

Diferansiyel Kilidi Nedir? Ne İşe Yarar?

Yol tutuşunu artırdığı için dik rampaları daha kolay çıkmaya imkan verir.

Diferansiyel kilidini **düz yolda ve virajda devreye sokmamak gerekir**. Çünkü diferansiyel kilidi devreye sokulduğunda **düz yolda yol tutuşunu azaltır**, tekerlek hızı aynı olacağı için aracın savrulmadan **virajı alabilmesi güçleşir**.

Araçlarda **diferansiyel kilitlemesi** sadece hangi durumda kullanılmalıdır?

A. Çamurlu, buzlu ve kaygan yollarda

B. Süratli yol alırken

C. Viraja hızlı girildiğinde

D. Yol ve virajlarda yavaş seyir halinde

**DOĞRU
CEVAP A**

Yağmur Sensörü Nedir?

Yağmur yağması durumunda silecekleri çalışmasını sağlayan ve silecek sensörü olarak da geçen **yağmur sensörü**, sürücülerin güvenliği ve sürüş kalitesi açısından oldukça önemlidir.

Yağmur sensörleri ön camın iç kısmına, araçların dikiz aynasının arkasına monte edilir. Kızılötesi ışınların ve diyot adı verilen iki elektrotlu lambanın birleşimiyle oluşturulur.

Yağmur Sensörü Nedir?

Aracın ön camına yağmur damlaları düşmeye başladığında sensörler otomatik olarak harekete geçer. Elektronik bir işlemci, yağmurun yağış hızını belirler ve silecekler yağmurun hızına uyum göstererek çalışmaya başlar.

Sürücülerin manuel olarak silecek ayarı yapmasının önüne geçip kolaylık sağlayan yağmur sensörü, sürücülerin tüm dikkatini yola vermesine ve direksiyon hakimiyetinin korumasına yardımcı olur.

Sürücülerin dikkatini dağıtmadan yağışlı havalarda cam sileceklerini otomatik olarak çalıştıran sensörün adı aşağıdakilerden hangisidir?

A. Yağmur sensörü

B. Oksijen sensörü

C. Far sensörü

D. Park sensörü

**DOĞRU
CEVAP A**

Emniyet Kemerı

Emniyet Kemerı Takmanın Faydaları

- Çarpmanın neden olduğu sarsıntıların azalmasını sağlar.
- Çarpma etkisi vücudumuzdaki tüm noktaya değil de bütün noktalara yayılır. Dolayısıyla vücudumuzdaki tek bir bölgenin şiddetli darbe görmesi engellenmiş olur.
- Emniyet kemeri kullanmayan kişilerin kaza esnasında araçtan fırlamaları sıklıkla yaşanan bir durumdur. Emniyet kemeri, kişilerin araçtan fırlamasına engel olur.

Emniyet Kemerini

- Göğüs, baş, omurilik gibi vücudun hassas bölgelerinin bir yere çarpmasının önüne geçer.
- Ufak çaplı kazalarda ciddi yaralanmaların önüne geçilmesini sağlar.
- Emniyet kemerinin güvenli sürüşe katkısı, sayısal verilerle desteklenmektedir. Örneğin; ölümlü kazalarda emniyet kemeri kullananların %24,8 'i hiçbir zarar görmezken, emniyet kemeri kullanmayanların sadece %6,3'ü yara almadan kurtulmuştur.

Emniyet Kemerini

Emniyet kemerini kullanmadığınız zaman karşılaşılabileceğiniz olumsuzluklar

- Aniden çarpışma sonucu kişi öne fırlar. Ön cam, torpido veya direksiyona çarpma sonucunda yaralanmalar meydana gelir.
- Yaralanma ihtimali %30 oranında yükselir.
- Baş ve göğüste ciddi yaralanmalar yaşanır.
- Çarpma sonucu iç organlar zarar görür.
- İç kanamalar ve travmalar görülür.
- Çarpışma ölümlle sonuçlanabilir.

Emniyet Kemerini

Emniyet Kemerini Nasıl Takılmalıdır?

Emniyet kemeri takılırken, kemerin üst kısmının boyunla temasından kaçınılmalı, alt kısmın ise göbek bölgesinin altından, kalça hizasından geçmelidir. Emniyet kemeri kesinlikle gergin bir vaziyette olmalı ve vücudu iyice kavramalıdır.

Emniyet Kemerini Sizi Nasıl Korur?

Çarpışma sırasında araç içerisindeki eşyalar ve emniyet kemeri takmamış olan yolcular, çarpışma anındaki hızla hareket etmeye devam ederler ve bu hareket başka bir yere çarpana kadar sürer.

Aşağıdakilerden hangisinin temel işlevi, çarpma anında oluşabilecek etkileri vücudun daha güçlü bölgelerine yönlendirerek **ölüm ve yaralanma riskini** azaltmaktır?

- A. Kriko
- B. Reflektör
- C. Emniyet kemeri**
- D. Çekme halatı

DOĞRU
CEVAP C

Yokuş Kalkış Desteği Nedir? Ne İŖe Yarar?

Yokuş kalkış destek sistemi anlamına gelen Hill Holder, manuel araçlarda debriyaj kavrama aşamasına ulaşana kadar aracın fren yapmasını sağlayan bir sistemdir.

Yokuş kalkış desteği, kalkış anında ayağınızı frenden çektiğinizde aracın geriye kaymasını engelleyen sistemdir. Bu sistem ortalama %3 üstü eğimlerde, aracın 2-3 saniye arası kaymadan durmasını sağlar.

Bu sayede aracın yokuşta kalkışını kolaylaştıran, ayrıca aracın kaymasını önleyen önemli bir mekanizmadır. Yokuş kalkış sistemi olarak bilinen Hill Holder, kalkış torkunu düzenler ve sürücüye yokuştaki aracın kontrolünü sağlama imkanı verir.

Hill holder **yokuş kalkış desteği** olan bir araçta sürücü ayağını frenden çektikten sonra aşağıdaki durumlardan hangisi gerçekleşir?

- A. Araç geri hareket eder
- B. Motor stop eder
- C. Frenleme bir süre daha devam eder**
- D. ABS devreye girer

**DOĞRU
CEVAP D**

Retarder Ne İŖe Yarar?

Otobüs ve tır gibi ağır vasıtalarda birincil ve ikincil olmak üzere iki farklı fren sistemi kullanılır. İkincil fren sistemi ise motor freni, egzoz freni ve hidrolik geciktirici gibi sistemleri içerir. Ana fren mekanizmasına yardımcı olarak çalışan tüm ikincil fren sistemleri, retarder, yani geciktirici olarak adlandırılır.

- Retarder kamyon, tır ve otobüs gibi ağır vasıtalarda frenleme performansını iyileştirmek için kullanılır.
- Birincil fren sistemine yardımcı olur.

- Fren balatalarının daha az kullanılmasını sağlayarak aşınma ve ekstra maliyetleri en aza indirir.
- Uzun ve dik yokuşlardan inerken fren boşalması riski oluşturmadan güvenli bir performans sunar.
- Sürücü tarafından şiddeti ayarlanabildiği için tork kontrolünü farklı seviyelerde ayarlayabilir.

Ağır vasıta araçlarda bulunan **retarder freni** hangi durumlarda kullanılır?

- A. Aracı park etmede
- B. Lastik basıncını ayarlama
- C. Aracı yavaşlatmada**
- D. Motor hararetini düşürmede

**DOĞRU
CEVAP C**

05.04- Aktif ve Pasif Güvenlik Donanımları

Aktif ve Pasif Güvenlik Donanımları

Taşıtlarda güvenlik sistemleri temel olarak, aktif ve pasif olmak üzere ikiye ayrılır.

Aktif güvenlik donanımları kazanın meydana gelme olasılığını **düşüren** sistemlerdir, yani **kaza anından öncesi** ile ilgili sistemlerdir.

Pasif güvenlik donanımları ise **kazanın meydana geldiği anda**, taşıt içindeki ve dışındakiler için ölüm ve yaralanma olasılığını **düşüren** sistemlerdir, yani **kaza anı ile ilgili** sistemlerdir.

Aktif ve Pasif Güvenlik Donanımları

BİRİNCİ DERECE GÜVENLİK (AKTİF GÜVENLİK) TERTİBATLARI

- Fren sistemleri (ABS, ASR, ESP)
- Silecekler
- Korna
- Farlar
- Isıtılabilen arka camlar
- Üçüncü stop lambası
- Geniş ön camlar
- Elektrikli ve ısıtılmalı yan aynalar vb
- Lastikler

Aşağıdakilerden hangisi, araç için **birinci derece** güvenlik ekipmanlarından biridir?

- A. Koltuk başlıkları
- B. Hava yastığı
- C. Kapı içi barları
- D. Lastikler**

DOĞRU
CEVAP D

Aktif ve Pasif Güvenlik Donanımları

- **İKİNCİ DERECE GÜVENLİK (PASİF GÜVENLİK)
TERTİBATLARI**

Emniyet camı (Lamelli cam)

- Emniyet kemerleri
- Hava yastığı (Airbag)
- Emniyet direksiyonu
- Planlı deformasyon noktaları
- Baş arkalıkları
- Kapı içi barları

Araçlarda hangisi, **ikinci derece** güvenlik ekipmanıdır?

A. Koltuk başlıkları

B. Cam silecekleri

C. Aynalar

D. Lastikler

**DOĞRU
CEVAP A**

05.05- Aydınlatma Donanımı ve Gösterge Paneli

Aydınlatma Donanımı

İyi görme ve görünme trafikte yaşam şansını arttıran en önemli faktördür. İyi görmek ve görülebilmek için farlar iyi ayarlı ve temiz tutulmalıdır.

- **Kısa farlar hızlı yol kesimlerinde gündüzleri güneşli havalarda bile yakılmalı ve tehlike yaratacaklara daha iyi görünme sağlanmalıdır. Ölümcül kazaların çoğu gündüz, güneşli havalarda ve düzlüklerde olmaktadır. Kısa huzmeli farlar gündüzleri, güneşli günlerde daha iyi görülmeyi sağlar.**

Aydınlatma Donanımı

- Sinyaller trafiğin en önemli iletişim aracıdır. Diğer sürücülere, yayalara ve trafik görevlilerine niyetinizi gösterir. Sinyal vermek otomatik olarak manevra hakkını vermez. Sinyal verdikten sonra trafiğin uygunluğu saptanır ve ancak ondan sonra başkalarının hakkına saygılı olarak manevra yapılır. Sinyal vermeye üşenen sürücü kazaya çok daha yakındır.

Aydınlatma Donanımı

- Şerit değiştirmek için; aynalara bakarak arka ve yandaki trafiğin uygunluğunu saptayın, sinyal verin, Şerit değiştirilecek yöndeki omuz arkasına bakın ve aynaların görüş alanı dışında kalan ölü noktada herhangi bir aracın olup olmadığını görün sonra şerit değiştirin.
- Sinyal, stop ve dörtlü ikaz lambanızı sürekli kontrol edin. Zira ışıklarınızı göremeyenler size en büyük tehlikeyi yaratır.
- Geri vites lambası ayrıca geri manevrada geceleri arkayı aydınlatır. Eksiksiz olmalı devamlı temiz tutulmalıdır.

Aydınlatma Donanımı

- Kabin içindeki ışıklar gece yolculuklarında çok kısa süre ile kullanılmalı açık bırakılmamalıdır. Gece açık tutulan tavan lambası vs. ön camdan yansır ve görüşü kısıtlar.
- Sis lambası siste yakılır. Diğer hava şartlarında ve özellikle yağmurda sis lambası yakılmaz.

Hangi farlar, hızlı yol kesimlerinde **gündüzleri güneşli havalarda bile** yakılmalı ve tehlike yaratacaklara daha iyi görünme sağlanmalıdır?

A. Parklar

B. Kısa farlar

C. Uzun farlar

D. Sis farları

**DOĞRU
CEVAP B**

Araçların Işıklandırılması Ve Işıkların Kullanılması

ARAÇLARIN IŞIKLARI

Araçlar geceleri veya sis, kar şiddetli yağmur ve yeterli derecede aydınlatılmamış tünel gibi görüşün yetersiz olduğu yer, zaman ve hallerde ışıklarını yakmak zorundadır.

Araçların Işıklandırılması Ve Işıkların Kullanılması

- Uzağı Gösteren Işıklar

- Yerleşim birimleri dışındaki karayollarında geceleri seyrederken,
- **Yeterince aydınlatılmamış tünellere girerken,**
- Benzeri yer ve hallerde uzağı gösteren ışıkların yakılması mecburidir.
- Sürücüler, geceleri, yakın ilerisi görülmeyen kavşak, dönemeç ve tepe üstlerine yaklaşırken, yakın ve uzağı gösteren ışıkları ardı ardına ve sıra ile yakarak gelişlerini haber vermek zorundadır.

Araçların Işıklandırılması Ve Işıkların Kullanılması

- Yakını Gösteren Işıklar

- Karşılaşmalarda,
- Aydınlatmanın yeterli olduğu yerlerde,
- Öndeki aracı takip ederken,
- Gece bir aracı geçerken yan yana gelinceye kadar,
- Gündüz görüşü azaltan sisli, yağışlı ve benzeri havalarda kullanılır.

Araçların Işıklandırılması Ve Işıkların Kullanılması

Kuyruk ışıklarının uzağı veya yakını gösteren ışıklar veya sis ışıkları ile birlikte kullanılması zorunludur.

Kısa farlar 25 m., uzun farlar 100 m. aydınlatacak şekilde ayarlı olacaktır.



Araçların Işıklandırılması Ve Işıkların Kullanılması

Işıkların Kullanılmasında Yasaklar

- Sis ışıklarının; sisli, karlı ve sağanak yağmurlu havalarda dışında ve diğer farlarla birlikte yakılması,
- Dönüş ışıklarının “geç” anlamında kullanılması,
- Karşılaşmalarda ışıkların söndürülmesi,
- Öndeki aracı geçişlerde uyarı için çok kısa süre dışında uzağı gösteren ışıkların yakılması,
- Yönetmelikte belirlenen esaslara aykırı nitelikte ışık takılması ve kullanılması
- Sadece park lambaları veya sis ışıkları ile seyredilmesi,

Araçların Işıklandırılması Ve Işıkların Kullanılması

- **Selektör:** Geceleyin araç sollarken, görüşün yetersiz olduğu tepe üstü-viraj veya kavşaklara yaklaşırken, ikaz amaçlı kullanılır.
- **Park Işığı (ön) :** Arıza ve kaza gibi durumlarda kullanılır.
- **Park Işığı (Arka):** Işıkların yakılmasıyla beraber arkada kendiliğinden yanar.
- **Sis Işığı :** Sadece sisli-karlı ve yağmurlu havalarda yakını gösteren ışıklarla beraber kullanılır.
- **Dönüş Işıkları (Sinyaller) :** Sağa veya sola dönüşlerde, öndeki aracı sollarken, şerit değiştirirken kullanılır.

Araçların Işıklandırılması Ve Işıkların Kullanılması

- **Acil Uyarı Işıkları (Dörtlüler)** : Acil durumlarda kullanılır.
- **Stop Işığı (Fren Lambası)**: Frene basıldığında kendiliğinden yanar. Otomobillerin **stop** (fren) lambalarında **kırmızı ışık** kullanılır.
- **Geri Vites Işığı** : Araç geri vitesine takıldığında kendiliğinden yanar. Bu lambalar beyaz camlı üretilir,
- **Plaka Işığı**: Işıkların yakılmasıyla beraber kendiliğinden yanar. Normal hava şartlarında plakayı **20 m.** mesafeden okutabilecek şekilde aydınlatmalıdır.



Yukarıda gösterildiği gibi, **yeterince aydınlatılmamış** bir tünele giriş yapan aracın sürücüsü aşağıdakilerden hangisini yakmak zorundadır?

- A. Kısa farları yakmak
- B. Uzun farları yakmak**
- C. Dörtlü flaşörleri yakmak
- D. Sadece park veya sis ışıklarını yakmak

DOĞRU
CEVAP B

Gösterge Panelindeki İşaretlerden Bazıları



Emniyet kemeri uyarısı: Emniyet kemerinin takılı olmadığını gösteren işarettir.



Kızdırma Bujisi Uyarısı : kızdırma bujisinin artık ısı üretemez hale geldiği, ömrünün dolduğu ve değişmesi gerektiği anlamına gelmektedir.



ASR-ESP Uyarısı : ESP ışığı sabit bir şekilde yanmaya başlıyorsa, manuel bir ESP tuşu olduğu halde basıldığında devreye girmiyorsa ESP arızasından şüphelenilmelidir.

Gösterge Panelindeki İşaretlerden Bazıları

Fren sistemi uyarısı : Fren sistemi ile ilgili sorun olduğunu gösteren gösterge lambası genelde acil bir riski, aracın genel güvenliğinde potansiyel uygunsuz bir durumu göstermek için uyarıcı kırmızı renktedir.



ABS ikaz uyarısı : ABS ışığının uyarı şeklinde yanması, frenleme sisteminde bir problem olduğu anlamına gelir. Anti fren kilitleme sistemi problemleri durumunda yanar

Gösterge Panelindeki İşaretlerden Bazıları

Hararet göstergesi, motorun hararet durumunu sürücüye bildiren bir uyarı işaretidir. Hararet göstergesi yükseldiğinde ya da düştüğünde hararet göstergesinde, termostatta, hararet müşirinde ya da motorun hararet durumunda bir sorun olduğu anlaşılır.



Lastik Basınç Uyarısı : Lastik basıncında bir sıkıntı olması durumunda, gösterge sürücüleri ikaz eder. Lastik basıncının düşük olması durumunda uyarı lambası yanar.





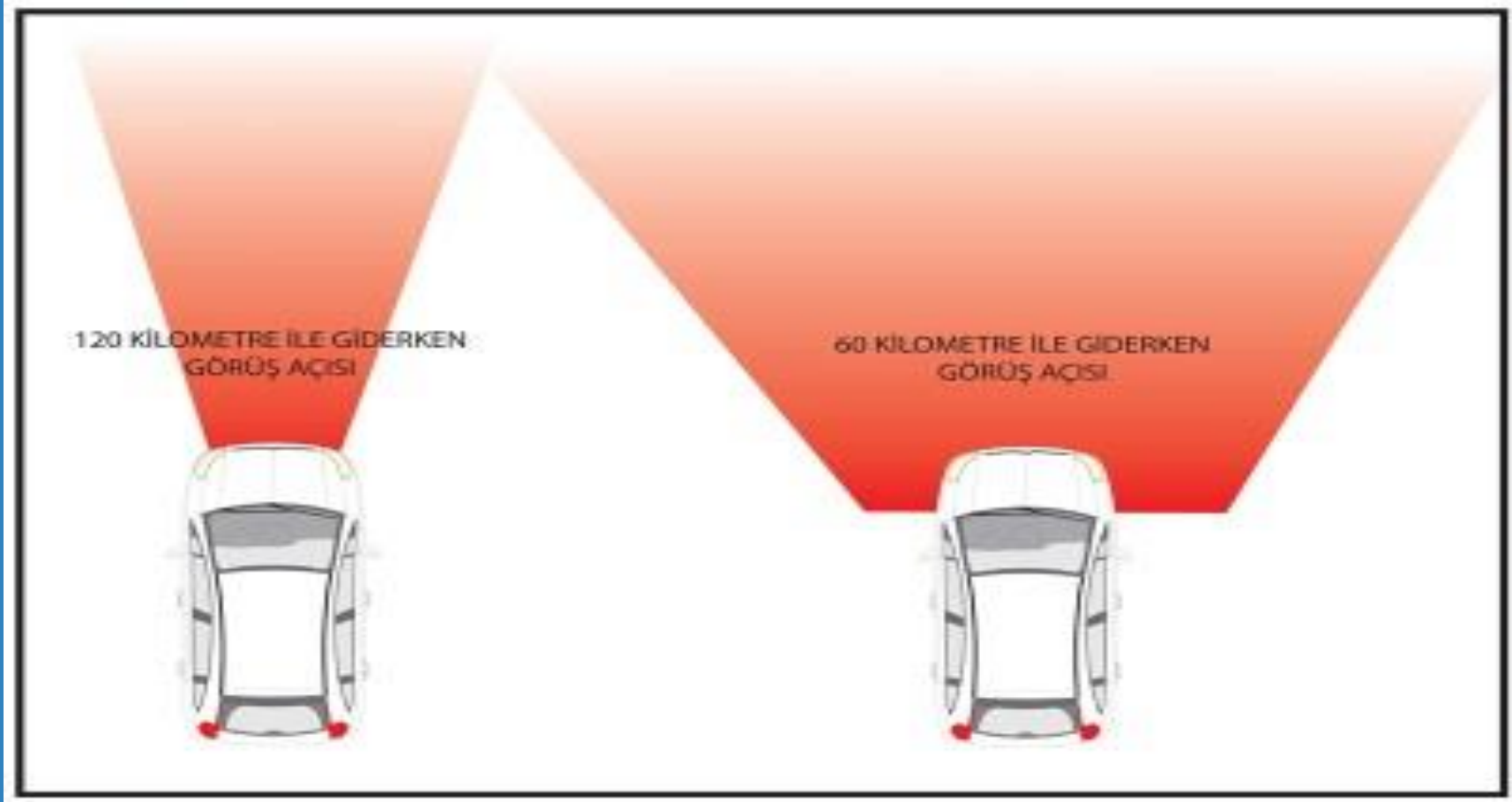
Araçta meydana gelebilecek arızalara ilişkin yukarıdaki sembollerden hangisi aşağıda yoktur?

- A. Emniyet Kemer Uyarısı
- B. ASR-ESP Uyarısı
- C. Kızdırma Bujisi Uyarısı
- D. Fren Sistemi Uyarısı**

**DOĞRU
CEVAP D**

05.06- Güvenli Hız ve Sürüş ve Hız Körlüğü

Güvenli Sürüş



Güvenli Sürüş

Güvenli hız;

Araç hâkimiyetinin elimizde olduğu hızdır. Hız arttıkça görüş açısı azalır.

Aşağıdakilerden hangisi, aracı güvenli hızda kullanmayı ifade eder?

- A. Her ne olursa olsun düşük hızda seyretmek
- B. 80 km hızda seyretmek
- C. Araç hâkimiyetinin kontrol altında olduğu hızda seyretmek**
- D. Sabit hızda seyretmek

DOĞRU
CEVAP C

Güvenli Sürüş

Hız körlüğü;

Artan hız sonucunda sürücünün görüş açısının düşmesiyle çevrenin tam olarak algılanmamasına denir.

Tünel görüşü;

Tünel görüşü, bir yere dikkatli bir şekilde odaklanması sonrasında diğer yerlerin görüş alanından çıkması anlamına gelmektedir. Periferik görmenin kaybolup daralarak merkezi bölge ile kısıtlanması ile kişinin dairesel bir tünelin içinden bakar gibi görmesi durumudur.

Artan hız sonucunda sürücünün görüş açısının daralmasıyla çevrenin tam olarak **algılanamamasına** ne ad verilir?

- A. Beden koordinasyon değişimi
- B. Görüş keskinliği
- C. Görüş düşüşü
- D. Hız körlüğü**

DOĞRU
CEVAP D

05.07- Lastikler Hakkında

Araç lastikleri hakkında bilinmesi gerekenler

- Lastik havaları normalden az olursa lastik yan duvarları aşırı esner.
- Lastik havaları normalden fazla olursa lastikler orta kısmından aşınır ve patlama riski artar.
- Aracımızın ön lastiği patlarsa araç patlayan lastik yönüne doğru çeker.
- Aracımızın arka lastiği patlarsa araç sağa sola yalpa yapar.
- Aracınıza her bindiğinizde binmeden önce lastiklerinizi kontrol edin.
- Karda dar tabanlı kış tipi lastikler daha fazla tutunma sağlar.
- Kullanmadığınız lastikleri şişirilmiş olarak depolamayın.

Araç lastikleri hakkında bilinmesi gerekenler

- Araç üreticileri tarafından onaylanmış ebattaki lastik ve jantları kullanınız.
- Yaklaşık 10.000 kilometrede bir lastik rotasyonu yapmanız tavsiye edilir. Ön ve arka lastikleri düzenli olarak yer değiştirmeyi ifade eder.
- Karlı ve buzlu yollarda lastiğinizin hava basıncını kesinlikle düşürmeyiniz.
- Lastiğinizi kaldırım kenarlarına ve sivri yüzeylere çarpmaktan kaçının.
- Lastiklerinizi çok aşırı basınçlı kompresörlerle yıkatmaktan kaçının.
- Aracınızı uzun süre kullanmayacaksanız, aracınızı takoza alın.

Araç lastikleri hakkında bilinmesi gerekenler

Araç lastikleri ne zaman kontrol edilir?

- Lastiklerinizin havasını en az 15 günde bir kontrol edin.
- Stepne lastiğinizin basıncını da düzenli olarak en az ayda bir kez kontrol edin.
- Uzun yola çıkarken ve araç yüklüyken hava basıncını fabrika değerlerine göre 2 – 4 PSI arttırın.
- Bijon somunlarının sıkılığını düzenli olarak kontrol edin.
- Bozuk satıhlarda yüksek hız yapmayın.
- Lastik Supap kapaklarını kapalı tutun.

Ülkemizde 10 sürücüden 9'u eksik 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 kesilir. İnik lastiklerin yalnız omuz kısımları yere basar.** Bu alan 5-7 santimdir. Bu kadar küçük alanda güvenli sürüş yapılamaz.

Lastiklerimiz patladığında da aynı şey geçerlidir.

Lastik tabanındaki çizgi desenlerin görevi yağmurda suyu boşaltmaktır.

Havasız inik lastiklerde su kanalları kapanarak, fazla havada ise aşırı açılarak boşaltma görevini yapamaz, her iki halde de lastikler suyun üzerine tırmanarak yol ile temasını düşük hızlarda bile kaybeder

Aracınızın ön lastiği patlarsa ne olur?

- A. Araç patlayan lastik yönüne doğru dönmeye çalışır**
- B. Aracınızın arkası sağa sola yalpalamaya başlar
- C. Aracınızın ön tarafı sağa sola yalpalamaya başlar
- D. Araç patlayan lastiğın tersi yönüne doğru dönmeye başlar

DOĞRU
CEVAP A

Lastik havalarının normalden **az olması** aşağıdaki zararlardan hangisine neden olur?

- A. Lastik yan duvarları aşırı esner**
- B. Lastikler orta kısmından aşınır
- C. Direksiyonda sarsıntı meydana gelir
- D. Ön düzen ayarları bozulur

**DOĞRU
CEVAP A**

‘ Lastik patladığında; sürtünme yüzeyi , yol tutuşu ‘

Yukarıdaki cümlede **yer alan boşluklara** hangi kelimelerin gelmesi gerekir?

- A. Artar – artar
- B. Artar – azalır**
- C. Azalır- azalır
- D. Azalır – artar

DOĞRU
CEVAP B

Zincir hangi lastiklere takılır?

Kış mevsiminde araba kullanmak, diğer zamanlardan çok daha zordur. Bu nedenle kış için aracınızı hazır hale getirmeniz ve bazı güvenlik önlemleri almanız önem arz eder. **Bu önlemleri sağlayan araçların başında özellikle kar ve buzla kaplı yüzeylerde lastiklerin çekiş gücünü artırmak için kullanılan araç zincirleri gelir.** Araç zincirleri, buz veya kar koşullarında çekiş gücünü artırmak üzere lastiklere takılır. Zincirin ağırlığı, lastiğin kaygan zemine daha iyi tutunarak hareket etmesine yardımcı olur. Ayrıca artan ağırlık dolayısıyla zincir takılan araç, hızını da azaltmak durumunda kalır. Bu da kar veya buzla kaplı zeminlerdeki güvenli sürüş deneyimini artırır.

Zincir hangi lastiklere takılır?

Kar yağışının yoğun olduğu zamanlarda **doğru olan şey aracın dört lastiğine de zincir takılmasıdır**. Zincir olmayan lastikler diğerlerine göre kayma eğilimi gösterir.

Yalnızca iki tane zinciriniz varsa aracınızın, **çekişi olan lastiklerine** zincir takmanız gerekir.



Zincir, aracın hangi lastiklerine takılmalıdır?

- A. Aracın arka lastiklerine
- B. Aracın ön lastiklerine
- C. Motordan hareket alan çekişli lastiklere**
- D. Motordan hareket almayan lastiklere

DOĞRU
CEVAP C

05.08- Araçlarda Kayma Hareketleri ve Suda Kızaklama

Kayma Nedenleri;

KAYMA NEDENLERİ

Aşırı hız

Hızınızı azaltarak kayma riskini en aza indirilebilirsiniz

Sert direksiyon kırmalar

Virajlara girerken doğru araç pozisyonu ve direksiyon tutuşuyla kayma riski azaltılmalıdır.

Aşırı hızla birlikte sert ivmelenme

Aşırı hızla birlikte aracınızın ani bir şekilde ivmelenmesi tipik bir kayma nedenidir

Kayma Nedenleri;

Frene aşırı basma ve ani fren

Uygun hızlar kullanılmaz ve riskler önceden tahmin edilmezse ani fren kaçınılmaz olur. Frene aşırı basma ve ani fren kayma nedenidir.

Kayma Nedenleri;

Arka tekerlek kayması

Ayağınızı gaz pedalından çekerek nedeni ortadan kaldırmaya çalışın. Aynı anda ön tekerlekleri kayma yönünde çevirin denge tekrar kazanıldığında gidiş yönünüze yumuşak bir yönlenme (direksiyon hareketi) ve yumuşak bir şekilde hızlanma mümkün olabilir. Uzatılmış direksiyon hareketlerinden kaçının

Kayma Nedenleri;

Ön tekerlek kayması

Ayağınızı gaz pedalından çekin

Direksiyonu kaymadan önceki yönde sabit tutmaya çalışın

Ön tekerlek kaymaya devam ediyorsa frene yumuşakça dokunun ve hızın istenen düzeye inmesini sağlayın

Dört tekerlek kayması

Ayağınızı fren pedalından çekin daha sonra tekrar ve hafifçe basın

Tekerlekler kaymaya başlayıncaya kadar frenlemeye devam edin

Gerekliyorsa bu hareket dizisini sürdürün

Kayma riskinin olduğu yüzeyler

- Yağmurdan hemen sonra toz yaprak gibi birikintilerin lastiklerin kaymasını kolaylaştırması
- Hava sıcaklıklarının ani düşmesi ve sıfır derece düzeyine inmesiyle gizli buzlanmanın oluşması
- Köprü ve viyadüklü kesimler
- Gevşek malzemeli, mıcırli yüzeyler

Tehlikeli yüzeyler

- Metal yüzeyler
- Rögar kapakları
- Çukur, teker izi ve bunların su ve yağla dolması
- Taksi ve otobüs duraklarındaki yağ
- Yeni döşenmiş asfalt yol tabakası ile mevcut asfaltın aşırı sıcaklar altında erimesi

Kızaklama (Aquaplaning) Nedir? Nasıl önlenir?

Kızaklama yolda birikmiş su kütesinin aracın tekerleklerinin altında oluşturduğu sirkülasyonla yol ile bağlantısını kesme durumuna verilen isimdir.

Basit düşünmek gerekirse örneğin birikintinin olmadığı yollarda ince bir yağmur örtüsü seriliyse ekstra bir durum olmazsa araba rotasına devam edecektir. Çünkü lastikteki kanallar bu su birikintilerini içinden geçirerek suyu tahliye edecektir. Ancak birikinti olduğu durumlarda kanallar su kütesinin hepsini tahliye edemeyeceği için bir süre sonra zorlanıp yer ile temasını kaybedecektir.

Aşağıdakilerden hangisi kara yolunda araçların kayma nedenlerinden değildir?

A. Trafikte hız ihlali

B. Mevsim koşullarına uygun lastik kullanımı

C. Sürücünün ani ve sert direksiyon kırması

D. Araç kullanırken ani fren yapması

**YANLIŞ
CEVAP B**

Araç kaymaya başladığında sürücülerin hangi davranışı göstermesi uygun **olmaz?**

- A. Ayağı gazdan çekmek
- B. Frene iyice basmak**
- C. Direksiyonu yumuşatmak
- D. Tekrar debriyaja basmak

**YANLIŞ
CEVAP B**

Kızaklama (Aquaplaning) Nedir? Nasıl önlenir?

Kızaklamaya Maruz Kaldığımı Nasıl Anlarım?

Kızaklamaya maruz kalmanızın hissedilir birkaç belirtisi olur. Bu belirtiler; Aracınızın ani gaz yüklemesi yapması, direksiyonun manevralarınıza tepki vermemesidir. Tekerleklerin yer ile olan temas sayısı otomobilin manevralarınıza tepki vermesi konusunda çok önemlidir. Aracın dört tekerleğinin yere temas etmemesiyle tek tekerleğinin etmemesi arasında farklar vardır. Aracın kayma yönünü bu belirler.

Kızaklama (Aquaplaning) Nedir? Nasıl önlenir?

Kızaklama Nasıl Önlenir?

Kızaklama durumlarında aracı kontrol etmek çok zordur. Ancak önlemini önceden alıp kayma durumunda ani olarak göstereceğiniz reflekslerin ne olduğunu öğrenirseniz bu olayı en az hasarla atlatabilirsiniz.

Kızaklama (Aquaplaning) Nedir? Nasıl önlenir?

Yol Durumunu İyi İzleyin: Yol durumunu izleyin ve karşılaşılabileceğiniz tehlikelerin ihtimalini kovalayın. Yol kayganlığını hissettiğiniz an biraz daha ileride neler olabileceğini tahmin ederek pozisyonunuzu koruyup yola devam etmelisiniz. Asfalt yüzeyinde bulunan çamur, yağ gibi ekstra tabakalar suyla birleşince kayganlığı artırabilir. Bu konuları da göz önünde bulundurmak gerekir.

Düşük Sabit Bir Hız Belirleyin : Düşük sabit bir hız belirlerseniz aracınız yol tutuş konusunda sizi memnun eder. Çünkü kızaklama hızlı arabaları çok sever.

Kızaklama (Aquaplaning) Nedir? Nasıl önlenir?

Öndeki Aracı Takip Edin : Öndeki araca çok yaklaşmamakla beraber takip mesafesini koruyup geçtiği yerlerin tekerlek izlerini takip ederseniz kısa süreli oluşan yarıklardan Aquaplaning tehlikesi olmadan geçebilirsiniz.

Standart Sürüş: Standart sürüş arabayı ekstra sürüş teknikleriyle kullanmadan kullanım şeklini ifade eder. Yağmur yağmış ve yağış etkisinin altında kalmış yolda yapacağınız ekstra bir manevra, frenleme, ani gaz gibi hareketler sizin zararınıza olacaktır.

Lastikleri Kontrol Edin : Lastikleri yolculuk öncesi basınç kontrolü ve kanal derinliği kontrolünden geçirerek ıslak yola uygun hale getirmelisiniz.

Araç **kızaklama** halindeyken sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması **doğrudur**?

- A. Ayak gazdan çekilir, lastik kızaklamasını yok etmek için debriyaja basılır ve direksiyon ani şekilde kırılır.
- B. Daha iyi çekiş sağlamak için, aracın agresif şekilde tepki vermesine mahal vermeden yavaşça gaz verilir.
- C. Vites küçültülür.
- D. Gaz pedalından ayak çekilir ve yüzeyle tekrar temasın sağlanması beklenir.**

**DOĞRU
CEVAP D**

05.09- Virajlar

Virajlar hakkında bilinmesi gerekenler

Viraj

Motorlu araçların dengesini bozan yol kesimlerinden en etkili olanıdır. Virajlara girildiğinde dönülen yöndeki tekerlekteki ağırlık azalarak diğerlerine geçer, üzerinde yük azalan tekerleklerin yol ile teması azalır ve kayma kolaylaşır.

Virajlar hakkında bilinmesi gerekenler

Doğru Viraj Alımında Geçerli 2 Genel Kural

Viraj alımında geçerli ilk kural **"yavaş gir - hızlanarak çık"** şeklinde açıklayabileceğimiz ve yapılan genel hatanın tersine otomobili virajın alımı sırasında değil, daha viraja girmeden yavaşlatmayı hedefleyen kuraldır.

"Önce dış - sonra iç - tekrar dış" olarak adlandırabileceğimiz ikinci kural ise virajı dönülmesi mümkün en geniş açıyla dönebilmemizi ve dolayısıyla otomobilin yere daha fazla tutunmasına yardımcı olmayı amaçlar.

Bu her iki kural da doğru viraj almanın mantığını anlatmak için yazılmıştır ve sizle birlikte diğer araçların da seyir halinde olduğu normal trafikte uygulanması son derece tehlikeli sonuçlar doğurabilir.

Virajlar hakkında bilinmesi gerekenler

Yapılan Hatalar

Viraj alımında genellikle yapılan en önemli hata, **viraja otomobilin yere tutunma sınırlarını zorlayacak bir hızla girip daha sonra viraj içinde fren kullanma mecburiyetinde kalmaktır**. Eğer dikkatli bir sürücü iseniz diğer araçlarla birlikte viraja girdiğinizde çoğu sürücünün hızını ayarlayamamaktan ötürü neredeyse viraj çıkışına kadar fren lambalarının yandığına şahit olmuşsunuzdur. Bunun, şüphesiz ki viraj alımında uyulması gereken belli kuralları uygulamamaktan kaynaklanan nedenleri vardır.

Virajlar hakkında bilinmesi gerekenler

Virajları Doğru Almak

Viraj alınırken yolun ne genişlikteki bölümünün kullanılacağı birçok dış etkene bağlıdır. Viraj içinde karşı yönden gelen olup olmadığını görmemizi engelleyen ağaç vb. görüş engelleyici birtakım etkenler ya da yolun şehir içi veya şehirlerarası bir yol olup olmadığı gibi.. Ancak, her koşulun uygun olduğu varsayımından hareketle doğru viraj alımını şu şekilde açıklayabiliriz:

Doğru viraj alımında sürüş çizgisi "önce dış -sonra iç- tekrar dış" şeklinde olmalıdır. Viraja dıştan, yani sağa dönen virajlarda yolun soluna yanaşarak, sola dönen virajlarda ise yolun sağına yanaşarak dönmek esastır.

Virajlar hakkında bilinmesi gerekenler

Otomobili viraj içerisinde yavaşlatmak yerine, gerektiği kadar vitesle birlikte hız düşürülerek otomobilin lastikleri yere tam olarak tutunabilecek şekilde viraja **mümkün olduğunca dıştan girilir**. Yani, otomobil viraja daha girmeden yavaşlatılması tamamlanmış olmalı ve bu hız, "apex" olarak gösterilen virajın orta noktasındaki hız dahil, virajın tümündeki en **düşük hız olmalıdır**. Fren ancak viraja giriş noktasından önce otomobili yavaşlatma maksadıyla kullanılmalıdır, **viraj içinde frene basılmaz**.

Fren noktasından itibaren otomobil virajın içine yönlendirilerek apex'e kadar kontrollü bir şekilde gaz verilir (**hız belirli bir miktarda artırılır**). Orta noktada (apex'te) otomobile uygulanan **merkezkaç kuvveti** maksimumdardır. Bu nokta aynı zamanda virajın en içten dönüldüğü noktadır.

Virajlar hakkında bilinmesi gerekenler

Virajın en iç konumunda bulunan apex'te **virajın uzak olan dış noktası** hedeflenerek otomobil gaza oturtulur. Ancak gaz verirken otomobili kasmak ve lastikleri zorlamak yerine hem motorun daha çabuk hızlanması hem de lastiklerin soğuyabilmesi için bir an evvel düzelterek aracı gerektiği kadar dışa bırakmak gerekmektedir.

VİRAJLI YOL KESİMLERİ

Yanlış yükleme, virajlı yol ve hız, araç devrilmelerinin temel nedenlerindendir. Motorlu araçların dengesini bozan yol kesimlerinden en etkili olanı ise virajlardır.



VİRAJLI YOL KESİMLERİ

Güvenli sürüşte **limit noktası** ilerideki viraja bakarken görülebilen en son noktadır.

Viraja girmeden hız azaltılmalı, viraj içinde fazla gaza basılmamalı veya fren yapılmamalıdır. Bu durumlarda tekerleklerin yol ile teması azalır ve kayma hareketi kolaylaşır.

Kaygan zeminli bir virajda araç önden kaymaya başladığında frene basmamak ve direksiyonu kayan yönde çevirmek doğru davranıştır.

Virajlara girildiğinde üzerinde **yük azalan** tekerleklerin yol ile teması nasıldır?

- A. Yol ile teması artar ve kayma kolaylaşır
- B. Yol ile teması azalır ve kayma kolaylaşır**
- C. Yol ile teması azalır ve kayma zorlaşır
- D. Yol ile teması artar ve kayma zorlaşır

DOĞRU
CEVAP B

Araca yüklenen yükün, **ağırlık ve yüksekliği arttıkça** aşağıdakilerden hangisinin olması beklenir?

- A. Araca bakım yaparken kolaylık sağlaması
- B. Yakıt tasarrufunu artırması
- C. Viraj ve viyadüklerde kontrolün zayıflaması**
- D. Kapı kilitlerinde arızaya sebep olması

DOĞRU
CEVAP C

Motorlu araçlarda viraj içinde **gereğinden fazla gaza basmak veya fren yapmanın** etkileri ne olur?

A. Tekerleklerin yol ile temasını daha da azaltır ve kayma hareketini kolaylaştırır

B. Viraj daha güvenli dönülür

C. Merkez kaç kuvvet azalarak güvenli dönüş sağlanır

D. Viraj daha hızlı dönülür

**DOĞRU
CEVAP A**

VİRAJLI YOL KESİMLERİ

Merkez kaç kuvveti

Virajı dönüş sırasında araca etki eden, aracı viraj dışına doğru iten kuvvettir.

Sola dönüşlerde yük sağa doğru, sağa dönüşlerde yük sola doğru savrulur.

Virajlara girildiğinde viraj içindeki (dönülen yerdeki) tekerleklerin ağırlıkları azalarak diğerlerine geçer. Yol ile teması azalır ve kayma kolaylaşır

Dönüş sırasında **araca etki eden kuvvete** ne denir?

A. Basınç

B. Merkez kaç kuvveti

C. İvme

D. Kaldırma kuvveti

DOĞRU
CEVAP B

Araç Devrilmesinin Nedenleri

- Yalpa stabilitesinin temel ölçümü, statik devrilme eşiğidir. Yerçekimi ivmesi cinsinden ($G: 9,81 \text{ N/kg}$) yanal ivmelenme olarak da tanımlanır.
- Devrilme birçok faktörün birleşmesinden oluşur. Bunlar aracın tasarım özellikleri, aracın devrilme anındaki durumu, sürüş ortamından ve/veya **sürücünün sürüş davranışından kaynaklanan** faktörlerdir.
- Konstrüktif değişkenler arasında; aracın ağırlık merkezinin yerden yüksekliği ve iz genişliği, süspansiyon sertliği vs. bulunmaktadır. Zayıf süspansiyonlar, lastik basınçlarının düşük olması, virajlarda zayıf frenleme performansı, aracın dengesiz yüklenmesi ve yük dağılımı gibi konular devrilme anında **araç odaklı konular** arasında sayılabilir.

Araç Devrilmesinin Nedenleri

Virajlardaki hız limitlerine yönelik uyarı tabelalarının olmaması, yüksek banketler, geçişli kavisler ve yol kenarı durumları gibi **yoldan ve sürüş ortamından kaynaklanan durumlar** da dolaylı olarak devrilmeye neden olabilir.

Virajlara yüksek hızla girilmesi, treyler çekici sınırlarının göz ardı edilmesi, virajın keskinliğinin yeterince algılanamaması, yumuşak zeminli bankette aracın yönlendirilmeye çalışılması, yasal hız sınırlarına uyulmaması, virajlarda ani hızlanmalar, tecrübesiz yük yükleme alışkanlığı (yüksek ağırlık merkezi oluşturacak yüklemeler), manevralarda ani direksiyon hareketleri, sürücünün yorgun, uykusuz, alkollü olması gibi **sürücü odaklı nedenlerden kaynaklanan durumlar** devrilmeye davetiye çıkarabilmektedir.

Aşağıdakilerden hangisi, araç devrilmesinin temel nedenlerinden biri değildir?

- A. Yanlış yükleme
- B. Virajlı yol
- C. Hız
- D. Kaldırımlar**

**YANLIŞ
CEVAP D**

05.10 - Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar Yorgun ve Uykusuz Araç Kullanmak

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Trafik Kazalarının Başlıca Nedenleri

1. İnsan Faktörü

- a) Sürücü kaynaklı
- b) Yaya kaynaklı
- c) Yolcu kaynaklı

2. Araçtan kaynaklanan kusurlar

3. Yol ve çevreden kaynaklanan kusurlar

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Sürücü Kaynaklı Trafik Kazası Sebepleri

- Aşırı hız yapılarak yolun emniyet riskini artırmak ve kazaya neden olmak
- Hatalı sollama
- Pratik yapmadan trafiğe çıkmak
- Yol ve hava durumuna karşı önlem almamak
- Dikkatsiz ve uykusuz bir şekilde araç kullanmak
- Alkollüyken araç kullanmak
- Emniyet kemeri kullanmamak
- Trafik işaretlerine uymamak
- Trafikte bilgilendirici ve uyarıcı levhaları dikkate almamak

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

- Araç kullanırken belli kurallara uymamak
 - Takip mesafesini korumamak, yol üzerindeki beyaz işaretlemelelere dikkat etmemek
 - Geçiş kuralları ve geçiş üstünlüğünü önemsememek
 - Kavşaklarda geçiş hakkı kuralına uymamak
 - Yayaya geçiş hakkı tanımamak
 - Dönüş lambalarını kullanmamak
- gibi nedenler olarak sıralanabilir.

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Yaya - yolcu Kaynaklı Trafik Kazası Sebepleri

- Yola aniden çıkmak
- Sürücüye ilk geçiş hakkını tanımamak
- Trafik kurallarına uymamak
- Araç yolunda yürümek
- Duran aracın arkasından ya da önünden çıkmak
- Kırmızı ışıhta geçmek
- Otoyola girmek
- Transit yollarda yolcu köprülerini kullanmamak
- Görüntü artırıcı tedbirler almamak
- Yolda hatalı bir şekilde el ile sürülen araç kullanmak
- Hareket halindeki araca asılarak ilerlemek
- Yolda hatalı bir şekilde hayvan sevki yapmak

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Araçlardan kaynaklanan kaza sebepleri ise;

Fren patlaması, lastik patlaması ve standart dışı lastik kullanımı, rot çıkması, kusurlu ışık donanımı kullanılması gibi nedenler sıralanabilir. Araç yaya çarpması kazalarında ise genelde yayaların dikkatsiz, kontrolsüz ve dalgın hareket etmelerinden kaynaklandığı istatistiki bilgilerden anlaşılmaktadır.

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir oranı karayolunda yapılmaktadır. Hava, deniz ve demir yolları daha çok kullanıldığında kaza oranlarında ciddi bir azalma olacaktır. Bu konu ile ilgili çalışmalarda son yıllarda gözle görülür bir artış sağlanmıştır.

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Uygun ve düzenli bakım görmeyen araçlarda diğer bir kaza nedeni olabilirler. Araca bağlı kusurların özellikle lastik ve fren donanımlarıyla ilişkili oldukları izlenmektedir. Ancak yk taşımacılığını % 95 oranında karayollarıyla yapan ve buna bağlı olarak, diğer bazı ülkelerle karşılaştırılmayacak oranlarda ağır taşıtın (kamyon-tır vb.- % 30-50) trafikte seyrettiği Türkiye’de konunun daha ağırlıklı önemi olduğunu belirlemek gerekir. Belirtilen tabloya, önlenemeyen aşırı yükleme ve yine bağlı olarak son derece düşük seyir hızları (zellikle tırmanma eğimlerinde), kayıtlı araçların yarısının rutin muayeneye gitmemesi ve gidenlere de hiçbir ciddi tetkik yapılamaması da eklenince durumun ne kadar ciddi olduğu ortaya çıkmaktadır.

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Yol ve evre

Yol ve evre eksiklikleri kazanın oluşmasını kolaylaştırabilir, zemin hazırlar. Elverişli-uygun olmayan yol projeleri/kesimleri, sürücülerin dikkat göstermedikleri durumlar ya da hatalı davranışlarıyla birleşince bazı kazaların oluşması kaçınılmazdır. Bu durumlar sürücülerin bir kısım hareketleri yapmakta zorlandıkları kesimlerdir. Çok sıklıkla, sürücülerin bu tür kesimlerde yeterli sayıda ve yeterli açıklıkta olmayan uyarıcılarla – yatay ve düşey trafik işaretleri- karşılaştıklarını görüyoruz. Olumsuz yol dizaynının tek başına kaza nedeni olduğu çok sınırlı sayıda kaza meydana gelmektedir.

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Yolun geometrisi, yapım kalitesi ve bakımı, geçit ve kavşakların varlığı ve kullanışlılığı, trafik kontrol ve işaretlerinin yerleri, sürekliliği ve görünürlüğü ve sürüş ortamlarının çeşitliliği, sürücü performansını ve taşıt tasarımını etkileyen önemli faktörlerden bazılarıdır.

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar

Trafiğin akışı için önemli olan yolların özellikleri; yol düzeni, kalitesi, işaret ve uyarıcı levhalar ve trafik yüküdür.

Ülkemizde hızlı şehirleşme, ulaşım ağı ile uyuşmamaktadır. Kent içi yollarda, ana arterler, i yollar ve evre yolları üzerinde sayıları gittikçe artan otobüs, minibüs, dolmuş, taksi ve özel arabalar, iyi kurulmamış ve üstelik yanlış kullanılan bu yol ağı içinde, ulaşım sorunu en önemli sorun haline gelmiştir. Trafiğin gün içindeki zamanı da, trafiğin yoğunluğunu ve sürücü performansını da etkileyerek trafik kazalarında rol oynar.

Güvenli sürüş açısından motorlu araçlarda **en önemli** faktör nedir?

- A. Hava şartları
- B. Aracın kendisi
- C. Yol durumu
- D. Sürücü**

**DOĞRU
CEVAP D**

Defansif sürüş teknikleri nedir?

Defansif sürüşün ilk olarak otomobil kullanmayı bilen ya da otomobil kullanmayı yeni öğrenen kişilerin alabileceği teknik sürüş eğitime verilen isimdir. Bu eğitimlerde öğrenilen basit bilgi ve teknikler sayesinde birçok kazanın veya riskin üstesinden gelinebilir. Özellikle otomobil kullanmaya yeni başlayacak olan sürücülerin alacağı defansif sürüşün eğitimleri, sürücülerin sürüş yeteneklerini oldukça geliştirmesinde ve önemli kazanımlar edinmesinde önemli rol oynar. **Defansif sürüşün teknikleri öğrenilerek araç kullanmak, her zaman olası risklere karşı hazırlıklı olmak anlamına gelir.** Diğer yandan trafikte bulunan diğer sürücülerin yapacağı hataları bertaraf ederek dolaylı kazaların önüne geçilmesine de büyük yardım eder.

Defansif sürüş teknikleri nedir?

Defansif sürüş teknikleri “İzle, gör ve uygula” yöntemiyle öğrenilen teknikler olduğu için uzman kişiler veya kurumlar tarafından öğretilir. Ancak, başlıca defansif sürüş tekniklerini sıralamak gerekirse bunlardan ilki **tehlike barındıran durumlara karşı tahmin etme yöntemidir**. Buna göre; sürücüler bulundukları yolun durumunu, şartlarını ve diğer sürücülerin davranışlarını önceden tahmin ederek kaza riskini azaltır. Bu teknikte sürekli dikkat ve riskli hareketlere karşı önceden manevra olasılıkları öğrenilir. **Defansif sürüşün eğitimlerinde verilen bir diğer önemli teknik de kontradır.**

Defansif sürüş teknikleri nedir?

Kaygan, ıslak ve zorlu zemin şartlarında ya da aracın kontrolünün kaybedilmesi durumunda uygulanması gereken direksiyon teknikleri bu eğitimde gösterilir. Defansif sürüşün teknikleri eğitimlerinde öğretilen bir diğer unsur ise **şüphe kavramından kaçınmaktır**. Bu kapsamda araçla herhangi bir manevra yapılacağı anın öncesinde şüphe duyuluyorsa, sürücüye bu manevrayı ya da hareketi yapmaması tavsiye edilir.

Aşağıdakilerden hangisi, defansif sürücülük için önemli kurallardandır?

A. Probleme girmemek

B. Problem tespit edildikten sonra çözmek

C. Problem oluştuktan sonra uzmanına çözdürmek

D. Problemi iyi anlamak

**DOĞRU
CEVAP A**

Uykusuz ve yorgun araç kullanmaya bağlı kazaların genel özellikleri

Uykusuzluğu , alkole bağlı kazaların aksine, kaza mahallinde ölçebilecek kan, nefes testi gibi objektif ölçme yöntemleri henüz mevcut değildir.

Bu nedenle, uykusuz araç kullanmaya bağlı kazalarla ilgili değerlendirmeler , sübjektif bulgulara, polis kaza tespit raporlarına ya da sürücülerin kendi beyanlarına dayanmaktadır.

Uykusuz ve yorgun araç kullanmaya bağlı kazaların genel özellikleri

Bu değerlendirmeler ışığında ortaya çıkan uykusuz ve yorgun araç kullanmaya bağlı kazaların genel özellikleri aşıaıda sıralanmıştır;

- Kazanın gece geç saatlerde meydana gelmesi
- Ağır kaza olması
- Kazaya karışan tek aracın olması ve aracın yoldan çıkması
- Kazanın hız limitinin yüksek olduğu yollarda meydana gelmiş olması
- Sürücünün kazayı önleyebilmek için herhangi bir girişimde bulunamamış olması
- Sürücünün araçta yalnız olması

Uykusuz ve yorgun araç kullanmaya bağlı kazaların genel özellikleri

ALINACAK ÖNLEMLER VE ÖNERİLER

Uykusuz ve yorgun araç kullanmaya karşı alınacak önlemler ya doğrudan uykusuz araç kullanmamayı amaçlayan ya da uykusuzluk meydana geldikten sonraki durumu düzeltmeye yöneliktir. Yeterli uyku uyuyarak uykusuzluğu önlemek herhangi bir telafi edici önlemden hem daha kolaydır hem de daha etkilidir. Uyku geldikten sonra alınan önlemlerin etkisi çok fazla sürmemektedir. En fazla sürücülerin uyuyabilecek bir yer bulmalarına yetecek kadar bir süre için etkili olabilmektedir.

Uykusuz ve yorgun araç kullanmaya bağlı kazaların genel özellikleri

Kafein alımı, radyo dinlemek, araçtan inip kısa bir yürüyüş yapmak, camı açmak vb gibi geçici önlemler kesinlikle iyi bir uyku alışkanlığının yerini almamalı ve uykusuz sürücülerin varacakları yere güvenle varmalarını sağlayacak etkili stratejiler olarak algılanmamalıdır.

SÜRÜCÜLERİN ALABİLECEKLERİ ÖNLEMLER

DİREKSİYON BAŞINA GEÇMEDEN ÖNCE

- Uykusuzluğa neden olan hastalıkların tedavi edilmesi
- Yeterli uyku uyumak için zamanın iyi planlanması
- Uykulu iken yasal limitin altında bile alkol alınmaması
- Gece saat 12 ile sabah saat 6 arası mümkün olduğunca araç kullanılmaması
- Uyku getirici ve uyuşturucu etkisi olan ilaç tedavisi süresince araç kullanılmaması

DİREKSİYON BAŞINDAYKEN

- Uzun süreli araç kullanırken düzenli aralıklarla dinlenme molaları verilmesi günde ortalama 8-9 saatten fazla araç kullanılmaması
- **Yorgun ve uykusuz hissedilmesi halinde araç kullanmayı bırakıp, uygun bir yerde yeterli uykuyu alıncaya kadar uyuması**
- Yola devam etmeden önce kısa bir uyku molası verilmesi: 15-20 dakikalık uyku molalarının performansı artırdığı görülmüştür. Laboratuvar ortamında yapılan bir araştırmada, 35 saat süresince her altı saatte bir verilen uyku molalarının performansı sürdürmekte etkili olduğu bulunmuştur.

- Bazı araştırma sonuçları, Kahve, çay veya kola gibi kafein içeren uyarıcıların, uykulu kişilerde dikkati artırdığını göstermektedir. Örneğin, uzun süreli sürüş işleminde, kafeinin, yorgunluğun gelişmesindeki etkilerine bakıldığı bir araştırmada, 200 mg (2-3 fincan kahve) kafeinin, yorgunluğun belirtilerini azalttığı ve genel performansı artırdığı bulunmuştur .
- Ancak, kafeinin performans üzerinde deneylerle kanıtlanmış etkileri bulunmakla birlikte , bu etkilerin kısa süreli olduğu ve sadece uygun bir yer bulup dinleninceye kadar işe yarayabileceği ve **uykusuzluğu gidermenin en etkili yolunun sadece uyumak olduğu gerçeği göz ardı edilmemelidir.**

Uykusuz Yorgun Araç Kullanımı

Direksiyon başında yorgunluk ve uyku belirtileri

Direksiyon başındayken yorgunluk ve uykusuzluğun basit işaretleri vardır. Bunlar,

- Gözlerin karıncalanması
- Ensede gerginlik
- Sırt ağrıları
- Esneme
- Başı dik tutmakta güçlük çekilmesi
- Gözleri belirli bir noktaya odaklamada güçlük çekilmesi
- Trafik işaretlerinin atlanması ya da hatırlanmaması

Uykusuz Yorgun Araç Kullanımı

Sürücü yorgunluğunu etkileyen faktörler

Özellikle ticari araç ve ağır vasıta sürücüleri olmak üzere sürücüler hangi nedenlerle yorgun ve uykusuz olarak direksiyon başına geçmektedirler? Bu alanda yapılan araştırmalar incelendiğinde, uykusuz araç kullanmaya bağlı faktörlerin dört temel grup altında toplandığı görülmektedir.

Zaman

Direksiyon başına geçmeden önce uykusuz kalmak ya da yeterli uyku uyumamak

Uyku bozukluğu

Uykusuz Yorgun Araç Kullanımı

Çevresel faktörler(Yolların monoton olması, uyarıcı önlemlerin alınmamış olması, iklim koşullarının elverişsiz olması ya da sürücülerin ihtiyaç duyduklarında dinlenme ve uyku molalarına olanak sağlayacak tesis veya mola yerlerinin bulunmayışını da yorgunluğu artıran önemli faktörler arasında sayabiliriz)

Uykusuz Yorgun Araç Kullanımı

Uykusuzluğun performans üzerindeki etkileri

- Daha yavaş tepki zamanı
- Genel dikkat düzeyinin azalması
- Bilgi işlemede bozukluk

Aşağıdakilerden hangisi yorgunluk ve uykusuzluk belirtisi **değildir**?

- A. Geçilen son bir kaç km'nin hatırlanmaması
- B. Trafik işaretlerinin fark edilememesi
- C. Dikkatin dağılması ve dalgınlık
- D. Hız limitlerine uyulması**

**YANLIŞ
CEVAP D**

Uyuklama ve otoyol hipnozu

2020 yılında kazaların %84'ü “**Düz Yol**” olarak tanımlanan geometrik özelliklere sahip yol kesimlerinde meydana gelmiştir. “Uzun yolculuklarda yoldaki çizgilere baktıkça gelişen yarı uyku haline ‘**yol hipnozu**’ denmektedir. Yol hipnozunun ölümlü kazalarda ciddi rolü bulunmaktadır.

Otoyol hipnozu çok uzun süre araç kullanılırken ortaya çıkabilir, yoldaki beyaz çizgilere bakmak hipnotik bir etki yaratabilir. Otoyol hipnozu yaşayan bir sürücü aracı normal ve güvenli bir şekilde çalıştırabilir, kontrol edebilir ancak daha sonra girdiği bu trans benzeri durumu hatırlamayabilir.

Uyuklama ve otoyol hipnozu

Uyuklama ve otoyol hipnozu el ele gidebilir. Otoyol hipnozu, uykulu sürüşe veya direksiyonun arkasında uykuya dalmaya benzer. Otomatik pilot benzeri moda girmek, genellikle uzun, sıradan otoyol sürüşlerinde gerçekleşir. Yorgun sürüş, yol hipnozu riskini artırır.

Uyuklama ve otoyol hipnozu

Beynin bölümleri, tamamen uyanık veya bilinçli olan biri kadar hızlı veya sık bir şekilde birbirleriyle iletişim kurmaz, bilgi sürücü yorgun olduğunda bilinçli olarak işleyen beyin merkezlerine ulaşamayabilir. Bu, sürücünün reaksiyon süresini geciktirir ve çarpışma riskini artırabilir. Uzun bir yolculukta otoyol hipnozu yaşayan bir sürücü girdiği transtan kurtulup aniden son birkaç kilometreyi veya birkaç saattir devam eden sürüşü tamamen hatırlamadığını fark edebilir.

Uyuklama ve otoyol hipnozu

Otoyol hipnozuna bulunulan yolun türü de katkıda bulunabilir. **Düz bir yolda çok fazla durma veya dönüş olmadan uzun bir yolculuğa çıkılması beyni yarı bilinçli bir duruma sokabilir.** Ancak, sık sık durulan veya manzaradaki değişikliklerin olduğu bir yol, beyni tetikte tutabilir ve hipnotik bir zihinsel duruma düşmesini önleyebilir. İşe gidip gelmek gibi sık kullanılan yolların otoyol hipnozuna yol açma olasılığı daha yüksektir. Yol hipnozu sadece otoyolda değil bir trende de olabilir. Hatta bir masanın başında iken gözler bir belgeye bakan kişi okuduğunu anlamayabilir.

Sürücüler için otoyolların **uyku getiren** en tehlikeli bölümleri nerelerdir?

- A. Kavşaklar
- B. Düzlekler**
- C. Virajlar
- D. Tüneller

**DOĞRU
CEVAP B**

05.11 - Takograf Kullanımı ve Çalışma ve Dinlenme Süreleri

Takograf Kullanımı ve Trafik Güvenliği

- Kamyon , çekici ve otobüslerde kullanılması zorunludur.
- Sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerini, hızlarını tespit eder.
- Sürücüler 30 günlük takograf kayıtlarının araçlarında muhafaza etmek zorundadır.

Kamyon, otobüs ve çekicilerde aşağıdaki cihazlardan hangisinin **bulundurulması** zorunludur?

- A. Radyo, teyp
- B. Şarj aleti
- C. Navigasyon
- D. Takograf**

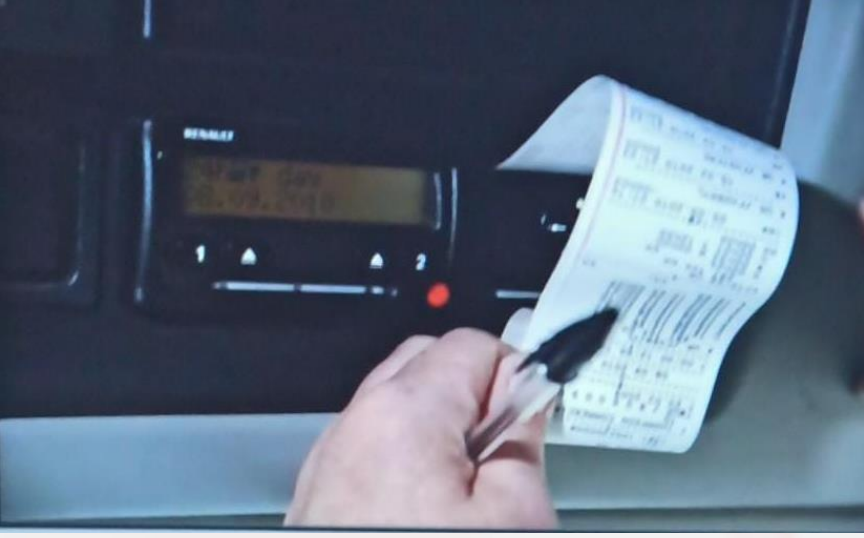
DOĞRU
CEVAP D

Takograf Kullanımı ve Trafik Güvenliği

- İşverenlerde bu kayıtları 5 yıl süreyle iş yerlerinde muhafaza etmek zorundadır.
- AETR' ye göre kontrol aygıtında bulunan kayıt kartlarının saklanma süresi sürücüler için 1 hafta ve firmada 12 aydır.

Takograf Kullanımı ve Trafik Güvenliği

- Kanuna göre arızalı cihazla trafiğe çıkan sürücüye **20 ceza puanı** ve eksiklik giderilene kadar **trafikten men cezası** verilir.
- Takograf takma zorunluluğu olduğu halde takografsız olarak il/yurt dışına çıkan ve tespit tarihinden **itibaren 30 takvim günü içinde** takograf taktırmayan taşıtlar, yetki belgesi eki taşıt belgelerinden re' sen düşülür



Takograf kayıtlarının, kayıt tarihinden itibaren **ARAÇTA** ne kadar süre saklanması zorunludur?

A. 1 ay

B. 6 ay

C. 1 yıl

D. 3 yıl

**DOĞRU
CEVAP A**

AETR Konvansiyonu Nedir?

Karayolu taşımacılığında ücretli olarak çalışan sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin ilkeler Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 1979 yılında yayınladığı 153 sayılı sözleşme ile belirlenmiştir.

Avrupa Birliği Ülkeleri İLO'nun ilkelerini hayata geçirerek ve sözleşmeye taraf ülkelerde uluslararası taşımacılık yaparken; çalışan personelinin çalışma koşullarını belli bir standarda oturtmayı amaçlamıştır. Uluslararası karayolu taşımacılığı yapanlar, personelin çalışmasına ilişkin Avrupa Anlaşması'nı imzalamışlardır. **Türkiye 15 Temmuz 2003 tarihli, 4933 sayılı kanun ile bu sözleşmeyi yasalarımıza katmıştır.**

AETR Konvansiyonu Nedir?

- **AETR Konvansiyonu, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması'dır.** Karayoluyla uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının geliştirilmesi, iyileştirilmesi, karayolu trafiğinin güvenliğini artırmak, uluslararası karayolu taşımacılığı alanındaki çalışma koşullarını, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ilkeleriyle uyumlu hale getirmek ve düzenlemelere uyulmasını temin etmek üzere bazı önlemleri birlikte almak amacı ile hazırlanmıştır.

AETR Konvansiyonu Nedir?

- **AETR Konvansiyonu** uluslararası taşımalarda uygulanacak kuralları belirlerken, Karayolu Taşıma ve Trafik Kanunları daha çok yurtiçi taşımalarda uyulacak kuralları belirlemiştir.
- **ILO : Uluslararası Çalışma Örgütü'nün kısaltılmışıdır.**

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

ÇALIŞMA SÜRELERİ

GÜNLÜK ÇALIŞMA : Şoförlerin 24 saatlik herhangi bir süre içinde; toplam olarak 9 saatten ve devamlı olarak 4,5 saatten fazla araç sürmeleri ve 5 saatten fazla aralıksız çalışmaları yasaktır. (Ör: 2 saat yüklemeye yaptıysak devamlı en fazla 3 saat araba kullanabiliriz)

Bir günde en fazla çalışma süresi 9 saattir. Ve bu 9 saatlik çalışma süresi haftada 2 defayı geçmemek koşulu ile 10 saate çıkartılabilir.

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

HAFTALIK ÇALIŞMA SÜRESİ : Haftalık çalışma süresi 6 gün ve en fazla 56 saattir.

($9 + 9 + 9 + 9 + 10 + 10 = 56$ saat)

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

15 GÜNLÜK ARDIŞIK ÇALIŞMA:

Birleşik 2 hafta içinde toplam araç kullanma süresi 90 saati aşamaz.

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

MOLALAR:

- Sürekli 4,5 saatlik araç kullanma süresi sonunda, eğer istirahate çekilmiyor ise en az 45 dakika mola almaları mecburidir.
- Bu molalar sürekli 4,5 saatlik araç kullanma süreleri içerisinde en az 15 dakikalık molalar şeklinde de kullanılabilir.
- Bu molalar süresince şoförler başka bir işle meşgul olamazlar.
- Alınan molalar günlük dinlenme süresi olarak sayılmaz.
- Hareket halindeki bir araçta, feribotta veya trendeki bekleme süresi ile araç kullanılmadan geçen süre, başka iş olarak addedilemez.

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

GÜNLÜK DİNLENME:

Şoförler her 24 saat içerisinde **11 saat kesintisiz** dinlenecektir.

Bu süre, **biri en az 8 saat kesintisiz** olmak üzere **iki veya üç ayrı süre halinde** kullanılabilir. Ve bu durumda günlük dinlenme süresi **1 saat daha eklenerek 12 saate** çıkartılır.

AETR sözleşmesi ve trafik kanununa göre sürücünün aracının feribotla veya trenle taşınması durumunda günlük dinlenme süresinin kesintiye uğraması halinde dinlenme süresi **2 saat uzatılır**.

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

11 saatlik kesintisiz günlük dinlenme süresi haftada 3 defadan fazla olmamak üzere en az 9 saate indirilebilir.

Aracın en az iki şoförle kullanılması durumunda her 30 saatlik sürede her bir şoför en az 8 saat kesintisiz olarak dinlenecektir.

Günlük dinlenme süresi, yataklı ve yapılışlarında özel dinlenme yeri olan araçlar ile şoförün rahat uyuyabileceği şekilde bölümleri bulunan araçlarda, araçlar park yerinde, garajda veya yerleşim yerleri dışındaki karayollarında platform dışında park edip gerekli tedbirler alınarak geçirilebilir.

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

AETR Sözleşmesine göre, dinlenme süreleri haftalık dinlenmeye eklenerek kesintisiz toplam 45 saate uzatılır. Bu dinlenme süresi taşıtın veya sürücünün normal olarak üslendiğı yerde ise 36 saate, başka bir yerde kullanılacaksa kesintisiz en az 24 saate indirilebilir.

ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİ

HAFTA TATİLİ:

Şoförler haftada 1 gün (24 saat) izin kullanmak mecburiyetindedirler. Bu şoförler en fazla 6 günlük araç kullanma süresinden sonra 1 günlük hafta tatilini kullanmak zorundadırlar.

Düzenli seferler haricindeki uluslararası yolcu taşımacılığı söz konusu olduğunda şoförler 12 gün süreyle araç kullanabilirler, araç kullanma süresinden sonra 2 günlük hafta tatilini kullanmak zorundadırlar.

Ticari amaçla yük ve yolcu taşımacılığı yapan motorlu araç sürücüsü gün içerisinde 1 saat mola vermiştir. Sürücünün günlük dinlenme süresinde ne gibi değişiklik olur?

- A. Günlük dinlenme süresi 3 saat kısalır
- B. Günlük dinlenme süresinde herhangi bir değişiklik olmaz**
- C. Günlük dinlenme süresi 3 saat arttırılır
- D. Günlük dinlenme süresi 8 saat kalmıştır

DOĞRU
CEVAP B

AETR' ye göre bir sürücünün 24 saatlik bir çalışma gününde **toplam araç kullanma süresi, kesintisiz araç kullanma süresi** ve bu ikisinin arasında vermesi gereken **mola** ne kadardır?

- A. 9 saat, 5 saat, 30 dakika
- B. 8 saat, 4,5 saat, 30 dakika
- C. 9 saat, 4,5 saat. 45 dakika**
- D. 9 saat, 4,5 saat, 30 dakika

DOĞRU
CEVAP C

Karayolu taşıma yönetmeliği ve karayolları trafik yönetmeliği kapsamında ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi şoförü dâhil 9 kişiyi geçen araçların şoförlerinin **sürekli 4,5 saatlik araç kullanma süresi sonunda**, eğer istirahate çekilmiyor ise en **az kaç dakika mola almaları** mecburidir?

- A. 30 dakika
- B. 45 dakika**
- C. 15 dakika
- D. 60 dakika

DOĞRU
CEVAP B

AETR 'ye göre şoförlerin her 24 saat içerisindeki 11 saatlik kesintisiz dinlenme süresi **bölünmüş ise** ne yapılır?

- A. Bu süreye 2 saat eklenerek 13 saate çıkartılır
- B. Bu süreye 3 saat eklenerek 14 saate çıkartılır
- C. Bu süreye 1 saat eklenerek 12 saate çıkartılır**
- D. Herhangi bir şey yapılmaz

DOĞRU
CEVAP C

Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Karayolları Trafik Yönetmeliği kapsamında ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi şoförü dahil 9 kişiyi geçen araçların şoförlerinin **altı günlük araç kullanma süresinden sonra** kullanmak zorunda oldukları **hafta tatili süresi** en az kaç saattir?

A. 24

B. 20

C. 36

D. 32

HAFTA TATİLİ:

Şoförler **haftada 1 gün (24 saat)** izin kullanmak mecburiyetindedirler. Bu şoförler **en fazla 6 günlük araç kullanma süresinden sonra 1 günlük hafta tatilini** kullanmak zorundadırlar.

**DOĞRU
CEVAP A**