صحیح یا غلط؟
4. اگر آپ تھوڑے وقت کے لیے بھی گاڑی سے دور جا رہے ہوں، تب بھی پارکنگ بریک کا استعمال ضروری نہیں ہے۔ صحیح یا غلط؟
5. آپ کو ایئر ٹینکس کو کتنی بار خارج کرنا چاہیئے؟
6. جب آپ ABS سے لیس ٹریکٹر-ٹریلر کمبینیشن گاڑی چلا رہے ہوں تو آپ کو بریک کیسے لگانی چاہیئے؟
7. اگر ABS کام نہیں کر رہا ہو، تو آپ کے پاس اب بھی معمول کے بریکنگ فنکشن موجود ہوتے ہیں۔ صحیح یا غلط؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جوابات نہیں دے سکتے، تو سب سیکشن 5.4 کو دوبارہ پڑھیں۔

سیکشن 6

کمبینیشن گاڑیاں



یہ حصہ اُن ڈرائیورز کے لیے ہے جنہیں کلاس "اے" کمرشل ڈرائیورز لائسنس کی ضرورت ہے

سیکشن 6 - کمبینیشن گاڑیاں

اس سیکشن میں احاطہ کیا جاتا ہے

- محفوظ طریقے سے کمبینیشن گاڑیاں چلانا
- کمبینیشن گاڑیوں کے ایئر بریکس
- اینٹی لاک بریک سسٹمز
- گاڑیوں کو منسلک اور غیرمنسلک کرنا
- کمبینیشن گاڑی کا معائنہ کرنا

یہ سیکشن کمبینیشن گاڑیوں (ٹریکٹر ٹریلر، ڈبلز، ٹرپلز، اور ٹریلر کے ساتھ سیدھے ٹرک) کے امتحانات پاس کرنے کے لیے درکار معلومات فراہم کرتا ہے۔ یہ معلومات محض آپ کو عام کمبینیشن گاڑیاں چلانے کے لیے درکار کم سے کم ضروری علم فراہم کرنے کے لیے دی گئی ہیں۔ اگر آپ کو ڈبل اور ٹرپل گاڑیوں کا ٹیسٹ پاس کرنا ہے، تو آپ کو سیکشن 7 کا مطالعہ بھی کرنا چاہیئے۔

6.1 – محفوظ طریقے سے کمبینیشن گاڑیاں چلانا

کمبینیشن گاڑیاں عموماً زیادہ بھاری اور لمبی ہوتی ہیں اور انہیں سنگل کمرشل گاڑیوں کی نسبت چلانے کے لیے زیادہ مہارت درکار ہوتی ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ کمبینیشن گاڑیاں چلانے والے ڈرائیورز کو سنگل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی نسبت زیادہ علم اور مہارت کی ضرورت ہوتی ہے۔ اس سیکشن میں ہم کچھ اہم حفاظتی عوامل پر بات کریں گے جو بالخصوص کمبینیشن گاڑیوں پر لاگو ہوتے ہیں۔

6.1.1 – الٹنے کے خطرات

ٹرک حادثات میں ہونے والی ڈرائیوروں کی ہلاکتوں میں سے آدھے سے زیادہ کی وجہ ٹرک کے الٹنے کے واقعات ہوتے ہیں۔ جب ٹرک میں زیادہ سامان اوپر کی طرف رکھا جاتا ہے، تو اس کا "مرکزِ ثقل" سڑک کی سطح سے اونچا ہو جاتا ہے۔ اس سے ٹرک کا الٹنا آسان ہو جاتا ہے۔ مکمل طور پر لوڈ شدہ رگز حادثے کی صورت میں خالی گاڑیوں کے مقابلے میں دس گنا زیادہ الٹنے کا امکان رکھتی ہیں۔

مندرجہ ذیل دو چیزیں آپ کو گاڑی کے الٹنے سے بچانے میں مدد دے سکتی ہیں--سامان کو ممکنہ طور پر زمین کے زیادہ سے زیادہ قریب رکھنے کی کوشش کریں، اور موڑ کاٹتے وقت آہستہ گاڑی چلائیں۔ کمبینیشن گاڑیوں میں سامان کو نیچے رکھنا، سیدھے ٹرکوں کی نسبت کہیں زیادہ اہم ہوتا ہے۔ اسی طرح، سامان کو اپنی گاڑی کے درمیان میں متوازن رکھیں۔ اگر سامان ایک طرف زیادہ ہو جائے جس کی وجہ سے ٹریلر جھکنے لگے، تو الٹنے کا خطرہ نمایاں طور پر بڑھ جاتا ہے۔ یقینی بنائیں کہ آپ کا سامان درمیان میں متوازن ہو اور جتنا ممکن ہو سکے پھیلا ہوا ہو۔ (سامان کی تقسیم سے متعلق تفصیل اس مینوئل کے سیکشن 3 میں دی گئی ہے۔)

الٹنے کے زیادہ تر واقعات اس وقت پیش آتے ہیں جب آپ زیادہ تیز موڑ کاٹتے ہیں۔ موڑوں، آن ریمپس، اور آف ریمپس پر آہستہ ڈرائیونگ کرنے سے الٹنے کے خطرے میں واضح کمی آتی ہے۔ اچانک لین تبدیل کرنے سے گریز کریں، خاص طور پر جب گاڑی مکمل طور پر لوڈ ہو۔

6.1.2 – اسٹیئرنگ کو آہستگی سے چلائیں

ٹریلر والے ٹرکوں میں ایک خطرناک اثر ہوتا ہے جسے "کریک دا وِپ" کہتے ہیں۔ جب آپ اچانک لین تبدیل کرتے ہیں، تو کریک دا وِپ اثر پیدا ہو سکتا ہے، جو ٹریلر کو الٹ سکتا ہے۔ ایسے کئی حادثات پیش آچکے ہیں جن میں صرف ٹریلر الٹ جاتا ہے۔

"ریئرورڈ ایمپلیفیکیشن" یعنی پچھلے حصے کو جھٹکے لگنا وہ اثر پیدا کرتا ہے جسے کریک دا وِپ ایفیکٹ کہا جاتا ہے۔ خاکہ 6.1 میں آٹھ مختلف اقسام کی کمبینیشن گاڑیاں دکھائی گئی ہیں اور لین کی تیزی سے تبدیلی کے دوران ہر ایک میں پیدا ہونے والی ریئرورڈ ایمپلیفیکیشن کو ظاہر کیا گیا ہے۔ وہ گاڑیاں جن میں کریک دا وِپ اثر سب سے کم ہوتا ہے، فہرست میں اوپر دکھائی گئی ہیں، اور جن میں یہ اثر سب سے زیادہ ہوتا ہے، انہیں نیچے دکھایا گیا ہے۔ چارٹ میں 2.0 کی ریئرورڈ ایمپلیفیکیشن کا مطلب یہ ہے کہ پچھلا ٹریلر الٹنے کے خطرے میں ٹریکٹر کے مقابلے میں دوگنا زیادہ ہوتا ہے۔ ٹرپلز میں ریئرورڈ ایمپلیفیکیشن کی شرح 3.5 ہوتی ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ ٹرپلز کا آخری ٹریلر ایک پانچ ایکسل ٹریکٹر کے مقابلے میں تقریباً 3.5 گنا زیادہ آسانی سے الٹ سکتا ہے۔

جب آپ ٹریلرز کھینچ رہے ہوں تو آہستگی اور نرمی سے اسٹیئرنگ چلائیں۔ اگر آپ اسٹیئرنگ وہیل کو اچانک گھماتے ہیں، تو آپ کا ٹریلر الٹ سکتا ہے۔ دیگر گاڑیوں کے پیچھے مناسب فاصلہ رکھیں (اپنی گاڑی کی ہر 10 فٹ لمبائی کے لیے کم از کم 1 سیکنڈ کا فاصلہ رکھیں، اور اگر رفتار 40 میل فی گھنٹہ سے زیادہ ہو تو ایک اضافی سیکنڈ شامل کریں)۔ سڑک پر اتنی دور تک دیکھیں کہ آپ کو اچانک کوئی رکاوٹ یا صورتحال حیران نہ کرے، اور آپ کو فوراً لین تبدیل کرنے کی ضرورت پیش نہ آئے۔ رات کے وقت اتنی آہستہ گاڑی چلائیں تاکہ آپ اپنی ہیڈلائٹس کی روشنی میں رکاوٹوں کو وقت پر دیکھ سکیں اور لین تبدیل کرنے یا آہستہ سے رکنے کا موقع مل سکے۔ موڑ کاٹنے سے پہلے رفتار کو محفوظ حد تک کم کر لیں۔

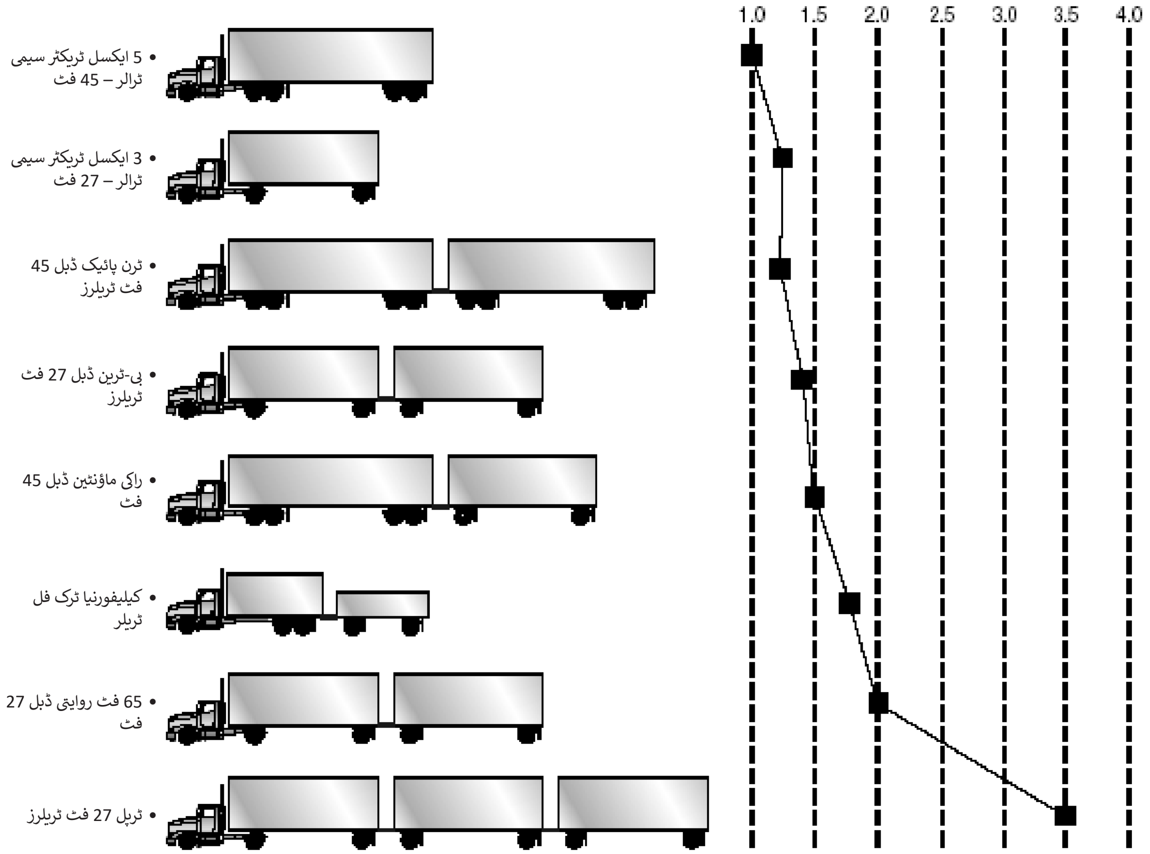
6.1.3 – قبل از وقت بریک لگانا شروع کریں

اپنی رفتار پر قابو رکھیں، چاہے گاڑی مکمل طور پر لوڈ ہو یا خالی۔ بڑی کمبینیشن گاڑیوں کو خالی ہونے کی صورت میں رکنے میں زیادہ وقت لگتا ہے بنسبت اس وقت کے، جب وہ مکمل طور پر لوڈ ہوتی ہیں۔ جب گاڑی ہلکی لوڈ ہو یا خالی ہو، تو اس کی سخت سسپینشن اسپرنگز اور طاقتور بریکوں کی وجہ سے ٹائر کی سڑک پر گرفت کمزور ہو جاتی ہے۔ ایسی حالت میں گاڑی اچھلنے لگتی ہے، اور بریک لگاتے وقت ٹائر آسانی سے لاک ہو جاتے ہیں۔ آپ کا ٹریلر جھول کر دوسرے گاڑیوں سے ٹکرا سکتا ہے۔ آپ کا ٹریکٹر بہت تیزی سے جیک نائف (بےقابو) ہو سکتا ہے۔ خاکہ 6.2 دیکھیں۔ آپ کو "باب ٹیل" ٹریکٹرز (یعنی بغیر سیمی ٹریلر کے ٹریکٹر) چلانے میں بھی انتہائی احتیاط کرنی چاہیئے۔ ٹیسٹس سے ثابت ہوا ہے کہ باب ٹیل ٹریکٹرز کو ہمواری سے روکنا بہت مشکل ہو سکتا ہے۔ انہیں روکنے میں زیادہ وقت لگتا ہے بنسبت ایک ایسے ٹریکٹر-سیمی ٹریلر کے، جو اپنے زیادہ سے زیادہ مجموعی وزن تک لوڈ ہو۔

کسی بھی کمبینیشن رگ میں، اگلی گاڑی سے زیادہ فاصلہ رکھیں اور سڑک پر دور تک نظر رکھیں، تاکہ آپ وقت پر بریک لگا سکیں۔ ایسی صورتحال سے بچیں جہاں آپ اچانک حیران ہو جائیں اور آپ کو "گھبراہٹ" میں فوراً بریک لگانی پڑے۔

خاکہ 6.1

کمبینیشن گاڑی کی قسم کا ریئرورڈ ایمپلیفیکیشن پر اثر



6.1.4 – ریل روڈ – ہائی وے کراسنگز

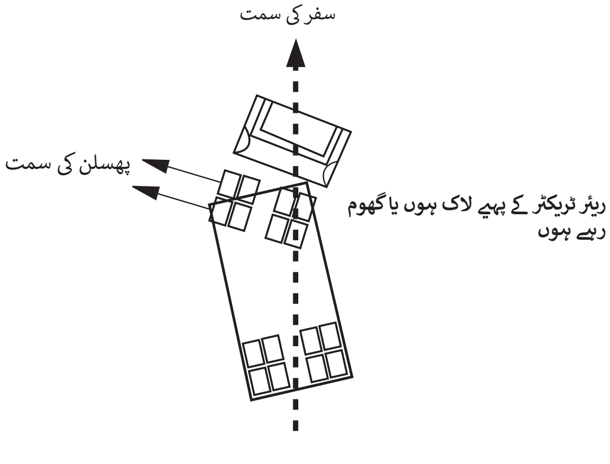
ریل روڈ-ہائی وے کراسنگز پر بھی مسائل پیش آ سکتے ہیں، خصوصاً جب نیچے کم کلیئرنس رکھنے والے ٹریلرز کو کھینچا جا رہا ہو۔

یہ ٹریلرز بلند سطح والی کراسنگز پر پھنس سکتے ہیں:

- کم اونچائی والے یونٹس (جیسے لو بوائے، کار کیریئر، سامان منتقلی کی وین، اور پاسم بیلی لائیو اسٹاک ٹریلر)۔
- ایک سنگل ایکسل ٹریکٹر جو ایسے لمبے ٹریلر کو کھینچ رہا ہو جس کا لینڈنگ گیئر ٹینڈم ایکسل ٹریکٹر کی مناسبت سے سیٹ کیا گیا ہو۔

اگر کسی وجہ سے آپ ٹریکس پر پھنس جائیں، تو فوراً گاڑی سے باہر نکلیں اور پٹڑی سے دور چلے جائیں۔ ہنگامی اطلاع کی معلومات کے لیے کراسنگ پر موجود سائن پوسٹس یا سگنل باکس کو چیک کریں۔ 911 یا دوسرے ہنگامی نمبر پر کال کریں۔ کراسنگ کا مقام تمام قابل شناخت نشانیوں کے ساتھ بتائیں، خاص طور پر اگر DOT نمبر دیا گیا ہو تو اسے ضرور شامل کریں۔

خاکہ 6.2



6.1.5 – ٹریلر کو پھسلنے سے بچائیں

جب ٹریلر کے پہیے لاک ہو جاتے ہیں، تو ٹریلر کے ایک طرف گھومنے کا امکان ہوتا ہے۔ یہ صورتحال زیادہ تر اُس وقت پیش آتی ہے جب ٹریلر خالی ہو یا اس پر ہلکا وزن ہو۔ اس قسم کے جیک نائف کو عام طور پر "ٹریلر جیک نائف" کہا جاتا ہے۔ خاکہ 6.3 ملاحظہ کریں۔

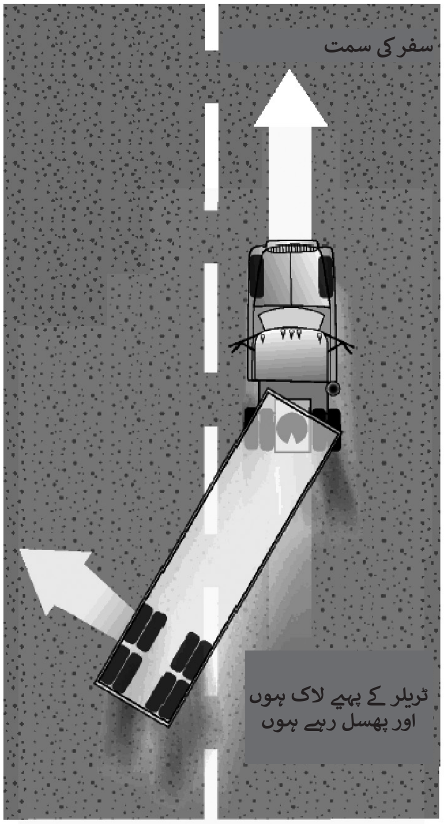
ٹریلر کے پھسلنے کو روکنے کا طریقہ کار:

- درج ذیل ہے:**پھسلنے کی علامات کو پہچانیں۔**ٹریلر کے پھسلنے کو پہچاننے کا سب سے پہلا اور مؤثر طریقہ یہ ہے کہ آپ اسے اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر میں دیکھیں۔ ہر بار جب آپ اچانک یا زور سے بریک لگائیں، تو فوراً ٹریفک مانیٹر / مِرر میں دیکھ کر تصدیق کریں کہ ٹریلر اپنی جگہ پر درست طریقے سے موجود ہے۔ جب ٹریلر آپ کی لین سے باہر جھک جائے، تو جیک نائف کو روکنا انتہائی مشکل ہو جاتا ہے۔
- **بریک کا استعمال بند کر دیں۔** ٹریکشن بحال کرنے کے لیے سروس بریکس کو چھوڑ دیں۔ اگر آپ کے پاس ٹریلر ہینڈ بریک ہے، تو اسے "گاڑی کو سیدھا کرنے" کے لیے استعمال نہ کریں۔ یہ عمل غلط ہے کیونکہ پھسلنے کی بنیادی وجہ ٹریلر کے پہیوں پر لگنے والی بریکس ہی ہوتی ہیں۔ جب ٹریلر کے پہیے دوبارہ سڑک پر گرفت حاصل کر لیتے ہیں، تو ٹریلر ٹریکٹر کے پیچھے چلنا شروع کر دیتا ہے اور سیدھا ہو جاتا ہے۔

* (از R.D. ارون، R.L. نسکونگر، C.C. میک ایڈم، اور P.S. فینچر، "وزنی ٹرکوں کی استحکام اور کنٹرول کی خصوصیات پر حجم اور وزن کے متغیرات کے اثرات"، یونیورسٹی آف مشیگن ٹرانسپورٹیشن ریسرچ انسٹیٹیوٹ، 1983۔

خاکہ 6.3

ٹریلر جیک نائف

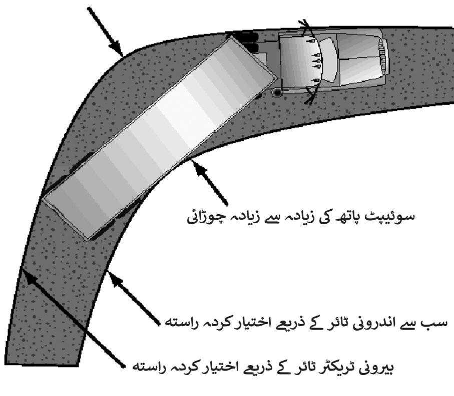


6.1.6 – چوڑا موڑ کاٹیں

جب کوئی گاڑی موڑ کاٹتی ہے تو پچھلے پہیے اگلے پہیوں کے مقابلے میں مختلف راستے پر چلتے ہیں۔ اسے "آف ٹریکنگ" یا "چیٹنگ" کہا جاتا ہے۔ خاکہ 6.4 یہ ظاہر کرتا ہے کہ آف ٹریکنگ کی وجہ سے ٹریکٹر کا راستہ خود گاڑی کے سائز سے زیادہ چوڑا ہو جاتا ہے۔ لمبی گاڑیاں زیادہ آف ٹریک کرتی ہیں۔ چلنے والی گاڑی (ٹرک یا ٹریکٹر) کے پچھلے پہیے موڑ پر قدرے مختلف راستہ اپناتے ہیں، لیکن ٹریلر کے پچھلے پہیے نسبتاً کہیں زیادہ آف ٹریک کرتے ہیں۔ اگر ایک سے زیادہ ٹریلر ہوں، تو آخری ٹریلر کے پچھلے پہیے سب سے زیادہ آف ٹریک کرتے ہیں۔ موڑ لیتے وقت اس بات کا خیال رکھیں کہ گاڑی کا اگلا حصہ کافی چوڑا گھمایا جائے تاکہ پچھلا حصہ فٹ پاتھ، پیدل چلنے والوں یا دوسری گاڑیوں سے نہ ٹکرائے۔ تاہم، گاڑی کے پچھلے حصے کو فٹ پاتھ کے قریب رکھیں۔ یہ اقدام اس بات کو یقینی بناتا ہے کہ دوسرے ڈرائیور آپ کو دائیں طرف سے اوورٹیک نہ کریں۔ اگر موڑ مکمل کرنے کے لیے دوسری لین میں جانا ناگزیر ہو، تو موڑ مکمل کرتے وقت گاڑی کو چوڑا گھمائیں تاکہ محفوظ انداز میں موڑ لیا جا سکے۔ خاکہ 6.5 اور 6.6 دیکھیں۔

یہ موڑ شروع کرنے سے پہلے بائیں طرف چوڑا گھمانے سے بہتر ہے کیونکہ اس سے دوسرے ڈرائیورز کو دائیں جانب سے اوورٹیک کرنے سے روکا جا سکتا ہے۔ خاکہ 6.7 دیکھیں۔ اگر کوئی گاڑی دائیں طرف سے گزرنے کی کوشش کرے، تو موڑ لیتے وقت آپ کی گاڑی اس سے ٹکرا سکتی ہے۔

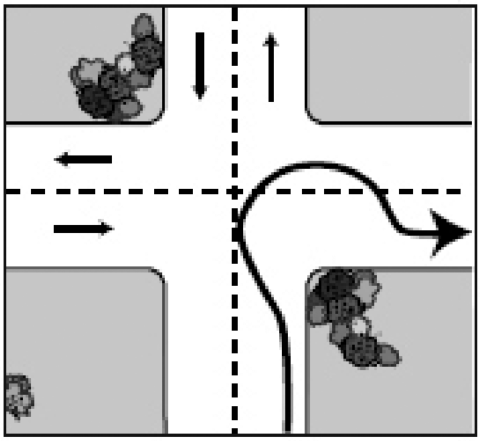
خاکہ 6.4



90 ڈگری موڑ میں آف ٹریکنگ

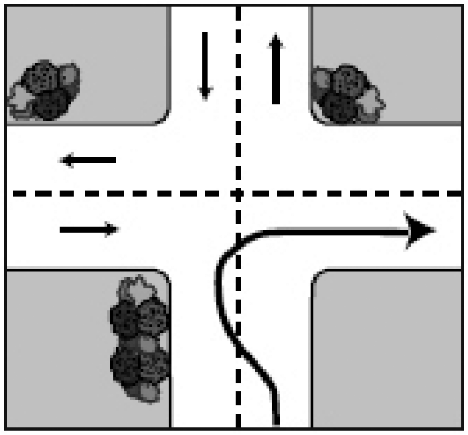
خاکہ 6.5

ایسا کریں تاکہ کاریں آپ کی دائیں طرف سے گزرنے کی کوشش نہ کریں۔



خاکہ 6.6

ایسا نہ کریں۔



6.1.7 – ٹریلر کے ساتھ ریورس کرنا

ٹریلر کے ساتھ ریورس کرنا۔ جب آپ کسی کار، سیدھے ٹرک یا بس کو ریورس کرتے ہیں، تو اس سمت میں اسٹیئرنگ وہیل کا اوپری حصہ موڑیں جس طرف آپ جانا چاہتے ہیں۔ ٹریلر کے ساتھ ریورس کرتے وقت، گاڑی کو مطلوبہ سمت میں لے جانے کے لیے اسٹیئرنگ وہیل مخالف سمت میں گھمانا ہوتا ہے۔ جب ٹریلر مڑنا شروع کرے، تو آپ کو ٹریلر کے پیچھے پیچھے جانے کے لیے اسٹیئرنگ وہیل کو دوسری سمت میں گھمانا ہوگا۔

جب بھی آپ ٹریلر کے ساتھ ریورس کریں، تو کوشش کریں کہ گاڑی کو اس انداز میں پوزیشن کریں کہ آپ سیدھی لائن میں ریورس کر سکیں۔ اگر آپ کو خم دار راستے پر ریورس کرنا پڑے، تو ڈرائیور کی طرف ریورس کریں تاکہ آپ کو بہتر دکھائی دے۔ خاکہ 6.8 دیکھیں۔

اپنے راستے کا معائنہ کریں۔ ریورس شروع کرنے سے پہلے اپنے سفر کی لائن کا معائنہ کریں۔ گاڑی سے باہر نکلیں اور اس کے گرد چکر لگائیں۔ گاڑی کے راستے، اطراف اور اوپر کے حصے میں کسی بھی رکاوٹ یا کم جگہ کو روانگی سے پہلے اچھی طرح جانچ لیں۔

ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / دونوں طرف کے مِررز کا استعمال کریں۔ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / دونوں طرف کے مِررز کو بار بار چیک کریں۔ اگر آپ کو شک ہو تو گاڑی سے باہر نکل کر اپنے راستے کا دوبارہ معائنہ کریں۔

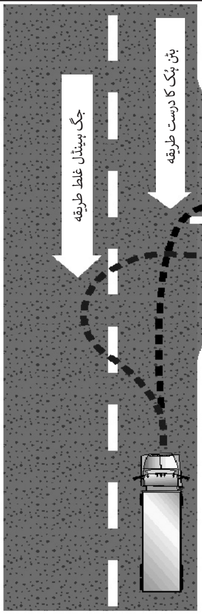
آہستہ ریورس کریں۔ یہ عمل آپ کو وقت پر اصلاح کرنے کی سہولت دے گا تاکہ گاڑی غلط سمت میں زیادہ دور نہ جائے۔

گاڑی کے بہاؤ کو فوراً درست کریں۔ جیسے ہی آپ دیکھیں کہ ٹریلر درست راستے سے ہٹ رہا ہے، فوراً اس سمت میں اسٹیئرنگ وہیل کا اوپر والا حصہ گھمائیں جس طرف ٹریلر جا رہا ہو۔

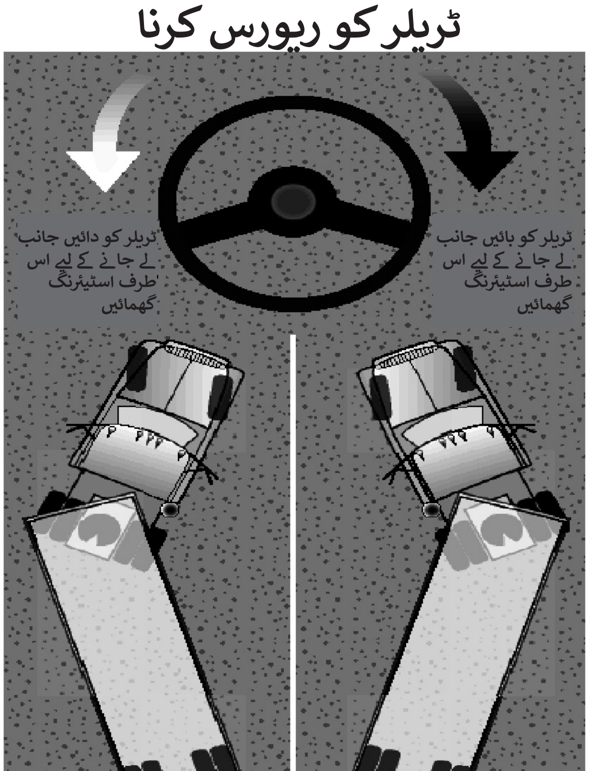
آگے بڑھائیں۔ جب ٹریلر کو ریورس کر رہے ہوں، تو گاڑی کو دوبارہ درست پوزیشن میں لانے کے لیے حسبِ ضرورت آگے بڑھائیں۔

جب ممکن ہو، مدد حاصل کریں۔

خاکہ 6.7



خاکہ 6.8



ذیلی سیکشن 6.1
اپنا علم آزمائیں

1. الٹنے سے بچنے کے لیے دو اہم چیزیں کیا ہیں؟
2. جب آپ اچانک موڑ کاٹتے ہیں جبکہ آپ ڈبلز کھینچ رہے ہوں، تو کون سا ٹریلر سب سے زیادہ الٹنے کا امکان رکھتا ہے؟
3. آپ کو جیک نائف ہوتے ہوئے ٹریلر کو سیدھا کرنے کے لیے ٹریلر ہینڈ بریک استعمال کیوں نہیں کرنی چاہیئے؟
4. آف ٹریکنگ کیا ہے؟
5. جب آپ ٹریلر کے ساتھ ریورس کرتے ہیں، تو گاڑی کو اس انداز میں پوزیشن کریں کہ آپ ڈرائیور کی طرف ایک خم دار راستے میں پیچھے جا سکیں۔ صحیح یا غلط؟
6. کون سی قسم کے ٹریلرز ریل روڈ-ہائی وے کراسنگز پر پھنس سکتے ہیں؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جوابات نہیں دے سکتے، تو سب سیکشن 6.1 کو دوبارہ پڑھیں۔

6.2 – کمبینیشن گاڑیوں کی ایئر بریکس

آپ کو یہ پڑھنے سے پہلے سیکشن 5: ایئر بریکس کا مطالعہ کرنا چاہیئے۔ کمبینیشن گاڑیوں میں بریکنگ سسٹم میں وہ پرزے بھی شامل ہوتے ہیں جو ٹریلر کے بریکس کو کنٹرول کرتے ہیں، اُن پرزوں کے علاوہ جو سیکشن 5 میں بیان کیے گئے ہیں۔ ان حصوں کو ذیل میں بیان کیا گیا ہے۔

6.2.1 – ٹریلر ہینڈ والو

ٹریلر ہینڈ والو (جسے ٹرولی والو یا جانسن بار بھی کہا جاتا ہے) ٹریلر کے بریکس کو کنٹرول کرتا ہے۔ ٹریلر ہینڈ والو صرف ٹریلر کے بریکس کو چیک کرنے کے لیے استعمال کیا جانا چاہیئے۔ ڈرائیونگ کے دوران اس کا استعمال نہ کریں کیونکہ اس سے ٹریلر کے پھسلنے کا خطرہ ہوتا ہے۔ فٹ بریک گاڑی کے تمام بریکس (بشمول ٹریلر یا ٹریلرز) کو ہوا فراہم کرتی ہے۔ صرف فٹ بریک استعمال کرنے سے ٹریلر کے پھسلنے یا جیک نائف ہونے کا خطرہ بہت کم ہوتا ہے۔

ہینڈ والو کو پارکنگ کے لیے کبھی استعمال نہ کریں کیونکہ (اگر ٹریلر میں اسپرنگ بریکس نہ ہوں تو) ساری ہوا لیک ہو سکتی ہے، جس سے بریکس ان لاک ہو سکتی ہیں۔ پارکنگ کے وقت ہمیشہ پارکنگ بریکس استعمال کریں۔ اگر ٹریلر میں اسپرنگ بریکس نہ ہوں تو ٹریلر کو حرکت سے روکنے کے لیے وہیل چاکس استعمال کریں۔

6.2.2 – ٹریکٹر حفاظتی والو

ٹریکٹر حفاظتی والو اس صورت میں ٹریکٹر یا ٹرک کے بریک سسٹم میں ہوا کو محفوظ رکھتا ہے اگر ٹریلر الگ ہو جائے یا اس میں شدید لیک ہو جائے۔ ٹریکٹر حفاظتی والو کو کیب میں موجود "ٹریلر ایئر سپلائی" کنٹرول والو کے ذریعے کنٹرول کیا جاتا ہے۔ کنٹرول والو آپ کو ٹریکٹر حفاظتی والو کو کھولنے اور بند کرنے میں مدد دیتا ہے۔ اگر ہوا کا دباؤ کم ہو (تقریباً 20 سے 45 psi کے درمیان)، تو ٹریکٹر حفاظتی والو خود بخود بند ہو جائے گا۔ جب ٹریکٹر حفاظتی والو بند ہو جاتا ہے، تو یہ ٹریکٹر سے باہر جانے والی ہوا کو روک دیتا ہے۔ یہ ٹریلر کی ایمرجنسی لائن سے بھی ہوا خارج کر دیتا ہے۔ اس سے ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس لگ جاتی ہیں، جس کے نتیجے میں کنٹرول ختم ہونے کا خطرہ پیدا ہو جاتا ہے۔ (ایمرجنسی بریکس کا بعد میں احاطہ کیا گیا ہے۔)

6.2.3 – ٹریلر ایئر سپلائی کنٹرول

نئے ماڈل کی گاڑیوں میں ٹریلر ایئر سپلائی کنٹرول ایک سرخ آٹھ پہلو والا نوب ہوتا ہے، جس کے ذریعے آپ ٹریکٹر حفاظتی والو کو کنٹرول کرتے ہیں۔ آپ اسے اندر دھکیل کر ٹریلر کو ہوا فراہم کرتے ہیں، اور اسے باہر کھینچ کر ہوا بند کرتے ہیں اور ٹریلر کے ایمرجنسی بریکس لگا دیتے ہیں۔ جب ہوا کا دباؤ 20 سے 45 psi کی حد تک گر جاتا ہے، تو یہ والو خود بخود بند ہو جاتا ہے (باہر کی طرف نکل آتا ہے)، یوں ٹریکٹر حفاظتی والو بھی بند ہو جاتا ہے۔ پرانے ماڈل کی گاڑیوں میں ٹریکٹر حفاظتی والو کنٹرول یا "ایمرجنسی" والوز خودکار طریقے سے کام نہیں کر سکتے۔ ایسا بھی ہو سکتا ہے کہ نوب کی جگہ ایک لیور موجود ہو۔ "نارمل" پوزیشن ٹریلر کو کھینچنے کے لیے استعمال کی جاتی ہے۔ "ایمرجنسی" پوزیشن اس وقت استعمال کی جاتی ہے جب ہوا کو بند کرنا ہو اور ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس لگانی ہوں۔

6.2.4 – ٹریلر ایئر لائنز

ہر کمبینیشن گاڑی میں دو ایئر لائنز ہوتی ہیں: سروس لائن اور ایمرجنسی لائن۔ یہ لائنیں ہر گاڑی کے درمیان چلتی ہیں، جیسے ٹریکٹر سے ٹریلر، ٹریلر سے ڈولی، ڈولی سے دوسرے ٹریلر تک وغیرہ۔

سروس ایئر لائن۔ سروس لائن (جسے کنٹرول لائن یا سگنل لائن بھی کہا جاتا ہے، وہ) ہوا لے کر جاتی ہے جو فٹ بریک یا ٹریلر ہینڈ بریک کے ذریعے کنٹرول کی جاتی ہے۔ اس بات پر منحصر ہے کہ آپ فٹ بریک یا ہینڈ والو کو کتنی زور سے دباتے ہیں، سروس لائن میں پریشر بھی اسی تناسب سے تبدیل ہوتا ہے۔ سروس لائن ریلے والوز سے منسلک ہوتی ہے۔ یہ والوز ٹریلر کی بریکس کو اس سے زیادہ تیزی سے لگانے میں مدد دیتے ہیں جتنا کہ عام طور پر ممکن ہوتا۔

ایمرجنسی ایئر لائن۔ ایمرجنسی لائن (جسے سپلائی لائن بھی کہا جاتا ہے) کے دو مقاصد ہوتے ہیں۔ پہلا مقصد یہ ہے کہ یہ لائن ٹریلر کے ایئر ٹینکس کو ہوا فراہم کرتی ہے۔ دوسرا مقصد یہ ہے کہ ایمرجنسی لائن کمبینیشن گاڑیوں میں ایمرجنسی بریکس کو کنٹرول کرتی ہے۔ ایمرجنسی لائن میں ہوا کے دباؤ کا کم ہونا ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس کو خود بخود فعال کر دیتا ہے۔ پریشر کا کم ہونا اس صورت میں ہو سکتا ہے جب ٹریلر علیحدہ ہو جائے، جس سے ایمرجنسی ایئر ہوز پھٹ جائے یا ٹوٹ جائے۔ یا یہ کسی ہوز، میٹل ٹیوب، یا کسی اور پرزے کے ٹوٹنے سے بھی ہو سکتا ہے، جس سے ہوا باہر نکل جاتی ہے۔ جب ایمرجنسی لائن میں پریشر ختم ہوتا ہے، تو یہ ٹریکٹر حفاظتی والو کو بھی بند کر دیتی ہے (ایئر سپلائی نوب بند ہو جاتی ہے یا باہر کی طرف نکل آتی ہے)۔

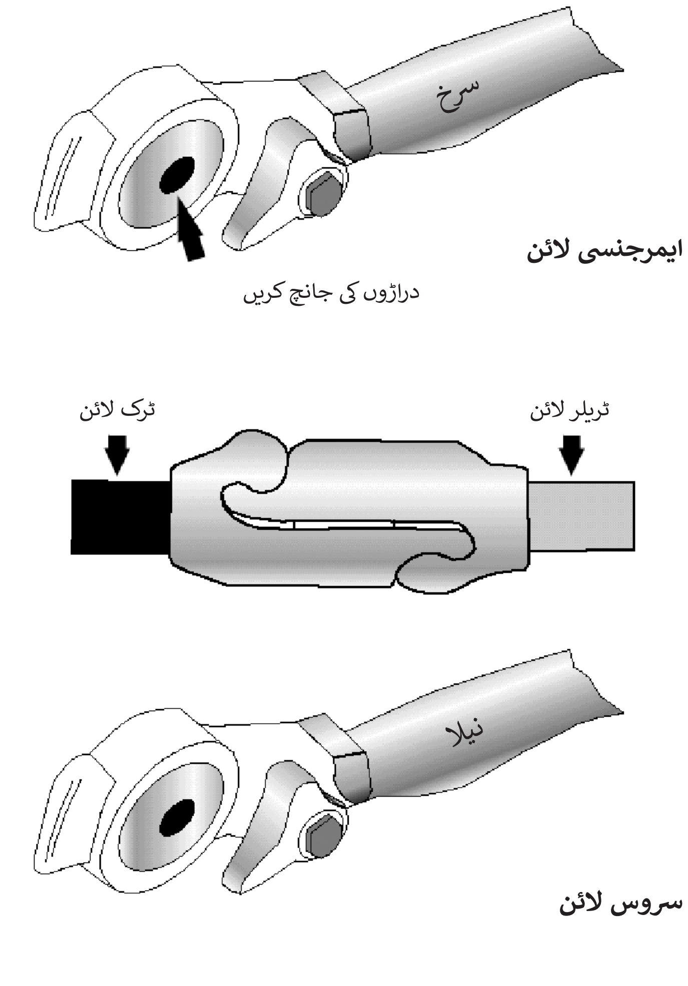
ایمرجنسی لائنز کو عموماً سرخ رنگ (سرخ ہوز، سرخ کپلرز یا دیگر پرزوں) کے ساتھ کوڈ کیا جاتا ہے تاکہ انہیں نیلی سروس لائن کے ساتھ گڈ مڈ ہونے سے بچایا جا سکے۔

6.2.5 – ہوز کپلرز (گلیڈ ہینڈز)

گلیڈ ہینڈز وہ جوڑنے والے آلات ہیں جو ٹرک یا ٹریکٹر کی سروس اور ایمرجنسی ایئر لائنز کو ٹریلر سے جوڑنے کے لیے استعمال ہوتے ہیں۔ ان کپلرز میں ربڑ کی سیل ہوتی ہے جو ہوا کو خارج ہونے سے روکتی ہے۔ جوڑ لگانے سے پہلے کپلرز اور ربڑ کی سیلز کو صاف کریں۔ جب گلیڈ ہینڈز کو جوڑیں، تو دونوں سیلز کو ایک دوسرے کے ساتھ اس طرح دبائیں کہ کپلرز ایک دوسرے کے ساتھ 90 درجے کے زاویے پر ہوں۔ ہوز سے منسلک گلیڈ ہینڈ کو گھمانے سے کپلرز آپس میں جُڑ جاتے ہیں اور لاک ہو جاتے ہیں۔

جوڑتے وقت یہ یقینی بنائیں کہ درست گلیڈ ہینڈز آپس میں جوڑے جا رہے ہیں۔ غلطیوں سے بچنے کے لیے بعض اوقات رنگوں کا استعمال کیا جاتا ہے۔ نیلا رنگ سروس لائنز کے لیے اور سرخ رنگ ایمرجنسی (سپلائی) لائنز کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔ کبھی کبھار لائنز کے ساتھ دھاتی ٹیگز لگائے جاتے ہیں جن پر "سروس" اور "ایمرجنسی" کے الفاظ کندہ ہوتے ہیں۔ خاکہ 6.9 دیکھیں۔

خاکہ 6.9



اگر آپ ایئر لائنز کو غلطی سے آپس میں بدل دیں، تو سپلائی ایئر سروس لائن میں چلی جائے گی، بجائے اس کے کہ وہ ٹریلر کے ایئر ٹینکس کو چارج کرے۔ ایئر دستیاب نہیں ہو گی جس کی وجہ سے ٹریلر کی اسپرنگ بریکس (پارکنگ بریکس) ریلیز نہیں ہوں گی۔ اگر ٹریلر ایئر سپلائی کنٹرول دبانے پر اسپرنگ بریکس ریلیز نہیں ہوتیں، تو ایئر لائن کے کنکشنز کو چیک کریں۔

پرانے ٹریلرز میں اسپرنگ بریکس نہیں ہوتیں۔ اگر ٹریلر کے ایئر ٹینک میں موجود ہوا کا دباؤ لیک ہو جائے تو ایمرجنسی بریکس کام نہیں کریں گی، اور ٹریلر کے پہیے آزادانہ گھومیں گے۔ اگر آپ نے ایئر لائنز کو آپس میں بدل دیا، تو آپ گاڑی تو چلا سکتے ہیں لیکن آپ کے پاس ٹریلر کی بریکس دستیاب نہیں ہوں گی۔ یہ انتہائی خطرناک ہو گا۔ ہمیشہ روانگی سے پہلے ہینڈ والو یا ایئر سپلائی (ٹریکٹر حفاظتی والو) کنٹرول کھینچ کر ٹریلر کی بریکس کو چیک کریں۔ کم گیئر میں آہستہ سے آگے بڑھ کر بریکس کی کارکردگی کو یقینی بنائیں۔

کچھ گاڑیوں میں "ڈیڈ اینڈ" یا ڈمی کپلرز ہوتے ہیں جن سے ہوزز کو اس وقت جوڑا جا سکتا ہے جب وہ استعمال میں نہ ہوں۔ اس سے پانی اور مٹی کپلر اور ایئر لائنز میں جانے سے روکی جائے گی۔ جب ایئر لائنز ٹریلر سے منسلک نہ ہوں تو ڈمی کپلرز کا استعمال کریں۔ اگر ڈمی کپلرز موجود نہ ہوں، تو بعض اوقات گلیڈ ہینڈز کو آپس میں لاک کیا جا سکتا ہے (یہ کپلنگز کے ڈیزائن پر منحصر ہے)۔ ہوا کی فراہمی کو صاف رکھنا بہت ضروری ہے۔

6.2.6 – ٹریلر ایئر ٹینکs

ہر ٹریلر اور کنورٹر ڈولی میں ایک یا ایک سے زائد ایئر ٹینکس ہوتے ہیں۔ یہ ایئر ٹینکس ٹریکٹر سے آنے والی ایمرجنسی (سپلائی) لائن کے ذریعے بھرتے ہیں۔ یہ ایئر ٹینکس ہوا کا وہ دباؤ فراہم کرتے ہیں جو ٹریلر کی بریکس کو چلانے کے لیے استعمال ہوتا ہے۔ ایئر پریشر ایئر ٹینکس سے بریکس تک ریلے والوز کے ذریعے بھیجا جاتا ہے۔

سروس لائن میں موجود پریشر یہ طے کرتا ہے کہ ریلے والوز کو ٹریلر کی بریکس تک کتنا پریشر بھیجنا چاہیئے۔ سروس لائن میں پریشر بریک پیڈل (اور ٹریلر ہینڈ بریک) کے ذریعے کنٹرول کیا جاتا ہے۔

یہ بہت ضروری ہے کہ آپ ایئر ٹینکس میں پانی اور تیل جمع نہ ہونے دیں۔ اگر ایسا ہو جائے تو بریکس صحیح طریقے سے کام نہیں کریں گی۔ ہر ٹینک پر ایک ڈرین والو ہوتا ہے، اور آپ کو روزانہ ہر ٹینک کو ڈرین کرنا چاہیئے۔ اگر آپ کے ٹینکس میں آٹومیٹک ڈرینز لگے ہوں، تو وہ زیادہ تر نمی کو خود بخود خارج کر دیں گے۔ لیکن پھر بھی آپ کو ڈرینز کو کھول کر چیک کرنا چاہیئے تاکہ یقینی بنایا جا سکے۔

6.2.7 – شٹ آف والوز

شٹ آف والوز (جنہیں کٹ آؤٹ کاکس بھی کہا جاتا ہے) سروس اور سپلائی ایئر لائنز میں استعمال ہوتے ہیں، جو اُن ٹریلرز کے پچھلے حصے میں لگے ہوتے ہیں جو دوسرے ٹریلرز کو کھینچنے کے لیے استعمال کیے جاتے ہیں۔ یہ والو اس وقت ایئر لائنز کو بند کرنے کی اجازت دیتے ہیں جب کوئی دوسرا ٹریلر کھینچا نہیں جا رہا ہوتا۔ آپ کو یہ لازماً چیک کرنا چاہیئے کہ تمام شٹ آف والوز کھلی حالت میں ہوں، سوائے آخری ٹریلر کے پچھلے حصے میں لگے والوز کے، جو بند ہونے چاہیئیں۔

6.2.8 – ٹریلر سروس، پارکنگ اور ایمرجنسی بریکس

نئے ماڈل کے ٹریلرز میں بھی اسپرنگ بریکس ہوتی ہیں، بالکل ویسے ہی جیسے ٹرکوں اور ٹرک ٹریکٹروں میں ہوتی ہیں۔ تاہم، کنورٹر ڈولیز اور وہ ٹریلرز جو 1975 سے پہلے بنائے گئے تھے، اُن میں اسپرنگ بریکس کا ہونا لازمی نہیں ہے۔ جن ٹریلرز میں اسپرنگ بریکس نہیں ہوتیں، اُن میں ایمرجنسی بریکس ہوتی ہیں، جو ٹریلر کے ایئر ٹینک میں محفوظ شدہ ہوا سے کام کرتی ہیں۔ ایمرجنسی بریکس اُس وقت خود بخود لگ جاتی ہیں جب ایمرجنسی لائن میں ہوا کا دباؤ ختم ہو جاتا ہے۔ ایسے ٹریلرز میں کوئی پارکنگ بریک موجود نہیں ہوتی۔ ایمرجنسی بریکس اُس وقت لگ جاتی ہیں جب ایئر سپلائی نوب کھینچ کر باہر نکالا جاتا ہے یا ٹریلر کو گاڑی سے علیحدہ کیا جاتا ہے۔ ایمرجنسی لائن میں بڑی لیکیج ہونے کی صورت میں، ٹریکٹر حفاظتی والو بند ہو جاتا ہے اور ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس خود بخود لگ جاتی ہیں۔ لیکن بریکس صرف اُس وقت تک مؤثر رہیں گی جب تک ٹریلر کے ایئر ٹینک میں ہوا کا دباؤ موجود ہے۔

آخرکار، ہوا خارج ہو جائے گی اور پھر بریکس بالکل کام نہیں کریں گی۔ لہٰذا، حفاظت کے نقطۂ نظر سے یہ انتہائی ضروری ہے کہ جب آپ ایسے ٹریلرز کو پارک کریں جن میں اسپرنگ بریکس نہ ہوں، تو ہمیشہ وہیل چاکس استعمال کریں۔

آپ سروس لائن میں بڑے لیکیج کا اُس وقت تک اندازہ نہیں کر سکتے جب تک آپ بریک لگانے کی کوشش نہ کریں۔ اس کے بعد، لیکیج کے باعث ہوا کا اخراج ایئر ٹینک کے دباؤ کو تیزی سے کم کر دے گا۔ اگر دباؤ حد سے زیادہ کم ہو جائے تو ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس خود بخود لگ جائیں گی۔

ذیلی سیکشن 6.2
اپنا علم آزمائیں

1. ڈرائیونگ کے دوران ٹریلر ہینڈ والو کا استعمال کیوں نہیں کرنا چاہیئے؟
2. وضاحت کریں کہ ٹریلر ایئر سپلائی کنٹرول کیا کام کرتا ہے۔
3. وضاحت کریں کہ سروس لائن کس مقصد کے لیے استعمال ہوتی ہے۔
4. ایمرجنسی ایئر لائن کس مقصد کے لیے استعمال ہوتی ہے؟
5. اسپرنگ بریکس کے بغیر ٹریلر کو پارک کرتے وقت چاکس کیوں استعمال کرنے چاہیئیں؟
6. شٹ آف والوز کہاں واقع ہوتے ہیں؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جواب نہیں دے سکتے، تو سب سیکشن 6.2 دوبارہ پڑھیں۔

6.3 – اینٹی لاک بریک سسٹمز

6.3.1 – ٹریلرز میں ABS ہونا ضروری ہے

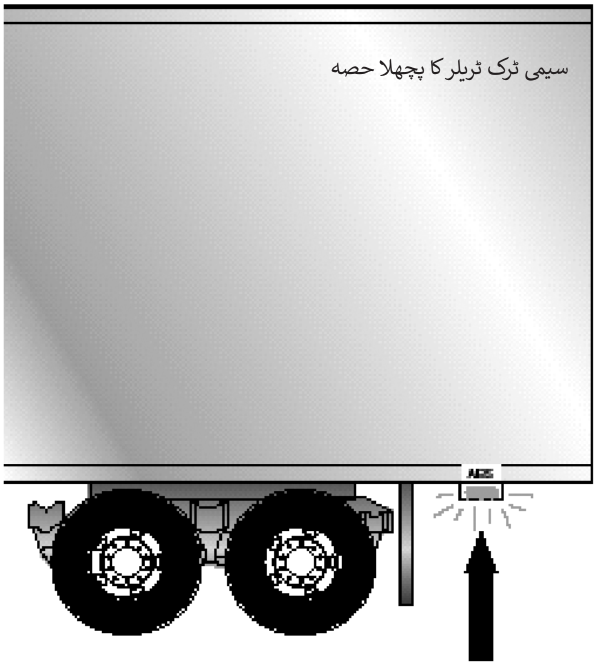
تمام ٹریلرز اور کنورٹر ڈولیز جو یکم مارچ 1998 یا اُس کے بعد تیار کیے گئے ہوں، اُن میں اینٹی لاک بریک سسٹم (ABS) کا ہونا لازمی ہے۔ تاہم، بہت سے ٹریلرز اور کنورٹر ڈولیز جو اس تاریخ سے پہلے تیار کیے گئے تھے، اُن میں رضاکارانہ طور پر ABS نصب کیا گیا ہے۔

ٹریلرز میں زرد رنگ کے ABS خرابی کے لیمپس بائیں جانب، یا تو اگلے یا پچھلے کونے پر لگائے جاتے ہیں۔ خاکہ 6.10 دیکھیں۔ یکم مارچ 1998 یا اُس کے بعد تیار کی گئی ڈولیز کے بائیں جانب لیمپ کا ہونا لازمی ہے۔

جو گاڑیاں مطلوبہ تاریخ سے پہلے تیار کی گئی ہوں، اُن کے بارے میں یہ جاننا مشکل ہو سکتا ہے کہ آیا اُن میں ABS نصب ہے یا نہیں۔ گاڑی کے نیچے جھانک کر بریکس کے پیچھے سے آنے والی ECU اور وہیل اسپیڈ سینسر کی تاریں چیک کریں۔

خاکہ 6.10

ABS سسٹمز کی جانچ کرنا



6.3.2 – ABS کے ساتھ بریک لگانا

ABS آپ کے معمول کے بریک سسٹم میں ایک اضافہ ہے۔ یہ نہ تو آپ کے معمول کے بریک لگانے کی صلاحیت کو کم کرتا ہے اور نہ ہی بڑھاتا ہے۔ ABS صرف اُس وقت فعال ہوتا ہے جب پہیے لاک ہونے کے قریب ہوتے ہیں۔

ABS لازمی طور پر آپ کے رکنے کے فاصلے کو کم نہیں کرتا، لیکن یہ سخت بریک لگانے کے دوران گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھنے میں مدد دیتا ہے۔

ABS آپ کو پہیوں کے لاک ہونے سے بچانے میں مدد دیتا ہے۔ کمپیوٹر جب پہیوں کے لاک ہونے کا خدشہ محسوس کرتا ہے، تو وہ بریکنگ پریشر کو محفوظ سطح تک کم کر دیتا ہے، جس سے آپ گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھتے ہیں۔

اگر صرف ٹریلر پر یا صرف ایک ایکسل پر ABS نصب ہو، تب بھی بریک لگاتے وقت یہ آپ کو گاڑی پر بہتر کنٹرول فراہم کرتا ہے۔

جب صرف ٹریلر میں ABS ہو، تو ٹریلر کے پچھلے حصے کے باہر جھولنے کا امکان کم ہوتا ہے۔ لیکن اگر آپ اسٹیئرنگ پر کنٹرول کھو بیٹھیں یا ٹریکٹر جیک نائف ہونے لگے، تو (اگر محفوظ طریقے سے ممکن ہو) بریک چھوڑ دیں تاکہ آپ دوبارہ گاڑی پر کنٹرول حاصل کر سکیں۔

جب آپ ABS کے ساتھ ٹریکٹر-ٹریلر کمبینیشن چلا رہے ہوں، تو بریک اسی طرح لگائیں جیسے آپ ہمیشہ لگاتے رہے ہیں۔ دوسرے الفاظ میں:

- محفوظ طریقے سے رکنے اور گاڑی پر کنٹرول برقرار رکھنے کے لیے صرف اتنی ہی بریکنگ قوت استعمال کریں جتنی ضروری ہو۔
- چاہیے ABS صرف ٹریکٹر پر ہو، صرف ٹریلر پر ہو، یا دونوں پر ہو — بریک ہمیشہ ایک ہی طریقے سے لگائیں۔
- جب آپ رفتار کم کریں، تو اپنے ٹریکٹر اور ٹریلر پر نظر رکھیں اور (اگر محفوظ ہو تو) بریک کو ہلکا کریں تاکہ گاڑی پر مکمل کنٹرول برقرار رہے۔

یاد رکھیں، اگر آپ کا ABS خراب ہو جائے، تب بھی آپ کے پاس معمول کی بریکس موجود ہوتی ہیں۔ گاڑی کو معمول کے مطابق چلائیں، لیکن ABS سسٹم کو جلد از جلد سروس کے لیے چیک کروائیں۔

ABS آپ کو تیز رفتاری، گاڑیوں کے قریب چلانے، یا لاپرواہی سے ڈرائیونگ کی اجازت نہیں دیتا۔

6.4 – منسلک اور غیرمنسلک کرنا

کمبینیشن گاڑیوں کو محفوظ طریقے سے چلانے کے لیے منسلک اور غیرمنسلک کرنے کا صحیح طریقہ جاننا بنیادی اہمیت رکھتا ہے۔ غلط طریقے سے منسلک اور غیرمنسلک کرنا بے حد خطرناک ہو سکتا ہے۔ منسلک اور غیرمنسلک کرنے کے عمومی مراحل درج ذیل ہیں۔ مختلف قسم کی رِگز میں منسلک اور غیرمنسلک کرنے کے طریقۂ کار میں فرق ہوتا ہے، لہٰذا آپ جن ٹرکوں کو چلائیں گے اُن کے منسلک اور غیرمنسلک کرنے کی تفصیلات ضرور سیکھیں۔

6.4.1 – ٹریکٹر–سیمی ٹریلرز کو منسلک کرنا

مرحلہ 1۔ ففتھ وہیل کا معائنہ کریں:

- نقصان زدہ یا غائب حصوں کی جانچ کریں۔
- یقین دہانی کریں کہ ٹریکٹر پر فٹ کرنے کا نظام محفوظ ہے، فریم میں کوئی دراڑ نہیں ہے وغیرہ۔
- یقین دہانی کریں کہ ففتھ وہیل پلیٹ مطلوبہ مقدار میں گریس شدہ ہے۔ اگر ففتھ وہیل کی پلیٹ کو چکنا نہ رکھا جائے تو ٹریکٹر اور ٹریلر کے درمیان رگڑ کی وجہ سے اسٹیئرنگ میں مسائل پیدا ہو سکتے ہیں۔
- جانچ کریں کہ آیا ففتھ وہیل منسلک کرنے کے لیے درست پوزیشن میں ہے:
  - پہیہ ٹریکٹر کے پچھلے سرے کی طرف جھکا ہوا ہو۔
  - جاز کھلے ہوئے ہوں۔
  - سیفٹی آن لاکنگ ہینڈل خودکار لاک پوزیشن میں ہو۔
  - اگر آپ کے پاس سلائیڈنگ ففتھ وہیل ہے، تو یقین دہانی کریں کہ یہ لاک ہے۔
  - یقین دہانی کریں کہ ٹریلر کا کنگ پن نہ تو ٹیڑھا ہے اور نہ ہی ٹوٹا ہوا ہے۔

مرحلہ 2۔ جگہ کا معائنہ کریں اور پہیوں کے آگے چاکس رکھیں:

- یقین دہانی کریں کہ گاڑی کے ارد گرد کی جگہ صاف اور رکاوٹوں سے پاک ہو۔
- یقین دہانی کریں کہ ٹریلر کے پہیوں کے آگے چاکس لگے ہوں یا اسپرنگ بریکس فعال ہوں۔
- یقین دہانی کریں کہ اگر کوئی سامان موجود ہے تو وہ اس طرح محفوظ ہو کہ ٹریکٹر کے ٹریلر سے جُڑنے کے دوران حرکت نہ کرے۔

مرحلہ 3۔ ٹریکٹر کو پوزیشن میں لائیں:

- ٹریکٹر کو ٹریلر کے بالکل سامنے سیدھا رکھیں۔ (کبھی بھی ٹریلر کے نیچے زاویہ بنا کر ریورس نہ کریں، کیونکہ ایسا کرنے سے ٹریلر ایک طرف دھکیلا جا سکتا ہے اور لینڈنگ گیئر ٹوٹنے کا خطرہ ہوتا ہے۔)
- پوزیشن چیک کریں، باہر لگی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر کا استعمال کرتے ہوئے، اور ٹریلر کے دونوں طرف نیچے کی جانب دیکھ کر تصدیق کریں۔

مرحلہ 4۔ آہستہ آہستہ ریورس کریں:

- اس وقت تک ریورس کریں جب تک ففتھ وہیل ٹریلر کو ہلکے سے چُھو نہ لے۔
- ٹریلر سے ٹکر نہ لگائیں۔

مرحلہ 5۔ ٹریکٹر کو محفوظ کریں:

- پارکنگ بریک لگا دیں۔
- گیئر کو نیوٹرل میں رکھیں۔

مرحلہ 6۔ ٹریلر کی اونچائی چیک کریں:

- ٹریلر اتنا نیچے ہونا چاہیئے کہ جب ٹریکٹر اس کے نیچے ریورس ہو، تو ٹریکٹر اسے تھوڑا سا اوپر اٹھا لے۔ ضرورت کے مطابق ٹریلر کو اوپر یا نیچے کریں۔ (اگر ٹریلر بہت نیچے ہوا تو ٹریکٹر ٹریلر کے اگلے حصے سے ٹکرا کر اسے نقصان پہنچا سکتا ہے؛ اور اگر ٹریلر بہت اونچا ہوا تو درست طریقے سے منسلک نہیں ہو سکے گا۔)
- یقین دہانی کریں کہ کنگ پن اور ففتھ وہیل آپس میں سیدھ میں ہوں۔

مرحلہ 7۔ ٹریلر سے ایئر لائنز کو جوڑیں:

- گلیڈ ہینڈ سیلز چیک کریں اور ٹریکٹر کی ایمرجنسی ایئر لائن کو ٹریلر کی ایمرجنسی گلیڈ ہینڈ سے جوڑیں۔
- گلیڈ ہینڈ سیلز چیک کریں اور ٹریکٹر کی سروس ایئر لائن کو ٹریلر کی سروس گلیڈ ہینڈ سے جوڑیں۔
- یقین دہانی کریں کہ ایئر لائنز محفوظ طریقے سے سہارا دی گئی ہیں تاکہ ٹریکٹر کے ٹریلر کے نیچے ریورس کرنے کے دوران وہ نہ دبیں اور نہ ہی کہیں پھنسیں۔

مرحلہ 8۔ ٹریلر کو ہوا فراہم کریں:

- کیب سے "ایئر سپلائی" نوب کو اندر دھکیلیں یا ٹریکٹر حفاظتی والو کنٹرول کو "ایمرجنسی" پوزیشن سے "نارمل" پوزیشن پر منتقل کریں تاکہ ٹریلر کے بریک سسٹم کو ہوا فراہم کی جا سکے۔
- انتظار کریں جب تک کہ ہوا کا دباؤ معمول پر نہ آ جائے۔

- بریک سسٹم کی جانچ کریں کہ کہیں ایئر لائنز آپس میں کراس تو نہیں ہوئیں:
  - انجن بند کریں تاکہ آپ بریکس کی آواز صاف سن سکیں۔
  - ٹریلر کے بریکس لگائیں اور چھوڑیں، اور توجہ سے سنیں کہ ٹریلر کے بریکس کے لگنے اور چھوڑنے کی آواز آ رہی ہے یا نہیں۔ جب بریکس لگائے جائیں تو ان کی حرکت کی آواز آنی چاہیئے، اور جب بریکس چھوڑے جائیں تو ہوا کے خارج ہونے کی آواز سنائی دینی چاہیئے۔
  - ایئر بریک سسٹم کے پریشر گیج کو چیک کریں تاکہ کسی بڑے ہوا کے اخراج کی علامات ظاہر ہوں تو فوراً پتہ چل سکے۔
- جب آپ کو یقین ہو جائے کہ ٹریلر کے بریکس صحیح کام کر رہے ہیں، تو انجن اسٹارٹ کریں۔
- یقین دہانی کریں کہ ہوا کا دباؤ معمول کی سطح تک پہنچ چکا ہے۔

مرحلہ 9۔ ٹریلر کے بریکس لاک کریں:

- "ایئر سپلائی" نوب کو باہر کھینچیں یا ٹریکٹر حفاظتی والو کنٹرول کو "نارمل" سے "ایمرجنسی" پوزیشن پر منتقل کریں۔

مرحلہ 10۔ ٹریلر کے نیچے ریورس کریں:

- سب سے کم ریورس گیئر استعمال کریں۔
- کنگ پن سے زور سے ٹکرانے سے بچنے کے لیے ٹریکٹر کو آہستہ آہستہ ٹریلر کے نیچے ریورس کریں۔
- جب کنگ پن ففتھ وہیل میں لاک ہو جائے تو رک جائیں۔

مرحلہ 11۔ کنکشن کی مضبوطی چیک کریں:

- ٹریلر کا لینڈنگ گیئر زمین سے تھوڑا سا اوپر اٹھائیں۔
- جب ٹریلر کے بریکس ابھی تک لاک ہوں، تو ٹریکٹر کو آہستہ سے آگے بڑھائیں تاکہ یہ چیک کیا جا سکے کہ ٹریلر ٹریکٹر کے ساتھ صحیح طریقے سے لاک ہوا ہے یا نہیں۔

مرحلہ 12۔ گاڑی کو محفوظ بنائیں:

- گیئر کو نیوٹرل میں رکھیں۔
- پارکنگ بریکس لگا دیں۔
- انجن بند کریں اور چابی اپنے ساتھ لے جائیں تاکہ جب آپ گاڑی کے نیچے ہوں تو کوئی اور ٹرک کو نہ ہلا سکے۔

مرحلہ 13۔ منسلک ہونے کا معائنہ کریں:

- ضرورت ہو تو ٹارچ کا استعمال کریں۔
- یقین دہانی کریں کہ اوپر اور نیچے کے ففتھ وہیل کے درمیان کوئی فاصلہ نہ ہو۔ اگر خلاء موجود ہو، تو کچھ گڑبڑ ہے (ممکن ہے کہ کنگ پن بند ففتھ وہیل کے جاز کے اوپر ہو، اور ایسی صورت میں ٹریلر آسانی سے الگ ہو سکتا ہے)۔
- ٹریلر کے نیچے جائیں اور ففتھ وہیل کے پچھلے حصے میں جھانک کر دیکھیں۔ یقین دہانی کریں کہ ففتھ وہیل کے جاز کنگ پن کے شینک کے گرد مکمل طور پر بند ہو چکے ہیں۔
- یقین دہانی کریں کہ لاکنگ لیور "لاک" پوزیشن میں ہے۔
- یقین دہانی کریں کہ سیفٹی لیچ لاکنگ لیور کے اوپر صحیح پوزیشن میں لگا ہوا ہے۔ (کچھ ففتھ وہیلز پر یہ لازم ہوتا ہے کہ گرفت کو ہاتھ سے جگہ پر لگایا گیا ہو۔)
- اگر منسلک ہونے کا عمل درست نہیں ہے تو منسلکہ یونٹ کو ہرگز نہ چلائیں؛ اسے درست کروائیں۔

مرحلہ 14۔ الیکٹریکل کورڈ کو جوڑیں اور ایئر لائنز کی جانچ کریں:

- الیکٹریکل کورڈ کو ٹریلر میں لگائیں اور سیفٹی کیچ کو مضبوطی سے بند کریں۔
- دونوں ایئر لائنز اور الیکٹریکل لائن کو نقصان یا خرابی کی علامات کے لیے چیک کریں۔
- یقین دہانی کریں کہ ایئر اور الیکٹریکل لائنز گاڑی کے کسی بھی حرکت کرنے والے حصے سے نہ ٹکرائیں۔

مرحلہ 15۔ سامنے کے ٹریلر سپورٹس (لینڈنگ گیئر) کو اوپر اٹھائیں:

- اگر دستیاب ہو تو، لینڈنگ گیئر اٹھانے کا عمل شروع کرنے کے لیے کم گیئر رینج استعمال کریں۔ وزن سے آزاد ہونے کے بعد، اونچے گیئر رینج میں تبدیل کریں۔
- لینڈنگ گیئر کو مکمل طور پر اوپر اٹھائیں۔ (لینڈنگ گیئر کو کبھی بھی جزوی طور پر اٹھا کر گاڑی نہ چلائیں، کیونکہ یہ ریلوے لائنز یا دیگر اشیاء میں پھنس سکتا ہے۔)
- لینڈنگ گیئر اٹھانے کے بعد، کرینک ہینڈل کو محفوظ طریقے سے اس کے بریکٹ میں لگا دیں۔
- جب ٹریلر کا مکمل وزن ٹریکٹر پر آ جائے:
  - ٹریکٹر کے فریم کے پچھلے حصے اور لینڈنگ گیئر کے درمیان مناسب فاصلہ موجود ہونے کی جانچ کریں۔ (جب ٹریکٹر تیزی سے مڑتا ہے، تو اسے لینڈنگ گیئر سے ٹکرانا نہیں چاہیئے۔)
  - ٹریکٹر کے ٹائروں کے اوپر اور ٹریلر کے اگلے حصے (نَک) کے درمیان مناسب فاصلہ موجود ہونے کی جانچ کریں۔

<u>مرحلہ 16۔ ٹریلر کے پہیوں کے چاکس ہٹا دیں:</u>

- پہیوں کے چاکس ہٹا کر محفوظ جگہ پر رکھ دیں۔

6.4.2 – ٹریکٹر–سیمی ٹریلرز کو غیرمنسلک کرنا

درج ذیل مراحل آپ کو محفوظ طریقے سے ٹریکٹر اور سیمی ٹریلر کو غیرمنسلک کرنے میں مدد دیں گے:

<u>مرحلہ 1۔ رِگ کو درست پوزیشن میں لائیں:</u>

- یقینی بنائیں کہ پارکنگ کی جگہ کی سطح ٹریلر کے وزن کو سہارا دینے کے قابل ہو۔
- ٹریکٹر کو ٹریلر کے ساتھ سیدھ میں رکھیں۔ (زاویے سے گاڑی نکالنے سے لینڈنگ گیئر کو نقصان پہنچ سکتا ہے۔)

<u>مرحلہ 2۔ لاکنگ جاز پر دباؤ کم کریں:</u>

- ٹریلر کے بریک لاک کرنے کے لیے ٹریلر کی ایئر سپلائی بند کریں۔
- ففتھ وہیل کے لاکنگ جاز پر دباؤ کم کرنے کے لیے آہستہ پیچھے کی طرف بیک کریں۔ (یہ ففتھ وہیل لاکنگ لیور کو آسانی سے ریلیز کرنے میں مدد دے گا۔)
- جب ٹریکٹر کنگ پن کو دھکیل رہا ہو تو پارکنگ بریک لگا دیں۔ (یہ رِگ کو اس حالت میں روکے رکھے گا کہ لاکنگ جاز پر دباؤ نہ ہو۔)

<u>مرحلہ 3۔ ٹریلر کے پہیوں کو چاک کریں:</u>

- اگر ٹریلر میں اسپرنگ بریک موجود نہیں ہیں یا آپ کو یقین نہ ہو تو ٹریلر کے پہیوں کو چاک کریں۔ (ٹریلر کے ایئر ٹینک سے ہوا خارج ہو سکتی ہے، جس سے اس کے ایمرجنسی بریک غیر فعال ہو سکتے ہیں۔) (چاکس کے بغیر، ٹریلر حرکت کر سکتا ہے۔)

<u>مرحلہ 4۔ لینڈنگ گیئر کو نیچے کریں:</u>

- اگر ٹریلر خالی ہے، تو لینڈنگ گیئر کو اس وقت تک نیچے کریں جب تک وہ زمین سے مضبوطی سے ٹچ نہ کر لے۔
- اگر ٹریلر لوڈ شدہ ہے، تو لینڈنگ گیئر کے زمین سے مضبوطی سے ٹچ کرنے کے بعد، کرینک کو کم گیئر میں چند اضافی چکر اور دیں۔
- اس سے ٹریکٹر پر سے کچھ وزن کم ہو جائے گا۔ (ٹریلر کو ففتھ وہیل سے بالکل نہ اٹھائیں۔) اس سے:
  - ففتھ وہیل کا لاک کھولنا آسان ہو جائے گا۔
  - اگلی بار منسلک کرنے کا عمل آسان ہو جائے گا۔

<u>مرحلہ 5۔ ایئر لائنز اور برقی کیبل کو منقطع کریں:</u>

- ٹریلر سے ایئر لائنز کو منقطع کریں۔ ایئر لائن کے گلیڈ ہینڈز کو کیب کے پچھلے حصے پر موجود ڈمی کپلرز سے جوڑیں یا آپس میں منسلک کر دیں۔
- الیکٹریکل کیبل کو پلگ کے ساتھ نیچے کی سمت میں لٹکائیں تاکہ نمی اس میں داخل نہ ہو۔
- یقینی بنائیں کہ لائنیں اس طرح سہارا دی گئی ہوں کہ ٹریکٹر چلانے کے دوران انھیں کوئی نقصان نہ پہنچے۔

<u>مرحلہ 6۔ ففتھ وہیل کو ان لاک کریں:</u>

- ریلیز ہینڈل لاک کو اوپر اٹھائیں۔
- ریلیز ہینڈل کو "کھولنے" کی پوزیشن میں کھینچیں۔
- گاڑی کی حرکت کی صورت میں سنگین چوٹ سے بچنے کے لیے اپنی ٹانگیں اور پاؤں ٹریکٹر کے پچھلے پہیوں سے دور رکھیں۔

<u>مرحلہ 7۔ ٹریلر سے ٹریکٹر کو جزوی طور پر پیچھے ہٹائیں:</u>

- ٹریکٹر کو اس وقت تک آگے بڑھائیں جب تک کہ ففتھ وہیل ٹریلر کے نیچے سے باہر نہ آ جائے۔
- ٹرالر کے نیچے ٹریکٹر کا فریم رکھ کر رکیں (تاکہ اگر لینڈنگ گیئر بیٹھ جائے یا زمین میں دھنس جائے تو ٹریلر زمین پر نہ گرے)۔

<u>مرحلہ 8۔ ٹریکٹر کو محفوظ کریں:</u>

- پارکنگ بریک لگائیں۔
- گیئر کو نیوٹرل پوزیشن میں رکھیں۔

<u>مرحلہ 9۔ ٹریلر کے سپورٹس کا معائنہ کریں:</u>

- یقینی بنائیں کہ زمین ٹریلر کو سہارا دے رہی ہے۔
- یقینی بنائیں کہ لینڈنگ گیئر کو کوئی نقصان نہیں پہنچا ہے۔

<u>مرحلہ 10۔ ٹرالر سے ٹریکٹر کو مکمل طور پر علیحدہ کریں:</u>

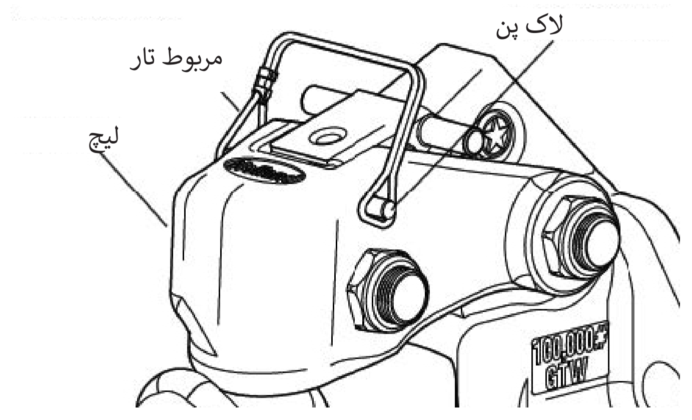
- پارکنگ بریکس کو ریلیز کریں۔
- جگہ کا جائزہ لیں اور ٹریکٹر کو آگے چلائیں جب تک کہ وہ مکمل طور پر علیحدہ نہ ہو جائے۔

6.4.3 – پنٹل ہُک کو منسلک کرنا

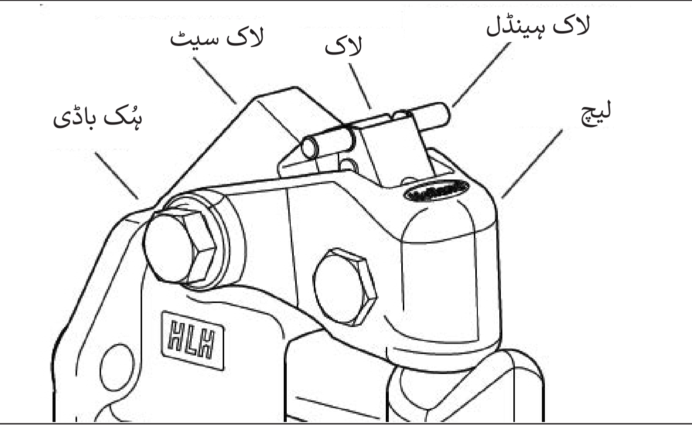
مرحلہ 1۔ پنٹل ہُک کا معائنہ کریں

استعمال سے پہلے گھسے ہوئے، خراب یا غائب پرزوں کو چیک کریں، اور یہ یقینی بنائیں کہ ماؤنٹ محفوظ ہے۔ اگر پنٹل ہُک ماؤنٹنگ سطح سے مضبوطی سے جڑا ہوا نہ ہو، تو وہ گاڑی سے الگ ہو سکتا ہے، جو اگر روکا نہ گیا تو موت یا سنگین چوٹ کا سبب بن سکتا ہے۔

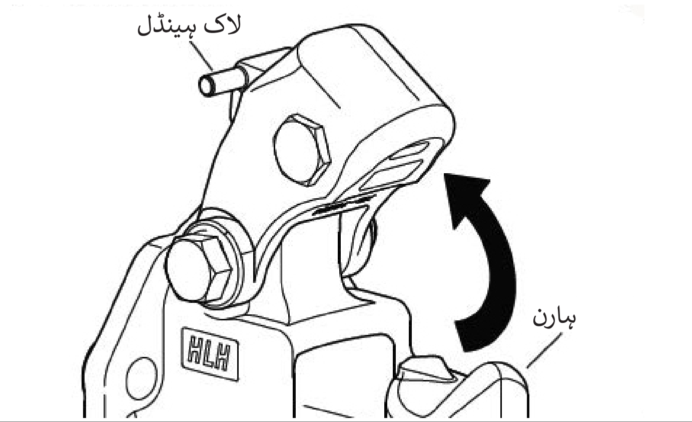
خاکہ 16



خاکہ 17



خاکہ 18



مرحلہ 2۔ لاک پن کو ان لاک کریں اور لیچ کھولیں

اگر لاگو ہو تو بندھی ہوئی لاک پن کو ان لاک کریں اور ہٹا دیں (خاکہ 16 دیکھیں)۔

لاک ہینڈل کو گاڑی سے دور اٹھائیں جب تک کہ لاک، ہُک باڈی پر موجود لاک سیٹ سے مکمل طور پر آزاد نہ ہو جائے۔

لیچ اسمبلی کو گاڑی کی طرف اوپر کی جانب گھما کر لیچ کو اس کی مکمل سیدھی پوزیشن میں لائیں، پھر لاک ہینڈل کو چھوڑ دیں۔ (خاکہ 17 اور 18)

مرحلہ 3۔ ڈرا بار کو اپنی جگہ پر نیچے کریں

ڈرا بار کی آئی کو پنٹل ہُک کے ہارن کے اوپر رکھیں اور اسے نیچے اپنی جگہ پر اتاریں۔

مرحلہ 4۔ پنٹل ہُک کو لاک کریں

لیچ کو بند کرنے کے لیے دھکیلیں۔ جب صحیح طریقے سے لاک ہو جائے، تو لاک ہینڈل گھومے گا اور اوپر کی جانب حرکت کرے گا یہاں تک کہ وہ لیچ کے اوپری حصے کے ساتھ برابر آ جائے (خاکہ 19)۔

بندھی ہوئی لاک پن کو لیچ اور لاک کے سوراخوں میں داخل کریں، اور اگر لاگو ہو تو بندھی ہوئی وائر لاک پن کو بند کریں (خاکہ 16)۔

لیچ کو درست طریقے سے لاک نہ کرنے کی صورت میں ٹریلر اور گاڑی کے درمیان علیحدگی ہو سکتی ہے، جو اگر روکی نہ گئی تو موت یا سنگین چوٹ کا سبب بن سکتی ہے۔

6.4.4 – پنٹل ہُک کو غیرمنسلک کرنا

مرحلہ 1۔ ہموار سطح پر پارک کریں

: ٹریلر کو مضبوط اور ہموار سطح پر پارک کریں اور ٹریلر کے ٹائروں کو بلاک کریں۔

مرحلہ 2۔ الیکٹریکل کنیکٹر، بریک اوے بریک سوئچ اور سیفٹی چینز کو منقطع کریں

الیکٹریکل کنیکٹر کو منقطع کریں۔
بریک اوے بریک سوئچ کی لینیارڈ کو منقطع کریں۔
سیفٹی چینز کو ٹو وہیکل سے منقطع کریں۔

مرحلہ 3۔ کپلر کو ان لاک کریں

کپلر کو ان لاک کریں اور کھولیں۔

مرحلہ 4۔ درست سپورٹ کے لیے زمین کی سطح چیک کریں

جیک بڑھانے سے پہلے یہ یقینی بنائیں کہ جیک پیڈ کے نیچے کی زمین کی سطح ٹونگ لوڈ کو سہارا دے سکتی ہے۔

مرحلہ 5۔ جیک ہینڈل گھمائیں

جیک کو بڑھانے کے لیے جیک ہینڈل کو گھمائیں اور ٹریلر کی ٹانگ کا وزن جیک پر منتقل کریں۔

مرحلہ 6۔ ٹریلر کپلر کو بلند کریں

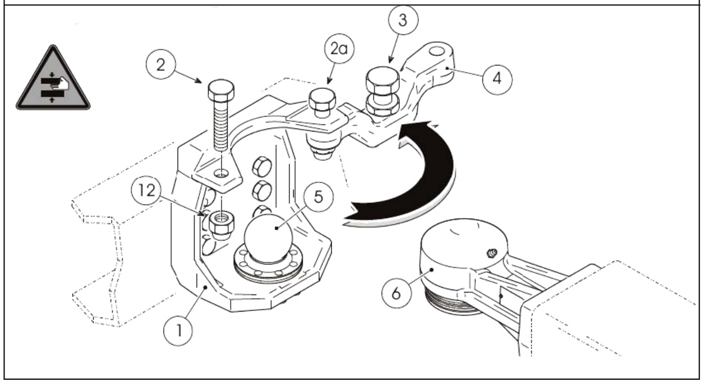
ٹریلر کپلر کو ٹو وہیکل کے ہِچ سے اوپر اٹھائیں۔

مرحلہ 7۔ 0آگے بڑھائیں

ٹو وہیکل کو آگے چلائیں۔

6.4.5 – ڈرا بار کو منسلک کرنا

شکل 19



مرحلہ 1۔ سیفٹی لاک اسکریو کو ہٹائیں اور سیفٹی کور بار کو گھمائیں

سیفٹی لاک اسکریو (2) کو ہٹائیں، متعلقہ سیلف لاکنگ نٹ (12) کو محفوظ رکھیں، پھر سیفٹی لاک اسکریو (2a) کو بھی ڈھیلا کریں اور ایڈجسٹمنٹ اسکریو (3) کو کم از کم پانچ چکر گھما کر باہر نکالیں۔ سیفٹی کور بار (4) کو باہر کی طرف گھمائیں تاکہ یہ مکمل طور پر کھل جائے۔

مرحلہ 2۔ ٹرک ریورس کریں

ٹرک کو بہت آہستہ ریورس کریں یہاں تک کہ بال کپ ڈرا بار آئی (6) بالکل ڈرا بار کپلنگ بال (5) کے اوپر صحیح پوزیشن میں آ جائے۔

مرحلہ 3۔ ڈرا بیم کو نیچے کریں

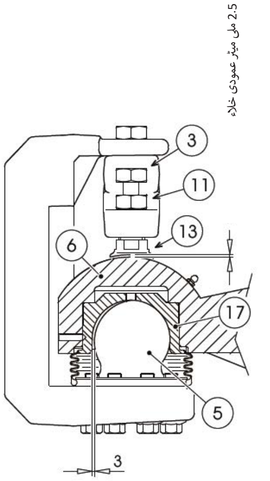
ڈرا بیم کو اس وقت تک نیچے کریں جب تک کہ بال کپ ڈرا بار آئی (6)، ڈرا بار کپلنگ بال (5) کو مکمل طور پر ڈھانپ نہ لے۔

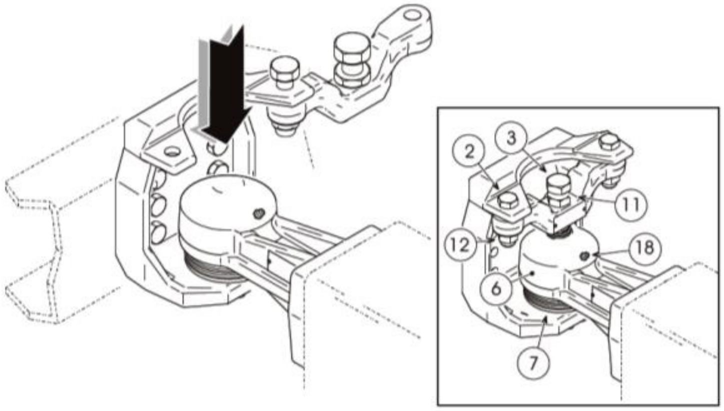
مرحلہ 4۔ سیفٹی کور بار کو گھمائیں

سیفٹی کور بار (4) کو دوبارہ اندر کی طرف گھمائیں اور سیفٹی لاک اسکریو (2) کو اس کے سیلف لاکنگ نٹ کے ساتھ لگائیں۔ دونوں لاک اسکریوز (2، 2a) کو ان کے متعلقہ سیلف لاکنگ نٹس (12، 12a) کے ساتھ 350 سے 400 Nm ٹارک رینچ سیٹنگ پر کس دیں۔

مرحلہ 5۔ ایڈجسٹمنٹ اسکریو کو ایڈجسٹ کریں

ایڈجسٹمنٹ اسکریو (3) کو اس وقت تک ایڈجسٹ کریں جب تک کہ گارڈ ڈِسک (13) اور بال کپ (6) کے درمیان 0.3 سے 0.5 ملی میٹر کا عمودی فاصلہ حاصل نہ ہو جائے۔ سیٹنگ کو کاؤنٹر نٹ (11) کے ساتھ لاک کریں۔ اگر سیفٹی کور بار (4) اپنی نشست میں صحیح طریقے سے فٹ نہ ہو، تو سفر سختی سے ممنوع ہے۔





مرحلہ 6۔ کپلنگ بال کی حفاظت کریں اور کنارے کو بال پر باندھیں

کپلنگ بال (5) کا جو حصہ اب بھی ظاہر ہے، اسے ربڑ کے ڈسٹ پروف بیلوز پروٹیکشن کور (7) سے ڈھانپ دیں۔ کنارے کو درست طریقے سے براہِ راست بال پر ٹھیک سے باندھیں۔

مرحلہ 7۔ ڈرا بار آئی کو چکنائی لگائیں

ڈرا بار آئی بال کپ (6) کے اندرونی حصے کو براہِ راست گریس نپل (18) کے ذریعے چکنائی لگائیں۔

6.4.6 – ڈرابار کو غیرمنسلک کرنا

مرحلہ 1۔ ٹریلر بریک کو آن کریں

یہ یقینی بنائیں کہ ٹریلر کا بریک آن ہے۔

مرحلہ 2۔ کور ہٹائیں اور اسکریو ڈھیلے کریں

ربڑ کی دھول سے محفوظ رکھنے والی حفاظتی بیلوز کور (7) کو ہٹا دیں۔ ایڈجسٹمنٹ اسکریو (3) اور کاؤنٹر نَٹ (11) کو ڈھیلا کریں۔ سیفٹی لاک اسکریو (2a) کو ڈھیلا کریں اور سیفٹی لاک اسکریو (2) کو اس کے سیلف لاکنگ نٹ (12) سمیت نکال دیں۔

مرحلہ 3۔ سیفٹی کور بار کو گھمائیں اور ٹریلر ڈرا بیم کو اوپر اٹھائیں

سیفٹی کور بار (4) کو باہر کی جانب گھمائیں تاکہ یہ مکمل طور پر کھل جائے۔ ٹریلر ڈرا بیم کو اس وقت تک اوپر اٹھائیں جب تک کہ ڈرا بار کپلنگ بال (5) مکمل طور پر نظر نہ آئے، پھر ٹریلر کے ساتھ آہستہ آہستہ آگے بڑھیں۔ سیفٹی کور بار کو اندر کی جانب گھمائیں (4) یہاں تک کہ وہ اپنی جگہ پر واپس لاک ہو جائے۔

مرحلہ 4۔ سیفٹی لاک اسکریو کو لگائیں اور سیلف لاکنگ نٹ کو ٹائٹ کریں

سیفٹی لاک اسکریو (2) لگائیں اور سیلف لاکنگ نٹ (12) کو کس دیں۔

6.4.7 – گوس نیک ہچ کو منسلک کرنا

اگر آپ گوس نیک یا ففتھ وہیل ہچ کو جوڑ رہے ہیں تو طریقہ کار ریسیور اور بال کے مقابلے میں کچھ مختلف ہوتا ہے، لیکن یہ زیادہ مشکل نہیں ہے۔

مرحلہ 1۔ لیچ کھولیں اور گوس نیک بال کو چکنائی دیں

گوس نیک کپلر پر کلیمپ لیچ کو کھولیں۔ یقینی بنائیں کہ گوس نیک بال مناسب طریقے سے چکنا کیا گیا ہو۔

مرحلہ 2۔ کپلر کو پوزیشن میں لائیں اور کلیمپ کو لاک کریں

ٹریلر کے کپلر کو بال کے عین اوپر رکھیں، گوس نیک ٹریلر کو نیچے اتاریں اور کلیمپ کو لاک کریں۔

مرحلہ 3۔ سیفٹی چینز لگائیں

اپنی سیفٹی چینز کو منسلک کریں۔ یاد رکھیں کہ تمام ٹریلرز کے لیے قانوناً سیفٹی چینز کا ہونا لازمی ہے۔

مرحلہ 4۔ ٹریلر لائٹ وائرنگ کو منسلک کریں

اپنی ٹریلر لائٹ وائرنگ کو گاڑی کے کنیکٹر سے منسلک کریں۔ اپنی تمام لائٹس چیک کریں، بشمول بریک لائٹس کے۔

مرحلہ 5۔ ٹریلر جیک نیچے کریں اور محفوظ طریقے سے رکھیں

ٹریلر جیک کو مکمل طور پر نیچے کریں اور محفوظ طریقے سے اسٹور کریں، تاکہ وزن ٹو وہیکل پر منتقل ہو جائے۔

6.4.8 – گوس نیک ہچ کو غیرمنسلک کرنا

مرحلہ 1۔ سیفٹی پن اور کلپ کو نکالیں

بس سیفٹی پن اور کلپ کو نکال دیں۔

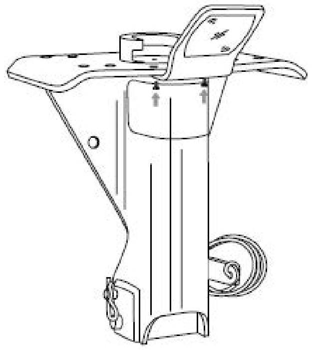
مرحلہ 2۔ ہینڈل کو گھمائیں اور ٹریلر کو بال سے اوپر اٹھائیں

ہینڈل کو اس پوزیشن میں گھمائیں (خاکہ (B) ملاحظہ کریں)۔ اور ٹریلر کو بال سے اوپر اٹھائیں۔ کپلر خود بخود لوڈ پوزیشن میں واپس آ جائے گا۔

مرحلہ 3۔ سیفٹی پن اور کلپ نصب کریں

سیفٹی پن اور کلپ نصب کریں۔ (خاکہ: B)

خاکہ B



ذیلی سیکشنز 6.3 اور 6.4
اپنا علم آزمائیں

1. اگر ٹریلر منسلک کرنے کی کوشش کے وقت بہت اونچا ہو تو کیا ہو سکتا ہے؟
2. منسلک کرنے کے بعد اوپر اور نیچے والے فِفتھ وہیل کے درمیان کتنا فاصلہ ہونا چاہیئے؟
3. آپ کو فِفتھ وہیل کے پیچھے دیکھنا چاہیئے تاکہ یہ معلوم ہو سکے کہ یہ کنگ پن کے ساتھ لاک ہوا ہے یا نہیں۔ صحیح یا غلط؟
4. گاڑی چلانے کے لیے لینڈنگ گیئر کو صرف اس حد تک اٹھانا ضروری ہے کہ وہ سڑک سے معمولی سا بلند ہو جائے۔ صحیح یا غلط؟
5. آپ کو کیسے معلوم ہو گا کہ آپ کا ٹریلر اینٹی لاک بریکس سے لیس ہے؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جوابات نہیں دے سکتے تو ذیلی حصے 6.3 اور 6.4 دوبارہ پڑھیں۔

6.5 – کمبینیشن گاڑی کا معائنہ کرنا

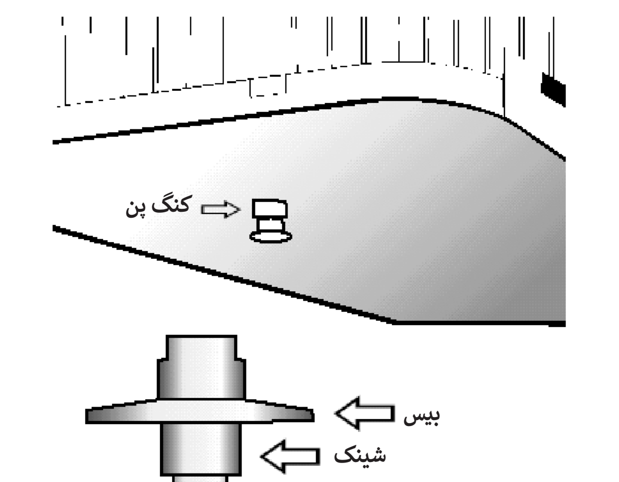
اپنی کمبینیشن گاڑی کا معائنہ کرنے کے لیے سیکشن 2 میں بیان کردہ سات مراحل پر مشتمل معائنے کا طریقہ کار استعمال کریں۔ کسی کمبینیشن گاڑی کے معاملے میں اکیلی گاڑی کی نسبت زیادہ چیزوں کا معائنہ کرنا پڑتا ہے۔ (مثال کے طور پر ٹائر، پہیے، لائٹس، ریفلیکٹرز وغیرہ) تاہم کچھ چیزیں نئی بھی ہوتی ہیں جن کی جانچ کی جانی چاہیئے۔ یہ ذیل میں بیان کی گئی ہیں۔

6.5.1 – واک اراؤنڈ معائنے کے دوران چیک کرنے والی اضافی چیزیں

یہ چیکس سیکشن 2.

میں دی گئی فہرست کے علاوہ کریں۔ <u>**کپلنگ سسٹم کے حصے:**</u>

خاکہ 6.11



- ففتھ وہیل (نچلا) چیک کریں:
  - فریم کے ساتھ اچھی طرح جڑا ہوا ہے۔
  - کوئی حصہ غیرموجود یا خراب نہیں۔
  - مناسب مقدار میں گریس موجود ہو۔
  - اوپر اور نیچے والے ففتھ وہیل کے درمیان کوئی خلا واضح طور پر نظر نہ آئے۔
  - لاکنگ جاز کنگ پن کے ہیڈ کے بجائے شینک کے گرد بند ہوں۔ خاکہ 6.11 دیکھیں۔
  - ریلیز آرم اپنی جگہ پر صحیح طریقے سے فِٹ ہو اور سیفٹی لیچ/لاک لگا ہوا ہو۔
- ففتھ وہیل (بالائی) چیک کریں:
  - گلائیڈ پلیٹ ٹریلر کے فریم پر مضبوطی سے لگی ہوئی ہو۔
  - کنگ پن خراب نہ ہو۔
- ٹریلر کی طرف ایئر اور الیکٹرک لائنیں:
  - الیکٹریکل کورڈ مضبوطی کے ساتھ لگی ہوئی ہے اور محفوظ ہے۔
  - ایئر لائنیں گلیڈ ہینڈز سے صحیح طریقے سے منسلک ہوں، کوئی ہوا کا رساؤ نہ ہو، اور مناسب ڈھیل کے ساتھ محفوظ طریقے سے لگی ہوں تاکہ موڑ کاٹنے میں آسانی ہو۔
  - تمام لائنیں نقصان سے پاک ہوں۔
- سلائیڈنگ ففتھ وہیل:
  - سلائیڈ کو کوئی نقصان نہ پہنچا ہو اور کوئی حصہ غائب نہ ہو۔
  - اچھی طرح گریس لگی ہے۔
  - تمام لاکنگ پنز موجود ہوں اور اپنی جگہ پر لاک ہوں۔
  - اگر ایئر پاورڈ ہو تو ہوا کا کوئی رساؤ نہ ہو۔
  - دیکھیں کہ ففتھ وہیل اتنی آگے نہ ہو کہ ٹریکٹر کا فریم لینڈنگ گیئر سے ٹکرا جائے، یا موڑ کاٹتے وقت کیب ٹریلر سے ٹکرائے۔

<u>**لینڈنگ گیئر:**</u>

- مکمل طور پر اوپر اٹھا ہوا ہو، کوئی حصہ غائب نہ ہو، نہ جھکا ہوا ہو اور نہ ہی کسی اور قسم کا نقصان موجود ہو۔
- کرینک ہینڈل اپنی جگہ پر ہو اور محفوظ ہو۔
- اگر پاور سے چلنے والا ہو، تو کسی قسم کا ایئر یا ہائیڈرولک لیک موجود نہ ہو۔

6.5.2 – کمبینیشن گاڑی بریک چیک

یہ چیکس سیکشن 5.3: ایئر بریک سسٹمز کا معائنہ کرنے کے ساتھ اضافی طور پر کیے جائیں۔

درج ذیل سیکشن کمبینیشن گاڑیوں میں ایئر بریک سسٹم کی جانچ کا طریقہ واضح کرتا ہے۔ ڈبل یا ٹرپل ٹریلر کی بریک چیکنگ وہی طریقہ اپناتے ہوئے کی جائے جیسے کسی بھی کمبینیشن گاڑیوں کی جاتی ہے۔

تمام ٹریلرز تک ایئر کے بہاؤ کی جانچ کریں۔ گاڑی کو روکنے کے لیے ٹریکٹر پارکنگ بریک استعمال کریں اور/یا پہیوں کو چاک کریں۔ ایئر پریشر کے نارمل ہونے کا انتظار کریں، پھر ریڈ "ٹریلر ایئر سپلائی" نوب کو اندر دھکیلیں۔ یہ ایمرجنسی (سپلائی) لائنز میں ہوا سپلائی کرے گی۔ سروس لائن کو ہوا فراہم کرنے کے لیے ٹریلر کے ہینڈ بریک کا استعمال کریں۔ رگ کے عقبی حصے میں جائیں۔ آخری ٹریلر کے عقبی حصے میں موجود ایمرجنسی لائن شٹ آف والو کو کھولیں۔ آپ کو ہوا خارج ہونے کی آواز سنائی دینی چاہیئے، جو یہ دکھاتا ہے کہ پورا سسٹم چارج ہے۔ ایمرجنسی لائن والو کو بند کریں۔ سروس لائن والو کھولیں تاکہ تصدیق ہو سکے کہ سروس پریشر تمام ٹریلرز تک پہنچ رہا ہے (یہ ٹیسٹ فرض کرتا ہے کہ ٹریلر ہینڈ بریک یا سروس بریک پیڈل دبایا گیا ہے)، پھر والو بند کر دیں۔ اگر دونوں لائنوں سے ایئر خارج ہونے کی آواز نہ سنائی دے، تو چیک کریں کہ ٹریلر (ٹریلرز) اور ڈولی (ڈولیز) پر موجود شٹ آف والوز کھلے ہوں۔ تمام بریکس کے درست کام کرنے کے لیے ایئر کا پچھلے سرے تک پہنچنا لازمی ہے۔

ٹریکٹر حفاظتی والو کا معائنہ کریں۔ ٹریلر کے ایئر بریک سسٹم کو چارج کریں۔ (یعنی، نارمل ایئر پریشر بنائیں اور "ایئر سپلائی" نوب کو اندر دھکیلیں۔) انجن کو بند کر دیں۔ ٹینکس میں ہوا کا دباؤ کم کرنے کے لیے بریک پیڈل کو کئی بار دبائیں اور چھوڑیں۔ جب ہوا کا دباؤ مینوفیکچرر کی طرف سے مقرر کردہ حد تک گر جاتا ہے، تو ٹریلر ایئر سپلائی کنٹرول (جیسے ٹریکٹر حفاظتی والو کنٹرول بھی کہا جاتا ہے) کو بند ہو جانا چاہیئے (باہر آ جانا چاہیئے) یا "نارمل" پوزیشن سے "ایمرجنسی" پوزیشن میں چلے جانا چاہیئے۔ (عام طور پر 20 سے 45 psi کے درمیان) نہ 20 psi سے کم اور نہ 45 psi سے زیادہ

اگر ٹریکٹر حفاظتی والو درست طریقے سے کام نہ کرے، تو کسی ایئر ہوز یا ٹریلر بریک میں رِساؤ ٹریکٹر سے تمام ہوا خارج کر سکتا ہے۔ اس سے ایمرجنسی بریکس خود بخود فعال ہو جائیں گی، جس سے گاڑی پر کنٹرول ختم ہونے کا خطرہ ہو سکتا ہے۔

ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس کا معائنہ کریں۔ ٹریلر کے ایئر بریک سسٹم کو چارج کریں اور تصدیق کریں کہ ٹریلر آزادانہ طور پر حرکت کر رہا ہے۔ پھر رکیں اور ٹریلر ایئر سپلائی کنٹرول (جیسے ٹریکٹر حفاظتی والو کنٹرول یا ٹریلر ایمرجنسی والو بھی کہا جاتا ہے) کو باہر کھینچیں، یا اسے "ایمرجنسی" پوزیشن پر رکھیں۔ ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس فعال ہیں یا نہیں، یہ چیک کرنے کے لیے ٹریکٹر کے ذریعے آہستگی سے ٹریلر کو کھینچیں۔

ٹریلر کی سروس بریکس کا معائنہ کریں۔ نارمل ایئر پریشر کو چیک کریں، پارکنگ بریکس کو ریلیز کریں، گاڑی کو آہستہ آہستہ آگے بڑھائیں، اور اگر دستی کنٹرول (ٹرولی والو) موجود ہو تو اس کے ذریعے ٹریلر بریکس لگائیں۔ آپ کو بریکس کے لگنے کا احساس ہونا چاہیئے۔ یہ ظاہر کرتا ہے کہ ٹریلر کی بریکس منسلک ہیں اور درست کام کر رہی ہیں۔ (ٹریلر کی بریکس کا معائنہ ہاتھ سے چلنے والے والو کے ذریعے کیا جانا چاہیئے، لیکن معمول کے استعمال میں ان کا کنٹرول پاؤں والے پیڈل سے ہونا چاہیئے، جو تمام پہیوں پر سروس بریکس کو ہوا فراہم کرتا ہے۔)

ذیلی سیکشن 6.5
اپنا علم آزمائیں

1. کون سے شٹ آف والو کھلے ہونے چاہیئیں اور کون سے بند؟
2. آپ کس طرح جانچ سکتے ہیں کہ ہوا تمام ٹریلرز تک پہنچ رہی ہے؟
3. آپ ٹریکٹرحفاظتی والو کو کس طرح جانچ سکتے ہیں؟
4. آپ ٹریلر کی ایمرجنسی بریکس کو کس طرح جانچ سکتے ہیں؟
5. آپ ٹریلر کی سروس بریکس کو کس طرح جانچ سکتے ہیں؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جواب نہیں دے سکتے، تو ذیلی حصہ 6.5 دوبارہ پڑھیں۔

سیکشن 7

ڈبلز اور ٹرپلز

یہ سیکشن اُن ڈرائیوروں کے لیے ہے جو ڈبل یا ٹرپل ٹریلرز کھینچیں گے

سیکشن 7- ڈبلز اور ٹرپلز

اس سیکشن میں درج ذیل کا احاطہ کیا گیا ہے

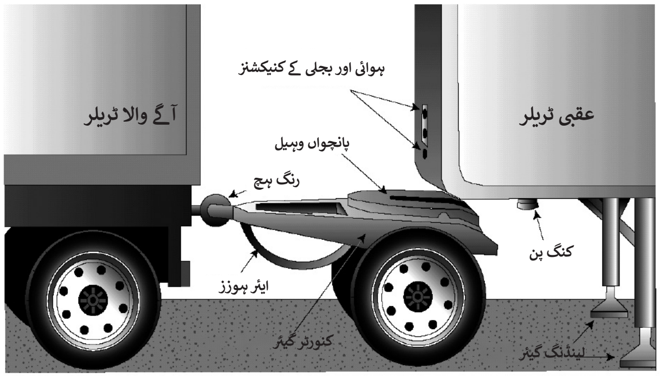
- ڈبل/ٹرپل ٹریلر کو کھینچنا
- منسلک اور غیرمنسلک کرنا
- ڈبلز اور ٹرپلز کا معائنہ کرنا
- ڈبلز/ٹرپلز کے ایئر بریکس کی جانچ کرنا

اس سیکشن میں وہ معلومات ہیں جو آپ کو ڈبل اور ٹرپل ٹریلرز کے ساتھ محفوظ طریقے سے گاڑی چلانے کے لیے CDL نالج ٹیسٹ پاس کرنے کے لیے درکار ہیں۔ یہ آپ کو بتاتا ہے کہ جب ایک سے زیادہ ٹریلر کے ساتھ گاڑی چلائی جائے تو کتنی زیادہ احتیاط کرنے کی ضرورت ہوتی ہے، درست طریقے سے کیسے منسلک اور غیرمنسلک کیا جائے، نیز ڈبلز اور ٹرپلز کی احتیاط کے ساتھ جانچ کرنا۔ (آپ کو سیکشنز 2، 5 اور 6 کا بھی مطالعہ کرنا چاہیئے۔)

7.1 – ڈبل/ٹرپل ٹریلرز کو کھینچنا

جب دو اور تین ٹریلرز کو کھینچا جائے تو خصوصی احتیاط سے کام لیں۔ ایسی صورت میں معاملات خراب ہونے کے زیادہ امکانات ہوتے ہیں اور ڈبلز/ٹرپلز دیگر کمرشل گاڑیوں کی نسبت زیادہ غیرمستحکم ہوتے ہیں۔ تشویش کے بعض پہلوؤں پر ذیل میں گفتگو کی گئی ہے۔

خاکہ 7.1



7.1.1 – ٹریلر کو الٹنے سے روکنا

ٹریلرز کو الٹنے سے روکنے کے لیے، آپ کو تحمل کے ساتھ حرکت دینی چاہیئے اور موڑ، سڑک پر چڑھنے اور اترنے کے راستوں اور بل کھاتے راستوں پر آہستگی سے سفر کرنا چاہیئے۔ کسی اسٹریٹ ٹرک یا سنگل ٹریلر کمبینیشن گاڑی کے لیے کسی بھی موڑ پر محفوظ حد رفتار تصور ہونے والی رفتار ڈبلز یا ٹرپلز کے لیے بہت زیادہ ہو سکتی ہے۔

7.1.2 – کریک دی وہپ افیکٹ سے آگاہ رہیں

ڈبلز اور ٹرپلز دیگر کمبینیشن گاڑیوں کے مقابلے میں الٹنے کا زیادہ امکان رکھتے ہیں جس کی وجہ "کریک دی وہپ" (crack-the-whip) افیکٹ ہے۔ آپ کو ٹریلرز کو کھینچتے ہوئے تحمل کے ساتھ گاڑی کو حرکت دینی ہو گی۔ کمبینیشن میں شامل آخری ٹریلر کے الٹنے کے امکانات سب سے زیادہ ہوتے ہیں۔ اگر آپ کو کریک دی وہپ افیکٹ سمجھ نہیں آیا ہے، تو اس مینوئل کے ذیلی سیکشن 6.1.2 کا مطالعہ کریں۔

7.1.3 – مکمل معائنہ کریں

جب آپ کے پاس دو یا تین ٹریلرز ہوں تو جانچ کرنے لائق حساس حصے بھی بڑھ جاتے ہیں۔ ان تمام کی جانچ کریں۔ اس سیکشن میں بعد ازاں بیان شدہ طریقہ جات کی پیروی کریں۔

7.1.4 – زیادہ فاصلے پر نظر رکھیں

ڈبلز اور ٹرپلز کو الٹنے یا ایک دوسرے میں پیوست ہونے سے بچانے کے لیے ضروری ہے کہ بے حد ہموار طریقے سے ڈرائیونگ کی جائے۔ لہٰذا دور دور تک کے منظر پر نگاہ رکھیں تاکہ آپ ضرورت پڑنے پر رفتار دھیمی کر سکیں یا لین تبدیل کر سکیں۔

7.1.5 – جگہ کا نظم کرنا

ڈبلز اور ٹرپلز دیگر کمرشل گاڑیوں کی نسبت زیادہ جگہ گھیرتے ہیں۔ یہ نہ صرف زیادہ لمبے ہوتے ہیں بلکہ انہیں اس لیے بھی زیادہ جگہ درکار ہوتی ہے کہ یہ اچانک سے موڑے یا روکے نہیں جا سکتے۔ دوسری گاڑیوں سے زیادہ فاصلے پر رکھیں۔ یقینی بنائیں کہ ٹریفک میں داخلے یا اس سے نکلنے کے لیے آپ کے پاس مناسب خالی جگہ ہو۔ لینز تبدیل کرتے ہوئے یقینی بنائیں کہ آپ کی اطراف سے جگہ خالی ہے۔

7.1.6 – ناموافق حالات

ناموافق حالات میں زیادہ احتیاط سے کام لیں۔ خراب موسم، پھسلن کی کیفیات اور پہاڑوں پر ڈرائیونگ کے دوران اگر آپ ڈبل اور ٹرپل باٹمز کی ڈرائیونگ کر رہے ہیں تو آپ کو خصوصاً زیادہ احتیاط برتنے کی ضرورت ہے۔ آپ کو دیگر ڈرائیورز کی نسبت زیادہ طویل لمبائی اور اپنی ڈرائیونگ ایکسلز کے ساتھ زیادہ ڈیڈ ایکسلز کو کھینچنا ہو گا۔ پھسلنے اور پہیوں پر گرفت کھو دینے کے زیادہ امکانات ہوتے ہیں۔

7.1.7 – گاڑی پارک کرنا

یقینی بنائیں کہ آپ کسی ایسی جگہ میں داخل نہ ہوں، جہاں سے سیدھا باہر نہ نکال سکیں۔ طویل اور مشکل اخراج سے بچنے کے لیے ضروری ہے کہ آپ جانتے ہوں کہ پارکنگ لاٹس کیسے منظم کیے جاتے ہیں۔

7.1.8 – کنورٹر ڈولیز پر اینٹی لاک بریکنگ سسٹمز

1 مارچ 1998 کو یا اس کے بعد بننے والے کنورٹر ڈولیز کے لیے تقاضا کیا جاتا ہے کہ ان میں اینٹی لاک بریکس ہوں۔ ان ڈولیز میں ڈولی کے بائیں جانب ایک زرد رنگ کا لیمپ ہوتا ہے۔

7.2 – منسلک اور غیرمنسلک کرنا

ڈبلز اور ٹرپلز کے محفوظ آپریشنز کے لیے بنیادی امر یہ جاننا ہے کہ کیسے درست طور پر منسلک اور غیرمنسلک کیا جائے۔ غلط طریقے سے منسلک اور غیرمنسلک کرنا بے حد خطرناک ہو سکتا ہے۔ ڈبلز اور ٹرپلز کے لیے منسلک اور غیرمنسلک کرنے کے مراحل درج ذیل ہیں۔

7.2.1 – جڑواں ٹریلرز کو منسلک کرنا

دوسرے (عقبی) ٹریلر کو ٹھیک طرح منسلک کرنا

اگر دوسرے ٹریلر میں اسپرنگ بریکس نہیں ہیں، تو ٹریکٹر کو ڈرائیو کر کے ٹریلر کے قریب لے جائیں، ایمرجنسی لائن کو کنیکٹ کریں، ٹریلر کے ایئر ٹینک کو چارج کریں اور ایمرجنسی لائن کو ڈسکنیکٹ کر دیں۔ اس سے ٹریلر کے ایمرجنسی بریکس سیٹ ہو جائیں گے (اگر سلیک ایڈجسٹرز درست طور پر ایڈجسٹ کیے گئے ہوں تو)۔ اگر آپ کو بریکس کے حوالے سے کوئی شبہ ہے تو پہیوں کو چوک کر دیں۔

انتباہ: پہلے بیان شدہ طریقے کے مطابق ٹریکٹر اور پہلے سیمی ٹریلر کو منسلک کریں

سڑک پر محفوظ ترین طریقے سے چلانے کے لیے، جس سیمی ٹریلر میں زیادہ سامان لادا گیا ہو، اسے ٹریکٹر کے پیچھے پہلی پوزیشن پر ہونا چاہیئے۔ نسبتاً ہلکے ٹریلر کو عقبی حصے میں ہونا چاہیئے۔

ڈولی پر موجود ایک کنورٹر گیئر ایک یا دو ایکسلز اور پانچویں پہیے پر مشتمل ایک منسلک کرنے والی ڈیوائس ہوتی ہے، جس کے ذریعے سیمی ٹریلر کو کسی ٹریکٹر ٹریلر کمبینیشن کے عقبی حصے سے منسلک کیا جا سکتا ہے، جس سے ایک ڈبل باٹم رگ وجود میں آتی ہے۔ دیکھیں خاکہ 7.1۔

کنورٹر ڈولی کو دوسرے (عقبی) ٹریلر کے سامنے کھڑا کریں

ایئر ٹینک پیٹ کاک کو کھولتے ہوئے ڈولی کے بریکس ریلیز کریں۔ (یا اگر ڈولی میں اسپرنگ بریکس ہیں، تو ڈولی پارکنگ بریک کنٹرول استعمال کریں۔)

اگر فاصلہ بہت زیادہ نہیں ہے تو ڈولی کو ہاتھوں کے ذریعے جگہ پر لائیں تاکہ یہ کنگ پن کی عین سیدھ میں ہو۔

یا پھر کنورٹر ڈولی کو اٹھانے کے لیے ٹریکٹر اور پہلے سیمی ٹریلر کو استعمال کریں:

- کمبینیشن کو جتنا زیادہ ممکن ہو کنورٹر ڈولی کے قریب لا کر کھڑا کریں۔
- ڈولی کو پہلے سیمی ٹریلر کے عقب میں لے جائیں اور اسے ٹریلر کے ساتھ منسلک کریں۔
- پنٹل کے ہُک کو لاک لگائیں۔
- ڈولی کی سپورٹ کو اٹھی ہوئی پوزیشن میں محفوظ بنائیں۔
- ڈولی کو دوسرے سیمی ٹریلر کی ناک کی سیدھ میں جس حد تک ممکن ہو قریب لے آئیں۔
- ڈولی کی سپورٹ کو نیچے کریں۔
- ڈولی کا ہُک پہلے ٹریلر سے نکال دیں۔
- ڈولی کو دھکیل کر دوسرے ٹریلر کے سامنے، کنگ پن کی سیدھ میں لے آئیں۔

کنورٹر ڈولی کو سامنے والے ٹریلر سے جوڑیں

پہلے سیمی ٹریلر کو پیچھے کرتے ہوئے ڈولی کے جوڑ کے سامنے کھڑا کریں۔

ڈولی کو سامنے والے ٹریلر کے ساتھ ہُک سے لگائیں۔

پنٹل کے ہُک کو لاک لگائیں۔

کنورٹر گیئر سپورٹ کو اٹھی ہوئی پوزیشن میں محفوظ بنائیں۔

کنورٹر ڈولی کو عقبی ٹریلر کے ساتھ جوڑیں

یقینی بنائیں کہ ٹریلر بریکس لاک ہیں اور/یا پہیوں کو چوک لگے ہیں۔

یقینی بنائیں کہ ٹریلر کی بلندی درست ہے۔ (یہ پانچویں پہیے کے مرکز سے قدرے نیچا ہونا چاہیئے، تاکہ جب ڈولی کو اس کے نیچے دھکیلا جائے تو ٹریلر قدرے اوپر کو اٹھا ہوا ہو۔)

کنورٹر ڈولی کو پیچھے کی جانب کرتے ہوئے عقبی ٹریلر کے نیچے لے جائیں۔

لینڈنگ گیئر کو زمین سے قدرے اونچا کر لیں تاکہ اگر ٹریلر حرکت کرے تو کوئی نقصان نہ ہو۔

دوسرے سیمی ٹریلر کی پن کے مخالف سمت میں کھینچتے ہوئے منسلک کرنے کے عمل کی جانچ کریں۔

منسلک کرنے کے عمل کا بصری معائنہ کریں۔ (بالائی اور زیریں پانچویں پہیے کے درمیان کوئی جگہ نہیں ہے۔ کنگ پن کے اوپر لاکنگ جاز بند ہیں۔)

سیفٹی چینز، ایئر ہوزز اور لائٹ کی تاروں کو جوڑیں۔

ڈولی ایئر ٹینک پیٹ کاک اور دوسرے ٹریلر کے عقبی حصے میں شٹ آف والوز (سروس اور ہنگامی شٹ آفس) کو بند کریں۔

پہلے ٹریلر کے عقبی حصے میں شٹ آف والوز کو کھول دیں (اور اگر ڈولی پر ہوں تو وہ بھی)۔

لینڈنگ گیئر کو مکمل طور پر اٹھا لیں۔

ٹریلر بریکس کو چارج کریں ("ایئر سپلائی" ناب کو اندر دھکیلیں)، اور ایمرجنسی لائن شٹ آف کو کھولتے ہوئے دوسرے ٹریلر کے عقبی حصے میں ہوا کی جانچ کریں۔ اگر وہاں پر ہوا کا دباؤ موجود نہیں، تو کوئی مسئلہ موجود ہے اور بریکس کام نہیں کریں گی۔

7.2.2 – جڑواں ٹریلرز کو غیرمنسلک کرنا

عقبی ٹریلر کو غیرمنسلک کرنا

سخت ہموار فرش پر رگ کو ایک سیدھی لکیر کی مانند پارک کریں۔

پارکنگ بریکس لگائیں تاکہ رگ حرکت نہ کرے۔

اگر دوسرے ٹریلر میں اسپرنگ بریکس موجود نہیں تو اس کے پہیے چوک کریں۔

دوسرے سیمی ٹریلر کے لینڈنگ گیئر کو اتنا نیچے کریں کہ ڈولی سے کچھ وزن ہٹ جائے۔

پہلے سیمی ٹریلر کے عقب میں ایئر شٹ آفس کو بند کریں (اور اگر ڈولی پر ہوں تو انہیں بھی)۔

ڈولی کی تمام ہوا اور بجلی کی لائنز کو غیرمنسلک کر دیں اور انہیں محفوظ بنا لیں۔

ڈولی کے بریکس ریلیز کریں۔

کنورٹر ڈولی کے پانچویں وہیل کا لیچ ریلیز کریں۔

آہستگی سے ٹریکٹر، پہلے سیمی ٹریلر اور ڈولی کو آگے کی جانب دھکیلیں تاکہ ڈولی کو عقبی سیمی ٹریلر کے نیچے سے باہر نکالا جا سکے۔

کنورٹر ڈولی کو غیرمنسلک کریں

ڈولی کے لینڈنگ گیئر کو نیچے کریں۔

سیفٹی چینز کو غیرمنسلک کریں۔

کنورٹر گیئر اسپرنگ بریکس یا چوک وہیلز استعمال کریں۔

پہلے سیمی ٹریلر پر پنٹل ہُک کو ریلیز کریں۔

آہستگی سے کھینچتے ہوئے ڈولی سے باہر لے آئیں۔

انتباہ: پنٹل ہُک کو کبھی بھی اس وقت ان لاک نہ کریں جب ڈولی عقبی ٹریلر کے نیچے ہو۔ ڈولی کی ٹو بار اوپر کی سمت میں پرواز کر سکتی ہے، جس سے ممکنہ طور پر زخمی ہونے کا خطرہ رہتا ہے اور اسے دوبارہ منسلک کرنا بہت مشکل بھی ہو جاتا ہے۔

7.2.3 – ٹرپل ٹریلرز کو منسلک اور غیرمنسلک کرنا

ٹریکٹر/پہلے سیمی ٹریلر کو دوسرے/تیسرے ٹریلرز کے ساتھ منسلک کریں

ٹریکٹر کو پہلے ٹریلر کے ساتھ منسلک کریں۔ ٹریکٹر اور سیمی ٹریلرز کو منسلک کرنے کے لیے پہلے بیان شدہ طریقہ استعمال کریں۔ کنورٹر ڈولی کو جگہ پر لائیں اور ڈبلز کو منسلک کرنے کا طریقہ استعمال کرتے ہوئے پہلے ٹریلر کو دوسرے ٹریلر کے ساتھ منسلک کریں۔ اب ٹرپلز رگ مکمل ہے۔

ٹرپل ٹریلر کو غیرمنسلک کرنا

ڈولی کو باہر کھینچ کر تیسرے ٹریلر کو غیرمنسلک کریں، پھر ڈبلز کو غیرمنسلک کرنے کا طریقہ استعمال کرتے ہوئے ڈولی کو ان ہچ کریں۔ باقی ماندہ رگ کو اس طرح غیرمنسلک کریں جس طرح کہ آپ پہلے بیان شدہ طریقے کو استعمال کرتے ہوئے کسی بھی ڈبل باٹم رگ کو کرتے۔

7.2.4 – دیگر کمبینیشنز کو منسلک اور غیرمنسلک کرنا

اب تک بیان کردہ طریقہ جات عام پائے جانے والے ٹریکٹر ٹریلر کمبینیشنز کے لیے نافذ ہوتے ہیں۔ تاہم ٹرک ٹریلر اور ٹریکٹر ٹریلر کو منسلک اور غیرمنسلک کرنے کے دیگر بہت سے ایسے طریقے بھی ہیں جو استعمال کیے جاتے ہیں۔ اس مینوئل میں ان تمام کا احاطہ ممکن نہیں۔ آپ جو گاڑی (گاڑیاں) ڈرائیو کرتے ہیں، اسے منسلک اور غیرمنسلک کرنے کا درست طریقہ مصنوعہ کار اور/یا مالک کی تخصیصات کے مطابق ہو گا۔

7.3 – ڈبلز اور ٹرپلز کا معائنہ کرنا

اپنے کمبینیشن وہیکل کا معائنہ کرنے کے لیے سیکشن 2 میں بیان شدہ، سات مرحلوں پر مشتمل معائنہ جاتی طریقۂ کار کا استعمال کریں۔ کسی کمبینیشن وہیکل کے معاملے میں اکیلی گاڑی کی نسبت زیادہ چیزوں کا معائنہ کرنا پڑتا ہے۔ ان میں سے بہت سارے آئٹمز انہی آئٹمز کی زیادہ تعداد ہے کہ جنھیں آپ سنگل گاڑی میں دیکھتے ہیں۔ (مثال کے طور پر ٹائر، پہیے، لائٹس، ریفلیکٹرز وغیرہ۔) تاہم کچھ چیزیں نئی بھی ہوتی ہیں جن کی جانچ کی جانی چاہیئے۔ ذیل میں ان پر بات کی گئی ہے۔

7.3.1 – اضافی جانچیں

سیکشن 2 میں پہلے ہی فہرست شدہ کے علاوہ یہ جانچیں بھی انجام دیں، مرحلہ 5: اطراف کا چکر لگا کر معائنہ کریں۔

منسلک کرنے کے سسٹم والی جگہیں

پانچویں پہیے (نچلے) کو چیک کریں:

- فریم کے ساتھ اچھی طرح جڑا ہوا ہے۔
- کوئی حصہ غیرموجود یا خراب نہیں۔
- اچھی طرح گریس موجود ہے۔
- بالائی اور زیریں پانچویں پہیے کے درمیان کوئی نمایاں فاصلہ نہیں۔
- لاکنگ جاز شینک کے اطراف میں ہیں، نہ کہ کنگ پن کے سرے پر۔
- ریلیز آرم مناسب طور پر رکھا ہے اور سیفٹی لیچ/لاک اپنا کام کر رہا ہے۔

پانچویں (بالائی) پہیے کو چیک کریں:

- گلائیڈ پلیٹ ٹریلر کے فریم کے ساتھ اچھی طرح جڑی ہوئی ہے۔
- کنگ پن میں کوئی خرابی نہیں۔

ٹریلر کی ہوا اور بجلی کی لائنز:

- الیکٹریکل کارڈ مضبوطی کے ساتھ پلگ ان ہے اور محفوظ ہے۔
- ہوا کی لائنز گلیڈ ہینڈز کے ساتھ اچھی طرح منسلک ہیں، ہوا کا کوئی رساؤ نہیں، اچھی طرح مضبوطی کے ساتھ لگایا گیا ہے جس میں موڑ کے لیے گنجائش رکھی گئی ہے۔
- تمام لائنز کسی بھی قسم کے نقصان سے پاک ہیں۔

پانچواں سلائیڈنگ پہیہ:

- سلائیڈ کو نقصان نہیں پہنچا یا کوئی حصہ غائب نہیں۔
- اچھی طرح گریس لگی ہے۔
- لاک کرنے والی تمام پنز موجود ہیں اور اپنی جگہ پر لگی ہیں۔
- اگر ہوا کی پاور دی جائے، تو ہوا کا رساؤ نہیں ہوتا۔
- دیکھیں کہ پانچواں پہیہ اتنا زیادہ آگے نہیں کہ موڑ پر ٹریکٹر کا فریم لینڈنگ گیئر سے ٹکرائے یا کیب ٹریلر سے ٹکرائے۔

لینڈنگ گیئر

مکمل طور پر ریلیز ہے، کوئی حصہ غائب نہیں، کہیں سے مڑا ہوا نہیں یا بصورت دیگر کوئی نقصان نہیں پہنچا۔

کرینک ہینڈل اپنی جگہ پر ہے اور محفوظ ہے۔

اگر توانائی کے ذریعے چلتا ہے تو ہوا یا ہائیڈرولک لیکس کی موجودگی نہیں۔

ڈبل اور ٹرپل ٹریلرز

شٹ آف والوز (ٹریلرز کے عقبی حصے میں، سروس اور ایمرجنسی لائنز میں):

- سامنے والے ٹریلرز کا عقبی حصہ: کھلا ہے۔
- آخری ٹریلر کا عقبی حصہ: بند ہے۔
- کنورٹر ڈولی ایئر ٹینک ڈرین والو: بند ہے۔

یقینی بنائیں کہ ایئرلائنز کو سپورٹ حاصل ہے اور گلیڈ ہینڈز اچھی طرح منسلک ہیں۔

اگر کنورٹر گیئر (ڈولی) کے اوپر اضافی ٹائر رکھا گیا ہے، تو یقینی بنائیں کہ یہ اپنی جگہ پر اچھی طرح محفوظ ہے۔

یقینی بنائیں کہ ڈولی کی پنٹل آئی، ٹریلر (ٹریلرز) کے پنٹل ہُک میں جگہ پر ہے۔

یقینی بنائیں کہ پنٹل ہُک لیچ کیا گیا ہے۔

سیفٹی چینز ٹریلر (ٹریلرز) کے ساتھ منسلک ہونی چاہیئیں۔

یقینی بنائیں کہ لائٹ کی تاریں ٹریلرز پر ساکٹس کے اندر مضبوطی سے لگی ہیں۔

7.3.2 – اضافی چیزیں جو اطراف میں گھوم پھر کر معائنے کے دوران دیکھی جائیں

ذیلی سیکشن 5.3، ایئر بریک سسٹمز کا معائنہ کرنا، کے علاوہ یہ جانچیں بھی کریں۔

7.4 – ڈبلز/ٹرپلز کے ایئر بریکس کی جانچ کرنا

ڈبل اور ٹرپل ٹریلر پر ویسے ہی بریکس کا معائنہ کریں جیسا کہ آپ کسی بھی کمبینیشن گاڑی پر کریں گے۔ ذیلی سیکشن 6.5.2 یہ بیان کرتا ہے کہ کمبینیشن گاڑیوں میں ایئر بریکس کی جانچ کیسے کی جائے۔ آپ کو اپنے ڈبل اور ٹرپل ٹریلرز میں درج ذیل چیکس بھی لازماً کرنے چاہیئیں۔

7.4.1 – اضافی ایئر بریک چیکس

دیکھیں کہ ہوا کا بہاؤ تمام ٹریلرز (ڈبل اور ٹرپل ٹریلرز) میں ہے۔ گاڑی کو اپنی جگہ پر رکھنے کے لیے ٹریکٹر کی پارکنگ بریک استعمال کریں اور/یا پہیوں کو چوک کریں۔ ہوا کے دباؤ کے معمول پر آنے کا انتظار کریں، پھر سرخ رنگ کی "ٹریلر ایئر سپلائی" ناب کو دبائیں۔ یہ ایمرجنسی (سپلائی) لائنز میں ہوا سپلائی کرے گی۔ سروس لائن کو ہوا فراہم کرنے کے لیے ٹریلر کے ہینڈبریک کا استعمال کریں۔ رگ کے عقبی حصے میں جائیں۔ آخری ٹریلر کے عقبی حصے میں موجود ایمرجنسی لائن شٹ آف والو کو کھولیں۔ آپ کو ہوا خارج ہونے کی آواز سنائی دینی چاہیئے، جو یہ دکھائے کہ پورا سسٹم چارج ہے۔ ایمرجنسی لائن والو کو بند کریں۔ سروس لائن والو کو کھولیں تاکہ دیکھ سکیں کہ سروس پریشر تمام ٹریلرز سے گزرتا ہے (یہ ٹیسٹ فرض کرتا ہے کہ ٹریلر کی ہینڈبریک یا سروس بریک پیڈل آن ہے) اور پھر والو کو بند کر دیں۔ اگر آپ کو دونوں لائنز سے ہوا خارج ہوتی ہوئی سنائی نہیں دیتی، تو دیکھیں ٹریلر (ٹریلرز) اور ڈولی (ڈولیز) پر موجود شٹ آف والوز کھلے ہونے والی پوزیشن میں ہیں۔ تمام بریکس کے کام کرنے کے لیے ضروری ہے کہ آپ ہوا کو پوری طرح پیچھے تک جانے دیں۔

ٹریکٹر کے حفاظتی والو کو ٹیسٹ کریں۔ ٹریلر کے ایئر بریک سسٹم کو چارج کریں۔ (جو کہ معمول کے ہوا کے دباؤ کو جمع کرنا اور "ایئر سپلائی" ناب کو اندر دبانا ہے۔) انجن کو بند کر دیں۔ بریک پیڈل کے اوپر متعدد مرتبہ پاؤں رکھیں اور ہٹائیں تاکہ ٹینکس میں موجود ہوا کا دباؤ کم کیا جائے۔ ٹریلر میں ہوا کی سپلائی کے کنٹرول (جیسے ٹریکٹر پروٹیکشن والو کنٹرول بھی کہا جاتا ہے) کو اس وقت بند ہونا چاہیئے (پاپ آؤٹ ہونا چاہیئے) (یا"نارمل" سے "ہنگامی" پوزیشن میں آ جانا چاہیئے) جب ہوا کا دباؤ، مصنوعہ کار کی جانب سے بیان شدہ ہوا کے دباؤ کی حدود کے اندر آ جائے۔ (عام طور پر یہ 20 سے 45 psi کی حد میں ہوتا ہے جو نہ تو 20 psi سے کم ہوتا ہے اور نہ 45 psi سے زیادہ ہوتا ہے)۔

اگر ٹریکٹر کا پروٹیکشن والو صحیح طرح کام نہ کرتا ہو، اور ایئر ہوز یا ٹریلر بریک لیک ہوتا ہو تو یہ ٹریکٹر سے تمام تر ہوا کو ضائع کر سکتے ہیں۔ اس کا نتیجہ ایمرجنسی بریکس کے فعال ہونے کی صورت میں ہو گا جس کے ساتھ ممکنہ طور پر کنٹرول کھویا جا سکتا ہے۔

ٹریلر کے ایمرجنسی بریکس کی جانچ کریں۔ ٹریلر کے ایئر بریک سسٹم کو چارج کریں اور یہ دیکھیں کہ کیا ٹریلر آزادی کے ساتھ حرکت کرتا ہے۔ پھر روک دیں اور ٹریلر کے ایئر سپلائی کنٹرول (ٹریکٹر پروٹیکشن والو کنٹرول یا ٹریلر ایمرجنسی والو بھی کہلاتا ہے) کو باہر نکالیں یا اسے "ایمرجنسی" پوزیشن میں لے آئیں۔ ٹریلر کو آہستگی سے ٹریکٹر کے ساتھ آگے کھینچیں تاکہ دیکھ سکیں کہ ٹریلر کے ایمرجنسی بریکس آن ہیں۔

ٹریلر کی سروس بریکس کی جانچ کریں۔ ہوا کے عام دباؤ کے لیے چیک کریں، پارکنگ بریکس ریلیز کریں، گاڑی کو آہستگی سے آگے لے کر جائیں، اور ٹریلر بریکس کو ہینڈ کنٹرول کے ساتھ لگائیں (ٹرالی والو)، اگر اس طرح سے لیس ہے۔ آپ کو بریکس فعال ہوتی ہوئی محسوس ہونی چاہیئیں۔ اس سے آپ کو پتہ چلتا ہے کہ ٹریلر بریکس جڑی ہوئی ہیں اور کام کر رہی ہیں۔ (ٹریلر بریکس کی جانچ ہینڈ والو کے ساتھ ہونی چاہیئے لیکن معمول کے آپریشنز میں انہیں فٹ پیڈل کے ساتھ کنٹرول کیا جائے، جو کہ تمام پہیوں میں موجود سروس بریکس پر ہوا کا اطلاق کرتا ہے۔)

سیکشن 7
اپنے علم کی جانچ کریں

1. کنورٹر ڈولی کیا ہوتی ہے؟
2. کیا کنورٹر ڈولیز میں اسپرنگ بریکس ہوتی ہیں؟
3. ایک دوسرے ٹریلر کو منسلک کرنے سے پہلے محفوظ بنانے کے لیے وہ کون سے تین طریقے ہیں جو آپ استعمال کر سکتے ہیں؟
4. منسلک کرنے سے پہلے ٹریلر کی بلندی درست ہونے کو یقینی بنانے کے لیے جانچ آپ کیسے کرتے ہیں؟
5. منسلک کرنے کا بصری معائنہ کرنے کے لیے آپ کیا جانچ کرتے ہیں؟
6. کسی ڈولی کو سامنے والی جانب سے ٹریلر سے غیر منسلک کرنے سے پہلے آپ کو ڈولی کو ٹریلر کے نیچے سے کیوں کھینچ لینا چاہیئے؟
7. کسی کنورٹر کا معائنہ کرتے ہوئے آپ کو کس چیز کی جانچ کرنی چاہیئے؟ پنٹل ہُک؟
8. آخری ٹریلر کے عقبی حصے میں موجود شٹ آف والوز کو کھلا ہونا چاہیئے کہ بند؟
   ڈبلز کے سیٹ میں پہلے ٹریلر پر؟ ٹرپلز کے سیٹ میں درمیان والے ٹریلر پر؟
9. آپ یہ جانچ کیسے کر سکتے ہیں کہ ہوا تمام ٹریلرز تک پہنچ رہی ہے؟
10. آپ کو کیسے پتہ چلتا ہے کہ آپ کی کنورٹر ڈولی اینٹی لاک بریکس سے لیس ہے؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں شامل ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام کے جوابات نہیں دے سکتے، تو سیکشن 7 کا دوبارہ مطالعہ کریں۔

سیکشن 8

ٹینک گاڑیاں

یہ سیکشن ان ڈرائیورز کے لیے ہے جو ایسی ٹینک گاڑیاں چلائیں گے جو بھاری مقدار میں گیسز یا مائع لے جاتی ہیں

سیکشن 8 - ٹینک گاڑیاں

اس سیکشن میں درج ذیل کا احاطہ کیا گیا ہے

- ٹینک گاڑیوں کا معائنہ کرنا
- ٹینک گاڑیاں چلانا
- محفوظ ڈرائیونگ کے قواعد

اس سیکششن میں وہ معلومات ہیں جو کسی ٹینک گاڑی کو ڈرائیو کرنے کے لیے CDL نالج ٹیسٹ پاس کرنے کے لیے درکار ہیں۔ (آپ کو سیکشنز 2، 5، 6 اور 9 کا بھی مطالعہ کرنا چاہیئے)۔ بعض ایسی گاڑیوں کے لیے ٹینک چلانے کی تصدیق درکار ہوتی ہے جو مائعات یا گیسز کی نقل و حرکت کرتی ہیں۔ اس مائع یا گیس کے لیے کوئی خطرناک مواد ہونا ضروری نہیں۔ اگر آپ کی گاڑی کے لیے زمرہ 1 یا B کا CDL درکار ہے اور آپ ایسے ٹینک یا ٹینکس جن کی انفرادی گنجائش 119 گیلنز سے زیادہ کی ہے اور مجموعی ریٹڈ گنجائش 1000 گیلنز یا اس سے زیادہ ہے جو گاڑی یا چیسز کے ساتھ یا تو مستقل یا عارضی طور پر منسلک ہے، اور آپ اس میں کوئی مائع یا مائع گیس لادنا چاہتے ہیں تو ایسے میں ٹینک کی تصدیق درکار ہے۔ ٹینک کی تصدیق زمرہ C کی ان گاڑیوں کی صورت میں بھی درکار ہے جب گاڑی مندرجہ بالا ریٹڈ ٹینکس میں مائع یا گیس کی شکل میں خطرناک مواد کی نقل و حرکت کے لیے استعمال ہوتی ہے۔

کسی ٹینکر میں سامان لادنے، اتارنے یا اسے ڈرائیو کرنے سے پہلے گاڑی کا معائنہ کریں۔ اس سے یہ یقینی بنایا جاتا ہے کہ گاڑی مائع یا گیس کو رکھنے کے لیے محفوظ ہے اور اسے ڈرائیو کرنا محفوظ ہے۔

8.1 – ٹینک گاڑیوں کا معائنہ کرنا

ٹینک گاڑیوں میں خصوصی آئٹمز ہوتے ہیں جن کا آپ کو معائنہ کرنے کی ضرورت ہوتی ہے۔ ٹینک گاڑیاں بہت سی قسموں اور سائزوں میں آتی ہیں۔ آپ کو چاہیئے کہ گاڑی کا آپریٹر مینوئل دیکھیں تاکہ یقینی بنایا جائے کہ آپ جانتے ہوں کہ اپنی ٹینک گاڑی کا کیسے معائنہ کیا جائے۔

8.1.1 – رساؤ

تمام ٹینک گاڑیوں میں وہ آئٹم جس کی جانچ سب سے زیادہ اہم ہے، وہ اس میں کسی قسم کے رساؤ کے لیے پڑتال کرنا ہے۔ گاڑی کے نیچے اور اس کے اطراف میں کسی قسم کے رساؤ کے آثار کے لیے معائنہ کریں۔ رستے ہوئے ٹینک میں مائعات یا گیسز لے کر سفر نہ کریں۔ ایسا کرنا ایک جرم ہے۔ ایسی صورت میں آپ کے خلاف کارروائی کی جائے گی اور آپ کو مزید ڈرائیونگ سے روک دیا جائے گا۔ آپ کو کسی بھی قسم کے بہنے والے مواد کی صفائی کے لیے ذمہ دار بھی ٹھہرایا جا سکتا ہے۔

عمومی طور پر، درج ذیل کی جانچ کریں:

- ٹینک کی باڈی یا شیل میں کسی قسم کے ڈینٹ یا رساؤ کے لیے جانچ کریں۔
- داخلے، اخراج اور کٹ آف والوز کی جانچ کریں۔ گاڑی میں مال لادنے، اتارنے یا اسے چلانے سے پہلے یقینی بنائیں کہ والوز درست پوزیشن میں ہیں۔
- رساؤ کے لیے پائپس، کنیکشنز اور ہوزز کی جانچ کریں، خاص کر جوڑوں کے اطراف کا معائنہ کریں۔
- مین ہول کورز اور وینٹس کی جانچ کریں۔ یقینی بنائیں کہ کورز پر گیسکٹس موجود ہیں اور یہ درست طور پر بند ہیں۔ وینٹس کو رکاوٹوں سے پاک رکھیں تاکہ یہ درست طور پر کام کریں۔ کبھی بھی کسی ایسی ٹینک گاڑی کو ڈرائیو نہ کریں، جس کے والوز یا مین ہول کورز کھلے ہوں۔

8.1.2 – خصوصی مقصد کے سامان کی جانچ کریں

اگر آپ کی گاڑی میں درج ذیل سامان موجود ہے تو یقینی بنائیں کہ یہ کام کرتا ہو:

- ویپر ریکوری کٹس۔
- گراؤنڈنگ اور بانڈنگ کی کیبلز۔
- ہنگامی شٹ آف سسٹمز۔
- آگ بجھانے کا آلہ جو نصب شدہ ہے۔

8.1.3 – خصوصی سامان

اپنی گاڑی کے لیے درکار ہنگامی سازوسامان کی جانچ کریں۔ معلوم کریں کہ آپ کو اپنے پاس کون سا سازوسامان رکھنے کی ضرورت ہے اور یقینی بنائیں کہ آپ کے پاس وہ موجود ہو (اور کام کرتا ہو)۔

8.2 – ٹینک گاڑیاں چلانا

کشش ثقل کے مرکز کی بلندی اور مائع کی حرکت کے سبب، ٹینکس میں مائع مال ڈالنے کے لیے خصوصی مہارت درکار ہوتی ہے۔ ملاحظہ کریں خاکہ 8.1۔

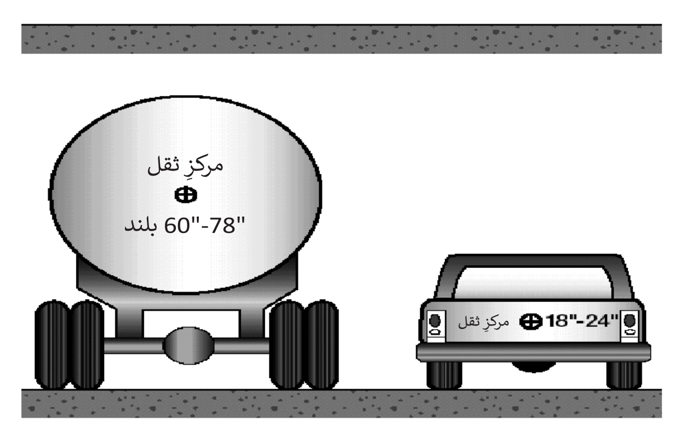
8.2.1 – کشش ثقل کا بلند مرکز

کشش ثقل کے مرکز کی بلندی کا مطلب ہے کہ لوڈ کا زیادہ تر وزن سڑک سے بلندی پر ہوتا ہے۔ اس کی وجہ سے گاڑی کا اوپری حصہ بھاری ہو جاتا ہے اور یہ آسانی سے الٹ سکتی ہے۔ مائع کے ٹینکرز خاص کر آسانی سے الٹ جاتے ہیں۔ ٹیسٹس سے ظاہر ہوا ہے کہ ٹینکرز موڑ کے لیے مقررہ حد رفتار پر بھی الٹ سکتے ہیں۔ ہائی وے پر موجود موڑ اور اس پر داخلے اور اخراج کے مقامات پر بنے موڑ پر مشتہرشدہ حد رفتار سے کم پر گاڑی چلائیں۔

8.2.2 – زور پیدا ہونے کا خطرہ

جزوی طور پر بھرے ہوئے ٹینکس میں مائع کی آزادانہ حرکت کے سبب مائع میں زور پیدا ہوتا ہے۔ اس حرکت کا منتقلی کے عمل پر منفی اثر ہو سکتا ہے۔ مثال کے طور پر، جب کسی اسٹاپ پر پہنچتے ہیں، تو مائع آگے اور پیچھے کی سمت میں زور سے بہے گا۔ جب لہر ٹینک کی پچھلی جانب سے ٹکرائے گی تو یہ ٹرک کو اس سمت میں دھکیلے گی جس سمت میں لہر حرکت کر رہی ہو۔ اگر ٹرک کسی پھسلواں راستے پر ہو جیسا کہ برف، تو ایسے میں لہر رُکے ہوئے ٹرک کو بھی کسی سنگم میں گھسیڑ سکتی ہے۔ کسی مائع ٹینکر کے ڈرائیور کو گاڑی پر اپنی گرفت کے حوالے سے بے حد شناسا ہونا چاہیئے۔

خاکہ 8.1



8.2.3 – بلک ہیڈز

بعض مائع کے ٹینکس بلک ہیڈز کی مدد سے متعدد چھوٹے ٹینکس میں تقسیم ہوتے ہیں۔ چھوٹے ٹینکوں میں سامان لادنے اور نکالنے کے وقت، ڈرائیور کو وزن کی تقسیم کے حوالے سے بے حد چوکس رہنا چاہیئے۔ ٹینکس کو یکساں طور پر بھریں اور گاڑی کے سامنے یا عقبی سمت میں بہت زیادہ وزن مت لادیں۔

8.2.4 – بیفلڈ ٹینکس

بیفلڈ ٹینکس کے اندر سوراخ والے بلک ہیڈز ہوتے ہیں جو مائع کو اس کے اندر یکساں طور پر بہنے کا موقع دیتا ہے۔ بیفلز مائع کے آگے اور پیچھے کی جانب زور پیدا کرنے کے عمل پر قابو پانے میں مدد دیتے ہیں۔ بیفلز کے حامل ٹینکس میں، بیفلز کے بغیر والے ٹینکس کی نسبت آگے سے پیچھے کی جانب زور کم لگے گا۔ البتہ دائیں بائیں لگنے والا زور پھر بھی لگ سکتا ہے۔ یہ الٹنے کا باعث ہو سکتا ہے۔

8.2.5 – بغیر بیفل والے ٹینکس

بغیر بیفل والے ٹینکس (بعض اوقات انہیں "ہموار بور" والے ٹینکس کہا جاتا ہے) کے اندر مائع کے بہاؤ پر قابو پانے کے لیے کوئی چیز موجود نہیں ہوتی۔ لہٰذا آگے اور پیچھے کی سمت میں زور لگنے کی طاقت بے حد شدت کی ہوتی ہے۔ بغیر بیفل والے ٹینکس عام طور پر وہ ہوتے ہیں جو کھانے کی پراڈکٹس سپلائی کرتے ہیں (مثال کے طور پر دودھ)۔ (صفائی ستھرائی کے تقاضے بیفلز کے استعمال کی ممانعت کرتے ہیں کیونکہ اس کی وجہ سے ٹینکس کے اندر کی صفائی مشکل ہو جاتی ہے۔) ہموار بور والے ٹینکس کو ڈرائیو کرتے ہوئے انتہائی احتیاط سے کام لیں (آہستگی اور محتاط رہتے ہوئے)، خاص کر ڈرائیونگ کے آغاز اور اختتام پر۔

8.2.6 – آؤٹیج

کبھی بھی کارگو ٹینک کو مکمل طور پر نہ بھریں۔ مائع گرم ہونے پر پھیلتا ہے اور آپ کو مائع کے پھیلنے کے لیے گنجائش باقی رکھنی چاہیئے۔ اسے "آؤٹیج" کہتے ہیں۔ چونکہ مختلف مائع جات مختلف مقدار میں پھیلتے ہیں، لہٰذا ان کے لیے آؤٹیج کی مقدار بھی مختلف ہوتی ہے۔ آپ کو بلک میں مائعات لادتے ہوئے آؤٹیج کے تقاضوں سے واقف ہونا چاہیئے۔

8.2.7 – کتنا مال لادا جائے؟

گاڑھے مائع (جیسا کہ بعض تیزاب) سے بھرا ہوا ٹینک وزن کی قانونی حدود سے تجاوز کر سکتا ہے۔ یہی وجہ ہے کہ بارہا آپ قانونی حدود کے اندر رہنے کے لیے بھاری مائع کے ساتھ ٹینکس کا محض جزوی حصہ بھر سکتے ہیں۔ ٹینک میں مائع کی جو مقدار لادی جا سکتی ہے اس کا انحصار درج ذیل پر ہے:

- دوران سفر مائع کے پھیلنے کی مقدار۔
- مائع کا وزن۔
- وزن کی قانونی حدود۔

8.3 – محفوظ ڈرائیونگ کے قواعد

ٹینک گاڑیوں کو بحفاظت چلانے کے لیے، آپ کو محفوظ ڈرائیونگ کے تمام تر قواعد کو یاد رکھنا ہوگا۔ ان قواعد میں سے کچھ کو ذیل میں فہرست کیا گیا ہے:

8.3.1 – ہموار ڈرائیونگ کریں

کشش ثقل کا مرکز بلند ہونے اور مائع میں زور پیدا ہونے کے سبب، آپ کو ڈرائیونگ کا آغاز، اسے آہستہ کرنا اور روکنے کا کام بے حد ہموار طریقے سے کرنا ہوگا۔ مزید یہ کہ موڑ اور لین کی تبدیلی کا کام بھی ہموار طریقے سے کیا جائے۔

8.3.2 – زور پر قابو پانا (بریک لگانا)

بریکس پر ہموار دباؤ برقرار رکھیں۔ کسی اسٹاپ کے قریب آنے پر بریکس یکدم ریلیز نہ کریں۔

کسی اسٹاپ سے پہلے ہی بریک لگا دیں اور سامنے والی گاڑی سے فاصلے کو بڑھائیں۔

اگر آپ کو کسی تصادم سے بچنے کے لیے اچانک رکنے کی ضرورت ہے، تو کنٹرولڈ یا اسٹیب بریکنگ کا استعمال کریں۔ اگر آپ کو انہیں استعمال کرتے ہوئے رکنے کا طریقہ یاد نہیں، تو ذیلی سیکشن 2.17.2 کا جائزہ لیں۔ مزید یہ کہ اگر آپ بریک لگانے کے دوران گاڑی کو تیزی سے حرکت دیں گے تو یہ الٹ سکتی ہے۔

8.3.3 – موڑ

موڑ آنے سے پہلے رفتار دھیمی کر لیں، اس کے بعد موڑ کے اوپر قدرے تیز کریں۔ کسی موڑ کے لیے مشتہرشدہ رفتار ایک ٹینک گاڑی کے حساب سے زیادہ ہو سکتی ہے۔

8.3.4 – روکنے کا فاصلہ

اپنے ذہن میں رکھیں کہ اپنی گاڑی کو روکنے کے لیے آپ کو کتنی جگہ درکار ہے۔ یاد رکھیں کہ گیلی سڑکوں پر رکنے کا فاصلہ معمول کی سڑکوں سے دوگنا ہو جاتا ہے۔ خالی ٹینک گاڑیوں کو روکنے میں بھری ہوئی ٹینک گاڑی کی نسبت زیادہ وقت لگ سکتا ہے۔

8.3.5 – پھسلنا

ضرورت سے زیادہ حرکت مت دیں، رفتار مت بڑھائیں یا زیادہ بریک مت لگائیں۔ اگر آپ ایسا کرتے ہیں تو آپ کی گاڑی پھسل سکتی ہے۔ ٹینک ٹریلرز پر، اگر آپ کے ڈرائیو وہیلز یا ٹریلر کے پہیے پھسلنا شروع ہو جائیں، تو آپ کی گاڑی کے دونوں حصے مخالف سمتوں میں رخ کر سکتے ہیں اور پچھلا حصہ اگلے میں گھس جائے گا۔ جب کوئی گاڑی پھسلنا شروع کرتی ہے، تو آپ کو پہیوں کی گرفت بحال کرنے کے لیے کارروائی کرنی چاہیئے۔

ذیلی حصہ 8
اپنے علم کی جانچ کریں

1. بلک ہیڈز بیفلز سے کس طرح مختلف ہوتے ہیں؟
2. کیا ایک ٹینک گاڑی کو موڑ، سڑک پر داخلے یا اخراج کے راستوں پر مشتہرشدہ حد رفتار پر سفر کرنا چاہیئے؟
3. ہموار بور والے ٹینکرز کی ڈرائیونگ بیفلز والے ٹینکرز کی نسبت کس طرح مختلف ہے؟
4. کون سی تین چیزیں یہ تعین کرتی ہیں کہ آپ کتنا مائع مال لاد سکتے ہیں؟
5. آؤٹیج کیا ہے؟
6. آپ زور پر قابو پانے میں کیسے مدد دے سکتے ہیں؟
7. وہ کون سی دو وجوہات ہیں جو ٹینک گاڑیوں کی ڈرائیونگ میں خصوصی احتیاط کو ضروری بنا دیتی ہیں؟

یہ سوالات ٹیسٹ میں شامل ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام کے جوابات نہیں دے سکتے، تو سیکشن 8 کا دوبارہ مطالعہ کریں۔

سیکشن 9

خطرناک مواد

یہ سیکشن ان ڈرائیورز کے لیے ہے جو ایسے خطرناک مواد لادیں گے کہ جن کے لیے پلے کارڈز درکار ہوں

سیکشن 9 - خطرناک مواد

اس سیکشن میں درج ذیل کا احاطہ کیا گیا ہے

ضوابط کا مقصد

- **ٹینک میں بڑے پیمانے پر لوڈنگ، ان لوڈنگ اور مارکنگ**
- **ڈرائیور کی ذمہ داریاں**
- **ڈرائیونگ اور پارکنگ کے اصول**
- **بات چیت کے اصول**
- **ہنگامی حالات**
- **لوڈنگ اور ان لوڈنگ**

خطرناک مادے ایسی پراڈکٹس ہوتی ہیں جو نقل و حمل کے دوران صحت، سلامتی اور املاک کے لیے خطرے کا باعث ہوتی ہیں۔ اس اصطلاح کو اکثر مختصراً HAZMAT کہا جاتا ہے، جیسے آپ سڑک پر علامات کے بورڈز پر دیکھ سکتے ہیں یا پھر سرکاری ضوابط میں اسے HM یا HME سے موسوم کیا جاتا ہے۔ خطرناک مواد میں دھماکہ خیز اشیاء، کئی اقسام کی گیسیں، ٹھوس اشیاء، آتش گیر اور آگ پکڑنے والے مائع جات اور دیگر مواد شامل ہیں۔ چونکہ اس معاملے میں خطرات شامل ہوتے ہیں اور یہ خطرات ممکنہ طور پر سنگین نتائج پیدا کر سکتے ہیں، لہٰذا حکومت کی تمام سطحوں پر خطرناک مواد کی ہینڈلنگ کی ضابطہ کاری کی جاتی ہے۔

خطرناک مواد کے ضوابط (Hazardous Materials Regulations, HMR) وفاقی ضوابط کے کوڈ کے ٹائٹل 49 میں جزو 171 سے 180 تک میں دیکھے جا سکتے ہیں۔ ان ضوابط کے لیے مشترکہ حوالہ49 CFR 171-180 ہے۔

محکمہ برائے وطن کی سلامتی کے HAZMAT ضوابط جزو 1572 میں دیکھے جا سکتے ہیں۔ نیز اسی جگہ پر بتایا گیا ہے کہ اپنے CDL پر HAZMAT کی توثیق کی درخواست دینے والے تمام افراد کے لیے سیکیورٹی کے خطرے کا وفاقی جائزہ درکار ہے۔

ضوابط میں موجود خطرناک مواد کے ٹیبل میں ان آئٹمز کی فہرست شامل ہے۔ تاہم، یہ فہرست جامع نہیں ہے۔ کسی مادے کو خطرناک سمجھا جائے یا نہیں، اس کا انحصار مواد کی خصوصیات اور ترسیل کار کے اس فیصلے پر ہوتا ہے کہ آیا مادہ ضوابط میں موجود خطرناک مادے کی تعریف پر پورا اترتا ہے یا نہیں۔

ضوابط تقاضا کرتے ہیں کہ جو گاڑیاں خطرناک مواد کی مخصوص اقسام یا مقداروں کی نقل و حمل کا کام کرتی ہیں وہ چار کونوں والے ہیرے کی شکل کے انتباہی نشان آویزاں کریں، جنہیں پلے کارڈز کہا جاتا ہے۔

یہ سیکشن خطرناک مواد کو لاد کر لے جانے کے عمل میں آپ کے کردار اور ذمہ داریوں کو سمجھنے میں مدد دینے کے لیے تیار کیا گیا ہے۔ حکومتی ضوابط کی مسلسل تغیر پذیر نوعیت کے سبب، اس حصے میں موجود تمام مواد کی مطلق درستگی کی ضمانت دینا ناممکن ہے۔ آپ کے لیے ضروری ہے کہ آپ مکمل ضوابط کی ایک تازہ ترین کاپی اپنے پاس رکھیں۔ ان ضوابط میں اصطلاحات کی ایک مکمل فرہنگ شامل ہوتی ہے۔

ایسی گاڑی جو کسی ایسے مادے کی نقل و حمل کے لیے استعمال ہوتی ہو کہ جس کے لیے خطرناک مادے کے پلے کارڈز کی تنصیب درکار ہو یا جس میں ایسے مادے کی کوئی بھی مقدار موجود ہو جو کہ 42 CFR 93 میں سلیکٹ ایجنٹ یا ٹاکسن کے طور پر درج ہے، آپ کے لیے ایسی گاڑی کو چلانے سے قبل ضروری ہے کہ آپ کے پاس HAZMAT کا حامل ایک کمرشل ڈرائیور لائسنس (CDL) ہو۔ اس توثیق کاری کے لیے آپ کو ضوابط اور تقاضوں کے بارے میں ایک تحریری ٹیسٹ بھی پاس کرنا ہوگا، نیز سیکیورٹی کے خطرے کا وفاقی جائزہ بھی کامیابی کے ساتھ مکمل کرنا ہوگا۔

USA PATRIOT ایکٹ کی حمایت میں جاری شدہ وفاقی ضوابط سیکیورٹی کے خطرے کے وفاقی جائزے کی تکمیل کا تقاضا کرتے ہیں۔ خطرناک مواد کی توثیق کے اجراء سے قبل، PennDOT کو امریکی محکمہ برائے وطن کی سلامتی، ٹرانسپورٹیشن سیکیورٹی ایڈمنسٹریشن (TSA) کی جانب سے کلیئرنس حاصل کرنا ہوگی۔

ہر وہ چیز جو آپ کو تحریری ٹیسٹ پاس کرنے کے لیے درکار ہے، وہ اس سیکشن میں موجود ہے۔ تاہم یہ محض سیکھنے کا نقطۂ آغاز ہے۔ زیادہ تر ڈرائیورز کو کام کے دوران مزید بہت کچھ جاننے کی ضرورت پیش آتی ہے۔ آپ خطرناک مواد کے لیے قابل نفاذ وفاقی اور ریاستی ضوابط کو پڑھنے اور سمجھنے کے ذریعے اور ساتھ ہی ساتھ خطرناک مواد کے بارے میں تربیتی کورسز میں شرکت کے ذریعے مزید سیکھ سکتے ہیں۔ عام طور پر آپ کا آجر، کالجز و یونیورسٹیز اور متعدد طرح کی ایسوسی ایشنز ان کورسز کی پیشکش کرتے ہیں۔ آپ اپنے مقامی گورنمنٹ پرنٹنگ آفس کے بک اسٹور، نیز متعدد صنعتی پبلشرز کے ذریعے وفاقی ضوابط (49 CFR) کی نقول حاصل کر سکتے ہیں۔ یونین یا کمپنی دفاتر میں اکثر ڈرائیور کے استعمال کے لیے ضوابط کی نقول موجود ہوتی ہیں۔ معلوم کریں کہ آپ کام کے دوران استعمال کے لیے اپنی کاپی کہاں سے حاصل کر سکتے ہیں۔

وفاقی تقاضوں کے بارے میں مزید معلومات کے لیے www.fmcsa.dot.gov سے رجوع کریں۔

ضوابط، خطرناک مواد کی نقل و حمل میں شامل تمام ڈرائیورز کی تربیت و جانچ کا تقاضا کرتے ہیں۔ آپ کے آجر یا نامزد کردہ نمائندے سے یہ تربیت اور جانچ کرنے کا تقاضا کیا جاتا ہے۔ خطرناک مواد کے آجرین سے تقاضا کیا جاتا ہے کہ وہ ہر ایک ملازم کے لیے اس تربیت کا ریکارڈ اس فرد کے خطرناک مواد کے ہمراہ کام کرنے تک اور اس کے بعد کے 90 دن تک کے لیے برقرار رکھیں۔ یہ ضوابط تقاضا کرتے ہیں کہ خطرناک مواد کے ساتھ کام کرنے والے ملازمین کو ہر تین سال میں کم از کم ایک مرتبہ تربیت دی جائے اور ان کی جانچ کی جائے۔ ڈرائیور کی جانب سے ریڈیو ایکٹیو مواد کے لیے تربیت کا تاریخ درج کردہ سرٹیفکیٹ اپنے ہمراہ رکھا جائے۔ اگر ڈرائیور **بذریعہ طے شدہ راستہ** ریڈیو ایکٹیو مواد کی نقل و حمل کا کام کر رہا ہے تو اس کے لیے ضروری ہے کہ اس نے گزشتہ دو (2) سال کے اندر تربیت حاصل کی ہو۔

تمام ڈرائیورز کو خطرناک مواد کی نقل و حمل سے وابستہ سلامتی کے خطرات کے بارے میں تربیت دی جائے۔ اس تربیت میں یہ عنصر شامل ہونا چاہیئے کہ ممکنہ سلامتی خطرات کی کیسے شناخت کی جائے اور ان پر کیسے ردعمل دیا جائے۔

یہ ضوابط یہ تقاضا بھی کرتے ہیں کہ جو ڈرائیورز مخصوص آتش گیر گیس مواد یا بذریعہ طے شدہ ہائی وے کے رستے منتقل کیے جانے والے ریڈیو ایکٹیو سامان کی نقل و حمل کرنے والی گاڑی ڈرائیو کر رہے ہوں، وہ اس ڈرائیونگ سے قبل خصوصی تربیت حاصل کریں۔ مزید برآں، کارگو ٹینکس اور قابل انتقال ٹینکس کی نقل و حمل کرنے والے ڈرائیورز خصوصی تربیت حاصل کریں۔ ہر ڈرائیور کا آجر یا نامزد شدہ نمائندہ ایسی تربیت فراہم کرے۔

بعض مقامات، کچھ مخصوص دھماکہ خیز مواد یا خطرناک فضلے کی بھاری مقدار کی نقل و حمل کے لیے اجازت نامے کے متقاضی ہوتے ہیں۔ ریاستیں اور کاؤنٹیز ڈرائیورز سے یہ تقاضا بھی کر سکتی ہیں کہ وہ خطرناک مواد کے لیے خصوصی راستوں سے سفر کریں۔ وفاقی حکومت خصوصی خطرناک مواد کے کارگو جیسا کہ راکٹ فیول کے لیے اجازت ناموں یا استثنات کی متقاضی ہو سکتی ہے۔ آپ جن جگھوں پر ڈرائیونگ کرتے ہیں، ان کے لئے اجازت ناموں، مستثنیات اور خصوصی راستوں کے بارے میں مزید جانیں۔

وفاقی تقاضوں کے بارے میں مزید معلومات کے لیے www.fmcsa.dot.gov سے رجوع کریں۔

ریاستی اور وفاقی قانون ان تمام کمرشل موٹر وہیکل آپریٹرز سے تقاضا کرتا ہے جو خطرناک مواد (HazMat) کی نقل و حمل کرتے ہیں اور HazMat کی توثیق (اپنے کمرشل ڈرائیور کے لائسنس پر H یا X توثیق) کو برقرار رکھنا چاہتے ہیں کہ وہ اپنے کمرشل ڈرائیور کے لائسنس (CDL) کی ہر مرتبہ تجدید سے قبل HAZMAT نالج ٹیسٹ کا تحریری انگریزی ورژن دیں اور اسے پاس کریں اور سیکورٹی کے خطرے کا جائزہ مکمل کریں۔

ایسے کمرشل ڈرائیورز جو HazMat توثیق کے ساتھ CDL پاس کرتے ہیں، وہ اپنے CDL کے زائدالمیعاد ہونے سے تقریباً سات (7) ماہ قبل "خطرناک مواد کی دوبارہ سرٹیفکیشن کا نوٹس" (DL-746CD) اور اس کے ساتھ ہی سیکورٹی خطرے کے جائزے کی درخواست (DL-288) وصول کریں گے۔ یہ نوٹس آپ کے ٹیسٹ دینے کے لیے منظوری کا سا کردار ادا کرتا ہے اور آپ جب دوبارہ سرٹیفکیشن کے لیے ٹیسٹ دینے جاتے ہیں تو آپ کے پاس یہ ہونا چاہیئے۔

ایسے کمرشل ڈرائیورز جو اپنے CDL پر HazMat کی توثیق برقرار رکھنا چاہتے ہیں انہیں دوبارہ سرٹیفکیشن کا نوٹس وصول ہونے کے بعد ٹیسٹ دینے کے لئے اپنی مرضی کے مقام پر جلد از جلد جانا چاہیئے۔ مورخہ 05/31/5 سے، ایسے ڈرائیورز جو HazMat کی توثیق کے ساتھ CDL کی تجدید کرواتے ہیں، انہیں سیکیورٹی کے خطرے کا وفاقی جائزہ بھی کامیابی کے ساتھ مکمل کرنا پڑتا ہے۔

قابل اطلاق از 31 مئی 2005
HAZMAT کی توثیق کے ساتھ CDL کے حصول سے قبل ڈرائیورز کو درج ذیل مکمل کرنا ہوں گے:

- HAZMAT کا دوبارہ سرٹیفکیشن نالج ٹیسٹ پاس کرنا۔
- کسی ڈرائیور لائسنس سنٹر میں آنا اور امریکی شہریت کا ثبوت یا موزوں امیگریشن حیثیت کا ثبوت دینا۔
- سیکیورٹی کے خطرے کے وفاقی جائزے کی درخواست کی تکمیل کرنا۔
- TSA سیکیورٹی کے خطرے کے وفاقی جائزے کی درخواست کی فیس کی ادائیگی کرنا۔
- FBI فنگر پرنٹ چیک فیس کی ادائیگی کرنا۔
- سیکیورٹی کے خطرے کے وفاقی جائزے کے لیے فنگرپرنٹس جمع کروانا۔
- آپ کے خطرناک مواد کی نقل و حمل کرنے کے لیے ضروری ہے کہ PennDOT کو وفاقی محکمہ برائے وطن کی سلامتی، ٹرانسپورٹیشن سیکیورٹی ایڈمنسٹریشن کی جانب سے کلیرنس موصول ہو۔
- تجدید کی درخواست جمع کروانا۔
- پینسلوینیا کی تجدید کی فیس جمع کروانا۔

نوٹ:
اگر ایک فرد HAZMAT کا دوبارہ ٹیسٹ پاس کر لیتا ہے اور ان کے نتائج CDL کی تجدید سے پہلے ڈرائیور کے ریکارڈ میں جمع نہیں کیے جاتے ہیں، تو ایسے میں تجدید یافتہ CDL میں "H" یا "X" توثیق ظاہر **نہیں** ہو گی۔ اگر ایسا ہوتا ہے اور ایک HazMat توثیق درکار ہوتی ہے، تو ڈرائیور کو ایک CDL HAZMAT لرنرز پرمٹ کے لیے درخواست دینا ہو گی اور "H" یا "X" توثیق حاصل کرنے کے لیے HAZMAT نالج ٹیسٹ مکمل کرنا ہو گا۔

اضافی معلومات، تجدیدی مینوئل برائے خطرناک مواد کی توثیق (PUB 288) میں فراہم کی گئی ہیں۔ یہ مینوئل ہماری ویب سائٹ www.dmv.pa.gov پر موجود ہے۔

سوالات اور جوابات

سوال۔ HazMat ٹیسٹ مجھے کتنی کثرت سے دینا اور پاس کرنا ہو گا؟

جواب۔ ہر ایک CDL تجدید سے قبل یعنی زائدالمیعاد ہونے کی اس تاریخ سے قبل جو آپ کے CDL پر شائع شدہ ہے۔

سوال۔ کیا مجھے یاددہانی کروائی جائے گی کہ کب HazMat کی دوبارہ سرٹیفکیشن کا ٹیسٹ دیا جائے؟

جواب۔ جی ہاں۔ پینسلوینیا کا محکمہ برائے نقل و حمل ایسے تمام افراد کو HAZMAT کی دوبارہ سرٹیفکیشن کا نوٹس ارسال کرے گا جو اپنے CDL پر HAZMAT توثیق رکھتے ہیں، اور یہ ان کے CDL کے زائدالمیعاد ہونے سے تقریباً سات (7) ماہ قبل ارسال کیا جائے گا۔

سوال۔ اگر میں اپنا HazMat کی دوبارہ سرٹیفکیشن کا نوٹس ضائع کر بیٹھوں یا کھو دوں تو کیا ہو گا؟

جواب۔ آپ کو سیکیورٹی کے خطرے کے جائزے کا آغاز کرنے یا HAZMAT نالج ٹیسٹ دینے کے لئے اپنے مقامی ڈرائیور لائسنس سنٹر میں آمد کے موقع پر HAZMAT کی دوبارہ سرٹیفکیشن کا نوٹس پیش کرنے کی ضرورت نہیں ہو گی۔

سوال۔ HazMat کی دوبارہ سرٹیفکیشن ٹیسٹ پاس کرنے کے لیے میرے پاس کتنے مواقع موجود ہوں گے؟

جواب۔ کسی بھی دوسرے CDL ٹیسٹ کی طرح، آپ کو تین (3) مرتبہ ٹیسٹ دینے کی اجازت ہو گی۔ اگر آپ دوبارہ سرٹیفکیشن کے ٹیسٹ میں تیسری مرتبہ ناکام ہوگئے، تو آپ کے لیے درکار ہو گا کہ ایک لرنرز پرمٹ حاصل کریں اور HAZMAT نالج ٹیسٹ دیں۔

سوال۔ اگر میں اپنے CDL کے زائدالمیعاد ہونے کی تاریخ تک HAZMAT ٹیسٹ پاس نہیں کرتا تو کیا ہو گا؟

جواب۔ اگر آپ نے اپنے CDL کے زائدالمیعاد ہونے تک HAZMAT ٹیسٹ پاس نہیں کیا، تو آپ سرٹیفکیٹ سے محروم ہو جائیں گے اور آپ کو خطرناک مواد کی نقل و حرکت کرنے والی گاڑی چلانے کی اس وقت تک اجازت نہیں رہے گی جب تک کہ آپ ایک لرنرز پرمٹ نہ حاصل کر لیں اور HAZMAT نالج ٹیسٹ نہ پاس کر لیں اور سیکیورٹی کے خطرے کا وفاقی جائزہ کامیابی سے مکمل نہ کر لیں۔

سوال۔ مجھے تحریری HAZMAT ٹیسٹ دینے کے لیے کہاں جانا ہو گا؟

جواب۔ HAZMAT ٹیسٹ کسی بھی CDL کی نالج ٹیسٹ کی سائٹ پر دیا جا سکتا ہے۔ ایک پمفلٹ جس میں ٹیسٹ کے مقامات فہرست شدہ ہوں گے، وہ آپ کے HAZMAT کی دوبارہ سرٹیفکیشن کے نوٹس (DL-746CD) میں شامل ہو گا۔

سوال **سیکیورٹی کے خطرے کا وفاقی جائزہ کن چیزوں پر مشتمل ہوتا ہے؟**

جواب۔ بالعموم، وہ CDL ڈرائیورز جو HAZMAT توثیق کے لیے درخواست دیتے ہیں یا HAZMAT توثیق کے ساتھ اپنے CDL کی تجدید کرواتے ہیں، ان کے لیے درکار ہو گا کہ وہ:

- PennDOT کے ڈرائیور لائسنس سنٹر پر امریکی شہریت یا موزوں امیگریشن اسٹیٹس کا ثبوت پیش کریں
- وفاقی "درخواست برائے سیکیورٹی کے خطرے کا جائزہ" (فارم DL-288 جو PennDOT کی ڈرائیور اینڈ وہیکل سروسز کی ویب سائٹ www.dmv.pa.gov پر دستیاب ہے) جمع کروائیں
- DL-288 پر درج تمام وفاقی فیسیں جمع کروائیں۔ وفاقی فیسوں میں ایک وفاقی سیکیورٹی کے خطرے کے جائزے کی فیس (مجرمانہ پس منظر کی تاریخ کی وفاقی جانچ) اور ایک FBI فنگرپرنٹ فیس شامل ہو گی۔
- کسی اجازت یافتہ PennDOT فنگرپرنٹ مقام پر اپنے فنگرپرنٹس جمع کروائیں۔
- HAZMAT توثیق کے اجراء سے قبل TSA کی جانب سے وفاقی کلیئرنس حاصل کریں

اضافی معلومات PennDOT کی ڈرائیور اینڈ وہیکل سروسز کی ویب سائٹ، www.dmv.pa.gov پر دستیاب ہیں

سوال۔ CDL HAZMAT ڈرائیورز کو کتنی کثرت کے ساتھ سیکیورٹی کے خطرے کے وفاقی جائزے کے لیے درخواست دینا ہو گی اور فنگرپرنٹس دینا ہوں گے؟

جواب۔ ہر اس مرتبہ جب ایک HAZMAT توثیق پہلی مرتبہ جاری کی جاتی ہے یا اس کی تجدید کی جاتی ہے۔

سوال۔ اگر میں HAZMAT کے لیے لرنرز پرمٹ حاصل کروں تو کیا مجھے ڈرائیونگ ٹیسٹ دینا ہو گا؟

جواب۔ نہیں۔ آپ کو محض HAZMAT کا تحریری نالج ٹیسٹ دینے اور اسے پاس کرنے کی ضرورت ہو گی۔

9.1 – ضوابط کا مقصد

9.1.1 – مواد کو محدود بنانا

خطرناک مواد کا نقل و حمل پُرخطر ہو سکتا ہے۔ ضوابط کا مقصد آپ کا، آپ کے اطراف میں موجود افراد کا اور ماحول کا تحفظ ہے۔ یہ ترسیل کاروں کو بتاتے ہیں کہ مواد کو کیسے محفوظ طور پر پیک کیا جائے اور ڈرائیورز کو بتاتے ہیں کہ مواد کو کیسے لادا، منتقل اور اتارا جائے۔ انہیں "محدود کاری کے ضوابط" کہا جاتا ہے۔

9.1.2 – خطرے کا ابلاغ

خطرے کے ابلاغ کے لیے، ترسیل کاروں کو چاہیئے کہ وہ ڈرائیورز اور دیگر افراد کو مواد سے وابستہ خطرات کے بارے میں بتائیں۔ ضوابط ترسیل کاروں سے تقاضا کرتے ہیں کہ وہ پیکٹس کے اوپر انتباہی لیبل لگائیں، ترسیل کاری کے موزوں کاغذات، ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی معلومات اور پلے کارڈز فراہم کریں۔ یہ اقدامات ترسیل کار، کیریئر اور ڈرائیور کو خطرات کا ابلاغ کرتے ہیں۔

9.1.3 – ڈرائیورز اور سازوسامان کے تحفظ کو یقینی بنانا

CDL پر HAZMAT حاصل کرنے کے لیے ضروری ہے کہ آپ خطرناک مواد کے نقل و حمل سے متعلق ایک تحریری ٹیسٹ پاس کریں۔ ٹیسٹ پاس کرنے کے لیے ضروری ہے کہ آپ جانتے ہوں کہ کیسے:

- شناخت کی جائے کہ خطرناک مواد کیا ہیں۔
- شپمنٹس کو محفوظ طریقے سے لادا جائے اور اتارا جائے۔
- قواعد کے مطابق اپنی گاڑی پر مناسب پلے کارڈز لگائے جائیں۔
- شپمنٹس کی محفوظ نقل و حرکت کی جائے۔

قواعد کو جانا جائے اور ان کی پیروی کی جائے۔ قواعد کی پیروی، خطرناک مواد سے چوٹ پہنچنے کے خطرے میں کمی کرتی ہے۔ قواعد کی خلاف ورزی کرتے ہوئے شارٹ کٹس لینا غیرمحفوظ ہوتا ہے۔ ضوابط کی عدم تعمیل کا نتیجہ جرمانوں، گرفتاری اور CDL ڈرائیونگ کی مراعات سے محرومی کی صورت میں ہو سکتا ہے۔

ہر ایک ٹرپ سے پہلے اور اس کے دوران اپنی گاڑی کا معائنہ کریں۔ قانون نافذ کرنے والے افسران آپ کی گاڑی کو روک سکتے ہیں اور اس کا معائنہ کر سکتے ہیں۔ روکے جانے پر وہ آپ کے شپمنٹ کے کاغذات، گاڑی کے پلے کارڈز اور آپ کے ڈرائیور لائسنس کے اوپر موجود HAZMAT کو اور خطرناک مواد کے بارے میں آپ کے علم کو جانچ سکتے ہیں۔

9.2 – خطرناک مواد کی نقل و حرکت—کون کیا کرتا ہے

9.2.1 – ترسیل کار

پراڈکٹس کو بذریعہ ٹرک، ریل، بحری جہاز یا ہوائی جہاز ایک جگہ سے دوسری جگہ بھیجتا ہے۔

پراڈکٹ کے حوالے سے درج ذیل کے تعین کے لیے خطرناک مواد کے ضوابط کا استعمال کرتا ہے:

- شناختی نمبر۔
- شپنگ کے لیے باقاعدہ نام۔
- خطرے کا زمرہ۔
- پیکنگ گروپ۔
- درست پیکجنگ۔
- درست لیبل اور نشانات۔
- درست پلے کارڈز

ضروری ہے کہ وہ مواد کو پیک کرے، نشان لگائے اور اس پر لیبل لگائے؛ شپنگ کے کاغذات تیار کرے؛ ہنگامی ردعمل کی معلومات فراہم کرے؛ اور پلے کارڈز مہیا کرے۔

شپنگ کاغذات کے اوپر تصدیق کرے کہ شپمنٹ قواعد کے مطابق تیار کی گئی ہے ماسوائے یہ کہ مواد کی ترسیل کیریئرز ٹینکر کے ذریعے کی جا رہی ہو۔

9.2.2 – کیریئر

شپمنٹ کو ترسیل کار سے لے کر اس کی منزل مقصود تک پہنچاتا ہے۔

نقل و حمل سے قبل، یہ دیکھتا ہے کہ ترسیل کار نے شپمنٹ کو نقل و حمل کے لیے درست طور پر بیان کیا، نشان لگائے، لیبل لگائے اور اس کے علاوہ دیگر پہلوؤں سے تیار کیا ہے۔

غیرمعیاری شپمنٹس سے انکار کرتا ہے۔

خطرناک مواد سے متعلقہ حادثات و واقعات کے بارے میں موزوں سرکاری ایجنسی کو مطلع کرتا ہے۔

9.2.3 – ڈرائیور

یقینی بناتا ہے کہ ترسیل کار نے خطرناک مواد کی درست طور پر شناخت کی، نشان لگائے اور لیبل لگائے۔

لیک ہونے والے پیکجز اور شپمنٹس کو لے جانے سے انکار کرتا ہے۔

اگر ضروری ہو تو سامان لادتے ہوئے گاڑی پر پلے کارڈز نصب کرتا ہے۔

شپمنٹ کو کسی تاخیر کے بغیر محفوظ طریقے سے منتقل کرتا ہے۔

خطرناک مواد کی ترسیل کے حوالے سے تمام خصوصی قواعد کی پیروی کرتا ہے۔

خطرناک مواد کی ترسیل کے کاغذات اور ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی معلومات کو موزوں جگہ پر رکھتا ہے۔

خاکہ 9.1

خطرناک مواد کا ٹیبل

زمرہ	ڈویژن	زمرے یا ڈویژن کا نام	مثالیں
1	1.1 1.2 1.3 1.4 1.5	بڑے پیمانے پر دھماکہ خیز مواد پھیلنے کے خطرات بڑے پیمانے پر آگ کے خطرات بے حد غیرحساس انتہائی غیرحساس	ڈائنامائیٹ بھڑکتا ہے نمائشی آتش بازی گولہ بارود بلاسٹنگ ایجنٹس دھماکہ خیز ڈیوائسز
2	2.1 2.2 2.3	آتش گیر گیسیں غیرآتش گیر گیسیں زہریلی/ٹاکسک گیسیں	پروپین ہیلیئم فلورین، کمپریسڈ
3	-	آتش گیر مائعات	گیسولین
4	4.1 4.2 4.3	آتش گیر گیسیں بے ساختہ بھڑک اٹھنے والا گیلا ہونے پر بے ساختہ بھڑک اٹھنے والا	امونیئم پکریٹ، گیلا سفید فاسفورس سوڈیم
5	5.1 5.2	آکسیڈائیزرز آرگینک پرآکسائیڈز	امونیئم نائٹریٹ میتھائل ایتھائل کیٹون پرآکسائیڈ
6	6.1 6.2	زہر (زہریلا مواد) انفیکشن پیدا کرنے والے مادے	پوٹاشیئم سائینائیڈ اینتھراکس وائرس
7	-	ریڈیو ایکٹو	یورینیئم
8	-	گلانے والی اشیاء	بیٹری کا سیال
9	-	متعدد خطرات والے مواد	پولیکلورینیٹڈ بائیفینائلز (PCB)
کوئی نہیں	-	ORM-D (دیگر منضبط کردہ مواد-داخلی)	کھانوں کے فلیور، ادویات
	-	جلنے کے قابل مائعات	فیول آئل

9.3 – ابلاغ کے قواعد

9.3.1 – تعریفات

جب خطرناک مواد کے بارے میں بات کی جائے تو بعض الفاظ اور فقروں کے خصوصی معنی ہوتے ہیں۔ ان میں سے کچھ معنی ان سے مختلف ہو سکتے ہیں جن کے آپ عادی ہیں۔ اس سیکشن میں موجود الفاظ اور فقرے آپ کے ٹیسٹ میں شامل ہو سکتے ہیں۔ دیگر اہم الفاظ کے معنی سیکشن 9 کے اختتام پر موجود فرہنگ میں موجود ہیں۔

مواد کے خطرے کا زمرہ اس سے وابستہ خطرات کی عکاسی کرتا ہے۔ خطرے کے 9 مختلف درجات ہوتے ہیں۔ خاکہ 9.1 میں مواد کی وہ اقسام موجود ہیں جو ان نو درجوں میں شامل ہیں۔

شپنگ کا کاغذ بیان کرتا ہے کہ خطرناک مواد کی منتقلی کی جا رہی ہے۔ شپنگ آرڈرز، سامان لادنے کے بلز اور مینیفیسٹس (تفصیلات کے کاغذات)، یہ سب شپنگ کے کاغذات میں شامل ہیں۔ خاکہ 9.6 شپنگ کے کاغذ کی ایک مثال پیش کرتا ہے۔

کسی حادثے کے بعد یا پھر خطرناک مواد کے بہہ جانے یا رساؤ کے بعد ہو سکتا ہے کہ آپ زخمی ہو جائیں اور اس مواد کے نقصانات کے بارے میں ابلاغ نہ کر سکیں جسے آپ منتقل کر رہے ہیں۔ اگر آگ بجھانے کا عملہ اور پولیس یہ علم رکھتے ہوں کہ کون سے خطرناک مواد موجود ہیں تو ہو سکتا ہے کہ وہ جائے وقوعہ پر نقصان ہونے یا کسی کو زخمی ہونے سے بچا سکیں یا اس کی مقدار میں کمی کر سکیں۔ آپ کی زندگی اور دوسروں کی زندگیاں خطرناک مواد کی ترسیل کے کاغذات کے بارے میں جلد پتہ لگنے پر منحصر ہو سکتی ہیں۔ اسی وجہ سے قواعد تقاضا کرتے ہیں کہ:

- ترسیل کار درست طور پر خطرناک مواد کو بیان کریں اور شپنگ کے کاغذات کے اوپر ہنگامی صورتحال میں ردعمل کے لیے ایک ٹیلی فون نمبر شامل کریں۔
- کیریئرز اور ڈرائیورز خطرناک مواد کی شپنگ کے کاغذات کی جلد از جلد شناخت کریں یا انہیں دیگر شپنگ کے کاغذات کے اوپر رکھیں اور درکار ہنگامی ردعمل کی معلومات کو شپنگ کے کاغذات کے ساتھ رکھیں۔
- ڈرائیور حضرات کو چاہیئے کہ وہ خطرناک مواد کی ترسیل کے کاغذات کو رکھیں:
  - ڈرائیور کے دروازے میں پاؤچ میں، یا
  - کسی ایسی نمایاں جگہ پر جو دوران ڈرائیونگ جب سیٹ بیلٹ لگی ہو تو وہ ڈرائیور کی پہنچ میں ہو، یا
  - جب گاڑی سے باہر ہوں تو ڈرائیور کی سیٹ کے اوپر۔

خاکہ 9.2

Hazmat لیبلز کی مثالیں

9.3.2 – پیکج کے لیبلز

ترسیل کاروں کو چاہیئے کہ وہ ہیرے کی شکل کے خطرے کے انتباہی لیبلز خطرناک ترین مواد کے پیکجز کے اوپر لگائیں۔ یہ لیبلز دوسروں کو خطرے کے بارے میں مطلع کرتے ہیں۔ اگر ڈائمنڈ کی شکل والا لیبل پیکج کے اوپر موزوں طور پر نہیں بیٹھ سکتا، تو ترسیل کار لیبل کو ایک ٹیگ کے اوپر لگا سکتے ہیں جو پیکج کے ساتھ اچھی طرح لگایا گیا ہو۔ مثال کے طور پر کمپریسڈ گیس سلنڈرز جن کے اوپر لیبلز نہیں ٹھہرتے ہیں ان کے اوپر ٹیگز یا ڈیکل لگائے جائیں۔ لیبلز خاکہ 9.2 میں دکھائی گئی مثالوں کی مانند دکھائی دیتے ہیں۔

9.3.3 – منضبط پراڈکٹس کی فہرستیں

پلے کارڈز۔ پلے کارڈز دوسروں کو خطرناک مواد کے بارے میں متنبہ کرنے کے لیے استعمال کیے جاتے ہیں۔ پلے کارڈز وہ علامات ہوتی ہیں جو گاڑی کے بیرونی جانب اور سامان کے بڑے پیکجز کے اوپر لگائی جاتی ہیں جو کارگو میں خطرے کے زمرے کی شناخت کرتی ہیں۔ ایسی گاڑی جس پر پلے کارڈ لگایا جائے اس کے پاس کم از کم چار ایک جیسے پلے کارڈز ہونے چاہیئیں۔ یہ گاڑی کے سامنے والے اور عقبی حصے پر اور دونوں جانب لگائے جاتے ہیں۔ دیکھیں خاکہ 9.3۔ پلے کارڈز چاروں سمتوں سے پڑھے جانے کے قابل ہونے چاہیئیں۔ یہ کم از کم 9.84 انچ (250 ملی میٹر) کے مربع، چار کونوں والے اور ہیرے کی شکل کے ہوتے ہیں۔ پلے کارڈز کو کسی مختلف رنگ کے پس منظر کے اوپر آویزاں کیا جائے۔ کارگو ٹینکس اور دیگر بڑی پیکجنگ کے اوپر پلے کارڈ پر یا پھر پلے کارڈ کے سائز کے نارنجی پینلز یا سفید رنگ کے چار کونوں والے ڈسپلے کے اوپر اس میں موجود مواد کا شناختی نمبر ہوتا ہے۔

خاکہ 9.3

Hazmat لیبلز کی مثالیں

شناختی نمبر ایک چار ہندسوں پر مشتمل کوڈ ہوتا ہے جسے ابتدائی مدد فراہم کرنے والے خطرناک مواد کی شناخت کرنے کے لیے استعمال کرتے ہیں۔ ایک شناختی نمبر ایک سے زیادہ کیمیکلز کی شناخت کے لیے استعمال کیا جا سکتا ہے۔ "NA" یا "UN" کے بعد شناختی نمبر درج ہو گا۔ US DOT کی ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی گائیڈ بک (ERG) کیمیکلز اور ان کے لیے تفویض شدہ شناختی نمبروں کی فہرست فراہم کرتی ہے۔

جب خطرناک مواد کی شناخت کا معاملہ ہو تو ترسیل کاروں، کیریئرز اور ڈرائیورز کی جانب سے تین بنیادی فہرستیں استعمال کی جاتی ہیں۔ کسی مواد کی نقل و حرکت سے پہلے، اس نام کو تینوں فہرستوں میں تلاش کریں جو کہ خطرناک مواد کے ضوابط میں موجود ہیں۔ بعض مواد تمام فہرستوں میں موجود ہوتے ہیں، جبکہ دیگر محض ایک میں ہوتے ہیں۔ درج ذیل فہرستوں کو ہمیشہ چیک کریں:

- سیکشن 172.101، خطرناک مواد کا ٹیبل۔
- ضمیمہ A برائے سیکشن 172.101، خطرناک
- اشیاء اور قابل رپورٹ مقداروں

- کی فہرست۔ضمیمہ B برائے سیکشن 172.101، سمندری آلودگی کے محرکات کی فہرست۔

خطرناک مواد کا ٹیبل۔ خاکہ 9.4 'خطرناک مواد کا ٹیبل' کا حصہ دکھاتا ہے۔ کالم 1 بتاتا ہے کہ اندراج شپنگ کے کس طریقے کے بارے میں ہے اور شپنگ کی تفصیل کے حوالے سے دیگر معلومات کے بارے میں بتاتا ہے۔ اگلے پانچ کالمز میں سے ہر ایک مواد کی شپنگ کا نام، خطرے کا زمرہ یا تقسیم، شناختی نمبر، پیکجنگ گروپ اور درکار لیبلز کو ظاہر کرتے ہیں۔ ٹیبل کے **کالم 1** میں چھ مختلف علامات ظاہر ہو سکتی ہیں۔

(+) شپنگ کا باقاعدہ نام، خطرے کے زمرے اور استعمال کیے جانے والے پیکنگ گروپ کو ظاہر کرتا ہے، خواہ مادہ خطرے کے زمرے کی تعریف پر پورا نہ اترتا ہو۔

(A) کا مطلب ہے کہ کالم 2 میں بیان شدہ خطرناک مادہ صرف اس صورت میں HMR سے مشروط ہے جب اسے فضائی راستے سے منتقل کرنے کی پیشکش کی جائے یا ارادہ کیا جائے، سوائے یہ کہ یہ خطرناک مواد ہو یا خطرناک فضلہ ہو۔

(W) کا مطلب ہے کہ کالم 2 میں بیان کردہ خطرناک مادہ صرف اس صورت میں HMR سے مشروط ہے جب اسے آبی راستے سے منتقل کرنے کی پیشکش کی جائے یا ارادہ کیا جائے، سوائے یہ کہ یہ خطرناک مواد، خطرناک فضلہ یا سمندری آلودکار ہو۔

(D) کا مطلب ہے کہ شپنگ کا باقاعدہ نام داخلی سطح پر مواد کی نقل و حمل میں بیان کرنے کے لیے موزوں ہے لیکن شاید بین الاقوامی نقل و حمل کے لیے یہ موزوں نہ ہو۔

(I) ایسے باقاعدہ شپنگ کے نام کی شناخت کرتا ہے جو بین الاقوامی نقل و حمل میں مواد کو بیان کرنے کے لیے استعمال کیا جاتا ہے۔ شپنگ کا کوئی مختلف نام اس صورت میں استعمال کیا جا سکتا ہے جب محض داخلی سطح پر نقل و حمل مقصود ہو۔

(G) کا مطلب ہے کہ کالم 2 میں بیان شدہ خطرناک مادہ ایک عمومی شپنگ نام ہے۔ شپنگ کے کاغذات پر شپنگ کے عمومی نام کے ساتھ ایک تکنیکی نام بھی ہونا چاہیئے۔ تکنیکی نام وہ مخصوص کیمیکل ہوتا ہے جو کسی پراڈکٹ کو خطرناک بناتا ہے۔

کالم 2 منضبط شدہ مواد کے شپنگ کے باقاعدہ نام اور تفصیلات بتاتا ہے۔ اندراجات حروف تہجی کی ترتیب میں ہیں تاکہ آپ زیادہ تیزی کے ساتھ درست اندراج تلاش کر سکیں۔ ٹیبل شپنگ کے باقاعدہ ناموں کو عام معمول میں استعمال ہونے والے فونٹ میں دکھاتا ہے۔ شپنگ کے کاغذ پر شپنگ کا باقاعدہ نام ظاہر ہونا چاہیئے۔ اٹالکس (ٹیڑھے حروف) میں ظاہر ہونے والے نام شپنگ کے باقاعدہ نام نہیں ہیں۔

کالم 3 مواد کے خطرے کے زمرے یا تقسیم کو ظاہر کرتا ہے یا یہ کہ اندراج "ممنوعہ" ہے۔ کبھی بھی کسی "ممنوعہ" مواد کی نقل و حرکت نہیں کرنی چاہیئے۔ آپ شپمنٹس پر مقدار اور خطرے کے زمرے کے مطابق پلےکارڈ لگاتے ہیں۔ اگر آپ درج ذیل تین چیزیں جانتے ہوں، تو آپ یہ طے کر سکتے ہیں کہ کون سے پلے کارڈز استعمال کیے جائیں:

- مواد کے خطرے کا زمرہ۔
- وہ مقدار جس کی ترسیل کی جا رہی ہے۔
- آپ کی گاڑی میں موجود تمام تر زمروں کے تمام خطرناک مواد کی مقدار۔

کالم 4 شپنگ کے ہر ایک باقاعدہ نام کے لیے شناختی نمبر کی فہرست فراہم کرتا ہے۔ شناختی نمبروں سے قبل حروف "UN" یا "NA" موجود ہوتے ہیں۔ حروف "NA" شپنگ کے ان باقاعدہ ناموں کے ساتھ منسوب ہیں جو کہ محض امریکہ کے اندر، نیز کینیڈا سے لانے اور لے جانے کے لیے استعمال کیے جاتے ہیں۔ شناختی نمبر کو شپنگ کے کاغذات کے اوپر شپنگ کی تفصیل کے حصے کے طور پر، نیز پیکج کے اوپر بھی ظاہر ہونا چاہیئے۔ اسے کارگو ٹینکس اور دیگر بلک پیکجنگ کے اوپر بھی ظاہر ہونا چاہیئے۔ پولیس اور فائر فائٹرز اس نمبر کو خطرناک مواد کی تیزی سے شناخت کے لیے استعمال کرتے ہیں۔

کالم 5 اس پیکنگ گروپ کو (رومن گنتی میں) ظاہر کرتا ہے جو کہ کسی مواد کو تفویض کیا گیا ہو۔

کالم 6 خطرے کے انتباہ کے اس لیبل (لیبلز) کو ظاہر کرتا ہے جو ترسیل کار کو خطرناک مواد کے پیکجز کے اوپر لگانا ہوتے ہیں۔ بعض پراڈکٹس کے لیے ایک سے زیادہ لیبلز لگانے کی ضرورت پیش آتی ہے کیونکہ اس سے وابستہ خطرات ایک سے زیادہ ہوتے ہیں۔

کالم 7 ان اضافی (خصوصی) شرائط کو بیان کرتا ہے جو اس مواد کے لیے نافذ ہوتی ہیں۔ جب اس کالم میں کوئی اندراج کیا جائے، تو آپ کو اس بارے میں مخصوص معلومات کے لیے وفاقی ضوابط سے رجوع کرنا چاہیئے۔ اس کالم میں 1 سے 6 تک کے نمبروں کا مطلب ہوتا ہے کہ خطرناک مادے میں سانس کے ذریعے زہریلا مواد سرایت کرنے کا خطرہ (poison inhalation hazard, PIH) موجود ہے۔ PIH مواد کی صورت میں شپنگ کے کاغذات، نشان زد کرنے کے عمل اور پلے کارڈز کے حوالے سے خصوصی تقاضے ہوتے ہیں۔

کالم 8 ایک تین حصوں والا کالم ہے جو کہ ان سیکشن نمبرز کو ظاہر کرتا ہے جو کہ ہر ایک خطرناک مواد کے لیے پیکجنگ کے تقاضوں کا احاطہ کرتے ہیں۔

نوٹ: کالم 9 اور 10 ہوائی وے کے ذریعے نقل و حرکت پر نافذ نہیں ہوتے۔

ضمیمہ A برائے49 CFR 172.101 - خطرناک اشیاء اور قابل رپورٹ مقداروں کی فہرست۔ DOT اور EPA خطرناک اشیاء کے بہہ جانے کے واقعات کے بارے میں جاننا چاہتے ہیں۔ یہ خطرناک اشیاء اور قابل رپورٹ مقداروں کی فہرست میں نامزد ہیں۔ دیکھیں خاکہ 9.5۔ کالم 3 ہر ایک پراڈکٹ کی قابل رپورٹ مقدار (reportable quantity, RQ) کو ظاہر کرتا ہے۔ جب اس مواد کو کسی قابل رپورٹ مقدار یا اس سے زیادہ مقدار میں ایک پیکج کے اندر منتقل کیا جا رہا ہو، تو ترسیل کار شپنگ کے کاغذات اور پیکج کے اوپر RQ کے حروف ظاہر کرتا ہے۔ حروف RQ بنیادی تفصیل سے پہلے یا بعد میں ظاہر ہو سکتے ہیں۔ آپ یا آپ کے آجر کو اس مواد کے ایسے کسی بھی اخراج کے بارے میں رپورٹ کرنا چاہیئے جو کہ قابل رپورٹ مقدار میں ہو۔

اگر کسی شپنگ کے کاغذ یا پیکج کے اوپر INHALATION HAZARD (بذریعہ سانس جسم میں سرایت کرنے کا خطرہ) ظاہر ہو تو قواعد متقاضی ہیں کہ POISON INHALATION HAZARD یا POISON GAS کے پلے کارڈز میں سے جو بھی موزوں ہو، اس کی نمائش کی جائے۔ یہ پلے کارڈز ان پلے کارڈز کے ساتھ استعمال کیے جائیں جو کہ پراڈکٹ کے خطرے کے زمرے کے مطابق درکار ہو سکتے ہیں۔ خطرے کے زمرے کا پلے کارڈ اور POISON INHALATION HAZARD کا پلے کارڈ ہمیشہ ظاہر کیا جانا چاہیئے خواہ مواد کی مقدار معمولی ہی کیوں نہ ہو۔

ضمیمہ B برائے 49 CFR 172.101 - سمندری آلود کاروں کی فہرست

ضمیمہ B ان کیمیکلز کی فہرست ہے جو سمندری حیات کے لیے زہریلے ہیں۔ بذریعہ ہائی وے نقل و حمل میں، یہ فہرست صرف 119 گیلن یا اس سے زیادہ گنجائش والے کنٹینرز میں بند کیمیکلز کے لیے استعمال کی جاتی ہے جن پر HMR کی جانب سے حسب وضاحت کوئی پلے کارڈ یا لیبل نہ ہو۔

سمندری آلودکاروں کے کسی بھی بلک پیکجز پر سمندری آلودہ کاروں کا نشان (سفید رنگ کی مثلث میں ایک مچھلی اور ایک "X" جو مچھلی کے اندر سے گزرتا ہو) ظاہر کرنا ہو گا۔ اس نشان کو گاڑی کے بیرونی جانب بھی ظاہر ہونا چاہیئے (یہ پلے کارڈ نہیں ہے)۔ مزید برآں، شپنگ کے کاغذات کے اوپر مواد کی تفصیل کے قریب ایک مختصر نوٹ بھی ہو کہ: "سمندری آلودکار"۔

خاکہ 9.4

49 CFR 172.101 خطرناک مواد کا ٹیبل

علامات	خطرناک مواد کی تفصیل اور شپنگ کے باقاعدہ نام	خطرے کا زمرہ یا تقسیم	شناختی نمبر	PG	لیبل کوڈز	خصوصی پابندیاں (172.1010)	پیکجنگ (173.***)		
							استثنات	غیر بلک	بلک
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8A)	(8B)	(8C)
A	ایسیٹیل ڈی ہائیڈ امونیا	9	UN1841	III	9	IB8, IP3, IP7, T1, TP33	155	204	240

خاکہ 9.5

ضمیمہ A برائے 49 CFR 172.101
خطرناک اشیاء اور قابل رپورٹ مقداروں کی فہرست

خطرناک اشیاء	مترادفات	قابل رپورٹ مقدار (RQ) پاؤنڈز (کلوگرامز)
فینائل مرکیپٹین	بینزین تھائیول، تھیوفینول	100 (45.4)
فینائل مرکرک ایسیٹیٹ	مرکری، (ایسیٹیٹ-0) فنائل	100 (45.4)
فینائلتھیوریا فوریٹ	تھیوریا، فینائل	100 (45.4)
فوسجین	فوسفورو ڈائیتھیوئیک ایسڈ، O،O-ڈائیتھیل S-(ایتھائلتھیو)، میتھائلیسٹر	10 (4.54)
فوسفین	کاربنائل کلورائیڈ	10 (4.54) *
فاسفورک ایسڈ	ہائیڈروجن فاسفائیڈ	100 (45.4)
فاسفورک ایسڈ، ڈائیتھائیل		5000 (2270)
4-نائٹروفینائل ایسٹر	ڈائیتھائیل-p نائٹروفینائل فاسفیٹ	100 (45.4)
فاسفورک ایسڈ، لیڈ (+2) نمک (2:3)	لیڈ فاسفیٹ	1 (.454)

خاکہ 9.6

شپنگ کا کاغذ			
بنام:	ABC Corporation Valley Street 88 Anywhere, VA	**بطرف:** DEF Corporation Mountain Street 55 Nowhere, CO	صفحہ 1 از 1
مقدار	HM	تفصیل	وزن
1 سلنڈر	RQ ("RQ" کا مطلب ہے کہ یہ قابل رپورٹ مقدار ہے۔)	UN1076، فوسجین، 2.3، زہر، سانس کے ذریعے جسم میں جانے کا خطرہ، زون A (UN1076، خطرناک مواد کے ٹیبل کے کالم 4 میں سے شناختی نمبر ہے۔ فوسجین خطرناک مواد کے ٹیبل کے کالم 2 میں سے شپنگ کا باقاعدہ نام ہے۔ 2.3 خطرناک مواد کے ٹیبل میں کالم 3 سے خطرے کا زمرہ ہے۔)	25 پاؤنڈز۔

تصدیق کی جاتی ہے کہ مندرجہ بالا نامزد مواد کو باقاعدہ زمرہ بند، بیان، پیکج کو نشان زد اور لیبل لگایا گیا ہے اور یہ محکمہ برائے نقل و حمل کے قابل نفاذ ضوابط کے مطابق نقل و حمل کی باقاعدہ حالت میں ہیں۔

ترسیل کار:	DEF Corporation	کیریئر:	Saftey First
نمائندہ:	اسمتھ (Smith)	نمائندہ:	
تاریخ:	15 اکتوبر 2003	تاریخ:	

خصوصی ہدایات: 24 گھنٹے کے لیے ہنگامی رابطہ، John Smith 1-800-555-5555

9.3.4 – شپنگ کا کاغذ

خاکہ 9.6 میں ظاہر کیا گیا شپنگ کا کاغذ ایک شپمنٹ کو بیان کرتا ہے۔ خطرناک مواد کے لیے شپنگ کے کاغذ میں یہ بھی شامل کیا جائے:

- اگر شپنگ کا کاغذ ایک سے زیادہ کاغذات پر مشتمل ہے تو صفحہ نمبر۔ پہلا صفحہ لازماً صفحات کی کل تعداد کا پتہ دیتا ہو۔ مثال کے طور پر، "صفحہ 1 از 4"۔
- ہر ایک خطرناک مواد کے لیے باقاعدہ شپنگ کی تفصیل۔
- ترسیل کار کی تصدیق، جس پر ترسیل کار کی جانب سے دستخط کیے جائیں، جو یہ بتاتی ہو کہ انہوں نے شپمنٹ کو قواعد کے مطابق تیار کیا ہے۔

9.3.5 – آئٹم کی تفصیل

اگر شپنگ کا کاغذ خطرناک اور غیرخطرناک دونوں طرح کے پراڈکٹس کو بیان کرتا ہے، تو خطرناک مواد کے لیے ضروری ہے کہ:

- انہیں پہلے درج کیا جائے۔
- مختلف رنگ کے ذریعے نمایاں کیا جائے یا
- شپنگ کی تفصیل (ID نمبر، شپنگ کا نام، خطرے کا زمرہ، پیکنگ گروپ) کے سامنے "HM" کے کیپشن والے کالم میں "X" کے ذریعے شناخت کیا جائے۔ اگر قابلِ رپورٹ مقدار کی شناخت کیے جانے کی ضرورت ہے تو ایسے میں "X" کی جگہ پر "RQ" کے حروف استعمال کیے جا سکتے ہیں۔

خطرناک مواد کی بنیادی تفصیل میں شناختی نمبر، شپنگ کا باقاعدہ نام، خطرے کا زمرہ یا تقسیم، اور اگر کوئی پیکنگ کا گروپ ہے تو وہ ترتیب وار درج کیا جائے۔ پیکنگ گروپ رومن نمبروں میں ظاہر ہوتا ہے اور اس سے قبل "PG" درج ہو سکتا ہے۔

شپنگ کے نام، خطرے کے زمرے اور شناختی نمبر کو مختصر نہ کیا جائے سوائے یہ کہ خطرناک مواد کے ضوابط میں اس کی خصوصی منظوری دی گئی ہو۔ تفصیل میں درج ذیل بھی ظاہر ہونا چاہیے:

- کل مقدار اور پیمائش کا یونٹ۔
- پیکجز کا نمبر اور قسم (مثال: "6 ڈرم")
- اگر قابل رپورٹ مقدار ہے تو RQ کے حروف۔
- اگر RQ کے حروف ظاہر ہوں، تو خطرناک مادے کا نام (اگر شپنگ کے نام میں شامل نہیں کیا گیا ہے)۔
- "n.o.s." اور عمومی تفصیلات کی صورت میں، خطرناک مواد کا تکنیکی نام۔
- ایسے تمام مواد جن کے ہمراہ کالم 1 میں "G" (جینرک/عمومی) کا حرف لکھا ہے، ان کے لئے خطرناک مواد کا تکنیکی نام۔

شپنگ کے کاغذات پر کسی ہنگامی صورتحال میں ردعمل کے لیے ایک ٹیلی فون نمبر بھی موجود ہو (ماسوائے یہ کہ استثنیٰ ہو)۔ ہنگامی ردعمل کا ٹیلی فون نمبر ترسیل کار کی ذمہ داری ہوتی ہے۔ یہ کسی ابتدائی ردعمل دینے والے افراد کی جانب سے کسی بہاؤ یا آتشزدگی کے واقعے میں خطرناک مواد کے بارے میں معلومات حاصل کرنے کے لیے استعمال کیا جا سکتا ہے۔

ٹیلی فون نمبر کے لیے ضروری ہے کہ یہ:

اس فرد کا نمبر ہو جو نقل و حرکت کے لیے خطرناک مادے کی پیشکش کرتا ہے (اگر ترسیل کار/پیشکار ہنگامی صورتحال میں ردعمل کے لیے معلومات (ERI) کا فراہم کار ہے؛ یا

کسی ایسی ایجنسی یا تنظیم کا نمبر جو اس سیکشن کے پیراگراف (a)(2) کے مطابق درکار تفصیلی معلومات کی فراہمی کے قابل ہو اور اس کے لیے ذمہ داری قبول کرے۔ شپنگ کے کاغذات پر ERI فراہم کنندہ کے ہمراہ رجسٹر شدہ فرد کی شناخت، اس کے نام یا معاہدہ نمبر یا ERI فراہم کنندہ کی جانب سے تفویض شدہ دیگر منفرد شناخت کے ذریعے کی جائے۔

ترسیل کاران کو چاہیئے کہ وہ موٹر کیریئر کو ہر ایک خطرناک مادے کی ترسیل کے لئے ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی معلومات فراہم کریں۔ ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی معلومات موٹر وہیکل سے فاصلے پر استعمال کے قابل ہونی چاہیئیں اور وہ اس بارے میں بتاتی ہوں کہ مواد کے حوالے سے درپیش واقعات سے کیسے محفوظ طور پر نمٹا جائے۔ اس میں خطرناک مادوں کے شپنگ کے نام، صحت کے خطرات، آگ، دھما کے اور مواد کے بہاؤ، آتشزد اور رساؤ کی صورت میں نمٹنے کے ابتدائی طریقوں کے بارے میں معلومات بھی شامل ہونی چاہیئیں۔

ایسی معلومات کسی شپنگ کے کاغذ پر ہو سکتی ہیں یا پھر کسی ایسی دوسری دستاویز میں ہو سکتی ہیں کہ جس میں خطرناک مواد کی بنیادی تفصیل اور تکنیکی نام شامل ہو۔ یا یہ کسی گائیڈنس بک جیسا کہ ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی گائیڈ بک (Emergency Response Guidebook, ERG) میں ہو سکتی ہیں۔ موٹر کیریئرز خطرناک مواد لے جانے والی ہر ایک گاڑی میں ایک ERG کو رکھتے ہوئے ترسیل کاروں کی مدد کر سکتے ہیں۔ ڈرائیور حضرات کو چاہیئے کہ خطرناک مواد کے حوالے سے کسی واقعے پر ردعمل دینے یا اس کی تحقیق کے دوران ہنگامی ردعمل کی معلومات کسی بھی وفاقی، ریاستی یا مقامی حکام کو فراہم کریں۔

بنیادی تفصیل سے قبل یا اس کے بعد پیکج میں کل مقدار اور نمبر اور قسم کو ظاہر ہونا چاہیئے۔ پیکجنگ کی قسم اور پیمائشی یونٹ کو مختصر کیا جا سکتا ہے۔ مثال کے طور پر:

- 10 ctns. UN1263, Paint, 3, PG II, 500 lbs.

خطرناک فضلے کے ترسیل کاروں کو چاہیئے کہ وہ شپنگ کے کاغذ (خطرناک فضلے کے مینیفیسٹ) کے اوپر مادے کے شپنگ کے باقاعدہ نام سے قبل WASTE (فضلہ) کا لفظ تحریر کریں۔ مثال کے طور پر:

- UN1090, PG II, Waste Acetone, 3.

غیرخطرناک مادے کو خطرے کے کسی زمرے یا شناختی نمبر کے ذریعے بیان نہیں کیا جا سکتا۔

ترسیل کاران کو چاہیئے کہ وہ مواد ابتدائی کیریئر کی جانب سے قبول کیے جانے کے بعد شپنگ کے کاغذات کی نقل (یا ایک الیکٹرانک تصویر) کو 2 سال (خطرناک فضلے کی صورت میں 3 سال) کی مدت کے لیے اپنے پاس رکھیں۔

اگر کوئی محض کیریئر کی سروس فراہم کرتا ہے اور شپمنٹ کا سلسلہ شروع کرنے والا نہیں، تو ایسے میں کیریئر کے لیے درکار ہے کہ وہ شپنگ کے کاغذات کی نقل (یا ایک الیکٹرانک تصویر) کو 1 سال کی مدت کے لیے اپنے پاس رکھے۔

اہم نوٹ: خطرناک مواد کی نقل و حرکت کے حوالے سے مکمل ضابطہ جاتی تقاضوں کا جائزہ لینے کے لیے، وفاقی ضوابط کا کوڈ، ٹائٹل 49، حصہ جات 171-185 سے رجوع کرے۔

9.3.6 – ترسیل کار کی تصدیق

جب ترسیل کار خطرناک مواد کو پیک کرتے ہیں، تو ترسیل کار یہ تصدیق کرتے ہیں کہ پیکج قواعد کے مطابق تیار کیا گیا ہے۔ ترسیل کار کی جانب سے دستخط شدہ تصدیق شپنگ کے اصل کاغذات کے اوپر ظاہر ہوتی ہے۔ اس سے واحد استثنیٰ ان کیفیتوں میں ہوتا ہے جب کوئی ترسیل کار ایک نجی کیریئر ہو جو کہ اپنی ہی پراڈکٹ کی ترسیل کر رہا ہو اور جب پیکج کیریئر کی جانب سے فراہم کیا گیا ہو (مثال کے طور پر ایک کارگو ٹینک)۔ ماسوائے یہ کہ پیکج واضح طور پر غیرمحفوظ ہو یا یہ HMR کی تعمیل نہ کرتا ہو، آپ مناسب پیکجنگ کے حوالے سے ترسیل کار کی تصدیق کو قبول کر سکتے ہیں۔ بعض ترسیل کارخطرناک مواد کی نقل و حرکت کے حوالے سے اضافی قواعد بھی رکھتے ہیں۔ شپمنٹس قبول کرتے ہوئے اپنے آجر کے قواعد کی پیروی کریں۔

9.3.7 – پیکج پر نشانات اور لیبلز

ترسیل کار براہ راست پیکج کے اوپر، کسی منسلکہ لیبل یا پھر ٹیگ کے اوپر درکار نشانات لگاتے ہیں۔ پیکج کے اوپر ایک اہم نشان خطرناک مواد کا نام ہوتا ہے۔ یہ شپنگ کے کاغذ سے مماثل نام ہوتا ہے۔ نشانات کے تقاضے پیکج کے سائز اور منتقل کیے جانے والے مواد کے لحاظ سے مختلف ہوتے ہیں۔ حسبِ تقاضا، ترسیل کار درج ذیل کو پیکج کے اوپر لگائے گا:

- ترسیل کار یا مرسل الیہ کا نام اور پتہ۔
- خطرناک مواد کا شپنگ کا نام اور شناختی نمبر۔
- درکار لیبلز۔

نشانات اور لیبلز کا شپنگ کے کاغذ سے موازنہ بہتر رہتا ہے۔ ہمیشہ یقینی بنائیں کہ ترسیل کار شپنگ کے کاغذ کے اوپر درست بنیادی تفصیل کو ظاہر کرے اور یہ توثیق کرے کہ پیکج کے اوپر باقاعدہ لیبلز ظاہر کیے گئے ہیں۔ اگر آپ مواد سے واقف نہیں ہیں، تو ترسیل کار سے تقاضا کریں کہ وہ آپ کے دفتر سے رابطہ کریں۔

اگر قواعد متقاضی ہوں تو ترسیل کار پیکج کے اوپر INHALATION-HAZARD یا RQ، MARINE POLLUTANT، BIOHAZARD، HOT کے الفاظ تحریر کرے

گا۔ ایسے پیکجز جن کے اندر مائع بھرے کنٹینرز موجود ہوں، ان پر اوپر کی جانب رخ والے تیر کے نشانات کی شکل میں پیکج کے تعارفی نشانات بھی موجود ہوں گے۔ استعمال کیے جانے والے لیبلز ہمیشہ پراڈکٹ سے وابستہ خطرے کے زمرے کو ظاہر کرتے ہیں۔ اگر پیکج کے اوپر ایک سے زیادہ لیبل کی ضرورت ہے، تو ایسے میں تمام لیبلز ایک دوسرے کے قریب اور شپنگ کے باقاعدہ نام کے نزدیک ہونے چاہئیں۔

9.3.8 – خطرناک مواد کو پہچاننا

خطرناک مواد کی حامل شپمنٹس کو پہچاننا سیکھیں۔ یہ جاننے کے لیے کہ آیا شپمنٹ کے اندر خطرناک مواد شامل ہے، شپنگ کے کاغذ کو دیکھیں۔ کیا اس پر موجود ہے:

- ایسا اندراج جس میں شپنگ کا باقاعدہ نام، خطرے کا زمرہ اور شناختی نمبر موجود ہے؟
- ایک نمایاں کیا گیا اندراج یا ایسا اندراج کہ جس کے سامنے خطرناک مواد کے کالم میں X یا RQ لکھا ہے؟

دیگر نشانیاں جو خطرناک مواد کا پتہ دیتی ہیں:

- ترسیل کار کس کاروبار سے وابستہ ہے؟ پینٹ ڈیلر؟ کیمیکل کی رسد؟ سائنٹیفک سپلائی ہاؤس؟ کیڑے مار ادویات یا زرعی رسدکار؟ دھماکہ خیز مواد، گولہ بارود، یا آتش بازی کا ڈیلر؟
- کیا علاقے میں ہیرے کے لیبلز یا پلے کارڈ والے ٹینکس موجود ہیں؟
- کس قسم کے پیکج کی ترسیل کی جا رہی ہے؟ سلنڈرز اور ڈرمز بارہا خطرناک مواد کی ترسیل کے لیے استعمال کیے جاتے ہیں۔
- کیا پیکج کے اوپر خطرے کے زمرے کا لیبل، باقاعدہ شپنگ کا نام یا شناختی نمبر موجود ہے؟
- کیا ہینڈل کرنے حوالے سے کوئی احتیاطی تدابیر موجود ہیں؟

9.3.9 – خطرناک فضلے کا مینیفیسٹ

خطرناک فضلے کی نقل و حمل کے وقت، آپ کو ہاتھ سے دستخط کرنے چاہئیں اور اپنے پاس خطرناک فضلے کے یونیفارم مینیفیسٹ رکھیں۔ مینیفیسٹ کے اوپر ترسیل کاران، کیریئرز اور منزل مقصود کا نام اور EPA رجسٹریشن نمبر موجود ہونا چاہیئے۔ ترسیل کار مینیفیسٹ کو تیار کریں، تاریخ درج کریں اور ہاتھ سے دستخط کریں۔ فضلے کی نقل و حرکت کے وقت دستاویز کو شپنگ کا کاغذ تصور کریں۔ فضلے کی شپمنٹس کو صرف کسی دوسرے رجسٹرشدہ کیریئر یا ڈسپوزل/ٹریٹمنٹ فیسلٹی پر دیں۔ ہر ایک کیریئر جو شپمنٹ کی منتقلی کر رہا ہو، وہ مینیفیسٹ پر ہاتھ سے دستخط کرے۔ شپمنٹ کی ڈلیوری کے بعد، مینیفیسٹ کی اپنی کاپی کو پاس رکھیں۔ ہر ایک کاپی کے اوپر تمام درکار دستخط اور تاریخیں موجود ہوں، جس میں وہ فرد بھی شامل ہے کہ جسے آپ نے فضلہ ڈلیور کیا۔

9.3.10 – پلے کارڈ لگانا

گاڑی کو ڈرائیو کرنے سے قبل اس پر موزوں پلے کارڈز نصب کریں۔ غیردرست پلے کارڈز والی گاڑی کو آپ صرف اسی صورت میں چلا سکتے ہیں جب کوئی ہنگامی صورتِ حال ہو، تاکہ زندگیوں یا املاک کو بچایا جا سکے۔

پلے کارڈز کو گاڑی کے دونوں جانب اور دونوں سروں پر ظاہر ہونا چاہیئے۔ ہر ایک پلے کارڈ:

- اس کی تمام سمتوں سے واضح دکھائی دیتا ہو۔
- اس طرح لگایا جائے کہ الفاظ یا نمبر ایک سطح پر ہوں اور بائیں سے دائیں جانب پڑھے جاتے ہوں۔
- کسی بھی دوسرے نشان سے کم از کم بھی تین انچ کے فاصلے پر ہوں۔
- منسلکات یا ڈیوائسز سے علیحدہ ہوں جیسا کہ سیڑھیاں، دروازے یا ترپال۔
- صاف اور خرابی سے پاک ہوں تاکہ رنگ، فارمیٹ اور پیغام کو آسانی سے دیکھا جا سکے۔
- کسی مختلف رنگ کے پس منظر میں انہیں لگایا گیا ہو۔
- "احتیاط سے ڈرائیو کریں" اور دیگر سلوگنز کا استعمال ممنوع ہے۔
- سامنے والا پلے کارڈ ٹریکٹر کے سامنے والے حصے یا ٹریلر کے سامنے والے حصے پر ہو سکتا ہے۔

یہ طے کرنے کے لیے کہ کون سا پلے کارڈ استعمال کیا جائے، آپ کو درج ذیل جاننے کی ضرورت ہے:

- مواد کے خطرے کا زمرہ۔
- خطرناک مواد کی مقدار جس کی ترسیل کی جا رہی ہے۔
- آپ کی گاڑی میں موجود تمام زمروں کے خطرناک مواد کا کل وزن۔

9.3.11 – پلے کارڈ ٹیبلز

پلے کارڈ کے دو ٹیبلز ہوتے ہیں، ٹیبل 1 اور ٹیبل 2۔ ٹیبل 1 میں شامل مواد کی جب کبھی بھی کوئی بھی مقدار منتقل کی جائے تو ہمیشہ اسے پلے کارڈ پر ظاہر کیا جائے۔ دیکھیں خاکہ 9.7۔

ماسوائے بلک پیکجنگ کے، ٹیبل 2 میں شامل خطرے کے زمروں کو صرف اس صورت میں پلے کارڈ پر ظاہر کیا جائے جب منتقل کی جانے والی مقدار پیکج سمیت 1,001 پاؤنڈز یا اس سے زیادہ ہو۔ ٹیبل 2 کی پراڈکٹس میں سے جو بھی آپ لے جا رہے ہیں، ان کے بارے میں شپنگ کے کاغذات میں موجود مقداروں کو جمع کریں۔ دیکھیں خاکہ 9.8۔

آپ اس صورت میں ٹیبل 2 میں موجود خطرے کے ہر زمرے کے لیے علیحدہ پلے کارڈ کی جگہ DANGEROUS کا پلے کارڈ استعمال کر سکتے ہیں جب:

آپ کے پاس ٹیبل 2 میں شامل خطرے کے زمروں والے دو یا زیادہ مواد کا حجم 1,001 پاؤنڈز یا زیادہ ہو، اور آپ نے ٹیبل 2 میں شامل خطرناک مواد کے زمرے والے کسی بھی مادے کے 2,205 پاؤنڈز کو ایک جگہ پر لوڈ نہ کیا ہو۔ (اس مادے کے لیے آپ کو مخصوص پلے کارڈ استعمال کرنا چاہیئے۔)

خطرے والا پلے کارڈ محض اختیاری ہے، کوئی تقاضا نہیں۔ آپ مواد کے لیے ہمیشہ پلے کارڈز استعمال کر سکتے ہیں۔

اگر شپنگ کے کاغذ یا پیکج کے اوپر INHALATION HAZARD کے الفاظ درج ہیں، تو ایسے میں پراڈکٹ کے خطرے کے زمرے کے مطابق درکار کسی بھی دوسرے پلے کارڈز کے ساتھ آپ کو POISON GAS یا POISON INHALATION کے پلے کارڈز بھی نصب کرنے چاہئیں۔ 1,000 پاؤنڈ کا استثنیٰ اس مواد کے لیے نافذ نہیں ہوتا۔

اگر کسی گاڑی میں ڈویژن 1.1 یا 1.2 کا دھماکہ خیز مواد موجود ہے اور اس کے اوپر EXPLOSIVES 1.1 یا 1.2 کے پلے کارڈز نصب ہیں تو ایسے میں آپ کو EXPLOSIVES 1.5، OXIDIZER اور DANGEROUS والے پلے کارڈز استعمال کرنے کی ضرورت نہیں۔ اگر کوئی گاڑی ڈویژن 2.1 کا FLAMMABLE GAS یا آکسیجن کے لیے ڈویژن OXYGEN 2.2 پلے کارڈز استعمال کر رہی ہے، تو ایسے میں آپ کو گاڑی کے اوپر ڈویژن NON-FLAMMABLE 2.2 GAS کا پلے کارڈ استعمال کرنے کی ضرورت نہیں۔

ایسے مواد جو گیلے ہونے پر خطرناک ہونے کا ثانوی خطرہ رکھتے ہیں، ان کے لیے پراڈکٹ کے خطرے کے زمرے کے مطابق درکار دیگر پلے کارڈز کے علاوہ DANGEROUS WHEN WET کا پلے کارڈ بھی استعمال کیا جائے۔ پلے کارڈ لگانے کے لیے 1,000 پاؤنڈ کا استثنیٰ ان مواد پر لاگو نہیں ہوتا۔

کسی مادے سے وابستہ بنیادی یا ثانوی خطرے کی شناخت کے لیے استعمال ہونے والے پلے کارڈز کے نچلے کونے پر خطرے کے زمرے یا ڈویژن نمبر کی نمائش کی جائے۔ کسی مواد سے وابستہ ثانوی خطرے کے زمرے کی شناخت کرنے والے پلے کارڈز پر خطرے کے زمرے یا ڈویژن نمبر کو ظاہر کرنے کی اجازت نہیں۔ مستقل طور پر نصب شدہ ثانوی خطرے کے پلے کارڈز، جن پر خطرے کے زمرے کا نمبر موجود نہیں، وہ اس وقت تک استعمال کیے جا سکتے ہیں، جب تک وہ رنگوں کی تخصیص کے مطابق ہوں۔

خطرناک مواد کے لیے پلے کارڈز کی اس صورت میں بھی نمائش کی جا سکتی ہے کہ جب یہ درکار نہ ہو، بشرطیکہ یہ پلے کارڈ منتقل کیے جانے والے مادے کے خطرے کی شناخت کرتا ہو۔

ایک بلک پیکجنگ ایسا واحد کنٹینر ہوتا ہے جس میں 119 گیلنز سے زیادہ کی گنجائش موجود ہو۔ بلک پیکج اور وہ گاڑی جو بلک پیکج کو منتقل کر رہی ہو، دونوں کے اوپر پلے کارڈ نصب ہونے چاہیئیں، خواہ اس میں صرف بچا کھچا خطرناک مواد ہی کیوں نہ ہو۔ بعض بلک پیکجز کے محض دو مخالف جانب پر پلے کارڈ لگانے کی ضرورت ہوتی ہے یا اس پر لیبلز لگائے جا سکتے ہیں۔ دیگر تمام بلک پیکجز پر چاروں اطراف سے پلے کارڈ لگائے جائیں۔

خاکہ 9.7

پلے کارڈ ٹیبل 1 کوئی بھی مقدار	
اگر آپ کی گاڑی میں ان کی کوئی بھی مقدار ہے	پلے کارڈ لگائیں بطور ......
1.1 بھاری دھماکہ خیز مواد	دھماکہ خیز مواد 1.1
1.2 پروجیکٹ میں خطرات	دھماکہ خیز مواد 1.2
1.3 بڑے پیمانے پر آگ کے خطرات	دھماکہ خیز مواد 1.3
2.3 زہریلی/ٹاکسک گیسیں	زہریلی گیس
4.3 گیلا ہونے پر بے ساختہ بھڑک اٹھتا ہے	گیلا ہونے پر خطرناک
5.2 (آرگینک پرآکسائیڈ، ٹائپ B، مائع یا ٹھوس، کنٹرولڈ درجہ حرارت)	آرگینک پرآکسائیڈ
6.1 (صرف سونگھنے کے خطرے کے زون A اور B)	زہر
7 (صرف ریڈیو ایکٹو یلو III لیبل (Yellow III))	ریڈیو ایکٹو

خاکہ 9.8

پلے کارڈ ٹیبل 2 1,001 پاؤنڈز یا زیادہ	
مادے کا زمرہ (خطرے کا زمرہ یا ڈویژن نمبر اور حسب مناسبت اضافی تفصیل)	پلے کارڈ کا نام
1.4 بے حد غیرحساس	دھماکہ خیز مواد 1.4
1.5 انتہائی غیرحساس	دھماکہ خیز مواد 1.5
1.6	دھماکہ خیز مواد 1.6
2.1 آتش گیر گیسیں	آتش گیر گیس
2.2 غیر آتش گیر گیسیں	غیر آتش گیر گیس۔
3 آتش گیر مائعات	آتش گیر
جلنے کے قابل مائعات	جلنے کے قابل*
4.1 آتش گیر گیسیں	آتش گیر ٹھوس
4.2 بے ساختہ بھڑک اٹھنے والا	بے ساختہ بھڑک اٹھنے والا
5.1 آکسیڈائیڈرز	آکسیڈائزر
5.2 (ماسوائے آرگینک پرآکسائیڈ، ٹائپ B، مائع یا ٹھوس، کنٹرولڈ درجہ حرارت)	آرگینک پرآکسائیڈ
6.1 (ماسوائے سونگھنے کے خطرے کے زون A یا B)	زہر
6.2 انفیکشن پیدا کرنے والے مادے	(کوئی نہیں)
8 گلانے والے	گلانے والے
9 متفرق خطروں کے مواد	زمرہ 9**
ORM-D	(کوئی نہیں)
* کسی کارگو ٹینک یا نقل پذیر ٹینک کے اوپر جلنے کے قابل کی جگہ پر FLAMMABLE (آتش گیر) کا لفظ لکھا جا سکتا ہے۔	
** داخلی سطح پر نقل و حرکت کے لیے زمرہ 9 کا پلے کارڈ درکار نہیں۔	

ذیلی سیکشن 9.1، 9.2، اور 9.3
اپنے علم کی جانچ کریں

1. ترسیل کار مواد کو (خالی جگہ پُر کریں) کرنے کے لیے پیک کرتے ہیں۔
2. ڈرائیور خطرے کو (خالی جگہ پُر کریں) کرنے کے لئے اپنی گاڑی کے اوپر پلے کارڈ لگاتے ہیں۔
3. یہ طے کرنے کے لیے آپ کو کون سی تین چیزیں جاننے کی ضرورت ہے کہ آپ کو کون سے پلے کارڈ درکار ہیں (اگر درکار ہیں تو)؟
4. خطرناک مواد کی شناخت کا نمبر (خالی جگہ پُر کریں) پر اور (خالی جگہ پُر کریں) پر ظاہر ہونا چاہیئے۔ شناختی نمبر کارگو ٹینکس اور دیگر بلک پیکجنگ یا سلنڈر پر بھی ظاہر ہونا چاہیئے۔
5. خطرناک مواد کی وضاحت کرنے والے شپنگ کے کاغذات آپ کو کہاں رکھنے چاہیئں؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں شامل ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جوابات نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشنز 9.1، 9.2 اور 9.3 کو دوبارہ پڑھیں۔

9.4 – لوڈنگ اور ان لوڈنگ

خطرناک مواد کے کنٹینرز کی حفاظت کی ہر ممکن کوشش کریں۔ ایسے کوئی بھی اوزار استعمال نہ کریں، جو لوڈنگ کے دوران کنٹینرز یا دیگر پیکیجنگ کو نقصان پہنچا سکتے ہوں۔ ہُک استعمال نہ کریں۔

9.4.1 – لوڈنگ کے عمومی تقاضے

سامان لوڈ کرنے یا اتارنے سے پہلے، پارکنگ بریک لگائیں۔ یقینی بنائیں کہ گاڑی حرکت نہیں کرے گی۔

بہت سی پراڈکٹس اس وقت مزید خطرناک ہو جاتی ہیں جب انہیں گرمی میں رکھا جائے۔ خطرناک مواد کو گرمی کے ذرائع سے دور لوڈ کریں۔

کنٹینرز کے رسنے یا خراب ہونے کی علامات پر نظر رکھیں: رسنے کا مطلب ہے کہ پریشانی کا سامنا ہے! رسنے والے پیکجز کی نقل و حمل نہ کریں۔ مواد کے مطابق آپ، آپ کا ٹرک اور دیگر خطرے میں ہو سکتے ہیں۔ جس گاڑی میں خطرناک مواد رس رہا ہو، اس کو منتقل کرنا غیر قانونی ہے۔

خطرناک مواد کے کنیٹینرز کو سہاروں سے جکڑا جائے تاکہ نقل و حمل کے دوران پیکجز کی نقل و حرکت کو روکا جا سکے۔

تمباکو نوشی مت کریں۔ خطرناک مواد کو لادتے یا اتارتے وقت، آگ کو دور رکھیں۔ لوگوں کو آس پاس سگریٹ نوشی نہ کرنے دیں۔ ذیل کے قریب کبھی بھی سگریٹ نوشی نہ کریں:

- زمرہ 1 (دھماکہ خیز مواد)
- زمرہ 2.1 (آتش گیر گیس)
- زمرہ 3 (آتش گیر مائعات)
- زمرہ 4 (آتش گیر ٹھوس)
- زمرہ 5 (آکیسڈائزرز)

حرکت سے بچانے کے لیے محفوظ بنائیں۔ کنٹینرز کو سہارا دے کر مضبوطی سے جگہ پر قائم رکھیں تاکہ وہ نقل و حمل کے دوران گرنے، پھسلنے یا اچھلنے سے بچے رہیں۔ ایسے کنٹینرز کو لوڈ کرتے وقت بہت محتاط رہیں جن میں والوز یا دیگر فٹنگز ہوں۔ تمام خطرناک مواد کے پیکجز کو نقل و حمل کے دوران محفوظ کیا جائے۔

مال لادنے کے بعد، اپنے سفر کے دوران کوئی پیکج نہ کھولیں۔ سفر کے دوران کبھی بھی خطرناک مواد کو ایک پیکج سے دوسرے میں منتقل نہ کریں۔ گاڑی پر موجودگی کے دوران آپ کارگو ٹینک کو خالی کر سکتے ہیں، لیکن کوئی بھی دوسرا پیکج اس وقت خالی مت کریں جب وہ گاڑی پر ہو۔

کارگو ہیٹر کے قواعد۔ لوڈنگ کے لیے کارگو ہیٹر کے کچھ خصوصی اصول ہیں:

- زمرہ 1 (دھماکہ خیز مواد)
- زمرہ 2.1 (آتش گیر گیس)
- زمرہ 3 (آتش گیر مائعات)

قواعد عام طور پر کارگو ہیٹرز کے استعمال سے منع کرتے ہیں، ان میں خودکار کارگو ہیٹر/ایئر کنڈیشنر یونٹس شامل ہیں۔ ماسوائے یہ کہ آپ نے تمام متعلقہ قواعد پڑھ لیے ہوں، مندرجہ بالا پراڈکٹس کو ایسی کارگو جگہ میں نہ لوڈ کریں جہاں ہیٹر ہو۔

کارگو کی بند جگہ استعمال کریں۔ آپ درج ذیل لوڈز کو اوپر سے لٹکتی ہوئی یا گاڑی کے پچھلے دروازے سے نکلی ہوئی حالت میں نہیں رکھ سکتے:

- زمرہ 1 (دھماکہ خیز مواد)
- زمرہ 4 (آتش گیر ٹھوس)
- زمرہ 5 (آکسیڈائزرز)

آپ کو یہ خطرناک مواد کسی بند کارگو والی جگہ میں پیک کرنا ہوں گے تاوقتیکہ تمام پیکجز:

- آگ اور پانی کے خلاف مزاحم ہوں۔
- آگ اور پانی کے خلاف مزاحم ترپال سے ڈھانپے گئے ہوں۔

مخصوص خطروں کے لیے احتیاطی تدابیر

زمرہ 1 (دھماکہ خیز) مواد۔ کسی بھی دھماکہ خیز مواد کو لوڈ کرنے یا اتارنے سے پہلے اپنے انجن کو بند کر دیں۔ پھر کارگو کی جگہ چیک کریں۔

آپ کو چاہیئے کہ:

- کارگو ہیٹرز کو غیر فعال کریں۔ ہیٹر کے پاور ذرائع کو منقطع کریں اور ہیٹر کے ایندھن کے ٹینکس کو خالی کر دیں۔
- یقینی بنائیں کہ کوئی تیز نوکیلی جگہیں نہ ہوں جو کارگو کو نقصان پہنچا سکتی ہوں۔ بولٹ، پیچوں، کیلوں، ٹوٹے ہوئے سائیڈ پینلز اور ٹوٹے ہوئے فرشی بورڈز کے لیے معائنہ کریں۔
- ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 (زمرہ A یا B کے دھماکہ خیز مواد) کے ساتھ فلور لائننگ کا استعمال کریں۔ فرش سیل بند ہونا چاہیئے اور اس پر موجود لائنر یا تو غیردھاتی مواد کا یا پھر بغیرلوہے والے مادے سے بنا ہو۔ (بغیرلوہے والی دھات ایسی کوئی بھی دھات ہے جس میں آئرن یا آئرن کی ملاوٹ نہیں۔)

دھماکہ خیز مواد کے تحفظ کے لیے خصوصی احتیاط کریں۔ کبھی بھی کوئی ہُک یا دیگر دھاتی اوزار استعمال مت کریں۔ پیکجز کو کبھی بھی گرائیں، پھینکیں یا لُڑھکائیں نہیں۔ دھماکہ خیز پیکجز کو ایسے دیگر کارگو سے علیحدہ رکھیں جو نقصان پہنچا سکتا ہو۔

ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 (زمرہ A یا B کے دھماکہ خیز مواد) کو عوامی شاہراہ پر کبھی بھی ایک گاڑی سے دوسری میں منتقل نہ کریں، سوائے یہ کہ کوئی ہنگامی صورتحال درپیش ہو۔ اگر حفاظت کسی ہنگامی منتقلی کی متقاضی ہو تو ایسے میں سرخ رنگ کے انتباہی ریفلیکٹرز، جھنڈے یا برقی لالٹینیں لگائیں۔ آپ کو سڑک پر موجود دیگر افراد کو خبردار کرنا ہی ہو گا۔

دھماکہ خیز مواد کے کٹے پھٹے پیکجز کی ترسیل مت کریں۔ ایسا کوئی بھی پیکج مت وصول کریں جس پر کوئی گیلا پن یا تیل کا دھبہ ہو۔

ڈویژن 1.1 یا 1.2 (زمرہ A دھماکہ خیز مواد) کی ٹرپل (تین ٹریلر والی) یا کمبینیشن (متعدد ٹریلر والی) گاڑی میں نقل و حرکت نہ کریں اگر:

- کمبینیشن میں سے کوئی نشان زد یا پلے کارڈ والا کارگو ٹینک شامل ہے۔
- کمبینیشن میں شامل دوسری گاڑی میں موجود ہے:
  - ڈویژن A 1.1 (ابتدائی دھماکہ خیز مواد)۔
  - زمرہ 7 (ریڈیو ایکٹیو) مواد کے پیکیجز جن پر "Yellow III" کا لیبل ہو۔
  - ڈویژن 2.3 (زہریلی گیس) یا ڈویژن 6.1 (زہریلا) مواد۔
  - کسی نقل پذیر ٹینک میں، DOT کے خصوصی 106A یا 110A ٹینک میں خطرناک مواد۔

زمرہ 4 (آتش گیر ٹھوس) اور زمرہ 5 (آکسیڈائزرز) مواد۔ زمرہ 4 کے مواد ایسے ٹھوس ہوتے ہیں جو پانی، گرمی اور ہوا سے ری ایکٹ کرتے ہیں (بشمول آگ اور دھماکہ) یا حتیٰ کہ بے ساختہ بھی ری ایکٹ کرتے ہیں۔

زمرہ 4 اور 5 کے مواد کو مکمل طور پر ایک گاڑی کے اندر بند ہونا چاہیئے یا احتیاط کے ساتھ ڈھانپا جائے۔ زمرہ 4 اور 5 کے مواد جو کہ گیلے ہونے پر غیرمستحکم اور خطرناک ہو جاتے ہیں، انہیں دوران سفر اور لادنے اور اتارنے کے دوران خشک رکھا جائے۔ ایسے مواد جو بے ساختہ یا گرمی پر جل اٹھنے کی خاصیت رکھتے ہیں، وہ ایسی گاڑی میں ہوں جس میں ہوا کی آمدورفت کا مناسب انتظام ہو۔

زمرہ 8 (گلانے والے) مواد۔ اگر ہاتھوں سے سامان لادا جا رہا ہے، تو گلانے والے مائع کے ٹوٹنے کے قابل کنٹینرز کو باری باری لادا جائے۔ انہیں سیدھا کھڑا رکھا جائے۔ کنٹینرز کو گرائیں یا لُڑھکائیں نہیں۔ انہیں ہموار سطح والے فرش پر لادیں۔ جیری کین یعنی کاربوائیز کو صرف اسی صورت میں ایک کے اوپر ایک چڑھائیں جب نچلی منزل والے اوپری منزل پر موجود کا وزن برداشت کر سکتے ہوں۔

نائٹرک ایسڈ کو کسی بھی دوسری پراڈکٹ کے اوپر مت رکھیں، یا دو (2) سے زیادہ کو اوپر نیچے ایک مت رکھیں۔

چارج شدہ اسٹوریج بیٹریز کو لادیں تاکہ ان کا مائع نہ بہے۔ انہیں سیدھا کھڑا رکھا جائے۔ یقینی بنائیں کہ دوسرا کارگو ان سے نہ ٹکرائے یا ان کے لیے شارٹ سرکٹ کا باعث نہ بنے۔

گلانے والے مائعات کو درج ذیل کے برابر میں یا ان کے اوپر مت لادیں:

- ڈویژن 1.4 (دھماکہ خیز C)۔
- ڈویژن 4.1 (آتش گیر ٹھوس)۔
- ڈویژن 4.3 (گیلے ہونے پر خطرناک)۔
- زمرہ 5 (آکسیڈائیزرز)۔
- ڈویژن 2.3، زون B (زہریلی گیسیں)۔

گلانے والے مائعات کو ان کے ساتھ کبھی مت لادیں:

- ڈویژن 1.1 یا 1.2 (دھماکہ خیز A)۔
- ڈویژن 1.2 یا 1.3 (دھماکہ خیز B)۔
- ڈویژن 1.5 (بلاسٹنگ ایجنٹس)۔
- ڈویژن 2.3، زون A (زہریلی گیسز)۔
- ڈویژن 4.2 (بے ساختہ جل اٹھنے کے قابل مواد)۔
- ڈویژن 6.1، PGI، زون A (زہریلے مائعات)۔

زمرہ 2 (کمپریسڈ گیسیں) بشمول کریوجینک مائعات۔ اگر آپ کی گاڑی میں سلنڈرز کو رکھنے کے لیے ریکس موجود نہیں ہیں، تو ایسے میں کارگو کا فرش چپٹا ہونا چاہیئے۔ سلنڈرز کے لیے ضروری ہے کہ انہیں:

- اوپر کی سمت میں سیدھا رکھا جائے۔
- چپٹا لٹا کر باندھا جائے۔
- گاڑی سے منسلکہ ریکس میں رکھا جائے یا ایسے ڈبوں میں رکھا جائے جو انہیں الٹنے سے بچائیں گے۔

سلنڈرز کو اس صورت میں افقی پوزیشن (نیچے لٹا کر) لادا جا سکتا ہے جب یہ اس طرح ڈیزائن کیا گیا ہو کہ ریلیف والو ویپر اسپیس میں ہو۔

ڈویژن 2.3 (زہریلی گیس) یا ڈویژن 6.1 (زہریلے) مواد۔ ان مواد کی نقل و حرکت کبھی بھی ایسے کنٹینرز میں نہ کریں جو باہمی منسلک ہوتے ہوں۔ کوئی ایسا پیکج جس پر POISON یا POISON INHALATION HAZARD کا لیبل لگا ہو، اسے ڈرائیور کے کیب یا سلیپر میں یا انسان یا جانور کے استعمال کی کھانے پینے کی

اشیاء کے ساتھ نہ رکھیں۔ زمرہ 2 کے مواد کو کارگو ٹینکس میں لادنے اور اتارنے کے لیے خصوصی قواعد ہیں۔ ایسا کرنے کے لیے آپ کے پاس خصوصی تربیت ہونی چاہیئے۔

زمرہ 7 (ریڈیو ایکٹیو) مواد۔ زمرہ 7 (ریڈیو ایکٹیو) کے بعض پیکجز میں مواد کے اوپر ایک نمبر ہوتا ہے جسے "ٹرانسپورٹ انڈیکس" کہتے ہیں۔ ترسیل کار ان پیکجز کو ریڈیو ایکٹیو II یا ریڈیو ایکٹیو III کے نام سے لیبل کرتا ہے اور پیکج کا ٹرانسپورٹ انڈیکس لیبل کے اوپر پرنٹ کرتا ہے۔ ہر پیکج کے اطراف میں ریڈی ایشن موجود ہوتی ہے، جو کہ قریب موجود تمام پیکجز میں سرایت کرتی ہے۔ اس مسئلے سے نمٹنے کے لیے، پیکجز کی وہ تعداد جو کہ آپ ایک ساتھ لاد سکتے ہیں، اسے محدود رکھا جاتا ہے۔ ان کی لوگوں، جانوروں اور غیر ایکسپوزشدہ فلم کے ساتھ قربت کو بھی محدود رکھا جاتا ہے۔ ٹرانسپورٹ انڈیکس محدود کرنے کے اس درجے کے بارے میں پتہ دیتا ہے جو کہ نقل و حرکت کے دوران درکار ہوتا ہے۔ کسی واحد گاڑی میں موجود تمام پیکجز کا کل ٹرانسپورٹ انڈیکس 50 سے تجاوز نہیں کرنا چاہیئے۔ خاکہ 9.10۔ اس سیکشن(49 CFR177.842) کے لیے ٹیبل A ہر ایک ٹرانسپورٹ انڈیکس کے قواعد ظاہر کرتا ہے۔ یہ ظاہر کرتا ہے کہ آپ زمرہ 7 (ریڈیو ایکٹیو) مواد کو لوگوں، جانوروں یا فلم کے کتنا قریب لاد سکتے ہیں۔ مثال کے طور پر آپ ٹرانسپورٹ انڈیکس 1.1 والے پیکج کو لوگوں یا کارگو کی اندرونی جگہ کی دیواروں کے 2 فٹ قریب نہیں چھوڑ سکتے۔

ملے جلے لوڈز۔ یہ قاعدہ متقاضی ہے کہ بعض پراڈکٹس کو علیحدہ لادا جائے۔ آپ انہیں کارگو میں ایک ہی جگہ پر نہیں لاد سکتے۔ خاکہ 9.9 کچھ مثالوں کی فہرست پیش کرتا ہے۔ ضوابط (خطرناک مواد کے لیے سیگریگیشن ٹیبل) ایسے دیگر مادوں کے نام بتاتا ہے، جنہیں آپ کو علیحدہ رکھنا ہوگا۔

خاکہ 9.9

چیزیں جنہیں نہ لادا جائے کا ٹیبل	
مت لادیں	**کسی ایسی گاڑی میں جس میں ہو**
ڈویژن 6.1 یا 2.3 (POISON یا سانس کے ذریعے جسم میں داخل ہونے والے زہر کے خطرے والے لیبل کا حامل مواد)۔	جانور یا انسانی غذا، سوائے یہ کہ زہر کا پیکج کسی منظور شدہ طریقے سے اچھی طرح پیک کیا گیا ہو۔ کھانے کی اشیاء میں ایسی کوئی بھی چیز شامل ہے جسے آپ نگلتے ہوں۔ تاہم ماؤتھ واش، ٹوتھ پیسٹ اور جلد کی کریمز کھانے کی اشیاء میں شامل نہیں۔
ڈویژن 2.3 (زہریلا) گیس زون A یا ڈویژن 6.1 (زہر) مائعات، PGI، زون A۔	ڈویژن 5.1 (آکسیڈائزرز)، زمرہ 3 (آتش گیر مائعات)، زمرہ 8 (گلانے کے قابل مائعات)، ڈویژن 5.2 (آرگینک پراکسائیڈز)، ڈویژن 1.1، 1.2، 1.3 (زمرہ A یا B) دھماکہ خیز مواد، ڈویژن 1.5 (بلاسٹنگ ایجنٹس)، ڈویژن 2.1 (آتش گیر گیسیں)، زمرہ 4 (آتش گیر ٹھوس)۔
چارج شدہ اسٹوریج بیٹریاں۔	ڈویژن 1.1 (زمرہ A دھماکہ خیز مواد)۔
زمرہ 1 (ڈیٹونیٹنگ پرائمرز)۔	دیگر کوئی بھی دھماکہ خیز اشیاء، سوائے یہ کہ منظور شدہ کنٹینرز یا پیکجز میں ہو۔
ڈویژن 6.1 (سائینائیڈ یا سائینائیڈ کے مرکبات)۔	تیزاب، گلانے والے مواد یا دیگر کوئی بھی تیزابی مواد جو کہ ہائیڈروسینک ایسڈ خارج کر سکیں۔ مثال کے طور پر: سائینائیڈز، ان آرگینک، n.o.s۔ سلور سائینائیڈ سوڈیم سائینائیڈ۔
نائٹرک ایسڈ (زمرہ B)۔	دیگر مواد سوائے یہ کہ نائٹرک ایسڈ دیگر کسی بھی مواد کے اوپر نہ لادا جائے۔

ذیلی سیکشنز 9.4
اپنے علم کی جانچ کریں

1. خطرے کے کون سے زمروں کے قریب آپ کو کبھی بھی سگریٹ نوشی نہیں کرنی چاہیئے؟
2. خطرے کے کون سے تین زمرے ایک ایسے ٹریلر میں کبھی بھی نہیں لادے جائیں جس میں ہیٹر/ایئرکنڈیشنر یونٹ موجود ہے؟
3. اگر ڈویژن 1.1 یا 1.2 کے مواد اسٹین لیس اسٹیل کے بنے ہوں تو کیا فلور لائنر درکار ہوتا ہے؟
4. ترسیل کار کی گودی پر آپ کو بیٹری ایسڈ کے 100 کارٹنز کے لیے کاغذ دیا جاتا ہے۔ آپ جو سامان لے جا رہے ہیں، اس میں پہلے سے ہی 100 پاؤنڈ خشک سلور سائینائیڈ موجود ہے۔ آپ کو کون سی احتیاطی تدابیر اختیار کرنا ہوں گی؟
5. خطرے کے اس زمرے کا نام بتائیں جو اس تعین کے لیے ٹرانسپورٹ انڈیکس کا استعمال کرتا ہے کہ ایک گاڑی میں کتنی مقدار لادی جا سکتی ہے۔

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں شامل ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام کے جوابات نہیں دے پاتے، تو ذیلی سیکشن 9.4 کا دوبارہ مطالعہ کریں۔

9.5 – بلک پیکجنگ پر نشان لگانا، لادنا اور اتارنا

اس سیکشن کے اختتام پر موجود فرہنگ لفظ بلک کے معنی بیان کرتی ہے۔ کارگو ٹینکس بلک پیکجنگ ہوتے ہیں جو کہ ایک گاڑی کے ساتھ مستقل بنیادوں پر منسلک ہوتے ہیں۔ جب آپ کارگو ٹینکس میں سامان لادتے اور نکالتے ہیں تو وہ گاڑی سے منسلک رہتے ہیں۔ نقل پذیر ٹینکس ایسی بلک پیکجنگ ہوتی ہے جو کہ کسی گاڑی کے ساتھ مستقل طور پر منسلک نہیں ہوتی۔ پراڈکٹ اس وقت لادی یا اتاری جاتی ہے جب نقل پذیر ٹینکس گاڑی سے علیحدہ ہوں۔ اس کے بعد نقل پذیر ٹینکس کو نقل و حرکت کے لیے گاڑی کے ساتھ منسلک کیا جاتا ہے۔ کارگو ٹینکس کی کئی اقسام ہوتی ہیں جو استعمال کی جاتی ہیں۔ سب سے زیادہ عام استعمال ہونے والے کارگو ٹینکس میں مائعات کے لیے MC306 اور گیسز کے لیے MC331 شامل ہیں۔

9.5.1 – نشان لگانا

آپ کو نقل پذیر ٹینکس اور کارگو ٹینکس اور دیگر بلک پیکجنگ (جیسا کہ ڈمپ ٹرکس) پرخطرناک مواد کا شناختی نمبر ظاہر کرنا ہوتا ہے۔ شناختی نمبر نقصان دہ مواد کے کالم 4 میں موجود ہیں۔ قواعد سیاہ رنگ کے 100 ملی میٹر (3.9 انچ) کے ایسے نمبرز کے متقاضی ہیں جو نارنجی پینلز، پلے کارڈز پر ہوں یا اگر کسی پلے کارڈ کی ضرورت نہ ہو تو سفید، ہیرے کی شکل کے پس منظر پر ہوں۔ مخصوص مقاصد والے کارگو ٹینکس کے اوپر دوبارہ ٹیسٹ کی تاریخ کے نشان موجود ہونے چاہئیں۔

نقل پذیر ٹینکس کرائے دار یا مالک کا نام بھی لازماً ظاہر کرتے ہوں۔ یہ مندرجات کے لیے شپنگ کے نام کی بھی دو مخالف سمتوں میں نمائش کرتے ہوں۔ ایسے نقل پذیر ٹینکس جن کی گنجائش 1,000 گیلنز سے زیادہ ہے، ان پر شپنگ کے نام کے حروف کی اونچائی کم از کم 2 انچ ہو اور ایسے نقل پذیر ٹینکس جن کی گنجائش 1,000 گیلنز سے کم ہے، ان پر ایک انچ اونچائی والے الفاظ موجود ہو سکتے ہیں۔ شناختی نمبر کو نقل پذیر ٹینک یا دیگر ایسی بلک پیکجنگ کی ہر جانب اور ہر سرے پر ظاہر ہونا چاہیئے جو 1,000 گیلنز سے زیادہ کی گنجائش رکھتی ہو اور اگر نقل پذیر ٹینک 1,000 گیلنز سے کم کا حامل ہے تو دو مخالف جانب پر ظاہر ہونے چاہئیں۔ نقل پذیر ٹینک پر اس وقت شناختی نمبرز واضح دکھائی دینے چاہئیں جب یہ موٹر گاڑی کے اوپر موجود ہو۔ اگر یہ واضح دکھائی نہ دیں، تو آپ کو موٹر گاڑی کے دونوں جانب اور اس کے دونوں سروں کے اوپر شناختی نمبر ظاہر کرنا چاہیئے۔

انٹرمیڈیٹ بلک کنٹینرز (IBCs) بلک پیکجز ہوتے ہیں، تاہم ان کے لیے مالک کے نام یا شپنگ کے نام کی ضرورت نہیں ہوتی۔

9.5.2 – ٹینک میں لوڈنگ

کسی کارگو ٹینک کو لوڈ کرنے یا ان لوڈ کرنے کے لیے ذمہ دار فرد کو یقینی بنانا چاہیئے کہ ایک اہل فرد ہمیشہ اس کی نگرانی کر رہا ہے۔ لوڈنگ یا ان لوڈنگ کی نگرانی کرنے والے فرد کے لیے ضروری ہے کہ:

- چوکس رہے۔
- کارگو ٹینک واضح دکھائی دیتا ہو۔
- ٹینک سے 25 فٹ کے فاصلے کے اندر ہو۔
- متعلقہ مواد سے وابستہ خطرات سے واقف ہو۔
- کسی ہنگامی صورتحال میں عمل درآمد کے طریقۂ کار کو جانتا ہو۔
- کارگو ٹینک کو جگہ سے ہٹانے کا مجاز ہو اور ایسا کرنے کے قابل ہو۔

پروپین اور اینہائیڈرس امونیا کی نقل و حرکت کرنے والے کارگو ٹینکس کے لیے خصوصی توجہ کے قواعد ہیں۔

خطرناک مواد کے حامل کسی بھی ٹینک کو ہلانے سے پہلے تمام مین ہولز اور والوز کو بند کر دیں، خواہ ٹینک میں کتنی ہی معمولی مقدار کیوں نہ ہو اور طے کیا جانے والا فاصلہ کتنا ہی کم کیوں نہ ہو۔ رساؤ کی روک تھام کے لیے مین ہولز اور والوز بند کیے جائیں۔ کھلے والوز یا کورز کے بغیر کسی کارگو ٹینک کو ہلانا غیرقانونی ہے سوائے یہ کہ یہ49 CFR 173.29 کے مطابق خالی ہو۔

9.5.3 – آتش گیر مائع جات

کسی بھی آتش گیر مائعات کو لوڈ کرنے یا ان لوڈ کرنے سے پہلے اپنے انجن کو بند کر دیں۔ انجن کو صرف اسی صورت میں چالو رکھیں جب یہ کسی پمپ کو آپریٹ کرنے کے لیے درکار ہو۔ کسی کارگو ٹینک کو ایک کھلے فلنگ ہول کے ذریعے بھرنے سے قبل اسے مناسب طور پر زمین کے ساتھ لگا کر کھڑا کریں۔ فلنگ ہول کو کھولنے سے پہلے ٹینک کو گراؤنڈ کریں، اور فلنگ ہول بند کرنے تک اسے گراؤنڈ رہنے دیں۔

9.5.4 – کمپریسڈ گیس

کمپریسڈ گیس ٹینک پر موجود لیکوئیڈ ڈسچارج والوز کو لوڈنگ اور ان لوڈنگ کے علاوہ بند رکھا جائے۔ سوائے یہ کہ آپ کا انجن پراڈکٹ کی منتقلی کے پمپ کو چلاتا ہو، لوڈنگ اور ان لوڈنگ کے دوران اسے بند رکھیں۔ اگر آپ انجن استعمال کرتے ہیں، تو پراڈکٹ کی منتقلی کے بعد ہوز کو ہُک سے نکالنے سے قبل اسے بند کر دیں۔ کارگو ٹینک کو انجن سے منسلک کرنے، غیر منسلک کرنے یا ہلانے سے قبل تمام لوڈنگ اور ان لوڈنگ کے کنیکشنز کو ان ہُک کریں۔ پاور یونٹ سے غیرمنسلک کرنے پر ٹریلرز یا نیم ٹریلرز کو کوئی رکاوٹ لگا کر محفوظ بنائیں تاکہ اس کے حرکت کرنے سے بچا جا سکے۔

ذیلی سیکشنز 9.5
اپنے علم کی جانچ کریں

1. کارگو ٹینکس کیا ہیں؟
2. نقل پذیر ٹینک کارگو ٹینک سے کس طرح مختلف ہوتا ہے؟
3. آپ کا انجن ایک ایسے پمپ کو چلاتا ہے جو کہ کمپریسڈ گیس کی ڈلیوری کے دوران استعمال کیا جاتا ہے۔ کیا آپ کو ڈلیوری کے بعد ہوز کو غیر منسلک کرنے سے پہلے یا بعد میں انجن بند کرنا چاہیئے؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں شامل ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام سوالات کے جوابات نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشن 9.5 کو دوبارہ پڑھیں۔

9.6 – خطرناک مواد -- ڈرائیونگ اور پارکنگ کے قواعد

9.6.1 – ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے دھماکہ خیز مواد کے ساتھ پارکنگ

ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے دھماکہ خیز مواد کے ساتھ کبھی بھی ایسے پارک مت کریں کہ گاڑی سڑک پر سفر میں استعمال ہونے والے حصے سے پانچ فٹ کے اندر ہو۔ ماسوائے مختصر دورانیہ، جو گاڑی کی آپریشنل ضروریات کے لیے درکار ہو (مثلاً ایندھن کے لیے)، گاڑی کو کبھی درج ذیل کے 300 فٹ کے اندر پارک مت کریں:

- پل، سرنگ یا عمارت۔
- ایسی جگہ جہاں لوگ جمع ہوتے ہوں۔
- بھڑکتی آگ۔

اگر آپ کو اپنا کام کرنے کے لیے پارک کرنا پڑے، تو محض مختصر دورانیے کے لیے کریں۔

نجی پراپرٹی پر پارک نہ کریں سوائے یہ کہ مالک خطرے سے آگاہ ہو۔ کسی فرد کو ہمیشہ پارک شدہ گاڑی کے اوپر نظر رکھنی چاہیئے۔ آپ صرف اسی صورت میں کسی دوسرے فرد کو اپنی گاڑی کی نگرانی کی اجازت دے سکتے ہیں جب گاڑی:

- ترسیل کار کی پراپرٹی پر ہو۔
- کیریئر کی پراپرٹی پر ہو۔
- مرسل الیہ کی پراپرٹی پر ہو۔
- آپ کو کسی محفوظ مقام میں اپنی گاڑی بغیر نگرانی کے چھوڑ کر جانے کی اجازت ہے۔ محفوظ مقام سے مراد ایک ایسی منظورشدہ جگہ ہے جو دھماکہ خیز مواد سے لدی گاڑی کو بغیر نگرانی کے پارک کرنے کے لیے منظورشدہ ہے۔ منظورشدہ محفوظ مقام کی تعین کاری عام طور پر مقامی حکام کی جانب سے کی جاتی ہے۔

9.6.2 – ایسی پلے کارڈ کی حامل گاڑی کو پارک کرنا جو ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے (زمرہ A یا B) کے دھماکہ خیز مواد کی نقل و حرکت نہیں کر رہی

آپ صرف اس صورت میں اپنی پلے کارڈ کی حامل (جو دھماکہ خیز مواد سے نہ لدی ہو) گاڑی کو سڑک پر سفر کے لیے استعمال ہونے والے حصے کے 5 فٹ کے اندر پارک کر سکتے ہیں جب آپ کا کام اس کا متقاضی ہو۔ ایسا صرف مختصر وقت کے لیے کریں۔ کسی شاہراہ عام یا اس کے کنارے کے حصے پر پارک کرنے کی صورت میں کسی فرد کو ہمیشہ گاڑی کی نگرانی کرنی چاہیئے۔ کسی عوامی اسٹریٹ پر کبھی بھی ٹریلر کو غیر منسلک نہ کریں اور اسے خطرناک مواد کے ساتھ چھوڑ کر نہ جائیں۔ کسی بھڑکتی آگ سے 300 فٹ کے فاصلے کے اندر پارک نہ کریں۔

9.6.3 – پارک شدہ گاڑی کی نگرانی

وہ فرد جو پلے کارڈ کی حامل کسی گاڑی کی نگرانی کر رہا ہو، اسے:

- گاڑی میں ہونا چاہیئے، جاگ رہا ہو، اور سلیپر برتھ پر نہ ہو یا پھر وہ گاڑی کے 100 فٹ کے فاصلے کے اندر ایسی جگہ پر ہو جہاں سے اسے یہ واضح دکھائی دیتی ہو۔
- منتقل کیے جانے والے مواد سے وابستہ خطروں سے آگاہ رہے۔
- آگاہ رہے کہ ہنگامی حالات میں کیا کِیا جائے۔
- ضرورت پڑنے پر گاڑی کو حرکت دینے کے قابل ہو۔

9.6.4 – آگ (بھڑکتے اشارے) کے ذریعے سگنل دینے سے باز رہیں!

ہو سکتا ہے کہ آپ کی گاڑی خراب ہو جائے اور آپ کو روکی ہوئی گاڑی کے اشارے استعمال کرنا پڑیں۔ منعکس مثلثیں یا سرخ رنگ کی الیکٹرک روشنی استعمال کریں۔ کبھی بھی بھڑکتے ہوئے اشارے جیسے شعلہ یا فیوز درج ذیل کے قریب استعمال نہ کریں:

- ٹینک جو زمرہ 3 (آتش گیر مائعات) یا ڈویژن 2.1 (آتش گیر گیس) کے لیے استعمال ہوتے ہوں، خواہ وہ خالی ہوں یا بھرے ہوئے۔
- ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے دھماکہ خیز مواد سے لدی ہوئی گاڑی۔

9.6.5 – روٹ کی پابندیاں

بعض ریاستیں اور کاؤنٹیز خطرناک مواد یا فضلے کی نقل و حرکت کے لیے پرمٹس کی متقاضی ہوتی ہیں۔ وہ آپ کے لیے ان روٹس کو محدود کر سکتی ہیں جن پر سے آپ سفر کر سکتے ہیں۔ روٹس کے بارے میں مقامی قواعد اور پرمٹس اکثر تبدیل ہوتے رہتے ہیں۔ بطور ڈرائیور یہ آپ کی ذمہ داری ہے کہ آپ پتہ چلائیں کہ کیا آپ کو پرمٹس درکار ہیں یا کیا آپ کو کوئی خصوصی روٹس استعمال کرنے کی ضرورت ہے۔ یقینی بنائیں کہ آغاز کرنے سے قبل آپ کے پاس تمام درکار کاغذات موجود ہیں۔

اگر آپ کسی کیریئر کے لیے کام کرتے ہیں تو ایسے میں سامان بھیجنے والے کو روٹ کی پابندیوں یا پرمٹ کے بارے میں بتائیں۔ اگر آپ ایک خودمختار ٹرک چلانے والے فرد ہیں اور ایک نئے راستے پر سفر کی تیاری کر رہے ہیں، تو ایسے میں آپ جس ریاست تک سفر کا منصوبہ بنا رہے ہیں وہاں کی ریاستی ایجنسیز سے معلومات لیں۔ بعض علاقے سرنگوں، پلوں کے اوپر سے یا دیگر سڑک کے راستوں کے ذریعے خطرناک مواد کی نقل و حرکت کو ممنوعہ قرار دیتے ہیں۔ آغاز سے قبل ہمیشہ جانچ کریں۔

جب کبھی بھی پلے کارڈ کی حامل گاڑی چلائی جائے، تو ایسے میں گنجان آباد علاقوں، ہجوم، سرنگوں، تنگ گلیوں اور عمارتوں کے برابر یا پیچھے بنی پتلی گلیوں سے گریز کریں۔ دیگر روٹس اختیار کریں، خواہ یہ تکلیف کا باعث ہی کیوں نہ ہو، سوائے یہ کہ دوسرا کوئی راستہ نہ ہو۔ پلے کارڈ کی حامل گاڑی کو کبھی بھی بھڑکتی آگ کے قریب سے ڈرائیو کر کے مت لے جائیں، سوائے یہ کہ آپ روکے بغیر وہاں سے محفوظ طریقے سے نکل سکتے ہوں۔

اگر ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے دھماکہ خیز مواد کی نقل و حرکت کر رہے ہیں، تو آپ کے پاس ایک تحریری روٹ پلان موجود ہونا چاہیئے اور اس کی پیروی کریں۔ کیریئرز روٹ پلان پیشگی تیار کرتے ہیں اور ڈرائیورز کو اس کی ایک نقل فراہم کرتے ہیں۔ آپ اپنا روٹ خود بھی پلان کر سکتے ہیں اگر آپ دھماکہ خیز مواد کو اپنے آجر کے ٹرمینل کے علاوہ کسی اور مقام سے اٹھاتے ہیں۔ منصوبے کو پیشگی تحریر کریں۔ دھماکہ خیز مواد کی نقل و حرکت کے دوران اس کی ایک کاپی اپنے ہمراہ رکھیں۔ دھماکہ خیز مواد کی شپمنٹس صرف مجاز افراد کو ڈلیور کریں یا انہیں دھماکہ خیز مواد ذخیرہ کرنے کے لیے تیار کیے گئے مقفل کمروں میں چھوڑ دیں۔

کیریئر کو پلے کارڈ کے حامل ریڈیو ایکٹیو مواد کی نقل و حرکت کے لیے محفوظ ترین راستہ چُننا چاہیئے۔ راستہ چننے کے بعد، کیریئر کو چاہیئے کہ وہ ڈرائیور کو ریڈیو ایکٹیو مواد کے بارے میں بتائے اور اسے روٹ پلان دکھائے۔

9.6.6 – سگریٹ نوشی مت کریں۔

ایسے پلے کارڈ والے کارگو ٹینک سے 25 فٹ کے فاصلے کے اندر سگریٹ نوشی نہ کریں جو کہ زمرہ 3 (آتش گیر مائعات) یا ڈویژن 2.1 (گیسز) کے لیے استعمال ہوتا ہو۔ مزید یہ کہ کسی بھی ایسی گاڑی سے 25 فٹ کے فاصلے کے اندر سگریٹ نوشی نہ کریں یا جلتی ہوئی سگریٹ، سگار یا پائپ نہ لے کر جائیں، جس میں درج ذیل موجود ہو:

- زمرہ 1 (دھماکہ خیز مواد)
- زمرہ 3 (آتش گیر مائعات)
- زمرہ 4.1 (آتش گیر ٹھوس)
- زمرہ 4.2 (بے ساختہ بھڑک اٹھنے کے قابل)
- زمرہ 5 (آکسیڈائزرز)

9.6.7 – بند انجن کے ساتھ ری فیول کرنا

خطرناک مواد کی حامل کسی بھی موٹر گاڑی میں فیول بھرنے سے پہلے اپنا انجن بند کر دیں۔ ایک فرد ہمیشہ نوزل کے پاس رہے جو فیول کے بہاؤ کی روک تھام کرے۔

9.6.8 – B:C 10 آگ بجھانے کے آلات

پلے کارڈ کی حامل گاڑیوں کے پاور یونٹ کے اندر آگ بجھانے کا ایک ایسا آلہ موجود رہے جس کی UL ریٹنگ B:C 10 یا اس سے زیادہ ہو۔

9.6.9 – ٹائرز چیک کریں

یقینی بنائیں کہ آپ کے ٹائروں میں مناسب مقدار میں ہوا بھری گئی ہے۔ آپ کو ہر سفر کے آغاز سے قبل اور ہر مرتبہ جب گاڑی کھڑی کی جائے تو گاڑی پر موجود ہر ایک ٹائر کا معائنہ کرنا چاہیئے۔ ٹائر کے پریشر کی جانچ کے لیے واحد قابل قبول طریقہ ٹائر پریشر گیج کا استعمال ہے۔

ایسے ٹائر کے ساتھ ڈرائیو مت کریں جو لیک ہو رہا ہو یا جس سے ہوا نکل چکی ہو، سوائے یہ کہ اس کی مرمت کے لیے نزدیک ترین محفوظ جگہ پر جایا جائے۔ ضرورت سے زیادہ گرم ہونے والے ٹائر کو نکال دیں۔ اسے اپنی گاڑی سے محفوظ فاصلے پر رکھیں۔ اس وقت تک ڈرائیو نہ کریں جب تک آپ گرم ہونے کی وجہ کا تدارک نہ کر لیں۔ پلے کارڈ شدہ گاڑیوں کو پارک کرنے اور ان کی نگرانی کرنے کے قواعد کی پیروی کو یاد رکھیں۔ یہ قواعد اس صورت میں بھی نافذ ہوتے ہیں جب ٹائروں کی جانچ، مرمت یا تبدیلی کی جا رہی ہو۔

9.6.10 – شپنگ کے کاغذات اور ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی معلومات کہاں رکھی جائیں

خطرناک مواد پر مشتمل کوئی بھی شپمنٹ اس وقت تک قبول نہ کریں جب تک اس کے ساتھ موزوں طور پر تیار شپنگ کے کاغذات نہ ہوں۔ خطرناک مواد کے لیے شپنگ کے کاغذات کی ہمیشہ باآسانی شناخت ہونی چاہیئے۔ ٹکر کے بعد دیگر افراد بھی اسے باآسانی ڈھونڈنے کے قابل ہوں۔

خطرناک مواد کی شپنگ کے کاغذات کے ساتھ کاغذ کی کوئی چٹ لگا کر یا انہیں کاغذات کے پلندے پر سب سے اوپر رکھ کر، انہیں دیگر سے نمایاں کریں۔ دوران ڈرائیونگ، شپنگ کے کاغذات کو ایسی جگہ پر رکھیں کہ جہاں یہ (سیٹ بیلٹ لگی ہونے پر) آپ کی پہنچ میں ہوں، یا ڈرائیور والی طرف کے دروازے میں پاؤچ میں رکھیں۔ یہ کسی بھی ایسے فرد کو باآسانی دکھائی دینے چاہیئں جو کہ کیب میں داخل ہو۔ جب آپ ڈرائیونگ نہ کر رہے ہوں، تو اس دوران شپنگ کے کاغذات کو ڈرائیور والی طرف کے دروازے کے پاؤچ میں یا ڈرائیور کی سیٹ کے اوپر رکھیں۔ ہنگامی ردعمل کی معلومات اسی مقام پر رکھی جائیں جہاں پر شپنگ کے کاغذات رکھے ہیں۔ **ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 دھماکہ خیز مواد کے لیے کاغذات۔**

ڈویژن 1.1، 1.2 یا 1.3 کے دھماکہ خیز مواد کی نقل و حرکت کرنے والے ہر ایک ڈرائیور کو کیریئر کی جانب سے وفاق موٹر کیریئر سیفٹی ضوابط (Federal Motor Carrier Safety Regulations, FMCSR)، حصہ 397 ملنا چاہیئے۔ کیریئر کو چاہیئے کہ وہ اس بارے میں بھی تحریری ہدایات دے کہ تاخیر یا حادثے کی صورت میں کیا کِیا جائے۔ تحریری ہدایات میں درج ذیل لازماً شامل ہوں:

- ان لوگوں کے نام اور ٹیلی فون نمبرز جن سے رابطہ کیا جائے (بشمول کیریئر ایجنٹس یا ترسیل کار)۔
- منتقل کیے جانے والے دھماکہ خیز مواد کی نوعیت۔
- ہنگامی صورتحال جیسا کہ آتشزدگی، حادثات یا رساؤ کی صورت میں حفاظتی تدابیر۔

ڈرائیور کو چاہیئے کہ وہ ان دستاویزات کی وصولی کی رسید پر دستخط کرے۔
دورانِ ڈرائیونگ آپ کو اِن سے شناسا ہونا چاہیئے اور یہ آپ کے قبضے میں ہونے چاہیئں:

- شپنگ کے کاغذات۔
- ہنگامی صورتحال کے لیے تحریری ہدایات۔
- تحریری روٹ پلان۔
- FMCSR، حصہ 397 کی ایک کاپی۔

9.6.11 – کلورین کے لیے سازوسامان

کارگو ٹینکس میں کلورین کی نقل و حرکت کرنے والے ڈرائیور کے پاس گاڑی میں ایک منظورشدہ گیس ماسک لازماً ہونا چاہیئے۔ کسی اخراج پر قابو پانے کے لیے، ڈرائیور کے پاس کارگو ٹینک میں ڈوم کور پلیٹ فٹنگز میں ایک ہنگامی کٹ بھی لازماً ہونی چاہیئے۔

9.6.12 – ریلوے کراسنگ سے قبل رُک جائیں

اگر آپ کی گاڑی میں درج ذیل ہیں تو کسی بھی ریلوے کراسنگ سے قبل رُک جائیں:

- پلے کارڈ نصب ہے۔
- کلورین کی کوئی بھی مقدار موجود ہے۔
- ایسے کارگو ٹینکس موجود ہیں جو خطرناک مواد کے لیے استعمال کیے جاتے ہیں، خواہ وہ سامان سے لدے ہوں یا خالی۔

آپ کو کسی بھی نزدیک ترین ریل سے 15 سے 50 فٹ کے فاصلے پر رُک جانا چاہیئے اور اپنے فور-وے فلیشرز فعال کر لینے چاہیئں۔ آپ سے تقاضا کیا جاتا ہے کہ آپ اپنی سامنے والی کھڑکیاں کھول لیں اور آنے والی ٹرینز کے لیے دونوں سمتوں میں دیکھیں اور آواز پر دھیان دیں۔ صرف اسی صورت میں آگے بڑھیں جب آپ کو پورا یقین ہو کہ کوئی ٹرین نہیں آ رہی۔ ٹریک پار کرتے ہوئے، گیئرز تبدیل نہ کریں۔

9.7 – ہنگامی صورتحال– خطرناک مواد

• دوسروں کو متنبہ کریں	• سگریٹ نوشی مت کریں
• چھونے یا سونگھنے سے گریز کریں	• لوگوں کو دور رکھیں

9.7.1 – ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی گائیڈ بک (ERG)

محکمہ برائے نقل و حمل کے پاس آگ بجھانے والے عملے، پولیس اور صنعتی کارکنان کے لیے اس حوالے سے ایک گائیڈ بک ہے کہ کیسے خطرناک مواد سے خود کو اور عوام کو محفوظ رکھا جائے۔ یہ گائیڈ بک خطرناک مواد کے شپنگ کے ناموں اور شناختی نمبروں کے ساتھ باقاعدہ فہرست شدہ ہے۔ ہنگامی صورتحال میں ردعمل کا عملہ شپنگ کے کاغذات میں ان چیزوں کو تلاش کرتا ہے۔ یہی وجہ ہے کہ یہ امر ناگزیر اہمیت رکھتا ہے کہ شپنگ کا باقاعدہ نام، شناختی نمبر، لیبل اور پلے کارڈ درست ہوں۔

9.7.2 – تصادم/حادثات

ایک پیشہ ور ڈرائیور کے بطور، کسی تصادم کے موقع پر آپ کی ذمہ داری ہے کہ:

- لوگوں کو جائے وقوعہ سے دور رکھیں۔
- مواد کے پھیلاؤ کو محدود رکھیں، لیکن صرف اس صورت میں کہ جب آپ ایسا محفوظ رہتے ہوئے کر سکیں۔
- ہنگامی ردعمل کے عملے کو خطرناک مواد سے وابستہ خطروں کے بارے میں مطلع کریں۔
- ہنگامی ردعمل دینے والے افراد کو شپنگ کے کاغذات اور ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی معلومات فراہم کریں۔

اس چیک لسٹ کی پیروی کریں:

- یہ دیکھنے کے لیے جانچ کریں کہ آپ کا ساتھی ڈرائیور ٹھیک ہے۔
- شپنگ کے کاغذات اپنے ہمراہ رکھیں۔
- لوگوں کو دور اور ہوا کے مخالف سمت میں رکھیں۔
- دوسروں کو خطرے کے بارے میں متنبہ کریں۔
- مدد طلب کریں۔
- اپنے آجر کی ہدایات کی پیروی کریں۔
- سگریٹ نوشی کی روک تھام کریں اور بھڑکتے شعلے کو دور رکھیں۔

9.7.3 – آتشزدگی

ہو سکتا ہے کہ آپ کو دورانِ سفر ٹرک پر لگنے والی چھوٹی موٹی آتشزدگی پر قابو پانا پڑے۔ تاہم، سوائے یہ کہ آپ کو ایسا محفوظ طریقے سے کرنے کے لیے تربیت اور سامان حاصل ہو، خطرناک مواد میں لگنے والی آگ کے خلاف جدوجہد مت کریں۔ خطرناک مواد میں لگنے والی آگ کے لیے خصوصی تربیت اور حفاظتی گیئر درکار ہوتا ہے۔

جب آپ کو آگ کے بارے میں معلوم ہو تو مدد طلب کریں۔ آگ بجھانے کے عملے کی آمد تک، آپ ٹرک میں لگنے والی کسی چھوٹی موٹی آگ کو کارگو تک پھیلنے سے روکنے کے لیے آگ بجھانے کا آلہ استعمال کریں۔ ٹریلر کے دروازے کھولنے سے قبل یہ چیک کریں کہ کیا وہ گرم ہو چکے ہیں۔ اگر وہ گرم ہیں، تو اس کا مطلب یہ ہو سکتا ہے کہ کارگو میں آگ لگی ہے اور آپ کو دروازے نہیں کھولنے چاہیئیں۔ دروازے کھولنے سے ہوا اندر داخل ہو سکتی ہے اور آگ کو بھڑکانے کا باعث ہو سکتی ہے۔ ہوا کے بغیر، بہت طرح کی آگ، بجھانے والے عملے کی آمد تک محض سلگتی رہتی ہے اور کم نقصان کا باعث ہوتی ہے۔ اگر آپ کے کارگو میں آگ لگ چکی ہے، تو اس کے خلاف جدوجہد کرنا محفوظ نہیں۔ شپنگ کے کاغذات کو اپنے ہمراہ رکھیں تاکہ ہنگامی عملے کی آمد کے فوراً بعد ان کے سپرد کر سکیں۔ دیگر افراد کو خطرے کے بارے میں متنبہ کریں اور انہیں دور رکھیں۔

اگر آپ کو کارگو سے رساؤ کے بارے میں پتہ چلے تو شپنگ کے کاغذات، لیبلز یا پیکج کے مقام کے ذریعے رسنے والے خطرناک مواد کی شناخت کریں۔ **کسی بھی رسنے والے مواد کو مت چھوئیں--بہت سے لوگ خطرناک مواد کو چھونے کے ذریعے خود کو زخمی کر لیتے ہیں۔** مادے کی شناخت کرنے یا رساؤ کے ذریعے کے بارے میں پتہ چلانے کے لیے سونگھنے کا طریقہ مت استعمال کریں۔ زہریلی گیسز خواہ سونگھی نہ جا سکیں تو بھی وہ آپ کی قوتِ شامہ کو نقصان پہنچا سکتی ہیں اور آپ کو جسمانی طور پر نقصان پہنچانے یا ہلاک کرنے کا باعث بن سکتی ہیں۔ اگر کوئی خطرناک مادہ کسی کنٹینر سے رس رہا ہے، لیکن آپ کی گاڑی سے باہر نہیں رس رہا، تو کسی ایسی قریب ترین جگہ تک ڈرائیو کر کے لے جائیں جہاں سے آپ کو مدد مل سکتی ہو اور اگر ضرورت ہو تو ہنگامی عملے کو طلب کر لیں۔ کسی رساؤ یا بہاؤ کے معاملے میں جائے وقوعہ کے قریب کھانے، پینے یا سگریٹ نوشی سے پرہیز کریں۔

اگر خطرناک مادے آپ کی گاڑی سے باہر بہہ رہے ہوں، تو سلامتی تقاضوں کی تکمیل کے علاوہ اسے اس کی جگہ سے حرکت نہ دیں۔ اگر مقصد حفاظت کرنا ہو تو آپ سڑک سے دور جا سکتے ہیں اور ایسی جگہوں سے دور جا سکتے ہیں جہاں لوگ جمع ہوتے ہیں۔ اپنی گاڑی کو صرف اسی صورت میں ہلائیں جب آپ ایسا خود کو اور دوسروں کو خطرے میں ڈالے بغیر کر سکیں۔

خطرناک مواد کے اپنی گاڑی سے رساؤ کی صورت میں کبھی بھی قریب ترین فون بوتھ، ٹرک شاپ، مدد کی تلاش یا کسی مماثل وجہ کی خاطر اپنی گاڑی کو ڈرائیو کرنے کا سلسلہ جاری نہ رکھیں۔ یاد رکھیں کہ کیریئر آلودہ پارکنگ لاٹس، سڑکوں اور کھلے نالوں کی صفائی کے لیے ادائیگی کرتا ہے۔ اس کی لاگتیں خطیر ہوتی ہیں، لہٰذا گندگی پھیلانے کا سلسلہ طویل نہ ہونے دیں۔ اگر خطرناک مادے آپ کی گاڑی سے بہہ رہے ہیں تو:

- اسے پارک کر دیں۔
- علاقے کو محفوظ بنائیں۔
- موقعے پر موجود رہیں۔
- کسی اور کو مدد کے لیے روانہ کریں۔

کسی فرد کو مدد کے لیے روانہ کرتے ہوئے، اس فرد کو فراہم کریں:

- ہنگامی صورتحال کی تفصیل۔
- آپ کی موجودگی کا درست مقام اور سفر کی سمت۔
- آپ کا نام، کیریئر کا نام، اور اس کمیونٹی یا شہر کا نام جہاں آپ کا ٹرمینل واقع ہے۔
- اگر آپ جانتے ہیں تو شپنگ کا باقاعدہ نام، خطرے کا زمرہ، اور خطرناک مواد کا شناختی نمبر۔

کسی بھی فرد کے لیے یاد رکھنے کے حوالے سے یہ بہت زیادہ معلومات ہیں۔ لہٰذا بہتر یہی ہو گا کہ ان تمام کو اس فرد کے لیے تحریر کر دیں جسے آپ مدد کے لیے روانہ کر رہے ہیں۔ ہنگامی صورتحال میں ردعمل کی ٹیم کے لیے یہ چیزیں جاننا ضروری ہے تاکہ وہ آپ کو ڈھونڈ سکے اور ہنگامی صورتحال سے نمٹ سکے۔ انہیں آپ تک پہنچنے کے لیے میلوں کا سفر طے کرنا پڑ سکتا ہے۔ یہ معلومات انہیں مدد دیں گی کہ وہ پہلی بار میں ہی اپنے ہمراہ درست سازوسامان لا سکیں تاکہ انہیں یہ لانے کے لیے دوبارہ نہ جانا پڑے۔

اپنی گاڑی کو ایسی صورت میں کبھی بھی جگہ سے مت ہلائیں جب ایسا کرنے سے آلودگی پیدا ہو یا گاڑی کو نقصان پہنچے۔ ہوا سے مخالف سمت میں رہیں اور سڑک کنارے بنی آرام گاہوں، ٹرک شاپس، کیفے اور دیگر کاروباروں سے دور رہیں۔ رسنے والے کنٹینرز کو دوبارہ پیک کرنے کی کوشش مت کریں۔ سوائے اس صورت کے کہ آپ کو محفوظ طریقے سے رساؤ کی مرمت کرنے کی تربیت اور سازوسامان حاصل ہو، اس کی کوشش مت کریں۔ ہدایات کے لیے اپنے ڈسپیچر یا سپروائزر کو کال کریں اور اگر ضرورت ہو تو ہنگامی صورتحال میں ردعمل کے عملے کو کال کریں۔

9.7.4 – مخصوص خطرات کے لیے ردعمل

زمرہ 1 (دھماکہ خیز مواد)۔ اگر آپ کی گاڑی دھماکہ خیز مواد لے جاتے ہوئے خراب یا حادثے کا شکار ہو چکی ہے، تو دیگر کو خطرے سے خبردار کریں۔ بیکار کھڑے تماشہ دیکھنے والے افراد کو دور رکھیں۔ گاڑی کے قریب سگریٹ نوشی یا آگ جلانے کی اجازت نہ دیں۔ اگر آگ لگنے کا معاملہ ہو تو ہر ایک کو اس خطرے سے خبردار کریں کہ دھماکہ ہو سکتا ہے۔

تصادم میں ملوث تمام گاڑیوں کو علیحدہ کرنے سے قبل تمام دھماکہ خیز مواد کو اس میں سے نکال لیں۔ دھماکہ خیز مواد کو گاڑیوں اور آباد عمارتوں سے کم از کم 200 فٹ کے فاصلے پر رکھیں۔ محفوظ فاصلے کی دوری اختیار کریں۔

زمرہ 2 (کمپریسڈ گیسیں)۔ اگر آپ کی گاڑی سے کمپریسڈ گیس خارج ہو رہی ہے تو دیگر کو خطرے کے بارے میں متنبہ کریں۔ صرف انہی افراد کو قریب آنے

کی اجازت دیں جو خطرے کو ختم کرنے یا ملبے کو ہٹانے میں شامل ہوں۔ کسی حادثے میں کمپریسڈ گیس کے ملوث ہونے کی صورت میں آپ کو ترسیل کار کو مطلع کرنا ہو گا۔

سوائے اس صورت کے کہ آپ سڑک کی تعمیر و مرمت میں استعمال ہونے والی مشینری کی فیولنگ کر رہے ہوں، آتش گیر کمپریسڈ گیس کو کبھی بھی کسی شاہراہ عام پر ایک ٹینک سے دوسرے ٹینک میں منتقل نہ کریں۔

زمرہ 3 (آتش گیر مائعات)۔ اگر آپ کسی آتش گیر مائع کو منتقل کر رہے ہیں اور کسی حادثے سے دوچار ہو جائیں یا آپ کی گاڑی خراب ہو جائے، تو تماشہ دیکھنے والے افراد کو جمع ہونے سے روکیں۔ لوگوں کو خطرے سے متنبہ کریں۔ انہیں سگریٹ نوشی سے باز رکھیں۔ کسی رسنے والے کارگو ٹینک کو محفوظ جگہ تک پہنچنے کے لیے درکار سے زیادہ دور مت لے کر جائیں۔ اگر آپ محفوظ طریقے سے سڑک سے ہٹ سکتے ہیں، تو ایسا کریں۔ سوائے کسی ہنگامی صورتحال کے، آتش گیر مائعات کو شاہراہ عام پر ایک گاڑی سے دوسری گاڑی میں منتقل نہ کریں۔

زمرہ 4 (آتش گیر ٹھوس) اور زمرہ 5 (آکیسڈائز ہونے والے مواد)۔ اگر کوئی آتش گیر ٹھوس یا آکیسڈائز ہونے والا مادہ بہہ جاتا ہے، تو دیگر افراد کو آگ لگنے کے خطرے کے بارے میں متنبہ کریں۔ آتش گیر ٹھوس مواد کے سلگتے ہوئے پیکجز کو مت کھولیں۔ اگر آپ محفوظ رہتے ہوئے کر سکیں تو انہیں گاڑی میں سے باہر نکال دیں۔ نیز، ایسے پیکجز جو سالم حالت میں ہوں اگر انہیں نکال دینے سے آگ کا خطرہ کم ہو سکتا ہے تو انہیں بھی نکال دیں۔

زمرہ 6 (زہریلے مواد اور انفیکشن پھیلانے والے مادے)۔ آپ کی یہ ذمہ داری ہے کہ آپ خود کو، دوسرے لوگوں کو اور املاک کو نقصان پہنچنے سے بچائیں۔ یاد رکھیں کہ بہت سی ایسی چیزیں جنہیں زہر کے طور پر زمرہ بند کیا جاتا ہے، وہ آتش گیر بھی ہوتی ہیں۔ اگر آپ کو ایسا لگتا ہے کہ ڈویژن 2.3 (زہریلی گیس) یا ڈویژن 6.1 (زہریلے مواد) آتش گیر بھی ہو سکتے ہیں، تو ایسے میں وہ اضافی احتیاطی تدابیر بھی اختیار کریں جو آتش گیر مائعات یا گیسز کے لیے اختیار کی جاتی ہیں۔ سگریٹ نوشی، آگ جلانے یا ویلڈنگ کی اجازت نہ دیں۔ دیگر افراد کو آگ لگنے، بخارات سانس کے ذریعے جسم میں داخل ہونے یا زہر سے متاثر ہونے کے خطرات کے بارے میں متنبہ کریں۔

ایسی گاڑی جس میں ڈویژن 2.3 (زہریلی گیسیں) یا ڈویژن 6.1 (زہر) کے رساؤ کا واقعہ پیش آیا ہو، اسے دوبارہ استعمال کرنے سے قبل اس کی دوبارہ جانچ کی جائے تاکہ اس میں موجود کسی بچے کھچے زہر کے آثار کا پتہ چلایا جائے۔

اگر ڈویژن 6.2 (انفیکشن پھیلانے والے مادے) کے پیکج کو اٹھانے بٹھانے یا نقل و حرکت میں نقصان پہنچا ہے، تو آپ کو فوری طور پر اپنے سپروائزر سے رابطہ کرنا چاہیئے۔ ایسے پیکجز جو خراب حالت میں دکھائی دیں یا جن سے رساؤ کے آثار ظاہر ہوں، انہیں قبول نہ کیا جائے۔

زمرہ 7 (ریڈیو ایکٹیو مواد)۔ اگر کسی رساؤ یا ٹوٹ پھوٹ کے شکار پیکج میں ریڈیو ایکٹیو مادے کا معاملہ شامل ہو، تو جتنا جلد ممکن ہو اپنے ڈسپیچر یا سپروائزر کو بتائیں۔ اگر کوئی چیز بہہ رہی ہو، یا ایسا لگے کہ اندرونی جانب کوئی کنٹینر ٹوٹ پھوٹ کا شکار ہو سکتا ہے، تو اس مواد کو چُھونے یا سونگھنے سے پرہیز کریں۔ گاڑی کی صفائی ہو جانے اور سروے میٹر کے ذریعے جانچ مکمل ہونے تک گاڑی کو استعمال نہ کریں۔

زمرہ 8 (گلانے والے مواد)۔ اگر دوران نقل و حرکت گلانے والی اشیاء بہہ جائیں یا رسنے لگیں تو کنٹینرز کو ہلانے جلانے کے دوران احتیاط برتیں تاکہ مزید نقصان پہنچنے یا زخمی ہونے سے بچا جا سکے۔ گاڑی کے وہ حصے جن کا سامنا گلانے والے مائع سے ہو چکا ہے، انہیں پانی کے ساتھ اچھی طرح دھویا جائے۔ سامان نکالنے کے بعد، گاڑی میں دوبارہ سامان لادنے سے پہلے جتنا جلد ممکن ہو اس کے اندرونی حصے کو دھوئیں۔

اگر کسی رسنے والے ٹینک کی منتقلی کا عمل جاری رکھنا غیرمحفوظ ہو گا، تو سڑک سے نیچے اتر جائیں۔ گاڑی سے رسنے والے کسی بھی مائع کو کسی جگہ پر اکٹھا کریں، بشرطیکہ ایسا کرنا محفوظ ہو۔ تماشہ دیکھنے والے افراد کو مائع اور اس کے بخارات سے دور رکھیں۔ خود کو اور دوسروں کو کسی قسم کی چوٹ پہنچنے سے بچانے کے لیے جو کچھ بھی ممکن ہو سکے، اس پر عمل کریں۔

9.7.5 – درکار نوٹیفکیشن

نیشنل رسپانس سنٹر کیمیکل سے وابستہ خطروں میں ہنگامی ردعمل دینے کے لیے معاونت کرتا ہے۔ یہ پولیس اور آگ بجھانے والے عملے کے لیے ایک وسیلہ ہے۔ یہ ایک 24 گھنٹے کی ٹول فری لائن چلاتا ہے۔ کسی بھی خطرناک مواد سے وابستہ کوئی واقعہ پیش آنے پر اگر درج ذیل واقع ہوں تو آپ یا آپ کے آجر کو انہیں فون کرنا چاہیئے:

- کوئی فرد مارا گیا ہو۔
- کسی زخمی شخص کو ہسپتال لے جانا مقصود ہو۔
- املاک کو پہنچنے والے نقصان کا تخمینہ $50,000 سے تجاوز کرتا ہو۔
- عوام الناس سے ایک گھنٹے سے زیادہ کے لیے علاقہ خالی کروایا گیا ہو۔
- نقل و حرکت کے ایک یا زیادہ گڑھ یا سہولت گاہیں ایک گھنٹے یا زیادہ کے لیے بند ہوں۔
- آتشزدگی، ٹوٹ پھوٹ، رساؤ یا مشتبہ طور پر ریڈیو ایکٹیو آلودگی واقع ہوئی ہو۔
- آتشزدگی، ٹوٹ پھوٹ، رساؤ یا مشتبہ طور پر آلودگی کا واقعہ کسی ایسی شپمنٹ میں پیش آیا ہو جس میں انفیکشن پیدا کرنے والے مادے (بیکٹیریا یا ٹاکسنز) ہوں۔
- سمندری آلودکار کے اخراج کی مقدار مائع کی صورت میں 119 گیلنز یا ٹھوس کی صورت میں 882 پاؤنڈز سے زیادہ ہو؛ یا ایک ایسی نوعیت کی صورتحال درپیش ہو (مثلاً جائے وقوعہ پر موجود حیات کے لیے جاری رہنے والا خطرہ) کہ جس کو میں کیریئر کی رائے میں رپورٹ کیا جانا چاہیئے۔

• نیشنل رسپانس سنٹر8802-424 (800)

جو افراد نیشنل رسپانس سنٹر کو فون کریں انہیں درج ذیل فراہم کرنے کے لیے تیار رہنا چاہیئے:

- اپنا نام۔
- اس کیریئر کا نام اور پتہ جس کے لیے وہ کام کرتے ہیں۔
- ایک فون نمبر جس پر ان سے رابطہ کیا جا سکے۔
- واقعہ پیش آنے کی تاریخ، وقت اور مقام۔
- اگر کسی کو چوٹیں پہنچی ہیں تو ان کی نوعیت۔
- اس میں شامل خطرناک مواد کا زمرہ، نام اور مقدار، اگر دستیاب ہو تو۔
- واقعے کی قسم اور خطرناک مواد کی شمولیت کی نوعیت اور کیا جائے وقوعہ پر زندگی کے لیے خطرہ مسلسل جاری ہے۔

اگر معاملہ خطرناک مادے کی قابل رپورٹ مقدار کا ہو، تو ایسے میں کال کرنے والے کو ترسیل کار کا نام نیز خارج ہونے والے خطرناک مادے کی مقدار کے بارے میں مطلع کرنا چاہیئے۔

اپنے آجر کو بھی درکار معلومات کی فراہمی کے لیے تیار رہیں۔ کیریئر کو چاہیئے کہ وہ واقعے کے 30 دن کے اندر اس کے بارے میں تفصیلی رپورٹ تیار کریں۔

CHEMTREC • (800) 424-9300

کیمیکل ٹرانسپورٹیشن ایمرجنسی سنٹر (CHEMTREC) کی واشنگٹن میں ایک 24 گھنٹوں کی ٹول فری لائن موجود ہے۔ CHEMTREC ہنگامی صورتحال میں ردعمل دینے والے عملے کو خطرناک مواد کی طبعی خصوصیات کے بارے میں تکنیکی معلومات کی فراہمی کے لیے تخلیق کیا گیا تھا۔ نیشنل رسپانس سنٹر اور CHEMTREC قریبی رابطے میں رہتے ہیں۔ اگر آپ ان میں سے کسی ایک سے بھی رابطہ کرتے ہیں تو وہ موزوں وقت پر دوسرے کو مسئلے کے بارے میں مطلع کرے گا۔

ریڈیو ایکٹیو یلو - II (Yellow II) یا یلو - III (Yellow III) کے نام سے لیبل شدہ پیکجز کو لوگوں، جانوروں یا فلم کے ساتھ خاکہ 9.10 میں ظاہر شدہ وقت سے زیادہ مت چھوڑیں

خاکہ 9.10

ریڈیو ایکٹیو کی علیحدگی
ٹیبل A

کل ٹرانسپورٹ انڈیکس	نزدیک ترین غیر ڈویلپ شدہ فلم کے ساتھ فٹ میں کم از کم فاصلہ					لوگوں یا کارگو کمپارٹمنٹ پارٹیشنز سے
	2-0 گھنٹے۔	4-2 گھنٹے۔	8-4 گھنٹے۔	12-8 گھنٹے۔	12 گھنٹے سے زیادہ۔	
کوئی نہیں	0	0	0	0	0	0
0.1 تا 1.0	1	2	3	4	5	1
1.1 تا 5.0	3	4	6	8	11	2
5.1 تا 10.0	4	6	9	11	15	3
10.1 تا 20.0	5	8	12	16	22	4
20.1 تا 30.0	7	10	15	20	29	5
30.1 تا 40.0	8	11	17	22	33	6
40.1 تا 50.0	9	12	19	24	36	

خطرناک مواد کے درجات

خطرناک مواد کو خطروں کے نو بڑے زمروں میں زمرہ بند کیا جاتا ہے اور صارفی اجناس اور جلنے کے قابل اشیاء کے لیے اضافی زمرے موجود ہیں۔ خطرناک مواد کے زمرے خاکہ 9.11 میں درج ہیں۔

خاکہ 9.11

خطرے کے درجوں کی تعریفیں ٹیبل B		
زمرہ	**زمرے کا نام**	**مثال**
1	دھماکہ خیز مواد	گولہ بارود، ڈائنامائٹ، آتشبازی کا سامان
2	گیسیں	پروپین، آکسیجن، ہیلیئم
3	آتش گیر	گیسولین، ایسیٹون
4	آتش گیر ٹھوس اشیاء	ماچس، فیوزز
5	آکسیڈائیزرز	امونیئم نائٹریٹ، ہائیڈروجن پرآکسائیڈ
6	زہر	کیڑے مار ادویات، آرسینک
7	ریڈیو ایکٹو	یورینیئم، پلوٹونیئم
8	گلانے والی اشیاء	ہائیڈروکلورک ایسڈ، بیٹری کا سیال
9	متعدد خطرات والے مواد	فارمل ڈی ہائیڈ، ایسبیسٹاس
کوئی نہیں	ORM-D (دیگر منضبط اشیاء، داخلی)	ہیئر اسپرے یا چارکول
کوئی نہیں	جلنے کے قابل مائعات	فیول آئلز، لائٹر سیال

ذیلی سیکشنز 9.6 اور 9.7
اپنے علم کی جانچ کریں

1. اگر آپ کے پلے کارڈ والے ٹریلر میں دوہرے ٹائر لگے ہیں، تو آپ کو کتنی کثرت سے ٹائر چیک کرنے چاہیئں؟
2. محفوظ مقام سے کیا مراد ہے؟
3. سڑک کا وہ حصہ جس پر سفر کیا جاتا ہے، آپ ڈویژن 1.2 یا 1.3 کے مواد کے ہمراہ اس حصے کے کتنا قریب گاڑی پارک کر سکتے ہیں؟
4. اسی سامان کے ساتھ ایک پل، سرنگ یا عمارت کے کتنا قریب گاڑی کھڑی کر سکتے ہیں؟
5. پلے کارڈ کی حامل گاڑیوں کو کس قسم کا آگ بجھانے والا آلہ اپنے پاس رکھنا چاہیئے؟
6. آپ ڈویژن 4.3 (گیلے ہونے پر خطرناک) مواد کے 100 پاؤنڈز لاد رہے ہیں۔ کیا آپ کو ریلوے-ہائی وے کراسنگ سے قبل رُکنے کی ضرورت ہے؟
7. ایک ریسٹ ایریا میں آپ کو پتہ چلتا ہے کہ آپ کے خطرناک مواد کی شپمنٹ گاڑی سے آہستگی سے رس رہی ہے۔ اطراف میں کہیں کوئی فون نہیں ہے۔ آپ کو کیا کرنا چاہیئے؟
8. ایمرجنسی رسپاسنس گائیڈ کیا ہوتی ہے (ERG)؟

یہ سوالات آپ کے ٹیسٹ میں شامل ہو سکتے ہیں۔ اگر آپ ان تمام کے جوابات نہیں دے سکتے، تو ذیلی سیکشنز 9.6 اور 9.7 دوبارہ پڑھیں۔

9.8 – خطرناک مواد کی فرہنگ

یہ فرہنگ بعض ایسی اصلاحات کی تعریف پیش کرتی ہے جو اس سیکشن میں استعمال کی گئی ہیں۔ اصلاحات کی مکمل فرہنگ خطرناک مواد کے وفاقی قواعد (49 CFR 171.8) میں دیکھی جا سکتی ہے۔ اپنے حوالے کے لیے آپ کے پاس ان قواعد کی تازہ ترین کاپی ہونی چاہیئے۔

(نوٹ: اس فرہنگ کے بارے میں آپ کا ٹیسٹ نہیں لیا جائے گا۔)

سیکشن. 171.8 تعریفات اور مخففات۔

بلک پیکجنگ – بحری جہاز یا بغیر انجن والی کشتی کے علاوہ ایسی کوئی نقل و حرکت کی گاڑی یا سامان کا کنٹینر، جس میں خطرناک مواد کسی ثانوی طریقے سے بند کیے بغیر لادے جائیں اور جس میں:

1. بطور کنٹینر مائع کے لیے 450 لیٹر (119 گیلنز) سے زیادہ کی گنجائش ہو؛
2. زیادہ سے زیادہ مجموعی ماس 400 کلو گرام (882 پاؤنڈز) سے زائد ہو یا بطور کنٹینر ٹھوس کے لیے 450 لیٹر (119 گیلنز) سے زیادہ کی گنجائش ہو یا
3. بطور کنٹینر گیس کے لیے 454 کلوگرام (1000 پاؤنڈز) سے زیادہ پانی کی گنجائش ہو، جیسا کہ سیکشن 173.115 میں بیان کیا گیا ہے۔

کارگو ٹینک - ایک بلک پیکجنگ جو کہ:

1. ایک ٹینک ہے جس کا بنیادی مقصد مائعات یا گیسز کو لے کر جانا ہے اور اس میں لوازمات، ری انفورسمنٹس، فٹنگز، اور کلوژرز شامل ہوتے ہیں ("ٹینک" کے لیے دیکھیں ,49 CFR 178.345 1(c), 178.337 1, 178.338 1 حسب اطلاق)؛
2. کسی موٹر گاڑی کے ساتھ مستقل منسلک ہے یا اس کا حصہ ہے، یا جو کہ کسی موٹرگاڑی کے ساتھ مستقل جڑا ہوا نہیں لیکن اپنے سائز، تعمیر یا موٹر گاڑی کے ہمراہ انسلاک کی بدولت موٹرگاڑی سے علیحدہ کیے بغیر سامان سے لادا یا خالی کیا جاتا ہے؛ اور
3. سلنڈرز، نقل پذیر ٹینکس، ٹینک کارز یا ملٹی یونٹ ٹینک کار ٹینکس کے زمرے کے تحت تصور نہیں کیا جاتا۔

کیریئر – ایک فرد جو کمرشل پیمانے پر مسافروں یا املاک کو ریل کار، ایئرکرافٹ، موٹر گاڑی یا مال بردار جہاز کے ذریعے منتقل کرتا ہے۔

1. عام طور پر بری یا بحری راستے کے ذریعے، معاہدے کے تحت، یا پرائیوٹ کیریئر کے طور پر یا
2. سول ایئرکرافٹ کے طور پر کام کرتا ہے۔

مرسل الیہ وہ کاروبار یا فرد کہ جس کو شپمنٹ ڈلیور کی جائے گی۔

ڈویژن – خطرے کے زمرے کا ذیلی ڈویژن۔

EPA – امریکی محکمہ برائے ماحولیاتی تحفظ۔

FMCSR – موٹر کیریئر کی حفاظت کے وفاقی ضوابط۔

سامان کا کنٹینر – ایک دوبارہ قابل استعمال کنٹینر جس کا کل والیوم 64 کیوبک فٹ یا اس سے زیادہ ہو، جو اس مقصد کے تحت ڈیزائن اور تیار کیا گیا ہو کہ اسے اٹھاتے ہوئے اس کے اندر موجود سامان اپنی جگہ پر موجود رہے گا اور جس کا بنیادی مقصد دوران نقل و حرکت پیکجز کو (یونٹ کی شکل میں) اپنے اندر رکھنا ہے۔

فیول ٹینک – کارگو ٹینک کے علاوہ ایک اور ٹینک، جو آتش گیر یا جلنے کے قابل مائع یا کمپریسڈ گیس کی منتقلی کے لیے استعمال کیا جاتا ہے تاکہ یہ ٹینک جس گاڑی کے ساتھ منسلک ہے، اسے چلانے کی خاطر یا پھر اس گاڑی پر موجود دیگر سازوسامان کے کاموں کے لیے فیول سپلائی کر سکے۔

مجموعی وزن یا مجموعی ماس – پیکجنگ کا وزن مع اس کے اندر موجود سامان کا وزن۔

خطرے کا زمرہ – خطرے کا وہ زمرہ جو کہ خطرناک مواد کو حصہ 173 اور سیکشن 172.101 کی شقوں کے ٹیبل کے تحت تعریف بیان کرنے کے معیار کے مطابق تفویض کیا گیا ہے۔ ہو سکتا ہے کہ کوئی مادہ خطرے کے ایک سے زیادہ زمروں کی تعریفوں پر پورا اترتا ہو لیکن اسے خطرے کا کوئی ایک ہی زمرہ تفویض کیا گیا ہو۔

خطرناک مواد – ایسی چیز یا مادہ کہ جس کے بارے میں سیکرٹری برائے نقل و حرکت کی جانب سے یہ تعین کیا گیا ہو کہ کاروباری پیمانے پر نقل و حرکت کی صورت میں صحت، سلامتی یا املاک کے لیے غیرمعقول خطرے کے باعث بننے کی قابلیت رکھتا ہے، اور جس کے لیے اسے ایسا قرار دیا گیا ہے۔ اس اصطلاح میں خطرناک مادے، خطرناک فضلے، سمندری آلودہ کار، بلند درجہ حرارت والے مواد اور ایسے مواد جنہیں 172.101 کے خطرناک مواد کے ٹیبل میں خطرناک کے طور پر تفویض کیا گیا، اور ایسے مواد جو 172.101، اسی باب کے ذیلی باب C میں خطرے کے زمروں اور ڈویژنز کی تعریف کے معیار پر پورے اترتے ہوں۔

خطرناک مادہ - ایک مواد جس میں مرکبات اور محلول شامل ہیں، جو:

1. ضمیمہ A برائے سیکشن 172.101 میں درج ہیں؛
2. ایک پیکج میں اتنی مقدار میں ہیں کہ جو ضمیمہ A برائے سیکشن 172.101 میں بیان شدہ قابل رپورٹ مقدار (RQ) کے برابر ہے یا اس سے تجاوز کرتی ہے اور
3. جب کسی مرکب یا محلول کی شکل میں ہو۔

(i) ریڈیونیوکلائیڈز کے لیے، ضمیمہ A برائے سیکشن 172.101 میں رومن پرنٹ (اٹالکس میں نہیں) ظاہر ہوتا ہے۔

(ii) ریڈیونیوکلائیڈس کے علاوہ دیگر کی صورت میں، وزن کے اعتبار سے ایک ایسے ارتکاز میں ہے کہ جو مواد کے RQ سے متعلقہ ارتکاز کے مساوی یا اس سے تجاوز کرتا ہے، جیسا کہ خاکہ 9.12 میں دکھایا گیا ہے۔

یہ تعریف ایسی پٹرولیم پراڈکٹس پر نافذ نہیں ہوتی جو لیوبریکینٹس یا فیولز ہیں (دیکھیں 40 CFR 300.6)۔

خاکہ 9.12

خطرناک مادے کے ارتکازات

RQ پاؤنڈز (کلوگرامز)	وزن کے مطابق ارتکاز	
	شرح فیصد	PPM
5,000 (2,270)	10	100,000
1,000 (45)	2	20,000
100 (45.4)	.2	2,000
10 (4.54)	.02	200
1 (0.454)	.002	20

خطرناک فضلہ – اس باب کے حوالے سے، اس کا مطلب ہے کہ ایسا کوئی بھی مادہ جو امریکی ماحولیاتی تحفظ کی ایجنسی کے وضع کردہ خطرناک فضلے کے مینیفیسٹ کے تقاضوں سے مشروط ہے اور جنہیں 40 CFR حصہ 262 میں بیان کیا گیا ہے۔

انٹرمیڈیٹ بلک کنٹینر (IBC) – ایک سخت یا لچکدار نقل پذیر پیکجنگ جو کسی سلنڈر یا نقل پذیر ٹینک کے علاوہ ہو جسے میکینیکل طریقے سے ہینڈلنگ کے لیے تیار کیا گیا ہو۔ امریکہ میں تیار کیے جانے والے IBCs کے لیے معیارات 178§ ذیلی حصہ N اور O میں درج کیے گئے ہیں۔

محدود مقدار – کسی ایسے خطرناک مادے کی زیادہ سے زیادہ مقدار کہ جس کے لیے کوئی مخصوص لیبلنگ یا پیکجنگ کا استثنیٰ ہو۔

مارکنگ– تفصیلی نام، شناختی نمبر، ہدایات، احتیاط، وزن، تخصیصات، یا UN نشانات یا ان کے امتزاجات جن کا تقاضا خطرناک مواد کی بیرونی پیکجنگ کے اوپر اس ذیلی باب کے تحت کیا جاتا ہے۔

مرکب – ایک سے زیادہ کیمیکل کمپاؤنڈز یا عناصر سے مل کر بننے والا مادہ۔

مندرجات کے نام – شپنگ کا باقاعدہ نام جیسا کہ سیکشن 172.101 میں رومن پرنٹ (اٹالکس میں نہیں) ظاہر ہوتا ہے۔

نان بلک پیکجنگ – ایسی پیکجنگ جو:

1. بطور کنٹینر مائع کے لیے 450 لیٹر (119 گیلنز) سے زیادہ کی گنجائش رکھتی ہو؛
2. زیادہ سے زیادہ 400 کلو گرام (882 پاؤنڈز) سے کم نیٹ ماس اور بطور کنٹینر ٹھوس کے لیے 450 لیٹر (119 گیلنز) یا کم کی گنجائش رکھتی ہو؛ یا
3. بطور کنٹینر گیس کے لیے 454 کلوگرام (1,000 پاؤنڈز) سے زیادہ یا کم پانی کی کی گنجائش رکھتی ہو، جیسا کہ سیکشن 173.115 میں بیان کیا گیا ہے۔
4. بلک پیکجنگ کی خواہ جو بھی تعریف ہو، ایک ایسے تھیلے یا ڈبے کے لیے زیادہ سے زیادہ 400 کلوگرام (882 پاؤنڈز) یا کم کا نیٹ ماس رکھتی ہو جو مخصوص پیکجنگ کے قابل نفاذ تقاضوں کی تائید کرتا ہو، جس میں زیادہ سے زیادہ نیٹ ماس کی حدود شامل ہیں، اور جو حصہ 178 کے ذیلی حصہ L میں بیان کیا گیا ہے۔

N.O.S. – بصورتِ دیگر غیربیان شدہ۔

آؤٹیج یا الیج – کسی پیکج میں مائع بھرنے کے بعد باقی رہ جانے والی جگہ، جسے عمومی طور پر والیوم کے فیصد میں ظاہر کیا جاتا ہے۔

نقل پذیر ٹینک – بلک پیکجنگ (ماسوائے ایک سلنڈر جو 1,000 پاؤنڈز یا اس سے کم پانی کی گنجائش رکھتا ہو) جو بنیادی طور پر کسی ٹرانسپورٹ گاڑی یا بحری جہاز پر لادنے، اس پر رکھنے، یا عارضی طور پر منسلک کرنے کے لیے تیار کردہ اور اسکڈز، ماؤنٹنگ یا دیگر لوازمات کے ساتھ لیس ہو تاکہ میکانکی طریقوں سے ٹینک کی نقل و حرکت میں سہولت دے سکے۔ اس میں کارگو ٹینک، ٹینک کار، ملٹی یونٹ ٹینک کار ٹینک یا ٹریلر جس پر 3AX، 3AAX یا 3T سلنڈرز لدے ہوں، وہ شامل نہیں۔

شپنگ کا باقاعدہ نام – خطرناک مواد کا نام جو سیکشن 172.101 میں رومن پرنٹ (اٹالکس میں نہیں) ظاہر ہوتا ہے۔

P.s.i. یا psi – پاؤنڈز فی مربع انچ

P.s.i.a. یا psia – مطلق پاؤنڈز فی مربع انچ۔

قابل اطلاع مقدار (RQ) - سیکشن 172.101 کے ضمیمے میں کالم 2 میں مخصوص کی گئی مقدار جو ضمیمے کے کالم 1 میں شناخت کردہ کسی بھی مادے کے لیے ہو۔

ترسیل کار کی تصدیق – شپنگ کے کاغذ پر ایک بیان جس پر ترسیل کار کی جانب سے دستخط کیے جاتے ہیں، جو یہ کہتا ہے کہ انہوں نے باقاعدہ قانون کے مطابق شپمنٹ کو تیار کیا ہے۔ مثال کے طور پر:

- "تصدیق کی جاتی ہے کہ مندرجہ بالا نامزد مواد کو باقاعدہ زمرہ بند، بیان، پیکج بند، نشان زد اور لیبل لگایا گیا ہے اور یہ محکمہ برائے نقل و حمل کے قابل نفاذ ضوابط کے مطابق نقل و حرکت کی باقاعدہ حالت میں ہیں۔" یا؛
- "میں یہ اعلان کرتا/کرتی ہوں کہ اس کھیپ کے مندرجات کو مکمل طور پر اور درست طریقے سے مندرجہ بالا میں شپنگ کے مناسب نام سے بیان کیا گیا ہے اور اس کی زمرہ بندی، پیکنگ، نشان زدگی اور اس پر لیبل/پلے کارڈ لگائے گئے ہیں، اور ہر لحاظ سے قابل اطلاق بین الاقوامی اور قومی حکومتی ضوابط کے مطابق * کے ذریعے نقل و حمل کے لیے مناسب حالت میں ہیں۔"

* نقل و حرکت کے ذریعے کے بارے میں اشارہ دینے کے لیے یہاں الفاظ درج کیے جا سکتے ہیں (ریل، ہوائی جہاز، موٹر گاڑی، بحری جہاز)۔

شپنگ کا کاغذ – شپنگ کا آرڈر، لادے گئے سامان کا بل، مینیفیسٹ یا دیگر شپنگ دستاویز جو مماثل مقصد پورا کرے اور حصہ 172 کے ذیلی حصہ C کے مطابق تیار کیا گیا۔

تکنیکی نام – ایک تسلیم شدہ کیمیائی نام یا مائیکروبائیولوجیکل نام جو فی الوقت سائینٹفک اور ٹیکنیکل ہینڈ بکس، جنرلز اور متن میں استعمال ہوتا ہو۔

نقل و حرکت کی گاڑی – کارگو کی حامل گاڑی جیسا کہ کوئی آٹوموبائل، وین، ٹریکٹر، ٹرک، سیمی ٹریلر، ٹینک کار، یا ریل کار جو کسی بھی ذریعے سے کارگو کی نقل و حرکت کے لیے استعمال ہو۔ کارگو رکھنے والا ہر ایک وجود (ٹریلر، ریل کار وغیرہ)ایک علیحدہ نقل و حرکت کی گاڑی ہے۔

UN معیار کی پیکجنگ – کوئی مخصوص پیکجنگ جو UN کی تجاویز کے مطابق معیارات کی تائید کرتی ہو۔

UN – اقوام متحدہ۔

حصہ تین

.10M گاڑی کے معائنے کا ٹیسٹ

.11M گاڑی کے کنٹرول کی بنیادی مہارتوں کا ٹیسٹ

.12 سڑک پر ڈرائیونگ کا ٹیسٹ

یہ حصہ ان ڈرائیورز کے لیے ہے
جن کو مہارتوں کا ٹیسٹ دینے کی ضرورت ہے

سیکشن 10M

گاڑی کے معائنے کا ٹیسٹ

اس سیکشن سے تمام کمرشل ڈرائیورز کو گاڑی کے معائنے کا ٹیسٹ دینے میں مدد ملے گی

سیکشن 10M - گاڑیوں کے معائنہ کا ٹیسٹ

یہ سیکشن درج ذیل کا احاطہ کرتا ہے

- **اندرونی معائنہ** (تمام گاڑیاں)
- **مسافروں کی گاڑیوں کا معائنہ**
- **اسکول بس گاڑیوں کا معائنہ**
- **لائٹس آپریشن چیک** (تمام گاڑیاں)
- **بیرونی معائنہ** (تمام گاڑیاں)
- **کمبینیشن گاڑیوں کا معائنہ**

وفاقی اور علاقائی قوانین کے تحت، CDL ڈرائیوروں کا اپنی گاڑی کا معائنہ کرنا ضروری ہے تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ چلانے کے لیے محفوظ ہے۔ گاڑی کا معائنہ آپ کو ایسے مسائل یا خامیوں کا پتہ لگانے میں مدد دے گا جو گاڑی کے خراب ہونے یا، اس سے بھی بدتر صورت میں یہ حادثے کا سبب بن سکتے ہیں۔ یہ ضروری ہے کہ گاڑی کے تمام پرزوں کو چیک کیا جائے تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ درست طریقے سے کام کر رہے ہیں۔

CDL گاڑی کے معائنہ ٹیسٹ کے دوران، آپ کی توجہ گاڑی کے محفوظ آپریشن سے متعلق حفاظتی چیزوں پر مرکوز ہو گی۔ اس معائنے کے دوران، آپ کو یہ ثابت کرنا ہو گا کہ آپ کو یہ تعین کرنے کا علم ہے کہ گاڑی چلانے کے لیے محفوظ ہے۔ ٹیسٹ کے دوران، آپ کو گاڑی کے صرف ایک ایکسل کا معائنہ کرنا ہو گا۔ تاہم، آپ کو تیار رہنا چاہیئے کہ سیکشن (11M.5.2) میں بیان کردہ طریقہ کار کے مطابق گاڑی کے تمام ایکسل کا اسی طرح معائنہ کر سکیں۔ گاڑی کا یہ معائنہ جو آپ کے بنیادی علم کا اندازہ لگانے کے لیے کیا جاتا ہے، وفاقی معائنہ جاتی ہدایت نامے کے تمام پہلوؤں کا احاطہ نہیں کرتا۔ فیڈرل موٹر کیریئر سیفٹی ریگولیشنز سے آگاہ ہونا آپ کی ذمہ داری ہے۔

[حفاظتی مقاصد کے لیے، آپ کو گاڑیوں کے معائنے کے ٹیسٹ کے دوران وہیل چوکس کا استعمال کرنا چاہیئے۔] معائنہ کرنے کے لیے آپ کو گھومنا پھرنا اور گاڑی میں داخل ہونا/باہر نکلنا پڑے گا۔ گاڑی سے باہر نکلتے وقت، آپ کو پارکنگ بریکس لگانی چاہیئیں اور گاڑی کو نیوٹرل گیئر میں رکھنا چاہیئے۔

گاڑی میں داخل ہوتے/باہر نکلتے وقت آپ کو پارکنگ بریک لگانی ہو گی، گاڑی کو نیوٹرل گیئر پر رکھنا ہو گا، اور محفوظ طریقے سے داخل ہونا/باہر نکلنا ہو گا۔ عام گاڑیوں میں گاڑی کی طرف منہ کر کے ہمیشہ تین (3) نقاطی رابطہ برقرار رکھیں (بس میں داخل ہوتے یا باہر نکلتے وقت سامنے کی طرف رخ کریں اور ہینڈریل کو مضبوطی سے تھامیں)۔

آپ کو صرف CDL گاڑیوں کی جانچ پڑتال کی فہرست میں موجود اشیاء کا معائنہ کرنے کی ضرورت ہے۔ آپ ٹیسٹ کے دوران اس سیکشن میں دی گئی چیک لسٹ استعمال کر سکتے ہیں اور مکمل کیے گئے آئٹمز کو نشان زد کر سکتے ہیں، لیکن قبل از ٹیسٹ اس فہرست پر کوئی اضافی نشانات یا تحریریں نہیں لگائی جا سکتیں۔

آپ کو لازمی طور پر نام لینا، اشارہ کرنا اور/یا چھونا اور ممتحِن کو مکمل طور پر سمجھانا ہو گا کہ آپ ہر حفاظتی اہم چیز کا معائنہ کس چیز کے لیے کر رہے ہیں۔ اگر آپ ایسا نہیں کرتے، تو آپ کو آئٹمز کا کریڈٹ نہیں ملے گا۔ [آپ کو گاڑی کے نیچے گھسنے کی ضرورت نہیں ہو گی۔] جس گاڑی کے پرزوں پر تیار کنندہ کے علاوہ کسی اور کا نشان یا لیبل لگا ہو، اُسے گاڑی کے معائنے کے ٹیسٹ کے لیے استعمال نہیں کیا جا سکتا۔

<u>ہدایات پر عمل کرنے میں ناکامی یا غیر محفوظ ایکٹ</u> – ہدایات کے مطابق ٹیسٹ کو مکمل کرنے کے لیے ممتحِن کی ہدایات پر عمل کرنے میں ناکامی کے نتیجے میں خودکار ناکامی ہو سکتی ہے، اور ممتحِن کی طرف سے ٹیسٹ کو ختم کیا جا سکتا ہے۔ ہمیشہ ممتحِن کی ہدایات اور احکامات پر عمل کریں۔ اگر آپ کو ہدایات سمجھ نہیں آتیں، تو ممتحِن سے وضاحت طلب کریں۔

کوئی "غیر محفوظ عمل" کرنے (جیسے کہ پارکنگ بریک لگانا بھول جانے یا گاڑی کے چلتے ہوئے دروازہ کھولنے) کی صورت میں، غیر محفوظ عمل کی وجہ سے خودکار ناکامی ہو سکتی ہے اور ممتحِن ٹیسٹ روک سکتا ہے۔ ڈرائیور، ممتحِن، اور ٹیسٹنگ ایریا کی حفاظت اوّلین ترجیح ہے۔ ہمیشہ حفاظت کو اوّلین ترجیح دیں۔

10M.1 – اندرونی معائنہ (تمام گاڑیاں)

CDL گاڑی کے معائنہ کے ٹیسٹ کے دوران آپ جس گاڑی کا استعمال کریں گے، اس کے درج ذیل حصوں کا تفصیلی مطالعہ کریں۔ آپ کو ہر حصے کی شناخت کرنے کی قابلیت ہونی چاہیئے اور ممتحِن کو واضح طور پر بتانا چاہیئے کہ آپ کس چیز کا معائنہ کر رہے ہیں یا کیا دیکھ رہے ہیں۔

10M.1.1 – گاڑی میں/انجن اسٹارٹ

<u>لائٹنگ انڈیکیٹرز</u>

تفصیل: سگنلز، فلیشرز، ہیڈلائٹ ہائی بیم کے لیے ڈیش بورڈ انڈیکیٹر لائٹس؛ اینٹی لاک بریکنگ سسٹم (ABS)؛ اور ڈیزل ایگزاسٹ فیول (DEF)/ڈیزل پارٹیکولیٹ فلٹر (DPF)۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: یہ ظاہر کرتا ہے کہ کون سے فنکشنز فعال ہیں یا گاڑی کے اجزاء میں کسی مسئلے کی اطلاع دیتا ہے۔

معائنہ:
درج ذیل میں سے ہر ایک چیز کا معائنہ کیا جانا ضروری ہے۔ یہ یقینی بنانے کے لیے معائنہ کریں کہ ڈیش انڈیکیٹرز گاڑی کے اسٹارٹ ہونے پر اور متعلقہ لائٹس کو آن کرنے پر درست طریقے سے کام کر رہے ہیں، بشمول:

بائیں جانب مڑنے کا اشارہ۔

دائیں جانب مڑنے کا اشارہ۔

چار طرفہ ہنگامی اشارے۔

ہائی بیم ہیڈلائٹ اشارے۔

ڈیش بورڈ پر ABS اشارہ؛ (اور اگر گاڑی کے ساتھ ٹریلر منسلک ہو تو ڈرائیور کی جانب پیچھے ٹریلر کی ABS لائٹ بھی آن/آف ہونی چاہیئے)، اگر گاڑی میں یہ سہولت موجود ہو۔

DEF اشارے، اگر موجود ہوں۔

نوٹ فرمائیں: مڑنے کے اشاروں، چار طرفہ اشاروں اور ہائی بیم کی عملی جانچ الگ سے کی جانی چاہیئے، جیسا کہ سیکشن 11.4 میں لائٹس آپریشن کے معائنے کے دوران بیان کیا گیا ہے۔

<u>ہنگامی سامان</u>

تفصیل: ضروری ہنگامی سامان۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ہنگامی سامان دستیاب ہونا چاہیئے اور قابل استعمال حالت میں ہونا چاہیئے۔

معائنہ:
تین (3) سرخ منعکس مثلثوں، چھ (6) فیوز یا تین (3) مائع جلانے والے شعلوں کا معائنہ کریں۔

ایک مناسب طور پر چارج شدہ اور محفوظ کردہ آگ بجھانے والے آلے کا معائنہ کریں۔

فالتو الیکٹریکل فیوز (اگر استعمال ہو تو اس) کا معائنہ کریں یا سرکٹ بریکرز کی شناخت کریں۔

نوٹ فرمائیں: اگر گاڑی میں الیکٹریکل فیوز نہ لگے ہوں، تو آپ کو ممتحِن کو یہ بات واضح طور پر بتانی ہو گی اور تصدیق کرنی ہو گی کہ گاڑی سرکٹ بریکر پر کام کرتی ہے۔

<u>ونڈ شیلڈ اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز</u>

تفصیل: ونڈ شیلڈ، شیشے، اور دیگر مانیٹرنگ ڈیوائسز، مثلاً کیمرے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ڈرائیور کے دیکھنے والی جگہ میں دراڑیں، رکاوٹیں، اسٹیکرز، یا گندگی ڈرائیور کو سڑک کی حالت میں تبدیلیوں یا گاڑی کے اردگرد کی ٹریفک کو دیکھنے میں مشکل پیدا کر سکتی ہے۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ ونڈ شیلڈ بغیر کسی رکاوٹ کے صاف ہے سوائے معائنہ اسٹیکر کے۔ شیشے میں دراڑیں یا دیگر نقائص جیسے کسی قسم کا نقصان موجود نہیں ہونا چاہیئے۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر موجود ہونے پر صاف اور اندر سے درست طریقے سے ایڈجسٹ کیا گیا ہے۔

اگر سہولت موجود ہو، تو معائنہ کریں کہ پیچھے اور سائیڈ ویو کی نگرانی کرنے والے آلات یا کیمرے صاف اور کام کرنے کی حالت میں ہیں۔ ڈیوائسز اندر سے دیکھنے کے قابل ہونی چاہیئیں اور ویڈیو ڈسپلے کو قابل عمل اور دیکھنے کے لیے ایڈجسٹ ہونا چاہیئے۔

وائپرز/واشرز

تفصیل: ونڈ شیلڈ کے وائپرز اور واشرز۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: وائپرز بارش اور برف باری کے دوران حد نگاہ کی صلاحیت بہتر رکھنے میں معاون ثابت ہوتے ہیں۔ گھسے ہوئے بلیڈ حد نگاہ کو کم کر دیتے ہیں۔ واشر ونڈ شیلڈ کو صاف رکھنے میں مدد کرتے ہیں۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ وائپر آرم اور بلیڈ محفوظ ہیں، خراب نہیں ہوئے، اور وائپرز کو آن اور آف کر کے یہ ظاہر کریں کہ وہ ہمواری سے کام کرتے ہیں۔

ونڈ شیلڈ واشر فلوئیڈ کا معائنہ کریں اور ونڈ شیلڈ واشرز کو چالو کر کے یہ دکھائیں کہ وہ صحیح طریقے سے کام کرتے ہیں۔

ہیٹر/ڈیفروسٹر

تفصیل: کیب یا مسافروں کے کمپارٹمنٹ کو گرم کرتا ہے اور ونڈ شیلڈ پر ٹھنڈ یا نمی جمنے سے روکتا ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ڈیفروسٹر سرد موسم میں حد نگاہ کو خاص طور پر بہتر بنانے میں معاون ہے۔

معائنہ:
ہیٹر (ز) اور ڈیفروسٹر (ز) کی شناخت کریں، ان کی تفصیل بیان کریں اور کنٹرولز کو آپریٹ کر کے ان کی صحیح کارکردگی کا مظاہرہ کریں۔

ہارن (ہارنز)

تفصیل: ہوا اور/یا بجلی سے چلنے والے ہارن جو سڑک استعمال کرنے والے دیگر افراد (جیسے گاڑیوں والوں، موٹرسائیکل سواروں، سائیکل سواروں اور پیدل چلنے والوں) کو خبردار کرنے کے لیے استعمال ہوتے ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ہارن ایک ایسی ڈیوائس ہے جس کا درست طریقے سے کام کرنا لازمی ہے تاکہ سڑک پر موجود دیگر صارفین کو آپ کی موجودگی سے آگاہ کیا جا سکے۔

معائنہ:
ایئر ہارن اور/یا الیکٹرک ہارن کے کام کرنے کا معائنہ کریں۔

پارکنگ اور ٹریلر بریک کا معائنہ

تفصیل: پارکنگ کے دوران گاڑی کی حرکت یا گھومنے سے روکنے کے لیے ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: جب گاڑی پارک کی جائے تو پارکنگ بریک (بریکس) کا درست کام کرنا ضروری ہے، خاص طور پر ڈھلوان یا پہاڑی پر۔ اگر ایک گاڑی کو آزادانہ طور پر چلنے دیا جائے تو یہ سڑک پر چلنے والے دیگر صارفین کو زخمی یا املاک کو نقصان پہنچا سکتی ہے۔

معائنہ:
آپ سے پارکنگ بریک کا معائنہ (اور اگر موجود ہو تو ٹریلر پارکنگ بریک کا معائنہ) کرنے کا مظاہرہ کرنے کی درخواست کی جائے گی۔ یہ طریقہ کار اس بات کو یقینی بنانے کے لیے وضع کیا گیا ہے کہ پارکنگ بریک درست طریقے سے کام کر رہی ہے اور گاڑی کو حرکت کرنے سے روکتی ہے۔

پارکنگ بریک: پارکنگ بریک فعال کرنے کے بعد (اگر قابل اطلاق ہو تو کمبینیشن گاڑیوں میں ٹریلر بریکس کو ریلیز کرتے ہوئے)، سروس بریک سے پاؤں ہٹا دیں اور گاڑی کو آہستہ سے آگے کی جانب حرکت دے کر اس بات کا جائزہ لیں کہ آیا پارکنگ بریک مؤثر طریقے سے گاڑی کو روکنے کی صلاحیت رکھتی ہے۔

ٹریلر بریک: پارکنگ بریک کو ریلیز کرنے اور ٹریلر پارکنگ بریک کو فعال رکھنے کے بعد (صرف کمبینیشن گاڑیوں کے لیے)، سروس بریک سے پاؤں ہٹا دیں اور گاڑی کو آہستہ سے آگے بڑھا کر اس بات کا جائزہ لیں کہ آیا ٹریلر پارکنگ بریک مؤثر طریقے سے گاڑی کو روکنے کی صلاحیت رکھتی ہے۔ اس سے ٹریلر کے ساتھ جوڑنے کے کنکشن کی جانچ میں بھی مدد ملتی ہے۔

سروس بریک کا معائنہ

تفصیل: ہوا، ہائیڈرولک یا برقی سروس بریک کے استعمال کی جانچ کے لیے اختیار کیے جانے والے طریقہ کار۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: یہ طریقہ کار اس بات کو یقینی بنانے کے لیے مرتب کیا گیا ہے کہ ایئر، ہائیڈرولک یا الیکٹرک سروس بریک معمول کے کام کے لیے ٹھیک طریقے سے کام کر رہے ہیں۔

معائنہ:
آپ کو ہوا، ہائیڈرولک یا الیکٹرک سروس بریک کے استعمال کا عملی مظاہرہ کرنے کی ضرورت ہو گی۔ یہ طریقہ کار اس بات کا تعین کرنے کے لیے مرتب کیا گیا ہے کہ بریکس ٹھیک طرح سے کام کر رہی ہیں، اور یہ کہ گاڑی میں کم رفتار سے یک طرفہ کھنچاؤ نہیں ہے۔

5 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے آگے بڑھیں، سروس (فٹ) بریک لگائیں اور مکمل اسٹاپ پر آئیں۔ یہ دیکھنے کے لیے معائنہ کریں کہ سروس بریک لگانے پر گاڑی کسی بھی طرف نہیں کھنچتی اور رک جاتی ہے۔ اگر گاڑی میں یک طرفہ کھنچاؤ ہے یا اچھی طرح سے نہیں رکتی ہے تو ہو سکتا ہے بریکس ٹھیک طرح سے کام نہ کر رہی ہوں۔

10M.1.2 – ایئر بریک یا ہائیڈرولک بریک چیک (بریک سسٹم کی قسم پر مبنی)

ایئر بریک چیک (صرف ایئر بریک سے لیس گاڑیاں)

تفصیل: ایئر بریک سسٹمز کے معائنے میں عمل کرنے کے طریقہ کار۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ایئر بریک کی حفاظتی ڈیوائس مختلف ہوتی ہیں۔ یہ طریقہ کار اس بات کو یقینی بنانے کے لیے مرتب کیا گیا ہے کہ حفاظتی ڈیوائسز ٹھیک طرح سے کام کر رہی ہیں کیونکہ ہوا کا دباؤ "عمومی" سے "کم ہوا" کی حالتوں میں گر جاتا ہے۔ ہوا کے دباؤ کا کم ہونا ہنگامی بریکوں کو متحرک کر دے گا، جس سے اچانک اور بے قابو رکاوٹ پیدا ہو گی۔

معائنہ: اگر ایئر بریک چیک کے چاروں (4) حصوں کو صحیح طریقے سے سمجھانے اور عملی طور پر دکھانے (کرنے) میں ناکامی ہوئی، تو اس سے CDL گاڑی کے معائنے کے ٹیسٹ میں خودکار ناکامی تصور ہو گی۔
ایئر بریک سسٹم کے معائنے کے لیے مناسب طریقہ کار درج ذیل ہیں:

1 **ایئر گیج اور گورنر کٹ آف چیک** – گاڑی کے پہیوں کو روکنے کے لیے گٹکے لگائیں، گاڑی چلائیں اور چیک کریں کہ ایئر گیج کام کر رہا ہے اور ہوا کا دباؤ گورنر کٹ آف تک پہنچ رہا ہے (تقریباً 120 سے 140 psi کے درمیان ہے) اور اپنی گاڑی کا کٹ آف دباؤ معلوم کریں۔

2 **ہوا کے رساؤ کی شرح کا ٹیسٹ** – انجن کو بند کریں، چابی کو "آن" یا "بیٹری چارج" پوزیشن پر لوٹائیں، پارکنگ بریک (تمام گاڑیاں) اور ٹریکٹر پروٹیکشن والو (کمبینیشن گاڑی) چھوڑ دیں۔ فٹ بریک کو مکمل طور پر دبائیں۔ جب ایئر گیج مستحکم ہو جائے، تو بریک والے پاؤں کو ایک (1) منٹ تک دبائے رکھیں۔ ایئر گیج کا معائنہ کریں تاکہ جان سکیں کہ ہوا کا دباؤ ایک (1) منٹ میں تین (3) پاؤنڈ سے زیادہ تو نہیں گرتا (ایک گاڑی یا ایئر بریک کے بغیر ٹریلر کے معاملے میں) یا ایک (1) منٹ میں چار (4) پاؤنڈ سے زیادہ تو نہیں گرتا (کمبینیشن گاڑی کے معاملے میں)۔

3 **ایئر وارننگ ڈیوائس (ڈیوائسز) ٹیسٹ** – انجن کو دوبارہ اسٹارٹ کیے بغیر، یقینی بنائیں کہ چابی یا الیکٹریکل پاور "آن" یا "بیٹری چارج" پوزیشن میں ہے۔ فٹ بریک کو دبا کر اور چھوڑ کر ہوا کے دباؤ کو آہستہ آہستہ کم کرنا شروع کریں۔ کم ہوا کی انتباہی ڈیوائسز (بزر، لائٹ اور فلیگ) 55 psi یا تیار کنندہ کی طرف سے مقرر کردہ سطح سے نیچے دباؤ گرنے سے پہلے فعال ہو جانی چاہیئں۔ امیدوار کی ذمہ داری ہے کہ وہ گاڑی کے تیار کنندہ کی مخصوص ہدایات سے آگاہ ہو۔

4 **ہنگامی بریک (بریکس) ٹیسٹ** – ہوا کا دباؤ آہستہ آہستہ کم کرتے رہیں۔ پارکنگ بریک (یا ہنگامی بریک) والو 20 psi سے 45 psi کے درمیان بند ہونا چاہیئے (20 psi سے کم نہیں اور 45 psi سے زیادہ نہیں)۔

- ہوا سے چلنے والے ٹریلروں پر، ٹریکٹر حفاظتی والو اور ٹریلر پارکنگ بریک (یا ہنگامی بریک) والو ٹرک/ٹریکٹر/بس کے والو کے ساتھ یا اس سے پہلے بند ہونا (پاپ آؤٹ ہونا) چاہیئے۔
- آپ کو اُس گاڑی کے لیے تیار کنندہ کی طرف سے مقرر کردہ سطح کی شناخت کرنی ہو گی جس کا آپ ٹیسٹ دے رہے ہیں۔ اگر گاڑی کے والوز بند ہونے (پاپ آؤٹ ہونے) کے لیے ڈیزائن نہیں کیے گئے ہیں، تو آپ کو ایئر سسٹم سے خارج ہونے والی ہوا کی آواز سننی چاہیئے، جو یہ ظاہر کرتی ہے کہ پارکنگ بریکس (یا ہنگامی بریکس) لگ چکی ہیں۔ اگر گاڑی میں بیک اپ ایئر سسٹم لگا ہوا ہے، تو آپ کو یہ وضاحت کرنی ہو گی کہ اس میں ایک بیک اپ سسٹم موجود ہے اور اس کا والو (والوز) بند (پاپ آؤٹ) نہیں ہوں گے۔

نوٹ فرمائیں: آپ کو اُس گاڑی کے لیے تیار کنندہ کی طرف سے مقرر کردہ مخصوص طریقہ کار کی وضاحت کر نی ہوگی جس کا آپ ٹیسٹ دے رہے ہیں۔ یہ آپ کی ذمہ داری ہے کہ گاڑی کے ایئر سسٹم سے متعلق تیار کنندہ کی مخصوص ہدایات کو جانیں اور ممتحِن کو ان کی وضاحت کریں۔

یا

ہائیڈرولک بریک چیک (صرف ہائیڈرولک بریک کی حامل گاڑیاں)

تفصیل: ہائیڈرولک بریکوں کا معائنہ کرنے کے لیے طریقہ کار پر عمل کیا جانا چاہیئے۔ ہائیڈرولک بریک سسٹم کی اقسام اور معائنے کے طریقہ کار مختلف ہوں گے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: خراب ہائیڈرولک ہوز، بریکنگ سسٹم میں رساؤ، یا ہائیڈرولک سیال کی کمی کے نتیجے میں بریکنگ سسٹم جزوی یا مکمل طور پر ناکارہ ہو سکتا ہے، جس سے گاڑی کے رکنے کا فاصلہ بڑھ سکتا ہے یا حادثہ پیش آ سکتا ہے۔

معائنہ: اگر ہائیڈرولک بریک چیک کی درست وضاحت اور عملی مظاہرہ نہ کیا گیا تو CDL گاڑی کے معائنے کے ٹیسٹ میں خودکار ناکامی ہو جائے گی۔ یہ چیک اس بات کا تعین کرنے کے لیے ڈیزائن کیا گیا ہے کہ ہائیڈرولک بریکس صحیح طریقے سے کام کر رہی ہیں۔ اپنی گاڑی کے سسٹم کی مخصوص ہدایات کے مطابق ہائیڈرولک بریک چیک کے درج ذیل مراحل پر عمل کریں:

تیار کنندہ کی ہدایات کے مطابق (اگر موجود ہوں تو) انڈیکیٹر اور وارننگ سسٹم کے درست کام کرنے کا معائنہ کریں۔

ٹرانسمیشن کو "پارک" پر رکھتے ہوئے، بریک پیڈل کی معمول کی اونچائی کی نشاندہی کریں اور بریک پیڈل کے دباؤ کا معائنہ کریں [یعنی بریک پیڈل کو تین (3) بار دبائیں، پھر اسے پانچ (5) سیکنڈ تک دبائے رکھیں]، یا جیسا کہ تیار کنندہ کی طرف سے مخصوص کیا گیا ہو۔ بریک پیڈل کو پہلی بار دبانے کے بعد مزید حرکت (دباؤ) نہیں دینی چاہیئے اور یہ مضبوط ہونا چاہیئے، نیز بریک پیڈل کو مزید دبانے کے لیے مناسب مقدار میں ریزرو ہونا چاہیئے۔

معائنہ کریں کہ ہائیڈرولک پاور اسسٹ سسٹم (سسٹمز)، اگر موجود ہیں تو، کام کر رہے ہیں، جیسا کہ تیار کنندہ نے بیان کیا ہے۔

نوٹ فرمائیں: ہائیڈرولک بریک سسٹم مختلف ہوتے ہیں۔ آپ کے سسٹم کے لیے ضروری ہو سکتا ہے کہ اگنیشن "آن" پوزیشن میں ہو اور/یا انجن چل رہا ہو۔ آپ کو ممتحِن کے سامنے اپنی گاڑی کے لیے تیار کنندہ کی طرف سے مقرر کردہ طریقہ کار کی وضاحت اور عملی مظاہرہ کرنا ہو گا۔

10M.2 – صرف مسافر اور اسکول بس

مسافروں کا داخلہ اور لفٹ

تفصیل: بس کے دروازے عام داخلے یا باہر نکلنے کے لیے استعمال ہوتے ہیں۔ وہیل چیئر تک رسائی کے لیے استعمال ہونے والی مسافر لفٹ۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: تمام مسافروں کو محفوظ طریقے سے داخل ہونے اور باہر نکلنے کے قابل ہونا چاہیئے۔

معائنہ:
جائزہ لیں کہ داخلے کے دروازے/دروازوں کو کوئی نقصان نہ پہنچا ہو، وہ آسانی سے کام کرتے ہوں اور اندر سے محفوظ طریقے سے بند ہوتے ہوں۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ ہینڈریل محفوظ ہیں اور اسٹیپ لائٹ (لائٹس) کام کر رہی ہیں، اگر موجود ہوں۔

داخلے کے زینوں کا معائنہ کریں کہ وہ صاف ہوں، اور زینے کی سطح ڈھیلی یا گھسی ہوئی نہ ہو۔

اگر گاڑی میں مسافر لفٹ لگی ہو تو رساؤ، خراب یا گمشدہ پرزوں کا معائنہ کریں اور بتائیں کہ لفٹ کی صحیح کارکردگی کی جانچ کیسے کی جائے۔

اگر لفٹ موجود ہو تو وہ مکمل طور پر واپس سمیٹی ہوئی اور محفوظ طریقے سے بند ہونی چاہیئے۔

ایمرجنسی ایگزٹس

تفصیل: بس کے دروازے، چھت کے ہیچ، یا پش آؤٹ کھڑکیاں ہنگامی انخلاء کے لیے استعمال ہوتی ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ایمرجنسی ایگزٹس مسافروں کو حادثے یا ایمرجنسی کے دوران نکلنے کا راستہ فراہم کرنے کے لیے قابل استعمال ہونے چاہیئں۔

معائنہ:
تمام ایمرجنسی ایگزٹس کا معائنہ کریں کہ وہ واضح طور پر نشان زدہ ہوں، کسی قسم کے نقص سے پاک ہوں، آسانی سے کھل سکیں اور اندر سے مضبوطی سے بند ہو سکیں۔ عملی مظاہرہ کریں کہ کم از کم ایک (1) ہنگامی راستہ آسانی سے کھلتا ہو، مضبوطی سے بند ہوتا ہو اور اس میں کوئی نقص نہ ہو۔ اس بات کی توثیق کریں کہ ایمرجنسی ایگزٹ اور انتباہی نظام درست طور پر فعال ہیں۔ نشاندہی کریں اور بیان کریں کہ دیگر تمام ایمرجنسی ایگزٹس کیسے کام کرتے ہیں۔

چیک کریں کہ ریلیز ہینڈل گاڑی کے اندر اور باہر دونوں جانب سے درست طریقے سے استعمال کیے جا سکتے ہوں۔

چابی کو "آن" یا "چارج شدہ" پوزیشن میں رکھتے ہوئے، چیک کریں کہ ایمرجنسی ایگزٹ کی انتباہی ڈیوائسز درست طریقے سے کام کر رہی ہیں۔

مسافروں کے بیٹھنے کی جگہ

تفصیل: مسافر گاڑی کی سیٹیں اور فریم۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: مسافروں کے بیٹھنے کے لیے سیٹیں محفوظ ہونی چاہیئیں۔

معائنہ:
سیٹ فریموں کا معائنہ کریں کہ وہ ٹوٹے ہوئے نہ ہوں اور یقینی بنائیں کہ وہ فرش سے مضبوطی سے جڑے ہوئے ہیں۔

سیٹ کشنز کا معائنہ کریں کہ وہ سیٹ فریموں سے مضبوطی سے جڑے ہوئے ہوں۔

مسافروں کی نگرانی کی ڈیوائسز

تفصیل: ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس/ مِرر اور مانیٹرنگ ڈیوائسز، مثلاً کیمرے، مسافروں یا طلباء کو دیکھنے اور ان کی نگرانی کے لیے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: اندرونی (مسافر) اور بیرونی (فینڈر، کراس اوور اور دیگر) ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس/مِرر یا مانیٹرنگ ڈیوائسز مسافروں یا طلباء کو دیکھنے اور مشاہدہ کرنے کے لیے ڈرائیور کو ڈرائیونگ، لوڈنگ اور ان لوڈنگ کے دوران مسافروں/طلبہ کا محفوظ طریقے سے مشاہدہ اور نگرانی کرنے میں مدد کرتی ہیں۔ مسافر/اسکول بس ڈرائیوروں کو سوار ہوتے اور اترتے مسافروں/طلباء کو واضح طور پر دیکھنے کے قابل ہونا چاہیئے۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ تمام اندرونی اور بیرونی مسافروں کے شیشے اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس/آئینے کے بریکٹ مڑے ہوئے نہیں ہیں اور بغیر کسی گمشدہ حصے کے محفوظ طریقے سے نصب ہیں۔

مناسب ایڈجسٹمنٹ کے لیے تمام اندرونی اور بیرونی مسافروں کے شیشوں کا معائنہ کریں اور یہ کہ وہ صاف ہیں۔

اگر موجود ہوں تو مسافروں کی نگرانی کی ڈیوائسز یا کیمروں کا معائنہ کریں کہ وہ صاف ہوں اور اندر سے دیکھے جا سکتے ہوں، نیز ویڈیو ڈسپلے قابل استعمال ہو اور دیکھنے کے لیے درست طریقے سے ایڈجسٹ کیا گیا ہو۔

طلبہ کے کراس اوور شیشوں کا معائنہ (صرف اسکول بس کے لیے)۔

10M.3 – صرف اسکول بس

اسٹوڈنٹ لائٹس (آگے اور پیچھے)

تفصیل: اسٹروب لائٹ (اگر موجود ہو)، باری باری چمکتی ہوئی امبر لائٹس اور باری باری اسکول بسوں پر چمکتی ہوئی سرخ لائٹس۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: اسکول بس کے ڈرائیور کو اسٹوڈنٹ لائٹس کے ذریعے دوسری ٹریفک کو بس کی موجودگی اور طلباء کو سوار کرنے/اتارنے کے عمل کو روکنے یا دوبارہ شروع کرنے کے ارادے سے آگاہ کرنے کی سہولت ملتی ہے۔

معائنہ:
گاڑی کے اگلے اور پچھلے حصے پر درج ذیل اسٹوڈنٹ لائٹس کا معائنہ کیا جائے اور ان کے کام کرنے کا عملی مظاہرہ کیا جائے:

معائنہ کریں کہ اسٹروب لائٹ (اگر موجود ہے تو) چل رہی ہے اور ٹوٹی ہوئی نہیں ہے۔ یقینی بنائیں کہ ڈیش بورڈ پر موجود اسٹروب لائٹ انڈیکیٹر مکمل طور پر فعال اور درست طریقے سے کام کر رہا ہو۔

یقینی بنائیں کہ گاڑی کے اگلے اور پچھلے حصے پر نصب باری باری چمکنے والی عنبری (Amber) لائٹس (اگر موجود ہوں) کی فعالیت درست ہو، وہ مکمل طور پر کام کر رہی ہوں اور ٹوٹی ہوئی نہ ہوں۔ یقینی بنائیں کہ ڈیش بورڈ پر موجود چمکدار عنبری روشنی کا انڈیکیٹر مکمل طور پر فعال ہے۔

یقینی بنائیں کہ گاڑی کے اگلے اور پچھلے حصے میں نصب باری باری چمکنے والی سرخ لائٹس کی فعالیت درست ہے، اور وہ مکمل طور پر فعال ہیں اور ان میں ٹوٹی ہوئی نہ ہوں۔ یقینی بنائیں کہ ڈیش بورڈ پر موجود چمکدار سرخ روشنی کا انڈیکیٹر مکمل طور پر فعال ہے۔

اسٹاپ آرم اور سیفٹی آرم

تفصیل: اسکول بسوں پر نصب اسٹاپ آرم اور سیفٹی آرم طلباء کے سوار ہونے اور اتارنے کی لائٹس کے فعال ہونے پر کام کرتے ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: **اسٹاپ آرم** - دیگر ڈرائیوروں کو خبردار کرتا ہے کہ اسکول بس رک رہی ہے یا روکی گئی ہے۔ **سیفٹی آرم** اسکول بس کے سامنے سے طلباء کو ڈرائیور کی نظر میں (مثلاً 10 فٹ کے فاصلے پر) سڑک پار کرنے پر مجبور کرتا ہے۔

معائنہ:
درج ذیل اسکول بس کے حفاظتی آئٹمز کا معائنہ ضروری ہے، اور ان کی فعالیت کی وضاحت اور مظاہرہ بھی کرنا ہوگا۔

اسٹاپ آرم (آرمز) کا معائنہ کریں - اگر نصب ہو تو یہ گاڑی کے فریم سے مضبوطی سے جڑا ہونا چاہیئے اور ڈھیلے، ٹوٹے یا خراب پرزوں سے پاک ہونا چاہیئے۔ اسٹاپ آرم کا معائنہ کریں کہ جب فعال ہو تو مکمل طور پر کھل جائے، اسٹاپ آرم لائٹس کام کر رہی ہوں، اور ڈیش بورڈ پر اسٹاپ آرم اشارہ کام کر رہا ہو۔

سیفٹی آرم کا معائنہ کریں - اگر نصب ہو تو یہ گاڑی کے فریم سے مضبوطی سے جڑا ہونا چاہیئے اور اس کا کوئی بھی حصہ ڈھیلا، ٹوٹا ہوا یا خراب نہیں ہونا چاہیئے۔ سیفٹی آرم کا معائنہ کریں کہ یہ اسٹاپ آرم کے ساتھ مل کر صحیح طریقے سے کام کرتا ہے اور مکمل طور پر کھل جاتا ہے۔

فرسٹ ایڈ ایمرجنسی اور باڈی فلوئیڈ کٹس

تفصیل: اسکول بس کے لیے درکار ہنگامی سامان (بشمول ایمرجنسی فرسٹ ایڈ کٹ اور باڈی فلوئیڈ کلین اپ کٹ)۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ہنگامی سامان دستیاب ہونا چاہیئے اور قابل استعمال حالت میں ہونا چاہیئے۔

معائنہ:
ایمرجنسی فرسٹ ایڈ کٹ کا معائنہ کریں کہ وہ موجود ہو اور اس کی سیل ٹوٹی ہوئی نہ ہو جو کسی چیز کے غائب ہونے کی نشاندہی کر سکتی ہے۔

یقینی بنائیں کہ جسمانی رطوبتوں کی صفائی کی کٹ موجود ہے اور اس کی سیل قائم ہے، کیونکہ سیل کے ٹوٹنے سے اشیاء کی عدم موجودگی کا امکان ظاہر ہو سکتا ہے۔

10M.4 – لائٹس آپریشنز چیک (تمام گاڑیاں)

لائٹس آپریشنز چیک

تفصیل: ہیڈ لائٹس، ہائی بیم لائٹس، مڑنے کے اشارے، 4 طرفہ فلیشرز، کلیئرنس لائٹس، ٹیل لائٹس، اور کمرشل موٹر گاڑی اور ٹریلر کے سامنے، اطراف اور پیچھے کی بریک لائٹس (صرف کمبینیشن گاڑیاں)۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: یہ لائٹیں کمرشل گاڑی کے ڈرائیور کو دیکھنے اور دیکھائی دینے اور دیگر ٹریفک کے ساتھ رابطہ کرنے میں مدد دیتی ہیں۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ گاڑی کی اگلی، اطراف اور پچھلی تمام لائٹیں چلتی ہیں اور جب متعلقہ لائٹس آن ہوتی ہیں، بشمول بائیں اور دائیں مڑنے کے اشارے، 4 طرفہ فلیشر، دھیمی بیم ہیڈلائٹس، ہائی بیم ہیڈلائٹس، کلیئرنس یا مارکر لائٹس، ٹیل لائٹس اور بریک لائٹس۔ بریک لائٹس کا معائنہ کریں کہ بریک لگاتے وقت یہ "آن" ہو جائیں اور بریک چھوڑتے وقت "آف" ہو جائیں۔

نوٹ فرمائیں: کمبینیشن گاڑی پر، آپ کو صرف ٹریلر کے پچھلے حصے کا معائنہ کرنے کی ضرورت ہے۔

نوٹ فرمائیں: تمام خارجی لائٹس کی فعالیت کی جانچ گاڑی کے باہر سے کی جانی چاہیئے۔ آپ ممتحِن سے روشنیوں کی خارجی فعالیت کی جانچ میں معاونت طلب کر سکتے ہیں۔ آپ کو معائنہ کرتے وقت ممتحِن کو گاڑی یا ٹریلر (صرف کمبینیشن گاڑی) کے اگلے، اطراف اور پچھلے حصے کی طرف رہنمائی کرنی ہو گی۔ آپ کی ذمہ داری ہے کہ ممتحن کو واضح طور پر بتائیں کہ آپ ان سے کون سی لائٹس کا معائنہ کروانا چاہتے ہیں، جبکہ آپ گاڑی کے اندر سے ان لائٹس کو چالو اور بند کر رہے ہوں گے۔ آپ کو کھڑکی نیچے کر کے اور اتنی اونچی آواز میں بولنا ہو گا کہ ممتحِن آپ کی آواز کو سن سکے۔ اگر آپ کسی مخصوص لائٹ کو بھول جاتے ہیں یا چھوڑ دیتے ہیں، تو آپ کو نمبر نہیں ملیں گے۔

10M.5 – بیرونی معائنہ (تمام گاڑیاں)

10M.5.1 – گاڑی کا سامنے والا حصہ / انجن والا حصہ (بند انجن)

<u>لینزز</u>

تفصیل: گاڑی/ٹریکٹر کے اگلے حصے پر لائٹ لینزز یا کور۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: روشنی والے لینزز یا کور کا صاف اور ٹوٹ پھوٹ سے پاک ہونا ضروری ہے تاکہ روشنی صحیح طور پر کام کر سکے۔

معائنہ:
لائٹس کے لینزز یا کور کا معائنہ کریں کہ وہ صحیح رنگ کے ہوں، صاف ہوں، ٹوٹے ہوئے نہ ہوں اور غائب نہ ہوں۔

<u>اہم سیال کی سطح</u>

تفصیل: انجن آئل انجن کی چکناہٹ کے لیے؛ سرد کار (کولنٹ) انجن کو ٹھنڈا رکھنے کے لیے؛ اسٹیئرنگ فلوئیڈ سامنے کے پہیوں کی حرکت میں مدد دینے کے لیے؛ اور بریک فلوئیڈ گاڑی کو روکنے کے لیے (صرف ہائیڈرولک بریکس پر)۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: مناسب سیال کی سطح اس بات کو یقینی بناتی ہے کہ انجن، کولنگ، اسٹیئرنگ اور بریک سسٹم (صرف ہائیڈرولک بریک) صحیح طریقے سے کام کرتے ہیں اور انجن اور ان سسٹمز کی معیاد کو بڑھاتے ہیں۔

معائنہ:
انجن بند ہونے کی صورت میں، یہ ظاہر کریں کہ سیالوں کی مناسب سطحوں کا معائنہ کیا جائے گا، جن میں شامل ہیں:

انجن آئل؛

کولنگ سسٹم/سرد کار؛

پاور اسٹیئرنگ سیال؛ اور

بریک فلوئیڈ (صرف ہائیڈرولک بریکس)۔

اگر لاگو ہو، تو بتائیں کہ سیال کی سطح کا معائنہ کہاں کیا جائے اور ڈِپ اسٹِک (اسٹِکس) یا سائٹ گلاس (گلاسز) کہاں واقع ہیں۔ بتائیں کہ آپ یہ چیک کریں گے کہ ہر آئٹم کی سطح ایڈ اور فُل کے نشانات کے درمیان ہے۔

احتیاط: اگر انجن گرم ہو تو سرد کار (کولنٹ) ریڈی ایٹر کیپ کو کبھی نہ ہٹائیں۔

<u>سیال اور ہوا کے رساؤ</u>

تفصیل: انجن اور گاڑی کے دیگر سسٹمز سے سیال کا اخراج؛ اور ہوا کا رساؤ، اگر قابل اطلاق ہو۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: سیال کے اخراج سے کسی پرزے کے ناکارہ ہونے کی نشاندہی ہو سکتی خاص طور پر ان جگہوں پر جہاں سطح کا باقاعدہ معائنہ مشکل ہوتا ہے (جیسے ٹرانسمیشن یا ایندھن کے نظام)۔ ہوا کے رساؤ سے ان حصوں میں خرابی کی نشاندہی ہو سکتی ہے جن کا معائنہ آسانی سے نہیں ہو پاتا (مثلاً ایئر کمپریسر اور دیگر ہوا سے چلنے والے پرزے)۔

معائنہ:
زمین پر گڑھے تلاش کریں۔

انجن اور ٹرانسمیشن کے ارد گرد اور نیچے سیال مواد کے قطرے ٹپکنے کی جانچ کریں۔

اگر موجود ہوں تو، ہوزز اور ایئر لائنز کا معائنہ کریں تاکہ ان کی حالت اور رساؤ کو چیک کیا جا سکے۔

<u>اسٹیئرنگ سسٹم</u>

تفصیل: وہ میکانزم جو اسٹیئرنگ کالم کی حرکت کو پہیوں کو موڑنے والی حرکت میں تبدیل کرتے ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: اسٹیئرنگ کے پرزے اگر گھسے ہوئے، پھٹے ہوئے، ڈھیلے یا ٹوٹے ہوئے ہوں تو اس سے گاڑی کی سمت پر کنٹرول ختم ہو سکتا ہے۔ اسٹیئرنگ لنکج میں حرکت یا ڈھیلاپن گاڑی کو بے قابو کر سکتا ہے جس سے سنگین کنٹرول مسائل پیدا ہو سکتے ہیں۔

معائنہ:
پاور اسٹیئرنگ باکس کا معائنہ کریں کہ وہ محفوظ طریقے سے جڑا ہوا ہے اور اس سے کوئی رساؤ نہیں ہو رہا۔

سٹیئرنگ نظام کے تمام ہوزز اور کنکشنز کا معائنہ کریں کہ کہیں ٹوٹ پھوٹ یا رساؤ تو نہیں ہو رہا۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ اسٹیئرنگ سسٹم میں کوئی نٹ، بولٹ یا کاٹر کیز تو غائب نہیں ہیں۔

اسٹیئرنگ باکس سے لے کر پہیے تک نظر آنے والے تمام کنیکٹنگ لنکس، آرمز اور راڈز کا معائنہ کریں کہ وہ گھسے ہوئے یا ٹوٹے پھوٹے ہوئے نہ ہوں، نیز جوائنٹس اور ساکٹس میں گھساوٹ یا ڈھیلا پن نہ ہو۔

10M.5.2 – ایکسل اجزاء/اسٹیئرنگ ایکسل

نوٹ فرمائیں: گاڑی کے کسی ایکسل پر اسی سیکشن (11.5.2) میں بیان کردہ اسی معائنے کے لیے تیار رہیں۔

<u>ٹائر</u>

تفصیل: ٹائر/وہیل اسمبلیز سڑک کے ساتھ جڑی ہوئی ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ٹائر میں ہوا کم ہونے سے ٹائر کے زیادہ پھیلنے کی وجہ سے ضرورت سے زیادہ گرمی پیدا ہوتی ہے، جس سے ٹائر کے پھٹنے کا خطرہ بڑھ جاتا ہے۔ گھسے ہوئے ٹائر پھسلن کا باعث بنتے ہیں، سڑک پر گرفت کم کرتے ہیں اور گاڑی کو رکنے میں زیادہ فاصلہ درکار ہوتا ہے۔

ضرورت سے زیادہ ہوا بھرنے سے ٹائر کی ٹریڈ اور سڑک سے رابطے میں کمی آتی ہے جس کے باعث ٹائر کو کربز اور گڑھوں سے پہنچنے والے نقصان کا خطرہ بڑھ جاتا ہے۔ کٹس اور ابھار ٹائر کے ناکام ہونے، پھٹنے اور کنٹرول اچانک کھو دینے کا سبب بن سکتے ہیں۔

معائنہ:
ہر ٹائر پر درج ذیل چیزوں کا معائنہ کرنا ضروری ہے:

ٹائر کی ہوا کا معائنہ: ٹائر گیج کا استعمال کرتے ہوئے مناسب ہوا کا معائنہ کریں۔ اس بات کو یقینی بنائیں کہ والو کے تمام سٹمز قابل رسائی ہیں۔

ٹائر کی حالت: ٹریڈ اور سائیڈ وال میں کٹ یا نقص کی جانچ کریں جو ٹائر کے اندرونی پرتوں کو باہر نکال رہے ہوں۔ یقینی بنائیں کہ والو کیپس غائب نہ ہوں اور والو سٹمز پر کوئی نقص یا ٹوٹ پھوٹ نہ ہو۔ سائیڈ وال میں ابھار یا پھولاؤ اور دوہرے ٹائروں میں غیر موافق قطر کی جانچ کریں۔

ٹائر کی گھسائی: تمام بڑے ٹریڈ گرووز (جن میں گھسنے کی نشاندہی کرنے والی لکیریں ہوں) پر ٹریڈ ڈیپتھ گیج سے کم از کم گہرائی کی جانچ کریں (32/4 اسٹیئرنگ ایکسل ٹائروں کے لیے، 32/2 باقی تمام ٹائروں کے لیے)

نوٹ فرمائیں: اگر آپ صرف ٹائر پر لات ماریں یا ہتھوڑے سے ٹھوکر مار کر ہوا کا معائنہ کریں گے تو آپ کو کریڈٹ نہیں ملے گا۔ آپ کو ٹائر گیج کے استعمال کا مظاہرہ کرنا چاہیئے۔

نوٹ فرمائیں: اگر ٹائروں میں خودکار ٹائر انفلیشن سسٹم (ATIS) یا ٹائر پریشر مانیٹرنگ سسٹم (TPMS) لگا ہوا ہے جو ٹائر والو سٹمز سے ہوز کے ذریعے جڑا ہوا ہے، تو آپ کو صرف یہ ظاہر کرنا ہو گا کہ ٹائر کا دباؤ ایک خودکار نظام کے ذریعے نگرانی اور ایڈجسٹ کیا جاتا ہے اور اس بات کا معائنہ کریں کہ یہ نظام صحیح طریقے سے کام کر رہا ہے۔

<u>رِم/پہیے</u>

تفصیل: وہ دھاتی رِم/وہیل جن پر ٹائر لگائے جاتے ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: نقص والے رِم، رِم سے ٹائر کا اتر جانا، ایکسل سے پہیے کا الگ ہو جانا، ٹائر میں ہوا کے دباؤ میں کمی آنا، فلانج کو پہنچنے والے نقصان کی وجہ سے پہیے کا رِم سے پھسل جانا جیسے مسائل کا سامنا ہو سکتا ہے۔ ایک خراب پہیہ گاڑی کے کنٹرول سے محرومی کا باعث بن سکتا ہے، جس کے نتیجے میں حادثہ پیش آ سکتا ہے۔ پہیوں اور رِمز کا باقاعدگی سے معائنہ کیا جانا چاہیئے تاکہ کسی بھی ایسی خرابی کا پتہ چل سکے جو پہیے کے مکمل یا جزوی طور پر الگ ہونے یا ٹائر سے ہوا کے اخراج کا باعث بن سکتی ہو۔

معائنہ:
رِم کا معائنہ کریں تاکہ کسی بھی قسم کے نقص، دراڑ یا مڑے ہوئے حصے کا پتہ لگایا جا سکے۔ رم کی ویلڈنگ سے مرمت نہیں ہو سکتی۔ اگر گاڑی میں ویج وہیل لگے ہوں تو زنگ کے نشانات کی جانچ کریں جو رِم کے ڈھیلے ہونے کی نشاندہی کر سکتے ہیں۔

اسٹڈز اور بولٹ کے سوراخوں کا معائنہ کریں تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ لمبے (گولائی سے باہر) نہیں ہیں اور کوئی نٹ یا بولٹ غائب یا ڈھیلا نہیں ہے۔

وہیل فاسٹنر (لگ نٹ)

تفصیل: وہیل کو ایکسل پر رکھتا ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ڈھیلے یا غائب لگ نٹ پہیے کے الگ ہونے کا باعث بن سکتے ہیں، جس کے نتیجے میں حادثہ رونما ہو سکتا ہے۔

معائنہ:
معائنہ کریں کہ تمام لگ نٹ موجود ہیں۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ لگ نٹ ڈھیلے نہ ہوں اور زنگ کے نشانات یا چمکدار دھاگوں کے کوئی نشان نہ ہوں جو ڈھیلے پن کو ظاہر کر سکتے ہیں۔

معائنہ کریں کہ کوئی اسٹڈ ٹوٹا ہوا نہیں ہے۔

اسپرنگ اور ایئر بیگ اور شاک

تفصیل: پتوں یا کوائل اسپرنگز کا کام پہیوں کے سڑک کی سطح پر چلنے سے پیدا ہونے والے ارتعاش کو کم کرنا ہوتا ہے۔ ایئر بیگ جو یا تو اسپرنگز کے ساتھ کام کرتے ہیں یا بنیادی سسپینشن نظام کے طور پر خدمات انجام دیتے ہیں۔ گیس یا ہائیڈرولک ڈیوائسز (شاکس) جو گاڑی کی سسپینشن کو نرم اور گاڑی کو مستحکم کرتی ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: اگر گاڑی فریم یا ٹائر پر گر جائے تو ٹوٹے ہوئے یا غائب لیف اسپرنگز یا کوائلز کنٹرول کھونے یا گاڑی کے الٹنے کا باعث بن سکتے ہیں۔ جگہ سے سر کے ہوئے اسپرنگز ٹائر سے ٹکراتے ہیں جس کی وجہ سے ٹائر پھٹ سکتا ہے یا اسٹیئرنگ میں خلل آ سکتا ہے۔ خراب ایئر بیگ یا شاک گاڑی کے ہینڈلنگ اور بریکنگ فاصلے کو متاثر کر سکتے ہیں۔

معائنہ:
ہر ایکسل پر درج ذیل آئٹمز کا معائنہ کیا جانا چاہیئے، جہاں تک دکھائی دیں اور قابل رسائی ہوں:

کسی بھی غائب، سر کے ہوئے، دراڑ والے یا ٹوٹے ہوئے لیف اسپرنگز کا معائنہ کریں اور یہ یقینی بنائیں کہ اسپرنگ ماؤنٹس دراڑ والے، ٹوٹے پھوٹے نہیں ہیں یا ان کا کوئی پرزہ غائب نہیں ہے۔

کوائل اسپرنگز میں کسی بھی ٹوٹ پھوٹ یا خرابی کا معائنہ کریں اور یقینی بنائیں کہ ماؤنٹس میں کوئی دراڑ، ٹوٹ پھوٹ یا پرزے غائب نہ ہوں۔

ایئر رائیڈ سسپینشن (اگر موجود ہو) کا معائنہ کریں تاکہ یقینی بنایا جا سکے کہ یہ محفوظ ہے، خراب نہیں ہوا ہے اور ہوا کا رساؤ نہیں ہو رہا۔

شاک ایبزوربرز (جذب کار) کا معائنہ کریں تاکہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ محفوظ ہیں، خراب نہیں ہوئے ہیں اور ان سے کوئی رساؤ نہیں ہو رہا (اگر موجود ہوں)۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ گاڑی سیٹ لیول پر ہے (آگے سے پیچھے اور ایک طرف سے دوسری طرف)۔

نوٹ فرمائیں: اگر سسپینشن کے اجزاء نظر نہیں آ رہے یا قابل رسائی نہیں ہیں (جیسے ٹرانزٹ یا موٹر کوچ بسیں)، تو ممتحِن کو اطلاع دیں۔ نیز، گاڑی کے برابر بیٹھنے کا معائنہ کریں (سامنے سے پیچھے اور ایک طرف سے دوسری طرف) اور نوٹ کریں کہ جھکی ہوئی گاڑی سسپینشن میں خرابی کی نشاندہی کر سکتی ہے۔

بریک لائنز / ہوزز / لیکس

تفصیل: وہیل بریک اسمبلی میں ہوا یا ہائیڈرولک سیال لے جاتا ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ہائیڈرولک سیال کے ضیاع سے بریک کی طاقت اور ردعمل میں کمی واقع ہو سکتی ہے۔ ہوا کے دباؤ میں کمی وہیل لاک اپ کا سبب بن سکتی ہے۔

معائنہ:
بریک سسٹم کی ہوزز اور لائنز کا معائنہ کریں تاکہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ بریکوں تک ہوا یا ہائیڈرولک سیال کی مناسب فراہمی کر رہی ہیں اور ان میں سے کسی قسم کا رساؤ نہیں ہو رہا۔

دراڑ والی، گھسی ہوئی یا پھٹی ہوئی ہوزز اور لائنز کا معائنہ کریں۔

تمام ہوز یا لائن کپلنگز اور فٹنگز کا معائنہ کریں تاکہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ محفوظ طریقے سے جڑی ہوئی ہیں۔

نوٹ فرمائیں: اگر الیکٹرک بریکس موجود ہوں، تو یقینی بنائیں کہ برقی تاروں کے کنکشن محفوظ ہیں اور ان کی کیسنگ میں کوئی گھساوٹ یا دراڑ نہیں ہے۔

بریک کے آلودہ کار

تفصیل: آلودگی، جیسے چکنائی، تیل وغیرہ، جو گاڑی کو سست کرنے یا روکنے پر بریک لگانے کی کارکردگی کو متاثر کر سکتی ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: بریکوں پر آلودہ چیزیں بریک کی رگڑ میں کمی کا سبب بن سکتی ہیں جو حادثے کا باعث بن سکتی ہیں۔ آلودہ کاران آگ کا خطرہ بھی پیدا کر سکتے ہیں۔

معائنہ:
اگر رسائی ممکن ہو تو، بریک لائننگ یا پیڈز اور بریک ڈرم یا ڈسک پر گریس، تیل یا دیگر آلودہ کار چیزوں کا معائنہ کریں جو بریک کی کارکردگی کو متاثر کر سکتی ہیں۔

10M.5.3 – گاڑی کی سائیڈ

لینزز اور ریفلیکٹرز

تفصیل: لائٹ لینزز یا کور اور گاڑی اور ٹریلر کے اطراف میں ریفلیکٹر (صرف کمبینیشن گاڑیاں)۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: لائٹس کے ٹھیک سے کام کرنے کے لیے لائٹ لینزز یا کور نقصان سے پاک ہونے چاہیئیں۔ ریفلیکٹرز کی موجودگی سے تجارتی گاڑیوں کے ڈرائیوروں کو دیگر ٹریفک کے لیے نظر آنے اور اپنی موجودگی کا اظہار کرنے میں مدد ملتی ہے۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ گاڑی اور ٹریلر کے اطراف میں لائٹ لینزز یا کور (صرف متصل گاڑیاں) کے مناسب رنگ ہیں، صاف، ٹوٹے پھوٹے یا غائب نہیں ہیں۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ گاڑی اور ٹریلر کے اطراف کے ریفلیکٹرز (صرف کمبینیشن گاڑیاں) کے مناسب رنگ ہیں، صاف، ٹوٹے پھوٹے یا غائب نہیں ہیں۔

ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز

تفصیل: سائیڈ ویو مِرر سائیڈ ویو کے پیچھے اوراطراف کی ٹریفک کو دیکھنے کے لیے (تمام گاڑیاں)۔ دیگر مانیٹرنگ ڈیوائسز، جیسے کیمرے، شیشے کے ساتھ یا شیشے کے بجائے استعمال کیے جا سکتے ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / مِرر یا دیگر مانیٹرنگ ڈیوائسز گاڑی کے اطراف اور عقب میں مرئیت فراہم کرتی ہیں۔ ڈرائیور کو دوسری ٹریفک کو دیکھنے کے قابل ہونا چاہیئے، خاص طور پر بلائنڈ ایریا (نظر نہ آنے والے) علاقوں میں۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ شیشے صاف ہیں اور ٹوٹے ہوئے نہیں ہیں اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس / شیشے کے بریکٹ مڑے ہوئے نہیں ہیں اور بغیر کسی گمشدہ حصوں کے محفوظ طریقے سے نصب ہیں۔

اگر نصب ہوں تو، پیچھے اور سائیڈ ویو مانیٹرنگ ڈیوائسز یا کیمروں کو اندر سے دیکھنے کے لیے صاف ہونا چاہیئے۔

بیٹری/الیکٹریکل سسٹم

تفصیل: بیٹریاں جو گاڑی کے افعال کے لیے برقی کرنٹ فراہم کرتی ہیں یا گاڑی کی طاقت کے لیے جزوی یا بنیادی ذریعے کے طور پر کام کرتی ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: بیٹریوں، برقی نظام یا الیکٹرک موٹر کو پہنچنے والے نقصان سے گاڑی میں خرابی یا بجلی کی کمی ہو سکتی ہے جس سے گاڑی میں آگ لگ سکتی ہے۔

معائنہ:
جہاں بھی واقع ہو:

اگر نظر آئیں تو بیٹریز کا معائنہ کریں تاکہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ محفوظ طریقے سے نصب ہیں۔

اگر نظر آئیں تو تمام کنکشنز کا معائنہ کریں تاکہ یقینی بنایا جا سکے کہ وہ مضبوطی سے جڑے ہوئے ہیں اور ان پر ضرورت سے زیادہ زنگ یا کسی قسم کی کوروژن کے آثار نہ ہوں۔

الیکٹریکل سسٹم کے تمام کیبلز اور لائنوں کا معائنہ کریں کہ وہ محفوظ ہیں اور نہ تو پھٹی ہوئی ہیں اور نہ ہی گھسی ہوئی ہیں۔

معائنہ کریں کہ اگر قابل اطلاق ہو تو بیٹری باکس، کور یا دروازہ محفوظ ہے۔

نوٹ فرمائیں: اگر بیٹریاں نظر نہیں آتیں یا قابل رسائی نہیں ہیں تو ممتحِن کو مطلع کریں۔

فیول ٹینک (ٹینکس)

تفصیل: ایک ایسا کنٹینر جس میں فیول ہوتا ہے۔

وجہ معائنہ: ایندھن کا اخراج آگ لگنے کے خطرات پیدا کر سکتا ہے اور دیگر ٹریفک کے لیے ڈرائیونگ کے سنگین خطرات کا باعث بن سکتا ہے۔ پکی سڑک پر گرا ہوا ایندھن انتہائی پھسلن پیدا کر سکتا ہے۔

معائنہ:

اس بات کو یقینی بنائیں کہ تمام فیول ٹینک، بشمول ڈیزل ایگزاسٹ فلوئیڈ (DEF) ٹینک (ٹینکس) (اگر نصب ہوں)، مضبوطی سے نصب ہوں، ڈھکن مکمل طور پر بند ہوں، اور ٹینک (ٹینکس) یا متعلقہ لائنوں سے کسی قسم کا رساؤ موجود نہ ہو۔

<u>**فریم (فریمز)**</u>

تفصیل: گاڑی کی باڈی یا ٹریلر کی باڈی کو سپورٹ کرنے کے لیے ساختی پرزہ جات۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: فریم کے ڈھیلے یا ٹوٹے پھوٹے ہوئے پرزے گاڑی کے استحکام کو کم کر سکتے ہیں، جس سے ہینڈلنگ اور موڑ لیتے وقت مسائل پیدا ہو سکتے ہیں (مثلاً بےقابو ہونا، الٹنے کا خدشہ) جس کے نتیجے میں گاڑی کا مکمل کنٹرول ختم ہو سکتا ہے۔ کارگو ایریا میں دراڑیں، ٹوٹ پھوٹ یا سوراخ کا نتیجہ کارگو کے ممکنہ نقصان کا سبب بن سکتا ہے۔

معائنہ:
اگر قابل اطلاق ہو تو دراڑیں، ٹوٹے ہوئے ویلڈز، سوراخوں یا فریم کے پرزہ جات کو ہونے والے دیگر نقصانات کا معائنہ کریں، بشمول ٹریلر۔

اگر قابل اطلاق ہو تو ٹریلر سمیت کارگو ایریا یا فرش میں دراڑیں، ٹوٹ پھوٹ یا سوراخ کا معائنہ کریں۔

اگر قابل اطلاق ہو تو معائنہ کریں کہ ٹریلر ٹینڈم ریلیز لیور اور پن مضبوطی سے جڑے ہوئے ہیں۔

10M.5.4 – گاڑی یا ٹریلر کا پچھلا حصہ

<u>**لینزز اور ریفلیکٹرز**</u>

تفصیل: گاڑی یا ٹریلر کے عقب میں لائٹ لینزز یا کور اور ریفلیکٹر (صرف کمبینیشن گاڑیاں)۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: لائٹ کے ٹھیک سے کام کرنے کے لیے لائٹ لینزز یا کور نقصان سے پاک ہونے چاہیئں۔ ریفلیکٹرز کی موجودگی سے تجارتی گاڑیوں کے ڈرائیوروں کو دیگر ٹریفک کے لیے نظر آنے اور اپنی موجودگی کا اظہار کرنے میں مدد ملتی ہے۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ لائٹ لینزز یا کور صحیح رنگ کے ہیں، صاف ہیں، ٹوٹے ہوئے اور غائب نہیں ہیں۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ ریفلیکٹر مناسب رنگ کے ہیں، صاف ہیں، ٹوٹے ہوئے اور غائب نہیں ہیں۔

نوٹ فرمائیں: کمبینیشن گاڑی پر، آپ کو صرف ٹریلر کے پچھلے حصے کا معائنہ کرنے کی ضرورت ہے۔

10M.6 – کمبینیشن گاڑیاں

10M.6.1 – صرف کمبینیشن گاڑیاں

<u>**ہوا اور برقی لائنیں / کنیکٹرز**</u>

تفصیل: پاور یونٹ سے ٹریلر تک ہوا اور بجلی لے جاتے ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ایئر بریکس - ٹریلر تک ہوا کی رسائی کم ہونے یا ختم ہونے سے کھینچی جانے والی اکائی (ٹریلر) کی بریکنگ صلاحیت جزوی یا مکمل طور پر ختم ہو سکتی ہے۔ ہوا کا کم دباؤ ٹریلر کے اسپرنگ بریکس کو اچانک فعال کر سکتا ہے، جس سے گاڑی کا کنٹرول خراب ہو سکتا ہے اور حادثہ پیش آ سکتا ہے۔

الیکٹرک بریکس ٹریلر کا برقی کنکشن منقطع ہونے سے کھینچی جانے والی اکائی (ٹریلر) کی بریکنگ اور کنٹرول مکمل طور پر ناکارہ ہو جائے گا، جس کے نتیجے میں حادثہ ہو سکتا ہے۔

برقی لائنیں - خراب لائنوں کے نتیجے میں گاڑی کی اپنی حرکات کو دوسرے ڈرائیوروں تک پہنچانے کی صلاحیت ختم ہو سکتی ہے (کوئی موڑ نہیں، یا بریک لائٹس نہیں)۔ رات کے وقت دوسری ٹریفک کو نظر نہ آنا ایک سنگین ٹریفک خطرہ ہے اور اس کے نتیجے میں حادثہ پیش آ سکتا ہے۔

معائنہ:
پاور یونٹ اور ٹریلر پر ہوا اور بجلی کے کنیکٹرز کی جانچ کریں کہ وہ درست طریقے سے جڑے ہوں، سیل بند ہوں، خرابی سے پاک ہوں اور اپنی جگہ پر لاک ہوں۔

ہوا کے پائپوں اور برقی تاروں کا معائنہ کریں کہ وہ نہ کٹے ہوں، نہ پھٹے ہوں، نہ رگڑ کھائے ہوں، نہ جوڑے گئے ہوں، نہ ٹیپ لگے ہوں (نہ ہی اتنا گھسے ہوں کہ اسٹیل کی جالی/بجلی کا موصل دکھائی دے)۔ ہوا کے رساؤ کی آواز کو سنیں (صرف ایئر بریک سسٹمز)۔

برقی تاروں اور ہوا کی لائنوں (اگر موجود ہوں) کا معائنہ کریں کہ وہ الجھی ہوئی، دبی ہوئی، کسی حصے یا زمین سے رگڑ تو نہیں کھا رہیں۔

نوٹ فرمائیں: کریڈٹ حاصل کرنے کے لیے آپ کو پاور یونٹ اور ٹریلر دونوں کے کنکشنز کا معائنہ کرنا ہو گا

اس سیکشن کے بقیہ حصے (10.6.1) کے لیے، آپ کو اس قسم کے کپلنگ سسٹم کا مطالعہ کرنے کی ضرورت ہو گی جس سے آپ کی گاڑی لیس ہے – جسے آپ اپنی گاڑی کے معائنہ کے ٹیسٹ کے لیے استعمال کریں گے:

- **پانچویں پہیے کا کمبینیشن، یا**
- **پنٹل ہک کمبینیشن، یا**
- **تمام دیگر اقسام کے کمبینیشن۔**

صرف ففتھ وہیل کے کمبینیشنز کے لیے

<u>ففتھ وہیل اسکڈ پلیٹ</u>

تفصیل: وہ پلیٹ جس پر ٹریلر رکھا جاتا ہے اور جو ٹریلر کنگ پن کو مضبوطی سے جکڑتی ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ناقص یا خراب ففتھ وہیل اسکڈ پلیٹ اور ٹریکٹر اور ٹریلر کے درمیان غلط جوڑنے کے نتیجے میں گاڑی چلانے میں دشواری، الٹنے کا خطرہ یا ٹریکٹر اور ٹریلر کے علیحدہ ہونے کا خدشہ ہو سکتا ہے جس سے حادثہ رونما ہو سکتا ہے۔

معائنہ:
معائنہ کریں کہ ففتھ وہیل اسکڈ پلیٹ ففتھ وہیل پلیٹ فارم کے ذریعے گاڑی پر محفوظ طریقے سے نصب ہے۔

دراڑیں، ٹوٹ پھوٹ یا زیادہ گھساؤ کا معائنہ کریں۔

اگر قابل اطلاق ہو تو مناسب چکناہٹ کا معائنہ کریں۔

<u>کنگ پن، ایپرن اور گیپ</u>

تفصیل: وہ پن جو سیمی ٹریلر کو ٹریکٹر (کنگ پن) سے جوڑتی ہے اور کنگ پن سے منسلک دھاتی پلیٹ جو ففتھ وہیل (ایپرن) پر ٹریلر کی سطح کو ایف-یا رکھا جاتا ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: کنگ پن کے گھس جانے یا خراب ہونے سے گاڑی کے ہینڈلنگ میں مسائل، الٹنے کا خطرہ یا ٹریکٹر اور ٹریلر کے علیحدہ ہونے کا خدشہ ہو سکتا ہے جس سے حادثہ ہو سکتا ہے۔

معائنہ:
معائنہ کریں کہ کنگ پن اپنی جگہ پر ہے اور نہ تو مڑی ہوئی ہے، نہ خراب ہے اور نہ ہی زیادہ گھسی ہوئی ہے۔

معائنہ کریں کہ ایپرن کا نظر آنے والا حصہ مڑا ہوا، دراڑوں والا یا ٹوٹا ہوا نہ ہو۔

معائنہ کریں کہ ٹریلر ففتھ وہیل اسکڈ پلیٹ پر برابر رکھا ہوا ہے اور ایپرن اور ففتھ وہیل کے درمیان کوئی فاصلہ (گیپ) موجود نہیں ہے۔

اگر قابل اطلاق ہو تو مناسب چکناہٹ کا معائنہ کریں۔

یا

صرف پنٹل ہُک کے کمبینشن کے لیے

<u>پنٹل ہُک</u>

تفصیل: ٹو ہیچ یا ریسیونگ کپلنگ جس میں ٹریلر ڈرا بار کا رِنگ/کڑی بند ہو جاتی ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ناقص یا خراب پنٹل ہُک اور پاور یونٹ اور ٹریلر کے درمیان نامناسب جوڑ سے گاڑی چلانے میں دشواری، الٹنے یا پاور یونٹ اور ٹریلر کے علیحدہ ہونے کا خطرہ ہو سکتا ہے جس سے حادثہ پیش آ سکتا ہے۔

معائنہ:
معائنہ کریں کہ پنٹل ہُک گاڑی کے فریم پر محفوظ طریقے سے نصب ہے۔

معائنہ کریں کہ کوئی ڈھیلے یا غائب حصے تو نہیں جن میں ماؤنٹنگ بولٹ، نٹ، پن، بریکٹس اور کلیمپس شامل ہیں۔

دراڑ، ٹوٹ پھوٹ یا زیادہ گھساوٹ کا معائنہ کریں۔

<u>ٹریلر ڈرا بار رِنگ اور ٹونگ</u>

تفصیل: ٹریلر ڈرا بار کی رِنگ یا کڑی ٹریلر کی ٹونگ کے سامنے سے منسلک ہے جو جوڑنے کے لیے پنٹل ہُک میں محفوظ ہے۔ ٹریلر کی ٹونگ جو ٹریلر کے مرکزی فریم سے نکلی ہوتی ہے تاکہ جوڑنے اور موڑنے کا کام کر سکے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ڈرا بار رِنگ اور ٹریلر ٹونگ میں گھساوٹ، نقص، دراڑ یا غیر مناسب ویلڈنگ ٹریلر کے علیحدہ ہو جانے کا باعث بن سکتی ہے جس سے حادثہ ہو سکتا ہے۔

معائنہ:
معائنہ کریں کہ ڈرا بار کی رنگ یا کڑی مڑی ہوئی یا بل کھائی ہوئی نہ ہو۔

معائنہ کریں کہ ڈرا بار رِنگ یا کڑی ٹریلر کی ٹونگ سے محفوظ طریقے سے جڑی ہوئی ہے اور کوئی ڈھیلے یا غائب بولٹ، ٹوٹی ہوئی ویلڈنگ یا دراڑیں موجود نہیں ہیں۔

معائنہ کریں کہ ڈرابار کی رنگ یا کڑی گھسی ہوئی نہیں ہے۔

ٹریلر کی ٹونگ کا معائنہ کریں کہ اس میں دھنساؤ، مروڑ، دراڑیں یا ٹوٹی ہوئی ویلڈنگ نہ ہو اور یہ کہ ٹریلر کی ٹونگ لوڈ کا وزن برداشت کرنے کے قابل ہو۔ اگر بڑھایا جا سکتا ہے، تو معائنہ کریں کہ بولٹ، لاکنگ پن اور کوٹر پِنز اپنی جگہ پر ہیں۔

یا

دیگر تمام اقسام کی کمبینیشن گاڑیاں

نوٹ فرمائیں: منسلک کرنے والے سسٹمز مختلف ہوتے ہیں۔ اگر آپ کے پاس مربوط کرنے کے لیے کسی دوسرے قسم کا سسٹم ہے، تو آپ کو ممتحِن کو اس کے کام کرنے کے طریقے اور آپ کے معائنے کے موضوع کی وضاحت کرنی ہو گی۔

ٹو ہچ

تفصیل: ٹو یا ریسیور ہیچ اور ٹریلر بال، جس پر ٹریلر کپلر ٹکا ہوا ہے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: خراب یا ٹوٹی ہوئی ٹو ہیچ یا دیگر جوڑنے والے نظام اور پاور یونٹ اور ٹریلر کے درمیان نامناسب جوڑ سے گاڑی چلانے میں دشواری، الٹنے یا پاور یونٹ اور ٹریلر کے علیحدہ ہونے کا خدشہ ہو سکتا ہے جس سے حادثہ ہو سکتا ہے۔

معائنہ:
معائنہ کریں کہ ٹو ہیچ یا دیگر جوڑنے کا نظام گاڑی کے فریم سے مستحکم طریقے سے نصب ہے۔ اگر موجود ہو تو سوے بار/کنٹرول کا معائنہ کریں۔

معائنہ کریں کہ کوئی پرزے ڈھیلے یا غائب تو نہیں جن میں ماؤنٹنگ بولٹ، نٹ، پِنز، بریکٹس، کلیمپس اور ٹریلر بال یا دیگر جوڑنے والے نظام شامل ہیں۔

دراڑ، ٹوٹ پھوٹ یا زیادہ گھساوٹ کا معائنہ کریں۔

ٹریلر کپلر اور ٹونگ

تفصیل: ٹریلر کپلر ٹریلر کی ٹونگ کے اگلے حصے سے منسلک ہے جو ٹریلر کی ہیچ اور ٹریلر بال سے جڑا ہوا ہے۔ ٹریلر کی ٹونگ جو ٹریلر کے مرکزی فریم سے نکلی ہوتی ہے تاکہ جوڑنے اور موڑنے کا کام کر سکے۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ٹریلر جوڑنے والے حصے اور ٹریلر ٹونگ میں گھساوٹ، نقص، دراڑیں یا غیر معیاری ویلڈنگ ٹریلر کے نقصان کا باعث بن سکتی ہے، جس سے حادثہ ہونے کا خطرہ ہوتا ہے۔

معائنہ:
اس بات کا معائنہ کریں کہ ٹریلر کپلر مڑا ہوا یا بل کھایا ہوا نہیں ہے۔

معائنہ کریں کہ ٹریلر کپلر ٹریلر کی ٹونگ سے مضبوطی سے جڑا ہوا ہے اور اس میں کوئی ڈھیلے یا غائب بولٹ، ٹوٹی ہوئی ویلڈنگ یا دراڑیں موجود نہیں ہیں۔

معائنہ کریں کہ ٹریلر کپلر گھسا ہوا نہیں ہے۔

ٹریلر کی ٹونگ کا معائنہ کریں کہ اس میں دھنساؤ، مروڑ، دراڑیں یا ٹوٹی ہوئی ویلڈنگ نہ ہو اور یہ کہ ٹریلر کی ٹونگ لوڈ کا وزن برداشت کرنے کے قابل ہو۔ اگر بڑھایا جا سکتا ہے، تو معائنہ کریں کہ بولٹ، لاکنگ پِن اور کوٹر پِن اپنی جگہ پر ہیں۔

لاکنگ اور حفاظتی ڈیوائسز

تفصیل: لاکنگ کنکشن اور حفاظتی ڈیوائسز جو ٹریلر کو اپنی جگہ پر مقفل رکھتے ہیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: اگر مقفل کرنے والے میکانزم محفوظ نہ ہوں تو ٹریلر سفر کے دوران علیحدہ ہو سکتا ہے۔ حفاظتی ڈیوائسز مقفل کرنے والے میکانزم کو جگہ پر برقرار رکھنے میں مدد دیتے ہیں اور اگر کنکشن ناکام ہو جائے تو مدد فراہم کرتے ہیں۔

معائنہ:
ففتھ وہیل کے منسلک کار سسٹمز صرف
ففتھ وہیل کے گیپ کا معائنہ کریں اور چیک کریں کہ لاک کرنے والے جاز یا لیور کنگ پن کے گرد مکمل طور پر محفوظ ہیں، نیز کنگ پن اور مقفل کرنے والے جاز/لیور کے درمیان پلے کا معائنہ کریں۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ ریلیز آرم لگی ہوئی پوزیشن میں ہے اور حفاظتی لیچ یا لاک (اگر موجود ہے تو) اپنی جگہ پر ہے۔

نقصان کے لیے سلائیڈنگ ففتھ وہیل لاکنگ پن (اگر موجود ہو) کا معائنہ کریں کہ پِنز مکمل طور پر لگی ہوئی ہیں۔

یا

معائنہ: دیگر تمام منسلک کار نظام
غائب یا ٹوٹے ہوئے پرزہ جات کے لیے لاک کرنے کے طریقہ کار یا لیچ کا معائنہ کریں اور اس بات کو یقینی بنائیں کہ پنٹل یا ہیچ ریلیز لیور یا لیچ اپنی جگہ پر مقفل ہے اور محفوظ ہے۔

اس بات کا معائنہ کریں کہ حفاظتی پن اور کوٹر پن اپنی جگہ پر ہیں اور غائب نہیں ہیں، اگر موجود ہوں۔

چیک کریں کہ سیفٹی کیبلز یا زنجیریں محفوظ ہیں، کراس کی ہوئی ہیں، اور ان میں کوئی موڑ یا ضرورت سے زیادہ ڈھیل نہیں ہے (اگر موجود ہوں)۔ بریک وے کیبلز کو جوڑنا ضروری ہے۔

10M.6.2 – صرف ٹریلرز

لینڈنگ گیئر اور کلیئرنس

تفصیل: ٹریلر کے سامنے والے سرے کو سپورٹ کرتا ہے جب ٹریلر کو ٹرک یا ٹریکٹر سے جوڑا نہیں جاتا۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: لینڈنگ گیئر کو مناسب طریقے سے اوپر اٹھانا چاہیئے تاکہ سفر کے دوران زمین سے نہ ٹکرائے اور موڑتے وقت پاور یونٹ کے پیچھے سے صاف گزر سکے۔ اس کے ہینڈل کو گاڑی سے محفوظ طریقے سے باندھنا چاہیئے تاکہ یہ حرکت نہ کرے اور دیگر ٹریفک سے ٹکرانے کا خطرہ نہ ہو۔ لینڈنگ گیئر کے سپورٹس میں کسی بھی قسم کے نقصان کے نتیجے میں ٹریلر کے الگ ہونے پر ڈھلکنے یا گرنے کا خطرہ ہو سکتا ہے۔

معائنہ:
چیک کریں کہ لینڈنگ گیئر مکمل طور پر اوپر اٹھا ہوا ہے، اس کا کوئی حصہ غائب نہیں ہے، کرینک ہینڈل محفوظ ہے، اور سپورٹ فریم اور لینڈنگ پیڈز کو کوئی نقصان نہیں پہنچا ہے۔

اگر پاور آپریٹڈ ہو تو ہوا یا ہائیڈرولک رساؤ کا معائنہ کریں۔

اگر ٹریکٹر سیمی ٹریلر ہو تو چیک کریں کہ ففتھ وہیل درست پوزیشن پر ہے تاکہ موڑتے وقت ٹریکٹر فریم، لینڈنگ گیئر سے صاف گزر سکے۔

ریفلیکٹیو ٹیپ

تفصیل: اگر ضرورت ہو تو ٹریلر کے سائیڈ اور عقب میں ریفلیکٹیو ٹیپ لگائیں۔

معائنہ کیوں ضروری ہے: ٹریلر پر ریفلیکٹیو ٹیپ کمرشل گاڑی کے ڈرائیور کو دیکھنے اور دیگر ٹریفک کے ساتھ موجودگی کی اطلاع دینے کی اجازت دیتی ہے۔

معائنہ:
چیک کریں کہ ٹریلر کے اطراف اور پیچھے لگی ہوئی ریفلیکٹر ٹیپ موجود ہے اور گاڑی پر محفوظ طریقے سے چپکی ہوئی ہے۔

نوٹ فرمائیں: ریفلیکٹیو ٹیپ صرف ٹریلرز کے لیے درکار ہے۔ بعض علاقائی قوانین کے تحت اسکول بسوں کے لیے (ریفلیکٹر ٹیپ) لازمی ہو سکتی ہے۔

بنیادی کنٹرول پر مہارت کا ٹیسٹ

یاد رکھیں، گاڑیوں کے معائنے کا ٹیسٹ پاس کرنا ضروری ہے اس سے پہلے کہ آپ بنیادی کنٹرول پر مہارت کے ٹیسٹ میں آگے بڑھ سکیں (اگلے حصے میں اس کا احاطہ کیا گیا ہے)۔

درجہ اے چیک لسٹ ٹریکٹر سیمی ٹریلر یا ٹرک اور ٹریلر یا بس اور ٹریلر

گاڑی میں/انجن اسٹارٹ

- ☐ *ہوا یا *ہائیڈرولک بریک چیک
- ☐ پارکنگ اور ٹریلر بریک چیک
- ☐ سروس بریک چیک
- ☐ لائٹنگ انڈیکیٹرز
- ☐ ہنگامی آلات
- ☐ ونڈ شیلڈ اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز
- ☐ وائپرز اور واشر
- ☐ ہیٹر اور ڈیفروسٹر
- ☐ ہارن

لائٹس آپریشنز چیک

- ☐ تمام بیرونی لائٹیں

گاڑی کا سامنے والا حصہ/انجن والی جگہ

- ☐ لینزز
- ☐ فلوئیڈ لیولز
- ☐ فلوئیڈ اور ایئر لیکس
- ☐ اسٹیئرنگ سسٹمز

اسٹیئرنگ ایکسل

- ☐ ٹائر
- ☐ رِم
- ☐ لگ نٹ
- ☐ اسپرنگز/ماؤنٹس اور ایئر بیگ اور شاکس
- ☐ بریک لائنیں یا ہوزز اور لیکس
- ☐ بریک آلودہ کار

گاڑی کی سائیڈ

- ☐ لینزز اور ریفلیکٹرز
- ☐ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز
- ☐ بیٹری
- ☐ فیول ٹینکس/DEF ٹینک
- ☐ فریم (فریمز)

صرف کمبینیشن گاڑیاں

- ☐ ہوا اور برقی لائنیں اور کنیکٹر
- ☐ ففتھ وہیل اسکڈ پلیٹ یا پنٹل ہک یا ٹو ہیچ
- ☐ کنگ پن اور ایپرن اور گیپ یا ڈرا بار رِنگ اور ٹونگ یا کپلر اور ٹونگ
- ☐ لاکنگ اور حفاظتی ڈیوائسز

صرف ٹریلر

- ☐ لینڈنگ گیئر اور کلیئرنس
- ☐ ریفلیکٹیو ٹیپ

ٹریلر کا پچھلا حصہ

- ☐ لینزز اور ریفلیکٹرز

صرف اسکول بس

- ☐ اسٹوڈنٹ لائٹس (سامنے اور پیچھے)
- ☐ اسٹاپ آرم اور حفاظتی آرم
- ☐ فرسٹ ایڈ اور باڈی فلوئیڈ کٹس

صرف مسافر اور اسکول بس

- ☐ مسافروں کا داخلہ اور لفٹ
- ☐ ایمرجنسی ایگزٹس
- ☐ مسافروں کی نشستیں
- ☐ مسافروں کی نگرانی کی ڈیوائسز

* اگر درست طریقے سے انجام نہیں دیا گیا تو خودکار ناکامی

آپ کو صرف CDL گاڑیوں کی جانچ پڑتال کی فہرست میں موجود چیزوں کا معائنہ کرنے کی ضرورت ہے۔ آپ اس چیک لسٹ کو اپنے ٹیسٹ کے لیے استعمال کر سکتے ہیں اور چیزوں کو چیک کر سکتے ہیں جیسا کہ آپ نے انہیں مکمل کر لیا ہے، **نہیں**اس فہرست میں کوئی اضافی نشان یا تحریر رکھی جا سکتی ہے۔ آپ کے لیے **لازم ہے** کہ آپ ہر حفاظتی اہم چیز کا جس چیز کے لیے معائنہ کر رہے ہیں اس کا نام، اس کی طرف اشارہ اور/یا چھو کر اس کی مکمل وضاحت کریں۔ اگر آپ ایسا نہیں کرتے، تو آپ کو اس آئٹم (آئٹمز) کا کریڈٹ نہیں دیا جائے گا۔

درجہ بی یا درجہ سی چیک لسٹ سیدھا ٹرک یا دیگر سیدھی گاڑی

<u>گاڑی میں/انجن اسٹارٹ</u>

☐ *ہوا یا *ہائیڈرولک بریک چیک
☐ پارکنگ اور ٹریلر بریک چیک
☐ سروس بریک چیک
☐ لائٹنگ انڈیکیٹرز
☐ ہنگامی آلات
☐ ونڈ شیلڈ اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز
☐ وائپرز اور واشر
☐ ہیٹر اور ڈیفروسٹر
☐ ہارن

<u>لائٹس آپریشنز چیک</u>

☐ تمام بیرونی لائٹیں

<u>گاڑی کا سامنے والا حصہ/انجن والی جگہ</u>

☐ لینزز
☐ فلوئیڈ لیولز
☐ فلوئیڈ اور ایئر لیکس
☐ اسٹیئرنگ سسٹمز

<u>اسٹیئرنگ ایکسل</u>

☐ ٹائر
☐ رِم
☐ لگ نٹ
☐ اسپرنگز/ماؤنٹس اور ایئر بیگ اور شاکس
☐ بریک لائنیں یا ہوزز اور لیکس
☐ بریک آلودہ کار

<u>گاڑی کی سائیڈ</u>

☐ لینزز اور ریفلیکٹرز
☐ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز
☐ بیٹری
☐ فیول ٹینکس/DEF ٹینک
☐ فریم (فریمز)

<u>گاڑی کا پچھلا حصہ</u>

☐ لینزز اور ریفلیکٹرز

* اگر صحیح طریقے سے انجام نہیں دیا گیا تو خودکار ناکامی ہو گی

آپ کو صرف CDL گاڑیوں کی جانچ پڑتال کی فہرست میں موجود اشیاء کا معائنہ کرنے کی ضرورت ہے۔ آپ اس چیک لسٹ کو اپنے ٹیسٹ کے لیے استعمال کر سکتے ہیں اور چیزوں کو چیک کر سکتے ہیں جیسا کہ آپ نے انہیں مکمل کر لیا ہے، **نہیں** اس فہرست میں کوئی اضافی نشان یا تحریر رکھی جا سکتی ہے۔ آپ کے لیے **لازم ہے** کہ آپ ہر اس اہم حفاظتی شے کا نام لیں، اس کی طرف اشارہ کریں اور/یا اسے چھوئیں اور مکمل طور پر اس کی وضاحت کریں جس کا کہ آپ معائنہ کر رہے ہیں۔ اگر آپ ایسا نہیں کرتے، تو آپ کو اس آئٹم (آئٹمز) کا کریڈٹ نہیں دیا جائے گا۔

درجہ بی یا درجہ سی چیک لسٹ مسافر یا اسکول بس

گاڑی میں/انجن اسٹارٹ

- ☐ *ہوا یا *ہائیڈرولک بریک چیک
- ☐ پارکنگ اور ٹریلر بریک چیک
- ☐ سروس بریک چیک
- ☐ لائٹنگ انڈیکیٹرز
- ☐ ہنگامی آلات
- ☐ ونڈ شیلڈ اور ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز
- ☐ وائپرز اور واشر
- ☐ ہیٹر اور ڈیفروسٹر
- ☐ ہارن

صرف مسافر اور اسکول بس

- ☐ مسافر کا داخلہ اور لفٹ
- ☐ ایمرجنسی ایگزٹ
- ☐ مسافر کے بیٹھنے کی جگہ
- ☐ مسافروں کی نگرانی کی ڈیوائسز

صرف اسکول بس

- ☐ اسٹوڈنٹ لائٹس (سامنے اور پیچھے)
- ☐ اسٹاپ آرم (آرمز) اور حفاظتی آرم
- ☐ فرسٹ ایڈ اور باڈی فلوئیڈ کٹس

روشنیوں کی کارکردگی کا معائنہ

- ☐ تمام بیرونی لائٹیں

گاڑی کا سامنے والا حصہ/انجن والی جگہ

- ☐ لینزز
- ☐ فلوئیڈ لیولز
- ☐ فلوئیڈ اور ایئر لیکس
- ☐ اسٹیئرنگ سسٹمز

اسٹیئرنگ ایکسل

- ☐ ٹائر
- ☐ رِم
- ☐ لگ نٹ
- ☐ اسپرنگز/ماؤنٹس اور ایئر بیگ اور شاکس
- ☐ بریک لائنیں یا ہوزز اور لیکس
- ☐ بریک آلودہ کار

گاڑی کی سائیڈ

- ☐ لینزز اور ریفلیکٹرز
- ☐ ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائسز
- ☐ بیٹری
- ☐ فیول ٹینک/DEF ٹینک
- ☐ فریم (فریمز)

گاڑی کا پچھلا حصہ

- ☐ لینزز اور ریفلیکٹرز

* اگر صحیح طریقے سے انجام نہیں دیا گیا تو خودکار ناکامی ہوگی

آپ کو صرف CDL گاڑیوں کی جانچ پڑتال کی فہرست میں موجود اشیاء کا معائنہ کرنے کی ضرورت ہے۔ آپ اس چیک لسٹ کو اپنے ٹیسٹ کے لیے استعمال کر سکتے ہیں اور چیزوں کو چیک کر سکتے ہیں جیسا کہ آپ نے انہیں مکمل کر لیا ہے، **نہیں**اس فہرست میں کوئی اضافی نشان یا تحریر رکھی جا سکتی ہے۔ آپ کے لیے **لازم ہے** کہ آپ ہر حفاظتی اہم چیز کا جس چیز کے لیے معائنہ کر رہے ہیں اس کا نام، اس کی طرف اشارہ اور/یا چھو کر اس کی مکمل وضاحت کریں۔ اگر آپ ایسا نہیں کرتے ہیں، تو آپ کو آئٹمز کا کریڈٹ نہیں ملے گا۔

سیکشن 11M

گاڑی کے بنیادی کنٹرول کی مہارتوں کا ٹیسٹ

یہ سیکشن تمام کمرشل ڈرائیوروں کو گاڑیوں کے کنٹرول کی بنیادی مہارت کا ٹیسٹ دینے میں مدد کرے گا

سیکشن 11M - بنیادی کنٹرول پر مہارت کا ٹیسٹ

یہ سیکشن درج ذیل کا احاطہ کرتا ہے

- بنیادی کنٹرول پر مہارت کے ٹیسٹ کی اسکورنگ
- بنیادی کنٹرول پر مہارت کے ٹیسٹ کی مشقیں

بنیادی کنٹرول پر مہارت کے ٹیسٹ میں، آپ کو ایک کمرشل گاڑی کو کنٹرول کرنے اور دیگر چیزوں کے ساتھ اس کی پوزیشن کا اندازہ لگانے کی بنیادی مہارتوں کا مظاہرہ کرنا ہوگا۔

یہ ٹیسٹ گاڑی کو محفوظ طریقے سے کنٹرول اور چلانے کے لیے درکار بنیادی مہارتوں کی جانچ کرتا ہے۔ یہ فیصلہ سازی اور ہنر جو بنیادی کنٹرول مہارتوں کے لیے درکار ہیں، ڈرائیونگ کے کئی مختلف حالات میں بھی ضروری ہوتے ہیں۔

آپ کو بہتر پوزیشن حاصل کرنے، حد کی لکیروں کو عبور کرنے یا چھونے اور اپنی آخری پوزیشن حاصل کرنے کے لیے سمت تبدیل کرنے کے لیے پوائنٹ ملیں گے۔

پیچھے کی جانب جانے کی مشقوں کے دوران آپ کو گاڑی کے ارد گرد جائزہ لینے کے لیے گاڑی سے باہر نکلنے کی اجازت دی جا سکتی ہے۔ گاڑی میں داخل ہوتے یا باہر نکلتے وقت آپ کو پارکنگ بریک لگانی ہوگی، گاڑی کو نیوٹرل پر رکھنا ہوگا، اور محفوظ طریقے سے داخل ہونا/باہر نکلنا ہوگا۔ عام گاڑیوں میں گاڑی کی طرف منہ کر کے ہمیشہ تین (3) نقاطی رابطہ برقرار رکھیں (بس میں داخل ہوتے یا باہر نکلتے وقت سامنے کی طرف رخ کریں اور ہینڈریل کو مضبوطی سے تھامیں)۔

اگر آپ کسی بھی وقت دروازہ کھولیں، گاڑی کے کنٹرول میں بیٹھے ہوئے اپنی پوزیشن سے حرکت کریں (یا بس میں بہتر جائزے کے لیے پیچھے کی طرف جائیں)، تو آپ کو "دیکھنے" کے لیے اسکور کیا جائے گا۔

ہر مشق سے پہلے آپ کو اس کے لیے مخصوص ہدایات موصول ہوں گی۔ آپ کو سوالات پوچھنے کا موقع دیا جائے گا۔ آپ کو ہدایت کے مطابق مشق مکمل کرنی ہوگی۔ اگر آپ نے ممتحِن کا ہاتھ اُٹھا ہوا دیکھا (اس طرح)، تو فوراً رک جائیں اور اپنی گاڑی کو مشق کی حد بندی کی لائنوں کے اندر واپس لے آئیں۔

آپ کے بنیادی کنٹرول پر مہارت کے ٹیسٹ میں مندرجہ ذیل مشقیں شامل ہوں گی، روڈ ٹیسٹ کے دوران یا تو آف روڈ یا سڑک پر کہیں:

مرحلہ 1 – فارورڈ اسٹاپ،

مرحلہ 2 - سیدھی لائن بیکنگ،

مرحلہ 3 - فارورڈ آفسیٹ ٹریکنگ، اور

مرحلہ 4 - ریورس آفسیٹ بیکنگ۔

یہ مشقیں صفحہ 11-4 پر خاکہ 11.1 تا 11.4 میں دکھائی گئی ہیں۔

11M.1 – اسکورنگ

بنیادی کنٹرول پر مہارت کے ٹیسٹ کی مشقوں کے دوران، آپ کو اسکور دیا جائے گا:

<u>پل اپس</u> -اگر آپ کسی بیکنگ (پیچھے چلانے) والی مشق کے دوران گاڑی کو آگے کر کے کسی رکاوٹ سے ہٹاتے ہیں یا بہتر پوزیشن حاصل کرتے ہیں، تو اسے "پل اپ" شمار کیا جائے گا۔ ان مشقوں میں شامل ہیں مشق 2 - سیدھی لائن بیکنگ اور مشق 4 ریورس آفسیٹ بیکنگ۔ ممتحِن آپ کے پل اپس کی تعداد کو اسکور کرے گا۔

اگر آپ بغیر سمت بدلے صرف رک جاتے ہیں، تو اسے پل آپ شمار نہیں کیا جائے گا۔

آپ کو ابتدائی پل آپس پر جرمانہ نہیں کیا جائے گا۔ تاہم، اگر "پل آپس" کی تعداد زیادہ ہوگی تو انہیں غلطیاں شمار کیا جائے گا۔ ان مشقوں کے لیے ہدایات دیتے وقت آپ کا ممتحِن "پل اپس" کا احاطہ کرے گا۔

<u>بیک اپس</u>– تجاوزات کو صاف کرنے یا بہتر پوزیشن حاصل کرنے کے لیے آگے بڑھنے والی مشق پر بیک اپ کرنا "بیک اپ" کے طور پر مانا جاتا ہے۔ "بیک اپس" مشق 3 - فارورڈ آفسیٹ ٹریکنگ پر اسکور کئے جائیں گے۔ آپ جتنی بار بیک اپ لیں گے ممتحِن اسے اسکور کرے گا۔

تجاوزات -اگر آپ کی گاڑی کا کوئی حصہ سوائے شیشوں (یا دروازے/فینڈر) کے یا کوئی منفرد گاڑی کا حصہ جیسے ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس/مِرر کی اونچائی یا اس سے زیادہ، مثال کے طور پر بکٹ ٹرک، مشق کی حد بندی کی لائنوں یا کونوں کو عبور کرے یا چھوئے، تو اسے تجاوزات شمار کیا جائے گا۔ گاڑی کے وہ منفرد حصے جو ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس/مِرر کی اونچائی سے نیچے ہوتے ہیں، اگر وہ حد کی لائنوں یا کونوں کو چھوئیں یا پار کریں، تو انہیں تجاوزات شمار کیا جائے گا۔

اگر آپ سے تجاوزات کی غلطی ہو جائے، تو ممتحن آپ کو روک دے گا اور آپ کو گاڑی کو مشق کی مخصوص حدود کے اندر واپس لانا ہو گا۔ جیسے ہی ممتحِن آپ کو روکنے کا اشارہ دے، آپ کو فوراً رک جانا ہو گا۔ ممتحِن اس بات کا حساب لگائے گا کہ آپ نے کتنی بار کسی مشق کی حد کی لکیر یا کون کو چھوا یا عبور کیا۔ ہر تجاوز کو ایک غلطی شمار کیا جائے گا۔

دیکھنا – ریورس کرتے وقت گاڑی کی پوزیشن چیک کرنے کی مشق کرتے ہوئے گاڑی سے باہر نکلنا۔ آپ کو محفوظ طریقے سے گاڑی روک کر باہر نکلنے اور گاڑی کی بیرونی پوزیشن کا جائزہ لینے (دیکھنے) کی اجازت دی جا سکتی ہے۔

ایسا کرتے وقت آپ کو پارکنگ بریکس لگانی ہوں گی اور گاڑی کو نیوٹرل (خالی گیئر) میں رکھنا ہو گا۔ اس کے بعد، گاڑی سے باہر نکلتے/داخل ہوتے وقت، آپ کو گاڑی کی طرف رخ کرتے ہوئے اور گاڑی کے ساتھ رابطے کے تین (3) پوائنٹس کو ہر وقت برقرار رکھتے ہوئے ایسا کرنا چاہیئے (بس سے باہر نکلتے/داخل ہوتے وقت، آپ کو آگے کی طرف رخ کرنا پڑتا ہے اور ہینڈریل پر مضبوط گرفت برقرار رکھنا پڑتی ہے)۔ اگر آپ نے گاڑی کو محفوظ طریقے سے سیکیور نہیں کیا یا محفوظ طریقے سے گاڑی میں داخل نہیں ہوئے/اس سے باہر نہیں نکلے، تو یہ غیر محفوظ عمل کی وجہ سے خودکار ناکامی کا نتیجہ ہو سکتا ہے۔

اگر آپ اپنا دروازہ کھولیں یا بیٹھی ہوئی پوزیشن سے حرکت کریں، تو یہ ایک "لُک" (دیکھنا) شمار ہو گا۔ اگر آپ گاڑی کے چلتے دروازہ کھولیں (نیوٹرل اور پارک میں نہ ہو)، تو یہ غیر محفوظ حرکت خودکار ناکامی کا باعث بن سکتی ہے۔

اگر آپ بس کے پیچھے جا کر بہتر جائزہ لینے کی کوشش کریں، تو یہ ایک "لُک" (دیکھنا) شمار ہو گا۔

آپ کو مشق 2 – سیدھی لائن بیکنگ کے دوران صرف ایک (1) فری لُک کی اجازت ہو گی، جبکہ مشق 4 – ریورس آفسیٹ بیکنگ میں دو (2) فری لُکس دیے جائیں گے، تاکہ آپ اپنی گاڑی کی پوزیشن چیک کر سکیں۔ آپ کا ممتحِن ان مشقوں کی ہدایات دیتے وقت "لُکس" کا احاطہ کرے گا۔

حتمی پوزیشن - بیکنگ مشقوں کے لیے گاڑی کی آخری پوزیشن۔ آپ کو مشق 2 - سیدھی لائن بیکنگ اور ایکسرسائز 4 - ریورس آفسیٹ بیکنگ پر گاڑی کی آخری پوزیشن کے لیے اسکور دیا جائے گا۔

یہ ضروری ہے کہ آپ ممتحِن کی ہدایت کے مطابق ہر مشق مکمل کریں۔ آپ کی گاڑی مشق کی حتمی حدود کے اندر ہونی چاہیئے (شیشوں اور دروازے کے شیشوں سے اونچے گاڑی کے خاص حصوں، جیسے کہ بکٹ ٹرک کو چھوڑ کر)۔ اگر آپ گاڑی کو ممتحِن کے بتائے ہوئے حتمی مقام تک صحیح طریقے سے نہیں پہنچاتے، تو آپ پر جرمانہ ہو گا اورآپ بنیادی کنٹرول پر مہارت کے ٹیسٹ میں ناکام قرار دیئے جائیں گے۔ آپ کو مشقوں کو ہدایت کے مطابق مکمل کرنا چاہیئے۔

ہدایات کی پیروی کرنے میں ناکامی یا غیر محفوظ ایکٹ – مشق کو مکمل کرنے کے لیے ممتحِن کی ہدایات پر عمل کرنے میں ناکامی کے نتیجے میں خودکار ناکامی ہو سکتی ہے اور ممتحِن کی طرف سے ٹیسٹ کو ختم کیا جا سکتا ہے۔ ہمیشہ ممتحِن کی ہدایات اور رہنمائی پر عمل کریں۔ اگر آپ کو ہدایات سمجھ نہیں آئیں یا مشقوں کو مکمل کرنے کا طریقہ واضح نہ ہو تو ممتحِن سے وضاحت طلب کریں۔ [اگر ایسا کرنے کی اجازت ہو تو آپ ممتحِن سے کہہ سکتے ہیں کہ وہ آپ کو مشق والی جگہ کا چکر لگا کر سمجھا دیں۔]

کوئی "غیر محفوظ عمل" کرنے (مثلاً پارکنگ بریک لگانا بھول جانے یا گاڑی کے چلتے ہوئے دروازہ کھولنے) کی صورت میں، غیر محفوظ عمل کی وجہ سے خودکار ناکامی ہو سکتی ہے اور ممتحِن ٹیسٹ روک سکتا ہے۔ ڈرائیور، ممتحِن، اور ٹیسٹنگ ایریا کی حفاظت اوّلین ترجیح ہے۔ ہمیشہ حفاظت کو اوّلین ترجیح دیں۔

11M.2 – مشقیں

11M.2.1

مشق 1 - فارورڈ اسٹاپ

آپ کو ایک کنٹرولڈ اسٹاپ کے دوران اپنی گاڑی کے اگلے حصے کا درست اندازہ لگانے کی اپنی صلاحیت کا مظاہرہ کرنا ہو گا۔ گلی میں آگے بڑھیں اور گاڑی کے بالکل اگلے حصے (دروازے کے شیشوں سے اونچے گاڑی کے مخصوص حصوں مثلاً بکٹ ٹرک وغیرہ کو چھوڑ کر) کو تنگ راستے کے آخر میں بنے باکس کے اندر رکھتے ہوئے باکس سے آگے جائے بغیر، گاڑی روکیں۔ آپ صرف ایک بار رک سکتے ہیں۔

آپ کا ممتحِن اس مشق کے لیے ہدایات دیتے وقت آپ کی گاڑی کے سامنے والے حصے کی نشاندہی کرے گا۔

جب آپ رک جائیں تو اپنی پارکنگ بریک لگائیں، نیوٹرل گیئر میں منتقل کریں، اور ہارن بجائیں۔ اس کے بعد ممتحن اس مشق کا جائزہ لے کر اسکور کرے گا۔ اگر گاڑی کا بالکل اگلا حصہ (دروازے کے شیشوں سے اونچے کسی بھی منفرد حصے جیسے بکٹ ٹرک وغیرہ کو چھوڑ کر) اسٹاپ باکس کے اندر نہیں ہو گا، تو آپ کے نمبر کٹ جائیں گے۔ (صفحہ 11-5 پر خاکہ 11.1 دیکھیں)۔

11M.2.2

مشق 2 - سیدھی لائن میں بیکنگ

آپ گاڑی کو سیدھی لائن میں پیچھے کرنے کی اپنی صلاحیت کا مظاہرہ کریں گے۔ پچھلی مشق سے آپ کی رکی ہوئی پوزیشن سے، ممتحِن آپ کو آگے بڑھنے اور رکنے کو کہے گا جب وہ اپنا ہاتھ اٹھائیں گے (اس طرح)۔

پھر گلی سے سیدھے پیچھے ہٹیں اس وقت تک جب تک آپ کی گاڑی کا اگلا حصہ گلی کے دوسرے سرے پر آخری کونوں کے سیٹ سے باہر نہ نکل جائے۔ (صفحہ 5-11 پر خاکہ 11.2 دیکھیں)

آپ کو پل اپ، تجاوزات اور آخری پوزیشن کے لیے اسکور دیا جائے گا۔

آپ کو صرف ایک (1) مرتبہ آزادانہ پل اپ کی اجازت ہوگی اور صرف ایک (1) بار محفوظ طریقے سے گاڑی سے باہر نکل کر ارد گرد کا جائزہ لینے کی اجازت ہوگی۔

جب آپ اس مشق کو مکمل کر لیں تو پارکنگ بریک لگائیں، گاڑی نیوٹرل گیئر میں منتقل کریں، اور ہارن بجائیں۔ اس سے ممتحِن کو آپ کے مشق مکمل کرنے کا پتہ چلے گا اور وہ آپ کی آخری پوزیشن کو اسکور کر سکیں گے۔

11M.2.3

ورزش 3 – فارورڈ آفسیٹ ٹریکنگ

آپ کو گاڑی کو آگے کی طرف حرکت دیتے ہوئے گاڑی کو مختلف رکاوٹوں کے درمیان گزارنے کی اپنی صلاحیت کا مظاہرہ کرنا ہوگا۔

آپ گاڑی کو آگے بڑھاتے ہوئے بائیں جانب موڑیں گے اور مخالف لین میں داخل ہوں گے، یہ یقینی بناتے ہوئے کہ گاڑی کا انتہائی دائیں والا پچھلا ٹائر کون اور نشان کے درمیان رہے۔ مسلسل آگے بڑھتے رہیں جب تک کہ آپ حد بندی لائن تک نہ پہنچ جائیں۔

آپ کو بیک اپ، تجاوزات اور فارورڈ ٹریکنگ کلیئرنس (کون اور لائن کے درمیان پچھلے ٹائر) کے لیے اسکور دیا جائے گا۔

کوئی فری بیک اپس نہیں ہیں، اور آپ کو اس مشق کے دوران گاڑی سے باہر نکلنے کی اجازت نہیں ہے۔

اپنی گاڑی کو اس وقت روکیں جب آپ بیرونی حد کے متوازی ہوں، مشق کے دوسرے سرے پر موجود کونوں سے پہلے یا ان کے برابر۔ پھر، اپنی پارکنگ بریک لگائیں، گیئر کو نیوٹرل پر شفٹ کریں اور ہارن بجائیں۔ اس سے ممتحِن کو آپ کے مشق مکمل کرنے کا پتہ چلے گا اور وہ مشق کا اسکور کر سکیں گے۔ (صفحہ 5-11 پر خاکہ 11.3 دیکھیں)

11M.2.4

مشق 4 - ریورس آفسیٹ بیکنگ

آپ کو گلی کے آخر میں گاڑی کو آفسیٹ کرتے ہوئے پیچھے ہٹ کر پارک کرنے کی اپنی صلاحیت کا مظاہرہ کرنا ہوگا۔ بیرونی حد کے متوازی سے شروع کرتے ہوئے، گلی میں آفسیٹ بیک کرتے ہوئے پیچھے ہٹیں، اور اپنی گاڑی کے سب سے پیچھے والے حصے (دروازے کے شیشوں سے اونچے کسی بھی منفرد گاڑی کے حصے جیسے بکٹ ٹرک وغیرہ کو چھوڑ کر) کو گلی کے پچھلے حصے سے تین (3) فٹ کے اندر لے آئیں۔

گاڑی کو اس طرح روکیں کہ اس کا انتہائی پچھلا حصہ (گاڑی کے کسی بھی منفرد/خصوصی حصوں کو چھوڑ کر) گلی کے آخر میں بنے 3 فٹ کے ڈبے کے اندر آ جائے۔

آپ کا ممتحِن اس مشق کی ہدایات دیتے وقت گاڑی کے انتہائی پچھلے حصے کی طرف اشارہ کرے گا۔

مشق مکمل ہونے پر آپ کی گاڑی سیدھی گلی کے اندر ہونی چاہیئے۔ مشق مکمل ہونے پر آپ کی گاڑی مشق کی مقررہ حدود کے اندر مکمل طور پر ہونی چاہیئے (سوائے مِررز یا دروازے کے شیشوں سے اونچے گاڑی کے دیگر مخصوص حصوں جیسے کہ بکٹ ٹرک وغیرہ کے)۔ آپ بیرونی حد بندی کی لکیر سے آگے نہیں جا سکتے۔ (صفحہ 5-11 پر خاکہ 11.4 دیکھیں)

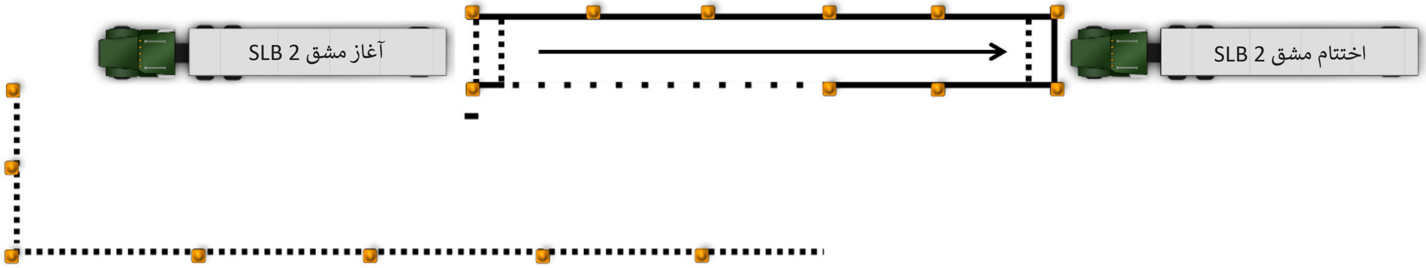
آپ کو پل اپس، تجاوزات اور آخری پوزیشن کے لیے اسکور دیا جائے گا۔

آپ کو دو (2) فری پل اپس کی اجازت ہے اور اس مشق کے دوران گاڑی کے ارد گرد جائزہ لینے کے لیے زیادہ سے زیادہ دو (2) بار گاڑی سے باہر نکل سکتے ہیں۔

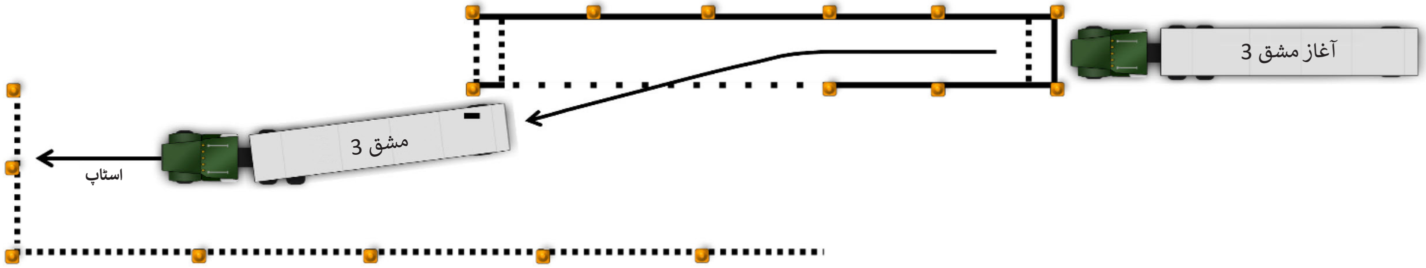
جب آپ اس مشق کو مکمل کر لیں تو پارکنگ بریک لگائیں، گاڑی نیوٹرل گیئر میں منتقل کریں، اور ہارن بجائیں۔ اس سے ممتحِن کو آپ کے مشق مکمل کرنے کا پتہ چلے گا اور وہ آپ کی آخری پوزیشن کو اسکور کر سکیں گے۔

خاکہ 11M.1: مشق 1 – فارورڈ اسٹاپ

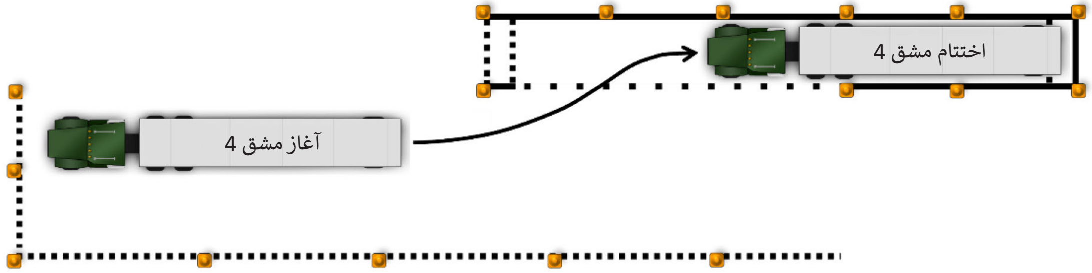
خاکہ 11M.2: مشق 2 - سیدھی لائن کی بیکنگ



خاکہ 11M.3: مشق 3 - فارورڈ آفسیٹ ٹریکنگ

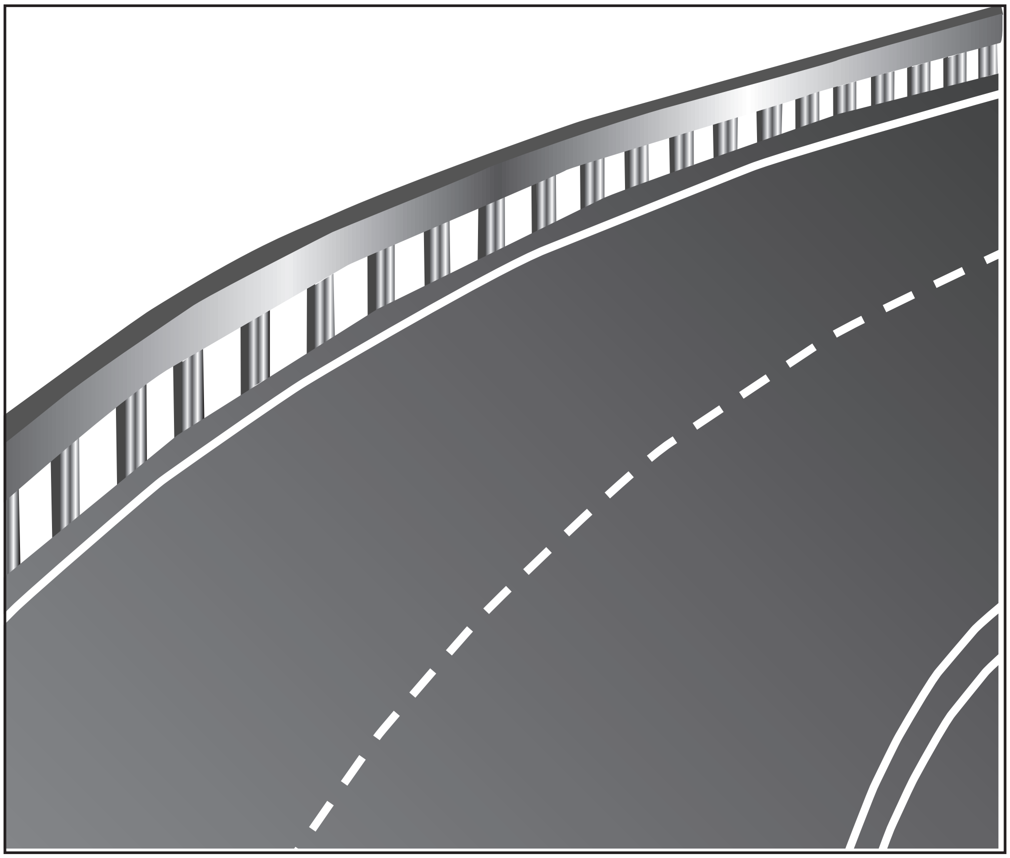


خاکہ 11M.4: مشق 4 - ریورس آفسیٹ بیکنگ



سیکشن 12

سڑک پر ڈرائیونگ کا ٹیسٹ



اس سیکشن میں سڑک پر ڈرائیونگ کے ٹیسٹ کے لیے رہنمائی فراہم کی گئی ہے

سیکشن 12 - سڑک پر ڈرائیونگ کا ٹیسٹ

یہ سیکشن درج ذیل کا احاطہ کرتا ہے

- آپ کا ٹیسٹ کیسے لیا جائے گا

آپ کو ایک ٹیسٹ روٹ پر گاڑی چلانی ہو گی جہاں مختلف قسم کی ٹریفک کی صورتِ احوال ہوں گی۔ ٹیسٹ کے دوران تمام وقت، آپ کو محفوظ اور ذمہ دارانہ انداز میں گاڑی چلانی چاہیئے؛ اور آپ کو چاہیئے کہ:

حفاظتی بیلٹ پہنیں۔

ٹریفک کے تمام اشاروں، سگنلز اور قوانین کی پابندی کریں۔

بغیر کسی حادثے یا حرکت کی خلاف ورزی کے ٹیسٹ مکمل کریں۔

ڈرائیونگ ٹیسٹ کے دوران، ممتحِن آپ کو مخصوص ڈرائیونگ تدابیر کے ساتھ ساتھ آپ کے عمومی ڈرائیونگ رویے پر بھی اسکورنگ دے گا۔ آپ ممتحِن کی ہدایات پر عمل کریں گے۔ آپ کو ہدایات دی جائیں گی تاکہ آپ کے پاس ممتحِن کے بتائے ہوئے کام کو پورا کرنے کے لیے کافی وقت ہو۔ آپ کو غیر محفوظ طریقے سے گاڑی چلانے کے لیے نہیں کہا جائے گا۔

اگر آپ کے ٹیسٹ روٹ پر کچھ مخصوص ٹریفک حالات موجود نہ ہوں، تو آپ سے کسی ٹریفک صورتحال کی مشق کرنے کو کہا جا سکتا ہے۔ آپ ممتحِن کو یہ بتا کر ایسا کریں گے کہ اگر آپ ٹریفک کی اس صورتحال میں ہوتے تو آپ کیا کر رہے ہوتے۔

12.1 – آپ کا ٹیسٹ کیسے لیا جائے گا

12.1.1 – موڑ

آپ سے موڑ لینے کو کہا گیا ہے:

تمام سمتوں میں ٹریفک چیک کریں۔

مڑنے کا اشارہ استعمال کریں اور موڑ کے لیے مطلوبہ لین میں محفوظ طریقے سے داخل ہوں۔

جیسے ہی آپ موڑ کے قریب پہنچتے ہیں:

دوسروں کو اپنے موڑ مڑنے سے خبردار کرنے کے لیے مڑنے کے اشارے کا استعمال کریں۔

بتدریج رفتار کم کریں، ضرورت کے مطابق گیئر تبدیل کرتے رہیں تاکہ گاڑی کی طاقت برقرار رہے، لیکن بے احتیاطی سے کوسٹنگ (خالی گیئر کے ساتھ گاڑی چلانے) سے گریز کریں۔ غیر محفوظ کوسٹنگ اس وقت ہوتی ہے جب آپ کی گاڑی اپنی لمبائی سے زیادہ فاصلے تک خالی گیئر کے ساتھ ہو (کلچ دبائے ہوئے یا گیئر شفٹ نیوٹرل میں)۔

اگر آپ کا موڑ لینے سے پہلے رکنا ضروری ہو:

تو پھسلائے بغیر ایک ہموار اسٹاپ پر آئیں۔

اسٹاپ لائن، کراس واک، یا اسٹاپ سائن کے پیچھے مکمل اسٹاپ پر آئیں۔

اگر آپ کسی دوسری گاڑی کے پیچھے رک رہے ہیں تو وہاں رکیں جہاں آپ اگلی گاڑی کے پچھلے ٹائر دیکھ سکتے ہوں (محفوظ فاصلہ)۔

اپنی گاڑی کو خود بخود نہ کھسکنے دیں۔

اپنی گاڑی کے اگلے پہیوں کو ہمیشہ سیدھی سمت میں رکھیں۔

جب آپ مڑنے کے لیے تیار ہوں:

تو تمام سمتوں میں ٹریفک چیک کریں۔

موڑ کے دوران دونوں ہاتھوں کو اسٹیئرنگ وہیل پر رکھیں۔

اپنی ٹریفک مانیٹرنگ ڈیوائس/مِرر بار بار چیک کرتے رہیں تاکہ یقینی بنایا جا سکے کہ موڑ کے اندرونی جانب گاڑی کسی چیز سے نہ ٹکرائے۔

اپنی گاڑی کو مخالف سمت سے آنے والی ٹریفک کے راستے میں ہرگز نہ آنے دیں۔

موڑ مکمل کرتے وقت یقینی بنائیں کہ آپ کی گاڑی اسی لین میں رہے جس لین سے آپ نے موڑ لیا تھا۔

موڑ کے بعد:

یقینی بنائیں کہ مڑنے کا اشارہ بند ہے۔

ٹریفک کی رفتار کے مطابق چلنا شروع کریں، مڑنے کا اشارہ دیں، اور محفوظ موقع ملتے ہی انتہائی دائیں طرف والی لین میں آجائیں (اگر پہلے سے وہاں موجود نہ ہوں)۔

شیشوں اور ٹریفک کا جائزہ لیں۔

12.1.2 – چوراہے

جیسے ہی آپ کسی چوراہے پر پہنچیں:

تو تمام سمتوں کی ٹریفک کا اچھی طرح جائزہ لیں۔

آہستہ آہستہ رفتار کم کریں۔

ہموار طریقے سے بریک لگائیں اور اگر ضروری ہو تو گیئر تبدیل کریں۔

اگر ضروری ہو تو، (بغیر کوسٹنگ کے) کسی بھی اسٹاپ سائن، سگنل، فٹ پاتھ یا اسٹاپ لائن کے پیچھے مکمل طور پر رک جائیں، اور اگلی گاڑی کے پیچھے ایک محفوظ فاصلہ برقرار رکھیں۔

آپ کی گاڑی کو آگے یا پیچھے نہیں کھسکنا چاہیئے۔

چوراہے سے گزرتے وقت:

تمام سمتوں میں ٹریفک کا اچھی طرح جائزہ لیں۔

رفتار کم کریں اور چوراہے میں موجود پیدل چلنے والوں اور ٹریفک کو راستہ دیں۔

چوراہے سے گزرتے وقت لین تبدیل نہ کریں۔

اپنے ہاتھ اسٹیئرنگ وہیل پر رکھیں۔

ایک بار چوراہے سے گزرتے ہوئے:

آئینے اور ٹریفک کا جائزہ لینا جاری رکھیں۔

ہموار طریقے سے رفتار بڑھائیں اور اگر ضروری ہو تو گیئر تبدیل کریں۔

12.1.3 – شہری کاروبار

ٹیسٹ کے اس حصے کے دوران، آپ سے توقع کی جاتی ہے کہ ٹریفک کا باقاعدگی سے جائزہ لیں اور محفوظ فاصلہ برقرار رکھیں۔ آپ کی گاڑی صحیح لین (انتہائی دائیں لین) کے بالکل درمیان میں ہونی چاہیئے۔ آپ کو ٹریفک کے بہاؤ کے مطابق چلنا چاہیئے لیکن مقررہ حد رفتار سے تجاوز نہیں کرنا چاہیئے۔

12.1.4 – لین کی تبدیلیاں

ٹیسٹ کے کثیر لین والے حصوں میں، آپ سے کہا جائے گا کہ بائیں جانب لین تبدیل کریں، اور پھر دوبارہ دائیں جانب واپس آ جائیں۔ پہلے ٹریفک کے ضروری جائزے لیں، پھر مناسب اشارے استعمال کریں اور محفوظ موقع ملنے پر ہموار طریقے سے لین تبدیل کریں۔

12.1.5 – ایکسپریس وے/دیہی/محدود رسائی کی ہائی وے

ایکسپریس وے میں داخل ہونے سے قبل:

ٹریفک کا جائزہ لیں۔

درست اشاروں کا استعمال کریں۔

ہموار طریقے سے ٹریفک کی مناسب لین میں شامل ہو جائیں۔

ایکسپریس وے پر پہنچ کر:

صحیح لین کی پوزیشن برقرار رکھیں، گاڑیوں کے درمیان مناسب فاصلہ رکھیں، اور گاڑی کی رفتار کو کنٹرول میں رکھیں۔

تمام سمتوں کی ٹریفک کا باقاعدگی سے جائزہ لیتے رہیں۔

ایکسپریس وے سے باہر نکلتے وقت:

ٹریفک کا ضروری جائزہ یقینی بنائیں۔

درست اشاروں کا استعمال کریں۔

ایگزٹ لین میں ہموار طریقے سے رفتار کم کریں۔

ایگزٹ ریمپ پر پہنچنے کے بعد، آپ کو لین کے نشانات کے اندر رہتے ہوئے رفتار کم کرتے رہنا ہو گا اور اپنی گاڑی اور دیگر گاڑیوں کے درمیان مناسب فاصلہ برقرار رکھنا ہو گا۔

12.1.6 – رکنا/چلنا

اس مشق کے دوران، آپ سے کہا جائے گا کہ اپنی گاڑی کو سڑک کے کنارے لے کر آئیں اور اس طرح رکیں جیسے آپ کو گاڑی سے اتر کر کسی چیز کا جائزہ لینا ہو۔ آپ کو تمام سمتوں میں ٹریفک کا مکمل جائزہ لینا ہو گا اور گاڑی کو سڑک کی انتہائی دائیں لین یا کنارے پر لے جانا ہو گا۔

جب آپ رکنے کے لیے تیار ہوں:

تو ٹریفک کا جائزہ لیں۔

اپنا دائیں مڑنے کا اشارہ لگا دیں۔

ہموار طریقے سے رفتار کم کریں، یکساں طور پر بریک لگائیں، ضرورت کے مطابق گیئر تبدیل کریں۔

کوسٹنگ (خالی گئیر) کے بغیر اپنی گاڑی کو مکمل طور پر روک دیں۔

رکنے کے بعد:

گاڑی سڑک کے کرب یا کنارے کے متوازی ہونی چاہیئے اور ٹریفک کے بہاؤ سے محفوظ فاصلے پر ہونی چاہیئے۔

گاڑی کو ڈرائیو ویز، فائر ہائیڈرنٹس، چوراہوں، نشانات وغیرہ کو بلاک نہیں کرنا چاہیئے۔

اپنا مڑنے کا اشارہ بند کریں۔

اپنے چار طرفہ ہنگامی فلیشر کو چالو کریں۔

پارکنگ بریک لگائیں۔

گیئر شفٹ کو نیوٹرل یا پارک پر منتقل کریں۔

اپنے پیروں کو بریک اور کلچ پیڈل سے ہٹا دیں۔

جب دوبارہ چلنے کی ہدایت کی جائے:

تو تمام سمتوں میں ٹریفک اور اپنے شیشوں کا مکمل جائزہ لیں۔

اپنے چار طرفہ فلیشرز کو بند کر دیں۔

بائیں مڑنے کا اشارہ چالو کریں۔

جب ٹریفک اجازت دے تو پارکنگ بریک چھوڑیں اور سیدھا آگے بڑھیں۔

گاڑی کے حرکت میں آنے سے پہلے اسٹیئرنگ وہیل نہ گھمائیں۔

تمام سمتوں سے ٹریفک کا جائزہ لیں، خاص طور پر بائیں طرف سے۔

جب ایسا کرنا محفوظ ہو تو مناسب لین میں ہمواری سے آگے بڑھیں اور رفتار بڑھائیں۔

جب آپ کی گاڑی دوبارہ ٹریفک کے بہاؤ میں شامل ہو جائے، تو بائیں جانب مڑنے کا اشارہ بند کر دیں۔

12.1.7 – موڑ

موڑ کے قریب پہنچتے وقت:

تمام سمتوں میں ٹریفک کا بغور معائنہ کریں۔

موڑ میں داخل ہونے سے قبل رفتار مناسب حد تک کم کر لیں، تاکہ موڑ کے دوران نہ تو مزید بریک لگانے کی ضرورت پیش آئے اور نہ ہی گیئر تبدیل کرنے کی۔

گاڑی کو اپنی لین میں برقرار رکھیں۔

تمام سمتوں میں ٹریفک پر مسلسل نظر رکھیں۔

12.1.8 – ریل روڈ کراسنگ

کراسنگ پر پہنچنے سے قبل، تمام کمرشل ڈرائیوروں کو چاہیئے کہ:

رفتار کم کریں، مناسب طریقے سے بریک لگائیں، اور ضرورت کے مطابق گیئر تبدیل کریں۔

ٹرین کی آمد کا جائزہ لینے کے لیے دیکھیں اور سنیں۔

تمام سمتوں میں ٹریفک پر نظر رکھیں۔

کراسنگ میں گاڑی کا کوئی بھی حصہ موجود ہونے کی صورت میں نہ رکیں، نہ گیئر تبدیل کریں، نہ کسی دوسری گاڑی کو اوور ٹیک کریں، اور نہ ہی لین تبدیل کریں۔

اگر آپ بس، اسکول بس یا ایسی گاڑی چلا رہے ہیں جس پر پلے کارڈ لگے ہوں، تو آپ کو ہر ریلوے کراسنگ پر درج ذیل طریقہ کار پر عمل کرنے کے لیے تیار رہنا چاہیئے (سوائے اس صورت کے جب کراسنگ مستثنیٰ ہو):

جیسے ہی گاڑی ریلوے کراسنگ کے قریب پہنچے، تو چار طرفہ فلیشر کو چالو کریں۔

گاڑی کو قریب ترین پٹری سے 50 فٹ کے اندر روکیں لیکن 15 فٹ سے زیادہ کم نہیں۔

پٹری کے دونوں جانب ٹرین کی آمد اور ٹرین کے قریب آنے کی نشاندہی کرنے والے اشاروں کو اچھی طرح سے سنیں اور بغور دیکھیں۔ اگر آپ بس چلا رہے ہیں تو آپ کو پٹریاں عبور کرنے سے پہلے کھڑکی اور دروازہ کھولنے کی ضرورت بھی پڑ سکتی ہے۔

گاڑی کے پٹریوں کو عبور کرتے وقت ہاتھوں کو اسٹیئرنگ وہیل پر رکھیں۔

جب تک آپ کی گاڑی کا کوئی بھی حصہ پٹریوں کے اوپر سے گزر رہا ہو، تو نہ رکیں، نہ گیئر تبدیل کریں، اور نہ ہی اپنی لین کو تبدیل کریں۔

گاڑی کے پٹریوں کو عبور کرنے کے بعد چار طرفہ فلیشر لائٹس کو غیر فعال کر دینا چاہیئے۔

مِررز اور ٹریفک پر مسلسل نظر رکھیں۔

تمام ڈرائیونگ روڈ ٹیسٹ کے راستوں پر ریلوے کراسنگ موجود نہیں ہوتی۔ آپ سے ممتحِن کے روبرو ایک فرضی مقام پر ریلوے کراسنگ کے صحیح طریقہ کار کی وضاحت اور اس کا مظاہرہ کرنے کے لیے کہا جا سکتا ہے۔

12.1.9 – پل/اوورپاس/سائن

اوورپاس کے نیچے سے گزرنے کے بعد، آپ سے ممتحِن کو یہ بتانے کے لیے کہا جا سکتا ہے کہ وہاں کی مقرر کردہ کلیئرنس یا اونچائی کیا تھی۔ پل عبور کرنے کے بعد، آپ سے ممتحِن کو یہ بتانے کے لیے کہا جا سکتا ہے کہ وہاں کی مقرر کردہ وزن کی حد کیا تھی۔ اگر آپ کے ٹیسٹ کے راستے پر کوئی پل یا اوورپاس نہیں آتا ہے تو آپ سے کسی دوسرے ٹریفک سائن کے بارے میں پوچھا جا سکتا ہے۔ جب پوچھا جائے، تو تیار رہیں کہ راستے میں نظر آنے والے کسی بھی ٹریفک سائن کو پہچان کر ممتحِن کو واضح طور پر سمجھا سکیں۔

12.1.10 – طلباء کو اتارنا (اسکول بس سے)

اگر آپ اسکول بس کی توثیق کے لیے درخواست دے رہے ہیں، تو آپ کو بچوں کو محفوظ طریقے سے اتارنے کا طریقہ عملی طور پر دکھانا ہوگا۔ اس کی مزید تفصیل کے لیے اس مینوئل کے سیکشن 10 پر نظر ڈالیں۔

جب آپ طلباء کو لینے کی جگہ کے قریب پہنچیں، تو آپ کو یہ اقدامات کرنے ہوں گے:

آہستہ رفتار کے ساتھ آگے بڑھیں اور مسلسل ٹریفک کا جائزہ لیتے رہیں۔

زرد انتباہی لائٹ اور دائیں مڑنے کے اشارے کو چالو کریں۔

سڑک کے استعمال ہونے والے حصے پر جتنا ممکن ہو دائیں جانب رہیں۔

ٹریفک کا دوبارہ جائزہ لیں۔

جب آپ بچوں کو اتارنے کے لیے رکیں تو یہ اقدامات کرنا ہوں گے:

اسکول بس کو مکمل طور پر روکیں، اور بس اسٹاپ پر موجود طلباء سے کم از کم 10 فٹ کے فاصلے پر رکیں۔

ٹرانسمیشن کو نیوٹرل/پارک میں رکھیں اور پارکنگ بریک لگائیں۔

اسٹاپ آرم اور سرخ انتباہی لائٹیں چالو کریں۔

طلباء کو اتارتے وقت آپ کو یہ اقدامات کرنا ہوں گے:

طلباء کو ہدایات دیں۔

ٹریفک کا جائزہ لیں۔

طلباء کا دروازہ کھولیں۔

طلباء کی جانچ کریں۔

جب طلباء سڑک پار کر رہے ہوں، تو آپ کو یہ اقدامات کرنے ہوں گے:

ٹریفک کا جائزہ لیں۔

طلباء کو ہدایات دیں۔

طلباء کی جانچ کریں۔

طلباء کو اتارنے کے بعد دوبارہ سفر شروع کرتے وقت آپ کو یہ اقدامات کرنا ہوں گے:

تمام شیشوں کا جائزہ لیں۔

انتباہی لائٹس اور اسٹاپ آرم بند کریں۔

دروازہ بند کریں

ٹریفک کا جائزہ لیں۔

اسٹاپ ایریا سے جانے کے لیے رفتار بڑھائیں۔

12.1.11 – عمومی ڈرائیونگ رویے

آپ کو درج ذیل عمومی ڈرائیونگ رویے کے زمروں میں آپ کی مجموعی کارکردگی پر اسکور دیا جائے گا:

12.1.11(a) – کلچ کا استعمال (مینوئل ٹرانسمیشن کے لیے)

گیئر تبدیل کرنے کے لیے ہمیشہ کلچ کا استعمال یقینی بنائیں۔

اگر گاڑی میں غیر ہم آہنگ مینوئل ٹرانسمیشن لگی ہو، تو شفٹ کرتے وقت ڈبل کلچ کرنا ضروری ہے۔ انجن کو ریو یا لگ نہ کریں۔ ڈبل کلچنگ صرف ان گاڑیوں پر ضروری ہے جن میں غیر ہم آہنگ ٹرانسمیشن لگی ہو۔ یہ بات رینج سلیکٹر کی موجودگی سے معلوم کی جا سکتی ہے۔

گیئر تبدیل کرتے وقت رفتار کنٹرول کرنے کے لیے کلچ پر پیر نہ رکھیں، کلچ دبا کر کوسٹ نہ کریں، اور نہ ہی کلچ کو یکدم چھوڑیں۔

12.1.11(b) – گیئر کا استعمال (مینوئل ٹرانسمیشن کے لیے)

گیئر کو نہ گھسائیں نہ ٹکرائیں۔

وہ گیئر منتخب کریں جو انجن کو ریو یا لگ نہ کرے۔

موڑ اور چوراہوں میں گیئر تبدیل نہ کریں۔

12.1.11(c) – بریک کا استعمال

بریک پر مسلسل پیر رکھ کر یا بار بار دبا کر گاڑی نہ چلائیں۔

غیر ضروری سخت بریک لگانے سے گریز کریں۔ بریک کو ہموار طریقے سے مسلسل دباؤ کے ساتھ استعمال کریں۔

12.1.11(d) – لین کا استعمال

کربز، فٹ پاتھ یا لین کے نشانات پر گاڑی نہ چلائیں۔

اسٹاپ لائنز، کراس واک، یا اسٹاپ کے نشانات کے پیچھے رکیں۔

کثیر لینز والی سڑک پر موڑ مکمل کرتے وقت صحیح لین کا انتخاب کریں (گاڑی کو بائیں موڑ کے بعد سڑک کے مرکز سے بالکل دائیں جانب والی لین میں ہی رکھیں)۔

دائیں موڑ مکمل کرتے وقت ہمیشہ سب سے دائیں جانب والی (کنارے کی) لین میں ہی رہیں۔

ہمیشہ سب سے دائیں جانب والی لین میں رہیں یا اس طرف منتقل ہوں، سوائے اس صورت کے جب لین بند ہو۔

12.1.12 – اسٹیئرنگ

گاڑی کو نہ ضرورت سے زیادہ موڑیں، نہ ہی کم موڑیں۔

گیئر تبدیل کرنے کے علاوہ ہمیشہ دونوں ہاتھ اسٹیئرنگ وہیل پر رکھیں۔ گیئر تبدیل کرنے کے فوراً بعد دونوں ہاتھ دوبارہ اسٹیئرنگ وہیل پر رکھ دیں۔

12.1.13 – ٹریفک کا باقاعدہ معائنہ

ٹریفک کا باقاعدگی سے معائنہ کریں۔

شیشوں کا باقاعدگی سے معائنہ کریں۔

چوراہے سے پہلے، دورانِ گزر اور بعد میں شیشوں اور ٹریفک کا جائزہ لیں۔

زیادہ ٹریفک والے علاقوں اور جہاں پیدل چلنے والوں کے موجود ہونے کا امکان ہو، وہاں مسلسل ٹریفک کا جائزہ لیں اور چاروں طرف نظر رکھیں۔

12.1.14 – مڑنے کے اشارے کا استعمال

مڑنے کے اشارے کا صحیح استعمال کریں۔

ضرورت پڑنے پر مڑنے کے اشارے کو چالو کریں۔

مناسب وقت پر مڑنے کے اشارے کو چالو کریں۔

موڑ مکمل کرنے یا لین تبدیل کرنے کے بعد مڑنے کے اشارے بند کر دیں۔

پلے کارڈ متبادل گائیڈ

خطرے کا درجہ/ ڈویژن	نیا لیبل	نیا پلے کارڈ	پرانا پلے کارڈ	نوٹس
ڈویژن 1.1	EXPLOSIVES 1.1* 1	EXPLOSIVES 1.1 1	EXPLOSIVES A	یہ پلے کارڈ **صرف متبادل ہدایت نامہ ہے۔** پلے کارڈنگ بمقابلہ مواد کے وزن کے بارے میں معلومات کے لیے دیکھیں: ATA'S **خطرناک امواد کا ہدایت نامہ** (C11046 - نیا)؛ یا (C1060 - پرانا) یا ATA'S کو**دھماکہ خیز مواد کا ہدایت نامہ** (C1036)
ڈویژن 1.2	EXPLOSIVES 1.2 1	EXPLOSIVES 1.2 1		
ڈویژن 1.3	EXPLOSIVES 1.3* 1	EXPLOSIVES 1.3 1	EXPLOSIVES B	
ڈویژن 1.4	1.4 EXPLOSIVES * 1	1.4 EXPLOSIVES * 1	DANGEROUS	
ڈویژن 1.5	1.5 BLASTING AGENTS * 1	1.5 BLASTING AGENTS 1	BLASTING AGENTS	
ڈویژن 1.6	1.6 EXPLOSIVES * 1	FLAMMABLE GAS 2	1.6 EXPLOSIVES * 1	
ڈویژن 2.1	FLAMMABLE GAS 2	FLAMMABLE GAS 2	FLAMMABLE GAS	
ڈویژن 2.2	NON-FLAMMABLE GAS 2	NON-FLAMMABLE GAS * OXYGEN 2	NON-FLAMMABLE GAS	* کو درج ذیل کی گھریلو ترسیل کے لیے استعمال کیا جا سکتا ہے (1) آکسیجن کمپریسڈ؛ یا (2) آکسیجن ریفریجریٹڈ مائع۔

دھماکہ خیز مواد کی نشاندہی "*" کی جگہ پر کی جائے گی

پلے کارڈ متبادل گائیڈ

خطرے کا درجہ/ ڈویژن	نیا لیبل	نیا پلے کارڈ	پرانا پلے کارڈ
ڈویژن 2.3	POISON GAS 2	POISON GAS 2	POISON GAS 2
درجہ 3	FLAMMABLE LIQUID 3	FLAMMABLE 3	FLAMMABLE
آتشگیر مائع	آتشگیر مائع	COMBUSTIBLE 3	COMBUSTIBLE
ڈویژن 4.1	FLAMMABLE SOLID 4	FLAMMABLE SOLID 4	FLAMMABLE SOLID 4
ڈویژن 4.2	SPONTANEOUSLY COMBUSTIBLE 4	SPONTANEOUSLY COMBUSTIBLE 4	
ڈویژن 4.3	DANGEROUS WHEN WET 4	DANGEROUS WHEN WET 4	W FLAMMABLE SOLID 4
ڈویژن 5.1	OXIDIZER 5.1	OXIDIZER 5.1	OXIDIZER
ڈویژن 5.2	ORGANIC PEROXIDE 5.2	ORGANIC PEROXIDE 5.2	ORGANIC PEROXIDE
ڈویژن 6.1 (PGI اور PG II)	POISON	POISON	POISON
ڈویژن 6.1 (PG III)	HARMFUL STAY AWAY FROM FOOD STUFF 6	HARMFUL STAY AWAY FROM FOOD STUFF 6	کوئی پلے کارڈ نہیں
درجہ 7 (Yellow III)	RADIOACTIVE 7	RADIOACTIVE 7	RADIOACTIVE
درجہ 8	CORROSIVE 8	CORROSIVE 8	CORROSIVE
درجہ 9	9	9	کوئی پلے کارڈ نہیں

نوٹس

ملےجلےلوڈز
جب جدول دوم میں شامل دو یا زیادہ امواد کا مجموعی وزن 1,000 پاؤنڈ (454 کلوگرام) یا اس سے زیادہ ہو، تو "خطرناک" کا پلے کارڈ استعمال کیا جا سکتا ہے۔ اگر وزن 5,000 پاؤنڈ (2,268 کلوگرام) یا اس سے زیادہ ہو۔ جدول دوم کے امواد کو ایک جگہ پر لوڈ کیا گیا ہے، اس کا درجے کا پلے کارڈ استعمال کریں۔

DANGEROUS

بذریعہ سانس داخل کرنے پر زہریلا مؤثر از 1-10-97 یہ ڈویژن 2.3 اور ڈویژن 6.1 موجودہ لیبل اور پلے کارڈ کے علاوہ درکار ہیں۔

INHALATION HAZARD 2

وہ امواد جن کی شناخت بذریعہ سانس داخل کرنے پر زہریلے کے طور پر کی گئی ہے، اور شپنگ پیپر میں کہا گیا ہے کہ "زہر سے سانس لینے کا خطرہ" کو "سانس کے خطرے" کا نشان لگانا چاہیئے اور "زہر" کا لیبل لگانا چاہیئے۔ بنیادی خطرے کے تقاضوں کے علاوہ گاڑی پر "زہر" یا "زہریلی گیس" کا پلے کارڈ ہونا ضروری ہے۔

INHALATION HAZARD 2

نوٹ فرمائیں: 1,000 پاؤنڈ کی رعایت ان امواد پر لاگو نہیں ہوتی۔

اشاعت ہٰذا برائے فروخت نہیں ہے

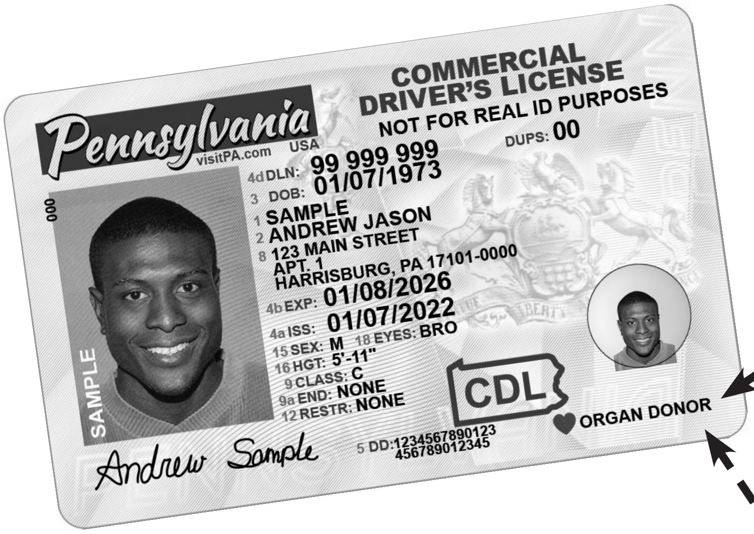
یہ مواد فیڈرل موٹر کیریئر سیفٹی ایڈمنسٹریشن کے تعاون سے تیار کیا گیا ہے، جس کا معاہدہ نمبر DTFH61-97-X-00017 ہے۔ اشاعت ہٰذا میں بیان کردہ کوئی بھی رائے، نتائج، اختتامی نکات یا سفارشات مصنف (مصنفین) کے ذاتی خیالات پر مبنی ہیں اور ضروری نہیں کہ وہ فیڈرل موٹر کیریئر سیفٹی ایڈمنسٹریشن کے نقطہ نظر کی عکاسی کریں۔

(کاپی رائٹ © 2005 AAMVA۔ جملہ حقوق محفوظ ہیں)

یہ مواد AAMVA کے ذریعے اسٹیٹ ڈرائیور لائسنس ایجنسیز (SDLA) کے لیے تیار کیا گیا ہے اور انہیں فراہم کیا گیا ہے، تاکہ ڈرائیور لائسنس کے امیدواروں (کمرشل یا نان کمرشل) کو معلومات فراہم کی جا سکیں۔ اس مواد کو دوبارہ مرتب کرنے، استعمال کرنے، تقسیم کرنے یا فروخت کرنے کی اجازت صرف SDLAs کو دی گئی ہے۔ کتاب ہٰذا کا کوئی بھی حصہ کسی بھی شکل یا کسی بھی ذریعے سے، خواہ وہ الیکٹرانک ہو یا مکینکل، بشمول فوٹو کاپی، ریکارڈنگ، یا کسی بھی معلومات کے ذخیرہ و بازیابی کے نظام کے مصنف/ناشر کی تحریری اجازت کے بغیر، نقل یا منتقل نہیں کیا جا سکتا۔ مواد ہٰذا کی کسی بھی غیر مجوزہ طریقے پر دوبارہ اشاعت، استعمال، تقسیم یا فروخت ممنوع ہے۔

پینسلوینیا محکمہ برائے نقل و حمل

یاد رکھنے کے لیے اہم الفاظ



عضو کا عطیہ کار

جب آپ کو اپنا لائسنس مل جائے، تو ان نہایت اہمیت کے حامل الفاظ کو یاد رکھیں

یہ الفاظ اُن ہزاروں افراد کے لیے نہایت اہمیت کے حامل ہیں جو زندگی بچا نے والے اعضاء اور بافتوں کی پیوندکاری کے منتظر ہیں۔ وہ الفاظ جو دوسروں کو قرنیہ ٹرانسپلانٹ کے ذریعے دوبارہ بینائی حاصل کرنے، عطیہ کی گئی جلد کے جل جانے سے جلدی ٹھیک کرنے، یا ٹرانسپلانٹ شدہ ہڈی کے ساتھ درد کے بغیر چلنے پھرنے میں مدد کر سکتے ہیں۔

ایسے افراد جو اعضاء اور بافتوں کے عطیہ کے لیے "ہاں" کہہ کر زندگی بچا نے کا انتخاب کرتے ہیں انہیں لائسنس پر عطیہ دہندہ کا عہدہ ظاہر کرنا چاہیئے اور ڈونر کارڈ پر دستخط کرنا چاہیئے۔ خاندان اور دوستوں کو بھی عطیہ کرنے کی خواہش سے آگاہ کیا جانا چاہیئے تاکہ وہ دوسروں کی مدد کے لیے کئے گئے اس اہم فیصلے سے واقف ہوں۔

ایک عضو حاصل کرنا اور ٹشو ڈونر کارڈ، کال کریں:

مشرقی پینسلوینیا میں:
گفٹ آف لائف ڈونر پروگرام 1-888-DONORS-1

مغربی پینسلوینیا میں:
مرکز برائے اعضاء
بحالی و تعلیم (CORE) 1-800-DONORS-7

اعضاء اور بافتوں کے وسائل کی مزید معلومات کے لیے، کال کریں:

محکمۂ صحت پینسلوانیا 1-877-PAHEALTH

اعضاء اور بافتوں کی عطیہ کاری کے بارے میں چند سرسری حقائق:

- پینسلوینیا اعضاء اور بافتوں کی عطیہ کاری کی بھرپور حمایت کرتا ہے کیونکہ اس سے زندگی بچانے اور زندگی بہتر بنانے کے مواقع میسر آتے ہیں۔
- اعضاء عطیہ کرنے کے لیے عمر کی کوئی حد نہیں ہے۔ بافت اور قرنیہ کی عطیہ کاری کے لیے عمر کی عمومی حد 70 سال ہے۔
- زیادہ تر بڑے مذاہب عطیہ کی حمایت کرتے ہیں۔
- عطیہ صرف اس صورت میں تصور کیا جاتا ہے جب موت کا اعلان کر دیا جائے۔
- عطیہ کاری سے آخری رسومات کے انتظامات پر کوئی اثر نہیں پڑتا۔
- عطیہ کار کے خاندان پر کوئی مالی بوجھ نہیں ہوتا۔