

Sürücüsüz Otomobiller^(*)

Ali Akurgal

Tüm denetimlere karşı, Bağdat Caddesi'nde ölümler durdurulamıyor.

Çoğu trafik kazası haberi “**sürücüsünün direksiyon hâkimiyetini kaybettiği** araç” diye başlıyor, “karşı şeride geçerek” veya “park halindeki araçlara çarparak” ya da “kaldırıma çıkarak” diye devam ediyor. Bağdat Caddesi'nde, haberlerde yer alan çok sayıda ölümlü kaza oluyor. Önlem için, ilk akla gelen hızı sınırlamak... Öyle ya? **Hızı 30km/h'nın altına indirsek**, kazalarda **ölüm** neredeyse **sıfırlanacak**. Hızı “**0**”a **getirince de hiç kaza olmayacağı kesin**. Geldik mi “şu okullar olmasa Maarifi ne güzel idare ederdim” yaklaşımına?

Olaya, birkaç adım geriden, geniş bir açıdan bakalım: Önce “sürücü”yü ele alalım. Bu kişiye eskiden “şoför” denilirdi. Fransızcadan alınma, kelime anlamı olarak buharlı otomobillerde kazanı sıcak tutan ateşçi anlamına bir deyim. Şoförlere, araçların teknik özellikleri de öğretilirdi. Türkiye'de yoktu, yurt dışında çok örneğini gördüm, para verip kendi aracınızla girdiğiniz, kayganlaştırılmış yol yüzeyi olan pistler vardı; buralarda, aracınız kaydığında durumu nasıl kurtaracağınızın deneyini yapardınız. Kuru yerde, ıslak yerde ve kaygan yerde slalom yapar, aracınızı öğrenirdiniz. Benim kuşak (ehliyetini 50 yıl önce almış olanlar), bunları yollarda öğrendik.

Günümüzde “sürücü” yetiştiriliyor. **Sürücüler, öncelikle, araçlarını kurallara göre sürmeyi öğreniyorlar**. Şoförlere de bu öğretilirdi. Bu gerekli. Ama, **kurallar, beklenen durumlar için konulmuşlardır**. Beklenmeyen durumlar için kurallar trafik kanun ve yönetmeliklerinde yoktur. Belki “aracın direksiyonunu kaydığın tarafa doğru kır” kuralı “işte beklenmedik durum için kural” diye aklınıza gelecek. Doğru. Ama arkadan itişli araçlar için geçerli. Önden çekişli araçlar için, “gitmek istediğin yöne kır ve tatlı tatlı, patinaj yapmayacak kadar gaza bas” daha yararlı bir öneri/kural. İşte “aracınız ve siz”; aracınızı neden iyi tanımanız gerektiği için bir geçerli neden...

Türkiye'de sivil havacılığın parlamasından hemen önce, **Türk pilotlar, Avrupalı havayolu şirketleri tarafından el üstünde tutulurdu**. Hattâ öğretmen pilot olarak işe alındıklarını anımsıyorum. **Nedeni**, bunların Türk Hava Kuvvetleri'nde yetişmiş olmaları ve **beklenen durumlar ve kuralları uygulamak dışında “beklenmeyen durumlar” karşısında da deneyimli olmalarıydı**. Ama, edindikleri “refleks”ler, her zaman hayat kurtarıcı olamıyordu. Hatırladığım kadarıyla, Yeşilköy'e inişe geçen bir F27 yolcu uçağı piste tekerlek koyacağı sırada elektrikler kesilip (o zaman “jeneratör” ile tanışmamıştık) her yer zifiri karanlık olunca, pilot, refleks olarak levyeyi çekip dikine yükselmek istemiş, F27'nin motor gücü uçağı yukarı tırmandıramayınca da kuyruğu üzerine denize düşmüştü. Enkazı, Gemlik sahillerine vurmuştu. Sanırım günümüzde simülatörlerde, pilotlara beklenmeyen durumlar için yeterince senaryo uygulanıyor, uçacakları uçakları tanımaları, “öğrenmeleri” sağlanıyor.

Gelelim **otomobillere... Dizi dizi elektronik kontrol**: Virajda fren yaparsanız, üzerine çok yük binen tekerleğe çok, az yük binen tekerleğe az fren gücü uygulamak; patinaj yapan tekerleğe güç vermeyip gücü diğerine yönlendirmek, birçok “**yardımcı**” var. Bu **sürücüler, hâlâ neden direksiyon hâkimiyetini kaybeder?** Bir gözlem: Yollar ve sürücülük o kadar monoton oldu ki,

^(*) **herkese bilim teknoloji** dergisinin 03 Haziran 2016 tarihli 10. sayısında yayımlanmıştır.

her Őey kendiliğinden akmaya baŐladığında **sürücü, kendisini yolcu gibi hissetmeye başlıyor** ve beklenmedik durumlara ya tepkisiz kalıyor, ya da saçma bir tepki veriyor.

Ne yapmalı? **Bir an önce Őu 'oto-mobil'leri adı gibi "kendi giden" (sürücüsüz) yapmalı.** Peki neden yapamıyoruz? Kısır döngü işte burada belimizi büküyor: Otonom sistemler, beklenmedik bir durum karşısında ne yapacağını -henüz- bilemiyor. Demek ki, otonom sistemler için her durumu "beklenen durum" hâlinde tanımlamalıyız. Bu vakit alacak. Peki, **Türkiye bu konuda neden bir yetkinlik merkezi olmasın?** Geçmişimizde pilot örneği de varken!