



**SÜRÜCÜ DİREKSİYON EĞİTİMİ UYGULAMA SINAVI ÖLÇÜTLERİNİN
İNCELENMESİ**

Mehmet Ali İLHAN

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI ANA BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

HAZİRAN 2020

Mehmet Ali İLHAN tarafından hazırlanan “SÜRÜCÜ DİREKSİYON EĞİTİMİ UYGULAMA SINAVI ÖLÇÜTLERİNİN İNCELENMESİ” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Gazi Üniversitesi Trafik Planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan: Doç. Dr. Hayri ULVİ

Trafik Planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Abdullah ORMAN

Bilgisayar Teknolojileri Bölümü, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Seda HATİPOĞLU

Trafik Planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Tez Savunma Tarihi: 22/06/2020

Jüri tarafından kabul edilen bu çalışmanın Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Prof. Dr. Sena YAŞYERLİ

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

.....
Mehmet Ali İLHAN
22/06/2020

SÜRÜCÜ DİREKSİYON EĞİTİMİ UYGULAMA SINAVI ÖLÇÜTLERİNİN İNCELENMESİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Mehmet Ali İLHAN

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Haziran 2020

ÖZET

Motorlu taşıtlar sürücü kursiyerleri, Türkiye’de sürücü belgesi alabilmek için, teorik sınavdan başarılı olduktan sonra direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınavına girmeye hak kazanır. Bu sınavla ilgili olarak yapılan literatür taramasında, program değerlendirme ve trafik güvenliği alanlarına yönelik pek çok araştırmaya rastlanılmasına rağmen motorlu taşıtlar sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınavına yönelik fazla çalışma bulunmamaktadır. Sürücü direksiyon eğitimi uygulama sınavı ölçütlerinin incelenmesi; kursiyerlerin, tecrübeli sürücülerin ve şoförlüğü gerçekten severek ve saygı duyarak yapmak isteyenlerin değerlendirildiği, ideal ve gelişebilir şekilde yapılan bir sınav süreci olmasına yardımcı olmaktadır. Bu çalışmanın amacı, motorlu taşıtlar sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınavının, anket ve istatistik çalışmalar ile ülkemizdeki direksiyon eğitimi sınavlarına dikkat çekmektir. Kursiyerlerin, sürücülerin ve mesleği ne olursa olsun şoförlük yapacak herkesin belirli sıklıklarla kontrol edildiği yeniliklere açık ve çağın gereksinimlerini karşılayan bir sınav süreci kurgulanmasına yardımcı olmaktadır. |

Bilim Kodu : 91124
Anahtar Kelimeler : Sürücü kursları, Direksiyon eğitimi, Trafik
Sayfa Adedi : 58
Danışman : Dr. Öğr. Üyesi Seda HATİPOĞLU

STUDY OF DRIVER STEERING TRAINING PRACTICE

EXAM STANDARDS

(M. Sc. Thesis)

Mehmet Ali İLHAN

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

June 2020

ABSTRACT

Motor vehicle driver trainees are entitled to enter the steering wheel training, implementation and evaluation exam after being successful in the theoretical exam to receive a driver's license in Turkey. Although there are many researches about the program evaluation and traffic safety in the literature review carried out for this exam, there is not much study to examine the motor vehicle driver trainees steering training application and evaluation exam in terms of various variables. The aim of this study is to help trainees, experienced drivers and those who want to be a driver doing this job with love and respect, is an ideal and progressive examination process that is evaluated. The aim of this study is to draw attention to the questionnaire and statistics studies of the motor vehicle driver trainees steering training practice and evaluation exam and steering training exams in our country. It is to help build an ideal and developable system in which trainees, drivers and anyone who will be chauffeur, regardless of profession, is regularly evaluated.

Science Code : 91124

Key Words : Driving courses, Steering training, Traffic

Page Number : 58

Supervisor : Ast. Prof. Dr Seda HATİPOĞLU

TEŞEKKÜR

Bu araştırmanın konusu, deneysel çalışmaların yönlendirilmesi, sonuçların değerlendirilmesi ve yazım aşamasında yapmış olduğu büyük katkılarından dolayı Dr. Öğr. Üyesi Seda HATİPOĞLU hocama ve Aileme teşekkür ederim. |

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR	x
1. GİRİŞ	1
2. LİTARATÜR ARAŞTIRMASI	3
3. TÜRKİYE’DE SÜRÜCÜ EĞİTİMİ	7
3.1. Sürücü Kursları	8
3.2. Sürücü Eğitimi	10
3.2.1. Teorik eğitim	10
3.2.2. Pratik eğitim	12
3.3. Direksiyon Eğitimi Dersi Uygulama Sınavı	16
3.4. Uygulama Sınavı Aşamaları ve Değerlendirme Komisyonunun Görevleri	20
3.5. Uygulama Sınavı Değerlendirme Formunun Kriterlerinin İncelenmesi	22
3.5.1. Araç bilgisi sorgulama bölümü	22
3.5.2. Sürücülerin becerilerinin, uygulama esnasında gözlemlenmesi bölümü .	23
3.6. Uygulama ve Değerlendirme Sınavına İlişkin İstatistikler	28
4. ANKET ÇALIŞMASI	35
4.1. Bulgular	36
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	41

	Sayfa
KAYNAKLAR	45
EKLER	47
EK-1. Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formu	48
EK-2. Özel motorlu taşıt sürücüleri kursu direksiyon eğitim aracı izin formu	50
EK-3. K sınıfı sürücü aday belgesi	51
EK-4. Sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama sınav anketi	52
EK-5. Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formunun numaralandırılması	53
ÖZGEÇMİŞ	58

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.1. Öncelikle dikkat edilecek trafik ve yol unsurları	19
Çizelge 3.2. Ankara'nın ilçelerindeki kursların başarı oranları	29
Çizelge 3.3. Türkiye'nin bölgelere göre il başarı oranları	31
Çizelge 3.4. Türkiye'de en fazla yapılan ilk 5 hata maddesi	32
Çizelge 3.5. Türkiye'de en az yapılan 5 hata maddesi	33
Çizelge 4.1. Uygulama sınavı başarı oranları	36
Çizelge 4.2. Ankete katılanların demografik özellikleri	36
Çizelge 4.3. Kalan adayların başarısızlık maddeleri	37
Çizelge 4.4. Daha önce MTSK sınavında başarısız oldunuz mu?	37
Çizelge 4.5. Başarısız adayların başarısız oldukları maddeler ve sayıları	38
Çizelge 4.6. Başarısız olan adaylar arasında en fazla yapılan 5 hata çeşidi	38
Çizelge 4.7. Özel direksiyon eğitimi alanların sayısı ve saati	39
Çizelge 4.8. Sınav aracı otomatik ya da manuel olanların sayısı	39
Çizelge 4.9. Uygulama sınavında adayların en zor geldiğini söyledikleri ilk 5 madde.	39

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
KYK	Kara Yolları Kanunu
MTSK	Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu
MTSKS	Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursiyerleri Sınavı
MTSKES	Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursiyerleri Elektronik Sınavı
MEB	Millî Eğitim Bakanlığı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu

1. GİRİŞ

Türkiye’de sürücü belgesi almak için, trafik tedbirleri ve trafik hakkındaki iş ve işlemlere ilişkin yetkili Bakanlık ve Devlet dairelerinin sorumlulukları,2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda tayin edilmiştir. Bu kanunda asıl hedef, kara yollarında insanların ve yolculuk yapan tüm canlıların hem yaşam güvencelerini hem de araç ve mal güvenliklerini korumaktır. Trafikte ki önleyici tedbirleri almak, uygulanmasını sağlamak ve güvenliğin en üst noktaya çıkarılmasını sağlamaktır. Bu güvenlik önlemleri sadece trafikte bulunan değil; akan trafik esnasında orada bulunan yaya ve diğer canlılarında güvenliğini sağlamaktadır. Sürüş esnasında, sürücü sadece kendi araç ve can güvenliğinden sorumlu değildir. Çevresinde bulunan trafik yaşamının tamamından sorumludur. 2918 sayılı karayolları trafik kanununda sürücü olmak isteyen herkesin, belge alması gerekmektedir. Belge alma aşamaları 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu çerçevesinde açılmış, Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarına kayıt yaptırması gerekmektedir. Belirlenen zamanlarda Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının müfredat kapsamında oluşturduğu eğitimleri alan kursiyerlerin, Milli Eğitim Bakanlığının görevlendirdiği sınav komisyonlarınca ve sınav merkezlerince yapılan teorik ve pratik sınavları başarılı bir şekilde tamamlaması gerekir. 31 Temmuz 2012 tarihinde yayınlanan ve Resmi Gazetenin 2012/16 numaralı genelgesi gereğince Karayolları Trafik Güvenliği Strateji ve Eylem Planı’nda 2012-2020 yılları aralığında ulaşılmak istenen kriterler oluşturulmuştur. Bu kriterler ve amaçlar doğrultusunda atılan adımlar olmuştur. Bu adımlar en başta, sürücü eğitimlerinde ve aynı zamanda sürücü sınavlarında yenilenmeler ve gelişmeler için çalışmalar ortaya çıkarmıştır. Bu mevzuatlar ve çalışmalar doğrultusunda 29 Mart 2013 yılında eğitim ve sınav aşamalarında, daha gelişmiş, daha modern ve çağın gereklilikleri ile trafik güvenliğini birleştiren çalışmalar başlamış ve yeni yöntemler belirlenmiştir.

2918 sayılı trafik kanununun ilgili maddelerine istinaden Avrupa Birliği, kriterlerine uymak ve Avrupa’daki sürücülerle sürücü ehliyetlerinin birlikte senkronizasyonu ve kullanımı için 2013 yılında karşılıklı olarak, gerekli girişimlerde bulunulmuştur. Bu çerçevede; çıkan kanunda, sürücü belge sınıflarının ve yeni çıkacak tüm tanımlamaların yönetmeliklerle belirlenmesi ve ilan edilmesi gerektiği hükmünü yer verilmiştir. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından 05 Aralık 2015 tarihli ve 29553 sayılı Resmi Gazete ’de

yayınlanan ve uygulamaya giren MEB Özel Motorlu Taşıtlar Yönetmeliği hakkında gerekli düzenlemeler yapılmış ve uygulamaya girmiştir.

Hareket halindeki trafikte direksiyon sınavı yapılması, sürücü adayının yaparak ve yaşayarak öğrenmesi açısından çok önemlidir. En kalıcı öğrenme kursiyerin gerçek hayatta ve gerçek koşullarda hangi hatadan ya da hangi bilgiden yaralanarak ne yapması gerektiğine karar vermesidir. Kursiyerin Sürücü Sınavında gerek yol hakimiyeti gerekse kurallara uyma konusunda göstereceği bilgi ve beceri bu sınavın değerlendirilmesi aşamasında çok önemlidir. Sürücünün tehlike ve riskleri önceden fark edip gerekli tedbirleri önceden alması, çevreye duyarlı bir sürücü olması, sabır ve saygı çerçevesinde olan olayları önceden tespit edip, bu olaylar karşısında neler yapabildiğinin gözlemlendiği bir sınav sürecidir, sürücü uygulama sınavı. Bu yüzden tüm ayrıntılarının hem trafik açısından hem de sürücü adayı açısından çok iyi bir şekilde gözlemlenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Burada dikkat edilmesi istenen ve gereken nokta kursiyerin aracı başlama ve bitiş noktaları arasında sakın, trafik güvenliğini tehlikeye atmayacak şekilde ilerletmesi gerekir. Öğrendiği bilge ve birikimleri sayesinde aracı, tecrübe ederek bitiş noktasına, akan trafiğe uyum sağlayarak ulaştırması istenir.

Türkiye’de Direksiyon eğitimi sınavının objektif adil ve çağın gereksinimlerini karşılayacak şekilde gelişmekte olduğu görülmektedir. Bu gelişmeye katkı sağlamak amacı ile, bu çalışmada; direksiyon eğitimi dersi ve sürücü değerlendirilmesi incelenmiştir. Sistemin daha başarılı, etkin ve işlevsel olması yolunda öneriler geliştirilmiştir.

2. LİTARATÜR ARAŞTIRMASI

Yapılan literatür araştırmasında sürücü kursları ile ilgili çalışmalara rastlanmakla beraber, direksiyon eğitiminde kursiyerler üzerindeki etkisi ve etkinliği ile ilgili spesifik bir çalışmaya rastlanmamıştır.

Güleç (2011) “Ankara’daki Özel Sürücü Kurslarının Performans Değerlendirmesi” çalışmasında şehirleşme ve toplumun refah düzeyindeki artış göz önüne alınarak sürücü kurslarından dersleri başarı ile bitiren adaylar üzerinden yola çıkılmıştır. Ankara’da bazı sürücü kursları seçilerek Veri Zarflama Analizi, kullanılarak sürücü kurslarının başarı oranları ve başarısızlık oranlarından bahsedilmiştir. Fakat burada sürücü kurslarının sadece yazılı sınav kısmındaki başarı ve başarısızlıklar ele alınmıştır. Çalışmada Ankara’da faaliyet gösteren motorlu taşıt sürücü kursunun performans değerlendirme geliştirilen iki modelle karşılaştırılmıştır. Modellerde sürücü eğitimi almış kişilerden başarı olanlar açısından ve işletmenin gelir bakımından performansları değerlendirilmiştir. Analiz sonuçlarında motorlu taşıtlar sürücü kurslarının verdikleri eğitimin yetersiz olduğu ve işletme olarak da yönetilemedikleri kanaatine varılmıştır. Eğitimin temel unsuru olan şoför adaylarının aldıkları eğitimle başarılı olmada performanslarının iyi olmadığı dolayısıyla motorlu taşıtlar sürücü kurslarında verilen eğitimin sınav içeriklerine uygun ve öğrenci devamlarına özen gösterilmesi gereği ortaya konulmuştur [1].

Doğru (2018) tarafından yapılan çalışmada, motorlu taşıt sürücüleri teorik sınavının Türkiye’de yapılmasında yüksek maliyetlerin ortaya çıktığından yola çıkılarak hem daha hızlı hem zaman ve personel açısından daha verimli olan elektronik sınav ihtiyacı belirtilmiş ve bu yüzden hızla elektronik sınav ortamına taşınan sürücü kursları teorik sınavının daha önce yapılan yazılı sınava göre avantaj ve dezavantajları incelenmiştir. Çalışmada kâğıt-kalem ile yapılan ölçümlerin teknolojik cihazları tablet bilgisayar ve benzeri ortamlar kullanılarak yapılan sınavlara oranla tüm parametrelerde daha az puan aldığı görülmüştür. Bilişim teknolojileri kullanılarak uygulanan sınavların hem dokümantasyon açısından hem zaman açısından hem de kullanılabilirlik ve geri dönüşüm açısından daha başarılı ve etkin olduğu görülmüştür. Daha teknolojik ve daha ileri seviye sınavlar için bilgisayar kullanımının faydalı olduğu söylenmiştir. Bu sınav sisteminin ileriye dönük geliştirilerek daha zengin ve daha işlevsel hale getirilmesi ülkemizde

elektronik sınav sisteminin yaygınlaştırılması önerilmiştir [2].

Selbes (2008) çalışmasında, Türkiye’deki sürücü eğitim müfredatı ve sürücü belgesi edinme süreci, Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırmalı olarak incelenmiş hem AB ile uyumlu ve hem de ülkenin kendi ihtiyaçlarına uygun, arzulanan bir sürücü eğitim modeli, müfredatı ve sınavları oluşturulması için seçenek ve hareket tarzlarının belirlenmesine çalışılmıştır. Sürücü eğitimi; ilk kez belge alacak sürücü adayları, yeni belge almış acemi sürücüler ve tecrübeli sürücüler olmak üzere üç farklı sürücü grubunun eğitimini içermekle birlikte, bu çalışma kapsamında tecrübeli sürücüler için eğitim programlarına yer verilmemiştir. Diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de motorlu araçların çoğunluğunu otomobil, pikap vb. özel araçlar oluşturduğundan, sürücü eğitim müfredatının incelenmesinde B sınıfı sürücü belgesi ve eğitimi ele alınmıştır. Çalışmada, sürücü eğitim programlarıyla ilgili güncel ve bilimsel araştırma olan trainer projesinin sonuçlarından yararlanılmıştır. Ayrıca çalışmada, Türkiye ve AB üyesi ülkelerin sürücü eğitimi müfredat hedefleri, stajyer sürücülük sistemi ve gözetmen eşliğinde tecrübe kazandırma eğitimine ilişkin önemli uygulama farklılıkları ortaya konulmuş ve Türkiye için gerekli olduğu değerlendirilen uygulama değişiklikleri ve bunlara ait öneriler sunulmuştur [3].

Selvi (2009) “Stufflebeam’in Program Değerlendirme Modeli ile Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında Kullanılan Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi” çalışmasında; Bolu İl Merkezinde bulunan ‘B’ sınıfı sürücü belgesi sahibi bireylerden, basit tesadüfi yöntemle belirlenen 500 katılımcılı bir örneklem grubuyla çalışmıştır. Çalışmaya katılan bireylere araştırmacı tarafından Stufflebeam’in bağlantılı, girdileri olan, gerçekleşme zaman aralığı ve sonuç değerlendirme yöntemine sadık kalınarak formül edilen form kullanılmıştır.

Uygulama sonucunda; kursiyerlere verilen derslerden direksiyon dersi, motor dersi ve araç tekniği, trafik ve çevre dersi ile ilk yardım dersi bilgileri ve becerilerinin değerlendirilmesi, konuların ve derslerin içeriğinde bulunan ünitelerin kursiyerler tarafından ne kadar öğrenildiğinin ve ne kadar kıvranıldığının tespiti için, trafikteki yaşanan gerekliliklerin ,trafik ortamındaki güvenlik açısından kursiyerlere kazanım olarak verilmesi, trafikteki bireylerin ve trafikte olmasa da trafik güvenliğinin içerisinde bir şekilde bulunan insanların ve diğer canlıların ilgili ihtiyaç ve isteklerinin temin edilmesi, derslerin ünitelerin, ders

vericilerin ve içeriklerin eksiklikleri konusu hakkında çıkartımlar varılmıştır. Kursiyerlere verilen derslerden direksiyon dersi, motor dersi ve araç tekniği, trafik ve çevre dersi ile ilk yardım dersi bilgilerinin içeriklerinde bulunan ünite ve anlatımların tamamının gerekliliği anlaşılmıştır. Bu çalışma sonucunda bulgu ve belgeler dahilinde Milli Eğitim Bakanlığının Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim ve öğretim müfredatının olumsuzluklarının ortadan kaldırılması doğrultusunda önerilerden bahsedilmiştir [4].

Vursavaş (2004) ‘Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi’ isimli çalışmasında: Sürücü kursuna kayıt yapan kursiyerler hedef kitle olarak düzenlenen Sürücü Kursu Eğitim müfredatının, sürücü kursu kursiyer eğitmenlerinin ve sürücü kursu kursiyerlerinin görüşleri alınarak incelemek için çalışılmıştır. Vursavaş, problem durumunu tanımlamak için trafik ve trafik kazalarına, Türkiye’deki trafik eğitimi ve mevcut durumuna, sürücü eğitimi ve özelliklerine, Avrupa Birliği ve diğer bazı ülkelerde verilen sürücü eğitimi ve özelliklerine değinmiştir. Araştırma sonunda; sürücü eğiticilerinin yetiştirilebilmesi için üniversitelerde gerekli bölümlerin açılması, sürücü eğiticilerinin bilgi ve becerilerinin arttırılabilmesi için periyodik dönemler halinde seminerler düzenlenmesi, derslerin etkinliğinin arttırılabilmesi için gereken araç ve gereçler konusunda eğiticilerin desteklenmesi, derslerin içeriklerinin düzenlenmesi, kursiyerlerin eğitim sürecinde motivasyonlarının desteklenmesi, uygulamalı derslere her türlü hava ve yol koşuluna uygun olarak ağırlık verilmesi ve kursiyerlerin kurslara devam düzeylerine dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiştir [5].

Gülece (1998), “Trafik eğitiminde sürücü kurslarının etkisi” konulu araştırmasında, trafikle ilgili sorunların ekonomik, sosyal, siyasal ve eğitimle ilgili hususlar göz ardı edilerek çözülemeyeceği sonucuna varmış; denetim ve cezalandırmanın kazaları önlemedeki yetersizliğini ortaya koymuştur. Çalışmada; Türkiye’deki trafik eğitim kurumlarının fonksiyonları, konuyla ilgili kuruluşların görev ve yetkileri incelenmiş, trafik eğitiminde olumlu gelişmelerin olduğu ancak basında trafik eğitimi konusunda gerekli hassasiyetin gösterilmesi gereği vurgulanmıştır. Motorlu taşıt sürücü kurslarının en önemli sorununun devamsızlık ve denetimsizlik olduğu belirtilerek, motorlu taşıt sürücü kurslarında okutulan ders sayılarının artırılması, programların daha kapsamlı hale getirilmesi ve direksiyon eğitimi dersi ile ilgili geliştirici düzenlemeler yapılması önerilmiştir [6].

Aşıkkaya (1995), “lkemizdeki sürücü kurslarındaki eēitimin yeterliliēinin istatistiksel analizi” konulu araştırmasında sürücü eēitiminde sürücü kurslarının yeterli olup olmadıēını incelemeyi amaçlamıştır. Bu amaçla kurslara devam eden ve sürücü belgesi almış sürücülere yönelik iki tür anket formu hazırlanmıştır. Hazırlanan bu anket formları, basit tesadf rneklemeye metodu ile belirlenen kurslardaki kursiyerlere ve aynı rneklemeye metodu ile seçilen semtlerde, sürücü belgesi almış sürücülere uygulanmıştır. Çalışma sonucunda; bu kursların, daha ciddi ve sistemli denetlenmesi ve görevli ēretmenlerin özel bir eēitimden geçirilmesi gerektiēi, eēitimin sresinin yeterli hale getirilmesi ve sınavlara önem verilmesi gerektiēi belirtilmiştir. Ayrıca direksiyon eēitiminin uygulama yönteminin kademeli olarak (pist, تنها yollar ve yoēun trafik) yürütülmesi gerektiēine vurgu yapılmıştır [7].

3. TÜRKİYE’DE SÜRÜCÜ EĞİTİMİ

Trafik; insan, taşıt ve çevre bileşenlerinin fizik ve hukuk kuralları ile bütünleşmiş etkileşim kurmuş karmaşık bir sistemdir. Trafik kazası; hesaplanamayan öngörülemeyen ve zarar oluşturan sonuçlarla karşılaşılmasıdır. Belirlenen kurallar veya tanımlanan kaideler üzerindeki etkileşimlerin ürünüdür. Uluslararası Çalışma Örgütü kazayı " Maddi ya da manevi ya da fiziki her türlü zarara sebep veren, gerekli tedbirlerin eksik ya da zamanında alınmamasından ya da dikkatsizlikten kaynaklı her türlü beklenmedik sonuçlar" şeklinde tanımlamıştır. Aslında Kazanın tanımı; kazaların önlenmesine yönelik her tür çalışmada yön belirleyici ve sınırlandırıcı olacağından oldukça geniş çaplı bir öneme sahiptir. Karayolları Trafik Kanunu (KTK) ise trafik kazasını; “Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olaydır.” şeklinde tanımlamıştır [8]. Kanun bu hali ile kaza ve kazaların ön görülemezliğini dikkate almayarak bilimsel literatürde benimsenen kaza tanımlarından ayrılmıştır. Dünyada ve Türkiye’de taşıt sayısının artan teknoloji ile birlikte hızla artması trafik kazalarının yüksek oranlara çıkmasına neden olmuştur Türkiye’de, karayollarındaki araçların karıştığı her 25 dakikada gerçekleşen 50 trafik kazasında 1 insanın hayatını kaybettiği, 10 insanın da sakatlandığı ya da yaralandığı istatistiki verilerdir [9].

Kazaları trafikte engellemek önlem almak ve alınan önlemleri hayata geçirmek için birçok kesim tarafından kabul edilen 4E kuralı vardır. Kuralları incelersek; Eğitim alanında ki kural Education, mühendislik alanında ki kurallara ise Engineering denmektedir. Yasal düzenleme kısmına ise Enforcement denmektedir. İlk yardım ve acil yardım kısmı ise Emergency Care and First Aid olarak adlandırılır ve bilinir [10]. Bu kurallar elbette teoride sıkı tedbirler almaktadır. Ancak pratikte uygulanmasında eksiklikler bulunması Türkiye’de meydana gelen maddi ve manevi zararlı trafik kazalarının oluşmasına neden olduğu düşünülmektedir.

Eğitim yani Education teoride ve pratikte maddi ya da manevi her türlü olumsuz kazanın daha önceden engellenmesi için çok önemlidir. Trafik kazalarının azaltılmasında en önemli etkidir. Eğitim konusunu detaylandırırsak genelde iki hat ortaya çıkacaktır. Birincisi, insanda trafik kültürünün ve bilincinin oluşması, ailede ve okul öncesi eğitimden başlayarak insanın tüm hayatı süresince aktif şekilde devam eden bir süreçtir.

İkincisi ise sürücü kursuna yazılarak gerekli eğitimleri hem teoride hem de pratikte almak isteyenlerin sürücü kursları vasıtasıyla aldıkları eğitimlerdir. Trafik kurallarına uygun araç sürebilmek isteyen her birey bu eğitimleri gerekli şartları taşıdığı takdirde istediği zaman alabilme hakkına sahiptir. Trafikteki becerisini geliştirmek daha fazla pratik yapmak ve eğitimleri uygulamaya dökmek, kişinin trafik algısı ve trafik kültürünü ne kadar benimsediğiyle paralel şekilde gelişmektedir. Sürücü kursları tarafından standart müfredatın dışında kendini geliştirmek ve verilen trafik eğitimini bir üst seviyeye taşımak, yine kursiyerin kişisel ve özel çabalarıyla en yüksek seviyeye ulaşabilecektir. Buda sürücü kursları ve bu kurslarda verilen teorik ve pratik eğimin ne denli önemli olduğunu göstermektedir

3.1. Sürücü Kursları

Türkiye’de sürücü kursu açmak için yasal prosedür 2918 sayılı kanun ve bu kanuna binaen çıkarılan Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu Yönetmeliği tarafından belirlenmiştir. Kanun, 18.10.1983 tarih ve Remi Gazete’nin 18195 mükerrer sayısında yayınlanmış olmasına rağmen, bazı maddelerin yayımından 20 ay sonra yürürlüğe girmesi hükme bağlandığından, bütünüyle 18.06.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Özel sürücü kurslarının faaliyeti düzenleyen yönetmelik ise bundan iki yıl sonra 1987.03.12 tarihinde 19361 mükerrer sayılı Resmî Gazetede ilan edilerek aktif edilmiştir.

1987 yılından önce Türkiye’de Emniyet Müdürlükleri ehliyet vermekteydi, sürücü belgesi edinmek isteyen kişiler, sürücü belgesi almak istediklerini bir dilekçe ile Emniyet Müdürlüklerine yaparlardı. Gerekli incelemeler yapıldıktan sonra sürücü belgesi almaya uygun şartları taşıyan kursiyerler yazılı sınavdan başarılı olurlar ise uygulamalı sınav için tarih verilerek direksiyon uygulama sınavına alınırlardı.

Milli Eğitim Bakanlığının sürücü kursları için görevlendirilmesi 1987 yılından itibaren başlamıştır. Bu tarihten itibaren gerekli eğitimleri ve gerekli uygulama derslerini alabilmek için özel sürücü kurslarına başvurarak eğitim alma şartı getirilmiştir. Dolayısıyla bu tarihten sonra özel sürücü kursu sayısı hızla artmaya başlamıştır. 2002 yıllarında Türkiye’de özel sürücü kursu sayısı 1903 tane iken, günümüzde 2019 yılı itibarı ile Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığından alınan istatistiklere göre Türkiye’de 2019 yılı itibarı ile yaklaşık 3689 sürücü kursu bulunmaktadır.

2918 sayılı karayolları trafik kanununda sürücü olmak isteyen herkesin, belge alması gerekmektedir. Bu belge alma aşamaları 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu çerçevesinde açılmış, Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarına kayıt yaptırmayı gerektirmektedir. Belirlenen zamanlarda Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının müfredat kapsamında oluşturduğu eğitimleri alan kursiyerlerin, Milli Eğitim Bakanlığının görevlendirdiği sınav komisyonlarınca ve sınav merkezlerince yapılan teorik ve pratik sınavları başarılı bir şekilde tamamlaması gerekir.

Türkiye’de Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu açmak isteyen kişiler 5580 sayılı kanun ve 20/03/2012 tarihli ve 28239 sayılı Resmi Gazetede ilan edilen Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde gerekli iş ve işlemleri başlatabilir. Eğer başvuru yapılan yer il veya ilçe ise gerekli nüfus sayısı doğrultusunda Milli Eğitim Bakanlığınca iş yeri açmaları için izin, çalışmak için şartları sağladıkları takdirde çalışma ruhsatı alabilirler. Bu başvurulardan sonra açılacak olan Özel Sürücü Kursunun “B” sertifika sürücü belgesi başta olmak üzere en az üç sertifika eğitimi verilebilmesi için çalışma onayı verilir.

Fiziki ve sosyal kültürel yapısı itibarı ile bazı il ve ilçelerde fazla kurs açılmaması için merkez ilçe ve ilçelerde açılması gereken maksimum kurs sayısı Türkiye İstatistik Kurumundan alınan veriler doğrultusunda belirlenir. Nüfusu 10-20 bin arasında olan ilçelerde maksimum bir özel sürücü kursu açılabilirken, nüfusu 20 -30 bin arasında olan ilçelerde maksimum iki sürücü kursu açılabilir. Nüfus yoğunluğu 30-50 bin arasında olan ilçelerde en fazla üç özel sürücü kursu açılabilir. Bazı ilçelerde ise nüfus 10 binin altında kaldığı takdirde ise sürücü kursu açılmasına ilgili bakanlık izin vermemektedir [13].

29553 sayılı Resmi Gazetede 05 Aralık 2015 tarihinde yayımlanan ve yürürlüğe giren Milli Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu Yönetmeliğinde 01 Temmuz 2018 tarihli ve 30465 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak, sınavlarda başarılı ve başarısız olan sürücü adayları için yeni kriterler belirlenmiş ve Özel Sürücü Kursu açmak isteyen kişi ya da kişilerin kursun fiziki şartlarını belirlemek adına, kursun açılacağı bina ve apartmanlar hakkında düzenleme yapılmıştır. Gerek sınavların gerekse eğitimlerin daha verimli ve kaliteli yapılması için bu adımlar atılmıştır.

Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliğinde bazı zamanlarda yapılan değişikliklerle Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu açmayı düşünen kişi ya da kurucuyu temsil eden şahısların üniversitelerin motor bölümü, makine bölümü, mekatronik bölümü, ya da ulaştırma ve trafik bölümleri gibi benzer lisans ve ön lisans mezunu olmaları şartı ve bir sürücü kursunda en az 3 yıl çalışmış olmaları gerekliliği belirlenmiştir. Bu çalışma süresinde özel sürücü kurslarında eğitim hizmetleri alanında çalışmış olmaları gerekliliği istenmektedir. Açılmak istenen Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursunun müstakil bir yapısının fiziki olarak olması istenmektedir.

3.2. Sürücü Eğitimi

Türkiye’de sürücü eğitimi başta teorik ve pratik eğitim olarak sürücü adaylarına sistematik şekilde verilmeye çalışılmaktadır. Sürücü adayına verilen bu eğitim sürecinde, kursa başarılı bir şekilde devam eden sürücü adayını teorik eğitimden başarısını, sınavlarla teyit ettikten sonra pratik eğitime almaya hak kazanmaktadır.

3.2.1. Teorik eğitim

Türkiye’de sürücü belgesi almak isteyen sürücü adayının ehliyet sınıfına bakılmaksızın alması gerekli zorunlu dersler vardır. Bunlar; bütün ehliyet sınıflarında Trafik ve Çevre dersi, İlk Yardım dersi, Araç Tekniği dersi ve Trafik Adabı dersi teorik olarak verilir. Trafik adabı dersi 4 saat olup, ders müfredatında aşağıdaki konu başlıkları bulunmaktadır.

Trafik adabı dersi konuları

- Trafikte adap konuları
- Trafikte adabın temel kavramları ve uygulaması
- Trafikte iletişim ve iletişim unsurları
- Trafikte heyecan ve stres ile baş edebilme yetisi
- Trafikte hak ihlalleri ve hak ihlali yapmama
- Trafik kültürü ve bu kültürün kazanılması

- Trafik psikolojisi ve kontrolü
- Trafikte öz denetim ve yapılması gerekenler

Araç tekniği dersi 6 saat olup bu dersin müfredatında aşağıdaki konular anlatılmaktadır.

Motor ve araç tekniği dersi konuları

- Aracı tanıma ve trafiğe çıkabilmek için aracın hareket etmesine hazırlık
- Mekanik ve periyodik olarak araçların bakım onarımları ve servis bilgileri
- Sürücülerin gerekli şart ve zamanlarda yapabilecekleri basit bakım işlemleri
- Hareket halindeki taşıtın acil durdurulması stop edilmesi gerektiren konular

İlk yardım bilgisi dersi 8 saat olup bu dersin müfredatında aşağıdaki konular anlatılmaktadır [13].

İlk yardım bilgisi konuları

- İlk yardım ön önemli konuları
- Hayati öneme sahip ilk yardım desteği
- Yaralanma ve kanama hallerinde yapılacaklar
- Kırılmalarda çıkıklarda ve burkulmalarda ilk yardım
- Bilinç kaybının yaşandığı zamanlarda ilk yardım
- Yaralıların taşınması gerektiğinde yapılması gerekenler

Trafik ve çevre dersi 16 saat olup bu dersin müfredatında aşağıdaki konular anlatılmaktadır.

Trafik ve çevre bilgisi dersi konuları

- Trafik psikolojisi hakkında bilgiler
- Trafik mevzuatı ve mevzuat hakkındaki temel bilgiler
- Trafik kazalarının, cezalarının ve kusurlarının davranışları
- Araçların ilk tescili, fenni muayeneleri ve teknik özellikleri
- Sürücü belgeleri ve sürücülerle ilgili hususlar ve dikkat edilmesi gerekenler
- Güvenli sürüş teknikleri hakkında bilgi
- Trafik denetim noktalarında sürücülerin uymaları gereken kurullar
- Doğa ve çevreye dikkat edilmesi konuları

3.2.2. Pratik eğitim

Türkiye’de sürücü kurslarında eğitimi en çok tercih edilen sertifika B sınıfı sürücü belgesidir. Sürücü kurslarına kursiyer olarak kayıt yaptıran adayın B sınıfı ehliyet alabilmesi için 14 saat pratik eğitim alması gerekmektedir. Pratik eğitim yani araç ile akan trafikte eğitime başlamadan önce adayın mutlaka, teorik dersleri tamamlaması gerekir. Bu teorik dersler Türkiye’nin her bölgesinde bulunun sürücü kurslarının tamamında aynı saat ve sayıdadır. Bunlar şu şekildedir; trafik adabı dersi 4 saat, araç tekniği dersi 6 saat, ilk yardım dersi 8 saat ve trafik çevre dersi 16 saattir. Kursiyerlerin bu dersleri almış olmaları için kursa başladıktan sonra en az derslerin yüzde seksenine devam etmeleri gerekmektedir.

Derslerin devam ve devamsızlığı kurs tarafından günlük takip edilir. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından düzenli aralıklarla yapılan teftişlerle kontrol edilir. Derslerin yüzde sekseninden azına devam etmeyen kursiyerlerin kaydı, kursiyerin kayıtlı olduğu kurs tarafından silinir. Eğitim öğretime devam edebilmesi için bir sonraki kurs döneminde kayıt yenilemesi gerekir.

Kursiyerler direksiyon eğitiminde; gerçek araçta yapılan eğimin yanında, en az 2 saat olmak şartıyla son teknoloji direksiyon simülatörü eğitimi almak zorundadırlar. Araç ile

direksiyon usta öğreticisinin, akan trafikte verdiği eğitimler kursiyerin gerekli yol ve araç hakimiyeti uygulamalarında yetkinliğinin olduğu görülünceye kadar devam eder.

Direksiyon eğitimi uygulaması şehirlerde trafiğin normal seyri sırasında yapılır. Oluşabilecek her türlü yol koşulunda mümkün olduğunca devam eder. A1-A2-B-F-H sınıfı sürücü belgesi almak isteyen kursiyerlere, mutlaka gece 2 saat araç kullandırmak zorunludur. C-D ve E sınıfı sürücü belgesi adaylarına zorunlu gece araç kullandırma 4 saattir.

Hayatın normal şekilde yaşana bilmesi için, akan bir trafik standardı vardır. Bu akan trafik standartlarında, kursiyerin araç kullanabilmesi için her sınıf sertifikanın direksiyon uygulama ders süresi farklıdır. Bunlar; B-D sınıfı için minimum 14 saat, A sınıfı için minimum 6 saat, D1 sınıfı için minimum 7 saat, C1 sınıfı için minimum 10 saat, C sınıfı için minimum 20 saat, F sınıfı sertifika için minimum 6 saat olmak zorundadır. DE-D1E-CE-C1E-BE sınıfı sertifika için eğitim alan kursiyerlerin ise minimum 6 saat eğitim almaları gerekmektedir.

Burada bahsedilen eğitim saatleri temel eğitim için gereken minimum eğitim saatleridir. Eğitimi veren usta öğretici, eğer kursiyerin akan trafikte araç kullanabilmesi için gereken yeterlilikleri sağlayamadığını düşünüyorsa, bu saatleri arttırabilir. Bu eğitimler sonunda usta eğitici kursiyeri yeterli görse dahi, kursiyerler kendilerini daha iyi hissedebilmek ve daha çok pratik yapmak için özel ders olarak eğitime devam edebilirler. Direksiyon eğitimlerinin yapıldığı araçlar eğimin ve kursiyerin alacağı sertifika türüne göre değişmektedir.

A1 sertifika türü sürücü belgesi almak isteyen kursiyer sınavda motorlu bisiklet, A2 sertifika türü sürücü belgesi almak isteyen kursiyer Motosiklet, B sınıfı sertifika almak isteyen kursiyer otomobil, C sınıfı sertifika almak isteyen kursiyer kamyon, D sınıfı sertifika almak isteyen kursiyer römork takılı çekici, E sınıfı sertifika almak isteyen kursiyer otobüs, F sınıfı sertifika almak isteyen kursiyer tekerlekli traktör, H sınıfı otomobil yada motosiklet sertifikası almak isteyen kursiyerler bu sınıfların özel tertibatlı araçlarını sınav eğitimlerinde ve sınav esnasında kullanmak zorundadırlar. Özel tertibatlı araç ehliyeti alçak kişiler B-C-E sınıfı ise yüklü ağırlığı 750 kg'ı geçen römork takılı eğitim aracı kullanmak zorundadır.

Kursiyerlerin direksiyon eğitimlerinde, direksiyon eğitimi dersi içerisinde anlatılan ve kursiyerler tarafından araç ile uygulaması yapılan eğitimleri aşağıda ana başlıklar halinde incelersek;

Araç hareketsiz iken, araç kullanmaya henüz başlamadan önce kursiyere öğretilecek hususlar

- Araçın gösterge panelinin detaylarının öğretilmesi.
- Araçın sinyal silecek gibi kumanda kollarının kullanımının öğretilmesi.
- Araçın dikiz aynası, sağ ve sol aynasının kullanımının ve ayarlanmasının öğretilmesi.
- Araç sürücüsünün güvenlik amaçlı, yola çıkmadan önce yapması gereken kontrolleri öğrenmesi örneğin: lastik havası kontrolü, motor suyu ve yağı kontrolü gibi.

Kursiyerin araç hareket halindeyken öğrenmesi gereken temel araç hakimiyeti hususları

- Kursiyerin aracı düz yolda harekete geçirebilmesi ve durdurabilmesi.
- Kursiyerin aracı ileri geri hareket ettirebilmesi ve devam edebilmesi.
- Kursiyerin aracı park edebilmesi, geri çıkartabilmesi yan ve dik park edebilmesi.
- Kursiyerin aracı dönel kavşak ve kavşaklarda sorunsuz döndürebilmesi.
- Kursiyerin gerektiğinde gereken şerit değiştirmeyi yapabilmesi.
- Kursiyerin aracı akan trafiğin içerisine sokabilmesi.
- Kursiyerin aracıyla güvenli viraj denebilmesi.
- Kursiyerin aracıyla trafik işaretlerine uyması.
- Kursiyerin araç ile başka araçları geçmesi ve sollaması.
- Kursiyerin başka araçlar tarafından geçilmesi esnasında yapması gerekenler.
- Kursiyerin aracı ile geçiş üstünlüğü olan araçlara yapması gerekenler.
- Kursiyerin kavşaklarda uygulaması gereken kurallar.
- Kursiyerin aracı ile otoyollarda yapması gerekenler.
- Kursiyerin şehirler arası yollarda araç kullanırken yapması gerekenler.

Değişen hava ve değişen yol koşullarında araç kullanma

- Kursiyerin araç ile gündüz araç kullanması.
- Kursiyerin araç ile gece trafiğe çıkması.
- Kursiyerin farklı yol ve çevre şartlarında araç kullanması.
- Kursiyerin araç kullanırken aracın kayma ve savrulma hallerinde ne yapması gerektiği.
- Kursiyerin acil durumlarda aracı durdurması ve acil fren kullanması.

Direksiyon eğitimi ve uygulama sınavlarında kursiyerlerin araçlarına ve çevrelerine olan sorumluluklarını öğrenerek, bunların pratiğe dökmeleri istenir. Bu istenen olumlu davranışlar ancak, daha fazla pratik yapmakla mümkündür. Bu pratikler ve direksiyon eğitimi dersi sonunda kursiyerin yeterli bilgi ve beceri birikimine sahip olduğunun kararını direksiyon usta öğreticisi karar verir, eğitimlerin ve uygulamaların kursiyerin akan trafikte araç kullanması için yeterli görülmediği kanaatine ulaşırsa eğitimlere devam eder. Yeterli gördüğü takdirde, kursiyerin direksiyon uygulama sınavına girebileceği kararını verir. Sınava girebileceği kanaati oluşan kursiyerin, bilgileri ilgili kurs müdürlüğüne bildirilir. Özel direksiyon kursu bunun üzerine gerekli bilgileri MTSK modülü üzerinden il/ilçe milli eğitim müdürlüklerine bildirir.

Gerek teorik gerekse direksiyon eğitimlerini tamamlayan kursiyer, sürücü kursları tarafından onay verilip bilgileri MTSK modülüne işlenir. Bilgileri sisteme işlenmeyen kursiyerin hakları bir sonraki sınav dönemine kalır. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından kursiyerlerin derslere katılıp katılmadığı, kursiyerlerin direksiyon sınavına katılıp katılmadığı, MTSK modülüne girilen gün ve saatte sınava girip girmediği, uygun personellerle ve araçlarla sınavın yapılıp yapılmadığı, her sınav döneminde görevlendirilen personeller ile kontrol edilir.

Bu kontrolleri yapacak olan personeller Büyükşehir kapsamındaki illerde İlçe Milli Eğitim Müdürlükleri, Büyükşehir kapsamında olmayan ilçelerde ise il ve ilçe milli eğitimden görevlendirilen personel ile yapılır. Yapılan kontrollerde derslerin yüzde yirmisinden fazla devamsızlık yapan kursiyerlerin kayıtları ilgili sürücü kursu tarafından silinir. Kursiyerlerin devam devamsızlıklarını kontrol etmek için gelen personellerin sürücü kursunda bulundukları süreler dahilinde kursta bulunmayan kursiyerler, devamsız

olarak kabul edilirler.

B sınıfı bir sürücü belgesi almak ve sürücü kurslarına başvuru yapabilmek için 18 yaşını bitirmiş olmak gerekmektedir. Başvuru yapan kursiyerin teorik dersler olan 8 saatlik Trafik ve İlk Yardım dersi, 4 saatlik Trafik Adabı dersi, 16 saatlik olan Trafik ve Çevre dersi ile 6 saatlik Araç Tekniği derslerini başarı ile tamamlayarak 2 saatlik direksiyon eğitimi dersinin araç simülasyon dersi ile 14 saat olan ve akan trafikte uygulaması yaptırılan direksiyon eğitimi derslerinden başarılı olması gerekmektedir.

Teorik sınavdan başarılı olan sürücü kursu adayı, direksiyon uygulaması sınavında da başarılı olduğu takdirde, başvurduğu sürücü sertifikasını almaya hak kazanır. Hak kazanılan sertifika türünün belgeye dönüştürülmesi 29/5/2013 tarihli 28661 sayılı Resmi Gazete 'de yayınlanan Millî Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği madde 45/a/b belirttiği gibi iki yıl ile sınırlıdır. İki yıl içerisinde sürücü sertifikasını sürücü belgesine çevirmeyen kursiyerlerin sürücü belgesi hakları kaybolur. Sertifikayı almaya hak kazanan kursiyerler karayollarında araç kullanabilmeleri için sertifikalarını sürücü belgesine çevirttirmek zorundalardır. Aksi takdirde karayollarında araç kullanmaları yasaktır. Sürücü sertifikasını alan kursiyerin sertifikasını sürücü belgesine çevirdikten sonra aldığı sürücü belgesinin geçerliliği 10 yıldır.

3.3. Direksiyon Eğitimi Dersi Uygulama Sınavı

Direksiyon eğitimi konusunda dikkat edilmesi gereken iki adet mevzuat bulunmaktadır. Bu mevzuatlar; Millî Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği ve Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu ile ilgili hazırlanmış genelgeler ve materyalleridir. Sürücü kursiyerlerinin direksiyon eğitimi uygulama sınavı, sürücü kurslarının bulundukları il ve ilçelerde yapılmaktadır. Kursiyer ilk başvurusunu gerekli evrakları düzenleyerek sürücü kurslarına yapmaktadır. Gerekli evrakların uygunluğunu kontrol eden sürücü kursları Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursları modülüne gerekli bilgileri girerler. Bu modüle tüm il ve ilçeler gerekli bilgileri girmek zorundalardır. Aksi takdirde kursiyer eğitime başlayamaz. il ve ilçe milli eğitimlerde sınav komisyonları kurulur. Sürücü adayının özel motorlu taşıtlar sürücü kursuna kayıt yaptırıp bilgi girişlerinin yapılmasından sınavın yapılmasına kadarki süreçten sorumludurlar. Değerlendirme komisyonları, sınavda

görev alacak diğer personeller ile iş ve işlemler bu komisyon tarafından Millî Eğitim Bakanlığı, Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmelik hükümlerine göre takip edilir ve yapılır.

Direksiyon eğitimi dersi uygulama sınavlarında; araç hakimiyeti, diğer sürücüleri tehlikeye düşürmeme, trafik kurallarına uymak ve trafik güvenliğine dikkat etmek gerekmektedir. Bu unsurları, kursiyerin azami derecede yerine getirmesi beklenir. Direksiyon uygulama sınavı 35 dakika sürmektedir. Bu süre zarfında sınav komisyonunda, kursiyerin trafik güvenliğini ya da diğer sürücülerin güvenliğini veya araç hakimiyetini sağlayamadığı açısından kanaat oluşursa, bu süre beklenmeden kursiyerin sınavı sonlandırılır. Kursiyerin yapmış olduğu hatalar EK-1. “Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formu” ilgili kısmından alınarak MEBDUS adı ile bilinen Milli Eğitim Bakanlığı Direksiyon Uygulama Sınav sistemine sınav komisyonunun yanlarında bulundurduğu tabletler aracılığıyla girilir. Sınavı sonlandırılan kursiyer araç direksiyonundan indirilerek, direksiyona direksiyon usta eğiticisinin geçmesi sağlanır. Araç sınav başlama alanına tekrar getirilir. Bir sonraki kursiyerin sınav zamanı gelinceye kadar beklenerek sınav sürecinin devam etmesi sağlanır.

Sınav araçları sınav sürelerinin dışında eğitim araçları olarak kullanılmaktadır. Sınav sürelerinde bu araçlara çift fren çift debriyaj takılmaktadır. Eğer sınav aracı otomatik vites ise çift fren sistemi ile bu sisteme entegre çalışan, araç pedallarına basıldığında ses ve ışık ile ikaz veren sistemlerin takılması zorunludur. Bu araçlarda sınav esnasında ve öncesinde sağ ve sol dikiz aynalarının üzerinde 2 adet olmak kaydıyla ve dikiz aynasının yanında bir adet olmak kaydıyla toplam 3 adet daha ek ayna olması gerekmektedir. Bu araçların tescil belgelerinin sürücü kurslarının ya da sürücü kursu kurucularının adına düzenlenmiş olması gerekmektedir. Bu araçların özel MTSK modülüne, araç bilgileri ve teknik verilerinin girilmiş olması gerekmektedir. Bu araçların sınavdan önce ve sınav günü teknik bakımlarının tam ve her türlü donanımlarının faal şekilde çalışır olması gerekmektedir.

Sınav komisyonlarına verilen tabletlere sınav esnasında EK-1’de verilen Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formuna göre kursiyerin yaptığı hatanın kodu tespit edilerek tablete girilmesi için önceden yüklenmiştir. Bu form kursiyerlerin sınav esnasında yaptıkları hataların yoruma el vermeyecek şekilde gözlemlenebilmesi için geliştirilmiştir. Trafikte hemen hemen her sürücünün karşılaştığı somut hatalardan faydalanılarak oluşturulmuştur.

EK-1’de verilen Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formuna sınav esnasında direk yapılan hataların üzerinden işaretleme yapılabilmesi için, sınav komisyonlarının ve kişilerin kişisel yorumlarını, katabilmelerinin önüne geçmek açısından hata bazlı maddelerce değerlendirilmiştir. EK.1’de verilen direksiyon değerlendirme formunun ilk kısmında bulunan ve 5 hata yaptığında ya da bu sorulardan 5 tanesine cevap vermediği takdirde kursiyerin sınavının sonlandırıldığı mavi kısım bulunmaktadır. Eğer kursiyer mavi kısmı 5 hatanın altında tamamlarsa sınavına devam edilir. Sınav değerlendirme belgesi olan ve EK 1’de gösterilen sarı kısım alanında bulunun hatalardan 2 tane hata yapılması durumunda kursiyerin sınavına yine son verilir. Sarı kısımda yapılacak tek hatalarda ise sınava devam edilir. Ancak sınavın ilerleyen kısımlarında bir sarı hata daha yapılırsa, toplam sarı hata sayısı 2 olacağından kursiyerin sınavına son verilir. Değerlendirme belgesinde kırmızı hatalar bulunmaktadır. Kırmızı hatadan sınavın herhangi zamanında bir tane dahi yapılırsa, sınav başarısız kabul edilerek kursiyerin direksiyon uygulama sınavı sonlandırılır. Kısaca özetlemek gerekirse; 5 adet mavi hatada, 2 adet sarı hatada ya da 1 adet kırmızı hata yapılırsa kursiyerin direksiyon uygulama sınavı, gerekli görülen şartlar altında sonlandırılarak, araç hareket halindeyse araçtan inmesi sağlanır. Direksiyona direksiyon usta öğreticisinin geçirilerek sınav başlama alanına dönülmesi gerekir. Sınav henüz başlamadıysa, kursiyer direksiyona geçmeden sonlandırılır.

Direksiyon uygulama sınavı yapılırken kursiyerden tüm yol ve hava şartlarında en optimum şekilde araç kullanması beklenir. Sınav güzergahları gerçek hayatta araç kullanılan alanlar olduğundan, her türlü hava, yol ve trafik şartlarını içermektedir. Direksiyon uygulama sınavı sırasında da kursiyerin bu şartları en iyi şekilde tecrübe etmesi ve gerekenleri en iyi şekilde yapması beklenir. Direksiyon sınavından başarılı olan bir kursiyer, sürücü sertifikasını bir sonraki gün sürücü ehliyeti şekline dönüştürerek sınav güzergahı ve diğer trafik ortamlarına sürücü kursiyeri adaylığından sıyrılmış bir şekilde geri katılacaktır [14].

Trafikte karşılaşılması olağan olan her durum göz önünde bulundurularak sınav güzergahları belirlenir. Bu sınav güzergah ve yol şartları belirlenirken dikkat edilmesi gereken temel noktalar vardır. Bunlar; Trafiğe ve direksiyon sınavına katılan tüm kursiyerlerin eğitim düzeyi, sosyal gelişmişliği, kişisel özellikleri el ayak ve göz koordinasyonu, kronik rahatsızlık, yorgunluk, uykusuzluk, heyecan, daha önceki

tecrübeleri ile bilgi birikimleri gibi trafikteki becerilerini direk etkileyen tüm unsurlar göz önünde bulundurulmadır [15].

Olması gereken sürücü ve olması gereken bir sürüş ortamı için öncelikle dikkat edilecek trafik ve yol unsurları ile güzergâhta bulunması gerekenler genel anlamıyla Çizelge 3.1’de gösterilmiştir.

Çizelge 3.1. Öncelikle dikkat edilecek trafik ve yol unsurları

Akan trafikteki işaret levhaları ve yolların üzerindeki şerit çizgileri
Eğimli ve sağa sola virajlı yollar
Her türlü dönüşü olan yollar, daralıp genişleyen yollar ve bağlantıları
Yol bağlantıları, yol ayrımları ve ışıklı ya da ışısız kavşaklar
Yol bağlantıları, bağlantı içeren dönel kavşaklar ve bu kavşakların ayrımları
İçerisinde birden çok eğim barındıran yollar, iniş ya da çıkışı olan rampalar
Okul geçitleri, demiryolu geçitleri, hemzemin geçitler, yaya geçidi içeren yollar
Karayollarında bölünmüş ya da bölünmemiş şeritli yollar
Bisikletli sürücüler, motosikletli sürücüler, minibüs ve otobüs durakları ile otoparklar
Bölünmüş ya da bölünmemiş yollarda araç geçme ve sollama
Taşra ve şehir hayatındaki çeşitli yol unsurunu içeren zemin kaplaması farklı yollar
Otoban ve otoyolların giriş çıkışları ile bağlantı yolları
Durma, duraksama ve yolcu indirip bindiren ticari olan ya da olmayan araçlar
Ani hızlanma, yavaşlama, durma ve ani fren yapma

Çizelge 3.1’de tanımlandığı gibi gerekli olan bu trafik ve yol unsurlarını barındıran sınav güzergâhlarında, sınav komisyon üyeleri, direksiyon sınav kursiyerinin gerekli becerileri gösterip göstermediğini hata bazlı olarak gözlemlerler ve yapılan hataları EK 1 Çizelgesinden gerekli hata koduna bakarak yanlarında bulunan tabletler aracılığıyla kayıt altına alırlar. Kursiyerin bu sınav esnasında araç yoğunluğunun sınava girdiği saat itibariyle çok fazla ya da çok az olması, gerçek trafik koşullarının sağlanması açısından olağan olduğu için, kursiyerin sınav süresince her türlü yol trafik ve hava koşullarının üstesinden başarıyla gelmesi beklenir. Direksiyon uygulama sınavı öncesi, kursiyerin aldığı eğitimler, kursiyeri her türlü yol trafik ve hava koşullarında araç kullanmaya hazırlayacak olması bu yüzden çok önemlidir.

Sürücüler Kursu Yönetmeliği’nde çeşitli zamanlarda Resmî Gazetede yayımlanarak Millî Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıt Yönetmenliğinde değişiklikler olmuştur. Bu

değişikler 05 Aralık 2015 tarihinde 29553 sayılı, 07 Mart 2017 tarihinde 30000 sayılı, 19 Ekim 2017 tarihinde 30215 sayılı, 22 Şubat 2018 tarihinde 30340 sayılı değişiklikler olarak görülmektedir. En son yapılan 01 Temmuz 2018 tarihinde 30465 sayılı değişiklik ile halen uygulanmakta olan ve EK 1 olarak bilinen, direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formu yürürlüğe girmiştir. Bu form tezin ekler kısmında gösterilmiştir. Bununla birlikte gelişen bilişim teknolojileri ve sınav sistemleri ile elektronik ortamların sınav süreçlerinde kullanılmasına yönelik 2018 yılından itibaren pilot bölgelerden başlamak üzere değerlendirmelerin tabletle yapılmasına başlanmıştır.

3.4. Uygulama Sınavı Aşamaları ve Değerlendirme Komisyonunun Görevleri

Direksiyon eğitimi uygulama sınavında görev alan başkanı ve komisyon üyesi, sınav komisyonunun kendilerine tebliğ ettiği tarih ve saatte sınav yerinde olurlar. Sınav değerlendirmesinde kullanılmak üzere hazırlanan tabletleri teknik görevlilerden teslim alarak sınav aracının yanına giderler. Bu tabletleri sadece o gün ve saatte görevli olan sınav değerlendirme komisyonundaki başkan ve üye, kendilerine özel olan şifre ve kullanıcı adıyla kullanabilirler. Sınav komisyon başkanı sınav başlamadan önce sınav aracının teknik donanımlarının kontrol edilmesi için, sınav yürütme komisyonunca görevlendirilen teknik heyetten, aracın sınava uygun olup olmadığını belgesini alır. Eğer araçta teknik bir eksiklik yok ise araca direksiyon usta öğreticisi ile binerek sınav alanına giderler. Sınav için hazır olan kursiyerlere kimlik tespiti yapıp resimleri çekilip tablete yüklendikten sonra, sınavın başlaması için, aracın yedek aynaları pedalları ve teknik donanımı hazır görüldüğü takdirde sınav komisyonu sınavı başlatabilir.

Özellikle akan şehir içi trafikte sınav yapıldığından dolayı her kursiyer sınava başlamadan önce mutlaka “Sürücü Adayı Sınav Aracı” yazısı aracın tavanında sağ ve sol tarafında diğer sürücülerin rahatça görebileceği yerde olup olmadığı kontrol edilir. Kendilerine tebliğ edilen sınav başlangıç saatinde sınav yerinde bulunmayan adaylar sınava geç kaldıklarında sınava alınmazlar. Direksiyon eğitimi dersi uygulama dersi sınavı uygulama ve değerlendirme komisyonu başkan ve üyesi sınavı başlattıktan sonra, trafik güvenliğine dikkat ederek diğer kullanıcıları da tehlikeye atmayacak şekilde araç kullanıp kullanmadığını kontrol eder. Tabletlere yüklenmiş Direksiyon Eğitimi dersi sınav değerlendirme formuna göre dikkatli bir şekilde hataya mahal vermeden değerlendirir. Sınavın başlamasının ardından ilk 5 dakika araç durur haldeyken kursiyer ile sınav

komisyonu üyeleri “Araç Bilgisi Sorgulama” bölümündeki aracı tanıma ve araç ile yola çıkmadan önce bilinmesi gerekenler kısmını soru cevap şeklinde uygularlar. Eğer bu bölümde bulunun 5 adet mavi soruya kursiyer cevap veremez ya da boş geçer ise aday trafiğe çıkmadan başarısız kabul edilir. Bu bölümü başarıyla gecen kursiyerin sınavı 30 dakika daha akan trafikte devam edecektir.

Direksiyon eğitimi yapılan aynı zamanda sınav aracı olarak da kullanılan araçlarda; direksiyon eğitimi ya da sınav aracı olarak kullanılan aracın trafik belgesi ve araç tescil belgesi araçta bulunmak zorundadır. Direksiyon usta öğreticisinin, özel direksiyon kursunda çalıştığını gösterir çalışma izninin bir örneği araçta olmak zorundadır. Direksiyon eğitimi ve sınav aracının kullanımı için araçta, tezin ekler kısmında EK-2’de bir örneği verilmiş olan “Özel Motorlu Taşıt Sürücüler Kursu Direksiyon Eğitim Aracı İzin Formu” bulunmalıdır. Ayrıca kursiyerin usta öğreticiyle direksiyon dersini yaptığı, tarih, saat, gün gibi bilgilerin olduğu ve ders sonlarında kursiyer ve usta öğretici tarafından imzalanması gerekli olan “Direksiyon Eğitim Takip Formu”, da bulundurulmak zorundadır. Sürücü kursu sınav araçlarında yapılan mekanik tadilatlar (çift fren çift debriyaj vs.) ve sınav esnasında akan trafikte yapılan eğitimler için, sınavlar sırasında kursiyerin aracı kullanabilmesi adına düzenlenmiş ve tezin ekler kısmında EK-3 olarak verilen “K Sınıfı Sürücü Aday Belgesi” olmak zorundadır.

Elektronik olarak tablete yüklenmiş “Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formu” kursiyeri sınav esnasında değerlendiren direksiyon sınavı değerlendirme komisyonu bu formda bulunan değerlendirme kriterlerinden; kırmızı renkle gösterilin hatadan, kursiyerin sınavın herhangi bir zamanında bir tane yapması halinde kursiyerin sınavını sonlandırır. Değerlendireme formunda bulunan sarı hatalardan sınavın herhangi bir zamanında, herhangi iki tane yapması halinde yine kursiyerin sınavı sonlandırılır. Sınav esnasında aynı sarı maddeden iki kez hata yapması da yine kursiyerin sınavının sonlandırılmasını gerektirir. Sınav komisyonunun kursiyeri akan trafiğe çıkarmadan yani direksiyon başında trafiğe çıkmadan önce değerlendirdiği mavi bölümde ise herhangi beş hataya cevap vermemesi ya da yanlış cevap vermesi halinde kursiyerin sınavı sonlandırılır. Akan trafikte araç kullanmadan başarısız sayılır. Sınav komisyonu sınava katılan tüm direksiyon sınav kursiyerlerinin sınavları tamamladıktan sonra sonuçları tablete kaydeder ve sınavı sonlandırır. Direksiyon sınav komisyonu sınav sonunda

kursiyerlerin başarılı ya da başarısız olduklarını, eğer başarısız oldu iseler hangi maddelerden başarısız olduklarını sonuç listesine yazarak imzalarlar, kendilerine verilen sınav sonuç listeleri ile elektronik tabletleri direksiyon sınavı uygulama ve yürütme komisyonuna imza karşılığında teslim ederler.

3.5. Uygulama Sınavı Değerlendirme Formunun Kriterlerinin İncelenmesi

“Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formu” genel anlamda 2 ye ayrılır. Birinci değerlendirme kısmı araç dururken sorulacak bilgiler, diğer kısım ise araç hareket halindeyken değerlendirilecek kısımlardır.

Burada tek madde ile doğrudan hataları tespit etmeye yönelik maddeler ve gruplandırılmış madde hatalarını değerlendirmeye yönelik kısımlar vardır. Gruplandırılmış bölümler araç bilgisi sorgulama, trafikte sürüş becerisi ve trafik algısına yönelik davranışlar bölümüdür.

3.5.1. Araç bilgisi sorgulama bölümü

Bu bölümde kursiyerlerin araç ve araç donanımı hakkında bilgileri ölçülmektedir. “Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formunun” maddelerinin hangi hata renginde oldukları yanlarında mavi, sarı ve kırmızı diye belirtilmiştir. Mavi ile gösterilen sorulardan beş sorunun hatalı cevaplanması veya cevaplanamaması hâlinde kursiyer başarısız sayılır. Cevaplayamadığı soru sayısı beşin altında ise sınava devam edilir. Mavi olan hatalar şunlardır;

1. Lastiklerin havalarının yeterli olup olmadığını gözle veya ayakla kontrol etmiyor.
2. Akünün yerini gösteremiyor.
3. Yağ göstergesini gösteremiyor, hangi durumda tehlike ifade ettiğini bilmiyor.
4. Hararet göstergesini gösteremiyor, hangi durumda tehlike ifade ettiğini bilmiyor.
5. Yakıt göstergesinin yerini gösteremiyor.
6. Uzun/kısa far veya korna kumandalarını gösteremiyor.
7. Sinyal kumandalarını gösteremiyor, sinyal lambalarını çalıştıramıyor.
8. Ön veya arka freni gösteremiyor.
9. Debriyaj (Otomatik vitesli araçlar hariç) veya gazı gösteremiyor.
10. Vitesi gösteremiyor veya aracın kaç vitesli olduğunu bilmiyor (Otomatik araçlar hariç).

11. Aracı çalıştırıp stop ettiremiyor.
12. Aracı yan ayak veya orta sehpa üzerinde sabitlemiyor (“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç)

3.5.2. Sürücülerin becerilerinin, uygulama esnasında gözlemlenmesi bölümü

Trafikte sürüş becerisi ve trafik algısına yönelik davranışlar için verilen bu maddeler “Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formunun” kendi içerisinde bölümleri vardır. Bu bölümlerin altlarında a, b, c diye madde imleri bulunmaktadır. Bu bölümler, genel bir beceri değerlendirmesi yerine net olarak görülen hatalar üzerinde değerlendirme yapılacak şekilde düzenlenmiştir. Madde numaraları ve bu bölümler şunlardır;

Ayarları kontrol etme becerisi

1. Araca bindiğinde koltuk ayarlarını kontrol etmiyor.
2. Araca bindiğinde ayna ayarlarını kontrol etmiyor.
3. Emniyet kemerini takmıyor.
4. Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisinde olduğu gözlemlendi.

Aracı çalıştırma becerisi

- a) Aracı çalıştırmadan önce debriyaja basmıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- b) Aracı çalıştıramıyor.
- c) Araç çalıştığı halde kontak anahtarını marş kademesinde tutmaya devam ediyor.

Kalkış yapma (aracı harekete geçirme)

- a) Aracı hareket ettirmeden önce el frenini indirmiyor.
- b) Kalkışı doğru vitesle yapmıyor, Otomatik vitesli araçlarda vitesi D pozisyonuna getirmiyor.
- c) Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- ç) Kalkış yaparken omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- d) Kalkış yaparken sinyal vermiyor.
- e) Kalkış yaparken aracı sarsıyor.

- f) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
- g) Kalkışta trafik akışı ile uyumlu hareket edemiyor.
- ğ) Trafiği tehlikeye düşürecek şekilde hızlı ve kontrolsüz kalkış yapıyor.
- h) Kalkış yaptıktan sonra aracı doğru şeride konumlandırılamıyor.

Araç kumanda pedallarına intibak etme davranışı

- a) Vites değiştirirken debriyaj pedalına tam basmıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- b) Vites değiştirirken gaz pedalını doğru kullanamıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- c) Vites değiştirirken doğru sıralamaya uymuyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- ç) Vites değiştirirken aracın kontrolünü kaybediyor (Otomatik vitesli araçlar hariç)
- d) Seyir halindeyken yola bakmayı bırakıp vites koluna bakarak vites değiştiriyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- e) Gaz ve frene tam intibak edemiyor.

Direksiyon hâkimiyeti davranışı

- a) Direksiyon simidini doğru pozisyonda tutmuyor.
- b) Aracı kontrol edemiyor, sağa sola savuruyor.
- c) Aracı şerit içinde gezdiriyor.

Şerit izleme ve değiştirme davranışı

- a) Aracı şerit çizgilerinin içerisinde kullanamıyor, iki şeridi birden kullanıyor.
- b) Şerit değiştirmeden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- c) Şerit değiştirmeden önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- ç) Şerit değiştirmeden önce zamanında sinyal vermiyor.
- d) Şeridini değiştirirken yoldaki kesik ve sürekli çizgilerin anlamlarına uygun hareket etmiyor.
- e) Emniyet şeridini ihlal ediyor.
- f) Sürekli sol şeridi işgal ederek araç kullanıyor.

Kavşaklara yaklaşma ve kavşaklarda sağa sola dönüşler

- a) Kavşağa yaklaşırken yavaşlamıyor.
- b) Kavşağa yaklaşırken döneceği yöne uygun şeride zamanında girmiyor.
- c) Dönüş öncesinde zamanında sinyal vermiyor.
- ç) Kavşakta karşıdan ve yandan gelen araçları kontrol etmiyor.
- d) Kavşakta geçiş hakkı kurallarına uymuyor.
- e) Sağa sola dönüşlerden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- f) Sağa sola dönüşlerden önce omuz üstü ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- g) Dönüşünü tamamladıktan sonra yönüne uygun şeride girmiyor.

Araç seyir halindeyken değerlendirilecek diğer davranışlar

- a) Işıklı trafik cihazları, trafik levhaları ve diğer trafik işaretlerine uymuyor.
- b) Trafik polisini, yol ikaz ve değişikliklerini yönlendirmeleri fark etmiyor.
- c) Araç kullanımı sırasında araç hakimiyetini ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlı ve telaşlı olduğu görüldü.
- ç) Yaya ve okul geçitlerinde yayalara ve bisikletlilere geçiş hakkı vermiyor.
- d) Hemzemin geçitlerde geçiş kurallarına uymuyor.
- e) Geçiş üstünlüğüne sahip araçlara geçiş hakkı vermiyor.
- f) Araç seyir halindeyken iç ve dış aynalardan trafiğin akışını kontrol etmiyor.
- g) Takip mesafesini kurallara uygun olarak ayarlayamıyor.
- ğ) Güzergahı bilmiyor, güzergah dışına çıkıyor.
- h) Genel olarak araç kullanma becerisi zayıf.

Önündeki aracı geçme (sollama yapma) davranışı

- a) Sollamaya başlamadan önce aynalar ile trafik kontrolü yapmıyor.
- b) Sollamaya önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- c) Sollamaya başlamadan önce ve zamanında sinyal vermiyor.
- ç) Sollama yaparken önündeki ve diğer şeritlerdeki araçları tehlikeye atıyor.
- d) Sollama yaparken kendi hızını ve diğer araçların hızlarını dikkate almıyor.
- e) Kendisini geçmek isteyen araç olduğunda geçilme kurallarına uymuyor.

Hız kuralları davranış

- a) Hız levhalarına uymuyor, azami hız sınırını aşıyor.
- b) Yaya, okul, bisiklet vb. geçitlere yaklaşırken hızını azaltmıyor.
- c) Trafikte gereksiz yere fren yaparak trafiği tehlikeye düşürüyor.
- ç) Yol için belirlenen asgari hız sınırlarına uymuyor, çok yavaş kullanıyor.
- d) Sürekli aynı vitesle araç kullanıyor, zamanında vites değiştirmiyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- e) Hızlanma ve yavaşlamalarda aracın hızını ayarlayamıyor.

Çevreye duyarlı ve ekonomik araç kullanma davranışı

- a) Aracı yüksek devirde kullanıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- b) Kornayı gereksiz yere kullanıyor.
- c) Duruş ve kalkışları ani yapıyor, aracı ekonomik kullanmıyor.

Geri giderken sağa- sola dönme davranışı

- a) Geri giderken şeridini koruyarak köşeden sağa ya da sola tek hamlede dönemiyor (90 derece açılı ile).
- b) Geri giderken konilere veya kaldırıma çarpıyor, şeridinin dışına çıkıyor.
- c) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
- ç) Dönmeden önce veya dönüşü tamamlayıp tekrar yola çıkarken sinyal vermiyor.
- d) Dönmeden önce veya dönüşü tamamlayıp tekrar yola çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- e) Tekrar yola çıkmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor. Sarı Sarı

Geri düz gitme (25 metre) davranışı

- a) Aracı geri vitesle takamıyor.
- b) Geri giderken aracı şerit çizgileri içerisinde gezdiriyor.
- c) Geri giderken aracı şerit çizgileri içinde tutamıyor, dışına çıkarıyor. Aracın hakimiyetini sağlayamıyor.
- ç) Geri giderken aynalarla veya geriye dönerek arkadaki trafiği kontrol etmiyor.

- d) Aracı stop ettiriyor.
- e) Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- f) Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- g) Kalkış yaparken sinyal vermiyor.

Ani fren yapma davranışı

- a) Ani fren yapıp aracı durduramıyor (Saatte 30 km hızla giderken).
- b) Ani fren yaptığında aracı stop ettiriyor.
- c) Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- ç) Kalkış yapmadan önce sinyal vermiyor.
- d) Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- e) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.

Eğimli yolda kalkış davranışı

- a) Sağ şeritte durmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- b) Sağ şeritte durmadan veya kalkış yapmadan önce sinyal vermiyor.
- c) Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- ç) Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- d) Aracı hareket ettirirken 50 cm'den fazla geri kaydırıyor.
- e) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.

Geri geri park etme davranışı

- a) Koniler arasına tek hamlede giremiyor.
- b) Koniler arasında (İçeride) en fazla iki hamlede park edemiyor.
- c) Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.
- ç) Kaldırıma 50 cm'den fazla açığa park ediyor.
- d) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
- e) Genel park etme becerisi zayıf (Park alanına girerken aracı sık sık durdurup vites değiştirmeden tekrar hareket ettirme gibi).
- f) Park alanından çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- g) Park alanından çıkarken sinyal vermiyor.

ğ) Park alanından çıkarken omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.

Duraklama ve park etme davranışı

- a) Duraklama veya park yasağına uymuyor.
- b) Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- c) Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken sinyal vermiyor.
- ç) Duraklama veya park etmede şeridin sağına veya kaldırıma yeterince yanaşmıyor.
- d) Park etme esnasında kaldırıma çarpıyor.
- e) Ani duruş yaparken araçtakilerin güvenliğini tehlikeye düşürüyor.
- f) Aracı terk etmeden önce el freni ile aracı sabitlemiyor.
- g) Aracı terk etmeden önce motoru stop etmiyor.
- ğ) Otomatik vitesli araçlarda park esnasında stop ettirmeden önce vitesi P almıyor.
- h) Aracı terk ederken aracın kapısını açmadan aynaları ile arkadan gelen trafiği kontrol etmiyor.

Hata yapılan maddeler; MEB Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığından alınan istatistiki bilgilerde 23'den başlatılarak, 147'ye kadar numaralandırılmıştır, Çalışmanın bundan sonraki kısımlarda hata maddeleri EK-5'te verilen numaralandırma ile kullanılacaktır. Bu nedenle Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formu maddeleri istatistiki bilgilerle uyumu açısından, bu numara sistemine göre düzenlenmiş ve Ek-5'te orijinal şekli de verilmiştir.

3.6. Uygulama ve Değerlendirme Sınavına İlişkin İstatistikler

Çalışma kapsamında; MEB Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığına 4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu kapsamında kişisel olarak başvurulmuştur. Kamu ve özel hayatı etkilemeyen ve kişisel bilgi edinme kanuna aykırı olmayacak veriler araştırmacıya elektronik ortamda verilmiştir. Veriler 2018 nisan ile 2019 nisan aralığını kapsamaktadır. Bu veriler Excel programıyla analiz edilmiş ve analiz sonuçları aşağıda özetlenmiştir.

Uygulama sınavı 2017 yılından itibaren il ve ilçelerde tabletle yapılmaya başlanmıştır. 2017 nisan ayı itibarı ile Türkiye'nin birçok il ve ilçesinde pilot olarak uygulanan tabletle

uygulama sınavı artık kalıcı olarak uygulanmaya başlanmıştır. Kursiyerlerin sınavda yaptıkları hatalar bu tarihten itibaren Türkiye genelinde tespiti daha hızlı ve pratik hale gelmiştir. Alınan istatistikler aşağıda özetlenmiştir.

Türkiye’de 2018 yılı itibarı ile 3688 sürücü kursu bulunmaktadır. Bu sürücü kurslarının Türkiye başarı ortalaması %71’dir. Bunların 240 tanesi Ankara’da bulunmaktadır. Ankara’daki 240 sürücü kursunun başarı ortalaması %70’dir, Ankara’da Türkiye başarısının altında kalan 104 sürücü kursu vardır. Ankara’nın ilçelerindeki başarı oranları çizelge 3.2’de gösterilmiştir.

Çizelge 3.2. Ankara’nın ilçelerindeki kursların başarı oranları

İlçe Adı	Kurs başarı oranı %
Bala	91
Nallıhan	90
Haymana	86
Kızılcahamam	84
Akyurt	84
Gölbaşı	83
Polatlı	83
Şereflikoçhisar	78
Kahraman kazan	77
Beypazarı	75
Altındağ	75
Çubuk	72
Elmadağ	72
Mamak	71
Ayaş	70
Çankaya	70
Etimesgut	68
Yenimahalle	67
Pursaklar	65
Keçiören	63
Sincan	62

Ankara’nın ilçelerinden başarı oranı en düşük ilçesi %62 ile Sincan ilçesi iken, en başarılı ilçe %91 ile Bala ilçesidir. Türkiye’de uygulama sınavlarında görev alan toplam kişi sayısı 76491’dir. Bu kişilerin 4853 tanesi Ankara’da görev almaktadır.

Çizelge 3.3. Türkiye'nin bölgelere göre il başarı oranları

Ege Bölgesi		
İl Adı	Sınava Giren Kişi sayısı	Başarı Oranı %
Afyonkarahisar	16.519	67
Aydın	24.531	74
Denizli	26.004	72
İzmir	63.163	66
Manisa	32.248	72
İl Adı	Kişi sayısı	Başarı Oranı %
Muğla	27.540	79
Uşak	9.062	59
Kütahya	13.616	64
Toplam Bölge Başarısı		69
Güneydoğu Anadolu Bölgesi		
İl Adı	Kişi sayısı	Başarı Oranı %
Adıyaman	12.749	79
Batman	11.173	86
Diyarbakır	30.443	82
Gaziantep	55.534	63
Kilis	4.678	86
Mardin	16.682	60
Siirt	4.460	91
Şanlıurfa	45.767	68
Şırnak	7.874	86
Toplam Bölge Başarısı		78
Marmara Bölgesi		
İl Adı	Kişi sayısı	Başarı Oranı %
Balıkesir	27.110	72
Bilecik	4.025	78
Bursa	67.924	69
Çanakkale	12.593	73
Edirne	6.993	69
İstanbul	351.051	69
Kırklareli	8.786	73
Kocaeli	37.898	77
Sakarya	25.317	62
Tekirdağ	22.380	73
Yalova	6.085	57
Toplam Bölge Başarısı		70

Çizelge 3.3. (devam) Türkiye'nin bölgelere göre il başarı oranları

Doğu Anadolu Bölgesi		
İl Adı	Sınava Giren Kişi sayısı	Başarı Oranı %
Ağrı	9.145	78
Ardahan	1.495	76
Bingöl	6.004	57
Bitlis	5.024	81
Elâzığ	13.120	76
Erzincan	3.285	88
Erzurum	13.566	78
Hakkâri	6.228	71
Iğdır	3.132	80
Kars	3.459	86
Malatya	15.068	75
Muş	6.188	88
Tunceli	1.258	91
Van	22.718	68
Toplam Bölge Başarısı		78
Karadeniz Bölgesi		
İl Adı	Kişi sayısı	Başarı Oranı %
Amasya	6.549	72
Artvin	3.236	81
Bartın	4.139	67
Bayburt	2.129	68
Bolu	5.980	77
Çorum	10.959	66
Düzce	8.086	77
Giresun	8.008	69
Gümüşhane	2.698	72
Karabük	4.842	83
Kastamonu	6.733	78
Ordu	14.288	68
Rize	8.657	70
Samsun	25.148	72
Sinop	2.865	70
Tokat	11.945	67
Trabzon	18.414	70
Zonguldak	11.386	78
Toplam Bölge Başarısı		73

Çizelge 3.3. (devam) Türkiye'nin bölgelere göre il başarı oranları

Akdeniz Bölgesi		
İl Adı	Kişi sayısı	Başarı Oranı%
Adana	51.989	67
Antalya	75.324	56
Burdur	6.647	77
Hatay	34.500	75
Isparta	12.141	78
Kahramanmaraş	27.770	67
Mersin	52.016	65
Osmaniye	13.314	72
Toplam Bölge Başarısı		70
İç Anadolu Bölgesi		
İl Adı	Kişi sayısı	Başarı Oranı%
Aksaray	12.033	68
Ankara	118.520	69
Çankırı	3.410	76
Eskişehir	18.310	65
Karaman	6.834	68
Kayseri	34.820	67
Kırıkkale	7.054	78
Kırşehir	4.969	74
Konya	54.160	70
Nevşehir	5.367	80
Niğde	7.623	70
Sivas	11.493	79
Yozgat	6.621	84
Toplam Bölge Başarısı		73

Çizelge 3.3'de Türkiye'nin en başarılı bölgesi Doğu Anadolu bölgesi %78, en başarısız bölgesi ise %69 ile Ege Bölgesi'dir. Türkiye başarısının altında kalan bölgeler Akdeniz Bölgesi, Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi'dir.

Çizelge 3.4. Türkiye'de en fazla yapılan ilk 5 hata maddesi

Türkiye'de en fazla yapılan ilk 5 hata maddesi			
Hata Sayısı	Hata Numarası	Hata Rengi	Hata Maddesi
192576	50	Sarı	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (İlk kalkış)
101071	131	Kırmızı	Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.
61208	128	Sarı	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
45207	132	Kırmızı	Kaldırıma 50 cm'den fazla açığa park ediyor.
44582	104	Sarı	Geri giderken konilere veya kaldırıma çarpıyor,

Türkiye genelinde uygulanan sınavda en fazla yapılan ilk 5 hata çizelge 3.4’de gösterilmiştir Çizelgede görüldüğü gibi en fazla yapılan hata 192576 adetle 50 numaralı “kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (ilk kalkış) “hatasıdır. Çizelge 3.4 ‘de dikkat çeken bir başka unsur en fazla yapılan 2 hatanın 131 ve 132 numaralı park etme hataları olduğudur. Her iki hatada kırmızı renkli hata yani adayın 1 kez yanlış yapmasıyla sınavının başarısız kabul edileceği hatalardır. Türkiye genelinde uygulama sınavında en az yapılan 5 hata çizelge 3.5’te gösterilmiştir.

Çizelge 3.5. Türkiye’de en az yapılan 5 hata maddesi

Türkiye’de en az yapılan 5 hata maddesi			
Hata Sayısı	Hata Numarası	Hata Rengi	Hata Maddesi
308	115	Sarı	Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
325	75	Kırmızı	Sağa sola dönüşlerden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
371	107	Kırmızı	Dönmeden önce veya dönüşü tamamlayıp tekrar yola çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
379	139	Kırmızı	Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
467	135	Kırmızı	Park alanından çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.

Çizelge 3.5’te görüldüğü gibi en az yapılan hatalar, her türlü trafik durumunda kör nokta, aynalar ve trafiği kontrol hatalarıdır. Bu durumda sürücü adaylarının aldıkları sürücü eğitiminden; kör nokta kontrolü, ayna kontrolü ve trafik kontrolü konularında başarılı olduklarını söylemek yanlış olmayacaktır.

4. ANKET ÇALIŞMASI

Bu bölümde motorlu taşıtlar sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınavının yani direksiyon uygulama sınavının sürücü adayları tarafından algılanmasını tespit etmek Etik Kuruldan da onay alınarak bir anket çalışması yapılmıştır. Bu çalışmanın ekler kısmında Anket (EK-4) adıyla verilmiştir.

Anket; direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınavına giren kursiyerlere uygulanmıştır. Anket sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınavına katılıp başarılı ya da başarısız olmasına bakılmaksızın gönüllülük esasına göre uygulanmıştır. Anketin (EK-4) oluşturulmasında kursiyerlerin, kurs hocalarının, eğitici öğretmenlerin ve sınav koordinasyonuna katılan insanların fikirleri dikkate alınmıştır.

Uygulama sahası olarak Ankara Altındağ sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınav güzergahı olan Karapürçek direksiyon sınav alanı seçilmiştir. Anket sorularında kursiyerlerin bakarak cevap vermeleri için tezin ekler kısmında verilen EK-1’de sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme formu ayrıyeten kursiyerlere verilerek, 23 ile 147 arasında sayı verilen maddelerden seçim yapmaları sağlanmıştır. Direksiyon eğitimi ve sınav değerlendirme formunun anlaşılır hale gelmesi daha iyi yorumlanması, kursiyerlerin hata maddelerini hatırlamaları için bu işlem yapılmıştır. M.E.B Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığından alınan bilgilerde de aynı numaralandırma sistemi kullanıldığı için bu yöneme başvurulmuştur. Anket açık alanda ve sınavın doğal koşullarında uygulanmalıdır [16].

Kursiyerlerin her birinin sınavı yaklaşık 35 dakika sürmektedir, bu yüzden her bir anketi uygulamak için, 35 dakika sınav alanında kursiyerin sınavı bitirmesi beklenmiştir. Eğer kursiyer sınavın herhangi bir kısmında başarısız olmuşsa, araçtan indirilir. Aracın direksiyonuna o an araçta görevli olan direksiyon usta eğiticiyi geçerek araç ve içindekileri sınav başlama alanına getirir. Böyle bir durumda sınav 35 dakikadan daha az bir zamanda sonlandırılmış olur ve anket o an kursiyere uygulanır. Anketin oluşturulmasında ve uygulanmasında bu kriterler göz önünde bulundurulmuştur [17].

Sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınavı il ve ilçelerde sadece hafta sonları yapıldığı için 2020 yılı mart ayı süresince hafta sonları gerekli izinler alınarak 160 kursiyere sınav alanında, sabah 9 ile akşam 6 saatleri arasında uygulanmıştır. Anket B sınıfı sürücü belgesi alacak kişiler için hazırlandığından B sınıfı ehliyeti olup başka bir ehliyet için başvuran kişiler ankete dahil edilmemiştir. Bu sebepten ankete katılan 160 kişinin sertifika türü B sınıfıdır.

4.1. Bulgular

Ankete katılan 160 adayın 122 si uygulama sınavını geçmiş, 38 kişi ise kalmıştır. Başarı oranı %76'dır. Uygulama Sınavı Başarı Oranları Çizelge 4.1 'de gösterilmiştir.

Çizelge 4.1. Uygulama sınavı başarı oranları

Kişi sayısı	
Geçen	122
Kalan	38
Başarı oranı	%76

Ankette katılan 160 adaya Cinsiyet, Yaş, Öğrenim düzeyi ve Araç sahipliği bilgileri sorulmuştur. Alınan Demografik bilgiler çizelge 4.2'de verilmiştir.

Çizelge 4.2. Ankete katılanların demografik özellikleri

Sayın(n:160)		Frekans	Başarılı sayısı	Başarı oranı Yüzdesi
Cinsiyet	Kadın	75	60	80
	Erkek	85	52	61
Yaş	18-24	99	78	77
	25-31	34	25	74
	32-38	14	10	71
	39-45	11	8	73
	46 ve üzeri	2	1	50
Öğrenim düzeyi	İlköğretim	22	15	68
	Lise	79	78	99
	Lisans	35	26	74
	Ön lisans	23	12	52
	Yüksek lisans Doktora	1	1	100
Araç Sahipliği	Var	103		
	Yok	57		

Sınavdan başarısız olan adaylara “Kaldı iseniz Kaldığınız Maddeler Nelerdir?” diye sorulmuştur sonuçlar Çizelge 4.3’de özetlenmiştir.

Çizelge 4.3. Kalan adayların başarısızlık maddeleri

Kaldı iseniz Kaldığınız Maddeler Nelerdir?		
Kişi Sayısı	Hata Maddesi	Hata Maddesinin Açıklaması
7	Madde 130	Koniler arasında (İçeride) en fazla iki hamlede park edemiyor
6	Madde 50	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (ilk kalkış)
5	Madde 132	Kaldırırma 50 cm'den fazla açığa park ediyor.
5	Madde 113	Aracı stop ettiriyor.
4	Madde 129	Koniler arasına tek hamlede giremiyor.
4	Madde 131	Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırırma veya konilere çarpıyor.
4	Madde 128	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (Eğimli yolda)
1	Madde 80	Araç kullanımı sırasında araç hakimiyetini ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlı ve telaşlı olduğu görüldü.
1	Madde 105	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
1	Madde 42	Aracı çalıştıramıyor.

Adaylara” Daha önce MTSK sınavında başarısız oldunuz mu?” diye sorulmuş, sonuçlar Çizelge 4.4’de gösterilmiştir. Başarısız oldum diyen 45 kişinin 35’i en az 1 kez başarısız, 7’si en az 2 kez başarısız, 1’i en az 3 kez başarısız ve 2’si en az 4 kez başarısız olmuştur. Ankete katılan adaylardan 45 kişi daha önce direksiyon eğitimi uygulama sınavından başarısız olduğunu söylemiştir.

Çizelge 4.4. Daha önce MTSK sınavında başarısız oldunuz mu?

Daha önce MTSK sınavında başarısız oldunuz mu?	Evet Başarısız Oldum	1.kez Başarısız Oldum	2.kez Başarısız Oldum	3.kez Başarısız Oldum	4.kez Başarısız Oldum
	45 kişi	35 kişi	7 kişi	1 kişi	2 kişi

MEB Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığı İstatistik verileri ile uyumlu olması açısından çalışmada sınav değerlendirme formuna 23 ile 147 arasında sayı verilmiştir. Çizelge 4.5’de bu numaralandırmaya göre başarısız adaylara “Başarısızlık maddeleriniz nelerdir?” sorusu sorulmuştur. Bu maddeler ve sayıları Çizelge 4.5’de gösterilmiştir

Çizelge 4.5. Başarısız adayların başarısız oldukları maddeler ve sayıları

	Evet Başarısız Oldum	1.kez Başarısız Oldum	2.kez Başarısız Oldum	3.kez Başarısız Oldum	4.kez Başarısız Oldum
Kişi Sayısı	45	35	7	1	2
İlgili Madde/Kaç Kez Yapıldığı		131/10	131/7	129/2	131/2
		128/5	130/3	50/1	128/2
		50/5	128/2		104/1
		130/4	105/1		105/1
		104/4	50/1		50/1
		129/2			130/1
		80/2			
		142/1			
		124/1			
		117/1			

En çok yapılan ilk 5 hatayı tespit etmek için Çizelge 4.5’den yararlanarak Çizelge 4.6 oluşturulmuştur. Çizelge 4.6 incelediğimizde ankete katılan adayların başarısız olanlarının en çok yaptıkları ilk 5 hata gözükmemektedir. Bu hatalarda 19 kez ile 1.sırayı 131 numaralı hata “Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.” hatasıdır. 2.sırada en fazla yapılan hata 9 kez 128 numaralı “Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (Eğimli yolda)” hatasıdır. 3.sırada en çok yapılan hata 8 kez 130 numaralı “Koniler arasında (İçeride) en fazla iki hamlede park edemiyor.” hatasıdır. 4.olarak en fazla yapılan hata 8 kez yapılan 50 numaralı “Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (İlk kalkış).” hatasıdır. Son olarak 5.sırada 5 kez yapılan 104 numaralı hatadır. Bu hata “Geri giderken konilere veya kaldırıma çarpıyor, şeridinin dışına çıkıyor” hatasıdır. Görüldüğü üzere hataların daha çok park etme, yokuşta ya da düz yolda stop ettirme ve geri geri gitme olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.6. Başarısız olan adaylar arasında en fazla yapılan 5 hata çeşidi

Ankete katılıp başarısız olan adaylar arasında en fazla yapılan 5 hata çeşidi			
	Hata sayısı	Hata çeşidi	Yapılan hatanın açıklaması
1	19	131	Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.
2	9	128	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (Eğimli yolda)
3	8	130	Koniler arasında (İçeride) en fazla iki hamlede park edemiyor.
4	8	50	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (ilk kalkış).
5	5	104	Geri giderken konilere veya kaldırıma çarpıyor, şeridinin dışına çıkıyor.

Adaylar “Özel Direksiyon eğitimi aldınız mı aldı iseniz ne kadar?” diye sorulmuştur. 160 kişinin 24’ü özel ders aldım demiştir. Özel ders alanların ders saatleri Çizelge 4.7’de gösterilmiştir.

Çizelge 4.7. Özel direksiyon eğitimi alanların sayısı ve saati

Saat	Kişi
5-10	11
10-15	6
15-20	6
20 ve üzeri	1
Toplam	24

Adaylara “Sınav aracınız otomatik mi manuel miydi?” anket sorusuna verilen cevaplar çizelge 4.8’de gösterildiği şekilde 155 kişi manuel,5 kişi otomatik demiştir.

Çizelge 4.8. Sınav aracı otomatik ya da manuel olanların sayısı

Manuel	155
Otomatik	5

Adaylara “MTSK uygulama sınavında size en zor gelen değerlendirme maddesi hangisiydi?” diye sorulmuştur. Adayların en zordu dedikleri ilk 5 hata çeşidi Çizelge 4.9’da gösterilmiştir.

Çizelge 4.9. Uygulama sınavında adayların en zor geldiğini söyledikleri ilk 5 madde

Uygulama sınavında adaylara en zor gelen ilk 5 madde			
	Adet	Hata çeşidi	Yapılan hatanın açıklaması
1	30	131	Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.
2	25	129	Koniler arasına tek hamlede giremiyor.
3	20	128	Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (Eğimli yolda)
4	17	80	Araç kullanımı sırasında araç hakimiyetini ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlı ve telaşlı
5	15	130	Koniler arasında (İçeride) en fazla iki hamlede park edemiyor.

30 kişi 131 “Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor” maddesinin zor geldiğini, 25 kişi 129 “Koniler arasına tek hamlede giremiyor” maddesinin zor geldiğini, 20 kişi 128 “Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor (Eğimli yolda)”

maddesinin zor geldiğini, 17 kişi 80 “Araç kullanımı sırasında araç hakimiyetini ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlı ve telaşlı” maddesinin zor geldiğini, 15 kişi 130 “Koniler arasında (içeride) en fazla iki hamlede park edemiyor.” Maddesinin zor geldiğini söylemiştir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereği, Türkiye’de sürücü belgesi almak isteyen bir kursiyerin, 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu kapsamında açılmış özel motorlu taşıt sürücü kurslarına devam etmesi ve eğitimini tamamlayarak Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılacak teorik ve direksiyon eğitimi sınavlarında başarılı olması gerekmektedir. Literatür incelendiğinde teorik eğitim ve sınavlarla ilgili çok sayıda çalışmaya rastlanmakla birlikte direksiyon sınavı ve değerlendirmesi ile ilgili çalışmaya rastlanmamıştır.

Bu çalışmada; sürücü kursu direksiyon değerlendirme sınavı Milli Eğitim Bakanlığı’ndan temin edilen istatistikler yardımı ile çeşitli değişkenler açısından incelenmiş, değerlendirme sınavı esnasında sürücü adaylarına anket uygulanmış ve değerlendirme sınavının daha etkin ve trafik güvenliğine yönelik olması için öneriler sunulmuştur. Değerlendirme sonuçları aşağıda özetlenmiştir.

- Türkiye’de 2018 yılı itibarı ile 3688 sürücü kursu bulunmaktadır. Sürücü kurslarından mezun olan sürücü adaylarının %71 i sürücü belgesi almaya hak kazanmıştır.
- Başkent Ankara’da sürücü kurslarından mezun olan adayların başarı ı oranı %70’dir. Bu oran Türkiye ortalaması ile örtüşmektedir. Ankara’nın en başarılı ilçesi olan Bala ilçesinin başarı oranı %91 ile Türkiye ortalamasının çok üzerinde iken, sosyo-ekonomik açıdan daha gelişmiş ilçesi olan Çankaya’da başarı ortalaması %70’dir.
- Türkiye’nin bölgelere göre başarı oranlarına bakıldığında; %78 başarı oranı ile Güney Doğu Anadolu Bölgesi ile Doğu Anadolu Bölgesi en başarılı bölgelerdir. En düşük başarı oranı ise %69 ile Ege Bölgesidir.
- Sürücü belgesi almaya hak kazanma oranlarına iller bazında bakıldığında En başarılı iller; Siirt (%91), Tunceli (%91) ve Muş (%88) iken, en başarısız iller; Antalya (%56), Yalova (%57) ve Bingöl (%57) dür.

- Türkiye genelinde sınava giren kursiyerlerin en çok yaptıkları hatalar sırasıyla;
 - ✓ Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor (İlk kalkış).
 - ✓ Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.
 - ✓ Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (Eğimli yolda).
 - ✓ Kaldırıma 50 cm'den fazla açığa park ediyor.
 - ✓ Geri giderken konilere veya kaldırıma çarpıyor, şeridinin dışına çıkıyor olmuştur.
- Türkiye genelinde sınava giren kursiyerlerin en az yaptıkları hatalar sırasıyla;
 - ✓ Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
 - ✓ Sağa sola dönüşlerden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
 - ✓ Dönmeden önce veya dönüşü tamamlayıp tekrar yola çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor”.
 - ✓ Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
 - ✓ Park alanından çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor, olmuştur.
- Başkent Ankara’da en fazla ve en az yapılan hatalar ve bu hataların sıralaması Türkiye geneli ile birebir örtüşmektedir.

Çalışma kapsamında; direksiyon sınavı sonrası Ankara’da 160 sürücü adayı ile anket yapmak suretiyle odak grup görüşmesi yapılmıştır. Bu görüşme sonucu;

- Bu adayların sınavda yaptıkları hataların yine Türkiye genelinde en fazla yapılan hatalarla örtüştüğü görülmektedir.
- Sürücü kursunda aldığı direksiyon dersine ek olarak özel direksiyon dersi de alan öğrencilerin daha başarılı oldukları görülmüştür.
- Görüşme kapsamında adaylara “direksiyon sınavında sizi en zor gelen madde nedir?” diye sorulmuş, en fazla verilen cevaplar aşağıda sıralanmıştır.
 - ✓ Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.
 - ✓ Koniler arasına tek hamlede giremiyor.
 - ✓ Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.

- ✓ Araç kullanımı sırasında araç hakimiyetini ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlı ve telaşlı.
- ✓ Koniler arasında (İçeride) en fazla iki hamlede park edemiyor.
- Başarısız olan adaylar başarısız olmalarının sebebini, “heyecan”, “dikkatsizlik” ve “tecrübesizlik” olarak tanımlamışlardır.

Yapılan bu analizler sonucu aşağıdaki öneriler sunulmuştur.

Sınav başarı oranlarına bakıldığında; sosyo-ekonomik gelişmişlik sırası daha yüksek olan iller/bölgelerin daha düşük olan iller/bölgelere göre daha başarısız olduğu görülmektedir. Eldeki mevcut verilerle bu durumun sebebi hakkında kesin bir kanaat oluşturulması mümkün olmamakla birlikte; başarı ortalaması Türkiye genelinin çok üstünde olan illerde/bölgelerde, sınav eğitim ve denetimlerinin arttırılması önerilmektedir.

Yapılan hata analizi sonucu, direksiyon sınavında en fazla yapılmış olan hataların “beceriye” dayandığı, en az yapılan hataların ise “bilgiye” dayandığı görülmektedir. Bu duruma göre, sürücü kurslarında teorik bilginin yeterli olarak verildiği ancak direksiyon eğitiminde eksiklik olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Sürücü kurslarında verilen direksiyon eğitim saatinin ve bu eğitimin etkinliğinin artırılması önerilmektedir. Çalışma kapsamında yapılan alan çalışmasında özel direksiyon dersi alan öğrencilerin sınavda daha başarılı olduklarının görülmesi de bu öneriyi desteklemektedir.

Yine yapılan hata analizi sonucu; direksiyon sınavında en fazla yapılan hataların “park etme” hataları olduğunu göstermiştir. Bu park hataları “kırmızı” hata kategorisine girmekte yani sürücü adayı bu hatayı 1 kez yaptığında başarısız sayılmaktadır. Trafik güvenliğini birincil derecede etkilemeyen park etme başarısının sürücü başarısında bu derece etkili olması tartışmaya açılması gereken bir konudur. “Kör nokta kontrolü”, “aracı şeridinde kullanabilme” gibi trafik güvenliğini birincil derecede tehlikeye sokabilecek maddelerin aynı forma göre “sarı hata” olarak nitelendirilirken park etme hatasının bunların üstünde tutulmasının doğru olmadığı düşünülmektedir. Ayrıca günümüzde gelişen araç teknolojisi ile (araç kameraları, park sensörleri, vb.) park edebilme insan becerisinden daha çok araç teknolojisi ile yapılabilir olmuştur. Bu nedenle, direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formu değerlendirme kriterlerinin trafik güvenliği öncelikleri gözetilerek tekrar düzenlenmesi önerilmektedir.

KAYNAKLAR

1. Güleç, A. (2011). *Ankara'daki Özel Sürücü Kurslarının Performans Değerlendirmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 27-48.
2. Doğru, G. (2018). *Motorlu taşıtlar sürücü kursiyerleri teorik sınavı ile elektronik sınavının çeşitli değişkenler açısından karşılaştırılması*. Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Afyon. 60-88.
3. Selbes, C. (2008). *Türkiye'de Sürücü Eğitimi Müfredat Programı ile Sürücü Belgesi Alma Prosedürünün Avrupa Birliği Ülkeleri ile Karşılaştırılması*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 85-115.
4. Selvi, H. (2009). *Stufflebeam'in program değerlendirme modeliyle milli eğitim bakanlığı sürücü kurslarında kullanılan sürücü eğitim programının değerlendirilmesi*. Yüksek lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu. 120-140.
5. Vursavaş, F. (2004). *Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 20-30.
6. Gülece, (1998). *Trafik Eğitiminde Sürücü Kurslarının Etkisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 10-15.
7. Aşıkkaya, İ. (1995). *Ülkemizdeki Sürücü Kurslarındaki Eğitimin Yeterliliğinin İstatistiksel Analizi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 36-46.
8. Özkan, K. (2002). *Ankara'da meydana gelen yaya kazalarına uygun denetim politikalarının Tespiti*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 32-33.
9. Bedrettin, M. (2004). *Trafik Hukuku ve Temel Trafik Bilgileri*, EGM, Polis Akademisi Başkanlığı, SFN yayıncılık, Ankara. 138.
10. Ege, R., (1997). *Trafik Kazaları ve Trafik Tıbbı*, THK Basımevi, Ankara, 1, 2, 26,28.
11. Özkan, K. (2002). *Ankara'da meydana gelen yaya kazalarına uygun denetim politikalarının Tespiti*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 32-33.
12. Akçay, O. (1997). *Trafik Hukuku ve Yönetimi*, YÖK matbaası, Ankara. 1- 21.
13. Şimşek, H. Duman, K. (2002). *Türkiye'de Sürücü Eğitiminin Sorunları ve Stajyer Sürücülük Sistemi*. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara. 67.

14. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı, (2001). *Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Türkiye’de yaya kazaları ve tiyolojiieri*, THK Basımevi İşletmeciliği, Ankara. 22.
15. Tan, A. (2002). *TBMM Türkiye Trafik Güvenliğı Araştırma Komisyonu Raporu, Kamusal ve özel tüm kesimlerin katılımıyla güvenli ve uygar bir ulaşım düzeni için siyasal ve toplumsal bir yol güvenliğı bildirgesi-stratejiler ve öneriler*, TBMM Basımevi, Ankara. 42.
16. Uzuner, Y. (1999). *Niteliksel araştırma yaklaşımı*. Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 1081, Açık öğretim Fakültesi Yayını No: 601. Eskişehir. Ünite 9. 175-190.
17. Arıkan, R. (2018). Anket Yöntemi Üzerinde Bir Değerlendirme. *Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimleri Dergisi*. 97-159.

EKLER

EK-1. Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formu

DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAV DEĞERLENDİRME FORMU (“M”, “A1”, “A2”, “A” veya “B1” Sınıfları)				(EK-3 ÖN YÜZÜ)
..... KODLU ÖZEL		MOTORLU TAŞIT SÜRÜCÜLERİ KURSU		
MÜDÜRLÜĞÜ				
KURSIYERİN				
Adı Soyadı	İmza	İstedığı Sürücü Sertifikasının Cinsi:	Sınava Girdiği Aracın Cinsi ve Plaka No:	
(I) ARAÇ BİLGİSİ SORGULAMA BÖLÜMÜ				
1	Lastiklerin havalarının yeterli olup olmadığını gözle veya ayakla kontrol etmiyor.			MAVİ
2	Akünün yerini göstermiyor.			MAVİ
3	Yağ göstergesini göstermiyor, hangi durumda tehlike ifade ettiğini bilmiyor.			MAVİ
4	Hararet göstergesini (<i>varsa</i>) göstermiyor, hangi durumda tehlike ifade ettiğini bilmiyor.			MAVİ
5	Yakıt göstergesinin yerini göstermiyor.			MAVİ
6	Uzun/kısa far veya korna kumandalarını göstermiyor.			MAVİ
7	Sinyal kumandalarını göstermiyor, sinyal lambalarını çalıştırmıyor.			MAVİ
8	Ön veya arka freni göstermiyor.			MAVİ
9	Debriyaj (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>) veya gazı göstermiyor.			MAVİ
10	Vitesi göstermiyor veya aracın kaç vitesli olduğunu bilmiyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).			MAVİ
11	Aracı çalıştırıp stop ettiremiyor.			MAVİ
12	Aracı yan ayak veya orta sehpa üzerinde sabitlemiyor (<i>“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç</i>).			MAVİ
(II) BU YÖNETMELİĞİN EKİ (EK-7) KROKİYE GÖRE DÜZENLENEN ALANDA DEĞERLENDİRİLECEK BÖLÜM				
1	Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisinde olduğu gözlemlendi.			KIRMIZI
2	Araca binmeden önce koruyucu başlık, dizlik vb. koruyucu ekipmanları takmıyor, yelek giymiyor.			KIRMIZI
3	Araca bindiğinde ayna ayarlarını kontrol etmiyor.			SARI SARI
ARACI ÇALIŞTIRMA				
4	a) Aracı çalıştırmadan önce debriyaja basmıyor veya vitesi boşa almıyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).			SARI SARI
	b) Araç çalıştığı halde marş düğmesine basmaya devam ediyor.			SARI SARI
ALANDA KALKIŞ YAPMA (ARACI HAREKETE GEÇİRME)				
	a) Kalkışı doğru vitesle yapmıyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).			SARI SARI
	b) Kalkış yaparken aracı sarsıyor.			SARI SARI
	c) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
5	ç) Kalkış sırasında ayaklarını toplarken aracın kontrolünü sağlayamıyor (<i>“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç</i>).			KIRMIZI
	d) Kalkış yaparken ön, arka veya yandan gelen trafiği kontrol etmiyor.			KIRMIZI
	e) Aracı kullanırken ayaklarını yere değdiriyor.			KIRMIZI
	f) Aracı herhangi bir yere çarpıyor veya deviriyor.			KIRMIZI
	g) Aracı kullanırken yalpalıyor, aracı dengeli kullanamıyor.			KIRMIZI
KONİLER ARASINDAN GEÇME				
	a) Konilere çarpıyor.			KIRMIZI
6	b) Koniler arasından sırasıyla geçemiyor, koni atlıyor.			KIRMIZI
	c) Koniler arasından geçerken ayakları yere değiyor.			KIRMIZI
	ç) Koniler arasından geçerken düşüyor.			KIRMIZI
	d) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
SEKİZ ÇİZME (“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç)				
	a) Aracın tekerlerinden herhangi birisi veya ikisi de sekiz çizgisinin dışına çıkıyor.			KIRMIZI
7	b) Sekiz çizirken ayakları yere değiyor.			KIRMIZI
	c) Sekiz çizirken düşüyor.			KIRMIZI
	ç) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
DENGE ÇİZGİSİNDEN GEÇME (“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç)				
	a) Denge çizgisi üzerinden gidemiyor, çizginin dışına çıkıyor.			KIRMIZI
8	b) Denge çizgisi üzerinden giderken ayakları yere değiyor.			KIRMIZI
	c) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
HIZLANMA, YAVAŞLAMA VE DURMA				
	a) Motorlu bisikletler (<i>“M”</i>) için azami 25 km'ye, motosikletler (<i>“A1”, “A2”, “A” ve “B1”</i>) için 40 km'ye çıkamıyor.			KIRMIZI
	b) Hızlanma esnasında aracı sarsıyor.			KIRMIZI
9	c) Hızlanma esnasında düşüyor.			KIRMIZI
	ç) Yavaşlama yaparken aracın hakimiyetini kaybediyor.			KIRMIZI
	d) Yavaşlama yaparken düşüyor.			KIRMIZI
	e) Ön ve arka frenleri dengeli kullanamıyor, düzgün duruş yapamıyor.			KIRMIZI
	f) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
ENGELDEN KAÇMA				
	a) Saatte 20 km hıza ulaşamıyor.			KIRMIZI
	b) Saatte 20 km hıza ulaştıktan sonra engelden kaçamıyor, engele çarpıyor.			KIRMIZI
10	c) Engelden 100 santimetreden fazla uzaktan geçiyor.			KIRMIZI
	ç) Engelden kaçarken ayakları yere değiyor.			KIRMIZI
	d) Engeli geçtikten sonra tekrar geldiği yol şeridine giremiyor.			KIRMIZI
	e) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
ANİ FREN YAPMA				
	a) Saatte 20 km hıza ulaşamıyor.			KIRMIZI
11	b) Saatte 20 km hıza ulaştıktan sonra ani fren yapıp aracı durduramıyor.			KIRMIZI
	c) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI

EK-1. (Devam) Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formu

EK-3 (ARKA YÜZÜ)			
(III) AKAN TRAFİKTE SÜRÜŞ BECERİSİ VE TRAFİK ALGISINA YÖNELİK DAVRANIŞLAR BÖLÜMÜ			
12	AKAN TRAFİKTE KALKIŞ YAPMA (ARACI HAREKETE GEÇİRME)		
	a) Kalkışı doğru vitesle yapmıyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).	SARI	SARI
	b) Kalkış yaparken aracı sarsıyor.	SARI	SARI
	c) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.	SARI	SARI
	d) Kalkış yaparken omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
	e) Kalkış yaparken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Kalkış yaparken sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	g) Trafiki tehlikeye düşürecek şekilde hızlı ve kontrolsüz çıkış yapıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
13	ARAÇ KUMANDA PEDALLARINA İNTİBAK		
	a) Vites değiştirirken debriyaja tam basmıyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).	SARI	SARI
	b) Vites değiştirirken gazı doğru kullanmıyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).	SARI	SARI
	c) Vites değiştirirken aracın kontrolünü kaybediyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).	SARI	SARI
	d) Seyir halindeyken yola bakmayı bırakıp vites bakarak vites değiştiriyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Hızlanma ve yavaşlamalarda aracın hızını ayarlayamıyor. Gaz ve frene tam intibak edemiyor.	SARI	SARI
	ŞERİT İZLEME VE DEĞİŞTİRME		
	a) Şerit değiştirmeden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
14	b) Şerit değiştirmeden önce omuz üstü bakışı ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
	c) Şerit değiştirmeden önce zamanında sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	d) Şeritini değiştirirken yoldaki kesik ve sürekli çizgilerin anlamlarına uygun hareket etmiyor.	SARI	SARI
	e) Şerit izleme kurallarına uymuyor, şerit çizgilerinin içinde araç kullanmıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Emniyet şeridini ihlal ediyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	g) Sürekli sol şeridi işgal ederek araç kullanıyor.	SARI	SARI
	KAVŞAKLARA YAKLAŞMA VE KAVŞAKLARDA SAĞA SOLA DÖNÜŞLER		
	a) Kavşağa yaklaşırken yavaşlamıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
15	b) Kavşağa yaklaşırken döneceği yöne uygun şeride zamanında girmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Dönüş öncesinde zamanında sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	d) Kavşakta karşıdan veya yandan gelen araçları kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Kavşakta geçiş hakkı kurallarına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Sağa sola dönüşlerden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	g) Sağa sola dönüşlerden önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
	h) Dönüşünü tamamladıktan sonra yönüne uygun şeride girmiyor.	SARI	SARI
	ÖNÜNDEKİ ARACI GEÇME (SOLLAMA YAPMA)		
16	a) Sollamaya başlamadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Sollamaya başlamadan önce omuz üstü bakışı ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
	c) Sollamaya başlamadan önce zamanında sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	d) Sollama yaparken önündeki veya diğer şeritlerdeki araçları tehlikeye atıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Sollama yaparken kendi hızını ve diğer araçların hızlarını dikkate almıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Kendisini geçmek isteyen araç olduğunda geçilme kurallarına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	HIZ KURALLARI		
	a) Hız levhalarına uymuyor, azami hız sınırını aşıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
17	b) Yaya, okul, bisiklet vb. geçitlere yaklaşırken hızını azaltmıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Yol için belirlenen asgari hız sınırlarına uymuyor, çok yavaş araç kullanıyor.	SARI	SARI
	d) Sürekli aynı vitesle araç kullanıyor, zamanında vites değiştirmiyor (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).	SARI	SARI
	e) Hızlanma ve yavaşlamalarda aracın hızını ayarlayamıyor.	SARI	SARI
	ÇEVREYE DUYARLI VE EKONOMİK ARAÇ KULLANMA		
	a) Aracı yüksek devirde kullanıyor. (<i>Otomatik vitesli araçlar hariç</i>).	SARI	SARI
	b) Kornayı gereksiz yere kullanıyor.	SARI	SARI
	c) Duruş ve kalkışları ani yapıyor, aracı ekonomik kullanmıyor.	SARI	SARI
19	ARAÇ SEYİR HALİNDEYKEN DEĞERLENDİRİLECEK DİĞER DAVRANIŞLAR		
	a) Işıklı trafik cihazları, trafik levhaları veya diğer trafik işaretlerine uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Araç kullanımı sırasında araç hakimiyetini veya trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlanıyor ve telaşlanıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Trafik polisini, yol ikaz ve değişikliklerini veya diğer yönlendirmeleri fark etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	d) Araç seyir halindeyken aynalardan trafiğin akışını kontrol etmiyor.	SARI	SARI
	e) Takip mesafesini kurallara uygun olarak ayarlayamıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Geçiş üstünlüğüne sahip araçlara geçiş hakkı vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	g) Yaya ve okul geçitlerinde yayalara ve bisikletlilere geçiş hakkı vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	h) Hemzemin geçitlerde geçiş kurallarına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	i) Komisyon başkanının telsizle verdiği talimatlara uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	j) Genel olarak araç kullanma becerisi zayıf.	KIRMIZI	KIRMIZI
	k) Güzergahı bilmiyor, güzergah dışına çıkıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
20	DURAKLAMA VE PARK ETME		
	a) Duraklama veya park yasağına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Duraklamadan veya park etmeden önce aynaları ile trafik kontrolü yapmıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	d) Park etme esnasında kaldırıma çarpıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Duraklama veya park etmede şeridin sağına veya kaldırıma yeterince yanaşmıyor.	SARI	SARI
	f) Ani duruş yapıyor.	SARI	SARI
	g) Aracı terketmeden önce motoru stop etmiyor.	SARI	SARI
	h) Aracı terketirken yan ayak veya orta sehpa üzerinde sabitlemiyor ("B1" sertifika sınıfı araçlar hariç).	SARI	SARI
	i) Aracı güvenli bir şekilde terk etmiyor.	SARI	SARI
SINAV KOMİSYONU			
Başkan (Adı/Soyadı/İmza):		Üye (Adı/Soyadı/İmza):	
Sınav Tarihi:			
BAŞARILI		NEDENİ:	
BAŞARISIZ			
NOT: 1- Mavi renkle işaretlenmiş maddelerden beş tanesini ihlal eden kursiyerin sınavına son verilir.			
2- Sarı renkle işaretlenmiş maddelerden herhangi birini iki kere veya farklı maddelerden iki tanesini ihlal eden kursiyerin sınavına son verilir.			
3- Kırmızı renkle işaretlenmiş maddelerden birini ihlal eden kursiyerin sınavına son verilir.			

EK-2. Özel motorlu taşıt sürücüleri kursu direksiyon eğitim aracı izin formu

ÖZEL MOTORLU TAŞIT SÜRÜCÜLERİ KURSU DİREKSİYON EĞİTİM ARACI İZİN FORMU				
Araç sahibinin Adı – Soyadı (Unvanı)				
Kurumun Adı				
Kurumun Adresi				
Kurucusu				
ARACIN				
PLAKASI	MARKASI	MODELİ	MOTOR NO	ŞASI NO
Kullanıldığı Sertifika Sınıfı				
..... SAYI : KONU : Yukarıda özellikleri belirtilen aracın, direksiyon eğitiminde kullanılmak üzere çift frenli, çift debriyajlı, tek direksiyon sistemi ile her türlü donanımı sağlam ve trafiğe hazır durumda olup kurumda direksiyon eğitim aracı olarak kullanılmak üzere izin verilmesi hususunda gereğini arz ederim. EKLER: 1-Motorlu Araç Trafik Belgesi 2-Araç Tescil Belgesi				
Yukarıda teklif edilen aracın.....kursunda direksiyon eğitim aracı olarak kullanılması uygun görülmüştür. Tarih Adı-Soyadı Unvanı İmza				

EK-3. K sınıfı sürücü aday belgesi

BELGENİN GEÇERLİ OLDUĞU 1 - Araç cinsi: 2 - Yol (Güzergah): 3 - Gün ve saatler: 4 - Düzenlenme tarihi: .../.../..... 5 - Geçerliliğinin bittiği tarih: .../.../..... Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Müdürü (Kaşe - İmza)	T.C. MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI İli/İlçesi Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Müdürlüğü “K” SINIFI SÜRÜCÜ ADAY BELGESİ Belge no: Belge tarihi: Kursun adresi:
SÜRÜCÜ ADAYININ 1 - T.C. Kimlik no: 2 - Adı: FOTOGRAF 3 - Soyadı: 4 - Baba adı: 5 - Doğum yeri: 6 - Doğum tarihi: 7 - Adresi: (İmzası)	DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ UZMAN/USTA ÖĞRETİCİSİNİN 1 - T.C. Kimlik no: 2 - Adı: 3 - Soyadı: 4 - Adresi: Sürücü belgesi sınıfı: Sürücü belgesi no: Sürücü belgesinin verildiği yer: (İmzası)
BİRİNCİ DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAVI Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Uygulama ve Değerlendirme Komisyonu Başkanının 1 - T.C. Kimlik no: 2 - Adı: 3 - Soyadı: 4 - Adresi: Sürücü belgesi sınıfı: Sürücü belgesi no: Sürücü belgesinin verildiği yer: (İmzası)	İKİNCİ DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAVI Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Uygulama ve Değerlendirme Komisyonu Başkanının 1 - T.C. Kimlik no: 2 - Adı: 3 - Soyadı: 4 - Adresi: Sürücü belgesi sınıfı: Sürücü belgesi no: Sürücü belgesinin verildiği yer: (İmzası)
ÜÇÜNCÜ DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAVI Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Uygulama ve Değerlendirme Komisyonu Başkanının 1 - T.C. Kimlik no: 2 - Adı: 3 - Soyadı: 4 - Adresi: Sürücü belgesi sınıfı: Sürücü belgesi no: Sürücü belgesinin verildiği yer: (İmzası)	DÖRDÜNCÜ DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAVI Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Uygulama ve Değerlendirme Komisyonu Başkanının 1 - T.C. Kimlik no: 2 - Adı: 3 - Soyadı: 4 - Adresi: Sürücü belgesi sınıfı: Sürücü belgesi no: Sürücü belgesinin verildiği yer: (İmzası)
Not: 1 - Bu belgenin geçerlilik süresi düzenlendiği tarihten itibaren altı aydır. 2 - Sürücü adayı ve direksiyon eğitimi dersi uzman/usta öğreticisine ait bilgiler eğitime başlamadan bir defa doldurulur ve imzalanır. Direksiyon eğitimi dersi sınav uygulama ve değerlendirme komisyonu başkanı ise her sınavda kendisine ait bilgileri doldurur ve imzalar.	

EK-4. Sürücü kursiyerleri direksiyon eğitimi uygulama ve değerlendirme sınav anketi

ANKET FORMU

Bu anket formu Gazi Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü'nde yürütülmekte olan **“MTSK UYGULAMA SINAVININ İNCELENMESİ”** için yapılmaktadır. Sizlerden edinilecek bilgiler tamamen bilimsel amaçlı kullanılacaktır. Katkılarınız bizim için önemlidir. Şimdiden değerli katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

ANKET SORULARI					
Adınız soyadınız					
Sınava Girdiğiniz Sertifika Türü					
MTSK Uygulama Sınavından Geçtiniz mi?	Geçti ()	Kaldı ()	Kaldı İseniz Kaldığınız Maddeler Nelerdir		
Cinsiyetiniz	Erkek ()	Kadın ()			
Yaşınız	18-24 ()	25-31 ()	32-38 ()	39-45 ()	46 ve Üstü ()
Hangi şehirde yaşıyorsunuz?					
Mesleğiniz nedir?					
Öğrenim Durumunuz nedir?	İlköğretim ()	Lise ()	ön lisans ()	lisans ()	Y. Lisans Doktora ()
Daha önce MTSK sınavında başarısız oldunuz mu? Maddeleri nelerdi?	Olmadım ()	1.kez () Maddesi ()	2.kez () Maddesi ()	3.kez () Maddesi ()	4.kez () Maddesi ()
Özel Direksiyon eğitimi aldınız mı aldı iseniz ne kadar?	Olmadım ()	5-10 ()	10-15 ()	15-20 ()	20 ve üzeri ()
Kendinize ya da ailenize ait aracınız var mı?	Evet ()			Hayır ()	
Sınav aracınız otomatik mi manuel miydi?	Manuel ()			Otomatik ()	
MTSK uygulama sınavında size en zor gelen değerlendirme maddesi hangisiydi?					
MTSK uygulama sınavındaki başarısızlığınızı neye bağlıyorsunuz?					
Teorik; yani yazılı sınavda kaçınıcıda kaç alarak geçtiniz?					
Sürücü belgesinin anlamını bir cümle ile ifade eder misiniz?					
Anketimize katıldığınız için teşekkür ederiz					

EK-5. Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formunun numaraları

- 23 Lastiklerin havalarının yeterli olup olmadığını gözle veya ayakla kontrol etmiyor
- 24 Aracın kaputunu açıp akünün yerini gösteremiyor.
- 25 Motor yağı ve motor suyu konulma yerini gösteremiyor.
- 26 Cam silecek suyunun konulma yerini gösteremiyor.
- 27 Aracın bagajını açıp; stepne, kriko, bijon anahtarı, reflektör ve ilkyardım çantasını gösteremiyor.
- 28 Yağ ve hararet göstergelerini gösteremiyor. Hangi durumda tehlike ifade ettiklerini bilmiyor.
- 29 Yakıt göstergesinin yerini gösteremiyor.
- 30 Uzun/kısa far, korna, cam silecek ve diğer kumanda kollarını gösteremiyor.
- 31 Sinyal kolunu gösteremiyor.
- 32 Araç içi aydınlatma lambalarını açıp kapatamıyor.
- 33 Dış ve iç aynaların ayar yerlerini gösteremiyor.
- 34 El frenini ve ayak fren pedalını gösteremiyor.
- 35 Gaz ve debriyaj (Otomatik vitesli araçlar hariç) pedallarını gösteremiyor.
- 36 Aracın kaç vitesli olduğunu bilmiyor (Otomatik vitesli araçlar hariç). Otomatik vitesli araçlarda P, N, D ve R komutlarının ne anlama geldiğini bilmiyor.
- 37 Araca bindiğinde koltuk ayarlarını kontrol etmiyor.
- 38 Araca bindiğinde ayna ayarlarını kontrol etmiyor.
- 39 Emniyet kemerini takmıyor.
- 40 Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisinde olduğu gözlemlendi.
- 41 Aracı çalıştırmadan önce debriyaja basmıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç) veya vitesi boşa almıyor.
- 42 Aracı çalıştıramıyor.
- 43 Araç çalıştığı halde kontak anahtarını marş kademesinde tutmaya devam ediyor.
- 44 Aracı hareket ettirmeden önce el frenini indirmiyor.
- 45 Kalkışı doğru vitesle yapmıyor, Otomatik araçlarda vitesi D getirmiyor.
- 46 Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 47 Kalkış yaparken omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 48 Kalkış yaparken sinyal vermiyor.
- 49 Kalkış yaparken aracı sarsıyor.
- 50 Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (ilk kalkış).

EK-5. (Devam) Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formunun numaraları

- 51 Kalkışta trafik akışı ile uyumlu hareket edemiyor.
- 52 Trafiği tehlikeye düşürecek şekilde hızlı ve kontrolsüz kalkış yapıyor.
- 53 Kalkış yaptıktan sonra aracı doğru şeride konumlandıramıyor.
- 54 Vites değiştirirken debriyaj pedalına tam basmıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- 55 Vites değiştirirken gaz pedalını doğru kullanamıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- 56 Vites değiştirirken doğru sıralamaya uymuyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- 57 Vites değiştirirken aracın kontrolünü kaybediyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- 58 Seyir halindeyken yola bakmıyor vites koluna bakıyor (Otomatik araçlar hariç).
- 59 Gaz ve frene tam intibak edemiyor.
- 60 Direksiyon simidini doğru pozisyonunda tutmuyor.
- 61 Aracı kontrol edemiyor, sağa sola savuruyor.
- 62 Aracı şerit içinde gezdiriyor.
- 63 Aracı şerit çizgilerinin içerisinde kullanamıyor, iki şeridi birden kullanıyor.
- 64 Şerit değiştirmeden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 65 Şerit değiştirmeden önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 66 Şerit değiştirmeden önce zamanında sinyal vermiyor.
- 67 Şeridini değiştirirken yoldaki kesik ve sürekli çizgilerin uygun hareket etmiyor.
- 68 Emniyet şeridini ihlal ediyor
- 69 sürekli sol şeridi işgal ederek araç kullanıyor
- 70 Kavşağa yaklaşırken yavaşlamıyor.
- 71 Kavşağa yaklaşırken döneceği yöne uygun şeride zamanında girmiyor.
- 72 Dönüş öncesinde zamanında sinyal vermiyor.
- 73 Kavşakta karşıdan ve yandan gelen araçları kontrol etmiyor.
- 74 kavşakta geçiş hakkı kurallarına uymuyor.
- 75 Sağa sola dönüşlerden önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 76 Sağa sola dönüşlerden önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 77 Dönüşünü tamamladıktan sonra yönüne uygun şeride girmiyor.
- 78 Işıklı trafik cihazları, trafik levhaları ve diğer trafik işaretlerine uymuyor.
- 79 trafik polisi, yol ikaz ve değişikliklerini veya diğer yönlendirmeleri fark etmiyor.
- 80 Araç kullanımı sırasında araç hakimiyetini ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlı ve telaşlı olduğu görüldü.

EK-5. (Devam) Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme numaraları

- 81 yaya ve okul geçitlerinde yayalara ve bisikletlilere geçiş hakkı vermiyor.
- 82 hemzemin geçitlerde geçiş kurallarına uymuyor.
- 83 Geçiş üstünlüğüne sahip araçlara geçiş hakkı vermiyor
- 84 Araç seyir halindeyken iç ve dış aynalardan trafiğin akışını kontrol etmiyor.
- 85 Takip mesafesini kurallara uygun olarak ayarlayamıyor
- 86 Güzergahı bilmiyor, güzergâh dışına çıkıyor.
- 87 Genel olarak araç kullanma becerisi zayıf.
- 88 Sollamaya başlamadan önce aynalar ile trafik kontrolü yapmıyor.
- 89 Sollamaya başlamadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 90 Sollamaya başlamadan önce ve zamanında sinyal vermiyor.
- 91 Sollama yaparken önündeki ve diğer şeritlerdeki araçları tehlikeye atıyor.
- 92 Sollama yaparken kendi hızını ve diğer araçların hızlarını dikkate almıyor.
- 93 Kendisini geçmek isteyen araç olduğunda geçilme kurallarına uymuyor.
- 94 Hız levhalarına uymuyor, azami hız sınırını aşıyor.
- 95 Yaya, okul, bisiklet vb. geçitlere yaklaşırken hızını azaltmıyor.
- 96 Trafikte seyir halindeyken gereksiz yere fren yaparak trafiği tehlikeye düşürüyor.
- 97 Yol için belirlenen asgari hız sınırlarına uymuyor, çok yavaş araç kullanıyor.
- 98 Sürekli aynı vitesle araç kullanıyor, zamanında vites değiştirmiyor.
- 99 Hızlanma ve yavaşlamada aracın hızını ayarlayamıyor.
- 100 Aracı yüksek devirde kullanıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).
- 101 Kornayı gereksiz yere kullanıyor
- 102 Duruş ve kalkışları ani yapıyor, aracı ekonomik kullanmıyor
- 103 Geri giderken şeridini koruyarak köşeden sağa ya da sola tek hamlede dönemiyor.
- 104 Geri giderken konilere veya kaldırıma çarpıyor, şeridinin dışına çıkıyor.
- 105 Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
- 106 Dönmeden önce veya dönüşü tamamlayıp tekrar yola çıkarken sinyal vermiyor.
- 107 Dönmeden önce veya dönüşü tamamlayıp tekrar yola çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 108 Tekrar yola çıkmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 109 Aracı geri vitesle takamıyor
- 110 Geri giderken aracı şerit çizgileri içerisinde gezdiriyor.

EK-5. (Devam) Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formunun numaraları

- 111 Geri giderken aracı şerit çizgileri içinde tutamıyor, dışına çıkarıyor. Aracın hakimiyetini sağlayamıyor
- 112 Geri giderken aynalarla veya geriye dönerek arkadaki trafiği kontrol etmiyor
- 113 Aracı stop ettiriyor.
- 114 Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 115 Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 116 Kalkış yaparken sinyal vermiyor
- 117 Ani fren yapıp aracı durduramıyor (Saatte 30 km hızla giderken).
- 118 Ani fren yaptığı anda aracı stop ettiriyor.
- 119 Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 120 Kalkış yapmadan önce sinyal vermiyor.
- 121 Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 122 Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
- 123 Sağ şeritte durmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 124 Sağ şeritte durmadan veya kalkış yapmadan önce sinyal vermiyor.
- 125 Kalkış yapmadan önce aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 126 Kalkış yapmadan önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 127 Aracı hareket ettirirken 50 cm'den fazla geri kaydırıyor.
- 128 Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor. (Eğimli yolda)
- 129 Koniler arasına tek hamlede giremiyor.
- 130 Koniler arasında (İçeride) en fazla iki hamlede park edemiyor.
- 131 Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırıma veya konilere çarpıyor.
- 132 Kaldırıma 50 cm'den fazla açığa park ediyor.
- 133 Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.
- 134 Genel park etme becerisi zayıf (Park alanına girerken aracı sık sık durdurup vites değiştirmeden tekrar hareket ettirme gibi).
- 135 Park alanından çıkarken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.
- 136 Park alanından çıkarken sinyal vermiyor.
- 137 Park alanından çıkarken omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.
- 138 Park alanından çıkarken omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor
- 139 Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken aynaları ile trafiği kontrol etmiyor.

EK-5. (Devam) Direksiyon eğitimi dersi sınav değerlendirme formunun numaraları

- 140 Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken sinyal vermiyor.
- 141 Duraklama veya park etmede şeridin sağına veya kaldırıma yeterince yanaşmıyor.
- 142 Park etme esnasında kaldırıma çarpıyor.
- 143 Ani duruş yaparken araçtakilerin güvenliğini tehlikeye düşürüyor
- 144 Aracı terk etmeden önce el freni ile aracı sabitlemiyor
- 145 Aracı terk etmeden önce motoru stop etmiyor.
- 146 Otomatik vitesli araçlarda park esnasında aracı stop ettirmeden önce vitesi P pozisyonuna almıyor.
- 147 Aracı terk ederken kapısını açmadan ayna ile arkadan gelen trafiği kontrol etmiyor.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : İLHAN, Mehmet Ali
 Uyuğu : T.C.
 Doğum tarihi ve yeri : 21.10.1982, Çiçekdağı
 Medeni hali : Evli
 Telefon : 0 (505)819 33 13
 e-mail : mehmetali.ilhan1@gazi.edu.tr



Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi/Trafik Planlaması ve Uygulaması	Devam ediyor
Lisans	Gazi Üniversitesi / Teknik Eğitim Fakültesi	2005
Lise	Yıldırım Beyazıt Mesleki ve Teknik Anadolu lisesi	1999

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2016-Halen	Ahmet Yesevi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Öğretmen
20011-2016	İncirli Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Öğretmen
2005-2011	Bala Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Öğretmen

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

- İlhan,M.A,Hatipoğlu,S. (2020). Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursiyerleri Direksiyon Eğitimi Uygulama ve Değerlendirme Sınavının Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesi,2. Uluslararası Akademik Araştırmalar Kongresi. Bolu

Hobiler

Yüzme, Kayak, Koşu



GAZİ GELECEKTİR..