

Trafik Güvenliği:

PRATİK BİLGİLER

Nizamettin ÖZBEK



Hessen'in trafiği yoğun iki kara yolunda, burada Taunusstein'de olduğu gibi "Optik Fren" denenmiştir. Fren yolun tehlikeli b6l6m6ne çizilmektedir. Gittikçe daralan çizgiler, şof6rlere hızlı gittikleri duygusu vermektedir. Sonuç olarak daha yavaş gidilmektedir.

GECE YOLCULUĞU GECE YOLCULUĞUNDA BESLENME

Gece yolculuğunda, besin, çok 6nem kazanır. Saat 20 ya da 21 sıralarında başlayacak bir yolculuk için Profes6r Henri Bour řu listeyi sağlık vermektedir:

• Yola çıkmadan 6nce

Hafif bir akşam yemeği; hafif çerezler; ızgara balık ya da et, yanında kızarmış patates, ya da p6re; salata; peynir ve meyve ve az ekmek.

● Sabah 1'e Doğru

Mevsime göre serinletici ya da sıcak güç artıran bir içki; bir meyve suyu; biraz peynir ya da salam veya yumurta; varsa biraz çavdar.

● Sabah Saat 6'ya Doğru

Bir bardak süt ya da bir küçük yoğurt; bir parça çörek; reçel ya da meyve.

DİREKSİYONDA

GECE YOLCULUĞU İÇİN ANDIÇ

- Gün kararır kararır, kısa hüzmeli farlarını ilk yakan siz olunuz;
- Karşıdan gelen ve sizi izleyen gözlerini sakın kamaştırmayınız;
- Karşılaşma halinde kısa hüzmeye geçmemek, ışıkları karşıdakinin gözüne sokmak bir "cezadır";
- Karşılaşmada, zamanında kısa hüzmeye geçiniz;
- Işıklarla işaret vermekten çekinmeyiniz (kısa sürelerle);
- Karşılaştığınız arabanın farlarına bakmayınız, biraz sağa bakınız;
- Dizi halinde, arka arkaya giderken, hep kısa hüzmeleri kullanınız;
- Fren pedalına kısa aralıklarla, arka arkaya basınız = stop lambalarının bir yanıp bir sönmesi;
- Görüş olanağı ve hız oranı; yavaşlamasını bilmeli (kısa hüzmelerde saatte 50 Km.'den fazla hızda tehlike vardır).
- Kırsal alanın aydınlatılmış bölgelerinden geçerken kısa hüzmeye kalınız;
- Gece yolculuğunda, yağmur, kar, sis ve buz (ince buz) durumunda yavaşlayınız;
- Alçak yanlara (yol kenarları) hiç yakın sürmeyiniz, buralarda bisikletliler bulunabilir;
- Geceleyin benzini tükenip yolda kalan taşıtları kollayınız;
- İşaretlere özellikle dikkat ediniz;
- Geceleyin, gündüzden daha dikkatle, izleme mesafesini koruyunuz.
- **Zorunlu duruşlarda:**
- Şeridi boşaltınız; kabil olduğu kadar yolun alçak yanlarından (kenarlardan) yararlanınız.
- Yol şeridini boşaltmak kabil değilse:
 - Tehlike işaretlerini kullanınız.
 - Ön uyarıcı üçgenleri kullanınız.
 - Arabanızın içini aydınlatınız.
- Hangi durumda olursa olsun, ailenizi güvenli bir yerde bulundurunuz.
- İnsan oturan (meskûn) yerlerde, geceleyin

kamu aydınlatması yoksa, duruş halindeki bir taşıt işaretlenmelidir.

Taşıtların Donatımı

- Ön camla farların ve yansıtıcı düzenlerin temizliği;
- Geri aynalarından gereği gibi yararlanma;
- Cam sileceği fırçalarının iyi durumda olması;
- Cam yıkayıcılarının iyi durumda olması (dolu tutmalı);
- Yedek lâmbalar ve bir tornavida;
- Aydınlatmanın ayarlanması;
- Çok güçlü "dur"un sakıncaları;
- Tehlike ve üçgen işaretleri;
- Cep feneri ve paçavra.

İki Tekerlekli İçin

- İki tekerlekli, görünür duruma koymak: yansıtıcı bantlı başlıklar; arka çamurluğa ve pedallara yansıtıcı bantlar. Yön değişikliğini gösteren, yanıp sönen ışık düzeni. Geri aydınlatmasını maskeleyen yüklere dikkat. İyi ayarlanmış bir aydınlatma.
- Geçiş: özellikle geceleyin, tehlikeli bir harekettir;
 - Çok sokulmamalı.
 - Geçişten sonra, hemen sağa yanaşmamalı.

Yayaların Hareketleri

- Kabil olduğu kadar yol kenarını izlemeli;
- Kent dışı yollarda, her zaman soldan, yüz trafiğe karşı olarak yürümeli;
- Kabil olduğu kadar kendini göstermeli:
 - Giyişle (kolluklarla).
 - Elektrik feneri taşıyarak.
- Dikkat: yaya, şoförün kendisini gördüğünü sanır: bu yanlıştır.
- Karayolunda karşıdan karşıya geçerken:
 - Mesafe tahmininde,
 - Hız tahlilinde, hataya düşmekten sakınınız.
- Herhangi bir şoförün dikkatini çekmek için hiç bir vakit yola çıkmayınız, yolun kenarında durunuz.

BENZİN PAHALI:

"İSKOÇYALI GİBİ" SÜRME

Aynı modelde iki arabanın direksiyonuna oturan iki şoför, kesinlikle, aynı tüketim rakamlarını elde etmez. Aradaki fark hatta % 40'ı bulur. Ama bunda şaşılacak bir şey yok. Her şey, arabaların durumuna ve şoförlerin sağ ayaklarına bağlıdır. Ekonomi sağlaması en güvenceli şoför, kuşkusuz, kimi kolay sakinme yollarını bilen

şofördür. Bakımda da bu her şeyden önce, ATEŞLEME ile ilgilenmeyi gerektirir. Ateşleme düzeni belirli eksiklik işaretleri (soğuk olarak harekete geçme güçlüğü, tekleme zayıf atılış) vermeden, çabucak benzin tüketimi artışına dönmüş tedrici bir ayar bozukluğuna uğrar. İlk önlem düzeni belirli zamanlarda, ilke olarak yapımcı tarafından belirtilen devrilleme, insan oturan (meskûn) yerlere çok gidip geliniyorsa, daha sık olarak denetlenmelidir.

Bu denetleme, özellikle BUJİLER (temizlik, elektrotların aralığı) ve ATEŞLEYİCİ (kontak noktaları, ateşleme avansı) ile ilgilidir. Servis istasyonunuz böylece karbüratörü denetlemek ve temizlemek fırsatını bulur.

Başka bir önlem, LASTİKLERİN BASINCINI belirli zamanlarda DOĞRULAMAKTIR, iyi şişirilmemiş lastikler yuvarlanmaya daha fazla karşı kor, hem de çabuk yıpranır. Fakat özellikle sağ ayakla (gaz pedalına basan ayak) olağanüstü sonuçlar elde edilir. Bunda şaşılacak bir şey yok, motor ne kadar hızlı dönerse, o kadar çok tüketim yapar. Bu bir rejim sorunu olduğu kadar, bir hız sorunudur da; çünkü, SAATTE YÜZ KM. HIZLA GİTMEK İÇİN 50 KM. DEKİNDEN, aşağı yukarı, ALTI KAT FAZLA GÜCE GEREKSEME vardır.

Motörü çalıştırır çalıştırmaz harekete geçerek motoru durduğunuz yerde ısıtmayınız. İlk kilometrelerde, ölçülü bir hızla gidiniz. Böylece motor daha çabuk ısınır. Motor daha soğukken, çok benzin tüketir. (Özellikle, jikle uzun süre çekilmiş tutulursa) çıkışlardan kaçınan, düzenli bir hız uygulayınız; yüksek hızlarda (oto yollarda) olduğu gibi, fazla benzin "yutan" sert hızlanma ve atılışlardan sakınınız. Kısacası, rahat ve önlemlerle araba kullanma ve böylece, güvenlik koşullarını da geliştirmek. Tüketiminizi özenle denetleyiniz. Bu öğütlerin uygulanması, umulmadık sonuçlar verecektir, çünkü böylece benzin pompasına daha seyrek uğranılacaktır.

AKKÜMÜLÂTÖRLER, BUJİLER KONTAK NOKTALARI

Bir sabah kontak anahtarını çevirdiğiniz vakit, marş motorunun, her gün alışık olduğunuz gürültüsü yerine, motordan hiç ses getirmeyen, ikircimli bir gıcırtı işitiyorsunuz. Bu durumda ne yapmalıyız? Umutsuzluğa kapılmamalıyız. Başka her örgenden çek, akkümülatör geceleyin soğuktan zarar görmüş ve bütün gücünü yitirmiştir. (Verdi-Debit- yazıya göre % 40 düşebilir). Taşıt eğik bir yol üzerinde ise, en iyi çözüm taşıtı vites boşta iken, harekete geçirmekle, beraber, kontağı çevirmek ve vitesi bir defada ikiye ya da üçe vermektir (birinci vites önemli bir motor freni

yapar). Elle çalıştırılıyorsa; jikle unutulmamalıdır. Kuşkusuz aynı zamanda, çok akım çeken buz çözemi (ön camda) ya da farları aynı zamanda devreye sokmaktan kaçınılmalıdır, yoksa marş motoruna akım kalmaz. Motor bir kez yola çıkılınca akkümülatör kendiliğinden dolar; ancak gidış kısa olursa, yetmez ve ertesi gün aynı güçlükler başgösterir. O zaman akkümülatörü bir servis istasyonunda ya da, küçük bir doldurucunuz varsa, evde doldurmak gerekir. Akkümülatörün çok eskimiş olması, bu yüzden, şarj tutmaması da olasıdır. O zaman, akkümülatörün değiştirilmesi gerekir. Akkümülatörün ortalama yaşam süresi 4 yıldır. Ancak onun uzun yaşamalı olması, büyük ölçüde, sizin yaz ve kış bakımında göstereceğiniz çabalara bağlıdır. Sizin soğukta harekete geçmede karşılaştığınız sorunların nedeni sadece akkümülatör değildir. Bir motorun soğuk olarak harekete geçmede güçlük göstermesinin başlıca üç temel nedeni vardır. Ya, akkümülatör çok zayıf olduğu için motor yeter hızla dönmemektedir, ya kıvılcım karışımı ateşleyecek kadar kuvvetli değildir, ya da, karışımın kendisi çok yetersiz ya da çok zengin olduğundan ateş olmamaktadır.

Kıvılcım elde etmek için gereken temel nitelikler şunlardır:

- Bujiler iyi durumda ve gereken açıklıkta olmalı. Bir kuşku halinde, bunlar denetlenmeli ya da değiştirilmeli.
- Sonra, bütün yüksek ve alçak gerilimli teller, iyi bağlanıp bağlanmadıklarını iyi durumda olup olmadıklarını görmek üzere denetlenerek bozuk durumda olanlar ya da yalıtıkanda çatlakları bulunanlar değiştirilmeli.
- Kir, yağ ve yaşlık, elektrige elektrot açıklığından daha kolay bir yol sağlayabilir. Distribütörü, telleri ve bujilerin yalıtkanlarını denetleyiniz, yaşlığa karşı aerosol bombası (Pro-Combur - Start Pilot) halinde bir ürün buğulandırınız. Kesici kontaktları aralığı iyi değilse, harekete geçiş daha da güç olur; bu durumda gerekiyorsa bunu, baktırıp ayarlatınız.

Soğuk çıkışlar için doğru karışımı elde etmek, başlıca jikleye bağlıdır. Jikle ister elle, ister otomatik çalışsın, hava filtresini çekerek onu denetleyebilirsiniz; sonuna kadar kapanmıyorsa karışım çok fakir olabilir. Jikle sonuna kadar açıldığı vakit timonerie gaz kelebğini yeterince açmazsa kimi güçlükler ortaya çıkar. Jikleyi çektiğiniz zaman, gaz pedalına hafifçe basınız (pompalamadan).

Hava filitrelerinin çoğu, biri yaz biri de kış için olmak üzere iki durumudur. Bunu denetleyiniz.

Yine unutmamalı ki, sorun ateşlemede ise, motoru, jikle sonuna kadar çekilmiş olarak uzun süre çalıştırmak, bujileri boğan çok zengin bir karışım meydana getirir; bu bakımdan jikle kabil olduğu kadar kısa çekmelidir.

Akkümülatörü Kendiniz Doldurunuz

Modern arabaların çoğunda, akkümülatörü yeniden doldurma düzeni etkili olarak işlemektedir; bu bakımdan düzen iyi durumda ise, dışarıdan bir doldurucuya başvurmak gerekmez, yeter ki aşırı bir şarj, bir voltaj düşüklüğüne neden olmuş olmasın.

Ve işte bir akkümülatörü yeniden doldurmak gerektiği vakit alınacak önlemler ve izlenecek yöntem:

1. Doldurucuyu bağlamadan önce akkümülatörün hiç olmazsa gerilim altındaki kablosunu çözmek yararlıdır.
2. Doldurucu tellerinin, doğru olarak bağlanması önemlidir. Bunlar doldurucu akım altına girmeden açık bir biçimde + (Artı) ve - (Eksi) diye işaretlenerek, akkümülatöre bağlanmalıdır.
3. Elektrolitin düzeyi her elementte denetlenmeli ve gereksinme halinde damıtık su ile tamamlanmalıdır.
4. Boşaltma kapakları, doldurma işlemi sırasında çıkan gazın, geçip gitmesine olanak verecek biçimde gevşetilmelidir.

Bundan sonra doldurucu akım altına sokulmalıdır. Doldurma süresi akkümülatörün ayırt edici niteliklerine, doldurucunun ve boşaltmanın biçimine bağlıdır; ancak, tüm "boşaltılmış" 60 ampersaat'lık bir akkümülatörü örnek olarak alırsak, tam bir yeniden doldurma için 1 amper üzerinden 60 saatlik bir şarj gerekir.

Dolduruculardan çoğu 2 ilâ 5 amperden fazla vermez ve hepten "boş" bir akkümülatöre de

seyrek rastlanır. Ve yine, çok kez, bir gece süresince yeniden bir doldurma bir motoru harekete geçirmeye yetmektedir. Arkasından dinamo ya da alternatör hemen doldurmayı tamamlar. Doldurucuya akkümülatörden ayırmadan önce kesmeyi unutmayınız. Doldurma sırasında çıkan gaz, çok patlayıcı olduğundan, bir kıvılcımın etkisiyle kolayca ateşlenebilir.

Gerilim altındaki kabloyu yeniden bağlayınız ve doldurma kapaklarını yeniden sıkınız. Akkümülatör artık, yeniden işini yapmaya hazır durumdadır.

YARDIMCI BİR AKKÜMÜLATÖRÜN BAĞLANMASI

Bozulup kalan bir taşıtı harekete geçirmek için, iki akkümülatörü tehlikesizce birbirine bağlamanın bir yolu vardır. İki arabayı birbirine dokunmaksızın yaklaştırınız; kontağı kapatınız, boşalan akkümülatördeki delik kapaklarını kaldırınız ve kuvvetlerdeki düzeyi gerekiyorsa, yeniden oluşturmak için (plakaların 12 cm. yukarısında) su (damıtılmış) ekleyiniz. İki akkümülatörün iki artı (+) kutbunu (aynı voltajda) belirleyiniz. Bağlantı kablolarını bu iki kutba bağlayınız. İkinci kablonun bir ucunu yardımcı akkümülatörün eksi (-) kutbunu, öteki ucunu da harekete geçirmek istediğiniz motorun bir noktasına bağlayınız. Bu son bağlantı, akkümülatörden bir ayak uzaklaştırılmalı ve boyalı, krome, çok paslı ya da yağla kaplı olmayan bir madensel parçaya bağlanmalıdır. Ve motor çalıştırılmalıdır. Bu hemen olumlu sonuç vermezse, akkümülatörün boşalmaması için, yardımcı araba motoru çalıştırılmalıdır. İşlemden sonra, önce motor blokuna bağlı olan kabloyu, arkasından ötekini çekiniz. İkinci kabloyu, yardımcı akkümülatöre bağlı uçtan başlayarak çıkarınız.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- 1) "TRAFİK EĞİTİMİ" Nizamettin ÖZBEK
- 2) "Trafik Güvenliği ve ŞOFÖR" N. ÖZBEK
- 3) "Motorlu Taşıt Bakımı" N. ÖZBEK
- 4) "Deutsche Verkehrswoche"
- 5) "La Pévention Routière"

NOT: Trafikle özel ilişkisi bulunan bir okuyucumuz kaynak yapıtı olarak yararlanmak üzere benden yaptıklarımın niteliklerini sormuştur. Aynı gereksinmeyi duyacak başka okuyucuların da bulunabileceğini düşünerek elimde mevcudu bulunan kitapların niteliklerini aşağıda sunuyorum:

- 1) Trafik Eğitimi (Öğretmenler için)
- 2) Motorlu Taşıt Bakımı (Şoförler için)
- 3) Trafik Güvenliği ve ŞOFÖR (Şoförler için)
- 4) Çocuklar Kazalardan Nasıl Korunurlar Anne, Baba, Öğretmen ve Çocuklar için)

İYİ ARABA KULLANMAK İÇİN BEŞ TEMEL SAVUNMA ARACI

- 1) BAKIMLI, İYİ DURUMDA TAŞIT: Frenler, lâstikler, aydınlatma düzeni, direksiyon, yük, vb.
- 2) DAİMA HESAPLI BİR HIZ: Olanak varsa hızlı, gerekiyorsa yavaş.
- 3) HERKES YERLİYERİNDE: HERKES SIRASI GELİNCE: Herkesin herkesi gözeterek araba kullanması için yolu paylaşmalı.
- 4) KARŞIDAKİNİ ŞAŞIRTACAK BİR DURUMDAN SAKINMAK: Yoldan yararlanılan başka birini şaşırtabilecek herhangi bir davranıştan sakınmak; şaşkınlığa uğramamak için başkalarını kollamak.
- 5) FORMANDA OLMAK: Alkollü içki, yorgunluk, sıkıntı şoförün düşmanlarıdır.