

larda aşırı geniş açı ve balık gözü objektifler rahatlıkla kullanılabilir. Günümüzün fotoğrafçıları kolay kullanılan ters tele sistemiyle tasarlanmış Retrofoküslerle, distorsiyonsuz fakat pratik olmayan aşırı geniş açılılar arasında tercih yapmak zorundalar.

Fotoğrafların Alt Yazıları

(1) Carl Zeiss firmasının Leica-M kameraları için yaptığı 15 mm. f:8 Hologon.

(2 A ve B) 15 mm. Auto-Nikkor f: 5.6, 14 elemanlı bu objektif de önden altıncı eleman, Ultra viole, sarı, turuncu ve kırmızı filtrelerden oluşan bir parçadır ve objektif üstünden istenilen filtre devreye sokulabiliyor.

(3 A ve B) 16 mm. F-Distagon f: 2.8, Carl Zeiss'in bu objektifi Rolleiflex SL 35 kameralarda kullanılmaktadır. Dört ayrı filtre objektifin içinde hemen diyaframdan sonra yer alıyor.

(4) Leitz'in üç yeni objektifi soldan sağa Vario Elmar-R f: 4.5, 80 - 200 mm., Fisheye Elmarit-R f: 2.8, 16 mm. ve Elmarit-R 24 mm. f: 2.8.

Bu objektiflerde birbirine yapışık olan elemanlarda kullanılan yapıştırıcı madde Leitz laboratuvarlarında geliştirilmiş ve ultra violeyi kesme özelliğine sahiptir.

(5 A ve B) Carl Zeiss'in yaptığı bu objektif yine içten filtrelere sahiptir. 30 mm. F-Distagon f: 3.5, Hasselblad ve Rolleiflex SL 66 kameralarında kullanılmaktadır.

Trafik Güvenliği:

GERÇEKTEN GÜVENLİ BİR ŞOFÖR MÜSÜNÜZ?

Nizamettin ÖZBEK

Trafikte, çok kez, araba, yol ya da hava koşullarından çok, şoförler karışıklık ve kazalara sebep olurlar.

Aracımız ne kadar yeni, ve güvenli ne kadar modern ve yüksek standartlı; yolculuğa çıkacağımız gün ne kadar güzel ve görüş koşulları bakımından ne kadar elverişli olursa olsun, görüş kuvveti ve fiziksel durumu yerinde olmayan ya da, bilim ve tekniğe aykırı davranışlarda bulunan bir şoförle her zaman bir trafik faciasının meydana gelmesi olasıdır.

Şoförün niteliği genellikle, trafikte en önemli öğedir. Bununla beraber şoförün hiç bir özelliği, yaş, cinslik, hatta beceri de dahil, tek başına onu kesin bir nitelik üstünlüğüyle damgalayamaz. Nitelik damgası, iyi bir fiziksel durum, temelli bir trafik bilgi ve becerisi ile efendice davranışların birleşiminden oluşur.

Şoför kendine, sanki bir "şoför değerlendirme" mikroskopu altındaymış gibi eleştirici bir gözle bakmalıdır. Bu araştırmadaki uygunluk derecesinin ne olduğunu görmelidir. Şoför olarak kendini nazik, verimli, güvenli ve güvenilir bulmakta mıdır? Araba kullanma işine uyma ya da uymama bakımından ne gibi belirtilere sahiptir?

Her otomobil şoförü, örneğin, kendi fiziksel, ruhsal, duygusal (heyecanla ilgili) durumunun, şoförlüğünü (araba sürme işini) nasıl etkilediğini bilmelidir. Hangi koşullar, araba kullanma işinin iyi ve güvenli olmasına yardım etmektedir? Şoförü, hem kendisi hem de kendisiyle yolu paylaşanlar bakımından, bir tehlike ya da engel haline getiren olumsuz koşullar nelerdir? Görüldüğü gibi bütün bunlara bakmak, her bakımdan yararlıdır.

Bir çok şoförler, yorgun, uykusuz ya da sinirli olarak direksiyona oturmakta, bu davranışlarını, sonucu yalnız kendilerine etkili olabilecek, bir eylem olarak görmektedirler. Halbuki, trafikte işlenen hatalı bir hareket, bazen hatanın sahibi kadar, çok kez ondan da fazla olarak, öteki yol ortaklarına zarar vermektedir.

Örneğin, şoförün uyuması sonucu şehirler arası bir yolda, bir otobüsle çarpışan bir minibüste, kimsenin burnu kanamadığı halde karşıdaki otobüste şoför de dahil birçok suçsuz insan ölebilmektedir. Gazetelerde benzerlerine her gün rastladığımız bu basit örnek, trafikte işlenen hata sonuçlarının ne kadar bulaşıcı, öteki yoldan faydalananlar için de ne kadar zararlı olabileceğini, bir tartışmaya yer vermeden,