

## TRAFİK DÜNYASINDA OLUP BİTENLER

Nizamettin ÖZBEK

Çeşitli bilim ve teknik alanlarında olduğu gibi trafik alanında da devamlı inceleme ve araştırmalar yapılarak, trafik ortamının daha güvenli ve verimli hale getirilmesine çalışılmaktadır.

Trafik, ilgili yasada "yayaların, hayvanların, taşıtların, müteharrik makinelerle lâstik tekerlekli traktörlerin karayolu üzerindeki hal ve hareketleri" olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımda da görüldüğü gibi trafik ortamında yer alan başlıca öğeler, yol ve araç ile aracı kullanan, yani insandır. Bu öğelerin üçü de, durum ve davranışlarıyla söz konusu ortamı olumlu ya da olumsuz biçimde etkilemektedirler. Bu bakımdan konu ile ilgilenen uzman ve teknisyenler sürekli araştırmalarla bir yandan yol ve aracı düzeltip geliştirmeye, bir yandan da insan davranışlarını daha olumlu hale getirmeye çalışmaktadırlar.

Sonuç olarak, trafik alanında biteviye birçok yenilik ve gelişmeler olmaktadır. Ve bütün bunlar, yukarıda da belirttiğimiz gibi, trafik ortamını daha güvenli, rahat ve verimli kılmak içindir. Bu bakımdan, şoför, yaya ve yolcu olarak yoldan yararlananların, bu gelişmeleri, Trafik konusundaki çeşitli eğitim ve yayın çalışmalarına katılarak, izlemelidir. Trafik, birçoklarımızın sandığı gibi bir polis ve şoför ilişkisinden ve direksiyon başına geçenlerde etkinlik derecesi kesinlikle ölçülemeyen bir araba kullanma becerisinden ibaret değildir. Yabancı kaynaklardan derleyerek, aşağıda okuyucularımızın bilgisine sunduğumuz kimi yenilik ve gelişmeler, herhalde bu görüşümüzü kanıtlayacaktır.

### Canavar Düdüğünün Yönünü Belirtmek

İki akustik mühendisinin geçenlerde bildirdiğine göre, şoförler, dört durumdan üçünde canavar düdüğünün geldiği yönü belirtememektelerdir. Cambridge (Mass.) de R. C. Potter ile Hsien-sheng Pei Amerikan Akustik Derneği (Acoustical Society of America) nın bir toplantısında gözü bağlı kişiler üzerinde uyguladıkları bir seri testten söz etmişlerdir.

Teste katılan kişiler, açık havada oturdukları vakit, yüzde 91 oranında canavar düdüğünün yönünü belirtmemektedirler. Fakat teste katılanlar, camları açık bir arabada oturdukları vakit, dört durumdan üçünde, düdüğün geldiği yönü hepten karıştırmaktadırlar. Düdükler arabanın doğrudan doğruya önünde ya da arkasında çalındığı vakit yanıtlar ancak yüzde 18 doğrudur. Potler ve Pei bu durumların kent ve banliyö trafiğinde, çankurtaran arabalarının durumlarına en yakın durumu olduğunu söylemektedirler. Araştırmacılar, gerçek trafik durumlarında, canavar düdüğünün (seslerinin) binalardan ve öteki taşıtlardan yansımaları ve şoförlerin kulağının, çok kez, radyo cam sileceği, ısıtıcı ya da klima aygıtından gelen sesleri de alması yüzünden, söz konusu düdüğünün yönünü kestirmenin daha da güç olacağını belirtmektedirler.

### Nabız Gibi Atan Yastık

Dakika başına altı kez şişen ve altı kez sönen bir koltuk yastığı, şoförleri uyanık ve rahat kılacak bir araç olarak kamyon şirketlerinin yararına sunulmaktadır.

Koch Konfort yastığı iki saniye şişmekte (taşıtın kompresiyon düzeninden yararlanarak), arkasından sekiz saniye sönmektedir. Sonuç, kurum dergisine göre, kaba etlerle kalça gerisindeki kan dolaşımını hızlandırmayı öngören yavaş bir "dalga etkisidir". Araç, belirtildiğine göre, "basınç noktasını", şoför ve pilotların uzun süre oturmalarından ileri gelen duyarlılığı, dindirmektedir. Doğrudan doğruya aracın şoförü uyutmasını önlemek için, mekanizma 10 dakika bitiminde otomatik olarak durarak "Konfor yapısında hafif bir aralık" yaratır. Bu da, uyanıklıkta kendini gösteren bir kaybı karşılamak içindir.

Araç başlangıçta asker pilotlar için geliştirilmiştir.

### Yüksek Kot (Rakım) Karbüratörü

Meksika General Motors'u, kot (rakım) yükseliş ve alçalışlarına göre otomatik olarak

ayarlanan bir karbüratör geliştirmiştir. Carlos Lopez Araiza, adındaki şirket mühendisi, yeni karbüratörü oksijen azlığının düşük verime neden olduğu yüksek kotlarda kirlenmeyi keseceğini söylemektedir.

Şirketin gezici hava kirlenme laboratuvarı tarafından yapılan deneylere göre yeni bir General Motors arabası yaklaşık 2300 m. yüksekliğindeki Mexico City'de, deniz düzeyindeki Acapulco yardım yerindekinin iki katı kadar nitrojen oksidi ve karbon monoksit üretmektedir. Mexico hükümeti, bu dağlık ülkede, çeşitli kotlardaki emisyon standartlarını şaptomak üzere bu deneme laboratuvarının verilerinden yararlanmaktadır.

### Şirket Şoförlerine Kemer Kuşatma

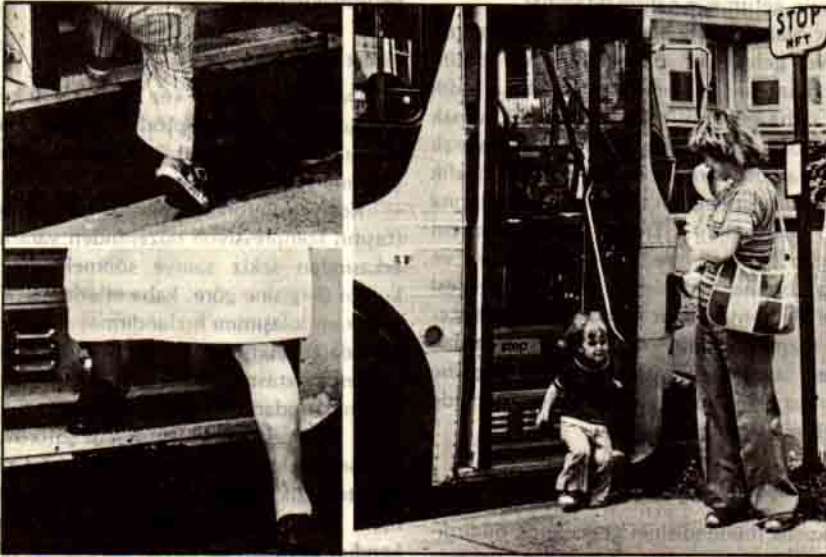
Chrysler firması, şirket şoförlerini, kemerlerini kuşanmanın yararına inandırmak için, son günlerde savaşıma girişmiştir. İlk adım olarak, yöneticilere birer mektup gönderilerek mektupta: "şoförler, kurum taşıtlarını kullanırken emniyet kemerlerini kuşanmalı, yolculara da kuşandırmalıdır," denilmektedir. Mektuba, tamponlara ve ön camlara yapıştırılmak üzere, "Emniyet Kemerini can kurtarır! Kemerlerinizi kuşanın!" sözünü taşıyan öğütler de konulmuştur.



### YOL YASTIK YÖNTEMİ

"Güvenli Yastık" yol personelini kamyonlarla yolcu taşıtlarında, geriden çarpmalarındaki hasarlardan ileri gelen şiddetli yaralanmalara karşı etkili biçimde korumaktadır. Yastığın yüksekliği ayarlanabilmekte ve kolayca yerine konulup çıkarılabilmektedir. Tekrar tekrar kullanılan yastığın bakımı da çok masraflı değildir.

Chrysler, kurum kafeteryalarıyla yemekhane masalarında ve ilân tahtalarında kimi sergilemeleri içeren daha başka geliştirme yöntemleri de uygulamaktadır. Programı daha da geliştirmek üzere ticarethanelere, personelleriyle müşterileri için bu tür kemer kuşanma programları açmaya teşvik eden broşürler göndermiştir.



### YOLCULAR İÇİN ALÇALAN OTOBÜS

Buffalo, N. Y. (USA) de "alçalabilen" otobüs küçük çocuklar, yaşlılar ve sakatlara güç gelen yüksek basamağı (solda) ortadan kaldırmaktadır. Yolcular binip inerken otobüs alçaltılmakta (sağda) arkasından, normal düzeye yükseltilmektedir.

## Alçalabilen Otobüsler

Buffalo, N. Y. (USA) daki Niyagara Sınır Ulaştırma İdaresi son günlerde "alçalabilen" Genel otobüs ("Kneeling" AM General Buses) lerinden ilkinin kentte hizmete koymuştur. Otobüsler, duraklarda baş yanları alçaltılarak yolcuların yaya kaldırım düzeyinde otobüse girmelerine olanak sağlanmaktadır.

Havali makas yaylarından hava çekilerek (Hava geçirmeyen lüstik duvarlı silindirlerden oluşan bir düzen) otobüs 3 saniyede 15 cm. alçaltılabilmektedir. Yolcular bindikten sonra, otobüsteki bir hava vericisi, makas yaylarını yeniden şişirerek, otobüsü normal gabarı düzeyine yükseltmektedir.

Havali makas yapıcısı Goodyear'e göre "alçalabilen" otobüs, yaşlılar, sakatlar ve küçük

çocuklar bakımından büyük bir güçlüğü ortadan kaldırmaktadır.

## Kazaya Anık (Yetenekli) Hırsızlar

Highway Users Federation (Yoldan Yaralanmalar Gederasyonu)nda çalışan ve yol güvenliğinde ihtisas yapan Victor J. Perini adındaki bir dava vekiline göre çalınmış bir arabanın şu ya da bu nedenle bir kazaya uğrayıp parçalanması, öteki arabalara kıyasla 200 kat olasıdır. Perini diyor ki, tutuklanmadan kurtulmak amacıyla yüksek hız uygulanması, alkol ve uyuşturucu madde kullanılması ve tipik araba hırsızının çok genç yaşta olması, çalınan arabayı, yayalarla öteki araba şoförlerini tehdit eden ve şiddetli bir kazaya aday kılan etkenlerdir. Uzman, şoförlere, arabaların çalınmasını önlemeye yararlı olacak önlemlerin belletilmesinde, polis, basın ve araba satıcılarının işbirliği yapmalarını önermektedir.

## SOSYAL HASTALIK SITMA

Doç. Dr. A. Nihat BOZCUK  
Hacettepe Üniversitesi Öğretim Üyesi

**20** yıldanberi süregelen sıtma - savaşı programı, Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) desteklediği ve bilim ve teknolojiye girişilen en büyük uluslararası ortak bir programdır. Ama bugünkü 200 milyon sıtmalı sayısı malaryanın tarihe gömülemeyeceğini gösterirken sıtmanın **toplumsal bir hastalık** olarak ele alınmasını da zorlamaktadır.

1950 ve 1960'larda DDT tam etkili diye düşünülürken WHO sıtma (malarya) eradikasyonunun bir ülkede 8 - 10 yılda başarılacağına inanıyordu. Şimdi artık bunun bir yanılgı ve yenilgi olduğu anlaşılmıştır. Sıtmanın kökünün kazınabilmesi artık çözülebilir bir amaç olarak (görülebilir gelecekte) alınmamalıdır. Sıtmanın kontrolü, belki de sonu-açık bir program olarak kalacak ve tropik ülkelerdeki sağlık yöneticileri sıtmayla yaşamayı öğrenmek zorunda olacaklardır.

Asya ve Güney Amerika'nın hastalığın neredeyse tümüyle ortadan kaldırıldığı tüm ülkelerinde bugün ciddi bir artış söz konusudur. Hindistanda çok başarılı bir program 1952'deki 100 milyon sıtma vakasını 1960'ta 60.000'e indirmişti.

Oysa 1976'da malaryalı hastalar 100 kat artarak 6 milyona çıkmıştır. Pakistan resmi makamlarına göre bu sıtma mevsimi sonunda beş Pakistanlıdan birisi hastalıklı durumda olacaktır. Seylanda bu hastalık ki burada yıllık vak'a sayısı 25'ten aşağıya düşürülmüşken, şimdi 2 milyonu etkilemektedir. Tayland, Burma, Afganistan, İran, Türkiye ve Demokratik Yemen'de sıtma patlaması rapor edilmiştir. Türkiye'de sıtmanın yeniden ortaya çıkışı sıtması kuzey Akdeniz ülkeleri için özel bir tehlike arz etmektedir. Orta Amerika'da Nikaragua'daki sıtmalı sayısı 1974'ten 1975'e iki kat ve Honduras'ta 4 kat artmıştır.

Afrika'daki durum eskiden olduğu gibi kötü-lüğünü sürdürmektedir. Bu kıtada sıtmanın denetimi için düzenli bir çaba olanağı yoktur, çünkü gerekli olan tıbbi altyapı kurulamamıştır ve yakın gelecekte de çok az bir umut vardır. 12 aylıktan sonraki hemen her çocuk tropikal Afrika'da sıtmaya yakalanır ve her yıl 14 yaş altındaki çocukların en azından 1 milyonu bu hastalıktan ölür.

Kabaca, sıtma bugün 200 milyon kişiyi etkilemektedir. Bir milyardan çok insan (Çin dışındaki