

# YARIN: ÖNDEKİ ARACA ÇOK SOKULMA UYARISI CAMDA OLACAK

DAVID LAMBE

Öndeki araca çok sokulma alışkanlığını önlemek zor olduğundan, bunu bilen bir Britanyalı uzman gurubu, izleme mesafesinin korunmasına yardım eden basit bir sistemle gerçekleştirdi.



GÜVENLİ

SAATTE  
110 Km.



GÜVENLİ

SAATTE  
65 Km.



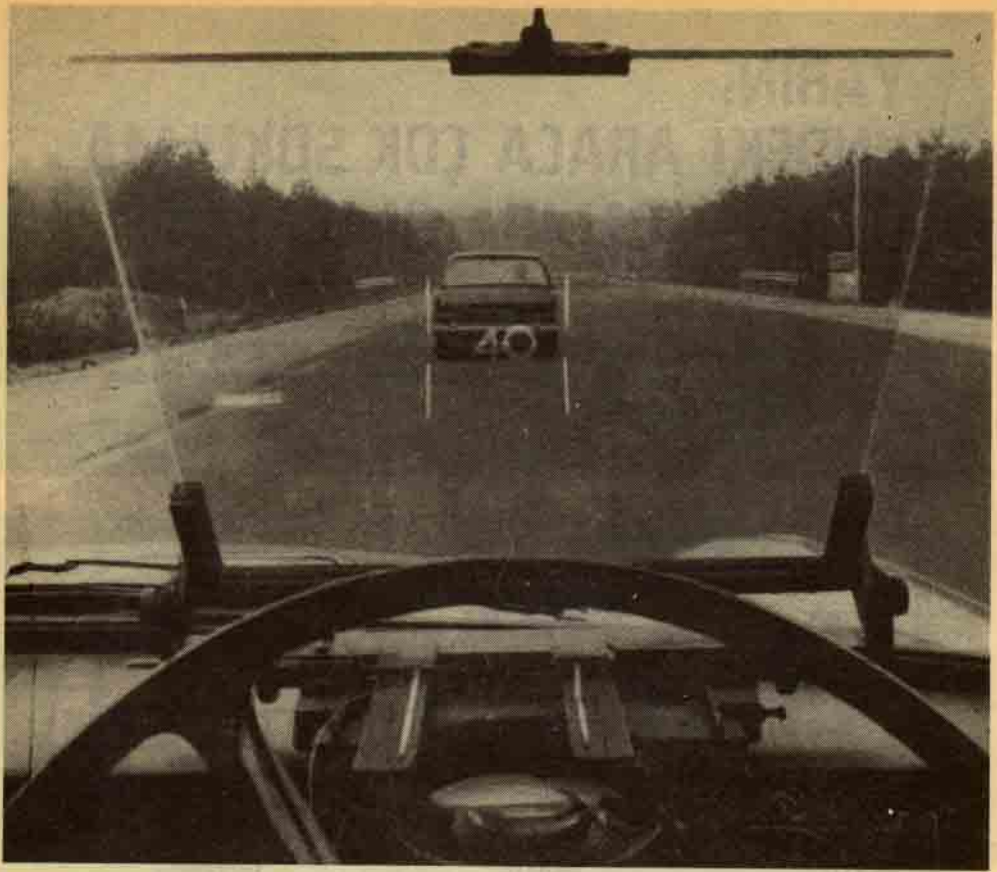
GÜVENSİZ

Ön cama vuran dikey çizgiler taşıtın hızına göre birbirine yaklaşacak ya da uzaklaşacaktır, yani hız arttıkça birbirine yaklaşacak, azaldıkça birbirinden uzaklaşacaktır. Öndeki arabanın dış görünüşü çizgiler arasında bulunduğu sürece, öndeki araba güvenli bir mesafeden izleniyor demektir.

Gösterge tablosunun, bir bakışta, otomobilin işleyişiyle ilgili bütün bilgiyi şoförün gözünün önüne koyacak şekilde tertiplenmiş olması beklenir. Fakat Britanya Hükümeti Yol Araştırma Laboratuvarı tarafından yapılan bir seri test, bugünkü gösterge tablolarının dikkati dağıtığını göstermektedir.

Gerekli olan, otomobillerde tamamen yeni bir biçimde, bir cihazlanma olup, laboratuvarın teknisyenleri bunu ortaya koydukları kanısındadırlar. Cihazlanma daha şimdiden Britanya otolarının yarınki özel modellerine uyacak bir şekle konmaktadır. Uygulamanın yol güvenliği ve araba kullanma kolaylığı üzerindeki etkisi çok müthiş olacaktır.

Britanyalı araştırmacılar bugünkü gösterge tablolarının yetersizliğini aşağı yukarı beş yıl önce «araba kullanma işi»ni (kendileri bu adı vermişlerdi) incelemek için Amerikan endüstrisinde kullanılan bir aleti (Polymetrics Eye-marker Recorder) uyguladıkları zaman, farketmişlerdir. Hiç bir kimsenin başka bir yerde bu özel maksatla kullanmadığı, kaydedici (recorder) esas itibarıyla bir kimsenin gördükleriyle göz hareketlerini aynı zamanda hem filme alıp (resmini çekip) hem de teypte kaydeden bir çift kapalı devre televizyonundan ibarettir. Road Research Laboratory'deki teknisyenlerden birinin dediğine göre, şoför arabasının hızlı bir şekilde sürerken, aşağıya, hız göstergesine, her zaman gözünü üzerinden ayırmadığı sanısında olma-



Deneyisel çalışma tertibatında optik projektör de dahil olduğu halde bütün aletler açıktadır. Üretim modellerinde, projektör gösterge tablosuna gizli şekilde yerleştirilecek ve hızla dikey yol alma işaretlerini doğrudan doğruya cama salacaktır.

sına rağmen, kolay kolay bakamaz. Hele başka arabalarla etrafının çevrilmiş olduğu sıkışık durumlarda bunu hiç yapamaz. Yapamaz, çünkü buna zaman bulamaz. Hareket halindeki gözler beyne bilgi iletmez. İlerideki yola bakarken aşağıdaki hız göstergesine göz atmak, hızı saptamak arkasından tekrar yola bakmak en azından bir buçuk saniyelik bir zaman alır. «Saatte 70 mil hızda insan gözünü hiç de yoldan ayırma zamanı bulamaz. Şoförün göz hareketlerinin incelenmesi, bir test pisti üzerinde, en iyi hava koşulları altında ve etrafta bakılması gereken taşıtların bulunmaması halinde bile, direksiyonun arkasında geçen zamanın yüzde 12'sinde insanın hiç bir şey görmediğini gösteriyor. Ve zamanın yüzde 95'inde gösterge tablosundan bilgi alınmıyor. Dolayısıyla trafiği yüksek ekspres yollarda (free-

ways) genellikle şoförün sandığından hızlı sürmesi pek yadırganmaz.

«Açıkça görülüyor ki, gerekli olan şey, hareket halindeki bir taşıtın tam hızına ait bir bildiriye, şoförün doğrudan doğruya görtüş alanı içine koymaktır». Diğer laboratuvar incelemeleri, çoğu şoförlerin arabalarını yolda normal hızla giderken kuyruk kuyruğa gelmekten alkoyacak bir yardım olanağına sahip olmaları halinde, daha güvenli duruma geleceklarini göstermektedir. Ve saatte 74 milin üstündeki hızlarda, motorlu taşıt kullananların hepsi bu yardımdan yararlanabileceklerdir.

Göz işaret kayıtcısı (Eye-marker Recorder) şoförlerin, yolda, bakışlarını genellikle otolarının 36 m ilerisine teksif ettiklerini göstermiştir. Böylece laboratuvar teknisyenleri bir otomobilin içine ve direksiyonun önüne yerleştirilebilen ve taşıtın hızını ön camın içine, ya da camın

hemen iç tarafında geriye doğru eğik bir plastik ya da cam levha üzerine veren bir projektör düzenlemişlerdir.

Britanyalı araştırmacılar da «baş yukarı» (head-up) cihazlanma sistemine, kuyruktan izlemeye karşı basit bir alet eklemişlerdir. Alet ön cama, ya da eğik reflektöre, hemen oto hızının üstünde iki dikey çizgi salmaktadır. Çizgiler taşıt hızlandıkça birbirine yaklaşmakta, yavaşladıkça da birbirinden ayrılmaktadır. Burada şoför tarafından yapılması gereken şey, sadece çizgileri tüfek nişangâhı gibi kullanarak, öndeki arabayı bunların arasına yerleştirmektir.

«Bu iki ayrı bilginin otomobil ön camına nasıl verileceği üzerinde düşündüğümüzü» söylememiz üzerine Yol Araştırma Laboratuvarının memuru dedi ki: «Cama taşıtın hareketiyle ilgili olarak başka bilgi de vermemiz bizden ısrarla istendi. Şoförün önüne konacak bilginin asgari hadde tutulmasını daha akla uygun bulduğumuzdan buna direndik. Gerçekten baş yukarı sistemiyle tek bir bilgi daha vermek isteriz ki bu da, genel nitelikte bir uyarma, taşıtta herhangi bir aksaklığın çıkması anında belki de, camda parlayan bir kırmızı ışık olacaktır.

«Kanatımızca geleceğin otomobilindeki cihazlar tümüyle şoförün görüşünün dışında kalacak ve belki de, üzerinde bir kapak olduğu halde bir konsolun altına sıkıştırılacaktır. Şoför, cihazları ancak genel uyarma ışığı yandığı zaman kontrol etme ihtiyacını duyacak ve arabayı yolun

kenarına çekecektir.»

Bir baş-yukarı hız göstergesiyle araba kullanmak acaba nasıl olur? Bir test şoförünün bu husustaki görüşü şöyle: «İlk kez belirli bir zamanda gerçekten hızınızı bildiğinizin farkına varıyorsunuz. Ve on-on beş gün hızınız daima görüş alanınıza vurmuş olarak araba kullandıktan sonra, artık onu düşünmez oluyorsunuz. Böylece, uzun bir yolculuktan sonra kendinizi eskiye nazaran daha az yorulmuş ve rahat hissediyorsunuz».

Arabaların hızı tamamen renk körü şoförlerce açık gri renkte görülecek bir pembe renk rakamlarla verilecektir. Kuyruktan izleme çizgileri açık sarı, arıza haber ışığı da kırmızı olacaktır. Tertibattaki tek ayarlama verilen hayallerin, birbirinden farklı boydaki şoförlere göre yükseltip, alçaltılması olacaktır. Şoför koltuğunun ileri geri kaydırılması, kuyruktan izlemeye karşı çizgileriyle ilişkili olarak şoförün durumunu pek değiştirmez.

Britanya uçak endüstrisi, sistemin değişik bir şeklini ticari uçaklara uygulamaktadır. Direksiyonun otomatik oluşu, transmisyon ve suspansiyonlar ve ses tecridi otomobilleri her gün biraz daha kayıci ve sessiz kozalara çevirdiğinden, söz konusu sistem yolda, gittikçe daha faydalı hale gelecektir.

*Popular Mechanics'den  
Çeviren: Nizamettin Özbek*

## **BİR HATA YAP!**

*Hayatta kaç kere bir şey yapmak istedik ve o büsbütün başka bir şey oldu! Kütüphaneden eve getirdiğimiz kitap istediğimiz kitap değildir! fakat o birden bire gözlerimizin önüne yep yeni bir ilgi alanı açar. Ben bir öğrenci tanırım, birgün acele ile yanlış bir sınıfa girdi, orada tartışılan konu o kadar hoşuna gitti ki, birden bire o onun ideali oldu, ve günün birinde bu dalgınlık yüzünden ünlü bir profesör oldu. Yanlış olan şeylerin yarısının sonradan bizi şaşırtacak şekilde doğru çıkmasının hayatın bilmediğimiz cilvelerinden biri olduğunu unutmamalıyız.*

**ROBERT HILLGER**