

GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ DERS NOTU:

DERSİN AMACI: Sürücülere taşıt kullanırken meydana gelebilecek muhtemel kaza türlerini hatırlatmak, bu kazalardan nasıl korunacaklarını öğretmek, bu kazaların hiç olmaması için neler yapmaları gerektiğini ve araçlarını nasıl güvenli bir şekilde kullanacaklarını bir kez daha hatırlatarak kaza yapmalarını önlemek.

Karayolu taşımacılık sisteminin temel amacı, insanları ve eşyaları, ekonomik, verimli ve güvenli olarak, bir yerden diğerine taşımaktır. Karayolu taşımacılık sistemlerinde meydana gelen gelişmeler ile şehirlerarası ve şehir içi yolcu ve yük taşımacılığı yaşamımıza büyük kolaylık, rahatlık ve konfor getirmiştir. Karayolu taşımacılık sistemlerinin üç temel faktörü '**TAŞIT - YOL - SÜRÜCÜ**' DÜR.

Trafik kazası, karayolunda hareket halinde olan bir veya birden fazla taşıtın karıştığı, ölüm veya yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanan olay olduğuna göre, her ne sebeple ve hangi kusurlarla olursa olsun, trafik kazaları kara yolları üzerinde, taşıtlarla ve insanlar tarafından yapılmaktadır.

Taşıt tasarımcıları öncelikle kazaların önlenmesi ve bu mümkün olmadığı takdirde kaza sonrası kayıpların azaltılması için, taşıt üzerinde alınabilecek koruyucu önlemler konusunda yoğun çaba harcamaktadırlar.

Devletler ise gelişen teknolojiye uygun karayolu sistemini kullanıma sunabilmek için tüm olanaklarını kullanmaktadırlar.

Buna rağmen özellikle gelişmekte olan ülkemiz, araç başına düşen kaza ve ölü sayısı bakımından oldukça kötü durumdadır.

Başlıca Kaza Nedenleri:

Yayaya çarpma kazaları daha çok yayaların kusurlu davranışları sonucu meydana gelmektedir. Yayaların, yolu dikkatli kullanmaları ve karşıdan karşıya geçerken gereken dikkati ve tedbiri göstermeleri, bu tip kazaları büyük ölçüde önleyebilir.

Devrilmelerde görülen çok sayıda can kaybı, özellikle üzeri açık araçlarda ve yük üzerinde yapılan yolcu taşımaktan ileri gelmektedir. Sürücülerin, üzeri açık araçlara yolcu almamaları, yolcuların da bu tür araçlarla yolculuktan kaçınmaları, hepimizce uyulması gereken basit bir güvenlik tedbiridir.

Herkesin, yolun kendine ait olan kısmını kullanması ve öndeki taşıtı geçerken geçiş kurallarına uyması halinde, çarpışma kazaları da önlenir.

Meydana gelen trafik kazalarının büyük bir kısmında aşırı hız; doğrudan ya da dolaylı olarak karşımıza çıkan önemli bir nedendir. Unutulmamalıdır ki hızda meydana gelen küçük artışlar vahim kazalara neden olur.

Trafik Güvenliği:

Çevre, taşıt ve insanın etkileşimi sırasında ortaya çıkabilecek muhtemel sorunları, çözüm önerilerini ve geliştirilen yöntemleri içeren çok yönlü bir konu olarak ifade ediyoruz.

Trafik güvenliğinde en önemli faktörün insan olduğu ve bu faktörün risk olmaktan çıkarılabilmesinin de ancak eğitimle mümkün olabileceği gerçeğinden hareketle sürücünün eğitilmesi gereken konuların toplamını GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİĞİ olarak adlandıracağız.

Trafikte sürücü olarak taşıtların; hava, yol ve yük durumlarına göre kullanılması gerekmektedir.

Ehliyet alan ve trafiğe çıkan her sürücünün tüm bu kuralları bildiği var sayılır. Ancak; ehliyet imtihanlarında çoğu zaman havanın açık, yolların da asfalt olduğu düşünülürse; gayet rahat bir şekilde kullanıldığı için, ehliyete hak kazanılmış olunmaktadır. Halbuki yağmurlu, karlı, sisli veya buz tutmuş bir yolda araç kullanmanın da belli kuralları vardır. Aracın yol tutuşları, hava şartlarına göre değişmektedir. Değişmeyen ise; sürücünün yol durumuna göre aracı güvenli kullanmasıdır.

Tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de sürücü kursları; trafik kurallarını, araçların temel fonksiyonlarını ve bir yerden başka bir yere gidebilmeyi öğretir. Ancak bu arada acil bir durumdan nasıl kurtulacağını ve bu duruma düşmemek için gerekli önlemleri öğretmez. Bu yüzden ülkemizde güvenli araç kullanma ile ilgili bilgiler kulaktan dolma ve çoğunlukla yanlıştır.

Günümüzün acımasız trafik ortamında ise eksik ve yanlış bilgi ile yola çıkan sürücünün şansı maalesef çok azdır. Doğru bilgi, tehlikeleri tanımak ve aracı daha iyi kullanmayı öğrenerek beceriyi sağduyu ve saygı ile uygulamak trafikteki tek yaşam şansıdır.

GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ

Belki ders esnasında "ben bunu zaten biliyorum!" ya da "amaan! kim dikkat eder ki böyle şeylere?!" diyeceksiniz! Fakat güvenli bir şekilde aracı kullanmak için kesinlikle dikkat edilmesi gereken bazı hususlar vardır ki bunlar hem sizlere, hem de trafik de bulunan diğer sürücü ve yayalara kolaylık sağladığı gibi kaza riskini de azaltarak sürücüye ve çevresindekilere güvenli bir sürüş sunar. Bir şoförü de iyi şoför yapan ne kadar hızlı gittiği değil, hem kendisi hem de çevresindekiler açısından aracını ne denli dikkatli ve güvenli kullandığıdır!

Güvenli sürüş tekniği konusunu;

1. SÜRÜCÜ
2. ARAÇ
3. YOL
4. ÇEVRE

Faktörleri olmak üzere dört başlık altında ve her konuyu teknik bilgilerle desteklenen bir şekilde ne yapmalı ne yapmamalı düzeniyle inceleyeceğiz.

SÜRÜCÜ İLE İLGİLİ GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ:

Kişilik:

- Kişinin en önemli erdemi kendini tanımasıdır. Bu nedenle İyi bir sürücü olabilmek için kendini tanıyan, hatalarını görüp düzeltebilen, öz eleştiri yapabilen bir kişiliğe ve iyi bir psikolojiye sahip olmak gereklidir.
- Unutmayın ki kazaların veya hataların çoğu normalde yapmadığınız şeyleri yaparken olur!
- Her şeyden önce, istikrarlı kullanın. 2 saat 120'yle gitmek, 1 saat 90'la, 1 saat 150'yle gitmekten daha güvenlidir.
- Arabanızı her zaman siz kullanın, başkalarının sizin sürüş tarzınızı değiştirmesine izin vermeyin.
- Yolcularınızın sizi yönlendirmesine izin vermeyin.
- Dışarıdan, diğer sürücülerden gelecek tepkileri umursamayın. Amiyane tabiri ile asla *gaza gelmeyin*. Gaza gelmek, sürücülerin normalde yapmadıkları hareketleri yapmasına, bazı limitlerin ötesine geçmesine sebep olur. Böyle durumlarda kaza geliyorum der!
- Gösteriş isteğinizi frenleyemiyorsanız, hızlı kullanmayı seviyorsanız, ustalığınızı trafiğe çıkmamakla ortaya koyun.
- Sabırlı ve hoşgörülü olun. Diğer sürücülere saygı gösterin. Onların her küçük dikkatsizliğini, negatif bir olay olarak değerlendirmeyin, unutmayın ki herkes hata yapar. Bu hataları düzeltmek her zaman sizin işiniz değildir ve genelde bağırıp çağırmanız, kornaya sonuna kadar basmanız, ya da karşıdakini uzun huzmelerle taciz etmeniz onun bu hataları bir daha yapmayacağı anlamına gelmez.
- Hata yapan sürücüleri uygun bir şekilde uyarın. Diğer sürücülerin de yolu kullandıklarını ve sizin gibi bu hizmetten yararlanmaya hakları olduğunu sakın unutmayın.

Dikkat Ve Konsantrasyon:

- Çoğu kişiye son derece saçma gelse de araba kullanırken konsantrasyon son derece önemlidir ve dikkat edilmesi gereken hususlar içerir.
- Sürücüler normal bir yolun her 1,5 km'lik bölümünde ortalama olarak 27 tane karar verirler. Hızlanma, yavaşlama, debriyaj, vites değiştirme, durma, şerit değiştirme, sollama, silecek, far, havalandırma, camlar, vs gibi. Alınan bu kararlarda yapılan en küçük hata hayatlarla ödenebilir.
- Aracı kullanırken yapılması en zor iş dikkatin dağılmasını önlemektir. Dikkati dağıtan başlıca faktörler; yorgunluk, hastalık, alkol, düşünce, ses ve görüntülerdir.
- Aracın içi; çalışma ofisiniz, telefon santrali, kozmetik salonunuz, diskotek, çocukların oyun odası, evcil hayvanların bahçesi, yemekhane, kargo bölümü değildir. Hayatınızın en önemli işini yaptığınız yerdir. Dikkatinizi hiç bir şey dağıtmamalıdır.
- Otonuzu kullanırken; Büronuzdaki işinizi, televizyondaki maçı, ödenecek senedinizi vs. düşünüyorsanız. Dikkat! Kazaya çok yakınsınız.
- Görülmeyen tehlikenin önlemi alınamaz. Tehlikeyi görmek için dikkatli olmak ve tehlikenin gelebileceği yer ve zamanı algılamak gerekir. Eğer uzun bir yolculuk yapmak zorundaysanız, kendinizi fiziksel formda hissettiğinizde yola çıkın. Eğer hafif bir şeyler yerseniz daha iyi olur.
- Asla ama asla alkollü araba kullanmayın. Alkol insan vücudunu her yönden zayıflatan bir etkidir, dikkat ve konsantrasyonun 1 numaralı düşmanıdır. Unutmayın ki alkollü araba kullanmanız milyarlarca hasara ya da hayatınıza sebep olabilir.
- **2 küçük kutu (850ml) bira, 2 kadeh şarap (220ml), 1 duble rakı (0.50 promil) yasal sınırdır.** Bu sınırın aşılmasının en hafif cezası yolunuz kısa da olsa, yavaş da gidecek olsanız, trafik polisi tarafından 6 aylığına sürücü belgenizin alınması olacaktır.
- Uykusuzluk, alkol, uyuşturucu ilaçlar, cep telefonu, araç içine koyulan süs nesnelere, radyo-teyp sizin dikkatinizin dağılmasına sebep olur. En ufak bir konsantrasyon bozukluğu çok ciddi sonuçlara sebebiyet verebilir.
- Gözünüz her zaman yolda olsun. Hiç bir zaman uykulu araba kullanmayın. Uyumadan devam edebileceğinizi sanmayın. Dikkatinizin dağıldığı, yorulduğunuz anda, arabanızı park edin ve arabanın dışında bir yerde, 1 saat kadar dinlenin, çay-kahve türünden uyarıcı içecekler için ve zinde olarak yola devam edin. 1 saatlik bir mola önünüzdeki yılların kurtarıcısı olabilir.

Sürüş Pozisyonu:

- Bir aracı iyi kontrol etmekte ve güvenli bir şekilde kullanmakta en önemli noktalardan birisi doğru sürüş pozisyonudur.
- Doğru sürüş pozisyonunu bulmak için öncelikle koltuk arkılığı ayarı yapılmalıdır. Öncelikle sırtınız her zaman koltuğa yapışık olmalıdır. Sırtınızı koltuğa dayayın koltuk ayarı ve kol ve bacakların pozisyonu size en uygun sürüş pozisyonu sağlayacak şekilde olmalıdır.
- Eğer koltuk fazla geriye çekilmiş veya koltuğun arka kısmı fazla yatmış ise direksiyonu tutmak için biraz öne eğiliyorsanız, sırtınız koltuktan kalkıyor, biraz ayrılıyorsa bu durum çok tehlikelidir.
- Virajlarda dengenizi kaybetmemeniz için her zaman sırtınızın koltuğa yapışık olması gerekir.

- Direksiyona son derece dik ve çok rahat kumanda edebilecek şekilde oturmak güvenli sürüşün en önemli adımlarından biridir. Fakat direksiyona çok yakında oturmanın birtakım dezavantajları vardır. Hava yastığı olan araçlarda tehlikeli olabilir, bu nedenle her sürücü kendine en uygun şekli bulmalıdır.
- Koltuk başlığı süs değildir. Arkadan çarpmalarda boyunun zedelenmesini önler. Koltuk başlığının yükseklik ve mesafe ayarı vardır. Her iki ayar da çarpmada başın ani arka hareketini önleyecek şekilde yapılmalı ve mesafenin çok az olmasına dikkat edilmelidir.

Kol Ve Bacak Mesafesi

- Bacaklar çok gergin yada çok kasılmış şekilde olmamalı, debriyaja tam basıldığında ayak öne doğru hafif kırık olmalıdır,
- Kollar; koltuğa oturulup sırt tam dayalı iken direksiyonun üst kenarına uzatıldığında bilekler direksiyonun üst kısmına gelmelidir.
- Direksiyonu çevirme esnasında kollar dizlere değmemelidir.

Ellerin Direksiyon Üzerindeki Konumu

- Tutma pozisyonu **saat 9–15 pozisyonudur.**
- Dönüşlerde içteki el gevşetilerek dıştaki el ile direksiyon 180 derece çevrilebilir böylece direksiyonun temel tutuş pozisyonu çabucak gerçekleşir. Direksiyonu temel tutuş pozisyonuna sadık kalındığında ani manevralar çabuk ve daha doğru yapılır.
- **Tek elle kullanılan direksiyon ile acil durumda manevra yapılamaz. Ayakkabı bağı tek el ile bağlanamayacağı gibi.**

ARAÇ İLE İLGİLİ GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ:

- Güvenli bir sürüşün sağlanabilmesi için öncelikle kullanacağımız aracın çok iyi tanınması gerekir.
- Bildiğiniz gibi bir araç; motor ve donanımları, aktarma organları, elektrik donanımı, askı ve yaylanma donanımı ve şasi ve karoseri olmak üzere 5 temel sistemden oluşur.
- Bu bölümde araç sistemlerinden en önemlilerinin güvenli sürüş ile ilgisi yönünde tekrar gözden geçireceğiz.

Motor:

- Motor, motorlu araçların kalbidir. Motorun periyodik bakımı, öngörülen km. Veya zamanda yapılırsa bu kalbin düzenli, ekonomik ve uzun çalışmasını sağlar.
- Motor gücü iyi tanımlanmalıdır. Değişen yük ve yol şartlarına göre güç değişikliği beklenmelidir.
- Acil durumlarda ayağın altındaki motor gücü fren kadar önemlidir.
- Ani hızlanma için doğru vites, gerekli motor gücünü tekerlere iletir.
- Motorların en büyük düşmanı ısıdır. Herhangi bir nedenle radyatör suyu kaynamışsa radyatör kapağı çıplak elle açılmamalı, kaynamış suyun el ve yüz yanmalarına neden olacağı hatırlanmalıdır.

- Motorda meydana gelebilecek olası arızalar hemen giderilmelidir. Arızalı bir motor ile güvenli bir sürüş yapılamaz.

Debriyaj:

- Debriyaj vitesleri değiştirmek için kullanılır.
- Yumuşak bir vites değişimi için debriyaj pedalı sonuna kadar basılmalı ve kontrollü bir şekilde bırakılmalıdır.
- Debriyaj pedalına yarım basarak hareket etmek ve sol ayağın debriyaj pedalı üzerinde kalması debriyaj balatasının çok çabuk aşınmasına neden olur.
- Kaygan yüzeylerde debriyaj pedalının ani bırakılması patinaja veya kızaklamaya neden olabilir. Bu durumda tekrar debriyaja basılır ve ikinci kez yumuşak ve kontrollü olarak bırakılır.

Vites:

- Her zaman motor gücünden en iyi şekilde yararlanabilmeyi ve acil durumlarda gerekli ivmeyi doğru vites sağlar.
- Ayağın altında kullanabilecek gücün hazır bulunması fren kadar önemlidir. Küçük viteslerde daha fazla motor gücü sağlanır ancak hız düşüktür. Büyük viteslerde daha fazla hız sağlanır ancak motor gücü azdır.
- Vites virajların içinde değil, viraj öncesi ve sonrası değiştirilmelidir. Virajlara yaklaşırken vitesleri küçülterek motor kompresyonu ile yavaşlama daha fazla yakıt tüketimine yol açar. Ekonomik ve çevreci bir sürüş uygun yavaşlamak için fren kullanılmalıdır.

Süspansiyon:

- Araçların güvenli sürüş ve konforunu sağlayan amortisör ve yaylardır. Virajlarda, frende, bozuk yol yüzeyinde tekerleklerin yol ile temasını sağlar.
- Amortisör ve yaylarda olası arızalar aracın yol tutma karakterini değiştirir, araçların kayma hareketi çok kolaylaşır, bozuk yüzeylerde bütün şok, aracın şasi ve karoserine yansiyarak daha büyük arızalara neden olur.
- Süspansiyonun en büyük düşmanı fazla yük ve bozuk yol yüzeyidir. Bozuk yüzeylerde yavaş gidilmeli, tekerlekler çukur ve kasislere girerken fren bir an bırakılmalı, yay ve amortisörlerin açılması sağlanmalıdır.

Silecekler:

- Güneşin ve tozun etkisi ile silecek lastikleri niteliklerini zamanla kaybeder bu nedenle silecek lastikleri her 6 ayda bir yenilenmelidir.
- Yağış altında seyrederken sollama yapmadan önce silecekler yüksek hızla çalıştırılmalıdır.
- Yağmur suyu hiçbir zaman ön camda birikmemelidir.
- Silecek suyu devamlı kontrol edilmelidir.
- İyi silmeyen silecekler tehlikeleri saklar. Görülemeyen tehlikelerin önlemi alınamaz.

Aynalar:

- İyi ayarlı ve temiz aynalar trafiği 360 derece görmeyi sağlar.
- Bununla birlikte tüm aynaları aynı anda kullanabilmek imkansız olduğundan daima aynaların gösteremediği ölü bir nokta vardır.
- Şerit değiştirirken aynalardan görülmeyen ölü nokta sağ veya sol omuz arkasına bakılarak görülmelidir.
- İçbükey aynalar daha geniş bir alanı gösterir ancak mesafeyi tam olarak göstermez.
- Kabin içindeki aynaya asılan süsler görüşü kısıtlar, dikkati dağıtır.
- Dış dikiz aynaları mutlaka 90 dereceye ayarlanmalıdır.

Aydınlatma Donanımı:

- iyi 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.
- 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.
- 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 vermeye üşenen sürücü kazaya çok daha yakındır.
- 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.
- 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.

Korna:

- Acil durumlarda, sürücünün kendisini göstermesi veya tehlike yaratabilecek olanları uyarmak için kullanılır. Tehlike yaratabilecek yayalar, sollamak istediğiniz ve aynaları olmayan aracın sürücüsünü, aracını farkında olmadan geri kaydıran, lastiği inik, kapısı açık veya başka olumsuzluk olan aracın sürücüsü korna ile ikaz edilebilir.
- Küçük çocukları uyarmak için korna çalınmaz. Onların paniğe kapılıp beklenmedik hareketlerine neden olabilirsiniz.

- En çok yapılan korna hatası ise özellikle şehir içerisinde trafik ışıklarının değişimlerinde öndeki sürücünün acele etmesini sağlamak için korna çalınmasıdır.

Gösterge Tablosu:

- Aracın değişik fonksiyonlarını ve oto ile ilgili bilgileri sürücüye gösterir.
- Güvenli sürüş için; fren, motor, elektrik donanımı, emniyet kemeri, kapı ışıkları ile ilgili konularda sürücüyü bilgilendiren göstergeler periyodik olarak kontrol edilmeli eksiklikler ve arızalar tanımlanmalıdır.
- Göstergeler rahat ve düzlük yol kesimlerinde kontrol edilmeli, hiç bir zaman viraj, yerleşim bölgesi gibi tüm dikkatin verilmesi gereken yerlerde göstergelere bakılmamalıdır.

Yardımcı Aksesuarlar:

- Ciddi bir ilk yardım seti ve yangın söndürme cihazı; gerektiğinde hayat ve aracınızı kurtarır.
- Acil durumlarda saniyenin önemi vardır. Bu nedenle ilk yardım ve yangın söndürme cihazınızı güvenli ve kolay erişebilir bir yere koyun ve nasıl kullanılacağını öğrenin.
- Yasaların öngördüğü; üçgen reflektör, çekme halatı, takoz, stepne, kriko, bijon anahtarı, trafik için gerekli evrakların yanında; hava saati, bir çift iş eldiveni, ince bir yağmurluk, güneş ve sarı renkli sis gözlüğü, ikaz işaretli el feneri, ufak bir bidon su, çok amaçlı pense, bir iki tornavida, suya dayanıklı yapışkan bant, kâğıt mendil, toz bezi ve çöp torbalarına ihtiyaç duyulabilir. İmkân dahilinde bir çift akü takviye kablosu ve elektrikli ufak bir kompresör bulundurulması çok yararlı olacaktır.

Bagaj Ve Yük:

- Bagajlar yer değiştirmeyecek bir şekilde yerleştirilmelidir.
- Kabinde taşınmak istenen veya bagaja sığmayan eşyaların olası bir kazada tehlike yaratmaması için bağlanması veya en azından, üzerlerine battaniye örtülmesi gerekir.
- Eşya hiç bir zaman; görüşü engelleyecek yerlere, arka cam önüne, iki koltuk arasına, ön torpido üzerine konulmamalıdır.

Emniyet Kemeri Ve Hava Yastığı:

- Otolarda olası bir kazada araçtan fırlamayı veya ölümcül bir yaralanmayı önleyen en önemli ikinci derecede güvenlik faktörüdür.
- Emniyet kemeri yalnız sürücüler için değil tüm yolcular için köşedeki bakkala gidilse dahi takılmalıdır.
- **50 Km.lik bir hızla çarpışmada 25 kg.lık bir çocuğun ağırlığı 1 Tona çıkmaktadır.**
- Tehlikenin ne zaman geleceği belli değildir. Her zaman her yerde hazırlıklı olmak gerekir. Emniyet kemerinin hayat kurtarma oranı yüzde otuzdur
- Hava yastıkları gelişen teknoloji ile kazanılan önemli bir kaza sonrası yaşam kurtarma donanımdır.

Lastikler:

- Lastikler yol ile olan en önemli hayat bağıdır.

- **Araçlar lastiklerin üzerinde değil içindeki havanın üzerinde giderler.**
- Orta boy bir oto lastiğinin yere bastığı alan bir avuç içi büyüklüğündedir. Dört avuç içi büyüklüğündeki alanın üzerinde 10 ton ağırlığın 80 km. nin üzerinde gittiğini düşünün ve yere yanlış basmayın.
- Ülkemizde 10 sürücünden 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.
- Lastik tabanındaki çizgi çizgi desenlerin görevi yağmurda suyu boşaltmaktır.
- Havası 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.
- Aquaplanning veya direksiyon boşalması ön tekerlerin dönmeyerek su yastığının üzerinde kızaklaması demektir. **Dönmeyen ön tekerleklere yön verilemez.**
- Yol üzerindeki 1,5 cm kalınlığındaki su tabakasında; 16 psi (havalı) lastik 67 km hızda 24 psi lastik 82 km hızda 32 psi lastik 94 km hızda kızaklayarak kaymayı sağlar.
- **Sıcak havada lastik havaları indirilmez.** Lastiğin ısınmasının en büyük nedeni yumuşak yanak kısmının esnemesidir. İnik lastiklerde yanaklar daha fazla esneyerek içindeki havayı ısıtır. Yüksek ısı lastiği oluşturan parçaların birbirinden ayrılmasına ve içten patlamasına neden olur.
- Karda ilk hareket için indirilirse hareketten sonra inik lastik karda çok daha fazla kayar. **Karda tabanı geniş lastik değil dar lastik daha fazla tutunması sağlar.**
- Doğru şişirilmiş lastiklerde; daha iyi fren yapılır, daha iyi viraja girilir, daha iyi direksiyon kontrolü sağlanır, **daha az yakıt tüketilir**, daha uzun yolculuk yapılabilir, lastikler daha az eskir, inik lastik her türlü tehlikeyi yaratır.
- Doğru lastik havası için kendi hava saatinizi kullanın Akaryakıt istasyonlarındaki hava saatleri ortalama %30-40 yanlış gösterir.
- Stepnenin havasını **en az 15 günde bir kontrol edin.** Durdukları yerde her ay 1 psi (hava) kaybeder.
- Lastik havaları oto fabrikaları tarafından aracın tam yüklü halde tabanının yere tam basmasını sağlayacak tazyikte hesap edilir.
- Karlı havalarda bazılarının lastik havalarını azaltmak istemeleri lastiğin yanaklarına kadar yola bastığının görülmesi böylece daha geniş bir satıh oluşturduklarını düşünmeleridir. Pratik olarak; eğer çok sert bir kış geçmiyorsa lastik Havalarına dokunmayın. Eğer sürekli soğuk (eksi santigrat) ise basıncı en fazla %15 Seviyesinde artırınız.
- Lastik patladığında; Sürtünme yüzeyi artar, yol tutuşu azalır, kayma kolaylaşır.
- Ön lastik patlarsa; Oto patlayan lastik yönüne dönmeye çalışır. Sürtünme yüzeyi arttığı için direksiyon ağırlaşır.
- Arka lastik patlarsa otonun arkası sağa sola yalpalamaya başlar.
- Direksiyon sıkıca tutularak yön değişimi önlenmeli ve sağ sol yapmadan kontrollü fren ile oto yavaşlatılmalıdır.

- Lastik patlamalarında ani direksiyon hareketi ve sert fren otunun kayma hareketini kolaylaştırır.

Fren Sistemi Ve Durma:

Birçok sürücü fren yapma ve durma kurallarına uymadığı için kaza yapmaktadır. Durma ve frenlemeye ilişkin bilgiler, güvenli yolculuklar için yanı başımızda olmalıdır. Durma, bir aracın fren sistemi kullanılarak hızının sıfırlanmasıdır. Trafikte, yer ve konum değiştirmek için hareket haline geçmek, ne kadar sık yapılan bir eylemse, durmakta bu hareketi sona erdirmek için o sıklıkla başvurulan bir eylemdir.

Araçlardaki 'güvenli bir fren sisteminden' beklenenler şunlar olabilir:

- Taşıtı mümkün olan en kısa mesafede durdurabilmeli;

Aracınızın fren sistemi, verilen komuta uygun olarak çalışmalı ve hareketi sonlandırabilmeli. Burada söz konusu olan, aynı hızda iki ayrı aracı kıyaslayıp, daha kısa mesafede durabileni güvenli ilan etmek değildir. Gelişen teknolojiler, aynı yol ve lastik şartlarında ve aynı hızda, frenleme mesafesini kısaltan dikkate değer bir avantaj yaratamamışlardır. Öyleyse belirtilen, aracın fren sisteminin o şartlar altında kendisinden teknik olarak beklenen performansı sergileyebilmesidir. Ancak bu şartlar altında, "güvenli fren sistemi"nden söz etmek olasıdır.

- Taşıtı uygun bir ivmeyle yavaşlatmalı;

Kullanılmakta olan fren sistemlerinin temel işlevi, istenen bir ivme seviyesi ile aracı kaydırmadan, yavaşlatarak durdurmaaktır. Bu değerler hafif araçlar (binek araçları) için minimum 5,8 m/sn², ağır taşıtlar için 4,5 m/sn²'dir.

- Park durumunda taşıtı sabitlemeli;

Bir taşıttaki ikinci fren sistemi, el freni olarak bilinen park freni sistemidir. Park freni bir taşıtı yaklaşık %16 eğimli yolda tutabilmelidir.

Fren sistemi ile ilgili bilinmesi, yapılması yada yapılmaması gerekenler :

Bilindiği gibi, ayak ve el frenleri mekanik olup, kural olarak arka tekerler üzerinde etkilidir. Yolculuk öncesinde ya da yolculuk sırasında, aracınızdaki fren donanımıyla ilgili şu hususlara dikkat etmek yararlı olacaktır:

- Fren otoları yavaşlatmak içindir. Yavaşlatılmayan kitle durdurulamaz. Motorlu araçlar en çabuk çarparak dururlar.
- Acil durumlarda en çabuk şekilde yavaşlamak için etkin fren yapılmalıdır.
- En etkin fren tekerleklerin dönerek yavaşlaması ile yapılır. Etkin fren yapmak için önce frene basılmalı daha sonra debriyaj pedalına basarak motoru devreden çıkarmalıdır.
- Özellikle ABS fren sistemlerinde fren pedalını pompalamak doğru değildir. Pompalamak için ayak fren pedalı üzerinden çekildiğinde aracın ileri hareketi devam eder ve durma mesafesi uzar.
- Panik fren durumuna, çoğunlukla önde giden araç takip edilirken girilir. **Takip mesafesi kuru havada 2 saniyedir. Yağışlı ve karlı havalarda takip mesafesi 3-4 saniyeye çıkartılmalıdır.**
- Fren mesafesini etkileyen faktörler hız, yük, yol yüzeyi, yol eğimi, yokuşlar, lastikler, konsantrasyondur.

- Fren yağının seviyesi normal olmalıdır. Fren yağı tüketilen bir şey değildir. Bir azalma olması, herhangi bir arıza olduğu anlamına gelir.
- Fren çubukları yüksek basınca dayanıklı olmalı ve sert bir fren yapıldığında kırılmamalıdır.
- Frenin basma noktası fazla düşük olmamalıdır. Eğer fren pedalına, dösemeye doğru yarıdan fazla basabiliyorsan, fren tatminkâr değil demektir.
- Pedalın seviyesi, kuvvetli bastığın halde daha aşağı gitmemelidir. Eğer yavaş yavaş aşağı doğru gidiyorsa, sistem bir yerlerden yağ kaçııyor demektir.
- Fren pedalında yaylanma hissedilmemelidir. Eğer, pedal basma noktasında yaylanıyorsa, büyük olasılıkla fren sistemine hava girmiş demektir.
- Fren lambaları çalışır durumda olmalıdır. Yaptığınız frenleme hareketinden, arkada sizi izleyen sürücüleri haberdar eden ilk şey fren lambalarıdır. Bunların çalışmamasının, ne tür olumsuz sonuçlar yaratacağını düşününüz.
- El freni çalışır durumda olmalıdır. Yokuş bir yerde, arabayı hareketsiz durdurabilmeli ya da el freni çekiliyken arabanın hareket etmesini engelleyebilmelidir.
- Park edildiğinde el freni mutlaka çekilmelidir. Yokuş yukarı ilk harekette el freni çekilerek yapılırsa geri kaydırma önlenir ve kavrama çok kısa sürede yapılır.
- Acil durumlarda el frenine kolay ve çabuk ulaşmak gerekir. Bunun için el freni kolu üzerine ve yanına hiç bir cisim konulmamalıdır.
- Frenlerin tekerler üzerindeki etkisi eşit olmalıdır. Aksi takdirde, sert bir fren kaymaya neden olabilir.
- Hava sıcaklığı sıfırın altında olduğu zaman, emin olmak için frenleri düşük bir hızda (örneğin 30 km/saat) denemek gerekir.
- Fren denemesinin üç amacı bulunmaktadır frenlerin tuttuğunu kontrol etmek, fren mesafesini kontrol etmek, frenlemede aracın yana çekmediğini kontrol etmek. fren denemesi yaparken arkada araba bulunmamasına özen gösterilmelidir.

Durma Mesafesi Ve Etkileyen Faktörler:

Durma mesafesi ya da "emniyetli durma mesafesi", bir aracın ve sürücüsünün, önünde beklenmedik bir gelişme olduğunda, durma için gerekli olan mesafe olarak tanımlanır.

Bu mesafe reaksiyon mesafesi ve frenleme mesafesi olmak üzere iki temel parçadan meydana gelir. Bu iki mesafenin toplamı "durma mesafesini" verir.

Reaksiyon mesafesi genel olarak hız, sürücünün fiziki ve ruhsal durumu, sürücünün konsantrasyonundan oluşan üç şarta bağlı olarak değişkenlik gösterebilir.

Elbette en önemlisi "hız"dır. Hız tek başına, reaksiyon süresinde alınacak mesafeyi etkilediği gibi, sürücünün durumu ve konsantrasyonunun getirebileceği kısıtlamaları da daha da olumsuzlaştırır.

Basit bir hesaplamayla hızın etkisini şöyle anlatılabilir. Ortalama reaksiyon süresi 1 saniye olarak alındığında, bu sürede kat edeceğimiz mesafe, hızınız 36 km/saat ise 10 metre, 72 km/saat ise 20 metre olur. Ayrıca, artan hızlarda sürücülerin algılama yeteneklerinde azalmalar olduğu ve hızın ayrıca reaksiyon sürelerini de artırdığını söyleyebiliriz.

Sürücünün; yaşı, yorgunluğu ve alkol uyuşturucu madde kullanıp kullanmamış olması fiziki ve ruhsal durumunu ve dolayısı ile reaksiyon süresini etkileyecektir.

Sanıldığı gibi aksine, gençlerin çok erken reaksiyon vermesi buna karşılık yaşlıların geç kalması bütünüyle doğru değildir. Çoğu kez, reaksiyon trafikte deneyim ile ilgilidir. Bir şeyin görülmesi ne kadar önemliyse, onun tehlike olarak algılanması ve durmaya karar verilmesi de en az onun kadar önemlidir.

Sürücünün yola, yol çevresine ve trafik durumuna konsantre olması, reaksiyon süresini etkileyecektir. Burada yeni olarak belirtilecek konu, yol ve çevresinin etkisidir. Çok ışıklı ya da tersine aydınlatmasız bir ortam sürücüyü görüş ve algılamada yanılgılara düşürecektir. Karar verme süresinin uzaması, benzer şekilde, reaksiyon mesafesini uzatacaktır.

Frenleme mesafesi, reaksiyonun gösterilmesi yani fren pedalına basılmasından durma anına kadar geçen sürede kat edilen yola karşılık gelir. Frenleme mesafesi de hız, yolun eğimi, yolun yüzeyi, lastiklerin durumu gibi faktörlere göre değişkenlik gösterir.

Frenleme mesafesi içinde hiç şüphesiz, yine en önemli faktör 'hız'dır. Çünkü hızın ikiye katlanması frenleme mesafesini tam dört kat artıracaktır.

Yokuş aşağı durma mesafeniz, diğer tüm şartlar aynıysa, yokuş yukarı durma mesafenizden daha uzun olacaktır.

Yol yüzeyi durma mesafesini etkilemektedir. Lastiklerinizle, yol yüzeyi arasında iyi bir tutuşun sağlanması önemlidir.

Diğer yandan, araç tiplerinin (binek aracı - ağır taşıt) ve yükleme biçimlerinin de frenlemeyi etkilediği doğrudur.

Yol yüzeyinde su birikmesi, buz ya da kar olması yine fren mesafesini uzatan faktörlerdir.

Bu arada, lastiklerden de bahsetmek yerinde olacaktır. Kabak lastik diye belirttiğimiz, dış derinlikleri azalmış ya da yok olmuş lastiklerin yolu kavraması ve tutuşu da azalacağından, frenlemeyi zorlaştıracığı gibi mesafeyi de uzatacaktır.

YOL İLE İLGİLİ GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ:

Yollar üzerinde bulunan birçok etken güvenli sürüşü olumsuz yönde etkiler. Satıh tipi, meydana gelmiş satıh bozuklukları, köprü ve viyadükler, yarma ve dolmalar, yol çizgileri, trafik işaretleri vb. Bunlardan en önemlileri olan viraj, kavşak ve sollama üzerinde duracak ve diğerlerinden de kritik hususları kısaca özetleyeceğiz.

Virajlar:

- Virajlar Motorlu araçların dengesini bozan yol kesimlerinden en etkili olanıdır.
- Lastiklerin ötmesi her zaman dışa kaydığı anlamına gelmez ve yanıltıcı olabilir.
- Doğru viraj alımında sürüş çizgisi "**önce dış -sonra iç- tekrar dış**" şeklinde olmalıdır.
- Viraja daima dıştan girilmelidir, yani sağa dönen virajlarda yolun soluna yanaşarak, sola dönen virajlarda ise yolun sağına yanaşarak dönmek esastır.
- Aracı viraj içerisinde yavaşlatmak yerine, gerektiği kadar vitesle birlikte hız düşürülerek otomobilin lastikleri yere tam olarak tutunabilecek şekilde viraja en uygun hızla girilmelidir.
- Kaymanın başladığı hissedildiğinde; ayak gazdan çekilir. Direksiyon dönemeç dışına hafifçe çevrilir. Bunlar yapıldığında aracınızın hızı düşerek ön tekerlekler üzerindeki yük artacak ve aracı yönlendirmek için gerekli yanal tutuş yeniden sağlanmış olacaktır.
- Arkadan itişli araçlarda viraj dönüşlerinde gaza fazla yüklenildiğinde arka lastiklerin yanal tutuşu azalarak aracın arkası viraj dışına kayma eğilimine girer.
- Virajlara girildiğinde dönülen yöndeki tekerlekteki ağırlık artarken diğer tarafta azalmaya başlar. Üzerinde yük azalan tekerleklerin yol ile teması azalır ve kayma kolaylaşır.
- Viraj içinde gereğinden fazla gaza basmak veya fren yapmak tekerlerin yol ile temasını daha da azaltır ve kayma hareketini çok kolaylaştırır.
- Yolun size ait olan kısmını kullanarak viraj öncesi dışa açılmalıdır. Hem karşıdan gelen daha önce görülür hem de viraj açısı yumuşatılmış olur. İçte erken kapanan dışa erken çıkar.

- Trafikte insanları en çok öldüren kaza türlerinin başında çarpışmalar ve yoldan çıkmalar olduğunu her viraj öncesi hatırd tutun.

Kavşaklar:

- Kavşaklar kazalar oluşmasına büyük bir potansiyeldir. Kontrollü kontrolsüz her türlü kavşağa yaklaşırken mutlaka yavaşlayın ve gitmek istediğiniz yönün sinyalini verin.
- Kırmızıdan sonra yanan sarı ışıkta hiç bir şekilde hareket etmeyin. Yeşili bekleyin ve sağınıza solunuza kontrol ederek hareket edin. Kırmızıda geçen ilk size çarpabilir.
- Arkadan çalan korna ile hareket etmeyin. Birisi istemedi kornaya dokunmuş olabilir.
- Işıkları görecekte yerde ve yaya geçit çizgisinden önce durun. Sağ ve sol dönüşlerde yayalara ve bisikletlilere dikkat edin ve yol verin.
- Sağ dönüşlerinizi açıktan, sol dönüşlerinizi içte kapanarak yapmayın.
- Kamyon, otobüs gibi uzun araçlar dönüşleri ancak geniş bir açı ile yapabilirler. Hiç bir zaman dönüş yapan ağır vasıtaların içine girilmemeli ve karşıdan gelene dönüş yapabilmesi için geride durarak yer bırakılmalıdır.
- Kontrolsüz kavşaklarda başkalarının verdiği sinyali görün fakat verilen sinyale göre hareket etmekte acele etmeyin. Birçok sürücü sinyalini unutur ve başka yöne döner.

Sollama - Şerit Değişirme:

- Gerçekleştirilmesi en zor ve tehlikeli olan manevradır. Bu manevrada uzun bir süre karşıdan gelenin yol kesiminde gidilir.
- Sollananı geçmek zor, karşıdan gelenle çarpışmak çok kolaylaşır. (80 km süratle giderken karşıdan 100 km ile gelen araca $100+80 = 180$ km süratle yani saniyede 50 metre yaklaşılır.)
- Doğru sollama için; doğru kararı, doğru yerde, doğru zamanda, doğru hızda ve doğru viteste verin. En ufak kuşkuda sollama yapmayın.

Oto Yollar:

Otoyollar güvenli ve hızlı bir ulaşımı sağlamak amacıyla güder. Ancak otoyollar tren rayı değildir. Hız faktörü kazalarda ölüm ve yaralanma oranının artma nedenidir.

- Otoyolda kısa farlar gündüzleri de devamlı yakılmalıdır.
- Şehir trafiğinden otoyola çıkıldığında hız birden bire çok yükselir ama sürücünün beceri limitleri aynı kalır. Hız yavaş yavaş arttırılmalı ve tempoya uyulmalıdır.
- Arkadan gelen araç sizi çok yakın takip ediyorsa, onu uyararak için ani yavaşlayıp frene basmayın. İlk uygun fırsatta ona yol verin. Sizin işiniz cezalandırmak değil hayatta kalmaktır.
- Sol şerit yalnızca sollama için, en sağ şerit yalnızca acil durumlarda emniyet şeridi olarak kullanılır. Solladıktan sonra kendi şeridinize dönün.
- Olabildiğince ağır vasıtaların ve otobüslerin arasına girmeyin.

- Yokuş aşığı olan kesimlerde takip edenlerle aracınızı açık tutun veya onları öne geçirin. Ülkemizde kamyonların fazla yüklendiğini, frenlerinin iyi tutamayabileceğini ve her 4 otobüsten birinin kaza yaptığını hatırd tutun.
- Otoyolların en tehlikeli bölümü düzlüklerdir. Uzun düzlükler bilhassa gündüzleri sıcak havada uyku getirir. Gözlerimizin ağırlaşmasını beklemeden derhal uygun yerde mola verin. Aksi halde gözleriniz hiç açılmamak üzere kapanabilir.

ÇEVRE İLE İLGİLİ GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ:

Aşırı Sıcak Hava:

- Sıcak havalarda lastik havaları indirilmez.
- Sıcak havalarda sol kollar dışarı sarkıtılmaz.
- Hızlı yol kesimlerinde camlar sonuna kadar açılmamalıdır. Açık camlar rüzgâra olan direnci fazlalştırır ve yakıt tüketimi artar.
- Güneş gözlüğü ve siperlikler yaz günlerinin parlaklığını azaltır.
- Ön ve arka cam önüne gazlı çakmak ve ya tüpler bırakılmamalıdır.
- Klima olmayan otolarda ağır yemekler uyku getirir. Hiç bir zaman gözlerin ağırlaşması beklenmemeli ve derhal mola verilmelidir.
- Ölümcül kazaların çoğı gündüz, güneşli havalarda ve düzlüklerde olmaktadır. Kısa huzmeli farlar gündüzleri, güneşli günlerde daha iyi görülmeyi sağlar.

Yağmur:

- Yağmurda görüş kısıtlanır, göz çabuk yorulur, yollar kayganlaşır. Lastiklerin tutunma özelliğı azalır, Fren mesafesi artar. Kazalar artar.
- Görüş esastır. Görülmeyen yere gidilmez. İyi görülmeyen her santimetre karenin arkasında bir tehlike yatar. Görülemeyen tehlikenin önlemi alınamaz.
- İyi görmek için; Silecek lastikleri her altı ayda bir ve yağmur mevsiminden önce değıştirilmelidir,
- Ön camda hiç bir zaman su tanecikleri birikmemelidir. Silecekler şartlara göre değışik hızda ve camı devamlı temiz tutacak şekilde çalıştırılmalıdır.
- Silecekler çok tekerlekli ağır vasıtaları sollamadan ve su dolu çukurlara girmeden önce en son hızda çalıştırılmalıdır.
- Silecekler daha hızlı çalıştığıında daha çabuk eskimez.
- Buğı önleyici ve temizleyici ön cam defrostu ve arka cam rezistansı çalıştırılmalıdır.
- İyi görünmek için kısa huzmeli farlar mutlaka gündüzleri de yakılmalıdır.
- Önde giden aracın ön cama, far ve sinyallere sıçrattığı çamurlu su görüşü kısıtlar. Silecek suyu eksiksiz olmalı ön ve arka ışık donanımı ile kirlenen yan camlar ve aynalar sık sık temizlenmelidir.

- Yol yüzeyinde biriken toz ve yağlar ilk yağın yağmurla birlikte yolu daha kayganlaştırır.
- Bol yağın yağmurda yol yüzeyi temizlenir, ancak yol üzerinde biriken su aquaplaning'e yol açar. Bol yağmurda hız 80 km' nin altına düşürülmelidir.
- Su birikintilerine girildiğinde direksiyon sıkıca ve düz tutulmalıdır. Hız düşürmek için gazdan ayak çekilmeli, kaymayı başlatabilecek manevra ve frenlerden kaçınılmalıdır.
- Havası inik ve **diş kalınlığı 3 mm'den az olan lastikler** yağmurda daha az tutunur.
- Islak yolda, önde giden aracın tekerlek izlerinin üzerinden gidildiğinde daha iyi tutunma sağlanır.
- Islak yolda fren mesafesi uzar. Yağmurda **takip mesafesi 3-4 saniyeye çıkarılmalıdır.**
- Yağmurda parke yollar, boyalı yol şeritleri ve biriken çamurlardan ötürü yol kenarları kayganlaşır.
- Su dolu derin çukurlar fren balatalarının ıslanmasına ve frenin iyi tutmamasına neden olur. Derin sulardan sonra fren pedalına az bir süre hafifçe basılarak balataların kurumaması sağlanır.
- Hareket etmeden önce ayağın pedallardan kaymaması için ayakkabı tabanı ve pedal lastikleri silinmelidir.
- Yayalara dikkat ve saygı, unutmayın otonuzdan indiğinizde, siz de bir yaya olursunuz.

Rüzgâr:

- Yan rüzgârlar aracın yön değiştirmesine neden olabilir. Yan rüzgârların etkili olduğu alanlarda hız düşürülmeli ve aracın rüzgâr yönüne sapma yapması beklenmelidir.
- Yan rüzgârlar; Tünel çıkışlarında, yamaçlardan sonra gelen açıklık alanlarda, köprü üstü pylonlarında, yüksek araçların sallanması ve sonrasında etkili olur.
- Karlı ve buzlu yol kesimlerinde yan rüzgârlar kayma hareketini kolayca başlatabilir. Bu gibi durumlarda hız düşürülmelidir.

Kar:

- Karda araçlar kendi kendilerine kaymazlar. Kaymaya neden olan daima sürücüdür. Kayma hareketini başlatan faktörler; gaza gereğinden fazla basma, sert fren yapma (abs sistemi olmayan otolarda), sert direksiyon hareketi, vites küçültmede debriyaj pedalının ani bırakılması.
- Ayrıca yoldaki eğimler, çukur ve tümsekler, virajlar, diş derinliği aşınmış iyi tutunamayan lastikler, yan rüzgârlar karda kaymayı tetikleyen faktörlerdir.
- Karda seyir halinde hız düşürülmeli ve **takip mesafesi en az 3-4 saniyeye çıkartılmalıdır.**
- Kar lastikleri ve zincir daha iyi tutunmayı sağlar. Kar lastikleri 4 tekerleğe de takılmalıdır.
- **Havası inik ve geniş lastikler daha az, dar ve şişik lastikler daha fazla tutunma sağlar.**

- **Altın kural; dönmeyen ön tekerleklere yön verilemez. Ancak dönen ön tekerlekler direksiyon hareketine cevap verir.**
- Yola çıkmadan otonun üzerindeki karlar temizlenmelidir. Tavanda bırakılan kar frende öne düşerek görüşü kısıtlar, dikkat dağılır.
- Camlarda buzlanma varsa silecekler çalıştırılmamalıdır. Hem cam çizilir hem de silecek lastikleri bozulur. Kalorifer çalıştırmalı veya sıcak su dökülmelidir.
- Erimeye yüz tutmuş kar - sert kardan daha fazla kayar. Gece kar yağdığında uzun farlar yansıma yapar. Kısa huzmeli farlar yakılmalıdır,
- Sarı renkli gözlük daha iyi görüş sağlar. Beyaz renkli otoların görülmesi güçleşir.

Buz:

- Çivili lastiklerin dışında buzda tutunma olanaksızdır.
- Buz tutabilecek yol kesimleri önceden belirlenmeli ve hız en aza düşürülmelidir.
- Soğuk günlerde yol üzerinde görülen ıslak kesimlerin buzlanmış olduğu varsayılmalı ve kuru yüzeyde iken derhal yavaşlanmalıdır.
- Buzda; direksiyon, gaz, fren, debriyajın bırakılması gibi tüm hareketler çok yumuşak yapılmalıdır.
- Buzlanmayı önceden fark edebilmek için; sık sık silecek su fıskiyesini kontrol edin su camda donar veya fıskiye çalışmazsa, yolda da buz beklenmelidir.
- Olası buzlanma; yamaç içi ve güneş görmeyen yol kesimlerinde, köprü ve viyadükler, yüksek kesimlerde, gün batımı sonrasında, rüzgâr alan yerlerde beklenmelidir.

Sis:

- Siste daha iyi gören sürücü yoktur. Daha fazla risk alanlar vardır.
- Çok yoğun siste en güvenli yöntem gitmemektir. Yolun en sağına geçip durun kısa farları, sis lambanızı, ikaz lambalarınızı yakın ve sisin azalmasını bekleyin.
- Altın kural; gitmemek, istenmeyen yere gitmekten çok daha sağlıklıdır.
- Sarıgözlüklerinizi takın, Gece kısa farları yakın, Sileceklerinizi sık sık çalıştırın.
- Önde giden aracın sis lambasının parlaklığı fren lambalarının görülmesini zorlaştırır. **Takip mesafesini 3-4 sn.ye çıkarın.**
- Sis demek yol yüzeyi ıslak, yarı kaygan demektir. Sollama tuzağına düşmeyin.
- Önde giden araç sis perdesini iterek açar ve arkadan gelenin görüşü rahatlar.

Gece Yolculuğu:

- Gece yolculuklarında görüş azalması, kontrastlar, renkler ve yol sınırları belirsizleşmesi, gözlerin daha çabuk yorulması ve güvenli sürüş için gerekli bilgilerin azalması gibi nedenlerle ölümle neticelenen kaza riski iki misli artar.

- Gece yolculuğunda iyi görüş için camlarınızın içi ve dışı, aynalar, farlar ve ışık donanımı çok temiz olmalıdır. Karşıdan gelen ışıklar camdaki en ufak lekede yansıma yapar.
- Farlar kısa ve uzun huzmede tam ayarlı olmalıdır. Silecekler iyi silmeli, fiskiyeler iyi çalışmalı, silecek suyu tamamlanmalıdır.
- Kabin içi ışıklar hareket halinde iken kısa süreli kullanılmalı, açık bırakılmamalıdır.
- Karşıdan gelen araçların ayarsız farları gözü kamaştırır ve görüşü sıfıra indirir. Kısa bir sellektör ile karşıdakini uyarın.
- Eğer uzun huzmeleri söndürmez ise veya farları ayarlı değilse siz de uzunları yakarak onun gözünü kamaştırıp riskleri arttırmayın. Derhal yavaşlayın ve karşıdan gelen farlara bakmayın kısa aralıklarla sellektör yapın ve önünüzdeki yolun orta sağına bakın. Çünkü en büyük tehlike sağda ışıksız bırakılmış araçtır ve onu mutlaka önceden görmek gerekir. Karşıdan gelen araç ile aynı noktaya geldiğinde sağdaki tehlikeyi görme imkânı yoktur. Gördüğünüz an çarpma anıdır. Binek oto ile duran bir traktöre, römorka, kamyon vs. çarpmada hayatta kalma şansı çok azdır.
- Karşıdan gelen tek far motosiklet olabilir. Ancak güvenli sürüş için her zaman sol farı yanmayan kamyon olarak kabul edilmelidir.
- Koyu renk giyimli yayaları, ışıksız bisiklet ve diğer araçları görmek ve önlemini almak sizin görevinizdir. Bu tehlikelerin her görülmeyen santimetre karede gizlenebileceğini hatırlayın.
- Uzun farlarla giderken başkalarının gözünü kamaştırmamak ve karşıdan gelen olup olmadığını görebilmek için karşıdan bir araç geliyorsa, sizi sollayanlar önünüze geçmeden, ışıklandırılmamış yol kesimlerindeki virajlara ve arkası gözükmeyen tepelere yaklaşırken, karşıdan gelen yayaları gördüğünüzde, kısa farlarınızı yakın.
- Normal koşullarda geceleri **takip mesafesini 3 saniyeye çıkarın**. Gece ve yağmurda sis lambasını hiç bir şekilde yakmayın.
- **Trafikte hayatta kalmak için her zaman her yerde iyi görün ve görülün.**

Uzun Yol Yolculuğu

- Uzun yolculuklarda trafik kazalarının artmasının en büyük nedenlerinden bir tanesi yola çıkan sürücülerin sabırsız davranışlarıdır. Sabırsızlıkla ulaşmak istenen yere bir an önce varma çabası ile yapılan aşırı hız ve gereksiz sollamalar ölümcül kazaların başlıca nedenleridir.
- Öncelikle uzun yolculuğu iyi planlanmalıdır.
- Kış aylarında yapılan yolculuklarda, olumsuz hava ve yol koşulları nedeni ile gecikmeler beklenmeli ve ona göre yol programı yapılmalıdır.
- Ayrıca çocukların kolay sıkılacağı, acıkacağı ve daha sık ihtiyaçları olacağı bilinmelidir. Otda sıkılan çocuğun ağlaması, yaramazlık yapması normaldir, ama sürücünün dikkatini kolayca dağıtabileceği için büyük tehlike demektir. Büyüklere rahatsız etmeye başlayan çocuğun emniyet kemerini çözüp, otda sağa sola dolaşmasına izin vermek onlara yapılacak en büyük kötülüktür.
- Yolculuk sırasında sıkça verilecek molalar, en pratik ve sağlıklı çözümdür. Ayrıca otonun kabini, sürücü ve yolcuların güvenli ve konforlu bir yolculuk yapabilmesi için tasarlanmıştır. Ancak konfordan önce güvenlik esastır. Yani konfor için güvenlikten ödün verilmez.

- Kazaların yoğunlaştığı yerler hedefe yakın olan yerlerdir. Yolculuğun son 40-50 km'si en tehlikeli bölümdür.
- Yolculuk esnasında ağır ve yağlı yemekler yemeyin. Sandviç harici yemek yemeyin.
- Kahve sözde uykuyu açar. Ama 1 fincan kahve 7 bardak su ile hazmedilir.
- Gazlı içecekler tüketilmemelidir. Aracın içinde soğuktan korunmak için Eskimo gibi giyinmek hareketlerinizi kısıtlar.
- Aracın camları buğulandığında derhal temizleyin.
- Aracınızın içerisinde kesici aletleri açıkta ve boşta bırakmayın.
- **Gündüz farlarınız açık gidin. Kendinizi gösterin ki erken fark edilesiniz.**
- Yolcu indiren aracın ön tekerleklerine bakınız. Eğer yayaların ayakkabısını ya da ayakkabının tabanı görürseniz hızınızı azaltıp yayaya yol verebilirsiniz.
- Park halindeki araçların yanından geçerken tekerleği sizin yolunuza doğru dönük araçlara dikkat edin.
- Motosiklet ve çocukların fazlaca bulunduğu bölgelerde süratinizi en aza indirin.
- Emniyet kemeri takmadan, koltuk ve ayna ayarlarını kontrol etmeden kesinlikle yola çıkmayın.
- Çocuklara ve yolcularınıza emniyet kemeri taktırın. Onlara da yaşam şansı verin.
- Araç kullanırken başka şeyler düşünmeyin ve yola ve araca konsantre olun.
- Eğer sürücü değilse yolcu iseniz sizi tehlikeye atan sürücüyü ikaz edin. Yaşam hakkınıza sahip çıkın. Gerekirse o araçtan geç kalmadan inin.

DİĞER HUSUSLAR:

- Trafik bir savaş alanı veya canavarlarla dolu bir arena değil istense de istenmese de hayatın büyük bir bölümünün geçirildiği çok paydaşlı bir ortaklıktır. Ortaklar arasında sürtüşme olabilir. Güvenli sürücü; sürtüşmeleri sağduyu ve soğukkanlılıkla çözerek kendine yaşam şansı veren sürücüdür.
- Trafiği paylaşan ortaklar arasında öncelikle dikkat edilmesi gereken gruplar; çocuklar, yayalar, yaşlılar, motosikletliler, bisikletliler ve ağır vasıtalar.
- Çocuklar büyükler gibi düşünmez ve davranmazlar. Trafiğin karmaşık sistemi ile ilgili sorumlulukları ise henüz gelişmemiştir. Çocuklar oyun oynadıklarında etraflarındaki her şeyi unuturlar, yaklaşan otoları göremezler. Çocuklar görüldüğünde derhal yavaşlanmalı, uyarı için korna çalınmamalıdır aksi halde dikkatleri dağılabilir, paniğe kapılabilir ve en beklenmeyen hareketleri yapabilirler.
- Yola doğru yuvarlanan bir top görürseniz derhal durun. Topun arkasından koşan çocuğu görmeyi beklemeyin.
- Kaza anında herhangi bir kaza yerine ilk siz ulaşmışsanız, önce kendinizi güven altına alın.
- Kaza yerinden sonra değil kaza yerinden önce ve arkadan gelen trafiğin sizi görebileceği yerde durun. İkaz lambalarını yakın.
- Kaza gece olmuşsa farlarınızla kaza yerini aydınlatarak arkadan gelenleri uyarmaya çalışın.

- Polisten önce ambulansı arayın. Kaza yapan araçların kontaklarını kapatın sigara içmeyin içirmeyin.
- Gereken önlemleri aldıktan sonra ve yangın gibi bir öncelik yoksa yaralananları yerlerinden kıpırdatmamaya özen gösterin, önce kıpırdamayana ve nefes alamayana, kanaması olana, zor nefes alabilene, şok geçirdiği için bağırp çağırana yardımcı olun.
- Yangın çıkan bir araçta müdahaleyi sırası ile yolcuların olduğu kabine, yangının başladığı kısma, yakıt deposuna yapın.
- Yangın söndürücüler alevleri söndürür. Isınan metalleri soğutmaz yanan bir otonun kapılarını açabilmek için su ile soğutmak ve eldiven kullanmak gerekir.
- Trafik polisi trafiği paylaşanlara yardımcıdır. Trafik polisi ile hiç bir şekilde tartışmaya girilmemelidir. Öncelikle böyle bir tartışmanın sürücünün sinirlenmesine ve kaza yapma olasılığını % 100 artmasına neden olacağı unutulmamalıdır.
- Ülkemizde 750 araca 1 polis düşmektedir. Onlara yardımcı olmak sürücünün görevidir.
- Trafik ile ilgili kuralların ve işaretlerin bilincinde olmak yasa gereğidir.
- Bir insanın günlük gereksinimi olan 15 m³ havayı 1 motorlu araç 10 dakika gibi kısa bir sürede solunması sakıncalı hale getirmektedir.
- Motorlu taşıtlardan kaynaklanan hava kirliliğinin toplam kirlilikteki payı %70'leri aşmaktadır. Gereğinden fazla yakıt tüketimi ve kontrol edilmeyen gazlar daha fazla çevre kirliliğine neden olur. Gelecek kuşakların yaşam şansı bugün bizlerin alacağı önlemlere bağlıdır. Motorlu araçların periyodik bakımları ve egzoz gazları ile ilgili kontrolleri hiç bir şekilde ihmal edilmemelidir.
- Üzerinde gittiğimiz yollar çöplük değildir. Çöpler, sigara izmariti, kâğıtlar vs. araçlarda bulundurulacak torbalara konmalı ve uygun çöp bidonlarına atılmalıdır.

Unutmayın!

Hayatınız boyunca ölümlü bir trafik kazası geçirme olasılığınız %33'tür. Rus ruletinde bile bu oran %17'dir.

Lütfen, trafikte araç kullanmanın bir yaşam işi olduğunu hiçbir zaman aklınızdan çıkarmayın.