

UZMANLAR YORUMLUYOR: FREN PATLAR MI?

Sürüş Güvenliği Uzmanı Mert İntepe ve Fren Uzmanı Alpay Lök, hafta sonu meydana gelen kazaları Radyo Trafik'te yorumladı. Uzmanlar frenin patlamayacağını, ihmal yüzünden tutmayacağını aktardı.

Toplamda 37 kişinin hayatını kaybettiği, onlarca kişinin yaralandığı, geride bıraktığımız hafta sonu meydana gelen kazalar sonrası yine aynı soru gündeme geldi: "Fren patlar ya da boşalır mı?"

Kamuoyunda ve medyada sıklıkla ifade edilen bu kalıp aslında yaygın bir yanlış kullanımdan başka bir şey değil. Birçok kaza haberinde kullanılan "Fren patladı!" ya da "Fren boşaldı!" ifadesi hiçbir şey ifade etmiyor. Aksine bu kullanım kazalardaki gerçek nedenler ve sorumluları perdeliyor.

UZMANLAR RADYO TRAFİK'TE YORUMLADI

Sürüş Güvenliği Uzmanı Mert İntepe ve Fren ve Lastik Uzmanı Alpay Lök, Radyo Trafik yayınında hafta sonu meydana gelen kazaları yorumlarken "Fren patlar mı?" sorusuna da yanıt verdi.

Türkiye'de 25 yıldır yol güvenliği anlattığını ifade eden Sürüş Güvenliği Uzmanı Mert İntepe, ağır vasıta camiasının muayene durumları, araçların bakım durumu, sürücülerin çalışma şartları, uykusuzluk durumları, araçların lastik durumları, fren durumları dâhil olmak üzere kazaya neden olabilecek pek çok etken olduğunu söyledi.

Araçlarda fren patlaması olarak bilinen durumun frenin fiziki olarak patlaması olmadığını söyleyen İntepe, "Fren patlamaz! Böyle bir durum yok. Ya bakımı yapılmamıştır, ya yüksek tonajdan kaynaklı frenlerini ısıtmışsındır, ya da bakım sırasında yan sanayi diye nitelendirilen kalitesiz malzeme kullanmışsındır. Ya da bakım sırasında yanlış bir tahribat yapmışsındır, bu nedenle fren tutmaz." ifadelerini kullandı.

"MERDİVEN ALTI YAPILAN İŞLER KAZAYA SEBEP"

İntepe, ağır tonajlı araçların bir kısmında muayeneden geçebilmek için yaptırılan merdiven altı işlemlerin kazaya davetiye çıkardığını söyledi.

İncelediği tüm kazalarda insan davranış hataları olduğunu belirten ve her kazanın bir görünür bir de kök sebebi olduğunu aktaran İntepe; "Görünür sebep; fren tutmadı, yol kaygandı, kontrolü kaybettim vs. Ancak bir de asıl olan kök sebep var. Bunlar; taşeronluk, şoför uykusuzluğu, şoförün ekonomik durumu, aracın bakımı, bakımda kullanılan malzemeler vs.dir. O kök sebebi bulursak ve yollarımızdaki araçlara bunu uygularsak bu kazaların önüne geçeriz. 18 ton bir otobüsün, 40 ton ağırlığındaki bir ağır tonajlı aracın fren mesafesini şoföre öğretmezsen, frene bastım durmadı der." dedi.

"EN KOLAY MESLEK ŞOFÖRLÜK SANILYOR"

Türkiye'de gerçek bir sürücü eğitimi olmadığını belirten Sürüş Güvenliği Uzmanı Mert İntepe; "En kolay meslek şoförlükmüş gibi bir algı var ülkemizde. Liyakatin

en üst seviyede olması gereken meslektir aslında şoförlük. Otobüs ve ağır vasıta şoförlerine neden yönetmelikler uygulanmıyor? Geçen sene de bir otobüs kazasında 40 kişi öldü, yazık değil mi? Eğer sen yönetmelikleri uygulatmazsan, türlü bahaneler bulmaya ve can kaybetmeye devam ederiz. Fren patlaması, fren tutmaması gibi bir durum ağır tonajlı araçlarda mümkün değildir. “ ifadelerini kullandı.

“TÜRKİYE’DE ACİL DURUM EYLEM PLANI YOK”

Türkiye’de acil durum eylem planı bulunmadığını söyleyen İntepe, sözlerine şöyle devam etti:

“Acil durum olan bölgeye ambulans nasıl gider, itfaiye nasıl gider bilmiyoruz. Fermuar kuralı nasıl uygulanır bilmiyoruz. Yollarda babadan oğula geçen yöntemlerle araç kullanıyoruz. Sen olay yerinde 100 -200 metre geriye bir uyarı koyarsan komik olursun. 100 km hızla otobanda ilerleyen bir otobüs saniyede 35 metre yol gider. Eğer sen 100 metreye uyarı koyarsan otobüs 3 saniyede oraya gelir. Demek ki bunu 1 km geriye koyacaksın. Maalesef acil durum planının, trafik yolunda nasıl olması gerektiğini kolluk kuvvetleri dâhil orada 100 metre geriye uyarı koyanlar bilmiyor anlamı çıkıyor.”

“HIZ SINIRLARI DÜŞÜRÜLMELİ”

Radio Trafik yayınına katılarak hafta sonu meydana gelen kazaları yorumlayan bir diğer isim ise Fren ve Lastik Uzmanı Alpay Lök oldu.

Alınması gereken ilk tedbirin otoyollardaki hız sınırlarının yeniden düşürülmesi olduğunu söyleyen Lök, şu bilgileri aktardı:

“Otoyollarda özellikle ağır tonajlı araçlarda genel bir hızlanma var. Aslında Türkiye’de otobüs ve ağır tonajlı araçlardaki hız sınırlandırıcılar iptal edilmiş durumda. Avrupa’da bu araçların tamamında fabrika çıkışı hız limiti 100 km’dir. Ancak Türkiye’de bu sınır araç fabrikadan çıktıktan sonra sanayide iptal ediliyor. Hız sınırı olmayınca otobüsler, kamyonlar ve diğer ağır tonajlı araçlar sol şeridi, orta şeridi çok rahat kullanabiliyor. Bu hız sınırları denetlenmeli ve kesinlikle bu araçlar sollama harici sağ şerit haricinde hareket etmemeli. Bu araçlar neden sağdan gitmeli diye sorarsanız. Ortalama 40 ton ağırlığı olan bir kamyonun oluşturduğu kinetik enerji ve durma mesafesi binek araçların neredeyse 40 katına çıkıyor. Bu nedenle bu araçlar sadece ve sadece sağ şeritten gitmeli. Başta söylediğim gibi hız sınırı düşürülmeli. 140 km olan sınır toleransla 154 km’ye kadar çıkıyor. Bunu denetleyecek bir elektronik sistem de olmayınca bu tür kazalar maalesef devamlı olarak can kayıplarına neden oluyor.”

UğurDursun
Editor/Broadcaster

 S BROADCASTING

 RADYO
TRAFİK
İSTANBUL 104.2

