

## YİNE "KIŞIN ARABA KULLANMA" GÜVENLİĞİ ÜZERİNE

Nizamettin ÖZBEK

**L**a Prévention Routière (Fransa, Yol Güvenliği Kurumu) Fransa Donatım Bakanlığı ve Karayolları ve Trafik Genel Müdürlüğü ile işbirliği halinde, her yıl olduğu gibi bu kışın başlangıcında da bir eğitim ve olgunlaştırma kampanyası düzenlemiştir.

Adı geçen Kurumun bir göz ve kulağa hitabeden materyeline dayandırılan bu eğitim, Otokullarınca onursal olarak, bütün şoförlerin (yaş farkı gözetilmeksizin) parasız olarak katılmaya çağrıldıkları bir derste yapılmıştır.

Kampanyaya "Kışın Araba Kullanma" adı verilmiştir. Kış birçok güçlüklerin bir araya geldiği çetin bir mevsim olduğu için anlaşılan bu ad seçilmiştir. Gerçekten, kışın geceler daha uzun, sis de çok olur. Cürüş güçleşir. Sık sık yağmur ve kar yağar. Yol yüzeyleri çok kez buzla kaplanarak, kaygan bir hal alır. Bu durumda şoför için ana sorun vaktinde durabilmektir. Bunun için de tek çözüm hızı azaltmaktır. Çünkü görüşle (iyi görebilme) yapışma (Adhèrence) kaybı üzerinde yapılacak başka bir şey yoktur. Yapışma kaybı, ıslak yolda önemli olup % 50'yi bulur. İnce buz üzerinde yapışma aşağı yukarı sıfır olur. ıslak yol üzerinde başka bir yapışma kaybı tehlikesi de hydroplaning (aquaplaning)'dir. Lâstikler, buldozer gibi önlerindeki bir miktar suyu boşaltacak biçimde yapılmışlardır.

Su miktarı çok artınca, lâstik yükselerek, yerle hiç bir değmesi kalmaz. Bu durumda araba kontrolü elden gider, direksiyon hiç bir işe yaramaz. Görüşe, gelince, geceye'nin kısa huz-

meli farlar otuz metre ileriye aydınlatırlar. Bu bakımdan her zaman görüşel sınırlarımızın yani saatte 50 km. nin altında kalmak için, özellikle soğuk havalarda hesaplı bir hızla gitmeliyiz. Uzun huzmeli farlar, en az yüz metreyi aydınlatıldığından, saatte 90 Km. hızla gidildiğinde taşıt daima el altında tutulabilir.

Belirli bir hızla bağlı olarak gereken duruş mesafesine değgin açık bir bilgi edinmek için, bunun şu iki mesafe toplamından meydana geldiğini anımsamak lazımdır:

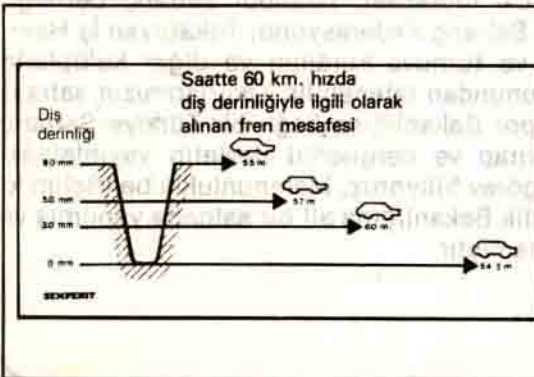
- Beklenmedik bir engelin karşılanmasında (gereken önlemlerin alınması, tepkileme) geçen zamana bağlı olarak alınan mesafe;
- Frenleme süresince, arabanın aldığı mesafe.

Fiziksel olarak iyi durumda iken, karşılama için geçirilen zaman (reaksiyon zamanı) 1 saniye kadardır.

Alınan mesafenin hesaplanmasında kolay bir bellek eğitme tekniği var: hız rakamının "onlarını" üçle çarpmak. Saatte 90 km. hızda, böylece, karşılama (teпки) başlayınca kadar araba 27 m. yol alır.

Buna karşılık, duruş mesafesini hesaplamak için aynı "onları" kendisiyle çarpmak gerekir. Bu da saatte 90 km. hızda:  $9 \times 9 = 81$  m. eder.

Bu, kuru yoldadır. ıslak yolda yapışma kaybı % 50 olduğundan, ayrıca yaklaşık kırk metreye gereksinime vardır. Böylece duruş mesafesi saatte 90 km. hızda 120 m. olur.



**O**to lâstikleri özellikle uzun yolculuklarda fazla yüklü arabalarda zorlanır. Bu bakımdan kış başlangıcında lâstik profillerinin denetlenmesi önemlidir. Sempert Teknisyenleri geçenlerde, çeşitli marka Avrupa lâstiklerinin, nemli yollar-daki fren mesafeleriyle ilgili olarak bir araştırma yapmışlardır. Sonuç anlamlı olmuştur: Saatte 60 km. hızda aşınmış lâstikler, fren mesafesini 10 m. uzatmıştır. 5 mm. dış derinliğinde uzama 3 metre, 3 mm. derinliğinde ise 5 metre olmuştur.

## KIŞI İYİ KAPATMAK İÇİN BİRKAÇ ÖĞÜT

- Kar ya da ince buz üzerinde, çok benimsenen bir görüşün tersine, lastiklerin havasını hiç düşürmek gerekir. Gerçekten az havalı bir lastik, hava koşulları nasıl olursa olsun, yapışmayı azaltır.
- Geceleyin, görmek, fakat hem de görülmek gerekir. Başkaları için bir engel durumuna düşmeyelim ve sis, yağmur ya da karanlık basması durumunda, kısa huzmeli farlarımızı ilk yakan biz olalım.
- İyi bir görüş olanağı için iyi bir görüş (görme gücü) ister. Doktor gözlük verdiği halde, gözlük takmamak her bakımdan çok sakıncalıdır.
- Hydroplaning halinde ne direksiyona dokunalım ne de fren yapalım. Araba tekrar yola değil yeniden yönetme olanağını elde edinceye kadar ayaklarımızı pedallardan kaldıralım.

### HOCA DEYİŞİYLE ARABA KULLANMA GÜVENLİĞİNİN ÖZETİ



Hocaya vaktiyle "tıp biliminin özeti nedir?" diye sormuşlar, o da:

- Ayağını sıcak tut, başını serin,  
Yemeğine dikkat et, düşünme derin.

diye kestirmiş atmış.

Hoca günümüzde yaşasaydı da kendisine "araba kullanma güvenliğinin özeti nedir?" diye sorulsaydı (Hoca, yaşadığı dönemde işlerini hep eşeğe binerek yürüttüğüne göre zamanımızda da kuşkusuz araba kullanacaktı) kanımca yukarıdaki deyişine benzer bir kesinlikle şu cevabı verirdi:

- Daima teknik bakımdan kusursuz bir araba kullanın.
- Özellikle araba kullanırken alkollü içki kullanmaktan sakının.
- Arabada daima emniyet kemeri kuşanın.
- Arabanızı her durumda önünüzü, arkanızı kollararak sürün ve
- Hakkınız üzerinde direnmeyin, inat etmeyin.

#### Yararlanılan Yapıtlar

1. La Prévention Routière.
2. Deutsche Verkehrswacht.
3. Trafik Güvenliği ve ŞOFÖR.  
(Nizamettin ÖZBEK)

- *Mizah insanları gerçekten olduklarını unutturarak teselli eder.*

Albert CAMUS

- *Hepimizin aynı fikirde olmamız iyi değildir; yarışları yaptıran fikir ayrılıklarıdır.*

Marc TWAIN

- *En büyük suçlar, zaruri olanı değil de, fazla olanı elde etmek için işlenir.*

ARİSTO