

SÜRÜŞTE İLK ADIM

BAKIŞ TEKNİĞİ

1- DÜZ YOLDA BAKIŞ:

Düz yolda seyir halinde iken bakışınız, soldaki aynayı, sağdaki aynayı ve iç aynayı görebileceğiniz biçimde ve takip ettiğiniz araç ile karşınızdaki gelen aracı iyi izleyebilecek durumda olmalıdır.

2- VİRAJDA BAKIŞ:

Sağa virajlarda hafifçe sola, sola virajlarda ise hafifçe sağa doğru eğilerek, virajın durumunu ve viraja karşıdan gelen bir aracın olup olmadığına hakim olmaya çalışmanız gerekmektedir.

3- GERİYE BAKIŞ:

İki anlamda geriye bakış yapılır:

a) Arkadan gelen araç olup olmadığı için iç aynadan bakış.

b) Geriye gidiş halinde bakış: Geriye gidişlerde, sağ kol sürücü koltuğunun üzerine basar, ayaklar kullanılacak olan pedalların üzerinde sol el direksiyon simidinde durur. Beden yaklaşık 90 derecelik bir açıyla sağa döner, baş tamamen arka camı ve camın dışına bakar durumunda olur. Direksiyon tam 12'den tutulur.

AYNALARIN KULLANILMASI

1- İÇ AYNA İLE GÖRÜŞ SAHASI:

Sürücü koltuğuna oturduğunuz an ayarladığınız gözlem aynası, yani iç ayna ile arka camı tamamen görebileceğiniz alana iç ayna görüş sahası denir.

2- DIŞ AYNA İLE GÖRÜŞ SAHASI:

Aracın sağ ön ve sol ön camlarının dışına takılı olan aynalardan görüş alanı, sağ dış aynanın sağ arka kapı kolunu, sol dış aynasında sol arka kapı kolunu görebilecek şekilde düzenlenmiş olması gerekmektedir.

3- SOL OMUZ ÜZERİNDEN GÖRÜŞ SAHASI:

Sürücü sol omuzu üzerinden baktığı zaman kendisini geçmekte olan aracın ve kendisinin geçmekte olduğu araç ile herhangi bir yayanın emniyetli olduğunu görebileceği mesafede bir bakış açısı yaratmalıdır.

4- SAĞ OMUZ ÜZERİNDEN GÖRÜŞ SAHASI:

Sürücünün kendisini yetiştirmesinde oldukça özen göstermesi gereken bir tahmin mesafesidir. Çünkü sürücü bulunduğu yer itibarıyla sağ taraftan geçen araca, park ederken yanaşacağı platform veya bankete oldukça uzaktır.

AYNALAR VE GÖRÜLMİYEN ALANLAR

Sürücülerin bilmesi gereken konulardan biri de aynaların görülmeyen alanlarıdır. Bunun için, aynaların çıkış noktalarından birer ışın geçirildiğinde taranmış alanların görülmediği kanıtlanır. Bu alanlar için sürücüler konumuzda adı geçen bakış tekniklerini uygulamak zorundadır.

KUMANDA KOLLARINI TANIMA VE KULLANMA

• DİREKSİYON SİMİDİ:

Araca yön vermeye yarayan aygıttır ve daire biçiminde olup çapı 35-50 cm. dir. Zaruri haller dışında tek elle kullanmayın.

Sürücü koltuğuna oturduğunuz zaman ilk hareket sonrası düz yolda giderken saatin yelkovan ve akrebinin 9'u 15 geçe ve kollar 60° lik bir açıyla tutulma durumunu gözönüne getirip ellerinizi direksiyon simidi üzerinde aynı konuma getirin. Böylece direksiyona hakimiyetiniz daha güçlü olacaktır.

• FREN PEDALI VE FREN YAPMA:

Fren pedalı aracın hızını azaltmaya ve durdurmaya yarayan sistemin ayakla kumanda aygıtıdır. Direksiyon çubuğunun hemen sağında döşeme üzerinde bulunur.

• EL FRENİ:

Duran aracı tespit etmeye yarayan fren sistemine paralel elle kumanda edilen bir aygıttır. Sürücü koltuğunun sağında vites kolunun arkasında bulunur.

Bazı araçlarda koltuğun solunda da olabilir, ancak günümüz araçlarında genelde sağdadır. Hareket halindeki araçlarda kullanılmaz. Eğer kullanılırsa tehlike doğar, kısa süreli duraklamalar ve park etmeler esnasında kesinlikle kullanılmalıdır.

• GAZ PEDALI VE GAZ VERME:

Aracın gidişi esnasında vites durumuna göre hız kazandırmaya yarayan parçaya gaz pedalı denir. Ayakla kumanda edilen bir aygıttır. Fren pedalının hemen sağında bulunur.

• DEBRİYAJ PEDALI VE KAVRAMA NOKTASI:

Debriyaj pedalı araca ilk hareketi vermek gidiş esnasında yol ve trafik durumuna göre araç en uygun hıza getirmek için istenilen vites konumuna geçebilmek üzere kullanılan pedala denir. Ayakla kumanda edilen pedalların en solunda bulunur. Kavrama noktası aracın sarsıntısız ilk hareketi ve seyir halinde vites değiştirirken aynı sarsıntısızlığı kazandıran en alt ve en üst durum arasındaki mesafe boşluğudur.

• VİTES KOLU VE VİTESLER:

Vites kolu, vites kutusundaki dişlilere kumanda eden koldur.

Sürücü koltuğunun sağında bulunur.

Debriyaj yardımı ile kullanılır. Otomobillerde 5 ileri 1 geri olmakla beraber, 4 ileri 1 geri olanlar çoğunluktadır. 3 ileri 1 geri olan eski araçlarda olabilir.

a) Birinci vites her türlü yol koşulunda, kalkışta ve çıkış eğimli bir yolda veya park halinde kullanılır.

- b) İkinci vites kalkış sonrasındaki toparlanma konumudur.
- c) Üçüncü ve sırasıyla daha büyük vitesler aracın ve yolun durumuna göre hız vitesleridir.
- d) Geri vites, geri manevra ve iniş eğimli bir yolda veya park halinde kullanılır.

Şu unutulmamalıdır ki, bütün araçların vites şemaları birbirine benzer. Bunların hepsi H harfinin çevresinde toplanmıştır. Sadece Geri ve Beşinci vites farklıdır.

• OTOMATİK VİTESLER:

Bu tür vites donanımı olan araçta debriyaj yoktur.

Araç ilk kalkıştan itibaren hızına göre, gelmesi gereken vites konumuna kendiliğinden geçer.

Bu tür vitesli araçlarda N-P-R-D-L-S gibi harflere rastlanır.

Bunla bazı yabancı dildeki kelimelerin baş harfleridir.

Karşılığı Vites konumları ise N=Boş, P=Park, R=Geri, D=İleri sürüş durumunu L ve S= Düşük(Yavaş) hız durumlarını belirtmektedir.

• TAŞITIN FRENLE DURDURULMASI

Güvenli taşıt kullanma konusunda hemen hemen hiç bir eğitim görmeden, kazandıkları sınırlı becerilere dayanarak taşıt kullananların, taşıtın frenlemeyle ne kadar zaman ve mesafede durdurulabileceği konusundaki bilgileri de, yok denecek kadar yetersizdir. Bu konuda yeterli bilgileri edinememiş olan sürücüler belli bir hızla giden taşıtın, gerçektekine kıyasla, daha kısa mesafede durdurulabileceklerini sanmaktadırlar. Bu yüzden, herhangi bir tehlikeyle karşılaşıldığı takdirde, zamanında tedbir alarak hızı azaltma gereği duyulmamaktadır.

Bu anlayış ve davranışın doğal bir sonucu olarak da, önlenmesi mümkün olan bir çok trafik kazası önlenememekte, büyük ölçüde can ve mal kayıplarına yol açmaktadır.

Bilineceği üzere, herhangi bir tehlikeyle karşılaşan sürücü, taşıtı durdurmak için fren tedbirine baş vurur.

Bunun için de, ayağını gaz pedalından kaldırarak fren pedalına basar. Ayağın gazdan kaldırılıp, fren pedalına götürülmesine kadar, kısa da olsa bir zaman geçer. Geçen bu zamana ``Sürücü İntikal Zamanı`` denir.

Yapılan denemelerden, sürücü intikal zamanının yaklaşık olarak 0.75 (3/4) saniye olduğu anlaşılmıştır. Sürücü intikal zamanı içinde, frenleme olayı başlamayacağı için, taşıtın o andaki hızıyla yoluna devam ettiği kabul edilebilir.

Ayağın fren pedalına basılmasından, frenleme olayının başlamasına kadar yine bir zaman geçer. Sistemdeki boşluk ve uyumsuzluklar nedeniyle geçen bu zamana da ``Fren İntibak Zamanı`` denilmektedir.

Yine yapılan denemelerde, fren intibak zamanının hidrolik sistemli frenlerde 0.10-0.25; hava sistemli frenlerde de 0.20 - 0.60 saniye olduğu tespit edilmiştir. Fren intibak zamanı sonunda, frenleme olayı gerçekleşir ve meydana gelen negatif ivmenin etkisiyle taşıt yavaşlamaya başlar. Ancak, meydana gelen negatif ivme, birden bire en büyük değere yükselmez. Sıfırdan başlayarak yavaş yavaş artar ve belirli bir değere yükselir. Buna göre, frenleme olayının başlamasıyla, ivmenin en büyük değere yükselmesi arasında da bir zaman geçer. Bu zamana da ``Rejime Yükselme Zamanı`` denir. İvmenin, taşıtı etkileyecek değere çıkmasıyla, taşıtın durduğu ana kadar geçen zamana ise, ``Fren Zamanı`` denilmektedir. Kolayca anlaşılacağı gibi, bir frenleme olayında, yukarıda belirtilen nedenlerle geçen zaman aralıklarının uzunluğuna bağlı olarak, taşıt da belirli uzunluklarda yol almış olur.

- Sürücü intikal zamanında alınan yola ``Sürücü İntikal Mesafesi``
- Fren intibak zamanında alınan yola ``Fren İntibak Mesafesi``
- Rejime yükselme zamanında alınan yola ``Rejime Yükselme Mesafesi``
- Fren zamanında alınan yola da ``Fren Mesafesi`` denir.

• DİĞER KOLLAR VE GÖSTERGELER:

Cam Silecekleri ve Silecek Kolu:

Taşıtın ön camını temizleyen, bazı araçlarda da arka camın temizliğini sağlayan bir emniyet aracıdır. Yağmurlu havalarda sürücünün görüş alanını genişletir ve iyi bir sürüş tekniği uygulanmasını sağlar. Beraberinde çalışan silecek fıskiyesi ise yağmur sonrası cama gelen çamur birikintilerinin temizlenmesi amacı ile kullanılır. Genellikle silecek kolu direksiyonun sağında bulunur.

Güneş Siperlikleri:

Aracın ön camının üzerinde bulunan bu emniyet aracı sürücünün veya yanında oturanın gözlerini direk olarak etkileyen güneş ışıklarından etkilenmemesini sağlar. Bilhassa yaz aylarında iyi bir sürüş tekniği uygulamasını ortaya koyar.

Camların hemen üstünde bulunur, yan camlardan gelen güneş ışıklarında kırar.

Kalorifer:

Taşıtların kış şartlarında sürücü ve yolcu güvenliğini bozmadan doğa şartların kötülüğünü hissettirmeden yolculuk edebilmesini sağlar. Taşıtın içini ısıtır.

Ön cam buğu temizleyicisi:

Kalorifer çalışan bir sistem olup ön camın içinde gösterge tablosu üzerindeki kanallardan sıcak veya soğuk hava üfleyerek ön camdaki buğuyu temizleyerek sürüş güvenliği sağlayan bir emniyet aracıdır.

Rezistans:

Elektrikli bir emniyet aracıdır.

Arka camda bir veya birden fazla direnç telinin camı ısıtmasıyla arka camdaki meydana gelen buğuyu kurutan ve arka camdan görüş rahatlığı sağlayan bir emniyet aracıdır. Kış aylarında sürüş kolaylığı sağlar.

• GÖSTERGELER VE İKAZ IŞIKLARI:

- 1- YAĞ BASINÇ GÖSTERGESİ (Kırmızı)
- 2- ISI GÖSTERGESİ (Kırmızı)
- 3- ŞARJ GÖSTERGESİ (Kırmızı)
- 4- BENZİN GÖSTERGESİ
- 5- KİLOMETRE GÖSTERGESİ (Odometre)
- 6- KISA HUZME İKAZI (Yeşil)
- 7- UZUN HUZME İKAZI (Mavi)
- 8- SİNYAL İKAZI (Yeşil) Aralıklı yanıp sönen
- 9- DÖRTLÜ SİNYAL İKAZI (Kırmızı) Aralıklı yanıp sönen
- 10- REZİSTANS İKAZI (Sarı)
- 11- JİKLE İKAZI (Sarı)
- 12- EL FREN İKAZI (Kırmızı)

ARAÇ KULLANMAYA BAŞLAMADAN ÖNCE YAPILACAK HAZIRLIKLAR

1- KOLTUĞUN AYARLANMASI VE OTURMA ŞEKLİ:

Araca girip sürücü yerine oturunuz.

Eğer koltuğun yeri boyunuzaya uygun değilse, boyunuzaya göre ayarlayınız.
Koltuğun yerini ayarlayabilmek için alt yanındaki mandala basmayı unutmayınız.
Direksiyon simidini iki elinizle sıkmadan tutunuz.
Tamamen arkaya doğru yaslanınız, direksiyonun üzerine eğilmeyiniz.
Ayaklarınız kasılmadan veya gerilmeden ayaklarınız rahatça pedallara erişebilmelidir.
Koltuk ayarı aracı kullanan sürücünün direksiyonu rahat tutmak, pedallara hakim olmak, aracı kullanırken en rahat görüşü elde etmek amacı ile yapılır.

2- AYNALARIN AYARLANMASI:

Sürücü yerindeki gözlem aynasının görüşünüze uygun olup olmadığını kontrol ediniz. Değilse, aynayı görüşünüze uygun şekilde düzeltiniz.
Gözlem aynasında oturduğunuz yerden arka camı olduğu gibi görebilmelisiniz.

3- EMNİYET KEMERİNİN AYARLANMASI:

Emniyet kemeri sürücü koltuğunun solunda veya sağ yanda oturanın sağında topludur.
Maşalı veya otomatik olan kemeri sol omzundan sağ koltuk altına doğru geçirip mandallı kısmını vites kolu veya el freni boşluğunda bulunan yuvasına takın, bol veya sıkı gelmesi halinde maşa veya spiralden kendinize en uygun gelecek biçimde ayarlayın.
Hareket halindeki taşıtın sert frenle durdurulması, bir yere çarpması, devrilmesi veya başka biçimlerde kazaya karışması durumunda, sürücü ve yolcuların meydana gelen ani yavaşlamaya kol ve bacaklarının kas kuvvetiyle karşı koyamamaları nedeniyle, başlarının ön cama çarpması veya taşıttan dışarıya fırlamaları sonucu yaralandıkları ve öldükleri bilinmektedir.

Trafik kazalarındaki yaralanma ve ölümlerin azaltılması amacıyla, ilgili firmalarca yapılan araştırma ve denemeler, günümüze kadar sürdürülmüş ve değişik biçimlerde uygulamalara geçilmiştir.

Söz konusu uygulamalardan en yaygın olanı, sürücülerin emniyet Kemerleri denilen koruyucu araçla oturdukları koltuğa bağlanmalarıdır.

Böylece, sürücü ve yolcuların, yüzde altmışa varan bir oranla yaralanmalara karşı korunmuş olabilecekleri kesinlikle ileri sürülmektedir.

Bu nedenle, batı ülkelerinin bir çoğunda emniyet kemerlerinin kullanılması yolunda çok yoğun uyarılar yapılırken, bazı ülkelerde de kullanılması zorunlu kılınmıştır.

Yukarıda da belirtildiği gibi, yaralanma ve ölüm oranı büyük ölçüde düşürdüğü bilinen emniyet kemerlerinin yurdumuzda da kullanılması amacıyla, 22 Ekim 1973 tarihinden sonra imal edilen otomobillerde bulundurulması zorunlu kılınmıştır. Ancak, umulan sonucun alınması, emniyet kemerlerinin sürekli olarak ve yöntemine uygun şekilde kullanılmasını gerektirmektedir.

Bu bakımdan, özellikle ülkenin trafik koşullarının ağırlığı göz önünde tutularak, otomobil kullanan herkesin, emniyet kemerlerini kullanmaya alışması, tartışma götürmez bir gereksinimdir.

Gidilecek yerin yakın veya uzak, hızın az veya çok olmasına bakılmadan, şehiriçi ve şehirdışı yollarda taşıt kullanıldığı sürece, emniyet kemerleri takılmalıdır.

Başlangıçta hareket rahatlığında duyulacak önemsiz sınırlamalara karşılık, emniyet kemerlerinin koruyuculuk niteliği hatırlanarak, bunları kuşanmaktan kaçınılmamalıdır.

Koşullar ne olursa olsun, gerektiğinde en küçük bir hareketle ve kolayca açılabilen emniyet kemerleri konusundaki kulaktan dolma ve yanlış bilgilere kapılmadan kullanmaya alışılmalıdır.

ARACA BİNİŞ

Araca binerken, önden değil, lastik havaları kontrol edilerek, arka taraftan binilir.

KOLTUK AYARI

a)Sürücü koltuğunun İleri-geri ayarı,sol ayak debriyaj pedalına rahat basabilecek ve kaldırılabilir şekilde yapılır.

b)Sürücü koltuğunun yaslanma yeri ayarı,sağ el bilek ile avuç içi arası, direksiyon simidinin saat 12 noktasına gelecek şekilde yapılır.

AYNA AYARI

a)İç dikiz aynası ayarı, arka cam ortalanacak şekilde yapılır.

b)Sol dış ayna ayarı, arka kapı kolu, aynanın iç alt köşesinde görünecek şekilde yapılır.

c)Sağ dış ayna ayarı, arka kapı kolu aynanın iç alt köşesinde görünecek şekilde yapılır.

ARACI ÇALIŞTIRMA

a)Kontak anahtarı, saat yönüne (sağa) doğru yarım çevrilerek (Bir kademe)anahtar ateşleme konumuna getirilir.

b)Debriyaj pedalına tam, fren pedalına hafifçe basılır.

c)Vites kolu boş konumuna getirilir.

d)Enjeksiyon uyarı lambasına bakılır ve sönmesi beklenir.

e)Kontak anahtarını bir kademe daha çevirip, anahtarın marş konumuna gelmesi sağlanır, Yani tam çevrilir, motor çalışana kadar kontak anahtarı çevrili pozisyonda bekletilir. (BİR SANİYE KADAR)

f)MOTORUN ÇALIŞTIĞINI ANLAMAK İÇİN GÖSTERGE TABLOSUNDAKİ ŞARJ İKAZ LAMBASI ' na bakılır, buda şu demektir, lamba sönene kadar kontak anahtarı yavaşça çevrilir ve çevrili tutulur, lamba söndüğü an, kontak anahtarı hızlıca serbest bırakılır.

ARACI HAREKETE GEÇİRME(KALKIŞ)

a)Araç vitese takılır

b)Debriyaj pedalı, hafifçe kavrama seviyesine (motor sesi dinlenir,motorun zorlandığı,eski model araçlarda direksiyon simidinin titremesinin hissedildiği nokta) kadar kaldırılır. (Bu da aşağı yukarı,yarım debriyaj seviyesidir)

c)Motor sesi dinlenerek, kulağın duyabileceği kadar, sağ ayak ile hafif hafif gaz pedalına basarken, sol ayak yani debriyaj pedalı aynı miktar kadar kaldırılır (özetle,sağ ayak gaza basarken, sol ayak,aracın hareketi hissedilinceye kadar kaldırılır. (Ayaklar tıpkı terazi kefesi gibi dengeli hareket etmelidir.

d)Aracın tekerlekleri yarım tur atana kadar pedallar aynı seviyelerde sabit tutulur,Yine tekerleklerin dönüşünü tamamlaması hissedilince, debriyaj pedalı tamamen bırakılıp,sol ayak döşemenin üzerine, debriyaj pedalının yanına konulur.

VİTES DEĞİŞTİRME (BÜYÜTME) (1'DEN 2' YE,2'DEN 3'E,.....)

a)Öncelikle unutulmamalıdır ki, araç 1.viteste (kalkış vitesi ile) hareket etmeye başladıktan sonra, kulak,devamlı motor sesini dinler ve algılar durumda olmalı, gözler, yolu ve aracın gidişini izlerken, diğer yandan da, hız ve devir gösterge değerleri göz ucuyla takip edilir.

b)Şimdi,1.viteste aracı harekete geçirdiğimizi düşünürsek, aracın hızı artınca, Motor sesi biraz daha fazlalaşır, yani artar ve vitesi büyütmek(arttırmak), gerekir, bunun içinde şu şekilde hareket edilir, Önce sol ayakla debriyaj pedalına basılır, bununla beraber, sağ ayak gaz pedalından kaldırılır, Vites değiştirme işlemi bittikten sonra, debriyaj pedalı, yavaş yavaş, tamamen kaldırılır, yolun ve trafiğin durumuna uygun gaz pedalına basmaya başlanır.

RAMPADA VİTES DEĞİŞTİRME (BÜYÜTME)(1'DEN 2' YE,2'DEN 3'E,.....)

El ve ayak hareketleri üstte yazılanlarla aynıdır. Tek farklılık, artık motorun zorlanmaya başladığı, vitesin değiştirilmesi gereken motor devir aralıklarıdır. Düz yolda 2500 devir ile 3000 devir aralığında vites büyütülürken, rampada seyir halinde 3500 devir ile 4000 devir aralığında vites büyütülmelidir. Çünkü, debriyaja basıldığında düz yolda belli süre ve mesafe aynı kalabilen araç hızı rampada debriyaja basıldığı an düşmeye başlar.

Düz yol ile rampa arasındaki fark; vites değiştirme anında aracın öne doğru ilerlemeye devam etmesiyle yolun ortasında kalakalması arasındaki farktır.

VİTES DEĞİŞTİRME(KÜÇÜLTME) (4'DEN 3'E,3'DEN 'YE....)

Yolun ve trafiğin durumuna göre, vites küçültürken (düşürürken), büyütmeden farklı olarak,önce sağ ayak gazı keser, aracın motor sesinin azalması, araçta hız varsa, düşmesi beklenir ve vites küçültülür. (Gerektiğinde fren yaparak aracın uygun hıza düşmesi, motor sesinin azalması çabuklaştırılabilir) motor sesi az, aracın hızı düşük ise debriyaja basıp öyle vites küçültülür, Vites küçültme işlemi bittikten sonra,debriyaj pedalı, büyütmedekine nazaran daha yavaş bırakılır.

RAMPA KALKIŞI (KAVRAMA KALKIŞI)

a)Öncelikle 1.vitese (kalkış vitesi) takılır.

b)Sol ayak debriyaj pedalına basılı, sağ ayak fren pedalına basılı pozisyondayken, sol ayak yavaş yavaş kavrama noktasına kadar kaldırılır.

c)Debriyaj pedalının kavrama noktasına geldiği, motor sesinin değişmesi ve titremesinden (VİBRASYON) anlaşılır.

d)Debriyaj pedalı kavrama noktasındaysa araçta geriye doğru kayma hareketi olmaz.

d)Sol ayak kavrama noktasında hareketsiz bekletilir. Ta ki sağ ayağı fren pedalı üzerinden kaldırıp gaz pedalı üzerine intikal (öteleme,varma) ettirip, motordaki vibrasyon gaz sesine (vınlama) bırakana kadar.

d)Araçta geriye doğru kayma hareketi olup olmadığı, fren pedalı üzerinden ayağı hafif kaldırarak kontrol (test) edilebilir.(Araçta geriye doğru kayma hareketi var ise tekrar frene basılır.)

Eğer araç geriye doğru hareket etmiyorsa;

a)Debriyaj pedalı kavrama noktasındayken, sağ ayak freni bırakır ve hızlıca gaz pedalının üzerine götürülür.

b)Tatlı tatlı, kulağın duyacağı kadar gaza basılır ve bu durumda aracın ileri doğru hareket etmesi beklenmez.

c)Sağ ayakla gaza basarken, aynı anda ve aynı oranda debriyaj bırakılır. O anda araç ileri doğru hareket etmeye başlar.

d)Ayaklar tıpkı terazi kefesinde olduğu gibi dengeli hareket etmelidir,

e)Aracın lastikleri yarım tur atana kadar ayaklar aynı seviyede sabit tutulur, aracın ileri doğru hareketi iyice hissedilince, debriyaj pedalı yavaşça bırakılıp, sol ayak döşemenin üzerine (debriyaj pedalının hemen yanına) konulur.

DURUŞ İÇİN

a)Öncelikle iç ayna göz ucuyla kontrol edilir.

b)Sağa sinyal verilir.(duruş sinyali)

c)Duruş için önce gaz kesilir.sonra durmaya karar verilen noktaya bir miktar frene basarak yaklaşılr.

e)Durulacak noktaya iyice yaklaşılnca, sol ayakla debriyaj pedalına basılır.

ÖZETLE;

KALKIŞ İÇİN ;

- a)Koltuk ayarlanır
- b)Aynalar ayarlanır
- c)Emniyet kemeri takılır
- d)Debriyaja basılır
- e)Frene basılır
- f)Vites boşa alınır
- g)Motor çalıştırılır
- h)Vites kolu 1 e getirilir
- ı)Sol sinyal yakılır(kalkış sinyali)
- j)El freni bırakılır
- k)Sol ayna ve iç ayna kontrol edilerek kalkış yapılır

DURUŞ İÇİN ;

- a)Vites,kolu boş konumuna alınır
- b)Motor durdurulur
- c)Vites kolu 1'e takılır
- d)El freni çekilir
- e)Önce debriyaj pedalı sonra fren pedalı bırakılır
- f)Araçtan inerken kapı sağ elle, arkadan gelen araç trafiği kontrol ederek açılır.

GERİ GERİ ARACI HAREKETE GEÇİRME, DOĞRU OTURUŞ POZİSYONU ve BAKIŞ

- a)Araç geri vitese takılır
- b)Sol el direksiyon simidinin 12 noktasına konur.
- c)Sağ elle sağ ön koltuk arkası tutulur, sağa doğru hafifçe yarım oturulur.

d)Sağ omuz üstünden, aracın arka camından geriye doğru uzak bir noktaya bakılır. (25 metre)

e)Sol ayak yani debriyaj pedalı kavrama noktasına kadar kaldırılır

f)fren pedalı bırakılarak aracın hareket etmesi sağlanır

GERİ GERİ GİDERKEN MANEVRA (L DÖNÜŞ, 90 DERECELİK DÖNÜŞ)

Ana yoldan tali yola geri manevra yapabilmek için bilinmesi gereken çok basit bir kural vardır, O da araç direksiyonu hangi yöne doğru çevrilirse, aracın arkası o yöne doğru gider.

Şimdi Bu kuralla yola çıkalım;

a)Arka camdan yoldaki gelişmeler izlenerek araç geriye doğru hareket ettirilir

b)Aracın dönüş yapılacak yola yaklaştığı tahmin edilince, arka sağ kapı camına doğru bakılır. Arka tampon size en yakın olan kaldırım köşesine geldiği an direksiyon simidi sağa doğru bir tam tur çevrilir. (360 derece)ve araç düzeline kadar direksiyon simidi sabit tutulur.

c)Aracın arkası düzeldiğini an (dönüş yapılan yolun kaldırım taşlarına paralel olduğu an) sağa çevrilen tur geri (sola) toplanır. (direksiyon simidini toplama işleminde kesinlikle geriye doğru uzun mesafe,uzaklara bakılır.) (uzağa bak,tekrar uzağa bak,bir daha uzağa bak)

d)Araç, debriyaj ve frene aynı anda basılarak durdurulur.

e)Araç tam durmadan kesinlikle öne dönülmez, bakılamaz.

“ Öğrenemeyen sürücü adayı yoktur, öğretmeyen eğitici vardır ”

23. ALTIN KURALLAR

- Bir motorlu taşıtta en önemli faktör, sürücüdür.
- Motorlu taşıtları kullanırken yaptığınız iş hayatınızın en önemli işidir. Yapılan yanlışlıklar hayatlarla ödenir.
- Motorlu taşıtlar kendi kendine hareket etmezle, fren yapmazlar, kaymazlar, direksiyon boşalmaz, kontrolden çıkmazlar. Motorlu taşıtlara doğruyu ve yanlışı yaptıran sürücülerdir. Doğru hareket edildiğinde doğru, yanlış hareket edildiğinde yanlış cevap (reaksiyon) alınır.
- Motorlu taşıtı hareket ettirmek için mekanik vitesten önce, beyninizi sağduyu vitesine takın.
- Motorlu taşıtta yapılması en zor iş konsantrasyonun(zihinsel yoğunluk) yani tüm dikkatin yapılan işe verilmesi ve yolculuk süresince korunabilmesidir. Dikkatinizi hayat işinden ayırmayın.
- Emniyet kemerleri hayat kurtarır. Hareket etmeden önce takın ve yolcularınıza taktırın. Arka da oturanların da emniyet kemerlerini takmalarını sağlayın.
- Görün ve görülün. Kısa farlarınızı sadece yağışlı ve kapalı havalarda değil,,,gündüzleri ve güneşli havalarda da yakın.
- Trafikte kendiniz dahil, hiçbir zaman hiçbir şeye tam olarak güvenmeyin. Her zaman sizi aldatmaya çalışan birileri olabileceğini unutmayın.
- Lastikler yol ile olan hayat bağıdır. Olması gerekenden daha düşük hava basınçlı lastikler daima büyük tehlike oluşturur.
- Fren, taşıtları yavaşlatmak için kullanılır. Ancak; fren tekerlekleri yavaşlatır, taşıtı yavaşlatan yerle temastaki lastiklerdir.
- Dönmeyen ön tekerleklere direksiyon ile yön verilemez. ABS fren donanımı olmayan motorlu taşıtlarda; kızaklayan ön tekerleklere yön vermek ve hayat manevrası yapabilmek için fren üzerindeki basınç; direksiyon hareketine cevap alınacak seviyeye kadar azaltılmalıdır.
- Sollama manevrası ile ilgili en küçük bir kuşkuda sollama yapılmamalıdır. Yanlış yapılmaya başlanan bir sollama manevrası, arızalı bir uçağa havalandırmakla eş değerdir. Aşağıya indirebilmek son derece zor, hatta imkansızdır.
- Probleme girildiğinde, hangi el veya ayak sizi probleme sokmuşsa, aynı el veya ayak sizi o problemden çıkarır, bir başkası değil.

Altın kural; "Probleme girmemek, probleme girdikten sonra çözmeye çalışmaktan çok daha kolaydır."

MOTOR

Motor, motorlu taşıtın kalbidir. Motorun periyodik bakımı, öngörülen devirlerde kullanımı, bu kalbin düzenli, ekonomik ve uzun çalışmasını sağlar.

Motor gücü iyi tanımlanmalıdır. Değişen yük ve yol şartlarına göre performans değişikliği beklenmelidir. Kliması açık araçlarda beygir gücünün azalacağı unutulmamalıdır,

Acil durumlarda ayağın altındaki motor gücü fren kadar önemlidir. Ani hızlanma için doğru vites seçimi, gerekli motor gücünü tekerleklere iletir. Motorun üst devirlerinde daha fazla motor gücü sağlanır, motorun alt devirlerinde motor gücü daha azdır.

Motorların en büyük düşmanı yüksek ısı, yani diğer bir deyişle aşırı hararettir. Bu da genellikle motorun aşırı su kaybetmesi sonucu yaşanır. Araç kullanırken, hararet göstergesi de sıklıkla kontrol edilmelidir ve eğer tehlike sınırı geçildiyse motor hemen durdurulmalıdır.

Herhangi bir nedenle radyatör su kaynatmışsa, radyatör kapağı çıplak elle açılmamalıdır. Kaynamış suyun el ve yüz yaralanmalarına neden olacağı aklıdan çıkarılmamalıdır.

Motorda meydana gelebilecek olası arızalar hemen giderilmelidir. Arızalı bir motor ile güvenli sürüş yapılamaz.

VİTES

Doğru vites motor gücünden en iyi şekilde yararlanabilmeyi ve acil durumlarda gerekli ivmelenmeyi sağlar.

Küçük viteslerde hız düşüktür, büyük viteslerde daha fazla hız sağlanır. Büyük viteslerde ve düşük devirlerde daha az yakıt sarfiyatı olur.

Vites, virajların içinde değil, viraj öncesi ve sonrası değiştirilmelidir.

Virajlara yaklaşırken motor kompresyonu ile yavaşlatma daha fazla yakıt tüketime yol açar. Ekonomik ve çevreci bir sürüş için motorlu taşıtı yavaşlatırken fren kullanılmalıdır.

DEBRİYAJ

Debriyaj otomatik vitesli olmayan motorlu taşıtlarda vitesleri değiştirmek için kullanılır.

Doğru bir vites değişimi için debriyaj pedalına sonuna kadar basılmalı ve kontrollü bir şekilde bırakılmalıdır.

İlk hareket için veya hareket sırasında debriyaj pedalına uzun süre yarım basılması, vites değiştirdikten sonra ayağın debriyaj pedalı üzerinde kalması, debriyaj balatasının çok çabuk aşınmasına neden olur.

Kaygan yüzeylerde debriyaj pedalının ani bırakılması, patinaja veya kızaklamaya neden olabilir. Bu durumda tekrar debriyaja basılır. Ve ikinci kez daha yumuşak ve kontrollü olarak bırakılır.

DOĞRU FRENLEME TEKNİĞİ

Düşük hızlarda araç, frenle (ayak freni) kısa süre ve mesafede durur, ancak saatte 40-45 km den başlayarak artan hızlarda aracın durma mesafesi uzar.

Diyelim ki olası bir tehlikeyle karşılaştık ve tekerlekleri kilitlenmeden en kısa mesafede durmak istedik;

Böyle bir durumda önce frene uyguladığımız (içine girdiğimiz duruma uygun) basınçla, yani ön amortisörlerin yere yaklaştığını veya başımızın öne doğru eğildiğini hissetmemizle aynı anda, debriyaj vasıtasıyla bir vites yada iki vites küçültüp, debriyaj pedalını bırakarak aracın motoruna da fren (motor freni / Kompresyon) yaptırarak durma mesafesini kısaltabiliriz..

Şöyle ki; bir gözün gördüğünü iki göz daha net görür.

Asıl Doğru " araç ayak freninle durur 'un aksine aracın ayak freni başlangıç, motor freni destekli durdurulmasıdır, biraz daha açarsak öncelikli ve önemli fren ayak freni, yardımcı fren motor frenidir, iyi bir araç sürücüsü, gerektiğinde aracı her iki freni aynı anda ve doğru zamanda kullanabilmelidir.

Şu bilinmelidir ki; özellikle ani frenleme ve fren mesafesinin yetersiz olduğu anlarda sürücüler heyecanlanır ve kaza yapacakları düşüncesiyle kazanın oluşum sürecin hızlandırmakla ve kaza kaçınılmaz olmaktadır. Bu yüzden dikkatli olun karşılaşılabilecek tehlikelere karşı hazırlıklı(tetikte)olun ve hızınızı duruma uygun hıza düşürün.

Aracı herkes sürebilir, ama herkes hıza ve tehlikeye göre en kısa mesafede aracını durduramaz, Çünkü bu sürücü için bir ayrıcalıktır, bu ayrıcalığı anlar ve uygularsanız sürüşün keyfine varırsınız, zaten aslında güvenli sürüşte budur.

Tabii ki bildiğiniz üzere" bir soruyu doğru cevaplayabilmek için öncelikle o konuyu çalışmak gerekir, Yol güvenliğini kontrollü bulduğunuz ve özellikle saha tarzı alanlarda bu çalışmayı yaparsanız, aracın 40-45 km den başlayarak artan hızlarda servis freniyle beraber motor freni kullanıldığında daha rahat durabildiğini fark edeceksinizdir.

Optimal frenlemeyi anlamanız ve uygulayabilmeniz,nispeten de kazalardan " soruya doğru cevap la" korunmanızı sağlayacaktır.

Optimal frenleme: en iyi frenleme.

Unutmayın; Motorlu taşıtlar en kısa süre ve mesafede çarparak dururlar. Fren, motorlu taşıtları önce yavaşlatmak için kullanılır. yavaşlatılmayan bir kütle durdurulamaz.

Altın kural; " Probleme girmemek, probleme girdikten sonra çözmeye çalışmaktan çok daha kolaydır."

YAĞMURLU HAVADA SÜRÜŞ

Yağmurda sürüş biz sürücülerin başlıca sorunlarından biri. Yağmurda görüş mesafemiz daralır, camların buhar yapması, ancak sileceklerle sağlanan görüşü büyük bir eksikliğe dönüştürür, yollar kayganlaşır, yayalar dikkatsizleşir, günlük güneşlik havada dahi bazen görülemez olan bizler hepten kayboluruz diğer araçların buğulu cam ve ıslak aynalarında...ayrıca kamyon ve otobüs sürücülerini bu tip havalarda otomobil sürücülerini etraflarında görmeyi de beklemezler.

Yağmurda sürüş için önce biz hazırlıklı olmalıyız. Aracın ön camı temiz olmalı....Sileceklerin çalışma devri yağış hızına göre ayarlanmalı ve arka cam buhu resistansı açık olmalı. Lastikler bakımlı, taze, diş derinlikleri yeterli olmalıdır. Sürüşten önce tüm stop, sinyal ve farlarının gerektiği gibi çalışır durumda olduğunu kontrol edilmelidir .

Sıra sürüşe geliyor... Önce "kısa" farınızı yakarak işe başlayın.Yağmur yağmaya başladıktan bir kaç saat sonra sorun değil ama, ilk yağış anında yoldaki bütün kil, çamur, yağ, pislik, antifriz, yakıt artıkları vb. yüzeye çıkar ve yüzey özellikle trafiği ağır yollarda çok kaygan olur.

Fren ve gazı daha pürüzsüz, yumuşak kullanmanız gerekiyor. Takip mesafelerini arttırmak lazım...zaten öndeki araçların püskürttüğü su ve çamurdan da uzaklaşmak için bu şart. Araçları sollamaya pek meraklı olmayın, hele kamyon,TIR gibi büyük tekerlekli araçlar bir iki dakika süresince bütün görüşünüzü kaybettirecek kadar çok su püskürtür yanlardan ki o sırada yağmur yağmıyor dahi olabilir...yoldaki su yeter buna...

Yağmurda metal yüzeyler (menhol kapakları, ızgaralar, tren/tramvay rayları, köprü genişleme ızgaraları vb) son derece kayganlaşır. Plastik kaplı/boyalı (yaya geçidi çizgileri/ yol çizgileri vs.) kayganlaşır.

"Gözünüzle" kullanmaya çalışacaksınız yağışta. Aracın baktığınız yere gitmekte olduğunu düşünün sürekli. Hızınızı virajlarda fazla sert girmeye gerek kalmayacak şekilde ayarlamayı unutmayın.

Su birikintisinden geçerseniz "aquaplaning" e karsi hazırlıklı olun ama unutmayın ki yağış sırasında yolda özellikle drenaj da yeterli değilse her zaman bir iki mm, yada daha fazla "su filmi" bulunur ve bu da aquaplaning denilen olaya yol açabilir. Yani illa "birikinti" olması gerekmez. "Aquaplaning" tekerleklerin altından kaçamayarak sıkışan suyun aracı yoldan kaldırması – kesmesi şeklinde özetlenebilir ve çok tehlikelidir. Böyle bir şey başınıza gelirse yapılabilecek şeyler çok kısıtlıdır, belki hafifçe gaz kesebilirsiniz o kadar, gözünüzü karşıdan ayırmayın. Fren, vites, gaz ve direksiyonla oynamayın, simiti gayet relaks tutmaya ve elinizden geldiğince relaks olmaya, yapabiliyorsanız sırtmaya çalışın...Bu durumda aracın bir yada iki tekerleği birden yerden kesilmiştir, düz bir doğrultuda gitmiyorsanız savrulabilirsiniz.

Yani virajlarda su birikintisine girilmeyecek...yani gördüğünüz kadar gitmeye çok daha fazla dikkat edeceksiniz. Aquaplaning genellikle tekerleklerde çekiş kaybıyla ortaya çıkar ve bunu "motorun devrinin artması ama hızınızın değişmemesi" şeklinde algıyorsunuz. Araç bu durumda savrulmaya başlarsa yapabileceğiniz tek şey yumuşak ve soğukkanlı bir kontra tekniği ile düzeltmek olabilir.

Gece ve yağmurda sürüşü kesinlikle tavsiye etmem. Zaten dediğim gibi görünmüyoruz, bu şartlarda hiç kimsenin sizi görmekte olduğunu varsayamazsınız. Bir de asfaltın rengi siyah olur, ve yol çizgilerinin görünüşü de oldukça zayıflar...Çukur, engebe, su birikintisi gibi tehlikeler tamamen görünmez hale gelir. Aracınızın ön camındaki su damlacıklarının ışığı dağıtması nedeniyle karşıdan gelen araçların farları görüşünüzü tamamen engeller. Çok risklidir ve gereği ne olursa olsun bu riski almaya değmez.

Kritik - kilit kelimeler...

"smooth" (düzgün-pürüzsüz-yumuşak-ani olmayan)

"gözlerle kullanmak"

"gördüğün kadar gitmek"

"uygun takip mesafesi"

"gece ve yağmur...dikkatli olun ha!"

ve tabii

Özetle yağmurlu hava koşullarında;

- Görüş kısıtlanır,, bu nedenle gözler çabuk yorulur.
- Yollar kayganlaşır.
- Lastiklerin tutunma özelliği azalır.
- Fren mesafesi yani durma mesafesi uzar.
- Sonuçta, hızını azaltmayıp, kuru zemindeki gibi hareket eden sürücüler nedeniyle kazalar artar.
- Güvenli bir yolculuk için " iyi bir görüş " esastır. Camlarda ve dış aynalarda biriken su tanecikleri veya çamur tabakası görüşü kısıtlar. Görülmeyen yere gidilemez. İyi görülmeyen her santimetre karenin arkasında bir tehlike yatar. Görülmeyen tehlikenin de önlemi alınamaz.
- Sürücü yağışlı havalarda ancak temizlediği alanı net olarak görebilir. Aynalarını ve camlarını temizlediği oranda 360 derece olan trafiğin her derecesini kontrol edebilir.

"HER zaman TAM dikkat"

KIŞ MEVSİMİNDE SÜRÜŞ

Evet, kış geldi, yağmur-çamur mevsimi, kar buz mevsimi başladı... ne yapacağız, nelere dikkat etmek lazım....?

Tabii ki bir numaralı yapılacak şey böyle havalarda paşa paşa evde oturup TV seyretmek,bir şeyler okumak....eğer profesyonel sürücü (Taxici,dolmuşçu,tıbbi mümessil vb.) değilseniz. Bu tip yağmur-çamur kar buz havada araca binmeyin. Kardan adam, ve hatta "kardan şöför " bile yapabilirsiniz.Eğer ille de binecekseniz, yada yolda yakalanırsanız yapacak şeyler var.Tabii...

Yazdıklarına kulak verin lütfen!...

Önce hazırlık aşamasına bir bakalım.Görünürlük, kötü havada nerdeyse tamamen yok olur.Mutlaka kısa farlarınızı yakmalısınız.

Sizin ve diğer sürücülerin görüş açısı dar...!!!!bunu hiç unutmayın, her hareketinizde bunu bir numaralı bilgi olarak değerlendirin.

Dip not; Görünür olmaya çalışın, ama görünüyorum zannetmeyin.

ARAÇ BAKTIGINIZ YERE GIDER.

Yani kışın, yağışta, buzlanmada, kaygan yüzeylerde ARACI GÖZLERİNİZLE kullanacaksınız.

Direksiyon ile yaptığınız ilk sert harekette aracı kaydırmak içten değildir.Bu havalarda...Viraja girdiniz, gideceğiniz yere bakın, sakın zorlamayın şu virajı biraz daha artistik, hızlı nasıl alırım filan diye.

Çıkışını görmediğiniz viraja çok daha temkinli girin. Yalnız kışın değil...

HER ZAMAN GÖRDÜĞÜNÜZ KADAR GİDİN.

Eskisinden (yazın kullandığınızdan) daha RELAX kullanın. Bu size su birikintilerinden (aquaplaning), buzlanmış bir köprü altından, yola akmış bir çamur-kum birikintisinden geçerken lazım olacak. Kasıldınız mı araç muhakkak yanlış bir şey yapar. Unutmayın araç hep dümdüz gitmek isteyen bir makinedir.

Demir yolu rayları, menhol-kanalizasyon kapakları ve TRAFİK BOYA ları (yani şerit çizgileri, yaya geçidi çizgileri vs.), köprü-viyadük genişleme ızgaraları-ek yerleri kaygandır. Bu tip yerlerde sert +ani fren ve manevra yapmak sakıncalıdır.

Virajda bu tür yer varsa, hızı düşürün ve mümkün olduğu kadar yavaş geçin bunların üstünden. Viraj alırken otomobillerin dış tekerlek izinden alın, orta şerit çizgisine tekerleği sakın çıkartmayın. Sollamaları fazla ani ve sert hareket etmeden sakın sakın yapın ve ÖZELLİKLE solladıktan sonra tekrar sağa geçişi mümkün olduğunca yumuşak yapın.İlle gerekmiyorsa sollamayın.

Araç sürücüleri gözünüzün içine bakar ama yine de sizi görmeyebilirler...

Buğulu yan ve arka camları, üstü su damlacıkları dolu yan aynaları, yarım yamalak temizlenen ön camı ile kamyoncu,otobüsçü için bazen, ancak aracın sağ arka camına yapışmış kuru yaprak kadar fark edilebilirsiniz. Bunu hiç unutmayın, her hareketinizde bunu bir numaralı bilgi olarak değerlendirin. Siz yine görünür olmaya çalışın, ama görünüyorum zannetmeyin. Uzun yolculuklarda daha sık durun, mola verin. Sıcak bir şeyler için, ama cay kahve gibi kafeinli şeylerden uzak durun...sigara ve tabii ki alkol den de...Bunların hepsi damarlarınızı daraltır, dolaşımınızı yavaşlatır,su kaybına sebep olur,Sıcak meyve çayları, çorbalar, tahin-pekmez, balla tatlandırılmış ot çayları vs. tavsiye ederim. Molalarda daima hafif şeyler yiyin, örneğin sadece bir salata, bir sonraki molada bir sebze çorbası vs...acığınca bir mola daha verirsiniz. Et-süt-yumurta gibi hayvan ürünlerinden uzak durun. Bunların sindirimi için gereken kan dolaşımı çok fazla ve uzun sürelidir (et oburların nasıl uzun uzun uyduklarına dikkat edin). Araçta beyninize lazım olan kan dolaşımının midenize gitmemesi hayati önem taşır...

Unutmayın!... kazalar çoğu kez dönüş yolunda, eve yaklaşınca oluyor.

Kışın bu etki artar, çünkü yol daha çetin ve yorucudur.Hiç acele etmeyin, örneğin siste otomobilcilerin eskisinden daha hızlı gittiği gözlenmiştir, bu hataya düşmeyin. Unutmayın, sürücünün amacı A dan B ye gitmek değildir, A_B arasındaki yoldur bizim için enteresan, heyecan verici olan.

Bir diğer gerçek ise yağmurda lastiğin daha kolay patladığıdır. Islak çivi, vida gibi cisimler lastiğe daha kolay saplanır.

SONUÇ OLARAK YAĞMURLU HAVA KOŞULLARINDA;

- Görüş kısıtlanır,, bu nedenle gözler çabuk yorulur.
- Yollar kayganlaşır.
- Lastiklerin tutunma özelliği azalır.
- Fren mesafesi yani durma mesafesi uzar.
- Sonuçta, hızını azaltmayıp, kuru zemindeki gibi hareket eden sürücüler nedeniyle kazalar artar.
- Güvenli bir yolculuk için " iyi bir görüş " esastır. Camlarda ve dış aynalarda biriken su tanecikleri veya çamur tabakası görüşü kısıtlar. Görülmeyen yere gidilemez. İyi görülmeyen her santimetre karenin arkasında bir tehlike yatar. Görülmeyen tehlikenin de önlemi alınamaz.
- Sürücü yağışlı havalarda ancak temizlediği alanı net olarak görebilir. Aynalarını ve camlarını temizlediği oranda 360 derece olan trafiğin her derecesini kontrol edebilir.

Kendinize iyi bakın...dikkatli olun, gündüz farlarınızı söndürmeyin.

c. YAĞMURDA TEHLİKE: AQUAPLANING

Aquaplaning ve diğer bilinen adıyla " Su yastığı üzerinde kayma " ; lastiklerin yol yüzeyindeki suyu boşaltamayıp, su tabakası üzerine tırmanması ve yolla temasının kesilmesidir.duruma halk arasında direksiyon boşalması da denir. Su yastığı üzerinde kalan lastiklere yön verilemez. Direksiyonu sağa da çevirseniz, sola da çevirseniz araç düz gider.

Altın Kural; Zemine tutunmayan ve / veya dönmeyen ön tekerleklere direksiyon ile yön verilemez.

Lastik tabanındaki desenlerin oluşturduğu kanalların en önemli görevi daha iyi tutunma sağlamak değil, yol yüzeyinde bulunan suyu boşaltmaktır. Bu kanallara su kanalları da denir.

- Havası düşük olan lastiklerde su kanalları kapanır.
- Eskimiş lastiklerdeyse kanal derinliği azalır.

Lastikler her iki halde de yol yüzeyindeki suyu yeterince boşaltamaz ve suyun üzerine tırmanarak yol ile temasını düşük hızlarda bile kaybedebilir.

Yol üzerindeki derinliği 1,5 cm olan su birikintisinde;

16 PSI havalı lastik 67 km /s hızda,

24 PSI havalı lastik 82 km /s hızda,

32 PSI havalı lastik 94 km /s hızda suyun üzerine tırmanır ve su yastığı üzerinde kayma hareketi başlar.

Böyle bir durumla karşılaşmamak için; lastik havalarının kullanılan motorlu taşıt üreticisinin ön gördüğü basınç değerinden düşük olmaması gerekir.

Bununla beraber her ihtimal göz önünde alınarak;

- Su birikintisine girmeden önce derhal hız düşürülür.
- Suyun direnci nedeniyle sağa Ya da sola çekme olabileceği düşünülerek direksiyonu sıkıca tutmak gerekir.
- Su yastığı üzerinde kayarken (Aquaplaning), direksiyon sağa Ya da sola çevrilirse, tutunma olduğu an aracın aniden direksiyonun çevrili olduğu tarafa doğru hareket edeceği unutulmamalıdır.
- Su yastığı üzerinde kayarken (Aquaplaning),gaza Ya da frene basmak hiçbir işe yaramaz. En geçerli hareket debriyaja basıp direksiyonu sıkıca tutmaktır.

B. YAĞMURLU HAVA KOŞULLARI

- Görüş kısıtlanır,, bu nedenle gözler çabuk yorulur.
- Yollar kayganlaşır.
- Lastiklerin tutunma özelliği azalır.
- Fren mesafesi yani durma mesafesi uzar.
- Sonuçta, hızını azaltmayıp, kuru zemindeki gibi hareket eden sürücüler nedeniyle kazalar artar.
- Güvenli bir yolculuk için " iyi bir görüş " esastır. Camlarda ve dış aynalarda biriken su tanecikleri veya çamur tabakası görüşü kısıtlar. Görülmeyen yere gidilemez. İyi görülmeyen her santimetre karenin arkasında bir tehlike yatar. Görülmeyen tehlikenin de önlemi alınamaz.
- Sürücü yağışlı havalarda ancak temizlediği alanı net olarak görebilir. Aynalarını ve camlarını temizlediği oranda 360 derece olan trafiğin her derecesini kontrol edebilir.

I. YAĞMURLU HAVADA GEREKLİ GÖRÜŞÜN SAĞLANMASI

- Silecek lastikleri her altı ayda bir veya yağmur mevsiminden önce değiştirilmelidir. (bkz; silecekler).
- Ön camda hiçbir zaman su tanecikleri birikmemelidir.
- Silecekler şartlara göre değişik hızda ve camı devamlı temiz tutacak şekilde çalıştırılmalıdır.
- Silecekler, çok tekerlekli ağır vasıtaları sollamadan ve su dolu çukurlara girmeden önce en son hızda çalıştırılmalıdır.
- Silecekler hızlı çalıştığında daha çabuk eskimez. Ancak , cam tozluysen silecek kuru olarak çalıştırılırsa, silecek lastikleri zarar görür.
- Islak kıyafetlerle taşıta bindiğinizde buğulanma çok çabuk oluşur. Buğuyu önlemek için, ön cam havalandırması ve arka cam rezistansı çalıştırılmalıdır.
- İyi görülme için kısa huzmeli farlar mutlaka gündüzleri de yakılmalıdır.
- Diğer motorlu taşıtlardan camlara , farlara sıçrayan çamurlu sular sürücünün görüşünü kısıtlar. Fren lambaları ve sinyallere sıçrayan çamurlar ise yavaşlama veya manevrada diğer sürücüler tarafından gerektiği gibi fark edilmeyi önler. Bu nedenle; silecek suyu eksiksiz olmalı, ön ve arka ışık donanımı ile kirlenen yan camlar ve aynalar sıkça temizlenmelidir.

II. ISLAK YOL YÜZEYİ VE KAYGANLIK FAKTÖRÜ

- Yol yüzeyinde biriken yol ve yağlar il yağın yağmurda birlikte yolu daha kayganlaştırır.
- Bol yağın yağmurda yol yüzeyi temizlenir ancak yol üzerinde biriken su , su yastığı üzereinde kayma hareketine (Aquaplaning) yol açar (bkz. Lastikler). Yağmurlu hava koşullarında hız mutlaka düşürülmelidir.
- Derin su birikintilerine girildiğinde direksiyon sıkıca ve düz tutulmalıdır. Hız düşürmek için gazdan ayak çekilmeli, debriyaja basılmalı, aracın kaymasını başlatabilecek manevra ve sert frenlerden kaçınılmalıdır.
- Havası düşük ve dış derinliği 3 mm' den az olan lastiklerin, yağmurlu yol yüzeyinde tutunamayacağını unutmamak gerekir (bkz. Lastikler).
- Islak yolda önde giden aracın tekerlek izlerinin üzerinden gidildiğinde daha iyi tutunma sağlanır.
- Islak yolda fren mesafesi yani durma mesafesi uzar. Yağmurda takip mesafesi taşıtınızın ve lastiklerinizin durumuna göre 3 – 4 saniyeye çıkarılmalıdır.
- Yağmurda parke taşlı yollar, boyalı yol şeritleri ve çamurlu yüzeylerde kayganlık faktörü artar. Bu bölümlerde hız düşürülmeli, ani hızlanma ve ABS fren donanımı olmayan motorlu taşıtlarda sert frenlerden kaçınılmalıdır.
- Su dolu derin çukurlar fren balatalarının ıslanmasına ve frenin iyi tutmamasına neden olur. Derin sulardan sonra fren pedalına az bir süre hafifçe basılarak balataların kuruması sağlanmalıdır.
- Islak yollarda sürücü tarafından cam, bir, iki parmaktan fazla açılmamalıdır. Açık camdan içeriye sıçrayan su göze kaçarak görüşü kısıtlayabilir.
- Pedalların güvenli kullanılması ve ayakların pedallardan kaymaması için hareket etmeden önce ayakkabı tabanları ve pedal lastikleri silinmelidir.
- Şemsiye ve şapkalı yayaların görüşü kısıtlanır. Yağmurda ıslanan acele eder. Yağmurda yayalara çok dikkat edilmeli, geçiş üstünlüğü verilmeli ve yanlarından geçerken su sıçratılmamalıdır. Unutmayın, motorlu taşıttan inen her sürücü yayadır.

DOĞRU TAKİP MESAFESİ

Kazaların dörtte biri arkadan çarpma şeklinde olmaktadır. Bunun en büyük sebebi ise öndeki aracın olması gerekenden daha yakın takip edilmesidir. Panik fren durumuna, çoğunlukla önde giden taşıtın beklenmedik bir anda yavaşlaması sonucu düşüldür. Öndeki araç sürücüsü frene bastığında eğer arkadaki araç doğru takip mesafesinde değilse probleme girilmiş demektir. Arkadaki aracın sürücüsün, öndeki araç sürücüsüyle aynı anda frene basması mümkün değildir. Algılama ve tepki verme süreci arasında, öndeki aracın hızı düşerken, aradaki mesafe hızla kapanır.

Öndeki aracı yakın takip eden sürücülerin trafiği görüş açıları daralır. Trafiğe hakim olabilmek için önündeki aracın önünü ve hatta en az 3-4 aracı daha görebilmek gerekir. Ani yavaşlamaları ve olası tehlikeleri en erken şekilde görüp, algılayan ve etkin fren yapan sürücü probleme girmez.

Takip mesafesi kuru hava şartlarında ve temiz yüzeyli yollarda " 2 saniye (+)artı" , yani 2 sn üzeridir. Bu mesafe kamyonet ve minibüsler için en az 3 sn, otobüs ve kamyonlar için en az dört saniye olmalıdır. Bu mesafeyi ölçebilmek için; önde giden taşıt her hangi bir direk, ağaç Ya da tabelanın yanından geçerken yavaş bir tempo ile "1453, 1454 " gibi iki tane dört rakamlı sayı söylenir. Taşıtınız aynı noktaya sayım bittiğinde veya daha sonra gelmişse takip mesafesi doğrudur.

Daha önce gelmişseniz takip mesafeniz yanlışdır. Yani; önünüzdeki motorlu taşıt durursa sizin durabilme olanağınız yoktur. Bu kural hangi hızda gidilirse gidilsin değişmez.

Sürücü değişkenlere göre hızını ve takip mesafesini ayarlamak zorundadır. Bu aynı zamanda sürücünün asli görevidir. Takip mesafesini etkileyen faktörler arasında yolun kayganlığı (yağmur, toprak, mıcır vb.) dışında, yük durumu, yol eğimi (yokuşlar ve inişler), lastiklerin durumu, sürücünün fiziksel ve ruhsal durumu da yer alır. Yani değişkenlere göre " 2 saniye artı " yöntemiyle takip mesafesini 3 saniye ve üzerine çıkarmalıdır.

Yağışlı havalarda takip mesafesi 3-4 saniyeye çıkarılmalıdır. Karda ve buzlanma ihtimali olan yollarda 6 saniyeden az olmamalıdır.

EN ÇABUK YAVAŞLAMA YÖNTEMİ :ETKİN FREN

Motorlu taşıtlar en kısa süre ve mesafede çarparak dururlar. Fren, motorlu taşıtları önce yavaşlatmak için kullanılır. yavaşlatılmayan bir kütle durdurulamaz. Acil durumlarda en çabuk şekilde yavaşlamak için etkin fren yapılmalıdır. ABS ' si olmayan bir araçta en etkin fren ,manevra ihtiyacı gerektiğinde tekerleklerin dönmesine izin verecek kadar fren basıncının azaltılması ile yapılan frendir.

Acil bir durumda, etkin fren yapmak için fren ve debriyaj pedalına aynı anda basarak motoru devreden çıkartmak gerekir.100 km/s ile giden iki otomobilden,fren ve debriyajına aynı anda basılan iki araç,önce frene durmaya yakın debriyaja basılan araçtan, 1 otomobil boyu kadar daha önce durur. Bu da çarpmakla çarpmamak arasındaki farktır.

Acil durumda panik fren yapıldığında ABS (blokajı önleyen fren sistemi)olmayan binek otolarda ön tekerlekler kızaklar. Kızaklayan ön tekerleklere ise direksiyon ile yön verilemez. Oto direksiyon çevrilse bile kayarak ileri istikamette gitmeye devam eder. Ön tekerleklerin yeniden dönmesi için ayağın fren pedalı üzerindeki basıncı azaltılır. Bunu yaparken ayak tam olarak frenin üzerinden çekilmemelidir. Basınç azaltma işlemi oto direksiyon hareketine cevap verinceye kadar devam etmelidir.

Fren pedalını pompalamak doğru değildir. Pompalamak için ayak fren pedalı üzerinden çekildiğinde, motorlu taşıtın ileri hareketi aynı hızla devam eder ve durma mesafesi uzar. Fren hidrolik yağı, sistemin içinde biriken su ile zamanla niteliğini kaybeder ve frenin tutmamasına neden olur. Periyodik fren hidrolik yağı değişimi unutulmamalıdır.

a. DURMA MESAFESİ

Durma mesafesi iki aşamadan oluşur; Algılama ve tepki mesafesi ile fren mesafesi....Trafikteki her hangi bir tehlikeyi görme, tehlikenin boyutunu algılama bu durumda ne yapılacağına karar verme ve sağ ayağını gaz pedalının üzerinden fren pedalının üzerine getirme süreci sırasında kat edilen mesafe algılama ve tepki mesafesidir. Algılama ve tepki süresi insandan insana değişir. Fren pedalına basıldığı andan durana kadar kat edilen mesafeye ise fren mesafesi denir.

Durma mesafesini olumlu veya olumsuz etkileyen faktörler arasında; yoldaki kayganlık faktörü, yük durumu, yol eğimi, lastiklerin ve fren sisteminin durumu ve sürücünün fiziksel ve ruhsal durumu sayılabilir.

b. ABS FREN SİSTEMİ OLAN TAŞITLARDA GÜVENLİ VE DOĞRU FREN KULLANIMI

ABS (Antiblock Brake System) frenlerin kilitlenmesini önleyen sistemdir. ABS fren sistemi, bir motorlu taşıtı daha kısa sürede durduran fren sistemi değildir. Bu sistem ön tekerleklerin kilitlenmesini önleyerek yavaşlarken manevra olanağı sağladığı gibi ,arka tekerleklerin kızaklanmasını önlediği için de arka kayma hareketlerine engel olur.

ABS , değişik yüzeylerde farklı tutunmadan dolayı oluşan kayma hareketlerini de önler. Ancak fren mesafesi, kaygan zemindeki daha az tutunan lastik yüzünden uzar.

En kısa sürede ve mesafede yavaşlamayı ve durmayı gerektiren acil durumlarda,ABS fren sistemi olan araçlarda fren pedalına tam basınç uygulanmalıdır. Yani fren pedalına tüm güçle basılmalıdır. Motorlu taşıt duruncaya kadar da fren basıncı kesinlikle azaltılmamalıdır.

c. FREN PROBLEMLERİ

Fren problemlerinin başlıca nedenleri gerekli bakımın yapılmaması ve fazla yüküdür.

- Periyodik bakımlarda hidrolik yağının kontrolü yapılmalıdır.
- Derin sulardan geçildiğinde balatalar ıslanır. Fren az tutar Ya da eşit tutmayarak bir yöne çeker. Sudan geçtikten sonra kısa bir süre ufak vitesle gidilerek sol ayakla hafifçe fren pedalına basılmalı ve kuruma sağlanmalıdır.
- Herhangi bir neden ile frenlerde problem yaşandığında el freni ve kompresyon freni kullanılmalıdır.

d. EL FRENİ

El freni arka tekerlekleri (arka fren aynasını veya arka kampanayı)kilitleyen mekanik bir fren sistemidir. Harekete halinde kullanılması aracın arka kayma hareketini başlatacağı için fren boşalması gibi acil durumlar dışında kullanılmamalıdır.

Yokuş yukarı ilk hareket el freni çekilerek yapılırsa, geri kaydırma önlenir ve debriyaj kavraması çok kısa sürede yapılır. Bu da debriyajın ömrünü uzatır.

Acil durumlarda el frenine kolay ve çabuk ulaşmak gerekir. Bunun için el freni kolu üzerine ve yanına Hiçbir cisim konulmamalıdır.

Park edildiğinde el freni mutlaka çekilmelidir. Aracın eğimli bir yerde park edilmesi ve viteste bırakılmaması sonucu kendi başına hareket etmesiyle oluşacak kazalar, el freni kullanma alışkanlığı ile önlenabilir.

GECE YOLCULUĞU

A.GECE YOLCULUĞU VE TEHLİKELERİ

- Geceleri görüş azalır, sadece farların aydınlatabildiği kadar görüş sağlanır.
- Kontraslar, renkler ve yol sınırları belirsizleşir.
- Gözler daha çabuk yorulur ve tehlikenin görülmesi zorlaşır.
- Karşıdan gelen motorlu taşıtın farları gözleri kamaştırabilir.

B. GECE YOLCULUĞUNDA İYİ GÖRÜŞÜN SAĞLANMASI

- Camlarınızın içi ve dışı, farlarla ışık donanımı eksiksiz çalışır vaziyette ve çok temiz olmalıdır. Karşıdan gelen ışıklar camdaki en ufak lekede yansıma yapar.
- Farlar kısa ve uzun huzmede tam ayarlı olmalıdır.
- Silecekler iyi silmeli, fiskiyeleler iyi çalışmalı, silecek suyu tam olmalıdır.
- Kabin içi ışıklar hareket halinde iken kısa süreli kullanılmalı, açık bırakılmamalıdır. Açık bırakılan ışık camdan yansır ve görüşü engeller.

C. KARŞIDAN GELENLE UĞRAŞMAYIN, TEHLİKEYİ GÖRMEYE ÇALIŞIN!

Karşıdan gelen ayarsız farlar gözü kamaştırır ve görüş sıfıra iner. Böyle bir durumda;

- Kısa bir selektör ile karşıdan geleni uyarın. Eğer uzunları yanmaya devam ederse veya farları ayarlı değilse, sizde uzunları yakarak onun gözünü kamaştırıp riskleri arttırmayın.
- Derhal yavaşlayın ve karşıdan gelenin farlarına bakmayın. Kısa aralıklarla selektör yapın ve önünüzdeki yolun orta sağına bakın, çünkü en büyük tehlike sağda ışıksız bırakılmış taşıt (kamyon, traktör, römork v.b) veya tehlike oluşturabilecek bir olumsuzluktur. (ışıksız yol çalışması gibi). Böyle bir tehlikeyi mutlaka karşıdan gelenle geçiş anında önce görmek gerekir. Karşıdan gelen taşıtla aynı noktaya geldiğinde, sağdaki tehlikeyi görebilme imkanı yoktur. Gördüğünüz an çarpma anıdır. Özellikle binek otoların duran bir traktör, römork veya ağır bir taşıta çarpması sonucu yaşamların kolayca yitirilebileceği unutulmamalıdır.
- Karşıdan gelen tek far bir motosiklet olabilir. Ancak güvenli sürüş için, her zaman sol farı yanmayan geniş bir ağır taşıtın geldiği var sayılmalıdır.
- Koyu renkli giyimli yayaları, ışıksız bisiklet ve diğer taşıtları görmek ve önlemini almak sizin görevinizdir. Görülemeyen her noktada bir tehlikenin bir tehlikenin gizlenebileceğini aklınızdan çıkartmayın.
- Normal koşullarda geceleri takip mesafesi 3 – 4 saniyeye çıkartın.
- Gece yağmurlu havalarda sis lambanızı hiçbir şekilde yakmayın.
- Her hangi bir nedenle durmanız gerektiğinde, yolun en sağına geçin park ve dörtlü ikaz lambalarınızı yakın.

Uzun huzmeli farlarla giderken başkalarının gözünü kamaştırmamak için;

1. Karşıdan bir taşıt geliyorsa,
2. sizi sollayanların arkasına geçmeden,
3. ışıklandırılmamış yol kesimlerindeki virajlara ve arkası gözükmeyen tepelere yaklaşırken,
4. karşıdan gelen yayaları gördüğünüzde kısa huzmeli farlarınızı yakın

TRAFİK VE TRAFİĞİ PAYLAŞANLAR

Trafik bir savaş alanı veya canavarlarla dolu bir arena değil, istense de istenmese de hayatın büyük bölümünün geçirildiği çok paydaşlı bir ortaklıktır.

- Ortaklar arasında sürtüşmeler olabilir.
- Güvenli sürücü; sürtüşmeleri sağduyu ve soğukkanlılıkla çözerek kendine yaşam şansı veren sürücüdür.

Trafiği paylaşan ortaklar arasında öncelikle dikkat edilmesi gereken gruplar;

-30-

Çocuklar,
Yayalar,
Yaşlılar,
Motosikletler ve bisikletler,
Ağır vasıtalar.

A. ÇOCUKLAR

- Çocuklar büyükler gibi düşünmez ve davranmazlar. Trafik karmaşık sistemi ile ilgili sorumlulukları ise henüz gelişmemiştir.
- Çocuklar oyun oynadıklarında etraflarındaki her şeyi unuturlar. Yaklaşan otoları görmezler.
- Çocuklar görüldüğünde derhal yavaşlanmalı, uyarı için korna çalınmamalıdır; dikkatleri dağılabilir, paniğe kapılabilir ve en beklenmeyen hareketleri yapabilirler. Yola doğru yuvarlanan bir top görüldüğünde; derhal durulmalı ve topun arkasından koşan çocuk beklenmelidir.

B. YAYALAR

- Motorlu taşıttan indiğiniz an bir yaya olduğunuzu unutmayın.
- Yaya geçitlerinde yayalara yol verin,
- Hızla yaklaşıp yayaları korkutmayın.
- Yağmurlu ve karlı havalarda çok dikkat edin ve onlara öncelik verin, yol kenarlarında biriken sulara hızla girip onları ıslatmayın.
- Şemsiye taşıyanların ve şapka takanların görüşlerinin kısıtlı olduğunu unutmayın.
- Anne ve babalar, kaldırımda veya yol kenarlarında çocukların elini tutmaya ve onların yol tarafında değil de, kaldırım tarafından yürütmeye dikkat etmelidir.

C. YAŞLILAR

- Duyma, işitme ve görmeleri azalmış olabilir. Çabuk yorulur, çabuk sinirlenir ve sabırsız davranışlarda bulunabilirler,
- Bu gibi davranışlara karşı dikkatli ve hazırlıklı olunmalıdır.
- Yaşlılara karşıdan karşıya geçmeleri için yol verilmelidir.

D. MOTOSİKLETLİLER – BİSİKLETLİLER

- İki tekerlekli ve ufak olduklarından farları gündüzleri de yanmayanların görülmeleri çok güçtür.
- Motosiklet ve bisiklet kullanıcılarının gece rekreatif giysiler giymeleri görünürlüklerini artırır.
- Modern motosikletlerin bazıları iki üç saniyede çok büyük hıza ulaşabilirler.
- Arkadan, uzakta sayılabilecek bir mesafede gelen bir motosiklet gördüğünüzde şerit değiştirmekte acele etmeyin. Bir anda yanınıza gelebilirler.
- Çok daha çabuk yavaşlayabilirler. Önde gidenler ile takip mesafesini 3 - 4 saniyeye çıkartın.
- Motosiklet ve bisiklet kullanıcılarının mutlaka kask, dirseklik gibi koruma gereçlerini takmaları gerekir.

E. KAMYONLAR – OTOBÜSLER

- Küçük taşıtlar gibi; hızlanamazlar, manevra yapamazlar ve duramazlar. Ülkemizde ağır taşıtlarının bir çoğunun taşıma kapasitelerinin olması gerekenden çok fazla yük taşıdığı, frenlerin iyi tutmayabileceği unutulmamalıdır. Özellikle, yokuş aşağı yol kesimlerinde, takip

-31-

eden ağır taşıtlar veya otobüslerle ara açık tutulmalı veya takip edene bir an önce yol verilmelidir.

- Onlara; dönüşleri veya yavaşlayabilmeleri için daha fazla yer bırakın, hızlanmaları için daha fazla zaman tanıyın ve sabırsızlanmayın.
- Hiçbir nedenle sollamalarda ağır vasıtaların önüne geçip yavaşlayarak; onlara fren yaptırmayın.
- Ülkemizde; taşıt kusurlarından meydana gelen trafik kazalarının % 33'ünün fren patmasından meydana geldiğini ve her 4 – 5 otobüsten birinin kaza yaptığını hatırd tutun ve onlarla dalaşmayın.

F. TİCARİ TAŞITLAR (TAKSİLER, DOLMUŞLAR)

- Hayatlarını kazanmak için yolcu taşırlar,
- Canlı rekabet ortamında daha fazla yolcu almak zorunda oldukları için, ani ve trafiğe uygun olmayan davranışlarda bulunabilecekleri beklenmelidir.

G. 4X4 ARAZİ ARAÇLARI

- Geçmişte sadece arazide kullanmak amacıyla imal edilen 4X4 off-road (yol dışı, arazi)araçları, günümüzün gelişen teknolojisi ile daha konforlu ve binek otomobil kadar hızlı gidebilen özellikleriyle şehir içi kullanımında da tercih ediliyor.
- Bu iri cüsseli, çok ağır ve yüksek 4X4 araçlar, sürücüleri tarafından daha güvenli olduğu düşünülse da, bilinçsiz kullanımda çok daha tehlikeli olabilirler. Eğer emniyet kemerini bağlamasanız, en çok zararı çok güvenli olduğu düşünülen bu araçlardan görebilirsiniz.
- Binek otomobillerden daha yüksek olan 4X4 arazi araçları, ağırlık merkezi yerden bir hayli yukarıda olduğu için sağa ve sola çok daha fazla yatar. Yan kaymalarda, kaymayı durdurabilecek bir engele takılırsa çok kolay devrilebilir. Manevra ve yol tutuş kabiliyeti binek otolara göre daha zayıftır.
- Fren mesafesi(durma mesafesi), aracın ağırlığıyla orantılı olarak binek otolardan daha uzundur.
- 4X4 araçlar, hangi yol şartlarında kullanılıyorsa, o şartlara uygun lastik kullanılması gerekir. Yani karlı yolda asfalt için uygun olan on – road lastiği ile yaz sıcaklığında çamur için uygun off – road lastiğiyle iyi tutunma sağlanamaz, kaza riski artar.

H. GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ OLAN MOTORLU TAŞITLAR

- Cankurtaran (ambulans), itfaiye ve polis motorlu taşıtlarının geçiş önceliği vardır. Sesle ve ışık ile sürücü ve yayaları uyararak bu motorlu taşıtlara yol vermek; hem mecburi hem de insan yaşamını

kurtarmakla eş deęerdedir.

- Acil durumlarda geçiş önceliği olan motorlu taşıtlara ayrılmış olan emniyet şeridini kullanarak, bu şeridi tıkayan sürücülerin, bir gün kendileri veya yolcuları için gerekebilecek acil yardımı ancak bu şeritten alabileceklerini unutmamaları gerekir.

1.LASTİKLER

Lastikler yol ile olan en önemli yaşam bağıdır. Motorlu taşıtlar lastiklerin üzerinde değil,lastiklerin içindeki hava ile giderler. Havaşı olmayan lastiğin üzerinde gidilmez.

Eksik ve yanlış lastik havası bol veya sıkı gelen ayakkabıya benzer. Değil koşmak yürümekte bile zorluk çekilir.Tökezlenip düşülür.

Orta boy bir otomobil lastiğinin yere bastığı alan,bir avuç içi büyüklüğündedir.Dört avuç içi büyüklüğünde alanın üzerinde, 1 ton ağırlığın, 100 km. /sn. Hızın üzerinde gidildiğini düşünün ve yere yanlış basmayın.

Ülkemizde sürücülerin büyük çoğunluğu gereğinden düşük lastik havası ile gider. Genel inancın aksine inik lastiğin tabanı yere yayılarak daha iyi tutunma sağlamaz. Aksine tabanın ortası yukarı kalkar ve yol ile teması azalır. İnık lastiklerin yalnız omuz kısımları yere basar. Bu kadar küçük bir alanda yere temas ederek güvenli sürüş yapılamaz.

a. DÜŞÜK HAVALI LASTİĞİN SAKINCALARI

Düşük havalı lastiklerle;

- Fren mesafesi; yani durma mesafesi uzar. Taşıt, fren sırasında inik lastiğin tarafına doğru kayar. Ağırlık transferine neden olan yol kesimlerinde örneğin; virajlarda veya ani sağ sol manevralarında çok daha düşük hızlarda kayma hareketleri başlar. Kayma sırasında bir çukur veya tümseğe takılan düşük havalı lastiğin janttan çıkması ve jantın yere takılıp aracın takla atması kolaylaşır.
- Lastik, yanakları üzerinde fazla esner, bu durum da lastiğin aşırı ısınmasına ve basıncının yükselmesine neden olur.
- Direksiyon hareketlerine daha geç cevap alınır, taşıtın kontrolü zorlaşır.
- Hava basıncı düşük lastikler daha çabuk eskiyeceği gibi,yakıt tüketimini arttırır.
- Lastik havaları motorlu taşıt üreticisinin öngördüğü değerlerden aşağı kesinlikle olmamalıdır.

Düşük havalı lastiğin tabanı yukarı kalkar, aşınma omuz kısmında fazla olur.

b. DOĞRU ŞEKİLDE ŞİŞİRİLMİŞ LASTİKLER

Lastik basıncı üretici firmanın öngördüğü değerde ayarlanan bir taşıtla;

- Daha iyi direksiyon kontrolü sağlanır,
- Daha iyi fren yapılır,
- Daha iyi viraj dönülür,
- Daha az yakıt tüketir.
- Lastiklerin daha düzenli ve az aşınması sonucu ömrü uzar.

LASTİK PATLARSA

Lastik patladığında;

- Sürtünme yüzeyi artar.
- Yol tutuşu azalır.
- Kayma kolaylaşır.

Ön lastik patlarsa;

- taşıt, patlayan lastik yönüne dönmeye çalışır.
- Lastik sürtünme yüzeyi arttığı için direksiyon ağırlaşır.

Arka lastik patlarsa;

- Taşıtın arkası sağa sola yalpalamaya başlar.

Direksiyon sıkıca tutularak yön değişimi önlenmeli ve sağ sol yapmadan kontrollü fren yapılarak motorlu taşıt yavaşlatılmalıdır. Lastik patlamalarında ani direksiyon hareketi ve sert fren yapmak; taşıtın kayma hareketini kolaylaştırır.

SİNYALLER

Trafikteki en önemli iletişim aracıdır. Diğer sürücülere, yayalara ve trafik görevlilerine ne yapmak istediğinizi yani niyetinizi gösterir.

Sinyal vermek, otomatik olarak size manevra yapma hakkını vermez. Sinyal verdikten sonra başkalarının hakkına saygılı olarak, trafiğin uygunluğu saptanır ve ancak ondan sonra manevra yapılır.

Sinyal vermeye üşenen sürücü, kazaya çok daha yakındır.

Sinyalini unutan ve yanlış sinyal verene çok sık rastlandığı için Türkiye ' de tüm sürücüler doğrusunu öğrenene kadar başkasının sinyaline güvenmemek , o sürücünün ne yapacağını bekleyip görmek en güvenli yöntemdir.

SOLLAMA

Trafikte insanları en çok öldüren kaza türü çarpışmalardır.

Ölümlerle sonuçlanan çarpışmaların en önemli nedenlerinin başında çift yönlü yollarda yapılan yanlış sollama manevrası gelir.

Çift yönlü yollardaki solanla manevrası, trafikte gerçekleştirilmesi en zor ve en tehlikeli manevradır. Bu manevrada; uzunca bir süre karşıdan gelenin yol kesiminde gidilir., geçilmeye çalışılan motorlu taşıtı geçmek zor, karşıdan gelenle çarpışmak çok kolaydır. 60 km/s ile giden bir taşıt 80 km/s ile sollandığında aradaki fark 20 km/s ' dir. Ancak karşıdan 100 km/s hız ile gelen otobüse $100 + 80 = 180$ km/s hız ile yani saniyede 50 metre yaklaşır.

Sollama manevrasında yapılan yanlış, arızalı bir uçağı havalandırmaya benzer. İnişi zor, hatta imkansızdır.

Yanlış sollamanın bir değil birçok yanışı vardır. Tüm doğrular bir araya getirilmez ise doğru sollama yapılamaz.

Altın kural; En ufak bir kuşku varsa sollama manevrası yapılmamalıdır.

Doğru sollama yapabilmek için önce, doğru kararı vermek gerekir.

Doğru gerekçeli karardan sonra uygulamayı;

1. Doğru yerde,
2. Doğru zamanda,
3. Doğru hızda,
4. Doğru viteste,

Yapmaya dikkat edilmelidir.

GÜVENLİ ŞERİT DEĞİŞTİRME YOLU

Sinyal verir vermez şerit değiştirilmez. Sinyal vermek; şerit değiştirme hakkı değil, " niyetinizi başkalarına göstermek " amacı taşır. Güvenli bir şekilde şerit değiştirmek için;

- Aynalara bakarak arkadaki ve yandaki trafiğin uygunluğu saptanmalı,
- Zamanında sinyal verilmeli,
- Aynaların görüş alanı dışında kalan ölü noktada kalan her hangi bir aracın olup olmadığı görülmeli ve şerit değiştirilecek yöndeki, omuz arkasına bakılmalı (dış bükey aynası olmayan motorlu taşıtlarda), eğer uygunsa şerit değiştirilmelidir.

OTOYOLLAR

Güvenli ve hızlı bir ulaşım sağlamak amacı güder. Ancak otoyollar tren rayı değildir. Hız faktörü, kazalarda ölüm ve yaralanmaların artma nedenidir.

Otoyollarda, kısa farlar gündüzleri de devamlı yakılmalıdır.

Şehir trafiğinden otoyollara çıkıldığında hız birden bire çok yükselir ama sürücünün beceri limitleri aynı kalır. Hız yavaş yavaş arttırılmalı ve tempoya alışılmalıdır. Benzer bir tehlike de otoyoldan şehir trafiğine geçişte yaşanır. Bu durumda hızlı yol kesiminden gelen sürücünün kontrollü şekilde yavaşlaması gerekir.

Kuru ve açık havada 2 saniye (+) olan takip mesafesi, yağışlı havalarda ve önde giden aracın bir önündekinin görülemediği durumlarda (kamyonet, minibüs, otobüs arkasında) 4 saniyeye (+) çıkarılmalıdır.

Arkadan gelen motorlu taşıt sizi çok yakından takip ediyorsa, onu uyarmak için ani fren yapıp yavaşlamayın. İlk uygun fırsatta ona yol verin. Sizin göreviniz cezalandırmak değil, trafikte hayatta kalmaktır.

Sol şerit yalnızca sollama manevrası için, emniyet şeridi ise acil durumlar için kullanılır. Sollama manevrasını tamamladıktan sonra kendi şeridinize dönün.

OTOYOLLARIMIZDA GİDERKEN UNUTULMAMASI GEREKENLER

Ülkemiz otoyollarının bazı bölümleri, çeşitli nedenlerle güvenilirlik niteliğini yitirmiş veya yitirmektedir.

Diğer yol kesimlerinde olduğu gibi ; otoyolların en tehlikeli bölümleri uzun düzlüklerdir. Uzun düzlükler özellikle gündüzleri ve sıcak havalarda uyku getirir. Göz kapaklarının ağırlaşmasını beklemeden derhal uygun yerde mola verilmelidir. Aksi halde gözleriniz hiç açılmamak üzere kapanabilir.

Otoyollarımızda;

- İnsanların, hayvanların ve gitmemesi gereken motorsuz taşıtların bulunduğunu,
- Karşıdan karşıya geçip, dolaşabileceklerini,
- Otostop ve yolcu indirme, bindirme yapıldığını,
- Yol kenarında ağır tamiratların yapıldığını, emniyet şeritlerinin amacı dışında kullanıldığını, yol ve işaretleme ile ilgili yeterli bakımın yapılmadığını ve yol yüzeyinde çukur, su birikintisi gibi diğer bir çok olumsuzlukların olabileceğini, aklınızda bulundurun.

Bütün bu olumsuzluklar gerçekçi olarak tanımlanmalı ve ona göre sürüş yapılmalıdır.

MOTORLU TAŞITLARIN KAYMA NEDENLERİ VE KONTROLÜ

Motorlu taşıtlar kendi kendilerine kaymazlar. Kaymaya neden olan daima sürücüdür.

Değişkenlere göre aşırı hız, eskimiş yani diş derinliği 2 mm'nin altına düşmüş veya doğru hava basıncı ile şişirilmemiş lastikler kaymayı kolaylaştıran faktörlerin başında gelirler.

Kayma hareketini başlatan sürücü kaynaklı hareketleri şöyle sıralayabiliriz;

1. Değişkenlere göre gereğinden fazla hız,
2. Gaza gereğinden fazla basmak,
3. Sert fren yaparak ön tekerleklerin kilitlenmesi (ABS fren sistemi olmayan motorlu taşıtlarda),
4. Sert direksiyon hareketleri,
5. Vites küçültüldüğünde, ayağın debriyaj pedalından ani çekilerek motoru birden bire kompresyona bırakmak.

Altın kural; Hangi el veya ayak probleme neden olmuşsa, aynı el veya ayak problemi çözer, bir başkası değil.

Kayma hareketinin kontrolü çok zordur. Kaymaya neden olan hangi el veya ayak ise çözüm ondadır.

- Gereğinden fazla gaz vererek patinaj başlatılmışsa, gazdan ayak çekilmeli,
- Sert fren ile kızaklamaya neden olunmuşsa, fren pedalı üzerindeki basınç azaltılmalı,
- Sert direksiyon hareketiyle kayma başladıysa direksiyon hemen yumuşatılmalı,
- Ani kompresyon sonucu kızaklama başlatılmışsa tekrar debriyaja basmalıdır.

Ayrıca yol yüzeyindeki yoldaki eğimler, çukur ve tümsekler, dönemeçler (virajlar), iyi tutunamayan lastikler ve sert yan rüzgarlar da kayma hareketini başlatabilir.

Doğru olan kaymaya neden olacak her türlü davranıştan kaçınmak, olumsuz yol ve koşullarında hızı düşürmektir.

9. VİRAJLI YOL KESİMLERİ

Motorlu taşıtların dengesini bozan yol kesimlerinden en etkili olanı virajlardır (dönemeçler). Virajlara girildiğinde dönülen yöndeki tekerleklerdeki ağırlık azalarak diğer taraftakilere geçer. Üzerindeki yük azalan tekerleklerin yol ile teması azalır ve kayma kolaylaşır.

Viraj içinde gereğinden fazla gaza basmak veya fren yapmak tekerleklerin yol ile temasını daha da azaltır ve kayma hareketi çok kolaylaşır.

Virajlara yaklaşıldığında hız düşürülmeli ve viraj hızına uygun vites seçilmelidir.

Viraj, motorlu taşıtın hızını koruyacak şekilde dengeli gaz ile dönülmeli ve çıkış noktasından önce hızlanmaya geçilmemelidir.

Virajın içinde gereğinden fazla gaza basmak; aracın karakterine göre ön veya arka tekerleklerin ve hatta dört tekerleğin de virajın dışına doğru kayma hareketini başlatabilir.

Virajın içine erken kapanmak güvenli değildir. Yolun size ait olan kesimini kullanarak viraja dıştan girilmelidir. Bu yöntemle, hem karşıdan gelen daha önce görülür, viraj açısı yumuşatılmış olur.

Altın kural; virajın içine erken kapanan, dışa erken çıkar

Trafikte en çok öldüren kaza türlerinin başında çarpışmalar ve yoldan çıkmalar olduğunu, her viraj öncesi hatrınızda tutun.

KAVŞAKLAR

Kavşaklarda kaza olasılığı artar. Işıklı veya ışısız her türlü kavşağa yaklaşırken hız mutlaka düşürülmeli ve gidilmek istenen yönün sinyali verilmelidir.

Işıklı kavşaklarda hızlanarak sarı ışığa yetişip geçmeye çalışmak yerine, sarı ışık yandığında durabilecek şekilde hız düşürülmelidir.

Kırmızı ışıktan sonra yanan sarı ışıkta kesinlikle hareket edilmez. Yeşil ışığın yanması beklenmeli ve yolun sağı solu kontrol edildikten sonra hareket edilmelidir.

Atın kural; Yeşil ışık yandığında ilk hareket eden motorlu taşıta çarpacak olan, kırmızı ışıkta geçmeye çalışan motorlu taşıttır.

- Arkadan çalınan korna ile hareket edilmez. Birisi istemeden de kornoya dokunmuş olabilir.
- Sağ dönüşler açıktan, sol dönüşler içe kapanarak yapılmalıdır.
- Kamyon, otobüs gibi uzun motorlu taşıtlar, dönüşleri ancak geniş bir açı ile yapabilirler. Hiçbir zaman dönüş yapan ağır vasıtaların dönüş yapacağı tarafta bıraktığı boşluğa girilmemeli ve karşıdan gelene de dönüş yapabilmesi için geride durarak yer bırakılmalıdır.
- Işıksız kavşaklarda başkalarının verdiği sinyali görün, fakat verilen sinyale göre hareket etmekte acele etmeyin. Çünkü, birçok sürücü sinyalini unuttur.

KAZA ANINDA YAPILMASI GEREKENLER

KAZA YERİNİN GÜVENLİĞİ

Her hangi bir kaza yerine ilk siz ulaşmışsanız;

- Önce kendinizi güven altına alın,
- Kaza yerinden sonra değil, kaza yerinden önce ve arkadan gelen trafiğin sizi görebileceği bir yerde durun,
- Dörtlü ikaz lambalarınızı yakın,
- Kaza gece olmuşsa farlarınızla kaza yerini aydınlatarak arkadan gelenleri uyarmaya çalışın,
- Kaza yapan taşıtların kontaklarını kapatın,
- Önce ambulans sonra polis çağırın,
- Sigara içmeyin ve içirtmeyin.

KONSANTRASYON

Sürücüler normal bir yolun her 1.5 km ' lik bölümünde ortalama olarak 27 tane karar verir. Hızlanma, yavaşlama, debriyaj, vites değiştirme, durma, şerit değiştirme, sollama , silecek, far, havalandırma, camlar, vs. gibi alınan bu kararlarda yapılan en küçük hata hayatlarla ödenebilir. Motorlu taşıtları kullanırken yapılması en zor iş, dikkatin dağılmasını önlemektir. Dikkati dağıtan başlıca faktörler yorgunluk, hastalık, alkol, düşünce, ses ve görüntülerdir.

- Taşıtın kabini; çalışma ofisiniz, telefon santrali, kozmetik salonu, diskotek, çocukların oyun odası, evcil hayvanların bahçesi, yemekhane veya kargo bölümü değildir.
- Taşıtınızın kabini. Hayatınızın en önemli işinizi yaptığınız yerdir. Dikkatin dağılmasına kesinlikle izin verilmemelidir.
- Motorlu taşıtınızı kullanırken; büronuzdaki işinizi, televizyondaki maçı, ödenecek senedinizi vs. düşünüyorsanız;dikkat! Kazaya çok yakınsınız. Görülmeyen tehlikenin önlemi alınamaz. Tehlikeyi görmek için dikkatli olmak ve tehlikenin gelebileceği yer ve zamanı algılamak gerekir.

Örnek; Yolcu indiren bir otobüste tehlike, otobüsün önünden yolunuza aniden çıkabilecek yolculardır. Onları daha önce görebilmek için otobüsün sol ön tekerleğinin önüne ve tamponun altına bakıp ayakları görmek gerekir.

- Sağlı sollu park edilmiş bir yola girildiğinde tehlikeyi öncelikle ön tekerlekleri yola dönük ve içinde sürücüsü olan taşıt yaratır.

OTOMATİK VİTESLİ ARAÇ KULLANMA. TEMEL DİREKSİYON EĞİTİM NOTLARI

1 – HAZIRLIK

2 – KALKIŞ YAPMAK

3 – SÜRÜŞ ESNASINDA YAPILMASI GEREKENLER

4 – GERİ GİTMEK. GERİ MANEVRA YAPMA KURALLARI

5 – (U) DÜNÜŞÜ YAPMAK

6 – DURMAK. DURMA KURALLARI

7 – ARACI EMNİYETE ALMA VE ARACI TERK ETMEDEN ÖNCE YAPILMASI GEREKEN İŞLEMLER

1 – HAZIRLIK

Araca ilk bindiğinizde yapmanız gereken işlemler.

a - Aracın kapısını sol elinizle açıp, sağ ayağınızla araca bininiz.

b- Önce, oturduğunuz koltuğu ayarlayınız. Koltuğu ayarlamak için;

c - Sol elinizle koltuk ayar mandalını tutup yukarı doğru çekiniz.

d - Sağ elinizle de direksiyondan yardım alarak koltuğu ileri-geri hareket ettirmek suretiyle, koltuğunuzu aracı rahatlıkla kullanabileceğiniz bir konuma getiriniz. Ayar mandalını bırakınız.

e - Aracın dikiz aynalarını ayarlayınız. Sağ elinizle iç dikiz aynasını, sol elinizle de sol dikiz aynasını, arkadan gelen araçları ve yolu iyice görebileceğiniz şekilde ayarlayınız.

f - Emniyet kemerini takınız.

g -Aracı çalıştırmak için vitesi (P) pozisyonuna alınız. (P) ve (N) pozisyonu dışında aracınız çalışmaz. Sağ ayağınızla fren pedalına basınız. Otomatik vitesli araçlarda ilk çalıştırma esnasında gaz pedalına basıp, bir miktar gaz vermenize gerek yoktur.

DİKKAT :Aracın vitesi, çalıştırma esnasında kesinlikle (P) pozisyonunda olmalıdır.

Aracı çalıştırmak için kontak anahtarını saat dönüş yönünde çeviriniz, gösterge lambaları yanacaktır.

Daha sonra aynı yönde anahtarı çevirince marşa basılır. Marşa basınız. Aracın motoru çalışsın yada çalışmasın 2-3 saniyeden fazla marşa basılı tutmayınız. Araç çalışmaz ise işlemi yeniden tekrarlayınız.

2 – KALKIŞ YAPMAK

Yukarıdaki işlemleri yerine getirdikten sonra

a - Kalkış için sola sinyal veriniz.

b – Sağ ayağınızla frene basınız. Vitesi (D) pozisyonuna getiriniz. Not : Eğer, vites kolunu (P)

pozisyonundan çıkaramıyorsanız. Vites kolu (P) pozisyonundayken Freni bırakıp tekrar basınız.

c - El frenini indiriniz. Bu durumda sağ ayağınız fren pedalına basılı olmalıdır. Aynalardan yolu kontrol edin yol boş ve uygun ise kalkışınızı yapınız.

Kalkış yapmak için,

d - Fren pedalını yumuşak bir şekilde bırakınız. Sağ ayağınızla gerektiği kadar gaz veriniz. İlk kalkışta fazla gaz vermeyiniz. Araç ilerledikçe, gazı duruma göre artırabilirsiniz.

e - Kalkıştan sonra yolun sağından sürüşünüze devam ediniz.

f – Yolun durumuna ve sizin gidişinize göre, vitesler otomatik olarak değişecektir. Sizin vitesle ilgili olarak yapmanız gereken her hangi bir şey yoktur. Dikkatinizi trafiğe odaklayınız.

3 – SÜRÜŞ ESNASINDA YAPILMASI GEREKENLER

a - Trafik kurallarına uyunuz.

b -Aynalardan yolu kontrol ediniz,dönüş sinyallerini veriniz.

c -Trafiği tehlikeye düşürecek gereksiz ikaz ve işaretler yapmayınız.

d -Gerektiğinde gazı artırın veya azaltınız. Akan trafikte, trafiğin hızına uygun araç kullanmanız gerektiğini unutmayınız. Ayrıca hızınıza uygun şerit seçiniz.

e - Zorunlu haller (Sollama vb.) dışında yolun sağından sürüşünüze devam ediniz.

4 – GERİ GİTMEK. GERİ MANEVRA YAPMA KURALLARI

a -Araçla geri gidilirken sağ sinyal lambası yakılır.

b – Fren pedalına basınız. Aracınızın tam olarak hareketsiz kaldığından emin olduktan sonra, vites kolunu (R) pozisyonuna getiriniz. Bu durumda geri vites lambaları yanar.

c - Sol eliniz ile direksiyonu üstten tutunuz, arkaya bakmak için sağ taraftan yalnızca başınızı çevirerek değil vücudunuzla beraber geriye doğru dönünüz. Geri gitmek için freni bırakınız.

d – Gerekiyorsa çok az gaz verin.

e - Geri gidişinizi, aracın sağ arka köşesine bakarak ,sağ bankete paralel bir şekilde gazı çok az kullanarak tamamlayınız.

f - Araç durmadan kesinlikle öne bakmayınız. Araç tam olarak durduktan 1 - 2 saniye sonra öne dönünüz ve aracın vitesini (N) pozisyonuna alınız.

g – (U) DÖNÜŞÜ YAPMAK

- Aracınızı U dönüşü yapacağınız yolun sağ tarafına iyice yanaştırınız,Yolu kontrol ediniz, direksiyonu tam sol yapınız ve freni bırakarak dönüşe başlayınız. Dönüşün yarısına geldiğiniz de gaz kesin ve direksiyonu toplamaya başlayıp dönüşünüzü tamamlayınız. Yolun durumuna göre, yolunuza devam ediniz.

- U dönüşü, vites (D) pozisyonundayken sola doğru yapılır.

6 – DURMAK. DURMA KURALLARI

a - Durmak istediğiniz yere 15-20 metre mesafe kala sağ sinyalinizi veriniz. Şehirler arası yollarda durmak istenilen yere en az 150 - 200 metre mesafe kala sağ sinyal verilmelidir.

b- Aynalardan (Özellikle iç dikiz aynasından) aracın arkasını kontrol edip, trafiği aksatmayacak bir şekilde yolun sağına bankete, kaldırma veya bordür taşlarına paralel olarak iyice yanaşınız.

c - Frene yumuşak bir şekilde basarak aracı durdurun. Araç tam durana kadar iki elinizi direksiyondan bırakmayınız.

d – Aracınız tam olarak durduktan sonra vitesi (N) pozisyonuna alınız. Bu durumda freni bırakmayınız. Eğer, uzun süreli durulacaksa vitesi (P) pozisyonuna almak gerekir.

7 – ARACI EMNİYETE ALMA VE ARACI TERK ETMEDEN ÖNCE YAPILMASI GEREKENLER İŞLEMLER

a - Ayağınız frene basılı durumdayken, kontağı kapatınız. (Açış yönünün tersi istikametine.)

b – Vites kolunu (N) pozisyonuna getiriniz.

C - El frenini çekiniz. Bu, aracınızın şanzımanına yük binmesini önleyecektir.

d – Daha sonra vites kolunu (P) pozisyonuna getiriniz.

e - En son fren pedalını bırakınız.

f - Emniyet kemerinizi çıkarınız.

g - Havanın veya aracın durumuna göre farları, silecekleri, camları, radyo v.s açıksa kapatınız.

h - Sağ elinizle aracın kapısını açıp, aralayınız. Aralardan, aracın arkasından gelen başka araç veya kapının açılmasından kaynaklanabilecek bir tehlikenin olup olmadığını kontrol ediniz. Sonra kapıyı açın ve araçtan inin, kapıyı kapatın. Aracınız ve kendi güvenliğiniz için , araçtan ayrılmadan önce mutlaka kapıları kilitleyiniz.

OTOMATİK VİTESLER

(P) : Park. Bu pozisyonda şanzıman kilitlidir. Kullanım yeri : Park halinde dururken, uzun süreli beklemelelerde, aracı ilk çalıştırmalarda kullanılır.

(R) : Geri vites. Geri gitmek için kullanılır.

(N) : Boş. Manuel araçlarda ki vites boşta pozisyonu ile aynıdır. Duraklamalarda kullanılabilir. Araç hareket halindeyken bu pozisyona alınmamalıdır. Yetersiz yağlamadan dolayı şanzıman hasarlanır.

(D) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızına göre otomatik olarak vitesler değişir.

(D4) : Sürüş. (D) pozisyonu ile aynıdır. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızına göre otomatik olarak vitesler değişir.

(D3 veya 3) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.100 km. ye kadar kullanılmalıdır. Şehir içi kullanım bu pozisyonda olabilir.

(2) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.60 km. ye kadar kullanılmalıdır. Bu km. ye kadar düşük hızlarda kullanım bu pozisyonda olabilir. Şanzımanın bu pozisyonda geri kayma kilidi vardır. Dik yokuşlarda geri kaymayı önler.

(1) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.30 km. ye kadar kullanılmalıdır. Bu km. ye kadar düşük hızlarda kullanım bu pozisyonda olabilir. Şanzımanın bu pozisyonda geri kayma kilidi vardır. Dik yokuşlarda geri kaymayı önler.

(L) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.30 km. ye kadar kullanılmalıdır. Bu km. ye kadar düşük hızlarda kullanım bu pozisyonda olabilir. Şanzımanın bu pozisyonda geri kayma kilidi vardır. Dik yokuşlarda geri kaymayı önler.

(S veya O) : Speed, Overdrive. Hızlı kullanım veya Spor kullanım. Bu butonlar devredeyken aracın normal vites değiştirme, devir aralığı yükselir. Hızlanma ve akselerasyon artar. Yakıt sarfiyatı maksimuma çıkar.

(KAR BUTONU) Kaymayı önleme. Aracın devirsiz kalkmasını sağlar. Karlı, buzlu, yağmurlu ve kaygan zeminde kalkış için kullanılır.