

GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ



GÜVENLİ SÜRÜŞ NEDİR ?



Sürücünün,

Sürüşün her anında aracına tam olarak hakim olması,

Araç dışından, gelen uyarıcılara seri şekilde cevap verebilmesi,

Aracını doğru yerde ve doğru pozisyonda kullanması,

Olması gerektiği sürede intikalini en güvenli şekilde tamamlaması,

Aracını ve aracının limitlerini tam olarak tanımasıdır.

Güvenli sürüş tekniği ne değildir ?

Hız limitlerinin aşılması, emniyet kemerinin takılmaması, uykusuz ve yorgun yola çıkılması, diğer yaya ve sürücülere saygısız davranılması, kaza yapmak ve yaptırmak, yaralama, maddi hasar, hatta ölüme sebebiyet vermek değildir.

GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ

Bir profesyonel sürücünün profesyonelliği meslek bilgisinden, sürücölük kabiliyetinden ve özellikle de sorumluluk bilincinden anlaşılmaktadır.

Davranışıyla da profesyonel olmayan araç sürücülerine örnek olmalıdır.

BİR ŞOFÖRÜ İYİ BİR ŞOFÖR YAPAN NE
KADAR HIZLI GİTTİĞİ DEĞİL, HEM KENDİSİ
HEM DE ÇEVRESİNDEKİLER AÇISINDAN
ARACINI NE DENLİ DİKKATLİ VE GÜVENLİ
KULLANDIĞIDIR.

HAYATTA KALMA TEKNİKLERİ

Ülkemizde trafik kazaları insan hayatını tehdit eden en büyük faktördür.

Trafik kazalarının %95 nedeni sürücü bilgi ve beceri eksikliğidir.

DOĞRU BİLGİ,
TEHLİKELERİ TANIMAK VE
ARACI DAHA İYİ KULLANMAYI ÖĞRENEREK
BECERİYİ SAĞDUYU VE SAYGI İLE
UYGULAMAK TRAFİKTEKİ TEK YAŞAM
ŞANSIDIR.

SÜRÜŞ TEKNİĞİ

Teknik açıdan birkaç uyarı ve tavsiye

- Hızınızı viraja girmeden azaltın;
- Hızınızı yolun gerçek şartlarına göre ayarlayın, kendi arzularınıza göre değil.
- Hız arttıkça daha uzağa bakın. Olacakları önceden tahmin etmeye çalışın.

- Her hızda fren için ne kadar duruş mesafesi olduğunu hesaplamayı öğrenin.
- Mümkün oldukça trafikte diğer araçlarla yakın hızlarda seyredin.
- Öndeki araçla aranızda her zaman yeterli emniyet mesafesini bırakın.

- Aracınızı kullanırken sadece yola konsantre olun.
- Özellikle şehir içinde, radyo-teyp, klima, cam, vs gibi aksesuarlarla ilgilenirken mümkün olduğunca gözünüzü yoldan ayırmayın.
- Yüksek hızlarda ani manevralardan kaçının.

➤ Güvenli ve profesyonel bir sürüş mest olmuş halde değil, otomobilin kontrolünü elde tutarak yapılır.

➤ İki elinizi de her zaman direksiyon üzerinde tutun.

➤ Değişken zeminlerde yol tutuşu değerlendirmek için uygun ortamda frenleri denemek veya küçük direksiyon hareketleri yapmak iyidir.

İyi ve güvenli bir sürüş için aşağıdaki uyarılara dikkat etmelisiniz:

- Başa gelebilecek her türlü duruma karşı çözümleri önceden tasarlayın.
- Eğer bir konvoyda veya yakın takip edilen bir trafikte iseniz uzağa bakın.
- "Aquaplaning" etkisinde gazi kesin, direksiyonu düz tutun.
- Sollama yapmadan önce öndeki araca çok fazla yaklaşmayın.

➤ Sollamalarda öndeki araçtan biraz uzaktan seyredip, uygun zamanlamayı yakalayarak gerçekleştirmek daha kolaydır.

➤ Eğer önünüzde giden araç, aniden bir manevra yaparsa siz de onun izinden gidin.

➤ Yol üzerinde aniden bir hayvan veya bir objeyle karşılaşırsanız, direksiyonu aniden kırmayın, en az zararı verecek doğru manevrayı yapın.

Sürüş Pozisyonu;

Bir aracı iyi kontrol etmekte ve güvenli bir şekilde kullanmakta doğru sürüş pozisyonu en önemli noktadır.

Koltuk arkılığı ayarı:

- Virajlarda dengenizi kaybetmemeniz için her zaman sırtınızın koltuğa yapışık olması gerekir.
- Direksiyona son derece dik ve çok rahat kumanda edebilecek şekilde oturmak güvenli sürüşün en önemli adımlarından biridir.
- Hava yastığı olan araçlarda direksiyon mesafesi tehlike yaratmayacak şekilde olmalıdır.

Kol ve bacak mesafesi: Bacakların durumu ; debriyaja tam basıldığında ayak hafif kırık olmalıdır, ayrıca direksiyonu çevirme esnasında kollar dizlere değmemelidir. Koltuk bu şekilde ayarlanmalıdır.

Kollar; Koltuğa oturulup sırt tam dayalı iken direksiyonun üst kenarına uzatılır, bu durumda bilekler direksiyonun üst kısmına gelmelidir.

Ellerin direksiyon üzerindeki konumu: Direksiyon dıştan içe doğru tutulur ve baş parmak simidin üstünde olmalıdır.

Temel tutma pozisyonu saat 9-15 pozisyonudur.



ÇEŞİTLİ DURUMLARDA ARAÇ KULLANMA

Viraj

Motorlu araçların dengesini bozan yol kesimlerinden en etkili olanıdır. Virajlara girildiğinde dönülen yöndeki tekerlekteki ağırlık azalarak diğerlerine geçer, üzerinde yük azalan tekerleklerin yol ile teması azalır ve kayma kolaylaşır.

Viraj içinde gereğinden fazla gaza basmak veya fren yapmak tekerlerin yol ile temasını daha da azaltır ve kayma hareketini çok kolaylaştırır.

Viraja yaklaşıldığında hız düşürülmeli ve viraja giriş hızına uygun vites seçilmelidir.

Viraj dengeli gaz ile dönülmeli ve çıkış noktasında hızlanmalıdır.

Viraj alımında geçerli ilk kural "yavaş gir - hızlanarak çık" şeklinde açıklayabileceğimiz ve yapılan genel hatanın tersine aracı virajın alımı sırasında değil, daha viraja girmeden yavaşlatmayı hedefleyen kuraldır.

"Önce dış - sonra iç - tekrar dış" olarak adlandırabileceğimiz ikinci kural ise virajı dönülmesi mümkün en geniş açıyla dönebilmemizi ve dolayısıyla aracın yere daha fazla tutunmasına yardımcı olmayı amaçlar.

Diğer araçların da seyir halinde olduğu bir trafikte bu hareket tehlike yaratır.

Viraj alımında genellikle yapılan en önemli hata, viraja aracın yere tutunma sınırlarını zorlayacak bir hızla girip daha sonra viraj içinde fren kullanma mecburiyetinde kalmaktır.

* Virajda genelde merkez kaç kuvveti ortaya çıkar. Bu kuvvet aracı viraj dışına doğru itmeye çalışır. Bu işlem esnasında araç devrilebilir.

* Her aracın ve her yükün bir ağırlık merkezi vardır. Her ikisinin toplamı ise toplam ağırlık merkezini oluşturur.

* Yükün ağırlık noktası yanlış yüklenmeden dolayı yana verilirse, toplam ağırlık noktası da değişir. Dar bir virajda aşırı hız mevcut ise, aracınız devrilebilir. Çünkü, merkez kaç kuvveti hız ile birlikte katlanarak artar.

DİKKAT VE KONSANTRASYON

Araba kullanırken konsantrasyon son derece önemlidir ve dikkat edilmesi gereken hususlar içerir.

Asla ama asla alkollü araba kullanmayın.

Uykusuzluk, alkol, uyuşturucu, ilaçlar, cep telefonu, araç içine koyulan nesneler, radyo-teyp sizin dikkatinizin dağılmasına sebep olur. En ufak bir konsantrasyon bozukluğu çok ciddi sonuçlara sebebiyet verebilir. **Gözünüz her zaman yolda olsun.**

Hiç bir zaman uykulu araba kullanmayın. Uyumadan devam edebileceğinizi sanmayın. Dikkatinizin dağıldığı, yorulduğunuz anda, arabanızı park edin ve arabanın dışında bir yerde, 1 saat kadar dinlenin, çay-kahve türünden uyarıcı içecekler için ve zinde olarak yola devam edin. 1 saatlik bir mola önünüzdeki yılların kurtarıcısı olabilir.

PSİKOLOJİK HAZIRLIK

İyi sürücülük, güvenli araba kullanmayı bilmektir...

Her şeyden önce, istikrarlı kullanın. 2 saat 120'yle gitmek, 1 saat 90'la, 1 saat 150'yle gitmekten daha güvenlidir.

Dışarıdan, diğer sürücülerden gelecek tepkileri umursamayın. Uygun bir dille söylemek gerekirse, asla *GAZA GELMEYİN*.

Sabırlı ve hoşgörülü olun.

ÜLKEMİZ TRAFİĞİNE ÇIKARKEN

- Her 1000 sürücüden yalnız 5'nin trafik işaretlerini doğru bildiğini
- 7 milyon ehliyetli sürücünün, 5 milyonuna kuralları çiğnedikleri için para cezası kesilmiş olduğunu,
- Trafik kazalarında ölümlerin %10'u ilk 10 dakikada,%50'si ilk 30 dakikada meydana geldiğini,
- Ülkemizde her 4-5 otobüsten bir tanesinin kaza yaptığını,

- Her 1000 ilk okul öğrencisinden yalnız 17'sinin yaya geçidini doğru kullanmasını bildiğini,
- 50 km/sa.'lik bir çarpışmada 25 kg'lık bir çocuğun ağırlığının 1 tona çıktığını ve 80 km de yaşanacak bir çarpışmada emniyet kemeri kullanmayanların bir binanın 10'uncu katından düşme olayı yaşayacaklarını,

➤ Ülkemiz karayollarında her 30 dakika da meydana gelen trafik kazasında 1 vatandaşın öldüğü, 10 vatandaşın yaralandığı ve kazadaki ölüm oranlarının Avrupa'dan 10 Amerika'dan 16 misli fazla olduğu tespit edilmiştir.

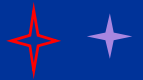
**MOTORLU ARAÇLARDA EN
ÖNEMLİ FAKTÖR SÜRÜCÜDÜR.**

- Geçerli sürücü belgesi olmayan,
- Alkollü veya otomobil kullanmaya engel bir tedavi altında veya yorgun, uykusuz olan,
- 20 metre ötedeki aracın plakasını okuyamayan kişi sürücülük yapamaz çünkü;
- Otomobil kullanırken yapılan iş hayatınızın en önemli işidir. Yapılan yanlış hayatla ödenir.

Motorlu araçlar kendi kendilerine hareket etmezler, kontrolden çıkmazlar, onların kontrolünü kaybeden sürücülerdir. Sürücü aracına doğruyu verirse doğruyu, yanlış verirse yanlış alır.

Araçların kendine öz dinamik yapısı ve sürüş karakteri vardır. Aracı iyi ve güvenli kullanabilmek ve onunla bütünleşebilmek bu karakteri iyi tanıma, motor gücünü, ivme, fren ve tüm özelliklerini bilmek gerekir. Aracı ile bütünleşen sürücü, aracını zevk alarak kullanır.

EMNİYET KEMERİ



Otolarda olası bir kazada araçtan fırlamayı veya ölümcül bir yaralanmayı önleyen en önemli ikinci derecede güvenlik faktörüdür.

Emniyet kemeri yalnız sürücüler için değil tüm yolcular için köşedeki bakkala gidilse dahi takılmalıdır. Tehlikenin ne zaman geleceği belli değildir. Her zaman her yerde hazırlıklı olmak Gerekir.Emniyet kemerinin hayat kurtarma oranı **yüzde otuzdur.**

LASTİKLER

LASTİKLER YOL İLE
OLAN EN ÖNEMLİ HAYAT
BAĞIDIR.



Orta boy bir oto lastiğinin yere bastığı alan bîr avuç içi büyüklüğündedir. Dört avuç içi büyüklüğündeki alanın üzerinde 1 ton ağırlığın 100 km'nin üzerinde gittiğini düşünün ve yere yanlış basmayın

Lastik havaları oto fabrikaları tarafından aracın tam yüklü halde tabanının yere tam basmasını sağlayacak basınçta hesap edilir.

Normal ağırlıktaki (900-1200kg.) Otolarda 30 PSI (2.2atü) civarında kullanılır.

Çok sıcak bir günde araç ağır yüklü ve/veya hızlı kullanılırsa 45 PSI'ye kadar çıkabilir.

Ancak kullanım basıncı 27-40 arasında problem yaratmadan değişebilir lastikler bu kadar farkı tolere edebilirler. (soğuk 27 PSI. Çok sıcak 40 PSI.)

15/25 derece santigrat havada kullanılmadan önce 30 PSI

➤ Eğer hava normal değerlerden daha az olursa (düşük basınç) lastiğin tam ortasındaki bir bölüm yukarı katlanır ve lastik sadece iki yanından (toplamda daha ince) iki "şerit" lastik parçası ile yola basmaya başlar.

İnik lastik;

Her türlü tehlikeyi yaratır.

Doğru lastik havası için kendi hava saatinizi kullanın

Akaryakıt istasyonlarındaki hava saatleri ortalama %30-40 yanlış gösterir.

Stepnenin havasını en az 15 günde bir kontrol edin.

Durdukları yerde her ay 1 PSI (hava) kaybeder.

➤ Fabrikanın istediğinden daha çok basınç basılırsa; o zaman lastik yanakları yukarı çekilir, sadece tam ortadaki (toplamdan daha ince) tek bir "şerit" lastik parçası yola basmaya başlar.

Yağmurda; Lastik tabanındaki çizgi desenleri daha iyi tutunma sağlamaz. Tek görevi suyu boşaltmak ve yer ile teması sağlamaktır.

Yol üzerindeki 1,5 cm. kalınlığındaki su tabakasında;

*16 psi (havalı) lastik 67 km. hızda

*24 psi (havalı) lastik 82 km. hızda

*32 psi (havalı) lastik 94 km. hızda

kızaklayarak kaymaya neden olur.



Sıcak havada; Sıcak havalarda lastik havaları indirilmez. Lastiğin ısınmasının en büyük nedeni yumuşak yanak kısmının esnemesidir. İnik lastiklerde yanaklar daha fazla esneyerek içindeki havayı ısıtır. Yüksek ısı lastiği oluşturan parçaların birbirinden ayrılmasına ve içten patlamasına neden olur.



Karda;

İlk hareket için indirilirse hareketten sonra inik lastik karda çok daha fazla kayar. Karda tabanı geniş lastik değil dar lastik daha fazla tutunma sağlar.

Doğru şişirilmiş lâstiklerde; daha iyi fren yapılır. Daha iyi viraja girilir.

Daha iyi direksiyon kontrolü sağlanır. Daha az yakıt tüketilir. Daha uzun yolculuk yapılabilir, lastikler daha az eskir.

KARDA ARAÇ KULLANMA



©Foto: Denny Blomström
www.datamagi.se



Hız düşürülmeli ve takip mesafesi en az **6 saniyeye** çıkartılmalıdır.

Kar lastikleri ve zincir daha iyi tutunmayı sağlar.

Kar lastikleri 4 tekerleğe de takılmalıdır.

Havası inik ve geniş lastikler daha az, normal basınçta şişirilmiş lastikler daha fazla tutunma sağlar.

Önden çekişli araçlarda ön tekerlekler kompresyondan ötürü kızaklamışsa tekrar debriyaja basmalı ve ön tekerleklerin yeniden dönmesi sağlanmalıdır.

Dönmeyen ön tekerleklerle yön verilemez.

Ancak dönen ön tekerlekler direksiyon hareketine cevap verir.



Kayma hareketini başlatan faktörler

- Gaza gereğinden fazla basma
- Sert fren yapma
- Sert direksiyon hareketi
- Vites küçültmede debriyaj pedalının ani bırakılması ile kompresyona bırakma ile başlar.
- Diş derinliği aşınmış lastikler.

Kayma hareketini kolaylaştıran diğer faktörler;

- Yoldaki eğimler
- Çukur ve tümsekler
- Virajlar
- İyi tutunamayan lastikler
- Yan rüzgarlar

Kayma Başladığında

- Gazdan ayağınızı çekin.
- Freni yumuşatın.
- Direksiyonu yumuşatın.
- Tekrar debriyaja basın.

BUZDA SÜRÜŞ TEKNİĞİ

- Çivili lastiklerin dışında buzda tutunma olanaksızdır.
- Buz tutabilecek yol kesimleri önceden belirlenmeli ve hız en aza düşürülmelidir.
- Kara buz (cam buz) suyun ani donması ile oluşur ve görülmesi çok zordur.
- Soğuk günlerde yol üzerinde görülen ıslak kesimlerin buzlanmış olduğu varsayılmalı ve kuru yüzeyde iken derhal yavaşlanmalıdır.

Buzda; direksiyon, gaz, fren, debriyajın bırakılması gibi tüm hareketler çok yumuşak yapılmalıdır.

Buzlanmayı önceden fark edebilmek için; sık sık silecek su fıskiyesini kontrol edilmelidir. Su camda donar veya fıskiye çalışmazsa, yolda da buz beklenmelidir

Soğuk havalarda yol yüzeyinde görülen ıslaklığın buz olabilme ihtimaline göre davranılmalıdır.

Olası buzlanma;

- Yamaç içi ve güneş görmeyen yol kesimlerinde,
- Köprü ve viyadükler,
- Yüksek kesimlerde,
- Gün batımı sonrasında,
- Rüzgar alan yerlerde beklenmelidir,



SISTE

Siste

Siste daha iyi gören sürücü yoktur. Daha fazla risk alanlar vardır.

Çok yoğun siste en güvenli yöntem gitmemektir. Yolun en sağına geçip durun kısa farları, sis lambanızı, ikaz lambalarınızı yakın ve sisin azalmasını bekleyin.

Altın kural; gitmemek, istenmeyen yere gitmekten çok daha sağlıklıdır.

- Sarı gözlüklerinizi takın,
- Gece kısa farları yakın,
- Sileceklerinizi sık sık çalıştırın.
- Önde giden aracın sis lambasının parlaklığı fren lambalarının görülmesini zorlaştırır. Takip mesafesini uzatın.
- Sollama tuzağına düşmeyin.

DOĞRU FREN YAPMA

Frenleme mesafesini etkileyen faktörler :

- Hız
- Yolun eğimi
- Yolun yüzeyi
- Lastiklerin durumu gibi faktörlerdir.

Frenleme mesafesi bu faktörlere bağlı olarak ifade edilmektedir.

* Fren mesafenizi, en fazla etkileyen faktör kuşkusuz “hızınızdır” . Çünkü hızın ikiye katlanması frenleme mesafesini tam dört kat artıracaktır. Hızınızı 35 Km/Sa.ten, 105 Km/Sa.e çıkardığınızda, yani üçe katladığınızda, durma mesafesi bu kez tam dokuz misli artar.

* Araç çeşitleri (binek aracı – ağır taşıt) ve yükleme biçimlerinin de frenlemeyi etkilediği doğrudur. Elbette, fren yapma biçiminizin de etkisi söz konusudur.

Yol yüzeyi: Yol yüzeyi durma mesafenizi etkilemektedir. Lastiklerinizle, yol yüzeyi arasında iyi bir tutuşun sağlanması önemlidir. Yol yüzeyinde su birikmesi, buz ya da kar olması fren mesafesini uzatan faktörlerdir.

Yolun eğimi : Yokuş aşağı durma mesafeniz, diğer tüm şartlar aynıysa, yokuş yukarı durma mesafenizden daha uzun olacaktır. Yani, yokuş aşağı inişlerde, daha da dikkatli olmamız gerekiyor.

* Yokuş yukarı direnci(yerçekimi) aracınızın hızlı bir şekilde yukarı çıkmasını engeller.

*İniş eğimlerde ise eşit ağırlık kuvveti (yerçekimi) aracı iter.

* Dikkat: İnişte maksimum motor devir sayısı aşılmamalıdır. (Kırmızı alana girilmemelidir.) Bunu sağlamak için ya kısa aralıklarla frene basılmalı yada bir küçük vitesse düşülmelidir.

*** Unutmayın: Ne ABS sistemli servis freni ne de fren kampanaları sizin ileriye görerek yapmış olduğunuz sürücülüğün yerini tutamaz.**

* ISLAK YOLDA AYAĞINIZI GAZDAN ÇEKİN
GEREKİRSE EGZOS FRENİNİ KULLANIN.















YOLA ÇIKMADAN ÖNCE VE ARAÇ TESLİM ALMADA YAPILACAK KONTROLLER

- * Sıvıların durumunun kontrol edilmesi
- * Motor yağ seviyesinin kontrol edilmesi
- * Direksiyon hidrolik seviyesinin kontrol edilmesi
- * Kavrama hidrolik seviyesinin kontrol edilmesi
- * Motor soğutma sıvısının kontrol edilmesi
- * Merkezi yağlama sisteminin gres seviyesinin kontrol edilmesi
- * Akaryakıt miktarının kontrol edilmesi
- * Cam silecek suyunun kontrol edilmesi

* Elektrik tertibatının işlevinin kontrolü

- Yol aydınlatma “farların” kontrolü
- Dönüş ışıklarının “sinyallerin” ve dörtlü ikaz lambalarının kontrolü
- Park lambalarının, geri vites lambasının, plaka aydınlatma lambasının, araç boyut lambalarının ve remork boyut lambalarının kontrolü

- Römork veya yarı römork bağlantı kablolarının kontrolü
- Akü elektrolit seviyesinin kontrol edilmesi ve gerekirse saf su eklenmesi.

* Fren tertibatı—bakımı ve işlevinin kontrolü:

- Hava tüplerinin içindeki suyun boşaltılması
- Hava basıncı düşüşünün üretici verilerine göre kontrol edilmesi
- Fren balatalarının kontrol edilmesi
- Ara bağlantı tellerinin kontrol edilmesi

- El fren tertibatının kontrol edilmesi
- Basınçlı hava kurutma sisteminin çalışmasının kontrol edilmesi
- Fren testinin yapılması

* Lastiklerin kontrolü:

- Lastik hava basınçlarının kontrolü. Araç değerine uygun olmalıdır.
- Lastik diş derinliğinin kontrolü
- Bijon somunlarının sıkılığının kontrolü
- Dişlerin temizliği: Varsa taşlar çıkarılmalıdır
- Hasarlar

*Yedek lastik:

- Hava basıncı
- Yola uygunluk
- Bağlantısının durumu
- Stepne kirikosunun çalışma durumu.

* Araç kabini- durumu ve işlevinin kontrolü:

- Bazı ışıkların kontrol edilmesi
- Göstergelerin kontrol edilmesi
- Kalorifer ve havalandırma sisteminin kontrol edilmesi
- Kapı kilitlerinin kontrol edilmesi
- Ön camın görüş kalitesi kontrolünün yapılması
- Takoğrafın kontrol edilmesi ve kağıdın doldurularak takılması

- Direksiyon boşluğunun kontrol edilmesi
- Günlük km.nin sıfırlanması
- Sefer bilgilerinin sıfırlanması
- Pedalların sıkılık kontrolü
- Dikiz aynalarının sıkılık kontrolü
- Sileceklerin çalışması ve süpürmesinin kontrolü
- Su fıskiyesinin kontrolü
- Körük kaldırma indirme tertibatının kontrol edilmesi
- Kabin içi temizliğinin kontrol edilmesi
- Kaloriferin çalışmasının kontrol edilmesi

* Kasa, römork ve yarı römorkun durumu:

- Branda gerginliğini kontrol ediniz
- Direklerin yerlerine oturup oturmadıklarını kontrol ediniz
- Kapakların kapalı ve kilitlerinin tamam olduğunu kontrol ediniz
- Yük zeminin temiz ve kırık olmadığını kontrol ediniz
- Yük tespit elamanlarını kontrol ediniz
- Kapalı kasa tertibatını kontrol ediniz

- Takozları yerinde kontrol ediniz
- Römork bağlantı kitini ve kilidinin, 5 tekerlek bağlantı pimini ve kilidinin kontrol edilmesi
- Bağlantı piminde incelme ve kilidinde bozukluk olup olmadığını kontrol ediniz
- Beşinci tekerin bağlantı piminde “king-pim” aşını kontrolü ve kilit tertibatının çalışmasını kontrol ediniz

*Kazaların engellenmesi için:

Dikiz aynalarını ayarlayarak yol görüş kontrolünü yapınız. Aynalar aracın gerisini mümkün olduğu kadar az, yolu mümkün olduğu kadar fazla göstermelidir.



* Araç donanımı

- İkaz lambası
- İkaz üçgeni
- İkaz yeleği
- Kriko
- Tamir takım çantası
- Yük emniyet gereçleri

* Yedek parçalar

- Kayışlar
- Ampuller
- Sigortalar
- Yakıt filtresi

HATASIZ YÜKLEYİN, EMNİYETLİ SEYİR YÜKLEME İLE BAŞLAR



KAZASIZ SÜRÜŞLER !...

SAATWITIP



28 Ağustos 2002 Saat 10:00
Besiktas