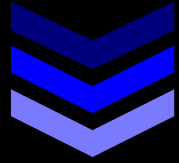


# MOTOSİKLET SÜRÜŞ TEKNİKLERİ



## Alpaslan Kuzucan

Amacım tamamen, hızla yükselen motosiklet sürüş gerçeği içinde, bu işe yönelmiş olan insanlarımızın daha bilinçli olmasına bir katkıda bulunabilmek ve birkaç kazayı da biz önleyebilir miyiz düşüncesidir. Hata ve yanılmalar her zaman olabilir. Gerek benim tarafımdan gerekse ne anlaşıldığı ve hangi şartlarda neler yapılması gerekirdi açısından yanılmış olabiliriz. Okuduklarınızı uygularken lütfen dikkatli olunuz.

[www.alfamotosiklet.net](http://www.alfamotosiklet.net)  
<http://alfamotosiklet.blogspot.com>

## ÖN SÖZ

Bazı sürücüler limitlerini iyi bilirler. Çok az bir kısmı motorlarını limitlerinin üst sınırlarında tutmayı başarırlar. Maalesef birçok sürücü ise sahte bir dokunulmazlık duygusu içindedir. Kendilerini motorlarının kontrolü hakkında şişirilmiş fikirlerle donatmışlardır. Fakat sürüş yeteneğiniz hakkında sahte bir üstünlük duygusuna kapılmak sizi kontrol edemeyeceğiniz durumların içine sokacaktır.

Yeni teknikleri öğrenip kendinizi geliştirmek elbette sınırlarınızı da geliştirecektir ama bu yeni öğrendiklerinizi bir huy haline getirip olur olmaz her zaman üst sınırlarda giderseniz bir gün beklenmedik durumlarda acil olarak elinizde kullanabileceğiniz ne bir ilave yavaş rezervi nede fren yapma marjı kalacaktır. Bu yüzden sürüşünüzü her zaman eleştirerek hiçbir zaman bilinen sınırlarınızın dışına taşmayın. Bu sınırlar içinde kaldığınızda da tamam bana bir şey olmaz ben yolumda yavaş gidiyorum gibi bir rehavete kapılıp zihninizin her an çevrenizin farkında olması durumunu kaybetmeyiniz. Eğer zihninizin alarmda olma durumunu kapatıp muhtemel tehlikeleri değerlendirmiyorsanız içine girdiğiniz bu rehavet durumunda çok büyük bir risk içindesiniz demektir. Hiçbir zaman rehavete girmemek ve her an araştır, tahmin et ve uygula stratejisini uygulayarak savunmada olmak zorundasınızdır.

Riskli davranışlarınızın tehlikelerini küçümsemeyin. Esasen bu tutum usta sürücülerin başlıca kaza yapma nedenidir. Güvenli sürüş ise risklerin yönetiminden gelmektedir. Sürüşte her davranışınız ekinde bir risk taşır. Kör bir viraja keskin bir tarzda dalmak çok yüksek risk taşır. Risk yönetimi demek hareketlerin ekinde mevcut risklerin iyi hesap edilmesi, ön analizle gerekli önlemlerin tehlikeyi bertaraf etmek için alınmış olması demektir. Hedef tam güvende olarak ve diğerlerine de rahatsızlık vermeden sürüş yapabilmektir.

İleri seviye sürüş tekniklerinin ancak olumlu tavrınız, sürekli zihinsel yoğunlaşmanız, eleştirel öz farkında olmanızla ve hepsinin üzerinde kendinizi kontrol edebilmenizle desteklendiğinde sizin güvenliğinizi sağlayacağını ve kaza yapma riskinizi azaltacağını her zaman hatırlayınız.

Saygılarımla,

Alpaslan Kuzucan

## ÖN BİLGİLER

Genellikle ilk motor sürücülükleri boş alan ve parklarda başlar ama siz bu işi profesyonel eğitmenlere bırakınız ve düzgün bir temel sürüş eğitiminden mutlaka geçiniz. Buradan edineceğiniz doğru alışkanlıklar yaşam boyu sizi koruyacaktır. Doğru motosiklet tipiyle bu işe başlayınız. Yeni başlayan biri olarak birçok hatalar yapmağa namzetsiniz çünkü motor sürücülüğü diğer vasıtalarından daha çok pratik ister. Bu yüzden hatalarınızı kaldıracak, bunlara izin verebilecek, gazını kontrol edebileceğiniz küçük bir motorla başlamanız çok yerinde olacaktır.

### A. Motorun sürüşe hazır olup olmadığını kontrol edin.

1. Lastikler, jantlar
2. Kumandalar(elcikler ve pedallar, kablolar, borular, gaz)
3. Işıklar(akü, far, sinyaller, aynalar)
4. Yağ(sevİYeler)
5. Şase(çerçeve, süspansiyon, zincir vs.)
6. Dayamalar(merkezi ve yan ayak)

**B. Donanımlarınızı ihmal etmeyiniz.** Motordan düşmek can yakar ve park etme hızlarında bile yol sürtünmeleri bedeninize ciddi zararlar verebilir. Bu yüzden her zaman koruyucu giyimlerinizi tam giyinin. Her şeyden önce yüksek risk içeren bir aktivite olan motor sürücülüğünde kendinizi uygun güvenli sürüş donanımları ile donatmış olmak zorundasınızdır. Yaralanmanızı engelleyebilecek bu donanımlar:

1. Başlık
2. Koruyucu ceket ve pantolon
3. Eldiven
4. Bot

**C. Kendi boyunuza ve motorun boyuna göre bu iş bazen değişkenlik gösterebilir ama motora soldan, ağırlığınızı hafifçe tanka eğilerek ve/veya gidona verip motoru dengeleyerek binilir.** Tüm ağırlığınız sol bacakta olarak sağ bacak kaldırılıp motorun üstünden aşırılır. Burada bacağın yeterince kaldırılması önemlidir.

. **Motora merkezi konumda dik oturun.**

. **Pedallara ayaklarınızın ayaları ile sağlam basın.**

. **Kumandaların kolaylıkla erişebileceğiniz şekilde ayarlı olmasına dikkat edin. Elcikler omuzlarınızdan bileklerinize doğru kollarınızın eğimi ile aynı doğrultuda ayarlanmalıdır.**

. **Kollarınızı ve omuzlarınızı kasmayın. Gevşek tutun. Başınızı omuzlarınızın içine çekmeyin.**

. **Elcikleri çok sıkmayın. Sıkarsanız, bu hareketiniz, dönüşlerde dönüş hattınızın açılmasına sebep olur.**

. **Rahat bir şekilde tutun, gidona asılmayın yâda dayanmayın.**

. **Motoru bacaklarınızla sıkı tutun. Karın kaslarınızla bu durumu destekleyin.**

. **Öne veya arkaya ağırlık kaydırmalarını belinizden eğilerek yapınız. Kalçalarınızı sele üzerinde öne yâda arkaya kaydırmaya çalışmayınız.**

Motora oturduktan sonra bir müddet motosikleti hissedin. Aynaları ayarlayın. Pedalların pozisyonları ve diğer kumandalarla bir tanışma yapın. Her motor farklıdır bu yüzden bu tanışmaya ayıracağınız zaman güvenli bir sürüş için çok önemlidir.

En son gaz, fren, debriyaj ve değiştirme mekanizmalarına kendinizi alıştıırın.

### Kumandalar:

- . **Sol elcik(manet): Debriyaj**
- . **Sağ elcik: Ön fren**
- . **Sağ pedal(peg): Arka fren**
- . **Sol pedal: Vites**
- . **Sağ gidon elciği(barı): Gaz kolu**

**D. Sağ el gaz ve ön freni idare eder.** Yani hızlanma, yavaşlama ve durma. Gaz kolunu kendinize çevirince hızlanma olur aksi yönde ise yavaşlama olur. Motorların gazları hassadır ve az bir çevirme çok ivmelenme demektir. Bu durum motor hacmi büyüdükçe örnek olarak 1000cc racingler de gelişi güzel gazla oynanamaz halini alır.

**Sağ el ön freni de idare eder.** Elciği sıkmak frenleme, salmak ise frenlemeyi terk etmek demektir. Çok sert sıkarsanız lastikleri kilitler ve kaymalara sebep olursunuz. Birçok motor iki parmak kullanımına uygundur ancak iki parmakla çekilemeyecek kadar sert tiplerde dört parmak kullanılır. Kendinize uygun olanı seçin.

**Sağ ayak arka freni idare eder.** Arka fren her ne kadar ön fren kullanıldığında daha az tesirli hale gelse de(ağırlığın öne transferi) gevşek zeminlerde ve yavaş sürüş manevralarında arka fren önemlidir. Birde chopper tipi motorlarda arka fren öncelikli kullanılır. Chopper tipi motorlarda ağırlığın çoğu arkaya verilmiştir. Bunun dışında durdurma gücünün çoğunu ön sağlar ancak en kısa mesafede duruşu her iki freni birlikte sıkarak sağlarız.

**E. Debriyaj sol elle idare edilir.** Birçok cadde ve spor tip motorda iki parmakla kullanım yeterlidir ama siz beden yapınıza ve motor yapınıza en uygun gelen tarzı seçiniz. Debriyajı, aktarmayı motordan ayıran ve birleştiren unsur olarak kabul edin. Yani motorun dönüşünü tekerlere aktaran organların kumandasıdır. Bu kolu çektiğinizde ayırım olur(motor vitesinde olsa dahi) ve bıraktığınızda birleşme. Arasında kavrama noktası vardır. Bu noktada yavaş ve hassas olunmalı ve bu yüzden talimler yapılmalıdır. Debriyaj kolunu düz bir elektrik düğmesi olarak değil de sanki regülatörlü, karartmalı aydınlatmalı bir elektrik düğmesi gibi düşünün.

**F. Motosikletlerin vites sistemi arabalardan farklıdır.** Prensiptir aynıdır ancak yapılışı sol ayağınızla kumanda pedalını aşağı ya da yukarı hareket ettirmekle olur. Genellikle 1 en dipte sonra yukarı doğru boş sonra yine yukarı doğru 2, 3, 4, 5 ve altıdır. Değiştirme şu sıra ile olur:

1. Debriyajı çekin(sol el ile)
2. Vitesi değiştirin(sol ayak ile)
3. Debriyajı düzgünce bırakın

Debriyajın birleştirmesi esnasında ya da ayırması sırasında ki bu aynı kavrama noktasının üstü ve altıdır hafif gaz beslemesi işlemin yumuşak tarzda olmasını sağlar. Ne motoru bağırtacak kadar nede bayıltacak kadar geç değişim yapmayınız.

**G. Motorunuz yan ayak kapanmadan eğer boşta değilse çalışmayacaktır.** Şayet boşta çalıştırıp yan ayağı kapamadan vites takarsanız motor stop edecektir. Öyleyse yan ayağı kapamadan kalkışa geçmeyiniz. Bu kontrol sistemi kazaların önlenmesi amacıyla konulmuştur.

Motorun anahtarını \*on\* konumuna getirin ve marş düğmesine basınız. Motor alır almaz(çalışınca) marşı bırakınız yoksa marş motorunu dağıtabilirsiniz. Vitesi boştan 1 e alınız. Göstergelerde öncelikle hızınızı ve motor devrini gösterenleri kontrol ediniz sonra yağ basıncı ve hararet, yakıt varsa lastik havaları göstergesini kontrol edip her şey yolunda ise motorun ısınmasını takiben kalkışa başlayınız. Enjeksiyonlu makineler düz yolda genellikle kalkışta gaz beslemesine gereksinim duymazlar. Burada önemli olan motorun yeterince ısınmış ve motor yağının tüm motor parçalarını yağlamış duruma gelmesidir.

Yukarıda bahsedildiği gibi zamanımızda birçok motorun yan ayağı kapatılmadan vites çalışması söz konusu değildir ama hala eski sistem motorlar varsa bu ayağı debriyajı bırakmadan evvel kapatmış olduğunuzdan emin olunuz aksi takdirde kaza yaparsınız.

**H. Motoru hareket ettirdiniz, işte bu ana kadar yaptığınız çalışmaların meyvesini şimdi göreceksiniz.** Kumandaların nerede olduklarını, ne işe yaradıklarını ve nasıl kullanıldıklarını hatırlayınız. Eğitim size bunların karşılıklı olarak ve akıcı bir şekilde kullanılması alışkanlığını sağlayacaktır. Motoru kaldırdınız hemen iki ayağınızı pedallara yerleştirin. Yerlerde gereksiz sürtme olmamalıdır. Bu dengenizi bozabilir. Gazı çok hafif hatta rölantide kullanıyorsunuz. Dönüşler yapmayın, şimdilik düz gidin ve süratiniz 10-15 km yi geçmesin. Bisiklet sürüyor gibi hafif olarak elciklere kontra baskı verip motorun tepkilerini görünüz, dönmeye çalışmayınız. Motorda dönüş kontra dediğimiz bir teknikte olur. Sola dönüş için sol elcik sağa dönüş için sağ elcik ileri doğru itilir. Siz dönmeye çalışmadan çok hafif elcikleri iterek olayı hissediniz. Bu durum kaslarınızın hafızasına yerleşsin. Acele yok. Tekrar düşünmeyi de bırakın sadece hissedin. Motor ne yapıyor beden hareketlerinize ne tepki veriyor.

## **İ. Ustalaşmanız gereken üç ana konu vardır diğerleri zamanla gelir.**

- 1. Vites değişimi**
- 2. Frenleme**
- 3. Gaz verme**

### **VİTESLERİ KULLANMAK**

#### **Yükseltmek:**

Düzgün vites yükseltmek demek devir düşmesine izin vermeyecek oranda hızlı bir şekilde vitesi yükseltmek demektir. Debriyajın dişlileri ayırarak gücü aktarım organından alması ile olur. Bu arada ki güç kesintisi motoru ve üzerindeki etkilere. Ağır değişim devrin düşmesine ve debriyajın tekrar kavramasından sonra motorun teklemesine neden olur. Debriyajı sıkarken bir an gaz kesin ve debriyajı bir iki santim çekerek(debriyaj kolunun kavrama noktası nasıl ayarlanmışsa ona göre) değişimi yapın ve debriyajı salarken gazı tekrar uygun oranda vererek kavramanın sarsıntısız olmasını sağlayınız.

- 1) Debriyaj kolunu maksimum hassasiyet için parmak uçlarınıza en yakın yerde tutunuz.**
- 2) Vites değiştirme pedalını önceden sol ayak başparmağınızla yükleyiniz.(Boşluğunu alınız).**
- 3) Gazı %30 gibi kesiniz.**
- 4) Debriyajı gücü arka tekerden ayırmaya yetecek oranda çekiniz. Elciğe kadar çekmeniz gerekmez. Bazı motorlar tam gazda debriyajın çekilmesine gereksinim duymazlar. Bazıları çok az bir dokunmaya gereksinim duyarlar.**
- 5) Vites değişim pedalının yüklenmesi ile değişim olabilmelidir. Bazı motorlarda bu yüklenmenin dozunun daha fazla olması gerekebilir.**
- 6) Debriyajı düzgün bir tarzda bırakınız, bu esnada da gazı açarak vites yükseltme işlemini tamamlayınız.**

#### **Düşürmek:**

Vites düşürmek motoru gelecek bir duruma hazırlamak ve gerekli devire düşürmektir. Bu durum dönemeç olabilir, bir yokuş yâda iniş olabilir yâda kavşak olabilir vs.

Burada da önemli olan motor devrini çok düşürerek bu değişim sonucunda debriyajın bırakılarak tekrar kavramanın sağlandığı an da motoru ve üstündekileri sarsmamaktır.(Kaskların birbirine çarpışması). Şayet arka tekerden vites düşürme sonunda bir sekme sesi alırsanız siz devri yeterince doğru ayarlayamıyorsunuz demektir. Bu sekme sesi arka tekerin anlık kilitleme sesidir. Motorun devrinin yol süratine uydurulmasından oluşan bir durumdur.

Vites küçültürken ara gazı veriniz. Bu gazın %50 oranında hızla açılıp kapanması ile yapılır. Bilekten yapılan bir harekettir. Bu motor devrini debriyajı bırakmadan önce alt vitese uyarlamak amacıyla yapılan bir harekettir. Vites yükseltirken takometreden devrin ne kadar düştüğüne bakın ve düşürürken bu oranda devri yükseltici ara gazını veriniz.

#### **Vites küçültme işlemi toplam bir saniyeyi geçmemelidir.**

- 1) Gazı hafifçe kesiniz.**
- 2) Debriyajı gücü arka tekerden ayırana kadar çekiniz.**
- 3) Gazı toplam elcik dönüş çapının yarısı oranında aç kapa yapınız.**
- 4) Yeni alt vites için değişim pedalına basınız.**
- 5) Debriyajı düzgünce bırakırken gazı açınız.**

Vites küçültme motor freni yâda motor kompresyonu(sıkıştırması) denen frenlemede de kullanılır. Ama bu tip motor frenlemesini küçük hız değişimleri için yapınız. Bunun dışında durmak için veya yavaşlamak için frenleri kullanınız. Toplu sürüşlerde motor freni ile yavaşlama yapmadan önce frene hafifçe basarak arkanızdaki sürücülerini fren lambalarınızla uyarınız.

Ara gazının ve frenlemenin birlikte yapılması zor bir iştir. Alışkanlık ister. Bu durumda frene işaret ve orta parmağınızla basarken başparmak ve diğer dış parmaklarınızla da(yüzük ve küçük parmak) gidonu tutunuz. Bu el alışkanlığını kazanmak zaman alır. Genellikle önceleri parmaklara kramplar girebilir ve dış parmaklarda kilitlemeler olur ama geçer. Frenlemede kullandığınız iki parmağı hafif bükülü olarak tutunuz ki bu onları gaz kolunun hareketlerinden ayrı tutabilsin. Bu arada da her zaman olması gerektiği gibi üst bedeninizi gevşemiş, rahat bir vaziyette tutunuz ve gidon elciklerine abanmadan duruşunuzu muhafaza ediniz.

#### **Vites Küçültürken Ara Gazı:**

Bugünün spor motosikletleri slipper(kaydıran) debriyaja sahipse de bazı durumlarda vites küçültmenin yumuşak bir geçişle olması hala dönemeç girişlerinde uygun teknikle olur. Burada anahtar işlem motor devrinin motorun gidiş süratine uygun hale getirilmesi yani senkronize edilmesidir. Bu basit bir iş gibi gözükebilir ama ancak talimle doğru yapılabilir bir seviyeye ulaşılabilir.

Senkronize olmayan bir vites küçültmede arka savrulur, yılankavi hareketler yapar. Debriyaji bırakmanızı birlikte yavaş dönen motor arka lastiğin hızını hızla yavaşlatır. Sekme ve /veya savrulmalar oluşur. Burada yapılması gereken iş ara gazının verilmesidir. Böylece motor devri yükselir ve debriyaji bıraktığınızda devir vites ve tekerleklerin hızına uygun hızda olur. Örneğin 70 km hızla seyrediyorsunuz ve motor devride dakikada 5000, vitesi küçültmek devri 6500-7000 gibi bir devire yükseltecektir. Ara gazı vermezseniz gazı kapattığınızda yavaşlatılmış süratine düşen motor devri seyir süratine göre çok aşağıda olacağı için motor sarsılacak belki arka teker kilitleyerek kayacak yâda savrulacaktır. Bu sebeple motor devri ara gazı ile yükseltmeden debriyaji bırakılmamalıdır. Talimlerle bu konuda kendinizi geliştirebilirsiniz ve seri bir şekilde vites küçültme esnasında ara gazı verebilirsiniz. **Debriyaji çekin ara gazını ani bir bilek hareketi ile verin vitesi küçültün ve debriyaji düzgün bir şekilde bırakın.**

Eğer dört parmakla ön fren kolunu sıkıyorsanız ara gazı vermeniz pratik olarak imkânsızdır. Bu sebeple iki parmakla fren yapmaya kendinizi alıştırmın. Elin bu şekilde kullanımı zaman alır. Talimlerle aylar içinde alışır. İki parmak kapalıyken diğer iki parmağın açık şekilde eş zamanlı farklı işler yapması talimlerle olabilecek bir alışkanlıktır. Bu talimleri önce motorunuz duruyorken yapınız sonra çalışırken yapma talimlerine geçiniz. Ayrıca sıkışık trafikteki dur kalk sürüşlerde iki parmağınızın devamlı ön fren kolu üzerinde durması daha hızlı reaksiyon demektir. Herhangi bir kaza esnasında kapalı olan iki parmağın fren kolunun sıkışması ile zarar göreceğini öne sürerek frenin dört parmakla sıkılmasını ön gören ekollerde vardır. Ben iki yâda tek parmağı tercih ediyorum neticede motoru bir düşme anında kasılmayıp zamanında bırakmasını da bilmek gerek. Bu bırakmada başta eller gelir. Sonra bedenen motordan açılır ki darbe sizi havada dönüp motorun önüne düşürmesin. Motor daima önünüzde kalsın. Ayrıca performans motorlarda yarım boy elciklerde kullanılmaktadır. Tercih sizin.

Birçok spor motorda gaz aralığı çok kısadır ve motor devrini seyir süratine uydurmak için gaz kolunu fazla çevirmeğe gerek yoktur. Vites küçültmeyi yumuşak bir geçişle yaptıktan sonra frenleri devreye sokun. Vites küçültürken frenleri hafifçe sıkın. Pistlerde yapılan yüksek devir ve sert frenlemedir. Caddelerde ise bu daha evcilleştirilmiş tarzda olmalı ve bunu yapabilmek içinde yeterince talimle ustalaşmış olunmalıdır. Talimlere düz bir yolda ve orta devirlerde başlayın. Temel olarak vitesi küçültün ve debriyaji bırakırken ara gazı ile motor devrini uygun seviyeye yükselterek yapabilirsiniz. Boş bir yol olsun.

Slipper debriyaji olan motorlarda ara gazı vermeyip debriyaji daha yavaş bırakmak da mümkündür. Bu frenlemeye de yardımcı olarak kullanılmaktadır. Bilhassa son vites küçültmede bu teknik faydalıdır. Ön freni daha erken bırakmanızı sağlar. Önün üzerinden kritik bir noktada yük almış olursunuz. Fakat bu teknik pistlerde uygundur ve ara gazına göre çok daha fazla zihinsel yoğunlaşma ister. Şasenin nasıl etkilendiğini deneyip görmüş olmanız gerekmektedir. Bunun için ara gazı kullanmadan yapılan bu işlemi düz bir boş yolda talim yaparak deneyin. Uç durumlarda yarışçılar debriyaji arkayı dışa atmak için sert fren esnasında kullanırlar, bu motoru dönüş yayına önceden oturtmak içindir.

Kapanan dönüşlerde son vites küçültmenizi, girişteki süratiniz kapanan çıkışa göre fazla ise iz frenlemesi olarak kullanabilirsiniz. Sürücüler genellikle çıkışı girişte vites küçültme yapmamak için feda ederler. Vitesi çıkışa göre çok yüksek bırakırlar. Ama yeterince usta iseniz frenleme sırasında şaseyi rahatsız etmezsiniz ve iz frenlemesi esnasında vites küçültme yapabilirsiniz. Dönüşe yatmış vaziyette vites küçültmek kapanan dönüşlerde tek seçim gibi gözükse de bu durumdan kaçınmak elinizdedir. Hala dik konumdayken ve fren yapıyorken son küçültmenizi yapın. Bu noktada debriyaji tamamen bırakmak durumundaysanız motor hızı kırmızı hattı bulacaktır. Burada hile ara gazıdır. Ara gazı motor devrini daha sonra sizin virajda ihtiyacınız olan seviyeye çıkarmalıdır, sonra debriyaji düzgünce ve kademeli bırakın öyle ki motor devri sizin dönüş için yaptığınız frenlemeye uyumlu olsun. Bu çok iyi debriyaj talimi ister ve zaman alır fakat sizin iz frenlemeniz esnasında vites küçültmenize de olanak sağlar.

**Her vites küçültmede ara gazı vermek şart olmasa da bunu o kadar sıkı talim edin ki artık düşünmeden yapar hale gelin.**

#### **Fren Yapmak:**

- . Gazı kapatın. Ön frenle başlayın. Ön fren kolunu ani bir hareketle kapmayın. Önce hafif dokunun (%20)kafa biraz dalınca daha sıkı(%80) sıkabilirsiniz. Tekerleri kilitlemeden.
- . Bu işlem esnasında gözünüz ileride ve yol yüzeyinde olsun. Kayganlık belirtisi veren yol yüzeyi renk ve desenlerinden ön tekeri uzak tutunuz.
- . Kaygan zeminde acil frenleme gerekirse frenleme yerine kıvrılarak boşluklara kaçmanız daha uygun olabilir.
- . Yokuş aşağı gevşek zeminlerde arka frenle birlikte vites küçültmek motor freni yapmayı tercih ediniz. Ön frene dokunmayınız.
- . Bir seneyi doldurmadan yolculu sürüşler yapmayınız. Dinlemeyip yaparsanız yalnızken yaptığınızdan daha önceden fren yapmaya başlayınız.

. Duruş yapacaksanız debriyajı çekip 1. vitese kadar vitesleri düşürünüz. Aksi takdirde tekrar kalkışta motoru stop ettirirsiniz.

#### **Maksimum Frenleme:**

- . **Gazı kapatın.**
- . **Ön freni biraz sıkın.**
- . **Arka freni sıkın.**
- . **Ön freni daha fazla sıkınız.**
- . **Motoru teklemeye düşürmeden veya stop ettirmeden debriyajı çekiniz.(Vitesli motorlarda).**
- . **Vites ve aynalarla uğraşmayınız.**
- . **Tekerleri kilitleyip kaydırmaktan kaçınınız.**
- . **Motoru düz bir hatta ve dik tutunuz.**
- . **Gözünüzü ilerinizden ayırmayınız.**
- . **Acil durumlarda motor tam durduğunda sol ayağınızla yere basınız sağ ayağınız arka fren pedalı üzerinde hazır olsun.**

**İpucu:** Kuru havalarda ön freni ağırlıklı kullanın(%80) ve hedefiniz en çabuk olarak en kısa mesafede durmak olsun. Yağışlı havalarda, ıslak zeminlerde ön fren ağırlıklı fren yapılmamalıdır. Eşit dağılım (%50-50) tavsiye edilir ve duruş süresi iki misline çıkarılır. Islak havalarda ön tekerin kontrolünü kaybetmek çok kolaydır. Bu yüzden kaygan zeminlerde hızınızı düşürün ve takip mesafenizi azaltın.

#### **Durmak:**

- . Dengeyi muhafaza ederek motoru dik konumda tam duruşa getiriniz.
- . Tam duruş gerçekleştiğinde iki ayağınızla birden yere basınız.
- . Ayaklarınız tüm alt yüzeyi ile yere basınız. Parmaklarınızla yâda ayağınızın yarısıyla değil. Bunu yapamıyorsanız motor size yüksek geliyor demektir. Bu şekilde kullanmayın.

#### **Dönüş Yapmak:**

##### **Teknik:**

- . **Selede ağırlığınızı aktarınız.**
- . **Dış(dönüşün aksi yönündeki) taraftaki dizinizi tanka bastırınız.**
- . **İçteki(dönüş tarafındaki) pedala ağırlığınızı veriniz.**
- . **Kontrayı basınız. Sağa dönüş için sağ elciği sola dönüş için sol elciği ileri itin.**
- . **Virajın tam ortasına gelip çıkışı gördüğünüzde dış taraftaki pedala ağırlık vererek motoru dik konuma getirin ve doğru bir şekilde pozitif gazlamaya geçiniz.**

##### **Prensipier:**

- . **Gözlemek:** Her şeyden önce aynalardan kontrol ediniz. Dönüş yapmanınız yoldaki pozisyonunuzu, hızınızı ve yönünüzü değiştirecektir. Bu yüzden hareketinizi emniyete almak durumundasınız.
- . **Sinyal vermek:** Yoldaki araçlar dönüş niyetinizi sinyal vererek belli edin.
- . **Manevra yapmak ve pozisyona girmek:** Hareketinizle motoru dönüş pozisyonuna sokun; sol dönüş için hattın sol çeyreğine sağ dönüş için hattın sağ çeyreğine geçin.
- . **Hız:** Yavaşlamaya başlayın(önce ön fren sonra onu arka fren takip etsin) ve vites küçülterek dönemeci almağa hazırlanın. Doğru yaklaşım çok önemlidir bu sayede bakmak ve görmek için ve gördüğünüz, üzerinize gelen tehlikelere karşıda zamanında reaksiyon göstermek için yeterince vaktiniz olsun.
- . **Bakın:** Dönüşten vazgeçmek için çok geç olmadan yaşam kurtarıcı bir bakışla çevrenize son bir kere bakın. Sağ dönüşlerde dış kenarınızı sol dönüşlerde iç kenarınızı kontrol ederek sizi sıkıştıran var mıdır emin olun.
- . **Kontrol:** Dönüşü tamamladığınızda da arkanızı tekrar kontrol edip sinyalinizi söndürmeyi unutmayın.

**İpucu:** Ağır motorlarda veya yolculu sürüşlerde doğru vitese düştüğünüzden bilhassa emin olunuz. Dönüş sizin öngördüğünüzden daha dar çıkıp hızınızı düşürdüğünde tekrar bu hızdan motoru kaldıracak doğru vitesle olmak bazen lüzumsuz yaralanmalara bazen de yaşam kayıplarına engel olur.

#### **DEFANSİF SÜRÜŞ**

Sadece okuyarak ve seyrederek yön verme, gazlama, frenleme ve denge gibi sürüş becerilerini kazanamazsınız.

Okuyarak ve izleyerek kulak ve göz dolgunluğunuz olur ki buda eğitime çok yardımcı bir faktördür. Ancak uygulama şarttır fakat sürüş kontrolü sizin kendi yapabildiklerinizi bilerek o sınırlar içinde sürüş yapmanız ve bunlarla birlikte **trafik** kurallarını bilip onlara uymanızla başlar. Bilgi ve beceri sınırlarınızın içinde kalarak sürüş yapınız.

- 1. ÇEVRENİZİ SÜREKLİ ARAŞTIRIN,**
- 2. DURUMUNUZU DEĞERLENDİRİN,**
- 3. DEĞERLENDİRMELERİNİZİN SONUCUNA GÖRE STRATEJİ UYGULAYIN.**

**A) Çevre araştırması:**

1. Karşıdan gelen ve sola önünüze doğru dönme ihtimali olan trafiği
2. Sağınızdan yâda solunuzdan gelmekte olan trafiği
3. Arkanızdan yaklaşmakta olan trafiği
4. Tehlike arz edebilecek yol şartlarını araştırın.

**B) Durum değerlendirmesi:**

1. Duran nesnelere – çukurlar, orta ve yan kaldırımlar, köprüler, telefon direkleri, ağaçlar
2. Trafik kontrol cihazlarını – ışıklar, işaretler, yol çizgileri
3. Diğer araçlar, yayalar, hayvanlar – aniden önünüze atlayabilirler, değerlendirin.

**C) Strateji uygulaması:**

1. Orada olduğunuzu ışık veya korna çalarak belli ediniz
2. Hızınızı gaz açarak, kapatarak yâda durarak ayarlayınız
3. Pozisyonunuzu ve/veya yönünüzü ayarlayarak uygulamayı gerçekleştiriniz.

Ne kadar dikkatli olsanız da kendinizi zor durumlarda bulacağınız zamanlar gelecektir. Bu zor durumlardan kurtulabilmeniz sizin çabuk ve doğru reaksiyon gösterebilme yeteneğinize bağlıdır. Genelde kazalar sürücü kaza kaçınıcı manevralarda yeterince usta olmadığından olmaktadır. Ne zaman ve nasıl durulacağını yâda kıvrmanız gerektiğini bilin.

Durmak yâda kıvrıp etraftan dolanmak; bu iki beceri kazaları önlemede en kritik yerdedirler. Her zaman durmak mümkün olmayabilir bu sebeple engelin/tehlikenin etrafından dolanabilmelisiniz. Bu temel becerileri kazanmadan trafiğe çıkmayınız. İlaveten duruma göre çabuk karar vermek de çok önemlidir. Çabuk karar verebilme becerisinin de kazanılmış olması gerekir.

Bakışlarınızla önünüzü çok iyi tarayınız. Hiçbir objeye bakışlarınız iki saniyeden fazla sabitlenmesin. Ayrıca aynalardan her 7-10 saniyede bir arkanızı kontrol altında tutun. Aynalardan gördüğünüz arkanızdaki nesnelere size olan mesafelerini doğru tahmin etmeyi öğreniniz.

**Talim Önerisi:** Durduğunuzda arkanızda duran bir aracı aynanızdan görün ve zihninizde aranızdaki mesafeyi tahmin edin. Daha sonra başınızı çevirip bu araca fiilen bakın ve tahmininizde gerçeğe ne kadar yaklaşmış olduğunuzu görün. Bu araştırmayı tahminlerinizi keskinleştirenceye kadar sık olarak yapın. Yine de, tahminlerinizde gerçeğe yakın gibi değerlendirme ustalığına erişmiş olsanız da hat değiştiren ekstra mesafe bırakın.

## **SARSMADAN SÜRÜŞ SANATI**

Motosiklet üzerindeki oturuş şekliniz motorunuzun yönetimini direk olarak etkiler. Maalesef birçok insan doğru oturma şeklini hiçbir zaman öğrenmezler.

Performans motora mümkün olduğunca öne, kemer kavuşma çizginizi tanka bastırır şekilde oturunuz. Öne eğiliniz ve tankın üzerinde başınız camın arkasında kalacak şekilde durunuz ama tankın üzerine abanmayınız, karın kaslarınızla kendinizi tutunuz. Öyle ki ellerinizi elciklerden çekseniz de pozisyonunuz bozulmasın. Bunu motor dururken çalışarak karın kaslarınızın bu alışkanlığı kazanmasını sağlayınız. Ancak 183cm den daha uzunsanız bu durum sizi uzun mesafede yoracaktır. Dirsekleriniz kırık dizlerinize değecek şekilde olarak sürüş yapılır. Yavaş sürüş kontrolü ve kaygan zeminde sürüşte de öne doğru oturulması kontrolün sağlanması açısından avantajlıdır. Ama bu durumlarda öne eğilme yoktur. Dik oturulur tıpkı frenleme esnasında ve dönemeçlerde yapıldığı gibi. Esas olarak herkes için tek bir kural vardır denemez. Mesela tur tipi bir motorla uzun yol yaparsanız size nasıl rahat geliyorsa ve yormuyorsa ona göre oturunuz.

Kötü zeminlerde sürüş yaptığımızı farz edelim ve düz bir hatta nasıl yumuşak bir tarzda sürebiliriz konusuna



odaklanalım. Burada performans motor sürüşündeki kapanmayı bir kenara bırakarak aşağıdaki önemli noktalara yoğunlaşalım:

- . Kumandaları en iyi kullanabileceğiniz ve nereye gittiğinizi en iyi görebileceğiniz pozisyonu bulun.
- . Motor üzerinde rahat olun ve bacaklarınızın ikinci bir süspansiyon görevi yapmasına izin verin.
- . Dirseklerinizi kilitlemeyin; bu size yönlendirme üzerinde iyi bir kontrol sağlamanız için gereklidir ayrıca elciklere stres geri beslemesi de yapmamış olursunuz.

Ayak pedalları(pegler) üzerinde biraz baskı uygulayın. Bu baskı sizin sele üzerinde hafifçe oturuyor olmanıza yetecek kadar olmalıdır. Dizlerinizle tankı sıkıca tutunuz ve dirsekleriniz serbest olsun. Gidonun elciklerine dayanmak virajda kontrolü yok eder ve düz yolda ise motorda salınışlara sebebiyet verebilir. Dizlerin tankı tutması baldırlarınızın aktif süspansiyon görevi görmesine olanak sağlar, sırtınızı destekler. Bu da dirsek ve omuzlarınızın serbest kalmasını sağlayacaktır. Bu şekilde çatal ve şok altınızda bağımsız olarak çalışabilir. Bir jokeyin atını dörtnale kaldırmasındaki gibi sizde motorunuzla bir uyum içinde olmalısınız. Bu hem size hem de motorunuza işleri kolaylaştıracaktır. Böylece motorunuz engellere karşı daha yumuşak tepkiler vererek sizin de motor üzerinde sağ kalabilmek için akrobasiler yapmanıza gerek bırakmayacaktır.

Yapınıza uygun tarzda bükülmek yerine camın altına girmeğe kendinizi zorlarsanız bu durumda da kendiniz için rahat olan bir şekil bulmalısınız. Dirsekleriniz gevşek ve sürüşünüz rahat olmalıdır. Uzun boylu sürücüler kendilerini sele üzerinde geri itmek mecburiyetindedirler. Kısa olanlar öne doğru oturmakla daha mutlu olacaklardır.

Fren yaparken gevşemiş ve rahat olacak şekilde dik olarak oturun. Tam şekil motorun tipine ve sizin fiziksel özelliklerinize bağlıdır. Dik oturduğunuzda öne doğru gelme durumunuz olur ama kemer birleşim noktanızın tanka dayanması gerekmemektedir. Ancak oturuşunuzun, dizlerinizle hız kesilmesinin yaratacağı güçleri dengeleyecek oranda tankı sıkı tutabileceği bir pozisyonda olması gerekmektedir. Bu dik konum gidon üzerine ani ve sert bir savrulma ile eğilmenizi engelleyecek sırt desteğini de size sağlayacaktır. Ancak çok sert frenlemelerde çok dik oturmaktan kaçınınız, bu sizin frenleme gücülerinin bir kısmını kollarınıza almanızı ve cam üzerinden ileri doğru motorun üstünden uçmanıza sebep olabilir. Frenleme sırasında vücut ağırlığınızın bir kısmını bacaklarınıza alınız, burada önemli olan çuval gibi tüm ağırlığınızla selenin üzerinde oturuyor olmamanızdır. Bunun amacı da dönüş safhalarına sizin hazırlanabilmenizi engelleyebilecek frenleme ve süspansiyon hareketlerinin geri dönüşüm etkilerini asgariye indirmektir.

Frenleri düzgünce kullanarak süspansiyonları dönüş için hazırladınız, birçok sürücü burada tam dönüşe başladıkları anda oturuş pozisyonlarını değiştirmek gibi bir hataya düşer. Ve motosikletin ayarlanmış olan süspansiyon dengesini tekrar bozarak kararsızlaştırırlar. Doğrusu ise en geç olarak frenleri bıraktığınız anda oturuş pozisyonunuzun ayarlanmış olmasıdır. Tabi tam pozisyon alma motor tipine göre yapılır. Spor motosikletlerde kollarınızın dirsek ile bilek arası olan ön kısımlarını elciklerle aynı seviyede ve doğrultuda tutmanız gerekir ki size kontrada maksimum destek sağlayabilsinler. Eğer motorla vücudunu dönüşlerde bir doğrultuda tutanlardan iseniz kol ve bacaklarınızın altınızdaki motorun rahat çalışmasını sağlayacak şekilde aktif süspansiyon işlevini yapmasına izin veriniz. Şayet motordan viraj içine sarkarak dönecekseniz bu pozisyona dönüş başlamadan geçmiş olmanız şarttır. Dıştaki bacağınızla motorun tankına sıkı sarılın ve dirseklerinizin serbest durumunu muhafaza edin. Yine tam doğrulmadan merkezi konum oturma pozisyonuna geçemeye çalışmayınız.

Şunu unutmayınız: Dönüş esnasında neler yapmak durumunda olursanız olun yâda nelerle karşılaşırsanız karşılaşın sizin durumunuz(pozisyonunuz) her zaman kumandaları rahatlıkla kontrol edebileceğiniz bir durumda olmalıdır. Başınız dönemecin içine doğru rahatlıkla çevirebileceğiniz bir durumda olmalıdır- bunu virajın tam ortasında tankın üzerine yatmış durumda iken yapmaya çalışın. Kollarınız kasılı olmamalıdır.

Rahat bir pozisyonu muhafaza edebilmek çabuk yorulmanızı da engelleyecektir.

### **Rahat bir pozisyonda olmak ve dirseklerin gevşek olması neden bu kadar önemlidir?**

İki sebebi vardır:

- 1. Gevşek, kırık vaziyette tutulan dirsekler aynen kırık dizlerimiz gibi amortisör vazifesi görürler.**
- 2. Eğer dirseklerinizi kilitler ve gidon elciklerine dayanırsanız motordan gelebilecek her yol sarsıntısını aynen gidona aktarırsınız.**

Dirsekleri kırık ve serbest tutmakla yönlendirmeyi kol kaslarınızla yaparsınız hâlbuki dirseklerinizi kilitler ve kollarınızı kasarsanız yönlendirmeyi omuzlar ve sırtınızla yapıyor olursunuz- bu da neredeyse imkânsızdır. Bu şekilde doğru ve tam bir yönlendirme yapılamaz.

Gidonlara yüklenmemek, dirseklerin kırık ve kolların gevşek tutulması zamanla kazanılan bir alışkanlıktır. Kendiliğinden ve bir kerede olmaz. Üzerinde çalışılması gereklidir.

## Genellikle gidona dayanma-abanma aşğıdaki durumlarda gerçekleşir:

1. Uzun sürüşlerde yorgunluk başlayınca
2. Yolculu sürüşlerde
3. Engebeli yollardaki sürüşlerde
4. Sert frenlemelerin yapıldığı keskin virajlı yollarda
5. Yoğun trafikteki sürüşlerde
6. Yavaş sürüşlerdeki dar alan dönüşlerinde
7. Stres altındaki sürüşlerde-sizden daha usta kişilerle birlikte limitlerinizi zorlayarak yaptığınız sürüşlerde.

Dirseklerinize sürüş esnasında içe dışa sallama hareketi yaptırın. Bunu yapabiliyorsanız dirsekleriniz serbest demektir. Yoğun trafikte kendinizi denetleyerek stresinizi kontrol edecek zihinsel telkinlerde bulununuz. Trafikte limitlerinizin üzerinde sürüş yapmaktan kaçınınız.

## MOTOSİKLETLE YÜRÜMEK

Motosikleti yanınıza alıp yürümek durumunda kalırsanız motorunuzu itmeyin çekin. Küçük motorları itmeniz problem olmayabilir ama ağır motorları kontrol etmek de zorlanırsınız.

### Teknik:

- . **Bedeninizi gidona yakın tankın yanında tutunuz. Motorun kütlelerinin büyük bölümü arkanızda kaldığında motorla birlikte yürürken manevra yapmanızın daha kolay olduğunu göreceksiniz.**
- . **Sürüş pozisyonundaki gibi gidon elciklerini iki elinizle iki taraftan tutunuz. Ön freni gerekirse kullanınız. Teker kilitlemek den kaçınınız.**
- . **Motoru hafif kendinize doğru yatırın. Dik tutmaya çalışmayın. Dik durumda iki tarafa da düşebilir ve sizden uzağa doğru düşerse tutmanız mümkün değildir.**
- . **Başınızı yukarıda tutarak gittiğiniz yere bakınız ve diğer yolu kullananların da farkında olunuz.**

**İpucu:** Ağır motorlarda motordan inmeden yan ayağı açmış olmayı adet haline getiriniz. Yürüyüşü bitirip tekrar motora bindiğinizde yan ayağı tekrar kapatınız.

Uygun bir sürüş eğitiminden geçmiş olmak güvenliğinizi açısından şarttır. Yol ve trafik kurallarını iyi öğreniniz. Mutlaka ehliyet alınız. Yollara ehliyetsiz çıkmanızı hiç bir şey mazur gösteremez. Bunu asla yapmayınız. Motosiklet kullanmak zor değildir. Yeter ki siz acele etmeyiniz, eğitim alınız ve ne motorunuzun nede kendinizin sınırlarını zorlamayınız.

## DÜŞÜK HIZLARDA U DÖNÜŞÜ

U dönüşü tekniğinin anahtarı yavaş sürüş kontrolüdür. Esası motorun dönüş boyunca hareketini sağlamak ve hızı arka fren vasıtasıyla kontrol altında tutmaktır.

### Aşağıda temel teknik safhaları verilmiştir:

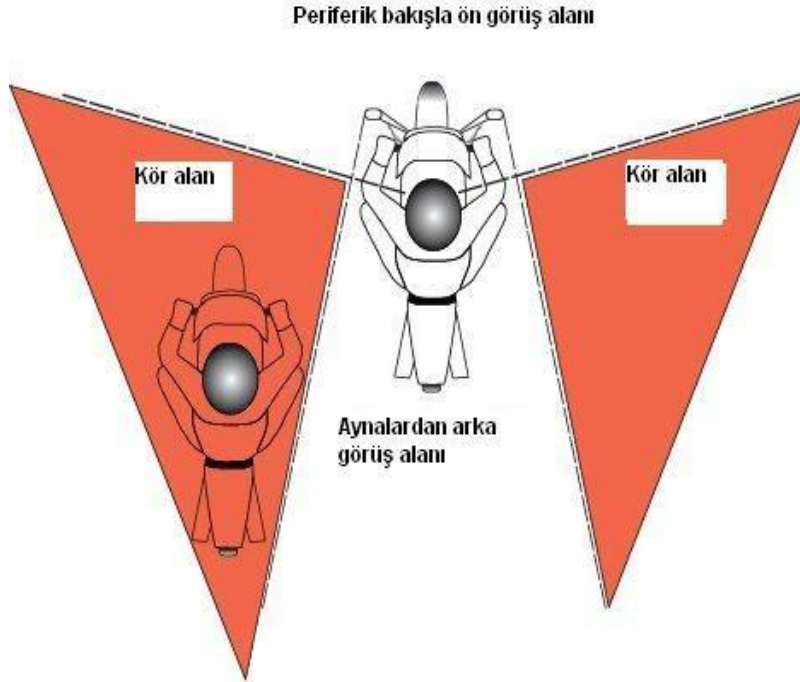
- . **Pozisyon seçmek:** Yolun mümkün olduğunca en fazlasını kullanınız. Kaldırma mümkün olan en yakın noktadan başlayınız. Ayağınız için gerekli yeri bırakmanız yeterlidir.
- . **Gözlemek:** Başlamadan önce çevrenizin serbest ve güvenli olduğundan emin olunuz. Ön ve arkanızı gelen vasıtalar olup olmadığı konusunda kontrol ediniz. Yayalara dikkat ediniz.
- . **Hareket:** Motor devrini normalden biraz yüksek tutunuz. Ön frene dokunmadan debriyajı kavrama noktasına getirip hareketi başlatınız, ayağınız arka frende olsun. Dengenizi sağlamak için dönüşün tersi yönüne biraz sarkınız. Son bir bakışla kontrolünüzü yapınız. Gidonu eşit ve rahat hareketlerle ama sonuna kadar çevirmeden döndürünüz. Hareket esnasında hızınızı arka frenle kontrol ediniz. Bakışlarınız dönmek istediğiniz yöne doğru olmalıdır. Yere yâda kaldırma bakmayınız.
- . **Bitiş:** Dönüşü tamamlayıp başladığınız pozisyonun karşı tarafına ulaştığınızda durunuz ve uzaklaşmadan evvel tekrar ön ve arkanızı kontrol ediniz.

**İpucu:** Şayet devrilir gibi bir eğilim olursa debriyajı biraz daha bırakarak süratinizi artırınız. Yeterince dar dönemezseniz arka frene basarak hızınızı düşürünüz. Yokuş yukarı iseniz daha fazla gaz ve yokuş aşağı iseniz daha fazla arka fren gerekecektir. Ters eğimli yollarda da aynı durum geçerlidir.

### J. Sürüşe mani haller:

- a. Yorgunluk
- b. Alkollü olmak
- c. Hasta olmak
- d. Üşümüş olmak
- e. Stres altında olmak
- f. Öfke içinde veya çok dalgın olmak
- g. Çok açkılmış yâda sıkı bir yemekten yeni kalkmış olmak

## SÜRÜŞTE ARKANIZIN KONTROLÜ



Trafikte sürüş yaparken arkanızın kontrolü çok önemlidir. Duracağınız zaman veya yavaşlamak istediğinizde sizi takip eden arkanızdaki trafiğin nasıl etkileneceğini bilmek zorundasınız. Ayrıca trafiğin ne zaman sizi sollamaya ya da sizinle birlikte yan yana akmaya niyetleneceğini bilmek mecburiyetindedir.

**Bu yüzden kendinize şu üç soruyu sorun:**

- . Ne için bakıyorum?
- . Baktığıma nerede bakıyorum?
- . Ne beklenebilir?

**Arkanızın kontrolünü siz:**

- . Sinyal vermeden önce
- . Hat değiştirmeden önce
- . Yön değiştirmeden önce.

**Yani daha açarsak:**

- . Hareket etmeden önce
- . Sağa ve sola dönüşten önce
- . Sollamadan önce
- . Hat değiştirmeden önce
- . Yavaşlamadan veya durmadan önce
- . Potansiyel bir tehlikeye yaklaşırken yapınız.

Şayet bunları yapmazsanız; arkanızdan gelebilecek muhtemel tehlikelere karşı nasıl önlem alınabilir? Hatırlayın “**Araştır, Tahmin et ve Uygula**” ileri sürüş stratejisinin temel davranışlarıdır.

Şimdi bir dönemeç dönerken hatlarda gelişigüzel yerleşmiş trafik ışıklarında bekleyen bir araba kuyruğu ile karşı

karşıya geldiniz. Önünüzdeki trafikte ışıklarda durmak için fren yapıyor ve sizi de sert bir şekilde fren yapma durumunda bırakıyor. Sinyallerinizle yeterli bir ön uyarı vermek için çok geç, işte şimdi arkanızın kontrolü yapmak için önemli bir an mıdır? Veya siz zaten arkanızı kontrol etmiş ve ne olduğunu biliyor olsaydınız daha mı iyi olurdu? Veya bu an arkanızda bir araç olup olmadığını fark etmenin iyi bir zamanı mıdır? Acaba bunun için ayrıracak bir zamanınız var mı? Tehlikeyi gördüğünüzde arkanızı zaten biliyor olmanız size bunun için harcaşacağınız zamanı önünüze bir kaçış noktası gözlemlenmekle geçirme imkânı verse daha iyi olmaz mıydı?

**Arkanın kontrolü, arkanızda nelerin olduğunu omuz üstü bakışı ile ve aynalardan sağlanır.**

**Siz bunları birleştirin:**

- . **Düzenli ve makul bir ayna kontrolü**
- . **Hat değiştirmeden önce arkanızdaki kör alanların omuz üstünden kontrolü.**

Aynaların orada olmaları boşuna değildir. Bazı eski tip motorlardaki aynaların sürücünün dirseklerini görmekten başka bir işe yaramaması dışında yeni modellerin aynaların geniş bir arka görüntü verecek cihazlar olarak tasarımılandıklarını görüyoruz. Aynalarınızın saplarını uzatmanız daha iyi görüş vermelerini sağlayabilir ama vibrasyona sebep oluyorsa buda görüntüyü bozacaktır. Bu yüzden ucuz çözümlere itibar etmeyiniz. Tabi kaliteli aynalarda da dışbükeyi, mesafenin doğru algılanamamasına, araçları olduğundan uzakta göstermesine sebep olduğunu biliyoruz. Zamanla buna alışabilirsiniz ama değişik aynalı bir motora bindiğinizde ne olacak?

Aynalardan düzenli olarak arkanız kontrol edilerek beyninizde 360 derecelik bir görüntünün her zaman sağlanması gereklidir. Bu düz yolda ya da dönemeçlerde olsun fark etmez. Her 10 saniyede bir arkanızı aynalardan kontrol ediniz. Şayet bir vasıtayı ancak sizi solladıktan sonra fark ediyorsanız ya da birisinin sizi çok yakın takip ettiğini birden ve başlangıcını görmeden fark ediyorsanız siz arkanızdan habersiz riskli sürüş yapıyorsunuz demektir. Bunlara ilaveten aynalardan göremediğiniz kör alanlarınızı omuz üzerinden kontrol etmeyi unutursanız hat değiştirmeye kalktığınızda kendiniz hızla yaklaşmakta olan bir kamyonun önünde bulabilirsiniz.

Bazı güvenlik kuruluşları başın tam arkaya döndürülerek bakılmasını tavsiye etse de bu en az 2 saniye demektir ve önünüzün görüntüsünü kaybettiğiniz bu iki saniye çok büyük tehlikelerin kaynağı olabilir. 50km hızla bunu yaptığınızı sayalım. Bu iki saniye takribi 50mlik bir ön mesafeyi görmeden kör bir gidiş demektir. Hele hafif sis varsa bu durum daha da vahimleşir. Buna rağmen arkaya tam dönerek bakış fiziksel olarak zordur ama yapmaya karar vererseniz sakın gidonu gayri ihtiyari olarak kendinizle birlikte döndürmeyin. Hatta omuz üstü kontrolde de farkına varmadan gidonu kendinizle birlikte çekerek motoru sarsmaktan kaçınınız.

**Omuz üstü kontrolü bilhassa:**

- . **Pozisyon değiştirirken ve sağa dönerken**
- . **Hat değiştiren**
- . **Sollamaya başlamadan önce.**

Aynalar başın tamamen arkaya çevrilerek bakılması görevini artık gelişmiş tasarımlarıyla ele almışlardır. Ama bu bakış gereğinden fazlada uzatılmamalıdır. Aynalara bakarken peri ferik görüşle de gittiğiniz yönü kontrolde tutmanız şarttır. Eskiden bizim zamanımızda sola dönerken sağ omuz üzerinden sağa bakmamız öğretilirdi ki bu eğitimin sonuçları itibari ile bir işe yaramadığı inancını doğurmuştu bir zamanlar. Tabi bunun yanlış olduğu şimdi ortaya çıkmıştır.

**Sağduyu bize iki temel kural verir:**

- . **Hareket etmek üzere olduğumuz yöne bakmak**
- . **Her hangi bir diğer vasıtanın girebileceği boşluğa bakmak.**

Netice olarak siz sağa dönecekseniz sağa ve sola dönecekseniz sola omuz üzerinden bir kontrol bakışı yapınız. Tek yönlü yolda hat değiştirirken de aynı şekilde değişeceğiniz yöne doğru bakış kontrolünüzü yapınız. Göbeklerde dönerken mutlaka birisinin girmek isteyeceği boş bir alanı bir yanınızda bırakırsınız. İşte bu boşlukta omuz üstünden kontrolünü yapmayı unutmayınız.

**Omuz üstünden kör noktaların kontrolü ile aynalardan arkanın kontrolünü birleştirmek:**

Şunu anlayınız bu ikisi birbirinin alternatifi değildir. Farklı işlevleri vardır ve birini diğerinin yerine kullanmak olmaz. Aynalar arkanızı, omuz üstü bakış ise aynalardan göremediğiniz arkanızdaki kör alan üçgenlerini kontrol etmek içindir. Burada maharet ikisini birleştirmektir. Saniyeden az bir zaman içinde aynaya bakıp takiben omuz üzerinden kontrolü birlikte yapabilmelisiniz.

Arkanızdan sizi yakın takipte olan biri siz başınızı yana çevirdiğinizde sizin dönmek üzere olduğunuzu varsayabilir. Bunu bir ikaz olarak alıp geride kalabileceği gibi bunu kendisini gördüğünüz şeklinde de algılayabilir. Dikkatli olunuz.

Arkanızın kontrolü sizde otomatikleşinceye kadar pratik yapınız. Sürekli arkanızda ne olduğunu kendinize sorunuz.

Sadece bakmak da yeterli değildir.

#### **Bakmak dışında:**

- . Gördüğünüze göre hareket etmelisiniz
- . Hareketlerinizin çevrenizdeki trafiğe nasıl bir etki yapacağını düşünmelisiniz.

Kör noktalardaki motosikletler karşılaşabileceğiniz bir olasılıktır ve daha zor fark edilirler.

#### **Peki, gittiğimiz yönden bakışlarımızı ayırmak güvenli midir?**

Elbette buna ayırdığınız zaman çok önemlidir ve olmadık yanlış zamanlarda yapmak tehlikelidir.

#### **Arka kontrolü sırasında:**

- . Önünüzdeki olan bitenle irtibatınız kaybolur.
- . Motorunuz hattından sapabilir.

Yüksek süratlerde ya da sıkışık trafiklerde dikkatiniz önünüze odaklanır. Bu durumlarda arkaya bakış için zamanlamanız çok uygun olmalıdır. Yan yoldan bir araba önünüze fırlamak üzereyken, bunu bırakıp arkanızı düşünmek yanlıştır. Esasen bunu evvelden düzenli yapmış olsaydınız o an zaten arkanızı da biliyor olacaktınız. Arkanızın kontrolünün zamanlanması çok iyi yapılmalıdır. Kontrol sürüşünüzün güvenli ve sakin olan zamanlarına rastlatılmalıdır. Bu yoğun trafik içinde sürüş yaparken uygun olan her anın değerlendirilmesi demektir.

Arka kontrollerinizi sayınız, süresini uzatmayınız, gereksiz tekrarlamalar olmasın. Başın tam çevrilerek eski usul arka kontrolünü ise aynaların size yanlış intiba vereceği durumlarda trafiğe girerken, başka bir aracın önünden manevralar yaparken kullanınız. Çünkü bu durumlarda araçların konumu ve yaklaşım süratlerinin doğru olarak tahmin edilmesi çok önemlidir.

#### **Bakışların Kullanımı:**

- . Omuz üzerinden geriye bakış alışkanlığını kazanın.
- . İleriye bakmayı öğrenin.

Baktığınız objeye yönelirsiniz. Bu yüzden bakışlarınız hiçbir obje üzerinde iki saniyeden fazla takılı kalmamalıdır. Devamlı bir sonraki varmanız gereken güvenli alana ve ileriye bakın. Sürüş esnasında en önemli olay ileriye bakabilmektir. İleriye bakabilmek, neyin önemli olduğunu fark etmek, motosiklet sürücülüğünün hayati öneme haiz bir unsurdur. Bu unsur sanki herkesin kolayca uygulayabileceği bir şeymiş gibi gözükebilir fakat göreceksiniz ki ileriye bakış hakkında öğrenilecek çok şey vardır. Baktığınız tarafa doğru sürersiniz bu yüzden dönüşü iyi öğrenebilmeniz içinde doğru yöne bakmak zorundasınız. Trafikte sürüş esnasında potansiyel tehlikeleri önceden fark edebilmek için genelde gördüğünüzden fazlasını fark etmek zorunda olduğunuzu zamanla anlayacaksınız.

#### **Aynaların Kullanılması:**

- . Birbirlerinin eksikliğini tamamlayacak şekilde arkanızda olabildiğince kör nokta kalmayacak şekilde aynalarınızın ayarını yapınız.
- . Herhangi bir yan aynadan kolunuzu veya omzunuzu görüyorsanız o aynayı daha fazla yola doğru açınız ki daha fazla yolu ve daha az kendinizi göresiniz.
- . Sürüş esnasında 5-7 saniyede bir arkanızı aynalardan kontrol etmeyi alışkanlık haline getiriniz.

Ayna ayarınızı yaparken Türkiye de sağ trafik yavaştır sol hızlıdır diye bir ayrımla ayardan kaçınınız çünkü maalesef bu kurala uyan pek yok.

## DEVİRLEN MOTORU YERDEN KALDIRMA TEKNİĞİ



. Bu teknik motor sol tarafına devrilmiş olarak ele alınarak anlatılmıştır. Sağ tarafına da devrilse idi teknik ters yönde aynı usul olacaktır. Sadece eller değişecek, sol el sağ elciğe ve sağ el arka sele tutanağına konacaktı. Sağ düşüşlerde farklı yapılan tek şey yan ayağın kaldırma işlemi başlamadan açılmış olması gerektiğidir.



. Motoru elektrik ana kesici düğmesini kapatarak stop ediniz. Motor çalışıyor durumda kaldırmaya kalkmak dönen arka tekerin sizi yaralamasına sebep olacaktır. İlaveten motor yana yattığında motor yağının gövde içindeki dağılımı motorun sağlıklı çalışmasını sağlamaktan uzak bir konumlanmadadır. Sirkülasyon olmayacağı için motora zarar verecektir. Yatak sardırabilirsiniz.



. Motor akım kesme düğmesi genellikle sağ elcik tarafında bulunur. Kontak anahtar düğmesi ise motorun her yerinde olabileceği için devrilen tarafta ulaşılamayacak bir konumda da olabilir.



. Vanasına ulaşabiliyorsanız ve gerek varsa yakıt akışını kesin. Yakıt kaçağı varsa yakıt vanasını kapatın.



. Kendi başınıza kaldırmadan önce yardım isteyin. Kendi başınıza kaldırabilirsiniz diye mutlaka tek başınıza kaldırmak zorunda değilsiniz.



. Motoru kaldırmaya teşebbüs etmeden önce daima eldivenlerinizi ve botlarınızı giyiniz. Bu sadece tutuşunuzu (ellerinizin motoru ve ayaklarınızın yeri) sağlama almakla kalmayacak ayrıca yaptığınız işe odaklanmanızı da sağlayacaktır.



. Motorun viteste olduğundan emin olunuz. Şayet motor viteste değil ve siz vites değiştirme pedalına ulaşamıyorsanız ön fren kolunu bağlayın. Bu işin(motor düşüşlerinin) iyi tarafı genellikle motor hareket halindeyken düşer. Bu yüzden de viteste olurlar.





.Bastığınız yer kaygan olmamalıdır. Ayaklarınız traksiyonu(yer tutumu) sağlam olsun. Aksi takdirde ayaklarınız kayabilir. Yerde döküntü çakıl varsa yâda botlarınızın altında çamur, ot vs kaygan malzeme yapışıkça kaldırışa başlamadan önce bunlardan kurtulun.



. Kalçalarınızı selenin ortasına yerleştirin.



. Dizlerinizi kırarak çömelin(bacaklar dik olarak belden eğilme kesinlikle yapılmamalıdır). Sol elciği sağ elinizle kavrayın ve gidonu tanka yakın son tur noktasın gelene kadar çekin.



. Sol elinizle sele altında sağlam bir yerden yada varsa yolcu tutamacından yakalayın. Sol eliniz bedeninize ne kadar yakın olursa o kadar iyidir. Plastik yada hemen kırılıp elinizde kalabilecek zayıf kısımlardan tutmayınız.





. Kalçalarınızı selenin kenarına doğru yarı yola yerleştiriniz. Bu işin kritik noktasıdır. Kalçalarınızı daha yukarı yada aşağı koyarsanız destekleme fonksiyonu uygun değerde olmayacaktır.



. Ayaklarınız bitişik olsun. Motoru kalçalarınız ve üst bacaklarınızla kaldırıyorsunuz. Kollarınızla da biraz çekeceksiniz ama esas olarak motoru bacaklarınızla iteceksiniz.



. Motoru öbür tarafa devrilecek oranda itmeyiniz. Motor kalktığıında yan sehpanın ayağını motoru dik tutarken ayağınızla dikkatlice açınız.



Küçük motorlarda(125KG VE ALTI) kullanılan 2. teknik; resimlerle anlatım:





2)



3)



4)



5)

## **DETAYLI AÇIKLAMALAR**

### **BAKIŞ TEKNİĞİ**

**BAKMAK VE GÖRMEK: SEYRETMEYİN, GÖRÜN VE TEDBİR ALIN.**

#### **KURAL: BAKTIĞINIZ YERDESİNİZ**

Daima gitmek istediğiniz yöne bakınız.



Yarışçıları düşünün. Bu sürücüler muazzam hızlarda seyrederek ve şayet sadece önlerine bakıp geniş tarama ve ileriye bakış konusunda eğitilmemiş olsalardı hiç birisi o pistlerden sağ ve sağlam çıkamazdı. Bu şu demektir; bulunduğunuz yerden ileriye bakmak, sürüş için mutlaka uygulanması gereken önemli bir sürüş güvenlik tekniğidir.

Hep bu konuyu yazdık ve hala da yazıyor ve değişik açılardan konuyu ele alıyoruz. Ama bakışların yanlış kullanılmasının sebep olduğu o kadar çok kaza var ki. Dönemece gelene kadar ileriye bakmayıp yoldan çıkanların sayısı az değildir. Doğru bakmanın ve ilerisini görmenin önemini ne kadar vurgulasak azdır. Bu durum sürat arttıkça daha bir önem kazanmakta yarışta olmazsa ölüm yâda kaza demek haline gelmektedir. Yüksek süratlerde yarışçı motorunun ne yapacağını çok önceden görmek zorundadır. Yarışçılar 180 derecelik dönemeçlere girerken yolu değil de sanki kenardaki seyircileri kontrol eder gibidirler. Hâlbuki seyircilere bakmazlar, saniyenin onda biri sonrasında olmak istedikleri noktaya bakarlar.

Bakışlarınızı dar dönemeçlerde test ediniz. Bu boş bir dağ yolu da olur yarış pisti de olur. Apeks noktasını seçin ve o noktanın ötesine, dönüşünüz esnasında o noktaya yaklaşırken ne zaman bakmaya başladığınıza dikkat edin. Şayet o noktanın üzerine gelince ötesine bakıyorsanız siz o noktaya bakışlarınızı kilitliyorsunuz demektir. O noktaya 6-7 metre kalaya kadar bakışlarınızı onun ilerisine çevirmemişseniz yine geç kalmışsınız demektir. Siz motosikletinizi yönlendirmenizle bakış yeteneklerinizi birbirine uyumlu hale getirmek ve dönüşü seçtiğiniz herhangi bir noktaya, o noktaya bakmadan her seferinde üzerinden geçebilecek yönlendirmeyi yapabilmelisiniz. Bu peri ferik görüşünüzle tekerleğinizin takip ettiği izi tararken aynı anda ileriye, bir sonraki referans noktanıza bakıyor olmanız demektir. Bunu bir arkadaşınızla, o sizi bir yerden gözlerken pratik yapın, ne kadar başarılı olduğunuzu yâda olamadığınızı size arkadaşınız söyleyebilir. Zamanla istenilen sonuçlar gelmeye başlayacaktır.

Bir dönemeç daraldığı zaman bakışlarınız gitmek istediğiniz yerde olmalıdır. Bu dönemcin çıkışı yâda bir engel varsa bu engelden kaçış çizginiz olmalıdır. Ama engelin kendisi veya izlediğiniz dönüş çizgisi de peri ferik görüş taramanız içinde olmalıdır.

#### **HEDEFE BAKIŞLARIN KİLİTLENMESİNİ ANLAMAK**

En kötü yönü bakışların kötü tarafa kilitlemesidir. Yani karşıdan gelen araca, yoldaki engele bakışların sabitlenmesidir. İyi tarafa değil yani önünüzdeki güvenli kaçış yolunuza ya da engelden kaçış yoluna. Buna ilaveten bakışların kilitlemesi sizin sürati algılama kabiliyetinizi karartacaktır. Hızlı sarılan bir DVD kasetinin görüntüsü misalidir.

Hiç gece vakti yol alırken karşıdan gelen trafiğin ışıkları ile dikkatinizin dağıldığı ve o hatta doğru gittiğiniz olmadı mı? Yâda bir dönemeçte bakışlarınızın park etmiş arabaya/bir kuşa/çocuğa takılmasıyla dönüş hattınızın açıldığı olmadı mı? İşte bu arkadaşlar bakışların hedefe kilitlemesidir.

Bu terim ikinci dünya savaşı sırasında savaş pilotlarının hedeflerini şaşımamaları için bakışlarını hedeflerine kilitlemeleri öğretilmiştir. Hedefe odaklanan pilotların bu hedeflerdeki objelere neredeyse çarpma riskleri ortaya çıkmaktaydı. Bu durum motor veya diğer araç sürücülerinde aynı şekilde geçerlidir.

Motosiklette nereye bakılırsa oraya doğru yönelme olur. Bir dönemeçte dönemecin içinden gitmek istediğiniz noktaya baktığınızda dönüş çok kolay olacaktır. Acemi biri için keskin bir dönemeçi dönmek tam olarak olmak istediği yöne bakması gerektiğini öğrenmedikçe olanaksızdır.

Yavaş hızlardaki manevralarda da bakışların aynı şekilde kullanılması şarttır. Kısaca bir engelden kurtulmak için engele değil ondan kaçış yoluna bakınız. Arasında sürüş yaptığınız yol çizgilerine değil ama çizgiler arasındaki yolunuza bakınız, karşıdan gelen araca değil kendi hattınıza bakınız. Bir dönemeç esnasında kaldırırma, elektrik direklerine yâda başka bir objeye değil dönüşün içine doğru, olmak istediğiniz yere bakınız.

Bir dönemece hızla girdiğinizde vücudunuz kasılır ve beyniniz panikleyerek sizin çarpılmak üzere olduğunuz objeye bakışlarınızı kilitlet. Bu kolayca üzerinden gelinebilecek bir durum değildir. Ama eğer gevşemeyi öğrenip çıkış yoluna bakarsanız bedeniniz ve motorunuz da buna göre hareket edecektir. Bu ayna zamanda arka freni kilitleyip kaymaya sebep olduğunuzda da kullanabileceğiniz harika bir tekniktir. Ufuktaki olmak istediğiniz bir noktaya bakışlarınızı kilitleyin göreceksiniz ki birçok kaymanın altından rahatlıkla çıkabiliyorsunuz.

## **YENİ BAŞLAYANLARA BAKIŞLARI KULLANMA TEKNİĞİ**

Motosiklet sürüşünde, tüm sürüşlerde olduğu gibi ileriye bakmak ve bakışları doğru kullanmak çok önemlidir. Kurallar basittir ama uygulanması için yeterince talimle alışkanlık haline getirilmeleri gerekir.

**Kural 1. Hiç bir nesneye bakışlarınızı 2 saniyeden fazla odaklamayınız.**

**Kural 2. Motorunuz baktığınız yere doğru yönelir.**

***Bakışlar motosiklette yönlendirmenin bir parçasıdır.***

Topa alet kullanılarak vurulan tüm sporlarda, tenis, kriket vs. gözlerinizi topta tutunuz. Yine göz-beyin sistemimizin bir çalışma şekli de eğer bir şeye vurmak istiyorsak ona bakmaktır. Motosiklette de eğer bir şeye bakarsanız büyük ihtimalle ona yönelirsiniz.

Hedefe kilitlemek sürüşünüzü tehlikeli bir hale getirir. Eğer yolunuzda bir engel belirirse ve sizin bakışlarınız o engele takılır kalırsa sonunda o engele çarparsınız. Bedeninizin geri besleme mekanizması sizi doğrudan baktığınız engele yönlendirecektir. Engelin size yaklaştığını gördükçe, odaklı bakışlarınızla bunu izledikçe panik durumunuz derinleşecektir, daha panikledikçe bakışlarınız daha da sabit bir tarzda engele takılacaktır ve engele çarpma ihtimaliniz kuvvetlenecektir.

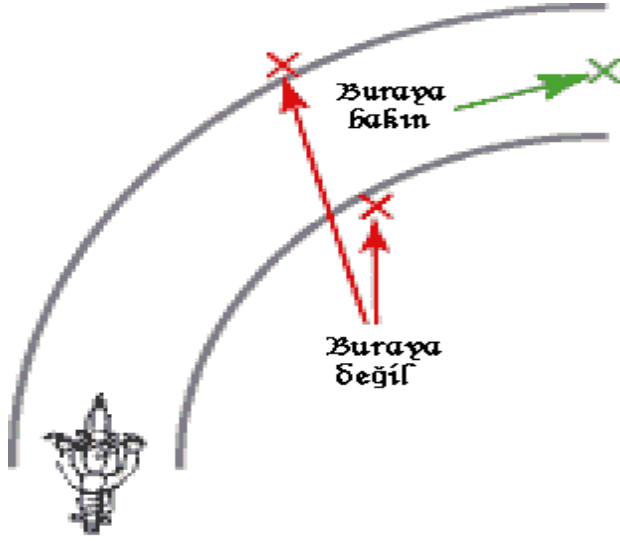
Eğer bakışlarınız iki saniyeden fazla nesnelere sabitleniyorsa şu işaretleri verecektir:

. **Sürekli, kaçınmak istediğiniz yağlı alanlar, döküntülü alanlar veya yolda ki çukurlar, atıklar vs. gibi küçük engellere vurursunuz.**

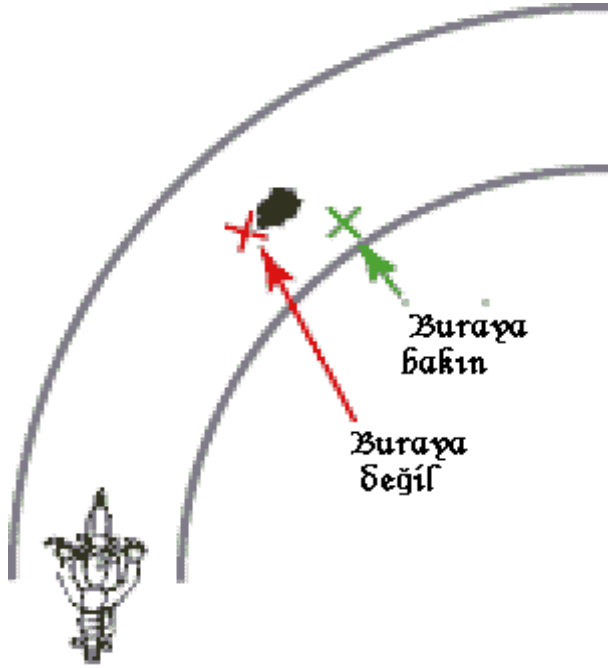
. **Bir dönüş esnasında yönlendirmenizi sürekli düzeltmek zorunda kalırsınız çünkü kısa mesafeli ileriye bakmaktasınız hâlbuki tüm dönüşün sonuna kadar bakmanız gerekir. Baktığınız yere göre de yönlendirme yaptığınızdan oraya gelince henüz dönüş sona ermediğinden tekrar biraz daha ilerisine bakıp düzeltme yapma şeklinde bir döngüye girersiniz.**

. **Kalabalık mahallerdeki yavaş sürüşlerinizde dengenizi muhafaza etmekte sorun yaşarsınız. Park alanları gibi yerlerde mesela bu olur çünkü tüm nesnelere bakmaktasınız. Hâlbuki park edeceğiniz yere doğru bakın. Bu arada da geniş görüşünüzle de sürüş çevrenizin farkında olun.**

Aşağıda dönüşlerde bakılması gerekli noktalar grafiklerle gösterilmiştir:

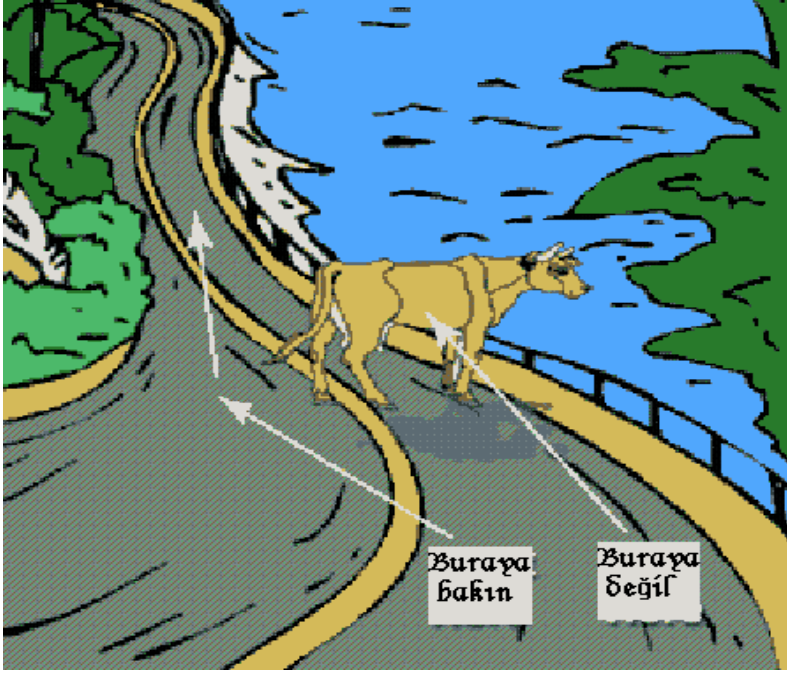


**Dönüşlerde zemine, yanınıza veya tekerinizin hemen önüne değil, dönüşün içinde olabildiğince ileriye bakınız.**



**Dönüşlerde bir engel gördüğünüzde bakışlarınızı ona iki saniyeden fazla sabitlemeyiniz. Engeli bertaraf edebilecek kaçış noktasına bakınız.**

Aşağıda ki resimde, oklardan anlaşılacağı gibi kural; "güvenli alana bakın tehlikeye değil" şeklindedir.



## İYİ GÖRÜŞ İÇİN TERS KONUMLANMAK

**Dönüşlerde Ters Konumlanmak Güvenli Değildir.**

**Sola ya da sağa dönüşlerde sollarken ilerisini iyi görebilmek için hattımın neresinde pozisyon almalıyım, konumlanmalıyım?**

Bunun düz mantıkla basit cevabı dönüşlerde sağı görmek için sola ve solu görmek için sağa konumlanmak şeklindedir.

Kendinize şu soruyu sorun:

**Yaptığınız diğer sürücülere nasıl gözüküyor? Güvenli mi? Ürkütücü mü? Ne yapmak istediğiniz konusunda yanıltıcı mı, değil mi?**

Sürüş yaptığımızda hiç aklımıza getirmedığımız bir konu olan davranışlarımızın diğer sürücülere nasıl etki ettiği meselesi esasen devamlı göz önünde bulundurarak ona göre hareket etmemiz gereken bir konudur.

Diğer önemli bir husus ise genellikle kendimizin diğer sürücülerin düzgün davranışlarda bulunacaklarına ve trafik kurallarına uyacaklarına peşinen inanarak davranmamızdır.

Bu durum çelişkili değil midir? Biz diğerlerine aldırılmayalım ama onlar düzgün sürüş yapmalı diye beklentiye girip bunu kazanılmış hak gibi sayıp yapmadıklarında sinirlenelim.

Karşıdan gelen bir aracın üzerinize doğru gelmesi sizi panikletecektir. Ya o ne yapacaktır? Belki de o dönemeci daha iyi görmek için ters konumlanma yapıyordu? O zaman dönemeci geniş alırken karşıdan aniden gelen bir aracın sizi birden karşısında görünce ne düşüneceğini, ne hissedeceğini ve durumda ne gibi tehlikeler oluşacağını dikkate alınız. Bu hareketinizle onu yolundan saptırıyor musunuz, sert fren ya da yumuşak fren yapmasına mı sebep oluyorsunuz? Acaba o sizi kontrolünü kaybetmiş çılgın bir motorcu olarak mı görecek?

**Diğer sürücülerde şu önyargı vardır:** Motosiklet sürücülere esasen ne zaman ne yapacağı belli olmayan hareketleri belirlenemez kararsız sürücüler olarak kabul edilmektedirler. Bunu unutmayınız.

**Diğer sürücülerin doğru şekilde davranacağına inanarak hareketle siz aslında kendinizi tamamen karşı sürücünün o an ne düşüneceğine ve takiben de tepkisine terk etmiş, yaşamınızı onun insafına bırakmış durumdasınızdır.** Tabi onu panikletmiş, şoka sokmuş da olabilirsiniz. **Bu durumdan ne beklenir? Ve unutmayın dönüş ne kadar keskinse karşıdan gelen sürücü sizi o kadar geç görecektir. Ne kadar geç görürse o kadar yakından görecektir ve ne kadar yakından görürse yaşadığı şokta o kadar şiddetli**



**olacaktır.**

Aracın içindeki bir şahıs motosikleti kurtarmak için kendisini aracıyla beraber sağa ya da sola atar mı? Karşısındaki bir araba ya da daha kötüsü bir ağır vasıta olsa büyük ihtimalle atar ama bir motosiklet için! Şüpheli.

Konumlanırken tüm bunları da düşünün. Tek yönlü sürüş olan, karşıdan gelen bir trafik akışı olmayan tamamen kontrol altındaki yarış pistlerinde power slide yapabilirsiniz ama trafikte bu, aniden sizle karşılaşacak bir aracın sürücüsünü dehşete düşürecek belki hamile bir kadının bebeğini düşürmesine sebep olacak belki başka birisinin kalp krizi geçirmesine ya da sizi ezmesine sebep olabilecektir.

**Şu soruları kendinize sorun:**

- . Şunu yaparsam güvende olur muyum?
- . Şuraya gidersem güvende olur muyum?
- . Diğer sürücülere güvenli gözükür müyüm?

Bilhassa daha iyi görüş alabilmek ya da dönüş keskinliğini azaltmak için yapılan ters konumlanma trafikte yarardan çok zarar getirebilir. Bunun yapılması çok ustalık ister. Solların iyi görüş alabilmek veya geniş alıp dönemece daha hızlı girmek için yapılan bu hareketler trafikte bilhassa keskin dönüşlerde güvenli değildir. Tecrübeli sürücüler için bile. Ayrıca ne yapmak istediğiniz konusunda karşınızdaki sürücüyü yanıltabilir.

**Uyarı:** Hattın dışına çıkarak ters konumlanma sakıncalıdır. Ya karşıdan sizinle aynı tekniği kullanan biri geliyorsa ne olacak? Ayrıca acil bir durumda kaçış hattınız hattın yanlış tarafında olacaktır. Bütün bu riskler biraz daha ilerisini görmek için fazladır. Ters konumlanmaktansa sollamayı bir sonraki düzlüğe erteleyin.

**Güvenli ve yumuşak bir dönüş iyi bilgi almakla başlar. Bunun için dönüş işlemi öncesi yol işaretlerine ve yol çizgilerine bakın bu da yeterince ileri bakmakla olur. Hızınızı azaltın. Hızınız beklenmedik bir durumda gördüğünüz alanda durabileceğiniz ya da kaçabileceğiniz oranda olmalıdır. Doğru konumlanınız ve çıkışı görene kadar hattınızın dışında pozisyon alınız. Dönüş yönünüze göre hattınızın merkezini sağ ya da solu. Hattın en dış tarafları değil. Sadece motorunuz değil tüm bedeniniz hattınızın içinde kalmalı ve hat dışına taşmamalıdır.**

## **TEMEL FREN KULLANMA PRENSİPLERİ**

1. Fren manetlerini kendinize göre ayarlayın. Fren elciğini(manet) iki parmakla kullanmaya çalışınız. İki parmakla fren kullanımını benimseyemiyorsanız kendinize nasıl uygun geliyorsa o şekilde tutun. Yeni başlayanlarda ilk birkaç ay iki parmak kullanımı elciği kavrayan yüzük ve küçük parmakların kilitlemesine(kapalı, tutuk kalması) sebep olabilir ancak bu geçicidir.
2. Kademeli bir şekilde ağırlığınızı öne transfer ederek takiben sıkı fren yapınız. Fren elciğini elinizin içinde eziniz, birden elciği önün oturmasına fırsat vermeden sert bir şekilde çekmeyiniz. Ön tekerin üzerinde yeterli ağırlık yoksa ani frenle kayacaktır. Lastiğin yolu tutuş gücü yere basma ağırlığıyla(üzerindeki ağırlıkla) doğru orantılı olarak artar.
3. İz frenlemesinde fren yaparken tek parmak kullanınız. Bu şekilde farkında olmadan fazla güç uygulaması bir ölçüde doğal olarak engellenmiş olur. Dönemeçlerde frenlere fazla güç uygulamamak gerekir. Ustalaşmadan dönemeç içine frenleri taşımaktan kaçınınız.
4. Islak zeminlerde daha çok motor frenini kullanın ancak fren disklerinin kuru kalması için ara sıra frenleri de yoklayınız. Bu balata ve disklerin kuru kalması içindir. Fren kullanmak gerekirse arka freni ağırlıklı olarak kullanın.
5. Ani bir fren dokunuşu gerekirse ön fren yerine arka fren tercih edilmelidir.
6. Dönemeçlerde karşılaşılan bir kasisin yarattığı sarsıntıyı gidermek için arka frene dokunmak yeterlidir.
7. Fren talimlerinizi toprak zeminde yapın. En fazla üstünüz tozlanır ayrıca bu gevşek zemin elinizi daha hassas kullanma alışkanlığınızı kazanmanızı sağlar.
8. Fren yaparken hava ve yol şartlarını göz önüne bulundurunuz.
9. Dönüş ortasında ani durmak zorunluluğu doğarsa motorunuzu kaldırıp her iki freni birlikte uygularken debriyayı da çekiniz.
10. Dönüş içinde motoru ön fren kaldırır, arka fren ise yatırır. Ana prensip motor hızının dönemece uygun hıza düşürülmesi için yapılan frenlemenin dönüşe başlamadan önce tamamlanmış/bitirilmiş olmasıdır.
11. Maksimum frenleme motosiklet dik konumda iken yapılmalıdır.

**Frenleme şekilleri:**

**Sadece ön fren:**

1. Gazı kapayın
2. Ön frene hafifçe dokunarak ağırlık aktarmasını yaparak önün oturmasını sağlayın
3. Ön freni iyice sıkın, yavaşladıkça sıkmayı gevşeterek.

**Her iki fren birlikte:**

1. Gazı kapatın
2. Her iki freni eş zamanlı olarak sıkarak motorunuzun oturmasını sağlayın
3. Ön freni sıkma derecesini artırırken arka fren üzerindeki baskıyı azaltın.
4. Durmanıza yakın ön freni gevşetin ve arka fren pedalı üzerindeki baskıyı artırın.

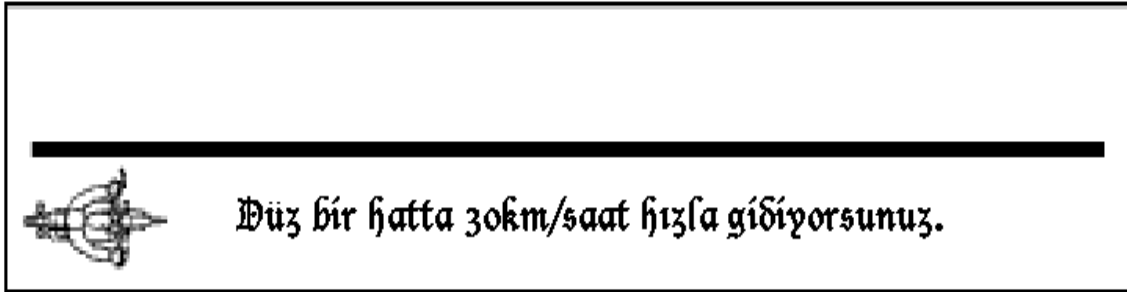
#### Frenlemeye Giriş:

- 1) Fren elciğini kademeli sıkınız. Sert frenlemeden önce hafifçe bir saniye sıkınız. Kademeli sıkma ağırlığın öne aktarımını sağlar ve bu da frenleme gücünün(durdurma gücünün) artması demektir. Bu ağırlık aktarımının olmasına izin vermeden yapılacak sert frenleme ön tekerin kazıklayıp kayması demektir.
- 2) Ön teker kaymaya başlarsa ön fren elciğini hemen bırakınız.(Bırakma düzgün olarak yapılırsa daha uygun olur). Arka teker kaymaya başlarsa arka freni motor durana kadar öylece basılı vaziyette tutunuz.
- 3) Tüm frenleme işlemi esnasında başınızı dik ve bakışlarınızı ileride tutunuz.
- 4) Bu tip kazıklayarak durdurma talimlerini trafiğe kapalı güvenli alanlarda yeterince yaparak ustalaşınız. Yavaş hızlardan başlayarak üst hızlara doğru talimlerinizi genişletin. Ta ki her iki freni de kazıklamadan, kaymaya sebep olmadan kullanabilecek duruma gelene kadar. Frenler genellikle kazıklamadan önce bir ses çıkarır. Kendine has bir ses. O sesi tanıyınız.
- 5) Kavşaklara yaklaşırken iki parmağınız ön fren elciğinin üzerinde olsun. Bu size saniye kazandırır ki 60 km süratte 20 metre civarı bir kazançtır. Kavşaklarda size doğru karşı yönde durmuş bekleyen vasıtaların ön tekerlerinin pozisyonlarına bakınız. Tekerler çamurluklardan daha çabuk size uyarı verir. Teker dönmeye başlarsa bilin ki araç dönüşe geçiyor demektir. O zaman siz durunuz.
- 6) Daima birinci viteste durun ki arkadan gelebilecek bir çarpışmadan hemen önce kaçabilirsiniz.

#### FRENLEMEDE EN ÖNEMLİ GÜVENLİK KURALI

ÖNÜNÜZDEKİ GÖRDÜĞÜNÜZ AÇIK ALANDA DURABİLECEĞİNİZ HIZLARDA YOL ALMAK EN BÜYÜK GÜVENLİK KURALLARINDAN BİRİDİR.

Bunu grafiklerle basit olarak izah edelim:

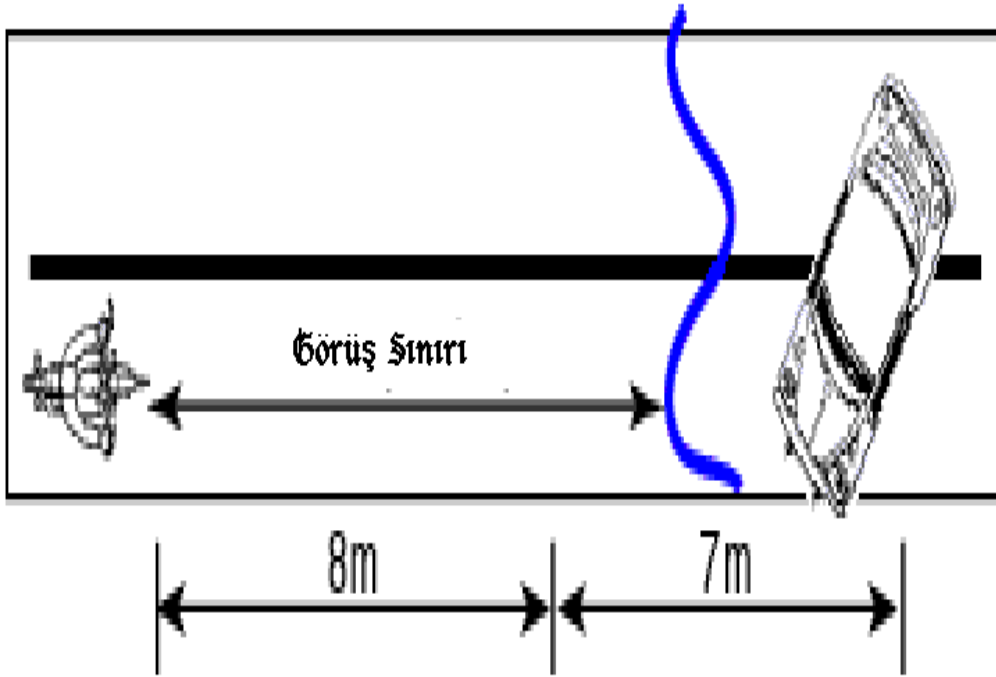


Bu noktada bir şey fark ettiniz.

frene basmadan önce siz bu noktaya varırsınız.

Boylece en erken duracağınız nokta burasıdır.





30 km/saat hızla düz hatta kısıtlı bir görüşle gidiyorsanız önünüze görünmeyen bölgeden bir araç çıkmışsa ona çarpmadan durmanız mümkün olmayacaktır. Bu nedenle daima önünüzdeki görebildiğiniz açık alanda durabileceğiniz seviyede ki hızlarda sürüş yapınız.

## FREN TEKNİKLERİ

Fren yaptığınızda motorunuzun hareketinin oluşturduğu kinetik enerji ısı enerjisine dönüşmeye başlar. Kinetik enerji tamamen ısıya dönüştüğünde ise durma dediğimiz hadise vuku bulur. Peki, ısı ne olur? İlgili mekanizmalarda zamanla havaya salınmak üzere toplanır. İşte fren yapma olayının fiziksel boyutu budur. Şimdi olayın sürüş ile ilgili boyutuna geçelim.

### ÖN FREN

Her motosiklet için genel olan geçerli iki nokta vardır:

1. Ön tekeri kitlerseniz oyun sona erer.
2. Sert frenleme korkusu!

Değişik şartlarda aşağıdaki egzersizleri yapıp ustalaşmak şarttır.

- . Yumuşak hareket
- . Acil durum frenlemesi
- . Islak ve kuru zeminler
- . Motorunuz yüklü
- . Yolculu sürüş

Şunu anlayınız:

Frenleri yeterince hızlı kavrayıp sıkınız ama en son noktalarına kadar kazıklamayınız, yumuşak-sert-yumuşak.

Frenler açıp kapatma düğmeleri değildir. İnce bir şekilde yumuşakça kullanılmalıdır. Bileğiniz yere paralel durumda elcik tutulurken fren kolunu kapmayın, parmaklarınızla nazik bir bayanın elini sıkar gibi sıkın.(Daha

doğrusu sıkmayın parmaklarınızla okşar gibi ezin).Frenleri debriyajla birlikte kullanmayı adet haline getirin. Debriyajsız fren durma mesafesini uzatır. Bilhassa ön fren yapınca gazı tam kapamamışsanız, iki yâda tek parmak kullanımında yeterince usta değilseniz bu olabilir, arkayı patinaja sokarak kazaya sebep olabilirsiniz.

Şehir içi yoğun trafikte kullanırken iki parmağınızı sürekli fren kolu üzerinde tutun. Bu reaksiyon süresini kısaltır. Ancak iki parmakla ani fren yapınca gazın kapandığından emin olunuz.

Yarışlarda sert ve geciktirilmiş frenleme iyi bir tur zamanı için gereklidir. Ancak caddede ki normal sürüşlerde iyi bir fikir değildir. Eğer yarış pistinde yarışmıyorsanız zamanında fren yapıp istenilen sürate düşün. Takiben hafif bir gaz verme de motorun süspansiyonlar üzerinde yerleşmesine ve ağırlığın hafifçe arkaya kaymasına sebep olur. Asla trafikte arka tekeri kaydırarak daralan açılı dönemeçlerde motorun burnunu çıkışa çabuk döndürmeye kalkmayın. Sadece kendinizin değil başkalarının hayatını da tehlikeye atmış olursunuz. Yarış pistinin zemini, kullanılan lastikler yarış için geliştirilmiştir. Normal caddelerin gözenekleri lastik, yağ ve mazot atıkları ile tıkanmış olduğundan tutma gücü azalır. Ayrıca yarış motorlarını soğuk asfaltta kullanmak kazaya davetiyedir.

### **Ön fren kullanma şartları:**

Onları kapmayın, kapar gibi kavramayın, bu motoru dengeleştirir ve süspansiyonlar dibe vurursa ön fren kilitlenebilir.

Motor dik durumda freni kullanın. Virajda yatmışken kullanmak motoru dik pozisyona getirir ya da ön tekeri kilitlet.

Freni çok geç bırakmayınız.

Yumuşak ve kademeli artışla sıkmak yoldaki hedefiniz olmalıdır.

Freni yumuşak ve kademeli artışla istenilen noktaya bir kerede sıkın. Pompalama gibi hareketler yapmayın. Süspansiyonlar otursun, yerleşsin ve süspansiyonun yavaşça rebound (geri sekmesi) için sonunda freni gevşetiniz.

Şunu deneyin, 55km den yürüme hızına düşecek şekilde freni sertçe sıkın ve sonra tekrar debriyajı usulüyle bırakarak sürüşe devam edin. Eğer yukarıda anlatılan metotlara uyduysanız motor bu işlem sırasında sarsılmadan hareket ediyor olacaktır.

### **Dönemeçlerde frenleme:**

Viraj dönmede anahtar hareket yaklaşmadan motorun süspansiyonlarının üzerine yerleşmiş olması gerektiğidir. Yani frenleme işini bitirmiş ve doğru hıza inmiş olarak dönemece giriyor olmanız demektir. Ağırlığınızın hafif bir gazla geri verilmiş olması demektir. Frenleri ani sıkma ya da ani bırakma, gazın veya debriyajın sert kullanımı, beceriksizce vites değiştirmeler lastiklere binen yükü değiştirerek motorun dengesini bozar. Ne olursa olsun ön ve arka süspansiyonların dengeli tutulmasına dikkat etmelisiniz.

Bir dönemece yaklaşırken frenlerin tek bir işlevi vardır; motorun doğru hıza getirilmesidir. Gidona dönüş için kontra basmadan önce frenlemeyi tamamlamış ve hafif gazlamaya başlamış olmanız için iki neden vardır:

Süspansiyonun doğal durumuna gelmiş olması ve hafifçe arkaya doğru basılmış olması, hafif gazlama bunun içindir. Bu durum çatalların normal statik bükülmeleri veya hafifçe boşalmış olması halidir ki cadde kullanımı için ideal durum budur. Ön fren basılı ve ağırlık önde durumda çatallar basılmış olur, rake açısı azalır ve gidon ağırlaşır ve doğru tepki vermesi azalır. Bu durumda motor dikleşmeye ve dümdüz gitmeye çalışır.

### **Ön tekerin iki görevi vardır:**

1. **Motora yön vermek.**
2. **Moturu durdurmak.**

Normal süratlerde hafif frenlemelerle ve hafif yatış açılarıyla bu iş yapılır. Ancak sürat arttıkça ve siz daha fazla yatırma açılarını kullanmaya başladığınızda motoru yönlendirme görevi olan ön tekerdeki yükü arttırmaktasınız. Bu anda bir de frene basarsanız durum iki bileşenin lastiğin yolu tutma gücünü aşır ya ön teker kilitlemesi yâda ön tekerin kaymasına sebep olacağı bir noktaya gelir. Bu durum kaza demektir.

**Günümüz modern spor motosikletlerinin düzgün yüzeylerde ön tarafının dönemeç alırken kontrolden çıkması neredeyse imkânsız gibidir ancak:**

- . Hala frenlerdeyseniz. (Frenleme devam ediyorsa).
- . Aşırı yatırma açıları kullanarak dönüyorsanız. (Bu şartlarda iki lastikte tutmayı bırakabilir)

Viraj devam ederken motoru gazı kesmeden gerekli güçte tutmak önün yükünü azaltır ve motorun yönlendirilmesini kolaylaştırır ve arka tekerinde hafif sürüklenmesine vesile olarak virajları daha dar açıyla dönmenize imkân verir. Arkanın kayması zordur ancak siz:

- . **Kuvvetli bir şekilde arka freni sıkılı tutuyorsanız.**
- . **Gaza fazla basıp tekere spin attırıyorsanız (kaygan zeminde güçlü motorları bekleyen, gazı çok sert kullanırsanız veya debriyajla dikkatli değilseniz oluşan durumdur.)**
- . **Yatış açınız çok fazla ise veya zemin kaygan ise.**

Genelde çok yüksek yatış açıları ve zayıf yol yüzeylerinde bile arka teker lastiğiniz problemsiz yol tutmasını bozacak güçlerle baş edecek vasıftadır. Debriyayı yavaş bırakınız, şanzıman hızlanmak içindir, durmak için frenler kullanılır. Aşırı bir şekilde motor frenlemesi (kompresyon fren) yapmaktan kaçınınız.

Hızlı kullanımlar da frenleme gücünüzü ve durma mesafenizi dikkatlice hesaplayın. Yanlış hesaplıyorsanız sonunda kendinizi frenleme kuvvetinizi kademeli olarak artırıyor bir durumda bulabilirsiniz. Genelde bu durum çok sert ve maalesef çok geç frenlemedir. Zamanında fazla bir kuvvetle sıkma, geç olarak fazla bir kuvvetle fren sıkılmaktan iyidir. Hızlanmanız her zaman mümkündür fakat virajların içinde yavaşlamak çok zordur.

#### **Her şeyi yanlış yaptığınız durumlarda:**

Genel olarak motoru boşta gider duruma düşürecek oranda gaz kesmeden motoru daha fazla yatırın. Bu esnada ağırlığınızı hafifçe arkaya kaydırmak ön tekerin yön verme işlevine yardımcıdır. Ayrıca hafifçe gazlamak motoru kaldıracığı için yatma mesafesini artırabilir. Ancak bunu uygulamak çelik gibi sinirler ister.

Motoru kaldırın, düz bir hatta frenleyin ve tekrar yatırın. Bu hareket toplam 1-2 saniyede tamamlanmalıdır. Bu usul tavsiye edilendir ama yeterince boşluk varsa belki zaten dönebilirsiniz.

Her iki freni de yavaşça sıkın. Ancak bunu yaparken çok dikkatli olun çünkü yatmış bir motorun lastikleri tutma güçlerinin çoğunu motoru döndürebilmek için kullanmaktadır.

#### **Özetlersek:**

Frenlere yumuşakça ve basıncı kademeli olarak artırarak basınız.

Frenlerin kilitlenmesi maksimum sıkmanın bir sonraki evresidir. Bu noktayı biliyor olmanız şarttır. Şayet ön freni kilitlerseniz derhal bırakın ve hemen tekrar kilitlenmeden sıkın. Arka freni kilitlerseniz iyice duruş süratine düşene kadar bırakmayın. Bırakırsanız high-side kazaya sebep olur.

Arka frende gereklidir ancak ona öncelik vermeyin. (Arka teker tambur fren olan veya rake açısı ve aks aralığı fazla motorlarda bu geçerli değildir.)

Frenleri bırakırken de dikkatli ve sıkma hızınızdan daha yavaş bırakınız. Süspansiyonların aniden boşalmasına ki bu ön tekerin geri sekmenin üzerinde boşalmasına sebep olur. Bu hareket motorun yönlendirilmesinde problem yaratır.

Ön fren sıkılı motoru döndürmek için bayağı güç harcamanız gerekir, ön freni bıraktığınızda da motor aniden döner ve viraja girer. Buna hazırlıklı olunuz ve freni yavaşça bırakarak dönüşün yumuşak olmasına dikkat ediniz. Tam gazla yada ön fren sıkılı virajlara girmekten sakınınız.

Fren kullanmadan gazı kapatarak süratinizi düşürdüğünüz durumlar sizin belli bir sürate inmenize yol levhalarının, işaret noktalarının çok öncesinde başlamanızı gerektirir. Bu durumda arkanızdaki araçların yavaşlayacağını tahmin etmesi çok zordur. Dikkat ediniz ve yavaşlamayı çok erkenden başlatarak durumu abartmayınız.

Lastik patlaması durumunda frene hemen dokunmayınız. Hemen gazı keserek motoru düz bir hatta tutmaya çalışınız. Servis yoluna girdikten sonra sağlam lastiğin frenini kullanarak durmaya çalışınız. Patlayan lastiğin freni kullanılmamalıdır.

## **ARKA FREN**

### **Arka frenin önemi:**

Ön frenin motor durma gücünün esasını teşkil ettiği doğrudur ancak arka freninde devreye girmesi daha düzgün ve daha kısa mesafede durmak demektir. Bazı durumlarda(dönüşlerde) gazı kesmek yada ön frene müracaat yerine arka freni kullanmak şase üzerinde daha az etki yaparak sizi dönüş hattında tutacaktır. Arka freni doğru kullanabilmek için pedalinin doğru ayarlanmış olması gerekmektedir. Pedal rahat oturuş pozisyonunda iken

ayağınızın birkaç milimetre altında olacak şekilde ayarlanırsa bu sizi garip oturma şekillerinden ve/veya kullanım zorluklarından koruyacaktır.

Dönüşe girerken ön freni bırakıp motoru yatırmadan arka freni bırakmayın. Bu hareket ön fren bırakıldıktan sonra önün kalkmasını ve dönüş kuvvetlerinin çatalları sıkıştırmaya başlamasından önce ön tarafın kalkmasını engelleyecektir. Gazı açar açmaz eğer hızınız fazla ise arka frenle hızınızı ayarlayın. Gazı kapatmak önü aşırı yükler ve dönüş açınızı genişletir ama arka freni kullanmak hattınızı daraltır sizi dönüşün içine çeker. Fazla fren ve gaz kullanmaktan kaçının sadece ön tekere ağırlık bindirmemek için yeterli olacak gazı verin.

U dönüşü yaptığınız düşük hız manevralarında ve hat aralarından süzülme sürüşlerinizde motorun dönen kısımlarının açısız ivme etkileri sizin dengede kalmanızı sağlar. Bunu arka freni kullanarak ve debriyajı hafif kaydırarak devir tutturmak suretiyle kendinizin lehine bir avantaja çevirebilirsiniz. U dönüşlerde arka freni bırakarak mı yoksa debriyajı kaydırarak mı(kavrama noktasında tutup hafif ileri geri hareketler yapmak) size ve motorunuza uygun denemelisiniz. Genel olarak yeterli devir ve debriyaj kaydırması şasesinin düzgün ve hareket halinde kalmasına yeterlidir. Burada hız arka frence düzenlenmektedir. Bu teknik debriyaj balatalarını ve arka fren balatalarını aşındıracağı için bu parçalar sıkça kontrol edilmelidir.

Yokuş aşağı dönüşlerde gaz açıkken arka fren bilhassa uzun dönüşlerde çok fazla hızlanmayı önler. Düz dönüşlerde gazı ön tekerin yükünü azaltmak için mümkün olduğunca çabuk açarken hızınızı arka freni kullanarak kontrol edin. Yokuş inişlerdeki dönüşler ön tekeri yükler ve sizin virajı açık almanıza sebep olurlar. Ama gazı açık tutarak arka freni kullanmak motordaki ağırlık dağılımını daha birbirine yakın(ön ve arkanın) tutarak size daha iyi bir hatta kalma imanı sağlayacaktır. Pratik ve denemelerle arka freni kullanan ayağınızın iyice ustalaştırılması, hassaslaştırılması size güven verecektir. Böylece motorunuzu sarsmadan, güvenle kullanabileceksiniz. Bu teknik sizi birçok endişe verici durumdan kurtaracaktır.

#### **Arka frenin diğer kullanım alanları:**

- 1)Traksiyonu kontrol etmek.
- 2)Viraj öncesi süspansiyonların oturmasını sağlamak.
- 3)Kapanan dönemeçlerde dönüş çizgisini daraltmak.
- 4) Motor yatış alanını genişletmek.

**Not:** 4. maddenin açıklaması: Motosikletler gaz verince süspansiyonlarının üzerinde yükselirler. Bu da sürücüyü ilave bir yatırma alanı sağlar ancak dönemece yatmış vaziyette iken hızlanmadan gaz vererek yükselmenin yapılması arka fren kullanımı ile olur.

#### **ACİL DURUM FRENLEME TEKNİĞİ**

Acil durum frenlemesi maksimum frenlemedir. Amaç en kısa mesafede durmak yâda çarpışma hızını en düşüğe indirmektir. Frenleme maksimum uygulanır ancak kilitlemeden, lastikleri kaydırmadan yapılmalıdır. Lastikler kaymaya başlarsa durma mesafesi uzar. Bu durumda motor yatırılmalı ve sürücünün motordan bir an evvel ayrılması gerekmektedir. Özetle frenlere uygulanan maksimum basınç tekerlerin kilitlemesinden bir evvelki safhanın basıncıdır. Burada bir an evvel tekerleri kilitlemeden en yüksek basınç uygulaması yaparken debriyajı sıkıkmak ikinci planda kalır. Gaz tamamen bırakılmış olmalıdır. Genellikle paniklemiş bir durumda yapılan frenlemede gaz tamamen bırakılmadan ön frene asılır ki bu kaza demektir. Önce ve hemen gaz bırakılarak frenler uygulanmalıdır. Saliseler hayat kurtarır. Sağ elin tamamen açılıp tekrar kapanması alıştırmaya size ön fren yapılırken gazın bırakılmış olmasını sağlayacaktır. İki frenin aynı anda uygulanması gereklidir. Debriyajın çekimi normal mesafelerde durma mesafesini kısaltır ancak burada zaman zaten çok kısadır ve mesafede çok kısadır. Çoğunlukla buna zaman yoktur. İlaveten sadece debriyajın çekimi çok kısa mesafeler ve süreler göz önüne alındığında motorun gaz kesilmesiyle yapacağı kompresyonu boşaltacağından durmaya olumsuz etkiye yapabilir. Bu durumda vites de küçültmek gerekir ve şayet tüm bunlara vaktiniz olduysa o zaman da durum acil değildir. Yani acil durum frenlemesinde debriyajı düşünmeyiniz. Maksimum frenleyiniz. Saliseler içinde olan bir hadisede zaman çok değerlidir.

Motor sürüşünde gazın kullanımı ne ise ön frenin kullanımı da hatta motor üzerindeki ağırlık aktaran diğer hareketlerinizde odur. Aynı hassaslıkla yapılması gereken hareketlerdir. Bunun içinde önceden her şartta denemeler ve çalışmalar yapılarak kumandalar üzerindeki hâkimiyet %100 noktasına ulaştırılmalıdır. Kasılı bir tarzda motor sürüşü yapılamaz. Ne kadar rahat ve gevşek bir durumda olabilirsiniz yüksek hızlarda bile motorun üzerindeki hâkimiyetiniz o kadar kolay ve fazla olacaktır. Aslında frenlerin doğru ve hassas bir şekilde kullanımı gaz kullanımından daha önemlidir diyebiliriz. Bilhassa ön frenin, ağırlığı öne transfer işlevi ön tekerin yol tutumu üzerinde fevkalade önemli bir rol oynar. Şayet bu transferi çok hızlı ve aşırı yaparsanız arka lastiğin yol tutumunu zayıflatırsınız. Neredeyse üzerinde hiç ağırlık kalmayan arka teker yönlendirme aksı üzerinde yanal dönüş yapmak isteyecektir. Ayrıca motor ağırlığını öne çok hızlı vermek ön tekerin yol tutumunu kaybetmesine de sebep olabilecektir. Yine ön süspansiyonları sonuna kadar bastırmakla da kasisler için bir sıkışma rezervi bırakmamış olursunuz ve motor ağırlığı ön taraf üzerinde tam yerleşmeden ön teker ve ön süspansiyonlardan maksimum güç isteme durumunda kalırsınız. Yine ön fren sıkıldığında rake açısı değişeceğinden aks mesafesi kısacaktır. Aniden ve sert sıkılması durumunda birden kısalan aks mesafesi motorda çok sert bir dönüşe kaçma

isteği ve yine aniden bırakıldığında da aks mesafesi birden uzayacağı için dönüşe karşı direnç gösterme eğilimine girecektir.

Aslında frenleri de gaz kolu gibi motorun hızını kontrol eden aletler olarak düşünmekte fayda vardır. Dönemeç çıkışlarında gazın kontrolü neyse hız ayarlaması açısından dönemeç girişlerinde de frenleri düzgün, yumuşak tarzda kullanmak da odur. Burada öğrenilmesi gereken frenleme sürecinin sonuna yaklaşıldığının bilinmesi, tekerleri kilitmeden maksimum frenleme alışkanlığının kazanılmasıdır. Bu da pratik yaparak olur.

Ön freni ya tam sık ya da tam bırak şeklinde kullanılması gereken bir alet olarak düşünmeyiniz. Fren kolu elinizin içinde gereğince sıkılmalı ama darbe vurur şeklinde değil, hassas bir kavrama ve sonra yeterince hızlı, kademeli ve kesintisiz baskılar uygulamak şeklinde olmalıdır. Aynı durum ayakla kullanılan arka fren içinde geçerlidir ancak ön fren durdurma gücünün %70ine sahip olduğundan sonuç olarak çok daha fazla önem kazanmaktadır.

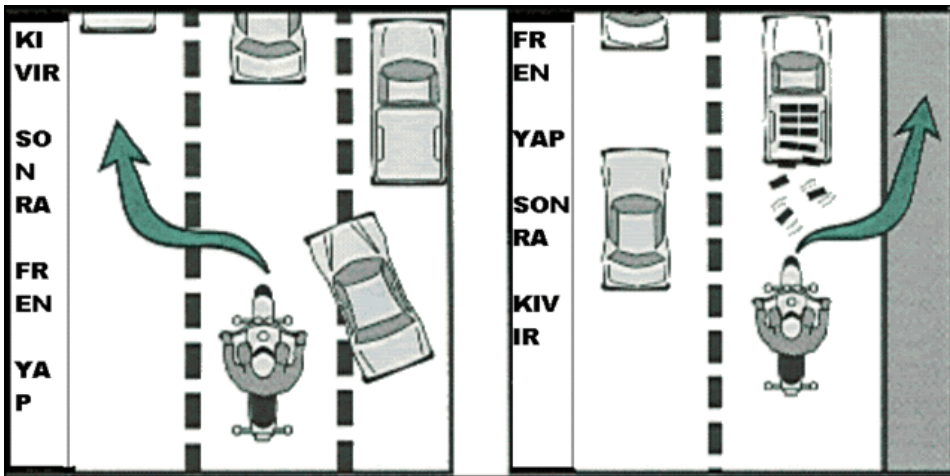
Acil bir durumda önünüze aniden fırlayan bir araba karşısında fren mi yapmalı yoksa kontra basıp müsait olan tarafından geçiş mi yapmalı diye karar verebilmek için önce arkanızdaki trafiğin durumundan da haberdar olmalısınız. Şayet arkanızda yakın takip eden bir araç varsa ve sizde bunu aynalardan kontrol etmediyseniz tam önünüze araba fırladığında bunu zaten düşünce vaktinizde olmaz. Esasen aklınıza da gelmez. Tabi devamlı ileri bakıp durum değerlendirmesi yaparak sürüş yapıyor olsaydınız aniden önünüze fırlayacak bir tehlikeyi de muhtemelen daha önceden fark ederdimiz. Çevrenizi sürekli taramak, arkanızı aynalardan kontrol etmek ve bu şekilde muhtemel tehlikelerden kaçış planlarınızı yapmak sürüşün olmazsa olmazıdır. Açıkça söylemek gerekirse motor sürerken yâda araba kullanırken hayal kurmayınız. Sürekli sürüşe yoğunlaşınız.

En kısa zamanda ve mesafede durmak iki fren birden kullanılarak olur. Ön frene kademeli olarak güç uygulanmalı, ani darbe vurur şeklindeki sıkılardan kaçınılmalıdır. Bu frenleri kilitlememek içindir. Arka frene daha sıkı güç uygulayarak, kilitmeden, böylece iki frende kilitlenme noktası sınırında tutularak en çabuk durma sağlanır. Bunun çalışmasını boş bir alanda, kuru ve ıslak zeminlerde ve kasisli yüzeylerde yaparak kontrolünüzü mükemmelleştiriniz.

Bazı anlar olur ki frenlemek yerine kontra basıp tehlikeyi savuşturmak daha güvenlidir. Arkanızdaki trafik ani duruşunuzda size sorun olarsa ve kıvrımla sınırlanabilecekseniz, kıvrıma giriniz alan buna müsaitse kontra basıp geçin ama frenlerdeyken kontra basılmaz. Kontra ile tehlikeyi bertaraf ederken frenleri bırakmış olmanız şarttır. Esasen sola kıvrımlarda (hızlı akan trafiğe) frenleme yapmadan kontra basıp kıvrıma sağa (yavaş akan trafiğe) kıvrımlarda önce fren yapıp sonra freni bırakıp kontra basarak kıvrıma tavsiye edilir. Şayet kıvrıp engelin etrafından dolanmak yerine fren yaparsanız arkanızı aynalardan sürekli kontrol ederken frenlemek adına ne bulursanız kapar gibi dengesiz bir refleksler gösterme durumuna da girmeyiniz. Çalışmalarınızda yaptığınız gibi frenleri çok düzgün bir tarzda kullanınız. Pratik yapmak, çok pratik yapmak bu işin anahtarıdır.

Acil durum frenlemesi yatmış durumda yapılmaz. Motor dik konumda olmalıdır. Bilhassa ön teker kilitlenerek kayar. Önce motor dik duruma getirilmeli ve hemen arkasından maksimum frenleme yapılmalıdır. Bu frenleme esnasında ön freni sıkarken gaz kolunu tam bırakmaz ve bunun farkına varmazsanız, ön teker kontrolü kaybolur ve kendinizi aniden yerde bulursunuz. Bu durum bacaklarınızla motoru sıkı tutmayı, karın kaslarınız vasıtasıyla bedeninizi desteklemeden vücut ağırlığının yükünü kollarınıza bindirerek yapılan sürüşlerde sık karşılaşılan bir şeydir.

## ACİL DURUMDA KIVIRMAK



**KIVIRMA İLE FRENLEME AYNI ANDA YAPILMAMALIDIR. KAZA SEBEBİDİR.**

Bazen her iki freni de birlikte kullansanız bile durmak için mesafe yeterli değildir. Önünüzde ansızın bir araç ya da nesne belirebilir. Bir araç hat değiştirebilir. Bu durumda tek çare ani kıvrımdır ki bu bir ya da iki hamleden ibaret olabilir. Tek bir çabuk yana kaçış ya da iki hızlı dönüş. Netice olarak yapılan bu harekete yönün ani olarak değişimi durumu denebilir.

Burada kıvrıma ile yön değişimini ne kadar keskin olacağına motorun yatış açısı da o kadar fazla olmalıdır. Motorla birlikte yatılmadan kros motorlarda olduğu gibi motor kaçış yönüne doğru kontra basılarak itilir. Yatışın daha hızlı olmasını sağlayan bu hareket esnasında sürücünün ayakları sıkıca peglere basıyor durumda olur ve dizleriyle tank tutulurken motosikletin altınızda serbestçe hareketine izin verilir. Kaçış yönünüzde bakışlarınızın hedefi olmalıdır. Engel aşılır aşılmaz ters yönde kontra basılır(diğer taraftaki elcik ileri itilir) ve tekrar esas gitmekte olduğunuz yöne dönülür.

Bu arada da kıvrıma esnasında eş zamanlı olarak frenleme yapılmaması, frenlemenin duruma göre ya önce ya da sonra yapılması gerektiği üzerinde önemle durulmaktadır.

## **PERFORMANS MOTORLARDA ARKA FREN VE AĞIRLIK TRANSFERİ İLİŞKİSİ**

Belki de en çok yanlış anlaşılan ve kullanılan konulardan biri arka fren dir. Arka fren birçok fonksiyon için kullanılabilen bir mekanizmadır. Bazıları arka freni hiç kullanmazken bazıları da fazla kullanırlar. İdeal olan bu iki aşırı tutumun ortalarında bir yerde olmalıdır. Durmak açısından az bir kontrolü olan arka fren hassas bir tarzda size birçok avantajlar sağlar.

Bu hassas kullanım avantajlarını edinmek için önce arka freninizin tutuş şeklini, sertliğini veya yumuşaklığını iyi tanımış olmalısınız. Yine ağırlık transferinden ne kadar etkilendiğini de bilmek durumundasınız. Önce freninizin çalıştığından ve doğru ayarlanmış olduğundan emin olunuz. Fren pedalı ile ayağınızın altında rahat bir sürüş pozisyonunda oturuyorken birkaç milimetre, açıklık olmalıdır. Bu ayağınızın farkında olmadan frene basar durumda kalmasını engelleyeceği gibi diğer taraftan kolay erişimini sağlar. Boş bir park yerinde sadece arka freni kullanmayı talim ediniz. Şayet teker kilitletirse motosiklet durana kadar bırakmayınız(kilitli kalsın). Freni kayarken bırakırsanız-genellikle ön ve arka teker bir hat üzerinde değildir- motor sizi hızla yere vurabilir. Bu sadece arka fren talimi hem debriyaj çekiliyken ve hem de bırakılmış iken yapınız. Debriyaj bırakılmışken ve motor tekeri iterken kontrol daha fazla olur ve kilitleme-kayma riski daha azdır. Arkanın nasıl çıktığına dikkat edin. Frenler sıklıkla swingarmın geometrisi motoru aşağı çeker.

Şimdi eşitliğe birde ön freni ekleyelim, burada göreceksiniz ki ne kadar fazla ön fren uygularsanız o kadar arka frenin kontrolü zorlaşmaktadır. Arkanın kilitlemesi bu durumda daha kolay olacaktır çünkü öne doğru olan ağırlık transferi arka teker üzerindeki yükü azaltacaktır. Bazı yarışçılar arkayı hiç kullanmaz öyle ki arka havadadır çoğu zaman ve tabii arka fren etkisizdir bu durumda. Caddelerdeki temel duruşlarda ise ön fren ağırlıklı olarak arka frende birlikte kullanılır. Arka freni hafifçe kullanmak çekim merkezini aşağı indirir, duruma bir denge getirir ve sizin panik duruşlarınızda frenlemenizi daha sert yapabilmeyi sağlar. Durum uygunsa arka frene ön oturmadan önce yarım saniye kadar dokunmak işlemi daha düzgün yapacaktır.

Kendinizi geniş bir dönüş yaparken süratiniz biraz fazla yâda kapanan bir dönüşte buldunuz diyelim. Gazı kapamak ve ön freni uygulamak önu çok kolay yükleyecektir, muhtemelen yüklenme lastiğin yeri tutma gücünü aşacak ve kaza olacaktır. Hâlbuki aynı durumda gazı bir kararda tutup küçük bir miktar arka frene basmak yeterli sürati kesecek ve hattınızı kapatmanıza yardım edecektir. Arka fren hızınızı ayarlamakta gazdan ve/veya ön frenden daha iyidir. Debriyaj bırakılmış ve gaz sabit tutulu sadece pedalla çok fazla kontrolünüz olduğu göreceksiniz. Bu durum bilhassa yokuş aşağı dönüşlerde etkindir. Yokuş aşağı dönüşlerde gazın hafifçe muhafaza edilmesi bile motorun hızlanmasına sebep olacaktır. Arka fren kolayca bu durumu kontrol altına alır ve sizin önün aşırı yüklenmesini önlemede gazı rahat kullanmanızı sağlar.

## **YÜKSEK SÜRATTE FRENLEME İŞLEMİNİN ANALİZİ**

Fren yapmak motosiklet sürüşünde çok önemli bir konudur. Bu aşamaya gelmeden önce debriyajın ne olduğunu, ne için var olduğunu iyi bilmeniz gerekir. Debriyaj kolunu çektiğinizde iki yassı disk birbirinden ayırmış olursunuz. Bu hareket motosikletin motorunu arka tekerden ayırır. Debriyajı kademeli bir tarzda yeniden bıraktığımızda ise bu iki disk yeniden birleştirmiş oluruz. Ne kadar debriyaj kolu bırakılırsa disk o kadar birleşir yani daha fazla güç motordan arka tekere aktarılmış olur. Kavrama noktasının olduğu yerde bırakmanın daha hissederek yapılması gerekir.

Burada önemli nokta debriyajın sıkılırken hızlı davranılması ancak diğer taraftan kademeli olarak ve yumuşak bırakılması gerektiğidir. Birinci hareketin hızlı olması balataların sıyırılmasını önler ikinci harekette motorun gücünü arka tekere aktarırken sarsıntılı bir geçiş olmasını önler. Debriyaj bırakılırken bu hareket çok hızlı yapılırsa motor öne atılım yapar yâda bayılır. Kullanım ustalığı talimlerle kazanılır. Talime başlarken önce motor güçte olarak debriyajı yavaşça bırakınız ve ayaklarınızı iki yana açarak motorla birlikte yürüyünüz. Her 3 adımda bir durunuz. Durmak için debriyajı hızla çekin ve ön freni sıkın. Yürüyün ve fren yapın.

Yeterince ustalaştığınızda inandığınızda yüksek süratte fren talimlerine geçebilirsiniz. Gazlamayı herkes yapabilir ama fren yapmada herkes usta değildir. Motosikletinizle saatte 100km hızla seyrederken lastikleriniz yol üzerinde neredeyse yüzer durumdadır. Bu durumda beklenmedik bir durumda frenlerin ani ve sert bir tarzda sıkılması sıradan bir davranıştır. Ancak yolun yüzeyinde adeta yüzer durumda olan lastiklerle bu durumda kaza kaçınılmaz olur. Bu ani frene yüklenme ön tekerin kilitleyerek kazaya sebep olması demektir.

Buradaki önemli detay **AĞIRLIK TRANSFERİDİR**. Ön teker öncelikle ağırlığın transfer edilerek lastiğin yere basma ağırlığını artırarak dolayısıyla yolu tutma gücünü artırmak gerekir.

İşlem şudur: Hız 100km, beklenmedik bir engel çıkıyor; ön ve arka freni yumuşak bir tarzda devreye alınız, ağırlık öne transfer olur ve ön çatallar dalar. Ağırlık ön süspansiyona bindikçe ön lastiği yola doğru bastırır. Ağırlık transferi arttıkça ön tekerin yola basma gücü artar ve lastikler yola daha fazla nüfus eder. Bu daha fazla yol tutumu yaratır ve sizde frenleri daha sert kullanma imkânına kavuşursunuz. Böylece kademeli olarak fren sıkma basıncını artırarak tekerlerde herhangi bir kayma olmadan en kısa mesafede duruş sağlanır. Bu yapılmadığında ise önün üzerindeki ağırlık sert frenlemeyi kaldıramayacağı bir yol tutuş seviyesinde olacağı için kilitleme ve kayma olur.

Burada sır frenlemeye yumuşak başlanması(panik durumunda bile) ve ağırlık öne transfer oldukça ve yol tutumu bu sebeple arttıkça frenlemenin sertleştirilmesidir. Bu kademeli işlemi ustalıklı yaptığınız müddetçe arka teker havaya kalksa bile önün kayması söz konusu değildir. 20km süratlerden başlayarak 10km lik artırım kademeleri ile 150 km süratlere kadar çıkılarak bu kademeli yüksek hız frenleme tekniği talim edilmelidir. Ustalaştıktan sonrada her altı ayda bir bu talimleri tekrar yaparak kendinizi kondisyonda tutunuz. Frenlemede doğru tekniğin öğrenilip kullanılması sizin sayfalarda bir istatistik olup olmanızı belirleyecek işlemdir.

Uyarı: Yüksek hız kademeli frenleme tekniğini uygularken motosikletiniz dik konumda değildir. Bu eğitimi daha basit olarak frenlemenin sonuna doğru, durmanın son 4-5 metresinde ön fren üzerindeki baskıyı azaltıp arka frenin üzerindeki baskıyı arttırarak tamamlarsınız. Bu hareket duruşun son metrelerindeki süspansiyonların dalışını yumuşatarak frenlemenin yarattığı stresi hafifletir.

Dönüşte bunu uygulamak daha ileri seviye profesyonel eğitim alınmasını gerektirir. Çok acil, tehlikenin çok yakın olduğu durumlarda ise kademeli tekniği unutup frenlere(ikisine birden) yüklenin.

## **SERT FRENLEMEDE USTALAŞMANIN ÖNEMİ**

### **Yeni Motorcular Sert Frenlemeyi Öncelikle Öğrenmelidirler...**

Yeni sürücüler fren yaparken gazı da farkında olmadan açarlar. En azından ön freni beklenmedik bir engelle karşılaşıldığında ani olarak sıkarken gazın tam kapanmamış olduğunun farkına varmazlar. Ön fren elciğini kapar gibi kavradıkları panik durumlarında gazı da açtıklarının farkına varamazlar. Bu da kaza demektir.

Bazı motosikletlerin elcikleri ayarlanabilir değildir ve eli küçük olan sürücüler için bu durumda elcik uzak kalarak bu soruna yol açabilir. Eğer fren elciğinin üzerine parmaklarını koymak için sürücü bileğini kaldırmak zorunda kalıyorsa gaz üzerinde duran başparmak istemsiz olarak freni sıkıldığında(elinizi yumruk yapmak gibi düşünün) gazı açacaktır. Bu aslında herkese olur ama eli küçük olanlarda bilhassa bayanlarda daha sık olur.

Şayet fren elciğini ayarlamak mümkünse bunu yapınız. Mümkün değilse şu tekniği önerebilirim: Frenleri sanki gazın uzantısıymış gibi düşünelim. Gaz kolu tam kapalı vaziyette iken parmaklarınız fren elciği üzerinde durabilmeli. Gazı çevirdiğinizde parmaklarınız fren elciğine yetişmeyecektir. Burada yapılacak şudur önce gazı kademeli olarak kapatın takiben frenlemeye başlayın. Sanki gaz kolu ile ön fren elciği bir tek aletmiş gibi.

Bu sunduğum mantık yeni başlayan sürücülere hitap etmektedir. Çünkü yeni başlayan sürücülerin hiçbir zaman gazı sonuna kadar açmayacaklarını varsayıyorum. Elbette ustalaştıkça ve gazı daha fazla derecelerde açtıkça en son tam açık pozisyonda iken parmaklarınız fren elciğine yetmeyecektir. Bu durum elciğin çok açık olduğu ve ayarlanmadığı durumlarda çok daha bariz olarak karşınıza çıkacaktır. Eliniz yeterince büyükse ya da elciği ayarlamak ve gidon elciğine yaklaştırmak mümkünse bu sorun olmayacaktır. Frenlemeye hazır olmak demek bir iki parmağınızın fren elciği üzerine konması demektir. Burada ilk iki parmağın(işaret ve orta parmak) ilk boğumlarının fren elciğini kavraması gerekir. Yani parmak uçlarının değmesi hazır olmanız demek değildir. Neticede gazı tam kapatıp freni çekerken önce önü oturtun takiben fren elciği üzerindeki iki parmağınızın ikinci boğumlarına kadar çekin.( Bunu motorunuza göre alt süratlerde ve trafik olmayan güvenli bir yerde deneyin).

Frenlere hafif bir dokunma ile başlıyoruz ve durmamız gereken nokta yaklaştıkça sıkma gücümüzü artırıyoruz. Bu arabada da böyledir.

### **Yeni bir sürücü olarak trafiğe çıkmağa başladığınızda şunu unutmayın:**

Tipik bir ABS li otomobilin arkasında iseniz bu aracın dur kalk temposuna uymak zordur. İşte burada frenleri hassas kullanabiliyor derecede ustalaşmış olmanız emeğinizin karşılığını geri ödemeye başlayacaktır. Bu arada

bir de aracını geri kaçıranlar vardır. Dikkat! Bu sebeple daima kaçış yolunuz olsun.

Kademeli sıkma yumuşaktan sert doğru yapılmalıdır. Bu zamanla sizin şuuraltınıza işleyecektir. Ancak bu durum panik frenleme gerektiren durumlarda karşılaştığınızda bir sorun olarak karşımıza çıkar. Çünkü acil fren yapmamız gerek panik durumlarda bu sistem işlemez. Ama siz şuuraltınıza işleyen bu alışkanlıkla başlangıçta frenlerle çok hafif ama çarpma noktasına yakın çok sert olacaksınız.

### **Ne yapabiliriz?**

Motor dik konumda ise tek bir sıkma ile tekerlerin kilitleme noktasından bir önceki noktaya kadar frenleri sıkınız/basınız. Bu sizi en kısa sürede durduracak şekildedir. İlaveten kademeli sıkış şeklinin tersine başlangıçta tam sıkma durma noktasına yaklaştıkça sıkmayı hafifletme şeklinde olmalıdır. Bu hafifletmeyi siz motorunuzun yavaşlama hızına ve durma noktasına olan yaklaşmanın durumuna göre ayarlayacaksınız. Yani panik durumunda motoru dik konuma getirin ve frenleri kazıklamadan sert sıkın. Burada sıkma hızınız motorun dengesini bozmayacak oranda ama yeterince hızlı olmalıdır.

Peki, hep böyle yapsak da beynimiz panik durumu için ikinci tekniği de öğrenmek zorunda kalmasa! Yani tek bir hamlede sıkmaya alışsak ne olur? Zamanda kaybetmeyiz. Hem durma mesafesi de kısalmır. Beynimizin reaksiyonu da tek bir tekniğe uyarlandığı için daha iyi odaklanabilir. Doğru ancak motorunuzun durması gerekmiyorsa ve her seferinde böyle sıkı fren kullanıyorsanız hem siz hem de motorunuz çabuk tükenir.

Sert frenlemede bacaklarınızla motoru sıkma da çok önemlidir. Ayrıca sert frenlemenin ardından kıvrıma yapmanız çok zordur. Hatta mümkün değildir. Farz edelim bacaklarınızı yeterince kullanma alışkanlığını henüz kazanmamışsınız. Yük kol ve omuzlarınıza binerek onları adeta kilitleyor. Kilitlemiş kollarla nasıl kontra basacaksınız? Şehirde mesela bir kanalizasyon kapağından kaçmak, çevresinden dolanmak için kollarınız gevşek olmalıdır. Dolayısıyla sert frenlemenin gereksiz kullanımı için kolayına kaçmak ve kendinizi kısıtlamak olur.

### **Bir talim önerisi:**

Boş bir park yeri bulun. Önce birkaç sekiz çizin. Ancak bunu yaparken sadece gazı sabit tutarak dönüşe yoğunlaşmak yerine sekizin düz yerlerinde gazlayıp dönüş noktalarına yatmadan önce yavaşlamak için ön freni kullanın. Eğer frenlemede gerçekten ustalaşmış iseniz, her sekiz arasında dönüş için frenlemeye başlamadan ve dönüşe yatmadan önce mesafenin ortasında veya  $\frac{3}{4}$  lük kısmında gaz açabilmelisiniz. Burada gaz açmanın  $\frac{1}{2}$  ya da  $\frac{3}{4}$  ünde olması sekiz figürünün büyüklüğüne bağlıdır.

### **Mutlaka motosiklet eldiveni kullanılmalıdır:**

El yaraları çok zor kapanır ve çok acı verir. Ufak da olsa bir kaza sırasında yeri ilk karşılayacak organlar çoğunlukla ellerdir. Bir bir deri eldiven bile çıplak ele karşı yaralanmalarda önemli fark yaratır.

**Evet, teker yapmayı ya da dizinizi yere değdirmeyi kafanızdan siliniz. Yeni sürücüler olarak sert fren yapmayı öncelikle çok iyi öğreniniz. Sonra da kademeli frenlemeyi öğreniniz.**

## **TAKİP MESAFESİ**

### **MİNİMUM İKİ SANİYE KURALI..... 88, 89**

Önünüzde gitmekte olan araç sabit bit noktayı (kedigözü, lamba direği, ağaç vs.) geçtiğinde sayın; 88, 89 ve sizde o sabit noktadan geçtiniz. Eğer süratiniz saate 96 kilometrenin altında ise iyi. Süratiniz daha fazla ise bu yeterli değildir. Şayet 90 diyemeden o noktadan sizde geçerseniz öndeki aracı çok yakından (zamanında durmanızın mümkün olamayacağı tehlikeli bir yakınlıktan) takip ediyorsunuz demektir. Bu durum sizin süreyi uzatmanızın yani aranızdaki mesafeyi artırmanızın gerektiğinin işaretidir.

Kendinize öncelikle: Ne kadar hızlı gidebilirim değil; zamanında durabilecek miyim sorusunu sorun.

Unutmayın Dalgın, Yorgun, Üşümüş, İçkili Olmamak kaydıyla 96 km/saat sabit hızla giderken dikkatli bir sürücü Rüzgârın, Hava Durumunun, Yol Sathının ve Sürtünmenin de Optimum olduğu varsayıldığında fren yaptıktan sonra 54 metrede durabilir. Bu hesaplama alttaki değerler esas alınarak hesaplanmıştır.

- . Bir sürücünün frenleme reaksiyon zamanı 0,5 saniyedir.
- . Bir motorun fren/çekim gücü 0.9G dir.

Belirtilen Şekliyle Sayıldığında İki Saniyede Sürate Göre Frenleme/Durma Değerleri Aşağıdaki Gibidir:

48km/saat de bu sabit hızla iki saniyede alacağınız mesafe 26 metre ve durma mesafeniz 16 metredir. (ÇARPMA



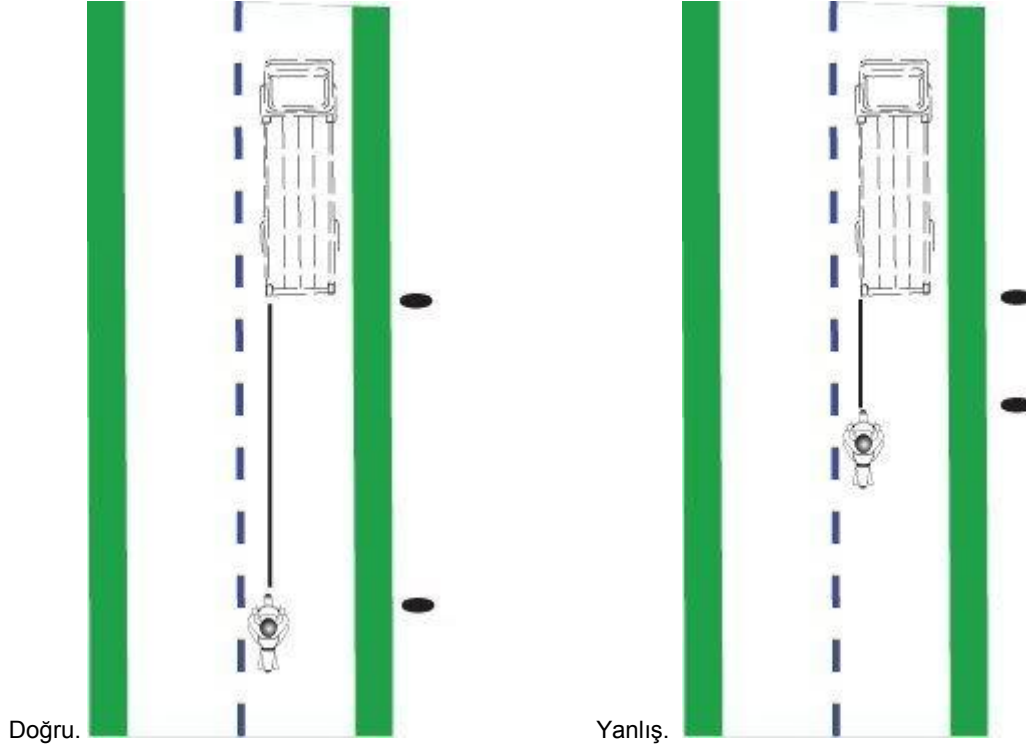
YOK)

72km/saat de bu sabit hızla iki saniyede alacağınız mesafe 40 metre ve durma mesafeniz 32metredir. (ÇARPMA YOK)

96km/saat de bu sabit hızla iki saniyede alacağınız mesafe 53 metre ve durma mesafeniz 54metredir. (ÇARPMA HIZI -1KM/saat)

168km/saat de bu sabit hızla iki saniyede alacağınız mesafe 93 metre ve durma mesafeniz 148metredir. (ÖLÜMCÜL ÇARPMA HIZI -55km/saat)

### Grafiklerle doğru ve yanlış:



Uyarı: İki saniye kuralı uygun değer şartlarda dikkatli bir sürücünün yağışsız bir günde ve 96 km/saat sınırları içinde kalmak şartıyla öndeki araçları takip mesafesini belirleyen MİNİMUM mesafe/zaman ölçüsüdür. Tekrar ediyoruz minimum süredir nihai hedef değildir. Şartların değişmesiyle bu sürede uzatma yönünde değişmelidir. Durma mesafesinin sadece yorgunlukla %25 artmakta olduğu istatistiklerce tespit edilmiştir. Yağışlı günde süre minimum 4 saniye olmalıdır çünkü durma mesafeleri iki misli artmaktadır.

Sürate göre uygun sayma süreleri:

40-50mph 4 saniye  
50-60mph 5 saniye  
60-70mph 6 saniye  
70-80mph 7 saniye

### FREN SİSTEMLERİ

Fren sistemleri değiştiğçe onları kullanma teknikleri de değişmektedir. Bir motordan inip farklı sistemi olan başka bir motora bindiğinizde fren alışkanlıklarınızı tekrar gözden geçirmeniz gerekir. Neticede tüm sistemler motorunuzu kontrol altında tutmak için düşünülmüş teknolojilerdir.

### Bağımsız Ön/Arka fren sistemleri:

Temel fren sistemidir ve tamamen sürücü tarafından harekete geçirilir. Bugün birçok motorda hidrolik sistemle harekete geçirilen ön ve arka disk sistemler ve az bir sayıda tamburlu arka fren sistemleri mevcuttur.

Bağımsız frenler sadeliğin avantajına sahiptir, düşük masraflıdır ve en kısa sürede duruşu sağlarlar. Sürücüyü değişik durumlar için değişik alternatifler sunarlar. Mesela yağmurlu havalarda yâda yolculu sürüşlerde sürücü daha fazla aska fren kullanma imkânına sahiptir. Dar U dönüşlerde yâda gevşek satırlı zeminlerde arka fren ön frenden bağımsız olarak kullanılabilir.

Burada ölçü sürücünün ustalığıdır. Ustalık gerektirir. Sadece iki freni de aynı anda uygulamanın yanında her frenin kilitlenmemesi için kendine has baskısını uygulamak da gereklidir.

1997 Kawasaki Concours un durma mesafesi 60mph dan 0 mph a 108.06 ft./36.2mt.

#### **Birbirine bağlı frenler(Linked):**

Bağlı frenler ön/arka birbirine bağlı ama değişik tarzda bağlıdır. Gold Wing buna tipik bir örnektir. Ön ve arka kaliperler arka frence harekete geçirilir. Arka frene basmakla tek arka fren kaliperi artı iki ön kaliperden birisi harekete geçer. Oranlama vanası fren basıncının takribi %70 ni ön frene %30 nu arka frene yönlendirir. Ön freni sıkılmak ise birleşik sistemden bağımsız olarak ön frenin diğer kaliperini devreye sokar. Bağımsız ön/arka fren sistemlerinde olduğu gibi, arka ve ön frenin basılması ve tam frenleme sürücüyü bağlıdır.

Bu sistemin avantajı panik frenlemede arkaya basılınca her iki freninde devreye girmesi ama buna karşın arka frenin önden bağımsız kullanılamamasıdır. Dar U dönüşlerde bu tip motorlarda arka fren kullanılmaz ve tamamen debriyajı kavrama noktasında tutarak ve debriyaj gaz birleşimi ustalığı ile dönüş yapılmaya çalışılır. Mıcırılı, gevşek stabilize yollarda frenler ön frenin kilitlenip tekeri kaydırmaması için çok yumuşak kullanılmalıdır.

2004 GL 1800A Gold Wing 60mph den 0mph a 121.4ft./40.5mt.

#### **ABS:**

Bağımsız, bağlı ve bütünleşmiş fren sistemleri “anti-lock” yani kilitlenmeyen fren sistemleri olarak ta adlandırılır. ABS tekerin dönüş hızını ölçerek çalışır. Tekerin kilitlenmesine yakın basıncı azaltır, her tekerin sensörü vardır ve bu sensörler tekerin eksenini etrafındaki(rotasyonel) dönüş süratini ölçerler. Ani yavaşlayan teker kaymaya başlayacak demektir. Kilitlenmesini önlemek için ABS kontrol birimleri tekerin dönüşünü sürdürmek ve yer tutuşunun tekrar kazanılması için anlık(saniyenin bir bölümü) olarak fren baskısını kaldırır. Sonra tekrar tam baskı uygularlar, burada sürücü çok saldırgan baskı uyguluyorsa ABS hızlı atımlarla fren baskısını kaldırıp tekrar uygular. Bu sistemlerde hedef daha kısa sürede durmak değil fakat frenlerin kilitlenip motorun kaymasına sebep olma riskini ortadan kaldırmaktır. Hatta sürücü motorunun yer tutunma kabiliyetinin üzerinde, çok sert fren yaparsa ABS sistemi durma mesafesini biraz uzatabilir.

1998 Honda VFR800FI(ABS siz) 60mph den 0mph 107.9ft./36mt.

2002 Honda VFR800FI(ABS li) 60mph den 0 mph a 119.5ft./40mt.

#### **Kombine ABS Frenler:**

Hem ön fren ve hem de arka fren tek bir ABS li hidrolik kontrol birimine bağlıdır. BMW R1150 RT de olduğu gibi. Tüm BMW ler de bu güç destekli sistem vardır. Sürücü fren elciğine baskı uyguladığında elektrikli servo pompalar harekete geçerler ve kaliperlerdeki basıncı artırır. Tam bütünleşmiş sistemlerde ya el freni elciğinden yada ayak freninin pedalından(peginden) iki teker üzerindeki tam frenleme işlemi kumandası verilir. BMW sisteminde ayrıca uyarlayıcı bilgisayar vardır. Ön ve arka tekerdeki kaçmadan motorun nasıl yüklendiğini anlar. Örneğin yolculu durumda bilgisayar ilk frenlemede arka tekerin yer tutumundaki artışını sezer ve frenlemede arkaya daha fazla ağırlık vermeye başlar.

**Güç destekli bütünleşmiş ABS sistemleri neredeyse kusursuzdur ancak yine de sürücünün dikkat etmesi gereken tarafları vardır:**

- 1. Motor çalıştırılırken frenlere dokunulmamalıdır. Bu sistem hatasına sebep olabilir.**
- 2. Dar dönüşlerde arka frenle yapılan dönüşü daraltma işlemleri yapılmamalıdır çünkü arka frene basınca ön frene de basmış oluyorsunuz. Bu da yavaş hızlarda motorun aniden durmasına sebep olabilir.**
- 3. Bu sistemler akü voltajlarına karşı çok duyarlıdır.**

#### **Kısmi Entegre ABS Sistemler:**

BMW bazı modellerinde kısmi birleşik ABS sistemin ide üretmiştir. Bu sistemde ön fren elciği hem ön hem de arka kaliperleri harekete geçirir. Tam bütünleşmiş sistemlerin aynısıdır diyebiliriz. Ancak fark arka fren pedalındadır ve bu pedal sadece arka fren kaliperini harekete geçirir. Ön fren güç yardımcısı işlemi sırasında ABS tam devrededir. Bu sistemin avantajı dar alan U dönüşlerde arka freni kullanma imkânı vermesidir.

Son gelinen noktada bütünleşmiş ABS güç destekli fren sistemlerinden bağımsız ABS fren sistemlerine dönüş yapılmaktadır.

### Sürücü: Hala en önemli kısım:

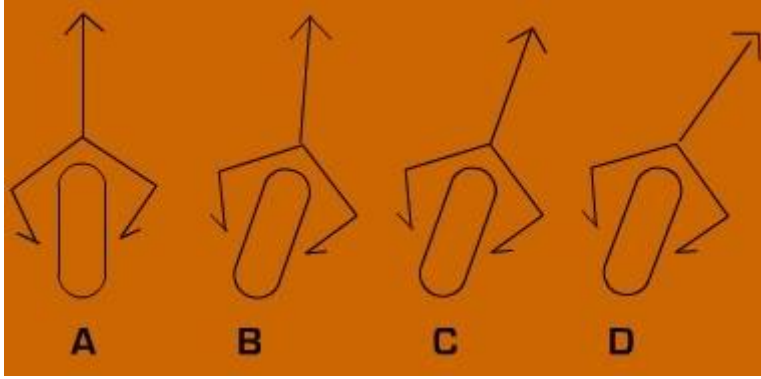
Fren sistemi ne olursa olsun motosikletin süratini kontrol etmede sürücünün mahareti birinci faktördür. Ne zaman fren yapılacağını ve nasıl yapılacağını bilmek çok önemlidir. Aynı zamanda düzgün fren yapma alışkanlıklarına sahip olmak çok önemlidir, en ileri sistem bile teknik olmamasının yâda yanlış sürüş davranışlarının sebep olabileceği kaymaları, savrulmaları önleyemez. (Mesela tam dönüşün ortasında gazı aniden tam kapatmak gibi). Aniden tehlikelerle karşılaştığımızda iyi alışkanlıklarımız bizi bu durumlardan çok fazla düşünmemize bile gerek bırakmadan düzgün bir duruş yapmamızı sağlayarak güvenle çıkaracaktır.

### DÖNÜŞ BİLGİLERİ

**Motosiklet döndürülmez. Motosiklet dönüş için yatırılır.**

Motosiklet dönüş için yatırılır. Ne kadar fazla ve ne kadar hızlı yatırılırsa o kadar keskin dönersiniz. Otomobil gibi direksiyonu çevirerek aracı döndürmek söz konusu değildir. Bu yatırma işlemi için kullandığımız tekniğin ismi de kontra basmaktır.

Beden pozisyonunuz yatış açısı üzerinde büyük etkiler yapar. Bilhassa soğuk havada ve soğuk lastiklerle beden pozisyonun ne kadar daha önemli olduğunu düşünün. Burada bedeninizi dik tutarken bunu karın ve sırt kaslarınız ve kalçalarınızla yapmalısınız. Kollara, bileklere hiçbir şekilde yük binmemelidir. Dizlerinizle de yakıt tankını sıkı tutarak karın kaslarınıza yardımcı olmalısınız.



Dönüşe geçmeden önce hala dik konumda iken pozisyonunuzu alın. Hem oturuş pozisyonunuzu ve hem de motorunuzun yoldaki hatta işgal edeceği pozisyonu. Bu şekilde motosikletinizi dönüş esnasında sarsmamış olursunuz. Motorunuz tatlı bir akışla dönerken de siz, görsel konulara odaklanabilirsiniz. Motorun dönüş şartlarına uyumuna en büyük engel sizin bedeninizin motor merkez hattı ile aynı hizada olmamasıdır(Şekil B). Doğru olan pozisyon ise şekil C dir. Şekil D ise en iyi pozisyonudur.

B pozisyonu motorunuzun aynı dönüş çapında dönmesi için daha fazla yatırılması demektir. Diğer yönden şekil D motorun aynı çap için daha az yatırılması demektir. Bu sürüş sırasında motor dik konumdayken sizin tam doğru pozisyonda olmayı alışkanlık haline getirmenizle başlayan bir süreçtir. Motor dik konumda iken doğru oturma pozisyonu ise ayaklarınız üzerinde kollarınızdan destek alma ihtiyacı duymadan ayağa kalkabileceğiniz pozisyonudur. Bu alışkanlığı edinmezseniz dönüşlerde motorunuzla tam hizada olduğunuzu sansanız dahi çoğunlukla yanılırsınız. En rastlanan hata ise hafif yatmış iken beden çizginizi motor çizginize doğru belden istemsiz olarak çevirerek uzantılarının kesişen doğrular haline gelmesine sebep olmaktadır. Doğrusu motor merkez hattı ile sizin beden hattınızın birbiri ile kesişmeyen uzantıları olması yani paralel olmasıdır.

Motorunuzu dik konumda (Şekil A) sürerken doğru pozisyonda oturduğumuzu nasıl anlarız?

Yakıt tankı dirseklerinizi arasında, eşit mesafede mi? Buna dikkat edin. Scooterler de tank olmadığından dirseklerinizin bedeninizin yanlarına olan durumuna dikkat edin. Dirseklerinizi sıktığınızda iki tarafta da tam ve eşit yapışma oluyorsa dik konumdasınız demektir. Şayet bedeniniz bir tarafa kayık vaziyette ise bir tarafınız daima daha yakındır.

Açıklama: Şayet hafif sarkacaksanız kalçanızla birlikte başınızın ve boynunuzun da aynı oranda yatış tarafına kayması gerekir. Bazılarının yaptığı gibi sadece kalçanızı kaydırıp baş ve boynunuzu motor merkez hattında tutmak gibi bir yanlışlığa düşmeyiniz. Ayrıca sarkma ya da sarkmadan pozisyon alma dönüşe başlamadan önce ve tek hamlede yapılmalı, dönüş esnasında motorunuzu sarsacağı için pozisyon alma hareketlerinden mecbur kalmadıkça kaçınmalısınız.

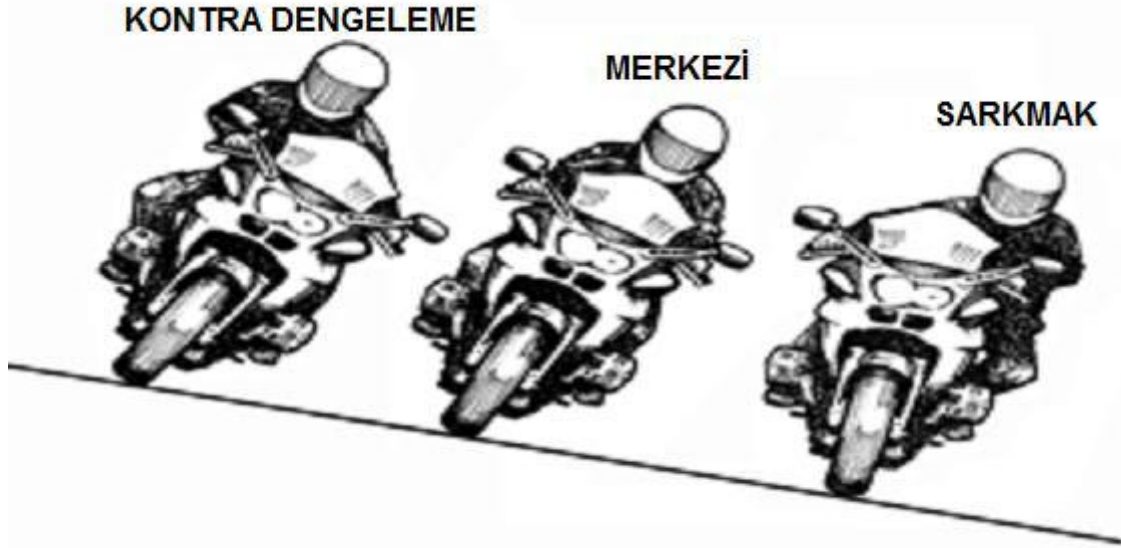
**Not:** Bu durumun tek istisnası arazi şartlarında yapılan kros sürüşlerindeki yatışlardır(Şekil B uygulanır).

## DÖNÜŞLERDE YATIŞ ŞEKİLLERİ

Çarpmadan hemen önce durabileceğiniz ya da etrafından kıvrıp geçebileceğiniz halde karışacağınız bir kazayı önlemek istiyorsanız motosikleti her iki durum için de yolun görebildiğiniz bölümünde kontrol edebilecek halde olmalısınız. Bu görüş mesafeniz ne kadar kısa ise siz o kadar daha az bilinçli ve daha fazla şansa dayalı sürüş yapıyorsunuz demektir.

Ne kadar ileriye bakarsanız o kadar fazla reaksiyon zamanınız olur. Başınızı kaldırın ve olabildiğince ileriye mümkün olduğunca detaylı tarayın. 90 km hızla giderken bir saniyede fren yapabildiğimizi kabul edersek önümüzdeki 25-26 metreyi sürekli bakışlarımızla tarıyor olmamız gerekmektedir.

Dönemeçli yollarda görüş mesafesi sık kısıtlanır. Siz reaksiyon süresi kısa olan usta bir sürücü olsanız bile karşınıza dönüşün tam ortasında aniden çıkacak bir tehlikeden kurtulmak için süratiniz çok fazla olabilir. Motorun kontrolünü iyi yapıyor olabilirsiniz ama aniden oluşan bu durumun kontrolünü yapamayabilirsiniz. Er veya geç sizin ustalık ve beceri sınırınızı aşacak bir durum olacaktır. Bu nedenle akıllı sürücü tam donanımlı olarak motora biner. Sürtünmeye ve darbeye karşı tam koruma sağlar. Ayrıca giydiği donanımlar rahat ve kullanışlı olmalıdır ki her seferinde üşenmeden giysin. Bir kaza anında yerde sürüklenirken cildinizle asfalt/mıcır arasında bu donanım olacaktır. **Donanımsız asla...**



Ağırlığınızı dönüşün tersine aktarmakla sürücü motosikletin yatış açısının yola göre olan durumunu ayarlar. Dar alan U dönüşlerinde, alt süratlerde, dar dönüşlerde kullanılır.

Ağırlığınızı merkezi pozisyonda muhafaza ederek dönmek. Bu nispeten geniş yollarda ve rahat sürüş tempolu sürüşler için uygundur. Yoğun trafikte tercih edilmelidir.

Beden ağırlığının dönüş içine kaydırılması sarmak tekniğidir. Her dönüşte daha iyi kontrol sağlamak için motordan sarmak zorunda değilsiniz. Sele üzerinde hafifçe bir taraftan diğer tarafa doğru kaymak bize ağırlık transferi için gerekli olan hareketi sağlar. Yollar için bu yeterlidir. Yarışlarda ki aşırı sarmalara lüzum yoktur. Bunlar pistlerdeki ciddi süratler içindir. Ağırlık transferi bize hem daha fazla yatış açıklığı sağlayacaktır hem de gidonun yönlendirme tepkisini kuvvetlendirecektir. Daha az kuvvetle yönlendirme sağlanacaktır. Çünkü lastiklerin yerle temas halkalarını motorun merkez hattına daha yakın tutmaktadır. Yatış açıklığı az, hemen parçaların yere sürtüdüğü motorlarda sarmak bu soruna olumlu katkıda bulunacaktır. Tabi önyüklemeye ayarlarının eksikliği de buna sebep oluyor olabilir.



## SAĞA DÖNÜŞE ÖN TARAF BAKAN ÖN TEKER

Motosikletin yönlendirilmesini ve dengesini ön tekerleğin yerle temas eden halkası sağlar. Bu hem önün geometrisi ve hem de sürücünün gidon vasıtasıyla verdiği komutlarla olur. Eğer motosiklet dönüş yönüne az döndürülmüşse daha fazla yatmak ister. Eğer ön teker dönüşü doğru fazla döndürülmüşse motosiklet kalkmak ister. Ön tekerdeki sürüklenme direnci yönlendirmeğe olumlu katkı yapar ve lastiğin yerle temas halkası motorun yatmak istediği yönü tayin eder.

Dönüş yönünde eğimli bir yol lastiğin yola neredeyse dik basmasını sağlar. Bu da temas halkasının motorun merkez hattına olabildiğince yakın olması demektir. Hâlbuki dönüş yönüne ters bir yol eğimi temas halkasını merkezden olabildiğince uzaklaştırır. Bozuk/değişken yüzey eğimli yollarda lastik temas halkası devamlı yer değiştireceğinden lastik itilip çekilecektir. Bu durum sürüşün acayip bir hal alması demektir.

## DÖNÜŞ TEKNİĞİ

### Dönemece yaklaşırken incelenmesi gerekli noktalar:

Yol işaret ve ikaz levhaları.  
Dönemecin keskinliği ve yol yüzeyinin durumu.  
Yolun eğimi.  
Yaklaşan araçlarla olması muhtemel karşılaşma ihtimalleri.

### Süratin ayarlanması:

Uygun giriş süratine karar verin. (Sizin tüm dönüş boyunca hızı muhafaza etmenize veya kademeli arttırmanıza olanak sağlayacak bir sürat).  
Seçtiğiniz yol süratine uygun vites/hız oranını seçin.  
Yaklaşım hızınızı yumuşak bir geçişle giriş hızına indirin.

### Dönüş boyunca izlenecek hattın ele alınması:

Geniş dönüşler daha az traksiyona ihtiyaç gösterir buda rezervde daha fazla traksiyon tutulması demektir.  
Düşme riski sürücünün görüşüyle dönüşün en keskin yeri geçilince azalır.  
Eğer sürücü en iyi görüşü sağlayan pozisyonu seçmişse beklenmedik engellerle karşılaşma riski azalmış olur.  
Karşı hattan sizi en uzak tutacak hattı takip etmek yaklaşmakta olan araçlarla çarpışma riskinizi azaltır.  
Traksiyonu azaltacak bozuk yol yüzeylerinden geçen hatlardan uzak durulmalıdır.

### **Değişik dönüşlere göre uygun hatlar:**

Sabit açılı dönemeçler: Dıştan girin, dönüşün ortasında apeksleyin, içe geçin ve dönüşün dışından çıkın.  
Kapanan(daralan) açılı dönemeçler: Dönüşe dışarıdan başlayın, geç apeksleyin ve dışarıdan çıkın.  
Açılan(genişleyen) açılı dönemeçler: Dışardan dönüşe başlayın, erken apeksleyin ve dışardan çıkın.  
Çoklu dönemeçler: Dışardan dönüşe başlayın, her dönüşte de geç apeksleyin ve dışardan çıkın.  
Kör(görüş olmayan) dönemeçler: Dışardan girin ve çıkışı görene kadar dışarıda kalın(geç apekslemeyi planlayın) ve dışarıdan çıkın.

### **Dönemcin içine bakmak:**

Baş ve gözler görsel yönlenme kontrolü sağlar. Baktığınızı yere ve/veya objeye yönelirsiniz.  
Başınızı ve gözlerinizi görme/algılama uyumsuzluğu olmaması için ufuk hattına olabildiğince paralel tutun.  
Mümkünse çıkışa bakın, görünmüyorsa 12 saniye önünüze bakın. (12 saniye sonra olacağınız yer(100mt)).

### **Motoru yatırmak:**

Yatırmayı başlatmak için kontra tekniğini devreye sokun. Sağa yatmak için sağa sola yatmak için sola basın.  
Dönüşün ters tarafına doğru uygulanan kuvvetin yaratacağı merkezkaç kuvveti bizi yönümüze çevirecektir.  
İstenecek yatış açısına ulaşıncaya kadar basınç uygulamaya devam edin. Basıncı önün dönüş hattı boyunca dengelenbilmesi sağlayacak şekilde ayarlayın.  
Bedeninizi motorla birlikte yatırın; motoru bedeninizi dik tutarak kendinizden uzağa itmeyin. Bazı sürücülerde sağ veya sola yatma fobisi vardır. Bu korkunun 3 sebebi vardır; birincisi sürücü korktuğu tarafla ilgili kötü bir kaza geçirmiştir ve zihninde hala bu kazanın olumsuz izlerini taşımaktadır, ikincisi sürücü kontra tekniğini anlamamıştır, üçüncüsü sürücü motoru araba gibi döndürmeye kalkmış ve felaketle yüzleşmiştir.  
**Leanophobia** (motoru bir yâda iki tarafa da yatırma korkusu) belirtileri: Korktuğunuz tarafa dönmeniz gerektiği zaman vücudunuz gerilir, kasılmalar olur. Vücudunuz dik kalır, gözler dönüşe bakmaz(kısa görüşlülük) veya kollarınızı kasarak dönmeye çalışmak.

### **Dizlerinle tankı tutun:**

Sarkık dizler motorun ağırlık merkezini değiştirir ve kullanımı etkileyebilir.

### **Gazın kontrolü:**

Çıkışı görene kadar gazlamayın. Çıkış görünmüyorsa giriş süratinizi muhafaza edin.(Doğal gazlama).  
Usta sürücüler ön ve arka tekerin traksiyonunda ani değişimler olmaması için hassas bir şekilde gaz verirler.  
İdeal olan ağırlığın ön ve arkada eşit dağılıyor olmasıdır.

Yumuşakça gaz vermek süspansiyonları dengeye oturtur. Motorun her iki yönde de hafifçe yükselmesine neden olur. Buda zemin açıklığının yükselmesi demektir.(Bunun süspansiyon geometrisi ile de ilişkisi vardır, anti-çökme vs.). Ters olarak gazı keserseniz motor iki uçta da iner, süspansiyonları sıkıştırarak zemin açıklığını azaltır. Süspansiyonu sıkıştıran merkezkaç kuvvetinin etkisini gaz vermek dengeler. Yatmış durumda hızı muhafaza etmek için gaz vermek gereklidir. Motor yattığında lastik yere temas halkasının çapı küçülür. Küçülen çapı karşılamak için arka tekerin daha hızlı çevrilmesi süratin sabit kalması için gereklidir.

## **DÖNÜŞ PROBLEMLERİ I**

Giriş hızı biraz fazla: Sonuç; gözle takip zayıflar, yargı hataları olur, durum kötüye gider.  
Yanlış tepkiler; gazı kapamak, yatık durumdayken sert fren yapmak, yolun kenarına bakmak.  
Doğru tepki; Gazı devam ettirin(süspansiyonlar dengede kalır), yön kontrolü için dönüş içine bakmak, daha fazla yatmak için kontra basmak, ağırlığı dönüşün içine aktarmak. Bu merkezkaç kuvvetini karşılayarak motorun zeminden açıklığını(yüksekliğini) artıracaktır.

Giriş hızı çok fazla: Doğru tepki; motoru çabuk olarak dik konuma getirin, gidonu düzeltin, maksimum düz hat frenlemesi yapın, frenleri bırakın, dönüşün içine bakın, kontra basıp tekrar yatın. Tüm bunlar en fazla 1-2 saniyede tamamlanamazsa yoldan çıkarsınız. Zamanlamanın mükemmel olması şarttır.  
Yanlış tepki; motoru doğrultmak

### **Motosiklet parçalarının zemine sürtmesi:**

**Sebebi;** yüksek sürat. Bu durum fazla yatış gerektir. **Çözüm;** daha iyi göz takibi, giriş süratinin görüş mesafesi, eğim, yüzeyin durumu ve sürücü yeteneklerine göre ayarlanması. Yavaş girip hızlı çıkmak her zaman iyidir.

**Sebebi;** uygun olmayan, çok fazla yatış açısı isteyen sürüş hattı. **Çözüm;** düzgün giriş hızı ayarlayın, sabit hızınızı muhafaza edin veya dönüş boyunca gaz verin.

**Sebebi;** gaz kesmek. **Çözüm;** yaklaşırken dönüşün içine bakın (kenara yâda diğer objelere bakmak sürücüde gaz kesme içgüdüsunü harekete geçirir), hattınızı planlayın dönüş boyunca elciklere uygun basınç uygulamaya çaba sarf edin.

**SebeP;** süspansiyon ayarsızlıkları veya yanlış ayar. **Çözüm;** sürüş öncesi kontrollerini ihmal etmeyin ve bu durumda tekrar yapın, süspansiyon sıkışmasını azaltmak için hızınızı azaltın, gazı çevirmek(motorun boşunu alana ve hafifçe yüklenmesine kadar) süspansiyonların oturması için bu durumda da gereklidir(hızı azalttıktan sonra gazı kapamayın-motoru boşta gider duruma sokmayın), dönüş açısını büyüterek yatış açısını azaltın.

**SebeP;** yük çok fazla. **Çözüm;** fazla yük duruma uygun yeni süspansiyon ayarı gerektirdiği için çözüm süspansiyon ayar bozukluğundaki durumla aynıdır.

**SebeP;** ters eğimli dönemeç(taçlı yollar). **Çözüm;** görüş kabiliyetinizi geliştirin(önceden görün), hızınızı ve yatış açınızı azaltın.

#### **Uygun olmayan hat seçimi:**

**SebeP;** sürücünün kötü görüş kabiliyeti. **Çözüm;** 12 saniye sonra olacağınız yere bakın(90m), dönüşü inceledikten sonra dönemece yaklaşırken hattınızı planlayın.

**SebeP;** uygun olmayan hız. **Çözüm;** gazı çevirin, bileğinizi aşağıda tutun.

**SebeP;** uygun olmayan yatış açısı. **Çözüm;** kontra basıncınızı gerekli yönde artırın yâda azaltın, vücudunuzun yatış açısını kontrol edin.

#### **DÖNÜŞ PROBLEMLERİ II**

Dönemece girdiniz ve motor sizin dönüş hattınızın dışına doğru yönlenecek yoldan çıkmaya başladı; kontra basıP daha yatırmak mı doğru olur yoksa motoru düzeltip fren yapmak ve tekrar yatırmak mı?

Bu konuda her şeye tek çare tarzında bir cevap vermek mümkün değildir. Ama üç seçenek sunup bunların her birinin tehlikelerini ve avantajlı taraflarını açıklayabiliriz. Bu üç faktörün seçimini aşağıdaki unsurlara bağlıdır.

- . Hız ve yol yüzeyi.
- . Diğer araçlar.
- . Motosikletin tipi ve yükü.
- . Tecrübe ve güven.

Hatırlanması gerekli önemli bir unsur şudur: Kuru ve yeterince düzgün yüzeyli bir yolda Kimse tutunma eksikliği yüzünden kaza yapmaz, yoldan çıkış kazalarının çoğu girişte yanlış frenleme ve çıkışta güç high-side kazalarıdır. Bazı motorların zeminden yükseklik ölçüleri ve yarıP açılarında yatmalarda yoldan savrulmalara neden olabilmektedir. Bunun dışında modern bir spor motoru yoldan çıkarabilmek için epey güç sarf etmeniz gerekir.

#### **Seçenek A: İşlemi karmaşıktırmaP ve basitçe motorunuza yön verin.**

Elinizde rezerv yatıPma açısı(hiçbir viraja tam yatmış girmeyin) varsa genellikle doğru çözüm:

Önünüzdeki probleme değil dönemeç çıkışına bakınız.

Kontra basarak rezerv yatıP payınızı kullanınız.

Gazı açın ve hassas bir şekilde motoru döndürdükçe kullanın – bunun amacı yanlamayı(lastiklerin yol tutuşu varken yana doğru gidış hareketini) önlemek, hızın kesilmesi neticesi ön tekerin yüklenmesini ve döndürme geometrisini boşa çıkarmasını önlemektir.

Gaz vermek -Bak, YatıP ve Dön(uçağın yön değıştirmeden kendi yatay eksenini etrafındaki burgu hareketi gibi)- tekniğinde birçoğumuzun düşündüğünden daha önemli bir unsurdur. Sürücülerin birçoğu dönemeç köşelerini dolaşıP yolun açık görüldüğü uzak köşelerinde gaz açmayı tercih ederler. Maalesef bu durum virajda frenleme, ağırlık aktarma ve hız kesmenin ön tekerdeki etkisinin dezavantajlarını taşır. (Eğer siz yüksek kompresyonlu tek yâda çift silindirli bir motor kullanmıyorsanız.) Eğer çok tecrübeli biri değılseniz bu yöntem kesinlikle size uygundur. Burada insan içgüdüsi sizi frenlere asılmaya yönlendirir, buna rağmen siz doğru olanı yapabilirsiniz.

#### **Seçenek B: Doğrulun, fren yapın ve tekrar yatın.**

Nadir olarak sürücü doğrulup, tekrar yatmadan önce düz bir hatla fren yapma olanağı bulur. Bu durum trafiğın olmadığı, alanın müsait olduğı yerlerde mümkün olabilir. Genel görüş yeterli yer olsa zaten dönersiniz aksi durumda sizi sağ dönüşlerde karşı trafiğın önüne sol dönüşlerde şarampole götürebilir. Burada sürücünün o anki takdiri çok önemlidir. Her halükarda eğer uygulanacaksa bu hareketin toplamı 1-2 saniyede tamamlanmış olmalıdır.

#### **Seçenek C: Dönemeçlerde fren yapmak.**

Üçüncü seçeneğiniz frenleri kullanmaktır. Bu yeni başlayanlara göre değildir sadece spor motosikletlere mahsustur.

Modern spor motorlar dikkatli ve kademeli bir artışla kullanılmak kaydıyla şaşırtıcı bir oranda frenleme taşıyabilirler. Burada şunu akılda tutmanız gereklidir:

Ön tekerin fren ve yön verme ile baş edebilmesi için belli bir tutuş gücü vardır. Virajda yönlenme için mümkün olan maksimum tutuşun sağlandığından emin olun. Her fren yapış bu tutuşun gücünü eksiltir ön tekere aşırı yük bindirir. Ani ön fren ile motor kayarak kontrolünüzden çıkar. Bu kaza low-side olarak bilinir ve dönemeç kazalarının baş sebeplerindendir. Spor motorların sert süspansiyona sahip olmaları ön frendeki kaymayı artırır.

Ön frene dokunmak motoru dik konuma getirir ve dümdüz gitmeye başlarsınız. Bu durumda dönüş hattına girmek için ilave bir yönlendirme çabasına ihtiyaç doğar.

Önü serbest bırakmak aniden dönemeç içine dönüşe sebep olur. Frenleri bırakırken de sıkarken olduğu kadar dikkatli olunuz. Sıktığınızdan daha yavaş bırakınız.

Doğru bir şekilde yapılırsa, siz yavaşlarken motosiklet kademeli bir daralmayla aynı açıda dönüşünü yapacaktır. Bu aslında yokuş aşağı yarıçapı daralan açılı dönemeçi dönmenin tek yoludur.

Siz ne kadar sert fren yaparsanız yönlendirme de o kadar duyarsızlaşacaktır çünkü çatallar dalacak ve yönlendirme açısı değişecektir. Bazı motorlarda da potansiyel yerden açıklık problemi vardır.

Birçok sürücünün yanlış seçim yapma sebepleri:

- . **Mevcut seçenekleri anlamıyorlar.**
- . **İçgüdüsel hareket ediyorlar.**

Pratik yapmak doğru alışkanlığı kazanmak için tek yoldur.

Dönemece girip de ne yapmam lazımdan çok girmeden dönemeçi okumak ve gerekli emniyet paylarını rezervde tutarak girmek doğru olandır. Bunun için 4 basit kural vardır:

Daima en kötü durumu farz edin ve bu durumda durabileceğinizden veya en azından dönüş açınızı daraltabileceğinizden emin olunuz. Şayet dizinizi veya pedalları yere sürterek şahane görünüşlü bir dönemece girdiğinizde bu dönemeç yokuş aşağı yâda daralan açılı bir dönemeç yâda ters eğimli bir dönemeç ise yâda geniş bir araçla mesela biçerdöverle karşılaşırsanız başınız çok büyük bir beladadır. Daima hatalar ve potansiyel tehlikeler için bir pay bırakın yoksa şansınızı çok zorlamış olursunuz. Eğer düşündüğünüz olumsuzluklarla karşılaşmazsanız tekrar hızlanmanız mümkündür. **Bu yüzden kendinize -Ne kadar hızlı gidebilirim?- diye değil -Zamanında durabilir miyim?- diye sorunuz daima.**

Yavaşlayarak dönemece girin, tedbirli bir şekilde dönünüz, hızlı çıkınız! Çok hızlı girmek gazı kapatmak yâda fren yapmak demektir. Bu durumda ön süspansiyonlar sıkışır, sürüş geometrisi sıkışır ve kararsızlaşır ve sonuçta motor dengesizleşerek sizin aleyhinize çalışır. Yavaş giriniz(çok yavaş iseniz her zaman gaz verebilirsiniz), motoru döndürün ve gerekli hızı tutturmak için gaza gereğince basarak dönüş boyunca motorun sizin için çalışmasını sağlayınız.

Dönemeçi geriye doğru okuyunuz. Nereye gittiğini bilmediğiniz bir yolda kendinizi hatta bırakamazsınız. Çıkışı gördüğünüz anda kendinizi bu çıkışa yönelen hatta bırakabilirsiniz.

Frenleri etkin bir şekilde kullanmayı öğreniniz. Eğer fren yapmanız gerekiyorsa, düz bir hatta geniş bir zaman dilimi içerisinde olumlu bir tarzda yapınız. Bu işlem dönüş ihtiyacı doğmadan yapılmalıdır. Bunu tamamladıktan sonra dikkatinizi dönüş hattını düzenlemeye verebilirsiniz.

Burada değinmek istediğimiz bir konuda dönemece olan mesafenin yanlış değerlendirilmesidir. Bu durumda dönemece çok hızlı girilmiş olmakta ve sürücüler dönemeçi dönebilmek gayreti içinde çok geç olarak sert fren yapmak durumunda kalmaktadırlar. Yâda aşırı yatmayı tercih etme durumunda kalmaktadırlar. Eğer şanslılarsa çok savruk bir genişlikle ve ani yavaşlayarak dönebilmekte yâda bu da yetmeyerek yoldan çıkmaktadırlar. Felaket kapıda sizi bekliyor olabilir.

**Kendinize şu soruyu sorun; en son acil durum frenleme pratiği(maksimum frenleme) ne zaman yaptınız?**

Bunun yolu pratikten geçer. İyiye ustalaşmak, acil frenleme tekniğinizi içgüdüünüz haline getirmek bu hareketin binlerce kez yapılmış olmasını gerektirir. Freni gerektiğinde sert bir şekilde ama güvenli olarak kullanabileceğiniz şeklindeki kendinize güveniniz sizin durmak için gerekli mesafenin olduğuna mı yoksa yatmanız gerektiğine mi hızla karar verebilmenizi sağlayacaktır.



Şunu unutmayın dik konumda normal hızda düz giderken çok az insan fren yüzünden kaza yapmıştır.

Burada önemli bir konuya giriyoruz.

**(Pro – Aktif) Önceden frenleri uygulamaya başlamış olmak) frenlemek mi yoksa gazlamak mı sizi problemin dışında tutacaktır?**

Dönemece motorun süspansiyonlarının üzerinde yerleşmiş ve dönüşe hazır bir şekilde girmek gereklidir. Bu sizin doğru hızla, doğru vitesle ve frenler bırakılmış, ağırlık hafifçe arkaya verilmiş ve gaza hafifçe basılarak süspansiyonlar dengelenmiş olarak girmeniz demektir.

**Öğleyse yani bu iş bu kadar basitse neden dönemeçlerde sürücülerin başı sık belaya girmektedir?**

Cevap tecrübesizlik, pratik eksikliği ve frenlerin neleri yapabileceği hakkındaki bilgisizliktir. Maalesef tecrübeli sürücülerde dönemeçlerde kazalara karışmaktadırlar. Neden?

İyi, tedbirli sürücüler dönemeçlerde fren yapmak zorunda kalmaz, onlar gaz verme duygusunu bilirler ve kullanırlar. Bunun teorisi de dönemece yaklaşırken gazı kes ve hızını kontrol etmek için motor kompresyonunu kullandır. Virajlara giriş sırasında frenleri kullanmak motorun dengelerini(dinamiklerini) bozacaktır. Virajlara yaklaşırken dönemeçleri doğru okumuşsanız doğru frenlemeyi doğru bir hatta yaparsınız ve böylece dönüş hareketini başlatmadan evvel frenlemeyi bitirmiş olursunuz ve gazı hassas bir şekilde açarsınız. Bu gaz verme duygusunu kullanarak yavaşlamakla aynıdır. Tek farkı siz zamanın bir kesitinde yavaşlamış olursunuz ve böylece önünüzdeki düzlük için hızı daha uzun bir süre muhafaza etmiş olursunuz.

Bir dönemeç girişinde yavaşlamanın hedefi vardır: Motoru doğru yerde doğru hıza getirebilmek. Bunu siz pro-aktif(önceden frenlemeye aktif olarak başlamakla) frenlemeyle ya da pasif gazlama duygusuyla yapabilirsiniz. Seçim sizin ama hangisini seçerseniz seçin hedefiniz - MOTOSİKLETİ DOĞRU YERDE DOĞRU HIZA GETİRMEK- olmak zorundadır.

Gaz vermek yani hız duygusunu(göstergeye bakmadan süratinizi bilmek duygusu) yollarda kullanmanın yeri yoktur denemez. Tam tersi rahatlatıcı bir duygudur ama yanlış kullanırsanız ve dönemece gaz kapalı çok hızlı girerseniz ya da çok geç uyguladığınız frenlerle girerseniz bu durum yanlış pro-aktif frenlemeyle aynı olumsuz sonuçları doğurur.

Her iki teknik de doğal olarak yanlış kullanıldığında ya da aşırıya gidildiğinde tehlikeler yaratır. Şayet kontrolü kaybederseniz fizik ilminin kuralları kontrolü ele alır. Merhamet yoktur.

**Dönüşler konusunda son anlatacağımız konu dengedir.**

**Düşünürseniz aslında tüm motosiklet kontrol yeteneklerinin iki alana indirgenebileceğini göreceksiniz:**

- . Süratin değişimi.
- . Yönün değişimi.

Süratin değişmesinden frenleme ve gaz verme işlemlerini kastediyoruz. Fren yâda gazın kullanımı lastiklerin üzerindeki ağırlıkları değiştirerek birinden diğerine yük aktarır.

Yön değiştirmek motorun gidonunu çevirmek ve motoru yatırmakla ilişkilidir. Bu hareketler dönemeç dönmemizi birçok karmaşık yanal faktörleri devreye sokarak sağlar.

**Kendinize sorun – Motor ne zaman en dengeli durumdadır?**

Eğer dönemeçte dersiniz siz dönüş kabiliyetinizi öne çıkarıyorsunuzdur, fren dersiniz frenleme kabiliyetinizi öne çıkarıyorsunuz demektir. Ama esas olarak motor yere dik konumdayken ve sabit bir hızla giderken en dengeli durumdadır. Bu durumdan sapmalar aşırılaştıkça, artıkça denge azalır.

**Dengede tutmak için olanaklarınızın en fazla olduğu zamanlar nelerdir?**

Eğer fren yapıyorsanız yön verme olanağınızla uyuma giriyorsunuzdur, dönemeç dönüyorsanız fren yapma olanağınızla uyuma giriyorsunuzdur. Bu yüzden şayet motoru dengede tutmak istiyorsanız onu mümkün olduğunca - dik konumda - tutmak durumundasınızdır.

**Şimdi örneklere geçelim:**

Sola dönüşlü bir dönemeçte maksimum açığı elde etmek için en sağdan dönüşe başlarsınız, tam dönüş ortasında apekslersiniz ve sağa doğru geniş bir şekilde dönemeçten çıkarsınız. Ancak bir dakika düşünün motor dönüş boyunca fazla uzun süre ve fazla yatış açısında kaldı. Erken dönüşe başladığınızda dönüşü yanlış

değerlendirebilirsiniz ve çıkışı görememe durumunda olabilirsiniz. Bu yoldan çıkmaların ortak sebeplerinden biridir. Hızınız fazla ise kapanan dönemeçlerde istemsiz olarak geliş yönüne geçebilirsiniz.

Dönemece girişte en emniyetli hattı seçebilmek için dik konumdayken frenleyin ve frenleme bitmiş vaziyette motorun sabit bir hızda tutmak için gereğince ve yumuşakça geniş bir hatta gaz vererek dönemece girin ve dönemeç çıkışını görene kadar bu şekilde devam edin. Çıkışı gördüğünüzde apeksleyerek (motoru dik konuma getirerek) hızınızı yolun ve sağduyunuzun sınırları içerisinde arttırabilirsiniz. Bu durumda dönüş esnasında karşılaşılabileceğiniz herhangi bir engelle – yağ, kum döküntüsü, park etmiş bir araç, taş, kaya, erimiş asfalt, yol çalışmaları, inek vs. de baş etme olanağınız daha fazla olacaktır. Sağa dönüşlerde yolun orta şeridine (karşı yönden gelen trafiğe dikkat ederek) yakın başlamak, sola dönüşlerde yolun dış kenarına yakın pozisyonunda başlamak dönemeçin içine doğru daha derin görüş mesafesi verir.

Arkanızdaki trafiği kontrol ederek frenlemeye erken başlayıp, frenleme işlemini uzun bir zaman diliminde yaparsanız ani frenleme yapmak zorunda kalmaz daha yumuşak bir yavaşlama elde edersiniz. Ancak dönemece dalgin bir şekilde yaklaşip ani fren yaparsanız kısa sürede hızınızı istediğiniz seviye getirebilmek için sert basmanız gerekir. Doğru hızla girdiğiniz bir dönemeçte hızınızda viraja göre uygun olacağı için fazla yatış açısı gerektirmez ve daha dik durumda dönebilirsiniz. Daha dik durumda dönmek daha fazla yol tutunma kabiliyeti demektir ve her herhangi beklenmedik bir durumda, bir engelle karşılaşıldığında hatayı düzeltme payınız fazla olur ve dönüşü daraltmanız gerektirecek durum karşısında da bunu kolaylıkla yapabilirsiniz. Daha az yatış açısıyla dönmek yada yatış pozisyonunda kaldığınız mesafeyi olabildiğince kısa tutmak her zaman daha avantajlıdır.

### **Dönemeçlerde sert fren yapmak zorunda kalırsak nasıl yapılır?**

İnsanlık hali bazen hepimiz dönüş çapını(keskinliğini) yanlış öngörmüş olabiliriz. Ya da yüzey kaygan/bozuk çıkabilir, bir engel önümüze çıkabilir. Tahinimizden daha fazla açısı kapanan bir dönemeç olabilir, kör dönemeç olabilir ki bu durumda dönemeçin ikinci kısmını görmek mümkün değildir ve biz bu durumda dönüş hızı girmiş oluruz.

### **Bu durumda ne yapılacaktır?**

Elbette uçurumdan aşağı uçmadan ya da bir engele vurmadan fren yapabilmemizin de bir şekli olmalıdır. Şayet dönemeçin keskinliğini biraz yanlış hesaplamışsak veya kıvrıp geçebileceğimiz beklenmedik bir engelle karşılaşmışsak bu durumda gazı sabit tutup arka frene hafifçe dokunuruz ve dönüş çapımız daralır. Dizimizle de motoru dönüş yönüne biraz daha iteriz. Tüm ihtiyacımız olan bu kadardır.

### **Dönüş içinde sıkı fren yapma mecburiyeti doğarsa ne yaparız?**

Bazen gerçekten dönüş içindeyken sert fren yapmak durumunda kalabiliriz. Bu durumda kullanılacak fren ön frendir. Esas olan limitlerde sürüşten kaçınarak gerektiğinde düşmeden frenleme hatta sert frenleme yapabilmek için bir payın bırakılmış olmasıdır. Dönüş içinde sert fren yapılma durumu varsa ön fren kullanılacaktır. Burada en önemli nokta debriyajında ön frenle birlikte eş zamanlı çekilmiş olmasıdır.

Eğer debriyajda çekilmezse ve sadece ön fren sıkılırsa motor kalkacak ve dönüş hattımız açılacak yani dönemeçin dışına çıkılacaktır. Bu istenmeyen bir durumdur. Bu nedenle debriyajı da ön frenle birlikte çekeriz ve yine bu esnada dış dizimizle de aktif bir şekilde motorumuzu dönüş yönüne doğru bastırırız.

Bunun talimi de sık olarak yapılmalı ve olay vuku bulduğunda hareketler refleks haline getirilmiş olmalıdır.

**Not:** Dönemeç inişli çıkışlı ise durum çok daha risklidir. Yokuş inişlerde ağırlık transferi ön teker üzerine biner ve ağırlık transferi malum olduğu üzere yol tutuşu demektir. Bu sebeple arka fren iniş halindeki dönüşlerde yatırma işlevini iyi yapamayacaktır. Keza motor freni de düz alana ya da çıkışa göre etkisi zayıflamış kalacaktır çünkü motor freni dediğimiz olayda esasen arka teker üzerinde etkilidir. Yani bir nevi arka frendir. Bunların dışında arka frenle şase kontrolü yapılacaksa ön fren yoklamasından önce yapılmalıdır çünkü ağırlık bir kere ön tekere aktarıldıktan sonra arka frenin yol tutuşu çok zayıflayacaktır. Yokuş çıkışı dönüşlerinde ise risk daha az olmasına karşın emniyet payları düz dönemeçlere göre daha fazla bırakılmalıdır. Tırmanışlardaki dönüşlerde ağırlık arka teker üzerine transfer olacağından ön tekerin yolu tutumu zayıflayacak ve ön fren fazla işlev görmeyecektir. Burada motor freni etkin ve genellikle de yeterlidir.

Her iki frenin kullanımında da tekerlekleri kilitlemeden kullanabilmek esastır.

**Açıklama I:** Yanlış fren basıncı nedeniyle kilitlenerek kaymağa başlayan tekerlekte kinetik kavrama vardır hâlbuki dönen tekerlekte dinamik kavrama vardır. Kinetik kavrama denge ve kararlılık açısından yöne duyarlı değildir ama dinamik kavrama yöne duyarlıdır. Kayan teker bu sebeple yön dışı yanal kaymalar yapacak hâlbuki dönen teker gidış yönünde ki sabit kararlılığını muhafaza edecektir. Arka teker kilitlenip kaymağa başlarsa yana açılacak hatta

ön tekerinizi de arkada bırakabilecektir. Tabii siz bu arada motorun üzerinde olamayacaksınız. En azından bu esnada altında da olmamağa çalışınız.

**Açıklama II:** Dönemeç öncesi dönüş giriş süratini ayarlamasını yaparken ya da acil bir durumda dönüş içinde fren yaparken, yol şartları kaygan değilse, arka frenle çok dikkatli olunmalı ve arkanın kilitlenip kaymasının doğuracağı olumsuzluklar iyi anlaşılmalıdır. Acil durumda ya da dönüşe yaklaşırken kasılıp arka frene sert basarsanız bu arka tekeri kilitleyecektir. Bu aşamada şanlıysanız arka sağa sola yalpalanıp tekrar düzelecektir ama şansız bir gününüzdeyseniz arka teker yanınıza gelecek ve bu yanlama doksan dereceyi bulursa siz kaza yapmış olacaksınız. Bilhassa acil durumlarda bunu istemeyiz. Bu sebeple zemin kaygan değilse arkayı dönemeç yaklaşımlarında olsun, acil durumlarda olsun, yeterince usta değilseniz kullanmayınız. Sadece ön freni çekerken debriyajı da birlikte çekiniz.

Motor freni bir miktar hız düşürür. Evet, bu doğrudur ama sonrasında motorun daha da yavaşlamasında adeta frene direnç gösterir. Bu sebeple dönüş içi acil durumlarda sert fren yapma mecburiyetinde kalındığında ön fren ve debriyaj birlikte kullanılacak ve bunlara ilaveten dış diz ile aktif olarak motor dönüş yönüne doğru bastırılacaktır.

Bu teknik Cooper dediğimiz motorlar için geçerli değildir. Bunun sebebi bu tip motorların geometrisinden kaynaklanmaktadır. Aks aralıklarının uzun olması ve kafa açılarının büyük olması ağırlığın öne kayma oranını spor motorlara kıyasla düşürmektedir. Burada arka frenin ağırlıklı kullanım mecburiyeti vardır ve her halükarda spor motorlara göre bu tip motorların duruş kabiliyetleri ve dönüş kapasiteleri zayıftır. Ayrıca ön süspansiyon hareket mesafesi fazla olan ender-kros tipi motorlarda ön fren sert sıkıldığında amortisör yayları dibe vurursa bu durumda ön teker çok çabuk kilitlenebilecektir.

### **DÖNEMEÇ BİRLEŞİM NOKTALARI (BİRLEŞİM NOKTALARININ KULLANIMI)**



Yolun sağ kenarının yol merkezi hattı ile nerede birleştiğini gözlemleyin. (Trafikçi soldan olan ülkeler için sol kenar). Düz uzun bir yolda bu nokta çok uzaktır ama dönüşlerin çoğunda devamlı değişen bir noktadır. .Bu noktaya kadar aranızdaki mesafede durabileceğinizden daha hızlı asla sürmeyiniz. .Bu alan içerisindeki her hangi bir engeli görüp, tanımlayıp, kaçınabileceğinizden daha hızlı sürmeyiniz.

#### **Uygulamalar:**

**Sabit açılı bir dönüşe** uzun düz bir yoldan yaklaşırken birleşim noktası (BN) esas olarak virajın girişindedir (ötesini göremediğinizden), yaklaştıkça yavaşlarsınız ve o nokta hareket etmez. Daha yaklaştıkça virajın ötesini görmeye başlarsınız ve dönüşe başladığınızda BN sizden uzaklaşmaya başlar. Hızınızı öyle ayarlayın ki o nokta sizden ne uzaklaşsın nede yaklaşsın. Dönüşünüz esnasında da BN sizden aynı uzaklıkta dursun. Sonunda çıkışta dönüşün dışına doğru düzeldikçe BN sizden hızlanarak uzaklaşacaktır ve sizin de aynı şeyi yapmanıza izin verecektir. BN hızlanma noktasını seçer böylece sizde erken hızlanmamış olursunuz.

**Açılan(artan) açılı virajlara** uzun düz yoldan yaklaştıkça BN esas olarak dönemeç girişindedir, siz ona yaklaştıkça yavaşlarsınız ve o hareketsiz kalır. Daha yaklaştıkça virajın ötesini görmeye başlarsınız ve BN sizden uzaklaşır ve sizde hızınızı buna göre ayarlarsınız. Viraja girdiğinizde, dönüşe başladığınızda dönemeç açılır ve BN sizden hızla uzaklaşmaya başlar. Virajda yol yüzeyinde kaymanıza yâda sarsılmanıza sebep olabilecek potansiyel tehlikeler yoksa sizde BN ardından aynı oranda hızlanabilirsiniz. Çıkışta dışa doğru düzelmeye başladığınızda BN sizin de aynısını yapmanıza izin vererek sizden hızlanarak uzaklaşacaktır.

**Kapanan(azalan) açılı virajlara** uzun düz yoldan yaklaştıkça BN esas olarak viraj girişindedir, siz ona yaklaştıkça yavaşlarsınız ve o hareketsiz kalır. Daha yaklaştıkça virajın ötesini görmeye başlarsınız ve BN sizden uzaklaşır ve sizde hızınızı buna göre ayarlarsınız. Dönüşe başladığınızda dönemeç kapanır ve BN size yaklaşmaya başlar.

Sizde hızınızı buna göre düşürsünüz. Hatırlayın gördüğünüz noktaya kadar olan alanda duramayacağınız bir hızda iseniz başınız dertte demektir. Viraj sonunda, çıkışta dışa doğru düzelmeye başladığınızda BN sizden sizin de aynısını yapmanıza izin vererek hızlanarak uzaklaşacaktır.

Bu teknik sizi dönüşlerdeki potansiyel tehlikelerden koruyacaktır. Bunlar park etmiş bir araba, yola yuvarlanmış kaya yâda taş serpintiler, hayvan yâda yağ, mazot, antifriz döküntüleri olabilir siz devamlı gördüğünüz noktayla aranızdaki alan sınırları içinde durabileceğiniz hızlarda hareket ettiğiniz müddetçe emniyettesiniz demektir ancak bunu uygulayabilmeniz için dönüşte yatmış durumda iken frenleme tekniğinde ustalaşmış olmanız gerekmektedir. Bunun gerçekleştirmek için önceden emniyetli alanlarda yeterince pratik yapmış olmanız gereklidir.

Bu teknik hızlı dönemeç dönmeyi değil güvenli bir hızda dönemeç dönmeyi gerçekleştirme tekniğidir. Ne çok yavaşlayıp ön tekerin kaymasına sebep olunur nede bir engel karşısında durulamayacak hızlara çıkılır. Ama frenleme tekniğiniz zayıfsa, tekerlekleri kilitleme riskiniz varsa güvenliğiniz için hızınızı çok daha önceden düşürüp dönüşe başlamanız gereklidir.

## APEKSLEME ŞEKİLLERİ

**Erken, normal ve geç olmak kaydıyla bir dönemeç üç şekilde apekslenir. Hepsi de dönmenizi sağlar ama hepsi aynı güvenliği ve çıkış süratini sunmaz. Üçünün içerdığı artı ve eksileri anlamamız bu bilgileri yollarda kullanmamızı sağlar.**

Aşağıdaki grafiklerde kesik kırmızı çizgiler motosikletin takip ettiği hattır. Sürücünün dönüşlerde başladığı ve bitirdiği hattı takip etmektedir.

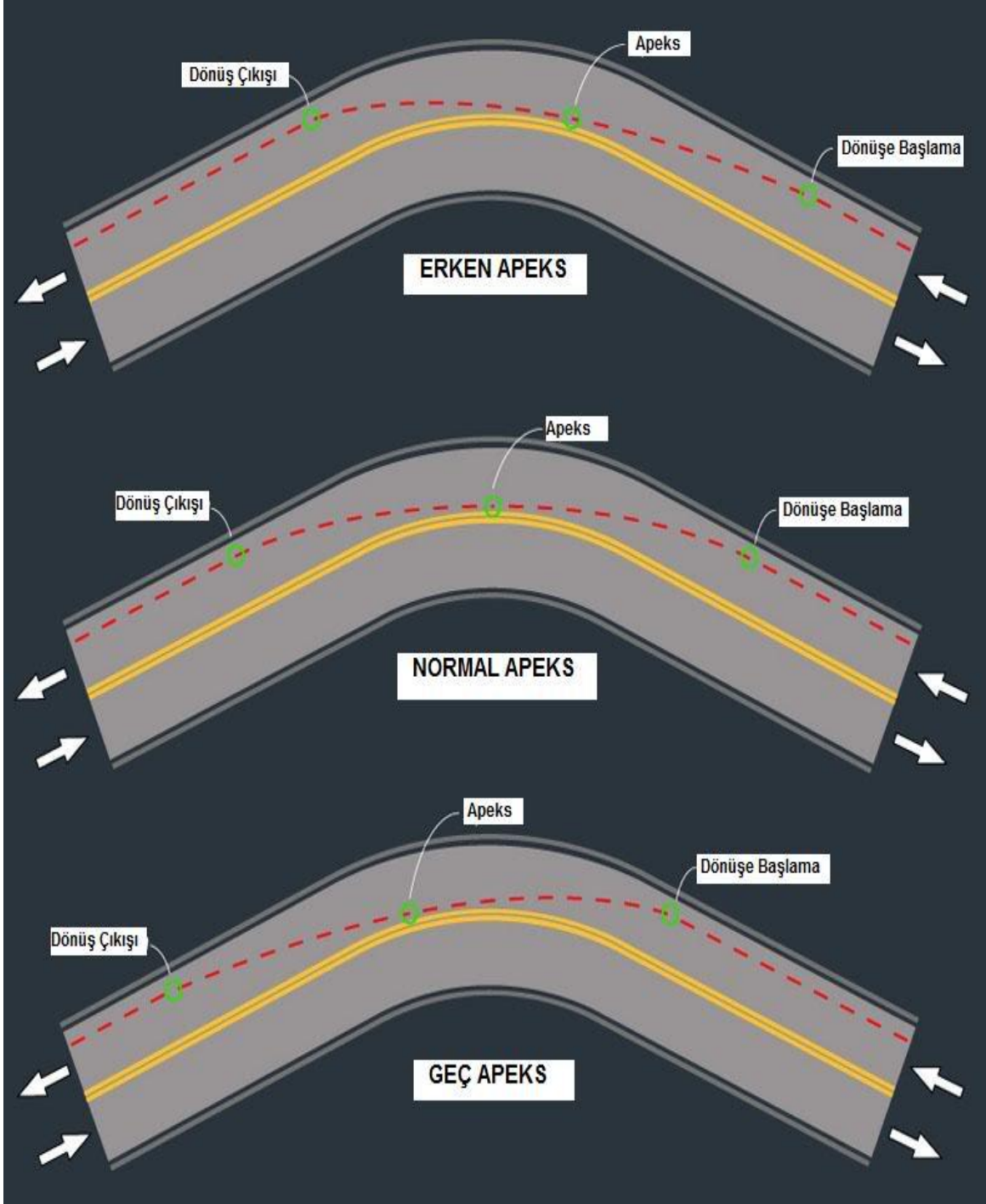
Sola dönüşler dış hattı takip eder ve en uzun dönüş çapı bu tür dönüşlerdedir. Apeksleme noktasında yolu ayıran çizgiye çok yaklaşılr.

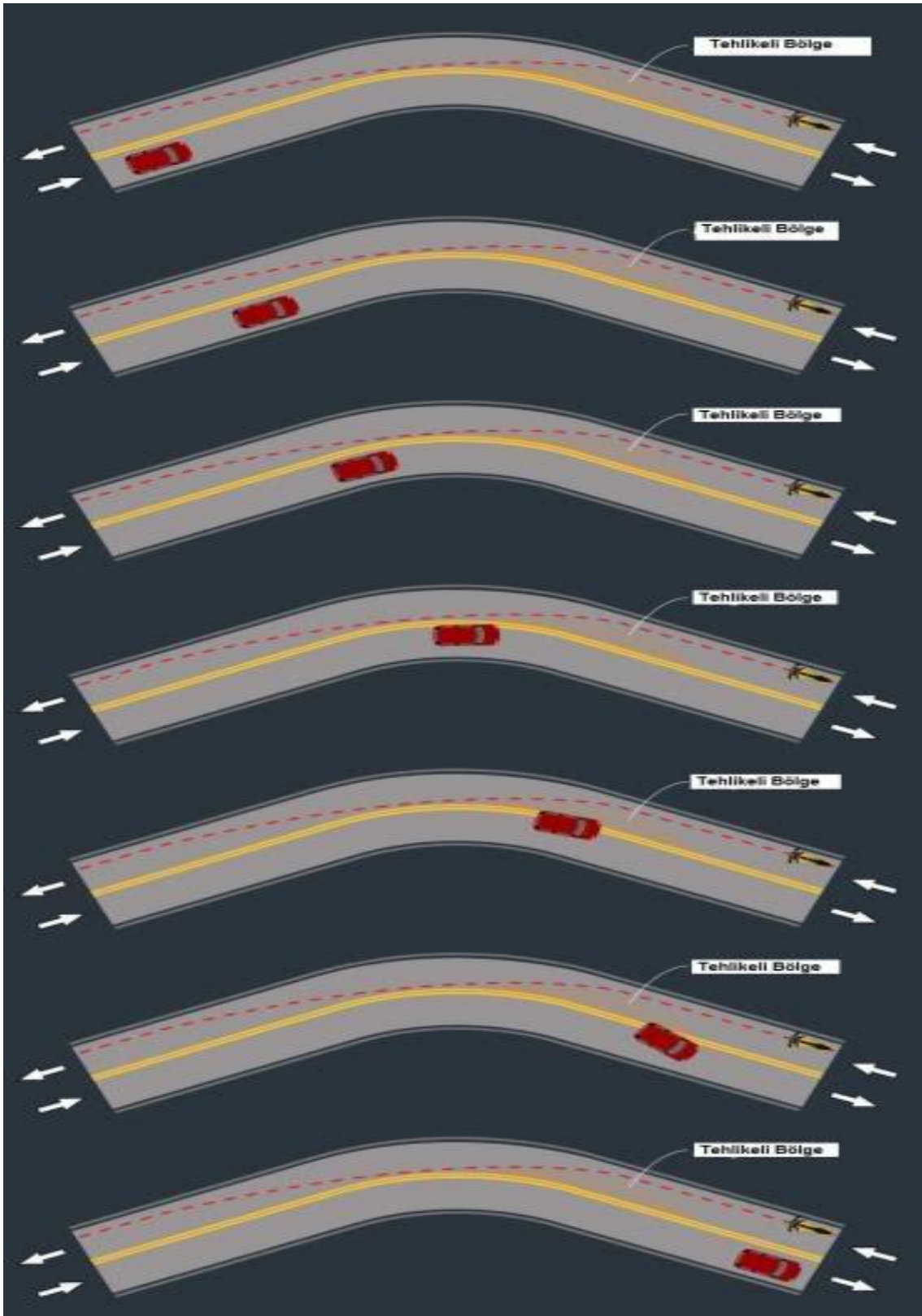
**Erken apekslemede**(apeksleme noktasında) sürücü dönüşe erken başlar. Bu şekilde giriş motosikleti dönüşün iç tarafına erken yerleştirir ve dönüş çıkışına yakın sürücüyü keskin dönüş yapmağa zorlar. Bu tip apeksleme sürücüye en düşük çıkış hızını verir ayrıca kör dönemeçlerde tehlikelidir.

**Normal apekslemede** dönüşe başlama noktası ile dönüş çıkışı noktası dönüşün orta noktasından(apeks noktası) neredeyse eşit uzaklıktadır. Hem giriş tarafından hem de çıkış tarafından düzgün bir dönüş yayı çizer. Rahat bir sürüş için tercih edilen şekil budur.

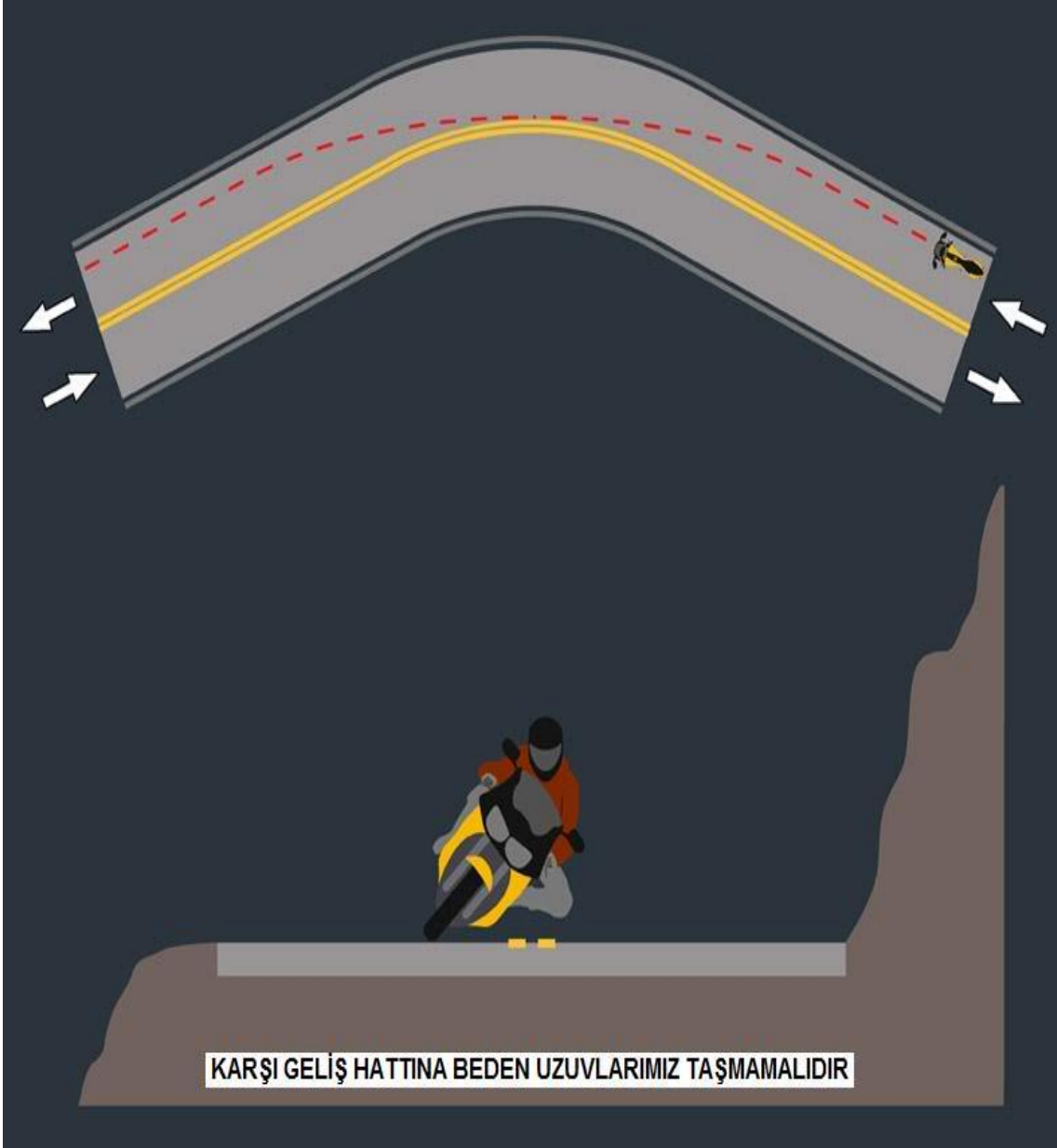
**Geç apeksleme** en saldırgan şekildir. En yüksek giriş hızını sağlar. Geç dönüşe başlamak daha yavaş dönüş hızı ister ancak en düz dönüş hattını ve en yüksek çıkış hızını verir. Bu apeksleme şekli en güvenli olandır. Sizi karşı yönden gelecek araçların tehlikeli bölgelerinden uzak tutarken dönemecin daha içlerine doğru derin görüş mesafesi sağlar. Çizimlere bakınız.

**Sola Dönüşler:**



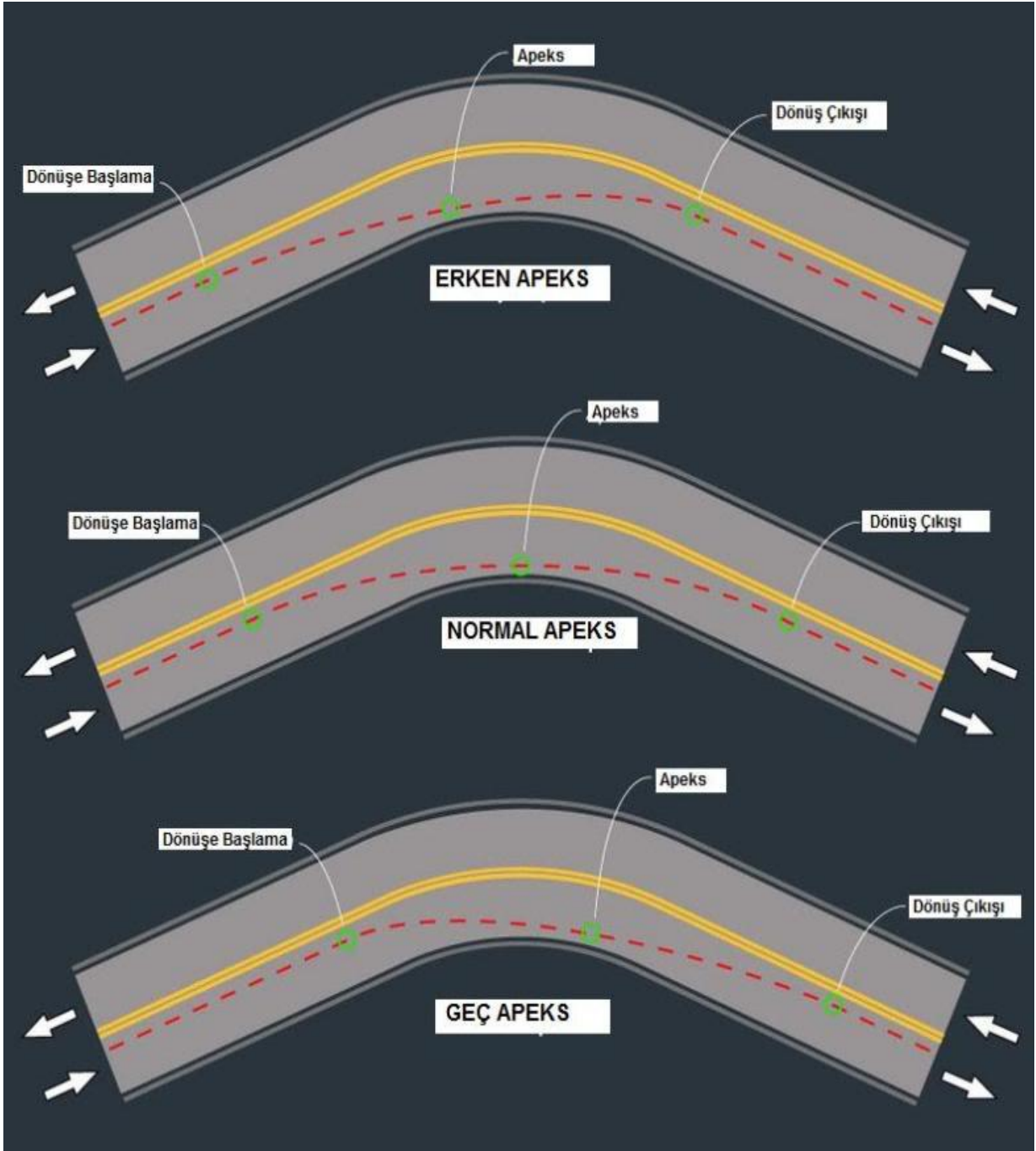




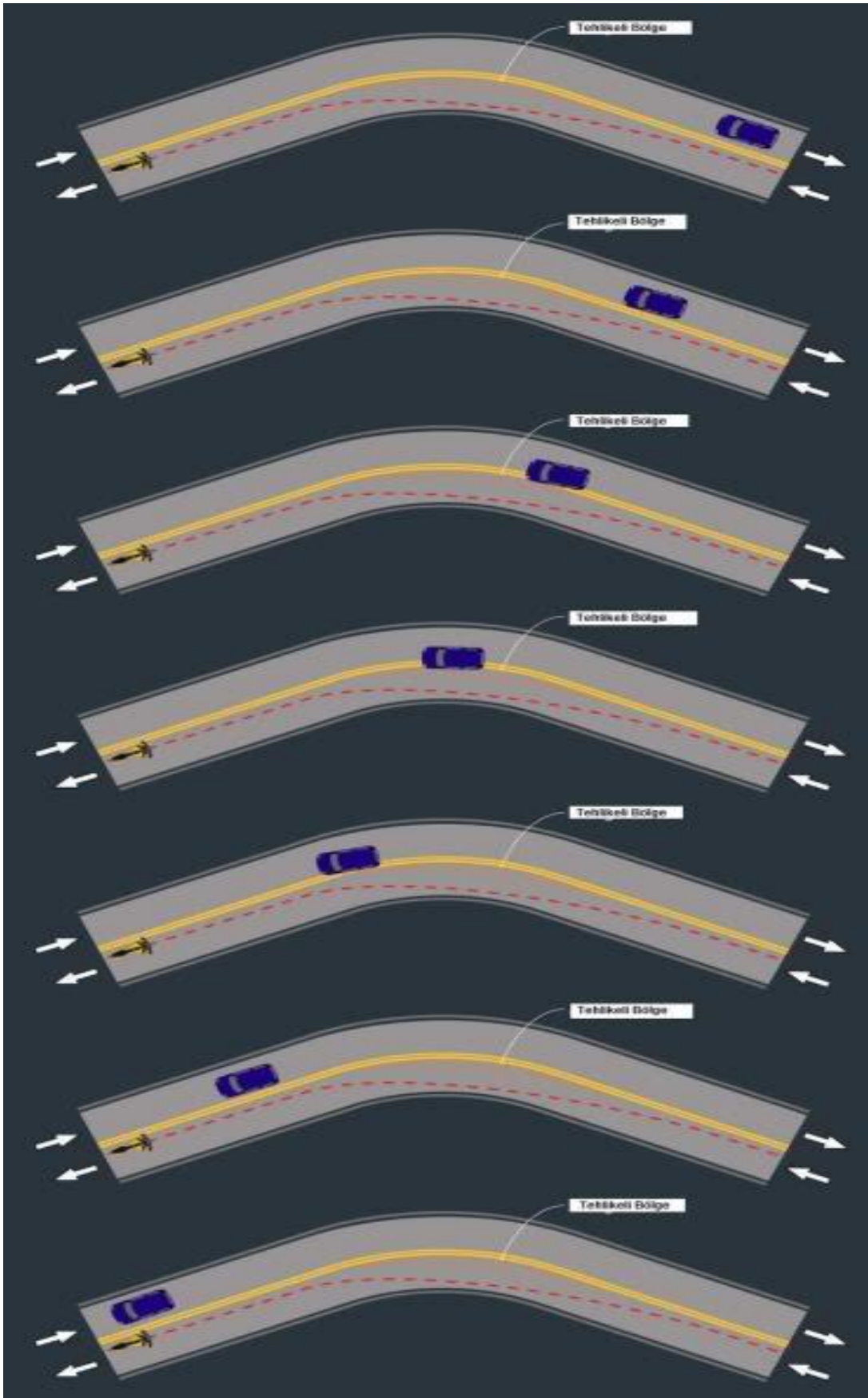


**Aynı şekilde sağ dönüşlerde** de üç tür apeksleme şekli vardır. Arz ettikleri özellikler sola dönüşlerle aynıdır. Aşağıda ilgili çizimlerde sağa dönüşler(iç taraftan dönüşler) en kısa dönüş çapını verir ve bankete, uçuruma yâda dağ yamacına apekslerken çok yaklaşılır.

Sağa Dönüşler:









### İleri dönüş işlemleri:

- 1) Gevşeyin. Eller, kollar ve karın gevşek.
- 2) Dönüş için uygun olan hıza düşününüz. Bu hız tüm dönemeç boyunca gazı kesmeden sürekli açık tutabileceğiniz bir dönüşe başlama hızı olmalıdır.
- 3) Beden pozisyonunuzu önceden hazırlayınız. Dönüşe başlamadan kendi merkez hattınızı motorun merkez hattının içine alınız. Ağırlığınızı iç pedala veriniz. (Bu dönüşün iç tarafındaki pedaldır, sağa dönüşte sağ pedal). Aynı anda hafifçe tanka doğru ileri kayınız. Bu esnada motosikletin dönüşe henüz geçmemesi için iç pedala ağırlığınızı verirken dış pedala da basınız ve elcikleri tutuşunuzu gevşetiniz.
- 4) Dönüşe başlama noktanızı belirleyiniz. Derin(geç) ve geniş(dış kenar) bir başlama yapınız. Ve hızla dönüşe geçiniz. Bakışlarınızla dönemecin çıkışını görene dek olabildiğince ileri bakınız.
- 5) İç elciği ileri itin ve dış elcikteki basıncı azaltın ve dış ayak pedalın üzerindeki baskıyı kaldırınız. Bunu çabuk ama düzgün yapınız, motoru viraja doğru savurmayınız. Bir kere istediğiniz yatış açısına ulaşıncaya tüm yönlendirme düzeltmeleri için iç kolunuzu kullanınız. Dış taraftaki dirseğiniz yeri gösterir vaziyette olsun ve omuz kaslarınız tamamen gevşek durumda olarak muhafaza edilmelidir.
- 6) Motor dönüşe geçtiğinde hafifçe gazlamaya başlayınız. İvmeyi muhafaza edici gazlama(motorun boşa gezinir duruma düşmesini engelleyici oranda gazlama) süspansiyonların oturarak dengede kalmasını ve motorun yerden olan açıklığının muhafazasını temin eder.
- 7) İyi dönüş hattı geç apekslemek demektir. Maksimum yatış apeks noktasında yada ondan hemen önce istenir. Virajın(dönemecin) apeksinde(tam orta noktası) çıkışı görebilmeniz gerekir. Bakışlarınız burada maksimum çıkış açısını veren noktayı görebilmelidir. Bu nokta sola dönüşlerde yolun kenarı sağa dönüşlerde yolun merkez çizgisidir.
- 8) Apeks noktasını bir kere geçtiğinizde ve çıkışı gördüğünüzde gaz vermeye başlayınız. Aynı anda motoru doğrultmak için dış pedala ağırlık veriniz.
- 9) Motor dik pozisyona geldiğinizde ağırlığınızı tekrar arkaya doğru, doğal sürüş pozisyonuna kaydırınız.

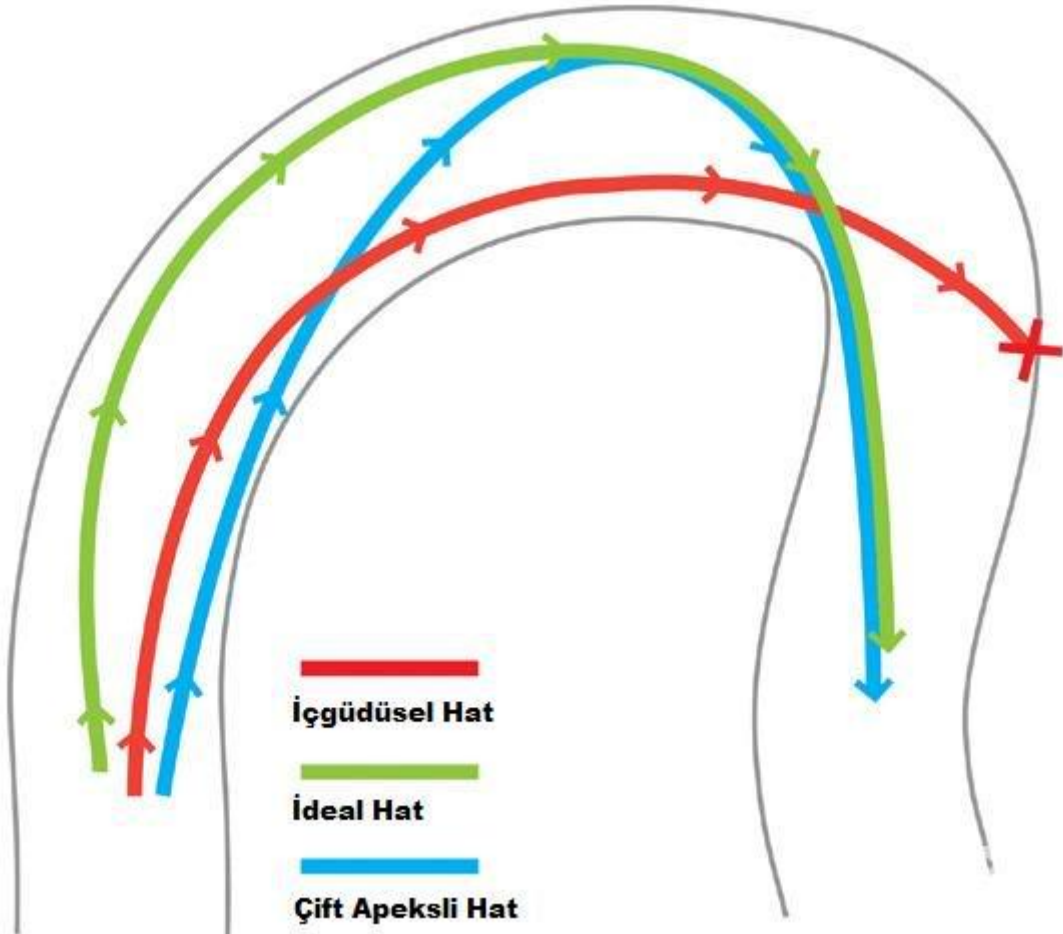
### Dönüş yöntemleri:

Motoru döndürmenin en önemli yöntemi kontra basmaktır. Dönüş için diğer tekniklerde vardır ancak bu diğer metotları kullanabilmek için sürücü ellerini kasmamalıdır. Tam tersi sürücü kollarını, omuzlarını ve karın kaslarını gevşek tutmalıdır. Motor siz izin verirken iyi bir şekilde dönecektir. Motora sırtınız hafifçe geriye kıvrık ve dirsekleriniz kırık olarak oturun. Eğer fazla geriye doğru otursanız kollarınız düz olacağından motoru döndürmek zor olacaktır. Eğer çok öne otursanız sırtınız düz olacağından motoru döndürmek yine zorlaşacaktır.

Lastikleriniz ısındıktan sonra birkaç kıvrıma hareketi yaparak ellerinizin, kol ve karnınızın gevşek olduğundan emin olunuz. Elleriniz gevşek olmalı, dirsekleriniz kırık yere bakar pozisyonda ve sırtınızın alt kısmı ile karnınız gevşek olmalıdır. Gidona yaslanmayınız(abanmayınız) ve elcikleri sıkmayınız.

- 1) Kontra basmakla döndürmek; sol elciği sola dönüş için ve sağa dönüş için de sağ elciği ileri itmektir.
- 2) Gazla döndürmek: siz gazı düzgün bir tarzda kapattığınızda motor dönüşe geçecektir. Ters olarak da gaz açtığınızda motor doğrularak dönemeçten çıkacaktır. Motor gazın uygun beslenmesi ile yatış açısını muhafaza edecektir. Gaz kesilmiş olarak dönemeç girin ve dönüşe başlayın. Apeks noktasına ulaşmak için gerekli yatış açısını elde edince, gazın önce boşluğunu alın sonra yavaşça gazlamaya geçiniz. Bu yatış açınızın muhafazası için şarttır. Çıkışı gördüğünüzde de gazı daha fazla açarak motoru doğrultarak dönemeçten güvenle çıkınız.
- 3) Bacak baskısı ile döndürmek; dizinizi ve baldırınızın iç tarafını tanka bastırarak dönüşü başlatmak. Burada bacaklara odaklanılır, ellere değil. Bu durumda elleriniz gevşer ve elciklerin üzerindeki baskısı azalır. Elciklerin gevşemiş durumda tutuluşu sürüşün yumuşak ve düzgün olmasını sağlar.
- 4) Ayak pedallarına ağırlık aktararak döndürmek; başınızı ve omuzlarınızı dönüşün içine doğru hareket ettiriniz. İlaveten çeneniz ve ikinci derece olarak da ceketinizin ön fermuarı ile motorunuzun yönlendirmesini sağlayınız. Ceketinizin fermuarı motorun yakıt tankının merkezinde yâda hafifçe iç tarafına yerleşmiş olsun. Kalçalarınızı hafifçe iç tarafa alınız. Bu iki üç santimlik kalça hareketinin motoru yönlendirmesinde sağladığı avantajdan faydalanınız. Bu hareketleri yaparken elciklere asılmayınız. Kalçalarınız vasıtasıyla kuvvet olarak bu kalça kaydırma hareketlerini gerçekleştiriniz. Ayak pedallarına basarken ayaklarınızın ayalarını kullanınız. Hafifçe seleden yükselin ki kaymanız kolay olsun. Eğer ayak pedalları üzerinde eşit ağırlık muhafaza etmeyi unutmazsanız motor üzerinde her yöne kolaylıkla hareket edebilirsiniz.

#### KAPANAN DÖNEMEÇLERE FARKLI YAKLAŞIM HATLARI



**Kırmızı Hat:** İlgüdüsel olarak yaklaşımda dönüşe giriş kısmını dar(kapalı) alıp apeksin hattın içinde kalacak tarzda dönüşü geniş başlatıp geniş çıkmağa çalışırız. Bu da dönüş hattını olabildiğince geniş tutar. Bu bizim kapanan dönemecin zor bölümündeyken hattın iç tarafında, yani dönüş yönünde ki yarısında kalmamıza sebep olur. Hâlbuki dönüş ortasında en açıktadır(dışta) olmak iyidir. Bunu iki yolu vardır. Her ikisinde de kapanan dönemeci iki ayrı dönemeç olarak düşünelim ve aralarında bir düzlük bırakmadan birbirine bağlayalım.

**Yeşil Hat:** Birincisi, dönüşün kolay bölümünde olabildiğince ileriye bakarak dönemece olabildiğince geniş(dıştan) olarak yaklaşalım ve odaklanma noktamızı ilk dönüş noktasından ayırıp bakışlarımızı dönemecin kapanan kısmına bizi bağlayan geniş açılı hatta çevirelim. Motoru hattın dış tarafında tutmağa çalışırken bazı sürücüler kaygılanır ve tereddütte kalarak doğal gaz beslemesini yapmazlar. Doğal gaz beslemesi demek motorunuzun boşta gider durumuna düşmeden sabit hızını muhafaza edebilmesi için gerekli oranda gaz verilmesi demektir. Bu besleme yapılmazsa motor hız kaybederek hattını kapatmağa başlar. Buradaki kapanma yatış açılarından bağımsızdır. Kendinizi istemsiz bir şekilde dönüş hattının içine doğru kaçarken bulursanız gaz beslemesine başlayınız. Hattın açılacağını göreceksiniz. Dönemecin ikinci dönüş başlama noktasına yaklaştığınızda yumuşak bir tarzda gazı biraz keserek hızınızı düşürerek kapanan keskin bölüm için dönüşe başlama hamlenizi yapınız.

**Mavi Hat:** İkincisi, birinci yöntemi kapanan bir dönemecin ilk bölümüne olabildiğince geniş(dışarıdan-açık) yaklaşmayı zor bulanlar için ikinci yöntem çift apeksli dönüştür. Yani ayrı iki dönemeç gibi olayı ele alırız. Her biri kendine ait geniş girişli, dar apeksli ve geniş çıkışlı olan dönemeçler. Kolay olan ilk kısmın geniş olarak alınması sizi zor olan ikinci yani kapanan bölümün dönüşe başlama noktasına hazırlar. Bu da sizin ikinci kısmı sanki aranızda uzun düzlük varmış gibi kolay almanızı sağlar.

**Not:** Kırmızı hat yanlıştır. Kullanılmamalıdır.

## TERS EĞİM DÖNÜŞÜ

İnsana sürpriz olan olaylar çoğunlukla kazaların sebebidir, sürüş yaparken hayal kurmayınız ya da bir kenara çekilip mola vererek orada hayallerinizle baş başa kalınız.

Ters eğimli dönemeçler dikkatsiz bir sürücüyü anında hazırlıksız yakalayabilir. Buradaki önemli konu ileriye bakış yapıyor olmak ve bir stratejiyle sürüş yapmaktır. Geriye de birkaç dikkat edilmesi gerekli teknik detay kalır.

Şimdi tekrar edersek önce ileri bakış ve sonra sürücünün girdiği dönemeçteki ters eğimi tedbir alacak kadar önceden fark etmesi. Böylece sürücü giriş süratini ona göre ayarlayabilir, gerekli frenlemelerini düz bir hatta iken yapar. İz frenlemesi yapılmamalıdır yani frenleme dönüşün içine taşınmamalıdır. Hatta dönüşe başlarken dahi yapılmamalıdır. Çünkü ters eğimde ön tekerin yol tutuşunu bırakması an meselesidir. Dönüş öncesi düz izde dahi ters eğim varsa traksiyon zayıf bir durumda demektir. Lastik tırtılları merkezden kaçır. En yavaş olmanız gereken nokta dönüş girişinde dönüş için kontra basmadan önceki andır.



Dönüşe geniş girin ama yoldan çıkıp gevşek satırlı mıcıra girmeden. Çok erken dönüşe geçip de bunu dönüşün ortasında dönüş hattınızı kullanıp bitirdiğinizde fark ederseniz, düzeltmenin tek yolu dönemecin dışına doğru,



yolun dışına yönelmenizdir.

Motoru geç ve ani olarak dönüşe başlatmak tam yatış açısında harcanan zamanı kısaltır.

Burada unutmayınız ki ters eğimli dönüşlerde lastikleriniz normal eğimli dönüşlerdekine oranla merkezden daha kaçık yani daha kenarlara basıyor olacaktır. Buda daha zayıf yol tutuşu demektir.

İkinci olarak gaz beslemesine olabildiğince erken başlayın. Gazın boşluğunu hemen alıp ön tekeri yükleyerek süspansiyonlar üzerinde motorun yerleşmesini sağlayınız. Gaz vermek yükü önden arkaya alır. Ters eğimli dönüşte motosiklet, dönüşe sizin komutlarınıza karşı direnecektir. Bu yüzden dönüş yayını muhafaza etmek için iç elciğe sürekli basınç uygulamayı sürdürmek zorunda kalabilirsiniz.



Eğer tekniği tam uygulayıp dönemece girmişseniz pozisyonunuz çıkışta hattınızın üçte birlik bölümünün dönüş yönündeki iç kısmında olacaktır. Gazı beslemeye hafifçe devam edin. Motor boşta gezinmesin ama sert olarak fazla gaza basarsanız bu da kayma nedenidir.

Ters eğimlerden korkmayınız sadece ne yapmanız gerektiğini bilin yeter. Paniklemeden motoru yavaşlatın, açık ve geç dönüşe başlayın, ani dönüşe başlamayla eğimi olabildiğince kesin, gaz beslemesini erken başlatın ve kumandalarla yumuşak olunuz.

## HAİRPİN(180 DERECE SARP İNİŞ) DÖNÜŞLERİ



Ağırlığınızı arkaya veriniz. Bu şekilde ön tekerin yükü azalacaktır artı gidona daha az yüklenirsiniz. Bu da

kontrolün sizde olduğu hissini kuvvetlendiren bir olgudur.

. Tankı bacaklarınızla tutunuz. Bu şekilde ağırlığınız öne kaymayacaktır ve bileklerinize yük binmeyecektir. Bu duruş size daha kolay ve rahat yönlendirmeler yapma imkânı verir. Ayrıca tankı bacaklarınızla tutmakla yokuş aşağı dönerken sizin kendinizi dönemecin içine doğru düşüyor gibi hissetmenizi de engeller. Yokuş aşağı fren yaptığınızda da kendinizi daha rahat hissedersiniz.

. Bakışlarınız ileride olsun. Görüş alanınızı açmak her zaman iyi bir duygu verir. Bedeniniz yokuş aşağı eğime paralel bir şekilde sürüş yapıyorken ileri ve yukarı bakmak her zaman kolay değildir. Genellikle aşağıya ve ön tekerinizin önüne bakma eğilimi oluşur. Bu şekilde bakış ise size sanki her şey üzerinize olduğundan daha yüksek bir hızla geliyor gibi bir duygu vererek sizin hedef kilitlemesi dediğimiz sakıncalı duruma girmenize sebep olabilir. Her zaman yokuşun aşağılarına, ilerisine bakmanız gerektiğini hatırlayınız. Önünüzün farkında olunuz ama iki saniyeden fazla bakışlarınızla aynı noktaya kilitlemeyiniz.

. Dönüş hızlarınızı daha erkenden ayarlayınız. Bu hareket aslında tüm dönüşler için de geçerli olmakla birlikte yokuş aşağı dönüşlerde bayağı faydalıdır. Ön teker yokuş aşağı gidişlerde çok yüklenir. Yüklenmenin oranı iniş eğimi ve hızınız ile doğru orantılıdır. Bu yüzden dönüş frenlemenizi erken yapıp tamamlamamışsanız ve dönüş içinde frene kalkışırsanız ön tekerin traksiyonu kaybolabilir. Yerçekimi, frenleme ve dönüşün birleşik güçlerinin traksiyonun kapasitesinin üzerine çıkmasına sebep olursunuz.

. Her zaman pozitif gaz verme ile motoru kontrol altında tutunuz. Yokuş aşağı dönerken gaz verme oranınız motora pozitif ivmeyi sağlayan bir durumda olsun. Motorun kendi ağırlığı ile gidişi sizin gaz verme oranınızın üstünde olmasın. Aksi takdirde iz gazlaması dediğimiz bu olayda kontrol kaybolur. Çünkü bu durumda ön tekere çok fazla yük bindirmiş olursunuz. Gerekli vites küçültmesi ve frenleme yaparak dönüşe başladığınızda pozitif gazlama problem olmayacaktır ayrıca bu şekilde süspansiyonlar oturmuş olacak ve önün ağırlığı bir miktar arkaya aktarılmış olacaktır ki buda kafanın kontrolden çıkmasını engelleyen önemli bir faktördür. Burada yerçekiminin sizi öne çekmesini gaz vermekle dengelersiniz ve ağırlığı arkaya kaydırırsınız. Tıpkı rüzgâra karşı gazın dengeleyici rolü gibidir.

. Önemli unsurlardan biride zihinsel olarak sürüşe hazır olmanızdır. Bu genel kural her zaman için geçerlidir. Yani sürüş esnasında zihniniz akşam ki yemekte yaptığınız tartışmada yada varacağınız yerde yiyeceğiniz balıkta değil sürüşün içinde olmalıdır. Birde yol üzerinde gördüğünüz engellerin her zaman gördüğünüz şey olmayabileceğini biliniz. Bir küçük poşet aslında içinde çivilerin dolu olduğu bir poşet olabilir yâda boş bir pet şişesi şayet lastiğinizle çamurluğunuz arasına sıkışırsa sizi düşürecek bir bubu tuzağı olabilir. Bu yüzden daima engellerden kaçış stratejilerinizi önceden yapıp uygulayınız.

. Yolun 2/3 lük sol alanını muhafaza ediniz. Sıkça arka fren lambasını yakarak arkanızdakileri yavaşlayacağınıza dair uyarınız. Dönemeç çıkışını görmeden sollamayınız ve yol çizgi ve işaretlerine dikkat ediniz.

## DÜŞÜK HIZDA DAR ALAN U DÖNÜŞÜ

Arka fren motorun şasesini dengeleyici işlev icra eder.



Park yerlerinde oraya buraya çarpmamak, dar alanlarda U dönüşler yapabilmek, tanıdık veya tanımadıklarınızın önünde düşüp komik olmamanız için bu tekniği geliştirmeniz şarttır. Ayrıca sizi lüzumsuz masraftan kurtarır.

Dönüşe başlamadan önce mümkün olduğunca geriye oturun, sırtınıza destek olması için dizlerinizi depoya dayayın. Bu aynı zamanda dirsek ve omuzlarınızı serbest bırakır ve ağırlık didondan alınmış olur. Didonlara ağırlığınızı vermek yavaş dönüş kontrol tekniğini bozar. Ayak ayourunuzla basılı olarak dönüş yapılmaz. Ayağınız frenin pedalının üstünde de olacak şekilde durmalıdır. Başınızı döndürebildiğiniz kadar dönüş yönüne döndürünüz (Mümkünse bir baykuşun nasıl yaptığına göz atınız). Asla aşağıya, zemine yada yolun yanlış bir yönüne bakmayınız. Baktığınız yöne gidersiniz. Gözlerinizi ufuk seviyesine paralel bir çizgide tutunuz, bu vücudunuzun viraj içine yatmasını önler.

Ayaklarınızın pedalların üstünde kalmasına konsantre olunuz. Kaldırıp yol yüzeyinde sürerseniz zeminin bozuklukları dengenizi bozabilir. Ayrıca depoya dayanmadıkları için sırtınıza destek olma işlevi bozulur ve ağırlığınızı kollarınıza binmeye başlar. Tabi arka freni de kullanamazsınız!

### **Teknik:**

Birinci vitestesiniz. Sıkı yürüyüş hızında(10km/s) dönüşe başlayınız. Daha yavaş olursa devrilirsiniz. Motor yatsın. Ön freni kullanmadığınızdan emin olun. Dönüşe 5 metre kala hızınızı ayarlamak için gerekli frenleme işini(buraya kadar iki freni de kullanın) yapıp bitirmiş olmanız gerekmektedir. Beş metre yakınlıktan itibaren ön fren bırakılmış ve arka frende(kilitmeden ve pompalama yani sabit bir basınçta tutmama yapmadan) dönüşe başlayın. Burada gaz kolu sabit(stop etmeyecek bir seviyenin üstünde açık ama çok da bağırttırmayınız) tutulur ve debriyaj kavrama noktasında gereği kadar açıp sıkılaşarak gazlama işlevini yerine getirmek için kullanılır.

Dönüş esnasında süratinizi debriyaj gazlaması yerine arka frenle ayarlamak durumunda kalırsanız daha yüksek motor devrine ihtiyacınız olacaktır. Ayağınızı arka fren üzerinde sabit basınçta tutun. Basınç değişikliği olmamalıdır. Pedala uyguladığınız basınç motorun arka tekerin gevşek tutan balatalara sürterek gitmesi noktasında olsun. Bu nokta ihtiyacınız olduğunda frenlemenin başlayacağı noktadır. Eğer süratinizin fazla olduğuna karar verirsiniz sakın debriyajı sıkımayın. Bu motorun aniden durmasına ve yan tarafına düşmesine sebep olur. Bunun yerine arka freni kullanın. Sürati artırmak istediğinizde de arka freni biraz bırakın. Kontrollü bir dönüşü gerçekleştirebilmek için debriyajı devamlı kavrama noktasında kullanarak(yarım debriyaj) ta ki motor dik konuma gelinceye kadar gidin. Çıkışı görünce yani dönmek istediğiniz yönü gördüğünüzde debriyajı hemen bırakmayın. Bu gaz açtığınızda kontrolsüz bir gidişe sebep olabilir. Kontrolü kaybederseniz sakın ön frene dokunmayın. Bu tekeri alta alır, denge kaybolur ve düşersiniz.

Şayet dönüşe başlamakta sorun olursa şunu unutmayın; kontra tekniği sıkı bir yürüyüş hızında bile motoru yatırır bu durum 5mil/saat üstündeki her süratte geçerlidir.

Normal sürüşün dinamiklerinin tersine yavaş dönüşte motorun yattığı tarafa yatmak dönüş çapını genişletir. Bu yüzden dik durulur. Gözleriniz ufuk çizgisiyle paralel tutulmalıdır, bu sizin bedeninizi dönüş içine doğru yatırmanızı engeller. Kontra ağırlık denen bu usulle kumandalara da yakın olunur. Yakınlık kullanım kolaylığıdır.

Bu hareketi gidonu tam sonuna kadar çevirebilinceye kadar önce düz hatlarda daha sonra slalom şekillerde trafiğe kapalı alanlarda alıştırmaya yaparak geliştirmelisiniz.

Not: Motosiklet kullanımında bakışlarınızı doğru kullanmak özellikle çok önem taşıyan bir noktadır. Hem peri ferik(geniş açılı) hem de fovealı(dar açılı) bakış yeteneğinden faydalanarak önünüzü ve çevrenizi devamlı taramalısınız. Ayrıca aynalardan sık olarak arkanızı da kontrol etme alışkanlığını kazanmanız sizi en beklenmedik bir anda olmayacak kazalardan koruyacaktır. Bunun dışında iki şeye daha özellikle dikkat ediniz:

. Kollarınızı kasiyor musunuz? Cevabınız evet ise bunu yapmayın. Kollar rahat olmalıdır. Kasılı kollar dönemeç dönüş hattınızın açılması demektir.

. Nefesiniz düzenli ve derin mi? Yoksa düzensiz ve sığ mı? İkinci şık yanlıştır ve siz paniklemiş durumdasınızdır. Birinci şık geçerli olmalıdır. Nefesinizi doğru kullanınız.

### **ALT HIZLARDA SÜRÜŞ**

20-30km/saat gibi süratlerde sürüş yaptığımızda motosikletin tekerlerinin jiroskop gibi görev yaptığını bilmeliyiz. Bu dönen kütleler, jantlar ve lastikler, jiroskopik gücü oluşturmak için birleşirler.

Bu gücü yenip motosikletimizi döndürmek için neler yapabiliriz?

Gidonu sağa sola çevirmeğe kalkarsak ters tarafa doğru motorun yattığını göreceğiz. İşte burada kontra basmak dediğimiz teknikle tanışırız. 20 km/saat hız üzerinde dönen parçalar jiroskopi dediğimiz açılal ivmelenme olayını

başlatır.

Kontra basmak; bu teknik panik halinde öğrenilecek bir teknik değildir. Normal zamanlarda talimleri yapılmalıdır. Talimler bu hareketin sizde doğal refleks haline gelmesine kadar yapılmalıdır.

Hızlı sürüş eğlencelidir. Ancak hızlanabileceğimiz yere varana kadar çoğu zaman bizler yavaş süratlerde sürüşler yapmak durumundayızdır. Trafik sıkışır, sürat tahditleri buna izin vermez vs.

Yavaş sürüş tavsiyeleri:

Motorunuzun üzerinde rahat bir şekilde oturun ve dizlerinize tankı sıkı tutun. Çok fazla kıpırdamayın. Bu gereksiz ağırlık aktarımlarına ve yönlendirme ivmelerine sebep olur. Ayaklarınız ayaklıklarda olsun.

İleri bakın. Yavaş sürüşlerde en fazla yapılan hatalı davranış türü ileriye bakmamaktır. Bunun için kukularla slalom talimi yaparken daima iki kuka ötesine bakmaya çalışın. Geçtiğiniz iki kuka arasına değil de bir sonraki aralığa bakmağa çalışın. 1-1.5metre ilerinize doğru. Yeterince ileriye bakıyor olmak zihninizde bir sonraki yolu seçmemize olanak sağlayacaktır. Böylece son an düzenlemelerine mecbur kalmayacağız. İleriye bakmağa kendinizi zorlayınız.

Normal şartlarda ön fren motosikletinizi kontrol altında tutabilmeniz için değerli bir alettir. Ancak konu yavaş hızlarda seyir olunca ön fren yumuşak bir duruş için fazla güçlü olabilir. Alt süratlerde arka freni kullanın. Bu hızlarda arka frenin durdurma kapasitesi yeterlidir. Sadece arka fren üzerine ayağınızı koyarken bedeninizle sağa sola kaymalar, oynamalar yapmayınız. Esasen ayağınız alt süratlerde fren pedalının üzerinde hazır olsa daha iyi olur. Gereksiz bedensel kıpırdanmalar motorun dengesi üzerinde olumsuz etkiler yapar.

Yavaş sürüşlerde debriyaj kontrolü çok önemli bir konudur. Birçok motosiklet ıslak tip debriyaja sahiptir, balataların yağ içinde tutularak soğutulma tekniği, burada debriyayı kısa süreler kaydırmak problem olmaz. Şayet motorunuzun yavaşlaması sizin yavaşlatılmış(rölanti) süratinizin altına düşerse debriyayı kavrama noktasını da geçecek şekilde çekerek motoru boşa alın. Kavrama noktası debriyajın dişlileri yakalayarak motorun gücünü arka tekere aktarmağa başladığı noktadır. Şayet boşta gezer durumda motorda bir dengesiz gidiş hissi alırsanız, ayağınızı yere koymak ihtiyacı hissederseniz, debriyayı biraz bırakın ve hız kazanarak dengeyi sağlayın.

## BASİTLEŞTİRİLMİŞ KONTRA TEKNİĞİ



Motosiklet sürücülüğüne adımını atan herkesin öğrenmesi şart olan sürüş esas tekniklerinin başında 20km/saat hızın üzerindeki her hangi bir hızda dönüş ve manevra için uygulanan kontra tekniği gelmektedir.

Bu tekniğin esası sola dönüş için gidonun sol elciğini ileri itmek sağa dönüş için sağ elciğini ileri itmektir. Görünüşte basit olan bu teknik psikolojik nedenlerden dolayı uygulamada o kadar basit değildir. En azından uygulamalarla tekniği pekiştirip kendinize uygulamada güvenene kadar bu böyledir.

### Açısal ivmelenme (jiroskopi) nedir?

Ön teker döndüğü müddetçe motosikletlerin eğilimi daima dik durumda kalmak yönünde olacaktır. Ön tekerin dönmesi ile açısal ivmelenme motoru daima dik tutmak yönünde çalışacaktır. Dönen ön teker motoru yukarı doğru dengeli bir şekilde durması yönünde zorlayacaktır. Siz kontra bastığınızda karşı yönde düzeltme gücünü uygulayan açısal ivmelenmeye karşı şayet yerçekimi güçleri sizin yönünüzde ve sizle beraber olmasa asla motoru kıpırdatamazdınız. Siz kontra basmayı geçici ve ölçülü uyguladığınız için motor düşmeyecek tam tersi dik kalma yönünde hareket edecektir. Çünkü tek başına yer çekimi kuvvetleri açısal ivmelenmenin gücünden küçüktür.

Kontra basarken yere değil de gitmek istediğiniz yöne, dönüşün içine doğru mümkün olduğunca ileriye bakmanız işinizi kolaylaştıracaktır. Bu hem beyninizin hızı algılama etkisini azaltarak sizin rahat olmanızı sağlayacak hem de potansiyel tehlikelere karşı tetikte olmanızı ve dönüş hattınızın her safhasını takip edebilmenizi sağlayacaktır. Unutmayın baktığınız objeye doğru yönelirsiniz. Bu yüzden bakışlarınızı daima gittiğiniz yere değil gitmek



istediğiniz yere çevirin. Bu yer, gitmek istediğiniz yer değişken bir süreç olduğundan hedefinizin üzerine motorunuzla gelmeden bakışlarınızı yol üzerindeki bir sonraki yere, bir sonraki referans noktanıza çevirmiş olmanız gerekmektedir. Bir obje üzerinde bakışlarınız 1-2 saniyeden fazla takılı kalıyor ve bir sonraki merhaleye geçmiyorsa siz bakışlarınızı yanlış kullanıyorsunuz demektir.



### Motosiklet kontra basmakla düşer mi?

Bundan kastiniz lastiklerin yer tutunma güçlerinin sonuna gelip kaymasıyla düşmekse evet düşer. AMA bu çok fazla bir yatış açısı ister ve siz kasıtlı olarak motoru aşırı yatırmadıysanız mümkün değildir. Zaten pedallar, egzoz, yan ve orta sehpa ayakları siz bu traksiyonu sıfırlayarak kaymayı başlatacak yatış açılarında sizi ikaz edecektir. Bu donanımlar yeri kazımaya başlasa bile henüz siz kayma, düşme noktasında değilsiniz ve motoru kaldırebilirsiniz. Bunlar yarışlardaki dönüşlerde hep yeri kazır ama siz bu şekilde dönüşler yapmaya sebep olacak kontralara başladıysanız bu yazının amacından uzaklaşmışsınız demektir.

### Kontra Tekniğinin Mekanizmasının Grafikle Tasviri Anlatımı:



Aşağıda bir yarış uç yatış açılı ile dönen sürücülerin resimleri verilmiştir. Dikkat ederseniz hiçbiri düşmemektedir.



Dikkat: Dönüşün içine bakmaktadırlar, direk olarak önlerine değil.

#### **Tekrarlarsak:**

- . Motorlar ön tekerin dönmesi sonucu oluşan açılal ivmelenme(momentum) sayesinde çok dengeli olarak kabul edilen seyahat araçlardır.
- . 20km/saat hızın üzerinde sola dönmek için gidonun sol elciğini ileri itin, sağa dönmek için sağ elciğini ileri itin.
- . Motoru yatırmak için uygulanması gereken kontra basma gücü motoru dik durumuna kaldırmak için gerekenden daha fazladır. Motor aslında kalkma işini %100 kendisi yapar da diyebiliriz.
- . Kasıtlı yapmadıkça motoru kontrada düşürme şansınız %0.001 dir.
- . Daima gitmek istediğiniz yönün içine doğru mümkün olduğunca ileri bakmak kontra tekniğini uygulamanızı kolaylaştıracaktır.

#### **Beden Yönlendirme Sanatına Karşı El Kontrası İle Yönlendirmek**

Konu özetle – Motosiklet Nasıl Yönlendirilir?- sorusuna cevap aramaktır.

Kimileri motoru o tarafa doğru yatırırım der, diğerleri kontra basmaktan bahseder. Ama ortak yanları herkesin diğerinin tarifini ret etmesi hatta onun usulünün varlığını yok saymaya çalışmasıdır.

#### **Bir motor dönemeci nasıl döner?**

Tanımlar:

El Kontrası Tanımı: Sola dönmek için sol elciği ileri itiniz ve sağa dönmek içinde sağ elciği ileri itiniz.

Beden Kontrası Tanımı: Motoru bedeninizin tüm diğer kısımları ile dönüş yönünde yatırmak. Sağa dönüşte sağa yat, sağ pedala ağırlık ver ve sol dizle tanka bastır.

Dönmesi için aşağıya doğru yatırılan motorun ağırlığının dönüşün tersine doğru çalışan merkezkaç kuvveti ile dengelenmesinin sağlanması gerekir. Bu eşitlik sağlanmadan dönüş yapılamaz. Hiç merkezkaç kuvvetinin olmadığı, durmakta olan bir motoru yatırırdınız mı? Belli bir açıdan sonra motor o yana devrilir. Hareket halindeki bir motoru yatırmadan döndürmeye çalışırsanız da yerçekimini yanınıza alamadığınızdan motor dönmeden öylesine gidecektir. Neden ATV ler dönerken bir taraftaki(dönüş içi) tekerleri havalanır?

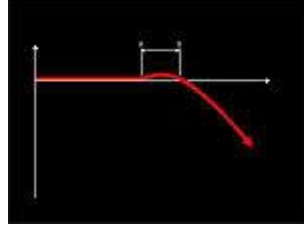
Şimdi birde motorun yatış açısının değiştirilmesi meselesi vardır. Dik konumdan bir tarafa yatırmak dışında motoru bir taraftan alıp diğer tarafına yatırmak gibi. Bu el kontrası ile de olur beden kontrası ile de. Dengeleyen merkezkaç kuvveti motorun sürati ve dönemecin açısı ile doğru orantılıdır ve bu teknikleri doğal olarak takip eder.

Bir profesyonel yarışlarda el kontrasını öyle sert basar ki ön teker yanal kayma yapar.

Bisiklet kullanırken belki de siz farkında olmadan bunları defalarca yaptınız. Burada açısal ivmelenme dediğimiz olayın açıklanmasında fayda var. Bir bisiklet jantının orta aksından geçireceğiniz bir milin iki ucundan tutarak bir arkadaşınızın jantı üstten ileri çekmek suretiyle jantın sizden uzaklaşacak şekilde döndürmesini sağlayınız. Jantı sıkıca tutuşunuzu gevşetmeden keskin bir şekilde sola çeviriniz. Jant kollarınızı bükecek ve üstü sağa ve alt kısmı sola kaçmak isteyecektir. Bu jant motora bağlı olsaydı motor sağa doğru yatmaya zorlanacaktı. Şayet bu jant bisiklete takılı olsaydı bu durumda bisiklet sağa yönlenecekti. Bunu değişik hız ve güçlerde deneyiniz. Sonuçta göreceksiniz ki jantın dönüş hızı arttıkça yönlendirilmesi zorlaşmaktadır. Burada kontra basma hızı belirleyici olmakta ve kontrayı basma mesafeniz o kadar önemli olmamaktadır.

Tekeri Çeviren Sonuç İvmesi(Tork)= Dönen Tekerin Atıl Kütle İvmesi x Tekerin Hızı x Dönüşün Açısal Hızı

Tekerin atıl kütle ivmesi tekerin çapı ile doğru orantıda değişir. Belli süratlerin üzerinde sola dönmek için gidonu sola çevirirseniz motor merkezkaç kuvvetinin etkisiyle sağa yatarak takla atacaktır.



El kontrasını bastığınızda ön teker geçici olarak motorun altından kaçır ve şekilde verilen izi takip eder. A noktasında gidon sola çevrilerek sağa dönüş sağlanır. Motor sağa yatarak B noktasından itibaren sağa dönmeye başlamadan önce sola kaçır.

Beden kontrasında da kontrayı basmadan ivmelenmenin büyütülmesi gerekir ki buda bedenin önce geçici bir an ters tarafa yatırılarak sonradan kuvvet alınarak darbenin akıcı bir tarzda yapılabilmesini sağlamaktır.

İvme = Kütle Hacı x Hız dır.



Bir el arabasına çıkın. İvme sıfırdır. Çünkü hareket yok. Sonra el arabasından bir tarafa doğru atlarken arabasında kuvvetle öbür yana savrulacağını göreceksiniz. Ama el arabasının ağırlığı sizin ağırlığınızdan az olduğu için siz zıt yöne doğru az bir mesafe alırsınız. El arabasından daha ağır vasıtalarla bunu yapmağa çalışırsanız göreceksiniz ki sıçrama hızınız artacaktır. Aracın hareket hızı ise azalacaktır. Burada beden kontrası ile anlatmak istediğimiz kısaca şudur; eğer hareket etmeden sadece dönüş tarafındaki pedala ağırlığınızı verirsiniz bunun dönüş üzerinde çok az bir etkisi olur. Tam etki bedenin ters tarafa bir kontrollü salvo hareketi ile salınımla beden ağırlığının artırılarak motorun ağırlığına yakın ağırlıklara çıkarıldıktan sonra dönüş yönüne yatırılarak gerekli ivmeyi vermeye çalışmaktır.



Bir tren vagonunu iten bir insan vagonu yerinden oynatamaz ama yeterince hızlı basarsa kendisi geri seker. Ama bir tahterevalli de bedeninizi fazla oynatmadan tahterevallinin taraflarına ayaklarınız vasıtasıyla ağırlık aktararak onu hareket ettirebilirsiniz. Çünkü ağırlığı sizden çok daha azdır. Bunun gibi beden kontrasında yeterince kütle x hız sağlanmakla motorun dönüşünde etkili olunur. Yüksek hızlarda ki ani dönüşlerde bu teknikler gereklidir.

35 mil saat hızda motorda giderken kalçanızı seleden hafifçe kaldırın ve üst bedeninizi sağa yatırın. Motor sağa

yatacak ve sağı doğru dönmeye başlayacaktır. Tersini yaparsanız motor ters istikametine yönelecektir.

Şimdi hafifçe motorunuzun sağına sarkın ve sol dizinizle tanka bastırırken sağ ayağınızla da sağ pedala bastırınız. Motor sağa dönecektir. Ama eğer yeterince güç uygulayamamışsanız motor düz gidecektir ve siz sarkıtığınızla kalacaksınız. Çok hızlı yön değiştirmeniz gereken dönemeçlerde bu durumun sizi nasıl etkileyeceğini iyi düşünün. Bedeni hızlı bir atılımla da sarkıtıp motoru sonra kendinize çekebileceğiniz gibi motoru hızla yatırıp bedeninizi sonra hizaya çekme de yapabilirsiniz. Burada size beden hareketlerinizle motorunuzun hareketlerinin birbiri ile uyumlu olarak hareket etmesi şartının gerçekleşmesini sağlayacak olan yüksek beden kondisyonunuzdur.

Şimdi tekrar soralım. Beden kontrası mı el kontrası mı?...

İkisiyle de motosiklete yön verilebilir. El kontrası için %90 nı nı yapar ama diğerinin %10 nu bazı durumlarda olmazsa olmazı verir. Tabi sizin beden yapınızda yol durumu kadar olayı etkileyen bir değişkendir. Döndürmek büyük oranda el kontrasıdır ama lastiğin virajda yol tutumunu sağlayan alt bedeninizden motora aktardığınız ağırlıklıdır. Bilhassa viraj çıkışlarında pedallara verilen ağırlık bunun %90 nını sağlar. Bacak ve kalça kasları kuvvetli bir sürücü elbette doğal olarak kol ve sırt kasları daha gelişmiş bir sürücüdün daha fazla alt bedenini ile sürecektir. Tüm işi ellere verirsiniz ellerin gaz ve diğer kumandalarla birlikte sizi motorun üzerinde tutabilme fonksiyonu nasıl gerçekleştirebilir?

Yüzde yüz bir tarafın terk edilmesi söz konusu bile değildir. Yani dönüş tüm bedenle yapılır. Olay bir bütündür.

## DÖNÜŞ PROBLEMLERİ



### Dönüşte fazla hızlı giriş sebepleri.:

- .Bakışların doğru kullanılmaması.
- .Yanlış tahmin.
- .Noksanlık.

### Hızlı girişte yanlış tepkiler.:

- .Gazı kapatmak.
- .Yatık vaziyette iken sert fren yapmak.
- .Yolun kenarına bakmak.

#### **Hızlı girişte doğru tepkiler(Hız biraz fazla).:**

- .Gazı muhafaza edin.(Süspansiyonları da bir kararda tutar.)
- .Dönüşün ilerisine doğru bakınız, yönsel kontrol için.
- .Elciği yatış açısını artırmak için basınız.(Kontra basmak).
- .Ağırlığınızı dönüşün içine doğru(dönüş yönünde) aktarınız. Bu hareket merkezkaç kuvvetine zıt yönde etki yaparak daha fazla yerden açıklık kazanmanızı sağlar.

#### **Hızlı girişte doğru tepkiler(Hız çok fazla).:**

**Uyarı:** Bu hareketler uygun trafik ve yol şartları ister. Manevranın icrası için zamanlama dakik olmalıdır.

- .Motosikleti çabucak doğrultunuz.
- .Gidonu doğrultun/düzeltiliniz.(Ön lastik tam karşıya bakacak şekilde).
- .Dik konumda uygulanacak maksimum frenlemeyi yapınız.
- .Frenleri bırakınız.
- .Dönüşün içine bakınız.
- .Yatış için hemen kontra basınız.

**Not:** Motorun parçalarının yere sürtünmesi yerden açıklığın azalmasına neden olur. Bu bir diğer yönden açıklığı azaltmanın da bir yoludur.

#### **Sebepler ve Çözümler:**

- .Fazla sürat: Bu durumda daha fazla yatış açısı gerekir.  
Çözüm: Bakışların doğru kullanımı, giriş süratini görüş mesafenize, yol yüzeyinin durumuna, yol eğimlerine ve sürüşü değerlendirilmeye göre ayarlayınız. Yavaş girip hızlı çıkmak iyidir.
- .Uygun olmayan sürüş hattı: Seçilen hat çok fazla yatış açısı gerektiriyordur.  
Çözüm: Yaklaşım sırasında hattınızı planlayın, elciklere dönüş boyunca uygun basıncı uygulayınız.
- .Gazı kapamak:  
Çözüm: Uygun yaklaşım sürati seçiniz, gazı sürekli açık tutunuz, dönüş boyunca motoru boşta gezer duruma sokmayacak pozitif gazlamayı muhafaza ediniz. Dönüşe doğru ileriye bakınız.(Sürücüler genellikle dönüş kenarına yâda yoldaki bir engele baktıklarında gazı kesme eğilimi gösterirler).
- .Bozuk, ayarsız süspansiyonlar:  
Çözüm: Ön kontrolleriniz ihmal etmeyin, süspansiyonlardaki yükü azaltmak için hızı azaltınız, gazı açmak süspansiyonların dengede kalması için bu durumda da gereklidir, yatış açısını azaltmak için daha tüm dönüşü kapsayacak şekilde daha büyük bir dönüş çapı seçiniz.
- .Fazla yük:(Süspansiyonlar çöker).  
Çözüm: Ayarsız süspansiyonlar kısmındaki önerilerin aynısını yapın.
- .Ters eğim:(Taçlı yol).  
Çözüm: Sola dönen yollarda ters eğim daha fazla olabilir, ileriye bakış alışkanlığınız sizi uyacaktır. Bunu geliştiriniz. Hız ve yatış açınızı azaltınız. Ters eğimi olabildiğince dik kesiniz.
- .Sürücü dışı doğru, dönüşün tersine doğru yatıyor:(Sarkmanın tersi, enduro-kros sürüşlerindeki teknik). Bu daha fazla yatış açısı gerektirir.  
Çözüm: Motorla birlikte yatınız.

#### **Uygun olmayan dönüş hattı:**

##### **Sebepleri.:**

- .Yetersiz ileri bakış:  
Çözüm: 12 saniye ileriye bakınız. Bu şekilde dönüşü gözlemleyip yaklaşım esnasında hattınızı planlayabilirsiniz.
- .Uygun olmayan sürat:(Dönüş boyunca çok fazla gaz açmak).  
Çözüm: Kademeli olarak gazı açın, bileğinizi aşağıda tutun.
- .Uygun olmayan yatış açısı:(Çok fazla yâda çok az).  
Çözüm: Gidon elcikleri üzerinde daha az yâda daha fazla basınç uygulaması yapınız. Bedeninizin yatış durumunu kontrol ediniz.

## **GAZIN KONTROLÜ**

**Öncelikle bilinmesi gereken iki nokta vardır:**



- 1. Gazı kapamak yâda azaltmak ağırlığınızı öne verir bu da arka tekerin yol tutumunu azaltır.**
- 2. Gazı açmak ağırlığınızı arkaya verir ve bu da arka tekerin yol tutumunu artırır.**

Gaz kontrolü motosiklet kullanmanın en önemli kısımlarından biridir. Vites değişimi ve frenle beraber gaz kontrolü bu operasyonu yumuşak ve birbirine insicamla bağlı hareketler şeklinde bir bütün yapar. Gaz kullanımı zayıf bir sürücüyü 2 kilometreden ayırt edersiniz. Motorları sarsılır, bedenleri her gaz verişte ileri geri atılımlar yapar ve arkalarında yolcu varsa kafalar senfonik bir harmoniyle birbirine çarpır.

Doğru gaz verme tekniğini öğrenmek demek sağ bileğinizle temasa geçmek, elinizin ve parmaklarınızın harekete geçmesi için verdiğiniz ilk hareketin yumuşaklaştırılması ve çok hassas bir ön ve arka yol tutunmasının geliştirmeye çalışılmasıdır. Her durumda gazın doğru kontrol edilmesini öğrenmek yetenek daha da fazlası çok çalışma gerektirir. Sonucunda sürüşünüz daha yumuşayarak akıcılaşacak ve sizdeki kendinize güven duygusunu artıracaktır.

Sürüşün her kademesinde tam bir gaz kontrolü gereklidir; gaz vermede, gaz kesmede ve gazı kapatıp frenlemeye geçmede ve tekrar freni bırakıp gazı rölantiden alıp ivmelendirmeye (pozitif gazlamak) geçmede. Dönüşlerde frenleri bırakıp gazlamaya başlamak kritik bir andır çünkü o anda motor yatmaya başlar. Şayet frenler sıkılı viraja giriyorsanız (pist iz fren tekniği) bu işlem siz maksimum yatış açısına yakinken olur. Dönüş yaparken birçok şey olmaktadır. Bu yüzden kumanda aletleriyle yumuşak, akıcı olmak/kullanmak zordur. Motora doğal bir tarzda oturun, ellerinize ve bileklerinize fazla baskı yapmayın. Davranışlarınızın yumuşak olması için anahtar, her hareketi temkinli ve kontrollü yapmanızdır. Frenleri düzgün bir şekilde bırakın ve gazı anlık bir bilek hareketiyle kavrayın. Frenlerden gaza geçiş hareketini son derece mükemmel ve adeta akılla geçiş safhaları takip edilemez bir akıcılığa kavuşturana kadar pratik yapınız. Gaz verme işlemi devreye soktuğunuzda, arka tekerin size ne söylediğini dinleyiniz. Ne kadar yatış açısı kullanıyorsunuz? Ne kadar yol tutunma gücü kaldı? Yatışınızda motoru yönlendiren arka tekerdir.

Frenleri bıraktınız ve gazı rölantiden gazlama ivmesini başlatma noktasına getirdiniz, motor maksimum yatış açısında ve siz sürata göre devri artırıcı gazı vermek için bekliyorsunuz. İşte gaz kontrolünün en önemli olduğu an bu andır. En iyi yol yarışçıları dâhil bu noktada gazın kontrolsüz sert kullanımının high-side kaza demek olduğunu bilirler. (Zemine göre aşırı gaz verilmesi ile yol tutumunu kaybederek patinaja giren arka teker bir tarafa doğru kayar. Yol tutuşunu kaybetmesinin ardından gazın kapatılması ile tekerin patinajı yâda kaymayı bırakıp aniden tekrar yol tutuşuna geçmesiyle oluşan bir kazadır.) Tekrar yol tutuşu adeta motoru yattığı taraftan kaldırarak bir burğu hareketiyle öbür tarafa atımla birlikte yapar. Şekil olarak motorun üzerinden dönüş yönünün aksi yönüne ve ileriye doğru sürücünün aşırma uçuşu şeklindeki bir kaza tipidir. Motor sürücüyü üzerinden fırlatır ve takiben sürücünün üzerine düşebilir. Sürücü bilincini kaybetmediyse düştüğü noktadan düşüş yönünde hareketini devam ettirerek kendisini motor yolundan çıkarmaya çalışmalıdır.

Lastik yol tutuşunun çalışma dinamiği şöyledir: Lastiğin belli bir tutunma gücü vardır. Bu yarış lastiklerinde 1.2G ve normal cadde lastiklerinde 1G dir. Formula 1 de bu 4Gdir. 1.2G güç 50 derece yatış açısına 1G güç ise 45 derece yatış açısına kadar yol şartları uygunsa lastik yüzeye tutunabilir demektir. Dönüşteki tutunma ile gazlama güçleri biri diğerinin aleyhinde olarak çalışır. Bunun anlamı birisi için diğerinden feda etmek demektir. Lastiğin yerle temas halkası yatış açısı arttıkça azalır. Lastiğin dış kenarlarının çapı ortaya göre küçüktür. Motor yattıkça lastiğin yanları bastığı için halka doğal olarak küçülmektedir. Bu sebeple sert dönemeç dönüşlerinde lastiğin tutma kapasitesinin çoğu yatış açısı ile baş etmekle meşguldür. Bu durumda lastiğe gazlamayı da eklerseniz kayabilir yâda kaza yapabilirsiniz. Esasen halka küçüldüğü için siz gazı aynı seviyede tutsanız dahi motor hızı düşecektir. Dolayısıyla gazı düzenli bir hızda açarak süratınızı muhafaza etmeniz gereklidir.

Bu ikileme çözüm şaşırmayan kontrollü bir el ve gaz ivmesini başlatıcı devire geçmeden evvel motorun dik konuma doğru kaldırılmaya başlanmış olmasıdır. Azalan yatış açısı size daha büyük bir temas halkasında gazlama imkânını sağlayacaktır. Daha büyük yola temas halkası daha fazla yol tutumu ve daha dengede olmak demektir. Bu arada arka tekerin ne yaptığını hissetmeyi unutmayınız. Tüm ayarlamalarınızı sağ elinizin akıcı, kontrollü ve nispeten küçük aralıklarla hareketleri ile yapınız.

Pazar gezmesinde yâda yağmurda sürüş yapıyor olabilirsiniz. Gazın kontrolü konusundaki derin kontrol duygunuz motorun kapasitesini daha iyi algılamaya imkân verecektir. Sağ bilekle yapılan yumuşak, düzgün ve akıcı hareketler etkili bir frenleme, vites değiştirmek ve motoru yönlendirmekle birlikte yürür. Bu yeteneklerinizin başarılı bir şekilde birleştirilmesi sürüşten zevk almanızı artıracığı gibi kendinize olan güveninizi de sağlamlaştıracaktır.

Acil durumlarda gösterdiğimiz reaksiyonlar bizim ne kadar tecrübeli yâda tecrübesiz sürücüler olduğumuzu gösterecektir. Gazın düzensiz açılmasından çok düzensiz kapatılması kazaların baş sebeplerindedir. Bilhassa virajlarda acil durum karşısında gazı kapatmak ilk acil durum reaksiyonlarımızdan biridir.

**Bilinen sağ kalma reaksiyonlarını tetikleyen durumların başında gelenler:**

- . Dönüşe hızlı girmek.
- . Dönüşte çok açmak.

- . Çok yatırmak.
- . Yol tutumu konusundaki endişeler.

Kasisler, trafik ve diğer sebepler gereksiz gaz kesme reaksiyonuna sevk eden ikincil sebeplerdir. **Sağ kalma reaksiyonları:**

- . Gaz kesmek.
- . Gidon abanmak, elcikleri çok sıkı tutmak, kasmak.
- . Çok dar alana yâda bir objeye bakışları kilitlemek.
- . Bakışlarınızı bir şey üzerinde iki saniyeden fazla sabitlemek.
- . Sabitlendiğiniz bu noktaya doğru motorunuzu sevk etmek.
- . Frenleme hataları(Aşırı yâda eksik güç uygulama).

Yukarıdaki bu hareketleri otomatik olarak yaparız ama hiç birisi sürüş ile uyumlu bir çalışma değildir. Bunların üstesinden gelmek zorundayız. Bu mümkündür. Bunun için kurallar vardır.

**Kural 1:** Gazı iyi anlayın. Gaz kontrolünün kendine has kural ve standartları vardır. Virajlarda iyi bir yol tutumunun sağlanması için ağırlığının %40 ını önde ve %60ını arkada tutmak ideal ölçüdür. Bu oran yarış ortamında %10 daha arkaya kayar. Verilen bu oranlar motor tipine göre ufak sapmalar gösterebilir. Gaz kontrolü ile makineniz için en uygun ağırlık kaydırma ve konumlandırma işini yapmalısınız. Gazı bir kere açtığınızda kesintiye uğratmadan düzenli, eşit aralıklarla ve yumuşakça açmaya devam etmelisiniz. Her dönüşte geç dönüşe başlama noktası seçiniz (apeksleyiniz) ve dönüşe girdiğinizde gazı olabildiğince erken açınız, orta alanlarda hafif gazlama yapınız ve çıkışı gördüğünüzde gazlamayı kuvvetlendiriniz. Yatmış bir motorda yönlendirme vazifesi ağırlıklı arka tekere geçer. Bu yüzden önün havaya kalkması sizin yönlendirmenizi bozmayacaktır. Bunun için motorda rahat olmanız ve kumandaların vücut yapınıza en uygun durumda ayarlanmış olması şarttır. Dönüş esnasında gaz kesme/açma işlemi yapmanız dönüş hattınızı bozacaktır. Bundan kaçınınız. Esas olan gazda tek bilek hareketi ile ve yatış süratini maksimumda tutarak dönüş yapmanızdır. Şayet yatmış durumda frenlemek zarureti doğarsa iki fren birden hafifçe sıkılarak yapılmalıdır. Yatmış durumda acil durum frenlemesi(maksimum frenleme) yapılamaz.

Yatmış vaziyette aniden ıslak bir zemine girmeniz size gaz kapatıyorsa ağırlığın %70-80ini öne aktırdınız demektir. Halbuki istenen %35-40 dır. Hafifçe gaz kesilebilirsiniz ama gazı toptan kapatmayınız. Motoru boşta gider duruma sokmayınız. Gazı kapatıp birde ön frene dokunursanız bu kaza demektir. Bunun yerine kaygan zemine dik konumda girmeye çalışınız.

**Kural 2:** Süspansiyonların oturmuş olmasını sağlayınız. Dönüşlerde gazlama sürecini ne kadar erken başlatırsanız süspansiyonlarınızda o kadar erken yerleşmiş(oturmuş) olacaktır. Gaz vermekle ağırlığı arka tekere aktarırsınız. Gazın milimetrik bir hareketi düzensiz ve sert yapılırsa önden arkaya doğru 50-60 kg lık bir yükü anında aktarır. Gazın kapatılması durumunda da bu süreç ters yönde işleyecektir. Bu yüzden siz süspansiyon ayarlarınızı ne kadar motorunuzu kullanma şeklinize ve kendi ağırlığınıza uygun olarak da yaparsanız gaz kontrolü olmadan bu size tam bir avantaj sağlamayacaktır.

Birçok sürücünün bilmediği bir gerçek de şudur: Gazı ne kadar sert açarsanız arka süspansiyonların bu süreçte uyumu o kadar yetersiz kalacaktır. Arka teker bu eksiklik oranında daha fazla olarak yerden yukarı doğru kalkacaktır. Bunun yerine dönüşlerde gazı erken açmak ve dönüşünüz boyunca düzgün bir artışla gazlamayı sürdürmek kuraldır. Düzenli gazlamak arka tekerin kayması durumunda da sizin sigortanızdır.

Gazı kestiğinizde ise arka tekerden öne ağırlık aktarmış olacaksınız ve bu da kaymanın üzerinde olumsuz etki yapacak ayrıca önu de yükleyerek büyük bir ihtimalle onun da kaymasına sebep olacaktır. Yine gaz kestiğinizde motorun yer açıklığı azalacak ve yatma açınız daralacaktır.

**Kural 3:** Dönüş hattınız olabildiğince basit seçilmelidir. Düzenli gaz vermenizi mümkün kılan hat ideal olan hattır. Her sürücü için tek bir ideal hat vardır denemez.

Ayrıca yol yüzeyindeki yamalar, çukurlar vs. sürücüye hattını değiştirebilir.

**Burada üç hareket vardır:**

- . Süspansiyonların ayarının değişimi,
- . Hattın değişimi,
- . Problemi göz ardı edip devam etmek.

Tecrübeli sürücü üçünün birleşimini kullanacaktır. En zoru üçüncüsü olup bu sizin temel içgüdülerinizi tam kontrol edebilmenizi gerektirir. Tabi durumun farkında iseniz.

Dönüşte yeterince gaz vermezseniz hızınız azalır. Hatta düşebilir. Gaz verdiğiniz halde hız nasıl düşer? Yatmış motorda lastiklerin yere teması kenarlara doğru kayar. Bu durumda yere temas halkasının çapı lastikleri oval yapısı gereği küçülür.

Daha küçük çaplı bir dairenin aynı mesafeyi alması için daha hızlı dönmesi gerekir. Yavaşlamanız öne ağırlık aktarır ve bu da motorun burnunun dönemeç hattından açılmasına sebep olur. Şayet gaz kestiğiniz durumlarda motorunuz dönüşün içine yöneliyorsa dikkat edin. Farkında olmadan siz gidonu bu yönde basıyorsunuzdur.

Lastik yere temas halkasının yatışla küçülmesi motorlarda 500 rpm bir devir artışına sebep olur. Bu artış ise kaymayı getirebilir. Bilhassa 750 cc ve altı motorlarda düzlükte dönüşe yatmadan önce vites küçültülerek devir 500 rpm azaltılır ki yatış sırasında bu durum gaz keserek sağlanmaya çalışılmasın ve neticesi olarak lastik yer tutunma gücü zayıflamasın.

Viraj çıkışında çıkışı görüp doğrulmaya başladığınızda devir göstergesini kırmızı güç bandında görüp bunu vites büyültme zamanının geldiği şeklinde alabilirsiniz. Sakın yapmayın. Çünkü motorun dik konuma gelmesiyle büyüyen lastik yere temas halkası haliyle devri düşürecektir. Ve siz bayılma emareleri gösteren bir motorla, bilhassa küçük hacimli motorlarda motor çekiminin başlaması için beklemek zorunda kalırsınız.

İnce nokta: 500cc gp yarışlarında devir yükseltilecek kesicinin devreye girmesi bilinçli olarak sağlanır. Bu arka teker spininin(kayarak dönmesinin) aşırı olmaması ve high-side a sebep olmaması içindir. Dönüş hızlarının motor hacimleri büyüdükçe feda edilmesi yönünde tolerans vardır. 125cc bir motorun dönüşte hız kaybına hiç toleransı yoktur. 1000 cc de bu tolerans belli ölçülerde vardır. 125 cc bir motorda dönüşte süspansiyonlar yüzünden bir yavaşlama oluyorsa motoru çıkışta kaldırmak için biraz daha uzun bekleyiniz ve dönüş ortasında hattı açmamak için gazla dikkatli olunuz.

Sonuç olarak hat seçiminde alternatifler vardır ancak tüm hatlar aynı gaz kontrol kuralına bağlıdır. Tecrübeli sürücü önceden sürüş taktiğini yapar ve uygular. Bu yüzden beklenmedik zorluklar içinde kalmaz. Düşünmek için zaman vardır ve yapmak için zaman vardır. Her zaman zihninizde yapacağınız sürüşün safhalarını canlandırınız. Bu zihinsel resmi, motorunuz ne yapmalı ve siz ne yapmalısınız konusunda bir fikir edinmek için de kullanınız. Dönüşlerde saniyenin her 0,1 i süre gaz kesmek 90 km hızda bir motor boyu mesafe demektir. 200 km hızda ise 2,5 motor boyu mesafe demektir.

## **MOTOR DEVRİNİ YOL SÜRATİNE UYARLAYACAK GAZIN VERİLMESİ**

Vites değiştirmek yeterli tecrübeye sahip bir sürücüyü belirleyen üst ölçülerden biridir. Vitesi motoru sarsarak değiştirdiğinizde motorun süspansiyonlarının üzerindeki dengesini bulmuş, oturmuş durumu bozarsınız. Bu da bilhassa dönemeç girişlerinde yapılmaması gereken bir yanlış davranıştır. Burada işin zor tarafı sağ elin bir taraftan fren yaparken aynı zamanda ara gazı vererek motor devri ile süratinizin uyumlu halde tutulmasını sağlamaktır. Eğer elinizin tutuş pozisyonu doğru değilse bunu yapmak zordur. Gaz tamamen kapalı iken bileğiniz hafifçe yere doğru eğik durumda olmalıdır. Bilekler bir drag yarışçısı gibi dümdüz yukarı çekilmiş pozisyonda olmamalıdır.

Performans motorlarda vites düşürmek bilhassa yüksek süratlerde fren yaparak bunu gerçekleştirmek kesin bir tecrübe ve üstün el mahareti gerektirir. Debriyaj çekildiğinde motorun süspansiyonlar üzerindeki dengesini bozmamak için motor sürati yol süratine uydurulmak zorundadır. Aksi takdirde arka sarsılacak ve motorun dengesini bozacaktır. Bu aslında sizin yapamadığınız uyumlaşmayı mecburen arka tekerin yapmak zorunda kalmasıdır. Bunun anlamı şudur; sürücü devir yükseltmek için ara gazı verirken eş zamanlı olarak aynı elle ön freni yavaşlamak için kullanıyor olmalıdır. Bu pist tekniğidir ama caddede de kullanılırsa çok yerinde olur. Bu teknik dönüşlerde her zaman kendisine yapılmış yatırımı geri öder.

Vites küçültme aralarında ara gazı vermek sizin ikinci bir doğanız haline gelmelidir. Acemi sürücülerin başlarda zorlanması zamanla yerini akıcı bir sürüş yeteneğinin oluşmasına dönüşecektir. Elciklere göre kolların ayarı normal oturma pozisyonunda iken sürücünün parmaklarının gerilmeden ulaşacağı bir durumda olmalıdır. Ön fren kolu gidon elciğine göre hafif yere bakar konumda ve gaz tam kapalıyken kolayca tutabileceğiniz şekilde olmalıdır. Boşta motorunuz çalışırken freni sıkılı tutarak ara gazı verme çalışmaları yapabilirsiniz. Devri çok yükseltmeniz gerekmez. Daha sonra ara gazı verirken debriyajı çekip bırakma çalışmaları yapınız tabi bu arada ön fren kolu da baskı uyguluyor vaziyette tutulmalıdır.

İkinci adım güvenli bir alanda hareket halinde bu çalışmaları yapmanızdır. Yukarıda tarif edildiği gibi çalışma yaparken buna vites koluna basarak vites küçültme işlemi de ilave ediniz. Vites küçültme ve ara gazı verme işlemi eş zamanlı ve çabuk olmalıdır. Vites pedalının değişme noktasına geldiğini belirten boşluğu zamanla ayağınızla hissedeceksiniz. Hafif bir gaz yetecektir. Çok yüklenmeyin. Yarışta değilsiniz. Çalışmalarınız devam ettikçe değişik süratlerde ne kadarına gereksiniminiz olduğunu anlayacaksınız. El ayanız üst bedeninizin ağırlığını taşıyarak aynı zamanda gazı kontrol etmekteyken parmaklarınız da ön fren manetini kumanda etmektedir. Ara gazı için hafif bir bilek hareketi yeterlidir. Bunun sizin frenleme işlemi yapmakta olan fren kolu üzerindeki parmaklarınızın etkilenmemesine yardımcı bir hareket olduğu görülecektir.

Vites küçültme işini tek bir vites için değil de çoklu yaparsanız her vites için aşağıdaki basamakları izleyin:

- . Her değişim arası debriyajı olabildiğince hızlı bırakın.
- . Bir defada bir vitesten fazla değiştirmeyin.



- . Eğer her değişimde devir önce düşüp sonra yükseliyorsa her değişimden önce biraz daha ara gazı vermelisiniz.
- . Eğer motor ileri atılım yapıyorsa ara gazını azaltın.

## TALİM TAVSİYELERİ

Fren kolu üzerinde sürekli basınç uygulama egzersizi yapın, o esnada da hızlı bir şekilde gazı açıp kapatma hareketini birlikte yapmaya çalışın. Bu motor devrini düşük vitese uyarlamak ve eşit olmayan fren basınçları vererek motorun ileri geri sarsılmasını engellemek öğrenmeniz içindir.

Frenleme ile aynı anda ara gazı verirken sol tarafınızda vites değiştirmek ve debriyajı bu fiilimize uygun bir şekilde kullanmakla meşguldür. Bu arada vites pedalına ayağınızla aşağı doğru basınç uygulayarak bağlantının hafiflemesini sağlayınız. Hafifçe ayak pedalına basarken, debriyajı çekin ve değişimi yaparak debriyajı bırakırken ara gazını verin. Debriyajı sadece baskı plakalarını ayıracak kadar çekmeniz yeterlidir. Önceden bağlantıyı hafifletmek üzere uyguladığınız basıncın etkisiyle vites değişecektir.

Debriyajı dibine kadar yani sıfıra kadar çekmeniz zaman kaybıdır ve gereksizdir. Debriyajı sıfıra çekmekle yumuşak bir değişim şansınızı da yok edersiniz. Bu yüzden debriyajı iki parmakla kavrayın ki tekniğe alıştıktan sonra diğer iki parmağınız size fazla çektüğünüzde hatırlatma yapsın.

Uyarı: Burada önemli husus gerek elciklerin ve gerekse de ayak pedallarının sizin bedeniniz için doğru ayarlanmış olmasıdır. Debriyaj maneti gidon elciğinden olabilecek en uzak noktada kavrama yapacak şekilde ama uç noktadan geriye doğru 2-3 mm kadar boşluk kalacak şekilde ayarlanmalıdır. Bu ayar size en az parmak hareketi ile debriyajın vites dişlilerini ayırma işlemini sağlayacaktır. Benzer şekilde vites pedalına basmak içinde ayağınızı kaldırmak zorunda kalmamalısınız. Tabi bu ayarı yaparken vites büyültmeyi de göz önüne alıp bunu negatif etkileyecek ayarlar yapmamalısınız. Yani ayağınızı pedala alttan takmak için bileğinizi germek zorunda kalmamalısınız.

Eğer bu teknikte hala probleminiz varsa fren kolunu tam tutuş noktasına(maksimum nokta) çekmenizi engellememesi kaydıyla tekrar ayarlayın. Yine problem olursa ara gazsız metodu kullanmak zorundasınız. Bu metot da debriyaj kolu vites küçültüldükten sonra kademeli olarak yavaş bir tarzda bırakılır. Bunun sebebi arka tekerin motor ile yol hızı arasındaki uyumsuzluktan dolayı sarsılmasını önlemektir. Bu metodun eksisi motor freninden mahrum kalmaktır ki bu durum frenlerin daha fazla kullanılmasıyla telafi edilmelidir. Bu teknikte debriyajın kontrollü bırakılması esnasında motorun sürücünün bedeni ile etki altına alınarak kontrol edilmesi daha fazla bir maharet ister.

**Not:** Eğer vites küçültürken fren kullanmanız gerekmiyorsa alternatif bir usul vardır. Debriyajı çekerken gazı açık ama sabit tutun, küçültmeyi yapın ve debriyajı bırakın. Burada gerekiyorsa dört parmakta kullanılarak debriyaj sıfıra kadar çekilmelidir.

## GAZ FREN GEÇİŞ İŞLEMİ

Gazı bırakıp fren koluna ulaşmak el çabukluğu ister. **Bu geçiş süreci en az fren yapmanın kendisi kadar önemlidir.** İki veya tek parmağın fren kolu üzerinde bırakılması caddelerde size daha kısa reaksiyon süresi sağlar. Ön frenin üzerinde ki hazır duran parmaklar frene geçiş sürenizi kısaltacağı için size daha uzun bir duruş mesafesi sağlamış olur. Sıkışık trafiklerde bu alışkanlık bilhassa önemli bir avantajdır.

Elinize tam uyan eldivenler(parmaklarınızı gerip hareketlerini kısıtlamayan) ve yine kendinize göre doğru ayarlı fren kolu(gazı çevirip kapadığınızda parmaklarınızı üzerine koymak için kaldırmak zorunda kalmayacağınız konumda) bu geçiş sürecinde yardımcı faktörlerdir.

Üçüncü olarak da bu geçiş hareketinin sık olarak talimi el çabukluğunu kazanmanızı sağlayacaktır.

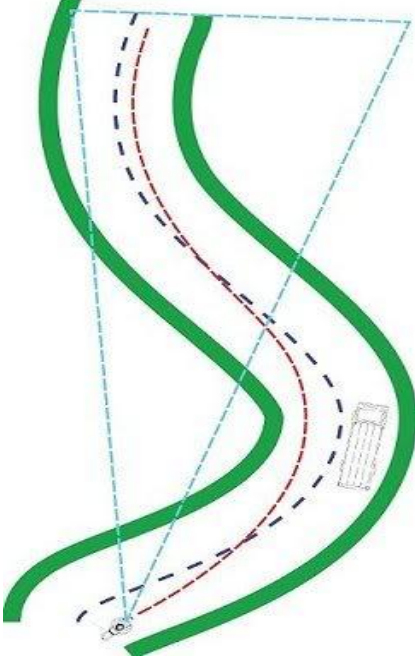
Dönüşe doğru yaklaşırken parmaklarınızı fren kolunun üzerine koyun. Gazı kapattıktan sonra vakit kaybetmeden frenlemeye başlayın. Başlama anları dakik olmalıdır. Burada ki salise kayıpları bile olmamalıdır. Frenlemeye başladıktan sonra ikinci adım fren kolunun maksimum noktaya kadar çekilmesidir.(Maksimum nokta tekerlerin kilitlenmeye başlayacağı derecenin bir önceki safhasıdır.)

Burada, maksimum noktaya çekiş yapılırken sınırlayıcı faktör ağırlık transferidir. Ön teker üzerinde yeterince ağırlık henüz yokken kolun fazla çekilmesi ön tekeri kilitleyecektir. Ağırlık transferi ile frenin ne kadar çabuk uygulanacağı arasındaki dengeyi talimlerle bulursunuz. Çok yavaş uygulama ya da çok çabuk uygulama olmamalı, zamanlamanız dakik olmalıdır. Maksimum noktaya mevcut yol tutuş gücünü aşmadan en hızlı nasıl ulaşılırın cevabını ancak DENEYEREK BULURSUNUZ. Denemeleriniz tam gazdan tam duruşa kadar ki dereceye kadar talim edilmelidir. Bazen 30cm sizin yaşamanızı kurtarabilir unutmayın. 200km hızla giderken yarım saniye 30 metre demektir. Yarım saniye geç intikal, çeyrek saniye maksimum noktaya gelmede gecikme çok şeyi olumsuz yönde değiştirir.

## DOĞRU SOLLAMA TEKNİĞİ

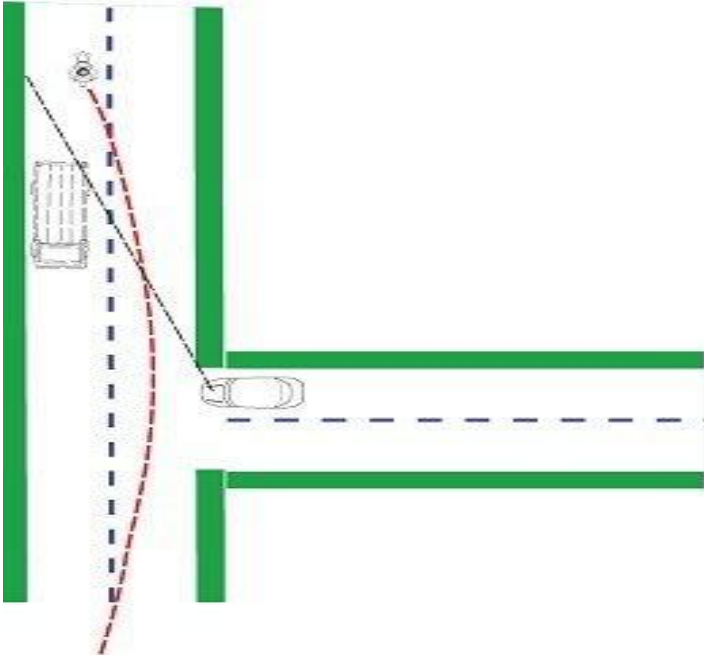
S Dönemeçlerde Sollama Hattı: Mavi üçgenin içi de görüş alanınızın içinde ise kırmızı sollama hattını takip ederek sollama yapılabilir.

Res. 1



Kavşakta Sollama Hattı: Kavşaktaki arabanın görüş derinliği sizi içine almıyor. Başlama noktanız risk bölgesinde. Bu durumda aracın sizi görmediğini farz ederek sollamayı erteleyiniz.

Res. 2



## SOLLAMAK SÜRÜŞÜN EN TEHLİKELİ BÖLÜMÜDÜR

Sollama yapacağınız zaman kendinize daima şu soruyu sorunuz: Şu an sollama yapmam güvenli mi, değil mi?

Sollamak sürücülükteki en tehlikeli andır. Takipli yâda takipsiz sollama yaparken çizdiğiniz çıkış, geçiş ve giriş hatlarınız dairesel değil düz ve genellikle de giriş hattı geçişin bir uzantısı şeklinde olmalıdır.

Sollarken genel olarak anlaşılması gereken iki nokta vardır. İhtiyaç mı yoksa istemek mi sizi sollama işlemine yönlendiriyor? Maalesef hoşlanmak gerekliliğın önünde gidiyor çoğu zaman. Doğru olan ise sollamayı yapmamanın tehlikeli olduğu zaman sollama yapılmasıdır. Tabi bu ideal ölçü pratikte bu günün tüm diğer davranış kalıpları içinde olanaksız bir düşünce haline gelmiştir. Ancak risk faktörü en düz ve sıradan sollama fiilinde bile vardır.

Bir kere geçtiğiniz aracın sürücüsü üzerinde hiçbir kontrolünüz yoktur. Düz yolda sizi fark etme ihtimali yüksektir ama dönüşlerde bu ihtimal çok düşer. Hatta dönüşün ortasında aynasından sizi görse bile tam dönüş ortasında sollama yapacağınızı tahmin edemeyebilir. Hatta karşı yönden gelen araç da sizin sollamaya kalkacağınızı düşünemez. Ve şayet siz virajın görebileceğiniz en ileri noktalarına değil de hemen önünüzdeki yola odaklanmışsanız gelen vasıtayı sizin de görmeme ihtimaliniz oldukça yüksektir. Bu yüzden bakış tekniği motor kullanmada çok önemlidir. Karşıdan gelen aracın durumu kırtarmak için kırtarma yapması olasıdır ama genellikle araç sürücüleri sigara yakarken yâda ses sistemine CD yerleştirirken veya cep telefonlarını kullanırken de arabalarını sağa sola istemsiz olarak kırtarlar. Bu yüzden buna hiç güvenmeyin.

Sollamaya karar vermeden önce yol ikaz ve işaretlerine dikkat edilmeli ve sollayacağınız araç eğer maksimum 90 km/saat hızla seyrediyorsa siz sollama hattına çıkacağınız anda en az 200metre serbest yol mesafesi olması gerekir ki buda 4 adet kedigözüdür. Aynı zamanda önünüzde seyreden sollayacağınız araçta siz geçinceye kadar kendi boyuyla en az üç boy yol kat edecektir.

Sürat arttıkça bu güvenli kabul edilen mesafelerde çoğalarak artar. Tabi karşı yönden gelen aracın sürati de 90 km/saatın üzerinde olursa bu mesafe daha da artar. Yani göz önüne alınması gereken bilinmeyen risk faktörleri çoktur. Şayet bir virajda karşı yönden gelen bir motosikletse ve bu motor orta çizgiye yakın değil de yolun dış kenarına yakın seyrediyorsa siz bu motoru dört tekerli bir araca kıyasla daha geç görürsünüz ve buda kafadan çarpışma riskini getirebilir.

Birde yanlış zaman/mesafe değerlendirmesi yapabilirsiniz. Geçmiş tecrübelerinize bakarak görünen alanı mevcut hızınızla şu kadar zamanda geçebileceğinizi varsayarsınız. Bilhassa açık keskin olmayan virajlar sürücüleri hızlanmaya davet eder. Her iki tarafı da. Bu durumda karşı yönden gelen motor saatte 90 km ile ve sizde 100 km ile gidiyorsanız bu 190 km/saat bir yaklaşma hızıdır ve insan beyninin evrimleşme süreci bu hızda sağlıklı bir ölçüm yapma, değerlendirme yetisine henüz ulaşmamıştır. Bu durumda yaptığınız en iyi tahmin den öteye gidemez. Büyük bir ihtimalle de siz gelenin hızını olduğundan az tahmin edersiniz ve sollamak için elinizdeki zamanı daha fazla zannedersiniz. Sonuç acı bir fren ve kaza sesi.

Bir diğer durumda tam karşınızda araç görmekle panikleyip yanlış kumandalar vermeniz ve tabi bu durum karşıdan sizi aniden karşısında gören araç sürücüsü içinde geçerlidir. Paniklemediniz ve karşı sürücüde paniklemedi diyelim. Siz aniden içeri kırtarsınız belki ve karşı araçta şarampole kırtar ve siz onu yoldan atmış olursunuz belki de kaza yaptırmissinizdir. Bunu ister misiniz?

Virajlarda risk faktörleri çok daha fazladır. Virajın aniden kapanması, kör noktadan fırlayan vasıtalar yâda bozulduğu için yola bırakılmış bir araç, çok ağır seyreden zirai araçlar, yola yamaçlardan veya diğer araçlardan dökülen taş veya mıcır, yağ, mazot her an bir kaza getirebilir.

Burada tek bir ölçü vermek zordur ama kesinlikle süratinizin; gördüğünüz, önünüzdeki güvenli serbest alanda durmanıza izin verecek bir seviyede olması zaruridir. Bunun üzerindeki hızlar beklenmedik bir anda kaza getirebilir. Hatta önünüzdeki görünür serbest alanın yol yüzeyini de görmeye çalışınız çünkü temiz bir yüzeyde durabildiğiniz bir sürat yolun herhangi bir noktasında yağ, mıcır gibi maddeler varsa durmanıza yetmeyecektir. Bu sebeple riskleri küçümsemeyin ve ne kadar ileriye görmeniz gerektiği konusunda yanlış hesaplar yapmayın.

### Risk Faktörleri:

- 1. Bir araca arkadan yaklaşmaktasınız. Öteki sürücü varlığınıza haberdar olmayabilir.**
- 2. Sollamak üzere yaklaşan sürücünün hızı öndeki araçtan doğal olarak daha fazla olacaktır. Bu yüzden sürücülerin reaksiyonları da sürüş hızlarına uygun olacağından oluşan tepkilerin farkı bir sarhoşunki ile bir sporcunun reaksiyonları arasındaki fark oranına kadar farklı olabilir. Bir şey yanlış giderse iki sürücünün tepkileri arasında kesinlikle bir uyum olmayacaktır.**
- 3. Motosiklet bir vasıtayı sollayacaksa hattının %50 si kısıtlanmaktadır. Tabi buda hata kaldırma toleransını yarıya indirecektir. Sollayan sürücü sollama esnasında önündeki aracın her an üzerine kırtarma riski ile karşı karşıyadır.**
- 4. Sollamaya geçerken önündeki aracın motosiklet sürücüsünün ilerideki yolun durumunu görmesini**

engellemesi de bir engeldir. Sollamakla zeminini göremediğiniz bir yüzeye hız artırarak gireceksiniz demektir.

**5.Eğer araç sürücüsü normalden yavaş gidiyorsa motor sürücüsü çabuk karar verip hızlı bir geçiş yapacaktır. Ancak yavaş giden araç sürücüsü belki de sol tarafta döneceği yola bakmaktaydı ve aniden hızla sollama girişiminde bulunan motora doğru kırabilir.**

Bunları hep aklınızda tutunuz. Risk faktörleri daha çoğaltılabilir.

### **Güvenli Sollama Tekniği:**

Çift yönlü yollarda sollamak için orta çizgiyi karşı yönde geçmek en tehlikeli andır. Bu durumda kafadan bir başka araçla çarpışma ihtimali vardır. Bu yüzden ne zaman geçilip ne zaman geçilmeyeceğini bilmek zorundasınızdır. Burada kararınızı etkileyecek üç önemli unsur vardır,

- . Hız,
- . Süre,
- . Mesafe.

Karşı tarafın hattında ne kadar az zaman harcarsanız bir kazaya karışma ihtimaliniz o kadar azalır. Yüksek hızlara çıkmak sizin daha çabuk sollama işlemi yapmanızı sağlar ancak burada tüm taraflar için geçerli bir panik, korku faktörü yükselmeye başlar. Bir aracı alçaktan uçan bir jet uçağı misali geçmek yâda arka kasasının bir dekoru olmaya salise kala tekrar girdiğiniz hat içinde durmanın bu duruma şahit olan araç sürücülerinde yaratacağı ruh halini tahmin edebilirsiniz. Bu tip davranışlarda araç sürücüsünün şaşırarak, panik içinde ters tarafa kırıp yayaları öldürdüğü, diğer vasıtalarla zincirleme trafik kazalarına sebep olduğu durumlar çoktur. Yapılacak en doğru hareket süratınızı solladığınız aracın süratinin yeterince üzerinde, sollamaya yetecek bir seviyede tutmak olmalıdır.

Sollamak için yeterince uzun bir süreyi ve mesafeyi kendinize tanımalısınız. Ani, sıkışık ve kör sollamalardan yani hatalı sollamalardan kaçınmalısınız. Süratinizin sizi kurtardığı bir durum, sıradan yanında ailesiyle gitmekte olan bir sürücünün, bir ailenin sonunu getirebilir veya bazı fertlerini diğerlerinden ayırabilir.

Peki, karşı hatta kalma sürenizi en aza indirmek aynı zamanda sollama süratınızı yeterince artırmakla nasıl mümkün olacaktır?

**.Arkanızı ve ilerinizi, yol işaret, ikaz levha ve işaretlerini kontrol ediniz.**

**.Sinyal veriniz.**

**.Kendi hattınızın içinden hızlanmaya başlayınız.**

**.Hızlanmak için karşı hatta geçmiş olmayı beklemeyiniz.**

**.Sollamak için yeterli güvenli hıza ulaştığınızda sollayacağınız vasitanın arkasından çıkınız.**

**.Solama işlemi yeterince çabuk yapın. Sinyal veriniz.**

**.Ve tekrar yerinize girerken sağ ayanızda solladığınız aracın tümünü açıkça görüyor olun. Sinyal veriniz.**

**.Tüm bu işlemlerin 6 saniye içinde tamamlanmış olması ideal olmalıdır.**

**.Yolunuza mutlu bir şekilde devam ediniz.**

**Not:** Şayet takipte kalmadan sollama durumuz varsa karşı hattın sağına çapraz çıkılarak sollanacak vasitanın tam orta bölümünden dönüş noktası olarak seçtiğiniz noktaya düz bir hatla, kavis yapmadan, girilir. Takipte kalma durumu varsa ki bu durumda karşı yönden gelen araçların geçmesi beklemektir, o zaman yol serbest olunca sollama hattına tam sağa dik bir açıyla çıkılır ve bu noktadan dönüş noktasına düz bir hat çizilerek geri dönüş yapılmış, sollama işlemi tamamlanmış olur.

Solladığınız vasıtaları geçerken onların sürücülerini başınızla göz göze gelmeden kibarca bir selam hareketi ile selamlamak, motorcuların aslında ne kadar kibar insanlar olduğunu, sanılanın aksine adrenalin bağımlısı psikopatlar olmadığını gösterecektir.

Sollamadan evvel bir plan yapmanız tavsiye edilir. Bilhassa sürekli virajlı, düz bölümleri çok kısa süren ve kör alanları çok olan yollarda bir planınızın olması şarttır. Takip ettiğiniz araçla aranızda bir mesafe bırakın ve dönemeç çıkışlarını gördüğünüzde gazlamaya başlayın. Şayet yol durumu sollamak için güvenliyse sollayın, güvenli değilse başka bir dönemeç çıkışına kadar bekleyin. Şayet bir dizi, çevreyi gezme süratinde giden araçların arkasında kalırsanız saç örgüsü sollamalar yapmaktansa bir müddet bir yerde durup yakıt ve ihtiyaç molası vermeyi ve beklemeyi tercih ediniz. Sorumluluk duygusu içinde hareket etme gücü en kıymetli güvenlik faktörüdür.

Çift sarı çizgiyi geçiyorsanız kararı size bırakırız. Güvenlik açısından ve kanun açısından çizgilerin rengi ne olursa olsun kesintisiz paralel çift çizgiyi geçerek sollamaya kalkmanın sonuçları hep aynıdır. Güvenli bir geçiş alanını beklemenizi öneririz. Motor güçlerinin artmasıyla geçişe uygun yerler azalmakta ve birbirinden uzaklaşmaktadır. Bir zamanlar geçişe uygun olan bazı yerler bu güç ve hız artışı yüzünden şimdi geçiş yasaklı bölgeler olmaktadır.

Son olarak ki en önemli konuda budur; geçişin güvenli olup olmadığına karar verecek olan sadece sizsinizdir. Asla bir arkadaşınızın arkasından kendiniz geçişin güvenli olup olmadığını görmeden karşı hatta geçmeyin, size geç diye işaret etse bile. Hayatınızı ortaya koyarken şartların başkalarınca tayin edilmesine izin veremezsiniz.

## **İLERİ SÜRÜŞ STRATEJİLERİ**

Güvenli bir şekilde motosiklet kullanmak hem fiziksel hem de zihinsel yetenek ister. Motoru hassas bir şekilde yönlendirmek ve durdurmak için fiziksel yetenek, trafikle karşılıklı uyum içinde olmak ve tehlikelerden kaçınabilmek için zihinsel yetenek ister.

### **Hangisi daha önemlidir?**

Motora, sürücüye ve duruma bağlı olmasına karşın uzmanlar cadde sürüşlerinde %90 zihinsel ve %10 fiziksel demektedirler. Uygulamada bu oran yaklaşık yeni başlayanlar için %50-50 ve ustalar için %95-5 dir. Fiziksel yeteneklerinizde ustalaşıp otomatik yapar hale geldikçe sürücüler çevreyle daha fazla iletişime girmeye başlarlar. Tehlikeleri tespit ve kaçınmak işlemi devreye girer.

Bu noktadan itibaren ileri sürüş stratejilerin öneminden ve ne olduklarından bahsedebiliriz. Bu stratejilerin amacı güvenliği artırmaktır buda işin ne kadar önemli olduğunu gösteren başlıca nedendir. Sürüş stratejilerini bilhassa kavşaklarda, otobanlarda ve dağ yollarında kullanma konusunda kendinizi ustalaştırın.

Zihinsel yeteneklere bir benzetmeyle başlayalım: Ayakkabısını bağlamayı öğrenen çocukları hepimiz biliriz çünkü bizde aynı şeyleri yaptık. Yeni bir yetenektir onlar için ve hatırlanması gereken bir sürü detayı vardır. Ama yaşlandıkça, daha çok ayakkabı bağlama işlemini geride bıraktıkça bu hareket düşünmeden otomatik olarak yaptığınız bir hareket olur. Buna - kasların hafızası - denir. Aynı prensip motor kullanma içinde geçerlidir.

### **Güvenlik nedir? Güvenlikten ne kastedilmektedir?**

Lügatlere baktığınızda kelimenin anlamı - tehlike yokluğu - olarak açıklanmaktadır. Bu mümkün müdür? Motor sürerken böyle bir durum söz konusu olabilir mi? Elbette hayır. Daima riskler olacaktır. Bizim risksiz bir durumda sürüş yapmanızı sağlamak gibi imkânsız bir hayalimiz yok zaten. Peki, bizim amacımız nedir? Amacımız size tehlikeleri fark etmenizi öğretmektir. Yüksek riskli durumları düşük riskli hale getirmek suretiyle sürüşü daha zevkli bir hale getirerek uzun yıllar bu işi devam ettirebilmenizi sağlamaktır.

### **Sürüş stratejisi nedir?**

- . Yol durumu ve diğer sürücüler hakkında bilgi toplamak.
- . Topladığınız bilgiyi tercüme etmek.
- . Neyin önemli olduğuna karar vermek ve sonra zaman ve mekânınızı maksimuma çıkarma planı yapmak.
- . Lastiklerinizin yol tutma gücünü maksimum yapmak ve risklerinizi minimuma indirmek.

### **Niye strateji kullanırsınız?**

- . Bunu sürekli yaparak motorunuzu kontrol altında tutarken kendinize daha fazla zaman ve mekan kazandıracak ve tehlikelerden kaçınmış olacaksınız.
- . İdeal olarak söylersek iyi strateji kullandıkça siz fiziksel yetenek kullanmak ve ani manevralar yapmak zorunda kalmayacaksınız.

### **Niye her sürücü strateji kullanmaz?**

- . Sürücülerin çoğunun kendine göre sistemleri vardır: Farkında olarak yâda olmadan kullanırlar. Az bir kısım sürücünün hiçbir sistemi yoktur. Çünkü: Sürüş riskleri hakkında bir fikirleri yoktur. Biliniz ki motosiklet kazalarında yaralanma oranı %90 iken bu oran diğer vasıtalarda %30 dur. Ayrıca kazaya karışan motosiklet kazalarında oluşan ölüm oranları diğer vasıtalarından beş misli fazladır.
- . Sürücülerin çoğu yeteneklerini fazla abartırlar: Böyle yaparak da riskleri küçümserler. Genç sürücüler kendilerini görünmez sanırlar, tecrübeliler sahte bir güvenlik duygusu geliştirmişlerdir.
- . Eğitim ve tecrübe eksikliği: Kendi başına yâda arkadaşından öğrenmeler genellikle kötü tecrübelerin yanlış değerlendirilmesi ile ulaşılmış sonuçlar üzerine kurulmuş doğru olmayan zanları size taşır. Düzgün bir eğitim kurumundan eğitim almak şarttır.

İdeal olan sürüş stratejilerini acı olan yoldan öğrenmemektir. Strateji yapma tekniğini üç başlıkta toplayabiliriz:

- Araştırın.**
- Tahmin edin.**
- Uygulayın.**

**Araştırmak:**

Motorunuzun sesini takip edin. Normal çalışıp çalışmadığından emin olun. Bu bir şeylerin kırılıp düşmeden tamir edilebileceği zamanda kenara çekebilmenizi sağlar. Dikkat dağılımının kazların olma sebeplerindeki payı %20 dir. Bu yüzden göz koruması da çok önemli bir faktördür. Göremezseniz reaksiyonda gösteremezsiniz.

Tehlikeler size genellikle yoğun olarak gece saat 11.00 ile 01.00 arası gelir. Arkadan gelen tehlikelerde böyledir. Önden gelen trafikle arkadaki trafiği kontrol etmek için dikkatinizi bölüştürmek konusunda çok çaba gerekir, bir uyum içine girmek zorundasınız, hangisine daha fazla ağırlık vermek konusunda seçim yapmalısınız. Gece stop ışıklarına bakarak fren zamanlaması yapmak normal zamanlardan daha zordur. 100 km süratte ½ saniye 15 metre civarında bir yol demektir. Bu yüzden sürüşte dikkatinizin çoğunlukla öne verin ancak ışıklarda veya kavşaklarda durmak için fren yaparken arkanızdaki trafiğin durup duramayacağını da kontrol etmeyi ihmal etmeyin.

Aşırı hız kazaların büyük aktörüdür. Yüksek sürat daha dramatik ölümcül kazalar demektir, düşük süratlerde daha küçük yaralanmalar olmaktadır. Otobanlarda daha seyrek ancak daha ölümcül kazalar olur. Şehir içi yollarda daha sık kaza olmasının sebebi oralarda olabilecekleri tahmin etmenin daha zor olmasıdır.

**Tahmin etmek:**

En kötüyü tahmin edin ve en iyiyi ümit edin.

Kendinize kaçış yolu seçin. Acil durum için bu yolun motorunuzun toplam genişliğinden biraz fazla olması yeterlidir. Bunu yaparken kendinizi aşırı riske sokmayın çünkü felakette karşılaşmamanız diğer sürücünün bir refleksine bağlıdır. Çarpışmadan önce diğer aracın hızını ve mevcut zamanı tahmin edebilmelisiniz.

Diğer sürücülerin davranışlarını tahmin edin.

Diğer sürücülerin davranışlarının sonucunu tahmin edin.

Kendi davranışlarınızın sonuçlarını tahmin edin.

Neyin en fazla olacağını ihtimal seviyesini tahmin edin. Tehlikenin potansiyel derecesine göre seçiminizi yapın. Sollamak tehlikeli ise takip mesafenizi uzatarak doğru anın gelmesini bekleyin.

Karşı önlemi uygulayabilip uygulayamayacağınızı tahmin edin. Zemin kayganken, yol yüzeyinin durumu, traksiyon yeteneği, ani manevralara mı girmeyi tercih edeceksiniz yoksa daha rahat bir pozisyona geçmeyi mi?

Özetlersek; tehlike kaynaklarını önceden görüp onu tehlike olmaktan çıkaracak önlemleri zamanında uygulamak ideal olandır. Birini hallettikten sonra öbürüne geçin. Çok iş gibi gelir ama yaptıkça otomatik bir şekilde sizin doğal bir hareketiniz gibi gelmeye başlar ve siz daha iyi bir sürücü olursunuz.

**Uygulamak:**

Hangi hareketin duruma en uygun olduğunu seçin ve nasıl yapacağınıza karar verin.

Kararınızı etkileyecek faktörler şunlardır:

Önceki tecrübeleriniz.

Önceki eğitimleriniz.

Tavrınız.

Yorgunluk.

Kimyasal zayıflık.

Motivasyon.

Farkındalık seviyesi.

Duygular.

Tahmin etme keskinliği.

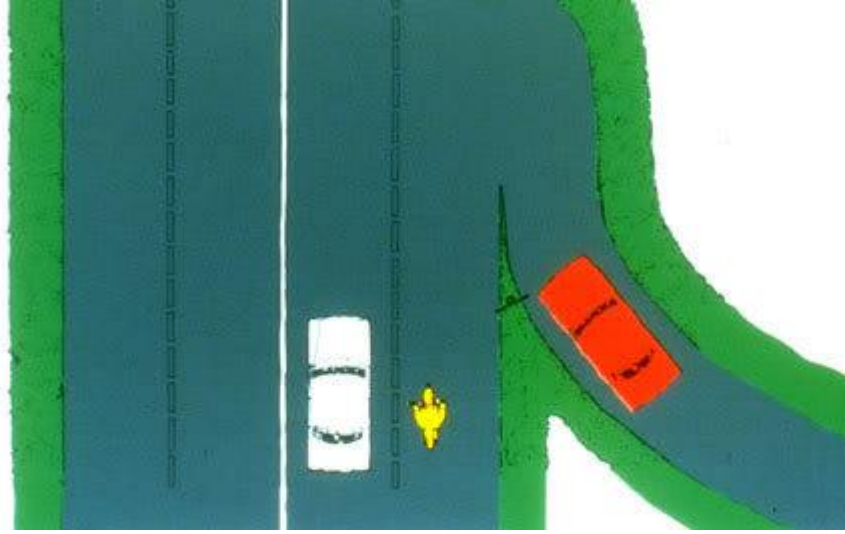
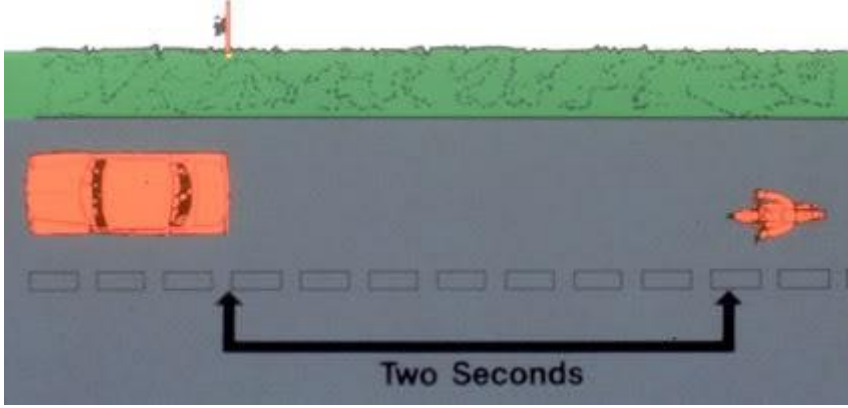
Seçme eylemi.

Uygulama bölümünde seçebileceğiniz üç aksiyon vardır: Haberdar etmek, hızınızı ve pozisyonunuzu ayarlamak. Hangi aksiyonu uygulayacağınız sizin rahatlık ve yetenek seviyenize, motorunuzun limitlerine ve durumun kendisine bağlıdır.

Haberdar etmek: Varlığını ve niyetinizi belli edin. Selektör yapın, sinyal verin, korna çalın gerekiyorsa dörtlüleri yakın. Yol hakkına dikkat edilmemesi yâda yanlışlarının kazalardaki payı %36,5 dur.

Hızınızı ayarlamak: Bazen tehlikeli durumdan sıyrılmak hız limitlerini aşmanızı gerektirebilir. Ancak başka bir yolu yoksa bunu uygulamaktan kaçınmayın.

Takiplerde minimum iki saniye kuralına uyun.



Bu durumda gazlayıp geçin.

Pozisyon ayarlaması: Yolun durumu, diğer vasıtaların durumu ve sizin görüş mesafeniz bu ayarlamanızı yaparken etkili olacak faktörlerdir. Karşıdan gelen bir TIR varsa yolun sağına yaklaşarak aranızdaki mekânı genişletmek doğru bir davranış olacaktır. Yolların ortası genellikle yağ birikintilerinin toplandığı bölümdür bu yüzden hattın tam ortasından gitmeyin. Araçların lastiklerinin geçtiği bölümler size en fazla traksiyonu verecektir. Normalde orta şeride yakın seyredilir. Bu durum hem size daha iyi görüş sağlar hem sizin daha iyi görünmenizi sağlar ve hattınızı daha iyi korursunuz. Çok yakın takibin sebep olduğu kazaların oranları %4 ve hattın doğru kullanılmamasından doğan kaza oranları % 6 dır.

Özetlersek; Bu üç durum birbirini tamamlar, varlığınızdandan haberdar etmek için sinyal, ışık ve ses kullanmak korunmanın ilk seviyesidir. Daha iyi bir haberleşme ve aranızda tampon bölge oluşturmak için pozisyon ayarlaması etkindir ama kırmak yâda fren yapmak da olabilir. Hızınızı ayarlayarak daha iyi bir pozisyona geçmekte olabilir ama acil frenleme veya gazlamakta. Amaç tehlikelerle baş etmek, onları bertaraf etmektir. İlk önlemler pro-aktif ikinciler reaktiftir.



### Örnek senaryolar:



Yukarıda meskûn mahaldesiniz. 50 km hızla gidiyorsunuz.

Araştırma: Park etmiş kamyonetin önünde geri geri bir araç çıkıyor. Sürücüsü motosikletin farkında değil. Tek kaçış yolunuz sola kırmak ama büyük bir ihtimalle kırmızı aracın sürücüsü de öyle yapacak.

Tahmin: Geri gelen araç sizin tek kaçış yolunuzu tıkayacaktır.

Uygulama: Maksimum fren yapın; arka trafiği kontrol edin yön değiştirmeye yâda kaldırıma çıkmağa hazırlıklı olun.



Yukarıdaki resimde karayolundasınız hızınız 70 km.

Araştırın: Araç motorun önüne geçiyor. Yol kenarı gevşek mıcır ve arkada trafik var.

Tahmin: En kötü durum; araba sürücüsü kendinde değil yâda sizi öldürmeye çalışıyor. Sürücü ya U dönüş yapıyor yâda içtiği kahveyi üstüne döktü. Sürücünün önünüze geçeceğini bilin ve muhtemelen bir çarpışma olacak.

Aslında bu U dönüşüne de benzemeyen garip bir durum. Bu garip durumun dikkatinizi haddinden uzun meşgul edip zamanlamanızı bozmasına izin vermeyin.

Uygulama: Maksimum frenleme, korna ikazı ve ya sola kırın yâda sağdaki hendeğe girin.



Yukarıdaki resimde kentsel yoldasınız hız 50km.

Araştırın: Kalabalık kavşaklar, araçlar yaklaşıyor, karşıdan sinyal vererek gelen araç sizin yolunuza çıkıyor yâda yanınızdaki aracın yoluna yâda arkanızdaki araçların yoluna.

Tahmin edin: Araç motorun önüne doğru sola dönüyor kaza kaçınılmaz. Solunuzdaki araç sizin önünüze kırabilir. Durursanız arkanızdaki araçlar size çarpabilir.

Uygulama: Hızı azaltın, frenleri kavrayın, fren ışığını yakın, aynaları kontrol edin, yolun sağ tarafına geçin. Korna yapın. Sağa kırmağa hazır olun yâda belki kaldırıma çıkmağa. Sağa dönüp yön değiştirmeyi göz ardı etmeyin.





Yukarıdaki resimde fast food parkındasınız, hızınız 15 km.

Araştırın: Yaya ve diğer vasıtalar.

Tahmin etme: Yaya motorun önüne atlayabilir, park yerinden gerisin geriye doğru araba çıkabilir, herkes karnını doyurmakla meşgul dikkatler dağılmıştır.

Uygulama: Hızı azaltın, frenleri ve debriyajı kavrayın, ortadan gidin gerekirse kornayı kullanın.



Yukarıdaki resimde kırsal alandasınız hızınız 80 km.

Araştırın: Tepe görüşü kısıtlıyor. Yol boyumca ağaçlar var. Banket yok.

Tahmin edin: Yükseltinin gerisinde hatalı bir sollama yapılıyor. Sizin hattınıza geçmiş. Yâda ötede bir geyik sizi bekliyor.

Uygulayın: Hızı düşürün, hat pozisyonunuzu sağa doğru değiştirin, korna çalın, durmaya yâda kırmaya hazır olun.



Yukarıdaki resimde bölgesel karayolundasınız, hızınız 96 km.

Araştırın: Kamyon yaklaşıyor.

Tahmin: Rüzgârı sizi yoldan atabilir. Arkasında gizli araba sollamaya başlayabilir.

Uygulama: Hattınızın sağına yanaşın. Bu hem rüzgâr şokunu az almanıza hem de görünürlüğünüzün artmasına yarayacaktır.



Yukarıdaki resimde otobandasınız, süratiniz 96 km dir.

Araştırma: Giriş kesimine yaklaşıyorsunuz. Trafik sağınızda. Solunuzda yol çalışması serbest. Fren ışıkları önünüzde.

Tahmin: Araba sizin hattınıza geçecek. Bölge ihtimali: Trafik ani duruş yapacak(yol çalışması).

Uygulama: Hızı düşürün, aynaları kontrol edin, kaçış yollarınızı hazır edin, arka fren ışığınızı yakın.



Yukarıdaki resimde kent içi trafiktesiniz. Hızınız 55 km dir.

Araştırma: Trafik ışığı sarıya döndü. Görünürde trafik yok.

Tahmin edin: Motoru takip etmekte olan araç kavşağı gazlayıp geçme niyetinde olabilir.

Uygulama: Aynalardan kontrol edin arabanın niyetini nasıl sezinlerseniz o duruma göre gazlayın yâda fren yapın.



Yukarıda otobandasınız, hızınız 96 km.

Araştırma: Öncelik; arkanızdaki araç çok yakın takip ediyor, ileride yan giriş var ve trafik yoğun. Sola kaçış yolu arabalarca bloke edilmiş, düşük banket.

Tahmin: Arkadaki araç motora, motor aniden yavaşlarsa yâda durmak durumunda kalırsa vuracak.

Uygulama: Hat değiştirin, arka fren lambasını yakın haberleşin, bankete yaklaşarak arabanın geçmesine izin verin yâda otobandan çıkın.

### **Araştırma teknikleri:**

Yakını araştırın: Önünüzdeki yolu, takriben 4 saniyelik yolunuzu.

Uzağı araştırın: 12-14 saniye ilerinize bakın. Yoğun trafikte bunu yapmak zordur ancak önünüzdeki aracın etrafını/civarını göremiyorsanız ya çok yakın takip ediyorsunuz yâda yanlış aracı takip ediyorsunuz demektir.

Ötesini ve etrafını görebileceğiniz araçları takip edin.

Ön bölge: İstatistikler kazaların %77 sinin önümüzdeki sağa ve sola 45 derecelik açı içinde kalan bölgeden olduğunu göstermektedir. Göz hareketi ve 2-3 saniyede bir odaklanan noktanın değiştirilmesi kritik detayları kaçırmamızı engeller. Kör noktalarınızı kontrol ederken başınızı gerektiği kadar çevirin. Arkanıza bakmak için

başınızı çevirmeyin. Çok zaman alır ve önünüzde gelişmekte olan olayların dikkatinizden kaçmasına sebep olur.

Etkili bir araştırma seçici araştırmadan geçer. Kritik bilgileri araştırın ve önceliklerini belirleyin. Aşırı detay yüklenmeyin. Bilgiyi işlemek için kendinize süre verin. Araştırmanızı kategorize edin.

### Örnek bir kategori:

#### Yolu kullananlar:

Araçlar.



Yayalar.



Bisikletler.



Hayvanlar.





**Yol şartları:**

Yol yüzeyindeki renk ve doku



değişimleri.



Yol kenarları, yol üzerindeki nesnelere.



Banket durumları.

Yolun eğimi, kavşaklar ve yan



girişleri.

Yol çalışması yönlendirme ikaz levha ve



nesnelere.

### **Kavşak güvenli sürüş tavsiyeleri:**

Diğer sürücülerce görünmediğinizi farz edin.

Kavşağa yaklaşırken karşı yönden gelen aracın sola önünüze döneceğini farz edin.

Diğer sürücülerin davranışlarını ön görün. Baş hareketlerine bakın. Nereye gittiklerini genellikle başların hareketinden tahmin edebilirsiniz.

Hızınızı azaltın. Bu sizin durma mesafeniz kısıltacaktır ve diğer sürücülerin sizi görmesi için süreyi uzatacaktır. Ancak çok fazla yavaşlamanız öbür sürücülerini önünüze geçmeye davet olarak görülebilir.

Trafik akışı: Yan girişler ve ana yol trafiğindeki araçların süratlerine bakın. Akış farklı süratlerdeyse bu sorun demektir. Kavşağa geldiğinizde sağınıza bir aracı tampon yaparak kavşağa girmeye gayret ediniz. Birçok vasıta olduğunda karşı /diğer yönden gelen araçların dikkatlerini bu araçlara vereceğini biliniz çünkü büyük araçlar daha çok dikkat çeker. Sarı yandığında renk körlerinin de olabileceğini tahmin ediniz.

Bilhassa yan yol girişlerinin olduğu bölgelerde vites düşürerek güç bandında olunuz. Bu gerektiğinde çabuk hızlanıp muhtemel tehlikeden kaçabilmeniz içindir. Bu tip yandan girişlerde yol birleşim payı yoksa çok dikkatli olun ve kendi payınızı yaratınız. Asla tampon tampona bir duruma girmeyiniz. Gerekiyorsa hat değiştiriniz.

Yan yol çıkışlarında ise araçların son anda aniden çıkışa sapma yapabileceklerini aklınızdan çıkamayınız. Bir aracın arkasında durduğunuzda yeterli mesafe bırakınız. Motorunuzu aracın bir kenarının arkasına gelecek şekilde durunuz bu şayet arkadan gelen araç size vuracak gibiyse kaçış yapabilmeniz için gereklidir.

Kavşakta beklerken vitesi boşa almayınız. Daima birinci viteste bekleyiniz. Duracağınız zaman aynalardan arkanızdaki araçları daima kontrol ediniz.

Önünüzdeki araç dönüş sinyali veriyorsa arkanızdaki araçların bunu görebilmesi için pozisyon değiştiriniz.

Tek yönlü yollarda dönüş yapacağınız zaman her iki yöne de bakınız.

Kavşak çok yoğun ve tehlikeli görünüyorsa dönüşünüzü daha uygun bir kavşağa erteleyiniz.

### **Genel Uyarılar:**

Yol yüzeyine dikkat ediniz. Su, anti-friz, yağ, motorin, kum vs. döküntülerine dikkat ediniz. Onlara boş vermek gibi bir yanılsa düşmeyiniz. Yol üzerindeki boyalı hat ayırım ve sollama çizgileri, boyuna kılcal çatlaklar ve yağ yapraklara da dikkat ediniz. Uzak durunuz. Traksiyon üzerinde olumsuz etkileri vardır.

Araç sürücülerini baktıkları yöne sürerler. Onları geçerken aniden sizin hattınıza kırmaları ihtimaline karşı, araçların kör noktalarından uzak durarak sizi gördüklerinden emin olunuz. Eğer önünüzdeki aracın aynasından sürücüsünü göremiyorsanız onunda sizi görmediğinden şüpheleniz olmasın. Sizi bu kör noktalara sokacak hat değiştirmelerinden kaçınınız.

Yük taşıyan açık kasalı kamyon ve kamyonetleri yakın takipte kalmayınız. Yüklerini her an yola, önünüze tehlikeli bir şekilde dökebilecekleri ihtimalini unutmayınız.

Telefonla konuşarlardan, yâda yanındakiyle ilgilenenlerden, içinde küçük çocuk bulunan, gözlerini güneşten korumak için güneş siperliklerini açmış araçlardan sürücüsünde dikkat eksikliği olabileceği gerekçesiyle uzak durunuz.

Şayet güneşi arkanıza alarak giderken önünüzde uzun gölgeniz oluşuyorsa bu güneş ışıklarının karşı yönden gelecek araç sürücüsünün gözünü alacağına işarettir. Dikkatli olunuz.

### Dağ/Kanyon Sürüş Güvenlik İlkeleri...

Güçlü çapraz rüzgârlar dağ yollarında sık rastlanan bir durumdur. Açık alanlarla beraber rüzgârın kesildiği yerleri arayın. Hat değiştirmelerinizi buna göre yapın. Rüzgâr dağın rüzgâr üstü bölgelerinde çok sert ve rüzgâr altı bölgelerinde hiç yok olabilir. Rüzgârın ani değişimlerine karşı alarında olunuz.

Yüksek irtifalar motorun çekişini etkileyebilir. Mümkünse yola çıkmadan servisinizde mümkün olan gerekli ayarlamaları yaptırınız.

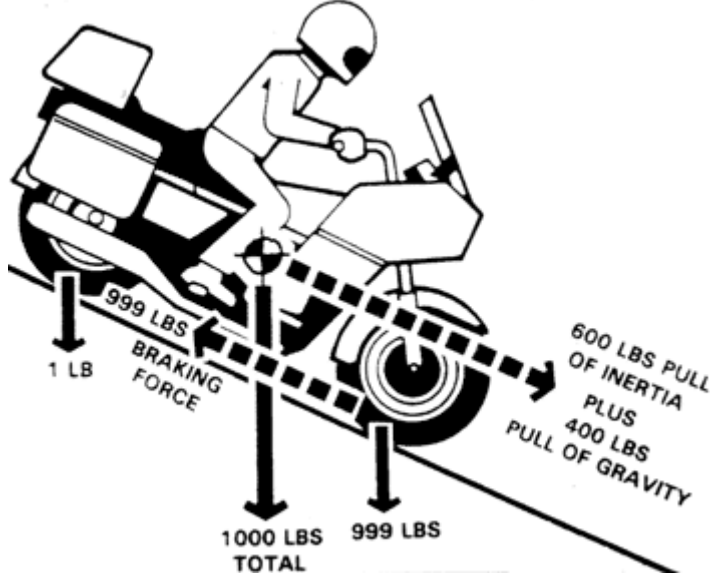
Kör virajları dönerken dikkat ediniz. Görünmeyen tarafta kayan taşlar yâda yağmur suyu birikintileri yâda güneş görmediği için henüz kurumamış çığ yâda ağır yol alan bir vasıta olabilir.

Ani hava değişimlerine karşı hazırlıklı olunuz. Yanınızda uygun giysiler taşıyınız. Sürücü fren yaparak eğim, atıl kütle güçleri ve yer çekimini dengelemelidir.

### Yokuş aşağı fren yapma:

Atıl kütle güçler hız 80-100 km yi aşınca iki katına çıkar. Durma mesafeniz bariz bir oranda artacak ve çok daha fazla fren gücü uygulanması gerekecektir.

İnişte ön tekerle daha fazla ağırlık transfer olacak ve arka teker kilitlemeleri daha kolay olur duruma gelecektir.



Pull of inertia: Atıl kütle çekimi.

Pull of gravity: Yer çekimi.

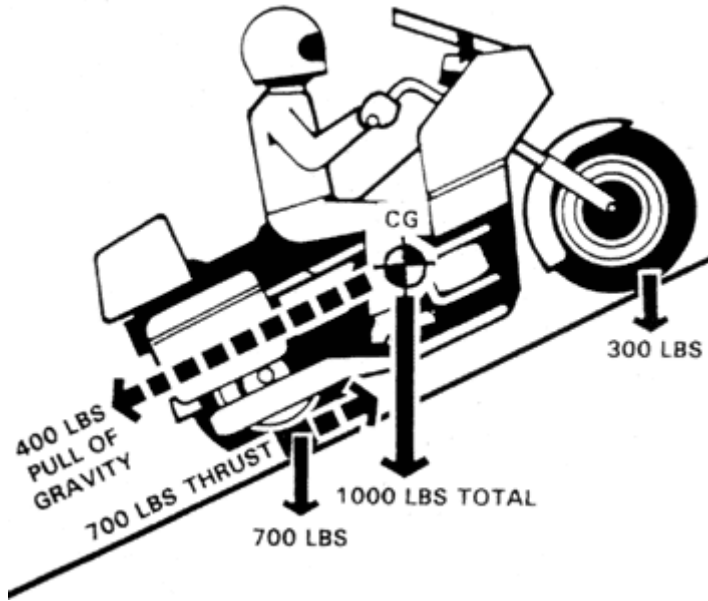
Braking force: Frenin durdurma gücü.

Thrust: Motor itme gücü.

1kg: 2.205 lbs.(1000lbs=454kg)

### Yokuş yukarı frenleme:

Bilhassa sarp tırmanışlarda dikkatli olunuz. Ön fren uygulaması motoru pozisyonda tutamayabilir. Bu ön kayması, kafanın açması demektir.



Arka tekerde daha fazla ağırlık olması nedeniyle yoğun arka fren ve hafifçe ön fren gereklidir.

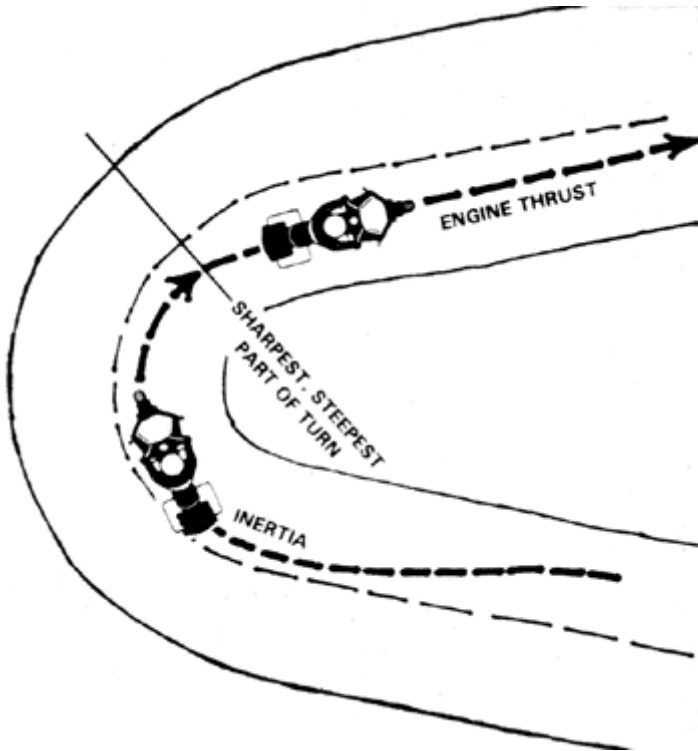
**Dikkat edilecek noktalar:**

Yolun eğimi; dikey ve yatay(ters eğimler).

Yolun yüzeyi; gevşek kum, mıcır, çukurlu, kasisli.

Dönüşlerin keskinliği; yaklaşım hızınızı doğru uygulayın, hat seçin ve bu hattı tutturabilmek için hassas bir şekilde gaz verin. Olabildiğince ileriye bakın. Bu muhtemel tehlikeleri önceden görebilmeniz içindir.

**Yokuş yukarı dönüşler:**



Sharpest-steepest part of turn: Dönüşün en sarp ve en keskin noktası.

Engine thrust: Motor itme gücü.

Inertia: Atıl kütle.

Mümkünse dönüşün dışına, iç hatta doğru kayın. Daha iyi bir görüş verir ve yarım saniye daha önceden

muhtemel tehlikeleri fark edebilirsiniz. Buda reaksiyon için daha fazla bir zamana sahip olmak demektir. Sağa dönüşlerde karşı trafiğin orta şeritten hattınıza geçebilmeleri ihtimali durumunda dönüşünüzü daraltabilmek, dönüşün içine kaçabilmek için yavaş gidiniz

Ön tekerde traksiyon zayıf olacağı için motoru yönlendirme ve dengeleme zorlaşacaktır. Yokuş yukarı giderken gaz verdiğinizde ön tekerin yerden kalkması düz zemindeki gidişlere oranla daha kolaydır. Şayet beklenmedik zamanlarda olursa sürücüde gerginlik yaratacağı kesindir.

Yanal güçler ve sürüş güçleri dengeli yönetilmelidir. Dönüş noktanızı apeksinizin içinden ileri bakarak hattınızın dışından başlatın. Kontraya bu noktada başlayın ve dönüş için yumuşak bir açı verecek yatış miktarı seçin. Dönüş apeksine ulaştığınızda motoru dik konuma getirmeye başlayın ve yavaşça gaz vererek dönemeç çıkışı gerçekleştirin. Aynı zamanda gelecek dönüş ve muhtemel tehlikeler için olabildiğince ileri bakın.

#### **Yokuş aşağı dönüşler:**

Fren güçleri ve yanal güçler dengeli yönetilmelidir. Dönüşten evvel tüm frenlemelerinizi yapıp bitirin. Bu iniş frenlemelerinde zaruridir. Çünkü ön teker aşırı yüklüdür ve aşırı yük önün kaymasını başlatır.

Vites küçültürken dikkatli olun. Debriyajı bırakırken arkayı kaydırmamaya dikkat edin.

Debriyaj kolunu bırakmadan devri yükseltmek için uygun ara gazı verin. Bu uygulamayı dağlardan önce düz alanlarda yaparak ustalaşın.

Sarp inişlerde motorun kompresyon gücünü kullanın. Balatalar çok ısırırsa fren tutmaması durumu oluşabilir.

Banket durumlarına dikkat edin. Kaçış hatlarınız banket durumlarının elvermesiyle oluşabilir. Süratinizi ve pozisyonunuzu ayarlayın.

Yüklü kamyonları takip mesafeleriniz uzun olsun. Kamyonlardan bir şeyler dökülebileceği ihtimalini göz ardı etmeyin. Eğer bir kamyonu geçecekseniz yokuş yukarı sollamanın inişte sollamadan daha emniyetli olabileceğini unutmayın. Çünkü yokuş yukarı gaz kontrolü daha iyidir ve sollama tamamlanınca daha küçük bir fren gücü yavaşlamak için yeterlidir. İlaveten kamyonlar yokuş yukarı daha yavaş gidecekleri için daha kısa sürede sollamak eylemini bitirebilirsiniz. Her durumda sollama eylemi, çıkış ve tekrar kendi gidiş hattına yerleşmek 6 saniyeyi geçmemelidir.

Sarp inişlerde aynalardan arkanızdan gelen vasıtaları sürekli kontrol ediniz. Süspansiyon ayarlarınız sürüşe uygun ve yere sürtünmelere sebep olmayacak şekilde ayarlanmış olmalıdır.

Yüksek irtifainin insan bedeni üzerinde olumsuz etkileri vardır. Nefes zorluğu ve kötü hissetmeler olabilir. Kendinizi tartınız.

#### ***YOL DIŞI(OFF ROAD) SÜRÜŞ TEKNİKLERİ***



Yol dışı motorlar alt devir seviyelerinde yüksek tork(3000 ile 6000 arası) veren, vites kutusu daha uzun oranda birinci vites kullanımına uygun ve maksimum sürati 180 km/saatin altında motorlardır. Tabi yüksek, sağlam süspansiyonlar, arazi lastiği ve geniş, yüksek gidonlarda bunun bir parçasıdır. Bu tip motorlar enduro veya çiftli-



spor motor olarak tanınır. Yol dışındaki lastik havaları yola göre daha düşük tutulur. Tüm zamanlarda kullanım basıncı 1,1 bar (15psi) ön ve arka biraz daha fazla genelde uygundur ama kayalık bir zemindeyseniz basıncı 2 barın üzerine çıkarın. Aksi takdirde jantlarınız zarar görür ve gerek yol yüzeyi ve gerekse tellerin jant içinde kalan tutunma parçaları lastik patlamalarına sebebiyet verir. İkinci durum şambrelili lastikler için geçerlidir. Bazı markalarda çapraz açılı teller kullanılarak tutunma parçaları jantların dış kenarlarına alınarak lastiklerin dışına taşınmıştır.

Çok ağır şartlarda kullanacaksanız jantlarınız telli(spoke) olmalıdır ve ağır kullanıma uygun iç şambrel kullanmanız gerekir. Şambreller hiç patlak olmasa dahi her 20000 km de değiştirilmelidir. Çünkü supabın etrafı bozulur ve sonuçta yarıklar tamiri imkânsız patlaklara sebep olur. Tellerden içeri su sızar ve jantlarda, tellerde ve şambrelde hasar oluşturur. İdeal olan motorunuzu park etmeden evvel jantlarınızın kurumuş olmasıdır.

Motorunuzun hassas parçaları motor koruyucularla korunmalıdır. Bilhassa bokser motorlu BMW ların dışa taşan motor kapaklarında bu koruma son derece önem kazanır. Süspansiyonların parlak parçaları(stanchions), dış silindirin içine girip çıkan iç silindirlerin temiz tutulması bilhassa çok önemlidir. Bunları tam temiz ve hatta pürüzsüz olması silindir lastiklerinin bozulmaması için gereklidir. Bu lastikler(contaları) bozulursa ön çatalda yağ sızıntısı başlar. Eğer uzun müddet yol dışı kullanımlarınız olacaksa bu kısımlar lastik kılıflarla korunmalı ve 10W yağ yerine daha yoğun olan 15W yağ kullanılmalıdır.

### **Koruyucu Giyim:**

Koruyucu giysiler yaralanmanızı önleyebilir. Kask, göz ve el koruması şarttır ama aşağıdaki listede ihmal edilmemelidir.

- . **Katı madde(çelik) bilek koruması olan çizmeler.(Spor ayakkabı, kalın bot vs. olmaz).**
- . **Yırtılmaya dayanan uzun pantolonlar.(Kot olmaz).**
- . **Diz koruması.**
- . **Üst bacak(kalça-basen) korumaları.**
- . **Dirsek, göğüs ve omuz korumalı ceket.**

### **ALTI YOL DIŞI SÜRÜŞ BECERİSİ**

1. **Yukarı bakın. İleri bakın. Ön tekerinizin ötesindeki şeylere bakınız.**
2. **Gazi daima açık tutunuz.**
3. **Öne eğiliniz – kollar gevşek ve kırık.**
4. **Motorunuzu dik tutunuz. Yüzeye 90 derece açıda.**
5. **Kompresyon(motor) frenini kullanınız.**
6. **Ayaklarınızla pedallara sıkı basınız(basınç uygulayın).**

### **Bakış:**

İleri bakış: Gözler beynin namlusudur. Ağaca bakarsanız ağaca gidersiniz, çukura bakarsanız içine girersiniz bu yüzden bizim ize(patika, kadastro yolu, traktör yolu, keçi izi), kuma bakarken izlediğimiz birkaç önemli kural vardır.

Voleybol oynarken küt ineceğiniz topa mı bakarsınız yoksa ağamı? Elbette ileriye ve ağa bakarsınız. Topu atmak, indirmek istediğiniz noktaya bakarken ağada değmemesi için tarama yaparsınız. İşte motorcu bakışı da böyledir. Gözleriniz beyninizin namlusudur bu yüzden önümüzdeki yolu, izi, yâda kum oluklarını izlemenin birkaç kuralı vardır.

1. Gözlerinizle yukarıya, önünüzdeki yolun ilerilerine doğru bakın. Olabildiğince ileriye ve hız ile sağduyu bunu takip edecektir. Zihinsel kavrayışınız bunu özümseyecek ve en iyi rotayı ve hızı sizin için devreye sokacaktır. Aşağı, tekerinizin önüne bakmayınız. Tekerinizin önündeki taş, çukura bakmayın. İleriye bakını ve motorunuz doğal olarak baktığınız yöne sizi götürtecek görünmeyen hattı takip edecektir. Eğer önünüzde büyük bir kaya yâda çukur görürseniz bunun üzerinde bakışlarınızı kilitlemeyiniz. Onları dikkate alın ama sonra gözlerinizin bu engellerin ötesine geçmesine yâda yanından dolaşmasına izin verin. Motosiklet gözlerinizi takip edecektir ve otomatik olarak engelden kaçacaktır.

2. Geniş açı ile önünüzdeki yola, patıkaya bakınız. Genelde her şeye ama özel olarak hiçbir şeye bakmayınız. Bu bakışlarınızın kilitletmesini önlediği gibi çevrenizdeki her şeyinde farkında olup zihninizin sürüş stratejisi açısından hepsini hesaba katmasını sağlayacaktır.

3. **Bakışlarınızı yaklaşan araçların çıkardıkları toz bulutlarından uzak tutunuz.**
4. **Aynalardan arkanızı devamlı kontrol altında tutunuz.**

### **Süratin Muhafazası:**

Bu zor gelir çünkü insan tepkisi genelde yavaşlamak şeklinde olmaktadır. Sürücü aniden gaz kesmek gibi bir

zorunluluk hisseder ama sakın gaz kesmeyin. Bir miktar azaltın ama bozuk zemine gelmeden hemen öncesinde tekrar gaz açın. Motor hafif savrulursa, sağa sola yalpa yaparsa biraz daha gaz verin. Bozuk zemini geçtikten sonra gazı biraz azaltabilirsiniz.

Motorun dengesi ileri doğru olan hareketinden kaynaklanır. Daha fazla sürat onun bozuk zeminler üzerinde dengede gidebilmesini sağlar. Daha hızlı gittikçe motorun daha dengeli, manevrası daha kolay hale geldiğini göreceksiniz. Gereğinden fazla yavaş sürüşün ise bozuk zeminlerde motorun kontrolünü zorlaştırdığını ve dengesini bozduğunu göreceksiniz. Bu yüzden makul bir süratte gitmeniz en doğrusudur. Kum üzerinde motor devrinin 1000-1500rpm aralığında tutulması tavsiye edilir.

Gazı açık tutmak zorunluluğu yüzünden gevşek, bozuk zeminlerde sürüş esnasında kötü yamalara çok hızlı veya motoru kırmızı hatta yakın tutacak viteslerde yaklaşıp girmeyin. Alt vitesleri tercih edin ama sizi güç bandının(maksimum torkun) alt seviyelerinde tutan alt vitesleri.

- . 10-40 km/saat patika veya iz, normal vasıtalar için uygun olmayan yerler.
- . 40-60 km/saat kötü yollar. (Dar, çukurlu, çok kıvrımlı, gevşek taşlar, diğer vasıtaların yaptığı derin izler).
- . 60-80 km/saat tipik toprak yol. (oldukça düzgün, orta yol tutumu veren).
- . 80-100 km/saat iyi bir toprak yol. (Düz, iyi hat ve iyi yol tutuşu veren, kenarlarında önünüze aniden fırlayacak hayvanları gizleyecek çalı veya bodur ağaçlar olmayan).

### **Öne doğru eğilmek, kollar kırık ve gevşek:**

Üst beden ve kollar gevşek, rahat, ağırlık önde. Dirsekler dışta ve bacaklar kırık. Dönüşlerde ağırlık dış ayak pedalında, tekeri sıkıca yere, dönüş izine bastırır şekilde.



Arazide toprak yolda ilerlerken birden gözünüz ilerde içi çakıl ve molozla doldurulmuş bir çukurun varlığını fark etti. Asla kasılmayın. Kollarınız, gözleriniz ve bedeniz rahat olsun. Kasılı kollarla motora yön veremezsiniz. İleri doğru eğilin ve düşmanınızı göz göze karşılayın. Yakıt tankını dizlerinizle sıkı tutun, kollarınız dirseklerden kırık ve her tür hareketi yapacak, kumandayı verecek şekilde serbest olsun.

Yol yüzeyi ne kadar kötü ise bu davranışınızda o kadar önem kazanır; kalçalarınızı öne alın, göğsünüzden öne eğilerek baş ve omuzlarınızı kalçalarınızdan uzağa, ön tekerin yakınına alın. Gidona vücut ağırlığınızı bindirmeyin, ellerinizle basmayın. Bunu yaparsanız manevra yapmanız imkânsız hale gelir. Kollar kırık olacak, asla kitlenmiş olmayacak. Dirsekler yanda ve dışarıda tutuluyor olacaktır. Bacaklar dizlerden kırık ve ayak pedallarına sıkı basılarak adeta motor zemine çivilenmeye çalışılıyor gibi olacaktır.

Tankı dizlerinizle sıkıca tutun, ayak ayalarınızla kuvvetlice pedallara bastırın. Bu sizi ve motorunuzu bir beden gibi yapar. Beden ağırlığınız yönlendirmenin önemli bir parçası haline gelir. Üst bedeniniz gevşek ve serbest olmalıdır. Şayet yol yüzeyi daha da kötüleşirse gazı açık tutun. Gaz kesmek motorun sağa sola yalpalamasına sebep olur. Bu durumda gazı açık tutun ve ayaklarınızın ayası ile pedallara daha sıkı basın ve kendinizi doğal olarak ayağa kalkmış durumda bulacaksınız. Bu kalkış sırasında sakın elcikleri çekmeyin. Elcikler sadece motora yön vermek içindir.

### **Dönüşlerde motoru yol yüzeyine 90 derece açılarda dik konumda tutmak:**

Başlangıçta bu dik konum muhafaza ederek sürüşler yapmaya özen gösteriniz ustalaştıkça daha ileriki sürüşlerinizde kontra basmak ve motoru yatırmak gibi tekniklere geçebilirsiniz. Bu safhalara geldiğinizde en önemli husus motorla birlikte yatmadan motoru yatırmak ve motosikleti yatırdığınız tarafın dışında kalan ayağınızla(üst taraf) pedala basınç uygulayarak tekerlerin yanıl kaymasını önlemektir. Bunu yapmanın en kolay yolu ise bu dış ayak üzerinde ayağa kalkmaktır. Bu pozisyonda motorunuzu dönüş içine doğru daha fazla yatırabilirsiniz. İleri seviyelerde ise ve motorunuz yeterince hafifse gaz kullanarak motorunuzu bir eksen etrafında döndürebilirsiniz.

### **Frenlemek:**

Yol dışı sürüşlerde şu üç ipucunu göz önüne alarak sert fren yapma zorunda kalmaktan kurtulabilirsiniz.

**.Virajlara ve çukurlara yavaş girip hızlı çıkınız.**

**.Gözlerinizi yukarda tutarak yolunuzun ilerilerini görünüz.**

**.Sürüşünüzü daima savunmada kalarak, problemler olabileceğini bekleyerek yapınız.**

Vites kutunuz ve arka freniniz size lazım olan durdurma gücünü sağlayacaktır. Yol sürüşünün aksine arka tekeri kilitlemek yol dışı sürüşlerde bir problem değildir. Ayrıca bir durdurma gücüne ihtiyaç duyulursa ön fren de kilitlememeye çalışılarak devreye sokulabilir. Ön freni kullanırken, devamlı geri besleme verilerini hissederek teker kilitleme işaretleri vermeye başladığında elciğin biraz gevşetilmesi gereklidir. Bunun için ön freni kullanmakta elinizi çok hassaslaşması gerekmektedir. Bunu da ancak normal zeminlerde çok pratiklerle sağlarsınız. Kaygan ve gevşek satırlarda sadece arka freni kullanınız. Ön fren hızlı, güçlü ve yanlıtıdır.

#### **Pedallara ayaklarınızla sıkıca basmak:**

Eğer ağır bir enduro kullanıyorsanız bu kural özellikle önem kazanır. Motorunuzun çukurlar ve tümsekler üzerindeki ileri geri hareketleri ile oluşacak sallanma ve savrulmalarını ayak pedallarına yaptığınız baskı azaltacaktır. Bu hareketiniz motoru hafifletecektir. Bu şekilde motorunuz dar bir patikada mecburen bozuk zeminlerle uğraşırken bunların üzerinden aşma hareketlerini daha rahat salınışlarla yapabilecektir. Dönüşlerde ise dönüş dışındaki ayağa ağırlık verilecektir.

Eğer bir virajda hızla dönüş yapacaksanız dış pedala ağırlık vermenizin ne kadar önem kazandığını şayet yolda sizi tutacak uygun bir bariyer yoksa daha iyi hissedeceksiniz.

Ayak pedallarını her zaman temiz tutmanız baskı uygulama esnasında ayağınızın kayarak bir kaza olması ihtimalini engelleyecektir.

#### **YOL DIŞI SÜRÜŞLERDE DEBRİYAJ KULLANIMI**

Yol dışı sürüşlerde debriyajın kullanımı kendine has özellikler arz eder. Bilhassa çamurlu, orman gibi arazilerde debriyaj maksimum yol tutuşu ve gaz vermek ve değişken vites oranları elde etmek için fazladan bir işlev görür. Bu hareket halindeyken debriyaj kaydırılarak sağlanır.

Debriyaj telinin en son ne zaman yağlandığına bakınız. Bu önemlidir. Ayrıca gidonun bir taraftan diğerine basılması sırasında telde oluşan hasarlar olmadığından emin olunuz. Spreylerle uğraşmayın. Bunun tüm kabloya sıkılması zaman alır ve genellikle de gözden kaçan noktalar olacaktır. Akıcı yağları kullanınız. Zincir yağının tersine bu yağlar sonradan donmayacaktır. Vites kutunuzun teknik kontrollerini ve bakımını ihmal etmeyiniz. Debriyaj kolu rahat, zorlanmadan çekilebilmelidir. Genellikle tek parmakla kullanılabilir olması tercih edilir. Debriyaj kolu bedenimize göre düzgün konumda ayarlanmış olmalıdır.

Kaygan arazi şartlarında genellikle 1. vitesle kalkış patinaja sebep olabilir. 2. vitesi tercih ediniz. Yokuşlar hariç genellikle 2. vitede kalkmak kaymamak açısından daha iyi sonuçlar verir. Yine ters eğimli arazilerde debriyajı kaydırarak kullanmak kaymanızı ve hattan çıkmanızı engelleyebilir. Debriyajı kaydırmak bazen ikinci vites oranı ile yapamayacağınız oluk dönüşlerini daha rahat yapmanızı sağlayabilir. Tüm bunları yaparken debriyajın mekanik durumunun ne olacağı hakkında fazla kafa yorulmaz. Şayet alt vites sizi fazla gelip yoldan, izden savuracaksa bir üst vitesle gidip gerektiğinde debriyajı kaydırmak daha iyidir. Savrulup kaza yapmazsınız.

Yine arazide sürüşlerde motoru stop ettirmemek için debriyajı aniden çekmek gerekebilir. Sık karşılaşılan bu durumun üstesinden en iyi bir parmak sürekli debriyaj kolu üzerinde sürüş yapmakla gelinmektedir. Arka arkaya tepe geçişlerinden sonraki dönüşlere yeterli hızı taşımak için yine debriyaj kullanılarak devir yükseltilir. Havada iken yön değiştirme yine arka teker kilitleyerek önün alçaltılması ile olur. Buda debriyajın üzerindeki hazır parmakla olur. Sert frenlemelerde debriyaj doğru kullanılarak motorun bayılması önlenmelidir. Gaz sabit tutularak debriyaj kavrama noktası üzerinde oynanarak hareket ettirilebilir. Karşınıza aniden çıkan yüksek bir kaya veya kütükten geçmek içinde debriyajı ani bir hareketle çekip motor devrini yükseltmek ve ani olarak bırakarak ön tekeri kaldırmak arazi sürüşlerinde yapılması şart tekniklerdendir. Dik ve gevşek zeminli tırmanışlarda debriyaj üzerindeki parmağınızın arka tekeri patinaja sokmaması için sürekli çalışması şarttır.

Tam bir yol dışı sürüş için debriyajı kullanmada ustalaşmanız kaçınılmazdır ve fonksiyonları yol, cadde kullanımından çok farklıdır.

#### **GENEL TAVSİYELER**



Ayak pedallarınızı sürekli temiz tutun. Ayaklarınızın kaymaması çok önemlidir.

Gidonun somunlarını herhangi bir göğüs çarpması durumunda, dönerek göğsünüzdeki çarpma şokunu azaltması için gereğince gevşetiniz.

Ayakta vites değiştirirken bacağınızı kullanın. Ayağınızı pedaldan kaldırarak vites değiştirme işlemini gerçekleştiriniz.

Motosikletin kasisleri, diğer araç izlerini takip etmesine izin verin. Motoru bunlardan kurtarmaya çalışmayın. Baş ve üst bedeninizin yola dik duruşunu muhafaza edin. Motoru bir şekilde saldırgan bir tarzda güç bandının altında tutun. Bu şekilde motor yalpalamaz ve siz spin atmadan yeterli bir gücü elinizde tutarsınız.

Çamur içinde çapraz oluklar üzerinde sürüş eğlenceli değildir. Motoru ve sürücüyü sarsar ve sallar. Burada iki sır vardır: Birincisi hızlı gidin yavaş değil, bu oluklar üzerinde daha yumuşak bir sürüş oluşturur. İkincisi güç bandının (max. tork) çok altında alt viteslere geçin. Düşük devir motorun devamlı yakalar gibi sert ivmelenme hareketini engeller ve neticede yumuşak sürüş sağlar.

Elciklerinizin (fren ve debriyajın) yatay durumunu kontrol edin. Gidona göre aşağı seviyede olmalılar. Gerekirse bu şekilde ayar yapın. Bu şekil elciklerde bileklerinizi parmaklarınızdan yukarıda tutar. Düşme durumunda beden ağırlığınızı bileklere binmez. Kötü bir bölümden geçerken ayağa kalkmak zorunda kaldığınızda kumandaları rahatlıkla kontrol edebilirsiniz.

Tüm çakıl yollarda gevşek kum ve mıcır hatları yolun orta bölümündedir. Bu bölümleri yukarıda anlatıldığı şekilde geçin. Kararlı ve keskin bir hatla geçin. Yanlamadan, daha dik bir açıyla onlara yaklaşın ve temasa yakın noktada hareketinizi gaz verişle birleştirin.

Çizmeleriniz pedalların üzerindeyken yerle yatay durumda olsun. Ayağınızın burnunun bir engele, objeye takılması hoş olmaz. Dizlerinizin öne doğru bükülme açıları, dizlerinizin düşey izdüşümleri ayak parmaklarınızın önünde olacak seviyede olmasın.

Tenis topu büyüklüğünde taşlarla doldurulmuş izlerin üzerinden karşıya geçmek, bilhassa çapraz geçmek zordur. İyi tecrübe kazanana kadar bunu denemeyiniz. Teknik esasta aynı olsa da.

Motorunuzu otomobillerin yapmış olduğu cilalanmış gibi parıldayan yüzeylerden sürmek isterseniz buralarda çekim iyidir ve gevşek malzeme ve keskin kenarlar yoktur.

Kadastro yollarında (asfaltta yada gevşek oturtulmuş ikinci derece nizami tali yollarda değil) cilalı gibi uzaktan parıldayan bir yüzey yoksa bu durum tüm yüzeyin gevşek mıcır ve kumla kaplı olduğunu, yol yüzeyinin preslenmemiş olduğunu gösterir. Bakışlarınızı kaldırın ve ileri bakın. Daha iyi yüzeylere doğru gazınız açık vaziyette sürüşe devam edin. Eğer motor savrulmalar yaparsa gazı açık tutun ve ayağa kalkın. Sert zemine ulaştığınızda motor düzenli gidişe başlayacaktır.

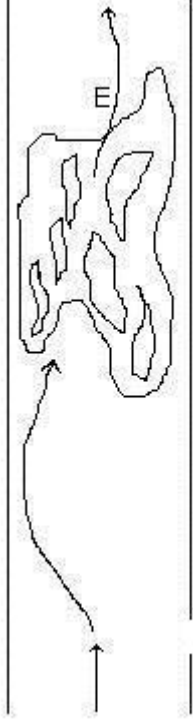
## ÖZEL DURUMLAR

### Çamurda Sürüş Tekniği:

Çamurda sürüş için kolay bir teknik yoktur. Bu yavaş bir süreçtir ve sıklıkla da ileri motor hareketini devam ettirebilmek için ayaklarınızla yerden destek almanız gerekebilir. Eğer çamur çok derinse yine ayağa kalkabilirsiniz ancak ağırlığınızı arkaya aktarıp ön tekeri hafifletmeniz gereklidir. Bu sizin çamura saplanmanıza engel olmak içindir. Büyük motorlar için büyük bir çamurlu yol kısmına hızla girmek nadiren iyi netice verir. Bunun yerine ileriye bakarak motoru sıkı bir yürüme hızında ısrarla tutup devam etmeniz daha iyidir.

Motorunuz yavaş sürüş esnasında ve normalden daha yüksek devirlerde fazla ısınacaktır. Yine çamur radyatör yüzeyine sıvanarak peteklerin havayla temasını kesebilir ki buda motorun çabuk ısınmasına neden olacaktır. Radyatörün önünü kapatacak şekilde çamurlukları olan motorlarda da bu sorun ortaya çıkar.

Daima ileriye bakın ki bu tip engellere uzaktan görüp önceden tedbir alabilecek süreyi kazanabilirsiniz. Bu durumda çamurun üzerine gelmeden yavaşlayabilir ve kötü bölümden geçerken gaz verebilirsiniz.



Bozuk zeminde rastlayacağınız çamurlu bir bölümden geçme safhaları.

- 1.Yavaşlayınız
- 2.Hattınızı seçiniz
- 3.E çıkış noktasına gözlerinizi sabitleyiniz
- 4.Ayağa kalkınız yâda öne ağırlık veriniz
- 5.Kötü zemin üzerinden hafifçe gazlayarak geçiniz

Zemin kötüleştikçe ayak pedallarınıza uyguladığınız baskıyı daha da artırın. Öyle ki kendinizi ayağa kalkmış bulursunuz ve motorunuz bozuk sathlar üzerinden geçerken daha rahat salınımlar yapabilecektir.(Dizler kırık ve tankı hafifçe tutuyor, üst beden gevşek.)

#### **Gevşek Stabilize(Mıdır) Zeminlerde Sürüş:**

Araçlar tarafından ezilmiş, adeta parlar hale gelmiş zeminlerde traksiyon dediğimiz yol tutuşu her zaman parlamayan gevşek oturtulmuş zeminlere kıyasla daha iyidir. Yine bu zeminler basımlı olduğundan keskin kenarlı yâda serbest taş parçalarından da temizlenmiş olarak kabul edilebilirler.



- .İleri bakınız. A ya doğru, aşağıya E ye doğru değil.
- .Yoldaki parlayan kısmı görmek kolaydır.



Bu yolda parlayan bir bölüm görülmemektedir. Buda demektir ki bu yol tamamen gevşek mıcır ve taş parçalarıyla doludur. A ya bakın sanki daha düzgün bir iz vaat ediyor, gazı açık tutun ve oraya doğru sürün. Eğer motorunuz savrulursa gazı açık tutun ve ayağa kalkın. Motorunuz sert zemine ulaştığında salınımı duracaktır.

Jantlarınıza dikkat edin. Zarar görebilirler ayrıca aldıkları darbeler neticesinde iletilen sert hareket diğer parçalarında hasarlanmasına sebep olabilir. Sert bir engel üzerinden tam gaz geçmek lastik patlaması, tellerin kırılması, jantın eğilip bükülmesine sebep olabilir. Şambrelili lastik ve telli jantlar darbeyi emiş açısından daha toleranslıdır ancak tubeless lastik takılı diğer tip jantlar bu konuda daha zayıftır. Kayalık zeminlerde sürüşte lastik havaları artırılmalıdır ve vücut ağırlığınızın arkaya kaydırılmalıdır. Bilhassa yolculu ve bagajla kayalık zeminlerde sürüş yapacaksanız lastik havalarınızı %25 oranında artırınız.



Bu tip yollarda motorunuzun eski izleri, olukları takip etme sinine izin verin. Motorunuzu güç bandının altında ama saldırgan bir durumda tutun.(Gaz verdiğinizde fırlayacak). Bu şekilde hem motor arka teker spin atmaz hem de gerektiğinde elinizde ileri ivmelenme için yeterince güç olur. Bozulmuş izler üzerinden giderken hızlı gidin. Bu iz üzerine gelmeden güç bandına motor devrini çıkarmadan bir alt vitese inin. Düşük devir motorun ani aktarımla ileri atılım hareketlerinin yumuşamasına sebep olur. Elcikler (debriyaj ve ön fren) gidonun elciklerinden yatay olarak biraz daha aşağı seviyesinde ayarlanmış olmaları gereklidir. Bu bileklerinizi parmaklarınızdan daha yukarıda tutacaktır. Bir sarsıntı esnasında da vücut ağırlığınızın bileklerinize geçmeyecektir. Buda kumandaları kontrol için çok önemli bir kuraldır. Genellikle mıcır yollarda gevşek kısımlar yolun ortasında daha fazla toplanır. Bu kısımları geçerken motoru dik tutun ve hafif gaz vererek geçin. Ayaklarınızı yola paralel olacak şekilde tutun. Ayakucunuzun bir taş ya da ağaç köküne takılmasını istemezsiniz. Tenis topundan büyük kaya parçaları ile kaplı bölümlerden de yeterince tecrübe kazanmadan geçmeye çalışmamanızı tavsiye ederim.

#### **Ağır Endurolar:**

Bozuk zeminlerde ağır enduroları kullanmak tecrübe ister. Kahramanlık yapmayın. Yürüyüş hızına kadar motorunuzun süratini indirin, ağırlığınızı olabildiğince arkaya verin. Motoru engele girdiğinde bedeninizin öne hareketine izin verin. Bu hareket yani bedeninizin öne hareket ederken yarattığı ivme motorunuzun da öne hareketine yardımcı olacaktır. Bu ivmelenme ağır motorlarda çok daha barizdir. Ağır hareket eden büyük endurolarda ki depolanmış ivme önlenmesi zor bir güçtür. Bozuk zeminlerde çok yavaş ve dikkatli sürünüz. Mükemmel bir dengeyi muhafaza ediniz. Bedeninizdeki ve motordaki momentumu(ivmeyi) gazla yapacağınız çabuk gazlama hareketleri ile birleştirerek engellere giriş ve çıkışlarda motorunuza ve jantlarınıza gelebilecek zararları bertaraf edin.

#### **Nehir Geçişleri:**

Nehir geçişi denge ve düzgün bir sürüş demektir. Kızgın bir boğa gibi suya dalarsanız düşersiniz. Motorun ivmesini kullanın. Tabii ki bedeninizin ivmesini de. Motorunuz sarsılırsa biraz gaz verin. Hiçbir nehre önceden



yatağını incelemeyen dalmayın. Gerekirse, değişken ve inişli çıkışlı ise topcase ve yan çantalarınızı söküp motorunuzu hafifletin. Sağa sola atılımlar içinde yavaş giden motor ne kadar hafif olursa o kadar iyidir.



Önceden nehir yatağında yürüyün ve karşı noktada çıkacağınız kısma doğru kendinize bir hat seçerek nehri geçerken bu hatta bağlı kalın. Hava emiş manifoldunuzun nerede olduğuna dikkat edin. Eğer derinlik bu emiş ağzına yakınsa motoru istop edin ve birlikte yürüyerek nehri geçin. Yâda manifold ağzına şnorkel takın. Şayet geçiş esnasında motorunuz su alır ve stop ederse yâda devrilirse panik yapmayın. Ama hemen çalıştırmaya da kalmayın. Çalıştırma sistemlerine zarar verebilirsiniz. Motoru birlikte yanınızda çekerek sudan çıkararak çevrenizdeki diğer tecrübeli sürücülerden yardım alın.

Nehir derin değil ama çok kuvvetli bir akıntı varsa motorunuzu ayakta sürüşle geçirmeye kalkmayın. Oturun ve ayaklarınızı motorun her iki yanından yürüme hareketleri yapar gibi kullanarak geçmeye çalışın. Çok sert akıntılarda yanınızda bir arkadaşınız yaya olarak yürüsün. Genel olarak nehir yatakları serttir çünkü su devamlı akıp giderken gevşek mili de beraberinde sürüklemektedir. Aksi takdirde göllerdeki gibi bataklık zeminler oluşur ancak buna rağmen nehir yataklarına bitişik alanlarda çamur olması muhtemeldir. Buralarda dikkatli olun. Nehir yataklarında bulunan kayalarda gene bu akıntı hareketi sebebiyle keskin kenarlı değildir. Çok geniş ve zor nehir geçişlerinde lastiklerinizi %50 oranında indirebilirsiniz.



Dere geçişlerinde köprü yerine hemen su altında aynı malzemeden ve kayalarla desteklenerek yapılmış sığ geçiş noktaları vardır. Buralardan geçerken bu geçişlerin çok kaygan olduğunu biliniz.

#### **Kısa ve Çok Dik Tırmanışlar:**

Çok tehlikelidir. Çok özel bir bilgi, dikkat, tecrübe ve adanma ister. Motorunuzun donanımından kendi bilgi ve yeteneklerinizin birleşimine kadar her şeyin mükemmel yakın olması gerekir. Tam tırmanışın ortasında motorunuzun bayılması yâda tepenin öbür tarafında 20 metrelik bir düşüşün sizi beklemesi çok kötü olur. Bu yüzden böyle bir tırmanıştaki başarınız tırmanışa başlamadan önceki hazırlıklarınıza bağlıdır.

#### **Hazırlık safhası:**

Bir kere bu yaptığınız akıllıca mı? Buna olumlu cevap verebilmelisiniz. Yoksa yapmayın. Tırmanma hattınızı seçin. Maksimum torku aldığınız devire motoru yükseltin. Gazlayın ama bu gazlamayı makul seviyelerde tutun ve ağırlığınızı öne alın. Çok kısa bir tırmanış için oturabilirsiniz ama uzun bir tırmanış ayakta yapılır. Gidona ağırlığınızı bindirmeyin.

#### **Süreklilik safhası:**

Devri güç bandının biraz altında tutun. Gazı gerekiyorsa biraz gevşetin. Motor devri düşmeye başlarsa hafif

gazlayın. Arka tekeri kaydırmamaya dikkat edin. Eğer devir hala düşüyorsa vites küçültün.(Bu duruma düşmeniz aslında sizin tırmanışa yanlış vitesle başladığınızı gösterir.)

Şayet tırmanışın dikliğini yanlış hesapladığınız ortaya çıkarsa bir çukur, kök, tümsek gibi bir engebeye ön tekeri takarak ön frenle orada kendinizi askıya alıp sabitleyeceğiniz bir şey bulun. Motoru yanına doğru yatırın ve tekrar tırmanışa başlayabileceğiniz daha emniyetli bir alana doğru kaydırın.

Şayet bunu da yapamayacak bir durumdaysanız atlamaya hazır olun. Mümkün olduğunca yan tarafa doğru ve motorun sizden olabildiğince uzağa düşmesini sağlayacak şekilde. Kontrollü bir düşüş kontrolsüz bir düşüşten her zaman daha iyidir.

### **Dik İnişler, Gevşek Taşlık Zemin:**

Gevşek taşlarla dolu bir zeminde dik iniş çok ürkütücü bir deneyimdir. Birde ters eğimde yolun bir tarafından diğer tarafına geçmek mecburiyeti olursa. Panik en büyük düşmanınızdır.

### **Hazırlık safhası:**

Tepede durup iniş hattınızı seçin. Bunun emniyetli bir iniş olabileceğine karar verip birinci vites takın ve debriyajı bırakın. Motor inişe geçecektir ki bu safhada kendinize hâkim olun. Ayağa kalkın, kalçalarınızın sele ile irtibatını kesecek kadar ve ağırlığınızı olabildiğince arkaya alın. Tek parmağınız fren üzerinde olsun.

### **Süreklilik safhası:**

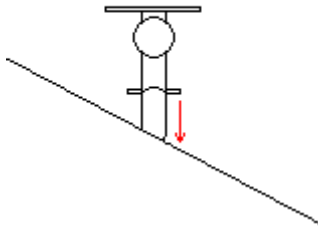
Motor ilk birkaç metre toprağı sürecektir ama motor kompresyonu devreye girdikçe motorun gidişi düzelecektir. Kollarınız gevşek, motoru gerektikçe dizlerinizle tutuyorsunuz. Motoru nehir geçişlerinde olduğu gibi ayaklarınızla baskı yapıp yaylandırarak her iki yana hareketini sağlayın. Motorun hareketi hızlanırsa yâda siz motoru bir manevra için yavaşlatmak isterseniz ön freni tek parmakla hafice sıkın. İniş yapan motorun ön tekerinde ağırlık fazla olduğundan kilitlemesi zordur ama siz yine de gidona beden ağırlığınızı vererek basıncı dolayısıyla da yer tutunma gücünü artırabilirsiniz. Eğer yüzey çok gevşek ise ön freni iyi zeminde sıkın gevşek zeminde bırakın. Böyle bir durumda gaz vermeseniz de motorun stop etme durumu yoktur.

Motoru bu şekilde indirirken aşağıdaki dönüşe de hazırlanmanız gereklidir. Frenleri son anda bırakın, dış pedalı sıkıca yere doğru bastırın. Bu arada siz hala ayakta mısınız. Ani bir kararlılıkla motoru dönüşe sokun. Motor tüm korkularınıza rağmen dönüşü sorunsuz yapacaktır.

Tüm sürüş güven, adanma ve motorun bunu yapabileceğine olan inancınızla gerçekleşecektir. Uygun sürat sizin bu konudaki yardımcınızdır.

Not. Arka fren dik inişlerde hemen hiç tutunma gücüne sahip değildir. Kilitlemesi çok çabuk olur bu yüzden durma gücüne katkısı olmayacaktır.

### **Ters Eğimli Zeminlerde Viraj Alma:**



Normal inişler ve çıkışlar nispeten kolaydır. Hatta bir yol motoruyla bile. Ama yol dışı sürüşlerde dik bir inişte yolun bir tarafından diğer tarafına geçmek yâda dönüş yapmak tecrübe ister. En zoru da tırmanırken düşmeden dönüş yaparak inişe geçebilmektir. Ayak pedalları üzerinde ayakta durmak motoru dengede ve dik tutar. Bir kere motor çekime göre dik konumda ise motor kaymaya meyil eder ve aşağı doğru kayış başlar. Bu durum iniş tarafındaki ayağınızla o pedalla ağırlığınızı vererek önlenir. Bu aşağı doğru olarak uygulanan güç sonucunda lastiklerin yanal kayma hareketi tutunma sağlanarak engellenir.

### **Kumda Sürüş:**

Motor devrinizi 1000-1500 rpm aralığında tutunuz. Gazı kesmeyiniz. Lastik basınçlarını %75 oranında indiriniz. Bu durumda lastiklerin janttan atmaması için kroşçular jant kenarlarına tellerin girdiği taraftan dört ilave delik açarlar. Karşılıklı iki tane. Her biri birbirinden 90 derece açıda olacak şekilde ve buralara somunsuz, lastiğin iç tarafındaki takviyeli kısma biraz girecek şekilde kısa vidalar takarlar. Bu lastiğin jantta kalmasını sağlar.



Sürüş esnasında gevşek kuma motoru sert vurmuyunuz. Yavaşlayın ve gevşek bölüme geldiğinizde gaz açın. Rahat ve düzgün sürün, dirsekler açık ve motorun hareketlerine engel olmaya çalışmadan. Motor altınızda çok oynamaya başlarsa biraz daha gaz verin.

Eğer kum derinleşirse durmayın. Hareketi devam ettirmek çok önemlidir. Ayaklarınızla motoru iki yanından itmek zorunda kalsanız da hareketi devam ettirin. Hatta motordan atlayın ve yanında onunla koşun. Tüm bunlara rağmen saplanırsanız debriyajınızı zorlayarak motorunuzu gazla buradan çıkarmaya çalışmayın. Çukurları doldurun önce. Kum ayağınızla ezerek sıkılaştırın. Bu motorunuzun birkaç metre önünü kapsamalısınız. Motorunuzu kaldırın, çalıştırın ve binmeden hareket ettirin ve sonra üzerine atlayıp devam edin. Tüm bunların 180 kg üzeri ağır endurolarda ne kadar zordur siz tahmin edin. Çöl sürüşlerinde nadir olarak ciddi sonuçlar doğursa da düşmek sık rastlanan bir durumdur.

#### **Çamurlu çamursuz oluklar:**

1. Motorunuz ve siz oluklara gelmeden tam düz olarak girecek pozisyonda olunuz.
2. Pedallar üzerinde ayakta durun ve ağırlığınızı olabildiğince arka tarafa doğru kaydırın. Bu ön tarafın hafifleyerek çamura gömülmemesi içindir.
3. Ayaklarınız pedallarda olsun. Ayaklarınızı yere koymaya çalışmak yer çekim merkezini saptıracaktır. Ayrıca sert geçişler sırasında ayağınızı pedaldan kaldırmanız kendi bacağınızın üzerinden geçmenize sebep olabilir.
4. İleri bakın. İleri bakarsanız motorunuz olukları takip eder ama yere bakarsanız psikolojik olarak gerilirsiniz ve oluklarla savaşmaya başlarsınız. Buda sürüşü olmaması gereken oranlarda darbeli hale getirir.
5. Tüm sürüş boyunca gazlayın. Gaz kesmek vücut ağırlığınızı öne aktararak ön tekerin çamura saplanmasına sebep olabilecektir. Düzgün ve sürekli gazlamak sizi tüm engellerin üzerinden akıcı bir tarzda ötesine geçirecektir.

**Açıklama:** Güç bandı en yüksek torkun alındığı devirdir. Motordan motora değişir. Aşırı şartlar altında sürücüler gazı 2500-3000rpm devir aralığında tutarak hızı debriyaj ile ayarlama yolunu da tercih edebilirler.

#### **Kar zinciri:**



## KÖTÜ HAVA ŞARTLARINDA FARLARIN KULLANILIŞI

Uzunlarınızı serpintili hava şartlarında kullanmayınız.  
Havada ki yağmur, sis veya dumanın partiküllerini aydınlatarak görüşünüzü engeller.



Kısalar direk olarak önünüzü aydınlatır.



Engeller:

Yolda bir engelle karşılaşıldığında; hız kesin, kontra basın, güvenli alana kayın ve hattınızda kalın.

Engelden kontra ile kaçmanız mümkün olmayacaksa motoru düzgün zeminlerde sürdüğünüz şekilde engele doğru sürün ve engeli kafadan dik olarak karşılayın. Çarpışma anına kadar olabildiğince hız kesin(frenlemeyi ne kadar iyi yaparsanız darbe de o kadar hafif olacaktır). Hafifçe ayağa kalkıp ağırlığınızı biraz geriye verin.

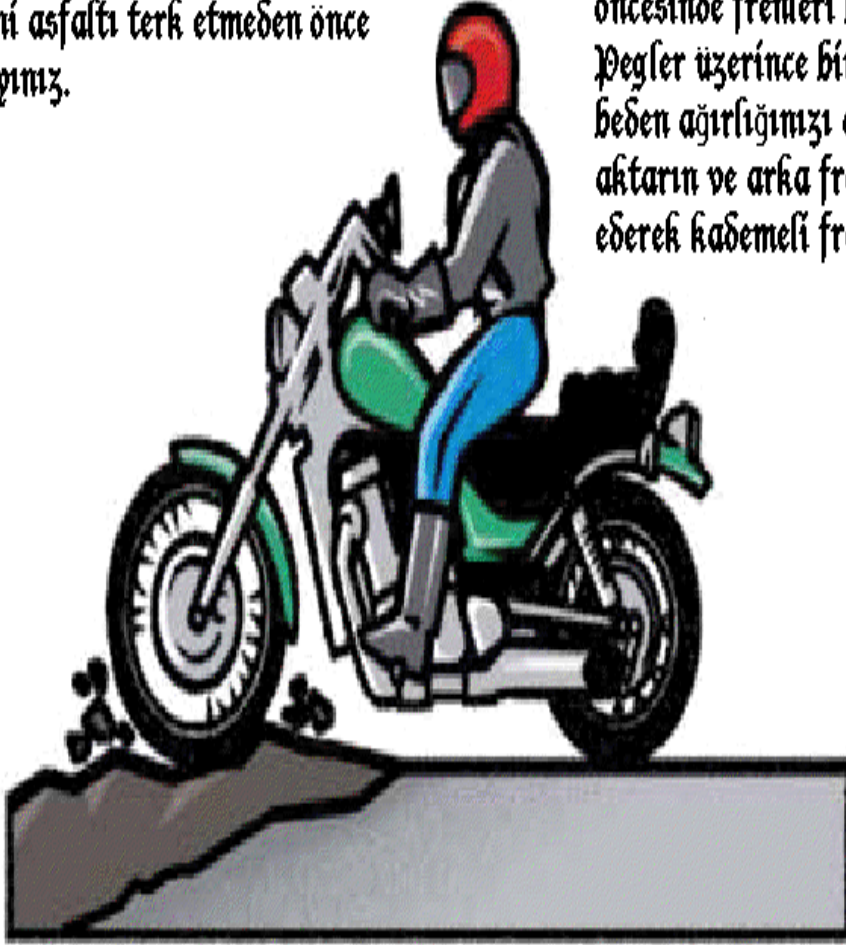
Ayağa kalkmak dizlerinizin amortisör görevi görerek darbeyi emmesi içindir ayrıca ağırlığının geri verilmesi de ön tekerde ki yükü hafifletmek içindir. Engelle temas da hafif gaz vermek ve yapabiliyorsanız gidon elciklerini yukarıya doğru çekmeye çalışmak yaralı olacaktır.

**Not:** Karşı yönden gelen araçların sürücülerinin gözlerini alacağından bu durumda da uzunlar kullanılmamalıdır.

# MICIR GİRİŞ

Yolu terk etme durumunda kalırsanız tüm frenleme/yavaşlama ve yönlendirme işlemlerini asfaltı terk etmeden önce tamamlayınız.

Asfaltı terk etmeden hemen öncesinde frenleri bırakınız. Pegler üzerinde biraz yükselin, beden ağırlığınızı arkaya aktarın ve arka freni tercih ederek kademeli fren yapınız.



## MICIR, KUM VE YAPRAK

Asfalt üzerinde ki micir, kum döküntüleri ölümcül olabilir. Bilhassa bol ve keskin dönemeçli dağ yollarında yol üzerinde döküntü olması ihtimali çok fazladır. Yolun yüksek tarafından yola rüzgâr, eğim vs. sebeplerle micir, taş dökülme olasılığı daima göz önünde bulundurulması gereken bir risk faktörüdür. Birde kış mevsimlerine geçerken son baharda bu riskin daha da arttığı bilinmelidir.

Az bir döküntü olursa kıvrıp etrafından dolanabilirsiniz. Tüm dönemece serpilmiş kum ya da micirle karşılaştığınızda eğer asfalt yeterince genişse motorun biraz kaymasına izin vermeniz gerekir. Burada püf noktası rahat olmak, fazla bir tepki göstermekten kaçınmak ve çıkış hattına doğru motoru yönlendirmeye devam etmektir. Motorlar sizi şaşırtacak derece dengeli vasıtalıdır ve genellikle de sizi çıkışa salimen ulaştıracaktır. Ancak burada

tüm dönüşü kaplamasa da eğer ufak bir tepe oluşturacak kadar derin bir döküntü alanı varsa o zaman problem büyür. Bundan salimen kurtuluş şanstır. Kurtuluşunuz tamamen süratinizin durabilecek ya da etrafın dolanabilecek seviyede olmasına bağlıdır. Burada yapılabilecek yine aynı davranışları uygulamak ancak arka tamamen koparsa o zaman motokros tekniklerindeki usulleri uygulamaya çalışmak ve arkanın aniden yolu tutmamasını ümit etmektir.

Burada en önemli kaza sebebi sürücünün yeterince yolun ilerisine bakmaması ve bu döküntüleri zamanında görmemesidir diyebiliriz. Belki faydası olur düşüncesiyle şunu da belirtelim ki döküntü üzerindeki 5cm lik bir kayma sürücüde metrelerce kayıyormuş gibi bir his uyandırır. Bu yüzden hemen paniklemeyiniz. Trafik işaretlerine dikkat etmek de en büyük önleyici etkenlerdendir. Birde bilinen dönemeçlerde ya da daha belki yarım saat evvel geçtiğiniz bir dönemeç sizi temizdir yanılışına düşürebilir. Temizdi ama hala temiz midir? Sorusu burada önemli bir diğer önleyici etkindir.

Mıcırdan çok daha tehlikeli bir döküntü malzemesi ise yapraklardır. Üst tabakanın kuru olması sizi yanıltmasın. Altı mutlaka ıslak ve kaygandır ve çok tehlikelidir. **Unutmayınız iyi eğitilmiş refleksler şanstır hızlıdır.**

## SIS VE SÜRÜŞ

Sıcak hava yükselirken nem tutar. Bu uzun yaz gecelerinde daha fazladır. Bu sebeple çabuk oluşur dağılması ise zaman alır.

Siste sürüş, bilhassa geceleri motosiklet sürüşünün en sıkıntılı anlarından biridir. Yol işaretlerini göremezsiniz hatta yol çizgileri dahi görünmez olur. Yön duygunuz kaybolur. Çok yavaş gitmekten başka çare yoktur.

Motosiklette kaskın içinden görmek başlıca problemlerimizden biridir. Siste kaskın vizörü görüşü daha da kısıtlar. Hatta hiç göremezsiniz. Bu yoğun yağmurdaki durumu andırır. Vizörün(camın) dışı su damlacıkları kaplanırken içi nefesinizden buğulanır. Bir bezle vizörü silmek genellikle çamuru, yağı iyice sıvamakla sonuçlanır. Vizör cilaları vardır. Dıştan kullanılması yardım eder ama içerden nefesinizi sürekli tutamazsınız. Tükürüğünüz işe yarar ama sonuç kesin değildir. Havalandırmalar ise alt süratlerde hep yetersiz kalır.

Sis ayrıca sizin üşümenize de sebep olur. Siste hava sıcaklığının düşmesine ilaveten sizi nemlendirmesi de üşümenizi çabuklaştırır. Bu sebeple yağmur giysilerinizi giymeniz faydalı olacaktır.

### Sisle nasıl baş edeceğiz?

Yola çıkmadan önce hava raporlarını dinleyin. Uyarılmış olmak hazır olmaktır. Sabahları yola çıkarken sis genellikle geç dağılır. Gün ortası görüş düzelir ama bu tip günlerin gece dönüşleri de sisli olur muhtemelen.

Lastik havalarınız tam olsun ve kumandalarla yumuşak olun. Nemden ıslanan kumandalar kayganlaşacaktır. Bu sebeple ani ve sert hareketlerden kaçınınız. Farlarınızın çalışıyor ve doğru şekilde ayarlı olması çok önemlidir ve camları temiz olmalıdır. Çok aşağıya ayarlıysa ileri görüş alamazsınız. Çok yukarıya ayarlıysa ışık sis içine girer ve kaybolur. Uzunlarınızı sis içinde kullanmayınız. Görüş alanınızı daraltır.

Yolun nereye gittiğine dair ipuçlarını takip etmeniz gerekir. Normal işaretler görünmez ve bu aslında sizin nerde olduğunuzu algılamaya bir engeldir. İyi bildiğiniz yollarda bile çevreye olan intibakınızı kaybedersiniz. Çok iyi bildiğiniz yol şartları, birçok defa geçtiğiniz yolların durumu dahi size sürpriz olmağa başlar. Bu durumda görebildiğiniz her şeyi ipucu olarak kullanınız.

Yansıtıcı gözler çok faydalıdır. Kedigözleri size birer işarettir. Işıқта yansiyarak size yön gösterir. Yol çizgileri düz ise bir yokuştasınız ya da bir dönemece yaklaşıyorsunuz demektir. Kesik çizgiler düzlükte olduğunuza işaret eder. Kırmızı renk geçilmemesi gereken taraftır. Beyaz hatları ayıran renktir. Kedigözlerine ve görebiliyorsanız yol çizgilerine dikkat ediniz. Mümkünse hattınızda güvenli pozisyonunuzu korurken gözlerinizle yolun kenar çizgisini değil orta çizgiyi takip etmeğe çalışın.

Siste diğer bir sorun arkanızdaki trafiğin durumudur. En ciddi tehlike arkanızdan gelir. Siz önünüzle ilgili olarak takip mesafenizi ayarlayıp kontrol altında tutabilirsiniz ama ya arkanızı.

Bu durumlarda aracınızda yansıtıcı plakaların olmasında fayda vardır. Siste araçlar kısıtlarını ve aracın altına doğru yerleştirilmiş sis lambalarını kullanacaklarından, sizin de bu yansıtıcıları olabildiğince motorunuzun aşağı kısımlarına takmanız yerinde olacaktır.

Siste yol tutumu zayıflar. Araçların teker izleri daha kurudur ve boyalı yol ayırım çizgileri, demir mazgal kapakları fren yaparken uzak durmanız noktalarıdır. Yumuşak lastikler kullanıyorsanız bu lastikler soğuk ve rutubetli yola doğru dürüst ısınmayacakları için tutunamayacaklardır.

Siste genellikle yapılan diğer bir hata çok yakın takiptir. Bu durumda takip ettiğiniz araç eğer yan yola sapsa



sizde saparsınız. Bu sebeple kendi sürüşünüzü yapın. Önünüzdeki aracın sürücüsününkini değil. Yine çok yakın takip, zemin ıslak, daha uzun durma mesafesi gerektirirken sizin bu mesafe gereksiniminizi olumsuz yönde değiştirmektedir. Ayrıca arkanızdan gelende aynı problemi yaşar.

Hızınızı düşürün. En önemli kural olan; **net görebildiğiniz alanda durabilecek hızda sürüş yapmak**, kuralını uygulayın. Güvenli bir takip mesafesinde ve pozisyonda olun.

İki türlü sis vardır: Birincisi alçak bulutların neden olduğu sis ki bu tepelerde sorun olur. İkinci sis türü soğuk havadan oluşan ve genellikle açık geçen bir günün sonunda düzlüklere çöken sis türüdür. Birde deniz kenarlarında kıyıya doğru esen rüzgârın denizin üzerinden aldığı soğuk ve nemli havayı kıyıya sis olarak taşımasıdır.

**İki tekerli araç olan motosiklette yoğun sisin, zemini göremediğimiz, bizler için yaratacağı en büyük sorun ise beynimizin altımızdaki zemine, yerin yüzeyine hangi açıda, dik mi, 20 derece mi vs durduğumuzu bilemez, algılayamaz duruma gelmesidir. Bu durum giderek dönüşlerde bize problem yaratmağa başlar.**

Yollarda yakalanan sis dışında sisli havalarda yola motosikletle çıkmaktan kaçınılmalıdır. Aniden bir sis tabakasına daldığınızda bu tabakanın kalınlığını bilmeniz mümkün değildir bu sebeple hem sis farlarını yakmanız ve ara sıra korna çalınması sis içinde diğer araçlar için bir uyarandır.

## MOTORKROS ÇALIŞMA TEKNİKLERİ



1. Doğru dönüş her şeyden çok ağırlık yerleştirmektir. Selede hafif yan oturun. Bu motorun dış tarafına ilave ağırlık koymaktır. Daha spesifik olarak dış pedala ki bu pedal motoru köşe içinde adeta kök saldırır.
2. Dış dirsek, resimde sol dirsek, yukarıda tutulur ve motoru kontrolde tutup yönlendirme kolu olarak kullanılır.
3. Başım dönüş çıkışına dönük çünkü olabildiğince ileri bakmak önemli çünkü beden ve motor başınızın hareketlerini takip eder.
4. Sol el debriyaj üzerinde, parmaklar elcik üzerinde güç gerektiğinde düzgünce kavrama yaptıracak şekilde hazır.
5. Sağ el gazı çeviriyor çünkü dönüşün bu noktasında gaz verilir.
6. İç ayak pedal dışında hafifçe yerden yukarıda, dengeye yardımcı ama mecbur kalmadıkça yere koymayın. .



Arka arkaya kasiler çok sıkı bir uğraş ve ustalık ister. Motoru üst viteslerde tutmanın yanı sıra ağırlığınızı geriye verin.

- 1)Ayakta durarak saldırı pozisyonunuzu muhafaza edin. Aynı zamanda kalçalarınız arka çamurluğun epey üstünde olsun.
- 2)Bunları yaparken motoru dizlerinizle çok sıkı tutun; bu motorun yanlara hareketleri sırasında kontrolün daha iyi yapılmasında sürücüye yardım edecektir.
- 3)Ağırlığınız ayak ayalarınızda olmalıdır, parmaklarınız yukarı bakacak şekilde olmalıdır ki bir yere takılması ve dizlerinizin kırık vaziyetteyken izdüşümleri ayak parmak uçlarınızın önüne geçemeyecek oranda olmalıdır.
- 4)Üst bedeninize gelince, omuzlar bir hizada elcıklar her türlü darbeye elinizden gitmeyecek kadar sıkı tutulu olacaktır.
- 5)Debriyajda sürekli bir parmağın tutulması zorunludur çünkü ritim tutturmak ve önü yukarıda tutmak için devamlı komut vermek durumundasınızdır.
- 6)Başınız yukarıda ve bakışlar ileride olmalıdır ki reaksiyon verebilmek için engelleri önceden görüp düzenleme yapabilesiniz.
- 7)Ön tekerin biraz havada tutulması, saplanmaları önleyecek ve engellere daha yumuşak vurmasını sağlayacaktır.

### DEBRİYAJ ÇALIŞMASI

Debriyajı ne kadar iyi kullandığınız motor kullanımında çok önemli bir unsurdur.

Merkezi pozisyonda dikilerek debriyaj, fren ve gaz kombinasyonunu kullanmayla başlayalım. Yürüme hızında küçük daireler içinde ayakta sürüş yapın. Bu esnada ayaklarınızı yere basmaktan kaçınınız. Bu çalışmada ustalaştığınızda daireleri küçültün ve daha küçültün. Ta ki gidon tam dönük duruma gelinceye kadar. Buradan tam dönük gidonla sekiz çizme çalışmasına geçin. Yürüme hızında olabildiğince sabit kalmanız gereklidir. Bu debriyajdan maksimum faydalanmanızı sağlar.

Küçük bir çukur yada 30 cm lik bir yükselti bulun. Üzerinde rahatlıkla geçebileceğiniz bir şey olsun. Önce bu engelle normal yolla mücadele edin sonra engele yaklaşırken vitesi yükseltin. Tam yaklaştığınızda debriyajı seri

olarak ama düzgün bir şekilde bırakın ve önü yeterince kaldıracak kadar gazı açın. Ustalaşınca da tersini yapın. Engele birinci vites de yavaş yaklaşın ve durma hızına yakın bir noktada debriyajı hızla bırakarak önü kaldırın.

Diğer bir debriyaj kontrolü çalışması da arka fren kullanılarak arkanın kaydırılması ve 90 derece dönüş yapılmasıdır. Bir işaret seçin ve o işarete kadar birinci vitede sürün, ağırlığınız tam ortada ayaktasınız, işarete ulaştınca debriyajı çekin ve 90 derecelik dönüşü gerçekleştirmek için arka freni kilitleyin. Motorun burnu istediğiniz hedefe dönünce debriyajı bırakın ve ayaklarınızı yere basmadan sürüşe devam edin. Debriyajı düzgün bir şekilde bırakmak önemlidir. Birden elciği salıvermeyin. Buna daha bir renk katmak istiyorsanız kaymadan sonra tekere kaldırın. Motorun anlık durma noktasına gelişine izin verin ve ön tekeri çekin. Bu traksiyon duygunuzu da geliştirecek bir çalışmadır. Aynı zamanda debriyaj ve gazı kullanma beceriniz ve dengeğiniz geliştirecektir.

Daha ileri bir çalışma tekniği de düşük süratlerde teker yapmaktır. Yürüyüş hızında sürüş yaparken gaz ve debriyajı iyi kullanarak tekere kalkın ve motor denge noktasına ulaştığında arka freni kullanarak önü yere indirin. Bu yüzden sağ ayağınız daima arka fren pedalı üzerinde olmalıdır.

## **DÖNÜŞLERDE BACAĞIN KULLANILMASININ AMACI VE KURALLARI**

İç taraftaki bacağın ileri çıkarılmasının amacı vücut ağırlığının öne aktarılması içindir. Bacak dönüş istikametini gösterir pozisyondayken sürücünün sele üzerindeki kalça pozisyonunu da gerekli yönde şekillendirir.

Kural 1: Bacağınızı direk olarak ileri doğru uzatınız. Bacağınızı motorunuzun merkezi hattına olabildiğince yakın tutunuz. Yana doğru açmayınız. Fazla yana doğru açmanız bacağınızın bir anda geri atılmasına sebep olabilir.

Kural 2: Ayağınızla yere dokunmayınız. Eğer ayağınız yere çarparsa bacağınızın motoru dengeleme etkisi ortadan kalkarak motoru uçayakla dengelenen bir araç durumuna sokar. Motorun denge merkezini değiştirir.

Kural 3: Bacağınız takoz değildir. Daha çok ip cambazlarının elindeki uzun sırtığın görevini yapmaktadır. Hiçbir şekilde ayağınıza yer üzerinde kayma yaptırılmamalıdır. Kaza ile yere çarparsa derhal kaldırarak yerden 10 cm yukarıda olacak şekilde tutunuz.

Kural 4: Diz eklemimiz tam açılmış durumda olmasın. Mutlaka biraz kırık vaziyette tutulmalıdır. Bu yerden bir darbe gelirse emebilmesi içindir. Ayrıca düşmeniz durumunda derhal bacağınızı geri çekebilmeniz için size gerekli esnekliği sağlayacaktır.

Kural 5: Dönüş biter bitmez uzattığınız bacağınızı derhal geri çekerek pedalın üzerin koyun. Geriye salınmasına yada herhangi bir sallanmaya izin vermeyiniz.

Kural 6: Dışa açtığınız bacağınızın motorunuzun arkasına çekilmesine asla izin vermeyiniz. Eğer bu bacağınızın motorun arkasına doğru çekiliyorsa kendi bacağınızın üzerinden geçme riski vardır. Yada bileğinizi burkabilir veya arka aks bağlantı somunun olduğu yere çarpması sonucu kötü zedeleyebilirsiniz.

Kural 7: Bacağınız ileri doğru açıkken motor kaymaya başlarsa iki seçeneğiniz vardır.

Seçenek 1) Bacağınızı derhal geri alıp ayağınızı pedalın üzerine çekin ve motorun kaymasına fren ve gaz kontrolüyle engel olmaya ve düzeltmeye çalışın.

Seçenek 2) Ayağınızı bir anlık motosikletle doğru açıda motoru doğrultacak bir ivme sağlamak için yere vurarak motoru düzeltmeye çalışınız. Asla kayma durumunda bacağınızı uzatılmış vaziyette tutmayınız çünkü gidon elcikleri baldırlarınızın üstünü diziniz dayanak noktası olmak kaydıyla levye gibi bastıracaktır ki bu çok acı verir.

## **FREN YAPMANIN İPUÇLARI**

Kros sporunda fren yapmanın 10 adet ipucu vardır.

İpucu 1: Çok erken fren yapamayınız. Daha derine dalmak bir yarışçının rakibini dönüşlerde geçmesinin tek yoludur. Dönüşlerde açık almak zaman kaybıdır. (Bilhassa her lap 10 ve üstü dönüş içeriyorsa).

İpucu 2: Fren işaretleri kullanınız. Pist yarışçıları viraja yönlendiren işaretleri sayarlar. Bir pist yarışçısı, yada yol yarışçısı(trafiğe kapatılmış yollardaki resmi yarışlardan bahsediyoruz) 3., 2., yada 1. işretilerinde fren uygulaması yapmayı seçebilir. Motor krosçuların bu şekilde frenleme yapma işaretleri yoktur ama onlarda bir saman balyasını, bir kayayı, bir pet şişesini yada bayrakçıyı işaret olarak seçmemeleri için bir neden yoktur. İşaretinizi bir kere seçtiğinizde aynı işareti her tur (lap) için kullanınız. Birçok sürücü yarış ilerledikçe daha erken frenleme yapma davranışı içine girer.

İpucu 3: Fren kullanmaya karar verdiğinizde sert fren yapınız, kedi ile oynar gibi davranmayınız. Fren yapmanız gerektiğine karar verdiğinizde frenleri sıkı kullanınız.



İpucu 4: Motor dik durumdayken fren yapınız. Motor hala düz hatta gidiyorken frenleme işleminizin büyük bölümünü yapınız. Dik durumdaki motor lastiklerin en fazla yerle temas ettiği durumu verdiği için bu durumda tekerlerin kilitlenmesine, kaymaya ve sert zemine yatık vaziyete göre daha bir dirençlidir.

İpucu 5: Ön freninize güvenin. Duruş gücünün teknik olarak %70 i ön frenden gelir. Arka fren ise büyük oranda yönsel kontrolü sağlar. Birde arkayı kaydırmada kullanılır. Acil durmanız gerekince ön freni kullanın. Ama ön tekeri yumuşak zemine gömmemeye dikkat ederek.

İpucu 6: Kum, çamur ve tepeler daha az frenleme ister. Yukarı çıkışlarda gaz kesmek yeterli olabilir. Çünkü yerçekimi motorun momentumuna(ivmesine) karşı çalışmaktadır. Aynı dinamikte kum ve çamurda sürtünmenin yardımıyla daha az frenle duruş imkanı verir.

İpucu 7: Ters eğimli tepeler ve virajlar frenlere çok hafif dokunuş gerektirir. Ters eğimli bir virajda sıkı bir fren ve elbisenizin deseni değişir. Asfalt desenine benzer.

İpucu 8: Elcikleri kendi vücut yapınıza ve sizin fren yapma tarzınıza uygun olacak şekilde ayarlayınız. Ön fren elciğindeki boşluk minimum olmalıdır. Parmaklarınızın(genellikle tek parmak kullanılır) ilk ekleminin bükülmesi ile uygulama başlamalı ve ikinci ekleminin bükülmesi gerçekleştiğinde frenler kilitlenmiş olmalıdır.

İpucu 9: Debriyajı çekmeye hazırlıklı olun. Eğer önünüzdeki yarışçıyı gelecek virajda sollamak niyetindeyseniz bilhassa 125cc ler de yada 4 zamanlılarda debriyajı çekmeniz gerekecektir. Debriyajı çekmeniz size motoru bayılmadan ön ve arka freni maksimum kullanma imkânı verir.

İpucu 10: Fren yaparak kaydırmada ustalaşın. Arka freni kilitleyerek virajlarda motorun arkasını kaydırmak eş zamanlı iki işlemi birden yapar. Arka teker kayarken ön fren motorun önünü apekse sabitlemekte kullanılır. Arka frenin kilitlenmesi ile kaymak özde dönüşün içindeki apeksin etrafında kaymaktır ve yeni hattınıza döndüğünüzde gazlayıp yolunuza devam edersiniz. Bu teknik bilhassa firkete-saç örgüsü(hairpin) virajlarda, yokuş yukarı dönüşlerde ve sertleşmiş toprak zeminlerde çok etkilidir.

Uyarı: Bu tip çalışmalar kros tip motorlarla, tam donanımlı, ayakta ve arazide ve kontrol altında yapılır.

## **TOPLU SÜRÜŞ KURALLARI VE YOLCU (ARTÇI) ALMAK**

### **GRUP SÜRÜCÜLERİNİN VE LİDERLERİNİN SORUMLULUKLARI**

Bu yazının amacı: Herkesin güvenli bir şekilde birlikte sürüş yapabilmesi ve sağ salim evine dönebilmesine yardımcı olabilmektir. Kimsenin özgürlüğünü kısıtlamak değildir. Genel bir bilgilendirmedir ve karşılaşılabileceğiniz her duruma bir açıklama getirmez. Bu yüzden herkesin bu yazıyı okumasını ve kendi yargılamaları ışığında uygulamasını tavsiye ederim. Unutmayın kendi güvenliğinizden öncelikle kendiniz sorumlusunuz bu yüzden yetenekleriniz, bilginiz ve motorunuzun kapasitesi oranında sürüş yapınız.

#### **Sürücülerin sorumlulukları:**

Gruptaki herkesin, gurup dışındaki herkesin, civardaki diğer yayalar ve araçların güvenliğini ve mal varlığını gözetmekle sorumlusunuz. Bu yüzden ana hatlara ve hedeflere dikkat ediniz.

Her durumda liderin talimatlarına uyunuz. Tek istisna bu talimatların sürücüyü yâda herhangi bir bireyi tehlikeli bir duruma sokmasıdır.

Motosiklet ve diğer sürüş donanımlarını güvenli sürüşe uygun durumda hazır tutunuz.

Farlar açık sürüş yapınız.

Önce güvenlik tavrı ile sürüş yapınız. Tüm bireylerin, guruptan olsun olmasın, güvenliği evrensel bir önemdedir.

Hem sürücünün hem de artçısının(yolcusunun) kask takmaları gerekir.

Alkollü sürüş kesinlikle yapılmamalıdır.

Hedefe varmadan ayrılacaklar varsa bu durumun önceden gurup liderine bildirilmiş olması gereklidir.

#### **Toplanma yeri ve hareket zamanı:**

Belirtilen toplanış mahallinde yakıtlar dolu olarak ve önceden bulununuz. Hareketten evvel durulacak yerler, ikmal noktaları, gidilecek yol hakkında guruba temel işlemler ve biçimler hakkında bir bilgi verilir, hatırlatmalar yapılır. Tüm üyeler önceden belirlenmiş hareket zamanında grubun hareket etmesini engelleyecek davranışları sergilemekten kesinlikle kaçınılmalıdır.

#### **Sürüş biçimlenmesi ve bireysel pozisyonlar:**

Standart iyi hava şartlarında fermuar düzeni uygulanır. Öndeki motorla aranızda 2 saniye çaprazınızdaki motor ile aranızda 1 saniye mesafe bırakılır.

Lider gurubun başında olmalıdır ve gidiş hattının merkezinin solunda sürüş yapacaktır. Gurup artçısı formasyonun arkasında olur.

Yeni üyeler, misafirler ve tecrübesi az sürücüler gurubun ön tarafında liderin hemen arkasına yerleştirilir.

Her sürücü bir sonraki hedefe varıncaya kadar başlangıç pozisyonunu muhafaza eder. Bu sürücülerin önlerindeki ve arkalarındaki sürücülerin sürüş alışkanlıkları ve davranış biçimlerini tanımalarına yarar. Bilhassa yeni tecrübesiz sürücüler için bu çok yararlıdır.

Bazı şartlar oluştuğunda lider gurubun tek sıra formasyonuna geçmesini talimatını verebilir. Sinyal sol kolun tek parmak açık yukarıya kaldırılıp tutulmasıdır. Bu işareti gördüğünüzde önünüzdeki sürücüden güvenli bir mesafe geri kalarak tek sıraya girin. Soldaki sürücüler sağ sıradakilerin önüne girerler.

Eğer gurup çok kalabalıksa küçük guruplara ayrılmak daha güvenlidir. Oluşan gurupların sayısı kadar yeni lider ve gurup artçısı oluşturulması gerektir.

Üç tekerlekli motorlar daima gurubun arkasına yerleştirilir ve sürekli tek sıra olarak sürüş yapmalıdırlar.

Yolculu motorlar fermuar düzeni sürüşte sağ tarafta toplanmalıdırlar.

#### **Hız, aralar ve mesafeler:**

Lider bir sürat oluşturup bunu muhafaza etme işlevini sağlayacaktır. Bu sürat tecrübesiz sürücülerinde uygulayabilecekleri bir seviyede olmalıdır. Ayrıca çevre şartları, izin verilen hız limitleri ve güvenli sürüş pratikleriyle uyumlu olmalıdır. Lider arkasındaki gurubun formasyonunun durumunu aynalarından sürekli kontrol etmelidir.

Liderler başlarında tecrübeli bir başka lider ve gurup artçısı olmak kaydıyla tecrübesizleri ayrı gurup biçiminde ayırabilirler.

Tüm sürücüler arkadaki sürücülerin düzensiz hızlara girmesini düzenlemek üzere aynı hızı tutturmaya gayret göstermelidirler.

Tüm sürücüler liderle ve diğer sürücülerle aralarındaki uygun güvenli mesafe ve hat pozisyonlarını mevcut yol, trafik ve hava şartları ile uyumlu olabilmek için muhafaza edeceklerdir.

#### **Asgari güvenli takip mesafesi:**

Gurup içinde 2 saniye öndeki sürücüden ve 1 saniye çaprazdaki sürücüden aynı noktadan gecikmeli geçiş. Tek sıra biçiminde direk öndeki sürücüden asgari 2 saniye gecikmeli geçiş. Sürücüler arasındaki aralar fazla açılırsa buraya diğer araçlar girip gurubu ayırabilir bu da liderin görevini engelleyecektir.

Sürücüler arası bırakılacak aralar hız ve yol şartlarıncı belirlenmelidir. Sürüşe başlamadan önce her yol için bu mesafeler belirlenmelidir. Ne kadar hızlı artırırsanız mesafeleri de o kadar büyütmenizdir. Tüm guruptaki ara mesafeler aynı tutulmalıdır.

Liderin hemen önündeki araçlarla lider arasındaki mesafe kesinlikle asgari 3 saniye gecikmeliden az olmamalıdır. Gurubun önüne bir araç geçtiğinde bu ayarlamayı yeniden yaptığınızdan emin olunuz. Bu gecikme süreleri asgari süreler olup tam durma mesafeleri değildir.

### **Güvenli hat pozisyonları:**

Hattın merkezinin solu ve sağdır. Bu sürücüyü ortada biriken yağ lekelerinden uzak tutarken fermuar düzeninin oluşmasına doğru aralarla gerekli hat şeklinin sağlanmasıyla da olanak sağlayacaktır.

### **Trafik hatları:**

#### **Lider gurubu şu durumlarda tek sıraya sokar:**

Trafik akış sürati gurup sürati ile aynı tempoda ise bu durumda hat değiştirmek beklenmeyen bir tehlike oluştuğunda yâda trafik sizden daha yavaşladığında yapılır. İki gidiş iki geliş otopanlarda gurup yavaş hatta ise ve fermuar düzeninde giderek hızlı akan trafiğin soldan geçişine, sağdaki yavaş akan trafiği sollama durumunda değilse izin verir. Üç veya daha fazla gidiş ve aynı sayıda geliş hatlı otopanlarda soldan ikinci yavaş hatta fermuar düzeninde gidilerek sağ yandan giriş çıkışlara boş bir hat bırakılmış olur ve soldan geçişlere izin verilir. Hatlar soldan sağa sayılır. En sol hat en hızlı hat yâda sollama hattıdır ve bir numaralı hat olarak sayılır. Buradan sağa doğru en sağdaki en yavaş hatta doğru hatlar numaralandırılır.

#### **Hat değiştirmek ve sollamak:**

Tek yönlü otopanlarda fermuar düzeni normal olarak muhafaza edilir.

Lider pozisyonunu muhafaza ederek hat değişimi için işaret verecektir.

Tüm sürücüler pozisyonlarını muhafaza ederek işareti arkalarına iletirler.

Grup artçısı ilk güvenli pozisyonda hat değiştirerek liderin hattın açık ve korunduğunu görmesini sağlayacaktır. Lider grup artçısını aynasından kontrol ederek hat değiştirdiğinden haberdar olmalıdır. Grup artçısı formasyonun arkasında herhangi bir araba olmadığından emin olmak için başı ile omuz üzerinden arkasını kontrol eder.

Formasyon liderin beni takip edin tavrı üzerine değiştirilir. Lider el işareti verir, ilk olarak kendisi değiştirir ve gurup sürücülerini önden arkaya doğru sırayla hat değiştirirler. Grup artçısı dışında liderden önce kimse hat değiştirmemelidir. Hat değiştirirken omuz üzerinden başınızla bakarak arka kontrol mutlaka herkes tarafından yapılmalıdır. Uygun, güvenli aralar muhafaza edilmelidir. Trafik müsait olduğu zamanlarda lider sinyal verip hat değiştirme yapabilir.

Tüm gurubun sollamayı tamamlayamayacağı veya hat değiştirmeyi bitiremeyeceği durumlar olabilir. Bu durumda lider dönüş işareti verir. Gruba tek parmağı yukarıda olacak şekilde sol kolunu kaldırarak işaret verir. Bu grup olarak hat değiştirmenin mümkün olmayacağı anlamını taşır. Bu durumda güvenli olunca lider işaret vererek hat değiştirir ve takiben diğer sürücüler de başlarıyla kontrol etikten sonra işaret vererek güvenliyse hat değiştirmeyi yaparlar. Grup dağılırsa mümkün olan en uygun yerde tekrar kurulmalıdır.

Çift yönlü yollarda sollama işlemi tek sıralı biçimlenim halinde yapılmalıdır. Lider bir aracı geçtikten sonra düzenli bir sürati muhafaza ederek geriden sollama yapan sürücülere yeterli boş alanı bırakmalıdır. Tüm geçişlerde herkes kendisinin güvenliği için omuz üzerinden başla kontrol bakışı işlemini kendisi mutlaka yapmalıdır.

Grupa dağılma olduğu zaman tekrar birleşim için gerekeni yapın. Aynı yerinizi alın. Ancak bunu yaparken kara hız rekorunu kırmaya kalkmayın. Lider durumun farkındadır ve sollama tamamlandığında kopanların toplanabilmesi için gerekli ayarlamayı yapacaktır.

### **Yakıt, yiyecek, ihtiyaç ve dinlenme molaları:**

Harekettten önce bu tip şeyler kararlaştırılmış olmalıdır. Seyahat boyunca değişen şartlara göre önceden kararlaştırılan şekliyle plana sadık kalınmaya mümkün olduğunca çalışılmalıdır.

Plandan sapmalar değişen hava, trafik, sürücülerin yorulması, beklenmeyen olaylar yüzünden gerekebilir.

Yakıt duruşları 15 dakika ile sınırlı olmalıdır. Paralı geçişler için gişelere gelmeden önce bozuk paralar hazır edilmelidir. Lider tek sürücülere, gişelerde artçılı sürücülerde artçının yapacağı işi yapmak üzere gişede duracak ve gişeden ilk geçenin geçici olarak liderlik yapmasına izin verecektir. Gişe geçişlerinde ortadan gitmeyiniz. Çok kaygan olurlar.

#### **Plan dışı ve acil durmalar:**

Planlananın dışında durmalar grupta karışıklıklara bu karışıklıklarda kazalara sebep olabilir. Lider durma gerektiği konusunda bilgilendirilmeli ki grubu bir biçimlenim içinde ilk güvenli yerde durdurabilsin.

Problemi olan bir sürücü lidere, görevliye yâda artçıya en kısa zamanda durumu bildirmelidir. Haber verilince lider ilk güvenli yerde grubu durduracaktır. Eğer hemen durmak zorunda ise sadece artçı yâda tayin edilmiş biçimlenme mekanik eri duran sürücüye eşlik edecektir. Bu mekanik erlerin grubun arkasında olması gereklidir. Lidere durum bildirildiğinde güvenli ilk yere grubu çekerek durduracaktır.

Başka sürücünün donanımlarının da problem olduğunu gören diğer bir sürücü durumu problem yaşayan sürücüye bildirecektir. Lidere bildirilecek o da ilk güvenli yerde grubu durduracaktır.

Lider güvenli yer seçerken tecrübesini ve sağduyusunu kullanarak tehlike arz edebilecek kırık camlar, çöp, kum, mıcır olan yâda taze asfaltlı yerlerden uzak duracaktır.

#### **Trafik ışıkları ve işaretleri:**

Kırmızı ışık hattında fermuar düzeninde kalmayıp sürücüler kırmızı ışığı gördüklerinde çiftli sıra oluşturmak için sağındaki yâda solundaki motorun yanına çekmelidirler. Fermuar şeklinde kalınmamalıdır. Işık değişince bir defada ikişerli gruplar olarak hareket edip kavşağı geçince tekrar fermuar düzenine geçilmelidir.

Grup dur işareti ile karşılaştığında gene yan yana ikili sıra oluşturulmalı, fermuar düzeninde kalınmamalı ve durduktan sonra kalkış ikili grupların sırayla eş zamanlı hareketleri olarak gerçekleştirilmelidir. Kavşak geçildikten sonra fermuar düzenine tekrar geçilmelidir.

Bu ikişerli eş zamanlı geçiş düz yâda dönüşlü kavşaklarda aynıdır değişmez.

#### **Kazalar:**

Bir kaza mahalline gelindiğinde yâda grupta bir kaza oluşursa lider grubu durduracaktır. Gerekli güvenli şekiller içinde ve gerekiyorsa grup dağılarak güvenli alanlarda park edecektir.

Grup üyeleri ihtiyacı olanlara yardım ederken aşağıdaki işlemleri yapabilirler ancak bunlarla sınırlı değildirler.

**. Trafığın yönünü değiştirmek, yavaşlatmak yâda durdurmak. Güvenli yöntem ve araçlar kullanılmalıdır.**

**Gerekirse işaret fişekleri kullanmak.**

**. İlgili yaralıları rahatlatıp yardım etmek.**

**. Polis tahkikatı için kaza mahallini muhafaza edip düzeni sağlamak.**

**. Mümkünse fotoğraf çekmek.**

**. Mümkünse ruhsat ve ehliyetleri toplamak. (Bu Türkiye de kanunsuz sayılabilir.)**

**. Şahitlerin isim ve adreslerini almak.**

**. Otoriteler gelinceye kadar kontrolü sağlamaya çalışmak.**

**Güvenlik donanımları:**

Tüm bireyler hareket noktasına sağlam, sürüş için yeterli bakımda, yakıt deposu dolu bir motorla ve hareket saatinden ½ saat önce gelmiş olacaklar.

Tüm sürücüler hava şartlarına ve sürüş güvenlik şartlarına uygun giyinmiş olacaklar.

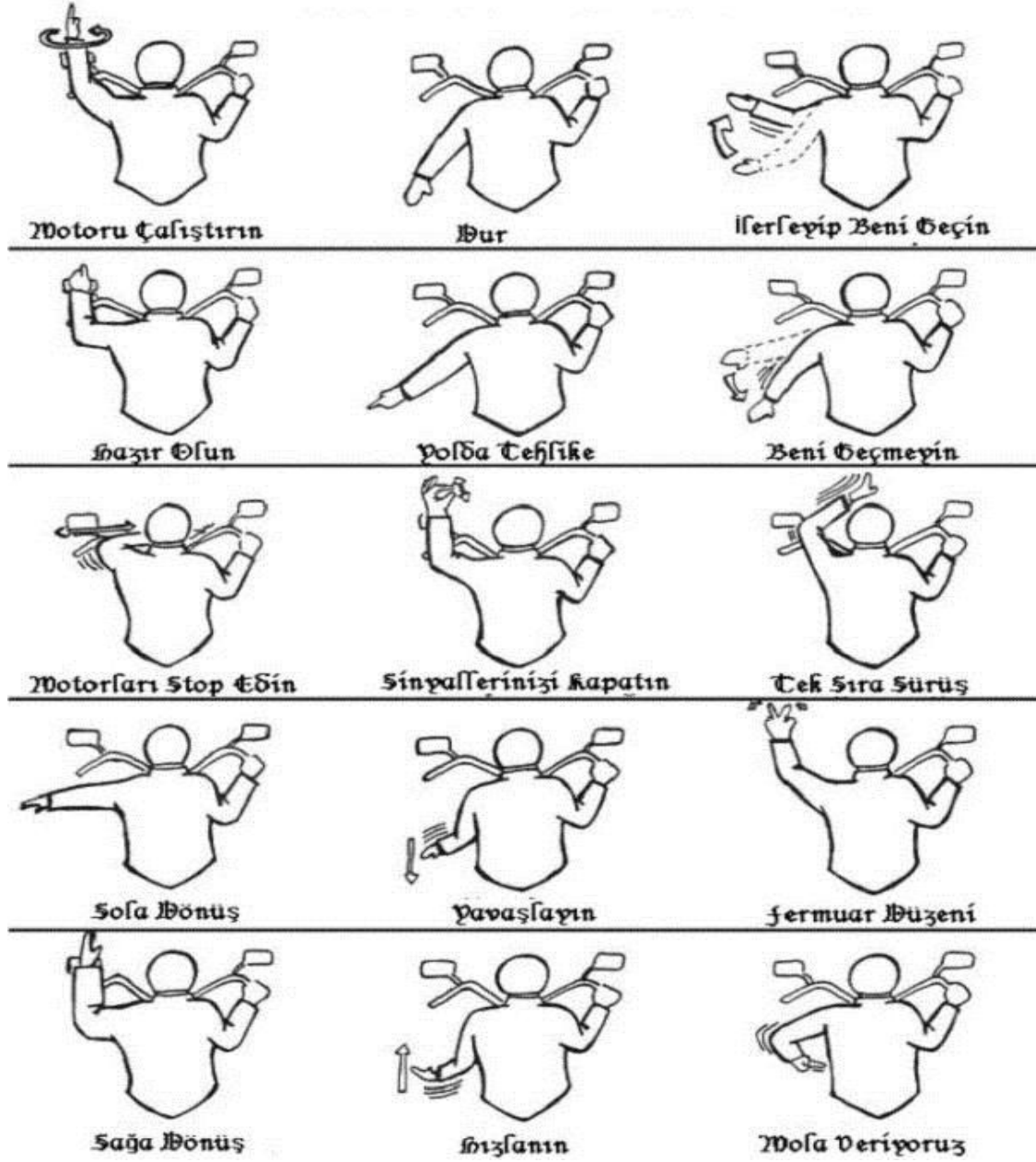
Yeterli araç gereç, gerekirse başkaları içinde fazladan getirilecektir.

İlk yardım malzemesi getirilecektir.

Lider ve grup artçısı herkesin yol haritası, cep telefonu ve ilk yardım çantası taşıdığından emin olacaklardır.

Telefon numaraları alınacak ve haritalarda yollar işaretlenmiş olacaktır.

**Uyarı.** Virajlı dağ yollarında çift sıra halinde sürüşler terk edilerek her bir motor arasında minimum iki saniye kuralına riayet edilerek tek sıra halinde sürüşe geçilmelidir.



## **YOLCULU SÜRÜŞ PRENSİPLERİ**

### **Sürücünün bilmesi gerekenler:**

Yolcu ikinci bir sürücü gibi düşünülmelidir.

Yolcunun davranışları motorun hareketlerini etkileyerek sürüş karakterini değiştirir. Bağımsız ekstra bir ağırlık olması bunun sebebidir.

Yolcu ani duruşlarda öne doğru hareket ederek kaskların çarpışmasına sebep olduğu gibi sürücünün kollarına da ekstra ağırlık bindirir.

Yolcunu getirdiği ekstra yük kalkışta daha fazla gaz ve debriyaj mahareti gerektirir.

Fren işlemi etkilenebilir. Daha önceden ve daha fazla basınç uygulamasıyla fren yapmak gerekir.

Arka teker üzerindeki ekstra ağırlık bilhassa ani duruşlarda durma gücü üzerinde arka frenin etkisini artırır. Yokuş aşağı sürüşlerde frenleme mesafesini uzatır. Ekstra ağırlık dönüşlerde ekstra dikkat gerektirir. Dönüş açıklıkları etkilenebilir. Sollamak için daha fazla bir zaman ve mesafe gerekir. Bilhassa yan rüzgârların etkisi daha belirgin olur.

#### **Motorun durumu:**

Yolculu sürüşe uygun, buna göre üretilmiş tipte bir motor olmalıdır. Lastik havaları motor el kitabına bakılarak yolculu sürüşe göre basılmalıdır. Süspansiyon ayarları yolculu sürüşe göre ayarlanmalıdır. Aynalar yolculu sürüşe göre ayarlanmalıdır. Tüm bunlar motor el kitapçığına göre yapılırken yine bu kitapçığa göre verilen motor azami yük taşıma kapasitesi aşılmamalıdır.

#### **Yolcunun bilmesi gerekenler:**

Yolcu boyunun ayakları pedallara basacak kadar uzun ve yaşının bu işin sorumluluğunu kaldırabilecek seviyede olmalıdır.

Yolcuda koruyucu donanımlar giymiş olmalıdır.

Yolcunun da hareketlerinin sürüşü etkileyeceğini ve nasıl davranması gerektiğini bilmesi gereklidir.

#### **Bu kurallar:**

- Sürücünün belinden tutununuz. Varsa yolcu motor tutanaklarından tutununuz.
- Ayaklarınızı daima pedallar üzerinde basılı tutunuz. Motor durduğu zamanda bile.
- El ve ayaklarınızı sıcak ve hareketli parçalardan uzak tutunuz.
- Dönüşlerde sürücünün omuz üzerinden dönüş yönüne bakınız.
- Geriye yâda ani dönüşler yapmayınız. Bacaklarınızla motoru tutarken sağa sola ivmeler vermeyiniz.
- Bir engel üzerinden geçilirken pedallar üzerinde bacaklarınız kırık vaziyette hafif yükselerek darbenin bedeninize etkisini azaltınız.
- Sürücüye abanmadan, mümkün olduğunca ona yakın oturunuz.

#### **Genel güvenlik kuralları:**

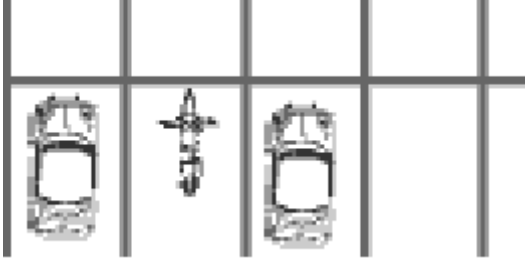
Yolcu taşıyabilecek tecrübeye değilseniz (asgari iki yıl) yolcu taşımayınız. Tecrübeniz yeterli ise ama ilk defa yolculu sürüş yapacaksanız önceden yolcu ile birlikte düşük süratlerde trafığe kapalı uygun bir alanda alıştırmalar yapınız yâda bunun eğitimini alınız. Daima "Araştır", "Tahmin et" ve "Uygula" işlemini uygulayınız. Yolcunun sürate ve yatışlara alışması için kendisine zaman tanıyınız. Sollarken kendinize daha geniş zaman tanıyınız. Ani geçişlere kalkışmayınız. Mesafe yeterince uzun olsun. Rüzgâra karşı hazır olunuz. Aşırı hızlardan ve yatış açılarından sakınınuz. Yolcu binmeden motoru çalıştırınız. Yan ayağı kaldırıp motoru tam desteğe alınca, ön fren sıkılı ayakta iki ayağınızla sağlam bir şekilde yere basılı olarak ve motoru bacaklarınızın arasında sıkıca tutulu bir vaziyette iken yolcuya binin komutunu veriniz. Yolcu binince kask çarpışmalarına hazırlıklı olunuz. Tam durup motoru desteğe aldıktan sonra kendisine vereceğiniz inin komutunu almadan yolcunun inmeye kalkmaması gerektiğini, ayakları pedallarda basılı beklemesi gerektiğini kendisine bildiriniz.

#### **YOLCULU SÜRÜŞLERDE FRENLEME**

Motosiklettteki ekstra ağırlık yolcu olsun, yük olsun motorun atıl kütlelerini ağırlaştırdığı oranda hareket yönü doğrultusunda dengelenmesi gereken bir ekstra hareket enerjisi verecektir. Daha da önemli olarak ilave ağırlık arka tekerin yere tutunma gücünü artıracaktır ve ön arka ağırlık oranının değişimi de değişik frenleme tekniği uygulanmasını gerektirecektir. Tıpkı iniş yâda çıkışlarda değişik frenleme tekniklerinin uygulanması gibi. Yolcunun ağırlığı genellikle yüksektir ve motora hareket yönünde daha fazla ileri hareket enerjisi verecektir. Sıkı ön fren hala mümkündür ancak yolculu durumda arka frenin daha sıkı kullanımı gerekir. Burada ölçü yolcunun frenleme esnasında ne kadar ağırlığını sürücüye aktaracağıdır. Artçı ani duruşun farkında olmayabilir çünkü artçı ileriye sürücü gibi göremez ve sürücü sert fren yaptığında yolcu sürücünün sırtına abanır. Daha doğrusu motor sürücüyü geriye, yolcuya doğru iter. Bu noktada sürücü yolcunun atıl kütleleri tarafından tankın üzerine doğru itilir. Sürücü burada motorun kontrolünü kaybetmemek için frenleri gevşetmek durumundadır. Tur tipi bir motorda yolcuda varsa ağırlık 600kg a kadar çıkabilir. Arka/ön ağırlık dengesi belki 60/40 olabilir. Frenlemenin başlangıcında arka frenleme 350kg ve ön 250kg gücünde olabilir. Ama frenleme mevcut yer tutunma gücünün mesela %80 nine

yükseldikçe frenleme güçleri arka/ön 130/350 civarında olabilir. Bu yüzden arka fren yolculu sürüşlerde toplam frenleme üzerinde olumlu katkı yapar. Yağışlı havalarda da olumlu etkisi vardır. Yokuş inişlerde bu durumun yolcunun atıl kütle etkisinin çok fazla olmasından dolayı fazla avantaja döndürülmesi fiilen mümkün olamaz. ABS sistemlerde ise sistem birleşik yâda ayrıda olsa fiilde bir avantajı olmaz. Sadece daha sert fren yapılabilir.

### YANLIŞ PARK EDİŞ

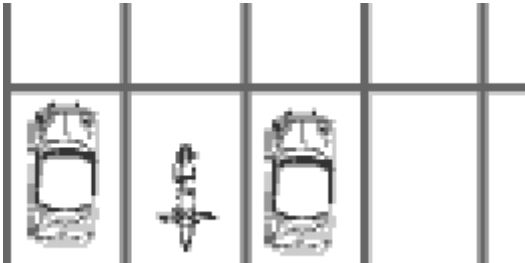


Bu şekilde park etmek yanlıştır. Esasen dar bir vasıta olmanın avantajını kullanmıyorsunuz demektir.



Aceleyle gelen bir araç sizi görmeyip hızla buraya girmeğe çalışırken motoru gördüğünde çok geç olabilir. Yani boyası bile çizilse kötü olur. Değil mi?

### DOĞRU PARK EDİŞ



Doğru park şekli budur. Arka teker kaldırıma bakar şekilde konumlandırılmış ve motor diğer araçlarla aynı dış çizgide hizalanmıştır. Bu durumda önceden fark edilmeniz kolaydır ayrıca çıkışta sizin görüş alanınızı genişletip tek hareketle çıkışınıza imkan verir. Öbür türlü motorla yürüyerek geri geleceksiniz, durup tekrar ileriye hareket edeceksiniz ki bu kazalara davetiye çıkarmaktır.





**Sürücü sizi mecburen fark etti. Genellikle motosikletleri fark edemezler!**

### ***DÖRT TEMEL YANLIŞ İÇGÜDÜSEL TEPKİ***

Motosiklet sürüşü değişik tür bir olgudur ve genellikle sağ kalma içgüdülerimiz bir sorun olduğunda bize karşı aleyhimize olacak tarzda çalışır.

#### **Yanlış tepkilerimiz:**

1. Bir sorunla karşılaştığımızda gücü(gazı) keseriz ki bu genellikle kontrol kaybı demektir. Gazı hafifçe beslemeye devam etmek birçok durumlarda sorunun çözümüdür.
2. Ani bir durum karşısında kendimizi geriye iteriz kollarımız kasılı ve düz bir şekilde. Doğrusu ise ileri eğilmek, kolları kıvrık ve gevşek tutmaktır. Ancak bu şekilde gidona ve motora düzgün komutlar verip sorunlu durumdan çıkabilebiliriz.
3. Biz dönemece hızla gireriz ve dönemeç keskinleştikçe kontra basmağa devam etmeyi unuturuz. Kollarımız dehşet içinde kasılır ve kendimize en yakın elciğe basarız, motor dikleşir ve sorun büyür.
4. Önümüzde bir sorun olduğunda gözlerimiz ve dikkatimiz bir tavşanın parlak ışığa obsede olması gibi bu soruna odaklanır. Hâlbuki bu soruna ve ötesine bakmak sorunun çözümü olabilecektir.

Bu yanlış içgüdüsel davranışlarımızı her fırsatta hatırlayarak değiştirmeliyiz. Basit olaylarda değiştirmeyi deneyerek tatbikatlar yapmalıyız ki zor olaylar karşısında da bu davranışlarımız refleks haline gelsin.

### ***LASTİK BİLGİLERİ***

#### **LASTİK BASINÇLARI**

Lastik cinsleri çok tartışılmıştır ancak hava basınçları da en az o kadar önemli bir konudur. Lastik basınçları birçok şeyi etkiler. Havanın miktarı doğru değilse lastik ömrü kısalmış ve kullanım ve denge sorunları başlar. Genellikle üreticiler pistlerde lastik havalarının cadde kullanımlarına göre daha az olması gerektiğini savunurlar. Neden? Çünkü düşük hava basıncı lastiğin yere temas alanını (trail) büyütür ve neticesinde dönüşlerde yer tutumu daha iyi olur. Ama ne kadar inik? Fazla olursa lastik gövdesine zarar verir, çabuk ısınır ve yer tutumu kaybolur. Çapraz katlı lastikler döneminde lastik havalarının önemi çok fazlaydı. Bu lastik tasarımları lastiğin aşırı ısınmaması, doğru çalışma ısısında tutulması ile ilgili bir durumdu. Radyal lastikler ısı dalgalanmalarını belli ölçülerde yok etmişlerdir ama yine de doğru lastik havası iyi bir tur zamanı için gereklidir. Lastik havasının lastikten verimi alabilmesini sağlayacak ısıya gelip gelmediği "pirometre" ile ölçülür ve pist sonrası hava basıncında değişiklikler yapılarak lastiğin ne kadar sıkı çalıştığı görülebilir ancak bu durumun bir standardı yoktur. Deneme yanılma ile tespit edilebilir.

Maksimum yol tutuşu en iyi durumdur dersek neden caddede yarış basınçlarını kullanmayalım?

Bir kere dönüş de yol tutumunu artırmak bazı denge ve his kaybını da beraberinde getirir. Sürücü ne kadar yetenekli olursa olsun düşük lastik basıncı düz yol dengesini zayıflatır ve birçok cadde sürücüsünün sürüşleri çoğunlukla dik konumda gerçekleşmektedir. Doğru basınçta ön lastik daha dakik tepki vereceğinden dönüşleri daha çabuk yapacaktır. Bilhassa "yönlene ve gazla" şeklindeki seri dönüşlerde bu çok önemlidir.

İkinci sebep düşük lastik basıncında lastik çabuk ısınır. Bilhassa dik konumda ve yüksek süratte bu ısınma çok bariz kısa bir sürede gerçekleşir ve fazla ısınan lastiğin yol tutma özelliği kaybolur. Ayrıca lastik gövdesinin esnekliği yer tutunma alanının basınçla değişmesini sağlayan özelliktir. Aşırı ısınmalar bu yapının ömrünü bitirecektir.

## LASTİK HAVA BASINÇ KONTROLÜ



Lastik basınçlarının düzenli olarak kontrol edilerek, doğru hava basıncında tutulması motosiklet sürüş güvenliğinin en önemli konularından biridir.

Lastik sizi yoldan ayıran tek ara maddedir. Bu sebeple gözle kontrolünüz her binişte mutlaka icra edilmelidir. İkinci önemli konu lastik hava basınçlarının tam olmasıdır. Bunun kontrolü de hafta da bir yapılmalıdır.

İyi aydınlatılmış bir mekânda patlak var mı kontrol ediniz. Lastiğe girmiş çivi ya da kırık cam parçası var mı bakılmalıdır. Bu nesnelere sürüş esnasında lastiğin hava kaybetmesine veya aniden gümlenmesine sebep olabilir. Eski lastiklerde balon yada çatılma da olabilir, mutlaka yerle irtibatta olan taban kısmının tamamını motorunuzu hareket ettirerek kontrol ediniz. Yanlış hava ile sürüş lastiğin ekonomik ömrünü de kısaltacaktır. Fabrikaca tavsiye edilen miktarlarda hava basınız. Standart dışı lastik aldıysanız bu defa lastik yanağında yazılı değerleri kullanınız.

Lastiklerinizin dış derinliklerinin yeterli olması sadece lastik bütünlüğünü sağlamaz aynı zamanda ıslak zeminlerde lastiğin ön yüzünde toplanan suyu tahliye eder.

Lastiklerin doğru havada olmaları gerek yol tutuşu, gerekse sürüş hissi açısından önemlidir. Lastikler içlerindeki hava vasıtasıyla taşıma görevlerini icra ederler. Bu hava eksik olursa lastik karkasına fazla yük binerek çabuk ısınmalarına tersi durumda ise zamanında yeterince ısınamamaya sebep olacaktır.

Lastik havalarını haftada bir kontrol edelim. Üretici firmaca tavsiye edilen değerler önemlidir ancak burada göz önüne alınan şartlar genellikle uygun şartlardır. Aşırı sıcak veya soğuk havalar, yolun yüzeyinin durumu, sürüş tarzı vs. de ilaveten göz önüne alınmalıdır. Ülkemiz şartlarında yollarımızın satırlarının yeterince düzgün olmaması nedeniyle şahsen ben 2 psi fazla hava basarak jantları korumaya çalışırım. Telli jantlar esneme kapasiteleri bakımından bu açığı biraz kapatır ancak alüminyum alaşımlı çelik jantlar darbelere karşı dayanıksızlardır.

Zaman ve dış hava ısı lastik basınçlarını doğrudan etkiler. Lastikler genellikle zaman içinde inerler. Bu oran ayda 1-2 psi yi geçmemelidir. Yine hava sıcaklığı düştükçe lastik havası iner, yükseldikçe çıkar. Isınan hava genişler. İstanbul'dan Antalya'ya gittiğinizde lastik havalarınızı tekrar ayarlamanız gerekecektir.

Lastiklerinize soğuk iken fabrikanın tavsiye ettiği hava miktarını basınız. 30-35 dakikalık dönüşü bol bir sürüşten sonra lastikleriniz ısınacaktır ve tekrar kontrol ettiğinizde ön lastik havası %10, arka lastik havası %20 civarında artmışsa sorun yoktur. Ayarlama gerekmez ama bu oranların altında ise hava tahliye edilir. Fazla hava az ısınmaya sebep olmuştur. Az ısınmada az basınç yükselmesidir. Lastik hava basıncı artışı %10/20 oranlarından fazla ise lastiklerde az hava vardır. Az hava çok ısınma ve basınç yükselmesine sebep olur. Hava basılır.

Kış lastikleri kullanıyorsanız bunlar çabuk ısınması için kimyasal bileşimleri düzenlenmiş lastiklerdir. Bu lastiklerle 160km/saat gibi hızların üzerine çıkılması sakıncalıdır. Lastik yolu ısındıkça tutar ancak bir dereceden sonra bu tersine dönerek yolu tutmama yönünde etki yapmağa başlar. Bu nedenle çabuk ısınan kış lastikleri ile hız yapılırsa bir müddet sonra aşırı ısınma nedeniyle yol tutumu kaybolacaktır.

Süspansiyon ayarı yaparken dikkat edin lastikleriniz yeni ya da neredeyse yeni gibi olsun. Kabak lastiklerle süspansiyon ayarı yapıp takiben lastikler değiştirilirse yeni lastikler motorun yükseklik geometrisini bozarak sürüşü dengesiz bir hale getirecektir.

Soğuk lastik 2 saat kadar kullanılmamış motorun lastiğidir.

Uzun süre yüksek hızda gideceksek, yolculu sürüş yapacaksak, parke taşlı veya benzeri düzgün olmayan zeminler de sürüş yapacaksak 2psi fazla hava basmak tavsiye edilmektedir.

**Not:** Sıcak ayarlamalarınızı not alarak daha sonra lastikler soğuduğunda verilen fabrika değerlerine uygunluklarına bakın. Fabrika, hava değerlerini maksimum yol tutuşu, sürüş hissi ve lastik ömrünün bir bileşimini göz önüne alarak verir. Sadece maksimum yol tutuşunu göze önüne alarak hava basınç değeri tavsiye etmezler.

Örnek: Lastik cins ve tiplerine göre farklılıklar göstermekle birlikte biz soğuk sıcak farkını ön soğukken 35psi ve sıcakken 38.5psi farkı 3-4psi, arka soğuk 39psi ve sıcak 45-47 psi fark 7-9psi rakamlarında normal olarak kabul edebiliriz.

**Açıklama:** Lastik iç ısısını ölçen aletin adı Pirometre dir.

**Uyarı:** Basılan hava kuru olmalıdır.

## LASTİK BASINÇLARI VE ISI FAKTÖRÜ

### Lastikte performans faktörleri:

Lastik motorun yükünü taşıyan havalı bir sistemdir. Karkasın içine hava yâda nitrojen basılarak bir gerginlik sağlanır. Lastiğin karkası yüksek gerilim kuvvetine sahiptir ancak yüksek basınç kuvvetine sahip değildir. Karkas içindeki gerilimi yaratan basılan havadır. Bu hava taşımayı sağlar. Bu yüzden lastik havaları çok önemlidir.

Tekrarlırsak yükü taşıyan lastik değil içindeki havadır. Maksimum yük ve şişirme değerleri olarak üreticilerin verdikleri rakamlar lastik tasarımı ile ilgilidir. Eğer bu değerlere dikkat edilmezse motorunuzun yönetilmesi ve performansı çok etkilenecektir.

### İki hatırdada tutulması gerekli nokta:

1. Lastik gazlama, fren yapma gibi yönetim komutlarını yola verebilmelidir.
2. Lastik ayrıca jant ve yol arasında yay görevi yapmalıdır.

### Eksik veya fazla hava:

İnik lastikler yâda az şişirilmiş lastikler dönüş kabiliyetinin zayıflamasına neden olur, traksiyon düşer, lastik çabuk ve fazla ısınır. Kenarlarda düzensiz aşınmalar oluşur ve yan duvarlara fazla gerilim binerek çatlamalara, yarıklara neden olabilir.

Burada şayet çatlamlar yanağın iç yüzeyinde oluşursa bunu sürücünün fark etmesi olanaksızdır ve balon yapabilir hatta yanakların ani patlamalarına, yarılmasına neden olabilir. Ani hava kayıplarının da ciddi sonuçları vardır.

Fazla şişirilmiş lastikler yük taşıma kapasitesini artırmaz ancak sürüşün sert olmasına ve süspansiyonlara darbelerin çok şeklinde aktarımlarına sebep olur. Bu da lastiğin yoldan gelen darbelerle baş etme kabiliyetini olumsuz etkileyecektir. Ayrıca lastiği ortasında düzensiz aşınmalar olacaktır.

### Isı etkileri:

Lastik havası sıcaklıktan etkilenir. Burada lastiğin içindeki havanın devamlı basınç altında olması durumu değiştirmez. Ortalama lastik hava basıncı her 3-4 derece için 1 psi değişir. Isı artıçça artar ve ısı düştükçe düşer.

Örneğin 35psi basınçta şişirilmiş bir lastik temmuz ayında 27-28 derecede iken aynı basınç ocak ayında hava sıcaklığı 7 dereceye düştüğünde 23 psi ler de olacaktır ki oldukça düşük bir hava basıncıdır ve bu şekilde motorunuzu kullanmamalısınızdır. Yine diyelim bir yaz sabahı 20 derece de 40 psi hava bastığınız lastiğinizle genellikle öğleye doğru hava sıcaklığı 30 derece de olan bir iklime vardığınızda lastiğinizdeki hava basıncı 44 psi olacaktır ki buda lastiğinizin minimum maksimum basınç sınırlarını aşmış bir durum olabilir.

### Lastik havasının kontrolü:

Nasıl kontrol edeceğiz? Tavsiye edilen lastik hava basıncını birkaç faktör tayin eder. Ağırlık, sıcaklık, yol şartları ve sürüş. Her bir faktör göz önüne alınarak lastik havalarının basınçları ayarlanmalıdır.

Kaliteli bir basınçölççere sahip olun ve her sabah henüz lastikleriniz içindeki hava soğukken ölçümlerinizi yapınız.

2-3 km lik bir sürüş dahi lastik havalalarının ısınmalarına yetecektir. Isınan havanın tam soğuması ise yaz günü 4-5 saati alacaktır. Her 1psi basınç kaybı 28-30 kg lık bir yük taşıma kabiliyetinin azalmasına neden olacaktır. Ani gazlama ve frenlemeler lastikleri çabuk ısıtır.

### **Yüklü ve yolculu sürüşler:**

Yüklü ve yolculu sürüşlerinizde ön lastik havalarını tavsiye edilen en yüksek değere göre şişiriniz. Ön tekerin imalatçının tavsiye ettiği değere göre şişirilmesi en iyi frenleme, durma sonuçlarının alınması için yapılan testlerden sonra belirlenmektedir. Arka tekeri ise yanaklarda yazılı değere göre şişirebilirsiniz. Arka daha çok yük taşıma içindir. Ara yükler veya az yük, hafif yüklü durumlar için ise maksimum değerleri geçmemek şartıyla lastik hava basınçlarını her 45 kg için 2psi gibi artırabilirsiniz. Genel olarak da yüklü yüksüz lastik basınç farkları 4psi yi geçmeyecek şekilde üretim yapılmaktadır.

Not: Isı dereceleri celsius cinsinden verilmiştir.

### **MAKSİMUM FRENLEMEDE LASTİK HAVALARININ ÖNEMİ**

Lastik basınçlarındaki ufak bir değişiklik motorunuzun hareketlerinde büyük farklar yapar. Genelde lastik basınçlarımızı fabrikanın tavsiye ettiği ayarlarına uygun tutarız. Ancak bu hava basınçları maksimum frenlemede işe yarayacak mıdır? Motosiklet cambazları şov yaparken düşük lastik basınçları kullanırlar. Yine performans sürüşlerde fabrika ayarları yetersiz kalacaktır.

En son ne zaman maksimum frenleme yaptığınızı hatırlayın. Ön tekeri kaydırmış mıydınız? Spor bir motor kuru asfaltta arka tekeri ön tekeri kaymaya başlamadan önce havaya kaldıracaktır. Scooter tipi motorlarda ise ön tekerin kayması kolay olur.

### **Ön tekerin kaymaya başlaması ne anlama gelir?**

Çok hızlı duruyorsunuz demektir öyleyse takip mesafenizi yeniden ele alın ayrıca kilonuza göre lastik havalarınızı fazla basıyorsunuz demektir.

Doğru lastik basınçları motorunuzun tipine, lastik tiplerine, ağırlığınıza ve yol ve hava şartlarına bağlıdır. Yolcu alıyorsanız lastik basınçlarını buna göre arttırmayı unutmayın.

**Lastik hava basınçları lastikler soğukken ölçülmelidir.** Sürüş yapılıp lastikler ısıdıktan sonra basınç yükselecektir.

Son olarak maksimum frenleme zorunda kalmamak için sürüşünüzü ayarlayın. Kendinizi iyi hissetmediğiniz durumlarda motosiklet sürmeyin. Daima önünüzdeki trafik durumlarına uygun stratejiler geliştirin.

### **TEMEL PATLAK LASTİK BİLGİLERİ**

#### **Engel Geçişleri Ve Lastik Patlaması Durumunda Sürüş Tekniği**

**Motor sürüşü esnasında lastik patlamasından şüphelenirseniz bu anda önemli olan zamandır.** Öncelikle motoru trafikten çekip güvenli bir alanda durmaya çalışın. Bu esnada vites küçültmeyin ve fren uygulaması yapmayın. Gidonu sıkı tutun ancak motorun altınızdaki salınım hareketlerini durdurmağa çalışmayın. Hızınız düşüncü ve hangi lastiğin patladığından emin olduğunuzda vites düşürün ve sağlam olan lastiğin frenini hafif ve kademeli bir uygulamayla kullanın. Birleşik ABS sistemli bir motorunuz varsa fren uygulamanızın patlak lastiğe etki edeceğini göz önüne alın.

Lastiklerin patlamasına etken olan nedenler çeşitlidir. Bilhassa yağışlı havalar keskin objeleri adeta yağlar ve bunların lastiğe nüfus etmesini kolaylaştırır. Yüksek performans lastikleri yol kavramada vantuz etkisine sahip olduklarından yabancı cisimleri daha fazla toplarlar. Düşük hava basıncı ile sürüş bir başka lastik patlaması nedenidir.

Lastik sürücüyü yoldan ayıran tek şeydir. Bu sebeple her motora binişinizden evvel lastiklerinizi görsel olarak kontrol etme alışkanlığını kazanınız. Lastik havalarını haftada bir kez mutlaka kontrol ediniz.

#### **Kontrol esnasında dikkat edilecek hususlar:**

1. İyi aydınlatılmış bir ortamda patlak belirtisi var mı bakınız. Çivi, cam vs. Bu tip cisimler lastiğinizin havasının inmesine ve neticede lastiğinizin tamamen patlamasına sebep olur. Yine lastikteki çıkıntılar(balon) ya da kılcal çatlamlar lastiklerinizin eskidiğini gösterir.
2. Lastik havaları motosiklette çok önemlidir. Doğru basınç düzgün sürüş demektir. Eksik veya fazla hava lastik ömrünü kısaltır. Lastik havaları lastikler soğukken basılmalıdır. Lastiğin ısınması içindeki havanın yoğunlaşması ve basıncının yükselmesi demektir.

3. Lastik kontrolünüzde havaları ayarlayıp bir veya iki saatlik bir sürüş sonrasında lastik havalarınız tavsiye edilen basınç değerlerinden %10 oranından fazla ise yavaşlayın ya da yükünüzü azaltın.
4. Lastikleriniz kabak olmasın. Bir madeni para ile diş derinliklerini ölçün. Dişler ıslak zeminlerde suyu tahliye ederler. Yolu kavramada dişlerin rolü önemlidir.
5. Yardım alamayacağınız bir yerde iseniz kendiniz tamir etmek için tamir kitlerini yanınızda bulundurun.

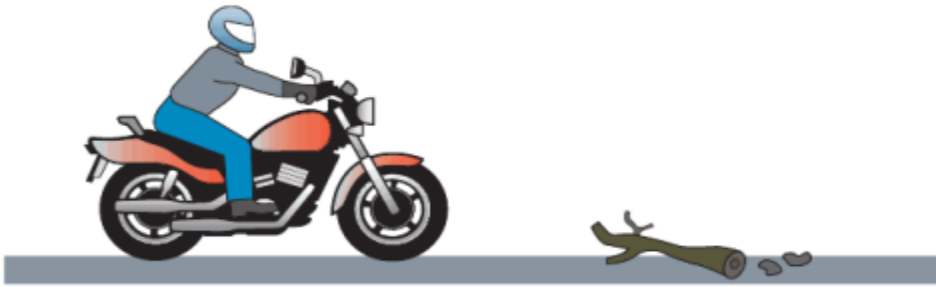
Burada dikkat edeceğimiz şey patlağın yanaklara çok yakın ya da yanaklarda ise tamir kabul etmeyeceğidir.

## **YOL ÜZERİNDEKİ ENGELLERİN ÜZERİNDEN GEÇMEK**

**Bazen sürücünün seçim şansı olmaz. Aniden karşısına çıkan bir nesnenin üzerinden geçmek zorunda kalır. Bu durumda şu basit kuralları izleyiniz.**

- . Nesneye varmadan fren yapınız.
- . Gidonu rahat ama sıkı bir şekilde tutunuz.
- . Mümkün olduğunca düz bir hat çiziniz.
- . Ayak pedalları üzerinde hafifçe doğrulunuz.
- . Ağırlığınızı arkaya doğru veriniz.
- . Ön teker nesneye varınca hafifçe gaz veriniz.
- . Nesneyi geçince normal oturma pozisyonunuza ve hızınıza geri dönünüz.
- . Sert bir darbe alınmışsa yoldan çıkınız ve lastiklerinize ve jantlarınıza hasar kontrolü yapınız.

## **ENGELE OLABİLDİĞİNCE DİK AÇIYLA YAKLAŞINIZ**



**Jant ve lastiklerinizde herhangi bir derecede hasar varsa sürüşe devam etmeyiniz.**

## **GÜVENLİK KURALI: PATLAYAN TEKERİN (LASTİĞİN) FRENİ KULLANILMAMALIDIR.**

### **LASTİK PATLAMALARI**

**Bir lastik patladığında motoru dengede tutabilmek için hızlı reaksiyon vermeniz gerekir. Patlama sesi her zaman duyulmaz ama sürücü motorun hareketinden bunu anlayabilmelidir. Ön lastik patlaması motorun yönlendirilmesinde etkin olduğundan kontrolü daha zordur. Ön lastik patlarsa gidon ağırlaşır. Arka lastik patlarsa motorun arkası yanlara doğru salınım yapar.**



**Ön lastik patlarsa gidonu sıkı tutun ve motorun yönünü düz duruma sokmağa çalışın. Ağırlığınızı motorun arkasına doğru verin. Fren yapmayın. Yeterince yavaşladığınızda trafikten çıkın ve arka freni dikkatlice kullanarak durun.**

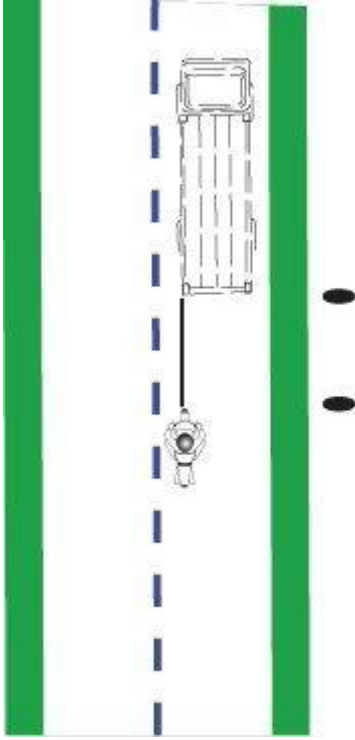


**Arka lastik patlarsa motorun üzerindeki pozisyonunuzu muhafaza edin. Fren yapmayın onun yerine gazı hafifletin. Yeterince yavaşladığınızda trafikten çıkın ve ön freni dikkatlice kullanarak durun.**

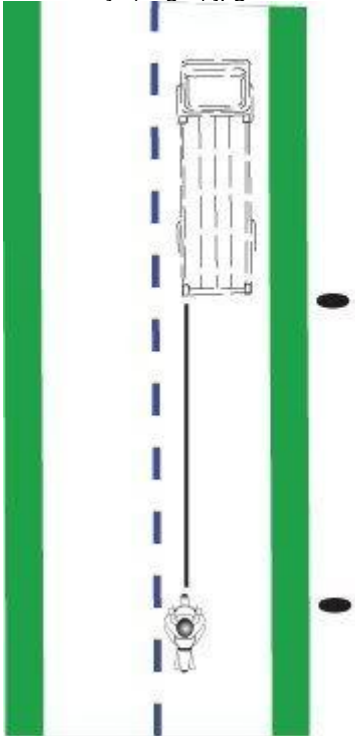
## GRAFİKLERLE KURAL ANLATIMLARI

### GÜVENLİ SÜRÜŞ GRAFİKLERİ

1. Bir saniye(yalınış).jpg

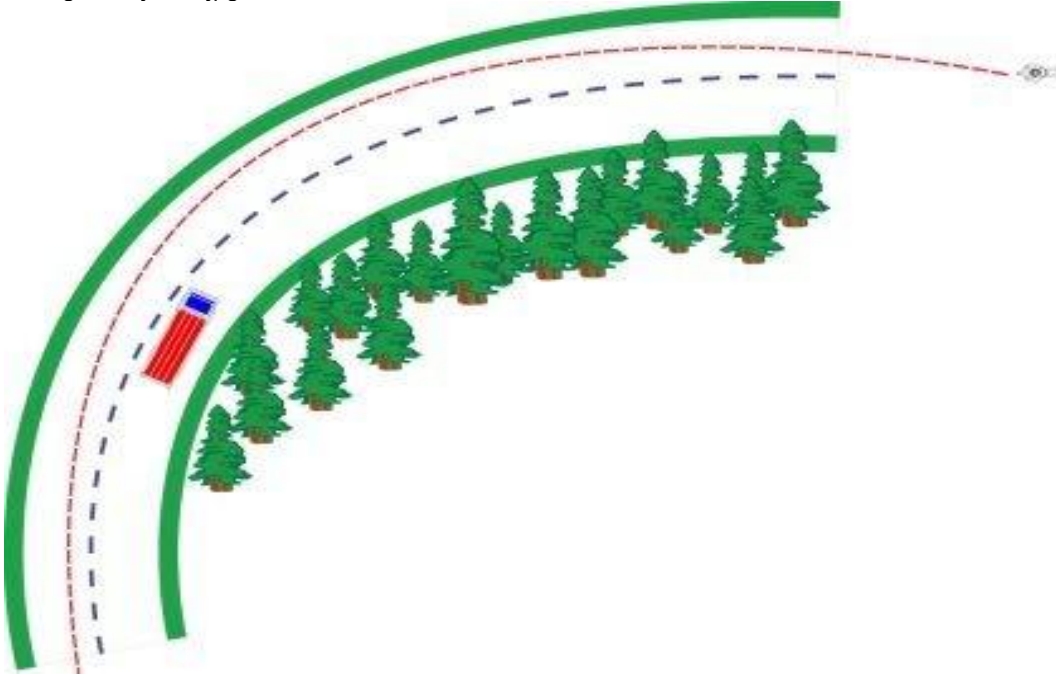


2. İki saniye(doğru).jpg

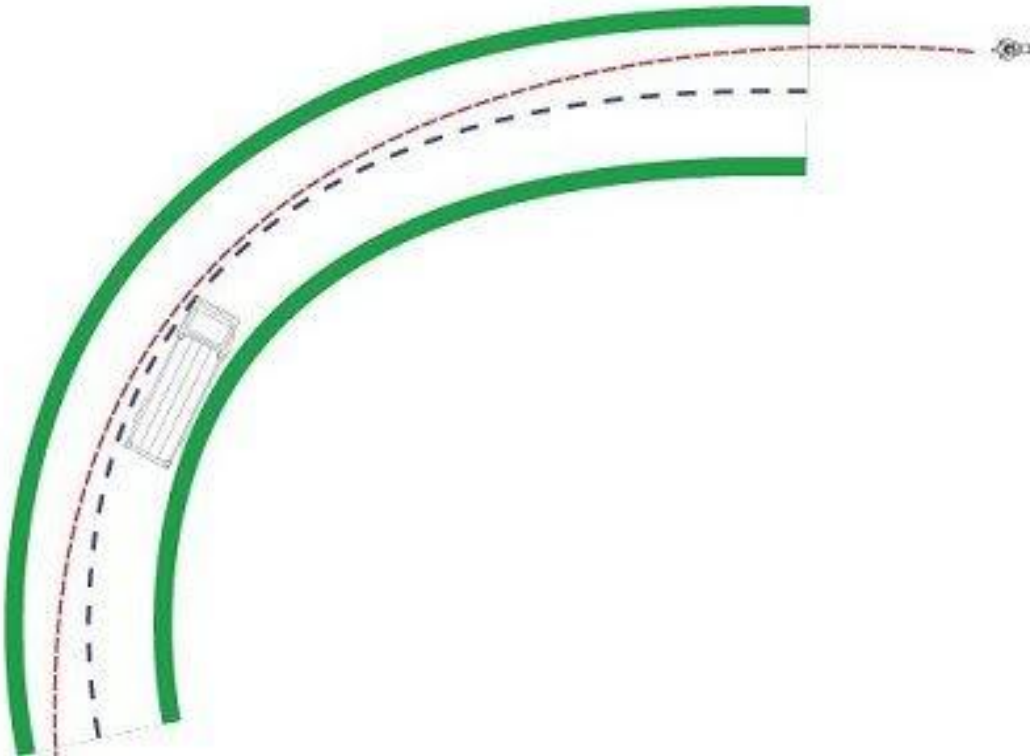




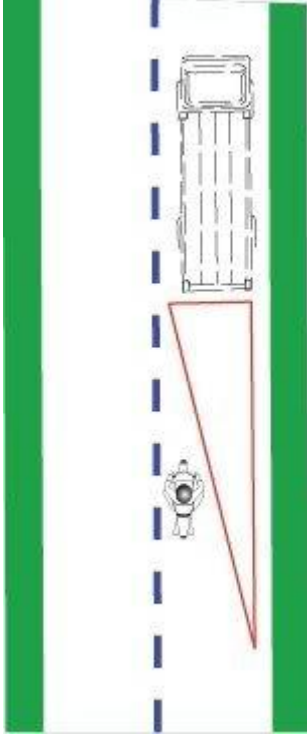
3. Doğru viraj hattı.jpg



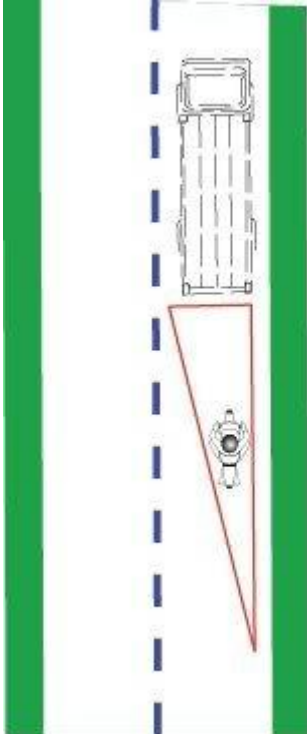
4. Yanlış viraj hattı.jpg



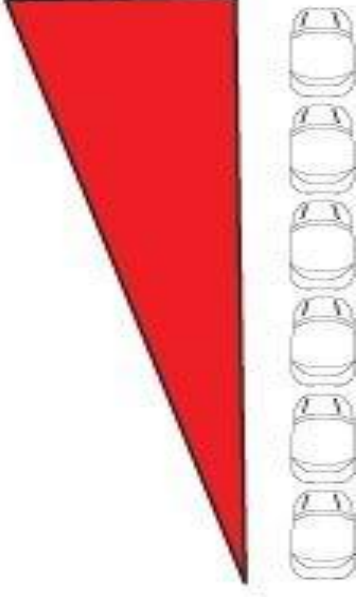
5. Doğru takip.jpg



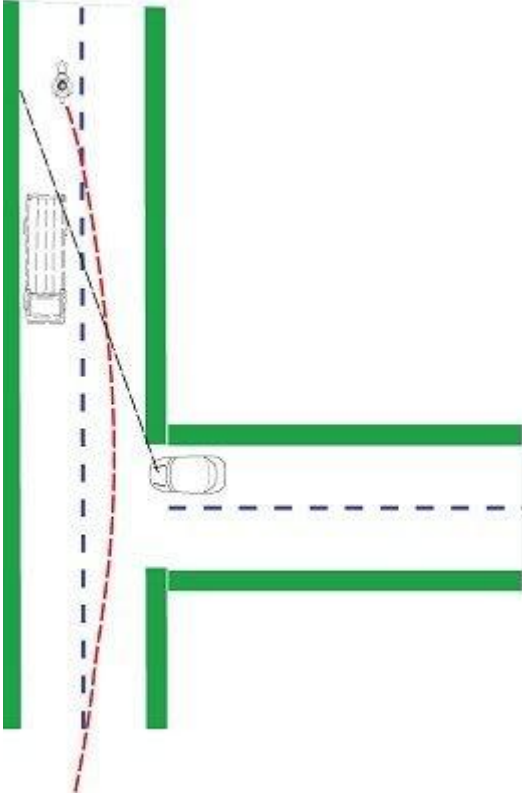
6. Yalrış takip.jpg



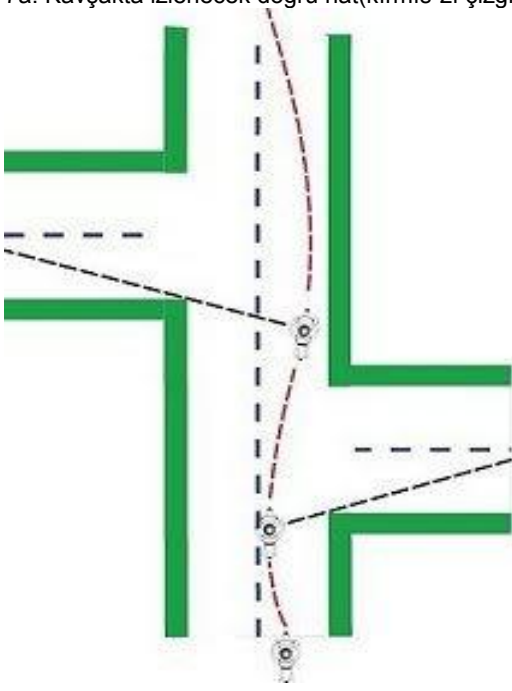
6a. Takip üçgeninin boyu.(Hızın her 15 km si için bir araba boyu).



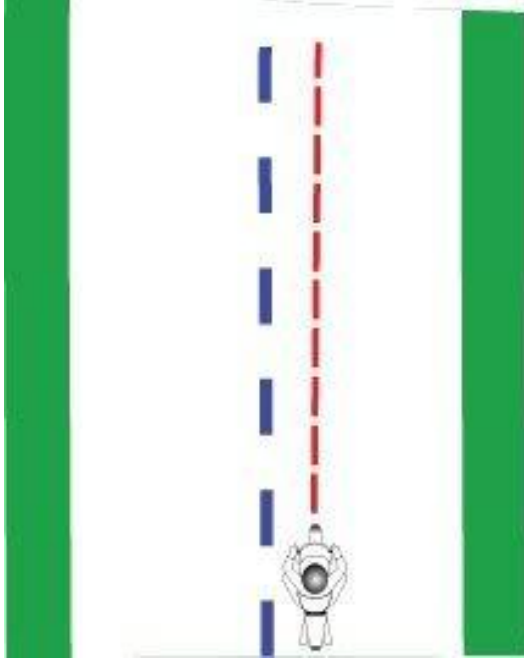
7. Kavşakta bekleyen arabanın görüş alanı dışındasınız. Bu sollama kaza demektir.



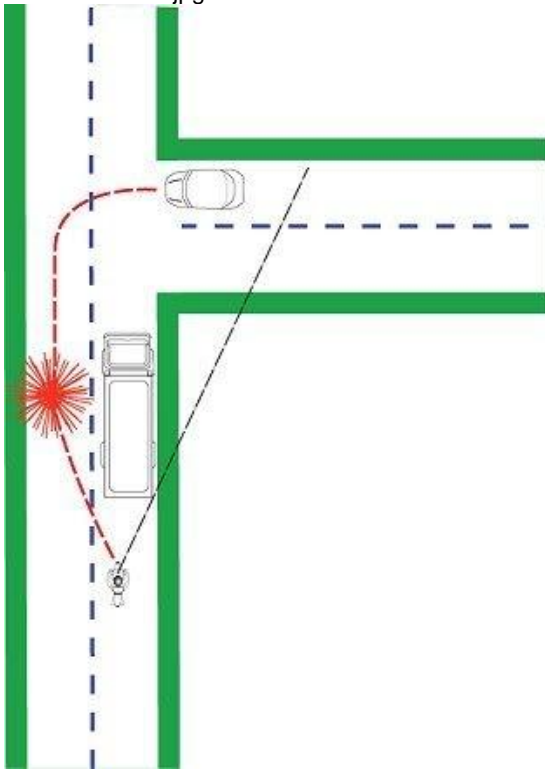
7a. Kavşakta izlenecek doğru hat(kırmızı çizgili hat kavşak içlerine en derin görüşü sağlıyor).



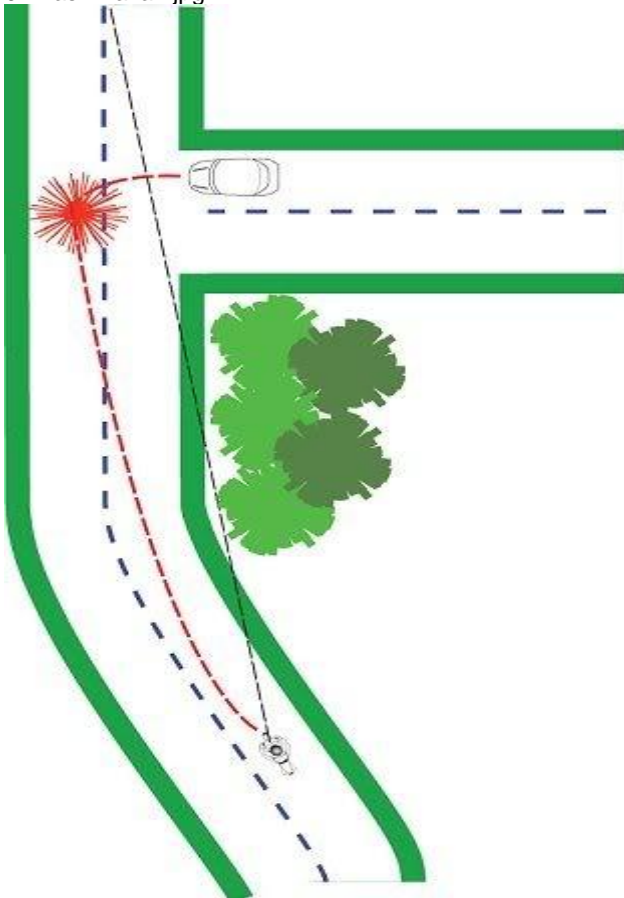
7b. Kavşak olmadığında doğru seyir hattı.



8. Klasik kaza1.jpg

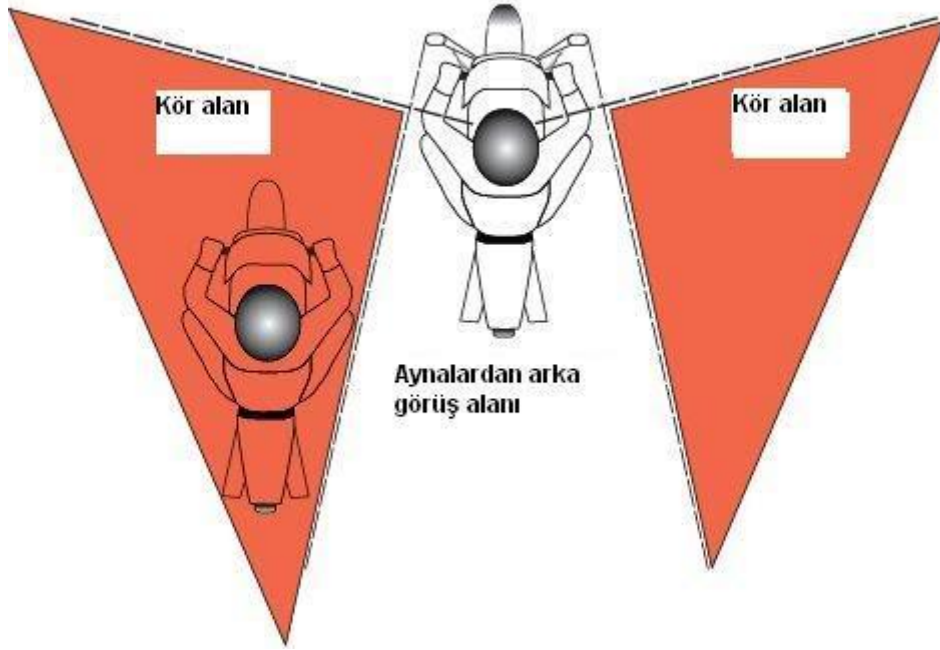


9. Klasik kaza2.jpg

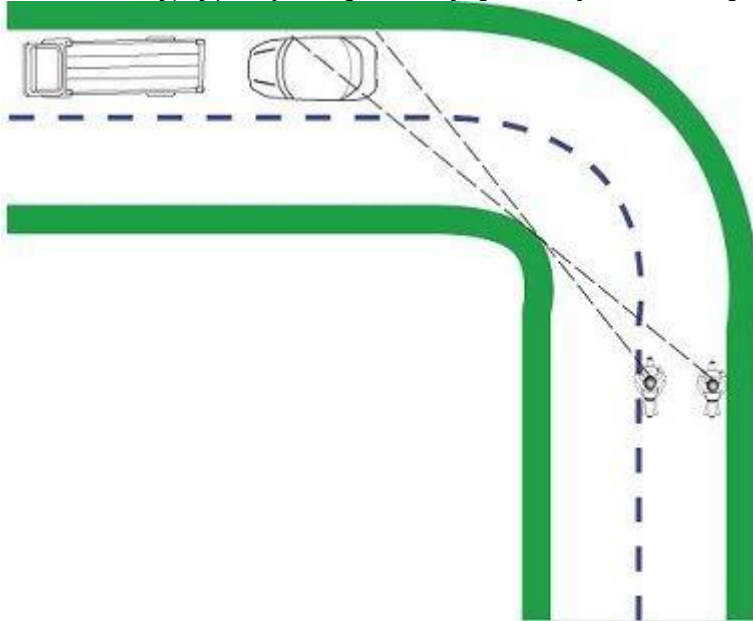


10.Omuz üstünden göz kontrolü(kör alanlar).jpg

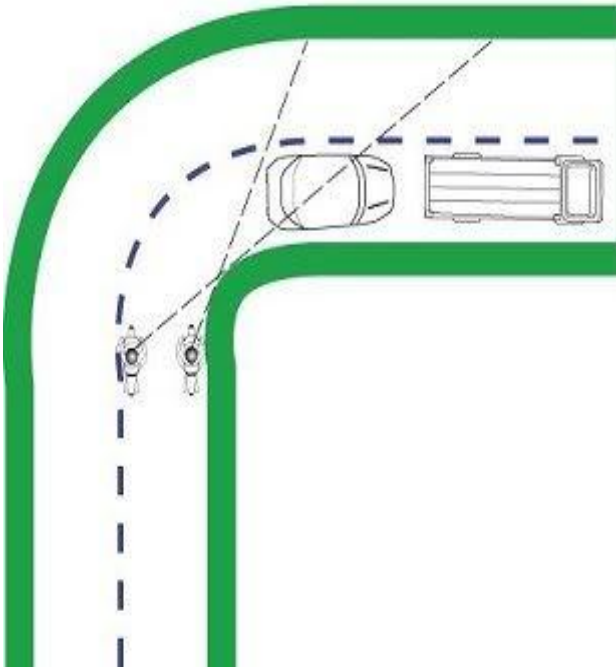
**Periferik bakışla ön görüş alanı**



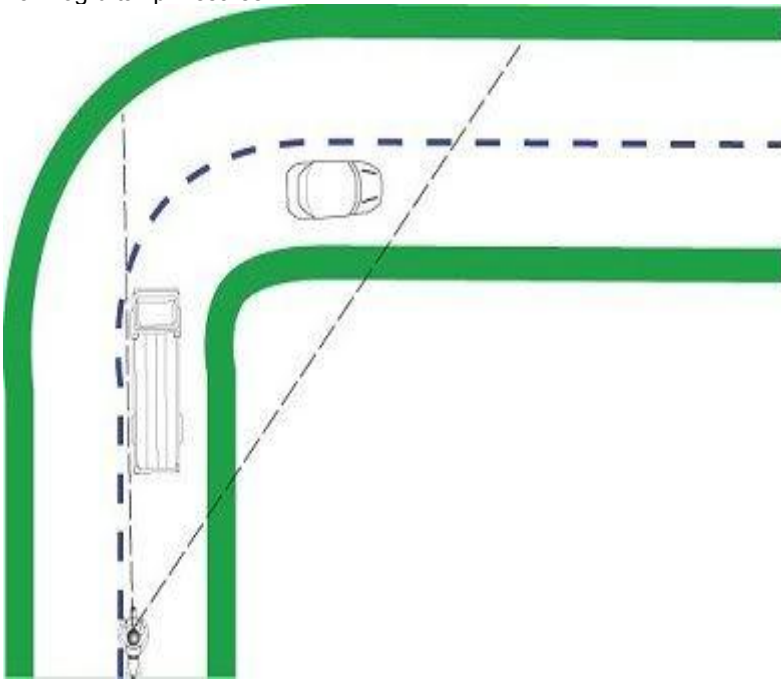
11. Sola dönüş(dış pozisyon doğru-kesik çizgiler bakış derinliklerini göstermektedir, dönüş hatları değildir)



12. Sağa dönüş(iç pozisyon doğru/orta şeride yakın pozisyon-kesik çizgiler bakış derinliklerini göstermektedir, dönüş hatları değildir)

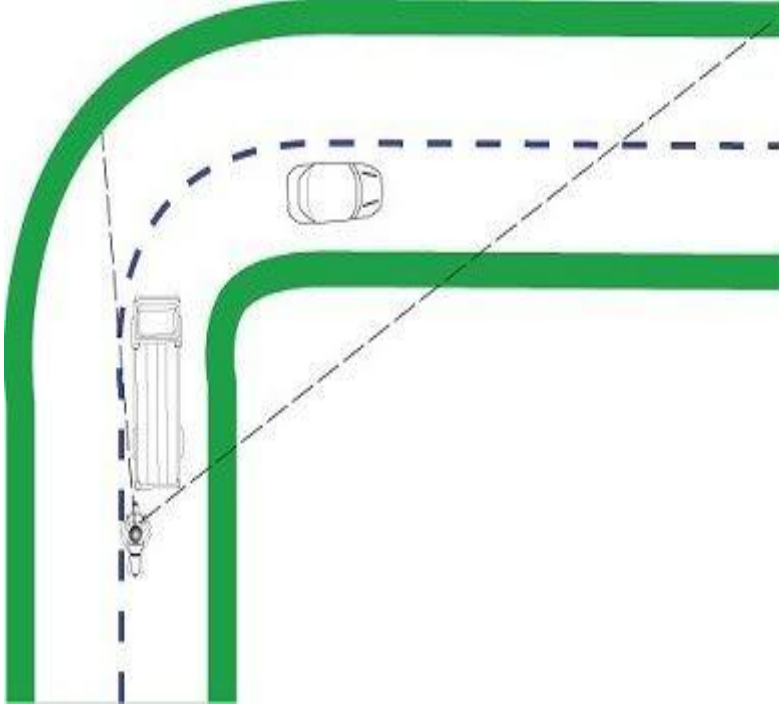


13. Doğru takip mesafesi

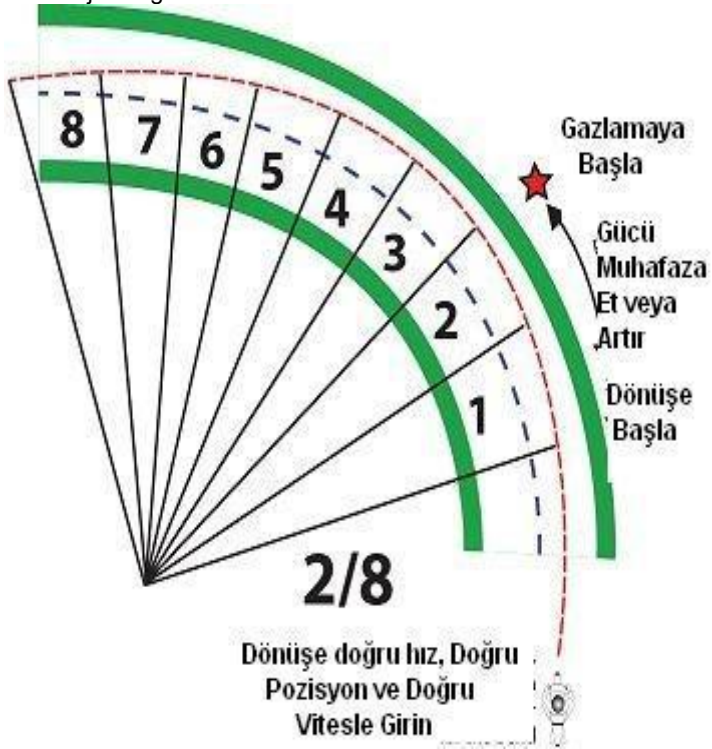




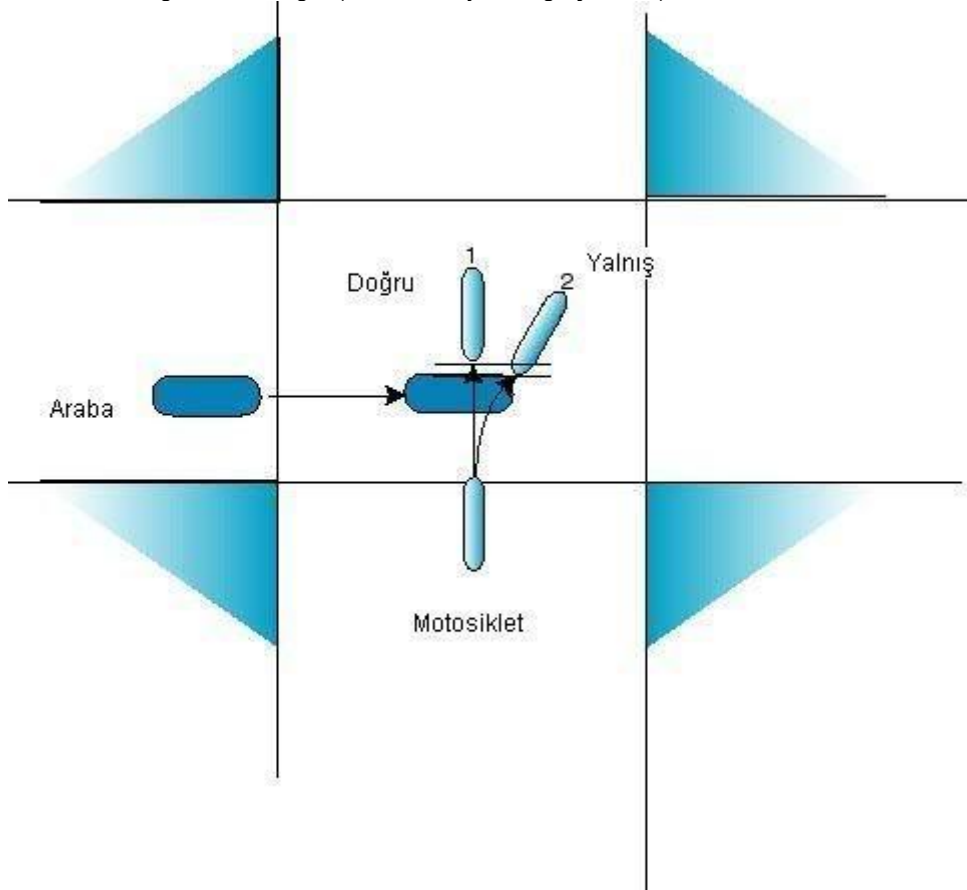
14. Yanlış takip mesafesi



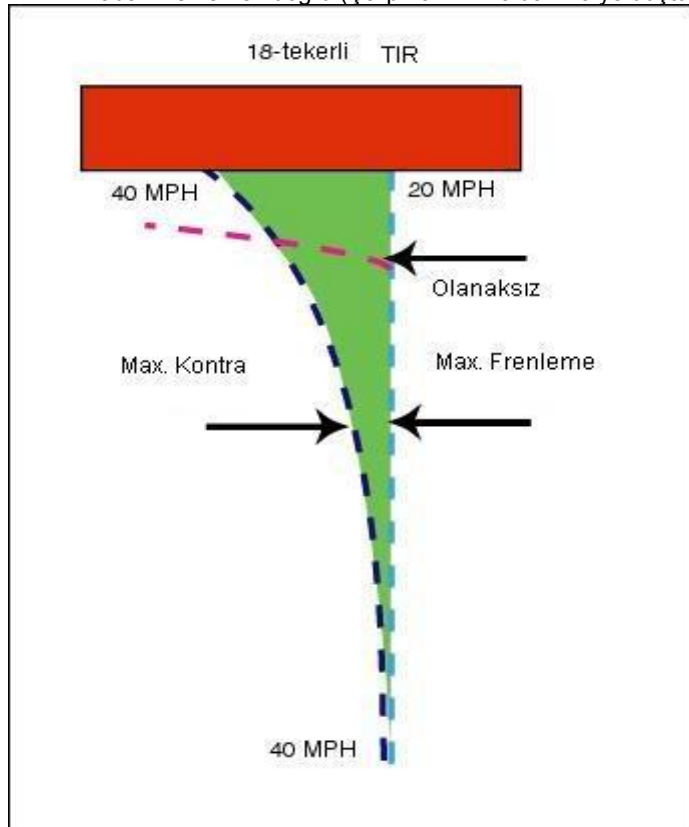
15. Viraj tekniği



16. Kırmadan gazlamak doğru.(Daha fazla yol aldığı için no.1)

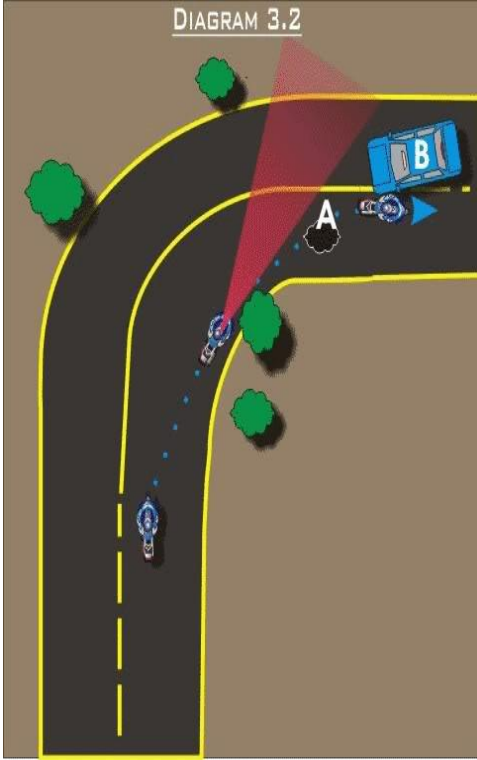


17. Kırmadan frenlemek doğru.(Çarpma hızı 40 dan 20 ye düştüğü için).

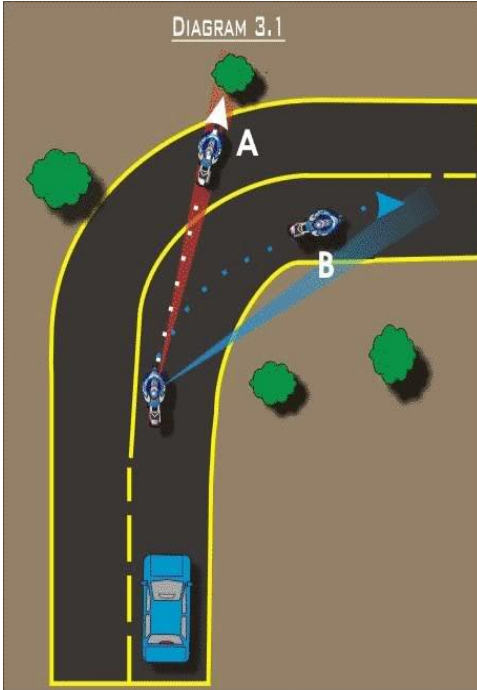


18. Virajda karşı yönden gelen araca bakışlarınızı kitlerseniz kaza olabilir. Arabayı dikkate alarak kendi güvenli

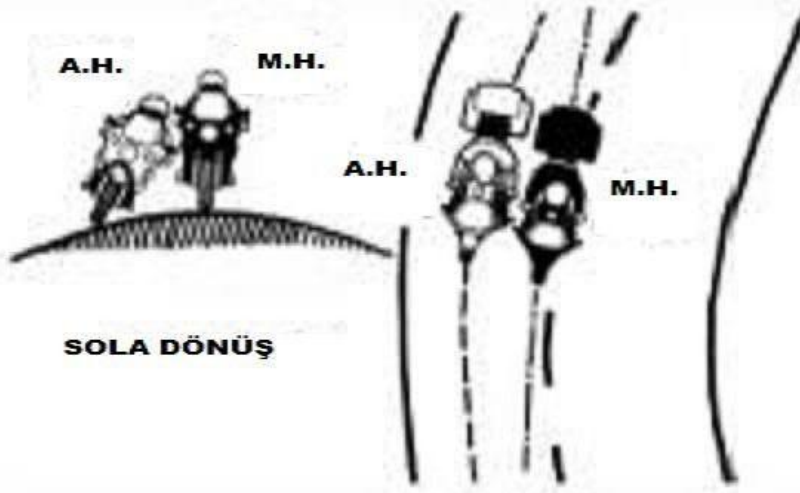
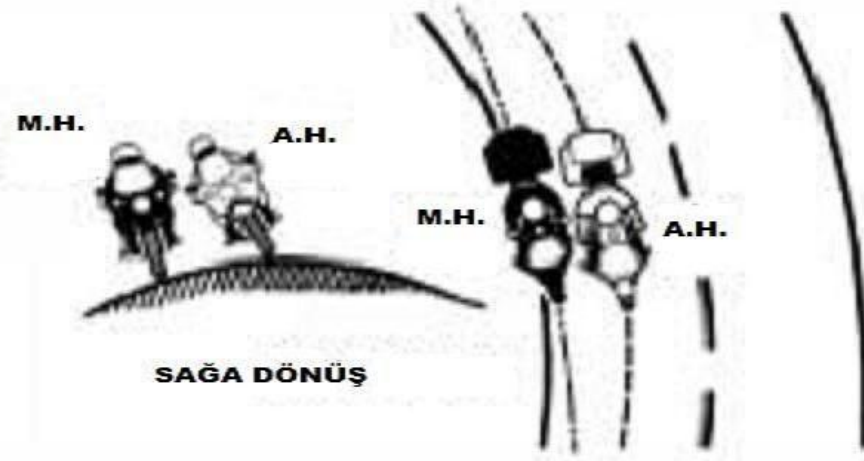
çıkışınıza bakınız. Ayrıca erken dönüşe başladığınız için (A) engelini geç fark edip arabaya tehlikeli bir biçimde (B) yanaşırsınız.



19. Viraj dönerken yol kenarındaki ağaçlara (A) bakmayın. Baktığınıza yönelirsiniz.. Kendi güvenli çıkışınıza (B) bakın.



20. Dönüşlerin olması gerekli ve doğru motor/ araba hatları.

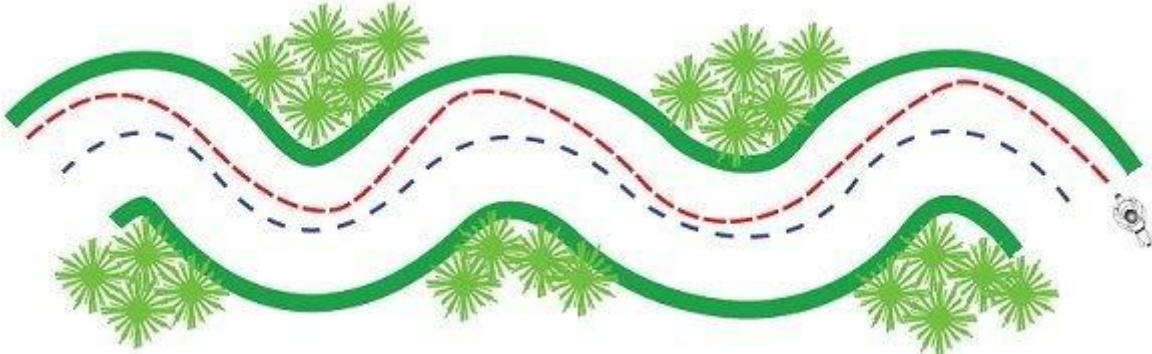


**M.H.: Motosiklet Hattı**

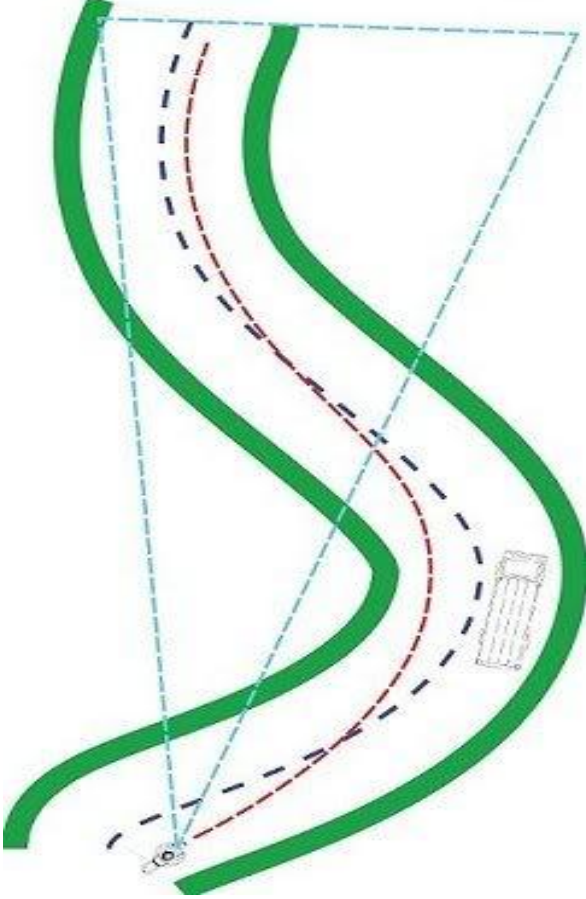
**A.H.: Araba Hattı**

**Motosiklet dönüşlerde araba hattını izlerse görüldüğü gibi aynı dönüş çapı için daha fazla yatış açısına ihtiyaç gösterir.**

21. Sürekli virajlarda dönüş hattı(kırmızı çizgi)



22. S virajda sollama(üçgen görüş alanı, kırmızı çizgi sollama hattı)



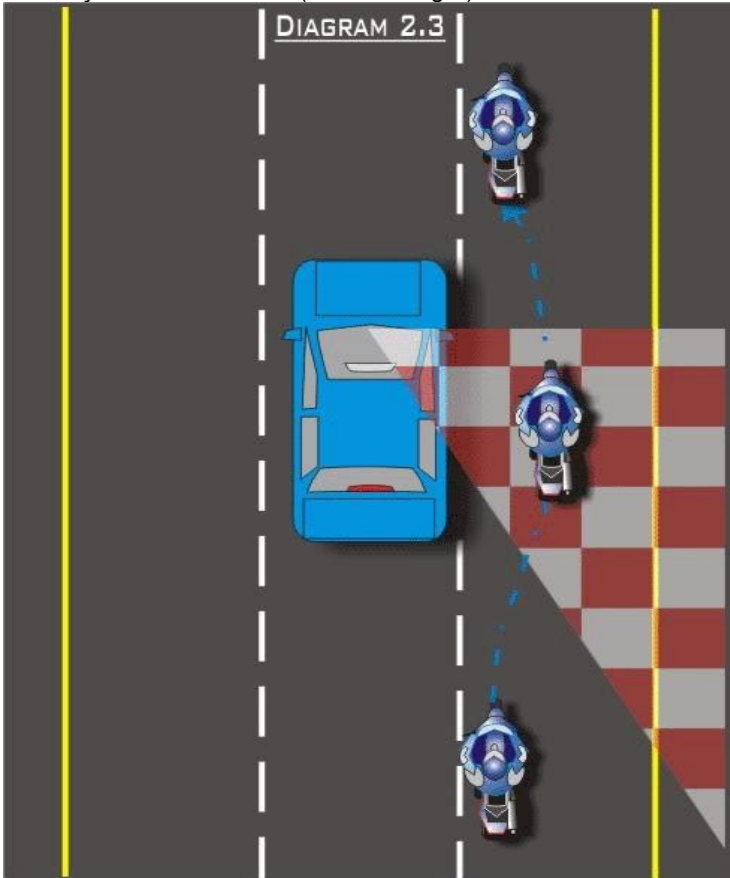
23. Araçların kör noktaları.1(Mavi hat B doğru, sarı hat A yanlış)



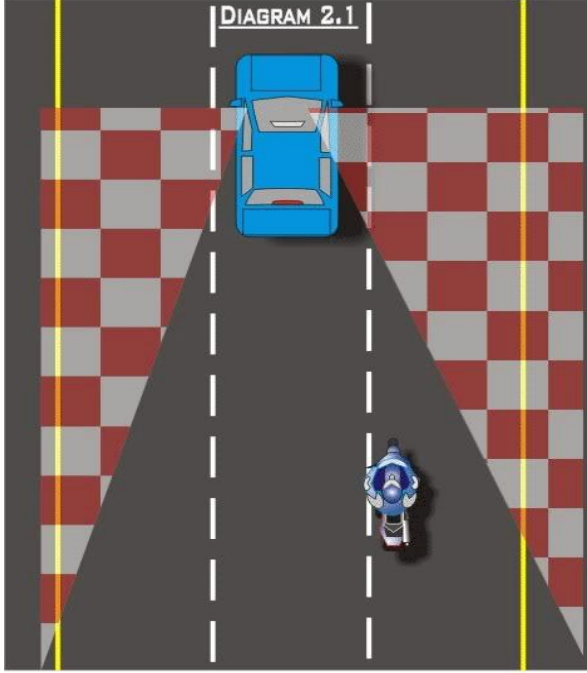
24. Araçların kör noktaları.2



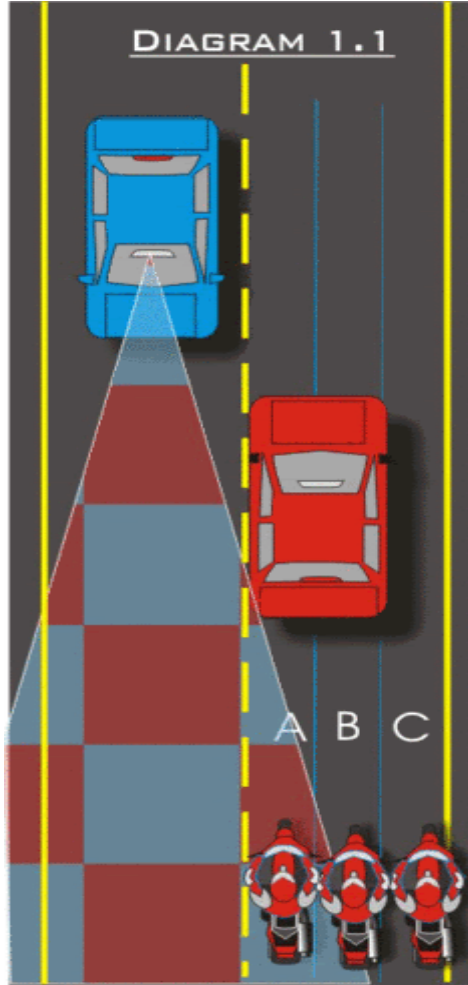
25. Araçların kör noktaları.3(mavi hat doğru)



26. Araçların kör noktaları.4

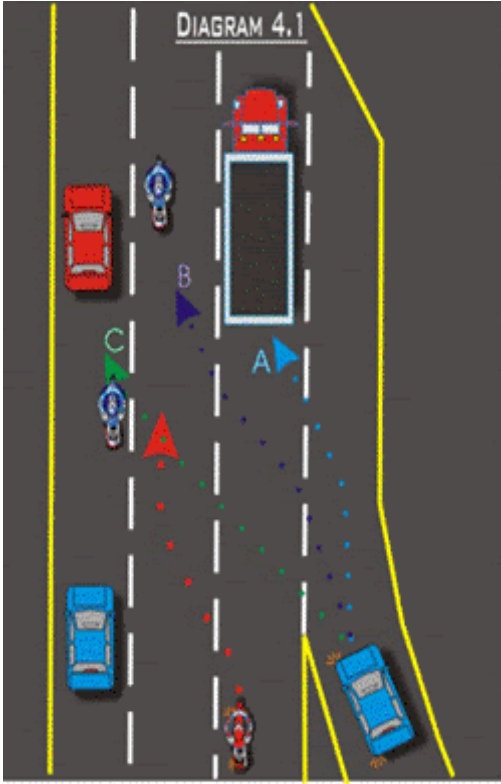


27. Görünürlük.

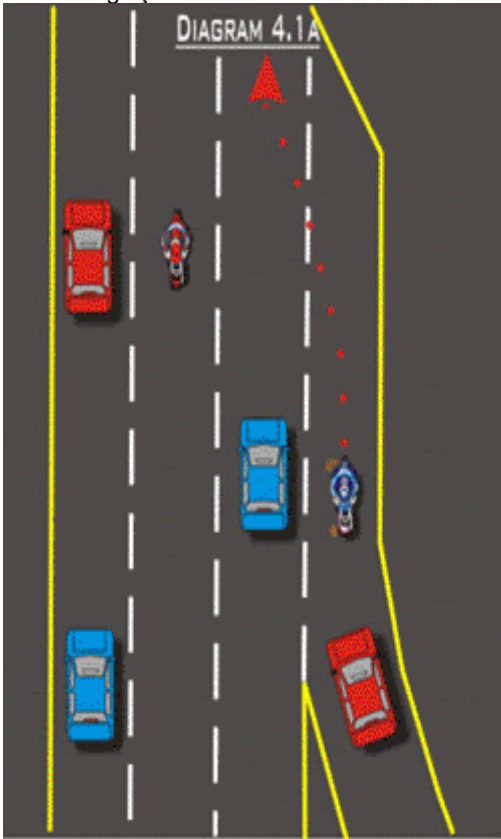


28. Yan girişlerdeki riskler.

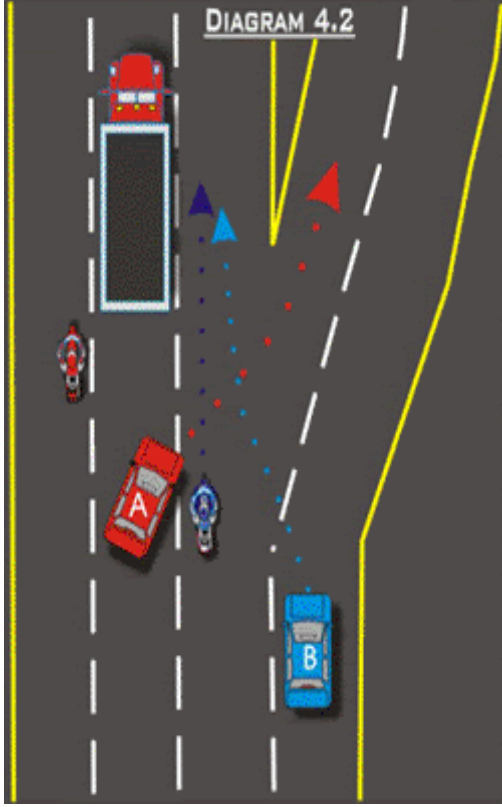




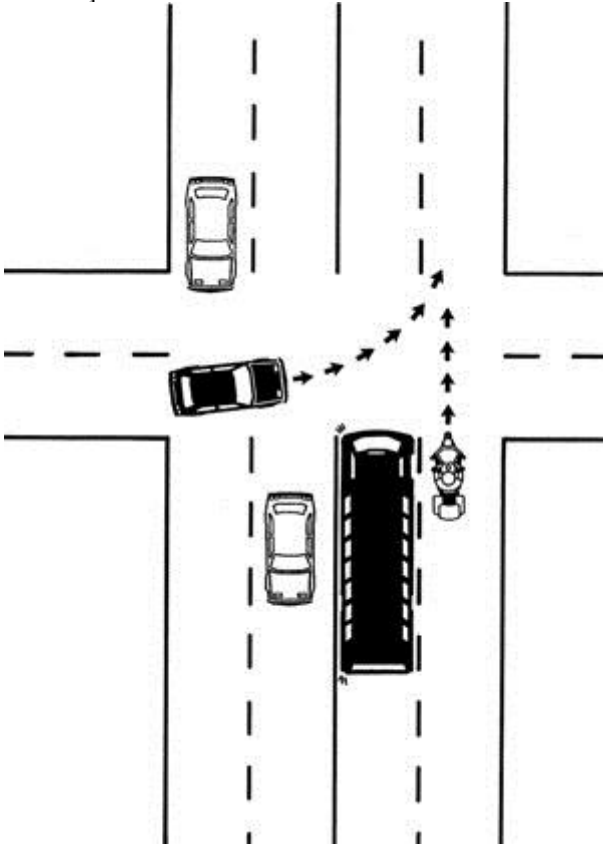
28a. Yan girişlerdeki riskler.2



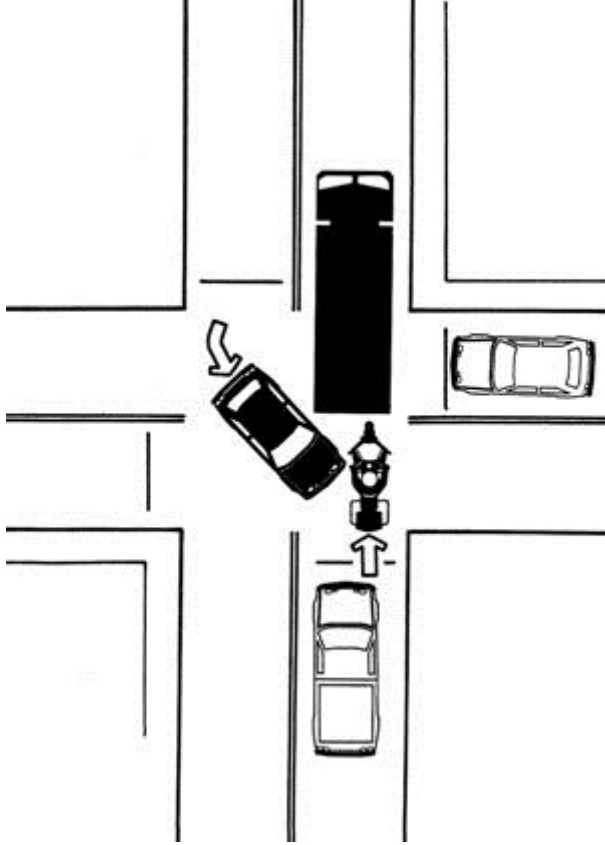
29. Yan çıkışlardaki riskler.



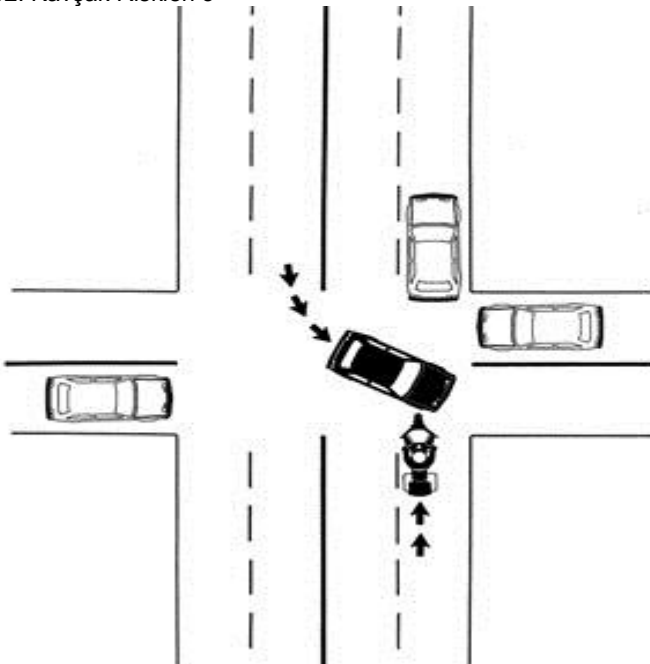
30. Kavşak Riskleri 1



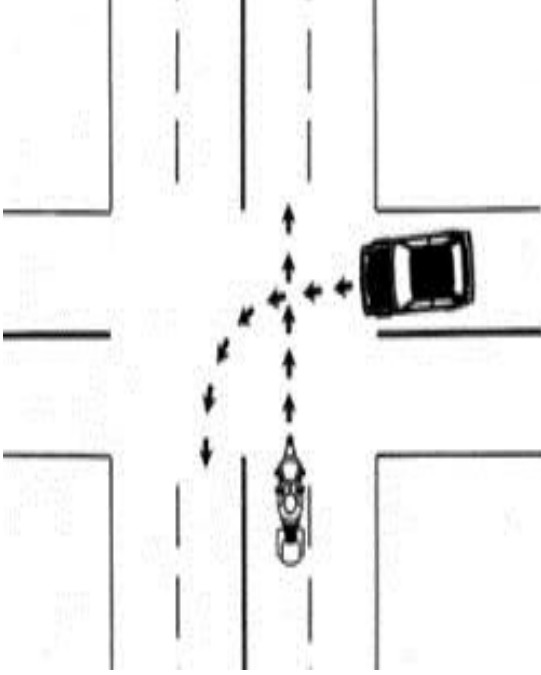
31. kavşak Riskleri 2



32. Kavşak Riskleri 3



33. Kavşak Riskleri 4



34. Motosikletleri sollamak



**MOTOSİKLETLERİN HAT İÇİNDE  
BU ŞEKİLDE SIKIŞTIRILARAK  
SOLLANMASI TEHLİKELİ VE  
YASAKTIR**

## MOTOSİKLETLERİN ÇEKİLME USULÜ

Motosikletler asla bir dört tekerli araç vasıtasıyla çekilmemelidir. Motosiklet dört tekerli araçlara yüklenmelidir. Burada bağlama motorun en üst noktalarından yapılmalı ve süspansiyonları sıkıştıracak seviyede olmamasına dikkat edilmelidir.

Motosiklet başka bir motosiklet tarafından çekilebilir. Başka bir motor tarafından çekilme durumunda hız 40 km/saati geçmemelidir. Yokuş aşağı yollarda çekilme işlemi yapılmamalıdır.

Çekmede bağlanma şekli aşağıdaki resimdeki gibi çekilen motorun gerektiğinde çekim halatını kolayca serbest bırakılabileceği bir şekilde yapılmalıdır. Bir diğer bağlantı şekli ise peglerden birbirine şaşırtmalı(çekenin solunu çekilenin sağ pegine yada sağını sola) bağlamak ve yine çekilen tarafın bağlantı şekli gerektiğinde sürücüsünün halatı serbest bırakabileceği bir şekilde olmalıdır.



## TRAFİKTE GÖRÜNÜRLÜĞÜNÜZÜ ARTIRMAK

**Kör noktalardan uzak durunuz ve güvenlik alanı yaratınız.**

"Görmedim" sözü otomobil sürücülerinin bir motosiklete çarptıktan sonra baş bahanesidir. Çarptıkları sadece motosikletmiş gibi davranır bazıları. Üzerindeki insanı algılayamazlar. Hâlbuki bir motosiklete çarpmak aynen bir yayaya çarpmak gibidir. Gerçi kaldırımda bekleyen yayaları da ezip geçenlerde var ya...

Trafikten 10-15 km daha hızlı olmak bir motor sürücüsünün güvenliği için şarttır. Motosikletin diğer araçlarla aynı hızda sürüş yapması her an tehlikeye giren bir aracın, kendisine tehdit görmediği için, kaçış yolunda kalması demektir.

Etrafınızda gerekli tampon alanı sürekli muhafaza ederek kaçış manevralarından kendinizi mahrum etmeyiniz. Araçların kör alanlarına girmek zorunda kalırsanız korna çalınız ve o alanda statik olarak kalmayınız. Çabuk boşaltınız.

Bunu yapmak için:

- . Çevrenizdeki araç sürücülerini göreceğiniz şekilde konumlanın. Eğer göz teması ya da aynadan siz onları görebiliyorsanız onlarda büyük bir ihtimalle sizi görüyorlardır. Ancak buna da fazla güvenmeyin. Sürüşte faraziyelere, zanlara güvenilmez. Asla hiçbir şeyi zannetmeyin.
- . Çevrenizde güvenlik alanı yaratın. Bu önünüzde yeterli alan bırakmış olmanız demektir. Gerektiğinde sorundan kaçabilmek için bu alanda manevra yapabilirsiniz.
- . Araçların hem arka hem de varsa ön kapı direklerinin yarattığı kör alanlarda gezinmeyin. Bu alanlar sürücü koltuğunun ön  $\frac{3}{4}$  ve arka  $\frac{3}{4}$  açılarındaki görüş alanının dışında kalan alanlardır. Sollamak tehlikeli bir manevra olabilir bu sebeple bilhassa bir arabayı hatta motosikleti sollayıp geçerken daha fazla dikkat edin.
- . Grup halindeki toplu sürüşlerinizde çevrenizde fermuar düzeninde sürüş yaparken maksimum görünürlük alanı bırakınız.

Siyah motorlar çok havalı görünebilirler ama çevreleri içinde gizlenmiş olmaya çok yatkındırlar. Açık renkli motorları tercih ediniz. Beyaz, sarı hatta kırmızı bunlar diğer araçların sürücülerinin peri ferik(çevresel) görüşlerinde daha belirgin görünürler.

Sürücü motosikletin görüntüsünde büyük bir kısmı işgal eder. Bu sebeple parlak renkli, yansıtıcı etiketleri olan giysiler giyiniz. Yansıtıcı bantların kaskınızda kullanılması, kendiniz yapabilirsiniz, çok etkileycidir.

El işaretlerini kullanmaktan kaçmayınız. Dönüş sinyallerinize ilaveten kollarınızı uzatmak görünürlüğünüzü önemli ölçüde artırır. Bunu yaparken motorunuzun kontrolünü kaybetmemeniz gerekir. Bilhassa dönüşleriniz esnasında iki elinizle gidonun elciklerini tutuyor durumda olunuz.

Yakın takip edilmeniz neticesinde etrafınızda bir güvenlik alanını yaratamıyorsanız ara sıra arka frene hafifçe dokunarak arka stop lambanızın yanıp sönmelerini sağlayınız. Bu da arakanızdakinden kurtulmanıza yetmezse hattınızı boşaltarak sürüşünüzü güvenli olarak devam ettirebileceğiniz bir alana geçiniz.

Motosikletlerin farları, motorun çalıştırılması ile birlikte stop edilinceye kadar sürekli yanacak şekilde imal edilmektedirler. Eğer karşı yönden gelen trafiğin sürücülerinin gözlerini alma durumunuz yoksa uzunlarınızı yakmanız görünürlüğünüzü daha da artıracaktır. Yüksek güçte ampul kullanıyorsanız ya da karşı yöndeki trafiğe tam karşı çaprazınızda olarak yaklaşıyorsanız uzunlarınızı kullanmayınız.

Far modülatörleri, yanıp sönen ya da ışık gücünü yükselterek titreşen, kullanmak görünürlüğünüzü artırabilir ama bu bazı insanların gözlerini rahatsız etmektedir.

Önde birbirinden ayrı iki ayrı far bulunması motorunuzun hızının karşıdan daha iyi hesaplanmasına yaradığı testler sonucu belirlenmiştir. Derinlik algılaması perspektif değişimi ile daha kolaylaşmaktadır. Bilhassa karşı yönden gelen araçların aniden önünüze doğru kendi sollarına kırmalarını engelleyici bir unsurdur.

Gürültü kirliliği ile kendinizi korumak arasında ince bir çizgi vardır. Ama başka yapacak bir şey kalmamışsa varlığını belli etmek için kornanızı kullanınız. Kornanızı kullanma konusunda ki anlık kararlarınız, gecikmeden anında kornanızın düğmesine basmanız sizin bir kaza kurbanı olmanızla kazadan kurtulmanız arasındaki farkı oluşturacaktır. Yüksek sesli stereo sistemler ya da diğer dikkat dağıtıcı sesler sizin kornanızın ilgili araç sürücülerince duyulmasını engelleyebilir.

Motosiklet sürüşünde en büyük problemlerden birisi fark edilmemektir. Diğer büyük araçların sürücüleri genellikle kendileri için tehdit oluşturabilecek, muhtemel bir çarpışmada kendisine zarar verecek araçları görmek üzere bakmağa şartlanmışlardır. Buna ilaveten motosikletlerin küçük hacimleri hem daha uzakta gibi görülmelerine hem de yaklaşım hızlarının yanlış tahmin edilmesine sebep olmaktadır.

**Burada iki hususa dikkat edilmesi kaza riskini önemli ölçüde azaltmaktadır:**

- 1. Sürücü üzerine fark edilmesini kolaylaştıracak açık renkli, parlak giysileri(sarı-turuncu), kask da beyaz rengi yâda açık renkleri tercih etmelidir.**
- 2. Sürücü ön farını gece veya gündüz açık tutmalı ve hattı içinde çevresinin kamuflajından kendisini ayırt ettirecek pozisyonları almalı ve hareketleri yapmalıdır.**

Genel olarak pozisyon seçerken size maksimum alan korumasını sağlayacak ve maksimum görünmenizi sağlayacak konumun seçilmesi gerekir. Bunun içinde tek bir en iyi konumlanma pozisyonu yoktur. Trafik durumuna göre, trafik durumu değiştikçe sizde yeni pozisyonunuzu almak üzere konumunuzu değiştirin.

Yol hakkı gaspı, yol vermeme problemiyle karşılaştığınızda siz yoldan çekilin. Kelimenin lügat anlamıyla siz tehlikeden uzaklaşmaya bakın. Sola dönen bir araç varsa veya soldan yolunuza çıkan bir araç varsa sağa kaçın. Sağdan bir ihlal varsa sola kaçın. Önden gelen bir tehlike karşısında yavaşlayın ve hazır bekleyin.

Karşıdan gelen araçlar karşısında ne kadar fazla açıyla konumlanırsanız, **motosikletin yandan görünüşü önden görünüşüne göre daha fazla hacim sunar**, o kadar daha iyi görünürsünüz. Hattınızın içinde kalarak yapacağınız bir iki slalom hareketi de fark edilme şansınızı kuvvetlendirecektir.

**Trafikte görünürlüğünüzü artırmak için kör noktalardan uzak durunuz ve güvenlik alanı yaratınız.**

"Görmedim" sözü otomobil sürücülerinin bir motosiklete çarptıktan sonra baş bahanesidir. Çarptıkları sadece motosikletmiş gibi davranır bazıları. Üzerindeki insanı algılayamazlar. Hâlbuki bir motosiklete çarpmak aynen bir yayaya çarpmak gibidir. Gerçi kaldırımda bekleyen yayaları da ezip geçenlerde var ya...

Trafikten 10-15 km daha hızlı olmak bir motor sürücüsünün güvenliği için şarttır. Motosikletin diğer araçlarla aynı hızda sürüş yapması her an tehlikeye giren bir aracın, kendisine tehdit görmediği için, kaçış yolunda kalması demektir.

Etrafınızda gerekli tampon alanı sürekli muhafaza ederek kaçış manevralarından kendinizi mahrum etmeyiniz. Araçların kör alanlarına girmek zorunda kalırsanız korna çalınız ve o alanda statik olarak kalmayınız. Çabuk boşaltınız.

#### **Bunu yapmak için:**

- . Çevrenizdeki araç sürücülerini göreceğiniz şekilde konumlanın. Eğer göz teması ya da aynadan siz onları görebiliyorsanız onlarda büyük bir ihtimalle sizi görüyorlardır. Ancak buna da fazla güvenmeyin. Sürüşte faraziyelere, zanlara güvenilmez. Asla hiçbir şeyi zannetmeyin.
- . Çevrenizde güvenlik alanı yaratın. Bu önünüzde yeterli alan bırakmış olmanız demektir. Gerektiğinde sorundan kaçabilmek için bu alanda manevra yapabilirsiniz.
- . Araçların hem arka hem de varsa ön kapı direklerinin yarattığı kör alanlarda gezinmeyin. Bu alanlar sürücü koltuğunun ön  $\frac{3}{4}$  ve arka  $\frac{3}{4}$  açılarında görüş alanının dışında kalan alanlardır. Sollamak tehlikeli bir manevra olabilir bu sebeple bilhassa bir arabayı hatta motosikleti sollarken daha fazla dikkat edin.
- . Grup halindeki toplu sürüşlerinizde çevrenizde fermuar düzeninde sürüş yaparken maksimum görünürlük alanı bırakınız.

Siyah motorlar çok havalı görünebilirler ama çevreleri içinde gizlenmiş olmaya çok yatkındırlar. Açık renkli motorları tercih ediniz. Beyaz, sarı hatta kırmızı bunlar diğer araçların sürücülerinin peri ferik(çevresel) görüşlerinde daha belirgin görünürler.

Sürücü motosikletin görüntüsünde büyük bir kısmı işgal eder. Bu sebeple parlak renkli, yansıtıcı etiketleri olan giysiler giyiniz. Yansıtıcı bantların kaskınızda kullanılması, kendiniz yapabilirsiniz, çok etkileyicidir.

El işaretlerini kullanmaktan kaçmayınız. Dönüş sinyallerinize ilaveten kollarınızı uzatmak görünürlüğünüzü önemli ölçüde artırır. Bunu yaparken motorunuzun kontrolünü kaybetmemeniz gerekir. Bilhassa dönüşleriniz esnasında iki elinizle gidonun elciklerini tutuyor durumda olunuz.

Yakın takip edilmeniz neticesinde etrafınızda bir güvenlik alanını yaratamıyorsanız ara sıra arka frene hafifçe dokunarak arka stop lambanızın yanıp sönmelerini sağlayınız. Bu da arakanızdakinden kurtulmanıza yetmezse hattınızı boşaltarak sürüşünüzü güvenli olarak devam ettirebileceğiniz bir alana geçiniz.

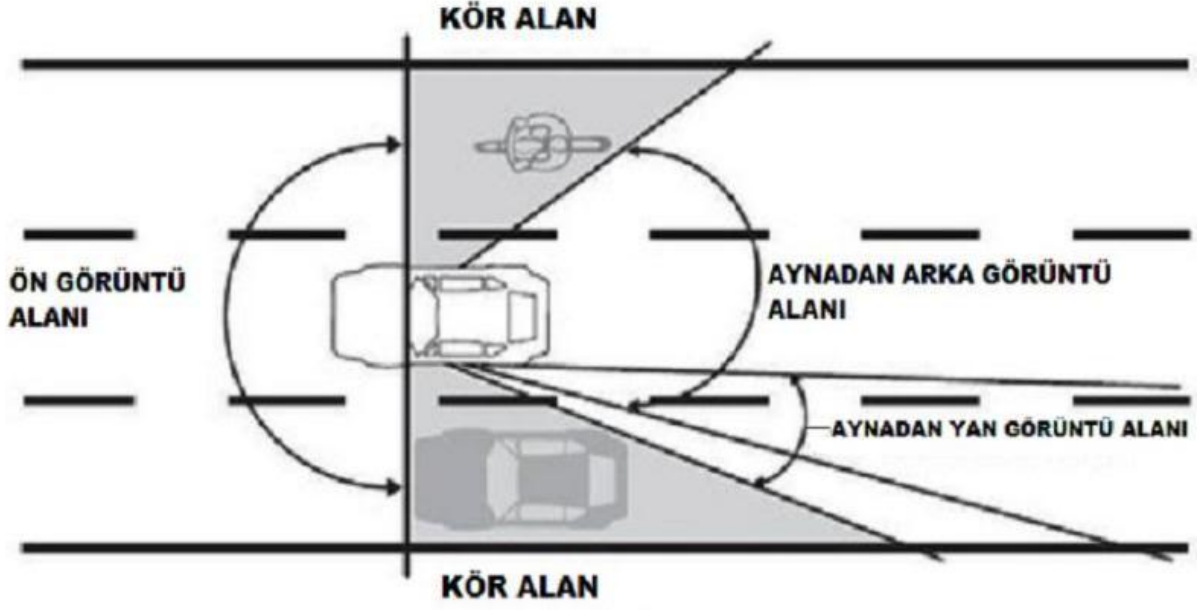
Motosikletlerin farları, motorun çalıştırılması ile birlikte stop edilinceye kadar sürekli yanacak şekilde imal edilmektedirler. Eğer karşı yönden gelen trafiğin sürücülerinin gözlerini alma durumunuz yoksa uzunlarınızı yakmanız görünürlüğünüzü daha da artıracaktır. Yüksek güçte ampul kullanıyorsanız ya da karşı yöndeki trafiğe tam karşı çaprazınızda olarak yaklaşıyorsanız uzunlarınızı kullanmayınız.

Far modülatörleri, yanıp sönen ya da ışık gücünü yükselterek titreşen, kullanmak görünürlüğünüzü artırabilir ama bu bazı insanların gözlerini rahatsız etmektedir.

Önde birbirinden ayrı iki ayrı far bulunması motorunuzun hızının karşıdan daha iyi hesaplanmasına yaradığı testler sonucu belirlenmiştir. Derinlik algılaması perspektif değişimi ile daha kolaylaşmaktadır. Bilhassa karşı yönden gelen araçların aniden önünüze doğru kendi sollarına kırmalarını engelleyici bir unsurdur.

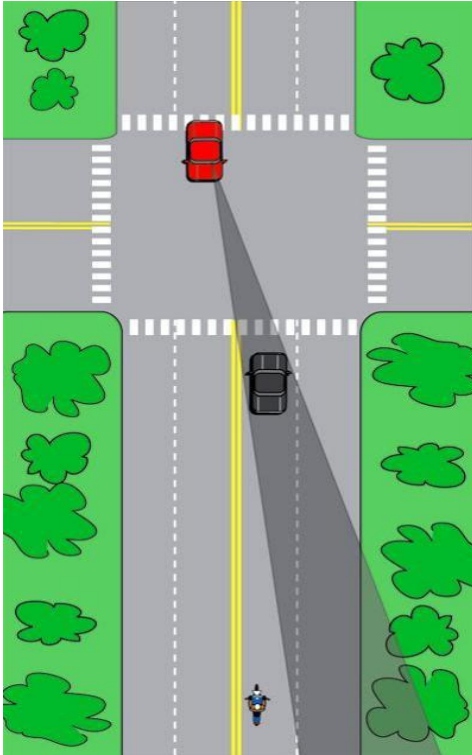
Gürültü kirliliği ile kendinizi korumak arasında ince bir çizgi vardır. Ama başka yapacak bir şey kalmamışsa varlığını belli etmek için kornanızı kullanınız. Kornanızı kullanma konusunda ki anlık kararlarınız, gecikmeden anında kornanızın düğmesine basmanız sizin bir kaza kurbanı olmanızla kazadan kurtulmanız arasındaki farkı oluşturacaktır. Yüksek sesli stereo sistemler ya da diğer dikkat dağıtıcı sesler sizin kornanızın ilgili araç sürücülerince duyulmasını engelleyebilir.





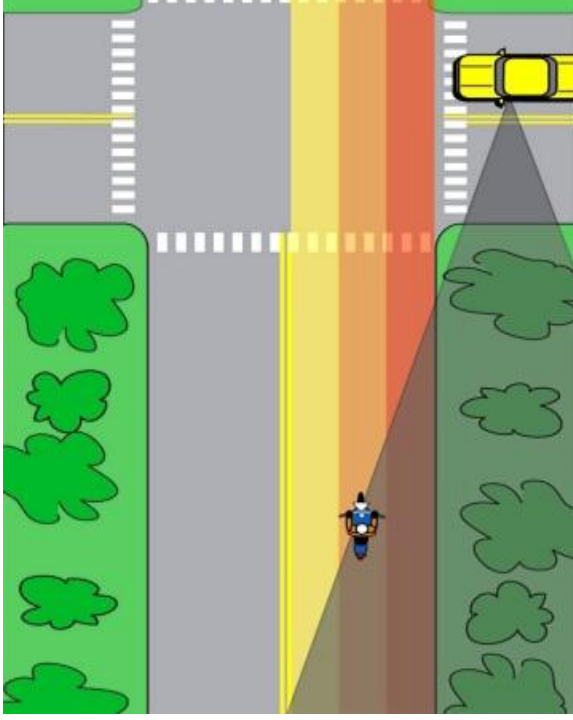
Araçların kör alanlarında kalmayın. Bu alanları çabuk boşaltın. Ayrıca sizin kendi kör alanlarındaki araçları da omuz üstü bakışla kontrol altında tutun. Kör alan demek sizin fiili görüş alanınızın bittiği ve aynalardan görüş alanınızın başladığı noktalar arasında kalan alanlardır.

Yoğun trafik de takip mesafenizi 4-6 saniyeye kadar uzatın. Bu sizin trafik kalabalığı olarak bütün içinde bir detay olmanızı engeller ve daha fark edilir olmanızı sağlar. Daima kötü ihtimalleri de düşünerek kaçış kapılarınızı açık tutmayı unutmayınız.

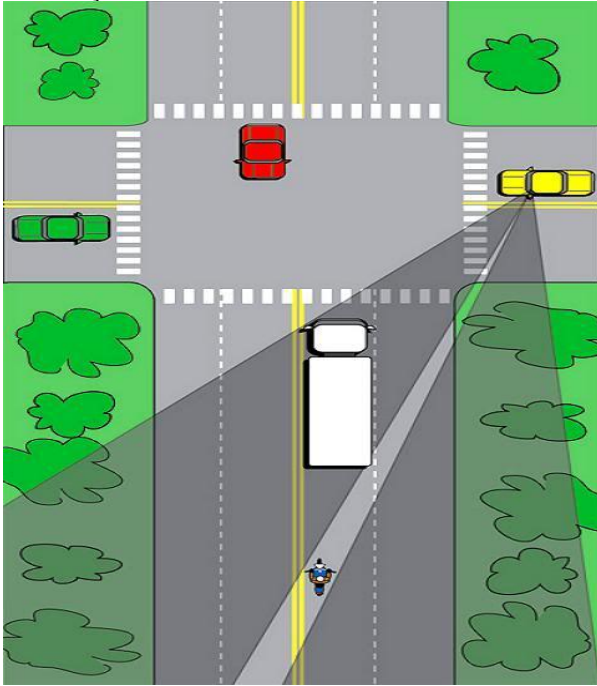


Koyu gri alanla işaretlenmiş olan bölge kavşaktaki sarı aracın kör alanıdır. Yani yol kenarındaki nesnelerin görüşü engellediği alan ve bu alanın için sizde kısmen varsınız. Bu durumda yapabileceğiniz en akıllıca şey en hattınızın

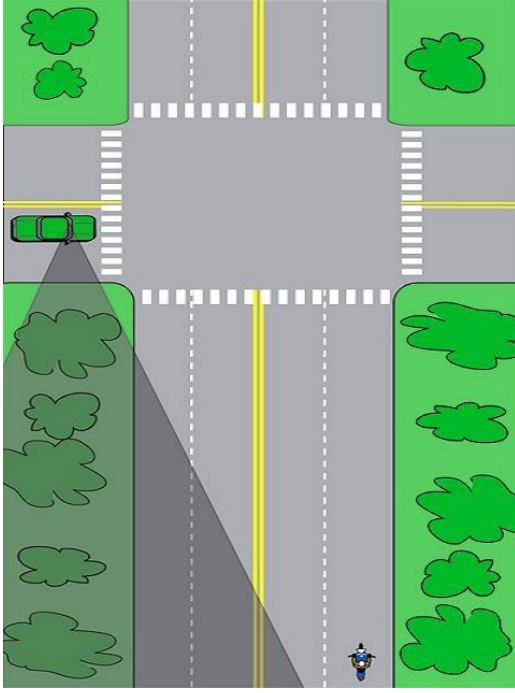
sol tarafına konumlanmanızdır. (Sarı bölgede). Buradan görünmeniz mümkündür.



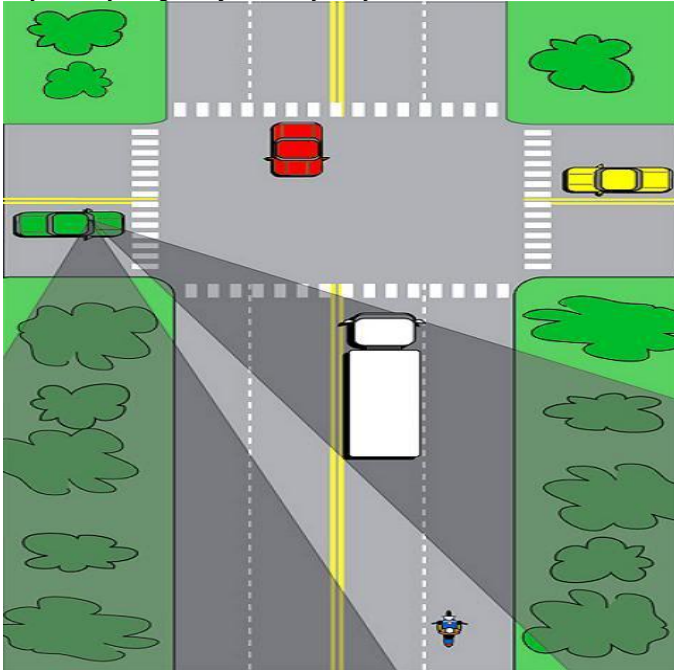
Bu grafikte saat 01.00 yönündeki sarı aracın görüntüsü hem yol kenarındaki nesnelere tarafından hem de önündeki ağır vasıta tarafından engellenmektedir. Burada dikkat ederseniz motosiklet sürücüsünün sarı araca görünmesini sağlayacak alan seçimi daralmıştır. Yoldaki ikinci bir nesne diğer sürücülerin sizi görme imkânlarını çok daraltmıştır.



Şimdi aynı kavşakta size göre saat 11.00 pozisyonundan sola dönmekte olan yeşil araca bakalım. Burada da sürücünün görüşü yol kenarındaki nesnelere tarafından engellenmiştir. Ancak değişik gözlem açısı olduğundan sizin konumlanma stratejinizin değişmesi gerekmektedir. 11.00 pozisyonundaki aracın sizi görebileceği pozisyon hattınızın en sağ tarafıdır.

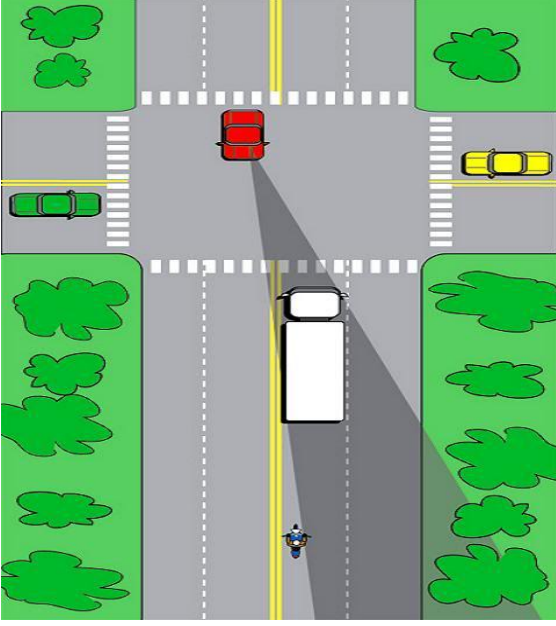


Şimdi sürücünün önünde birde ağır vasıta var. Saat 11.00 yönündeki araç tarafından görülebilmemiz için uygulamanız gereken strateji önemli ölçüde değişmiştir. Hattınızın sağını kullanmak hala akıllıcadır fakat takip mesafenize dikkat ediniz. Takip mesafenizi kamyonun yâda yol kenarındaki nesnelere arkasında kaybolmayacağınız şekilde ayarlayınız.

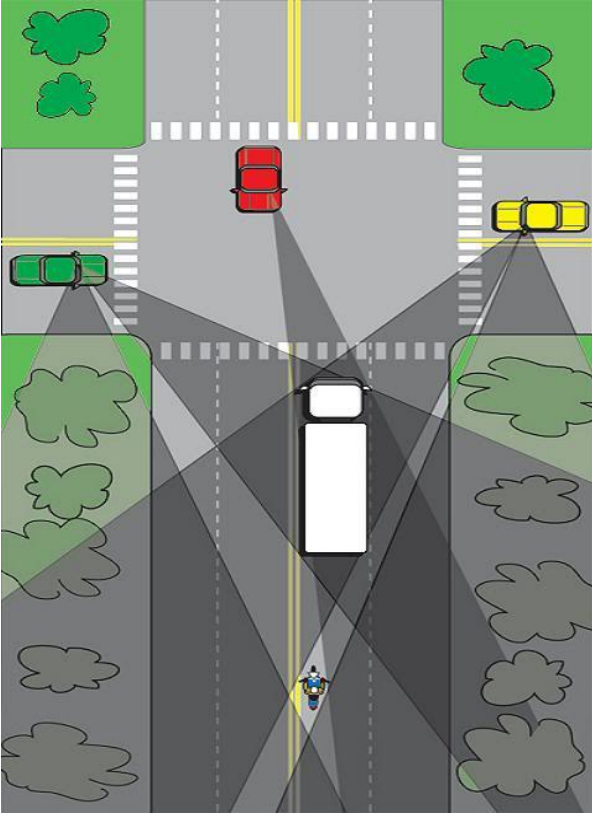


Saat 12.00 yönündeki kırmızı aracın sürücüsü kendisine doğru gitmekte olan ağır vasıta nedeniyle daha küçük görüş alanına sahiptir. Bu sürücü tarafından görülebilmemiz için olabildiğince sol tarafa yanaşınız. Bu durum saat 11.00 ve saat 01.00 deki sürücüler tarafından görülebilmemizde problem yaratabilir. Bu sürücüler sadece kendileri için tehdit olan araçlara dikkat edip sizi unutabilecekleri gibi sizde kör alanlar geçiş yapmış olabilirsiniz. Burada sürücünün konumlanmak için yapabileceği çok az bir seçim vardır. En iyisi kendinizi baştan bu duruma hiç sokmamanızdır. Fakat her nasılsa bu duruma girdiyse her sürücünün sizi gördüğünden emin olunuz. Eğer siz sürücülerin başlarını görüyorsanız onlarda sizi görebilir. Tabi bakıyorlarsa. Eğer sürücülerin başlarını

göremiyorsanız onlarda sizi görmüyor demektir. Bu durumlarda en kötü ihtimallere hazır olun.



Gördüğünüz gibi saat 11.00, 12.00 ve 01.00 yönlerinden sola dönüş yapacak birçok araçla aynı anda karşılaştığınızda ayrıca önünüzde giden bir ağır vasıta var, hem yol kenarındaki nesnelere ve hem de kamyon görülebileceğiniz alanı iyice daraltır.



Sürücülere kavşaklara çok yakinken hat değiştirmekten kaçınmalıdır. Diğer sürücüler sizin bir evvelki durumunuza göre pozisyon almış olabilirler. Bu kavşağa çok yakinken yapılan hat değişimleri öbür sürücülerini yanıltabilir. Kavşaklarda ihtiyatlı olun ve daima bir stratejiniz olsun.

## KONUMLANMAK



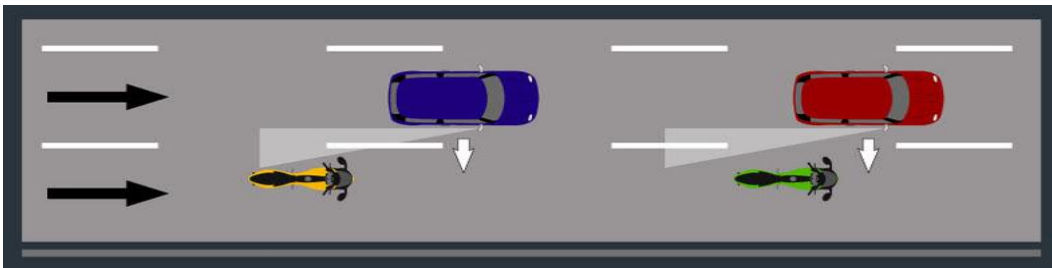
Hattın içinde kalınarak yapılan yer değiştirmelere pozisyon değiştirme denir. Diğer hatlara geçiş ise hat değişimidir. Arabalara göre çizilmiş hat genişlikleri motosikletlere hat içinde üç değişik konum alma imkânı verir. 1. Sarı(Sol), 2. Turuncu(Merkez) ve 3. Kırmızı(Sağ).

**Aldığınız pozisyon size aşağıdaki avantajları sağlamalıdır:**

1. Görünmenizi ve görmenizi iyileştirmelidir.
2. Diğer araçların kör noktalarına girmenizi engellemelidir.
3. Yol yüzeyinden gelecek tehlikeleri erken görmenizi sağlamalıdır.
4. Hattınızı diğer sürücülerden korumalıdır.
5. Niyetinizi belli etmelidir.
6. Diğer araçların yaratacağı rüzgâr patlamalarından sizi korumalıdır.
7. Kaçış yolu sunmalıdır.
8. Dönüş keskinliğini azaltmalıdır.

Genel olarak pozisyon seçerken size maksimum alan korumasını sağlayacak ve maksimum görünmenizi sağlayacak konumun seçilmesi gerekir. Bunun içinde tek bir en iyi konumlanma pozisyonu yoktur. Trafiğin durumuna göre, trafik durumu değiştikçe sizde yeni pozisyonunuzu almak üzere konumunuzu değiştirin. Eğer tehlike sadece solunuzdan geliyorsa 2 yâda 3üncü pozisyonda sürüş yapınız. Eğer muhtemel tehlike sağdan gelebilirse 1 veya 2inci konumda pozisyon alınız. Eğer her iki yönden tehlike geliyorsa merkez konumda yani 2 de pozisyon almak gerekir.

Dönüşlerde en iyi hat dönüş yayının izlenmesi olmayabilir. Hattaki pozisyonunuzu trafik, yol ve dönüş tipini göz önünde bulundurarak değiştirebilirsiniz. Eğer trafik yoksa dönüşe açık girip görüş mesafenizi ve etkin dönüş çapınızı artırın. Döndükçe içe doğru kayın - hattınızı kapatın - ve dönüşün merkezini(apeks) geçince tekrar dışa çıkış için yönelin. Bir diğer alternatifte dönüşe başlamadan önce hattınızın içinde merkez pozisyonu alıp çıkışa kadar bunu muhafaza ederek dönmektir.





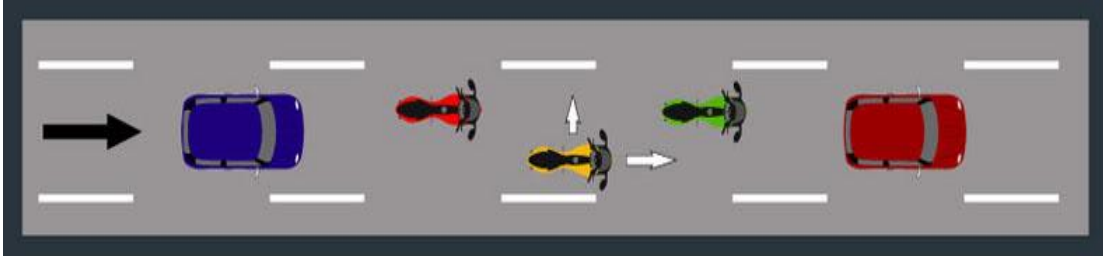
**Arabaların aynalarının arkasındaki üçgen bölüm aracın sürücüsünün görebildiği alandır. Sarı motosiklet bu alanın dışındadır ancak aracın gerisindedir. Bu kötü bir konumlanma sayılır. Yeşil motosiklet ise hem görüş alanının dışında hem de arabaya paralel sürüştedir. Bu ikinci durum ölümcüldür. Araçların kör noktalarında yakın sürüş yapmayınız.**

Araçları sol tekerlek izinden takip ediniz ama en hızlı hatta(sollama hattı) gidiyorsanız önünüzdeki aracın sağ tekerlek izinden gitmeniz daha iyidir. Çünkü solunuzda sizi görmesi gereken başka bir araç olmayacaktır.

Konumlanmada aranan faktörlerin başında iyi görüş alabileceğiniz yerde olmak ve iyi görüş verebileceğiniz yerde olmak esastır. Motosiklet sürücüsü olarak görünmesi zor bir obje olduğunuzu hiç unutmayınız.

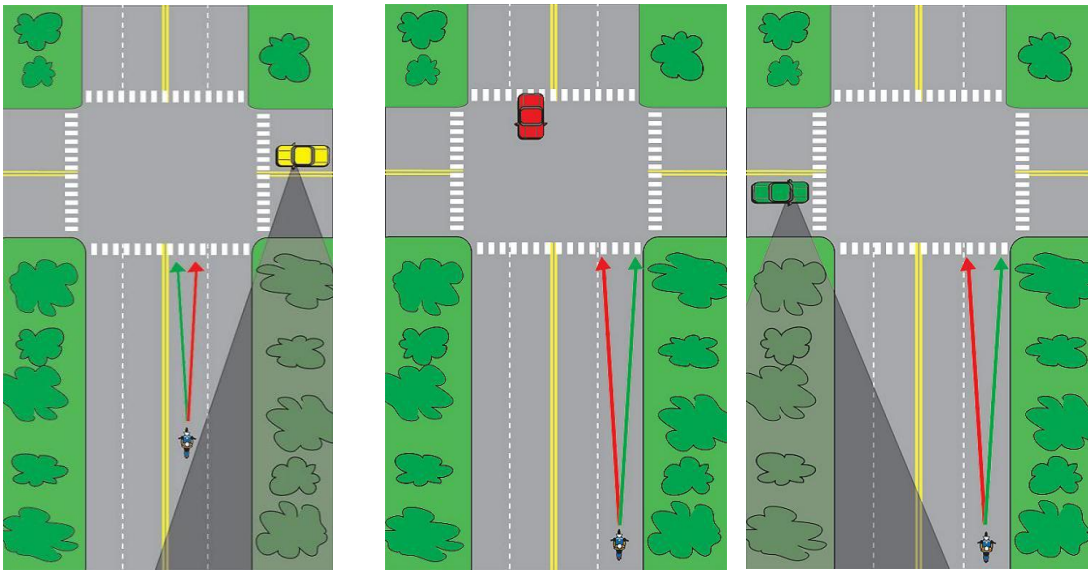
Diğerlerinin sizi gördüğüne dair hiç bir garanti yoktur. Göz temasına da güvenmeyin. Çok sık olarak araç sürücülerinin direk olarak motosiklete baktıkları halde onları görmedikleri bilinmektedir. Güvенеbileceğiniz tek şey kendi gözleriniz olsun. Eğer araç yolunuza girecek durumda ise onun yolunuza gireceğini varsayarak hareket edin. Usta sürücüler devamlı tehlike senaryosu ile sürüş yaparlar. Tehlikeye girmek için değil tehlikeden kaçınabilmek için. Kavşaklarda görünme şansınızı artırın. Çevrenizde bir reaksiyon verebileceğiniz yeterince alan bırakın. Debriyajı ve her iki freni kavrayın ki tepki süreniz kısalsın. Kavşağa yaklaştıkça hızınızı düşürün. Girdikten sonra dönüş yapmağa hazırlanan araçlardan uzakta durun. Hızınızı ve pozisyonunuzu radikal bir tarzda değiştirmeyin. Diğer sürücüler sizin dönmeğe hazırlanmış olduğunuzu sanmasınlar.

Toplu halde yapılan grup sürüşlerinde araya başka vasıtanın girmesini engelleyecek kadar birbirimize yakın ama birbirinizi engellemeyecek oranda da birbirinizden uzak olmağa özen gösteriniz. Daima önünüzde ve yanınızda serbest kaçış hattı olacak şekilde fermuar düzeninde gidiniz. Aşağıda ki şekilde fermuar düzeni görülmektedir. Oklar serbest kaçış alanlarını işaret etmektedir.

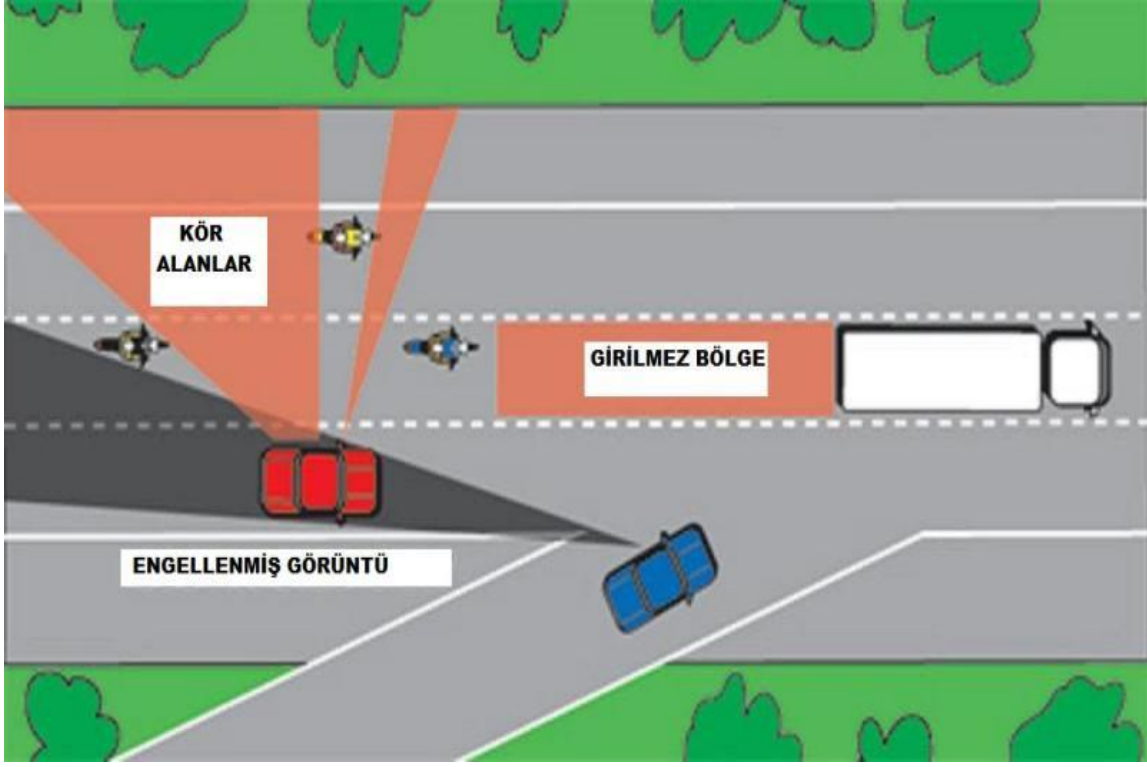


### KAVŞAKTA KONUMLANMAK

Kırmızı ok istikameti yanlış, yeşil doğru konumlanış yönleridir. Karşı yönden size doğru gelen araca ne kadar büyük hacim görüntüsü verirsiniz sizi o kadar iyi görmesini sağlarsınız. Motosikletlerin önden veya arkadan görüntü hacimleri küçüktür ama yandan bu görüntü hacmi büyür. Bu sebeple daima karşıdan gelen aracın size bakış açısını genişletmeğe çalışınız. Buda uzak hatta geçmekle olur. Yine bu şekilde aranızdaki mesafeyi de artırmış olursunuz.



### Kör alanlar ve engellenen görüntü:



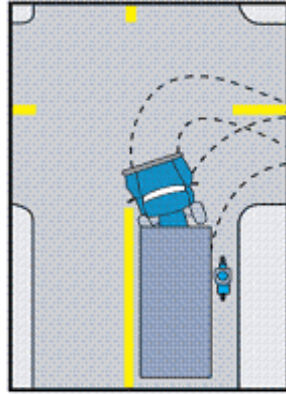
Şehir içi sürüşlerde bir aracın arkasında iken o aracın sürücüsünün sizi orta dikiz aynasından görebileceği pozisyonu alınız. Buda merkezi konumdur. Sürücüler yan dikiz aynalarından daha sık orta dikiz aynasını kullanırlar.

Merkez pozisyonda yol yüzeyindeki diğer araçlardan döküntü biriken yağın yüzey genişliği genellikle 10cm i geçmez. Yol ıslak değilse hattın merkezi kısmı sürmek için yeterince güvenli sayılabilir. Merkez pozisyonun ortasındaki 10cm birikintinin her iki kenarında merkez hatta kalınarak sürüş yapılabilir. Yüksekliği fazla olan yağ birikintilerinin üzerinde sürüş yapmaktan kaçınınız. Genellikle yoğun trafiğin olduğu kavşaklarda ve gişe geçişlerinde fazlasıyla yağ birikintisi olma ihtimali vardır.



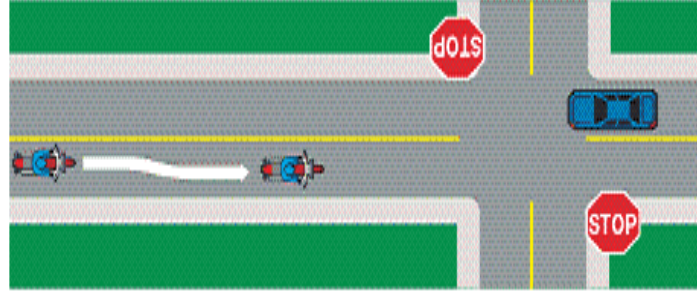
**AĞIR VASITALAR BÜYÜK ALAN BIRAKMAK ÖNEMLİDİR. AĞIR VASITALARIN ÖNLERİNDE, ARKA VE YANLARINDA KÖR ALANLAR VARDIR. EĞER BİR AĞIR VASITAYI ÇOK YAKIN TAKİR EDİYORSANIZ SÜRÜCÜSÜ SİZİ GÖRMEYECEĞİ GİBİ SİZİNDE ÖNÜNÜZDEKİ YOL İLE İLGİLİ GÖRÜŞ ALANINIZ KISITLANMIŞ OLACAKTIR. ÇOK YAKIN TAKİP ARKADAN ÇARPMA RİSKİNİZİ ARTIRIR. AYRICA HATTAKİ BİR ENGEBE, ÇUKUR GİBİ BİR TEHLİKEYİ ÖNCEDEN GÖRMENİZİ DE ENGELLER.**

**EĞER MOTOSİKLET SÜRÜCÜSÜ SAĞA DÖNMEKTE OLAN BİR AĞIR VASITA İLE KALDIRIM ARASINA GİRERSE BU ÇOK TEHLİKELİDİR. BİR TIR KAMYONUNUN ÇEKİCİSİ İLE DORSEYİ KAVŞAKLARDA DÖNERKEN FARKLI YAYLAR ÇİZER. AĞIR VASITA SÜRÜCÜSÜ MOTOSİKLETİ GÖRMEYECEKTİR. ONUN POZİSYONUNDAN UZAK DURUN. SİZLE DİĞER VASITALAR ARASINDA YETERİNCE BÜYÜK ALAN BIRAKIN.**

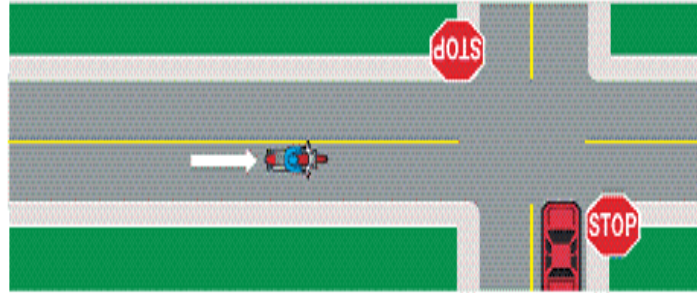


**BU POZİSYONA GİRMEYİN**

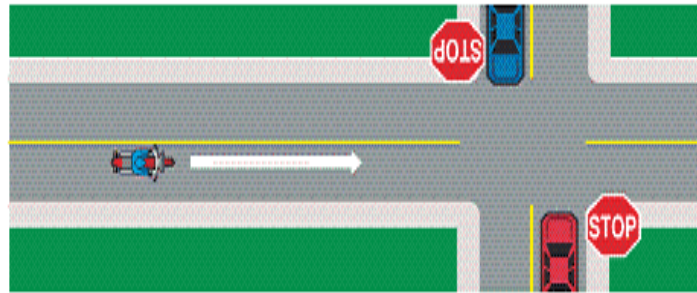
**YAVAŞLAYIN VE HATTINIZ İÇİNDEKİ POZİSYONUNUZU AYARLAYIN. KARŞIDAN SİZE DOĞRU GELEN ARAÇ SOLA DÖNMEK İSTERSE HATTINIZIN SAĞ KISMINA GEÇİN. BU SİZİNLE KARŞI YÖNDEN GELMEKTE OLAN ARAÇIN ARASINDAKİ ALANI BÜYÜTÜR. ARAÇIN SÜRÜCÜSÜNÜN SİZİ GÖRMÜŞ OLDUĞUNU HİÇBİR ZAMAN VARSAYMAYIN.**



**ŞAYET ARAÇ SAĞ TARAFTAN KAVŞAĞA GİRİŞ YAPMAK ÜZERE İSE HATTINIZIN SOL KISMINDA KALIN VE DURMAĞA HAZIR OLUN. ARAÇIN YOLUNUZA ÇIKACABİLECEĞİNİ ÖN GÖRÜN.**



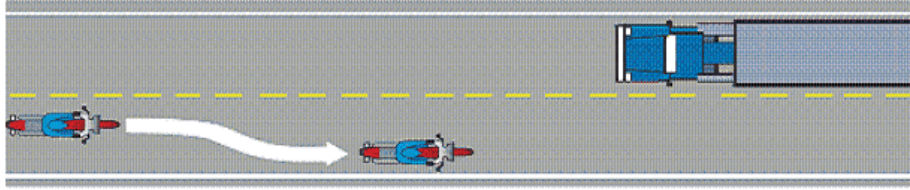
**ŞAYET KAVŞAĞIN HER İKİ TARAFINDAN GİRİŞ OLMAK ÜZEREYSE HATTIN SOL KISMINDA KALIN. KAÇINICI HAREKET YAPMAĞA VEYA DURMAĞA HAZIR OLUN.**



**AĞIR VASITALARIN ÇEVRELERİNDE OLUŞTURACAĞI TÜRBÜLANS VEYA RÜZGAR SAĞANAKLARINA DİKKAT EDİNİZ. KARŞI HATTINIZDAN BİR AĞIR VASITA GELİYORSA HATTINIZIN SAĞINA GEÇİN VE ELCİKLERİ SIKI TUTUN. AĞIR VASITA GEÇTİKEN SONRA DA BİR MÜDDET SAĞI MUHAFAZA EDİP SONRA BİR ÖNCEKİ HAT POZİSYONUNUZA DÖNÜN.**

**AYNI ŞEKİLDE ÖTESİNİ GÖREMEDİĞİNİZ TEPE GEÇİŞLERİNDE HATTINIZIN SAĞINA YAKLAŞINIZ.**

**KONUMLANMANIN İLK AMACI EN İYİ GÖRÜNTÜYÜ ALMAK VE EN İYİ GÖRÜNTÜYÜ VEREBİLMEKTİR.**

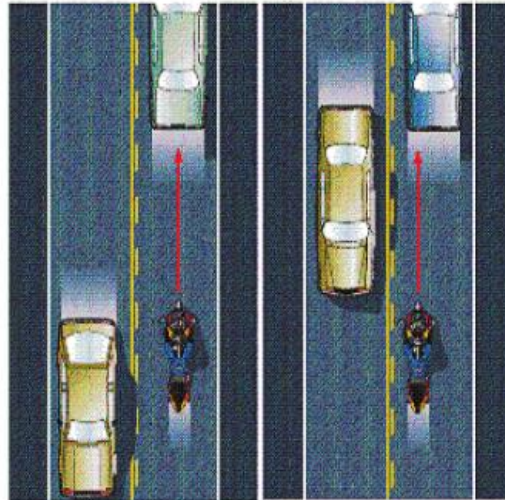


## **HATTINIZIN İÇİNDE DOĞRU KONUMLANMAYI ÖĞRENİNİZ**

**Motosikletlerin sizi koruyacak kaportaları yoktur. Bu sebeple siz kendi korumanızı sağlamak zorundasınız. Hattı bloke etmek, merkezin hafif soluna konumlanmak, en doğru işlemdir.**

**Motosiklet sürücüsü hattın içinde nerede seyir edeceğini seçme imkanına sahiptir. Hattı bloke etme pozisyonunda sizi aynı hat içinde sıkıştırarak sollamak niyetlerini engeller.**

**Pozisyon 1:  
Yanlış  
Merkezi  
konumlanma  
hattınızı bloke  
etmez ayrıca  
araç  
döküntülerinin  
toplandığı  
alandır ve  
yağışlarda  
kayganlaşır.**



**Pozisyon 2: Doğru  
Bankete yakın yada park  
alanına yakın seyrederken  
hafif sola kaymanız hattı  
bloke eder ve sizi park  
etmiş bir aracın aniden  
açılan kapısının  
yaratacağı tehlikelerden  
korur.**



**ÇOK HATLI GENİŞ KAVŞAKLARDA SOLA DÖNÜŞLERDE HATTINIZI BLOKE EDEN POZİSYONUNUZU ALIN VE TÜM DÖNÜŞ BOYUNCA KORUYUN**



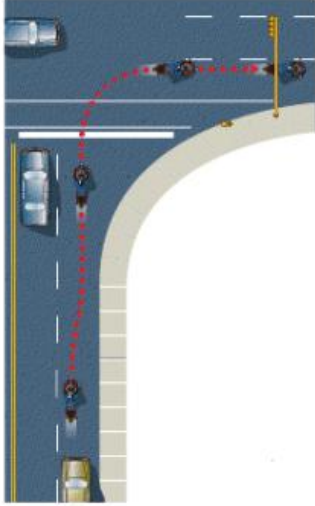
**ÇOK HATLI  
KAVŞAKLARDA  
POZİSYON**



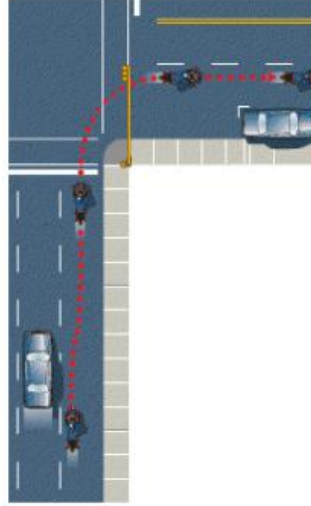
**TEK HATLI  
KAVŞAKLARDA  
POZİSYON**

**DOĞRU KONUMLANMA ŞEKİLLERİ**

**DOĞRU SAĞA DÖNÜŞ POZİSYONLARI**

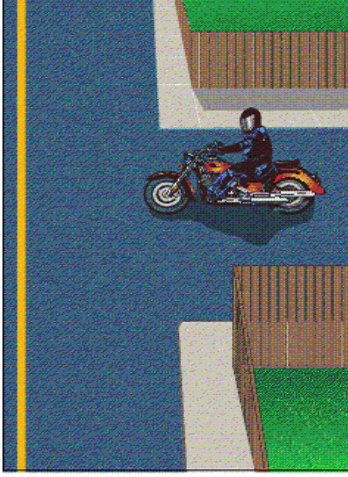


Hattın kavşakta açıldığı sağa dönüş konumlanması. Burada şekilde görüldüğü gibi hattın genişleyen bölümüne bir aracın sızmaması için hattı bloke etmelisiniz. Omuz üstü kontrol yapıp sağa doğru yol kenarına 1 metre kala kadar giriniz. Sağa dönüşünüzü yaptıktan sonra tekrar omuz kontrolü yapıp hattı bloke eden konumuza geri dönün.

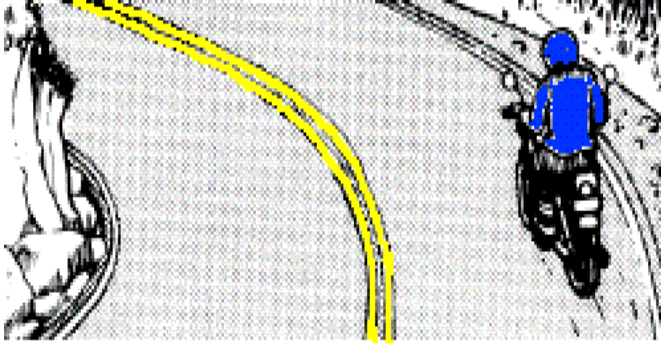
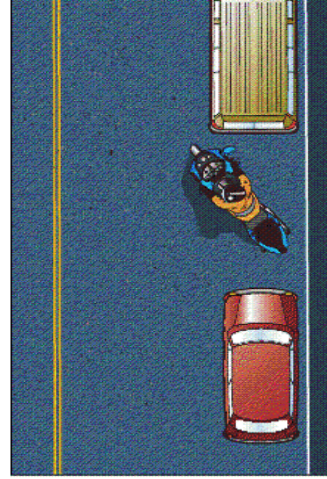


Hattın kavşakta açılmadığı sağa dönüşlerde motorunuzu hattınızın merkezine konumlayın, mevcut ilk hatta sağa dönüş yaptıktan sonra omuz üstü kontrolünüzü yaparak tekrar hattınızı bloke eden konuma, hattınızın sol bölümü, geri dönün.

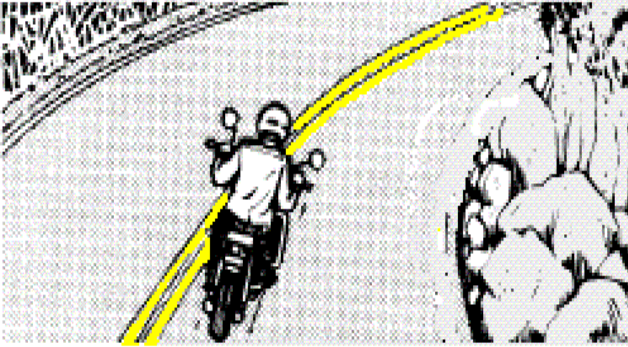
**BU TİP KAVŞAKLARDA DURDUKTAN SONRA SAĞI SOLU GÖREBİLMEK İÇİN ÖNE BİRAZ HAREKET EDEREK BAKIŞ KONTROLÜNÜZÜ YAPINIZ.**



**YOL KENARLARINDAN ÇIKARKEN TRAFİĞİ ÖNLÜ ARKALI GÖREBİLMEK İÇİN YOLA ÇARPAZ KONUMLANARAK KONTROLÜNÜZÜ TAMAMLAYINIZ.**



**İLERİSİ GÖRÜNMEYEN KÖR DÖNEMEÇLERDE SOLA DÖNÜŞLERDE DOĞRU KONUMLANMA ŞEKLİ**

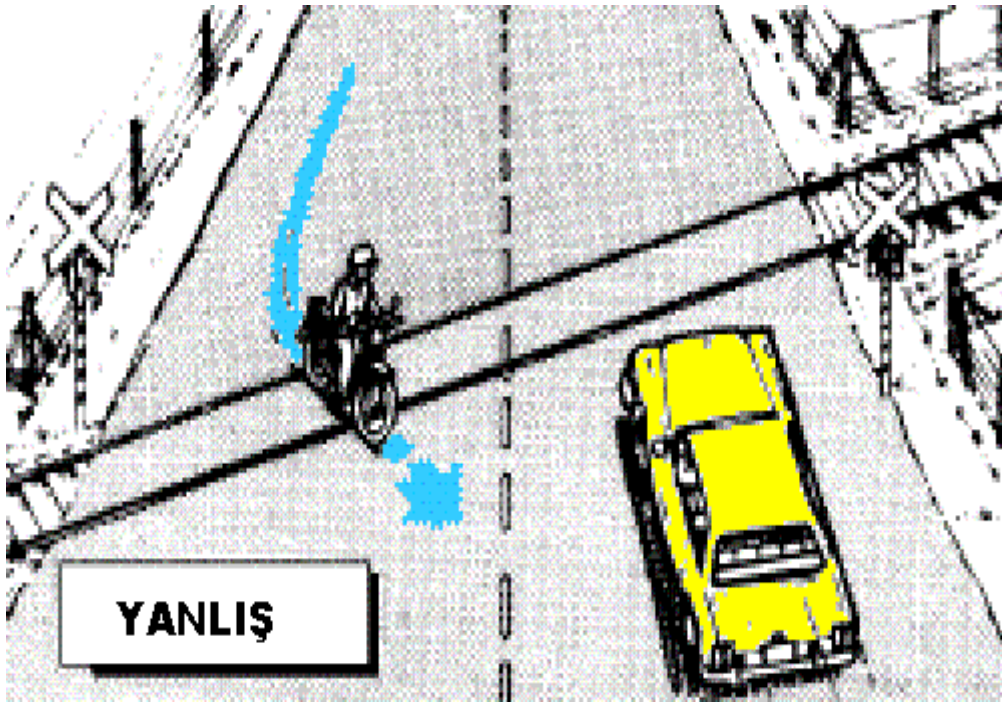
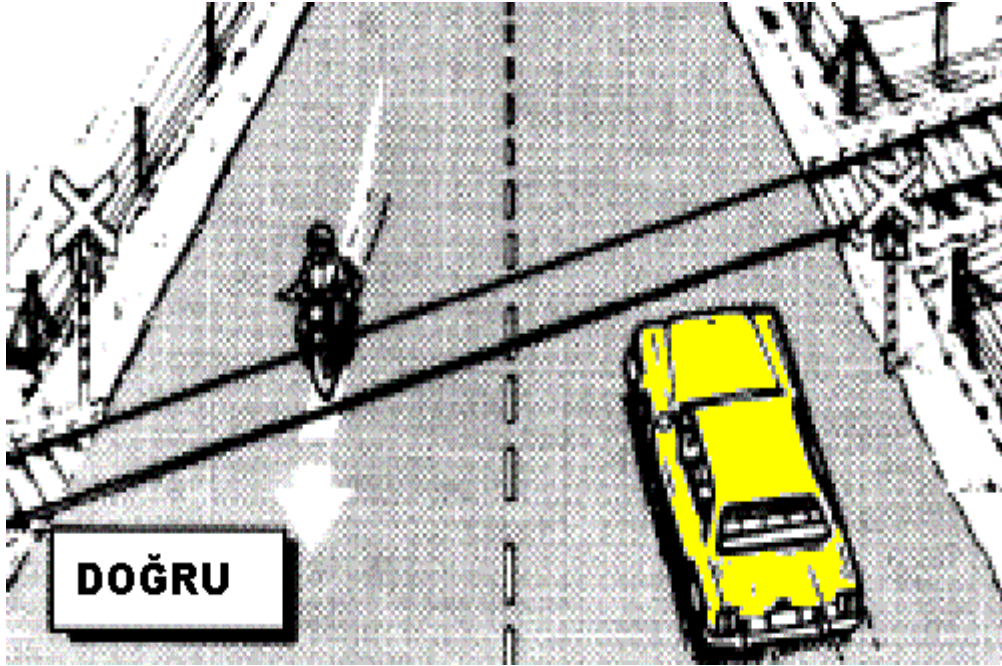


**İLERİSİ GÖRÜNMEYEN KÖR DÖNMEÇLERDE SAĞA DÖNÜŞTE DOĞRU KONUMLANMA ŞEKLİ**

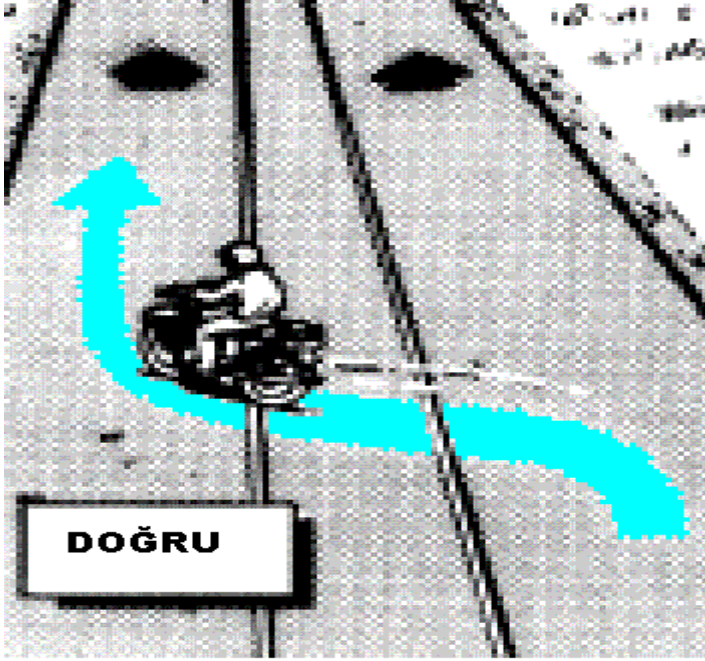


## DOĞRU VE YANLIŞ HEMZEMİN GEÇİŞ ŞEKİLLERİ

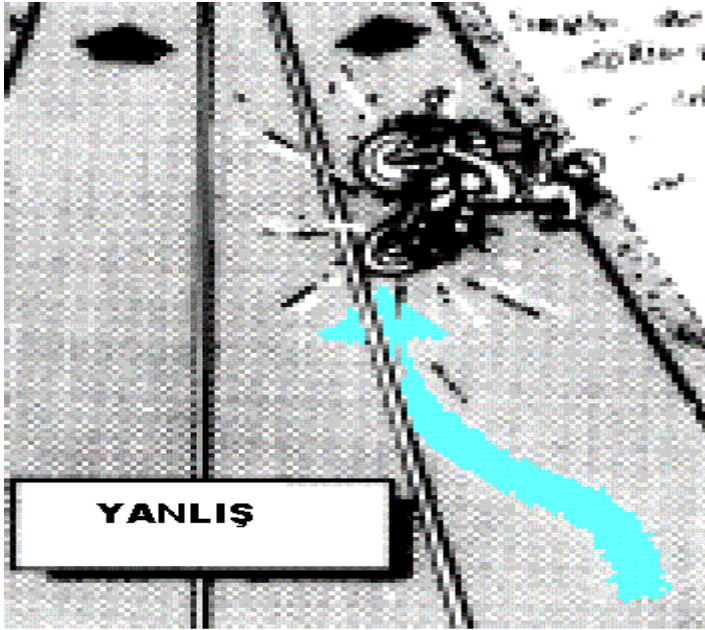
Dik Sürüşlerde Geçiş:



Paralel Sürüşlerde Geçiş:



## HEMZEMİN DEMİRYOLU HATTI GEÇİŞİ



## HEMZEMİN DEMİRYOLU HATTI GEÇİŞİ

Bariyersiz yada ışksız geçişlerde tren uzakta bile olsa eğer onu görebiliyorsanız bekleyin ve geçtikten sonra geçin. Görebildiğiniz mesafedeki yaklaşan trenin raylarda yarattığı mıknatıslanma ve elektromanyetik alan siz tam geçerken aracınızın stop etmesine sebep olabilmektedir. Eğer hemzemin geçit yok ve siz motosikletinizi raylardan atlatmağa çalışıyorsanız o zaman geçişin bir anında, bir yerinde iki tekerinizin birden raylardan aynı anda atlatılması gerekeceğini hatırlayınız. Sıkışık bir anda bu durum sizde ciddi paniğe sebep olur ve yaşamınızı tehlikeye sokar.

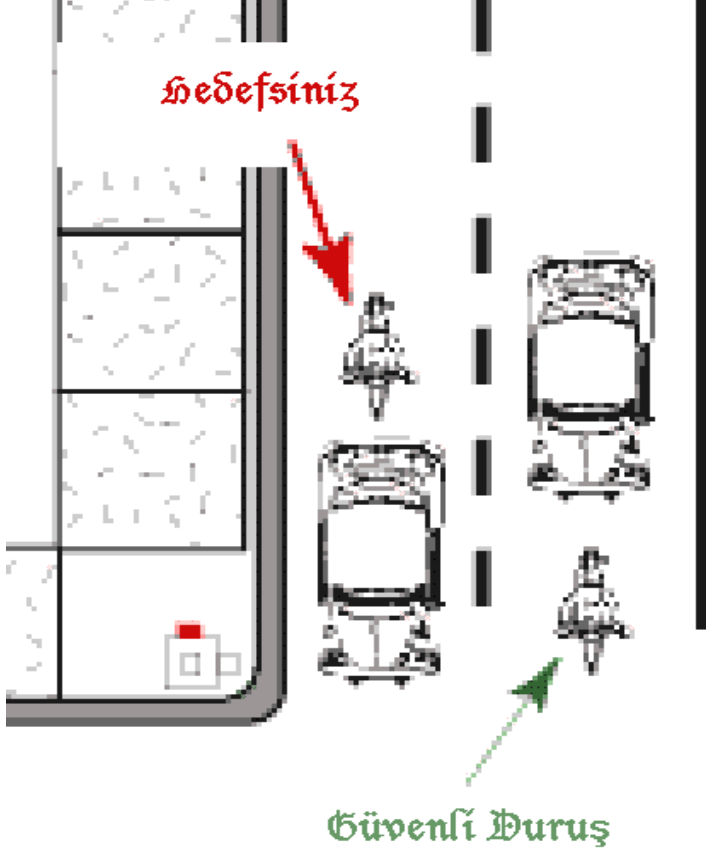
KAVŞAKLARDA BEKLERKEN HEDEF OLMAYIN



Eğitimlerde yeterince önemle üzerinde durulmayan konulardan birisi olan kavşak geçişleri ve konumlanma aslında motor sürüşünde çok önemli bir konudur. Yaşamsal risk arz eden bu konunun sürücü adaylarına iyi anlatılmış olması kanımca birçok kazayı önleyebilir. Motosiklet sürücüsü olarak kişi kavşaklarda dururken yâda durmadan geçerken çok bilinçli olmalı ve öylesine şansa kalmış, şansa bırakılmış sürüşler yapmamalıdır.

**İyi eğitilmiş refleksler ve tetikte bekleyen bilinçli bir zihin şanstın hızlıdır.**

Arkanızdan gelen aracı beklerken boşa atmayın. Önünüzde en az bir motosiklet kadar mesafe bırakın ki her iki yöne doğru da kaçış manevrası gerçekleştirebilesiniz. Arkanızdan yaklaşan araç düzgün bir hızla gelip durursa sizin kalkmanız olur ve bu durumda artık vitesten boşa atarak ışıkların yeşil olmasını bekleyebilirsiniz. Her duruşunuzda omuz üstü kontrolünü yapmayı alışkanlık haline getiriniz.



**Kavşaklarda hedef olmamak için arkanızda bir araç olacak şekilde duruşunuzu gerçekleştirin. Arkanız boş ise her an bir tehditte karşı karşıya kalabilirsiniz.**

Beklerken önünüzde daima manevra yapabileceğiniz bir mesafe bırakmak çok önemli bir güvenlik unsurudur. Tüm beklemenin bazı görüşlere göre 1. viteste kalkışa hazır şekilde olmasını savunanlar da vardır. Acil bir durumda daha hızlı reaksiyon gösteriline bileceği düşünülmektedir. Ancak karşı yönde görüşler daha sağlıklı temellere dayanmaktadır. Bir kere uzun süre viteste beklemek sürücüyü ve motoru daha çok yoracaktır. Yorgunluk ise sürücü hatalarının baş nedenlerindedir. Bu şekilde arkadan bir darbe alınırsa, darbeye debriyaj elinizden aniden kurtulacağından sonuçları daha vahimdir. Önünüzü ve arkanızı devamlı gözleyip yaklaşan tehlikeli bir durum varsa derhal birinci vitese alarak önleyici kaçış manevranızı yapabilirsiniz. Beklerken ışık sarı olduğu an vitese alın ve kalkış anına kadar arka freni basılı tutun ki fren lambanız yanık kalsın.

**HER AN ARKANIZDAN GELEBİLECEK SORUMSUZ, SARHOŞ YÂDA ACEMİ BİR SÜRÜCÜNÜN OLABİLECEĞİNİ DÜŞÜNEREK ONA UYGUN DAVRANINIZ.**

**Uyarı:** Burada verilen resimli örnek sizin duruma göre değerlendirip uygulayacağınız bir bilgidir. Mutlaka her zaman böyle olmalıdır denemez.

**KAVŞAKDA SAĞA DÖNÜŞ İÇİN DURUŞ POZİSYONU**

Bizler sağ tarafta sürüş yapılan trafik kurallarına sahibiz. Bu sebeple **sağa dönüş açıları daha küçüktür ve bunun neticesi de dönemeçler daha keskin olur.** Sağa dönüş için bir kavşakta konumlanmanızı yaparken

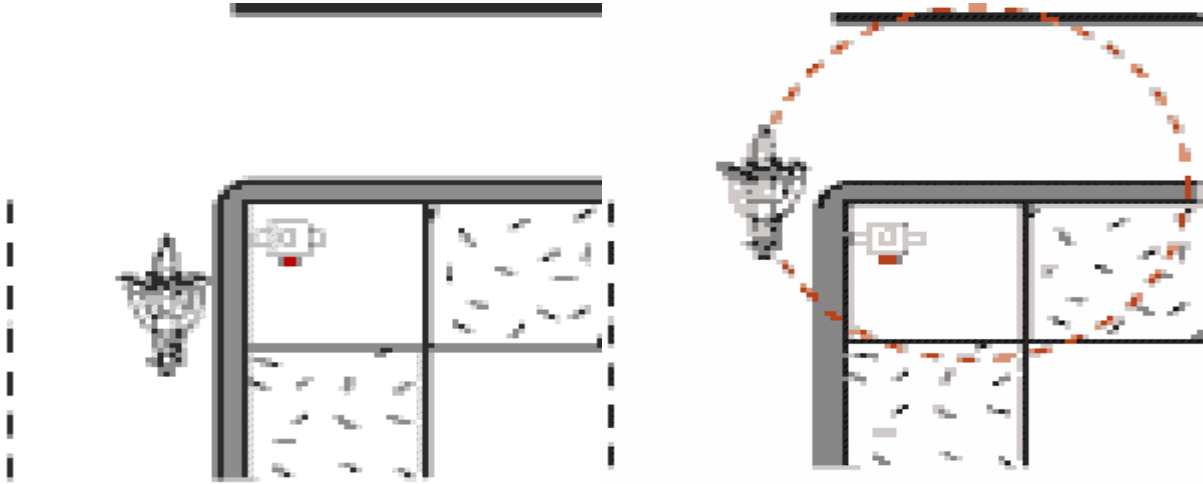
sağınızı göremeyecek oranda geride ve kaldırıma çok yakın olarak durmayın. Bu en kötü seçimdir.

Bilhassa sağa dönüş öncesi kırmızı ışıkta dururken bu durum bariz bir şekilde görülür. Yol şartlarını değerlendirdikten sonra durma pozisyonunuzu bilinçli olarak seçmelisiniz. **En önemli unsur bir sonra ki adımda ne yapacağınızı göz önüne almanızdır.** Duruştan kalkıştan sonra ne yapacağınız önemlidir.

**Kavşakta duruştan sonra sola dönüş veya düz devam etmek:** Arkanızdaki trafiğin sizin hattınızın içine girmesini engelleyecek tarzda, hattınızı bloke ederek pozisyon almanız gerekir. Araç sürücüleri genellikle siz eğer dönüş yapacaksanız bunu yapmağa kalkarlar.

**Kavşakta duruştan sonra sağa dönüş:** Hattınızı bloke edin ilaveten sağa dönüşler daha keskin olacağından doğal olarak daha zordur, dönüşü gerçekleştirmenizin en kolay olacağı pozisyonunda durun.

**Park etmek için durmak:** Eğer motorunuzu park edip bırakmak için duracaksanız onun güvenliğini ve görünürlüğünü göz önünde bulundurarak pozisyon seçimi yapmalısınız. Ayrıca çıkışta en kolay olacak pozisyon seçilmelidir.

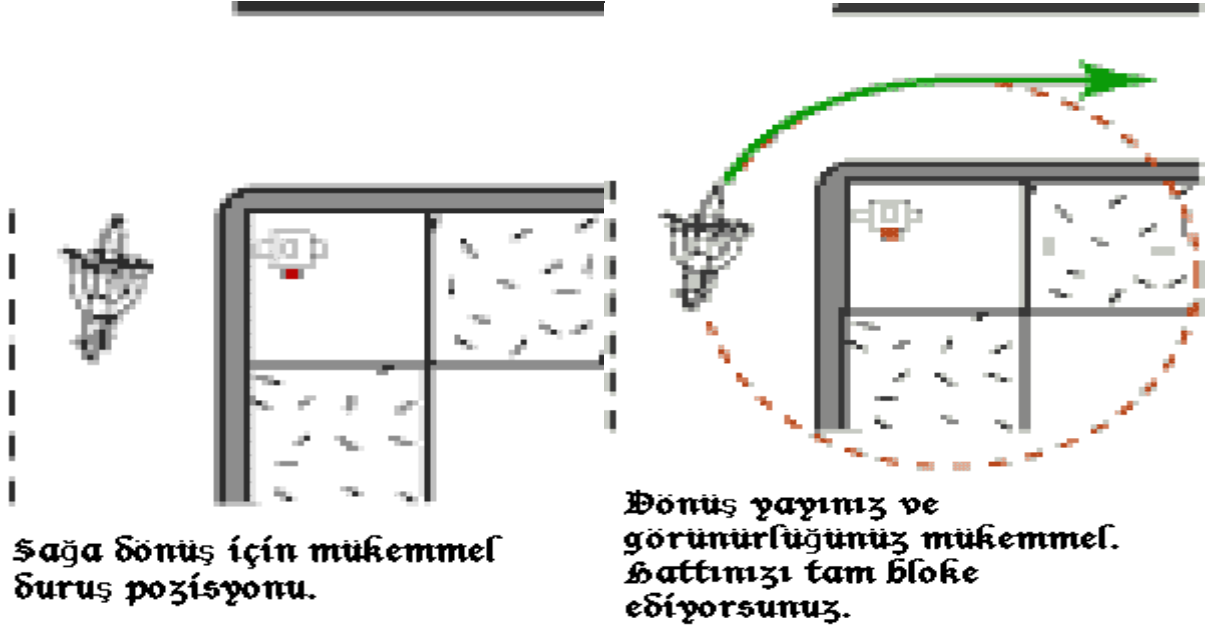


**Yanlış duruş pozisyonu. Sağ trafiği göremezsiniz yine sağa dönüş yayınız çok büyür ve sizi diğer hatta iter.**

**Kaldırıma yakın duruş sonucu sağa dönüş için fazla ileri çıkmanız gerekir ve dönüş yayınız tehlikeli bir biçimde açılır.**

Motorunuzun dengede tutulabileceği minimum bir dönüş açısı vardır. Bunu geçerseniz motorunuzu kontrol edemezsiniz. Kaldırıma çok yakın duruş öncelikle sizin sağa dönebilmeniz için arka tekerinizin de kaldırıma kurtaracak oranda gereksiz ileri çıkmanızla mümkün olacaktır. Buda dönüş açınızı büyütecektir. Sonuçta hattınızın dış kenarına daha fazla yaklaşacak hatta hattınızın dışına çıkacaksınız. Yani sağa dönüşünüzde hattınızda kalmayı kendiniz için olabildiğince zorlaştırmış olursunuz.

Kaldırıma çok yakın durmak sizin sağ tarafı görüşünüzü de kısıtlayacaktır. Ayrıca arkanızda ki trafiği hattınıza girmeğe davet etmiş olacağınız gibi ilaveten de ne yapacağınız konusunda - Dönecek misiniz? Duracak mısınız?- arkanızdaki sürücüyü de şaşırtmış olursunuz. Sinyaliniz yanıyor olsa da bu şaşırtmayı engelleyemez. Sağa çekiyorum anlamına da gelebilir.



**Kaldırımdan uzakta durun.** Merkezde ya da merkezin solunda pozisyon alın. Böylece hem hattınızı bloke etmiş olursunuz hem de dönüş açınızı küçülterek dönüşün güvenliğini artırabilirsiniz. Hatta motorunuzu biraz da sağa doğru dönük konumlanmış olarak durdurursanız, hem dönüşünüz rahat hem de yanal olarak duruşla arkanızda soldan yaklaşan trafiğe görünürlüğünüzü artırmış olacağınızdan, mükemmel olur. Niyetinizi de daha net belirtmiş olursunuz. Burada kast edilen trafik arkanızda ama diğer hatta olup siz döndükten sonra sizi takiben dönecek olan trafiktir. Böylelikle hattı birden kesip önünüze kırma ihtimalini bir ölçüde engellemiş oluruz.

**Daha iyi duruş pozisyonu seçiminde etkili olan diğer unsurlarda vardır.** Burada ana fikir duruş noktasının öylesine olmasını değil bilinçli olarak sürücü tarafından seçilmesinin gerçekleşmesidir. Yağışlı bir zeminde iseniz ya da sadece duracağınız alanda kaygan noktalar varsa burada ne lastiklerinizi ne de yere basacak ayağınızın bu kaygan noktalara gelmemesine dikkat ediniz.

Yine yol yüzeyi düzgün değilse ayağınızı yere rahat bir şekilde yola basabileceğiniz noktada durun. Arkanızdan yaklaşan araç sürücülerinin sizi önünüzdeki görüntüye göre gördüklerini unutmayın. Önünüzdeki sahnenin sizin motorunuzun arkasıyla aynı renklerde olması bir nevi gizleme gibi sizin görünürlüğünüzü sınırlandıracağını biliniz.

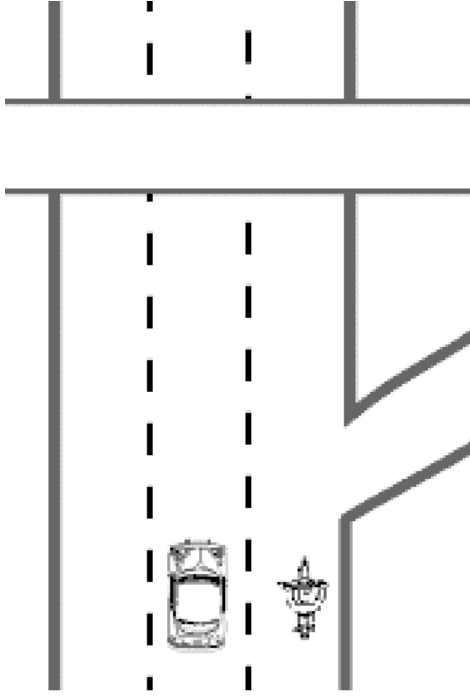
**Kavşaklara yaklaşırken işinizi şansa bırakmayın. Esasen sürüş de işi şansa hiçbir zaman bırakmayın. Bir sonraki hareketinizi kolaylaştıracak şekilde ve güvenliğinizi maksimuma çıkaracak şekilde pozisyonunuzu alarak durun.**

#### OTOYOLLARDA YAN YOL AYRIMINDAKİ RİSKLER

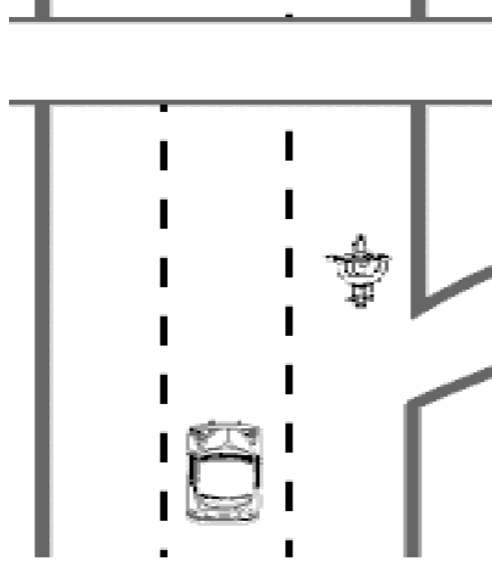
**Çok şeritli yollarda yan yol çıkış ayırımlarında karşılaşılabileceğiniz en ciddi risklerden birisi çıkışa doğru aniden kıran bir araçtır.**

Otoyolların çıkışında hepimiz araçların nasıl en sol hattan çıkışa kırıdıklarını görmüş ve bizzat da yaşamışızdır. Yine aynı şekilde orta hattan da aniden çıkışa kırabilirler. Çünkü arabalarını kullanırken yola ve trafiğe yoğunlaşmıyorlar. Akılları, zihinleri başka yerde, başka şeylere dalmış gitmişken birden her nasılsa çıkışın farkına varıp arkalarına veya yanlarına hiç dikkat etmeden kırıyorlar. Ya da acemiler ve hat değiştirmede çok geç kalıp sonra da panik halinde kırıyorlar direksiyonu. Alanya yolunda bugün bir motorcu daha öldü. Neden bilmiyorum ama yine bir araç çıkışa yakın nasılsa geçirim dedi, motorun hızını tahmin edemedi ve üzerine doğru kırıp verdi. Bahane yine aynı: Görmedim.

Bu sebeple motor sürücüsü olarak bizler asla otopan çıkışlarında bir araçla çıkış arasında sürüş yapmamalıyız. En sağ hatta sürüş yapıp kendimizi bir araç ile rampa arasında konumlanmış bulmak en tehlikeli durumlardan biridir. Eğer bu araç son an karar verip de aracını çıkışa kırsa sizi görmeyecek ve büyük ihtimalle size vuracaktır. Alıcılarınız açık olsun ve bu durumda kalmaktan kesinlikle kaçının.

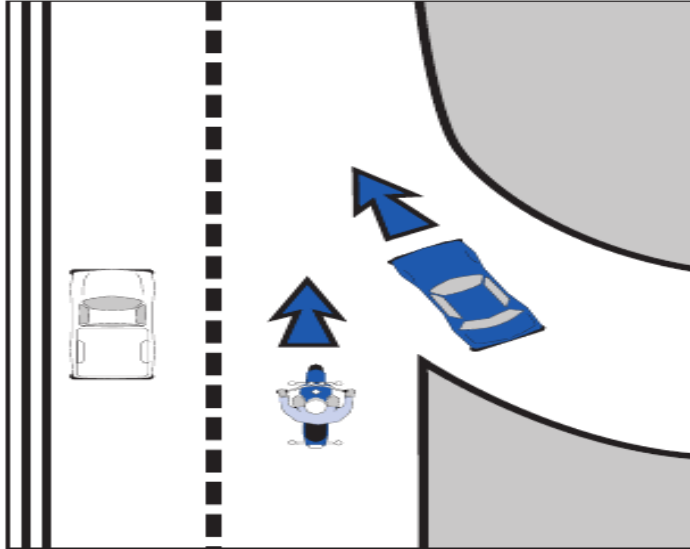


Solunuzdaki araç aniden çıkışa doğru kırarak size çarpabilir. Bu durumda kalmaktan kaçının.



Hızınızı artırarak araçla çıkış arasında kalacak şekilde çok riskli paralel sürüş yapmaktan kurtulabilirsiniz.

## YAN GİRİŞLER



Yan yoldan giriş yapmakta olan araçla sağınızda ki hatta giden bir araç arasında kalmayınız. Hızınızı ayarlayarak giriş rampasını onlardan önce geçiniz yada yavaşlayarak onların sizden daha ilerde kalarak önceden geçmelerine izin veriniz.

Sürüşte biz motorculara daima ileriye iyi taramamız, bakışlarımızla taradığımız şeyleri değerlendirip bir strateji uygulamamız zaten öğretilir. Buna arkanızdan yaklaşmakta olan trafiğin durumu, yaklaşım hızlarının tahmin edilmesi ve ne zaman yanınızda olacaklarının hesaplanması da dâhildir. Motorcu bunu yapmazsa sonuç eninde sonunda kendisi için çok kötü olabilir. Çevrenizdeki diğer araç sürücülerinin ne hatalar yapabileceklerini tahmin edin ve bir kaçış manevrası tasarlamak yerine kendinizi riskli bölgeden derhal çıkarın. Hızınızı değiştirerek veya hattınızı değiştirerek bunu yapabilirsiniz.

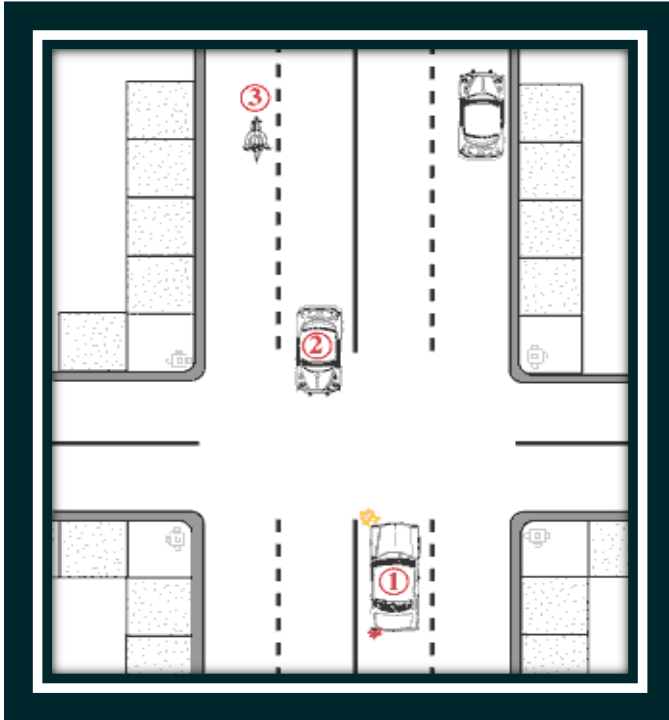
Çok kalabalık iş çıkış saatlerinde hareket serbestimiz birkaç davranışla sınırlıdır. Bu sebeple bu durumlarda en sağ(en dış) hatta konumlanmaktan bilhassa kaçınınız.

## KAVŞAK GEÇİŞLERİ

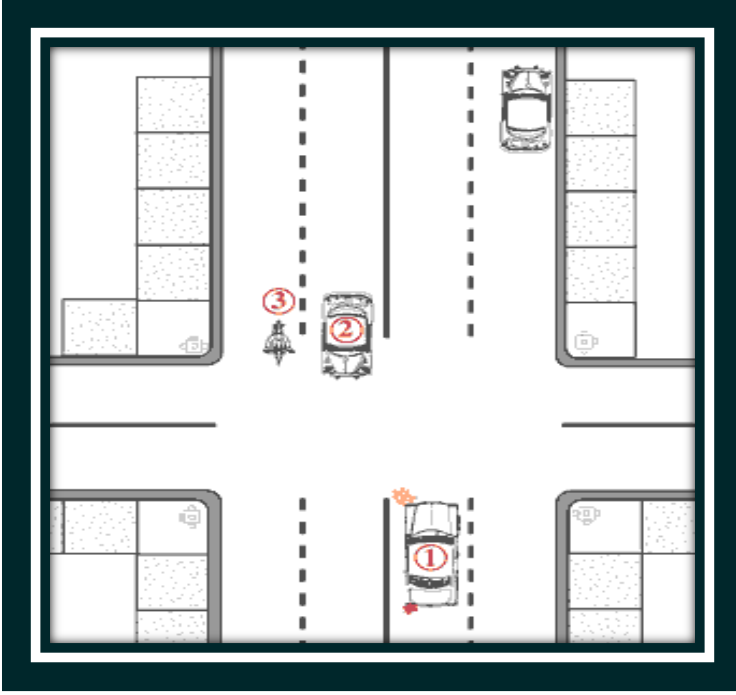
**Aşağıda size anlatılanlar her durumda uygulanır bilgiler değil ama sürücünün bire bir yaşadığı durumları değerlendirip uygun bulursa tercih edeceği uygulamalardır.**

Büyük araçları kendinize koruyucu tampon yaparken şu noktalara dikkat ediniz:

1. Tampon yaptığınız vasitanın sürücüsünün kör noktalarında kalmayın. Yeterince ileri çıkarak sürücüsünün sizi görmesini sağlayın. Her zaman göz temasına da güvenmeyin gerekirse korna çalın.
2. Tampon yatığınız aracın önünüzde olması mecburiyeti yoktur. Yavaşça hız keserek arkanızdaki bir aracın size yaklaşmasını sağlayarak onu da tampon olarak kullanabilirsiniz. Burada karşı yöndeki sola dönmek üzere bekleyen araçtan korunmaktır amaç. Bunun için kavşaklarda kimlerle beraber olduğunuza dikkat edin. Karşı yöndeki araçların lastikleri ve duruş pozisyonlarına dikkat edin.
3. Bu manevranızı tamponla güvenlik altına alırken başka tehlikeler yaratmayın. Eğer araçla bire bir hizada gitmek için gereksiz çok hızlı ya da anlamsız çok yavaş gitmek zorunda kalırsanız bu durum sizin çözmeğe çalıştığınız ilk problemde daha büyük bir risk yaratacaktır.



Bu yaklaşım risklidir, yanlıştır. Karşı yöndeki kavşakta sola dönüş için bekleyen araç(1) muhtemelen sizi görmeyecektir ve önünüzdeki araç(2) hareket ettikten sonra, eğer durmazsanız sizin üzerine kıracaktır.



Doğru yaklaşım. Karşı yöndeki araç sizi görmese de yanınızda ki aracı görecek. Yanınızda ki aracı kendinize tampon yaparak kavşağı geçerken 1 nolu araç sizin için herhangi bir tehlike arz etmeyecektir.

## MESAFELER VE KAPILAR

Sürücü için en iyi korunma faktörü mesafeyi muhafaza etmektir. Mesafe, sürücü ile öbür sürücülerin hataları arasındaki mesafe. Etrafınızda yeterli güvenlik alanı muhafaza etmeniz size iki şey kazandırır.

1. Bir sorun durumunda reaksiyon göstermek için yeterli zaman(mesafe)
2. Kaçış için alan(kapılar)

**Kapılar:** Etrafınızda kaçış için kapılarınız olmalıdır ve sizin dışındaki trafikle göz temasınızı sürekli muhafaza etmelisiniz.

Sizin dışındaki trafik:

1. Önünüzdeki trafik
2. Arkanızdaki trafik
3. Size doğru yaklaşan trafik
4. Yanlardan yaklaşan trafik
5. Solladığınız trafik
6. Sizi sollayan trafik

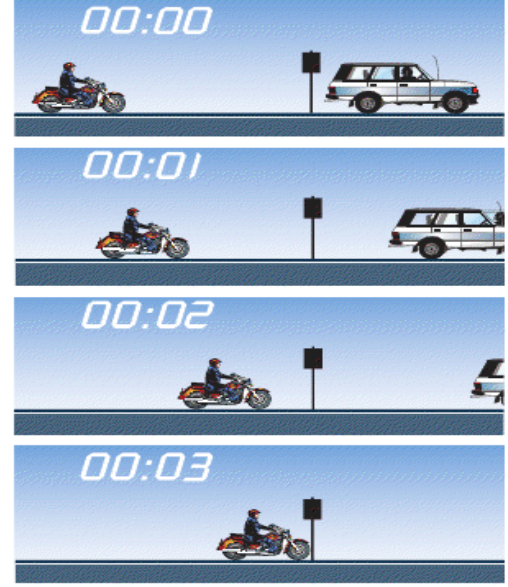
Önünüzdeki mesafe: İyi sürücüler en azından minimum 2 saniye olmak üzere ama daha iyisi 3 saniyelik mesafe bırakmalıdır. Bu sürücüye eğer, önünde beklenmedik bir tehlike oluşursa zamanında tepki verecek süreyi verir. İlaven yol durumunu, çukurlar, kasisler, mazot, kum döküntüleri gibi, daha iyi önceden görmek mümkün olur. Hava şartları kötüyse bu süreyi biraz daha artırın.



## ÜÇ SANİYE KURALININ KULLANIMI

### Saniyelerle süre ölçümü tekniği:

1. Öndeki araç bir kontrol işaretinin yanından geçiyor. (Elektrik direği, reklam tabelası, ağaç vs).
2. Aracın arkası bu noktadan geçince saymaya başlayın.
3. Sizin o noktaya varmanız üç saniyeden kısa sürerse, yakın takiptesiniz.
4. Üç saniye (87, 88, 89) birçok durum için ideal takip süresidir. Şartlar kötüleşirse bu süreyi artırın.



Durdurulduğunuzda da önünüzdeki araçla aranızda, arkadan gelecek kontrolsüz birinin yolundan rahatlıkla çekilebilecek kadar, yeterince uzun mesafe bırakınız.

Yanlara doğru mesafe: Motosiklet sürücüleri diğer sürücülerin yapamadığı bazı şeyleri yapabilirler. Hattının için pozisyon değiştirerek diğer araçlarla aralarındaki mesafeyi artırabilirler. Tecrübeli sürücüler hatları içinde trafik şartları değiştiğinde pozisyonlarını değiştirirler.

Eğer gerekli değilse öbür araçların yanlarında sürüş yapmayın. İşaret vermeden yan hattaki bir araç sizin hattınıza kırabilir. Bitişik hattaki araçlar sizin kaçış kapılarınızı, kendi hattınızda tehlikeye girdiğinizde, bloke eder. Her iki yanınızda boş alana kavuşuncaya kadar ya hızınızı artırın yâda hız kesin.

### Hattınızın içinde pozisyon değiştirmenizi gerektiren birkaç durum:

1. Sollayan araçlar: Ne zaman bir araç sollarsanız yada karşıdan gelen bir araç varsa hattınızın merkezine doğru biraz kayın. Sizin yanınızdan geçen bir araca yakın olmanızın hiçbir anlamı yoktur. Merkezi konuma doğru kaymakla sürücü hatalarının yaratacağı yanlamalar, büyütülmüş aynalar, pencereden atılacak şeyler, lastiklerin fırlatacağı şeylerden de nispeten korunmuş olursunuz.
2. Ağır vasıtalara yol verin. Hava cereyanı yaratırlar. Bu hava cereyanları aniden üzerinize patlarsa kontrolünüzü kaybedebilirsiniz. Ağır vasıta durumunda hattınızın en uzak noktasına kaymanız iyi olur.
3. Arkanızdaki mesafe: Çok yakın sizi takip eden araçlar olduğunda hattınızı değiştirin ve bırakın o araç sizi geçip gitsin. Buna rağmen araç yakın takibi sürdürürse, önünü açtığınız halde, hat güvenli geçişe uygunsuzsa yavaşlayın ki sizi geçebilsin.
4. Park etmiş araçların yanından geçiş: Hattınızın sol pozisyonunda konumlanın. Bunu yapmakla aniden açılacak bir kapıdan yada park yerini birden terk etmeğe kalkan dikkatsiz bir sürücünün yarattığı tehlikeden korunabilirsiniz. U dönüşü yapan araçlar başka bir tehlike kaynağıdır. Aniden bir araç sizin hattınıza, size bir kaçış kapısı bırakmadan, kırabilir. Bu sebeple kıpırdayan bir araç gördüğünüzde ona ihtiyatla yanaşın.
5. Hat paylaşımı: Motosikletler ikili yan yana sürüş yapabilirler. Genellikle fermuar düzeni kullanılır ama kavşaklarda ve herhangi bir sebeple durmak gerektiğinde saflar sıklaştırılarak fermuar düzeninden çift sıra düzenine geçilir. Ama motosiklet sürücüleri aynı hattı arabalarla paylaşmamalıdır. Bunun için bir araç sizinle aynı hat içinde sıkışmağa niyetlenirse seçilecek en iyi yol hattınızı bloke etmektir. Buna rağmen araç sürücüsü üzerinize sürerse canınızı kurtarın. Yol, hak benim iddialarına girmeyin. Tahrik edici işaretlemelerden kaçının. Bir akıl hastasıyla, sarhoşla yada esrarkeşle karşı karşıya olabilirsiniz.

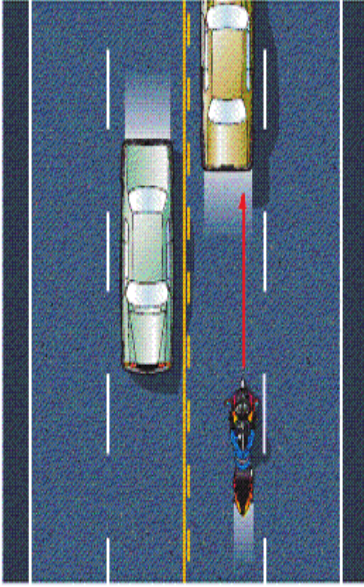
### Şu durumlarda çok dikkat olun:

- . Ağır trafikte tampon tampona sürüşler
- . Kavşakta dönmeğe hazırlanıyorsunuz

- . Rampa çıkışına giriyorsunuz
- . Otopandan çıkıyorsunuz
- . Sizi sollamak isteyen bir sürücü var.(Şayet hattınızın en soluna kayarsanız bu sürücüyü sizin hattınıza davet etmiş olursunuz).
- . Hattınızın içinden önünüzdeki aracı solamaya çalışmak. (Bunu yapmayın hat değiştirerek sollayın).

Otoyollarda sürüş:

## OTOYOLLARDA KONUMLANMA POZİSYONLARI



**Çok hatlı otopanlarda(refüjlü yada refüjsüz) yukarıdaki pozisyonda sürüş - hafif sağa konumlanmış - hattınızı bloke eder. Bu sürüş pozisyonu doğrudur.**



**Üç ve daha fazla hatlı otopanlarda(ülkemizde henüz altı gidiş/altı geliş hatlı otoyol yok) merkez hatlarda seyir yapmayın. Çünkü merkez hatlar için hatı bloke etme pozisyonu mevcut değildir. Her iki yanınızdan tehlike gelebilir.**

**Not:** Ülkemizde otoyollar üç hatlıdır. Orta hattı kullanmayınız. Orta hatta tehlike her iki yönden de gelebileceği için hattı bloke etmek fiilen mümkün değildir. Her iki yanınızı sürekli kontrol altında tutmak zordur ve dikkat dağıtııcıdır. Bu sebeple en solda iseniz bu hattın sağında veya en sağda iseniz bu hattın solunda olarak pozisyonunuzu alınız.

### PSİKOLOJİK FAKTÖRLER

#### DOLDURUŞA GELMEK

DOLDURUŞA GELİP SINIRLARINIZI AŞMAYINIZ



**Her motosiklet sürücüsü düşebilir ama her düşen kalkacak diye bir garanti yoktur.**

Hiçbir zaman başkalarının sözleri ile kendinizi gerçekçi bir şekilde tartmak arasında bir seçim yapar duruma sokmayınız. Başkaları, bu eğitimciniz de olabilir sizi sizden iyi bilemez. Unutmayınız ki kullandığınız alet risk faktörü yüksek bir vasıta. Bunun kullanımı ciddiyet ister ve heveslerle, sanılarla kullanılırsa kişinin yaşamını köreltebilir.



**Uçmak isteyenler uçağa binsinler.**

Bazen trafikte sürüşün bizatihi kendisinden zevk almak değil etrafın dikkatini çekmek, kendimize bakıldığını hissetmek duygusu baskın unsur olabilmektedir. Genellikle bu durumda bizlerin, özellikle de yeni başlayan yaşı genç sürücülerin dikkati dağılmakta ve kontrolsüz bir irade gevşekliği içinde adeta motor akrobasislerine yeltenildiği görülmektedir. Bu durum tamamen gösteriş psikolojisidir. Acemi psikolojisi dediğimiz ben en iyisiyim saplantısı da buna eklenince sürücü kendisinin ve motorunun güvenlik sınırlarını kolaylıkla aşmakta ve maalesef kazalar, motosikletten düşmeler meydana gelmektedir.

Sürücü kendisini geliştirmelidir. Elbette bu da çitasını yükselterek olacaktır. Bu beceri kazanma işlemi ise trafikte yapılmamalıdır. Trafiğe kapalı alanlarda, tam donanımlı giyinik olarak ve mutlaka bilinçli olarak saflar denenmeli, talimler kademeli bir şekilde icra edilmelidir.

Temel eğitimin ciddi bir kuruluştan alınması şarttır. Takiben konu ile ilgili yayınlar takip edilmelidir. Maksimum frenleme, değişik slalom çalışmaları talimleri her sene tekrar edilmelidir.

## POTANSİYEL TEHLİKELER

### Yeni Sürücülerin Öğrenmesi Gereken Potansiyel Tehlikeler:

1. Önünüzdeki bir araba sağa kırar ancak bu sola dönüş içindir. Psikolojik olarak sürücü bu hareketi yapar sanki daha rahat dönecekmiş gibi, aslında, çoğu durumda yeterince alan vardır ve harekete gerek yoktur. Çok keskin dönüş öncesi araba sürücülerini önce ters tarafa kırarak adeta bir hız alma hareketi yapar. Çoğunlukla araba yavaşlar ve sonra kırmaya başlar, bu motor sürücüsünü sollamaya sevk eder ama takiben ters tarafa, motorun solladığı tarafa, kıran araba sürücüsü ve kaza olur. Yine araba sola sinyal verir ve yavaşlar, motorcu sollar, sağ taraftan ve arabanın sağa kırmayısıyla kaza olur.
2. Hattı duran araba sürücüsü serbest olan hatta aniden çıkar. Hatta hattı yavaş giden araba sürücüsü daha hızlı akan yan hatta fırlar. Motorcu en sol da, sollama hattında iken bilhassa bu olabilir. Çünkü arabaların sol taraflarındaki kör alan daha fazladır. Birde tabii en sağdaki servis yolunu kullanan motorcular arabalarında bu hatta aniden kırabileceklerini bilmelidir.
3. Araba ya da kamyonların yoldaki çukur ya da engebelerden kaçınmak için sağa ya da sola ani kırmaları.
4. Karşı yönden gelen bir aracın sola, sizin önünüze doğru kırması. Bilhassa hızlı gidiyorsanız bu tip hareketler ölümcül kazaların baş nedenidir. Araç sürücüsü sizi görse bile büyük ihtimalle yaklaşım hızınızı doğru tahmin edemeyecektir.
5. Gayri nizami U-dönüşü için yavaşlayan araçlar. Aranızda epey mesafe de olsa bir araç sağ tarafa geçip durabilir ve beklenmedik bir şekilde sola kırarak tüm yolu kapatır. Maksimum fren yapmanız gerekir.

6. Geniş dönüş yapan kamyonlar. Kamyonlar ağır kalkar ve duruşlarda ağır olur. Ne kadar hızlı hareket edebileceklerini bilmek ve ona göre hareket etmek gerekir. Bir TIR 15 km/saat hızla ilerlerken sağa kırar ve aniden sola dönüş için kırırdığında ortadan büküldüğü için çekicisinin sola dönüşü çok keskin olabilir.

7. Taksilere ve minibüslere, halk otobüsleri dâhil dikkat edin. Sürücülerini profesyonel de olsa kurallara dikkat etmez ve maalesef insan hayatına da önem vermezler. Çoğu diyelim.

8. Yayalara da dikkat ediniz. Beklenmedik çıkışlar yapabilirler. Sizi bisiklet gibi düşünenler de vardır. Çarpırsa da bir şey olmaz gibi. Bilhassa duraklarda durmuş olan otobüslerin önünden aniden önünüze fırlayabilirler. Yavaş geçin.

9. Motosikletler kalkışta arabalara göre roket gibidir ama durmada arabalara kıyasla zayıftır. Bunu göz önünde bulundurun.

10. İlerisi görünmeyen tepe çıkışlarında zirvenin ötesinde ne olabileceğini kestiremezsiniz. Bu tip kör tırmanışlarda kör dönemeçlerin aksine yolun sağına iyice yaklaşarak gelebilecek tehlikeyle aranızdaki alanı genişletin. Kör dönemeçlere ise olabildiğince geniş girerek daha iyi görüntü almaya bakın.

## SÜRÜŞTE KORKU FAKTÖRÜ

### Korku Faktörü

Motosiklet kullanmanın psikolojik etkileri fantastiktir. Çok güzel bir duygudur. Arabada kapalı bir mekân içinde olduğundan yâda dört tekerli vasıtaların hantallığından mıdır bilinmez bu kadar yoğun bir keyif almak mümkün değildir. Ancak düşer yaralanırım korkusu birçok motorcunun baş hata yapma sebebidir. Korktuğunuz an içgüdüsel tepki verirsiniz. İçgüdüler ise ilksel reflekslerimizden oluşur, nadiren doğru tepki vermemizi sağlarlar. Genellikle şuuraltımızdaki incinmeler burada yönlendiricidir. Bu yüzden kendinize olumsuz telkinler yaparak şuur altınıza zaaf yüklemeyin.

### Korkuyu neler tetikler:

**1. Bazen kötü sürprizler.** Kör bir dönemeç yâda aniden yola çıkan traktör. Potansiyel enerjiye karşı sizin önceden düşünüp planladığınız bir şeyler olmalıdır. Stratejiniz olmalı ve bunun içinde sürüş esnasında hayal kurmayı devamlı sürüş çevrenizin durumunu gözleyip değerlendirmelisiniz. Bu yapılmazsa ani bir durumda şapkadan ne çıkarsa bahtınıza gibi bir sonuçla yüzleşirsiniz.

**2. Bezen durumu kontrol etme eksikliğidir.** Dönüşler hareket etmez, ne görürseniz onu alırsınız ve dönemeçi dönerken durum tamamen sizin kontrolünüzdedir. Bunun içine kontrol edemeyeceğiniz bir olay sokalım. Mesela hat ayırım çizgisini ortalamış olarak karşınıza bir aracın çıkması. Korkumuz aniden ortaya dramatik bir şekilde çıkar.

**3. Bazen durumu kontrol altında tutabilecek yeteneğimize güven eksikliği.** Viraja çok hızlı girmiş olabiliriz, yol yüzeyi lastiğin iyi tutunmasına uygun olmayabilir.

**Birinci** olarak çözmemiz gereken konu beklemediğimiz bir duruma nasıl hazır oluruz. Bir olay karşısında şaşırıyorsak doğru tepkiyi veririz. Birçok şeyin olabileceğini tahmin edebilmeliyiz. Ne kadar çok şeyi tahmin edebilirsek o kadar az sürprizle karşılaşırız. Neticede motor sürmek roket ilmi değildir. Trafikte eğer aklımız sürüşte ise ve ileriye bakıyorsak ve gördüklerimizi değerlendirerek sürüş stratejimizi yönlendiriyorsak tehlikenin geleceği yönü de tahmin ederiz. Eğer yan hattınızdaki aracın önünüze kıracağını tahmin ediyorsanız ve hazırda bekliyorsanız bu olduğunda size sürpriz olmayacaktır. Ama yol benim, bekler, beklemesi lazım dersiniz eninde sonunda kötü bir şokla karşılaşmanız kaçınılmaz olur.

Kapanan bir dönemece herhangi bir fikir sahibi olmadan dalarsanız çalılıkları yâda karşı yönden gelen aracı gördüğünüzde panikler ve frenlere asılıp motoru kaldırırsınız hâlbuki bunu peşinen tahmin edip ona uygun giriş yapsaydınız biraz daha kontra ile dönüşünüzü salimen tamamlardınız.

Bazen biz sürücüler gelişen tehlikeyi gerçekten göremeyiz. Kırsal bir alanda gidiyorsunuz ve yolda çamur döküntüleri var. Bu size bir traktörün tarladan çıkış girişi olduğunu ikaz etmezse ve ona göre sürüşünüzü ayarlamazsanız ani bir sürpriz size kötü anlar yaşatır. Yine hayvan gübresi size bir ikazdır. Bunları görmeden geçmeyin çünkü bu sizin hayatınız.

Zihinsel olarak tasavvur tekniği çok önemlidir. Her senaryoyu talim edemezsiniz. Bir araca çarpmayı yâda motordan atlamayı talim edemezsiniz. Peki, bunlara nasıl hazırlıklı olacaksınız. Bir yerde oturup zihninizden bunların olması durumunda neler yapmanız gerektiğini tasavvur edin. Zihninizin bu durumlar karşısında hazırlıksız kalmaması için bu çok değerli ve etkili bir çalışmadır. En kötü senaryoyu yazın çünkü muhtemelen



öylesi ile uğraşmak zorunda kalacaksınız.

**İkinci** alan, durum üzerindeki kontrol eksikliğidir. Şüphesiz yavaş sürebilirsiniz, olasılıkları kendi lehinize çevirmeye uğraşabilirsiniz. Mesela iyi konumlanıp fren yâda kıvrıma seçeneğinizi kullanabilirsiniz, iyi pozisyonu seçmek yine size görünürlük avantajını sağlayacaktır. Fakat günün sonunda, yâda başında veya ortasında siz diğer sürücülerin beklentilerin doğrultusunda hareket etmelerini sağlayamazsınız. Yani problemi gördünüz ve planlama safhasında bir şeylerin yanlış gideceğini de tahmin ettiniz, işte burada riski minimuma indirmek için bir şeyler yapmanız gerek. Kafası karışan birçok sürücü bir göbekte tehlikenin soldan geleceğini söyler fakat en büyük tehlike bu değildir. Çünkü hareket ediş zamanınızı ve yerinizi siz seçtiniz ve ortaya koyduğunuz hız ve gidişat sizin kontrolünüz altındadır. Asıl tehlike ise sağdan gelir. Ya aracın biri sola aniden kırmağa kalkarsa. Bunu önceden görmeniz mümkün değil ama böyle bir şeyin olacağını bekliyorsanız o zaman o tarafı da kontrolünüz altında tutarsınız. Yine sağ dönüşlerde yayaya yol verilir bunu bilirsiniz ama ya bir başka yayada sol taraftan aniden önünüze çıkarsa. Bunu da öngörmüş olmanız gerekirdi. Mesela dar sokaktan sağa döneceksiniz ama sağınızdan bir yaya geliyor ve aynı zamanda da karşı yönden belediyenin çöp kamyonu size doğru hızla geliyor. Kamyonun hızını ve durmasını siz kontrol edemezsiniz ama sağa iyice yanaşıp durarak ki bu kontrol sizin elinizdedir, yayaya çarpmayı engelleyebilirsiniz.

**Son olarak** kendinize güvenin. Motosiklet sürürken limitlerinize yaklaşmak size zevk verir. Ne kadar fazla yaklaşırsanız o kadar zevk alırsınız. Yaptığı işten zevk almayan bir sürücüde zihinsel yoğunlaşma azalır. Ama güveni sakın fazla güvenle karıştırmayın. Sınırları aşmak çıtayı yükseltmek eğitim sahasında olur. Limitlerinizi aşmadan tüm olasılıkları hesaplayarak kontrollü bir dönemece girmek güzeldir ama aşırı güvenle bir dönemce dalıp tam ortasında hızınızın fazla olduğunu hissedip panikleyip karşıdan gelen kamyonu kilitlenmek felakettir.

Limitleriniz içinde kalarak güvenle sürüş yaptıkça bu hareketler sizde otomatikleşecek ve böylece çevrenizi de sürekli gözlem altında tutarak bir sonraki yol durumu ile ilgili planlama ve strateji seçme işini yapabileceksiniz. Güvenle sürüş yapma - hız, yatış açısı, konumlanma, frenleme, gaz verme - limitlerinizin sınırına doğru yaklaştıkça bu görevleri otomatik olarak yapma yetiniz azalacak ve büyük resme daha az zihinsel olarak yoğunlaşabileceksiniz. Tahmin etmeye daha az imkânınız olacaktır. Böylece de sizi sürprizle karşılayacak şeylerin sayısı artacaktır.

## DENGE PROBLEMİ

**Sık olarak yavaş süratlerde, yürüyüş hızlarında, ayaklarını yere sürten motosiklet sürücülerini görürüz. Hız kestikçe dengelerine yardımcı unsur gibi kullanılır ve bazen de ayaklar yere kuvvetlice bastırılarak durmaya yardımcı unsur olarak kullanılır. Her ikisi de kötü alışkanlıklardır.**

Ayaklarınızı yere koymak, sürmek eğer denge probleminize ya da durma probleminize çare oluyor sanıyorsanız büyük bir yanlış içindediniz demektir. Kötü denge sahibi olmayı kabul etmektir ve tehlikelidir. Bunun yerine dengenizi geliştirecek çalışmalar üzerinde yoğunlaşınız.

İnsanlar çeşitli sebeplerle ayaklarını yerde sürme alışkanlığı edinmişlerdir. Kros sürüşünde ayakların yere sürtünmesi bazı konumlarda olması gereken tekniklerdendir ama caddede asla. Kros temelinden gelen sürücülerde bu sebeple ayak sürtmeler sık görülür. Yine paça takılmasında yakınlar, büyük motorların yere sürtünen parçalarının fazla olduğundan yakınlar bu yanlış alışkanlığı geliştirebilir ama aslında bu durum ilave kontrol problemlerini devreye sokmaktadır.

İki kritik nokta dengeli olmada göz önünde olmalıdır:

- . **Beden uzuvlarınızı motora yakın ve hareketsiz tutun.**
- . **Gözleriniz ufuk hattına paralel olarak ileri baksın.**

Şayet bacaklarınız ve dizleriniz motordan uzağa doğru uzanırsa ağırlık merkeziniz değişir ve siz hareket ettikçe değişmeye devam ederek dengelemeyi zorlaştırır. Dizlerinizi yakıt tankına basılı olarak tutun.

Gözleriniz ileri baksın, gitmek istediğiniz yönde yukarda. Kontrollere bakmak ya da yere bakmak kötü dengelenmeye sebep olur. Alt süratlerde dengeleme sürüşleri yapınız bu sizin ayaklarınızı pedallarda tutmanız için gerekli güveni kazanmanızı sağlayacaktır.

Durmanıza yakın ayaklarınızı yere basın, durmanıza en fazla bir motor boyu kaldığında, ondan önce değil. Eğer dengeniz iyi ise ayağınız yere tam basacaktır. Daha erken yere basmaya çalışmak ayağınızın bir yere takılması sonucu incinmesine ve dengenizin de bozulmasına sebep olacaktır.

Ayaklarınızı yerde sürtmek frenlemenize yardımcı olursa o zaman sizin frenleme tekniğiniz zayıf veya yanlış demektir. Sonunda mutlaka bir şeyle çarpışsınız.

Ayakkabılarınızın tabanları fren balatalarının yerini tutamaz.

Durma probleminizi gidermek için daima her iki freni birlikte kullanma talimleri yapınız. Ön frende arka frenden daha fazla basınç uygulayın. Her iki fren üzerinde yumuşakça basınç uygulayarak başlayın ve yavaşça basıncı artırın. Arka fren basıncını az artırın fakat önü istediğiniz tutma basıncına ulaşıncaya kadar sıkmaya devam ediniz. Ön freni kilitlemekten kaçınınız. Bunun bir üst sınırı ve belirtileri vardır. Bu noktada sıkma işlemini durdurunuz. Ayrıca yavaşladıkça ön tekerin yeri tutma gücü, yere basma ağırlığı azaldığından, ön fren basıncının hassas bir şekilde azaltılması gerekir. Bu esnada ayaklarınızı pedallarda tutunuz. Sadece duruş anında yere basınız. Ondan önce değil.

## ÇABUK KARAR VERMEK

**Zamanında karar vermek potansiyel tehlikeyi önceden görmekte olur.**

Ne kadar dikkatli olsanız da kendinizi zor durumlarda bulacağınız zamanlar gelecektir. Bu zor durumlardan kurtulabilmeniz sizin çabuk ve doğru reaksiyon gösterebilme yeteneğinize bağlıdır. Genelde kazalar sürücü kaza kaçınıcı manevralarda yeterince usta olmadığından olmaktadır. Ne zaman ve nasıl durulacağını yâda kıvrımanızı gerektiğini bilin. Durmak yâda kıvrıp etrafından dolanmak; bu iki beceri kazaları önlemede en kritik yerdedirler. Her zaman durmak mümkün olmayabilir bu sebeple engelin/tehlikenin etrafından dolanabilmelisiniz. Burada duruma göre çabuk karar vermek de çok önemlidir. **Çabuk karar verebilme becerisinin de kazanılmış olması gerekir.**

Kazaya karışan sürücülerde şu hatalar çok fazla yapılmaktadır:

- 1. Acil duruş gerektiğinde motosikletin ön frenini yeterince sıkmamak ve arka freni fazla sıkmak.**
- 2. Frenlemeyi kıvrıma işleminden ayırt etmemek veya kıvrıma uygun olduğu halde doğru kararı verememek.**
- 3. Frenleme gerekirken frenle birlikte kıvrıma yapmağa kalkmak.**

**Her iki freni birlikte kullanmak en kısa duruş mesafesini verir. Kıvrıma işlemi frenleme işlemi bitmeden eş zamanlı olarak yapılmaz.**

Fren yaparken yâda freni bırakırken motorunuzun dengesinde değişim olmaması önemlidir. Ön fren elciğine yumuşakça dokunulmalı ve ön süspansiyonların oturması sağlanmalıdır öncelikle. Bu aynı zamanda ağırlığın öne transferi dolayısıyla ön lastiğin yere basma ağırlığının artmasıdır. Sonra ön freni kademeli olarak sıkmağa devam edin. Frenleri bırakırken de aynı yumuşaklık geçerli olmalıdır. Kademeli olarak frenleri gevşetiniz ki ön çatal birden yukarı doğru atım yaparak motorun dengesini bozmasın. Doğru fren yapmak çok önemlidir hem sıkması hem de bırakması doğru olarak icra edilmelidir. Sert fren yaptığınız anlarda olmak istediğiniz yere bakın. Kesinlikle olmak istemediğiniz yere bakmayın. Dönüş içindeyseniz direk ilerinize değil dönüşün derinliklerine olmak istediğiniz konuma doğru bakın. Bu sizin görüş algılamanızı genişletecek ve size olayı daha az ürkütücü gösterecektir. Psikolojik olarak acil durumlarda ihtiyacınız olan şey sizi daha az panikletecek bu durumdur. Sert frenleme yaparken önünüzdeki diğer dönemece sizi hazırlayacak oranda yâda tehlikeyi bertaraf edecek oranda sertliği uygulayınız. Aksi takdirde motoru dengesizleştirerek zor duruma düşebilirsiniz. Soğukkanlılık esastır. Üzerinden aşmanız mümkün olmayan minibüs, minivan tipi yüksek bir engele çarpmanız kaçınılmaz ise çarpışma anına kadar frenlemeyi sürdürüp çarpma hızını olabilecek en düşük seviyeye indirmeğe çalışınız.

### **Gaz teli takılması:**

Eğer gaz teli takılırsa gaz kolunu bir kaç defa açıp kapatın. Bu ileri geri hareket teli serbest bırakabilir. Gaz teli açılmazsa o zaman motor devre kesici düğmesini kapatın ve aynı zamanda da debriyaj kolunu çekin(sıkın). Bu hareketiniz gücü arka tekerden alır. Motor kontrolünüze girince kenara çekip durun. Tekrar sürüşe geçmeden önce sorunun hallolduğundan emin olun.

### **Çarpışmayı önleyici stratejilerinin başında ilk gelen kural şudur:**

Yol hakkı gaspı, yol vermeme problemiyle karşılaştığınızda siz yoldan çekilin. Kelimenin lügat anlamıyla siz tehlikeden uzaklaşmaya bakın. Sola dönen bir araç varsa veya soldan yolunuza çıkan bir araç varsa sağa kaçın. Sağdan bir ihlal varsa sola kaçın. Önden gelen bir tehlike karşısında yavaşlayın ve hazır bekleyin.

### **Hacminizi büyütme:**

Karşıdan gelen araçlar karşısında ne kadar fazla açıyla konumlanırsanız, motosikletin yandan görünüşü önden görünüşüne göre daha fazla hacim sunar, o kadar daha iyi görünürsünüz. Hattınızın içinde kalarak yapacağınız bir iki slalom hareketi de fark edilme şansınızı kuvvetlendirecektir.

### **Sollarken tehlike yaratacak üç unsur:**

- 1. Önünüzde ki sollayacağınız düşük hızla seyreden vasıtanın, siz sollamağa kalktığınızda hızla sollamak için önünüze kırması**



2. Siz sollamağa kalktığınız sırada, arkanızdan gelen hızlı bir vasıtanın da sizi geçmeğe kalkması
3. Çift yönlü yollarda karşı yönden gelen vasıtanın uzaklığının ve yaklaşım hızının yanlış hesaplanması



Şimdi bu fotoğrafın ardından sizi neler bekliyor olabilir? Yolunuzda bir yükseltiyi görüyorsunuz. Dikkatli bir kişi olarak tam tepede sağa sapan yan yolun da farkındasınız. Tehlike var mı? Yaklaştıkça ne gibi strateji uygularsınız? Hangi adımları atarsınız?



Daha yaklaştıkça görüntü bu olur. Şimdi ne beklenebilir? Araba yaklaşıp yavaşladıkça ne yapmanız gerekir? Hızınızı mı ayarlarsınız? Pozisyonunuzu mu değiştirirsiniz? Arkanızdaki trafikten haberiniz var mı?

Araba iyice yaklaşıyor ve yavaşlıyor? Durum daha da karmaşıklaştı?

Üç taktiğimiz var:

1. Hızımızı ayarlarız.
2. Pozisyonumuzu ayarlarız(Konumlanmak).
3. İrtibat kurarız.

Böyle bir duruma girince nasıl alan ve zaman kazanabiliriz? Yavaşlarız. Zaman kazanırız. Hattımızın 1/3 lük sağ bölümüne geçeriz ve böylece ilave tampon alanı kazanırız. İrtibat tamam ama yanlış da anlaşılabilir. Yapılan selektör geç demek mi yoksa geçiyorum demek mi?

Ayrıca 360 derecelik sürüş çevremizin de farkında olmalıyız. Arkanızdaki araçları önceden kontrol ediniz. Önünüzdeki aracın potansiyel sola dönüş niyetini kavradınız. Ama arkanızdaki araç bunun farkında mı? Şayet durmak zorunda kalırsanız arkanızda ki araç zamanında yavaşlayacak mı? Potansiyel tehlikeyi önceden görmek size zaman kazandırır ve sükûnet içinde manevra yapmanızı – arkanızdaki trafik dâhil – sağlar.

## YATIŞ KORKUSUNU YENMEK



Profesyonellerin Dönüşü:

Motoru Yatırmak Korkusunun Üstesinden Nasıl Gelinir?

Bu konu birçok kişinin bilhassa alt süratlerde korktuğu bir konudur.

Önce şunu kendinize sorunuz. "Bu neden önemlidir?"

Önemlidir çünkü motosiklet başka türlü dönmez. Motoru ne kadar fazla yatırarsanız dönüşünüzü o kadar keskin yapabilirsiniz. Bir dönemece girdiğiniz dönemeç aniden kapanırsa yani tahmininizden daha keskin bir viraj çıkarsa bu durum da hızınız yürüyüş süratlerinde değilse kurtuluş genellikle motoru daha da yatırmaktan geçer. Motoru kaldırdığınız anda ise sağa dönüşlerde karşı trafiğin önüne sola dönüşlerde ise yolun dışına savrulabilirsiniz.

Klasik bir motorun dik dönmesine kıyasla aynı dairede yatırılmış vaziyette dönmesi dönüş çapını azaltır. Bu önünüze kıran bir arabadan maksimum yatış açısını kullandığınızda 15-20cm ile kurtarmanız demektir. Şayet

motoru yatırmaktan korkuyorsanız frenlere asılıp bu durumda low-side yapmanız kaçınılmaz olacaktır. Motorunuzun alt sürat yatış açısı limitlerini trafiğe kapalı bir alanda talimlerle öğrenmeniz şarttır. Bu durumda şayet motoru kaldıramazsanız bacağınızı alttan çekerek, yâda yere adımınızı basarak motoru bırakabilirsiniz. Arkanızdan gelen yoktur. Ayrıca süratiniz düşük olduğundan çok tehlikeli bir düşüş olmaz. Donanımınız tam olduğu sürece. Ama bu kazayı trafikte 90 km/saat hızla yaparsanız bir felaket olur.

Şayet motorun yatırılmadan dönemeyeceğini bilmiyorsanız boş bir yolda 35 km/saat hızla şunu deneyiniz.

Parmaklarınız ileriye gösterir şekilde ellerinizin ayaları elciklerde basılı, sol elciği ileri itin göreceksiniz ki motor sola yatarak sola dönecektir. Sağ elciği ileri itin ve motor sağa yatarak sağa yönelecektir. Ön teker çok az hareket eder, siz elciği ne kadar hızlı iterseniz dönüşünüzde o kadar keskin olacaktır. 20 km/saat altındaki hızlarda dönüş gidonla yapılır. Gidonu hangi yöne çevirirseniz ön teker o yöne bakar ve motor o tarafa yönelir. İlaveten gidonu çevirirken motorun yatmasına da izin verirsiniz en büyük motorların bile yavaş hızlarda dönüşleri kolaylaşır. Ancak alt süratlerde; debriyaj kavrama noktasında tutulmalı, sağ ayağınız arka frenin üzerinde tutmalı ve bakışlarınız dönmek istediğiniz yöne bakmalıdır. Bakışlar yüksek süratlerde daha önemlidir ama alt süratlerde de aynı kural geçerlidir bu yüzden bakışlarınızla daima dönüşün sonuna odaklanın.

Yatırma korkunuzu yenmek; slalom ve dairesel hareketlerle motorun pedallarını yere sürdüncüye ve bunu başarınca kadar çalışmakla olacaktır. Aslında trafiğe çıkmaya kalkan her sürücü buna yakın bir ustalığı elde etmiş olmalıdır. Aksi takdirde hem kendinizin hem de başkalarının hayatını tehlikeye atmış olursunuz.

Birçok yeni başlayan ayaklarını kalkışta ve kalkıştan itibaren ve bazen de duruşa yakın yere sürtmeye başlar. Bu çok yanlış ama gayri ihtiyari olarak yapılan hareket motorun dengesini bozar. Kesinlikle yapılmaması gerekir. Motor sürücülüğü her şeyden önce sürücünün dengesinin kuvvetli olmasını gerektirir. Bu talimlerle zamanla sağlanmalıdır.

İnsan korkunun verdiği bir içgüdüyle ayaklarını yere sürter ama motor kullanmak iç güdülerle değil teknikle olur. Yine bu davranış esnasında yerdeki bir çıkıntıya ayağınızın çarpması ile yada motorla kaldırım arasına sıkıştırmakla bileğinizi de kırabilirsiniz. Bu yüzden kalkışla birlikte ayaklarınızı hemen toplayıp pedallara koymanız ve duruşta motor tam durmadan yere ayak basmaya çalışmamanız gereklidir.

Debriyajı bıraktığınız anda ayaklarınızı kaldırıp pedallara koyunuz. 20 km/saat nin altındaki oto park sürüşlerinizde sadece arka freninizi kullanın ve debriyajınızı kavrama noktasında tutunuz. Gazı sabitleyerek, motorunuzun hareketini debriyajı kavrama noktasından öteye ileri geri hareketlerle ivmelendirerek sağlayınız. Bu süratlerde ön freni, motor hafif yatık vaziyette iken sıkarsanız kendinizi yerde bulursunuz. Şayet 10 km/saat hızda arka freni uygulayıp eşzamanlı gaz beslemesi yaparsanız bu motorunuzu sanki 80 km/saat süratle giderken ki gibi dengede tutacaktır. Bakışlarınız hep ileride yada dönülmek istenen yönde olmalıdır. Yere yada frenlere, gidona bakmaya çalışılmamalıdır. Bakarsanız o an bütün tılsım gider.

Motorcu bunları öğrenmelidir aksi takdirde kaza yapmasanız bile ayakbılarınız çabuk eskir ve size motorcu gözüyle bakılmaz. Arkanızdan gülüp kabiliyetsiz derler. Sizde bir müddet sonra bunu hisseder ve motordan soğuyabilirsiniz. Halbuki herkes motorcu olabilir. Herkesin olmak zorunda olmadığı ve alamayacağı sıfatlar akrobatik sürücülük yada şampiyonluktur.

Normal, iyi bir motorcu olmak için ihtiyacınız olan tek şey kendinizi yetiştirmektir. Bunu yaparken sabırlı olunuz ve acele etmeyiniz.

## TEMEL PİST YARIŞ TEKNİKLERİ

### Temel Yarış Psikolojisi

1. Yarışta öne geçebilmek için önceden bunu planlamış, tüm stratejinizi seçmiş ve tüm olayı zihninizde netleştirmiş olmalısınız.
2. Yarış esnasında diğerlerinin değil tamamen kendi sürüşünüz üzerinde yoğunlaşmalısınız çünkü diğerlerinin sürüşü üzerinde herhangi bir kontrolünüz yoktur sadece kendi sürüşünüzü kontrol edebilirsiniz. Rakiplerinizin kimliklerine fazla takılmadan yarışın kendisine yoğunlaşmalısınız. Önemli olan sizin çıkışla birlikte kendinizi nasıl hissettiğinizdir. Doğru şekilde yarışmasanız doğru sonuçlara ulaşamazsınız. Özetle sadece kendinize yoğunlaşın. Rakiplerinizin bir şampiyon yâda size göre bir çaylak olması çok fark etmez. Neticede bu bir yarışır. Zihninizi çok doldurmak sizi hedefinizden uzaklaştırabilir. Siz yarışa ve kendinize yoğunlaşmış olarak en iyinizi yapabilirsiniz.

### PİST SÜRÜŞÜ

1. Süratinizi maksimum çoğaltarak artırın.
2. Dönüş için, frenleme için ve apeks noktası olarak kullanmak için referans noktalarınız olsun.
3. Görüşünüzü öne giden bir yola odaklayın.

4. Çıkışlarda kırmızı motor devir göstergesi hattını %60-80 oranında kullanacak bir vites seçin.
5. Motorla ve gidonla gevşek olun. Sert olmayın.
6. Dönüşler için beden pozisyonunuzu erken alın.
7. Köşelerde hafifçe ve rahatça sarkın.
8. Motorun etrafındaki hareketleriniz bacaklarınız vasıtasıyla olsun, kollarınız vasıtasıyla değil.
9. Yeni bir pisti öğrenirken yavaş gidin. Önce akışı kavrayın.
10. Islak zeminde kumandalarla süper hassas olun.
11. Daima pedallara ayaklarınızın ayaları ile basın.
12. Virajlara girerken iç pedala ağırlık verin.
13. Apekte ve çıkarken dış pedala ağırlık verin.
14. Mükemmel tatbikatlar mükemmel kaslarınızın hafızasına yerleşmesi demektir.
15. Arka freni ihmal edin.
16. Pistte mümkünse önceden yürüyüşler yapın.
17. Erken apekslemeden kaçının mümkün olan her yerde geciktirilmiş apeksleme yapın.
18. Apeks yaklaşırken mümkün olan en kısa zamanda doğal gazlamaya geçin. (Pozitif gazlama başlangıç noktasına kadar gazın boşunu alın).
19. Viraj çıkışlarında düzenli ama güçlü bir pozitif gazlama yapın.
20. Dönüşlerde beden hareketleriniz küçük ve düzgün olmalıdır.
21. Hızlandıkça duruş mesafeleri katlanarak artar.
22. Kalçalarınız, elleriniz ve ayaklarınız vasıtasıyla şasesen verilerini dinleyiniz.
23. Motoru dönüğe yatırdığınızda frenleri sıkımayı hafifletin.
24. Bölümler halinde frenleme yapınız; ilk olarak %10(şasesen yerleşmesi için), sonra %75(sert frenleme), sonra %15(apekse doğru düzenli gevşetme).
25. Sert frenlemenin öbür yaşama geçiş Tanrının huzuruna çıkılmadan yapılması gereklidir.
26. Sollama ipucu: Frenleri erken bırakın ve dönüşün içine biraz fazla hız taşıyın.
27. Frenleri esas olarak sıkıttığınızdan daha yavaş bir tempoda bırakın.
28. Bacak ve karın kaslarınızı kuvvetlenmesi için bisiklet kullanın. Bu sizi daha iyi bir motor sürücüsü yapacaktır.
29. Her durumda kontrolü elinizde tutarak paniklemeleri kontrol altına alın; kendinizin rahatlıkla yapabilme sınırlarınızın ötesine geçme eğilimlerinize karşı koyun.
30. Ortalık çok ısırırsa gitmek istediğiniz yere bakın, gevşeyin ve dönüşü yapmaya yönelin.
31. Çok fazla kapanma eğilimleriniz olursa buna karşı koyun; daha ileriye görmeniz için daha dik oturmanız gerekir; bu frenleme ve dönüş noktalarınızı tespit etmenizi sağlar.
32. Çarparsanız motordan yükselerek açılın. Bu motorun sizi fırlatma direncini azaltır ve takla atmazsınız.
33. Vites kaçırırsanız önce üst vites atın, sonra tekrar azaltmaya başlayın.
34. Bu teknikleri pist dışında ve yeterli koruyucu donanımlar olmadan asla denemeye kalkmayın.

## **PİST DÖNÜŞ TEKNİKLERİ: DÜZ HATA KARŞI FREN İZİ**

### **Fren izi(trail braking) hakkında ne düşünüyorsunuz?**

Her şeyden önce bunu anlamamız önemli. Esas olarak sürücü ön freni dönüşün içine sokar ve dereceli olarak frene uyguladığı baskıyı azaltarak bırakarak yatış açısını artırır.

Klasik teknik dönüğe başlamadan frenlemenin bitirilmiş olmasıdır. Bu kolay ve güvenli olan tekniktir. Çünkü traksiyonun idaresi kısmını iki safhaya ayırır. Frenleme ve dönüş. Bunu yaparken de tekerlerin traksiyon güçlerini ya biri yâda öteki için kullanır. Buda lastiklerin traksiyon(yer tutunma gücü) güçlerinin üzerinde aşırı yüklenmesi riskini azaltır.

Fren izindeki baş problem traksiyonu hem fren hem de dönüş güçlerinin birlikte kullanıyor olması nedeniyle mevcut yol tutuşunun aşılmasıdır. Lastikler frenleme, hızlanma ve yavaşlama için belirli bir tutunma miktarına sahiptir. Bu üçünü birbirine bağlarsanız o zaman toplam traksiyon kapasitesinin teknolojik yeniliklerle artırılması gerekir. Bunun dışında eğer sert dönüşler yapıyorsanız yavaşlamaya fazla traksiyon kalmaz yâda tersi.

### **Öyleyse fren izi tekniğini niye kullanalım?**

Frenlemeyi dönüşün içine taşıdığınıza göre daha geç olarak frenlemeye başlayabilirsiniz demektir, virajlara daha hızlı girebilirsiniz ve sizinle başa baş süren diğer yarışçıyı geçersiniz. Böylece dönüşün ortasında rakibinizi bloke ederek sollamış olursunuz.

### **Şimdi ne olur ne olmaz diye bu yarış tekniğinin neden yollarda kullanılmaması gerektiğini açıklayalım:**

- . En başta bu tekniği uygulamak nokta konsantrasyonu, hatasız ustalık ve tam uygun yol ve motor şartları ister. Aksi takdirde can yakar.
- . Bir kere pistlerde karşı yönden gelen bir trafik yoktur. Ayrıca dönüşün görünmeyen bölümleri yoktur. Farz edelim var bu kere de orada sizi park etmiş araç, hayvan veya taş, yağ birikintisi vs gibi bir tehlike bekliyor olamaz.
- . Saniyenin yüzde biri zamanla öne geçmeniz diye bir derdiniz yoktur.
- . Karşı hatta savrulursunuz. Karşı yönden gelen bir araç sizi panikleterek hedefe kilitlemenize sebep olabilir.

. Frenler sıkılı olarak motoru keskin dönüşe yönlendirmek çok zordur.  
. Yol ve lastik durumu yarışlardaki traksiyon yeteneklerine kıyaslanamayacak oranda düşük olduğundan çok fazla kayabilir hatta yol dışına savrulabilirsiniz.  
. Şayet bunu yolun dış kenarına doğru yaparsanız(sola dönüşlerde) doğrulmak ve gazlamaktaki bir gecikmeniz geç frene başlayarak viraja hızlı girmenizin avantajlarını alıp götüreceği gibi gevşek sabitleştirilmiş alana lastiği kaçırsanız bu kaza demektir.

### **Peki, bu tekniği yarışçı olmayanların bilmesi neye yarar?**

Normal dönüş “yavaş gir hızlı çık” sloganı ile özetlenen önceden fren yap, virajın içine bak, hattını seç, frenleri bırak ve kontra basarak, iç pedala ağırlık vererek ve dış dizle tanka ters taraftan basarak dönüşe başla virajın tam ortasına gelince ters kontra ile beraber dış pedala ağırlık kaydır, motoru doğrult ve çıkışı görünce hızını artırarak virajdan çık şeklindedir.

### **Tam dönemecin ortasında başıboş dolaşan bir büyükbaş hayvanla karşılaşırsanız ne olur?**

Şayet hızınızı yeterince düşürmüş ve nispeten az bir yatış açısıyla düz bir hat seçmişseniz kontra basıp engelin çevresinden dolanma şansınız vardır.

Şayet fren yapmanızı gerektirecek bir süratte ve yatış açısında iseniz frenlere çok hassas bir şekilde hissederek kademeli olarak basın. Çok sert ön fren motoru birden çok çabuk doğrultacaktır. Bunu yapmayın. Şimdi hassas yapılan frenle motor doğruldu ve siz dönüşü tamamlamak için pozitif (dönüş yönünde) kontra basmak mecburiyetindedesiniz. Burada dikkat etmeniz gereken nokta frenleri kontra basmadan evvel birden bırakmamanızdır. Kademeli olarak bırakmalısınız aksi takdirde ön süspansiyonu aniden boşaltmış olursunuz. Bu ani yük boşalması da hala dönüşte olduğunuzu düşünürseniz motoru dönüş içine devirebilir.

### **Pist dışında bu tekniğin duruma özel kullanımı:**

Dönüş esnasında dönüş çizginizi, dönüşün ortalarında bir noktada değiştirmeniz gerekirse bu teknik orada işinize yarayabilir. Çok ani ve beklenmedik engellerin dönüş çizginizde belirmesi neticesi çizginizi bu teknikte değiştirebilirsiniz ama yeterince ustalaşmışsanız. Aksi takdirde motoru doğrultup tarlalara dalmanız en doğrusudur.

### **KAZA VE ÇARPIŞMALARDA NASIL DAVRANMALIYIZ?**

Şimdi bir takım 30 yaşlarından sonra türedi sıradan eğitmenler, gerek motor ve gerekse de eğitim konusunda önceden hiçbir ön tecrübesi olmayan, kalıplaşmış ezber sözlerle size “Kaza yapmayın, gelin bizim pahalı kurslarımıza katılın” diyebilirler. Tabi kaza yapmamak insanın bu kadar elinde olan bir şey ise en gelişmiş ülkelerde bile neden hala kaza oranları çok yüksek! Ezbere bilgilerle derinlemesine bir algılamaya sahip olmadan laf üretmelerin vesvesesine bakmadan ben burada ebette sağlam bir temel eğitim şarttır ancak-takdir tedbiri bozar- sözünü esas alarak buna rağmen marjinal bilgilerde vermek istiyorum ve uyarıyorum kaza yada çarpma kaçınılmaz ise bu bilgiler geçerlidir.

### **KASILMAYIN...**

Low side: Bu türde siz ve motorunuz diğer türlere kıyasla daha az hasar alma durumundasınızdır. Yol tutuşunun kaybolması bu tip kazanın sebebidir. Motor altınızdan bir tarafa doğru kayar. Yol yüzeyinin tutuş kabiliyetinde ki bir değişime ya da aşırı yatmalardan kaynaklanır. Bu durumda kasılmayıp kendinizi rahat bir durumda tutun. Esasen kasılmamak ve gevşek durmak tüm kazalar için uyulması gerekli bir fiziksel haldir. Kasılmadan soğukkanlılığınızı muhafaza ederseniz olup bitenin daha fazla farkında olursunuz.

Öncelikle motorunuz nerede? Önünüzde ise sorun yok. Arkanızda ise size çarpabilir. Motoru gerekirse itmeğe çalışın. Kayma esnasında ayağa kalkmağa veya bir yere tutunmağa kalkmayın. Bu büyük hata olur. Kayma hızını o an tahmin edemezsiniz ve birçok kırık hadiseleri bu yüzden olur. Bu durumun tek istinası üzerinize doğru gelen trafik varsa ondan kaçınmak içindir. Kayma durduktan sonra bile bir müddet bedeninizi kontrol edip sorun yoksa kalkın.

High side: Bu kaza cidden acı verir. Bu kazanın sebebi arka tekerin yol tutuşunu bırakıp sonra tekrar tutmasıdır. Neticesinde sürücünün motorun yattığı istikamet tersine doğru fırlamasıdır ki çok ani olur ve pek düşünmeğe vakit olmaz. Burada da yapılabilecek tek şey kasılmamaktır. Kaslarınızı rahat bırakın, kendinizi sıkmayın. Bunu ne oranda başabildiğiniz sizin bu işe o kadar yatkınlığınızın bir göstergesidir. Burada hem ileri doğru fırlatılmanın yatay etkenlerine hem de düşüşün dikey etkenlerine maruz kalırsınız. Şanslı iseniz yumuşak yerinizin üzerine ve yumuşak bir zemine düşersiniz. Bu durumda yine motorunuzun nerede olduğuna bakın. En azından nerede olabileceğini tahmin edin. Büyük ihtimalle havadan taklalar atarak üzerinize düşmek üzeredir. Uçan bir motosikletten kendinizi korumak için yapabileceğiniz fazla bir şey yoktur. Bu kazalarda kendiniz top gibi bir pozisyona sokmayın, toplanmayın çünkü bu bel kemiğinizi darbe almaya açık ve kırılabilir bir hale getirir. Kırılmasına zemin hazırlar. Kollarınızla yüzünüzü koruyun. Kötünün iyisini tercih edin, kol kırılması bel ya da



boyun kırığına göre tercih edilir.

**Yandan çarpma:** Bu tip kazalarda can yakar. Bu kazalara genellikle cep telefonu kullandığı için yanlış rotada gezinen diğer araç sürücülere sebep olur. Genellikle motosiklet araca yandan vurur. Yandan vurmada yapabileceğiniz çok az şey vardır ki bu da saniyede yapılması gerek şeylerdir. Bu sebeple zihinsel canlandırma tekniğiyle bu tip durumlarda yapmanız gereken hareketleri bilincinize ve bilinçaltınıza yerleştirmek için her motora binişinizde tekrar yapın. Unutmayın düşünmeye zamanınız olmayacaktır öyleyse içgüdüleriniz devreye girecektir ki bunlarda sizin önceden kendinize sıkça telkin ettiğiniz doğrular ya da yanlışlardır. Çarpışma anından hemen önce ayaklıklar üzerinde yükselin ki (ayağa kalkın) gidonunuzun ve yandan vurmaya üzere olduğunuz arabanın üzerin uçasınız, high side de de benzer şekilde davranılır. Yandan vuruşun high side a göre tek avantajı uçuş eğrinizin tahmin edilebilir olmasıdır. Eğri vuruş anındaki yönünüz doğrultusunda olur ve siz fazla bükülmez ya da kıvrılmazsınız. Şanslı iseniz ayaklarınızın üzerine düşebilirsiniz sonra birkaç adım atıp yüz üstü kapaklanırsınız. Bunu uzun zaman önce yaşadım ve hiç yara almamıştım. Eğer çarpma anından hemen önce ayağa kalkmazsanız kaskınız çarptığınız aracın yanına ya da tavanına vuracaktır tabi sizin kafanız içinde olarak. Arkasından gelen tüm beden ağırlığınız ise kafa sarsıntınızın yanında bel kırığı ya da boyun kırığını beraberinde getirebilecektir. Bacaklarınız gidona çarparak kırık ihtimalini beraberinde getirecektir. Hatta ortada göstergeler kaskı aranıza ne yapar siz düşünün.

Şayet çarptığınız araç yüksek bir vasıtaysa ayağa kalkmakla aracın üzerinden uçarak az zarar görmek burada mümkün olamayacaktır. Burada yapabileceğiniz en iyi şey motoru yatırmaktır. Bu low side demektir ki dikkat edilmesi gereken birkaç ince nokta vardır. Bir kamyonun altına kayıyorsanız kafanızın tekerin altına gelip gelmediğine çok dikkat edin ve bunu önleyin. Motoru yatırmak için arka frene sert basın ve yatmak istediğiniz yöne doğru motoru sert bir şekilde yatırın. Arka teker kilitlenmelidir ki motor altınızdan kaysın. Motor o yönde kaymaya başladığında gidonu da o yöne çevirin (siz aksi yönde baskı uygulamazsanız kendiliğinden döner), kayma kendi süreci içinde olacağını hızla devreye sokar.

**Kafa kafaya çarpışma:** Genellikle dönüşlerde karşı hatta motoru kaçırma ya da gelen aracın motosikletin hattına girmesi, yanlış sollamalar bu tip kazaların baş sebebidir ve yüksek hızlarda ölümcüldür. Yüksek hızlarda tedbir alınacak zaman yoktur ve çoğunlukla motor sürücüsünün hayatına mal olur. Alt hızlarda ise yandan çarpışma ile aynı kurallar geçerlidir. Hareketsiz objelere çarpma hızınız 10km/saatın altındaysa sakın kalmak şartıyla ve motoru olabildiğince bacak ve karın kaslarınıza yüklenerek, kollara fazla yüklenmeyin, tutarak yerinizde oturun.

**Kaza sonrası:** Durumu değerlendirin. Hemen kalkmayın. Bedeninizin uzuvlarını kontrol edin, herhangi bir kanama ya da ağrı var mı bakın. Şüphelenirseniz ayağa kalkmayın, hareket etmeyin. Ambulans gelmesini bekleyin. Onlar sizin kendinizin kaskınızı çıkarmanızı isteyebilirler. Çıkarmazsanız onlar çıkarırlar. Kaskınızı çıkarmaları için iki kişi gerekir. Ucuz atlattıysanız şükredin ve bu kazadan ders alın.

## HIGHSIDE DÜŞÜŞÜN ANATOMİSİ

Highside düşüş, motosiklet kullanımında ölümcül hataların başında gelir. Bunun için bakışlarınızla daima ileriye tarayarak bir plan dâhilinde sürüş yapın. Sürüşe dikkatinizi sürekli vererek kontrolü elinizde tutun.

Hepimiz bu düşüş şeklinin ne kadar tehlikeli olduğunu duyarız fakat tam olarak lowside düşüşe göre highside düşüş nedir?



### 1. Tanımlar:

. **Lowsideing:** Yerçekimin de yardımıyla motorun bir tarafına yatmasıdır. Motor yana yatar. Yattığı yöne düşer. Alt süratlerde bu düşüş sonucu motor ve sürücü ciddi yaralar almazlar. Çok iyi donanımlarla daha üst süratlerde bile sürücüde ciddi yaralanmalar olmayabilir. Motor hasarı söz konusudur. Her iki durumda da olay sizin motorun düşüş yönünde düşmenizdir. Motoru takiben, motorun gerisinde kalacak şekilde düşmenizdir.

. **Highsideing:** Bu düşüşte siz motorun üzerinden ileri fırlarsınız. Motorun üst tarafından ve üzerinden sizi ileri ve yukarı fırlatması şeklinde bir zorunlu uçuştur. Bu ilk bölümü o kadar ölümcül değildir. Fakat bunu takiben motor da havaya fırlayıp genellikle sizin üzerinize düşer. Bu ikinci bölümü genellikle ölüm demektir.



## 2. Sebepler:

Highside düşüşe ne sebep olur? Nasıl olur ve bunun olması nasıl önlenbilir?

Dönüş Sırasında:

Highside, siz arka frene fazla basıp arka tekeri kilitleerseniz başlar. Dönüşlerde bu durum arka tekerin hareket yönünüzden uzağa doğru kaymasını başlatır. Çünkü arka tekerdeki yolu tutma gücü azalmıştır ve lastik motosikletin gidiş yönüne doğru hala merkezkaç kuvvetlerin etkisinde olan ön tekeri göre daha hızlı hareket etmeğe başlamıştır. Burada ki otomatik ve doğru sürücü tepkisi ön tekeri kayma yönüne doğru yöneltmektir. Ön teker doğal olarak kayma yönüne doğru kendiliğinden döner, burada sürücünün yapması gereken bunun olmasına izin vermektir. Bu dinamikleri tersine çevirmek için mücadele etmeyiniz. Burada yaşamınıza mal olacak hata sizin arka freni bırakmanızdır. Arka tekerin dönerek yolu tekrar kavramasına izin vermenizdir.

Düz Yolda:

Düz bir yolda giderken bilhassa motorunuz bileşik ABS fren sistemine sahipse ve arka teker kilitleyip kaymaya başlamışsa highside düşüşün olması mümkündür. Buradaki olasılık dönüşlere göre daha zayıftır. Düz yolda hızınızın yüksekliği ve yolun kamberinin(taç) büyüklüğü riski artırır. Arka teker kilitlemiş ve kaymaya başlamışsa highside olmaması için arka freni basılı tutunuz ve iyice yavaşlayıncaya kadar bırakmayınız.

## 3. Ön Fren:

Ön frenin biçimsiz şekilde bırakılması da, arka teker kilitlemiş ve kayarken, highside düşüşe sebep olabilir. Çünkü çok ani bırakılan ön fren, ağırlığı arkaya aktararak arka teker üzerindeki yükü çoğaltır. Bu da arka tekerin lastiğinin yolu daha iyi tutmasına sebep olur. Sonuçta fırlatma için daha fazla güç toplanır. Her ne olursa olsun highside moduna girmiş bir motosikletin ön tekerinin, arka tekerin kayma yönüne doğru yönelmiş olduğu bu durumda arka tekerin kayma hızından daha hızlı dönmesini sağlamak esastır. Bu sebeple ön fren gevşetilip bırakılmalıdır ama yumuşakça. Çok sert şekilde, birden bırakmak da highside düşüşün mekanizmasını tetikler. Birleşik ABS sistemlerine sahip motorlarda bunu yapmak mümkün değildir çünkü arkayı tam basılı tuttuğunuz sürede önde sıkılı kalacaktır. Eğer highside moduna girdiğinizde, motoru dengelemek artık olanaksız olmuş ise ön frenin sıkma basıncını artırınız. Motoru lowside moduna geri çevirirsiniz.

Ön fren kilitletir ve ön teker kaymaya başlarsa ne yaparız?

Tamamen aynı teknik uygulanır. Ön freni hassas bir tarzda gevşetin ve arka freni basılı tutun. Bu sebeple hangi teker kayıyor diye düşünmeniz gerekmez. Teknik aynıdır.

Bulgular:

Arka teker kilitleyip kaymaya başladığında yol tutum kaybı en az %20 oranındadır.

Kayma esnasında arka, yolun ön tekerin izdüşümünde ki merkez hattın ya da kamberden ayrılarak yanlar ve bu esnada ön tekerden daha hızlı hareket etmektedir.

Kayan arka teker motorun yatmaya çalışması demektir. Dönmediği için devreden çıkan açısız ivme motorun genelinde %80 kararlılık kaybı demektir.

Arka freni bırakarak arka tekerin dönmesine izin vermekle onun ileri doğru hareketi daha kolay yapmasına sebep olunur. Teker kazandığı yol tutuşuna eşit bir güçle ileri doğru fırlatma yapar. Motor ön tekerin işaret ettiği yöne olan hareketini hızlandırır ve kayma kötü bir noktaya ulaşır. Bu noktada highside olur. Motosiklet kayma öncesi gittiği yöne sert bir burğu atılımı şeklinde dönmeye çalışmıştır. Ön tekerin aks bilyesi de bu burğu hareketine destek olur. Ön tekerin kendisi bu durumun aks ekseni haline gelir.

Normal olan teknikleri denediniz, hiçbirisi işe yaramadı ve şartlar sizin highside olmanızı kaçınılmaz bir safhaya getirdiyse: Ön frene asılın. Bu motoru lowside düşüşe zorlayacaktır. Ağırlığın öne transferiyle arka teker üzerindeki yük azalacak ve arka teker yol tutuş gücünü zayıflatacaktır. Tabi kimse size mecburiyet yokken lowside olun da demiyor ama highside olmamak için lowside tercih edilir. Yapabilerseniz bunu tercih edin yapamazsanız bol şans.

Burada süspansiyon ayarlarının ve lastik basınçlarının doğru ayarlanmış olması önemli rol oynar.

### Üç önemli ayar vardır:

. **Statik çöküş(oturma) ayarı:** Cadde için bu mesafe, kilonuz ne olursa olsun, ön çatallar için 30-35mm ve arka şok için 25-30mm dir. Bu ölçüler siz motorun üzerindeki hareket mesafelerini verir. Ayrıca arka şok

motorun binicisiz durumda orta sehpasında iken 0-5mm serbest çöküşe sahip olması gerekir. Bu durumda sok tam açılıyorsa daha sert yajlar gerekmektedir.

**Sıkışma ve açılma sönümlemesi ayarları:** Sürerek yapılır. Motorunuzun akıcı ve düzgün bir sürüş duygusu vermesi için dene yanıl şeklinde ayarlama yapılır. Kişisel tercihlere göre de ayar yapılır. Ayar düğmesini tam orta değere alarak sürüş yapın. Ön ve arkayı aynı anda çalışarak daha sonra ayarı azaltın ve tekrar deneyin. Olmadı sertleştirin ve tekrar deneyerek sizi uyan sürüş hissini bulun. Burada sizin motoru kontrolünüzün iyileşmiş olması ve yol tutumunun artması esastır. Daha sonra aynı şekilde açılma ayarlarını yapınız. Ön çatal açılımı üçlü klape basılıp bırakılarak ayarlanır. Çöküş ayarlarının önceden yapılmış olması şartıyla. Klape bırakılınca yerine dönmelidir ama daha ileri gitmemelidir. Bu dönüş bir saniyeden fazla zaman alırsa açılma sönümleme ayarını azaltın. Eğer çatal ya da şok çok açılarak serbest çöküş ölçüsünü aşarsa ve sonra tekrar sıkışırsa açılım sönümleme ayarını artırın. Gerek sıkışma ve gerek açılma ayarlarında emin değilseniz hatayı gevşek ayarlanmış tarafta yapmanız daha güvenlidir. Hem sürüşünüz de daha yumuşak olur.

Son bir kontrol; motorunuzu sehpadan indirin ve tankın üzerinden yere doğru bastırın. Doğru ayar yapılmış bir motorun her iki ucu da neredeyse eşit oranda olarak sıkışıp açılacaktır.

Pistte ise çatalların statik çöküş mesafesi 25-30mm ve şok biraz daha sıkı olacak şekilde ayarlanır. Sıkışma ve açılma sönümleme ayarları da biraz daha sıkı yapılır. Ancak süspansiyonların geri sekmesi bir saniyeyi geçmemelidir ve sıkışmaya başladığı noktanın ötesinde de açılma yapmamalıdır. Tekrar geri dönse bile.

Pistlerde gidon amortisörü ile donatılmış yarış motorlarının dönüşünü daha da çabuklaştırmak istiyorsanız bunu motosikletin ön yüksekliğini alçaltarak ya da arka tarafı yükselterek yapabilirsiniz. Bu ayarlar yapılırken motorun dengesini muhafaza etmeğe ve arka tekerin yol tutuş kabiliyetini azaltmamağa özen gösterilmelidir.

Süspansiyon ayarları yapılmadan evvel yerine getirilmesi şart olan bazı ayarlar:

. Zincir ayarınızı yapınız.

Zincir ayarı motosiklet tekerlerinin üzerinde ve siz ya da sizin bir arkadaşınız motorun üzerinde iken en ideal olarak yapılır. Zincirim maksimum genişleme aralığında olması istenir ya da ön dişli ile , salıncak ve arka dişli birbirleri ile aynı hizada olmalıdırlar.

Hizalanma mükemmel olmayabilir ama kendi ağırlığınızı kullanmanız iyi bir usuldür. Zincirin alt kısmını yukarı aşağı sallayın. Serbest salınım mesafesi 15-20cm ortadan aşağıya ve yukarıya olmalıdır. Toplam boşluk mesafesi yukardan aşağıya veya tersi 30-40cm aralığında olmalıdır.

Zincir bu şekilde ayarlı değilse ne olur? Gergin bir zincir kendisine, dişlilere ve hatta vites kutusuna zarar verir. Böyle gergin ayarlı zincirle gezerseniz pahalıya patlayacak arızalar kaçınılmaz olur. Zincirinizin ayarı gevşek ise zincirin sağı solu torna etmesi riski vardır ayrıca dişlilerin aşınmasını hızlandırır ve en kötüsü de zincir dişliden atarak kazaya sebep olabilir.

İyi ayarlanmış temiz ve yağlanmış bir zincir motorun gücünü tekerlere yumuşak olarak aktarır. Vites değişimlerinin yumuşak olmasını sağlar ve motorun sürüş duygusunu daha iyileştirir. Servis süresini uzatır.

. Lastik balans ayarlarını tam yapınız.

Bunu iple kendiniz yapabilirsiniz. Ya da yetkili bir serviste lazerli cihazlarla yaptırmak en kesin sonucu veren şekildir.

. Lastik hava basınçlarınız tam olsun.

Üretici firmanın tavsiyelerine uyun. Kullanım kitapçıklarında yada stikerlerle verilen bu değerler motosikletin kullanımı, yol tutuşu ve lastik aşınması arasındaki en uygun değer dengeyi sağlamak üzere tasarlanmışlardır. Burada Türkiye yollarında en üst değerleri kullanmanızı tavsiye ederiz. Yine bozuk satırlarda alüminyum alaşımli çelik jantlar kullanıyorsanız en üst değerlerden 2psi fazla hava basmanızı tavsiye ederiz. Üst hızlara çıkacağınız ve uzun üst hızlarda kullanacağınız yollarda üst sınırların 2psi daha üstünü kullanınız. Yine yolculu sürüşlerde 2psi veya daha fazla hava basınız. Fazla hava dönüş sürtünmesini azaltır ve lastiğin ömrünü uzatır. En uygun sürüş verimi yine en uygun lastik ısıyla ilgilidir. Lastik ısısı marka ve kullanım amacına göre farklılıklar gösterecektir, pirometre denilen bir aletle ölçülür. Ancak çoğumuzda bu alet olmadığından lastik ısını direk olarak ölçemeyiz. Dolaylı olarak ölçeriz çünkü lastik hava basıncı lastik ısısı arttıkça yükselir. Lastik karkasının esnemesinin düşük hava basıncı altında çok fazla esnemesi aşırı ısınma getirir ki bu da yol tutuşunu zayıflatır. Lastiklerin ısınması bir dereceye kadar yol tutumunu kuvvetlendirir ancak sınırların üzerine çıkıldığında tersine etki başlar. Çok fazla hava basmak da yine lastiğin esnemesini azaltacak ancak bu defada lastik ısısı istenilen ısı derecesine ulaşamayacağı için yol tutumu ve performans en uygun noktalara ulaşamayacaktır.

**CADDE LASTİKLERİN VERİMLİ KULLANILABİLMESİ İÇİN PRATİK BİR TEKNİK VARDIR.**

%10/20 kuralı, önce lastik soğukken hava basıncını ölçün. Sonra 30-40 dakika sürüş yapın ve durup hava basınçlarınızı tekrar ölçün. Ön tekerde ki basınç artışı %10 dan az ve arka tekerin havası %20 den az yükselmişse lastiklerden bir miktar hava tahliyesi gerekir. Isı yeterince artmamıştır. Mesela ön lastik soğukken 32.5psi ve sıcakken 36psi ise bu ölçü tamamdır. Hava basıncı farkı 3.5psidir ve %10dan çok az bir miktar daha

fazla artmıştır. Yolun yüzey ısı, sürücünün kullanım şekli, motor ve lastik tipi, taban şekli gibi şartların bileşimi burada direk etkindir. Şartlar değiştiğinde kontroller yenilenmelidir. Arka lastik ön tekerere göre daha fazla bir ısı ile döner. Bu sebeple arka tekerin soğuk sıcak farkı fazladır. Bu oran %20 olarak normal kabul edilmiştir. Mesela arka lastik soğuk 36psi sıcak 43psi ise hava basıncı farkı 7psidir ve %20 civarındadır. Bu durumda hava tahliyesi ya da hava basma gerekmemektedir. Dış hava sıcaklığı düştükçe lastik basınçları da düşer.

. Gidon kafa bilyesi tam değerinde sıkılı olsun. Gevşek ise yüksek hızlarda kafa sallanacaktır.

. Ön tekerleğin çatallarla hizasını üçlü klapelerden kontrol ediniz. Hizalanma tam değilse çatal geometrisi yanlış olur ve yönlendirme kötüler.

#### Süspansiyon Ayarlarını Sürüş Etkileri:



**Sorun:** Cemal'in motoru bilhassa viraj girişlerinde dengesiz. Gidon dönüş ortasında ki bir kasis darbesinde ani çekiş yapıyor, gazlama yapıldığında sık sık ileri geri darbe vuruyor. Cemal dönemeç çıkışlarında sert gazlama yaptığında kasisler kafa salınımına sebep olabilir. Motor kolay dönüyor ancak yol tutuşu zayıf. Bilhassa arka tekerde az yatış açılarında bile gazlandığında bu zayıflığı bariz belli oluyor. Ayrıca sürüş esnasında motorun önü çok düşük arkası fazla kalkık gibi bir his veriyor.

**Çözüm:** Burun aşağıda/arka kalkık hissi en büyük ayırt edici faktördür. Bu durumda ağırlık ön tarafa fazla kaymaktadır. Bu arkanın yol tutuşunu engeller aynı zamanda da motor geometrisini bozar.(Daha dik kafa açısı/Daha az yerle temas alanı). Denge problemleri yaratabilir. Bu durumda motorun statik çöküş mesafelerini doğru ayarlanmış olarak kabul edersek yapılacak ilk şey daha az arka şok önyüklemesi ve/veya daha fazla ön çatal önyüklemesi yapmak olacaktır. Bu ayarın ölçüsü yönlendirmenin olumsuz etkilenmeye başladığı seviyeye kadardır. Ayrıca ön açılma sönümlemesinin azaltılmasının yararının olup olmadığına bakılması gerekir. Ayarlama küçük adımlarla azaltma şeklinde icra edilmelidir. Çatalların çok sıkı olması yol tutuşunu engeller. Bu harekette başarı sadece kısmen elde edilirse bu defa şasenin sürüş yüksekliğinin değiştirilmesi gerekir. Ön yükseltilir. Üçlü klapelerin içindeki çatal bacalarının indirilmesi ile elde edilir. Arka alçaltılır. Şok kısaltılarak. Ağırlığın arkaya çok fazla kaymış olması da kafa salınımı tehlikesini artırır.



**Sorun:** Cemal'in yeni motoru ufak tefek çukurların üzerinden geçerken sürüş gayet yumuşak ama virajlı dağ dönüşlerinde sanki motoru yüzüyor. Ayrıca üzerinden geçtiği yolu hissedemiyorsunuz. Geri besleme yok sanki. Sert sürmeye başlayınca motor ileri geri aşırı vuruntu yapıyor bilhassa fren/gaz geçişlerinde. Burada yüzme duygusu daha bariz belli oluyor. Sert dönüşlerde motor gevşek bir his veriyor Dönüş ortası lastikler gacırdayabilir, kasıllara girerken ve üzerlerinden gazlarken motorun arkası veya önü salınıma girebilir.

**Çözüm:** Burada sorun yetersiz açılım sönümlleme ayarındadır. Alt süratlerde sürüş düzgün, yumuşak fakat üst süratlerde çok fazla enerji oluşturuyor ögleki küçük sıkışma ayar miktarları yetersiz kalıyor. Burada genel kural motor önden veya arkadan elle hızla ve sıkıca bastırıldığında süspansiyonlar yumuşak bir şekilde, kontrollü olarak sekmeden yerine yerleşmelidir. Bir defa sekme dahi olmamalıdır. Cemal burada açılım sönümlleme ayarını küçük adımlarda sıkmalıdır. Burada ön ve arkanın ayar işinin ayrı ayrı yapılması önemlidir. İkisini bir anda yapmağa kalkışmayınız. Bu şekilde birinden birinin bir fark yaratıp yartmadığını görebilirsiniz. Cemal açılım sönümlleme ayarını maksimum noktaya kadar sıkıttığı halde motoru hala gevşek ise amortisör yağının kalınlaştırılması oda olmadı yayların değiştirilmesi gerekir.





**Sorun:** Cemal dönemece yaklaşırken frenlere fazla yüklenilirse motorunun arkası sağa sola doğru yanlıyor. Sanki ön tekerin çevresinde dönmek ister gibi.

**Çözüm:** Sebep frenleme esnasında öne çok fazla ağırlık transferi olmasıdır. Ön o kadar aşağı dalıyor ki motorun ağırlığı sanki ön tekerin üzerinde dönmek istiyor. Çözüm ön çatal önyüklemesini artırın ve ön sürüş yüksekliğini çatal silindirlerini üçlü klapeler içinde indirerek alçaltın. Yada arkayı şoku kısaltarak alçaltın. Cemal önce çatal önyükleme ayarını yönlendirme mekanizması olumsuz etkilenme noktasına gelinceye kadar küçük adımlarla yükseltmelidir (Bu çatal önyükleme ayarı esnasında açılım sönümlemesine de dikkat edilmelidir). Bu işe yaramadı ise Cemal sürüş yüksekliği ayarlamalarına başlamalıdır. Sürüş yüksekliği ayarları motorun dönüş şeklini çok değiştirir. Bu sebeple bu ayarlama yapılırken motorun diğer kısımlarının çalışma tarzlarının nasıl etkilendiği de gözlenmelidir. Diğer çareler ikincil olarak uygulanabilir ama etkileri zayıftır. Bunlar; çatalların sıkışma sönümlemesi ayarını artırmak (mümkün ise), şokun açılım sönümlemesi ayarını azaltmak (arka tekerin yolu daha iyi takip edebilmesi için). Her hareketin diğer mekanizmaları ters yönde etkileyebileceğini unutmadan bu ayar işlemlerini kontrollü yapmak şarttır. Bu sebeple Cemal değişik yol şartlarında ve değişik sürüş şekilleri ile test sürüşleri yaparak motorunun ayarlarının sonuçlarını denemelidir.



**Sorun:** Cemal motorunun rahatsızlığından, kendisine yoldaki en ufak bir engebeyi bile hissettirmesinden şikâyetçi, motoru sanki çok hırçın. Bilhassa kasislerde amortisörleri engebeyi emmiyor ve hatta lastikleri yol tutuşunu kolayca kaybediyor. Pistte dönüşlere girişlerde Cemal'in motoru dengesiz. Küçük kasislerin bile üzerinde sekiyor ve tekrar asfalta inişi hızlı oluyor.

**Çözüm:** Sert motorcu Cemal çok sert sıkışma ve açılma sönümlenme ayarlarına maruz kalmış durumdadır. Önce açılma ayarlarını usulüne göre ayarlaması gerekmektedir. Takiben sıkışma ayarlarını orta seviyelerini geçmeyecek şekilde ayarlaması gerekmektedir. Bu başlanma noktasını verecektir ve sonra açılma ayarlarının ince ayarlarına geçilebilir. İnce ayar yol en kasisli bölümlerinde sürüşle yapılır. Bu esnada süspansiyonlar kapalı kalmayacak (çok sıkı ayar) ve motor bir kadillac gibi yaylanmayacak (çok gevşek ayar) şekilde sönümlenmenin ayarları yapılmalıdır. Aynı yol bölümünde sürüşün tekrarlanarak sıkışma sönümlenmesi ayarlarının küçük değişimlerle yapılması farkları görmek ve iyi bir ayar ölçüsü belirlemek açısından tavsiye edilir. Açılım sönümlenme ayarları tamamen bitirilince, ince sıkışma ayarları da usulüne göre tamamlanabilir. Cemal burada ayarları yaparken değişimleri hissetmek ve değişik ayarların etkilerini görmek için aynı kasisli yol üzerinde ve küçük kademelerle yapmayı unutmamalıdır.





**Sorun:** Cemal'in motorun süspansiyonları dönemeçlere yaklaşırken frenlediğinde dibe vuruyor. Bilhassa kasisler üzerinde. Ama bunun dışında çatalların hareketi ve motorun genel sürüşü iyi.

**Çözüm:** Belli ki burada Cemal'in motorunun sürüş yüksekliği doğru ayarlanmış ama çatalların ayarları öne ağırlık transferi olduğunda çok yumuşak kalıyor. Bu durum sert frenleme söz konusu olduğunda da kendisini gösterir. Cemal çatalların önyüklemeye ayarlarını daha evvel sertleştirmişti. Bu dibe vurma problemini iyileştirdi ancak motoru şase tavrını ön taraf fazla yüksek gibi yaparak sürüşü olumsuz yönde etkiledi. Burada önü çatıl tüplerini üçlü klapeler içinde yükseltmek olacaktır(4mm lik kademelerle başlayarak). Bu şekilde ön alçalacaktır. Cemal bu şekilde çatalların önyüklemesini ön tarafın yükselme problemine sebep olmadan yapabilir. Cemal burada da süspansiyonlar dibe ulaştığında üçlü klapenin alt bölümünün çamurluğa/lastiğe veya radyatöre çok yaklaşmamasına dikkat etmelidir. Ön yüklemeye ayarında ayar ara levhaları(halkaları-espas) yetersiz kalırsa daha sert yaylar ya da daha uzun ayar halkaları(tüplerin içinde) kullanılmalıdır.



**Sorun:** Cemal motosikletinin yönlendirmesinin düşük hızlarda çok ağır olduğunu ve motorunu döndürmek için bayağı bir adele gücü kullanması gerektiğini söylüyor. Dönüslere yatarken motor sanki birden düşer gibi yatıyor.

**Çözüm:** Bu durum yanlış lastik alıştırmasının sonucudur. Devamlı düz kullanılarak yapılan alıştırma (rodaj) sadece lastiğin orta bölümünü aşındırır. Ya da bu durum gidon rulmanlarının çok sıkı olmasından veya kertilenmiş olmasından olabilir. Süspansiyonların tarafından ise ağır gidon arka sürüş yüksekliğinin düşük ayarlanmış olmasındandır. Kafa açısını choper motorlardaki gibi artırır.

Cemal gidon amortisörü takıp lastik havalarını ve gidon bilyalarını kontrol ettikten sonra aynı sorunu yine yaşarsa motorunun şasesinin davranışına bakmalıdır. Ön ve arka çöküşler kontrol edilmeli ve doğru olarak ayarlanmalıdır. Ayar sonrası cemal sürüş yaparak gidonu nasıl hissettiğini kontrol etmelidir. Gidon sağa sola vurmuyacak kadar sıkı, alt süratlerde bile rahatlıkla çevirebileceği kadar gevşek olmalıdır. Yine değişme yetersiz kalırsa cemal motorunun geometrisini değiştirmek zorundadır. Bunu çatal tüplerini üçlü klapelerin içinde yükselterek ya da arkanın yükseltme mekanizması varsa arkayı yükselterek yapabilir. Ön tarafı alçaltırken, çatalları ayarlayarak, ön teker ile radyatör arasındaki mesafeyi gözleyin. Konvansiyonel çatallarda (dış tüpler altta) kaydırıcıların üçlü klapenin alt parçasına değmemesine dikkat etmelidir.



**Sorun:** Cemal motorunun önünden dertli bilhassa dönemeç çıkışlarında ön tekeri yol tutuşunu kaybediyor ve motorun kayarak kaza yapmasına kadar sebep oluyor. Gidon da biraz ağır hissediliyor. Yolun düzgün olmayan bölümlerinde ön teker kasislerde sekiyor ve çok fazla yüklenilirse paketlenme (sıkışıp kalma) eğilimi gösteriyor.

**Çözüm:** Dönüş çıkışlarında ki bir kasis darbesinin ön tekerin kaymasına sebep olması çatalın üst noktaya vurduğunun, süspansiyonlarda yola uygun yeterli sıkışmaya izin vermediğinin göstergesidir. Cemal ön ve arka çöküş ayarlarını kontrol etmelidir. Ön yüklemelerin doğru şekilde ayarlanmış olup olmadığını görmek için bu gereklidir. Önyüklemeler ayarlanmış ise, Cemal motoru ile kısa bir gezinti yapıp ayarlarını denemelidir. Sorun devam ediyorsa ön tarafın önyüklemesini azaltmak motorun önünü biraz alçaltarak gidonu hafifletir ve kasislerde motorun daha kontrollü olmasına izin verir. Ancak bu durumda da çatalar dibe vurmağa başlarsa çatal tüpleri üçlü klapelerden yükseltilebilir. Bu yükseltme motorun yönlendirilmesini orijinal önyükleme ayarlarını değiştirmeden geliştirir.





Yarış motorların da oturuş pozisyonu yukarıda ki gibidir. Bu şekilde oturulmadığı takdirde motoru yumuşak bir akıcılıkla hızlı sürmek neredeyse olanaksızdır. Motoru sarsarsınız ve hızınızı idame ettiremezsiniz. Hızlanma ve yavaşlama şeklinde tutarsız bir sürüş gerçekleşir. Şase sarsılır ve motor çok dengesiz bir hal alır. Yine bu motorların ağırlıklarının hafif olması ancak lastiklerinin geniş ve çok sığ diş yapısı ıslak havalarda kontrolü zorlaştırır. Lastiklerin çabuk ısınması ıslak zeminde de faydalıdır ama lastik suyu yeterli oranda tahliye etmiyorsa kızaklama olur. Aquaplanning dediğimiz kızaklama, su birikintilerinde lastiklerin yolla temasını keser. 0.5mm su yüksekliği ve 70km/saat üzeri hızlar kızaklama için yeterlidir. Bu durumda arabalarda ayağınızı frenlerden çekip aracı düz tutmak çoğunlukla yeterli olur ama motosiklette aynı şey kaza demektir. Tabi burada aracın su birikintisine giriş hızı da önemli bir faktördür. SüperSpor motorları esasen pist dışında ya da boş otoyollar dışında, yoğun trafikte kullanmak doğru değildir. Çabuk hararet yaparlar. Hızlanmadan alt viteslerde kullanımları ise tork düşük olduğundan sık vites değiştirmeyi gerektirir. Yine oturuş pozisyonları itibarıyla sürücü çok çabuk yorulur. Yorulan bir sürücünün motosikletle ve trafikle olan irtibatı zayıflar. Karar verme yeteneği bozulur. Dikkati dağılır.

Motosiklet lastiklerinin yanakları yükselip tabanları daraldıkça kızaklama riski azalır. Yine lastik havalarının doğru basınçta olması durumunda aracın ağırlığının artması kızaklamayı zorlaştırır ancak lastik havaları az ise ağırlığın artması olumsuz etki yaparak kızaklama riskini artırır. Uygun lastik diş derinlikleri ve şekilleri kızaklama riski üzerinde azaltıcı olumlu etki yapar.

**Önlem:** Dikkatli sürünüz, riskli bölgelerde hızınızı azaltınız. Yine sizden evvel geçen bir araç varsa onun su birikintisini dağıttığı izden geçmeğe çalışınız. Kesinlikle frenlere dokunmayınız. Motoru dik tutunuz ve sağa sola kırmayınız. Düz giderek oluştuysa kızaklamanın sona ermesi için dua ediniz.

#### **Kesinlikle Racing motorlarla yoğun trafikte gezinmeyiniz.**

Bu motorlar yağmur altında özel bileşimli yarış pisti zeminlerinde ve uygun yağmur lastikleri ile sert frenlemeler ve sert dönüşler yapabilirler. Ancak burada teknik olarak tüm önlemler alınmış ve tüm şartlar bilimsel olarak hesaplanmıştır. Geriye sadece sürücü faktörü kalır ki bunlarda bu işin ustalarıdır zaten. Caddelerde ise böyle bir önlem ve uygunluk yoktur. Bu sebeple risk faktörleri kontrol edilebilir olmaktan çok uzaktır. İnsan kontrol edemeyeceği faktörlerin üstesinden de gelemez.



## YOLLARDA OTO KONTROL

Sürüş esnasında sürücülerin genellikle içerisine girdikleri psikolojik bir durum olan yol verdin, vermedin kavgaları çok bilinen bir vakıdır. Ama açıklaması da bir o kadar zor bir durumdur. Bu hal iki ve dört tekerli araçların ortaya ilk çıkışıyla yaşantımıza 1800 li yıllardan itibaren girmiştir.

Yol vermedin, yol benim vs bu kavgaların en hafif sonuçları ise bazı el, kol, yüz hareketleri ve yakın takiptir. O kadarla kalındığı durumlar ucuz atlatılmıştır. Eğer daha ileri gidilirse motosiklete vuran, yoldan atan yada diğer arabaya gelip vuran ve hatta ölüme sebebiyet veren durumlar görülen vakıalardır.

Yol verme kavgaları genellikle bir sürücünün trafik kurallarını ve insanlık kurallarını hiçe sayarak adeta akıldan yoksun, yol ortasında dolaşan sığırlar misali çevresine kayıtsız davranarak ve hatta ikaz edenlere de anlama kapasitesi olmadığından gelip boynuz atacak türden davranışlarda bulunmasından kaynaklanmaktadır. Yani bir sürücünün gelip diğer bir sürücüyü rahatsız etmesinden kaynaklanan psikolojik bir durumdur. Bu yanlış davranışların başında da dört temel unsur sayabiliriz.

1. **Yakın takipte sürüş yapmak**
2. **Önünü kesmek**
3. **Hatalı sollama**
4. **Paralı yollardaki riskli davranışlar.**

Aklın örtülmesi ise sürücülerin içine düşebileceği daha değişik bir psikolojik tuzaktır. Sizi rahatsız eden bir sürücünün peşine yakın takip şeklinde düşmeniz bir yol verme kavgası iken aynı durum bu sefer polis ambulans gibi resmi araçların profesyonel sürücüleri içinde geçerli olabilir. Onlarda öfkelenebilir yada değişik bir tarz rahatsızlık duyabilirler. Görevlerini asil bir amaçla yaptıkları düşüncesiyle de bir suçluyu kovalayan polis yada bir yaralıyı hastaneye yetiştirmeye çalışan ambulans sürücüsü bu asil görevinin büyüğü ile diğer insanların hayatlarını ve tabi kendi hayatlarını da riske atarak sürüşler yapabilir. Burada akıl örtülmüştür, bir kerede bu duruma düşmeğe kendinizi bırakırsanız risk yönetimini artık sağlıklı yapamazsınız.

### **Öyleyse kendimizi öfkenin ve saldırganlığın pençesine düşmekten nasıl koruyacağız?**

En iyi yol, oto kontrolünüzü kaybetmekten sizi koruyacak olan, sakın kalmak ve olaya daha derin ve kendi açısından bakmaktır. Eğer yolda birisinin aptalca yada dikkatsizce bir şeyler yaptığını görürseniz ona bir ders vermeğe kalkmadan bırakınız gitsin. Ancak durumun ciddiyetine göre gerekiyorsa bunu ilgili mercilere de bildirin. Çünkü konu insan yaşamıdır.

### **Bunu nasıl başaracağız?**

En temel seviyede bu iş beynimizin katmanlarının işlevleri ile ilgilidir. Beyin sebep sonuç bağlantılı düşünmekten daha fazla olarak hayatta kalmak için tasarlanmıştır.

İnsan beyni üç değişik katmandan oluşmaktadır. Üçlü beyin teorisi olarak da literatüre geçmiş bu terim insanın beyin yapısının en ilkel omurgalı hayvan beyninden modern insan beynine doğru gelişimin en basitleştirilmiş şekilde yansıtılmasıdır.

. En üst katman(neo-korteks). Düşünen katman, sağ ve sol olarak iki bölgeye ayrılır.

. Orta katman(limbik). Duygusal kısım, kimlik duygularımız, değer yargılarımız ve uzun dönem hafıza kısmımızla ilgili bölümdür.

. Alt katman(sürünge). Hayatta kalmayla ilgilenen, tüm beden fonksiyonlarını ve dürtülerini yöneten kısımdır.

450 milyon yıl önceye gidersek ilk ortaya çıkan canlının balık olduğunu ve beyninin çok ufak ve basit olduğunu görürüz. 300 milyon yıl önceye gidersek sürünge'nin nispeten daha gelişmiş beyinlere sahip olduklarını görürüz. Sadece basit beden fonksiyonlarını idare eden beyinler değil artık koklama, görme ve denge gibi işlevlerin koordinasyonunu yapan beyinler olmuşlardır. Buna ilaveten yine sürünge'nin beyinleri türlerinin genlerini sürdürebilmek, nesillerini devam ettirebilmek için cinsel içgüdüye ve tehlike karşısında "dövüş yada kaç" güdüsüne sahip, hızlı refleks gösterecek kapasitelere ulaşmıştır.

Sürünge beyinleri bizim sebep sonuç bağlantısı ile çalışan beyinlerimize kıyasla "karşı hareket göster yada öl" şeklinde davranışları çok daha hızlı yapabilmekteydiler. Bu durum milyonlarca yılda böyle sürmüştür.

200 milyon yıl önce de ilk memeliler yaşam sahnesine çıkmışlardır. Bu memeliler sürünge'nin beyinlerinin temellerini taşımakla beraber iki farklı alan daha geliştirmişlerdi.

### . Limbik sistem

Bu orta beyin bölgesidir. Duyguları ve dikkati kontrol eder, beden işlevlerini devam ettirir ve uzun dönem hafızamızı korur. Duygulardan gelen verileri filtreden geçirir. Önemli olanları süzerek onları bilince(farkındalık) getirir. Uyku sistemimizi, bağışıklık sistemimizi, cinsel dürtülerimizi yönetir ve neo-kortekse işlenen bilgileri verir.

### . Neo-Korteks

Bu beynin düşünen ve muhakeme eden evrimsel olarak ulaşılan doruk kısmıdır. Ayrıca beynin en büyük kısmıdır. Sorun çözme, olay arasında ki ilişkileri fark ve ayırt etme, anlam verme işlevlerini yapar. Yaratıcı kısımdır. Gerçek zamanlı çalıştığı için yavaştır.

Burada sorun şudur: Sürünge beynimiz anında aksiyon isteyen gerçek yaşamsal tehdit ile bizi korkutup, şaşırtan ama biraz üzerinde düşünmeğe vakit ayırırsak çözebileceğimiz durumlar arasındaki farkı ayırt edemez. Tabi her iki durumda da öne geçer ve biz düşünmeden içgüdüsel hareketle şiddete başvururuz.

Bu yüzden konunun çaresi değildir ama belki bazılarının korunmasına vesile olabileceği düşüncesiyle şunu söyleyebiliriz. Hazırlıklı olmak en azından olayın üzerinizde yaratacağı etkiyi azaltacaktır.

"Bir kere sizin ne kadar bilinçli, ne kadar güvenli ve düşünceli bir sürücü olduğunuz önemli değildir çünkü mutlaka yollarda bir yerde böyle olmayan birisi vardır. Onlar sizin biriktirdiğiniz tüm sabrı tüketmeğe ve yaşamınızı tehlikeye sokmaya hazırdırlar."

Aslında yol üstünlüğü kavgalarının temelinde üstünlük duygusu yatar. Hatta öyle ki size ders vermeği bir ödev bilirler. Akıllarınca kötü sürücülerini cezalandırırlar, onlara bir ders verme zorunluluğunda olduklarını zannederler. Hâlbuki bu tamamen bencillik, ilkel ve tehlikeli bir tavrıdır. Hele birde siz motosiklet gibi küçük bir vasıtada iseniz artık bu sürünge'ler beline silah takınca kendi aslan sanan insanlar gibi, kendilerini sizden üstün görürler ve üzerinize kırıp ölümünüze de sebep olurlar.

Tabi bir de şu vardır. Hepimiz hata yapabiliriz. Yani birinin hatasını görünce hemen harisçe onu cezalandırmağa kalkmadan önce kendimizin de zaman içinde böyle hatalar yapabildiğimizi unutmamalıyız. Esasen bir kişinin, hata yaptı diye diğer bir kişiyi onun hayatını tehdit edencesine tacizlere kalkışması herhalde yapılan hatanın karşılığı olmaması gerekir. Yani birine hemen pencereden el kol hareketi yapıp; "Kör müsün?" demek sizin ondan daha iyi bir sürücü olduğunuzu göstermediği gibi konuya da bir faydası olmaz. Daha fazla öfkeyi olayın içine davet edersiniz. Psikologlar bu şekilde ders verme tavırlarının aslında "ben senden daha iyi sürücüyüm" düşüncesi ile tetiklendiğini de belirtmektedirler. Birine bunu yanlış yaptınız derken söyleyiş tarzınızda çok önemlidir.

Yol kavgalarını önlemek için bazı stratejiler geliştirilmiştir.

### **Kendinize sorun; amacınız nedir? Yani neden bu reaksiyonu gösteriyorsunuz?**

Amacınız sorunu çözmek için ne yapabilirim dürtüsü müdür yoksa kontrolsüz bir davranış mıdır?

Coolrider yani havalı sürücü derler ya, hani şimdi çok moda. Herkes kendini 'cool' yani farklı bir havada göstermek için garip makyajlar, takılar ve bakışlarla ortalarda dolaşır oldu. Aslında bu hep olmuştur. Ama bir yanlış karşısında o 'cool' sürücüler birden tüm takıları havalarda uçacak makyajları belki ter ve bekle de kandan bozulacak tarzda dengesiz, kontrolsüz tam bir dinazor misali davranışları göstereceklerdir.



Bu öfke nöbetine girmek için uzmanlarca iki alternatif strateji geliştirilmiştir.

1. Sizi ürkütecek, korkutacak durumları önceden görmeyi, sezinlemeyi ve kaçınmayı öğreniniz. Şayet bu beklediğimiz bir durumsa o zaman beynimizin düşünen bölümü sürüngen bölümümüze ileri çıkma fırsatı vermeden devreye girecektir.

2. İçgüdüsel hareket ettiğimiz durumda ise en azından kendimize ve başkasına zarar vermeyecek şekilde, bu harekete karşı içgüdü'nün verdiği mesajı dikkate alacak şekilde bir tavır koymağa çalışmalıyız.

Sizi sinirlendirecek hareketleri sizde başkalarına yapmayınız. Şimdi bir kere kişiler, herkes hata yapabilir. İnsan hatasını kabul edip tekrarlamaması gerektiğini ve özür dilemesinin gerektiğini de bilmesinin bir erdem olduğunu kabul ederse konu çok daha medeni bir seviyeye ulaşır. Özür dilerim şeklinde kalkan bir el kanın beyinlere sıçramasını çoğunlukla engeller. Göz göze gelmekten kaçınınız. Çünkü bu sürüngen beyni tetikler. Hayvanların bu yüzden gözlerinin içine bakmayın derler.

Stres eşijinizi azaltınız. Evinizi yada iş yerinizi terk ettiğinizde aceleyle veya asabiyet için de sürüşe geçmediğinizden emin olunuz. Biraz erken çıkarak geç kalma stresine girmeyiniz.

Yolları, ana yollar ve tali yollar iyi biliniz ki gerektiğinde alternatifiniz olsun. Hava tahmin ve trafik yol durumu raporlarını takip ediniz.

Uzun yol sürüşlerinde sık mola veriniz, sıcak havalarda kendinizi serin tutacak giysiler giyiniz.

Yolda birisi size göre kararsız bir sürüş yapıyor, onun acemi olabileceğini ön görerek sıkıştırmadan bu kişiye daha fazla bir marj tanıyınız. Sinyal vermek yerine el işaretleri yapmayınız. Dönemeçlerde daha yavaş gidiyor diye birinin arkasına sokulup onu sıkıştırmayınız. Biraz ötede kaza yapmasına sebep olabilirsiniz.

Saldırgan sürüşlerde bulunan, yol hakkına riayet etmeyen sürücüler dikkatsiz sürücülerdir. Herkesi geçmek isteyen, en önde olmak isteyen ve kendi rahatı için başkalarını tehlikeye attığını umursamayan dengesiz ve zararlı kişilerdir.

Şunu da unutmayalım ki herkes kendi değer ölçüleri ile hüküm verirse ortada toplu yaşam diye bir şey kalmaz. Herkesin bir doğrusu var demek henüz o konuda gerçek doğrunun bulunamadığı anlamını taşır. Duygusal zekanın da gelişmesi şarttır. Öfke nöbetindeki bir insanın iki yaşındaki bir çocuktan hiç farkı kalmamaktadır hatta canı yanmış, korkmuş bir kedi yada köpekten. Duygusal zeka olgunlaşmak demektir. Duygusal zekanın işlemesi duyguların bizi ele geçirmesine izin vermeden duyguları anlayıp, sakin durabilmek ve kendimizi yatıştırıp bu duygular üzerinde düşünmek demektir. Bunun içinde ilk adım olup bitenin farkında olmak ve onu olduğu gibi kabul etmektir. Eğer farkına vardığımızı kabul etmeyi ret edersek o zaman tekme tokat, kedi köpek misali davranışlar tezahür edecektir.

Öfkelendiğinizde bu öfkeyle oturup, sakinleşmeğe çalışınız ve bunun tecrübesini edininiz. Takiben beynin düşünen, sebep sonuç bağlantısını kuran kısmının devreye girerek kontrolü ele almasına ve size ne yapmanız gerektiğini göstermesine izin veriniz. Karşı tepki verin ama karşı hareket yapmayınız. Bunun için duygu ile hareket arasına bir ara, mola koyunuz. Derin nefesler alın ve düzenli olarak alıp veriniz. Duygular size saldırı emri verse de bunu uygulamaya koymayınız. Olayı kavramaya çalışınız.

Bu bilgiler herkesin kendisi için öğrenip öncelikle kendisinde tam uygulaması gerekli olan bilgilerdir. Burada da tam bir uygulamayı yapmadan kendinizi uzman zannedip başkalarına her fırsatta uygulatmağa çalışarak, ders verir gibi davranışlar içerisinde yine insanları öfke nöbetine sokmamağa itina edelim.

### **Beynin kısımlarının birbirleriyle bağlantılı olarak çalışma şekli:**

Limbik beyin yeni bilgiyi doğrular ve beynin her üç bölgesini birbirleri ile bir dengede tutar. Uzun dönem hatıralarını duygularla bağlar. Duygular beyin için kavramsal anlayıştan(idrakten) daha önemlidir. Hafızamıza tecrübelerle yerleşen sahneler bir durum karşısında artık düşünmeğe gerek kalmadan bu uzun dönem hafızasındaki sahnelerle fiili durumu karşılaştırarak ne yapılması gerektiğine otomatik olarak karar verme alışkanlığını başlatır. Tecrübeli bir sürücüde durumun normal olduğunu bilen orta beyin sürüngen beyin kısmına her şey normal der. Bu durumda da sürücü temel sürüş işlemlerini otomatik pilota bağlı gibi yapacaktır. Bu durumda da biz gevşer ve sürüşten keyif alırız. Sonucunda da daha az yorulmuş oluruz.

Burada olan şudur: Orta beyin yani limbik sistem bilinçaltında yatan bilgileri toplamak ve önündeki gerçek duruma uyan bir durum ile bu bilgileri eşleştirmeğe çalışmaktadır. Mesela insan kırmızı ışıkta durulacağını bilir. Bu bilinçaltına işlemiştir dolayısıyla bunu kırmızı ışığı görünce otomatik olarak yapar. Bu sürüşün varsayılan halidir. Bu gibi zamanla kazanılmış tecrübelerle sahip olan sürücüler bu gibi durumlarda düşünmeden otomatik karar verir ancak burada da bir sorun vardır. Tecrübeler her şeyi kapsayamaz ve kişide gelişen kendine güven duygusu zamanla çok fazla şeyi bu otomatik pilota bırakmağa başlar. Eğer uzun dönem hafıza kayıtları birikimleri içinde limbik beyin kısmı karşılaşılan fiili duruma uygun bir anı bulanmazsa neo-korteks e bir veri yollamayabilir ki

burada ki saliselik gecikme kaza demektir. Son anda devreye sokulacak olan sürünge kısım ise sadece 'aaahh' diyebilir. Limbik kısım sürünge kısım devreye sokmakla neo-korteksi devreden çıkarmış olur. Sürünge beynin kasılıp frenleri sıkması ise her zaman yeterli olmayabilir.

Olayları tetikleyen hız duygumuzun eğitilebileceğini söyleyelim. Bununla orta beyin neo-korteksi uyandırarak otomatik olarak doğru tepkilerin verilmesini sağlayabilir. Bakış yani **trafik** işaretlerini, yanımızdaki, önümüzdeki yada karşı yönden gelen araçların hareketlerini görmek burada en önemli faktördür. Duymak ve vites değiştirirken motor sesini dinlemek ve değişme esnasında sele altındaki titreşim ve kaymaları hissetmek yine önemli faktörlerdir.

Şimdi basitçe insan beyni hakkında bilgi verdikten sonra bunun konuyla olan alakasına girelim. 21 inci yüzyılda yollarda ve bekli de daha da sonraki yıllarda ilkel beyin hala çok aktif ve gerek gerçek ve gerekse de öngörülebilir tehditlere karşı tetikte bekliyor. Eğer sürünge beyin yaşamsal tehdit algılsa bizim doruk evrimle oluşa gelmiş düşünen beynimizi geri iterek öne geçer ve "hareket et yada öl" temel içgüdüsunü hızla devreye sokar. Bu yüzden öncelikle trafik uyarı ve işaretlerine uymak zamanla bize bu refleksleri kazandıracak ve sürüş esnasında bunları otomatik olarak yapar hale getirerek sürüşün güvenli, daha az yorucu ve keyifli geçmesini sağlayacaktır. Çünkü bu durumun oluşmasıyla artık sürünge beynin devreye girmesine daha az gereksinim duyulmağa başlanır.

Yeni sürücülere tavsiye edilen ise bakışlarla ilerisini sürekli taramak ve sürüş süratini bu taramayı rahatlıkla yapacağı bir seviyede tutmaktır. İkinci olarak da sürücü nereye bakması gerektiğini bilmelidir. Çıkmaz sokak ve caddeler, her an önünüze fırlayabilecek gizli araçlar, ıslak yol yüzeyi ve arkanızda ne var. Trafik işaretlerini fark etmek çok önemlidir. Bu şekilde gerekli komutları motorunuza zamanında verebilirsiniz. Zamanla sizde bu durum otomatikleşecek ve sizde tecrübeliler sınıfına katılacaksınız.

## MOTOR VE SAĞLIK

### SICAK HAVALARDAKİ RİSKLER

#### Isı İle İlgili Rahatsızlıkların Dereceleri:

1. Derece Erken Uyarılar: ( Derhal vücudunuzu dıştan serinletin ve bol sıvı için)

- . Baş ağrısı
- . Yüzde kızarma ve terleme(arkasından kül rengi solgunluk ve terleme)
- . Bacak ve mide krampları
- . Mide bulantısı
- . Baş dönmesi ve halsizlik
- . Bitkinlik
- . Az miktarda koyu sarı idrar(koyuluk)

2. Derece Yaşam Tehdit Altında: (Ambulans çağırın- kalbe elektroşok gerekebilir)

- . Zonklamalı baş ağrısı
- . Kırmızı, pancar gibi kuru cilt(terleme artık olmuyor)
- . Vücut ısısı hızla yükselir
- . Zihinsel durum değişir(şaşıрма, koordinasyon eksikliği, tepkilerde yavaşlama)
- . Kusma
- . Şiddetli kramplar
- . Hızlı ve zayıf nabız atışı
- . Hızlı, sık nefes alma(nefes daralması)

#### Öncelikle Yapılması Gerekenler:

- . Kişiyi hemen gölge bir yere almak.
- . Soğuk su içine koymak, daldırmak. Bu imkan yoksa ıslak bezle baş, boyun ve vücuduna bilhassa eklem yerlerine soğuk kompres uygulamak. Vücudu hortumla ıslatmak.
- . Kişi ikinci derecede ise sui içirmemek.
- . Tıbbi yetkililer gelmeden asla tıbbi bir madde, ilaç vermemek.
- . Yüzünü ve/veya bedenini alkollü maddelerle(kolonya vs) ovma kesinlikle yapmamak.

Sıcak havalarda yanlış miktarlarda ve zamanlarda su içiminin yaratacağı en büyük risk su zehirlenmesi dediğimiz olaydır.

#### Hyponatremia: (Su zehirlenmesi)

Sebebe: Hyponatremia kandaki sodyum seviyesinin düşmesi ile oluşan bir rahatsızlıktır. Su zehirlenmesi olarak da bilinir. Vücudunuzun elektrolit seviyesiyle bağlantılı olarak çok fazla su tükettiğinizin işaretidir. Oranlar yüksek derecede bozulmuş demektir.

Üç saat boyunca yoğun bir şekilde terlediğinizde, içme suyu vücudunuzun gerekli suyu almasına yeterlidir. Günlük gıda alımlarımız bize bu durum için yeterli elektrolit rezervini sağlar.

Fakat bütün gün boyu terlemeleri, üst üste her gün uzun süreler motor kullanımları su içimlerine ilaveten elektrolit alımları gerekir. Aksi takdirde hyponatremia olma riski vardır.

Terimiz tuz içerir, biz hem su hem de tuz kaybederiz. İlk birkaç saatin sonunda, vücudumuzda mevcut elektrolit seviyesi tükenir(terlemeyle atılır). Ağır su içimiyle ise seyrelir.

Eğer bu yönde devam edersek de kandaki sodyum seviyesini iyice düşürür ve vücudun ısı regülasyon sistemini bozarız.

**Belirtiler:** İdrar sararması belirtidir. Vücudunuz denge sağlamak için aşırı idrar atmaya başlar. Bu aslında vücudunuzun size gerekli elektrolitler olmadan suyu kullanamayacağını söylemesidir. Bu durumda siz çok fazla idrar attığınız için durumun düzeldiğini zannedersiniz ama tam tersi olmakta, vücudunuz kurumakta ve hyponatremiaya doğru gitmektedir.

Kafein ve alkolün diüretik (idrar söktürücü) etkisi vardır. Bilhassa alkol beyin hücrelerini kurutur.

Normal gıdaların, bilhassa muz elektrolit yönünden zengindir, dışında elektrolit tabletleri en uygun olan takviye şeklidir.

Hyponatremia çok tehlikeli bir durumdur. Beyinde tehlikeli şişmeleri oluşur çünkü artık hücrel su dengesini sağlayan sodyum seviyesi yetersizdir. Kesin bir tıbbi tedavisi de mevcut değildir. Ölebilirsiniz.

**Konuyu özetlersek:** Bu tehlikeli durumu önlemek kolaydır. Su ile birlikte elektrolitleri de aldığınızdan emin olun. Nefesle ve terle attığınız su miktarını geri alacak kadar su için. Gereğinden fazla su içmeyin.

**Not:** Elektrolitler vücuttaki yaşamsal birçok işlemin düzenlenmesinde gereklidir. Elektrolitler; sodyum, potasyum, klor, magnezyum, kalsiyum, bikarbonat, fosfat, sülfat. Önemleri: Hücrelerin düzenli çalışması için bunlar gereklidir. Bunlar kas, sinir ve beyin fonksiyonlarının su seviyelerinin düzenlenmesinde yaşamsal rol oynarlar. Kısaca suyun olması gerektiği yerde olmasını ve yapması gerektiği şeyi yapmasını sağlarlar. Bunları yönetirler. Vücudumuzun %60 ı sudur ve su sadece serinlemek için değildir. Hücrel sağlığımız için ve bedensel fonksiyonlarımızın olabilmesi için gereklidir. Yemeden birkaç hafta yaşayabiliriz ama susuz birkaç günde ölebiliriz.

Su beden fonksiyonlarının olabilmesi için gereklidir. .Elektrolitler bu kaynakla ne yapılacağını belirlerler. Örneklersek: Elektrolit seviyesi seyrelirse veya yoğunlaşırsa beynimiz çekebilir yada şişebilir bu da düşüncü fonksiyonumuzu engeller. Seyreldiği zaman canımızın istediği gıdalar ihtiyacımız olanlardır. Bedenimiz bizimle konuşmaktadır. Yoğunlaştığı zaman ise idrarla atılır.

- 1.Terlemek bedenın soğutma sistemidir. İstenilen sonuçları elde etmesi için bedenın suya ihtiyacı vardır. Gazlı içecekler uygun olmaz.**
- 2. Beden ısındığında kan damarları deriye daha fazla kan basmak için genişler. Fakat ter çabuk buharlaşır ve deri kurur ve deri havadaki ısıyı emmeye başlar. Artmış olan kan dolaşımı kan basıncını düşürür. Kan beyin ve kaslardan çekilip deriye yönelir. Dış ısı vücut ısısından fazla olduğu içinde serinleme olmaz deri ısıyı emer ve içe yollar.**
- 3. Kalp atışları yükselir. Nabız %50-70 hatta daha fazla artabilir.**
- 4. Isı krampları bacaklarınızda ve alt karın bölgenizde oluşmaya başlar. Bu vücut su ve elektrolit seviyenizin düştüğünü gösterir.**

#### **Önlemler:**

. Yola çıkmadan bir saat önce yeterli miktarda su içiniz. Bunalma halinde birden aşırı su içmeye kalkışmanız, bedenın suyu kullanma kapasitesinin belirli bir oranda olması nedeniyle kanınızı sulandırmaktan başka bir işe yaramayacaktır. Su yâda spor içecekler iyidir. Kahve, gazoz, kola gibi şekerli sıvıları tercih etmeyiniz. Her şahıs yanında en az 1 litre su taşımalıdır.

. Uzun kollu gömlek ve pantolonlar giyin. Cildiniz, başınız güneş ışınlarına direk temas etmesin. Çok sıcakta tüm bedeninizi ıslatın. Bira içmeyiniz. Bir tanesi dahi sizin görüşünüzü ve karar verme yetinizi olumsuz etkiler.

. 32C derece üzerinde her an güneş çarpması dediğimiz olaya maruz kalabileceğinizi unutmayınız. Bu yüzden bu derecelerin üzerinde güneş altında kalmaktan kaçınınız.

## SOĞUK HAVALARDAKİ RİSKLER

### Soğuğa Bağlı Rahatsızlıklar:

Soğuk havada oluşabilecek rahatsızlıklardan başlıcaları şunlardır:

- . Hypothermia.
- . Soğuk ısırması(Buz yanığı).
- . Soğuktan el ve ayaklarda oluşan şişlikler ve kızarıklar.
- . Batma sendromu.
- . Kar körlüğü.

Bunların her biri sizi zayıflatarak güçten düşürebilecek rahatsızlıklardır.

### Hypothermia:

Bu genellikle vücudunuzun iç ısısının çok düşmesi ile oluşan bir durumdur. Sadece soğuktan değil, fırtınalara, yağmur ve yüksek hızdaki rüzgârlara maruz kalmanız da bu duruma sebep olabilir. Genelde 37 derece olan vücut ısısı ürettiğinden çok kayba uğradığında oluşan bir durumdur.

**Belirtileri:** Zihinsel faaliyetleriniz zayıflar, adalelerinizde kramplar başlar, kontrol edemediğiniz titremeler olur ve enerjiniz biter.

### Buz yanığı:

Canlı hücrelerinizin donması ve kristalleşmesidir. Aşırı soğuk rüzgara direk maruz kalan cilt kısmında buz yanığı yada soğuk ısırması dediğimiz durumun oluşması bir dakikada da olabilir bir anda da. Isı kaybı kan dolaşımının telafi edebileceğinden çok fazla oranda hareketsizlik ve yoğun soğuk tarafından oluşturulur. Parmaklar, kulak ve yüz ilk önce etkilenen yerlerdir.

**Belirtileri:** Üşümek, ağrı, yanma ve takiben hissizleşme. Deri renginde solmalar.

### Kızarmalar:

Çıplak derinin uzun zaman soğuğa maruz kalmasıyla oluşur.

**Belirtileri:** Deri kızarması, yanma, gerilme yada kaşınma. Sonrasında açık iltihaplı ağrılı yaralar dönüşme.

### Batma sendromu:

10C ile 0C derece arasındaki derecelerde rutubete maruz kalınması ile oluşan durumdur. **Soğuk hava kan damarlarını büzer.**

**Belirtileri:** Parmaklar, kulaklar ve yüz de şişmeler ve beneklenmeler. Deri mavileşir.

### Kar körlüğü:

Gözlerinizi yeterince korumadığınızda kar örtüsünden yansıyan güneş ışıkları geçici ama sancılı bir rahatsızlık yaratır.

**Belirtileri:** Kan rahatsız olan gözleri kapatır. Gözlerinizi sanki kumla dolmuş gibi hissedersiniz.

**Önlemler:** Soğuk havada sürüş yaparken gerekli giysileri giymeye dikkat ediniz. Yukarıda verilen soğuğa bağlı rahatsızlık belirtilerini bilerek birbirinizi kontrol ediniz. Aşırı sert rüzgârlı soğuk havalarda motor sürüşünden kaçınınız.

### Hypothermia

1. Çok soğuk havalarda motosiklet sürüşünde hypothermia dikkat edilmediği takdirde sık rastlanan bir soğuk hava rahatsızlığıdır.
2. Bedenimizde dolaşan kanın yüzeydeki kılcal damarlara ve el ayak gibi uçlara taşınması beden iç ısısı tarafından yönetilir.
3. Rüzgarın etkisiyle kol ve bacaklarımızdaki kan soğur. Bu uzuvların geniş yüzeyleri bir radyatör vazifesi görür. Soğumuş kan tekrar beden içine alınır ve tekrar pompalanmadan önce ısıtılır, bu tekrar ısıtma işlemi bedenimizin iç ısını azar azar soğutur.
4. Beden iç ısısı çok düşerse yüzeydeki kılcal damarlara ve uç uzuvlara kan pompalama işlemi daha fazla iç ısının kaybolmasını önlemek üzere durdurulur.
5. Bu çevreye kan pompalanması işlemi durdurulunca kollarda, ellerde, bacaklarda ve ayaklarda soğuma başlar.
6. El ve ayaklarınızda soğuma başlayınca adaleler sertleşmeğe, ağırlaşmağa başlar. Tepkisizlik başlar. Bu durumda motosikleti kontrol edemezsiniz. Bu durum neticesi mola verip sıcak bir ortamda adaleleriniz ısıtılırken de acıdan ağlarsınız.
7. Beynin bu çevreye kan dolaşımını durdurma emri vermesi hypothermia nın ilk başlangıç safhasına işaret eder.

Elciklerin ısıtılmış olması ya da ısıtılan eldivenler kullanılması hastalığı ortadan kaldırmaz sadece alametleri, arazları iyileştirir. Ellerinizi ısıtırken bedeninizin başka yerlerinden soğumuş kan bedeninizin iç kısmına geliyorsa

iç ısınır düşecektir. Bu durumda titreme ve gıdaları daha hızlı yakma işlemi ile yeterli enerji de elde edilemezse elleriniz çok sıcak olsa da kol, bacak ve diğer soğuk yerlere olan dolaşım azalacağından çok geçmeden kol ve bacak kaslarınız sertleşerek ve tepki vermemeğe başlayacaklardır. Zihinsel olarak iyi durumda olmayacaksınız.

İç ısınızı yüksek tutabilirseniz, çevresel organlarınıza kan pompalanışı sürecektir. Dolayısıyla da el ve ayaklarınızda üşüme olmayacaktır. Çünkü sürekli ısıtılmış kanla beslenmektedirler. Bu üşüme işlemi tamamen ortadan kaldırmaz ama en azından sizin soğuktan uyuşmanızı engeller.

Termal giysiler çok önemlidir. Ya özel dokunmuş giysiler giyilmeli yada ince olsalar da üst üste birkaç tabaka giyilerek soğuktan yalıtım sağlanmalıdır. Birde alışkanlıklar çok önemlidir. Genellikle kısa sürüşlere alışmış kişiler birden uzun bir sürüşe kalktıklarında soğuktan daha fazla etkileneceklerdir. Yağışlı havalarda giysilerinizin üzerindeki ıslaklık buharlaştığında yapacağı soğutma etkisi sürücünün daha fazla üşmesine sebep olacaktır. Omuz üzerinden bakış kontrolü yapmanızı engelleyecek oranda kalın giysileri de üst üste giymekten sakınınız.

Isıtmalı yelek en tavsiye edilen üründür. Bunun üzerine iyi bir rüzgâr geçirmez korumalı, iyi yalıtımlı sürüş ceketini giyilmeli, en altta ise bir tişört idealdir. 10 derece ile 5 derece arasında tişörtle ısıtmalı yelek arasına ince bir yünlü giysi daha giyilmelidir. Şayet sıcaklık 0 derecelerde ise yünlüyü önce giyin ve üstüne tişörtü giyiniz. -10 derecelerde sürüş ceketinizin üzerine su geçirmez plastik örtü yada bol yağmurluk gibi bir şey atamanız faydalıdır. Ancak ilk birkaç saatten sonra bunlarda yetmeyebilir. Tabi sürüş süratinizde çok önemli bir etkidir.

Burada en önemli olan nokta ısıtıcı yeleği çıplak cildinizle temas ettirmemektir. Mümkünse de ısıtıcısı otomatik termostatlı olan yelekler tercih edilmelidir. Bu tip yelekler 30Watt gibi bir sarfiyatla cereyan çekerler.

Bunlara ilaveten önlem olarak kol ağızlarınızı, paçalarınızı ve boynunuz dahil tüm açıklıklarınızı iyice tıkayınız. İçeri rüzgâr girmesin. Yün olmadığı takdirde ince birkaç tabakanın üst üste giyilmesi tek bir kalın tabakadan daha iyi yalıtım sağlar. İki parçalı elbiseler giyildiğinde böbreklerinizi çok iyi koruyunuz. Bu tip iki parçalı elbiselerin üzerine giyeceğiniz tek parça bir yağmurluk olumlu yönde mucizevi farklar yaratacaktır.

## **Eğitimde Bölümlere Ayırmak ve Talim**

- . Öğrendiğinizle yetinmeyiniz.**
- . Talim, talim ve yine talim yapınız.**

Gelişen teknoloji bize daha güvenli motorları sunmaktadır, aynı zamanda daha hızlı motorları da. Trafik yoğunluğu her gün artmakta ve sürüşü daha tehlikeli bir hale getirmektedir. Sıradan sürücüler motorlarından güvenlik içinde hoşlanabilmek için her türlü desteğe gereksinim içindedirler. Bizden daha iyi manevra yapan birini görmüşüzdür ve onun bu beceriyi kazanış şeklini hep merak etmişizdir. Kitapları okuyun, arkadaşlarınızla konuşun, temel sürücü kurslarına gidin, hatalarınızdan öğrenin, öğrenmek için birisine sormaktan çekinmeyin yani kısaca daima öğrenilecek yeni beceriler olduğunu unutmayınız. Yollardaki gelişen yeni durumları görmenin yeni bakış açıları olduğunu ve bu yüzden de sizin kendinizi geliştirmek adına yapabileceğiniz yeni şeylerin her zaman olacağını biliniz.

Çalıştığınız bir tekniği öğrenmenin en iyi yolu onu doğru bir şekilde bölümlere ayırmak ve sırasına göre bu bölümlerin talimidir. Mesela önemli bir teknik olan U dönüşü için aşağıdaki talim yapma sırası önerilir.

- 1. Debriyaj ve gaz kontrol talimi.**
- 2. Arka fren talimi.**
- 3. U dönüşü bakış talimi.**
- 4. Pozisyon ve karşı ağırlıkla dengeleme çalışması.**

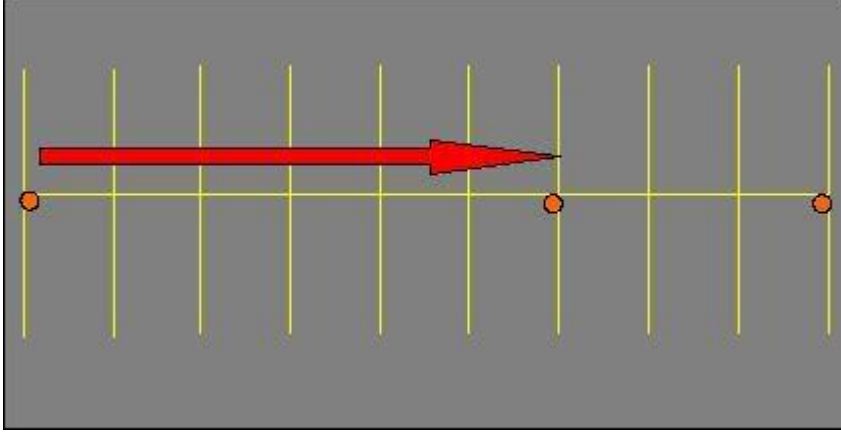
Şayet siz gazı ve debriyajı kontrol etmeyi henüz yapamıyorsanız motorunuzu yavaş süratte dengede tutmaya çalışmanız anlamsız olacaktır. Önce temel tekniklerle başlayıp sonra dönüş gibi tekniklere geçmek gerekir.

Temel teknikler içinde beden ağırlığının kullanımı, debriyaj, gaz ve fren kullanım becerilerinin kazanılması vardır. Dolayısıyla keskin bir dönemeci temel kurslardan geçmiş, yeterli düzeyde temel eğitim talimi yapmış yeni bir sürücü alabilmelidir. Burada önemli olan yeni sürücünün eğitiminde gerek kendisine güven duygusunun oluşmuş ve gerekse de motosikletinin özelliklerini yeterince tanımış olmasıdır. Daha karmaşık yarış tekniklerini bilmesi gerekmemektedir. Yine temel tekniklerin zaman içinde sürücü tarafından talimlerle geliştirilmesi lazımdır ancak burada kişi kendisini zorlamamalı ve sabırlı olmalıdır. Yani bir dönemeci ne kadar hızlı alabildiğini ölçmek için düşene kadar talimlerine devam etmemeli ve zorlandığını hissettiği noktada durmalıdır. Çünkü temel becerilerin yanında dönüş hattının okunması, frenleme mesafesinin tahmini, muhtemel tehlike öngörümü gibi zamanla kazanılacak becerilerde vardır. Bunlar zaman içinde gelişecek ve kişinin çıtasının yükselmesine sebep olacaktır. Sürekli ilgili yayınları takip etmek ve arkadaşlarınızla konular hakkında görüşmeler yapmak varsa ileri seviye yol, trafik okunması ve sürüş stratejisi geliştirmesi için yapılan toplantılara katılmak çok önemlidir.

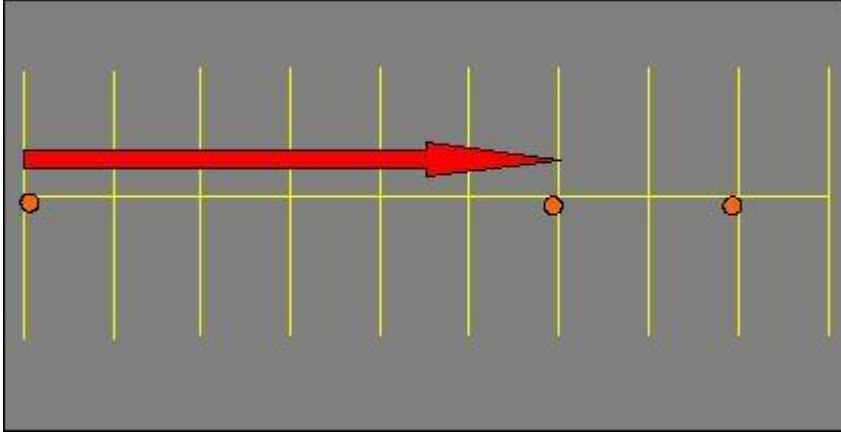
Her zaman ne yaptığınızı düşünüp sonuçlarını analiz yapınız. Temel becerilerle başlayıp bunları geliştirdikten

sonra daha karışık olan sürüş strateji ve tekniklerine doğru yöneliniz. Beceriler ve kendinize olan güveniniz talimlerle daha üst seviyede oluşacaktır. Yeni teknikleri ve yeni motosiklet teknolojilerini daima takip ederek yeni bir şeyler öğrenmeğe daima açık olunuz. Bir tekniği öğrenirken bunu düşük süratlerde yapınız ve yaptığınız talimlerin neticesinden memnun olduktan sonra bir sonrakine geçiniz. Bir kere de bir çok tekniği çalışmağa kalkmayınız. Çünkü değişkenler çok fazladır. Acil durum tekniği örneğini alırsak acili yet derecesine göre farklılıklar gösterebilen şekilleri vardır. Ama temel nokta ön freni kilitlemeden en kısa sürede elciğin hızla sıkılabilesidir. Acili yetin derecesine göre bu durumun içine arka fren yada vites küçültme de konabilir ancak en üst acil durum sadece ön freni kilitleme noktasından bir önceki safhaya kadar maksimum süratle sıkılmış olmaktadır. Yine motosikletinizin teknolojik yapısı da burada bir değişken unsurdur. Kafa açısı çok fazla olan motorlarda ön fren ağırlıklı kullanmak kafa dönmesi ve neticesinde kaymanın yada devrilmenin olmasına sebep olabilir. Yani her tekniğin motosiklet teknolojik yapı faktörü ve olayın acili yetinin yarattığı değişkenlerine göre de talimlerle geliştirilmesi dolayısıyla tamamen öğrenilip sonra bir başka tekniğin çalışmasına geçilmesi tavsiye edilen şekildir.

### Temel Talim Şekilleri

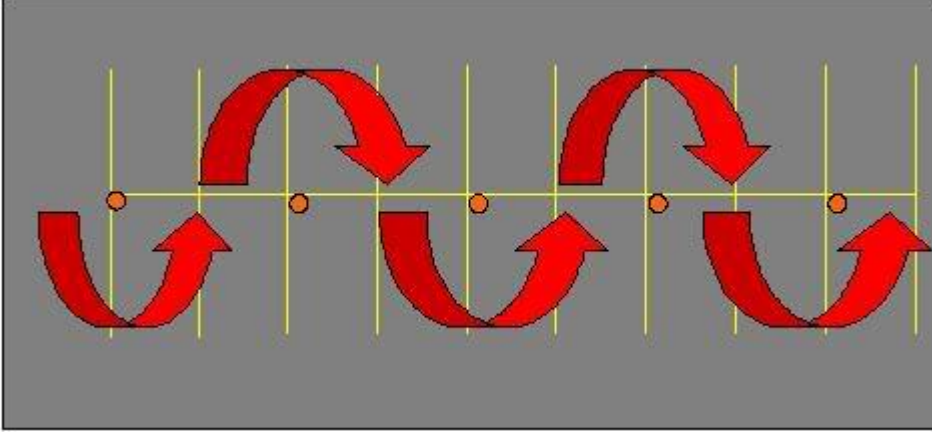


*Talim 1:* Normal durma talimi; 20-25 km süratle herhangi boş bir park yerinde kukalarla gösterildiği şekilde işaretleme yaparak bu çalışmayı yapınız. Ön tekeriniz ilk kukayı geçince fren yapılır, motor düz bir hatta tutulur ve ikinci kukada durmuş olmağa çalışılır.

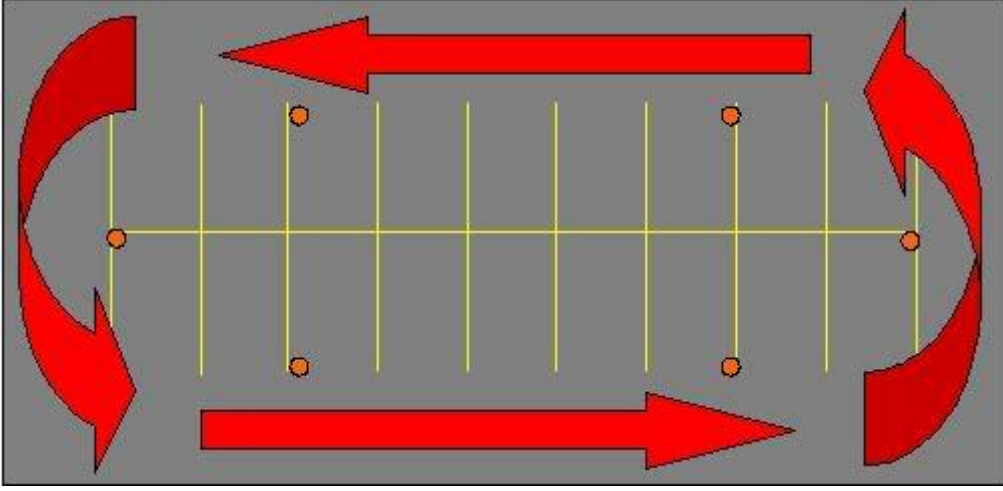


*Talim 2:* Çabuk durma talimi; 20-25 km süratle herhangi boş bir park yerinde kukalarla gösterildiği şekilde işaretleme yaparak bu çalışmayı yapınız. Ön tekeriniz ilk kukayı geçince fren yapılır, motor düz bir hatta tutulur ve ikinci kukada durmuş olmağa çalışılır.

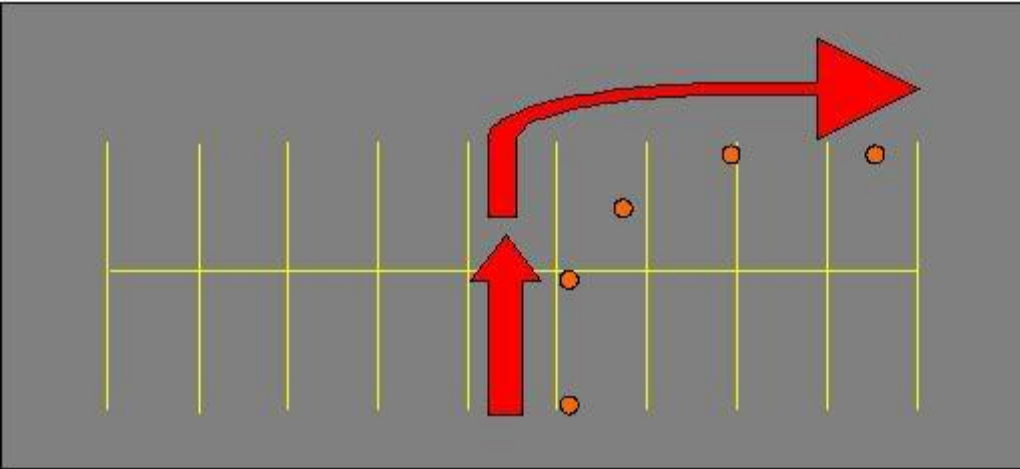




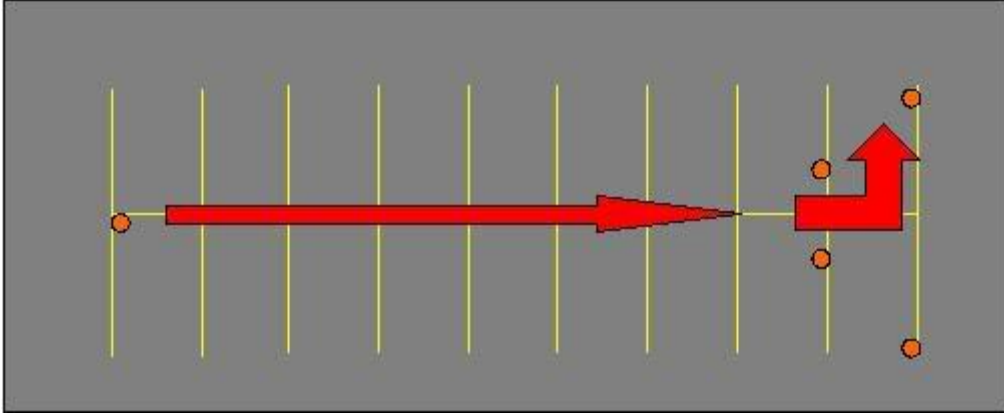
*Talim 3:* Yön değiştirmeler; kukalar arasında 20-25 km hızla slalom çalışmaları yapılır. Bu alışma bize yollarda herhangi bir engel çevresinden kıvrıp geçmeyi öğretecektir.



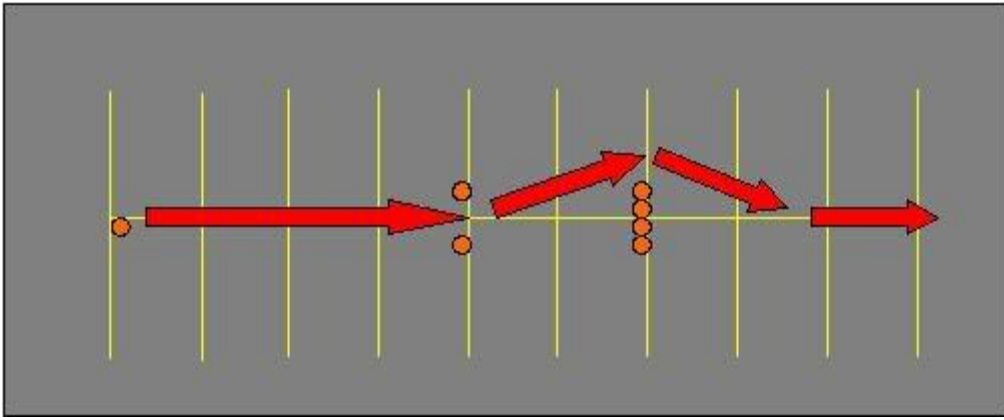
*Talim 4:* Basit Dönüş; dönemeçli yollarda dönüş yapabilmeyi ğretir. Yine 20-25 km hızı geçmeden çalışmayı her iki yönde de yapınız.



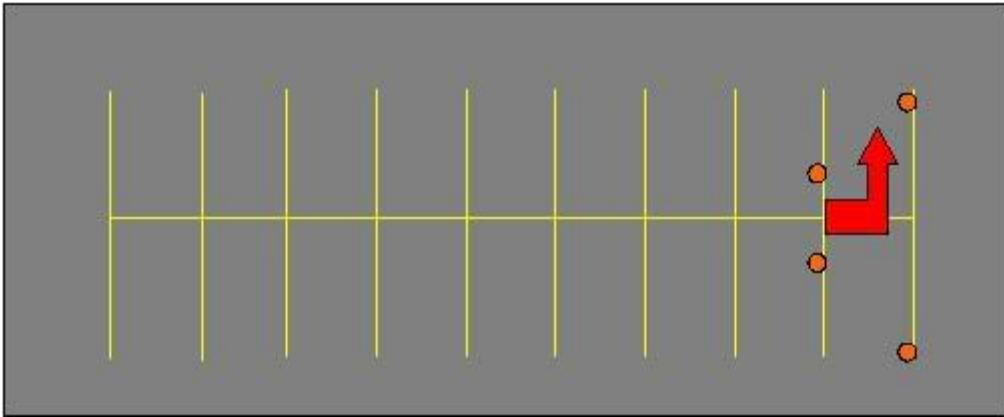
*Talim 5:* Normal Dönüş; 20-25 km hızda 90 derece dönüşler yapmak. Her iki yönde de çalışınız.



*Talim 6:* Durmadan Keskin Dönüş Yapmak; 15-16 km hızda bu çalışmayı her iki yönde de yapınız.



*Talim 7:* Zikzak Engeller; İlk kuka gurubuna doğru 20-25 km hızla gazlayın sonra 2,5-3 metre kadar engelde açığa kıvrırın ve yine hattınıza girin ve düz gidişe devam edin. Her iki yönde de çalışmanızı yapınız.

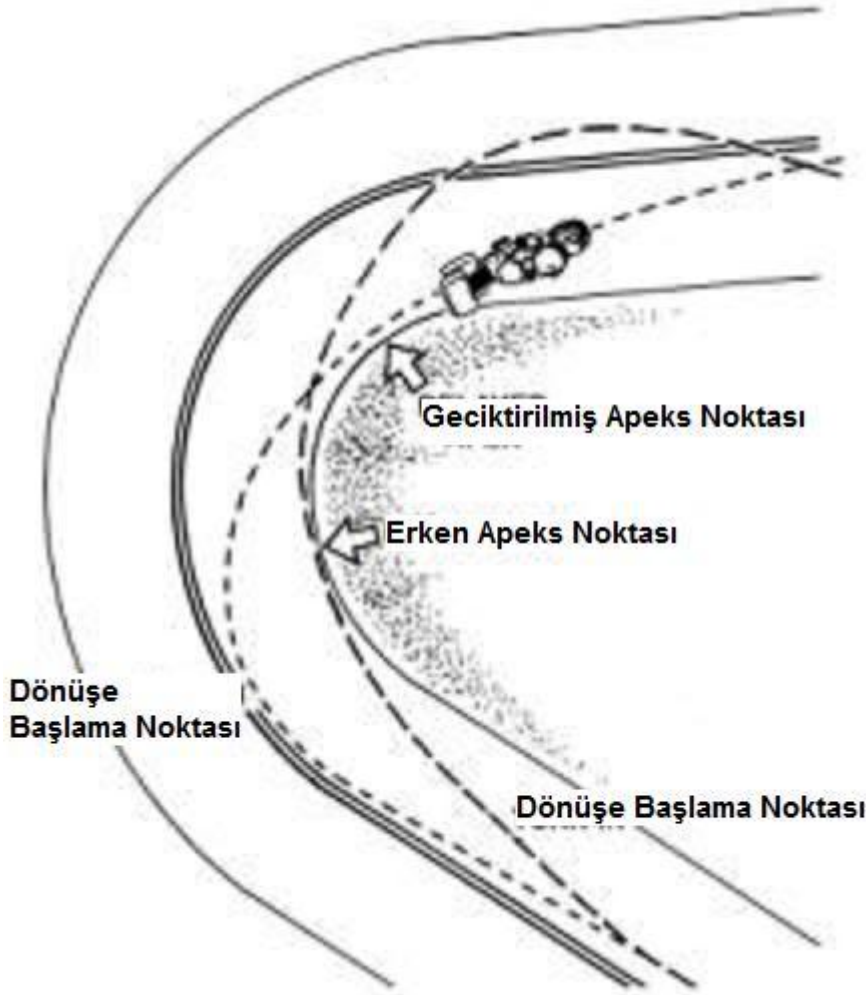


*Talim 8:* Durmuş Vaziyetten Kalkışı Keskin Dönüşle Yapmak; bu talim size durduğunuz yerden keskin dönüşlerle kalkışlar yapmanızı öğretecektir. Bir kısım yeni sürücü bunda zorlanır. Talimi her iki yöne olacak şekilde de yapınız.

**Not:** İşaretler bir park yerinde otomobiller için çizilen nizami çizgilerdir.

## DÖNÜŞ ÇALIŞMASI

### **Dönüşe başlama noktaları, apeksler ve dönüş hatları.**



Mümkünse bu konuda eğitim veren bir kursa katılınız. Tecrübeli bir sürücünün güvenli bir mesafede arkasından da giderek, onun yaptıklarına dikkat etmek suretiyle kendinizi geliştirebilirsiniz ama bu güvenlik önlemleri alınmış bir ortamda olmalıdır. Onun izlediği hattı gözleyerek, nerede fren yapıyor nasıl gaz kesiyor vs . Yada siz önde giderseniz ve tecrübeli sürücü yada eğitmen sizin arkanızda kalarak sizi gözler. Bu ikinci durumda gözlemenin ipuçları aşağıda verilmiştir.

- .Dönemece yaklaşım ve başlama hızlarının arasındaki geçiş yumuşak olmalı.
- .Fren lambası dönüş içinde yanmamalı.
- .Sürücünün başı olabildiğince dönük ve gözler çıkışa odaklı olmalı.
- .Sürücü motorla birlikte yatmalı.(Burada sürücünün bedeninin aynalara olan mesafesinde bir değişikli olup olmadığına bakılmalıdır. Mesafe dönüş boyunca sabit kalmalıdır.)
- .Kontra basan kol kasılı olmamalı, bükük olmalıdır.
- .Kalçalar pozisyon değiştirmemelidir.
- .Motosiklet dönüş içinde aşağı yukarı yada yanlara doğru sallanmamalıdır.
- .Motosiklet dönüş boyunca düzgün/yumuşak bir hat çizmelidir.
- .Motorun gaz verme ve gaz kesme esnasındaki seslerine dikkat ediniz.

Referans noktaları kullanarak kendi başınıza talimler yapınız. Dönüş çapını kukalarla işaretleyiniz ve dönüş başlangıç noktası ile çıkış noktasının referans noktalarını tespit ediniz. Dönüş hattına girmeden önce dönüş boyunca dönüş hattını işaretlemek için zihinsel girişler/kapılar tespit ediniz.

- .Uygun başlama hızınızı yumuşak bir şekilde ayarlayınız.
- .Dönüşün dış kenarına yerleşiniz.
- .Giriş noktasında başınızı çeviriniz ve çıkış referans noktasına bakınız. Hiçbir zaman aşağıya doğru bakmayınız.

**.İstenilen yatış açısını sağlamak için iç elciğe(manet) baskı uygulayınız.**

**.Yatma esnasında bedeninizin nasıl tepki verdiğiine dikkat ediniz. Leanophobia(yatış korkusu) nın belirtilerinin farkında olunuz.**

**.Düşük süratlerle talimlere başlayınız ve kendinize dönüş teknikleri hakkında güven ve anlayış geldikçe daha üst süratlere doğru çıkınız.**

## **ÖN FREN ÇALIŞMA ŞEKLİ**

Acil durumlarda panikleyen sürücülerin ilk reaksiyonu ön freni kapmak ve kuvveti oranında sert ve ani sıkıkmak şeklinde olmaktadır. Bu durum çoğunlukla ön tekerin kilitletmesine sebep olmaktadır. Bu noktada ön freni bırakmak için saliseler önemlidir. Geç kalırsanız yere inersiniz.

Bu anda düşünmeğe zaman yoktur. Freni bırakmak otomatik bir reaksiyon olmalıdır. Lastiğin ilk cızırtısı ile sizin freni bırakmanız adeta eş zamanlı gerçekleşmelidir. Bu da işlem sizin için doğal bir alışkanlık haline gelene kadar talim yapmakla kazanılır.

### **Talim yöntemi:**

Boş ve yüzeyi kanberli olmayan olabildiğince düz bir yol bulunuz. Yada boş bir park alanı. İleri sürerken sert frenler yaparak lastikleri ve frenleri ısıtmakla işe başlayınız. Sonra 50 km süratte yol alırken ön freni yapabildiğinizce sert bir şekilde sıkınız ve hemen bırakınız. Başlarda tekeri kilitleyemeyeceksinizdir ama talimler ilerledikçe lastik gıcirtısı gelmeğe başlayacaktır. Çünkü buna artık hazır olduğunuzdan siz ön teker kaymağa başlamadan ön fren manetini(elciğini) bırakacaksınız. Kayma başlasa bile ve ön takım içeri kapanmağa başlasa bile elciği bırakmanızla birlikte motor düzgün sürüşüne dönecektir.

Talimlerinizi devam ettiriniz ve sonunda yol yüzeyi üzerinde kesik lastik çizgileri bırakmağa başlayacağınız safhaya geçersiniz. Siyah lastik izleri arasındaki boşluklar freni bıraktığınız anlardaki oluşumlardır. Çizgilerse tekerin kilitleyip kaydığı anlardır. Bunu kontrollü bir biçimde yapar hale gelen sürücü bir acil frenleme halinde de aynı işlemi otomatik bir işlem olarak gerçekleştirir. Düşünmeden anında yapar. Kilitleme sesi olan lastik gıcirtısının ilk çığılığıyla ön freni bırakır ki yeniden freni kullanabilmek için ikinci bir şans yaratmış olabilsin. Bunu yaparken de gazı tamamen kapatmış olduğunuzdan emin olunuz. Gaz elciğini başparmağınızla avucunuzun içi arasında sıkıştırılmış bir tarzda açık tutuyor olabilirsiniz. Bu yüzden diğer parmaklarınızı frenleme için açarken başparmağınızı da aşağıya doğru açınki gazı tam bırakmış olarsınız.

### **Risk Nedir?**

Bunu tartışmaya değer. Riskten ne kast edilmektedir? Bir talimin ne kadar riskli olduğu konusunda verdiğimiz kararlarda ne kadar ileri gidebiliriz?

Önce güvenliğin ne olduğunu tanımlayalım.

### **Güvenlik, riskin mevcut olmayışıdır.**

**Öyleyse motosiklet sürüşü güvenli midir, değil midir?** Her ikisine de hayır demeliyiz. Çünkü riski olmayan bir sürüş yoktur. İzafe güvenlik ve izafe risk hakkında konuşmak mecburiyetindeyiz.

Şimdi riski biraz daha net tarif edebiliriz. Şunun gibi bir tanımlama geliştirebiliriz: Risk, bir şeyin olabilmesi ihtimalinin onun gerçekten olmasının yaratacağı etki ile çarpılmasıdır.

Bu durumda risk yönetimi üzerinde açıkça konuşmaya ihtiyacımız var. Güvenliği olabildiğince arttırmak için şansa bıraktığımız tehlikeleri olabildiğince azaltmamız gerekmektedir.

Bunu yapabilmek için öncelikle neyin tehlikeli ve neyin tehlikesiz olduğunu idrak etmek zorundayız. Bazı davranışlar yüksek risk içerir, kör bir dönemeçte sollamak sizi muhtemelen kafa kafaya çarpışma ile sonlanacak bir kazaya yönlendirecektir. Kaygan zeminlerde sert fren yapmak ya da dönmek muhtemelen sizin kayıp motosikletinizle yan yana yol boyunca sürüklenmenizle sonuçlanacaktır. Her iki durumda da bir şeylerin yanlış gitme şansı, üzerinizde ki etkisi tarafından büyüdüğünden, yüksektir. Eğer olursa siz her iki durumda da çok ciddi sonuçlarla karşılaşacaksınız.

Biraz daha iyi düşünürsek dönemeçlerde ki her sollamanın tehlikeli olmadığını görürüz. Yolun ilerisini açık olarak görüyorsanız bu güvenli demektir. Aynı şekilde yol yüzeyinin durumunu biliyorsanız lastiklerinizin yolu iyi tuttuğunu görürsünüz. İyi zeminlerde lastikleriniz ıslak olsun kuru olsun iyi kavrama yaparak sizin freni yeterince kullanmanıza izin verecektir. Yani otomatik olarak her dönemeç sollamanın tehlikeli olduğu yer olmadığı gibi her ıslak zeminde zayıf yol tutuşu demek değildir. Risk yönetimi demek temel öğelerin ötesini de düşünmek, görüş şartlarının ve yol yüzeyinin durumunu da göz önüne almak demektir.

Geçenler de bir arkadaşımınla sohbet ederken bana başka bir sürücüyle sürüş yaparken başından geçen şu olayı anlattı. Diğer sürücüyü çok yakın takip ediyordum. Düz bir hatta iken mazgal kapaklarının etrafından dolanmak için birkaç kıvrım hareketi yaptım. Makul! Fakat kıvrımların sert yapılan bazıları onu bir sonraki mazgal kapağının üzerine serserice bir yatış açısıyla konumlanmasına sebep oldu. Evet, demir mazgallar kaygandır hele yağışlı havalarda. Bu temel bilgiyi geçerse sürücünün aynı zamanda yeterince ileriye bakmadığı ve ilerisi için yeterince önceden bir plan yapmadığı böylece de durumu tam anlayamadığını söyleyebiliriz. (Yeterince ileriye bakmadığı için kıvrım yerine bu şartlarda mazgalların etrafından dolaşmanın gerektiğini fark edemediği görülecektir.)

Sürücü şunu öğrenmişti; mazgal kapakları kaygandır ve üzerlerinde sürüşten ne pahasına olursa olsun kaçınılması gerekir ancak bir sonraki adımda riski yönetmekte başarısız olmuştu.

- . **Bunlar her zaman kaygan mıdır?**
- . **Bunlar düşünülmesi gereken en tehlikeli şeyler midir?**
- . **Kıvrıma bağlı olarak gelecek ilave tehlikeler var mıdır?**

Mazgallar kuru ise, üzerinde su akıp gitmiş, birikinti yok ise, hızınız uygun bir oranda ise, konumunuz dik ya da problem olmayacak oranda çok az yatmış vaziyette ise mazgallar size büyük problem yaratmazlar. Islak iken dahi eğer sert fren ya da dönüş yapmazsanız olacak olan çok hafif bir kaymadır.

Mesele tehlikeyi değerlendirmek ve öncelikli hareketleri seçmektir. Buda daha çok önemli değerlendirmelerin ele alınması demektir:

- . **Görüş.**
- ...**Yolun ilerinde ne görebilirim? ( Potansiyel gizli tehlikeler vs.)**
- ...**Diğer sürücüler tarafından görülebileceğim konumda mıyım?**

- . **Diğer sürücülerle çakışmalar.**
- ... **Soldan gelen araçlar**
- ... **Sağdan gelen yayalar ve bisikletler**

Kuru havalarda kontrolü kaybetmek uzak bir şanstır. Bu sebeple bunlardan hiç birisinden bir mazgalın üzerinden geçmemek için ödün vermem.

Islak şartlarda yumuşak sürüş hatları büyük önem kazanır. Mazgal çok daha kaygan olduğundan beni bunlardan uzak tutacak daha güvenli hatlar seçeceğim ancak bir mazgalın üzerinden geçmemek için ani manevra yapmaktan da kaçınacağım. Bir mazgaldan sakınmak beni muhtemel bir tehlikeli karşılaşmanın, başka bir araçla, içine atacaksa kesinlikle yavaşlarım ve mazgalın üzerinden geçerim. Bu durumda oluşacak küçük bir kaymayı da çok daha az riskli bir seçim olarak kabul ederim.

Bu şartlar altında sürüşünüzü düşündüğünüzde neyi yapıp neyi yapmamanız konusunda bilgili seçimler yapmağa başlıyorsunuz.

## SON SÖZ

Sevgili Motor Severler,

**Motosiklet, özgürlük simgesidir. Özgürlük hiçbir şeye bağımlı kalmamaktır. Saçmalamak değildir. Öncelikle kişi kendi kendine yeterli olur ki motoruyla süzülürken bulutlardan yağmur mu gelir kar mı gelir dert etmesin. Pistonların ritmi sürücünün kalp atışlarıyla birleşir ve işte ağacın altında derin düşünme yaparken birden ışık olup kaybolan Asyalı ulu bilge Buda gibi o da Nirvana ya ulaşır. Bilenleredir sözüm.**

Kısacası bu işin özü budur. Gerisi teferruat.

**Konu sizin yaşamınız olduğunda kararı başkalarına bırakamazsınız. Her zaman kendi sürüşünüzü yapın ve asla sınırlarınızı trafikte zorlamayın.**

Hayırlı olsun.

Alfa