



BÜLTEN

Trafik ve Yol Güvenliği için Doğru Lastik

Avrupa Birliği finansmanı ile yürütülen Trafik ve Yol Güvenliği projesi kapsamında bu yayıнымızda pek çok trafik kazasının altında yatan gizli ama önemli bir neden olan lastik güvenliği ile ilgili eksikliklere dikkat çekeceğiz. Aracınızın fren kabiliyetinin çok iyi olması, eğer lastikleriniz aşınmışsa pek bir işe yaramayacaktır. Zira fren yapıldığı sırada aracı durduran, yol yüzeyi ve lastikler arasında oluşan sürtünmedir. Lastikler aşınmışsa yeterli sürtünme oluşmaz ve lastikler yol üzerinde kaymaya başlar. Bu şekilde aracınız durmadığı gibi direksiyon kontrolü de kaybedilir.

Lastik Güvenliği için temel kurallar:

Aşağıda lastik kontrolü yaparken dikkat edilmesi gereken hususlar listelenmiştir:

- Lastiklerin değişikliği yapılırken boyutlar muhakkak araç üreticisinin veya lastik üreticisinin önerdiği şekilde seçilmelidir.
- Tüm akslar üzerinde aynı marka, boyut (araç üreticisi ön ve arka lastikleri farklı boyutlarda önermediyse – ticari araçlarda olabilir) ve dış yapısındaki lastikler takılı olmalıdır.
- Dört lastik de aynı hız sınıfında ve yapıda (radyal veya çapraz kat) olmalıdır.
- Kullanılmış lastikler standartlara uygun olmayan şekilde kaplama yapılmış olabileceğinden, lastik değişikliği sırasında tercih edilmemelidir.
- Eğer iki farklı yapıda lastik kullanmak durumundaysanız, radyal lastikleri arkada, çapraz kat lastikleri önde kullanınız.
- Lastik basıncının fazla veya az olması lastik-yol temasını zayıflatır ve lastik ömrünü kısaltır.
- Düşük basınç lastikler üzerinde aşırı yüklemeye benzer bir etki yaratır.

Lastiklerin fazla şişirilmesi, lastiklerin yastıklama kabiliyetini düşürür. Bu şekilde lastikler çarpma, delinme ve aşınmaya karşı daha zayıf hale gelirler. Düşen lastik-yol teması, aracın yol tutuş kabiliyetini düşürür. (Aşırı merkez aşınması)

Lastiklerin az şişirilmesi, lastik patlamalarının en önde gelen sebebidir. Lastik yan duvarının aşırı esnemesine ve aşırı ısınmaya, dağılma ve dişlerde ayrılmaya neden olur. Uygun olmayan lastik-yol teması ile yol tutuşu zayıflar ve aşınma hızlanır. (Aşırı omuz aşınması)

Lastik Basıncı

Lastik basıncının önemi göz ardı edilmemelidir. Bu sebeple:

- o Lastik basıncını, yedek lastikler de dahil olmak üzere haftada bir kez ve uzun yolculuklara çıkmadan önce kontrol edin.
- o Lastik basıncını sabahın erken saatlerinde (hava sıcaklığı henüz düşükken) kontrol edin.
- o Güvenilir bir basınç ölçer kullanın.
- o Üreticilerin önerdiği boyutta lastiği, önerilen lastik basıncı ile kullanın.
- o Lastik kontrolünde özellikle patlak, delinme, kesik ve çukıntı (bel verme) durumlarına dikkat edin.
- o Lastikte kesik, nemin dış lastik katmanlarına nüfuz etmesine yol açar ve lastiğin hem tekstil, hem de çelik kısımlarına zarar verir, dolayısıyla hem lastik güvenliğini hem de ömrünü olumsuz etkiler.
- o Hizalama lastiklerin yol yüzeyi ile eşit şekilde temas etmesini sağlar ve hızlanmamış lastikler çok çabuk aşınır.
- o Aşınmış direksiyon mekanizması, bağlantı ve mafsallar da lastiklerin çabuk aşınmasına neden olur.
- o Lastik üzerinde aşınma tipleri:
 - Tek taraflı aşınma farklı şekillerde olabilir. Lastiğin sırtında çevresi boyunca iç veya dış kısımda bir bant şeklinde aşınma doğru olmayan bir kavış belirtisidir. Tekerlek kapanıklığı düzensiz tek taraflı aşınmaya neden olur.
 - Lastik sırt merkezinde aşınma, yüksek lastik basıncı sebebiyle meydana gelir. Özellikle uzun mesafede yüksek süratle gidildiğinde aşınma artar. 120 km/saat hızla gitmek, 70 km/saat hıza göre lastik aşınmasını iki kat hızlandırır.
 - İç ve dış kenarda aşınma: Eğer her iki tarafta da aşınma varsa genelde lastiklerin düşük basınçla, normal hızda kullanıldığını gösterir.
 - Düzensiz kabak hale gelmiş noktalar: Aşınmış amortisörler, aşınmış süspansiyon burçları, hatta gevşek tekerlek rulmanları bu tip aşınmaya neden olur.
- o Kayıp tapalar değiştirilmelidir. Bu kapaklar valf içine yabancı madde girmesine, tıkanmaya ve hava basıncı kaybına engel olur.
- o Yeni lastik takarken veya lastik değiştirirken bijon saplamalarının / somunların tork anahtarı ile iyice sıkılması gerekir – gevşek veya kayıp olup, olmadıkları kontrol edilmelidir.
- o Lastik üzerindeki tırnak derinlikleri kontrol edilmelidir. Islak yolda kayma veya kızaklama riskini düşürmek için, olması gereken minimum, 1.00 mm'e ulaşmadan lastikler değiştirilmelidir.
- o Piyasadaki pek çok lastik şirketi artık lastik üzerine hız sınıfı markası koymaktadır. Bu, hız sınıfı üst limitinde araç sürmek emniyetlidir manasına gelmez. Yol şartları, hız limitleri ve araç durumu göz önünde bulundurulmalıdır.

Lastik üzerindeki rakamların anlamları

Örnek olarak P 185/60 R 14 82 V ölçülerindeki lastiği alırsak:

İlk harf olan 'P', 'Passanger Car' anlamındadır. Tam olarak karşılığı Yolcu Otomobildir. İlk rakam '185', lastiğin mm. olarak genişliğidir. İkinci rakam lastik yanak yüksekliğinin yani profilinin lastik genişliğine oranını belirtir ve 'Aspect Ratio' olarak adlandırılır. % olarak ifade edilir. Örneğin 185/60 boyutunda bir lastikte profil, lastik taban genişliği olan 185mm.'nin %60'ı kadar, yani 185 x %60 = 111 mm' dir.

Hemen arkasından gelen harf kodu R lastiğin gövde yapısını gösterir. R – Radyal lastik manasındadır. Takibeden rakam lastiğin jant çapını gösterir. Söz konusu örnekte 14 inç (=35.5 cm) çaplı lastik kullanılmıştır.

Takibeden rakam, yük indeksini verir. Yük indeksi, bir lastiğin hız sembolü ile belirtilen en yüksek hızda taşıyabileceği azami yükü belirten bir kodlamadır. Lastik üreticisi firmanın yük indeksleri tablosunda, farklı yük indekslerine tekabül eden, lastik başına taşınabilecek azami yük miktarları kg. cinsinden bulunabilir.

Son olarak "V" lastiğin normal şartlar altında uygun bir basınçla ve aşırı yüklenmeden çok uzun süreli olmamak şartıyla ne kadarlık bir hıza dayanıklı olduğunu gösterir.

En sık rastlanılanları şunlardır:

Q (max.160 km/s)
R (max.170 km/s)
S (max.180 km/s)
T (max.190 km/s)
U (max.200 km/s)
H (max.210 km/s)
V (max.240 km/s)
Z (240 üzeri)
W (max.270 km/s)
Y (max.300 km/s)

Genel olarak bir lastiğin hız değeri ne kadar büyük olursa, yüksek hızlarda oluşan ısınmaya karşı o kadar dayanıklı olur. Aile tipi normal bir sedan otomobil için 'S' veya 'T' tipi lastikler yeterli olabilirken, bir Ferrari fabrikadan 'Z' değerinde lastiklerle çıkmaktadır.

Tüm lastik üreticilerinin yazılı ve sözlü tavsiyelerine rağmen, ekonomik nedenlerle, araçtaki orijinal lastikten daha düşük yük indeksli ve hız sembolü lastik kullanma eğilimi vardır. Böyle bir uygulama, genelde araç el kitapçıklarında da belirtildiği gibi teknik olarak uygun değildir.

Lastik Bakımı için Genel Öneriler

- o Lastikler, boyut, hız / yükleme sınıfı göz önünde bulundurularak Araç Kullanım Rehberi'nde verilen özelliklere uygun seçilmelidir.
- o Derin bir çukura düşüldüğünde, kaldırım taşlarına veya benzeri bir engele çarpıldığında lastikler ve jantlar üzerinde herhangi bir hasar olup, olmadığını kontrol etmek gerekir.
- o Araç servise verildiğinde lastikler, frenler, amortisörler ve jantlar daima kontrol edilmelidir.
- o Dört lastiğin eşit aşınmasını sağlamak ve lastik hizmet süresini azami şekilde kullanabilmek için belirli aralıklarla tekerlek ayarları kontrol edilmelidir.
- o Aracınız veya lastikleriniz ne kadar iyi olursa olsun, hız limiti kuralını ihlal etmek için uygun bir gerekçe değildir. Lastiğiniz patlarsa, fren kullanmayın; bunun yerine momentum ve vites küçültme teknikleri ile aracınızın hızını düşürün. Araç yönünde ani bir değişme veya fren, araç kontrolünü kaybetmenize yol açabilir. Bu sayede aracınızı hatta hayatınızı kaybetmek yerine bir jant, aracınızın bir kenarında meydana gelebilecek bir hasarla bu durumu atlatabilirsiniz.
- o Lastiklerin yerlerini değiştirmek tartışıla gelen bir konudur. Bazı üreticiler tarafından tavsiye edilirken, bazıları hiç yorum yapmamakta, bazıları ise karşı çıkmaktadır.

[Detaylı bilgi için tıklayınız](#)

Haberler

- > [Profesyonel Sürücüler Eğitimi](#)
- > [Sürücü Okulları Eğitimleri Eğitimi](#)
- > [Kapasite Geliştirme Çalıştayı](#)
- > [Basın Toplantısı](#)

Sosyal Ağlar

- > [Facebook](#)
- > [Twitter](#)
- > [Youtube](#)
- > [Flicker](#)

Fotoğraflar

Yapılan etkinliklerin fotoğraflarına ulaşmak için [tıklayınız](#)

Linkler

İlgili linkler için [tıklayınız](#)



Bu proje Avrupa Birliği tarafından finanse edilip, Piri Group konsorsiyumu tarafından uygulanmaktadır.



Bu yayın Avrupa Birliği'nin yardımıyla üretilmiştir. Bu yayının içeriğinin sorumluluğu tamamen Piri Group konsorsiyumuna aittir ve hiçbir şekilde Avrupa Birliği'nin görüşlerini yansıtmaz.