

PENSİLVANYA EYALETİ

Ticari Sürücü Kılavuzu



pennsylvania
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

www.dmv.pa.gov

PUB 223 (2-24) Turkish

TİCARİ SÜRÜCÜ BELGESİ PROGRAMI

1. CDL ve CDL testinin yasal temeli 49 CFR 383'te ve her ABD yargı bölgesinin vatandaşlarının güvenliği ve refahı için yasa koyma konusundaki anayasal yetkisinde bulunmaktadır.
2. CDL testleri, lisanslama kararının alınmasına yardımcı olmak için kullanılır.
3. CDL testi 49 CFR 383'te belirtilen tüm test gerekliliklerini karşılamaktadır.
4. CDL test sistemi, aşağıdakilerin eğitim gereksinimlerinin başarıyla tamamlandığını ölçmek için tasarlanmamıştır:
 - A. Kamyon veya otobüs şirketleri
 - B. Kamyon veya otobüs dernekleri
 - C. Ticari veya özel kamyon şoförü eğitim okulları
 - D. FHWA'nın Model Kamyon Sürücüsü Eğitim Müfredatı
 - E. Profesyonel Kamyon Sürücüsü Enstitüsü Amerika'nın (PTDIA) kamyon sürücüsü eğitim müfredatı.
5. Profesyonel bir kamyon veya otobüs şoförü için bilgi ve beceri gereksinimleri 49 CFR 383'te belirtilenden çok daha kapsamlıdır.
6. CDL bilgi testleri, kişinin ticari araç sınıfı ve tipinin güvenli bir şekilde çalıştırılması için 49 CFR 383'te belirtilen asgari bilgi gerekliliklerini karşılayıp karşılamadığını belirlemek için tasarlanmıştır.
7. CDL Kılavuzu, CDL başvuru sahiplerinin farklı sınıflardaki ticari motorlu taşıtların güvenli bir şekilde işletilmesi için 49 CFR 383'te belirtilen asgari bilgi gereksinimlerini karşılamaları için gereken tüm bilgileri içerecek şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca, kılavuzda otobüs, tanker, tehlikeli madde taşıyan araç ve/veya kombinasyonlu araç kullanma yeterliliğine sahip olmak isteyen sürücülerden istenen uzmanlık bilgileri de yer almaktadır.
8. CDL Kılavuzu, CDL başvurusunda bulunanların CDL sınavlarını geçmek için ihtiyaç duyduğu tüm bilgileri sağlar.
9. CDL beceri testleri, kişinin ticari araç sınıfı ve tipinin güvenli bir şekilde çalıştırılması için 49 CFR 383'te belirtilen asgari bilgi ve becerileri gösterip gösteremeyeceğini belirlemek için tasarlanmıştır.

102" genişliğin üzerindeki römorklara ve 75' uzunluğun üzerindeki kombinasyonlara beceri testi test alanlarında izin verilmez.

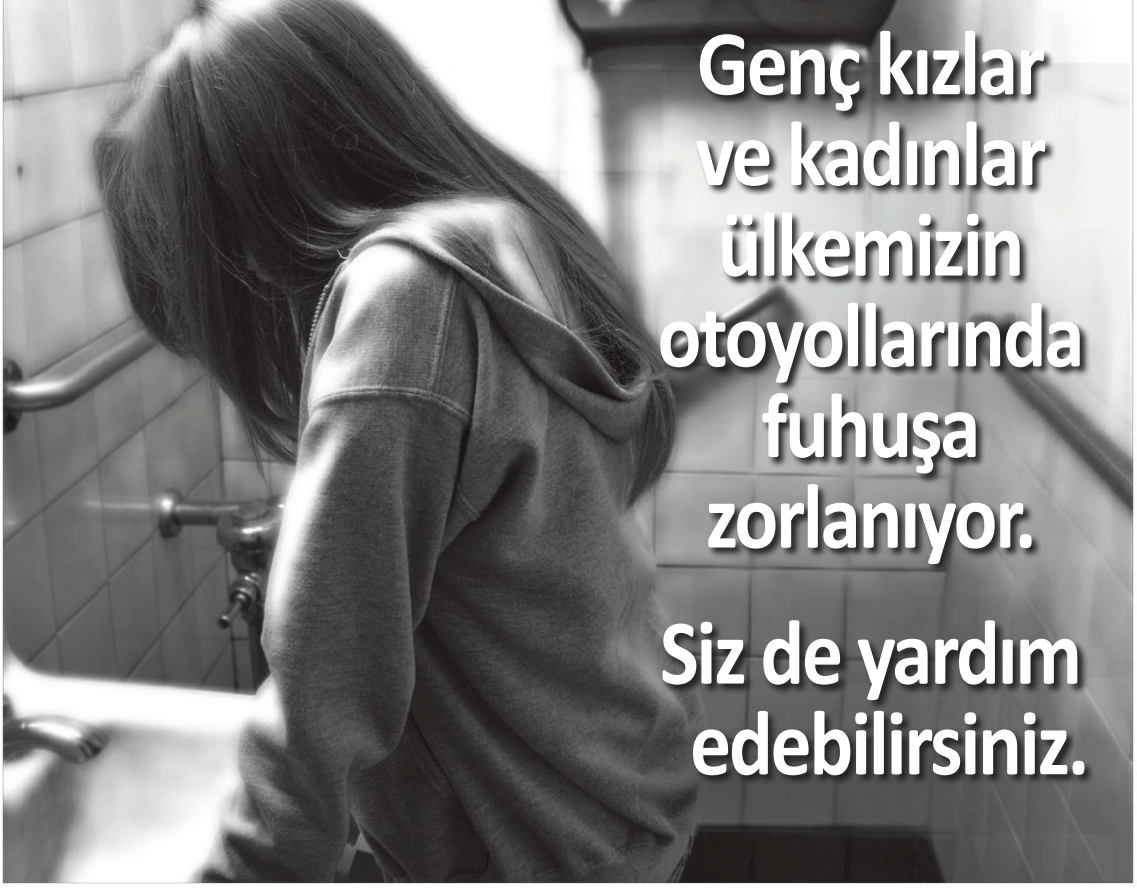
Daha büyük bir aracınız varsa, lütfen doğrudan Sürücü Belgesi Merkezi ile iletişime geçerek sınav merkezinin aracınıza uygun olup olmadığını öğrenin. Federal ve Eyalet yasaları, CDL beceri testi sırasında ticari öğrenci izniyle çalışırken araçların boş olmasını gerektirir.

Tehlikeli madde taşımacılığında kullanılan ve üzerinde uyarı levhası bulunan araçlara test uygulanmaz. Araç boş olmalıdır. Tehlikeli madde taşımacılığında kullanılan tanker ise tankın temizlenmesi gerekmektedir. Tankın boşaltıldığını belirten, araç bilgilerini, tarih ve saati içeren bir yazı gerekmektedir. Tankın boşaltımı test öncesinde ve 72 saat içinde yapılmalıdır. Aracın yukarıda listelenen kriterleri karşıladığı tespit edilirse, CDL beceri testinden önce araçtaki tüm uyarı levhalarının kapatılması gerekir.

CDL hakkında bilgi almak veya CDL beceri testi planlamak için
lütfen Sürücü ve Araç Hizmetleri web sitesini ziyaret edin: www.dmv.pa.gov

**Ticari Sürücü El Kitabının en son baskısına sahip olup olmadığınızdan emin değil misiniz?
Bu yayının en güncel versiyonuna web sitemizden ulaşabilirsiniz:**

www.dmv.pa.gov



**Genç kızlar
ve kadınlar
ülkemizin
otoyollarında
fuhuşa
zorlanıyor.**

**Siz de yardım
edebilirsiniz.**

Günün Kahramanlarına ihtiyaç var.



Arayın ve Hayat Kurtarın.

Ulusal Yardım Hattı:

1-888-373-7888

truckersagainsttrafficking.org



İnsan kaçakçılığı modern köleliktir. İnsan tacirleri, kurbanlarını kontrol altına almak için zor kullanma, aldatma ve baskı uygular. Ticari cinsel faaliyette bulunan her reşit olmayan birey insan ticareti mağdurudur. İnsan ticareti; kamyon durakları, restoranlar, dinlenme alanları, genelevler, striptiz kulüpleri, özel evler gibi birçok yerde gerçekleşebilir.

Kamyon şoförleri, ülkemizin otoyollarındaki gözler ve kulaklardır ve hâlihazırda hayat kurtaran ihbarlarda bulunmaktadırlar. Bu alanlarda çalışan reşit olmayan birini görürseniz ya da bir kişinin zorla çalıştırıldığından şüpheleniyorsanız, ulusal yardım hattını arayarak ihbarda bulunun.

1-888-373-7888 (ABD)

1-800-222-TIPS (Kanada)

01800-5533-000 (Meksika)



Ocak 2015'te Virginia'daki bir kamyon durağına bir karavan girdi. Gözlemci profesyonel kamyon şoförü Kevin Kimmel, kamyon hattının gerisine çekilmiş olan karavanın etrafındaki şüpheli hareketliliği fark etti ve bir şeylerin ters gittiğine karar verdi. Göz yummak yerine, birkaç dakika içinde kolluk kuvvetlerinin olay yerine gelmesini sağlayacak bir arama yaptı. Araçtaki kişilerle yapılan görüşmede, 20 yaşında genç bir kadının iki hafta önce Iowa'dan kaçırıldığı tespit edildi. Dövülmüş, tecavüze uğramış, karavan sobasında ısıtılan aletlerle bütün vücudu yakılmış, dağlanmış ve aç bırakılmıştı. Kadın kaçakçıları Laura Sorenson ve Aldair Hodza tarafından Craigslist'teki seks ilanları aracılığıyla satılıyor; erkekler onu satın alıyor ve ardından karavana gelip ona tecavüz ediyordu. Yetersiz beslenmeden ve maruz kaldığı işkenceden dolayı ölmek üzereydi... Kolluk kuvvetlerini o kamyon durağına getiren çağrı yapılmamış olsaydı, doktorlar önümüzdeki birkaç gün içinde öleceğini söyledi. Şimdi hayatta kalmayı başaran bu genç kadın Kimmel'i koruyucu meleği olarak adlandırıyor. Kimmel kendisine "İnsan Ticaretine Karşı Kamyoncu" diyor.

Truckers Against Trafficking (İnsan Ticaretine Karşı Kamyoncular), 2009 yılından bu yana kamyonculuk sektörüyle birlikte çalışan ve sektör mensuplarının insan ticaretini gördüklerinde bunu fark etmelerini ve kolluk kuvvetlerinin bu suçla etkin bir şekilde mücadele edebilmesi için ne gibi adımlar atmaları gerektiğini bilmelerini sağlamak üzere gerekli eğitim ve araçları temin eden, kâr amacı gütmeyen bir kuruluştur. Bu eğitim ve araçlar sayesinde kamyoncular, aynı zamanda TAT'ın 2015 Harriet Tubman Ödülü sahibi olan Kevin Kimmel gibi Günün Kahramanları haline geliyorlar.

TAT'ın sunduğu araçlardan biri, dikkat edilmesi gereken uyarı işaretlerini, birinin mağdur olduğundan şüphelenildiğinde sorulacak soruları ve bildirilebilecek somut bilgileri içeren bir cüzdan kartıdır. Bu cüzdan kartını, Android, iPhone veya Windows formatındaki tüm akıllı telefonlarda, ilgili App Store'dan Uygulama yoluyla edinebilir veya cüzdanınızda taşıyabileceğiniz bir sürüm için tat.truckers@gmail.com adresine e-posta gönderebilirsiniz.

Ayrıca TAT, web sitesinde (www.truckersagainsttrafficking.org) 26 dakikalık etkili bir eğitim videosu sunuyor. Bu videoyu izleyip kısa bir teste girip geçtiğinizde, sürücülere TAT-Trained (TAT Eğitimi Almış) sertifikası veriliyor ve bu sertifikayı özgeçmişinizde kullanabilirsiniz. Profesyonel sürücüler, insan tacirlerinin sıklıkla uğradığı ve istismar ettiği yerlerde bulundukları için, insan ticaretinin işaretlerini fark etme ve mağdurların kurtarılmasına ve faillerin tutuklanmasına yol açabilecek kararı verme konusunda eşsiz bir konumdadırlar. Cüzdan kartınızı bugün alın. Günlük hayatın kahramanı olun! Arayın (1-888-3737-888); hayat kurtarın!



Human trafficking is modern-day slavery. Traffickers use force, fraud and coercion to control their victims. Any minor engaged in commercial sex is a victim of human trafficking. Trafficking can occur in many locations, including truck stops, restaurants, rest areas, hotels/motels, strip clubs, private homes, etc. Truckers are the eyes and the ears of our nation's highways. If you see a minor working any of those areas or suspect that the person selling sex is under someone else's control in order to make a quota, call the National Hotline and report your tip:

1-888-3737-888 (US) • 1-800-222-TIPS (Canada)
01800-5533-000 (Mexico) • Text INFO or HELP to BeFree (233733)

For law enforcement to open an investigation on your tip, they need "actionable information," and as many details as you can provide. Specific tips helpful when reporting to the hotline would include:

- Descriptions of cars (make, model, color, license plate number, etc.) and people (height, weight, hair color, eye color, age, etc.) Take a picture if you can.
- Specific times and dates (When did you see the event in question take place? What day was it?)
- Addresses and locations where suspicious activity took place

Make the Call, Save Lives.

Questions to Ask:

Do you keep your own money? If not, who does?
Do your parents/siblings/relatives know where you are? If not, why not?
When was the last time you saw your family?
Are you physically or sexually abused? Are you or your family threatened? What is the nature of the threats?

Trafficking Red Flags to Look For:

- Lack of knowledge of their community or whereabouts
- Restricted or controlled communication-not allowed to speak for self
- CB chatter about "commercial company" or flashing lights signaling "buyer" location
- Not in control of own identification documents (ID/passport)
- Any acknowledgement that she/he has a pimp and is making a quota
- Signs of branding or tattooing of trafficker's name (often on the neck)

1-888-3737-888 (ABD)

1-800-222-TIPS (Kanada)

01800-5533-000 (Meksika)

INFO veya HELP yazıp BeFree'ye (233733) gönderin

İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ KISIM

BÖLÜM 1

GİRİŞ	1 - 1
SINIFLANDIRMALAR	1 - 3
ONAYLAR/KISITLAMALAR	1 - 3
TİCARİ SÜRÜCÜ BELGESİ TESTLERİ	1 - 4
Bilgi Testleri	1 - 4
Beceri Testleri	1 - 5
Pennsylvania'da Zaten Lisanslıyken CDL Başvurusunda Bulunma	1 - 7
Başka Bir Eyalette Lisanslıyken PA CDL Başvurusunda Bulunma	1 - 7
TIBBİ DOKÜMANTASYON GEREKSİNİMLERİ	1 - 8
Eyaletler Arası veya Eyalet İçi Ticaret	1 - 8
Eyaletler Arası/Eyalet İçi Ticaret: Durum İstisnasız mı İstisnalı mı?	1 - 8
Öz-Sertifika Beyanları	1 - 9
SÜRÜCÜ DİSKALİFİYELERİ	1 - 10
Genel	1 - 10
Alkol, Kaza Yerinden Ayrılma ve Suç İşleme	1 - 10
Ciddi Trafik İhlalleri	1 - 11
Hizmet Dışı Emirlerin İhlali	1 - 11
Demiryolu-otoyol Geçit İhlalleri	1 - 11
Tehlikeli Maddeler (HAZMAT) Onay Geçmiş Kontrolü ve Diskalifiyeler	1 - 11
Kişisel Aracınızdaki Trafik İhlalleri	1 - 12
DİĞER GÜVENLİK KURALLARI	1 - 12
Hizmet Saatleri Yönetmeliği	1 - 13
Muhbir Koruması	1 - 13
ULUSLARARASI KAYIT PLANI ULUSLARARASI YAKIT VERGİSİ ANLAŞMASI	1 - 13

BÖLÜM 2 - GÜVENLİ SÜRÜŞ

ARAÇ MUAYENESİ	2 - 1
Muayenenin Amacı	2 - 1
Araç Muayene Türleri	2 - 2
Nelere Dikkat Etmeli	2 - 2
CDL Muayene Testi	2 - 5
Yedi Adımlı Muayene Yöntemi	2 - 5
Seyahat Sırasında Denetim	2 - 11
Seyahat Sonrası Muayene ve Rapor	2 - 11
ARACINIZIN TEMEL KONTROLÜ	2 - 12
Hızlanma	2 - 12
Direksiyon	2 - 12
Durma	2 - 12
Güvenli Geri Gitme	2 - 12
VİTES DEĞİŞTİRME	2 - 13
Manuel Vitesler	2 - 13
Çok Kademeli Arka Akslar ve Yardımcı Şanzımanlar	2 - 14
Otomatik Şanzımanlar	2 - 14
Retarderler	2 - 14
GÖRME	2 - 15
İleriye Görme	2 - 15
Yanları ve Arkayı Görme	2 - 16

İçindekiler (devamı)

İLETİŞİM KURMA	2 - 17
Hedefinizi Sinyalle Belirtin	2 - 17
Varlığınızı Bildirme	2 - 17
HIZ KONTROLÜ	2 - 19
Durma Mesafesi	2 - 19
Hızı Yol Yüzeyine Göre Ayarlama	2 - 19
Hız ve Virajlar	2 - 20
İlerideki Hız ve Mesafe	2 - 20
Hız ve Trafik Akışı	2 - 20
Yokuş Aşağı Hız	2 - 21
Yol Çalışması Alanları	2 - 21
ALAN YÖNETİMİ	2 - 21
Aracın Önündeki Alan	2 - 21
Arkadaki Alan	2 - 22
Yanlardaki Alan	2 - 23
Yukarıdaki Alan	2 - 23
Alttaki Alan	2 - 23
Dönüşler İçin Alan	2 - 23
Trafığa Girmek veya Trafikten Geçmek İçin Gerekli Alan	2 - 25
TEHLİKELERİ GÖRME	2 - 25
Tehlikeleri Görmenin Önemi	2 - 25
Tehlikeli Yollar	2 - 25
Tehlike Arz Eden Sürücüler	2 - 26
Her Zaman Bir Planınız Olsun	2 - 28
DİKKATSİZ SÜRÜŞ	2 - 28
Dikkatsiz Sürüş Kazası Problemi	2 - 29
Dikkatsiz Sürüşün Etkileri	2 - 29
Dikkat Dağıtıcı Unsurların Türleri	2 - 29
Cep Telefonları	2 - 29
Mesajlaşma	2 - 30
Dikkatsiz Araç Kullanmayın	2 - 30
Dikkatsiz Sürücülere Karşı Dikkatli Olun	2 - 31
AGRESİF SÜRÜCÜLER/TRAFİKTE SALDIRGANLIK	2 - 31
Nedir?	2 - 31
Agresif Sürücü Olmayın	2 - 31
Agresif Bir Sürücüyle Karşılaştığınızda Yapmanız Gerekenler	2 - 31
GECE SÜRÜŞÜ VE SÜRÜCÜ YORGUNLUĞU	2 - 32
Daha Tehlikelidir	2 - 32
Sürücü Faktörleri	2 - 32
Yol Koşulları	2 - 33
Araç Koşulları	2 - 34
Gece Sürüş Prosedürleri	2 - 34
SİSTE ARAÇ KULLANMA	2 - 35
KIŞIN ARAÇ KULLANMA	2 - 35
Araç Kontrolleri	2 - 35
Sürüş	2 - 36
ÇOK SICAK HAVADA SÜRÜŞ	2 - 36
Araç Kontrolleri	2 - 36
Sürüş	2 - 37

İçindekiler (devamı)

DEMİRYOLU-OTOYOL GEÇİŞLERİ	2 - 37
Geçit Türleri	2 - 37
Uyarı İşaretleri ve Cihazları	2 - 38
Sürüş Prosedürleri	2 - 39
Demiryolu Karayolu Geçitlerinde Güvenle Durma	2 - 39
Raylardan Geçiş	2 - 39
Özel Durumlar	2 - 39
DAĞ SÜRÜŞÜ	2 - 39
"Güvenli" Bir Hız Seçin	2 - 40
Yokuş Aşağı İnmeden Önce Doğru Vitesi Seçin	2 - 40
Frenin Zayıflaması veya Arızalanması	2 - 40
Doğru Frenleme Tekniği	2 - 40
SÜRÜŞ ACİL DURUMLARI	2 - 41
Çarpışmayı Önlemek İçin Direksiyon Kullanma	2 - 41
Güvenli ve Hızlı Şekilde Durma Yöntemi	2 - 41
Fren Arızası	2 - 42
Lastik Arızası	2 - 42
KİLİTLENME ÖNLEYİCİ FREN SİSTEMLERİ (ABS)	2 - 43
Kilitlenme Önleyici Fren Sistemleri Nasıl Çalışır	2 - 43
Kilitlenme Önleyici Fren Sistemi Bulunması Gereken Araçlar	2 - 43
Araçınızda ABS Olduğunu Nasıl Anlarsınız	2 - 43
ABS Size Nasıl Yardımcı Olur	2 - 43
Sadece Çekicide veya Sadece Römorkta ABS	2 - 44
ABS ile Frenleme	2 - 44
ABS Çalışmıyorsa Frenleme	2 - 44
Güvenlikle İlgili Hatırlatmalar	2 - 44
KAYMA KONTROLÜ VE KURTARMA	2 - 44
Çekiş Tekerleği Kaymaları	2 - 45
Çekiş Tekerleği Frenlemesine Bağlı Kaymayı Düzeltme	2 - 45
Ön Tekerlek Kaymaları	2 - 45
KAZA PROSEDÜRLERİ	2 - 46
Alanı Korumaya Alma	2 - 46
Yetkilileri Bilgilendirme	2 - 46
Yaralıların Bakımı	2 - 46
YANGINLAR	2 - 46
Yangın Nedenleri	2 - 46
Yangınları Önleme	2 - 46
Yangın Söndürme	2 - 47
ALKOL, DİĞER UYUŞTURUCULAR VE SÜRÜŞ	2 - 48
Alkollü Araç Kullanma	2 - 48
Diğer İlaçlar	2 - 49
TÜM TİCARİ SÜRÜCÜLER İÇİN TEHLİKELİ MADDE KURALLARI	2 - 50
Tehlikeli Maddeler Nelerdir?	2 - 50
Neden Kurallar Var?	2 - 50
Düzenlemeye Tabi Ürün Listeleri	2 - 51
BÖLÜM 3 - YÜKLERİ GÜVENLE TAŞIMA	
YÜKÜN İNCELENMESİ	3 - 1
YÜK AĞIRLIĞI VE DENGESİ	3 - 2
Bilmeniz Gereken Tanımlar	3 - 2

İçindekiler (devamı)

Yasal Ağırlık Sınırları	3 - 2
Yıkılacak Gibi Yükleme Yapmayın	3 - 2
Ağırlığı Dengeleyin	3 - 2
YÜKÜN SABİTLENMESİ	3 - 3
Blokaj ve Destekleme	3 - 3
Yük Bağlama	3 - 3
Başlık Panelleri	3 - 3
Yükün Örtülmesi	3 - 3
Mühürlenmiş ve Konteynere Yüklendiği Yükler	3 - 3
ÖZEL DİKKAT GEREKTİREN YÜKLER	3 - 4
Kuru Dökme	3 - 4
Asılı Et	3 - 4
Çiftlik Hayvanları	3 - 4
Aşırı Geniş Yükler	3 - 4

İKİNCİ BÖLÜM

BÖLÜM 4 - YOLCULARIN GÜVENLİ BİR ŞEKİLDE TAŞINMASI

ARAÇ İNCELEMESİ	4 - 1
Araç Sistemleri	4 - 1
Erişim Kapakları ve Panelleri	4 - 1
Otobüsün İçi	4 - 1
Tavan Kapakları	4 - 2
Emniyet Kemerinizi Kullanın!	4 - 2
YÜKLEME VE YOLCULUK BAŞLANGICI	4 - 2
Engelli Amerikalılar Yasası (ADA)	4 - 3
Tehlikeli Maddeler	4 - 3
Yasaklı Tehlikeli Maddeler	4 - 3
Ayakta Durma Çizgisi	4 - 3
Varış Noktasında	4 - 3
YOLDA	4 - 3
Yolcu Gözetimi	4 - 3
Duraklarda	4 - 4
Sık Görülen Kazalar	4 - 4
Virajlarda veya Dönüşlerde Hız	4 - 4
Demiryolu–Karayolu Geçitlerinde Durmalar	4 - 4
Asma köprüler	4 - 4
YOLCULUK SONRASI ARAÇ İNCELEMESİ	4 - 5
YASAKLANMIŞ UYGULAMALAR	4 - 5
FREN-KAPI KİLİT DÜZENEKLERİNİN KULLANIMI	4 - 5

BÖLÜM 5 - HAVA FRENLERİ

HAVA FREN SİSTEMİNİN PARÇALARI	5 - 1
Hava Kompresörü	5 - 1
Hava Kompresörü Regülatörü	5 - 1
Hava Depolama Tüpleri	5 - 1
Hava Deposu Drenajları	5 - 1
Alkol Buharlaştırıcısı	5 - 2
Emniyet Valfi	5 - 2
Fren Pedalı	5 - 2
Temel Frenler	5 - 2
Besleme Basıncı Ölçerleri	5 - 3

İçindekiler (devamı)

Uygulama Basıncı Ölçer	5 - 3
Düşük Hava Basıncı Uyarısı	5 - 3
Fren Lambası Müşürü	5 - 3
Ön Fren Sınırlama Valfi	5 - 3
Yaylı Frenler	5 - 3
Park Freni Kontrolleri	5 - 4
Kilitlenme Önleyici Fren Sistemi (ABS)	5 - 4
ÇİFT HAVA FRENLİ SİSTEMLER	5 - 6
HAVA FRENLERİN İNCELENMESİ	5 - 6
2. Adım Motor Bölmesi Kontrolleri Sırasında	5 - 6
5. Adım Etrafında Gezinerek İnceleme Sırasında	5 - 6
7. Adım Son Hava Frenin Kontrolü	5 - 7
HAVA FRENLERİNİN KULLANIMI	5 - 8
Normal Durma	5 - 8
Kilitlenme Önleyici Frenlerle Frenleme	5 - 8
Acil Duruşlar	5 - 9
Durma Mesafesi	5 - 9
Frenin Zayıflaması veya Arızalanması	5 - 9
Doğru Frenleme Tekniği (SNUB Frenleme).	5 - 10
Düşük Hava Basıncı	5 - 10
Park Frenleri	5 - 10
BÖLÜM 6 - RÖMORKLU ARAÇLAR	
KOMBİNASYONLU ARAÇLARIN GÜVENLİ SÜRÜŞÜ	6 - 1
Devrilme Riskleri	6 - 1
Yavaş Sürüş	6 - 1
Erken Fren	6 - 1
Demiryolu–Karayolu Geçitleri	6 - 2
Römork Kaymalarını Önleyin	6 - 3
Virajı Geniş Alın	6 - 3
Römork ile Destek	6 - 4
KOMBİNASYONLU ARAÇ HAVA FRENLERİ	6 - 5
Römork El Freni Valfi	6 - 5
Çekici Emniyet Valfi	6 - 5
Römorkun Hava Kaynağı Kontrolü	6 - 5
Römork Hava Hatları	6 - 5
Hortum Kaplinleri (Hortum Bağlantı Elemanları)	6 - 6
Römorkun Hava Depoları	6 - 7
Kapama Valfleri	6 - 7
Römorkun Servis, Park ve Acil Durum Frenleri	6 - 7
KİLİTLENME ÖNLEYİCİ FREN SİSTEMLERİ	6 - 8
ABS olması gereken römorklar	6 - 8
ABS ile Frenleme	6 - 8
BAĞLAMA VE AYIRMA	6 - 9
Çekici ile Yarı römorkların Bağlanması	6 - 9
Çekiciyle Yarı Römorkun Ayrılması	6 - 11
Bir Pintle Kancayı Bağlama	6 - 12
Bir Pintle Kancayı Ayırma	6 - 12
Çeki Demirinin Bağlanması	6 - 13
Çeki Demirinin Ayrılması	6 - 14
Kaz Boynu Çeki Demirinin Bağlanması	6 - 14

İçindekiler (devamı)

Kaz Boynu Çeki Demirinin Ayrılması	6 - 14
KOMBİNASYONLU ARACIN İNCELENMESİ	6 - 15
Etrafında Gezinerek İnceleme Sırasında Kontrol Edilmesi Gereken Diğer Hususlar	6 - 15
Kombinasyonlu Araç Fren Kontrolü	6 - 16
BÖLÜM 7 - İKİLİ VE ÜÇLÜLER	
İKİLİ/ÜÇLÜ RÖMORKLARI ÇEKME	7 - 1
Römorkun Devrilmesini Önleyin	7 - 1
Savrulma Etkisine Dikkat Edin	7 - 1
Tamamen Denetleyin	7 - 1
İleriye Bakın	7 - 1
Alanı Yönetin	7 - 1
Olumsuz Koşullar	7 - 1
Taşıtın Park Edilmesi	7 - 2
Dönüştürücü Dolly'lerde Kilitleme Önleyici Fren Sistemleri	7 - 2
BAĞLAMA VE AYIRMA	7 - 2
İkiz Römorkları Bağlama	7 - 2
İkiz Römorkları Ayırma	7 - 3
Üçlü Römorkları Bağlama ve Ayırma	7 - 3
Diğer Kombinasyonları Bağlama ve Ayırma	7 - 4
İKİLİLERİ VE ÜÇLÜLERİ İNCELEME	7 - 4
Ek Kontroller	7 - 4
Bir Çevre Kontrolü Esnasında Kontrol Edilecek Ek Öğeler	7 - 5
İKİLİ/ÜÇLÜ HAVA FRENLERİNİ KONTROL ETME	7 - 5
Ek Hava Freni Kontrolleri	7 - 5
BÖLÜM 8 - TANKERLER	
TANKERLERİ İNCELEME	8 - 1
Sızıntılar	8 - 1
Özel Amaçlı Ekipmanı Kontrol Edin	8 - 1
Özel Ekipman	8 - 1
TANKERLERİ SÜRME	8 - 1
Yüksek Ağırlık Merkezi	8 - 1
Dalgalanma Tehlikesi	8 - 2
Bölme Duvarları	8 - 2
Dalgakıranlı Tanklar	8 - 2
Dalgakıransız Tanklar	8 - 2
Fire	8 - 2
Ne Kadar Yüklenmeli?	8 - 2
GÜVENLİ SÜRÜŞ KURALLARI	8 - 3
Yumuşak Sürüş Yapın	8 - 3
Dalgalanmayı Kontrol Altına Alma (Frenleme)	8 - 3
Virajlar	8 - 3
Duruş Mesafesi	8 - 3
Kaymalar	8 - 3
BÖLÜM 9 - TEHLİKELİ MADDELER	
YÖNETMELİKLERİN AMACI	9 - 3
Malzemeyi Çevreleyin	9 - 3
Risk İletişimi	9 - 3
Güvenli Sürücü ve Ekipman Sağlayın	9 - 3

İçindekiler (devamı)

TEHLİKELİ MALZEMELERİN TAŞINMASI—KİM NE YAPAR	9 - 4
Gönderici	9 - 4
Taşıyıcı	9 - 4
Sürücü	9 - 4
İLETİŞİM KURALLARI	9 - 4
Tanımlar	9 - 4
Paket Etiketleri	9 - 5
Düzenlemeye Tabi Ürün Listeleri	9 - 5
Sevkiyat Evrakı	9 - 8
Ürün Tanımı	9 - 8
Gönderici Sertifikası	9 - 9
Paket İşaretleri ve Etiketleri	9 - 9
Tehlikeli Malzemeleri Tanıma	9 - 10
Tehlikeli Atık Bildirimi	9 - 10
Uyarı Levhası Yerleştirme	9 - 10
Uyarı Levhası Tabloları	9 - 11
YÜKLEME VE BOŞALTMA	9 - 12
Genel Yükleme Gereklilikleri	9 - 12
TOPLU PAKET İŞARETLEME, YÜKLEME VE BOŞALTMA	9 - 15
İşaretler	9 - 15
Tank Yükleme	9 - 15
Alevlenebilir Sıvılar	9 - 15
Sıkıştırılmış Gaz	9 - 15
TEHLİKELİ MALZEMELER – SÜRÜŞ VE PARK KURALLARI	9 - 16
Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 Patlayıcılarla Park Etme	9 - 16
Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 (Sınıf A veya B) Patlayıcı Taşınmayan Uyarı Levhası Bulunan Bir Aracın Park Edilmesi	9 - 16
Park Halindeki Araçların Sorumluluğu	9 - 16
İşaret Fişeği Kullanmayın!	9 - 16
Güzergah Kısıtlamaları	9 - 16
Sigara İçilmez	9 - 17
Motor Kapalıyken Yakıt Doldurun	9 - 17
10 B:C Yangın Söndürücü	9 - 17
Lastikleri Kontrol Edin	9 - 17
Sevkiyat Evrakları ve Acil Durum Yanıt Bilgileri Nerede Saklanmalı	9 - 17
Klor Ekipmanları	9 - 18
Demir Yolu Geçitlerinden Önce Durun	9 - 18
ACİL DURUMLAR – TEHLİKELİ MALZEMELER	9 - 18
Acil Durum Müdahale Rehberi (ERG)	9 - 18
Çarpışmalar/Olaylar	9 - 18
Yangınlar	9 - 19
Spesifik Tehditlere Yanıtlar	9 - 19
Gerekli Bildirim	9 - 20
TEHLİKELİ MALZEMELER SÖZLÜĞÜ	9 - 24

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BÖLÜM 10M - ARAÇ MUAYENESİ TESTİ

İÇ MUAYENE (TÜM ARAÇLAR)	10M - 2
Araç İçi/Motor Çalıştırma	10M - 2
Hava Fren veya Hidrolik Fren Kontrolü (fren sistemi türüne göre)	10M - 4

İçindekiler (devamı)

YALNIZCA YOLCU OTOBÜSÜ VE OKUL SERVİSİ	10M - 5
YALNIZCA OKUL SERVİSİ	10M - 6
LAMBA ÇALIŞMA KONTROLÜ (TÜM ARAÇLAR)	10M - 6
DIŞ MUAYENE (TÜM ARAÇLAR)	10M - 7
Aracın Önü / Motor Alanı (Motor Kapalı)	10M - 7
Aks Bileşenleri/Direksiyon Aksı	10M - 8
Aracın Yanı	10M - 10
Aracın veya Römorkun Arkası	10M - 11
KOMBİNASYONLU ARAÇLAR	10M - 11
Sadece Kombinasyonlu Araçlar	10M - 11
Yalnızca Römorklar	10M - 14
BÖLÜM 11M - TEMEL KONTROL BECERİLERİ TESTİ	
PUANLAMA	11M - 1
UYGULAMALAR	11M - 2
BÖLÜM 12 - YOLDA SÜRÜŞ TESTİ	
NASIL TEST EDİLECEKSİNİZ?	12 - 1
Dönüşler	12 - 1
Kavşaklar	12 - 2
Şehir İçi Sürüş	12 - 2
Şerit Değiştirme	12 - 2
Otoyol/Kırsal Yol/Sınırlı Erişimli Otoyol	12 - 2
Durdur/Çalıştır	12 - 3
Viraj	12 - 4
Demiryolu Geçidi	12 - 4
Köprü/Üst Geçit/İşaret	12 - 4
Öğrenci İndirme (Okul Servisi)	12 - 4
Genel Sürüş Davranışları	12 - 5
Debriyaj Kullanımı (Manuel Şanzıman için)	12 - 5
Vites Kullanımı (Manuel Şanzıman için)	12 - 6
Fren Kullanımı	12 - 6
Şerit Kullanımı	12 - 6
Dönüş	12 - 6
Düzenli Trafik Kontrolleri	12 - 6
Dönüş Sinyallerini Kullanma	12 - 6

BİRİNCİ KISIM

1. Giriş
2. Güvenli Sürüş
3. Yükün Güvenle Taşınması

BU KISIM TÜM
TİCARİ SÜRÜCÜLER İÇİNDİR

BÖLÜM 1

★ Giriş

★ BİLGİ
TESTLERİ

★ CDL

★ GVWR

★ Ciddi Trafik İhlalleri

BU BÖLÜM
TÜM
TİCARİ SÜRÜCÜLER
İÇİNDİR

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- Ticari Sürücü Belgesi Testleri
- Tıbbi Belgelendirme Gereklilikleri
- Sürücü Diskalifileri
- Diğer Güvenlik Kuralları
- Uluslararası Kayıt Programı

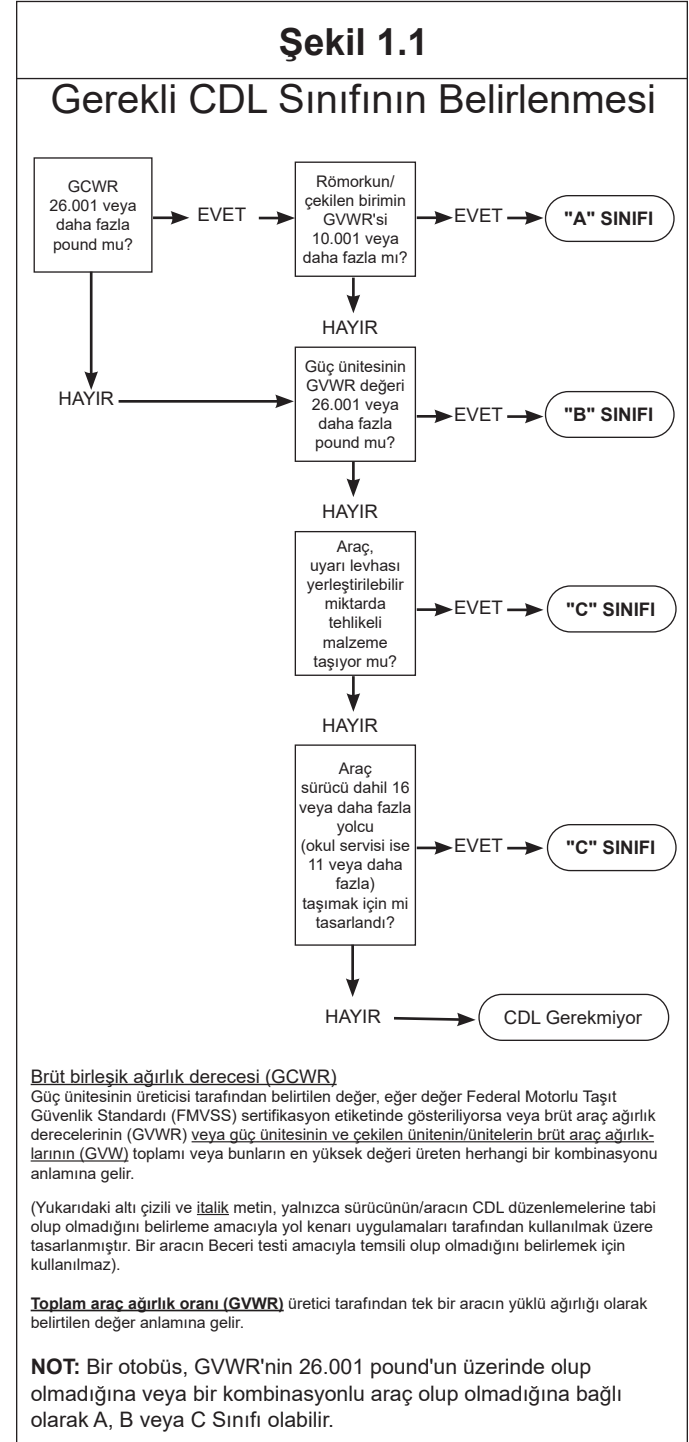
Pennsylvania, 1986 tarihli Federal Ticari Motorlu Araç Güvenliği Yasası'nın bir sonucu olarak bir Ticari Sürücü Lisanslama Programı oluşturmuştur. Bu program, sürücü kalitesini artırmak, ticari sürücülerin ticari araçları kullanmak için gereken becerilere sahip olmasını sağlamak ve sürücülerin birden fazla ehliyete sahip olmasını önlemek amacıyla geliştirilmiştir. Program, aşağıdaki Ticari Motorlu Taşıtlardan (CMV) herhangi birini işletiyorsanız veya işletmeyi planlıyorsanız bir CDL'ye sahip olmanızı gerektirir:

- Çekilen aracın 10.000 pounddan fazla olması koşuluyla, brüt kombine ağırlık oranı (GCWR) 26.001 pound veya daha fazla olan bir araç kombinasyonu.
- Brüt araç ağırlık oranı (GVWR) 26.001 pound veya daha fazla olan tek bir araç.
- Sürücü dahil 16 veya daha fazla kişiyi taşımak üzere tasarlanmış bir araç.
- Sürücü dahil 11 veya daha fazla yolcu taşımak üzere tasarlanmış bir okul otobüsü.
- Tehlikeli madde taşıyan ve federal yönetmeliklere uygun olarak uyarı levhası yerleştirilmesi gereken herhangi bir boyuttaki araç.
- Tehlikeli madde uyarı levhası gerektiren herhangi bir malzemenin veya 42 CFR 73'te seçilmiş bir ajan veya toksin olarak listelenen bir malzemenin herhangi bir miktarının taşınmasında kullanılan herhangi bir boyuttaki araç. İç Güvenlik Bakanlığı aracılığıyla yapılan federal düzenlemeler, Tehlikeli Maddeler onayı için bir geçmiş kontrolü ve parmak izi alınmasını gerektirmektedir.

CDL alabilmek için Giriş Seviyesi Sürücü Eğitimi (varsa) tamamlamalı, bilgi ve beceri testlerini geçmelisiniz. Bu kılavuz testleri geçmenize yardımcı olacaktır. Bu kılavuz bir kamyon şoförü eğitim sınıfının veya programının yerine geçmez. Resmi eğitim, büyük bir ticari aracı güvenli bir şekilde sürmek ve kamyonculuk sektöründe profesyonel bir sürücü olmak için gereken birçok özel beceriyi öğrenmenin en güvenilir yoludur.

Şekil 1.1 CDL'ye ihtiyacınız olup olmadığını belirlemenize yardımcı olur

Gerekli CDL Sınıfının Belirlenmesi



Muafiyetler: Askeri üniformalı iken askeri teçhizatı, bir itfaiye şirketine ait belirli yangın ve acil durum teçhizatını veya eğlence araçlarını, hayvancılık aletlerini veya belirli motorlu inşaat ekipmanlarını kullanmak için CDL'ye ihtiyacınız yoktur.

Bu bölümde CDL gereklilikleri ve CDL'nizi nasıl alabileceğiniz incelenmektedir.

Federal Motorlu Taşıyıcı Güvenliği İdaresi (FMCSA), Motorlu Taşıyıcı Güvenliği İyileştirme Yasası'nın bir parçası olarak, Federal Motorlu Taşıyıcı Güvenliği Yönetmelikleri'nde (FMCSRs) değişiklik yaparak, FMCSRs'nin fiziksel yeterlilik gerekliliklerine tabi olan eyaletler arası ticari sürücü belgesi (CDL) sahiplerinin, Tıbbi Muayene Sertifikalarının (ABD DOT Fiziksel Muayene Kartı olarak da bilinir) güncel bir kopyasını Eyalet Sürücü Belgesi Düzenleme Kurumu'na Hedef satır: DOT Fiziksel kart) sunmalarını kendi Eyalet Sürücü Lisanslama Ajanslarına zorunlu kılmıştır.

Eyaletler arası, Amerika Birleşik Devletleri'nde ticaret, trafik veya taşımacılık olarak tanımlanır:

- Bir Eyaletteki bir yer ile söz konusu Eyaletin dışındaki bir yer (Amerika Birleşik Devletleri dışındaki bir yer dahil) arasında veya
- Başka bir Eyalet aracılığıyla bir Eyaletteki iki yer arasında veya Amerika Birleşik Devletleri dışındaki bir yer veya
- Eyalet veya Amerika Birleşik Devletleri dışında başlayan veya sona eren ticaret, trafik veya taşımacılığın bir parçası olarak bir Eyaletteki iki yer arasında.

Ayrıca, ülke içi ticarete faaliyet gösteren CDL sahiplerine ilişkin Pennsylvania düzenlemeleri (Başlık 67, Bölüm 231: http://www.pacode.com/secure/data/067/chapter231/067_0231.pdf) FMCSR'leri referans olarak içermekte, bu nedenle sınırlı istisnalar dışında neredeyse tüm ticari sürücülerin PennDOT'a Tıbbi Muayene Sertifikalarının bir kopyasını sunmalarını gerektirmektedir.

Bu düzenlemeler, CDL sahibinin Tıbbi Muayene Sertifikası ile ilgili doğru ve güncel bilgilerin elektronik sürüş kaydında yer almasını sağlayacaktır.

Federal Motorlu Taşıt Güvenliği İdaresi (FMCSA), ilk kez Sınıf A veya B Ticari Sürücü Belgesi (CDL) almak isteyen, Sınıf A veya B CDL'ye yükseltme yapan veya ilk kez yolcu (P), okul otobüsü (S) veya tehlikeli madde (H) onayı alan giriş seviyesi sürücülerin giriş seviyesi sürücü eğitimini (ELDT) tamamlamalarını gerektiren federal düzenlemeler oluşturdu. FMCSA'nın Giriş Seviyesi Sürücü Eğitimi (ELDT) düzenlemeleri, giriş seviyesi sürücüler için asgari eğitim gerekliliklerinin temelini oluşturmaktadır.

Giriş seviyesi sürücü adayları, Eğitim Sağlayıcı Kaydı'nda (TPR) listelenen bir eğitim sağlayıcısından eğitim almalıdır.

ELDT federal düzenlemelerine ilişkin en güncel bilgiler için lütfen www.fmcsa.dot.gov adresindeki FMCSA web sitesini ziyaret edin. Yukarıdaki bilgiler FMCSA'nın yönlendirmesine veya federal kural ve yönetmeliklerde yapılacak herhangi bir değişikliğe bağlı olarak değiştirilebilir.

CDL'ler hakkında bilgi için lütfen aşağıya bakın:

Bizi 717-412-5300 numaralı telefondan arayın
TTY arayanlar - bize ulaşmak için lütfen 711'i arayın

Pazartesi – Cuma: 08:00 – 17:00

Web sitemizi www.dmv.pa.gov

adresinden ziyaret edin veya şu adrese yazın:

PennDOT - Bureau of Driver Licensing
CDL Program, P.O. Box 68679
Harrisburg, PA 17106-8679

SINIFLANDIRMALAR

Ticari Sürücü Belgesi Programının uygulanmasıyla Pensilvanya, Federal sınıflandırma sistemini benimsedi. CDL sınıflandırmaları şunları içerir:

SINIF A

A Sınıfı ehliyet, çekilen aracın veya araçların GVWR'sinin 10.000 pounddan fazla olması koşuluyla, GCWR'si 26.001 pound veya daha fazla olan herhangi bir araç kombinasyonunu kullanma yeterliliklerini kanıtlayan 18 yaşında veya daha büyük kişilere verilir. A Sınıfı ehliyet sahibi, B veya C Sınıfı ehliyet verilen araçları kullanma yetkisine sahiptir. Gerekğinde uygun onayların alınması gerekir.

B SINIFI

B Sınıfı ehliyet, 26.001 pound veya daha fazla GVWR'ye sahip herhangi bir aracı veya 10.000 pound'dan fazla olmayan bir aracı çeken herhangi bir aracı kullanma yeterliliğini kanıtlamış olan 18 yaş ve üzeri kişilere verilir. B sınıfı ehliyet sahibi, C sınıfı ehliyete sahip araçları kullanma yetkisine sahiptir. Gerekğinde uygun onayların alınması gerekir.

C SINIFI

C Sınıfı ehliyet, A veya B Sınıfı araç tanımına uymayan, motosiklet içeren kombinasyonlu araçlar hariç, GVWR'si 26.000 pound'u geçmeyen herhangi bir tek aracı veya herhangi bir araç kombinasyonunu kullanma yeterliliklerini kanıtlayan 18 yaşında veya daha büyük kişilere verilir. Gerekğinde uygun onayların alınması gerekir.

NOT: Eyaletler arası Ticari Motorlu Taşıt kullanmak için 21 yaşında veya daha büyük olmanız gerekir. Bu TÜM sınıflar için geçerlidir.

CDL sınıflarına ek olarak, belirli ticari araç türlerini sürmek için sahip olmanız gereken özel onaylar ve kısıtlamalar da vardır. Bunlar şunlardır:

ONAYLAR/KISITLAMALAR

ONAYLAR

- H - Tehlikeli madde uyarı levhası olan bir aracı kullanmak için gereklidir (21 yaşında olmanız gerekir).
- N - Tanker kullanmak için gereklidir. (49 CFR 383.5 Tanımlar)
- T - İkili ve üçlü römorkları sürmek için gereklidir.
- P - Sürücü dahil 16 veya daha fazla yolcu taşımak üzere tasarlanmış bir aracı (otobüsler) sürmek için gereklidir.
- S - Sürücü dahil 11 veya daha fazla yolcu taşımak üzere tasarlanmış bir okul servisini sürmek için gereklidir.
- X - Tehlikeli maddeler ve tanker onaylarının bir kombinasyonunu temsil eder (21 yaşında olmanız gerekir).

KISITLAMALAR

- A - Sürücüyü sadece muaf bir şehir içi bölgede sürüşle sınırlar (49 CFR § 391.62).
- E - Manuel şanzımanla donatılmış ticari motorlu araç kullanmayı yasaklar.
- G - Sürücünün 49 CFR § 391.62 uyarınca tıbbi olarak yeterliliğe sahip olduğunu belirtir.
- K - Sürücüyü eyalet içi sürüşle sınırlar.
- L - Sürücüyü hava freni olmayan araçlarla sınırlar.
- M - Yolcu onayı kısıtlaması – A Sınıfı otobüsleri kullanamaz.
- N - Yolcu onayı kısıtlaması – A veya B Sınıfı otobüsleri kullanamaz.
- O - A Sınıfı bir sürücünün beşinci tekerlek bağlantısı olan bir kamyon çekici-yarı römork kombinasyonunu kullanmasını yasaklar.
- P - Öğrenci sürücünün yolcu içeren ticari bir motorlu taşıt otobüsünü sürmesini yasaklar (yalnızca ticari öğrenci izninde görünecektir).
- Q - Ticari bir motorlu taşıt kullanırken sürücünün düzeltici lens takmasını gerektirir.
- S - Sürücüyü sadece ehliyetinde belirtilen sınıfta veya daha alt sınıfta okul otobüsü kullanmayla sınırlar. (Yalnızca PA kısıtlaması)
- V - Sürücünün yeterlilik sahibi olduğunu ve kendisine tıbbi varyans verildiğini gösterir. (Ticari bir motorlu araç kullanırken tıbbi varyans belgeleri her zaman taşınmalıdır)
- X - Öğrenci sürücünün yük taşıyan tankerleri kullanmasını yasaklar (sadece ticari öğrenci ehliyetinde görünecektir).
- Y - Ticari bir motorlu taşıt kullanırken sürücünün bir veya birden fazla ısıtma cihazı takmasını gerektirir.
- Z - Tam hava frenlere sahip ticari motorlu taşıtların sürülmesini yasaklar.

1.1 – TİCARİ SÜRÜCÜ BELGESİ TESTLERİ

1.1.1 – Bilgi Testleri

Hangi lisans sınıfına ve hangi onaylara ihtiyacınız olduğuna bağlı olarak bir veya daha fazla bilgi testine girmeniz gerekecektir. CDL bilgi testleri şunları içerir:

Genel Bilgi Testi:

Ticari Sürücü Belgesi başvuru sahipleri, kullanmayı planladığınız Ticari Motorlu Araç(lar)ın işletilmesine ilişkin yasa, kural ve yönetmelikler hakkında yeterli bilgiye sahip olduklarını göstermek için yazılı bir sınavdan geçmelidir.

Ticari Motorlu Taşıt aşağıdaki şekilde tanımlanır:

- Çekilen aracın GVWR'si 10.000'in üzerindeyse 26.001 pound veya daha fazla brüt birleşik ağırlık derecesine sahiptir veya
- 26.001 pound veya daha fazla brüt araç ağırlık derecesine sahiptir veya
- Sürücü dahil 16 veya daha fazla yolcu taşımak üzere tasarlanmıştır veya
- Sürücü dahil 11 veya daha fazla yolcu taşımak üzere tasarlanmış bir okul otobüsü veya
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı Yasası kapsamında tehlikeli olduğu tespit edilen malzemelerin taşınmasında kullanılan herhangi bir boyuttaki araç; bu yasa, motorlu araca Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği uyarınca uyarı levhası yerleştirilmesini gerektirir.

Yolcu Bilgi Testi:

75. Madde (PA Taşıt Kanunu), 15. Bölüm, 1508 ve 1509. Maddelerde tanımlandığı gibi bir Okul Otobüsünün işletilmesi de dahil olmak üzere tüm otobüs şoförleri tarafından gereklidir.

Hava Frenleri Bilgi Testi:

Aracınızda hava frenler (havalı hidrolik frenler dahil) varsa Hava Freni Bilgi Sınavı'na girmeniz gerekir.

Kombinasyonlu Araç Bilgi Testi:

Kombinasyonlu araç (Sınıf A) kullanmak istiyorsanız kombinasyonlu araç sınavına girmeniz gerekmektedir.

Tehlikeli Maddeler Bilgi Testi:

Tehlikeli madde testi, uyarı levhası yerleştirilmesini gerektiren miktarlarda tehlikeli madde veya atık veya 42 CFR 73'te seçili madde veya toksin olarak listelenen herhangi bir miktarda madde taşımak istiyorsanız gereklidir. Buna ek olarak, federal gerekliliklere uymak için ABD vatandaşlığı veya uygun göçmenlik statüsünü kanıtlamanız; (PUB 195NC'ye bakın) Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesini (DL-288) tamamlamanız; ek federal ücretler ödememiz; parmak izlerinizi aldırmanız ve federal sabıka geçmişi kontrolünü başarıyla tamamlamanız gerekecektir. Tehlikeli Maddeler onayının her dört yılda bir yeniden onaylanması gerekmektedir. Yeniden sertifika almak için Tehlikeli Maddeler Bilgi Testine girip geçmeniz ve Güvenlik Tehdit Değerlendirmesini başarıyla tamamlamanız gerekmektedir.

Tanker Bilgi Testi:

Tanker testi, 119 galon veya daha fazla kapasiteye sahip kalıcı olarak monte edilmiş bir yük tankında veya 1.000 galon veya daha fazla kapasiteye sahip taşınabilir bir tankta sıvı veya sıvı gaz taşımak istiyorsanız gereklidir.

İkili / Üçlü Bilgi Testi:

İkili veya üçlü römork çekmek istiyorsanız ikili/üçlü testi gereklidir.

Okul Otobüsü Bilgi Testi:

Okul otobüsü kullanmak istiyorsanız Okul Otobüsü testi gereklidir. Yeni sertifikasyon en az 14 saatlik sınıf ve en az 6 saatlik otobüs içi eğitimi içermektedir. Okul Otobüsü onayı her dört yılda bir yeniden onaylanmalıdır. Yeniden sertifika almak için, başvuru sahibi Okul Otobüsü Bilgi Testine girmeli ve geçmeli, beceri değerlendirmesini ve gerekli 7 saatlik sınıf ve 3 saatlik otobüs içi beceri değerlendirmesini tamamlamalıdır.

1.1.2 – Beceri Testleri

Gerekli bilgi test(ler)ini geçerseniz, CDL beceri testlerine girebilirsiniz. Test edilecek ve aşağıdaki sırayla tamamlanması ve başarıyla geçilmesi gereken üç tür genel beceri vardır: araç muayenesi, temel araç kontrolü ve yolda sürüş. Bu testlere, ehliyet almak istediğiniz araç türünde girmelisiniz. Öğrenci izniniz aldıktan sonra, **Pennsylvania yasalarına göre A, B veya C sınıfı beceri testine girmeden önce 15 gün beklemeniz gerekmektedir. İşaretlenmiş veya etiketlenmiş parçaları olan herhangi bir araç "Araç Muayene Testi" için kullanılamaz. CDL öğrenci izninizde herhangi bir değişiklik ve/veya yükseltme yaparsanız, 15 günlük bekleme süresinin CDL öğrenci izninizin yeni verilmiş tarihine göre yeniden hesaplanacağını lütfen unutmayın.**

Araç Muayenesi: Aracınızın sürüş için güvenli olup olmadığını bilip bilmediğinizi görmek için test edileceksiniz. Aracınızın muayenesini yapmanız ve muayene görevlisine neyi, neden muayene edeceğinizi açıklamanız istenecektir. Siz ve sınav görevlisi, test aracının etrafında bir güvenlik kontrolü gerçekleştireceksiniz. Araç güvenlik muayenesi, aracın dışının, içinin, kaputunun veya motor bölmesinin altının kontrol edilmesinden oluşur. Araçta hava freni varsa, araçta bir hava freni testi yapmanız gerekecektir.

Temel Araç Kontrolü: Daha sonra aracı kontrol etme beceriniz test edilecektir. Aracınızı belirli bir alan içerisinde ileri, geri hareket ettirmeniz ve döndürmeniz istenecektir. Bu alanlar trafik şeritleri, koniler, bariyerler veya benzeri şeylerle işaretlenebilir. Sınav görevlisi her kontrol testinin nasıl yapılacağını size anlatacaktır. Dört (4) adet zorunlu egzersizi sırayla yapmanız gerekecektir. Egzersiz sınırları içerisinde kalma süreniz, ileri doğru hareket etme sıklığınız ve aracın son pozisyonuna göre puanlama yapılacaktır. Temel kontrol becerileri, test sahasının düzenine göre uygulanacaktır.

Yol Becerileri Testi: Son olarak sınav görevlisinin belirlediği bir rotaya götürüleceksiniz. Çeşitli trafik koşullarında aracınızı güvenli bir şekilde sürme beceriniz test edilecektir. Bu durumlar şunları içerebilir: sola ve sağa dönüşler; kavşaklar; demiryolu geçitleri; virajlar; yukarı ve aşağı eğimler; tek veya çok şeritli yollar; caddeler veya otoyollar. Sınav görevlisi, dönüşler, trafiğe katılma, şerit değiştirme ve güzergah üzerindeki belirli yerlerde hız kontrolü gibi belirli görevleri puanlayacaktır. Sınav görevlisi ayrıca sinyal verme, tehlikeleri arama, hızı kontrol etme ve şeritte konumlanma gibi görevleri doğru yapıp yapmadığınızı da puanlayacaktır.

Bu kılavuz CDL sınavını geçmenize yardımcı olacaktır. Şekil 1.2, bu kılavuzun hangi bölümlerini her bir lisans sınıfı ve her bir onay için incelemeniz gerektiğini ayrıntılı olarak açıklamaktadır. Okul Otobüsü "S" onayına ihtiyacınız varsa, Okul Otobüsü Sürücüsü El Kitabını (PUB 117) ve bu kılavuzun 4. Bölümünde yer alan yolcu aracı bilgilerini de incelemeniz gerekir.

Gerekli tüm CDL bilgi ve beceri testlerini başarıyla tamamladığınızda, size bir CDL Sürüş Belgesi (fotoğraf makinesi kartı veya fotoğraflı ehliyet) verilecektir. Fotoğraf makinesi kartını aldıktan sonra Fotoğraf Lisans Merkezine gitmeli, fotoğrafınızı çektermeli ve CDL'nizi almalısınız. Fotoğraf lisansı teknisyenine kabul edilebilir bir kimlik belgesi götürmeniz gerekecektir.

Not: Aşağıdaki "çalışma bölümlerinde" belirtilenlerin dışında diğer bölümlerde bulunan belirli testler için sorular ve cevaplar vardır.

Şekil 1.2

GEREKLİ LİSANS VE ÇALIŞMA YARDIMI TABLOSU		
EĞER SÜRMEK İSTERSENİZ	İHTİYACINIZ OLAN CDL TÜRÜ	ÇALIŞMA BÖLÜMÜ(LERİ)*
Çekilecek aracın/araçların GVWR'sinin 10.000 pound'un üzerinde olması koşuluyla, 26.001 veya daha fazla pound GCWR'ye sahip herhangi bir araç kombinasyonu • İkili veya Üçlü Römorklu • Tanker • Tehlikeli Maddeler • Hava Frenli • Kısmi Hava Frenleriyle • Hava Frenleri Olmadan	A SINIFI T Onayı N Onayı H Onayı Z Kısıtlaması L Kısıtlaması	Bölüm 2: Güvenli Sürüş Bölüm 3: Yükün Güvenli Taşınması Bölüm 6: Kombinasyonlu Araçlar Bölüm 7: İkili veya Üçlü Römorklar Bölüm 8: Tankerler Bölüm 9: Tehlikeli Maddeler Bölüm 5: Hava Frenleri
GVWR'si 26.001 pound veya daha fazla olan herhangi bir tek araç veya herhangi bir otobüs veya okul otobüsü veya 10.000 poundu aşmayan bir aracı çeken bu tür herhangi bir araç • Tanker • Yolcu Taşıma • Okul Otobüsü • Tehlikeli Maddeler • Hava Frenli • Kısmi Hava Frenleriyle • Hava Frenleri Olmadan	B SINIFI N Onayı P Onayı P & S Onayı H Onayı Z Kısıtlaması L Kısıtlaması	Bölüm 2: Güvenli Sürüş Bölüm 3: Yükün Güvenli Taşınması Bölüm 8: Tankerler Bölüm 4: Yolcu Taşımacılığı Bölüm 4: Yolcuların Taşınması ve Pennsylvania Okul Otobüsü Sürücü El Kitabı (PUB 117) Bölüm 9: Tehlikeli Maddeler Bölüm 5: Hava Frenleri
Sürücü dahil 16 veya daha fazla yolcu taşımak üzere tasarlanmış herhangi bir otobüs veya sürücü dahil 11 veya daha fazla yolcu taşımak üzere tasarlanmış bir okul otobüsü dahil olmak üzere, GVWR'si 26.001 pound'dan az olan herhangi bir tek araç veya 10.000 pound'u aşmayan bir aracı çeken bu tür bir araç. • Yolcu Taşıma • Okul Otobüsü • Tehlikeli Maddeler • Hava Frenli • Kısmi Hava Frenleriyle • Hava Frenleri Olmadan	C SINIFI P Onayı P & S Onayı H Onayı Z Kısıtlaması L Kısıtlaması	Bölüm 2: Güvenli Sürüş Bölüm 3: Yükün Güvenli Taşınması Bölüm 4: Yolcu Taşımacılığı Bölüm 4: Yolcuların Taşınması ve Pennsylvania Okul Otobüsü Sürücü El Kitabı (PUB 117) Bölüm 9: Tehlikeli Maddeler Bölüm 5: Hava Frenleri

* Çalışma bölümleri kılavuz olarak verilmiştir. Sorular CDL El Kitabının diğer ilgili bölümlerinden alınabilir.

1.1.3 – Pennsylvania'da Zaten Lisanslıyken CDL Başvurusunda Bulunma

CDL alabilmek için Pensilvanya'da ticari olmayan sürücü lisansına sahip olmanız gerekir. İzinizi/izinlerinizi DL-31CD Ticari Öğrenci İzni Başvurusu formunu kullanarak alacaksınız. Ayrıca, DL-11CD kullanarak yapmayı planladığınız sürüş türünü de kendi kendinize onaylamanız gerekir. Bu formların en güncel versiyonuna www.dmv.pa.gov web sitemizden ulaşabilirsiniz. Formlar ayrıca Sürücü Belgesi Merkezlerimizde ve Pensilvanya'daki çoğu kurye servisinde ve otomobil kulübünde de mevcuttur. DL-31CD, lisanslı PA CDL sürücüleri tarafından mevcut CDL ayrıcalıklarını yükseltmek veya bunlara onay eklemek için de kullanılır.

Ticari olmayan sürücü belgenizi CDL'ye yükseltmek üzere gereken izinler için başvuruyu tamamladığınızda, talep edilen ayrıcalıklar için izin ücretlerine ek olarak, artırılmış yıllık lisans ücreti ve fotoğraf ücreti ödemeniz gerekecektir. Daha yüksek yıllık ücretinizin bir parçası olarak talep edilen artış ücreti, mevcut ticari olmayan sürücü belgenizde kalan tam veya kısmi yıl sayısına göre orantılı olarak hesaplanacaktır.

Ticari araç sürücüsü için geçerli ehliyet her zaman doğru bilgileri içermelidir. Ticari olmayan sürücü belgenizdeki bilgiler değiştiğinde bir onay kartı almış olabilirsiniz; ancak CDL sınavını geçtikten sonra yeni CDL durumunuzu yansıtan yeni bir fotoğraflı sürücü belgesi alacaksınız. (Bu gereklilik aynı zamanda bir CDL'niz varsa ve adınız veya adresiniz değiştiyse, değişikliğinizi kaydetmek için bir yedek sürücü belgesi başvurusunda bulunmanız gerekeceği anlamına gelir.)

CDL izninizin ücreti, başvurunuzun bir parçası olarak kaç ayrıcalık için başvuruda bulunduğunuza bağlı olacaktır. Her sınıf, onay ve kısıtlama kaldırma için ücretler bulunmaktadır.

Beceri testine girmeye hak kazanmadan önce, gerekli olan herhangi bir bilgi testinin tamamlanması gerekir. Başvurunuz işleme alındığında, başvuru her hangi bir ayrıcalık bilgi testi gerektiriyorsa, size bilgi testi yetkisi verilecektir. Bilgi testinizi/testlerinizi başarıyla tamamladığınızda, Sürücü Belgesi Merkezi size beceri testiniz için beceri izni verecektir.

NOT: FMCSA'nın nihai kuralları, lisans sahiplerinin vatandaşlıklarını veya yasal varlıklarını doğum belgesi, kabartmalı mühür (ABD'de yetkili bir devlet kurumu tarafından verilen, ABD toprakları veya Porto Riko dahil), pasaport, vatandaşlığa kabul belgeleri veya güncel göçmenlik belgeleri şeklinde (şahsen) kanıtlamalarını gerektirir. (Lütfen ABD dışındaki doğum belgelerinin kabul edilmeyeceğini unutmayın. Başka bir doğum belgesi kabul edilmeyecektir.) Tüm yeni CDL başvuruları ve CDL'lerini yenilemeleri veya herhangi bir değişiklik veya yükseltme yapmaları gereken mevcut CDL sahiplerinin, belgeler daha önce PennDOT'a sunulmadığı takdirde bunu şahsen yapmaları gerekecektir. Daimi ikamet edenler ve vatandaşlar için vatandaşlık veya yasal varlığın kanıtlanması gereksinimlerinin yalnızca bir kez yapılması gerekecektir; kaydınıza doğrulamanın yapıldığını ve yapıldığı tarihi teyit eden bir not düşülecektir. Ayrıca ikametgah belgeleri başlangıçta, yenilemede ve adres değişikliğinde istenecektir. İkametgah kanıtı aşağıdakilerden birinin sağlanmasıyla sağlanabilir: Vergi Kayıtları, Kira Sözleşmeleri, İpotek Belgeleri, W-2 Formu, Güncel Silah Ruhsatı, Güncel Kamu Hizmeti Faturaları (su, gaz, elektrik, kablo vb.), yenileme bildiriminiz veya geçerli lisansınız.

1.1.4 – Başka Bir Eyalette Lisanslıyken PA CDL Başvurusunda Bulunma

Yeni bir ikametgah sahibiyse ve Pennsylvania CDL'ye başvurmak istiyorsanız, diğer eyaletler tarafından size verilen tüm geçerli sürücü belgelerini teslim etmelisiniz. Ticari Motorlu Taşıt Güvenliği Yasası, hiç kimsenin aynı anda birden fazla geçerli sürücü belgesine sahip olamayacağını şart koşmaktadır. Pensilvanya, sürücü belgesi ürünlerinin eyalet dışındaki bir adrese verilmesini yasaklayabilir.

Eyalet dışı sürücü belgenizi teslim etmek ve Pensilvanya Sürücü Belgesi başvurusunda bulunmak için, bir PennDOT Sürücü Belgesi Merkezine gitmeli ve aşağıdaki belgeleri yanınızda götürmelisiniz:

- | | |
|--|-----------------------|
| (1) Geçerli eyalet dışı sürücü belgeniz, | (3) Kimlik kanıtı ve |
| (2) Sosyal Güvenlik Kartınız, | (4) İki ikamet kanıtı |
- (ABD vatandaşı olmayanlar için ek gereklilikler olacaktır.)

Kabul edilebilir kimlik kanıtları şunlardır:

- Kabartmalı mühürlü Doğum Belgesi (ABD Toprakları veya Porto Riko dahil olmak üzere ABD'de yetkili bir devlet kurumu tarafından verilmiş, ABD dışındaki doğum belgeleri kabul edilmeyecektir.) Lütfen yürürlükteki PennDOT'un 1 Temmuz 2010'dan önce verilen Porto Riko doğum belgelerini artık kabul etmediğini unutmayın.
- ABD Vatandaşlık Sertifikası (**BCIS/INS Formu N-560**)
- Vatandaşlığa Kabul Sertifikası (**BCIS/INS Formu N-550 veya N-570**)
- Geçerli ABD Pasaportu

NOT: Yalnızca geçerli pasaportlar ve orijinal belgeler kabul edilecektir.

İkametgah kanıtı için kabul edilebilir belgeler şunlardır:

- Güncel Hizmet Faturaları (*su, gaz, elektrik, kablo, telefon, vb.*)
- Vergi Kayıtları
- Kira Sözleşmeleri
- İpotek Belgeleri
- W-2 Formu
- Güncel Silah İzni

NOT: Birisi ile birlikte ikamet ediyorsanız ve adınıza fatura yoksa, yine de iki ikametgah kanıtı sunmanız gerekecektir. Bunun bir kanıtı da birlikte ikamet ettiğiniz kişiyi ehliyeti veya resimli kimliğiyle birlikte Sürücü Belgesi Merkezine getirmenizdir. Ayrıca ikametgahınızı kanıtlayan, üzerinde adınız ve adresiniz bulunan ikinci bir belgeyi (resmi posta, banka ekstresi, vergi bildirimi vb.) desatlamamız gerekecektir. Adresiniz, birlikte ikamet ettiğiniz kişinin adresiyle aynı olmalıdır.

Teslim ettiğiniz sürücü belgeniz geçerli bir CDL ise, daha sonra bir göz taramasından geçmeniz gerekecektir. Tehlikeli madde(ler)i taşımak veya okul otobüsü kullanmak için lisans alırken ek testler gerekecektir.

Teslim ettiğiniz sürücü belgeniz CDL değilse, size ticari olmayan bir sürücü belgesi verilecek ve Pensilvanya'da ticari bir motorlu taşıt kullanmanıza izin verilmeden önce uygun öğrenci izni için başvurmanız gerekecektir. Öğrenci ehliyeti, yalnızca başvuruda bulunduğunuz araç tipini kullanma hakkı verir. Ticari öğrenci ehliyetiyle araç kullanırken, kullandığınız araç türü için geçerli sürücü belgesine sahip bir kişinin yanınızda olması gerekir. Bu kişi yanınızdaki koltukta oturmalı ve en az 21 yaşında olmalıdır.

1.2 – TIBBİ DOKÜMANTASYON GEREKSİNİMLERİ

CDL İzni için başvuruyorsanız veya bir CDL'yi yeniliyor, yükseltiyor, onaylar ekliyorsanız veya bir CDL'yi başka bir eyaletten transfer ediyorsanız, CDL'nizle kullandığınız veya kullanmayı beklediğiniz ticari motorlu taşıt operasyonunun türü hakkında Eyalet Sürücü Belgesi Ajansınıza (SDLA) bilgi vermeniz gerekir. Belirli ticari türlerde faaliyet gösteren sürücülerin güncel bir tıbbi muayene sertifikası ve/veya kendilerine verilen herhangi bir tıbbi farklılık belgesini (yani) sunmaları gerekecektir. CDLIS sürüş kaydınızın bir parçası olarak "sertifikalı" bir tıbbi statü elde etmek için SDLA'nıza Görüş, Beceri Performansı veya Diyabet muafiyetleri veya diğer muafiyetler) başvurun.

"Sertifikalı" bir tıbbi statüye sahip olmanız gerekiyorsa ve tıbbi muayene sertifikanızı güncel tutmazsanız "sertifikasız" duruma düşersiniz ve CDL'niz düşürülür.

Tıbbi sertifikasyona ilişkin yeni gerekliliklere uyum sağlamak amacıyla CMV'yi nasıl kullandığınızı bilmeniz önemlidir. Aşağıdaki bilgiler kendi kendinize nasıl sertifika vereceğinize karar vermenize yardımcı olacaktır:

1.2.1 – Eyaletler Arası veya Eyalet İçi Ticaret

Eyaletler arası veya **eyalet içi ticarete** bir CMV işletmek için CDL kullanıyor musunuz veya kullanacak mısınız?

Eyaletler arası ticaret bir CMV'yi şu şekilde sürüş yaptığınızda gerçekleşir:

Bir Eyaletten başka bir Eyalette veya yabancı bir ülkeye;

Bir Eyalet içindeki iki yer arasında, ancak yolculuğun bir kısmında CMV başka bir Eyalette veya yabancı bir ülkeye geçer veya

Bir Eyalet içindeki iki yer arasında, ancak yük veya yolcular başka bir Eyalette veya yabancı bir ülkede başlayan veya sona erecek bir yolculuğun parçasıdır.

Eyalet içi ticaret bir eyalette bir CMV kullandığınızda ve yukarıdaki **eyaletler arası ticaret** için verilen açıklamalardan hiçbirini karşılamadığınızda ortaya çıkar.

Hem eyalet içi hem de eyaletler arası ticaret yapıyorsanız, eyaletler arası ticareti seçmelisiniz.

1.2.2 – Eyaletler Arası/Eyalet İçi Ticaret: Durum İstisnasız mı İstisnalı mı?

Eyaletler arası ticarete ya da **eyalet içi ticarete** faaliyet gösterip göstermeyeceğinize karar verdikten sonra, **istisnasız** veya **istisnalı statüde** faaliyet gösterip göstermeyeceğinize (ya da faaliyet göstermeyi bekleyip beklemeyeceğinize) karar vermelisiniz. Bu karar, dört ticaret türünden hangisini kendi kendinize onaylamanız gerektiğini size söyleyecektir.

Eyaletler Arası Ticaret:

Eyaletler arası ticarete bir CMV kullandığınızda **istisnalı eyaletler arası ticarete** sadece aşağıdaki istisnalı faaliyetler için faaliyet gösterirsiniz:

Okul çocuklarını ve/veya okul personelini ev ile okul arasında taşımak için;

Federal, Eyalet veya yerel hükümet çalışanları olarak;

İnsan cesetlerini veya hasta veya yaralı kişileri taşımak için;

Acil durumlarda ve diğer ilgili faaliyetlerde itfaiye aracı veya kurtarma aracı sürücüleri olarak;

Öncelikle bir fırtına veya selden sonra bir propan gazı sistemindeki hasar gibi acil müdahale gerektiren bir acil duruma yanıt verirken propan kış ısıtma yakıtının taşınmasında;

Boru hattı sızıntısı veya yırtılması gibi acil müdahale gerektiren bir boru hattı acil durumuna yanıt olarak;

Bir çiftlikte özel hasat yaparken veya özel hasat işleminde kullanılan çiftlik makinelerini ve malzemelerini bir çiftliğe ve çiftlikten taşımak için veya özel olarak hasat edilen ürünleri depoya veya pazara taşımak için;

Mevsimlik arı taşıma işinde arıcı olarak;

Bir çiftçi tarafından kontrol edilen ve işletilen, ancak bir kombinasyonlu araç (güç ünitesi ve çekilen ünite) olmayan ve bir çiftliğe ve çiftliğin 150 hava mili yakınına tarım ürünleri, tarım makineleri veya tarım malzemeleri (uyarı levhası takılabilir tehlikeli maddeler değil) taşımak için kullanılan;

Ticari olmayan amaçlar için yolcu taşıyan özel bir motor taşıyıcısı olarak **veya**

Göçmen işçileri taşımak için.

Yukarıdaki faaliyetlerden bir veya daha fazlasına, araç kullandığınız **tek** faaliyet olarak evet cevabını verdiyseniz, **istisnalı eyaletler arası ticaret** alanında faaliyet gösteriyorsunuz ve Federal tıbbi muayene sertifikasına ihtiyacınız yoktur.

Yukarıdaki faaliyetlerin hepsine hayır cevabını verdiyseniz, **istisnasız eyaletler arası ticarete** faaliyet gösteriyorsunuz ve Eyalet Sürücü Belgelendirme Ajansınıza (SDLA) güncel bir tıbbi muayene sertifikası (49 CFR 391.45), yaygın olarak tıbbi sertifika veya DOT Fiziksel kartı olarak anılır, sunmanız gerekiyor. Eyaletler arası ticarete CMV kullanan CDL sahiplerinin çoğu **istisnasız eyaletler arası ticaret** sürücüleridir.

Hem istisnalı eyaletler arası ticarete hem de istisnasız eyaletler arası ticarete faaliyet gösteriyorsanız, her iki tür eyaletler arası ticarete de faaliyet göstermeye hak kazanmak için istisnasız eyaletler arası ticareti seçmelisiniz.

Eyalet İçi Ticaret:

Eyaletinizin tıbbi sertifikasyon gerekliliklerini karşılamanızı gerektirmediğine karar verdiği eyalet içi ticaret faaliyetlerinde yalnızca bir CMV kullandığınızda **istisnalı Eyalet İçi ticarete** faaliyet gösterirsiniz.

Eyaletinizin tıbbi sertifikasyon gerekliliklerini karşılamanızı gerektirmediğine karar verdiği eyalet içi ticaret faaliyetlerinde yalnızca bir CMV kullandığınızda **istisnasız Eyalet İçi ticarete** faaliyet gösterirsiniz.

Hem **istisnalı eyalet içi ticarete** hem de **istisnasız eyalet içi ticarete** faaliyet gösteriyorsanız, **istisnasız eyalet içi ticareti** seçmelisiniz.

1.2.3 – Öz-Sertifika Beyanları

CDL başvurunuzu tamamlarken, durumunuzu açıklayan ifadenin yanındaki kutuyu işaretlemeniz gerekecektir.

- **NI - Eyaletler arası istisnasız:** Pensilvanya sınırları içinde ve dışında ticari bir araç kullanıyorum ve şu anda bir Tıbbi Muayene Sertifikası (DOT FİZİKSEL KARTI) taşıyorum.
- **NA - Eyaletler arası istisnalı:** Sadece Pensilvanya sınırları içerisinde ticari araç kullanıyorum ve şu anda bir Tıbbi Muayene Sertifikası (DOT FİZİKSEL KARTI) taşıyorum.
- **EI - Eyalet içi istisnasız:** Hem Pensilvanya sınırları içinde hem de dışında ticari bir araç kullanıyorum ve Tıbbi Muayene Sertifikası TAŞIMİYORUM.
- **EI - Eyalet içi istisnalı:** Yalnızca Pensilvanya sınırları içerisinde ticari araç kullanıyorum ve Tıbbi Muayene Sertifikası TAŞIMİYORUM.

1.3 – SÜRÜCÜ DİSKALİFİYELERİ

1.3.1 – Genel

Herhangi bir nedenle diskalifiye olmanız halinde ticari motorlu taşıt (CMV) kullanamazsınız.

1.3.2 – Alkol, Kaza Yerinden Ayrılma ve Suç İşleme

Kanınızdaki alkol yoğunluğu (BAC) %0,04 veya daha fazlaysa CMV kullanmanız yasaktır. Bir CMV kullanıyorsanız, alkol testine onay vermiş sayılırsınız.

Aşağıdaki durumlarda ilk ihlalde CDL'nizi en az bir (1) yıl süreyle kaybedersiniz:

- Kan alkol yoğunluğunuz %0,04 veya daha yüksekken CMV kullanma.
- Alkol etkisi altındayken CMV kullanma.
- Kan alkol testinden geçmeyi reddetme.
- Kontrollü bir maddenin etkisi altındayken CMV kullanma.
- CMV'nin karıştığı bir kazanın yerinden ayrılma.
- CMV kullanımıyla ilgili bir suç işleme.
- CMV kullanırken ölüm veya kişisel yaralanmayla sonuçlanan kazalar.
- CMV kullanırken gözetimsiz araç veya mala zarar veren kazalar.
- Sürüş ayrıcalığınız askıya alınmış, iptal edilmiş, geri çağırılmış veya eyalet dışı bir hizmet emrinin diskalifiye edilmesine tabi iken CMV kullanma.
- Bir suç işlemek için CMV kullanma.

Tehlikeli maddeler için uyarı levhalı bir CMV kullanırken suç işlenirse en az üç (3) yıl boyunca CDL'nizi kaybedersiniz.

İkinci bir suçta ömür boyu CDL'nizi kaybedersiniz.

Kontrole tabi maddeler içeren bir suç işlemek için CMV kullanırsanız ömür boyu CDL'nizi kaybedersiniz.

%0,04'ün altında tespit edilebilir miktarda alkolünüz varsa 24 saat boyunca hizmet dışı bırakılacaksınız.

Kanınızdaki alkol oranı (BAC) %0,02 veya daha fazla olduğunda okul taşıtı veya okul otobüsü kullanıyorsanız, alkolün etkisi altında araç kullanıyorsunuz demektir. Herhangi bir başka ticari araç kullanıyorsanız ve BAC'niz %0,04 veya daha fazlaysa, alkolün etkisi altında araç kullanıyorsunuz demektir. İlk ihlalinizde CDL'nizi bir yıl süreyle kaybedersiniz. Kanınızdaki alkol konsantrasyonu okul otobüsü ve okul taşıtı sürücüleri için %0,02'den azsa veya diğer ticari motorlu taşıt sürücüleri için %0,04'ten azsa, ancak tespit edilebilir miktarda alkol varsa, 30 güne kadar hizmet dışı bırakılabilirsiniz.

Pensilvanya'nın Zımni Onay Yasası

Ticari bir sürücü olarak PA'nın "Zımni Onay" yasasını anlamanız çok önemlidir. Bir polis memurunun sisteminizde alkol varken bir CMV sürdüğünüze inanmak için makul gerekçeleri varsa ve nefes, kan veya idrardan bir veya daha fazla kimyasal test yaptırmayı reddederseniz, sürüş ayrıcalığınız bir (1) yıl (12 ay) veya sürüş kaydınızda daha önce reddetme veya DUI mahkumiyeti varsa 18 ay süreyle askıya alınacaktır. Tek bir ret ihlali, bir DUI mahkumiyetiyle birleştiğinde, ehliyetinizin en az iki (2) yıl süreyle askıya alınmasına neden olur (daha önce ret veya DUI mahkumiyetleriniz varsa daha uzun süre).

Kimyasal testlerle ilgili yasa, Pensilvanya'da araç kullanma ehliyetine sahip olmanız durumunda böyle bir teste girmeyi kabul ettiğinizi söylüyor. Sürüş sırasında alkollü olmadığınız tespit edilse bile, kan, nefes veya idrar testi yaptırmayı reddederseniz sürüş ayrıcalığınız en az bir (1) yıl süreyle askıya alınacaktır. Ayrıca, bir motorlu taşıt veya CMV'nin karıştığı bir kazaya karışırsanız ve bir polis memurunun soruşturma yapması gerekiyorsa, alkol veya kontrollü maddeler için test yaptırmanız gerekecektir ve test masrafları işvereniniz tarafından ödenecektir. Alkol veya kontrollü madde testine girmeyi reddederseniz ve 3756. Bölüm uyarınca mahkum edilerseniz, 200 dolara kadar para cezasına (artı masraflar) tabi tutulacaksınız.

Bu kurallar sizin ve tüm karayolu kullanıcıları için karayolu güvenliğini artıracaktır.

NOT: Bu yayında tanımlanan cezalar, Genel Kurul tarafından herhangi bir zamanda tamamen veya kısmen değiştirilebilir. Belirli düzenlemeler ve güncellemeler için lütfen 75 PA Araç Kanunu'na veya PA Bülteni'ne bakın.

1.3.3 – Ciddi Trafik İhlalleri

Ciddi trafik ihlalleri aşırı hız (belirtilen hız sınırının 15 mil veya daha fazla üzerinde), dikkatsiz sürüş, uygunsuz veya düzensiz şerit değiştirme, bir aracı çok yakından takip etme ve ölümcül trafik kazalarıyla bağlantılı olarak bir CMV'de işlenen trafik ihlalleridir.

CDL'nizi kaybedeceksiniz:

- Üç yıllık bir süre içerisinde CMV ile ilgili iki ciddi trafik ihlali yaptıysanız en az 60 gün.
- Üç yıllık süre içerisinde CMV ile ilgili üç ciddi trafik ihlali için en az 120 gün. "Ciddi trafik ihlalleri" şunları içerir ancak bunlarla sınırlı değildir: ölümcül trafik kazaları, aşırı hız, dikkatsiz sürüş veya polisten kaçma ile bağlantılı olarak bir CMV'de işlenen trafik ihlalleri.

1.3.4 – Hizmet Dışı Emirlerin İhlali

CDL'nizi kaybedeceksiniz:

- Hizmet dışı ihlal emrini ilk kez ihlal ettiyseniz en az 90 gün boyunca.
- (10) yıllık bir süre içerisinde iki (2) hizmet dışı ihlal emri verdiyseniz en az bir (1) yıl boyunca.
- (10) yıllık bir süre içerisinde üç veya daha fazla hizmet dışı ihlal emri verdiyseniz en az üç (3) yıl boyunca.

1.3.5 – Demiryolu-otoyol Geçit İhlalleri

CDL'nizi kaybedeceksiniz:

- İlk ihlaliniz için en az 60 gün.
- Herhangi bir üç yıllık süre içerisinde ikinci ihlaliniz için en az 120 gün.
- Herhangi bir üç yıllık süre içerisinde üçüncü ihlaliniz için en az bir yıl.

Bu ihlaller, bir demiryolu-otoyol geçitinde aşağıdaki altı suçtan birine ilişkin federal, eyalet veya yerel bir yasa veya yönetmeliğin ihlaliniz için:

- Her zaman durması gerekmeyen sürücüler için, raylar boş değilse geçide ulaşmadan önce durmamak.
- Her zaman durması gerekmeyen, yavaşlamayıp raylara yaklaşan bir trenin gelip gelmediğini kontrol etmeyen sürücüler için.
- Her zaman durması gereken sürücüler için, geçide girmeden önce durmamak.
- Geçidi durmadan tamamen geçmek için yeterli alana sahip olmayan tüm sürücüler için.
- Trafik kontrol cihazına veya kavşaktaki bir kolluk görevlisinin talimatlarına uymayan tüm sürücüler için.
- Yetersiz alt takım boşluğu nedeniyle bir geçitten geçemeyen tüm sürücüler için.

1.3.6 – Tehlikeli Maddeler (HAZMAT) Onay Geçmiş Kontrolü ve Diskalifiyeler

Tehlikeli maddeler onayına ihtiyacınız varsa, parmak izlerinizi sunmanız ve geçmişinizin kontrol edilmesi gerekecektir.

Aşağıdaki durumlarda HAZMAT onayınız reddedilecek veya onayınız kaybolacaktır:

- Amerika Birleşik Devletleri'nde yasal daimi ikametgahınız yoksa.
- Amerika Birleşik Devletleri vatandaşlığından vazgeçtiyseniz.
- Belirli suçlardan dolayı aranıyorsanız veya hakkınızda dava açıldıysa.
- Askeri veya sivil mahkemede belirli suçlardan hüküm giydiyseniz.
- 49 CFR 1572.109'da belirtildiği gibi zihinsel kapasiteden yoksun olarak yargılandıysanız veya istem dışı bir şekilde bir ruh sağlığı tesisine yatırıldıysanız.
- Ulaştırma Güvenlik İdaresi tarafından güvenlik tehdidi oluşturduğunuz belirlendiyse.

Geçmişinize ait kontrol prosedürleri eyaletten eyalete değişmektedir. (Yargı Bölgesinden Yargı Bölgesine)

1.3.7 – Kişisel Aracınızdaki Trafik İhlalleri

1999 tarihli Motorlu Taşıyıcı Güvenliği İyileştirme Yasası (MCSIA), bir CDL sahibinin kişisel aracında belirli türdeki hareket ihlallerinden hüküm giymesi halinde ticari bir motorlu taşıtı kullanmaktan men edilmesini gerektirir.

Kişisel aracınızı kullanma ayrıcalığınız, trafik ihlalleri (park ihlalleri hariç) nedeniyle iptal edilirse, iptal edilirse veya askıya alınırsa CDL sürüş ayrıcalığınızı kaybedersiniz.

Kişisel aracınızı kullanma ayrıcalığınız alkol ihlalleri, kontrollü madde kullanımı veya ağır suç nedeniyle geri alınırsa, iptal edilirse veya askıya alınırsa CDL'nizi bir (1) yıl süreyle kaybedersiniz. Kişisel aracınızda ikinci kez alkol suçundan hüküm giyerseniz CDL'nizi ömür boyu kaybedersiniz.

Kişisel aracınızı kullanma lisansınız iptal edilirse, iptal edilirse veya askıya alınırsa, bir CMV kullanmak için "zorluk" lisansı alamazsınız.

1.4 – DİĞER GÜVENLİK KURALLARI

Tüm eyaletlerde CMV kullanan sürücüleri etkileyen başka federal ve eyalet kuralları da vardır. Bunlar arasında şunlar vardır:

- Birden fazla (1) ehliyetiniz olamaz. Bu yasayı ihlal ederseniz, mahkeme size 5.000 dolara kadar para cezası verebilir veya sizi hapse atabilir ve kendi eyaletinizdeki ehliyetinize el koyabilir ve diğerlerini iade edebilir.
- Trafik ihlallerinden (park etme hariç) dolayı mahkumiyet aldığınız tarihten itibaren 30 gün içinde işvereninize bildirimde bulunmalısınız. Bu, hangi tip araç kullandığınızın bir önemi olmaksızın geçerlidir.
- Herhangi bir başka yargı bölgesinde herhangi bir trafik ihlalden (park etme hariç) hüküm giyerseniz, 30 gün içinde PennDOT'a bildirmeniz gerekir. Bu, hangi tip araç kullandığınızın bir önemi olmaksızın geçerlidir.
- Ehliyetinizin askıya alınması, geri alınması veya iptal edilmesi ya da araç kullanmaktan men edilmeniz durumunda işvereninize haber vermelisiniz.
- Son 10 yıldır yaptığınız tüm şoförlük işlerine ilişkin bilgileri işvereninize vermelisiniz. Ticari şoförlük işine başvururken bunu yapmalısınız.
- Pennsylvania'da CDL olmadan hiç kimse CMV kullanamaz. Bu yasayı ihlal ettiğiniz için mahkeme size 5.000 dolara kadar para cezası verebilir veya sizi hapse atabilir.
- Tehlikeli maddeler ruhsatınız varsa, herhangi bir yargı bölgesinde, sivil veya askeri, herhangi bir mahkumiyet veya iddianame düzenlenmesinden veya 49 CFR 1572.103'te listelenen diskalifiye edici bir suçtan dolayı akıl hastalığı nedeniyle suçsuz bulunmanızdan; 49 CFR 1572.109'da belirtilen şekilde zihinsel kapasitesinin olmadığı hükmedilen veya istem dışı bir şekilde bir ruh sağlığı tesisine yatırılan veya ABD'deki vatandaşlığından feragat eden kişilerden itibaren 24 saat içinde CDL'nizi düzenleyen eyalete tehlikeli maddeler ruhsatınızı bildirmeli ve teslim etmelisiniz.
- Birden fazla (1) ehliyetiniz varsa veya CDL'niz askıya alınmış veya iptal edilmişse (iptaller ve diskalifiye edilmeler de buna dahildir) işvereniniz CMV kullanmanıza izin vermeyebilir. Bir mahkeme bu kuralı ihlal ettiği için işverene 5.000 dolara kadar para cezası verebilir veya onu hapse atabilir.
- Tüm eyaletler, CDL sürücülerine ilişkin bilgileri paylaşmak için tek bir (1) bilgisayarlı sisteme bağlıdır. PennDOT, birden fazla CDL'niz olmadığından emin olmak için sürüş kayıtlarınızı kontrol edecektir.
- Belirli sürüş türlerinde faaliyet gösteren ticari sürücülerin, ticari lisanslarını sürdürebilmeleri için geçerli bir Tıbbi Muayene Sertifikası da sunmaları gerekmektedir.
- NI - İstisnasız Eyaletler arası Taşımacılık: Federal Fiziksel Nitelikler ve Sınav yönetmeliklerine tabi olan eyaletler arası sürücüler. Öz-Sertifika Formuna (DL-11CD) bir Tıbbi Muayene Sertifikası eşlik etmelidir.
- NA - İstisnasız Eyalet İçi Taşımacılık: Federal Fiziksel Nitelikler ve Sınav yönetmeliklerine tabi olan eyalet içi sürücüler. Öz-Sertifika Formuna (DL-11CD) bir Tıbbi Muayene Sertifikası eşlik etmelidir.
- Sürüş esnasında sesli iletişim kurmak veya birden fazla tuşa basarak cep telefonu araması yapmak için cep telefonunuzu kullanmanız yasaktır.
- Sürüş sırasında yazılı mesaj göndermeniz veya okumanız yasaktır.
- Ticari bir motorlu taşıt kullanırken her zaman emniyet kemerinizi uygun şekilde takmalısınız. Emniyet kemeri tasarımı, bir çarpışma sırasında sürücüyü direksiyonda güvenli bir şekilde tutarak sürücünün aracı kontrol etmesine yardımcı olur ve ciddi yaralanma veya ölüm olasılığını azaltır. Emniyet kemeri takmazsanız, araçtan fırladığınızda ölümcül şekilde yaralanma olasılığınız dört kat daha fazladır.
- Eyaletinizde uymanız gereken ek kurallar olabilir.

(Örnekler de dahil olmak üzere ek bilgiler, www.dmv.pa.gov web sitemizdeki ticari sürücü bilgi merkezinde mevcuttur.)

1.4.1 – Hizmet Saatleri Yönetmeliği

MÜLK TAŞIMACILIĞI - SÜRÜCÜLER

11 Saatlik Sürüş Sınırı. 10 saatlik kesintisiz görev dışı kalma süresinin ardından en fazla 11 saat araç kullanabilir.

14 Saatlik Sürüş Sınırı. 10 saatlik kesintisiz görev dışı kalma süresinin ardından, göreve başladıktan sonra devamlı 14. saatin sonrasında araç kullanamazlar. Görev dışı zamanlar 14 saatlik süreyi uzatmaz.

Dinlenme Molaları. Sadece sürücünün en az 30 dakikalık son görev dışı veya uyku molasının bitişinden itibaren 8 saat veya daha az bir süre geçmişse sürüş yapılabilir. 395.1(e) maddesindeki kısa mesafe istisnalarından herhangi birini kullanan sürücüler için geçerli değildir. (49 CFR 397.5 zorunlu "hazır bulunma" süresi, başka bir görev yerine getirilmediği takdirde mola süresine dahil edilebilir).

YOLCU TAŞIYAN SÜRÜCÜLER

10 Saatlik Sürüş Sınırı. 8 saatlik kesintisiz izinden sonra en fazla 10 saat araç kullanabilir. 15 saatlik süreye görev dışı süreler dahil değildir.

15- Saatlik Sürüş Sınırı. Sürücü, 8 saat kesintisiz görev dışı kalma süresinin ardından devamlı 15 saatlik çalışma süresini tamamladıktan sonra sürüş yapamaz. 15 saatlik süreye görev dışı süreler dahil değildir.

60/70 - Saat Sınırı 7/8 gün üst üste 60/70 saat görevde kaldıktan sonra araç kullanamaz. Bir sürücü, 34 saat veya daha fazla devamlı görev dışı sonrasında, 7/8 ardışık günlük bir süre boyunca yeniden işe başlayabilir.

1.4.2 – Muhbir Koruması

Bir çalışanın, yalnızca bir güvenlik endişesini dile getirdiği için işini kaybetme riski olmadan veya misillemeye uğramadan işverenin güvenlik uygulamalarını sorgulama hakkı vardır (29 CFR Kısım 1978)

1.5 – ULUSLARARASI KAYIT PLANI ULUSLARARASI YAKIT VERGİSİ ANLAŞMASI

Eyaletler arası ticarete CDL gerektiren bir araç kullanıyorsanız, bazı istisnalar dışında bu aracın Uluslararası Kayıt Planı (IRP) ve Uluslararası Akaryakıt Vergisi Anlaşması (IFTA) kapsamında kayıtlı olması gerekir. Federal düzeyde zorunlu olan bu programlar, bitişik 48 ABD eyaleti ve 10 Kanada eyaletinde seyahat eden araçlar için araç ruhsat ücretlerinin ve motor yakıtı vergilerinin adil şekilde toplanmasını ve dağıtılmasını sağlar.

IRP kapsamında, yargı bölgeleri paylaştırılmış araçları kaydettirmek (plaka ve kabin kartı veya uygun belgeler vermek), IRP ücretlerini hesaplamak, toplamak ve dağıtmak, taşımacıları bildirilen mesafe ve ücretlerin doğruluğu açısından denetlemek ve IRP gerekliliklerini uygulamak zorundadır.

Plan kapsamında kayıt yaptıran kişilerin sorumlulukları, ana yargı bölgesinde IRP kaydı için başvurmak, kayıt için uygun belgeleri sağlamak, ilgili IRP kayıt ücretlerini ödemek, kayıt belgelerini uygun şekilde sergilemek, doğru mesafe kayıtları tutmak ve bu kayıtları denetim için yetkili makamlara sunmaktır.

IFTA'nın temel kavramı, lisans sahibinin (taşımacı) ana yargı bölgesinde lisans alarak motor yakıtı kullanım vergilerini beyan etmesini ve ödemesini sağlamaktır.

IFTA kapsamında, lisans sahibine tüm IFTA üyesi yargı bölgelerinde faaliyet göstermesine izin verecek bir dizi belge verilir. IFTA kapsamında toplanan yakıt kullanım vergileri, üye yargı bölgelerinde kat edilen mil (kilometre) sayısı ve tüketilen galon (litre) miktarına göre hesaplanır. Lisans sahibi, ana yargı bölgesine her üç ayda bir vergi beyannamesi sunar ve bu beyannamede tüm IFTA üyesi yetki alanlarındaki faaliyetlerini bildirir.

Toplanan vergileri diğer üye yargı bölgelerine aktarmak ve vergi toplama sürecinde, denetimler dahil olmak üzere, diğer üyeleri temsil etmek ana yetki alanının sorumluluğundadır.

Bir IFTA lisans sahibi, IFTA üç aylık vergi beyannamesinde bildirilen bilgileri destekleyecek kayıtları saklamak zorundadır.

IRP kayıt sahibi ve IFTA lisans sahibi, aracın sahibi veya operatörü olabilir.

Bir araca IRP plakası alınması ve bir taşımacı için IFTA lisansı alınması gerekliliği, IRP Planı ve IFTA tarafından belirlenen Nitelikli Araç ve Nitelikli Motorlu Araç tanımlarına göre belirlenir:

IRP amaçları için:

(Aşağıda belirtilen durumlar haricinde) Kalifiye Araç, iki veya daha fazla Üye Yargı Bölgesinde kullanılan veya kullanılmak üzere tasarlanmış, ücret karşılığında yolcu taşımacılığı için kullanılan ya da esas olarak eşya taşımacılığı amacıyla tasarlanmış, kullanılan veya bakım gören herhangi bir Güç Ünitesidir ve:

- (i) İki aksı varsa ve brüt araç ağırlığı veya tescilli brüt araç ağırlığı
- (ii) 26.000 poundun (11.793,401 kilogram) üzerindeyse veya
- (iii) Ağırlıktan bağımsız olarak üç veya daha fazla aksa sahipse veya
- (iv) kombinasyon halinde kullanılıyorsa ve bu kombinasyonun toplam brüt araç ağırlığı 26.000 poundun (11.793,401 kilogram) üzerindeyse.

Benzer olmakla birlikte, IFTA'daki Kalifiye Motorlu Araç, kişi veya eşya taşımacılığı için kullanılan, tasarlanmış veya bakım görmüş motorlu aracı ifade eder ve:

- 1) İki aksı olan ve brüt araç ağırlığı veya kayıtlı brüt araç ağırlığı 26.000 pound veya 11.797 kilogramı aşan veya
- 2) Bu kombinasyonun ağırlığı 26.000 pound veya 11.797 kilogram brüt araç veya kayıtlı brüt araç ağırlığını aştığında kombinasyon halinde kullanılır. Kalifiye Motorlu Araç tanımına eğlence araçları dahil değildir.

Kullandığınız araç IRP kapsamında kayıtlıysa ve IFTA lisansına sahip bir motorlu taşıyıcıysanız, aracı işletmek için zorunlu kayıt tutma gerekliliklerine uymanız gerekir. Bu bilgileri yakalamanın evrensel olarak kabul görmüş bir yöntemi, bazen Sürücü Seyahat Raporu olarak da adlandırılan Bireysel Araç Mesafe Kaydı'nın (IVDR) doldurulmasıdır. Bu belge, eyaletler arası bölünmüş (IRP) tescil ve IFTA yakıt vergisi kimlik bilgileri altında çalışan bir araç için kat edilen mesafeyi ve satın alınan yakıtı yansıtır.

IVDR'nin gerçek formatı değişebilse de, düzgün kayıt tutma için gereken bilgiler değişmez.

Bireysel Araç Mesafe Kayıtları için gereklilikleri karşılamak amacıyla, bu belgeler aşağıdaki bilgileri içermelidir:

Mesafe

IRP Planının IV. Maddesine Göre

- (i) Seyahat tarihi (başlangıç ve bitiş)
- (ii) Yolculuğun başlangıcı ve sonu – Şehir ve Eyalet veya İl
- (iii) Seyahat rotası(ları)
- (iv) Yolculuğun başlangıç ve bitiş kilometre sayacı veya hubometre okuması
- (v) Toplam kat edilen mesafe
- (vi) Yargı bölgesindeki mesafe
- (vii) Güç ünitesi numarası veya araç tanımlama numarası

Yakıt

IFTA Prosedürleri Kılavuzu'nun P560 Bölümü uyarınca .300 Kabul edilebilir bir makbuz veya fatura aşağıdakileri içermelidir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

- .005 Satın alma tarihi
- .010 Satıcının adı ve adresi
- .015 Satın alınan galon veya litre sayısı;
- .020 Yakıt türü
- .025 Galon veya litre başına fiyat veya toplam satış tutarı
- .030 Birim numarası veya diğer benzersiz araç tanımlayıcısı
- .035 Alıcının adı

Her seyahat için tamamının doldurulması gereken bir IVDR örneği aşağıdaki Şekil 1.3'te bulunabilir. Her bir IVDR sadece bir araç için doldurulmalıdır. Kilometre sayacı okumasının nasıl ve ne zaman kaydedileceğini belirlemeye çalışırken uyulması gereken kurallar şunlardır:

- Günü başında
- Eyalet veya ilden ayrılırken
- Gezi/günün sonunda

Sadece yolculukların değil, yakıt alımlarının da kayıt altına alınması gerekir. Tüm yakıt ikmalleriniz için bir makbuz almalı ve bunu tamamlanmış IVDR'nize eklemelisiniz.

Girdiğiniz tüm seyahatlerin her zaman azalan sırayla doldurulduğundan ve seyahatlerinizin rotanızda geçtiğiniz tüm eyaletleri/illeri içerdüğinden emin olun.

Bir sürücünün gidebileceği farklı rotalar vardır ve kilometrelerin çoğu bir eyalet veya il içinde olabilir. Seyahat ettiğiniz mesafe ister esas olarak tek bir yargı bölgesinde olsun isterse birkaç yargı bölgesine yayılmış olsun, seyahatle ilgili tüm bilgiler kaydedilmelidir. Bunlara tarihler, rotalar, kilometre değerleri ve yakıt alımları dahildir.

Bu belgeyi eksiksiz bir şekilde doldurarak ve hem IRP hem de IFTA tarafından gerekli görülen tüm kayıtları tutarak, siz ve şirketinizin yakıt ve mesafe kayıt tutma gerekliliklerini çevreleyen tüm Eyalet ve İl yasalarına uymasını sağlamış olacaksınız.

IVDR, aracın işletildiği yargı bölgelerine ödenecek harç ve vergilerin hesaplanması için kaynak belge görevi görür, bu nedenle bu orijinal kayıtlar en az dört yıl süreyle saklanmalıdır.

Ayrıca bu kayıtlar vergi makamları tarafından denetime tabidir. Kayıtların eksiksiz ve doğru tutulmaması para cezalarına, cezalara ve IRP tescillerinin ve IFTA lisanslarının askıya alınmasına veya iptal edilmesine neden olabilir.

IRP ve IRP ile ilgili gereklilikler hakkında daha fazla bilgi için, ana yargı bölgenizdeki motorlu taşıtlar departmanı veya IRP'nin resmi deposu olan IRP, Inc. ile iletişime geçin. Daha fazla bilgi IRP, Inc. web sitesinde www.irponline.org adresinde bulunabilir. Web sitesi ana sayfasında İngilizce, İspanyolca ve Fransızca dillerinde bir eğitim videosu bulunmaktadır.

IFTA ve IFTA ile ilgili gereklilikler hakkında daha fazla bilgi için, ana yargı bölgenizdeki uygun kurumla iletişime geçin. Anlaşma ile ilgili faydalı bilgileri IFTA'nın <http://www.iftach.org/index.php> adresindeki resmi deposunda da bulabilirsiniz.

Şekil 1.3

BİREYSEL ARAÇ KİLOMETRESİ VE YAKIT KAYDI (ÖRNEK)										
Individual Vehicle Mileage And Fuel Record										
Carrier	ABC Carriers Inc.		Account Number	999999999		Driver Name	John Doe Jr.		Unit Number	98
Lead Information	1/2/04 Pick Up Maplewood MO 1/3/04 Pick Up Springfield IL		Destinations:		1/2/04 Delivery Springfield IL 1/03/04 Delivery Dayton OH		Driver Comments			
Date	Town Origin-Jurisdiction Lines-Town Destination	State	Ending Odometer	Miles by Jurisdiction	Highways or Routes Traveled	Name of Fuel Stop and Location	Gallons Purchased			
1/2/2004	Beginning State & Odometer Reading	MO	45,869	All other odometer reading will be ending readings.						
	Maplewood MO - IL Line	MO	45,878	9	64					
	MO Line - Springfield IL	IL	45,976	98	55-29	Ted's I-72 Fuel - Springfield IL	98			
1/3/2004	Springfield IL - IN Line	IL	46,101	125	29-97-72-67-74					
	IN Line - OH Line	IN	46,259	158	74-32-65-465-70					
	OH Line - Dayton OH	OH	46,297	38	70-49					
			Total Trip Miles **		428	Total Fuel Purchases		98		
			Odometer Miles, Total Trip Miles & Total Jurisdictional Miles Must Agree		Total Jurisdictional Miles **		OFFICE USE ONLY			
			Ending Odometer		46,297	Jurisdiction		Miles		
			Beginning Odometer		45,869	MO		9		
			Total Odometer Miles **		428	IL		223		
						IN		158		
						OH		38		

Note: Beginning odometer reading on this trip must match ending reading from prior trip and ending reading from this trip must be the beginning reading on the next trip.

BÖLÜM 2

GÜVENLİ SÜRÜŞ



BU BÖLÜM TÜM TİCARİ SÜRÜCÜLER İÇİNDİR

BÖLÜM 2 - GÜVENLİ SÜRÜŞ

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- Araç Muayenesi
- Aracınızın Temel Kontrolü
- Vites Değiştirme
- Görme
- İletişim Kurma
- Hız Kontrolü
- Alan Yönetimi
- Tehlikeleri Görme
- Dikkatsiz Sürüş
- Agresif Sürücüler/Trafikte Saldırganlık
- Gece Sürüşü ve Sürücü Yorgunluğu
- Sisli Havada Sürüş
- Kışın Sürüş
- Çok Sıcak Havada Sürüş
- Demiryolu-Karayolu Geçitleri
- Dağda Sürüş
- Sürüş Sırasında Acil Durumlar
- Kilitlenme Önleyici Fren Sistemleri (ABS)
- Kayma Kontrolü ve Kurtarma
- Kaza Prosedürleri
- Yangınlar
- Alkol, Diğer Uyuşturucular ve Sürüş
- Tüm Ticari Sürücüler İçin Tehlikeli Madde Kuralları

Bu bölüm, tüm ticari sürücülerin bilmesi gereken, güvenli sürüşle ilgili bilgileri içermektedir. CDL almaya hak kazanmak için bu bilgileri kapsayan bir testi geçmeniz gerekir. Bu bölümde; hava frenleri, kombinasyonlu araçlar, ikili römorklu araçlar veya yolcu araçları ile ilgili spesifik bilgilere yer verilmemiştir. Muayene Testi için hazırlanırken, bu bölümdeki bilgilerin yanı sıra Bölüm 10'daki materyali de gözden geçirmelisiniz. Bu bölümde, tüm sürücülerin bilmesi gereken tehlikeli maddeler (HAZMAT) ile ilgili temel bilgiler bulunmaktadır. Herhangi bir HazMat onayına ihtiyacınız varsa, Bölüm 9'u çalışmalısınız.

2.1 – ARAÇ MUAYENESİ

2.1.1 – Muayenenin Amacı

Aracınızı muayene etmenizin en önemli sebebi güvenlidir; hem kendinizin hem de diğer yol kullanıcılarının emniyetini sağlamaktır.

Muayene sırasında araçtaki kusurların bulunması, ileride sorun yaşamanızı önleyebilir. Yolculuk sırasında zaman ve paraya mal olacak bir arıza yaşayabilir veya daha kötüsü, kusurdan kaynaklanan bir kaza geçirebilirsiniz.

Federal ve eyalet yasaları, sürücülerin araçlarını muayene etmelerini zorunlu tutar. Federal ve eyalet denetçileri de araçlarınızın muayenesini gerçekleştirebilir. Aracınızın güvenli olmadığını belirlemeleri halinde, aracınızı tamir edilene kadar "hizmet dışı" bırakırlar.

2.1.2 – Araç Muayene Türleri

Seyahat Öncesi Muayene. Muayene, kaza veya arızaya neden olabilecek sorunları keşfetmenize yardımcı olur.

Seyahat Sırasında. Güvenliği sağlamak için şunları yapmalısınız:

- Sorun belirtileri için göstergeleri izleyin.
- Herhangi bir sorun olup olmadığını kontrol etmek için duyularınızı kullanın (bakın, dinleyin, koklayın ve hissedin).
- Durduğunuzda şunun gibi kritik parçaları kontrol edin:
 - Lastikler, tekerlekler ve jantlar.
 - Frenler.
 - Işıklar ve reflektörler.
 - Römorkun fren ve elektrik bağlantıları.
 - Römork kaplin cihazları.
 - Yük sabitleme cihazları.

Seyahat Sonrası Muayene ve Rapor. Kullandığınız her araçta, yolculuğun, günün veya görev süresinin sonunda seyahat sonrası muayene gerçekleştirmelisiniz. Bu işlem, araç durum raporunu doldurmayı, bulduğunuz sorunları listelemeyi içerebilir. Muayene raporu, bir motorlu taşıyıcının aracın ne zaman onarım ihtiyacı olduğunu bilmesine yardımcı olur.

2.1.3 – Nelere Dikkat Etmeli

Lastik Sorunları

Çok fazla veya çok az hava basıncı.

Aşınma. Ön lastiklerin her ana kanalında en az 4/32 inç diş derinliği olmalı. Diğer lastiklerde bu değer 2/32 inç olmalı.

Lastiğin dış yüzeyinden veya yan duvarından kumaş görünmemelidir.

Kesikler veya diğer hasarlar.

Diş ayrılması.

Çift lastiklerin birbiriyle veya aracın parçalarıyla temas etmesi.

Aynı araçta farklı boyutta lastikler kullanılmamalıdır.

Radyal ve bias katlı lastikler birlikte kullanılır.

Kesilmiş veya çatlamış valf sapları.

Otobüsün ön tekerleklerinde yeniden işlenmiş, kaplanmış veya yenilenmiş lastikler. Bunların kullanımına izin verilmez.

Tekerlek ve Jant Sorunları

Hasarlı jantlar.

Tekerlek somunlarının etrafında pas varsa somunlar gevşemiş olabilir, somunların sıkılığını kontrol edin. Lastik değiştirildikten kısa bir süre sonra durun ve somunların sıkılığını tekrar kontrol edin.

Eksik kelepçeler, takozlar, somunlar veya cıvatalar tehlike oluşturur.

Farklı boyutlarda, bükülmüş veya çatlamış kilit halkaları tehlike yaratır.

Kaynakla onarılan jantlar veya tekerlekler güvenli değildir.

Kötü Durumdaki Fren Kampanaları veya Balataları

Çatlak kampanalar.

Yağ, gres veya fren sıvısı bulaşan fren balataları veya pedalları.

Tehlikeli derecede aşınmış, kaybolmuş veya kırılmış fren balataları.

Direksiyon Sistemi Arızaları

Eksik somunlar, cıvatalar, koter pimleri veya diğer parçalar.

Direksiyon mili, direksiyon kutusu veya direksiyon bağlantı çubukları gibi eğilmiş, gevşemiş veya kırılmış parçalar. Hidrolik direksiyon varsa, hortumları, pompaları ve sıvı seviyesini, sızıntı olup olmadığını kontrol edin.

Direksiyon simidindeki 10 dereceden fazla boşluk (20 inçlik bir direksiyon simidinin kenarında yaklaşık iki (2) inçlik hareket), direksiyonu kullanmayı zorlaştırabilir.

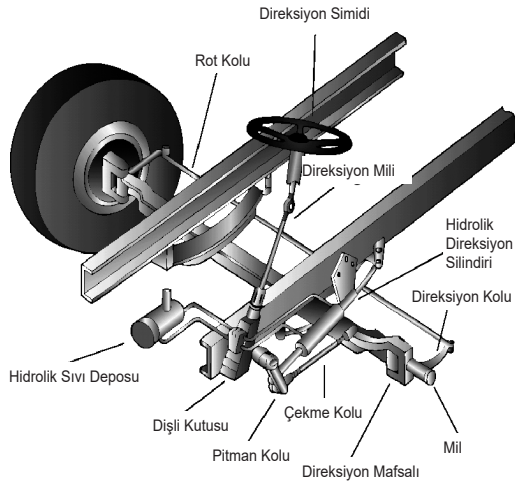
Şekil 2.1'de tipik bir direksiyon sistemi gösterilmiştir.

Süspansiyon Sistemi Arızaları. Süspansiyon sistemi aracı ve yükünü taşır. Aksları yerinde tutar. Bu nedenle, kırık süspansiyon parçaları son derece tehlikeli olabilir. Şunlara dikkat edin:

- Yay askıları, aksın doğru konumdan hareket etmesine izin verir. Bkz. Şekil 2.2.
- Kırık veya çatlak yay askıları.
- Yaprak yayındaki eksik veya kırık yapraklar. Dörtte biri veya daha fazlasının eksik olması aracı "hizmet dışı" bırakır, yine de her türlü arıza tehlikeli olabilir. Bkz. Şekil 2.3.
- Çok yapraklı bir yayda kırık yapraklar veya yerinden çıkmış ve lastiğe ya da başka bir parçaya çarpabilecek yapraklar.
- Sızdıran amortisörler.
- Tork çubuğu veya kolu, u cıvatalar, yay askıları veya çatlamış, hasar görmüş veya eksik olan diğer aks konumlandırma parçaları.
- Hasar görmüş ve/veya sızdıran hava süspansiyon sistemleri. Bkz. Şekil 2.4.
- Gevşemiş, çatlamış, kırılmış veya eksik şasi parçaları.

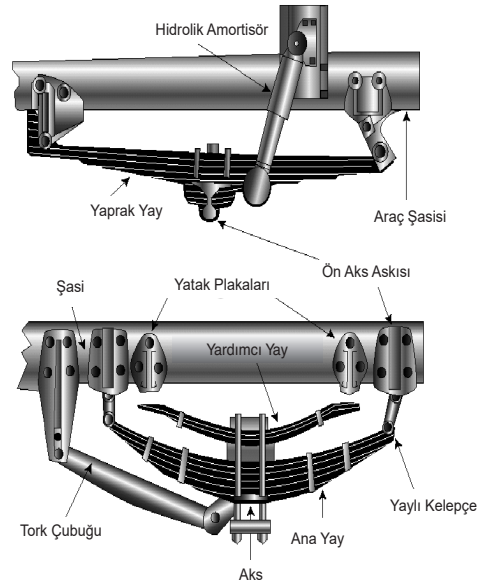
Şekil 2.1

DİREKSİYON SİSTEMİ

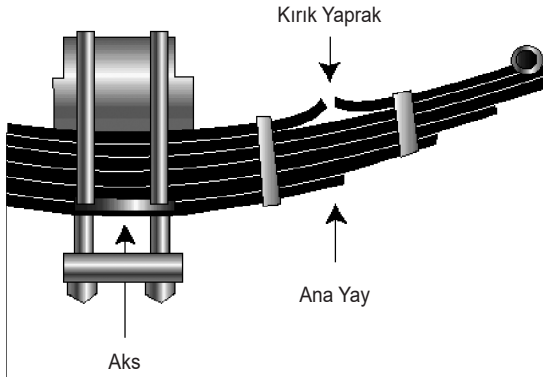


Şekil 2.2

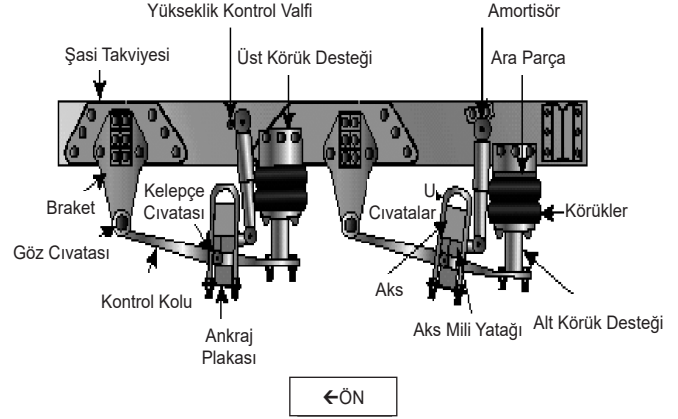
ANAHTAR SÜSPANSİYON PARÇALARI



Şekil 2.3

**GÜVENLİK HATASI:
YAYDA KIRIK YAPRAK**

Şekil 2.4

HAVA SÜSPANSİYON PARÇALARI

Egzoz Sistemi Arızaları. Kırık bir egzoz sistemi, zehirli dumanların kabine veya yatak bölümüne sızmasına neden olabilir. Şunlara dikkat edin:

- Gevşemiş, kırılmış veya eksik egzoz boruları, susturucular, egzoz çıkış boruları veya dikey bacalar.
- Gevşemiş, kırılmış veya eksik montaj braketleri, kelepçeler, cıvatalar veya somunlar.
- Egzoz sistemi parçalarının yakıt sistemi parçalarına, lastiklere veya aracın diğer hareketli parçalarına sürtünmesi.
- Egzoz sistemi parçalarının sızdırması.

Acil Durum Ekipmanı. Araçlar acil durum ekipmanlarıyla donatılmalıdır. Şunlara dikkat edin:

- Yangın söndürücüler.
- Yedek elektrik sigortaları (devre kesici donanımı yoksa).
- Park halindeki araçlar için uyarı cihazları (**Üç reflektör üçgeni veya en az 6 sigorta veya 3 sıvı yakıtlı işaret fişegi**).

Yük (Kamyonlar). Her yolculuktan önce kamyonun aşırı yüklenmediğinden ve yükün dengeli ve güvenli bir şekilde yerleştirildiğinden emin olmalısınız. (Bkz. Bölüm 3) Yük tehlikeli madde içeriyorsa, gerekli belgeleri ve uyarı levhası yerleştirilip yerleştirilmediğini denetlemelisiniz. (Bkz. Bölüm 9)

2.1.4 – CDL Muayene Testi

CDL almak için Araç Muayene Testini geçmeniz gerekir. Aracınızın sürüş için güvenli olup olmadığını bilip bilmediğiniz test edilecektir. Aracınızın araç muayenesini yapmanız istenir. Denetlemekte olduğunuz parçaya işaret etmeli/dokunmalı, parçanın adını belirtmeli, ardından sınav görevlisine neyi ve neden denetlemeniz gerektiğini açıklamalısınız. Bu kılavuzun 10. bölümünde, hangi parçaların nasıl denetlenmesi gerektiği açıklanmıştır.

Aşağıdaki yedi adımlı muayene yöntemi faydalı olacaktır.

2.1.5 – Yedi Adımlı Muayene Yöntemi

Muayene Yöntemi. Muayeneyi her defasında aynı şekilde yapmalı, böylece tüm adımları öğrenmeli ve bir şeyleri unutma olasılığınızı azaltmalısınız.

Araca Yaklaşma. Aracın genel durumuna dikkat edin. Aracın hasarlı olup olmadığını ya da bir tarafa eğilip eğilmediğini kontrol edin.

Aracın altında yeni bulaşmış yağ, soğutucu, gres veya yakıt sızıntısı olup olmadığını kontrol edin. Aracın hareketine engel olabilecek tehlikeler için aracın etrafındaki alanı kontrol edin (insanlar, diğer araçlar, nesneler, alçak teller, dallar vb.).

Araç Muayene Kılavuzu

Adım 1: Araca Genel Bakış

Son Araç Muayene Raporunu İnceleyin. Sürücüler her gün yazılı olarak bir araç muayene raporu hazırlamak zorunda kalabilir. Motorlu taşıyıcı, raporda belirtilen ve güvenliği etkileyen tüm parçaları onarmalı, onarımların yapıldığını veya gereksiz olduğunu raporda onaylamalıdır. Raporda sadece arızalar tespit edilip onarıldığı ya da onarıma gerek olmadığı ifade edilmişse raporu imzalamalısınız.

Adım 2: Motor Bölmesini Kontrol Edin

El Freninin çekilmiş ve/veya Tekerleklerin Kilitlenmiş olduğundan emin olun. Kaputu kaldırmayınız, kabini eğmeniz (bir şeylerin düşüp kırılmaması için gevşek eşyaları sabitlemeniz) veya motor bölmesinin kapağını açmanız gerekebilir. Şunları kontrol edin:

- Motor yağı seviyesi.
- Radyatördeki soğutucu seviyesi, hortumların durumu.
- Direksiyon hidroliği seviyesi, (varsa) hortum durumu.
- Ön cam yıkama suyu seviyesi.
- Akü sıvı seviyesi, bağlantılar ve sabitlemeler (akü başka bir yerde bulunabilir).
- Otomatik şanzıman sıvı seviyesi (kontrol sırasında motorun çalışması gerekebilir).
- Kayışlarda gerginlik ve fazla aşınma olup olmadığını kontrol edin (alternatör, su pompası, hava kompresörü) - Kayışların doğru ayarlandığında ne kadar "uzaması" gerektiğini öğrenin ve her birini kontrol edin.
- Motor bölmesinde sızıntı olup olmadığı (yakıt, soğutma sıvısı, yağ, hidrolik direksiyon sıvısı, hidrolik sıvı, akü sıvısı).
- Çatlamış, aşınmış elektrik kablosu yalıtımı.

Kaputu, kabini veya motor bölmesi kapağını alçaltın ve sabitleyin.

Adım 3: Motoru Çalıştırın ve Kabin İçini Denetleyin

İçeri Girin ve Motoru Çalıştırın

El freninin çekili olduğundan emin olun.

Vites kolunu boşa (veya otomatikse "park" konumuna) alın.

Motoru çalıştırın, olağan dışı bir ses olup olmadığına dikkat edin.

Donanım varsa, Kilitlenme Önleyici Fren Sistemi (ABS) gösterge ışıklarını kontrol edin. Gösterge panelindeki ışık önce yanıp sonra sönmelidir. Işığın yanmaya devam etmesi ABS'nin düzgün çalışmadığını gösterir. Sadece römorklarda, römorkun sol arka tarafındaki sarı ışık yanmaya devam ederse, ABS düzgün çalışmamıştır.

Göstergelere Bakın

Motor çalıştırıldıktan sonra yağ basıncı saniyeler içinde normale dönmelidir. Bkz. Şekil 2.5

Hava basıncı üç (3) dakika içinde 50 ila 90 psi arasında olmalıdır. Hava basıncını valf kesme noktasına kadar yükseltin (genellikle 120 – 140 psi civarında). Aracınızın gereksinimlerini bilin.

Ampermetre ve/veya voltmetre normal aralıkta olmalıdır.

Soğutucu sıcaklığı, normal çalışma aralığına kademeli olarak yükselmeye başlamalıdır.

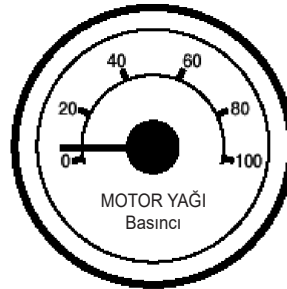
Motor yağı sıcaklığı, normal çalışma aralığına kademeli olarak yükselmeye başlamalıdır.

Yağ, soğutucu, şarj devresi uyarısı ve kilitlenme önleyici fren sistemi ışıkları için uyarı ışıkları ve sesli uyarılar hemen sönmelidir.

Kontrollerin Durumunu Kontrol Edin. Gevşeme, sıkışma, hasar veya yanlış ayarlama olup olmadığını öğrenmek için aşağıdakilerin tamamını kontrol edin:

- Direksiyon simidi.
- Debriyaj.
- Hızlandırıcı ("gaz pedalı").
- Fren kontrolleri:
 - Ayak freni.
 - Römork freni (araçta varsa).
 - El freni.
 - Retarder kontrolleri (araçta varsa).
- Vites kontrolü.
- Akslar arası diferansiyel kilidi (araçta varsa).
- Korna(lar).
- Ön cam sileceği/yıkama sistemi.
- Işıklar:
 - Farlar.
 - Işık kısma anahtarı.
 - Dönüş sinyali.
 - Dörtlü flaşörler.
 - Park, açıklık, tanıtma, işaret lambası anahtarları.

Şekil 2.5



YAĞ BASINCI

- Rölantide 5-20 PSI
- Çalışır Durumda 35-75 PSI
- Düşük, Düşüyor, Dalgalanıyor:
HEMEN DURUN!
Yağ olmadan motor hızla bozulabilir

Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını ve Ön Camı Kontrol Edin. Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını ve ön camı çatlaklar, kir, yasadışı etiketler veya net görmeyi engelleyen diğer engeller için kontrol edin. Gerekirse temizleyin ve ayarlayın.

Acil Durum Ekipmanını Kontrol Edin

Güvenlik ekipmanını kontrol edin:

- Doğru şekilde doldurulmuş ve sınıflandırılmış yangın söndürücü.
- Üç (3) kırmızı yansıtıcı üçgen, 6 adet işaret fişegi veya 3 adet sıvı yanıcı işaret fişegi
- Yedek elektrik sigortaları (araç devre kesiciler yoksa).

Şunun gibi isteğe bağlı parçaları kontrol edin:

- Zincirler (kış koşullarının gerektirdiği yerlerde).
- Lastik değiştirme ekipmanı.
- Acil telefon numaraları listesi.
- Kaza raporlama kiti (paket).

Adım 4: Motoru Kapatın ve Işıkları Kontrol Edin

El freninin çekili olduğundan emin olun, motoru kapatın ve anahtarı yanınıza alın. Farları (kısa farlar) ve dörtlü acil flaşörleri açın ve araçtan çıkın.

Adım 5: Yürüyerek Araç Kontrolü Yapın

Araçın önüne gidin ve kısa farların açık olduğunu ve dörtlü flaşörlerin her ikisinin de çalıştığını teyit edin.

Işık kısma anahtarına basın ve uzun farların çalıştığını teyit edin.

Farları ve dörtlü acil durum flaşörlerini kapatın.

Park, açıklık, yan işaret ve tanıma lambalarını açın.

Sağ sinyal lambasını açın ve aracın çevresinde yürüyerek genel incelemeye başlayın.

Genel

Araçın etrafında yürüyerek inceleme yapın.

İncelemeye devam ederken tüm ışıkları, reflektörleri ve camı temizleyin.

Kırık, çatlak veya eksik cam olup olmadığını kontrol edin.

Sol Ön Yan

Sürücü kapısının camı temiz olmalıdır.

Kapı mandalları veya kilitleri düzgün çalışmalıdır.

Sol ön tekerlek:

- Tekerlek ve jantın durumu - eksik, eğilmiş, kırılmış bijon pimleri, kelepçeler, somunlar veya herhangi bir hizalama sorunu belirtisi.
- Lastiklerin durumu: Yeterince şişirilmiş, supap gövdesi ve kapağı iyi durumda, ciddi kesikler, şişkinlikler veya aşırı diş aşınması yok.
- Paslanmış bijon somunlarının gevşekliğini test etmek için anahtar kullanın.
- Rulman yağı seviyesi uygun, sızıntı yok.

Sol ön süspansiyon:

- Yay, yay askıları, mafsallar, u cıvatalarının durumu.
- Amortisör durumu.

Sol ön fren:

- Fren tamburu veya diskinin durumu.
- Hortumların durumu.

Ön

- Ön aksın durumu:
 - Direksiyon sisteminin durumu.
 - Gevşemiş, aşınmış, bükülmüş, hasar görmüş veya eksik parça yok.
 - Gevşeklik testi yapmak için direksiyon mekanizmasından tutun.
- Ön camın durumu:
 - Hasar kontrolü yapın ve kirliyse temizleyin.
 - Ön cam sileceği kollarının yay gerginliğinin yeterli olduğunu teyit edin.
 - Silecek lastiklerini hasar, "sert" kauçuk ve sabitlik açısından kontrol edin.
- Işıklar ve reflektörler:
 - Park, açıklık ve tanıtma lambalarının temiz, çalışır durumda ve doğru renkte (ön tarafta kehribar) olduğundan emin olun.
 - Reflektörler temiz ve uygun renktedir (önde kehribar).
 - Sağ ön sinyal lambası temiz, çalışır durumda ve uygun renktedir (öndeki sinyaller kehribar veya beyaz).

Sağ Taraf

Sağ ön: Sol öndeki tüm öğeleri "Tamam" olarak işaretleyin.

Birincil ve ikincil güvenlik kabin kilitleri devrede (kabin üstü motor tasarımı varsa).

Sağ yakıt tankı (tankları):

- Güvenli bir şekilde monte edilmiş, hasar görmemiş veya sızdırmıyor.
- Yakıt geçiş hattı güvenli.
- Tankta (tanklarda) yeterli yakıt var.
- Kapak(lar) takılı ve güvenli.

Görünürdeki parçaların durumu:

- Motorun arka kısmı - sızıntı yok.
- Şanzıman - sızıntı yok.
- Egzoz sistemi - güvenli, sızdırmıyor, kablolar, yakıt veya hava hatlarına temas etmiyor.
- Şasi ve çapraz elemanlar - eğilme veya çatlak yok.
- Hava hatları ve elektrik kabloları - takılma, sürtünme, aşınmaya karşı güvence altına alınmıştır.
- Yedek lastik taşıyıcı veya rafı hasar görmemiş (varsa).
- Yedek lastik ve/veya tekerlek rafa güvenli bir şekilde monte edilmiştir.
- Yedek lastik ve tekerlek uygun (doğru boyutta, doğru şişirilmiş).

Yük güvenliği (kamyonlar):

- Yük düzgün bir şekilde sabitlenmiş, desteklenmiş, bağlanmış, zincirlenmiş vb.
- Başlık paneli yeterli, güvenli (gerekirse).
- Yan paneller, direkler yeterince sağlam, hasarsız, doğru şekilde yerleştirilmiş (donanım varsa).
- Kanvas veya tente (gerekirse); Trafik İzleme Cihazlarının / Aynalarının yırtılmasını, kabarmasını veya tıkanmasını önlemek için düzgün şekilde sabitlenmiş.
- Büyük boyuttaysa, tüm gerekli işaretler (bayraklar, lambalar ve reflektörler) güvenli ve düzgün bir şekilde monte edilmiş ve tüm gerekli izinler sürücünün yanında olmalıdır.
- Kaldırım tarafındaki yük bölmesi kapıları iyi durumda, güvenli bir şekilde kapatılmış, mandallı/kilitli ve gerekli güvenlik mühürleri yerinde.

Sağ Arka

Tekerleklerin ve jantların durumu--eksik, eğilmiş veya kırılmış ara parçalar, bijon pimleri, kelepçeler veya bijon somunları yok.

Lastiklerin durumu--Yeterince şişirilmiş, supap gövdeleri ve kapakları sağlam, ciddi kesikler, kabarmalar, diş aşınması yok, lastikler birbirine sürtünmüyor ve aralarında hiçbir şey sıkışmamış.

Lastikler aynı tipte olmalı, ör. radyal ve bias tipleri karıştırılmamalı.

Lastikler eşit boyutta (aynı ebatlarda).

Tekerlek rulmanı/contaları sızdırmıyor.

Süspansiyon:

- Yay(lar), yay askıları, mafsallar ve u cıvataların durumu.
- Aks güvenli.
- Tahrikli akslarda yağ (dişli yağı) sızıntısı yok.
- Tork çubuğu kollarının ve burçların durumu.
- Amortisörlerin durumu.
- Geri çekilebilir aks donanımı varsa, kaldırma mekanizmasının durumunu kontrol edin. Havayla çalışıyorsa, sızıntı olup olmadığını kontrol edin.
- Hava süspansiyon sistemi bileşenlerinin durumu.

Frenler:

- Fren ayarı.
- Fren tamburu veya disklerinin durumu.
- Hortumların durumu--Sürtünmeden kaynaklanan aşınma olup olmadığını kontrol edin.

Işıklar ve reflektörler:

- Yan işaret lambaları temiz, çalışır durumda ve doğru renkte (arkada kırmızı, diğerleri kehribar).
- Yan işaret reflektörleri temiz ve uygun renkte (arkada kırmızı, diğerleri kehribar).

Arka

Işıklar ve reflektörler:

- Arka boşluk ve tanımlama ışıkları temiz, çalışır durumda ve doğru renkte (arkada kırmızı).
- Reflektörler temiz ve doğru renkte (arkada kırmızı).
- Arka lambalar temiz, çalışır durumda ve doğru renkte (arkada kırmızı).
- Sağ arka dönüş sinyali lambası çalışır durumda ve doğru renkte (arkada kırmızı, sarı veya kehribar).

Plakalar mevcut, temiz ve güvenli bir şekilde sabitlenmiş.

Sıçrama korumaları mevcut, hasar görmemiş, düzgün şekilde sabitlenmiş, yere sürtünmüyor veya lastiklere sürtmüyor. Yük sabit (kamyonlar).

Yük düzgün bir şekilde sabitlenmiş, desteklenmiş, bağlanmış, zincirlenmiş vb.

Yükleme kapakları yukarıda ve düzgün şekilde sabitlenmiş.

Arka kapaklar hasarsız, direk yuvalarına düzgün şekilde sabitlenmiş.

Kanvas veya tente (gerekirse); Trafik İzleme Cihazlarının / Aynalarının yırtılmasını, kabarmasını veya tıkanmasını önlemek için düzgün şekilde sabitlenmiş.

Uzunluk veya genişlik fazlaysa, tüm işaretlerin ve/veya ilave ışıkların/işaretlerin güvenli ve doğru şekilde monte edildiğinden ve

gerekli tüm izinlerin sürücüde olduğundan emin olun.

Arka kapılar güvenli bir şekilde kapatılmış, sabitlenmiş/kilitlenmiştir.

Sol Taraf

Sağ taraftaki tüm öğeleri "Tamamlandı" olarak işaretleyin. Ayrıca:

- Akü(ler) (motor bölmesine monte edilmemişse).
- Akü kutusu araca sabit bir şekilde monte edilmiş.
- Kutunun kapağı güvenli.
- Akü(ler) hareket etmeye karşı sabitlenmiş.
- Akü(ler) kırık değil veya sızdırmıyor.
- Akülerdeki sıvı uygun seviyede (bakım gerektirmeyen tipler hariç).
- Hücre kapakları mevcut ve iyice sıkılmış (bakım gerektirmeyen tipler hariç).
- Hücre kapaklarındaki havalandırma delikleri yabancı maddelerden arındırılmış (bakım gerektirmeyen tipler hariç).

Adım 6: Sinyal Işıklarını Kontrol Edin**İçeri Girin ve Işıkları Kapatın**

Tüm ışıkları kapatın.

Stop lambalarını açın (römork el frenini çekin veya bir yardımcıdan fren pedalına basmasını isteyin).

Sol dönüş sinyali lambalarını yakın.

Dışarı Çıkın ve Işıkları Kontrol Edin

Sol ön dönüş sinyali lambası temiz, çalışır durumda ve doğru renkte (ön tarafa bakan sinyaller amber veya beyaz).

Sol arka dönüş sinyali lambası ve her iki stop lambası temiz, çalışır durumda ve doğru renkte (kırmızı, sarı veya kehribar).

Araca Binin

Emniyet Kemerini Kontrol Edin.

Sürüş sırasında gerekli olmayan ışıkları kapatın.

Gerekli tüm belgeleri, seyahat manifestolarını, izinleri vb. kontrol edin.

Kabin içinde sabit durmayan tüm eşyaları sabitleyin (kontrollerin çalışmasını engelleyebilir veya olası bir kazada size çarpabilirler).

Motoru çalıştırın.

Adım 7: Motoru Çalıştırıp**Fren Sistemini Kontrol Edin**

Hidrolik Kaçakları Test Edin. Araçta hidrolik frenler varsa, fren pedalını üç kez pompalayın. Ardından pedala kuvvetli bir şekilde basın ve beş saniye boyunca tutun. Pedal hareket etmemeli. Aksi halde bir sızıntı veya başka bir sorun olabilir. Aracı sürmeden önce tamir ettirin. Araçta hava frenleri varsa, bu kılavuzda Bölüm 5 ve 6'da açıklanan kontrolleri gerçekleştirin.

El Frenlerini Test Edin

Emniyet kemerini bağlayın.

El frenini çekin (sadece güç ünitesi).

Römorkun el frenini serbest bırakın (geçerliyse).

Aracı düşük vitese alın.

El freninin tuttuğundan emin olmak için yavaşça ileri doğru itin.

Aynı adımları, römorkun el freni çekili ve güç ünitesinin el frenleri serbest haldeyken (uygulanabiliyorsa) römork için tekrarlayın.

Aracı tutmuyorsa arızalıdır, tamir ettirin.

Servis Freni Durdurma İşlemini Test Edin

Saatte yaklaşık beş mil hızla gidin.

Fren pedalına sıkıca basın.

Herhangi bir tarafa doğru "çekme", fren arızasına işaret edebilir.

Fren pedalında alışılmadık bir "his" veya gecikmeli durma durumu, bir soruna işaret edebilir.

Muayene sırasında güvenli olmayan bir durumla karşılaşırsanız tamir ettirin. Federal ve eyalet yasaları, güvenli olmayan bir aracın kullanılmasını yasaklar.

2.1.6 – Seyahat Sırasında Denetim

Aracın Nasıl Çalıştığını Düzenli Olarak Kontrol Edin

Şunları kontrol etmelisiniz:

- Aletler.
- Hava basıncı göstergesi (hava frenleriniz varsa).
- Sıcaklık göstergeleri.
- Basınç göstergeleri.
- Ampermetre/voltmetre.
- Trafik İzleme Cihazları / Aynaları
- Lastikler.
- Yük, Yük örtüleri.
- Işıklar.
- Ve benzeri.

Bir sorun olabileceğini düşündüren herhangi bir şey görür, duyar, koklar veya hissederseniz, hemen kontrol edin.

Güvenlik Denetimi. Kamyon ve çekici sürücüleri, yük taşıırken, yolculuğun ilk 50 milinde ve sonrasında her 150 milde veya her üç saatte bir (hangisi önce gelirse) yükün sabitliğini kontrol etmelidir.

2.1.7 – Seyahat Sonrası Muayene ve Rapor

Kullandığınız aracın/araçların durumu hakkında her gün yazılı bir rapor hazırlamanız gerekebilir. Güvenliği etkileyen veya mekanik arızaya yol açabilecek her durumu bildirin.

Alt bölüm 2.1 Bilginizi Test Edin

Araç muayene raporu, motorlu taşıyıcıya düzeltilmesi gerekebilecek sorunlar hakkında bilgi verir. Raporunuzun bir kopyasını bir gün boyunca araçta bulundurun. Bu şekilde, bir sonraki sürücü bulduğunuz sorunlar hakkında bilgi edinebilir.

1. Araç muayenesi yapmanın en önemli nedeni nedir?
2. Seyahat sırasında neleri kontrol etmelisiniz?
3. Başlıca direksiyon sistemi parçalarından bazılarını sıralayın.
4. Süspansiyon sistemi arızalarından bazılarını sıralayın.
5. Hangi üç türde acil durum ekipmanına sahip olmalısınız?
6. Ön lastiklerin minimum diş derinliği nedir? Peki diğer lastikler için bu değer ne olmalı?
7. Aracınızın etrafında yürüyerek inceleme yaparken ön tarafta kontrol etmeniz gereken parçalardan bazılarını sıralayın.
8. Tekerlek rulmanlarının sızdırmazlık parçaları ne için kontrol edilmelidir?
9. Kaç tane kırmızı yansıtıcı üçgen taşımalsınız?
10. Hidrolik frenlerde sızıntı olup olmadığını nasıl test edersiniz?
11. Muayene sırasında marş anahtarını neden cebinizde taşımalsınız?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini cevaplayamazsanız, 2.1 alt bölümünü tekrar okuyun.

2.2 – ARACINIZIN TEMEL KONTROLÜ

Bir aracı güvenli sürmek için hızını ve yönünü kontrol edebilmelisiniz. Ticari bir aracın güvenli kullanımı, şu konularda beceri gerektirir:

- Hızlanma.
- Direksiyon.
- Durma.
- Güvenli geri gitme.

Sürüş sırasında emniyet kemerinizi takın. Aracınızdan ayrılırken el frenini çekin.

2.2.1 – Hızlanma

Aracı çalıştırdıktan sonra geri gitmeyin. Aracın arkasındaki birine çarpabilirsiniz. Manuel vitesli bir aracınız varsa, sağ ayağınızı frenden çekmeden önce debriyayı kısmen kavrayın. Geri kaymayı önlemek için gerektiğinde el frenini çekin. Yeterli motor gücünü uygulayarak geri kaymayı önledikten sonra el frenini serbest bırakın. Römork fren valfi donanımlı bir çekicide, geri kaymayı önlemek için el freni kullanılabilir.

Aracın sarsılmaması için yavaşça ve kademeli bir şekilde hızlanın. Ani hızlanma mekanik hasara neden olabilir. Bir römorku çekerken, sert bir şekilde hızlanma kapline zarar verebilir.

Çekişin zayıf olduğu durumlarda, örneğin yağmurda veya karda, hızınızı çok yavaş bir şekilde artırın. Çok fazla güç kullanırsanız çekiş tekerlekleri patinaj yapabilir. Kontrolü kaybedebilirsiniz. Çekiş tekerlekleri patinaja başlarsa, ayağınızı gaz pedalından çekin.

2.2.2 – Direksiyon

Direksiyon simidini her iki elinizle sıkıca tutun. Elleriniz direksiyonun her iki tarafında olmalıdır. Kaldırma veya çukura (tümseğe) çarparsanız, direksiyonu sıkı tutmuyorsanız direksiyon ellerinizden kayabilir.

2.2.3 – Durma

Fren pedalına kademeli bir şekilde basın. Aracı durdurmak için gereken fren basıncı, aracın hızına ve ne kadar hızlı durmanız gerektiğine bağlıdır. Baskıyı kontrol ederek aracın yumuşak ve güvenli bir şekilde durmasını sağlayın. Manuel vitesiniz varsa, motor rölantiye yakinken debriyaya basın.

2.2.4 – Güvenli Geri Gitme

Aracınızın arkasını tam olarak göremediğiniz için geri gitmek her zaman tehlike oluşturur. Mümkün olduğunca geri gitmekten kaçının. Park ederken, çıkarken öne doğru hareket edebileceğiniz şekilde park etmeye özen gösterin. Geri dönmeniz gerektiğinde, işte birkaç basit güvenlik kuralı:

- Aracı doğru pozisyonda çalıştırın.
- Yolunuza bakın.
- Her iki tarafta Trafik İzleme Cihazları / Aynaları kullanın.
- Yavaşça geri gidin.
- Mümkünse geri giderken sürücü tarafına dönün.
- Mümkün olduğunca birinden destek alın.
- Bu kurallar aşağıda sırayla verilmiştir.

Aracı Doğru Pozisyonda Çalıştırın. Aracı, güvenli bir şekilde geri manevra yapmanız için en uygun konuma getirin. Bu konum, yapılacak geri manevranın türüne bağlı olacaktır.

Yolunuza Bakın. Aracı kullanmaya başlamadan önce güzergahınıza bakın. Dışarı çıkın ve aracın etrafında yürüyün. Aracınızın gideceği yol üzerindeki, çevresindeki ve yukarıdaki mesafeyi kontrol edin.

Her İki Taraftaki Trafik İzleme Cihazlarını/Aynalarını Kullanın. Her iki taraftaki dış Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını sıklıkla kontrol edin. Emin olmadığınız durumlarda araçtan inin ve yolunuzu kontrol edin.

Yavaşça Geri Gidin. Her zaman mümkün olduğunca yavaş geri gidin. En düşük geri vitesi kullanın. Böylece direksiyon hatalarını daha kolay düzeltebilirsiniz. Gerekirse hızlıca durabilirsiniz.

Geri Gidin ve Sürücü Tarafına Dönün. Daha iyi görebilmek için sürücü tarafına doğru yönelerek geri gidin. Görüş açınız daha kısıtlı olduğu için sağ tarafa doğru geri gitmek oldukça tehlikelidir. Geri giderken sürücünün tarafına doğru dönerseniz, yan pencereden aracınızın arkasını görebilirsiniz. Aracınızı bu pozisyona getirmek için gerekirse bloğu dolaşarak sürücü tarafına doğru geri gitmeyi tercih edin. Sağladığınız ekstra güvenlik buna değer.

Mümkün Olduğunca Destek Alın. Göremediğiniz kör noktalar bulunur. Bu yüzden yardım eden birileri olması önemlidir. Yardımcı kişi, aracınızın arkasında ve aracınızı görebileceğiniz bir konumda durmalıdır. Geri gitmeye başlamadan önce, ikinizin de anladığı bir dizi el işareti belirleyin. "Dur" sinyalini belirleyin.

Römork ile Geri Gitme. Bir arabayı, düz bir kamyonu veya otobüsü geri sürerken, direksiyon simidinin üst kısmını gitmek istediğiniz yöne çevirirsiniz. Bir römorku geri sürerken, direksiyonu ters yöne çevirirsiniz. Römork dönmeye başladığında, römorku takip edebilmek için direksiyonu diğer yöne çevirmeniz gerekir.

Römorkla geri giderken, aracınızı düz bir çizgide ilerleyebilecek şekilde konumlandırmaya özen gösterin. Kavisli bir yolda geri gitmeniz gerekiyorsa, daha iyi görebilmek için sürücü tarafına doğru manevra yapın.

Yavaşça Geri Gidin

Bu, rotadan fazla sapmadan önce gerekli düzeltmeleri yapmanıza olanak tanır.

Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını Kullanın

Trafik İzleme Cihazları / Aynaları, römorkun herhangi bir yana kayıp kaymadığını görmenize yardımcı olur.

Sapmayı Hemen Düzeltin

Römorkun rotasından saptmaya başladığını fark ettiğiniz anda, direksiyonun üst kısmını sapma yönüne çevirerek düzeltme yapın.

Öne Çekin

Bir römorkla geri manevra yaparken, gerektiğinde aracınızı doğru şekilde hizalamak için ileri geri manevralar yapın.

2.3 – VİTES DEĞİŞTİRME

Doğru vites değiştirme önemlidir. Araba kullanırken doğru vitese geçemezseniz, aracın üzerindeki kontrolünüz azalır.

2.3.1 – Manuel Vitesler

Vites Yükseltmenin Temel Yöntemi. Çoğu ağır araç, vites değiştirmek için **senkronize olmayan manuel viteslerle çift debriyaj kullanmayı gerektirir**. Senkronize manuel vitesle donatılmışsa, çift debriyaj kullanımı GEREKMEZ. Bu temel yöntemdir:

- Gaz pedalını serbest bırakın, debriyaja basın ve aynı anda vitesi boşa alın.
- Debriyayı bırakın.
- Motorun ve dişlilerin bir sonraki vites için gereken devir hızına ulaşmasına izin verin (bu, pratik gerektirir).
- Debriyaja basın ve aynı anda daha yüksek vitese geçin.
- Debriyayı bırakın ve aynı anda gaz pedalına basın.

Çift debriyaj kullanarak vites değiştirmek pratik gerektirir. Uzun süre boşa alırsanız, aracı bir sonraki vitese geçirmek zorlaşabilir. Böyle bir durumda zorlamaya çalışmayın. Boşa alın, debriyayı bırakın, motor hızını yol hızına göre artırın ve tekrar deneyin.

Ne Zaman Vites Yükseltileceğini Bilmek. Vites değiştirme zamanını bilmenin iki yolu vardır:

- **Motor devir sayısını (devir/dakika) kullanın.** Aracınızın sürücü el kitabını inceleyin ve çalışma devir aralığını öğrenin. Devir göstergenizi izleyin ve motorunuz aralığın üst sınırına ulaştığında vites yükseltin. (Bazı yeni araçlarda "kademeli" vites değiştirme kullanılır: vites yükseldikçe vites değiştirme devri artar. Kullanacağınız araç için doğru olan yöntemi öğrenin.)
- **Yol Hızını (mil/saat) Kullanın.** Her vitesin hangi hızlar için uygun olduğunu öğrenin. Daha sonra, hız göstergesini kullanarak ne zaman vites yükselteceğinizi bilebilirsiniz.

Her iki yöntemle de, vites değiştirmeniz gerektiğini anlamak için motor seslerini kullanmayı öğrenebilirsiniz.

Vites Düşürme İçin Temel Prosedürler

Gaz pedalını serbest bırakın, debriyaja basın ve aynı anda vitesi boşa alın.

Debriyayı bırakın.

Gaz pedalına basın, motor ve vites hızını daha düşük viteste gereken devir sayısına çıkarın.

Debriyaja basın ve aynı anda daha düşük vitesine geçin.

Debriyayı bırakın ve aynı anda gaz pedalına basın.

Vites düşürme için, vites yükseltme gibi, ne zaman vites değiştireceğini bilmek gerekir. Devir veya hız göstergesini kullanın ve doğru devirde veya yol hızında vites küçültün.

Vitesi düşürmeniz gereken özel durumlar şunlardır:

- **Yokuş Aşağı İnmeye Başlamadan Önce.** Yavaşlayın ve ani fren yapmadan kontrol edebileceğiniz bir hıza inin. Aksi halde, frenler aşırı ısınarak frenleme gücünü kaybedebilir.
Yokuş aşağı inmeden önce vites düşürün. Aynı tepeyi tırmanmak için genellikle gereken vitesten daha düşük bir viteste olduğunuzdan emin olun.
- **Viraja Girmeden Önce.** Yavaşlayarak güvenli bir hıza ulaşın ve viraja girmeden önce doğru vitesine geçin. Bu, dönüş sırasında aracın daha stabil olmasına yardımcı olmak için viraj boyunca biraz güç kullanmanızı sağlar. Ayrıca, virajdan çıkar çıkmaz hızlanmanıza olanak tanır.

2.3.2 – Çok Kademeli Arka Akslar ve Yardımcı Şanzımanlar

Birçok araçta ekstra vites sağlamak için çok kademeli arka akslar ve yardımcı şanzımanlar kullanılır. Bunları, genellikle ana şanzıman kolundaki bir seçici düğme veya anahtarla kontrol edersiniz. Birçok farklı vites değiştirme modeli vardır. Süreceğiniz araçta vitesi nasıl değiştireceğinizi öğrenin.

2.3.3 – Otomatik Şanzımanlar

Bazı araçlar otomatik şanzıman donanımlıdır. Otomatik şanzımanlar bazı kamyonlarda ekstra vites sağlamayabilir. Yokuş aşağı inerken daha güçlü motor freni elde etmek için düşük bir vites aralığı seçebilirsiniz. Alt vites aralıkları, seçilen vitesin ötesine geçerek vites artışını önler (devir sınırlayıcı devri aşılmadığı sürece). Yokuş aşağı inerken bu frenleme etkisini kullanmak çok önemlidir.

Lütfen dikkat: Beceri testine otomatik şanzımanlı bir ticari araçta girer ve testi geçerseniz, ehliyetinize "E" kısıtlaması konulur ve manuel şanzımanlı ticari motorlu araç kullanmanız kısıtlanır.

2.3.4 – Retarderler

Bazı araçlarda "retarder" bulunur. Retarderler, aracın yavaşlamasına yardımcı olarak fren kullanma ihtiyacını azaltır. Bu da fren aşınmasını azaltır ve yavaşlamak için size başka bir yol sunar. Dört temel retarder türü vardır (egzoz, motor, hidrolik ve elektrik). Tüm retarderler sürücü tarafından açılıp kapatılabilir. Bazı araçlarda yavaşlatma gücü ayarlanabilir. Retarderler "açık" konumdayken, gaz pedalını tamamen bıraktığınızda fren güçlerini (sadece çekiş tekerleklerine) uygular.

Bu cihazlar gürültülü olabileceğinden, nerede kullanılmalarına izin verildiğini bildiğinizden emin olun.

Dikkat edin. Çekiş tekerleklerinin yol tutuşu zayıf olduğunda, retarder, tekerleklerin kaymasına neden olabilir. Bu nedenle, yol ıslak, buzlu veya karla kaplı olduğunda retarderi kapatmalısınız.

Alt Bölümler 2.2 ve 2.3 Bilginizi Test Edin

1. Geri giderken neden sürücü tarafına yönelmelisiniz?
2. Bir yokuşta durduğunuzda, geriye kaymadan nasıl hareket edebilirsiniz?
3. Geri giderken yardım almak neden önemlidir?
4. Siz ve yardımcı kişinin üzerinde anlaşması gereken en önemli el işareti nedir?
5. Hangi iki özel durumda vites düşürmeniz gerekir?
6. Otomatik şanzımanlarda ne zaman vites düşürmelisiniz?
7. Retarderler, yol kaygan olduğunda kaymanızı önler. Doğru mu Yanlış mı?
8. Vites değiştirme zamanının geldiğini anlamanın iki yolu nedir?

Bu sorular testte sorulabilir. Hepsine cevap veremiyorsanız, 2.2 ve 2.3 alt bölümlerini tekrar okuyun.

2.4 – GÖRME

Güvenliğe dikkat eden bir sürücü olmak için aracınızın etrafında neler olup bittiğini bilmeniz gerekir. Etrafınıza dikkatli bakmamanız, kazaların başlıca nedenlerinden biridir.

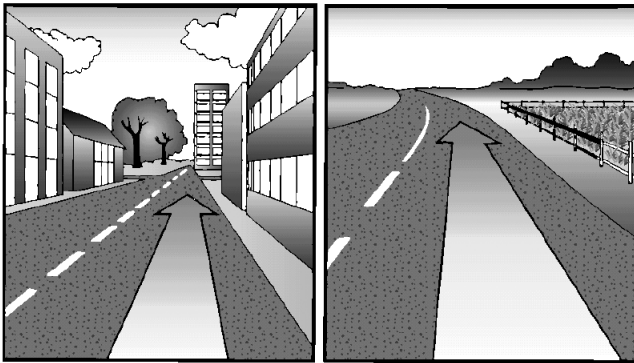
2.4.1 – İleriye Görme

Tüm sürücüler ileriye bakar; ancak çoğu sürücü yeterince ileriye göremez.

Yeterince Uzağa Bakmanın Önemi. Durmak veya şerit değiştirmek çok fazla mesafe gerektirebileceği için, çevredeki araçların nasıl ilerlediğini bilmek çok önemlidir. Tüm gerekli hamleleri güvenli bir şekilde yapabilmek için ileriye iyi görmeniz gerekir.

Ne Kadar İleri Bakmalı. Pek çok iyi sürücü en az 12 ila 15 saniye ileriye bakar. Bu, 12 ila 15 saniyede kat edeceğiniz mesafeye bakmak anlamına gelir. Daha düşük hızlarda, bu yaklaşık bir bloktur. Otoyol hızlarında yaklaşık dörtte bir mil. Bu kadar ileriye bakmıyorsanız, çok hızlı durmak veya ani şerit değiştirmek zorunda kalabilirsiniz. 12 ila 15 saniye ileriye bakmak, daha yakındaki şeylere dikkat etmemeniz anlamına gelmez. İyi sürücüler dikkatlerini yakına, uzağa, ileri ve geri sürekli olarak kaydırırlar. Şekil 2.6'de ne kadar ileriye bakmanı gerektiği gösterilmiştir.

Şekil 2.6



ŞEHİR İÇİ SÜRÜŞ

AÇIK OTOYOL

12-15 Saniye Yaklaşık Bir Bloktur

12-15 Saniye Yaklaşık Bir Çeyrek Mil

Trafığe Dikkat Edin. Otoyola çıkan, şeridinize giren veya dönüş yapan araçlara dikkat edin. Yavaşlayan araçların fren lambalarına dikkat edin. Bu tür olayları yeterince önceden gördüğünüzde, hızınızı değiştirebilir veya gerekirse bir sorundan kaçınmak için şerit değiştirebilirsiniz. Bir trafik ışığı uzun süredir yeşil yanıyorsa, siz oraya varmadan önce değişme ihtimali yüksektir. Yavaşlamaya başlayın ve durmaya hazır olun.

Yol Koşullarına Dikkat Edin. Sizi bekleyen bir yokuş veya viraj olup olmadığına bakın – yavaşlamanızı veya şerit değiştirmenizi gerektiren her şey. Trafik sinyallerine ve işaretlerine dikkat edin. Bir ışık uzun süredir yeşil yanıyorsa, siz oraya varmadan önce değişme ihtimali yüksektir. Yavaşlamaya başlayın ve durmaya hazır olun. Trafik işaretleri, hızınızı değiştirmeniz gerekebilecek yol koşulları konusunda sizi uyarabilir.

2.4.2 – Yanları ve Arkayı Görme

Arkanızda ve çevrenizde neler olduğunu bilmeniz önemlidir. Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı düzenli olarak kontrol edin. Özel durumlarda daha sık kontrol edin.

Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını Ayarlama. Trafik İzleme Cihazları / Aynalarının ayarı, herhangi bir yolculuğa başlamadan önce kontrol edilmelidir ve yalnızca römork(lar) düz konumdayken doğru bir şekilde yapılabilir. Her Trafik İzleme Cihazını / Aynasını kontrol etmeli ve aracın bir kısmını gösterecek şekilde ayarlamalısınız. Bu, diğer görüntülerin konumunu değerlendirmek için size bir referans noktası verecektir.

Düzenli Kontroller. Trafiği takip edebilmeniz ve aracınızı denetleyebilmeniz için Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı düzenli olarak kontrol etmelisiniz.

Trafik. Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı, her iki yanınızda ve arkanızda araç olup olmadığını görmek için kontrol edin. Acil bir durumda, hızlıca şerit değiştirip değiştiremeyeceğinizi bilmeniz gerekebilir. Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı aracınızı sollayanları görmek için kullanın. Trafik İzleme Cihazlarınızın / Aynalarınızın gösteremediği "kör noktalar" vardır. Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı düzenli olarak kontrol edin, böylece etrafınızdaki diğer araçların nerede olduğunu ve kör noktalarınıza girip girmediklerini görebilirsiniz.

Aracınızı Kontrol Edin. Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını kullanarak lastiklerinizi gözlemleyin. Lastik yangınına tespit etmenin bir yolu vardır. Açık yük taşıyorsanız, yükünüzü kontrol etmek için Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını kullanabilirsiniz. Kayışların, iplerin veya zincirlerin gevşek olup olmadığını kontrol edin. Brandanın çırpınmasına veya balon gibi şişmesine dikkat edin.

Özel Durumlar. Özel durumlar, normal Trafik İzleme Cihazları / Aynalarının kontrollerinden daha fazlasını gerektirir. Bunlar şerit değişiklikleri, dönüşler, birleşmeler ve sıkı manevralardır.

Şerit Değişiklikleri. Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı, yan tarafınızda kimse olmadığından veya sizi geçmek üzere olmadığından emin olmak için kontrol etmeniz gerekir.

Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı Kontrol Edin:

- Şerit değiştirmeden önce yeterli alan olduğundan emin olun.
- Sinyal verdikten sonra, kör noktanızda kimse olmadığını teyit edin.
- Şerit değiştirmeye başladıktan hemen sonra, yolunuzun açık olduğundan emin olmak için tekrar kontrol edin.
- Şerit değişikliğini tamamladıktan sonra.

Dönüşler. Dönüşlerde, aracınızın arka kısmının bir şeye çarpmayacağından emin olmak için Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı kontrol edin.

Yeni Şeride Girme. Yeni şeride girerken, trafiğe girebilmek için boşluğun yeterince büyük olduğundan emin olmak amacıyla Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı kullanın.

Dar Alanda Manevralar. Yakın mesafelerde araç kullanırken, Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı sıklıkla kontrol edin. Yeterli boşluğunuz olduğundan emin olun.

Trafik İzleme Cihazları / Aynaları Nasıl Kullanılır. Trafik İzleme Cihazlarını / Aynalarını doğru şekilde kullanın, hızlıca kontrol edin ve gördüklerinizi anlayın.

Trafik İzleme Cihazlarınızı / Aynalarınızı yolda araç sürerken kullandığınızda, hızlıca kontrol edin. Trafik İzleme Cihazları / Aynaları ile önünüzdeki yol arasında gidip gelerek bakın. Trafik İzleme Cihazları / Aynalarına çok uzun süre odaklanmayın. Aksi halde, ileride ne olduğunu bilmeden oldukça uzun bir mesafe kat edersiniz. Birçok büyük araçta, kavisli (dışbükey, "balık gözü", "spot", "böcek gözü") aynalar kullanır; Trafik İzleme Cihazları / Aynalar kullanışlıdır. Ancak, Trafik İzleme Cihazları / Aynalarındaki dışbükey görüntülerde her şey doğrudan baktığınızdan daha küçük görünür.

Nesneler ve insanlar, gerçekte olduklarından daha uzakta görünür. Bunu fark etmeniz ve buna izin vermeniz önemlidir. Şekil 2.7'de, dışbükey Trafik İzleme Cihazları / Aynaları kullanılırken geçerli olan görüş alanı gösterilmektedir.



2.5 – İLETİŞİM KURMA

2.5.1 – Hedefinizi Sinyalle Belirtin

Diğer sürücüler, siz onlara sinyalle belirtinceye kadar ne yapacağınızı bilemezler.

Ne yapmayı planladığınızı belirtmek güvenlik açısından önemlidir. Sinyal vermeye ilişkin bazı genel kurallar şunlardır.

Dönüşler. Dönüş sinyallerini kullanmaya ilişkin üç iyi kural vardır:

- Erkenden sinyal verin. Dönmeden önce sinyal verin. Başkalarının sizi geçmeye çalışmasını engellemenin en iyi yolu budur.
- Sürekli sinyal verin. Güvenli bir şekilde dönüş yapmak için direksiyonu iki elinizle tutmalısınız. Dönüşü tamamlamadan sinyal vermeyi bırakmayın.
- Sinyal vermeyi bırakın. Dönüş yaptıktan sonra sinyalinizi kapatmayı unutmayın (sinyalleriniz otomatik kapanmıyorsa).

Şerit Değişiklikleri. Şerit değiştirmeden önce sinyalinizi açın. Şerit değiştirirken yavaş ve düzgün bir şekilde ilerleyin. Böylece, görmediğiniz bir sürücünün, korna çalma veya aracınızdan kaçınma şansı olabilir.

Yavaşlarken. Yavaşlamanız gerektiğini fark ettiğinizde, arkanızdaki sürücüler uyarın. Fren pedalına birkaç hafif dokunuşla, fren lambalarını yakabilir ve arkadaki sürücüler uyarabilirsiniz. Çok yavaş sürerken veya durduğunuzda, dörtlü acil uyarı flaşörlerini kullanın. Aşağıdaki durumlardan herhangi birinde diğer sürücüler uyarın:

- Önünüzdeki Yolda Bir Sorun Olduğunda. Aracınızın boyutu, arkanızdaki sürücülerin önünüzdeki tehlikeleri görmesini zorlaştırabilir. Önünüzde yavaşlamayı gerektirecek bir tehlike görürseniz, arkanızdaki sürücüler fren lambalarını yakıp söndürerek uyarın.
- Keskin Dönüşler. Çoğu otomobil sürücüsü, büyük bir araçla keskin bir dönüş yapmak için ne kadar yavaş ilerlemesi gerektiğini bilmez. Arkadaki sürücülere, erken fren yaparak ve yavaşça hız azaltarak uyarı verin.
- Yolda Durma. Kamyon ve otobüs şoförleri bazen yük veya yolcu indirmek ya da demiryolu geçidinde durmak için yolda dururlar. Fren lambalarınızı yakıp söndürerek arkadaki sürücüler uyarın. Aniden durmayın.
- Yavaş Sürme. Sürücüler genellikle yavaş bir araca ne kadar hızlı yaklaştıklarını, çok fazla yaklaşıma kadar fark etmezler.

Aracınızı yavaş sürmeniz gerekiyorsa ve yasal ise, arkanızdaki sürücüler dörtlü flaşörlerinizi açarak uyarın. Flaşörlerin kullanımıyla ilgili yasalar eyaletten eyalete farklılık gösterir. Aracınızı kullanacağınız eyaletlerin yasalarını kontrol edin.)

Trafiği Yönlendirmeyin. Bazı sürücüler, geçmenin güvenli olduğunu işaret ederek diğer sürücülere yardımcı olmaya çalışır. Bunu yapmamalısınız. Herhangi bir kazaya sebep olabilirsiniz. Suçlanabilirsiniz ve bu da yüksek bir para cezası almanıza sebep olabilir.

2.5.2 – Varlığınızı Bildirme

Diğer sürücüler, aracınızı açıkça görülebilir durumda olsa bile fark etmeyebilir. Kazaları önlemeye yardımcı olmak için yolda olduğunuzu onlara bildirin.

Geçiş Yaparken. Bir aracı, yayayı veya bisikletliyi geçmek üzereyken, onların sizi görmediğini varsayın. Aniden önünüze geçebilirler. Yasal olduğu durumlarda, kornaya hafifçe basarak veya geceye farlarınızı alçaktan yükseğe, sonra tekrar alçağa yakarak diğer sürücülere sinyal verebilirsiniz. Ayrıca, sizi görmeseler veya duymasalar bile herhangi bir kazayı önleyecek kadar dikkatli sürün.

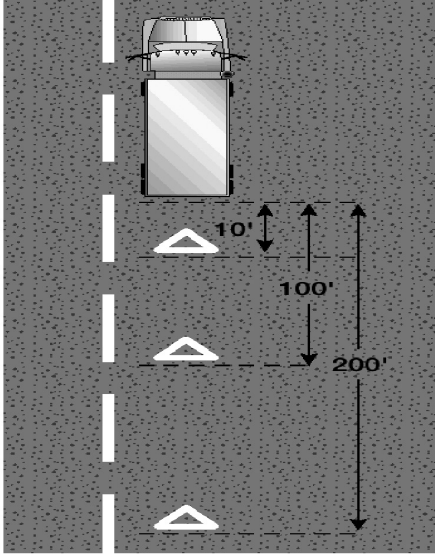
Görmenin Zor Olduğu Durumlarda. Şafakta, alacakaranlıkta, yağmurda veya karda daha görünür olmalısınız. Diğer araçları görmekte zorlanıyorsanız, diğer sürücüler de sizi görmekte zorlanacaktır. Işıklarınızı açın. Sadece tanıtım veya genişlik lambalarını değil, farları da kullanın. Kısa farları kullanın; uzun farlar gündüz olduğu gibi gece de insanları rahatsız edebilir. Sileceklerinizi kullanmanız gerekiyorsa farlarınızı da yakmalısınız.

Yol Kenarına Park Ettiğinizde. Yoldan çekilip durduğunuzda, dörtlü acil durum flaşörlerini açtığınızdan emin olun. Gece sürüşlerinde bunu yapmanız önemlidir. Uyarı için yalnızca arka lambalara güvenmeyin. Sürücüler, aracın normal şekilde hareket ettiğini düşündüklerinden park halindeki bir araca çarptılar.

Herhangi bir yolda veya yolun kenarında durmak zorunda kalırsanız, on dakika içinde acil durum uyarı cihazlarınızı açmanız gerekir. Uyarı cihazlarınızı aşağıdaki konumlara yerleştirin:

Şekil 2.8

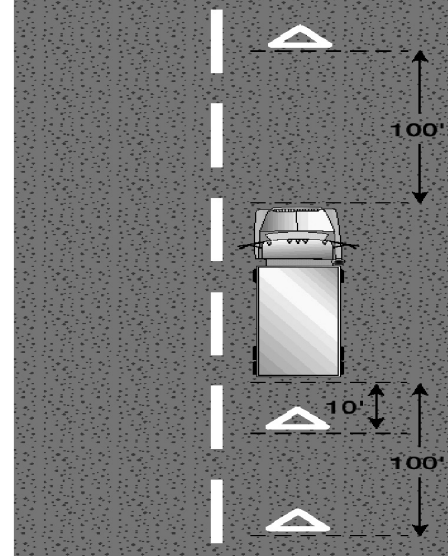
Tek Yönlü Bölünmüş Karayolu



- Tek yönlü veya bölünmüş bir karayolu üzerinde veya kenarında durmanız gerekiyorsa, yaklaşan trafiğe doğru 10 fit, 100 fit ve 200 fit mesafelere uyarı cihazları yerleştirin. Bkz. Şekil 2.8.

Şekil 2.9

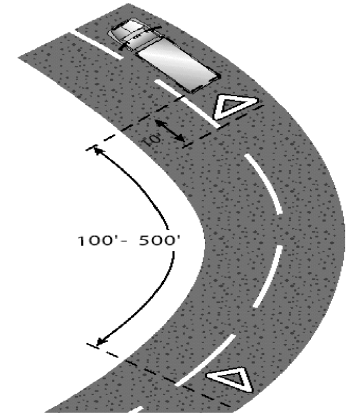
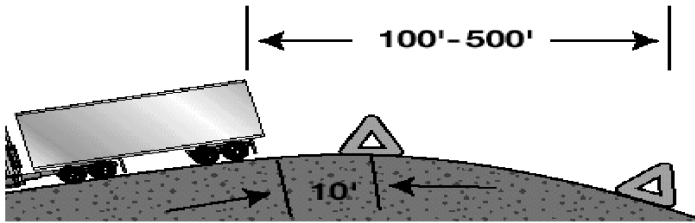
Çift Yönlü veya Bölünmemiş Karayolu



- Her iki yönde de trafik olan iki şeritli bir yolda veya bölünmemiş bir karayolunda durduğunuzda, aracın yerini işaretlemek için ön veya arka köşelerinin 10 fit yakınlıklarına ve aracın 100 fit arkasına ve önüne, bankete veya durduğunuz şeride uyarı cihazları yerleştirin. Bkz. Şekil 2.9.

Şekil 2.10

KISITLI GÖRÜŞ ALANI



- Diğer sürücülerin aracınızı 500 fit içinde görmesini engelleyen herhangi bir tepe, viraj veya benzeri engelin ötesinde. Eğer görüş hattı, tepe veya viraj gibi engeller nedeniyle kapanmışsa, en arkadaki üçgen levhayı yolun gerisindeki bir noktaya taşıyarak uyarı verin. Bkz. Şekil 2.10.

Üçgen levhaları yerleştirirken, kendi güvenliğiniz için onları kendinizle gelen trafik arasında tutun.

(Diğer sürücülerin sizi görebilmesi için.)

Gerektiğinde Korna Çalın. Kornanız, varlığınızı diğer sürücülere bildirebilir. Herhangi bir kazayı önlemeye yardımcı olabilir.

Gerektiğinde kornanızı kullanın. Bununla birlikte, gereksiz yere kullanıldığında başkalarını şaşırtabilir ve tehlikeli olabilir.

2.6 – HIZ KONTROLÜ

Aşırı hız, ölümcül kazaların en yaygın nedenlerinden biridir. Hızınızı sürüş koşullarına göre ayarlamalısınız. Bu koşullar arasında çekiş, virajlar, görüş, trafik ve yokuşlar bulunur.

2.6.1 – Durma Mesafesi

Algılama Mesafesi + Tepki Mesafesi + Fren Mesafesi = Toplam Durma Mesafesi

Algılama Mesafesi. Bu, gözlerinizin tehlikeyi gördüğü andan beyninizin bunu algıladığı ana kadar aracınızın kat ettiği mesafedir. Dikkatli bir sürücünün algılama süresi yaklaşık 3/4 saniyedir. 55 mil hızla giderken, 3/4 saniyede 60 fit veya saniyede yaklaşık 81 fit yol alırsınız.

Tepki Mesafesi. Beyninizin ayağınıza gaz pedalından çekilmesini söylemesinden, fren pedalına basmaya kadar geçen mesafe. Ortalama bir sürücünün tepki süresi 3/4 saniyedir. Bu, saatte 55 mil hızla yaklaşık ek 60 fit yol kat etmeye denk gelir.

Fren Mesafesi. Frenler devreye girdiğinde durmak için gereken mesafe. 55 mil hızla, kuru bir zeminde ve iyi frenlerle, ağır bir aracın durması yaklaşık 390 fit sürebilir. Bu da yaklaşık 4,5 saniye sürer. Saatte 45 mil hızla giderken, aracınızı durdurmak için bir futbol sahası uzunluğunda, yani 310 fit mesafe gerekir.

Toplam Durma Mesafesi. 55 mil hızla giderken durmanız yaklaşık altı saniye sürer ve aracınız yaklaşık 450 fit yol alır.

Hızın Durma Mesafesi Üzerindeki Etkisi. Hızınızı iki katına çıkardığınızda, durmak için yaklaşık dört kat daha fazla mesafe gerekir ve aracınız çarpışırda dört kat daha fazla yıkıcı güce sahip olur. Yüksek hızlar durma mesafelerini büyük ölçüde artırır. Hızınızı biraz düşürerek, fren mesafesini önemli ölçüde kısaltabilirsiniz. Bkz. Şekil 2.11

Şekil 2.11

Durma Mesafesi Tablosu				
Saat Başına Mil	Yük Aracı Bir Saniyede Ne Kadar Yol Alır	Sürücünün Tepki Mesafesi	Aracın Fren Mesafesi	Toplam Durma Mesafesi
15 mil/saat	22 ft.	17 ft.	29 ft.	46 ft.
30 mil/saat	44 ft.	33 ft.	115 ft.	148 ft.
45 mil/saat	66 ft.	50 ft.	260 ft.	310 ft.
50 mil/saat	73 ft.	55 ft.	320 ft.	375 ft.
55 mil/saat	81 ft.	61 ft.	390 ft.	451 ft.

Araç Ağırlığının Durma Mesafesi Üzerindeki Etkisi. Araç ne kadar ağırsa, frenlerin onu durdurabilmek için o kadar fazla çalışması ve daha fazla ısıyı emmesi gerekir. Ancak ağır araçlardaki frenler, lastikler, yaylar ve amortisörler, araç tam yüklü olduğunda en verimli şekilde çalışacak şekilde tasarlanmıştır. Boş kamyonlar, boş bir aracın daha az çekiş gücüne sahip olması nedeniyle daha uzun durma mesafesi gerektirir. Araç zıplayabilir ve tekerlekleri kilitlenebilir, bu da çok daha kötü bir frenleme performansı sağlar. (Bu genellikle otobüslerde böyle değildir.)

2.6.2 – Hızı Yol Yüzeyine Göre Ayarlama

Çekiş gücünüz olmadan bir aracı yönlendiremez veya fren yapamazsınız. Çekiş, lastikler ile yol arasındaki sürtünmedir. Bazı yol koşulları çekişi azaltır ve daha düşük hızlar gerektirir.

Kaygan Yüzeyler. Yol kaygansa, durmak daha uzun sürer ve kaymadan dönüş yapmak daha zordur. Islak yollar durma mesafesini iki katına çıkarabilir. Kuru bir yolda durmak için gereken mesafeyle aynı mesafede durabilmek için daha yavaş sürmelisiniz. Islak bir yolda hızı yaklaşık üçte bir oranında azaltın (örneğin, 55'ten yaklaşık 35 mil/saat'e yavaşlayın). Karla kaplı yolda, hızınızı yarıya indirin veya daha fazla azaltın. Yüzey buzluysa, hızınızı düşürün ve güvenli bir şekilde mümkün olduğunda sürüşü sonlandırın.

Kaygan Yüzeyleri Belirleme. Bazen yolun kaygan olup olmadığını bilmek zordur. İşte yolun kaygan olduğuna işaret eden bazı göstergeler:

- **Gölgeli Alanlar.** Yolun gölgeli kısımları, açık alanlar eridikten sonra bile buzlu ve kaygan kalabilir.
- **Köprüler.** Sıcaklık düştüğünde, köprüler yoldan önce donar. Sıcaklık 32 Fahrenheit dereceye yakın olduğunda özellikle dikkat edin.
- **Buzun Erimesi.** Biraz eriyen buz ıslanır. Islak buz, ıslak olmayan buza göre çok daha kaygandır.
- **Siyah Buz.** Siyah buz, altındaki yolu görebileceğiniz kadar ince ve şeffaf bir tabakadır. Yolun ıslak görünmesine neden olur. Sıcaklık donma noktasının altındaysa ve yol ıslak görünüyorsa, siyah buza dikkat edin.
- **Aracın Buzlanması.** Buz olup olmadığını kontrol etmenin kolay bir yolu, pencereyi açıp aynanın, ayna desteğinin veya antenin ön kısmına dokunmaktır. Desteğin ve antenin üzerinde buz varsa, yol yüzeyi muhtemelen buzlanmaya başlamıştır.
- **Yağmur Başladıktan Hemen Sonra.** Yağmur yağmaya başladıktan hemen sonra, yağmur suyu yoldaki araçların bıraktığı yağla karışır. Bu da yolu çok kaygan hale getirir. Yağmur yağmaya devam ederse, yağ yıkayıp götürür.
- **Su Üzerinde Kayma.** Bazı hava koşullarında yolda su veya sulu kar birikebilir. Bu durumda, aracınız su üzerinde kayabilir. Su kayağı yapmaya benzer. Lastikler yolla temasını kaybeder ve çekiş gücü çok azdır veya hiç yoktur. Direksiyon hakimiyetini kaybedebilir veya fren yapamayabilirsiniz. Kontrolü yeniden kazanmak için gaz pedalını bırakıp debriyaja basabilirsiniz. Bu, aracınızı yavaşlatacak ve tekerleklerin serbestçe dönmesini sağlayacaktır. Araç su üzerinde kayıyorsa, yavaşlamak için frenleri kullanmayın. Çekiş tekerlekleri kaymaya başlarsa, serbestçe dönmelerine izin vermek için debriyaja basın.

Su üzerinde kaymak için çok fazla su gerekmez. Çok fazla su varsa, suda kayma durumu 30 mil hızla bile gerçekleşebilir. Lastik basıncı düşüğe veya dış derinliği aşınmışsa su üzerinde kayma olasılığı daha yüksektir. (Lastiklerdeki oluklar suyu uzaklaştırır ve oluklar derin değilse iyi çalışmaz.)

Su biriken yol yüzeyleri, bir aracın su üzerinde kaymasına neden olabilecek tehlikeli koşullar oluşturabilir. Yolda net yansımalar, lastik sıçramaları ve yağmur damlaları olup olmadığına dikkat edin. Bunlar durgun su belirtileridir. Su birikintilerinden geçerken özellikle dikkatli olun. Su, genellikle su üzerinde kayma etkisi yaratacak kadar derindir.

2.6.3 – Hız ve Virajlar

Sürücüler, hızlarını yol üzerindeki virajlara göre ayarlamalıdır. Bir virajı çok hızlı aldığınızda iki şey meydana gelebilir. Lastikler çekişlerini kaybederek düz devam edebilir, bu yüzden yolun dışına kayarsınız. Ya da lastikler tutuşunu koruyabilir ve araç devrilebilir. Yapılan testler, yüksek ağırlık merkezine sahip kamyonların, virajdaki hız sınırını aşmaları durumunda devrilebileceğini göstermektedir.

Herhangi bir viraja girmeden önce yavaşlayarak güvenli bir hıza düşün. Tekerlekleri kilitlemek ve kaymaya neden olmak daha kolay olduğu için virajda fren yapmak tehlikelidir. Gerekli kadar yavaşlayın. Viraj için belirtilen hız sınırını asla aşmayın. Virajda hafifçe hızlanmanıza olanak tanıyacak bir vitesle olun. Bu, kontrolü elinizde tutmanıza yardımcı olur.

2.6.4 – İlerideki Hız ve Mesafe

Her zaman önünüzde görebildiğiniz mesafe içinde durabilecek hızda olmalısınız. Sis, yağmur veya diğer koşullar, görebildiğiniz mesafede durabilmek için yavaşlamanızı gerektirebilir. Gece araç sürerken, kısa farlarla uzun farlar kadar uzağı göremezsiniz. Kısa farları kullanmanız gerektiğinde yavaşlayın.

2.6.5 – Hız ve Trafik Akışı

Yoğun trafikte araç kullanırken en güvenli hız, diğer araçların hızıdır. Aynı yönde aynı hızda giden araçların birbirine çarpma olasılığı düşüktür. Birçok eyalette, kamyonlar ve otobüsler için hız sınırları arabalara göre daha düşüktür. Hız sınırları, 15 mil/saat kadar farklılık gösterebilir. Bu yollarda şerit değiştirirken veya sollama yaparken daha fazla dikkat edin. Güvenli olmayan veya yasa dışı bir hızda olmamak koşuluyla, trafikteki araçların hızında sürün. Güvenli bir takip mesafesi bırakın.

Sürücülerin hız sınırını aşmasının temel nedeni zaman kazanmaktır. Ancak, trafikten daha hızlı gitmeye çalışan hiç kimse fazla zaman kazanamaz. İçerdiği riskler buna değmez. Diğer araçlardan daha hızlı giderseniz, onları sürekli geçmek zorunda kalırsınız. Bu da, kaza olasılığını artırır ve daha yorucudur. Yorgunluk kaza yapma olasılığını artırır. Trafiğin akışına uymak daha güvenli ve daha kolaydır.

2.6.6 – Yokuş Aşağı Hız

Aracınızın hızı, yerçekimi nedeniyle yokuş aşağı inerken artar. En önemli hedefiniz, şunun için çok hızlı olmayan bir hız seçmek ve bu hızı korumaktır:

- Araç ve yükün toplam ağırlığı.
- Yokuşun uzunluğu.
- Yokuşun dikliği.
- Yol koşulları.
- Hava durumu.

Bir hız sınırı belirtilmişse veya "Maksimum Güvenli Hız" işareti varsa, asla belirtilen hızı aşmayın. Ayrıca, yokuşun uzunluğunu ve dikliğini gösteren uyarı işaretlerine dikkate edin ve onlara uyun. Yokuş aşağı inerken hızınızı kontrol etmenin en etkili yolu, motor freni kullanmaktır. Motorun frenleme etkisi, motor devri belirli devirlere yakın olduğunda ve şanzıman düşük viteslerdeyken en yüksek seviyeye çıkar. Frenlerinizi koruyun, böylece yol ve trafik koşullarına göre gerektiğinde yavaşlayabilir veya durabilirsiniz. Yokuş aşağı inmeye başlamadan önce vitesinizi düşürün ve uygun fren tekniklerini kullanın. Lütfen "Dağ Sürüşü" bölümündeki uzun, dik yokuşlardan güvenli bir şekilde inme kısmını dikkatlice okuyun.

2.6.7 – Yol Çalışması Alanları

Yol çalışması alanlarında yaralanma ve ölümlerin bir numaralı nedeni hız yapan araçlardır. Bir çalışma alanına yaklaşırken ve içinden geçerken her zaman belirtilen hız sınırlarına uyun. Hız göstergenize dikkat edin ve uzun yol yapım bölümlerinden geçerken hızınızı artırmayın. Kötü hava veya yol koşullarında hızınızı azaltın. Yola yakın çalışan bir işçi gördüğünüzde hızınızı daha da azaltın.

Alt Bölümler 2.4, 2.5 ve 2.6 Bilginizi Test Edin

1. Kılavuz, ne kadar ileriye bakmanız gerektiğini söylüyor?
2. Yolun ilerisinde nelere dikkat etmeliyiz?
3. Aracınızın çevresini ve arkasını görmenin en önemli yolu nedir?
4. Güvenli sürüşte "iletişim kurmak" ne anlama gelir?
5. Bölünmüş bir karayolunda durduğunuzda reflektörlerinizi nereye yerleştirmelisiniz?
6. Toplam durma mesafesini oluşturan üç bileşen nedir?
7. İki kat daha hızlı giderseniz, durma mesafeniz iki kat mı yoksa dört kat mı artar?
8. En iyi frenlemeyi boş kamyonlar yapar. Doğru mu Yanlış mı?
9. Su üzerinde kayma nedir?
10. "Siyah buz" nedir?

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm sorulara cevap veremiyorsanız, 2.4, 2.5 ve 2.6 alt bölümlerini tekrar okuyun.

2.7 – ALAN YÖNETİMİ

Güvenli bir sürücü olmak için aracınızın etrafında bir alan olmalıdır. İşler yolunda gitmediğinde, bu alan size düşünmek ve harekete geçmek için zaman tanır.

Bir şeyler ters gittiğinde kullanılabilir alanınızın olması için alanı yönetmeniz gerekir. Bu tüm sürücüler için geçerli olsa da, büyük araçlar için çok önemlidir. Büyük araçlar daha fazla yer kaplar ve durmak ve dönmek için daha fazla alana ihtiyaç duyarlar.

2.7.1 – Aracın Önündeki Alan

Aracınızın etrafındaki tüm alanlar arasında, en önemli olan alan aracınızın önündeki alan, yani içine girmek üzere olduğunuz alandır.

Aracın Önünde Alan İhtiyacı. Ani bir şekilde durmanız gerekirse önünüzde boşluk olması gerekir. Kaza raporlarına göre, kamyonlar ve otobüslerin en sık çarptığı araç, önlerindeki araçtır. Bunun en sık görülen nedeni, öndeki aracı çok yakından takip etmektir. Önünüzdeki araç sizinkinden küçükse, daha hızlı durabileceğini unutmayın. Önünüzdeki aracı çok yakından takip ediyorsanız kaza yapabilirsiniz.

Ne Kadar Alan Bırakmalısınız? Önünüzde ne kadar alan bırakmalısınız? İyi bir kural, 40 mil/saat hızın altında her 10 fit araç uzunluğu için en az bir saniyeye ihtiyacınız olduğunu söyler. Daha yüksek hızlarda, güvenlik için 1 saniye eklemelisiniz. Örneğin, 40 fut uzunluğunda bir araç kullanıyorsanız, önünüzdeki araçla aranızda 4 saniyelik alan bırakmalısınız. 60 fut uzunluğunda bir yük aracında 6 saniyeye ihtiyacınız olacaktır. 40 mil/saat hızın üzerinde, 40 futluk bir araç için 5 saniye ve 60 futluk bir araç için 7 saniyeye ihtiyacınız vardır. Bkz. Şekil 2.12.

Önünüzdeki araç, yoldaki bir gölgeyi, kaldırım işaretini veya başka bir belirgin işareti geçene kadar, ne kadar boşluğunuz olduğunu anlamak için bekleyin. Sonra saniyeleri şu şekilde sayın: "bin bir, bin iki" ve aynı noktaya ulaşana kadar bu şekilde devam edin. Sayınızı, her on fit uzunluk için bir saniye kuralıyla karşılaştırın.

40 futluk bir kamyon sürüyorsanız ve sadece 2 saniyeye kadar saydıysanız, çok yakınsınız. Biraz geri çekilin ve takip mesafeniz 4 saniye (veya 40 mil/saat hızın üzerindeyseniz 5 saniye) olana kadar tekrar sayın. Biraz pratik yaptıktan sonra ne kadar geride olmanız gerektiğini öğrenirsiniz. 40 mil/saat hızın üzerindeki hızlar için 1 saniye eklemeyi unutmayın. Bununla birlikte, yol kaygansa durmak için çok daha fazla alana ihtiyacınız olduğunu unutmayın.

2.7.2 – Arkadaki Alan

Başkalarının sizi çok yakından takip etmesini engelleyemezsiniz. Ancak daha fazla güvenlik sağlamak için atabileceğiniz adımlar var.

Sağda Kalın. Ağır araçlar, trafiğin hızına yetişemediklerinde sıklıkla arkalarından takip edilir. Bu genellikle yokuş yukarı çıkarken olur. Ağır bir yük sizi yavaşlatıyorsa, yapabiliyorsanız sağ şeritte kalın. Yokuş yukarı çıkarken, hızlı ve güvenli bir şekilde geçemediğiniz sürece, başka bir yavaş aracı geçmemelisiniz.

Yakından Takip Eden Araçlarla Başa Çıkma. Büyük bir araçta, arkanızdaki aracın yakında olup olmadığını görmek genellikle zordur. Arkanızdaki araç çok yakınında olabilir:

- **Aracınızı yavaş sürerken.** Yavaş araçların arkasında sıkışan sürücüler genellikle yakından takip eder.
- **Kötü hava koşullarında.** Pek çok otomobil sürücüsü, özellikle yolun ilerisini görmek zor olduğunda, kötü hava koşullarında büyük araçları yakından takip eder.

Bir aracın sizi yakından takip ettiğini fark ederseniz, çarpışma olasılığını azaltmak için alabileceğiniz bazı önlemler şunlardır:

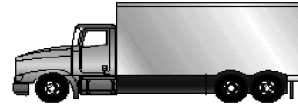
- **Hızlı değişikliklerden kaçının.** Yavaşlamanız veya dönüş yapmanız gerekiyorsa, erken sinyal verin ve hızı çok yavaş bir şekilde azaltın.
- **Takip mesafenizi artırın.** Önünüzde alan açmak, ani hız veya yön değişiklikleri yapmaktan kaçınmanıza yardımcı olur. Ayrıca, arkadaki sürücünün sizi geçmesini de kolaylaştırır.
- **Hızınızı artırmayın.** Düşük hızda takip edilmek, yüksek hızda takip edilmekten daha güvenlidir.
- **Hile yapmaktan kaçının.** Arka ışıklarınızı açmayın veya fren lambalarınızı yakıp söndürmeyin. Yukarıdaki önerileri takip edin.

Şekil 2.12

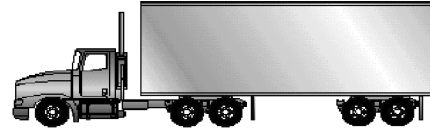
AĞIR ARAÇ FORMÜLÜ

Zamanlanmış aralık takip mesafesi için

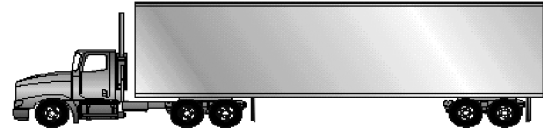
- 40 MPH hızın altında, aracın her 10 fit uzunluğu için 1 saniye gereklidir
- 40 MPH üzerinde aynı formülü kullanın, ardından ek hız için 1 saniye ekleyin



40 fut kamyon (40 MPH altında) = 4 saniye



50 fut kamyon (40 MPH üzerinde) = 6 saniye



60 fut kamyon (40 MPH altında) = 6 saniye

2.7.3 – Yanlardaki Alan

Ticari araçlar genellikle geniştir ve bir şeridin büyük bir kısmını kaplar. Güvenli sürücüler, sahip oldukları alan az olsa da onu yönetebilirler. Bunu, aracınızı şeridinizin ortasında tutarak ve başkalarıyla yan yana sürmekten kaçınarak yapabilirsiniz.

Şeridin Ortasında Kalma. Aracınızı şeridin ortasında tutarak her iki tarafta da güvenli mesafe sağlamalısınız. Aracınız genişse alanı verimli şekilde kullanmalısınız.

Diğer Araçların Yanında Seyahat Etme. Diğer araçlarla birlikte seyahat ederken iki tehlike vardır:

- Diğer sürücü aniden şerit değiştirebilir ve size doğru dönebilir.
- Şerit değiştirmek zorunda kaldığınızda sıkışıp kalabilirsiniz.

Trafikteki diğer araçlara yakın olmadığınız açık bir alan bulun. Trafik yoğun olduğunda, boş bir alan bulmak zor olabilir. Diğer araçların yakınında seyahat etmeniz gerekiyorsa, aranızda mümkün olduğunca fazla mesafe bırakmaya çalışın. Ayrıca, geri çekilerek veya ileri giderek diğer sürücünün sizi görebildiğinden emin olun.

Kuvvetli Rüzgarlar. Kuvvetli rüzgarlar şeritte kalmanızı zorlaştırır. Daha hafif araçlar için bu sorun daha büyüktür. Ayrıca, özellikle tünellerden çıkarken daha büyük bir soruna dönüşebilir. Mümkünse, çapraz rüzgarların sizi etkileyebileceği durumlarda başkalarıyla yan yana araç kullanmaktan kaçının.

2.7.4 – Yukarıdaki Alan

Aracın üstündeki nesnelere çarpmak tehlikelidir. Her zaman yukarıda yeterli boşluk olduğundan emin olun.

Köprüler ve üst geçitlerde belirtilen yüksekliklerin doğru olduğunu varsaymayın. Yeniden asfaltlama veya kar birikmesi, yükseklikler belirtildikten sonra boşluğu azaltmış olabilir. Herhangi bir yük taşıma aracının ağırlığı, aracın yüksekliğini değiştirir. Boş bir taşıma aracı, yüklü olandan daha yüksektir. Aracınız yüklüken bir köprünün altından geçebilmeyiz, boşken de geçebileceğiniz anlamına gelmez.

Herhangi bir nesnenin altından geçmek için yeterli alanınız olduğundan emin değilseniz yavaş ilerleyin. Geçebileceğinizden emin değilseniz başka bir yol seçin.

Uyarılar genellikle alçak köprülerde veya alt geçitlerde bulunur, ancak bazen bulunmaz.

Bazı yollar bir aracın eğilmesine neden olabilir. Yol kenarındaki işaretler, ağaçlar veya köprü ayakları gibi nesnelerin geçilmesiyle ilgili bir sorun olabilir. Böyle bir sorunla karşılaştığınızda, yolun ortasına biraz daha yakın sürün.

Bir alana geri gitmeden önce, ağaçlar, dallar veya elektrik telleri gibi sarkan nesneler olup olmadığını kontrol etmek için dışarı çıkın. Geri giderken arkanızdaki nesneleri kolaylıkla gözden kaçırabilirsiniz. (Aynı zamanda diğer tehlikeleri de kontrol edin.)

2.7.5 – Alttaki Alan

Birçok sürücü araçlarının altındaki boşluğu unuttur. Araç ağır yüklü olduğunda o alan çok küçük olabilir. Bu durum genellikle toprak yollarda ve asfaltlanmamış alanlarda sorun yaratır. Yolların üzerindeki drenaj kanalları, bazı araçların altının sürmesine neden olabilir. Bu tür çöküntülü bölgelerden dikkatlice geçin.

Demiryolu rayları birkaç inç yukarı çıkabilir ve sorunlara neden olabilir. Bu durum, özellikle alt boşluğu az olan römorklar çekerken ve rayların çevresindeki yüzey aşındığında sorun yaratır. Yolun yarısında takılıp kalma riskini almayın.

2.7.6 – Dönüşler İçin Alan

Dönüş yaparken, kamyon veya otobüsün etrafındaki alan önemlidir. Geniş dönüş açıları ve arka tekerlek kaymaları nedeniyle, büyük araçlar dönüş yaparken diğer araçlara veya nesnelere çarpabilir.

Sağa Dönüşler. Sağa dönüş kazalarını önlemek için dikkat etmeniz gereken bazı kurallar şunlardır:

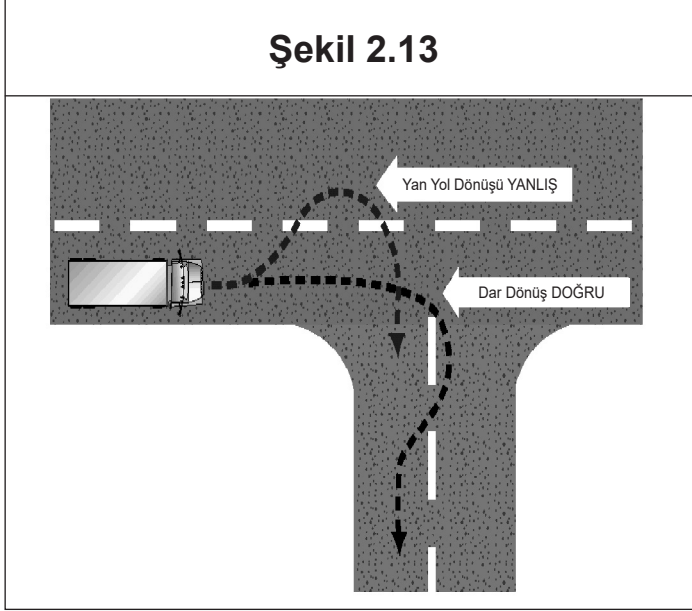
- Yavaş dönerek hem kendinize hem de diğer sürücülere sorunlardan kaçınmak için daha fazla zaman kazandırın.
- Başka bir şeride girmeden sağa dönemiyorsanız, kamyon veya otobüsünüzle dönüşü tamamlamak için geniş bir dönüş yapın. Aracınızın arka kısmını kaldırıma yakın tutun. Bu, diğer sürücülerin sağınızdan geçmesini engeller.
- Dönüşe başlarken sola doğru geniş bir açıyla dönmeyin. Arkadaki sürücü sola döneceğinizi düşünüp sağdan geçmeye çalışabilir. Dönüşünüzü tamamlarken diğer araca çarpabilirsiniz.

- Dönüş yapmak için karşı şeride geçmek zorundaysanız, size doğru gelen araçlara dikkat edin. Geçmeleri veya durmaları için bu araçlara yer verin. Ancak, onlar için geri gitmeyin, çünkü arkanızdaki bir araca çarpabilirsiniz. Bkz. Şekil 2.13.

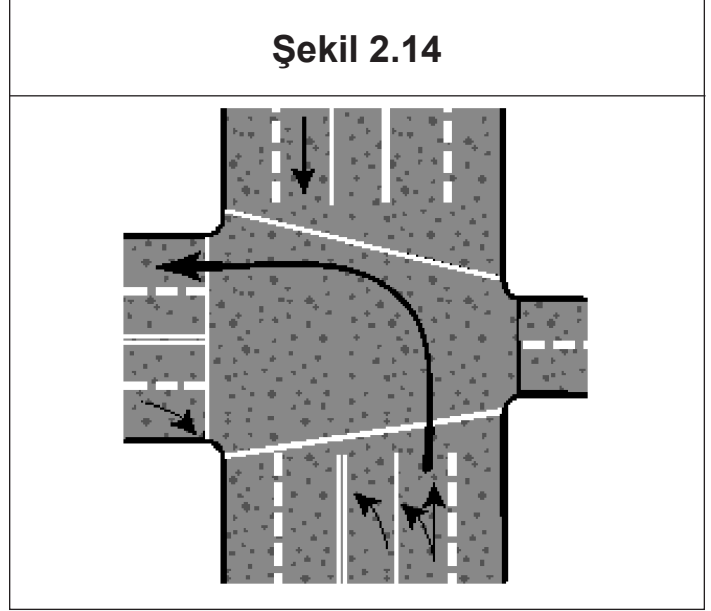
Sola Dönüşler. Sola dönüşte, sola dönmeye başlamadan önce kavşağın yarısına geldiğinizden emin olun. Çok erken dönüş yaparsanız, aracınızın sol tarafı, kayarak başka bir araca çarpabilir.

İki dönüş şeridi varsa, her zaman sağdaki dönüş şeridini kullanın. İç şeritten başlamayın, aksi halde dönüş yapmak için sağa savrulmanız gerekebilir. Solunuzdaki sürücüler daha kolay görülebilir. Bkz. Şekil 2.14.

Şekil 2.13



Şekil 2.14



Döner Kavşaklar. 1990'ların başından bu yana, Amerika Birleşik Devletleri çapında ve 2005'ten bu yana Pennsylvania çapında modern döner kavşaklar inşa edilmektedir.

Modern döner kavşakların, geleneksel kavşaklar ve diğer dairesel kavşak türlerine göre çok daha güvenli ve verimli olduğu kanıtlanmıştır.

Döner kavşaklardan geçerken dikkat edilecek noktalar:

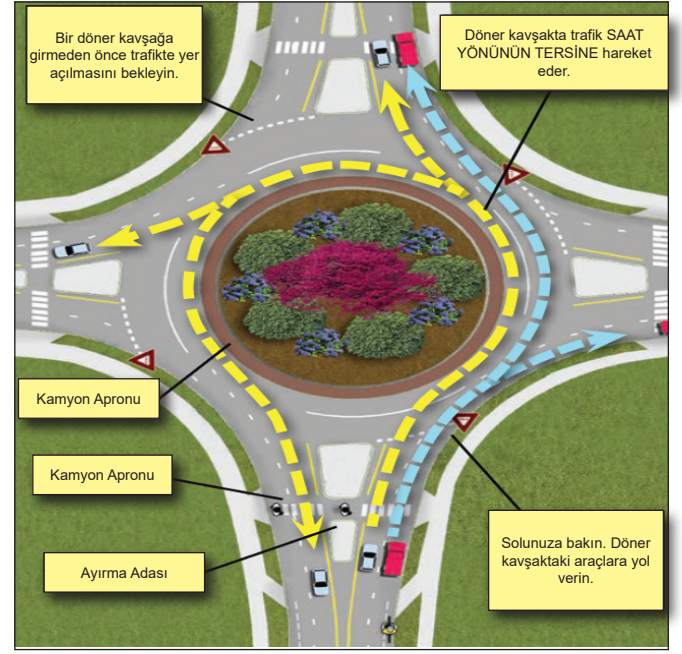
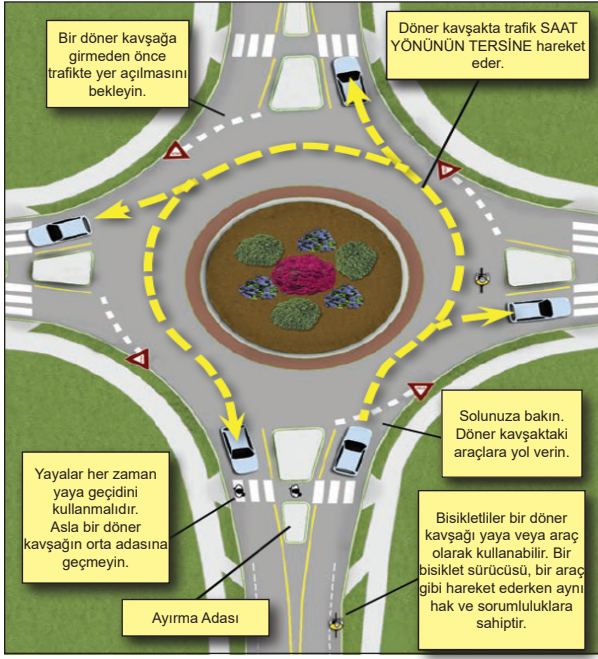
- Yayaalara yol verin.
- Girişte bekleyin. Döner kavşakta akan trafik, geçiş önceliğine sahiptir.
 - Gerekirse, trafik akışında yeterli alan açılıncaya kadar Bekleme Çizgisinde durun.
- Döner kavşakta devrilmeyi veya yük kaymasını önlemek için yavaşça saat yönünün tersine ilerleyin.
- Çekici/Kabin, döner kavşakta yol üzerinde kalmalıdır.
- Gerektiğinde arka römork lastikleri kamyon apronuna çıkmalıdır.
 - Ayrıca, kamyon apronları, döner kavşaktaki dönülen yol şeridinin dış kenarlarında ve/veya giriş şeritlerinde de bulunabilir.
- Bazı yerlerde, yarı römorklu araçlar ve daha büyük kamyonların istediği dönüşü yapmak için döner kavşakta tam tur atması gerekebilir.

Bu döner kavşaklarda, gerekli manevra için işaretler bulunmalıdır.

Çok şeritli döner kavşaklar, nadiren kamyonların yan yana geçişine uygun şekilde tasarlanır. Bu nedenle, kamyonlar genellikle döner kavşakta her iki şeridi de kullanmak zorunda kalır ve hem giriş hem de çıkış için her iki şeridi kullanmaları gerekebilir.

Döner Kavşakla İlgili Ek Bilgi:

- <https://www.penndot.gov/ProjectAndPrograms/RoadDesignEnvironment/RoadDesign/Pages/Roundabouts.aspx>
- <https://safety.fhwa.dot.gov/intersection/innovative/roundabouts/>
- Yayın 578 - Tek Şeritli Döner Kavşaklar, Sürücüler için Genel Bilgiler ve Sürüş İpuçları
- Yayın 579 - Döner Kavşaklar, Bisikletliler ve Yayalar için Genel Bilgiler
- Yayın 580 - Çok Şeritli Döner Kavşaklar, Sürücüler için Genel Bilgiler ve Sürüş İpuçları



2.7.7 – Trafiğe Girmek veya Trafikten Geçmek İçin Gerekli Alan

Trafiğe girerken veya trafikten geçerken aracınızın boyutunun ve ağırlığının farkında olun. İşte aklınızda bulundurmanız gereken bazı önemli noktalar:

- Yavaş hızlanma ve büyük araçların ihtiyaç duyduğu alan nedeniyle, trafiğe girmek için bir otomobil için olandan çok daha geniş bir boşluğa ihtiyacınız olabilir. Yola girmek için trafikte yeterince büyük bir alan açılmasını bekleyin.
- Hızlanma, yüke göre değişir. Aracınızda ağır bir yük varsa daha fazla alan bırakın.
- Bir yolu geçmeye başlamadan önce, trafik size ulaşmadan önce yolu tamamen geçebileceğinizden emin olun.

2.8 – TEHLİKELERİ GÖRME

2.8.1 – Tehlikeleri Görmenin Önemi

Tehlike Nedir? Tehlike, yolculuğumuzu güvensiz hale getiren her türlü durumdur. Yoldaki herhangi bir durum veya yoldaki diğer bir kişi (sürücü, bisikletli, yaya) olası bir tehlike yaratabilir. Örneğin, önünüzdeki bir otomobil otoyol çıkışına doğru ilerliyor, ancak fren lambaları yanıyor ve aniden sert bir şekilde fren yapmaya başlıyor. Bu, sürücünün çıkış rampasını kullanıp kullanmayacağından emin olmadığı anlamına gelebilir. Sürücü aniden otoyola dönebilir. Bu otomobil bir tehlike teşkil ediyor. Otomobilin sürücüsü aniden yön değiştirirse, bu sadece bir tehlike değil, aynı zamanda acil bir durumdur.

Tehlikeleri Görmeniz Hazırlıklı Olmanızı Sağlar. Tehlikeleri acil duruma dönüşmeden önce görürseniz harekete geçmek için daha fazla zamanınız olur. Yukarıdaki örnekte, otomobil direksiyonu aniden önünüze kırarsa çarpışmayı önlemek için şerit değiştirebilir veya yavaşlayabilirsiniz. Bu tehlikeyi görmeniz, mTrafik İzleme Cihazınızı / Aynanızı kontrol etmeniz ve şerit değişikliği sinyali vermeniz için size zaman tanır. Hazırlıklı olmak tehlikeyi azaltır. Yavaş giden bir otomobilin önünde otoyola geri çıkana kadar tehlikeyi fark etmeyen bir sürücü, çok hızlı bir şekilde harekete geçmek zorunda kalabilir. Aniden fren yapmak veya şerit değiştirmek, herhangi bir kazaya yol açma olasılığını çok daha fazla artırır.

Tehlikeleri Görmeyi Öğrenme. Çoğu zaman tehlikeleri görmenize yardımcı olacak ipuçları vardır. Ne kadar çok araç sürerseniz, tehlikeleri görmeyi o kadar iyi öğrenirsiniz. Bu bölümde, farkında olmanız gereken tehlikelerden bahsedilecektir.

2.8.2 – Tehlikeli Yollar

Aşağıdaki yol tehlikelerinden herhangi birini görürseniz yavaşlayın ve çok dikkatli olun:

- **Çalışma Alanları.** Yolda çalışan işçiler olması tehlike teşkil eder. Daha dar şeritler, keskin dönüşler veya engebeli yüzeyler olabilir. Diğer sürücüler genellikle dikkati dağılmış bir şekilde ve güvensiz sürerler. İşçiler ve inşaat araçları yolunuza çıkabilirler. Çalışma alanlarının yakınında yavaş ve dikkatli sürün. Arkanızdaki sürücüler uyararak için dörtlü flaşörlerinizi veya fren lambalarınızı kullanın. Yasa gereği farlarınızı açmalısınız. Çalışma alanlarındaki ihlallere yönelik cezalar artırılmıştır!
- **Yolun Düşüş Noktası.** Bazen yolun kenarına yakın yerlerde asfalt alçalarak düşer. Aracınızı yolun kenarına çok yakın sürmeniz, aracınızın yolun kenarına doğru eğilmesine yol açabilir. Bu, aracınızın üst kısmının yol kenarındaki nesnelere (tabelalar, ağaç dalları) çarpmasına neden olabilir. Ayrıca, yoldan çıkarken veya yola geri dönerken, inişi geçerken direksiyonu yönlendirmek zor olabilir.
- **Yabancı Nesneler.** Yola düşen nesneler tehlike oluşturabilir. Lastiklerinize ve jantlarınıza zarar verebilirler. Elektrik ve fren hatlarına zarar verebilirler. Çift lastikler arasına sıkışarak ciddi hasara neden olabilirler. Zararsız görünen bazı engeller çok tehlikeli olabilir. Örneğin, karton kutular boş olabilir, ancak zarar verebilecek katı veya ağır bir malzeme de içerebilirler. Kağıt ve bez torbalar için de aynı şey geçerlidir. Her türlü engelle karşı dikkatli olmanız önemlidir, böylece ani ve tehlikeli hareketler yapmadan bunları yeterince erken fark edebilirsiniz.
- **Çıkış Rampaları/Giriş Rampaları.** Otoyol ve gişe çıkışları, özellikle ticari araçlar için riskli olabilir. Çıkış ve giriş rampalarında genellikle hız sınırı tabelaları bulunur. Bu hızların otomobiller için güvenli olsa da daha büyük araçlar veya ağır yüklü araçlar için güvenli olmayabileceğini unutmayın. Hem aşağıya inen hem de aynı anda dönen çıkışlar özellikle tehlikeli olabilir. Yokuş aşağı inmek hızı azaltmayı zorlaştırır. Fren yaparken ve aynı anda dönerken tehlikeli bir durum oluşabilir. Bir çıkış rampasının veya giriş rampasının kavisli kısmına yaklaşmadan önce yeterince yavaşladığınızdan emin olun.

2.8.3 – Tehlike Arz Eden Sürücüler

Kendinizi ve başkalarını korumak için, diğer sürücülerin tehlikeli hareket edebileceği zamanları bilmelisiniz. Bu tür tehlikelere dair bazı ipuçları aşağıda verilmiştir:

- **Engellenmiş Görüş.** Çevresindekileri göremeyen sürücüler çok tehlikelidir. Görüşü engellenen sürücülere karşı dikkatli olun. Panelvanlar, yüklü istasyon vagonları ve arka camı kapatılmış otomobiller örnek olarak verilebilir. Kiralık kamyonlara dikkat edilmelidir. Sürücüler, kamyonun çevresindeki ve arkasındaki sınırlı görüşe alışkın değildir. Kış aylarında camları buz tutmuş, buzla veya karla kaplanmış araçlar tehlike oluşturur.
- Araçlar, kör kavşaklar veya ara sokakların arkasında gizlenmiş olabilir. Herhangi bir aracın sadece arka veya ön kısmını görebiliyor ama sürücüsünü göremiyorsanız, o da sizi göremez. Şerit değiştirebilecekleri veya şeridinize girebilecekleri için dikkatli olmalısınız. Durmaya her zaman hazır olmalısınız.
- **Teslimat Kamyonları Tehlike Oluşturabilir.** Paketler veya araç kapıları genellikle sürücünün görüşünü engeller. Panelvanlar, posta araçları ve yerel teslimat araçlarının sürücüler genellikle acele ederler ve araçlarından aniden inebilir veya araçlarını trafik şeridine sürebilirler.
- **Park Halindeki Araçlar Tehlike Oluşturabilir,** özellikle de insanlar bu araçlardan inerken. Ya da aniden hareket ederek yolunuza çıkabilirler. Araç içinde veya aracın çevresinde insanların olduğunu gösteren hareketlere dikkat edin. Fren lambalarına, geri vites lambalarına, egzozu ve bir sürücünün hareket etmeye başladığına dair diğer ipuçlarına dikkat edin.
- **Duran otobüslere dikkat edin.** Yolcular otobüsün önünden veya arkasından geçebilir ve genellikle sizi göremezler.
- **Görölmeleri zor veya göz ardı edilmeleri kolay olduğu için** motosikletliler ve mopedler potansiyel tehlike oluşturabilir. Motor sürücülerine karşı hazırlıklı olun.
- **Yayalar ve Bisikletliler de Tehlikeli Olabilir.** Yayalar, koşucular ve bisikletliler trafikte sırtları dönük olabilir, bu yüzden sizi göremezler. Bazen de kulaklıkla müzik dinledikleri için sizi duyamazlar. Bu durum tehlike yaratabilir. Yağmurlu günlerde, yayalar şapka veya şemsiyeleri nedeniyle sizi göremeyebilir. Yağmurdan kaçmak için acele ediyor olabilir ve trafiğe dikkat etmeyebilirler. Sizi gördüklerinde, özellikle işaretlenmemiş veya blok ortası alanlarda, hiçbir zaman bir yayayı trafik yoluna davet etmek güvenli değildir.

Yolda karşılaşılabileceğiniz bisikletlilerle ilgili hatırlanması gereken bazı noktalar şunlardır:

1. Bir bisiklete yaklaşırken veya yanından geçerken yavaşlayarak güvenli bir hıza gelin.
2. Geçmeden önce, bisikletlinin etrafından dolaşıp dolaşamayacağınıza karar vermelisiniz. Karşıdan gelen trafiği kontrol ettiğinizden emin olun. Geçerken güvenliği sağlamak için aracınızla bisiklet arasında **en az dört fit alan** bırakmalısınız. Gerekirse ve güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız, aracınız ile bisiklet arasında dört fitlik mesafeyi koruyabilmek için orta çift sarı çizgiyi geçmenize izin verilir.

3. Sola dönüş yapmadıkça, geçen araçlardan daha yavaş seyreden bisikletliler yolun sağ tarafında kalmalı ve trafiğin geri kalanıyla aynı yönde gitmelidir. Ancak, her yönde tek şeritli yollarda bu gereklilik ortadan kalkar.
 4. Bir yol şeridi olduğunda, bisikletliler yolda karşılaştıkları tehlikelerden kaçınmak için şeridi istediği şekilde kullanabilir ve duran ya da park halindeki araçlardan güvenli bir mesafeyi koruyabilirler.
 5. Sürücüler, yolda veya yol kenarında düz bir şekilde ilerleyen bir bisikletlinin yoluna girmemelidir.
 6. Bir bisikletliyi geçtikten sonra yavaşlamayın veya aniden durmayın. Hızlı bir şekilde durmanız bisikletlinin aracınıza çarpmasına neden olabilir
 7. Bisikletliyi yolun dışına çıkarmaya çalışmamalısınız. Aksi halde, cezai suçlamalarla karşılaşabilirsiniz.
 8. Bisikletliler araç operatörü olarak kabul edilir ve tüm trafik kurallarına uymaları beklenir; ancak, ilan edilen asgari hızdan daha düşük bir hızda seyahat edebilirler ve trafiği engelledikleri için ceza almazlar. Bisikletliler yol kenarında veya bankette gidebilirler, ancak bunu yapmak zorunda değildir.
 9. Herhangi bir çarpışmayı önlemek zorunda kalmadığınız sürece, bisikletlilerin yakınında korna çalmayın.
- **Dikkat dağınıklıkları.** Dikkati dağılan kişiler tehlike yaratabilirler. Bu kişilerin nereye baktığına dikkat edin. Başka bir yere bakıyorlarsa, sizi göremezler. Ama onlar size bakarken dahi dikkatli olmalısınız. Yol hakkına sahip olduklarını düşünebilirler.
 - **Çocuklar.** Çocuklar, trafiği kontrol etmeden hızlıca hareket etme eğilimi gösterir. Birbirleriyle oynayan çocuklar trafiğe dikkat etmeyebilir ve ciddi bir tehlike oluşturabilirler.
 - **Konuşan kişiler.** Sürücüler veya yayalar birbirleriyle konuşurken trafiğe dikkat etmeyebilirler.
 - **İşçiler.** Yolda veya yolun yakınında çalışan insanlar tehlike teşkil ederler. Yol çalışması diğer sürücülerin dikkatini dağıtabilir ve işçiler de sizi fark etmeyebilir.
 - **Dondurma Kamyonları.** Dondurma satıcıları tehlike yaratabilirler. Çevresinde çocuklar olabilir ve sizi göremeyebilirler.
 - **Arızalı Araçlar.** Sürücüler lastik değiştirirken veya motor tamir ederken, yol trafiğinin onlar için oluşturduğu tehlikeye genellikle dikkat etmezler. Çoğu zaman dikkatsizdirler. Kaldırılmış tekerlekler veya açılmış kaputlar tehlike işaretleridir.
 - **Kazalar.** Kazalar özellikle tehlikelidir. Kazaya karışmış kişiler trafiğe dikkat etmeyebilir. Yoldan geçen sürücüler kazayı izleme eğilimindedir. İnsanlar sıklıkla yola bakmadan karşıdan karşıya geçmeye çalışırlar. Araçlar yavaşlayabilir veya aniden durabilir.
 - **Alışveriş Yapanlar.** Alışveriş bölgelerindeki ve çevresindeki insanlar genellikle mağazalara baktıkları veya mağaza vitrinlerine göz attıkları için trafiğe dikkat etmezler.
 - **Kafası Karışık Sürücüler.** Kafası karışık sürücüler genellikle aniden yön değiştirir veya uyarı vermeden dururlar. Otoyol, ücretli yol çıkışları ve büyük kavşakların yakınında kafa karışıklığı sık görülür. Bölgeye aşina olmayan turistler çok tehlikeli olabilir. Turistleri, araç üstü bagajdan ve eyalet dışı plakalardan ayırt edebilirsiniz. Beklenmedik hareketler (bir bloğun ortasında durmak, belirgin bir sebep olmadan şerit değiştirmek, aniden yanan geri vites lambaları) kafa karışıklığının göstergeleridir. Tereddüt, çok yavaş sürmek, sık sık fren yapmak veya kavşağın ortasında durmak gibi davranışlarla kendini gösteren bir başka işarettir. Ayrıca sokak tabelalarına, haritalara ve ev numaralarına bakan sürücüler de görebilirsiniz. Bu sürücüler size dikkat etmiyor olabilir.
 - **Yavaş Sürücüler.** Normal hızda gitmeyen sürücüler tehlike oluşturur. Yavaş hareket eden araçları erkenden görmek bir kazayı önleyebilir. Bazı araçlar, doğaları gereği yavaştır ve onları görmek bir tehlike işaretidir (mopedler, tarım makineleri, inşaat makineleri, traktörler, at arabaları vb.) Bunların bazıları sizi uyarmak için "yavaş hareket eden araç" sembolünü taşır. Bu sembol, ortası turuncu olan kırmızı bir üçgendir. Bu sembole dikkat edin.
 - **Dönüş Sinyali Veren Sürücüler Tehlike Oluşturabilir.** Dönüş sinyali veren sürücüler beklenenden daha fazla yavaşlayabilir veya durabilir. Herhangi bir ara sokağa veya araç yoluna keskin bir dönüş yapıyorlarsa, çok yavaş ilerleyebilirler. Yayalar veya diğer araçlar onları engellerse, yolda durmak zorunda kalabilirler. Sola dönüş yapan araçlar, karşıdan gelen araçlar için durmak zorunda kalabilir.
 - **Acele Eden Sürücüler.** Sürücüler, ticari aracınızın gitmek istedikleri yere zamanında ulaşmalarını engellediğini düşünebilir. Böyle sürücüler, karşı yöndeki trafikte güvenli bir boşluk olmadan sizi geçebilir ve önünüzden çok yakına girebilirler. Yola giren sürücüler, arkanızda sıkışıp kalmamak için önünüze geçebilir ve bu da sizin fren yapmanıza neden olabilir. Bunun farkında olun ve acele eden sürücülere dikkat edin.
 - **Sürüş Yeteneği Kısıtlı Sürücüler.** Uykulu olan, çok fazla alkol almış, uyuşturucu etkisinde olan veya hasta olan sürücüler tehlike oluşturur.

Bu sürücülerini tanıyabilmek için şu göstergelere dikkat edin:

- Yolda zikzak çizme veya bir yandan diğerine kayma.
- Yoldan çıkma (sağ tekerlekleri yol kenarına bırakma veya dönüşte kaldırma çarpma).
- Yanlış zamanda durma (yeşil ışıktaki durma veya bir durakta çok uzun süre bekleme).
- Soğuk havada pencereleri açma
- Aniden hızlanma veya yavaşlama, çok hızlı veya çok yavaş sürme.

Gece geç saatlerde alkollü ve uykulu sürücülere karşı dikkatli olun.

- **Sürücünün Beden Dilinden Anlama.** Sürücüler dönecekleri yöne bakarlar. Bazen bir sürücünün kafa ve vücut hareketlerinden, sinyal lambaları yanmıyor olsa bile, dönüş yapacağını anlayabilirsiniz. Omuz üstü kontrol yapan sürücüler şerit değiştirebilir. Bu ipuçları en kolay motosikletçiler ve bisikletlilerde görülür. Yoldaki diğer kişileri izleyin ve tehlikeli bir şey yapıp yapmayacaklarını anlamaya çalışın.
- **Çatışmalar.** Birine çarpmamak için hızınızı ve/veya yönünüzü değiştirmek zorunda kaldığınızda çatışma yaşarsınız. Çatışmalar, araçların karşılaştığı kavşaklar, birleşim noktaları (örneğin otoyol giriş rampaları) ve şerit değişikliğinin gerektiği yerlerde (örneğin bir şeridin sonlandığı ve başka bir şeride geçmenin zorunlu olduğu durumlar) meydana gelir. Diğer durumlar arasında, trafik şeridinde yavaşlayan veya duran araçlar ve kaza bölgeleri yer alır. Diğer sürücülerin çatışma içinde olduğu durumlara dikkat edin çünkü onlar sizin için tehlike yaratabilir. Bu çatışmaya tepki verirken sizinle çatışmaya girmelerine neden olacak bir adım atabilirler.

2.8.4 – Her Zaman Bir Planınız Olsun

Tehlikelere karşı her zaman tetikte olmalısınız. Yoldaki tehlikeleri görmeyi öğrenmeye devam edin. Ancak, tehlikeler için neden tetikte olduğunuzu unutmayın: tehlikelerin acil durumlara dönüşmemesi için. Acil bir durumdan çıkmanın yolunu planlamak için tehlikelere dikkat edin. Herhangi bir tehlike gördüğünüzde, gelişebilecek acil durumları düşünün ve ne yapacağınıza karar verin. Her zaman planlarınıza göre harekete geçmeye hazır olun. Böylece, hem kendi güvenliğinizi hem de tüm yol kullanıcılarının güvenliğini artırarak, hazırlıklı ve savunmacı bir sürücü olursunuz.

Bölüm 2.7 ve 2.8 Bilginizi Test Edin

1. Takip mesafesi olarak kaç saniyeniz olduğunu nasıl hesaplırsınız?
2. 30 futluk bir araçla saatte 55 mil hızla gidiyorsanız, takip mesafesi olarak kaç saniye bırakmalısınız?
3. Herhangi bir araç sizi çok yakından takip ediyorsa takip mesafenizi azaltmalısınız. Doğru mu Yanlış mı?
4. Sağa dönmeyi önce sola geniş bir dönüş yaparsanız, başka bir sürücü sağdan geçmeye çalışabilir. Doğru mu Yanlış mı?
5. Tehlike nedir?
6. Bir tehlike gördüğünüzde neden acil durum planları yapmalısınız?

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm sorulara cevap veremiyorsanız, 2.7 ve 2.8 alt bölümlerini tekrar okuyun

2.9 – DİKKATSİZ SÜRÜŞ

Sürücünün dikkatini dağıtan etmen, dikkatinizi sürüşten uzaklaştıran her şeydir. Bir aracı sürerken dikkatiniz tamamen sürüş görevine odaklanmadığında, kendinizi, yolcularınızı, diğer araçları ve yayaları tehlikeye atarsınız. Dikkatsiz sürüş, yaralanma, ölüm veya maddi hasarla sonuçlanabilecek çarpışmalara neden olabilir.

Araç içindeki dikkatinizi dağıtabilecek aktiviteler şunlar olabilir: yolcularla konuşmak; radyo, CD çalar veya klima ayarlarını değiştirmek; yemek yemek, içmek veya sigara içmek; harita veya diğer yazılı materyalleri okumak; düşen bir şeyi almak; cep telefonu veya CB radyo ile konuşmak; kısa mesajlar okumak veya göndermek ve herhangi bir telematik veya elektronik cihaz kullanmak (navigasyon sistemleri, çağrı cihazları, kişisel dijital asistanlar, bilgisayarlar vb. gibi); hayal kurmak veya diğer zihinsel dikkat dağıtıcı eylemlerle meşgul olmak ve daha birçok eylem.

Hareket halindeki bir aracın dışında meydana gelebilecek olası dikkat dağıtıcı unsurlar şunlardır: dışarıdaki trafik, araçlar veya yayalar; birinin polis tarafından durdurulması veya bir kaza sahnesi gibi dış olaylar; güneş ışığı/gün batımı; yoldaki nesneler; yol çalışmaları; reklam panolarını veya diğer yol reklamlarını okumak ve daha fazlası.

2.9.1 – Dikkatsiz Sürüş Kazası Problemi

Büyük Kamyon Kazası Nedenleri Çalışması (LTCCS), büyük kamyon kazalarının %8'inin Ticari Motorlu Araç (CMV) sürücülerinin dış faktörlerden kaynaklanan dikkat dağılması nedeniyle, %2'sinin ise sürücünün iç etmenlerden kaynaklanan dikkat dağılması nedeniyle meydana geldiğini bildirdi.

ABD karayollarında her yıl yaklaşık 5.500 kişi hayatını kaybetmekte ve dikkati dağılmış sürücüler nedeniyle meydana gelen motorlu araç kazalarında tahminen 448.000 kişi yaralanmaktadır (NHTSA Trafik Güvenliğiyle İlgili Gerçekler: Dikkatsiz Sürüş).

Araştırmalar, cep telefonu ile konuşmanın, eller serbest olsa bile, beynin normalde güvenli sürüşe ayıracağı enerjinin %39'unu tükettiğini gösteriyor. Elde taşınan bir cihaz kullanan sürücülerin, ciddi yaralanmalara yol açacak kazalara karışma olasılığı daha yüksektir. (NHTSA dikkatsiz sürüş web sitesi, www.distracted.gov).

2.9.2 – Dikkatsiz Sürüşün Etkileri

Dikkatsiz araç kullanmanın etkileri arasında algının yavaşlaması yer alır, bu da önemli trafik olaylarını fark etmede gecikmeye veya hiç fark etmemeye yol açabilir. Ayrıca, karar verme süresindeki gecikmeler ve yanlış eylemler de söz konusu olabilir, bu da doğru hareketi yapmada veya direksiyon, gaz ve frenlere yanlış müdahalede bulunmanıza neden olabilir.

2.9.3 – Dikkat Dağıtıcı Unsurların Türleri

Dikkat dağınıklığına neden olan birçok etken vardır ve bunların hepsi riski artırma potansiyeline sahiptir.

Fiziksel dikkat dağınıklığı – ellerinizi direksiyondan veya gözlerinizi yoldan ayırmanıza neden olan, bir nesneye uzanmak gibi bir dikkat dağınıklığı türü.

Zihinsel dikkat dağınıklığı – yolculuk sırasında zihninizi yoldan uzaklaştıran, bir yolcu ile sohbet etmek veya gün içinde olan bir şeyi düşünmek gibi aktiviteler.

Hem fiziksel hem de zihinsel dikkat dağınıklığı – cep telefonu ile konuşmak veya kısa mesaj göndermek ya da okumak gibi kazanın gerçekleşme olasılığını daha da artıran durumlar.

2.9.4 – Cep Telefonları

Federal Motorlu Taşıyıcı Güvenlik Yönetmelikleri (FMCSR'ler) 49 CFR Bölüm 383, 384, 390, 391 ve 392 ile Tehlikeli Maddeler Yönetmelikleri (HMR), ticari motorlu taşıt (CMV) sürücülerinin elde taşınan mobil telefon kullanımlarını kısıtlamaktadır. Bu federal kısıtlamalara uymayan CMV sürücüler için yeni sürücü diskalifiye yaptırımları uygulanmaktadır; ayrıca, elde taşınan mobil telefon kullanımını kısıtlayan eyalet veya yerel trafik yasalarını ihlal eden ve birden fazla mahkûmiyeti bulunan CMV sürücülerine de yaptırım uygulanacaktır. Ayrıca, motorlu taşıyıcıların, CMV sürücülerinin elde taşınabilir cep telefonlarını kullanmalarını talep etmeleri veya buna izin vermeleri yasaktır.

Elde taşınabilir cep telefonlarının kullanımı, "sesli iletişim için en az bir elin kullanılarak telefonun tutulması", "birden fazla düğmeye basarak telefonun aranması" veya "emniyet kemeri takılıyken oturarak sürüş pozisyonundan telefona erişmek için hareket edilmesi" anlamına gelir. Bir ticari motorlu araç kullanırken cep telefonu kullanmayı tercih ederseniz, yalnızca size yakın bir yerde bulunan ve sesli iletişim kurallarına uygun şekilde çalıştırılabilen eller serbest cep telefonlarını kullanabilirsiniz.

Elde taşınabilir cep telefonu kullanımıyla ilgili olarak herhangi bir eyalet yasasını iki veya daha fazla kez ihlal etmeniz durumunda, CDL'niz (ticari sürücü belgesi) iptal edilecektir. Sürücü belgenizin iptal süresi, 3 yıl içinde ikinci ihlal için 60 gün, 3 yıl içinde üç veya daha fazla ihlal için ise 120 gündür. Ayrıca, bu tür bir yasağın ilk ve her sonraki ihlali, bu sürücülere 2.750 dolara kadar para cezası uygulanmasına tabidir. Motorlu taşıyıcılar, sürücülerin sürüş sırasında elde taşınabilir cep telefonu kullanmalarına izin vermemeli veya bunu talep etmemelidir. Aksi halde, işverenler ayrıca 11.000 dolara kadar para cezasına çarptırılabilir. Kolluk kuvvetleri veya diğer acil durum hizmetleri ile iletişim kurmak için gerekli olduğunda, elde taşınabilir cep telefonlarını kullanmanıza izin veren bir acil durum istisnası mevcuttur.

Araştırmalar, araç kullanırken cep telefonu numarası çeviren ticari motorlu araç (CMV) sürücülerinin, güvenlikle ilgili kritik bir olaya (örneğin, kaza, kaza tehlikesi veya istem dışı şerit değiştirme) karışma olasılığının, bunu yapmayan sürücülere göre 6 kat daha fazla olduğunu göstermektedir.

Arama yapan sürücüler, ortalama 3,8 saniye boyunca gözlerini yoldan ayırdı. Saatte 55 mil hızla (veya saniyede 80,7 fit), bu, sürücünün yola bakmadan yaklaşık bir futbol sahası uzunluğuna eşdeğer olan 306 fit yol alması demektir.

Birincil sorumluluğunuz bir motorlu taşıtı güvenli bir şekilde kullanmaktır. Bunu yapmak için tüm dikkatinizi araç sürme görevine odaklamalısınız.

Eller serbest cihazların, elde taşınabilir cep telefonlarından daha az dikkat dağıtıcı olmadığını unutmayın. Her iki cihazı kullanırken de dikkatiniz araç sürme görevinden uzaklaşır.

2.9.5 – Mesajlaşma

49 CFR Bölüm 383, 384, 390, 391 ve 392, Federal Motorlu Taşıyıcı Güvenlik Yönetmeliği (FMCSR), eyaletler arası ticaret yapan ticari motorlu araç (CMV) sürücülerinin mesajlaşmasını yasaklamaktadır. Bu federal yasaya uymayan veya sürüş sırasında mesajlaşmayı yasaklayan bir eyalet ya da yerel trafik kontrol yasa veya yönetmeliğini ihlal eden CMV sürücülerine, birden fazla mahkumiyet durumunda yeni sürücü diskalifiye yaptırımları uygulanmaktadır. Ayrıca, motorlu taşıyıcıların sürücülerinin araç kullanırken mesajlaşmalarını talep etmeleri veya buna izin vermeleri yasaktır.

Mesajlaşma, bir elektronik cihaza metin girmek veya bir elektronik cihazdan metin okumak anlamına gelir. Bu, kısa mesaj servisi, e-posta, anlık mesajlaşma, bir World Wide Web sayfasına erişim komutu veya talebi veya mevcut veya gelecekteki iletişim için başka herhangi bir elektronik metin alma veya girme biçimini içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir.

Elektronik cihazlar, cep telefonu, kişisel dijital asistan, çağrı cihazı, bilgisayar veya metin girmek, yazmak, göndermek, almak veya okumak için kullanılan herhangi bir başka cihazla sınırlı olmamak üzere, bunları içerir.

CMV kullanırken mesajlaşma ile ilgili herhangi bir eyalet yasasından iki veya daha fazla mahkumiyet alırsanız, CDL'niz iptal edilecektir. Sürücü belgenizin iptal süresi, 3 yıl içinde ikinci ihlal için 60 gün, 3 yıl içinde üç veya daha fazla ihlal için ise 120 gündür. Ayrıca, bu tür bir yasağın ilk ve her sonraki ihlali, bu sürücülere 2.750 dolara kadar para cezası uygulanmasına tabidir. Hiçbir motorlu taşıyıcı, sürücülerinin araç kullanırken mesajlaşmasına izin vermemeli veya bunu talep etmemelidir. Kolluk kuvvetleri veya diğer acil durum hizmetleriyle iletişim kurmak için gerekli olduğunda, mesajlaşmanıza izin veren bir acil durum istisnası bulunmaktadır.

Kanıtlar, kısa mesajlaşmanın cep telefonu ile konuşmaktan daha riskli olduğunu öne sürüyor, çünkü bu işlem küçük bir ekrana bakmanızı ve tuş takımını kullanmanızı gerektiriyor. Mesajlaşma eylemi, hem fiziksel hem de zihinsel dikkati aynı anda dağıttığı için en endişe verici bir etmendir.

Araştırmalar, araç kullanırken mesajlaşan ticari motorlu araç (CMV) sürücülerinin güvenlik açısından kritik bir olaya (örneğin, kaza, kazaya yakın durum veya istem dışı şerit değiştirme) karışma olasılığının, mesajlaşmayan sürücülere kıyasla 23,2 kat daha fazla olduğunu göstermektedir. Mesaj göndermek veya almak, gözlerinizi yoldan ortalama 4,6 saniye ayırmanıza neden olur. Saatte 55 mil hızla, 371 fit veya tüm bir futbol sahasının uzunluğu yolu yola bakmadan kat edersiniz.

2.9.6 – Dikkatsiz Araç Kullanmayın

Araç içindeki dikkat dağıtıcı unsurları sürüşten önce ortadan kaldırmayı hedeflemelisiniz. Bu hedefe şu şekilde ulaşabilirsiniz:

- Sürüş öncesinde araç içindeki tüm potansiyel dikkat dağıtıcı unsurları değerlendirerek.
- Hedef satır: Olası dikkat dağıtıcı etmenleri azaltmak/ortadan kaldırmak için önleyici bir plan geliştirerek.
- Dikkat dağıtıcı unsurların ortaya çıkacağını öngörerek.
- Direksiyon başına geçmeden önce olası senaryoları tartışarak.
- Potansiyel dikkat dağıtıcı unsurların değerlendirilmesine dayanarak, olası dikkat dağıtıcıları azaltmak/ortadan kaldırmak için önleyici bir plan oluşturabilirsiniz.

Sürücüler dikkat dağınıklığı nedeniyle yarım saniye daha yavaş tepki verirse, kazalar iki katına çıkar. Dikkatinizin dağılmaması için takip etmeniz gereken adımlardan bazıları şunlardır:

- Tüm iletişim cihazlarını kapatın.
- Eğer cep telefonu kullanmanız gerekiyorsa, telefonun yakınızdaki olduğundan emin olun. Hareket edemediğinizde çalışabilir durumda olsun, kulaklık veya hoparlör fonksiyonunu kullanın, sesle arama yapın ya da eller serbest özelliğini kullanın. Sürücüler, eller serbest işlevini kullanmayı amaçlasalar bile, cep telefonuna tehlikeli bir şekilde uzandıklarında kurallara aykırı hareket etmiş olurlar.
- Araç kullanırken cep telefonundan mesaj yazmayın veya okumayın.
- Araca binmeden önce, aracınızın özellikleri ve ekipmanları hakkında bilgi edinin.
- Tüm araç kontrollerini ve Trafik İzleme Cihazı / Aynasını sürüş öncesinde tercihlerinize göre ayarlayın.
- Radyo istasyonlarını önceden ayarlayın ve favori CD'lerinizi önceden yerleştirin.
- Aracı gereksiz nesnelerden temizleyin ve yükü sabitleyin.
- Yola çıkmadan önce haritaları gözden geçirin, GPS'i programlayın ve rotanızı planlayın.
- Sürüş sırasında okumaya veya yazmaya çalışmayın.
- Araç kullanırken sigara içmekten, yemek yemekten ve içecek tüketmekten kaçının. Yola erken çıkın, yemek molası vermek için kendinize zaman tanıyın.

- Diğer yolcularla karmaşık veya duygusal olarak yoğun konuşmalara girmeyin.
- Diğer yolcuların sorumlu davranacağından ve sürücüyü dikkat dağıtıcı unsurları azaltmada destekleyeceğinden emin olun.

2.9.7 – Dikkatsiz Sürücülere Karşı Dikkatli Olun

Dikkati herhangi bir şekilde dağılmış diğer sürücülerini fark edebilmeniz gerekir. Dikkati dağılmış diğer sürücülerini fark edememek, bir çarpışmayı önlemek için çevrenizde olup bitenleri doğru şekilde algılamanızı veya onlara zamanında tepki vermenizi engelleyebilir. Şunlara dikkat edin:

Kendi şerit ayırıcı çizgilerinin üzerinden veya şeritleri içinde kayabilecek araçlar.

Tutarsız hızlarda ilerleyen araçlar.

Harita, yiyecek, sigara, cep telefonu veya diğer nesnelerle meşgul olan sürücüler.

Diğer yolcularla konuştuğu görülen sürücüler.

Dikkati dağılmış bir sürücüye bolca alan verin ve güvenli takip mesafenizi koruyun.

Dikkati dağılmış gibi görünen bir sürücüyü geçerken çok dikkatli olun. Diğer sürücü sizin varlığınızın farkında olmayabilir ve önünüze doğru kayabilir.

2.10 – AGRESİF SÜRÜCÜLER/TRAFİKTE SALDIRGANLIK

2.10.1 – Nedir?

Trafikte agresiflik ve saldırganlık yeni bir problem değildir. Ancak, günümüz dünyasında, yoğun ve yavaş ilerleyen trafik ile acilen yetişilmesi gereken yerlerin norm haline geldiği bir ortamda, giderek daha fazla sürücü öfke ve hayal kırıklıklarını araçlarında dışa vuruyor. Kalabalık yollar, hata yapma payını azaltarak sürücüler arasında şüphe ve düşmanlığa yol açar ve diğer sürücülerin hatalarını kişisel olarak almalarını teşvik eder.

Agresif sürüş, motorlu bir taşıtı bencil, iddialı veya ısrarcı bir şekilde, başkalarının haklarını veya güvenliğini umursamadan kullanma eylemidir. (ör. sıklıkla ve aniden işaret vermeden şerit değiştirmek.)

Trafikte saldırganlık, motorlu bir aracı başkalarına zarar verme veya bir sürücüye ya da aracına fiziksel saldırıda bulunma niyetiyle kullanmaktır.

2.10.2 – Agresif Sürücü Olmayın

Aracınızı çalıştırmadan önce nasıl hissettiğiniz, sürüş sırasında stresin sizi nasıl etkileyeceğiyle çok ilgilidir.

Sürüş öncesinde ve sırasında stresinizi azaltın. "Rahatlatici" müzikler dinleyin.

Tüm dikkatinizi yola verin. Cep telefonunuzla konuşarak, yemek yiyerek vb. dikkatinizin dağılmasına izin vermeyin.

Seyahat süreniz konusunda gerçekçi olun. Trafik, inşaat veya kötü hava koşulları nedeniyle gecikmeler olabileceğini bilin ve buna göre önlemler alın.

Beklediğinizden daha geç kalacaksanız, bu gerçeği kabul etmelisiniz. Derin bir nefes alın ve gecikmeyi kabul edin.

Diğer sürücülere iyi niyetle yaklaşın. Neden böyle sürdüklerini hayal etmeye çalışın. Her ne sebeple olursa olsun, bunun sizinle bir ilgisi olmadığını düşünün.

Yavaşlayın ve takip mesafenizi makul tutun.

Trafiğin sol şeridinde yavaş sürmeyin.

Jestlerden kaçının. Ellerinizi direksiyonda tutun. Başka bir sürücüyü kızdırabilecek hareketlerden kaçın, başınızı sallamak gibi zararsız görünen tahammülsüzlük ifadelerinden bile. Dikkatli ve nazik bir sürücü olun. Başka bir sürücü önünüze geçmeye çalışıyorsa, "Buyrun, geçin" deyin. Bu tepki kısa sürede bir alışkanlık haline gelecek ve diğer sürücülerin davranışlarına o kadar da kızmayacaksınız.

2.10.3 – Agresif Bir Sürücüyle Karşılaştığınızda Yapmanız Gerekenler

Her şeyden önce, yollarından çekilmek için her türlü çabayı gösterin.

Gururunuzu bir kenara koyun. Seyahat şeridinizde hızlanarak veya kendi yerinizi korumaya çalışarak onlara meydan okumayın. Göz teması kurmaktan kaçın.

Jestleri görmezden gelin ve onlara tepki vermeyi reddedin.

Agresif sürücüler; araç kimliği, plaka numarası, konum, seyahat yönü ve mümkünse sürücünün kimliğini sağlayarak ilgili yetkililere bildirin.

Cep telefonunuz yanınızdaysa ve bunu güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız, polisi arayın.

Agresif bir sürücü yolda ileride bir kazaya karışırsa, kaza yerinden güvenli bir mesafede durun, polisin gelmesini bekleyin ve tanık olduğunuz sürüş davranışını bildirin.

Bölüm 2.9 ve 2.10 Bilginizi Test Edin

1. Dikkatsiz bir sürücü olmamak için takip edebileceğiniz bazı kurallar neler?
2. Araç içi iletişim ekipmanını nasıl dikkatli kullanırsınız?
3. Dikkati dağılmış bir sürücüyü nasıl tespit edersiniz?
4. Agresif sürüş ile trafikte saldırganlık arasındaki fark nedir?
5. Agresif bir sürücüyle karşılaştığınızda ne yapmalısınız?
6. Sürüş öncesinde ve sırasında stresinizi azaltmak için yapabileceğiniz bazı şeyler nelerdir?

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm soruları yanıtlayamıyorsanız, 2.9 ve 2.10 alt bölümlerini tekrar okuyun.

2.11 – GECE SÜRÜŞÜ VE SÜRÜCÜ YORGUNLUĞU

2.11.1 – Daha Tehlikelidir

Gece saatlerinde araç kullanırken daha büyük bir risk altındasınız. Sürücüler, gündüz olduğu kadar hızlı bir şekilde tehlikeleri göremezler, bu yüzden tepki vermek için daha az zamanları olur. Gafil avlanan sürücülerin kazadan kaçınma olasılıkları daha düşüktür.

Gece saatlerinde araç kullanmanın içerdiği problemler; sürücü, yol ve araçla ilgilidir.

2.11.2 – Sürücü Faktörleri

Görüş. İnsanlar gece veya loş ışıkta net göremezler. Ayrıca, gözlerinin loş ışıkta görmeye alışması için zamana ihtiyaçları vardır. Çoğu insan karanlık bir sinema salonuna girdiğinde bunu fark etmiştir.

Parlama. Sürücüler parlak ışık nedeniyle kısa süreliğine körlük yaşayabilirler. Bu körlükten kurtulmak zaman alır. Yaşlı sürücüler özellikle bu parlamadan rahatsız olur. Çoğu insan, fotoğraf makinesi flaşları veya karşıdan gelen araçların uzun farları nedeniyle geçici olarak kör olmuştur. Parلمانın etkisinden kurtulmak birkaç saniye sürebilir. İki saniyelik bir parlama körlüğü bile tehlikeli olabilir. 55 mil hızla giden bir araç, o süre zarfında bir futbol sahasının yarısından fazlasını kat edecektir. Araba kullanırken parlak ışıklara doğrudan bakmayın. Yolun sağ tarafına bakın. Size doğru gelen birinin ışıkları çok parlaksa yan yollara dikkat edin.

Yorgunluk ve Dikkat Eksikliği. Yorgunluk, fiziksel ya da zihinsel zorlanma, tekrarlayan görevler, hastalık veya uykusuzluk sonucunda oluşabilen bedensel veya zihinsel tükenmişliktir. Tıpkı alkol ve uyuşturucular gibi, yorgunluk da görüşünüzü ve muhakeme yeteneğinizi zayıflatır. Yorgunluk, hız ve mesafe tahmininde hatalara yol açar, kaza yapma riskinizi artırır, tehlikeleri fark etme ve hızlı tepki verme yeteneğinizi azaltır ve kritik kararlar alma becerinizi olumsuz etkiler. Yorgun olduğunuzda direksiyon başında uyuyakalabilir ve kaza yaparak kendinizi veya başkalarını yaralayabilir ya da öldürebilirsiniz.

Yorgun veya uykulu araç kullanmak, trafik kazalarının önde gelen nedenlerinden biridir. NHTSA, her yıl 100.000 polis raporlu kazanın uykulu araç kullanımı sonucu meydana geldiğini tahmin ediyor. Ulusal Uyku Vakfı'nın Amerika'da uyku anketine göre, Amerikalıların %60'ı uykulu hissederken araç kullanmış ve üçte birinden fazlası (%36 veya 103 milyon kişi) direksiyon başında uyuyakaldığını itiraf etmiştir. Sürücüler, sadece birkaç saniye süren kısa uyku nöbetleri yaşayabilir veya daha uzun süreli uyuyakalabilirler. Her iki durumda da çarpışma olasılığı dramatik bir şekilde artar.

Risk Altındaki Gruplar

Uykulu araç kullanımı nedeniyle kaza yapma riski, nüfus genelinde eşit olarak dağılmamıştır. Kazalar, uykululuğun en yoğun olduğu zamanlar olan gece ve öğleden sonra ortasında meydana gelme eğilimindedir. Çoğu insan gece, özellikle gece yarısından sonra daha az uyanıktır. Bu, özellikle uzun süredir araç kullanıyorsanız geçerlidir. Bu nedenle, gece araba kullanan sürücülerin uyuyakalarak kaza yapma olasılığı çok daha yüksektir.

Araştırmalar, genç erkeklerin, vardiyalı çalışanların, ticari sürücülerin, özellikle uzun yol sürücülerinin ve tedavi edilmemiş uyku bozuklukları olan veya kısa süreli ya da kronik uyku yoksunluğu yaşayan kişilerin uyuyakalarak kaza geçirme riskinin arttığını belirlemiştir. Tüm ağır kamyon kazalarının en az %15'i yorgunlukla ilgilidir.

Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'daki 80 uzun yol kamyon şoförünü kapsayan, kongre tarafından yetkilendirilmiş bir çalışma, şoförlerin günde ortalama 5 saatten az uyuduğunu ortaya koymuştur. Federal Motorlu Taşıyıcı Güvenlik İdaresi'ne (1996) göre, Ulusal Ulaşım Güvenliği Kurulu'nun (NTSB), bir kamyon sürücüsünün hayatını kaybettiği kazaların yarısından fazlasının muhtemel nedeninin uykulu sürüş olduğunu bildirmesi şaşırtıcı değildir. (NTSB, 1990) Her kamyon şoförü ölümünde, üç ila dört başka kişi daha hayatını kaybediyor. (NHTSA, 1994).

Yorgunluk Belirtileri

Ulusal Uyku Vakfı'nın Amerika'da gerçekleştirdiği uyku anketine göre, Amerikalıların %60'ı uykulu araç kullanmış ve %36'sı geçen yıl direksiyon başında uyuyakaldığını itiraf etmiştir. Ancak, pek çok insan ne zaman uykuya dalmak üzere olduğunu anlayamaz. İşte durup dinlenmeniz gerektiğini gösteren bazı durumlar:

Odaklanma zorluğu, sık sık göz kırpmaya veya ağır göz kapakları.

Tekrarlayan esneme veya gözleri ovalama.

Hayal kurma ya da dağınık/bağılantısız düşünceler.

Son birkaç kilometrede nereye gittiğini hatırlamakta zorluk çekme; çıkışları veya trafik işaretlerini kaçırmak.

Başını dik tutmakta zorluk çekme.

Şeridinizden sapma, önünüzdeki aracı çok yakından takip etme veya yol kenarındaki uyarı şeridine çarpma.

Huzursuz ve sinirli hissetme.

Yorgun olduğunuzda "devam etmeye çalışmak" çoğu sürücünün düşündüğünden çok daha tehlikelidir. Ölümcül kazaların başlıca nedenlerinden biridir. Yorgunluk belirtileri fark ederseniz, araç kullanmayı bırakın ve geceyi uyuyarak geçirin ya da 15-20 dakikalık bir şekerleme yapın.

Risk Altında Mısınız?

Araç kullanmadan önce, şu durumları göz önünde bulundurun:

Uykusuz veya yorgun musunuz? (6 saat veya daha az uyku riskinizi üç kat artırır).

Uyku kaybı (uykusuzluk), kalitesiz uyku veya uyku borcu nedeniyle zorluk yaşamak.

Uygun şekilde dinlenme molası vermeden uzun mesafelerde araç kullanmak.

Gece boyunca, öğleden sonra ya da normalde uyuyor olacağınız bir saatte araç kullanmak. Birçok ağır motorlu taşıt kazası gece yarısı ile sabah 6 arasında meydana gelir.

Sakinleştirici ilaçlar (antidepresanlar, soğuk algınlığı tabletleri, antihistaminikler) almak.

Haftada 60 saatten fazla çalışmak (riskinizi %40 artırır).

Birden fazla işte çalışmak ve ana işinizin vardiyalı olması.

Yalnız başına veya uzun, kırsal, karanlık ya da sıkıcı bir yolda araba kullanmak.

Uçakla yolculuk yapmak, saat dilimini değiştirmek.

Seyahatten önce uykusuzluğu önlemek için:

Yeterince uyuyun. Yetişkinlerin uyanık kalmak için 8 ila 9 saate ihtiyacı vardır.

Güzergahı dikkatlice hazırlayın, toplam mesafeyi, durak noktalarını ve diğer lojistik hususları belirleyin.

Yolculuklarınızı normalde uyanık olduğunuz saatlere planlayın, gece yarısına değil.

Yanınızda bir yolcu olsun.

Uyuşukluğa neden olan ilaçlardan kaçının.

Gündüzleri uykulu hissediyorsanız, gece uyumakta zorluk çekiyorsanız veya sık sık şekerleme yapıyorsanız, doktorunuza danışın.

Egzersizizi günlük yaşamınıza dahil edin, bu size daha fazla enerji verir.

Araç kullanırken uyanık kalmak için:

Göz kamaşması ve göz yorgunluğundan korunmak için güneş gözlüğü kullanın.

Pencereyi açarak veya klimayı kullanarak aracın içini serin tutun.

Ağır yemekler yemekten kaçının.

Gün boyunca ne kadar dinlendiğinizin farkında olun.

Yanınıza başka birini alın ve dönüşümlü olarak araç kullanın.

Uzun yolculuklarda her 100 milde veya 2 saatte bir ara verin.

Araba kullanmayı bırakın, biraz dinlenin veya kısa süre uyuyun.

Kafein tüketimi birkaç saatliğine farkındalığı artırabilir, ancak çok fazla içmeyin. Sonunda etkisini kaybedecektir.

Yorgunluğu önlemek için kafeine güvenmeyin.

İlaç kullanmaktan kaçının. Sizi bir süre uyanık tutsa da tetikte olmanızı sağlamazlar.

Uykuluysanız, tek güvenli çözüm yoldan ayrılıp biraz uyumaktır. Aksi halde, kendi hayatınızı ve başkalarının hayatını riske atarsınız.

2.11.3 – Yol Koşulları

Kötü Aydınlatma. Gündüzleri genellikle iyi görebilmek için yeterince ışık vardır. Bu durum gece geçerli değildir. Bazı bölgelerde sokak lambaları parlak olsa da birçok bölgede aydınlatma yetersizdir. Pek çok yolda muhtemelen tamamen farlarınıza güvenmek zorunda kalırsınız.

Daha az ışık, tehlikeleri gündüz kadar net göremeyeceğiniz anlamına gelir. Işıkları olmayan yol kullanıcılarını görmek

zordur. Gece saatlerinde yayaların, koşucuların, bisikletlilerin ve hayvanların karıştığı çok sayıda kaza meydana gelmektedir.

Işıklar olsa bile, yol manzarası kafa karıştırıcı olabilir. Trafik sinyalleri ve tehlikeler, tabelalar, mağaza vitrinleri ve diğer ışıklar arasında zor görülebilir.

Aydınlatma zayıf veya kafa karıştırıcı olduğunda daha yavaş sürün.

Yolun ilerisini görebildiğiniz mesafede durabileceğiniz kadar yavaş sürün.

Sarhoş Sürücüler. Alkollü sürücüler ve uyuşturucu etkisindeki sürücüler hem kendileri hem de sizin için tehlike oluşturur. Barlar ve meyhanelerin kapanış saatlerinde özellikle dikkatli olun. Şeritte kalmakta veya hızını korumakta zorlanan, sebepsiz yere duran ya da alkol veya uyuşturucu etkisi altında olduğuna dair başka işaretler gösteren sürücülere dikkat edin.

2.11.4 – Araç Koşulları

Farlar. Gece saatlerinde, farlarınız, genellikle sizin görmeniz ve başkalarının sizi görmesi için ana ışık kaynağınız olacaktır. Farlarınızla gündüz vakti gördüğünüz kadarını göremezsiniz. Kısa farlarla yaklaşık 250 fit, uzun farlarla ise yaklaşık 350-500 fit ileriye görebilirsiniz. Hızınızı, durma mesafenizi görüş mesafeniz içinde tutacak şekilde ayarlamalısınız. Bu, farlarınızın menzili içinde durabilecek kadar yavaş gitmeniz anlamına gelir. Aksi takdirde, bir tehlike gördüğünüzde durabilecek kadar zamanınız olmaz.

Gece araç kullanmak, farlarınızla ilgili sorunlarınız varsa daha tehlikeli olabilir. Kirli farlar, normalde verdikleri ışığın sadece yarısını verebilir. Bu da görme yeteneğinizi azaltır ve başkalarının sizi görmesini zorlaştırır. Işıklarınızın temiz ve çalışır durumda olduğundan emin olun. Farlar ayarsız olabilir. Doğru yöne bakmıyorlarsa, size iyi bir görüş sağlamazlar ve diğer sürücüler kör edebilirler. Yetkili bir kişiye farların doğru şekilde ayarlandığını teyit ettirin.

Diğer Işıklar. Kolayca görülebilmemiz için, aşağıdakilerin temiz ve düzgün çalışıyor olması gerekir:

- Reflektörler.
- Arka lambalar.
- Tanımlama ışıkları.
- İşaret lambaları
- Park lambaları.

Dönüş Sinyalleri ve Fren Lambaları. Geceleyin sinyal lambalarınız ve fren lambalarınız, diğer sürücülere ne yapmayı planladığınızı iletmek açısından daha da büyük önem taşır. Dönüş sinyallerinizin ve stop lambalarınızın temiz ve çalışır durumda olduğundan emin olun.

Ön Cam ve Trafik İzleme Cihazı / Aynası. Gece saatlerinde, temiz bir ön cam ve temiz bir Trafik İzleme Cihazı/Aynası bulundurmak, gündüz saatlerine kıyasla çok daha önemlidir. Gece saatlerinde parlak ışıklar, ön camınızda veya Trafik İzleme Cihazı / Aynasında kirlenmeye neden olarak kendi parlaltısını oluşturabilir ve görüşünüzü engelleyebilir. Birçok insan, güneşin doğmakta olduğu ya da batmak üzere olduğu zamanlarda güneşe doğru araba sürmenin nasıl bir deneyim olduğunu yaşamıştır ve gün ortasında gayet net olan ön camın, bu zamanlarda neredeyse hiçbir şey görmeyecek şekilde karardığını fark etmiştir. Geceleyin güvenli sürüş için ön camınızı içten ve dıştan temizleyin.

2.11.5 – Gece Sürüş Prosedürleri

Seyahat Öncesi Prosedürler. Dinlenmiş ve uyanık olduğunuzdan emin olun. Uykunuz varsa, araba kullanmadan önce uyuyun! Hatta kısacık bir uyku bile sizin veya başkalarının hayatını kurtarabilir. Gözlük kullanıyorsanız, temiz ve çiziksiz olduklarından emin olun. Geceleyin güneş gözlüğü takmayın. Aracınızı tamamen kontrol edin. Tüm ışıkları ve reflektörleri kontrol etmeye dikkat edin ve ulaşıldıklarınızı temizleyin.

Başkalarını Kör Etmekten Kaçının. Farlarınızdan gelen parlama, size doğru gelen sürücüler için sorunlara neden olabilir. Ayrıca, ışıklarınız dikiz Trafik İzleme Cihazı / Aynasında parladığında, sizinle aynı yönde giden sürücüler rahatsız edebilirler. Diğer sürücüler için parlamaya neden olmadan önce farlarınızı kısın. Karşıdan gelen bir aracın 500 fit yakınına geldiğinizde ve başka bir aracı 500 fit mesafeden takip ederken farlarınızı kısın.

Karşıdan Gelen Araçların Parlamasından Kaçının. Karşıdan gelen araçların ışıklarına doğrudan bakmayın. Mümkünse, yolun sağ şeridinde veya kenar işaretlerine doğru hafifçe sağa bakın. Diğer sürücüler kısa farlarını açmazsa, onlara "misilleme yapmak" için kendi uzun farlarınızı açmaya çalışmayın. Bu, karşıdan gelen sürücüler için parlamayı artırır ve kaza olasılığını yükseltir.

Mümkün Olduğunda Uzun Farları Kullanın. Bazı sürücüler her zaman kısa farları kullanma hatasına düşer. Bu da ileriye görme kabiliyetini ciddi şekilde azaltır. Güvenli ve yasal olduğunda uzun farları kullanın. Yaklaşan bir aracın 500 fit yakınında olmadığınızda kullanın. Ayrıca, kabininizin içinin çok parlak olmasına izin vermeyin. Bu durum, dışarıyı görmenizi zorlaştırır. İç mekan ışıklarını kapalı tutun ve göstergeleri okuyabilmek için gösterge ışıklarınızı olabildiğince kısık ayarlayın.

Uykunuz gelirse, en yakın güvenli yerde durun. İnsanlar, göz kapakları kapanmak üzereyken bile uykuya dalmaya ne kadar yakın olduklarını genellikle fark etmezler. Güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız, aynada kendinize bakın. Uykulu görünüyorsanız veya sadece uykulu hissediyorsanız, araç kullanmayı bırakın! Çok tehlikeli bir durumdasınız. Bunun tek güvenli çözümü uyumaktır.

2.12 – SİSTE ARAÇ KULLANMA

Sis her an oluşabilir. Otoyollarda sis son derece tehlikeli olabilir. Sis genellikle beklenmedik zamanda ortaya çıkar ve görüş mesafesi hızla kötüleşebilir. Sisli koşullara dikkat etmeli ve hızınızı azaltmaya hazır olmalısınız. Sis içine girdikten sonra sisin hafifleyeceğini varsaymayın.

Siste araç kullanma konusunda verilebilecek en iyi tavsiye, araç kullanmamaktır. Görüş mesafesi düzelene kadar bir dinlenme alanına veya kamyon durağına çekmeniz tercih edilir. Araç kullanmanız gerekiyorsa, aşağıdakileri dikkate aldığınızdan emin olun:

- Sisle ilgili tüm uyarı işaretlerini dikkate alın.
- Sise girmeden önce yavaşlayın.
- Tüm ışıklarınızı açın. Gündüz bile en iyi görüş için kısa farlar ve sis farlarını kullanın ve farlarını açmayı unutmuş olabilecek diğer sürücülere karşı dikkatli olun.
- Dörtlü flaşörlerinizi açın. Bu, arkadan yaklaşan araçlara sizin aracınızı daha hızlı fark etme fırsatı verecektir.
- Yol kenarındaki araçlara dikkat edin. Önünüzdeki arka veya ön farları görmeniz, yolun ilerisinde nerede olduğunun gerçek bir göstergesi olmayabilir. Araç yolda bile olmayabilir.
- Yol kenarındaki otoyol reflektörlerini, yolun önünüzde nasıl kıvrılabileceğini belirlemek için kılavuz olarak kullanın.
- Trafikte göremediğiniz araçları duymaya çalışın.
- Diğer araçları sollamaktan kaçının.
- Kesinlikle gerekli olmadığı sürece yolun kenarında durmayın.
- Acil duruşlar için hazırlıklı olun.

2.13 – KIŞIN ARAÇ KULLANMA

2.13.1 – Araç Kontrolleri

Kış aylarında araç kullanmadan önce aracınızın hazır olduğundan emin olun. Düzenli bir kontrol yapmalı ve aşağıdaki maddelere özellikle dikkat etmelisiniz.

Soğutma Sıvısı Seviyesi ve Antifriz Miktarı. Soğutma sisteminin dolu olduğundan ve donmaya karşı koruma sağlamak için sistemde yeterli antifriz bulunduğundan emin olun. Bu, özel bir soğutma sıvısı test cihazı ile kontrol edilebilir.

Buz Çözme ve Isıtma Ekipmanları. Buz çözücülerin çalıştığından emin olun. Güvenli sürüş için gerekli olacaklar. Isıtıcının çalıştığından ve nasıl kullanılacağını bildiğinizden emin olun. Başka ısıtıcılar kullanıyorsanız ve bunlara ihtiyaç duymayı bekliyorsanız (örneğin, Trafik İzleme Cihazı / Aynası ısıtıcıları, akü kutusu ısıtıcıları, yakıt deposu ısıtıcıları), yolculuğunuza başlamadan önce bunların çalıştığından emin olun.

Silecekler ve Yıkayıcılar. Silecek lastiklerinin iyi durumda olduğundan emin olun. Sileceklerin camı temizleyecek kadar kuvvetli bastırdığından emin olun; aksi takdirde, karları düzgün bir şekilde süpüremeyebilirler. Ön cam yıkayıcısının çalıştığından ve yıkayıcı deposunda yıkama sıvısı olduğundan emin olun.

Cam suyu sıvısının donmasını önlemek için cam suyu antifrizi kullanın. Araç kullanırken çevrenizi yeterince iyi göremiyorsanız (örneğin, silecekleriniz çalışmıyorsa), güvenli bir şekilde durun ve sorunu çözün.

Lastikler. Lastiklerinizde yeterli diş derinliği olduğundan emin olun. Çekiş lastikleri, aracı ıslak zeminde ve karda itmek için çekiş sağlamalıdır. Direksiyon lastiklerinin aracı yönlendirebilmesi için çekiş gücüne sahip olması gerekir. Yeterli diş derinliği, özellikle kış koşullarında çok önemlidir. Ön lastiklerin her bir ana kanalında en az 4/32 inç diş derinliği ve diğer lastiklerde en az 2/32 inç diş derinliği olmalıdır. Daha fazla derinlik daha iyidir. Güvenli sürüş için yeterli diş derinliğine sahip olup olmadığınızı belirlemek için bir ölçüm aleti kullanın.

Tekerlek Zincirleri. Kendinizi, güvenli bir yere gitmek için bile zincir olmadan araç kullanamayacağınız koşullarda bulabilirsiniz. Doğru sayıda zincir ve ekstra çapraz bağlantı taşıyın. Sürücü lastiklerinize uyacaklarından emin olun. Kancaların kırık, çapraz bağlantıların aşınmış veya kırık, yan zincirlerin ise bükülmüş veya kırık olup olmadığını kontrol edin. Zincirleri kar ve buzda ihtiyaç duymadan önce nasıl takacağınızı öğrenin. Kış havasında araç kullanırken kar zincirleri bulundurulmalıdır.

Işıklar ve Reflektörler. Işıkların ve reflektörlerin temiz olduğundan emin olun. Kötü hava koşullarında ışıklar ve reflektörler özellikle önemlidir. Kötü hava koşullarında zaman zaman kontrol ederek temiz ve düzgün çalıştıklarından emin olun.

Pencereler ve Trafik İzleme Cihazları / Aynaları. Aracı çalıştırmadan önce ön cam, pencereler ve Trafik İzleme Cihazı/ Aynası üzerindeki buz, kar gibi engelleri temizleyin. Gerekli olduğunda bir cam kazıyıcı, kar fırçası ve cam buz çözücü kullanın.

Ei Tutamakları, Basamaklar ve Yükleme Plakaları. Kabin içine girmek veya araç içinde hareket etmek için kullanmanız gereken tutamaklar, basamaklar ve yükleme plakalarındaki tüm buz ve karı temizleyin. Bu, kayma tehlikesini azaltacaktır.

Radyatör Panjurları ve Kanadı. Radyatör panjurlarından buzu temizleyin. Radyatör kanadının çok sıkı kapatılmadığından emin olun. Panjurlar donarsa veya radyatör kanadı çok sıkı kapatılırsa, motor aşırı ısınabilir ve durabilir.

Egzoz Sistemi. Egzoz sistemi sızıntıları, kabin havalandırması zayıf olduğunda (camlar kapalı vb.) özellikle tehlikelidir. Gevşek bağlantılar, zehirli karbon monoksitin aracınıza sızmasına yol açabilir. Karbon monoksit gazı uykunuzu getirir. Yeterince büyük miktarlarda alındığında ölüme yol açabilir. Egzoz sistemini gevşek parçalar ile sızıntı sesleri ve belirtileri açısından kontrol edin.

2.13.2 – Sürüş

Kaygan Yüzeyler. Kaygan yollarda yavaş ve dikkatli sürün. Zemin çok kaygansa araç kullanmamalısınız. İlk güvenli yerde durun.

Aracı Hafifçe ve Yavaşça Çalıştırın. İlk hareket anında yolun hissine alışmaya çalışın. Acele etmeyin.

Buz Olup Olmadığını Kontrol Edin. Yolda, özellikle köprülerde ve üst geçitlerde buz olup olmadığını kontrol edin. Diğer araçlardan su sıçramaması, yolda buz oluştuğunu gösterir. Ayrıca, Trafik İzleme Cihazınızı / Aynanızı ve sileceklerinizi buz açısından kontrol edin. Buz varsa, yol da büyük ihtimalle buzludur.

Dönüşü ve Frenlemeyi Koşullara Göre Ayarlayın. Dönüşleri mümkün olduğunca yavaş bir şekilde yapın. Gerektiğinden daha sert fren yapmayın ve motor freni veya hız retarderi kullanmayın. (Sürüş tekerleklerinin kaygan yüzeylerde kaymasına neden olabilirler.)

Hızı Koşullara Göre Ayarlayın. Geremediği sürece sizden yavaş ilerleyen araçları geçmeyin. Yavaş gidin ve sabit bir hızda ilerlemek için yeterince ileriye bakın. Yavaşlamak ve hızlanmak zorunda kalmaktan kaçının. Virajları daha yavaş hızlarda alın ve virajlardayken fren yapmayın. Sıcaklık buzun erimeye başladığı noktaya yükseldikçe, yolun daha da kayganlaştığını unutmayın. Daha da yavaşlayın.

Boşluğu Koşullara Göre Ayarlayın. Diğer araçların yanında sürmeyin. Daha uzun bir takip mesafesi bırakın. Önünüzde bir trafik sıkışıklığı gördüğünüzde, yavaşlayın veya trafiğin açılmasını beklemek için durun. Duraklamaları önceden tahmin etmeye çalışın ve kademeli olarak yavaşlayın. Kar küreme araçlarına, tuz ve kum kamyonlarına dikkat edin ve onlara bolca alan bırakın.

Islak Frenler. Yoğun yağmurda veya derin su birikintilerinde araç kullanırken frenleriniz ıslanır. Frenlerdeki su, frenlerin zayıf olmasına, düzensiz çalışmasına veya aniden tutmasına neden olabilir. Bu durum, fren gücünün azalmasına, tekerleklerin kilitlenmesine, aracın bir tarafa çekmesine veya römork çekiyorsanız makaslamaya yol açabilir.

Mümkünse derin su birikintilerinden veya akan sudan geçmekten kaçının.

Kaçınmadığınız takdirde şunları yapmalısınız:

- Yavaşlayın ve vitesi düşürün.
- Frenlere nazikçe basın. Bu, balataları fren kampanalarına veya disklerine doğru bastırır ve sudan geçerken çamur silt, kum ve suyun içeri girmesini önler.
- Motor devrini artırın ve frenlere hafif baskı uygulayarak suyun üzerinden geçin.
- Sudan çıktıktan sonra, frenleri ısıtmak ve kurutmak için kısa bir mesafe boyunca hafif bir baskı uygulayın.
- Güvenli olduğunda test etmek için duraklayın. Arkadan kimsenin takip etmediğinden emin olun, ardından frenlerin iyi çalıştığından emin olmak için fren yapın. Frenler iyi çalışmıyorsa, yukarıda açıklandığı gibi kurutmaya devam edin. (DİKKAT: Aynı anda çok fazla fren basıncı ve gaz vermeyin, aksi takdirde fren kampanaları ve balataları aşırı ısınabilir).

2.14 – ÇOK SICAK HAVADA SÜRÜŞ

2.14.1 – Araç Kontrolleri

Normal bir inceleme yapın, ancak aşağıdaki maddelere özellikle dikkat edin:

- **Lastikler.** Araca binmeden önce lastik montajını ve hava basıncını kontrol edin. Çok sıcak havalarda araç kullanırken lastikleri her iki saatte bir veya her 100 milde bir kontrol edin. Hava basıncı sıcaklıkla artar. Havayı dışarı çıkarmayın, aksi halde lastikler soğuduğunda basınç çok düşük olur. Lastiklerinizden biri dokunulamayacak kadar sıcaksa, soğuyuncaya kadar durmaya devam edin. Aksi takdirde lastik patlayabilir veya alev alabilir.
- **Motor Yağı.** Motor yağı, motoru yağlamanın yanı sıra serin tutmaya da yardımcı olur. Motor yağının yeterli olduğundan emin olun. Yağ sıcaklık göstergeniz varsa, sürüş sırasında sıcaklığın uygun aralıkta olduğundan emin olun.
- **Motor Soğutma Sıvısı.** Başlamadan önce, motor üreticisinin talimatlarına göre motor soğutma sisteminde yeterli su ve antifriz olduğundan emin olun. (Antifriz, motorun hem sıcak hem de soğuk koşullarda çalışmasına yardımcı olur.) Sürüş sırasında, su sıcaklığı veya soğutucu sıcaklık göstergesini ara sıra kontrol edin. Göstergelerin normal aralıkta

olduğundan emin olun. Gösterge en yüksek güvenli sıcaklığın üzerine çıkarsa, motor arızasına ve muhtemelen yangına yol açabilecek bir sorun olabilir. Güvenli bir şekilde ve mümkün olan en kısa sürede aracı durdurun, ardından sorunun ne olduğunu belirlemeye çalışın.

Bazı araçlarda gösterge camı, şeffaf soğutucu konteyneri veya soğutucu geri kazanım kabı bulunur. Bunlar, motor sıcakken soğutucu seviyesini kontrol etmenizi sağlar. Konteyner basınçlı sistemin bir parçası değilse, kapak güvenli çıkarılabilir ve motor çalışma sıcaklığındaiken bile soğutucu eklenebilir.

Radyatör kapağını veya basınçlı sistemin herhangi bir parçasını, sistem tamamen soğuyana kadar asla çıkarmayın. Buhar ve kaynayan su basınç altında püskürebilir ve ciddi yanıklara neden olabilir. Radyatör kapağına çıplak elinizle dokunabiliyorsanız, muhtemelen açmak için yeterince soğumuştur.

Geri kazanım tankı veya taşma tankı olmayan bir sisteme soğutucu eklenmesi gerekiyorsa, şu adımları izleyin:

- Motoru kapatın.
 - Motorun soğumasını bekleyin.
 - Ellerinizi koruyun (eldiven veya kalın bir bez kullanın).
 - Radyatör kapağını yavaşça ilk durma noktasına kadar çevirin, bu basınç contasını serbest bırakır.
 - Soğutma sisteminden basınç tahliye edilirken geri çekilin.
 - Tüm basınç serbest bırakıldığında, kapağa bastırın ve çıkarmak için daha fazla çevirin.
 - Soğutucu seviyesini gözle kontrol edin ve gerekirse daha fazla soğutucu ekleyin.
 - Kapağı yerine takın ve tamamen kapalı konuma getirin.
- **Motor Kayışları.** Aracınızdaki kayışlara bastırarak v kayışı sıkılığını nasıl kontrol edeceğinizi öğrenin. Gevşeyen kayışlar su pompasını ve/veya fanı düzgün bir şekilde döndürmez. Bu, aşırı ısınmaya neden olur. Ayrıca, kayışları çatlaklar veya diğer aşınma belirtileri açısından kontrol edin. Bu özellikle sıcak havalarda geçerlidir. Çatlamış kayışlar bir güvenlik tehlikesidir.
- **Hortumlar.** Soğutma sıvısı hortumlarının iyi durumda olduğundan emin olun. Sürüş sırasında kırık bir hortum motor arızasına ve hatta yangına yol açabilir.

2.14.2 – Sürüş

- **Eriyen Asfalta Dikkat Edin.** Çok sıcak havalarda yol asfaltındaki zift sıklıkla yüzeye çıkar. Ziftin yüzeye "sızdığı" noktalar çok kaygandır.
- **Yavaş İlerleyerek Aşırı Isınmayı Önleyin.** Yüksek hız, lastiklerin ve motorun ısınıpısını artırır. Çöl koşullarında ısı tehlikeli bir seviyeye ulaşabilir. Sıcaklık, lastik arızası veya hatta yangın ve motor arızası olasılığını artırır.

Alt bölümler 2.11, 2.12, 2.13 ve 2.14 Bilginizi Test Edin

1. Mümkün olduğunda kısa farları kullanmalısınız. Doğru mu Yanlış mı?
2. Uykuluysanız, araç kullanmadan önce ne yapmalısınız?
3. Islak frenler ne gibi etkilere neden olabilir? Bu sorunlardan nasıl kaçınabilirsiniz?
4. Sıcak lastiklerin havasını indirerek basıncın normale dönmesini sağlamalısınız. Doğru mu Yanlış mı?
5. Motor aşırı ısınmadığı sürece radyatör kapağını güvenli çıkarabilirsiniz. Doğru mu Yanlış mı?

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm sorulara cevap veremiyorsanız, 2.11, 2.12, 2.13 ve 2.14 alt bölümlerini tekrar okuyun.

2.15 – DEMİRYOLU-OTOYOL GEÇİŞLERİ

Demiryolu-otoyol hemzemin geçitleri, yolun tren raylarıyla kesiştiği özel bir kavşak türüdür. Bu geçitler her zaman tehlikelidir. Her geçite, bir trenin gelmekte olduğu varsayımıyla yaklaşılmalıdır. Trenin geçitten ne kadar uzakta olduğunu ve yaklaşan bir trenin hızını değerlendirmek son derece zordur.

2.15.1 – Geçit Türleri

Pasif Geçitler. Bu tür geçitlerde herhangi bir trafik kontrol cihazı yoktur. Durma veya devam etme kararı tamamen size bağlıdır. Pasif geçitler, geçidi tanımanızı, rayları kullanan herhangi bir treni aramanızı ve güvenli bir şekilde geçmek için yeterli boş alan olup olmadığını belirlemenizi gerektirir. Pasif hemzemin geçitlerde, geçidi fark etmenize yardımcı olacak sarı dairesel ön uyarı işaretleri, yol yüzeyi işaretlemeleri ve çarpı işaretleri bulunur.

Aktif Geçitler. Bu tür geçitte, trafiği düzenlemek için geçitte bir trafik kontrol cihazı kuruludur. Bu aktif cihazlar, zil sesli veya zilsiz yanıp sönen kırmızı ışıklar ve bariyerlerle birlikte yanıp sönen kırmızı ışıkları içerir.

2.15.2 – Uyarı İşaretleri ve Cihazları

Önceden Uyarı İşaretleri. Yuvarlak, sarı zemin üzerine siyah renkteki uyarı işareti, kamuya açık bir demiryolu-otayol geçidinin önüne yerleştirilir. Önceden uyarı işareti, hızınızı azaltmanızı, treni görmek ve dinlemek için dikkatli olmanızı ve bir tren yaklaşıyorsa raylarda durmaya hazır olmanızı hatırlatır. Tüm yolcu ve tehlikeli madde taşıyan araçların durması gerekir. Bkz. Şekil 2.15.

Yol İşaretleri. Yol işaretleri, önceden uyarı işaretleriyle aynı anlama gelir. Bunlar, iki şeritli yollarda "RR" harfleriyle birlikte bir "X" ve geçiş yasağı işareti içerir. Bkz. Şekil 2.16.

İki şeritli yollarda ayrıca geçiş yasağı bölgesi işareti de bulunur. Demiryolu raylarının önündeki yol yüzeyine beyaz bir dur çizgisi çizilmiş olabilir. Geçitte dururken aracın ön kısmı bu çizginin gerisinde kalmalıdır.

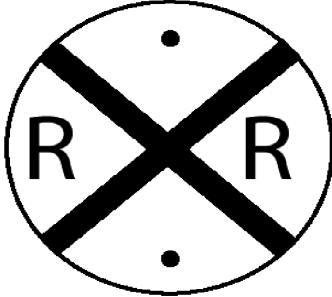
Çarpı Levhalar. Bu işaret hemzemin geçidi belirtir. Trene geçiş hakkı vermenizi gerektirir. Yolda beyaz durma çizgisi yoksa, durması gereken araçlar en yakın raydan en az 15 fit veya en fazla 50 fit uzakta durmalıdır. Yol birden fazla rayı geçtiğinde, çarpı işaretinin altındaki tabela, geçen ray sayısını belirtir. Bkz. Şekil 2.17.

Yanıp Sönen Kırmızı Işık Sinyalleri. Birçok karayolu-demiryolu hemzemin geçidinde, yaya geçidi işaretinde yanıp sönen kırmızı ışıklar ve ziller bulunur. Işıklar yanıp sönmeye başladığında durun! Bu bir trenin yaklaştığını gösterir. Trene geçiş önceliği vermeniz gerekir. Birden fazla ray varsa, geçmeden önce tüm rayların açık olduğundan emin olun. Bkz. Şekil 2.18.

Bariyerler. Birçok demiryolu-karayolu geçidinde kırmızı yanıp sönen ışıklar ve zillerle donatılmış bariyerler bulunur. Işıklar yanıp sönmeye başladığında ve bariyer yol şeridinin üzerine inmeden önce durmanız gerekir. Bariyerler kalkıp ışıklar yanıp sönmeyi bırakıncaya kadar durmaya devam edin. Güvenli olduğunda devam edin. Bkz. Şekil 2.18.

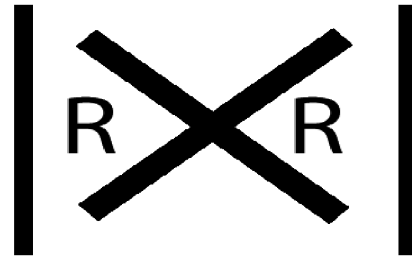
Şekil 2.15

YUVARLAK SARI
UYARI LEVHASI



Şekil 2.16

YOL ÇİZGİLERİ



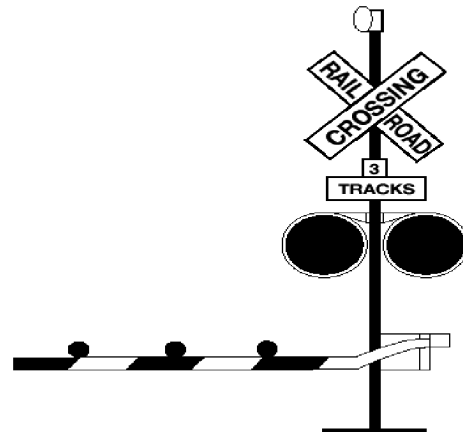
Şekil 2.17

BİRDEN FAZLA HAT



Şekil 2.18

KAPILAR/IŞIKLAR



2.15.3 – Sürüş Prosedürleri

Geçitlerde Asla Trenle Yarışmayın. Geçitlerde kesinlikle trenlerle yarışmaya çalışmayın. Yaklaşan bir trenin hızını değerlendirmek son derece zordur.

Hızı Azaltın. Hız, yaklaşan trenleri herhangi bir yönden görebilme yeteneğinize göre azaltılmalı ve durmanın gerekli olduğu durumlarda rayların önünde durmanıza izin verecek bir noktada tutulmalıdır.

Trenin Sesini Duyacağınızı Düşünmeyin. Trenler bazı geçitlere yaklaşırken korna çalmayabilir ya da korna çalmaları yasaklanmış olabilir. Trenlerin korna çalmadığı kamuya açık geçitler, tabelalarla belirtilmelidir. Aracınızın içindeki gürültü, trenin kornasını duymanızı engelleyebilir ve tren tehlikeli bir şekilde geçide yaklaşıp kadar fark etmeyebilirsiniz.

Sinyallere Güvenmeyin. Trenlerin yaklaştığını anlamak için yalnızca uyarı sinyalleri, bariyerler veya görevlilerin varlığına güvenmemelisiniz. Özellikle kapıları veya yanıp sönen kırmızı ışık sinyalleri olmayan geçitlerde dikkatli olun.

Çift Raylarda Çift Kontrol Gereklidir. Bir raydaki trenin diğer raydaki treni gizleyebileceğini unutmayın. Karşıdan karşıya geçmeden önce her iki yöne de bakın. Bir tren geçidi geçtikten sonra, rayların üzerinden geçmeye başlamadan önce yakınarda başka trenlerin olmadığından emin olun.

Şehir ve Kasabalardaki Demiryolu Alanları ve Hemzemin Geçitler. Şehirlerdeki ve kasabalardaki demiryolu geçitleri ve yükleme alanları, kırsal demiryolu geçitleri kadar tehlikelidir. Onlara da çok dikkatli yaklaşın.

2.15.4 – Demiryolu Karayolu Geçitlerinde Güvenle Durma

Demiryolu geçitlerinde tamamen durulması gereklidir:

- Yükün niteliği, eyalet veya federal düzenlemelere göre durmayı zorunlu kılar.
- Aksi halde, böyle bir durma yasa gereği zorunludur.

Durduğunuzda şunları yaptığınızdan emin olun:

- Yavaşlayarak dururken arkanızdaki trafiği kontrol edin. Varsa çıkış şeridini kullanın.
- Dörtlü acil flaşörlerinizi açın.

2.15.5 – Raylardan Geçiş

Eğimli yaklaşımlara sahip demiryolu geçitleri, aracınızın raylarda sıkışmasına yol açabilir.

Trafik koşullarının sizi raylar üzerinde durmak zorunda bırakmasına asla izin vermeyin. Karşıya geçmeye başlamadan önce rayların tamamını geçebileceğinizden emin olun. Tipik bir çekici-römork ünitesinin tek bir yoldan geçmesi en az 14 saniye, çift yoldan geçmesi ise 15 saniyeden uzun sürer.

Demiryolu raylarından geçerken vites değiştirmeyin.

2.15.6 – Özel Durumlar

Dikkat Edin! Bu römorklar yükseltilmiş geçitlerde sıkışabilir:

- Alçak profilli araçlar (lowboy, araba taşıyıcı, taşınma kamyonu, possum-belly hayvan taşıma römorku).
- Tek dingilli bir çekici, tandem dingilli bir çekiciyi taşıyacak şekilde ayarlanmış iniş tekerleğiyle uzun bir römork çeker.

Herhangi bir nedenle raylarda sıkışırsanız, araçtan çıkın ve raylardan uzaklaşın. Geçitteki acil durum bildirim bilgileri için işaret levhalarını veya sinyal kutusunu kontrol edin. 911'i veya başka bir acil durum numarasını arayın. Geçidin yerini, özellikle belirtilmişse DOT numarası da dahil olmak üzere, tanımlanabilir tüm işaretlerle belirtin.

2.16 – DAĞ SÜRÜŞÜ

Dağ sürüşünde, yerçekimi önemli bir rol oynar. Yokuş çıkarken yerçekimi aracın hızını yavaşlatır. Yokuşun eğimi ne kadar dik, uzunluğu ne kadar fazla ve/veya yük ne kadar ağır olursa, tepe veya dağları tırmanmak için o kadar düşük vites kullanmanız gerekir. Uzun, dik yokuşlardan inerken, yerçekimi aracınızın hızının artmasına neden olur. Uygun bir güvenli hız seçmeli, ardından düşük bir vites kullanmalı ve doğru fren tekniklerini uygulamalısınız. Önceden plan yapmalı ve seyahat etmeyi planladığınız güzergâh üzerindeki uzun, dik yokuşlar hakkında bilgi edinmelisiniz. Mümkünse, hangi hızların güvenli olduğunu öğrenmek için yokuşlara aşına olan diğer sürücülerle konuşun.

Frenlerinizin çok ısınmadan sizi tutabilmesi için yeterince yavaş gitmelisiniz. Frenler çok ısınırsa "zayıflamaya" başlayabilir. Dolayısıyla, aynı durdurma gücünü elde etmek için frenlere gittikçe daha sert basmanız gerekebilir. Frenleri sert bir şekilde kullanmaya devam ederseniz, frenler gittikçe zayıflayarak sonunda yavaşlamanızı veya durmanızı imkansız hale getirebilir.

2.16.1 – "Güvenli" Bir Hız Seçin

Dikkat etmeniz gereken en önemli nokta, aşırı yüksek olmayan bir hız seçmektir:

- Araç ve yükün toplam ağırlığı.
- Yokuşun uzunluğu.
- Yokuşun dikliği.
- Yol koşulları.
- Hava durumu.

Bir hız sınırı belirtilmişse veya "Maksimum Güvenli Hız" işareti varsa, asla belirtilen hızı aşmayın. Ayrıca, yokuşun uzunluğunu ve dikliğini gösteren uyarı işaretlerini görmeye çalışın ve dikkate alın.

Hızınızı kontrol etmenin temel yolu olarak motorun frenleme etkisinden yararlanmalısınız. Motorun frenleme etkisi, motor devri belirli devirlere yakın olduğunda ve şanzıman düşük vitelerdeyken en yüksek seviyeye çıkar. Yol ve trafik koşullarına göre hızınızı düşürebilmek veya durabilmek için frenlerinizi koruyun.

2.16.2 – Yokuş Aşağı İnmeden Önce Doğru Vitesi Seçin

Yokuş aşağı inmeden önce vitesi düşürün. Hızınız arttıktan sonra vites küçültmeye çalışmayın. Bu durumda vitesi düşüremezsiniz. Herhangi bir vites geri geçemeyebilirsiniz ve motor freninin etkisi tamamen kaybolabilir. Yüksek hızda otomatik şanzımanı daha düşük bir vites zorlamak, şanzımana zarar verebilir ve motor frenleme etkisinin tamamen kaybolmasına yol açabilir.

Daha eski kamyonlarda, vites seçiminde uygulanan bir kural, bir tepeyi tırmanırken ihtiyaç duyduğunuz vitesi, o tepeden aşağı inerken de kullanmaktır. Ancak, yeni kamyonlar yakıt ekonomisi için düşük sürtünmeli parçalara ve aerodinamik şekillere sahiptir. Ayrıca daha güçlü motorlara sahip olabilirler. Bu, yokuşları daha yüksek vitelerde çıkabileceğiniz ve yokuş aşağı inerken daha az sürtünme ve hava direnci nedeniyle araçların daha az yavaşlayacağı anlamına gelir. Bu nedenle, modern kamyon sürücüleri yokuş aşağı inerken, yokuş yukarı çıkarken gerekenden daha düşük vites kullanmak zorunda kalabilirler. Aracınız için neyin doğru olduğunu bilmelisiniz.

2.16.3 – Frenin Zayıflaması veya Arızalanması

Frenler, fren pabuçları veya balataları aracı yavaşlatmak için fren kampanasına veya disklerine sürtünecek şekilde tasarlanmıştır. Frenleme ısı yaratır, ancak frenler çok fazla ısıya dayanacak şekilde tasarlanmıştır. Ancak, frenler çok fazla kullanımdan ve motorun frenleme etkisine güvenilmemesinden kaynaklanan aşırı ısı nedeniyle zayıflayabilir veya çalışmayabilir.

Fren, ayarlamadan kaynaklı da zayıflayabilir. Bir aracı güvenli bir şekilde kontrol edebilmek için, her fren kendi payına düşeni yapmalıdır. Ayarsız frenler, ayarlı olanlardan önce görevlerini yapmayı bırakır. Diğer frenler aşırı ısınabilir ve etkisini kaybedebilir, bu da aracı kontrol etmek için yeterli frenleme sağlamaz. Frenler, özellikle sık kullanıldıklarında hızla ayarlarından çıkabilir; ayrıca fren balataları sıcakken daha hızlı aşınır. Bu nedenle, fren ayarının sık sık kontrol edilmesi gerekir.

2.16.4 – Doğru Frenleme Tekniği

Unutmayın. Uzun ve/veya dik bir inişte fren kullanımı, yalnızca motorun frenleme etkisine ek olarak kullanılmalıdır. Uygun düşük viteste olan bir araçta, aşağıdaki frenleme teknikleri kullanılmalıdır:

- Yalnızca kesin bir yavaşlama hissedecek kadar güçlü fren uygulayın.
- Hızınız "güvenli" hızınızın yaklaşık beş mil altına düştüğünde, frenleri serbest bırakın. (Bu fren uygulaması yaklaşık üç saniye sürmelidir.)
- "Güvenli" hızınıza ulaştığınızda, 1. ve 2. adımları tekrarlayın.

Örneğin, "güvenli" hızınız saatte 40 mil ise, hızınız 40 mil/saat'e ulaşana kadar fren yapmazsınız. Şimdi hızınızı 35 mil/saat'e kademeli olarak düşürmek için frenlere yeterince sert basın ve ardından frenleri bırakın. Yokuş bitimine ulaşana kadar bunu gereken sıklıkta tekrarlayın. Birçok dik dağ inişinde kaçış rampaları inşa edilmiştir. Kaçış rampaları, kontrolden çıkan araçları sürücü ve yolculara zarar vermeden güvenli bir şekilde durdurmak için yapılmıştır. Kaçış rampaları, kaçan bir aracı yavaşlatmak için bazen bir yükseltme ile birlikte uzun bir gevşek, yumuşak malzeme yatağı kullanır.

Güzergahınızdaki kaçış rampalarının yerlerini öğrenin. İşaretler, sürücülere rampaların nerede olduğunu gösterir. Kaçış rampaları hayat, ekipman ve yük kurtarır. Frenlerinizi kaybederseniz onları kullanın.

Alt bölümler 2.15 ve 2.16

Bilginizi Test Edin

1. Uzun ve dik bir yokuştan aşağı inerken "güvenli" hızınızı seçmenizi belirleyen faktörler nelerdir?
2. Yokuştan aşağı inmeye başlamadan önce neden uygun viteste olmalısınız?
3. Uzun ve dik bir yokuştan aşağı inerken kullanmanız gereken frenleme tekniğini açıklayın.
4. Hangi tür araçlar demiryolu-karayolu geçidinde sıkışabilir?
5. Tipik bir çekici-römork ünitesinin çift rayı geçmesi ne kadar zaman alır?

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm sorulara cevap veremiyorsanız, 2.15 ve 2.16 alt bölümlerini tekrar okuyun.

2.17 – SÜRÜŞ ACİL DURUMLARI

Trafik acil durumları, iki araç çarpışmak üzereyken meydana gelir. Araç acil durumları; lastikler, frenler veya diğer kritik parçalar arızalandığında meydana gelir. Bu kılavuzdaki güvenlik uygulamalarını takip etmeniz acil durumları önlemenize yardımcı olabilir. Ancak acil bir durum meydana gelirse, bir çarpışmadan kaçınma şansınız, ne kadar iyi harekete geçtiğinize bağlıdır. Böyle bir durumda alabileceğiniz aksiyonlar aşağıda açıklanmıştır.

2.17.1 – Çarpışmayı Önlemek İçin Direksiyon Kullanma

Acil bir durumda durmak her zaman en güvenli eylem değildir. Durmak için yeterli alanınız olmadığında, önünüzdeki engelden uzaklaşmanız gerekebilir. Unutmayın, bir engeli durmaktan daha hızlı geçmek için direksiyonu hemen çevirebilirsiniz. (Ancak, üstten ağır araçlar ve birden fazla römorku olan çekiciler takla atabilir).

İki Elinizi de Direksiyonda Tutun. Hızlı dönebilmek için direksiyonu her iki elinizle sıkı bir şekilde kavramalısınız. Acil bir durumda her iki elinizin de direksiyonda olması için ellerinizi her zaman direksiyonda tutmalısınız.

Hızlı ve Güvenli Dönüş Nasıl Yapılır. Doğru şekilde yapılırsa, güvenli bir şekilde hızlı dönüş yapılabilir. İşte güvenli sürücülerin dikkat ettiği bazı noktalar:

- Dönüş yaparken frene basmayın. Dönüş yaparken tekerlekleriniz kolaylıkla kitlenebilir. Böyle bir durumda aracınızın kontrolünü kaybedebilirsiniz.
- Önünüzdeki engeli aşmak için gerektiğinden fazla dönmeyin. Ne kadar keskin şekilde dönerseniz, kayma veya devrilme olasılığınız da o kadar artar.
- Geçtiğiniz yolun üzerindeki engeli aştıktan sonra, direksiyonu ters yönde çevirerek "ters yönlü direksiyon manevrası" yapmaya hazırlıklı olun. Ters yönlü direksiyon manevrası yapmaya hazır değilseniz, bunu yeterince hızlı yapamazsınız. Acil direksiyon ve ters yönlü direksiyon manevrası hareketlerini, tek bir sürüş eyleminin iki parçası olarak düşünmelisiniz.

Nereye Direksiyon Çevirmeli? Karşıdan gelen bir sürücü şeridinize girmişse, en iyisi sağa doğru hareket etmektir. Bu sürücü ne olduğunu fark ederse, doğal tepkisi kendi şeridine yönelmek olacaktır.

Herhangi bir şey yolunuzu kapatıyorsa, en iyi yön duruma göre değişebilir.

Trafik İzleme Cihazınızı / Aynanızı kullanıyorsanız, hangi şeridin boş olduğunu ve güvenli kullanılabileceğini bilirsiniz. Banket tarafı boşsa, sağa yönelmek en iyi seçenek olabilir. Birilerinin bankette araç kullanma olasılığı düşük olsa da, solunuzdan bir araç geçiyor olabilir. Trafik İzleme Cihazınızı / Aynanızı kullanıp kullanmadığınızı bileceksiniz. Her iki taraftan da engelleniyorsanız, sağa doğru hareket etmek en iyisi olabilir. En azından kimseyi karşı şeride geçmeye ve olası bir kafa kafaya çarpışmaya zorlamayacaksınız.

Yolun Dışına Çıkmak. Bazı acil durumlarda yoldan çıkmanız gerekebilir. Başka bir araçla çarpışma riskiyle karşılaşmaktan daha az riskli olabilir.

Pek çok banket, büyük bir aracın ağırlığını taşıyacak kadar güçlüdür ve bu nedenle mevcut bir kaçış yolu sunar. Yoldan ayrılmamız durumunda izleyebileceğiniz kurallardan bazıları şunlardır:

Fren Yapmaktan Kaçının. Mümkünse, hızınız yaklaşık 20 mil/saat'e düşene kadar fren kullanmaktan kaçının. Ardından kaygan bir yüzeyde kaymayı önlemek için çok hafifçe fren yapın.

Mümkünse Bir Çift Tekerleği Yolda Tutun. Bu, kontrolünüzü korumanıza yardımcı olur.

Yol Kenarında Kalın. Yol kenarında yer varsa, aracınızı durduruncaya kadar orada kalın. Güvenli olduğunda, yola geri çıkmadan önce sinyal verin ve Trafik İzleme Cihazınızı / Aynanızı kontrol edin.

Yola Geri Dönme. Durmadan yola geri dönmek zorunda kalırsanız, aşağıdaki prosedürü kullanın:

- Direksiyonu sıkıca tutun ve güvenli bir şekilde yola geri dönmek için keskin bir dönüş yapın. Yola yavaş yavaş geri dönmeye çalışmayın. Aksi halde, lastikleriniz beklenmedik bir şekilde tutunabilir ve kontrolü kaybedebilirsiniz.
- Her iki ön lastik de asfalt yüzeyde olduğunda, hemen ters yönde direksiyon kırın. İki dönüş, tek bir "direksiyon-ter yönlü direksiyon manevrası" hareketi olarak yapılmalıdır.

2.17.2 – Güvenli ve Hızlı Şekilde Durma Yöntemi

Bir araç aniden önünüze çıkarsa, doğal tepkiniz frene basmak olur. Bu, durmak için yeterli mesafe varsa ve frenleri doğru şekilde kullanıyorsanız iyi bir tepkidir.

Aracınızı düz bir çizgide tutacak ve gerekirse dönmenize olanak tanıyacak şekilde fren yapmalısınız. "Kontrollü frenleme" veya "kesik frenleme" yöntemini kullanabilirsiniz.

Kontrollü Frenleme. Bu yöntemle, tekerlekleri kilitlemeden frenlere olabildiğince güçlü bir şekilde basarsınız. Bunu yaparken direksiyon hareketlerini çok küçük tutun. Daha büyük bir direksiyon ayarı yapmanız gerekiyorsa veya tekerlekler kilitlenirse frenleri bırakın. Frenlere mümkün olan en kısa sürede tekrar basın.

Kesik Frenleme

Frenlerinize sonuna kadar basın.

Tekerlekler kilitlendiğinde frenleri bırakın.

Tekerlekler dönmeye başlar başlamaz, frenlere tekrar tamamen basın. (Frenleri bıraktıktan sonra tekerleklerin dönmeye başlaması bir saniyeye kadar sürebilir. Tekerlekler dönmeye başlamadan önce frenlere yeniden basarsanız araç düzelmez.)

Frenlere Aşırı Yüklenmeyin. Acil fren yapmak için fren pedalına olabildiğince güçlü basmanız gerekmez. Bu, yalnızca tekerleklerin kilitlenmesine ve kaymaya neden olur. Tekerlekler kayarsa aracı kontrol edemezsiniz.

Not: Eğer kilitlenme önleyici fren sistemine sahip bir araç kullanıyorsanız, hızlı durmayla ilgili talimatları Araç Sahipleri Kılavuzu'ndan okuyup takip etmelisiniz.

2.17.3 – Fren Arızası

Özenle kullanılan frenler nadiren arızalanır. Hidrolik fren arızalarının çoğu iki nedenle meydana gelir: (Hava frenleri Bölüm 5'te ele alınmıştır.)

- Hidrolik basınç kaybı.
- Uzun yokuşlarda fren gücünün zayıflaması.

Hidrolik Basınç Kaybı. Sistem basınç oluşturmadığında, fren pedalı süngere benzer bir his verir veya yere iner. İşte atabileceğiniz bazı adımlar.

Vites küçültün. Aracı daha düşük bir vitese almak, aracın yavaşlamasına yardımcı olur.

Frenleri Pompalayın. Bazen fren pedalını pompalamak, aracı durdurmak için yeterli hidrolik basınç oluşturur.

El Freni Kullanın. El freni veya acil durum freni, hidrolik fren sisteminden ayrıdır. Bu nedenle, aracı yavaşlatmak için kullanılabilir. Ancak, tekerleklerin kilitlenmesini önlemek ve fren basıncını ayarlayabilmek için acil durum frenini kullanırken aynı anda serbest bırakma düğmesine bastığınızdan veya serbest bırakma kolunu çektiğinizden emin olun.

Bir Kaçış Yolu Bulun. Aracı yavaşlatırken, bir kaçış yolu arayın. Bu, açık bir alan, yan sokak veya kaçış rampası olabilir. Yokuş yukarı dönmek aracı yavaşlatmak ve durdurmak için iyi bir yoldur. Durduktan sonra aracın geri kaymadığından emin olun. Vitesi düşürün, el frenini çekin ve gerekirse aracı durduracak bir engele doğru geri dönün.

Yokuş Aşağı Fren Arızası. Yeterince yavaş gitmek ve doğru şekilde fren yapmak, uzun inişlerde genellikle fren arızalarını önleyecektir. Ancak frenler arızalandığında, aracınızı durduracak bir şey bulmak için aracınızın dışına bakmanız gerekir.

En iyi umudunuz bir kaçış rampasıdır. Kaçış rampası varsa, sizi bilgilendiren işaretler olacaktır. Bu rampayı kullanın. Rampa genellikle inişin tepesinden birkaç mil uzakta bulunur. Her yıl, yüzlerce sürücü kaçış rampalarını kullanarak kendilerini yaralanmaktan veya araçlarını hasar görmekten koruyor. Bazı kaçış rampalarında, aracın hareketine direnç gösteren ve onu durma noktasına getiren yumuşak çakıl kullanılır. Diğerleri aracı durdurmak için yokuş yukarı döner ve yumuşak çakıl taşları aracı yerinde tutar. Dağda araç kullanmadan önce, güzergahınızdaki kaçış rampalarını öğrenmelisiniz.

Yokuş aşağı frenleri tutmayan her sürücü, varsa kaçış rampasını kullanmalıdır. Aksi halde, ciddi bir kaza geçirme olasılığınız çok daha yüksek olabilir.

Kaçış rampası yoksa, açık bir alan ya da düzleşen veya yokuş yukarı dönen bir yan yol gibi en az tehlikeli kaçış yolunu kullanın. Frenlerinizin çalışmadığını anladığınız anda harekete geçin. Ne kadar uzun süre beklerseniz, araç o kadar hızlı gider ve durdurması o kadar zor olur.

2.17.4 – Lastik Arızası

Lastik Arızasını Tanıyın. Lastiğinizin arızalandığını hızlıca fark ettiğinizde, tepki vermek için daha fazla zamanınız olur. Ne yapmanız gerektiğini hatırlamak için sadece birkaç daha saniyenizin olması size yardımcı olabilir. Lastik arızasının başlıca belirtileri şunlardır:

- **Ses.** Patlamanın yüksek "pat" sesi, kolayca tanınan bir işarettir. Aracınızın tepki vermesi birkaç saniye sürebileceğinden, başka bir araç olduğunu düşünebilirsiniz. Ancak bir lastiğin patladığını duyduğunuzda, en güvenlisi onun sizin lastiğiniz olduğunu varsaymaktır.

- **Titreşim.** Araç sert bir şekilde vuruyor veya titriyorsa, bu, lastiklerden birinin patladığına işaret edebilir. Lastik patladığında, alabileceğiniz tek işaret bu olabilir.
- **Hissedin.** Direksiyon "ağır" geliyorsa, muhtemelen ön lastiklerden biri arızalanmıştır. Bazen bir arka lastiğin arızalanması aracın ileri geri kaymasına veya "balık kuyruğu" gibi hareket etmesine neden olur. Ancak, çift arka lastikler genellikle bunu önler.

Lastik Arızasına Yanıt Verin. Bir lastik arızalandığında, aracınız tehlikede olur. Hemen şunları yapmalısınız:

- **Direksiyonu Sıkıca Tutun.** Ön lastiklerden biri arızalanırsa, direksiyonu elinizden kaçırma riskiyle karşılaşabilirsiniz. Bunu önlemenin tek yolu, direksiyonu her zaman iki elinizle sıkıca tutmaktır.
- **Frenlerden Uzak Durun.** Acil bir durumda fren yapmak istemeniz normaldir. Ancak, lastiklerden biri arızalandığında fren yapmak kontrol kaybına neden olabilir. Bir engele çarpmak üzere değilseniz, araç yavaşlayana kadar frene basmayın. Sonra çok nazıkçe fren yapın, yoldan çekilin ve durun.
- **Lastikleri Kontrol Edin.** Durduktan sonra inip tüm lastikleri kontrol edin. Aracın durumu iyi görünse bile bunu yapın. Çift lastiklerinizden biri patlarsa, bunu bilmenin tek yolu dışarı çıkıp bakmaktır.

2.18 – KİLİTLENME ÖNLEYİCİ FREN SİSTEMLERİ (ABS)

ABS, sert fren uygulamalarında tekerleklerinizin kilitlenmesini önleyen bilgisayarlı bir sistemdir.

ABS, normal frenlerinize ek bir sistemdir. Normal frenleme yeteneğinizi azaltmaz veya artırmaz. ABS, sadece tekerlekler kilitlenmek üzereyken devreye girer.

ABS durma mesafenizi kısaltmaz, ancak sert frenleme sırasında aracı kontrol altında tutmanıza yardımcı olur.

2.18.1 – Kilitlenme Önleyici Fren Sistemleri Nasıl Çalışır

Sensörler, tekerleklerin kilitlenme potansiyelini algılar. Ardından, bir elektronik kontrol ünitesi (ECU) tekerleğin kilitlenmesini önlemek için fren basıncını azaltır.

Fren basıncı, kilitlenme tehlikesi olmadan maksimum frenleme sağlayacak şekilde ayarlanır.

ABS, tekerlek kilitlenmesine karşı sürücünün tepki verebileceğinden çok daha hızlı çalışır. Diğer tüm zamanlarda fren sistemi normal şekilde çalışır.

2.18.2 – Kilitlenme Önleyici Fren Sistemi Bulunması Gereken Araçlar

Ulaştırma Bakanlığı, şu araçlarda ABS'nin açık olmasını gerektirir:

- 1 Mart 1997 veya sonrasında üretilen hava frenli kamyon çekiciler.
- 1 Mart 1998 veya sonrasında üretilen diğer hava frenli araçlar (kamyonlar, otobüsler, römorklar ve konvertör römorkları).
- Brüt araç ağırlığı 10.000 lb veya daha fazla olan ve 1 Mart 1999 tarihinde veya sonrasında üretilen hidrolik frenli kamyonlar ve otobüsler. Bu tarihlerden önce üretilen birçok ticari araç isteğe bağlı olarak ABS ile donatılmıştır.

2.18.3 – Aracınızda ABS Olduğunu Nasıl Anlarsınız

Çekiciler, kamyonlar ve otobüslerde gösterge panelinde sarı ABS arıza lambaları bulunur.

Römorklarda, ön veya arka köşede, sol tarafta sarı ABS arıza lambaları vardır.

1 Mart 1998'den sonra üretilen konvertör römorklarının sol tarafında bir lamba bulunması gerekir.

Yeni araçlarda bir sistem kontrolü olarak, arıza lambası ampul kontrolü için başlangıçta yanar ve ardından hızla söner. Eski sistemlerde, lamba saatte beş milin üzerinde hızla gitmeye başlayana kadar yanık kalabilir.

Ampul kontrolünden sonra lamba yanmaya devam ederse veya yola çıktıktan sonra yanarsa, ABS kontrolünü kaybetmiş olabilirsiniz.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerekli kılınmadan önce üretilen çekilen ünitelerde, bu ünitelerin ABS donanımlı olup olmadığını belirlemek zor olabilir. Aracın altına bakarak ECU ve frenlerin arkasından gelen tekerlek hız sensörü kablolarını kontrol edin.

2.18.4 – ABS Size Nasıl Yardımcı Olur

ABS olmayan bir araçta kaygan yüzeylerde sert fren yaptığınızda tekerleklerinizin kilitlenebilir. Direksiyon tekerleklerinizin kilitlendiğinde, direksiyon kontrolünü kaybedersiniz. Diğer tekerleklerinizin kilitlenirse, yoldan çıkabilir, makaslayabilir veya hatta araç kendi etrafında dönebilir.

ABS, tekerleklerin kilitlenmesini önlemenize ve kontrolü sağlamanıza yardımcı olur. ABS ile daha hızlı durabilir veya duramayabilirsiniz, ancak frenleme sırasında bir engelin etrafından dolaşabilmeli ve aşırı frenlemenin neden olduğu kaymalardan kaçınmalısınız.

2.18.5 – Sadece Çekicide veya Sadece Römorkta ABS

Sadece çekicide, sadece römorkta veya hatta sadece bir aks üzerinde ABS olması bile frenleme sırasında araç üzerinde daha fazla kontrol sağlar. Normal şekilde fren yapın.

Sadece çekicide ABS varsa, direksiyon kontrolünü sağlamalı ve yana kayma riski daha az olmalıdır. Ancak gözünüzü römorktan ayırmayın ve römork sallanmaya başlarsa (güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız) frenleri bırakın.

Sadece römorkta ABS varsa, römorkun savrulma olasılığı daha düşüktür, ancak direksiyon kontrolünü kaybederseniz veya çekici makaslama yapmaya başlarsa, kontrolü yeniden kazanıncaya kadar (güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız) frenleri bırakın.

2.18.6 – ABS ile Frenleme

ABS donanımlı bir araç kullandığınızda, her zaman yaptığınız gibi fren yapmalısınız. Başka bir deyişle:

- Güvenli bir şekilde durmak ve kontrolü sağlamak için yalnızca gerekli frenleme kuvvetini kullanın.
- ABS olsun veya olmasın, otobüs, çekici, römork veya her ikisinde de aynı şekilde fren yapın.
- Yavaşlarken, çekicinizi ve römorkunuzu izleyin ve kontrolü elinizde tutabilmek için (güvenliyse) frenleri gevşetin.

Bu prosedürün yalnızca bir istisnası vardır. Tüm akslarda çalışan ABS'ye sahip düz bir kamyon veya kombinasyon kullanıyorsanız, acil bir durumda frenleri tamamen uygulayabilirsiniz.

ABS donanımınız düzgün çalışıyorsa, "kesik" frenleme kullanılmamalıdır.

2.18.7 – ABS Çalışmıyorsa Frenleme

ABS olmadan da normal fren fonksiyonlarına sahipsiniz. Aracınızı her zaman yaptığınız gibi sürün ve fren yapın.

ABS donanımlı araçlarda, bir şeylerin arızalandığını bildiren sarı arıza lambaları bulunur.

Daha yeni araçlarda, sistem kontrolü olarak arıza lambası ampul kontrolü için çalıştırıldığında yanar ve ardından hızla söner. Eski sistemlerde, lamba saatte beş milin üzerinde hızla gitmeye başlayana kadar yanık kalabilir.

Ampul kontrolünden sonra lamba yanmaya devam ederse veya yola çıktıktan sonra yanarsa, bir veya daha fazla tekerlekte ABS kontrolünü kaybetmiş olabilirsiniz. Unutmayın! ABS donanımınız arızalansa da normal frenlerinizi kullanabilirsiniz. Aracınızı sürmeye devam edin, ancak sistemi en kısa zamanda tamir ettirin.

2.18.8 – Güvenlikle İlgili Hatırlatmalar

ABS, daha hızlı sürmenize, daha yakından takip etmenize veya daha az dikkatli sürmenize izin vermez. ABS, güç veya dönüş kaymalarını önlemez. ABS, frenlerden kaynaklanan kaymaları veya makaslamaları engellemeli, ancak çekiş tekerleklerinin patinaj yapmasından veya bir virajda çok hızlı gitmekten kaynaklanan kaymaları engellemez.

ABS, durma mesafesini her zaman kısaltmaz. ABS, araç kontrolünü sağlamaya yardımcı olsa da her zaman durma mesafesini kısaltmaz.

ABS nihai durdurma gücünü artırmaz veya azaltmaz. ABS, normal frenlerinize bir "eklentidir", onların yerine geçmez. ABS normalde fren yapma şeklinizi değiştirmez. Normal fren koşullarında, aracınız her zamanki gibi duracaktır. ABS, normalde tekerleklerden biri aşırı frenleme nedeniyle kilitleneceği zaman devreye girer.

ABS, kötü durumdaki frenler veya yetersiz fren bakımı için telafi sağlamaz.

- Şunu unutmayın: En iyi araç güvenlik özelliği hâlâ güvenli bir sürücüdür.
- Şunu unutmayın: ABS donanımını kullanmak zorunda kalmayacak şekilde sürmelisiniz.
- Şunu unutmayın: ABS, ihtiyaç halinde ciddi bir kazayı önlemeye yardımcı olabilir.

2.19 – KAYMA KONTROLÜ VE KURTARMA

Lastikler yol tutuşunu kaybettiğinde kayma meydana gelir. Bu dört yoldan biriyle meydana gelir:

- **Aşırı frenleme.** Frenlere çok sert basma ve tekerlekleri kilitleme. Yol kaygan olduğunda hız retarderi kullanırken de kaymalar meydana gelebilir.
- **Aşırı Direksiyon Manevraları.** Tekerlekleri, aracın dönebileceğinden daha keskin bir şekilde çevirmek.
- **Aşırı hızlanma.** Çekiş tekerleklerine çok fazla güç sağlamak, tekerleklerin patinaj yapmasına neden olur.
- **Çok Hızlı Araç Kullanma.** Çoğu ciddi kayma, yol koşullarına göre çok hızlı sürmekten kaynaklanır. Aracı koşullara uygun şekilde kullanan sürücüler aşırı hız yapmaz ve aşırı hızdan dolayı aşırı fren yapmak veya direksiyon kırmak zorunda kalmazlar.

2.19.1 – Çekiş Tekerleği Kaymaları

Şimdiye kadar en yaygın karşılaşılan kayma türü, arka tekerleklerin aşırı frenleme veya hızlanma nedeniyle çekiş kaybettiği durumlardır. Hızlanma nedeniyle oluşan kaymalar genellikle buz veya karda meydana gelir. Ayağınızı gaz pedalından çekerek bu kaymaları kolayca durdurabilirsiniz. (Zemin çok kaygansa, debriyayı basılı tutun. Aksi takdirde, motor, tekerleklerin serbestçe dönmesini ve tekrar yol tutuşu kazanmasını engelleyebilir.)

Arka tekerlek fren kaymaları, arka çekiş tekerlekleri kilitlendiğinde meydana gelir. Kilitli tekerlekler, dönen tekerleklere göre daha az çekiş gücüne sahip olduğundan, arka tekerlekler ön tekerleklere "yetişmek" için genellikle yana doğru kayar. Bir otobüs veya düz kamyonunda, araç "spin atma" ile yana doğru kayar. Römork çeken araçlarda ise, bir çekiş tekerleği kayması, römorkun çekici aracı yana doğru itmesine ve ani bir makaslama yapmasına neden olabilir. Bkz. Şekil 2.19.

2.19.2 – Çekiş Tekerleği Frenlemesine Bağlı Kaymayı Düzeltme

Çekiş tekerleği frenlemesine bağlı kaymayı düzeltmek için şunları yapın:

- **Frene Basmayı Bırakın.** Bu, arka tekerleklerin tekrar dönmesini sağlayacak ve arka tekerleklerin daha fazla kaymasını önleyecektir. Yol buzluysa, tekerleklerin serbestçe dönmesi için debriyaya basın.
- **Hızlıca Dönmün.** Araç yana kaymaya başladığında, aracın yolda gitmesini istediğiniz yöne doğru **hızla** direksiyon kırın. Direksiyonu hızlıca çevirmelisiniz.
- **Direksiyonla ters yönde manevra yapın.** Bir araç rotasına geri dönerken, dönmeye devam etme eğilimindedir. Direksiyonu hızla diğer yöne çevirmediğiniz sürece, kendinizi ters yönde kayarken bulabilirsiniz.

Frene basmadan kontrolü sağlamak, direksiyonu hızla çevirmek, debriyaya zamanında basmak ve kayma anında karşı direksiyonla karşı manevra yapmak yoğun pratik gerektirir. Bu pratiği yapmak için en uygun yer, geniş bir sürüş alanı veya "kızak pistidir".

2.19.3 – Ön Tekerlek Kaymaları

Koşullara göre aşırı hız yapmak, çoğu ön tekerlek patinajının başlıca nedenidir. Diğer nedenler arasında, ön lastiklerde diş eksikliği ve yükün araca ön aksa yeterli ağırlık vermeyecek şekilde yerleştirilmesi bulunur. Önden kayma durumunda, direksiyonu ne kadar çevirirseniz çevirin, aracın ön kısmı düz bir hatta ilerlemeye devam etme eğilimindedir. Çok kaygan bir yüzeyde, bir virajı dönerken direksiyonu çevirmek mümkün olmayabilir.

Önden kayma meydana geldiğinde, kaymayı durdurmanın tek yolu aracın hızını düşürmektir. Sert direksiyon manevralarını ve fren yapmayı bırakın. Savrulmadan, mümkün olan en kısa sürede yavaşlayın.



Alt bölümler 2.17, 2.18 ve 2.19 Bilginizi Test Edin

1. Acil bir durumda durmak, her zaman en güvenli seçenek olmayabilir. Doğru mu Yanlış mı?
2. Bir engelin etrafından sağa gitmenin sola gitmeye göre bazı avantajları nelerdir?
3. "Kaçış rampası" nedir?
4. Bir lastik patlarsa, hızlı bir şekilde durmak için frene sert bir şekilde basmalısınız. Doğru mu Yanlış mı?
5. Aracınızda kilitlenme önleyici fren sistemi (ABS) olup olmadığını nasıl anlarsınız?
6. Kilitlenme önleyici fren sistemine sahip bir araçta hangi fren tekniğini kullanmalısınız?
7. Kilitlenme önleyici fren sistemi size nasıl yardımcı olur?

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm sorulara cevap veremiyorsanız, 2.17, 2.18 ve 2.19 alt bölümlerini tekrar okuyun.

2.20 – KAZA PROSEDÜRLERİ

Bir kaza geçirdiğinizde ve ciddi şekilde yaralanmadığınızda, daha fazla hasar veya yaralanmayı önlemek için hemen harekete geçmeniz gerekir. Herhangi bir kazada atılması gereken temel adımlar şunlardır:

- Alanı korumaya alın.
- Yetkilileri bilgilendirin.
- Yaralılara bakım yapın.

2.20.1 – Alanı Korumaya Alma

Bir kaza mahallinde yapılması gereken ilk şey, aynı yerde başka bir kazanın gerçekleşmesini engellemektir. Kaza yapılan alanı korumaya almak için:

- Aracınız kazaya karışmışsa, mümkünse aracı yolun kenarına çekmeye çalışın. Bu, başka bir kazayı önlemeye ve trafiğin akmasına yardımcı olur.
- Yardım etmek için duracaksanız, kazanın uzağında bir yere park edin. Kaza alanının hemen çevresi acil durum araçları için gerekli olacaktır.
- Flaşörlerinizi açın.
- Trafikteki diğer araçları uyarmak için yansıtıcı üçgenler yerleştirin. Herhangi bir kazayı önlemek için, diğer sürücülerin kazayı zamanında görebildiğinden emin olun.

2.20.2 – Yetkilileri Bilgilendirme

Cep telefonunuz veya telsiziniz varsa, aracınızdan inmeden önce yardım çağırın. Yoksa, kaza sahnesi düzgün bir şekilde koruma altına alındıktan sonra, polisi arayın veya birini araması için gönderin. Nerede olduğunuzu belirlemeye çalışın, böylece tam konumu verebilirsiniz.

2.20.3 – Yaralıların Bakımı

Eğer kazada yaralıya nitelikli bir kişi yardım ediyorsa, yardım etmeniz istenmedikçe kenarda durun. Aksi takdirde, yaralanan taraflara yardım etmek için elinizden gelenin en iyisini yapın. İşte yardım etmek için izleyebileceğiniz bazı basit adımlar:

- Ağır yaralı bir kişiyi, yangın tehlikesi veya akan trafik zorunlu kılmadıkça hareket ettirmeyin.
- Yaraya doğrudan baskı uygulayarak şiddetli kanamayı durdurun.
- Yaralı kişiyi sıcak tutun.

2.21 – YANGINLAR

Kamyon yangınları hasara ve yaralanmalara neden olabilir. Yangınların nedenlerini öğrenin ve nasıl önleneceklerini keşfedin. Yangınları söndürmek için ne yapmanız gerektiğini öğrenin.

2.21.1 – Yangın Nedenleri

Araç yangınlarının bazı nedenleri şunlardır:

- **Kazalardan Sonra.** Dökülen yakıt, işaret fişeklerinin uygunsuz kullanımı.
- **Lastikler.** Yetersiz şişirilmiş lastikler ve birbirine temas eden çift lastikler.
- **Elektrik Sistemi.** Hasarlı yalıtım, gevşek bağlantılar nedeniyle kısa devreler.
- **Yakıt.** Sürücünün sigara içmesi, hatalı yakıt doldurma, gevşek yakıt bağlantıları.
- **Yük.** Yanıcı yük, düzgün mühürlenmemiş veya yüklenmemiş yük, yetersiz havalandırma.

2.21.2 – Yangınları Önleme

Aşağıdakilere dikkat edin:

- **Seyahat Öncesi Muayene.** Elektrik, yakıt ve egzoz sistemleriyle birlikte lastikler ve yükün tam kontrolünü gerçekleştirin. Yangın söndürücünün dolu olduğundan emin olun.
- **Yolda Muayene.** Bir yolculuk sırasında durduğunuzda, lastiklerde, tekerleklerde ve kamyon gövdesinde ısı belirtileri olup olmadığını kontrol edin.
- **Güvenli Prosedürleri Takip Edin.** Araca yakıt doldururken, frenleri kullanırken, işaret fişeklerini yakarken ve yangına neden olabilecek diğer faaliyetlerde bulunurken doğru güvenlik prosedürlerini uygulayın.
- **İzleme.** Aşırı ısınma belirtileri için aletleri ve göstergeleri sık sık kontrol edin ve lastiklerden veya araçtan duman çıkıp çıkmadığını anlamak için Trafik İzleme Cihazı / Aynasını kullanın.
- **Dikkatli olun.** Yanıcı maddeleri tutarken her zaman gerekli özeni gösterin.

2.21.3 – Yangın Söndürme

Yangınla nasıl mücadele edileceğini bilmek önemlidir. Ne yapacağını bilmeyen sürücüler yangının ilerlemesine neden olur. Yangın söndürücünün nasıl çalıştığını öğrenin. Yangın söndürücüyü kullanmanız gerekmeden önce üzerindeki talimatları inceleyin. Yangın durumunda izlenecek bazı prosedürler aşağıda verilmiştir.

Yoldan Çekilin. İlk adım aracı yoldan çekmek ve durdurmaktır. Bunu yaparken:

- Aracınızı binalardan, ağaçlardan, çalılardan, diğer araçlardan veya yangın riski taşıyan herhangi bir şeyden uzakta, açık bir alana park edin.
- Benzin istasyonuna park etmeyin!
- Acil servisleri yaşadığınız sorun ve bulunduğunuz konum hakkında bilgilendirin.

Yangının Yayılmasını Önleyin. Yangını söndürmeye çalışmadan önce, daha fazla yayılmadığından emin olun. Motor yangını durumunda, motoru mümkün olan en kısa sürede kapatın. Mümkünse kaputu açmayın. Panjurlardan, radyatörden veya aracın alt kısmından yangın söndürücü köpük püskürtün.

Bir kapalı kasa taşıma aracındaki veya römorktaki yükte yangın çıkması durumunda, özellikle yükünüz tehlikeli maddeler içeriyorsa, kapıları kapalı tutun. Kapalı kasa taşıma aracının kapılarını açmak yangına oksijen sağlayarak hızlanmasına neden olabilir.

Yangını Söndürün. İşte yangını söndürürken uyulması gereken bazı kurallar:

- Yangın söndürücüyü kullanırken, yangından olabildiğince uzak durun.
- Alevlerin yukarısını değil, yangının kaynağını veya temelini hedefleyin.

Doğru Yangın Söndürücüyü Kullanın

Şekil 2.20 ve 2.21'de yangın sınıfına göre kullanılacak yangın söndürücü türleri listelenmiştir.

B:C tipi yangın söndürücü, elektrik yangınlarını ve yanan sıvıları söndürmek üzere tasarlanmıştır.

A:B:C tipi; yanan odun, kağıt ve kumaşı da söndürecek şekilde tasarlanmıştır.

Su, ahşap, kağıt veya kumaş gibi maddelerde kullanılabilir, ancak elektrik yangınlarında (elektrik çarpmasına neden olabilir) veya benzin yangınlarında (alevleri yayabilir) su kullanmaktan kaçının.

Yanan bir lastik su ile soğutulmalıdır. Çok fazla su gerekebilir.

Ne kullanacağınızdan emin değilseniz, özellikle tehlikeli maddelerden kaynaklanan yangınlarda itfaiyecileri bekleyin.

Rüzgarın geldiği yöne doğru konum alın. Rüzgarın alevleri size taşımaktansa yangın söndürücüyü yangına taşımasına izin verin.

Yanmakta olan her neyse soğuyana kadar devam edin. Duman veya alev olmaması, yangının yeniden başlayamayacağı anlamına gelmez.

Alt bölümler 2.20 ve 2.21

Şekil 2.20

Yangın Sınıfı/Türü	
Sınıf	Tür
A	Ahşap, Kağıt, Sıradan Yanıcı Maddeler Su veya Kuru Kimyasallar Kullanarak Soğutma ve Söndürme Yoluyla Söndürün
B	Benzin, Yağ, Gres, Diğer Yağlı Sıvılar Yangını Soğutarak, Oksijenini Keserek veya Kuru Kimyasallarla Söndürün. Karbondioksit Kullanarak Isı Koruması
C	Elektrikli Ekipman Yangınları Karbondioksit veya Kuru Kimyasallar gibi İletken Olmayan Maddelerle Söndürün. SU KULLANMAYIN
D	Yanıcı Metal Yangınları Özel Yangın Söndürücü Tozlar Kullanarak Söndürün

Şekil 2.21

Yangın Sınıfı/Yangın Söndürücü Tipi	
Yangın Sınıfı	Yangın Söndürücü Türü
B veya C	Standart Kuru Kimyasal
A, B, C veya D	Çok Amaçlı Kuru Kimyasal
D	Mor K Kuru Kimyasal
B veya C	KCL Kuru Kimyasal
D	Kuru Toz Özel Bileşik
B veya C	Karbondioksit (Kuru)
B veya C	Halojenli Ajan (Gaz)
A	Su
A	Antifrizli Su
A veya B	Su, Yüklü Buhar Tipi
B, Bazı A Tiplerinde	Köpük

Bilginizi Test Edin

1. Başka bir kazayı önlemek için kaza yerinde atılabilecek bazı adımlar nelerdir?
2. Lastik yangınlarının iki nedenini belirtin.
3. B:C tipi bir yangın söndürücü hangi tür yangınlar için uygun değildir?
4. Yangın söndürücünüzü kullanırken, yangına mümkün olduğunca yaklaşmalı mısınız?
5. Araç yangınlarının bazı nedenlerini belirtin.

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm sorulara cevap veremiyorsanız, 2.20 ve 2.21 alt bölümlerini tekrar okuyun.

2.22 – ALKOL, DİĞER UYUŞTURUCULAR VE SÜRÜŞ

2.22.1 – Alkollü Araç Kullanma

Alkollü araç kullanmak, çok tehlikeli ve ciddi bir sorundur. Alkol tüketen kişiler, her yıl 20.000'den fazla ölüme neden olan trafik kazalarına karışmaktadır. Alkol; kas koordinasyonunu, tepki süresini, derinlik algısını ve gece görüşünü bozar. Ayrıca beyin yargılama ve engellemeyi kontrol eden bölümlerini de etkiler. İlk alkol tüketimiyle birlikte araç kullanma yeteneği bozulmaya başlar.

Şunları bilmelisiniz:

- Alkolün insan vücudundaki etkileri.
- Araç kullanma yeteneği üzerindeki etkileri.
- Alkollü araç kullanma ile ilgili yasalar.
- Alkollü araç kullanmanın yasal, finansal ve güvenlikle ilgili riskleri.

Alkolle İlgili Gerçekler

Alkol kullanımıyla ilgili birçok tehlikeli fikir vardır. Bu yanlış inanışlara sahip bir sürücünün başının belaya girmesi daha olasıdır. İşte bazı örnekler:

- **Alkolün Etki Etme Şekli.** Alkol, doğrudan mideden kan dolaşımına geçer ve beyne taşınır. Beyinden geçtikten sonra, küçük bir yüzde idrar, terleme ve solunum yoluyla atılırken, geri kalanı karaciğere taşınır. Karaciğer saatte yalnızca üçte bir ons alkol işleyebilir, bu da standart bir içecekteki alkolden oldukça azdır. Bu sabit bir orandır; bu nedenle, sizi ayıltacak olan sade kahve ya da soğuk bir duş değil, yalnızca zamandır. Vücudunuzun atabileceğinden daha hızlı alkol alırsanız, vücudunuzda daha fazla alkol birikecek ve sürüş yeteneğiniz daha fazla etkilenecektir. Kan Alkol Konsantrasyonu (BAC), genellikle vücudunuzdaki alkol miktarını ölçen bir göstergedir. Bkz. Şekil 2.22.
- **İçki Nedir?** İnsan performansını etkileyen etmen, içkilerdeki alkoldür. Bu alkolün "birkaç biradan" ya da iki kadeh şaraptan veya iki shot sert içkiden gelmesi fark etmez. Aşağıdaki içeceklerin hepsi **aynı miktarda alkol içerir**:
 - 12 onsluk bir bardak %5 alkollü bira.
 - 5 onsluk bir bardak %12 alkollü şarap.
 - 1 1/2 ons'luk 80 derece alkollü içki.
- **Kan Alkol Konsantrasyonunu Ne Belirler?** BAC, içtiğiniz alkol miktarına (daha fazla alkol daha yüksek BAC anlamına gelir), ne kadar hızlı içtiğinize (daha hızlı içmek daha yüksek BAC anlamına gelir) ve kilonuza (daha küçük bir kişinin aynı BAC'ye ulaşabilmesi için daha az alkol tüketmesi gerekebilir) göre belirlenir.

Şekil 2.22

İçki Nedir? İnsan performansını etkileyen etmen, içkilerdeki alkoldür. Bu alkolün "birkaç biradan", iki kadeh şaraptan ya da iki shot sert içkiden gelmesi fark etmez. Kandaki Yaklaşık Alkol İçeriği									
İçkiler	Vücut Ağırlığı (Pound)								Etkileri
	100	120	140	160	180	200	220	240	
0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Sadece Güvenli Sürüş Limiti
1	0,04	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	Bozulma Başlıyor
2	0,08	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	Sürüş Becerileri Önemli Ölçüde Etkilenir, Para Cezaları
3	0,11	0,09	0,08	0,07	0,06	0,06	0,05	0,05	
4	0,15	0,12	0,11	0,09	0,08	0,08	0,07	0,06	
5	0,19	0,16	0,13	0,12	0,11	0,09	0,09	0,08	
6	0,23	0,19	0,16	0,14	0,13	0,11	0,10	0,09	Yasal Olarak Sarhoşluğa İlgili Para Cezaları
7	0,26	0,22	0,19	0,16	0,15	0,13	0,12	0,11	
8	0,30	0,25	0,21	0,19	0,17	0,15	0,14	0,13	
9	0,34	0,28	0,24	0,21	0,19	0,17	0,15	0,14	
10	0,38	0,31	0,27	0,23	0,21	0,19	0,17	0,16	

İçilen her 40 dakika için %0,01 çıkarın. Bir içki, 1.5 ons 80 dereceli alkollü içki, 12 ons bira veya 5 ons şarap olarak kabul edilir.

- **Alkol ve Beyin.** Alkol, BAC arttıkça beyin daha fazla bölümünü etkiler. Beynin etkilenen ilk bölümü muhakeme ve öz kontrolü kontrol eder. Bunun kötü yanlarından biri, içenlerin sarhoş olduklarını fark etmelerini engelleyebilmesidir. Ayrıca, elbette, güvenli sürüş için iyi bir muhakeme ve öz kontrol kesinlikle gereklidir.

BAC arttıkça, kas kontrolü, görme ve koordinasyon gittikçe daha fazla etkilenir. Sürüş üzerindeki etkileri şunları içerebilir:

- Şeritler arasında gidip gelme.
- Hızlı, sarsıntılı başlangıçlar.
- Sinyal vermeme, ışıkları kullanmama.
- Dur işaretlerinde ve kırmızı ışıklarda geçme.
- Hatalı sollama.

Bkz. Şekil 2.23.

Bu etkiler, kaza yapma olasılığınızın ve ehliyetinizi kaybetme riskinizin artması anlamına gelir. Kaza istatistikleri, alkollü sürücülerin kaza yapma olasılığının, alkolsüz sürücülere göre çok daha yüksek olduğunu göstermektedir.

- **Alkolün Sürüş Üzerindeki Etkileri.** Alkol, tüm sürücülerini etkiler. Alkol muhakeme, görme, koordinasyon ve tepki süresini etkiler. Ciddi sürüş hatalarına neden olur. Örneğin:
- Tehlikelere tepki verme süresinde artış.
- Çok hızlı veya çok yavaş araç kullanma.
- Yanlış şeritte araç kullanma.
- Kaldırıma çıkma.
- Zikzak çizme.

2.22.2 – Diğer İlaçlar

Alkolün yanı sıra, diğer yasal ve yasadışı uyuşturucular da daha sık kullanılmaktadır. Görev başında birçok ilacın bulundurulması veya kullanılması yasaktır. "Kontrol tabi madde", amfetaminler (örneğin "pep pills", "uppers" ve "bennies"), narkotikler veya sürücüyü güvensiz hale getirebilecek diğer herhangi bir maddenin etkisi altında olmayı yasaklar. Bu, sürücüyü uykulu hale getirebilecek veya güvenli sürüş yeteneğini başka şekilde etkileyebilecek çeşitli reçeteli ve reçetesiz ilaçları (örneğin soğuk algınlığı ilaçları) içerebilir. Ancak, bir doktor tarafından sürücüyü verilen bir ilacın bulundurulmasına ve kullanılmasına, doktorun sürücüyü güvenli sürüş kabiliyetini etkilemeyeceği konusunda bilgilendirmesi halinde izin verilir. Kullandığınız tüm ilaçlar hakkında doktorunuzun bilgi aldığınızdan emin olun, çünkü ilaçlar arasındaki etkileşimler sürüşünüzü etkileyebilir.

Yasal ilaçlar ve tıbbi ürünler için uyarı etiketlerine ve olası etkilerle ilgili doktor talimatlarına dikkat edin. Yasadışı uyuşturuculardan uzak durun.

Yorgunluğu gizleyen herhangi bir ilaç kullanmayın. Yorgunluğun tek tedavisi dinlenmektir. Alkol, diğer ilaçların etkilerini çok daha kötü hale getirebilir. En güvenli seçenek, araç kullanırken hiç ilaç kullanmamaktır.

Uyuşturucu kullanımı, ölüm, yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanan trafik kazalarına yol açabilir. Ayrıca, tutuklanmaya, para cezalarına ve hapis cezalarına yol açabilir. Bu aynı zamanda bir kişinin sürücülük kariyerinin sonu anlamına da gelebilir.

Şekil 2.23

Kandaki Alkol Oranı Artışının Etkileri

Kan Alkol İçeriği, 100 mililitre kan başına miligram alkol olarak kaydedilen kanınızdaki alkol miktarıdır. BAC değerinizi, vücudunuzdaki alkol miktarına (kilonuzla birlikte artar) ve zaman içinde tükettiğiniz alkol miktarına (ne kadar hızlı içtiğinize) bağlıdır. Ne kadar hızlı içerseniz, BAC değerinizi o kadar yüksek olur, çünkü karaciğer saatte sadece bir içkiyle başa çıkabilir; gerisi kanınızda birikir.

BAC	Vücut Üzerindeki Etkiler	Sürüş Koşulları Üzerindeki Etkiler
0,02	Yumuşak bir his, hafif vücut sıcaklığı.	Daha az çekingen olma.
0,05	Gözle görülür bir rahatlama.	Daha az uyanık olma, kendinin daha az farkında olma, koordinasyon bozukluğu başlar.
0,08	Koordinasyon ve muhakemede belirgin bozulma.	Alkollü araç kullanma sınırı, koordinasyon ve muhakeme bozukluğu.
0,10*	Gürültücü, olası utanç verici davranışlar, ruh hali değişimleri.	Tepki süresinde azalma.
0,15	Denge ve hareket bozukluğu, açıkça sarhoşluk.	Araç kullanamaz.
0,30	Birçok kişi bu noktada bilincini kaybeder.	
0,40	Pek çok kişi bilincini kaybeder, bazıları ölür.	
0,50	Nefes kesilir, birçok kişi ölür.	

* 0,10'luk BAC, toplam kan içeriğinizin %1'inin 1/10'unun (veya 1/1000'inin) alkol olduğu anlamına gelir.

YANLIŞ	DOĞRU
Alkol araç kullanma yeteneğinizi artırır	Alkol, sizi daha az uyanık hale getiren ve güvenli bir şekilde araç kullanma yeteneğinizi azaltan bir uyuşturucudur
Bazı insanlar çok içki içse de etkilenmezler	Alkol içen herkes etkilenir
Alkol içmeden önce çok yemek yerseniz, sarhoş olmazsınız	Yemek yemek sarhoş olmanızı engellemez
Kahve ve biraz temiz hava, içki içen birinin ayılmasına yardımcı olur	İçki içen bir kişinin ayılmasına yalnızca zaman yardımcı olur, diğer yöntemler işe yaramaz
Şarap veya viski kadar güçlü olmadığı için bira tercih edilmeli.	Birkaç bira, birkaç kadeh viski veya birkaç kadeh şarapla aynıdır.

2.23 – TÜM TİCARİ SÜRÜCÜLER İÇİN TEHLİKELİ MADDE KURALLARI

Tüm sürücüler tehlikeli maddelerle ilgili bazı bilgileri öğrenmelidir. Tehlikeli yükleri tanıyabilmeli ve CDL lisansınızda tehlikeli madde onayı olmadan bunları taşıyıp taşıyamayacağınızı bilmelisiniz.

Şekil 2.24

Tehlike Sınıfı Tanımları		
Sınıf	Sınıf Adı	Örnek
1	Patlayıcılar	Mühimmat, Dinamit, Havai Fişekler
2	Gazlar	Propan, Oksijen, Helyum
3	Yanıcı	Benzin, Aseton
4	Yanıcı Katılar	Kibritler, Sigortalar
5	Oksitleyiciler	Amonyum Nitrat, Hidrojen Peroksit
6	Zehirler	Pestisitler, Arsenik
7	Radyoaktif Madde	Uranyum, Plütonyum
8	Aşındırıcılar	Hidroklorik Asit, Akü Sıvısı
9	Çeşitli Tehlikeli Maddeler	Formaldehit, Asbest
Hiçbiri	ORM-D (Diğer Düzenlemeye Tabi Malzemeler-Yurtiçi)	Saç Spreyi veya Kömür
Hiçbiri	Yanıcı Sıvılar	Yakıt Yağları, Çakmak Sıvısı

2.23.1 – Tehlikeli Maddeler Nelerdir?

Tehlikeli maddeler, taşınma sırasında sağlık, güvenlik ve mülkiyet için risk oluşturan ürünlerdir. Bkz. Şekil 2.24.

2.23.2 – Neden Kurallar Var?

Tehlikeli maddelerin taşınmasıyla ilgili birçok kurala uymalısınız. Kuralların amacı şudur:

- Ürünü muhafaza etme.
- Riskler hakkında bilgi verme.
- Sürücülerin ve ekipmanların güvenliğini sağlama.

Ürünü Muhafaza Etme. Birçok tehlikeli ürün temas halinde yaralanmalara veya ölüme neden olabilir. Sürücüleri ve başkalarını temastan korumak için, kurallar nakliyecilere nasıl güvenli bir şekilde paketleme yapacaklarını belirtir. Benzer kurallar, sürücülere dökme tankları nasıl yükleyeceklerini, taşıyacaklarını ve boşaltacaklarını açıkça belirtir. Bunlar muhafaza etmeyle ilgili kurallardır.

Risk Hakkında Bilgi Verme. Nakliyeciler, liman işçilerini ve sürücüleri risk konusunda uyarmak için, bir nakliye kağıdı ve elmas şeklindeki tehlike etiketleri kullanılır. Taşıma belgesi, taşınan tehlikeli maddeleri tanımlar. Sevkiyat siparişleri, konşimentolar ve yük listeleri, hepsi sevkiyat belgeleridir. Nakliyeciler, çoğu tehlikeli madde ambalajına dört inçlik elmas şeklinde tehlike uyarı etiketleri yerleştirir. Bu etiketler insanları tehlike konusunda bilgilendirir. Elmas etiket konteynere sığmazsa, nakliyeciler etiketi konteynerin üzerine yerleştirirler. Örneğin, etiket taşımayan sıkıştırılmış gaz tüplerinin üzerinde etiketler veya çıkartmalar olacaktır. Etiketler, şekil 2-25'te gösterilen örneklerle benzerdir.

Bir kaza veya tehlikeli madde dökülmesi ya da sızıntısı sonrasında, yaralanabilir ve taşıdığınız malzemelerin tehlikelerini anlatamayabilirsiniz. İtfaiyeciler ve polis, taşınan tehlikeli maddeleri bilirlerse olay yerindeki hasar veya yaralanma miktarını önleyebilir veya azaltabilirler. Hayatınız ve başkalarının hayatı, tehlikeli maddelerin sevkiyat belgelerini hızlıca bulmanıza bağlı olabilir. Bu nedenle, tehlikeli maddelerle ilgili sevkiyat belgelerini işaretlemeli veya diğer sevkiyat belgelerinin üstünde tutmalısınız. Nakliye evraklarını da saklamalısınız:

- Sürücünün kapısındaki bir cepte veya
- Sürüş sırasında ulaşılabilir mesafede açıkça görülebilir bir yerde veya
- Araçtan çıkıldığında sürücü koltuğunda.

2.23.3 – Düzenlemeye Tabi Ürün Listeleri

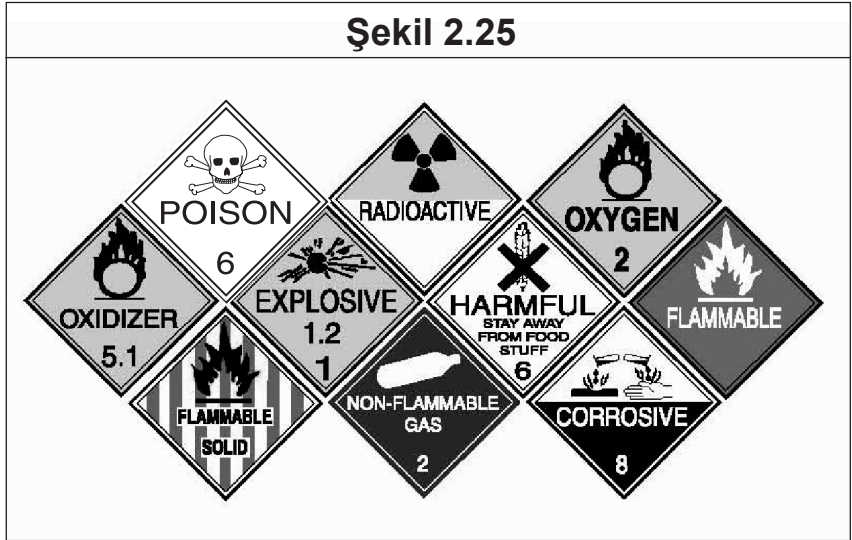
Tehlikeli maddeler konusunda başkalarını uyarmak için **uyarı levhaları** kullanılır. Uyarı levhaları, bir aracın dışına yerleştirilen ve yükün tehlike sınıfını belirten işaretlerdir. Uyarı levhası bulunan bir araçta en az dört adet aynı uyarı levhasından bulunmalıdır. Bu plakalar öne, arkaya ve her iki tarafa yerleştirilir. Uyarı levhaları dört yönden de okunabilir olmalıdır. Etiket, en az 9,84 inç kare (250 mm) olmalı ve bir köşesi yukarıya bakacak şekilde elmas şeklinde yerleştirilmelidir. Yük tankları ve diğer dökme ambalajlar, içeriklerinin tanımlama numarasını uyarı levhaları veya turuncu paneller üzerinde gösterir.

Tanımlama Numaraları ilk müdahale ekiplerinin tehlikeli maddeleri tanımlamak için kullandığı dört haneli bir koddur. Nakliye belgelerinde birden fazla kimyasalı tanımlamak için bir tanımlama numarası kullanılabilir. Tanımlama numarasının önünde "NA" veya "UN" harfleri bulunur. ABD Ulaştırma Bakanlığı Acil Durum Müdahale Rehberi (ERG), kimyasalları ve onlara atanan tanımlama numaralarını listeler.

Tehlikeli madde taşıyan tüm araçların uyarı levhası taşıması gerekmez. Bu kılavuzun 9. bölümünde uyarı levhalarıyla ilgili kurallar verilmiştir. Tehlikeli madde taşıyan bir aracı, uyarı levhası gerektirmediği sürece sürebilirsiniz. Uyarı levhası gerektirmesi halinde, sürücü belgenizde tehlikeli madde onayı yoksa aracı süremezsiniz. Bkz. Şekil 2.26.

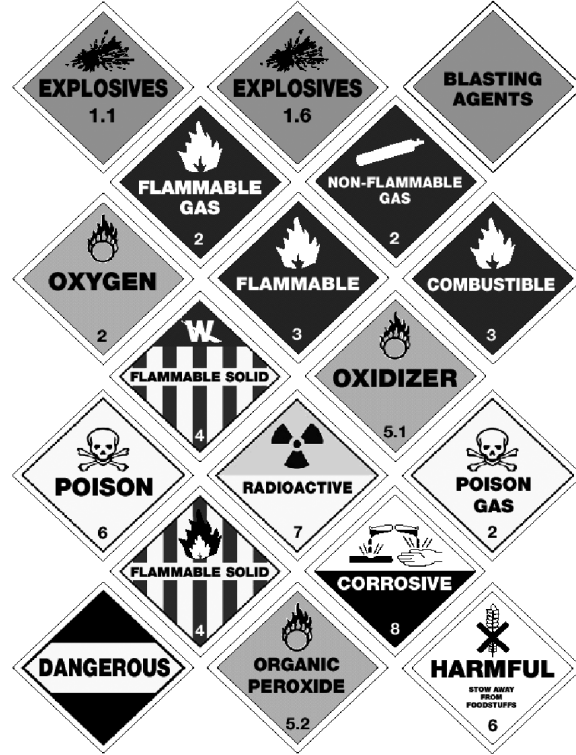
Kurallar doğrultusunda, uyarı levhası bulunan tüm araç sürücüleri, tehlikeli ürünlerin güvenli bir şekilde nasıl yükleneceğini ve taşınacağını öğrenmelidir. Tehlikeli madde onayına sahip ticari sürücü belgesine sahip olmalıdır. Gerekli onayı almak için, bu kılavuzun 9. bölümünde bulunan, malzemelere ilişkin yazılı bir testi geçmelisiniz. Ayrıca, 26.000 pound brüt araç ağırlık oranından daha büyük bir kamyon veya sıvı ya da gaz taşıyan belirli araçlarda tehlikeli ürünler taşıyorsanız, bir tank onayına ihtiyacınız olacaktır. Sıvı veya gazın tehlikeli bir madde olması gerekmez. Tank onayı, yalnızca aracınızın A veya B Sınıfı CDL gerektirmesi ve aracınızda herhangi bir kapasitede kalıcı olarak monte edilmiş bir yük tankı bulunması durumunda veya aracınızın 1.000 galon veya daha fazla kapasiteli taşınabilir bir tank taşıması durumunda gereklidir.

Şekil 2.25



Tehlikeli madde onayına ihtiyaç duyan sürücülerin uyarı levhası kurallarını öğrenmesi gerekir. Aracınızın uyarı levhasına ihtiyacı olup olmadığını bilmiyorsanız, işvereninize sormalısınız. Tehlikeli madde onayınız yoksa uyarı levhası gerektiren bir aracı asla kullanmayın. Bunu yapmak suçtur. Durdurulduğunuzda, ceza alırsınız ve kamyonunuzu daha fazla sürmenize izin verilmez. Bu da size zamana ve paraya mal olur. Gerekliğinde uyarı levhası asmamanız, bir kaza geçirmeniz durumunda sizin ve başkalarının hayatını riske atabilir. Acil yardım ekibi, tehlikeli yükünüzden haberdar olmayacaktır. Tehlikeli madde taşıyan araçların sürücüleri, hangi ürünleri birlikte yükleyebileceklerini ve hangilerini yükleyemeyeceklerini de bilmelidir. Bu kurallar da 9. bölümde yer almaktadır. Bir kamyonu birden fazla ürün türüyle yüklemekten önce, bunları birlikte yüklemenin güvenli olup olmadığını bilmelisiniz. Aksi halde, işvereninize sormalı ve yönetmeliklere başvurmalısınız.

Şekil 2.26 Uyarı levhaları



Alt bölümler 2.22 ve 2.23 Bilginizi Test Edin

1. Soğuk algınlığı için yaygın şekilde kullanılan ilaçlar sizi uyuklu yapabilir. Doğru mu Yanlış mı?
2. Araba kullanırken uykunuz gelirse ne yapmalısınız?
3. Kahve ve biraz temiz hava, içki içen birinin ayılmasına yardımcı olur. Doğru mu Yanlış mı?
4. Tehlikeli madde uyarı levhası nedir?
5. Uyarı levhaları neden kullanılır?
6. "Uyku borcu" nedir?
7. Uyuklu araç kullanmanın tehlike belirtileri nelerdir?

Bu sorular testte sorulabilir. Tüm sorulara cevap veremiyorsanız, 2.22, 2.23 ve 2.24 alt bölümlerini tekrar okuyun.

BÖLÜM 3

YÜKLERİ GÜVENLE TAŞIMA



BU BÖLÜM TÜM TİCARİ SÜRÜCÜLER İÇİN GEÇERLİDİR

BÖLÜM 3 - YÜKLERİ GÜVENLE TAŞIMA

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- Yüünün İncelenmesi
- Yüü Ağırlığı ve Dengesi
- Yüünün Korunması
- Özel Dikkat Gerektiren Yüükler

Bu bölüm size yüünün güvenli bir şekilde taşınması hakkında bilgi verir. CDL almak için temel yüü güvenliği kurallarını anlamanız gerekir.

Yüü yanlıı yüüklerseniz veya sabitlemezseniz, hem başkaları hem de sizin için tehlike oluşturabilir. Araçtan düşen gevşek yüükler trafik sorunlarına yol açabilir ve başkaları yaralanabilir veya ölebilir. Gevşek yüükler, hızlı bir duruş veya çarpışma sırasında sizi yaralayabilir veya öldürebilir. Aracınız aşırı yüü nedeniyle hasar görebilir. Direksiyon, aracın yüüklenme şeklinden etkilenecek aracın kontrol edilmesini zorlaştırabilir.

Yüü yüükleyen ve sabitleyen siz olsanız da olmasanız da aşağıdakilerden siz sorumlusunuz:

- Yüünün incelenmesi.
- Aşırı yüüklemeleri ve dengesiz ağırlıkları tanıma.
- Yüününüzün uygun şekilde sabitlendiğini ve önünüzü veya aracın yanlarını görmeyi engellemediğini bilme.
- Yüününüzü bilmeniz acil durum ekipmanlarına erişiminizi kısıtlamaz.

Aracınızda uyarı levhası gerektiren tehlikeli madde taşımayı düşünüyorsanız, tehlikeli madde onayına da sahip olmanız gerekecektir. Bu kılavuzun 9. Bölümünde tehlikeli madde testini geçmek için ihtiyacınız olan bilgiler yer almaktadır.

3.1 – YÜÜKÜN İNCELENMESİ

İncelemenin bir parçası olarak, kamyonun aşırı yüüklü olmadığından ve yüünün dengeli ve düzgün bir şekilde sabitlendiğinden emin olun.

Sürüşe Başladıktan Sonra. Yolculuğa başladıktan sonraki ilk 50 mil içinde yüüü ve sabitleme cihazlarını tekrar kontrol edin. Gereken ayarlamaları yapın.

Tekrar kontrol edin. Yüüü sabit tutmak için yolculuk sırasında yüüü ve sabitleme cihazlarını gerektiği sıklıkta tekrar kontrol edin. Aşağıdaki durumlarda tekrar incelemeniz gerekir:

- Üç saat veya 150 mil yol aldıktan sonra.
- Sürüş sırasında verdiğiniz her moladan sonra.

Ticari araç ağırlığı, yüünün sabitlenmesi, yüüklerin üzerlerinin kapatılması ve büyük araçların nerelerde kullanılabileceğine ilişkin federal, eyalet ve yerel düzenlemeler bölgelere göre farklılık göstermektedir. Araç kullanacağınız yerdeki kuralları öğrenin.

3.2 – YÜK AĞIRLIĞI VE DENGESİ

Aşırı yükleme yapmamak sizin sorumluluğunuzdadır. Aşağıda bilmeniz gereken bazı ağırlık tanımları verilmiştir.

3.2.1 – Bilmeniz Gereken Tanımlar

İzin Verilen Azami Kütle (GVWR). Üretici tarafından tek bir araç ve yükü için belirtilen maksimum GVW.

Brüt Kombine Ağırlık Derecelendirmesi (GVWR). Belirli bir araç kombinasyonu ve yükü için üretici tarafından belirtilen maksimum GCW.

Aks Ağırlığı. Bir aks veya aks seti tarafından zemine aktarılan ağırlık.

Lastik Yüğü. Bir lastiğin belirli bir basınçta taşıyabileceği maksimum güvenli ağırlık. Bu derecelendirme her lastiğin yan tarafında belirtilmiştir.

Süspansiyon Sistemleri. Süspansiyon sistemleri, üreticinin ağırlık kapasitesi derecesine sahiptir.

Bağlantı Cihazının Kapasitesi. Bağlantı cihazları çekebilecekleri ve/veya taşıyabilecekleri maksimum ağırlık için derecelendirilmiştir.

3.2.2 – Yasal Ağırlık Sınırları

Ağırlıkları yasal sınırlar içinde tutmalısınız. Eyaletlerin GVW, GCW ve aks ağırlıkları için maksimum değerleri vardır. Genellikle, maksimum aks ağırlıkları bir köprü formülü ile belirlenir. Köprü formülü, birbirine daha yakın olan akslar için daha az maksimum aks ağırlığına izin verir. Bu, köprülerin ve yolların aşırı yüklenmesini önlemek içindir. Bir köprüye yaklaştığınızda, geçmeden önce ağırlık sınırlarını kontrol etmelisiniz.

Aşırı yükleme direksiyon, frenleme ve hız kontrolü üzerinde olumsuz etkilere neden olabilir. Aşırı yüklü kamyonlar yokuş yukarı yollarda çok yavaş gitmelidirler. Daha da kötüsü, yokuş aşağı yollarda çok fazla hızlanabilirler. Durma mesafesi artar. Frenler çok fazla çalışmaya zorlandığında arızalanabilir.

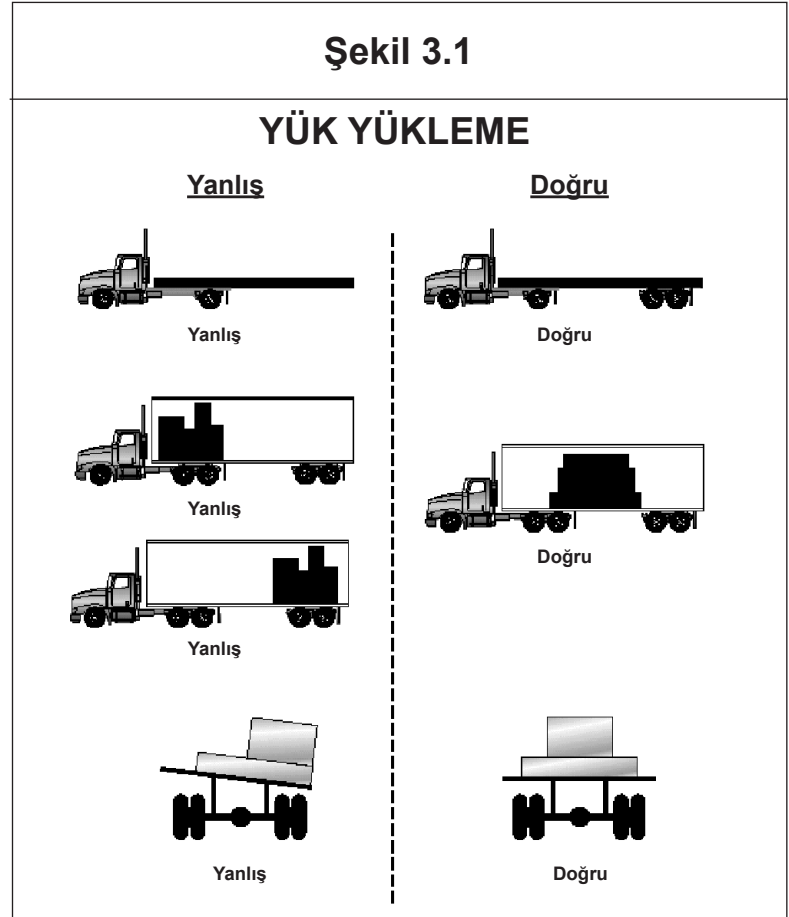
Kötü hava koşullarında veya dağlarda, yasal maksimum ağırlıklarda çalışmak güvenli olmayabilir. Sürüşten önce bunu dikkate alın.

3.2.3 – Yıkılacak Gibi Yükleme Yapmayın

Aracın ağırlık merkezinin yüksekliği güvenli sürüş için çok önemlidir. Ağırlık merkezinin yüksek olması (yükün yüksekte yığılması veya üstte ağır yük olması) devrilme olasılığınızın daha yüksek olduğu anlamına gelir. Virajlarda veya bir tehlikeden kaçınmak için manevra yapmak zorunda kaldığınızda çok tehlikelidir. Yükü mümkün olduğunca alçak olacak şekilde dağıtmak çok önemlidir. Yükün en ağır kısımlarını en hafif kısımların altına koyun.

3.2.4 – Ağırlığı Dengeleyin

Zayıf ağırlık dengesi araç kullanımını güvensiz hale getirebilir. Yük, yük kısmında dengelenmelidir. Direksiyon dingili üzerinde çok fazla ağırlık olması direksiyonun sertleşmesine neden olabilir. Direksiyon dingiline ve lastiklere zarar verebilir. Ön aksların yeterince yüklenmemesi (ağırlığın arkaya çok fazla kaydırılması nedeniyle), direksiyon dingili ağırlığının güvenli bir şekilde yönlendirilemeyecek kadar hafif olmasına neden olabilir. Hareketli aksların üzerinde çok az ağırlık olması çekiş gücünün zayıflamasına neden olabilir. Çekiş tekerlekleri kolayca patinaj yapabilir. Kötü hava koşullarında kamyonun yola devam etmesi mümkün olmayabilir. Yükün ağırlık merkezi yüksekte olacak şekilde yüklenmesi devrilme ihtimalini artırır. Düz kasalı araçlarda yükün yana kayması veya düşmesi ihtimali de daha yüksektir. Bkz. Şekil 3.1.



3.3 – YÜKÜN SABİTLENMESİ

3.3.1 – Blokaj ve Destekleme

Blokaj, kaymayı önlemek için bir yük parçasının önünde, arkasında ve/veya yanlarında kullanılır. Blokaj, yüke tam oturacak şekilde şekillendirilmiştir. Yükün hareket etmesini önlemek için yük kompartmanına sabitlenmiştir. Destekleme aynı zamanda yükün hareket etmesini önlemek için de kullanılır. Destekleme, yükün üst kısmından yük kompartmanının zeminine ve/veya duvarlarına kadar uzanır.

3.3.2 – Yük Bağlama

Düz kasalı römorklarda veya yanları olmayan römorklarda, yükün kaymasını veya düşmesini önlemek için sabitlemesi gerekir. Kapalı tip yük taşıyıcılarda, aracın yol tutuşunu etkileyebilecek yük kaymasını önlemek için bağlama elemanları da önemli olabilir. Bağlama elemanları uygun tipte ve uygun kuvvette olmalıdır. Tüm yük bağlama elemanlarının toplam kuvveti, bağlanan yük parçasının ağırlığının bir buçuk katını kaldırabilecek kadar güçlü olmalıdır. Federal düzenlemeler, bir eşya veya eşya grubunu harekete karşı sabitlemek için kullanılan herhangi bir sabitleme sisteminin toplam çalışma yükü sınırının, eşya veya eşya grubunun ağırlığının en az yarım katı olması gerektirir. Halatlar, kayışlar, zincirler ve gerdirme cihazları (vinçler, cırcırlar, perçinleme bileşenleri) dahil olmak üzere uygun bağlama ekipmanları kullanılmalıdır. Bağlama elemanlarının araca doğru şekilde bağlanması gerekmektedir (kancalar, cıvatalar, raylar, halkalar). Bkz. Şekil 3.2.

Yükün her on feetlik kısmı için en az bir bağlama halatı bulunmalıdır. Bu ihtiyacı karşılayacak yeterli sayıda bağlama elemanına sahip olduğunuzdan emin olun. Yük ne kadar küçük olursa olsun, onu tutan en az iki bağlama halatı bulunmalıdır.

Çeşitli ağır metal parçalarının sabitlemesi için özel gereksinimler vardır. Eğer bu tür yükleri taşıyacaksanız bunların ne olduğunu öğrenin.

3.3.3 – Başlık Panelleri

Başlık panelleri ("arka cam koruma barı") bir çarpışma veya acil durma halinde sizi yükünüze karşı korur. Ön yapının iyi durumda olduğundan emin olun. Ön yapı, taşıdığınız herhangi bir yükün ileri hareketini engellemelidir.

3.3.4 – Yükün Örtülmesi

Yükü örtmenin iki temel nedeni vardır:

- İnsanları dökülen yükten korumak için.
- Yükü hava koşullarından korumak için.

Dökülme koruması, birçok eyalette bir güvenlik gerekliliğidir. Aracı kullandığınız eyaletlerdeki yasalar hakkında bilgi sahibi olun. PA yasalarını kontrol etmek için Pennsylvania Araç Kanunu Başlık 75'e bakın.

Seyir halindeyken zaman zaman Trafik İzleme Cihazı/Aynadan yük kapaklarını kontrol etmelisiniz. Savrulan bir kapak koparak yükü açığa çıkarabilir ve muhtemelen sizin veya başka birinin görüşünü engelleyebilir.

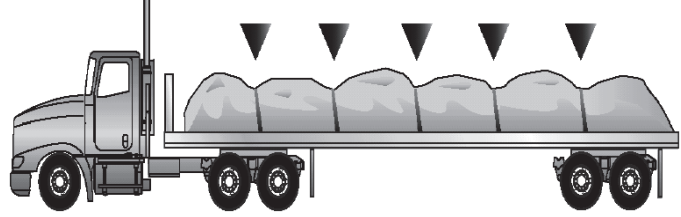
3.3.5 – Mühürlenmiş ve Konteynere Yüklenmiş Yükler

Konteynere yüklenmiş yükler genellikle yükün demiryolu veya gemi ile taşındığı durumlarda kullanılır. Kamyonla sevk, yolculuğun başında ve/veya sonunda gerçekleşir. Bazı konteynerlerin doğrudan özel bir çerçeveye takılan kendi bağlama cihazları veya kilitleri vardır. Diğerlerinin düz kasalı römorklara yüklenmesi gerekir. Tıpkı diğer yükler gibi uygun şekilde sabitlenmelidirler. Mühürlenmiş yükleri inceleyemezsiniz, ancak brüt ağırlık ve aks ağırlığı sınırlarını aşmadığınızdan emin olmalısınız.

Şekil 3.2

BAĞLAMA CİHAZLARI

Yükün her 10 feetlik kısmı için en az bir bağlama ipi bulunmalıdır. Bu ihtiyacı karşılayacak yeterli sayıda bağlama elemanına sahip olduğunuzdan emin olun. Yük ne kadar küçük olursa olsun, onu tutan en az iki bağlama halatı olmalıdır.



3.4 – ÖZEL DİKKAT GEREKTİREN YÜKLER

3.4.1 – Kuru Dökme

Kuru dökme yük depoları yüksek bir ağırlık merkezine sahip olduklarından ve yük kayabileceğinden ötürü özel dikkat gerektirir. Virajlarda ve keskin dönüşlerde son derece dikkatli (yavaş ve dikkatli) olun.

3.4.2 – Asılı Et

Soğutmalı bir kamyonunda asılı et (askıda sığır eti, domuz eti, kuzu eti), yüksek ağırlık merkezi ile çok dengesiz bir yük olabilir. Yokuş çıkmak ve yokuş inmek gibi keskin virajlarda özellikle dikkatli olunmalıdır. Yavaş gidin.

3.4.3 – Çiftlik Hayvanları

Çiftlik hayvanları römork içinde hareket ederek güvenli olmayan bir kullanıma neden olabilir. Tam dolu olmayan yüklerde, hayvanları bir arada tutmak için sahte bölmeler kullanın. Bir arada olsalar bile, hayvanların virajlara yaslanabilmeleri nedeniyle özel dikkate ihtiyaçları vardır. Bu, ağırlık merkezini kaydırır ve devrilme olasılığını artırır.

3.4.4 – Aşırı Geniş Yükler

Aşırı uzunlukta, aşırı genişlikte ve/veya aşırı ağır olan yükler için özel taşıma izinleri gerekir. Sürüş genellikle belirli saatlerle sınırlıdır. "Geniş yük" işaretleri, yanıp sönen ışıklar, bayraklar vb. gibi özel ekipmanlara ihtiyaç duyulabilir. Bu tür yüklerin taşınmasında polis eskortu veya uyarı levhaları taşıyan ve/veya yanıp sönen ışıklar taşıyan pilot araçlarına ihtiyaç duyulabilir. Bu özel yükler özel sürüş dikkati gerektirir.

Bölüm 3 Bilginizi Test Edin

1. Sürücüler yükle ilgili hangi dört durumdan sorumludur?
2. Yolda giderken yükünüzü kontrol etmek için ne sıklıkla durmalısınız?
3. Brüt Kombine Ağırlık Derecelendirmesinin Brüt Kombine Ağırlıktan farkı nedir?
4. Yasal azami ağırlıkların güvenli olmayabileceği iki durum söyleyin.
5. Ön aksta yeterli ağırlık yoksa ne olabilir?
6. Herhangi bir düz kasalı yük için minimum bağlama sayısı nedir?
7. 20 feetlik bir yük için minimum bağlama sayısı nedir?
8. Yükün açık kasada üzerinde örtülmesinin iki temel nedenini sayınız.
9. Mühürlenmiş bir yükü taşımadan önce neyi kontrol etmelisiniz?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Eğer hepsine cevap veremiyorsanız, Bölüm 3'ü tekrar okuyun.

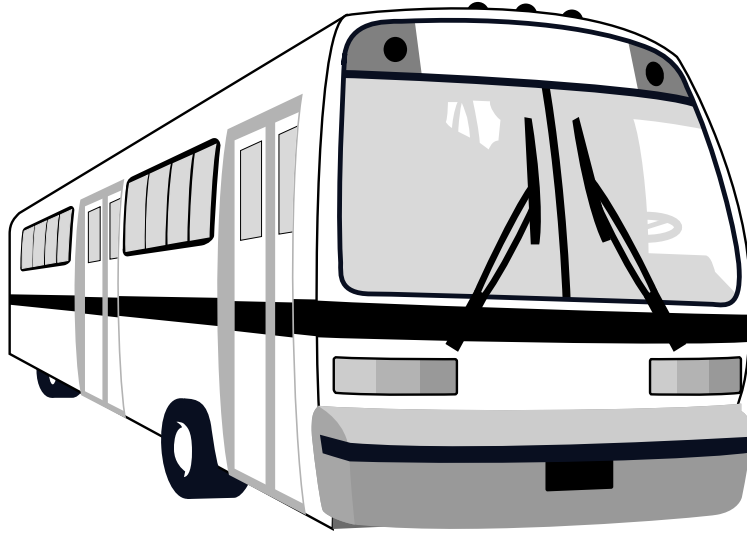
İKİNCİ BÖLÜM

- 4. Yolcuları Güvenle Taşıma
- 5. Hava Frenler
- 6. Kombinasyonlu Araçlar
- 7. İkililer ve Üçlüler
- 8. Tankerler
- 9. Tehlikeli Maddeler

**BU
BÖLÜMLERDEN HANGİLERİNİ
ÇALIŞMANIZ GEREKTİĞİNİ
BELİRLEYİN**

BÖLÜM 4

YOLCULARI GÜVENLE TAŞIMA



BU BÖLÜM YOLCU ONAYINA İHTİYAÇ DUYAN SÜRÜCÜLER İÇİNDİR

BÖLÜM 4 - YOLCULARIN GÜVENLİ BİR ŞEKİLDE TAŞINMASI

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- Araç İncelemesi
- Yükleme ve Yolculuk Başlangıcı
- Yolda
- Yolculuk Sonrası Araç İncelemesi
- Yasaklanmış Uygulamalar
- Fren-Kapı Kilidi Mekanizmalarının Kullanımı

Otobüs sürücüleri, sürücü dahil 16 veya daha fazla kişinin ya da okul otobüsü kullanıyorsa 11 veya daha fazla kişinin oturabileceği şekilde tasarlanmış bir araç kullanıyorsa ticari sürücü belgesine sahip olmalıdırlar.

Otobüs şoförlerinin ticari sürücü belgelerinde yolcu onayının bulunması zorunludur. Onay almak için bu kılavuzun 2. ve 4. Bölümlerinde yer alan bilgi testini geçmeniz gerekmektedir. (Otobüsünüzde hava fren varsa ayrıca 5. Bölümden de bilgi sınavına girmeniz gerekmektedir.) Ayrıca kullandığınız araç sınıfı için gerekli beceri testlerinden de geçmelisiniz.

4.1 – ARAÇ İNCELEMESİ

Otobüsünü sürmeden önce güvenli olduğundan emin olmalısınız. Önceki sürücü tarafından yapılan inceleme raporunu incelemelisiniz. Ancak daha önce bildirilen arızaların onarıldığı veya onarılmasına gerek olmadığı belgelenmişse, önceki sürücü raporunu imzalayın. Bu, daha önce bildirilen kusurların giderildiğine dair sizin belgenizdir.

4.1.1 – Araç Sistemleri

Sürüşten önce aşağıda belirtilenlerin iyi ve çalışır durumda olduğundan emin olun:

- Hava hortumu kaplinleri de dahil olmak üzere servis frenleri (otobüsünüzde römork veya yarı römork varsa).
- Park freni.
- Direksiyon mekanizması.
- Işıklar ve reflektörler.
- Lastikler (ön tekerleklerde sırtı geçirilmiş veya yeniden yiv açılmış lastikler olmamalıdır).
- Korna.
- Cam sileceği veya silecekleri.
- Geri Görüş Trafik İzleme Cihazı / Aynası veya Trafik İzleme Cihazı / Aynası.
- Bağlantı cihazları (mevcutsa).
- Tekerlekler ve jantlar.
- Acil durum ekipmanı.

Otobüsünüzde yangın söndürücü ve acil durum reflektörleri (3 yansıtıcı üçgen veya en az 6 sigorta veya 3 sıvı yanan işaret fişeği) ve devre kesicilerle donatılmamışsa elektrik sigortaları bulunduğundan emin olun.

4.1.2 – Erişim Kapakları ve Panelleri

Otobüsün dışını kontrol ederken, açık olan acil çıkışları kapatın. Ayrıca, sürüşten önce açık erişim panellerini kapatın (bagaj, tuvalet servisi, motor vb. için).

4.1.3 – Otobüsün İçi

Bazen insanlar gözetimsiz otobüslere zarar verebilmektedirler. Güvenliği sağlamak için, yola çıkmadan önce mutlaka otobüsün içini kontrol edin. Koridorlar ve merdiven boşlukları her zaman boş olmalıdır. Otobüsünüzün aşağıdaki parçaları güvenli çalışma koşullarında olmalıdır:

- Her tutamak ve korkuluk.
- Zemin kaplaması.
- Otobüste tuvalet varsa, tuvaletin acil durum zili de dahil olmak üzere sinyal cihazları.
- Acil durum çıkış kolları.

Koltuklar, kişiler için güvenli olmalıdır. Tüm koltuklar otobüse güvenli bir şekilde sabitlenmelidir.

Açık acil durum çıkış kapısı veya penceresi açıkken araç kullanmayın. Acil durum çıkış kapısında “Acil Çıkış” işareti açıkça görülebilmelidir. Kırmızı renkte bir acil durum kapısı ışığı varsa çalışmalıdır. Bunu, gece veya dışarıdaki ışıklarınızı kullandığınız zamanlarda açın.

4.1.4 – Tavan Kapakları

Bazı acil durum tavan kapaklarını temiz hava için kısmen açık konumda kilitleyebilirsiniz. Bunları normal bir uygulama olarak açık bırakmayın. Bunlar açıkken sürüş esnasında otobüsün baş yüksekliğini unutmayın.

4.1.5 – Emniyet Kemerinizi Kullanın!

Sürücü koltuğunda emniyet kemeri bulunmalıdır. Güvenliğiniz için her zaman kullanın.

4.2 – YÜKLEME VE YOLCULUK BAŞLANGICI

Yolcuların, el bagajlarını kapı aralığında veya koridorda bırakmalarına izin vermeyin. Koridorda diğer yolcuların ayağına takılabilecek hiçbir şey olmamalıdır. Valizleri ve yükleri hasara neden olmayacak şekilde sabitleyin ve:

- Sürücünün serbestçe ve kolayca hareket etmesini sağlayın.
- Acil bir durumda kişilerin herhangi bir pencere veya kapıdan çıkmalarına izin verin.
- El bagajları düşerse veya kayarsa kişileri yaralanmalardan koruyun.

Şekil 4.1

Tehlike Sınıfı Tanımları		
Sınıf	Sınıf Adı	Örnek
1	Patlayıcılar	Mühimmat, Dinamit, Havai Fişekler
2	Gazlar	Propan, Oksijen, Helyum
3	Yanıcı	Benzin, Aseton
4	Yanıcı Katılar	Kibritler, Fitiller
5	Oksitleyiciler	Amonyum Nitrat, Hidrojen Peroksit
6	Zehirler	Pestisitler, Arsenik
7	Radioaktif	Uranyum, Plütonyum
8	Aşındırıcılar	Hidroklorik Asit, Akü sıvısı
9	Çeşitli Tehlikeli Malzemeler	Formaldehit, Asbest
Hiçbiri	ORM-D (Diğer Düzenlemeye Tabi Malzemeler-Yurtiçi)	Saç Spreyi veya Kömür
Hiçbiri	Yanıcı Sıvılar	Sıvı Yakıt, Çakmak Gazı

4.2.1 – Engelli Amerikalılar Yasası (ADA)

Engelli Amerikalılar Yasası (ADA) 1990 yılında yasalanmıştır. ADA, işler, okullar, ulaşım ve halka açık tüm kamu ve özel yerler dahil olmak üzere kamusal yaşamın tüm alanlarında engelli bireylere karşı ayrımcılığı yasaklayan bir medeni haklar yasasıdır. Bu yasanın amacı, engelli bireylerin diğer kişilerle aynı hak ve fırsatlara sahip olmasını sağlamaktır. ADA, engelli bireylere ırk, renk, cinsiyet, milliyet, yaş ve din temelinde bireylere sağlananlara benzer medeni haklar koruması sağlar. Engelli bireyler için kamuya açık alanlarda, istihdamda, ulaşım, eyalet ve yerel yönetim hizmetlerinde ve telekomünikasyonda fırsat eşitliğini garanti eder.

4.2.2 – Tehlikeli Maddeler

Tehlikeli maddeler içeren yük veya bagajlara dikkat edin. Çoğu tehlikeli madde, otobüste taşınamaz. İzin verilen tehlikeli maddelerin belirli koşulları karşılaması gerekir.

Federal Tehlikeli Maddeler Tablosu hangi maddelerin tehlikeli olduğunu göstermektedir. Nakliye sırasında sağlık, güvenlik ve mal güvenliği açısından risk oluştururlar. Kurallar, nakliyecilerin tehlikeli madde konteynerlerini malzemenin adı, kimlik numarası ve tehlike etiketi ile birlikte işaretlemesini gerektirmektedir. Dokuz adet farklı dört inçlik, elmas biçimli tehlike etiketi vardır. Bkz. Şekil 4.1. Elmas şeklindeki etiketlere dikkat edin. Kuralların izin verdiğinden emin olmadığınız sürece hiçbir tehlikeli maddeyi taşımayın.

4.2.3 – Yasaklı Tehlikeli Maddeler

Otobüslerde ORM-D etiketli hafif silah mühimmatı, acil hastane malzemeleri ve ilaçlar taşınabilir. Gönderici farklı şekilde gönderemiyorsa, küçük miktarlarda başka tehlikeli maddeler de taşıyabilirsiniz. Otobüsler asla aşağıdakileri taşımamalıdır:

- Bölüm 2.3 zehirli gaz, sıvı Sınıf 6 zehir, göz yaşartıcı gaz, tahriş edici madde.
- 100 pounddan fazla katı Sınıf 6 zehir.
- İnsanların bulunduğu alanda patlayıcı maddeler (hafif silah mühimmatı hariç).
- İnsanların bulunduğu alanda etiketli radyoaktif maddeler.
- Toplamda 500 pounddan fazla izin verilen tehlikeli madde ve herhangi bir sınıftan 100 pounddan fazla olmayan madde.

Yolcular bazen, güvenli olmadığını bilmedikleri etiketsiz tehlikeli madde taşıyan otobüslere binebiliyorlar. Yolcuların araba aküsü veya benzin gibi yaygın tehlikeli maddeleri taşımasına izin vermeyin.

4.2.4 – Ayakta Durma Çizgisi

Yolcunun, sürücü koltuğunun arkasının ön kısmında bulunan ayakta durma çizgisinin önüne geçmesi yasaktır. Ayakta yolcu taşınmasına izin veren otobüslerde zeminde, yolcuların ayakta duramayacakları yerleri gösteren 5 cm'lik bir çizgi veya başka bir araç bulunmalıdır. Buna ayakta durma çizgisi adı verilir. Ayakta duran tüm yolcular, bu çizginin arkasında olmalıdır.

4.2.5 – Varış Noktasında

Hedefe veya ara duraklara vardığınızda aşağıdakileri anons edin:

Konum.

Durma nedeni.

Bir sonraki kalkış saati.

Otobüs numarası.

Otobüslerden inen yolculara yanlarına el bagajlarını almaları gerektiğini hatırlatın. Koridor koltuklardan daha alçak bir seviyedeyseniz, yolculara aşağı yönde adım atmaları gerektiğini hatırlatın. Bu durum, tamamen durmadan önce sürücü tarafından anons edilmelidir.

Kiralık otobüs şoförleri, kalkış saatine kadar yolcuların otobüse binmesine izin vermemelidir. Bu, otobüsün çalınmasını veya vandallığa uğramasını önlemeye yardımcı olacaktır.

4.3 – YOLDA

4.3.1 – Yolcu Gözetimi

Birçok kiralık ve şehirlerarası taşıyıcı firmanın yolcu konforu ve güvenlik kuralları vardır. Seyahatin başında sigara, içki, radyo ve kasetçalar (elektronik cihazlar) kullanımı ile ilgili kuralları belirtin. Kuralları baştan açıklamak, daha sonra sorun yaşamamanızı önleyecektir.

Sürüş esnasında otobüsünüzün içini ve önünüzdeki, yanlarındaki ve arkanızdaki yolu dikkatlice tarayın. Yolculara kuralları veya kollarını ve kafalarını otobüsün içinde tutmaları gerektiğini hatırlatmanız gerekebilir.

4.3.2 – Duraklarda

Yolcular otobüse binerken veya inerken, otobüs çalışmaya başladığında veya durduğunda tökezleyebilirler. Sürücüler otobüsten inerken adımlarına dikkat etmeleri konusunda uyarın. Başlamadan önce oturmalarını veya kendilerini desteklemelerini bekleyin. Yolcuların yaralanmasını önlemek için çalıştırma ve durdurma işlemleri mümkün olduğunca yumuşak olmalıdır.

Bazen sarhoş ya da rahatsız edici bir yolcunuz olabilir. Hem bu yolcunun hem de diğer yolcuların güvenliğini sağlamalısınız. Bu tür yolcuları kendileri için güvenli olmayan yerlerde indirmeyin. Bir sonraki durakta veya diğer insanların bulunduğu aydınlatılmış bir alanda indirmeniz daha güvenli olabilir. Birçok taşıyıcı firmasının, rahatsız edici yolcularla başa çıkmak için yönergeleri vardır.

4.3.3 – Sık Görülen Kazalar

En Yaygın Otobüs Kazaları. Otobüs kazaları genellikle kavşaklarda meydana gelir. Trafiği bir sinyal veya dur işareti kontrol etse bile dikkatli olun. Okul ve toplu taşıma otobüsleri, duraktan ayrılırken bazen Trafik İzleme Cihazı/Aynasını çizebilir veya geçen araçlara çarpabilir. Otobüsünüzün ihtiyaç duyduğu açıklığı unutmayın ve duraklardaki direklere ve ağaç dallarına dikkat edin. Otobüsünüzün hızlanıp trafiğe karışması için ihtiyaç duyduğu boşluğun boyutunu bilin. Duraktan ayrılmadan önce boşluğun açılmasını bekleyin. Sinyal verdiğinizde veya hareket etmeye başladığınızda diğer sürücülerin size yol vermek için fren yapacağını varsaymayın.

4.3.4 – Virajlarda veya Dönüşlerde Hız

Virajlarda meydana gelen ve insanların ölümüne ve otobüslerin hasar görmesine neden olan kazalar, genellikle yağmur veya kardan ötürü yol kayganlaştığında aşırı hızdan kaynaklanmaktadır. Her eğimli virajın güvenli bir "tasarım hızı" vardır. İyi havalarda, belirtilen hız otomobiller için güvenlidir ancak birçok otobüs için çok yüksek olabilir. Çekiş gücü iyiye otobüs devrilebilir; çekiş gücü zayıfsa virajda kayabilir. Virajlara girmeden önce güvenli bir hıza yavaşlayın, ardından viraj boyunca hafifçe hızlanın. Otobüs eğimli bir virajda dış tarafa doğru yatıyorsa, çok hızlı sürüyorsunuz demektir.

4.3.5 – Demiryolu–Karayolu Geçitlerinde Durmalar

Demiryolu Geçişlerinde Durma:

- Dörtlülerinizi yakın
- Otobüsünüzü en yakın raylardan 15 ila 50 feet önce durdurun.
- Yaklaşan trenlerin sesini dinleyin ve her iki yöne de bakın. Yaklaşan bir treni görme veya duyma yeteneğinizi geliştirmek için ön kapınızı ve sürücü camınızı açmanız gerekir. Gürültü yayan tüm cihazları kapatın. Gerekirse yolcuları susturun.
- Bir tren geçtikten sonra karşıya geçmeden önce, diğer raylarda diğer yönden gelen başka bir tren olmadığından emin olun.
- Otobüsünüz manuel vitesli ise, raylardan geçerken asla vites değiştirmeyin.

Durmak zorunda değilseniz, ancak yavaşlamalı ve trenleri ve araçları dikkatlice kontrol etmelisiniz:

- Tramvay kavşaklarında.
- Bir iş sahası içinde sadece endüstriyel amaçlı makas değiştirme için kullanılan demiryolu hatlarında.
- Bir polis memurunun veya işaretçinin trafiği yönlendirdiği yerlerde.
- Raylardan geçen trafik bir trafik ışığı ile ayarlanıyorsa ve trafik ışığı yeşil yanıyorsa.
- "Muaf" veya "terk edilmiş" olarak işaretlenmiş kavşaklarda.
- Yolcu taşıyor olsanız da olmasanız da durmalısınız.

4.3.6 – Asma köprüler

Asma Köprülerde Durma:

- Sinyal ışığı veya trafik kontrol görevlisi olmayan asma köprülerde durun.
- Köprüden 50 feet önce durun.
- Geçmeden önce kavşağın tamamen kapalı olduğundan emin olun.

- Durmanız gerekmez, ancak aşağıdaki durumlarda yavaşlamanız ve güvenli olduğundan emin olmanız gerekir:
 - Yeşil yanan bir trafik ışığı var.
 - Köprü açıldığında trafiği kontrol eden bir görevli veya trafik memuru vardır.

4.4 – YOLCULUK SONRASI ARAÇ İNCELEMESİ

Her vardiyanın sonunda otobüsünüzü kontrol edin. Eyaletler arası bir taşıyıcı firması için çalışıyorsanız, sürülen her otobüs için yazılı bir inceleme raporu doldurmanız gerekir. Raporda her otobüs belirtilmeli ve güvenliği etkileyebilecek veya arızaya yol açabilecek herhangi bir arıza listelenmelidir. Herhangi bir kusur yoksa raporda belirtilmelidir.

Yolcular bazen tutamaklar, koltuklar, acil çıkışlar ve pencereler gibi güvenlikle ilgili parçalara zarar verirler. Bu hasarı vardiya sonunda bildirirseniz, tamirciler otobüs tekrar yola çıkmadan önce onarım yapabilir. Toplu taşıma sürücüleri ayrıca yolcu sinyalizasyon cihazlarının ve fren-kapı kilitlerinin düzgün çalıştığından emin olmalıdır.

4.5 – YASAKLANMIŞ UYGULAMALAR

Kesinlikle gerekli olmadıkça otobüsünüze yolcular varken yakıt ikmali yapmaktan kaçının. Yolcular araçtayken asla kapalı bir binada yakıt ikmali yapmayın.

Sürüş esnasında yolcularla konuşmayın veya dikkatinizi dağıtacak başka bir faaliyette bulunmayın.

Yolcuların araçta olduğu arızalı bir otobüsü, inmenin güvenli olmayacağı durumlar haricinde, çekmeyin veya itmeyin. Yolcuları indirmek için otobüsü yalnızca en yakın güvenli noktaya çekin veya itin. Çalışmayan otobüslerin çekilmesi veya itilmesi konusunda işvereninizin yönergelerini izleyin.

4.6 – FREN-KAPI KİLİT DÜZENEKLERİNİN KULLANIMI

Şehir içi toplu taşıma otobüslerinde fren ve gaz kilitleme sistemi olabilir. Kilit sistemi, arka kapı açıkken servis frenlerini uygular ve gaz pedalını rölantide tutar. Arka kapıyı kapattığınızda kilitleme düzeneği serbest kalır. Bu güvenlik özelliğini park freni yerine kullanmayın.

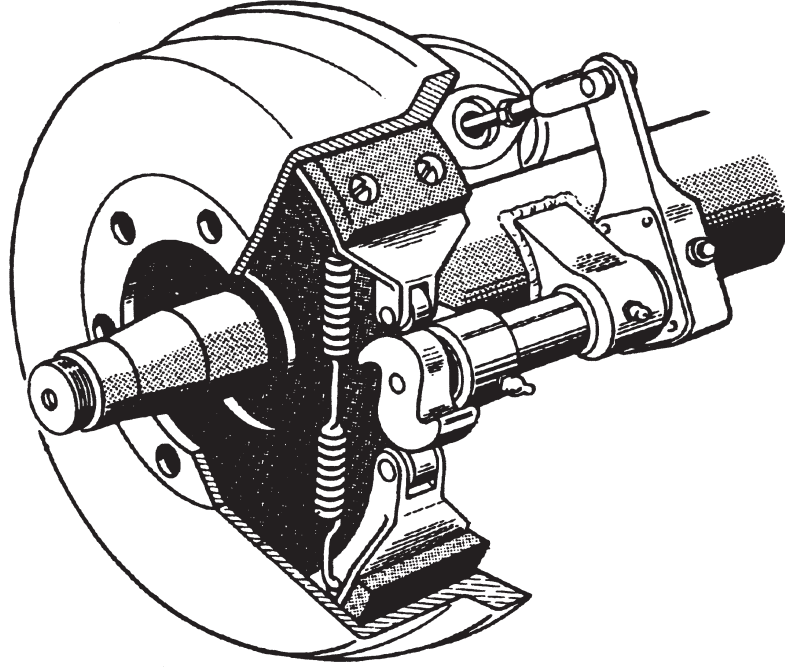
Bölüm 4 Bilginizi Test Edin

1. İnceleme sırasında bir otobüsün iç kısmında kontrol edilmesi gereken bazı noktaları sıralayın.
2. Otobüsle taşıyabileceğiniz tehlikeli maddeler nelerdir?
3. Otobüsle taşıyamayacağınız tehlikeli maddeler nelerdir?
4. Ayakta durma çizgisi nedir?
5. Rahatsız edici bir yolcunun otobüsten nerede indiğini önemli mi?
6. Bir demiryolu geçidinden ne kadar uzakta durmalısınız?
7. Bir asma köprüden geçmeden önce ne zaman durmalısınız?
8. Kılavuzda listelenen "yasaklı uygulamaları" ezbere tanımlayın.
9. Bir toplu taşıma otobüsünün park frenini çekebilmek için arka kapısının açık olması gerekir. Doğru veya Yanlış?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Eğer hepsine cevap veremiyorsanız, Bölüm 4'ü tekrar okuyun.

BÖLÜM 5

HAVA FRENLER



BU BÖLÜM HAVA FRENİ OLAN ARAÇ KULLANAN SÜRÜCÜLER İÇİNDİR

BÖLÜM 5 - HAVA FRENLERİ

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- Hava Fren Sisteminin Parçaları
- İkili Hava Fren Sistemleri
- Hava Frenlerin İncelenmesi
- Hava Frenlerin Kullanımı

Bu bölüm size hava frenleri hakkında bilgi verir. Hava freni olan bir kamyon veya otobüs kullanmak ya da hava freni olan bir römork çekmek istiyorsanız, bu bölümü okumanız gerekir. Hava frenli bir römork çekmek istiyorsanız, Bölüm 6, Kombinasyonlu Araçlar kısmını da okumanız gerekir. Aracınızın CDL'ye ihtiyacı varsa ve hava fren donanımına sahipse, lisansınızdan hava fren kısıtlamasının kaldırılması gerekecektir.

Hava frenleri, frenlerin çalışmasını sağlamak için basınçlı hava kullanır. Hava frenleri büyük ve ağır araçları durdurmanın iyi ve güvenli bir yoludur, ancak frenlerin bakımı iyi yapılmalı ve doğru kullanılmalıdır.

Hava frenleri temel olarak üç farklı fren sistemidir: servis freni, park freni ve acil durum freni:

- Servis freni sistemi, normal sürüş sırasında fren pedalını kullandığınızda frenleri uygular ve bırakır.
- Park freni sistemi, park freni kontrolünü kullandığınızda park frenlerini uygular ve bırakır.
- Acil durum fren sistemi, fren sistemi arızasında aracı durdurmak için servis ve park freni sistemlerinin parçalarını kullanır.

Bu sistemlerin parçaları aşağıda daha ayrıntılı olarak tartışılmıştır.

5.1 – HAVA FREN SİSTEMİNİN PARÇALARI

Bir hava fren sisteminin birçok parçası vardır. Burada tartışılan parçalar hakkında bilgi sahibi olmalısınız.

5.1.1 – Hava Kompresörü

Hava kompresörü havayı hava depolama tüplerine (kaplar) pompalar. Hava kompresörü motora dişliler veya bir v kayışı ile bağlanır. Kompresör hava soğutmalı olabilir veya motorun soğutma sistemi tarafından soğutulabilir. Kendi yağ beslemesine sahip olabilir veya motor yağı ile yağlanabilir. Kompresörün kendi yağ beslemesi varsa, sürüşten önce yağ seviyesini kontrol edin.

5.1.2 – Hava Kompresörü Regülatörü

Regülatör, hava kompresörünün hava depolama tüplerine ne zaman hava pompalayacağını kontrol eder. Hava deposu basıncı “kesme” seviyesine (inç kare başına yaklaşık 120-140 pound veya “psi”) yükseldiğinde, regülatör kompresörün hava pompalamasını durdurur. Depo basıncı “devreye girme” basıncına (yaklaşık 100 psi) düştüğünde, regülatör kompresörün tekrar pompalamaya başlamasına izin verir.

5.1.3 – Hava Depolama Tüpleri

Hava depolama tüpleri basınçlı havayı tutmak için kullanılır. Hava depolarının sayısı ve boyutu araçlara göre değişir. Depolar, kompresör çalışmayı durdursa bile frenlerin birkaç kez kullanılmasına izin verecek kadar hava tutacaktır.

5.1.4 – Hava Deposu Drenajları

Basınçlı havanın içinde genellikle bir miktar su ve bir miktar kompresör yağı bulunur, bu da hava fren sistemi için kötüdür. Örneğin, su soğuk havalarda donabilir ve fren arızasına neden olabilir. Su ve yağ, hava deposunun dibinde toplanma eğilimindedir. Hava depolarını tamamen boşalttığınızdan emin olun. Her hava deposunun altında bir boşaltma musluğu bulunur. İki türü vardır:

- Çeyrek tur döndürülerek veya kablo çekilerek elle çalıştırılır. Her sürüş gününün sonunda depoları boşaltmalısınız. Bkz. Şekil 5.1.
- Otomatik--su ve yağ otomatik olarak dışarı atılır. Bu tanklar manuel boşaltmaya uygun olarak da donatılabilir. Otomatik hava depoları elektrikli ısıtma cihazlarıyla birlikte sağlanır. Bunlar, soğuk havalarda otomatik boşaltma işleminin donmasını önlemeye yardımcı olur

5.1.5 – Alkol Buharlaştırıcısı

Bazı hava fren sistemlerinde hava sistemine alkol koymak için bir alkol buharlaştırıcısı bulunur. Bu, soğuk havalarda hava fren valflerinde ve diğer parçalarda buzlanma riskini azaltmaya yardımcı olur. Sistemin içindeki buz frenlerin arızalanmasına neden olabilir.

Soğuk havalarda her gün alkol kabını kontrol edin ve gerekirse doldurun. Hava deposunun günlük olarak boşaltılması, su ve yağın atılması için gereklidir. (Sistemde otomatik boşaltma muslukları yoksa.)

5.1.6 – Emniyet Valfi

Hava kompresörünün hava pompaladığı ilk depoya bir emniyet tahliye valfi takılmıştır. Emniyet valfi, depoyu ve sistemin geri kalanını aşırı basınçtan korur. Valf genellikle 150 psi'de açılacak şekilde ayarlanır. Emniyet valfi havayı serbest bırakıyorsa bir sorun var demektir. Arızayı bir tamirciye tamir ettirin.

5.1.7 – Fren Pedalı

Fren pedalına basarak fren yaparsınız. (Aynı zamanda taban valfi veya pedal valfi olarak da adlandırılır.) Pedala daha sert basıldığında daha fazla hava basıncı uygulanır. Fren pedalına basmayı bıraktığınızda hava basıncı azalır ve frenler serbest kalır. Frenlerin bırakılmasıyla sistemdeki basınçlı havanın bir kısmı dışarı atılır, böylece tanklardaki hava basıncı azalır. Bunun hava kompresörü ile yapılması gerekmektedir. Pedala gereksiz yere basıp bırakmak, havanın kompresörün sağlayabileceğinden daha hızlı dışarı çıkmasına neden olabilir. Basınç çok düşerse, frenler çalışmaz.

5.1.8 – Temel Frenler

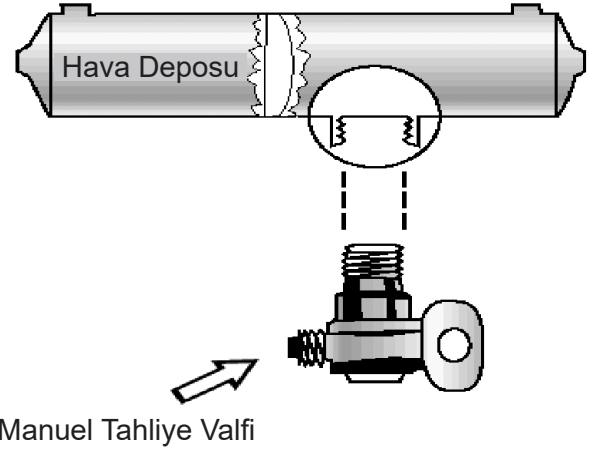
Her tekerlekte temel frenler kullanılır. En yaygın türü s-kam kampanalı frendir. Fren parçaları aşağıda tartışılmaktadır.

Fren Kampanaları, Pabuçları ve Balataları. Fren kampanaları aracın akslarının her iki ucunda bulunur. Tekerlekler cıvatalar ile kampanalara tutturulmuştur. Fren mekanizması kampananın içindedir. Durdurmak için fren pabuçları ve balataları kampananın iç kısmına doğru itilir. Bu, sürtünmeye neden olarak aracın yavaşlamasını (ve ısı oluşturur) sağlar. Bir tamburun hasar görmeden dayanabileceği ısı, frenlerin ne kadar sert ve ne kadar uzun süre kullanıldığına bağlıdır. Çok fazla ısı frenlerin çalışmasını durdurabilir.

S-kam Frenleri. Fren pedalına bastığınızda her bir fren körüğüne hava girer. Hava basıncı çubuğu dışarı iterek fren çirçiri ayar kolunu (fren pabucunun aşınmasını kompanse etmek için kullanılan ayarlanabilir bir cihaz) hareket ettirir ve böylece eksantrik mili döndürür. Bu da s-kam'ı (S harfine benzediği için bu şekilde adlandırılmıştır) döndürür. S-kam, fren pabuçlarını birbirinden uzaklaştırır ve fren kampanasının iç kısmına doğru bastırır. Fren pedalını bıraktığınızda s-kam mili geriye doğru döner ve bir yay, fren pabuçlarını kampanadan çekerek tekerleklerin tekrar serbestçe dönmesini sağlar. Bkz. Şekil 5.2.

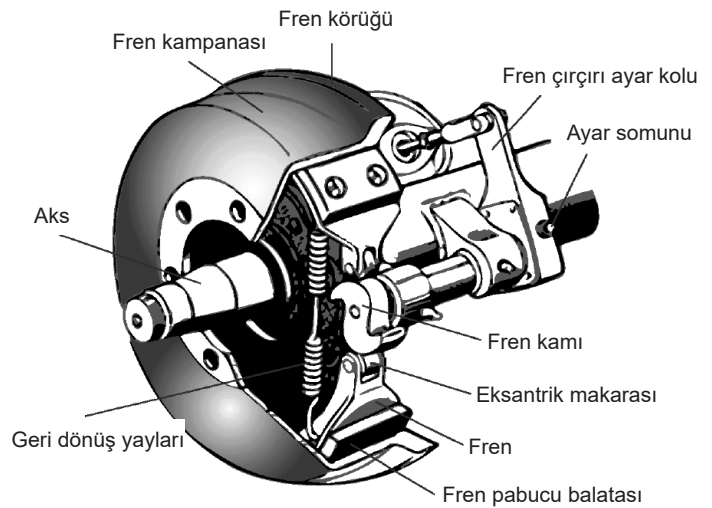
Kamalı Frenler. Bu tip frenlerde, fren körüğü itme çubuğu, iki fren pabucunun uçları arasına doğrudan bir kamayı iter. Bu da onları birbirinden uzaklaştırır ve fren tamburunun iç kısmına doğru iter. Kamalı frenler, tek bir fren körüğü veya iki fren

Şekil 5.1



Şekil 5.2

KAMPANALI FREN



körüğüne sahip olabilir ve fren pabuçlarının her iki ucundaki kamaları içeri doğru iter. Kamalı frenler kendinden ayarlı olabilir veya manuel ayarlama gerektirebilir.

Disk Frenler. Pnömatik disk frenlerde hava basıncı, s-kam frenlerinde olduğu gibi fren körüğünü ve fren çırçırı ayar kolunu etkiler. Ancak s-kam yerine "kılavuz vida mili" kullanılır. Fren körüğündeki fren çırçırı ayar koluna uygulanan basınç kılavuz vida milini döndürür. Kılavuz vida mili, büyük bir el mensesine benzer şekilde diski veya rotoru bir kaliperin fren balatalarının arasına sıkıştırır.

Kamalı frenler ve disk frenler, s-kam frenlerden daha az yaygındır.

5.1.9 – Besleme Basıncı Ölçerleri

Hava freni olan tüm araçların hava deposuna bağlı bir basınç göstergesi vardır. Araçta çift hava fren sistemi varsa sistemin her iki yarısı için bir ölçer bulunacaktır. (Veya iki iğneli tek bir ölçer.) İkili sistemler daha sonra ele alınacaktır. Bu ölçerler hava depolarında ne kadar basınç olduğunu gösterir.

5.1.10 – Uygulama Basıncı Ölçer

Bu ölçer, frenlere ne kadar hava basıncı uyguladığınızı gösterir. (Bu ölçer her araçta mevcut değildir.) Aynı hızda frene basmak için uygulanan basıncın artması frenlerin zayıflamasına neden olur. Yavaşlamalı ve aracı daha düşük viteste kullanmalısınız. Artırılmış basınca ihtiyaç duyulması, frenlerin ayarsız olmasından, hava kaçaqlarından veya mekanik sorunlardan kaynaklanabilir.

5.1.11 – Düşük Hava Basıncı Uyarısı

Hava freni olan araçlarda düşük hava basıncı uyarı sinyali bulunması zorunludur. Depolardaki hava basıncı 55 psi'nin altına düşmeden önce görebileceğiniz bir uyarı sinyali gelmelidir. (Veya eski araçlarda kompresör regülatörü kesme basıncının yarısı.) Uyarı ışığı genellikle kırmızıdır. Ayrıca bir sesli uyarı da duyulabilir.

Bir diğer uyarı türü ise "mekanik uyarı koludur". Bu cihaz, sistemdeki basınç 55 psi'nin altına düştüğünde görüş alanınıza mekanik bir kol indirir. Sistemdeki basınç 55 psi'nin üzerine çıktığında görüş alanınızdaki otomatik bir mekanik uyarı kolu kalkacaktır. Manuel sıfırlama tipi manuel olarak "görüş açısı dışında" konumuna getirilmelidir. Sistemdeki basınç 55 psi'nin üzerine çıkana kadar yerinde durmayacaktır.

Büyük otobüslerde düşük basınç uyarı cihazlarının 80-85 psi'de sinyal vermesi normaldir.

5.1.12 – Fren Lambası Müşürü

Frene bastığınızda arkanızdaki sürücüler uyarılmalıdır. Hava fren sistemi bunu hava basıncıyla çalışan elektrikli bir şalterle yapar. Hava frenlere bastığınızda şalter fren lambalarını yakar.

5.1.13 – Ön Fren Sınırlama Valfi

Bazı eski araçlarda (1975'ten önce üretilenlerde) ön fren sınırlama valfi ve kabinde bir kontrol bulunur. Kontrol genellikle "normal" ve "kaygan" olarak işaretlenir. Kontrolü "kaygan" konuma getirdiğinizde, sınırlayıcı valf ön frenlere giden "normal" hava basıncını yarıya indirir. Kaygan yüzeylerde ön tekerleklerin kayma olasılığını azaltmak için sınırlayıcı valfler kullanılmıştır. Ancak aslında aracın durma gücünü azaltırlar. Ön tekerlek frenlemesi her koşulda iyidir. Yapılan testler, frenlemeden dolayı ön tekerleklerin kaymasının buz üzerinde bile pek olası olmadığını gösteriyor. Normal durma gücüne sahip olmak için kontrolün "normal" konumda olduğundan emin olun.

Birçok araçta otomatik ön tekerlek sınırlama valfleri bulunur. Frenlere çok sert basılmadığı sürece (55 psi veya daha fazla uygulama basıncı) ön frenlere giden havayı azaltırlar. Bu valfler sürücü tarafından kontrol edilemez.

5.1.14 – Yaylı Frenler

Tüm kamyon, çekici ve otobüslerde acil durum freni ve park freni bulunması zorunludur. Mekanik güçle tutulmalıdırlar (çünkü hava basıncı sonunda sızabilir). Bu ihtiyaçları karşılamak için genellikle yaylı frenler kullanılır. Sürüş esnasında güçlü yaylar hava basıncıyla tutulur. Hava basıncı kaldırılırsa yaylar freni etkiler. Kabinde bulunan park freni kontrolü, sürücünün yaylı frenlerin havasını boşaltmasını sağlar. Bu, yayların fren yapmasını sağlar. Hava fren sistemindeki bir sızıntı, tüm havanın kaybolmasına neden olur ve aynı zamanda yayların frenleri tutmamasına da yol açar.

Çekici ve kamyonların yaylı frenleri, hava basıncı 20 ila 45 psi (genellikle 20 ila 30 psi) aralığına düştüğünde tam olarak devreye girer. Frenlerin otomatik olarak devreye girmesini beklemeyin. Düşük hava basıncı uyarı ışığı ilk kez yandığında ve sesli uyarı verildiğinde, frenleri hala kontrol edebiliyorken aracı hemen güvenli bir şekilde durdurun.

Yaylı frenlerin frenleme gücü, frenlerin ayarlı olmasına bağlıdır. Frenler düzgün ayarlanmazsa, normal frenler ve acil durum/park frenleri düzgün çalışmaz.

5.1.15 – Park Freni Kontrolleri

Hava freni olan yeni araçlarda, park frenini, elmas şeklindeki, sarı renkli, itme-çekme kontrol topuzunu kullanarak devreye alırsınız. Park frenini (fren yayları) devreye sokmak için topuzu dışarı doğru çekin ve serbest bırakmak için de içeri doğru itin. Daha eski araçlarda park freni bir kolla kontrol edilebilir. Park ettiğinizde her zaman park frenini kullanın.

Dikkat. Fren yayları devredeyken asla fren pedalına basmayın. Aksi takdirde, yayların ve hava basıncının birleşmesiyle frenleriniz zarar görebilir. Birçok fren sistemi bunun yaşanmasını engelleyecek şekilde tasarlanmıştır. Ancak tüm sistemler bu şekilde kurulmamıştır ve bu şekilde olanlar da her zaman çalışmayabilir. Fren yayları devredeyken fren pedalına basmama alışkanlığını geliştirmek çok daha iyidir.

Modülasyonlu Kontrol Valfleri. Bazı araçlarda, fren yaylarının kademeli olarak uygulanması için gösterge panelindeki bir kontrol kolu kullanılabilir. Buna modülasyonlu valf adı verilir. Yaylı olduğu için frenleme hissini hissedersiniz. Kontrol kolunu ne kadar çok hareket ettirseniz fren yayları o kadar sert devreye girer. Bu şekilde çalışıklarından servis frenleri arızalandığında fren yaylarını kontrol edebilirsiniz. Modülasyonlu kontrol valfi olan bir aracı park ederken, kolu gidebildiği kadar ileri hareket ettirin ve kilitleme cihazını kullanarak yerinde tutun.

İkili Park Kontrol Valfleri. Ana hava basıncı kaybolduğunda fren yayları devreye girer. Otobüs gibi bazı araçlarda fren yaylarını serbest bırakmak için kullanılabilen ayrı bir hava deposu bulunur. Bu, aracınızı kısa bir mesafe için veya acil bir durumda hareket ettirebilmeniz içindir. Valflerden biri itme-çekme tipindedir ve park esnasında fren yaylarını devreye almak için kullanılır. Diğer valf ise "dışarı" konumunda yaylıdır. Kontrolü içeri doğru ittiğinizde, ayrı hava deposundan gelen hava, fren yaylarını serbest bırakarak hareket etmenizi sağlar. Düğmeyi serbest bıraktığınızda fren yayları tekrar devreye girer. Ayrı olan depoda bunu birkaç kez yapmaya yetecek kadar hava vardır. Bu nedenle hareket ederken dikkatli plan yapın. Aksi takdirde, ayrı hava kaynağı bittiğinde tehlikeli bir noktada kalabilirsiniz. Bkz. Şekil 5.3.

5.1.16 – Kilitlenme Önleyici Fren Sistemi (ABS)

1 Mart 1997'den itibaren üretilen hava frenli çekiciler ile 1 Mart 1998'den itibaren üretilen diğer hava frenli araçların (kamyonlar, otobüsler, römorklar ve dönüştürücü dolly'ler) kilitlenme önleyici frenlerle donatılması zorunludur. Bu tarihlerden önce üretilen birçok ticari araç isteğe bağlı olarak ABS ile donatılmıştır. Aracınızın ABS donanımı olup olmadığını belirlemek için üretim tarihini görmek üzere ruhsat etiketini kontrol edin.

ABS, sert fren uygulamalarında tekerleklerinizin kilitlenmesini önleyen bilgisayarlı bir sistemdir. ABS'li araçlarda, bir şeylerin yolunda gitmediğini size bildirmek için sarı arıza lambaları bulunur.

Çekici, kamyon ve otobüslerin gösterge panelinde sarı renkli ABS arıza lambaları bulunur.

Römorkların sol tarafında, ön veya arka köşede sarı ABS arıza lambaları bulunacaktır. 1 Mart 1998 tarihinden itibaren üretilen taşıyıcıların sol tarafında bir lamba bulunması zorunludur.

Daha yeni model araçlarda, ampul kontrolü için araç çalıştırıldığında arıza lambası yanar ve kısa sürede söner. Daha eski sistemlerde, ışık beş mil/saat hızın üzerine çıkana kadar açık kalabilir.

Ampul kontrolünden sonra ışık hala yanıyorsa veya yola çıktıktan sonra yanmaya devam ediyorsa, bir veya daha fazla tekerlekte ABS kontrolünü kaybetmiş olabilirsiniz.

Bu tarihten önce üretilmiş araçlar söz konusu olduğunda, ünitenin ABS ile donatılmış olup olmadığını söylemek zor olabilir. Frenlerin gerisindeki elektronik kontrol ünitesi (ECU) ve tekerlek hızı sensörü kabloları için aracın altına bakın.

ABS normal frenleriniz için bir eklentidir. Normal frenleme kabiliyetinizi azaltmaz veya artırmaz. ABS sadece tekerlekler kilitlenmek üzereyken devreye girer.

ABS durma mesafenizi kısaltmaz, ancak sert frenleme sırasında aracı kontrol altında tutmanıza yardımcı olur.

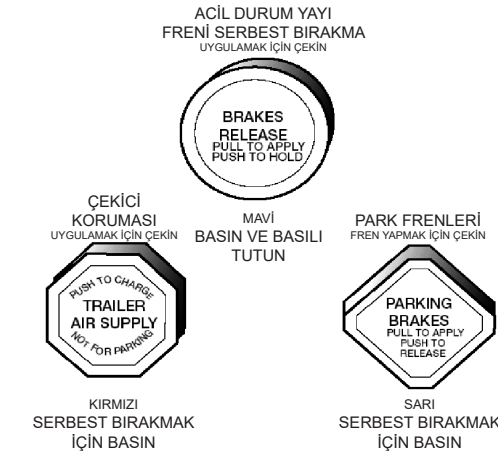
Şekil 5.3

ÇEKİCİ KORUMA VALFİ & ACİL DURUM RÖMORK ÇEKİCİ FRENİNİ ÇALIŞTIRMA

Çekici koruma valfi

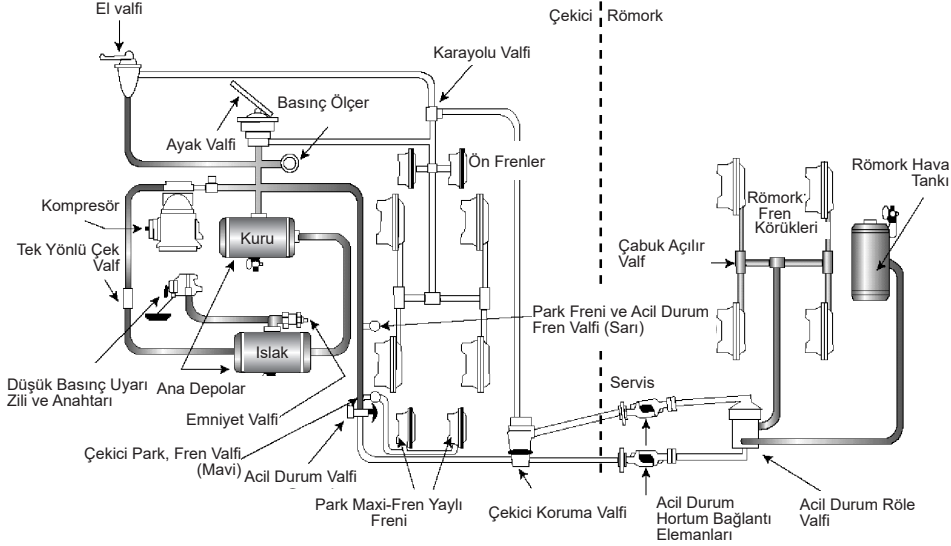
- Hava kaynağı sağlar
- Sürüş sırasında hava kaynağı azalırsa otomatik olarak kapanır

Park frenleri uygulandığında, çekici koruma valfini kapatır ve aynı zamanda yaylı frenleri ayarlar.



Şekil 5.4

**HAVA FREN SİSTEMİ BİLEŞENLERİ VE KONUMU
(TEK DEVRELİ SİSTEM)**



**Alt bölüm 5.1
Bilginizi Test Edin**

1. Hava depoları neden boşaltılmalıdır?
2. Besleme basıncı göstergesi ne için kullanılır?
3. Hava freni olan tüm araçlarda düşük hava basıncı uyarı sinyali bulunmalıdır. Doğru veya Yanlış?
4. Fren yayları nelerdir?
5. Ön tekerlek frenleri her koşulda iyidir. Doğru veya Yanlış?
6. Römorkunuzun kilitleme önleyici frenlerle donatılmış olup olmadığını nasıl anlarsınız??

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini cevaplayamazsanız, 5.1 alt bölümünü tekrar okuyun.

5.2 – ÇİFT HAVA FRENLİ SİSTEMLER

Ağır vasıtaların çoğunda güvenlik amacıyla çift hava fren sistemleri kullanılmaktadır. Çift hava fren sistemi, tek bir fren kontrolü setini kullanan iki ayrı hava fren sistemine sahiptir. Her sistemin kendi hava depoları, hortumları, hatları vb. vardır. Bir sistem tipik olarak arka aks veya akslardaki normal frenleri çalıştırır. Diğer sistem ön akstaki (ve muhtemelen bir arka akstaki) normal frenleri çalıştırır. Her iki sistem de römorka hava sağlar (varsa). İlk sistem "birincil" sistem olarak adlandırılır. Diğer ise "ikincil" sistem olarak adlandırılır. Bkz. Şekil 5.4.

Çift hava sistemine sahip bir aracı sürmeden önce, hava kompresörünün hem birincil hem de ikincil sistemlerde en az 100 psi basınç oluşturmamasını bekleyin. Birincil ve ikincil hava basıncı göstergelerini (veya sistemde bir göstergede iki iğne varsa iğneleri) izleyin. Düşük hava basıncı uyarı ışığına ve sesli uyarıya dikkat edin. Her iki sistemdeki hava basıncı üretici tarafından belirlenen değere ulaştığında uyarı ışığı ve sesli uyarı kapanmalıdır. Bu değer 55 psi'den büyük olmalıdır.

Her iki sistemde de hava basıncı 55 psi'nin altına düşmeden önce uyarı ışığı yanmalı ve sesli uyarı verilmelidir. Bu durum sürüş sırasında meydana gelirse, hemen durmalı ve aracı güvenli bir şekilde park etmelisiniz. Hava sistemlerinden birinin basıncı çok düşükse, ön veya arka frenler tam olarak çalışmayacaktır. Bu, durmanızın daha uzun süreceği anlamına gelir. Aracı güvenli bir şekilde durdurun ve hava fren sistemini tamir ettirin.

5.3 – HAVA FRENLERİN İNCELENMESİ

Aracınızı incelemek için Bölüm 2'de açıklanan yedi adımlı temel inceleme prosedürünü kullanmalısınız. Hava frenleri olan bir araçta, olmayanlara göre kontrol edilmesi gereken daha fazla şey vardır. Bunlar, yedi adımlı yöntem uygunluk sırasına göre aşağıda tartışılmıştır.

5.3.1 – 2. Adım Motor Bölmesi Kontrolleri Sırasında

Hava Kompresörünün Tahrik Kayışını Kontrol Edin (kompresör kayışlıysa). Hava kompresörü kayışlıysa, kayışın durumunu ve sıkılığını kontrol edin. İyi durumda olmalıdır.

5.3.2 – 5. Adım Etrafında Gezinerek İnceleme Sırasında

S-kam Frenleri üzerindeki Fren Çırcırı Ayar Kollarını kontrol edin. Düz bir zemine park edin ve aracın hareket etmesini önlemek için tekerleklerle takoz yerleştirin. Fren çırcırı ayar kollarını hareket ettirebilmek için park frenlerini serbest bırakın. Eldiven kullanın ve ulaşabildiğiniz her fren çırcırı ayar kolunu sertçe çekin. Fren çırcırı ayar kolu, itme çubuğunun bağlandığı yerde yaklaşık bir inçten fazla hareket ediyorsa, muhtemelen ayarlanması gerekir. Ayarlayın ya da ayarlatın. Çok fazla fren boşluğu olan araçların durdurulması çok zor olabilir. Çok fazla fren boşluğu olan araçların durdurulması çok zor olabilir. Dikkatli olun. Fren çırcırı ayar kollarını kontrol edin.

1994'ten beri üretilen tüm araçlarda otomatik fren çırcırı ayar kolları vardır. Otomatik fren çırcırı ayar kolları tam frenleme sırasında kendilerini ayarlasalar da kontrol edilmelidirler.

Otomatik ayar kollarının, frenlere bakım yapılması ve fren çırcırı ayar kollarının takılması dışında manuel olarak ayarlanması gerekmemelidir. Otomatik fren çırcırı ayar kollarına sahip bir araçta, itme çubuğu stroku yasal fren ayar sınırını aştığında, bu durum ayar kolunun kendisinde mekanik bir sorun olduğunu, ilgili temel fren bileşenlerinde bir sorun olduğunu veya ayar kolunun yanlış takıldığını gösterir.

Bir fren itme çubuğunun strokunu yasal sınırlar içine getirmek için otomatik bir ayar kolunun manuel olarak ayarlanması genellikle mekanik bir sorunu gizler ve düzeltmez. Ayrıca, çoğu otomatik ayar kolunun rutin olarak ayarlanması muhtemelen ayar kolunun kendisinin erken aşınmasına neden olacaktır. Otomatik ayar kollarına sahip frenlerin ayarsız olduğu tespit edildiğinde, sürücünün sorunu düzeltmek için aracı mümkün olan en kısa sürede bir tamir servisine götürmesi önerilir. Otomatik fren çırcırı ayar kollarının manuel olarak ayarlanması tehlikelidir çünkü sürücüye fren sisteminin etkinliği konusunda yanlış bir güvenlik algısı verebilir.

Otomatik ayar kolunun manuel olarak ayarlanması yalnızca acil bir durumda ayarı düzeltmek için geçici bir önlem olarak kullanılmalıdır, çünkü bu prosedür genellikle altta yatan ayar sorununu çözmediğinden frenin ayarı kısa süre içinde tekrar bozulabilir.

(Not: Otomatik fren çırcırı ayar kolları farklı üreticiler tarafından üretilir ve hepsi aynı şekilde çalışmaz. Bu nedenle, bir fren ayarı sorununu gidermeden önce belirli bir üreticinin Servis Kılavuzuna başvurulmalıdır).

Fren Kampanalarını (veya Disklerini), Balataları ve Hortumları Kontrol Edin. Fren kampanalarında (veya disklerinde) sürtünme alanının genişliğinin yarısından daha uzun çatlaklar olmamalıdır. Balatalar (sürtünme malzemesi) gevşek olmamalı veya yağ ya da gresle ıslanmamalıdır. Tehlikeli derecede ince olmamalıdır. Mekanik parçalar yerinde olmalı, kırık veya

eksik olmamalıdır. Fren körüklerine bağlı hava hortumlarını kontrol ederek sürtünme nedeniyle parçalanmadıklarından veya aşınmadıklarından emin olun.

5.3.3 – 7. Adım Son Hava Frenin Kontrolü

Bölüm 2, 7.Adımda gösterilen hidrolik fren kontrolü yerine aşağıdaki kontrolleri yapın: Fren Sistemini Kontrol Edin.

Hava Kaçağı Miktarını Test Edin. Tam dolu bir hava sistemiyle (tipik olarak 120-140 psi), contağı kapatın, el frenini çekin ve hava basıncı düşmesini zamanlayın. Kayıp oranı tek araçlar için dakikada iki psi'den az ve kombinasyonlu araçlar için dakikada üç psi'den az olmalıdır. Hava basıncı regülatör kesme seviyesine (120 - 140 psi) ulaştığında motoru durdurun, tekerleklerinizin altına takoz koyun (gerekirse), el frenini (tüm araçlar) ve çekici koruma valfini (kombinasyonlu araç) bırakın ve ayak frenini tam uygulayın. Ayak frenini bir dakika boyunca basılı tutun. Hava basıncının bir dakikada üç pounddan (tek araç) veya bir dakikada dört pounddan (kombinasyonlu araç) daha fazla düşüp düşmediğini görmek için hava göstergesini kontrol edin. Hava basıncı tek araçlar için bir dakika içinde üç psi'den fazla düşerse (kombinasyonlu araçlar için dört psi'den fazla), hava kaybı miktarı çok fazladır. Hava kaçağı olup olmadığını kontrol edin ve aracı sürmeden önce düzeltin. Aksi takdirde, sürüş sırasında frenleriniz tutmayabilir.

Düşük Basınç Uyarı Sinyalini Test Edin. Düşük basınç uyarı sinyalinin yanmaması için yeterli hava basıncına sahip olduğunuzda contağı kapatın. Hava deposunun basıncını azaltmak için elektrik gücünü açın ve fren pedalına basıp bırakın. Düşük hava basıncı uyarı sinyali, hava deposundaki (veya çift hava sistemlerde en düşük hava basıncına sahip depodaki) basınç 55 psi'nin altına düşmeden önce yanmalıdır. Bkz. Şekil 5.5.

Uyarı sinyali çalışmazsa, hava basıncını kaybedebilirsiniz ve bunu bilemezsiniz. Bu, tek devreli bir hava sisteminde ani acil durum frenlemesine neden olabilir. İkili sistemlerde durma mesafesi artacaktır. Fren yayları devreye girmeden önce sadece sınırlı frenleme yapılabilir.

Fren Yaylarının Otomatik Olarak Açıldığını Kontrol Edin. Düz bir zemine park edin, tekerleklerle takoz yerleştirin, yeterli hava basıncına sahip olduğunuzda park frenlerini bırakın ve contağı kapatın. Depo basıncını azaltmak için fren pedalına basıp bırakarak hava basıncının devridaim yapmasına devam edin. Hava basıncı üreticinin belirlediği değere (20 - 45 psi) düştüğünde, çekici koruma valfi ve park freni valfi çekici-römork kombinasyonlu araçlarda ve park freni valfi diğer kombinasyonlu ve tek araç tiplerinde kapanmalıdır (dışarı çıkmalıdır). Bu, fren yaylarının devreye girmesine neden olacaktır.

Hava Basıncı Oluşum Oranını Kontrol Edin. Motor çalışma devrindeyken, çift hava sistemlerinde basınç 45 saniye içinde 85'ten 100 psi'ye çıkmalıdır. (Araçta minimumdan daha büyük hava depoları varsa, oluşum süresi daha uzun olabilir ve yine de güvenlidir. Üreticinin teknik özelliklerini kontrol edin). Tekli hava sistemlerinde (1975 yılından önce) tipik gereklilikler, motor 600-900 rpm rölanti devrindeyken 3 dakika içinde 50 ila 90 psi basınç oluşmasıdır.

Hava basıncı yeterince hızlı artmazsa, sürüş sırasında basıncınız çok düşebilir ve acil durmanız gerektirebilir. Sorun giderilene kadar aracı kullanmayın.

Hava Kompresörü Regülatörü Devreye Alma ve Kesme Basınçlarını Kontrol Edin. Hava kompresörü ile pompalama yaklaşık 100 psi'de başlamalı ve yaklaşık 120-140 psi'de durmalıdır. (Üreticinin teknik özelliklerini kontrol edin). Motoru yüksek rölantide çalıştırın. Hava regülatörü, hava kompresörünü yaklaşık olarak üreticinin belirlediği basınçta kesmelidir. Göstergelerinizde gösterilen hava basıncının yükselmesi duracaktır. Motor rölantideyken, hava deposu basıncını düşürmek için frene basın ve bırakın. Kompresör yaklaşık olarak üreticinin belirttiği kesme basıncında devreye girmelidir. Basınç yükselmeye başlamalıdır.

Hava regülatörü yukarıda açıklandığı gibi çalışmazsa, onarılması gerekebilir. Düzgün çalışmayan bir regülatör, güvenli sürüş için yeterli hava basıncını muhafaza edemeyebilir.

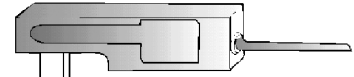
Park Frenini Test Edin. Aracı durdurun, el frenini çekin ve el freninin tutup tutmadığını test etmek için düşük viteste hafifçe çekin.

Şekil 5.5

DÜŞÜK HAVA BASINCI UYARI CİHAZLARI



DÜŞÜK BASINÇ UYARISI



DÜŞEN "MEKANİK UYARI KOLU"

Bazı araçlarda sürücünün görüş alanına gelen ve istenilen hava basıncı sağlanana kadar yerinde durmayan bir "mekanik uyarı kolu" bulunur.

Servis Frenlerini Test Edin. Hava basıncının normale dönmesini bekleyin, park frenini bırakın, aracı yavaşça (yaklaşık 5 mil/saat) ileri doğru sürün ve fren pedalını kullanarak sertçe frene basın. Aracın bir tarafa "çekmesi", olağandışı bir his veya gecikmeli durma eylemlerini not edin.

Bu test, yolda frenlere ihtiyaç duyana kadar farkına varamayacağınız sorunları size gösterebilir.

Alt bölüm 5.2 ve 5.3 Bilginizi Test Edin

1. Çift hava fren sistemi nedir?
2. Fren çırçırı ayar kolları nelerdir?
3. Fren çırçırı ayar kollarını nasıl kontrol edebilirsiniz?
4. Düşük basınç uyarı sinyalinin nasıl test edebilirsiniz?
5. Fren yaylarının otomatik olarak devreye girdiğini nasıl kontrol edebilirsiniz?
6. Maksimum sızıntı miktarları nedir?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini cevaplayamazsanız, 5.2 ve 5.3 alt bölümlerini tekrar okuyun.

5.4 – HAVA FRENLERİNİN KULLANIMI

5.4.1 – Normal Durma

Fren pedalına basın. Aracın yumuşak ve güvenli bir şekilde durmasını sağlamak için basıncı kontrol edin. Eğer manuel şanzıman kullanıyorsanız, motor devri rölantiye yaklaşıma kadar debriyaja basmayın. Durduğunuzda, bir başlangıç vitesi seçin.

5.4.2 – Kilitlenme Önleyici Frenlerle Frenleme

ABS sistemi olmayan bir araçta kaygan zeminde sert fren yaptığınızda tekerlekleriniz kilitlenebilir. Direksiyonunuz kilitlendiğinde direksiyon hakimiyetinizi kaybedersiniz. Diğer tekerlekleriniz kilitlendiğinde, aracınız kayabilir, makas yapabilir veya hatta patinaj çekebilir.

ABS, tekerleklerin kilitlenmesini önlemenize yardımcı olur. Elektronik beyin yaklaşan kilitlenmeyi algılar, frenleme basıncını güvenli bir seviyeye düşürür ve siz de kontrolü sağlarsınız.

ABS ile daha hızlı durabilir veya duramayabilirsiniz, ancak frenleme sırasında bir engelin etrafından dolaşabilmeli ve aşırı frenlemenin neden olduğu kaymalardan kaçınabilmelisiniz.

ABS'nin sadece çekicide, römorkta veya hatta sadece bir aksta olması, frenleme sırasında araç üzerinde daha fazla kontrol sahibi olmanızı sağlar. Normal fren yapın.

Sadece çekicide ABS varsa, direksiyon hakimiyetini koruyabilirsiniz ve katlanma olasılığı daha düşüktür. Ancak, gözünüzü römorktan ayırmayın ve sallanmaya başlarsa (güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız) frenleri bırakın.

Sadece römorkta ABS varsa, römorkun savrulma olasılığı daha düşüktür, ancak direksiyon kontrolünü kaybederseniz veya çekici makas pozisyonu almaya başlarsa, kontrolü ele alana kadar frenleri bırakın (bunu güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız).

ABS'li bir çekici-römork kombinasyonunu sürdüğünüzde, her zaman yaptığınız gibi fren yapmalısınız. Diğer bir deyişle:

- Sadece güvenli bir şekilde durmak ve kontrolü elinizde tutmak için gereken fren gücünü kullanın.
- Çekicide, römorkta veya her ikisinde de ABS olup olmadığına bakılmaksızın aynı şekilde fren yapın.
- Yavaşlarken, kontrolü elinizde tutmak için çekicinizi ve römorkunuzu izleyin ve frenleri geri çekin (bunu yapmak güvenliyse).

Bu prosedürün tek bir istisnası vardır, her zaman tüm akslarda çalışan ABS'ye sahip düz bir kamyon veya römork kullanıyorsanız, acil bir duruşta frenleri tam olarak uygulayabilirsiniz.

ABS olmadan da normal fren fonksiyonlarına sahipsiniz. Her zamanki gibi sürün ve fren yapın.

ABS'niz arızalanırsa, hala normal frenlerinizin olduğunu unutmayın. Normal sürün, ancak sistemi en kısa zamanda servise götürün.

5.4.3 – Acil Duruşlar

Biri aniden önünüze çıkarsa, doğal olarak tepkiniz frene basmak olur. Bu, durmak için yeterli mesafe varsa ve frenleri doğru şekilde kullanıyorsanız iyi bir tepkidir.

Aracınızı düz bir çizgide tutacak ve gerekirse dönmenize olanak tanıyacak şekilde fren yapmalısınız. "Kontrollü frenleme" yöntemini veya "kesik frenleme" yöntemini kullanabilirsiniz.

Kontrollü Frenleme. Bu yöntemle, tekerlekleri kilitlemekten frenlere olabildiğince sert basarsınız. Bunu yaparken direksiyon hareketlerini çok küçük tutun. Eğer daha büyük bir direksiyon ayarı yapmanız gerekiyorsa veya tekerlekler kilitlenirse, frenleri bırakın. Mümkün olan en kısa sürede frenleri tekrar uygulayın.

Kesik Frenleme.

- Frene olabildiğince sert basın.
- Tekerlekler kilitlendiğinde frenleri bırakın.
- Tekerlekler dönmeye başladığında tekrar tam fren yapın. (Frenleri bıraktıktan sonra tekerleklerin dönmeye başlaması bir saniyeye kadar sürebilir. Tekerlekler dönmeye başlamadan önce tekrar frene basarsanız, araç düzelmeyecektir).

Not: Kilitlenme önleyici frenlere sahip bir araç kullanıyorsanız, hızlı bir şekilde durmak için Kullanıcı El Kitabında bulunan talimatları okumalı ve uygulamalısınız.

5.4.4 – Durma Mesafesi

Durma mesafesi Bölüm 2'de "Hız ve Durma Mesafesi" başlığı altında açıklanmıştır. Hava frenlerde ek bir gecikme vardır - "Fren Tutma Süresi". Bu, fren pedalına basıldıktan sonra frenlerin çalışması için gereken süredir. Hidrolik frenlerde (otomobillerde ve kamyonet/orta hizmet kamyonlarında kullanılır) frenler anında çalışır. Ancak hava frenlerde havanın hatlardan frenlere gitmesi biraz zaman alır (yarım saniye veya daha fazla). Dolayısıyla, hava fren sistemine sahip araçlar için toplam durma mesafesi dört farklı faktörden oluşur.

Algılama Mesafesi + Tepki Mesafesi + Fren Tutma Mesafesi + Frenleme Mesafesi = Toplam Durma Mesafesi

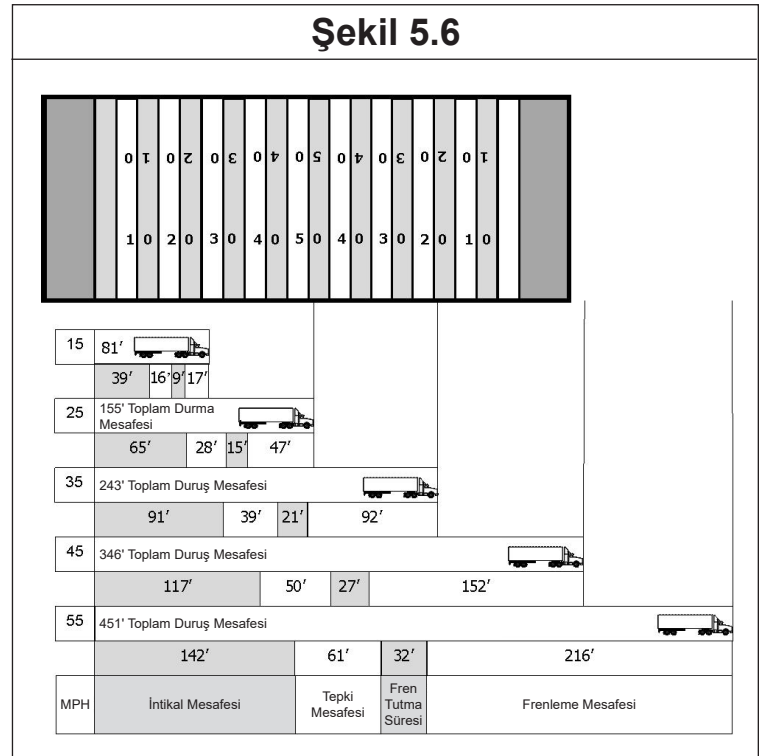
Kuru asfaltta 55 mil/saat'te hava fren gecikme mesafesinde yaklaşık 32 feet eklenir. Yani iyi çekiş gücü ve fren koşullarında ortalama bir sürücü için 55 mil/saat hızda toplam durma mesafesi 300 feetten fazladır. Bkz. Şekil 5.6.

5.4.5 – Frenin Zayıflaması veya Arızalanması

Frenler, fren pabuçları veya balataları aracı yavaşlatmak için fren kampanasına veya disklerine sürtünecek şekilde tasarlanmıştır. Frenleme ısı yaratır, ancak frenler çok fazla ısıya dayanacak şekilde tasarlanmıştır. Ancak, frenler çok fazla kullanımdan ve motorun frenleme etkisine güvenilmemesinden kaynaklanan aşırı ısı nedeniyle zayıflayabilir veya çalışmayabilir.

Servis frenlerinin aşırı kullanımı aşırı ısınmaya ve frenlerin zayıflamasına neden olur. Frenin zayıflaması, aşırı ısının fren balatasında sürtünmeyi azaltan kimyasal değişikliklere ve fren kampanalarında genleşmeye neden olmasından kaynaklanır. Aşırı ısınan kampanalar genişledikçe, fren pabuçları ve balataları kampanalara temas etmek için daha uzağa hareket etmek zorunda kalır ve bu temasın kuvveti azalır. Aşırı kullanıma devam edilmesi, araç yavaşlatılamaz veya durdurulamaz hale gelene kadar frenin zayıflamasını artırabilir. Fren, ayarlamadan kaynaklı da zayıflayabilir. Bir aracı güvenli bir şekilde kontrol edebilmek için, her fren kendi payına düşeni yapmalıdır. Ayarsız frenler, ayarlı olanlardan önce görevlerini yapmayı bırakır. Diğer frenler aşırı ısınabilir ve etkisini kaybedebilir, bu da araçları kontrol etmek için yeterli frenleme sağlamaz. Frenlerin ayarı, özellikle sıcakken, çabuk bozulabilir. Bu nedenle fren ayarını sık sık kontrol edin.

Şekil 5.6



5.4.6 – Doğru Frenleme Tekniği (SNUB Frenleme)

Unutmayın. Uzun ve/veya dik bir inişte fren kullanımı, yalnızca motorun frenleme etkisine ek olarak kullanılmalıdır. Uygun düşük viteste olan bir araçta, aşağıdaki frenleme tekniği kullanılmalıdır:

1. Kesin bir yavaşlama hissedecek kadar güçlü fren uygulayın.
2. Hızınız "güvenli" hızınızın yaklaşık beş mil altına düştüğünde, frenlemeyi bırakın.
(Bu fren uygulaması yaklaşık üç saniye sürmelidir.)
3. "Güvenli" hızınıza ulaştığınızda, 1. ve 2. adımları tekrarlayın.

Örneğin, "güvenli" hızınız saatte 40 mil ise, hızınız 40 mil/saat'e ulaşana kadar fren yapmazsınız. Şimdi hızınızı 35 mil/saat'e kademeli olarak düşürmek için frenlere yeterince sert basın ve ardından frenleri bırakın. Yokuş bitimine ulaşana kadar bunu gerektiği sıklıkta tekrarlayın.

5.4.7 – Düşük Hava Basıncı

Düşük hava basıncı uyarısı yanarsa, aracınızı mümkün olan en kısa sürede durdurun ve güvenli bir şekilde park edin. Sistemde bir hava kaçağı olabilir. Kontrollü frenleme ancak hava depolarında yeterli hava kalırsa mümkündür. Hava basıncı 20 ila 45 psi aralığına düştüğünde fren yayları devreye girer. Ağır yüklü bir aracın durması uzun bir mesafe alacaktır çünkü yaylı frenler tüm akslarda çalışmaz. Hafif yüklü araçlar veya kaygan yollardaki araçlar yaylı frenler devreye girdiğinde kontrolden çıkabilir. Depolarda ayak frenlerini kullanmak için yeterli hava varken durmak çok daha güvenlidir.

5.4.8 – Park Frenleri

Aşağıda belirtilen durumlar dışında, park ettiğinizde park frenlerini kullanın. Park frenlerini uygulamak için park freni kontrol düğmesini dışarı çekin, serbest bırakmak için içeri itin. Yeni araçlarda kontrol, "park freni" olarak etiketlenen sarı, elmas şeklindeki bir topuzdur. Daha eski araçlarda, yuvarlak mavi bir topuz veya başka bir şekil (yan yana veya yukarı aşağı sallanan bir kol dahil) olabilir.

Frenler çok sıcaksa (dik bir yokuştan yeni inmişseniz) veya dondurucu soğuklarda frenler çok ıslaksa park frenlerini kullanmayın. Çok sıcakken kullanılırlarsa, ısıdan zarar görebilirler. Dondurucu soğuklarda, frenler çok ıslakken kullanılırsa donarak aracın hareket etmesini engelleyebilirler. Aracı sabitlemek için düz bir yüzeyde tekerlek takozlarını kullanın. Park frenlerini kullanmadan önce ısınan frenlerin soğumasını bekleyin. Frenler ıslaksa, ısıtmak ve kurutmak için düşük viteste sürerken frenleri hafifçe kullanın.

Aracınızda otomatik hava deposu tahliyesi yoksa, nemi ve yağı gidermek için her iş gününün sonunda hava depolarınızı boşaltın. Aksi takdirde frenler arızalanabilir.

Aracınızı, park frenini çekmeden veya tekerleklerle takoz koymadan asla gözetimsiz bırakmayın. Aracınız kayarak yaralanmalara ve hasara neden olabilir.

Alt bölüm 5.4 **Bilginizi Test Edin**

1. Yokuştan aşağı inmeye başlamadan önce neden uygun viteste olmalısınız?
2. Hangi faktörler frenlerin zayıflamasına veya bozulmasına neden olabilir?
3. Uzun ve/veya dik bir inişte fren kullanımı, yalnızca motorun frenleme etkisine ek olarak kullanılmalıdır. Doğru veya Yanlış?
4. Aracınızdan kısa bir süre uzak kalacaksınız, park frenini kullanmanıza gerek yoktur. Doğru veya Yanlış?
5. Hava depolarını ne sıklıkta boşaltmalısınız?
6. ABS'li bir çekici-römork kombinasyonunu kullanırken nasıl fren yaparsınız?
7. ABS'niz çalışmıyorsa normal fren fonksiyonlarına sahip olmaya devam edersiniz. Doğru veya Yanlış?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini cevaplayamazsanız, 5.4 alt bölümünü tekrar okuyun.

BÖLÜM 6

KOMBİNASYONLU ARAÇLAR



**BU BÖLÜM “A” SINIFI TİCARİ SÜRÜCÜ BELGESİNE İHTİYAÇ DUYAN
SÜRÜCÜLER İÇİNDİR**

BÖLÜM 6 - RÖMORKLU ARAÇLAR

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- Kombinasyonlu Araçların Güvenli Sürüşü
- Kombinasyonlu Araç Hava Frenleri
- Kilitlenme Önleyici Fren Sistemleri
- Bağlama ve Ayırma
- Kombinasyonlu Araç Muayenesi

Bu bölümde kombinasyonlu araçlar (çekici-römork, ikili, üçlü, römorklu kapalı kasa kamyon) için testleri geçmek için gerekli bilgiler verilmektedir. Bu bilgiler yalnızca yaygın olarak kullanılan kombinasyonlu araçların sürüşü için gereken asgari bilgiyi sağlar. İkili ve üçlü testlerini geçmeniz gerekiyorsa Bölüm 7'yi de çalışmalısınız.

6.1 – KOMBİNASYONLU ARAÇLARIN GÜVENLİ SÜRÜŞÜ

Kombinasyonlu araçlar genellikle tek kişilik ticari araçlara göre daha ağır, daha uzundur ve daha fazla sürüş becerisi gerektirir. Bu, kombinasyonlu araç sürücülerinin tek araç sürücülerine göre daha fazla bilgi ve beceriye ihtiyaç duyduğu anlamına gelir. Bu bölümde, özellikle kombinasyonlu araçlar için geçerli olan bazı önemli güvenlik faktörlerinden bahsedeceğiz.

6.1.1 – Devrilme Riskleri

Kazalarda kamyon sürücüsü ölümlerinin yarısından fazlası kamyonun devrilmesi sonucu meydana gelmektedir. Bir kamyonu daha fazla yük istiflendiğinde, “ağırlık merkezi” yoldan yukarıya doğru hareket eder. Kamyonun devrilmesi daha kolay hale gelir. Tam yüklü kamyonların bir kazada devrilme olasılığı boş kamyonlara göre on kat daha fazladır.

Aşağıdaki iki durum devrilmeyi önlemenize yardımcı olacaktır; yükü mümkün olduğunca yere yakın tutun ve virajlarda yavaş sürün. Kombinasyonlu araçlarda yükün alçak tutulması düz kamyonlara göre daha önemlidir. Ayrıca, yükü römorkun üzerinde ortalayın. Yükün bir tarafa doğru olması römorkun yana yatmasına neden oluyorsa, devrilme olasılığı daha yüksektir. Yükünüzün ortalandığından ve mümkün olduğunca dağıtıldığından emin olun. (Yük dağıtımı bu kılavuzun 3. Bölümünde ele alınmıştır.)

Devrilmeler çok hızlı döndüğünüzde gerçekleşir. Virajlarda, rampalarda ve çıkış rampalarında yavaş sürmek devrilme riskini azaltacaktır. Özellikle tam yüklüken hızlı şerit değiştirmekten kaçının.

6.1.2 – Yavaş Sürüş

Römorklu kamyonların tehlikeli bir “savrulma” etkisi vardır. Hızlı şerit değiştirdiğinizde, savrulma etkisi römorku devirebilir. Sadece römorkun devrildiği birçok kaza vardır.

“Geriye doğru artan hareket büyümesi” savrulma etkisine neden olur. Şekil 6.1'de sekiz tip kombinasyonlu araç ve her birinin hızlı şerit değiştirmede sahip olduğu geriye doğru artan hareket büyümesi gösterilmektedir. Savrulma etkisi en az olan donanımlar en üstte, en fazla olanlar ise en altta gösterilmiştir. Grafikteki 2.0'lık geriye doğru artan hareket büyümesi, arkadaki römorkun çekiciye göre iki kat daha fazla devrilme olasılığı olduğu anlamına gelir. Üçlülerin geriye doğru 3,5'lik bir artan hareket büyümesine sahip olduğunu görebilirsiniz. Bu, üçlü römorklardan sonuncusunu beş akslı bir çekiciden 3,5 kat daha kolay devirebileceğiniz anlamına gelir.

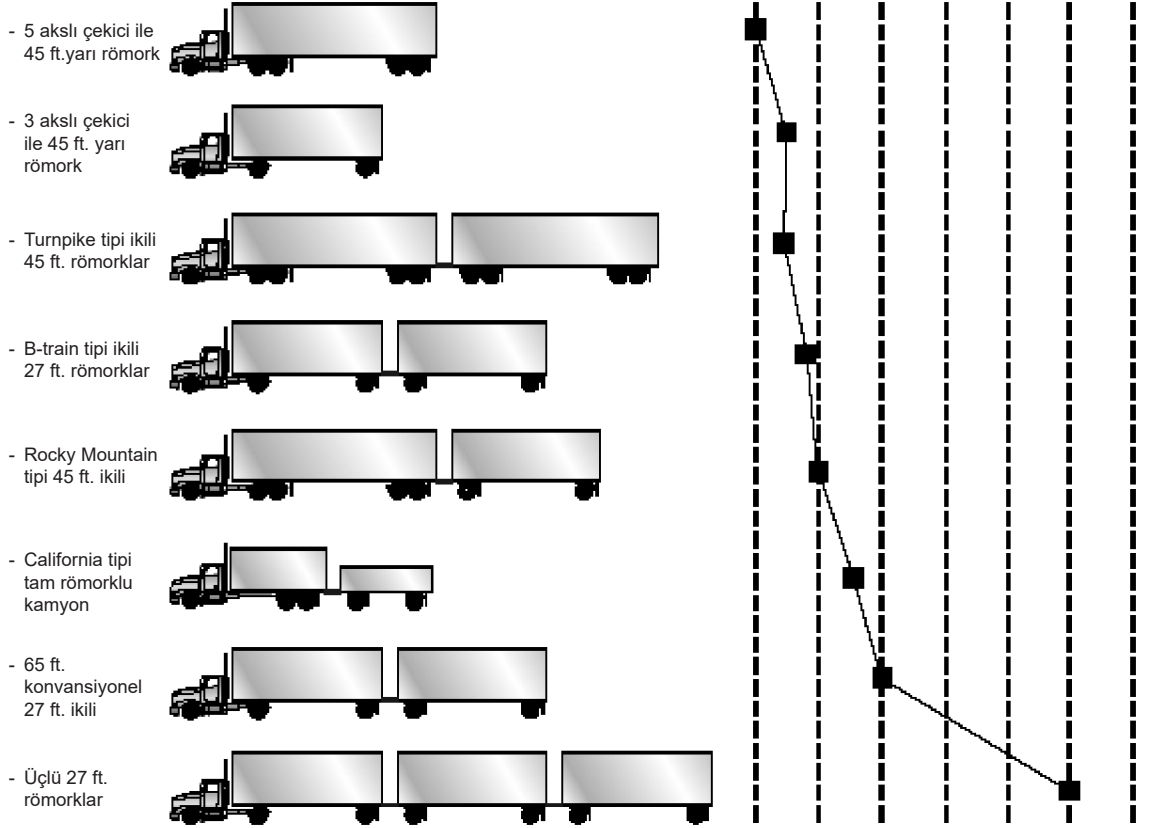
Römorkları çekerken yavaş ve yumuşak bir şekilde sürün. Direksiyonla ani bir hareket yaparsanız, römork devrilebilir. Diğer araçları yeterince geriden takip edin (araç uzunluğunun her 10 feeti için en az 1 saniye, ayrıca saatte 40 milin üzerinde gidiyorsanız bir saniye daha). Şaşırmamak ve ani bir şerit değişikliği yapmak zorunda kalmamak için yolda yeterince ileriye doğru bakın. Geceleri, şerit değiştirmek veya yavaşça durmak için geç olmadan önce farlarınızla engelleri görebilecek kadar yavaş sürün. Viraja girmeden önce güvenli bir hıza kadar yavaşlayın.

6.1.3 – Erken Fren

İster tam yüklü ister boş olsun hızınızı kontrol edin. Geniş kombinasyonlu araçların boşken durmaları, tam yüklü olduklarında durmalarından daha uzun sürer. Hafif yüklü veya boşken, çok sert süspansiyon yayları ve güçlü frenler zayıf çekiş gücü sağlar ve tekerleklerin kilitlenmesini kolaylaştıran zıplamaya neden olabilir. Römork dışa doğru savrulabilir ve diğer araçlara çarpabilir. Çekiciniz çok hızlı bir şekilde dik açı yaparak katlanabilir. Bkz. Şekil 6.2. Ayrıca “bobtail (kısa aks mesafeli)” çekicileri (yarı römorksuz çekiciler) sürerken çok dikkatli olmalısınız. Testler, kısa aks mesafeli çekicilerin sorunsuz bir şekilde durdurulmasının çok zor olabileceğini göstermiştir. Durmaları, azami brüt ağırlığa kadar yüklenmiş bir çekici-yarı römorktan daha uzun sürer.

Her türlü kombinasyonlu araçta, takip mesafesini uzun tutun ve erken fren yapabilmek için önünüze bakın. Hazırlıksız yakalanmayın ve “panik” frenleme yapmak zorunda kalmayın.

Şekil 6.1

KOMBİNASYON TİPİNİN GERİYE DOĞRU HAREKET BÜYÜMESİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ**6.1.4 – Demiryolu–Karayolu Geçitleri**

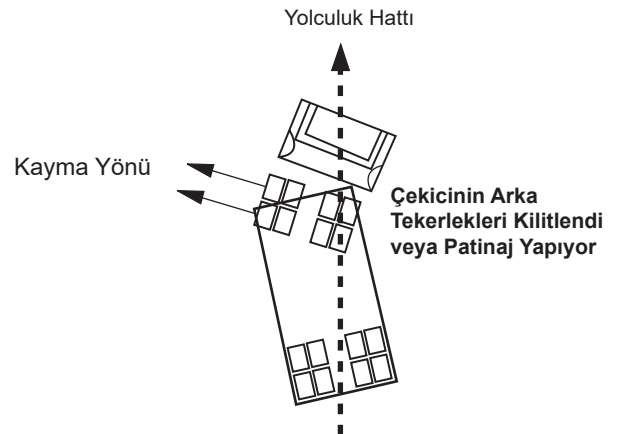
Demiryolu-karayolu geçitleri de, özellikle düşük taban yüksekliği olan römorklar çekilirken sorunlara neden olabilir.

Bu römorklar yükseltilmiş geçitlerde sıkışabilir:

- Alçak zeminli üniteler (alçak konsol, otomobil taşıyan tır, nakliye aracı, possum-belly canlı hayvan römorkları).
- Taşıyıcı ayak seti tandem akslı bir çekiciye uyum sağlayacak şekilde ayarlanmış uzun bir römorku çeken tek akslı çekici.

Herhangi bir nedenle raylarda sıkışırsanız, araçtan inin ve raylardan uzaklaşın. Acil durum bildirim bilgileri için geçitteki tabelaları veya sinyal yuvalarını kontrol edin. 911'i veya başka bir acil durum numarasını arayın. Tanımlanabilir tüm işaretleri, özellikle de eğer asılmışsa DOT numarasını kullanarak geçidin yerini belirtin.

Şekil 6.2



6.1.5 – Römork Kaymalarını Önleyin

Bir römorkun tekerlekleri kilitlendiğinde, römork yana savrulma eğiliminde olacaktır. Bunun römork boşken veya hafif yüklüyken gerçekleşmesi daha olasıdır. Bu tip makas pozisyonlarına genellikle "römorkun makas pozisyonu" denir. Bkz. Şekil 6.3.

Römork kaymasını durdurma prosedürü:

- **Kaymayı fark edin.** Römorkun kaymaya başladığını anlamanın en erken ve en iyi yolu Trafik İzleme Cihazınızda/Aynanızda bunu görmektir. Frene her sert bastığınızda, römorkun olması gereken yerde kaldığından emin olmak için Trafik İzleme Cihazınızı/Aynayı kontrol edin. Römork şeridinizin dışına çıktığında, makas pozisyonunu önlemek çok zordur.
- **Freni Kullanmayı Bırakın.** Çekişi geri almak için servis frenlerini bırakın. Römorkun el frenini (eğer varsa) "aracı doğrultmak" için kullanmayın. Römork tekerleklerindeki frenler ilk etapta kaymaya neden olduğu için bu yapılacak yanlış bir işlemdir. Römork tekerlekleri yola tekrar oturduğunda, römork çekiciyi takip etmeye başlayacak ve düzelecektir.

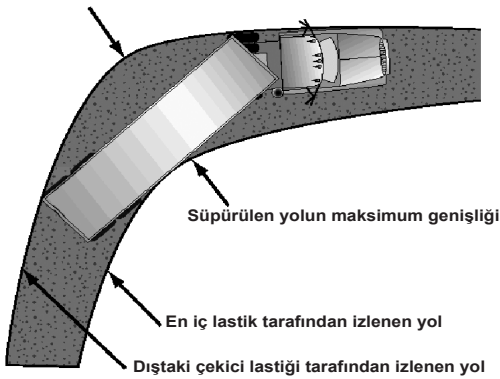
* (R.D. Ervin, R.L. Nisconger, C.C. MacAdam, and P.S. Fancher, "Influence of size and weight variables on the stability and control properties of heavy trucks," University of Michigan Transportation Research Institute, 1983).

6.1.6 – Virajı Geniş Alın

Bir araç virajı dönerken, arka tekerlekler ön tekerleklerden farklı bir yol izler. Buna hatalı takip veya "aldatma" denir. Şekil 6.4 hatalı takibin, bir çekici tarafından izlenen yolun ekipmanın kendisinden daha geniş olmasına nasıl neden olduğunu göstermektedir. Daha uzun araçlar daha fazla yoldan çıkacaktır. Güç ünitesinin (kamyon veya çekici) arka tekerlekleri az miktarda ve römorkun arka tekerlekleri ise daha fazla yoldan çıkacaktır. Birden fazla römork varsa, en fazla son römorkun arka tekerlekleri yoldan çıkacaktır. Arka tarafın kaldırılma, yayalara, diğer araçlara vs. çarpmaması için dönüşlerde ön tarafı yeterince geniş alın. Ancak, aracınızın arkasını kaldırılma yakın tutun. Bu, diğer sürücülerin sizin sağınızdan geçmesini engelleyecektir. Dönüşü başka bir trafik şeridine girmeden tamamlayamıyorsanız, virajı dönmeyi tamamlarken geniş dönün. Bkz. Şekil 6.5 ve 6.6.

Bu, dönüşe başlamadan önce sola geniş bir şekilde dönmekten daha iyidir çünkü diğer sürücülerin sizin sağınızdan geçmesini engelleyecektir. Bkz. Şekil 6.7. Sürücüler sağınızdan geçerse, döndüğünüzde onlarla çarpışabilirsiniz.

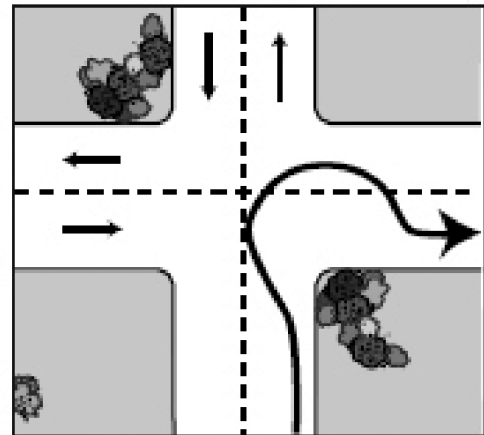
Şekil 6.4



90 DERECELİK DÖNÜŞTE YOLDAN ÇIKMA

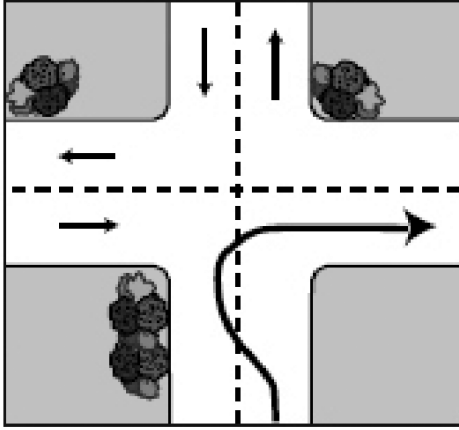
Şekil 6.5

Bunu yapın, dolayısıyla arabalar sağınızdan geçmeye çalışmasın.



Şekil 6.6

Bunu yapmayın.

**6.1.7 – Römork ile Destek**

Römork ile Destek. Bir arabayı, düz kamyonu veya otobüsü geriye doğru sürerken, direksiyonun üst kısmını gitmek istediğiniz yöne doğru çevirirsiniz. Bir römorku geriye doğru sürerken, direksiyon simidini ters yönde çevirirsiniz. Römork dönmeye başladığında, römorku takip etmek için direksiyonu diğer yöne çevirmelisiniz.

Bir römorkla geriye doğru giderken, aracınızı düz bir çizgide geri gidebilecek şekilde konumlandırmaya çalışın. Kavisli bir yolda geri gitmeniz gerekiyorsa, görebilmek için sürücü tarafına geri gidin. Bkz. Şekil 6.8.

Yolunuza Bakın. Aracı kullanmaya başlamadan önce güzergahınıza bakın. Dışarı çıkın ve aracın etrafında yürüyün. Aracınızın gideceği yol üzerindeki, çevresindeki ve yukarıdaki mesafeyi kontrol edin.

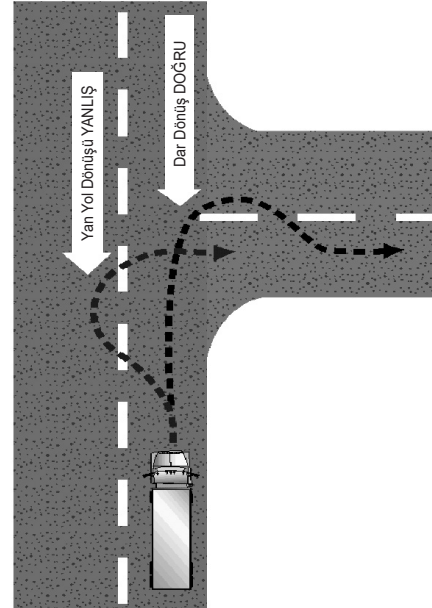
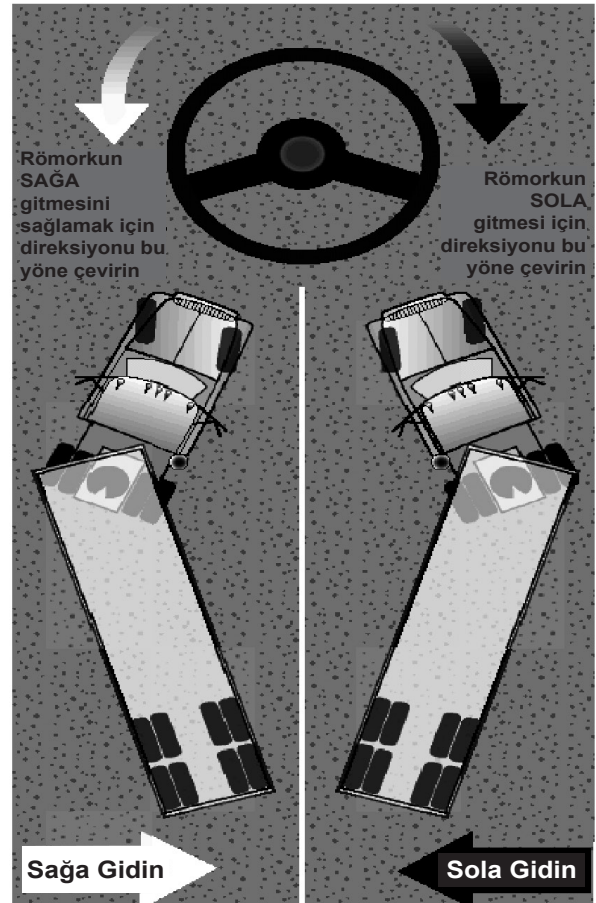
Her İki Taraftaki Trafik İzleme Cihazlarını/Aynaları Kullanın. Her iki taraftaki dış Trafik İzleme Cihazını/Aynayı sıklıkla kontrol edin. Emin olmadığınız durumlarda araçtan inin ve yolunuzu tekrar kontrol edin.

Yavaşça Geri Gidin. Bu, rotadan fazla sapmadan önce gerekli düzeltmeleri yapmanıza olanak tanır.

Kaymayı Hemen Düzeltin. Römorkun rotasından saptmaya başladığını fark ettiğiniz anda, direksiyonun üst kısmını sapma yönüne çevirerek düzeltme yapın.

İleri Hareket Edin. Bir römorkla geri manevra yaparken, gerektiğinde aracınızı doğru şekilde hizalamak için ileri geri manevralar yapın.

Mümkün olduğunda Yardım alın.

Şekil 6.7**Şekil 6.8****RÖMORKUN DESTEKLENMESİ**

Alt bölüm 6.1 Bilginizi Test Edin

1. Devrilmeyi önlemek için önemli olan iki şey nedir?
2. İkili çekerken aniden döndüğünüzde, hangi römorkun devrilme olasılığı daha yüksektir?
3. Keskin virajda savrulan bir römorku düzeltmek için neden römorkun el frenini kullanmamalısınız?
4. Hatalı takip nedir?
5. Bir römorku geri iterken, aracınızı sürücü tarafına doğru kavisli bir şekilde geri gidebilecek şekilde konumlandırmanız gerekir. Doğru veya Yanlış?
6. Demiryolu-karayolu geçitlerinde ne tür römorklar sıkışabilir?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini cevaplayamazsanız, 6.1 alt bölümünü tekrar okuyun.

6.2 – KOMBİNASYONLU ARAÇ HAVA FRENLERİ

Bunu okumadan önce Bölüm 5: Hava Frenleri'ni çalışın. Kombinasyonlu araçlarda fren sistemi, Bölüm 5'te açıklanan parçalara ek olarak römork frenlerini kontrol eden parçalara sahiptir. Bu parçalar aşağıda açıklanmıştır.

6.2.1 – Römork El Freni Valfi

Römork el freni valfi (trolley valfi veya Johnson çubuğu olarak da adlandırılır) römorkun frenlerini çalıştırır. Römork el freni valfi sadece römork frenlerini test etmek için kullanılmalıdır. Römorkun kayma tehlikesi nedeniyle sürüş sırasında kullanmayın. Ayak freni araçtaki tüm frenlere (römork(lar) dahil) hava gönderir. Sadece ayak freni kullanıldığında kayma veya makas pozisyonu alma tehlikesi çok daha azdır.

Tüm hava dışarı sızarak frenlerin kilidini açabileceğinden ötürü park etmek için asla el freni valfini kullanmayın (fren yayı olmayan römorklarda). Park ederken daima park frenlerini kullanın. Römorkun fren yayları yoksa, römorkun hareket etmesini önlemek için tekerlek takozları kullanın.

6.2.2 – Çekici Emniyet Valfi

Çekici emniyet valfi, römorkun ayrılması veya kötü bir sızıntı oluşması durumunda havayı çekici veya kamyon fren sisteminde tutar. Çekici emniyet valfi, kabindeki "römork hava kaynağı" kontrol valfi tarafından kontrol edilir. Kontrol valfi, çekici emniyet valfini açıp kapatmanızı sağlar. Hava basıncı düşükse (20 ila 45 psi aralığında) çekici emniyet valfi otomatik olarak kapanacaktır. Çekici emniyet valfi kapandığında, çekiciden dışarı hava çıkmasını engeller. Ayrıca römorkun acil durum hattındaki havanın dışarı çıkmasını sağlar. Bu, römorkun acil durum frenlerinin devreye girmesine ve olası kontrol kaybına neden olur. (Acil durum frenleri daha sonra ele alınacaktır.)

6.2.3 – Römorkun Hava Kaynağı Kontrolü

Yeni araçlardaki römork hava kaynağı kontrolü, çekici emniyet valfini kontrol etmek için kullandığınız sekizgen kırmızı bir düğmedir. Römorka hava sağlamak için kontrolü içeri itersiniz ve hava girişini durdurmak ve römork acil durum frenlerini çalıştırmak için dışarı çekersiniz. Hava basıncı 20 ila 45 psi aralığına düştüğünde valf kapanacaktır (dışarı çıkar) (böylece çekici emniyet valfi kapanır). Eski araçlardaki çekici emniyet valfi kontrolleri veya "acil durum" valfleri otomatik olarak çalışmayabilir. Düğme yerine bir kol olabilir. "Normal" konum bir römorku çekmek için kullanılır. "Acil durum" konumu havayı kapatmak ve römorkun acil durum frenlerini devreye almak için kullanılır.

6.2.4 – Römork Hava Hatları

Her kombinasyonlu aracın servis hattı ve acil durum hattı olmak üzere iki hava hattı vardır. Her bir araç arasında çekiciden römorka, römorktan taşıyıcıya, taşıyıcıdan ikinci römorka vb. çalışırlar.

Servis Hava Hattı. Servis hattı (kontrol hattı veya sinyal hattı olarak da adlandırılır) ayak freni veya römork el freni tarafından kontrol edilen havayı taşır. Ayak frenine veya el freni valfine ne kadar sert bastığınıza bağlı olarak, servis hattındaki basınç da benzer şekilde değişecektir. Servis hattı röle valflerine bağlanır. Bu valfler, römork frenlerinin normalde mümkün olandan daha hızlı uygulanmasını sağlar.

Acil Durum Hava Hattı. Acil durum hattının (besleme hattı olarak da adlandırılır) iki amacı vardır. İlk olarak, römorkun hava depolarına hava sağlar. İkinci olarak, acil durum hattı kombinasyonlu araçlardaki acil durum frenlerini kontrol eder. Acil durum hattındaki hava basıncı kaybı römorkun acil durum frenlerinin devreye girmesine neden olur. Basınç kaybı, bir römorkun gevşeyerek acil durum hava hortumunu parçalamasından ötürü meydana gelebilir. Ya da bir hortum, metal boru veya başka bir parça kırılarak havanın dışarı çıkmasına neden olabilir. Acil durum hattı basınç kaybettiğinde, çekici emniyet valfinin de kapanmasına neden olur (hava kaynağı düğmesi kapanır (dışarı çıkar).

Acil durum hatlarının mavi servis hattıyla karıştırılmasını önlemek için genellikle kırmızı renkle kodlanır (kırmızı hortum, kırmızı kaplinler veya diğer parçalar).

6.2.5 – Hortum Kaplinleri (Hortum Bağlantı Elemanları)

Hortum bağlantı elemanları, servis ve acil durum hava hatlarını kamyonundan veya çekiciden römorka bağlamak için kullanılan bağlantı cihazlarıdır. Kaplinler, hava kaçışını önleyen bir lastik contaya sahiptir. Bağlantı yapılmadan önce kaplinleri ve lastik contaları temizleyin. Hortum bağlantı elemanlarını bağlarken, kaplinler birbirine 90 derecelik açı yapacak şekilde iki contayı birbirine bastırın. Hortuma takılı hortum bağlantı elemanının bir dönüşü kaplinleri birleştirecek ve kilitleyecektir.

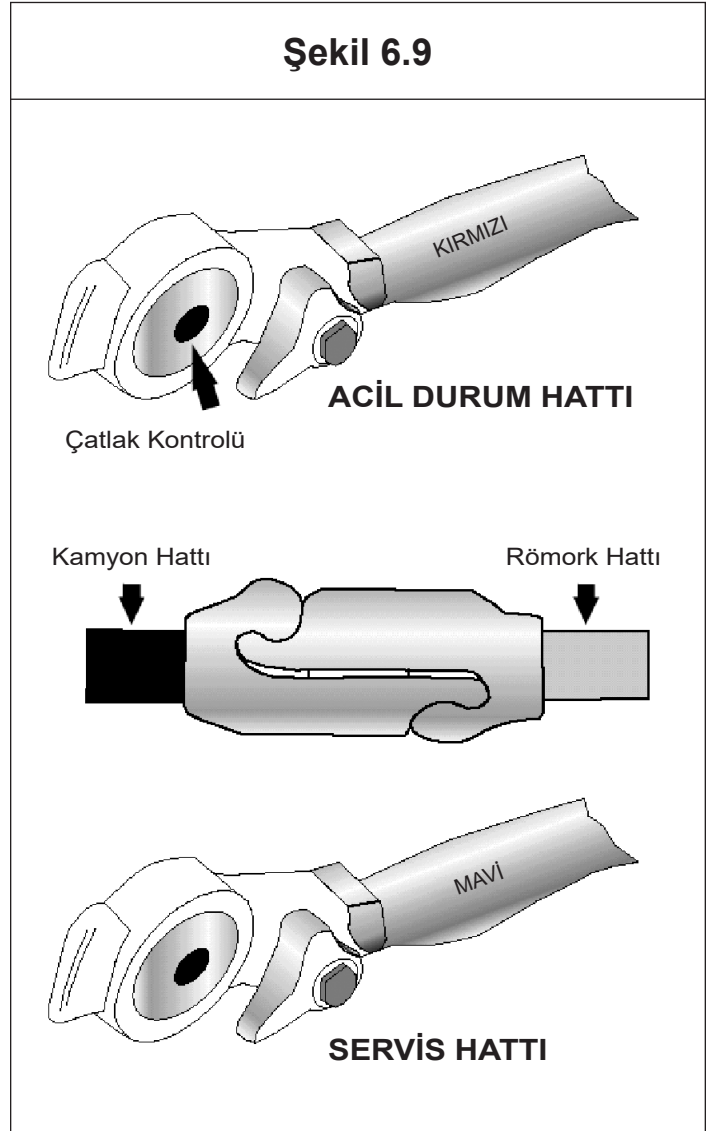
Bağlarken, uygun hortum bağlantı elemanlarını birbirine bağladığınızdan emin olun. Hata yapmamak için bazen renkler kullanılır. Servis hatları için mavi, acil durum (besleme) hatları için kırmızı renk kullanılır. Bazen hatlara, üzerinde “servis” ve “acil durum” yazan metal etiketler takılır. Bkz. Şekil 6.9.

Hava hatlarını çapraz hizalarsanız, besleme havası römorkun hava depolarını şarj etmek yerine servis hattına gönderilecektir. Römorkun fren yayları (park frenleri) serbest bırakmak için hava mevcut olmayacaktır. Römork hava kaynağı kontrolüne bastığınızda fren yayları serbest kalmıyorsa, hava hattı bağlantılarını kontrol edin.

Eski römorklarda fren yayları yoktur. Römorkun hava deposundaki hava kaynağı sızmışsa, acil durum frenleri çalışmayacak ve römorkun tekerlekleri serbestçe dönecektir. Hava hatları çapraz bağlıysa gidebilirsiniz ama römork frenleriniz çalışmaz. Bu çok tehlikeli bir durumdur. Sürüşten önce römork frenlerini her zaman el freni valfiyle veya hava kaynağı (çekici emniyet valfi) kontrolünü çekerek test edin. Frenlerin çalıştığından emin olmak için düşük viteste hafifçe fren yapın.

Bazı araçlarda, kullanılmadıkları zaman hortumların takılabileceği bir “kör uç” veya sahte kaplinler vardır. Bu, kapline ve hava hatlarına su ve kir girmesini önleyecektir. Hava hatları bir römorka bağlı olmadığında sahte kaplinleri kullanın. Eğer sahte kaplin yoksa, hortum bağlantı elemanları bazen birbirine kilitlenebilir (kapline bağlı olarak). Hava kaynağının temiz tutulması çok önemlidir.

Şekil 6.9



6.2.6 – Römorkun Hava Depoları

Her römork ve dönüştürücü dolly'de bir veya daha fazla hava tankı vardır. Çekiciden gelen acil durum (kaynak) hattı tarafından doldurulurlar. Römork frenlerini çalıştırmak için kullanılan hava basıncını sağlarlar. Hava basıncı, hava depolarından frenlere röle valfleri yoluyla gönderilir.

Servis hattındaki basınç, röle valflerinin römork frenlerine ne kadar basınç göndermesi gerektiğini belirtir. Servis hattındaki basınç fren pedalı (ve römork el freni) tarafından kontrol edilir).

Hava tanklarında su ve yağ birikmesine izin vermemeniz önemlidir. Aksi durumda frenler düzgün çalışmayabilir. Her tankın üzerinde bir tahliye musluğu vardır ve her tankı her gün boşaltmanız gerekir. Depolarınızda otomatik tahliye varsa bu, nemin çoğunu dışarıda tutacaktır. Ancak yine de emin olmak için muslukları açmalısınız.

6.2.7 – Kapama Valfleri

Kapama valfleri (kesme muslukları olarak da adlandırılır), diğer römorkları çekmek için kullanılan römorkların arkasındaki servis ve kaynak havası hatlarında kullanılır. Bu valfler, başka bir römork çekilmediğinde hava hatlarının kapatılmasına izin verir. Kapalı olması gereken son römorkun arkasındakiler hariç tüm kapama valflerinin açık konumda olduğunu kontrol etmelisiniz.

6.2.8 – Römorkun Servis, Park ve Acil Durum Frenleri

Yeni römorklarda tıpkı kamyon ve çekicilerde olduğu gibi fren yayları bulunur. Ancak, 1975'ten önce üretilen dönüştürücü dolly'ler ve römorkların fren yaylarına sahip olması gerekmez. Fren yayları olmayanlarda, römorkun hava deposunda depolanan havayla çalışan acil durum frenleri vardır. Acil durum hattındaki hava basıncı kaybolduğunda acil durum frenleri devreye girer. Bu römorkların park freni yoktur. Hava kaynağı kolu çekildiğinde veya römorkun bağlantısı kesildiğinde acil durum frenleri devreye girer. Acil durum hattındaki büyük bir sızıntı, çekici emniyet valfinin kapanmasına ve römork acil durum frenlerinin devreye girmesine neden olacaktır. Ancak frenler sadece römork hava deposunda hava basıncı olduğu sürece tutacaktır.

Sonunda hava sızacak ve frenler çalışmayacaktır. Bu nedenle, fren yayı olmayan römorkları park ederken her zaman tekerlek takozu kullanmanız güvenlik açısından çok önemlidir.

Frenlerin tutmasını sağlayana kadar servis hattında büyük bir sızıntı olduğunu fark etmeyebilirsiniz. Ardından, sızıntıdan kaynaklanan hava kaybı, hava deposunun basıncını hızla düşürecektir. Yeterince düşük seviyeye gelirse, römorkun acil durum frenleri devreye girecektir.

Alt bölüm 6.2 Bilginizi Test Edin

1. Sürüş sırasında neden römork el freni valfini kullanmamalısınız?
2. Römork hava kaynağı kontrolünün nasıl çalıştığını açıklayın.
3. Servis hattının ne işe yaradığını açıklayın.
4. Acil durum hattı ne içindir?
5. Fren yayı olmayan bir römorku park ederken neden takoz kullanmalısınız?
6. Kapama valfleri nedir?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini yanıtlayamazsanız, alt bölüm 6.2'yi tekrar okuyun.

6.3 – KİLİTLENME ÖNLEYİCİ FREN SİSTEMLERİ

6.3.1 – ABS olması gereken römorklar

1 Mart 1998'den itibaren üretilen tüm römorklarda ve dönüştürücü dolly'lerde ABS bulunması zorunludur. Ancak, bu tarihten önce üretilen birçok römork ve dönüştürücü dolly isteğe bağlı olarak ABS ile donatılmıştır.

Römorkların sol tarafında, ön veya arka köşede sarı ABS arıza lambaları bulunacaktır. Bkz. Şekil 6.10. 1 Mart 1998 tarihinden itibaren üretilen taşıyıcıların sol tarafında bir lamba bulunması zorunludur.

Bu tarihten önce üretilmiş araçlar söz konusu olduğunda, ünitenin ABS ile donatılmış olup olmadığını söylemek zor olabilir. Frenlerin gerisindeki ECU ve tekerlek hızı sensörü kabloları için aracın altına bakın.

6.3.2 – ABS ile Frenleme

ABS normal frenleriniz için bir eklentidir. Normal frenleme kabiliyetinizi azaltmaz veya artırmaz. ABS sadece tekerlekler kilitlenmek üzereyken devreye girer.

ABS durma mesafenizi kısaltmaz, ancak sert frenleme sırasında aracı kontrol altında tutmanıza yardımcı olur.

ABS, tekerleklerin kilitlenmesini önlemenize yardımcı olur. Elektronik beyin yaklaşan kilitlenmeyi algılar, frenleme basıncını güvenli bir seviyeye düşürür ve siz de kontrolü sağlarsınız.

ABS'nin sadece römorkta veya hatta sadece bir aksta olması, frenleme sırasında araç üzerinde daha fazla kontrol sahibi olmanızı sağlar.

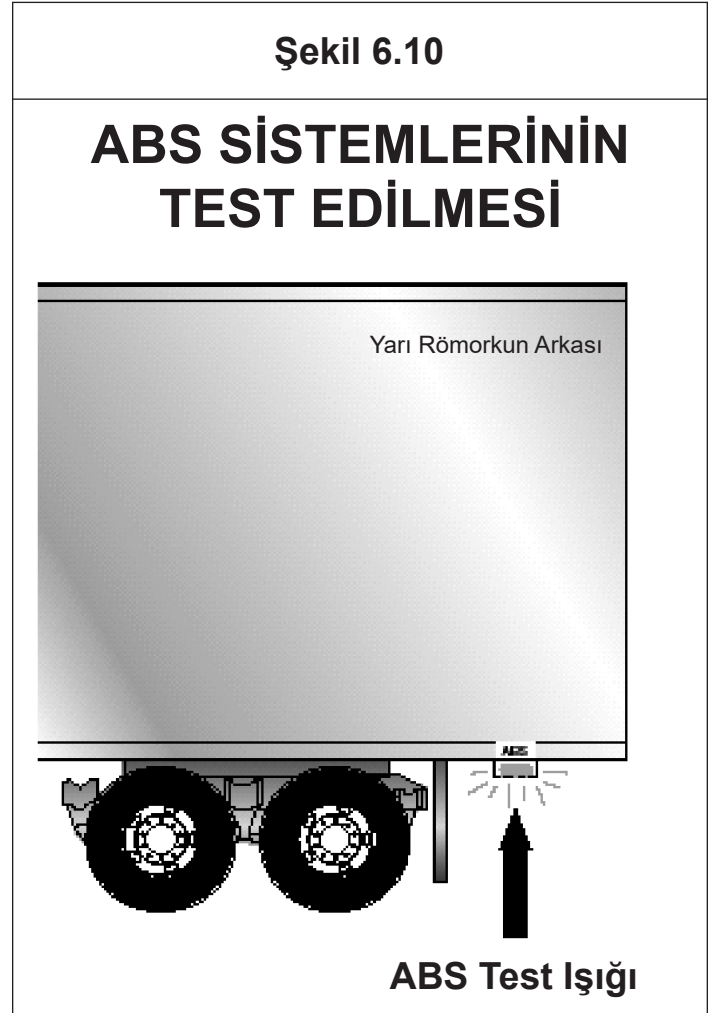
Sadece römorkta ABS varsa, römorkun savrulma olasılığı daha düşüktür, ancak direksiyon kontrolünü kaybederseniz veya çekici makas pozisyonu almaya başlarsa, kontrolü ele alana kadar frenleri bırakın (bunu güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız).

ABS'li bir çekici-römork kombinasyonunu sürdüğünüzde, her zaman yaptığınız gibi fren yapmalısınız. Diğer bir deyişle:

- Sadece güvenli bir şekilde durmak ve kontrolü elinizde tutmak için gereken fren gücünü kullanın.
- Çekicide, römorkta veya her ikisinde de ABS olup olmadığına bakmadan aynı şekilde fren yapın.
- Yavaşlarken, kontrolü elinizde tutmak için çekicinizi ve römorkunuzu izleyin ve frenleri geri çekin (bunu yapmak güvenliyse).

ABS'niz arızalanırsa, hala normal frenlerinizin olduğunu unutmayın. Normal sürün, ancak sistemi en kısa zamanda servise götürün.

ABS daha hızlı sürmenizi, takip mesafesini kısaltmanızı veya daha az dikkatli sürmenizi sağlamaz.



6.4 – BAĞLAMA VE AYIRMA

Doğru bir şekilde bağlama ve ayırma işlemlerinin nasıl yapılacağını bilmek, kombinasyonlu araçların güvenli bir şekilde kullanılması için esastır. Yanlış bağlama ve ayırma yapılması çok tehlikeli olabilir. Genel bağlama ve ayırma adımları aşağıda listelenmiştir. Farklı donanımlar arasında farklılıklar vardır, bu nedenle kullanacağınız kamyonu/kamyonları bağlama ve ayırma işlemlerinin ayrıntılarını öğrenin.

6.4.1 – Çekici ile Yarı römorkların Bağlanması

1. Adım. Beşinci tekerleği inceleyin:

- Hasarlı/eksik parçaları kontrol edin.
- Çekicinin montaj tertibatının sağlam olup olmadığını, şaside çatlak olup olmadığını vb. kontrol edin.
- Beşinci teker plakasının gerektiği gibi yağlandığından emin olun. Beşinci teker plakasının yağlanmaması, çekici ve römork arasındaki sürtünme nedeniyle sürüş sorunlarına neden olabilir.
- Beşinci tekerleğin bağlama için uygun konumda olup olmadığını kontrol edin:
 - Tekerlek çekicinin ucuna doğru aşağı eğik.
 - Kancalar açık.
 - Otomatik kilitleme konumunda emniyetli kilit açma kolu.
 - Kayar bir beşinci tekerleğiniz varsa, kilitli olduğundan emin olun.
 - Römork bağlantı piminin bükülmediğinden veya kırılmadığından emin olun.

2. Adım. Alanı ve Tekerlek Takozlarını İnceleyin:

- Aracın etrafındaki alanın temiz olduğundan emin olun.
- Römork tekerleklerinin engellenmediğinden veya fren yaylarının açık olduğundan emin olun.
- Yük (varsa) römorkun çekiciye bağlanması nedeniyle hareket etmesine karşı emniyete alındığını kontrol edin.

3. Adım. Çekiciyi Konumlandırın:

- Çekiciyi doğrudan römorkun önüne yerleştirin. (Asla römorkun altına doğru geri geri gitmeyin çünkü römorku yana doğru itebilir ve taşıyıcı ayakları kırabilirsiniz.)
- Dışardaki Trafik İzleme Cihazı/Aynayı kullanarak römorkun her iki tarafına bakarak konumu kontrol edin.

4. Adım. Yavaş Yavaş Geri Gidin:

- Beşinci tekerlek römorka değene kadar geri gidin.
- Römorku itmeyin.

5. Adım. Çekiciyi Emniyete Alın:

- Park frenine alın.
- Vitesi boşa alın.

6. Adım. Römorkun Yüksekliğini Kontrol Edin:

- Römork çekicinin altına girdiğinde çekici tarafından hafifçe kaldırılacak kadar alçak olmalıdır. Römorku gerektiği kadar kaldırın veya indirin. (Römork çok alçaksa, çekici römorkun burnuna çarpabilir ve hasar verebilir; römork çok yüksekse, doğru şekilde bağlanamayabilir.)
- Bağlantı pimi ve beşinci tekerleğin hizalandığını kontrol edin.

7. Adım. Hava Hatlarını Römorka Bağlayın:

- Hortum bağlantı elemanlarının contalarını kontrol edin ve çekicinin acil durum hava hattını römorkun acil durum bağlantı elemanına bağlayın.
- Hortum bağlantı elemanlarının contalarını kontrol edin ve çekicinin servis hava hattını römorkun servis bağlantı elemanına bağlayın.
- Hava hatlarının, çekici römorkun altına girerken ezilmeyecekleri veya sıkışmayacakları bir yerde güvenli bir şekilde desteklendiğinden emin olun.

8. Adım. Römorka Hava Verin:

- Römorkun fren sistemine hava sağlamak için kabinden “hava kaynağı” düğmesine basın veya çekici emniyet valfi kontrolünü “acil durum” konumundan “normal” konuma getirin.
- Hava basıncı normal oluncaya kadar bekleyin.

- Fren sistemini çapraz bağlı hava hatları açısından kontrol edin:
 - Frenleri duyabilmek için motoru kapatın.
 - Römork frenlerini uygulayın ve bırakın ve römork frenlerine basıldığında ve serbest bırakıldığında sesi dinleyin. Frenlere basıldığında çalıştığını ve frenler bırakıldığında havanın çıktığını duymalısınız.
 - Hava fren sisteminin basınç göstergesinde büyük bir hava kaybı belirtisi olup olmadığını kontrol edin.
- Römork frenlerinin çalıştığından emin olduğunuzda motoru çalıştırın.
- Hava basıncının normal seviyede olduğundan emin olun.

9. Adım. Römork Frenlerini Kilitleyin:

- “Hava kaynağı” kolunu dışa doğru çekin veya çekici emniyet valfi kontrolünü "normal"den "acil durum" konumuna getirin.

10. Adım. Römorkun Altında Geri Gidin:

- En düşük geri vitesi kullanın.
- Bağlantı pimine çok sert çarpmamak için çekiciyi römorkun altından yavaşça geri çekin.
- Bağlantı pimi beşinci tekerleğe kilitlendiğinde durun.

11. Adım. Güvenlik için Bağlantıyı Kontrol Edin:

- Römorkun taşıyıcı ayaklarını yerden hafifçe kaldırın.
- Römorkun çekiciye kilitlendiğini kontrol etmek için römorkun frenleri hala kilitliken çekiciyi hafifçe ileri alın.

12. Adım. Aracı Sabitleyin:

- Vitesi boşa alın.
- Park frenini açın.
- Konağı kapatın ve anahtarı yanınıza alın, böylece siz römorkun altındayken başka biri kamyonu hareket ettiremez.

13. Adım. Bağlantıyı İnceleyin:

- Gerekirse bir fener kullanın.
- Üst ve alt beşinci tekerlek arasında boşluk olmadığından emin olun. Eğer boşluk varsa, bir sorun var demektir (bağlantı pimi kapalı beşinci tekerlek kancalarının üstünde olabilir ve römork kolayca gevşeyebilir).
- Römorkun altına girin ve beşinci tekerleğin arkasına bakın. Beşinci tekerlek kancalarının pimin gövdesi etrafında kapandığından emin olun.
- Kilitleme kolunun “kilit” konumunda olduğunu kontrol edin.
- Emniyet mandalının kilitleme kolu üzerindeki konumda olduğunu kontrol edin. (Bazı beşinci tekerleklerde mandal elle yerine yerleştirilmelidir.)
- Bağlantı doğru değilse, bağlantılı üniteyi sürmeyin; tamir ettirin.

14. Adım. Elektrik Kablosunu Bağlayın ve Hava Hatlarını Kontrol Edin:

- Elektrik kablosunu römorka takın ve emniyet mandalını sabitleyin.
- Hava hatlarında ve elektrik hattında hasar olup olmadığını kontrol edin.
- Hava ve elektrik hatlarının aracın hareketli parçalarına çarpmayacağından emin olun.

15. Adım. Ön Römork Desteklerini Kaldırın (Taşıyıcı Ayak):

- Taşıyıcı ayakları kaldırmaya başlamak için düşük vites aralığını (varsa) kullanın. Ağırlık serbest kaldıktan sonra yüksek vites aralığına geçin.
- Taşıyıcı ayakları sonuna kadar kaldırın. (Demiryolu raylarına veya başka şeylere takılabileceği için asla taşıyıcı ayakların bir kısmı yukarıdayken aracı sürmeyin.)
- Taşıyıcı ayakları kaldırdıktan sonra, krank kolunu güvenli bir şekilde braketine sabitleyin.
- Römorkun tüm ağırlığı çekicinin üzerindeyken:
 - Çekici şasisinin arkası ile taşıyıcı ayaklar arasında yeterli boşluk olup olmadığını kontrol edin. (Çekici keskin bir şekilde döndüğünde taşıyıcı ayaklara çarpmamalıdır.)
 - Çekici lastiklerinin üst kısmı ile römorkun burun kısmı arasında yeterli boşluk olup olmadığını kontrol edin.

16. Adım. Römorkun Tekerlek Takozlarını Çıkarma:

- Tekerlek takozlarını çıkarın ve güvenli bir yerde saklayın.

6.4.2 – Çekiciyle Yarı Römorkun Ayrılması

Aşağıdaki adımlar güvenli bir şekilde ayırmanıza yardımcı olacaktır:

1. Adım. Donanımı Konumlandırın:

- Park alanının yüzeyinin römorkun ağırlığını taşıyabileceğinden emin olun.
- Çekiciyi römorkla aynı hizaya getirin. (Bir aç yaparak dışarı çekmek taşıyıcı ayaklara zarar verebilir.)

2. Adım. Kilitleme Kancaları Üzerindeki Baskıyı Azaltın:

- Römork frenlerini kilitlemek için römork hava kaynağını kapatın.
- Yavaşça geri çekilerek beşinci tekerleğin kilitleme kancalarının üzerindeki baskıyı azaltın. (Bu, beşinci tekerlek kilitleme kolunu serbest bırakmanıza yardımcı olacaktır.)
- Çekici pime doğru itilirken park frenlerini açın. (Bu işlem, kilitleme kancalarına baskı uygulandığında donanımı tutacaktır.)

3. Adım. Römork Tekerleklerine Takoz Koyun:

- Römorkun fren yayları yoksa veya olup olmadığından emin değilseniz römork tekerleklerine takoz koyun. (Hava, römorkun hava deposundan sızarak acil durum frenlerini serbest bırakabilir. Takozlar olmadan römork hareket edebilir.)

4. Adım. Taşıyıcı Ayağın Alçaltılması:

- Römork boşsa, taşıyıcı ayaklar zeminle sağlam bir şekilde temas edene kadar indirin.
- Römork yüklüyse, taşıyıcı ayak zeminle sağlam bir şekilde temas ettikten sonra, düşük viteste krankı birkaç tur daha çevirin.
- Bu, çekicinin üzerinden biraz ağırlık kaldıracaktır. (Römorku beşinci tekerlekten kaldırmayın.) Bu, aşağıdakileri sağlar:
 - Beşinci tekerleğin mandalını açmayı kolaylaştırır.
 - Bir dahaki sefer için bağlamayı kolaylaştırır.

5. Adım. Hava Hatlarının ve Elektrik Kablosunun Bağlantısının Kesilmesi:

- Hava hatlarının römorkla bağlantısını kesin. Hava hattının hortum bağlantı elemanlarını kabinin arkasındaki sahte kaplinlere bağlayın veya bunları birbirine bağlayın.
- Nem girmesini önlemek için elektrik kablosunun fişini aşağı gelecek şekilde asın.
- Çekiciyi sürerken hasar görmemeleri için hatların desteklendiğinden emin olun.

6. Adım. Beşinci Tekerleğin Kilidini Açın:

- Serbest bırakma kolunun kilidini kaldırın.
- Serbest bırakma kolunu “açık” konuma getirin.
- Aracın hareket etmesi durumunda ciddi yaralanmaları önlemek için bacakları ve ayakları arka çekici tekerleklerinden uzak tutun.

7. Adım. Çekiciyi Kısmen Römorktan Çekin:

- Beşinci tekerlek römorkun altından çıkana kadar çekiciyi ileri çekin.
- Çekici şasisi römorkun altındayken durun (Taşıyıcı ayakların çökmesi veya batması durumunda römorkun yere düşmesini önler).

8. Adım. Çekiciyi Emniyete Alın:

- Park frenini çekin.
- Vitesi boşa alın.

9. Adım. Römork Desteklerini İnceleyin:

- Zeminin römorku desteklediğinden emin olun.
- Taşıyıcı ayakların hasarlı olmadığından emin olun.

10. Adım. Çekiciyi Römorktan Çekin:

- Park frenini bırakın.
- Alanı kontrol edin ve çekici boşa çıkana kadar ileri sürün.

6.4.3 – Bir Pintle Kancayı Bağlama

1. Adım. Pintle Kancayı İnceleyin

Çalıştırmadan önce aşınmış, hasarlı veya eksik parça olup olmadığını kontrol edin ve montajın güvenli olduğundan emin olun. Pintle kanca montaj yüzeyine sabitlenmezse araçtan ayrılabilir ve önlenmemesi durumunda bu durum, ölüm veya ciddi yaralanmayla sonuçlanabilir.

2. Adım. Kilitleme Pimini Serbest Bırakın ve Kancayı Açın

Varsa, bağlı kilitleme piminin kilidini açın ve çıkarın (Şekil 16).

Kilit, kanca gövdesi üzerindeki kilit yuvasından çıkana kadar kilitleme tutamağını araçtan uzağa doğru kaldırın.

Mandal tertibatını, mandal en dik konuma gelene kadar araca doğru döndürerek mandalı açın, ardından kilitleme tutamağını serbest bırakın. (Şekil 17 ve 18)

3. Adım. Çeki Demirini Yerine İndirin

Çeki demiri gözünü pintle kancanın boğazına yerleştirin ve yerine indirin.

4. Adım. Pintle Kancayı Kilitleyin

Mandalı kapatmak için çekin. Doğru şekilde kilitlendiğinde, kilitleme tutamağı dönecek ve mandalın üst kısmıyla aynı hizaya gelene kadar yukarı hareket edecektir (Şekil 19).

Bağlı kilitleme pimini mandal ve kilitleme deliklerinden geçirin ve varsa bağlı tel kilitleme pimini kapatın (Şekil 16).

Mandalın doğru şekilde kilitlenmemesi römork ve aracın ayrılmasına neden olabilir, önlenmemesi durumunda ölüm veya ciddi yaralanma ile sonuçlanabilir.

6.4.4 – Bir Pintle Kancayı Ayırma

1. Adım. Düz Yüzeye Park Edin

Römorku sağlam ve düz bir zemine park edin ve römork lastiklerinin önüne bir engel koyun.

2. Adım. Elektrik Konektörünün Bağlantısını Kesin, Kopma Fren Anahtarını ve Emniyet Zincirlerini Çekin

Elektrik konektörünün bağlantısını kesin.
Kopma fren anahtarının bağlama tertibatını ayırın.
Emniyet zincirlerini çekiciden ayırın.

3. Adım. Kaplin Kilidini Açın

Kaplinin kilidini ve kaplini açın.

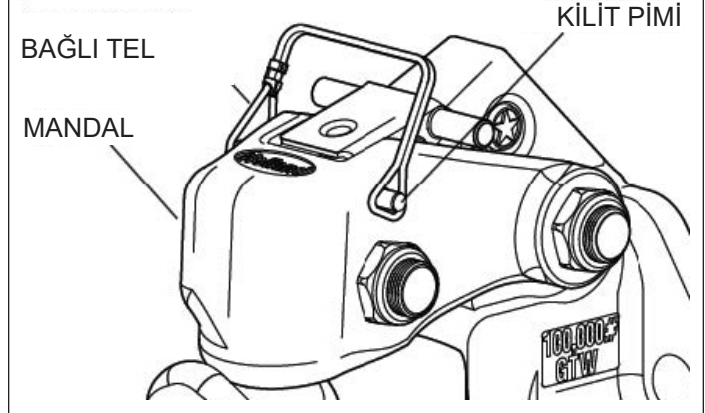
4. Adım. Doğru Destek için Zemin Yüzeyini Kontrol Edin

Krikoyu uzatmadan önce, kriko pedinin altındaki zemin yüzeyinin dil yükünü destekleyeceğinden emin olun.

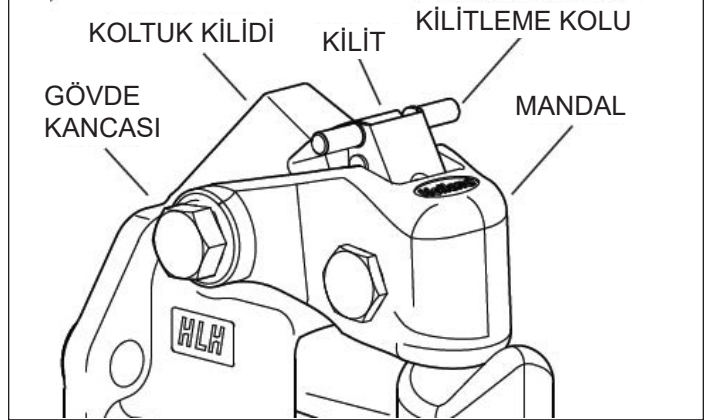
5. Adım. Kriko Kolunu Döndürün

Krikoyu uzatmak ve römork çeki okunun ağırlığını krikoya aktarmak için kriko kolunu döndürün.

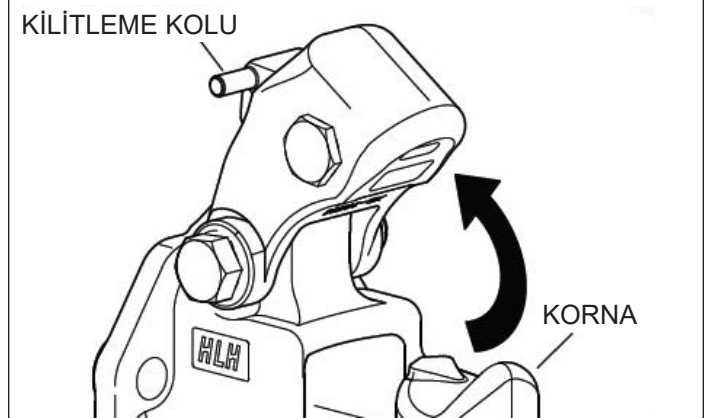
Şekil 16



Şekil 17



Şekil 18



6. Adım. Römork Kaplinini Yükseltin

Römork kaplinini çekicinin çeki demiri üzerine kaldırın.

7. Adım. İleriye Doğru Sürün

Çekiciyi ileri doğru sürün.

6.4.5 – Çeki Demirinin Bağlanması

1. Adım. Emniyet Kilidinin vidasını çıkarın ve Güvenlik Kapağı Çubuğunu Döndürün

Emniyet kilit vidasını (2) sökün, kendinden kilitli somunu (12) çıkarın ve saklayın, ardından emniyet kilidi vidasını (2a) gevşetin ve ayar vidasını (3) dışarı doğru en az beş tur çevirin. Güvenlik kapağı çubuğunu (4) tamamen açık olacak şekilde dışarı doğru döndürün.

2. Adım. Kamyonu Geri Döndürün

Bilyeli çeki demiri gözü (6) tam olarak çeki demiri bağlantı bilyesinin (5) üzerine gelene kadar kamyonu çok yavaş bir şekilde geri döndürün.

3. Adım. Çeki Kirişini Alçaltın

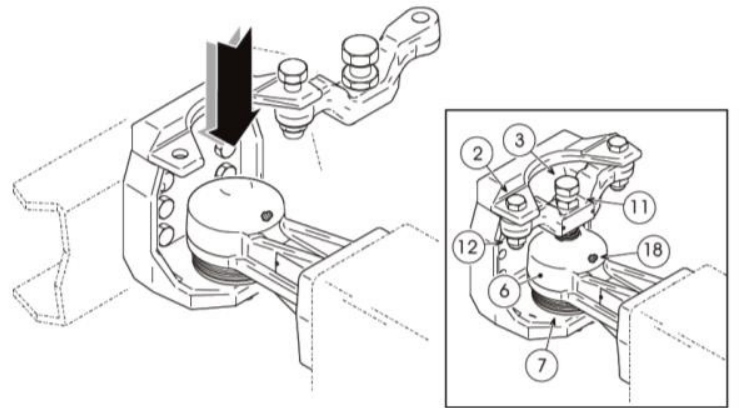
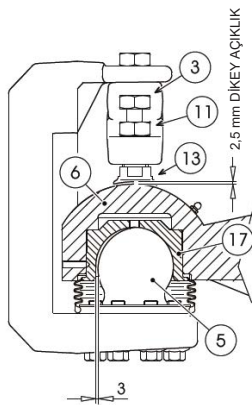
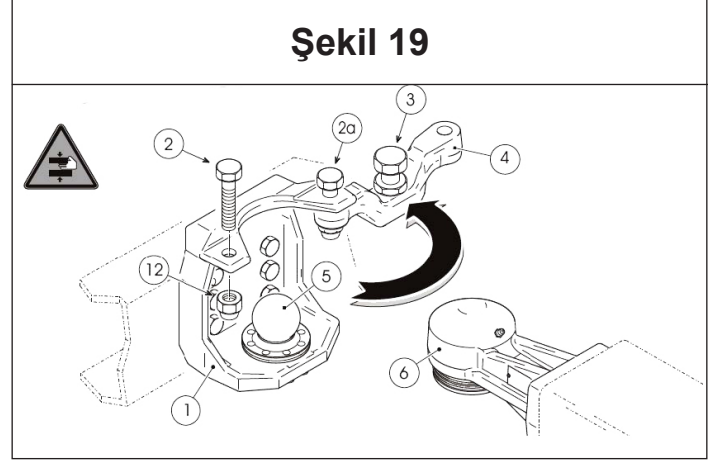
Bilyeli çeki demiri gözü (6) bilya gövdesinin bağlantı bilyesini (5) tamamen kaplayana kadar çeki kirişini alçaltın.

4. Adım. Emniyet Kapağı Çubuğunu Döndürün

Emniyet kapağı çubuğunu içeri doğru döndürün (4) ve emniyet kilidi vidasını (2) kendinden kilitli somunuyla birlikte takın. Her iki kilit vidasını (2, 2a) ilgili kendinden kilitli somunlarıyla (12, 12a) birlikte tork anahtarının 350 ila 400 Nm ayarında sıkın.

5. Adım. Ayar Vidasını Ayarlayın

Ayar vidasını (3), koruma diski (13) ile bilya gövdesi (6) arasında 0,3 - 0,5 mm dikey boşluk elde edilene kadar ayarlayın. Ayarı kontra somun (11) ile kilitleyin. Güvenlik kapağı çubuğunun (4) yerine tam olarak oturmaması durumunda, seyahat edilmesi kesinlikle yasaktır.



6. Adım. Kaplin Bilyasını ve Ankraj Kenarını Bilya Üzerinde Koruyun

Kaplin bilyasının (5) hala görülebilen kısmını kauçuk toz geçirmez körük koruma kapağı (7) ile koruyun. Kenarı doğrudan bilyanın üzerine doğru olacak şekilde sabitleyin.

7. Adım. Çeki Demiri Gözünü Yağlayın

Çeki demiri gözü bilyasının gövdesinin (6) içini doğrudan gresörle (18) yağlayın.

6.4.6 – Çeki Demirinin Ayrılması

1. Adım. Römork Frenini Devreye Alın

Römork freninin açık olduğundan emin olun.

2. Adım. Kapağı Çıkarın ve Vidaları Gevşetin

Kauçuk toz geçirmez körük koruma kapağını (7) çıkarın. Ayar vidasını (3) ve kontra somunu (11) gevşetin. Emniyet kilidi vidasını (2a) gevşetin ve emniyet kilidi vidasını (2) kendinden kilitli somunuyla (12) birlikte çıkarın.

3. Adım. Güvenlik Kapağı Çubuğunu Döndürün ve Römork Çeki Kirişini Kaldırın

Güvenlik kapağı çubuğunu (4) tamamen açık olacak şekilde dışarı doğru döndürün. Çeki demiri bağlantı bilyası (5) tamamen görünene kadar römorkun çeki girişini kaldırın, ardından römorkla birlikte çok yavaş bir şekilde ileri doğru hareket edin. Güvenlik kapağı çubuğunu yuvasına geri oturana kadar içeri doğru döndürün (4).

4. Adım. Emniyet Vidasını Kilitleyin ve Kendinden Kilitli Somunu Sıkın

Emniyet kilidi vidasını (2) takın ve kendinden kilitli somunu (12) sıkın.

6.4.7 – Kaz Boynu Çeki Demirinin Bağlanması

Bir kaz boynu veya beşinci tekerlek çeki demiri takıyorsanız, prosedür bir alıcı ve bilyadan biraz farklıdır, ancak daha zor değildir.

1. Adım. Mandalı Açın ve Kaz Boynu Çeki Demirinin Bilyasını Yağlayın

Kaz boynu kaplin üzerindeki kelepçe mandalını açın. Kaz boynu bilyasının uygun şekilde yağlandığından emin olun.

2. Adım. Kaplini Konumlandırın ve Kelepçeyi Mandallayın

Römorkun kaplinini doğrudan bilyanın üzerine yerleştirin ve kaz boynu römorku yerine indirin ve kelepçeyi mandallayın.

3. Adım. Emniyet Zincirlerini Takın

Emniyet zincirlerinizi takın. Tüm römorkların kanunen emniyet zincirine sahip olması gerektiğini unutmayın.

4. Adım. Römorkun Işık Kablolarını Bağlayın

Römork lambasının kablo tesisatınızı aracınızın konektörüne bağlayın. Fren lambaları dahil tüm ışıklarınızı kontrol edin.

5. Adım. Römork Krikolarını İndirin ve Yerleştirin

Römork krikolarını tamamen indirin ve istifleyin, ağırlığın çekici üzerine yerleşmesini sağlayın.

6.4.8 – Kaz Boynu Çeki Demirinin Ayrılması

1. Adım. Emniyet Pimini ve Klipsini Çıkarın

Emniyet pimini ve klipsi çıkarmanız yeterlidir.

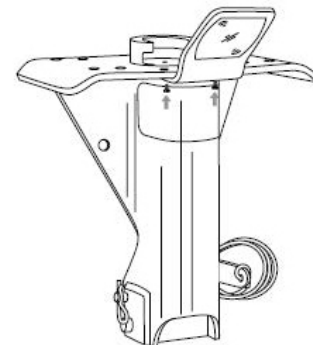
2. Adım. Kolu Döndürün ve Römorku Bilyanın Üzerinden Kaldırın

Kolu bu konuma döndürün (Şekil B) ve römorku bilyanın üzerinden kaldırın. Kaplin otomatik olarak ağırlık konumuna dönecektir.

3. Adım. Emniyet Pimini ve Klipsi Takın

Emniyet pimini ve klipsi takın. (Şekil B)

Şekil B



Alt bölümler 6.3 ve 6.4 Bilginizi Test Edin

1. Bağlamaya çalıştığınızda römork çok yükseğe ne olabilir?
2. Bağladıktan sonra, üst ve alt beşinci tekerlek arasında ne kadar boşluk olmalıdır?
3. Pimin üzerine kilitlenip kilitlenmediğini görmek için beşinci tekerleğin arkasına bakmalısınız. Doğru veya Yanlış?
4. Sürüş için taşıyıcı ayakları yalnızca kaldırımdan yukarı kalkana kadar kaldırmanız gerekir. Doğru veya Yanlış?
5. Römorkunuzun kilitlenme önleyici frenlerle donatılmış olup olmadığını nasıl anlarsınız?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini cevaplayamazsanız, 6.3 ve 6.4 alt bölümlerini tekrar okuyun.

6.5 – KOMBİNASYONLU ARACIN İNCELENMESİ

Kombinasyonlu aracınızı incelemek için Bölüm 2'de açıklanan yedi adımlı inceleme prosedürünü kullanın. Kombinasyonlu bir araçta, tek bir araçta olduğundan daha fazla kontrol edilmesi gereken şey vardır. (Ör., lastikler, jantlar, ışıklar, reflektörler, vb.) Ancak, kontrol edilmesi gereken bazı yeni şeyler de vardır. Bunlar aşağıda verilmiştir.

6.5.1 – Etrafında Gezinerek İnceleme Sırasında Kontrol Edilmesi Gereken Diğer Hususlar

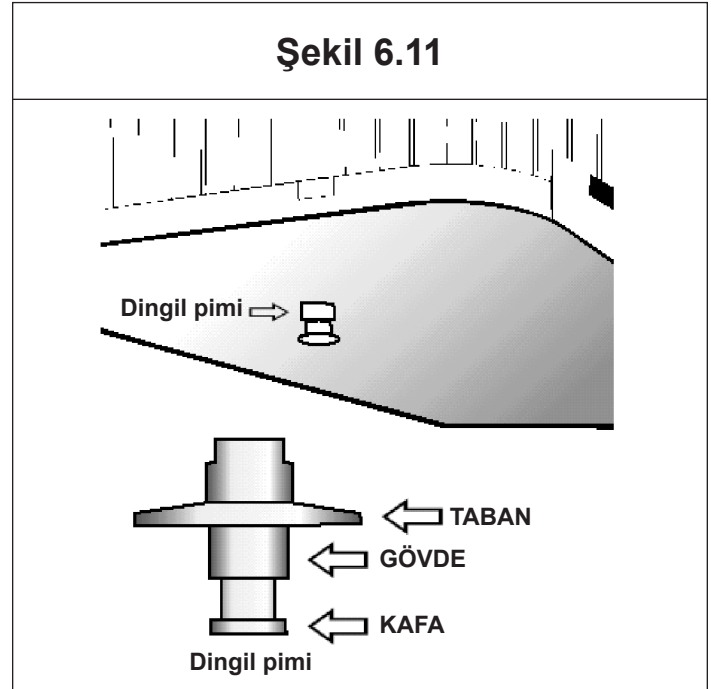
Bölüm 2'de listelenenlere ek olarak bu kontrolleri de yapın.

Sistem Alanlarının Bağlanması:

- Beşinci tekerleği kontrol edin (alt):
 - Şasiye güvenli bir şekilde monte edin.
 - Eksik veya hasarlı parça olmamalıdır.
 - Yeterli gres yağı olmalıdır.
 - Üst ve alt beşinci tekerlek arasında görünür boşluk olmamalıdır.
 - Kilitleme kancaları pim başının değil kolun etrafındadır. Bkz. Şekil 6.11.
 - Serbest bırakma kolu düzgün oturtulmuş ve emniyet mandalı/kilidi takılmıştır.
- Beşinci tekerleği kontrol edin (üst):
 - Römork şasisine güvenli bir şekilde monte edilmiş kayar plaka vardır.
 - Bağlantı pimi hasarlı değil.
- Römorka giden hava ve elektrik hatları:
 - Elektrik kablosu sıkıca takılı ve sabitlenmiştir.
 - Hava hatları hortum bağlantı elemanlarına düzgün şekilde bağlanmıştır, hava kaçağı yoktur ve virajlar için yeterli gevşeklikle düzgün şekilde sabitlenmiştir.
 - Hiçbir hatta hasar yoktur.
- Sürgülü beşinci tekerlek:
 - Sürgü hasarlı değildir veya eksik parça yoktur.
 - Düzgün şekilde yağlanmıştır.
 - Tüm kilitleme pimleri mevcuttur ve yerinde kilitlidir.
 - Pnömatik ise--hava sızıntısı yoktur.
 - Beşinci tekerleğin, virajlar sırasında çekici şasisinin taşıyıcı ayaklara veya kabinin römorka çarpmasına neden olacak kadar ileride olmadığını kontrol edin.

Taşıyıcı Ayaklar:

- Tamamen yükseltilmiştir, eksik parça yoktur, bükülmemiş veya başka şekilde hasar görmemiştir.
- Krank kolu yerinde ve sabittir.
- Hidrolik ise hava veya hidrolik sızıntısı yoktur.



6.5.2 – Kombinasyonlu Araç Fren Kontrolü

Bu kontrolleri Bölüm 5.3'e ek olarak yapın: Hava Fren Sistemlerinin İncelenmesi.

Aşağıdaki bölümde kombinasyonlu araçlarda hava frenlerinin nasıl kontrol edileceği açıklanmaktadır. Herhangi bir kombinasyonlu araçta yaptığınız gibi ikili veya üçlü römorkun frenlerini kontrol edin.

Tüm Römorklara Hava Akışının Olduğunu Kontrol Edin. Aracı tutmak için çekicinin park frenini kullanın ve/veya tekerleklerle takoz yerleştirin. Hava basıncının normal seviyeye gelmesini bekleyin, ardından kırmızı "römork hava kaynağı" kolunu içeri itin. Bu, acil durum (kaynak) hatlarına hava sağlayacaktır. Servis hattına hava sağlamak için römorkun el frenini kullanın. Donanımın arka tarafına gidin. Son römorkun arkasındaki acil durum hattı kapama valfini açın. Tüm sistemin şarj olduğunu gösteren hava çıkışı duymalısınız. Acil durum hattı valfini kapatın. Servis hattı valfini açarak servis basıncının tüm römorklardan geçip geçmediğini kontrol edin (bu test römork el freninin veya servis freni pedalının açık olduğunu kabul eder) ve ardından valfi kapatın. Her iki hattan da hava kaçıışı duymuyorsanız, römorklar ve taşıyıcılar üzerindeki kapama valflerinin AÇIK konumda olup olmadığını kontrol edin. Tüm frenlerin çalışması için arkaya kadar hava GELMELİDİR.

Çekicinin Koruma Valfini Test Edin. Römorkun hava fren sistemini şarj edin. (Yani, normal hava basıncı oluşturun ve "hava kaynağı" kolunu içeri itin). Kontakı kapatın. Depolardaki hava basıncını azaltmak için fren pedalına birkaç kez basıp bırakın. Römork hava kaynağı kontrolü (çekici koruma valfi kontrolü olarak da adlandırılır), hava basıncı üreticisi tarafından belirtilen basınç aralığına düştüğünde kapanmalıdır (dışarı çıkmalıdır) (veya "normal" konumdan "acil durum" konumuna geçmelidir). (Genellikle 20 ila 45 psi aralığında) 20 psi'den az ve 45 psi'den fazla olmamalıdır. Çekici koruma valfi doğru çalışmazsa, bir hava hortumu veya römork freni sızıntısı çekicideki tüm havayı boşaltabilir. Bu, acil durum frenlerinin devreye girmesine ve olası kontrol kaybına neden olur.

Römorkun Acil Durum Frenlerini Test EdinRömorkun hava fren sistemini şarj edin ve römorkun serbestçe döndüğünü kontrol edin. Ardından durun ve römorkun hava kaynağı kontrolünü (çekici koruma valfi kontrolü veya römork acil durum valfi olarak da adlandırılır) çekin veya "acil durum" konumuna getirin. Römorkun acil durum frenlerinin devrede olduğunu kontrol etmek için çekiciyle römorku yavaşça çekin.

Römorkun Servis Frenlerini Test Edin. Normal hava basıncını kontrol edin, park frenlerini bırakın, aracı yavaşça ileri hareket ettirin ve varsa el kontrolü (araç valfi) ile römork frenlerini uygulayın. Frenlerin devreye girdiğini hissetmelisiniz. Bu size römork frenlerinin bağlı ve çalışır durumda olduğunu gösterir. (Römork frenleri el freni valfi ile test edilmeli, ancak normal çalışmada tüm tekerleklerdeki servis frenlerine hava uygulayan ayak pedalı ile kontrol edilmelidir.)

Alt bölüm 6.5 Bilginizi Test Edin

1. Hangi kapama valfleri açık hangileri kapalı olmalıdır?
2. Havanın tüm römorklara gittiğini nasıl test edebilirsiniz?
3. Çekici koruma valfini nasıl test edebilirsiniz?
4. Römork acil durum frenlerini nasıl test edebilirsiniz?
5. Römorkun servis frenlerini nasıl test edebilirsiniz?

Testte bu tür sorular sorulabilir. Hepsini cevaplayamazsanız, 6.5 alt bölümünü tekrar okuyun.

BÖLÜM 7

İKİLİ VE ÜÇLÜLER



BU BÖLÜM İKİLİ VEYA ÜÇLÜ RÖMORK ÇEKECEK SÜRÜCÜLER İÇİNDİR

BÖLÜM 7 - İKİLİ VE ÜÇLÜLER

Bu Bölümün İçeriği

- İkili/Üçlü Römorkları Çekme
- Bağlama ve Ayırma
- İkili ve Üçlüleri İnceleme
- İkili/Üçlülerin Hava Frenlerini Kontrol Etme

Bu bölümde, ikili ve üçlü römorklarla güvenli sürüş için CDL bilgi testini başarıyla geçmeniz adına gereken bilgiler yer almaktadır. Birden fazla römorkla sürüş gerçekleştirirken çok dikkatli olmanın ne kadar önemli olduğu, doğru bir şekilde nasıl bağlanıp ayrılacağı ve ikili ve üçlü römorkların dikkatlice nasıl inceleneceği anlatılmaktadır. (Ayrıca, Bölüm 2, 5 ve 6'yı da incelemelisiniz.)

7.1 – İKİLİ/ÜÇLÜ RÖMORKLARI ÇEKME

İkili ve üçlü römorkları çekerken özel dikkat gösterin. Sorun olabilecek başka şeyler vardır ve ikili/üçlü römorklar, diğer ticari taşıtlara göre daha az stabildir. Aşağıda bazı endişe konuları ele alınmıştır.

7.1.1 – Römorkun Devrilmesini Önleyin

Römorkların devrilmesini önlemek için köşelerde, yokuş yukarı ve aşağı giderken ve virajlarda yavaş gidip nazikçe direksiyon kullanmalısınız. Düz bir kamyon veya tek römorklu kombinasyonlu araç için güvenli olan bir hız, ikili veya üçlüler seti için çok hızlı olabilir.

7.1.2 – Savrulma Etkisine Dikkat Edin

"Savrulma etkisi" nedeniyle, ikililer ve üçlülerin devrilme olasılığı, diğer kombinasyonlu araçlara göre daha yüksektir. Römork çekerken, direksiyonu nazikçe kullanmalısınız. Bir kombinasyondaki son römorkun devrilme olasılığı en yüksektir. Savrulma etkisini anlamıyorsanız, bu kılavuzda alt bölüm 6.1.2'yi inceleyin.

7.1.3 – Tamamen Denetleyin

İki veya üç römorkunuz olduğunda kontrol etmeniz gereken daha kritik parçalar vardır. Hepsini kontrol edin. Bu bölümde daha sonraki kısımda açıklanan prosedürleri takip edin.

7.1.4 – İleriye Bakın

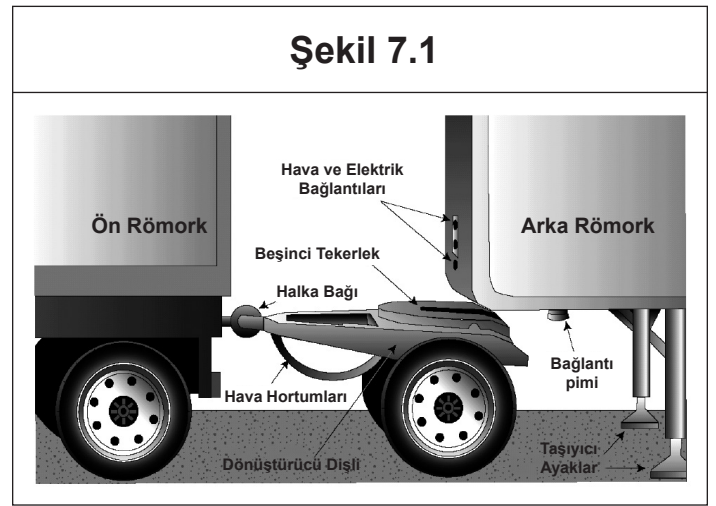
İkililer ve üçlüler, devrilme veya makaslamayı önlemek için çok düzgün bir şekilde sürülmelidir. Bu nedenle, gerektiğinde yavaşlayabilmek veya şerit değiştirebilmek için, ileriye iyi bakın.

7.1.5 – Alanı Yönetin

İkililer ve üçlüler, diğer ticari taşıtlardan daha fazla yer kaplar. Sadece daha uzun değildirler, aynı zamanda, aniden döndürülemedikleri veya durdurulamadıkları için daha fazla alana ihtiyaç duyarlar. Daha fazla takip mesafesi bırakın. Trafiğe girmeden veya trafiği geçmeden önce, yeterince büyük boşluklar olduğundan emin olun. Şerit değiştirmeden önce, yanlarınızın boş olduğundan emin olun.

7.1.6 – Olumsuz Koşullar

Olumsuz koşullarda daha dikkatli olun. Kötü hava koşullarında, kaygan zeminlerde ve dağlık alanlarda araç kullanırken, ikili ve üçlü römorklarla sürüş yapıyorsanız özellikle dikkatli olmalısınız. Sürücü akslarınızla çekmeniz gereken uzunluk ve ölü aksınız, diğer sürücülere göre daha fazla olacak. Kayma ve çekiş kaybı olasılığı daha fazladır.



7.1.7 – Taşıtın Park Edilmesi

Düz bir şekilde çıkamayacağınız bir yere girmediğinizden emin olun. Uzun ve zorlu bir çıkıştan kaçınmanız için, otoparkların düzenini bilmeniz gerekir.

7.1.8 – Dönüştürücü Dolly'lerde Kilitlenme Önleyici Fren Sistemleri

1 Mart 1998'den itibaren üretilen dönüştürücü dolly'lerde, kilitlenme önleyici frenler olması zorunludur. Bu römorkların sol tarafında sarı bir lamba olacaktır.

7.2 – BAĞLAMA VE AYIRMA

İkililer ve üçlülerin güvenli çalışması için, bağlamayı ve ayırmayı bilmek temel önemdedir. Yanlış bağlama ve ayırma işlemi yapılması, çok tehlikeli olabilir. İkililer ve üçlüler için bağlama ve ayırma adımları aşağıda listelenmiştir.

7.2.1 – İkiz Römorkları Bağlama

İkinci (Arka) Römorku Emniyete Alın

İkinci römorkta, yaylı frenler yoksa, çekiciyi römorka yaklaştırmak, acil durum hattını bağlayın, römork hava tankını doldurun ve acil durum hattını çıkarın. Bu, römorkun acil durum frenlerini devreye sokacaktır (fren çıkıcı ayar kolları doğru ayarlanmışsa). Frenlerle ilgili şüpheleniyorsanız, tekerlekleri takozlayın.

DİKKAT: ÇEKİCİYİ VE İLK YARI RÖMORKU, DAHA ÖNCE AÇIKLANDIĞI GİBİ BAĞLAYIN

Yolda en güvenli tutuş için, daha ağır yüklü yarı römork, çekicinin arkasında birinci pozisyonda olmalıdır. Daha hafif olan römork arkada olmalıdır.

Bir dolly üzerindeki konvertör dişlisi, bir veya iki dingilli ve beşinci tekerlekli bir bağlantı cihazıdır ve bunun sayesinde, bir yarı römork, bir çekici-römork kombinasyonunun arkasına bağlanarak, çift tabanlı düzenek oluşturulabilir. Bkz. Şekil 7.1.

Dönüştürücü Dolly'yi, İkinci (Arka) Römorkun Önüne Konumlandırın

Hava tankı musluğunu açarak, dolly frenlerini serbest bırakın. (Veya, dolly'de yaylı frenler varsa, dolly park freni kontrolünü kullanın.)

Mesafe çok fazla değilse, dolly'i konumuna elle getirerek, bağlantı pimi ile hizalayın.

Veya, dönüştürücü dolly'i almak için, çekiciyi ve ilk yarı römorku kullanın:

- Kombinasyonu, dönüştürücü dolly'e mümkün olduğunca yakın konumlandırın.
- Dolly'i, ilk yarı römorkun arkasına götürün ve römorka bağlayın.
- Pintle kancayı kilitleyin.
- Yükseltilmiş konumda dolly desteğini emniyete alın.
- Dolly'i, ikinci yarı römorkun burnuna mümkün olduğunca yakın konumlandırın.
- Dolly desteğini alçaltın.
- Dolly'i, ilk römorktan ayırın.
- Dolly'i, ikinci römorkun önüne, bağlantı pimi ile hizalayarak konumlandırın.

Dönüştürücü Dolly'yi Ön Römorka Bağlayın

İlk yarı römorku, dolly dilinin önüne geri getirin.

Ön römorka dolly'i takın.

Pintle kancayı kilitleyin.

Yükseltilmiş konumda, konvertör dişli desteğini emniyete alın.

Dönüştürücü Dolly'i Arka Römorka Bağlayın

Römork frenlerinin kilitli ve/veya tekerleklerin takozlanmış olduğundan emin olun.

Römork yüksekliğinin doğru olduğundan emin olun. (Beşinci tekerleğin merkezinden biraz daha alçakta olmalıdır, böylece dolly altına itildiğinde römork hafifçe yükselir.)

Dönüştürücü dolly'i, arka römorkun altına geri götürün.

Römork hareket ederse hasar oluşmasını önlemek için, taşıyıcı ayakları yerden biraz kaldırın.

İkinci yarı römorkun pimine doğru çekerek, bağlantıyı test edin.

Bağlantının görsel kontrolünü yapın. (Üst ve alt beşinci tekerlek arasında boşluk yok. Kilit çeneleri bağlantı pimine kapandı.)

Güvenlik zincirlerini, hava hortumlarını ve ışık kablolarını bağlayın.

İkinci römorkun arkasındaki dönüştürücü dolly hava tankı musluğunu ve kapatma vanalarını kapatın (servis ve acil kapatma vanaları).

İlk römorkun arkasındaki kapama vanalarını (ve varsa dolly'dekileri) açın.

Taşıyıcı ayakları tamamen yükseltin.

Römork frenlerini yükleyin ("hava beslemesi" düğmesini içeri itin) ve acil durum hattı kapatma vanasını açarak, ikinci römorkun arkasında hava olup olmadığını kontrol edin. Hava basıncı yoksa, bir şeyler yanlış demektir ve frenler çalışmaz.

7.2.2 – İkiz Römorkları Ayırma

Arka Römorku Ayırın

Teçhizatı, düz bir çizgide, sağlam ve düz bir zemine park edin.

Park frenlerini uygulayın, böylelikle teçhizat hareket etmez.

Yaylı frenleri yoksa, ikinci römorkun tekerleklerini takozlayın.

İkinci yarı römorkun taşıyıcı ayaklarını, dolly'den biraz ağırlık almak için yetecek kadar alçaltın.

İlk yarı römorkun arkasındaki hava kapatmalarını (ve varsa dolly'dekileri) kapatın.

Tüm dolly hava ve elektrik hatlarını ayırın ve emniyete alın.

Dolly frenlerini bırakın.

Dönüştürücü dolly beşinci tekerlek mandalını serbest bırakın.

Çekiciyi, ilk yarı römorku ve dolly'yi yavaşça öne doğru çekerek, dolly'yi arka yarı römorkun altından çıkarın.

Dönüştürücü Dolly'i Ayırın

Dolly taşıyıcı ayaklarını alçaltın.

Güvenlik zincirlerini ayırın.

Konvertör dişli yay frenlerini uygulayın veya tekerlekleri takozlayın.

İlk yarı römorkun pintle kancasını serbest bırakın.

Yavaşça dolly'den uzaklaşın.

Dikkat: Asla, arka römorkun altında dolly varken pintle kancayı açmayın. Dolly çekme çubuğu yukarı fırlayabilir, bu da yaralanmaya neden olabilir ve yeniden bağlamayı çok zorlaştırabilir.

7.2.3 – Üçlü Römorkları Bağlama ve Ayırma

Çekici/İlk Yarı Römorku, İkinci/Üçüncü Römorklara Bağlayın

Çekiciyi ilk römorka bağlayın. Çekici-yarı römorkları bağlamak için daha önce açıklanan yöntemi kullanın. Dönüştürücü dolly'yi konumuna getirin ve ikilileri bağlama yöntemini kullanarak ilk römorku ikinci römorka bağlayın. Üçlülerin teçhizatı şimdi tamamlanmıştır.

Üçlü Römorklu Aracı Ayırın

Üçüncü römorku ayırmak için dolly'yi dışarı çekin, ardından ikilileri ayırma yöntemini kullanarak dolly'yi ayırın. Daha önce açıklanan yöntemi kullanarak, çift tabanlı herhangi bir teçhizatı ayırdığınız gibi, teçhizatın geri kalanını ayırın.

7.2.4 – Diğer Kombinasyonları Bağlama ve Ayırma

Şimdiye kadar açıklanan yöntemler, daha yaygın olan çekici-römork kombinasyonları için geçerlidir. Bununla birlikte, kullanılmakta olan pek çok kamyon-römork ve çekici-römork kombinasyonunu bağlamanın ve ayırmanın başka yöntemleri de vardır. Bu kılavuzda ele alınamayacak kadar çok yöntem vardır. Üreticinin ve/veya araç sahibi spesifikasyonlarına göre, süreceğiniz taşıtları bağlamanın ve ayırmanın doğru yöntemini öğrenmeniz gerekecektir.

7.3 – İKİLİLERİ VE ÜÇLÜLERİ İNCELEME

Kombinasyonlu aracınızı incelemek için, Bölüm 2'de açıklanan, yedi adımlı inceleme prosedürünü kullanın. Kombinasyonlu araçta, tekli araca göre incelenecek daha fazla şey vardır. Bu öğelerin pek çoğu, tekil taşıtta bulacağınız öğelerin daha fazlasıdır. (Örneğin, lastikler, tekerlekler, ışıklar, reflektörler vb.) Bununla birlikte, kontrol edilecek bazı yeni öğeler de vardır. Bunlar aşağıda ele alınmıştır.

7.3.1 – Ek Kontroller

Bu kontrolleri, Bölüm 2, Adım 5: Çevresel Kontrol Yapın başlığı altında zaten listelenenlere ilaveten yapın.

Bağlantı Sistemi Alanları

Beşinci tekerleği kontrol edin (alt):

- Şasiye güvenli bir şekilde monte edilmiş.
- Eksik veya hasarlı parça yok.
- Yağ yeterli.
- Üst ve alt beşinci tekerlek arasında görünen bir boşluk yok.
- Kilit çeneleri, bağlantı pimi başlığında değil, mafsallın etrafında.
- Bırakma kolu düzgün oturmuş ve emniyet mandalı/kilidi devrede.

Beşinci tekerleği kontrol edin (üst):

- Kayma plakası, römork şasisine güvenli bir şekilde monte edilmiş.
- Bağlantı pimi hasarlı değil.

Römorka hava ve elektrik hatları:

- Elektrik kablosu sıkıca takılı ve sabitlenmiş.
- Hava hatları, hortum bağlantı elemanlarına doğru bir şekilde bağlanmış, hava kaçağı yok, dönüşler için yeterli gevşeklikle düzgün bir şekilde sabitlenmiş.
- Tüm hatlar hasarsız.

Kayar beşinci tekerlek:

- Kayma hasar görmemiş veya parçalar eksik değil.
- Uygun şekilde yağlanmış.
- Tüm kilitleme pimleri mevcut ve yerinde kilitli.
- Hava ile çalışıyorsa, hava sızıntısı yok.
- Dönüşler esnasında çekici şasisinin, taşıyıcı ayaklara çarpmasına veya kabinin römorka çarpmasına neden olmayacak kadar, beşinci tekerleğin ileride olmadığını kontrol edin.

Taşıyıcı ayaklar

Tamamen yükseltilmiş, eksik parça yok, bükülmemiş veya başka bir şekilde hasar görmemiş.

Krank kolu yerinde ve sabitlenmiş.

Güçle çalışıyorsa, hava veya hidrolik sızıntısı yok.

İkili ve Üçlü Römorklar

Kapatma vanaları (römorkların arkasında, servis ve acil durum hatlarında):

- Ön römorkların arkası: AÇIK.
- Son römorkun arkası: KAPALI.
- Dönüştürücü dolly hava tankı tahliye vanası: KAPALI.

Hava hatlarının desteklendiğinden ve bağlantı başlıklarının düzgün bir şekilde bağlandığından emin olun.

Yedek lastik, konvertör dişli (dolly) üzerinde taşınıyorsa, güvenli bir şekilde sabitlendiğinden emin olun.

Dolly'nin pintle gözünün, römork(lar)ın pintle kancasında yerinde olduğundan emin olun.

Pintle kancanın kilitlendiğinden emin olun.

Güvenlik zincirleri, römorklara sabitlenmelidir.

Römorklardaki ışık kablolarının prizlere sıkıca takıldığından emin olun.

7.3.2 – Bir Çevre Kontrolü Esnasında Kontrol Edilecek Ek Öğeler

Bu kontrolleri, alt bölüm 5.3, Hava Fren Sistemlerini İnceleme'ye ilaveten yapın.

7.4 – İKİLİ/ÜÇLÜ HAVA FRENLERİNİ KONTROL ETME

İkili veya üçlü römorkun frenlerini, herhangi bir kombinasyonlu araçtaki gibi kontrol edin. Bölüm 6.5.2'de, kombinasyonu araçlarda hava frenlerinin nasıl kontrol edileceği açıklanmaktadır. İkili veya üçlü römorklarınızda aşağıdaki kontrolleri de yapmalısınız.

7.4.1 – Ek Hava Freni Kontrolleri

Tüm Römorklara Hava Akışını Kontrol Edin (İkili ve Üçlü Römorklar). Çekicinin park frenini kullanın ve/veya taşıtı sabitlemek için tekerlekleri takozlayın. Hava basıncının normale dönmesini bekleyin, ardından kırmızı renkli "römork hava beslemesi" düğmesine basın. Bu, acil durum (tedarik) hatlarına hava besleyecektir. Römork el frenini kullanarak, servis hattına hava verin. Ekipmanın arkasına gidin. Son römorkun arkasındaki, acil durum hattı kapatma vanasını açın. Havanın çıktığını duymalısınız ve bu, tüm sistemin yüklü olduğunu gösterir. Acil durum hattı vanasını kapatın. Servis hattı vanasını açarak, servis basıncının tüm römorklardan geçtiğini kontrol edin (bu test, römork el freni veya servis fren pedalının basılı olduğunu varsayar) ve ardından vanayı kapatın. Her iki hattan da hava çıkışı DUYMUYORSANIZ, römork(lar) ve dolly(ler) üzerindeki kapatma vanalarının AÇIK konumda olduğundan emin olun. Tüm frenlerin çalışması için, arkaya kadar hava gitmesi GEREKİR.

Çekici Koruma Valfini Test Edin. Römork hava fren sistemini yükleyin. (Yani, normal hava basıncını oluşturun ve "hava besleme" düğmesini içeri itin. Motoru kapatın. Fren pedalına birkaç kez basıp çekerek, tanklardaki hava basıncını azaltın. Hava basıncı, üretici tarafından belirtilen basınç aralığına düştüğünde, römork hava besleme kumandası (çekici koruma vanası kumandası olarak da adlandırılır) kapanmalıdır (dışarı çıkmalı) (veya "normal" konumdan "acil durum" konumuna geçmelidir). (Genellikle 20 ila 45 psi aralığında, en az 20 psi ve en fazla 45 psi).

Çekici koruma vanası düzgün çalışmazsa, bir hava hortumu veya römork fren kaçağı, çekiciden tüm havayı boşaltabilir. Bu, acil frenlerin devreye girmesine ve kumanda kaybına neden olabilir.

Römork Acil Frenlerini Test Edin. Römork hava fren sistemini yükleyin ve römorkun serbestçe ilerlediğini kontrol edin. Ardından durun ve römork hava besleme kumandasını (çekici koruma vanası kontrolü veya römork acil durum vanası olarak da adlandırılır) dışarı çekin veya "acil durum" konumuna getirin. Römorkun acil frenlerinin devrede olduğunu kontrol etmek için, çekiciyle römorku yavaşça çekin.

Römork Servis Frenlerini Test Edin. Normal hava basıncını kontrol edin, park frenlerini bırakın, aracı yavaşça ileri hareket ettirin ve varsa el kumandası (trolley vanası) ile römork frenlerini uygulayın. Frenlerin devreye girdiğini hissetmelisiniz. Bu, römork frenlerinin bağlı ve çalışır durumda olduğunu gösterir. (Römork frenleri, el vanasıyla test edilmelidir, ancak normal çalışmada, tüm tekerleklerdeki servis frenlerine hava uygulayan ayak pedalı ile kumanda edilmelidir.)

Bölüm 7

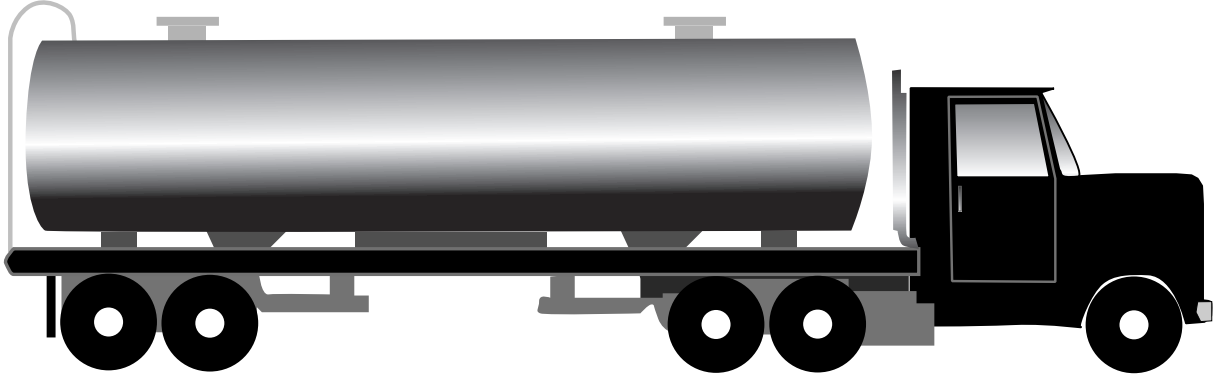
Bilginizi Test Edin

1. Dönüştürücü dolly nedir?
2. Dönüştürücü dolly'lerde yaylı frenler var mı?
3. Bağlamadan önce, ikinci bir römorku emniyete almak için hangi üç yöntemi kullanabilirsiniz?
4. Bağlamadan önce, römork yüksekliğinin doğru olduğundan emin olmak için nasıl kontrol gerçekleştirirsiniz?
5. Bağlamaya ilişkin görsel kontrol yaparken neyi kontrol edersiniz?
6. Önündeki römorktan ayırmadan önce, dolly'i römorkun altından neden çıkarmalısınız?
7. Dönüştürücü dolly'i incelerken neyi kontrol etmelisiniz? Pintle kanca?
8. Son römorkun arkasındaki kapatma vanaları açık mı yoksa kapalı mı olmalı?
Çift setindeki ilk römorkta mı? Üçlü setin orta römorkunda mı?
9. Havanın tüm römorklara aktığını nasıl test edebilirsiniz?
10. Dönüştürücü dolly'nin, kilitleme önleyici frenlerle donatıldığını nasıl anlarsınız?

Bu sorular sınavınızda sorulabilir. Hepsine cevap veremiyorsanız, Bölüm 7'yi tekrar okuyun.

BÖLÜM 8

TANKERLER



**BU BÖLÜM, TOPLU GAZ VEYA SIVI TAŞIYAN TANKERLERİ KULLANACAK
SÜRÜCÜLER İÇİNDİR**

BÖLÜM 8 - TANKERLER

Bu Bölümün İçeriği

- Tankerleri İnceleme
- Tankerleri Sürme
- Güvenli Sürüş Kuralları

Bu bölümde, tanker sürüşüne yönelik CDL bilgi testinin başarıyla geçilmesi için gereken bilgiler yer almaktadır. (Ayrıca, Bölüm 2, 5, 6 ve 9'u da incelemelisiniz). Sıvı veya gaz taşıyan başı taşıtlar için, bir tank onayı gerekir. Sıvı veya gazın, tehlikeli malzeme olması gerekmez. Aracınız için, Sınıf A veya B CDL gerekiyorsa ve taşıta ya da şasiye kalıcı veya geçici olarak ilâştirilmiş, 1000 galon veya üstünde toplam nominal kapasitesi ve 119 galondan fazla tekil nominal kapasitesi olan bir tankta veya tanklarda sıvı veya sıvı gaz taşımak istiyorsanız, bir tank onayı gerekir. Taşıt, yukarıda belirtilen derecelendirilmiş tanklarda sıvı veya gaz formunda tehlikeli malzemelerin taşınması için kullanıldığında, C Sınıfı taşıtlar için de bir tank onayı gerekir.

Yükleme, boşaltma veya tanker sürmeden önce, taşıtı kontrol edin. Böylelikle, taşıtın sıvı veya gaz taşımak için güvenli olması ve sürüş için güvenli olması sağlanır.

8.1 – TANKERLERİ İNCELEME

Tankerlerde, kontrol etmeniz gereken özel öğeler vardır. Tankerler, pek çok tipte ve boyutta sunulur. Taşıtınızın kullanım kılavuzunuzu kontrol ederek, tankerinizi nasıl inceleyeceğinizi öğrenmeniz gerekir.

8.1.1 – Sızıntılar

Tüm tankerlerde, kontrol edilmesi gereken en önemli öğe sızıntılardır. Taşıtın altını ve çevresini, herhangi bir sızıntı belirtisi bakımından kontrol edin. Sızıntı yapan bir tank içinde, sıvı veya gaz taşımayın. Bunun yapılması, suç teşkil eder. Size ceza kesilecek ve daha fazla araç kullanmanız engellenecektir. Herhangi bir dökülmenin temizlenmesinden de sorumlu olabilirsiniz. Genel olarak, aşağıdakileri kontrol edin:

- Tankın gövdesinde veya kabuğunda ezikler veya sızıntılar olup olmadığını kontrol edin.
- Giriş, deşarj ve kesme vanalarını kontrol edin. Taşıtı yüklemeden, boşaltmadan veya hareket ettirmeden önce, vanaların doğru konumda olduğundan emin olun.
- Boru, bağlantı ve hortumlarda, özellikle ek yerlerinde sızıntı olup olmadığını kontrol edin.
- Menhol kapaklarını ve havalandırma deliklerini kontrol edin. Kapaklarda contalar olduğundan ve kapakların doğru şekilde kapandığından emin olun. Düzgün çalışmaları için, havalandırma deliklerini açık tutun. Vanaları veya menhol kapakları açık bir tankeri asla sürmeyin.

8.1.2 – Özel Amaçlı Ekipmanı Kontrol Edin

Taşıtınızda aşağıdaki ekipmanlardan herhangi biri varsa, çalıştığından emin olun:

- Buhar geri kazanım kitleri.
- Topraklama ve birleştirme kabloları.
- Acil kapatma sistemleri.
- Tümüleşik yangın söndürücü.

8.1.3 – Özel Ekipman

Taşıtınız için gerekli acil durum ekipmanlarını kontrol edin. Hangi ekipmanları bulundurmanız gerektiğini öğrenin ve bulundurduğunuzdan (ve çalıştığından) emin olun.

8.2 – TANKERLERİ SÜRME

Tanklarda sıvı taşımak, yüksek ağırlık merkezi ve sıvı hareketi nedeniyle özel beceriler gerektirir. Bkz. Şekil 8.1.

8.2.1 – Yüksek Ağırlık Merkezi

Yüksek ağırlık merkezi, yükün ağırlığının büyük bir kısmının yolun oldukça yukarısında taşındığı anlamına gelir. Bu, aracı üstten ağır hale getirir ve devrilmesini kolaylaştırır. Sıvı tankerleri, devrilmeye özellikle yatkındır. Yapılan testler, tankerlerin, virajlar için belirtilen hız sınırlarında devrilebileceğini göstermiştir. Otoyol virajlarını ve yokuş yukarı/yokuş aşağı virajları, belirtilen hızların oldukça altında alın.

8.2.2 – Dalgalanma Tehlikesi

Kısmen dolu tanklardaki sıvının hareketi nedeniyle, sıvı dalgalanması oluşur. Bu hareketin, yol tutuşu üzerinde olumsuz etkileri olabilir. Örneğin, durmaya yaklaştığınızda, sıvı ileri geri dalgalanacaktır. Dalga tankın sonuna çarptığında, dalganın hareket ettiği yönde kamyonu itme eğiliminde olur. Kamyon, buz gibi kaygan bir yüzey üzerindeyse, dalga, duran bir kamyonu kavşağa itebilir. Sıvı tankerinin sürücüsü, aracın yol tutuşuna çok aşına olmalıdır.

8.2.3 – Bölme Duvarları

Bazı sıvı tankları, bölme duvarlarıyla birkaç daha küçük tanka bölünmüştür. Daha küçük tankları yüklerken ve boşaltırken, sürücü, ağırlık dağılımına dikkat etmelidir. Tankları eşit şekilde doldurun ve taşıtın ön veya arka kısmına çok fazla ağırlık koymayın.

8.2.4 – Dalgakıranlı Tanklar

Dalgakıranlı sıvı tanklarında, sıvının akmasına izin veren delikleri olan bölme duvarları vardır. Dalgakıranlar, sıvının ileri ve geri dalgalanmasını kontrol altına almaya yardımcı olur. Dalgakıransız tanklara göre, önden arkaya dalgalanma daha az olacaktır. Yandan yana dalgalanma yine meydana gelebilir. Bu, devrilmeye neden olabilir.

8.2.5 – Dalgakıransız Tanklar

Dalgakıransız tanklarda (bazen "düz iç yüzeyli" tanklar olarak da adlandırılır), içinde sıvının akışını yavaşlatacak hiçbir öge yoktur. Bu nedenle, ileri-geri dalgalanma çok güçlüdür. Dalgakıransız tanklar genellikle, gıda ürünlerini (örneğin süt) taşıyan tanklardır. (Sağlık yönetmelikleri uyarınca, tankın içini temizlemenin zorluğu nedeniyle, dalgakıran kullanılması yasaktır.) Düz iç yüzeyli tankları sürerken, özellikle harekete başlarken ve dururken olmak üzere son derece dikkatli (yavaş ve dikkatli) olun.

8.2.6 – Fire

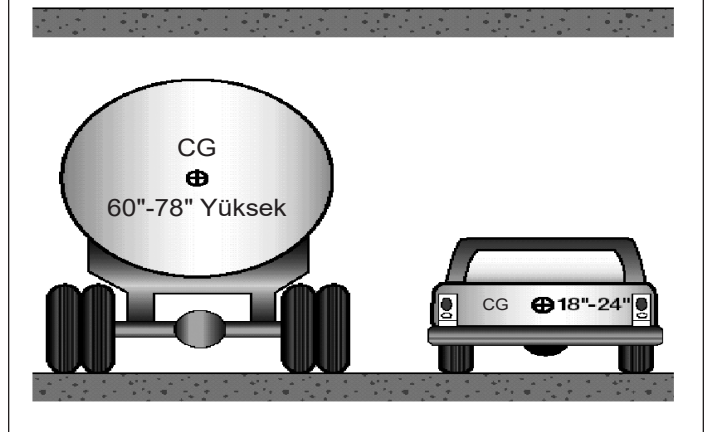
Bir yük tankını asla tamamen doldurarak yüklemeyin. Sıvılar ısındıkça genişler ve genişleyen sıvı için yer bırakmanız gerekir. Buna "fire" adı verilir. Farklı sıvılar farklı miktarlarda genişlediği için, bunlar için farklı miktarlarda fire gerekir. Sıvıları toplu halde taşırken, fire gerekliliğini bilmelisiniz.

8.2.7 – Ne Kadar Yüklenmeli?

Yoğun sıvıyla (bazı asitler gibi) tamamen dolu bir tank, yasal ağırlık sınırlarını aşabilir. Bu nedenle, yasal sınırlar içinde kalmak için, tankları genellikle, ağır sıvılarla yalnızca kısmen doldurabilirsiniz. Bir tanka yüklenecek sıvı miktarı şunlara bağlıdır:

- Sıvının taşınma esnasında ne kadar genişleyeceğine.
- Sıvının ağırlığına.
- Yasal ağırlık sınırlarına.

Şekil 8.1



8.3 – GÜVENLİ SÜRÜŞ KURALLARI

Tankerleri güvenli bir şekilde sürmek için, tüm güvenli sürüş kurallarına uymayı unutmamalısınız. Bu kurallardan birkaçı aşağıda listelenmiştir:

8.3.1 – Yumuşak Sürüş Yapın

Yüksek ağırlık merkezi ve sıvının dalgalanması nedeniyle, harekete başlarken, yavaşlarken ve dururken çok yumuşak olmalısınız. Ayrıca, yumuşak dönüşler ve şerit değişiklikleri yapın.

8.3.2 – Dalgalanmayı Kontrol Altına Alma (Frenleme)

Frenlere sabit baskı uygulayın. Dururken, frenleri çok erken bırakmayın.

Durmadan çok önce fren yapın ve takip mesafenizi artırın.

Çarpışma olmasını önlemek için ani bir duruş yapmanız gerekiyorsa, kontrollü veya darbeli frenleme kullanın. Bu yöntemleri kullanmayı nasıl bırakacağınızı hatırlamıyorsanız, alt bölüm 2.17.2'yi gözden geçirin. Ayrıca, fren yaparken hızlı bir şekilde direksiyon kırarsanız, aracınızın devrilebileceğini unutmayın.

8.3.3 – Virajlar

Virajlardan önce yavaşlayın, ardından viraj boyunca hafifçe hızlanın. Bir viraj için belirtilen hız, bir tanker için çok hızlı olabilir.

8.3.4 – Duruş Mesafesi

Aracınızı durdurmak için ne kadar alana ihtiyacınız olduğunu unutmayın. Islak yollarda, normal durma mesafesinin iki katına çıktığını unutmayın. Boş tankerlerin durması, dolu olanlara göre daha uzun sürebilir.

8.3.5 – Kaymalar

Aşırı direksiyon kırmayın, aşırı hızlanmayın veya aşırı fren yapmayın. Bunları yaparsanız, aracınız kayabilir. Tank römorklarında, çekiş tekerlekleriniz veya römork tekerlekleriniz kaymaya başlarsa, taşıtınız makas yapabilir. Herhangi bir taşıt kaymaya başladığında, tekerleklerle tekrar tutuş kazandırmak için harekete geçmelisiniz.

Alt bölüm 8 Bilginizi Test Edin

1. Bölme duvarları, dalgakıranlardan nasıl farklıdır?
2. Bir tanker, belirtilen hız sınırlarında, yokuş aşağı veya yukarı viraj almalı mıdır?
3. Düz iç yüzeyli tankerlerin sürüşü, dalgakıranlı tankerlerden nasıl farklıdır?
4. Ne kadar sıvı yükleyebileceğinizi belirleyen üç şey nedir?
5. Fire nedir?
6. Dalgalanmayı kontrol altına almaya nasıl yardımcı olabilirsiniz?
7. Tankerleri kullanırken, özellikle dikkatli olunmasını gerektiren iki neden nedir?

Bu sorular sınavda olabilir. Hepsine cevap veremiyorsanız, Bölüm 8'i tekrar okuyun.

BÖLÜM 9

TEHLİKELİ MADDELER



BU BÖLÜM, UYARI LEVHASI GEREKEN TEHLİKELİ MADDELERİ TAŞIYACAK
SÜRÜCÜLER İÇİNDİR

BÖLÜM 9 - TEHLİKELİ MADDELER

Bu Bölümün İçeriği

Yönetmeliklerin Amacı

- Toplu Tank Yükleme, Boşaltma ve İşaretleme
- Sürücü Sorumlulukları
- Sürüş ve Park Kuralları
- İletişim Kuralları
- Acil Durumlar
- Yükleme ve Boşaltma

Tehlikeli maddeler, nakliye esnasında sağlık, güvenlik ve mal güvenliği açısından risk oluşturan ürünlerdir. Terim genellikle yol işaretlerinde görebileceğiniz HAZMAT olarak kısaltılır veya hükümet düzenlemelerinde HM veya HME olarak kullanılır. Tehlikeli malzemeler, patlayıcıları, çeşitli gaz türlerini, katıları, alevlenebilir ve yanıcı sıvıları ve diğer malzemeleri içerir. Söz konusu riskler ve bu risklerin doğurabileceği potansiyel sonuçlar nedeniyle, tüm hükümet düzeyleri tehlikeli maddelerin elleçlenmesini düzenler.

Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği (HMR), Federal Yönetmelikler Kanunu'nun 49. bölümünün 171-180. kısımlarında yer almaktadır. Bu düzenlemeler için ortak referans 49 CFR 171-180'dir.

Ulusal Güvenlik Bakanlığı'nın Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği 1572. bölümde yer almaktadır. Burada, CDL'lerinde HAZMAT Onayı için başvuran tüm bireyler için Federal Güvenlik Tehdidi Değerlendirmesinin gerekli olduğu belirtilmektedir.

Yönetmelikte yer alan Tehlikeli Maddeler Tablosu'nda bu maddelerin listesi yer almaktadır. Ancak bu liste her şeyi kapsamaktadır Bir malzemenin tehlikeli olup olmadığı, özelliklerine ve gönericinin malzemenin yönetmeliklerde yer alan tehlikeli malzeme tanımına uyup uymadığına ilişkin kararına dayanmaktadır.

Belirli türde veya miktarda tehlikeli madde taşıyan araçlarda, elmas şeklinde, köşeleri üzerinde duran, uyarı levhası adı verilen uyarı işaretleri gösterilmesi, yönetmeliklerde zorunlu kılınır.

Bu bölüm, tehlikeli maddelerin taşınmasındaki rolünüzü ve sorumluluklarınızı anlamanıza yardımcı olmak için tasarlanmıştır. Hükümet düzenlemelerinin sürekli değişiyor olması nedeniyle, bu bölümdeki materyallerin mutlak doğruluğunu garanti etmek mümkün değildir. Tüm düzenlemelerin güncel bir kopyasının elinizde olması çok önemlidir. Bu yönetmeliklerde, eksiksiz bir terimler sözlüğü yer almaktadır.

Tehlikeli madde uyarı levhaları zorunlu olan herhangi bir malzemenin veya veya 42 CFR 93'te seçilmiş bir ajan veya toksin olarak listelenen herhangi bir miktarda malzemenin taşınmasında kullanılan herhangi bir boyuttaki aracı sürmeden önce, HAZMAT ile birlikte ticari sürücü belgesine (CDL) sahip olmalısınız. Bu onayı almak için, düzenlemeler ve gerekliliklerle ilgili yazılı bir testten başarıyla geçmeli ve Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesini başarıyla tamamlamalısınız.

ABD YURTSEVERLİK Yasası'nı desteklemek amacıyla yayınlanan federal düzenlemeler, bir Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi'nin tamamlanmasını gerektirir. Tehlikeli Maddeler Onayı verilmeden önce, PennDOT, ABD Ulusal Güvenlik Bakanlığı, Ulaştırma Güvenliği İdaresi'nden (TSA) onay almalıdır.

Yazılı sınavı geçmek için bilmeniz gereken her şey bu bölümde yer almaktadır. Ancak, bu sadece bir başlangıçtır. Çoğu sürücünün, görevle ilgili çok daha fazla bilgi sahibi olması gerekir. Tehlikeli maddelerle ilgili federal ve eyalet kurallarını okuyup anlayarak ve tehlikeli maddelerle ilgili eğitim kurslarına katılarak, daha fazla bilgi edinebilirsiniz. İşvereniniz, kolejler ve üniversiteler ile çeşitli dernekler genellikle bu kursları sunar. Federal Düzenlemelerin (49 CFR) kopyalarını, yerel Devlet Yayın Ofisi kitabevinden ve çeşitli endüstri yayıncılarından edinebilirsiniz. Sendika veya şirket ofislerinde genellikle, sürücü kullanımına ilişkin kuralların kopyaları vardır. İşte kullanmak üzere kendi kopyanızı nereden edinebileceğinizi öğrenin.

Federal gerekliliklerle ilgili daha fazla bilgi almak için, www.fmcsa.dot.gov adresine bakın.

Yönetmeliklere göre, tehlikeli maddelerin taşınmasında yer alan tüm sürücüler için eğitim ve test yapılması zorunludur. İşvereniniz veya belirlenmiş bir temsilci, bu eğitimi ve testi sağlamakla yükümlüdür. Tehlikeli madde işverenleri, her bir çalışanın, tehlikeli maddelerle çalıştığı sürece ve sonrasında 90 gün boyunca o eğitimin kaydını tutmakla yükümlüdür. Yönetmeliklerde, tehlikeli madde çalışanlarına en az üç yılda bir eğitim verilmesi ve test yapılması zorunludur. Sürücü tarafından, radyoaktif malzeme eğitimine ilişkin tarihli bir eğitimi sertifikası bulundurulmalıdır. Sürücünün **güzergah kontrollü** radyoaktif malzemeleri taşıdığı durumda, eğitim son iki (2) yıl içinde gerçekleşmiş olmalıdır.

Tüm sürücülere, tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin güvenlik riskleriyle ilgili eğitim verilmelidir. Bu eğitim, olası güvenlik tehditlerini tanıma ve bunlara yanıt vermeyle ilgili yöntemleri içermelidir.

Yönetmeliklerde ayrıca, belirli alevlenebilir gaz malzemelerini veya karayolu güzergahı kontrollü miktarlarda radyoaktif malzemeleri taşıyan bir aracı kullanmadan önce sürücülerin özel eğitim almaları zorunlu kılınmaktadır. Ayrıca, yük tankları ve taşınabilir tanklar taşıyan sürücülerin özel eğitim almalıdır. Her sürücünün işvereni veya onların belirlenmiş temsilcisi, bu eğitimi sağlamalıdır.

Bazı yerlerde, belirli patlayıcıların veya toplu tehlikeli atıkların taşınması için izinler alınması zorunludur. Eyaletler ve ilçelerde ayrıca, sürücülerin özel tehlikeli madde güzergahlarını takip etmeleri zorunlu kılınabilir. Federal hükümet, roket yakıtı gibi özel tehlikeli maddeler yükü için izinler veya muafiyetler alınmasını zorunlu kılabilir. Sürüş gerçekleştirdiğiniz yerlere yönelik izinler, muafiyetler ve özel güzergahlar hakkında bilgi edinin.

Federal gerekliliklerle ilgili daha fazla bilgi almak için, www.fmcsa.dot.gov adresine bakın.

Eyalet yasalarında ve federal yasalarda, Tehlikeli Maddeleri (HazMat) taşıyan ve Tehlikeli Madde onayını (Ticari Sürücü Belgesi'nde H veya X onayı) korumak isteyen tüm ticari motorlu taşıt operatörlerinin, Ticari Sürücü Belgelerini (CDL) yenilemeden önce her zaman, HAZMAT Bilgi Testi'nin yazılı İngilizce versiyonunu alıp geçmeleri ve bir Güvenlik Tehdit Değerlendirmesini tamamlamaları zorunlu kılınmaktadır.

Tehlikeli Madde onayı ile CDL'yi başarıyla geçen ticari sürücüler, CDL son kullanma tarihlerinden yaklaşık yedi (7) ay önce "Tehlikeli Madde Yeniden Sertifikalandırma Bildirimi" (DL-746CD) ve Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi Başvurusu (DL-288) alacaklardır. Bu bildirim, test izniniz olarak işlev görecektir ve yeniden sertifikasyon testine gittiğinizde yanınızda bulundurulmalıdır.

CDL'lerinde HazMat onayını korumak isteyen Ticari Sürücüler, Yeniden Sertifikasyon Bildirimi'ni aldıktan sonra, tercih ettikleri test yerini mümkün olan en kısa sürede ziyaret etmelidir. 31/05/2005 tarihinden itibaren, HAZMAT onayıyla bir CDL'yi yenileyen sürücülerin ayrıca, bir Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesini başarıyla tamamlaması gerekmektedir.

31 Mayıs 2005 itibarıyla

Sürücüler, HAZMAT Onayı ile CDL yeniden düzenlenmeden önce aşağıdakileri tamamlamalıdır:

- HAZMAT yeniden sertifikalandırma bilgi testini başarıyla geçmelidir.
- Bir Sürücü Belgesi Merkezine gitmeli ve ABD vatandaşlığı kanıtı veya uygun göçmenlik statüsü kanıtı sağlamalıdır.
- Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi başvurusunu tamamlamalıdır.
- Federal TSA Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi başvuru ücretini ödemelidir.
- FBI parmak izi kontrol ücreti ödemelidir.
- Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi için parmak izi vermelidir.
- PennDOT, tehlikeli maddeleri taşıyabilmeniz için Federal Ulusal Güvenlik Bakanlığı, Ulaştırma Güvenliği İdaresi'nden onay almalıdır.
- Yenileme başvurusu göndermelidir.
- Pennsylvania yenileme ücretini ödemelidir.

NOT:

Bir kişi HAZMAT yeniden testini geçerse ve sürücü CDL'sini yenilemeden önce sonuçlar sürücünün kaydına işlenmezse, yenilenen CDL'de **"H" veya "X"** onayı olmaz. Bunun gerçekleşmesi durumunda ve bir HazMat onayı gerekiyorsa, sürücü MUTLAKA bir CDL HAZMAT Ön Ehliyeti için başvurmalı ve **"H" veya "X"** onayını almak üzere HAZMAT Bilgi Testini tamamlamalıdır.

Tehlikeli Maddeler Onay Yenileme Kılavuzu'nda (PUB 288) daha fazla bilgi sağlanmaktadır. Bu kılavuz, www.dmv.pa.gov adresindeki web sitemizde mevcuttur.

SORULAR VE YANITLAR

S. HazMat testini ne sıklıkla almalı ve testten başarıyla geçmeliyim?

Y. Ticari Sürücü Belgesini (CDL) yenilemeden önce her zaman, yani CDL'nizde basılı olan son kullanma tarihinden önce.

S. HazMat Yeniden Sertifikasyon Testi'ni ne zaman almam gerektiği konusunda bana hatırlatma yapılacak mı?

Y. Evet. Pennsylvania Ulaştırma Bakanlığı, CDL'lerinde HAZMAT onayı bulunan TÜM bireylere, CDL'lerinin son kullanma tarihinden yaklaşık yedi (7) ay önce HAZMAT Yeniden Sertifikalandırma Bildirimleri gönderecektir.

S. HazMat Yeniden Sertifikalandırma Bildirimimi kaybedersem veya yanlış yere koyarsam ne olur?

Y. Güvenlik tehdit değerlendirmesine başlamak veya HAZMAT bilgi testini almak üzere yerel Sürücü Belgesi Merkezine gittiğinizde, HAZMAT yeniden sertifikalandırma bildirimini sunmanız gerekmez.

- S. HazMat Yeniden Sertifikalandırma testini geçmek için kaç şansım var?
- Y. Diğer tüm CDL testlerinde olduğu gibi, testi üç (3) kez alma hakkınız olacak. Yeniden sertifikalandırma testinde üçüncü kez başarısız olursanız, Ön Ehliyet almanız ve HAZMAT Bilgi Testi'ne girmeniz gerekecektir.
- S. CDL'nin süresi dolmadan HAZMAT testini başarıyla geçemezsem ne olur?
- Y. Henüz HAZMAT testini geçmediyseniz ve ticari sürücü belgenizin (CDL) süresi dolduysa, sertifikanız iptal edilecek ve Ön Ehliyet alana, HAZMAT Bilgi Testini geçene ve Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesini başarıyla tamamlayana kadar, tehlikeli madde taşıyan bir aracı kullanmanıza izin verilmeyecektir.
- S. Yazılı HAZMAT testini almak için nereye gitmeliyim?
- Y. HAZMAT testi, herhangi bir CDL Bilgi Testi merkezinde alınabilir. HAZMAT Yeniden Sertifikalandırma Bildiriminizle (DL-746CD) birlikte, test yeri konumlarının listelendiği bir broşür verilmiş olmalıdır.
- S. **Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi nelerden oluşur?**
- Y. Genel olarak, HAZMAT onayı için başvuran veya HAZMAT onayı ile CDL'lerini yenileyen CDL Sürücülerinin şunları yapması gerekecektir:
- ABD vatandaşlığı veya uygun göçmenlik statüsü, PennDOT Sürücü Belgesi Merkezinde kanıtlanmalıdır
 - Federal "Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi Başvurusu" (DL-288 Formu, PennDOT'un Sürücü ve Araç Hizmetleri web sitesinde, www.dmv.pa.gov adresinde mevcuttur) gönderilmelidir
 - DL-288'de belirtilen tüm federal ücretler ödenmelidir. Federal ücretler, Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirme ücreti (federal sabıka kaydı sicil sorgulama) ve FBI parmak izi ücretini içerecektir.
 - Parmak izleri, onaylı bir PennDOT parmak izi alma noktasında aldırılmalıdır.
 - HAZMAT onayı verilmeden önce TSA'dan federal onay alınmalıdır
- www.dmv.pa.gov adresindeki PennDOT'un Sürücü ve Araç Hizmetleri web sitesinde daha fazla bilgi mevcuttur
- S. CDL HAZMAT sürücüler, ne sıklıkla, Federal Güvenlik Tehdit Değerlendirmesi için başvurmalı ve parmak izi vermelidir?
- Y. HAZMAT onayı ilk defa verildiğinde veya yenilendiğinde her zaman.
- S. HAZMAT için Ön Ehliyet alırsam, sürücü sınavına girmem gerekecek mi?
- Y. Hayır. Sadece HAZMAT Yazılı Bilgi testini almanız ve başarıyla geçmeniz gerekecektir.

9.1 – YÖNETMELİKLERİN AMACI

9.1.1 – Malzemeyi Çevreleyin

Tehlikeli malzemelerin taşınması riskli olabilir. Yönetmelikler, sizi, çevrenizdekileri ve çevreyi korumak üzere tasarlanmıştır. Göndericilere, malzemeleri nasıl güvenli bir şekilde paketteyeceklerini ve sürücülere, malzemeyi nasıl yükleyeceklerini, taşıyacaklarını ve boşaltacaklarını belirtirler. Bunlar, "çevreleme kuralları" olarak adlandırılır.

9.1.2 – Risk İletişimi

Riski iletmek için, göndericiler, sürücüler ve diğer kişileri, malzemenin tehlikeleri hakkında uyarmalıdır. Yönetmeliklerde, göndericilerin paketlere tehlike uyarı etiketleri koymaları, uygun sevkiyat belgeleri, acil durum müdahale bilgileri ve uyarı levhaları sağlamaları zorunlu kılınmaktadır. Bu adımlar, tehlikeyi göndericiye, taşıyıcıya ve sürücüye iletir.

9.1.3 – Güvenli Sürücü ve Ekipman Sağlayın

Bir CDL'de HAZMAT almak için, tehlikeli maddelerin taşınmasıyla ilgili yazılı bir testi başarıyla geçmelisiniz. Testi geçmek için şunları bilmelisiniz:

- Tehlikeli malzemelerin neler olduğunu belirlemek.
- Sevkiyatları güvenli bir şekilde yüklemek ve boşaltmak.
- Aracınıza, kurallara uygun şekilde uyarı levhası koymak.
- Sevkiyatları güvenli bir şekilde taşımak.

Kuralları öğrenmek ve onlara uymak. Kurallara uymak, tehlikeli malzemelerden kaynaklanan yaralanma riskini azaltır. Kurallar çiğnenerek kestirme yollardan gidilmesi güvensizdir. Yönetmeliklere uyulmaması halinde, para cezaları, hapis cezası oluşabilir ve CDL sürüş ayrıcalıkları kaybedilebilir.

Her yolculuktan önce ve yolculuk esnasında aracınızı kontrol edin. Emniyet görevlileri, aracınızı durdurup inceleyebilir. Durduğunuzda, nakliye evraklarınızı, araç uyarı levhalarınızı, ehliyetinizdeki HAZMAT bilgisini ve tehlikeli malzemelerle ilgili bilgilerinizi kontrol edebilirsiniz.

9.2 – TEHLİKELİ MALZEMELERİN TAŞINMASI—KİM NE YAPAR

9.2.1 – Gönderici

Ürünleri bir yerden başka bir yere, kamyon, tren, gemi veya uçakla gönderir.

Tehlikeli malzeme yönetmeliklerini kullanarak ürünle ilgili aşağıdaki bilgileri belirler:

- Tanımlama numarası.
- Özel sevkiyat adı.
- Tehlike sınıfı.
- Paket grubu.
- Doğru paket.
- Doğru etiket ve işaretler.
- Doğru uyarı levhaları.

Malzemeleri paketlemeli, işaretlemeli ve etiketlemeli; sevkiyat evraklarını hazırlamalı; acil durum müdahale bilgilerini sağlamalı ve uyarı levhaları temin etmelidir.

Sevkiyat evrakında, malzemelerin bir taşıyıcı tanker kullanılarak gönderildiği durum hariç, sevkiyatın kurallara uygun olarak hazırlandığını onaylamalıdır.

9.2.2 – Taşıyıcı

Sevkiyatı, göndericiden alıp varış noktasına götürür.

Taşıma öncesinde, göndericinin sevkiyatı doğru bir şekilde tanımladığını, işaretlediğini, etiketlediğini ve taşımaya hazırladığını kontrol eder.

Uygun olmayan sevkiyatları reddeder.

Tehlikeli malzemeleri içeren kaza ve olayları, ilgili devlet kurumuna bildirir.

9.2.3 – Sürücü

Göndericinin, tehlikeli malzemeleri doğru bir şekilde tanımladığından, işaretlediğinden ve etiketlediğinden emin olur.

Sızdıran paketleri ve sevkiyatları reddeder.

Gerekirse, yükleme esnasında araçlara uyarı levhası yerleştirir.

Sevkiyatı güvenli bir şekilde, gecikme olmaksızın taşır.

Tehlikeli malzemelerin taşınmasına ilişkin tüm özel kurallara uyar.

Tehlikeli malzemelerin sevkiyat evraklarını ve acil durum müdahale bilgilerini, uygun yerde tutar.

Şekil 9.1

Tehlikeli Malzemeler Tablosu			
Sınıf	Bölüm	Sınıf veya Bölüm Adı	Örnekler
1	1.1	Kitle Patlayıcılar	Dinamit
	1.2	Fırlama Tehlikeleri	Alevler
	1.3	Kitle Yangın Tehlikeleri	Havai Fişekler
	1.4	Çok Duyarsız	Mühimmat
	1.5	Aşırı Duyarsız	Patlayıcı Maddeler Patlayıcı Cihazlar
2	2.1	Alevlenebilir Gazlar	Propan
	2.2	Alevlenebilir Olmayan Gazlar	Helyum
	2.3	Zehirli/Toksik Gazlar	Flor, Sıkıştırılmış
3	-	Alevlenebilir Sıvılar	Benzin
4	4.1	Alevlenebilir Gazlar	Amonyum Pikrat
	4.2	Kendiliğinden Yanıcı	Islanmış Beyaz Fosfor
	4.3	Isıyla Temas Ettiğinde Kendiliğinden Yanıcı	Sodyum
5	5.1	Oksitleyiciler	Amonyum Nitrat
	5.2	Organik Peroksitler	Metil Etil Keton Peroksit
6	6.1	Zehir (Toksik Madde)	Potasyum Siyanür
	6.2	Bulaşıcı Maddeler	Şarbon Virüsü
7	-	Radyoaktif	Uranyum
8	-	Aşındırıcılar	Akü Sıvısı
9	-	Çeşitli Tehlikeli Malzemeler	Poliklorlu Bifeniller (PCB)
Hiçbiri	-	ORM-D (Diğer Düzenlemeye Tabi Malzeme Yurtiçi)	Gıda Aromaları, İlaçlar
	-	Yanıcı Sıvılar	Fuel Oil

9.3 – İLETİŞİM KURALLARI

9.3.1 – Tanımlar

Tehlikeli malzemelerle ilgili ifadelerde, bazı kelime ve sözcük öbeklerinin özel anlamları vardır. Bunların bazıları, alışık olduğunuz anlamlardan farklı olabilir. Bu bölümdeki kelimeler ve ifadeler, testinizde yer alabilir. Diğer önemli kelimelerin anlamları, Bölüm 9'un sonundaki sözlükte yer almaktadır.

Bir malzemenin tehlike sınıfı, onunla ilişkili riskleri yansıtır. Dokuz farklı tehlike sınıfı vardır. Bu dokuz sınıfa dahil edilen malzeme türleri, Şekil 9.1'de yer almaktadır.

Tehlikeli malzemeler taşınmakta olduğunu belirten bir sevkiyat evrakı. Sevkiyat siparişleri, konşimentolar ve yük listeleri, sevkiyat evraklarıdır. Şekil 9.6'da, örnek bir sevkiyat evrakı göstermektedir.

Bir kaza veya tehlikeli malzeme dökülmesi ya da sızıntısı sonrasında, yaralanabilir ve taşımakta olduğunuz malzemelerin tehlikelerini iletemeyebilirsiniz. İtfaiyeciler ve polis, taşınmakta olan tehlikeli malzemeleri bilirlerse, olay yerindeki hasar veya yaralanma miktarını önleyebilir veya azaltabilirler. Hayatınız ve başkalarının hayatı, tehlikeli malzemelerin sevkiyat evraklarını hızlıca bulmanıza bağlı olabilir. Bu nedenle, kurallara göre şunlar zorunludur:

- Göndericiler, tehlikeli malzemeleri doğru bir şekilde tanımlamalı ve sevkiyat evraklarına bir acil durum yanıt telefon numarası eklemelidir.
- Taşıyıcılar ve sürücüler, tehlikeli malzemelerle ilgili sevkiyat evraklarını hızla tanımlamalı veya diğer sevkiyat evraklarının üstünde tutmalı ve gerekli acil durum müdahale bilgilerini, sevkiyat evraklarıyla birlikte bulundurmalıdır.
- Sürücüler, tehlikeli malzemelerin sevkiyat evraklarını bulundurmaları:
 - Sürücünün kapısındaki bir cepte veya
 - Emniyet kemeri bağlıyken sürüş esnasında hemen ulaşılacak görünür bir yerde veya
 - Araçtan çıkıldığında sürücü koltuğunda.

9.3.2 – Paket Etiketleri

Göndericiler, tehlikeli malzemelerin çoğu paketinde, elmas şeklinde tehlike uyarı etiketleri koyar. Bu etiketler, tehlikeyi diğer kişilere bildirir. Elmas etiket, pakete sığmazsa, göndericiler etiketi, pakete güvenli bir şekildeıştırılmış bir plaka üzerine koyabilir. Örneğin, etiket tutmayan sıkıştırılmış gaz tüplerinde, plaka veya çıkartmalar olacaktır. Etiketler, Şekil 9.2'deki örneklerdeki gibi görünmektedir.

9.3.3 – Düzenlemeye Tabi Ürün Listeleri

Uyarı Levhaları. Uyarı Levhaları, diğer kişileri tehlikeli maddeler konusunda uyarmak için kullanılır. Uyarı levhaları, bir aracın dışına ve toplu paketlerin üzerine yerleştirilen, yükün tehlike sınıfını belirten işaretlerdir. Uyarı levhası bulunan bir araçta en az dört adet aynı plaka bulunmalıdır. Aracın önüne, arkasına ve her iki yanına yerleştirilirler. Bkz. Şekil 9.3. Uyarı levhaları dört yönden de okunabilir olmalıdır. En az 9,84 inç (250 mm) kare, köşeleri üzerinde kare, elmas şeklindedirler. Uyarı levhaları, zıt renkte bir arka plana ıştırırmelidir. Yük tankları ve diğer toplu paketlerde, içeriklerinin tanımlama numarası, uyarı levhası veya turuncu paneller ya da uyarı levhalarıyla aynı boyutta olan beyaz, köşeleri üzerinde kareler üzerinde gösterilir.

Tanımlama numaraları, ilk müdahale ekiplerinin tehlikeli malzemeleri tanımlamak için kullandığı dört haneli bir koddur. Bir tanımlama numarası, birden fazla kimyasalı tanımlamak için kullanılabilir. Tanımlama numarasının önünde "NA" veya "UN" harfleri yer alacaktır. ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın Acil Durum Müdahale Rehberi'nde (ERG), kimyasalları ve onlara atanan tanımlama numaraları listelenmektedir.

Tehlikeli malzemeleri tanımlamaya çalışırken, göndericiler, taşıyıcılar ve sürücüler tarafından kullanılan üç ana liste vardır. Bir malzemeyi taşımadan önce, Tehlikeli Maddeler Yönetmeliklerinde bulunabilecek üç listede, onun adını kontrol edin. Bazı malzemeler tüm listelerde, diğerleri ise yalnızca birinde yer alır. Her zaman, aşağıdaki listeleri kontrol edin:



- Bölüm 172.101, Tehlikeli Maddeler Tablosu.
- Bölüm 172.101 Ek A, Tehlikeli
- Malzemeler ve Bildirilebilir Miktarlar Listesi.
- Bölüm 172.101 Ek B, Deniz Kirleticileri Listesi.

Tehlikeli Malzemeler Tablosu. Şekil 9.4'te, Tehlikeli Malzemeler Tablosu'nun bir bölümü gösterilmektedir. 1. Sütunda, girişin hangi sevkiyat modlarını etkilediği ve sevkiyat tanımıyla ilgili diğer bilgiler belirtilmektedir. Sonraki beş sütunda, her bir malzemenin sevkiyat adı, tehlike sınıfı veya bölümü, tanımlama numarası, paket grubu ve gerekli etiketleri gösterilmektedir. Tablo **Sütun 1**'de altı farklı sembol görünebilir.

- (+) Malzeme, tehlike sınıfı tanımına uymasa dahi, kullanılacak özel sevkiyat adını, tehlike sınıfını ve paket grubunu gösterir.
- (A) Tehlikeli madde veya tehlikeli atık olduğu durum dışında, yalnızca hava yoluyla taşınması önerildiğinde veya amaçlandığında, Sütun 2'de açıklanan tehlikeli malzemenin HMR'ye tabi olduğunu belirtir.
- (W) Tehlikeli madde, tehlikeli atık veya deniz kirleticisi olduğu durum dışında, yalnızca deniz yoluyla taşınması önerildiğinde veya amaçlandığında, Sütun 2'de açıklanan tehlikeli malzemenin HMR'ye tabi olduğunu belirtir.
- (D) Özel sevkiyat adının, yurt içi taşımacılığı tanımlamak için uygun olduğu ancak uluslararası taşımacılık için uygun olmayabileceği anlamına gelir.
- (I) Uluslararası taşımacılıkta malzemeleri tanımlamak için kullanılan özel sevkiyat adını tanımlar. Yalnızca yurt içi taşımacılık söz konusu olduğunda, farklı bir sevkiyat adı kullanılabilir.
- (G) Sütun 2'de tanımlanan bu tehlikeli malzemenin genel bir sevkiyat adı olduğunu belirtir. Genel sevkiyat adıyla birlikte, sevkiyat evrakında teknik ad verilmelidir. Teknik ad, ürünü tehlikeli hale getiren spesifik bir kimyasaldır.

Sütun 2'de, düzenlemeye tabi malzemelerin özel sevkiyat adları ve tanımları listelenmektedir. Girişler harf sırasına göre, böylece doğru girişi daha hızlı bulabilirsiniz. Tabloda, özel sevkiyat adları normal yazı tipinde gösterilmektedir. Sevkiyat evrakında, özel sevkiyat adları gösterilmelidir. İtalik olarak gösterilen adlar, özel sevkiyat adları değildir.

Sütun 3'te, bir malzemenin tehlike sınıfı veya bölümü ya da "Yasaklı" girişi gösterilmektedir. "Yasaklı" bir malzemeyi asla taşımayın. Sevkiyatlara, miktara ve tehlike sınıfına göre uyarı levhası yerleştirirsiniz. Bu üç şeyi bilerseniz, hangi uyarı levhalarını kullanacağınıza karar verebilirsiniz:

- Malzemenin tehlike sınıfı.
- Sevk edilmekte olan miktar.
- Aracınızdaki, tüm sınıflardaki tehlikeli malzemelerin toplam miktarı.

Sütun 4'te, her bir özel sevkiyat adı için olan tanımlama numarası listelenmektedir. Tanımlama numaralarının önünde "UN" veya "NA" harfleri bulunur. "NA" harfleri, yalnızca Amerika Birleşik Devletleri içinde ve Kanada'ya ve Kanada'dan yapılan sevkiyatlarda kullanılan özel sevkiyat adlarıyla ilişkilidir. Tanımlama numarası, sevkiyat tanımının bir parçası olarak sevkiyat evrakında ve ayrıca paketin üzerinde yer almalıdır. Ayrıca, yük tanklarının ve diğer toplu paketlerin üzerinde de görünmelidir. Polis ve itfaiyeciler, tehlikeli malzemeleri hızlıca tanımlamak için bu numarayı kullanır.

Sütun 5'te, bir malzemeye atanan paket grubu (Romen rakamlarıyla) gösterilmektedir.

Sütun 6'da, göndericilerin, tehlikeli malzemelerin paketlerine koyması gereken tehlike uyarı etiketleri gösterilmektedir. Bazı ürünlerde, birden fazla tehlike olması nedeniyle birden fazla etiket kullanılması zorunludur.

Sütun 7'de, bu malzemeye uygulanan ek (özel) hükümler listelenmektedir. Bu sütunda bir giriş olduğunda, spesifik bilgiler için federal düzenlemelere bakmanız gerekir. Bu sütundaki 1-6 sayıları, tehlikeli malzemenin, solunabilir zehir tehlikesi (PIH) olduğunu belirtir. PIH malzemelerinin, sevkiyat evrakları, işaretleme ve levhalar için özel gereksinimleri vardır.

Sütun 8, her tehlikeli malzeme için olan paketleme gerekliliklerini kapsayan bölüm numaralarını gösteren üç parçalı bir sütundur.

Not: Sütun 9 ve 10, kara yolu taşımacılığı için geçerli değildir.

49 CFR 172.101 Ek A - Tehlikeli Maddeler ve Bildirilebilir Miktarlar Listesi. Ulaştırma Bakanlığı ve Çevre Koruma Ajansı, tehlikeli maddelerin dökülmeleri hakkında bilgi sahibi olmak istiyor. Tehlikeli Maddeler ve Bildirilebilir Miktarlar Listesi'nde adlandırılmışlardır. Bkz. Şekil 9.5. Listede Sütun 3'te, her ürünün raporlanabilir miktarı (RQ) gösterilmektedir. Bu malzemeler, bir paket içinde, bildirilebilir miktarda veya daha fazla miktarda taşındığında, gönderici, sevkiyat evrakı ve paket üzerinde RQ harflerini sunar. RQ harfleri, temel tanımın öncesinde veya sonrasında görünebilir. Siz veya işvereniniz, bu malzemelerde, bildirilebilir miktarda meydana gelen herhangi bir dökülmeyi bildirmelisiniz.

Sevkiyat evrakı veya paket üzerinde SOLUMA TEHLİKESİ kelimeleri yer alıyorsa, kurallar gereği, uygun olduğu şekilde ZEHİR SOLUMA TEHLİKESİ veya ZEHİR GAZI uyarı levhalarının teşhir edilmesi zorunludur. Bu levhalar, ürünün tehlike sınıfı uyarınca zorunlu olabilecek diğer uyarı levhalarına ek olarak kullanılmalıdır. Tehlike sınıfı uyarı levhasını ve ZEHİR SOLUMA TEHLİKESİ uyarı levhasını, küçük miktarlar için dahi, her zaman gösterin.

49 CFR 172.101 Ek B - Deniz Kirleticileri Listesi

Ek B, deniz yaşamı için toksik olan kimyasalların bir listesidir. Kara yolu taşımacılığı için, bu liste yalnızca, HMR tarafından belirtilen bir uyarı levhası veya etiket olmaksızın 119 galon veya daha fazla kapasiteli bir kap içindeki kimyasallara yönelik olarak kullanılır.

Deniz Kirleticisi içeren herhangi bir toplu pakette, Deniz Kirleticisi işareti (balık ve balığın üzerinde "X" bulunan beyaz üçgen) teşhir edilmelidir. Bu işaret (bir uyarı levhası değildir) aracın dışında da teşhir edilmelidir. Ayrıca, sevkiyat evraklarında, malzemenin tanımının yanına bir not eklenmelidir: "Deniz Kirleticisi".

Şekil 9.4

49 CFR 172.101 Tehlikeli Malzemeler Tablosu									
Semboller	Tehlikeli Malzemelerin Tanımı ve Özel Sevkiyat Adları	Tehlike Sınıfı veya Bölümü	Tanımlama Numarası	PG	Etiket Kodlar	Özel Hükümler (172.1010)	Paket (173.***)		
							İstisnalar	Toplu Olmayan	Toplu
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8A)	(8B)	(8C)
A	Asetaldehit Amonyak	9	UN1841	III	9	IB8, IP3, IP7, T1, TP33	155	204	240

Şekil 9.5

49 CFR 172.101 Ek A Tehlikeli Malzemeler ve Bildirilebilir Miktarlar Listesi		
Tehlikeli Malzemeler	Eş anlamlılar	Bildirilebilir Miktar (RQ) Pound (Kilogram)
Fenil merkaptan	Benzinetiyol, Tiyoferol	100 (45,4)
Fenilmerkürük asetat	Cıva, (asetato-0) fenil	100 (45,4)
Feniltiyoüre Forat	Tiyoüre, fenil	100 (45,4)
Fosgen	Fosforditiyoik asit, O,O-dietil S-(etiltio), metilester	10 (4,54)
Fosfin	Karbondioksit klorür	10 (4,54) *
Fosforik asit	Hidrojen Fosfid	100 (45,4)
Fosforik asit, dietil		5000(2270)
4-nitrofenil ester	Dietil-p nitrofenil fosfat	100 (45,4)
Fosforik asit, kurşun (2+) tuzu (2:3)	Kurşun fosfat	1 (.454)

Şekil 9.6

SEVKİYAT EVRAKI			
KİME:	ABC Corporation 88 Valley Street Herhangi Bir Yer, VA	KİMDEN:	DEF Corporation 55 Mountain Street Hiçbir Yer, CO
			Sayfa 1 / 1
Miktar	HM	Tanım	Ağırlık
1 Silindir	RQ (“RQ”, bildirilebilir miktar anlamına gelir.)	UN1076, Fosgen, 2.3, Zehir, Soluma Tehlikesi, Bölge A (UN1076, Tehlikeli Maddeler Tablosu'nda Sütun 4'teki Tanımlama Numarasıdır.) Fosgen, Tehlikeli Maddeler Tablosu'nda Sütun 22'deki özel sevkiyat adıdır. 2.3, Tehlikeli Maddeler Tablosu'nda Sütun 3'teki Tehlike Sınıfıdır.)	25 lb.
Yukarıda adı geçen malzemelerin, Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili düzenlemelerine göre doğru şekilde sınıflandırıldığı, tanımlandığı, paketlenildiği, işaretlendiği ve etiketlendiği ve taşımaya uygun durumda olduğu belgelenmiştir.			
Gönderici:	DEF Corporation	Taşıyıcı	Önce Güvenlik
Sorumlu:	Smith	Sorumlu:	
Tarih:	15 Ekim 2003	Tarih:	
Özel Talimatlar: 24 saat Acil Durum İletişim, John Smith 1-800-555-5555			

9.3.4 – Sevkiyat Evrakı

Şekil 9.6'da gösterilen sevkiyat evrakı, bir sevkiyatı tanımlar. Tehlikeli malzemeler için olan bir sevkiyat evrakında şunlar olmalıdır:

- Sevkiyat evrakında birden fazla sayfa varsa, sayfa numaraları. İlk sayfada, toplam sayfa sayısı belirtilmelidir. Örneğin, "Sayfa 1/4".
- Her tehlikeli malzeme için özel sevkiyat tanımı.
- Gönderici tarafından imzalanmış ve sevkiyatın kurallara uygun olarak hazırlandığını belirten bir gönderici sertifikası.

9.3.5 – Ürün Tanımı

Bir sevkiyat evrakında, hem tehlikeli hem de tehlikeli olmayan ürünler tanımlanıyorsa, tehlikeli malzemeler için aşağıdakiler geçerli olmalıdır:

- Önce girilmiş.
- Zıt bir renkle vurgulanmış veya
- "HM" başlıklı bir sütunda sevkiyat tanımının (tanımlama no, sevkiyat adı, tehlike sınıfı, paket grubu) önüne konan "X" ile tanımlanmış. Bildirilebilir miktar belirtilmesi gerekiyorsa, "X" yerine "RQ" harfleri kullanılabilir.

Tehlikeli malzemelerin temel tanımı, sırasıyla, tanımlama numarasını, özel sevkiyat adını, tehlike sınıfını veya bölümünü ve varsa paket grubunu içerir. Paket grubu, Romen rakamlarıyla gösterilir ve "PG" ile başlayabilir.

Tehlikeli malzemeler yönetmeliklerinde özel olarak izin verilmedikçe, sevkiyat adı, tehlike sınıfı ve tanımlama numarası kısaltılmamalıdır. Tanımda ayrıca şunlar da gösterilmelidir:

- Toplam miktar ve ölçü birimi.
- Paketlerin sayısı ile türü (örnek: "6 Varil")
- Bildirilebilir miktar varsa, RQ harfleri.
- RQ harfleri görünüyorsa, tehlikeli maddenin adı (sevkiyat adında yer almıyorsa).
- "n.o.s." ve genel tanımlar için, tehlikeli malzemenin teknik adı.
- Sütun 1'de "G" (Genel) harfi bulunan tüm malzemeler için, tehlikeli maddenin teknik adı.

Sevkiyat evraklarında ayrıca, bir acil durum müdahale telefon numarasını da listelenmelidir (istisnalar hariç). Acil durum müdahale telefon numarası, gönderenin sorumluluğundadır. Acil müdahale ekipleri tarafından, bir dökülme veya yangına karışan tehlikeli malzemeler hakkında bilgi almak için kullanılabilir.

Telefon numarası şu olmalıdır:

Tehlikeli malzemeyi taşınması için sunan kişinin numarası (eğer gönderici/sunan kişi, acil durum müdahale bilgisi (ERI) sağlayıcı ise veya

Bu bölümün (a)(2) paragrafında belirtilen ayrıntılı bilgileri sağlama sorumluluğunu kabul eden ve bu bilgileri sağlama yeteneğine sahip bir aracı veya kurumun numarası. ERI sağlayıcıya kayıtlı kişi, sevkiyat evrakında, ERI sağlayıcı tarafından atanan isim, sözleşme numarası veya diğer benzersiz bir tanımlayıcı ile belirtilmelidir.

Göndericiler ayrıca, sevk edilmekte olan her tehlikeli malzeme için, motorlu taşıyıcıya acil durum müdahale bilgilerini sağlamalıdır. Acil durum müdahale bilgileri, motorlu araçtan uzakta kullanılabilir olmalı ve malzemeyle ilgili olayların güvenli bir şekilde nasıl ele alınacağına dair bilgi sağlamalıdır. Tehlikeli malzemelerin sevkiyat adını, sağlık, yangın, patlama risklerini ve malzemelerin dökülme, yangın ve sızıntı durumlarında ilk müdahale yöntemlerini içermelidir.

Bu tür bilgiler, tehlikeli malzemenin temel tanımını ve teknik adını içeren sevkiyat evrakında veya başka bir belgede bulunabilir. Veya Acil Durum Müdahale Rehberi (ERG) gibi bir kılavuz kitapçıkta olabilir. Motorlu taşıyıcılar, tehlikeli malzemeler taşınan her araçta bir ERG bulundurarak, göndericilere yardımcı olabilir. Sürücü, tehlikeli malzemelerle ilgili bir olaya müdahale eden veya bir olayı araştıran herhangi bir federal, eyalet yetkilisine veya yerel yetkiliye, acil durum müdahale bilgilerini sağlamalıdır.

Toplam miktar ve paket sayısı ile türü, temel tanımdan önce veya sonra görünmelidir. Paket türü ve ölçü birimi kısaltılabilir. Örneğin:

- 10 kutu UN1263, Boya, 3, PG II, 500 lb.

Tehlikeli atıkların göndericisi, sevkiyat evrakında (tehlikeli atık bildirimi) malzemenin özel sevkiyat adının önüne ATIK kelimesini koymalıdır. Örneğin:

- UN1090, PG II, Atık Aseton, 3.

Tehlikeli olmayan malzemeler, bir tehlike sınıfı veya bir tanımlama numarası kullanılarak tanımlanamaz.

Göndericiler, malzeme ilk taşıyıcı tarafından kabul edildikten sonra, sevkiyat evraklarının (veya elektronik görüntüsünün) bir kopyasını 2 yıl (tehlikeli atıklar için 3 yıl) süreyle saklamalıdır.

Bir kişi, yalnızca taşıyıcı hizmeti sağlıyorsa ve sevkiyatı başlatan kişi değilse, taşıyıcı, sevkiyat evrakının bir kopyasını (veya elektronik görüntüsünü) 1 yıl süreyle saklamak zorundadır.

ÖNEMLİ NOT: Tehlikeli malzemelerin taşınmasına ilişkin eksiksiz yasal gereklilikleri görmek için, Federal Düzenlemeler Yasası, Başlık 49, Bölüm 171-185'e başvurulmalıdır.

9.3.6 – Gönderici Sertifikası

Gönderici, tehlikeli maddeleri paketlendiğinde, paketin kurallara uygun olarak hazırlandığını onaylar. İmzalı gönderici sertifikası, orijinal sevkiyat evrakında görünür. İstisnalar yalnızca, bir göndericinin, kendi ürününü taşıyan özel bir taşıyıcı olduğu durumlar ve paketin taşıyıcı tarafından sağlandığı durumlardır (örneğin, bir yük tankı). Bir paket açıkça tehlikeli değilse veya HMR'ye uymuyorsa, uygun paketlemeyle ilgili gönderici sertifikasını kabul edebilirsiniz. Bazı taşıyıcıların, tehlikeli malzemelerin taşınmasıyla ilgili ek kuralları vardır. Sevkiyatları kabul ederken, işvereninizin kurallarına uyun.

9.3.7 – Paket İşaretleri ve Etiketleri

Göndericiler, gerekli işaretleri doğrudan paketin üzerine, iliştirilmiş bir etiket veya plaka üzerine basar. Tehlikeli malzemelerin adı, önemli bir paket işaretidir. Sevkiyat evrakındaki adla aynıdır. İşaretle ilgili gereklilikler, paket boyutuna ve taşınmakta olan malzemeye göre değişir. Gerektiğinde, gönderici, paketin üzerine şunları koyacaktır:

- Gönderici veya alıcının adı ve adresi.
- Tehlikeli malzemenin sevkiyat adı ve tanımlama numarası.
- Gerekli etiketler.

Sevkiyat evrakının, işaretler ve etiketlerle karşılaştırılması iyi bir fikirdir. Göndericinin, sevkiyat evrakında doğru temel tanımları gösterdiğinden ve paketlerin üzerinde uygun etiketlerin bulunduğunu doğruladığından daima emin olun. Malzemeye aşına değilseniz, göndericiden, ofisinizle iletişime geçmesini isteyin.

Kurallar gerektiriyorsa, gönderici, paketin üzerine RQ, DENİZ KİRLİLİĞİ, BİYOLOJİK TEHLİKELİ, SICAK veya SOLUMA TEHLİKESİ yazacaktır. İçinde sıvı kapları bulunan paketlerde, okların doğru dikey yönü gösterdiği paket yönlendirme işaretleri de bulunacaktır. Kullanılan etiketler her zaman, ürünün tehlike sınıfını yansıtır. Bir pakette birden fazla etiket gerekiyorsa, etiketler, özel sevkiyat adının yakınında, birbirlerine yakın olmalıdır.

9.3.8 – Tehlikeli Malzemeleri Tanıma

Tehlikeli malzemelerin sevkiyatlarını tanımayı öğrenin. Sevkiyatın tehlikeli maddeler içerip içermediğini öğrenmek için, sevkiyat evrakına bakın. Şunlar var mı:

- Özel sevkiyat adı, tehlike sınıfı ve tanımlama numarası içeren bir giriş?
- Tehlikeli malzemeler sütununda, X veya RQ bulunan veya vurgulanmış bir giriş?

Tehlikeli malzemeleri gösteren diğer belirtiler:

- Gönderici hangi iş kolunda? Boya satıcısı mı? Kimyasal tedarikçisi mi? Bilimsel tedarikçi firma mı? Haşere kontrolü tedarikçisi veya tarımsal tedarikçi mi? Patlayıcı, mühimmat veya havai fişek satıcısı mı?
- Tesiste elmas etiketli veya uyarı levhası bulunan tanklar var mı?
- Ne tür bir paket sevk ediliyor? Tehlikeli maddelerin sevkiyatında genellikle silindirler ve variller kullanılır.
- Paket üzerinde bir tehlike sınıfı etiketi, özel sevkiyat adı veya tanımlama numarası var mı?
- Elleçlemeyle ilgili herhangi önlem var mı?

9.3.9 – Tehlikeli Atık Bildirimi

Tehlikeli atıkları taşıırken, elle imzalamalı ve Tek Tip Tehlikeli Atık Bildirimi taşınmalıdır. Göndericilerin, taşıyıcıların ve varış yerinin adı ve EPA kayıt numarası, bildirimde yer almalıdır. Göndericiler, bildirim hazırlamalı, tarih atmalı ve elle imzalamalıdır. Atığı taşıırken, bildirim bir sevkiyat evrakı olarak kabul edin. Atık sevkiyatını yalnızca, başka bir kayıtlı taşıyıcıya veya bertaraf/işleme tesisine verin. Her taşıyıcı, gönderiyi taşıırken bildirim üzerine elle imza atmalıdır. Sevkiyatı teslim ettikten sonra, bildirim kopyanızı saklayın. Her kopyada, atığı teslim ettiğiniz kişinin imzası ve tarihi dahil olmak üzere, gerekli tüm imzalar ve tarihler bulunmalıdır.

9.3.10 – Uyarı Levhası Yerleştirme

Aracı sürmeden önce, uygun uyarı levhalarını araca takın. Yanlış uyarı levhası yerleştirilmiş bir aracı, yalnızca bir acil durumda, hayati bir durumda veya mülkü korumak amacıyla hareket ettirmenize izin verilir.

Araçların her iki yanına ve her iki ucuna da uyarı levhaları yerleştirilmelidir. Her bir uyarı levhası için şunlar geçerli olmalıdır:

- Yönü itibarıyla kolayca görülebilir olmalıdır.
- Kelimeler veya sayılar düz olacak şekilde ve soldan sağa doğru okunacak biçimde yerleştirilmiş olmalıdır.
- Diğer işaretlerden en az üç inç uzakta olmalıdır.
- Merdivenler, kapılar ve brandalar gibi ataşmanlardan veya cihazlardan uzakta tutulmalıdır.
- Renk, biçim ve mesajın kolayca görülebilmesi için, temiz ve hasarsız tutulmalıdır.
- Zıt renkte bir arka plana iliştilmelidir.
- “Güvenli Sürün” ve diğer kalıp sözlerin kullanılması yasaktır.
- Ön uyarı levhası, çekicinin önünde veya römorkun önünde olabilir.

Hangi uyarı levhalarını kullanacağınıza karar vermek için bilmeniz gerekenler:

- Malzemelerin tehlike sınıfı.
- Gönderilen tehlikeli malzemelerin miktarı.
- Aracınızdaki tüm tehlikeli madde sınıflarının toplam ağırlığı.

9.3.11 – Uyarı Levhası Tabloları

İki uyarı levhası tablosu vardır, Tablo 1 ve Tablo 2. Tablo 1 malzemeleri için, herhangi bir miktar taşındığında uyarı levhası yerleştirilmelidir. Bkz. Şekil 9.7.

Toplu paketler hariç, Tablo 2'deki tehlike sınıfları, sadece paket dahil taşınan toplam miktar 1001 pound veya daha fazla ise uyarı levhası gerektirir. Araçta bulunan tüm Tablo 2 ürünleri için, tüm sevkiyat evraklarındaki miktarları ekleyin. Bkz. Şekil 9.8.

Aşağıdaki durumlarda, her bir Tablo 2 tehlike sınıfı için ayrı uyarı levhaları yerine TEHLİKELİ uyarı levhalarını kullanabilirsiniz:

Tablo 2 tehlike sınıflarının iki veya daha fazlasından 1001 pound veya daha ağır mevcutsa, farklı uyarı levhaları gerekiyorsa ve herhangi bir yerde Tablo 2 tehlike sınıfı malzemelerinin herhangi birinden 2205 pound veya daha ağır yükleme yapmadıysanız. (Bu malzeme için olan spesifik uyarı levhasını kullanmalısınız.)

Tehlikeli uyarı levhası zorunlu olmayıp bir seçenektir. Malzemeler için her zaman uyarı levhası yerleştirilebilir.

Sevkiyat evrakı veya paketin üzerinde SOLUMA TEHLİKESİ kelimeleri varsa, ürünün tehlike sınıfının gerektirdiği diğer uyarı levhalarına ek olarak ZEHİRLİ GAZ veya ZEHİRLİ SOLUMA uyarı levhalarını teşhir etmeniz gerekir. 1000 pound istisnası, bu malzemeler için geçerli değildir.

Bir araçta Bölüm 1.1 veya 1.2 patlayıcılar bulunuyorsa ve PATLAYICILAR 1.1 veya 1.2 uyarı levhaları yerleştirilmişse, PATLAYICILAR 1.5, OKSİTLEYİCİ ve TEHLİKELİ uyarı levhalarını kullanmanıza gerek yoktur. Bölüm 2.1 ALEVLENEBİLİR GAZ veya oksijen için Bölüm 2.2 OKSİJEN uyarı levhası teşhir edilen bir araçta, Bölüm 2.2 ALEVLENEBİLİR OLMAYAN GAZ uyarı levhası kullanmanıza gerek yoktur.

İslaninca tehlikeli olan ikincil tehlikeli malzemeler için, ürünün tehlike sınıfının gerektirdiği diğer uyarı levhalarına ek olarak, ISLANINCA TEHLİKELİ levhası teşhir edilmelidir. Bu malzemeler için, uyarı levhası uygulamasına ilişkin 1000 pound muafiyeti geçerli değildir.

Bir malzemenin birincil veya ikincil tehlike sınıfını tanımlamada kullanılan uyarı levhalarında, tehlike sınıfı veya bölüm numarası, uyarı levhasının alt köşesinde teşhir edilmelidir. Bir malzemenin ikincil tehlike sınıfını tanımlamak için kullanılan uyarı levhalarında, tehlike sınıfı veya bölüm numarasına izin verilmez. Tehlike sınıfı numarası olmayan, kalıcı olarak iliştilenmiş yan tehlike uyarı levhaları, renk özelliklerine uydukları sürece kullanılabilir.

Uyarı levhalarında, taşınmakta olan malzemenin tehlikesi tanımlandığı sürece, gerekli olmasa dahi, tehlikeli malzemeler için uyarı levhaları teşhir edilebilir.

Toplu paket, kapasitesi 119 galondan fazla olan tek bir kaptır. Bir toplu pakete ve bir toplu paketi taşıyan araca, tehlikeli malzemenin yalnızca kalıntısı olsa dahi uyarı levhası yerleştirilmelidir. Bazı toplu paketlerde, yalnızca karşı karşıya iki tarafa uyarı levhası yerleştirilmesi gerekir veya etiketler teşhir edilebilir. Diğer tüm toplu paketlerde, dört tarafa da uyarı levhası yerleştirilmelidir.

Şekil 9.7

Uyarı Levhası Tablosu 1 Herhangi Bir Miktar	
ARACINIZ HERHANGİ BİR MİKTARDA İÇERİYORSA	UYARI LEVHASI YERLEŞTİRİN...
1.1 Kitle Patlayıcılar	Patlayıcılar 1.1
1.2 Fırlama Tehlikeleri	Patlayıcılar 1.2
1.3 Kitle Yangın Tehlikeleri	Patlayıcılar 1.3
2.3 Zehirli/Toksik Gazlar	Zehirli Gaz
4.3 İslaninca Kendiliğinden Tutuşur	İslaninca Tehlikeli
5.2 (Organik Peroksit, Tip B, sıvı veya katı, Sıcaklık kontrollü)	Organik Peroksit
6.1 (Yalnızca soluma tehlike bölgesi A ve B)	Zehir
7 (Yalnızca Radyoaktif Sarı III etiketi)	Radyoaktif

Şekil 9.8

Uyarı Levhası Tablosu 2 1001 Pound veya Daha Fazla	
Malzeme Kategorisi (Tehlike sınıfı veya bölüm numarası ve uygun şekilde ek tanım)	Uyarı Levhası Adı
1.4 Çok Duyarsız	Patlayıcılar 1.4
1.5 Aşırı Duyarsız	Patlayıcılar 1.5
1.6	Patlayıcılar 1.6
2.1 Alevlenebilir Gazlar	Alevlenebilir Gaz
2.2 Alevlenebilir Olmayan Gazlar	Alevlenebilir Olmayan Gaz.
3 Alevlenebilir Sıvılar	Alevlenebilir
Yanıcı Sıvı	Yanıcı*
4.1 Alevlenebilir Gazlar	Alevlenebilir Katı
4.2 Kendiliğinden Yanıcı	Kendiliğinden Yanıcı
5.1 Oksitleyiciler	Oksitleyici
5.2 (organik peroksit, Tip B, sıvı veya katı, Sıcaklık Kontrollü dışında)	Organik Peroksit
6.1 (soluma tehlikesi bölgesi A veya B dışında)	Zehir
6.2 Bulaşıcı Maddeler	(Yok)
8 Aşındırıcılar	Aşındırıcı
9 Çeşitli Tehlikeli Maddeler	Sınıf 9**
ORM-D	(Yok)
* Bir yük tankı veya taşınabilir tank üzerinde, YANICI yerine ALEVLENEBİLİR kullanılabilir.	
**Yurt içi taşımacılık için, Sınıf 9 Uyarı Levhası gerekli değildir.	

Bölüm 9.1, 9.2 ve 9.3 Bilginizi Test Edin

1. Göndericiler, malzemeyi (boşluğu doldurun) için paketleme yapar.
2. Sürücü, riski (boşluğu doldurun) için, araçlarına uyarı levhası yerleştirir.
3. Hangi uyarı levhalarına (varsa) ihtiyacınız olduğuna karar vermek için bilmeniz gereken üç şey nedir?
4. Tehlikeli malzemelerin tanımlama numarası, (boşluğu doldurun) ve (boşluğu doldurun) üzerinde görünmelidir. Tanımlama numarası, yük tanklarında ve diğer toplu paketlerde veya silindirlerde de görünmelidir.
5. Tehlikeli malzemeleri tanımlayan sevkiyat evraklarını nerede saklamalısınız?

Bu sorular sınavınızda sorulabilir. Hepsine yanıt veremiyorsanız, 9.1, 9.2 ve 9.3 alt bölümlerini tekrar okuyun.

9.4 – YÜKLEME VE BOŞALTMA

Tehlikeli malzemelerin kaplarını korumak için elinizden geleni yapın. Yükleme esnasında kaplara veya diğer paketlere zarar verebilecek herhangi bir alet kullanmayın. Kanca kullanmayın.

9.4.1 – Genel Yükleme Gereklilikleri

Yükleme veya boşaltma işlemlerinden önce el frenini çekin. Aracın hareket etmeyeceğinden emin olun.

Birçok ürün, ısıya maruz kaldığında daha tehlikeli hale gelir. Tehlikeli malzemeleri, ısı kaynaklarından uzakta yükleyin.

Sızıntı veya hasarlı konteyner belirtilerine dikkat edin: SIZINTILAR SORUN OLUŞTURUR! Sızdıran paketleri taşımayın. Malzemeye bağlı olarak, kendiniz, kamyonunuz ve diğerleri için tehlike söz konusu olabilir. Tehlikeli malzeme sızdıran bir aracı hareket ettirmek yasa dışıdır.

Taşıma esnasında paketlerin hareketini önlemek için, tehlikeli malzemelerin bulunduğu konteynerler sabitlenmelidir.

Sigara İçilmez. Tehlikeli malzemeleri yüklerken veya boşaltırken, ateşten uzak durun. Yakındaki insanların sigara içmesine izin vermeyin. Şuralarda asla sigara içmeyin:

- Sınıf 1 (Patlayıcılar)
- Sınıf 2.1 (Alevlenebilir Gazlar)
- Sınıf 3 (Alevlenebilir Sıvılar)
- Sınıf 4 (Alevlenebilir Katılar)
- Sınıf 5 (Oksitleyiciler)

Hareket Etmeye Karşı Sabitleyin. Taşıma esnasında düşmemeleri, kaymamaları veya zıplamamaları için, konteynerleri sabitleyin. Vanaları veya diğer bağlantı parçaları olan konteynerleri yüklerken çok dikkatli olun. Taşıma esnasında, tüm tehlikeli madde paketleri emniyete alınmalıdır.

Yükleme işleminden sonra, yolculuğunuz esnasında paketlerin hiçbirini açmayın. Taşıma esnasında, tehlikeli malzemeleri bir paketten diğerine asla aktarmayın. Bir yük tankını boşaltabilirsiniz, ancak araç üzerindeyken başka bir paketi boşaltmayın.

Yük Isıtıcı Kuralları.Yükleme için, özel yük ısıtıcı kuralları vardır:

- Sınıf 1 (Patlayıcılar)
- Sınıf 2.1 (Alevlenebilir Gazlar)
- Sınıf 3 (Alevlenebilir Sıvılar)

Kurallarda genellikle, otomatik yük ısıtıcı/klima üniteleri dahil olmak üzere yük ısıtıcıların kullanılması yasaklanır. İlgili kuralların hepsini okumadığınız sürece, yukarıdaki ürünleri, ısıtıcı bulunan bir yük alanına yüklemeyin.

Kapalı Yük Alanı Kullanın.Şu yüklerin sarkması veya arka kapak üzerinden taşması yasaktır:

- Sınıf 1 (Patlayıcılar)
- Sınıf 4 (Alevlenebilir Katılar)
- Sınıf 5 (Oksitleyiciler)

Tüm paketler için aşağıdakilerin geçerli olduğu durumlar dışında, bu tehlikeli malzemeleri, kapalı bir yük alanına yüklemelisiniz:

- Yangına ve suya dayanıklılık.
- Yangın ve suya dayanıklı bir brandayla kaplanmış olma.

Spesifik Tehlikeler İçin Önlemler

Sınıf 1 (Patlayıcılar) Malzemeler. Herhangi bir patlayıcı yüklemeyi veya boşaltmadan önce, motorunuzu kapatın. Ardından, yük alanını kontrol edin.

Şunları yapmalısınız:

- Yük ısıtıcılarını devre dışı bırakın. Isıtıcı güç kaynaklarını ayırın ve ısıtıcı yakıt depolarını boşaltın.
- Yükün zarar görmesine neden olabilecek keskin noktalar olmadığından emin olun. Cıvatalar, vidalar, çiviler, kırık yan paneller ve kırık döşeme tahtaları olup olmadığına bakın.
- Zemin kaplaması olarak, Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 (Sınıf A veya B Patlayıcılar) kullanın. Zeminler sıkı olmalı ve astar, metal olmayan malzeme ya da demir içermeyen metal olmalıdır. (Demir olmayan metaller, demir veya demir alaşımları içermeyen metallerdir.)

Patlayıcıları korumak için ekstra özen gösterin. Kancalar veya diğer metal aletleri asla kullanmayın. Paketleri asla düşürmeyin, fırlatmayın veya yuvarlamayın. Patlayıcı paketleri, hasara neden olabilecek diğer yüklerden koruyun.

Bir acil durum olmadıkça, Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3'ü (Sınıf A veya B Patlayıcı), umumi yollarda bir araçtan diğerine aktarmayın. Güvenlik nedeniyle olarak, acil bir aktarım yapılması gerekiyorsa, kırmızı renkli uyarı reflektörleri, bayraklar veya elektrikli fenerler yerleştirin. Yoldaki diğer kişileri uyarmalısınız.

Patlayıcıların hasarlı paketlerini asla taşımayın. Nem veya yağ lekesi olduğu görülen bir paketi almayın.

Aşağıdaki durumlarda, Bölüm 1.1 veya 1.2'yi (Sınıf A Patlayıcılar, üçlü olarak veya araç kombinasyonlarında taşımayın):

- Kombinasyonda işaretlenmiş veya uyarı levhası yerleştirilmiş bir yük tankı olduğunda.
- Kombinasyondaki diğer araç şunları içerdiğinde:
 - Bölüm 1.1 A (Başlatıcı Patlayıcılar).
 - "Sarı III" etiketli, Sınıf 7 (Radyoaktif) malzeme paketleri.
 - Bölüm 2.3 (Zehirli Gaz) veya Bölüm 6.1 (Zehirli) malzemeler.
 - DOT Spec 106A veya 110A tankında, taşınabilir bir tank içindeki tehlikeli malzemeler.

Sınıf 4 (Alevlenebilir Katılar) ve Sınıf 5 (Oksitleyiciler) Malzemeler.Sınıf 4 malzemeler, su, ısı ve hava ile (yangın ve patlama dahil) reaksiyona giren veya hatta kendiliğinden reaksiyona giren katılardır.

Sınıf 4 ve 5 malzemeler tamamen bir araç içinde kapatılmalı veya güvenli bir şekilde örtülmelidir. Islandıklarında kararsız ve tehlikeli hale gelen Sınıf 4 ve 5 malzemeler, taşınırken ve yükleme ile boşaltma işlemleri esnasında kuru durumda tutulmalıdır. Kendiliğinden yanabilecek veya ısınabilecek olan malzemeler, yeterli havalandırma olan araçlarda bulunmalıdır.

Sınıf 8 (Aşındırıcı) Malzemeler. Elle yüklüyorsanız, aşındırıcı sıvı içeren kırılabilir konteynerleri tek tek yükleyin. Dik tutun. Konteynerleri düşürmeyin veya yuvarlamayın. Düz bir zemin yüzeyine yükleyin. Yalnızca alt katmanlar, üst katmanların ağırlığını güvenli bir şekilde taşıyabiliyorsa, damacaneleri istifleyin.

Nitrik asidi başka bir ürünün üst kısmına yüklemeyin veya ikiden (2) fazlasını üst üste istiflemeyin.

Şarjlı bataryaları, sıvıları dökülmeyecek şekilde yükleyin. Dik tutun. Diğer yüklerin bataryaların üzerine düşmeyeceğinden veya bataryalara kısa devre yaptırmayacağından emin olun.

Aşındırıcı sıvıları asla aşağıdakilerin yanına veya üzerine yüklemeyin:

- Bölüm 1.4 (Patlayıcılar C).
- Bölüm 4.1 (Alevlenebilir Katılar).
- Bölüm 4.3 (Sıvı ile Temas Ettiğinde Tehlikeli).
- Sınıf 5 (Oksitleyiciler).
- Bölüm 2.3, Bölge B (Zehirli Gazlar).

Aşındırıcı sıvıları asla aşağıdakilerle yüklemeyin:

- Bölüm 1.1 veya 1.2 (Patlayıcılar A).
- Bölüm 1.2 veya 1.3 (Patlayıcılar B).
- Bölüm 1.5 (Patlayıcı Maddeler).
- Bölüm 2.3, Bölge A (Zehirli Gazlar).
- Bölüm 4.2 (Kendiliğinden Yanıcı Maddeler).
- Bölüm 6.1, PGI, Bölge A (Zehirli Sıvılar).

Sınıf 2 (Sıkıştırılmış Gazlar), Kriyojenik Sıvılar Dahil. Aracınızda, silindirleri tutacak raflar yoksa, yük alanının zemini düz olmalıdır. Silindirler için aşağıdakiler geçerli olmalıdır:

- Dik tutulmalıdır.

- Düz bir şekilde uzanarak desteklenmelidir.
- Araca monte edilmiş raflarda veya devrilmelerini önleyecek kutular içinde olmalıdır.

Silindirler, tahliye valfi buhar alanında olacak şekilde tasarlanmışsa, yatay pozisyonda (yatarak) yüklenebilir.

Bölüm 2.3 (Zehirli Gaz) veya Bölüm 6.1 (Zehirli) Maddeler. Bu malzemeleri, ara bağlantılı kaplarda asla taşımayın. Sürücü kabininde veya uyuma bölümünde ya da insan veya hayvan tüketimine yönelik gıda malzemeleriyle birlikte, ZEHİR veya ZEHİR SOLUMA TEHLİKESİ etiketi taşıyan bir paketi asla yüklemeyin. Yük tanklarına Sınıf 2 malzemelerin yüklenmesi ve boşaltılması için özel kurallar vardır. Bunu yapmak için özel bir eğitim almış olmanız gerekir.

Sınıf 7 (Radyoaktif) Malzemeler. Bazı Sınıf 7 (Radyoaktif) malzemelerin paketlerinde, "taşıma indeksi" adı verilen bir numara bulunur. Gönderici, bu paketleri, Radyoaktif II veya Radyoaktif III olarak etiketler ve paketin taşıma indeksini etiketin üzerine basar. Her paketin etrafında radyasyon vardır, yakındaki tüm paketlerden geçer. Bu sorunu çözmek için, birlikte yükleyebileceğiniz paket sayısı kontrol altına alınır. İnsanlara, hayvanlara ve ham filme olan yakınlıkları da kontrol edilir. Taşıma indeksi, taşıma esnasında bunlar için gereken kontrol derecesini belirtir. Tek bir araçtaki tüm paketlerin toplam taşıma indeksi 50'yi geçmemelidir. Şekil 9.10. Bu bölümde Tablo A'da (49 CFR177.842), her taşıma indeksi için olan kurallar gösterilmektedir. Sınıf 7 (Radyoaktif) malzemeleri, insanlara, hayvanlara veya filme ne kadar yakın bir şekilde yükleyebileceğinizi gösterir. Örneğin, taşıma indeksi 1.1 olan bir paketi, insanların veya yük alanı duvarlarının iki fit yakınına bırakamazsınız.

Karışık yükler. Kurallara göre, bazı ürünlerin ayrı yüklenmesi zorunludur. Bunları, aynı yük alanında birlikte yükleyemezsiniz. Şekil 9.9'da bazı örnekler listelenmektedir. Ayrı tutmanız gereken diğer malzemeler, yönetmeliklerde (Tehlikeli maddeler için Ayrıştırma Tablosu) belirtilmektedir.

Şekil 9.9

Yüklemeyin Tablosu	
Yüklemeyin	Aynı Araçta Bulunan
Bölüm 6.1 veya 2.3 (ZEHİR veya zehir soluma tehlikesi etiketli malzeme).	Zehir paketinin onaylanmış bir şekilde paketlenmediği durum dışında, hayvan veya insan gıdası. Gıda maddeleri, yuttuğunuz her şeydir. Ancak, ağız gargarası, diş macunu ve cilt kremleri, gıda maddesi değildir.
Bölüm 2.3 (Zehirli) gaz Bölge A veya Bölüm 6.1 (Zehir) sıvılar, PGI, Bölge A.	Bölüm 5.1 (Oksitleyiciler), Sınıf 3 (Alevlenebilir Sıvılar), Sınıf 8 (Aşındırıcı Sıvılar), Bölüm 5.2 (Organik Peroksitler), Bölüm 1.1, 1.2, 1.3 (Sınıf A veya B) Patlayıcılar, Bölüm 1.5 (Patlatma Ajanları), Bölüm 2.1 (Alevlenebilir Gazlar), Sınıf 4 (Alevlenebilir Katılar).
Şarjlı bataryalar.	Bölüm 1.1 (Sınıf A Patlayıcılar)
Sınıf 1 (Patlayıcı kapsüller).	Onaylı konteynerler veya paketler içinde oldukları durum dışında, diğer herhangi bir patlayıcı.
Bölüm 6.1 (Siyanürler veya siyanür karışımları).	Asitler, aşındırıcı maddeler veya hidrosiyanik asit asidi salabilecek diğer asidik maddeler. Örneğin: Siyanürler, İnorganik, n.o.s. Gümüş Siyanür Sodyum Siyanür.
Nitrik asit (Sınıf B).	Nitrik asit başka bir malzemenin üstüne yüklenmedikçe, diğer malzemeler.

Alt bölüm 9.4 Bilginizi Test Edin

1. Hangi tehlike sınıflarının etrafında asla sigara içmemelisiniz?
2. Hangi üç tehlike sınıfı, ısıtıcı/klima ünitesi olan bir römorka yüklenmemelidir?
3. Bölüm 1.1 veya 1.2 malzemeleri için gereken zemin kaplaması paslanmaz çelik mi olmalı?
4. Göndericinin deposunda size 100 kutu batarya asidi için bir evrak verildi. Aracınızda 100 pound kuru Gümüş Siyanür zaten var. Hangi önlemleri almanız gerekir?
5. Tek bir araca yüklenebilecek miktarı belirlemek için taşıma indekslerini kullanan bir tehlike sınıfını belirtin.

Bu sorular sınavınızda sorulabilir. Hepsine yanıt veremiyorsanız, alt bölüm 9.4'ü tekrar okuyun.

9.5 – TOPLU PAKET İŞARETLEME, YÜKLEME VE BOŞALTMA

Bu bölümün sonundaki sözlükte, toplu kelimesinin anlamını verilmektedir. Yük tankları, bir araca kalıcı olarak iştirilen toplu paketlerdir. Yükleme ve boşaltma işlemleri yapılırken, yük tankları araçta kalır. Taşınabilir tanklar, bir araca kalıcı olarak iştirilmeyen toplu paketlerdir. Taşınabilir tanklar araçtan indirilerek ürün yüklenir veya boşaltılır. Taşınabilir tanklar daha sonra, taşınmak üzere bir araca yerleştirilir. Kullanılmakta olan birçok türde yük tankı bulunmaktadır. En yaygın yük tankları, sıvılar için MC306 ve gazlar için MC331'dir.

9.5.1 – İşaretler

Tehlikeli malzemelerin yük numarasını, taşınabilir tanklarda, yük tanklarında ve diğer toplu paketlerde (örneğin, damperli kamyonlar) teşhir etmeniz gerekir. Tanımlama numaraları, Tehlikeli Maddeler Tablosu'nda 4. sütundadır. Kurallara göre, turuncu paneller, uyarı levhaları veya uyarı levhası gerekmiyorsa beyaz, elmas şeklinde bir arka plan üzerinde siyah 100 mm (3,9 inç) numaralar zorunludur. Spesifikasyon yük tanklarında, yeniden test tarihi işaretleri gösterilmelidir.

Taşınabilir tanklarda, kiracının veya sahibin adı da gösterilmelidir. Ayrıca, içeriğin sevkiyat adı, karşılıklı iki tarafta da gösterilmelidir. Sevkiyat adının harfleri, 1000 galondan fazla kapasiteleri olan taşınabilir tanklarda en az iki inç, 1000 galondan az kapasiteleri olanlarda ise bir inç boyunda olmalıdır. Tanımlama numarası, 1000 galon veya daha fazla barındıran bir taşınabilir tankın ya da diğer toplu paketin her bir tarafında ve her ucunda ve 1000 galondan az barındıran taşınabilir tanklarda ise karşı iki tarafta görünmelidir. Taşınabilir tank motorlu taşıt üzerindeyken, tanımlama numaraları görünür olmaya devam etmelidir. Görünür olmazlarsa, motorlu taşıtın her iki tarafında ve uçlarında, tanımlama numarasını göstermelisiniz.

Ara depolama konteynerleri (IBC'ler) toplu paketlerdir, ancak üzerlerinde sahibinin adı veya sevkiyat adı bulunması gerekmez.

9.5.2 – Tank Yükleme

Bir yük tankının yüklenmesi ve boşaltılmasından sorumlu kişi, her zaman, vasıflı bir kişinin izlediğinden emin olmalıdır. Yükleme veya boşaltmayı izleyen bu kişi şunları yapmalıdır:

- Dikkatli olmalıdır.
- Yük tankını net bir şekilde görmelidir.
- Tankın 25 fit yakınında olmalıdır.
- Söz konusu malzemelerle ilgili tehlikeleri bilmelidir.
- Acil bir durumda izlenecek prosedürleri bilmelidir.
- Yük tankını taşımaya yetkili ve bunu yapabilecek durumda olmalıdır.

Propan ve susuz amonyak taşınan yük tankları için özel katılım kuralları vardır.

Tankta bulunan miktar ne kadar küçük olursa olsun veya mesafe ne kadar kısa olursa olsun, tehlikeli malzemeler içeren bir tankı taşımadan önce tüm menhol kapaklarını ve vanaları kapatın. Sızıntıları önlemek için, menhol kapakları ve vanalar kapatılmalıdır. 49 CFR 173.29'a göre, boş olmadığı sürece, açık vanalar veya kapaklar olan bir yük tankının hareket ettirilmesi yasa dışıdır.

9.5.3 – Alevlenebilir Sıvılar

Alevlenebilir sıvıları yüklemekten veya boşaltmadan önce motorunuzu kapatın. Yalnızca bir pompanın çalıştırılması için gerektiğinde, motoru çalıştırın. Açık doldurma deliğinden doldurmadan önce, bir yük tankını doğru şekilde topraklayın. Doldurma deliğini açmadan önce tankı topraklayın ve doldurma deliğini kapattıktan sonra da topraklamayı sürdürün.

9.5.4 – Sıkıştırılmış Gaz

Yükleme ve boşaltma işlemleri hariç, sıkıştırılmış gaz tankında sıvı boşaltma vanalarını kapalı tutun. Motorunuz ürün transferi için bir pompayı çalıştırmıyorsa, yükleme veya boşaltma esnasında kapatın. Motoru kullanırsanız, hortumu çıkarmadan önce, ürün transferinden sonra motoru kapatın. Bir yük tankını bağlamadan, ayırmadan veya hareket ettirmeden önce, tüm yükleme/boşaltma bağlantılarını çıkarın. Güç ünitesinden ayrıldığında hareketi önlemek için, römorkları ve yarı römorkları daima takozlayın.

Alt bölüm 9.5 Bilginizi Test Edin

1. Yük tankları nedir?
2. Taşınabilir tank, yük tankından nasıl farklıdır?
3. Motorunuz, sıkıştırılmış gazın sevkiyatı esnasında kullanılan bir pompayı çalıştırır. Sevkiyattan sonra hortumları çıkarmadan önce mi yoksa sonra mı motoru kapatmalısınız?

Bu sorular sınavınızda sorulabilir. Hepsine yanıt veremiyorsanız, alt bölüm 9.5'i tekrar okuyun.

9.6 – TEHLİKELİ MALZEMELER – SÜRÜŞ VE PARK KURALLARI

9.6.1 – Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 Patlayıcılarla Park Etme

Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 patlayıcılarla, yolun kullanılan kısmının beş fit içinde asla park etmeyin. Araç işletim gereklilikleri için gereken kısa süreler dışında (örneğin, yakıt ikmali), aşağıdakilerle 300 fit mesafe dahilinde park etmeyin:

- Köprü, tünel veya bina.
- İnsanların toplandığı bir yer.
- Açık alev.

İşinizi yapmak için park etmeniz gerekiyorsa, bunu yalnızca kısa süreliğine yapın.

Sahibi tehlikenin farkında olmadıkça, özel mülke park etmeyin. Park edilmiş aracı her zaman birinin izlemesi gerekir. Aracınız için aşağıdakiler geçerliyse, başkasının sizin için izlemesine izin verebilirsiniz:

- Göndericinin mülkündeyseniz.
- Taşıyıcının mülkündeyseniz.
- Alıcının mülkündeyseniz.
- Aracınızı güvenli bir bölgede gözetimsiz bırakabilirsiniz. Güvenli bölge, patlayıcı yüklü gözetimsiz araçların park edilebileceği onaylanmış bir yerdir. Onaylı güvenli bölgeler genellikle, yerel makamlar tarafından belirlenir.

9.6.2 – Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 (Sınıf A veya B) Patlayıcı Taşınmayan Uyarı Levhası Bulunan Bir Aracın Park Edilmesi

Yalnızca işiniz gerektiriyorsa, levhalı bir aracı (patlayıcı yüklü değilse), yolun kullanılan kısmının beş fit dahilinde park edebilirsiniz. Bunu yalnızca kısa süreliğine yapın. Araç, umumi yolda veya bankette park halindeyken her zaman, biri kişinin aracı izlemesi gerekir. Bir römorku ayırıp, tehlikeli maddelerle dolu olarak, caddede bırakmayın. Açık alevlerin 300 fit yakınına park etmeyin.

9.6.3 – Park Halindeki Araçların Sorumluluğu

Uyarı levhası bulunan bir aracın sorumluluğundaki kişi şunları uygulamalıdır:

- Aracın içinde olmalı, uyanık olmalı ve uyku bölmesinde olmamalıdır ya da aracın 100 fit yakınında olmalı ve aracı net bir şekilde görebilmelidir.
- Taşınmakta olan malzemelerin tehlikelerinin farkında olmalıdır.
- Acil durumlarda yapılacakları bilmelidir.
- Gerekirse aracı hareket ettirebilmelidir.

9.6.4 – İşaret Fişeği Kullanmayın!

Arıza yaşayabilir ve durmuş taşıt işaretlerini kullanmak zorunda kalabilirsiniz. Yansıtıcı üçgenler veya kırmızı elektrikli ışıklar kullanın. İşaret fişeği veya füyne gibi yanıcı sinyalleri, aşağıdakilerin etrafında asla kullanmayın:

- Yüklü veya boş şekilde, Sınıf 3 (Alevlenebilir Sıvılar) veya Bölüm 2.1 (Alevlenebilir Gaz) için kullanılan tank.
- Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 Patlayıcılarla yüklü taşıt.

9.6.5 – Güzergah Kısıtlamaları

Bazı eyaletler ve ilçelerde, tehlikeli malzemelerin veya atıkların taşınması için izin alınması zorunludur. Kullanabileceğiniz güzergahlar sınırlandırılabilir. Güzergahlar ve izinlerle ilgili yerel kurallar sık sık değişir. İzinlere ihtiyacınız olup olmadığını

veya özel güzergahlar kullanmanız gerekip gerekmediğini öğrenmek, sürücü olarak sizin görevinizdir. Başlamadan önce, gerekli tüm evrakların elinizde olduğundan emin olun.

Bir taşıyıcı için çalışıyorsanız, güzergah kısıtlamaları veya izinleri, sevk edene sorun. Bağımsız bir kamyoncuysanız ve yeni bir güzergah planlıyorsanız, seyahat etmeyi planladığınız eyaletlerin kurumlarıyla iletişime geçin. Bazı yerel yönetimler, tehlikeli malzemelerin tünellerden, köprülerden veya diğer yollardan taşınmasını yasaklamaktadır. Başlamadan önce daima kontrol edin.

Levha konduğunda, kalabalık bölgelerden, kalabalıklardan, tünellerden, dar sokaklardan ve ara yollardan kaçınin. Başka bir yol olmayan durumlar dışında, zahmetli olsa dahi başka güzergahları tercih edin. Durmadan güvenli şekilde geçebildiğiniz durum dışında, uyarı levhası yerleştirilmiş araçları, açık alevlerin yakınında asla sürmeyin.

Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 patlayıcıları taşıyorsanız, yazılı bir güzergah planınız olmalı ve bu plana uymalısınız. Taşıyıcılar, güzergah planını önceden hazırlar ve sürücüye bir kopyasını verir. Patlayıcıları, işvereninizin terminali dışında bir yerden alırsanız, güzergahı kendiniz planlayabilirsiniz. Planı önceden yazın. Patlayıcıları taşıırken, planın bir kopyasını yanınızda bulundurun. Patlayıcı sevkiyatlarını yalnızca yetkili kişilere teslim edin veya patlayıcı depolama için tasarlanmış kilitli odalarda bırakın.

Uyarı levhası yerleştirilmiş radyoaktif malzemeleri taşımak için en güvenli güzergahı, taşıyıcı seçmelidir. Güzergahı seçtikten sonra, taşıyıcı, sürücüye radyoaktif malzemelerle ilgili bilgi vermeli ve güzergah planını göstermelidir.

9.6.6 – Sigara İçilmez

Sınıf 3 (alevlenabilir sıvılar) veya Bölüm 2.1 (gazlar) için kullanılan, uyarı levhası yerleştirilmiş bir yük tankının 25 fit yakınında sigara içmeyin. Ayrıca, içinde aşağıdakiler bulunan herhangi bir taşıtın 25 fit yakınında, sigara, puro veya pipo içmeyin ya da yanar halde taşımayın.

- Sınıf 1 (Patlayıcılar)
- Sınıf 3 (Alevlenebilir Sıvılar)
- Sınıf 4.1 (Alevlenebilir Katılar)
- Sınıf 4.2 (Kendiliğinden Tutuşabilen)
- Sınıf 5 (Oksitleyiciler)

9.6.7 – Motor Kapalıyken Yakıt Doldurun

Tehlikeli malzemeler içeren bir motorlu taşıta yakıt doldurmadan önce, motorunuzu kapatın. Her zaman, yakıt akışını kumanda eden nozulün başında bir kişi olması gerekir.

9.6.8 – 10 B:C Yangın Söndürücü

Uyarı levhası bulunan araçların güç ünitesinde, UL derecesi 10 B:C veya daha fazla olan bir yangın söndürücü bulunmalıdır.

9.6.9 – Lastikleri Kontrol Edin

Lastiklerinizin doğru şekilde şişirildiğinden emin olun. Her yolculuğun başında ve taşıt her park edildiğinde, motorlu taşıtın her lastiğini kontrol etmeniz gerekir. Lastik basıncını kontrol etmenin tek kabul edilebilir yolu, bir lastik basınç göstergesi kullanmaktır.

Kaçacağı olan veya patlak olan lastikle sürüş gerçekleştirmeyin, yalnızca tamir için gidilecek en yakın güvenli yere sürün. Aşırı ısınmış lastik varsa çıkarın. Aracınızdan güvenli bir mesafeye yerleştirin. Aşırı ısınmanın nedenini düzeltmeden sürüş gerçekleştirmeyin. Uyarı levhası bulunan taşıtların sorumluluğu ve parkıyla ilgili kurallarına uymayı unutmayın. Kontrol, tamir veya lastik değiştirme işlemleri esnasında da bunlar geçerlidir.

9.6.10 – Sevkiyat Evrakları ve Acil Durum Yanıt Bilgileri Nerede Saklanmalı

Uygun şekilde hazırlanmış bir sevkiyat evrakı olmadan, tehlikeli malzeme sevkiyatını kabul etmeyin. Tehlikeli malzemeler için bir sevkiyat evrakı her zaman kolayca tanınmalıdır. Bir kazadan sonra, diğer insanlar onu hızlıca bulabilmelidir.

Tehlikeli malzemelerin sevkiyat evraklarını diğerlerinden açıkça ayırt etmek için, onları sekmelere ayırın veya kağıt yığınının en üstünde tutun. Direksiyon başındayken, sevkiyat evraklarını (emniyet kemerinizi takılıyken) ulaşabileceğiniz bir yerde veya sürücü kapısındaki bir cepte bulundurun. Evraklar, kabine giren biri tarafından kolayca görülebilmelidir. Direksiyon başında olmadığınızda, sevkiyat evraklarını, sürücü kapısının cebine veya sürücü koltuğuna bırakın. Acil durum müdahale bilgileri, sevkiyat evrakıyla aynı yerde tutulmalıdır. **Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 Patlayıcılar için evraklar.**

Bir taşıyıcı, Bölüm 1.1, 1.2 veya 1.3 patlayıcıları taşıyan her sürücüye, Federal Motor Taşıyıcı Güvenlik Yönetmelikleri

(FMCSR), Bölüm 397'nin bir kopyasını vermelidir. Taşıyıcı ayrıca, gecikme veya kaza durumunda ne yapılması gerektiğine dair yazılı talimatlar da vermelidir. Yazılı talimatlar şunları içermelidir:

- İletişim kurulacak kişilerin (taşıyıcı acenteler veya göndericiler dahil) isimleri ve telefon numaraları.
- Taşınan patlayıcıların niteliği.
- Yangın, kaza veya sızıntı gibi acil durumlarda alınacak önlemler.

Sürücüler, bu belgeler için, bir alındı belgesi imzalamalıdır.

Aşağıdaki belgeleri, sürüş esnasında yanınızda bulundurmanız ve onlara aşina olmanız gerekir:

- Sevkiyat evrakları.
- Yazılı acil durum talimatları.
- Yazılı güzergah planı.
- FMCSR, Bölüm 397'nin bir kopyası.

9.6.11 – Klor Ekipmanları

Yük tanklarında klor taşıyan bir sürücünün, onaylı bir gaz maskesini taşıtta bulundurması gerekir. Sürücünün ayrıca, yük tankındaki kubbe kapak plakası bağlantılarındaki sızıntıları kontrol altına almak üzere bir acil durum kiti bulundurması gerekir.

9.6.12 – Demir Yolu Geçitlerinden Önce Durun

Aracınız için aşağıdakiler geçerliyse, demir yolu geçidinden önce durun:

- Uyarı levhası bulunuyorsa.
- Herhangi bir miktarda klor taşıyorsa.
- Tehlikeli maddeler için kullanılan, dolu veya boş yük tankları varsa.

Dörtlü flaşörlerinizi yakmalı ve en yakın raydan 15 ila 50 fit önce durmalısınız. Yaklaşan trenleri kontrol etmek için, ön camlarınızı açmanız ve her iki yönde de bakıp dinlemeniz gerekmektedir. Yalnızca, tren gelmediğinden emin olduğunuzda ilerleyin. Raylardan geçerken vites değiştirmeyin.

9.7 – ACİL DURUMLAR – TEHLİKELİ MALZEMELER

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| • Sigara İçilmez | • Diğerlerini Uyarın |
| • İnsanları Uzak Tutun | • Temastan veya Solumaktan Kaçının |

9.7.1 – Acil Durum Müdahale Rehberi (ERG)

Ulaştırma Bakanlığı, itfaiyeciler, polisler ve sanayi çalışanları için, tehlikeli malzemelerden kendilerini ve halkı nasıl koruyacaklarına dair bir kılavuz hazırlamıştır. Kılavuz, özel sevkiyat adı ve tehlikeli malzeme tanımlama numarasına göre dizinlenmiştir. Acil durum personeli, sevkiyat evrakında bu öğeleri arar. Bu nedenle, özel sevkiyat adı, tanımlama numarası, etiket ve uyarı levhalarının doğru olması hayati önem taşır.

9.7.2 – Çarpışmalar/Olaylar

Profesyonel bir sürücü olarak, kaza mahallinde yapmanız gerekenler şunlardır:

- İnsanları olay yerinden uzak tutun.
- Yalnızca güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız, malzemenin yayılmasını sınırlayın.
- Tehlikeli malzemelerin tehlikesini, acil müdahale personeline iletin.
- Acil müdahale ekiplerine, sevkiyat evraklarını ve acil durum müdahale bilgilerini sağlayın.

Bu kontrol listesini takip edin:

- Sürüş partnerinizin iyi olduğundan emin olun.
- Sevkiyat evraklarını yanınızda bulundurun.
- İnsanları uzakta ve rüzgarın ters yönünde tutun.
- Diğer kişileri, tehlikeye karşı uyarın.
- Yardım isteyin.
- İşverenin talimatlarını izleyin.
- Sigara içilmesini önleyin ve açık alevleri uzak tutun.

9.7.3 – Yangınlar

Yolda, küçük kamyon yangınlarını kontrol altına almanız gerekebilir. Ancak, bunu güvenli bir şekilde yapmak için eğitiminiz ve ekipmanlarınız yoksa, tehlikeli malzeme yangınlarıyla mücadele etmeyin. Tehlikeli malzemelerin yangınlarıyla başa çıkmak için, özel eğitim ve koruyucu ekipmanlar gerekir.

Yangın olduğunu anladığınızda yardım çağırın. İtfaiyeciler gelmeden önce, küçük kamyon yangınlarının yüke yayılmasını önlemek için yangın söndürücüyü kullanabilirsiniz. Römork kapılarını açmadan önce, sıcak olup olmadıklarını kontrol etmek için dokununuz. Kapılar sıcaksa, yük yangını olabilir ve kapıları açmamanız gerekir. Kapıları açmak, havanın içeri girmesine ve yangının alevlenmesine neden olabilir. Hava olmadan, birçok yangın, itfaiyeciler gelene kadar sadece için için yanar ve daha az zarar verir. Yükünüz zaten yanıyor, yangınla mücadele etmek güvenli değildir. Sevkiyat evraklarını yanınızda bulundurun ve acil durum personeli geldiğinde onlara verin. Diğer kişileri, tehlikeye karşı uyarın ve onları uzak tutun.

Yük sızıntısı olduğunu fark ederseniz, sevkiyat evrakları, etiketler veya paket konumunu kullanarak, sızan tehlikeli malzemeleri belirleyin. **Sızan malzemelere dokunmayın--birçok kişi, tehlikeli malzemelere dokunarak kendine zarar verir.** Koklayarak malzemeyi tanımlamaya veya bir sızıntının kaynağını bulmaya çalışmayın. Zehirli gazlar koku alma duyunuzu yok edebilir ve kokmasalar bile yaralanmanıza veya hayatınızı kaybetmenize neden olabilir. Tehlikeli malzeme, taşıtınızdan değil bir konteynerden sızıyorsa, yardım alabileceğiniz en yakın alana sürün ve gerekiyorsa acil durum personeli arayın. Bir sızıntı veya dökülmenin etrafında asla bir şey yemeyin, içmeyin veya sigara içmeyin.

Tehlikeli maddeler taşıtınızdan sızıyorsa, güvenlik amacıyla gerekli olandan daha fazla hareket ettirmeyin. Güvenliği sağlıyorsa, yoldan ayrılabilir ve insanların toplandığı yerlerden uzaklaşabilirsiniz. Yalnızca, kendinize veya başkalarına zarar vermeden hareket ettirebiliyorsanız, taşıtınızı hareket ettirin.

Taşıtınızdan sızan tehlikeli malzemelerle, bir telefon kulübesi, kamyon durağı, yardım aramak veya benzeri bir nedenle asla yola devam etmeyin. Kirlenmiş otoparkların, yolların ve drenaj hendeklerinin temizliğine ilişkin ödemelerin, taşıyıcı tarafından yapıldığını unutmayın. Maliyetler çok yüksektir, bu nedenle, fazla kirlenme izi bırakmayın. Aracınızdan tehlikeli malzemeler dökülüyorsa:

- Park edin.
- Bölgeyi emniyete alın.
- Orada kalın.
- Birini yardım için gönderin.

Birini yardım için gönderirken, o kişiye şunları verin:

- Acil durumun bir tanımı.
- Tam konumunuz ve seyahat yönünüz.
- Adınız, taşıyıcının adı ve terminalinizin bulunduğu topluluk veya şehrin adı.
- Biliyorsanız, tehlikeli malzemelerin özel sevkiyat adı, tehlike sınıfı ve tanımlama numarası.

Bunlar, bir kişinin akılda tutamayacağı kadar fazla bilgidir. Yardım için gönderdiğiniz kişi için, her şeyin yazılması iyi bir fikirdir. Acil müdahale ekibi, sizi bulmak ve acil durumu yönetmek için bunları bilmelidir. Size ulaşmak için kilometrelerce yol katetmeleri gerekebilir. Bu bilgiler, geri dönmelerine gerek kalmadan, doğru ekipmanı ilk seferde getirmelerine yardımcı olacaktır.

Taşıtınızı hareket ettirdiğinizde, kirlenme veya taşıt hasarı oluşacaksa, taşıtı asla hareket ettirmeyin. Rüzgarı arkanıza alın ve yol kenarındaki dinlenme yerlerinden, kamyon duraklarından, kafelerden ve iş yerlerinden uzak durun. Sızdıran konteynerleri asla yeniden paketlemeye çalışmayın. Sızıntıları güvenli bir şekilde onarmak için eğitim ve ekipmanınız yoksa, bunu yapmaya çalışmayın. Talimatlar için, sevk görevinizi veya amirinizi arayın ve gerekirse acil durum personeli arayın.

9.7.4 – Spesifik Tehditlere Yanıtlar

Sınıf 1 (Patlayıcılar). Taşıtınız, patlayıcı taşırken arıza yaparsa veya kaza geçirirse, diğer kişileri tehlike konusunda uyarın. Etraftaki insanları uzak tutun. Taşıtın yakınında sigara içilmesine veya açık alev olmasına izin vermeyin. Yangın varsa, patlama tehlikesi konusunda herkesi uyarın.

Çarpışmaya karışan taşıtları ayırmadan önce, tüm patlayıcıları çıkarın. Patlayıcıları, taşıtlardan ve dolu binalardan en az 200 fit uzağa yerleştirin. Güvenli bir mesafede kalın.

Sınıf 2 (Sıkıştırılmış Gazlar). Taşıtınızdan sıkıştırılmış gaz sızıyorsa, diğer kişileri tehlike konusunda uyarın. Tehlikeyi veya kazadan kalan parçaları kaldırmakla ilgilenenler dışında kimsenin yaklaşmasına izin vermeyin. Herhangi bir kazada, sıkıştırılmış gaz söz konusuysa, göndericiye bildirimde bulunmalısınız.

Yol yapımı veya bakımı için kullanılan makineleri yakıtla doldurmuyorsanız, herhangi bir umumi yolda bir tanktan diğerine, alevlenebilir sıkıştırılmış gaz aktarmayın.

Sınıf 3 (Alevlenebilir Sıvılar). Alevlenebilir sıvı taşıyorsanız ve bir kaza geçirirseniz veya taşıtınız bozulursa, etrafta insanların toplanmasını engelleyin. İnsanları tehlike konusunda uyarın. Sigara içmemelerini sağlayın. Sızdıran bir yük tankını, güvenli bir yere ulaşmak için gerekli olandan daha uzağa taşımayın. Güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız, yoldan çıkın. Acil bir durum olmadıkça, alevlenebilir sıvıları umumi yolda bir araçtan diğerine aktarmayın.

Sınıf 4 (Alevlenebilir Katılar) ve Sınıf 5 (Oksitleyici Maddeler). Alevlenebilir katı veya oksitleyici malzeme dökülürse, diğer kişileri yangın tehlikesi konusunda uyarın. Alevlenebilir katıların içten yanan paketlerini açmayın. Güvenli bir şekilde yapabiliyorsanız, onları taşıttan çıkarın. Ayrıca, yangın tehlikesini azaltacaksa, bozulmamış paketleri de çıkarın.

Sınıf 6 (Zehirli Maddeler ve Bulaşıcı Maddeler). Kendinizi, diğer insanları ve mülkü zarardan korumak sizin görevinizdir. Zehir sınıfına giren pek çok ürünün aynı zamanda alevlenebilir olduğunu unutmayın. Bölüm 2.3 (Zehirli Gazlar) veya Bölüm 6.1'in (Zehirli Maddeler) alevlenebilir olabileceğini düşünüyorsanız, alevlenebilir sıvılar veya gazlar için gereken ek önlemleri alın. Sigara içilmesine, açık aleve veya kaynak işlemlerine izin vermeyin. Diğer kişileri, yangın tehlikeleri, buharları soluma veya zehirle temas etme konusunda uyarın.

Bölüm 2.3 (Zehirli Gazlar) veya Bölüm 6.1 (Zehirler) sızıntısına karışan bir taşıt, tekrar kullanılmadan önce, etrafta kalan zehir açısından kontrol edilmelidir.

Bölüm 6.2 (Bulaşıcı Maddeler) paketi, taşıma veya elleçleme esnasında hasar görürse, amirinizle derhal iletişime geçmeniz gerekir. Hasar görmüş veya sızıntı belirtileri gösteren paketler kabul edilmemelidir.

Sınıf 7 (Radyoaktif Malzemeler). Bir sızıntı veya kırık pakette radyoaktif malzeme varsa, sevk görevlisine veya amirinize mümkün olan en kısa sürede bildirin. Dökülme varsa veya iç konteyner zarar görmüş olabilirse, malzemeye dokunmayın veya onu solumayın. Taşıtı, temizlenene ve bir ölçüm cihazıyla kontrol edilene kadar kullanmayın.

8. Sınıf (Aşındırıcı Malzemeler). Taşımacılık esnasında, aşındırıcı maddeler dökülür veya sızarsa, konteynerleri elleçlerken daha fazla hasar veya yaralanma durumları oluşmasından kaçınmak için dikkatli olun. Korozyona neden olan bir sıvıya maruz kalan taşıt parçaları su ile iyice yıkanmalıdır. Boşalttıktan sonra, yeniden yüklemeye önce iç kısmı mümkün olan en kısa sürede yıkayın.

Sızdıran bir tankı taşımaya devam etmek güvensiz olacaksa, yoldan çıkın. Güvenliyse, taşıttan sızan herhangi bir sıvıyı kontrol altına alın. Etrafta duran kişileri, sıvıdan ve buharlarından uzak tutun. Kendinize ve başkalarına zarar gelmesini önlemek için mümkün olan her şeyi yapın.

9.7.5 – Gerekli Bildirim

Ulusal Müdahale Merkezi, kimyasal tehlikelere acil müdahalenin koordinasyonuna yardımcı olur. Polis ve itfaiyeciler için bir kaynaktır. 24 saat hizmet veren ücretsiz bir hattı vardır. Aşağıda listelenen tehlikeli malzeme olayının doğrudan bir sonucu olarak aşağıdakilerden herhangi biri meydana geldiğinde, siz veya işvereniniz telefon etmelisiniz:

- Bir kişi öldüğünde.
- Yaralı bir kişinin hastaneye götürülmesi gerektiğinde.
- Tahmini mülk hasarı 50.000 doları aştığında.
- Genel halk, bir saatten fazla süreyle tahliye edildiğinde.
- Bir veya daha fazla ana ulaşım yolu veya tesisi, bir saat veya daha fazla süreyle kapatıldığında.
- Yangın, kırılma, dökülme veya şüpheli radyoaktif kirlenme meydana geldiğinde.
- Bulaşıcı maddelerin (bakteriler veya toksinler) sevkiyatıyla ilgili yangın, kırılma, dökülme veya şüpheli kirlenme meydana geldiğinde.
- 119 galondan fazla sıvı veya 882 pounddan fazla katı miktarında, deniz kirleticisi salındığında veya taşıyıcının takdirine göre, rapor edilmesi gereken, bunun gibi bir durum mevcut olduğunda (ör. bir olay yerinde yaşam için devam eden bir tehlike).

Ulusal Müdahale Merkezi • (800) 424-8802

Ulusal Müdahale Merkezi'ni arayan kişiler şu bilgileri vermeye hazır olmalıdır:

- Adları.
- Çalıştıkları taşıyıcının adı ve adresi.
- Ulaşılabilecekleri telefon numarası.
- Olayın tarihi, saati ve yeri.
- Yaralanmaların boyutu, varsa.
- Bilgiler mevcutsa, ilgili tehlikeli malzemelere ilişkin sınıflandırma, ad ve miktar.
- Olay türü, tehlikeli malzemelerin dahil olma durumu ve olay yerinde devam eden hayati tehlike olup olmadığı.

Raporlanabilir miktarda tehlikeli madde söz konusu olduysa, arayan kişi, göndericinin adını ve boşaltılan tehlikeli maddenin miktarını bildirmelidir.

İşvereninize de gerekli bilgileri vermeye hazır olun. Taşıyıcılar, bir olaydan sonraki 30 gün içinde ayrıntılı yazılı raporlar hazırlamalıdır.

CHEMTREC • (800) 424-9300

Washington'daki Kimyasal Taşımacılık Acil Durum Merkezi'nin (CHEMTREC) de, 24 saat hizmet veren ücretsiz bir hattı vardır. CHEMTREC, acil durum personeline, tehlikeli malzemelerin fiziksel özellikleriyle ilgili teknik bilgi sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Ulusal Müdahale Merkezi ve CHEMTREC yakın iletişim halindedir. Bunların herhangi birini ararsanız, uygun olduğunda diğerine sorunu anlatacaklardır.

Radyoaktif sarı - II veya sarı - III etiketli paketleri, Şekil 9.10'da gösterilenden daha uzun süreyle insan, hayvan veya filmlerin yakınında bırakmayın

Şekil 9.10

Radyoaktif Ayırma
Tablo A

TOPLAM TAŞIMA İNDEKSİ	EN YAKIN HAM FİLME OLAN ASGARİ MESAFE					KİŞİLER VEYA YÜK BÖLME DUVARLARI İÇİN
	0-2 Saat	2-4 Saat	4-8 Saat	8-12 Saat	12 Saatten Fazla	
Hiçbiri	0	0	0	0	0	0
0,1 ila 1,0	1	2	3	4	5	1
1,1 ila 5,0	3	4	6	8	11	2
5,1 ila 10,0	4	6	9	11	15	3
10,1 ila 20,0	5	8	12	16	22	4
20,1 ila 30,0	7	10	15	20	29	5
30,1 ila 40,0	8	11	17	22	33	6
40,1 ila 50,0	9	12	19	24	36	

Tehlikeli Maddelerin Sınıfları

Tehlikeli maddeler, dokuz ana tehlike sınıfına ve tüketici malları ile yanıcı sıvılar için ek kategorilere ayrılır. Tehlikeli malzemelerin sınıfları, Şekil 9.11'de listelenmiştir.

Şekil 9.11

Tehlike Sınıfı Tanımları
Tablo B

Sınıf	Sınıf Adı	Örnek
1	Patlayıcılar	Mühimmat, Dinamit, Havai Fişekler
2	Gazlar	Propan, Oksijen, Helyum
3	Alevlenebilir	Benzin, Aseton
4	Alevlenebilir Katılar	Kibritler, Fitiller
5	Oksitleyiciler	Amonyum Nitrat, Hidrojen Peroksit
6	Zehirler	Pestisitler, Arsenik
7	Radyoaktif	Uranyum, Plütonyum
8	Aşındırıcılar	Hidroklorik Asit, Akü sıvısı
9	Çeşitli Tehlikeli Malzemeler	Formaldehit, Asbest
Hiçbiri	ORM-D (Diğer Düzenlemeye Tabi Malzeme Yurtiçi)	Saç Spreyi veya Kömür
Hiçbiri	Yanıcı Sıvılar	Yakıt Yağları, Çakmak Gazı

Alt bölüm 9.6 ve 9.7
Bilginizi Test Edin

1. Uyarı levhası bulunan römorkunuzda çift lastikler varsa, lastikleri ne sıklıkla kontrol etmelisiniz?
2. Güvenli bölge nedir?
3. Bölüm 1.2 veya 1.3 malzemelerle, yolun kullanılan kısmına ne kadar yakın park edebilirsiniz?
4. Aynı yükü, bir köprüye, tünele veya binaya ne kadar yakın park edebilirsiniz?
5. Uyarı levhası bulunan araçlar, hangi tip yangın söndürücü taşımalıdır?
6. 100 pound Bölüm 4.3 (ıslanınca tehlikeli) malzeme taşıyorsunuz. Bir demiryolu-karayolu geçidinden önce durmanız gerekir mi?
7. Bir dinlenme alanında, tehlikeli malzeme sevkiyatınızın taşıttan yavaşça sızdığını fark ediyorsunuz. Etrafta telefon yok. Ne yapmalısınız?
8. Acil Durum Müdahale Rehberi (ERG) nedir?

Bu sorular sınavınızda sorulabilir. Hepsine yanıt veremiyorsanız, alt bölüm 9.6 ve 9.7'yi tekrar okuyun.

9.8 – TEHLİKELİ MALZEMELER SÖZLÜĞÜ

Bu sözlükte, bu bölümde kullanılan bazı terimlerin tanımları sunulmaktadır. Terimlerin eksiksiz bir sözlüğü, Federal Tehlikeli Malzeme Kuralları'nda (49 CFR 171.8) bulunabilir. Bu kuralların güncel bir kopyasını, gerektiğinde başvurmak üzere elinizde bulundurmalısınız.

(Not: Bu sözlükle ilgili testten geçmeyeceksiniz.)

Bölüm 171.8 Tanımlar ve kısaltmalar.

Toplu paket – Tehlikeli malzemelerin, arada başka bir muhafaza şekli olmaksızın yüklendiği, gemi veya mavnada dışındaki, bir taşıma aracı veya yük konteynerini de içeren ve şu özelliklerde olan paket:

1. Sıvı için kap olarak 450 l (119 galon) değerinden fazla maksimum kapasite;
2. Katı madde için kap olarak 400 kg'dan (882 pound) fazla maksimum net kütle veya 450 l'den (119 galon) fazla maksimum kapasite veya
3. Bölüm 173.115'de tanımlandığı gibi, gaz için kap olarak 454 kg'dan (1000 pound) fazla su kapasitesi.

Yük tankı – Aşağıdaki özelliklerdeki bir toplu paket:

1. Ağırlıklı olarak sıvı veya gaz taşımak için tasarlanmış bir tanktır ve gerekli donanımları, takviyeleri, bağlantı parçalarını ve kapakları içerir ("tank" için, geçerli olduğu şekilde, bkz. 49 CFR 178.345 1(c), 178.337 1 veya 178.338 1);
2. Bir motorlu taşıta kalıcı olarak iştirilen veya bir motorlu taşıtın parçasını oluşturan ya da bir motorlu taşıta kalıcı olarak iştirilmeyen ancak boyutu, yapısı veya bir motorlu taşıta iştirilmesi nedeniyle motorlu taşıttan çıkarılmadan yüklenen veya boşaltılan ve
3. Silindirler, taşınabilir tanklar, tank vagonları veya çok üniteli tank vagonu tankları için bir spesifikasyona göre üretilmiştir.

Taşıyıcı – Demir yolu aracı, uçak, motorlu taşıt veya gemi ile ticari olarak yolcu veya mal taşıyan kişi.

1. Ortak, sözleşmeli veya özel taşıyıcı olarak kara veya su veya
2. Sivil hava aracı.

Alıcı – Bir sevkiyatın teslim edildiği işletme veya kişi.

Bölüm – Bir tehlike sınıfının alt bölümü.

EPA – ABD Çevre Koruma Ajansı.

FMCSR – Federal Motor Taşıyıcı Güvenlik Yönetmelikleri.

Yük konteyneri – 64 fit küp veya daha fazla hacmi olan, içeriği bozulmadan kaldırılmasına olanak tanıyacak şekilde tasarlanmış ve üretilmiş olan ve ağırlıklı olarak, taşıma esnasında paketlerin (ünite biçiminde) muhafazası için tasarlanmış olan, yeniden kullanılabilir bir konteyner.

Yakıt tankı – Taşıma aracındaki diğer ekipmanın çalışması için veya iştirildiği taşıma aracının hareketini sağlamak için, alevlenebilir veya yanıcı sıvı ya da sıkıştırılmış gaz taşımak amacıyla kullanılan, yük tankı dışında bir tank.

Brüt ağırlık veya brüt kütle – Paketin ağırlığı ile içeriğinin ağırlığının toplamı.

Tehlike sınıfı – Tehlikeli bir malzemenin, Bölüm 173'ün tanımsal kriterleri ve Bölüm 172.101 Tablo hükümleri uyarınca atanan tehlike kategorisi. Bir malzeme, birden fazla tehlike sınıfının tanımlayıcı kriterlerini karşılayabilir ancak yalnızca bir tehlike sınıfına atanır.

Tehlikeli malzemeler – Ulaştırma Bakanı tarafından, ticari olarak taşındığında sağlık, güvenlik ve mülkiyet için makul olmayan bir risk oluşturabileceği belirlenen ve bu şekilde tanımlanan bir madde veya malzeme. Bu terim, tehlikeli maddeler tablosu §172.101'de tehlikeli oldukları belirtilen malzemeleri ve bu bölümde alt bölüm c'de §173 içinde tehlike sınıfları ve bölümleri için tanımlayıcı kriterleri karşılayan malzemeleri, tehlikeli maddeleri, tehlikeli atıkları, deniz kirleticilerini ve yüksek sıcaklık malzemelerini içerir.

Tehlikeli madde – Karışımları ve çözeltileri dahil olmak üzere, şu özelliklerde olan bir malzeme:

1. Bölüm 172.101, Ek A'da listelenen;
2. Bir paket içinde, Bölüm 172.101, Ek A'da listelenen raporlanabilir miktara (RQ) eşit olan veya onu aşan miktarda olan ve
3. Bir karışım veya çözelti içindeyken.
 - (i) Radyonüklitler için, Bölüm 172.101, Ek A'daki paragraf 7'ye uyan.
 - (ii) Radyonüklitler dışındakiler için, Şekil 9.12'de gösterildiği gibi, malzemenin RQ'suna karşılık gelen konsantrasyona ağırlıkça eşit veya daha fazla olan bir konsantrasyonda olan.

Şekil 9.12

Tehlikeli Madde Konsantrasyonları		
RQ Pound (Kilogram)	Ağırlıkça Konsantrasyon	
	Yüzde	PPM
5000 (2270)	10	100.000
1000 (45)	2	20.000
100 (45,4)	0,2	2000
10 (4,54)	0,02	200
1 (0,454)	0,002	20

Bu tanım, yağlayıcı veya yakıt olan petrol ürünleri için geçerli değildir (bkz. 40 CFR 300.6).

Tehlikeli atık – Bu bölümün amaçları doğrultusunda, 40 CFR Bölüm 262'de belirtilen ABD Çevre Koruma Ajansı Tehlikeli Atık Bildirim Gerekliliklerine tabi olan herhangi bir malzeme anlamına gelir.

Ara toplu konteyner (IBC) – Mekanik elleçleme için tasarlanmış olan, silindir veya taşınabilir tank dışında, sert veya esnek taşınabilir paket. Amerika Birleşik Devletleri'nde üretilen IBC'ler için standartlar, alt bölüm N ve O §178'de belirtilmiştir.

Sınırlı miktar – Bir tehlikeli malzemenin, spesifik etiket veya paketleme istisnası olabilecek maksimum miktar.

İşaretler – Tehlikeli malzemelerin dış paketinde, bu alt bölümde zorunlu kılınan, tanımlayıcı ad, tanımlama numarası, talimatlar, uyarılar, ağırlık, spesifikasyon veya BM işaretleri ya da bunların kombinasyonları.

Karışım – Birden fazla kimyasal bileşik veya elementten oluşan bir malzeme.

İçerik adı – Bölüm 172.101, Ek A'daki paragraf 7'ye uyan.

Toplu olmayan paket – Şunların geçerli olduğu bir paket:

1. Sıvı için kap olarak 450 l (119 galon) değerinde maksimum kapasite;
2. Katı madde için kap olarak 400 kg'ın (882 pound) altında maksimum net kütle veya 450 l (119 galon) veya daha düşük maksimum kapasite veya
3. Bölüm 173.115'de tanımlandığı gibi, gaz için kap olarak 454 kg'dan (1000 pound) fazla su kapasitesi.
4. Toplu paket tanımından bağımsız olarak, Bölüm 178, alt bölüm L'de belirtilen maksimum net kütle sınırlamaları dahil olmak üzere, spesifikasyon paketleri için geçerli gerekliliklere uyan bir çanta veya kutu için, 400 kg (882 pound) veya daha düşük olan maksimum net kütle.

N.O.S. – Aksi belirtilmedikçe.

Fire veya boş kısım – Ambalajın sıvı dolu olmaktan ne kadar eksik olduğunu gösteren miktar, genellikle hacim yüzdesi olarak ifade edilir.

Taşınabilir tank – Ağırlıklı olarak, bir taşıma aracı veya gemiye yüklenmek, üzerine yerleştirilmek veya geçici olarak ilâştirilmek üzere tasarlanmış olan ve mekanik yollarla tankın elleçlenmesini kolaylaştırmak üzere kızaklar, montaj parçaları veya aksesuarlarla donatılmış, toplu paket (su kapasitesi 1000 pound veya daha az olan bir silindir hariç). 3AX, 3AAX veya 3T silindirleri taşıyan bir yük tankı, tank vagonu, çok üniteli tank vagonu tankı veya bir römork dahil değildir.

Özel sevkiyat adı – Tehlikeli malzemelerin Bölüm 172.101, Ek A'daki paragraf 7'ye uyan.

P.s.i. veya psi – İnç kare başına pound.

P.s.i.a. veya psia – Mutlak inç kare başına pound .

Bildirilebilir miktar (RQ) - Ek'te Sütun 1'de tanımlanan herhangi bir malzeme için, Bölüm 172.101, Ek, Sütun 2'de belirtilen miktar.

Gönderici sertifikası – Gönderici tarafından imzalanmış, sevkiyatı yasalara uygun şekilde hazırlandıklarını belirten, sevkiyat evrakındaki bir beyan. Örneğin:

- "Yukarıda adı geçen malzemelerin, geçerli düzenlemelere veya Ulaştırma Bakanlığı'na göre taşımacılık için uygun durumda olduğu, doğru bir şekilde sınıflandırıldığı, tanımlandığı, paketlenildiği, işaretlendiği ve etiketlendiği/uyarı levhası yerleştirildiği belgelenmiştir." veya;
- "İşbu belgeyle, bu gönderinin içeriğinin, özel sevkiyat adıyla yukarıda tam olarak ve doğru bir şekilde tanımlandığını ve geçerli uluslararası ve ulusal hükümet düzenlemelerine göre * ile taşımacılık için her bakımdan uygun durumda olduğunu beyan ederim."

* Bu kısma, taşıma modu belirtmek için kelimeler eklenebilir (demir yolu, uçak, motorlu taşıt, gemi).

Sevkiyat evrakı – Bölüm 172 Alt bölüm C'ye uygun olarak hazırlanan bir sevk emri, konşimento, bildirim veya benzer amaçlı diğer sevk belgesi.

Teknik ad – Bilimsel ve teknik el kitapları, dergiler ve metinlerde halihazırda kullanılan, tanınmış bir kimyasal ad veya mikrobiyolojik ad.

Taşıma aracı – Herhangi bir yöntemle yük taşınmasında kullanılan, otomobil, minibüs, çekici, kamyon, yarı römork, tank vagonu veya yük vagonu gibi, herhangi bir yük taşıma aracı. Her bir yük taşıma aracı (römork, yük vagonu vb.), ayrı bir taşıma aracıdır.

BM standardı paket – BM tavsiyelerindeki standartlara uygun bir spesifikasyon paketi.

BM – Birleşmiş Milletler.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

- 10M. Araç Muayene Testi**
- 11M. Temel Araç Kontrol Becerileri Testi**
- 12. Yol Sürüş Testi**

**BU BÖLÜM, BECERİ SINAVINA
GİRMESİ GEREKEN SÜRÜCÜLER
İÇİNDİR**

BÖLÜM 10M

ARAÇ MUAYENE TESTİ



**BU BÖLÜM, TÜM TİCARİ SÜRÜCÜLERE ARAÇ MUAYENE TESTİNİ
ALMALARINDA YARDIMCI OLACAKTIR**

BÖLÜM 10M - ARAÇ MUAYENESİ TESTİ

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- İç Muayeneler (Tüm Araçlar)
- Binek Araç Muayeneleri
- Okul Servisi Araç Muayeneleri
- Lamba Çalışma Kontrolü (Tüm Araçlar)
- Dış Muayeneler (Tüm Araçlar)
- Kombinasyonlu Araç Muayeneleri

Federal ve yerel yasalarda, CDL sürücülerinin araçlarını sürüş için güvenli olup olmadığını belirlemek üzere kontrol etmeleri istenir. Araç muayenesi, arızaya veya daha da kötüsü kazaya neden olabilecek sorunları veya kusurları bulmanıza yardımcı olacaktır. Tüm araç bileşenlerinin düzgün çalışıp çalışmadığını kontrol etmek önemlidir.

CDL Araç Muayene testiniz sırasındaki muayenenizde aracınızın çalışması için kritik öneme sahip güvenlik öğelerine odaklanılacaktır. Bu muayene sırasında, aracın sürüş için güvenli olup olmadığını belirleyecek bilgiye sahip olduğunuzu göstermelisiniz. Test sırasında yalnızca bir araç aksını incelemeniz gerekecektir ancak (11M.5.2) bölümünde açıklanan muayeneyi tüm araç akslarında yapmaya hazır olmalısınız. Temel bilginizi değerlendirmek için kullanılan araç muayenesi federal muayene yönergelerinin tamamını kapsamaz. Federal Motorlu Taşıt Güvenliği Yönetmeliklerini bilmek sizin sorumluluğunuzdadır.

[Güvenlik amacıyla Araç Muayene testi sırasında tekerlek takozları kullanmalısınız.] Muayeneyi yapabilmek için aracın etrafında dolaşmanız ve araçtan inip geri binmeniz gerekecektir. Araçtan inerken el frenini mutlaka çekmeli ve aracı boşta almalısınız.

Araca binerken/aracı inerken araca dönerek ve her zaman üç (3) temas noktasını koruyarak güvenli bir şekilde hareket etmelisiniz (otobüse binerken/otobüsten inerken öne dönerek ve tutamağı sıkıca tutarak güvenli bir şekilde hareket edin).

Yalnızca CDL Araç Muayenesi kontrol listesindeki öğeleri incelemeniz gerekmektedir. Bu bölümde verilen kontrol listesini testiniz için kullanabilir ve tamamladığınız maddeleri işaretleyebilirsiniz ancak testten önce bu listeye ek not veya yazı EKLEYEMEZSİNİZ.

Güvenlik açısından HANGİ kritik öğeyi ne için incelediğinizi belirtmeniz, işaret etmeniz ve/veya dokunarak göstermeniz ve sınav görevlisine ayrıntılı olarak açıklamanız GEREKMEKTEDİR. Aksi takdirde söz konusu öğeler için puan alamazsınız. [Aracın altına girmek zorunda DEĞİLSİNİZ]. Üretici tarafından işaretlenmemiş veya etiketlenmemiş parçalara sahip herhangi bir araç Araç Muayenesi testi için KULLANILAMAZ.

Talimatlara Uymama veya Güvenli Olmayan Hareket – Sınavı talimatlara uygun şekilde tamamlamak için sınav görevlisinin talimatlarına uyulmaması otomatik olarak kalmanıza yol açabilir ve test sınav görevlisi tarafından sonlandırılabilir. Sınav görevlisinin talimatlarına ve yönlendirmelerine her zaman uyun. Talimatları anlamadıysanız sınav görevlisinden açıklamasını isteyin.

"Güvenli olmayan bir hareket" (örneğin el frenini çekmeyi unutmak) güvenli olmayan bir hareket nedeniyle otomatik olarak kalınmasına neden olabilir ve test sınav görevlisi tarafından sonlandırılabilir. Sürücünün, sınav görevlisinin ve sınav alanının güvenliği en yüksek önceliğe sahiptir. Her zaman GÜVENLİĞİ düşünün.

10M.1 – İÇ MUAYENE (TÜM ARAÇLAR)

CDL Araç Muayenesi testi sırasında kullanacağınız araç için aşağıdaki parçaları inceleyin. Her bir parçayı tanımlayabilmeli ve sınav görevlisine ne aradığınızı veya neyi incelediğinizi söyleyebilmelisiniz.

10M.1.1 – Araç İçi/Motor Çalıştırma

Aydınlatma Göstergeleri

Açıklama: Sinyal, flaşör, uzun far, Kilitlenme Önleyici Fren Sistemi (ABS) ve Dizel Egzoz Sıvısı (DEF)/Dizel Partikül Filtresi (DPF) için gösterge paneli uyarı ışıkları.

Muayene Nedeni: Hangi işlevlerin aktif olduğu görülür veya sorunlu araç bileşenleri fark edilir.

Muayene:

Aşağıdaki öğelerin her biri kontrol edilmelidir. Araç çalıştırıldığında ve ilgili ışıklar yandığında panel göstergelerinin çalıştığından emin olmak için şunları kontrol edin:

Sol sinyal lambası göstergesi.

Sağ sinyal lambası göstergesi.

Dörtlü acil durum flaşörü göstergesi.

Uzun far göstergesi.

Paneldeki ABS göstergesi (ve sadece kombinasyonlu araçlar için varsa arka sürücü tarafı römork ABS ışığı yanmalı ve sonra sönmelidir).

Varsa DEF göstergesi.

Not: Gerçek dönüş sinyallerinin, dörtlü flaşör sinyallerinin ve uzun far fonksiyonlarının çalıştığının muayenesi, Bölüm 11.4'te açıklanan lamba çalışma muayenesi sırasında ayrı olarak yapılmalıdır.

Acil Durum Ekipmanları

Açıklama: Gerekli acil durum ekipmanı.

Muayene Nedeni: Acil durum ekipmanları bulunmalı ve kullanılabilir durumda olmalıdır.

Muayene:

Üç (3) kırmızı üçgen reflektör, altı (6) sigorta veya üç (3) sıvı yakıtlı işaret fişeği olup olmadığını kontrol edin.

Uygun şekilde doldurulmuş ve sabitlenmiş bir yangın tüpü olup olmadığını kontrol edin.

Yedek elektrik sigortalarını (kullanılıyorsa) kontrol edin veya devre kesicileri belirleyin.

Not: Araçta elektrik sigortası yoksa bunu sınav görevlisine bildirmeli ve aracın devre kesicilerle çalıştığını belirtmelisiniz.

Ön Cam ve Trafik İzleme Cihazları

Açıklama: Ön cam, aynalar ve kameralar gibi diğer izleme cihazları.

Muayene Nedeni: Sürücünün görüş alanındaki çatlak, engel, çıkartmalar veya kir, sürücünün yol koşullarındaki değişiklikleri veya aracın etrafındaki trafiği görememesine neden olabilir.

Muayene:

Ön camın temiz olduğundan ve muayene etiketi dışında herhangi bir engel olmadığından emin olun. Camda çatlak veya kusur gibi herhangi bir hasar olmamalıdır.

Varsa Trafik İzleme Cihazının/Aynanın temiz ve içeriden düzgün ayarlanmış olduğunu kontrol edin.

Varsa arka ve yan görüş izleme cihazlarının veya kameraların temiz ve çalışır durumda olduğunu kontrol edin. Cihazlar içeriden görülebilmeli, video ekranı çalışıyor olmalı ve görüntülemeye uygun şekilde ayarlanmalıdır.

Silecekler/Yıkayıcılar

Açıklama: Ön cam silecekleri ve yıkayıcıları.

Muayene Nedeni: Silecekler yağmur ve karda görüşü artırır. Aşınmış lastikler görüş mesafesini düşürür. Yıkayıcılar ön camın temiz kalmasına yardımcı olur.

Muayene:

Silecek kollarının ve lastiklerinin sağlam ve hasarsız olduğunu kontrol edin ve silecekleri açıp kapatarak düzgün çalıştığını gösterin.

Ön cam yıkama sıvısını kontrol edin ve yıkayıcıları etkinleştirerek ön cam yıkayıcılarının doğru şekilde çalıştığını gösterin.

Isıtıcı/Buz Çözücü

Açıklama: Kabin veya yolcu bölmesini ısıtır ve ön camda don veya yoğuşma oluşmasını önler.

Muayene Nedeni: Buz çözücü, özellikle soğuk havalarda görüşü iyileştirir.

Muayene:

Kontrolleri çalıştırarak ısıtıcıları ve buz çözücüleri doğru şekilde belirleyin, açıklayın ve gösterin.

Kornalar

Açıklama: Diğer yol kullanıcılarını (örneğin arabalar, motosikletliler, bisikletliler ve yayalar) uyarmak için kullanılan havalı ve/veya elektrikli kornalar.

Muayene Nedeni: Korna, diğer yol kullanıcılarını varlığını haberdar etmek için düzgün çalışması gereken bir cihazdır.

Muayene:

Havalı ve/veya elektrikli kornanın çalıştığını kontrol edin.

El ve Römork Freni Kontrolü

Açıklama: Park halindeyken aracın hareket etmesini veya kaymasını engeller.

Muayene Nedeni: Araç özellikle eğimde/yokuşta park halindeyken el frenleri işlevini yerine getirmelidir. Kayan bir araç, diğer yol kullanıcılarına veya mallara zarar verebilir ya da yaralanmaya neden olabilir.

Muayene:

El freni kontrolünü (ve varsa römork freni kontrolünü) göstermeniz gerekecektir. Bu prosedür, el frenlerinin doğru çalıştığını ve aracın hareket etmesini engellediğini belirlemek için tasarlanmıştır.

El Freni: El freni devredeyken (varsa kombinasyonlu araçlarda römork frenleri serbest bırakılmışken) ayağınızı servis freninden çekin ve el freni devredeyken aracı hafifçe öne doğru hareket ettirmeye çalışarak el freninin aracı tutabildiğini kontrol edin.

Römork Freni: El freni serbest bırakılmış ve römork freni devredeyken (sadece kombinasyonlu araçlar) ayağınızı servis freninden çekin ve aracı hafifçe öne doğru hareket ettirmeye çalışarak römork freninin aracı tutabildiğini kontrol edin. Ayrıca römorkla bağlantının kontrol edilmesine yardımcı olur.

Servis Fren Kontrolü

Açıklama: Hava, hidrolik veya elektrikli servis frenlerinin uygulanmasını kontrol etmek için izlenecek prosedür.

Muayene Nedeni: Bu prosedür, hava, hidrolik veya elektrikli servis frenlerinin normal koşullarda doğru şekilde çalıştığını emin olmak için tasarlanmıştır.

Muayene:

Hava, hidrolik veya elektrikli servis frenlerinin uygulamasını göstermeniz gerekecektir. Bu prosedür, frenlerin doğru çalıştığını ve aracın düşük hızda bir tarafa veya diğer tarafa çekmediğini belirlemek için tasarlanmıştır.

5 mil/saat hızla ileri doğru hareket edin, servis (ayak) frenini uygulayın ve tamamen durun. Aracın herhangi bir tarafa çekme yapmadığını ve servis freni uygulandığında durduğunu kontrol edin. Araç bir tarafa çekiyorsa veya iyi durmuyorsa frenler düzgün çalışmıyor olabilir.

10M.1.2 – Hava Fren veya Hidrolik Fren Kontrolü (fren sistemi türüne göre)

Hava Fren Kontrolü (Sadece Hava Fren Donanımlı Araçlar)

Açıklama: Hava fren sistemlerinin muayenesinde izlenecek prosedürler.

Muayene Nedeni: Hava fren emniyet cihazları çeşitlilik gösterir. Bu prosedür, hava basıncı "normal"den "düşük hava" koşullarına düştüğünde emniyet cihazlarının doğru şekilde çalıştığından emin olmak için tasarlanmıştır. Hava basıncının düşmesi acil frenlerin devreye girmesine ve ani ve kontrolsüz bir duruşa neden olur.

Muayene: Hava fren kontrolünün dört (4) bölümünün tamamının doğru bir şekilde açıklanmaması ve gösterilmemesi (gerçekleştirilmemesi), CDL Araç Muayene testinden otomatik olarak kalmaya neden olacaktır.

Hava fren sistemini kontrol etmek için uygun prosedürler aşağıdaki gibidir:

- 1 Hava Göstergesi ve Regülatör Kesme Kontrolü** – Tekerleklerle takoz koyun, aracı çalıştırın, hava göstergesinin çalıştığını ve hava basıncını regülatör kesme değerine (yaklaşık 120-140 psi) yükselttiğini kontrol edin ve aracınız için kesme basıncını belirleyin.
- 2 Hava Kaçak Oranı Testi** – Motoru kapatın, anahtarı "açık" veya "akü şarjı" konumuna getirin, el frenini (tüm araçlar) ve çekici koruma valfini (kombinasyonlu araç) serbest bırakın. Ayak frenini tamamen uygulayın. Hava göstergesi sabitlendiğinde, ayak frenini bir (1) dakika basılı tutun. Hava göstergesini kontrol ederek hava basıncının bir (1) dakikada üç (3) pounddan (hava freni olmayan tek araç veya römork) veya bir (1) dakikada dört (4) pounddan (kombinasyonlu araç) fazla düşüp düşmediğine bakın.
- 3 Hava Uyarı Cihazları Testi** – Motoru yeniden çalıştırmadan, anahtarın veya elektrik gücünün "açık" veya "akü şarjı" konumunda olduğundan emin olun. Ayak frenini uygulayıp bırakarak hava basıncını düşürmeye başlayın. Düşük hava uyarı cihazları (sesli uyarı, ışık ve bayrak) hava basıncı 55 psi'ın veya üretici tarafından belirtilen seviyenin altına düşmeden önce devreye girmelidir. Araç üreticisinin teknik özelliklerini bilmek başvuranın sorumluluğundadır.
- 4 Acil Durum Freni Testi** – Hava basıncını düşürmeye devam edin. El freni (veya acil durum freni) valfi 20 psi ile 45 psi arasında (en az 20 psi ve en fazla 45 psi) kapanmalıdır (dışarı çıkmalıdır).
 - Hava tahrikli römorklarda, çekici koruma valfi ve römork el freni (veya acil durum freni) valfi, kamyon/çekici/otobüs valfinden önce veya aynı anda kapanmalıdır (dışarı çıkmalıdır).
 - Test gerçekleştireceğiniz araç için üreticinin belirlediği seviyeyi belirlemeniz gerekecektir. Aracın valfleri kapanacak (dışarı çıkacak) şekilde tasarlanmamışsa hava sisteminden gelecek, el (veya acil durum) freninin uygulandığını gösteren hava tahliye sesini dinlemeniz gerekecektir. Araçta yedek hava sistemi varsa yedek sistemin olduğunu ve valflerin kapanmayacağını (dışarı çıkmayacağını) açıklammanız gerekecektir.

Not: Test gerçekleştireceğiniz araç için üretici tarafından belirlenen özel prosedürleri açıklammanız gerekecektir. Araç üreticisinin hava sistemlerine ilişkin teknik özelliklerini bilmek ve bunları sınav görevlisine açıklamak sizin sorumluluğunuzdandır.

VEYA

Hidrolik Fren Kontrolü (Sadece Hidrolik Fren Donanımlı Araçlar)

Açıklama: Hidrolik frenlerin muayenesi için izlenecek prosedür. Hidrolik fren sistemlerinin türleri ve muayene prosedürleri değişiklik gösterecektir.

Muayene Nedeni: Hasarlı hidrolik hortumlar, fren sistemindeki sızıntılar veya düşük seviyede hidrolik sıvısı, fren sisteminin kısmen veya tamamen kaybına neden olur ve bu da durma mesafelerinin artmasına veya kazaya yol açabilir.

Muayene: Hidrolik fren kontrolünün doğru bir şekilde açıklanmaması ve gösterilmemesi, CDL Araç Muayene testinden otomatik olarak kalınmasına neden olacaktır. Bu kontrol, hidrolik frenlerin doğru çalıştığını görmek için tasarlanmıştır. Aracınızın sistem özelliklerine göre aşağıdaki hidrolik fren kontrol adımlarını kullanın:

Varsa göstergelerin ve uyarı sistemlerinin üretici tarafından belirtildiği şekilde çalıştığını kontrol edin.

Şanzıman "park" konumuna getirildiğinde, fren pedalının normal yüksekliğini belirleyin ve fren pedalı basıncını kontrol edin [yani fren pedalına üç (3) kez basın ve ardından beş (5) saniye basılı tutun] veya üretici tarafından belirtildiği şekilde kontrol edin. Fren pedalı ilk uygulamadan sonra hareket etmemeli (daha fazla inmemeli), sert olmalı ve fren uygulaması için yeterli miktarda boşluğa sahip olmalıdır.

Varsa hidrolik güç destek sistemlerinin çalışmasını üretici tarafından belirtildiği şekilde kontrol edin.

Not: Hidrolik fren sistemleri değişiklik gösterir. Sisteminizde kontağın "açık" konumda olması ve/veya motorun çalışıyor olması gerekli olabilir. Aracınız için üretici tarafından belirtilen prosedürleri sınav görevlisine açıklamanız ve göstermeniz gerekecektir.

10M.2 – YALNIZCA YOLCU OTOBÜSÜ VE OKUL SERVİSİ

Yolcu Binişi ve Asansör

Açıklama: Normal biniş veya iniş için kullanılan otobüs kapıları. Tekerlekli sandalye erişimi için kullanılan yolcu asansörü.

Muayene Nedeni: Tüm yolcuların güvenli bir şekilde binip inebilmesi gerekir.

Muayene:

Biniş kapılarının hasarlı olmadığını, düzgün çalıştığını ve içeriden güvenli bir şekilde kapandığını kontrol edin.

Tutamakların güvenli olduğunu ve varsa basamak ışıklarının çalıştığını kontrol edin.

Giriş basamaklarının temiz olduğunu ve gevşek veya aşınmış olmadığını kontrol edin.

Yolcu asansörü varsa sızıntı, hasar veya eksik parça olup olmadığını kontrol edin ve asansörün doğru çalıştığının nasıl kontrol edilmesi gerektiğini açıklayın.

Varsa asansör tamamen geri çekilmeli ve güvenli bir şekilde kilitlenmelidir.

Acil Durum Çıkışları

Açıklama: Acil durum tahliyesi için kullanılan otobüs kapıları, tavan kapakları veya dışarı doğru açılan pencereler.

Muayene Nedeni: Acil durum çıkışları, kaza veya acil durum sırasında yolcuların kaçışını sağlamak için çalışır durumda olmalıdır.

Muayene:

Tüm acil durum çıkışlarının etiketli ve hasarsız olduğunu, sorunsuz çalıştığını ve içeriden güvenli bir şekilde kapandığını kontrol edin. En az bir (1) acil durum çıkışının sorunsuz çalıştığını, güvenli bir şekilde kapandığını ve hasarlı olmadığını gösterin. Çıkış ve uyarıların düzgün çalıştığını teyit edin. Diğer tüm acil durum çıkışlarının nasıl çalıştığını belirtin ve açıklayın.

Serbest bırakma kollarının hem aracın içinden hem de dışından düzgün bir şekilde kullanılabilmesini kontrol edin.

Anahtar "açık" veya "şarj" konumundayken acil durum çıkışı uyarı cihazlarının çalıştığını kontrol edin.

Yolcu Koltukları

Açıklama: Yolcu aracı koltukları ve iskeletleri.

Muayene Nedeni: Koltuklar yolcuların oturacağı şekilde güvenli olmalıdır.

Muayene:

Kırık koltuk iskeletlerinin olmadığını ve koltuk iskeletlerinin zemine sıkıca tutturulduğunu kontrol edin.

Koltuk minderlerinin koltuk iskeletlerine güvenli bir şekilde bağlandığını kontrol edin.

Yolcu İzleme Cihazları

Açıklama: Yolcuları veya öğrencileri gözlemlemek ve izlemek için kullanılan Trafik İzleme Cihazı/Ayna ve kamera gibi izleme cihazları.

Muayene Nedeni: İç (yolcu) ve dış (çamurluk, çapraz görüş aynası ve diğer) Trafik İzleme Cihazı/Aynası veya yolcuları veya öğrencileri görme ve gözlemleme amaçlı izleme cihazları, sürücünün sürüş, yükleme ve boşaltma sırasında yolcuları/ öğrencileri güvenli bir şekilde gözlemlemesine ve izlemesine yardımcı olur. Yolcu/okul servisi sürücüleri, binen ve inen yolcuları/öğrencileri görebilmelidir.

Muayene:

Tüm iç ve dış yolcu aynalarının ve Trafik İzleme Cihazı/Ayna braketlerinin bükülmediğini, güvenli bir şekilde monte edildiğini ve eksik parça olmadığını kontrol edin.

Tüm iç ve dış yolcu aynalarının doğru ayarlanıp ayarlanmadığını ve temiz olup olmadığını kontrol edin.

Varsa yolcu izleme cihazlarının veya kameraların temiz ve içeriden görülebilir olduğunu, video ekranının çalıştığını ve görüntülenecek şekilde ayarlandığını kontrol edin.

Öğrenci çapraz görüş aynalarını kontrol edin (yalnızca okul servisi).

10M.3 – YALNIZCA OKUL SERVİSİ

Öğrenci Lambaları (Ön ve Arka)

Açıklama: Okul servislerinde flaş ışığı (varsa), dönüşümlü olarak yanıp sönen kehribar lambalar ve dönüşümlü olarak yanıp sönen kırmızı lambalar.

Muayene Nedeni: Öğrenci lambaları, okul servisi sürücüsünün varlığını, öğrenci bindirme ve indirme işlemlerini durdurma/ devam ettirme niyetini trafikteki diğer kişilere bildirmesini sağlar.

Muayene:

Aracın hem önünde hem de arkasında bulunan aşağıdaki öğrenci lambaları kontrol edilmeli ve çalıştıkları gösterilmelidir.

Flaş ışığının (varsa) çalışır durumda olduğunu ve bozuk olmadığını kontrol edin. Gösterge panelindeki flaş ışığı göstergesinin çalışır durumda olduğunu kontrol edin.

Aracın hem önünde hem de arkasında dönüşümlü olarak yanıp sönen kehribar renkli lambaların (varsa) çalışır durumda olduğunu ve bozuk olmadığını kontrol edin. Gösterge panelindeki yanıp sönen kehribar lamba göstergesinin çalışır durumda olduğunu kontrol edin.

Aracın ön ve arkasında dönüşümlü olarak yanıp sönen kırmızı lambaların çalışır durumda olduğunu ve bozuk olmadığını kontrol edin. Gösterge panelindeki yanıp sönen kırmızı lamba göstergesinin çalışır durumda olduğunu kontrol edin.

Durma Kolları ve Emniyet Kolu

Açıklama: Okul servislerindeki öğrenci binme ve indirme lambaları etkinleştirildiğinde çalışan durma kolu ve emniyet kolu.

Muayene Nedeni: Durma Kolu - Diğer sürücüleri okul servisinin duracağı veya durduğu konusunda uyarır. **Emniyet Kolu** - Öğrencileri, okul servisinin önünden yeterli bir mesafede (örneğin 10 fit) sürücünün görüş alanından geçmeye zorlar.

Muayene:

Aşağıdaki okul servisi güvenlik öğeleri kontrol edilmeli ve çalışmaları açıklanıp gösterilmelidir.

Varsa durma kolunun araç şasisine güvenli bir şekilde monte edildiğini ve gevşek, kırık veya hasarlı kısım bulunmadığını kontrol edin. Durma kolunun çalıştırıldığında tamamen uzadığını, durma kolu lambalarının yandığını ve gösterge panelindeki durma kolu göstergesinin çalışır durumda olduğunu kontrol edin.

Varsa emniyet kolunun araç şasisine güvenli bir şekilde monte edildiğini ve gevşek, kırık veya hasarlı kısım bulunmadığını kontrol edin. Emniyet kolunun durma koluyla birlikte düzgün çalıştığını ve tamamen uzadığını kontrol edin.

İlk Yardım Acil Durum ve Vücut Sıvısı Kitleri

Açıklama: Bir okul servisi için gerekli acil durum ekipmanları (acil durum ilk yardım çantası ve vücut sıvısı temizleme kiti dahil).

Muayene Nedeni: Acil durum ekipmanları bulunmalı ve kullanılabilir durumda olmalıdır.

Muayene:

Acil durum ilk yardım çantasının bulunduğu ve mührünün kırılmadığından emin olun; mühür kırıkta eşyalar eksik olabilir.

Vücut sıvısı temizleme kitinin bulunduğunu ve mührünün kırılmadığını kontrol edin; mühür kırıkta parçalar eksik olabilir.

10M.4 – LAMBA ÇALIŞMA KONTROLÜ (TÜM ARAÇLAR)

Lamba Çalışma Kontrolü

Açıklama: Ticari bir motorlu taşıtın ve römorkun (sadece kombine) ön, yan ve arkasındaki farlar, uzun farlar, sinyal lambaları, dörtlü flaşörler, yan genişlik lambaları, arka lambalar ve fren lambaları.

Muayene Nedeni: Lambalar, ticari araç sürücüsünün görmesini, görülmesini ve trafikteki diğer kişilerle iletişim kurmasını sağlar.

Muayene:

Sol ve sağ sinyal lambaları, dörtlü flaşörler, kısa farlar, uzun farlar, genişlik veya işaret lambaları, arka lambaları ve fren lambaları dahil olmak üzere aracın ön, yan ve arkasındaki tüm lambaların açıldığında çalıştığını ve yandığını kontrol edin. Fren lambalarının fren uygulandığında "yandığını" ve frenler bırakıldığında "söndüğünü" kontrol edin.

Not: Kombinasyonlu araçta, sadece römorkun arkasını kontrol etmeniz yeterlidir.

Not: Aracın tüm dış aydınlatmalarının çalıştığı mutlaka aracın dışından kontrol edilmelidir. Dış lambaların çalışmasının muayenesinde sınav görevlisinden yardım isteyebilirsiniz. Muayeneyi yaparken sınav görevlisini aracın veya römorkun (sadece kombine) önüne, yanlarına ve arkasına yönlendirmeniz gerekecektir. Araç içinden lambaları yaktığınızda, hangi ışıkların kontrol edilmesini istediğinizi sınav görevlisine tam olarak söylemek sizin sorumluluğunuzdadır. Sınav görevlisinin duyabileceği kadar yüksek sesle konuşmanız ve camı açmanız gerekecektir. Bir lambayı unutursanız veya atlarsanız puan alamazsınız.

10M.5 – DIŞ MUAYENE (TÜM ARAÇLAR)

10M.5.1 – Aracın Önü / Motor Alanı (Motor Kapalı)

Mercekler

Açıklama: Aracın/çekicinin ön tarafındaki lamba mercekleri veya kapakları.

Muayene Nedeni: Lambaların düzgün çalışması için lamba mercekleri veya kapakları temiz ve hasarsız olmalıdır.

Muayene:

Lamba merceklerinin veya kapaklarının uygun renkte ve temiz olduğunu, kırık veya eksik olmadığını kontrol edin.

Kritik Sıvı Seviyeleri

Açıklama: Motor yağı; motor soğutma sıvısı; ön tekerleklerin dönme hareketini desteklemek için direksiyon sıvısı; aracın frenleri için fren sıvısı (sadece hidrolik frenler).

Muayene Nedeni: Sıvı seviyelerinin doğru olması motor, soğutma, direksiyon ve fren sistemlerinin (sadece hidrolik frenler) doğru şekilde çalışmasını sağlar ve motorun ve bu sistemlerin ömrünü uzatır.

Muayene:

Motor çalışmıyorken aşağıdakiler dahil sıvıların uygun seviyeler açısından kontrol edileceğini belirtin:

motor yağı;

soğutma sistemi/sıvısı;

hidrolik direksiyon sıvısı;

fren sıvısı (sadece hidrolik frenler).

Uygunsa sıvı seviyesinin nereden kontrol edileceğini ve yağ çubuğunun veya kontrol camının nerede bulunduğunu belirtin. Her bir öge için seviyenin ekleme ve dolu işaretleri arasında olduğunu kontrol edeceğinizi belirtin.

Dikkat: Motor sıcakken asla soğutma sıvısı radyatör kapağını çıkarmayın.

Sıvı ve Hava Kaçakları

Açıklama: Motor ve diğer araç sistemlerinden sıvı ve varsa hava kaçakları.

Muayene Nedeni: Sıvı kaybı, seviyelerin kolayca kontrol edilemediği alanlarda (örneğin şanzıman veya yakıt sistemleri) bileşen arızası bulunduğunu gösterebilir. Hava kaçakları, kolayca kontrol edilemeyen alanlarda (örneğin hava kompresörü ve diğer hava bileşenleri) bileşen arızası bulunduğunu gösterebilir.

Muayene:

Yerde sıvı birikintisi olup olmadığına bakın.

Motor ve şanzımanın etrafında ve alt tarafında damlayan sıvı olup olmadığına bakın.

Uygunsa hortumların ve hava hatlarının durumunu ve buralarda kaçak olup olmadığını kontrol edin.

Direksiyon Sistemi

Açıklama: Direksiyon kolunun hareketini tekerlek döndürme hareketine dönüştüren mekanizmalar.

Muayene Nedeni: Aşınmış, çatlamış, gevşek veya kırılmış direksiyon parçaları direksiyon kontrolü kaybına neden olabilir. Bağlantıdaki oynama aracın savrulmasına veya diğer ciddi kontrol sorunlarının yaşanmasına neden olabilir.

Muayene:

Hidrolik direksiyon kutusunun güvenli bir şekilde monte edildiğini ve kaçak bulunmadığını kontrol edin.

Tüm direksiyon hortumlarının ve bağlantılarının çatlak ve yıpranmış olmadığını veya kaçak bulunmadığını kontrol edin.

Direksiyon sisteminde somun, cıvata veya kopilyaların eksik olmadığını kontrol edin.

Direksiyon kutusundan tekerleğe kadar görünen bağlantıların, kolların ve çubukların aşınmadığını veya çatlamadığını ve ek yerlerinin ve soketlerin aşınmadığını veya gevşek olmadığını kontrol edin.

10M.5.2 – Aks Bileşenleri/Direksiyon Aksı

Not: Bu bölümde (11.5.2) açıklanan muayeneyi herhangi bir araç aksında gerçekleştirmeye hazır olun.

Lastikler

Açıklama: Asfaltla temas halindeki lastik/tekerlek düzenekleri.

Muayene Nedeni: Yetersiz şişirme, lastik daha fazla esnediği için lastiğin aşırı ısı birikmesi sonucu patlama olasılığını artırır. Diş derinliğinin az olması, yol tutuşunu azaltır, çekişi düşürür ve durma mesafesini artırır.

Aşırı şişirme, kaldırımlardan ve çukurlardan dolayı lastiğin hasar görme olasılığını artırır ve dişlerin yol ile daha az temas etmesi nedeniyle çekiş kaybı yaşanmasına neden olur. Kesikler ve kabarmalar lastiklerin bozulmasına, patlamasına ve ani kontrol kaybına neden olabilir.

Muayene:

Her bir lastikte aşağıdaki öğeler kontrol edilmelidir:

Lastik havası: Lastik basınç göstergesini kullanarak lastik basıncının uygun olup olmadığını kontrol edin. Tüm valf gövdelerinin erişilebilir olduğundan emin olun.

Lastik durumu: Lastiğin sırtında ve yanaklarında gövde katmanlarını açığa çıkaran kesikler ve hasarlar olup olmadığını kontrol edin. Valf kapaklarının eksik olmadığından ve valf gövdelerinin hasarlı veya kırık olmadığından emin olun. Yan duvarda çıkıntı ve kabarmalar ve çift lastiklerde çapların uyumsuz olup olmadığına bakın.

Diş derinliği: Tüm ana diş oluklarında bulunan aşınma göstergeleri üzerinde diş derinliği ölçüm cihazı ile minimum diş derinliğini kontrol edin (direksiyon aksı lastiklerinde 4/32, diğer tüm lastiklerde 2/32).

Not: Sadece lastiklere tekme atmanız veya lastiklerin havasını kontrol etmek için çekiç kullanmanız durumunda puan alamazsınız. Lastik basınç göstergesinin kullanımından bahsetmelisiniz.

Not: Lastiklerde, lastik valf gövdelerine bağlı hortumlara sahip otomatik lastik şişirme sistemi (ATIS) veya lastik basıncı izleme sistemi (TPMS) varsa lastik basıncının otomatik bir sistem tarafından izlendiğini ve ayarlandığını belirtmeniz ve düzenli çalıştığını kontrol etmeniz yeterlidir.

Jantlar/Tekerlekler

Açıklama: Lastiklerin takılı olduğu metal jantlar/tekerlekler.

Muayene Nedeni: Hasarlı jantlar, lastiğin janttan çıkmasına, tekerleğin akstan çıkmasına, lastikteki hava basıncının düşmesine, flanştaki hasar nedeniyle tekerleğin janttan çıkmasına veya jantın ayrılmasına neden olabilir. Hasarlı bir tekerlek, aracın kontrolünün kaybedilmesine ve kazaya yol açabilir. Jantlar ve tekerlekler, tekerleğin tamamen veya kısmen ayrılmasına veya lastik havasının azalmasına neden olabilecek durumlar açısından kontrol edilmelidir.

Muayene:

Jantlarda hasar, çatlak veya eğilme olup olmadığına bakın. Jantlar kaynak ile tamir edilemez. Varsa kama tekerleğinde jantın gevşek olduğunu gösterebilecek pas izleri olup olmadığına bakın.

Saplamaları ve cıvata deliklerini kontrol ederek esnemediklerinden (yuvarlaklıklarının bozulmadığından) ve eksik veya gevşek somun veya cıvata olmadığından emin olun.

Tekerlek Bağlantı Elemanları (Bijon)

Açıklama: Tekerleği aks üzerinde tutar.

Muayene Nedeni: Gevşemiş veya eksik bijon somunları tekerleğin çıkmasına ve kazaya yol açabilir.

Muayene:

Tüm bijon somunlarının yerinde olduğundan emin olun.

Bijon somunlarının gevşek olmadığını ve gevşekliği gösterebilecek pas izleri veya parlak dişler bulunmadığını kontrol edin.

Kırık saplama olup olmadığını kontrol edin.

Yaylar, Hava Yastıkları ve Amortisörler

Açıklama: Yol yüzeyinde ilerleme sonucu oluşan tekerlek titreşim kuvvetlerini sönmölemek için kullanılan yaprak veya helezon yaylar. Yayların yanında bulunan veya birincil süspansiyon sistemi olarak görev yapan hava yastıkları. Araç süspansiyonunu yumuşatan ve aracı dengeleyen gazlı veya hidrolik cihazlar (amortisörler).

Muayene Nedeni: Hasarlı veya eksik yaprak yaylar veya helezonlar, aracın şasi veya lastik üzerine düşmesi durumunda kontrol kaybına veya devrilmeye yol açabilir. Kaymış yaylar lastiğe çarparak patlamasına neden olabilir veya direksiyonu etkileyebilir. Hasarlı hava yastıkları veya amortisörler aracın yol tutuşunu ve durma mesafelerini etkileyebilir.

Muayene:

Her aks üzerinde, görünür ve erişilebilir olan yerlerde aşağıdaki öğeler kontrol edilmelidir:

Yaprak yaylarının eksik olmadığını, kaymadığını, çatlamadığını veya kırılmadığını kontrol edin ve yay bağlantılarında çatlak, kırık veya eksik parça bulunmadığını kontrol edin.

Kırık veya bozulmuş helezon yay olup olmadığını kontrol edin ve bağlantılarda çatlak, kırık veya eksik parça olmadığından emin olun.

Hava süspansiyonunun (varsa) güvenli olduğunu ve hasar ve kaçak bulunmadığını kontrol edin.

Amortisörlerin (varsa) sağlam olduğunu, hasar görmediğini ve kaçak bulunmadığını kontrol edin.

Aracın (önden arkaya ve yandan yana) düz bir şekilde durduğunu kontrol edin.

Not: Transit veya otobüs gibi araçlarda süspansiyon bileşenleri görünür veya erişilebilir değilse sınav görevlisini bilgilendirin, aracın (önden arkaya ve yandan yana) düz durduğunu kontrol edin ve araç yan yatmışsa süspansiyonda sorun olabileceğini belirtin.

Fren Hatları / Hortumlar / Kaçaklar

Açıklama: Tekerlek fren tertibatına hava veya hidrolik sıvı taşır.

Muayene Nedeni: Hidrolik sıvısı kaybı, fren gücünde ve tepkisinde kayba yol açabilir. Hava basıncı kaybı tekerleklerin kilitlenmesine neden olabilir.

Muayene:

Hortumların veya hatların frenlere hava veya hidrolik sıvısı sağlayabildiğini ve kaçak bulunmadığını kontrol edin.

Çatlak, aşınmış veya yıpranmış hortum veya hat bulunup bulunmadığını kontrol edin.

Tüm hortum veya hat bağlantılarının ve bağlantı parçalarının güvenli olduğunu kontrol edin.

Not: Elektrikli fren varsa elektrik hatlarının güvenli olduğunu ve muhafazanın aşınmadığını veya çatlamadığını kontrol edin.

Fren Kirleticileri

Açıklama: Aracın yavaşlatılması veya durdurulması sırasında frenleme performansını etkileyebilecek gres, yağ vb. kirliler.

Muayene Nedeni: Frenlerdeki kirleticiler fren sürtünmesinin azalmasına ve bunun sonucunda kazaya yol açabilir. Kirleticiler ayrıca yangın tehlikesi de yaratabilir.

Muayene:

Erişilebiliyorsa fren balataları veya pabuçları ile fren kampanası veya diskinde fren kapasitesini etkileyebilecek gres, yağ vb. kirleticiler olup olmadığını kontrol edin.

10M.5.3 – Aracın Yanı**Mercekler ve Reflektörler**

Açıklama: Aracın ve römorkun yan taraflarındaki lamba mercekleri veya kapakları ve reflektörler (sadece kombine).

Muayene Nedeni: Lambaların düzgün çalışması için lamba merceklerinin veya kapaklarının hasarsız olması gerekir. Reflektörler, ticari araç sürücüsünün görölmesini ve trafikteki diğer kişilerle iletişim kurmasını sağlar.

Muayene:

Aracın ve römorkun (sadece kombinasyonlu) yanlarındaki lamba merceklerinin veya kapaklarının uygun renkte ve temiz olduğunu, kırık veya eksik olmadığını kontrol edin.

Aracın ve römorkun yanlarındaki reflektörlerin (sadece kombinasyonlu) uygun renkte ve temiz olduğunu ve kırık veya eksik olmadığını kontrol edin.

Trafik İzleme Cihazları

Açıklama: Yan ve arkadaki trafiği görmek için yan aynalar (tüm araçlar). Kameralar gibi diğer izleme cihazları aynalarla birlikte veya aynaların yerine kullanılabilir.

Muayene Nedeni: Trafik İzleme Cihazı/Ayna veya diğer izleme cihazları aracın yanlarını ve arkasını görmeyi sağlar. Sürücü, özellikle kör noktalarda trafiği görebilmelidir.

Muayene:

Aynaların temiz olduğunu ve çatlak olmadığını, Trafik İzleme Cihazı/Ayna braketlerinin bükülmediğini, güvenli bir şekilde monte edildiğini ve eksik parça bulunmadığını kontrol edin.

Varsa arka ve yan görüş izleme cihazları veya kameraları içeriden görülebilecek şekilde temiz olmalıdır.

Akü/Elektrik Sistemi

Açıklama: Araç fonksiyonları için elektrik akımı sağlayan veya araç gücü için kısmi veya birincil kaynak görevi gören aküler.

Muayene Nedeni: Akülerde, elektrik sisteminde veya elektrik motorunda meydana gelen hasar, araçta arızalara veya elektrik kesintisine yol açarak yangın çıkmasına neden olabilir.

Muayene:

Bulunduğu yerlerde:

Görülebiliyorsa akülerin sağlam olup olmadığını kontrol edin.

Tüm bağlantıların sıkı olduğundan ve görünürde aşırı korozyon belirtisi olmadığından emin olun.

Tüm elektrik sistemi kablolarının ve hatlarının sağlam olduğunu ve çatlak veya aşınmış olmadığını kontrol edin.

Varsa akü kutusunun, kapağının veya kapısının sağlam olup olmadığını kontrol edin.

Not: Aküler görünmüyorsa veya erişilebilir değilse sınav görevlisini bilgilendirin.

Yakıt Depoları

Açıklama: Yakıt tutan bir kap.

Muayene Nedeni: Kaçaklar yangın tehlikesi oluşturur ve trafikteki diğer araçlar için sürüş tehlikelerine neden olabilir. Asfalt üzerindeki yakıt çok kaygan olabilir.

Muayene:

Dizel Egzoz Sıvısı (DEF) depoları dahil olmak üzere tüm yakıt depolarının güvenli bir şekilde monte edildiğini, kapaklarının sıkı olduğunu ve depolardan veya hatlardan kaçak olmadığını kontrol edin.

Sasiler

Açıklama: Araç gövdesini veya römork gövdesini destekleyen yapısal elemanlar.

Muayene Nedeni: Gevşemiş veya çatlamış şasi elemanları aracın dengesini azaltabilir, yol tutuş ve viraj alma sorunlarına (örneğin savrulma, olası devrilme) yol açarak aracın kontrolünün tamamen kaybedilmesine neden olabilir. Yük alanındaki çatlaklar, kırıklar veya delikler yük kaybına neden olabilir.

Muayene:

Varsa römork dahil olmak üzere şasi elemanlarında çatlak, kırık kaynak, delik veya başka hasarlar olup olmadığını kontrol edin.

Varsa römork da dahil olmak üzere yük alanında veya zeminde çatlak, kırık veya delik olup olmadığını kontrol edin.

Varsa römork tandem serbest bırakma kolunun ve pimlerinin sağlam olduğunu kontrol edin.

10M.5.4 – Aracın veya Römorkun Arkası

Mercekler ve Reflektörler

Açıklama: Araç veya römorkun arkasındaki lamba mercekleri veya kapakları ve reflektörler (sadece kombine).

Muayene Nedeni: Lambaların düzgün çalışması için lamba merceklerinde veya kapaklarında hasar olmamalıdır. Reflektörler, ticari araç sürücüsünün görülmesini ve trafikteki diğer kişilerle iletişim kurmasını sağlar.

Muayene:

Lamba merceklerinin veya kapaklarının uygun renkte ve temiz olduğunu, kırık veya eksik olmadığını kontrol edin.

Reflektörlerin uygun renkte ve temiz olduğunu, kırık ve eksik olmadığını kontrol edin.

Not: Kombinasyonlu araçta, sadece römorkun arkasını kontrol etmeniz yeterlidir.

10M.6 – KOMBİNASYONLU ARAÇLAR

10M.6.1 – Sadece Kombinasyonlu Araçlar

Hava ve Elektrik Hatları / Konektörler

Açıklama: Güç ünitesinden römorka hava ve elektrik taşırlar.

Muayene Nedeni: Hava Frenleri - Römorka hava gitmemesi, çekilen ünitenin kısmen veya tamamen frenlenememesine neden olur. Havanın düşük olması römorkun yaylı frenlerinin aniden uygulanmasına neden olur, bu da kontrol kaybına ve kazaya yol açabilir.

Elektrikli Frenler - Römorkla elektrik bağlantısının kesilmesi, çekilen üniteye frenleme ve kontrolün tamamen kaybedilmesine neden olur ve kazaya yol açabilir.

Elektrik Hatları - Hasarlı hatlar, araçtaki manevraları diğer sürücülere iletme yeteneğini kaybetmeye neden olabilir (sinyal veya fren lambaları yok). Geceleri trafikteki diğer araçlar tarafından görülmek ciddi bir trafik tehlikesidir ve kazaya yol açabilir.

Muayene:

Güç ünitesi ve römork üzerindeki hava ve elektrik konektörlerinin yerine oturup oturmadığını, hasar görüp görmediğini ve kilitlenip kilitlenmediğini kontrol edin.

Hava hortumlarının ve elektrik hatlarının kesik, çatlak, yıpranmış, eklenmiş, bantlanmış veya aşınmış olmadığını kontrol edin (çelik örgü/elektrik iletkeni görünmemelidir). Hava kaçağı olup olmadığını dinleyin (sadece havalı fren sistemleri).

Elektrik hatlarının ve hava hatlarının (varsa) birbirine dolanmadığını, kıvrılmadığını veya sıkışmadığını ya da araç parçalarına veya zemine sürtünmediğini kontrol edin.

Not: Puan alabilmek için hem güç ünitesindeki hem de römorktaki bağlantıları kontrol etmelisiniz

Bu bölümün geri kalanında (10.6.1), Araç Muayenesi testinizde kullanacağınız aracınızın sahip olduğu bağlantı sistemi tipini kontrol etmeniz gerekecektir:

- Beşinci Tekerlek Kombinasyonu veya
- Pintle Kanca Kombinasyonu veya
- Diğer Tüm Kombinasyon Tipleri.

SADECE BEŞİNCİ TEKERLEK KOMBİNASYONLARI İÇİN

Beşinci Tekerlek Alt Koruma Plakası

Açıklama: Römorkun üzerine oturduğu ve römork bağlantı pimini sabitleyen plaka.

Muayene Nedeni: Arızalı veya hasarlı bir beşinci tekerlek alt koruma plakası ve çekici ile römork arasındaki uygunsuz bir bağlantı, kullanım sorunlarına, devrilmeye veya çekici ile römorkun ayrılmasına ve bunun sonucunda kazaya yol açabilir.

Muayene:

Beşinci tekerlek alt koruma plakasının beşinci tekerlek platformu ile araca güvenli bir şekilde monte edildiğini kontrol edin.

Çatlak, kırık veya aşırı aşınma olup olmadığını kontrol edin.

Uygunsa düzgün yağlama olup olmadığını kontrol edin.

Bağlantı Pimi, Tabla ve Boşluk

Açıklama: Yarı römorku çekiciye bağlayan pim (bağlantı pimi) ve bağlantı pimine bağlı olan ve römorkun beşinci tekerleğe dayanması için yüzey sağlayan metal plaka (tabla).

Muayene Nedeni: Bağlantı pimindeki aşınma veya hasar, kullanım sorunlarına, devrilmeye veya çekici ile römorkun ayrılmasına ve bunun sonucunda kazaya neden olabilir.

Muayene:

Bağlantı piminin yerinde olduğunu ve bükülmediğini, hasar görmediğini veya aşınmadığını kontrol edin.

Tablanın görünen kısmının bükülmediğini, çatlamadığını veya kırılmadığını kontrol edin.

Römorkun beşinci tekerlek alt koruma plakası üzerinde düz durduğunu ve tabla ile beşinci tekerlek arasında aralık olmadığını (boşluk yok) kontrol edin.

Uygunsa düzgün yağlama olup olmadığını kontrol edin.

VEYA

SADECE PİNTLE KANCA KOMBİNASYONLARI İÇİN

Pintle Kanca

Açıklama: Römork çeki demiri halkasının/gözünün kilitlendiği çekme bağlantısı veya alıcı bağlantı.

Muayene Nedeni: Arızalı veya hasarlı bir pintle kanca ve güç ünitesi ile römork arasındaki uygunsuz bir bağlantı, kullanım sorunlarına, devrilmeye veya güç ünitesi ile römorkun ayrılmasına ve bunun sonucunda kazaya yol açabilir.

Muayene:

Pintle kancanın araç şasisine güvenli bir şekilde monte edildiğini kontrol edin.

Montaj civataları, somunlar, pimler, braketler ve kelepçeler dahil olmak üzere gevşek veya eksik parçalar olup olmadığını kontrol edin.

Çatlak, kırık veya aşırı aşınma olup olmadığını kontrol edin.

Römork Çeki Demiri Halkası ve Dili

Açıklama: Römork çeki demiri halkası veya römork dilinin önüne takılan ve bağlantı için pintle kancaya sabitlenen göz. Römorkun ana gövde şasisinden uzanan ve bağlantı ve dönüş izin veren römork dili.

Muayene Nedeni: Çeki demiri halkasında ve römork dilinde aşınma, hasar, çatlak veya uygunsuz kaynak bulunması römorkun serbest kalmasına ve kazaya yol açabilir.

Muayene:

Çeki demiri halkasının veya gözünün bükülmediğini veya kıvrılmadığını kontrol edin.

Çeki demiri halkasının veya gözünün römork diline sabitlendiğini ve gevşek veya eksik cıvata, kırık kaynak veya çatlak olmadığını kontrol edin.

Çeki demiri halkasının veya gözünün aşınmadığını kontrol edin.

Römork dilinde ezik, bükülme, çatlak ve kırık kaynak olup olmadığını ve römork dilinin yükün ağırlığını taşıyıp taşımadığını kontrol edin. Uzatılabiliriyorsa cıvataların, kilitleme pimlerinin ve kopilyaların yerinde olup olmadığını kontrol edin.

VEYA

DİĞER TÜM KOMBİNASYON TİPLERİ

Not: Bağlantı sistemleri değişiklik gösterir. Başka tür bir bağlantı sisteminiz varsa sınav görevlisine nasıl çalıştığını ve neyi kontrol ettiğinizi açıklamamız gerekecektir.

Çekme Bağlantısı

Açıklama: Çekme veya alıcı bağlantısı ve römork kuplörünün üzerine oturduğu römork bilyesi.

Muayene Nedeni: Arızalı veya hasarlı bir çekme kancası veya başka bir mekanizma ve güç ünitesi ile römork arasındaki uygunsuz bir bağlantı, kullanım sorunlarına, devrilmeye veya güç ünitesi ile römorkun ayrılmasına ve bunun sonucunda kazaya yol açabilir.

Muayene:

Çekme kancasının veya başka bir mekanizmanın araç şasisine güvenli bir şekilde monte edildiğini kontrol edin. Varsa denge çubuğunu/kolunu kontrol edin.

Römork bilyesi veya diğer mekanizmalar dahil olmak üzere montaj cıvatası, somun, pim, braket ve kelepçeler dahil olmak üzere gevşek veya eksik parçalar olup olmadığına bakın.

Çatlak, kırık veya aşırı aşınma olup olmadığını kontrol edin.

Römork Kuplörü ve Dili

Açıklama: Römork kancasına ve römork bilyesine kilitlenen römork dilinin önüne takılan römork kuplörü. Römorkun ana gövde şasisinden uzanan ve bağlantı ve dönüşü izin veren römork dili.

Muayene Nedeni: Römork kuplöründe ve römork dilinde aşınma, hasar, çatlak veya uygunsuz kaynak bulunması römorkun serbest kalmasına ve kazaya yol açabilir.

Muayene:

Römork kuplörünün bükülmediğini veya kıvrılmadığını kontrol edin.

Römork kuplörünün römork diline sabitlendiğini ve gevşek veya eksik cıvata, kırık kaynak veya çatlak olmadığını kontrol edin.

Römork kuplörünün aşınmadığını kontrol edin.

Römork dilinde ezik, bükülme, çatlak ve kırık kaynak olup olmadığını ve römork dilinin yükün ağırlığını taşıyıp taşımadığını kontrol edin. Uzatılabiliriyorsa cıvataların, kilitleme pimlerinin ve kopilyaların yerinde olup olmadığını kontrol edin.

Kilitleme ve Güvenlik Cihazları

Açıklama: Römorkun yerine kilitlenmesini sağlayan kilitleme bağlantısı ve güvenlik tertibatları.

Muayene Nedeni: Kilitleme mekanizmaları sabitlenmezse römork seyahat sırasında ayrılabilir. Güvenlik cihazları, kilitleme mekanizmasını yerinde tutmaya yardımcı olur ve bağlantının kopması durumunda destek sağlar.

Muayene:

Yalnızca Beşinci Tekerlek Bağlantı Sistemleri

Beşinci tekerlek boşluğuna bakın, kilitleme çenelerinin veya kolunun bağlantı pimi etrafında tam olarak sabitlendiğini kontrol edin ve bağlantı pimi ile kilitleme çeneleri/kolu arasında boşluk olup olmadığını kontrol edin.

Serbest bırakma kolunun devrede olduğunu ve (varsa) emniyet mandalı veya kilidinin yerinde olduğunu kontrol edin.

Kayar beşinci tekerlek kilitleme pimlerinde (varsa) hasar olup olmadığını ve pimlerin tam olarak yerine oturup oturmadığını kontrol edin.

VEYA

Muayene: Diğer Tüm Bağlantı Sistemleri

Kilitleme mekanizması veya mandalında eksik veya kırık parça olup olmadığını kontrol edin ve pintle kanca veya bağlantı serbest bırakma kolu veya mandalının yerine oturduğundan ve sağlam olduğundan emin olun.

Varsa emniyet pimlerinin ve kopilyaların yerinde olduğunu ve eksik olmadığını kontrol edin.

Varsa emniyet halatlarının veya zincirlerinin güvenli, çapraz ve kıvrımsız olduğundan ve aşırı gevşek olmadığından emin olun. Kopma kabloları bağlı olmalıdır.

10M.6.2 – Yalnızca Römorklar

Destek Ayakları ve Yerden Yükseklik

Açıklama: Römork bir kamyonu veya çekiciye bağlı olmadığına römorkun ön ucunu destekler.

Muayene Nedeni: Destek ayakları, seyahat sırasında yere çarpmayacak şekilde düzgün bir şekilde kaldırılmalı ve dönerken güç ünitesinin arkasına çarpmamalıdır. Hareket etmemesi ve diğer araçlara çarpmaması için kolu araca sabitlenmelidir. Destek ayaklarındaki herhangi bir hasar, bağlantı kesildiğinde römorkun devrilmesine veya düşmesine neden olabilir.

Muayene:

Destek ayaklarının tamamen kaldırıldığını, eksik parça bulunmadığını, krank kolunun sağlam olduğunu ve destek çerçevesi ile destek pedlerinin hasar görmediğini kontrol edin.

Elektrikle çalışıyorsa hava veya hidrolik kaçağı olup olmadığını kontrol edin.

Çekici yarı römork ise beşinci tekerleğin dönüşler sırasında çekici şasisinin destek ayaklarına değmeyecek şekilde doğru konumlandırıldığını kontrol edin.

Reflektörlü Bant

Açıklama: Gerekirse römorkun yan ve arka tarafına reflektörlü bant yapıştırın.

Muayene Nedeni: Römork üzerindeki reflektörlü bant, ticari aracın sürücüsünün görülmesini ve trafikteki diğer kişilere varlığını bildirmesini sağlar.

Muayene:

Römorkun yanlarında ve arkasında reflektörlü bantların bulunduğunu ve araca iyi bir şekilde yapıştırıldığını kontrol edin.

Not: Reflektörlü bant sadece römorklar için gereklidir. Bazı yargı alanlarında okul servisleri için de gerekli olabilir.

TEMEL KONTROL BECERİLERİ TESTİ

Temel Kontrol Becerileri testine (bir sonraki bölümde ele alınacaktır) geçmeden önce Araç Muayenesi testini geçmeniz gerektiğini unutmayın.

Sınıf A Kontrol Listesi Çekici Yarı Römork veya Kamyon, Römork veya Otobüs ve Römork

Araç İçi/Motor Çalıştırma

- ☐ *hava veya *hidrolik fren kontrolü
- ☐ el ve römork freni kontrolü
- ☐ servis freni kontrolü
- ☐ aydınlatma göstergeleri
- ☐ acil durum ekipmanları
- ☐ ön cam ve trafik izleme cihazları
- ☐ silecekler ve yıkayıcılar
- ☐ ısıtıcı ve buz çözücü
- ☐ kornalar

Lamba Çalışma Kontrolü

- ☐ tüm dış lambalar

Aracın Önü/Motor Bölgesi

- ☐ mercekler
- ☐ sıvı seviyeleri
- ☐ sıvı ve hava kaçakları
- ☐ direksiyon sistemleri

Direksiyon Aksı

- ☐ lastikler
- ☐ jantlar
- ☐ bijon somunları
- ☐ yaylar/bağlantılar, hava yastıkları ve amortisörler
- ☐ fren hatları veya hortumları ve kaçaklar
- ☐ fren kirleticileri

Aracın Yanı

- ☐ mercekler ve reflektörler
- ☐ trafik izleme cihazları
- ☐ akü
- ☐ yakıt depoları/DEF deposu
- ☐ şasiler

Sadece Kombinasyonlu Araçlar

- ☐ hava ve elektrik hatları ve konektörler
- ☐ beşinci tekerlek alt koruma plakası, pintle kanca veya çekme bağlantısı
- ☐ bağlantı pimi, tabla ve boşluk veya çeki demiri halkası, dili veya kuplörü
- ☐ kilitleme ve güvenlik cihazları

Sadece Römork

- ☐ destek ayağı ve yerden yükseklik
- ☐ reflektörlü bant

Römorkun Arkası

- ☐ mercekler ve reflektörler

* Doğru yapılmazsa otomatik olarak kalınır

Sadece CDL Araç Muayenesi kontrol listesindeki öğeleri kontrol etmeniz gerekmektedir. Bu kontrol listesini testinizde kullanabilir ve tamamladığınız öğeleri işaretleyebilirsiniz. Bu listeye **HİÇBİR** ek not veya yazı konulamaz. Güvenlik açısından hangi kritik öğeyi neden incelediğinizi belirtmeniz, işaret etmeniz ve/veya dokunarak göstermeniz ve ayrıntılı olarak açıklamanız **GEREKMEKTEDİR**. Aksi takdirde bu öğeler için puan alamazsınız.



Sadece Yolcu Otobüsü ve Okul Servisi

- ☐ yolcu binişi ve asansörü
- ☐ acil durum çıkışı
- ☐ yolcu koltukları
- ☐ yolcu izleme cihazları

Sadece Okul Servisi

- ☐ öğrenci lambaları (ön ve arka)
- ☐ durma kolları ve emniyet kolu
- ☐ ilk yardım ve vücut sıvısı kitleri

B Sınıfı veya C Sınıfı Kontrol Listesi Düz Kamyon veya Diğer Düz Araçlar

Araç İçi/Motor Çalıştırma

- ☐ *hava veya *hidrolik fren kontrolü
- ☐ el ve römork freni kontrolü
- ☐ servis freni kontrolü
- ☐ aydınlatma göstergeleri
- ☐ acil durum ekipmanları
- ☐ ön cam ve trafik izleme cihazları
- ☐ silecekler ve yıkayıcılar
- ☐ ısıtıcı ve buz çözücü
- ☐ kornalar

Lamba Çalışma Kontrolü

- ☐ tüm dış lambalar

Aracın Önü/Motor Bölgesi

- ☐ mercekler
- ☐ sıvı seviyeleri
- ☐ sıvı ve hava kaçakları
- ☐ direksiyon sistemleri

Direksiyon Aksı

- ☐ lastikler
- ☐ jantlar
- ☐ bijon somunları
- ☐ yaylar/bağlantılar, hava yastıkları ve amortisörler
- ☐ fren hatları veya hortumları ve kaçaklar
- ☐ fren kirleticileri

Aracın Yanı

- ☐ mercekler ve reflektörler
- ☐ trafik izleme cihazları
- ☐ akü
- ☐ yakıt depoları/DEF deposu
- ☐ şasiler

Aracın Arkası

- ☐ mercekler ve reflektörler



* Doğru yapılmazsa otomatik olarak kalınır

Yalnızca CDL Araç Muayenesi kontrol listesindeki öğeleri incelemeniz gerekmektedir. Bu kontrol listesini testinizde kullanabilir ve tamamladığınız öğeleri işaretleyebilirsiniz. Bu listeye **HİÇBİR** ek not veya yazı konulamaz. Güvenlik açısından hangi kritik öğeyi neden incelediğinizi belirtmeniz, işaret etmeniz ve/veya dokunarak göstermeniz ve ayrıntılı olarak açıklamanız **GEREKMEKTEDİR** Aksi takdirde bu öğeler için puan alamazsınız.

B Sınıfı veya C Sınıfı Kontrol Listesi Yolcu Otobüsü veya Okul Servisi

Araç İçi/Motor Çalıştırma

- ☐ *hava veya *hidrolik fren kontrolü
- ☐ el ve römork freni kontrolü
- ☐ servis freni kontrolü
- ☐ aydınlatma göstergeleri
- ☐ acil durum ekipmanları
- ☐ ön cam ve trafik izleme cihazları
- ☐ silecekler ve yıkayıcılar
- ☐ ısıtıcı ve buz çözücü
- ☐ kornalar

Sadece Yolcu Otobüsü ve Okul Servisi

- ☐ yolcu binışı ve asansörü
- ☐ acil durum çıkışları
- ☐ yolcu koltukları
- ☐ yolcu izleme cihazları

Sadece Okul Servisi

- ☐ öğrenci lambaları (ön ve arka)
- ☐ durma kolları ve emniyet kolu
- ☐ ilk yardım ve vücut sıvısı kitleri

Lamba Çalışması Kontrolü

- ☐ tüm dış lambalar

Araçın Önü/Motor Bölgesi

- ☐ mercekler
- ☐ sıvı seviyeleri
- ☐ sıvı ve hava kaçakları
- ☐ direksiyon sistemleri

Direksiyon Aksı

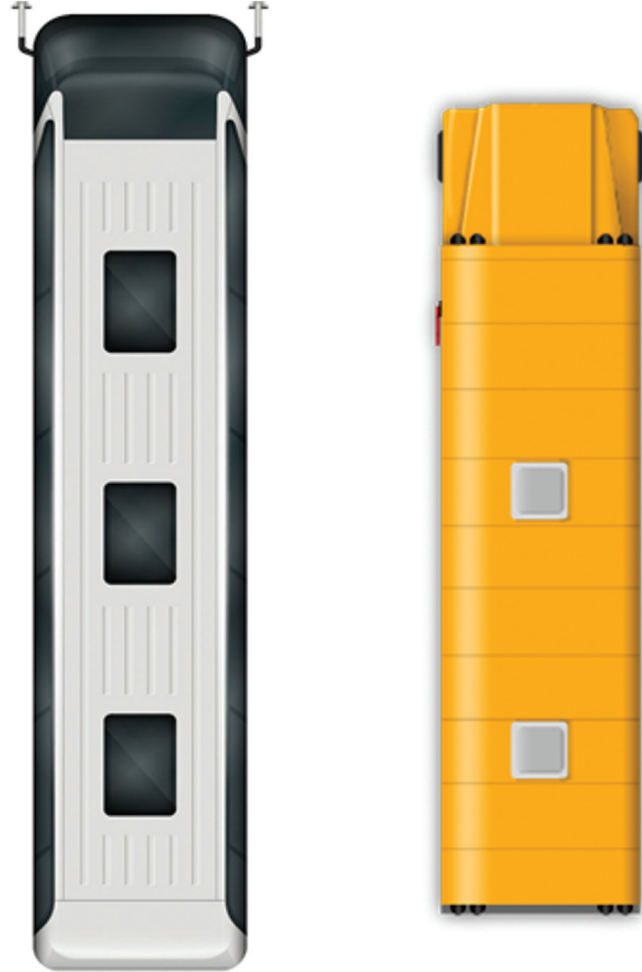
- ☐ lastikler
- ☐ jantlar
- ☐ bijon somunları
- ☐ yaylar/bağlantılar, hava yastıkları ve amortisörler
- ☐ fren hatları veya hortumları ve kaçaklar
- ☐ fren kirleticileri

Araçın Yanı

- ☐ mercekler ve reflektörler
- ☐ trafik izleme cihazları
- ☐ akü
- ☐ yakıt depoları/DEF deposu
- ☐ şasiler

Araçın arkası

- ☐ mercekler ve reflektörler



* Doğru yapılmazsa otomatik olarak kalınır

Yalnızca CDL Araç Muayenesi kontrol listesindeki öğeleri incelemeniz gerekmektedir. Bu kontrol listesini testinizde kullanabilir ve tamamladığınız öğeleri işaretleyebilirsiniz. Bu listeye **HİÇBİR** ek not veya yazı konulamaz. Güvenlik açısından hangi kritik öğeyi neden incelediğinizi belirtmeniz, işaret etmeniz ve/veya dokunarak göstermeniz ve ayrıntılı olarak açıklamanız **GEREKMEKTEDİR**. Aksi takdirde söz konusu öğeler için puan alamazsınız

BÖLÜM 11M

TEMEL ARAÇ KONTROL BECERİLERİ TESTİ



BU BÖLÜMDE TÜM TİCARİ ARAÇ SÜRÜCÜLERİNİN TEMEL ARAÇ KONTROL BECERİLERİ TESTİNE GİRMESİNE YARDIMCI OLUNACAKTIR

BÖLÜM 11M - TEMEL KONTROL BECERİLERİ TESTİ

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- Temel Kontrol Becerileri Test Puanlaması
- Temel Kontrol Becerileri Testi Uygulamaları

Temel Kontrol Becerileri testinde, ticari bir aracı kontrol etme ve diğer nesnelere göre konumunu değerlendirme konusunda temel becerilerinizi göstereceksiniz.

Aracın güvenli bir şekilde kontrol edilmesi ve kullanılması için gereken temel beceriler test edilir. Bu temel kontrol becerileri için gereken muhakeme ve beceri türleri, birçok farklı sürüş durumunda da gereklidir.

Daha iyi bir pozisyona geçmek için yön değiştirmekten, sınır çizgilerine veya konileri geçmekten veya bunlara dokunmaktan ve son pozisyonunuzdan puan alacaksınız.

Geri manevra uygulamaları sırasında aracın etrafını kontrol etmek için araçtan çıkmanıza izin verilebilir. Araca binerken/ araçtan inerken el frenini çekmeli, aracı boşa almalı ve yüzünüzü araca dönerek ve üç (3) temas noktasını daima koruyarak güvenli bir şekilde inmeli veya binmelisiniz (otobüse binerken/otobüsten inerken yüzünüzü öne dönün ve tutamağı sıkıca tutun).

Aracın fiziksel kontrolü sizdeyken herhangi bir anda kapıyı açarsanız, oturduğunuz yerden kalkarsanız (veya otobüste daha iyi görebilmek için arkaya doğru yürürseniz) bir bakış puanı alırsınız.

Uygulamaları yapmadan önce her biri için özel talimatlar alacaksınız. Soru sorma imkanınız olacaktır. Uygulamayı belirtildiği şekilde tamamlamalısınız. Sınav görevlisinin elini kaldırdığını görürseniz (bu şekilde) durun ve aracınızı uygulama sınır çizgileri içerisine geri getirin.

Temel Kontrol Becerileri testinizde, Yol Testi sırasında yol dışında veya caddede bir yerde aşağıdaki uygulamalar bulunacaktır:

Adım 1 - İleri Durma,

Adım 2 - Düz Geri Manevra,

Adım 3 - Düz Açılı Takip Manevrası ve

Adım 4 - Ters Açılı Geri Manevra.

Bu uygulamalar sayfa 11-4'teki Şekil 11.1 ila 11.4'te gösterilmektedir.

11M.1 – PUANLAMA

Temel Kontrol Becerileri test uygulamaları sırasında aşağıdakiler için puan alacaksınız:

Öne Manevralar - Geri manevra uygulamasında sınır ihlali yapmamak veya daha iyi bir pozisyona geçmek için öne doğru hareket etmek "öne manevra" olarak puanlandırılır. Bu uygulamalarda Uygulama 2 - Düz Geri Manevra ve Uygulama 4 - Ters Açılı Geri Manevra bulunur. Sınav görevlisi öne manevra sayınıza puan verecektir.

Yön değiştirmeden durmak öne manevra olarak sayılmaz.

İlk öne manevralar için ceza almayacaksınız. Ancak aşırı sayıda öne manevra hata olarak değerlendirilecektir. Sınav görevlisi bu uygulamalar için talimat verirken "öne manevra"dan bahsedecektir.

Geri Manevralar - Öne manevra uygulamasında sınır ihlali yapmamak veya daha iyi bir pozisyona geçmek için geri manevra yapmak "geri manevra" olarak puanlanır. "Geri manevralar" Uygulama 3 - Düz Açılı Takip Manevrası içinde puanlanacaktır. Sınav görevlisi, geri manevra sayınıza puan verecektir.

Sınır ihlalleri - Aracınızın aynaları (kapı ya da çamurluk) veya kapı Trafik İzleme Cihazı/Ayna yüksekliğinde veya daha yüksek özel araç parçaları dışında herhangi bir kısmıyla uygulama sınır çizgilerini veya konilerini geçmek veya bunlara dokunmak sınır ihlali olarak puanlanır. Kapı Trafik İzleme Cihazı/Ayna yüksekliğinin altındaki özel parçalar "sınır ihlali" olarak sayılır.

Sınırı ihlal ettiyseniz sınav görevlisi sizi durdurur ve aracı uygulama sınırları içine geri getirmeniz gerekir. Sınav görevlisinin işareti üzerine derhal durmalısınız. Sınav görevlisi, uygulama sınır çizgisine veya konisine dokunma ya da bunları geçme sayınıza puan verecektir. Her sınır ihlali bir hata olarak sayılacaktır.

Bakışlar – Geri giderken aracın pozisyonuna bakmak için uygulama sırasında araçtan inmek. Aracın dış konumunu kontrol etmek (bakmak) için güvenli bir şekilde durmanıza ve araçtan çıkmanıza izin verilebilir.

Bu durumda el frenlerini çekmeli ve aracı boşa almalısınız. Ardından, araçtan inerken/araca binerken yüzünüzü araca dönmeli ve araçla her zaman üç (3) temas noktasını koruyarak güvenli bir şekilde hareket etmelisiniz (otobüsten inerken/otobüse binerken yüzünüzü öne dönebilir ve tutamağı sıkıca tutabilirsiniz). Aracı güvenli bir şekilde emniyete almamanız veya güvenli bir şekilde araçtan inmemeniz/araca binmemeniz güvenli olmayan davranış olarak değerlendirilir ve otomatik olarak kalmanıza yol açabilir.

Kapınızı açarsanız veya oturduğunuz yerden kalkarsanız bu bir "bakış" olarak sayılacaktır. Araç hareket halindeyken (boşta veya park halinde değil) kapınızı açarsanız güvenli olmayan bir hareket nedeniyle otomatik olarak kalabilirsiniz.

Otobüste, daha iyi bir görüş elde etmek için otobüsün arkasına doğru yürürseniz bu bir "bakış" olarak sayılacaktır.

Aracınızın pozisyonunu kontrol etmek için Uygulama 2 - Düz Geri Manevra'da en fazla bir (1) ve Uygulama 4 - Ters Açılı Geri Manevra'da iki (2) serbest bakışa izin verilebilir. Sınav görevlisi bu uygulamalar için talimat verirken "bakış" konusunu ele alacaktır.

Son Pozisyon – Geri manevra uygulamaları için aracın son pozisyonu. Uygulama 2 - Düz Geri Manevra ve Uygulama 4 - Ters Açılı Geri Manevra'da son araç pozisyonu için puan alacaksınız.

Her bir uygulamayı sınav görevlisinin söylediği şekilde bitirmeniz önemlidir. Aracınız son uygulama sınırları içinde olmalıdır (aynalar ve sepetli kamyon gibi kapı aynalarından daha yüksek özel araç parçaları hariç). Aracı sınav görevlisinin tarif ettiği şekilde son pozisyonuna getirmezseniz ceza alırsınız ve Temel Kontrol Becerileri testini geçemezsiniz. Uygulamaları talimatlara uygun şekilde TAMAMLAMALISINIZ.

Talimatlara Uymama veya Güvenli Olmayan Hareket – Uygulamayı sınav görevlisinin talimatlarına göre tamamlamamak otomatik olarak kalınmasına yol açabilir ve test sınav görevlisi tarafından sonlandırılabilir. Sınav görevlisinin talimatlarına ve yönlendirmelerine her zaman uyun. Talimatları anlamadıysanız veya uygulamaları nasıl tamamlayacağınızı bilmiyorsanız sınav görevlisinden açıklama isteyin. [İzin verildiği takdirde, sınav görevlisinden sizi uygulama alanında gezdirmesini isteyebilirsiniz].

"Güvenli olmayan bir hareket" (örneğin el frenini çekmeyi unutmak veya hareket halindeyken kapıyı açmak), otomatik olarak kalınmasına yol açabilir ve test sınav görevlisi tarafından sonlandırılabilir. Sürücünün, sınav görevlisinin ve sınav alanının güvenliği en yüksek önceliğe sahiptir. Her zaman GÜVENLİĞİ düşünün.

11M.2 – UYGULAMALAR

11M.2.1

Uygulama 1 - İleri Durdurma

Kontrollü bir duruş sırasında aracınızın ön tarafını değerlendirme becerinizi göstereceksiniz. Sokakta ilerleyin ve aracın en ön kısmını (sepetli kamyon gibi kapı aynalarından daha yüksekte bulunan özel araç parçaları hariç) sokağın sonundaki alanın içinde tutun ancak alanı geçmeyin. Yalnızca bir kez durabilirsiniz.

Sınav görevlisi bu uygulama için talimat verirken aracınızın en ön kısmından bahsedecektir.

Durduğunuzda el frenini çekin, vitesi boşa alın ve kornayı çalın. Ardından sınav görevlisi uygulamaya puan verecektir. Aracın en ön kısmı (sepetli kamyon gibi kapı aynalarından daha yüksek olan özel araç parçaları hariç) durma alanında değilse puan alacaksınız. (Bkz. Şekil 11.1, sayfa 11-5).

11M.2.2

Uygulama 2 - Düz Geri Manevra

Araçta düz bir çizgide geri manevra yapma becerinizi göstereceksiniz. Sınav görevlisi, bir önceki uygulamada durduğunuz pozisyonundan öne manevra yapmanızı ve elini kaldırdığında (bu şekilde ) durmanızı isteyecektir.

Daha sonra aracınızın ön tarafı sokağın en ucundaki son koni setini geçene kadar sokakta düz bir şekilde geri gidin. (Bkz. Şekil 11.2, sayfa 11-5)

Öne manevralar, sınır ihlalleri ve son pozisyon için puan alacaksınız.

Bir (1) öne manevra hakkınız vardır ve yalnızca bir (1) kez araçtan güvenli bir şekilde inip aracı kontrol edebilirsiniz.

Uygulamayı tamamladığınızda el frenini çekin, vitesi boşa alın ve kornaya basın. Böylece sınav görevlisi uygulamayı tamamladığınızı anlar ve son pozisyonunuza puan verir.

11M.2.

Uygulama 3 - Düz Açılı Takip Manevrası

İleri hareket ederken aracı diğer nesnelerin etrafından geçirme becerinizi göstereceksiniz.

Düz olarak ilerleyip direksiyonu sola doğru kırarak ve sağ en arka lastiği koni ile çizgi arasında tutarak karşı şeritteki açıklıktan geçeceksiniz. Sınır çizgisine ulaşana kadar öne manevra yapmaya devam edin.

Geri manevralar, sınır ihlalleri ve ileri düz takip mesafesi (arka lastiğin koni ile çizgi arasında kalması) için puan alacaksınız.

Bu uygulama sırasında SERBEST geri manevra hakkınız yoktur ve araçtan çıkmanıza İZİN VERİLMEZ.

Aracınızı dış sınıra paralel olduğunda, uygulamanın uzak ucundaki konilerden önce veya bu konilerde durdurun. Ardından el frenini çekin, vitesi boşa alın ve kornayı çalın. Böylece sınav görevlisi uygulamayı tamamladığınızı anlar ve uygulamaya puan verir. (Bkz. Şekil 11.3, sayfa 11-5)

11M.2.

Uygulama 4 - Ters Açılı Geri Manevra

Bir sokağın sonunda araçla geri manevra yapma ve park etme becerinizi göstereceksiniz. Dış sınıra paralel olarak başlayarak sokağa doğru geriye manevra yapın ve aracınızın en arka kısmını (sepetli kamyon gibi kapı aynalarından daha yüksek olan özel araç parçaları hariç) sokağın arkasından üç (3) fit içeriye getirin.

Aracın en arka kısmı (özel araç parçaları hariç) sokağın sonunda bulunan üç (3) fit alanda olacak şekilde durun.

Sınav görevlisi bu uygulama için talimat verirken aracınızın en arka kısmını gösterecektir.

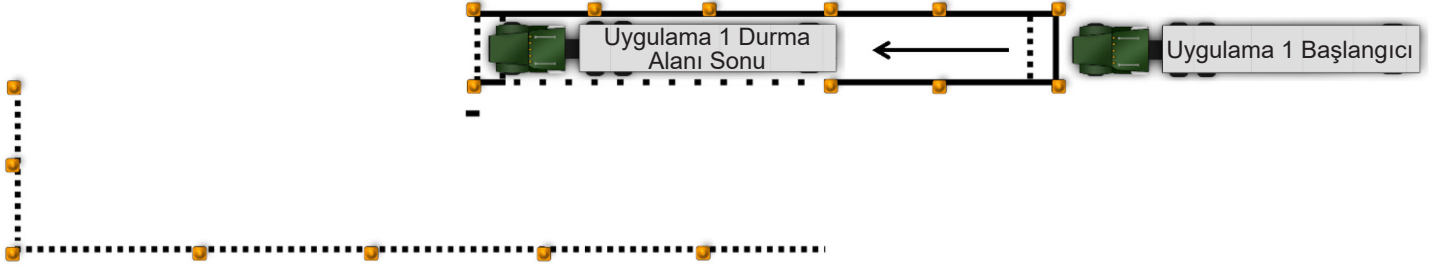
Tamamlandığında aracınız sokak içinde düz olmalıdır. Uygulama tamamlandığında aracınızın tamamı tanımlanmış uygulama sınırları içerisinde olmalıdır (aracın aynalar veya sepetli kamyon gibi kapı aynalarından daha yüksekte bulunan diğer özel parçaları hariç). Dış sınır çizgisini geçemezsiniz. (Bkz. Şekil 11.4, sayfa 11-5)

Öne manevralar, sınır ihlalleri ve son pozisyon için puan alacaksınız.

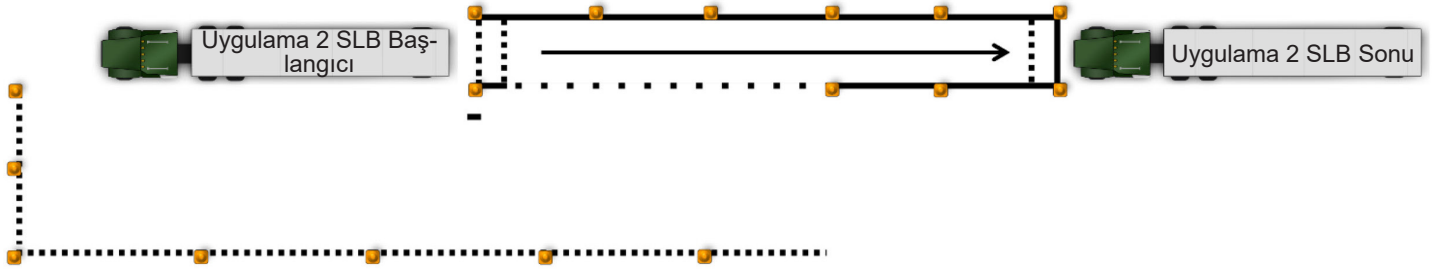
Bu uygulama sırasında iki (2) serbest öne manevra hakkınız vardır ve en fazla iki (2) kez araçtan inerek etrafını kontrol edebilirsiniz.

Uygulamayı tamamladığınızda el frenini çekin, vitesi boşa alın ve kornaya basın. Böylece sınav görevlisi uygulamayı tamamladığınızı anlar ve son pozisyonunuza puan verir.

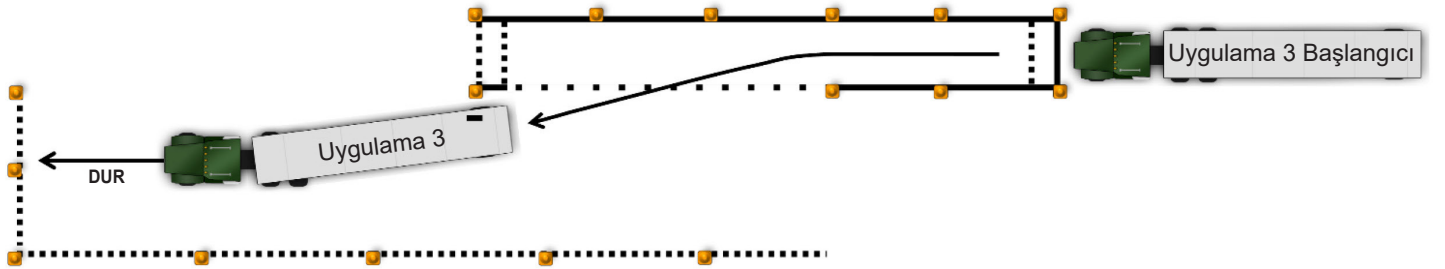
ŞEKİL 11M.1: UYGULAMA 1 – İLERİ DURMA



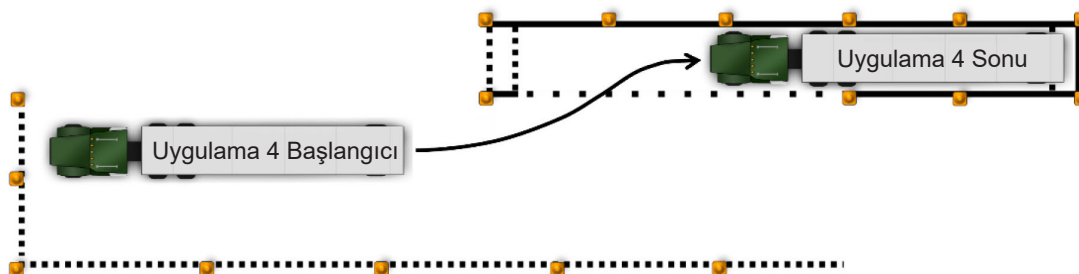
ŞEKİL 11M.2: UYGULAMA 1 - DÜZ GERİ MANEVRA



ŞEKİL 11M.3: UYGULAMA 3 - DÜZ AÇILI TAKİP MANEVRASI

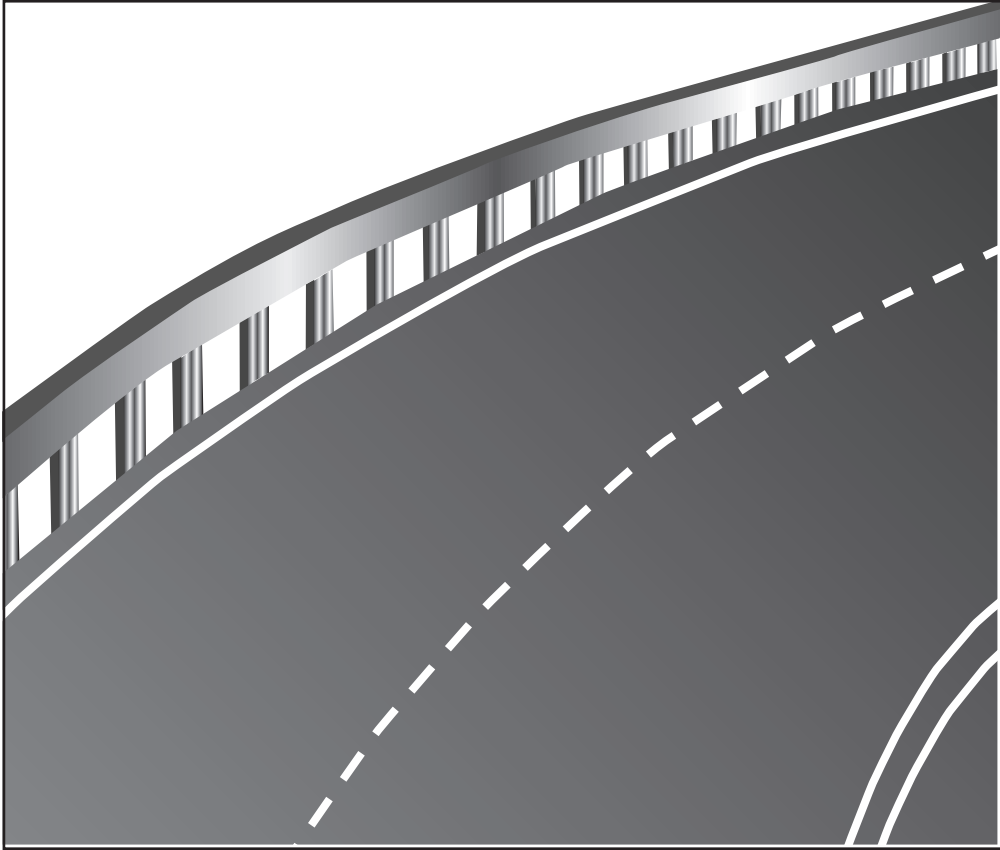


ŞEKİL 11M.4: UYGULAMA 4 -TERS AÇILI GERİ MANEVRA



BÖLÜM 12

YOLDA SÜRÜŞ TESTİ



**BU BÖLÜMDE SÜRÜCÜLERE YOL SÜRÜŞ TESTİNE GİRMELERİNE YARDIMCI
OLUNACAKTIR**

BÖLÜM 12 - YOLDA SÜRÜŞ TESTİ

Bu Bölüm Şunları Kapsar:

- **Nasıl Test Edileceksiniz?**

Çeşitli trafik durumlarının yaşandığı bir test güzergahında sürüş yapacaksınız. Sınav boyunca daima güvenli ve sorumlu bir şekilde araç kullanmalısınız ve şunları yapmalısınız:

Emniyet kemerinizi takmalısınız.

Tüm trafik işaretleri, sinyalleri ve yasalarına uymalısınız.

Testi kaza veya trafik ihlali olmadan tamamlamalısınız.

Sürüş sınavı sırasında, sınav görevlisi size belirli sürüş manevralarının yanı sıra genel sürüş davranışınıza göre de puan verecektir. Sınav görevlisinin talimatlarına uyacaksınız. Sınav görevlisi talimat verdiğinde sizden istediklerini yapmanız için size bolca zaman tanınacaktır. Güvenli olmayan bir şekilde sürmeniz istenmeyecektir.

Test güzergahınızda belirli trafik durumları yoksa trafik durumunu simüle etmeniz istenebilir. Bunu, sınav görevlisine o trafik durumunda ne yaptığınızı veya ne yapacağınızı söyleyerek gerçekleştireceksiniz.

12.1 – NASIL TEST EDİLECEKSİNİZ?

12.1.1 – Dönüşler

Dönüş yapmanız istendiğinde:

Tüm yönlerdeki trafiği kontrol edin.

Dönüş sinyallerini kullanın ve dönüş için gereken şeride güvenli bir şekilde geçin.

Dönüşe yaklaştığınızda:

Başkalarına döneceğinizi bildirmek için sinyal verin.

Yumuşak bir şekilde yavaşlayın, gücü korumak için gerektiğinde vites değiştirin ancak aracı güvenli olmayan şekilde boşa almayın. Boşta sürüş, aracınızın vitesi aracın uzunluğundan daha uzun bir mesafe boyunca boşa (debriyaj basılı veya vites boşa) gitmesidir.

Dönüş yapmadan önce durmanız gerekiyorsa:

Aracı kaydırmadan yumuşak bir şekilde durun.

Dur çizgisinin, yaya geçidinin veya dur işaretinin gerisinde tamamen durun.

Başka bir aracın arkasında duruyorsanız önünüzdeki aracın arka lastiklerini görebileceğiniz yerde (güvenli mesafede) durun.

Aracınızın kendi kendine hareket etmesine izin vermeyin.

Ön tekerlekleri düz ileri bakacak şekilde doğru tutun.

Dönmeye hazır olduğunuzda:

Tüm yönlerdeki trafiği kontrol edin.

Dönerken iki elinizi de direksiyonda tutun.

Aracın dönerken iç tarafta herhangi bir şeye çarpmadığından emin olmak için Trafik İzleme Cihazınızı/Aynanızı sürekli kontrol edin.

Araç karşı yönden gelen trafiğe girmemelidir.

Aracın dönüşü doğru şeritte tamamlanmalıdır.

Döndükten sonra:

Dönüş sinyalinin kapandığından emin olun.

Trafiğin hızına ayak uydurun, sinyal verin ve güvenli olduğunda (zaten en sağ şeritte değilseniz) en sağ şeride geçin.

Aynaları ve trafiği kontrol edin.

12.1.2 – Kavşaklar

Bir kavşağa yaklaştığınızda:

Trafiği tüm yönlerden dikkatlice kontrol edin.

Hafifçe yavaşlayın.

Yumuşak bir şekilde fren yapın ve gerekirse vites değiştirin.

Gerekirse önünüzdeki herhangi bir aracın arkasında güvenli bir mesafe bırakarak herhangi bir dur işaretinin, levhanın, kaldırımın veya dur çizgisinin gerisinde tamamen durun (aracı boşta hareket ettirmeyin).

Aracınız kendi kendine ileri veya geri hareket etmemelidir.

Bir kavşaktan geçerken:

Trafiği tüm yönlerden dikkatlice kontrol edin.

Yavaşlayın, yayalara ve kavşaktaki araçlara yol verin.

Kavşaktan geçerken şerit değiştirmeyin.

Ellerinizi direksiyondan ayırmayın.

Kavşağı geçtikten sonra:

Aynaları ve trafiği kontrol etmeye devam edin.

Yavaşça hızlanın ve gerektiğinde vites değiştirin.

12.1.3 – Şehir İçi Sürüş

Sınavın bu bölümünde düzenli olarak trafiği kontrol etmeniz ve güvenli takip mesafesini korumanız beklenmektedir.

Aracınızı doğru şeritte (en sağ şerit) ortalamalı ve trafiğin akışına ayak uydurmalı ancak belirlenen hız sınırını aşmamalısınız.

12.1.4 – Şerit Değiştirme

Sınavın birden fazla şerit bulunan bölümlerinde önce sol, sonra tekrar sağ şeride geçmeniz istenecektir. Öncelikle gerekli trafik kontrollerini yapmalı, daha sonra uygun sinyalleri vermeli ve güvenli olduğunda şerit değiştirmelisiniz.

12.1.5 – Otoyol/Kırsal Yol/Sınırlı Erişimli Otoyol

Otoyola girmeden önce:

Trafiği kontrol edin.

Uygun sinyalleri verin.

Doğru şeride yumuşak bir şekilde geçin.

Otoyola çıktıktan sonra:

Uygun şerit konumunu, takip mesafesini ve araç hızını koruyun.

Trafiği sürekli olarak tüm yönlerden dikkatlice kontrol edin.

Otoyoldan çıkarken:

Gerekli trafik kontrollerini yapın.

Uygun sinyalleri verin.

Çıkış şeridinde hafifçe yavaşlayın.

Çıkış yoluna ulaştığınızda, şerit çizgileri içerisinde yavaşlamaya devam etmeli ve aracınız ile diğer araçlar arasında yeterli mesafeyi korumalısınız.

12.1.6 – Durdur/Çalıştır

Bu manevra için aracınızı yolun kenarına çekmeniz ve sanki dışarı çıkıp aracınızdaki bir şeyi kontrol edecekmış gibi durmanız istenecektir. Trafiği tüm yönlerden dikkatlice kontrol etmeli ve yolun en sağ şeridine veya kenarına geçmelisiniz.

Durmaya hazırlanırken:

Trafiği kontrol edin.

Sağa dönüş sinyalinizi yakın.

Hafifçe yavaşlayın, dengeli bir şekilde fren yapın, gerektiğinde vites değiştirin.

Aracınızı, boşa almadan tamamen durdurun.

Durduktan sonra:

Araç kaldırırma veya yolun kenarına paralel olmalı ve trafik akışının güvenli bir şekilde dışında olmalıdır.

Araç, giriş yollarını, yangın musluklarını, kavşakları, levhaları vb. engellememelidir.

Dönüş sinyalinizi kapatın.

Dörtlü acil durum flaşörlerinizi yakın.

El frenini çekin.

Vitesi boşa veya park konumuna getirin.

Ayaklarınızı fren ve debriyaj pedalından çekin.

Devam etmeniz istendiğinde:

Trafiği ve aynalarınızı her yönden dikkatlice kontrol edin.

Dörtlü flaşörlerinizi kapatın.

Sola dönüş sinyalini yakın.

Trafik müsait olduğunda, el frenini indirip düz bir şekilde ilerlemelisiniz.

Aracınız hareket etmeden direksiyonu çevirmeyin.

Trafiği tüm yönlerden, özellikle soldan kontrol edin.

Güvenli olduğunda hızlanıp direksiyonu yavaşça çevirerek doğru şeride geçin.

Aracınız tekrar trafik akışına girdiğinde sol sinyal lambanızı kapatın.

12.1.7 – Viraj

Viraja yaklaşırken:

Trafiği tüm yönlerden dikkatlice kontrol edin.

Viraja girmeden önce hızınızı azaltın, böylece virajda fren yapmanıza veya vites değiştirmenize gerek kalmaz.

Aracı şeritte tutun.

Trafiği tüm yönlerden sürekli olarak kontrol edin.

12.1.8 – Demiryolu Geçidi

Geçide ulaşmadan önce tüm ticari araç sürücüleri şunları yapmalıdır:

Yavaşlayın, yumuşak bir şekilde fren yapın ve gerektiğinde vites değiştirin.

Tren olup olmadığına bakın ve sesleri dinleyin.

Trafiği tüm yönlerden kontrol edin.

Aracınızın herhangi bir parçası geçitteyken durmayın, vites değiştirmeyin, başka bir aracı geçmeyin veya şerit değiştirmeyin.

Otobüs, okul servisi veya uyarı levhalı bir araç kullanıyorsanız her demir yolu geçidinde (geçit muaf değilse) aşağıdaki prosedürleri izlemeye hazır olmalısınız:

Araç demir yolu geçidine yaklaşırken dörtlü flaşörleri yakın.

Aracı en yakın raydan 15 fitten az olmayacak şekilde 50 fit içinde durdurun.

Ray boyunca iki yöne de bakıp dinleyerek yaklaşan bir tren ve trenin yaklaştığını gösteren sinyaller olup olmadığını kontrol edin. Otobüs kullanıyorsanız rayları geçmeden önce pencereyi ve kapıyı açmanız da gerekebilir.

Araç raylardan geçerken ellerinizi direksiyondan ayırmayın

Aracınızın herhangi bir parçası raylar üzerinden geçerken durmayın, vites veya şerit değiştirmeyin.

Araç rayları geçtikten sonra dörtlü flaşörler kapatılmalıdır.

Aynaları ve trafiği sürekli olarak kontrol edin.

Sürüş yolu testi güzergahlarının hepsinde demir yolu geçidi bulunmayabilir. Sınav görevlisine simüle edilmiş bir yerde uygun demir yolu geçidi prosedürlerini açıklamanız ve göstermeniz istenebilir.

12.1.9 – Köprü/Üst Geçit/İşaret

Bir üst geçidin altından geçtikten sonra, sınav görevlisine belirtilen mesafenin veya yüksekliğin ne olduğunu söylemeniz istenebilir. Bir köprüden geçtikten sonra, sınav görevlisine belirtilen ağırlık sınırının ne olduğunu söylemeniz istenebilir.

Test güzergahınızda köprü veya üst geçit yoksa başka bir trafik işareti hakkında soru sorulabilir. Soru sorulduğunda güzergah üzerinde görülebilecek herhangi bir trafik işaretini tespit etmeye ve sınav görevlisine açıklamaya hazır olun.

12.1.10 – Öğrenci İndirme (Okul Servisi)

Okul Servisi onayı için başvuruda bulunuyorsanız öğrenci indirmeyi göstermeniz gerekecektir. Lütfen bu kılavuzun 10. bölümüne bakın.

Öğrenci alma noktasına yaklaştığınızda şunları yapmalısınız:

Trafiği kontrol ederek yavaşlayın ve yavaş bir hızda yaklaşın.

Sarı uyarı ışıklarını ve sağ sinyal lambalarını yakın.

Yolun seyahat edilen kısmında mümkün olduğunca sağa doğru hareket edin.

Trafiği tekrar kontrol edin.

Öğrenci indirmek için durduğunuzda şunları yapmalısınız:

Okul servisini durakta öğrencilerden en az 10 fit uzakta tamamen durdurmalısınız.

Vitesi boşa/park konumuna getirin ve el frenini çekin.

Durma kolunu ve kırmızı uyarı ışıklarını etkinleştirin.

Öğrencileri indirirken şunları yapmalısınız:

Öğrencilerle iletişim kurun.

Trafiği kontrol edin.

Öğrenci kapısını açın.

Öğrencileri kontrol edin.

Öğrenciler geçerken şunları yapmalısınız:

Trafiği kontrol edin.

Öğrencilerle iletişim kurun.

Öğrencileri kontrol edin.

Öğrencileri indirdikten sonra şunları yapmalısınız:

Tüm aynaları kontrol edin.

Uyarı ışıklarını ve durma kolunu kapatın.

Kapıyı kapatın

Trafiği kontrol edin.

Durma alanından uzaklaşarak hızlanın.

12.1.11 – Genel Sürüş Davranışları

Aşağıdaki genel sürüş davranışı kategorilerindeki genel performansınıza göre puan verilecektir:

12.1.11(a) – Debriyaj Kullanımı (Manuel Şanzıman için)

Vites değiştirmek için her zaman debriyaya basın.

Senkronize olmayan manuel şanzıman varsa vites değiştirirken çift debriyaya basmalısınız. Motor devrini çok yükseltmeyin veya düşürmeyin. Çift debriyaj yalnızca Senkronize Olmayan şanzımanlı araçlarda zorunludur. Bu, bir Vites Aralığı Seçicinin olup olmamasıyla belirlenebilir.

Hızı kontrol etmek için debriyaya basmayın, aracı debriyaya basarak sürmeyin veya debriyayı aniden bırakmayın.

12.1.11(b) – Vites Kullanımı (Manuel Şanzıman için)

Dişlileri sürtmeyin veya çarpıştırmayın.

Motor devrini çok yükseltmeyen veya çok düşürmeyen bir vites seçin.

Dönüşlerde ve kavşaklarda vites değiştirmeyin.

12.1.11(c) – Fren Kullanımı

Freni sürekli basılı tutmayın veya arka arkaya sürekli basmayın.

Sert fren yapmayın. Sabit basınçla yumuşak fren yapın.

12.1.11(d) – Şerit Kullanımı

Aracı kaldırım, yaya yolu veya şerit çizgilerinin üzerine çıkarmayın.

Dur çizgilerinin, yaya geçitlerinin veya dur işaretlerinin gerisinde durun.

Çok şeritli bir yolda dönüşü uygun şeritte tamamlayın (sola dönüş orta çizginin hemen sağındaki şeritte tamamlanmalıdır).

Sağa dönüşü en sağdaki (kaldırım kenarındaki) şeritte tamamlayın.

Şerit dolu olmadığı sürece en sağ şeride geçin veya en sağ şeritte kalın.

12.1.12 – Dönüş

Aracı fazla veya yetersiz döndürmeyin.

Vites değiştirmedığınız sürece iki elinizi de daima direksiyon simidinde tutun. Vites değiştirmeyi tamamladığınızda, iki elinizi de direksiyon simidine geri yerleştirin.

12.1.13 – Düzenli Trafik Kontrolleri

Trafiği düzenli olarak kontrol edin.

Aynaları düzenli olarak kontrol edin.

Kavşaktan önce, kavşaktayken ve kavşaktan sonra aynaları ve trafiği kontrol edin.

Trafiğin yoğun olduğu ve yayaların bulunmasının beklendiği bölgelerde trafiği gözden geçirin ve kontrol edin.

12.1.14 – Dönüş Sinyallerini Kullanma

Dönüş sinyallerini doğru şekilde kullanın.

Gerektiğinde dönüş sinyallerini etkinleştirin.

Dönüş sinyallerini uygun zamanlarda etkinleştirin.

Dönüş veya şerit değiştirme tamamlandıktan sonra dönüş sinyallerini kapatın.

UYARI LEVHASI DEĞİŞTİRME KILAVUZU

TEHLİKE SINIFI/ BÖLÜMÜ	YENİ ETİKET	YENİ UYARI LEV- HASI	ESKİ UYARI LEVHASI	NOTLAR
Bölüm 1.1				Bu yalnızca uyarı levhası Değiştirme Kılavuzudur Malzeme ağırlığına göre uyarı levhası gerekliliği hakkında bilgi için bkz.: ATA Tehlikeli Maddeler Kılavuzu (C11046 - Yeni) veya C1060 - Eski veya ATA Patlayıcılar Kılavuzu (C1036)
Bölüm 1.2				
Bölüm 1.3				
Bölüm 1.4				
Bölüm 1.5				
Bölüm 1.6				
Bölüm 2.1				
Bölüm 2.2		 		* Aşağıdakilerin yurt içi sevkiyatlarında kullanılabilir (1) Sıkıştırılmış Oksijen VEYA (2) Oksijen Soğutmalı Sıvı.

Patlayıcılar için Uyumluluk Grubu "1.3*" yerine gösterilecektir

UYARI LEVHASI DEĞİŞTİRME KILAVUZU

TEHLİKE SINIFI/ BÖLÜMÜ	YENİ ETİ- KET	YENİ UYARI LEVHASI	ESKİ UYARI LEVHASI	NOTLAR
Bölüm 2.3				Karışık Yükler İki veya daha fazla Tablo II malzemesinin toplam ağırlığı 1.000 lb (454 kg) veya daha fazla olduğunda TEHLİ- KELİ uyarı levhası kullanılabilir. 5.000 lb. (2.268 Kg) veya daha fazla Tablo II malzemesi bir konumda yükleniyorsa sınıf uyarı levhasını kullanın. 
Sınıf 3				
Yanıcı Sıvı	YANICI SIVI			
Bölüm 4.1				
Bölüm 4.2				SOLUNDUĞUNDA ZEHİRLİ 10.01.1997 tarihinden itibaren Böl. 2.3 ve Böl. 6.1 mevcut etiket ve uyarı levhasına ek olarak bunlar da gereklidir. 
Bölüm 4.3				
Bölüm 5.1				
Bölüm 5.2				
Bölüm 6.1 (PGI ve PG II)				Solunduğunda Zehirli olarak tanımlanan ve sevkiyat belgesinde "Zehir-Soluma Tehlikesi" yazan malzemeler "Soluma Tehlikesi" olarak işaretlelenmeli ve "Zehir" olarak etiketlenmelidir. Araçta, birincil tehlike gerekliliklerine ek olarak uygun şekilde "Zehir" veya "Zehirli Gaz" uyarı levhası bulunmalıdır. 
Bölüm 6.1 (PG III)			UYARI LEVHASI YOK	
Sınıf 7 (Sarı III)				
Sınıf 8				
Sınıf 9			UYARI LEVHASI YOK	Not: Bu malzemeler için 1.000 lb istisnası geçerli değildir.

BU BELGE SATIŖA YÖNELİK DEĞİLDİR

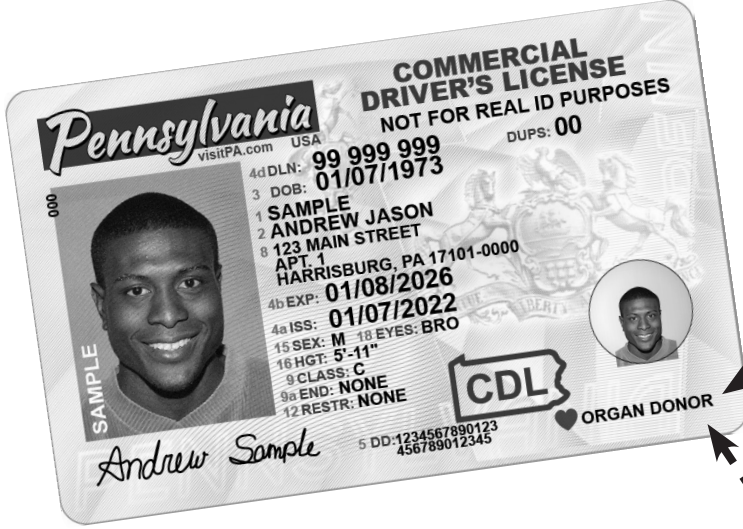
Bu materyal, Federal Motorlu Taşıt Güvenliği İdaresi tarafından İş Birliđi Anlaşması kapsamında desteklenen çalışmaya dayanmaktadır: No. DTFH61-97-X-00017. Bu yayında ifade edilen tüm görüşler, bulgular, sonuçlar veya öneriler yazarlara aittir ve Federal Motorlu Taşıt Güvenliği İdaresinin görüşlerini yansıtmaz.

(TELİF HAKKI © 2005 AAMVA. Tüm hakları saklıdır)

Bu materyal, (Ticari veya Ticari Olmayan) Sürücü Belgesi başvuru sahiplerini eğitmek amacıyla AAMVA tarafından Eyalet Sürücü Belgesi Kurumlarına (SDLA'lar) sunulmak üzere hazırlanmıştır. Bu materyali çoğaltma, kullanma, dağıtma veya satma izni yalnızca SDLA'lara verilmiştir. Bu kitabın hiçbir bölümü, yazarın/yayıncının açık yazılı izni olmaksızın fotokopi, kayıt veya herhangi bir bilgi depolama ve erişim sistemi dahil olmak üzere elektronik veya mekanik hiçbir biçimde veya hiçbir yolla çoğaltılamaz veya iletilemez. Bu materyalin izinsiz olarak yeniden basılması, kullanılması, dağıtılması veya satılması yasaktır.

PENNSYLVANIA ULAŖTIRMA DEPARTMANI

Hatırlanması Gereken Önemli Kelimeler



**ORGAN
BAĞIŞÇISI**

EHLİYETİNİZİ ALDIĞINIZDA BU ÖNEMLİ KELİMELERİ HATIRLAYIN

Bunlar, hayat kurtaran organ ve doku nakli bekleyen binlerce kişi için önemli kelimelerdir. Başkalarının kornea nakliyle görme yetisini yeniden kazanmasına, deri bağışıyla yanıkların daha çabuk iyileşmesine veya kemik nakliyle ağrısız yürütmesine yardımcı olabilecek kelimeler.

Organ ve doku bağışına "evet" diyerek bir hayat kurtarmayı seçen kişiler, ehliyetine bağışçı ibaresini ekletmeli ve bir bağışçı kartı imzalamalıdır. Bağış yapma isteği aynı zamanda aile ve arkadaşlarla da paylaşılmalı, böylece başkalarına yardım etmek için alınan önemli kararın farkında olmaları sağlanmalıdır.

ORGAN VE DOKU BAĞIŞI HAKKINDA BAZI KISA BİLGİLER:

- Pensilvanya, hayat kurtarıcı ve hayatı iyileştirici fırsatlar nedeniyle organ ve doku bağışını güçlü bir şekilde desteklemektedir.
- Organ bağışında yaş sınırı yoktur. Doku ve kornea bağışı için genel yaş sınırı 70'tir.
- Çoğu büyük din bağışı destekler.
- Bağış, ancak ölüm ilan edildikten sonra değerlendirilir.
- Bağış, cenaze töreni düzenlemelerini engellemez.
- Bağışçının ailesi için herhangi bir maliyet söz konusu değildir.

ORGAN VE DOKU BAĞIŞÇISI KARTI ALMAK İÇİN ARANACAK NUMARA:

Doğu Pensilvanya'da:

Gift of Life Donor Program1-888-DONORS-1

Batı Pensilvanya'da:

Center for Organ

Recovery & Education (CORE)1-800-DONORS-7

Ek organ ve doku kaynağı bilgisi için aranacak numara:

PA Sağlık Müdürlüğü 1-877-PAHEALTH