

AKTİF (1.DERECE) GÜVENLİK ELEMANLARI - LASTİKLER

Lastikler yol ile olan en önemli yaşam bağıdır. Motorlu taşıtlar lastiklerin üzerinde değil, lastiklerin içindeki havanın üzerinde giderler.

Havasız olmayan lastiğin üzerinde gidilmez. Eksik ve sıkı lastik havasız bol veya sıkı gelen ayakkabıya benzer. Değil koşmak yürümekte bile zorluk çekilir. Tökezlenip düşülür.

Orta boy bir otomobilin yere bastığı alan bir avuç içi büyüklüğündedir. Dört avuç içi büyüklüğündeki alanın üzerinde, 1 ton ağırlığın, 100 km/s hızın üzerinde gittiğini düşünün ve yere yanlış basmayın.

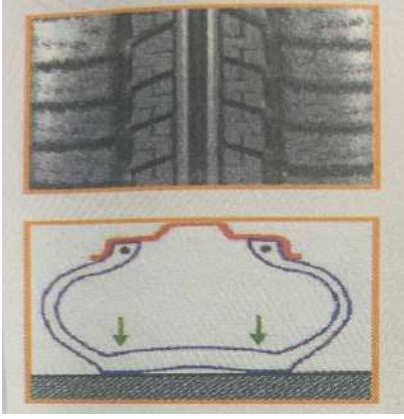
Ülkemizde sürücülerin büyük çoğunluğu gereğinden düşük lastik havası ile gider. Genel inancın aksine inik lastiğin tabanı yere yayılarak daha iyi tutunma sağlamaz. Aksine tabanın ortası yukarı kalkar ve yol ile teması azalır. İnük lastiklerin yalnız omuz kısmı yere basar. Bu kadar küçük bir alanda yere basarak güvenli sürüş yapılmaz.

a. DÜŞÜK HAVALI LASTİĞİN SAKINICALARI

Düşük havalı lastiklerle;

- Fren mesafesi; yani durma mesafesi uzar. Taşıtlar fren sırasında inik lastiğin tarafına doğru kayar. Ağırlık transferine neden olan yol kesimlerinde örneğin; virajlarda veya ani sağ-sol manevralarında çok daha düşük hızlarda kayma hareketleri başlar.
- Kayma sırasında bir çukur veya tümseğe takılan düşük havalı lastiğin janttan çıkması veya jantın yere takılıp aracın takma atması kolaylaşır. Lastik, yanakları üzerinde fazla esner ve bu durum lastiğin aşırı ısınmasına ve basıncının yükselmesine neden olur.
- Direksiyon hareketlerine daha geç cevap alınır ve taşıtların kontrolü zorlaşır.
- Hava basıncı düşük lastikler daha çabuk eskiyeceği gibi, yakıt tüketiminin de arttırır.

- Lastik havaları üreticisinin öngördüğü değerlerden aşağı kesinlikle olmamalıdır.



b. DOĞRU ŞİŞİRİLMİŞ LASTİKLER

Lastik basıncı üretici firmanın öngördüğü değerde ayarlanan bir taşıyla;

- Daha iyi direksiyon kontrolü sağlanır
- Daha iyi fren yapılır
- Daha iyi viraj dönülür
- Daha az yakıt tüketilir
- Lastiklerin daha düzenli ve az aşınması sonucu ömrü uzar

c. YAĞMURDA TEHLİKE: AQUAPLANING

Aquaplaning veya diğer bilinen adıyla ' Su yastığı üzerinde kayma '; lastiklerin yol yüzeyindeki suyu boşaltamayıp, su tabakası üzerine tırmanması ve yolla temasının kesilmesidir. Bu duruma halk arasında direksiyon boşalması da denir. Su yastığı üzerinde kalan lastiklere yön verilemez. Direksiyonu sağa da çevirseniz, sola da çevirseniz araç düz gider.

Altın Kural; Zemine tutunmayan ve / veya dönmeyen ön tekerleklere direksiyon ile yön verilemez.

Lastik tabanındaki desenlerin oluşturduğu kanalların en önemli görevi daha iyi

tutunma sağlamak değil, yol yzeyinde bulunan suyu boşaltmaktır. Bu nedenle bu kanallara su kanalları da denir.

- Havası olması gerekenden düşük olan lastiklerde, su kanalları kapanır.
- Eskimiş lastiklerdeyse kanal derinliği azalır.

Lastikler her iki halde de yol yzeyindeki suyu yeterince boşaltamaz ve suyun üzerine tırmanarak yol ile temasını düşük hızlarda bile kaybedebilir.



Yol üzerindeki derinlięi 1,5 cm olan su birikintisinde;

- 16 PSI havalı lastik 67 km /s hızda
- 24 PSI havalı lastik 82 km /s hızda,
- 32 PSI havalı lastik 94 km /s hızda suyun üzerine tırmanır ve su yastığı üzerinde kayma hareketi başlar.

Böyle bir durumla karşılaşmamak için; lastik havalarının kullanılan motorlu taşıt üreticisinin ön gördüğü basınç değerinden düşük olmaması gerekir. Bununla beraber her ihtimal göz önüne alınarak;

- Su birikintisine girmeden önce derhal hız düşürülür.
- Suyun direnci nedeniyle sağa ya da sola çekme olabileceği düşünülerek direksiyonu sıkıca tutmak gerekir.

- Su yastığı üzerinde kayarken (Aquaplaning), direksiyon sağa Ya da sola çevrilirse, tutunma olduğu an aracın aniden direksiyonun çevrili olduğu tarafa doğru hareket edeceği unutulmamalıdır.
- Su yastığı üzerinde kayarken (Aquaplaning),gaza ve frene basmak hiçbir işe yaramaz. En geçerli hareket debriyaja basıp direksiyonu sıkıca tutmaktır.