

T.C.
MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
SÜRÜCÜ KURSLARI MÜFREDAT PROGRAMINA UYGUN
SON DEĞİŞİKLİKLERİ KAPSAYAN

SÜRÜCÜ ADAYI EĞİTİM KİTABI

ISBN

978-605-68585-0-5

Trafik ve Çevre Bilgisi

Öznur HAN

Araç Tekniği Bilgisi

Ömür HAN

İlk Yardım Bilgisi

Necip GÜZELSU

Hazırlayan Grafik Tasarım

Ömür HAN

Baskı

Dergah Ofset

Kitap Sipariş Hattı

0216 392 75 75 - 0544 690 75 76



Online eğitim platformumuz ESUTR 'ye giriş için yandaki kodu cep telefonunuzdan okutabilir veya APP STORE ve PLAY STORE' DEN ESUTR uygulamamızı indirebilirsiniz

www.esutr.com.tr



Bu kitaptaki bilgiler, resimler, ayrıntılar, dizayn Kültür Bakanlığı'nın Tescil ve Yayın Hakları Kanununa göre tescilli olup, kısmen de olsa alınıp, yayınlanamaz, çoğaltılamaz, basılamaz. Her hakkı saklıdır ve Ömür HAN'a aittir.

Millî Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulunun 17/03/2004 tarih 25405 sayı ve 30/03/2004 tarih 25418 sayılı karar gereğince yardımcı ders kitaplarının tavsiye karar zorunluluğu kaldırılmıştır. Bu kitap Millî Eğitim Bakanlığına bağlı bütün kurumlarda yardımcı ders kitabı olarak okutulabilmektedir.

İSTİKLAL MARŞI



Korkma, sönmez bu şafaklarda yüzen al sancak;
Sönmeden yurdumun üstünde tüten en son ocak.
O benim milletimin yıldızıdır, parlayacak;
O benimdir, o benim milletimindir ancak.

Çatma, kurban olayım çehreni ey nazlı hilal!
Kahraman ırkıma bir gül! ne bu şiddet bu celal?
Sana olmaz dökülen kanlarımız sonra helal,
Hakkıdır, Hak'ka tapan, milletimin istiklal!

Ben ezelden beridir hür yaşadım, hür yaşarım.
Hangi çılgın bana zincir vuracakmış? Şaşarım;
Kükremiş sel gibiyim, bendimi çiğner aşarım;
Yırtarım dağları, enginlere sığmam, taşarım.

Garbin afakını sarmışsa çelik zırhlı duvar,
Benim iman dolu göğsüm gibi serhaddim var.
Ulusun, korkma! Nasıl böyle bir imanı boğar.
"Medeniyet!" dediğin tek dişi kalmış canavar?

Arkadaş! Yurduma alçakları uğratma sakın!
Siper et gövdeni, dursun bu hayasızca akın.
Doğacaktır sana vaadettiği günler Hak'kın;
Kim bilir, belki yarın, belki yarından da yakın.

Bastığın yerleri "toprak" diyerek geçme, tanı!
Düşün altındaki binlerce kefensiz yatanı.
Sen şehit oğlusun, incitme, yazıktır atanı;
Verme, dünyaları alsan da bu cennet vatanı.

Kim bu cennet vatanın uğruna olmaz ki feda?
Şüheda fışkıracak, topracı sıksan şüheda!
Canı, cananı, bütün varımı alsın da Hüda,
Etmesin tek vatanımdan beni dünyada cüda.

Ruhumun senden ilahi, şudur ancak emeli;
Değmesin mabedimin göğsüne na-mahrem eli!
Bu ezanlar ki şahadetleri dinin temeli,
Ebedi yurdumun üstünde benim inlemeli

O zaman vecdile bin secde eder varsa taşım;
Her cerihamdan, ilahi, boşanıp kanlı yaşım,
Fışkırır ruh-ı mücerret gibi yerden naşım;
O zaman yükselerek arşa değer belki başım!

Dağalan sen de şafaklar gibi ey şanlı hilal;
Olsun artık dökülen kanlarımın hepsi helal!
Ebediyen sana yok, ırkıma yok izmihlal.
Hakkıdır, hür yaşamış bayrağımın hürriyet;
Hakkıdır, Hak'ka tapan milletimin istiklal!



MEHMET AKİF ERSOY

GENÇLİĞE HİTABE



Ey Türk Gençliği!

Birinci vazifen, Türk istiklâlini, Türk Cumhuriyetini, ilelebet, muhafaza ve müdafaa etmektir.

Mevcudiyetinin ve istikbalinin yegâne temeli budur. Bu temel, senin, en kıymetli hazinendir. İstikbalde dahi, seni bu hazineden mahrum etmek isteyecek, dahilî ve haricî bedhahların olacaktır. Bir gün, İstiklâl ve Cumhuriyeti müdafaa mecburiyetine düşersen, vazîfeye atılmak için, içinde bulunacağın vaziyetin imkân ve şerâitini düşünmeyeceksin! Bu imkân ve şerâit, çok nâmûsait bir mahiyette tezahür edebilir. İstiklâl ve Cumhuriyetine kastedecek düşmanlar, bütün dünyada emsali görülmemiş bir galibiyetin mümessili olabilirler. Cebren ve hile ile aziz vatanın, bütün kaleleri zaptedilmiş, bütün tersanelerine girilmiş, bütün orduları dağıtılmış ve memleketin her köşesi bilfil işgal edilmiş olabilir. Bütün bu şerâitten daha elîm ve daha vahim olmak üzere, memleketin dahilinde, iktidara sahip olanlar gaflet ve dalâlet ve hattâ hıyanet içinde bulunabilirler. Hattâ bu iktidar sahipleri şahsî menfaatlerini, müstevlilerin siyasi emelleriyle tevhit edebilirler. Millet, fakr ü zaruret içinde harap ve bîtap düşmüş olabilir.

Ey Türk istikbalinin evlâdı! İşte, bu ahval ve şerâit içinde dahi, vazîfen; Türk İstiklâl ve Cumhuriyetini kurtarmaktır!

Muhtaç olduğun kudret, damarlarındaki asil kanda mevcuttur!

Mustafa Kemal ATATÜRK

20 Ekim 1927

İÇİNDEKİLER

TRAFİK VE ÇEVRE BİLGİSİ

ÖNSÖZ.....	6-7
SÜRÜCÜ VE YOL GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER.....	9-10
SÜRÜCÜ OLMA ŞARTLARI VE SÜRÜCÜ BELGELERİ.....	11-15
KONU TESTİ.....	15-16
ARAÇLARA İLİŞKİN TANIMLAR.....	17-19
MOTORLU ARAÇLARIN TESCİL İŞLEMLERİ.....	19-21
HUKUKİ SORUMLULUK VE ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI.....	22
ARAÇLARIN MUAYENELERİ.....	23-24
KONU TESTİ.....	24-25
KARAYOLU ÇEŞİTLERİ VE KARAYOLUNU KULLANMA KURALLARI.....	26-28
OTOYOL KURALLARI.....	29
KONU TESTİ.....	30-32
DÜNYADA TRAFİK GÜVENLİĞİ.....	33-34
TRAFİK GÜVENLİĞİ KONUSUNDA FAALİYET GÖSTEREN ULUSLARARASI KURULUŞLAR.....	34-35
GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI VE HEDEF SIFIR KAZA VİZYONU.....	35-36
2021-2030 KARAYOLU GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGESİ.....	36
2021-2023 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANI.....	37-38
KONU TESTİ	39
TRAFİK GÖREVLİSİNİN İŞARETLERİ VE ANLAMLARI.....	40-41
İŞIKLI VE SESLİ TRAFİK İŞARETLERİ VE ANLAMLARI.....	41-43
TRAFİK İŞARET LEVHALARI.....	43-66
KONU TESTİ.....	66-72
HIZ KURALLARI - GÜVENLİ VE UYGUN HIZ.....	73-77
TAKİP MESAFESİ.....	77-79
MANEVRA, ÖNDEKİ ARACI GEÇME, DURMA, DURAKLAMA VE PARKETME KARAYOLUNUN KULLANILMASI KURALLARI.....	79-88
BİSİKLET MOTORLU BİSİKLET MOTOSİKLET SÜRÜLMELERİYLE İLGİLİ KURALLAR.....	89-90
KONU TESTİ.....	91-96
GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ.....	97-99
KAVŞAKLARDA GEÇİŞ HAKKI KURALLARI.....	99-104
KONU TESTİ.....	105-108
TRAFİKTE TEHLİKE ALGISI.....	109-112
GÜVENLİ ARAÇ KULLANMA.....	113-116
TRAFİK PSİKOLOJİSİ.....	116-118

KONU TESTİ.....	119
TRAFİK KAZALARI.....	120-125
KONU TESTİ.....	126-127
TRAFİK VE YOL DENETİMLERİNE YETKİLİ KURULUŞLAR.....	128-129
TRAFİK KURALI İHLALLERİ VE İDARİ YAPTIRIMLAR	130-133
TEDBİRSİZ VE SAYGISIZ ARAÇ SÜRME YASAĞI.....	133
KONU TESTİ.....	134-135
ARAÇLARLA İLGİLİ TEKNİK KONULAR.....	136-142
KONU TESTİ.....	142-144
ÇEVRE BİLGİSİ.....	145-149
HARİTA VE NAVİGASYON CİHAZLARININ KULLANIMI.....	149-150
KONU TESTİ.....	151-152

TRAFİK ADABI 153-174

ARAÇ TEKNİĞİ BİLGİSİ

ARACI TANIMA VE ARAÇ KULLANMAYA HAZIRLIK MOTOR ve ÇALIŞMA PRENSİBİ.....	176-180
ARACIN ÇALIŞTIRILMASI	181
ARAÇ GÖSTERGELERİNİN KONTROLÜ	181-183
GÜÇ AKTARMA ORGANLARI.....	184
KONU TESTİ	185-189
ARAÇLARIN PERİYODİK ARALIKLARLA YAPILACAK BAKIMLARI.....	190-199
SÜRÜCÜLER TARAFINDAN YAPILACAK BASİT UYGULAMALAR	200-202
ARACIN HEMEN DURDURULUP KONTAĞIN KAPATILMASI GEREKTİREN HALLER.....	203-204
ARAÇLARDA SIK YAŞANAN SORUNLAR	204
ARAÇLARIN FAZLA YAKIT YAKMASININ SEBEPLERİ	207-209
ARAÇLARDA BULUNDURULMASI ZORUNLU GEREÇLER.....	208-212

İLK YARDIM BİLGİSİ

İLK YARDIMIN TEMEL UYGULAMALARI	214-216
HASTA/YARALI VE OLAY YERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ - İNSAN VÜCUDU VE İŞLEYİŞİ	216-224
TEMEL YAŞAM DESTEĞİ	225-233
KANAMALAR VE YARALANMALAR	234-247
KIRIK ÇIKIK VE BURKULMALARDA İLK YARDIM	248-255
BİLİNÇ BOZUKLUKLARINDA İLK YARDIM	256-263
TAŞIMALARDA GENEL KURALLAR - ACİL TAŞIMA TEKNİKLERİ	264-271

ÖNSÖZ

Hepimiz trafik içerisinde sürücü, yaya ve yolcu olarak değişik şekillerde yer alırız. Trafik kazaları ülkemizin ve dünyanın en büyük sorunlarından biridir.

Kazaların çok büyük bir bölümünün insan hatasından kaynaklandığı bilinmektedir. Trafik güvenliğinin sağlanması için, ister karoseri ile korunan, otomobil kamyon vb. sürücüsü olun ister korumasız yol kullanıcıları olarak tanımlanan motosiklet, bisiklet, motorlu bisiklet yada e-skuter vb. sürücüsü olun, ister yaya ve hatta yolcu olun, yolu paylaşan herkesin sorumluluğu olduğunu unutmayın. Trafik kazalarının en aza indirilmesi için hepimizin öğrenmesi gerektiği trafik kuralları bulunmaktadır. Bu kuralların öğrenilmesinin en etkin yolu şüphesiz ki eğitimle olmaktadır. Bunun için özel motorlu taşıt sürücülerini kurslarındaki verilen teorik eğitim ve uygulamalı direksiyon eğitimlerinin eksiksiz olarak alınması çok önemlidir.

Bu eğitim kitabı, trafik kurallarına ilişkin kolay anlaşılır bilgiler içermektedir. Yol güvenliği, güvenli araç kullanma, araçların tescilli, araçların muayeneleri, sürücü olma şartları, araçların tanımı, trafik işaret ve işaretçileri, karayolunu kullanım kuralları, hız kuralları, takip ve durma mesafesi, manevra ve dönüş kuralları, geçiş üstünlüğü, geçiş hakları, trafikte tehlike algısı, trafik kazalarında sürücülerin yükümlülükleri, trafik ve yol denetimleri, trafik psikolojisi, araçların boyutu, yük ve yolcu taşıma kuralları, karayolunda araç sürme yasağı, araçların ışıklarının kullanılması kuralları ve trafik suçlarına uygulanan cezaların yanı sıra trafik adabı, araç tekniği bilgisi ve ilkyardım bilgisi ders notları bulunmaktadır.

Trafik kuralları, karayollarında trafik akışının güvenli olmasının temelini oluşturmaktadır. Yeni veya deneyimli bir sürücü olun farketmeksizin trafik kurallarını tamamen öğrenmeden trafiği çıkmayın. Genç sürücülerin bir kazaya karışma riski daha fazla olduğu bilinen bir gerçektir. Aday sürücülük uygulaması yeni sürücülere iki yıllık bir dönemde deneyim kazanmaları, beceri edinmeleri, trafik kurallarını uygulamayı alışkanlık edinmeleri, ve daha güvenli sürücüler haline gelmelerinde yardımcı olmak amacıyla getirilmiştir.

Bu eğitim kitabının, bilinçli, trafik kurallarına uyan ve trafikteki herkesin yaşama hakkı olduğunu unutmayan sürücüler yetişmesinde rol oynamasını temenni eder, son bir hatırlatma olarak 110 Yangın İhbar, 112 Sıhhi İmdat, 155 Polis İmdat, 156 Jandarma İmdat, 122 Alo AFAD, 177 Orman Yangın İhbar ve 158 Sahil Güvenlik numaralarının tek çatı altında 112’de birleştiğini hatırlatmak isteriz.

Hatasız Güvenli Sürüşler.

6 Trafik ve Çevre Bilgisi

Trafiğe Çıkmadan Önce Kendinizin ve Trafiği Kullanan Diğer Sürücü, Yolcu ve Yayaların Güvenliği İçin Kendinize Bu Sözleri Verin.

- Sürücü veya yolcu olarak bindiğim her araçta, emniyet kemerimi takacağım.
- Alkollü olarak araç kullanmayacağım, kullananları uyaracağım.
- Yorgun ve uykusuzken araç kullanmayacağım
- Araç kullanırken cep telefonu ile uğraşmayacağım.
- Kırmızı ışıkta geçmeyeceğim.
- Aracımın hızını, kullandığım aracın cinsi, yük, yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara göre ayarlayacağım.
- Geçiş üstünlüğü bulunan araçların, görülür ve duyulur işaretlerini aldığında, bu araçlara yol vereceğim.
- Yaya, okul geçitlerinde ve işaretlerle belirlenmiş kavşaklarda, ilk geçiş hakkına sahip olan yayalara yol vereceğim.
- Takip mesafesi kurallarına uyacağım, yol, çevre ve hava şartlarına göre takip mesafemi ayarlayacağım.
- Kavşaklara yaklaşırken hızımı azaltacağım.
- Dönüşlerde ve şerit değiştirirken sinyallerimi kullanacağım.
- Araç kullanırken sakın olacağım, sinirlenmeyeceğim.
- Engelli park yerlerine park etmeyeceğim.
- Trafiği tehlikeye düşürebilecek uygunsuz davranışlarda bulunmayacağım.
- Savunmasız yol kullanıcılarına karşı daha dikkatli olacağım. (yayalar, bisiklet, e-scuter, motosiklet vb. araçların sürücüleri)
- Aracımın bakımlarını zamanında eksiksiz olarak yaptıracam.
- Park etme ve duraklamalarda aracımı gereksiz olarak çalışır durumda bırakmayacağım.
- Araç içerisinden yola, çöp, sigara külü, sigara izmariti vb. şeyleri atmayacağım.
- Araç kullanırken dikkatimi dağıtacak işlerle uğraşmayacağım.
- Trafiği kullanan bütün insanların yaşama hakkına saygı duyacağım.
- Trafik kurallarını öğrenip bu kurallara uyacağım.
- Trafikte yapılan tek hatanın bütün doğruları götürebileceğini asla unutmayacağım.



TRAFİK VE ÇEVRE BİLGİSİ



Duyuların sürücülüğe ve yol güvenliğine etkileri :

Araç sürücülerinin görme, işitme, koku alma ve hissetme yeteneği, güvenli bir araç sürücülüğü için oldukça önemlidir. Görme sürüş esnasında en yoğun görevi yapan duyumuzdur. Sürücü ve yol güvenliği açısından en önemli gereksinim sürücünün önünü ve çevresini iyi gözlemlemesidir. Bu da "görme" yeteneğinin yeterli düzeyde olması demektir. Yol üzerinde bulunan diğer araçlar, trafik ışıkları, trafik işaret levhaları, yayalar vb. trafiği paylaştığımız öğeleri görmemiz hayati önem taşımaktadır. İşitmede göremediklerimizi fark etmemiz açısından oldukça önemlidir. Sürücü dışarıdan gelen sesleri iyi algılamalıdır. Ancak "işitmek" yeterli değildir. Sürücünün dış sesleri "duymak" suretiyle tepki göstermesi ve önlem alması lazımdır. Araçların aynasının kör noktasında kalan bir aracı göremediğimiz durumlarda bu araç sürücüsünün sesli uyarısını duymamız, geçiş üstünlüğüne sahip bir aracın sesini duyup yol vermemiz gibi. Koku almada güvenli sürücülüğe etken bir durumdur. Araçlarda oluşabilecek bir arıza veya yanma durumunda kokuyu hissedip erkenden güvenlik şartlarını oluşturmamız gerekir. Sürücü ve yol güvenliği ve kaza riski açısından en önemli sağlık faktörü sürücünün "algı (idrak)" yeteneğinin derecesidir. Karşıdan gelen aracın ne zaman kavşağa gireceği, sollamak için gerekli mesafenin olup olmadığını anlama, karşıdan karşıya geçen bir yayanın uzaklığı ve bunlara bağlı olarak ne kadar yavaşlamanın gerektiği gibi durumlarda mesafe algısından faydalanılır.

Sürücünün fiziksel ve zihinsel durumunun güvenli sürüşe etkileri

Sürücüler beden ve ruhen taşıt sürme kapasitesine sahip olmalıdır. Sürücünün sürüş esnasındaki ruhsal yapısı ve davranışları, bedensel yapısı kadar önemlidir. Kişide dikkat, konsantrasyon, sorumluluk ve kendi haklarının diğerlerinin hakları ile sınırlı olduğu bilinci yoksa kazalar kaçınılmazdır.

Sürücüler araç kullanırken sürekli olarak karar vermek zorundadırlar. Hızlanma, yavaşlama, debriyaj, vites değiştirme, durma, sollama, silecek, far, havalandırma, camlar, vs. gibi. Sürücünün yola, yol çevresine ve trafik durumuna konsantre olması, reaksiyon süresini etkileyecektir. Araç kullanırken dikkatiniz tamamıyla yolda olmalıdır. Günlük hayatınızdaki sorunlarınızı düşünmek, dikkat dağınıklığına sebebiyet verecek buda kaza yapma olasılığınızı yükseltecektir. Dikkati dağıtan başlıca faktörler; yorgunluk, hastalık, alkolü, araç kullanımı, araç seyir halindeyken ; düşünce, yüksek ses, şeyler yeme cep telefonu, radyo teyp vb.

Trafiğe çıkan sürücülerin güvenli ve kazasız bir yolculuk geçirebilmeleri için her sürüşte dikkatlerini yola odaklanmış olmaları gerekmektedir.

Hastalıklar :

Sürücünün hasta olması araç sürmesinde bazen engel olabilir. Hastalığın durumuna göre halsizlik, baş dönmesi, geç tepki verme vb. gibi durumlarda araç kullanılmamalıdır. Kullanılan birçok reçeteli ve bazı reçetesiz ilaçlar araç sürme yeteneğinizi etkileyebilir. Bu ilaçlar, dikkatinizi toplama yeteneğinizi, ruhsal durumunuzu, koordinasyonunuzu ve tepki vermenizi etkileyebilir. Uyarı etiketlerinde araç kullanılmaması gerektiğinin belirtildiği ilaçları aldığınızda araç kullanmayınız.



Geçici Bedensel Engeller :

Sürücüler, araçlarını sevk ve idare edebilmeleri için, bedensel olarak sağlıklı ve hareketlerini kısıtlayıcı engellerinin olması gerekir. Bazen yaşadığımız bir olay sonrası geçici bedensel engellerle karşılaşabiliriz ve bu engeller araç kullanmanızı kısıtlayabilir. El, kol ve bacak kırılmaları ve benzeri durumlar. Bu gibi durumlarda engellerde araç kullanılmamalı ancak engeller geçtikten sonra araç kullanılmalıdır.

Dikkat Dağınıklığı :

Sürücüler araçlarını kullanırken yalnızca yola odaklanmalıdırlar, yorgun, dalgın, hasta ve alkollüyen dikkatlerinin dağılacağını bilmeli bu nedenle araç kullanmamalıdırlar. Düşünce, yüksek sesle müzik dinleme, cep telefonuna bakma ve konuşma, araç içerisindeki diğer nesnelerle uğraşma, sigara içme, yemek yeme ve benzeri durumlar da dikkatinizi dağıtır. Araç kullanırken dikkatinizi dağıtıracak düşünce ve diğer öğelerden uzak durmalısınız. Dikkat dağınıklığı yaşayan sürücüler trafik levhalarını kaçırmaya ve trafiği takip edememeye başlarlar. Bunun neticesinde trafik kazaları kaçınılmaz olur.

Kazaların önemli bir bölümü önlenebilir nitelik taşır. Sürücünün trafik ortamında, kazaları engellemek için tehlikeleri öngörerek ve doğru davranışları sergileyerek araç kullanması "güvenli sürücünün" en önemli özelliğidir

Yanılsama :

Gerçek bir nesnenin duyular üzerindeki izlenimlerinin yanlış değerlendirilmesidir. Trafikte sık olarak sürücülerin hata yapmasına neden olan yanılsamalar; sürücünün kendi hızını, diğer araç ve yol bölümleriyle aralarındaki mesafesini ve diğer yol kullanıcıları ile temas anını değerlendirmede hata yapmasına neden olabilirler. Algılarımızdaki yanılsamalar, bir yandan kazalara yol açarken, diğer yandan kazaları önleyici olabilir. Algı yanılsamaları kullanılarak tasarlanan yollarda sürücülerin daha güvenli araç kullanmaları sağlanabilir.

SÜRÜCÜ OLMA ŞARTLARI VE SÜRÜCÜ BELGELERİ

MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI :

- Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için sürücü kursları açmak ,özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek.
- Kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak.
- Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak.

SÜRÜCÜ KURSLARI :

Sürücü belgesi almak isteyen sürücü adaylarına motorlu taşıt sürücüsü eğitimi vermek, yapılan sınavlar sonucunda başarılı olanlara sertifika düzenlemektir. Bu eğitimler teorik eğitim ve uygulamalı eğitimlerdir.

Teorik ve uygulama eğitimlerini alıp yapılan sınavlar sonucu başarılı olan sürücü adaylarına sürücü kurslarından verilen **sertifika ile kesinlikle araç kullanılamaz**. Bu sertifikalar sertifika sınıfına göre her yıl belirlenen ücretleri ilgili bankaya ödendikten sonra herhangi bir il veya ilçedeki Nüfus Müdürlüklerine başvurularak Sürücü Belgesine çevrilmelidir.

SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINI GELİŞTİRME EĞİTİM MERKEZİ :

Sürücü davranışlarını geliştirme eğitim belgesine tabi tutulan sürücülere eğitimlerini vermek. Yapılan eğitimlerde başarılı olanlara sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi belgesini vermek.

SÜRÜCÜ ADAYLARINDA ARANAN ŞARTLAR

Yaş Şartları : Sürücü adayları için yaş şartı **Sayfa 13 de tabloda gösterilmiştir.**

Eğitim Şartları : Sürücü belgesi alacak olan adayların öğrenim durumu itibarıyla en az ilkokul düzeyinde eğitim almış olmaları gerekir.

Sağlık Şartları : Sürücü adaylarının genel sağlık muayeneleri pratisyen tabip veya uzman tabip tarafından yapılır. Yönetmelikte belirtilen hükümlere uygun, beden ve ruh sağlığı bakımından sürücülük yapmalarına engel durumlarının bulunmadığını sağlık raporu ile belgelendirilmiş olmaları gerekmektedir.

Aile hekimliği uygulamasına geçmiş tüm illerde bu raporlar Aile Hekimi tarafından da verilebilir.

Renk körlüğü : olanlar herhangi bir şart olmaksızın sürücü olabilirler.

Gece körlüğü : olanlar gün doğumundan **1 saat öncesi** ile gün batımından **1 saat sonrası** zaman dilimleri içerisinde araç kullanabilirler.

Adli Sicil Kaydı Şartları : Adayların adli sicillerinde Türk Ceza Kanununun 188, 190 ve 191 inci maddeleri 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 4 üncü maddesinin yedinci fıkrası 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar ile Diğer Aletler Hakkında Kanunun 12 nci maddesinin ikinci ve takip eden fıkralarında belirtilen suçlardan hüküm giydiğine dair kayıt bulunmaması.

Başka sınıf sürücü belgesi alacaklar için, daha önce verilmiş ancak geri alınmış olan sürücü belgesinin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda öngörülen şartları yerine getirildiği için sahibine iade edilmiş olması gereklidir.

Deneyim Şartları : Sürücü adayları için deneyim şartları **Sayfa 13 de tabloda gösterilmiştir.**

A sınıfı sürücü belgesi alacak olanların 2 yıllık deneyim şartı **24 yaş ve üzeri olan adaylarda aranmaz.**

Sürücü : Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.

Şoför : Karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişidir.

Sürücü Belgesi : 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda belirtilen motorlu araçların sürülmesine yetki veren belgedir

Sürücülerin Ahlaki Sorumlulukları :

Karayollarında, kamunun rahat ve huzurunu bozacak veya canlılara zarar verecek şekilde ;



- Su, çamur ve benzerlerini sıçratmak, atmak, dökmek,
- Korkutmak veya şaşırtmak,
- Sigara içmek külü ve izmaritlerini veya başka şeyleri yola atıp dökmek,
- Seyir halinde iken sürücülerin, cep ve araç telefonu ile benzeri haberleşme cihazlarını kullanmak,
- Toplu taşıma araçlarında yolcular dahil sigara içmek,
- Özel amaçlarla keyfi veya kasıtlı davranışlarda bulunmak suretiyle yaya veya araç trafiğinin seyir emniyetini ihlal etmek veya tehlikeye düşürmek, suretiyle tedbirsiz ve saygısız davranışlarda bulunmaları ve araç sürmeleri yasaktır.

SÜRÜCÜ BELGELERİ ve SÜRÜCÜ ADAYLARIYLA İLGİLİ ŞARTLAR

Motorlu araçların, sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından karayolunda sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi yasaktır.

Sürücü Belgeleri Sınıfları : Sürücü belgeleri karayollarında, sürülecek araçların cins ve gruplarına göre sınıflara ayrılır.

Sınıfı	Kullandığı Araç	Araç Özelliği	Yaş	Deneyim	Kapsam
M	Motorlu Bisiklet (Moped) 2-3-4 tekerlekli 	Max : 50cm ² Max : 40W Max : 45km/y	16		
A1	Motosiklet 2-3 tekerli 	Max : 125cm ² Max : 11kW Max : 150km/h (3 tekerli)	16		M
A2	Motosiklet 2-3 tekerli 	Max : 35kW Max : 15 km/h (3 tekerli)	18		M,A1
A	Motosiklet 2-3 tekerli 	50 cm ² üzeri yaş sınırı 20 15 kW üzeri (3 tekerli) yaş sınırı 21	20-21	24 yaş altında en az 2 yıllık A2 sınıfı	M,A1 A2
B1	Motosiklet 4 tekerli 	Max : 15kW Max : 400kg Max : 55 kg (Yük taşımacılığında)	16		M
B	Otomobil ve Kamyonet 	Max : 8+1 kişi Max : 3500 kg	18		M,B1,F
BE	Otomobil ve Kamyonet (Römorklu) 	750 kg üzeri Römork	18	B	M,B, B1,F
C1	Kamyon ve Çekici 	3500 kg üzeri 7500 kg'a kadar	18	En Az B Sınıfı	M,B, B1,F
C1E	Kamyon ve Çekici (Römorklu) 	750 kg üzeri Römork Max : 12ton	18	C1	M,B,BE B1,C1,F
C	Kamyon ve Çekici 	7500 kg ve üzeri	21	En Az B Sınıfı	M,B, B1,C1,F
CE	Kamyon ve Çekici (Römorklu) 	750 kg üzeri Römork	21	C	M,B,BE, B1,C1, C1E,F
D1	Minibüs 	Max : 16+1 kişi	21	En Az B Sınıfı	M,B,B1, F
D1E	Minibüs (Römorklu) 	750 kg üzeri Römork	21	D1	M,B,BE, B1,D1,F
D	Otobüs 		24	En Az B Sınıfı	M,B,B1, D1,F
DE	Otobüs (Römorklu) 	750 kg üzeri Römork	24	D	M,B,BE, B1,D,D1, D1E,F
F	Traktör 		18		M
G	İş Makinesi 		18		M

M, A1, A2, A, B1, B, BE, F ve G sınıfı sürücü belgeleri 10 yıl ; C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ve DE sınıfı sürücü belgeleri ise 5 yıl geçerlidir.

Belgelerin yenilenmesi işlemleri belge sahibinin herhangi bir nüfus müdürlüğüne veya dış temsilciliklerimize müracaat etmesi suretiyle yapılır.

Müracaat sırasında; Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak **Sağlık Şartları** ile Muayenelerine Dair Yönetmelikte belirlenen sağlık şartlarını taşımaları, Herhangi bir nedenle sürücü belgesi geçici olarak geri alınmış ise **iade edilme şartlarının gerçekleşmiş olması gereklidir.**

Bu şekilde yenilenen sürücü belgeleri için **harç alınmaz. (Yalnızca Değerli Kağıt Bedeli Ücreti alınır.)**

Yenileme müracaatı sırasında eski sürücü belgesi geri alınır. Müracaatı tamamlananlara sürücü belgeleri teslim edilmeye kadar araç kullanabilmeleri için 15 gün süreyle geçerli olmak üzere **"Sürücü Belgesi Yerine Geçen Geçici Belge"** verilebilir.

ADAY SÜRÜCÜLÜK :

1 Ocak 2016 tarihinden itibaren ilk defa sürücü belgesi alanlar ile herhangi bir sebeple sürücü belgesi iptal edilmiş olup da yeniden sürücü belgesi alanlar, belgenin alındığı tarihten itibaren **iki yıl süreyle aday sürücü olarak kabul edilir.** 2 yıl süre içerisinde **75 ceza puanının doldurulması** veya ceza puanına bakılmaksızın trafik ışıklarının 3 kez ihlal edilmesi, hız sınırlarının 3 kez ihlal edilmesi, koruyucu tertibat (emniyet kemeri, kask) kullanımının 3 kez ihlal edilmesi, okul ve yaya geçitlerinde yayaaların ve öğrencilerin geçiş haklarının 3 kez ihlal edilmesi durumunda Araç cinsine bakılmaksızın **0,20 promil** üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen, ölümle sonuçlanan trafik kazasında asli kusurlu olmak durumunda ; sürücü belgeleri iptal edilir.

Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hali bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı ve varsa iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması zorunludur."

Sürücü kursuna katılan ve yapılan sınavlarda başarılı olan adaylara Sertifika verilir. Sertifikasını alan adaylar en geç sertifika tarihinden itibaren **2 yıl içinde** Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü'nün ilgili birimlerinden Sürücü Belgelerini alırlar. **2 yıllık süre içerisinde sürücü belgesine çevrilmeyen sertifikaların geçerliliği sona erer** ve yeniden sürücü kursuna kayıt olup teorik ve uygulama eğitimlerini alıp yapılan sınavlar sonunda sertifika almaya hak kazanmaları gerekir.

Sürücü belgesi sahiplerinin sürücü belgesi sınıfına göre sürmeye yetkili oldukları araçlar dışındaki araçları sürmeleri yasaktır. Sürücü belgesi olmayan ve sürmeye yetkili oldukları araçlar dışında araç kullananlara ceza verilir. Aracı kullanan ruhsat sahibi değil ise ruhsat sahibine de para cezası uygulanır.

Organ Bağışı : 18 yaşından büyük bireylerin bilinçli bir şekilde ve özgür iradesiyle, organlarının bir veya birkaçını başka hastaların tedavisinde kullanılması adına bağışlanmasına denmektedir. Akli dengesi yerinde olup, 18 yaşını aşmış her birey organ bağışı yapmak amacıyla müracaatta bulunabilir.

Kişî hayatını kaybetmesine rağmen, böbrek, karaciğer, akciğer, kalp, bağırsak, pankreas, kornea gibi doku ve organları başka bedenlerde yaşatabilir ve birçok insana sağlıklı bir hayat hediye edebilir. Bağışlanan organlar, bazı insanların hayata tutunmasına vesile olabilir.

KONU TESTİ

1) Millî Eğitim Bakanlığının teorik ve uygulamalı sınavlarda başarı gösteren sürücü adaylarına verdiği belge aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Sürücü belgesi
b) Araç tescil belgesi
c) Motorlu araç trafik belgesi
d) Motorlu taşıt sürücü sertifikası

I.Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma esaslarını belirlemek

II.Sürücü adaylarının teorik ve uygulamalı sınavlarını yapmak ve başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak

III.Kara yollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak tedbirleri almak ve aldirmek

2) Verilenlerden hangileri Millî Eğitim Bakanlığının trafikle ilgili görevlerindendir?

- a) I ve II. b) I ve III. c) II ve III. d) I, II ve III.

3) D sınıfı sürücü belgesi ile aşağıdaki araçlardan hangisi kullanılamaz?

- a) Otobüs b) Otomobil c) Minibüs d) Motosiklet

4) B sınıfı sürücü belgesi ile aşağıdaki araçlardan hangisi kullanılamaz?

- a) Moped b) Minibüs c) Otomobil d) Kamyonet

5) B sınıfı sürücü belgesi ile aşağıdaki araçlardan hangisi kullanılamaz?

- a) Lastik tekerlekli traktör b) Kamyonet c) Otomobil d) Motosiklet

6) Hangi sınıf sürücü belgesine sahip olanlar iş makinesini kullanabilir?

- a) B b) C c) G d) D

7) A2 sınıfı sürücü belgesi ile motosiklet haricinde aşağıdaki araçlardan hangisi kullanılabilir?

- a) Otomobil b) Lastik tekerlekli traktör c) Motorlu bisiklet d) Minibüs

8) Aşağıdakilerden hangisi Karayolları Trafik Kanunu'na göre sürücü olabilme şartlarından biri değildir?

- a) Belirli bir eğitim seviyesine sahip olmak
- b) Bir meslek sahibi olmak
- c) Kullanacağı araca göre belirli bir yaşın üzerinde olmak
- d) Sürücülük yapmaya uygun olduğunu gösterir sağlık raporu almak

I- İlk yardım bilgisi

II- Trafik ve çevre bilgisi

III- Araç tekniği bilgisi

IV- Trafik adabı

9) Yukarıdakilerden hangileri sürücü adaylarına sürücü kurslarında okutulan derslerdendir?

- a) Yalnız I
- b) I - II - III
- c) II - III - IV
- d) I - II - III - IV

10) B sınıfı sürücü belgesi olan sürücü aşağıdakilerden hangisini sürebilir?

- a) Lastik tekerlekli traktör
- b) Kamyon
- c) Motosiklet
- d) Otobüs

11) 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda belirtilen motorlu araçların sürülmesine yetki veren belge aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Sürücü belgesi
- b) Araç imalat belgesi
- c) Kaza tespit tutanağı
- d) Motorlu taşıt sürücü sertifikası

12) Kara Yolları Trafik Kanunu'na göre "C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ve DE" sınıfı sürücü belgeleri kaç yıl süreyle geçerlidir?

- a) 2
- b) 5
- c) 7
- d) 10

13) Kara Yolları Trafik Kanununa göre "M,A1, A2, A, B1, B, BE, F ve G" sınıfı sürücü belgeleri kaç yıl süreyle geçerlidir?

- a) 10
- b) 15
- c) 20
- d) 25

14) 2918 sayılı trafik kanununa göre ilk defa sürücü belgesi alanlar ile herhangi bir sebeple sürücü belgesi iptal edilmiş olup da yeniden sürücü belgesi alanlar belgenin alındığı tarihten itibaren kaç yıl süreyle aday sürücü olarak kabul edilir?

- a) 10
- b) 5
- c) 3
- d) 2

15) Motorlu araçların,sahibi olmayan kişiler tarafından kara yollarında sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi yasaktır.

Verilen ifadede boş bırakılan yere aşağıdakilerden hangisi yazılmalıdır?

- a) Katılım Belgesi
- b) Eğitim Sertifikası
- c) Sürücü Belgesi
- d) Sürücü Sertifikası

Cevap Anahtarı : 1-d 2-a 3-d 4-b 5-d 6-c 7-c 8-b 9-d 10-a 11 -a 12- b 13-a 14-d 15-c

ARAÇ VE TAŞITLARIN TESCİL, SİGORTA VE MUAYENE İŞLEMLERİ

Araç : Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır.

Taşıt : Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere "motorlu taşıt" insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere "motorsuz taşıt" denir.



Araçlara İlişkin Tanımlar :

Otomobil : Yapısı itibariyle, sürücüsü dahil **en fazla 9** oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır.



Otobüs : Yapısı itibariyle sürücüsü dahil **9'dan fazla** oturma yeri olan ve yolcu taşımacılığında kullanılan motorlu taşıtlardır. (Trolleybüsler de bu sınıfa dahildir.)

Sürücüsü dahil oturma yeri 17'yi aşmayan otobüslere **Minibüs** denir.



Kamyonet : İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı **3.500 Kg'ı geçmeyen** ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır. Sürücü ve yanındaki oturma yeri dışında başka oturma yeri bulunabilen, sürücü bölümü gövde ile birleşik kamyonetlere '**panelvan**' denir.



Kamyon : İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı **3.5 tondan fazla** olan ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu araçtır.



Çekicli : Römork ve yarı römorkları çekmek için imal edilmiş olan ve yük taşımayan motorlu araçtır.



Arazi Taşıtı : Karayollarında yolcu veya yük taşıyabilecek şekilde imal edilmiş olmakla beraber bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilen motorlu araçlardır.

Bisiklet : Üzerinde bulunan insanın adale gücü ile pedal veya el ile tekerleği döndürülmek suretiyle hareket eden motorsuz taşıtlardır. Hızı en fazla 25 km/ saate ulaştıktan sonra veya pedal çevirmeye ara verdikten hemen sonra gücü tamamen kesilen elektrikli bisikletlerde bu sınıfa girer.



Motorlu Bisiklet : Azami hızı saatte 45 km'yi geçmeyen içten yanmalı motorlu ise silindiri hacmi 50 santimetre küpü geçmeyen, veya elektrik motoru ile donatılmış ise azami sürekli nominal güç çıkışı dört kilovattı geçmeyen iki veya üç tekerlekli ve aynı özelliklere sahip net ağırlığı 350 kg'mı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıtlardır.



Motosiklet : Azami hızı 45 km/ saatten ve/veya silindiri kapasitesi 50 santimetreküpten fazla olan sepetli veya sepiatsız iki veya üç tekerlekli motorlu taşıtlar ve net motor gücü 15 kilovattı, net ağırlığı 400 kg'mı yük taşımacılığında kullanılanlar ise 550 kg'mı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıtlardır. Bunlardan karoserisi yük taşıyabilecek şekilde sandıklı veya özel biçimde yapılmış olan ve yolcu taşıma-larında kullanılmayan üç tekerlekli motosikletlere yük motosikleti (triportör) denir.



Lastik Tekerlekli Traktör : Belirli şartlarda römork ve yarı römork çekebilen, ancak ticari amaçla taşımada kullanılmayan tarım araçlarıdır.

İş Makineleri : Yol inşaat makineleri ile benzeri tarım, sanayi, bayındırlık, millî savunma ile çeşitli kuruluşların iş ve hizmetlerinde kullanılan; iş amacına göre üzerine çeşitli ekipmanlar monte edilmiş; karayolunda insan, hayvan, yük taşımada kullanılmayan motorlu araçlardır.



Tramvay : Genellikle yerleşim birimleri içinde insan taşımada kullanılan, karayolunda tekerlekleri raylar üzerinde hareket eden ve hareket gücünü dışarıdan sağlayan araçtır.



Özel Amaçlı Taşıt : Özel amaçla insan veya eşya taşımak için imal edilmiş olan ve itfaiye, cankurtaran, cenaze, radyo, sinema, televizyon, kütüphane, araştırma araçları ile bozuk veya hasara uğramış taşıt ve araçları çekmek veya taşımak, kaldırmak gibi özel işlerde kullanılan motorlu araçtır.





Okul Taşıtı : Genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların öğrencileri ile sadece gözetici ve hizmetlilerin taşınmasında kullanılan araçtır.

Kamu Hizmeti Taşıtı : Kamu hizmeti için yük veya yolcu taşımaya yapan bütün araçlardır.



Personel Servis Aracı : Herhangi bir kamu kurum ve kuruluşu veya özel veya tüzel kişilerin personelini bir akit karşılığı taşıyan şahıs veya şirketlere ait minibüs ve otobüs türündeki ticari araçlardır. Kamu kurum ve kuruluşları ile özel ve tüzel kişilere ait araçların kendi personelini veya yolcusunu taşıma işi bu tanımın kapsamına girmez.

Umum servis aracı : Okul taşıtları ile personel servis araçlarının birlikte değerlendirilmesidir.

Kamp taşıtı : Yük taşımada kullanılmayan; iç dizaynı tatil yapmaya uygun teçhizatlarla donatılmış, hizmet edebileceği kadar yolcu taşıyabilen motorlu taşıttır.



Römork : Motorlu araçla çekilen insan veya yük taşımak için imal edilmiş motorsuz araçtır.

Yarı Römork : Bir kısmı motorlu taşıt veya araç üzerine oturan, taşıdığı yükün ve kendi ağırlığının bir kısmı motorlu araç tarafından taşınan römorktur.

Hafif Römork : Azami yüklü ağırlığı 750 kg'ı geçmeyen römork veya yarı römorktur.

Taşıt Katarı : Karayolunda bir birim olarak seyretmek üzere birbirine bağlanmış taşıtlardır.

MOTORLU ARAÇLARIN TESCİL İŞLEMLERİ

Araç sahibi : Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir.

İşleten : Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, arıyet veya rehni gibi hallerde kiracı, arıyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.

Araç Tescil Belgesi : Araca ve araç sahibine ilişkin bilgileri içeren ve tescile yetkili olanlar tarafından düzenlenen belgedir. Trafikten çekilmiş ya da çekilecek araçlar hariç diğer tüm araçların tescil belgesinin basılabilmesi için aracın zorunlu mali sorumluluk sigortası ile muayenesinin bulunması zorunludur.

Tescil Plakaları : Tescil plakaları 0.97mm. kalınlığında sac alüminyumdan dikdörtgen biçiminde yapılır. Aracın ön ve arkasına yönetmelikte gösterilen ölçülerde yapılmış ve alt kenarı aracın tampon alt seviyesinin üstünde kalacak, yanlarından taşmayacak, sallanmayacak, düşmeyecek ve kolayca okunabilecek şekilde takılır. Araç ışıkları yakıldığında **20 metre uzaklıktan okunacak şekilde aydınlatılmış olması** ve temiz tutulması zorunludur.

Araçların Tescil İşlemleri :

Bütün motorlu araçlar ile yönetmelikte tescilli zorunlu kılınan motorsuz araçların sahipleri, araçlarını noterlere ya da ilgili yetkili tescil kuruluşuna tescil ettirmek ve tescil belgesi almak zorundadırlar.

Askeri araçların tescilleri, Türk Silahlı Kuvvetlerince,



Raylı Sistem ile çalışan araçların tescilli kullanıldığı yerlere göre



İş Makinaları Türünden Olan Araçların Tescilleri

- Kamu Kuruluşlarına ait olanlar ilgili kuruluşlarca,
- Özel ve Tüzel Kişilere ait olanlardan,



**Tarım kesimlerinde kullanılanlar
Ziraat Odalarınca,**



**Tarım kesiminde kullanılanların
dışında kalanlar, Ticaret Odaları
veya Sanayi Odalarınca**

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından tescil edilecek araçlar, askeri araçlar, iş makineleri ve raylı sistemle çalışanlar dışındaki bütün motorlu araçlar ile tescile tabi motorlu araçlara takılarak kullanılacak yapıda ve yüklü ağırlığı 750 kilogramın üstünde olan römork ve yarı römorkların tescilleri **noterler** tarafından yapılır, araç tescil belgesi ve plaka basım talep belgesi verilir.

Araçların tescilinin yapılabilmesi için ; sahiplik belgesi, karayolu uygunluk belgesi, zorunlu mali sorumluluk sigortası, özel tüketim vergisi, çevre kirliliğini önleme fonu hesabına yapılan ödeme belgesi, aracın teknik muayenesinin yapıldığına dair belge ibraz edilir.

Tescilsiz Araçlar İçin Müracaat

Tescilli zorunlu olan ve daha önce tescilli yapılmamış bir aracı satın alan veya gümrükten çeken araç sahipleri, tescil için satınalma veya gümrükten çekme tarihinde itibaren **3 AY** içinde tescil yaptırmak zorundadırlar.

Tescilli Araçlar İçin Müracaat : Tescil edilmiş araçların her çeşit satış ve devirleri,satış veya devri yapılacak araçtan dolayı motorlu taşıtlar vergisi gecikme faizi gecikme zammı, vergi cezası ve trafik idari para cezası, idari para cezaları ile geçiş ücreti borcu ve taşıt üzerinde satış ve/veya devri kısıtlayıcı herhangi bir tedbir veya kayıt bulunmadığının ve trafikten çekilmiş veya çekilecek araçlar hariç olmak üzere aracın geçerli muayenesi ile zorunlu mali sorumluluk sigortasının bulunduğu tespit edilmesi halinde noterler tarafından yapılır. **Noterler tarafından yapılmayan her çeşit satış ve devir işlemleri geçersizdir.**

Tadilat Yapma :

Araç üzerinde yapılan renk ve teknik değişiklik yapan veya kullanım amacını değiştiren araç sahipleri yaptıkları her türlü değişikliği ve adres değişikliklerini **30 gün** içinde ilgili Tescil Kuruluşlarına bildirilmek zorundadırlar.



Aracın Hurdaya Çıkarılması :

Araç sahipleri, ekonomik ömrünün dolması, kaza, yangın vb. sebeplerle hurdaya ayırdıkları araçlarının tescilinin silinmesi için hurdaya çıkarılış tarihinden itibaren **1 AY** içinde yetkili Tescil Kuruluşuna müracaat etmek zorundadırlar.



Geçici Trafik Belgeleri :

Geçici olarak trafiğe çıkarılacak olan araçlardan, tescil işlemleri geciken, bir yerden bir yere götürülen, deneme ve gösterisi yapılacak olanlar ile ithal ve ihraç edilenlere geçici trafik belgesi ve geçici tescil plakası verilir.

Araçlar; tescil belgesi, mali sorumluluk (zorunlu trafik) sigortası poliçesi ve tescil plakalarını araç üzerinde ve uygun durumda bulundurmada n trafiğe çıkamazlar.

HUKUKİ SORUMLULUK ve ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI

Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olması halinde motorlu aracı işletenin sorumluluğunu karşılamak üzere yapılması zorunlu sigortaya; Mali Sorumluluk, Zorunlu Trafik Sigortası denir. Zorunlu bir sigorta olup, yapılan trafik kontrollerinde sigortası olmayan araçlar **sigorta yapılmaya kadar trafikten men edilir, ayrıca para cezası ve ceza puanı uygulanır.**

Trafiğe çıkacak araçlar, geçerli teminat tutarları üzerinden yaptırmış oldukları zorunlu trafik sigortalarını araçlarında bulundurmak, istenildiği taktirde yetkililere göstermek zorundadırlar.

- Kazayı yapanın tespit edilememesi durumunda,
- Zorunlu trafik sigortasını yaptırmamış olan araçların kazalarında,
- Sigortacının iflası durumlarında,
- Çalınmış ve gasp edilmiş araçların meydana getirdikleri kazalardaki bedensel zararları karşılamak üzere **Karayolları Trafik Garanti Fonu** oluşturulmuştur.

Uluslararası veya şehirlerarası yolcu taşıyan otobüslerde yolcuları, sürücülere ve hizmetlileri seyahat süreleri içerisinde maruz kalacaklar her türlü kazalara karşı korumak amacıyla otobüs **Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası** bulunmaktadır.

Sigortadan zararın karşılanması için **hasar ihbarı** yapmak gerekir.

Hasar ihbarı yapabilmek için aşağıdaki evrakları hazırlamak gerekir.

Zorunlu Trafik Sigortası Poliçesi, kaza tespit tutanağı, sürücü belgeleri ve araç tescil belgeleri (fotokopisi),(Eğer kaza tespit tutanağını trafik zabıtası tutmuşsa alkol raporu) kaza yerine ait fotoğraflar.

Kasko Sigortası : Kaza, çalınma, yanma, doğal afetler gibi çeşitli başlıklar altında aracınızda olası kazaları maddi olarak güvence altında tutar. Zorunlu olmamakla birlikte bu sigorta türü sıfır veya ikinci el araçlara yapılabilir.

Hasar Bedelli, Trafik Sigortası Teminat Limitlerini Aşarsa ; Meydana gelen hasarın Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen trafik sigortası teminat limitlerini aşması halinde, kalan zararın ödenmesi **araç sahibinin sorumluluğundadır.** Eğer kasko sigortanıza ek olarak yaptırdığınız İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortanız varsa, trafik sigortanızın limitlerini aşan bir hasar söz konusu olduğunda devreye girer ve kapsamına göre maddi ve bedensel hasarları karşılayabilir.

ARAÇLARIN MUAYENELERİ

Araçların Muayeneleri :

Araçların teknik şartlara uyup uymadığı belirli zamanlarda muayene edilerek tespit edilir. Teknik şartlara uygun olmayan araçların trafiğe çıkarılması yasaktır. Muayene süresi geçirilen araçlar ve özel muayene yaptırılması zorunlu olduğu halde yaptırılmamış araçlar trafikten men edilir. Bu araçların tescil belgeleri geçici olarak geri alınır ve en yakın muayene istasyonuna gönderilir; ancak aracın muayenesinin yapılması için izin belgesi düzenlenerek en fazla 7 gün süreyle geçici olarak trafiğe çıkışına izin verilir.

Araç sürücüləri ise para ve ceza puanı ile cezalandırılır.

Araç Muayene İstasyonlarında verilen hizmetler : Periyodik Araç Muayenesi, Yola Elverişlilik Muayenesi, Tadilat Sonrası Muayene, Zorunlu Muayene, Egzoz Gazı Emisyon Ölçümü ve Tespit dir.

Araçlar cinslerine, kullanma amaç ve şekillerine göre araç muayene süreleri : Araçların muayeneleri, Ulaştırma Bakanlığına ait muayene istasyonlarında veya bu Bakanlık tarafından usulüne uygun olarak yetki verilen gerçek veya tüzel kişilere ait muayene istasyonlarında yapılır.



Hususi otomobiller **ilk 3 yaş** sonunda ve devamında **her 2 yılda** bir,

Lastik tekerlekli traktörler ile bunların her türlü römorkları **ilk 3 yaş** sonunda ve devamında **her 3 yılda** bir,



Resmi ve ticari plakalı otomobiller, **ilk 2 yaş** sonunda ve devamında **yılda bir**,



Kamyon, otobüs, çekici gibi ticari amaçla yük ve yolcu taşıyan diğer bütün motorlu araçlar ile bunların her türlü römorkları **ilk 1 yaş** sonunda ve devamında **yılda 1** periyodik muayeneye tabi tutulur.

Askeri araçlar, raylı sistemle çalışan veya iş makinesi türünden araçların muayeneleri tescilli yapılan kuruluşlarca yapılır.

Römorklar ve yarı Römorklar : İlk bir yaş ve sonrası yılda bir muayene edilmelidir. (otomobil, kamyonet, kamyon ve çekiciler gibi herhangi bir motorlu araç ile çekilen tüm römorklar bu gruba dâhildir.)

Motosiklet ve motorlu bisiklet ve bunların her türlü römorkları **ilk 3 yaş** sonunda ve devamında **2 yılda** bir.



Muayene süresi dolmamış olsa bile; kazaya karışması sonucu yetkililerce gerekli görülmesi halinde, üzerinde teknik değişiklik yapılması durumunda araçların ayrıca muayenesi zorunludur.

Karayollarında kullanılmakta olan her türlü motorlu aracın teknik şartlara uygun olup olmadığı trafik zabıtasınca kontrol edilerek, uygunsuzluğu tespit edilenler, Uygunsuzluk Tespit Tutanağı düzenlenmek suretiyle muayene istasyonlarına sevk edilir.

KONU TESTİ

1) Sürücüsü dahil en çok 9 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş motorlu araca ne denir?

- a) Otomobil b) Minibüs c) Kamyonet d) Otobüs

2) Öğrenciler ile gözetici ve hizmetlilerin taşınmasında kullanılan taşıta ne denir?

- a) Eğitim aracı b) Okul taşıtı c) Personel servis aracı d) Özel taşıt

3) Römork ve yarı römorkları çekmek için imal edilmiş olan ve yük taşımayan motorlu araca ne denir?

- a) Tır b) Kurtarıcı c) Treyler d) Çekici

4) Özel amaçla insan veya eşya taşımak için imal edilmiş olan motorlu araçlara özel amaçlı taşıt denir.

Buna göre aşağıdakilerden hangisi özel amaçlı taşıttır?

- a) Otobüs b) Kamyon c) Ambulans d) Otomobil

5) Kara yollarında kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adı aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Araç b) Ticari taşıt c) Arazi taşıtı d) Taşıt katarı

6) Sürücüsü dahil oturma yeri on yediyi aşmayan otobüslere ne ad verilir?

- a) Minibüs b) Tramvay c) Kamyonet d) Arazi taşıtı

KARAYOLU ÇEŞİTLERİ VE KARAYOLUNU KULLANMA KURALLARI

Karayolu : Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.

Karayolu ile İlgili Tanımlar :

Karayolu Yapısı : Karayolunun kendisi ile karayolunun üstünde, yanında, altında veya yukarısındaki; ada, ayırıcı, otokorkuluk, istinat duvarı, köprü, tünel, menfez vb. yapılarıdır.

İki Yönlü Karayolu : Taşıt yolunun her iki yöndeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayoludur.



Tek Yönlü Karayolu : Taşıt yolunun yalnız bir yöndeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayoludur.

Bölünmüş Karayolu : Bir yöndeki trafiğe ait taşıt yolunun bir ayırıcı ile belirli şekilde diğer taşıt yolundan ayrılması ile meydana gelen karayoludur.



Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol - Ekspresyol) : Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak, izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur.

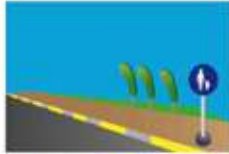
Geçiş Yolu : Araçların bir mülke girip çıkması için yapılmış olan yolun, karayolu üzerinde bulunan kısmıdır.





Bağlantı Yolu : Bir kavşak yakınında karayolu taşıt yollarının birbirine bağlanmasını sağlayan, kavşak alanı dışında kalan ve bir yönlü trafiğe ayrılmış olan karayolu kısmıdır.

Bisiklet Yolu : Karayolunun, sadece bisikletlilerin kullanmalarına ayrılan kısmıdır.



Yaya Yolu (Yaya Kaldırımı) : Karayolunun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısmıdır.

Banket : Yaya yolu ayrılmamış karayolunda, taşıt yolu kenarı ile şev başı veya hendek iç üst kenarı arasında kalan ve olağan olarak yayaların ve hayvanların kullanacağı, zorunlu hallerde de araçların faydalanabileceği kısımdır.



Platform : Karayolunun taşıt yolu (kaplama) ile yaya yolu kaldırım veya banketinden oluşan kısımdır.

Anayol : Ana trafiğe açık olan ve bunu kesen karayolundaki trafiğin, bu yolu geçerken veya bu yola girerken, ilk geçiş hakkını vermesi gerektiği işaretlerle belirlenmiş karayoludur.



Tali Yol : Genel olarak üzerindeki trafik yoğunluğu bakımından, bağlandığı yoldan daha az önemde olan yoldur.

Tehlikeli Eğim : Araçların emniyetle seyretmelerine devam için, vites küçültmeyi gerektiren uzunluk veya açıldaki yol eğimidir.



Kavşak : İki veya daha fazla karayolunun kesişmesi veya birleşmesi ile oluşan ortak alandır.



Yaya Geçidi : Taşıt yolunda, yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alandır.

Okul Geçidi : Genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların çevresinde özellikle öğrencilerin geçmesi için taşıt yolunda ayrılmış ve bir trafik işareti ile belirlenmiş alandır.



Alt Geçit : Karayolunun diğer bir karayolu veya demiryolunu alttan geçmesini sağlayan yapıdır.



Üst Geçit : Karayolunun, diğer bir karayolu veya demiryolunu üstten geçmesini sağlayan yapıdır.



Demiryolu Geçidi (Hemzemin Geçit) : Karayolu ile demiryolunun aynı seviyede kesiştiği bariyerli veya bariyersiz geçitlerdir,

Ayırıcı : Taşıt yollarını veya yol bölümlerini birbirinden ayıran bir taraftaki taşıtların diğer tarafa geçmesini engelleyen veya zorlaştıran karayolu yapısı, trafik tertibatı veya gereçtir.



Şerit : Taşıtların bir dizi halinde güvenli seyredebilmeleri için taşıt yolunun ayrılmış bir bölümüdür.

OTOYOL KURALLARI

Otoyol Kuralları :



Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoluna Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol-Expres Yol) denir.

Otoyollarda Araç Kullanma Kuralları :

Otoyola Giriş : Otoyola girerken, bu yoldan geçmekte olan taşıtların ilk geçiş hakları olduğu unutulmamalıdır.

Bu maksatla konulmuş trafik işaret levhalarına uyulmalı tehlikeli olabilecek davranışlardan kaçınılmalıdır.



Otoyola girerken **hızlanma şeridinden** yararlanılarak, otoyoldaki trafiğin akış hızına uyum sağlanır ve güvenli giriş yapılır.

Otoyoldan çıkış noktalarına yaklaşırken otoyolun sağ şeridinden **yavaşlama şeridine** girmeleri ve bu şerit boyunca hızlarını azaltmaları zorunludur.



Otoyolda kesintisiz bir trafik akımı bulunduğundan duraklamak, ve park etmek, geri gitmek ve geriye dönmek yasaktır. Zorunlu hallerde sürücüler emniyet şeridine girerek gerekli işaretlemeleri yapmalıdırlar. **Emniyet şeridinde seyretmek yasaktır.**

Otoyollarda asgari (**en düşük**) hız **40km/s** **azami (en yüksek) hız ise 120km/s** olup İçişleri Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının görüşünü alarak yalnızca otomobiller için 20km/saat hız artırabilir.



Hızlı Geçiş Sistemi (HGS) : Ücretli otoyol, köprü vb. giriş ve çıkışlarında yol ücretlerinin tanımlı ödeme sistemi üzerinden biletsiz ve temassız şekilde sürücülerden tahsil edilmesi sistemidir. Devlet Otoyollarında nakit ödeme gişesi olmadığından bu yolları kullanacaksanız tescil plakasına HGS sistemi almanız zorunludur.

KONU TESTİ

1) Trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlara ne ad verilir?

- a) Şerit b) Karayolu c) Bağlantı yolu d) Geçiş yolu

2) Şekildeki araçların seyrettiği taşıt yolunun çizgilerle ayrılmış her bir bölümüne ne ad verilir?

- a) Banket b) Şerit c) Bölünmüş yol d) İki yönlü yol



3) Taşıtların bir dizi hâlinde güvenli seyredebilmeleri için taşıt yolunun çizgilerle ayrılmış bölümüne ne denir?

- a) Bölünmüş yol b) İki yönlü yol c) Banket d) Şerit



4) Şekildeki karayoluna ne ad verilir?

- a) Tek yönlü karayolu b) Bölünmüş yol
c) İki yönlü Karayolu d) Otoyol



5) Şekildeki karayoluna ne ad verilir?

- a) Tek yönlü karayolu b) Bölünmüş yol
c) İki yönlü Karayolu d) Otoyol

6) Bir yöndeki trafiğe ait taşıt yolunun, bir ayırıcı ile belirli şekilde diğer taşıt yolundan ayrılmasıyla meydana gelen kara yoluna ne denir?

- a) Tali yol b) Anayol c) Çift yönlü karayolu d) Bölünmüş karayolu

7) İki veya daha fazla karayolunun kesişmesi veya birleşmesi ile oluşan ortak alanlara ne ad verilir?

- a) Kavşak b) Geçiş Yolu c) Sığınma cebi d) Hemzemin geçit

8) Taşıt yolunda, yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alana ne ad verilir?

- a) Platform b) Yaya geçidi c) Geçiş yolu d) Yaya yolu

9) Araçların emniyetle seyrine devam edebilmesi için vites küçültmeyi gerektiren uzunluk veya açıdaki eğime ne denir?

- a) Gabari b) Viraj c) Platform d) Tehlikeli eğim

10) Karayolunun diğer bir karayolu veya demiryolunu alttan geçmesini sağlayan yapıya ne denir?

- a) Hemzemin geçit b) Alt geçit c) Üst geçit d) Özel geçit

11) Ana trafiğe açık olan ve bunu kesen karayolundaki trafiğin bu yolu geçerken veya bu yola girerken ilk geçiş hakkını vermesi gerektiği işaretlerle belirlenmiş karayoluna ne ad verilir?

- a) Tali yol b) Geçiş yolu c) Anayol d) Bağlantı yolu

12) Banket için aşağıdakilerden hangisi söylenebilir?

- a) İki yol arasında ayırıcı olduğu
b) Zorunlu hallerde taşıtlarca kullanılabileceği
c) Ağır taşıtların kullanımına ayrıldığına
d) Tırmanma şeridi olduğuna

13) Karayolunu hangi kısmı yalnızca zorunlu hallerde taşıtlarca kullanılabilir?

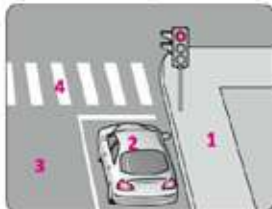
- a) Geçiş yolu b) Yaya yolu c) Banket d) Bağlantı yolu

14) Taşıt yollarını veya yol bölümlerini birbirinden ayıran, bir taraftaki taşıtların diğer tarafa geçmesini engelleyen veya zorlaştıran karayolu yapısı, trafik tertibatı veya gerece ne denir

- a) Ada b) Ayırıcı c) Şerit d) Banket

15) Şekildeki yaya geçidi hangi rakamla gösterilmiştir?

- a) 4 b) 3 c) 2 d) 1



16) Şekildeki taşıtın bulunduğu kara yoluna ne ad verilir?

- a) Banket b) Ana yol
c) Tali yol d) Bölünmüş yol



17) Şekildeki aracın bulunduğu kara yoluna ne ad verilir?

- a) Bağlantı yolu b) Ana yol
c) Tali yol d) Bölünmüş yol



18) Aşağıdaki yollardan hangisine yaya, hayvan ve motorsuz araçların girmesi yasaktır?

- a) Bölünmüş yola b) Tali yola c) Otoyola d) Ana yola

19) Otoyollarda aksine bir işaret yoksa asgari (en düşük) hız saatte kaç kilometredir?

- a) 30 b) 40 c) 60 d) 120

20) Aşağıdakilerden hangisinin otoyollarda yapılması yasaktır?

- a) Duraklamak, park etmek, geri gitmek, geriye dönmek
b) İmal hızı saatte 40 km üzerinde olan araçlarla girmek
c) Römorklu, yarı römorklu ve tehlikeli madde taşıyan araçlarla girmek
d) Çekici, kurtarıcı, kamyon türü araçlarla girmek

21) Otoyoldan çıkarken aşağıdaki şeritlerden hangisinin kullanılması zorunludur?

- a) Yavaşlama b) Hızlanma c) Orta d) Tırmanma

22) Otoyollara girerken aşağıdaki şeritlerden hangisinin kullanılması zorunludur?

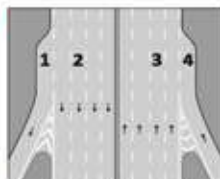
- a) Yavaşlama b) Hızlanma c) Orta d) Tırmanma

23) Aşağıdakilerden hangisi otoyola girebilir?

- a) Lastik tekerlekli traktör b) Çekici c) Bisiklet d) Motorsuz araçlar

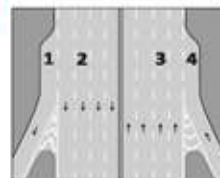
24) Şekildeki numaralandırılmış şeritlerden hangisi hızlanma şerididir?

- a) 1 b) 2 c) 3 d) 4



25) Şekildeki numaralandırılmış şeritlerden hangisi otoyollardan ayrılmak isteyen araçlar içindir?

- a) 1 b) 2 c) 3 d) 4



Cevap Anahtarı : 1-b 2-b 3-d 4-b 5-c 6-d 7-a 8-b 9-d 10-b 11-c 12-b 13-c 14-b 15-a 16-c 17-b 18-c 19-b 20-a 21-a 22-b 23-b 24-d 25-a

Dünyada Trafik Güvenliği :

Dünya'da bazı ülkeler trafik kazaları sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanmaları en aza indirmek için çeşitli güvenlik yaklaşımları geliştirmişlerdir. Bu yaklaşımlar ulaşım sistemindeki, özellikle de karayolu sistemindeki geleneksel bakış açısını değiştirmiştir. Bu yaklaşımların bazıları :

Hollanda'da Sürdürülebilir Trafik Güvenliği

Sürdürülebilir trafik güvenliğinin amacı, kaza ihtimalinin güvenli çevre koşullarıyla da sınırlandırıldığı bir trafik sistemi ve trafik koşulları bütünü oluşturmaktır. Sürdürülebilir bir trafik ortamında, yol kullanıcısının hata yapma olasılığı ile savunmasız halde olması başlangıç noktasıdır. Trafik sistemindeki tüm unsurlar azami ölçüde kullanıcıların yetenek ve sınırlandırılmalarına göre ayarlanmıştır. Gerekli olan faaliyetlerin sayısı daha da artırıldığında hata şansı sıfıra inecektir çünkü karayolu ağı ve altyapısı anlaşılması ve tahmin edilmesi kolay olmalıdır. Araçlar; tasarımları ve teknolojileri, insan hataları ve bu hatalardan kaynaklanan sonuçların en aza indirileceği şekilde geliştirilmelidir. Bunun yanı sıra, karayolu kullanıcıları yeterince eğitilmeli ve bilgi sahibi olmalıdır. Araç ve karayolundaki mevcut yeni teknolojilerin rolü, trafikte aldıkları yer ve yol kullanıcılarını desteklemeleri bağlamında gittikçe daha da önemli bir hal almaktadır.

Mevcut durumda, sürdürülebilir bir karayolu trafik güvenliği sistemi beş temel prensip üzerine kuruludur: işlevsellik, homojenlik, tahmin edilebilirlik, tolerans ve durum farkındalığı.

İsveç ve Diğer Kuzey Ülkelerinde "Vizyon Sıfır"

Vizyon Sıfır, toplumun deniz yolu, havayolu ve demiryolu gibi diğer alanlarını da belirleyecek şekilde çeşitli değerler içeren etik bir karayolu güvenliği yaklaşımıdır. Vizyon Sıfır gibi uzun vadede sürdürülebilir karayolu ulaşım sistemlerinde, insan hayatı ve sağlık en önemli unsurdur.

Vizyon Sıfır'ın önemli bir birimi de, insanların hayat ve sağlıklarını riske atmadan karayolu ulaşım sistemini kullanabilme ihtiyacıdır. Yol kullanıcılarına sistemin nasıl geliştirileceğine dair bilgi sunarken, bireylere de en güvenli alternatifini seçme imkânı tanır.

Mevcut karayolu ulaşım sistemi, insanların da hata yapabileceği durumu üzerine kurulmamıştır. Kusursuz insan da yoktur. Günümüzde, karayolu trafiğindeki basit bir yanlış karar dahi ölümle sonuçlanabilmektedir. Vizyon Sıfır'a göre her şey trafikte ölüm ve ciddi yaralanmayı engelleyecek şekilde düşünülmüştür. Kazaları önlemek üzere çalışmalar yapılırken karayolu ulaşım sisteminin tasarımı; insanların hata yapabileceği ve kazaların tamamen önlenemeyeceği düşünülerek gerçekleştirilmelidir. Bu açıdan, sistemin tasarımında kaza meydana geldiğinde insan vücudunun fiziksel yaralanmalara tolerans gösterebilecek durumu da dikkate alınmalıdır.

Fransa'daki Başlıca Üç Öncelikten Biri Olan Karayolu Güvenliği

Fransa karayolu güvenliği politikası ulusal düzeyde tanımlanmıştır. Farklı bakanlıklardan üyelerin oluşturduğu Karayolu Güvenliği Bakanlararası Komisyonu (CISR), yapılan faaliyetleri karayolu güvenliğinin farklı alanlarına taşımak istemiştir. Aralık 2002'de, CSIR yeni bir programa karar vermiştir. Bu program denetleme faaliyetleri ve diğer önleme faaliyetlerinin güçlendirilmesinin yanı sıra, karayolu güvenliği alanında yer alan tüm aktörleri de harekete geçirmeyi amaçlamıştır. Haziran 2003'te, alınabilecek tüm önlemleri açıklayan bir "Karayolu Güvenliği Kanunu" kabul edilmiştir. En önemli maddelerinden birisi, polis denetimlerinin yoğunlaştırılması ve ilgili cezaların yeniden düzenlenmesini sağlamaktır. Bu girişimleri takiben ölümlü ve yaralanmalı kaza sayılarında hızlı bir düşüş gerçekleşmiştir.

İngilterede Yarının Yolları, Herkes için Daha Güvenli Yollar

İngiltere uzun süredir iyi bir karayolu güvenliği sicili oluşturmak ve karayolu trafik hasarlarını azaltmak için uğraş vermektedir. Trafik hasarlarını azaltmak, hâlihazırda ulusal ve yerel düzeyde hükümetin önceliği olarak ele alınmaktadır. İngiltere'nin ulusal karayolu güvenliği stratejisi 2000 yılının Mart ayında başlatılmıştır.

2005 yılı için gösterilen yaralanma verileri tüm ölümlü ve yaralanmalı kazaların %33 oranında azaldığını göstermektedir. Bu, İngiltere karayollarında her yıl 15.000 daha az insanın öldüğü ya da daha az ciddi olarak yaralandığı anlamına gelmektedir. Çocuk kayıplarındaki azalmada daha kaydadeğer ilerleme sağlanmış ve kayıplarda %49 düşme gerçekleşmiştir. Bu da, her yıl 3.380 daha az çocuğun öldüğü ya da ciddi anlamda yaralandığı sonucunu vermektedir.

İngiltere karayolu güvenliği stratejisinin temelinde üç ana başlık yer almaktadır: sürücü davranışı, denetleme ve güvenli sürüş çevresi. Bu başlıklara nitelik bağlamında bakıldığında ise eğitim, denetleme ve mühendislik üçlüsü öne çıkar. Bunlar, aynı zamanda insanların yasal hız sınırlarında araç sürmeye teşvik etmek ve buna yardımcı olmak amacıyla ulusal ve yerel düzeydeki önlemleri bir araya getiren İngiltere karayolu yönetimi yaklaşımını göstermektedir.

Trafik Güvenliği Konusunda Faaliyet Gösteren Uluslararası Kuruluşlar : Viyana Karayolu Trafik Konvansiyonu

Viyana Karayolu Trafik Konvansiyonu, uluslararası karayolu trafiğini kolaylaştırmak ve sözleşme yapan taraflar arasında standart trafik kuralları oluşturarak karayolu güvenliğini artırmak üzere yapılan uluslararası bir antlaşmadır. Antlaşma, 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzalanmış ve 21 Mayıs 1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 74 ülke tarafından onaylanan antlaşmayı Ülkemiz, 23 Ocak 2013 tarihinde imzalamıştır.

Birleşmiş Milletler (BM) Karayolu Güvenliği Ortaklığı

Ortaklık, dört kuruluşun bir araya gelmesiyle (FIA, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, Dünya Bankası ve Dünya Sağlık Örgütü) Dünya Karayolu Trafik Hasarlarını Önleme Raporu'nda tanımlandığı üzere karayolu güvenliğindeki en iyi uygulamaların nasıl gerçekleştirileceği konusunda ülkelere kılavuzluk sağlayan birçok kaynak geliştirmektedir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı :

- İnsanlar yanılabilir, insanlar hata yapabilir.
- "Mağduru suçlamak" yerine insan hatalarını "affetmeye" dayalıdır.
- İnsan vücudu kırılğandır, vücut kuvvete dayanıklı olacak şekilde tasarlanmamıştır.
- Karayolu güvenliğini geliştirme sorumluluğu tüm paydaşlar arasında paylaşılmalı, karayolu güvenliğini geliştirmek sadece bir kurumun sorumluluğunda olmamalıdır.

Güvenli Sistem Yaklaşımının özü ; Trafiği oluşturan yol, araç ve yasal düzenlemeler gibi trafik sisteminin tüm unsurlarının insanın zayıf ve güçlü yönlerine göre şekillendirilmesi ve insanların da kendilerini korumaya yönelik olarak yürürlüğe konulan kurallara ve yapılan düzenlemelere uygun hareket etmesidir. Örneğin, hava yastığı ve kapı içi kaplamaları gibi araç içi koruma sistemlerinin kaza anında insanın zarar görmesini önleyecek şekilde üretilerek araçlara monte edilmesi, aynı zamanda da insan unsurunun da emniyet kemerini takarak kendi can güvenliğini sağlaması veya alkol etkisinde araç kullanmayarak kendisinin veya başkalarının zarar görmesini önlemesidir. Güvenli trafik sisteminin parçası olan elemanların tek gayesi insanın zarar görmesinin önlenmesidir. Güvenli Sistem Yaklaşımı bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, aşağıdaki gibi özetlenebilmektedir.

Daha güvenli yollar, Daha güvenli hız, Daha güvenli araçlar ve Daha güvenli yol kullanıcılarıdır.

Hedef Sıfır Kaza Vizyonu

"Vizyon Sıfır Yaklaşımı" dört ana ilkeye dayanmaktadır. Bu ilkeler kısaca özetlenecek olursa;

- **Etik:** İnsan hayatı ve sağlığı herşeyin önünde gelir, hayat ve sağlık, hareketlilik ve ulaşım sisteminin diğer hedeflerinden daha önceliklidir.
- **Sorumluluk:** Karayolu trafik sistemindeki hizmet sunucuları ile uygulayıcılar, sistem güvenliği ile ilgili sorumlulukları yol kullanıcıları ile ortaklaşa paylaşırlar.
- **Güvenlik:** İnsanlar hata yaparlar. Bu nedenle, karayolu ulaşım sistemleri bu hataları hesapla katarak, hata olasılığını ve hata olduğunda da bunun yol açabileceği hasarları asgariye indirmelidir.

- **Değişim Mekanizmaları:** Karayolu ulaşım sisteminde hizmet sunanlar ve bunları denetleyenler, bütün vatandaşların güvenliği için ellerinden gelen azami gayreti sarfetmek zorundadır. Trafik güvenliğinin sağlanması için yol kullanıcıları ile birlikte çalışılmalı ve her biri gerektiğinde değişime hazır olmalıdır

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi :

"1" Can Kaybı Bile Fazladır anlayışı ile **"Trafikte Her Yıl Daha İyiye"** ideali çerçevesinde hazırlanan **"2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi"** ile ülkemizin on yıllık karayolu trafik güvenliği adımları planlanmıştır.

Hızla ilerleyen teknolojik gelişmeler ile küreselleşmeye bağlı olarak önümüzdeki on yıllık süreçte günümüz ulaşım ağlarında ve yöntemlerinde teknik ve teknolojik gelişmelerin yansımalarının görünmesi beklenmektedir. Tüm bu gelişmelerde **"İnsan Hayatının Korunması"** temel belirleyici olarak kabul edilmiş olup atılacak her adımda, insanın sahip olduğu en kıymetli hazinesi olan can güvenliğinin korunması temel prensiptir.

"2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi" ve bu belgeye bağlı eylem planlarının öngördüğü tüm çalışmaların merkezinde **"İNSAN"** unsuru bulunmaktadır. Ulaşımın en önemli ögesi olan insanın, trafikte yaya, yolcu, sürücü, bisikletli ve benzeri birçok biçimde yer aldığı ve insanın "hata yapabileceği" peşinen kabul edilerek, trafikte insanın doğru tercih yapması konusunda desteklenmesini amaçlayan çalışmalara öncelik verilmiştir. Trafikte sıfır can kaybının mümkün olduğu inancı bu strateji belgesinin temel omurgasını oluşturmuştur.

Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, belirlenen 2030 ve 2050 yılları hedeflerine ulaşmak amacıyla, yollarımızı içerisine alan altyapı kalitesinin artırılmasını, ülkemizin yol ağında daha güvenli araçların kullanılabilmesi amacıyla mevcut düzenlemelerin güçlendirilerek araçların daha emniyetli hale getirilmesini, belirlenen trafik kurallarına trafikteki insan unsurunun daha fazla uyum sağlayarak nihayetinde diğer yol kullanıcıları ile empati kurulması suretiyle insan hayatını korumayı esas alacak şekilde trafik kültürünü geliştirmemizi zorunlu kılmaktadır.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nde; Güvenli Sistem Yaklaşımı ile mevcut trafik güvenliği seviyesinin daha üst basamaklara çıkarılması, 2030 yılı hedefi olarak belirlenen trafik kazası sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması, 2050 yılında da hiçbir vatandaşımızın ölmediği ve ciddi derecede yaralanmadığı bir ülke hedefinin gerçekleştirilebilmesi için müdahale gerçekleştirilecek alanlar da ayrıca belirlenmiştir.

On yıllık zaman diliminde belirlenen hedef alanlarında söz konusu Strateji Belgesi kapsamında yapılacak çalışmalar Eylem Planlarında detaylı halde belirtilecek ve zaman çizelgesi ile hedef kartlarına dayalı olarak hayata geçirileceklerdir. Zaman içerisinde ortaya çıkan ve trafik güvenliğinin geliştirilmesine hizmet edeceği değerlendirilen yeni çalışmalarda eylem planlarında yer alacaktır.

2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı :

Eylem Planı, ülkemizdeki trafik güvenliğinin geliştirilmesi amacıyla ; 2021-2030 yıllarını kapsayan ve gelecek on yılda atılacak adımların yol haritasını oluşturan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nde belirtilen stratejik amaç ve hedeflerin 2021-2023 yılları arasındaki ilk aşamada nasıl gerçekleştirileceğinin açıklanması, performans göstergelerinin tespiti ve Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde kurumsal sorumlulukların ortaya konulması amacıyla hazırlanmıştır.

Eylem Planı ile 2030 yılına kadar trafik kazaları sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması, 2050 yılına kadar ise sıfıra indirilmesi genel hedefine ulaşılması için; 2021 ve 2023 yılları arasında yürütülecek çalışmalar ortaya konulmaktadır. Eylem Planı'nda metod ve yöntem olarak;

- **Güvenli Sistem Yaklaşımı,**
- **Vizyon Sıfır Yaklaşımı takip edilmektedir.**

Eylem Planı'nın kılavuz ilkeleri olarak;

1. Doğruların yapılması, ancak hatalara karşı da hazırlıklı olunması,
2. Yol, çevre ve araç dizaynında, insan vücudunun kırılgan olduğunun göz önünde bulundurulması,
3. Karayolu ulaşım sisteminin bir bütün olarak ele alınıp tüm unsurlarının güçlendirilmesi,
4. Trafik güvenliğinde sorumluluk paylaşımının artırılması,
5. Çalışmaların somut delillere dayanması, ölçülebilir ve değerlendirilebilir olması,
6. Trafik güvenliği çalışmalarının insanın iyiliğini ve sağlığını desteklemesi, yaşanabilir bir çevreyi güçlendirmesi,
7. Karar alma süreçlerinde trafik güvenliğinin birinci öncelik olması kabul edilmektedir.

Trafik kazalarının neden ve nasıl meydana geldiği ile hangi tedbirlerin alınması gerektiği konusunda analizler yapıldığında, 2030 ve 2050 hedeflerinin ilk basamağı olan 2023 Vizyonunu (2021-2023) gerçekleştirmek amacıyla; iki ana aşlık altında toplam 9 alanda tedbirler planlanmıştır. Bu tedbirler;

I. Öncelikli Alanlar;

1. Aşırı ve Uygun Hızla Mücadele;
2. İncinebilir Yol Kullanıcılarının Korunması
3. Kaza Kara Noktalarının İyileştirilmesi ve Etkin, Sürekli, Yoğun Denetimler Yoluyla Can Kayıplarının Önlenmesi olarak tespit edilmiştir.

II. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Müdahale Gerçekleştirilecek Alanlar;

1. Trafik Güvenliği Yönetimi,
2. Altyapı; Yol ve Yol Çevresi,

3. Araçlar,

4. Yol Kullanıcılarına Yönelik Eğitimler, Bilgilendirme Çalışmaları ve Kampanyalar,

5. Trafik Denetimleri,

6. Kaza Sonrası Müdahale, Bakım ve Rehabilitasyon, alanlarında uygulamaya konulacaktır.

Karayolu Yapısının ve Karayolu Üzerinde Bulunan Trafik İşaretlerinin Korunması :

- Karayolu yapısı üzerine, trafiği güçleştirecek, tehlikeye sokacak veya engel yaratacak, trafik işaretlerinin görülmelerini engelleyecek veya güçleştirecek şekilde bir şey koymak, atmak, dökmek, bırakmak ve benzeri hareketlerde bulunmak,

- Karayolu yapısını, trafik işaretlerini ve karayoluna ait diğer yapı ve güvenlik tesislerini, üzerlerine yazı yazarak, çizerek veya başka şekillerde bozmak, yerlerini değiştirmek veya ortadan kaldırmak **yasaktır**.

- Yaratılan tehlike ve engeller trafik zabıtası veya gerektiğinde genel zabıta ile iş birliği yapılmak suretiyle yolun yapımı, bakımı, işletilmesinden sorumlu kuruluşlar tarafından ortadan kaldırılır, bozukluk ve eksiklikler derhal giderilir. Zarar karşılıkları ve masraflar sorumlulara ödetilir.

- Işıklı trafik işaret cihazları, trafik işaret levhaları, kenar taşları, oto korkuluk ve benzeri yol ve trafik güvenliği elemanlarına zarar veren kişilerin yetkililerce tespiti halinde bu durumun, yolun yapımı, bakımı, işletilmesi ile ilgili kuruluşa bildirilmesi zorunludur.

- Karayolu dışında, kenarında veya karayolu sınırı içinde, trafik işaretlerinin görülmelerini engelleyecek, anlamlarını değiştirecek veya güçleştirecek, tereddüte sebep olacak veya yanıltacak ve trafik için tehlike veya engel yaratacak şekilde levhalar, ışıklar, işaretlemeler ile, ağaç, direk, yangın musluğu, çeşme, parmaklık gibi yapı elemanları veya benzerlerini dikmek, koymak veya bulundurmamak yasaktır.

- Yönetmelikte belirtilen hususlara aykırı olarak dikilen, konulan ve bulunduru-
rulan ışıklar, işaretleme ve benzerleri bütün sorumluluk ve giderler mal sahibine ait olmak üzere yolun yapımı, bakımı, işletilmesi ile ilgili kuruluşça kaldırılır ve yapılan masraflar sorumlulara ödetilir.

- Çeşitli kişi, kurum ve kuruluşlar, karayolu yapısında yapacakları ve esasları yönetmelikte belirtilen çalışmalarda;

Yolun yapım ve bakımı ile ilgili görevli kuruluştan izin almak,

Çalışmaları, gerekli önlemleri alarak, aldirarak ve devamlılığını sağlayarak, trafik akımını ve güvenliğini bozmayacak tarzda yapmak **zorundadırlar**.

Trafik İşaretlerinin Uluslararası Dili :

Trafik işaretleri, uluslararası niteliktedir. Trafikte hareket eden araç ve insanların güvenliklerini sağlamak amacıyla oluşturulmuş bir dil olarak düşünülebilirsiniz. Sadece trafik işaret levhaları değil, trafik lambaları, zemin işaretlemeleri, yol çizgileri, trafik görevlisinin işaretleri de trafik işareti kategorisinde değerlendirilir.

Yol Kullanıcıları :

Savunmalı Yol Kullanıcıları : Sürücüsü ve yolcuları karoseri ile korunurlar. Örn: Otomobil, Kamyonet, Kamyon, Otobüs, Çekici ve benzeri.

Savunmasız Yol Kullanıcıları : Sürücüsü ve yolcuları karoseri ile korunmayan bisiklet, motorlu bisiklet, motosiklet, elektrikli scuter ve benzeri araçları kullananlar ve yayalardır.

KONU TESTİ

1) "2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi" ve bu belgeye bağlı eylem planlarının öngördüğü tüm çalışmaların merkezinde hangi unsur bulunmaktadır.

- a) Araç b) Taşıt c) İnsan d) Çevre

2) 2030 yılı hedefi olarak belirlenen trafik kazası sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların en az ne kadar oranda azaltılması hedeflenmiştir?

- a) %20 b) %30 c) %40 d) %50

3) Karayollarındaki trafik levhalarına zarar veren sürücüye ne yapılır?

- a) Sürücü belgesi geri alınır b) Masraflar ödetilir ve para cezası verilir
c) Hapis cezası verilir d) Trafikte ömür boyu men edilir

4) İşaret levhaları ile ilgili aşağıdaki davranışlardan hangisi trafiği tehlikeye düşürmez?

- a) Trafik işaretlerinin boyanması b) Üzerine yazı yazılması
c) Yerlerinin değiştirilmesi d) Eskiyenlerin yenisi ile değiştirilmesi

5) Aşağıdakilerden hangisi savunmalı yol kullanıcısıdır ?

- a) Motosiklet sürücüsü b) Yayalar
c) Kamyon sürücüsü d) Bisiklet sürücüsü

6) Aşağıdakilerden hangisi savunmasız yol kullanıcısıdır?

- a) Bisiklet sürücüsü b) Kamyon sürücüsü
c) Otobüs yolcusu d) Otomobil sürücüsü

Cevap anahtarı : 1-c 2-d 3-b 4-d 5-c 6-a

TRAFİK İŞARET VE İŞARETÇİLERİ

Trafiği yöneten ve yönlendiren elemanların bu sıralaması aynı zamanda bunlara uyulmasındaki öncelik sıralamasıdır.

**Trafik görevlisinin İşaretleri , Işıklı trafik işaretleri, Trafik işaret levhaları
Yol çizgileri, Diğer işaretleme elemanları**

Trafik Görevlisinin İşaretleri ve Anlamları

ÖN VE ARKA TARAF TAKİ TRAFİK
DURACAK HER İKİ KOL YÖNÜNDEKİ
TRAFİK HAREKET EDEBİLİR.



BÜTÜN YÖNLERE TRAFİK KAPALI OLUP DAHA ÖNCE AÇIK
OLAN YOLUN KAPANACAKI VE KAPALI OLAN YOLUN İSE
AÇILACAKI ANLAMINA GELMEKTEDİR.



BU İŞARETİN SERİ YAPILMASI O YÖNDE
AKAN TRAFİĞİN HIZLANMASI
TALİMATINI VERİR.



SAĞ TARAF TAKİ TRAFİK
SOLA GİDEBİLİR.



SOL TARAF TAKİ TRAFİK
SAĞA GİDEBİLİR.



GECE DÖNÜŞ İŞARETİ



BU İŞARETİN SERİ YAPILMASI O YÖNDE AKAN TRAFİĞİN
YAVAŞLATILMASI TALİMATINI VERİR.



GECE DUR İŞARETİ



SÜRÜCÜLERİN SOLA VEYA SAĞA YANAŞTIRILARAK DURDURULMASI İÇİN VERİLEN TALİMAT



GECE GEÇ İŞARETİ



TRAFİĞİ SOLA YÖNLENDİRME İŞARETİ



TRAFİĞİ SAĞA YÖNLENDİRME İŞARETİ



İşıklı ve Sesli Trafik İşaretleri ve Anlamları

Trafığın güvenli akışını sağlamak, araçların ve yayaların yolu sırayla kullanmalarını düzenlemek amacıyla tahsis edilen işaretlerdir.



Kırmızı Işık : Yolu trafiğe kapalı olduğunu bildirir. Aksine bir işaret bulunmadıkça hiçbir yöne hareket edilmez.



Kırmızı Işıqla Birlikte Yanan Sarı Işık : Yolu trafiğe açılmak üzere olduğunu bildirir. Harekete hazırlanılır.



Yeşil Işık : Yolun trafiğe açık olduğunu bildirir. Aksine bir işaret bulunmadıkça durmadan geçilir.



Sarı Işık : Yolun trafiğe kapanmak üzere olduğunu bildirir. Emniyetli bir şekilde duramayacak kadar yaklaşmış olan araç sürücüleri geçişlerini tamamlayabilir, diğer araçlar durmak zorundadırlar



Fasıllı Yanıp Sönen Kırmızı Işık : Durulur, yolun trafiğe açık olup olmadığı kontrol edildikten sonra yol müsait ise geçilir. (Dur işaret levhası ile aynı anlama gelmektedir.)



Fasıllı Yanıp Sönen Sarı Işık : Uyarı anlamındadır. Bu yolun dikkatli ve yavaş geçilmesi gerektiğini bildirir. (Yol ver işaret levhası ile aynı anlama gelmektedir.)



İşiklî Oklar : Bu ışığın bulunduğu yerlerde ok yönüne dönüş yapacak sürücüler, oklu ışığın yeşil yanmasını beklerler. Oklu ışık yeşil yandığında ok istikametine gidecek sürücüler kurallara uyarak dönüşlerini tamamlamalıdır. **(Ana trafik ışığı yeşil yanıyorken işiklî ok kırmızı yanıyor ise ok yönüne gidecek olan sürücüler oklu ışığın yeşil yanmasını beklemek zorundadırlar.)**



Yaya figürlü yeşil ışık : Yayaların karşıya geçebileceğini bildirir.



Yaya figürlü kırmızı ışık : Yayalara yolun kapalı olduğunu bildirir.

Sesli ve Yazılı İşiklar : Araç trafiğine göre yayaların hareketlerini düzenleyen işiklar olup sesli veya yazılı mesaja göre hareket edilmesi gerektiğini bildirir.



Karşıya geçmek için butona basınız



Butonlu İşiklar : Bazı geçitlere yayalar için geçiş butonu konulmuştur. Karşıya geçmek isteyen yayalar butono basarak yayalar için yeşil ışık sürücüler için kırmızı ışığın yanmasını sağlarlar.

Trafik İşaret Levhaları

Karayolunu kullananlara yol ve çevresinin genel karakteristikleri hakkında gerekli görülen uyarı ve önerilerin yazı ve sembol halinde mesajlarla aktarılmasını sağlarlar. **Nizami şekilde kullanıldıkları takdirde trafik işaret levhaları karayolu güvenliğine büyük ölçüde katkı sağlar.**

Trafik işaret ve levhalarının amacı ; yolu kullanan sürücü ve yayalara yol ve çevresi hakkında bilgi vermek, düzeni sağlamak ve trafik kazalarını en aza indirmektir.

Tehlikeli Uyarı İşaretleri (T Grubu)



Sağa Tehlikeli Viraj



Sola Tehlikeli Viraj



Sağa Tehlikeli Devamlı Virajlar



Sola Tehlikeli Devamlı Virajlar

Tehlikeli viraj veya birbirini izleyen tehlikeli virajlara yaklaşıldığını bildirir. Hız azaltılır, duraklama ve park yapılmayacağı, öndeki aracın geçilmeyeceğini bildirir.



Tehlikeli Eğim (İniş)



Tehlikeli Eğim (Çıkış)

Tehlikeli iniş yada çıkış eğimli yola yaklaşıldığını düşük vites kullanılması gerektiğini bildirir.

İniş eğiminde çıkış yapılan vitesle inilir, vites boşa alınmaz, kesinlikle motor stop edilmez.



Sağdan
Daralan Kaplama



Soldan
Daralan Kaplama



Her İki Taraftan
Daralan Kaplama

Taşıt yolunun ileride sağdan, soldan veya her iki taraftan daralacağını bildirir. Hız azaltılır, diğer işaretlerle konulmuş yasaklara ve kısıtlamalara uyulur.



Açılan Köprü : Karayolu üzerinde açılan köprünün bulunduğunu bildirir.



Deniz veya Nehir Kıyısında Biten Yol : Karayolunun ileride deniz veya nehir kıyısında son bulacağı, taşıtların suya düşme tehlikesinin olduğunu bildirir.



Kasıllı Yol : Karayolunda kasis, tümsek, çukur ve benzeri bozuklukların olduğunu bildirir. Hız azaltılarak bozuk kısım dikkatlice geçilir.



Kaygan Yol : Çeşitli nedenlerle yolun kaygan hale geldiğini bildirir. Hız azaltılır, ani fren ve sert manevra yapılmaz.



Gevşek Malzemeli Zemin : Karayolu üzerinde gevşek malzeme olduğunu ve öndeki araçlardan taş sıçrayabileceğini bildirir. Hız azaltılır, takip mesafesi artırılır.



Gevşek Şev : Yarma şevden karayoluna taş veya kaya düşebileceğini bildirir. Hız azaltılarak dikkatlice geçilir.



Yaya Geçidi : İleride yaya geçidi bulunduğunu bildirir. Hız azaltılır, geçitten geçen veya geçmek üzere bulunan yayalar varsa, ilk geçiş hakkını vermek için durulur.



Okul Geçidi : İleride okul geçidi bulunduğunu bildirir. Geçitten geçen veya geçmek üzere olan öğrenciler varsa ilk geçiş hakkını vermek için durulur.



Bisiklet Geçebilir : İleride bisikletlilerin karayolunu dikine keserek geçebileceklerini bildirir. Hız azaltılır ve bisikletlilere dikkat edilerek geçilir.



Ehli Hayvan
Geçebilir



Vahşi Hayvan
Geçebilir



Havaalanı - Havalimanı
(Alçak Uçuş)



Yandan Rüzgar



Yolda Çalışma Var : Karayolu üzerinde bakım, onarım, yapım veya asfalt çalışması olduğunu belirtir. Diğer işaretlerle bildirilen durumlara dikkat edilerek araç sürülür.



İki Yönlü Trafik : İki yönlü trafiğin işlediği yol kesimlerini belirtir. Bu işaret levhası tek yönlü yol kesiminin geçici veya sürekli olarak iki yönlü yola dönüştüğü zamanda kullanılır.



Işıklı İşaret Cihazı : Işıklı işaret cihazı ile kontrol edilen kavşak veya yol kesimine yaklaşılmakta olduğunu bildirir. Hız azaltılır, diğer şartlara uyularak geçilir.



Dikkat : Yolda tehlikeli uyarı işaretleri ile belirtilen tehlikeler dışında kalan diğer tehlikeler hakkında uyarıda bulunmak amacıyla kullanılır. Levhanın altında bulunan **panel levhada** belirtilen tehlike türüne dikkat edilmelidir.



Kontrolsüz Kavşak : İleride genel geçiş hakkı kurallarının yürürlükte olduğu, ışıklı trafik işaretleri, trafik polisi veya trafik levhası gibi kavşak kontrol tekniğinin bulunmadığını bildirir. Hız azaltılır, geçiş hakkı kurallarına uyulur.

Anayol Tali Yol Kavşak İşaretleri : Bu işaret levhaları bir tali yol kavşağına yaklaşmakta olduğunuzu, bu işaretin bulunduğu yolların, trafiğin ilk geçiş hakkına sahip olduğunu ve tali yoldan gelen sürücülerin anayol üzerindeki sürücülere yol vermesinin gerektiğini bildirir.



Her İki Yandan



Sağdan



Soldan



Sağdan ve Soldan



Soldan ve Sağdan



Sağdan Anayola
Giriş

Bu işaretler, tek yönlü veya bölünmüş yola katılan yan yollar veya köprü kavşakların bağlantı yollarını bildirmek için kullanılır



Soldan Anayola
Giriş



Dönel Kavşak : İleride bir dönel kavşak olduğunu bildirir. Hız azaltılır, dönel kavşak içindeki araçlara ilk geçiş hakkı verilir.

Kontrollü Demir Yolu Geçidi : İleride demir yolu hattının bariyer ve benzeri bir sistemle kontrol edilen bir hemzemin geçidin bulunduğunu bildirir. Işıklı ve sesli talimatın vereceği **DUR** emrine uyulur.



Kontrolsüz Demir Yolu Geçidi : İleride bariyer ve benzeri bir sistemle kontrol edilmeyen bir hemzemin geçidin bulunduğunu bildirir. Demiryolu geçidine gelince durulur, yol kontrol edildikten sonra geçilir.



Tek Hat



En Az İki Hat

KontROLSÜZ Demiryolu Geçidi İşaret Levhaları : KontROLSÜZ demiryolu geçidine geldiğini bildirir. Durulur, yol kontrol edildikten sonra geçilir.

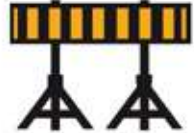


Demiryolu Hemzemin Geçidi Yaklaşım Levhaları : Levhaların üzerinde belirtilen mesafeler sonunda demiryolu hemzemin geçit bulunduğunu bildirir. Hız azaltılır, diğer işaretlerle bildirilen yasaklama ve kısıtlamalara uyulur.



Köprü Başı Levhaları : Bu işaret levhaları köprüleri uyarmak için köprü korkuluklarının her iki tarafına monte edilir. Hız azaltılır, diğer işaretlere uyularak geçilir.

Engel İşareti : Yolu geçici veya tamamen taşıt trafiğine kapatıldığı durumlarda, sağa mecburi yön, sola mecburi yön levhaları ile sarı veya kırmızı renkli flaşörle birlikte kullanılır.



Tehlikeli Viraj Yön Levhaları : Tehlikeli bir viraja yaklaşırken daha önce sağa veya sola tehlikeli viraj yön levhası ile bildirilen kesime geldiğini bildirir. Hız azaltılır, şerit değiştirilmez.

Onarım Yaklaşım Levhaları : Bu işaret onarım nedeni ile yolu sağdan veya soldan daraldığı kesimlerde kullanılır. Sürücüler yandaki ok'un gösterdiği yönden hareketlerine devam etmelidir.



Refüj (Ayırıcı) Baş Ek Levhaları : Bölünmüş yollarda, karayolu üzerinde veya kenarındaki ayırıcı başlangıçlarına veya bir engelin önüne koyulur. Engelin sağından veya solundan geçilmesi gerektiğini bildirir.



Dönüş Adası Ek Levhası : Ana trafik akışından sağa dönüş ile ayrılan trafiği korumak amacı ile düzenlenen dönüş adalarında kullanılan bu işaret (her iki yandan gidiniz) levhalarının anlam etkinliğini arttırmak amacı ile kullanılır.

Düşük Banket : Kaplama ile banket arasındaki seviye farkını uyararak amacı ile kullanılır. Sürücülerin bankete inmeden hareketlerine devam etmeleri gerekir.



Gizli Buzlanma : Bu işaret güneş görmeyen yamaçlar, köprü üstleri gibi yerlerde gizli buzlanma olduğunu bildirir. Hız azaltılır, öndeki araç geçilmez. Ani frenlenmelidir.

Mavi Renk Buzlanma : Hava sıcaklığı belirli bir derecenin altına düştüğünde, levhanın ortası mavi renk olur. Bu da yolun yüzeyinde buzlanma olduğu uyarısını bildirir.



Trafik Sıkışıklığı : Yolun ilerideki kesiminde trafik sıkışıklığı olabileceğini bildirir. Sürücüler hızlarını düşürmeye veya durmaya hazırlıklı olmalıdırlar.



Tramvay Hattı ile Oluşan Kavşak : Seyredilmekte olan yolun bir tramvay hattı ile kesiştiğini bildirir.



Trafik Tanzim İşaretleri (TT Grubu)



Yol Ver : Tali yoldan anayol kavşağına geldiğini bildirir. Anayoldan gelen araçlar varsa ilk geçiş hakkı verilir. Sonra kavşağa girilir.



Dur : Tali yoldan anayol kavşağına geldiğini bildirir. Sürücüler kavşağa girmeden önce durarak bütün araçlara yol vermeleri gerekir. Ayrıca kontrolsüz demiryolu geçidinden geçmeden önce durma zorunluluğunu belirtmek içinde kullanılabilir.

Karşıdan Gelene Yol Ver : İki aracın yanyana emniyetle geçemeyeceği kadar daralmış yol kesiminde, karşı yönden gelen araca geçiş kolaylığı sağlanması gerektiğini bildirir.



Girişi Olmayan Yol : Her türlü taşıt girişinin yasak olduğu yolların girişlerinde kullanılır ve normal olarak işaretin konulduğu yolun karşı yönden gelen tek yönlü trafiğe ayrıldığını bildirir.

Taşıt Trafiğine Kapalı Yol : Yolun her iki yönden taşıt trafiğine kapalı olduğunu bildirir.



Motosiklet Hariç Taşıt Trafiğine Kapalı Yol : Motosiklet hariç motorlu taşıtların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Motosiklet
Giremez



Bisiklet
Giremez



Motorlu Bisiklet
Giremez



Kamyon
Giremez



Otobüs
Giremez



Treyler
Giremez



Yaya
Giremez



At Arabası
Giremez



El Arabası
Giremez



Traktör
Giremez

Levhada belirtilen araçların bu yollara girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Belirli Miktardan Fazla Patlayıcı Madde Taşıyan Taşıt Giremez: Bu levhanın altında belirtilen panel levhadaki miktardan fazla patlayıcı madde taşıyan taşıtların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Tehlikeli Madde Taşıyan Taşıt Giremez : Tehlikeli madde taşıyan taşıtların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Belirtilen Miktardan Fazla Su Kirlетici Madde Taşıyan Taşıt Giremez : Bu levhanın altında belirtilen panel levhadaki miktardan fazla su kirlетici madde taşıyan taşıtların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Motorlu Taşıt Giremez : Motorlu taşıtların tümünün bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Taşıt Giremez : Her türlü motorlu yada motorsuz taşıtların iş makinelerinin yola bu yönden girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Genişliği ... Metreden Fazla Olan Taşıt Giremez : Genişliği levhada belirtilen ölçüden fazla olan araçların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Yüksekliği ... Metreden Fazla Olan Taşıt Giremez : Yüksekliği levhada belirtilen ölçüden fazla olan araçların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Uzunluğu ... Metreden Fazla Olan Taşıt Giremez : Uzunluğu levhada belirtilen ölçülerden fazla olan araçların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Dingil Başına ... Tondan Fazla Yük Düşen Taşıt Giremez : Dingil ağırlığı levhada belirtilen miktardan fazla olan araçların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Yüklü Ağırlığı ... Tondan Fazla Olan Taşıt Giremez : Yüklü ağırlığı levhada belirtilen miktardan fazla olan araçların bu yola girmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Öndeki Taşıt ... Metreden Yakın Takip Edilemez : Araçlar arasındaki takip mesafesinin en az levhada belirtilen mesafede olması gerekir.



Sağa Dönülmez



Sola Dönülmez



U Dönüşü Yapılmaz

Yaklaşılmakta olan kavşakta levhanın gösterdiği yöne dönüşün yasak olduğunu bildirir.



Öndeki Taşıtı Geçmek Yasaktır : Bu yönde giden bütün araçların, önlerideki araçları geçmelerinin yasak olduğunu bildirir.

Yük Taşıtlarının Öndeki Taşıtı Geçmesi Yasaktır : İzin verilen azami ağırlığı 3.5 tonun üzerinde olan olak yük taşıtlarının, önlerideki araçları geçmelerinin yasak olduğunu bildirir.



Azami Hız Sınırlaması : Levhada belirtilen hız limitinin aşılmaması gerektiğini bildirir.

Sesli İkaz Cihazlarının Kullanılması Yasaktır : Tehlikeli durumlar haricinde sesli uyarı cihazlarının kullanılmasının yasak olduğunu bildirir.



Gümrük - Durmadan Geçmek Yasaktır : Gümrük kontrolü için araç sürücülerinin durmak zorunda olduğunu bildirir.



Bütün Yasaklama ve Kısıtlamaların Sonu : Daha önce işaretlerle bildirilen tüm yasaklama ve kısıtlamaların sona erdiğini bildirir.

Azami Hız Sınırlaması Sonu : Daha önce levhada belirtilen hız sınırlamasının sona erdiğini bildirir. Yolun ve aracın cinsine göre yasal hız sınırlaması ile gidilebileceğini bildirir.



Geçme Yasağı Sonu Sonu : Daha önce işaretlerle bildirilmiş olan geçme yasağının sona erdiğini bildirir.

Kamyonlar İçin Geçme Yasağı Sonu Sonu : Daha önce işaretlerle bildirilmiş olan kamyonlar için geçme yasağının sona erdiğini bildirir.



Sadece yayalara ayrılan yol bölümlerini gösterir. Bu yollara levhaların altında yazılan bilgilere göre motorlu taşıtların veya tüm taşıtların girmesi **belli saatlerde** veya tamamen yasaklanmıştır.

Mecburi Yön Levhaları

Sürücülerin levha üzerinde belirtilen istikameti takip etmek zorunda olduklarını bildirir.



Sağa Mecburi Yön



Sola Mecburi Yön



İleri Mecburi Yön



Sağa ve Sola Mecburi Yön



İleri ve Sağa Mecburi Yön



İleri ve Sola Mecburi Yön



İleriden Sağa Mecburi Yön



İleriden Sola Mecburi Yön



Sağdan Gidiniz



Soldan Gidiniz



Her İki Yandan Gidiniz



Ada Etrafında Dönünüz : Dönel kavşaklarda izlenmesi gereken seyir yönünü gösterir. Dönel kavşağa giren sürücülerin, kavşak içindeki sürücülere yol vermesi gerekir.



**Mecburi
Bisiklet Yolu**

Yolun bu bölümünün levhada belirtilen yaya, bisiklet veya atlılara ayrılmış olduğunu bildirir.



**Mecburi
Yaya Yolu**



**Mecburi
Atlı Yolu**



**Mecburi
Bisiklet Yolu Sonu**



**Mecburi
Yaya Yolu Sonu**



**Mecburi
Atlı Yolu Sonu**

Daha önce levhada belirtilen yaya, bisiklet veya atlılara ayrılmış yol kesiminin sona ermiş olduğunu bildirir.

Mecburi Asgari Hız : Otoyol ve benzer standartlardaki yollarda levhadan belirtilen hızdan daha düşük hızda araç sürmenin yasak olduğunu bildirir.



Mecburi Asgari Hız Sonu : Daha önce işaretle belirtilen olan asgari hız sınırlamasının sona erdiğini bildirir.

Zincir Takmak Mecburidir : Araçların motordan güç aldığı en az iki tekerleğine zincir takılmasının zorunlu olduğunu bildirir.



Zincir Takma Mecburiyetinin Sonu : Zincir takma zorunluluğunun sona erdiğini bildirir.

Tehlikeli Madde Taşıyan Araçların İzleyecekleri Mecburi Yön



Tehlikeli madde taşıyan araçların levhada gösterilen yönde gitmelerinin zorunlu olduğunu bildirir.

Duraklama ve Park Etme İşaretleri (P Grubu)

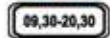


Park Etmek Yasaktır : Park etmenin yasak olduğunu ve sadece yolcu indirme, bindirme, yük alma ve boşaltma için en fazla 5 dakika duraklamanın yapılabileceğini bildirir.

Park etme yasağı levhasının altına ilave bir panel levhayla **yasaklama mesafesi, süresi, araç cinsi vb.** belirtilmiş ise uyulur.



Duraklama ve Park Etmek Yasaktır : Duraklamanın ve park etmenin yasak olduğunu bildirir. İlave bir panel levhayla **yasaklama mesafesi, süresi, araç cinsi vb.** belirtilmiş ise uyulur.





Park Yerlerinin İşaretlenmesi : Bu işaret levhalarının bulunduğu yerde park yapılabileceğini ve park etmenin şeklini gösterir. Bir cadde boyunca park için izin vermek üzere kullanılacağı gibi otopark girişlerindedir kullanılabilir.



Park etmenin uygun olduğu yada yasaklandığı yerlerde hangi saatler arasında olduğu, süresi veya araç cinsi belirtilmiş ise bunlara uyulmalıdır.

Bilgi İşaret Levhaları (B Grubu)



Yaya Geçidi : Yaya geçidine gelindiğini bildirir. Sürücülerin bu kısımdan geçerken daha dikkatli olmaları ve yaya geçidinden geçen veya geçmek üzere olan yayalara ilk geçiş hakkını vermeleri gerektiğini bildirir.

Okul Geçidi : Okul geçidine gelindiğini bildirir. Sürücülerin bu kısımdan geçerken daha dikkatli olmaları ve okul geçidinden geçen veya geçmek üzere olan çocuklara ve yayalara ilk geçiş hakkını vermeleri gerektiğini bildirir.



Hastane : Hastane olduğunu bildirir. Sürücülerin bu yol kesimini geçerken gürültü yapmamaları, giriş çıkış kapılarına her iki yönden 5 metre mesafe içinde park etmenin yasak olduğunu belirtir.



İleri Çıkılmaz Yol : İleride çıkılmaz yol olduğunu bildirir ve çıkışı olmayan yolların girişlerinde kullanılır.



Motorlu Taşıt Yolu Başlangıcı : Motorlu taşıt yolu başlangıcını bildirir.



İSTASYON



TRAMVAY
DURAGI



SANAYİ BÖLGESİ
(OSB)



Yaya Öncelikli Yol : Özel trafik kurallarının geçerli olduğu yaya öncelikli yolların girişlerini belirtmek içindir. Bu yol kesiminde kesinlikle **20 km/saat** hızını geçemeyecekleri, yayaların yolun bütün bir kesimini rahatlıkla kullanabilecekleri ve yol üzerinde oyun oynamalarına izin verildiğini, yayaları riske atmayacaklarını ve herhangi bir engelleyici davranışta bulunmayacaklarını gerektiği takdirde duracaklarını bildirir.



Yaya Öncelikli Yol Sonu : Yaya öncelikli yolun sona erdiğini bildirir. Özel trafik kurallarının sona erdiğini, normal trafik kurallarının başladığını belirtmek için kullanılır. Yaya öncelikli yollar ile diğer yolların oluşturduğu kavşaklarda, yaya öncelikli yollardan çıkan araç sürücülere diğer yollardan gelen araç sürücülerine yol vermelidirler.



Trafik Elektronik Denetleme



Trafik Elektronik Denetleme



Trafik Elektronik Denetleme

Trafik Elektronik Denetleme : Bu işaretlerin olduğu yol kesimlerinde kamera vb. elektronik cihazlarla trafik ışığı ihlalleri, hız horidoru ihlali hız ihlali, trafiğe yasaklanmış alan ve şerit ihlali vb. ihlallerin kontrollerinin yapıldığını, yapılan ihlaller nedeniyle cezai işlem uygulanabileceğini bildirir.



Motorlu Taşıt Yolu Sonu : Motorlu taşıt yolunun sona erdiğini bildirir.

Tek Yönlü Yol Levhası : Yolun tek yönlü olduğunu bildirir.



Durak : Konulduğu yol kesiminde yolcu indirme, bindirme için durak olduğunu bildirir.

İlk Yardım : Karayolu kenarında ilkyardım istasyonu olduğunu bildirir.



Önceliği Olan Yön : İki aracın yanyana geçemeyeceği kadar dar olan yol kesimlerinde bu yönden gelen araçların daralan kesimden öncelikli geçme yapma hakkına sahip olduğunu bildirir.

İki Yönlü Yol : Bu işaret levhasının bulunduğu yerden itibaren iki yönlü trafiğin işlediğini bildirir.



Ana Yol : Bu işaret levhasının bulunduğu yolun anayol olduğunu ve bu yoldaki araçların ilk geçiş hakkına sahip olduklarını bildirir.

Ana Yol Bitimi : Bu işaret levhasının bulunduğu yolun anayol'un sona erdiğini bildirir.



Yaya Alt Geçidi : Bu işaret levhasının bulunduğu yerde yayalar için alt geçit bulunduğunu ve yolun karşısına geçecek olan yayaların bu geçidi kullanmak zorunda olduğunu bildirir.

Yaya Üst Geçidi : Bu işaret levhasının bulunduğu yerde yayalar için üst geçit bulunduğunu ve yolun karşısına geçecek olan yayaların bu geçidi kullanmak zorunda olduğunu bildirir.





İlerideki Kavşaktan Sola Dönüş Yasağını Gösteren Yön Levhası : Bir sonraki kavşakta sola dönüşün yasak olması halinde, sola dönmek için takip edilecek güzargahı belirtmek amacıyla söz konusu kavşaktan önce gelen kavşakta kullanılır.



Kavşak Öncesi Şerit Seçim Levhası : Aynı yönde birden fazla şerit bulunan yolların kavşak yaklaşımında, şerit seçiminin yapılması için kullanılır.



Bölünmüş Yol Öncesi Yön Levhası : Yolun ileride bölünmüş yol durumuna geleceğini bildirir. Bölünmüş yollar öncesinde sürücülerin gitmek zorunda oldukları yolu belirtmek amacıyla kullanılır.



Tünel : Bir tünele girilmek üzere olduğunu bildirir. Sürücülerin farlarını yakmalarının yararlı olabileceğini bildirir. Tünel içerisinde sürekli aydınlatma yoksa far paneli ile birlikte kullanılır.



Tamirhane



Akaryakıt İstasyonu



Telefon



Otel veya Motel



Lokanta



Çayhane veya Kafeterya



Çeşme



Kamp Yeri



Çadır ve Karavanlı Kamp yeri



Karavanlı Kamp yeri



Yürüyüş Başlangıcı



Jandarma



Yüzme Yeri



Yüzülmez



Radyo



Çıkışı Olmayan Yol Kavşağı Levhaları : Sürücülerin kavşaklara yaklaşırken çıkışı olmayan yollara dönerek trafik güvenliğini tehlikeye atmamaları amacıyla kavşak yaklaşımalarında kullanılır.



Devlet Sınırı Levhası : Sınır kapılarımızdan yurdumuza giriş yapan sürücülere Türkiye Cumhuriyeti'ne geldiklerini bildirir.

Türkiye Hız Sınırları Levhası : Bu işaret levhası sınır kapılarımızdan limanlardan veya havaalanlarından ülkemize giriş yapanlara Türkiye'de uygulanmakta olan hız sınırlarını bildirir.

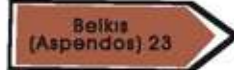


Kavşak Öncesi Yön Levhası : Kavşağa yaklaşan sürücülerin gitmek istedikleri istikameti seçmelerine yardımcı olmak amacıyla kavşak öncesinde tabela üzerinde belirtir.

Kaplama Üstü Yön Levhası : Bu işaret kavşak yada köprülü kavşak yaklaşımında kullanılır.



Kavşak İçi Yön Levhaları : Levhada yazılı olan bölgeye ok yönünde gidilmesi gerektiğini bildirir.



Coğrafi Bilgi Levhaları : Levhada yazılı olan coğrafi bölgeye geldiğini bildirir.



İSTANBUL

İl merkezi

PENDİK

İlçe merkezi

EMİRLİ

Köy,Belde,Bucak merkezi

Meskun Mahal Levhaları (Yerleşim Birimi) : Bir il, ilçe, bucak - belde - köy merkezine girilmekte olduğunu bildirir. İldeki nüfusu ve deniz seviyesinden yüksekliği, ilçede nüfusu bildirir.

İSTANBUL

PENDİK

EMİRLİ

Meskun Mahal Sonu Levhaları (Yerleşim Birimi) : Bir il, ilçe, bucak - belde - köy merkezinden çıktıldığını bildirir.

İSTANBUL
İl sınırı

İl Sınırı Levhaları : Levhada belirtilen il sınırına geldiğini bildirir.

Uzaklık Levhaları : Yerleşim birimi veya kavşaktan hareket eden sürücülere en yakın yerleşim birimi, ana ulaşım merkezinin uzaklığını ve yol numaralarını gösterir.

201

Gerede
İstanbul 2
301



İlave Şerit Başlangıcı



İlave Şerit Başlangıcı



İlave Şerit Sonu



Kamyon Girmesinin
Yasaklandığı Şerit



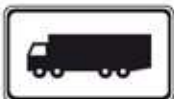
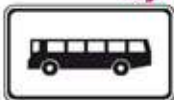
Genişlik Sınırlaması
Sonu



Aşgari Hız Sınırlaması
Bulunan Şerit

Şerit Düzenleme Levhaları : Bu işaret levhaları ilave şeritlerin başlangıç ve bitimlerini bildirir. Levha üzerindeki küçük boyutlu işaret levhalarının verdiği uyanlara dikkat edilir.

Taşıt Panelleri



Far Paneli



Mesafe Paneli

Yön Panelleri

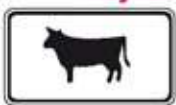


Devamlılık Paneli

Anayol Panelleri



Hayvan Panelleri



Yağış Panelleri



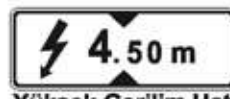
Engelli Sürücü Paneli



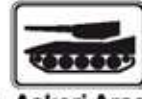
Dur Paneli



Ağaç Engeli Panelleri



Yüksek Gerilim Hattı



Askeri Araç Çıkabilir



Araç Çekilir

Otoyol İşaretleri (O Grubu)



Otoyol Başlangıcı



Otoyol Sonu



Refüj Ortası
Yön Levhası



Otoyol Yaklaşım
Levhası



Otoyol Rejimi



Otoyol Yasakları



Otoyol Şerit
Düzenleme Levhaları



Otoyol Bant
Değiştirme Levhaları



Otoyol Çıkış Yaklaşım
Levhaları



Kaplama Üstü Yön Levhaları

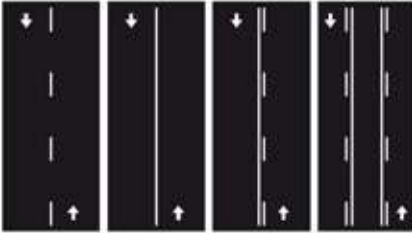


Otoyol Şerit
Kapama Levhası

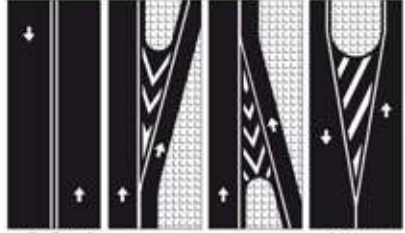


Hızlı Geçiş
Sistemi

Kaplama Üstü Yatay İşaretleri



GEÇME YASAĞI ÇİZGİLERİ

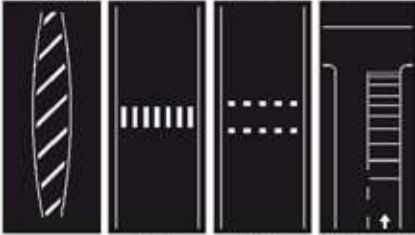


**BÖLÜNMÜŞ
YOL ÇİZGİSİ**

AYRILMA

KATILMA

**BÖLÜNMÜŞ
YOL BAŞLANGICI**

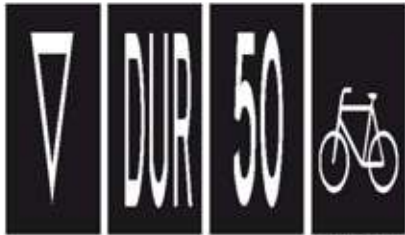


**TARALI ALANA
GİRİLMEZ**

**YAYA
GEÇİDİ**

**YAYA
GEÇİDİ**

**YAVAŞLAMA
UYARI
ÇİZGİLERİ**



YOL VER

DUR

AZAMI HIZ

**BİSİKLET
YOLU**



OKUL BÖLGESİ



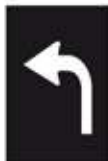
**BU ŞERİT SADECE İLERİ VE İLERİ YÖNDE SAĞA
VEYA İLERİ VE İLERİ YÖNDE SOLA SEYİR İÇİNDİR**



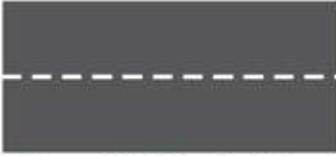
**ENGELLİ SÜRÜCÜLER
İÇİN PARK YERİ**



**BU ŞERİT SADECE
İLERİ YÖNDE SEYİR İÇİNDİR**



**BU ŞERİT SADECE İLERİDEN SAĞA
VEYA İLERİDEN SOLA SEYİR İÇİNDİR**



Kesik Kesik Yol Çizgisi : Trafik kurallarına uyulması şartıyla öndeki araçlar geçilebilir, şerit değiştirilebilir.

Devamlı Yol Çizgileri : Bu çizgi boyunca hiçbir sebeple öndeki araç geçilemez, şerit değiştirilemez.



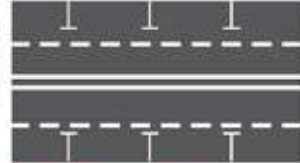
Kesik ve Devamlı Yol Çizgisi : Sadece bir yönde geçme yasağı getirilmiştir, araca yakın olan çizginin anlamına göre hareket edilir.

Yan Yana İki Devamlı Yol Çizgisi : Bu çizgi taşıt yolunu bölünmüş yol durumuna getirmiştir, ayırıcı (refüj) anlamındadır. Hiçbir sebeple çizgilerin soluna karşı yönden gelen araçlar bölümüne geçilmez.



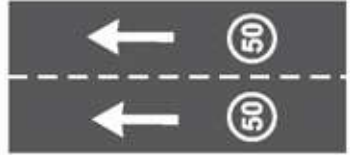
Yaya Geçidi Çizgileri : Yayaların taşıt yolundan karşıdan karşıya güvenli geçmelerini sağlamak için çizilmiş çizgilerdir.

Park Yeri Çizgileri : Park yeri olarak araçların düzenli bir şekilde duracakları yerleri belirlemek amacıyla park yerlerine çizilen çizgilerdir.



Kaplama üstü Şerit Seçim Okları : Araçların gidiş yönlerine göre yapmak zorunda oldukları hareketleri göstermek amacıyla taşıt yolu üzerine çizilen yön oklarıdır.

Azami Hız Sınırı : Taşıt yolu üzerinde yazılan sayılar bu yol kesimindeki azami hızı gösterir.



Park Yasağı Çizgileri : Park etmenin araçlara yasaklandığı yerlerde bordür taşlarına veya kaplama bitimine yakın çizilen çizgilerdir.

Yol Bakım Onarım İşaretleri (YB Grubu)

Karayollarında yapılacak yapım, bakım ve onarım çalışmaları nedeniyle oluşacak kesimlerde trafiğin düzenli ve güvenli bir şekilde seyrini sağlamaktır.

Yolda Çalışma



Işıklı İşaret Cihazı



Azami Hız Sınırlaması



Karşıdan Gelene Yol Ver



Yaya Yönlendirme Levhası



Şerit düzenleme levhaları, yol-bakım ve onarımı sırasında seyir bölümündeki ve karşı yönden gelen trafiğe tahsis edilen şerit veya şeritlerin bildirilmesi amacıyla kullanılır.



Şerit aktarım levhaları, yol-bakım ve onarımının olduğu yerlerde, sürücülerin, gösterilen şerite geçmelerini bildirmek amacıyla kullanılır

Bakım kamyonu arkasında kullanılacak pano örneği



Yapım, Bakım ve Onarım Alanlarında Kullanılan Diğer İşaretleme Elemanları :



KONU TESTİ

1) Trafik görevlisinin hangi hareketi seri bir şekilde yapması 'trafiğin hızlanması' işaretidir?



2) Aşağıdakilerden hangisi trafik görevlisinin geceleyin 'dur' işaretidir?



3) Trafik görevlisinin geceleyin ışıklı işaret çubuğunu şekildeki gibi hareket ettirmesinin sürücüler için anlamı nedir?

- a) Dur işareti
b) Dönüş işareti
c) Yavaşlatma işareti
d) Hızlandırma işareti

4) Şekildeki gibi ışıklı trafik işaret cihazında, sarı ve kırmızı ışığın birlikte yanması sürücüyü neyi bildirir?

- a) Yolda bakım çalışması olduğunu
b) İleride hemzemin geçit olduğunu
c) Yolun trafiğe açılmak üzere olduğunu
d) Yolun trafiğe kapanmak üzere olduğunu



5) Şekildeki ışıklı trafik işaret cihazında kırmızı ışık ve yeşil oklu ışık birlikte yanmaktadır.

Bu durum sürücülere aşağıdakilerden hangisini bildirir?

- a) Düz gidebileceğini
- b) Sadece sola dönebileceğini
- c) Sadece sağa dönebileceğini
- d) Yolun tüm yönlere açık olduğunu



6) Şekildeki trafik işaretini gören sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması yanlıştır?

- a) Aracın hızını arttırması
- b) Aracın hızını azaltması
- c) Öndeki aracı geçmemesi
- d) İlk geçiş hakkını yayalara vermesi



7) Şekildeki trafik işareti neyi bildirir?

- a) Kaygan yola yaklaşıldığını
- b) Sağa dönmenin yasaklandığını
- c) Sağa tehlikeli viraja yaklaşıldığını
- d) Sağ taraftan tek yönlü yol olacağı



8) Aralıklarla yanıp sönen sarı ışık aşağıdakilerden hangisi ile aynı anlamı taşır?

- a)
- b)
- c)
- d)

9) Aralıklarla yanıp sönen kırmızı ışık aşağıdakilerden hangisi ile aynı anlamı taşır?

- a)
- b)
- c)
- d)

10) Şekildeki trafik işaretini gören sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması doğrudur?

- a) Hızını arttırması
- b) Sert fren yapması
- c) Vitesi boşa alması
- d) Uygun vitesle inmesi



11) Şekildeki trafik işareti neyi bildirir?

- a) Kaygan yola yaklaşıldığını
- b) Kara yolunun deniz kıyısında biteceğini
- c) Tehlikeli iniş eğimli bir kısma yaklaşıldığı
- d) Taşıt yoluna taş, kaya veya toprak düşebileceğini



12) Şekildeki tehlikeli uyarı işaretini gören sürücü aşağıdakilerden hangisini yapmalıdır?

- a) Banketten gitmeli
- b) Takip mesafesini artırmalı
- c) Hızını artırarak öndeki aracı geçmeli
- d) Acil uyarı ışıklarını yakarak seyretmeli



13) Aralıklarla yanıp sönen kırmızı ışıktaki sürücü ne yapmalıdır?

- a) Durmadan dikkatli geçmeli
- b) Yeşil ışık yanıncaya kadar durmalı
- c) Durmalı, trafik uygunsa devam etmeli
- d) Yavaşlayıp, yolu kontrol ederek geçmeli



14) Şekildeki trafik işaretinin anlamı nedir?

- a) Vahşi hayvanlar geçebilir
- b) Vahşi hayvanlar giremez
- c) Ehli hayvanlar geçebilir
- d) Ehli hayvanlar giremez

15) Şekildeki trafik işaretini gören sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması yanlıştır?

- a) Yolu kontrol etmesi
- b) Aracın hızını azaltması
- c) Yayaaları ikaz ederek geçmesi
- d) Geçiş hakkını yayalara vermesi



16) Şekildeki trafik işareti aşağıdakilerden hangisini bildirir?

- a) 08:00-16:00 saatleri arası yayaların yola giremeyeceğini
- b) 08:00-16:00 saatleri arası motorlu taşıtların yola girebileceğini
- c) 08:00-16:00 saatleri arasında yolun motorlu taşıt trafiğine kapalı olduğunu
- d) 08:00-16:00 saatleri arasında motorlu taşıtların yol kenarına park yapabileceğini

17) Şekildeki trafik işaretini gören sürücü aşağıdakilerden hangisini yapmalıdır?

- a) Yolu solundan gitmeli
- b) Takip mesafesini azaltmalı
- c) Yavaş ve daha dikkatli gitmeli
- d) Sağa dönüş lambasını yakmalı



18) Şekildeki işaret neyi bildirir?

- a) Bisikletin geçebileceğini
- b) Bisikletin giremeyeceğini
- c) Yolu bisikletlilere ait olduğunu
- d) Bisikletlilerin yavaş gitmesi gerektiğini



19) Şekildeki trafik işareti hangi yol bölümünde bulunur?

- a) Eğimli
- b) Kasıllı
- c) Virajlı
- d) Kaygan



20) Aşağıdakilerden hangisi yandan rüzgar işaretidir?

- a)
- b)
- c)
- d)

21) Şekildeki trafik işaretinin bulunduğu yola aşağıdaki taşıtlardan hangisi girebilir?

- a) Motosiklet
- b) Kamyon
- c) Otomobil
- d) Otobüs



22) Şekildeki trafik işareti neyi yasaklar?

- a) Geri gitmeyi
- b) Sola dönmeyi
- c) U dönüşü yapmayı
- d) Ada etrafında dönmeyi



23) Aşağıdakilerden hangisi azami hız sınırlaması anlamındadır?

- a)
- b)
- c)
- d)

24) Aşağıdakilerden hangisi karşıdan gelene yol ver anlamındadır?

- a)
- b)
- c)
- d)

25) Bir kavşakta trafik görevlisi ile birlikte ışıklı işaret cihazı da bulunuyorsa, sürücüler öncelikle hangisine uymak zorundadır?

- a) Trafik görevlisine
- b) Işıklı işaret cihazına
- c) Yeşil ışık yanıyorsa, ışıklı işaret cihazına
- d) Kırmızı ışık yanıyorsa, ışıklı işaret cihazına

26) Koşulların uygun olması halinde sürücü kesik yol çizgileri boyunca aşağıdakilerden hangisi yapılabilir?

- a) Diğer şeride geçemez
- b) Önündeki aracı geçebilir
- c) Takip mesafesini azaltabilir
- d) Sol şeritte sürekli seyredebilir

27) Aşağıdaki trafik işaretlerinden hangisi yükseklik anlamında gabari sınırlamasının olduğunu bildirir?

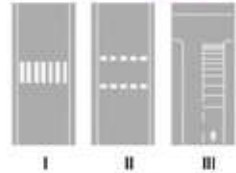
- a) 
- b) 
- c) 
- d) 

28) Aşağıdaki trafik işaretlerinden hangisi genişlik anlamında gabari sınırlamasının olduğunu bildirir?

- a) 
- b) 
- c) 
- d) 

29) Taşıt yolları şekildeki yatay işaretlemelerden hangileri yaya geçidini gösterir?

- a) Yalnız I
- b) I ve II
- c) II ve III
- d) I, II ve III



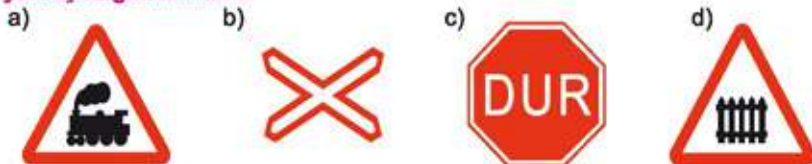
30) Buzlanmanın olduğu yolda sürücünün hangisini yapması doğrudur?

- a) Viraja sert girmesi
- b) Takip mesafesini azaltması
- c) Takip mesafesini artırması
- d) Ani fren yaparak durmaya çalışması

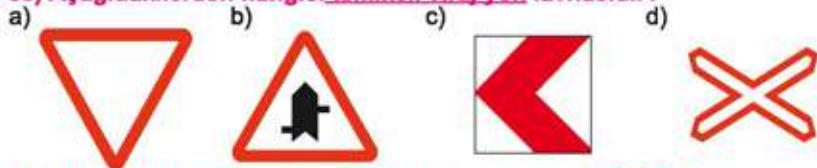
31) Aksine bir durum yoksa, ışıklı trafik işaret cihazında kırmızı ışık yanmakta ise sürücü ne yapmalıdır?

- a) Aracını durdurmalı
- b) Durmadan geçmeli
- c) Gelen araç yoksa dikkatli geçmeli
- d) Yayalar geçebileceği için yavaş gitmeli

32) Aşağıdaki trafik işaretlerinden hangisi kontrollü demir yolu geçidine yaklaşıldığını bildirir?



33) Aşağıdakilerden hangisi tehlikeli viraj yön lavhasıdır?



34) Şekildeki trafik işareti neyi bildirir?

- a) Traktörün geçebileceğini
b) Traktörün giremeyeceğini
c) Traktörlerin park edebileceğini
d) Sadece traktörün girebileceğini



35) Aşağıdakilerden hangisi bütün yasaklama ve kısıtlamaların sona erdiğini bildirir?



36) Taşıt yolu veya park alanında, kaplama üzerine çizilen şekildeki sembolün anlamı nedir?

- a) Engelli sürücü yolu
b) Engelli taşıtı giremez
c) Engelli sürücüler çıkabilir
d) Engelli sürücüler için park yeri



37) Taşıt yolu üzerine çizilen yazı ve sembollerden hangileri sürücülere araçlarını uygun mesafede mutlaka durdurmaları gerektiğini bildirir?

- a) Yalnız I
b) I ve II
c) II ve III
d) I, II ve III



38) Şekildeki kara yolu bölümünde görülen kesik çizginin anlamı nedir?

- a) Şerit değiştirmek yasaktır.
- b) Öndeki aracı geçmek yasaktır.
- c) Taşıt yolu, bölünmüş yol durumuna getirilmiştir.
- d) Kurallara uygun olarak öndeki araç geçilebilir.



39) Şekildeki taşıt yolu üzerindeki yazı neyi bildiriyor?

- a) Işıklara 50 m kaldığını
- b) Asgari (en az) hız sınırını
- c) Azami (en yüksek) hız sınırını
- d) Öndeki araca 50 m'den fazla yaklaşılmasını



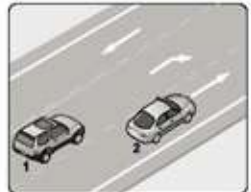
40) Şekildeki "park etmek yasaktır" levhasının altına ilave edilen resimli levha sürücüyü neyi bildirir?

- a) Yol yardımını
- b) Aracın servise götürüleceğini
- c) Park yapan aracın çekileceğini
- d) Sadece arızalı araçların çekileceğini



41) Şekildeki kara yolu üzerine çizilmiş yatay işaretlemelere göre 1 numaralı araç sürücüsü nasıl davranmalıdır?

- a) En sol şeride geçmeli
- b) Yavaşlamalı, sağ şeride geçmeli
- c) Hızlanmalı, bulunduğu şeritten devam etmeli
- d) 2 numaralı aracı uyararak yavaşlamasını sağlamalı



Cevap anahtarı : 1-b 2-d 3-b 4-c 5-c 6-a 7-c 8-a 9-b 10-d 11-c 12-b 13-c 14-a 15-c 16-c 17-c 18-a 19-d 20-b 21-a 22-c 23-a 24-c 25-a 26-b 27-c 28-b 29-b 30-c 31-a 32-d 33-c 34-b 35-a 36-d 37-a 38-d 39-c 40-c 41-b

HIZ KURALLARI

Hız bir objenin birim zamanda yaptığı yöneyli yer değıştirme miktarına verilen isimdir. Yöneyli (vektörel) bir büyüklük olması yer değıştirmenin ne yönde yapıldığını belirtmesini sağlar. Örn: hız bize hem aracın belirli zaman aralığında ne kadar yol aldığını belirtirken (SI birim sisteminde bu birim metre/saniye olarak geçerlidir) aynı zamanda objenin hareket yönüyle ilgili de bize bilgi verir.

Güvenli ve Uygun Hız :

Ölümlü ve yaralanmalı ciddi trafik kazalarının üçte biri, aracın cinsi, hava, yol, yük, ve çevre koşullarına göre aracın hızını ayarlamamaktan kaynaklanmaktadır. Hız arttıkça durma mesafesi uzamakta, görüş açısı ve direksiyon hakimiyeti azalmakta, geçme hataları ve çarpışma şiddetleri ise artmaktadır. Güvensiz ve uygunsuz hız sürüş güvenliğini ortadan kaldırır.

Duran bir insanın düz görüş açısı 140 derecedir. Saatte 35 km/saat hız yapan bir sürücünün görüş alanı 104 derecedir. Bu açı hız arttıkça azalır. 70 km/saat'te 75 dereceye, 130 km/saat'te 30 dereceye düşer. 30 derecelik açı sonucunda adeta tünele girilir ve sürücü sadece çok uzağı görür yani, sürücü yalnız yolu görüp izleyebilir. Kaldırımdaki ve karayolu kenarındaki olaylar ve hareketleri izleyemez. Sağından ve solundan geçen yaya ve araçları göremez. Sürücünün araç kullanırken sadece yolu kontrol etmesi yeterli değildir. Yan yollardan çıkabilecek araçları, yola inebilecek yayaları, yolun iki tarafından yola çıkabilecek insan ve hayvanları önceden görmesi ve ona göre tedbir alması gerekir.

Hız, kaza riskini etkiler; hız ne kadar fazlaysa, çarpışmayı önlemek için kullanılabilecek zaman da o kadar kısadır. Ayrıca, hız ne kadar fazlaysa, kazanın sonuçları da o kadar ciddi olacaktır.

- Aşırı hız ile kullanılan araç bazı özel durumlarda (dönüş ve sert frenlemede) daha az kararlı bir yol tutuşuna sahiptir ve aracı kontrol etmek daha zordur.
- Yüksek hızlarda sürücünün potansiyel riskler için daha az tepki süresi vardır.
- Yüksek hızlarda hareket eden bir araca karşı diğer sürücülerinde tepki süresi azdır.
- Yüksek hız trafik kazalarının sonuçlarını daha da ağırlaştırmaktadır

Hız kurallarına uymadan araç kullanmanın insana birkaç dakika kazandırabileceği ama çok şey kaybettireceği kesinlikle akıldan çıkarılmamalıdır.

- Sürücüler, hızlarını;
- Kullandıkları aracın cinsine göre,
 - Yük durumuna göre,
 - Yol durumuna göre,
 - Hava ve görüş durumuna göre,
 - Trafik durumuna göre,
 - Trafik işaret levhalarında belirtilen hız kurallarına göre ayarlamak **zorundadırlar**.

Karayollarında motorlu araçların sürülmesine izin verilen, en düşük hıza (**asgari hız**) sürülmesine izin verilen en yüksek hıza ise (**azami hız**) **denir**.

Aksine bir işaret yoksa, yol durumuna göre römorksuz araç cinsleri için saatteki azami hız sınırları tabloda gösterilmiştir.



10 dakika için
yılarınızı
heba
etmeyin

Yerleşim Yeri Dışında

Araç Cinsi	Yerleşim Yeri İçinde	Şehirlerarası Çift Yönlü Karayollarında	Bölünmüş Yollarda	Otoyollarda
OTOMOBİL (M1), (M1G)	50	90	110	120
MINİBÜS (M2)	50	80	90	100
OTOBÜS (M2-M3)	50	80	90	100
KAMYONET (N1), (N1G)	50	80	85	95
PANELVAN (N1)	50	85	100	110
KAMYON - ÇEKİCİ	50	80	85	90
MOTOSİKLET (L3)	50	80	90	100
MOTOSİKLET (L4, L5, L7)	50	70	80	80
MOTORLU BİSİKLET (L1, L2, L6)	30	45	45	GİREMEZ
MOTORSUZ BİSİKLET	30	50	60	70
TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN ARAÇLAR (BELGELERİNDE AKSİNE BİR HÜKÜM YOKSA)	30	50	50	60
ÖZEL YÜK TAŞIMA İÇİN BELGESİ VEYA ÖZEL BİR BELGESİ İLE KAYITLI OLAN ÇIKAN ARAÇLARDA (BELGELERİNDE AKSİNE BİR HÜKÜM YOKSA)	30	50	50	60
LASTİK TEKERLEKLİ TRAKTÖR	20	30	40	GİREMEZ
ARIZALI BİR ARACI ÇEKEN ARAÇLAR	20	20	30	40
İŞ MAKİNELERİ	20	20	20	Yolun yapımı, bakımı veya işletmesinden sorumlu kuruluştan izin alınmadan giresim.

- M1G : Sadece yolcu taşıy, otomobil özelliğinde 4 x 4
- N1G : Kamyonet özelliğinde 4 x 4

İçişleri Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığının görüşünü alarak, yerleşim yerleri dışındaki şehirlerarası çift yönlü karayolları ile bölünmüş yollarda ve otoyollar-da otomobiller için hız sınırını **20km/saat'e** kadar arttırmaya yetkilidir.

- Tehlikeli madde taşımaya mahsus olup boş olarak trafiğe çıkan araçlar tabloda belirtilen kendi sınıfına giren araçlara ait hızla sürebilirler.
- Römorklu veya yarı römorklu araçlarda (Römork takmış Lastik Tekerlekli Traktör hariç) en çok hız sınırı aynı cins römorksuz araçlara ait en çok hız sınırından **saatte 10km** daha düşüktür.
- Servis freni bozuk olan araçları çeken araçlar saatte 15 km'nin üzerinde bir hızla **sürülemez**.
- Zorunlu haller dışında şehirlerarası karayolunu kullanan motorlu araçlarda araç cinsi gözetmeksizin asgari hız sınırı **15km/saat** otoyollarda ise **40km/saat**'dir.

Hız Sınırlarına Uyuma Mecburiyeti :

- Sürücüler aksine bir işaret bulunmadıkça, araç cinsi ve yol cinslerine göre belirlenen azami hız ile araçlarını sürebilirler.
- Öndeki aracı geçme sırasında, geçme kuralının mecbur kıldığı şartlar dolayısıyla, azami hız sınırı aşılabılır. Bu durumda taşıt sürücülerine cezai işlem uygulanmaz. Geçiş tamamlanınca belirtilen hız limitlerine inilmesi gerekir.
- Çeşitli araç cinslerine göre öngörülen azami hız sınırlarını **%10** nispetinde aştığı kontroller sırasında tespit edilen sürücülere , cezai işlem **uygulanmaz**.
- Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli teknik usullerle yapılan tespit sonucu hız sınırlarını **%10'dan, %30'a (30 dahil)** kadar aşan sürücülere hafif para cezası ve ceza puanı **%30'dan % 50'ye (50 dahil)** kadar aşan sürücülere katlamalı hafif para cezası ve ceza puanı cezası, **%50 den fazla** aşan sürücülere katlamalı para cezası ve ceza puanı cezası uygulanır.
- Hız sınırlarını % 30'dan fazla aşmak suretiyle ihlal suçunun işlendiği tarihten geriye doğru **1 yıl** içerisinde aynı kuralı **5 defa** ihlal ettiği tespit edilen sürücülerin sürücü belgeleri **1 yıl** süre ile geri alınır. Süresi sonunda psiko-teknik değerlendirilmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığı anlaşılanlara bu kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla belgeleri iade edilir.



• Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru **beş yıl içinde** sürücü belgesi **ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir**. Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur."

• Hız sınırlarının aşılıp aşılmadığını, tespit etmekte kullanılan cihazların yerini tespit veya cihazları bulunduranlar hafif para cezası ve 4 aydan 6 aya kadar hafif, hapis cezası ile; bu cihazları imal veya ithal edenler hafif para cezası ve 6 aydan 8 aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar, cihazlarına el konulur.

Hızın Azaltılması Gereken Yerler :



Kavşaklara yaklaşırken



Dönemeçli yollara girerken ve dönemeçli yollarda ilerlerken



Tepe üstlerine yaklaşırken



Yaya geçitlerine yaklaşırken



Okul geçitlerine yaklaşırken



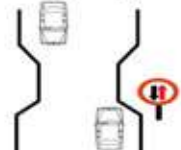
Demiryolu (Hemzemin geçitlerine yaklaşırken



Tünelere yaklaşırken



Yapım, bakım ve onarım alanlarına yaklaşırken



Dar köprü ve menfezlere yaklaşırken

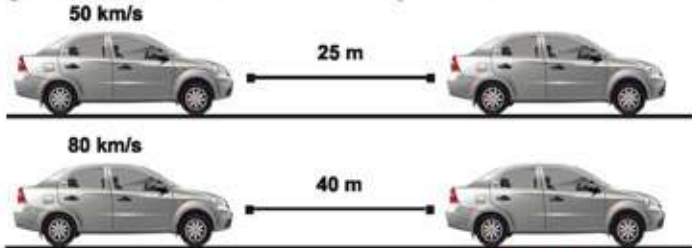
Sürücüler hızlarını azaltmak zorundadırlar.

Hız Kontrol Ve Elektronik Denetim Sistemleri : Trafik ihlallerini kontrol eden ve gerçekleşen ihlalleri kayıt altına alan sistemlerdir. Sabit veya gezici olarak kullanılan bu sistemler ihlalleri kayıt altına alıp ilgili birimlerce trafik kontrol noktası kurularak ceza yazılabilir trafik kontrol noktası kurulmayan yerlerde ise tescil plakalarına trafik cezalarının yazılmasını olanak sağlar. Bu cezalar genellikle hız sınırı aşımaları, emniyet şeridi kullanımı, kırmızı ışık ihlali, hız koridoru ihlalleridir. Sabit ve gezici radarlardan ayrı olarak ortalama hızınızı belirleyen hız koridoru sistemleride kullanılmaktadır. Bu sistemler belirli mesafedeki 2 kamera sistemiyle kontrol edilir. Hız koridoruna giriş ve çıkış yapıldığı zaman tarih, saat ve saniye olarak resimle kayıt altına alınır. Belirli olan bu mesafedeki ortalama hızınız araç cinsine göre belirtilen yoldaki hız sınırlarından yüksekse trafik para cezası kesilir. Giriş yaptığınız otoyol gişesi ve çıkış yaptığınız otoyol gişesi arasındaki mesafe ve ortalama hızınızda kontrol edilmektedir. İhlal durumunda ilgili birimlerce tescil plakasına trafik para cezası düzenlenmektedir.

TAKİP MESAFESİ (ARAÇLAR ARASINDAKİ AÇIKLIK)

Takip Mesafesi : Kara yolunda aynı şeritte birbiri ardında hareket hâlinde olan iki araç arasındaki mesafeye "takip mesafesi" denir Sürücüler, önlerinde giden araçları güvenli ve gerekli bir mesafeden takip etmek zorundadırlar. Önden giden aracın ani bir fren yapması durumunda Takip Mesafesi arkada seyreden araç eğer takip mesafesine uymamışsa büyük ihtimalle zamanında duramayacak ve öndeki araca çarpıp bir kazaya sebep olacaktır. Bu yüzden trafiğe çıkan herkesin kendi ve çevresindeki insanların güvenliğini sağlamak için araçlar arasındaki takip mesafesini bilmesi ve uygulaması çok önemlidir. **Takip mesafesi hiçbir durumda azaltılamaz.**

Sürücüler, önlerinde giden araçları, güvenli ve gerekli mesafede takip etmek zorundadırlar. Bu mesafe kendi araçlarının km cinsinden saatteki hızının **en az yarısı kadar metre mesafeden takip etmek zorundadırlar.**



Kol ve grup (konvoy) halinde araç kullananlar, araçları arasında diğer araçların güvenli gidebilecekleri açıklıklar bulundurmamak zorundadırlar. **Bu açıklıkların ölçüsü takip mesafesinden az olamaz.**



Tehlikeli madde taşıyan araç sürücöleri, yerleşim yerleri dışında diğer araçları **50 metreden** daha yakın takip edemezler. Tehlikeli madde taşıyan iki araç arasındaki mesafe **en az 80 metre** olmalıdır.



Takip mesafesi aynı zamanda, takip eden aracın **2 saniyede kat edeceği yol uzunluğu kadardır**. Bu sürenin tespitinde, **88-89** yöntemi kullanılır. Buna göre; öndeki araç sürücüsü yol üzerinde bulunan belli sabit bir noktayı (ağaç, levha, köprü ayağı vb.) gittiği anda takip eden sürücü normal bir söyleyişle **88-89 diye sayar**. Rakamın son hecesini arkadaki sürücü söylediğinde, kendi o belli noktaya gelmiş ise takip mesafesi normaldir, geçmiş ise takip mesafesi azdır.



Ayrıca farklı yol, hava, çevre ve yük şartlarında durma mesafesi daha uzun olacağı için öndeki araçla takip mesafesi fazla tutulmalıdır.

Taşıtların bir dizi halinde güvenli seyredebilmeleri için taşıt yolunun çizgilerle ayrılmış bölümüne şerit denir. Yan yana giden araçlar bulundukları şeritlerini ortalamalıdır.

Bisiklet ve Motorlu Bisiklet ve Motosikletlerin ikiden fazlasının taşıt yolunun bir şeridinden yan yana sürölmesi yasaktır.

Duran araçların yanından geçerken çok dikkatli davranılmalıdır. Yola aniden bir yaya çıkabilir, dönüş yapacak olan araca veya park edecek olan araca yol vermiş olabilir, aniden kapıyı açabilir. Bu nedenle duran aracın yanından geçerken yavaş ve daha dikkatli olunulmalıdır.

Taşıtın Frenle Durdurulması :

Taşıt sürücülerini trafikte her an her türlü tehlikeye karşı hazırlıklı olmalıdırlar. Zira taşıt sürücüsünün tehlikeyi algılayıp tepki vermesine karar geçen zaman, çoğu zaman **hayati önem** taşımaktadır.

Tehlikeyi görüp ayağını gaz pedalından çekip frene basması için geçen bu süreye **intikal süresi (reaksiyon süresi)** denir.

Intikal süresi 0.75 sn.'dir. (atletik yapılı insanlarda) aracın intikal süresi içerisinde almış olduğu yola (**intikal mesafesi**) denir. Fren pedalına basılması ile tekerleklerin tam kitlenip kızaklamanın başlaması arasında bir zaman geçmektedir, bunada (**fren mesafesi**) denir.

Intikal mesafesiyle fren mesafesinin toplamı duruş mesafesini verir.

Durma mesafesini etkileyen faktörler : Yol, hava, yük durumu, araç bakımları, eskimiş lastikler, lastik hava basınçları, mevsimine uygun olmayan lastik kullanımı, fren sistemindeki arızalar, kullanım ömrünü tamamlamış fren balataları, dikkat dağınıklığı gibi nedenlerle durma mesafemiz etkilenebilir.

MANEVRA, DURMA, DURAKLAMA ve PARKETME KURALLARI

Manevra : Her hangi bir aygıtı, aracı ya da nesnenin bir doğrultuda giderken farklı yöne iletilmesine manevra denir.

Araçların Manevralarına Dair Kurallar :

Araç sürücülerinin ; parketmiş araçlar arasından çıkarken, taşıt yolunun sağına veya soluna yanaşırken, şerit değiştirirken, sağa, sola, geriye dönerken, geri giderken ve bunlara benzer hallerde; karayolunu kullananlar için tehlike ve engel yaratmamaları ve manevraları sırasında aşağıdaki esas ve usullere uymaları mecburidir.

Araç sürücülerinin işaret verme usul ve esasları ;

- Dönüşlerde, gidilen veya durulan şeridi değiştirmelerde niyetlerini önceden ve uygun bir zamanda ve mesafede dönüş ışıklarını yakarak veya kol işareti ile açık ve yeterli bir şekilde belirterek işaret vermeleri işaretlerini manevra süresince devam ettirmeleri ve manevra biter bitmez sona erdirmeleri mecburidir.

- İşaret verildiği anda aniden şerit değiştirmek yasaktır.

- İşaret verilmeden önce, iç ve dış aynalardan ve gerekli hallerde sürücünün başını çevirip bakması suretiyle ön, arka ve yanlarda trafik durumu kontrol edilir.

Kurallara uygun şekilde manevra yapmamak sürücülerden kaynaklanan trafik kazalarda ön sıralarda yer almaktadır. Güvenliğiniz ve sevdiklerinizin güvenliği için manevra kurallarına mutlaka uyulmalıdır.

Bir kavşakta sağa veya sola dönüş yapacak olan araç sürücülerinin aşağıdaki kurallara uymaları **zorunludur**.

Sağ dönüşlerde sürücüler ;

- Dönüş işareti vermeye,
- Sağ şeride veya işaretlerle dönüş izni verilen şeride girmeye,
- Hızını azaltmaya,
- Dar bir kavisle dönmeye,
- Dönüş sırasında varsa kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara ve bisiklet yolundaki bisikletlilere geçiş hakkı vermeye,
- Dönülen karayolunun gidiş şeridine veya gidişe ayrılmış en sağ şeridine girmeye, **meceburdurlar**.



Yasak olmamalı



İşaret verilmeli



Yaya yolu verilmeli

Sola dönüşlerde sürücüler ;

- Dönüş işareti vermeye,
- Çok şeritli yollarda gidişe ayrılan şeritlerden en soldaki şeride, iki şeritli ve iki yönlü karayollarında sağ şeridin soluna yanaşmaya,
- Hızını azaltmaya,
- Kavşağa geldiğinde varsa kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara geçiş hakkını vermeye,
- Dönüşe başlamadan sağdan gelen taşıtlara ilk geçiş hakkını vermeye,
- Döneceği yolun gidişe ayrılan kısmına girmek üzere, arkadan gelen ve sola dönecek diğer araçları engellemek için dönüşü geniş kavisle yapmaya,
- Dönüş sırasında karşı yönden gelen ve emniyetle duramayacak kadar yaklaşmış olan araçların geçmesini beklemeye,
- Döneceği yolun çok şeritli olması halinde en sağ şerit dışındaki uygun bir şeritten kavşağı terk etmeye,
- Döndüğü yola girdikten sonra en kısa sürede trafiği tehlikeye düşürmeden sağ şeride veya hızının gerektirdiği şeride girmeye, **meceburdurlar**.



Yasak olmamalı



İşaret verilmeli



Yaya yolu verilmeli

Araç sürücülerinin geri gitme, geri dönüş, duraklanan veya parkedilen yerlerden çıkış manevraları,

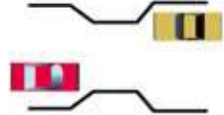
Geri gitme ve geri dönüşlerde;

- Bağlantı yollarında geri gitmeleri, tek yönlü yollarda duraklama veya park manevrası dışında geri gitmeleri, iki aracın emniyetle geçemeyeceği kadar dar olan iki yönlü yol kesimlerinde karşılaşma ve geçiş kolaylığı sağlama dışında geri gitmeleri, daha geniş yollarda geriye giderken manevra dışında şerit değiştirmeleri,
- Trafiği yoğun olan yollarda geriye dönmeleri,

Yasaktır.

Uygun durumdaki yollarda geri dönüşleri diğer araçların gelişleri engellenmeden ve yolu kullananlar için tehlike yaratmayacak şekilde en az manevra ile dönülerek yapılır.

Ancak, kamyon, otobüs, çekici, römork veya yarı römorklu bir aracın geri manevrası, sürücünün görüşüne açık alanda emniyetle sağlanamıyor ise, tehlikesizce geriye hareket edebilmeleri ve uyarılmaları için bir gözcü bulundurmaları mecburidir.



Geri dönüşlerde (U Dönüşü) yasaklayan işaret bulunmamalı **Mümkün olduğunca U dönüşüne izin verilen dönel kavşaklardan, modern dönel kavşaklardan veya trafik levhası ile U dönüşüne izin verilen kavşaklardan U dönüşü yapınız.**

Duraklanan ve park edilen yerden çıkılırken sürücülerin ;

- Araçlarını ve araçların etrafını kontrol etmeleri,
- Sakıncalı bir durum olmadığını gördükten sonra araçlarını çalıştırmaları
- İşkila veya kolla, gerekli hallerde her ikisi ile aynı zamanda çıkış işareti vermeleri,
- Görüş alanları dışında kalan yerler varsa veya araçları kamyon, çekici, otobüs veya römork takılı bir araç ise, tehlikesizce hareket edebilmeleri ve uyarılmaları için bir gözcü bulundurmaları,
- Yoldan geçen araçlara geçiş kolaylığı sağlayıp, güvenli durumun oluştuğuna emin olduktan sonra manevraya başlamaları ve manevra bitinceye kadar gerekli önlemleri devam ettirmeleri, **mecburidir.**

KARAYOLUNUN KULLANILMASI KURALLARI

Karayollarında **trafik sağdan akar**. Aksine bir işaret bulunmadıkça bütün sürücüler araçlarını ;

- Gidiş yönüne göre yolun en sağından sürmek,
- Çok şeritli yollarda, yol ve trafik durumuna göre hızının gerektirdiği şeritten sürmek,
- Şerit değiştirmeden önce, gireceği şeritteki araçların emniyetle geçmesini beklemek,
- Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştirmemek,
- Gidişe ayrılan şeritlerden en soldakini sürekli olarak işgal etmemek,
- İki yönlü dört veya daha çok şeritli yollarda, aksine bir işaret bulunmadıkça motosiklet, otomobil,minibüs, kamyonet ve otobüs dışındaki araçları sürenler, geçme ve dönme dışında, en sağ şeritten sürmek zorundadırlar.

Sürücülerin;

- Geçme, dönme, duraklama ve park etme gibi haller dışında şerit değiştirmeleri,
- İki şeridi birden kullanmaları,
- Kavşaklara yaklaşırken **yerleşim yerleri dışında 150 m, yerleşim yerleri içinde 30 m** mesafe içinde ve kavşaklarda şerit değiştirmeleri,
- İşaret vermeden şerit değiştirmeleri,
- Bölünmüş yollarda, karşı yönden gelen trafik için ayrılmış yol bölümüne girmeleri,
- Dört veya daha fazla şeritli ve iki yönlü yollarda, karşı yönden gelen trafik için ayrılan yol kısmına girmeleri,
- İki yönlü ve üç şeritli yollarda en sol şeride girmeleri, yasaktır.

Not : Şerit değiştirilirken girilecek şeritin kontrol edilmesi, işaret verilmesi girilecek şeritte araç varsa geçmesini beklemek gereklidir.

Dönüş ışıkları sürücülere geç mesajı olarak verilemez!



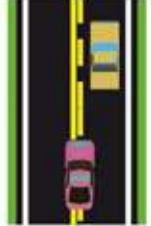
ÖNDEKİ ARACI GEÇME KURALLARI

Sürücüler önlerinde giden bir aracı güvenli bir şekilde geçmeleri için geçişi başlamadan önce;

Arkadan gelen bir başka sürücünün kendisini geçmeye başlamamış olmasına,



Geçilecek olan aracın bir başka aracı geçme niyetini belirten işaretini vermemiş olmasına,



İki yönlü yollarda karşıdan gelen trafik dahil, yolu kullananların tümü için tehlike yaratmadan geçiş yapacağı şeridin yeteri kadar ilerisinin görüşe açık ve boş olmasına,



Geçişin, geçilen araç için bir güçlük doğurmamasına, araçların hız farkları ve uzunlukları itibarıyla geçiş için yeterli mesafenin bulunup bulunmadığına, dikkat etmeleri **zorunludur**.



Geçiş yapacak araç sürücülere ;

- Geçilecek araç sürücüsünü ses cihazı ile veya kısa ve uzun hüzmeli farlarını ardarda yakarak uyarmaya,
- Sol dönüş lambası ile işaret vermeye,
- Geçilecek araca takip mesafesi kadar önceden sol şeride yerleşmeye,
- Geçilen araç, geriyi görme aynasından görülünceye kadar geçiş şeridinde ilerlemeye,
- Sağa dönüş lambası ile işaret vererek sağ şeride girmekle geçişini tamamlamaya, **Mecburdur**.

Araçların sağından veya banketten yararlanmak suretiyle geçmek yasaktır. Ancak, herhangi bir araç sola dönüş işareti vererek yavaşlamakta veya trafik mecburiyeti nedeniyle beklemekte ise, bunların veya yolun ortasından giden tramvaylar ile görev icabı yolun solunda bulunan geçiş üstünlüğüne sahip araçların sağındaki şeritten geçilebilir.

Tramvay hatları müsait olmadığı takdirde, **harekette olsun veya olmasın bir tramvayın sol yanından geçilemez ve bu yanda devamlı araç sürülemez.**

Gidişe ayrılmış yol bölümlerinde, şerit değiştirmek şartı ile bir şeritteki taşıtların diğer şeritteki taşıtlardan hızlı gitmesi geçme sayılmaz.

Geçmenin Yasak Olduğu Yerler ;



Geçmenin herhangi bir trafik işareti ile yasaklandığı yerlerde,



Görüş yetersizliği olan tepe üstlerinde,



Görüş yetersizliği olan dönemeçlerde,



Kavşaklara yaklaşırken ve kavşaklarda



Yaya ve okul geçitlerine yaklaşırken ve bu geçitlerde,



Demiryolu geçitlerine yaklaşırken ve demiryolu geçitlerinde



Gidiş ve geliş için birer şeridi bulunan iki yönlü trafiğin kullanıldığı köprü ve tünellerde, öndeki araçları **geçmek yasaktır.**

Geçilen Araç Sürücüsünün Uyacağı Kurallar :

Geçilen araç sürücüleri;

- Duyulur veya görülür bir geçiş işareti alınca trafiğin iki yönlü kullanıldığı karayollarında taşıt yolunun sağ kenarına yakın gitmek, dörtten fazla şeritli veya bölünmüş karayollarında bulunduğu şeridi izlemek ve hızını arttırmamak,
- Dar taşıt yolları ile trafiğin yoğun olduğu karayollarında yavaş gitme nedeni ile kendilerini geçmek için izleyen araçların kolayca ve güvenli geçmelerini sağlamak için araçlarını elverdiği oranda sağ kenara almak, yavaşlamak, gerekiyorsa durmak,
- Geçiş üstünlüğü bulunan bir aracın duyulur veya görülür işaretini alınca, bu araçların kolayca ilerlemelerini sağlamak için taşıt yolu üzerinde yer açmak, gerekiyorsa durmak, **Zorundadırlar.**
- **Kurallara uygun olarak, geçiş yapmak isteyenlere yol vermemek, geçilmekte olan bir başka aracı geçmeye çalışmak veya sola dönmeye kalkışmak yasaktır.**
- **Sürücülerin kendilerini geçmek isteyen sürücülere dönüş lambası ile geç işareti vermeleri yasaktır.**

DURMA, DURAKLAMA VE PARK ETME KURALLARI

Her türlü trafik zorunlulukları nedeni ile aracın durdurulmasına **durma** denir



Görevli kişilerce, verilen DUR emrinde,



Sesli işaretli dur emrinde,



Kırmızı ışıkta,



İşaret levhalarına uyularak,



Fasıllı yanan kırmızı ışıkta,



Arıza halinde,



Öndeki araçların durması hallerinde

Duraklama : Trafik zorunlulukları dışında araçların, insan indirmek ve bindirmek, eşya yüklemek, boşaltmak veya beklemek amacı ile kısa bir süre için durdurulmasına **duraklama** denir.



Duraklama, bekleme amacı ile yapılırsa, bunun süresi **en çok 5 dakikadır**. Bu sürenin geçirilmesi parketme sayılır.

Duraklamanın yasak olduğu yerler :



Trafik işareti ile belirtilmiş yerlerde,



Sol şeritte (raylı sistemin bulunduğu yollar hariç),



Yaya ve okul geçitleri ile diğer geçitlerde (Demiryolu, alt, üst geçitlerde),



Kavşaklar, tüneller, köprüler ve bağlantı yollarında ve buralara, yerleşim birimleri içinde 5 metre ve yerleşim birimleri dışında 100 metre mesafe içinde,



Görüşün yeterli olmadığı tepe üstlerine yakın yerlerde ve dönemeçlerde,



Otobüs, tramvay ve taksi duraklarında (duraklamaya izin verilen taşıtın dışındakiler için),



İşaret levhalarına, yaklaşım yönünde ve park izni verilen yerler dışında; yerleşim birimi içinde 15 m. ve yerleşim birimi dışında 100 m. mesafe içinde



Zorunlu haller dışında yerleşim yerleri dışındaki karayollarında,



Duraklayan veya park edilen araçların yol tarafındaki yanında **duraklamak yasaktır**.

Duraklamada Alınacak Önlemler ;

- Duraklama için en uygun yerin seçilmesi, bulunulan şeritte en az yer işgal edilmesi, varsa banketlerden yararlanılması, duraklama amacı uzun süre beklemeyi gerektiriyorsa, motorun durdurulması, uygun vitesle takılması, el freni ile tespit edilmesi, gerekli hallerde park ışıklarının yakılması, yolun eğimi gerektiriyorsa, uygun tekerleklerle uygun yönde takoz konulması, diğer araçların geçişini ve yayaların yürümesini zorlaştırmayacak, yüklerin boşaltılması veya yüklenmesi sırasında başkalarına zarar vermeyecek, karayolu yapısını bozmayacak ve kirliletmeyecek şekilde tedbirler alınması zorunludur.

Yolcu indirmek ve bindirmek için yapılan duraklamada ;

Araç sürücüləri araçlarını, gidiş yönlerine göre yolun en sağ kenarında durdurarak, yolcularını sağ taraftan indirmek ve bindirmek, yolcular da araçların sağ tarafından inmek ve binmek zorundadırlar.

Araç durmadan kapı açmak, kapıların kapanmasını beklemeden hareket etmek, durakladıktan sonra aracın sağını kontrol etmeden kapı açmak ve kontrolsüz inip binmek, taşıt yolu üzerinde araçların sol kapılarından yolcu indirip bindirmek, yasaktır.



Park etme :

Park etme araçların durma ve duraklama halleri dışında, genelde uzun süreli olarak bekletilmek üzere bırakılmasıdır. Aracın çalışır durumda olması veya içinde insan bulunması parketme amacını değiştirmez.

Parcketmede Alınacak Tedbirler : El freni çekilir, motor durdurulur, eğimli yollarda inişte geri, yokuşta birinci vitesle takılır ve ön tekerlekler sağa çevrilir. - Eğimli yoldaki araç ; kamyon, çekici veya otobüs ise, her iki arka tekerleğinin, ayrıca römorkların ve birden fazla ise, her bir römorkun arka tekerleklerinin inişte ön, çıkışta arka taraflarına niteliklere uygun takoz konulur.

Parcketmenin Yasak Olduğu Yerler :



Trafik işareti ile belirtilmiş yerlerde,



Duraklamanın yasak olduğu yerlerde,



Geçiş yollarının önünde ve üzerinde,



Yangın musluklarına her iki yönden 5 metrelik mesafe içinde,



Kamu hizmeti yapan yolcu taşıtlarının duraklarını belirten levhalara her iki yönden 15 metre mesafe içinde,



Geçiş üstünlüğü olan araçların giriş ve çıkışlarının yapıldığı yerleri belirten işaret levhalarına 15 metrelik mesafe içinde,



Kamuya açık park, garaj, sinema fabrika, atölye, okul, hastane vb. yerlerin giriş çıkış kapılarına her iki yönde 5 metre mesafe içinde



Alt ve üst geçitler ile köprüler üzerinde veya bunlara 10 metrelik mesafe içinde,



Trafik komisyonlarıncı park için karar alınan geniş yaya yolları dışındaki yaya yollarında,



Mecburi haller dışında yerleşim yerleri dışındaki karayollarında, taşıt yolu üzerinde,



Kurallara uygun olarak parketmiş araçların çıkışına engel olacak şekil ve yerlerde,



Belirli kişi ve kurumlara ayrılan park yerlerine (izin verilen araçlar hariç),



Tepe üstü gibi ilerisi görülmeyen yerlerde



En sağ şerit dışındaki herhangi bir şeritte,



PARK ETMEK YASAKTIR.

Park yasağına uyulmayan yerlerde bulunan ve araç yanında sahibi bulunmayan araçlar trafik zabıtasınca, trafik zabıtasının görev alanı dışındaki yerlerde genel zabıta kaldırılır. Araç sahipleri, araçlarının kaldırılıp götürülmesi nedeniyle yapmış olan bütün masrafları ödemek zorundadırlar. Ayrıca tescil plakasına veya sürücüyü hatalı park etmekten dolayı trafik para cezası kesilir.



Yerleşim birimleri içindeki karayollarında bir trafik işareti ile izin verilmedikçe duraklama (Yolcu indirme-bindirme, yük yükleme-boşaltma) ve arızalanma gibi zorunlu sebepler dışında,



Kamyon, çekici, otobüs ve bunların römorklarıyla birlikte, lastik tekerlekli traktör ile her türlü iş makinelerinin park etmesi yasaktır.

Köy ve kasaba gibi küçük yerleşim birimleri bu hükmün dışındadır.

BİSİKLET MOTORLU BİSİKLET MOTOSİKLET ve SÜRÜLMELERİYLE İLGİLİ KURALLAR

Bisiklet kullananların 11, elektrikli bisiklet ve elektrikli skuter kullananların 15, motorsuz taşıtları kullananlar ile hayvan sürücülerinin 13 yaşını bitirmiş olmaları, bedensel ve ruhsal bakımdan sağlıklı bulunmaları zorunludur.

Ayrı bisiklet yolu veya bisiklet şeridi varsa, bisiklet ve elektrikli skuterlerin taşıt yollarında sürülmesi yasaktır.



Bisiklet, elektrikli bisiklet, elektrikli skuter, motorlu bisiklet ve motosikletlerin **yaya yollarında sürülmesi yasaktır.**



Sürücüler ve taşınması halinde **yolcular** için, gece seyahatlerinde görünürlüklerini sağlayacak şekilde **reflektif kıyafet (yelek vb.)** giyinmeleri **zorunludur.**

- İki den fazlasının taşıt yolunun bir şeridinden yan yana sürülmesi,
- Sürücü arkasında yeterli bir oturma yeri olmadıkça başka kişilerin bindirilmesi,
- Sürücü arkasında yeterli oturma yeri olsa bile bir kişiden fazlasının taşınması,
- Karayolunu kullananların hareketini zorlaştıracı, tehlike doğurucu davranışlarda bulunulması,
- İzin alınarak yapılan gösteriler dışında, akrobatik hareketler yapılması,
- Başka bir araca bağlanarak, asılıp tutunarak sürülmesi,
- Sürülmeleri sırasında; elde bagaj, paket ve benzerlerinin taşınması **yasaktır.**





- Üç tekerlekli ve özel şekilde imal edilmiş motosikletler hariç, bu araçlar üzerine kasa, sandık ve benzerleri yaptırılarak ve karayollarında sürülerek ticari amaçlı yük taşımalarında kullanılması **yasaktır**.
- Ayrıca özel şekilde imal edilmiş 3 tekerlekli motosikletlerle sadece yük taşınabilir. Bunlar hiç bir şekilde yolcu taşımak üzere imal ve tadil edilemezler.

Yük taşımak için yapılmış olan kasa kısmı sürücünün ön tarafında bulunacak şekilde imal edilemez.

Bisiklet sürenlerin en az bir elleri, elektrikli skuter ve motorlu bisiklet sürenlerin manevra için işareti verme hali dışında iki elleri ve motosiklet sürenlerin devamlı iki elleri ile taşıtlarını sürmeleri ve yönetmelikte belirtilen güvenlik şartlarına uymaları **zorunludur**.

Elektrikli skuter (e-skuter): Hızı en fazla 25 km/saate ulaşan, tekerlekli, ayak tahtası ve tutamağı olabilen, dikey bir direksiyon mekanizması içerebilen ve ayakta kullanılan taşıtlardır.

Elektrikli skuter otoyol, şehirler arası karayolları ve azami hız sınırı 50 km/s üzerinde olan karayollarında kullanılamaz.

Elektrikli skuter ile sırtta taşınabilen kişisel eşya harici yük ve yolcu taşınması yasaktır.

Traktör Sürücülerinin Uyacağı Kurallar ;

Traktör yalnız sürücü belgeli ve eğitim görmüş sürücü tarafından kullanılmalıdır. Sürücülerin ;

Traktörlerde flaşörlü, yanıp sönen sarı ışıklı dönerli uyarı lambası bulundurmaları,

Traktör römorklarında iki adet arka işaret levhası (reflektör) bulundurmaları,

Traktörlerde ve donanımı olan römorklarında kuyruk ışıklarını çalışır vaziyette bulundurmaları,

Traktöre en fazla bir adet römork takmaları ve yük üzerinde yolcu taşımamaları,

Römorklara yola dökülecek ve diğer insanların can ve mal güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde yükleme yapmamaları,

Şehirlerarası karayollarını geçiş amaçlı kullanmaları ve sürekli bu yolları işgal etmemeleri,

Dar yollarda ve kontrolsüz kavşaklarda diğer motorlu araçlara geçiş hakkını vermeleri zorunludur.

Ayrıca yukarıda belirtilen kurallarla birlikte genel trafik kurallarına da uymaları zorunludur.

KONU TESTİ

1) Buzlanmanın olduğu yolda sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması doğrudur?

- a) Takip mesafesine uyması b) Takip mesafesini artırması
c) Takip mesafesini azaltması d) Ani fren yaparak durmaya çalışması

2) Yerleşim yerleri içinde kavşaklara kaç metre kala şerit değiştirmek yasaktır?

- a) 30 b) 50 c) 60 d) 70

3) Yerleşim yerleri dışında kavşaklara kaç metre kala şerit değiştirmek yasaktır?

- a) 300 b) 250 c) 200 d) 150

4) Zorunlu haller dışında otoyollarda motorlu araçların asgari (en az) hız sınırı saatte kaç km'dir?

- a) 15 b) 35 c) 40 d) 50

5) Şekildeki 1 numaralı araç 80 km/h hızla seyrederken önündeki araca en fazla kaç metre yaklaşmalıdır?

- a) 10 b) 20
c) 30 d) 40



6) Arkadan çarpma şeklindeki trafik kazalarının en önemli sebebi aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Öndeki aracın durması b) Öndeki aracın yavaşlaması
c) Görüş mesafesinin kötü olması d) Takip mesafesi kurallarına uyulmaması

7) Aşağıdaki davranışlardan hangisi trafiğin akışını olumsuz etkiler?

- a) Gidişe ayrılan yolda sürekli en soldaki şeridi işgal etmek
b) Çok şeritli yollarda hızın gerektirdiği şeritten seyretmek
c) Gidiş yönüne göre en sağdaki şeritten seyretmek
d) Girilecek şeritteki aracın geçmesini beklemek

8) Aşağıdakilerin hangisinde dönüş ışıklarının kullanılması yasaktır?

- a) Şerit değiştirmelerde b) Kavşaklarda sağa ve sola dönüşlerde
c) Park yerlerine giriş ve çıkışlarda d) Sürücülere geç mesajının verilmesinde

9) Önündeki aracı güvenli ve yeterli mesafeden izlemeyen sürücü için aşağıdakilerden hangisi kesinlikle söylenir?

- a) Çok dikkatli olduğu b) Çok tecrübeli olduğu
c) Trafik kuralına uymadığı d) Yolun yapısına bağlı olarak hareket ettiği

10) 90 km/saatlik hızla, arka arkaya seyreden iki araç arasındaki mesafe en az kaç metre olmalıdır?

- a) 40 b) 45 c) 50 d) 60

11) Sürücülerin aşağıdaki davranışlardan hangisini yapmaları yanlıştır?

- a) Ani yön değiştirerek yayaları şaşırtmaları
b) Yol ortasında yolcu indirip bindirmemeleri
c) Yol boş olsa da iki şeridi birden kullanmamaları
d) Yağışlı havalarda normal hızın altında seyretmemeleri

12) Zorunlu haller dışında şehirlerarası kara yolunu kullanan motorlu araçların asgari (en az) hız sınırı kaç kilometredir?

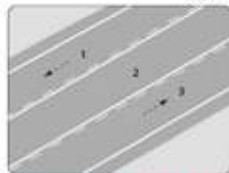
- a) 5 b) 10 c) 15 d) 20

13) Yerleşim yeri içindeki yollarda, aksine bir işaret yoksa, minibüs, otobüs ve kamyon için azami hız saatte kaç kilometredir?

- a) 20 b) 30 c) 40 d) 50

14) Şekle göre hangi numaralı şerit sürekli işgal edilemez?

- a) 1 b) 2
c) 3 d) 1 ve 3



15) Konvoy hâlinde seyreden araçların arasındaki mesafe en az ne kadar olmalıdır?

- a) Duruş mesafesi kadar b) İntikal mesafesi kadar
c) Takip mesafesi kadar d) Fren mesafesi kadar

16) Sürücüler, hızlarını aşağıdakilerden hangilerine göre ayarlamak zorundadır?

I- Aracının yük ve teknik özelliğine

II- Aracın cinsine uygun hız sınırlamalarına

III- Görüş, yol, hava ve trafik durumuna

- a) I - II b) I - III c) II - III d) I - II - III

17) Yerleşim yeri içindeki yollarda, aksine bir işaret yoksa, otomobil için azami hız saatte kaç kilometredir?

- a) 50 b) 40 c) 30 d) 20

18) Otoyollarda, aksine bir işaret yoksa, otomobil için azami hız saatte kaç kilometredir?

- a) 150 b) 130 c) 120 d) 110

19) Yerleşim yeri dışındaki bölünmüş yollarda, aksine bir işaret yoksa, otomobil için azami hız saatte kaç kilometredir?

- a) 150 b) 130 c) 120 d) 110

20) Otoyollarda, aksine bir işaret yoksa, minibüs ve otobüs için azami hız saatte kaç kilometredir?

- a) 80 b) 90 c) 100 d) 110

21) Kullanılan aracın iki saniyede kat edeceği yol uzunluğu hangi mesafenin kontrolünü sağlar?

- a) Geçiş mesafesi b) Görüş mesafesi
c) Takip mesafesi d) İntikal mesafesi

22) Şekle göre, hangi numaralı araç sürücüsünün yaptığı, öndeki aracı geçme kuralına aykırıdır?

- a) 1 b) 2
c) 3 d) 4



23) Şekildeki gibi sağa dönüş sırasında aşağıdakilerden hangisinin yapılması yanlıştır?

- a) Dönülen kara yolunun gidiş şeridine girilmesi
b) Karşıya geçen yayalara yol verilmesi
c) Geniş kavisle dönülmesi
d) Dar kavisle dönülmesi

24) Trafik uygun olsa bile şekildeki kavşakta hangi numaralı araçların ok yönündeki hareketi kesinlikle yasaktır?

- a) Yalnız 1
b) Yalnız 3
c) 1 ve 3
d) 2 ve 4



25) Kavşaklarda araçların sağa ve sola dönüş kavisleri aşağıdakilerden hangisi gibi olmalıdır?

- a) Sağa dar, sola geniş b) Sağa geniş, sola dar
c) Sağa ve sola geniş d) Sağa ve sola dar

26) Öndeki araç geçilirken, geçiş şeridinde ne kadar seyredilmelidir?

- a) Geriyi görme aynasından geçilen araç görülünceye kadar
- b) Geçilen aracın ön hizasına gelinceye kadar
- c) Karşıdan gelen araçla karşılaşınca kadar
- d) Geçilen aracın boyunun yarısı kadar

I- Şerit değiştirmelerde

II- Sağa ve sola dönüşlerde

III- Bir aracın geçilmesi esnasında

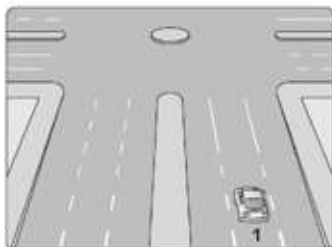
27) Yukandakilerin hangilerinde dönüş ışıklarının kullanılması zorunludur?

- a) Yalnız I
- b) I ve II
- c) II ve III
- d) I, II ve III

28) Sağa dönmek isteyen şekildeki 1 numaralı araç sürücüsü aşağıdaki işlemleri hangi sıra ile yapmalıdır?

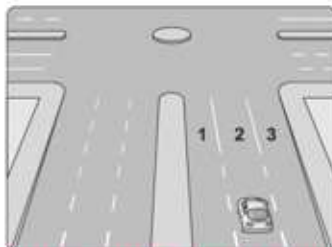
- 1- Hızın azaltılması
- 2- Dönüş işaretinin verilmesi
- 3- Dar bir kavisle dönülmesi
- 4- Sağ şeride girilmesi

- a) 1 - 2 - 3 - 4
- b) 1 - 4 - 2 - 3
- c) 2 - 4 - 1 - 3
- d) 4 - 2 - 1 - 3



29) Şekildeki aracın sürücüsü dönel kavşaktan geriye dönüş yapmak için hangi şeridi izlemelidir?

- a) İsteddiği şeridi
- b) 1 numaralı şeridi
- c) 2 numaralı şeridi
- d) 3 numaralı şeridi



30) Kara yollarında araçların seyretmelerine izin verilen en alt hız sınırına ne denir?

- a) Seyir hızı
- b) Uygun hız
- c) Azami hız
- d) Asgari hız

31) Arkasındaki aracın geçme uyarısını alan araç sürücüsünün hangisini yapması yanlıştır?

- a) Uzağı gösteren lambaları yanıyorsa, yakını gösteren lambaları yakması
- b) Daha erken davranarak öndeki aracı geçmeye başlaması
- c) Aracını, izlediği şeridin sağından sürmesi
- d) Taşıt yolu dar ise sağa yaklaşması

39) Şekildeki kara yolunda numaralandırılmış şeritlerden hangisi sadece geçme için kullanılır?

- a) 1 b) 2
c) 3 d) 1 ve 3



40) Şekildeki araç sürücüsü kavşaktan sağa dönerek seyrini sürdürmek istiyor.

Bu sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması yanlıştır?

- a) Sağa sinyal vermesi
b) Yayaların geçişini beklemesi
c) Kavşağa yaklaşırken hızını düşürmesi
d) Yayaaları ikaz ederek durdurup seyrini sürdürmesi



41) Bölünmüş kara yolunda geçilmekte olan araç sürücüsü aşağıdakilerden hangisini yapmalıdır?

- a) Hızını artırmalı
b) Bulunduğu şeridi izlemeli
c) Önündeki aracı geçmeye çalışmalı
d) Dönüş lambalarıyla 'geç' işareti vermeli

42) Görseldeki mavi renkli aracın sürücüsü nasıl davranmalıdır?

- a) En sol şeride geçmeli
b) Yavaşlayarak sağ şeride girmeli
c) Hızlanarak bulunduğu şeritte devam etmeli
d) Kırmızı renkli aracı uyararak yavaşlamasını sağlamalı



43) Görselde iki yönlü ve üç şeritli kara yolu bölümünde seyreden araçlar verilmiştir. Yol çizgilerine göre hangi numaralı araç sürücülere hatalı sollama yapmaktadır?

- a) 1 ve 2 b) 1 ve 3
c) 2 ve 3 d) 1, 2 ve 3



Cevap Anahtarı : 1-b 2-a 3-d 4-c 5-d 6-d 7-a 8-d 9-c 10-b 11-a
12-c 13-d 14-b 15-c 16-d 17-a 18-c 19-d 20-c 21-c 22-b 23-c 24-d
25-a 26-a 27-d 28-c 29-b 30-d 31-b 32-d 33-a 34-d 35-c 36-b 37-a
38-a 39-b 40-d 41-b 42-b 43-a

GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ, GEÇİŞ HAKKI ve GEÇİŞ KOLAYLIĞI

Geçiş Üstünlüğü : Görev sırasında belirli araç sürücülerinin, can ve mal güvenliğini tehlikeye sokmamak şartı ile trafik kurallarına ve yasaklarına bağlı olmamalarına **geçiş üstünlüğü** denir.

Geçiş üstünlüğüne sahip araçlar :

1) Ambulans (Can kurtaran) : Yaralı veya acil hastaların taşınması ve bunlara ilk ve acil yardımın yapılması için kullanılan ambulans ve özel amaçlı taşıtlardır. Tepe lambası **mavi kırmızı** veya **mavi** renktedir. Yaralı ve acil hasta taşıyan özel araçlarda geçiş üstünlüğüne sahiptir.



2) Organ , Doku ve Kan Nakil Araçları

3) İtfaiye araçları ile benzeri acil müdahale araçları örnek: (Doğalgaz acil müdahale araçları) Tepe lambası **kırmızı** renktedir.

4) Genel zabıta araçları : Sanık veya suçluları takip eden veya genel güvenlik ve asayiş için olay yerine giden araçlardır. Tepe lambası **mavi kırmızı** veya **mavi** renktedir.



5) Trafik hizmetlerine ait araçlar :

Trafik güvenliğini koruma veya trafik kazasına el koyma amacıyla olay veya kaza yerine giden trafik hizmetlerine ait araçlardır. Tepe lambası **mavi kırmızı** veya **mavi** renktedir.

6) Yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruluşa ait kar ve buz müdahale araçları ile acil müdahale gerektiren çalışmalarda görevli araçlar.



7) Sivil savunma araçları : Afet ve acil durum hâllerinde afet ve acil durum hizmetlerinde görevli bulunan araçlar

8) Koruma araçları ile korunan araçlar : Hizmetin devamı süresince koruma araçları ile korunan araçlar.



Bu araçların birbirleri ile karşılaşmasında birinin diğerine göre geçiş üstünlüğü yukarıda yazılı olan sıraya göredir.

Geçiş üstünlüğüne sahip araçların sürülmelerine ilişkin esas ve kurallar :

- Bu araçlar, görev halinde iken geçiş üstünlüğü hakkına sahiptir.
- Bu hak, halkın can ve mal güvenliğini tehlikeye sokmamak, ışıklı ve sesli uyarı işaretlerini bir arada vermek şartı ile kullanılır.
- Bu araçlar, hizmetin yerine getirilmesini sağlamak amacıyla uygun olması şartıyla, Karayolları Trafik Kanunu ve bu Yönetmelikte gösterilen trafik kısıtlamalarına ve yasaklarına bağlı değildir.
- Bu araçların görev hali dışında geçiş üstünlüğü işaret ve hakkını kullanmaları yasaktır.
- Bütün bu araçlar görevli oldukları sırada normal hava şartlarında 150 metreden görülebilen, dönerli veya aralıklı yanıp sönen lambalarını ve 150 metre uzaklıktan duyulabilecek şekilde canavar düdüğü, siren veya çan gibi şekilde ses çıkaran cihazları kullanmak zorundadırlar.
- Ambulans ve organ ve doku nakil araçları dışında, yaralı ve acil hasta taşıyan veya organ ve doku naklinde kullanılan araçlar yeterli şekilde ses cihazlarını ve ışıklı işaretlerini kullanarak, gerektiğinde el ve kol işareti yaparak karayolunu kullananları uyarmak suretiyle kullanır.

Geçiş üstünlüğü bulunan araçların işaretini alan araç sürücülerinin uyacağı kurallar :

- Geçiş üstünlüğü bulunan bir aracın duyulur veya görülür bir işaretini alan araç sürücülerince bu araçların kolayca ilerlemelerini sağlamak için taşıt yolu üzerinde yer açmak, gerekiyorsa durmak ve bu araçlar tarafından tamamen geçilinceye kadar beklemek mecburiyetindedirler.
- Bir kavşakta iken böyle bir işaret alan araç sürücülerince derhal kavşağı boşaltmak ve gerekiyorsa emniyetli bir mesafe uzaklaştıktan sonra geçiş engellemeyecek şekilde durmak ve geçiş üstünlüğüne sahip araçlar tamamen geçinceye kadar beklemek mecburiyetindedirler.

Fermuar Tekniği : İki den fazla şeritli ve emniyet şeridi olmayan yollarda sağdaki araçların yolun sağına, soldaki araçların ise yolun soluna yanaşarak yolun orta kısımdan geçiş üstünlüğüne sahip araçların geçişine yol vermesidir.

Fermuar sistemini, trafikteki tüm sürücülerin öğrenmesi ve uygulaması son derece önemlidir.



Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçlarda Kullanılan Sesli ve Işıklı Uyarı Cihazlarını İzin Almadan Takma Suçu : Geçiş üstünlüğüne sahip olmamasına rağmen geçiş üstünlüğüne sahip araçların kullanabileceği ışıklı ve/veya sesli uyarı işaretlerini araçlarında bulunduran ve/veya kullananlar para cezası ile cezalandırılır ve bu cihazları söktürülür. Ancak bulundukları yerde sökülme işlemlerinin mümkün olmaması halinde, bu araçlar trafikten men edilir ve gerekli şartların sağlanması amacıyla izin belgesi düzenlenerek **yedi iş gününe** kadar izin verilir. Verilen izin süresi sonunda bu cihazları araçlarından sökmelikleri tespit edilen sürücülere para cezası verilir ve bu cihazları söktürülür. Bulundukları yerde sökülme işlemlerinin mümkün olmaması halinde, bu araçlar **15 gün** süreyle trafikten men edilir. Araçların, men süresi sonunda teslim edilebilmesi için bu cihazların aracın bulunduğu yerde söktürülmesi zorunludur.

Sürücü aynı zamanda araç sahibi değilse, tescil plakasına da aynı miktarda para cezası tutanağı düzenlenir.

KAVŞAKLARDA GEÇİŞ HAKKI KURALLARI

Geçiş Hakkı: Yayaların ve araç kullananların diğer yaya ve araç kullananlara göre, yolu kullanmak sırasındaki öncelik hakkıdır.

Kavşak : İki veya daha fazla karayolunun kesişmesi veya birleşmesi ile oluşan ortak alandır.

Başlıca kavşak çeşitleri şu şekildedir :

Kontrolsüz Kavşak : Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı oldukları işaretlerle belirlenmemiş ve genel geçiş önceliği kuralının yürürlükte olduğu, kavşaklardır.

Kontrollü Kavşak : Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı oldukları işaretlerle belirlenmiş kavşaklardır.

Modern Dönel Kavşak : Trafik akımının merkezi bir ada etrafında yönlendirildiği ve ada etrafındaki araçların ilk geçiş hakkına sahip olduğu işaretlerle belirtilmiş kavşak tipleridir.

Modern Dönel Kavşaklar :

Ölümlü ve yaralanmalı kazaları azaltır
Trafik ışıkları olmadığı için gereksiz durma ve gecikmeleri azaltır.

Gereksiz bekleme olmayacağından yakıt tüketimini ve hava kirliliğini azaltır.



Kavşağa yaklaşan sürücüler, kavşaktaki şartlara uyacak şekilde yavaşlamak, dikkatli olmak, geçiş hakkı olan araçların veya yayaların önce geçmesine imkan vermek **zorundadırlar**.

Işıklı trafik işaretleri izin verse bile trafik akımı; kendisini kavşak içinde durmaya zorlayacak veya diğer doğrultudaki trafiğin geçişine engel olacak ise, sürücülerin kavşağa girmeleri yasaktır.

Trafik zabıtası, yetkili kişi veya trafik ışıklı işareti ile yönetilen kavşaklarda, sürücüler, kavşağı en kısa zamanda geçmek zorundadırlar. Sürücülerin gereksiz olarak yavaşlamaları, durmaları, taşıttan inmeleri, taşıt veya araçların motorlarını durdurmaları yasaktır.

Kavşaklarda bütün sürücüler, geçiş üstünlüğüne sahip araçlara ilk geçiş hakkını vermek zorundadırlar.

Trafik görevlisi veya trafik işaret levhası veya ışıklı işaret cihazları bulunmayan kavşaklarda;



Bütün sürücüler doğru geçmekte olan tramvaylara ve tramvay hattında bulunan yoldaki araçlara



Bölünmüş yola çıkan sürücüler bölünmüş yoldaki araçlara,



Tali yoldan ana yola çıkan sürücüler, ana yoldaki araçlara,



Dönel kavşağa gelen sürücüler, dönel kavşak içindeki araçlara,



Bir iz veya mülkten çıkan sürücüler, karayolundaki araçlara,



Dönüş yapan sürücüler, doğru geçmekte olan araçlara,

İlk geçiş hakkını vermek zorundadır.

Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı oldukları işaretlerle belirlenmemiş ise ;



Motorsuz araç sürücüleri, motorlu araçlara,



Lastik tekerlekli traktör ile iş makinesi sürücüleri, diğer motorlu araçlara,



Motorlu araçlardan soldaki, sağdan gelen araca,



Kavşağa gelen sürücüler kavşak giriş ve çıkışlarından kurallara uygun olarak karşıya geçen veya geçmek üzere olan yayalara,



Dönüş yapan sürücüler, geçiş yapan bisiklet yolundaki bisikletlilere,



Dönüş yapan sürücüler, kurallara uygun olarak geçiş yapan yayalara,

İlk Geçiş hakkını vermek zorundadırlar.

Bu levhalar ana yol üzerinde bulunur



Bu levhalar tali yol üzerinde bulunur

Dönel kavşaklardaki dönüşlerde sürücüler ;

- Dönüş işareti vermek,
- Araçlarının hızını azaltmak,
- Sola döneceklerse orta adaya yakın işaretten kavşağa girmek,
- Ada etrafından dönerken gereksiz şerit değiştirmemek,
- Girecekleri yola yaklaşırken, sağa dönüş işareti vermek



- Sağa yaklaşarak dönel kavşaktan çıkmak,
- Gireceği yolun gidiş yönündeki uygun şeride girmek,
- Girdiği yol bölümü çok şeritliyse işaret vermek ve en kısa zamanda trafiği tehlikeye düşürmeden hızının gerektirdiği şeride geçmek **zorundadırlar.**

Dönel kavşaklarda geriye dönüş yapacaklarsa;

- Sola dönüş kurallarına uymakla beraber,
- Ada etrafında dönerken gideceği yola yaklaşıncaya kadar şeridini muhafaza etmek zorundadırlar.
- Dönüş sırasında yaya ve bisikletliler için yeşil ışık yanarken; yaya geçidi ve bisiklet yolundan geçen yoksa veya yayalar uzakta iseler, bisikletlilerin ve yayaların ilk geçiş hakkı engellenmemek şartı ile dönüşlerine devam etmek,
- En kısa sürede araçlarının gerektirdiği şeride geçmeye mecburdurlar.



Sola Dönüş



Geriye Dönüş



Sağa Dönüş

Demir Yolu Geçidi (Hemzemin Geçit): Kara yolu ile demir yolunun aynı seviyede kesiştiği bariyerli veya bariyersiz geçitlerdir.

Kontrolsüz Demiryolu Geçidi : Sürücülerin ışıklı işaret ve bariyerlerle donatılmamış (kontROLSÜZ) demir yolu geçitlerinde;

- Geçmeden önce uygun bir mesafede durmaları,
- Demir yolu geçidini kontrol etmeleleri,
- Herhangi bir demir yolu aracının yaklaşmadığına emin olduktan sonra geçmeleri zorunludur.



Kontrollü Demir Yolu Geçidi :

Sürücülerin kontrollü demir yolu geçitlerinde;

- Işıklı veya sesli talimatın vereceği "DUR" emrine uymaları,
- Taşıt yolu üzerine indirilmiş veya indirilmekte olan tam ve yarım bariyerler varken geçide girmeden beklemeleri,
- Geçidin açık olduğu durumlarda uygun bir hızla geçmeleri zorunludur.



Yaya Geçidi : Taşıt yolunda, yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alandır. Sürücüler yaya geçitlerine yaklaşırken yavaşlamak varsa geçen veya geçmek üzere bulunan yayalara durarak ilk geçiş hakkını vermek zorundadırlar



Okul Geçidi : Genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların çevresinde özellikle öğrencilerin geçmesi için taşıt yolunda ayrılmış ve bir trafik işareti ile belirlenmiş alandır. Sürücüler okul geçitlerine yaklaşırken yavaşlamak varsa geçen veya geçmek üzere bulunan yayalara durarak ilk geçiş hakkını vermek zorundadırlar



Okul Bölgesi : Okul çevresinde bulunulduğunu bildirilen alanlardır.

Yaya, okul geçidi ve okul bölgesine yaklaşan bütün sürücülerin araçlarını yavaşlatmaları, acil ve zorunlu haller dışında klakson korna çalmamaları, yüksek sesle müzik dinlememeleri okul ve yaya geçitlerinden geçen veya geçmek üzere bulunan yayalara ilk geçiş hakkını vermeleri, varsa trafik ve okul geçidi görevlilerinin verecekleri işaret ve talimatlara uymaları zorunludur.

Yayaların ise kendilerine ayrılan yolları kullanıp kurallara uygun hareket etmeleri öncelikle kendi güvenlikleri açısından çok önemlidir. Yaya ve okul geçitlerinde veya mecburi hâllerde taşıt yolu üzerinde bulunan yayaların trafiği engelleyecek ve tehlikeye düşürecek davranışlarda bulunmaları, dikkatsizce hareket etmeleri, oyalanmaları ve bu yerleri saygısızca kullanmaları yasaktır.

Yaya okul geçitlerinden geçerken karşıdan gelen kişilerle çarpışmamak için bu geçitlerde gidiş yönüne göre geçidin sağ bölümünden yürünmelidir.



Gelen Trafikle Karşılaşma Halinde Geçiş Kolaylığı Sağlama



İki aracın yan yana geçemeyeceği kadar dar olan, iki yönlü taşıt yollarında, karşı yönden gelen araçların geçişini kolaylaştırmak için taşıt yolunun en sağına yanaşmalı, gerekiyorsa durdurmalıdır.

Düz eğimsiz dar taşıt yollarında trafik işaret levhaları var ise "karşıdan gelene yol ver", "önceliği olan yol" işaretlerinin anlamına göre hareket ederek birbirlerine geçiş kolaylığı sağlamak zorundadırlar.

Fazla eğimli yollarda karşılaşma hallerinde; çıkan araç için geçiş güç veya mümkün değilse, güvenli geçişi sağlamak üzere inen araçlar, varsa önceden sığınma cebine girmek, sığınma cebi yoksa sağ, kenara yanaşıp durmak, çıkan araç için manevra imkanı bulunmadığının açıkça anlaşılması hallerinde de geri gitmek zorundadırlar. Taşıt yolunun dar olduğu yerlerde aksini gösteren bir trafik işareti yoksa;

- tüm motorlu araçlara,

- **Otomobil, Minibüs, Kamyonet, Otobüs, Kamyon, Arazi Taşıtı, Lastik Tekerlekli Traktör, İş Makinelerini Motorsuz Araçları** sürenler yazılış sırasına göre kendisinden öncekilere, Geçiş hakkı vermek, suretiyle geçiş kolaylığı sağlamak zorundadırlar.

Sürücülerin eğimli bir yolda, motorun çalışmasını durdurup, vitesi boşa alarak araç sürmeleri yasaktır. İniş eğillimli yollar, çıkışta kullanılacak vitesle inilmelidir.

KONU TESTİ

1) Aşağıdakilerden hangisi geçiş üstünlüğüne sahip araçlardandır?

- a) Motosiklet b) İtfaiye aracı c) Tarım traktörü d) Toplu taşıma aracı

2) Yayaların ve araç kullananların diğer yaya ve araç kullananlara göre, yolu kullanma sırasındaki öncelik hakkına ne denir?

- a) Geçiş hakkı b) Geçiş yolu c) Geçiş kolaylığı d) Geçiş üstünlüğü

3) Şekildeki kontrolsüz kavşakta karşılaşan araçların geçiş hakkı sıralaması nasıl olmalıdır?

- a) 1 - 2 - 3 b) 2 - 1 - 3
c) 3 - 1 - 2 d) 3 - 2 - 1



4) Eğimli iki yönlü dar yollarda karşılaşan araç sürücüleri için aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- a) İnen araç sürücüsünün çıkan araç sürücüsüne yol vermesi
b) Çıkan araç sürücüsünün inen araç sürücüsüne yol vermesi
c) İnen araç sürücüsünün çıkan araç sürücüsünü ikaz edip durdurması
d) İnen araç sürücüsünün aracın motorunu durdurup, vitesi boşa alması

5) Şekildeki karşılaşmada araçların geçiş hakkı sıralaması nasıl olmalıdır?

- a) 1 - 2 - 3
- b) 1 - 3 - 2
- c) 3 - 2 - 1
- d) 2 - 3 - 1



6) Şekle göre kontrolsüz kavşakta karşılaştan araçlardan hangisi ilk geçiş hakkını kullanmalıdır?

- a) 1 numaralı araç
- b) 2 numaralı araç
- c) Hızı az olan araç
- d) Hızı fazla olan araç



I. Güvenlik güçlerine ait araçlar

II. Organ ve doku nakli yapan araçlar

III. İtfaiye araçları ile benzeri acil müdahale araçları

IV. Ambulans ve özel amaçlı taşıtlarla yaralı ve acil hasta taşıyan diğer araçlar

7) Verilen araçların geçiş üstünlüğünü kullanmadaki doğru sıralaması hangisidir?

- a) IV - II - III - I
- b) II - III - IV - I
- c) III - IV - I - II
- d) IV - III - I - II

8) Şekildeki kontrolsüz kavşakta 1 numaralı aracın sürücüsü ne yapmalıdır?

- a) 2 numaralı aracın geçmesini beklemeli
- b) İkazda bulunup 2 numaralı aracı durdurmalı
- c) Geçiş hakkını kendi kullanmalı
- d) Hızlanıp kavşağa girmeli



9) Şekildeki akaryakıt istasyonundan çıkmak isteyen 2 numaralı aracın sürücüsü ne yapmalıdır?

- a) Geçiş hakkını kendi kullanmalı
- b) Hızlanarak yoluna devam etmeli
- c) 1 numaralı aracın geçmesini beklemeli
- d) Korna çalıp 1 numaralı aracı durdurmalı



10) Geçiş üstünlüğüne sahip araç sürücüsü bu hakkı kullanırken aşağıdakilerden hangisine dikkat etmek zorundadır?

- a) Hız sınırlamasına
- b) Çevreyi rahatsız etmemesine
- c) Trafik yasalarına
- d) Can ve mal güvenliğini tehlikeye sokmamaya

11) Şekle göre sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması yanlıştır?

- a) Yayanın geçmesini beklemesi
- b) Yayayı ikaz ederek beklemesini istemesi
- c) Yaya geçidine uygun mesafede durması
- d) Yaya geçidine yaklaşırken hızını azaltması



12) Şekilde görülen kavşakta ilk geçiş hakkını hangi araç kullanmalıdır?

- a) Otobüs
- b) Traktör
- c) At arabası
- d) İş makinesi

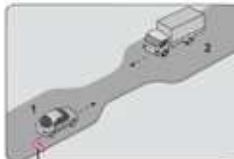


13) Belirli araçların, can ve mal güvenliğini tehlikeye sokmamak şartıyla, görev sırasında trafik kısıtlama veya yasaklarına bağlı olmamaları durumuna ne denir?

- a) Gabari
- b) Geçiş hakkı
- c) Geçiş kolaylığı
- d) Geçiş üstünlüğü

14) Şekildeki gibi eğimsiz iki yönlü dar yoldaki karşılaşmada 2 numaralı araç sürücüsü ne yapmalıdır?

- a) U dönüşü yapmalı
- b) 1 numaralı araca yol vermeli
- c) İlk geçiş hakkını kendi kullanmalı
- d) 1 numaralı araç sürücüsünü ikaz edip durdurmalı



15) Şekle göre 2 numaralı araç sürücüsü ne yapmalıdır?

- a) Korna çalıp 1 numaralı aracın geçmesini beklemeli
- b) Geçiş hakkını 1 numaralı araca vermeli
- c) Geçiş hakkını kendi kullanmalı
- d) Hızını artırıp kavşağa girmeli



16) Şekildeki karşılaşmada araçların geçiş hakkı sıralaması nasıl olmalıdır?

- a) 1 - 2 - 3
- b) 1 - 3 - 2
- c) 3 - 1 - 2
- d) 3 - 2 - 1



17) Bir kavşakta geçiş üstünlüğüne sahip aracın sesli ve ışıklı uyarısını alan sürücü nasıl hareket etmelidir?

- a) Olduğu yerde durmalı
- b) Derhal kavşağı boşaltarak yol vermeli
- c) Işıklı trafik işaretine uymalı
- d) Geriye dönerek beklemeli

18) Şekildeki kavşakta aşağıdakilerden hangisinin yapılması yasaktır?

- a) 1 numaralı aracın sola dönüş yapması
- b) 3 numaralı aracın sola dönüş yapması
- c) 2 numaralı aracın sağa dönüş yapması
- d) 1 numaralı aracın durmadan kavşağa girmesi



19) Şekilde görülen geçiş üstünlüğüne sahip araçların görev halinde karşılaştıkları durumda ilk geçiş hakkını hangisi kullanmalıdır?

- a) Polis aracı
- b) Ambulans
- c) İş makinesi
- d) İtfaiye aracı



20) Tehlikeli eğimli yollarda karşılaşma halinde; çıkan aracın geçişi zorsa, inen araç sürücüsü ne yapmalıdır?

- a) Varsa sığınma cebine girmeli yoksa sağa yanaşıp durmalı
- b) Çıkan araç sürücüsünü ikaz ederek yavaşlatmalı
- c) Motoru durdurup vitesi boşa almalı
- d) Çıkan aracın geri gitmesini sağlamalı

21) Şekildeki gibi bir karşılaşmada ilk geçiş hakkını hangisi kullanmalıdır?

- a) Otomobil
- b) Traktör
- c) Yaya
- d) Motosiklet



22) Geçiş üstünlüğü hakkı hangi halde kullanılmaz?

- a) Şehirlerarası kara yollarında
- b) Trafik yoğunluğu olduğu yollarda
- c) Görev hali dışında
- d) Yolların buzlu ve kaygan olması halinde

23) Aksine bir işaret yoksa, eğimsiz iki yönlü dar yolda, otomobil ile kamyonun karşılaşması hâlinde, hangisi diğerine yol vermelidir?

- a) Kamyon, otomobile
- b) Trafik yoğunluğu az olan yöndeki taşıt, diğerine
- c) Otomobil, kamyonu
- d) Trafik yoğunluğu fazla olan yöndeki taşıt, diğerine

24) Aşağıdakilerden hangisi kavşaklarda uygulanan kurallardan değildir?

- a) Yavaşlamak
- b) Geçiş hakkı önceliği olan araçlara yol vermek
- c) Kavşaklarda park etmek
- d) Kavşak giriş ve çıkışlarda kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara yol vermek

25) Görseldeki kırmızı renkli aracın sürücüsü nasıl davranmalıdır?

- a) Sol şeride geçip beklemeli
- b) Önündeki aracın geçişini beklemeli
- c) Önündeki aracı acele etmesi için uymalı
- d) Sol şeride geçip yoluna devam etmeli



26) Aşağıdaki trafik işaretlerinden hangisi tali yolda bulunur?

a)



b)



c)



d)



27) Şekildeki aracın sürücüsü, dönel kavşaktan geriye dönüş yapmak için hangi şeridi izlemelidir?

- a) İstediği şeridi
- b) 1 numaralı şeridi
- c) 2 numaralı şeridi
- d) 3 numaralı şeridi



28) Verilen şekle göre 2 numaralı aracın hangisini yapması doğrudur?

- a) Bisiklet yolunu kullanması
- b) Yayaaları ikaz ederek bekletmesi
- c) Sol şeride geçip yoluna devam etmesi
- d) Bu bölgede azami 30 kilometre/saat hızla gitmesi



- Görev hâlinde iken geçiş üstünlüğü hakkına sahiptir.

- Görev hâli dışında geçiş üstünlüğü işaretini ve hakkını kullanması yasaktır.

- Hizmetin yerine getirilmesini sağlamak amacına uygun olması şartıyla, Kara Yolları Trafik Kanunu ve bu Yönetmelikte gösterilen trafik kısıtlamalarına ve yasaklarına bağlı değildir.

29) Buna göre aşağıdakilerden hangisi sürümlerine ilişkin esas ve kuralları verilen araçlardandır?

- a) Kamu hizmeti taşıtı
- b) Okul taşıtı
- c) İtfaiye
- d) Çekici

Cevap Anahtarı : 1-b 2-a 3-d 4-a 5-d 6-b 7-a 8-a 9-c 10-d 11-b 12-a 13-d 14-b 15-c 16-b 17-b 18-d 19-b 20-a 21-c 22-c 23-a 24-c 25-b 26-a 27-b 28-d 29-c

TRAFİKTE TEHLİKE ALGISI (ÖNGÖRÜLÜ SÜRÜCÜLÜK BECERİSİ)

Trafikte tehlike : Yaşam, sağlık, mülkiyet, ya da çevreyi tehdit etmesi zarar veya hasar verme potansiyeli olan herşey.

Trafikte risk : Karşılaşılabilecek tehlikelerin gerçekleşebilme ihtimalini ifade eder.

Tehlike algılama : Basit bir ifadeyle etrafınızda neler olup bittiğinin, daha da önemlisi içinde bulunduğunuz durumda, neler olabileceğinin farkında olmaktır.

Sürücülerin güvenli bir şekilde araç kullanabilmeleri için, trafik ortamına dikkat etmeleri, ortamı doğru anlamaları, olası risk ve tehlikeleri zamanında algılayabilmeleri ve değişen koşullara zamanında tepki verebilmeleri gerekir.

Trafikte karşılaşılabilecek olası tehlikeler ve riskler :

- Sürücülerin trafik kurallarına uymaması,
- Sürücülerin, yolcuların ve yayaların dikkatsiz bir şekilde davranması,
- Doğa olayları sonucunda çevresel etkenlerin harekete geçmesi,
- Yol yapımı, bakım ve onarım hizmetlerinin aksamasından kaynaklanan tehlikelerin olabilməsi.
- Yolların bakımsız kalmasıyla çökmeler, kırılmalar, gevşemelerin yaşanması,
- Hava olayları nedeniyle sis, buzlanma, dolu ve yağmur yağışı gibi tehlikeler olması ve benzeri sebeplerle trafik kazalarının oluşması sonucunda, ölüm, yaralanma, engelli kalma, psikolojik travmalar ve maddi kayıplar yaşanması

Savunmasız (Korumasız) yol kullanıcıları :

Yayalar, çocuklar, yaşlılar, engelliler, hayvanlar, bisiklet sürücülerini motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerini savunmasız yol kullanıcılarıdır. Karayollarında meydana gelen kazalarda hayatını kaybedenlerin yüzde ellisini savunmasız yol kullanıcıları oluşturmaktadır.

Araca binmeden önce aracınızın etrafı tamamen kontrol edin, aracın önünde arkasında veya altında çocuk veya herhangi bir canlı bulunabilir.

Park eden araçlardan inen insanlarda birer yayadır yol kenarında duran bir araç sürücüsü kapıyı açabilir, araç içerisinde inen insanlar veya bir çocuk aniden yola koşabilir.

Özellikle okul çevresinde ve çocuk parkları çevrelerinde daha dikkatli davranın. Yola bir top çıkıyorsa, mutlaka o topun peşinden gelen bir veya birkaç çocuğun olduğunu unutmayın.

Yolcu indiren araçların ve duran araçların önünden veya arkasından aniden bir yayanın çıkabileceğini unutmayın.

Yayaların ve bisikletlilerin ne yapacaklarını kestirmeye çalışın. Yayalar, özellikle çocuklar ve yaşlılar diğer tarafa bakıyorsa sizi görmeden yola adım atabilirler.

Araçlardan inerken arabanızın kapısını açmadan önce yan ve dikiz aynalarını kontrol edin. Arkadan gelen bisiklet, motorlu bisiklet veya motosiklet olabilir.

Mevsim geçişlerinde, hava durumu, evre ve yolun fiziki yapısı , gün doğumu ve gün batımı geçişleri, ve gece araç kullanma sırasında trafikte karşılaşılabilecek tehlike ve riskler :

- Sağanak yağışlar ve dolu yağışları nedeniyle görüş mesafesinin düşmesi, dağlardan yollara taş, kaya vb. parçalar düşebilmesi,
- Sağanak yağışlar ,kar ve buzların eriyerek sellere yol açabilmesi,
- Yağışlı havalarda görüş mesafesinin azalması,
- Sis, nedeniyle görüş mesafesinin azalması, yolların kaygan hale gelmesi,
- Soğuk ve karlı havalarda buzlanma veya yolların karla kaplanması,
- Yağışlı havalarda öndeki araçların lastiklerinden sıçrayan su tanelerinin görüş mesafesini düşürmesi,
- Yol yüzeyi üzerinde oluşabilecek su birikintileri,
- Yağışlı havalarda ıslak ve buzlu zeminde fren mesafesinin artması,
- Araçların zamanında bakımı yapılmaması nedeniyle oluşabilecek aksaklıklar, (Mevsimine uygun olmayan lastik kullanımını, soğutma suyunda antifriz eksikliği, sileceklerin yıpranması, silecek suyunda antrifrizli su olmaması vb.)
- Kuvvetli rüzgarlardan dolayı özellikle köprülü geçitlerde ve viyadklerde hızla savrulma ve direksiyon hakimiyetinin azalması,
- Sıcak ve nemli havalarda uyku hali, dikkatin dağılması,
- Toz fırtınaları sebebiyle görüş mesafesinin azalması
- Sabah erken ve akşam üstü gibi günün belli saatlerinde güneş ışınlarının direk sürücüye gelmesi sonucu görüşün kısıtlanması,
- İniş eğimli yollarda fren balatalarının aşırı şekilde ısınıp, fren mesafesinin artması,
- Virajlı ve çıkış eğimli yol kesimlerinde yolun ilerisinin görülmemesi,
- Yol yapımı olan kısımlarda trafiğin aniden yavaşlaması veya durması,
- Yeterince aydınlatılmamış tünellerde görüş mesafesinin aniden düşmesi,
- Yeterince aydınlatılmamış karayollarında görüş mesafesinin az olması,
- Geceleri karşıdan veya arkadan gelen araçların farlarının ayarsız olması veya uzun farlarının açık olması sonucu direk göze gelmesi,
- Gereksiz yere yakılan n ve arka sis lambalarının göz alması,
- Diğer araç sürücülerinin aydınlatma sistemlerindeki arızalar veya kirlilik nedeniyle grlememeleri,
- Yorgunluk ve uykusuzluk, nedeniyle dikkatin dağılması ve tepki süresinin gecikmesi ve benzeri şekilde sıralayabiliriz.

Yorgun ve uykusuz araç kullanmanın da en az alkollü araç kullanmak kadar tehlikeli olduğu unutulmamalıdır. Uykusuzluk, ve yorgunluk sürücülük performansını olumsuz etkilemekte ve ciddi trafik kazalarına neden olmaktadır.

Kavşaklardaki karşılaşılabilecek tehlike ve riskler :

Ülkemizde meydana gelen kazalar incelendiğinde, büyük bir bölümünün kavşaklarda meydana geldiği görülmektedir. Bu nedenle kavşaklarda ilk geçiş hakkı ve trafik ışık ve işaretlerine uyma zorunluluğu önem arz etmektedir. Kavşaklarda araç kullanırken her zaman için daha dikkatli olunuz.

- Sürücülerin manevra kurallarına uymaması, kontrolsüz dönüşleri olabilir bu nedenle araç hareketlerine dikkat ediniz,
- Kavşaklardaki geçiş hakkı kurallarına uyunuz,
- Karşıya geçen yayalara yol verilmesi sırasında yol veren araçların yanından geçmeyiniz,
- Yayaların kontrolsüz bir şekilde aniden yola çıkabileceğini unutmayınız,
- Dönüş yapan kamyon ya da otobüsler bazen kavşak ve dönel kavşaklarda birden fazla şeridi kaplarlar. Onlara dönebilecekleri yeterlikte mesafe bırakınız ; tamamen kendi şeritlerinde kalacaklarını düşünmeyiniz.
- Ağaç ya da binaların görüş alanınızı kapattığı kavşaklarda dikkatli olunuz.
- Bisiklet, motorlu bisiklet, uzun araç ve motosikletlere dikkat ediniz.

“Sürücüler, görevli bir kişi veya ışıklı trafik işareti bulunmayan ancak trafik işareti veya levhalarıyla belirlenmiş kavşak giriş ve çıkışları ile yaya ve okul geçitlerine yaklaşırken yavaşlamak, varsa buralardan geçen veya geçmek üzere bulunan yayalara durarak ilk geçiş hakkını vermek zorundadırlar”

Sürüş sırasında araç içinde dikkat dağınıcı uğraşların yol açabileceği tehlike ve riskler :

Araç sürücülerinin sürüş esnasında gözlerini bir an bile yoldan ayırmamaları gerekir; cep telefonu kullanımı, radyo teyp vb. müzik sistemleriyle uğraşmaları, navigasyon cihazlarını odaklanmaları, yemek yemeleri, araçtaki diğer yolcularla ilgilenmeleri ve benzeri durumlarda kaza yapma riskini artırır.

Köy, mezra ve tarım alanlarında karşılaşılabilecek tehlike ve riskler :

Traktörler, tarım makineleri, at arabaları, bisikletliler, yayalar ve çiftlik hayvanları ile karşılaşabilirsiniz. Bu yollarda, trafik işaret levhaları yetersiz olabilir, ayrıca iklim şartları, arazi yapısı ve benzeri nedenler dolayısıyla yol yapısında bozulmaların meydana gelme olasılığı da yüksektir.

Römorklu araç kullanırken karşılaşılabilecek tehlike ve riskler :

Römorklu araç kullanırken çektiğiniz römorkun ağırlığına göre aracın fren mesafesi uzayacaktır. Takip mesafesini normal takip mesafesinden daha uzun tutunuz. Aracın toplam boyu uzayacak, dönüşlerde ve sollamalarda bu uzunluğu da hesaba katınız. Dönüşlerde dönüş sinyali vererek diğer araçlara niyetinizi gösteriniz ve hızınızı azaltarak geniş bir açıyla dönünüz. Dar ve bilmediğiniz yollara girmemeye özen gösteriniz. Römorka yükleme yaparken dengeli bir şekilde yükleme yapınız. Dengesiz yapılan bir yüklemede römorkun savrulup kaza yapma riskinizi artıracığını unutmayınız.

Şehirlerarası uzun yolculukların sonunda şehir içi trafiğine girişte karşılaşılabilecek tehlike ve riskler :

Transit trafikte seyretmekte olan sürücüler şehirler arası hız sınırına göre kendilerini ayarlarlar ve yerleşim yerlerine geldiklerinde de yoğunlukla hızlarını yeterince düşürmezler. Hız arttıkça, sürücünün trafik çevresini algılama düzeyi zayıflar; sürücü yalnız yolu görüp izleyebilir. Ancak, şehir içilerindeki yollarda sürücünün sadece yolu kontrol etmesi yeterli değildir. Yan yollardan çıkabilecek araçları, yola inebilecek yayaları, yola fırlatabilecek hayvanları önceden görmesi ve tedbir alması gerekir.

Trafik yoğunluğu olan yollarda araç kullanımından kaynaklanabilecek tehlike ve riskler :

Trafik yoğunluğuna neden olabilecek pek çok durum söz konusu olabilir. Yolun belli bir noktasında daralması, yolu kullanan araç sayısının artışı, hava koşulları, trafik kazaları trafik yoğunluğunun artışına neden olan örnekler olarak verilebilir. Trafik yoğunluğu olan yollarda stres ve buna bağlı olarak dikkatsizlik ön plana çıkmaktadır. Özellikle araçların arasından geçmeye çalışan yaya ve motosikletliler olabileceğini göz önünde bulundurun.

Hız limitlerini aşma sonucu oluşabilecek tehlike ve riskler :

Hız limitlerine uymama davranışı, kaza sayısı üzerinde doğrudan doğruya etkide bulunan çok önemli bir trafik ihlalidir. 2020 yılında Ülkemizde meydana gelen 177.867 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasının 62.055'i Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamaktan meydana gelmiştir. Hız arttıkça aracın kontrol edilmesi de o oranda güçleşir. Hız limitlerinin aşılması trafik kazası gibi kötü sonuçlar doğurabilmekte dolayısıyla bu kazalar sonucu can ve mal kaybı, yaralanmalar meydana gelmektedir.

Trafik işaretlerinin görünmesini engelleyen durumlarda oluşabilecek tehlike ve riskler :

Trafiği düzenleme amacı ile kullanılan işaret levhaları hayati önem taşımaktadır. Yol üzerinde oluşabilecek tehlikeleri ve bilgileri önceden sürücülere bildirir. Bu işaretlerin görünmemesi sonucu trafik kazalarının oluşması kaçınılmayacak bir durumdur.

Sinyalizasyon bulunmayan yaya ve okul geçitlerinde oluşabilecek tehlike ve riskler :

Yaya ve okul geçitlerinde ilk geçiş hakkının yayalarda olduğu unutulmamalıdır. Yol kenarında bekleyen bir yaya yola çıkabilir, bu nedenle yaya ve okul geçitlerine gelmeden önce hızınızı azaltın karşıdan karşıya geçmekte olan veya geçmek isteyen yayalara durarak mutlaka yol verin.

Trafik kazalarının en aza indirilmesi, trafik kurallarına uymakla mümkün olduğu kesinlikle unutulmamalıdır.

Trafik ortamında insanlar; sürücü, yaya ya da yolcu olarak bulunur. Trafikte güvenli yolculuk yapmak için trafik ortamında bulunan tüm bireylere bir takım sorumluluklar düşmektedir. Trafik ortamında sürücü olarak bulunan bireyler ; trafiğin güvenliği için yol boyunca trafik ışık, levha, işaret ve işaretçilerine, trafikteki hız sınırlarına dikkat etmeli, yasaklama ve kısıtlamalara uymalıdır.

Bu sorumlulukların bilincinde trafik kurallarına ve trafik adabına uygun şekilde araç kullanmak karayolunu kullandığımız diğer bireylerin de karayollarında güvenli bir yolculuk yapmasını sağlar.

GÜVENLİ SÜRÜŞÜ OLUMSUZ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Alkol Uyuşturucu ve Uyarıcı Maddeler :

Uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri almış olan sürücüler ile yasal sınır üzerinde alkollü olan sürücülerin karayolunda araç sürmeleri yasaktır. Alkol güvenli araç kullanma yeteneğinizi azaltmaktadır.

Belirli durumlara tepki verme, karar alma ya da hızlı reaksiyon gösterme becerilerinizi etkileyerek beynin işlevlerini yavaşlatır. Ne kadar hızlı gittiğinizi ve çevrenizdeki diğer araçların hızları ile diğer araçlar, kişiler ve nesnelerle aranızdaki mesafeyi değerlendirmeye yeteneğinizi azaltır.

Kişiyi gereksiz bir özgüven verir. Böylece, araç kullanış şeklinizin gerçekte olduğundan farklı olduğunu hisetmeyip daha fazla kaza riski oluşturur.

Birden fazla işi aynı anda yapmayı zorlaştırır; dikkatinizi direksiyona verirken, trafik ışıklarını kaçırabilir ya da yan yollardan çıkan araçları göremeyebilirsiniz. Denge ve koordinasyon becerilerinizi etkiler ve uykunuzu getirir.

Kısaca alkol, uyuşturucu ve uyarıcı maddeler sürücülerin algılama, kavrama ve ani karar verme gibi davranışlarını olumsuz yönde etkileyerek kazaların yaşanmasına sebep olmaktadır.

Bazı Reçeteli ve Reçetesiz İlaçlar :

Bazı reçeteli veya reçetesiz ilaçlar araç sürme yeteneğinizi etkileyebilir. Bu ilaçlar, dikkatinizi toplama yeteneğinizi, ruhsal durumunuzu, koordinasyonunuzu ve tepki vermenizi etkileyebilir. İlaç kutuları ve ilaçla birlikte sağlanan prospektüsü okuyunuz. Araç kullanma becerilerinizi etkileyebilen ilaçları aldığınızda araç kullanmayınız. Sizi nasıl etkileyebileceğini bilmediğinizden, başkalarının reçeteli ilaçlarını kullanmayınız. İlaç kullandığınızda araç kullanıp kullanamayacağınızı doktor ya da eczacıya sorunuz.

GÜVENLİ SÜRÜŞ YETENEĞİNİ ETKİLEYEN BAZI İLAÇLAR

Bazı ağrı kesiciler, tansiyon, bulantı, alerji, iltihap ve mantar enfeksiyonu ilaçları. Sakinleştiriciler ve uyku ilaçları. Bazı diyet ilaçları. Bazı soğuk algınlığı ve grip ilaçlarıdır.

Yorgun, Dalgın ve Uykusuz Araç Kullanma :

Yorgun, dalgın ve uykusuz araç kullanmanın da en az alkollü araç kullanmak kadar tehlikeli olduğu ve en önemli kaza nedenlerinden biri olduğu unutulmalıdır. Yorgunluk, dalgınlık ve uykusuzluk, tıpkı alkol ve uyuşturucunun etkisi altındayken olduğu gibi sürücülük performansını olumsuz etkilemekte ve ciddi trafik kazalarına neden olmaktadır. Sürüş esnasında yorgunluk ve uykusuzluğun bazı işaretleri vardır. Bunlar, konsantrasyonda güçlük, sürekli gözleri kırpma isteği ve göz kapaklarında ağırlık, gözlerin karıncalanması, düşünce dağınıklığı, ensede gerginlik, sırt ağrıları, esneme, gözleri ovuşturma, başı dik tutmakta güçlük çekilmesi, şeritte durmak zorlanmak, trafik işaretlerinin atlanması ya da hatırlanmaması, takip mesafesini koruyamamak, trafik ışıklarının fark edilememesidir. Hem kendinizin hem de trafikteki diğer sürücüler, yayalar ve yolcular için direksiyon başındayken dikkatinizi toplamanız ve zinde olmanız hayati önem taşımaktadır. Bu nedenle yorgun ve uykusuz hissedilmesi hâlinde sürücüler, araç kullanmayı bırakıp uygun bir yerde yeterli uykuyu alıncaya kadar uyumalıdır.

Kullanılması Zorunlu Koruyucu Techizatlar :

Belirli araç sürücülerinin ve yolcularının, araçların sürülmesi sırasında koruyucu tertibat kullanmaları **zorunludur**.

- Üç tekerlekli yük motosikletleri hariç, elektrikli bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerde sürücülerin koruma başlığı ve koruma gözlüğü, yolcuların ise koruma başlığı, takması **zorunludur**.



Kaza Anında Seni Korur

Otomobillerde emniyet kemeri ne kadar önemli ise bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerde koruma başlığı (kask), koruma gözlüğü, dizlik vb. kullanmak o derece önemlidir. Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerde kask, kaza anlarında ortaya çıkacak olası ölüm, yaralanma ve engelli kalmaya karşı insanı en üst düzeyde korumak için kullanılmaktadır. Koruma gözlüğü takmak; sürücüler güneş ışınlarından, seyir hâlindeyken gelebilecek taş parçası, sinek vb. etkenlerden koruyacaktır. Dizlik ve eldiven kullanımı ise sürücüler kazalarda oluşabilecek yaralanmalardan koruyacaktır.

UNUTMAYIN

Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücüler, diğer araçlarda bulunanlar kadar korunmalı değildir. Bu araç sürücülerinin etrafında, arabada olduğu gibi bir çarpışmanın etkisinden kendilerini koruyacak bir karoseri yoktur ve yalnızca iki tekerlekli olduğundan, dengesi daha kolay bozulur. Bu araç sürücülerinin kazalarda yaşamlarını yitirme olasılığı, araç içinde bulunanlara göre 20 kat daha fazladır

Otomobillerin, otomobil sınıfı arazi taşıtlarının, kamyonet, kamyon ve çekicilerin, minibüs ve otobüslerin bütün koltuklarında **"Emniyet Kemerinin bulundurulması ve kullanılması zorunludur.**

- Ancak yerleşim yeri içinde, ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan (umumi servis araçları hariç) minibüs ve otobüslerdeki yolcular, ile dolmuş otomobillerindeki yolcular,
- Geri giden veya park yerlerinde 25 km/saati geçmeyen hızla seyreden sürücüler,

- Ambulanslarda hasta veya yaralıya müdahale eden görevliler emniyet kemeri kullanmak zorunda değildirler.

- Sağlık sorunları nedeniyle emniyet kemeri takamayacak kişilerin resmi veya özel sağlık kuruluşlarından emniyet kemeri takamayacağına dair sağlık raporu almaları gerekir. Bu kişiler raporda belirtilen süre zarfında emniyet kemeri takmaktan muaf tutulur. Bu raporların görevlilerce istendiğinde ilgili tarafından gösterilmesi zorunludur

Emniyet kemerleri kaza sırasında hayat kurtarmakta ve yaralanma vakalarını azaltmaktadır. Bir kaza sırasında emniyet kemerleri sürücü ve diğer yolcuların araç içinde savrulmalarını ve araçtan dışarı fırlamalarını önler. Bir kaza sırasında, emniyet kemerleri vücudun hızla hareket etmesini önler. Emniyet kemeri takmamanız durumunda, bir kaza anında yaşamınızı yitirme ya da ağır yaralanma olasılığı- nız daha yüksektir.

- Çocuk bağlama sistemleri olmayan araçlarda üç yaşın altındaki çocuklar **taşınamazlar.**

- Ticari taksilerde **1 adet**, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan ve emniyet kemeri bulundurulması ve kullanılması zorunlu olan araçlarda, toplam koltuk sayısının **1/10'u** kadar sayıda çocuk bağlama sistemi sisteminin bulundurulması ve kullanılması zorunludur.

- Araçlarda 150 cm'den kısa ve 36 kg'ın altındaki çocukların taşınması sırasında çocukların ağırlığına uygun çocuk bağlama sistemlerinin kullanılması zorunludur.

Ancak, 135 cm'den uzun çocuklar çocuk bağlama sistemleri yerine ön koltukta oturmamak şartıyla diğer koltuklardaki emniyet kemerlerini kullanabilirler.

- Çocuklar, araçta hava yastığı devre dışı bırakılmadan, ön hava yastığı ile korunan bir yolcu koltuğunda yüzügeriye dönük çocuk bağlama sistemi kullanılarak **taşınamazlar.**



Araç Cinsi, Yol, Çevre, Hava, Mevsim ve Yük Durumu :

Güvenli bir sürücülük için özellikle sürücüler hızlarını kullandıkları aracın cinsine, yük durumuna, görüş, yol, hava, trafik durumuna ve trafik işaret levhalarında gösterilen şartlara göre ayarlamak zorundadırlar. Karayollarında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı **her 3 kazadan 1' i** hız kurallarına uyulmaması sebebi ile gerçekleşiyor. Hız arttıkça aracın kontrol edilmesi de o oranda güçleşir. Bu, bazı hallerde çevresel koşullarla da birleşerek kazaya yol açabilir. Özellikle hız sınırına uyulmasının zorunlu olduğu dönemler ve eğimli yol kesimleri söz konusu olduğunda yüksek hız, doğrudan doğruya kaza nedeni olabilmektedir. Sürücülerin hem kendilerinin hem de diğer yol kullanıcılarının can güvenliklerini sağlamak için hız sınırları ile diğer trafik kurallarına uymaları karayolları güvenliği için son derece önemlidir.

Araçların güvenli biçimde yol alması, öncelikle sürücülerin sorumluluğunda olduğundan sürücüler, araç cinsi, yol, çevre, hava, mevsim ve yük durumuna göre araçlarını kullanmalıdırlar. Kapasitesinden fazla yüklenen yükler, fren mesafesini artırır ve karayolu yapısına zarar verir. Fren mesafesini etkileyen diğer faktörler hız, yol yüzeyi, yol eğimi, lastikler, ve konsantrasyondur. Araçların bütün yükünü lastikler ve lastiklerin içerisindeki hava taşır. Güvenli bir sürüş için mevsimine uygun lastikleri kullanmak, lastiklerin hava basıncını doğru ayarlamak hayati önem taşır. Sürücüler, kar, buz, sis, yağmur gibi kötü hava koşullarında görüş ve fren mesafesinin uzayacağını düşünerek takip mesafelerini arttırmalı, yağışlı havalarda yayaların daha dikkatsiz, telaşlı ve aceleci davranacaklarını gözönüne almalıdırlar .Sürücülerin araç kullanırken bulundukları iklim koşullarını göz önüne alarak araçlarını kullanmaları; yağmurlu ve karlı havalarda ani fren, ani kalkış gibi manevralardan kaçınmaları, bulundukları coğrafi koşulların ve iklim koşullarının şartlarına göre araç bakım-larını yapmaları hem kendi güvenlikleri hem de trafik güvenliği için son derece önemlidir.

TRAFİK PSİKOLOJİSİ

Sürücünün kişilik özellikleri ve bunun sonucunda sergilediği davranışlara göre kazalar artar veya azalır. Saldırganlık, uyumsuzluk ve kendisine heyecan aramak gibi sapkın sürücü davranışlarının kaza riski ile ilişkisi vardır. Dışa dönüklük, öfke, olumsuz duygular gibi davranışlar bazı davranışlar kaza riskini doğrudan etkiler. Sürücülerde risk alma eğilimi arttıkça kaza riski de aynı oranda artar. Trafik kurallarını bilmek ve bu kurallara uymak, trafikteki diğer sürücülere ve trafiği kullanan bütün herkese saygılı olmak ve onların haklarına saygı göstermek, aceleci olmamak, öfkelenmemek, çıkabilecek sorunları çözebilmek ve aracında gerekli donanımları bulundurmamak iyi bir sürücünün sahip olması gereken beceri ve donanıma sahip olmak, karayolları üzerinde kazaların azalması için gerekli olumlu ve toplumca kabul görmüş davranışlardır.

Trafikte Sistem Kuramı İnsan - Araç - Çevre İlişkisi

Trafik psikolojisi trafik kavramını oluşturan üç öge olan, araçlar, insanlar ve çevre ile ilgilenen bir alandır. Birbirini bütünleyen koşulların bir araya gelmesinden oluşan trafik olgusu, bu koşullardan herhangi birinde meydana gelecek değişiklikten etkilenmektedir. Trafik sistemini oluşturan öğelerden herhangi birinde ortaya çıkacak küçük bir aksaklık tüm sisteme olumsuz etkiye bulunarak, sistemin aksammasına neden olmaktadır. Trafik psikolojisi bu üç ögeyi tek tek ele aldığı gibi üçünün birbiriyle etkileşimini, diğer bir deyişle sistemi de incelemektedir. Trafikte sürücünün çevreden etkilenmesinin temel faktörleri, zaman kısıtlamaları, ıslak, dar ve karanlık koşullarda sürüş, açık ve güneşli bir günde sürüş, kapalı yağmurlu bir havada sürüş, bozuk yol veya gevşek malzeme, kötü yol koşulları veya yol işaretleri, soğuk veya sıcak hava, gürültü ve titreşim gibi çevresel etkiler, stres ve yorgunluk durumları gibi faktörler sürücüyü etkileyen faktörlerdir.

Sürücü davranışlarının trafik sistemi üzerindeki etkisi

Trafik kazalarının %98,2 nin insandan kaynaklandığı, yapılan araştırmalarla saptanmıştır. Bu olgu, (insan faktörü) somut olarak tanımlanmadığı sürece, kazaları önlemek için yapılan çalışmalar amacına ulaşamaz. Trafik ortamında, insan faktörü sürücüler, yayaları, denetçileri, araç içerisindeki yolcuları kapsar. Trafik kazalarının %95'nin sürücü hatasından kaynaklandığı tespit edildiğine göre trafik kazalarında sürücü faktörü ön plana çıkmaktadır. Kazaların engel lenmesinde sürücünün tehlikeyi çok çabuk görerek, anlayarak en hızlı şekilde tepki vermesi çok önemlidir. Yorgun, dalgın, uykusuz veya alkollü araç sürmek sürücünün görme, anlam ve tepki süresini uzatır. Bu durum ise büyük oranda kaza ile sonuçlanır. Tepki hızının önemli olması kadar verilen tepkinin doğru olması da çok önemlidir.

Trafikte araç kullanan tüm sürücülerin sahip olması gereken özellikler;

- Kişinin trafik ve sürücülük konusunda aldığı eğitim ve bilgi seviyesi,
- Kişinin araç kullanmak için sahip olması gereken becerileri,
- Kişinin kurallara uyma bilinci ve isteği,
- Kişinin araç sürme tarzı ve alışkanlıkları.

Araç kullanan kişinin bilgi ve becerisinin yeterli olmaması kurallara uyma bilincinin bulunmaması, yanlış alışkanlıklara sahip olması, kişinin kazaya yakınlığını göstermektedir. Araç kullanmak için gereken temel yetenek ve beceriler algı, dikkat ve konsantrasyon, şekil fark etme, hafıza ve göz-el-ayak koordinasyonu gelişimiyle zaman içerisinde sürücülük davranışlarını olumlu yönde geliştirir.

Riskli Sürücü Davranışlarını Tahmin Etme :

Sürücüler seyir halindeyken sürekli olarak birçok şeyin farkında olurlar. Araçlar, yayalar ve yoldaki nesneler, ki bunlar da ilgili yol durumuna dahildir. Önemli ve önemsiz durumları birbirinden ayırmalı, diğer insanların niyetlerini algılamalı ve durumun nasıl ilerleyeceğini düşünmelidirler. Ne ölçüde başarılı olacağınız deneyiminize, ancak aynı zamanda da dikkatinize bağlıdır.

Riskli sürücü davranışlarına örnek verecek olursak ;

- Çok yüksek hız yapan araç sürücüleri,
- Sinyal vermeden sürekli şerit değiştiren araç sürücüleri,
- Şeridinde duramayan araç sürücüleri,
- Takip mesafesine uymayan araçları çok yakından takip eden araç sürücüleri,
- Virajlara çok hızlı giren araç sürücüleri,
- Aracını tehlikeli ve dikkatsizce kullanan araç sürücüleri,
- Trafik kurallarına uymayan araç sürücüleri, (kırmızı ışıkta geçme) gibi.
- Diğer araç sürücülerini sıkıştırma ve hata yapmaya zorlayan araç sürücüleri,
- Işık donanımı yetersiz veya arızalı olan araç sürücüleri vb.

Bu gibi durumlarda karşımızdaki sürücünün riskli olarak araç kullandığını algılayıp trafik kazalarına neden olabilecek riskli davranışlardan kaçınmalıyız.

Sürücünün trafik ortamında, kazaları engellemek için tehlikeleri öngörerek ve doğru davranışları sergileyerek araç kullanması “güvenli sürücünün” en önemli özelliğidir.



KONU TESTİ

I- Alkol veya madde bağımlılığı

II- Eğitim eksikliği ve tedbirsizlik

III- Tehlikeye atılmaya hazır kişilik yapısı

1) Yukarıdakilerden hangileri kazalara yol açan faktörlerdendir?

- a) Yalnız I b) I ve II c) II ve III d) I, II ve III

2) Hangi kişilik özelliğinin sürücülerde olması trafik ortamında riskli davranışı artırır?

- a) Asabi b) Saygılı c) Hoş görülü d) Bencil olmayan

3) Aşağıdakilerden hangisi trafik psikolojisinin hedeflerindendir?

- a) Stresli olarak araç kullanmayı teşvik etmek
b) Kurallara uymayan sürücülerini cezalandırmak
c) Saygısız ve tedbirsiz davranışlar kazandırmak
d) Toplumda insan faktöründen kaynaklanan trafik kazalarının azalmasını sağlamak

4) Alkolü içki için bir sürücüde aşağıdaki durumlardan hangisi görülür?

- a) Dinç ve zinde olma b) Reflekslerinde zayıflama
c) Manevra kabiliyetinde artma d) Aşırı hareketli ve uyumlu olma

5) Trafikte heyecan ve zevk verici davranışları yapma eğiliminde olan bir sürücünün aşağıdaki davranışlardan hangisini gösterme olasılığı yüksektir?

- a) Hız sınırına uyma b) Yayaya yol verme
c) Trafik levhalarını okuma d) Sürekli şerit değiştirerek araç kullanma

6) Aşağıdakilerden hangisi sürücülerde olması gereken davranışlardandır?

- a) Kendini üstün görmek b) Kendi kendine kurallar koymak
c) Paylaşmayı bilmek ve saygılı olmak d) Saygıyı öncelikle başkalarından beklemek

7) Aşağıdakilerden hangisi sürücülerden beklenen olumlu davranış özelliklerindendir?

- a) Kızgın biçimde kornaya basmak b) Sürüş sırasında aceleci davranmak
c) Başkalarının hakkına saygılı olmak d) Dar yolda, gelen araçlarla inatlaşmak

8) Aşağıdakilerden hangisi sürücülerden beklenen olumlu davranış özelliklerindendir?

- a) Paylaşmayı bilmek ve saygılı olmak b) Bencilce davranışlarda bulunmak
c) Saygıyı öncelikle başkalarından beklemek d) Kendi kendine kurallar koymak

9) Trafikte heyecan ve zevk verici davranışları yapma eğiliminde olan bir sürücünün aşağıdaki davranışlardan hangisini gösterme olasılığı yüksektir?

- a) Hız sınırına uyma b) Yayaya yol verme
c) Trafik levhalarını okuma d) Sürekli şerit değiştirerek araç kullanma

Cevap Anahtarı : 1-d 2-a 3-d 4-b 5-d 6-c 7-c 8-a 9-d

TRAFİK KAZALARI ve TRAFİK KAZALARINDA SÜRÜCÜLERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Trafik kazası : Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olaydır.



Trafik kazaları, dünya genelinde ciddi bir sorun olduğu gibi Ülkemizde de en önemli sorunlar arasında yer almakta ve her yıl kazalara bağlı olarak çok sayıda insan ölmekte, yaralanmakta ve sakat kalmaktadır. Meydana gelen trafik kazaları ve bunların beraberinde getirdiği maddi ve manevi zararlar, ülkemiz sorunlarının başında gelmektedir.

Trafik kazalarının başlıca nedenleri **trafik kurallarını uymamaktan** kaynaklanmaktadır. **Kazalar önlemlere bağlı olarak azalabilir.**

Kazalara neden olan faktörler ;

İnsan Faktörü (sürücü,yaya, yolcu) Araç Faktörü , Yol Faktörü,

Kazaların en önemli faktörü İnsan kusurlarından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle karayollarında trafik güvenliğinin sağlanmasında **en büyük görev trafiği paylaşan insanlara düşmektedir.**

Sürücülere tedbirli, dikkatli ve kurallara uygun şekilde araç kullanma alışkanlığı verildiği nispette kazaların azalacağı bir gerçektir.

Ayrıca araçların günlük, haftalık, aylık ve yıllık bakımlarının yaptırılması da trafik kazalarının önlenmesi açısından faydalıdır.

Son yıllarda meydana gelen trafik kaza sayısında önceki yıllara göre artış olmasına rağmen, ölü sayısında düşüş olmaktadır, şehir içinde kaza sayısı çok, ölü sayısı az, şehir dışında ise kaza sayısı az ölü sayısı fazla olmaktadır. Bu durum ülkemizdeki yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak karayolu ile yapılmasından kaynaklanmaktadır.



Sürücü kusurlarından kaynaklanan kazaların toplamı kazalar içerisindeki payı en yüksektir. Ülkemizdeki trafik kazalarının başlıca nedenleri : **Kavşaklarda geçiş hakkı kurallarına uymama, takip mesafesine uymama, uygunsuz hız, hatalı sollama, kırmızı ışık ihlali, alkolü araç sürme, uykusuz ve yorgun araç sürme** gibi nedenler olarak sıralanabilir.

Araçlardan kaynaklanan sebepler de ise en çok fren patlaması ve lastik patlaması kusurlarının kazaya sebebiyet verdiği; ayrıca rot çıkması ve ışık kusurlarının önemli payının olduğu görülmektedir.

Araçların fenni muayenelerinin daha sık ve tekniğe uygun olarak yapılması kazalarda araç kusur payının en aza indirilmesini sağlayacaktır.

Yol kusurları da kaza sebebi olabilir. Karayollarında kazaya sebep olan yol kusurları; yolda münferit çukur, yol sathında gevşek malzeme, düşük banket, tekerlek izine oturma, kısmi veya münferit çökme, trafik işaretlerinin eksikliğidir.

Trafik Kazalarında Asli Kusur Sayılan Haller ve Sürücü Kusurlarının Tespiti ; Asli kusur sayılan haller :

- Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,
- Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullanıldığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme,
- İki den fazla şeritli taşıt yollarında karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme,
- Arkadan çarpma,
- Geçme yasağı olan yerlerden geçme,
- Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,
- Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,
- Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama,
- Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama,
- Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında parketme ve duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama,
- Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma.



Yukarıda sayılan hal ve hareketlerde bulunan sürücüler **asli (esas) kusurlu sayılırlar**. Ancak, sürücülerin veya yayaların kural dışı hareketleri veya taşıtların teknik arızaları bir başka sürücüyü tehlikeye düşürmüş ve bu sürücü, oluşması muhtemel bir kazayı önlemek, can ve mal güvenliğini korumak amacı ile Karayolları Trafik Kanununun öngördüğü temel kurallardan birini ihlal etmeye mecbur kalmış ve bütün tedbirlere rağmen bir kazaya neden olmuşsa, asli kusurlu sayılamaz.

Sürücünün kusurlarının tespiti

Adli mevzuat ve yargılama hükümleri saklı kalmak üzere, trafik kazalarına karışanların kusur durumları; 2918 sayılı Kanun ve Yönetmelikte belirtilen kurallar, şartlar, hak ve yükümlülükler ile asli kusur sayılan haller dikkate alınarak belirlenir.

Kaza mahallinde yapılan incelemeler sonunda tespit edilen , iz ve delillere ilave olarak kazaya karışanların olay hakkındaki ifadeleri ile varsa tanık ifadeleri de kusur durumunun tespitinde dikkate alınır.

Maddi Hasarlı Trafik Kazaları :

Tek Taraflı Maddi Hasarlı Trafik Kazası : Sadece bir aracın karıştığı trafik kazasıdır.Sürücünün direksiyon hakimiyetini kaybettiği, kaygan ve buzlu yollarda, aracın kaldırılma, duvara, ağaca v.b. yerlere çarptığı ve sadece kazaya karışan araçta hasarın meydana geldiği ve yaralanmanın meydana gelmediği trafik kazalarıdır.

Maddi Hasarlı Trafik Kazası : En az iki aracın karıştığı sadece maddi hasarın meydana geldiği yaralanmanın meydana gelmediği trafik kazalarıdır.

Yaralanmalı ve Ölümlü Trafik Kazaları : En az bir aracın karıştığı maddi hasarın dışında ölüm veya yaralanma gibi durumların olduğu trafik kazalarıdır.

Genelde hız sınırları ihlal edildiğinde meydana gelen kazalardır.

2020 yılında Ülkemizde meydana gelen 177.867 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasının 62.055 'i Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamaktan meydana gelmiştir.

Kaza Anında Alınacak Acil Güvenlik Önlemleri :

- Diğer sürücüler tarafından en az 150 metre mesafeden görülebilecek şekilde reflektör veya ışıklı cihaz konulur.
- Aracın kontağı kapatılıp motoru durdurulur (stop edilir),mümkünse akü kutup başları sökülür, aracın devrilme olasılığı varsa araç sabitlenir.
- Uygun bir ilk yardım ortamı hazırlanır.
- Trafiği, can ve mal güvenliğini etkilemeyen, ölümlü, yaralanmalı veya maddi hasarlı kazalarda, sorumluluğun belirlenmesine yarayacak iz ve deliller dahil, kaza yerindeki durumu değiştirilmez.

Meydana gelen bir kazada, iz ve delillerin yerlerinin değiştirilmemesi kazanın sorumluluğunun belirlenmesinde önemli rol oynamaktadır.

Sadece maddi hasarla sonuçlanan kazalarda;

- Kazaya karışan sürücülerin tümü, yetkililerin gelmesine gerek görmez ve aralarında kazayı kendi düzenleyecekleri tutanakla tespit etmek noktasında anlaşılırsa **"Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı"** düzenleyip birlikte imza altına alarak olay yerinden ayrılabilirler.
- Taraflarının anlaşma sağladığı durumlarda, yeni bir trafik kazasına sebebiyet vermemek ve trafik akışını engellemek için mümkün olduğu takdirde olay yerinin fotoğrafları çekilerek kazaya karışan araçlar taşıt yolu dışına çıkarılır ve Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı burada düzenlenir.
- Bir anlaşma ile olay yerinden ayrılmış olan taraflar, meydana gelen zararın sigortaları tarafından veya kendilerince doğrudan karşılanacağını kabul etmiş sayılırlar ve sonradan yetkililerden kaza tespit tutanağı düzenlenmesini isteyemezler.

Elektronik Kaza Tespit Tutanağı : Sürücülere hasar sürecinde zaman kazandıran ve Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi (SBM) tarafından geliştirilen uygulama ile kaza tutanağı tutarken kalem ve kağıda gereksinim kalmadan, uygulama ile akıllı telefonlar aracılığıyla tutanak doldurma işlemidir.

Kaza esnasında Mobil Kaza Tutanağı uygulaması kaza yerinin en az dört fotoğrafının sisteme yüklenmesini istiyor. Sonrasında ise polişe bilgilerini sisteme girmeniz gerekiyor. Uygulamada kazanın oluş şekli yazılı ve sesli şekilde anlatılabilir. İşlem, sürücülerin ekrana elle atacakları imza ile tamamlanmış oluyor. Her iki aracın zorunlu trafik ve kasko poliçe sahibi sigorta şirketleri anında bilgilendiriliyor. Böylece sürücüler hiçbir yeri aramadan sigorta şirketleri tarafından işlemleri yapılmaya başlanıyor.

- Aşağıdaki durumlarda Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı trafik zabıtası, bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde ise genel kolluk tarafından düzenlenir :

- 1) Kazaya bir aracın karışması (tek taraflı maddi hasarlı kaza ise),
- 2) Taraflardan herhangi birinin sürücü belgesinin bulunmaması veya belgesinin kullandığı araç cinsi için yeterli olmaması,
- 3) Araçlardan herhangi birinin ülkemizde geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasının olmaması,
- 4) Sürücülerden herhangi birinde alkol, uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı şüphesinin bulunması,
- 5) Kazaya karışan araçlardan herhangi birinin kamu kurum veya kuruluşuna ait olması,
- 6) Kazada kamu malına veya üçüncü kişilere ait eşyaya zarar verilmiş olması.

Kazaya Karışanların Kaza Anındaki Yükümlülükleri : Bir trafik kazasına karışanlardan yaralanmamış olan veya hafif yaralı olanlar;

- Araç sürücüsü iseler, trafik için ek bir tehlike yaratmayacak şekilde hemen durmak, trafik güvenliği için ışıklı işaret veya yansıtıcı cihazları koymak ve gereken tedbirleri almak,
- Yaralılara ilk yardım ve acil müdahale yaptırmak maksadıyla kaza mahallinden ayrılma hali hariç, olayı ; yetkili ve görevlilere bildirmek ve bunlar gelinceye kadar veya bunların iznini almadan kaza yerinden ayrılmamak zorundadırlar.

Araçlarda Bulundurulması Zorunlu Belgeler :

- Araç tescil belgesi (ruhsat)
- Zorunlu trafik sigortası (Her yıl yenilenir)
- Sürücü belgesi

Kaza Anında Trafik Zabıtasının Görevleri :

Trafik kazalarına el koyan mahalli zabıta veya doğrudan el koymuşsa trafik zabıtası personeli, can, mal ve trafik güvenliği bakımından;

- Karayolunu kullananlar için ek bir tehlikenin oluşmasını önlemek üzere gerekli tedbirlerin alınması ve kaldırılması,
- Varsa, yaralıların ilk yardımın yapılmasının ve yetkililerin uygun görmesi halinde bunların en yakın sağlık kuruluşuna gönderilmesinin sağlanması
- Yolun trafiğe kapandığı hallerde gerekli işaretleme ve tespiti yaparak esaslara göre yolun trafiğe açılması,
- Örneğine uygun kaza tespit tutanağı düzenlenmesi, konularında görevli ve yetkilidir.

Mal güvenliği açısından;

- Araçların hasara uğratılmaması, araçlardaki eşya veya yükün alınmaması, kaybolmaması,
- Sahiplerinin veya yakınlarının izni olmadan, zorunlu hallerde bir tutanak düzenlenmeden araçların karıştırıp kurcalanmaması, içlerinin aranmaması,
- Araç, eşya veya yük sahipleri ölmüş veya bunlarla ilgilenemeyecek derecede yaralı ve rahatsız iseler, araç, eşya ve yüklerin yerinde veya başka bir yere götürülerek muhafaza altına alınması için bunların nicelik ve nitelikleri ile korunacak yer ve koruyacak olanlar da belirtilmek suretiyle durumun bir tutanakla belgelendirilmesi,
- Örneğine uygun kaza tespit tutanağı düzenlenmesi,

Konularında görevli ve yetkilidir.

Trafik Kazalarına İlişkin Genel İstatistiki Bilgiler :

Son yılların ortalamasına göre kazalara neden olan faktörlerde ;

İnsan Faktörü : %98,76

(Sürücü kusuru %89,39, Yaya kusuru %8,91 Yolcu Kusuru %0,46,)

Yol Faktörü %0,75

Taşıt Faktörü %0,48

İstatistiklere göre kazaya sebep olan faktörler arasında ilk sırada insan faktörü bulunmaktadır. İnsan faktöründe ilk sırada sürücü hataları, en büyük oranı kapsamaktadır. Trafik kazalarına yoğun olarak sürücülerin yaptığı kural ihlallerinin sebep olduğu bilinmektedir. Sürücülerin yaptığı kural ihlallerine şu örnekler verilebilir: araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmama, kavşaklarda geçiş hakkına kurallarına uymama, geçiş kurallarına uymama (hatalı sollama), takip mesafesine uymama, uykusuz ve dikkatsizken araç kullanma, alkollüyken araç kullanma, kırmızı ışık ihlali vb.

KONU TESTİ

1) Aşağıdakilerden hangisi trafik kazasında asli kusur sebebi sayılır?

- a) Yorgun ve uykusuz olarak araç kullanmak
- b) Araçta bulundurulması zorunlu gereçleri bulundurmamak
- c) Tek yönlü yola ters yönden girmek
- d) Taşıma sınırı üstünde yolcu almak

2) Ağır hasarlı veya ölümlü trafik kazalarına karışan sürücülerin aşağıdakilerden hangisini yapması yasaktır?

- a) Kazaya karışan aracın yerini değiştirmesi
- b) Olayı en kısa zamanda yetkililere bildirmesi
- c) Trafik güvenliği için ışıklı yansıtıcı cihazlar koyması
- d) İstenildiği takdirde gerekli bilgi ve belgeleri karşı tarafa vermesi

3) Şekle göre, hangi numaralı araç sürücüsünün davranışı asli kusurlu hâllerden sayılır?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4



4) Trafik kazasına karışan kişilerin tümü, yetkililerin gelmesini gerekli görmez ve anlaşırlarsa, durumu aralarında yazılı olarak tespit etmek suretiyle olay yerinden ayrılabilirler.

Yukarıdaki ifade hangi tür kazalarda geçerlidir?

- a) Ölümlü kazalarda
- b) Yaralanmalı kazalarda
- c) Maddi hasarlı kazalarda
- d) Maddi hasarlı ve yaralanmalı kazalarda

5) Aşağıdakilerden hangisi sürücüye ait trafik kazası sebebidir?

- a) Yorgun ve uykusuz olarak araç kullanması
- b) Aracını kullandığı yolun bozuk olması
- c) Uyarı işaretlerinin yetersiz olması
- d) Aracının arıza yapması

6) Şekildeki trafik kazası aşağıdakilerden hangisine uyulmaması sonucu meydana gelmiş olabilir?

- a) Takip mesafesine
- b) Kavşaklarda ilk geçiş hakkına
- c) Farların kullanılacağı yer ve hallere
- d) Geçiş üstünlüğü bulunan araçlara yol verilmesine



7) Aşağıdakilerden hangisi trafik kazasında asli kusur sayılır?

- a) Kırmızı ışıktaki geçmek
- b) Taşıma sınırının üzerinde yük taşımak
- c) Zorunlu olmadıkça aracını yavaş sürmek
- d) Sürücü belgesini yanında bulundurmamak

8) Sürücülerin aşağıdaki davranışlarından hangisi trafik kazalarına yol açmaktadır?

- a) Hız sınırlarını aşmaları
- b) Kurallara uygun davranmaları
- c) Belirli aralıklarla mola vermeleri
- d) Araç kullanırken dikkatli olmaları

9) Ölümcül trafik kazasına karışan sürücülerin aşağıdakilerden hangisini yapması gerekir?

- a) Yolu trafiğe açmaları
- b) İlk yardım önlemleri almaları
- c) Araçların yerlerini değiştirmeleri
- d) Kaza tespit tutanağı düzenlemeleri

10) Park halindeki araca çarpan sürücünün aşağıdakilerden hangisini yapması yanlıştır?

- a) Aracın sahibini bulamazsa yazılı bilgi bırakması
- b) Zarar fazla değilse olay yerinden uzaklaşması
- c) Zarar verdiği aracın sahibini bulması
- d) Trafik görevlisine haber vermesi

11) Aşağıdakilerden hangisi kazalara ait bir özelliktir?

- a) Önlemlere bağlı olarak azalabilmesi
- b) Doğal olarak meydana gelmesi
- c) Sadece çevresel etkilere bağlı olması
- d) Önceden tahmin edilebilmesi

12) Aşağıdakilerden hangisi trafik kazasında sürücünün asli kusurlu sayılacağı durumlardan biri değildir?

- a) Arkadan çarpmak
- b) Kavşaklarda geçiş önceliğine uymak
- c) Geçme yasağı olan yerlerden geçmek
- d) Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak

13) Arkadan çarpma şeklindeki trafik kazalarının en önemli sebebi aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Takip mesafesi kuralına uyulmaması
- b) Görüş mesafesinin kötü olması
- c) Öndeki aracın durması
- d) Havanın yağışlı olması

14) Ölümle sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri, ilgili mahkeme tarafından kaç yıl süre ile geri alınır?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4

Cevap Anahtarı : 1-c 2-a 3-b 4-c 5-a 6-b 7-a 8-a 9-b 10-b 11-a 12-b 13- a 14-a

TRAFİK ve YOL DENETİMLERİ TRAFİK KURALI İHLALLERİ ve İDARİ YAPTIRIMLAR

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı :

Trafik Kanununa göre; araçları, araçlarda bulundurulması gerekli belge ve gereçleri, sürücülerini ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin, kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin yasa hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek.

Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek.

El koyduğu trafik kazalarında trafik kazası tespit tutanağı düzenlemek.

Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek.

Trafik kazası sonucunda hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin, süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek.

Trafik kazalarının oluş nedenleri ile ilgili tüm unsurları kapsayan istatistik verileri ve bilgilerini toplamak, değerlendirmek, sonuçlarına göre gereken önlemlerin alınmasını sağlamak ve ilgili kuruluşlara teklifte bulunmak.

Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ :

Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak ve aldirmek,

Tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak ve kontrol etmek, projeleri incelemek ve onaylamak.

Trafik araç ve tekniğine ait görüş bildirmek, karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri incelemek ve onaylamak.

Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü alınmak suretiyle, yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlemek ve işaretlemek.

Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre verileri hazırlamak ve karayollarında gerekli önleyici teknik tedbirleri almak.

Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak, yaptırmak veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri tetkik ve uygun olanları tasdik etmek,

Karayolları Trafik Kanunun 31 ve 49 uncu maddeleri kapsamında takoğraf ve çalışma-dinlenme süreleri yönünden karayolları denetim istasyonlarında denetim yapmak ve trafik idari para cezası karar tutanağı düzenlemek,

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU : Karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri göstermek amacıyla 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu çıkarılmıştır.

ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANLIĞI :

Tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak, muayene istasyonlarını denetlemek, 35 inci madde hükümlerine aykırı hareket edenler hakkında tutanak düzenleyerek idari para cezası vermek,

Trafik zabıtasının görev ve yetkileri saklı kalmak üzere, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve denetlemek, aykırı görülen hususlarla ilgili olarak sorumlular hakkında idari para cezasına dair tutanak düzenlemek.

Okul Geçidi Görevlileri :

Okul geçitlerinde, trafik zabıtasınca verilmiş belgesi bulunan ve özel kıyafet veya işaret taşıyan kişiler, görev sırasında trafik yönetimi açısından görevli kişilerin yetkilerine sahiptir.

Okul geçidi görevlisinin talimatına uymayanlar hakkında duyuru üzerine trafik zabıtasınca, eylemine uyan madde hükmüne göre işlem yapılır.

Demiryolu Geçidi Görevlileri :

Geçit bekçilerinin başlıca görevleri, demiryolu araçlarının hemzemin geçitlerden emniyetle geçmelerini sağlamak üzere, 3 dakika önceden bariyeri varsa kapamak, bariyer yoksa demiryolu araçlarının geçişi sırasında zincir çekmek, demiryolunu tamamen serbest bulundurmaktır.

Geçit bekçileri resmi elbiselerini giymiş olarak görevlerini sürdürmek, hemzemin geçit ile geçit barakasını temiz tutmakla yükümlüdürler.

Sürücü ve Yol Denetim Görevlilerinin Sergilemesi Gereken Davranışlar :

Trafik denetimlerinin nihai amacı, insanların can ve mal güvenliğinin sağlanmasıdır. Trafik denetim görevlileri, ilgili yasal düzenlemeler kapsamında görevlerini yapmaktadırlar. Ayrıca denetim görevi verilmiş trafik görevlileri ile de iletişim içerisinde olma zorunluluğumuz vardır. Hem trafik görevlileri hem de diğer sürücülerle karşılıklı saygı ve anlayış içerisinde iletişim kurmamız trafiğin akışını düzgün hale getirebileceği gibi olası tehlikeleri de engellemiş olacaktır. Sürücüler trafikteki görevlilerin kendilerine sordukları veya talep ettikleri bilgi ve belgeleri verirken bu talep ve kontrollerin trafikte düzeni sağlamak ve kurallara uyulmasının azami şartlarını oluşturmak amacıyla yapıldığını düşünmelidirler. İletişimde karşılıklı bir etkileşim olduğu unutulmamalıdır.

Kendimizi zor şartlarda görev yapan ve birbirinden farklı karakterlerdeki kişilerle muhatap olan trafik görevlilerinin yerine koyup davranışlarımızı ona göre ayarlamalıyız.

TRAFİK KURALI İHLALLERİ ve İDARİ YAPTIRIMLAR

Trafikten men : Trafik zabıtasınca,2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunda belirtilen hallerde araçla ilgili belgelerin alınması ve aracın belirli bir yere çekilerek trafikten alıkonulmasıdır.

Adli Cezalar : Hafif para cezası, **Hafif hapis (Hafif para cezası ile birlikte)**, Belgelerin geri alınması (Hafif para cezası ile birlikte) **İşyeri kapatma (Hafif para cezası ile birlikte)**

İdari Cezalar : Para cezası, **Beltelerin geri alınması**, Puan cezası

Karayolları Trafik Kanunun suç saydığı fiilden dolayı ceza uygulanan sürücülere, işlenen trafik suçu için suçun özelliğine göre 5'den 20'ye kadar ceza puanı verilmekte ve bu puanlar sicillerine işlenmektedir. Trafik suçlarının karşılığında ne kadar ceza puanı verildiği, **TRAFİK CEZA REHBERİ'** nde gösterilmiştir.

Trafik suçunun işlendiği tarihten; **geriye doğru 1 yıl içinde toplam 100 ceza puanını aştığı belirlenen sürücülerin Sürücü belgeleri 2 ay süre ile geri alınır.** Bu süre sonunda Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında Kanunun öngördüğü eğitime katıldığını belgelendirenlerin sürücü belgeleri iade edilir.

Aynı yıl içinde **ikinci defa 100 ceza puanını dolduran** sürücülerin sürücü belgeleri **4 ay süre ile geri alınarak, psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulur.** Muayane sonucunda sürücülük yapmasına engel hali bulunmayanların belgeleri, süresi sonunda iade edilir.

Bir yıl içinde **üç defa 100 ceza puanını** dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak **iptal edilir.**

- Ölümle sonuçlanan trafik kazalarına **asli kusurlu** olarak sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri ise **1 yıl süre** ile geri alınır.

İdari bir trafik suçu işleyenler hakkında Ceza Tutanağı düzenlenir.

Ödeme peşin veya tutanağın tebliğ tarihinden **15 güne kadar yapılırsa, cezada dörtte bir (%25) peşin ödeme indirimi yapılır.**

Para cezalarının, tutanağın tebliğ tarihinden itibaren **1 ay içinde ödenmesi gerekir. 1 ay içinde ödenmeyen cezalar için her ay % 5 faiz uygulanır, ancak toplam tutar cezanın 2 katını geçemez.**

Trafik İdari para cezaları; Maliye Bakanlığına bağlı muhasebe birimlerine, vergi dairelerine ve Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığınca yetkilendirilen banka ve PTT aracılığıyla ödenebilir.

İdari para cezasının ilk taksitinin peşin ödenmesi koşuluyla 1 yıl içinde ve 4 eşit taksit halinde ödenmesine vergi daireleri karar verebilirler.

Taksitlerin zamanında ve tam ödenmemesi durumunda, para cezasının kalan kısmının tamamı vergi dairelerince tahsil edilir.

Trafik cezasına itiraz etmek isteyen sürücüler tebliğ tarihinden itibaren **en geç 15 gün içerisinde yetkili mahkemelere itiraz için başvurabilirler.**

Trafik suçlarına ilişkin davalara trafik mahkemeleri, bunların bulunmadığı yerlerde sulh ceza mahkemelerinde bakılır.

Hız sınırlarını **yüzde otuzdan fazla** aşmak suretiyle ihlalin işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde bu kuralı **beş defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri bir yıl süre ile geri alınır.** Süresi sonunda psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığı anlaşılanlara bu Kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla belgeleri iade edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların **sürücü belgeleri iptal edilir.** Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde **kırmızı ışık kuralını üç defa ihlal ettiği** tespit edilenlerin sürücü belgeleri **otuz gün süreyle geçici olarak geri alınır.** Aynı yıl içinde **kırmızı ışık kuralını ikinci kez üç defa ihlal ettiği** tespit edilenlerin sürücü belgeleri **kırk beş gün, üç ve daha fazla kez üç defa ihlal ettiği** tespit edilenlerin sürücü belgeleri **altmış gün** süreyle geçici olarak geri alınır. Aynı yıl içinde bu madde kapsamında **iki ve daha fazla kez sürücü belgesi geri alınanlar geri alma süresi sonunda psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilir.** Sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığı anlaşılanlara bu Kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla belgeleri iade edilir." **Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere idari para cezasının yanısıra sürücü belgesi 5 yıl süreyle geri alınır ve Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır.**

Herhangi bir zorunluluk olmaksızın, karayollarında dönüş kuralları dışında bilerek ve isteyerek aracın el freninin çekilmesi suretiyle veya başka yöntemlerle aracın ani olarak yönünün değiştirilmesi veya kendi etrafında döndürülmesi (drift) yapan araç sürücülerine para cezası verilir ve sürücü belgeleri **altmış gün** süreyle geri alınır. **Ayrıca, araç altmış gün süre ile trafikten men edilir.** Bu şekilde sürücü belgesi geri alınanlar **psiko-teknik değerlendirilmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi**

almasına mâni hâli olmadığı anlaşılanlara bu Kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla geri alma süresi sonunda belgeleri iade edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru **beş yıl** içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi **ikinci defa** geri alınanların **sürücü belgeleri iptal edilir**. Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur."

Uyuşturucu, uyarıcı veya keyif verici madde almış olarak araç kullanıldığı tespit edilenler;

Araç kullanmaktan men edilirler ve Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır. Mahkeme kararı ile 6 ay hafif hapis ve hafif para cezası ile cezalandırılırlar, Ayrıca sürücü belgeleri **5 yıl** süre ile geri alınır.

Alkollü olarak araç kullandığı tespit edilenler

Hususi otomobil dışında ; Taksi veya dolmuş, minibüs, otobüs, kamyon, çekici gibi araçlarla kamu hizmeti, yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücüler, ile resmi araç sürücülerini **(0.20 promil)** üzerinde alkollü içki alarak bu araçları kullanamazlar.

Hususi otomobil kullananlar ise **(0.50 promil)** üzerinde alkollü olarak araç kullanamazlar.

Sürücülerin suçun işlendiği tarihten itibaren geriye doğru **5 yıl içerisinde;**



Birinci defasında sürücü belgeleri **6 ay süreyle** geri alınır ve haklarında **hafif para cezası** uygulanır.

İkinci defasında sürücü belgeleri **2 yıl süreyle** geri alınır ve haklarında **hafif para cezası** uygulanır. Ayrıca bu sürücüler İçişleri, Millî Eğitim ve Sağlık Bakanlıklarınca çıkarılacak yönetmelikte gösterilen sürücü davranışlarını geliştirme eğitimine tabi tutulurlar.

Üç veya Üçten fazlasında ise, sürücü belgeleri **5'er yıl süreyle** geri alınır ve **hafif para cezası** uygulanır. Ayrıca psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesine tabi tutulurlar. Bu değerlendirmede muayene sonrasındaki uygun görülenlere geri alma süreci sonunda sürücü belgeleri iade edilir.

Yapılan tespit sonucunda **1.00 promilin** üzerinde alkollü olduğu tespit edilen sürücüler hakkında ayrıca **Türk Ceza Kanununun 179 uncu maddesinin üçüncü fıkrası** hükümleri uygulanır.

Aday sürücü belgesine sahip sürücüler için idari yaptırımlar farklı olup aday sürücülük bölümünde anlatılmıştır. Sayfa 14'e bakınız.

Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığını yada alkolün kandaki miktarını tespit amacı ile yetkililerce teknik cihazlar kullanılmasını kabul etmeyen sürücülerin sürücü belgesi **2 yıl süreyle** geri alınır ve para cezası uygulanır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) : Motorlu taşıtlar vergisi aracın cinsine, yaşına, silindir hacmine ve 01.01.2018 tarihinden sonra kayıt ve tescil edilen otomobil ve arazi taşıtı vb. araçların fiyatlarına göre kanunda yer alan tarifeler bazında yıllık olarak belirlenir. MTV. Ocak ve Temmuz ayında iki eşit taksit halinde ödenebilmektedir. MTV'nin ilk taksiti her yıl 1 Ocak - 31 Ocak tarihleri arasında; ikinci taksiti ise 1 Temmuz - 31 Temmuz tarihleri arasında ödenmektedir. Vadesinde ödenmeyen MTV'lere gecikme zammı uygulanır. MTV ödemeleri; Vergi Dairesi Vezneleri, Vergi Dairesi İnternet Sitesi, Anlaşmalı Bankaların Şubeleri, İnternet Siteleri veya Atm'lerinden ödenebilir.

TEDBİRSİZ VE SAYGISIZ ARAÇ SÜRME YASAĞI

Sürücüler, trafiğin güvenli ve düzenli olması, kamunun rahat ve huzuru için seyir hâlindeyken yanlış davranışlardan uzak durmalılar.



Araç sürücülerinin tedbirsiz ve saygısız araç kullanmaları, kara yollarında yayalara su, çamur vb. sıçratmaları, pet şişe, kâğıt vb. çöpleri araç dışına atmaları ve dökmeleri, trafikteki kişileri korkutmaları, şaşırtmaları, sigara içmeleri **yasaktır**. Sürücülerin keyfi veya kasıtlı davranışlarda bulunarak yaya ve araç trafiğinin güvenliğini ihlal etmesi veya tehlikeye düşürmesi de **yasaktır**. kapsamındadır. Sürücüler, araçlarında seyir hâlindeyken cep ve araç telefonu gibi haberleşme cihazlarını kullanamazlar. Ancak zorunlu hâllerde, cep veya araç telefonlarını ellerine almadan kullanım imkânı sağlayan, taşıtlarına monte edilmiş özel cihazlar aracılığıyla telefon konuşması yapabilirler.

Sürücülerin; ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarının bulundurulması ve kullanılması konusunda da bazı yasaklara uymaları zorunludur.

Bu tip cihazların taşıtlarda kullanımıyla ilgili yönetmelik şartlarına ve ilgili kanun hükümlerine uygun olarak bulundurulması, kullanılması, gerekli görülenler için izin ve ruhsat alınması zorunludur. İzin ve ruhsat alınmadan araçlarda bulundurulan veya kullanılan bu tip cihazlar yetkililerce söktürülür.

Yapılan denetimler sonucunda saygısız ve tedbirsiz araç kullanan sürücülere kanunda gösterilen maddelerce idari trafik cezası tutanağı düzenlenir.

KONU TESTİ

1) Trafik suçunun işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde verilen ceza puanını ilk kez 100 ü aşan sürücüler hakkında, aşağıdakilerden hangisi yapılır?

- a) Sürücü sağlık muayenesine sevk edilir
- b) Sürücü belgesi iki ay süre ile geri alınır
- c) Sürücü belgesi süresiz olarak geri alınır
- d) Yeniden sürücü davranışlarını geliştirme eğitime tabi tutulur

2) Hız sınırlarını 5 yıl içinde 2. kez yüzde otuzdan fazla aşmak suretiyle 5 kez ihlal edenlerin, sürücülerin belgeleri ne kadar süre ile geri alınır?

- a) 1 Yıl
- b) 2 Yıl
- c) 3 Yıl
- d) Süresiz İptal edilir

3) Trafik görevlisine, ışıklı trafik işaretlerine ve diğer işaretlere uymayan sürücülere aşağıdakilerden hangisi uygulanır?

- a) Aracına el koyma
- b) Hafif hapis cezası
- c) Trafikten men etme
- d) Para cezası ve ceza puanı

4) Hız sınırlarını yüzde otuzdan fazla aşmak suretiyle ihlal edenlerin, sürücü belgelerinin bir yıl süre ile geri alınabilmesi için, aynı suçun bir yıl içinde kaç kez işlenmesi gerekir?

- a) 5
- b) 4
- c) 3
- d) 2

5) Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücü hakkında aşağıdaki işlemlerden hangisi yapılır?

- a) Sadece para cezası verilir.
- b) Sürücü belgesi 6 ay süreyle geri alınır.
- c) En sağ şeritten gitmek koşuluyla araç kullanmasına izin verilir.
- d) İdari para cezasının yanı sıra sürücü belgesi 5 yıl süreyle geri alınır ve Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır.

6) Trafik kuralının ihlal edildiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde , toplam 100 ceza puanını ikinci defa tespit edilen sürücülerin sürücü belgeleri kaç ay süre ile geri alınır?

- a) 4
- b) 6
- c) 7
- d) 9

7) Aşağıdakilerden hangisi trafik kazasında asli kusur sebebi sayılır?

- a) Yorgun ve uykusuz olarak araç kullanmak
- b) Araçta bulundurulması zorunlu gereçleri bulundurmamak
- c) Alkolli olarak araç kullanmak
- d) Taşıma sınırı üstünde yolcu almak

8) Trafik kuralının ihlal edildiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde, toplam 100 ceza puanını aştığı birinci defa tespit edilen sürücülerin sürücü belgeleri kaç ay süre ile geri alınır?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4

I- Korkutmak veya şaşırtmak

II- Su, çamur ve benzerlerini sıçratmak, atmak ve dökmek

III- Keyfi davranışlarda bulunmak suretiyle yaya veya araç trafiğini tehlikeye düşürmek

9) Sürücülerin yukarıdaki davranışlarından hangileri, kişilere zarar verecek tedbirsiz ve saygısız davranışlar kapsamına girer?

- a) Yalnız I b) I ve II c) II ve III d) I, II ve III

10) Trafik kuralının ihlal edildiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde, toplam 100 ceza puanını aştığı üçüncü defa tespit edilen sürücülerin sürücü belgeleri ne kadar süre ile geri alınır?

- a) 4 Ay b) 6 Ay c) 1 Yıl d) Süresiz iptal edilir

11) Trafik İdari para cezasının tebliğ tarihinden itibaren en geç kaç gün içinde ödenmesi hâlinde, dörtte bir oranında indirim yapılır?

- a) 7 b) 10 c) 15 d) 30

12) Kanlarındaki alkol miktarı kaç promilin üzerinde olan hususi otomobil sürücülerinin kara yolunda araç sürmesi yasaktır?

- a) 0,20 b) 0,30 c) 0,40 d) 0,50

13) Aşağıdakilerden hangisi tedbirsiz ve saygısız araç sürmeye örnek değildir?

- a) Korkutmak veya şaşırtmak
b) Aşırı hızdan kaçınmak
c) Sigara külü ve izmaritlerini veya başka şeyleri yola atıp dökmek
d) Su, çamur ve benzerlerini sıçratmak

14) Aşağıdaki hâllerin hangisinde sürücü araç kullanmaktan men edilir?

- a) Uyuşturucu madde alarak araç kullanıyorsa
b) Taşıma sınırının üstünde yolcu almışsa
c) Zorunlu mali sorumluluk sigortasını yaptırmamışsa
d) Taşıma sınırının üstünde yük yüklemişse

"Sürücü belgesi, sürücünün işlemiş olduğu kusura göre belirli bir süreliğine trafik zabıtalارınca geri alınır."

15) Buna göre aşağıdakilerden hangisi, sürücü belgesinin geri alınmasını gerektiren kusurlardan biri değildir?

- a) Ölümlü kazalarda asli kusurlu olmak
b) Uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanmak
c) Trafik işaretiyle belirlenmiş hız sınırını %10 oranında geçmek
d) Kanunda belirtilen miktarın üzerinde alkollü olarak araç kullanmak

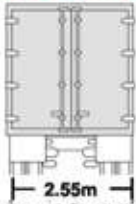
Cevap Anahtarı : 1-b 2-d 3-d 4-a 5-d 6-a 7-c 8- b 9-d 10- d 11-c 12- d 13-b 14- a 15- c

ARAÇLARLA İLGİLİ TEKNİK KONULAR

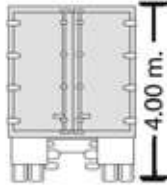
Taşıma Sınırı (Kapasite) : Bir aracın güvenle taşıyabileceği en çok yük ağırlığı veya yolcu sayısıdır.

Gabari : Araçların, yüklü veya yüksüz olarak karayolunda güvenli seyirlerini temin amacı ile uzunluk, genişlik ve yüksekliklerini belirleyen ölçülerdir.

Araçların Boyutları :



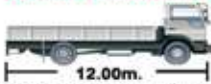
Azami Genişlik
2.55 metre



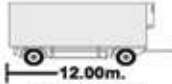
Azami Yükseklik
4.00 metre



Frigorifik taşıtların yalnız
frigorifik yapılarında
2.60 metre



Otobüs Dışındaki Motorlu
Araçlarda 12.00metre



Römorklarda
12.00metre



İki Dingilli Otobüslerde
12.00metre



İkiden Çok Dingilli
Otobüslerde 15.00metre



Yarı Römorklu Araçlarda 16.50 metre



Römorklu Otobüslerde 18.75 metre



Römorklu Kamyonlarda 18.75 metre



Mafsallı (Körüklü) Otobüslerde 18.75 metre



İki Römorklu Katarlarda 22.00 metre

Kamyon çekici ve bunların römorklarının arkasına bu araçların karanlıkta görünürlüklerini kolaylaştırmak amacıyla iki adet reflektörlü işaret levhası takılması **zorunludur**.



Araçların Yüklenebilirliği :

Karayolunda trafiğe çıkarılacak yüklü ve yüksüz araçların araçların imal, tadil ve montajı hakkındaki yönetmelikte belirtilen ölçü veya boyutlara uygun olarak imal edilmiş olması ve yük ve yolcu taşımalarında bu ölçü ve boyutlara uyan taşıtlarla yapılması mecburidir.

Araçların Yüklenebilirliği ;

- Taşıma sınırı üstünde yük ve yolcu alınması, dingil ağırlığını aşacak şekilde yük yüklenmemesi,
- Karayoluna dökülecek şekilde yüklenmemesi,
- Dengeyi bozacak şekilde yüklerin yüklenmesi,
- Sürücünün görüşünü engelleyecek, plaka ve lambaları kapatacak şekilde yüklerin yüklenmemesi,
- Kasanın sağ ve sol yanından taşıyacak şekilde yüklerin yüklenmemesi,
- Aracın boyunu önden 1 metre arkadan 2 metre fazla sarkacak şekilde yüklenmemesi,



- Ağırlık ve boyutları bakımından taşınması özel izne bağlı yüklerin Karayolları Genel Müdürlüğünden izin alındıktan sonra taşınması zorunludur.

Yolcu ve Hizmetlilerin Taşınması :

- Araçların çamurluk, basamak, karoser kenarı, sürücü mahallinin veya aracın üstü, bagaj merdiveni gibi dış kısımlarında insan taşınamaz.
- Gerekli hallerde, kamyon, kamyonet, römork ve yarı römorklarla;

a) Araçların yönetmelikte belirtilen ölçülere uygun oturma yerleri yapılması,

b) Kasa kenarlarının düşmeyi önleyecek şekilde kapalı ve üzerinin örtülü olması, şartıyla taşıma sınırının her tonu için 2 yolcu taşınabilir.

- Kısa mesafelerde işçi taşınmasında kullanılacaklar için, kasanın yanı ve arka kapaklarının 90 cm. yükseklikte ve sağlam şekilde kapalı olması, karoser zemininden itibaren en az 120 santimetre yüksekliğinde elle tutulacak sağlam bir korkuluğunun bulunması şartı ile taşıma sınırının her tonu için ayakta 2 işçi taşınabilir. Bu araçların üzeri açık olabilir.



Yüklerin üzerine yolcu bindirilmesi kesinlikle yasaktır.

Araç üstü ve arkası yük taşıma üniteleri :

Port Bagaj : Bir aracın üstüne veya arkasına monte edilerek normal bagaj kapasitesinin haricinde bir alan yaratılmasına ve araç içerisinde taşınması zor olan bisiklet vb. gibi yer kaplayan araçların taşınmasına yarayan sistemlerdir.



Römork : Yüklü ağırlığı 750 Kg ve altındaki römorklar tescil edilmeden çeki demiri bağlı bulunan araçlarla çekilebilirler.

750 Kg ve üzerinde olan römorkların tescil edilmesi ve sürücü belgesinin römorklu araç kullanabilecek sınıfta olması zorunludur.

Römorkların arkasında çeken araçta bulunan fren, kuyruk ve dönüş ışıklarının bulundurulması ve bu ışıkların çalışır durumda olması zorunludur.

Römorklu veya yarı römorklu araçlarda (römork takmış traktör hariç) azami hız sınırı aynı cins römorksuz araçlara ait hız sınırından saatte 10 km. daha düşüktür.

Karayolunda meydana gelen araç arızalarına alınacak önlemler :

Herhangi bir arıza veya trafik kazası nedeniyle karayolunda sürülemeyecek araçlar için aşağıdaki esas ve usuller uygulanır.

Durumlarına göre bozulan araçlar için parketme ve duraklamada alınacak önlemlerden gerekli olanlar uygulanmakla birlikte;

Yol, hava ve trafik durumu ile gece ve gündüz oluşuna göre nizami park ve kuyruk ışıkları yakılmadığı, yakılamadığı veya yakılması halinde dahi 150 metre mesafeden diğer araç sürücüleri tarafından açıkça görülemediği takdirde, bozulan aracın ön ve arkasına uygun yerlere diğer araç sürücülerinin 150 metre mesafeden açıkça görebilecekleri şekilde birer kırmızı yansıtıcı veya kırmızı ışıklı cihaz konulması,

Dönemeç veya tepe üstü gibi yerlerde, kırmızı ışık cihazı veya kırmızı renkteki yansıtıcının aracın ön ve arkasında en az 30'ar metre mesafede olacak ve diğer araç sürücüleri tarafından en az 150 metreden açıkça görülebilecek şekilde yerleştirilmesi,

Otobüs, kamyon ve çekicilerin karayolu üzerinde arıza ve uzun süreli bırakılması halinde, normal hava şartlarında en az 150 metreden net olarak görülebilecek şekilde 150x25 cm. ebadında Avrupa Topluluğu Direktifleri ve Avrupa Ekonomik Komisyonu Regülasyonlarından ECE 70'deki teknik şartlara uygun engel işaretinin konulması, mecburidir.

Bozulan araç, tehlikeli madde taşıyorsa her durumda kırmızı ışıklı cihaz kullanacak ve devamlı şekilde başında beklenmek suretiyle gözetim altında bulundurulacaktır.

Yukarıda belirtilen tedbirlerin alınması tamamlanıncaya kadar araçta acil uyarı (dörtlü ikaz) lambaları varsa bu lambaları veya dönüş lambaları birlikte yakılabiliyorsa bunların yakılması mecburidir.

Arızalanan araçları çekme kuralları :

Herhangi bir nedenle çekilerek götürülmesi gereken araçlar, **kurtarıcı** olarak adlandırılan "Özel Amaçlı Taşıt" larla çekilir.



Ancak, bir arızadan dolayı sürülemeyen veya ışık ve fren donanımları bozulan araçlar, diğer bir araç ile en yakın bakım ve onarım yerine kadar, aşağıdaki şartlara uyulmak kaydıyla çekilebilirler.

Çekilen aracın;

Ağırlığının, çeken aracın taşıma sınırından az olması,



Sürücünün yönetiminde olması,

Işık donanımı bozuksa arkasına gündüz kırmızı yansıtıcı veya 20x20 ebadında kırmızı bez, gece ise kırmızı ışık veya kırmızı yansıtıcı konulması,

Her iki aracın boş (yüksüz) olması,

gerekli ise sürücüsünden başka birer hizmetli dışında yolcu bulunmaması,



Her iki araç için;

Bağlantı yerinden çıkmayacak, kopmayacak şekilde çelik çubuk, çelik halat veya zincirle birbirine bağlanmış olması,

Birbirine bağlanan iki araç arasındaki açıklığın **5 metreyi** geçmemesi,

Açıklık iki buçuk metreden fazla ise, bağlantının orta kısmına gündüz kırmızı yansıtıcı veya 20x20 cm. ebadında kırmızı bez, gece kırmızı ışık veya kırmızı yansıtıcı konulması,

Çekilen aracın freni bozuk ise, çeken araç ile arasındaki açıklığın 1 metreden fazla olmaması, bağlantının iki aracın birbirine yaklaşmalarını önleyecek şekilde (çeki demiri) olması, saatte **15 km/saatten** fazla hızla sürülmemesi,

Çekilen aracın freni sağlam ise, yerleşim yeri içinde ve şehirlerarası çif yönlü karayollarında **20 km/saat**, bölünmüş yollarda **30 km/saat** ve otoyollarda ise **40km/ saat'den fazla hızla sürülmemesi**,

Kendi kendine hareket gücü olmayan römork ve benzeri arızalı araçlar ile çekici tarafından çekilemeyecek durumda olan arızalı yarı römorkların yalnız kurtarıcı araçlar ile çekilmesi, **zorunludur**.

Araçlarda Bulunan Aydınlatma ve İkaz Işıkları ile Sesli Uyarı Cihazlarını Kullanma Kuralları :

Karayollarında trafiğe çıkan bütün araçların Karayolları Trafik Kanununda belirtilen şartlara uygun ışık donanımı bulundurmaları ve bunları geceleri veya sis, kar, şiddetli yağmur ve yeterli derecede aydınlatılmamış tünel gibi görüşün yetersiz olduğu yer, zaman ve hallerde yakmaları zorunludur.

Uzağı gösteren ışıklar (uzun hüzmeli farlar) ;



100 metre

- Yerleşim birimleri dışındaki karayollarında geceleri seyrederken, yeterince aydınlatılmamış tünellere girerken, benzeri yer ve hallerde uzağı gösteren ışıkların yakılması mecburidir. Ancak, sürücünün yeterli mesafeyi açık olarak görebildiği ve kendi aracının da yeterli uzaklıktan görülebileceği hallerde, uzağı gösteren ışıklar yerine yakını gösteren ışıklar kullanılabilir.

- Karşı yönden gelen araç sürücülerinin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin gözlerini kamaştıracak bütün hallerde, uzağı gösteren ışıkların yakılması yasaktır.



25 metre

Yakını gösteren ışıklar (kısa hüzmeli farlar) ;

- Karşılaşmalarda,
- Aydınlatmanın yeterli olduğu kesimlerde,
- Öndeki araç yakından izlenirken,
- Uzağı gösteren ışıkların uyarma için kullanılması hali dışında, yanyana gelinceye kadar bir aracı geçerken,
- Gündüzleri görüşü azaltan sisli, yağışlı ve benzeri havalarda kullanılır.

Kuyruk ışıklarının (arka park lambası) ;

Seyir sırasında, uzağı veya yakını gösteren ışıklar veya sis ışıkları ile birlikte, kullanılması zorunludur.



Sis ışıkları : Sis ışıklarının sis, kar, şiddetli yağmur sebebiyle görüşün yetersiz olduğu haller dışında ve geceleri yakını ve uzağı gösteren ışıklarla aynı zamanda kullanılması yasaktır.



Stop lambaları (Fren lambaları) : Kırmızı renkli olup, frenlere bağlıdır. Fren pedalına basıldığında aracın arkasında yanan kırmızı renkli lambalardır.

Dönüş ışıkları : Manevralarda işaret vermek için kullanılan, sarı renkli lambalardır.

Hiçbir şekilde arkadaki araç sürücülerine geç işareti vermek için kullanılmaz.



Selektör :



Geçme sırasında ışıkla uyarma : uzağı ve yakını gösteren ışıkların çok kısa süre içinde sıra ile veya ikisinin birlikte aynı zamanda yakılmasıdır.

Sürücüler, geceleri, yakın ilerisi görülmeyen kavşak, dönemeç ve tepe üstlerine yaklaşırken, yakın ve uzağı gösteren ışıkları ardarda ve sıra ile yakarak gelişlerini haber vermek zorundadırlar.

Plaka lambası : Arka plakayı ışıklar yakıldığında **20 metre** mesafeden okunacak şekilde **beyaz ışıkla** aydınlatılan lambalardır.



Reflektör : Bütün motorlu araçların, (Motorlu bisiklet ve Motosiklet hariç) normal hava şartlarında **en az 150 metre** uzaklıktan görülebilecek şekilde **2 adet** bulundurmak zorundadır.

Reflektör bir kenarı 45cm eşkenar üçgen şeklinde ve yere konulduğunda devrilmeyecek ayak yapısına sahip olmalıdır.

Römork ve yarı römorkların arkasındaki reflektörler ise bir kenarı **15 cm.** uzunluğunda eşkenar üçgen şeklinde içi dolu olmalıdır. Yarı römork ve arkadaki römorkun arkasında çeken araçta bulunan fren, kuyruk ve dönüş lambalarının bulunur durulması zorunludur.



İşıkların kullanılmasına dair diğer esaslar :

- Dönüş ışıklarının "geç" anlamında kullanılması,
- Sadece park veya sis ışıkları yakılarak araç sürülmesi,
- Karşılaşmalarda ışıkların söndürülmesi,
- Yönetmelikte belirtilen esaslara aykırı ışık takılması ve kullanılması,
- Sis ışıklarının; sis, kar, şiddetli yağmur sebebiyle görüşün yetersiz olduğu haller dışında ve geceleri yakını ve uzağı gösteren ışıklarla aynı zamanda kullanılması,
- Yönetmeliklere uygun olarak takılan ışıkların da amaç dışında ve gereksiz yere kullanılması, **yasaktır.**

Uyarı İşareti Olarak Kullanılan Ses Cihazlarının Kullanma Kuralları :

Yakın ilerisi görülmeyen kavşak, dönemeç ve tepe üstü gibi yerlere yaklaşırken gelişini haber verme, yol trafik durumunun gereğine göre, karayolunu kullananları uyarma ve geçme halleri dışında kullanılması,

Kamunun rahat ve huzurunu bozacak şekilde gereksiz veya gereğinden fazla uzun ve ayarsız olarak seslendirilmesi,

Geçiş üstünlüğüne sahip araçlarda bulundurulması gerekenlerin diğer araçlara takılarak kullanılması,yasaktır.

KONU TESTİ

Bir arızadan dolayı sürülemeyen veya ışık ve fren donanımları bozulan araçlar, diğer bir araç ile en yakın bakım ve onarım yerine kadar gerekli şartlara uyulmak kaydıyla çekilebilirler.

1) Buna göre aşağıdakilerden hangisi arızalı araç çekilirken uyulması gereken şartlardan biri değildir?

- a) Çekilen aracın ağırlığının, çeken aracın taşıma sınırından az olması
- b) Birbirine bağlanan iki araç arasındaki açıklığın 10 metre olması
- c) Çekilen aracın, sürücü yönetiminde olması
- d) Her iki aracın da boş (yüksüz) olması

2) Araçların yüklü veya yüksüz olarak kara yolunda güvenli seyirlerini temin amacı ile uzunluk, genişlik ve yüksekliklerini belirleyen ölçülere ne denir?

- a) Gabari
- b) Taşıma sınırı
- c) Dingil ağırlığı
- d) Hız sınırlayıcı

3) Bir aracın güvenli taşıyabileceği, en çok yük ağırlığına veya yolcu ve hizmetli sayısına ne denir?

- a) Gabari
- b) Yüklü ağırlık
- c) Azami toplam ağırlık
- d) Taşıma sınırı (Kapasite)

4) Araçlar yüklenirken aşağıdakilerden hangisinin yapılması yasaktır?

- a) Gabarinin aşılması b) Trafik güvenliğinin dikkate alınması
c) Araç dengesinin korunması d) Taşıma sınırına ve dingil ağırlığına uyulması

5) Kamyon, kamyonet ve römorklarda yüklerle birlikte yolcu taşınırken aşağıdakilerden hangisinin yapılması yasaktır?

- a) Yüklerin bağlanması
b) Kasanın yan ve arka kapaklarının kapatılması
c) Yolcuların yüklerin üzerine oturtulması
d) Yolcuların kasa içinde ayrılmış bir yere oturtulması

6) Geceleyin, görüşün yeterli olmadığı kavşağa yaklaşan sürücü gelişini nasıl haber vermelidir?

- a) Dönüş ışıklarını yakarak b) Bir kaç defa korna çalarak
c) Acil uyarı ışıklarını yakarak d) Bir kaç defa selektör yaparak

7) Aşağıdakilerden hangisinde dönüş ışıklarının kullanılması yasaktır?

- a) Şerit değiştirmelerde b) Sürücülere geç mesajının verilmesinde
c) Park yerlerine giriş ve çıkışlarda d) Kavşaklarda sağa ve sola dönüşlerde

8) Geceleyin öndeki aracı yakından takip ederken hangi ışıkları yakmak zorunludur?

- a) Sis ışıklarını b) Park ışıklarını
c) Yakını gösteren ışıkları d) Uzağı gösteren ışıkları

9) Yeterince aydınlatılmamış tünellere girerken hangi ışıkların yakılması zorunludur?

- a) Acil uyarı ışıkları b) Sis ışıkları
c) Uzağı gösteren ışıklar d) Yakını gösteren ışıklar

10) Aşağıdakilerden hangisi araçların plakalarıyla ilgili getirilmiş bir zorunluluktur?

- a) Geceleri 20 metre mesafeden okunacak şekilde aydınlatılmış olması
b) Boyutunun ön plakadan büyük olması
c) Işığı iyi yansıtması
d) Harf ve rakamların dikkat çekici olması

11) Araç kornalarının kullanımı ile ilgili aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?

- a) Rahatsız etmeyecek şekilde kullanılması
b) Uyarı amacı dışında kullanılması
c) Ses tonunun sabit olması
d) Korkutmadan uyarması

12) Karşıdan gelen araçla karşılaşıldığında uzağı gösteren ışıkların yerine hangi ışıklar yakılmalıdır?

- a) Sis ışıkları b) Acil uyarı ışıkları
c) Uzağı gösteren ışıkları d) Yakını gösteren ışıkları

13) Aşağıdaki ışıklardan hangilerinin araçlarda bulundurulması zorunlu değildir?

- a) Arka plaka ışıkları b) Dönüş ışıkları c) Sis ışıkları d) Kuyruk ışıkları

14) Geceleyin önündeki aracı geçmek isteyen sürücü, bu araçla yan yana gelinceye kadar hangi ışıkları kullanmalıdır?

- a) Sis ışıklarını b) Acil uyarı ışıklarını
c) Uzağı gösteren ışıkları d) Yakını gösteren ışıkları

15) Araç ışıklarının kullanılması kurallarına göre aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- a) Sadece park ve sis ışıkları yakılarak araç sürülmesi
b) Gündüzleri görüşü azaltan sisli, yağışlı havalarda sadece sis ışıklarının kullanılması
c) Geçme sırasında uyarı amacıyla uzağı ve yakını gösteren ışıkların çok kısa süre içinde sıra ile veya ikisinin aynı zamanda yakılması
d) Karşı yönden gelen araç sürücülerinin ve kamaryolunu kullanan diğer kişilerin gözlerini kamaştıracak bütün hallerde, uzağı gösteren ışıkların yakılması

16) Geceleri araç kullanırken aydınlatmanın yeterli olduğu yerlerde araç ışıklarından hangisi kullanılmalıdır?

- a) Yakını gösteren ışıklar b) Acil uyarı ışıkları
c) Uzağı gösteren ışıklar d) Sis ışıkları

17) Geceleri otoyolda seyir halindeyken öndeki araç sürücüsünü rahatsız etmemek için aracın hangi ışıkları kullanılmalıdır?

- a) Sis b) Yakını gösteren c) Uzağı gösteren d) Sadece park

I. Dönüş ışıklarının "geç" anlamında kullanılması

II. Geceleri öndeki aracı yakından takip ederken kısa hüzmeli farların yakılması

III. Sis ışıklarının, sis ve kar sebebiyle görüşün yetersiz olduğu haller dışında kullanılması

18) Araç ışıkları ile ilgili olarak yukarıda verilenlerden hangileri yanlıştır?

- a) I ve II b) I ve III c) II ve III d) I, II ve III

I. Gece öndeki araç geçilirken uzağı gösteren ışıkların kullanılması gerekir.

II. Sis ışıklarının; sis, kar, şiddetli yağmur sebebiyle görüşün yetersiz olduğu haller dışında kullanılması yasaktır.

19) Yukarıda verilenler için hangisi söylenir?

- a) Her ikisi de doğru b) Her ikisi de yanlış
c) I. doğru, II. yanlış d) I. yanlış, II. doğru

Cevap Anahtarı : 1-b 2-a 3-d 4-a 5-c 6-d 7-b 8-c 9-c 10-a 11-b 12-d 13-c 14-d 15-c 16-a 17-b 18-b 19-d

Çevre : İnsanların ve diğer canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde bulundukları, fiziki, biyolojik, sosyal, ekonomik ve kültürel ortamdır. Kısaca canlı ve cansız varlıkların bir arada bulundukları, birbirini etkiledikleri ve birbirinden etkilendikleri ortama çevre denir.

Çevre koruma : İnsan ve diğer canlı varlıkların gelişmelerini sürdürebilmeleri için gerekli şartların korunması (ekolojik denge) suda, toprakta, havadaki kirliliklerin önlenmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan çalışmaların tümüdür.

Çevrenin korunması, geliştirilmesi ve iyileştirilmesi konularında gösterilen çabaların amacı, insanların daha sağlıklı ve güvenli bir çevrede yaşamlarının sağlanmasıdır. Bunu sağlayacak olan da insanın kendisidir. Çünkü çevreye zarar veren de, çevreyi koruyan ve geliştiren de insandır. Günümüzde çevre bilinci sağlıklı bir çevrede yaşamayı, temel insan haklarından biri olarak kabul etmektedir.

Çevre hakkı : Herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede hayat hakkını ihlal edenlere karşı yargı mercileri önünde savunma hakkıdır.

Çevre kirliliği : İnsanların çalışmaları sonucu havada, suda, toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle, ekolojik dengenin bozulması sonucu ortaya çıkan gürültü, koku ve atıkların meydana getirdiği zararlı sonuçlardır.

Atık : Çevrede bozulma meydana getirecek miktarda çevreye boşaltılan maddelerdir (Suni, katı, gaz, radyoaktif maddeler.)

Alıcı ortam : Atıkların bırakıldığı yakın ve uzak çevredir.

Sürdürülebilir kalkınma : Şimdiki kuşakların ihtiyaçlarının gelecek kuşakların ihtiyaçlarını tehlikeye atmadan karşılanmasına imkan veren ekonomik büyüme politikalarıdır.

Tehlikeli atık : İnsan sağlığı ve çevre için tehlike oluşturan, hastalığa yada ölüme yol açan atıklardır.

Doğal kaynak : Bitki, hayvan, mikroorganizma gibi canlı varlıklarla, hava, su, toprak gibi cansız unsurlardır.

Erozyon : Toprağın rüzgar ve su gibi etkilerle bir yerden bir yere taşınmasıdır.

Gürültü : Kişilerin, huzur ve sükununu, ruh ve beden sağlığını bozacak seviyede ve geliş güzel çıkarılan sestir.

dB : Ses ölçü birimidir (Desibel).

Frekans : Ses dalgasının birim zamandaki titreşim sayısıdır.

Gürültü kontrolü : Gürültü çıkaran sesleri en aza indirmek, etki süresini azaltmak, hoşla gidecek ve daha az rahatsız edecek hale getirmektir.

Çevre ve Trafik İlişkisi :

Trafiğe her gün artan sayıda yeni aracın girmesi sonucunda bu araçların çıkardığı gürültü, egzoz gazı yağ ve yakıt sızıntısı ile çevre kirlenir

Trafiğin çevreyi kirletmesinin başlıca nedenleri sıralamak gerekirse ;

- Bakımı yapılmamış araçlarla trafiğe çıkılması,
- Temiz olmayan yakıt kullanılması,
- Gereksiz olarak trafiğe çıkılması,
- Araç içinden atık maddelerin etrafa atılması,
- Trafik yoğunluğu sebebiyle uzun süre trafikte seyredilmesi,
- Duraklama ve park etme sırasında gereksiz yere araçların çalıştırılması,
- Araç bakımlarının gerekli ortamlarda yapılmaması ve bakım sırasındaki atıkların toprağa dökülmesi, bakımsız araçlardan yağ, yakıt vb. maddelerin karayoluna sızması, gibi nedenlerle toprak, gürültü, su ve çevre kirliliğine neden olmaktadır. Bu nedenlerden dolayı trafiğin çevre kirliliği ile direk ilgisi vardır. Çevre kirliliğini ortadan kaldırmak için, sürücülerin eğitimi başta olmak üzere gereken yasal ve diğer tedbirlerin alınması zorunlu hale gelmektedir.

Araç sürerken duraklama ve bekleme anlarında, trafiğin tıkanıp durduğu noktalarda aracın stop edilmesi zehirli madde salınımını azaltmanın yanı sıra daha az yakıt tüketmesini de sağlayacaktır. Yeni çıkan otomobil modellerinde, duraklama anında motoru otomatik olarak kapatıp, harekete başlamadan önce çalıştırılmasını sağlayan Start/Stop özelliği opsiyonel olarak sunulmaktadır.

Benzinli ve dizel motorların egzoz gazları hava kirliliğine neden olan kaynakların başında gelmektedir. Araçlardan çevreye yayılan zararlı maddeler ağırlıklı olarak ; Azot oksitler (Nox), Karbon monoksit (CO) ve Yanmamış hidrokarbonlar (HC), Partikül Madde (PM), Kükürt oksitler (Sox) içermektedir.

İçten yanmalı motorlar tarafından üretilen hava kirliliği yakıtın yanması veya buharlaşması sonucu ortaya çıkar. Bu maddeler insan sağlığı, hayvanlar ve çevre açısından zararlı ve tehlikeli etkilere sahiptirler.



İyi Bir Yakıtta Aranılan Özellikler :

- Çalışma sırasında motorda vuruntu yapmamalı,
- Yanma özelliği ve kalitesi yüksek olmalı,
- Benzinlilerde uçucu özelliği yüksek olmalı,
- Oktan sayısı yüksek olmalı,
- İçerisinde kurşun ve kükürt oranları olabildiğince düşük seviyede olmalı,
- Ateşleme sırasında yüksek yanma özelliğine sahip olmalıdır.

Özellikle günümüz koşullarında akaryakıtın rafineriden çıkmasından sonra haksız kazanç sağlamak amacı ile bazı kişiler akaryakıtlara su ve diğer kimyasal katkılar karıştırmaktadırlar. Bu da, araçlardan kötü ve yanmamış egzoz gazlarının çıkmasına araç motorlarının gürültülü çalışmasına, motor ayarlarının bozulmasına, araçların arızalanmalarına neden olmaktadır.

Bunun için akaryakıt alırken katkısız, bilinen, sağlam, güvenilir istasyonlardan alınmasına özen gösterilmelidir

Trafik Yoğunluğunun Kirliliğe Etkisi

Trafik yoğunluğunun önlenmesi için zamandan ve yakıttan tasarruf sağlamak amacıyla sık sıkışan güzergahlar ve kavşaklar yerine, varsa alternatif güzergahlar seçilmeli, zaruri olmayan durumlarda araç kullanılmamalı ve toplu taşıma araçları tercih edilmelidir.

Duraklama sırasında arkadan gelen trafik sıkıştırılmamalı arkadan gelen araçlar için uygun geçiş bırakılmalı ve akan trafik engellenmemelidir.

Park ederken veya park yerinden çıkarken, park etmenin yasak olmadığı uygun park yerleri seçilmeli, en az manevra yapılmalı ve diğer araçların park yerinden çıkmasına veya park etmesine uygun gelen boşluk bırakılmalıdır.

Araç gereksiz yere rölantide çalıştırılmamalıdır.

Sürücülerin gereksiz olarak sinirli ve aceleci olmaları, uygun vites seçmemeleri, sık ve ani duruş kalkış yapmaları, trafik akışına engel olacağından, bu tür davranışlardan kaçınılmalıdır.



Trafikte özel araçların gereksiz kullanımı; yollarda trafik sıkışıklığına, hava kirliliğine, gürültüye ve kaza ihtimalinin artmasına sebep olmaktadır.

Bu nedenle zorunlu olmadıkça özel araç kullanılmamalı bunun yerine toplu taşıma araçları tercih edilmelidir. Böylece özel araç egzozlarının neden olduğu kirlilik azaltılabilir.

Trafiğin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmak için dikkat edilmesi gereken bir diğer konu da kara yolu taşımacılığı yerine demir yolu, hava yolu ve deniz yolu taşımacılığına ağırlık verilmesidir. Böylelikle toplu taşımacılıkla birlikte azalan taşıt sayısı ile orantılı olarak trafik yoğunluğunun, çevre kirliliğinin ve ülke ekonomisine verilen zararın da azalacağı gözlenecektir.

Özel araçları gereksiz kullanmanın sebep olduğu olumsuzluklar;

- İsrar ve yakıt tüketiminin artması,
- Aracın yıpranması ve ömrünün azalması,
- Çevrenin bozulması ve kirlenmesi,
- Özellikle büyük şehirlerde trafiğin yoğunlaşması ve trafik kargaşası,
- Park probleminin artması şeklinde sıralanabilir.



Zararları en aza indirmek için

- Aynı istikamete giden kişilerle ortak araç kullanılmalı,
- Kısa mesafelerde araç kullanılmamalı,
- Mümkün olduğunca toplu taşıma araçları tercih edilmeli,
- Trafiğe çıkmak için trafiğin yoğun olduğu saatler tercih edilmemelidir

Ulaşım araçları içinde bu çevre kirliliğine çözüm olabilecek önemli çözüm yollarından birisi bisiklet kullanımını yaygınlaştırmaktır. Bisiklet, bu mücadelede basit bir araç olmasına rağmen kullanımı ile sağlık ve çevre açısından yaşanan sorunlara çözüm sunmaktadır. Bisiklet kullanımı, motorlu araçlardan kaynaklanan çevre kirliliğini ortadan kaldırmaktadır. Bisiklet kullanmanın çevreye sağlayacağı faydaları :

- Gürültü kirliliğinde azalma (korna ve araç motorlarından çıkan ses)
- Görsel kirlilikte azalma (trafik sıkışıklığından kaynaklanan görüntü kirliliği)
- Çevre kirliliğinde azalma (egzoz gazları, araç yağları, lastik kirliliği vb.)
- Çevredeki canlılara verilen zararlarda azalma (kazalara bağlı olarak insan, hayvan ve bitkilere verilen zararlar.)



Motorlu araçlarda belirli aralıklarla bakım işlemleri gerçekleştirilmelidir. Araçların düzenli olarak kontrollerden geçmesi, performansının artması ve yakıt tüketiminin düşürülmesini sağlar. Araçların çevreyi kirlletme oranları düzenli bakımlarla minimum seviyede tutulabilir. Düzenli bakıma gitmeyen araçların, havada daha fazla etkileri bulunur ve çevreyi daha çok kirlletirler. Bu nedenle araçlara yapılacak periyodik bakımlar sayesinde, araç kullanımından kaynaklı olarak çevreye verilen zarar azaltılabilir. Araç bakımları servislerde kapalı ortamlarda çevreye zarar vermeden yapılmalıdır.

Periyodik bakımların zamanında yapılması aracın daha uzun ömürlü olmasını, yakıt tasarrufunu ve daha güvenli bir şekilde çalışmasını sağlar.

Harita Kullanma :

Haritayı yönüne göre koymada en doğru yöntem pusula kullanmaktır. Pusula olmadan da haritada yön bulunabilir. En kolay yöntem harita üzerindeki belirli bir noktayı (kavşak,köprü) gerçek şekille aynı yöne gelinceye kadar döndürerek aynı istikamete gelince harita doğru yöne yaklaşık olarak konmuş olur.

Haritalarda mevcut ana işaretler (dağlar, tepeler, ormanlık alanlar, akarsular) haritayı yönüne koymada yardımcı olacaktır. Güneşin doğudan doğuşu ve batıdan batışı da haritayı yönüne koymada önemli bir ip ucudur. Mezarlıklar, camiler, kiliseler ve ağaçların üzerinde bulunan yosunlar da yön tayini için kullanılabilir.

Haritayı ölçeklerine uygun olarak okuma, şekil ve sembollerini tanıma :

Ölçeklerine göre haritalar üçe ayrılır.

1) Küçük Ölçekli Haritalar : Bu haritalarda büyük arazi parçaları ve bu arazi üzerindeki ana yolların mesafeleri gibi detaylar mevcuttur. Ölçeği 1/500.000 den daha küçük olan haritalardır. Bu haritalar Dünya'nın, kıtaların, ülkelerin tamamını veya bir bölümünü gösterir.

2) Orta Ölçekli Haritalar : Ölçeği 1/200.000 ile 1/500.000 arasında olan haritalardır. (Ülke haritaları gibi)

3) Büyük Ölçekli Haritalar : Bu haritalarda daha küçük arazi parçaları ve bu arazi üzerindeki ana ve tali yollar gibi detaylar mevcuttur. (İstanbul, izmir, haritası gibi)

Haritaların Kenar Bilgileri :

Kenar bilgileri haritada verilen bilgilerin önemli bir parçasıdır. Haritada verilen detayların tam olarak anlaşılması ve kullanılmasını sağlar. Özellikle farklı ülkelerde üretilen haritaların doğru ve süratle anlaşılmasına yardım etmek gayesiyle mevcut bir takım uluslararası anlaşmalara bağlı olarak kenar bilgileri, kapsam ve planlama yönünde standart hale getirilmiştir. Bu bilgileri mümkün olduğunca haritaların aynı bölgelerine yazılır. Yolların yapısı, mesafesi, hatta

gidiş yönündeki eğim bu işaretlere bakarak anlaşılabilir. Yollara verilen numaralarda (mahallenizdeki sokak numaraları gibi) gideceğimiz yere ulaşmamızda yardımcı olur.

ULUSLARARASI YOLLAR

E-80

OTOYOLLAR

O-2

DEVLET YOLLARI

D-100

- **E** harfi ile başlayan yol numaraları : **Uluslararası Yollar**
- **O** harfi ile başlayan yol numaraları : **Otoyollar**
- **D** harfi ile başlayan yol numaraları : **Devlet Yolları**

Haritada Yer ve Yön Bulma :

- Haritanın üst kısmı (Üst kenar çizgisi) Haritanın **KUZAY** yönü,
- Haritanın sağ tarafı (Sağ kenar çizgisi) Haritanın **DOĞU** yönü,
- Haritanın sol tarafı (Sol kenar çizgisi) Haritanın **BATI** yönü,
- Haritanın alt kısmı (Alt kenar çizgisi) Haritanın **GÜNEY** yönünü gösterir.

Haritada bulunan koordinatlar (ENLEMLER-BOYLAMLAR bulunduğumuz yeri belirtmek için kullanılır.

Yön Bulma (Navigasyon) Cihazlarının Kullanımı :

Navigasyon cihazları sistem tarafından hesaplanan rota ile gideceğiniz hedefe ulaşmak için bir güzergah belirler. Bu cihazlar harekete başlanmadan önce ayarlanmalı güzergah seçilmeli sonrasında hareket edilmelidir.

Navigasyon cihazları ve cep telefonlarının navigasyon uygulamaları kullanılırken trafik durumu, yol durumu, trafik ışıkları, trafik işaret levhaları vb. gibi kısıtlamalara da dikkat edilmelidir. Bu nedenle navigasyon cihazları araçların içinde sabit ve yoldan gözünüzü ayırmayacağınız bir bakış açısı içinde olmalı ve sesli komut özelliği açık durumda bulundurulmalıdır. Bu cihazlar seyir halindeyken kesinlikle sürücüler tarafından ele alınmamalıdır.

Navigasyon cihazlarını kullanırken ;

Girişi olmayan yol, taşıt trafiğine kapalı yol gibi araçların girişine kapatılmış olan yollara girmenizi isteyebilir,

Dönüşe izin verilmeyen yerlerden sola, sağa veya geriye dönme manevrası yapmanızı isteyebilir,

Yalnızca yayalar için ayrılmış olan yollara girmenizi isteyebilir,

Yol olmayan yerlere girmenizi isteyebilir,

Bu vb. trafik kısıtlama durumlarında navigasyona değil sadece trafik kurallarına uyunuz.

KONU TESTİ

1) Haritaların alt kenar çizgisi hangi ana yönü gösterir?

- a) Batı b) Doğu c) Güney d) Kuzey

2) Haritaların sağ kenar çizgisi hangi ana yönü gösterir?

- a) Batı b) Doğu c) Güney d) Kuzey

3) Bakımı yapılmamış araçlarda, yakıt sarfiyatı artacağı gibi aracın egzozundan da daha fazla kirletici gaz çıkar.

Bu durum öncelikle aşağıdakilerden hangisine neden olur?

- a) Radyasyon b) Su kirliliği
c) Hava kirliliği d) Toprak kirliliği

4) Aşağıdakilerden hangisi çevreye duyarlı bir davranış **değildir**?

- a) Sigara külü ve izmaritlerinin veya başka şeylerin yola atılıp dökülmesi
b) Bir yere giderken toplu taşıma araçlarının kullanılması
c) Trafiğin yoğun olduğu saatlerde trafiğe çıkılmaması
d) Sürücünün en kısa ve en uygun yolu kullanması

5) Kişilerin huzurunu, ruh ve beden sağlığını bozacak seviyedeki istenmeyen seslere ne denir?

- a) Duyuru b) Gürültü c) Konuşma d) Sesli ilan

6) Sürücülerin aşağıda verilen davranışlarından hangisi çevreyi **olumsuz** etkiler?

- a) Araç hızına uygun viteste seyretmeleri
b) Araçlarının bakımını zamanında yaptırmaları
c) Egzoz emisyon kontrollerini zamanında yaptırmaları
d) Araçlarının gereksiz yere çalışır halde tutmaları

7) Çevre kirliliğini önlemek amacıyla yapılan çalışmalara ne denir?

- a) Çevre b) Çevre hakkı c) Çevre koruma d) Çevre düzeni

8) Araç bakımını önemseyen sürücü aşağıdakilerden hangisine olumlu katkı sağlar?

- a) Yakıt sarfiyatının artmasına b) Çevre kirliliğinin azalmasına
c) Gürültü kirliliğinin oluşmasına d) Trafik yoğunluğunun artmasına

9) Aşağıdakilerden hangisi çevre kirliliğini önleyici tedbirlerdendir?

- a) Özel araç kullanımının teşvik edilmesi
b) Uzun süreli duraklama ve park sırasında motorun çalıştırılması
c) Yürüyerek gidilebilecek yere motorlu araçla gidilmesi
d) Araçlarda kurşunsuz benzin kullanılması

10) Boşaltıldığı ortamda çevre kirliliği meydana getirecek maddelere ne ad verilir?

- a) Atık b) Kireç c) Yanıcı madde d) Yakıcı madde

11) Aşağıdakilerden hangisi çevre kirliliğine yol açar?

- a) Araç bakımlarının sürelerinde yapılması
- b) Tehlikeli maddelerin usulüne uygun taşınması
- c) Bakımsız araçlardan yere (yağ, su vb.) sızıntı olması
- d) Mümkün olduğunca otobüs, vapur, tren, metro gibi toplu taşıma kullanılması

12) Aşağıdakilerden hangisi çevre kirliliğini önleme açısından olumlu bir davranıştır?

- a) Mümkün olduğunca toplu taşıma araçlarının kullanılması
- b) Araca aşırı yük ve yolcu alınması
- c) Aracın gereksiz yere rölantide çalıştırılması
- d) Aracın normalden düşük motor devriyle sürülmesi

13) İnsanların ve diğer canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde bulundukları, fiziki, biyolojik, sosyal, ekonomik ve kültürel ortama ne denir?

- a) Atık
- b) Çevre
- c) İklim
- d) Erozyon

14) Aşağıdakilerden hangisi çevre kirliliğinin azalmasına olumlu katkı sağlar?

- a) Kurşun oranı yüksek yakıt kullanılması
- b) Araç egzozlarının delik ve hasarlı olması
- c) Araç bakımlarının düzenli olarak yapılması
- d) Trafik yoğunluğu nedeniyle trafik akışının çok yavaş olması

15) Haritalarda gösterilen şekildeki işaret, aşağıdakilerden hangisine verilen yol numarasıdır?

- a) Uluslararası yol
- b) Devlet yolu
- c) Demir yolu
- d) Otoyol

E90

16) Haritalarda gösterilen şekildeki işaret, aşağıdakilerden hangisine verilen yol numarasıdır?

- a) Otoyol
- b) Demir yolu
- c) Devlet yolu
- d) Uluslararası yol

D100

17) Aşağıdakilerden hangisi çevreyi korumaya yönelik davranışlardandır?

- a) Dere yataklarından kum alınması
- b) Araçlarda kullanılan, yenilen ve içilen maddelerin dışarı atılması
- c) Zaruri olmayan durumlarda araç kullanılması
- d) Araç bakımlarının kapalı ortamlarda yapılması

Cevap Anahtarı : 1-c 2-b 3-c 4-a 5-b 6-d 7-c 8-b 9-d 10-a 11-c 12-a 13-b 14-c 15-a 16-c 17-d

yaşanılır
yollar
ve
şehirler
için

TRAFİKTE **ANLAYIŞ**
EMPATİ İYİLİK
SABIR **HUZUR**
GÜZEL AHLÂK

TRAFİK ADABI



TRAFİKTE
ÖNCE
SEN
ÖRNEK OL
anlayışa!
ÖNCÜ OL

Trafik
Hayattır!

Trafik : Yayaların, hayvanların ve araçların kara yolları üzerindeki hal ve hareketleridir. Diğer bir ifadeyle motorlu ve motorsuz taşıtlarla insanlar ve hayvanlar arasındaki ilişkidir.

Adap : Türk Dil Kurumu sözlüğünde edep, "Toplum töresine uygun davranma" olarak açıklanmaktadır. Edep; "terbiye, utanma, usul, yol ve kaide" gibi anlamları ifade ettiği gibi, "davet, iyi tutum, incelik ve kibarlık, hayranlık ve takdir" manalarında gelmektedir. Adap kavramı olarak ahlaki kavramdan daha geniş olup bu kavramı da içine alır. Herhangi bir cezai işlem gerektirmeyen ve küçük sayılabilecek hata ve kusurlar edep kavramının kapsamına girer. Her ahlâk edeptir ama her edep ahlâk değildir. Kısaca; adap; "toplumların davranış yöntemlerinin (törelere) temeli", edep de "bu yöntemlere (töre) uygun davranma" olarak özetlenebilir.

Trafikte Adap Kuralları :

Trafikte adap, trafiğe çıkan herkesin uymak zorunda olmadığı ancak uyulduğunda trafiği ve trafik akışını en az trafik kuralı kadar düzene sokan ceza korkusu olmadan nezaketten uyulan hususlara denir.



Trafikte adap, **trafik kültürünün** oluşması ile hayata geçirilebilecek kurallardır. Trafikte adap güvenli seyahat etmenin yollarını bize açmaktadır. Trafikte karşılıklı sevgi, saygı, anlayış ve birbirimize tahammülü öğreterek anlaşmazlıkların birçoğunu çözmektedir. Trafik kurallarının uygulanması trafik adabının oluşması ve yerleşmesine sebep olmaktadır. Trafik adabı, insanların trafik ortamında birbirlerine karşı olumlu tepki ve davranışlarını ifade etmektedir.

Trafikle iç içe yaşamak zorunda olan insanlar bazen sürücü bazen de yaya olarak trafiğin akışını etkilemektedir. Çoğumuz yaya iken sürücülere, sürücü iken yayalara karşı olumsuz tavırlar sergilemekteyiz. Trafikte yaşanan tartışma ve kavgalar bazen istenmeyen sonuçlara da sebep olmaktadır. Bu olumsuzlukları en aza indirmenin yolu hak ve sorumluluklarımızı bilerek adabimuaşeret kurallarına uymakla mümkün olacaktır. Yapılmaması gereken birçok uygunsuz davranış karşılıklı anlayışla çözülebilecektir.

Trafikte adap kurallarına uymak insanlığın gereği olduğu gibi hayatımızı ve trafiği kolaylaştırarak toplum düzenini sağlayacaktır. Trafik kurallarına uymak bir zorunluluk olup aksi cezayı gerektirir. Trafikte adap kurallarına uyarak araç kullanmak ve diğer sürücülerin haklarına saygı göstererek gerektiğinde onlara yardımcı olmak insanlığımız gereğidir.

Kural: "Bir sanata, bir bilime temel olan, yön veren ilke, kaide." Davranışlarımızı yönlendiren ve uyma zorunluluğu olan prensiplerdir. Belirli olayların ve süreçlerin düzenli tekrarı da kural olarak tanımlanır.

Toplumda insanların birlikte yaşamasını sağlayan ve uyulması zorunlu olan bazı kurallara mevcuttur. Bu kurallara yazılı ve yazısız olmak üzere iki çeşittir.

Yazılı kurallara zamana ve ihtiyaca göre değişebilen hukuk kurallardır.

Yazısız kurallara ise uzun yıllar içinde oluşan ve değişmeyen, bu nedenle toplumun her kesimi tarafından kabul edilen, benimsenen ve uygulanan kurallardır. Trafik kuralları insan hayatının önemsemesi sebebi ile yaşatılması ve uyulması gereken görevlerdendir.

Trafikte kurallar; Kara yolunda seyreden araç ve yayaların belli bir düzen içerisinde hareketlerine yön verir. Karşılıklı gidiş gelişleri düzenleyen, birbirlerine yol verme, geçiş üstünlüğü ve önceliğine sahip olma gibi hususların düzenler. **Kısaca trafiğin seyir ve akışını düzene sokan hususlardır.**

Trafikte adap kurallarına uymamız durumunda aşağıda sıralanan faydaları elde etmiş oluruz. Bunlar :

Kurallar karmaşayı önler istikrar sağlar. İnsan davranışlarını kontrol altında tutar. Davranışlara sınırlama getirir. Böylece insanın hata yapma ihtimalini azaltır. Kurallar kişilerin hangi konularda özgür davranacaklarının yolunu açar. Haliyle yaptıklarından sorumlu tutar. Toplumda düzensizliği ve kaos ortamının oluşmasını engeller. Toplumun eğitim seviyesinin yükselmesini yolunu açar. Toplumun huzur ve refah ortamının oluşmasını sağlar. Toplumda adaletin tesisini sağlar. Kültürel yozlaşmayı engeller. Manevi yıpranmalar ve psikolojik travmaları ortadan kaldırır

Adabımuaşeretin (Toplum Adabı) Trafik Kuralları ile İlişkileri

İnsanlar toplum hayatında yaşamak zorundadırlar. Toplumda kişilerin birbirleri ile olan ilişkileri bir kurala bağlanmıştır. Toplum hayatını düzene sokan bu kurala adap denilmektedir. Yolculuk adabı, konuşma adabı, yeme adabı, oturma adabı gibi. Buna biz beşeri münasebet de demekteyiz. "Muaşeret" ise birlikte yaşayıp iyi geçinme anlamlarını ifade eder. Beşeri münasebetlere genel olarak adabı muaşeretle denilmektedir.

Toplumda normal davranış şekilleri, karşılıklı geçinme usulleri, nezaket ve görgü kuralları anlamına gelmektedir.

TRAFİKTE ADABIN TEMEL KAVRAMLARI

Saygı : Değeri, üstünlüğü, yaşlılığı, yararlılığı, kutsallığı dolayısıyla bir kimseye, bir şeye karşı dikkatli, özenli, ölçülü davranmaya sebep olan sevgi duygusu, hürmet, ihtiram. anlamlarını ifade eder. Ayrıca saygı, "Başkalarını rahatsız etmekten çekinme duygusu. Saygı, muhatabı dinlemek, kabullenmek ve onun düşüncelerinin değerli olduğunu, dikkate alınması gerektiğini ona hissettirmektir.

Karşınızdaki insanı incitmeden ve kırmadan ona yaklaşmaktır. Kısaca muhatabı olduğu gibi kabullenmektir. Başkalarını rahatsız etmekten çekinmek, insanlara karşı dikkatli, ölçülü, özenli davranmaktır. İnsanı insan olarak görüp ona ön yargısız yaklaşarak kabullenmektir.

Saygının Temel Dayanakları ve Kazanımları :

Saygı ve bunun sonucu olan sevgi toplumun temel dayanaklarıdır. Kişiler birbirlerine ne oranda saygı gösterirlerse toplumun huzur ve düzeni o denli iyi olur. Saygı ve sevgi anlayışı ön plana çıkarıldığı zaman toplumda huzur ve barış sağlanır. İnsanlar birbirlerinin haklarına saygı duyarak bu hakları gözetir. İnsanlar uyum içerisinde yaşayarak birlikte yaşamaktan zevk alırlar. Toplumun gelişmesini ve ilerlemesini sağlarlar. Büyüklerle küçükler arasında sağlam köprüler kurulur. Aile bireyleri birbirlerini daha iyi anlayarak aile bağlarının pekişmesine sebep olur. Kısaca saygı gösteren saygı bulur. Bu durumun trafiğe yansması da haliyle olumlu olur. Böylece kişiler hak ve hürriyet sınırları içerisinde birbirlerine saygı göstererek trafikte olumsuzlukların yaşanmasını engellemiş olurlar.

Nezaket ve Saygı Arasındaki İlişki :

Günlük hayatımızda trafikte geçirdiğimiz zaman azımsanmayacak kadar fazladır. Trafikte insanların birbirlerine nazik ve saygılı olması gereklidir. Bu, trafik kurallarına uyulması kadar önemlidir. Beşerice insani ilişkilerin yürütülmesinde en önemli faktör saygı ve hoşgörü davranışının sergilenmesidir.

Nezaket ve sorumluluk sahibi insanların bu davranış ve yaklaşımları sonucunda trafik daha çekilebilir bir halde seyredebilecektir. Trafikte nazik ve kibar davranış gergin ortamları yumuşatarak insanları nazik davranmaya sevk edecektir.

Trafikte Saygının ve Nezaketin Önemi :

Araç kullanırken trafik kurallarına uymak insani bir görevdir. Çünkü trafikte yalnız değiliz. Bizimle birlikte birçok insan trafikte seyretmektedir. Bunlar yaya, yolcu ve sürücü olabilirler. Kurallara uymamak üzücü ve kötü sonuçlar doğurabilir. Trafikte yapılan hatalardan sadece biz değil, sevdiklerimiz, yakınlarımız, tanıdıklarımız ve diğer insanlar da zarar görüp etkilenebilmektedir. Öyleyse trafikte öncelikle kurallara uyarak araç kullanmamız durumunda kendimize saygı göstermişiz demektir. Kendisine saygılı olan başkalarına da saygılı olacaktır. Bu şekilde karşılıklı saygı ve anlayış sonunda muhtemel olumsuzlukların önüne de geçmiş olacağız demektir.

Yaşanan trafik kazalarının büyük bir çoğunluğu insan hatasından kaynaklanmaktadır. Bu hataların en aza indirilmesi kazalarında azalacağı anlamına gelmektedir. Hayatın her safhasında olduğu gibi trafikte de birbirimize göstereceğimiz anlayış ve saygı bizi trafikte hem stresten uzak bir insan haline getirir hem de başkalarının haklarına zarar vermemiş oluruz. Ayrıca trafikte başkalarına göstereceğimiz saygı geleceğin sürücülere olacak yanımızdaki çocuklarımıza da iyi bir örnek olacaktır.

Trafikte Yardımlaşma ve Birbirini Uyarma :

Yardımlaşma : Yardımlaşma, "birlikte çalışmak, tek başımıza yapamaya-
cağımız şeyleri yeteneklerimizi ve enerjimizi başkalarıyla birleştirmek, başka-
larının bilgi ve yeteneğinden faydalanmak" anlamlarına gelmektedir.

Yardımlaşma günlük hayatımızın vazgeçilmezleri arasında olup millet olarak
genlerimize işlemiş bir olgudur. Bu olgu her yerde kendini hissettirmektedir.

İyilik yapmak ve yardımsever bir millet olma özelliğimiz bir meziyet olup
insanlığımızın gereğidir.

Trafikte Yardımlaşmanın Önemi : İnsani meziyetlerimizi trafikte göstermek
zorundayız. Çünkü trafikte bazen ufak yardımlaşmalar bile hayati önem arz
edebilmektedir. Sürücülerin hatalarını uygun bir dille söylemek tamiri imkansız
yanlışları da önleyebilir. Günümüzde iş stresi ile trafik yoğunluğunun stresi
birleştiğinde insanlar gergin hissedebilir. Bu gerginlikle birlikte trafikte kırıp
dökmek daha kolay hale gelebilecektir. Onun için karşıdaki muhatabı anlayışla
karşılayarak ufak tefek hataları görmezden gelmek birçok olumsuzluğu engel-
leyebilecektir.

Yoğun trafikte tali yoldan ana yola girmek isteyen bir sürücüyü bekleyerek yol
vermek sadece bizim birkaç saniyemizi alacaktır. Ancak bu davranışımızla
o sürücüyü bir jest yaparak yardımlaşma duygusunu geliştirmiş olacağız.

Trafik Kazası Geçirenlere Yardım :

Araç sürmek riskli bir iş olup her an
kaza yapma ihtimali bulunmaktadır.
Kaza yapan insanlara yardım etmek ve
onların sıkıntılarına ortak olmak
insani bir duygu olup bu
duygunun yaygınlaştırılması
gerekmektedir. Kazada
öncelikli olarak tehlikeli yerler belirlenmeli ve güvenli bir alan oluşturulmalıdır.
Olası başka kazaları engellemek için kaza yerinin diğer sürücülerin
görebileceği şekilde işaretlenmesi gerekir.



Trafikte Birbirini Nezaket Çerçevesinde Uyarma :

Trafik kurallarının uygulanması amacı ile sürücülerin birbirlerini uyarmaları
trafiğin seyri açısından çok önemlidir. Ancak uyarı, kırıp dökmekten, birbirini
incitmeden yapılmalıdır. İnsanlara hataları uygun ifadelerle söylendiği zaman
o insan kırıma yerine aksine memnun kalacak ve hatasını düzeltecektir.

Kurallara uymada birbirimizi uyarmamız ne kadar önemli ise kuralları
çiğnemede de birbirimizi ikaz etmemiz o kadar tehlikeli ve etik olmayan bir dav-
ranıştır. Karşıdan gelen araçlara ileride polis ekibinin olduğunu bildirmek gibi.

Trafikte Tolerans (Hoşgörü/Tahammül) : Karşımızdaki insanın yaşayışına, fikirlerine ön yargısız bakarak bunları saygı ile karşılayıp anlayış göstermeye tolerans denir. İnsanları anlamak güler yüzlü olmak da toleransın başka bir ifadesidir. Herşeyi anlayışla karşılayarak olabildiği kadar hoş görme durumu, müsamaha ve tolerans göstermektir. Hoşgörü ve tahammül, insanlığın doğasında var olan ama çoğunun zaman zaman gösteremediği ya da yitirdiği bir duygu. Tolerans günlük hayatımızın vazgeçilmezleri arasında olup insanları birbirine kenetleyen en önemli duyguların başında gelmektedir. İnsanlar yaratılış itibarı ile hata yapmaya meyilli varlıklardır. Yapılan hataları fark edip vazgeçmek erdem olup bu hatanın diğer insanlar tarafından anlayışla karşılanması o kişinin hem hatalarından vazgeçmesine hem de aradaki muhabbet ve samimiyet bağlarının kuvvetlenmesine sebep olacaktır. İnsanların tahammül sınırlarını zorlayan bazı davranışlar vardır ki bu davranışlara hoşgörü ile bakmak, bardağın dolu tarafını görmek gerginlikleri yumuşatmak anlamına gelmektedir. Bu durumun trafiğe yansması ise fazlasıyla olumlu sonuçlar doğurabilecektir.

Trafikte Doğru Tolerans Gösterme : Trafikte insanların birbirlerine tahammül ederek toleranslı davranması çok önemli olup bu davranışlar sayesinde hem stresten uzak bir sürüş gerçekleştirilmiş olur hem de muhtemel kaza ve tehlikelerin önüne geçilmiş olur.

Mevlana'nın: **"Sevgide güneş gibi ol, dostluk ve kardeşlikte akarsu gibi ol, hataları örtmede gece gibi ol, tevazuda toprak gibi ol, öfkede ölü gibi ol, her ne olursan ol, ya olduğun gibi görün, ya görüldüğün gibi ol."** sözleri hayatımıza yön veren düsturlar olmalıdır. İnsanlara yaklaşımımız ve gösterdiğimiz tolerans sayesinde trafikte yaşanacak sıkıntılardan kurtulmuş olacağız. Çünkü bu anlayışa trafikte daha çok ihtiyaç duymaktayız.

İnsanlara yaklaşımımız ve gösterdiğimiz tolerans sayesinde trafikte yaşanacak sıkıntılardan kurtulmuş olacağız. Çünkü bu anlayışa trafikte daha çok ihtiyaç duymaktayız.

Trafikte Toleransın Kazandırdıkları : Trafik güvenliğini tehlikeye düşüren kusurlar dikkat, nezaket ve toleransla ortadan kalkabilecektir. Ötekileştirmek her zaman kolay olup empati kurarak kazanmaya çalışmak bir erdemdir. Bu ön plana çıkarıldığı zaman biz kazanmış oluruz.

Trafikte Sabır

Sabır : Sabır lügatte acıya, üzüntüye ve sıkıntıya katlanma, başa gelen bela ve musibetlere dayanma, nefsi kötülüklerden uzaklaştırmaya çalışma gibi manalara gelir. Sabır, karşılaştığımız olumsuz koşullara dayanabilme, kendin frenleme, olumsuz düşüncelere kapılmama, yaşanan olumsuzluklara tahammül etme anlamlarına da gelmektedir.

Trafikte Sabırın Önemi : Günümüz dünyasında yaşadığımız olayların birçoğu bizim kontrolümüz dışında gelişmektedir. Bu anlamda birçok unsur hayatımızı yönlendirebilir. Bu olumsuzlukları bertaraf etmenin tek yolu gördüğümüz ve yaşadığımız menfi davranışlara karşı sabır silahımızı kullanmaktır.

Sabırsızlık ruh zayıflığından kaynaklanmaktadır. Trafik, hayatımızın bir parçası haline gelmiş bulunmaktadır. Trafikten kaçmak veya onu umursamamak mümkün olmadığı için trafikte yaşadığımız olumsuzlukları sabırla hafifletme imkanımız bulunmaktadır.

Sabretmek ve anlayış göstermek hem trafiği katlanabilir hale getirir hem de bizim yıpranmamızı engeller. Günümüzde trafik, işin içinden çıkılmaz hale gelmiştir. İnsanların birçoğu zamanının bir kısmını trafikte harcamak zorundadır. Trafikteki karmaşanın sıkıntı ve stresinden kurtulmanın yolu sabırlı olmaktır. Hız kurallarına uymadan araç kullanmanın insana birkaç dakika kazandırabileceği ama çok şey kaybettireceğini de akıldan çıkarmamak gerekir.

Sabırın Kazanımları : “Sabreden derviş muradına ermiş.” atasözü sabırlı olan kişilerin başaracaklarını ortaya koymaktadır. Çünkü başarının sihirli anahtarı sabretmekten geçer. Sabır sayesinde insanlar kurtuluşa erebilirler. Zorluk ve meşakkatlere dayanıp sabretmenin sonunda insan dayanma gücü kazanır. Sabır, insanı pek çok yönden geliştirerek melekelerini zenginleştirir. Sabır, ince düşünebilmeyi ve incelikleri görebilmeyi sağlar. Sabır, iyilik yapabilmeyi sağlar. Adil davranabilmeyi sağlar. Sabırın sonucunda insan neşe ve huzur içinde olur. Trafikte sabır başkalarının haklarına saygı gösterip onların haklarını koruyarak trafiğin normal seyrinde akışını sağlar.

Sabırsızlığın Sonuçları : Trafikte sabırsız ve aceleci davranmak ömür boyu vicdan azabı çekmemize sebep olabilir. Belki de hayatımızın sonlanması ile neticelenebilir. Bir dakikalık sabır ise telafisi güç olan felaketleri engellememizi sağlayabilir. “Sabırın sonu selamettir.” vecizesi bunu en iyi şekilde ifade etmektedir.

TRAFİKTE SORUMLULUK

Sorumluluk : Sorumluluk diğer bir ifadeyle mesuliyet, kişinin yükümlülüklerini bilmesi, kendine ve başkalarına karşı yerine getirmesi gerekenleri zamanında yerine getirmesi demektir. Sorumluluk sahibi kişiler üzerlerine düşen görevleri zamanında ve istenilen şekilde istenilen biçimde yerine getirmek zorundadır. Sorumluluğu ile ilgili alanlarda inisiyatifini kullanarak yapması gerekenleri zamanında ve aksatmadan yapar. Sorumluluğunu bilmeyen kişiler başkalarının güdümünde hareket eden insan tipidir. Sorumluluk sahibi kişiler aynı zamanda duyarlılık sahibidirler. Çünkü kendine, ailesine, çevresine, yaşadığı topluma, başka insanlara, doğaya kısaca her şeye karşı bir sorumluluğunun olduğunu bilerek hareket eder. Bu yüzden her yerde olduğu gibi trafikte de kendine düşen görevlerin olduğu bilinci içerisinde hareket eder.

Sorumluluk sahibi bir sürücü her şeyden önce trafikte üzerine düşen görevi yerine getirmediği takdirde yaşanacak olumsuzluklarda kendi payının da olduğunu düşünerek kendini sorguya çeker. Toplum hayatında yaşamının belli kuralları vardır. Bu kurallara uymamak toplumda kaosa yol açar. Toplum hayatını etkileyen faktörlerden birisi de trafiktir. Trafiğin düzenli halde olmaması toplumda yaşayan insanların trafik düzeninden de sorumlu olmaları sebebiyle davranışlarını bu duruma göre ayarlamaları gerekmektedir. Trafikteki kazaların büyük bir çoğunluğunun sürücü hatalarından kaynaklandığı dikkate alındığında sorumlu davranışın önemi daha da belirgin hale gelecektir.

Trafik kuralları insanların can ve mal güvenliğini korumak ve olumsuzlukları yaşamamak için konulmuştur. Trafikte sorumluluğunu bilerek hareket etmek ve trafik kurallarına uyarak araç kullanmak insan hayatı için çok değerlidir. Bu durumun aynı zamanda bir insanlık görevi olduğu unutulmamalıdır.

Trafikte Sorumlu Davranmanın Kazanımları :

Sorumlu davranmanın birçok kazanımını saymak mümkündür. Öncelikle insanın kendi sorumluluğunun bilincinde olması durumunda kendisi ve çevresi bu durumdan olumlu bir şekilde etkilenecektir. Toplumda saygın bir konuma gelerek sevilen ve sayılan bir insan olacaktır. Trafikte sorumlu davranmamız durumunda ise sayılamayacak kadar faydalar sağlamış olacağız. Öncelikle kişi rahat bir sürüş gerçekleştirmiş olur. Böylece kendisini ve diğer sürücülere riske sokmaz, herhangi bir tehlikeye atmaz.

Trafikte Sorumsuz Davranmanın Sonuçları :

Trafikte yol kullanıcılarının birbirlerine karşı kaba ve saldırgan davranışları trafiği olumsuz etkilediği için bu tür tutum ve davranışlardan kaçınılmalı, bencil davranışlardan uzak durulmalıdır. Tedbirsiz, saygısız ve sorumsuz bir şekilde araç kullanan sürücüler kara yollarında birçok olumsuzluğu tetiklediği gibi kişilere zarar verecek şekilde yol kenarındaki su birikintilerine hızlı girip yaya-ları ıslatarak sorumluluk sahibi bir vatandaş ve sürücü olmadığını göstermektedirler. Trafiği tehlikeye sokarak can ve mal kaybına sebep olur. Ülke ekonomisine zarar verir. Birçok insanın yaralanmasına ve sakat kalmasına böylece insanların mutsuz olmalarına sebep olur.

Trafikteki Diğer Kullanıcılara Karşı Sorumluluklar

Uykusuzluk ve Yorgunluk : Normal hava ve yol koşullarında bir saat süren bir araba yolculuğunda yol çizgisi ve trafik levhalarının takibi, arkadan gelen trafiğin kontrolü, aracın kumanda kollarının ve pedallarının kullanımı sürücüyü zihnen ve bedenen yormaktadır. Bu nedenle yolculukta bir müddet sonra sürücünün dikkati ve konsantrasyonu dağılır ve üzerine yorgunluk çöker. Buna rağmen araç kullanmaya bilinçli veya bilinçsiz olarak devam ederse yol çizgisini, trafik levhalarını takipte ve arkadan gelen trafiğin kontrolünde zorlanacak ya da kontrol edemeyerek trafik kazası olmasına sebep olacaktır.

Bu olumsuzlukların olabileceğine dair en önemli uyarı belirtileri ; **Sık sık esneme, Kısıtlı algılama, Aniden ürkme, Geciken reaksiyonlar, Yeni geçtiği yoldaki gördüklerini hatırlamama, Dönmesi gereken kavşaktan bilmesine rağmen dönmeme, Gözlerin yanması, Göz kapaklarının ağırlaşması, Üşüme gibi durumlar** ortaya çıktığında sürüş yeteneği önemli ölçüde azalacaktır. Bu durum sürücünün konsantrasyonunu azaltır, sürüş hatalarını çoğaltır ve anlık uykuya dalma tehlikesini artırır.

Yolculukta yukarıdaki uyarıları yaşayan sorumluluk sahibi duyarlı sürücünün aracını park ederek yeteri kadar mola vermesi, hareket etmesi ve temiz hava alarak tekrar sürüş yeteneğini kazanması gerekir.

- Dikkat Dağınıklığı : Bazı sürücüler araçta bulunanlarla hararetli konuşma ve tartışmalar yapar, müziğin sesini dışarıdan gelecek uyarıları duyamayacak şekilde sonuna kadar açar, aracın arka koltuğundaki bir şeyi almaya kalkar, cep telefonu ile konuşur veya gelen mesajlarını okumaya çalışır. Ancak bu hareketleri yapan sürücünün dikkat dağınıklığından dolayı algılama kanalları tam olarak hazır olmaz, karşılaştığı bir olaya tepki gösterme yeteneği önemli ölçüde azalır ve kaza yapma tehlikesi artar.

Araç kullanırken ; Heyecanlı tartışmalar yapılmamalıdır. **Araç hareket etmeden önce emniyet kemeri takmalı ve aynalar kontrol edilmelidir.** Haritalar sürüş sırasında incelenmemelidir. **Araçta gürültülü müzik dinlenmemelidir.** Sürüş sırasında sigara içilmemelidir. **Sürüş sırasında telefon kullanılarak dikkat dağıtılmamalıdır.**

- Alkol ; Düşük miktarlarda alkol bile merkezi sinir sistemine etki yapar. Sürme kabiliyeti aşağıdaki faktörlerden dolayı önemli ölçüde azalır :

Kendini zapt etme olayının ortadan kalkması. Yüksek ölçüde riske girme isteği **Bilgi algılama süresinin uzun olması.** Görüş açısının daralması. **Saldırganlığın artması.** Tehlike durumlarının yanlış tahmin edilmesi. **Dikkatin azalması.** Hız ve mesafenin yanlış tahmin edilmesi. **Işık hassasiyetinin artması.** Aydınlatma-karanlığa uyum kabiliyetinin sınırlanması. **Kırmızı ışığa karşı hassasiyetin zayıflaması.** Hareket koordinasyonunun zayıflaması. **Tepki verme süresinin uzaması** Yönün - işitmenin kötüleşmesi. Bu nedenlerle alkollü araç kullanma her zaman önemli ölçüde maddi zarar ve/veya insanlara gelebilecek zararlarla sonuçlanan trafik kazalarının sebebidir.

Trafikte Diğerkâmlık (Karşısındakine Öncelik Verme) ve Feragat (Kendi Hakkından Vazgeçme)

Diğerkâmlık : Diğerkâmlık sözlük anlamı itibariyle "özgecilik" demektir. Yani başkalarının yararını da kendi yararımız kadar gözetebilmek, "önce ben" yerine "önce sen" veya "önce o" diyebilmektir.

Feragat : Feragat, kelime anlamı itibariyle "Hakkından kendi isteğiyle vazgeçme" demektir. Hukuki bir terim olarak bir kişinin tek taraflı beyanı ile meydana gelmiş ya da meydana gelebilecek bir hak ya da haklarından vazgeçmesidir.

Feragat ve Diğerkâmlık İlişkisi : Yukarıda da belirtildiği üzere diğerkâmlık başkasının iyiliğini kendinden daha önce düşünebilmek; feragat ise kendi hakkından vazgeçme demektir. Bu durumda bir başkası için kendi hakkından vazgeçme doğrudan diğerkâmlıkla ilişkilidir. Zira başkasının mutluluğu için bazı şeylerden feragat etmek gerekebilir.

Trafikte Feragat ve Diğerkâmlık : Feragat ve diğerkâmlık trafik ortamında yaşatıldığında hepimiz için daha yaşanılır bir ortamın oluşmasını sağlayacaktır. Böyle bir ortam hepimizin gerek fiziksel sağlığını gerek ruh sağlığımızı olumlu anlamda etkileyecek ve herkesin memnun olmasını sağlayacaktır.

Diğerkâmlığı trafikte uyguladığımızda, insanların sürekli gerginlikler yaşadığı, strese girdiği, tehlikelerin ve kazaların olduğu bir trafik ortamından kurtulmak oldukça kolay olacaktır. Örneğin, bir yaya olarak kendinizi düşünün. Yağmurlu bir havada yanınızdan geçen şoförlerin sizi ıslatmamak için geçişlerine dikkat etmesi trafikte diğerkâmlığa güzel bir örnektir. Bir başka örnek verecek olursak, sürücü olduğunuzu, işlek ve dar bir caddede araç kullandığınızı ve diğer araç sürücülerinin araçlarını yol kenarlarına park edip gitmeleri nedeniyle trafiğin yavaş aktığını düşünün. Bu durum trafik ortamında birçok insanın mağdur olması ve stres yaşamasına sebep olacaktır. Oysaki yolu daraltırım düşüncesiyle hiç kimsenin aracını cadde kenarlarına park etmediğini düşünersek kimse mağdur olmayacak ve trafikte insanlar gereksiz gerginlikler ve stresler yaşamayacaktır. Böyle düşüncelere sahip olan insanlarla yaşamak da hayatı oldukça kolaylaştıracaktır. Kimi zaman da karşımızdaki insanların yerine kendimizi koyarak hem onlara kolaylık olsun diye hem de trafik ortamını daha yaşanılır hale getirmek için fedakârlıklar yapıp hakkımızdan feragat etmek trafik sorunumuza ciddi katkılarda bulunacaktır.

İnsani Duygular Açısından Diğerkâmlık : İnsani değerlerin, akademik ve maddi değerlerden daha üstün olduğunun bilincine sahip olarak en büyük zenginlik olan ahlak güzelliğimizi beslemeli ve büyüttmeliyiz. İnsanlık ailesinin her bireyinin kendini bu manada terbiye etmesi, çevresindekileri de bu yönde etkilemesi başlı başına bir vazifedir. Dünyanın daha güzel bir yaşam alanı olması şüphesiz insanların elindedir ve bu güzellik ancak iyilik ile sağlanır.

İyilik bulaşıcıdır ve yapıldıkça etkisi yayılır. Kısacası ahlaklı ve iyi insanlar olabilmeyi ön koşullarından biri de fedakarlık, empati ve diğerkâmlık duygularımızı besleyerek bunları trafik ortamına aktarmaktır.

Trafikte Dezavantajlı ve Engelli İnsanlara Karşı Davranışlar Engelli, Yaşlı, Hamile vb. Olanlara Gösterilmesi Gereken Kolaylıklar :

Engelli bireyler trafikte hem yaya hem de araç sürücüsü olabilirler. Trafikte engelli bireylerin zorlanmamaları için kurallar ve kolaylıklar sağlanmıştır. Diğer yaya ve sürücülerinde bu kurallara uymaları ve engelli bireylere daha nezaketli davranmaları gerekmektedir. Engel çeşitleri birden fazla olduğu için trafikte de bunların hepsi göz önünde bulundurulmalıdır. Örneğin, görme engelli bireyler için kaldırımlarda mutlaka sarı çizgiler bulunmalıdır. Sarı çizgiler yıprandığında onarılmalı, çizgilerin devam eden kısımlarında ağaç vs. gibi herhangi bir engel olmamalıdır. Trafik ışıklarında sesli sinyalizasyon bulunmalıdır. Toplu taşıma araçlarında mutlaka engelli rampası bulunmalıdır. Ayrıca yine bu araçlarda engelli bireylere ayrılan bölüm olmalıdır ve vatandaşlar o bölümü işgal etmemeli engelli bireylere kolaylık sağlamalıdır. Yollardaki kaldırımlarda engelli rampasının da bulunması gerekmektedir. Rampaların eğimleri engelli bireyleri zorlamamalıdır.

Ayrıca engelli rampalarının önüne araç park edilmemelidir.

Çocuklara Gösterilmesi Gereken Kolaylıklar

Eğitim ailede başlar, trafik eğitimi de ailede başlar. Aileler çocuklarına öncelikle trafik kurallarını öğretmeli ve bu konuda çocuklara örnek olmalıdırlar. Trafikte çıkacak ebeveynler çocukları için araçlarında çocuk oto koltuğu bulundurmamak zorundadırlar. Çocukların boy ve kilolarına uygun oto koltuğuna oturmaları gerekmektedir. Boyu 1,50 metreden kısa ve 36 kilogramın altındaki çocukların ön koltukta oturmamak şartıyla diğer koltuklarda oturmaları ve mutlaka emniyet kemeri takmaları gerekir. Okul çağındaki çocuklar da trafikte yaya veya yolcu konumundadırlar. Bu yüzden çocukların kullanmaları için okul civarında okul geçitleri bulunmalıdır. Çocuklar için trafik eğitim parkurları kurulmalı, okulda öğrendikleri kuralları buralarda uygulamalıdırlar. Yine çocuklar için yollarda veya parklarda bisiklet yolları olmalıdır. Çocuklar güvenli bir şekilde bu yolları kullanabilmelidirler. Çocuklar her şeyden önce trafik içinde büyümelidirler. Trafikte nasıl doğru şekilde davranılması gerektiğini öğrenebilmeleri için iyi örnekler ihtiyaçları vardır. Tüm yetişkinler bunun için büyük sorumluluğa sahiptirler.

Çocuklar sadece küçük olmalarından dolayı dezavantajlara sahiptirler. Yaklaşan araçları görmekte zorlanabilirler, hızlarını doğru tahmin edebilmek ise hemen hemen imkansızdır. Çocuklar kendi dünyaları içinde yaşarlar. Oyun oynarlar, aniden hareket ederler ve akıllarına bir şey geldi mi tüm emniyet tedbirlerini unuturlar. **Dikkat: Yola arabanın önüne bir top yuvarlanırsa, derhal fren yapınız! Çocuk kesinlikle uzakta değildir. Kaldırımlarda oynayan çocuklar gördüğünüzde hızınızı hemen azaltınız ve fren yapma hazırlığı içerisinde olunuz. Çocukların davranışlarını yakından takip ediniz!**

Tasmaşı bir çocuğun elinde olan bir köpek aniden yola girebilir ve çocuğu da beraberinde sürükleyebilir veya evcil hayvan kaçır ve çocuk arkasından koşabilir.

Trafik lambaları ve otobüs durakları çocukların sabırlarını deneyebilecekleri zor yerler arasındadır. Çocuklar, birlikte oyun oynarlar, birbirleriyle boğuşurlar ve birbirlerini iteklerler. Beklemekten sıkıldıklarında kırmızı ışıktaki da yürümeye başlarlar. Bazen, gittikleri yöndeki trafik lambaları henüz yeşilden sarıya geçtiğinde hemen yola fırlayabilirler. Çocuklar henüz tam gelişmemiş görüş açısına sahiptir. Kenarda olan hareketleri yetişkinlere göre çok daha geç görürler. Tehlike kaynağının yerini hissedebilmeleri için henüz daha çok küçüktürler. Biz bir aracın nereden geldiğini duyarız. Çocuklar böyle değildir. Tehlike kaynağının yerini algılayamazlar. **Çocukların; otobüs duraklarında, okullarda, spor merkezlerinin yakınlarında, oyun alanlarında, çocuk yuvalarında, mesken yerlerinde, çocuk oyuncaklarının olduğu yerlerde karşınıza çıkabileceği unutulmamalıdır.**

Diğer Canlılara Gösterilmesi Gereken Kolaylıklar : Trafikte insan dışında diğer canlılar da bulunabilir. Özellikle kırsal kesimlerde yollarda hayvanlar olabilir. Sürücüler hayvan çıkabilir levhasını gördüklerinde hızlarını azaltarak varsa hayvanları yoldan geçmelerini beklemelidirler. Ayrıca hayvanlar dışında yol kenarlarında ve refüjlerde bitki ve çimenler bulunmaktır. Yayalar kaldırımlardan yürümeli çiçek ve çimleri ezmemel, koparıp zarar vermemelidirler.

Herkesin Engelli Olabileceği Gerçeği : Engelli; doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşal ve sosyal yetilerini çeşitli derecelerde kaybetmiş, normal yaşamın gereklerine uyamayan kişilerdir. Her yıl binlerce sağlıklı insan trafikte engelli olmaktadır.

Trafik kazaları fiziksel ve psikolojik birçok engeli beraberinde getirir. TÜİK verilerine göre 2018 yılında ülkemizde 1 milyon 229 bin 364 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 186 bin 532 tanesi ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasıdır. Yaralanan kişi sayısının birçoğu kazadan sonra hayatına engelli olarak devam etmek zorunda kalmaktadır. Engelli bireylere yaşamın her alanında kolaylıklar sağlanması gerekmektedir. Bu alanların içinde en önemlilerinden biri de trafiktir. Trafik adabı ve trafik güvenliği eğitimi bu sebepten dolayı büyük önem arz etmektedir. Bu eğitimin okul öncesinden itibaren verilmesi gerekmektedir.

TRAFİKTE İLETİŞİM

Trafikte Konuşma Üslubu : İnsanların çektikleri sıkıntıların başında dilleri sebebiyle yaşadıkları gelmektedir. Çünkü yaşanan iyi veya kötü birçok şey dil yüzünden yaşanmaktadır. Birçok insan dili sebebiyle en büyük musibetlere uğramışlardır. "Dilin kemiği yoktur." sözü bunun en iyi delilidir. Sosyal hayatta, özellikle trafikte konuşma üslubu birçok olumsuzlukları ortadan kaldırmaktadır.

Kişilerin birbirlerini dinlemeleri, özellikle de tatlı bir ifade kullanmaları ortamı yumuşatarak tartışmaları ortadan kaldırır ve olay tatlıya bağlanır. Konuşurken aşağıdaki hususlara dikkat etmek gerekir.

Söylenen sözün nereye varacağını hesaplamak. Gönül kırıcı ifadelerden uzak durmak. Başkasının düşüncelerine değer vermek ve onun sözünü kesmemek. Övgüde de yergide de ölçülü olmak. Gereksiz sözlerden uzak durmak. Konuşurken muhatabın anlayacağı şekilde tane tane konuşarak lafları eğip bükmemek. Muhatabını dikkate alarak konuşmak, muhatabın sözlerinde ayıp ve kusur aramamak

İletişim ; Bir mesajın iki kaynak arasında karşılıklı iletilmesi olarak tanımlanabilir. Günlük yaşamın her anında birileri ile iletişim kurmaktayız. Gerek gündelik basit işlerimiz için gerekse belli amaca dönük daha özel işlerimiz için sürekli iletişim halindeyizdir.

Sözlü İletişim : bir insanla karşılıklı olarak oluşturduğumuz, diyaloglar içeren bir iletişim şeklidir. Duygu ve düşüncelerimizi karşımızdaki kişiye kelimeler kullanarak iletiriz. Örneğin evimizin önündeki otoparka aracını uygunsuz bir şekilde park eden komşumuza "Rica etsem aracınızı daha uygun bir şekilde park eder misiniz?" dememiz sözlü olarak kurduğumuz bir iletişim biçimidir.

Sözsüz İletişim veya Beden Dili : Sözsüz iletişimse adından da anlaşılacağı üzere kelimelerin kullanılmadığı bir iletişim biçimidir. Duygu ve düşüncelerimizi karşımızdaki kişiye jest ve mimiklerimizle iletiriz. İletişim şekillerinden bir diğeri de beden dili ile yapılan iletişimdir. Beden dili iletişim en etkili iletişim şekillerinden birisidir. Beden dili; el,kol,göz hareketleri, yüz ifadesi, jest ve mimiklerden oluşan zihinsel ve fiziksel faaliyetlerle desteklenen sözel olmayan iletişim şekline denir. Trafikte sözel iletişimden daha çok beden dili kullanılmaktadır. Çünkü araçların araya koyduğu mesafe sebebi ile sözel iletişime imkan olmadığı zaman anlaşmalarımız el, kol, jest ve mimiklerle olmaktadır. Uygun beden dili olumlu sonuçlar verebileceği gibi kızgınlığımızı ve öfkemizi ortaya koyan beden dili de olumsuzluklara davetiye çıkarmaktadır. Bazen birkaç cümle ile ifade edemediğimiz bir olayı bir jest veya mimikle yahut da diğer hareketlerimizle çok rahat ifade etmemiz mümkündür.

Ben Dili : Sözlü iletişim kurarken de dikkat edilmesi gereken durumlar vardır. Sözlü iletişimde "ben dili" kullanmaya özen göstermek daha sağlıklı iletişim kurulmasını sağlayacaktır. Ben dili karşımızdaki kişiyi suçlamak yerine, ona kendi duygu ve düşüncelerimizi sunarak yaptığı davranışı fark etmesini sağlamak için kullanılan dildir. Ben dilinde duygu ve düşünceler sen dili yerine ben dili ile ifade edilir. Korktum, üzüldüm, düşünüyorum, hissediyorum gibi ifadeler ben diline örnek ifadelerdir. Korkutuyorsun, üzüyorsun, hissettiriyorsun gibi ifadeler ise sen diline ait ifadelerdir.

İletişimde Mesajın Önemi : Mesajları açık bir dille iletmek trafikte önem arz etmektedir. Ayrıca iletişimde suçlayıcı bir dil kullanmak karşımızdaki kişiyi savunmaya itebilmektedir. Kişi kendini savunmaya başladığı anda yaptığı davranışı objektif olarak değerlendirme şansını kaybetmektedir.

Trafikte Güler Yüzlü Davranma : Trafikte kişilerin birbirleri ile olan ilişkilerinde tebessüm ve güler yüz birçok olumsuzlukları önlemektedir. Tebessümün stresi yoğun olan trafik ortamında gösterilmesi ise sihirli bir değnek gibi trafiğin seyrinde ciddi ve olumlu kazanımlar sağlar.

Trafikte Öfke Kontrolü : İnsan derin bir zihinsel yapıya sahiptir. İnsanın zihinsel yapısı düşünce ve duygulardan oluşur. Duygusal yanımız her insanda ortak olan belli duyguları barındırmaktadır. Bu duygular yaratılıştan tüm insanlarda içgüdüsel olarak bulunur. Neşe, keder, korku, öfke, şaşkınlık, utanma, endişe, özleme gibi duygular her insanda ortaya çıkan duygulardır. Duygularımız arasından bazıları sergilendiğinde çevremizdeki insanlar tarafından hoşnutlukla karşılanırlar. Örneğin insanlara neşeli yaklaşıp onlarla olumlu iletişim kurduğumuzda, bize karşı davranışları olumlu olmakta aramızda sıcak diyaloglar gelişebilmektedir. Bazı duygularımız sergilendiğinde ise düşmanca tepkilerle karşılaşabilmekteyiz. Öfkenin trafikte nasıl ortaya çıktığını incelediğimizde bazı davranış kalıpları ile karşılaşmaktayız. Hızlı araç kullanma, tehlikeli manevralar yapma veya diğer trafik kurallarını ihlal etme davranışları öfke duygusu ile birlikte ortaya çıkan davranışlardır.

Öfke duygusu ortadan kaldırılamaz. Ancak kontrol edilebilir ve yönetilebilir. Araçla giderken herhangi bir nedenle öfkeleniysek ve öfkemizin kalp atışımızı hızlandırdığını hissettiysek, uygun bir yerde mola verip sakinleşmek yararlı bir davranış olacaktır. Öfke anında yapılabilecek başka bir davranışa içimizden veya yüksek sesle 10'a kadar saymak ve nefesimizi düzenleyerek içimizden sayarken düzenli bir şekilde nefes alıp verme davranışıdır.

Empati : Empati, kişinin karşısındaki bireyin duygularını anlaması ve davranışlarını buna göre düzenlemesi olarak tanımlanabilir. İnsanın olduğu her alanda kişiler arası ilişkilerden bahsetmek mümkündür. Kara yolunda sürücüler diğer taşıt sürücülerini ile iletişim halindedirler. Empati kendimizi bir başkasının yerine koyup onun duygularını anlayabilmek olarak tanımlanmıştır. Başka insanlarla ilişki içerisinde olduğumuz trafik ortamında sürücü ve yayaların haklarına saygı gösterebilmek ve düzenli bir trafik ortamı oluşmasına katkı sağlayabilmek için empati gösterme davranışına da sahip olmamız gerekmektedir.

Trafikte İletişim: Sürücünün diğer sürücülerle veya yayalarla trafikte iletişim kurması trafiğin olmazsa olmazlarından. Burada iletişimin bütün kanallarını devreye sokarak iletişim kurmak trafiği inanılmaz rahatlatacaktır. Trafikte başkalarında hata bulmak ve bu hataları kendi hatalı davranışlarımızın ve öfkemizin bahanesi olarak kabul etmek toplumsal bilinçaltımızla uyumlu değildir.

Trafik Görevlileri ile İletişim : Denetim görevi verilmiş trafik görevlileri ile iletişim içerisinde olma zorunluluğumuz vardır. Hem trafik görevlileri hem de diğer sürücülerle karşılıklı saygı ve anlayış içerisinde iletişim kurmamız trafiğin akışını düzgün hale getirebileceği gibi olası tehlikeleri de engellemiş olacaktır.

Trafik görevlileri ile iletişimde de ben dili önemlidir. Trafikte zaman zaman araç sürücülerinin, rutin kontroller ve benzeri durumlarda görevlileri suçlayıcı tavırlar sergiledikleri görülmektedir. "ne gerek var", "benim her şeyim tam" gibi düşünceler ben merkezci düşünce tarzının ortaya koyduğu düşüncelerdir. Sürücüler trafikteki görevlilerin kendilerine sordukları veya talep ettikleri bilgi ve belgeleri verirlerken bu talep ve kontrollerin trafikte düzeni sağlamak ve kurallara uyulmasının azami şartlarını oluşturmak amacıyla yapıldığını düşünmelidirler.

TRAFİKTE HEYECAN VE STRES :

Trafikte Heyecan ve Heyecanı Etkileyen Faktörler : Trafikte davranışlarımızı etkileyen faktörler bir hayli olup bunların başında heyecan gelmektedir. Sürüş esnasında sürücü kişiliği bazen çok farklı bir yapıya bürünebilir. Heyecan duyguları genelde trafiğe çıktığımız zaman davranışlara olumsuz etki yapar ve doğrudan doğruya davranış atılma olasılığına yol açarlar. Heyecanlar ne kadar yoğun olursa sürücü de o kadar çok bununla baş etmeye çalışacaktır.

Heyecanın Davranış Şeklimizi Etkilemesi: Heyecansal duygular içerisinde boğuşurken direksiyona geçmek problem teşkil eder. Günlük yaşamdaki heyecansal ruh halimiz bir tehlike oluşturduğumuzun bilincine varmadan trafiğe akseder. Olumlu duygular içerisinde geçtiğimizde de sürüş davranışlarımız bundan etkilenebilir. Sevinç, mutluluk veya eğlence duygularına kapıldığımız zaman dikkatimiz dağılır. Günlük yaşamda tamamen normal olan bu duygular, araba kullanırken çok çabuk hafife almaya veya düşüncesizce hareket etmeye dönüşebilir.

Heyecanı Kontrol Altına Alma: Her kim, "iyi bir araba sürücüsü" olarak kalmak istiyorsa kendine özgü kızgınlığını kontrol edebilmeli ve hayal kırıklıklarını hoş görebilmelidir. Saygı, arkadaşlığa dayalı davranış şekli ve soğukkanlılık aynı şekilde bu kapsam içerisine girmektedir. Sorumluluk duygusuna sahip bir sürücü sadece arabayı kullanmayı öğrenmiş olmayıp aynı zamanda kendisine de hakim olmayı öğrenmelidir.

Dikkat : Kim bir tehlikeyi, tehlike olarak algılasa ancak o zaman dikkatli davranabilir. İnsan kendisinin yanlıya düşebileceğini hissederse o zaman başka insanların hatalı davranabileceğini tahmin edebilir. Bunun için tehlike bilinci yanında dikkatte gereklidir. Yani önünü görebilecek şekilde aracı sürmesi gerekmektedir. Örneğin önünde yabancı plakaya sahip bir aracı zamanında gören kişi artık yolu sormak için beklenmedik frenleme, durma veya geç sinyal verme nedeniyle şaşırmayacaktır.

Mağduriyet : Kara yolları trafiğinde başkaları zarar görmeyecek şekilde davranılmalıdır. Bunun içinde dikkatli bir sürüş gerçekleştirerek tehlike oluşturacak hareketlerden uzak durmak gerekmektedir. Sonuçta zarar vereceğimiz kişi veya kişilerinde bizim gibi trafikte hakları olduğunu düşünmek gerekir.

Tehlikeye Sokma : Tehlike, kolayca bir zarara yol açabilen davranış tarzları veya korkutduğumuzda ortaya çıkan davranış tarzları gibi hususlardır. Tehlikeye sokma durumuna en yakın davranış şekillerine aşağıdaki hususlar örnek verilebilir. **Viraja keskin girme.** Çok yüksek hız yapma. **Çok yakın sürme.** Farları çok geç kapatma. **Yolda kalan arabalara karşı yeterli güvenlik tedbirinin alınmaması** Kapıların dikkatsizce açılması. **Trafikte güvenli olmayan bir araba.**

Rahatsız Etme : Trafikte diğer sürücülere bedensel veya ruhsal olarak sıkıntı verme demektir. Trafikte birçok konuda rahatsız etme durumu söz konusu olabilir. Örneğin; tehlike esnasında korna çalınması gibi. Fakat kaçınılması mümkün olan rahatsız etmelerde bulunmaktadır. Örneğin: **Gereksiz yere korna çalma.** Kapıları çok sesli olarak kapatma. **Arızalı bir egzoz borusu.** Aşırı derecede atık gaz ve dumana boğma. **Gereksiz yere çevrede dolaşma.** Uzun süre durduğunda motoru açık bırakma. **Hızlı bir şekilde kalkış yapma.** Gürültülü bir şekilde yüklemeye yapmak gibi.

Güven Prensibi : Kara yolları trafiğinde güven prensibine dayalı kurallar bulunmaktadır Güven prensibi, trafikte uygun davranmayan birisinin olduğu zaman geçerliliğini kaybetmiş olur. Güven prensibi aynı şekilde trafikte zayıf olan kişilere karşı da geçerli olmaz. Bu kişiler arasına çocuklar, hasta olduğu açık şekilde belli olan kişiler, engelliler ve yaşlı insanlar girmektedir. Bu kişiler olduğu zaman hatalı bir davranış şeklinin olabileceği hesaplanmalıdır.

Trafikte Stres ve Stresi Etkileyen Faktörler : Stresi en genel haliyle bireylerin kendilerine ilişkin bir tehdit algıladıklarında verdikleri tepkiler olarak tanımlayabiliriz. Stres altındayken bedenimizde kalp atışımızın hızlanması, zor ve sık nefes alıp verme, terleme, tüylerimizin diken diken olması vb. gibi tepkiler görülmektedir. Stres yaşayan sürücülerin kaygıları artar, kalp atışları hızlanır ve saldırganca tutumlar sergileyebilirler. Araç sayısının gün geçtikçe artması ve hali hazırda kara yollarının artan araç sayısına yetmemesinden kaynaklı olarak trafikte yaşanan kargaşa ve stres artmaktadır.

Trafikte Stresle Başa Çıkma: Stres her zaman yıkıcı duyguları beraberinde getirmes aksine bireyi başarı için güdüleyebilme özelliğine de sahiptir. Bu nedenle önemli olan yaşadığımız stresi yönetebilme ve bu stresle başa çıkma becerilerini kazanmaktır. Trafikte yaşanan stresin hem psikolojik hem de fiziksel sağlığımız üzerinde olumsuz etkileri olabildiği için, trafik ortamında stresle başa çıkma konusunda aşağıdaki önerilere uyulmasında fayda vardır.

Çeşitli nedenlerle trafik sıkışıklığının oluşabileceği zamanlarda erken yola çıkmalı.

İlk defa gidilecek yollarla ilgili önceden araştırma yapmak ve olası güzergâhlar belirlenmeli. Yorgunluk genellikle stresi artırır. Bu nedenle çok yorgun hissedildiğinde yola çıkmadan önce bir müddet dinlenmeli.

Öfke ve kızgınlıklarını saldırgan bir biçimde ifade eden diğer sürücülere benzer şekilde tepki vermekten kaçınılmalı, gerektiği takdirde güvenlik güçlerini bilgilendirilmeli. Trafikte stres yaşatabilecek durumlarla karşılaşıldığında derin nefes alarak sakin kalmaya çalışılmalı, gerekirse sevilen bir müzik ya da radyo programı dinlenmeli vb.

TRAFİKTE HAK İHLALLERİ :

Hak: "İnsanların hayatlarını devam ettirebilmeleri ve toplumun düzenini sağlamaları amacıyla faydalandıkları her şeydir. Kişiyi kanunların ve geleneklerin tanıdığı olduğu çeşitli yetki, özgürlük ve olanaklardır." Genel anlamda haklar; kişisel, sosyal, ekonomik ve siyasal haklar olarak sınıflandırılabilir. Günlük yaşamımızda olduğu gibi trafikte de diğer insanlara zarar vermem ve kimsenin hakkını yememe hususlarını göz önünde bulundururuz. Devletler bu hususları düzenleyebilmek için trafik kuralları ve bu kurallara uymamanın yaptırımlarını düzenlemektedir. Trafikte düzenin sağlanması trafikte bulunan diğer insanların hakkını gasp etmemek için trafik kurallarına uyulmalıdır. Diğer bir deyişle trafik kuralları bireyleri hem kendisine hem de başkalarına karşı korumaktadır. Geçiş üstünlüğü olan araçlara yol vermek bir trafik kuralı olup uyulmaması durumunda cezai müeyyide gerektirir. Yol verilen geçiş üstünlüğüne sahip aracın geçtikten sonra arkasına takılarak yola devam etme uyarıklığı bir hak ihlali olup trafik adabı kazanmamış kimselerin yapabilecekleri bir davranıştır.

Topluma Karşı Yapılan Hak İhlalleri : Trafikteki hak ihlallerinin yalnızca bireylere değil topluma karşı da önemli etkileri görülmektedir. Hak ihlalleri sonucunda oluşan kazaların can ve mal kayıplarının yanı sıra yaralanmalar ve bunların psikolojik etkileri de göz önünde bulundurulduğunda toplumsal açıdan da çok çeşitli etkileri görülmektedir. Ölümlü kazalar sonucunda ailelerin yok olması, geride kalan bireylerin psikolojik olarak gördükleri zararlar ve bu psikolojik etkiler dolayısıyla özellikle gençlerde meydana gelen zararlı alışkanlıklar toplumun dinamiklerinin bozulması ve yaşam kalitesinin düşmesine sebep olmaktadır.

Diğer Canlılara Karşı Yapılan Hak İhlalleri : Trafikteki bir diğer önemli hak ihlali insanlar dışındaki diğer canlılar üzerinde gözlemlenmektedir. Trafikte insanlar dışında birçok canlı ile muhatap olmak zorunda kalınabilir. Özellikle hayvanlara karşı trafikteki sürücü tutum ve davranışları çok büyük önem arz etmektedir. Yaşama hakkı en kutsal değerlerden birisidir. Haliyle diğer canlıların da yaşama hakkını elinden almak hiç kimseye verilmiş bir hak değildir.

Kamu Hakkı İhlalleri : Trafikte kamu hakkı denildiğinde trafik ihlalleri sonucunda ülkenin tamamının uğradığı hak kayıpları aklı gelmektedir. Trafik kazası sonucu meydana gelen maddi hasarlar ve yaralananlara yapılan sosyal güvenlik harcamaları ülke ekonomisine büyük ölçüde zarar vermektedir. Açılan çok sayıda dava ile yargı sisteminin iş yükünün artması, engelli nüfus artışı ve toplumsal alandaki psikolojik etkileri topluma verdiği zararların başlıcaları olarak sayılabilir.

Doğaya ve Çevreye Karşı Yapılan Hak İhlalleri : İnsanların doğa ve çevre ile ilişkileri de trafik açısından ele alınması gereken önemli husustur. İnsan-oğlunun faaliyetleri sonucunda doğa ve çevreye karşı birçok olumsuz etkiler ortaya çıkabilmektedir. Trafik özelinde ele alındığında trafikte öze araç kullanımı artışının enerji tüketimi, hava kirliliği ve gürültü kirliliği gibi birçok olumsuz etkileri olduğu gözlemlenmektedir. Trafikte meydana gelen kazalar nedeniyle çevremiz kirlenmekte, ekolojik denge bozulabilmekte, kara yollarına atılan atıklar yüzünden çevre kirlenmekte, ayrıca önemli ölçüde gürültü kirliliği meydana gelebilmektedir.

Birey Haklarına Verilen Zararlar : Trafikteki hak ihlallerinin bir tanesi de birey haklarına verilen zararlardır. Birey hakları denildiğinde hiç şüphesiz aklı ilk gelen hak yaşam hakkıdır. Yaşam hakkı tüm dünyada anayasalarla güvence altına alınmış ve kişinin kendisinden de koruma sağlamaktadır. Yani trafik açısından ele alındığında sürücülerin hem kendilerini hem de başkalarının yaşama haklarını tehlikeye atacak davranışlardan uzak durması gerekmektedir. Yaşam hakkı tüm dünyada diğer tüm hakların öncülü olarak ele alınmaktadır.

TRAFİK KÜLTÜRÜ : Kültür, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan bütün maddi ve manevi değerler ile bunları yaratmada, sonraki nesillere iletmede kullanılan, insanın doğal ve toplumsal çevresine egemenliğinin ölçüsünü gösteren araçların bütünüdür. Diğer bir anlatımla bir topluma veya halk topluluğuna özgü düşünce ve sanat eserlerinin bütünü olarak tanımlanmaktadır.

Trafik kültürü de kültür tanımından hareketle içinde bulunulan toplum tarafından benimsenen ve o kültüre uygun davranıldığında desteklenen ancak o kültüre aksi davranışlar sergilendiğinde hoş karşılanmayan ve yaptırım uygulanan kurallar bütünü olarak ifade edilebilir.

Bilinçli, sorumluluk sahibi sürücü ve yayaların yetiştirilmesi ancak eğitim ile gerçekleşebilir. Bir başka deyişle kültür ortak normlar çerçevesinde oluşturulduğundan trafik kültürü oluşturmak da eğitim ile mümkün olabilir. Trafik kültürü alınan eğitimler ile bu eğitimlere uygun tutum ve davranış geliştirilmesi ve söz konusu olumlu tutum ve davranışların süreklilik kazanması halinde mümkün kılınabilir. Ülkemiz trafik kazalarının en fazla görüldüğü ülkeler arasında yer almaktadır. Kazaların önüne geçebilmek ve güvenli bir sürüş deneyimi ise trafik kurallarına uymaktan geçmektedir.

Ülkemizin en büyük problemlerinden biri trafik kültürü eksikliğidir. Trafik kültürünün oluşmamış olması trafik kazalarında aşırı can kayıpları, yok olan maddi değerler, ulaşım araçlarının doğaya verdiği zararlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Toplumda yazılı olan kuralların yanı sıra yazılı olmayan kurallar da vardır.

Trafik kazalarının en aza indirilebilmesi için yazılı olmayan bu kuralların, kişilerin trafiğe çıktığı zaman devreye girmesi ve sürücülerde yaşam şekline dönüşmesi gerekmektedir. Kısacası trafik kültürünün oluşturulup yerleştirilmesi trafikte karşılaşılan problemlerin çözümünde en etkili yollardan biridir.

TRAFİK PSİKOLOJİSİ :

Trafikte Sürücülerin Birbirlerini Etkilemeleri :

Trafikte şiddet yanlısı ve öfkeli sürücüler diğer sürücülerini etkilemeleri üzerine birçok araştırmalar yapılmıştır. Öfkeli sürücülerin trafikteki negatif davranışları ve sebepleri ve bunların diğer sürücülerini etkilemesini "Sürücü Davranış Analizi" diye adlandırabiliriz.

Öfkeli sürücü trafikte sınırlendiğinde önce açık bir şekilde el kol hareketleriyle diğer sürücüye bağırır ve sınırine hakim olamaz ise hakaret etmeye başlar. Eğer diğer sürücü cevap verir veya tartışmaya devam ederse kullandığı araçla diğer sürücüye çok yakın takip edip sıkıştırarak onu rahatsız eder.

Bu durum diğer sürücülerin olumsuz örnek almasına kendilerinin de aynı öfke davranışını sergilemesine neden olabilmektedir.

Trafikte Öz Denetim (Öz Kontrol)

Trafiğin nasıl işlediğinden haberi olmayan bir sürücü arabasına binip yola çıktığında, aşırı hız sonucu trafik kazasına sebep olarak yanındaki ve kara yolunda seyreden diğer yolcuların hayatlarını tehlikeye atabilir. Buna engel olmak için trafiğe çıkmadan önce gerekli eğitimleri alarak trafik kurallarını öğrenip bu durumu davranış haline getirdikten sonra trafiğe çıkmalıdır.

Kişi trafikte araç kullanırken insan hayatının her şeyin üstünde olduğunun farkında olarak araç kullanılmalı ve çevresindeki sürücülerin kendisini örnek alabileceğini unutmamalıdır. Trafikte seyir halindeyken öfke kontrolü yapabilmeli öz denetim mekanizmasını uygulayabilmelidir.

KONU TESTİ

1) Trafik içinde, sorumluluk, yardımlaşma, tahammül, saygı, fedakârlık, sabır vb. değerlere sahip olabilme yetisi aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Karayolu b) Çevre c) Trafik adabı d) Araç

2) Aşağıdakilerden hangisi trafikte temel değerlerden birisi değildir?

- a) Sorumluluk b) Yardımlaşma c) Asabiyet d) Feragat ve fedakarlık

3) Bir olay ya da bir durumda karşımızdaki kişi hakkında herhangi bir yargıda bulunmadan önce kendimizi onun yerine koyarak, olayı/durumu onun gibi yaşamamıza ne denilir?

- a) Empati (duygudaşlık) b) Hoşgörü c) İnkilem d) Pedagoji

4) Öfkelendiğimizde tepkiler nasıl olur?

- a) Zihinsel-Davranışsal b) Bedensel-hareketsel c) Duygusal d) Empatik

5) Aşağıdakilerden hangisi öfke ile yapılan zihinsel tepkilerden birisidir?

- a) Dikkatsizlik b) Sigara tiryakiliği
c) Alkolizm d) Huzursuzluk

6) Aşağıdakilerden hangisi davranışsal tepkilerden birisidir?

- a) Unutkanlık b) Acelecilik
c) Uykusuzluk d) Dikkatsizlik

7) Aşağıdakilerden hangisi trafik kazası sırasında sürücü ve yolcuların taşıttan dışarı fırlamasını ya da başını çarpmasını önler ?

- a) Engel işareti b) Çekme halatı c) Boyun korsesi d) Emniyet kemeri

8) Aşağıdakilerden hangisi güvenli sürücülüğü belirleyen kişilik özelliklerindendir?

- a) Dikkat ve konsantrasyon bozucu davranışlara açık olma eğilimi
b) Trafik ortamındaki riskleri en aza indirecek biçimde davranma becerisi
c) Kızgın ve yarışmacı motivasyon ile araç kullanma isteği
d) Trafik ihlallerinin suç teşkil etmediği algısı

9) Kentlerimizin en büyük sorunlarından biri olan trafik sıkışıklığında trafiği açmayacağını bile bile sürekli korna çalarak, çevrede bulunanların gürültü kirliliğine maruz bırakılması hâli, trafikte hangi temel değere sahip olunmadığını gösterir?

- a) Öfke b) Sabır c) İnatlaşma d) Aşırı tepki

10) Denetim ve ceza korkusu olmadan yazılı kurallara uymanın yanı sıra yazılı olmayan, trafik içerisinde karşılıklı anlayış ve empati gerektiren davranışları oluşturma ve bu davranışları alışkanlık haline getirmedir. Bu cümlede tanımı yapılan kavram, aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Mizaç b) Beden dili c) Trafik adabı d) Konuşma üslubu

11) Sürücünün trafik ortamında yaptığı hangi davranış, diğer sürücülerin dikkatinin dağılmasına ya da paniğe kapılmalarına sebep olabilir?

- a) Davranışlarının sonuçlarını düşünerek hareket etmesi
b) Aracını kullanırken trafik kurallarının bilincinde olması
c) Başkalarının canına ya da malına zarar verme sorumluluğunu üstlenerek araç kullanması
d) Sürekli şerit değiştirerek (slalom yaparak) araç kullanması

12) Sürücünün aracını hareket ettirmesiyle birlikte trafikteki diğer yol kullanıcıları ile iletişimi başlar ve aracını park edinceye kadar da bu iletişim sürer.

Buna göre, aşağıdakilerden hangisi trafikte olumlu yönde iletişim kurma becerisine örnektir?

- a) Korkutmak veya şaşırtmak
- b) Su, çamur ve benzerlerini sıçratmak
- c) Sola ya da sağa dönüş yapmadan önce sinyal vermek
- d) Sigara külü ve izmaritlerini veya başka şeyleri yola atıp dökmek

I. Dikkatin dağılması

II. Kural ihlallerinin artması

III. Sabırsızlık ve tahammülsüzlüğün azalması

13) Yukarıda verilenlerden hangilerinin, trafikte öfke duygusuna kapılan sürücülerde görülme olasılığı diğer sürücülere göre daha fazladır?

- a) Yalnız I
- b) I ve II
- c) II ve III
- d) I, II ve III

• Kaza sonrası meydana gelen maddi hasar miktarı

• İş gücü kaybının yanı sıra yaralıların tedavi süreçleri ve maliyeti

14) Trafik kazalarıyla ilgili olarak yukarıda verilenler, aşağıdakilerden hangisini olumsuz yönde etkiler?

- a) Ülke ekonomisini
- b) Bireylerde trafik bilincinin oluşmasını
- c) Kasko sigortasının önemini
- d) Taşıt güvenlik donanımlarının gelişimini

15) Kaza anında araç dışına fırlama riskini azaltmak için araçlarda bulunan güvenlik sistemi aşağıdakilerden hangisidir?

- a) ASR
- b) ABS
- c) Emniyet kemeri
- d) Hava yastığı

16); trafik içinde sorumluluk, yardımlaşma, tahammül, saygı, fedakârlık, sabır vb. değerlere sahip olabilme yetisidir.

Verilen ifadede boş bırakılan yere aşağıdakilerden hangisi yazılmalıdır?

- a) Beden dili
- b) Konuşma üslubu
- c) Trafik adabı
- d) Trafikte hak ihlali

17) Aşağıdakilerden hangisi sorumluluk duygusuna sahip bir sürücünün özelliklerindendir?

- a) Trafik kurallarını önemsemeden araç kullanması
- b) Davranışlarının sonuçlarını düşünerek hareket etmesi
- c) Sevdiklerinin hayatını tehlikeye atmaktan çekinmemesi
- d) Kendi yetki alanına giren herhangi bir olayı başkalarının üstlenmesini beklemesi

18) Birlikte yaşadığımız trafik ortamında, kişinin belki de farkında bile olmadan yaptığı olumsuz bir davranış hiçbir suçu olmayan bir başka kişinin ölümüne, yaralanmasına ya da ömür boyu sakat kalmasına neden olabilir.

Buna göre trafik içinde hatalı davranış sergileyen bir sürücüyü hangisinin yapılması, hem o sürücünün hem de trafikteki diğer sürücülerin kaza yapma yada olumsuz bir durum oluşturma riskini azaltır?

- a) Aşırı tepki gösterilmesi b) Kaba ve saldırgan davranılması
c) Kızgın biçimde kornaya basılması d) Nezaket ve saygı çerçevesinde uyarılması

19) Aracını park ettikten sonra durduğu yerin diğer yol kullanıcıları açısından görme - görülmeye ya da manevra engeli oluşturup oluşturmadığını kontrol eden bir sürücünün bu davranışı trafikteki hangi değere uygundur?

- a) Empati b) Tahammül c) Beden dili d) Konuşma üslubu

20) Aşağıdakilerden hangisi öfkenin vücutta ortaya çıkardığı fizyolojik tepkilerden biri değildir?

- a) Yüzün kızarması b) Kaşların çatılması
c) Yumrukların sıkılması d) Kontrollü davranılması

21) Trafik kazası geçiren kişiler:

I. Canlarına bir zarar gelmese bile psikolojik olarak zarar görürler.

II. Kişilerin bu bozuk psikolojileri ailelerin eve topluma olumsuz yansır.

Verilenler için aşağıdakilerden hangisi söylenebilir?

- a) I. doğru, II. yanlış b) I. yanlış, II. doğru
c) Her ikisi de doğru d) Her ikisi de yanlış

22) Ters yönden gelen bir sürücüyü "Bu sokak tek yönlü, herhalde siz girişteki levhayı görmediniz, lütfen daha dikkatli olun" diyen bir sürücü trafikte aşağıdaki değerlerden hangisine uygun davranmıştır?

- a) İnatlaşma b) Trafik kültüründe birbirini uyarma
c) Aşırı tepki gösterme d) Kaba ve saldırgan davranma

23) Geçilmekte olan araç sürücüsünün yavaşlayıp geçme yapan araca kolaylık sağlaması durumu, trafikte aşağıdaki değerlerden hangisiyle ifade edilir?

- a) Bencillik b) İnatlaşmak c) Diğergamlık d) Sorumsuzluk

Cevap Anahtarı : 1-c 2-c 3-a 4-b 5-a 6-b 7-d 8-b 9-b 10-c 11-d
12-c 13-b 14-a 15-c 16-c 17-b 18-d 19-a 20-d 21-c 22-b 23-c



ARAÇ TEKNİĞİ



ARACI TANIMA ve ARAÇ KULLANMAYA HAZIRLIK

Araçta Bulunan Kısımlar ve Sistemleri :

Şase : Arabanın iskelet sistemidir, tüm parçalarının monte edildiği en büyük bölümdür. Şase bir arabanın güvenliğinin baş unsurudur. Kaza anında çarpma şiddetini göğüsleyen, gerekli kırılma noktalarını kırılarak, kaza şiddetini en aza indiren bölümdür.

Karoseri : Motor, güç aktarma organları ve diğer sistemleri üzerinde taşıyan kısımdır.

Güç Aktarma Organları : Motor gücünün çekici tekerleklerle aktarılmasını sağlayan elemanlardır.

Fren Sistemi : Seyir halindeki aracı durdurmak veya yavaşlatmak, park halindeki aracın sabitlenmesini sağlamak amacıyla kullanılan sistemdir.

El Freni : Duran aracı sabitler. **Ayak (Servis) Freni :** Seyir halindeki aracın durmasını veya yavaşlamasını sağlar.

Direksiyon Sistemi : Aracın istenilen yöne sevkini sağlayan sistemdir.

Süspansiyon Sistemi : Araç hareket halinde iken yoldan dolayı meydana gelebilecek sarsıntı, titreşim ve darbeleri üzerine alarak şaşıya iletmesini engelleyen sistemdir.

Aydınlatma İkaz Sistemleri : Aracın gece veya gündüz emniyetli seyrini sağlamak amacıyla kullanılan sistemdir.

Gösterge Sistemi : Araçla ilgili uyarıları önceden sürücüyeye bildiren sistemdir.

Araç Tanıtım Kitabı : Aracın lastik hava basınçları, yakıt sistemi, periyodik bakım aralıkları elektrik sistemi, sigortalar vb. gibi günlük hayatta karşınıza çıkabilecek küçük sorunları anlayıp çözüm bulmanıza destek olacak aracı tanıtan kitaplardır.

Aracınızla ilgili aradığınız tüm bilgiler bu el kitapçığında bulunur.

MOTOR ÇEŞİTLERİ ve ÇALIŞMA PRENSİPLERİ

Motor : Aracın hareketi için güç elde eden makinalardır.

Benzinli, Dizel ve Lpg li Motorlar (İçten Yanmalı Motorlar) : Yanma sonucu elde ettiği ısı enerjisini mekanik enerjiye çeviren makinelerdir.

Elektrikli Araç Motoru : Depolanan elektrik enerjisini tekerleklerle çekiş gücü sağlamak için mekanik enerjiye çeviren motorlardır. Sadece Elektrik enerjisi ile çalışır.

Hibrit Motor : Bu sistemde benzin ile birlikte elektrik enerjisi de kullanılmaktadır. Yani ikili prensip ile çalışan bu motor, yeri geldiğinde benzin, yeri geldiğinde de elektrik ile çalışmaktadır.



Yanma Yerine Göre Motorlar

İçten Yanmalı Motorlar : Yakıt motorun silindirleri içerisinde yanıyorsa buna **İçten yanmalı** motor denir. (Günümüz araçlarında en fazla içten yanmalı motorlar kullanılır).

Kullanılan Yakıt Cinsine Göre Motorlar:

- Benzinli motorlar (Benzin)
- Dizel Motorlar (Mazot-Motorin)
- LPG'li motorlar (Likit Petrol Gazı)
- Benzin ve LPG'li motorlar

Soğutma Sistemlerine Göre Motorlar :

- Su soğutmalı motorlar, - Hava soğutmalı motorlar.

Soğutma Sistemi : Motorun daha verimli çalışabileceği ısı ortamını sağlar.

Zamanlarına Göre Motorlar :

- İki zamanlı motorlar
- Dört zamanlı motorlar

Dört Zamanlı Motorların Çalışma Sistemi :

- **Emme zamanı :** Benzinli motorlarda emme subabı açılır ve silindirlere yakıt ve hava karışımı dolar. (**Dizel motorlarda emme subabı açılır, silindirlere sadece hava dolar**).

- **Sıkıştırma zamanı :** Benzinli motorlarda yakıt hava karışımı pistonun yukarı hareket etmesiyle sıkışır. (**Dizel motorlarda hava pistonun içerisinde dar bir hacimle sıkıştırılır. Sıkışan hava yakıtı ateşleyebilecek sıcaklığa ulaşır**)

- **Ateşleme (İş) zamanı :** Benzinli motorlarda sıkıştırılmış karışım buji ile utuşturulur ve yanma gerçekleşir. (**Dizel motorlarda sıkıştırılmış havanın üzerine enjektör tarafından basınçlı motorin (mazot) püskürtülür. Yakıt sıcak hava içerisinde yanar.**)

- **Egzoz zamanı :** Yanan yakıtın çıkardığı gazlar egzoz subabının açılmasıyla egzoz manifoldu yardımıyla egzoz borularından dışarıya atılır. Egzoz zamanı dizel ve benzinle çalışan motorlar için aynıdır.

Marş Sistemi : Marş motoru yardımı ile ilk hareketi vererek motoru çalıştırır.

Marşa basıldığında marş motoru çalışmıyorsa akü boşalmıştır, akünün utup başları gevşemiş veya oksitlenmiştir.

Şarj Sistemi : Motor çalışmaya başladığı andan itibaren aküyü şarj eder ve aracın elektrik ihtiyacını karşılar.

Yağlama Sistemi : Motor bloğu içerisinde bulunan parçaların hareketleri esnasında sürtünmelerini ve aşınmalarını azaltır, hareketi kolaylaştırır, soğutmaya yardımcı olur ve çalışan yüzeyleri temizler.

Elektrikli Motorlar : Teknoloji çağının bir sonucu olarak yakıt tasarrufu yapan, petrol tüketmeyen, sessiz ve yüksek verimlilikle çalışan motorlardır.

Elektrikli araçlar bir rotor vasıtasıyla hareket eder. Elektrik motorunun içinde yer alan ve döner hareket halinde olan rotor adlı parça sayesinde elektrikli araç çalışır. Rotor döndükçe elektrik akımı iletilir, elektrik enerjisi hareket enerjisine dönüşür.

Hibrit Motorlar : Hibrit motorlu araçlarda içten yanmalı benzin motorunun yanında batarya, elektrik motoru ve bir de jeneratörün sisteme dahil edilmesiyle oluşturulmaktadır.

Otomatik Vitesli Araçların Özellikleri :

Otomatik vitesli araçlar özellikle şehir içi kullanımda konfor sağlıyor. İki elin direksiyonda kalış süresinde artış kazandırıyor. Şehir içi dur kalk durumunda debriyaj pedalının bulunmaması büyük bir kolaylık sağlıyor. Hem düz yolda hem de yokuşlardaki iniş kalkışlarda otomatik vitesin sunduğu rahatlık manuel vitesli olanlara göre daha yüksek oranda. Otomatik vitesli araçların bir alt yada üst vites geçişinde gerekli olan zaman manuel vitesden daha fazla. Manuel vitesli araçlarda ise istediğiniz vitesi ve devri istediğiniz gibi ayarlayabilirsiniz.

ARAÇ KULLANMAYA HAZIRLIK

Sürücü Koltuğunun Ayarlanması : Aracın kullanımı ve ayakların pedalları rahat bir şekilde kumanda etmesi için öncelikle sürücü koltuğu ayarlanır. Koltuk ayarı ayaklar ile pedalları kontrol ederken vücudun öne ve arkaya hareket ettirmemeyi sağlar. Rahat bir sürüş için koltuk ayarlanırken, ileri, geri, yükseklik, sırt yaslanma eğim, ve baş dayanağının yükseklik ve eğim ayarı yapılır.

Baş Desteklerinin Ayarlanması : Hareket halindeyken trafiği kontrol edebilmek için baş desteklerinin görüşü engellememesi gerekir.

Aynaların Ayarlanması : Aynalar sürücülere aracın arkasından, sağından veya solundan gelen trafiği kontrol etmelerini, sağa, sola dönüşlerde ve park etme sırasında rahat hareket etmelerini sağlar. Araç içi geriye görme aynası arka camın tamamını görecektir şekilde ayarlanır.

Direksiyon Simidinin Ayarlanması : Hareket halindeyken ayaklarınızın direksiyon simidine çarpmaması ve direksiyonu rahat kumanda edebilecek şekilde ayarlanmalıdır. Direksiyon simidinin altında bulunan kumanda kolunu açarak aşağı ve yukarı hareket ettirilir.

Emniyet Kemerinin Ayarlanması : Can güvenliğiniz bakımından hareket etmeden önce emniyet kemerinizin kesinlikle takılması gerekir. **Emniyet kemeri takmak aynı zamanda bir trafik kuralıdır.** Emniyet kemeri takılırken kolların ve vücudun rahat hareket ediyor olmasına dikkat edilmelidir.

ARACIN DIŞ KONTROLÖNÖN YAPILMASI

Araca binilmeden önce aracın etrafı kontrol edilerek; altında veya arkasında çocuk, kedi ve köpek varmı diye bakılmalı. Aracın lastikleri ve aydınlatma sistemi (sinyaller, kısa ve uzun hüzmeli farlar stop lambaları) kontrol edilmeli.

Aracınızı bıraktığınız yerde aracınıza çarpıp kaçmış olabilirler Bu nedenle aynalarda, kaportada çarpma, çizik ve eğiklik gibi hasar olup olmadığı kontrol edilmelidir. Eğer böyle bir durum varsa aracınızı yerinden oynatmadan yetkililerce rapor tutturmalısınız.

Araç bulunduğu yerden çıkarıldıktan sonra aracın çıkarıldığı yer kontrol edilerek aracın sistemlerinde su ve yağ kaçağı olup olmadığı kontrol edilir.

KOLTUK, AYNA VE DİREKSİYON AYARLARI

Sürücü Koltuğunun Ayarlanması : Araç sürücüsü koltuğu kendisine göre aşağıdaki gibi ayarlamalıdır.

- **Vücut ile koltuk arasında boşluk kalmamalı. Sırtınız koltuğa tam yaslanmalı, bacakların alt kısmı koltuk ile tam temasta olmalı.**
- Kolları uzatınca bilekler direksiyon simidinin üzerine gelmeli. Böylelikle direksiyonu kıldığınızda sırtınız koltuktan ayrılmayacaktır.
- **Pedallara ayağın tümüyle (ayak parmaklarıyla değil) tam basıldığında bacak hala dizden kırık olabilmeli.**
- Bacaklar direksiyon simidine değmemelidir.

Ayna Ayarları : Sürücü araç kullanırken aynaları aracın sağını, solunu ve arka tarafını kontrol ederek güvenli bir sürüş sağlamak için kullanır. Araç kullanırken devamlı önünüze bakmayıp aynalara bakarak arkadan gelen araçların hızına göre kendi hızınızı, geçiş noktanızı ve duruş sırasındaki güvenliğinizi kontrol etmeniz için kullanılır.

İç Dikiz Aynası : Araç içi geriye görme aynası (dikiz aynası) arka camın tamamını ve yolu görebilecek şekilde ayarlanmalıdır. İç dikiz aynaları gece arkadan gelen araçların far ışıklarını sürücünün gözüne yansıtmaması için dikiz aynasının gece konumuna ayarlanması gerekir.

Sol Dikiz Aynası : Aynanın alt köşesinde sol arka kapıdaki tutma yeri görülecek şekilde ayarlanmalıdır.

Sağ Dikiz Aynası : Aynanın alt köşesinde sağ arka kapıdaki tutma yeri görülecek şekilde ayarlanmalıdır.

Direksiyon Ayarı : Direksiyon ayarı sürüş esnasında manevra kabiliyetinizi belirler. Koltukla direksiyon arasında uygun bir mesafe olmalı, bu mesafe dirsekler çok açık ya da çok dik olmayacak şekilde, manevrada kolaylık sağlayacak mesafede, hafif bükülü durumda olmalıdır. Direksiyon simidini bir saat olarak düşünürsek direksiyon tutuş pozisyonu **9-15** olmalıdır.

EMNİYET KEMERİNİN TAKILMASI VE BAŞ DESTEKLERİ

Emniyet kemeri sürücü ve yolcuları ani fren veya kaza durumunda araçta tutarak vücutlarını ve kafalarını ileri, sağa-sola ve yukarı vurmasını ve araçtan fırlamalarını önler.

Eğer emniyet kemeri kullanmıyorsanız aracınız dursa bile siz araç içindeki yolcu ve hareketli cisimler aynı hızla yol almaya devam eder ta ki direksiyon, torpido veya ön cam sızi durdurana kadar.

Baş destekleri bir kaza anında boyun yaralanmaları riskini düşürmek için tasarlanmışlardır. Araç koltuğunda oturup arkanıza yaslandığınızda maksimum koruma için baş desteği üst kısmının kulaklarınızla aynı hizada olmasını sağlayınız.

**YAŞAMLA ÖLÜM
ARASINDAKİ FARK**



ARACIN ÇALIŞTIRILMASI

Kontak anahtarını takmadan önce el freninin çekik olduğu kontrol edilmelidir, **vites boşa** alınır, **(vites kolunu sağa sola hareket ettirin, sağa ve sola rahat hareket ediyorsa vites boşta)** kontak anahtarını direksiyonun sağında bulunan anahtar girişine takın ve ileri doğru çevirin, eğer dönmüyorsa direksiyon kilitlemiş demektir. Direksiyon hafifçe sağa sola oynatılırken kontak anahtarı 1 kademe açılmalıdır, birinci kademede bazı elektronik aksamı ve aydınlatmaları devreye sokarsınız, çevirmeye devam ederek ikinci kademeye getirdiğinizde ise göstergeler çalışacaktır. Göstergelerin birçoğu birkaç saniye içinde söner. Kızdırma bujisi lambası veya enjeksiyon uyarı lambasının sönməsi beklenir, söndükten sonra debriyaj pedalına sonuna kadar basılarak marş yapıp motor çalışıncaya kadar elinizi bırakmayınız. **Motor çalışınca kontak anahtarı bırakılır.**

ARAÇ GÖSTERGELERİNİN KONTROLÜ

Aracın ön paneli üzerine, sürücünün kolay bir şekilde görebileceği yere konulmuştur. Aracın hızı, motor devri, soğutma suyu sıcaklığı, depoda kalan yakıt miktarını, ve arıza meydana gelmeden önce veya arıza durumunda sürücüyü uyarmak, aracın çalışma sistemleri hakkında bilgi vermek, amacıyla çeşitli sembollerden oluşan ışıklı uyarı sembolleri kullanılır. Araç kontağı açıldığında bu göstergeler yanar ve 1 kaç saniye içinde sönməsi gerekir. **(Yağ lambası, Akü şarj lambası ve motor arıza lambası hariç)** Bu lambalar ise aracın motoru çalıştırıldıktan sonra sönməsi gerekir.





Yağ Lambası : Aracın motoru çalıştığı andan itibaren yağ lambasının sönmesi gerekir sönmüyorsa veya hareket halinde iken yağ lambası yanıyor ise yağlama sistemi ile ilgili arıza olduğunu bildirir, eğer hareket halinde iseniz trafiği tehlikeye sokmamak şartı ile **en sağ (emniyet) şeridine geçilerek araç stop edilir ve arıza giderilir.**

Şarj Lambası : Aracın motoru çalıştığı andan itibaren şarj lambasının sönmesi gerekir sönmüyorsa veya hareket halinde iken şarj lambası yanıyor ise şarj sistemi ile ilgili arıza olduğunu bildirir, eğer hareket halinde iseniz trafiği tehlikeye sokmamak şartı ile **en sağ (emniyet) şeridine geçilerek araç stop edilir ve arıza giderilir.**



Hararet (Isı) Lambası : Motor soğutma sistemindeki arızayı bildirir. Araç hareket halinde iken hararet lambası yanıyor ise trafiği tehlikeye sokmamak şartı ile **en sağ (emniyet) şeridine geçilerek durulur, araç stop edilmez, rölantide çalıştırılır, soğutma suyu kontrol edilir, eksikse; ılık ve temiz su ilave edilir.**

Yakıt Lambası : Sürücüyü depodaki yakıtın bitmek üzere olduğunu bildirir. Yakıt azaldığında göstergede **kırmızı renkte uyarı ışığı yanar.**

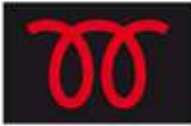


El Freni Lambası : Aracın tekerleğinin el freni ile sabitlendiğini bildirir. **Not :** **Aracın fren hidroliği azaldığı veya bittiği taktirde el freni uyarı lambası yanabilir.**

Motor Arıza Lambası : Motorun herhangi bir yerinde arıza olduğunu bildirir. **Araç hemen stop edilir.** Servise gidilerek arızanın giderilmesi sağlanır.



Aşınmış Fren Balatası Lambası : Aracın fren balatalarının bitmek üzere olduğunu bildirir. **Servise gidilerek balataların değiştirilmesi gerekir.**



Kızdırma Bujileri İkaz Lambası (Sadece dizel motorlu araçlar için) : Dizel motorlu araçlarda soğuk havalarda motoru kolay çalıştırmak için ısıtma bujileri silindir içerisindeki havayı ısıtır. Kontak açıldıktan sonra marş yapılması için öncelikle kızdırma bujileri ikaz lambasının sönmesi gerekir. İkaz lambası söndükten sonra marş yaparak motor çalıştırılır.

Arka Cam Rezistansı Göstergesi : Aracın gösterge panelinde bulunan bu sembol arka cam rezistansının çalıştığını bildirir. Arka cam rezistansı soğuk veya yağışlı havalarda arka camda oluşan buğulanmayı önlemek için kullanılır.



Açık Kapı İkaz Lambası : Aracın kapılarından biri veya bir kaçının açık kaldığı veya tam kapanmadığını bildirir.

Emniyet Kemeri Takılmamış Uyarı Lambası : Emniyet kemerinin takılmamış olduğunu bildirir. Bazı araçlarda uyarı ışığıyla birlikte sesli uyarıda bulunur.



Hava yastığı (Airbag) Göstergesi : Hava yastıkları hakkında bilgi verir. Hava yastığı (Airbag) çarpışma durumunda otomatik olarak şişerek sürücü ve yolcuların ölüm ve yaralanmalarını azaltan pasif güvenlik sistemidir.

Dörtlü İkaz Lambaları : Dörtlü ikaz lambalarının yanmakta olduğunu bildirir. (Aracın arızalanması, hasta taşıma vb. gibi durumlarda kullanılır.)



Park Lambası Göstergesi : Park lambalarının açık olduğunu bildirir. (Farlar açıkken bu lamba yanar)

Kısa Hüzmeli Far Göstergesi : Kısa hüzmeli farların açık olduğunu bildirir.



Uzun Hüzmelî Far Göstergesi : Uzun hüzmelî farların açık olduğunu bildirir.



Sağ Sinyal Göstergesi : Sağ sinyal lambasının açık olduğunu bildirir.

Sol Sinyal Göstergesi : Sol sinyal lambasının açık olduğunu bildirir.

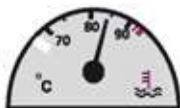


Sis Lambası Göstergesi : Sis lambasının açık olduğunu bildirir. Sis lambaları sis, pus, tipi gibi hava şartlarında kısa ve uzun hüzmelî farlarla birlikte kullanılır.

Düşük Lastik Hava Basıncı Göstergesi : Lastik hava basıncının düşük olduğunu bildirir.



ABS Fren Sistemi Arzası Göstergesi : Aracın fren sisteminde bir arıza olduğunu bildirir.



Soğutma Suyu Sıcaklığı (Hararet) Göstergesi : Soğutma suyunun sıcaklığını bildirir. Motor çalışma suyu sıcaklığı 85 - 90 derecedir.

Kilometre (Hız) Göstergesi : Aracın seyrettiği hızı kilometre/saat cinsinden gösterir.



Motor Devir Saati Göstergesi : Motorun devir sayısını birim zamanda gösterir. (dev/dak cinsinden motorun devrini)



Yakıt Göstergesi : Depoda bulunan yakıt miktarını gösterir.

GÜÇ AKTARMA ORGANLARI

Debriyaj (Kavrama) : İsteğe bağlı olarak motorun hareketini vites kutusuna iletir veya keser. Yeri volan ile vites kutusu arasındadır. Hareket halinde iken debriyaj pedalı basılı tutulmamalıdır.

Debriyaj pedalının ani, sert ve yarım debriyaj olarak kullanılması debriyaj balatalarının aşınmasına ve yağlanması sebeptir.

Vites değiştirme işlemlerinde debriyaj pedalına tam olarak basılmalıdır.

Vites Kutusu (Şanzıman) : Motorun hızını ve gücünü ayarlar.

Aracın kalkışını sağlar, Aracın geri hareketini sağlar

Vites kutusu genel olarak dişli ve millerden oluşmuştur.

Dişlilerin aşınmasını ve ısınmasını önlemek için vites kutusu içerisine dişli yağı ilave edilir. Vites değiştirme işlemlerinde vites kutusu ses yapıyor ise debriyaj pedalına tam basılmamıştır veya vites kutusu yağsız kalmıştır.

Şaft (Kardan Mili) : Vites kutusu ile diferansiyeli birbirine bağlar ve vites kutusunun hareketini diferansiyele iletir.

Diferansiyel : Şafttan gelen torku arttırarak akslara iletir.

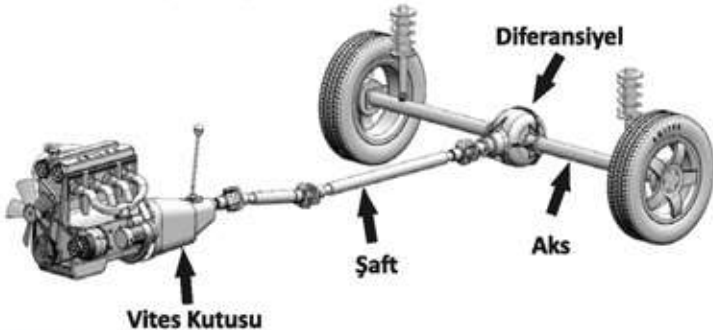
Virajlarda ağı lastiklerin farklı açılarda ve hızlarda dönmesini sağlayarak aracın savrulmasını önler.

Tekerleklerle güç ve tork dağılımını sağlar

Diferansiyel içerisinde de dişli ve miller vardır.

Dişlilerin zarar görmemesi için dişli yağı kullanılır.

Akslar : Diferansiyelden gelen hareketi tekerleklerle iletir.



KONU TESTİ

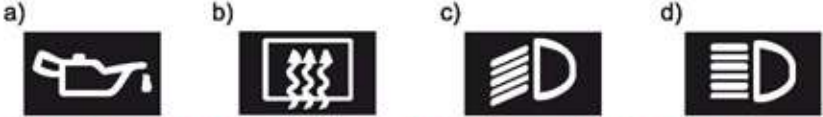
1) Dört zamanlı dizel motorlarda, zamanların oluşum sırası aşağıdaki gibidir.



Buna göre, hangi zamanda yanma sonucu oluşan gazlar motor dışına atılır?

- a) Emme zamanı b) Sıkıştırma zamanı
c) Ateşleme zamanı d) Egzoz zamanı

2) Seyir hâlinde iken aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, trafik kurallarına uymak şartıyla derhâl durulması gerektiğini belirtir?



3) Aşağıdakilerden hangisi aracın gösterge paneli üzerinde yer almaz?

- a) Kilometre saati b) Kontak anahtarı
c) Hava yastığı ikaz ışığı d) El freni çekili ikaz ışığı

4) Aşağıdakilerden hangisi, duran aracı güvenli bir şekilde bulundugu yere tespit etmek amacıyla kullanılır?

- a) El freni b) Motor freni c) Egzoz freni d) Kompresyon freni

5) Aşağıdakilerden hangisi araçlarda kaza anında ölüm ve yaralanmaları en aza indirmek amacıyla geliştirilen sistemlerdendir?

- a) Alaşımli jant b) Hava yastığı c) Açılabilir tavan d) Elektrikli koltuk

6) Motorlar zamanlarına göre nasıl sınıflandırılır?

- a) Bir ve iki zamanlı b) Bir ve üç zamanlı
c) İki ve dört zamanlı d) Üç ve dört zamanlı

7) Araç motorunun ilk çalıştırılması esnasında, aşağıdakilerden hangisine basılmasında fayda vardır?

- a) Kornaya b) Vites koluna c) Fren pedalına d) Debriyaj pedalına

8) Araçların güvenli bir şekilde yavaşlamasını, durmasını ve sabitlenmesini sağlayan sistem aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Fren sistemi b) Marş sistemi c) Ateşleme sistemi d) Süspansiyon sistemi

9) Aracın gösterge panelinde, aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması uzun hüzmeli farların açık olduğunu bildirir?

a)



b)



c)



d)



10) Aracın gösterge panelinde, aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması kısa hüzmeli farların açık olduğunu bildirir?

a)



b)



c)



d)



11) Aşağıdakilerden hangisi, araçta sürüş konforunu iyileştirmek amacıyla yol yüzeyinin yapısından kaynaklanan titreşimleri, salınımları ve ani şokları sönmüleyerek yumuşatır?

a) Şarj sistemi

b) Soğutma sistemi

c) Süspansiyon sistemi

d) Direksiyon sistemi

12) Hangisi aracın istenilen yöne kolay ve zahmetsiz yönlendirilmesini sağlar?

a) Marş sistemi

b) Yakıt sistemi

c) Ateşleme sistemi

d) Direksiyon sistemi

13) Yakıttan elde ettiği ısı enerjisini mekanik enerjiye çeviren makinelere ne ad verilir?

a) Alternatör

b) Motor

c) Diferansiyel

d) Vites kutusu

14) Aracın gösterge panelinde bulunan "devir saati" sürücüyeye aşağıdakilerden hangisini bildirir?

a) km/saat cinsinden aracın hızını

b) Aracın katettiği toplam kilometreyi

c) dev/dak cinsinden motorun devrini

d) Uzun hüzmeli anahtarının açık olduğunu

15) Sürüş sırasında aracın gösterge panelinde bulunan şekildeki ikaz ışığının yanması sürücüyeye aşağıdakilerden hangisini bildirir?

a) Alternatörün şarj etmediğini

b) Emniyet kemerinin takılmadığını

c) Motor yağ basıncının düştüğünü

d) Motor soğutma suyu sıcaklığının yükseldiğini



16) Manuel vitesli araç motorunun ilk çalıştırılması esnasında vites hangi konumda olmalıdır?

a) Boş

b) 1. vites

c) 2. vites

d) 3. vites

I- Koltuğun ayarlanması

II- Aynaların ayarlanması

III- Baş desteğinin ayarlanması

17) Verilenlerden hangileri, aracı kullanmaya başlamadan önce yapılması gereken hazırlıklardandır?

- a) Yalnız I b) I ve II c) II ve III d) I, II ve III

18) Motor çalışır durumda iken yağlamanın olup olmadığı aşağıdakilerden hangisinden anlaşılır?

- a) Yağ göstergesinden b) Yağ çubuğundan
c) Yağ karterinden d) Yağ filtresinden

19) Dizel motoru soğuk havalarda kolay çalıştırabilmek için aşağıdakilerden hangisi kullanılır?

- a) Enjektör b) Kampana c) Isıtma bujisi d) Hava filtresi

20) ABS fren sistemi, frenleme sırasında tekerleklerin kilitlenmesini önler. Buna göre ABS fren sistemi, frenleme sırasında aşağıdakilerden hangisini artırır?

- a) Trafik kazası riskini b) Virajlarda savrulmayı
c) Direksiyon hâkimiyetini d) Aracın yol üzerinde kaymasını

21) Aracın gösterge panelinde bulunan şekildedeki göstergelere sürücüye neyi bildirir?

- a) Karterdeki yağ miktarını
b) Depodaki yakıt miktarını
c) Soğutma suyu sıcaklığını
d) Radyatördeki su seviyesini



22) Seyir hâlinde iken aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, trafik kurallarına uymak şartıyla derhâl durulması gerektiğini belirtir?

- a) b) c) d)



23) Seyir hâlinde iken aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, trafik kurallarına uymak şartıyla derhâl durulması gerektiğini belirtir?

- a) b) c) d)



24) Sürüş sırasında aracın gösterge panelinde yağlama sistemi ile ilgili şekildeki gibi bir arıza bildirimini görüldüğünde öncelikle yapılması gereken nedir?

- a) Motor devri yükseltilir
- b) Motor devri düşürülür
- c) Araç sürülmeye devam edilir
- d) Araç durdurulur motor stop edilir



25) Dört zamanlı dizel motorlarda, zamanların oluşum sırası aşağıdaki gibidir.



Buna göre, hangi zamanda sadece hava pistonla sıkıştırılır?

- a) Emme zamanı
- b) Sıkıştırma zamanı
- c) Ateşleme zamanı
- d) Egzoz zamanı

26) Aracın lastikleri ne zaman kontrol edilir?

- a) Günde bir
- b) Haftada bir
- c) Altı ayda bir
- d) Araca binileceği zaman

27) Dizel motorlu araçları çalıştırırken marşa basmadan önce gösterge panelindeki ikaz ışıklarından hangisinin sönmesi beklenir?

- a) Isıtma bujisi ikaz ışığı
- b) El freni çekili ikaz ışığı
- c) Yağ basıncı ikaz ışığı
- d) Akü şarj ikaz ışığı

28) Şekildeki uyarı ışığının araç gösterge panelinde yanması aracın hangi sisteminde arıza olduğunu belirtir?

- a) Marş
- b) Şarj
- c) Fren
- d) Ateşleme



29) Aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, arka cam rezistansının çalışmaktadığını bildirir?

- a)
- b)
- c)
- d)



30) Şekildeki uyarı ışığı araç gösterge panelinde yandığında sürücü ne yapmalıdır?

- a) Aracı durdurup motoru stop etmeli
- b) Silecek suyu deposuna su eklemeli
- c) Araç motoruna yağ ilave etmeli
- d) Motor soğutma suyu seviyesini kontrol etmeli



31) Aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, yağlama sisteminin çalışmadığını gösterir?

a)



b)



c)



d)



32) Araçta kontak anahtarının görevi nedir?

a) Aküyü şarj etmek

b) Bujiye giden akımı yükseltmek

c) Elektrik devresini açık kapatmak

d) Vites değiştirmeyi kolaylaştırmak

33) Aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, şarj sisteminin çalışmadığını gösterir?

a)



b)



c)



d)



34) Aracın gösterge panelinde, aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması aracın kapılarının tam kapanmadığını, açık olduğunu bildirir?

a)



b)



c)



d)



35) Aracın gösterge panelinde, aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması el freninin çekili olduğunu bildirir?

a)



b)



c)



d)



Cevap Anahtarı : 1-d 2-a 3-b 4-a 5-b 6-c 7-d 8-a 9-b 10-c 11-c
12-d 13-b 14-c 15-a 16-a 17-d 18-a 19-c 20-c 21-c 22-d 23-b
24-d 25-b 26-d 27-a 28-c 29-b 30-b 31-d 32-c 33-a 34-d 35-a

ARAÇLARIN PERİYODİK ARALIKLARLA YAPILACAK BAKIMLARI

Günlük Bakım :

- Akaryakıt kontrolü,
- Motor yağı seviyesi kontrolü,
- Motor soğutma suyu seviyesi kontrolü
- Silecek suyu seviyesi kontrolü
- Fren hidrolik yağı seviyesi kontrolü
- Lastik hava basıncı kontrolü



Haftalık Bakım :

- Vantilatör kayışı gerginliği kontrolü
- Akümülatör kontrolü



Aylık Bakım (1000 - 1500 km'lik Bakım) :

- Hava filtresi kontrolü



Yıllık Bakım (10000 - 15.000 - 20000 km'lik) :

- Motor yağı değişir
 - Yağ filtresi değişir.
 - Vites kutusu ve diferansiyel yağ seviyesi kontrol edilir
- eksikse tamamlanır.

- Benzinli motorlarda ateşleme sistemi kontrol edilir. (Bujiler değiştirilir)

- Yakıt filtresi değişir.

- Dizel motorlarda mazot filtresi değişir, kızdırma bujileri kontrol edilir.

- Ön düzen sisteminin kontrolü ve

gerekli ayarları yapılır.

- Triger kayışı kontrol edilir, gerekirse değiştirilir.

- Fren sistemi komple kontrol edilir.

- Lastiklerin periyodik olarak yer değiştirilmesi yapılır.

- Polen filtresi değişir.



Kışık Bakım : Antifriz kontrolü, Lastik diş derinliklerinin, lastik havalarının kontrolü varsa kışık lastiklerinin takılması, Cam suyu ve silecek lastiklerinin kontrolü, Akü şarj durumu kontrolü, Fren ve debriyaj balatalarının kontrolü, Aydınlatma sistemi ve ampullerin kontrolü, Araçta bulundurulması gereken malzemelerin (zincir, çekme halatı, takoz, yedek ampuller v.s.) kontrolü.

Yazlık Bakım : Lastik diş derinliklerinin, lastik havalarının kontrolü varsa kışık lastiklerin çıkarılıp yazlık lastiklerin takılması, Akü kontrolü, Cam suyu ve silecek lastiklerinin kontrolü, Akü kontrolü, Fren ve debriyaj balatalarının kontrolü

Uzun Yola Çıkmadan Önce Yapılması Gereken Hazırlıklar :

Acil durumlar için araçlarda küçük bir tamir çantası, taşınabilir lamba, yedek ampul ve fener bulundurulmalı, ilk yardım çantası kontrol edilerek eksikler varsa tamamlanmalıdır. Yangın söndürme tüpünün son kullanma tarihi kontrol edilmelidir. Ayrıca silecekler ve silecek suyuda kontrol edilmelidir. Kriko ve bijon anahtarları yola çıkmadan önce mutlaka kontrol edilmelidir, çalışır durumda olması gerekmektedir. Yedek lastik (stepne) havası kontrol edilmeli eksiğe tamamlanmalıdır. Aydınlatma sistemi kontrol edilmeli, sorun varsa sorun giderilmelidir. Yola çıkmadan önce aydınlatma sistemindeki lambalar silinerek temizlenmelidir. Lastiklerin hava basınçları ve dış derinlikleri mutlaka kontrol edilmelidir. Eğer lastiklerin dış derinliği 1.6mm altında ise mutlaka değiştirilmelidir.

AKARYAKIT KONTROLÜ

Araç sürücüsü araca binip kontak anahtarını açtığı anda yakıt göstergesine bakmalı, göstergedeki yakıt miktarı kırmızı çizginin altında olmamalıdır. Tamamen yakıt bitmeden yakıt alınmalıdır, aksi takdirde yakıt sisteminde biriken su ve pislikler yakıt sisteminde giderek yakıt sisteminde hasar yaratabilir.

Dizel motorlu araçlarda depoda mazot (motorin) **biterse sistem hava yapar ve motor çalışmaz.** Yakıt göstergesindeki ibre kırmızı bölgede iken araç yaklaşık 20 - 40 km kadar daha gidebilir.



Yakıt Göstergesi

MOTOR YAĞI KONTROLÜ

Araç düz bir zemine alınıp motor stop edilir, yağın karterde toplanması için 4 - 6 dakika beklenir. Yağ çubuğu yerinden çıkarılıp temiz bir bez ile temizlenir. Yağ çubuğu tekrar yerine takılarak yerinden çıkarılan yağ çubuğu yere paralel bir şekilde tutulur. Yağ, yağ çubuğunun alt kısmındaki iki çizgisi (max - min) seviyesi arasında olmalıdır. Yağın ölçümü yapılırken yağ çubuğundan iki parmak arasına bir miktar yağ alınır ve ovalanır, akışkanlığı ve içerisinde pislik olup olmamasına dikkat edilir. Akışkanlığı bozulmuşsa veya yağda pislik varsa yağ değiştirilir.

Aracın katalog değerine ve çalışma şartlarına göre belirli kilometrelerde yağ ve yağ filtresinin değişmesi gerekir. (Yağ kontrolü yapılırken, yağ kaçağı kontrolü ve yağ rengi kontrolünde yapılmalıdır. **Motor yağı kühbütör (subap muhafaza) kapağından doldurulur.**



RADYATÖR ve SİLECEK SUYU KONTROLÜ

Radyatör Suyu Kontrolü (Soğuk Motorda) :

Radyatör yanında su takviye kabı bulunuyor ise ; kabın üzerinde bulunan **min - max çizgileri arasında olması gerekir**. Soğutma suyu azalmış ise min - max çizgileri arasına gelinceye kadar soğuk ve temiz içme suyu konulur ve kapak sıkıca kapatılır.



Radyatör yanında su takviye kabı bulunmuyor ise; **radyatör kapağı** açılarak içindeki suya bakılır. Radyatör içindeki su peteklerin üzerini örtecek kadar dolu olmalıdır. Soğutma suyu azalmış ise radyatör petekleri üzerine gelinceye kadar soğuk ve temiz içme suyu konulur ve kapağı sıkıca kapatılır.

Soğuk motora kesinlikle sıcak su konulmaz.

Sıcak Motorda : Motorun soğuması için biraz beklenir. Radyatör yanında su takviye kabı bulunuyor ise ele kalın bir bez alınıp 3-4 kat katlanır ve kabın üzerinde bulunan açma kapağının üzerine koyarak hafifçe bastırılarak gevşetilir. Takviye kabının kapağı **hava basıncının boşalmasından sonra açılır**. Soğutma suyu azalmış ise min - max çizgileri arasına gelinceye kadar ılık ve temiz içme suyu konulur ve kapak sıkıca kapatılır.

Radyatör yanında su takviye kabı bulunmuyor ise aynı şekilde bir bez parçası alınıp 3 - 4 kat katlandıktan sonra radyatör kapağına bastırılarak gevşetilir. **Radyatördeki hava basıncının boşalmasından sonra kapak açılır**. Soğutma suyu azalmış ise radyatör petekleri üzerine gelinceye kadar ılık ve temiz içme suyu konulur ve kapağı sıkıca kapatılır.

Sıcak motora kesinlikle soğuk su konulmaz. Eğer ılık su bulamıyorsanız motorun soğumasını beklemelisiniz.

Kışın soğuk havalarda radyatördeki soğutma suyunun donmaması için antifiriz konulması gerekir. Radyatördeki su miktarının azalması motorun hararet yapmasına neden olur

Silecek Suyu Kontrolü :

Araçların ön ve arka camlarının temizlenmesi için cam yıkama suyu haznesinin kapağı açılarak suyu kontrol edilir. Eksikse temiz su eklenerek tamamlanması gerekir. Camlara su fışkırtan fişkiyelerin uçlarının temiz vesuyu cama fışkırtacak şekilde olması gerekir. Kış aylarında suyun donmaması için cam suyu haznesine cam suyu antifirizi konulmalıdır. Silecek lastiklerinin eskimesi yağmurlu havada, sileceklerin camı yeteri kadar temiz silememesine neden olur.



Silecek Suyu Eksik Uyarı Lambası

LASTİK HAVA BASINÇLARININ VE DİŞ DERİNLİKLERİNİN KONTROLÜ

Aracın bütün yükünü lastikler taşır, bu nedenle lastiklerin hava basınçları ve diş derinlikleri **güvenli bir sürüş için en önemli etkenlerdendir. Doğru hava basıncına ve diş derinliğine sahip lastikler hayati önem taşır.**

Lastiklerin hava basınçlarının kontrolü göz ile kontrol edilebilir. Yola temas yüzeyi ortalama bir avuç içi kadardır. Yinede aracınızda lastik hava basınçlarınızı ölçebileceğiniz uygun bir basınç ölçme aleti bulundurmanızda fayda var.

Aracınızda hava basıncını ölçebileceğiniz bir alet yoksa benzincilerdeki hava ölçerler, açıkta bırakma ya da kötü kullanım yüzünden, ölçüm için pek uygun olmayabilir. Lastik basıncınızı ölçmenin en iyi yolu, size en yakındaki lastik bayisini ziyaret etmektir.

Aracınızın lastik basıncını kontrol ederken, lastiklerin "**soğuk**" olduğundan emin olun. Soğuk, hava, aracın henüz kullanılmadığı anlamına gelir (**unutmayın ki araç kullanılırken, lastiğin sıcaklığı ve hava basıncı artar**).

Lastik hava basıncı aracın katalog değerlerine uygun olmalıdır. Doğru hava basıncı **araç kullanım kılavuzunda** veya aracın kapısının içinde, kapının üstünde, torpido gözünde belirtilmiştir.

Ön ve arka lastiklerin hava basınçları aynı olmayabilir.

Düşük Basıncı Lastiklerde : Lastiklerde düşük hava basıncı, lastiği aşırı esneterek ısınmasına ve bununla birlikte temas yüzeyinin bozularak yol tutuşunun azalmasına neden oluyor. Eksik basınçlı lastikler, ıslak zeminde daha ciddi sorunlara yol açıyor. Diğer bir ifadeyle, basınç ne kadar az ise lastiğin yolla teması da o kadar az oluyor ve bu da **araç kontrolünün kaybedilmesine ve kazalara yol açabiliyor.**

Düşük hava basıncıyla kullanılan lastiklerde :

Yol tutuş kabiliyetini azaltır, direksiyon hakimiyetinde tutarsızlığa neden olur, ıslak zeminde fren mesafesini uzatır, aşırı ısınacağından patlama riski artar,

Tüm bunlar da trafik kazalarının meydana gelmesi riskini artırır.

Ayrıca lastik hava basınçlarının düşük olması lastiklerin kenarlardan aşınarak kullanım ömrünü düşürür ve aracın yakıt sarfiyatını da artırır.

Yüksek basınçlı lastiklerde ise yol tutuş kabiliyetini azaltır, direksiyon hakimiyetinde tutarsızlığa neden olur, araçta zıplamalar hissedilir, lastikler orta kısımdan aşınarak kullanım ömrü azalır.

Lastik hava basıncı araçların kataloğunda belirtilen değerlerde olursa, lastiğin ömrü uzar, direksiyon hakimiyeti artar, frenleme iyi olur.

Lastiklerin diş derinlikleri **1.6 mm'nin** altına düşmemelidir. 1.6 mm'nin altına düşen lastikler değiştirilerek yenilenmelidir. Lastiklerinizin diş derinliklerini lastik bayisini ziyaret ederek ölçtürebilirsiniz.





- 1 Lastik Kesit Genişliği : 205** Taban kısmıdır mm. cinsinden kesit genişliği.
2 Lastik Kesit Oranı : 55 yanak kısmı kesit yüksekliğinin , kesit genişliğine oranı % ile.
R Radial Lastik : R Lastiğin yapısını ifade eder
3 Jant Çapı : 16 İnç cinsinden lastiğin çapı
4 Yük Endeksi : 91 Lastiğin taşıyabileceği azami yük
5 Hız Endeksi : V Yapabileceği azami hız

IŞIK ve İKAZ SİSTEMİ KONTROLÜ

Aydınlatma ve İkaz Sistemi : Araçların gece ve gündüz emniyetli seyrini sağlamak, sürücülerin diğer sürücülerini ve yayaları uyarmak amacıyla kullandıkları, ışıklandırma ve sesli cihazların bulunduğu sistemdir.

Araçların ışık ve ikaz sistemleri her araca binildiğinde kontrol edilmelidir.

Araçlarda Kullanılan Işıklar ve Renkleri :

Farlar	: Beyaz
Ön Park Lambası	: Sarı
Sis Lambası	: Beyaz
Ön ve Arka Sinyal Lambaları	: Kırmızı veya Turuncu
Arka Park Lambaları	: Kırmızı
Fren Stop Lambası	: Kırmızı
Arka Sis Lambası	: Kırmızı
Geri Vites Lambası	: Beyaz
Arka Plaka Lambası	: Beyaz



Fren Lambaları

- Aydınlatma ve ikaz sistemleri çalışmasını **akünün** enerjisinden alır.
- Kısa hüzmeli farlar **25 metreyi**, uzun hüzmeli farlar **100 metreyi** gösterecek şekilde ayarlanmalıdır. Arka plaka lambaları **20 metreden** plaka görünebilecek şekilde aydınlatmalıdır.
- Farlardan **hiçbiri** yanmıyorsa; far anahtarı arızalı olabilir, sigorta atmış olabilir, akü zayıf ,bitmiş veya kutup başları çıkmış olabilir.
- Farlardan biri yanmıyorsa yanmayan farın ampulü patlamış veya gevşek olabilir, kablo bağlantısı kopmuş, gevşek veya oksitlenmiş olabilir.
- Farlardan biri **diğerine göre sönük** yanıyorsa, farın kablo bağlantıları oksitlenmiş veya paslanmış olabilir.
- Sinyal lambalarından **hiçbiri** yanmıyorsa sinyal kolu veya flaşörler arızalı olabilir, sigorta atmış olabilir, akü zayıf ,bitmiş veya kutup başları çıkmış olabilir.

- Sinyal lambalarından biri yanmıyorsa yanmayan tarafın ampülü patlamış veya gevşek olabilir, kablo bağlantısı kopmuş, gevşek veya oksitlenmiş olabilir.
- Sinyal lambalarından biri yanmıyorsa gösterge panelinde bulunan sinyal uyarı lambası çok sık yanıp söner.
- Fren lambalarının hiçbiri yanmıyorsa; **fren müşiri arızalı veya sigorta atmış olabilir.**
- Fren lambalarından biri yanmıyorsa; yanmayan tarafın lambası patlak, gevşek veya kablo bağlantısında sorun vardır.
- Geri vites lambası yanmıyorsa; geri vites müşiri arızalı, sigorta atmış veya kablo bağlantılarında sorun vardır.

Sigorta : Araçtaki alıcıları ve tesisatı kısa devreden doğacak tehlikeye karşı korur. **(Elektrik devresini yüksek akıma karşı koruyan devre elemanıdır.)**

Sigorta atmış veya yanmış ise aynı amperde yeni sigorta ile değiştirilmelidir. Atmış veya yanmış sigortaya kesinlikle sigara kağıdı veya tel sarılmaz. Yanmış bir sigortayı daha yüksek amperli bir sigortayla değiştirmek ya da telle sarmak **elektrik tesisatının yanmasına sebep olabilir.**

AKÜ SUYUNUN KONTROLÜ

Akü elektrik enerjisini kimyasal enerjiye çevirerek depo eder. Elektrikli alıcılar çalıştığında kimyasal enerjiyi elektrik enerjisine çevirerek elektrik ihtiyacını karşılar. Akünün üzerinde kurşundan yapılmış (+) pozitif (-) negatif kutup başları vardır. **(+) Pozitif kutup başı (-) negatif kutup başına göre daha kalındır.** Motor çalışmazken alıcıların far, teyp, korna vs. elektrik ihtiyacını karşılar.

Akümülatörün içerisinde sülfürik asit ve saf su karışımı (elektrolit) adı verilen kimyasal sıvı vardır. Zamanla saf su azalır, böyle durumlarda akünün elaman kapakları açılarak içerisindeki elektrolit seviyesine bakılır. Akünün elektrolit seviyesinde azalma varsa plakaların **1 - 1.5 cm üzerine çıkıcaak şekilde saf su ilave edilmelidir.**

Akünün içerisindeki elektrolitin donmaması için **kışın akü tam sarj edilmelidir.**

Araç üzerinden akü söküleceği zaman **öncelikle (-)negatif** kutuba bağlı olan kablo sökülmelidir.

Akü üzerinde bulunan eleman kapaklarının delikleri açık olmalıdır.

Akünün bakımı yapılacağı zaman üzerindeki oksitler **sodali veya ılık su ile temizlenmelidir.**



KONU TESTİ

1) Araçta, belirli bir kilometre veya kullanım sonunda aşağıdakilerden hangisinin değiştirilmesi önerilir?

- a) Farların
- b) Jantların
- c) Aynaların
- d) Araç lastiklerinin

2) Aracın elektrik sisteminde sigortalardan biri yanmış ise yerine takılacak sigortanın amper değeri ne olmalıdır?

- a) Aynı
- b) Daha büyük
- c) Daha küçük
- d) Önemli değildir

3) Akü içerisindeki elektrolit seviyesi plakaların neresinde olmalıdır?

- a) Altında
- b) Üzerinde
- c) Ortasında
- d) Hizasında

• Lastik hava basınçlarının düşük olması

• Araçta yapılması gerekli bakım ve ayarların ihmal edilmesi

• Tavsiye edilen lastik tip ve ebatlarından başka lastik kullanılması

4) Verilenlere göre aşağıdakilerden hangisinin gerçekleşmesi beklenir?

- a) Çevre kirliliğinin azalması
- b) Sürüş konforunun artması
- c) Aracın fazla yakıt yakması
- d) Trafik yoğunluğunun azalması

5) Aşağıdakilerden hangisi, motor yağının kontrolü sırasında yapılması gereken işlemlerden biri değildir?

- a) Yağ seviyesi kontrolü
- b) Hava filtresi kontrolü
- c) Yağ kaçağı kontrolü
- d) Yağ rengi kontrolü

6) Kışın aşırı soğuktan dolayı motor soğutma suyu donduğu zaman meydana gelen genleşme kuvveti; silindir bloğu, silindir kapağı ve radyatörü çatlatabilir.

Buna göre, donmayı önlemek için motor soğutma suyuna aşağıdakilerden hangisinin yeterli miktarda karıştırılması gerekir?

- a) Asit
- b) Saf su
- c) Antifriz
- d) Motor yağı

7) Fren pedalına basıldığında fren lambaları yanmıyorsa sebebi aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Flaşör arızalıdır.
- b) Distribütör arızalıdır.
- c) Fren müşiri arızalıdır.
- d) Geri vites müşiri arızalıdır.

8) Aracın elektrik devresinde, akım yüksek olduğunda eriyerek güvenliği sağlayan parça aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Akü
- b) Sigorta
- c) Platin
- d) Alternatör

9) Araç geri vites takıldığında geri vites lambası yanmıyorsa sebebi aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Flaşör arızalıdır.
- b) Distribütör arızalıdır.
- c) Fren müşiri arızalıdır.
- d) Geri vites müşiri arızalıdır.

10) Temiz kireçsiz su ile donmayı ve korozyonu önleyici antifriz karışımından oluşan sıvıya ne ad verilir?

- a) Motor yağı
- b) Fren hidroliği
- c) Akü elektroliti
- d) Motor soğutma suyu

11) Aşağıdakilerden hangisi akünün kendiliğinden boşalmasına neden olur?

- a) Kutup başlarının sıkı olması
- b) Kutup başlarının temiz olması
- c) Akü reklam etiketinin yırtılması
- d) Üst kısmında pisliklerin birikmesi

12) Aracın belli bir mesafe gidebileceği kadar yakıtın araç üzerinde bulundurulmasına yarayan parça hangisidir?

- a) Bagaj
- b) Karter
- c) Yakıt deposu
- d) Torpido

13) Motor yağının kontrolü yapılırken, yağ seviyesi yağ çubuğunun neresinde olmalıdır?

- a) İki çizgisi arasında
- b) Alt çizgisinden aşağıda
- c) Üst çizgisinden yukarıda
- d) Yağ çubuğunda hiç görülmemeli

14) Araç üzerinde bir elektrikli alıcı çalışmadığında ilk bakılacak yer aşağıdakilerden hangisi olmalıdır?

- a) Motordaki yağ seviyesi
- b) Ateşleme sistemindeki ilgili buji
- c) Sigorta panelindeki ilgili sigorta
- d) Yakıt deposundaki yakıt seviyesi

15) Araçta yakıt tasarrufu sağlamak için aşağıdakilerden hangisi yapılır?

- a) Lastiklerin hava basıncının normal değerinde olmasına dikkat edilir.
- b) Motor daima yüksek devirde çalıştırılır.
- c) Trafığın yoğun olduğu yollar seçilir.
- d) Aracın yükü ve ağırlığı artırılır.

16) Araçta kısa devreden doğacak yangın durumunda hangisinin kablosu çıkarılır?

- a) Akünün
- b) Alternatörün
- c) Distribütörün
- d) Marş motorunun

17) Araçlarda arka camın rezistanslı (ısıtıcı) olmasının nedeni aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Camın patlamasını önlemek
- b) Radyo ve televizyon anteni olarak kullanmak
- c) Camda oluşan donma ve buğulanmayı önlemek
- d) Cam yapışkanının cama ve gövdeye sağlam tutunmasını sağlamak

18) Aşağıdakilerden hangisi motorun hararet yapmasına sebep olur?

- a) Fren hidroliğinin eksilmesi
- b) Araç deposundaki yakıtın az olması
- c) Motor soğutma suyunun eksilmesi
- d) Lastiklerin hava basıncının fazla olması

19) Akünün elektrolit seviyesi azalmış ise ne ilave edilir?

- a) Asit
- b) Alkol
- c) Saf su
- d) Antifriz

20) Aşağıdakilerden hangisi, aracın yavaşlaması ve durması hâllerinde diğer araçları ikaz etmek amacıyla yanar?

- a) Sis lambaları
- b) Park lambaları
- c) Fren lambaları
- d) İç aydınlatma lambaları

21) Araç lastiklerinin yetersiz şişirilmesi aşağıdakilerden hangisine neden olur?

- a) El freninin arızalanmasına
- b) Yakıt tüketiminin artmasına
- c) Şarj lambasının yanmasına
- d) Radyatör peteklerinin tıkanmasına

22) Motosikletin elektrik sisteminde sigortalardan biri yanmış ise aşağıdakilerden hangisi yapılır?

- a) Aynı amperde yenisi ile değiştirilir.
- b) Daha küçük amperde sigorta ile değiştirilir.
- c) Daha büyük amperde sigorta ile değiştirilir.
- d) Her hangi bir amperde sigorta ile değiştirilir

23) Sürüş sırasında aracın gösterge panelinde bulunan şekildeki ikaz ışığının yanması sürücüyü aşağıdakilerden hangisini bildirir?

- a) Akünün şarj etmediğini
- b) Depodaki yakıt miktarının azaldığını
- c) Motor yağ basıncının düştüğünü
- d) Motor soğutma suyu sıcaklığının yükseldiğini



24) Kışın akümülatörün donmaması için ne yapılmalıdır?

- a) Akünün tam şarjlı olmasına dikkat edilir
- b) Akünün içerisine saf su konur
- c) Akünün yarım şarjlı olmasına dikkat edilir
- d) Akünün içerisine antifriz konur

25) Lastik diş derinliklerinin kaç mm.'nin altına olmamalıdır?

- a) 1.6 mm
- b) 1.9 mm
- c) 2.2 mm
- d) 2.6 mm

26) Motor yağı ilave edilirken, yağ nereden doldurulmalıdır?

- a) Radyatör kapağından
- b) Yakıt deposu kapağından
- c) Karterden
- d) Subap muhafaza kapağından

27) Aracın fren lambaları hangi renktedir?

- a) Beyaz
- b) Sarı
- c) Kırmızı
- d) Turuncu

28) Aracın uzun hüzmeli farları kaç metreyi aydınlatıcak şekilde ayarlanmalıdır?

- a) 100 metre
- b) 80 metre
- c) 70 metre
- d) 50 metre

29) Aracın kısa hüzmeli farları kaç metreyi aydınlatıcak şekilde ayarlanmalıdır?

- a) 10 metre b) 15 metre c) 20 metre d) 25 metre

Akü sülfürik asit içerdiğinden, araçtan çıkarılırken ve tutarken dikkat edilmesi, göz yada cilde temasından kaçınılması gerekir.

30) Buna rağmen sülfürik asit, gözlere ve cilde herhangi bir biçimde temas ederse ilk yapılması gereken nedir?

- a) Antifriz ile yıkamak b) Tiner ile yıkamak
c) Fren hidroliği ile yıkamak d) Bol su ile yıkamak

31) Akünün bakımında aşağıdakilerden hangisine dikkat edilir?

- a) Yağ seviyesine b) Antifriz seviyesine
c) Elektrolit seviyesine d) Hidrolik yağ seviyesine

32) Akünün iki kutup başına, aynı anda madeni bir parça dokundurulursa aşağıdakilerden hangisi meydana gelir?

- a) Akünün ömrü artar b) Akü daha iyi şarj olur
c) Akünün su kaybı azalır d) Akü kısa devre olur patlar

33) Araçta, aşağıdakilerden hangisinin kullanılması yağışlı havalarda kaza riskini artırır?

- a) Tam şarjlı akü b) Uzun yakıt boruları
c) Antifrizli soğutma suyu d) Eski ve aşınmış lastikler

34) Akünün araç üzerinden sökülmesi sırasında önce hangi kabloyu sökmek gerekir?

- a) Eksi kutuba bağlı olan kabloyu b) Artı kutuba bağlı olan kabloyu
c) Şarj kablosunu d) Marş kablosunu

35) Aracın lastikleri ne zaman kontrol edilir?

- a) Günde bir b) Araca binileceği zaman c) Altı ayda bir d) Haftada bir

36) Trafikte bulunanları uyarmak için şekildeki aracın arkasında yanmakta olan geri viteslambalarının rengi aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Mavi b) Yeşil c) Beyaz d) Kırmızı



37) Aşağıdakilerden hangisi araçlarda kirlil yakıt kullanılmasının bir sonucudur?

- a) Motor rölanti devrinin yüksek olması
b) Yağlama sisteminin görev yapamaması
c) Motorun düzensiz ve tekleyerek çalışması
d) Marş yapıldığında, marş motorunun yavaş dönmesi

Cevap Anahtarı : 1-d 2-a 3-b 4-c 5-b 6-c 7-c 8-b 9-d 10-d 11-d
12-c 13-a 14-c 15-a 16-a 17-c 18-c 19-c 20-c 21-b 22-a 23-b 24-a
25-a 26-d 27-c 28-a 29-d 30-d 31-c 32-d 33-d 34-a 35-b 36-c 37-c

SÜRÜCÜLER TARAFINDAN YAPILACAK BAŞIT UYGULAMALAR TEKERLEK ve LASTİK DEĞİŞİMİ

Tekerleklerinizden biri patladığında veya herhangi bir nedenle değiştirilmek istenildiğinde, yoldan mümkün olan en uzak noktaya aracınızı çekip dörtlfl flaşörlerinizi yakın, gerekli emniyet tedbirlerini alın (reflektörlerinizi uygun mesafelere ve görülebilecek şekilde yerleştirin) motoru stop ettirin. Aracın hareket etmemesi için gerekli güvenlik önlemlerini alınız ; el frenini çekerek aracınızı sabitleyin, aracınızı uygun vitese takın, iniş eğimli yolda geri, çıkış eğimli yolda 1. vitese. Yedek teker, bijon anahtarı ve krikoyu değıştirilecek tekerin yanına getirin.

- Jant kapağı varsa tekerden çıkarın,
- Bijon somunlarını gevşetin,
- Aracı kriko yardımı ile kaldırın,
- Bijon somunlarını karşılıklı çapraz şekilde sökün,
- Tekerleğı çıkarın,
- Yedek tekerleğı takın,
- Bijon somunlarını kuru bezle temizleyerek karşılıklı çapraz şekilde takıp önce elle sonra bijon anahtarı yardımı ile sıkıştırın,
- Aracı yavaşça krikodan indirin,
- Bijon somunlarını karşılıklı çapraz şekilde iyice sıkın.

En az haftada bir kez yedek lastiğinin hava basıncını kontrol ediniz.



AMPUL DEĞİŞİMİ

Araçlarda aynı devreye bağlı lambalardan biri yanmıyorsa; yanmayan lambanın ampulü patlamış, yanmış veya kablo bağlantılarında bir sorun olabilir.

Ampul değiştirilirken aynı özellikte ampul ile değiştirilir.

Far ampulü değiştirilirken kaput açılır, ampulün bulunduğu yerdeki plastik koruma kısmı mandalından gevşetilerek çıkarılır. Ampulün bağlı bulunduğu soket yerinden çıkarılır, ampul klipsinin mandalı gevşetilerek çıkarılır. Yeni ampul aynı şekilde yerine takılır, klips sıkılır, soketi takılır ve son olarak da plastik koruma kısmı mandalı yerine oturtulur. Far ampulü değiştirilirken ampulün metal kısmından tutmak gerekir, ampulün üzerinden veya ucundaki siyah bölgeden tutulmamalıdır.

Far ampulü değiştirildikten sonra ampul ayarı yapılması gerekir.

RADYATÖRE ANTİFRİZ KONULMASI

Soğutma sisteminin kışın soğuk havalarda zarar görmemesi için soğutma suyunu antifriz konulması gerekir. Antifriz kutunun üzerinde yazılan miktara göre konulmalıdır, Türkiye iklim şartlarına göre %33 ila % 50 arasındadır. Eğer daha önceden aracınıza antifriz koyduysanız mutlaka ölçüp veya ölçtürüp gerekirse ilave edin.

Antifriz suyun donmasını, kireç oluşumunu ve paslanmayı önlemektedir. Kireç, paslanma ve korozyonu önlemek için yaz - kış dönemlerinde soğutma sisteminde antifriz bulundurulmalıdır.



FREN HİDROLİK YAĞI KONTROLÜ

Aracınızı düz bir zemine park edin ve el frenini çekin. Kaputu kaldırın yağ haznesini bulun. Yağ haznesi, direksiyonun arkasında küçük, yarı şeffaf bir haznedir. Fren yağının kontrolü oldukça basittir. Motor yağındaki gibi max - min çizgileri vardır. Fren yağ seviyesinin, haznedeki min ve max işaretlerinin arasında olduğundan emin olun. Fren yağ seviyesi MIN işaretinin altındaysa, mutlaka bir tamirciye baktırın. Fren hidrolik yağı kendiliğinden azalmaz.

Aşınmış fren balataları veya hidrolik fren sistemindeki sızıntılar, fren yağının seviyesini düşürebilir.

KONU TESTİ

1) Kriko ile aracı kaldırırken tekerleklerle neden takoz konulmalıdır?

- a) Aracın motorunu çalıştırabilmek için
- b) Aracın hareket etmesini engellemek için
- c) Araç yakıtının buharlaşmasını engellemek için
- d) Araç motorunun sarsıntısız çalışmasını sağlamak için

2) Kışın aşırı soğuktan dolayı motor soğutma suyu donduğu zaman meydana gelen genleşme kuvveti; silindir bloğu, silindir kapağı ve radyatörü çatlatabilir.

Buna göre, donmayı önlemek için motor soğutma suyuna aşağıdaki-lerden hangisinin yeterli miktarda karıştırılması gerekir?

- a) Asit
- b) Saf su
- c) Antifriz
- d) Motor yağı

3) Temiz kireçsiz su ile donmayı ve korozyonu önleyici antifriz karışımından oluşan sıvıya ne ad verilir?

- a) Motor yağı
- b) Fren hidroliği
- c) Akü elektroliti
- d) Motor soğutma suyu

I- Jant kapağı çıkartılır.

II- Kriko ile araç kaldırılır.

III- Bijon somunları sökülür.

IV- Bijon somunları gevşetilir.

V- Aracın hareket etmemesi için gerekli güvenlik önlemleri alınır.

4) Verilenlere göre, araç lastiğinin sökülmesinde doğru işlem sırası nasıl olmalıdır?

- a) I - II - III - IV - V
- b) II - III - I - IV - V
- c) III - II - IV - V - I
- d) V - I - IV - II - III

5) Karlı havalarda aracın hangi lastiklerine zincir takılmalıdır?

- a) Çekici lastiklerin ikisine
- b) Ön lastiklerin birine
- c) Çekici olmayan lastiklerin ikisine
- d) Arka lastiklerin birine

6) Araç lastikleri üzerinde bulunan rakamlar aşağıdakilerden hangisini belirtir?

- a) Lastiğin havasını
- b) Lastiğin ısısını
- c) Lastiğin ebadını
- d) Lastiğin yoğunluğunu

7) Araçta, belirli bir kilometre veya kullanım sonunda aşağıdakilerden hangisinin değiştirilmesi önerilir?

- a) Farların
- b) Jantların
- c) Aynaların
- d) Araç lastiklerinin

Cevap Anahtarı : 1-b 2-c 3-d 4-d 5-a 6-c 7-d

ARACIN HEMEN DURDURULUP KONTAĞIN KAPATILMASI GEREKTİREN HALLER

Yağ Lambasının Yanması :

Seyir esnasında yağ lambası yanarsa, göstergeli tiplerde yağ göstergesi basınç göstermez ise araç, **trafiği tehlikeye sokmadan trafik kurallarına uyarak en uygun yerde durdurulur, hemen kontak anahtarı kapatılıp motor stop ettirilir.** Motor yağına bakılır. Yağ seviyesi normal ise yağ müşürünün kablosu çıkmış veya şaşıye temas ediyor olabilir.

Bunların dışında yağ lambasının yanma sebepleri :

- Yağ pompası arızalı olabilir.
- Yağ filtresi tıkanmış olabilir.
- Yağ gösterge lambası arızalanmış olabilir.
- Karterde yağ azalmış olabilir.



Yağ lambası yandığı veya basınç göstergeli araçlarda basınç göstergesinde anormallik olduğu halde motor çalıştırılmaya devam edilirse motor ciddi şekilde zarar görür, yanar. Arıza giderilemiyorsa araç çalıştırılmadan kurtarıcı yardımı ile servise götürülür veya servis elemanı aracın yanına getirilir.

Şarj Lambasının Yanması :

Seyir esnasında şarj lambası yanarsa, ibreli tiplerde gösterge değer göstermez ise **araç trafiği tehlikeye sokmadan trafik kurallarına uyarak en uygun yerde durdurulur, hemen kontak anahtarı kapatılıp motor stop ettirilir.** Şarj yapmama sebebi araştırılır.

Şarj lambasının yanmasının sebepleri :

- Ventilator kayışı kopmuş veya gevşemiş olabilir. (Parmakla basıldığında kayış 1 - 1.5 cm arasında esnemelidir.
- Alternatör bağlantısı kopmuş, gevşemiş veya oksitlenmiş olabilir.
- Alternatör ve regülatör bozulmuş olabilir.

Arıza giderilemiyorsa araç çalıştırılmadan kurtarıcı yardımı ile servise götürülür veya servis elemanı aracın yanına getirilir.



Yanık Kablo veya Farklı Kokular Alınması :

Seyir halinde iken araç içerisinde kablo yanığı veya farklı yanık kokuları geliyorsa araç durdurulup motor stop edilip nedeni araştırılır. Elektrik tesisatı yangınlarında akünün kutup başları sökülmemelidir. Kutup başları sökülürken öncelikle (-) eksi kutup başı sökülmemelidir.

Motordan Anormal Sesler Gelmesi :

Seyir halinde iken veya motor çalışıyor iken motordan anormal sesler geliyor ise araç durdurulur, motor stop edilip nedenleri araştırılır.

ARAÇLARDA SIK YAŞANAN SORUNLAR

Araca Yanlış Yakıt Doldurma : Araca yanlış yakıt doldurulması araçta oldukça büyük sonuçlara yol açabilir. Yanlış dolum yapıldığı takdirde aracınızı kesinlikle çalıştırmayınız. Yanlış yakıt doldurulan aracın servise alınması, ve yanlış doldurulan yakıttan tamamen arındırılması gerekir. Aksi takdirde yakıt sisteminde ve motorda büyük arızalar yol açar. Ödeme fişinde araca yüklenen yakıt türü yer alır. Araç çalıştırılmadan önce fişten yakıt türü kontrol edilmelidir.

Araca Kirli Akaryakıt Doldurma : Araca kirli ve kalitesiz akaryakıt dolumunda yakıt sisteminde bulunan parçalarda arıza oluşabilir, Motor verimli çalışmaz Yakıt filtresi çabuk kirlenir, Yakıt pompası görevini yapamaz.

Yakıt Bitmesi : Akaryakıt kontrolü sayfa 193'e bakınız.

Aracın Su Birikintisine Girmesi Sonucu Motorun Stop Etmesi : Motor sistemi kapalı bir sistem olsa bile su birikintilerine girme sonucu motor su alabilir ve bu neticede motor stop edebilir. Yanma odasına giren su aracın motorunun çalışmasına engel olur. Kurtarıcı yardımıyla araç servise çekilerek yakıt sistemi, ateşleme sistemi ve elektrik sistemi kontrol edilmelidir. Su seviyesi çok yüksekse akü bağlantı kabloları dikkatli bir şekilde sökülmemelidir.

Fren Kaynaklı Sorunlar : Seyir halindeki araçlarımızın yavaşlamasını ve durmasını sağlayan fren sistemi hayati önem taşır. Fren balataları ve fren hidrolik yağı belirli aralıklarla kontrol edilmelidir. Balatalarda aşınma varsa yenileri ile değiştirilmelidir. Aşınmış fren balataları diskler zarar vererek daha büyük maliyetlere yol açacağı unutulmamalıdır.

Müşür Arızaları : Araçlarda ; yağ müşürü, hararet müşürü, fan müşürü, termostat müşürü, radyatör müşürü, fren müşürü, geri vites müşürü, vb. müşürler bulunmaktadır. Müşürler bir nevi anahtar görevi görmektedir. Örn : Aracımızı geri vites taktığımız zaman yanan geri vites lambası, radyatördeki soğutma suyu fazla ısındığında devreye giren fan sistemi, frene bastığımızda yanan arka stop lambaları vb. Müşür arızalarında servise gidilerek arızalı olan müşürün yenisi ile değiştirilmesi ile giderilir.

ARAÇLARIN FAZLA YAKIT YAKMASININ SEBEPLERİ

Sürücüye Bağlı Sebepler :

- Uygun viteste ve hızda araç kullanılmaması.
- **Klimanın gereksiz yere çalıştırılması.**
- Rölantide gereksiz yere uzun süre aracın çalıştırılması.
- **Sinirli, aceleci olunması ve ani duruş kalkış yapılması.**
- 90 km/s'den hızlı gidilmesi.

Motorla Bağlı Sebepler :

- Karbüratör ayarları bozulmuştur
- **Yakıt pompası ayarsızdır.**
- Hava ve yakıt filtresi kirlidir.
- Hava filtresi fazla kirlidir.
- **Ateşleme sistemi ayarsızdır.**
- Enjektörler ayarsızdır.
- **Egzoz kanalları tıkalıdır.**
- Rölanti ayarı yüksektir.

Araca Bağlı Sebepler :

- **Fren ayarlarının sıkı olması,** Lastik hava değerlerinin tavsiye edilen değerden az olması. **Debriyaj balatasının kaçırıyor olması.** Araca taşıma sınırından fazla yolcu veya yük alınması.

EKONOMİK SÜRÜŞ İÇİN ALINACAK TEDBİRLER

Benzinli, dizel ve Lpg'li araçlarda aracı çalıştırırken gazı pompalamadan çalıştırın. Turbo sistemli araçları çalıştırırken veya stop ederken rölantide yüksek gaz vermek veya sürekli gazı artırıp azaltmak,turbo sisteminin arıza vermesine neden olur.Kalkışlarda gaz pedalına gereğinden fazla basmadan kalkışı debriyaj ve gaz pedalını senkronize bir şekilde kullanarak yapın. Kaygan zeminlerde kalkış yaparken gaza dengeli bir şekilde basarak aracı gereksiz yere patinaj yaptırmayın. Patinaj başladığı anda daha üst bir vitesle geçerek gerekirse ayağınızı gazdan çekerek rölanti devri ile ilerlemeye çalışın. Motoru ilk çalıştırmanız da ise motor soğuk olduğundan araca tam güç vererek hareket etmeyiniz. Bunun yerine yarım gazla ilerleyiniz.(hararet göstergesi en az 1/4 e gelene kadar) tam gaz verdiğinizde, performanslı bir yanma olmayacağından hem motorun çalışan aksamalarında aşınma veya arızalar meydana gelecek hemde aracınız fazla yakıt sarfedecektir. Küçük vitesle yüksek devirde sürüş yapmayın veya tam tersi büyük viteste düşük hızla sürmeyin, hava yol ve aracınızın yüküne göre mümkün olan en yüksek vitesle ve sabit hızla gidin.

Şehirlerarası yollarda sabit bir süratte gitmeniz durumunda daha az yakıt tüketirsiniz. Örneğin 70 km/saat ile gidildiği takdirde 100 km/saat'e göre yaklaşık %30 daha ekonomik araç kullanmış olursunuz. Hız sabitleyici sisteme sahip olan araçlarda uzun yolda diğer araçlara göre daha ekonomik yol almak mümkündür. Yokuş aşağı inerken vitesi asla boşa almayınız. Ayrıca vites boşa yokuş aşağı inerken sürekli fren yaparak aracınızı yavaşlatmanız gerekeceğinden, fren diskleri ile balatalarınız aşırı derecede ısınacak ve frenleriniz eskisi gibi tutmayacaktır. Bunun yanı sıra balata ve disklerinizde zamanından önce aşınacak, ekstra tamir ve yedek parça masrafı çıkacaktır. Yokuş aşağı inişlerde aracınız viteste olmasına rağmen yinede hızlanıyorsa aracınızı bir alt vites alıp, motor kompresyonundan faydalanmalısınız. Trafik ışıklarına yaklaştığınızda ikaz yanıp sönyorsa veya duracağınız noktaya gelmek üzere iseniz ayağınızı gazdan çekerek aracı kompresyon freni ile yavaşlatarak durdurmanız daha doğru olacaktır. Çünkü, ayağınızı gaz pedalından çektiğinizde enjektörler motora yakıt sevkini yok denecek kadar azaltacaktır. Aynı işlemi şehir dışı yollarda yokuş aşağı inerken veya fazla hızlanmaya başladığınızda da yapabilirsiniz. Yakıt ekonomisinde en önemli faktör mümkün olduğunca az fren yaparak araç kullanmaktır. Çünkü fren yapmak demek tekrar hızlanmak için gaza basmak demektir. Örneğin : Trafik ışıklarının sarıyı gösterdiğinine kadar uzaktan fark eder ve ayağımızı gazdan çekerek ışıklara doğru akarsak belkide ışıklara geldiğimizde bize yeşil ışık yanacak ve aracı durdurmadan tekrar hızlanıp yola devam edeceğiz.

Sıkışık trafikte motoru durdurup çalıştırmak yakıt sarfiyatını rölantide çalıştığından daha fazla artırır, böyle bir durumda duruş ve kalkışlar arasındaki bekleme süreleri 1 dakika ve üzerinde gerçekleşiyorsa motor stop edilebilirsiniz. Araç kullanırken trafiğin yoğun olmadığı saatleri, trafiğin yoğun olmadığı alternatif yolları tercih etmeniz gerekir. Araç kullanırken trafiği gözlemlemek ve önünüzdeki araç ile bırakılacak güvenli mesafeyi korumakta çok önemlidir. Önünüzdeki aracı yakın takip ettiğiniz durumlarda, onun her frenlemesinde sizinde fren yapmanız gerekecek, sonra tekrar hızlanmak için de yine gaza basmanız gerekecektir. Ani gaz artırımı, aniden hızlanmak, gereksiz yere gaza ve frene fazla basmak, sürekli yüksek hızlarda gidilmesi %50'ye kadar varan fazla yakıt tüketimine neden olur. Yokuş çıkarken aracınızı aşırı şekilde hızlandırmaya çalışmayınız. Özellikle aracınız yüklü ise gaza bastığınız kadar hızlanmayacak ve yakıt sarfiyatı iki katına çıkarken hızınız sadece 3 - 5 Km. artacaktır. Bunun yerine bir inişten sonra gelen yokuşlarda aşağı inerken hızınızı yasal limitlerde arttırıp, yokuş çıkarken inişte elde ettiğiniz ivmeyi kullanırsanız yokuşu daha ekonomik geçebilirsiniz.

Yazın kış lastiği veya kışın yaz lastiği kullanmanız, aracın üreticisi tarafından belirlenmiş olan lastik ve jant ebatlarından farklı lastik ve jantları kullanıyor olmanız da yakıt tüketimini artırmaktadır.

Aracınızda lastik havalarının az olması durumunda sürtünme katsayısı artacağından araç aynı yolu daha fazla yakarak yapacaktır. Lastiğe fazla hava basılması durumunda ise sadece sırt bölümü vaktinden önce aşınacak ve lastiğin ömrü kısılacaktır. Yazın kış lastiği kullanmak sürtünmeyi arttıracığından yakıt sarfiyatı yükseldiği gibi lastikte erken aşınacaktır. Aracın toplam ağırlığı arttıkça sarfettiğiniz yakıt da fazlalaşacaktır. Aracınızdaki ekstra her 100 kilogram yük 100 kilometrede fazladan 1 litre yakıt harcanmasına neden olacaktır. Bu sebeble aracınızın bagajındaki gereksiz eşyaları boşaltmanızda yarar var. Aracınız aerodinamik özelliklere sahip olmalıdır. Aynaları gövde ile uyumlu ve aşırı büyük olmamalıdır. Otomobillerde tavana konan port bagajlar da rüzgar tutması nedeniyle yakıt sarfiyatını artırmaktadır. Hareket halinde iken camlar açık yol almak içeri giren havanın basınç etkisi nedeniyle aracın ılerlemesini zorlaştıracak ve araç ılerlemek için daha fazla güce, dolayısı ile daha fazla yakıtı ihtiyaç duyacaktır. Karbüratörlü araçlar enjektörlü araçlara göre daha fazla yakıt sarf etmektedir. Enjektörlü araçlarda da tek noktadan değil çok noktadan enjektörlü araçları tercih etmeniz gerekir. Aracın enjektörlerinin ayarsız, bozuk ve eski oluşu her 10 litrede 1 litre fazla yakıt tüketimine sebep olacaktır. Benzin veya mazot filtrelerinin eski ve pis oluşu daha fazla yakıt sarf etmenize neden olacaktır. Filtreleri belirli sürelerde değiştirmeyi ihmal etmemelisiniz.

Debriyajın arızalı oluşu kalkışlarda ve aracın ıvmelenmesi sırasında motor gücünün önemli bir kısmının kaybolmasına neden olarak yakıt tüketimini artırır.

Fren sistemindeki arızalar, balataların fazla sıkı olduğu fren ayarları da tüketimi artırmaktadır. Araç klimasının gereksiz yere ve sürekli çalıştırılması da % 25'e varan ek yakıt tüketimine neden olmaktadır. Bu hususlara dikkat ederek araç kullandığınız sürece hem yakıt tasarrufu yaparak ekonominize katkıda bulunacak, hem de aracınızın atmosfere salgıladığı zararlı egzoz emisyonunu önemli ölçüde azaltarak hava kirliliğinin azaltılmasına katkıda bulunacaksınız.

KAYNAK

Türk Sürüş Akademisi

Selçuk DEDEÖĞLU

www.turksurusakademisi.com

ARAÇLARDA BULUNDURULMASI ZORUNLU GEREÇLER

İlk yardım çantası : Traktörler, motorlu bisiklet ve motosikletler hariç tüm motorlu taşıtlarda , her an kullanıma hazır durumda bulundurulucaktır. Malzemelerin miktarı araçta taşınacak yolcu sayısına göre değişmektedir.



Yangın söndürme cihazı

Otomobil, minibüs, kamyonet, otobüs, kamyon, çekici ve tehlikeli madde taşıyan bütün araçlar

Tehlikeli madde taşıyan araçlarda, **6 kg kapasiteli en az 2 adet**

Otobüs kamyon ve çekicilerde **6 kg kapasiteli en az 1 adet**

Otomobil, minibüs ve kamyonetlerde **1 kg kapasiteli en az 1 adet**

El yangın söndürme cihazı, araçların görülebilen ve erişilmesi kolay olan bir yerinde bulundurulur ve hava şartlarından korunur. Cihazlardan en az biri aracı kullananın hemen yanında olur.



Yedek malzeme ve takımlar :

Otomobil, minibüs, otobüs, kamyonet, kamyon, çekici araçlar, lastik tekerlekli traktörlerde;

Kriko, bijon anahtarı, dış ışık donanımı için birer adet yedek ampul, pense, tornavida, seyyar lamba veya el feneri, karlı ve buzlu günler için bir çift patinaj zinciri, çekme halatı.

Reflektör : Bütün motorlu araçlar (Motosiklet ve motorlu bisiklet hariç) 2 adet 45x45 ebadında ışığı yansıtan üçgen reflektör.



Tekerlek takozu : Otobüslerde ve azami yüklü ağırlığı 3.5 tondan fazla motorlu araçlar ve azami yüklü ağırlığı 750 kg.'dan fazla iki dingilli römorklarda bir adet, 3 veya daha çok dingilli taşıtlarda ve tek dingilli römorklarda iki adet tekerlek takozu bulunur.

Çekme Halatı : Herhangi bir nedenle yolda kalmış taşıtları, başka bir taşıtla çekmek için kullanılır.

Çocuk Bağlama sistemleri : M1, M1G, N1, N1G, N2 ve N3 sınıfı araçlarda 150 cm'den kısa ve 36 kg'ın altındaki çocukların taşınması sırasında çocukların ağırlığına uygun bu Yönetmeliğin ekinde yer alan (1) sayılı cetvelde yer alan çocuk bağlama sistemlerinin kullanılması zorunludur.

135 cm'den uzun çocuklar çocuk bağlama sistemleri yerine ön koltukta oturmamak şartıyla diğer koltuklardaki emniyet kemerlerini kullanabilirler.



Engel işareti : Otobüs, kamyon ve çekiciler ; Karayolu üzerinde arıza veya uzun süreli bırakılması halinde, normal hava şartlarında en az 150 metreden net olarak görülebilecek, 150x25 cm ebadında bir adet engel işareti bulunur.

Boyun korsesi : Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre yetki belgesi almış yolcu taşımacılığında kullanılan araçlarda **Her 9 koltuk için en az 1 adet olacaktır.**



Koruma başlığı (Kask) ve Koruma gözlüğü :

Sürücü ve taşınması halinde yolcular için; yanmayacak ve başı, ısı, çarpma ve dış tesirlere karşı koruyacak, görme ve işitmeye engel olmayacak, kolay takılıp çıkarılacak şekilde kask, gözü dış tesirlere karşı koruyacak, görüşe engel olmayacak, normal görüşü bozmayacak renkli veya renksiz koruyucu gözlük olacaktır. (Koruma başlığında koruma gözlüğü olması durumunda ve bisiklet sürücülerinde koruma gözlüğü aranmaz)

Stepne : Motosikletler ve lastik tekerlekli traktörler hariç bütün motorlu araçlar'da her zaman kullanılabilir durumda bulundurulacaktır.

Lastik Tamir Kiti : Sprey kutusunun içerisinde yer alan sıvı, hava ile temas ettiğinde bir çeşit kauçuğa dönüşüyor, patlak olan bölgeyi geçici olarak onarıyor ve şehir içi hızlarda araç kullanmanızı sağlayarak en yakın lastikçiye gitmenizi sağlıyor.



Kriko ve bijon anahtar : Güvenli ve kolay bir şekilde lastiği değiştirebilmesi için ihtiyaç duyulan malzemelerdir. Krikonun aracın ağırlığını kaldırabilecek kapasitede olması gereklidir.

KONU TESTİ

1) Araçta kısa devreden doğacak yangın durumunda hangisinin kablosu çıkarılır?

- a) Akünün b) Alternatörün c) Distribütörün d) Marş motorunun

2) Araçta yakıt tasarrufu sağlamak için aşağıdakilerden hangisi yapılır?

- a) Lastiklerin hava basıncının normal değerinde olmasına dikkat edilir.
b) Motor daima yüksek devirde çalıştırılır.
c) Trafiğin yoğun olduğu yollar seçilir.
d) Aracın yükü ve ağırlığı artırılır.

• Lastik hava basınçlarının düşük olması

• Araçta yapılması gerekli bakım ve ayarların ihmal edilmesi

• Tavsiye edilen lastik tip ve ebatlarından başka lastik kullanılması

3) Verilenlere göre aşağıdakilerden hangisinin gerçekleşmesi beklenir?

- a) Çevre kirliliğinin azalması b) Sürüş konforunun artması
c) Aracın fazla yakıt yakması d) Trafik yoğunluğunun azalması

4) Aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, şarj sisteminin çalışmadığını gösterir?

- a) b) c) d)



5) Seyir hâlinde iken aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, trafik kurallarına uymak şartıyla derhâl durulması gerektiğini belirtir?

- a) b) c) d)



6) Akünün araç üzerinden sökülmesi sırasında önce hangi kabloyu sökmek gerekir?

- a) Eksi kutuba bağlı olan kabloyu b) Artı kutuba bağlı olan kabloyu
c) Şarj kablosunu d) Marş kablosunu

7) Araç lastiklerinin yetersiz şişirilmesi aşağıdakilerden hangisine neden olur?

- a) El freninin arızalanmasına b) Yakıt tüketiminin artmasına
c) Şarj lambasının yanmasına d) Radyatör peteklerinin tıkanmasına

8) Sürüş sırasında aracın gösterge panelinde yağlama sistemi ile ilgili şekildeki gibi bir arıza bildirimi görüldüğünde öncelikle yapılması gereken nedir?

- a) Motor devri yükseltilir b) Motor devri düşürülür
c) Araç sürülmeye devam edilir d) Araç durdurulur motor stop edilir



9) Seyir hâlinde iken aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, trafik kurallarına uymak şartıyla derhâl durulması gerektiğini belirtir?

- a)  b)  c)  d) 

10) Aracın gösterge panelinde şekilde görülen akü şarj ikaz ışığı yandığı halde araç sürülmeye devam edilirse aşağıdakilerden hangisinin olması beklenir?

- a) Yağın azalması b) Akünün boşalması
c) Fren hidroliğinin bitmesi d) Marş motorunun arızalanması



11) Seyir hâlinde iken aracın gösterge panelinde aşağıdaki ikaz ışıklarından hangisinin yanıyor olması, trafik kurallarına uymak şartıyla derhâl durulması gerektiğini belirtir?

- a)  b)  c)  d) 

12) Sürüş sırasında aracın gösterge panelinde bulunan şekildeki ikaz ışığının yanması sürücüyü aşağıdakilerden hangisini bildirir?

- a) Alternatörün şarj etmediğini
b) Emniyet kemerinin takılmadığını
c) Motor yağ basıncının düştüğünü
d) Motor soğutma suyu sıcaklığının yükseldiğini



13) Hangisi yakıt tüketiminin artmasında sürücüdün kaynaklanan kusurdur?

- a) Aşırı hız yapılması b) Frenlerin ayarsız olması
c) Rölanti ayarının bozuk olması d) Lastik basınçlarının yetersiz olması

14) Aşağıdakilerden hangisi yakıt tüketiminin artmasında araçtan kaynaklanan kusurdur?

- a) Frenlerin ayarsız olması
- b) Motorun yüksek devirde kullanılması
- c) Trafiğin yoğun olduğu yolların seçilmesi
- d) Aracın hızına uygun olmayan viteste gidilmesi

15) Aşağıdakilerden hangisi yakıt tüketiminin artmasında araçtan kaynaklanan kusurdur?

- a) Aşırı hız yapılması
- b) Ön düzen ayarlarının bozuk olması
- c) Aracın hızına uygun olmayan viteste gidilmesi
- d) Motorun gereksiz yere rölantide çalıştırılması

16) Aşağıdakilerden hangisi yakıt tüketiminin artmasında araçtan kaynaklanan kusurdur?

- a) Rölanti ayarının bozuk olması
- b) Motorun yüksek devirde kullanılması
- c) Trafiğin yoğun olduğu yolların seçilmesi
- d) Aracın hızına uygun olmayan viteste gidilmesi

17) Hangisi yakıt tüketiminin artmasında sürücünden kaynaklanan kusurdur?

- a) Frenlerin ayarsız olması
- b) Rölanti ayarının bozuk olması
- c) Lastik basınçlarının yetersiz olması
- d) Ani duruş kalkış yapılması

18) Hangisi yakıt tüketiminin artmasında sürücünden kaynaklanan kusurdur?

- a) Aracın hızına uygun olmayan viteste gidilmesi
- b) Frenlerin ayarsız olması
- c) Rölanti ayarının bozuk olması
- d) Lastik basınçlarının yetersiz olması

I. Şarj II. ABS III. Yağ basıncı

19) Verilen ikaz lambalarından hangilerinin araç gösterge panelinde yanması aracın derhal durdurulmasını ve kontağın kapatılmasını gerektirir?

- a) Yalnız III
- b) I ve II.
- c) I ve III.
- d) II ve III.

20) Aşağıdakilerden hangisi yakıt tüketiminin artmasına neden olmaz?

- a) Debriyaj balatasının eskimesi
- b) Depodaki yakıt seviyesinin azalması
- c) Lastik hava basıncının düşmesi
- d) Aracın uygun olmayan devirde kullanılması

**Cevap Anahtarı : 1-a 2-a 3-c 4-a 5-b 6-a 7-b 8-d 9-d 10-b
11-a 12-a 13-a 14-a 15-b 16-a 17-d 18-a 19-c 20-b**



Acil durumlarda ne yapman gerektiğini biliyor musun?

Hayat için ilk adım :
İlk Yardım



İLK YARDIM BİLGİSİ



KONU 1. İLK YARDIMIN TEMEL UYGULAMALARI

İlk Yardım : Ani olarak ortaya çıkan hastalık veya yaralanma durumunda; kişinin hayatını korumak, sağlık durumunun kötüleşmesini önlemek ve iyileşmesine destek olmak amacıyla olay yerindeki mevcut imkânlarla yapılan hızlı ve etkili müdahalelerdir.

Acil Tedavi : Acil tedavi ünitelerinde, hasta/yaralılara doktor ve sağlık personeli tarafından yapılan tıbbi müdahalelerdir.

İlk Yardım ve Acil Tedavi Arasındaki Fark : Acil tedavi bu konuda ehliyetli kişilerce gerekli donanım ile yapılan müdahale olmasına karşın, ilkyardım bu konuda eğitim almış herkesin olayın olduğu yerde bulabildiği malzemeleri kullanarak yaptığı hayat kurtarıcı müdahaledir.

İlk Yardımın Öncelikli Amaçları :

- Hayati tehlikenin ortadan kaldırılması,
- Yaşamsal fonksiyonların sürdürülmesinin sağlanması,
- Hasta/yaralının durumunun kötüleşmesinin önlenmesi,
- İyileşmenin kolaylaştırılması.

İlk Yardımın Temel Uygulamaları :

İlkyardım temel uygulamaları **Koruma, Bildirme, Kurtarma (KBK)** olarak ifade edilir.

Koruma : Kaza sonuçlarının ağırlaşmasını önlemek için olay yerinin değerlendirilmesini kapsar. En önemli işlem olay yerinde oluşabilecek tehlikeleri belirleyerek güvenli bir çevre oluşturmaktır.

Bildirme : Olay / kaza mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde telefon veya diğer kişiler aracılığı ile gerekli yardım kuruluşlarına bildirilmelidir. Ülkemizde ilk yardım gerektiren her durumda telefon iletişimleri, **112 acil telefon numarası** üzerinden gerçekleştirilir.



Kurtarma (Müdahale) : Olay yerinde hasta / yaralılara müdahale hızlı ancak sakin bir şekilde yapılmalıdır.

112'nin Aranması Sırasında Dikkat Edilecekler :

- Sakin olunmalı ya da sakın olan bir kişinin araması sağlanmalı,
- **112 merkezi tarafından sorulan sorulara net bir şekilde cevap verilmeli,**
- Kesin yer ve adres bilgileri verilirken, olayın olduğu yere yakın bir caddenin ya da çok bilinen bir yerin adı verilmeli,
- **Hasta/yaralı sayısı ve genel durumu bildirilmeli,**
- Kimin, hangi numaradan aradığı bildirilmeli,
- **Eğer herhangi bir ilkyardım uygulaması yapıldıysa nasıl bir yardım verildiği belirtilmeli,**
- 112 hattında bilgi alan kişi, gerekli olan tüm bilgileri aldığını söyleyinceye kadar telefon kapatılmamalıdır.

İlk Yardımcının Müdahale ile İlgili Yapması Gerekenler :

- **Hasta / yaralıların durumu değerlendirilir (ABC) ve öncelikli müdahale edilecekler belirlenir,**
- Hasta/yaralının korku ve endişeleri giderilir,
- **Hasta/yaralıya müdahalede yardımcı olacak kişiler organize edilir,**
- Hasta/yaralının durumunun ağırlaşmasını önlemek için kendi kişisel olanakları ile gerekli müdahalelerde bulunulur,
- **Kırıklara yerinde müdahale edilir,**
- Hasta/yaralı sıcak tutulur,
- **Hasta/yaralının yarasını görmesine izin verilmez,**
- Hasta/yaralıyı hareket ettirmeden müdahale yapılır,
- **Hasta/yaralının en uygun yöntemlerle en yakın sağlık kuruluşuna sevki sağlanır (112) (Ancak, ağır hasta/yaralı bir kişi hayati tehlikede olmadığı sürece asla yerinden kıpırdatılmamalıdır).**

İlk Yardımın ABC si :

Bilinç kontrol edilmeli, bilinç kapalı ise aşağıdakiler hızla değerlendirilmelidir:

A. Hava yolu açıklığının değerlendirilmesi

B. Solunumun değerlendirilmesi (Bak-Dinle-Hisset)

C. Dolaşımın değerlendirilmesi (Şah damarından 5 saniye nabız alınarak yapılır)

İlk Yardımda Öncelik Sırası :

Öncelikle solunumu duranlar, solunum zorluğu çekenler, kalbi duranlar, kanaması olanlar şoka girenler sırası ile ilk yardım yapılmalıdır.

İlk Yardımcı ve Özellikleri :

Olay yeri genellikle insanların telaşlı ve heyecanlı oldukları ortamlardır. Bu durumda ilk yardımcı sakin ve kararlı bir şekilde olayın sorumluluğunu alarak gerekli müdahaleleri doğru olarak yapmalıdır. Bunun için bir ilk yardımcıda aşağıdaki özelliklerin olması gerekmektedir:

- İnsan vücudu ile ilgili temel bilgilere sahip olmalı,
- Önce kendi can güvenliğini korumalı,
- Sakin, kendine güvenli ve pratik olmalı,
- Eldeki olanakları değerlendirebilmeli,
- Olayı anında ve doğru olarak haber vermeli (112'yi aramak),
- Çevredeki kişileri organize edebilmeli ve onlardan yararlanabilmeli,
- İyi bir iletişim becerisine sahip olmalıdır.

Hayat Kurtarma Zinciri

Hayat kurtarma zinciri 4 halkadan oluşur. Son 2 halka ileri yaşam desteğine aittir ve ilkyardımcının görevi değildir.

1.Halka - Sağlık kuruluşuna haber verilmesi **112 'yi ara**

2.Halka - Olay yerinde **Temel Yaşam Desteği** yapılması

3.Halka - **Ambulans** ekiplerince müdahaleler yapılması

4.Halka - **Hastane** acil servislerinde müdahale yapılmasıdır



KONU 2. HASTA/YARALI ve OLAY YERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

İnsan Vücudu ve İşleyişi : İlk yardımcının insan vücudu, yapısı ve işleyişi konusunda bazı temel kavramları bilmesi, ilkyardımcı olarak yapacağı müdahalelerde bilinçli olmasını kolaylaştırır.

Hücre : İnsan vücudunun **en küçük yapı taşına hücre** denir.

Doku : Aynı tip hücrelerin bazı görevleri yapmak üzere birleşerek meydana getirdikleri hücre topluluklarına doku denir. İnsan vücudunda; epitel doku, kas doku, destek doku ve sinir dokusu olmak üzere dört ana doku tipi vardır.

Organ : Dokuların birleşmesiyle oluşur.

Sistem : Yaşamsal fonksiyonların yerine getirilebilmesi için organların birleşmesiyle oluşan yapıya sistem denir.

Hareket Sistemi : Vücutun hareket etmesini, desteklenmesini sağlar ve koruyucu görev yapar. Hareket sistemi şu yapılardan oluşur:

- Kemikler
- Eklemler
- Kaslar



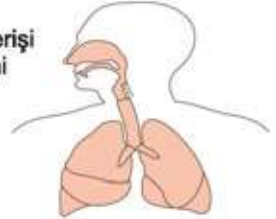
Dolaşım Sistemi : Vücut dokularının oksijen, besin, hormon, bağışıklık elemanı ve benzeri elemanları taşır ve yeniden geriye toplar.

Dolaşım sistemi şu yapılardan oluşur :

- Kalp
- Kan damarları
- Kan

Solunum Sistemi : Vücuda gerekli olan gaz alışverişini yaparak hücre ve dokuların oksijenlenmesini sağlar. Solunum sistemi şu organlardan oluşur:

- Solunum yolları
- Akciğerler



Sinir Sistemi : Bilinç, anlama, düşünme, algılama, hareketlerinin uyumu, dengesi ve solunum ile dolaşımı sağlar. Sinir sistemi şu yapılardan oluşur:

- Beyin
- Beyincik
- Omurilik
- Omurilik soğanı

Boşaltım Sistemi : Kanı süzerek gerekli maddelerin vücutta tutulması, zararlı olanların atılması görevlerini yaparak vücutta iç dengeyi korur.

Boşaltım sistemi şu organlardan oluşur : İdrar borusu, idrar kesesi, idrar kanalları ve böbrekler.

Sindirim Sistemi : Ağızdan alınan besinlerin öğütülerek sindirilmesi ve kan dolaşımı vasıtasıyla vücuda dağıtılmasını sağlar.

Sindirim sistemi şu organlardan oluşur : Ağız , yemek borusu, mide, safra kesesi, pankreas ve bağırsaklar.

Hasta/Yaralının Değerlendirilmesinin Amacı :

- Hastalık ya da yaralanmanın ciddiyetinin değerlendirilmesi,
- İlyardım önceliklerinin belirlenmesi,
- Yapılacak ilkyardım yönteminin belirlenmesi,
- **Güvenli bir müdahale sağlanması.**

Hasta/Yaralının İlk Değerlendirilme Aşamaları :

Hasta/yaralıya sözlü uyarı ya da hafifçe omzuna dokunarak **"iyi misiniz?"** diye sorularak **bilinç durumu değerlendirilmesi** yapılır. Bilinç durumunun değerlendirilmesi daha sonraki aşamalar için önemlidir. Buna göre hasta/yaralının ilk değerlendirilme aşamaları şunlardır:

1) Hava yolu Açıklığının Değerlendirilmesi :

Özellikle bilinç kaybı olanlarda dil geri kaçarak solunum yolunu tıkayabilir yada kusmuk, yabancı cisimlerle solunum yolu tıkanabilir. Havanın akciğerlere ulaşabilmesi için hava yolunun açık olması gerekir.

Hava yolu açıklığı sağlanırken hasta/yaralı baş, boyun, gövde eksenli düz olacak şekilde yatırılmalıdır.

Bilinç kaybı belirlenmiş kişide; ağız içine önce göz ile bakılmalı, eğer yabancı cisim var ise **işaret parmağı yandan ağız içine sokularak cisim çıkartılmalıdır.**

Daha sonra bir el hasta/yaralının alına, diğer elin 2 parmağı çene kemiğinin üzerine konular, alından bastırılıp çeneden kaldırılarak baş geriye doğru itilip **Baş geri-Çene yukarı pozisyonu** verilir. Bu işlemler sırasında sert hareketlerden kaçınılmalıdır.

2) Solunumun Değerlendirilmesi :

İlyardımcı, başını hasta/yaralının göğsüne bakacak şekilde yan çevirerek yüzünü hasta/yaralının ağzına yaklaştırır, **Bak-Dinle-Hisset yöntemi** ile solunum yapıp yapmadığını **10 saniye süre** ile değerlendirir.

- Göğüs kafesinin solunum hareketine bakılır,
- Eğilip kulağını hastanın ağzına yaklaştırarak solunum dinlenir ve hastanın soluğunu yanağında hissetmeye çalışılır,

Solunum yoksa derhal suni (yapay) solunuma başlanır.

3) Dolaşımın Değerlendirilmesi:

Dolaşımın değerlendirilmesi için ilkyardımcı; çocuk ve yetişkinlerde şah damarından, bebeklerde kol atardamarından 3 parmakla **5 saniye süre ile** nabız almaya çalışılır. İlk değerlendirme sonucu hasta/yaralının bilinci kapalı fakat solunum ve nabızı varsa derhal koma pozisyonuna getirerek diğer yaralıları değerlendirilir.

Hasta/Yaralının İkinci Değerlendirme Aşamaları :

İlk muayene ile hasta/yaralının yaşam belirtilerinin varlığı güvence altına alındıktan sonra ilkyardımcı ikinci muayene aşamasına geçerek baştan aşağı muayene yapar.

İkinci değerlendirme aşamaları şunlardır:

Görüşerek bilgi edinme :

Kendini tanıtır,

- Hasta/yaralının ismini öğrenir ve adıyla hitap eder,
- Hoşgörölü ve nazik davranarak güven sağlar,
- Hasta/yaralının endişelerini gidererek rahatlatır,
- Olayın mahiyeti, koşulları, kişisel özgeçmişleri, sonuç olarak ne yedikleri, kullanılan ilaçlar ve alerjinin varlığı sorularak öğrenilir.

Baştan aşağı kontrol yapılır :

- **Bilinç düzeyi, anlama, algılama,**
 - **Solunum sayısı, ritmi, derinliği,**
 - **Nabız sayısı, ritmi, şiddeti,**
 - **Vücut veya cilt ısısı, nemi, rengi**
 - **Baş :** Saç, saçlı deri, baş ve yüzde yaralanma, morluk olup olmadığı, kulak yada burundan sıvı veya kan gelip gelmediği değerlendirilir, ağız içi kontrol edilir.
 - **Boyun :** Ağrı, hassasiyet, şişlik, şekil bozukluğu araştırılır. Aksi ispat edilinceye kadar boyun zedelenmesi ihtimali göz ardı edilmemelidir.
 - **Göğüs kafesi :** Saplanmış cisim, açık yara, şekil bozukluğu ya da morarma olup olmadığı, hafif baskı ile ağrı oluşup oluşmadığı, kanama olup olmadığı değerlendirilmelidir. Göğüs kafesi genişlemesinin normal olup olmadığı araştırılmalıdır. Göğüs muayenesinde eller arkaya kaydırılarak hasta/yaralının sırtı da kontrol edilmelidir.
 - **Karın boşluğu :** Saplanmış cisim, açık yara, şekil bozukluğu, şişlik, morarma, ağrı ya da duyarlılık olup olmadığı ve karının yumuşaklığı değerlendirilmelidir.
- Eller bel tarafına kaydırılarak muayene edilmeli, ardından kalça kemiklerinde de aynı araştırma yapılarak kırık veya yara olup olmadığı araştırılmalıdır.
- **Kol ve bacaklar :** Kuvvet, his kaybı varlığı, ağrı, şişlik, şekil bozukluğu, işlev kaybı ve kırık olup olmadığı, nabız noktalarından nabız alınıp alınmadığı değerlendirilmelidir.

Olay Yerinin Değerlendirilmesi :

- Olay yerinde tekrar kaza olma riskinin ortadan kaldırılması, olay yerindeki hasta/yaralıların genel durumlarını, sayılarının belirlenmesi ve ilk yardımcının güvenle çalışabileceği ortamı hazırlamasıdır.

Olay yerinin hızlı bir şekilde değerlendirilmesinin ardından yapılacak müdahaleler planlanır.

Olay Yerinin Değerlendirilmesinde Yapılacaklar

Herhangi bir olay yerinin değerlendirilmesinde aşağıdakiler mutlaka yapılmalıdır :

- Kazaya uğrayan araç mümkünse yolun dışına ve güvenli bir alana alınmalı, kontağı kapatılmalı, el freni çekilmeli, araç LPG'li ise aracın bagajında bulunan tüpün vanası kapatılmalıdır,

- **Olay yeri yeterince görünebilir biçimde işaretlenmelidir. Kaza noktasının önüne ve arkasına gelebilecek araç sürücülerini yavaşlatmak ve olası bir kaza tehlikesini önlemek için uyarı işaretleri yerleştirilmeli; bunun için üçgen reflektörler kullanılmalıdır,**

- Olay yerinde hasta/yaralıya yapılacak yardımcı güçleştirebilecek veya engelleyebilecek meraklı kişiler olay yerinden uzaklaştırılmalıdır,

- **Olası patlama ve yangın riskini önlemek için olay yerinde sigara içilmemelidir,**

- Gaz varlığı söz konusu ise oluşabilecek zehirlenmelerin önlenmesi için gerekli önlemler alınmalıdır,

- **Ortam havalandırılmalıdır,**

- Kıvılcım oluşturabilecek ışıklandırma veya çağrı araçlarının kullanılmasına izin verilmemelidir,

- **Hasta/yaralı yerinden oynatılmamalıdır,**

- Hasta/yaralı hızla yaşam bulguları yönünden (ABC) değerlendirilmelidir,

- **Hasta/yaralı kırık ve kanama yönünden değerlendirilmelidir,**

- Hasta/yaralı sıcak tutulmalıdır,

- **Hasta/yaralının bilinci kapalı ise ağızdan hiçbir şey verilmemelidir,**

- Tıbbi yardım istenmelidir **(112),**

- **Hasta/yaralının endişeleri giderilmeli, nazik ve hoşgörülü olmalıdır,**

- Hasta/yaralının paniğe kapılmasını engellemek için yarasını görmesine izin verilmemelidir,

- **Hasta/yaralı ve olay hakkındaki bilgiler kaydedilmelidir,**

- Yardım ekibi gelene kadar olay yerinde kalınmalıdır.

KONU TESTİ

1) İlk yardımın ABC'si olarak kabul edilen uygulamalardan "A" neyi ifade etmektedir?

- a) Kanamanın durdurulmasını b) Dolaşımın değerlendirilmesini
c) Solunumun değerlendirilmesini d) Hava yolu açıklığının değerlendirilmesini

2) Vücudumuzda belli bir işlevi yerine getirmek amacıyla bir araya gelen organların oluşturdukları yapıya ne denir?

- a) Doku b) Hücre c) Sistem d) Gövde

3) Aşağıdaki özelliklerden hangisi ilk yardımcıda mutlaka bulunmalıdır?

- a) İyi bir sürücü olmak b) Trafik görevlisi olmak
c) Sağlık personeli olmak d) Sakin ve tedbirli olmak

I- İyileşmeyi kolaylaştırmak

II- Kazazedelerin özel yaşamlarıyla ilgilenmek

III- Yaşamın korunması ve sürdürülmesini sağlamak

4) Yukarıda verilenlerden hangileri ilk yardımın amaçlarındandır?

- a) Yalnız I b) I ve II c) I ve III d) I, II ve III

5) İnsan vücudunda ağız, yemek borusu, mide, ince ve kalın bağırsakların yer aldığı sistem hangisidir?

- a) Sinir sistemi b) Dolaşım sistemi
c) Solunum sistemi d) Sindirim sistemi

6) Kazazedenin ağız bölgesine bir cam parçası ya da ayna yaklaştırarak buharlanıp buharlanmadığına bakılması "Bak- Dinle-Hisset" yönteminde hangisinin bir göstergesidir?

- a) Bak b) Dinle c) Hisset d) Dinle - Hisset

7) Trafik kazalarına müdahalede ilk yardımın 1. adımı nedir?

- a) Tıbbi yardım istenmesi b) Yaralının hemen hastaneye taşınması
c) Yaralının hemen araçtan çıkarılması d) Trafik ve can güvenliğinin sağlanması

8) Kalp ve kan damarları vücudumuzdaki hangi sistemde yer alır?

- a) Sinir sisteminde b) Dolaşım sisteminde
c) Sindirim sisteminde d) Solunum sisteminde

9) Kaza sonrasında oluşan sağlık sorunlarını en aza indirmeyi amaçlayan uygulamalara ne ad verilir?

- a) Trafik b) Girişim c) İlk yardım d) Yöntem

10) Aşağıdakilerden hangisi ilk yardımda haberleşme ilkelerindendir?

- a) Uzun ve detaylı bilgi verilmesi
b) Yaralıların tüm kimlik bilgilerinin tam olarak verilmesi
c) Olayın ciddiyetinin anlaşılabilmesi için aceleci ve telaşlı olunması
d) İlk yardım uygulaması yapıldı ise nasıl bir yardım yapıldığının anlatılması

11) Kaza yerindeki yaralı, sağlık kuruluşuna ne zaman sevk edilir?

- a) Hayati tehlikelerine karşı önlem alındıktan sonra
- b) Kendine gelmesi sağlandıktan sonra
- c) Hiçbir müdahale yapılmadan önce
- d) Yakınları geldikten sonra

I- Her zaman tedbiri olmak

II- Soğukkanlılığını korumak

III- Emin olmadığı uygulamalardan kaçınmak

12) Yukarıdakilerden hangileri ilk yardımcı yapacak kişide bulunmalıdır?

- a) Yalnız I
- b) I ve II
- c) II ve III
- d) I, II ve III

13) Kaza yerindeki araçtan, yaralının çıkarılmasında ilk aşama aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Tıbbi yardım istenmesi
- b) Motorun durdurulup aracın sabitlenmesi
- c) Yaralıyı taşımak için sedye getirilmesi
- d) Yaralının araçtan çıkarılabileceği çıkış yerlerinin sağlanması

14)Aşağıdaki kazazedelerden hangisi kaza yerinden ilk önce taşınmalıdır?

- a) Ölmüş olan
- b) Ayağında çıkık olan
- c) Solunum zorluğu çeken
- d) Birinci derece yanığı olan

15) İlk yardımcı, kaza yapan aracın içerisinden yaralıları çıkarmadan önce aşağıdakilerden hangisine özellikle dikkat etmelidir?

- a) Aracın modeline
- b) Yaralıların cinsiyetlerine
- c) Yaralıların üzerinde bulunan giysilere
- d) Aracın yanma veya devrilme tehlikesinin olup olmadığına

16) Bir trafik kazasında ilk yardım uygulamalarına ilk olarak nerede başlanmalıdır?

- a) Hastanede
- b) Olay yerinde
- c) Ambulans içinde
- d) Sağlık merkezinde

17) Aşağıdakilerden hangisi Bak-Dinle-Hisset yöntemi ile kazazede üzerinde yapılan değerlendirmelerden biri değildir?

- a) Deri renginin gözlenmesi
- b) Soluk verişinin hissedilmesi
- c) Solunum sesinin dinlenmesi
- d) Solunum hareketlerinin gözlenmesi

18) Kaza yapmış bir araçta, devrilme tehlikesi belirgin olarak görülüyor ve araç sallanıyorsa, yaralılar araçtan ne zaman çıkarılmalıdır?

- a) Hiç zaman kaybetmeden, hemen
- b) Araç sabit hale getirildikten sonra
- c) Aracın kontak anahtarını kapatıldıktan sonra
- d) Araç itilerek yavaşça devrilmesi sağlandıktan sonra

I- Koruma**II- Bildirme****III- Kurtarma**

19) Verilenlerden hangileri 'kaza sonuçlarının ağırlaşmasını önlemek için olay yerinin değerlendirilmesi' işlemini kapsar

- a) Yalnız I b) I ve II c) II ve III d) I, II ve III

20) Kaza yerine ulaşan ilk yardımcının öncelikle yapması gereken nedir?

- a) Yaralıları belirlemek b) Kendisinin ve yaralıların güvenliğini sağlamak
c) Yaralıları araçtan çıkarmak d) Kazayı yetkililere haber vermek

21) Kaza yerinden, tıbbi yardım istenirken aşağıdakilerden hangisinin bildirilmesine gerek yoktur ?

- a) Kaza zamanı b) Açık ve net adres
c) Yaralıların kimlikleri d) Yaralıların durumu ve sayısı

22) Kanın vücuttaki görevleriyle ilgili olarak verilenlerden hangisi yanlıştır?

- a) Pıhtılaşmanın sağlanmasında rol oynar.
b) Vücut sıcaklığını ve vücudun sıvı dengesini ayarlar.
c) Oksijen, besin maddesi ve hormonları hücrelere, atık maddeleri ve karbondioksiti ilgili organlara taşır.
d) Vücudun hastalık etkeni olan mikroorganizmalara karşı savunmasını zayıflatır.

23) Aşağıdakilerden hangisi ilk yardımın öncelikli amaçlarındandır?

- a) Trafikteki kaza sayısını azaltmak
b) Sağlık personelinin mesleki başarısını artırmak
c) İnsanları zararlı alışkanlıklarından uzaklaştırmak
d) Yaşamsal fonksiyonların sürdürülmesini sağlamak

24) Aşağıdakilerden hangisi organların çalışmasını, bilinç, algılama, anlama, hareketlerin birbiri ile uyum ve denge içinde olmasını sağlayan vb. işlevleri kontrol eden sistemi oluşturan yapılardandır?

- a) Omurilik b) Pankreas
c) Böbrekler d) Akciğerler

Kazazedenin dolaşımı değerlendirilirken;

I. Bebeklerde kol atardamarından,

II. Çocuk ve yetişkinlerde şah damarından nabız alınır.

25) Verilenler için aşağıdakilerden hangisi söylenebilir?

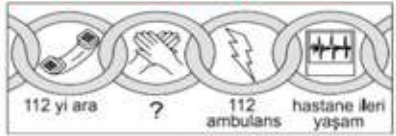
- a) I. doğru, II. yanlış b) I. yanlış, II. doğru
c) Her ikisi de doğru d) Her ikisi de yanlış

26) Aşağıdakilerden hangisi, vücuda gerekli olan gaz alışverişi görevini yaparak hücre ve dokuların oksijenlenmesini sağlayan organlardandır?

- a) Mide b) Böbrek c) Akciğer d) Pankreas

27) Aşağıda soru işareti (?) ile gösterilen ve hayat kurtarma zincirinin 2. halkası olan uygulama hangisidir?

- a) İlaçla tedavi
- b) Hasar tespiti
- c) Temel yaşam desteği
- d) Olay yeri değerlendirmesi



28) Böbrekler, insan vücudundaki hangi sistemi oluşturan organlardandır?

- a) Sinir sistemi
- b) Sindirim sistemi
- c) Dolaşım sistemi
- d) Boşaltım sistemi

29) Olay ya da kaza, mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde telefon veya diğer kişiler aracılığıyla gerekli yardım kuruluşlarına haber verilmelidir. Türkiye’de ilk yardım gerektiren her durumda, telefon iletişimleri 112 acil telefon numarası üzerinden gerçekleştirilir.

Verilen bilgi, ilk yardımın temel uygulamalarından hangisiyle ilgilidir?

- a) Bildirme
- b) Koruma
- c) Kurtarma
- d) Tedavi etme

30) Ülkemizde ilk yardım gerektiren her durumda, 112 Acil Yardım Servisinin aranması ve gerekli bilgilerin doğru olarak verilmesi bir insanlık görevidir.

Buna göre 112 Acil Yardım Servisinin aranması sırasında dikkat edilecek hususlarla ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

- a) Olayın tanımını yapmaktan kaçınmak
- b) Kimin, hangi numaradan aradığını bildirmekten kaçınmak
- c) Sakin olmak ya da sakın olan bir kişinin aramasını sağlamak
- d) Herhangi bir ilk yardım uygulaması yapıldıysa bu durumu sağlık personelinin gizlemek

Cevap Anahtarı : 1-d 2-c 3-d 4-c 5-d 6-a 7-d 8-b 9-c 10-d 11-a 12-d 13-b 14-c 15-d 16-b 17-a 18-b 19-a 20-b 21-c 22-d 23-d 24-a 25-c 26-c 27-c 28-d 29-a 30-c

KONU 1. TEMEL YAŞAM DESTEĞİ

Yaşam kurtarmak amacı ile hava yolu açıklığı sağlandıktan sonra, solunumu ve/veya kalbi durmuş kişiye yapay solunum ile akciğerlerine oksijen gitmesini, dış kalp masajı ile de kalpten kan pompalanmasını sağlamak üzere yapılan ilaçsız müdahalelerdir.

KONU 2. SOLUNUM ve KALP DURMASI

Solunum Durması : Solunum hareketlerinin durması nedeniyle vücudun yaşamak için ihtiyacı olan oksijenden yoksun kalmasıdır. Hemen yapay solunuma başlanmaz ise bir süre sonra kalp durması meydana gelir.

Kalp Durması : Bilinci kapalı kişide kalp atımının olmaması durumudur. Kalp durmasına en kısa sürede müdahale edilmezse dokuların oksijenlenmesi bozulacağı için beyin hasarı oluşur.

Kişide solunumun olmaması, bilincin kapalı olması, hiç hareket etmemesi ve uyarılara cevap vermemesi kalp durmasının belirtisidir.

KONU 3. HAVA YOLUNU AÇMAK İÇİN BAŞ GERİ - ÇENE YUKARI POZİSYONU VERİLMESİ

Bilinci kapalı bütün hasta/yaralıları solunum yolu kontrol edilmelidir. Çünkü dil geriye kayabilir ya da herhangi bir yabancı madde solunum yolunu tıkayabilir. Önce ağız içine gözle bakılır, eğer yabancı cisim var ise çıkarıldıktan sonra hastaya **Baş geri-Çene yukarı pozisyonu** verilir.

Bunun için ;

- Bir el altına yerleştirilir,
- Diğer elin iki parmağı çene kemiğinin üzerine yerleştirilir,
- Alından bastırılıp, çeneden kaldırılarak baş geriye doğru itilir,
- Böylece dil yerinden oynatılarak hava yolu açıklığı sağlanmış olur.

KONU 4. YETİŞKİNLERDE TEMEL YAŞAM DESTEĞİ UYGULAMA TEKNİĞİ

Yetişkinlerde dış kalp masajı ve yapay solunumun birlikte uygulanması :

- 1- Kendisinin ve hasta/yaralının güvenliğinden emin olunur,
- 2- Hasta/yaralının omuzlarına dokunup "iyi misiniz?" diye sorularak bilinci kontrol edilir; eğer bilinci yok ise :
- 3- Çevreden yüksek sesle yardım çağrılır; 112 aratılır ;
- 4- Hasta/yaralı sert bir zemin üzerine sırt üstü yatırılır,
- 5- Hasta/yaralının yanına diz çökülür,
- 6- Hasta/yaralının boynunu ve göğsünü saran giysiler açılır,
- 7- Hasta/yaralının **ağız içi kontrol edilir**; görünen yabancı cisim var ise çıkartılır,
- 8- Hava yolunu açmak için bir el hasta/yaralının alınına, diğer elin iki parmağı çene kemiğinin üzerine yerleştirilir,
- 9- Çene kemiğinin uzun kenarı yere dik gelecek şekilde alından bastırılıp, çeneden kaldırılarak baş geriye doğru itilir; hastaya **Baş geri-Çene yukarı pozisyonu** verilir,
- 10- Hasta/yaralının solunum yapıp yapmadığı bak-dinle-hisset yöntemiyle 10 saniye süre ile kontrol edilir:
 - Göğüs kafesinin solunum hareketlerine bakılır,
 - Eğilip, kulağını hastanın ağızına yaklaştırarak solunum dinlenirken diğer el göğüs üzerine hafifçe yerleştirilerek hissedilir.
- 11- Hasta/ yaralının solunumu yok ise,
- 12- Çevrede başka kimse yok ve ilkyardımcı yalnız ise, kendisi **112**'yi arar,
- 13- Kalp basısı uygulamak için **göğüs kemiğinin alt ve üst ucu tespit edilerek alt yarısına** bir elin topuğu yerleştirilir,
- 14- Diğer el bu elin üzerine yerleştirilir,
- 15- Her iki elin parmakları birbirine kenetlenir,
- 16- Ellerin parmakları göğüs kafesiyle temas ettirilmeden, dirsekler bükülmeden, göğüs kemiği üzerine vücuda dik olacak şekilde tutulur,
- 17- Göğüs kemiği **5 cm** aşağı inecek şekilde (**yandan bakıldığında göğüs yüksekliğinin 1/3'ü kadar**) **30 kalp basısı uygulanır**, bu işlemin hızı **dakikada 100 bası** olacak şekilde ayarlanır,
- 18- Baş geri çene yukarı pozisyonu tekrar verilerek hava yolu açıklığı sağlanır,
- 19- Alın üzerine konulan elin baş ve işaret parmağını kullanarak hasta/yaralının burnu kapatılır,
- 20- Normal bir soluk alınır, baş geri çene yukarı pozisyonunda iken hasta/yaralının ağızını içine alacak şekilde ağız yerleştirilir,

- 21- Hasta /yaralının göğsünü yükseltmeye yarayacak kadar her biri 1 saniye süren **2 kurtarıcı nefes** verilir, havanın geriye çıkması için zaman verilir,
22- Hasta/ yaralıya **30 kalp masajından sonra 2 solunum yaptırılır, (30-2)**
23- Temel yaşam desteğine hasta/yaralının yaşamsal refleksleri veya tıbbi yardım gelene kadar kesintisiz devam edilir.



KONU 5. ÇOCUKLARDA TEMEL YAŞAM DESTEĞİ UYGULAMA TEKNİĞİ

Çocuklarda (1-8 yaş) dış kalp masajı ve yapay solunumun birlikte uygulanması :

Çocuklarda temel yaşam desteğinin sıralaması yetişkinlerde olduğu gibi uygulanır. Farklılıklar aşağıda belirtilmiştir.

- Çocuklarda kalp masajı tek el ile de yapılabilir.
- Göğüs kemiği **5 cm** aşağı inecek şekilde (**yandan bakıldığında göğüs yüksekliğinin 1/3'ü kadar**) **30 kalp basısı uygulanır**, bu işlemin hızı **dakikada 100 bası** olacak şekilde ayarlanır,

KONU 6. BEBEKLERDE TEMEL YAŞAM DESTEĞİ UYGULAMA TEKNİĞİ

Bebeklerde (0-12 ay) dış kalp masajı ve yapay solunumun birlikte uygulanması :

- 1- Kendisinin ve bebeğin güvenliğinden emin olunur,
- 2- **Ayak tabanına hafifçe vurarak bilinci kontrol edilir; eğer bilinci yok ise,**
- 3- Çevreden yüksek sesle yardım çağrılır; 112 aratılır;
- 4- Bebek sert bir zemin üzerine sırt üstü yatırılır,
- 5- İlk yardımcı temel yaşam desteği uygulayacağı pozisyonu alır (yerde uygulama yapacak ise diz çöker, masa vb. yerde uygulama yapacak ise ayakta durur),
- 6- Bebeğin boynunu ve göğsünü saran giysiler açılır,
- 7- Ağız içi gözle kontrol edilir; hava yolu tıkanıklığına neden olan yabancı cisim var ise çıkartılır,
- 8- Hava yolunu açmak için, bir el bebeğin alınına, diğer elin iki parmağı çene kemiğine koyulup baş hafifçe yukarı geri itilerek eğilir, baş geri çene yukarı pozisyonu verilir,

9- Bebeğin solunum yapıp yapmadığı **bak-dinle-hisset yöntemiyle**

10 saniye süre ile kontrol edilir:

- Göğüs kafesinin solunum hareketlerine bakılır,
- Eğilip, kulağını hastanın ağzına yaklaştırarak solunum dinlenirken diğer el göğüs üzerine hafifçe yerleştirilerek hissedilir,

10- Solunum yoksa ağız dolusu nefes alınır ve **ağız bebeğin ağız ve burnunu içine alacak şekilde yerleştirilir,**

11- Bebeğin göğsünü yükseltmeye yarayacak kadar her biri 1 saniye süren 2 solunum verilir, havanın geriye çıkması için zaman verilir,

12- Kalp basısı uygulamak için bebeğin **(iki meme başının altındaki hattın ortası göğüs merkezini oluşturur)** göğüs merkezi belirlenir,

13- Bir elin **orta ve yüzük parmağı** bebeğin göğüs merkezine yerleştirilir,

14- Göğüs kemiği en fazla **4 cm** aşağı inecek şekilde **(yandan bakıldığında göğüs yüksekliğinin 1/3'ü kadar) 30 kalp basısı uygulanır,** bu işlemin hızı **dakikada 100 bası** olacak şekilde ayarlanır,

15- Bebeğe 30 kalp masajından sonra 2 solunum yaptırılır (30-2) ,

16- İlk yardımcı yalnız ise; 30-2 göğüs basısının 5 tur tekrarından sonra **112'yi kendisi arar,**

17- Temel yaşam desteğine bebeğin yaşamsal refleksleri veya tıbbi yardım gelene kadar kesintisiz devam edilir.

KONU 7. SOLUNUM YOLU TIKANIKLIĞINDA İLK YARDIM

Solunum Yolu Tıkanıklığı : Hava yolunun, solunumu gerçekleştirmek için gerekli havanın geçişine engel olacak şekilde tıkanmasıdır.

Solunum Yolu Tıkanıklığı Çeşitleri Belirtileri :

Kısmi Tıkanma Belirtileri ve İlk Yardım :

Öksürür, nefes alabilir, konuşabilir

Eğer kişinin hava yolunda yeterli hava giriş çıkışı mevcutsa, kazazede öksürmeye teşvik edilmeli, yakından izlenmeli ve başka bir girişimde bulunulmamalıdır.

Kazazede ayakta durabildiği için arka tarafında yer alınmalıdır,

Bu durumda, kazazede öncelikle bulunduğu pozisyonda bırakılmalıdır,

Kazazedenin solunum ve öksürüğü zayıflarsa ya da kaybolursa ve morarma saptanırsa derhal girişimde bulunulmalıdır,

Belirgin bir yabancı cisim, yerinden çıkmış veya gevşemiş takma dişleri varsa bunlar yerinden çıkarılır,



Eğer yabancı cisim görülemiyorsa ve hastanın durumu kötüye gidiyorsa aşağıda tam tıkanmada anlatılan uygulamalara başlanır.

Tam Tıkanma Belirtileri ve İlk Yardım :

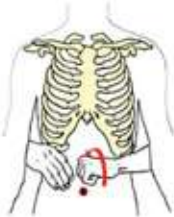
- Nefes alamaz,
- Acı çeker, ellerini boynuna götürür,
- Konuşamaz, rengi morarmıştır.

Bu durumda **Heimlich Manevrası (Karına bası uygulama)** yapılır.



Bilinci Açık Kişilerde Heimlich Manevrası (Karına bası uygulama) :

- Hastanın yanında veya arkasında durulur,
- Bir elle göğsü desteklenerek öne eğilmesi sağlanır,
- Diğer elin topuğu ile hızla 5 kez sırtına (kürek kemikleri arasına) süpürür tarzda vurulur,
- Tıkanıklığın açılıp açılmadığına bakılır, açıldıysa işlem durdurulur,
- **Tıkanıklık açılmadıysa heimlich manevrası yapılır ;**
- Hastanın arkasına geçip sarılarak gövdesi kavranır,
- Bir elin başparmağı midenin üst kısmına, göğüs kemiği altına gelecek şekilde yumruk yaparak konur. Diğer el ile yumruk yapılan el kavranır,
- Kuvvetle arkaya ve yukarı doğru bastırılır,
- Bu hareket 5 kez yabancı cisim çıkıncaya kadar tekrarlanır,
- Tıkanıklık açılmadıysa tekrar sırtına vurulur,
- Bu işlemler 5'er kez olacak şekilde dönüşümlü olarak tekrarlanır,
- Hastanın bilinci kapanırsa, sert zemin üzerine yatırılır,
- Şah damarından nabız ve solunum değerlendirilir,
- Tıbbi yardım istenir (112),
- Temel yaşam desteği uygulanır.



Yetişkinlerde heimlich manevrası

Çocuklarda (1-8 yaş) heimlich manevrası

Bebeklerde Heimlich Manevrası (Karına bası uygulama) :

- Bebek ilkyardımcının bir kolu üzerine yüzüstü olarak yatırılır,
- Başparmak ve diğer parmakların yardımıyla bebeğin çenesi kavranarak boynundan tutulur ve yüzüstü pozisyonda öne doğru eğilir,
- Baş gergin ve gövdesinden aşağıda bir pozisyonda tutulur,
- 5 kez el bileğinin iç kısmı ile bebeğin sırtına kürek kemiklerinin arasına hafifçe vurulur,
- Diğer kolun üzerine başı elle kavranarak sırtüstü çevrilir,
- Yabancı cismin çıkıp çıkmadığına bakılır,
- Çıkmadıysa başı gövdesinden aşağıda olacak sırtüstü şekilde tutulur,
- 5 kez iki parmakla göğüs kemiğinin alt kısmından karın üst kısmına baskı uygulanır,
- Yabancı cisim çıkana kadar devam edilir,
- Tıbbi yardım istenir (112).

Bebek çok küçük ise ve karından baskı uygulanamıyorsa bebekler için yukarıda anlatılan uygulamalar yapılır. Ancak diğer hallerde bebeklerde yapılan uygulamalar, bilinci kapalı erişkinlerde yapılan Heimlich Manevrası uygulamaları ile aynıdır.



**5 KERE GÖĞÜSTEN
BASTIRMA**



KONU TESTİ

1) " Ağızdan ağıza" suni solunum yapılacak olan kazazedede boyun travması yoksa, verilecek en doğru pozisyon aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Yastıksız olarak sırtüstü yatırılması
- b) Başının altına yastık konularak sırtüstü yatırılması
- c) Sırtüstü yatar pozisyonunda iken başının geriye doğru olması
- d) Sırtüstü yatar pozisyonunda iken çenesinin göğsüne değecek şekilde olması

2) Bir bebeğin bilinç durumu kontrol edilirken vücudunun hangi bölümüne yavaşça vurulur?

- a) Omuzuna
- b) Omurgasına
- c) Ayak tabanına
- d) Karın boşluğuna

• Solunum yolu açık tutulur.

• Solunum ve dolaşım desteklenir.

3) Yukarıda verilenlerin kazazedeye uygulanmasının amacı aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Trafik kazalarının azaltılması
- b) Temel yaşam desteğinin sağlanması
- c) Çok sayıda yaralının olduğunun bildirilmesi
- d) Dinlenmiş olarak taşıt kullanmasının sağlanması

4) Bebeklerde soluk yoluna herhangi bir cismin kaçması hâlinde çıkartmak için ilk yardım olarak aşağıdakilerden hangisi yapılmalıdır?

- a) Şekerli su içirilmeli
- b) Sırtüstü yatırılıp ayakları yükseltilmeli
- c) Sert bir yere sırtüstü yatırılıp boyun üzerine baskı yapılmalı
- d) Yüz aşağıda olacak şekilde kol üzerine yatırılıp kürek kemiklerinin arasına vurulmalı

5) Aşağıdaki durumların hangisinde kazazedeye baş-çene pozisyonu verilmesi uygundur?

- a) Burun kanaması olan
- b) Bulantı ve kusması olan
- c) Solunum yolu tıkalı olan
- d) Boyun omurunda zedelenme olan

6) Kalbi çalıştığı halde solunumu durmuş olanlara yapılacak suni solunuma ne kadar devam edilir?

- a) Hasta kendi kendine soluyuncaya kadar
- b) Kalbi daha hızlı çalışana kadar
- c) 15 dakika
- d) 10 dakika

7) Bebeklerde uygulan dış kalp masajında göğüs kemiğine dakikada kaç kez bası yapılmalıdır?

- a) 40
- b) 60
- c) 80
- d) 100

8) Yetişkinlerde uygulanan kalp masajı uygulama bölgesi ve bası derinliği aşağıdakilerden hangisinde doğru olarak verilmiştir?

- a) Kaburganın sağ alt bölgesi -1cm b) Karnın sol üst bölgesi -3cm
c) Göğüs kemiğinin ortası -5cm d) Göğüs kemiğinin 1/8'lik üst kısmı -7cm

9) Aşağıdakilerden hangisi solunum sistemi organlarındanır?

- a) Akciğer b) Mide c) Karaciğer d) Beyin

10) Aşağıdakilerden hangisi solunum durması sonucunda gerçekleşir?

- a) Vücut sıcaklığının yükselmesi
b) Kanın kalbe daha hızlı gelmesi
c) Kandaki oksijen oranının düşmesi
d) Kandaki karbondioksit oranının düşmesi

11) Kalp masajı hangi durumdaki kişiye uygulanır?

- a) Kalbi duran b) Bilinç kaybı olan
c) Solunum güçlüğü olan d) Nabız sayısı düşük olan

12) Aşağıdaki durumların hangisinde suni solunum yapılır?

- a) Kalbi düzensiz çalışanlar
b) Öksürük ve hıçkırığı olanlara
c) Göğüs kafesi düzenli olarak inip kalkanlara
d) Bak-dinle-hisset yöntemi ile solunumu saptanamayanlara

13) Yetişkinlere ve bebeklere yapılan temel yaşam desteği uygulama-sında, göğüs kemiği kaç cm aşağı inecek şekilde kalp basısı uygulanır?

	Yetişkin	Bebek
a)	2	1
b)	3	2
c)	5	4
d)	7	6

14) Aşağıdakilerden hangisi solunum durmasının belirtilerinden biri değildir?

- a) Dudakların morarması b) Göğüs hareketlerinin kaybolması
c) Göz bebeklerinin küçülmesi d) Nefes alma ve verme sesinin duyulamaması

15) Sağlıklı yetişkin bir kişinin dakikadaki solunum sayısı kaçtır?

- a) 10 - 18 b) 12 - 20 c) 14 - 22 d) 16 - 24

16) Kalbi durmuş olan bir kazazedede aşağıdaki belirtilerden hangisi gözlenir?

- a) Göz bebeklerinin genişlemesi b) Solunumun yüzeyselleşmesi
c) Kan basıncının artması d) Nabızın yavaşlaması

17) Yetişkinlere yapılan dış kalp masajı uygulamasıyla ilgili olarak verilenlerden hangisi doğrudur?

- a) Ellerin parmakları göğüs kafesiyle temas ettirilmeden, dirsekler bükülmeden ve göğüs kemiği üzerine vücuda dik olacak şekilde tutulması
- b) Göğüs kemiğinin alt ve üst ucunun tespit edilerek üst yarısına, orta ve yüzük parmağının dik olarak yerleştirilmesi
- c) Uygulama hızının dakikada 30 bası olacak şekilde ayarlanması
- d) Göğüs kemiği 3 cm aşağı inecek şekilde bası uygulanması

18) Boyun travması olmayan bilinci kapalı bir kazazedenin hava yolu açıklığını sağlamak için aşağıdaki uygulamaları yapan ilk yardımcının, hangi seçenekteki davranışı hatalıdır?

- a) Solunumu zorlaştıracak kıyafetleri gevşetmesi
- b) Yabancı cismi görmeden kazazedenin ağız içine kör dalış yapması
- c) Kazazedeyi sert ve düz bir zemin üzerine baş, boyun ve gövde eksenini düz olacak şekilde sırtüstü yatırması
- d) Bir elini kazazedenin alınına koyarak başı geriye iterken diğer elinin iki parmağıyla çeneyi öne ve yukarı doğru çekmesi

19) Çocuklarda temel yaşam desteği uygulamasıyla ilgili verilenlerden hangisi doğrudur?

- a) Solunum yapıp yapmadığı Heimlich manevrası ile kontrol edilir.
- b) Kalp masajı uygulamasının hızı, dakikada 50 bası olacak şekilde ayarlanır.
- c) Göğüs kemiğine yandan bakıldığında göğüs yüksekliğinin ½'si kadar kalp basısı uygulanır.
- d) Kalp basısı uygulamak için göğüs kemiğinin alt ve üst ucu tespit edilerek alt yarısına bir elin topuğu yerleştirilir.

20) Öksüren, nefes alabilen ve tıkanıldığını ifade edebilen bir kazazedeye aşağıdaki ilk yardım uygulamalarından hangisi yapılır?

- a) Kazazedeye dokunulmadan öksürmeye teşvik edilir.
- b) Bir elin topuk kısmıyla iki kürek kemiğinin arasına 5 kez kuvvetlice vurulur.
- c) Bir elin başparmağı midenin üst kısmına, göğüs kemiği altına gelecek şekilde yumruk yaparak konur, kuvvetle arkaya ve yukarı doğru bastırılır.
- d) Kazazedenin bacakları üzerine ata biner şekilde oturulur ve bir elin topuğuyla göbeğin üzerinden kürek kemiklerine doğru eğik bir baskı uygulanır.

Cevap Anahtarı : 1-c 2-c 3-b 4-d 5-c 6-a 7-d 8-c 9-a 10-c 11-a 12-d 13-c 14-c 15-b 16-a 17-a 18-b 19-d 20-a

KONU 1. KANAMALAR ve YARALANMALAR

Kanama Nedir : Damar bütünlüğünün bozulması sonucu kanın damar dışına (vücudun içine veya dışına doğru) doğru akmasıdır. Erişkin bir insanın vücut ağırlığının ortalama 1/13'ünü kan oluşturmaktadır. Ortalama bir insan vücudunda 5-7 litre kan vardır.

Bu kanın %20'si kaybedilirse hayati tehlike oluşur. Kazalarda ölümlerin önemli bir kısmına dış veya iç kanamalar neden olmaktadır.

Kanama Çeşitleri :

Vücutta kanın aktığı bölgeye göre 3 çeşit kanama vardır :

Dış kanamalar : Kanama yaradan vücut dışına doğru olur.

İç kanamalar : Kanama vücut içine olduğu için gözle görülemez.

Doğal deliklerden olan kanamalar : Kulak, burun, ağız, anüs, üreme organlarından olan kanamalardır.

Damar tipine göre ise : **Atardamar, Toplardamar ve Kılcal damar kanaması olabilir.**

Vücutta Kanın Aktığı Bölgeye Göre Kanamalar :

İç Kanama : Kanın vücut içerisine doğru vücut boşluklarına ve organlara akmasına denir. İç kanamalar, şiddetli travma, darbe, kırık gibi nedenlerden oluşabilir.

Baş dönmesi, halsizlik, soğuk terleme, yüzde solukluk, huzursuzluk, hızlı ve zayıf solunum, hava açlığı, el ve ayaklarda soğuma, susuluk hissi, nabız sayısındaki artış, nabızın hissedilmesinde zorluk iç kanamaların belirtileridir.

Beyin kanamalarında kulaktan kan gelmesi, mide kanamalarında ağızdan pıhtılaşmış kan gelmesi, akciğer kanamalarında öksürükle kan gelmesi; kanamanın kaynağını belirler.

- Hasta/yaralının bilinci ve ABC si değerlendirilir,
- Tıbbi yardım istenir (112)
- Üzeri örtülerek ayakları 30 cm yukarı kaldırılır, (**Şok Pozisyonu verilir.**)
- Asla yiyecek ve içecek verilmez,
- Hareket ettirilmez (özellikle kırık varsa),
- Yaşamsal bulguları incelenir,
- Sağlık kuruluşuna sevki sağlanır.



Eğer kulakta kanama varsa kulak tıkanmadan gazlı bez ile kapatılır, kazazedenin kanayan kulak üzerine yan yatması sağlanır, kanama engellenmez. Unutulmamalıdır ki kulak kanaması olası bir beyin kanamasının habercisi olabilir.

Dış Kanamalar : Kanın vücut derisinin bütünlüğünü bozarak damarlardan vücutun dışına çıkmasına denir.

Kanayan Damarın Özelliklerine Göre Kanamalar :

Atardamar Kanamaları : Atardamarlar kalbimizden yüksek basınçla pompalanan kanı hücrelere ileten damarlardır. Atardamardan olan kanamalarda kanın **açık renkli ve kalp atımına uyumlu şekilde fışkırarak** çıktığı görülür. **Genellikle durdurulması daha zor olan hayati tehlike yaratan kanamalardır.**



Toplardamar Kanamaları : Toplardamarlar hücrelerden dönen kanı kalbe taşıyan düşük basınçlı kan akımı olan damarlardır. Toplardamardan olan kanamalarda kanın **koyu renkli ve sürekli kan akışı olduğu** görülür.

Doğrudan baskı uygulanarak kontrol altına alınabilir.

Genellikle hayati tehlike oluşturmaz.

Kılcaldamar Kanamaları : Kılcal damarlar hücrelere ulaşan son damar uzantılarıdır. Çok ince olup içlerinde çok az kan bulunduğu için zedelenme ve kesilmelerde **sızıntı şeklinde ve hafif bir kanama olur.** Bir kesik veya darbe sonrası ortaya çıkabilir. **Hayati tehlike oluşturmaz.**

Vücutta Baskı Uygulanacak Noktalar : Vücutta bazı atardamarların üzerine baskı uygulayarak kanama olan yere kan geçmesi yavaşlatılabilir.

Atardamarlar parmakla kemik arasına sıkıştırılır. **Baş bölgesindeki kanamalar için şakaklara** sırt, boyun ve omuz bölgesindeki kanamalar için **köprücük kemiği arka iç kısmına**, koldaki ve gövdedeki kanamalar için **koltuk altına**, bacaklardaki kanamalar için ise **kasıklara** baskı uygulanır.



DIŞ KANAMALARDA İLK YARDIM

Boğucu Sargı (Turnike) Uygulananan Durumlar :

- Çok sayıda yaralının bulunduğu bir ortamda tek ilkyardımcı varsa (kanamayı durdurmak ve daha sonra da diğer yaralılarla ilgilenebilmek için),
 - Uzun kopması varsa,
 - Baskı noktalarına baskı uygulamak yeterli olmuyorsa
- Boğucu sargı uygulaması kanamanın durdurulamadığı durumlarda başvurulacak en son uygulamadır. Çünkü uzun süreli turnike uygulanması sonucu doku harabiyeti meydana gelebilir ya da uzvun tamamen kaybına neden olunabilir.

Boğucu Sargı Uygulamasında Dikkat Edilecekler :

- Turnike uygulamasında ip, sicim tel, kablo gibi malzemeler kullanılmamalı,
- Üçgen sargı bezi 5-6 cm'lik elastik bandaj, kravat, eşarp ,fular, kaşkol, gömlek kolu gibi kumaş parçaları ile turnike yapılabilir.
- Turnikeyi sıkmak için tahta parçası, kalem gibi malzemeler kullanılabilir,
- Turnike kanama duruncaya kadar sıkılır, kanama durduktan sonra daha fazla sıkılmaz,
- Turnike uygulanan bölgenin üzerine hiçbir şey örtülmez,
- Turnike uygulamasının yapıldığı saat bir kağıda yazılmalı ve yaralının üzerine asılmalı,
- Turnike uzvun koptuğu bölgeye en yakın olan ve deri bütünlüğünün bozulmamış olduğu bölgeye uygulanır.
- Turnike en fazla 2 saat süreyle uygulanabilir. Gevşetme süresi ilk bir saatte 10-20 dakikada bir sonraki saatte ise 5-10 dakikada bir 5-10 saniye olmalıdır.
- El bileği ile dirsek arasında meydana gelen büyük atardamar kanamalarında kanamayı durdurmak için omuz ile dirsek, ayak ile diz arasındaki kanamalar için ise diz ile kalça arasına turnike uygulanmalıdır.

Turnike Uygulanması :

- 1- İlyardımcı eline geniş, kuvvetli ve esnemeyen bir sargı alır,
- 2- Şerit yarı uzunluğunda katlanır, uzvun etrafına sarılır,
- 3- Bir ucu halkadan geçirip çekilir ve iki ucu bir araya getirilir,
- 4- Kanamayı tamamen durduracak yeterlikte sıkı bir bağ atılır, Sargının içinden sert cisim (kalem gibi) geçirilir ve uzva paralel konuma getirilir,
- Kanama durana kadar sert cisim döndürülür,
- 5- Sert cisim uzva dik konuma getirilerek sargı çözülmeyecek şekilde tespit edilir,



ŞOK : Dolaşım sistemindeki kanın çeşitli nedenlerle azalması, hücrelere yeterli oksijen gelmemesi sonucu ortaya çıkar. (**Öncelikle beyin etkilenir.**)

Şokun Nedenleri : Ani korku ve heyecan, aşırı kan kaybı, ağır yaralanmalar, geniş ve derin yanıklar, aşırı kusma, ishal ve sıvı kaybı, aşırı terleme, beklenmedik bir olayla karşılaşma.

Şok Çeşitleri :

- **Kardiyojenik şok** (Kalp kökenli)
- **Hipovolemik şok** (Sıvı eksikliği)
- **Toksik şok** (Zehirlenme ile ilgili)
- **Anafilaktik şok** (Alerjik)

Şokun Belirtileri : Vücut ısısının düşmesi, titreme, solunum ve nabız sayısının artması, solunum ve nabızın zor hissedilmesi, bulantı kusma, huzursuzluk, endişe, susama hissi, soğuk ve nemli deri, donuk ve anlamsız bakışlar, bilinç kaybı.

Şokta İlk Yardım : Öncelikle yapılması gereken şoka neden olan sebeplerin ortadan kaldırılmasıdır. **Şok pozisyonu verilir, soluk yolu açık tutulur, bilincinin açık kalması için çaba gösterilir, elbiseler gevşetilir, vücut ısı korunur kazazede sıcak tutulur.**

Şok Pozisyonu : Kazazede düz ve sert bir zemine sırt üstü yatırılır, ayakları yukarı kaldırılır, vücut ısı korunması için üzeri örtülür.

Dilin soluk yolunu tıkaması ve kusma olursa akciğerlere kaçmasını önlemek için başı yan çevrilir. Kesinlikle yiyecek, içecek verilmemelidir.



DİĞER KANAMALARDA İLK YARDIM :

Burun Kanaması : Çarpma veya travmaya bağlı değil ise : Kazazede oturtulur, başı hafifçe aşağı eğilir, burun delikleri parmaklarla sıkıştırılır veya üst dudak ile diş etleri arasına yuvarlak gazlı bez yerleştirilir. Varsa enseye veya burun üzerine buz konulur. Yüz soğuk su ile yıkanır. 20 dakika içerisinde kanama durdurulmazsa sağlık kuruluşuna sevk edilir.



Kulak Kanaması : Gelen kan yüzeysel ise yani kulak üzerinde herhangi bir kesik veya yara var ise kanama parmakla veya tamponla bastırılarak durdurulabilir. Kanama kulak içerisinden geliyor ise; kulak tıkanmadan gazlı bez ile kapatılır, hasta/yaralının kanayan kulak üzerine hareketsiz olarak yan yatması sağlanır, kanama engellenmez. **Unutulmamalıdır ki kulak kanaması olası bir beyin kanamasının habercisi olabilir.**

Kanamalarda Bandaj Uygulaması

Üçgen bandaj, vücudun değişik bölümlerinde bandaj ve/veya askı olarak kullanılabilir. Üçgen bezin tepesi tabanına doğru getirilip yerleştirilir, sonra bir ya da iki kez daha bunun üzerine katlanarak istenilen genişlikte bir sargı bezi elde edilmiş olur.

Elde üçgen bandaj uygulama : Parmaklar, üçgenin tepesine gelecek şekilde el üçgen sargının üzerine yerleştirilir. Üçgenin tepesi bileğe doğru katlanır. Elin sırtında, üçgenin uçları karşı karşıya getirilir ve çaprazlanır, bilek seviyesinde düğümlenir.

Ayağa üçgen bandaj uygulama : Ayak, üçgenin üzerine düz olarak, parmaklar üçgenin tepesine bakacak şekilde yerleştirilir. Üçgen bandajın tepesini ayağın üzerinde çaprazlayacak şekilde öne doğru getirilir. İki ucu ayak bileği etrafında düğümlenir.

Dize üçgen bandaj uygulama : Üçgenin tabanı dizin 3-4 parmak altında ve ucu dizin üzerine gelecek şekilde yerleştirilir. Dizin arkasından uçları çaprazlanır, dizin üstünde uçları düğümlenir.

Göğse üçgen bandaj uygulama : Üçgenin tepesi omuza yerleştirilir ve tabanı göğsü saracak şekilde sırtta düğümlenir. Bu düğüm ile üçgenin tepesi, bir başka bez kullanılarak birbirine yaklaştırılarak bağlanır.

Kalçaya üçgen bandaj uygulama : Üçgenin tabanı uyluğun alt kısmının etrafında düğümlenir, tepesi ise belin etrafını saran bir kemer ya da beze bağlanır.

YARA ve YARA ÇEŞİTLERİ

Yara Tanımı ve Çeşitleri :

Bir travma sonucu deri yada mukozanın bütünlüğünün bozulmasıdır. Aynı zamanda kan damarları, adale ve sinir gibi yapılar etkilenebilir. Derinin koruma özelliği bozulacağından enfeksiyon riski artar.

Sıyrık Yara : Derinin sadece üst tabakası zedelenmiştir.

Kesik Yara : Bıçak, çakı, cam gibi kesici aletlerle meydana gelen ağırlı ve kanamalı yaralardır.

Ezik Yara : Taş yumruk ya da sopa gibi etkenlerin şiddetli olarak çarpması ile oluşan yaralardır. Yara kenarları eziktir. Çok fazla kanama olmaz, **ancak doku zedelenmesi ve hassasiyet vardır.**

Delici Yara : Uzun ve sivri aletlerle oluşan yaralardır. Yüzey üzerinde derinlik hakimdir. **Aldatıcı olabilir tetanos tehlikesi vardır.**

Parçalı Yara : Dokular üzerinde bir çekme etkisi ile meydana gelir. Doku ile ilgili tüm organ, saçlı deride zarar görebilir.

Kirli (Enfekte) Yaralar :

Mikrop kapma ihtimali olan yaralardır. Enfeksiyon riski yüksek yaralar şunlardır:

- Gecikmiş yaralar (6 saatten fazla),
- **Dikişleri ayrılmış yaralar,**
- Kenarları muntazam olmayan yaralar,
- **Çok kirli ve derin yaralar,**
- Ateşli silah yaraları,
- **Isırma ve sokma ile oluşan yaralar.**

Ciddi Yaralanmalar : Yukarıda sayılan haller dışında yaşamsal risk oluşturan diğer yaralar aşağıda sıralanmıştır.

- Kenarları birleştirilemeyen yaralar,
- **Çok fazla kanaması olan ve kanaması durdurulamayan yaralar,**
- Delici ve ateşli silahlarla oluşan yaralar,
- **Yabancı cisim saplanmış yaralar,**
- Kas, kemik , iç organların görüldüğü yaralar
- **Hayvan veya insan ısırmasına bağlı doku kaybı olan yaralar.**

YARALANMALARDA İLK YARDIM :

- **Yaşam bulguları değerlendirilir (ABC),**
- Yara yeri değerlendirilir, (Oluş şekli, Süresi, Yabancı cisim varlığı,Kanama vb.
- **Kanama durdurulur,**
- Üzeri kapatılır,
- **Sağlık kuruluşuna gitmesi sağlanır,**
- Tetanos konusunda uyarıda bulunulur,
- **Yaradaki yabancı cisim varsa yabancı cisimlere dokunulmamalıdır!**

Baş ve Omurga Yaralanmaları : Darbenin şiddetine bağlı olarak kafatası boşluğunda yer alan merkezi sinir sistemi etkilenebilir. Bel kemiğindeki yaralanmalarda omurgada ani sıkışma ya da ayrılma meydana gelebilir.

Bunun sonucunda sinir sistemi etkilenecek bazı olumsuz sonuçlar oluşabilir.

Trafik kazalarında ölümlerin % 80'i kafatası ve omurga yaralanmalarından olmaktadır.

Saçlı Deri Yaralanmaları : Saç derisi kafatası yüzeyi üzerinde kolaylıkla yer değiştirebilir ve herhangi bir darbe sonucu kolayca ayrılabilir. Bu durumda çok fazla miktarda kanama olur, bu nedenle öncelikle kanamanın durdurulması gereklidir.

Kafatası Kırıkları : Kafatası kırıklarında beyin zedelenmesi, kemiğin kırılmasından daha önemlidir. Bu nedenle beyin hasarı bulguları değerlendirilmelidir.

Yüz Yaralanmaları : Ağız ve burun yaralanmalarında solunum ciddi şekilde etkilenebilir ve duyu organları zarar görebilir. Bir yüz yaralanması sonucunda burun, çene kemiği kemiklerinde yaralanma görülebilir.

Omurga (Bel Kemiği) Yaralanmaları : En çok zarar gören bölge bel ve boyun bölgesidir ve çok ağrılıdır. Trafik kazalarında en çok boyun etkilenir.

Baş ve Omurga Yaralanmalarının Nedenleri :

- Trafik Kazası
- Spor veya iş kazaları, (yüksekten düşmek, birşeyin altında kalmak vb.)
- Yıkıntı altında kalma, (Deprem vb.)
- Başa, omurgaya sert bir cisim çarpması
- Ateşli silahlarla başa veya omurgaya alınan yaralanmalar

Baş ve Omurga Yaralanmalarının Belirtileri :

Bilinç düzeyinde değişimler, hafıza değişiklikleri ya da hafıza kaybı, başta, boyunda ve sırtta ağrı, elde ve parmaklarda karıncalanma ya da his kaybı,

- Vücudun herhangi bir yerinde tam ya da kısmi hareket kaybı,
- Baş ya da bel kemiğinde şekil bozukluğu, tam veya kısmi felç
- Burun ve kulaktan beyin omurilik sıvısı ve kan gelmesi,
- Baş, boyun ve sırtta dış kanama, göz bebeklerinde büyüklük farkı
- Sarsıntı, denge kaybı, kulak ve göz çevresinde morluk,

Ancak, hastada hiçbir belirti yoksa bile;

- Yüz ve köprücük kemiği yaralanmaları,
- Tüm düşme vakaları,
- Trafik kazaları,

Bilinci kapalı tüm hasta/yaralılar kafa ve omurga yaralanması olarak var sayılmalıdır.

Baş ve Omurga Yaralanmalarında İlk Yardım :

Açık Baş Yaralanmalarında : Soluk yolu açık tutulur, baş ve boyun sabitlenir, kanama varsa durdurulur. Kafaya batan bir cisim varsa asla çıkarılmaz.

Kapalı Baş Yaralanmalarında : Soluk yolu açık tutulur, kulaktan kan geliyor ise kanayan kulak altta kalacak şekilde yan yatırılır, kanama engellenmez, hızlı bir şekilde sağlık kuruluşuna sevki sağlanır (112)

Omurga Yaralanmalarında : Solunumu kontrol edilir, soluk yolu açık tutulur, baş, boyun ve gövde sabitlenir. Vücudun hareketsizliği sağlanır. Hızlı bir şekilde sağlık kuruluşuna sevki sağlanır. **Yardım geldiğinde sedyeye baş-boyun-gövde eksenini bozulmadan alınmalıdır.**

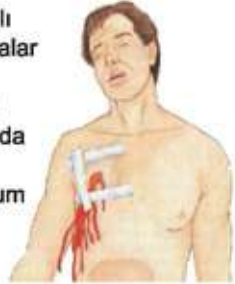
Omurgası yaralı bir kazazede kesinlikle oturtulmaz, bilinçsiz ve ani hareketler yapılmaz.

Yaralının kaza yerindeki değerlendirilmesi, hareketsizleştirilmesi ve nakli çok önemlidir.



Delici Göğüs Yaralanmaları : Göğüste açık ve kapalı yara meydana gelebilir. Göğüs bölgesinde yüzeysel yaralar olabileceği gibi kaza anında oluşan kırıklar nedeniyle kaburganın göğsü delip dışarı çıkması gibi yaralar veya akciğere batması, sıkışması nedeniyle akciğer dokusunda harabiyet oluşabilir.

Belirtileri : Açık kanama, şiddetli göğüs ağrısı, solunum güçlüğü, oksürme ile kanlı balgam veya kanlı tükürük gelmesi, ağızdan köpüklü açık kırmızı kan gelmesi kaburga kırığı, batma hissi, ağrı ve şok belirtileri.



Kapalı Göğüs Yaralanmalarında İlk Yardım : Yaralı yarı oturur pozisyonda mümkün olduğu en kısa süre içerisinde hastaneye nakli sağlanmalıdır. **(112)** Kesinlikle hasta/yaralıya yiyecek içecek verilmemelidir. Eğer kaburga kırığı varsa kırık sabitlenip hastaneye nakli sağlanır.

Açık Göğüs Yaralanmalarında İlk Yardım : Öncelikle açık yara kapatılarak içeriye giren hava engellenmelidir. Bunun için temiz bir plastik-naylon torba, alüminyum folyo veya nemli sık dokunmuş bir kumaş parçası kullanılabilir.

Batan bir cisim varsa çıkartılmaz. Yarı oturur veya oturur pozisyonda hastaneye sevkli sağlanır.

Delici Karın Yaralanmaları : Karın yaralanmaları vurma, çarpma oluşabileceği gibi, apandisit patlaması, karın içerisinde iltihaplanma ve kanamalar sonucunda da oluşabilir. Açık ve kapalı karın yaralanmaları şeklinde meydana gelir.

Belirtileri : Açık karın yaralanmalarında açık kanama

Kapalı karın yaralanmalarında : Karın ağrısı, hareketle artan ağrı, bulantı, kusma, karında şişliklik, sertlik, hassasiyet, hasta/yaralı hareket etmekten kaçınır, ateş, dudaklarda kuruma, susuzluk hissi.

Açık Karın Yaralanmalarında İlk Yardım : Hasta/yaralının bilinç kontrolü yapılır, yaşamsal bulguları kontrol edilir, bilinci yerinde ise sırt üstü pozisyonunda bacaklar bükülmüş olarak yatırılır,(yara enine ise) Yara boyuna ise bacaklar birleştirilerek ayak gergin tutulur, ısı kaybını önlemek için üzeri örtülür. Organlar dışarıya çıkmamış ise yaranın üzeri temiz bir bezle örtülür. **Eğer organlar dışarı çıkmış ise yara ve organların üstü geniş, temiz, nemli bir bez ile örtülür. Kesinlikle dışarıya çıkan organlar içeriye sokulmaya çalışılmamalıdır. Ağızdan sıvı ve katı yiyecek içecek verilmemelidir. Batan cisim varsa çıkartılmamalıdır. Hasta/yaralı en kısa sürede sağlık kuruluşuna sevk edilmelidir.**



Kapalı Karın Yaralanmalarında İlk Yardım : Hasta/yaralı'nın bilinç kontrolü yapılır, yaşamsal bulguları kontrol edilir. Şok'ta yapılması gerekenler uygulanır. Karın üzerine soğuk uygulama yapılır. Hasta/yaralı en kısa sürede sağlık kuruluşuna sevk edilmelidir.

KONU TESTİ

I- Atardamar kanamaları

II- Toplardamar kanamaları

III- Kılcal damar kanamaları

1) Yukarıda verilen kanama türlerinin hangilerinde, açık renkli kanın yara ağzından kalp atımına uyumlu şekilde fışkırarak çıktığı izlenir?

- a) Yalnız I
- b) I ve II
- c) II ve III
- d) I, II ve III

2) Kalp ve kan damarları vücudumuzdaki hangi sistemde yer alır?

- a) Sinir sisteminde
- b) Dolaşım sisteminde
- c) Sindirim sisteminde
- d) Solunum sisteminde

3) Derin yaralanmaya sebep olan batıcı cisim yara üzerinde duruyorsa, aşağıdakilerden hangisi uygulanır?

- a) Cisim çıkarılır ve yaralı hastaneye sevk edilir.
- b) Cisim çıkarılır ve yaraya tentürdiyot dökülür.
- c) Cisim çıkarılmadan tespiti yapılır ve yaralı hastaneye sevk edilir.
- d) Cismin dışarıda kalan kısmı cilt hizasından kesilir ve yara sıkı sarılır.

4) Omurga zedelenmesi olan yaralıyı oturtmadan ve hareket ettirmeden sağlık kuruluşuna ulaştırmaktaki amaç aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Sindirim işlevinin rahat olmasını sağlamak
- b) Sinir zedelenmesine bağlı oluşabilecek felci önlemek
- c) Solunum sıkıntısını azaltmak
- d) Kan dolaşımını yavaşlatmak

5) Başa alınan darbe sonucu kulağından kan gelen kazazedeye aşağıdakilerden hangisi uygulanır?

- a) Oturtulup kulağına pamuk tıkanır.
- b) Sırtüstü yatırılarak ayakları yukarı kaldırılır.
- c) Kan akan bölgesi altına kalacak şekilde yan yatırılır ve kanama engellenmez.
- d) Kan akan bölgesi üstte kalacak şekilde yan yatırılır ve kulak pamukla tıkanır.

6) Şekildeki gibi cisim batması durumunda ilk yardım olarak aşağıdaki uygulamalardan hangisinin yapılması doğrudur?

- a) Cismin çıkarılması ve yaraya tentürdiyot dökülmesi
- b) Cismin çıkarılması ve yaralının hastaneye sevk edilmesi
- c) Cismin çıkarılmadan sabitlenmesi ve yaralının hastaneye sevk edilmesi
- d) Cismin dışarıda kalan kısmının kesilmesi ve yaranın sarılması



7) Aşağıdakilerden hangisi kanamayı azaltmak için uygulanan bir yöntemdir?

- a) Kanayan yerin oksijenli su ile yıkanması
- b) Kanayan yere sıcak uygulama yapılması
- c) Kanayan yerin kalp seviyesinden yukarıda tutulması
- d) Kanama bölgesinde bulunan pıhtıların yıkanarak temizlenmesi

8) Burun kanaması olan bir kazazedeye aşağıdaki uygulamalardan hangisinin yapılması doğrudur?

- a) Sırtüstü yatırılıp başın geriye alınması
- b) Sümükörtülerek burun içinin temizlenmesi
- c) Burun köküne ve enseye sıcak uygulama yapılması
- d) Baş ve işaret parmakları arasına alınan burun kemiğinin kuvvetlice sıkılması

9) El bileği ile dirsek arasında meydana gelen büyük bir dış kanamayı durdurmak için aşağıdakilerden hangisinin uygulanması doğrudur?

- a) Sıcak su ile yıkanması
- b) Kanayan yere merhem sürülmesi
- c) Dirsek ile omuz arasına turnike uygulanması
- d) Kanayan yerin kalp seviyesinden aşağıda tutulması

10) Aşağıdakilerden hangisi kanamayı azaltmak için uygulanan bir yöntemdir?

- a) Kanayan yerin oksijenli su ile yıkanması
- b) Kanayan yere sıcak uygulama yapılması
- c) Kanama bölgesinde bulunan pıhtıların yıkanarak temizlenmesi
- d) Kanayan yere en yakın basınç noktasına baskı uygulanması

11) Şok pozisyonunda hastanın ayaklarının yukarıya kaldırılmasının amacı nedir?

- a) Sindirime yardımcı olmak
- b) Vücut sıcaklığını düşürmek
- c) Solunumun düzenli olmasını sağlamak
- d) Beyne yeterince kan gitmesini sağlamak

12) Aşağıdakilerden hangisi kesik şeklindeki yaralanmalarda yapılan ilk yardım uygulamalarındandır?

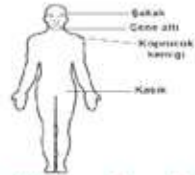
- a) Yara üzerine alkol döküp açık bırakmak
- b) Yara kenarlarını birbirine yaklaştırdıktan sonra sarmak
- c) Yarayı tentürdiyotlu pamukla sarıp sıcak tutmak
- d) Kesilen bölgenin kalp seviyesinin altında kalmasını sağlamak

13) Aşağıdakilerden hangisi kanamayı azaltmada doğru yöntemdir?

- a) Kanayan bölgeyi kalp seviyesinden yukarıda tutmak
- b) Kanayan bölgeyi kalp seviyesinden aşağıda tutmak
- c) Kanayan bölgeyi kalp seviyesiyle aynı hizada tutmak
- d) Kanayan bölgeye tentürdiyot dökmek

14) Omuz ve koldaki kanamalarda, şekilde gösterilen hangi bölgeye basınç uygulanmalıdır?

- a) Kasık bölgesine
- b) Şakak bölgesine
- c) Çene altı bölgesine
- d) Köprücük kemiğinin iç kısmına



15) Aşağıdakilerden hangisi kanamalarda yapılan yanlış bir uygulamadır?

- a) Kanayan bölgeyi kalp seviyesinden aşağıda tutmak
- b) Kanayan damarın üzerine doğrudan baskı uygulamak
- c) Kanayan yere en yakın basınç noktasına baskı uygulamak
- d) Kanamanın durdurulamadığı durumlarda uygun kemik üzerine turnike uygulamak

16) Bacakta, turnike uygulama bölgesi neresidir?

- a) Ayak bileğinin üst kısmı
- b) Diz ile kalça arası
- c) Diz kapağının olduğu bölge
- d) Ayak bileği ile parmakları arası

17) Aşağıdaki durumların hangisinde kazazedinin bacaklarının 30 cm yukarı kaldırılması doğru bir ilk yardım uygulamasıdır?

- a) Şok durumunda b) Beyin kanamasında
c) Ayak bölgesinden yılan sokmasında d) Akciğer zedelenmesi ve kanamasında

18) Şekildeki gibi cisim batması durumunda ilk yardım olarak aşağıdaki uygulamalardan hangisinin yapılması doğrudur?

- a) Cismin çıkarılması ve yaraya tentürdiyot dökülmesi
b) Cismin çıkarılması ve yaralının hastaneye sevk edilmesi
c) Cismin dışarıda kalan kısmının kesilmesi ve yaranın sarılması
d) Cismin çıkarılmadan sabitlenmesi ve yaralının hastaneye sevk edilmesi



- Geçici hafıza kaybı
- Burundan kan gelmesi
- Göz bebeklerinde büyüklük farkı

19) Yukarıdaki belirtiler, hangi bölge yaralanmalarında daha çok görülür?

- a) Baş b) Karın c) Göğüs d) Omurga

20) Ayak veya bacadaki kanamayı azaltmak için basınç uygulanacak bölge aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Kasık iç kısmı b) Bacak dış kısmı c) Dizin ön üst kısmı d) Karın ön üst kısmı

21) Yaralanmalarda uygulanan genel ilk yardım kuralı aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Yara üzerine merhem sürüp yarayı sarmak ve nakletmek
b) Yara üzerine tentürdiyot sürüp yarayı sarmak ve nakletmek
c) Yarayı temiz pamukla kapattıktan sonra yara yeri sabit kalacak şekilde nakletmek
d) Yarayı sarı bezi ile kapattıktan sonra yaralı bölge sabit kalacak şekilde nakletmek

22) Aşağıdaki organlardan hangisinin yaralanmasında öksürme ile ağızdan köpüklü kan gelir?

- a) Midenin b) Akciğerin c) Karaciğerin d) Dalağın

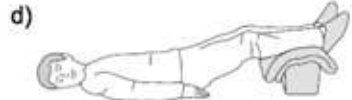
23) Karın bölgesinde iç kanama olduğu düşünülen bir kazazedeye aşağıdakilerden hangisinin yapılması yanlıştır?

- a) Üzeri örtülerek sıcak tutulması b) Ağızdan bol sıvı verilmesi
c) Yaşamsal bulgularının incelenmesi d) Şok pozisyonu verilmesi

24) Kendiliğinden meydana gelen burun kanamasında, hastaya aşağıdaki pozisyonlardan hangisi verilmelidir?

- a) Baş çene pozisyonu b) Sırtüstü yatış pozisyonu
c) Oturma pozisyonu d) Yüzüstü yatış pozisyonu

25) Aşağıdakilerden hangisi şok pozisyonudur?



26) Aşağıdakilerden hangisi, çok sayıda yaralının bulunduğu olay yerinde uzuv kopması olan bir kazazedeye turnike uygulayan ilk yardımcının dikkat etmesi gereken kurallardandır?

- a) Çift kemik bulunan bölgeye uygulaması
- b) Tel, lastik, ip gibi malzemeleri kullanması
- c) Uygulanan bölgenin üzerine sargı bezi ile kapatması
- d) Kazazedenin alnına "turnike" ya da "T" harfi yazması

27) Aşağıdakilerden hangisi ciddi yaralanmalarda yapılması gereken ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Yara içinin kurcalanması
- b) Yarada kanama varsa durdurulması
- c) Yaranın üzerinin temiz pamukla kapatılması
- d) Yaraya saplanan yabancı cisimlerin çıkarılması

28) Baş ve yüzdeki ağır kanamalarda, aşağıdaki başı noktalarından hangisine basınç uygulanır?

- a) Kasık
- b) Koltuk altı
- c) Şah damarı
- d) Köprücük kemiği üzeri

29) Burun kanaması olan kazazedeye hangi pozisyonu vermek gerekir?

- a) Başı geriye doğru iterek yarı oturuş
- b) Başı hafifçe öne doğru eğerek oturuş
- c) Çeneyi göğse yaklaştırarak yüz üstü yatış
- d) Çeneyi öne ve yukarı doğru çekerek sırtüstü yatış

I. Yaşam bulguları ve yaranın durumunun değerlendirilmesi

II. Sıvı ve enerji kaybını önlemek için ağızdan yiyecek, içecek verilmesi

III. Göğüste saplanmış bir cisim varsa çıkartılmadan cismin etrafının temiz bezlerle desteklenerek sabitlenmesi

30) Verilenlerden hangileri delici göğüs yaralanmalarında yapılacak ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) I ve II. b) I ve III. c) II ve III. d) I, II ve III.

31) Vücutta kanın aktığı bölgeye göre sınıflandırılan kanamalarla ilgili verilenlerden hangisi doğrudur?

- a) Dış kanamalarda, kanama gözle görülemez.
b) Yaradan vücut dışına doğru olan kanamalar iç kanamalardır.
c) Kanın vücut boşluklarına aktığı kanamalar, dış kanamalar olarak sınıflandırılır.
d) Doğal deliklerden olan kanamalar; kulak, burun, ağız, anüs ve üreme organları kanamalarıdır.

32) Dokular üzerinde çekme etkisi ile meydana gelen yaralara ne ad verilir?

- a) Ezikli yaralar b) Delici yaralar c) Parçalı yaralar d) Kesik yaralar

33) Bacaktaki kanamalarda şekilde gösterilen hangi bölgeye basınç uygulanmalıdır?

- a) Kasık
b) Boyun
c) Koltuk altı
d) Köprücük kemiği üzeri



Cevap Anahtarı : 1-a 2-b 3-c 4-b 5-c 6-c 7-c 8-d 9-c 10-d 11-d
12-b 13-a 14-d 15-a 16-b 17-a 18-d 19-a 20-a 21-d 22-b 23-b
24-c 25-d 26-d 27- b 28-c 29-b 30-b 31-d 32-c 33-a

KONU 1. KIRIK ve ÇEŞİTLERİ

Kırık Nedir : Kırık, kemik bütünlüğünün bozulmasıdır. Kırıklar darbe sonucu ya da kendiliğinden oluşabilir. Yaşlılık ile birlikte kendiliğinden kırık oluşma riski de artar.

Kaç Çeşit Kırık Vardır :

Kapalı kırık : Kemik bütünlüğü bozulmuştur. Ancak deri sağlamdır.

**Kapalı Kırık**

Açık kırık : Deri bütünlüğü bozulmuştur. Kırık uçları dışarı çıkabilir. Beraberinde kanama ve enfeksiyon tehlikesi taşırlar.

Kırık Belirtileri : Hareket ile artan ağrı, hareket kaybı, şekil bozukluğu, şişlik, morarma, hassasiyet, kemik uçları oynatıldığında sürtünme sesi, açık kırıkta kemik ucunun dışarıya çıkması ve kanama.

**Açık Kırık**

Kırığın Oluşturabileceği Olumsuz Durumlar : Kırık yakınındaki damar, sinir, kaslarda yaralanma ve sıkışma (Kırık bölgede nabız alınamaması, solukluk, soğukluk), Parçalı kırıklarda kanamaya bağlı şok.

Kırıklarda İlk Yardım :

- Hayatı tehdit eden yaralanmalara öncelik verilir,
- Hasta/yaralı hareket ettirilmez, sıcak tutulur,
- Kol etkilenmişse yüzük ve saat gibi eşyalar çıkarılır (akı takdirde gelişebilecek ödem doku hasarına yol açacaktır,)
- Tespit ve sargı yapılırken parmaklar görünecek şekilde açıkta bırakılır. Böylece parmaklardaki renk, hareket ve duyarlılık kontrol edilir),
- Kırık şüphesi olan bölge, ani hareketlerden kaçınılarak bir alt ve bir üst eklemleri de içine alacak şekilde tespit edilir. Tespit malzemeleri, sopa, tahta, karton gibi sert malzemelerden yapılmış olmalı ve kırık kemiğin alt ve üst eklemlerini içine alacak uzunlukta olmalıdır,
- Açık kırıklarda, tespitten önce yara temiz bir bezle kapatılmalıdır,
- Kırık bölgede sık aralıklarla nabız, derinin rengi ve ısısı kontrol edilir,
- Kol ve bacaklar yukarıda tutulur,
- Tıbbi yardım istenir **(112)**



KONU 2. ÇIKIK

Çıkık : Çeşitli nedenlerle **hareketli eklem uçlarının, yüzeylerinin birbirinden ayrılmasıdır. Hareketli eklem yerlerinde meydana gelir.** Kendiliğinden normal konuma dönmeyebilir.

Çıkık Belirtileri : Yoğun şişlik, şekil bozukluğu, hareketsizlik, hareket sırasında ağrı, kızarıklık.

Çıkıklarda İlk Yardım : Çıkan bölge tespit edilerek hareketsiz hale getirilir. Çıkık olan eklem soğuk uygulanır. Vücut sıcak tutulur. Gereksiz ve ani hareketlerden kaçınılır. Çıkık olan bölge yerine oturtulmaya çalışılmaz. Bölgede nabız deri rengi ve ısı kontrol edilir. Hasta/yaralı sağlık kuruluşuna sevk edilir.

KONU 3. BURKULMA

Burkulma : Burkulmalarda çıkık gibi hareketli eklem yerlerinde meydana gelir. Eklem yerlerinde kemikleri birbirine bağlayan bağların zedelenmesine burkulma denir. Zorlamalar sonucu oluşur. **(Eklem yüzeylerinin anlık olarak ayrılmasıdır)**

Burkulma Belirtileri : Burkulan bölgede şişme, kızarıklık, morarma, şiddetli ağrı hareket zorluğu.

Burkulmalarda İlk Yardım : Burkulan bölgenin üzerinde yürünmez, bastırılmaz, bölge kalp seviyesinden yukarıda ve soğuk tutulması gerekir.

Kırık Çıkık ve Burkulmalarda Tespit Nasıl Olmalıdır : Tespit için ilkyardımcı elde olan malzemeleri kullanır. Bunlar üçgen sargı, rulo sargı, battaniye, hırka, eşarp, kravat, vb. tahta, karton vb. malzemeler olabilir.

Tespit Yöntemleri :

Kol Kemiği Kırıkları Tespiti :

- Kırık bölge atelle tespit edilir.
- Üst kol kırıklarında atel omuz ile dirsek arasına yerleştirilerek sargı bezi ile sarılır.
- Kol askısı desteği, göğüs boşluğu ve yaralı kol üzerine yerleştirilir (geniş dış bandajda yerleştirilebilir.) böylelikle vücuda yapışık bir şekilde yaralı kol ve omuz eklemi sabitlenmiş olur.
- Alt kol kırıklarında ön kola baş parmak yukarıya gelecek şekilde pozisyon verilir. Dirsek ile bilek arasına atel konulur. Ön kola 90 derece açı yapacak şekilde üçgen sargı ile boyundan askıya alınır.
- Yaralı oturur pozisyonda sağlık kuruluşuna sevk edilir.



Bacak Kemiği Kırıkları Tespiti :

- Kırık bölge atelle tespit edilir.
- Kırık diz ile kalça arasında ise atel koltuk altından topuğa uzatılacak şekilde bağlanır.
- Kırık diz ile ayak arasında ise atel kalça ile topuk arasına uzatılır.
- Atel yok ise iki bacak arasındaki boşluğa palto, örtü gibi yumuşak malzeme doldurularak iki bacak birbirine bağlanır.



- Bacağı kırık olan yaralı sedye ile sırtüstü yatırılarak sevk edilmelidir.

Kaburga Kemiği Kırıkları Tespiti : Kırık kaburganın akciğere batma riski olduğundan dolayı kazazedeye derin nefes verilerek göğüs ve sırt bölgesine enlemesine doğru üçgen sargı ile fazla sıkmadan kırık kaburga tespit edilir. Kırık kaburganın bulunduğu taraftaki kol 45 derecelik açı ile göğüse bağlanır. Yaralı oturtularak veya yarı oturtularak hastaneye sevk edilir.

Omurga Kemiği Kırıklarının Tespiti :

- Omurgadaki herhangi bir kemiğin kırılması çok ciddi sorunlar doğurabilir.
- Omurga hem vücudun temel direği hemde beyin ile vücu arasındaki iletişimi sağlayan omuriliği koruyan bir organdır. **Omurga kırıkları sonucunda kısmi veya tamamen felç kalınabilir.**
- Eğer omurgasında bir kırıktan şüphelendiğiniz bir yaralı varsa, yaralıyı kesinlikle yerinden kaldırmayınız.
- Yerinden kaldırmadan altına geniş bir tahta veya kapı yerleştiriniz,
- Baş ve boyun altına destek koyarak boynunun oynamasını engelleyin,
- Yaralıyı ayak bileğinden omuzlara kadar geniş bağlarla bağlanır.
- Yaralının sedyeye yatırılması için 3 kişi gereklidir, 1. kişi baş ve boyundan 2. kişi sırt ve kalçadan 3. kişi ise bacak ve ayak bileğinden tutar, komutla aynı anda kaldırılmalıdır. Boyun omuru kırık ise 4. kişi sadece başını tutar.
- Kesinlikle ayağa kaldırılmaz, oturtulmaz, aksi halde felç olabilir.



Tespit Sırasında Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar :

- Tespit yapılırken yaralı bölge sabit tutulmalıdır,
- **Yara varsa üzeri temiz bir bezle kapatılmalıdır,**
- Tespit edilecek bölge önce yumuşak malzeme ile kaplanmalıdır,
- **Yaralı bölge nasıl bulundursa öyle tespit edilmelidir, düzeltilmeye çalışılmamalıdır,**
- Tespit; kırık, çıkık ve burkulmanın üstündeki ve altında kalan eklemleri de içerecek şekilde yapılmalıdır.

KONU TESTİ

1) Kırık, çıkık, burkulma gibi kemik ve eklemi ilgilendiren olaylarda ilk yardımcının temel hedefi ne olmalıdır?

- a) Sorunlu bölgeyi hareketsiz duruma getirerek kazazedenin durumunun kötüleşmesini önlemek
- b) Kazazedenin oturması ya da sağa sola kıvrılmasına izin vermek
- c) Kol ya da bacadaki bozulmuş şekli düzeltmeye çalışmak
- d) Kırık bölgenin hareket ettirilmesini sağlamak

2) Kırıkların sabitletme nedeni aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Üşümeyi engellemek
- b) Kırık bölgesini her yöne hareket ettirebilmek
- c) Kırık uçlarının kana karışıp kalbe gitmesini engellemek
- d) Kırık kemik uçlarının dokulara zarar vermesini engellemek

3) Aşağıdakilerden hangisi burkulmanın tanımıdır?

- a) Eklem çevresinin şişmesi
- b) Eklemlerde görülen şekil bozukluğu
- c) Eklem yüzeylerinin anlık olarak ayrılması
- d) Eklem yüzeylerinin kalıcı olarak ayrılması

4) Oynar eklemi oluşturan kemik uçlarının birbirinden ayrılmasına ne ad verilir?

- a) Çıkık
- b) Kırık
- c) İncinme
- d) Burkulma

5) Aşağıdaki kemiklerden hangisinde kırık olması durumunda kazazedenin göğüs bölgesine yapılan baskıda şiddetli ağrı, nefes almada güçlük ve öksürük belirtileri görülür?

- a) Kol kemiği
- b) Kaburga kemiği
- c) Uyluk kemiği
- d) Kalça kemiği

6) Diz ile kalça arasındaki kemikte kırık varsa yaralıya aşağıdakilerden hangisi uygulanır?

- a) Üzerine bastırılarak yürütülür.
- b) Oturtularak atelle tespit edilir.
- c) Sırtüstü yatırılarak iç ve dış yanlardan atelle tespit edilir.
- d) Kan dolaşımını engellemeyecek şekilde turnike uygulanır.

7) Kazazedelerde görülen kırık ve ezilmeler hangi sistemi ilgilendiren bir konudur?

- a) Hareket sistemi b) Dolaşım sistemi c) Sindirim sistemi d) Boşaltım sistemi

8) Aşağıdakilerden hangisi çıkığın tanımıdır?

- a) Eklem bağlarının kopması
- b) Eklem yüzeylerinin birbirinden ayrılması
- c) Eklem çevresindeki derinin zedelenmesi
- d) Eklem bağları ve yüzeyinin zedelenmesi

9) Omurga kırığı olan yaralıya aşağıdaki uygulamalardan hangisi kesinlikle yapılmaz?

- a) Dik oturur şekilde pozisyon vermek
- b) Sert bir zemine sırtüstü yatırmak
- c) Uzun tahta atellerle vücudunu tespit etmek
- d) Taşıma esnasında baş ve ayakların gergin olmasını sağlamak

10) Aşağıdakilerden hangisi burkulmalarda yapılan ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Eklemdeki ağrıya rağmen hemen hareket ettirilmesi
- b) Burkulma ayakta ise kalp seviyesinden aşağıda tutulması
- c) Şişlik ve ağrıyı azaltmak için öncelikle soğuk uygulama yapılması
- d) Eklem bölgesindeki şişliği azaltmak için turnike uygulanması

11) Kaza sonucu vücudun hangi kısımlarında çıkık görülebilir?

- a) Kafatası eklemünde b) Hareketli eklem yerlerinde
- c) Diz ile kalça arasındaki kemikte d) Dirsek ile omuz arasındaki kemikte

12) Burkulan eklem bölgesinin şişmesini önlemek için yapılması gereken uygulama aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Burkulan bölgenin kalp seviyesinden yukarıda ve soğuk tutulması
- b) Burkulan bölgenin kalp seviyesinden aşağıda sıcak tutulması
- c) Burkulan bölgenin sürekli hareket ettirilmesi
- d) Kişinin yan yatış pozisyonuna alınması

13) Köprücük kemiği kırıklarında yaralının hangi bölgesi tespit edilir?

- a) Omuz b) El c) Kalça d) Göğüs

14) Aşağıdakilerden hangisi çıkığın tanımıdır?

- a) Eklem bağları ve yüzeylerinin zedelenmesi
- b) Eklem çevresindeki derinin zedelenmesi
- c) Eklem yüzeylerinin birbirinden ayrılması
- d) Eklem bağlarının kopması

15) Aşağıdakilerden hangisinin kaza anında kırılması halinde akciğerlere batarak zarar verme ihtimali daha fazladır?

- a) Pazı kemiği
- b) Kaval kemiği
- c) Kaburga kemiği
- d) Uyluk kemiği

16) Omurga kırıklarında geçici veya kalıcı felçlerin oluşmasının nedeni aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Sırtüstü, düz pozisyonda yatırılması
- b) Kazazedenin hareketsiz hale getirilmesi
- c) Omurliliğin baskı altında olması ya da zedelenmesi
- d) Taşıma esnasında baş, boyun ve gövde ekseninin korunması

17) Kırıkların ilk yardım sırasında atel ile tespit edilmesinin amacı nedir?

- a) Kapalı kırıkların açık kırık haline gelmesini sağlamak
- b) Kırığın çevre dokulara zarar vermesini engellemek
- c) Kırığın her yöne hareket etmesini sağlamak
- d) Yeni kırıkların oluşmasını engellemek

18) Burkulmalarda aşağıdaki ilk yardım uygulamalarından hangisinin yapılması yanlıştır?

- a) Burkulan bölgenin dinlendirilmesi
- b) Burkulan bölgenin yüksekte tutulması
- c) Burkulan bölgeye buz torbası konulması
- d) Burkulan bölgeye sıcak uygulama yapılması

19) Boyun, sırt ve bel omurları kırıklarında, yaralı uygun şekilde tespit ve nakil edilmezse aşağıdakilerden hangisinin olması beklenir?

- a) Vücudun bir bölgesinde felç oluşması
- b) Nabız atışlarının sürekli hızlanması
- c) Bulantı ve kusma olması
- d) Vücut sıcaklığının artması

20) Kaburga kemiği kırıklarında yaralı hangi pozisyonda hastaneye sevk edilmelidir?

- a) Yan yatış
- b) Yüzüstü yatış
- c) Sırtüstü yatış
- d) Oturuş veya yarı oturuş

21) Kırık ve çıkık bölgesine ilk yardım olarak aşağıdaki işlemlerden hangisi yapılır?

- a) Hareketsiz kalması sağlanır
- b) Kuvvetlice masaj yapılır
- c) Sürekli buzla ovulur
- d) Turnike uygulanır

22) Diz ile ayak arasındaki kemik kırıklarında dıştan uygulanacak olan atelin boyu ne kadar olmalıdır?

- a) Topuktan dize kadar
- b) Dizden kalçaya kadar
- c) Topuktan kalçaya kadar
- d) Topuktan koltuk altına kadar

23) Aşağıdakilerin hangisinde kırık olduğunda atelle tespit uygulaması yapılmaz?

- a) Kalça kemiğinde
- b) Köprücük kemiğinde
- c) Ön kol kemiğinde
- d) Bacak kemiğinde

24) Çok sayıda yaralının olduğu kazalarda en son taşınması gereken yaralı aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Bilincini kaybeden
- b) Açık karın yarası olan
- c) Solunum zorluğu olan
- d) Ayak bileğinde çıkık olan

25) Diz ile kalça arasındaki kemiklerde kırık varsa dıştan uygulanacak atelin boyu ne kadar olmalıdır?

- a) Topuktan dize kadar
- b) Dizden kalçaya kadar
- c) Topuktan kalçaya kadar
- d) Topuktan koltuk altına kadar

26) Diz ile kalça arasındaki kemiklerde kırık varsa yaralıya aşağıdakilerden hangisi uygulanmalıdır?

- a) Üzerine bastırılarak yürütülmeli
- b) Oturtularak atelle tespit edilmeli
- c) Kırık taraf üstte kalacak şekilde yan yatırılarak atelle tespit edilmesi
- d) Sırt üstü yatırılarak iç ve dış yanlardan atelle tespit edilmesi

27) Omurga zedelenmesi olan yaralıyı oturtmadan ve hareket ettirmeden sağlık kuruluşuna ulaştırmaktaki amaç aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Sindirim işlevinin rahat olmasını sağlamak
- b) Sinir zedelenmesine bağlı oluşabilecek felci önlemek
- c) Solunum sıkıntısını azaltmak
- d) Kan dolaşımını yavaşlatmak

28) Aşağıdakilerden hangisi çıkığı olan kazazedeye yapılacak ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Çıkan eklem yerine oturtulması
- b) Çıkık olan bölgede sadece ısı kontrolü yapılması
- c) Çıkan eklem bulunduğ şekilde tespit edilmesi
- d) Ağızdan ağrı kesiciler vererek ağrısının azaltılması

29) Kırığı olan ya da kırık şüphesi bulunan kazazedeye, aşağıdakilerden hangisinin yapılması doğru bir ilk yardım uygulamasıdır?

- a) Sorunlu bölgenin hareketsizleştirilmesinin sağlanması
- b) Kol ya da bacadaki bozulmuş şeklin düzeltilmeye çalışılması
- c) Kırık kuşku bölge hareketsizleştirilmeden taşıma yapılması
- d) Kazazedenin oturmasına ya da sağa sola kıımıldamasına izin verilmesi

30) Aşağıdakilerden hangisi, burkulmalarda yapılan hatalı ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Tıbbi yardım istenmesi
- b) Burkulan bölgenin hareket ettirilmesi
- c) Sıkıştırıcı bir bandajla burkulan eklem tespit edilmesi
- d) Şişliği azaltmak için burkulan bölgenin yukarı kaldırılması

31) Aşağıdakilerden hangisi burkulma belirtilerinden biri değildir?

- a) Şişlik
- b) Kızarma
- c) İşlev kaybı
- d) Hareket ile azalan ağrı

32) Resimde görülen uygulama hangi kırıkların tespiti için yapılır?

- a) Omurga kırığı
- b) Üst kol kemiği kırığı
- c) Ön kol kemiği kırığı
- d) Köprücük kemiği kırığı



33) Trafik kazalarında ölümlerin % 80'i kafatası ve omurga yaralanmalarından olmaktadır. Bu yaralanmalarda bilinçli ilk yardım, sakatlıkları önler ve hayatı kurtarır ; Buna göre, aşağıdakilerden hangisi kafatası ve omurga yaralanmalarında yapılması gereken ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Kazazedenin yalnız bırakılması
- b) Baş-boyun-gövde ekseninin korunması
- c) Bilinci açıksa hareket etmesinin sağlanması
- d) Hava yolu açıklığını sağlamak için koma pozisyonu verilmesi

34) Dıştan veya içten etki eden kuvvetlerle kemik dokusunda oluşan ayrılmaya veya bu sebeplerle kemiğin anatomik bütünlüğünün ve devamlılığının bozulmasına denir.

Bu ifadede boş bırakılan yere aşağıdakilerden hangisi yazılmalıdır?

- a) Kırık
- b) Çıkık
- c) Donma
- d) Burkulma

Cevap Anahtarı : 1-a 2-d 3-c 4-a 5-b 6-c 7-a 8-b 9-a 10-c 11-b
12-a 13-a 14-c 15-c 16-c 17-b 18-d 19-a 20-d 21-a 22-c 23-b 24-d
25-d 26-d 27-b 28-c 29-a 30-b 31-d 32-c 33-b 34-a

KONU 1. Bilinç Bozukluklarının Nedenleri Belirtileri ve İlk Yardım**Bilinç Bozukluğu/ Bilinç Kaybı Nedir?**

Beynin normal faaliyetlerindeki bir aksama nedeni ile uyku halinden başlayarak (=bilinç bozukluğu), hiçbir uyarıya cevap vermemeye haline kadar giden (=bilinç kaybı) bilincin kısmen ya da tamamen kaybolması halidir.

Bayılma (Senkop) : Kısa süreli, yüzeysel ve geçici bilinç kaybıdır. Beyne giden kan akışının azalması sonucu oluşur.

Koma : Yutkunma ve öksürük gibi reflekslerin ve dışarıdan gelen uyarılara karşı tepkinin azalması ya da yok olması ile ortaya çıkan uzun süreli bilinç kaybıdır.

Bilinç Kaybı Nedenleri ve Belirtileri Nelerdir?**Bayılma nedenleri :**

- Korku, aşırı heyecan,
- Sıcak, yorgunluk,
- Kapalı ortam, kirli hava,
- Aniden ayağa kalkma,
- Kan şekerinin düşmesi,
- Şiddetli enfeksiyonlar.

Bayılma Belirtileri :

- Baş dönmesi, baygınlık, yere düşme
- Bacaklarda uyuşma
- Bilinçte bulanıklık
- Yüzde solgunluk
- Üşüme, terleme
- Hızlı ve zayıf nabız

Koma Nedenleri :

- Düşme veya şiddetli darbe,
- Özellikle kafa travmaları,
- Zehirlenmeler,
- Aşırı alkol, uyuşturucu kullanımı,
- Şeker hastalığı,
- Karaciğer hastalıkları
- Havale gibi ateşli hastalıklar.

Koma belirtileri:

- Yutkunma, öksürük gibi tepkilerin kaybolması,
- Sesli ve ağrılı dürtülere tepki olmaması,
- İdrar ve gaita kaçırma.
- Bilinçsizlik, hareketsizlik ve uyku hâli



Bilinç Bozukluğunda İlk Yardım :

- **Kişi başının döneceğini hissederse ;**
- Sırt üstü yatırılır, ayakları 30 cm. kaldırılır,
- Sıkan giysiler gevşetilir,
- Kendini iyi hissedinceye kadar dinlenmesi sağlanır.

Eğer kişi bayıldıysa ;

- Sırt üstü yatırılarak ayakları 30 cm kaldırılır,
- Solunum yolu açıklığı kontrol edilir ve açıklığın korunması sağlanır,
- Sıkan giysiler gevşetilir, takma diş varsa çıkartılır,
- Kusma varsa yan pozisyonunda tutulur,
- Solunum kontrol edilir,
- Etraftaki meraklılar uzaklaştırılır.



Bilinç kapalı ise :

- Hasta/yaralının yaşam bulguları değerlendirilir (ABC),
- Hasta/yaralıya koma pozisyonu verilir,
- Yardım çağrılır **(112)**,
- Sık sık solunum ve nabız kontrol edilir,
- Yardım gelinceye kadar yanında beklenir.

Koma Pozisyonu (Yarı Yüzü Koyun-Yan Pozisyon) :

- Sesli veya omzundan hafif sarsarak, uyarı verilerek bilinç kontrol edilir,
- Sıkan giysiler gevşetilir,
- Ağız içinde yabancı cisim olup olmadığı kontrol edilir,
- Bak, dinle, hisset yöntemi ile solunum kontrol edilir,
- Şah damarından nabız kontrol edilir,
- Hasta/yaralının döndürüleceği tarafa diz çökülür,
- Hasta/yaralının karşı tarafta kalan kolu karşı omzunun üzerine konur,
- Karşı taraftaki bacağı dik açı yapacak şekilde kıvrılır,
- İkyardımcıya yakın kolu baş hizasında omzundan yukarı uzatılır,
- Karşı taraf omuz ve kalçasından tutularak bir hamlede çevrilir,
- Üstteki bacak kalça ve dizden bükülerek öne doğru destek yapılır,
- Altteki bacak hafif dizden bükülerek arkaya destek yapılır,
- Başı uzatılan kolun üzerine yan pozisyonunda hafif öne eğik konur,
- Tıbbi yardım **(112)** gelinceye kadar bu pozisyonunda tutulur,
- 3-5 dakika ara ile solunum ve nabız kontrol edilir.



Havale :

Sinir sisteminin merkezindeki değişik nedenlerden olan tahribat yüzünden beyinde meydana gelen elektriksel boşalmalar sonucu oluşur. Vücudun adale yapısında kontrol edilemeyen kasılmalar olur.

Havale Nedenleri :

- Kafa travmasına bağlı beyin yaralanmaları, Beyin enfeksiyonları,
- Yüksek ateş,
- Bazı hastalıklar.

Nedenlerine Göre Havale Çeşitleri :

- Ateş nedeniyle oluşan havaleler
- Sara krizi (Epilepsi)

Ateş Nedeniyle Oluşan Havaleler : Herhangi bir ateşli hastalık sonucu vücut sıcaklığının 38°C'nin üstüne çıkmasıyla oluşur. Genellikle 6 ay-6 yaş arasındaki çocuklarda rastlanır.

Ateş Nedeniyle Oluşan Havalede İlk Yardım :

- Öncelikle ateşin düşürülmesi için; hasta ıslak havlu ya da çarşafa sarılır,
- Ateş bu yöntemle düşmüyorsa oda sıcaklığında bir küvete sokulur,
- Tıbbi yardım istenir **(112)**.

Sara Krizi (Epilepsi) : Kronik bir hastalıktır. Doğum sırasında ya da daha sonra herhangi bir nedenle beyin zedelenmesi oluşan kişilerde gelişir. Her zaman tipik sara krizi karakterinde olmasa da bazı belirtilerle tanınır. Sara krizini davet eden bazı durumlar olabilir. Örneğin uzun süreli açlık, uykusuzluk, aşırı yorgunluk, kullanılan ilaçların doktor izni dışında kesilmesi ya da değiştirilmesi, hormonal değişiklikler sara krizinin ortaya çıkmasına neden olabilir. Bazı durumlarda sara krizi, madde bağımlılarının geçirdiği madde yoksunluk krizi ile karıştırılabilir.

Sara Krizinin Belirtileri :

- Hastada sonradan oluşan ve ön haberci denilen normalde olmayan kokuları alma, adale kasılmaları gibi ön belirtiler oluşur,
- Bazen hasta bağırır, şiddetli ve ani bir şekilde bilincini kaybederek yığılır,
- Yoğun ve genel adale kasılmaları görülebilir, 10-20 saniye kadar nefesi kesilebilir,
- Dokularda ve yüzde morarma gözlenir,
- Ardından kısa ve genel adale kasılması, sesli nefes alma, aşırı tükürük salgılanması, altına kaçırma görülebilir,
- Hasta dilini ısırabilir, başını yere çarpıp yaralayabilir, aşırı kontrolsüz hareketler gözlenir,
- Son aşamada hasta uyanır, şaşkındır, nerede olduğundan habersiz, uykulu hali vardır.

Bazı kişilerde, sara krizi aşağıdaki hafif belirtilerle görülebilir;

- Bir noktaya doğru dalgın bakış ve kişinin hayal alemine dalmış gibi görünmesi,
- İstemsiz mimik ve hareketler, dudak ısırma gibi hareketler,
- Anlamsız konuşma ve tekrarlayan hareketler,
- Dikkati dağıtacak derecede bellek yitimi.

Sara Krizinde İlk yardım :

Öncelikle, olayla ilgili güvenlik önlemleri alınır (Örneğin kişi yol ortasında kriz geçiriyorsa olay yerindeki trafik akışı kesilmelidir).

- Krizin kendiliğinden geçmesi beklenir,
- Hasta bağlanmaya çalışılmaz,
- Kilitlenmiş çene açılmaya çalışılmaz,
- Genel olarak yabancı herhangi bir madde kullanılmaz, koklatılmaz ya da ağızdan herhangi bir yiyecek içecek verilmez,
- Kendisini yaralamamasına dikkat edilir,
- Başını çarpmasını engellemek için başın altına yumuşak bir malzeme konur,
- Yaralanmaya neden olabilecek gereçler etraftan kaldırılır,
- Sıkan giysiler gevşetilir,
- Kusmaya karşı tedbiri olunur,
- Düşme sonucu yaralanma varsa gerekli işlemler yapılır,
- Hasta sağlık kuruluşuna sevk edilir.

Kan Şekeri Düşüklüğü : Herhangi bir nedenle vücutta glikoz eksildiği zaman ortaya çıkan belirtilerdir. Kan şekerinin düşme oranına göre komaya kadar ağırlaşan belirtiler görülebilir. Şeker hastaları (**Şeker Hastasıyım**) yazılı ilk yardım kartı taşımalıdır.

Kan Şekeri Düşmesinin Nedenleri :

- Şeker hastalığı tedavisine bağlı,
- Uzun egzersizler sonrası,
- Uzun süre aç kalma,
- Barsak ameliyatı geçirenlerde yemek sonrası.

Kan Şekeri Aniden Düştüğünde Hangi Belirtiler Görülür?

Korku, terleme, hızlı nabız, titreme, aniden acıkma, yorgunluk, bulantı.

Kan Şekeri Düşüklüğü Yavaş ve Uzun Sürede Oluşursa Hangi Belirtiler Görülür?

Baş ağrısı, görme bozukluğu, uyuşukluk, zayıflık, konuşma güçlüğü, kafa - karışıklığı, sarsıntı, yüzeysel solunum ve şuur kaybı.

Kan Şekeri Düşmesinde İlk Yardım :

- Hastanın ABC'si değerlendirilir,
- Hastanın bilinci yerinde ve kusmuyorsa ağızdan şeker, şekerli içecekler verilir, fazla şekerin bir zararı olmaz (Ayrıca belirtiler fazla şekerden meydana gelmiş ise bile fazladan şeker verilmesi, hastanın düşük kan şekeri düzeyinde kalmasından daha az zararlı olacaktır. Çünkü düşük kan şekeri, beyinde ve diğer hayati organlarda kalıcı zararlara neden olabilir.),
- 15–20 dakikada belirtiler geçmiyorsa sağlık kuruluşuna gitmesi için yardım çağırılır,
- Hastanın bilinci yerinde değilse koma pozisyonu verilerek tıbbi yardım çağırılır **(112)**

Göğüste Kuvvetli Ağrı Nedenleri :

Göğüste kuvvetli ağrı nedenleri arasında en sık kalp spazmı (angina pectoris) ve kalp krizi (miyokart enfarktüsü) görülür. Her ikisi de kalp kasının belli bir yerine gönderilen kanın azalması sonucu oluşur.

Göğüste Kuvvetli Ağrı Belirtileri :

Kalp Spazmı Belirtileri :

- Sıkıntı veya nefes darlığı olur,
- Ağrı hissi ; genellikle göğüs ortasında başlar, kollara, boyuna, sırta ve çeneye doğru ilerler,
- Sıklıkla fiziksel hareket, fiziksel zorlanma, heyecan, üzüntü ya da fazla yemek yeme sonucu ortaya çıkar,
- Kısa sürelidir, ağrı yaklaşık 5–10 dakika kadar sürer,
- Ağrı, istirahat ile durur, istirahat halindeyken görülmesi ciddi bir durumu gösterir,
- Nefes alıp vermekle ağrının şekli ve şiddeti değişmez.

Kalp Krizi Belirtileri :

- Hasta ciddi bir ölüm korkusu ve yoğun sıkıntı hisseder, terleme, mide bulantısı, kusma gibi bulgular görülür,
- Ağrı; göğüs ya da mide boşluğunun herhangi bir yerinde, sıklıkla kravat bölgesinde görülür, omuzlara, boyuna, çeneye ve sol kola yayılır,
- Süre ve yoğunluk olarak kalp spazmı ağrısına benzemekle birlikte daha şiddetli ve uzun sürelidir,
- En çok hazımsızlık, gaz sancısı veya kas ağrısı şeklinde belirti verir ve bu nedenle bu tür rahatsızlıklarla karıştırılır (Bu tür gaz ya da kas ağrıları, aksi ispat edilmeye kadar kalp krizi olarak düşünülmalıdır),
- Nefes alıp vermekle ağrının şekli ve şiddeti değişmez.

Göğüs Ağrısında İlk Yardım :

- Hastanın yaşamsal bulguları kontrol edilir (ABC),
- Hasta hemen dinlenmeye alınır, sakinleştirilir,
- Kravat, gömlek yakası gibi sık giysiler gevşetilir,
- Yarı oturur pozisyon verilir,
- Kullandığı ilaçları varsa almasına yardım edilir,
- Yardım istenerek (112) sağlık kuruluşuna gitmesi sağlanır,
- Yol boyunca yaşam bulguları izlenir.



KONU TESTİ

1) Aşağıdakilerden hangisi bilinç kaybının başlıca nedenlerinden biri değildir?

- a) Bayılma b) Beyin kanaması c) Yüzün kızarması d) Aşırı dozda alkol alımı

2) Aşağıdakilerden hangisi bilinç kaybı olan bir kazazedenin solunum yolunu tıkayarak boğulmasına sebep olabilir?

- a) Çenenin kasılması b) Vücudun kasılması
c) Dilin geriye kaçması d) Baş-çene pozisyonu verilmesi

3) Şok pozisyonunda hastanın ayaklarının yukarıya kaldırılmasının amacı nedir?

- a) Sindirime yardımcı olmak b) Beyne yeterince kan gitmesini sağlamak
c) Vücut sıcaklığını düşürmek d) Solunumun düzenli olmasını sağlamak

4) Aşağıdakilerden hangisi koma hâlinin belirtilerindendir?

- a) Bilinçsizlik, hareketsizlik ve uyku hâli
b) Kötü kokulara karşı burnunu tıkama
c) Sorulan sorulara anlamlı cevap verme
d) Gözleri ile hareket eden cisimleri takip etme

5) Bir trafik kazası sonucunda yaralanan kazazedinin durumunun ağırlığını ve ciddiyetini gösteren bulgulardan biride bilinç düzeyidir.

Aşağıdakilerden hangisi 1. derece bilinç düzeyini gösteren bir bulgudur?

- a) Sözlü ve gürültülü uyaranlara cevap vermesi
b) Göz bebeklerinin farklı büyüklükte olması
c) Ağrılı uyaranlara cevap vermesi
d) Tüm uyaranlara tepkisiz olması

6) Bir bebeğin bilinç durumu kontrol edilirken vücudunun hangi bölümüne yavaşça vurulur?

- a) Omuzuna b) Omurgasına
c) Ayak tabanına d) Karın boşluğuna

7) Kişinin çevre ile bağlantısının tamamen kesildiği, uyarılara cevap veremediği derin bilinç kaybına ne denir?

- a) Halsizlik b) Şok c) Zehirlenme d) Koma

8) İlk yardımı yapan kişi, yaralının omuzuna hafifçe dokunarak 'iyimisiniz?' diye sorar.

Bu davranış ile yaralının hangi durumu kontrol edilir?

- a) Solunumu b) Ağız içi c) Bilinci d) Göğüs hareketi

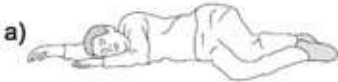
9) Beyne gelen oksijenin azalması nedeniyle kısa süreli geçici, tam veya kısmen olan bilinç kaybına ne denir?

- a) Kansızlık b) Koma c) Bayılma d) Şok

10) Bayılan hastaya ilk yardım olarak aşağıdakilerden hangisi uygulanmaz?

- a) Soğuk içecekler içirmek b) Temiz hava almasını sağlamak
c) Duyu organlarını uyarmak d) Şok pozisyonuna almak

11) Aşağıdakilerden hangisi şok pozisyonudur?



12) Aşağıdakilerden hangisi koma pozisyonudur?



13) Aşağıdakilerden hangisi kalp spazmında görülen ağrının özelliklerindendir?

- a) Dinlenmekle geçmemesi b) Nefes alıp vermekle şiddetinin değişmesi
c) Uzun süreli olması d) Genellikle göğüs ortasında başlaması

14) Aşağıdakilerden hangisi sara krizi yaşayan kazazedeye yapılması gereken ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Krizin kendiliğinden geçmesinin beklenmesi
b) Kilitlemiş çenesinin zorla açılmaya çalışılması
c) El, kol ve bacaklarının bağlanması
d) Şekerli içecekler içirilmesi

15) Aşağıdakilerden hangisi göğüs ağrısı yaşayan kazazedeye yapılacak ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Yarı oturur pozisyon verilmesi
b) Egzersiz yapmasının sağlanması
c) Kullandığı ilaçları varsa almasının engellenmesi
d) Yaşam bulgularından, sadece solunumun değerlendirilmesi

16) Aşağıdakilerden hangisi, yüksek ateş nedeniyle oluşan havalde yapılacak ilk yardım uygulamalarındandır?

- a) Kama baskı uygulanması b) Sıcak uygulama yapılması
c) Şekerli içecekler verilmesi d) Oda sıcaklığında bir küvete sokulması

17) Beyindeki hücrelerin kontrol edilemeyen, ani, aşırı ve anormal deşarjlarına bağlı olarak ortaya çıkan durumdur.

Bu cümlede tanımı yapılan kavram, aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Şok b) Diyabet c) Hipertansiyon d) Sara krizi

• Kısa süreli, yüzeysel ve geçicidir.

• Beyne giden kan akışının azalması sonucu oluşur.

18) Yukarıda özellikleri verilen bilinç kaybı hâli hangisidir?

- a) Bayılma b) Şok c) Kansızlık d) Koma

19) Bilinç kaybının en ileri durumu, koma hâli olarak bilinir.

Buna göre, aşağıdakilerden hangisi koma hâli belirtilerindendir?

- a) Öksürmek b) Yutkunmak
c) İdrar kaçırma d) Sesli dürtülere tepki vermek

20) Kan şekeri düşüklüğü yaşayan bir kazazedede aşağıdaki belirtilerden hangisi görülür?

- a) Tokluk hissi b) Yavaş nabız c) Görmeye netlik d) Yüzeysel solunum

**Cevap Anahtarı : 1-c 2-c 3-b 4-a 5-a 6-c 7-d 8-c 9-c 10-a 11-d
12-a 13-d 14-a 15-a 16-d 17-d 18-a 19-c 20-d**

KONU 1. TAŞIMALARDA GENEL KURALLAR**Hasta/Yaralı Taşınmasında Genel Kurallar :**

Hasta/yaralı taşınmasında ilkyardımcı kendi sağlığını riske sokmamalıdır, Gereksiz zorlama ve yaralanmalara engel olmak için aşağıdaki kurallara uygun davranmalıdır;

- Hasta/yaralıya yakın mesafede çalışılmalı,
 - Daha uzun ve kuvvetli kas grupları kullanılmalı,
 - Sırtın gerginliğini korumak için dizler ve kalçalar bükülmeli (Omurluk yaralanmaları riskini azaltır),
 - Yerden destek alacak şekilde her iki ayağı da kullanarak biri diğerinden biraz öne yerleştirilmeli,
 - Kalkarken, ağırlığı kalça kaslarına vererek dizler en uygun biçimde doğrultulmalı,
 - Baş her zaman düz tutulmalı, homojen ve düzgün bir şekilde hareket ettirilmeli,
 - Yavaş ve düzgün adımlarla yürünmeli ve adımlar omuzdan daha geniş olmamalı,
 - Ağırlık kaldırırken karın muntazam tutulup kalça kasılmalı,
 - Omuzlar, leğen kemiğinin ve omurluğun hizasında tutulmalı,
 - Yön değiştirirken ani dönme ve bükülmelerden kaçınılmalı,
 - Hasta/yaralı mümkün olduğunca az hareket ettirilmeli,
 - Hasta/yaralı baş-boyun-gövde eksenini esas alınarak en az 6 destek noktasından kavranmalı,
 - Tüm hareketleri yönlendirecek sorumlu bir kişi olmalı, bu kişi hareketler için gereken komutları (dikkat, kaldırıyoruz gibi) vermelidir. Bu kişi genellikle ağırlığın en fazla olduğu ve en fazla dikkat edilmesi gereken bölge olan baş ve boyun kısmını tutan kişi olmalı,
- Hasta/yaralı taşınırken mükemmel bir ekip çalışması gerekmektedir.

KONU 2. ACİL TAŞIMA TEKNİKLERİ

Hasta/yaralının bulunduğu yerden acilen daha güvenli bir yere uygun taşıma teknikleriyle taşınmasıdır.

Hasta veya Yaralıyı Sürükleme Yöntemleri :

Hasta/yaralının durumu ağırsa, yatarak gitmesi gerekiyorsa ve tek ilk yardımcı var ise bu yöntem en kolay olanıdır. Özellikle basık ve dar alanlarda tercih edilmelidir. Hastanın sürüklenerek taşınabilmesi için zeminin düz olması gerekir.

Koltuk Altından ya da Ayak Bileklerinden Tutarak Sürükleme

- Hastanın elleri, önde birleştirilir ya da kemer, pantolon vb. içine yerleştirilir.
- Hastanın baş ya da ayak tarafına geçilir.
- Hastanın başı, dirsekler ile desteklenerek koltuk altından ya da ayak bileklerinden tutulup baş, boyun ve gövde eksenini bozulmadan geriye doğru sürüklenir.

Hasta, giysisinden tutulup sürüklenemez. Ayrıca hastayı sürüklerken sürtünmeyi azaltmak için hasta, battaniye üzerine yatırılıp sürükleyerek taşınabilir. Battaniye bütünüyle hastanın vücuduna da sarılabilir.

İtfaiyeci Yöntemi ile Sürükleme :

İtfaiyeci yöntemi ile sürükleme, hastanın dar ve geçiş güçlüğü olan yerler ile gaz ve duman dolu ortamlardan çıkarılmasında kullanılır. Boyuna askı yaparak taşıma da denir.

- Hasta, sırtüstü pozisyona getirilir.
- Her iki diz, hastanın yan taraflarında yere temas edecek şekilde durulur.
- Hastanın bilinci kapalı ise el bilekleri çevreden temin edilen kravat, eşarp gibi malzeme ile birleştirilerek bağlanır.

- Bağlanan bilekler, boyundan geçirilerek hastanın tutunması sağlanır.
- Diz ve eller üzerinde hasta, ileriye doğru sürüklenir. Taşıyan kişi omurgasını gergin ve düz tutar.



Diğer Taşıma Yöntemleri Tek Kişi ile Taşıma :

Kucakta Taşıma : Çocuk ve hafif kilolu yetişkinler, kucakta taşınabilir.

Hastanın yanına yaklaşarak bir diz yerde olacak şekilde durulur. Hastanın dizleri altından ve sırtından tutulur. Mümkünse hastaya, kollarını taşıyıcının boynuna dolması söylenir. Bu hastanın kendini güvende hissetmesini sağlar.

Ağır kılıç ve dizlere verilerek ayağa kalkılır. Hastanın önde merkezlenen ağırlığının, taşıyıcının kollarında olması nedeniyle taşıyıcı, hastayla birlikte hareket ederken dengesini korumaya dikkat etmelidir.

Sırtta Taşıma : Bilinci açık ve yürüyemeyecek durumda olan hasta, sırtta taşınabilir. Hastanın ağırlığının büyük bir kısmı omurgası boyunca taşıyıcının bacaklarına yüklenir.

- Taşıyıcı, sırtını hastaya dönük olarak çömelir.
- Hasta, kollarını taşıyıcının boynundan dolayıp ellerini önde birleştirir.
- Sırt dik tutulup ağırlık kalça ve dizlere verilerek ayağa kalkılır.



İtfaiyeci Yöntemi ile Omuzda Taşıma : Bilinci kapalı ya da yürüyemeyecek durumda olan hasta, omuzda taşınır. Denge ve ağırlık transferi, en iyi şekilde hastanın belinden yukarısı taşıyıcının omzundan aşırılarak sağlanabilir.

- Hasta, oturur ya da yatar pozisyonda olabilir.
- Dizler bükülerek hastanın önünde hafif eğik pozisyonda durulur.
- Kol, hastanın iki bacağı arasından geçirilip dizinden kavranır.
- Diğer el ile hastanın kolu tutulur.
- İyice çömelerek hastanın gövdesi omuza yerleştirilir.
- Ağırlık, kalça ve dizlere verilerek ayağa kalkılır.

Taşıyıcı, boşta kalan el ile çevresindeki merdiven korkuluğu gibi yerden destek alabilir. Taşıma sırasında hızlı ve güvenli hareket edilmeli, ani ağırlık kaymasına bağlı denge kaybına karşı dikkatli olunmalıdır.

Omuzdan Destek Verme : Hafif yaralı ve yürüyebilecek durumda olan hastaya omuzdan destek vererek yürütmesine yardımcı olunur. Hasta, vücut ağırlığının çoğunu kendisi yüklenir, sadece gerektiği zaman hastanın ağırlığının bir kısmı desteklenir.

- Hastanın, yaralı olan tarafına değil, sağlam tarafına geçilir.
- Hastanın kolu, omuza alınarak eli tutulur.
- Diğer el ile hastanın belinden desteklenir.
- Hasta ile aynı hızda ve koordineli olarak yürünür.

Destek veren kişi, hastanın dengesini kaybedip ani ağırlık kaymasına karşı dikkatli olmalıdır. İki kişi ile de omuzdan destek verilebilir.



İki Kişi İle Taşıma Yöntemleri :

Teskereci Yöntemi : Hasta, teskereci yöntemi ile kol ve bacaklarından tutularak taşınır. Göğüs kafesine yapılan baskı nedeniyle hasta, bu pozisyonda rahatsızlık hissedebilir. Hasta, sandalye-de otururken de teskereci yöntemi ile taşınabilir.

- Hastanın elleri, önde birleştirilir.
- Bir kişi, hastanın baş tarafında durup koltuk altlarından ellerini geçirip önde birleştirir.
- İkinci kişi, sırtı hastaya dönük olacak şekilde hastanın bacakları arasına çömelip dizleri altından tutar.
- Hasta, komutla aynı anda yerden kaldırılır.



İki İlk Yardımcı İle Ellerin Üzerinde Taşıma (Altın Beşik Yöntemi) :

Yaralının ciddi bir yaralanması yoksa ve yardım edebiliyorsa iki, üç, dört elle altın beşik yapılarak taşınır.

İki Elle : İki ilk yardımcının birer eli boşta kalır. Bu elleri birbirlerinin omzuna koyarlar. Diğer elleri ile bileklerinden kavrayarak yaralıyı oturturlar.

Üç Elle : Birinci ilk yardımcı bir eli ile ikinci ilk yardımcının omzunu kavrar. Diğer eli ile ikinci ilk yardımcının el bileğini kavrar. İkinci ilk yardımcı bir el ile birinci ilk yardımcının bileğini, diğer eli ile de kendi bileğini kavrar.

Dört Elle : İlk yardımcı bir el ile diğer el bileklerini, diğer eli ile de birbirlerinin bileklerini kavrarlar.



Dört Elle



Üç Elle

Sedye İle Taşıma Teknikleri :

Sedye ile taşımada genel kurallar şunlardır :

- Yaralı, battaniye ya da çarşaf gibi bir malzeme ile sarılmalıdır.
- Düşmesini önlemek için sedyeye bağlanmalıdır.
- Başı gidiş yönünde olmalıdır.
- Sedye daima yatay konumda olmalıdır.
- Öndeki ilk yardımcı sağ, arkadaki ilk yardımcı sol ayağı ile yürümeye başlamalıdır.
- Daima sedye hareketlerini yönlendiren bir sorumlu olmalı ve komut vermelidir.
- Güçlü olan ilk yardımcı, hastanın/yaralının baş kısmında olmalıdır.

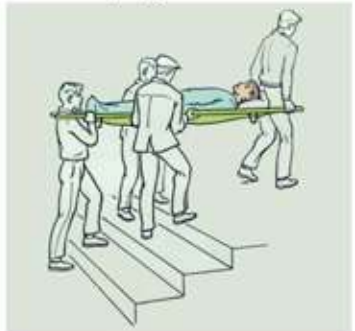
1) Sedyenin İki Kişi Tarafından Taşınması :

- Her iki ilk yardımcı çömelir, sırtları düz, bacakları kıvrık olacak şekilde sedyenin iki ucundaki iç kısımlarda dururlar.
- Komutla birlikte sedyeyi kaldırır ve yine komutla dönüşümlü adımla yürümeye başlarlar.
- Önde yürüyen, yoldaki olası engelleri haber vermekle sorumludur.

2) Sedyenin Dört Kişi Tarafından Taşınması

Yaralının durumu ağır ise ya da yol uzun, zor ve engelli ise sedye 4 kişi ile taşınmalıdır.

- İlk yardımcılardan ikisi; yaralının baş, diğer ikisi; ayak kısmında sırtları dik, bacakları bükülü olarak sedyenin yan kısımlarında çömelirler. Sedyenin sapından tutarlar ve yukarı komutu ile sedyeyi kaldırır.
- Sedyenin sol tarafından tutan ilk yardımcılar sol, sağ tarafındakiler sağ adımlarıyla yürümeye başlarlar.
- Dar bölgeden yürürken ilk yardımcılar, sırtlarını sedyenin iç kısmına vererek yerleşirler.
- Merdiven ve yokuş inip çıkarken sedye mümkün olabilecek en yatay pozisyonda tutulmalıdır. Bunun için ayak tarafındakiler sedyeyi uyluk hizasında, baş tarafındakiler omuz hizasında tutmalıdır.



Araç İçerisindeki Hasta veya Yaralıyı Çıkarma (Rentek Manevrası)

DİKKAT: Araç içindeki yaralıyı (Rentek Manevrası) taşıma; kaza geçirmiş yaralı bir kişiyi eğer bir tehlike söz konusu ise omuriliğe zarar vermeden çıkarmada kullanılır. Bu uygulama solunum durması; yangın tehlikesi, patlama gibi tehlikeli durumlarda uygulanacaktır.

- 1- Kaza ortamı değerlendirilir; patlama, yangın tehlikesi belirlenir, çevre ve ilkyardımcının kendi güvenliği sağlanır,
- 2- Hasta/yaralının omuzlarına hafifçe dokunarak ve "iyi misiniz?" diye sorarak bilinci kontrol edilir, çevrede birileri varsa 112'yi araması istenir,
- 3- Hasta/yaralının solunum yapıp yapmadığı gözlemlenir (göğüs hareketleri izlenir). Eğer solunum yok ise,
- 4- Hasta/yaralının ayaklarının pedala sıkışmadığından emin olunur; emniyet kemeri açılır,
- 5- Hasta/yaralıya yan tarafından yaklaşılar ve bir elle kolu diğer elle de çenesi kavranarak boynu tespit edilir (Hafif hareketle),
- 6- Baş-boyun-gövde hizasını bozmadan araçtan dışarı çekilir,
- 7- Hasta/yaralı yavaşça yere veya sedyeye yerleştirilir

Not : Tehlikenin olmadığı kaza yerinde, boyun yaralanması olan yaralı boynuna boyunluk takıldıktan sonra araçtan çıkarılmalıdır.

KONU TESTİ

1) Aşağıdaki yaralılarından hangisinin sedyesiz ve oturtularak taşınmasında tehlike yoktur?

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| a) Şoka girmiş olan | b) Omurga kırığı olan |
| c) Kol kemiği kırık olan | d) Kalça kemiği kırık olan |

2) Trafik kazalarına müdahalede ilk yardımın 1. adımı nedir?

- a) Tıbbi yardım istenmesi
- b) Yaralının hemen araçtan çıkarılması
- c) Yaralının hemen hastaneye taşınması
- d) Trafik ve can güvenliğinin sağlanması

3) Kaza yerindeki yaralı, sağlık kuruluşuna ne zaman sevk edilir?

- a) Hayati tehlikelerine karşı önlem alındıktan sonra
- b) Kendine gelmesi sağlandıktan sonra
- c) Hiçbir müdahale yapılmadan önce
- d) Yakınları geldikten sonra

4) Kaza yerindeki araçtan, yaralının çıkarılmasında ilk aşama aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Tıbbi yardım istenmesi
- b) Yaralıyı taşımak için sedye getirilmesi
- c) Motorun durdurulup aracın sabitlenmesi
- d) Yaralının araçtan çıkarılabileceği çıkış yerlerinin sağlanması

5) Yaralıyı araçtan çıkarırken aşağıdakilerden hangisine dikkat edilmelidir?

- a) Kollarının baş hizasında durmasına
- b) Baş tarafından çekilerek çıkarılmasına
- c) Ayak tarafından çekilerek çıkarılmasına
- d) Baş-boyun-gövde hizasının bozulmamasına

6) Tehlikenin olmadığı kaza yerinde, boyun yaralanması olan yaralı hangi uygulamadan sonra araçtan çıkartılır?

- a) Boynuna boyunluk takıldıktan sonra
- b) Boyun hareketleri yaptırıldıktan sonra
- c) Boyun ağrılarını dindirici ilaç verildikten sonra
- d) Boyun bölgesine masaj yapıp, oturur şekilde

7) İlk yardımcı, kaza yapan aracın içerisinden yaralıları çıkarmadan önce aşağıdakilerden hangisine özellikle dikkat etmelidir?

- a) Aracın modeline
- b) Yaralıların cinsiyetlerine
- c) Yaralıların üzerinde bulunan giysilere
- d) Aracın yanma veya devrilme tehlikesinin olup olmadığına

8) Aşağıdaki yaralıların hangisinin sedyesiz olarak taşınmasında tehlike yoktur?

- a) Şoka girmiş olan
- b) Omurga kırığı olan
- c) Kol kemiği kırık olan
- d) Kalça kemiği kırık olan

9) Kaburga kemiği kırıklarında yaralı hangi pozisyonda hastaneye sevk edilmelidir?

- a) Yan yatış
- b) Yüzüstü yatış
- c) Sırtüstü yatış
- d) Oturuş veya yarı oturuş

10) Aşağıdakilerden hangisi ayak bileklerinden sürükleme yönteminde yapılmaması gereken uygulamalardandır?

- a) Kazazedenin baş, boyun ve gövde eksenini bozulmadan sürüklenmesi
- b) İlk yardımcının, kazazedenin ayak kısmına çömelmesi
- c) Kazazedenin ellerinin yanda serbest bırakılması
- d) Kazazedeye yakın mesafede durulması.

11) Bilinci kapalı, solunumu ve dolaşımı olmayan kazazedenin omurliliğine zarar vermeden araç içinden çıkarılması için aşağıdaki tekniklerden hangisi kullanılmalıdır?

- a) Rentek manevrası
- b) Heimlich manevrası
- c) Ayak bileklerinden sürükleme yöntemi
- d) Koltuk altından tutarak sürükleme yöntemi

Yaralının taşınmasında ilk yardımcı kendi sağlığını riske sokmamalıdır. Gereksiz zorlama ve yaralanmalara engel olmak için kurallara uygun davranmalıdır.

12) Buna göre aşağıdakilerden hangisi yaralının taşınması sırasında ilk yardımcının uyması gereken genel kurallardandır?

- a) Yaralıya uzak mesafede çalışması
- b) Daha uzun ve kuvvetli kas gruplarını kullanması
- c) Ani dönme ve bükülmeler yaparak yön değiştirmesi
- d) Yaralıyı mümkün olduğunca çok hareket ettirmesi

13) İlk yardımcı olarak bulunduğunuz güvenli olmayan olay yerinde; kazazedelerden biri başında, boynunda ve sırtında ağrı olduğunu, bacaklarını hareket ettiremediğini söylüyor, ayrıca kazazedenin burnundan ve kulağından kan geliyorsa bu kazazedeyi daha güvenli bir ortama nasıl taşırsınız?

- a) Baş-boyun-gövde eksenini bozulmadan düz pozisyonda sürükleyerek
- b) Kazazedenin gövdesini sağ omuza yerleştirip ağırlığı dizlere vererek
- c) Omuzdan destek verip yürütmeye çalışarak
- d) Kazazedeyi kucağa alıp ağırlığı yüklenerek

Cevap Anahtarı : 1-c 2-d 3-a 4-c 5-d 6-a 7-d 8-c 9-d 10-c 11-a 12-b 13-a

Trafik içerisinde sürücü, yolcu veya yaya olarak yer alırız. Trafik işaretlerini bilmek, kurallara uymak hayati önem taşımaktadır. Trafik kurallarına uyulmadığı zaman, neler olduğunu her gün televizyonlardan izlemekteyiz. Trafik kazalarındaki en büyük kusur, İNSAN faktörüdür. İnsan faktörü içerisinde, sürücüler ilk sırada yer almaktadır. Bilinçli birer birey olmak, trafik kurallarına uymak hem kendi hayatımızı, hem sevdiklerimizin hayatını hem de trafiği paylaştığımız diğer insanların ve canlıların hayatını tehlikeye atmamaktır.

Okumuş olduğunuz bu kitapta, trafikte karşılaşılabileceğiniz bütün trafik işaretleri ve anlamları, trafik kuralları, trafikte diğer sürücüler ve yayalarla trafik adabı çerçevesinde nasıl davranmamız gerektiği, araç tekniği bilgisi ve temel ilk yardım bilgisi konularını işledik. Öğrendiğiniz bu bilgiler ışığında, trafik kurallarına uyan, kendi hayatını ve sevdiklerinin hayatını düşündüğü kadar trafiği kullanan diğer insanların ve canlılarında hayatını düşünen bilinçli bir sürücü olmanız dileğiyle.

KAZASIZ GÜVENLİ SÜRÜŞLER :)



Hız limitlerine uyunuz.



Emniyet kemeri
takılı tutunuz.



Araç kullanırken
telefonla konuşmayınız.



Alkolü araç
kullanmayınız.



Motoristler, motorlu
bisiklet, elektrikli bisiklet
ve bisiklet kullananlar
mutlaka kask kullanınız.

Kendimizi Geliştirmemiz için ;

Soru, görüş ve önerilerinizi 0544 690 75 76 numaralı whatsapp hattımızdan veya info@omuregitim.com mail adresimizden bizlere ulaştırın

Online Eğitim Platformumuz **Esutr** Uygulamamızı Telefonunuza Uyumlu Uygulama Marketlerinden Ücretsiz Olarak İndirmek İçin QR kodları cep telefonunuza okutabilirsiniz.

Uygulamaya giriş için cep telefonu numaranızı kayıtlı olduğunuz sürücü kursundan sisteme kaydettirmeyi unutmayın.

APP STORE



www.esutr.com.tr

GOOGLE PLAY STORE

