

# HYDROPLANING DENİLEN ŞEY NEDİR? (\*)

Derleyen: Nizamettin ÖZBEK

**K**AZAYA UĞRAYAN KİŞİ titreyerek: "direksiyon ellerimde kaygan bir hal aldı." diyordu. Başka bir kişi de "Ön tekerlekler, döndürdüm vakit, hareketimi karşılıksız bırakıyorlardı." diyordu.

Yine bir başkası da: "O kadar ani ki insan tutunacak yer bulamıyor." diyordu.

Başka birçok şoför de, ıslak yollardaki anlaşılmasız ve korkunç bir kontrol kaybı yüzünden meydana gelen kazalardan sonra buna benzer şeyler söylemişlerdir.

Bunların söyledikleri, yağmurlu havaların bilinen ve yeterince tehlikeli olan kayması değildir.

Bunlar çok daha korkutucu bir şeyden söz etmektedirler; arabaları, yol kaplamasını örten suda yüzüyormuşçasına tam bir direksiyon (Hâkimiyeti) ve çekme kaybından yakınmaktadırlar.

O korkunç raporlar, artık, heyecan şoklarına, alkol, ilaç, aldatıcı neden ya da bozuk direksiyon düzenine yüklenmemektedir. Bugün, sürdürülen birçok bilimsel incelemeler sayesinde kazadan canını kurtararak sağ kalan kişilerin doğru söylediklerini biliyoruz. ARABALARI BİR İNÇTEN (2,5 Cm.) DAHA AZ DERİNLİKTEKİ SULAR ÜZERİNDE YÜZMÜŞTÜR.

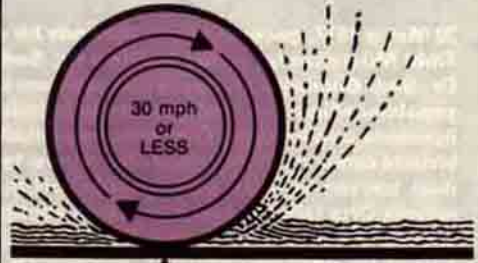
İşte güvenlik mühendisleri buna (Arabaların çok az derinlikteki su üstünde yüzmesine) "hydroplaning" diyorlar.

İşin tuhafı "hydroplaning'i National Aeronautics ve Space Administration (Millî Havacılık ve Uzay İdaresi) bulmuştur. NASA bilim adamları ıslak pistler üzerinde bir seri askeri uçak üzerinde araştırmalar yaparken nihayet özel bir deneme ipucunu vermiş.

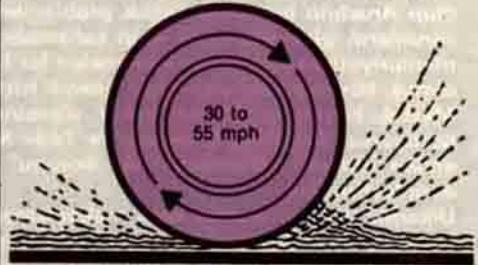
Bir gün bir lâstiğin ıslak bir kuşak üzerinde yuvarlanırken, görünür bir neden olmaksızın, birden ve tamamen durduğunu, kuşağın ise saatte 60 mil hızla yoluna devam ettiğini görmüşlerdir.

Bu ipucu, durumu bütün açıklığıyla ortaya koymuştur. NASA, karayolu üzerinde bir lâstiğin (durgun bir su üzerinde ilerlemesi halinde, hidro-

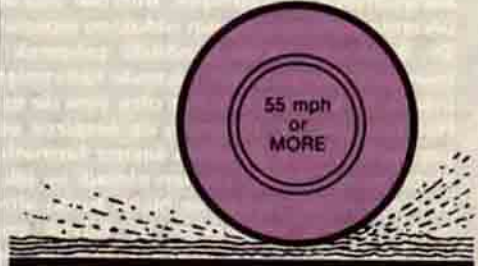
## HYDROPLANING'İN OLUŞUMU



Açık hızlarda, lastik, suyu lastik-yol birleşimine yarıyor ve yolla tam değme (temas) halinde kalıyor.



Saatte 30 milin (yaklaşık 50 km) üstündeki hızlarda, su kaması lastik-yol bitişimine girerek hydroplaning'e sebep olabilir.



Saatte 55 milin (yaklaşık 90 km) üstündeki hızlarda su kaması büyür ve lastik yolla değmesini tam kaybederek hydroplaning'e yol açar.



dinamik basıncın lastiğin yolla değme noktasının hemen önünde dalgaya benzeyen bir su kaması meydana getirdiğini kısa zamanda tanıtlamıştır. Kamanın büyüklüğü, herhalde tahmin etmişsinizdir, hız arttıkça artmaktadır.

Su, bütün öteki sıvıları gibi, sıkıştırmayı teper ve bu yüzden de lastik kamaya girmez. Böyle bir durumda lastik suyun üstüne tırmanarak, orada su kayağı gibi kayacağından, Tanrıya yalvarmadan başka yapılacak bir şey yoktur. Çekiş, direksiyon ve tüm kontroller hep elden gitmiştir.

Otomobil hydroplaning'i ile ilgili olarak, elde henüz bir istatistik yoktur. Fakat National Safety Council (Millî Güvenlik Kurulu) ın son rakamları 1972 yılında hemen hemen 500.000 kişinin ıslak yollarda öldüğünü ya da yaralandığını göstermektedir.

Güvenlik uzmanları, bu sonuçların çoğunda suçlu olarak tamamen hydroplaning'den kuşku lanmaktadırlar.

Hydroplaning, elbette, tedbirsizlik karşısında gelişen bir suç olarak ortaya çıkmaktadır ve bu haliyle de, su, hız lastikler, tüm ağırlık ve ağırlık dağılımından oluşan bir suikast durumundadır.

Su - Çok istemiyor. Hydroplaning'in yarım inç (2,5 Cm.) ya da daha fazla su ile kaplı yollarda meydana gelmesi daha olası olmakla beraber, daha az sularda da oluşabilir.

Hız - Saatte 30 milin (50 Km.) altındaki hızlarda lastik suyu aşağıya ve çevreye dağıtır ve yerle temasını korur. Saatte 30 milin (50 Km.) üzerinde kısmî hydroplaning oluşabilir. Saatte 55 milin (90 Km.) üstünde de, lastik, yolla temasını yitirerek tüm hydroplaning'e sebep olur.

Lastikler - Aşınmış, ya da az şişirilmiş lastikler hydroplaning'e yol açar ve bunu az suda ve düşük hızlarda yapar. İyi lastik dişleri, suyu, tekerleği kaldırmadan lastiğin oyuklarından iletir.

Ağırlık - Araba ne kadar hafif olursa hydroplaning olasılığı o kadar artar.

Ağırlık Dağılımı - Bir arabanın arkasına (Arka kanape, bagaj, ya da römork) çok fazla yük toplanırsa, ön lastikler tıpkı bir hızlı deniz motorunun başı gibi yükselmeğe çalışacağından, hydroplaning yine olasıdır.

Buraya kadar hep "dinamik" hydroplaning'den söz ettik. "Yapışkan" hydroplaning daha çok görülür ve aşağı yukarı aynı derecede tehlikelidir.

Yapışkan hydroplaning çok kez, ilk yağmur damlaları, yol üzerindeki yağ, toz ve pislikle karışınca meydana gelir. Sis ya da çığ bile bu oyunu —cidden pis oyun— oynar.

İşte, biz şimdi burada, size, kendinizi ve ailenizi bu iki çeşit hydroplaning'e karşı nasıl koruyacağınızı açıklıyoruz:

Hydroplaning koşullarına karşı tetikte olunuz. Biraz önce belirttiğimiz gibi, yapışkan hydroplaning çok az bir yaşlıkla (çığ, sis ya da ilk yağmur damlaları) meydana gelebilmektedir.

Dinamik hydroplaning, durağan suda meydana gelir. Buna özellikle kurplarda dikkat etmelidir. Uyarıcı belirtileri: öteki arabalarla, direklerin açık yansılar görülür; ya da yol üzerinde yağmur damlalarının "çukurcukları" farkedilir; veya ancak ince bir su katı üzerinde bulunduğu gösteren su çirpintisi ya da fişirtisi işitilir.

Yavaşlamak gerektir. Kurplara girerken yavaşlamak gerektir. Doğru bir yolda bile saatte 30 mille, (50 Km.) kısmı hydroplaning meydana gelebilir.

Düzgün ve yumuşak araba sürmek yavaş araba sürmek kadar önemlidir. Dönüşleri dikkatli yapmak direksiyon, frenler ya da gaz pedali üzerinde sert hareketlerden sakınılmalıdır.

Lâstiklerle yol arasında olup bitenlere kulak vermeli. "Titreşmeleri" duymak için koltuğunuza rahatça oturup, direksiyonu, güvenli bir biçimde fakat yumuşak olarak tutunuz. Yoldan bir duyu oluşuyorsa, lâstikler su kızıağı gibi kaymaya başlamadan, herhalde gazı hafifletmeniz gerekir.

Direksiyonda gevşeklik başlarsa, lâstikler, yoldan uzaklaşıyor demektir. Bu durumda gazı hafifletiniz fakat frenlere dokunmayınız.

Önünüzdeki arabanın tekerlek izlerini izleyiniz. Onun tekerlekleri, sizinkiler için suyu dağıtır.

Fakat söylemeye gerekseme yok, öndeki arabaya fazla sokulmamalıdır. Hydroplaning koşulları varsa, izleme mesafesi artırılmalıdır.

Bu koşulları bekliyorsanız lâstiklerinizin basıncını artırınız. Ancak, tavsiye edilen en yüksek basıncı aşmayınız.

Aşınmış lâstikler, hydroplaning için gereken hız aşamasını düşürür; yani böyle lâstiklerle durum daha düşük hızlarda meydana gelir. Diş derinliğini kontrol ederek, gerekiyorsa, lâstiklerinizi değiştiriniz. Tarihsel not: lâstiklere diş,

aslında, suyu dağıtarak, kaymayı önlemek için konulmuştur.

Arabanızın arka tekerleklerine fazla yük vurmamaya çalışınız. Vurulur da "arkadakiler çökerse" çok dikkatli olmak gerektir. Özellikle yanlamasına kuvvetli rüzgârlarda tıkız ve yeğni (hafif) bir araba kullanırken de fazlaca dikkatli olmalıdır.

Yukarıdaki basit güvenlik öğütlerini izleyiniz, böylelikle su oyununa bağlı hydroplaning'i önleyebilirsiniz.

## TRAFİK ASILKANLAR (veya Aristokratlar) için daha güvenli renk

Parlamentonun tutucu (Muhafazakâr) bir üyesi, William Proudfoot, birkaç yıl önce trafik güvenliğinde "bir örnek vermek ve ortamı aydınlatmak" üzere krallık otolarının parlak, yansıtıcı bir güvenlik rengine boyanmasını Kraliçe Elizabeth'e ısrarla önermiştir.

Proudfoot, bu tekrardan boyanma işi içine bütün resmî arabalarla (bugünkü durumda renkleri siyahtır) taksilerin de alınmasını salık vermiş ve "parlak güvenlik" rengine boyanan arabaların siyah arabalardan çok daha uzaktan görülebilmesini teknik bir nitelik olduğunu belirterek, yansıtıcı yeşil, portakal (oranj) ya da sarıyı öğütlemiştir.

(\*) Karayolları Genel Müdürlüğü aylık bülteninden alınmıştır.

### ● *Tartışmanın bir tek faydası olabilir:*

*O da ortada ciddi bir meselenin bulunduğunu göstermesidir.*

### ● *Birçok insanların, komşularından nefret etmeğe yetecek kadar, fakat onları sevmeğe yetmeyecek kadar dinleri vardır.*

H. van LOON

### ● *Yüz kelimeyle ifade edilemeyen bir düşünüyü ne söylemeli, ne de yazmalıdır.*

H. van LOON

### ● *Birçokları hiç bir şeye inanmazlar, fakat her şeyden korkarlar.*

HEBBEL

### ● *İnsanın boynunu büken, kudret; kalbini hükümü altında tutan da iyiliktir.*

Fr. WEBER