



KKTC
BAYINDIRLIK
VE ULAŞTIRMA
BAKANLIĞI

2020

KKTC Şoför Okulları

Eğitim Kitabı



*Bu doküman Bayındırlık ve Ulaştırma
Bakanlığı tarafından Uzman Eğitimci
Cemal Sunar'a (DVSA ADI, ORDIT,
Fleet) hazırlanmıştır*



Şoför Eğitimliği Özgeçmişim

1977 yılında, eğitim amacı ile yerleşmiş olduğum Londra'da, 2006 yılında diğer işlerimin yanı sıra şoför okulu açmaya karar verdim. Aynı zamanda Pilot eğitimliği de yaptığım için, şoför okulu eğitimliğini de iş hayatıma ilave etmekle, eğitime katkıda bulunacağımı düşündüm.

1. Onaylanmış Şoför Eğitmeni (ADI - Approved Driving Instructor) belgemi 23/03/2009 yılında büyük bir özveriyle çalışarak almayı başardım.
2. 25/07/2009, Şoför okulunu devretmek isteyen bir arkadaşımdan okulu 5 öğretmeni ile birlikte devraldım.
3. 2010, 500 den fazla üyesi olan London Driving Instructors Asosiation'da (LDIA) yönetim kurulu üyesi olduğum devirde, çevremi genişleterek kendimi geliştirdim. Yönetimde bulunduğum süre içerisinde, 200'ü aşkın farklı okulların üyeleri olan şoför eğitmenlerine seminerler verdim. Katılan üyeler, aldıkları eğitim ile kişisel gelişim belgelerini almaya hak kazandılar. (CPD amaçlı).
4. 03/12/2011, Profesyonel şoförleri denetleme (Fleet Trainer) sınavı için 6 aylık kursda başarılı olup sertifikamı almaya hak kazandım.
5. Mart 2012 yılında Eğitmen Eğitciliği (Train the Trainer) kursunu tamamlayıp sınavda başarı belgemi alıp DVSA'ye Yasal Eğitmen Eğitcisi (ORDIT) olma hakkını kazandım.
6. Uzman olduğum her sektörde sınıf dersleri verebilmek için Prepare to Teach in Life Long Sector (PTLLS) kursunu tamamlayıp UK Eğitim Bakanlığının sınavında başarılı oldum.
7. Ağustos 2016, okulumu 28 öğretmeniyle başka bir meslektaşına devrettim.
8. Mart 2017 yılında, Londra'da ki yaşamımı tamamlayıp Kıbrıs'a kesin dönüş yaptım.

Cemal Sunar (DVSA ADI, ORDIT, Fleet)

İçindekiler

01.	Göz ve Tavsiyeleri:	3
02.	Şoför Kabin Kontrolleri:	3
03.	Emniyetli Hareket:	6
04.	Normal Duruş:	7
05.	Doğru Direksiyon Kullanımı:	8
06.	Vites Değişme:	9
07.	Düzde Debriyaj (Klaç):	9
08.	Yokuşta Debriyaj:	10
09.	Ana Yoldan Sol Tali Yola Dön:	10
10.	Tali Yoldan Ana Yola Çıkış; Sol:	11
11.	Ana Yoldan Sağ Tali Yola Dön:	12
12.	Tali Yoldan Ana Yola Dön, Sağ:	13
13.	Yol Kenarından Açıyla Hareket:	13
14.	Yokuş Yukarı ve Aşağı Hareket:	14
15.	Acil Duruş:	15
16.	Kavşaklara Yaklaşma:	17
17.	Aynaların Kullanımı:	23
18.	Sinyal Vermeler:	25
19.	Düz Geri Sürüş:	28
20.	Sol Geri:	29
21.	Sağ Geri:	30
22.	Yol İçi Yön Değişip Ters Tarafa Gitmek (Üçlü Dönüş):	31
23.	Geri Kutu Parkı:	33
24.	İleri Kutu Parkı (Örneğin marketlerdeki park yerleri):	34
25.	İki Araç Arası Park:	35
26.	Roundabout (Çember / Döner Kavşak) Yaklaşım ve Kullanımı:	36
28.	Yaya Geçitleri:	38
29.	Komplike Kavşaklara Yaklaşım:	39
30.	Yeterli Mesafe Korumak:	41
31.	Trafik Hızına Uyum Sağlamak ve Eko-Sürüşü:	43

32.	Trafikte Karşılaşmak:	46
33.	Trafiğin Yolunu Kesmek:.....	48
34.	Çift Şeritli Anayollar:	49
35.	Trafikte Geçme Prosedürü:	50
36.	Trafiği Tahmin Etmek:	51
37.	Yön Takip Etmek:	51
38:	Tehlike Analizi ve Algılaması:.....	53
39.	Bakış, Arayış ve Görme Teknikleri:.....	54
40.	Göster Anlat Bilgileri:	56

01. Göz ve Tavsiyeleri:

Öğrenci ilk dersinde yanında bulundurması gereken evraklar; Öğrenci Ehliyeti, Sağlık Raporu, Kimlik Kartı ve/veya Pasaport

İyi gün ışığında, Öğrenciler 23 metreden, gözlük veya kontak lensler ile bir araç plakasını okuyabilmeleri gerekir, fakat asıl olan gözle ilgili sürücü adayının sunacağı devlet sağlık kurulu raporudur.

Sürüş için minimum görme gereksinimlerini karşılayıp karşılamadıklarını kontrol etmenin hızlı ve kolay bir yolu. Yasaya göre, tüm sürücüler araç kullanırken her zaman minimum görme standartlarını karşılamalıdır - buna 23 metreden bir plaka okuyabilmek de dahildir.

Araba sürerken, çevresel görüşünüzü güneşten uzak ve açık tutmak önemlidir. Büyük boy çerçeveler, çevresel tehlikelerinizi engelleyerek yoldaki tehlikeleri görmeyi zorlaştırabilir ve kaza riskini artırabilir. Güneş gözlüğü çerçeveleri için özel bir kılavuz olmamasına rağmen, tüm açılardan net bir şekilde görmenize izin verecek bir stil seçmenizi tavsiye ederiz (ör: Pilot gözlükleri).

02. Şoför Kabin Kontrolleri:

Direksiyon arkasına her oturduğunuzda yapılması gereken basit bir işlem dizisidir. Ancak bu tatbikata başlamadan önce, el freninin devrede olduğunu kontrol ederek aracın emniyetli olduğundan emin olunuz.

Kapı / Koltuk / Ayna / Kemer

Kapılar; Tüm kapıların sıkıca kapalı olduğundan emin olunuz. Çocuklarınız varsa özel özen gösteriniz, varsa çocuk kilitlerini kullanınız.

Koltuk / Baş Desteği; Koltuğunuzun alt kısmını, ayak pedallarını kolayca kullanabilmeniz için ayarlayınız.

1. Sol bacağınızı fazla uzatmamak için debriyaj pedalına tam olarak basabildiğinizden emin olunuz.

2. Koltuk yukarı ve aşağı kaldırılabilirse, önünüzü iyice göreceğiniz bir yüksekliğe getiriniz.

3. Koltuğunuzun arkasını direksiyonu tutarken kollarınızın rahat ve bileklerinizin direksiyonun üst tarafına ulaşabileceği şekilde ayarlayınız.

Bazı araçlarda direksiyon yukarı, aşağı, içeri veya dışarı doğru ayarlanabilir. Bu ayarı koltuğun arkası ile birlikte kullanınız.

4. Boynunuzu ve omurgayı korumak için koltuk başlığının doğru ayarlandığından emin olunuz. Tepeniz ve başlığın üst kısmı eşit olmalıdır.

Aynalar; Tüm aynalarınızı ayarlayın, böylece aracın her bir tarafını ve arkasındaki yolun net bir görüntüsünü alabilirsiniz. İç aynayı ayarlamak ve arka camın çerçevesini görmek için sol elinizi kullanınız ve ayna yüzeyine parmaklarınızla dokunmamaya dikkat ediniz. Eğer araç size yeniyse, hangi aynaların convex (konveks, dışbükey: daha geniş bir görüş alanı elde etmek için kıvrılmış) olduğunu kontrol ediniz. Konveks ayna, aynadaki görüntünün gerçekte olduğundan daha uzakta görünmesini sağlar.

Emniyet kemerleri; Emniyet kemerinizin kayışını vücudunuzda düz durmasına dikkat ederek emniyet altına alınız ve yolcularınızın da kemerlerini bağlandığından emin olunuz. Sürücü, boyu 150 cm'den az olan tüm çocukların, arka koltukta oturmaları, emniyet kemeri takmalarını veya onaylı bir çocuk emniyet kemeri kullanmalarını sağlamaktan sorumludur. Emniyet kemeri yasaları ile ilgili tüm bilgileri Motorlu Araçlar yasasında bulabilirsiniz. Emniyet kemeri yasası (11/2017 sayılı değişiklik)

Ayak Kontrolleri

Gaz Pedalı; Gaz peda, aracın hızını kontrol etmek için motora yakıt akışını artırarak veya azaltarak sağdaki pedal sağ ayakla birlikte kullanılır. Bu, araç vitesteyken ve debriyaj plakaları bir arada olduğunda devreye girer. Pedalın çalışması için çok az basınç gerekir ve çok hafif kullanılmalıdır.

Ayak Freni; Ayak freni, dört tekerleğin hepsinde de fren yapar ve aracı yavaşlatmak için kullanılır.

Ayak Topuğunuzu yerde tutmaya çalışırken, sağ ayağı gaz pedalından ortadaki pedal ayak frenine döndürerek kullanılır. Pedala kademeli olarak basılmalıdır, gereken hıza ulaşıncaya, pedale uyguladığımız basınç azaltılır. Bu pedala bastığınızda, diğer sürücüleri (yavaşladığınızı veya durduğunuzu) uyarmak için aracın arkasındaki fren lambaları yanar. (Otomatik araçlarda sol ayağımızı fren için kullanmamaya dikkat etmeliyiz.)

Debriyaj (Debriyaj) pedalı; Debriyaj (Debriyaj) pedalı soldaki pedal sol ayakla kullanılır ve debriyaj plakalarını (balatalarını) ayırarak motor ve tekerlekler arasındaki bağlantıyı keser. Vites değiştirirken ve dururken kullanılır. Pedala basmak için sonuna kadar sıkıca bastırın ve ardından yavaşça ve pürüzsüz bir şekilde kaldırınız. (Otomatik araçlarda, sol ayağımız kullanılmaz.)

El Kontrolleri

Direksiyon; Direksiyon yön değiştirirken ön tekerlekleri döndürmek için kullanılır. Normalde direksiyonu (bir saat yüzeyi olarak düşünürsek) '10 - 2 pozisyonunda' veya '9 – 3 pozisyonunda' tutmalısınız. Direksiyonu çevirmek için 'çek ve it (elde yedirme)' yöntemini kullanınız.

Göstergeler/Sinyaller; Sinyal kolu genellikle direksiyonun yanında bulunur, parmak ucu kontrolü için tasarlanmıştır. Sinyal vermek için, kumanda kolunu, direksiyon dönüş yönü ile aynı yönde hareket ettirilir.

El freni; El freni aracı durduktan sonra hareketsiz tutmak için kullanılır. El freni sadece arka tekerleğe bağlı olduğundan, araç hareket halindeyken kullanılmamalıdır. El frenini çekmek için düğmeyi baş parmağınızla bastırın, kolu sonuna kadar yukarı doğru çekin ve ardından düğmeyi bırakın. El frenini indirmek için düğmeye basın ve kolu aşağı doğru indirin.

Normal sürüşlerimizde, 3-5 saniyeden fazla bir zaman trafikte durmamız gerektiğinde de kullanırız. Trafikte duruş süremiz uzun olacaksa, el frenini çektikten sonra, boş vitese alıp, ayaklarımızı dinlendirebiliriz, ancak trafiğin akışını yavaşlatmamak için, erken bir zamanda aracınızı harekete hazır konumuna getirmeniz gerekecek.

Vites kolu; Vites kolu, vites seçiminde debriyaj ile birlikte kullanılır. Genellikle beş ileri vites ve bir geri vites vardır. Dişliler arasında 'nötr' denilen merkezi bir konum var. Kol bu pozisyondayken, vites boştaadır. Otomatik araçlarda, PRND Park, Reverse, Neutral, Drive (Park, Geri, Boş, Sürüş)

Otomatik vites; Araba kullanmanın incelikleri sadece hızlanma ile sınırlı değil. Sizin için bazı incelikleri sıraladık ama bunlardan önce, otomatik viteste yer alan simgelere de değinmek gerekiyor. Çünkü sürücüler çoğu zaman “Otomatik vites üzerinde yazan N ne demek?” gibi sorularına cevap bulamıyor.

Otomatik vitesteki harflerin anlamları şöyle:

N: “Neutral” sözcüğünün kısaltması. Aracı boşa almak için bu moda geçmelisiniz.

D: İngilizcesi “drive” olan “sürüş” sözcüğünün ilk harfi.

P: Tahmin edebileceğiniz gibi “park” sözcüğünün kısaltması.

R: “Reverse yani “geri gitmek” sözcüğünün kısaltması. Geri vitese geçmek için vitesi bu noktaya getirmeniz gerekiyor.

Otomatik vites kullanırken dikkat edilmesi gereken noktalar ise şunlar:

Arabanızı hareket ettirmek için “D” modunda olmanız gerekir. Vites “D” pozisyonuna almadan önce frene basılmalı. Hareket halindeyken kullandığınız “D” modunu asla ama asla “R” ya da “P” modlarına getirmeyin. Değişiklik yapmak istediğiniz takdirde öncelikle aracın yavaşlayıp durmasını sağlayın. Daha sonra “R” ya da “P” modlarını devreye sokun. Elbette yapıyorsunuzdur ama hatırlatmakta fayda var. Aracı park ettikten sonra el frenini çekin ve daha sonra vitesi “P” moduna getirin.

Kontak Anahtarı; Motorun çalıştırılması ve kapatılması için kullanılır. Motoru çalıştırmadan önce, el freninin yukarıda ve vites kolunun boş durumda olduğunu kontrol etmelisiniz. Kontak anahtarını çevirin ve motor çalışmaya başlarken derhal serbest bırakınız (marş motoruna zarar vermemek için).

03. Emniyetli Hareket:

Hazırla Bak Hareket (HBH)

Aracınızı kullanacağınızda; aracın güvenli olduğundan emin olmak için etrafında dolaşmanız ve kontrol etmeniz çok önemlidir (lastikler, farlar, silecekler vs.). Aracınızın içerisinde aynalarınızı kullanın ve diğer yol kullanıcılarının ne yaptığını ve yolu kontrol etmek için etrafınıza bakınız. Aynalarınız arkanızı görmenize yardımcı olmakla birlikte, aynalarınızın ulaşamayacağı kör noktalar bulunmaktadır. Bu alanları kontrol etmek için hareket etmeden önce dönüp kör noktalarınıza bakmalısınız.

Harekete geçmeden önce alınması gereken önlemler **Hazırla, Bak** (Baktıktan sonra sinyal) **Hareket (HBH)**

Hareket ettirme; **HBH**'yi takip ettiğiniz sürece hareket etmek kolaydır.

Hazırla:

Arabanın hareket etmeye hazır olduğundan emin olunuz;

1. Debriyaj pedalını sonuna kadar basınız.
2. 1. vitesi seçiniz.
3. Sol elinizi el freninin üstüne koyunuz.
4. 'Gazı ayarla'. Gaz pedalına, motor sesi hafif değişene kadar hafifçe basınız (varsa 1200RPM) ve ardından sabit tutunuz. El freni serbest bırakıldığında ve debriyaj pedalından ayağınızı kaldırırken aracı hareket ettirmek için yeterli güç üretmeye çalışıyorsunuz.
5. Motor sesi hafifçe düşene kadar debriyajı yavaşça yukarı kaldırınız ve sonra iki ayağınızı da sabit tutunuz, buna '**Kavrama noktasın**' denir

Bak:

Hareket etmenin güvenli olduğundan emin olunuz;

1. Aracınızın her yönünü (6 Noktayı) aşağıdaki sırayla kontrol ediniz:
 - a) Sol kör alan
 - b) Sol kapı aynası
 - c) İç ayna
 - d) İleriye bak
 - e) Sağ kapı aynası
 - f) Sağ kör alan

Devam etmek güvenli mi? Sağ kör noktanızı kontrol etmek için sağ omzunuzun üzerinden bakınız. Diğer yol kullanıcılarının potansiyel tehlikelerini arıyorsunuz.

2. Sinyal,

Hareket:

Aracı şeridinizin normal sürüş konumuna getiriniz;

1. Hareket etmenin güvenli olduğundan eminseniz, el frenini indiriniz.
2. Aracı ileri hareket ettirmek için gaz pedalına hafifçe bastığınız için debriyayı tamamen pürüzsüz bir şekilde yukarı kaldırınız.
3. Otomobil hareket etmeye başladığında iç ve sağ kapı aynasını ve sağ omuzdan tekrar kontrol ediniz.
4. Sol ayağınızı debriyaj pedalından uzaklaştırınız. (1. Vitesten 2. Viteye geçene kadar debriyaj pedalının üzerine yakın kalmasında bir sakınca yoktur)
5. Kaldırımdan, normal sürüş konumunuza doğru ilerleyiniz .
6. Eğer uyguladıysanız, sinyalinizi iptal edin.
7. İleriye bakarak, hız almak için gaz pedalına basınız.

Not: Otomatik araçlar da, düz vitesde olduğu gibi kullanılır. Unutmayınız! Sol ayak hiç bir şekilde kullanılmaz ve tehlikelidir (Panik anında hem gaz hem de frene basma şansınız olur).

Sadece güvenli olduğu zaman aracınızı hareket ettiriniz.

04. Normal Duruş:

Normal duruş konumu, **Aynalar, Sinyal, Manevra'nın (ASM)** normal durma kullanımı ve normal durma kontrollerini anlatır.

Kontrollerin koordinasyonları, Normal duruş pozisyonu, Normal durma kontrolü;

Aynalar, Sinyal, Manevra (ASM)

1. Aracınızı durdurmak için Aynalar, Sinyal ve Manevra rutini uygulayın. İç aynanızın ve sol kapı aynasını kaldırıma yaklaşp durmak amacıyla güvenli olduğundan emin olmak için kontrol edin, herhangi birisine yararı olup olmayacağını tespit edip sola sinyal veriniz.
2. Kaldırıma yakın ve paralel bir şekilde aracınızı yönlendiriniz (referans vererek).
3. Fren pedalına yavaşça basınız, durmaya yakınken fren pedalındaki basıncı azaltırız ve araç durmadan hemen önce debriyaj pedalına sonuna kadar basınız.
4. Durduktan sonra, aracı güvenli hale getiriniz:

El frenini çekiniz

Vites kolunu boşa alınız (Nötr seçiniz)

Kullandıysanız sinyalinizi iptal ediniz

Ayaklarınızı pedallardan kaldırınız

05. Doğru Direksiyon Kullanımı:

Direksiyonla ilgili en önemli kural muhtemelen ne olduğu belli olmayabilir. Araba sürerken sadece ellerinizle değil, gözlerinizle de yönlendirirsiniz. Bunu, aracın nereye gitmesini istediğinize bakarak yaparsınız, bu da beyniniz ellerinizle ne yapacağınızı söyler ve ona göre yönlendirir. Çevresel görüşünüz (Periferik görüş, yani yandan görüşünüz) yolunuzu korumanıza yardımcı olur (**Periferik görüş** sizin direk bakış çizginiz içinde olmayan nesneleri ve hareketleri fark edebilme yeteneğidir.).

İki elinizi kullanarak direksiyonu tutmanız size direksiyon hakimiyeti kazandırır ve trafikte oluşabilecek herhangi bir krizle başa çıkmanıza yardımcı olacaktır.

Direksiyon ---- engellenmemiş hareket (öğrenci denemelidir), bir saatin yüzeyini düşünürsek, direksiyon tutuş üslubu 10 \ 2 veya 9 \ 3 olmalıdır ve nedenleri;

Çek - İt yöntemi;

Bu yöntem, her iki elinizi de her zaman direksiyonla temas halinde tutmanızı ve direksiyonun kontrol dışına çıkmasına asla izin verilmemesini sağlar. Direksiyon tamamen sola veya sağa çevrildiğinde, bu **'tam kilit'** olarak bilinir.

Sağa tam kilit çevirme prosedürü:

- (1) Sol elinizi aşağı kaydırırken, direksiyon simidini sağ elinizle aşağı çekiniz.
- (2) Direksiyon simidini, sağ elinizi yukarı kaydırırken sol elinizle yukarı itiniz.
- (3) Sol elinizi aşağı kaydırırken, direksiyon simidini sağ elinizle aşağı çekiniz.

Tam kilitlenince ye veya manevranız için yeterince yönlendirilmiş olana kadar önceki adımları tekrarlayınız.

Sola tam kilit çevirme prosedürü:

1. Direksiyon simidini, sol elinizle aşağıya doğru çekerken sağ elinizi aşağı kaydırınız.
2. Sol elinizi yukarı kaydırırken direksiyon simidini sağ elinizle yukarı doğru çeviriniz.
3. Direksiyon simidini, sol elinizle aşağıya doğru çekerken sağ elinizi aşağı kaydırınız.

Tam kilitlenince ye veya manevranız için yeterince yönlendirilmiş olana kadar önceki adımları tekrarlayınız.

06. Vites Değişme:

Düzgün vites değiştirme, öğrenmeniz gereken üç temel becerinin ilkidir, diğerleri direksiyon ve debriyaj kontrolüdür. Yol Becerilerine geçmeden önce, bu üç temel becerinin sizin için ikinci bir nitelik kazanması hayati derecede önemlidir.

Vites, bir otomobilin motordaki minimum gerilimle sürülmesini sağlar. Modern otomobillerde genellikle beş ileri ve bir geri vites bulunur, ancak bazı otomobillerde artık daha uzun mesafelerde daha yüksek hızlarda sürüş yaparken daha fazla yakıt tasarrufu sağlayan altıncı bir ileriye sahiptirler.

Otomatik araçta, ileri vitese almanız yeterlidir.

1. Gaz pedalından ayağınızı kaldırınız ve aynı zamanda debriyaj pedalına basınız.
2. Sol elinizi direksiyondan kaldırıp, vites topuzunun etrafına getirin ve kolu yavaşça ama pozitif olarak bir konumdan diğerine hareket ettiriniz.
3. Sol elinizi direksiyona geri getiriniz.
4. Debriyaj pedalından ayağınızı yavaşça kaldırınız ve aynı anda gaz pedalına basarak güç veriniz.

Vites değiştirirken, gözlerinizi daima yolda tutmalısınız. Motorun sesi ne zaman vites değiştirmeniz gerektiğini size söyleyebilir. Aracınız hızlandıkça motor sesi artmaya başlayacak ve daha yüksek ses çıkacaktır. Bunun nedeni; motorun, içinde bulunduğunuz dişli için kendi sınırlarına ulaşmasıdır. Bunu duyduğunuzda vitesi bir üst vitese değiştirmelisiniz.

Blok vites değiştirme

Blok vites değiştirme, örneğin, beşinci veya dördüncü viteslerden ikinci vitese geçerek, bazen vitesleri atladığınız anlamına gelir. Bu yöntem "blok" vites değiştirme denir.

Vites atlayarak vitesi değiştirebileceğiniz zamanlar da olabilir; örneğin, daha iyi hızlanma için üçüncü gibi daha düşük bir vites kullandıysanız, istediğiniz seyir hızına ulaştığınızda beşinci vitese geçebilirsiniz. **(Eko sürüşü)**

07. Düzde Debriyaj (Klaç):

Sol ayağınızın, topuk yerde sabit olmak kaydıyla, ayak parmakları ve kökü kısmıyla debriyaj pedalına basınız. Sol ayağınızı belli bir noktaya kadar kaldırdığınız zaman belli bir yerde arabanın çalışma sesi değişecek direksiyon olması gerekenden biraz daha fazla titremeye başlayacak, bu titremeyi veya motorun sesindeki değişikliği fark ettiğiniz zaman artık sol ayağınızı debriyaj pedalında o şekilde sabit bırakınız ve kesinlikle bu ayağınızı kıpırdatmayınız, hemen sonra sağ ayağınızı frenden seri bir şekilde kaldırıp direk gaz pedalına basınız, (el freni hareket edileceği an indirilir) devir saati olan araçlarda devir saati

1200-2000 devire gelene kadar basınız (modele göre değişir) ve bu devir aralığında aracın gazını sabit tutmaya çalışınız, yani sağ ayağınız gaza basılı sabit bir şekilde kalmalıdır, siz ayaklarınızla gaz ve debriyaj ayarını yaparken araç çok yavaş bir şekilde hareket etmeye başlayacaktır arabanın bu hareket etmesine aldanıp kesinlikle debriyajdan ayağınızı kaldırmayınız.

08. Yokuşta Debriyaj:

El Freni ile Yokuşta Araç Hareket Ettirmek;

1. Arabanızı, vites boşta ve el freni çekili halde çalıştırınız.
2. Debriyaja sonuna kadar basınız, vitesi 1'e alınız.
3. Ayağınızı debriyajdan yavaşça kaldırıp gaza basınız.
4. Yine motorun sesi değişecek, direksiyonda titreme olacak ve araba ileriye doğru hareket edecek. Bu noktada el frenini yavaşça indirmeniz gerekiyor.

Yokuş yukarı doğru hareket etmek için, yavaş ve yumuşak bir şekilde hareket etmeye yetecek gc sağlamak için, daha fazla gaz kullanınız. Uzaklaşmak güvenli olduğunda, el frenini yavaşça indiriniz. Otomobil geri akmaya başlarsa, debriyayı biraz daha yukarı kaldırınız.

09. Ana Yoldan Sol Tali Yola Dn:

Kavşaklarda ekstra zen gösteriniz.

Bisikletlilere, motosikletlilere, motorlu tekerlekli sandalyelere / mobilite scooterlere ve yayalara dikkat etmek her zaman kolay değildir, eğer arkalarından yaklaşırsanız, sizi görmemiş veya duymamış olabilirler.

Dönmeyi düşündüğünüz yolda karşıdan karşıya geçen yayalara dikkat ediniz. Eğer geçmeye başlamışlarsa önceliğe sahiptirler, yleyse yol veriniziz.

İlerideki kavşaktan dönebilecek uzun araçlara dikkat ediniz; dönüş yapmak için yolun tüm genişliğini kullanmak zorunda kalabilirler.

Kavşakta beklerken, sağdan gelen ve sola sinyal veren bir aracın gerçekten döneceğini var saymayınız. **Bekleyin ve emin olun.**

Sola dönmek için kavşağa yaklaşma:

ASP-SB-A tatbikatını soldaki tali yola güvenle dönmenize yardımcı olmak için kullanacaksınız. Solda, dönmek istediğiniz bir tali yol gördüğünüzde, aşağıdaki prosedürü izleyiniz:

Aynalar / Sinyal / Pozisyon / Sürat / Bak / Ayna (AS-PSB-A)

A - İç aynayı ve sol kapı aynasını kontrol ediniz. Dönmek istediğiniz yola bakınız.

S - Sol sinyal; sinyalinizi iyi zamanlamaya dikkat ediniz (65 KM'lik yolda 6-8 araç kala), böylece diğerlerini yanlış yönlendirmiş olmazsınız.

P - Normal sürüş pozisyonunuzu koruyun ve sola meyillleniniz.

S - Aracınızı, güvenli bir şekilde dönüşünüzü sağlayacak bir hızda (15 - 20 kilometre arasında) yavaşlatmaya başlayınız. Güvenli bir şekilde dönmenizi sağlayacak hız için en uygun vitesi seçiniz.

B - Dönüş yapmadan hemen önce, iç ve sol dış aynalarınızı kontrol ediniz, sonra yine dönüşünüzün güvenli olduğundan emin olmak için tali yola son bir defa daha bakınız.

A - Hızınızı artırmadan ve ilerlemeden önce arkanızdaki yeni durumu kontrol etmek için iç dikiz aynasına bir kez göz atınız..

10. Tali Yoldan Ana Yola Çıkış; Sol:

Tali yoldan ana yola çıkmak için kullanmanız gereken rutin ASPSBA, bir tali yola dönmek için bir kavşağa yaklaşma ile aynıdır. Kavşağa güvenle yaklaşımınızı tamamlamak için Tehlike Prosedürlerinden (3'lü kalıptan HBH, ASPSBA, ASM) ASPSBA'yı kullanın.

Ana yola yaklaşmaya ilişkin gözlemler, durmadan yola çıkıp çıkamayacağınızı ve aracınızı hangi viteste kullanabileceğinizi belirlemek için kritik öneme sahiptir. Bazı kavşaklar açıktırlar, erken gözlem yapmanıza izin verirler, diğerleri kapalıdırlar ve görüş açınızı kısıtlarlar.

Ana yola çıkmadan önce ekstra dikkat gösterilmesi gerekiyor. Ana yoldaki araçlar size göre önceliğe sahip olduklarından, güvenli bir boşluğa çıkmadan önce geçmelerini sağlamak için kavşakta yavaşlamanız veya durmanız, durulması halinde el freni çekilmesi şarttır .

Kavşağa yaklaşırken, levhalara ve yol işaretlerine bakmalısınız. Dur levhası ve/veya dur çizgisi mevcut ise el frenini kullanmanız gerekir.

Sola dönmek için alacağınız pozisyon; kaldırımı takip ederek (dönerken arka tekerleğin kaldırımı değmeyeceği bir mesafe) ve durmamız gerekirse de aracın en uç ön cephesi dur veya yol ver çizgisini geçmemek şartıyla çizgiye yakın durmalıdır. Eğer 'Dur' ve/veya 'Yol Ver' çizgileri görünmüyor ise, sağ ve sol kaldırım hizası aracın en uç ön cephesini geçmemelidir.

11. Ana Yoldan Sağ Tali Yola Dön:

Tehlike Prosedüründen ASPSBA'yı sağ taraftaki tali yola güvenli bir şekilde dönmenize yardımcı olmak için kullanacaksınız. Sağ tarafta istediğiniz bir tali yola dönmek için aşağıdaki prosedürü uygulayınız:

Aynalar / Sinyal / Pozisyon / Sürat / Bak / Ayna (AS-PSB-A)

A - İç dikiz aynasını ve sağ dikiz aynasını kontrol ediniz. Döneceğiniz yola bakınız.

S - Doğru sinyal; sinyalinizi iyi zamanlamaya dikkat ederek diğer sürücüleri yanlış yönlendirmeyiniz.

P - Sağa dönerken orta çizginin hemen solunda paralel bir pozisyon alınız, direksiyonun döz olduğundan emin olunuz.

S - Aracı, güvenli bir şekilde dönüşünüzü sağlayacak bir hızda (15 - 20 kilometre arasında) yavaşlatmaya başlayınız. Güvenli dönmenizi sağlayacak hız için en uygun vitesi seçiniz.

B - Dönüşü yapmadan hemen önce, iç aynanız ve sağ kapı aynanızın kontrolünü yapınız, sonra dönüşün güvenli olduğundan emin olmak için karşıdan gelen ve tali yola bir göz atınız. Dönmeye başlamanız gereken noktaya '**dönüş noktası**' denir ve içine döneceğiniz yolun merkez çizgisinin, bulunduğunuz yolun merkez çizgisini geçtiği yerlere bakarak hayal edebilirsiniz. Aracınızın önü bu noktaya ulaştığında, tali yola dönünüz ('L' şeklinde).

A - Hızınızı artırmadan ve ilerlemeden önce arkanızdaki yeni durumu kontrol etmek için iç dikiz aynasına bir kez göz atınız.

Sağa dönerken karşı taraftan yaklaşmakta olan trafiğe öncelik vermek zorundasınız. Ayrıca döneceğiniz yolun girişinde, karşıdan karşıya geçen yayalara yol vermelisiniz.

Sağdaki tali yola girmeden önce yaklaşmakta olan trafiği beklemeniz gerektiğini düşünüyorsanız, kavşağa yaklaşırken şu adımları izleyiniz:

Dönüş noktasından hemen önce durunuz.

Birinci vitesi seçiniz ve hareket etmeye hazır olunuz. Bir süre beklemeniz gerekirse, el frenini çekiniz.

Yaklaşan trafik akışında güvenli bir boşluk bekleyiniz ve boşluk yaklaşırken arabanın hareket etmesini sağlayınız.

Seçtiğiniz boşluk görünmeden hemen önce, iç dikiz aynasını ve sağ dikiz aynasını tekrar kontrol ediniz ve güvenli ise hareket ediniz.

12. Tali Yoldan Ana Yola Dön, Sağ:

Yoğun trafik akışı olan bir ana yola dönmeden önce, trafikte güvenli bir boşluğa ihtiyacınız vardır. Bu boşluğun, dönüşünüzü güvenli bir şekilde gerçekleştirmek için, ana yoldaki trafiğe göre hızınızı arttırmanız gerekir.

Sağa dönerken, ana yolun sol tarafına geçmeniz için size zaman tanıyacak kadar büyük sağ trafikte bir boşluğa ihtiyacınız olacaktır. Sağdaki boşluk, soldaki trafikteki boşlukla aynı anda görünmelidir. Soldan ihtiyaç duyulan boşluğun, sağdaki boşluktan çok daha fazla olması gerekir.

Kavşaktaki görüş açınız park edilmiş araçlar tarafından engellenmişse, güvenli çıkmamızı sağlayacak bir görünüm elde edene kadar yavaşça ileriye doğru emeklemeye devam ediniz.

Tali yoldan ana yola çıkmak için kullanmanız gereken rutin ASPSBA, tali yola dönmek için bir kavşağa yaklaşma ile aynıdır. Kavşağa yaklaşımınızı güvenle tamamlamak için Tehlike Prosedürlerinden (3'lü kalıptan HBH, ASPSBA, ASM) ASPSBA'yı kullanınız.

Ana yola yaklaştırmaya ilişkin gözlemler, durmadan yola çıkıp çıkamayacağınızı ve aracınızı hangi viteste kullanabileceğinizi belirlemek için kritik öneme sahiptir. Bazı kavşaklar açıktırlar, erken gözlem yapmanıza izin verirler, diğerleri kapalıdırlar ve görüş açınızı kısıtlarlar.

Ana yola çıkmadan önce ekstra bir dikkat gösterilmesi gerekiyor. Ana yoldaki araçlar size göre önceliğe sahip olduklarından, güvenli bir boşluğa çıkmadan önce geçmelerini sağlamak için kavşakta yavaşlamanız veya durmanız gerekebilir (Dur çizgisi varsa el frenini çekmeniz şarttır).

Kavşağa yaklaşırken, levhalara ve yol işaretlerine bakmalısınız.

Sağa dönmek için alacağınız pozisyon, orta çizginin hemen solunda ve durmamız gerekirse de aracın en uç ön cephesi dur veya yol ver çizgisini geçmemek şartıyla çizgiye yakın durmalıdır. Eğer 'Dur' ve/veya 'Yol Ver' çizgileri görünmüyor ise, sağ ve sol kaldırım hizası aracın en uç ön cephesini geçmemelidir.

13. Yol Kenarından Açıyla Hareket:

Kimseye yararı olmadığını düşünüyorsanız bile, bir sinyale ihtiyacınız olabilir. Açıyla hareket (park halindeki bir aracın arkasından hareket etmek) ederken, görünmesi ve görülmesi daha zordur. Kör noktanızı en az iki kere kontrol edin. Yavaş yavaş hareket ederken, diğer araçlar yaklaşabilir. Tekerleklerinizi düzeltene kadar hızınızı düşük tutmak için debriyaj kontrolünü kullanınız.

14. Yokuş Yukarı ve Aşağı Hareket:

Aracınız geri veya ileri akma eğilimindedir. Bunu önlemek için yokuşta, gaz pedalını, debriyayı ve el frenini birlikte kullanmanız gerekir. Yokuş yukarı hareket etmek için tatbikatın çoğu, düz yolda hareket etmekle aynıdır, HBH rutin.

Yokuşda: Sol ayağınızla debriyaj pedalına basınız ve basılı tutunuz. Önce vites kolunu birinci vites pozisyonuna alınız. Sağ ayağınızla, gaz pedalına düzyoldan başladığınızda yaptığınızdan daha fazla basın ve tam olarak sabit tutunuz, gaz pedalına basma miktarı tepenin ne kadar dik olduğuna bağlıdır.

Debriyaj pedalını kavrama noktasına getiriniz; bu, düz yolda kullandığınızdan biraz daha yüksekte olacaktır. Güvenlik kontrollerinizi yapınız, 6 noktayı kontrol ediniz.

Hareket etme niyetinizi sinyal vererek işaret etmeniz gerekip gerekmediğine karar veriniz. Gerekirse sinyal, gerekirse tekrar etrafa bakınız el frenini yukarı çekip düğmesine basın ve gaz pedalına biraz daha basarken el freninin düğmesine basıp aşağı doğru inmesini sağlayınız. İhtiyacınız olan hızlanma miktarı yokuşun dikliğine bağlıdır.

Motorun, aracı hareket ettirmeye çalıştığını hissedene ve duyana kadar debriyayı biraz daha yukarı kaldırınız. El frenini yavaşça serbest bırakınız. Araç hareket etmeye başlarken gaz pedalına kademeli olarak basınız ve debriyaj pedalını yumuşak bir şekilde yukarı getiriniz.

Hatırlatma! Herhangi bir trafiğe girerken güvenli bir boşluk bırakınız, çünkü aracınız hızlanıp da yolun hızına çıkması zaman alacaktır. El frenini ve debriyayı kontrol etmek için iyi zamanlama gerektirir. El frenini çok erken indirerseniz, araç geri akacaktır.

Eğer motor sönerse;

1. El frenini çok uzun tuttunuz.
2. Debriyayı çok çabuk kaldırıyorsunuz.
3. Yeterli gaz kullanmıyorsunuz.

Tekniğe hakim olana kadar adımları deneyiniz.

Tekniği öğrendikten sonra, park halindeki bir aracın arkasından, açılı olarak yokuş yukarı gitmeyi deneyiniz.

Yokuşta, yolun soluna park ettiğinizde, direksiyonu sağa çevirip 1. Vites ve el freni ile sabitleyiniz.

İnişte: Rutin, yokuş yukarı hareket etmekten daha basittir, çünkü aracın ağırlığı kendi başına iniş aşağı hareket etmesine yardımcı olacaktır. Amaç, aracın kontrolsüz tepeden aşağı doğru ilerlemesini önlemektir. En etkili ve en basit yöntem aşağıdaki gibidir:

Debriyaj pedalına sonuna kadar basınız. Eğimin derecesine göre uygun vitesi atınız (bu ikinci vites olabilir). Ayak frenine basınız. El frenini indirip ayak frenine basmaya devam ediniz.

Aynaları kontrol ediniz. Kör noktalara bakmak için hareket etmeden hemen önce etrafa bakınız. Gerekirse sinyal veriniz. Sadece, hareket etme güvenli olduğundan emin olduğunuzda hareket ediniz. Gerekirse tekrar etrafa bakınız.

Ayak freninden ayağınızı kaldırınız ve araç hareket etmeye başladığında debriyaj pedalını serbest bırakınız. Bununla birlikte, kullanılabilecek başka yöntemler olabilir. Manevranın kontrol altında yapılmasını sağlarlarsa eşit olarak kabul edilebilirler.

İnişte, yolun soluna park ettiğinizde, direksiyonu sola çevirip Geri Vites ve el freni ile sabitleyiniz.

Unutma! Yokuşta hareket etmek için;

Daha önce tarif edildiği gibi gaz pedalı, debriyaj ve park freni kullanımını koordine etmelisiniz. Yokuş yukarı gelen trafiği kesmeyin veya engellemeyiniz. HBH rutini kullanınız. Aceleci hareketlerden kaçınınız. Hareket etmeden önce trafikte daha büyük bir boşluğa ihtiyacınız vardır, çünkü aracınız düz yoldaki kadar hızlı hız kazanmaz.

Yokuş aşağı hareket etmek için;

Size daha fazla kontrol sağlamak için eğimin dikliği için doğru vitesi kullanmaya dikkat edin. Yokuş aşağı gelen sürücülerin yavaşlamak veya durmak için daha fazla zamana ihtiyaç duyacaklarını unutmayınız. Yine, yola çıkmadan önce yeterince büyük bir boşluk bırakınız.

15. Acil Duruş:

İyi bir sürücünün nadiren bir acil durumda durması gerekebilir, çünkü; potansiyel olacak tehlikeli durumları araştırır ve buna göre davranır. Bununla birlikte, tahmin edilemeyecek bir durum ortaya çıkabilir ve sonuç olarak tek eylem yolu, acil duruş yapmasıdır.

Acil duruş; Aracı acil durdurmanın kilit noktaları aşağıdaki gibidir:

1. Ayak frenine hızlı ve sağlam bir şekilde basınız, ancak aynaları kontrol ederken zaman kaybetmeyiniz. Debriyajdan önce frene basınız. Debriyaja ilk basarsanız, araç dengesiz olabilir ve kontrolü zor olabilir.
2. Araba durana kadar her iki elinizi de direksiyonda tutunuz. Sert fren yaptığınızda arabanın ağırlığı öne doğru fırlar; Bu, yönünüzü korumak veya kaymayı düzeltmek için direksiyonu sağlam tutmaya ihtiyacınız olduğu anlamına gelir.
3. Otomobil durmadan hemen önce debriyayı tamamen yere bastırınız. Otomobil durduktan sonra, el frenini çekiniz ve boş vitesine alınız.
4. Tekrar hareket etmek için arka camdan başlayıp geri kalan 6 noktaya baktıktan sonra hareket ediniz.

Kayma nasıl düzeltilir?

Sert bir şekilde fren yaparken, özellikle yol yüzeyi ıslak, buzlu veya gevşek ise, her zaman artan kayma riski vardır. Kuru bir yol yüzeyinde, araçla öndeki araç arasında 2 saniye boşluk bırakmalısınız. Yağışlı havalarda bu mesafe 4 saniyeye (iki katına) çıkarılmalı, kar ve buzlu koşullarda 10 kata kadar çıkabilmelidir.

Çok sert fren uygularsanız, tekerlekler aracın yol yüzeyinde kaymasına neden olarak kilitlenebilir. Ancak, ABS'li bir araç kullanıyor olabilirsiniz (kilitlenme önleyici fren sistemi), bu sistem hızla dururken kaymayı önlemeye yardımcı olur.

ABS, tekerleklerin kilitleneceği noktayı tespit ederek, freni serbest bırakarak (lastiklerin yol yüzeyindeki yol tutuşunu sürdürmesini sağlar) ve ardından freni yeniden uygulayarak çalışır. Bu, otomatik olarak saniyede birçok kez, frenlere darbeli bir mesaj göndererek yapılır. Siz sadece fren pedalına maksimum basınç uygulayın.

Aracınızda ABS varsa, kaymayı düzeltmek için direksiyonu yönlendirebilirsiniz, ABS devredeyken aracın gitmesini istediğiniz yöne direksiyonu çeviriniz.

Pompalayarak frenleme;

Aracınıza ABS takılı değilse ve fren yaptığınızda tekerlekler kilitlenip kaymaya başlarsa, ayak frenini pompalama metodunu uygulayarak kullanınız (frene, ayağınızı sürekli basıp kaldırarak oluşur), bu lastiklerin yol yüzeyini tekrar tutmasına ve ardından aracı tekrar yavaşlatmaya başlaması için frenin yeniden uygulanmasına izin verecektir.

Pompalama işlemi çok hızlı yapılmalıdır ve 'kadans freni' olarak adlandırılır. Kadans frenlemeyle aynı anda direksiyonu yönlendirmeyiniz; Arabayı tekrar tam kontrol altına alıncaya kadar bekleyiniz.

Hız ve durma mesafeleri;

Bir aracı durdurmak için harcadacağı mesafe, aracın ağırlığına, hızına, frenlerine, lastiklerine ve süspansiyonuna bağlıdır. Aynı zamanda reaksiyon hızınıza veya düşünme sürenize ve yol yüzeyinin kendisine de bağlıdır. Karayolu Kodu, tipik, kuru bir yol yüzeyinde ve ortalama araç özelliklerini varsayarak durma ile ilgili bir rehber içerir (aşağıdaki şemaya bakınız).

	Düşünme Zamanı	Fren Zamanı
32 Km / 20mil	6 m	6 m
48 Km / 30 mil	9 m	14 m
64 Km / 40 mil	12 m	24 m
80 Km / 50 mil	15 m	38 m
96 Km / 60 mil	18 m	55 m
112 Km / 70 mil	21 m	75 m

MESAFE DARALDIKÇA, HIZ AZALIR

16. Kavşaklara Yaklaşma:

Kavşaklarda ekstra özen gösterilmesi:

- Bisikletlilere, motosikletlilere, motorlu tekerlekli sandalyelere / mobilite scooterlere ve yayalara dikkat etmek her zaman kolay değildir. Öndeki trafiğe arkadan yaklaşırsanız, sizi görmemiş veya duymamış olabilirler.
- Döneceğiniz bir yolu karşıdan karşıya geçen yayalara dikkat ediniz. Eğer geçmeye başlamışlarsa önceliğe sahiptirler, öyleyse yol veriniz.
- İlerideki kavşaktan dönebilecek uzun araçlara dikkat ediniz; dönüş yapmak için yolun tüm genişliğini kullanmak zorunda kalabilirler.
- Kavşakta beklerken, sağdan gelen ve sola sinyal veren bir aracın gerçekten döneceğini var saymayınız. Bekleyiniz ve emin olunuz.
- Kavşaktan dönmeden önce etrafa bakınız. Güvenli bir şekilde yapabilmeniz için yeterince büyük bir boşluk bulunana kadar bir yolu geçmeyiniz veya bir yola girmeyiniz.

Kapalı bir kavşakta yolun temiz olup olmadığını göremezsiniz, bu nedenle çok daha yavaş yaklaşmalısınız, gerekirse camlarınızı açıp yolu dinlemelisiniz. Çok hızlı yollarda veya çok az vizyona sahip kavşaklarda, “DUR” işareti bulursunuz ve bu kavşakta tamamen durmanız gerekir.

- Kural 'Dur' levhası ve yol boyunca kesintisiz beyaz çizginin gerisinde durmanız ŞARTTIR. Hareket etmeden önce trafikte güvenli bir boşluk olmasını bekleyin. Birkaç saniyeden fazla duracaksanız, el frenini mutlaka kullanınız.
- Kural Kavşağa yaklaşırken "Yol Ver" işareti ya da yol üzerinde işaretlenmiş bir üçgen olabilir. Tali yoldan ana yola çıkarken kesik beyaz çizgiler ana yoldaki trafiğin önceliği olduğunu anlatır, hareket etmeden önce trafikte güvenli bir boşluk olmasını bekleyiniz. Tali yoldan ana yola yaklaşırken ana yolun boş olması halinde durmanız gerekmez.
- Kural Çift şeritli anayolları geçerken veya sağa dönerken, öncelikle merkezi Refüj (Cep) aracınızın tüm uzunluğunu sığacak kadar derin olup olmadığını değerlendiriniz.
- Öyleyse, anayolun her bir yarısını ayrı bir yol olarak görmelisiniz. Yolun ikinci yarısında trafikte güvenli bir boşluk oluşuncaya kadar merkezi refüjde bekleyiniz.
 - Merkezi refüj aracınızın uzunluğu için yeterli değilse, tek seferde geçene kadar bekleyiniz.
- Kural Kutu kavşakları; Bunlar, yolda boyanmış çapraz sarı çizgilerden oluşuyor. Çıkış yolunuz veya şeridiniz temizlenene kadar kutuya girmemelisiniz. Bununla birlikte, kutuya girip sağa dönmek istediğinizde kutu içi bekleyebilirsiniz ve bunu yalnızca karşıdan gelen trafikle veya sağa dönmek için bekleyen diğer araçları beklemekle mükellefsiniz. Sinyalli kavşaklarda, kutunun diğer tarafında aracınızı sığacak bir alan yoksa ve tamamen geçemezseniz, kutuya girmemelisiniz.

Trafik ışıkları tarafından kontrol edilen kavşaklar

- Kural Işık yeşil olmadığı sürece önünüzde bulunan beyaz "Dur" çizgisinin arkasında durmanız ZORUNLUDUR. Yaklaşırken sarı ışık belirirse ve durma çizgisini zaten geçiyorsanız veya durmanız halinde arkadan gelen araçla çarpmaya neden olabilecek kadar yakınındaysalar devam edebilirsiniz.
- Kural Kırmızı ışık yanarken beyaz çizgiyi geçmek için hareket ettirmemelisiniz. Kavşağı güvenli bir şekilde geçmeniz için yeriniz varsa veya sağa dönme pozisyonu alıyorsanız, trafik ışıkları yeşil olduğunda ileriye doğru gidiniz. Trafik ışıkları yanmıyorsa; durumu, işaretlenmemiş bir kavşak gibi kullanın ve büyük bir titizlikle devam ediniz.

Sağa dönüş

Kural Sağa dönmeden önce yapılması gerekenler:

- Aynalarınızı kullanarak arkanızdaki trafiğin konumunu ve hareketini bildiğinizden emin olunuz.
- Sağa dönüş sinyali veriniz.
- Yolun tam ortasının solunda veya trafiğin sağa dönmesi için işaretlenmiş alanda bir pozisyon alınız.
- Mümkünse diğer araçların soldan geçmesine izin veriniz, orta çizgiye yakın ve paralel olarak.

Kural Yaklaşan herhangi bir araçla aranızda güvenli bir boşluk olana kadar bekleyiniz. Bisikletliler, motosikletliler, yayalar ve diğer yol kullanıcıları için dikkatli olunuz.

Sizi geçmeye çalışan olmadığından emin olmak için aynalarınızı ve kör noktanızı tekrar kontrol ediniz, sonra dönüşü yapınız. Köşeyi kesmeyiniz.

Ana yola dönerken büyük özen gösteriniz; Her iki yönde de trafiği izlemeniz ve güvenli bir boşluk için beklemeniz gerekecektir.

Kural 4 yollu kavşaklarda; karşı taraftan yaklaşmakta olan bir aracın da sağa döndüğü kavşaklarda, sağa dönerken iki yöntem seçeneğiniz vardır:

- Araçlarınızın sağ taraflarının kullanılarak sağa dönüş; diğer aracı sağınızda tutup arkasından dönünüz. Bu yöntem, genellikle dönüşünüzü tamamlarken yaklaşmakta olan trafiği net bir şekilde görebildiğiniz için daha güvenli bir yöntemdir.
- Araçlarınızın sol tarafları kullanarak sağa dönüş; birbirlerinin önünden geçerek. Bu yöntem, yaklaşmakta olan trafik hakkındaki görüşünüzü engelleyebilir, bu nedenle ekstra özen gösteriniz.
- Özellikle bisikletliler ve motosikletliler görüşünüzden gizlenebilirler. Yol düzeni, işaretler veya diğer araçların nasıl pozisyon aldığı, hangi parkurun alınması gerektiğini belirleyebilir.

Sola Dönüş

Kural Aynalarınızı kullanınız ve sola dönmeden önce zamanında sola dönüş sinyali veriniz. Sola dönmeden hemen önce araç geçmeye çalışmayınız ve dönüş yapmadan önce solunuzdan geçmeye çalışan trafiğe dikkat ediniz, özellikle de büyük bir araç

kullanıyorsanız bisikletliler, motosikletliler ve diğer yol kullanıcıları sizin görüşünüzden gizlenebilirler.

Kural Dönerken:

- Güvenli ve uygulanabilir olduğu kadar sola yakın durunuz.
- Otobüs şeridi, bisiklet şeridi veya tramvay kullanan araçlara her iki yönden de yol veriniz.

Çemberler (Döner Kavşak)

Kural Bir çembere yaklaşırken, trafik işaretleri, trafik ışıkları ve doğru şeride yönlendiren şerit işaretleri dahil olmak üzere size sunulan tüm bilgileri dikkate alın ve bu işlemleri yapınız. Yapılması gerekenler:

- Her aşamada **Aynalar - Sinyal – Manevra**’yı kullanınız.
- Hangi çıkışa ihtiyacınız olduğuna mümkün olduğunca erken karar veriniz.
- Diğer yol kullanıcılarının kafasını karıştırmamak için sinyallerinizi zamanlayınız ve uygun bir sinyal veriniz.
- Doğru şeride giriniz.
- Trafik koşullarına uyulması için hızınızı ve pozisyonunuzu ayarlayınız.
- Etrafınızdaki tüm yol kullanıcılarının hız ve konumlarının farkında olunuz.

Kural **Döner kavşağa** yaklaşırken:

- Levhalar, yol işaretleri veya trafik ışıkları tarafından aksi belirtilmedikçe, sağınızdan yaklaşan trafiğe öncelik veriniz.
- Trafik ışıklı döner kavşağa girmeden, döner kavşağa girmenize izin verip vermediğini kontrol ediniz. Eğer izin veriyorsa, devam ediniz, ancak bir kez daha sağa bakınız.
- Döner kavşaktaki diğer tüm yol kullanıcılarına dikkat ediniz; yanlış veya hiç sinyal kullanmayanın olabileceğini unutmayınız.
- Öndeki trafiğin hareket ettiğinden emin olmak için hareket etmeden önce ileriye bakınız.

Kural **Sinyaller ve pozisyon.** Soldaki ilk çıkışa dönerken, levhalar veya işaretler aksini belirtilmedikçe:

- Sol sinyal ve sol şeritten yaklaşınız.
- Döner kavşakta solda ilerleyiniz ve çemberden çıkmak için sola sinyal vermeye devam ediniz.

Levhalar veya işaretler aksini belirtilmediği sürece sağa dönerken veya geldiniz yola geri dönerken:

- Sağ sinyal ve sağ şeritten yaklaşınız.
- Döner kavşaktan çıkmak için şeritleri değiştirmeniz gerekene dek döner kavşakta sağ şeritte ilerleyiniz.
- İstedığınız çıkıştan önceki son çıkışı geçtikten sonra aynalara bakıp sola sinyal veriniz ve normal sürüş şeridinizi alınız.

Çemberde düz karşıki yola gidilmek istendiğinde, levhalar veya işaretler aksini belirtilmedikçe:

- Döner kavşağa yaklaşırken sol şeriti seçin.
- Yaklaşırken sinyal vermeniz gerekmez.
- Döner kavşaktan çıkmak için rotanızı değiştirmeniz gerekene kadar bu şeritte kalınız.
- İstedığınız çıkıştan önce sonuncu çıkışı geçtikten sonra sola sinyal veriniz.

Döner kavşağa girişte üçten fazla şerit olduğunda, yaklaşma sırasında ve boyunca en uygun şeridi kullanınız.

Tüm durumlarda dikkat edilmesi ve bol mesafe gereken durumlar

- Döner kavşakların giriş ve çıkışlarındaki yayalar,
- Döner kavşakta önünüzden geçip, özellikle bir sonraki çıkıştan ayrılmak isteyen araçlar,
- Şeritlerden emin olmayan veya yanlış şerit kullanan trafik kullanıcıları,
- Motosiklet sürücüleri,
- Sağa doğru sinyal veren bisikletliler, özel izin ile sol şeritte ilerleyen ve sol şeritte kalmak isteyenler döner kavşak boyunca devam etmeyi tercih etmiş olabilirler. Bunu yapmalarına izin veriniz.

- Uzun araçlar (römorklar dahil). Bunların uzunluğu nedeniyle döner kavşağa yaklaşırken veya çemberde ilerlerken farklı bir rota kullanmaları gerekebilir. Sinyallerine dikkat ediniz.

Kural Mini döner kavşaklar: Bunlara normal döner kavşaklarda olduğu gibi yaklaşınız. Tüm araçlar, (fiziksel olarak yapamayan büyük araçlar haricindekiler) merkezin etrafından dolaşmak ZORUNDADIRlar. Unutma! manevra yapmak için daha az yer ve sinyal için daha az zaman vardır. Mini kavşaklarda U dönüşleri yapmaktan kaçının. Bunu yapan başkalarına dikkat edin.

Kural Birden çok döner kavşak. Bazı karmaşık kavşaklarda, her kesişme noktasında bir dizi mini kavşak olabilir. Her bir mini kavşağa ayrı olarak davranın ve normal kuralları izleyiniz.

Yaya Geçitleri:

Kural Bir yaya geçidinin üzerine veya zikzak çizgilerle kaplı alana park ETMEMELİSİNİZ. Yaya geçidine yakın hareketli aracı ya da yayalara yol vermek için durmuş olan arac ASLA GEÇİLMEYELİDİR.

Kural Trafikte kuyruk oluşmuşsa, yaya geçişini açık tutmalısınız.

Kural Trafiğin ya da yanlış park edilmiş araçların sıralanmasıyla, geçişin her iki tarafının görünümünün engellenmesi durumunda daha fazla özen göstermelisiniz. Yayalar, sabit araçlar arasında geçiş yapıyor olabilirler.

Kural Yayaların geçmeleri için fazla zaman tanıyınız ve motorunuzun sesini gaza basarak yükseltmeyiniz ya da ileriye hareket ederek onları rahatsız etmeyiniz.

Kural Zebra geçişleri. Bir zebra geçidine yaklaşırken;

- Geçmeyi bekleyen yaya için dikkat ediniz ve geçmeleri için yavaşlamaya ya da durmaya hazır olunuz.
- Bir yayaya, yaya geçidinin üzerine geldiğinde MUTLAKA yol vermelisiniz.
- Islak veya buzlu yollarda durmak için daha fazla zamana ihtiyacınız vardır.
- Elinizi sallayarak veya kornanızı yayaları davet etmek için kullanmayınız; başka bir araç yaklaşıyorsa bu tehlikeli olabilir.
- Yolun diğer tarafından yaklaşan yayaların farkında olunuz.

Merkezi bir ada ile bölünmüş olan bir zebra, iki ayrı geçiştir.

Sinyal kontrollü geçişler:

Kural Pelikan geçişleri: Bunlar, yanıp sönen sarı (Turuncu), kırmızı 'Stop' ışığını takip eden sinyal kontrollü geçişlerdir. Kırmızı ışık görüldüğünde DURMALISINIZ. Sarı

(Turuncu) ışık yanıp sönerken, geçit üzerindeki tüm yayaların geçmeleri için beklemeniz GEREKİR. Sarı ışık yanıp sönüyorsa ve geçitte yaya yoksa, dikkatle devam edebilirsiniz.

Kural Pelikan geçitleri yol boyunca bir bütündür, merkezi bir ada olsa bile. Adanın diğer tarafından geçen yayaları da beklemelisiniz.

Kural Araçlar için sinyal yeşile döndükten sonra hala geçmekte olan herkese yol veriniz. Bu tavsiye tüm geçişler için geçerlidir.

Kural **Toucan, Puffin ve Equestrian (Hayvan Binicisi) geçişleri:** Bunlar Pelikan geçitlerine benzer, ancak yanıp sönen sarı yoktur; Bu üç geçitteki trafik için ışık sekansı, trafik ışıklarıyla aynıdır. Kontrollü geçiş sinyalleri çalışmıyorsa, çok dikkatli olunuz (Henüz ülkemizde olmayıp ancak AB’de yaygın bir şekilde kullanılan bu geçitler, sadece bilgi olarak öğrenciye aktarılmalıdır).

17. Aynaların Kullanımı:

Aynalar arabanızın çevresinde neler olup bittiğini gözlemlemenizi sağlar. Onlar sizin en önemli görsel sürüş yardımcınızdır ve güvenli sürüş için çok önemlidir. Amaçları, arkada neler olup bittiğini bilmenizi sağlamaktır, ki bu da önümüzde ne olduğunu bilmek kadar önemlidir. Arabanızın aynalarını sık sık kullanmalısınız ve gördüğünüze güvenle cevap vermelisiniz.

İç Ayna:

Dikiz aynası olarak da bilinir. Bu genellikle arkanızdaki herhangi bir nesnenin gerçek bir resmini gösteren düz camdan yapılmış bir aynadır. Bu tür aynalara yansıyan görüntü bozulmaz, bu da takip eden trafiğin hızını ve mesafesini yargılamayı kolaylaştırır.

Çoğu araba aynaları ışık kırıcı bir kola sahiptir. Bu, gece kullanım içindir, böylece arkadaki araçların farlarının parlamasından dolayı rahatsız olmanızı engeller.

Tüm araç aynalarında olduğu gibi, iç dikiz aynasını sadece araç dururken ve normal sürüş konumunda otururken ayarlayınız. Parmak izlerini önlemek için aynayı kenarlarından tutunuz. Aynayı, kafanızı hareket ettirmek zorunda kalmadan arka camdan mümkün olan en iyi görünümü elde etmek için ayarlayınız. Arka camın tamamını iç aynada çerçeveleyebilmelisiniz, ancak yapamıyorsanız, arka camın sağ üst tarafını gördüğünüzden emin olunuz.

Dış Aynalar:

Bunlar kavisli cam kullanılarak yapılan Convex (dışbükey) aynalardır. Dışbükey aynalar daha geniş bir görüş alanı sağlarlar, ancak takip eden trafiğin hızını ve

konumunu değerlendirmeyi zorlaştırır. Araçlar gerçekte olduklarından daha küçük ve daha uzakta görünürler.

Dış aynaları, minimum kafa hareketi ile en iyi arka görüşü elde etmek için ayarlayın. Arabanın yan tarafını küçük bir şerit olarak görebilmelisiniz ve ufuk hattı aynanın ortasında görünmelidir.

Kör Noktalar:

Bu, arabanızın etrafındaki aynalarda görünmeyen bir alandır. Bunların en tehlikelisi, yan aynalara baktığınızda sol ve sağ omuzlarınızın arkasındaki kör noktalar, arabanın kaportalarının gizlediği alanlardır.

Bu kör noktalara bakmak için yan camlardan sağ ve sol omuzlarınızdan bakmalısınız.

Bazen çok şeritli yoldaki şeritleri değiştirirken, hareket halinde kör noktayı kontrol etmeniz gerekebilir.

Bunu yapmanız için hızlıca sola veya sağa omuzdan bakmanız gerekebilir. Geri dönüp arkanıza bakmaya gerek yok, çünkü bu tehlikelidir.

Aynaları Kullanırken:

Aynalarınızın düzenli kullanımı, güvenli sürüşün önemli bir parçasıdır. Etrafınızda her zaman neler olup bittiğinin farkında olmalısınız.

Aynalarınızı kullanırken kendinize arkanızda ne olduğunu, size ne kadar yakın olduklarını, hangi hızda seyahat ettiklerini ve niyetlerinin ne olduğunu sormalısınız. Karar vermek için yeterli zamana sahip olmalısınız, bu da aynaların erken kullanılmasını zorunlu kılar.

Hangi aynaları kullanacağınız, duruma ve manevra durumuna bağlı olacaktır. Normalde, önce iç aynayı, ardından dış aynaları kullanmalısınız.

Herhangi bir manevra yapmadan önce daima aynalarınızı kontrol ediniz.

Örneğın:

- Hareket etmeden önce – sol kör noktadan başlayıp tüm aynaları kontrol ediniz ve sağ kör noktayı kontrol etmek için sağ omuzunuzdan bakınız.
- şerit değiştirmeden - tüm aynaları ve yönünüze bağlı olarak sol veya sağ kör noktayı kontrol ediniz.
- Geçerken - hiç kimsenin sağınızda olmadığından emin olmak için sağ dış aynaya özellikle dikkat ederek aynalarınızı kontrol ediniz.
- Sola veya sağa dönerken – dönmeden orta ayna ve sağa dönecekseniz sağ, sola döneceksen sol aynayı kontrol ediniz.

- Yavaşlama veya durma - çok yakından takip eden bir araç, fren yaptığınızda kısa zaman içerisinde duramayabilir. Aynalarınızı zamanında kontrol ediniz, böylece hızınızı daha gecikmeli azaltabilirsiniz.
- Arabanızdan çıkarken - Bir aracın sizi geçmesi durumunda, aracın kapısını açmadan önce aynalarınızı ve kör noktanızı kontrol ediniz.

Bir tehlikeye yaklaşırken, daima aynalarınızı kontrol etmelisiniz, çünkü tehlikenin sizi yavaşlatmaya veya yön değiştirmeye zorlama olasılığı vardır.

Tehlikeler şunları içerir:

Kavşaklar

Virajlar

Yaya geçitleri

Yol Çalışması

Yavaş hareket eden araçlar

18. Sinyal Vermeler:

Araç Sinyallerine Cevap Vermek ve Cevaplamak:

Araçların birçok sinyal cihazı vardır - göstergeler, fren lambası, tehlike uyarı lambası, farlar, geri vites lambası ve korna. Bu sinyal cihazları, sürücü tarafından diğer yol kullanıcılarına ne yapmak istediklerini iletmek için kullanılır. Şoförlerin "yolu okumalarına" yardımcı oluyorlar. Sinyaller, manevra yapmak istediğiniz diğer yol kullanıcılarına önceden uyarı verir.

Uygun sinyalleri doğru zamanda ve doğru yerde vermek, diğer yol kullanıcılarının sinyallerini doğru yorumlamak tüm yol kullanıcılarının güvenliği için önemlidir.

Sinyalleriniz, manevralarınıza başlamadan önce ve diğer yol kullanıcılarının niyetinizin ne olduğunu anlamları için vakitli ve bu süre boyunca verilmelidir. Bir karışıklığa neden olabileceği için çok geç sinyal vermeyin.

Sinyal Lambaları:

Sinyal lambaları sarı renklidir ve ön, arka ve bazen de aracın hem sol hemde sağ taraflarda bulunurlar. Sinyallerinizi, sola veya sağa dönmek istediğinizde ilaveten yön değişeceğinizde kullanırsınız.

Sinyallerinizi yalnızca diğer yol kullanıcıları (araçlar, bisikletliler veya yayalar) görülebiliyorsa kullanmanız gerekir.

Bunları zamanında kullanın, diğer yol kullanıcılarına sinyalinize tepki vermeleri ve adapte olmaları için bolca zaman veriniz.

Manevrayı tamamladığınızda, sinyalin iptal edildiğinden emin olunuz, aksi takdirde diğer yol kullanıcılarının kafasını karıştırabilirsiniz.

Tehlike uyarı ışıkları:

Tehlike ikaz ışığınızı açtığınızda, aracın sağ / sol sinyallerinin tümü yanıp sönmeye başlar. Diğer yol kullanıcılarını bir tehlikeye karşı uyarmanız gerektiğinde tehlike uyarı ışıklarını yakarsınız. Bu tehlike kendi arabanız veya yoldaki bir engel olabilir.

Aracınız arızalandığında, arabanız trafiği engelliyorsa veya yoldaki diğer kullanıcıları tehlikeye karşı uyarıyorsanız, tehlike ışıklarınızı açınız (dörtlülere).

Asla, tehlikeli ya da yasadışı park ederken ya da araç çekerken kullanmayınız.

Fren Lamba Sinyalleri:

Fren pedalına bastığınızda iki arka uyarı lambası yanar. Bu, arkanızdaki trafiğe yavaşladığınızı gösterir. Fren lambaları kırmızı renktedir. Gece sürüş sırasında standart arka lambaların da kırmızı olduğunu unutmayınız.

Fren lambaları standart arka lambalardan daha parlak olmasına rağmen, fren lambalarının devrede olduğundan emin olmak için daha çok dikkat etmeniz gerekir.

Fren lambasının yararlı bir uyarı vermek için kullanılabileceği bir başka durum; özellikle düşük ışıktaki veya düşük görüş koşullarında, yol çalışmalarında veya trafik ışıklarında sabit durduğunuzda olmasıdır. Bir araba size arkadan yaklaşırken, fren lambasını yakmak için fren pedalına basınız. Bu, varlığınızın arkadaki aracın sürücüsünü uyacaktır.

Farlarınızın Yanıp Sönmesi:

Otoyol Kanunu'na göre, farlarınızı yanıp söndürmenin tek geçerli kullanımı, varlığınız konusunda başka bir yol kullanıcısını uyarmaktır.

Farların yanıp sönmesi, yoğun bir otoyolda sürüş yaparken olduğu gibi korna sesi duyulmadığı durumlarda kullanışlıdır.

Diğer yol kullanıcılarını talimatlar vermek için ve korkutmak için asla uzun farlarınızı yakmayın. Sürücülerin far flaşını başka bir yol kullanıcısına yolun açık olduğunu söylemesi için bir sinyal olarak kullanması yaygındır. Bununla birlikte, bu tür sinyallerin göz ardı edilmesi tavsiye edilir. Önünüzdeki yolun net olduğundan ve flaşın iletişim kurduğu şeyin bu olduğundan nasıl emin olabilirsiniz? Yanıp sönen farlara bu şekilde yanıt verecekseniz ya da sürüş testinizde açık bir şekilde net olduğunu söylemek için bir sürücüyü flaş ettirecekseniz, testi geçemezsiniz.

El ve Kol Sinyalleri:

Sinyaller veya fren lambaları gibi mekanik sinyaller arızalandığında kol sinyalleri verebilirsiniz. Bunu sağ kolunuzu yan camdan uzatarak ve şunları yaparak sağlarsınız:

- Durmak veya yavaşlamak - sağ kolunuzu sabit tutun. Sağ kolunuzu yukarı ve aşağı hareket ettiriniz, avuç içi yere bakar halde.
- Sola dönme - sağ kolunuzu saatin ters yönünde dairesel hareketlerle hareket ettiriniz. avuç içi ileri bakar halde.
- Sağa dönme – sağ kolunuzu sabit tutun ve avucunuz ileri baksın.

Korna:

Korna kullanımı, sizi göremeyen diğer yol kullanıcılarını varlığınız konusunda uyarmakla sınırlı olmalıdırlar. Saldırgan şekilde korna çalmaktan kaçının ve araç hareket halindeyken veya saat 21:00 - 07: 00 arasında yaşam bölgelerinde başka bir hareketli aracın sizin için tehlike oluşturması haricinde, korna kullanmanın yasadışı olduğunu unutmayınız.

Sürüş esnasında, gördüğünüz her sinyalin sürücülerin niyetlerini göstermek için doğru bir şekilde kullanıldığını asla kabul etmemelisiniz. Birçok sinyal yanlış kullanılmış olabilir. Dikkatli olun ve sinyalin gerçek olduğuna dair ikincil bir işaret bekleyiniz.

Örneğin; bir kavşaktan sola dönmeyi bekliyorsunuz. Bir araç sağdan yaklaşıyor ve beklediğiniz kavşağa sola dönmeyi planladığının sinyallerini veriyor. Yola çıkıp yolunuza devam edebilirsiniz, ancak ya sinyal yanlışsa ya da yanlışlıkla çalıştırıldıysa. Sinyalin gerçek olduğundan emin olmak için, araç yavaşladığında veya dönüş yapmaya başladığından emin olana kadar bekleyiniz.

Geri sinyal:

Bir araba geri vitese alındığında, aracın arkasında bir veya iki beyaz ışık yanar.

Sürüş Sınavına Girerken:

Sürüş sınavında sizden beklenenler:

- Diğer yol kullanıcılarına niyetinizi bildirmek için zamanında sinyaller veriniz.
- Herhangi bir manevra tamamlandıktan sonra sinyali iptal ediniz.

Herhangi bir yola döndükten sonra sinyali iptal ettiğinizden emin olun – direksiyonu geri döndürdükten sonra otomatik çalışan sinyal iptal cihazı iptal etmemiş olabilirler.

Sinyalleriniz başkalarının kafasını karıştıracağı kadar erken veya sinyallere güvenle tepki veremeyecekleri kadar geç olmasından kaçınınız.

Tüm sinyaller Karayolu Koduna uygun olmalıdır.

Farlarınızı asla başka bir yol kullanıcısına yol verdiğinizi göstermek için yakmayınız.

Asla yollardan geçmeleri için yayalara el sallamayınız.

19. Düz Geri Sürüş:

Tanıtım:

Öğrenci Sürüş Programının geri sürüş dersleri; koordinasyonlu sürüş dersinden sonra herhangi bir noktada verilebilir ve ileri sürüş derslerinden bir veya daha fazlası ile birleştirilebilir. İlk manevra sürüş dersinden gelen becerilerin bir sonraki manevra için alt beceriler haline gelmesiyle, ters manevraların her birinin gösterilen sırada öğrenilmesi önemlidir. Geri vites manevralarının tamamı sakın bölgelerde veya otoparklarda yapılmalıdır.

Bu manevranın temel öğrenme noktaları:

1. Bölge

Geri gitmeyi düşündüğünüz yerin güvenli, yasal ve uygun olduğundan emin olun.

2. Oturma pozisyonu ve emniyet kemeri

Geri giderken koltuğunuzda rahat geri bakma konumuna olanak sağlamak için emniyet kemerinizi çözerek sol taraftaki pencerelerden ve arka camdan bakabilirsiniz.

3. Direksiyondaki ellerin konumu

Geri giderken genellikle direksiyon simidini sağ elinizle saat 12 konumunda, sol elinizle saat 6 pozisyonunun yanında tutuyorsunuz veya sol el yolcu koltuğunu destek olarak kullanır.

4. Geri vites seçme

Bu, daha önceki sürüş derslerinde ele alınmadığında, geri vitese nasıl girileceği gösterilir.

5. Düşük hız (debriyaj kontrolü)

Tüm manevralar, genellikle 'debriyaj kontrolü' olarak bilinen çok yavaş bir hızda gerçekleştirilmelidir.

6. Her yönden farkındalık

Geri giderken aracın arka camından bakıyor olmalısınız, ara sıra tüm gözlemleri yapmak için debriyaj kontrolünü kullanarak durulur.

7. Konum almak için iyice geriye bakın

Tam olarak ileriye doğru bakarken arabayı konumlandırıdığınız gibi, aynısı ters sürüş için de geçerlidir. Sol yan taraftaki kapı aynası, aracın kaldırırma bağlı konumunu kontrol etmek için de yararlı olabilir.

8. Diğer yol kullanıcıları ile ilgilenmek

Geri giderken arkanızda bir aracı gördüğünüzde duraklayın ve bekleyin. Özellikle arkadan geçen bisikletlileri yayaları veya çocukları izleyin ve geçmelerini beklemeniz gerekir. Bir garaj yolunun önünden geçerken, girip çıkmaya çalışan trafiğe dikkat ediniz.

20. Sol Geri:

Tanıtım:

Sol geri manevrası iki düz geri ve bir dönüş ile oluşur.

Ters yöne dönüp geri dönmenin en güvenli ve en kolay yolu bir çemberden dönmek veya mahallenin etrafından dolaşmaktır. Bu mümkün değilse, en iyi ve en yaygın çözüm soldaki bir açıklığa geri dönmektir.

Sola geri, iki düz çizgi arasında bir dönüştür. Bundan dolayı, yeni kısım sadece dönüştür. Ancak bu dönüş bazı ek öğrenme noktaları ortaya koyuyor.

1. Yer

Asla bir tali yoldan ana yola geri dönmemelisiniz. Yalnızca sol taraftaki tali yol boş veya çıkan trafik yoksa kullanmalısınız. Yinede güvenli (çocuklar oynuyor mu), yasal (girilmeyen yol vs.) ve uygun (özel mülk) olup olmadığını düşünmeniz gerekir.

2. Direksiyonda ellerin konumu

Dönmeye başladığınız noktada, iki elinizle direksiyonu çekme itme yöntemini kullanmanız gerekecektir, ancak sol omzunuz üzerinde gözlemler yapabilmeniz için sola kaydırılabilirsiniz.

Arkaya bakıldığında, aracın istenilen konuma dönme etkisi direksiyonda çok daha az belirgindir. Ayrıca direksiyonun etkileri de gecikmiş görünüyor. Bu yüzden geri giderken fazla yönlendirmek kolaydır.

3. Her yönden farkındalık

Trafik akışına karşı bir yan yola dönmeyi planlıyorsanız, yan yola ilişkin ilave gözlemlere ihtiyaç duyulur. Otomobilin önü siz döndükçe yolun içine doğru açılacak ve ana yoldan geçen trafiğe tehlike oluşturacağından öne doğru ekstra gözlemlere de ihtiyaç duyulmaktadır.

4. Diğer yol kullanıcıları ile ilgilenmek

Sola geri giderken manevrayı terk etmeye ve öne doğru başlangıç konumuna sürmeye hazır olun. Yan yola bayağı geri gidilmedikçe, diğer araçların sizi kavşağın yanında geçmeleri çok tehlikelidir.

5. Yan yola geri döndükten sonra gitmeniz gereken mesafe

Sola geri giderken, yan yola makul bir mesafe (yani yaklaşık 2 -3 araç uzunluğu) geri gitmelisiniz. Bu kavşağı diğer araçların kullanımı için güvenli kılar ve güvenli bir şekilde uzaklaşmanız için size zaman ve alan sağlar.

21. Sağ Geri:

Tanıtım:

Bu manevra yaklaşmakta olan trafiğe maruz kalacağınız yolun karşı tarafında gerçekleştirilir. Kaldırım sağ tarafınızda olacağından , sol ve sağ omuzunuzdan bakmak suretiyle geri sürüş yapmanız gerekecektir.

Genellikle bir minibüs veya benzeri bir aracı sürerken sağa geri dönmenin yararlı olduğu söylenir. Bunun nedeni, arka solun (yani, yan tarafın) görüşünün sınırlı olmasıdır. Bu sorundan etkilenen tek araç kamyonetler değildir. Modern spor arabalarının çoğu arka görüşü çok kısıtlamıştır.

Sol gerinin aksine, trafik akışına karşı geri gitme probleminiz yoktur. Ancak, aracınız yanlış yöne bakıyor ve potansiyel olarak ana yoldan yan yola dönüş trafiğinde sorunlara neden olabilirsiniz.

Bu manevranın temel öğrenme noktaları:

1. Oturma ve el pozisyonu

Köşeyi dönerken ve sağa doğru geri giderken sağ omuzunuzdan bakmak için koltuğunuzda hafifçe sağa dönmeniz gerekebilir. Dönmeye başladığınız noktada, sağ omuzunuz üzerinden gözlemler yaparken iki elinizle de direksiyonda çekme itme yöntemini kullanmanız gerekecektir.

2. Her yönden farkındalık

Arkadan yan yola dönmek isteyen araçları izlemek için ekstra özen göstermeniz gerekir. Sol (yan taraftaki) kapı aynanızdan ve sol omuzunuzdan gerektiği gibi kontrol

ediniz. Benzer şekilde, tali yola dönmek isteyen yaklaşmakta olan trafiği izlemeniz gerekecektir. Aracınızın ön tarafı direksiyonu çevirdiğinizde dışarı doğru açılacağından, bunun ana yoldan geçen trafiğe tehlike oluşturup oluşturmayacağını düşünmeniz gerekir.

3. Diğer yol kullanıcıları ile ilgilenmek

Her zaman yaklaşmakta olan trafiğin geçmesini beklemek için hazırlıklı olmalısınız. Ancak, bazen size doğru gelen trafiğin sizi beklemeye karar vereceğini ve bu durumda manevraya devam etmeniz gerekeceğini görebilirsiniz. Ayrıca, arkadan yaklaşmakta olan araçları, tali yola dönmeyi planlıyorsa bu trafiği direksiyonu çevirmeye başlamadan beklemeniz gerekecektir.

4. Tali yolda geri gitmeniz gereken mesafe

Trafiğin tali yola dönmesiyle neden olabilecek olası bir kafa kafaya çarpışmayı önlemek için, sizi güvenli bir şekilde görmeleri ve geçmeleri için yeterli mesafe bırakılması (genellikle 5 ile 8 araç uzunluğu) için yeterince geriye doğru gitmeniz önemlidir. Ayrıca, yolun sol tarafına geçerken onlar için potansiyel bir tehlike olmayacağından emin olmak için yeterli mesafeye ihtiyacınız vardır. Ayrıca hareket etmeden önce sol omzunuzu kontrol etmeniz gerekecektir.

22. Yol İçi Yön Değişip Ters Tarafa Gitmek (Üçlü Dönüş):

Tanıtım:

Yol manevrasındaki dönüşün amacı, ileri ve geri vitesleri kullanarak aracı ters yöne bakacak şekilde döndürmektir. Programın bu aşamasında, bu manevrayı oluşturan tüm bileşen becerilerinde uzman olmalısınız; başlangıç yeri, sola doğru geri hareket ve sağa doğru ileri hareket. Bu manevranın anahtarı hızlı direksiyon ve iyi debriyaj kontrolü ile yavaş hızdır.

Kendinizi çıkmaz bir yolda bulursanız, güvenle dönüp çıkmak için kullanabileceğiniz tek manevra olabilir.

Dönüşün başlangıcı 'açıdan çıkma başlangıcı' ile benzerdir. B konumuna geçerken (yolun sağ tarafına), yavaş, güvenli bir hız sağlamak için debriyaj kontrolünü ve arabanızın etrafındaki diğer araçları aramaya devam etmek için gözlem becerilerini kullanıyor olacaksınız. Hareket etmeye başladığınızda direksiyonu hızlıca sağa yönlendiriniz, ancak B konumundaki kaldırıma ulaşmadan önce sola hızlıca çeviriniz.

B konumunda durduktan sonra, sola geri gideceksiniz (hafif bir yokuş yukarı başlangıçtan sonra). C (yolun sol tarafı) konumuna getiriniz, ancak kaldırıma ulaşmadan önce sağa doğru hızlı bir şekilde çeviriniz.

Bu noktadan normal sürüş konumunuz olan D (yol içi normal sürüş pozisyonu konumuna doğru devam ediniz.

1. Yer

Sakin ve mümkün olduğunca yeterli mesafenizin olduğu bir yer seçiniz. Ağaçların veya direklerin veya kaldırım kenarının yakınında engellerin olduğu yerlerden kaçınız. Park edilmiş araçlardan uzak durunuz ve yaklaşan trafiğe kolayca görülebileceğinizden emin olunuz. Aracınız yolda B ve C konumlarında iken her iki yönden de trafiğe mania yaratıp kaza yapılmasına çok açıksınız.

2. Direksiyon

B noktasına ve C noktasına ulaşmadan hemen önce direksiyonu hızlı bir şekilde sola kilitleyebilirsiniz, manevrayı olabildiğince az hareketle tamamlamanın anahtarıdır.

3. El freni ve debriyaj kontrolü

Yolun ksarii (yolun enine kavisi), aracın ileri ve geri kaymasını önlemek için el frenini B ve C noktalarında uygulamanızı gerektirebilir. Aynı zamanda daha önce öğrenmiş olduğunuz debriyaj kontrol ve frenleme becerilerinizi kullanmanızı gerektirir.

4. Her yönden farkındalık

Her yönde farkındalık bu manevra için özellikle önemlidir; çünkü, aracınızı her iki taraftan da takip ederken gelen trafiğin farkında olmanız gerekir.

Önden veya arkadan geçebilecek olan yayalar. Bu nedenle ileriye doğru ilerlerken, ileriye bakarken sürekli olarak bir yandan diğer tarafa bakıyordur. Geri viteste geri giderken, sürekli olarak sol omuzunuzun üzerinden bakmak ile birlikte sağ omuzunuzdan da bakmanız gerekebilir.

5. Diğer araçlarla ilgilenmek

Manevra, yolun her iki yönünde de trafiğin olmaması ve size doğru gelen herhangi bir aracın olmamasına dikkat ediniz. İlk bacağı tamamladığınızda, bekleyen trafik, eğer isterlerse arkanızdan geçebilir. Benzer şekilde, üçüncü bacağı başlamadan önce, beklemekte olan herhangi bir trafiğin isterlerse önünüzden geçmesine izin verebilirsiniz. Aynı şey, manevrayı tamamlamak için ileri ve geri hareket etse de geçerlidir.

6. Gerekli hareket sayısı

Manevrayı üç bacakta veya hareketlerde tamamlamak her zaman mümkün olmayabilir. Özellikle yol çok dar ise ileri ve geri hareketler için ilave hareketler gerekebilir. Bu ek hareketler için prosedür temelde aynıdır.

23. Geri Kutu Parkı:

Tanıtım:

Kutu park yeri, çok katlı veya süpermarket otoparklarına park etmeyi öğrenmek için gerekli bir beceridir. Gereken beceriler, sol veya sağa geri köşe dönüşlerine gereken becerilere çok benzer.

Özellikle geceleri veya arka koltuklarda yolcularınız varsa, park alanlarından geri çıkmaya çalışırken, sürücülerin sık sık zorluklarla karşılaştığını görüyorsunuz; ancak geri manevra ile kutuya giren sürücüler düz çıkıp gidebiliyorlar. Sadece, bir park yerine geri park etmek daha güvenli olmakla kalmaz, aynı zamanda motor soğukken ekstra yakıt kullanmayacağınız için çevre dostudur.

Bir otoparkta park ederken, kutu içine direk sürmek yerine geri girmek daha güvenlidir, bu nedenle gözlemlerinizin etkili olması ve aracınızın hızını çok yavaş yürüme hızına düşürmeniz hayati önem taşır. Yayaların da otopark kullandıklarını ve aracın önünde veya arkasında yürüyebileceklerini unutmayınız.

Geri girecek bir kutu seçerken, park etmek ve kapılarınızı açmak için yeterli alan bulunduğundan emin olunuz. Otoparkın tasarımı (kutuların yönleri), manevralarınızı başlatmak için aracınızı nasıl hizaya koyacağınızı belirleyecektir.

1. Konum

Geri girmek istediğiniz kutuyu seçiniz ve iki araba uzunluğunda ileri gidip durunuz. Geri vitesi seçin ve aracı hareket etmeye hazırlayınız.

2. Gözlemler

Hareket etmenin güvenli olduğundan emin olmak için tüm etrafınıza iyice bakınız.

3. Dönüş Noktası

Gideceğiniz yöne doğru geriye bakınız ve kullanmak istediğiniz kutunun ilk beyaz çizgisi sol arka yolcu kapısı camından arka koltuğun üstüyle aynı hizada görünene kadar yavaşça geriye doğru hareket ediniz.

Bu noktada, tüm etrafınız ile ilgili gözlemleri tekrarlayınız ve eğer güvenliyse araba yavaşça kutuya giderken sola (veya sağdaki bir kutuya geri giderken sağa) yönlendirmek için direksiyonu gideceğiniz yöne tam kilitlemeniz gerekecektir .

Bu manevra boyunca arka pencereden bakmanız gerekir, ancak bu, aracı başarılı bir şekilde yerleştirmenize yardımcı olursa kapı aynalarınıza göz atabilirsiniz.

Araba düz ve beyaz çizgilerle paralel hale geldiğinde, direksiyonu gerektiği gibi düzeltiniz, böylece aracınız iki beyaz çizginin arasına düz ve merkezi olarak park edilmiş olursunuz.

Kutuya

Keskin köşe parkı:

Neredeyse keskin köşe sol geri (90 derece köşe) yapma manevrasına benzer.

Çapraz park:

Bir park kutusuna geri girmenin diğer bir yolu, geri girmek istediğiniz kutunun önüne çapraz olarak çıkıp manevrayı tamamlamaktır.

24. İleri Kutu Parkı (Örneğin marketlerdeki park yerleri):

Tanıtım:

Öncelikle kendinize sorun! neden bir park yerine ileriye doğru sürmek istiyorsunuz? Bunun bir nedeni, alışveriş veya süpermarket otoparklarına park ederken, öne park etmek zorunda kalabilirsiniz, böylece alışverişlerinizi arabanın bagajına daha kolay yükleyebilirsiniz ve trolinizi çimlerin üzerine koymak zorunda kalmazsınız.

23. maddenin aleyhinde olmasına rağmen, özellikle insanların telaşa uğradığı otoparklarda günlük yapılan bir manevra. Bu manevrayı yapmak genellikle daha hızlıdır, çünkü etrafınızda başka araba yoktur, neredeyse geri gitmek kadar güvenlidir.

Ancak, aracınızın arka koltuklarında yolcular, bagajınız tavana kadar dolu, arkanızdan geçen yayalar, kutulara girmek isteyen trafik ve sizde geri çıkmaya çalışacaksınız, ne kadar tehlikeli olup olmadığını düşününüz.

Bir park yerine geri girmenin olumlu ve olumsuz tarafları:

- Geri geri giderken görünürlük daha kötüdür.
 - Park halindeki araçların arasındaki kutuya geri doğru girmek ileri doğru girmekten daha kolaydır.
 - Geriye doğru geri giderken kapı aynalarını kullanarak beyaz park yeri çizgilerini yargılamak ve ölçmek daha kolaydır.
 - Bir park yerine geri doğru girerseniz, aracınızı güvenli bir şekilde hizalamanıza yardımcı olmak için önünüzdeki park alanlarını kullanabilirsiniz.
1. Otoparka giren veya çıkan diğer arabalara, yolunuzu geçen yayalara, yoldaki arabalara, hedeflediğiniz kutuya yakın sütunlara veya direklere dikkat ediniz. Bir park yerine girerken, otoparka doğru sürülen araçların önceliği olacaktır. Genelde kutuya girmeden önce geçmelerini beklemelisiniz.

2. Bazı insanlar yanlarında araba bulunan bir kutuya geri park etmeyi tercih eder, her iki koydaki arabaları da yargılamak ve hedef koylarına sığdırmak için kullanırlar.
3. İleri parkta her iki tarafı boş olan bir kutuyu seçmek daha emniyetli ve kolaydır.
4. Hedef kutuyu seçtikten sonra, yaklaşırken ASPSB yordamını gerçekleştirmeye devam ediniz.

25. İki Araç Arası Park:

Tanıtım:

Paralel park, şehirdeki caddeye park etmek isteyip istemediğinizi öğrenmek için gerekli bir beceridir. Genellikle şehir içi boş bir park alanına ilerleyip girmek için yeterli alan yoktur ve bu nedenle tek seçeneğiniz iki araç arasına geri park etmektir.

Paralel park manevrası, park etmeyi planladığınız hedef aracın yanına çekmenizi gerektirir. Sol kapı aynasını hedef aracın ön ucuyla aynı hizada tutmaya çalışınız.

Güvenli olduğunu kontrol ettikten sonra, arka tekerlekleriniz hedef aracın arkası ile aynı seviyeye gelinceye kadar kademeli olarak geriye doğru manevraya başlayınız. Bu noktada aracınız kaldırıma yaklaşık 45 derecelik bir açı ile köşegene kadar yeterli sol direksiyon kilidi kullanmaya başlayınız. Aracın arkası kaldırımdan yaklaşık 2 metre uzakta ise, aracın kaldırıma paralel olması için direksiyonda yeterli sağ kilit kullanınız. Aracınızın tekerleklerini düzleştirmek için yavaşça geriye ve sola doğru yönlendirmeye devam ediniz. (Paralel Park için diğer teknikler de mevcuttur.)

Pozisyonunuzu düzeltmek için ileri ve geriye doğru hareket etmeniz gerekirse, tekrar geri gitmek zorunda kalmadan yine iki aracın arasından çıkabilmeniz koşuluyla yeterli boşluk bırakınız.

Sınavda, buna bakılmaksızın; manevra, hedef aracın arkasından iki araba uzunluğunda hayali bir mesafede yapılmalıdır.

Bu manevra ile ilgili ek öğrenme noktaları aşağıdaki gibidir:

1. Konum

En az bir buçuk araç boyu büyüklüğünde ve güvenli, yasal ve kullanışlı olduğundan emin olmak için park yerini dikkatlice değerlendiriniz.

2. Amaçlarınızı açıkça belirtin

Niyetinizi; park yerinden önce yavaşlayarak ve geri park etmeyi planladığınız, araca makul derecede yakın ve paralel konumlandırarak, bilindiğinden emin olunuz. Hemen geri gitmeye hazır olunuz. Fren ve geri vites lambaları, konum değiştikçe takip eden trafiğe bir sinyal haline gelir.

3. Hedef araba pozisyonu

Otomobilinizi hedef araca paralel konumlandırmaya çalışın, yaklaşmakta olan araçların geçmesi veya takip eden araçların geçmesi için yeterli alan sağlayın, ancak mevcut alanda manevrayı tamamlamanızı önleyecek kadar yakın olmamalıdır. Hedef araca ne kadar yakın olursanız, mevcut alana geri dönüş için uygun bir açı elde etmek o kadar zor olacaktır.

4. Her yönden farkındalık

Geri gitmeye çalışırken, arkanızdan geçebilecek olan, yolun her iki tarafındaki yayalara dikkat ediniz. Arkaya bakış açınız geçici olarak kör nokta içinde kaybolduğunda, sol ve sağ omuzlarınızın üzerinden dikkatli bakmanız için durmanızı gerekebilir. Aracınız yolun içine doğru açılırken, geçen araçlara bir tehlike vermeyeceğinizi kontrol ediniz. Benzer şekilde, hedef aracın arka tarafına çarpmamaya çalışırken, aracınızın ön tarafını da çarpmamaya dikkat ediniz.

5. Diğer yol kullanıcıları ile ilgilenmek

Diğer yol kullanıcılarına her zaman yol vermelisiniz. Arkadan geçen tüm yayalara yol vermeli ve aracı geçmeye çalışan veya yaklaşmakta olan araçların yoluna çıkıp yönlerini değiştirtmekten kaçınmalısınız.

6. Sakin ol

Diğer deneyimli sürücüler, bu manevrayı acele ederseniz daha uzun süreceğini ve bir şeye ya da birine çarpma riskine maruz kalacağınızı takdir edecektir. Bu nedenle, trafik manevrasına başladıktan sonra aracın önü yola açıldığında, genellikle size öncelik verdiklerini göreceksiniz. Hiçbir koşulda bu egzersizi yaparken acele etmenize izin vermeyiniz.

26. Roundabout (Çember / Döner Kavşak) Yaklaşım ve Kullanımı:

Tanıtım:

Çemberler trafik akışını sürdürmek için tasarlanmıştır. Trafik, merkez adanın etrafında sadece saat yönünde akmalıdır. Bu dairesel yol tek yönlü bir caddedir ve bir veya daha fazla şeritten oluşabilir. Mini kavşaklar çok daha küçüktür ancak trafiğin akışını sağlamak için aynı amaca sahiptir. Döner kavşağa giren trafik, sağdan yaklaşan veya çembere girmeye çalışan trafiğe yol vermelidir.

Bir döner kavşağa yaklaşım:

Bir kavşağa yaklaşırken, Tehlike Tatbikatını uygular (ASPSB) ve mümkün olan en erken zamanda gideceğiniz yöne doğru gözlem yaparsınız. Diğer çemberlerin aksine çoğu çember oldukça açıktır, böylece çemberdeki trafik akışını erken bir zamanda değerlendirebilirsiniz.

Bu, hızınızı ayarlamak için yeterli zaman vermelidir, böylece mümkünse, sağdan gelen trafik akışını durdurmadan veya yavaşlatmadan güvenli bir şekilde çembere girebilirsiniz.

Bazı sürücüler çembere yaklaşıp durup da bakmak gerekirmiş gibi kullanıyorlar ve sadece son dakikada sağa bakıyorlar. Sonuç olarak, gerekmediğinde yol verme hattında durabilirler. Bu nedenle, açık olsa bile öndeki aracın devam edeceğini var saymayınız.

Döner kavşakta nasıl devam edilir

Sola dönüş:

Sola dönerken, sol şeritte yaklaşın, sinyalinizi verin ve sola dönünüz. Çemberden sola dönerken yol konumunuzu ve sinyalinizi koruyunuz.

Karşı ileriye doğru devam etmek:

Levhalar veya yol işaretleri farklı bir şerit kullanmanız gerektiğini göstermediği sürece sol şeridi kullanınız. Çembere yaklaşırken sinyal vermeyin. Döner kavşakta ilerlerken şeritinizde kalmaya özen gösteriniz.

Çıkmak istediğiniz yoldan önce, son çıkıştan geçerken sola sinyal veriniz.

Sağa dönerken:

Sağa dönerken, sağ şeritte yaklaşın ve sağa sinyal veriniz. Yol konumunuzu koruyun ve çıkmak istediğiniz yoldan önce, son çıkıştan geçerken sola sinyal veriniz. Çemberden çıkmak için, şeritleri değiştirmeniz gerekiyorsa, geçmeden önce sola doğru ekstra gözlemler yapınız.

Mini çemberler

Aynı kurallar, mini çemberlerde ve daha büyük çemberlerde geçerli olmasına rağmen, manevra yapacak yer olmadığı için muhtemelen hızı daha da azaltmanız gerektiğini göreceksiniz. Mini çemberden düzkarşıya veya sağa dönerken kalan sinyal için genellikle yeterli zaman yoktur. Büyük bir araç kullanıyorsanız veya bir römork çekiyorsanız, mini çemberin etrafından dolaşmanız zor olur. 'U' dönüşü yapmak için mini bir çember kullanmaktan kaçının, ancak diğer sürücülerin bu amaçla kullanabileceğini unutmayınız.

Çift mini çember

Bazı kavşaklarda çift mini çemberle karşılaşabilirsiniz. Her çemberi ayrı olarak kullanınız ve sağdan gelen trafiğe yol veriniz. Çemberlere girmeden önce tüm etrafı gözlemlemeye dikkat ediniz.

28. Yaya Geçitleri:

Tanıtım:

Büyük yolların kesiştiği veya daha karmaşık olan daha büyük trafik hacimlerine sahip kavşaklar, normal olarak trafik ışıkları tarafından kontrol edilir. Ayrıca bu işlek yollarda çeşitli yaya geçitleriyle karşılaşacaksınız.

Yaya geçitleri

Birkaç çeşit yaya geçidi vardır. Her durumda, geçişi erken tespit etmeli ve tehlike tatbikatınızı (ASM) kullanmalısınız.

Bu geçitlerde zikzak çizgileri, ileride bir yaya geçidi olduğuna dair bir uyarı olarak teşkil eder ve park etmemeniz veya araç geçmemeniz gereken bir alanı işaretler. Yaya geçidini yayalardan dolayı geçemezseniz, geçitin sizden taraf olan ilk çizgilerini aracınızın önünde görür konumda olmanıza dikkat etmelisiniz. Zebra geçişi dışında diğer tüm geçişler ışık kontrollüdür ve düğmeyle (butonla) çalıştırılır.

Zebra yaya geçiti

Zebra geçitleri, prensip olarak, yayaların yolu geçmeleri için ideal yoldur. Yayalara öncelik verir ve gecikmeden geçebilecekleri anlamına gelir. Ancak, her zebra geçidinin iki tarafında da iki Belisha direkleri olması sürücülerin dikkatini çekmesi açısından gereklidir.

1934 yılında yol yüzeyindeki yaya geçitlerine, büyük metal direklerin üzerine yanıp sönen yuvarlak sarı lamba ile işaretler ekleyen Ulaştırma Bakanı Leslie Hore **Belisha** (1893-1957) idi– Bundan dolayı **Belisha Sinyalleri** isimleri verildi. Bu geçişler daha sonra siyah ve beyaz çizgilerle boyanınca Zebra geçişleri olarak isimlendirildi.

Pelikan yaya geçiti

Bu geçitler, sürücülerin geçitte yayalara yol vermelerini gerektiren, trafik ışığı sekansı sırasında, yanıp sönen bir sarı lambasına sahiptir. Ancak, yanıp sönen sarı ışığı esnasında geçiş boşsa, devam edebilirsiniz. Pelikan geçitleri, görme özürlü veya kısmen görüşlü insanların, sabit yeşil figürü göremediklerinden ve böylece güvenli bir şekilde geçebileceklerini belirtmek için sinyal sesi çıkarır.

Puffin yaya geçiti

Bu geçişler, trafik ışıklarının üstüne monte edilmiş sensörlere sahiptir. Geçiş, sarı kutudaki bir düğmeye basılarak etkinleştirilir. Sinyaller trafik için kırmızıya döndüğünde, sensörler geçiş üzerindeki yayaların hareketini karşı taraftaki kaldırıma geçene kadar algılar ve hareket algılanmayana kadar trafik ışıklarını kırmızı tutar.

Toucan yaya geçiti

Toucan geçişleri, yanıp sönen sarı rengi bir ışığın olmaması dışında, Pelikan geçişleriyle aynı şekilde çalışır. Yayalar ve bisikletliler tarafından aynı anda kullanılmak üzere tasarlanmıştır. Bisikletlilerin, bisikletten inmesine gerek yoktur.

Equestrian (Binici) (Pegasus) geçiti

Sadece bilgi için bulunmaktadır.

(Bir patikanın ana yoldan geçtiği yerlerde genellikle Pegasus geçişi bulunur. Geçidin kenarında, atların bekleyeceği çitlerle çevrili bir alan olacaktır. Bu geçitteki ışıkların sırası ve anlamı bir Toucan geçidiyle aynıdır. Bu tür geçitlerde hem yayaların hem de atların bu tür geçitlerden geçmeleri mümkün olabilir.)

Trafik ışığı geçiti

Normal bir trafik ışığı kümesine yaya geçidi eklenebilir. Bunlar bir butonla çalıştırılır ve geçiş alanı iki sıra metal saplama ile açıkça işaretlenir.

Okul geçiti devriyesi

Uyarı işaretindeki yanıp sönen ışıklar, sürücüleri bir okul geçiş devriyesinin olabileceğini bildirir. Görevdeki memura ('lolipop hanımına' veya 'beyefendiye'), görevini yapabilmesi için fırsat tanınmalı ve çocuklar yoldan geçerken özellikle dikkatli olmalısınız.

29. Komplike Kavşaklara Yaklaşım:

Tanıtım:

Karmaşık kavşaklarda sürüş yaparken ekstra özen gösterin. Bunlar genellikle çift şeritli anayollara veya çok sayıda şeritten oluşan otoyollara katılırken oluşabilir.

Yapılması gereken;

- Bisikletlilere, motosikletlilere, motorlu tekerlekli sandalyelere / mobilite scooterlerine ve yayalara dikkat etmek her zaman kolay değildir. Araba sürerken arkalarından yaklaşıyorsanız sizi görmemiş veya duymamış olabilirler.
- Döneceğiniz bir yolu geçen yayalara dikkat ediniz. Eğer geçmeye başlamışlarsa önceliğe sahiptirler, öyleyse yol veriniz.
- İlerideki kavşaktan dönebilecek uzun araçlara dikkat ediniz; dönüş yapmak için yolun tüm genişliğini kullanmak zorunda kalabilirler.
- Küçük çocuklar ve yaşlılar gibi ekstra bakım gerektiren yol kullanıcılarına dikkat ediniz.

- Eğer sürmeyi öğreniyorsanız, karmaşık kavşaklar çok kafa karıştırıcı olabilir, önceden planlama yaparak, her zaman sürüş öğretmeninizi dinleyin ve sakın olunuz.
- Kavşakta beklerken, sağdan gelen ve sola sinyal veren bir aracın gerçekten döneceğini var saymayınız. Bekle ve emin olunuz.

Kavşaklar ve kaçış yolları

Her zamanki kavşak tiplerinin tümü, trafik ışığı kontrollü de dahil olmak üzere çift şeritli anayol üzerinde bulunabilirsiniz. Çift şeritli anayolda araçların 100 KM / saat hıza kadar seyahat etmelerine izin verilir, bu nedenle trafikte öne, sola veya sağa doğru çıkarken uygun bir boşluğu değerlendirmek oldukça zor olabilir. Tehlikelerin azaltılmasına yardımcı olmak için hızlanma yolları geliştirilmiştir. Kayma yolu, hızlı akan trafiğe katılmak için çok daha güvenli bir yol sağlayarak çift şeritli anayol üzerindeki trafik akışını korumaya yardımcı olan bir hızlanma veya yavaşlama şeridini tanımlamak için yaygın olarak kullanılan bir terimdir. Otoyollarda izin verilen tek yöntemdir.

Kayma yollarını kullanma (Ana Artere Bağlanma)

Hızınızı artırmak için hızlanma şeridi kullanılabilir, böylece çift şeritli yola girişinizi sağdan trafikte uygun bir boşlukla çakışmak için zamanlayabilirsiniz. Amaç, katılmak istediğiniz anayol üzerindeki trafiğin hızına eşleştirmektir, böylece gereken boşluk minimum olacaktır. Daha düşük bir hızda seyahat ediyorsanız, gereken boşluğun daha büyük olması gerekir. Maalesef kayma yolları farklı uzunluklarda gelir, bu nedenle katılmak istediğiniz trafiğin hızına uymak her zaman mümkün değildir. Sonuç olarak, bir taşıt yoluna girme manevrasına başlamadan önce bile, hangi hızda ulaşabileceğinizi ve trafikte sağınızda hangi boşlukların bulunduğunu belirlemek için kayma yolunun uzunluğunu değerlendirmelisiniz. Aynalarda kendinize doğru gelen makul büyüklükte bir boşluk görüyorsanız (çok şeritli yollarda mutlaka sağ omuzunuzdan da bakınız), hızınızı ayarlayarak boşluğu kullanıp güvenle katılmayı sağlayabilirsiniz.

Daha sonra aynaları tekrar kontrol etmeniz ve muhtemelen anayola katılmadan önce sağ omuzunuzdan bir göz atmanız gerekir. Bu nedenle, bu manevrayı tamamlamak için, tehlike tatbikatını aynalara ilave gözlemler yaparak en az iki kez etkili bir şekilde kullanırsınız.

Kısa kayma yolları (Ana Artere Kısa Bağlanma Yolu)

Daha önce de belirtildiği gibi, bazı kayma yolları oldukça kısadır ve bu nedenle trafiğe katılmanız gereken boşluk güvenle daha büyük olması gerekiyor. Aşağıdaki örnekte, yolun özellikle meşgul olması durumunda, kayma yolunun başında beklemelisiniz. Bu, uygun bir boşluk görüldüğünde hızınızı artırmanıza izin verecektir.

Bir çift şeritli anayoldan çıkmak için, kaçış (yavaşlama) şeridi mevcut olduğunda, kaçış şeridine girene kadar hızınızı düşürmekten kaçınmalısınız. Eğer kaçış şeridi bunu yapmanıza izin vermeyecek kadar kısaysa, kaçış şeridine girmeden önce hızı azaltmaya başlamalısınız.

Bu durumda, kaçışşeridine girmeden hemen önce hızı azaltmak için etkili bir şekilde tehlike tatbikatınızı kullanınız.

30. Yeterli Mesafe Korumak:

Tanıtım:

Defansif sürüş, her tehlikeye vakitli tepki vermek ve seçeneklerinizi açık tutmak için kendinize zaman vermekle ilgilidir. Refleksleri yavaş olan biri bile tepki vermek için zamana ihtiyaç duyar. Aşağıdaki çizelgede, 45 km saatte veya daha yüksek hızda seyahat ederken bir otomobilin durması için gereken mesafeyi, anında frene basılabileceğini varsayıyor olarak gösterilmektedir. Çoğu kişi, frene basmak için saniyenin en az üçte ikisini alır, bu, 45 km/saatte'de ekstra iki araba uzunluğu ve gösterilenlere 100 km/s'de 6 araba uzunluğu eklemeniz gerektiği anlamına gelir. Herhangi bir şey veya birileri gösterilen mesafeler içindeyse, bunlar etkilenecektir. Bu bölgeye “Etki Bölgesi” diyebilirsiniz, ancak 65 km veya daha fazla hızda seyahat ediyorsanız, “Ölüm Bölgesi” olarak adlandırmak daha uygun olabilir;

		Düşünme Zamanı	Fren Zamanı
48 Km	23 M	9 M	14 M
64 Km	36 M	12M	24 M
80 Km	53 M	15 M	38 M
96 Km	73 M	18 M	55 M
112 Km	96 M	21 M	75 M

Bu nedenle, gerçekleşmesini beklemek yerine ne olabileceğini tahmin etmek ve bunun üzerinde hareket etmek önemlidir. Bunu etkili bir şekilde yapmak için yapmanız gerekenler:

- İleriye iyi bak ve potansiyel sorunları erken algılayınız.
- Tehlike tatbikatınızı zamanında uygulayınız.
- Kendinize bol mesafe veriniz.

İleriye iyi bak ve potansiyel sorunları erken algıla (Olasılıkları fark edebilme)

Gör ve görün. Görmenizi ve görülmenizi sağlayan güvenli bir yol pozisyonu alınız. Dikkatli olunuz; sürüş görevine odaklanınız – zihninizin başka konularla meşgul olmasına izin vermeyiniz.

Gözlerinizle, etrafınızı ve ilerideki yolu tarayınız. İlerideki herhangi bir noktaya veya yana bakarak odaklanmaktan kaçınınız. Engellere değil mevcut alana (yani boşluklara) odaklanınız.

Eğitmeninizden gelen tecrübe ve rehberlikle, duyularınızdan hangi geri bildirimlerin önemli olduğunu ve ne olmadığını anlamaya başlayacaksınız. Görebildiğiniz yüzeysel bilgileri dikkate almayınız. Örneğin, tek tek sürücüleri veya yayaları veya araçların markalarını, modellerini ve rengini tanımlamaya odaklanmayınız. Bunun yerine, aracın ön, arka ve yanlarına diğer araçların ve yayaların konumlarına, hızlarına ve potansiyel yönlerine odaklanınız.

Yolda olabildiğince uzağa bakınız; tehlikelerin ve yol özelliklerinin statik olup olmadığını görünüz, diğer yol kullanıcılarının yarattığı senaryoların tehlike oranını algılayınız. İlerde, sol önümüzde bir boşluk olması, o noktada bir yan yol olduğu veya mesafedeki bir baş aşağı üçgen işaretinin sizi bir T kavşağına yaklaştığınız konusunda uyaracağı anlamına gelebilirler.

Tehlike tatbikatını (ASM) zamanında uygulayınız

Potansiyel bir tehlike algıladığınızda, Tehlike Tatbikatını (ASM) kullanmaya başlayınız ve tehlikenin gerçekleşmesi durumunda nereye gidebileceğinizi veya nasıl durabileceğinizi belirleyiniz. Seçeneklerinizi göz önünde bulundurarak arkanızda ve önünüzde ne olduğunu düşünmeniz gerektiğini unutmayınız.

Kendinize bol yer ve zaman veriniz

Potansiyel bir sorunu tanımak ve Tehlike Tatbikatını uygulamak için kendinize zaman ayırmanız gerekir. Buna 'Uzayda Sürüş' diyoruz. Etrafınızda her zaman bir boşluk tamponu veya bir güvenlik balonu bulundurunuz. Hızınız ne kadar yüksekse, balonun o kadar büyük olması gerekir.

Ön taraftaki alan - aracınızı durduracak kadar yer bırakmalısınız. Bu yüzden daima, net olarak görebileceğiniz mesafelerde iyice durmanızı sağlayan bir hızda seyahat ediniz.

Yanlara aranızdaki boşluk - yayalar, bisikletliler, motosikletliler ve diğer araçlar için yeterli alan bıraktığınızdan emin olunuz. Bir boşluktan geçip geçemeyeceğinizden emin değilseniz, geçmeyi denemezsiniz! Yol kenarında park halindeki araçlara ve yayalara bol miktarda mesafe bırakınız. Yayaların araçlardan çok daha savunmasız olduklarını unutmayınız. Araba kapılarının açılacağı kadar mesafe bırakınız, park etmiş araçların arasından görünen yayaların ve çocukların, özellikle kalabalık caddelerde yola atılıyor olabilirler, dikkat ediniz ve izin veriniz. Aracınızı buna göre konumlayınız ve aracınızın yan tarafındaki alan azaldıkça hızınızı azaltınız.

Arkada boşluk - aracınız ile öndeki arasındaki iki saniyelik minimum güvenlik boşluğu bırakmaya çalışınız. Başka bir araç, sizi çok yakından takip ediyorsa, önünüzdeki boşluğu artırmak için gaz pedalını yavaş yavaş azaltınız ve yavaşlayınız.

Bir çocuğa 50 Kms'te çarparsanız, hayatta kalma şansı 80%'dir.

65 Kms'te çarparsanız, ölme şansı 80%'dir.

31. Trafik Hızına Uyum Sağlamak ve Eko-Sürüşü:

Tanıtım:

Trafik hızna uyum sağlama sürüşü, güvenliği riske atmadan yol, trafik ve hava koşulları için maksimum ilerleme sağlamaktır. Bu, özellikle yoldaki araçları geçerken veya virajlarda daha iyi planlama ve farkındalıkla birlikte daha fazla sürüş becerisi gerektirir. Eko güvenli sürüş de çok benzeri, ancak yakıt tasarrufuna daha çok önem verilir.

Trafik Hızına Uyum Sağlayan Sürüş

Trafik Hızına Uyum Sağlamaya karşı Hız

Hızla ilgili altın bir kural var - asla görüşünüzün sınırlarının ötesine geçmeyin - her zaman net olarak görebileceğiniz mesafe içinde güvenle durabileceğiniz kadar hızlı sürünüz.

Hız, mutlaka sürat artırma anlamına gelmez. Örneğin, yoğun bir trafikte boşluğu olan sabit bir trafik akışında ilerlerken, ilerlemeniz sürekli olarak trafiğin genel akışı tarafından engelleneceğinden, her fırsatta hızlanıp geçmek için çok az nokta vardır. 60 dakikalık bir yolculuk süresinden birkaç dakika tasarruf etmek için sürekli olarak yavaşlıyor ve hızlanıyor olacaksınız. Böyle bir yolculukta kullanacağınız yakıt potansiyel olarak iki katına çıkacak ve hızınızı öndeki aracı geçme ve sabit değişimlerle başa çıkmak için gereken tüm ekstra konsantrasyonunuzu tüketeceksiniz. Bu nedenle, iyi bir sürücü aklını kullanır ve genel seyahat sürelerinde az veya hiç kazancı olmayan yakıt veya enerji israfı yapmaz. Bir ekstra durma, yakıt için kazanabileceğiniz herhangi bir kazancı kaybeder.

Kavrama

Sürerken yol ve lastik adezyonu kritik hale gelir. Bu nedenle, sürüş sırasında bu adezyonu etkileyecek her şey göz önüne alınmalıdır. Lastik dişi, lastik basıncı ve otomobilin süspansiyonu aracın hızla viraj alma veya viraj alamama kabiliyetini etkiler.

Yol yüzeyindeki değişiklikler de önemli bir rol oynar. Yol yüzeyindeki ıslak yapraklar, çamur, yağ, buz ve su, yol malzemesinin kendisinden oluştuğu gibi yapışmayı da etkiler. Bazı yol yüzeyi malzemeleri daha iyi bir kavrama sağlar. Yolun eğim şeklindeki değişiklikler, özellikle köşelerdeki yapışmayı da etkileyebilir. Güvenlikten ödün vermeden maksimum ilerleme kaydetmek istiyorsanız, yukarıdakilerin hepsinin dikkatlice değerlendirilmesi gerekir.

Virajda sürüş

Maksimum ilerleme sağlamak için gerekli olan çok fazla beceri ve denge vardır. Ancak, hatırlanması gereken ilk şey, altın kuraldır:

Sırf 100 km hızla viraj alabilmeniz, özellikle köşede ne olduğunu göremiyorsanız yapmanız gerektiği anlamına gelmez. Sizi bekleyen bir yol silindiri, biçerdöver veya römorklu kamyon keşfedebilirsiniz!

Bir viraja yaklaşırken göz önünde bulundurmanız gereken;

- Virajın şekli;
- İleride ne görüyorsun;
- Yol yüzeyinde ne var (ve herhangi bir şekilde eğimli mi?)
- Kontrolünü kaybedersen nereye varacaksın.

Yol boyunca ağaçlar ve otomobili varsa ve/veya kendi yeteneğinizi sınırlarını zorluyorsanız, o zaman ölümle karşı karşıyasınız. Virajlar birçok "erkek ve kız yarışçının" hayatını alır.

Denge – Virajlara hızlı girebilmek için, öğrenmeniz gereken ilk şey dengedir. Otomobilin ağırlığı her bir tekerleğe ve lastik dişlerinin tümüne eşit olarak yayıldığında, araç yere maksimum basmayı (yapışma) sağlar.

Direksiyonu kullanırken, fren yaparken - Otomobili frenlediğinizde ya da direksiyonu döndürdüğünüzde, temel olarak lastiklerin sadece bir veya ikisinde adezyon oluşur ilaveten tekerlekler kilitlenirse, lastik sırtının sadece bir kısmında adezyon meydana gelir. Bu, kayma riskini (yani adezyon kaybını) önemli ölçüde artırır ve aracı çok dengesiz hale getirir.

Bu yüzden viraja girdiğiniz noktada fren yapmamalı veya hızlanmamalısınız. İdeal olarak, aracınızı viraja girerken ve virajda dönerken sabit bir hızda tutmalısınız. Virajdan çıktığınızda hızlanmaya başlayabilirsiniz.

Hassasiyet - Direksiyonunuzu çevirdiğinizde, ani çevirme olmadan yavaş ve yumuşak bir şekilde yapılması gerekir. Yolun diğer tarafına geçmeden döndüğünüz virajın keskinliğini en aza indirmeye veya yol konumunuzun yaklaşmakta olan araçlar için tehlike oluşturmamasına izin vermemeye çalışıyorsunuz. Tehlikeye yaklaşırken (yani viraj), dönüş başlamadan önce aracınızın doğru hızda ve doğru viteste olduğundan emin olarak tehlike tatbikatınızı uygulamanız gerekir.

Altın Kurallar:

ASLA: KENDİ ŞAHSİ SINIRLARINIZI AŞMAYINIZ

ASLA: ARACINIZIN SINIRLARINI AŞMAYINIZ

ASLA: DOĞANIN SINIRLARINI AŞMAYINIZ

Kuru zeminde **2 saniye**, ıslak zeminde **4 saniye** ve kaygan zeminde **10 saniyeden** takip ediniz...

Eko- güvenli sürüş

Eko-emniyetli sürüş, yol güvenliğini arttırırken ve yakıt faturanızda % 15'e varan oranda tasarruf etmenizi sağlarken, gezegenimize ve soluduğumuz havaya olan zararı azaltmaya yardımcı olacak bir sürüş tarzıdır. Ulaştırma şu anda dünyadaki tüm hava kirliliği emisyonlarının % 20'sini oluşturuyor.

Eko-güvenli sürüş, yavaş sürüşle ilgili değildir (şüphesiz ki yakıt tüketimini ve kazaları azaltmaya yardımcı olsa da), gereksiz hızlanma veya frenleme, viteslerin verimsiz kullanımı ve hızlanma (yani izin verilen limitlerin aşılması veya aşırı hızlanma yoluyla anlamsız yakıt israfından kaçınma) ile ilgilidir. Tehlike algısı, defansif sürüş ve aşamalı sürüş için gerekli beceriler, daha iyi farkındalık, beklenti ve planlama ile gaz pedalının, frenin ve viteslerin verimsiz kullanımından kaçınmanıza yardımcı olacağı için, eko-güvenli sürüşde büyük bir rol oynamaktadır.

Eko (Çevreci) bir sürücü olmanın dört temel yönü vardır:

1. Sert veya hızlı gaz'a basmayı en aza indirin

Bunu yapmak güvenli olduğunda, gaz pedalına hafifçe basarak yavaş yavaş hızını arttırın. Devir sayacınızdaki devirleri arttırmayın, hız göstergenizdeki hıza paralel olarak sürekli büyümelerini sağlayın.

Gereksiz yere hızlanma. Ne olduğunu görmek için ileriye doğru bakın, şimdi herhangi bir hızlanmanın bir süre sonra israf edilmemesini sağlamak için ayağınızı gaz pedalından kaldırmak zorundasınız.

Yer çekiminin size yardım etmesini sağlayın, böylece tepeden aşağıya iniyorsanız, gaz pedalı üzerindeki basınç tamamen bırakıp yine de güvenli bir hızda kalmanızı sağlayabilirsiniz.

2. Sert fren yapmayı veya gereksiz durmayı en aza indirin

İleriye iyi bakın ve hızı düşürmeniz gerekeceğini görürseniz, en son anda frene basmak yerine sadece ayağınızı gaz pedalından hafifçe kaldırarak yavaş yavaş motor devrinin düşmesini sağlayınız. Karşılaşılan durumlarda varış zamanınızı veya sağa döndüğünüzde durmanıza gerek kalmadan ilerlemeyi sürdürebileceğiniz bir hızla inilmesini sağlayınız. Benzeri, tali yoldan kavşağa yaklaşırken çıkmayı düşündüğünüz ana yolu iyi görebilmeniz koşuluyla, bunu yapabilirsiniz.

3. Motoru yüksek devire çıkırmadan en kısa sürede daha yüksek viteslere geçin

Gereksiz ara vites değişimi yapmaktan kaçının, böylece daha yüksek viteslere daha hızlı bir şekilde geçebilir veya daha düşük viteslere geçmeyi geciktirebilirsiniz. Modern otomobiller, motor devirleri oldukça düşük olsa bile güç sağlamak için tasarlanmıştır ve yavaşladığınızda momentumunuzu kaybetmemeniz koşuluyla,

motorun durma riski olmadan aşağı doğru bir vites değişiminden ne kadar geç kalabileceğinize şaşıracaksınız.

4. Mümkünse motor soğukken manevra yapmaktan kaçının

Soğuk motorlar daha fazla yakıt kullanır. Aradan çıkmadan önce herhangi bir manevra gerekirse yapınız (rneğin, araç park yerlerine düz ileri yerine geri girmek ya da garajınıza düz girmek yerine geri girmek gibi). Bu sadece yakıt tasarrufu sağlamakla kalmaz, aynı zamanda yola çıkmanın daha güvenli bir yoludur.

Son olarak, her ne kadar da güncel araçlarda bulmasada (eger varsa) aracı çalıştırmak için hava çubuğunu kullanmanız gerekirse, motor yeterince ısındıktan sonra her zaman geri bastırmayı unutmayın. Sürüş güvenliği her şeyden önemlidir, bu nedenle yakıt tasarrufu için güvenlikten asla ödün vermeyin.

Yukarıdaki davranışlar yalnızca yakıttan tasarruf etmenizi sağlamayacak, aynı zamanda aracın motorunda, frenlerinde ve lastiklerinde aşınma ve yıpranmayı da önleyecek, böylece daha da fazla para tasarrufu sağlayacaktır. Daha az aceleci ve sürekli planlama yaparak, sadece paradan tasarruf etmeyecek, aynı zamanda daha güvenli bir sürücü olacaksınız. Böylece tasarruf edin, hayat kurtarın, gezegenimizi kurtarın - eko-güvenli bir sürüş tarzı benimseyin.

İYİ BİR şOFöR, FRENLERİ EN AZ KULLANANDIR

32. Trafikte Karşılaşmak:

Genel bir kural olarak, engelin gidiş yolunuzun kenarında olması durumunda, karşıdan gelmekte olan araçların önceliği vardır. Park etmiş arabaların yanı sıra yol çalışmaları, trafik sakinleştirici önlemler, bir kasis vb. olabilir. Yanınızdaki engellerle devam ettiğinizde, karşıdan gelecek araçların hız veya yn değiştirmesine neden olmamanız gerekir.

Yaklaşan sürücülerin size izin verip vermeyeceğinden emin olmadığınız zaman önceliği feda etmeye hazır olun (engelin kendi taraflarında olduğu halde). Kendinizi ani bir duruşa girme ya da çok hızlı bir şekilde ilerleyecek şekilde bulmamanız için hareket tarzınıza karar verirken çok geç bırakmamaya çalışın.

1. ASM rutinini zamanında kullanın.
2. Devam etmek güvenli olduğuanda durma ihtiyacını önlemek için yaklaşma hızınızı ayarlayın.
3. Ne zaman geri duracağınızı ve ne zaman devam edileceğini bilin.

4. Aracı, durmanız gerektiğinde yaklaşan trafiğin güvenli ilerleyeceği şekilde konumlayınız.
5. Levhalar veya yol işaretleri karşıdan gelenlere öncelik verdiğinde yaklaşmakta olan trafiğe yol verin.
6. Hızı azaltın ve herhangi bir dar boşluktan geçmek için aracı uygun şekilde konumlandırın.
7. Önümüzdeki yol kullanıcılarının önlerini kesmeyin

YOL VERİLİR, ALINMAZ

Mesafe bırakma

Park halindeki arabaları geçerken arabanın kapı genişliği kadar mesafe bırakmaya çalışınız - yaklaşmakta olan araçlar olmadığında veya yolun gelen trafiğin etkilenmeyeceği kadar genişse bunu yapabilmelisiniz.

Bisikletlilere, motosikletlilere ve binicilere geçerken bolca yer verin. Bisikletlilere mümkün olduğu kadar yer verin, böylece düşerlerse onlardan kaçınmaya devam edebilirsiniz - özellikle de:

- Rüzgarlı bir günse
- Bisikletli, genç bir çocuksa
- Bisikletli bir yokuşta tırmanıyorsa

Dar bir yolda engellerin olduğu yerler

"Geri durmaya" hazır olunuz

Durmanız gerekiyorsa, ilerideki yolun iyi bir görüntüsünün korunmasına yardımcı olmak için, engellerden makul bir açıklık bırakmayı hedefleyin, buna "geri dur" veya "bekleme" konumu denir. Park ediyormuş gibi görünmek istemez iseniz (sola çok fazla yakınsanız). En kısa sürede gerekirse sinyal verip güvenli hareket etmelisiniz.

A-S-M rutini. Bazen bir kör nokta kontrolü gerekebilir ve eğer birine fayda sağlayacağını düşünüyorsanız, bir sinyal düşünmelisiniz.

Daha geniş bir yolda engellerin olduğu yer

İlerleme yapmak ve çok aceleci olmak arasında iyi bir denge var. Özellikle daha fazla ana yolda gereksiz yere durmak istemeyeceksiniz. Gerektiğinde sorunsuz durmanızı sağlamak için yeterince yavaş bir şekilde yaklaşın ve sadece arabanın kapılarının açılmasının yanı sıra

park edilmiş araçların veya yan yollardan çıkan araçların arkasından çıkan yayaların farkında olunuz.

A-S-M Rutin

O sırada yaklaşmakta olan trafik nedeniyle, arabanın kapı genişliği kadar boş mesafe bırakamayacağınız herhangi bir zamanda - park halindeki araçlara (engellere) ne kadar yakınsanız hızınız o kadarda yavaş olmalı.

Eşit öncelik

Yavaşlayınız ve karşıdan gelen aracın hızını ve niyetini değerlendirmeye çalışınız, durumu kontrol edebilecek ve diğer insanlara güvenemeyeceğiniz için yaklaşmakta olan trafike daha fazla öncelik verme isteğiniz olsun. Özellikle daha büyük taşıtlar olmak üzere, yokuşa tırmanan trafiğe yol vermek için daha istekli olunuz.

Yanıp sönen farlar (ışıklar)

Bazı insanlar farlarını, ilerlemeniz için istekli olduklarının bir işareti olarak yakabilirler. Size izin verme niyetlerini doğrulamak için hızlarını ve konumlarını değerlendirin. Yanıp sönen ışıkların asıl anlamı "bir varlık varlığı uyarısı" dır. Diğer sürücünün niyetinden emin olunuz. Işıklar sizin için yanıp sönmemiş olabilir veya kazayla yanıp sönmüş olabilirler. Yanlış anlaşılmalrı ve olası kazaları önlemek için, insanları davet etmek için yüksek farlarınızı yakıp söndürmeyiniz.

Köşeler

Virajlardaki engelleri aşmak için erken bir taahhütte bulunmayın, karşıdan gelebilecek olan trafik var mı? diye düşünün.

Trafik Sakinleştirici Önlemler (Kasisler)

Yerleşim merkezlerindeki, okullardaki ve diğer trafik alanlarındaki trafiğin çok hızlı olabileceği diğer alanlarda trafiği yavaşlatma. Aynı zamanda, yalnızca bir aracın bir anda dar bir tünelden veya dar bir köprüden geçmesi için yeterli alana sahip olduğu yerlerde bulunur.

33. Trafiğin Yolunu Kesmek:

1. Herhangi bir aracın yolunu kesmeden önce, yaklaşırken ASM rutini kullanınız.
2. Durma ihtiyacından kaçınmak için, yaklaşmakta olan trafiğe göre hızınızı ayarlayınız, güvenli boşluk olduğunda geçiniz .
3. Ne zaman geri durulacağını ve ne zaman devam edileceğini biliniz.

4. Aracı, durmanız gerekiyorsa yaklaşan trafiğin güvenli ilerleyeceği şekilde konumlayınız.
5. Manevrayı güvenli bir şekilde tamamlamak için çok uzun zaman olmasından kaçınınız.

34. Çift Şeritli Anayollar:

Tanıtım:

Çift şeritli anayol terimi, zıt yönlerde hareket eden trafik akışları arasında fiziksel bir ayrımın olduğu bir yolu anlatır. Kontrollü erişime sahip daha yüksek standartlara göre tasarlanmış iki veya daha fazla anayollu yollar genellikle Çift Şeritli anayollar yerine Motorway'ler, olarak sınıflandırılır. Merkezi rezervasyonu olmayan bir yol, şerit sayısından bağımsız olarak Tek Şeritli bir anayoldur.

Çift Şeritli Anayollar

Çift şeritli anayolun her iki tarafında birkaç şerit olabilir (tipik olarak iki veya üç). Levhalar veya yol işaretleri aksini belirtilmedikçe veya araç geçmediğiniz sürece sol şeritte seyahat ediniz. Çift Şeritli ana yolda trafik 100 Km / saate kadar çıkabilmektedir, bu trafikte baş etmenin anahtarı, ilerideki trafik durumunu değerlendirmek için ileriye dönük gözlemler ve arkadaki trafik durumunu değerlendirmek için aynaların etkili kullanımıdır.

Çift Şeritli anayolun sonu

'Çift şeritli anayolun sonu' işaretine dikkat edin. Tabelayı gördükten sonra geçmeye başlamayın, aksi takdirde yolunuz bitebilir veya daha kötüye gidebilir, yaklaşmakta olan trafik yönüne bakabilirsiniz.

Durma yasağı olan yollar

Açık yollar çift şeritli yollarla sınırlı değildir. Bununla birlikte, çoğu Çift Şeritli anayol, açık yollardır. Durma yasağı işaretli yollarda, ana yol üzerinde durmak yasaktır. Açık yollar, trafiğin serbest akışını sağlayacak şekilde tasarlanmıştır.

Ana Arterden Ayrılma ve/ veya Yeni Artere Girme

1. Trafik ışığı kontrollü de dahil olmak üzere, Hızlanma veya Kaçış yol tiplerinin tümü Çift Şeritli anayol ve Motorway üzerinde bulunabilir. Çift Şeritli anayolda araçların 100 Km / saat hıza kadar seyahat etmelerine izin verilir, bu nedenle trafikte öne, sola veya sağa doğru çıkarken uygun bir boşluğu değerlendirmek oldukça zor olabilir. Tehlikelerin azaltılmasına yardımcı olmak için kayma yolları geliştirilmiştir. Bir kayma yolu, hızlı akan trafiğe katılmak ve ayrılmak için çok daha güvenli bir yol sağlayarak

çift şeritli anayol üzerindeki trafik akışını korumaya yardımcı olan bir hızlanma veya yavaşlama şeridini tanımlamak için yaygın olarak kullanılan bir terimdir. Otoyollarda izin verilen tek yöntemdir.

2. Çift veya çok şeritli Motorway'lerde ilerlerken, sol ilerde hızlanma şeridi görüyorsanız, önünüze veya arkanıza katılmalrına yardımcı olunuz veya sağ şeride kayarak ana yola girmelerine fırsat veriniz. Unutmayınız ki, sizin şeridinize katılmaya çalışan yolun ismi 'Hızlanma Yolu'dur. Bu yoldan sizin şeridinize katılmaya çalışan araçlar, sizin hızınıza uymak için hızlanıyorlar.

35. Trafikte Geçme Prosedürü:

Araç geçme:

Çift ve çok şeritli yollarda araç geçtiğinizde tehlike tatbikatınızı en az üç kez kullanırsınız. Birincisi araç geçmek için hazır olurken, ikincisi geçerken ve bir kez de sol şerite geri dönmek için.

- A - Arkadaki potansiyel boşluklar için aynalarınızı önceden kontrol ediniz.
- P - Öndeki aracın arkasında güvenli bir mesafe bırakın.
- S - Geçme işlemine devam etmek için hızınızı önündeki aracinki ile eşleştirin, güvenli değilse geçmeyin veya geçmek için en iyi vitesi seçersiniz,.
- A - **A**ynalara bakın ve geçmeye devam etmenin güvenli olduğundan emin olmak için sağ omuzdan (çok şeritli yollarda) sağa bakınız.
- S - Geçmek için niyetinizi **S**inyal vererek belirleyiniz.
- P - Hedef araçtan yeterli boşluğu koruyarak aracınızı sağ şeride yakın **P**ozisyona sürün.
- S - **S**üratleniniz, özellikle hızı daha erken azaltmak zorunda kaldıysanız.
- A - Takip edenleri görmek için **A**ynalarınızı kontrol edin ve sol şeritlere geri dönmenin güvenli olduğundan emin olun.
- S - **S**inyalinizi iptal edin.
- P - Geçtiğiniz aracın önünü kesmeden sol şeritte **P**ozisyon almak için ilerleyiniz.

Tek şeritli yolda araç geçmek - Hareket eden araçların tek şeritli yolda hızla geçmek potansiyel olarak gerçekleştirebileceğiniz en tehlikeli manevradır. Geçmeye çalışırken yolun yanlış tarafını kullanıyorsunuz, size doğru gelen trafik olabilir.

Geçmek için güvenli bir yer seçin - Belki de geçmek hakkında öğrenilecek en önemli şey geçmenin yapılmadığı yerlerdir. (Karayolları kitabı)

36. Trafiği Tahmin Etmek:

Tahmin etme

Sürüşe yönelik beklenti, ileriye dönük planlama yapmak ve çevrenizde meydana gelen değişikliklerle başa çıkmak için derhal hareket etmek anlamına gelir. Deneyimle neredeyse otomatik bir reaksiyon haline gelmesi gerekiyor. İyi bir sürücünün ayırt edici özelliğidir. Diğer yol kullanıcılarının davranışlarını sürekli sorgulamanız gerekir.

Önceden plan yapar ve başkalarının eylemlerini önceden tahmin etmeye çalışırsanız, bazı tehlikelerin ortaya çıkmasını önleyerek sürpriz yaşamaktan kaçınabilirsiniz. Potansiyel kaza arz eden tehlikeler için, kaçınmaya yol açan ve erken eylemlerde bulunma, öngörü ve iyi planlama, defans amaçlı sürüş teknikleri geliştirmek için şarttır.

Sabır

Sabrın bir erdem olduğu söylenir ve bunun kesinlikle araba kullandığınızda farkına varırsınız. Maalesef, beceriksizlik, kötü davranış ve saldırganlık yollarımızda yaygın görünüyor, ancak araç kullanırken bu tür davranış için mazeret yok.

Diğer sürücülerin kötü sürüşlerinin herhangi bir tartışmaya yol açmasına izin vermemelisiniz. Eğer yaparsanız, kendinizi bir kaza yolunda bulabilirsiniz. Başkasının hatalarını önlemek için de hazır olun. Kendilerini kendilerinden ve sizden korumaya çalıştığınız sürücülerin davranışlarını senaryo geçtikten sonra görmezden gelmeye çalışınız (tartışmaya neden olmamak için).

Yapma

Misilleme veya rekabet ruhu içinde sürüş, agresif bir dil kullanımı veya jestler size rahatsızlık vermiş olsalar bile, başka bir yol kullanıcısına bir ders vermeye çalışmayınız.

Yap

Sakin olunuz. İyi bir örnekten daha iyi bir ders yoktur.

37. Yön Takip Etmek:

Bağımsız sürüş

Testin yaklaşık 10 -15 dakikası boyunca bağımsız olarak süreceksiniz: sınav görevlisi sizden bir varış noktasına ulaşmak için talimatları veya işaretleri takip etmenizi isteyecektir. Bu, testinizi geçtikten sonra kendi başınıza güvenle kullanabileceğinizi gösterebilir.

Çoğu adaydan, sınav görevlisi tarafından sağlanan önceden hazırlanmış yol haritası sizlere sunulup takip etmeniz veya; bunun yerine trafik işaretlerini takip etmeniz istenir.

Bağımsız sürüş?

Aslında, bağımsız sürüş, denetçinin size önceden bir dizi talimat vermesini içerir. İşaretleri takip etmeniz veya bir şema veya ikisinin bir kombinasyonunu izlemeniz gerekir. Bu bir hafıza testi değildir, bu nedenle bir talimatı unutursanız, sınav görevlisinden tekrar etmesini istemek gerçekten iyidir.

Şimdi, muhtemelen düşünüyorsunuz: Her hangi soruyu sormanıza izin verilirse bağımsız sürüş nasıl yapılabilir? Ne demek istiyorsun? " Sınav sürüşünün bağımsız olmayan kısmı sırasında, sınav görevlisi yaklaşan kavşaklar için onlara ulaşırken talimatlar verecek. Örneğin, 'Yolun sonundan sola dönünüz' veya 'Çemberden sağa dönünüz, 3. çıkış'. Bu tür talimatlar size yaklaşırken yola katılma noktası aramanızı söyler.

Bağımsız sürüş sırasında, işler biraz farklıdır. Müfettişin sizden (örneğin) üçüncü çıkışa girerek sağa dönmesini istediği kavşak bir Kilometre kadar uzakta olabilir.

O zamana kadar siz Döner kavşağı bulunuz Döner kavşağa yaklaşımınızı tamamen bağımsız olarak zamanlayınız.

Bir talimatı unutursanız ve 'Döner kavşakta sola mı, sağa mı dediniz?' Diye sorarsanız, sorun değil. En azından müfettiş, döner kavşağı bulduğunuzu ve bir hatırlatma olmadan kendi zamanınız için hazırlandığınızı biliyor.

Ya da, çembere yaklaşıp durduktan sonra 'Sol'a mıydı? ya da sağa mıydı?' demiş olsaydınız, bu bir sorun olurdu, çünkü bu noktada, zaten yanlış konumda olabilirdiniz ve niyetinizi diğer yol kullanıcıları zamanında belirtemiyor olabilirdiniz.

Problem belirtileri

Müfettiş, seçtiği bir yere - belki de otobüs istasyonuna veya şehrin belirli bir yerine - işaretlerini izlemenizi isterse başka bir problem ortaya çıkabilir. Onlara sola mı sağa mı dönmeyi içeren soru sorarsanız, bu artık işaretler aramayacağınız, rehberlik istediğiniz anlamına gelir. Nereye gitmeniz gerektiğinden emin değilseniz, o zaman yer adını tekrar etmelerini isteyin. Ancak şunu unutmayın: Müfettiş yalnızca nereye gitmeniz gerektiğini söyleyebilir; oraya nasıl gideceğinizi söyleyemezler. İşaretleri takip etmek size kalmış.

1. Kendiniz için kolaylaştırınız

Hatırla!

Teste çıkmadan önce yol işaretlerini takip edin.

Müfettişin talimatını unutursanız, zamanında yanıtlamalarını isteyin.

38: Tehlike Analizi ve Algılaması:

Risk değerlendirmesi, önceki tehlikelerle başa çıkma konusunda edinilmiş olan bilgilere dayanır. Çarpışmaların büyük çoğunluğu eksik araç kontrol becerileri nedeniyle değil, sürücünün bilgi işleme becerilerindeki bilgi eksikliğinden kaynaklanan eksiklikler nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Önündeki tehlikenin farkında olmayan sürücü, tehlikeyi güvenli bir şekilde atlatabilmek için güvenli bir hıza düşüremez ve maalesef bir çarpışma meydana gelir.

- Sürücüler, yollardaki doğal tehlikelere karşı daha bilinçli hale getirilirse, kazalar ciddi şekilde azaltılabilir.
- Defansif sürüş, size, aşağıdakileri yaparak hayatınız boyu, güvenle süreceksiniz, doğru zihni geliştirmeyi öğretecektir:
- İçinde bulunmak istemediğiniz bir kaza senaryosunu, yaklaşmakta olan tehlikenin olduğu yönleri belirler.
- Kazaların nedenlerini belirleyiniz ve bunlara dahil olma potansiyelinizi değerlendiriniz.
- Diğer sürücülerin ne yapacaklarını okumayı ve hatalarını telafi etme fırsatı tanıyınız.
- Bu, sadece yolu seyir yerine tehlikelere karşı öndeki yolu **aktif** olarak **taradığınız** anlamına gelir.
- Yol ve hava koşullarının etkilerini okuyabilir ve durma mesafelerini düşünün.
- Genel olarak durma mesafelerinin farkında olun ve bunlarla pratikte ilişki kurabilirsiniz.
- Yanlara ve arkadan çarpmaları önlemek için aynaları tam olarak kullanınız.
- Kötü yol ve hava koşullarının lastik tutuşu üzerindeki etkisinin farkında olunuz.

Çekirdek Amaçlar

Temel amaçlarından biri, öğrencinin defansif sürüş kontrol listesini tamamen anlamasıdır. Yolda kapsamlı bir deneyime sahip olmadan, sadece araç etrafında bir güvenlik yastığı tutacak ve sürücünün hızlarını buna göre ayarlayarak açıkça görebilecekleri mesafede durmasını sağlayacak olan bilgidir. Yolda, güvende olmak için düşünen bir sürücü olmanız gerekir.

Yoğun Trafik

Diğer insanlardan hata yapmalarını bekleyin - yavaşlamaya veya durmaya hazır olun - önceliğiniz olduğunu düşünseniz bile durmaya hazır olun. Modern sürüş için bu doğru tutumdur. Asla güvenmeyin, diğer yol kullanıcılarının doğru şeyi yaptıklarını zannetmeyin. Güvenliğiniz esas olarak kendi elinizdedir. Aracınızı ve yol alanını ne kadar iyi kontrol ederseniz, o kadar güvende olursunuz.

Hangi Sürüş Türünden Kaçınılmalı?

- Yoldaki diğer kişileri suç işlemeye teşvik etmeyin.
- Provokatör olmayın.
- Tehlikeli sürüş durumları yaratmayın.
- Asla rekabet ruhu içinde sürmeyin.

Rekabetçi sürüş, doğası gereği defansif sürüşünün zıttıdır. Herkes için riskleri arttırır.

Günlük Çekler

- Lastiklerin görsel muayenesi
- Görmek ve Görülmek
- Kokpit çekleri

Haftalık Çekler

- Doğru lastik basıncı
- Yağ seviyesi
- Su seviyeleri

Mevsimlik Çekler

Kış: antifiriz ilavesi

Bahar: aracın alttan yıkanması

Tavsiye edilen araç servis

39. Bakış, Arayış ve Görme Teknikleri:

Güvenli sürüş, aynı anda birçok şeyi fark etme yeteneğinize bağlıdır. Gözlerimiz iki tür vizyon sağlar: merkezi görme ve çevresel veya yan görme. Merkezi vizyon, mesafeyi tahmin etmek ve önünüzdeki detayları anlamak gibi çok önemli yargılarda bulunmamıza izin verirken, çevresel vizyon, doğrudan onlara bakmadığımız zaman bile, bizim için önemli olan olayları

tespit etmemize yardımcı olur. Çoğu sürüş hatası, sürücülerin gözlerini kullanma şeklindeki kötü alışkanlıklardan kaynaklanır.

Bak, Değerlendir, Karar Ver ve Uygula BDKU (LADA), defansda sürmede önemli bir kavramdır. İlkeleri hakkında daha fazla bilgi edinmek için aşağıdaki bölümü dikkatlice okuyun.

Son dakika hareketlerinden kaçınmak ve olası trafik tehlikelerini tespit etmek için daima aracınızın önündeki yolun ufuk hattına bakmalısınız. Önünüzdeki herhangi bir tehlikenin veya trafiğin yavaşladığını görürseniz erken frenlemeye başlayın. Ayrıca, arabanızla yanınızdaki şeritteki tüm araçlar arasındaki boşluğu da kontrol edin. Şerit değiştirmeden önce; hızlı bir şekilde yavaşlamadan, geriye doğru gitmeden, yokuş aşağı veya yukarı sürmeye başlamadan arkanızı kontrol etmeniz çok önemlidir. Ayrıca, araçla ilgili herhangi bir sorun olmadığından ve hızınızı doğruladığınızdan emin olmak için gösterge panelinize sık sık bakmalısınız.

Gözlerinizi Etkin Kullanmak

Gözlerinizle bilgi toplama görsel algı olarak adlandırılır. Güvenli sürüş, aynı anda birçok şeyi fark etme yeteneğinize bağlıdır.

Beyne doğru bilgileri almak için, sürücülerin gözleri sürekli hareket etmeli ve doğru noktaları doğru zamanda seçmelidir.

Gözlerimiz iki tür vizyon sağlar:

- Merkezi vizyon
- Periferik veya yan görüş

Merkezi görüşümüz görme alanımızın yaklaşık üç derecesini ve yan görüşümüz gerisini kapsar. Üç derece merkezi görüş derecesi, toplam görüş alanınızdaki çok küçük bir alandır. Ancak merkezi vizyon, mesafeyi tahmin etmek ve öndeki yolun ayrıntılarını anlamak gibi çok önemli yargılarda bulunmamızı sağlar.

Çevresel görüşümüz, merkezi görüş kadar keskin değil, ışık ve harekete daha duyarlıdır. Bu iyi bir şey çünkü doğrudan onlara bakmıyor olsak bile, bizim için önemli olan olayları tespit etmemize yardımcı oluyor. Yandan görüş alanımıza giren arabalar veya ambulanslardan gelen uyarı lambaları, polis arabaları ve diğer acil durum araçları gibi olayların tümü çevre görüşü kullanılarak gözlemlenir.

Merkezi görüş ve yan görüş, tüm sürücülerin güvenli sürüş için ihtiyaç duydukları temel bilgi kaynağı olan görsel alanın tamamını oluşturur. Çoğu sürüş hatası, sürücülerin gözlerini kullanma şeklindeki kötü alışkanlıklardan kaynaklanır.

1. İLERİ BAKMA – Yakın mesafeye değil ileriye bakın. Deneyimli sürücüler merkezi vizyonlarının dikkatini, gitmek istedikleri yöne odaklarlar.

2. GÖZ HAREKETİNİZİ EKSİLTMEYİN — İyi bir sürücü trafik sahnelerindeki detayları seçmeye odaklanır.
3. BÜYÜK RESME BAKIN — Tüm sahneyi gözlerinizle tarayın; dikiz aynalarınızı kontrol ediniz.

Yolun Taranması:

Son dakika hareketlerinden kaçınmak ve olası trafik tehlikelerini tespit etmek için daima aracınızın önündeki yola bakmalısınız. Seyahat ettiğiniz yolda yeterince ileriye baktığınızda, tehlikeleri erken tespit edebilecek ve bunlara tepki vermeye hazır olacaksınız.

Olası tehlikeler için ileriye bakın. Hem önünüzde hem de diğer şeritlerde otomobillerin fren lambalarını izleyin. Önünüzdeki trafiğin yavaşladığını düşünüyorsanız erken frenlemeye başlayınız.

Ayrıca, arabanızla diğer araçlar arasında olan mesafeyi ve yanınızdaki şeritteki tüm araçları da kontrol ediniz. Her üç - beş saniyede bir dikiz aynasını ve yan dikiz aynalarını kullanınız. Aynaları hızlıca kontrol ettikten veya arkaya bakmak için omuzunuzdan hızlıca baktıktan sonra, dikkatinizi hemen önünüzdeki yola yöneltiniz. Fazla odaklanma. İlerideki yolda acil bir sorun yoksa, aynaları kontrol ediniz veya gerektiğinde omuzunuzdan tekrar bakınız.

Şerit değiştirmeden, hızlı bir şekilde yavaşlamadan, geriye gitmeden, ya da bir yokuş tırmanmada / inmeden önce arkanızı kontrol etmeniz çok önemlidir.

Arkanızdaki trafiği sık sık kontrol ediniz. Bunu yapmakla, otomobillerin arkanıza çok yakın olup olmadıklarını veya arkanızdan çok hızlı gelip gelmediğini bileceksiniz. Bir araç arkadan size vurmadan önce, yoldan çekilmek için zamanınız olabilir.

Ayrıca, araçla ilgili herhangi bir sorun olmadığından ve hızınızı doğruladığınızdan emin olmak için gösterge panelinize sık sık bakmalısınız. Göstergelerin size ne söyleyeceğini belirleyiniz ve dikkatinizi seyahat yolunuza hızla geri getiriniz.

40. Göster Anlat Bilgileri:

Sürüş testinin başında, müfettiş sizden bazı temel araç güvenlik kontrolleri isteyecektir. Kullanılacak olan aracın iyi çalışır durumda olduğundan ve sigortalandığından emin olmalısınız, aksi takdirde test devam edemez. Temel araç kontrollerinin yanı sıra, aracın tüm fonksiyonlarını nasıl kullanacağınızı bildiğinizden emin olun, örneğin; ön cam silecekleri, korna, dörtlüler vb.

Sorulabilecek sorular:

- S **"Göster"** - motor kaportasını açınız, motor yağ seviyesini nereden kontrol edeceğinizi gösteriniz ve motorun yağını nasıl kontrol edeceğinizi **"Anlatınız"**.
- C Aracın düz durduğundan emin olun ve ideal olarak motor soğukken kontrol ediniz. Yağ çubuğunu tanımlayın ve yağ çubuğunu nasıl çıkaracağınızı ve bir bezle nasıl temizleyeceğinizi açıklayınız, okumak için çıkarıp sildikten sonra çubuğu tekrar yuvasına yerleştirip birkaç saniye bekledikten sonra çıkarıp okuyunuz, ve tekrar yuvasına yerleştiriniz.
- Yağ seviyesinin min / maks işareti arasında olup olmadığını kontrol ediniz.
- S **"Göster"** - motor kaportasını açın, motor soğutma sıvısını nerede kontrol edeceğinizi belirleyin ve doğru seviyeyi nasıl kontrol edeceğinizi **"Anlatınız"**.
- C Soğutucu rezervuarını belirleyin ve seviyenin maksimum seviyeye nasıl yakın olması gerektiğini ancak aşılması gerektiğini açıklayın.
- S **"Göster"** - motor kaportasını açınız, ön cam yıkayıcısının nerede olduğunu belirleyin ve ön cam yıkayıcı seviyesini nasıl kontrol edeceğinizi **"Anlatınız"**.
- C Camları yıkayıcı haznesini tanımlayın ve hazneyi en üste seviyeye kadar nasıl doldurabileceğinizi açıklayınız. Silecek kolunu direksiyona doğru çekerek ön cama (genellikle) bir miktar su püskürtebilirsiniz.
- S **"Göster"** - motor kaportasını açın, fren hidroliği haznesinin nerede olduğunu belirleyin ve güvenli bir fren hidroliği seviyesine sahip olup olmadığınızı nasıl kontrol edebileceğinizi **"Anlatınız"**.
- C Depoyu tanımlayın ve seviyeyi min / max işaretine göre nasıl kontrol edebileceğinizi açıklayınız.
- S **"Anlat"**, Bir kaza durumunda en iyi korumayı sağlaması için baş yastığının doğru şekilde ayarlandığından nasıl emin olursunuz?
- C Baş yastığının orta kısmı en azından göz hizasında veya kulakların hizasında olması gerekir, başınıza yakın ve rahat olacağınız bir şekilde ayarlanmalıdır. (Not. Bazı araçlardaki kısıtlamalardan dolayı ayarlanamayabilir).
- S **"Anlat"** Kilitlenmeyen fren sisteminizle (ABS) ilgili bir sorun olup olmadığını nasıl anlarsınız?
- C Kilitlenme önleyici fren sisteminde bir hata varsa, bir uyarı ışığı yanmalıdır.
- S **"Anlat"** bu arabada fren lambalarının nasıl çalıştığını, nasıl kontrol edersiniz?
- C Fren pedaline basarken, birinin fren lambalarının çalışıp çalışmadığını söylemesini isterim veya yansıtma kabiliyeti olan herhangi bir nesnede fren

lambalarının yansımalarını ararım, cam, vitrin gibi vb. (Elektriğin çalışabilmesi için kontağın açık olması gerekebilir!)

S **"Anlat"** - Lastiklerin genel durumlarının yolda kullanım için güvenli olduğundan emin olmak için nasıl kontrol edersiniz, üzerindeki kertiklerin yeterli derinliğe sahip olduklarını nerden bilebilirsiniz?

C Kesik veya şişkinlik (balonlaşma) olmaması, lastiğin yere basan kısmının 3 / 4'ü boyunca ve en az 1.6 mm dış derinliği olması gerekir. (dışların derinliğini, derinlik ölçen aletle öğrenebiliriz)

S **"Anlat"** - Araç için önerilen lastik basınçlarına ilişkin bilgileri nerede bulacağınızı ve lastik basınçlarını nasıl kontrol edersiniz?

C Aracın el kitabını veya araç üzerindeki üretici kılavuzunu kontrol ederiz. Lastikler soğukken basınç ölçen alet kullanırız. Yedeğinizi kontrol edildiğinden emin olun ve valf kapaklarını tekrar takmayı unutmayınız.

S **"Anlat"** - Bir yolculuğa başlamadan önce frenlerin çalıştığını nasıl kontrol edersiniz?

C Frenler süngerimsi veya gevşek olmamalıdır. Frenleri yola çıkarken test edeceksiniz, araç hatalı olduğunda bir tarafa çekebilir ve bazen garip bir ses çıkarabilir.

S **"Göster"** - Farlarınızı kısa farlardan uzun farlara nasıl geçirdiğinizi ve arabanın içindeyken uzun farların nasıl üzerinde olduğunu anlayabilirsiniz, açıklayın.

C Kontak açıkken veya motor açıkken, uzun far kontrol lambası ile kontrol ederiz. Aracın göstergelerinde kısa farlar yeşil ve uzun farlar mavi yanar.

S **"Göster"** - Arka sis lambalarını ne zaman açacağınızı ve ne zaman kullanacağınızı açıklayınız. (Araçtan çıkmaya gerek yok).

C Kontak açıkken veya motor çalışırken (gerekirse kısa farları açın). Sis lambalarının sarı renk ışığının açık olup olmadığını kontrol edin. Kullanımı açıklayın - görünürlük 100 metreden az olduğunda.

S **"Göster"** - Ön ve arka camlardaki puslanmayı etkin bir şekilde temizlemek için hangi kumandaları ve nasıl kullanırsınız?

C Tüm ilgili kontrolleri ayarlayın; ön camı ve camları temizlemek için fan, sıcaklık, hava yönü ve ısıtmalı ekran. Bu gösteri için motorun çalıştırılması gerekmez.

S **"Göster"** - Ön cam yıkayıcı ve sileceği kullanarak ön camı nasıl temizlersiniz?

C Camı yıkamak ve silmek için kontrolü çalıştırın (gerekirse kontağı açın).

S **"Göster / Açıkla"** - Bir sürüşe başlamadan önce hidrolik yardımcı direksiyonun çalışıp çalışmadığını nasıl kontrol edersiniz?

- C Direksiyon ağırlaşırse sistem düzgün çalışmıyor olabilir. Bir yolculuğa başlamadan önce iki basit kontrol yapabilirsiniz. Motor çalıştırılırken, direksiyonu hafif baskıyla tutun, sistem çalışmaya başlarken hafif ama göze çarpan bir hareketle yumuşadığını göreceksiniz.
- S **"Göster"** - farların ve arka lambaların çalışıp çalışmadığını nasıl kontrol edersiniz?
- C Kontağı açın (motoru çalıştırmadan) ve, aracın ve etrafında yürüyüp farları kontrol ediniz.
- S **"Göster"** - Sinyallerin çalışıp çalışmadığını nasıl kontrol edersiniz?
- C Tehlike uyarı düğmesine basın ve aracın etrafında dolaşıp, çalışıp çalışmadıklarını kontrol ediniz.
- S **"Göster"** - Kornanın çalışıp çalışmadığını nasıl kontrol edersiniz?
- C Genellikle direksiyonda veya sinyal için kullanılan kolun ucunda bulunan (gerekliyse kontağı açınız) kontrol kullanılarak yapılır.
- S **"Göster"** El frenini yıpranıp yıpranmadığını ve çalıştığını nasıl kontrol edersiniz?
- C El freni tam olarak uygulandığında, kendini sabitleyen ve çalışma hareketinin sonunda olmadığını 3-5 klike sertleşmesiyle anlarız

Binayı ayakta tutan sağlam temel, sürücüyü hayatta tutan eğitim ve denetimdir

Başarılar dilerim

Cemal Sunar