

#### d. SICAK HAVA VE LASTİK

Lastiğin ısınmasıyla dışarıdaki hava sıcaklığının bir ilgisi yoktur. Lastiğin ısınmasının en büyük nedeni yumuşak olan yanak kısmının esnemesidir. Havaşı düşük lastiklerde, yanaklar daha fazla esneyerek içindeki havayı ısıtır. Yüksek ısı lastiği oluşturan parçaların birbirinden ayarlanmasına ve lastiğin yapısının bozulmasına neden olabilir. Lastik gümlemesi düşük havalı lastiklerin aşırı ısınması sonucu görülür.

Yanaklarda oluşan balonlar ve lastiğin yanlış tamir edilmiş yerleri aşırı ısıda ve yüksek hızda tehlike yaratır. Bu nedenle hava sıcak diye lastik havaları indirilmez. Aksine uzun yola çıkarken havaları, yükü orantılı olarak % 10-15 kadar arttırmakta fayda vardır.

#### e. KARLI YOL KESİMLERİNDE DOĞRU LASTİK SEÇİMİ VE HAVA BASINCI

Kar lastiğiyle karda tutunma yok denecek kadar azdır. Kış aylarında kış lastiği kullanmak gerekir. Kış lastikleri sadece çekiş olan lastiklere değil, dört tekerleğede takılmalıdır. Ağır taşıtlarda çekiş lastikleri ile beraber, ön lastiklere de kış lastikleri mutlaka takılmalıdır. ABS fren sistemi olan ağır taşıtlarda, yukarıda belirtilen lastiklerle beraber, ABS sensörü olan bütün tekerleklerdeki lastikler kış lastiği olmalıdır.

Karlı yol yüzeylerinde lastik havalarını indirmek doğru değildir. Bu durumda lastiklerin kanalları kapanacağından dişlerin kara gömülmesi zorlaşır ve lastikler yüzeyde kalarak patinaj çok daha çabuk başlar. Karlı yol kesimlerinde lastik havalarının fabrika değerinin %10-15 kadar üzerinde ayarlanması daha iyi bir tutunma sağlar. Karda tabanı geniş lastik değil, dar lastik daha fazla tutunma sağlar.

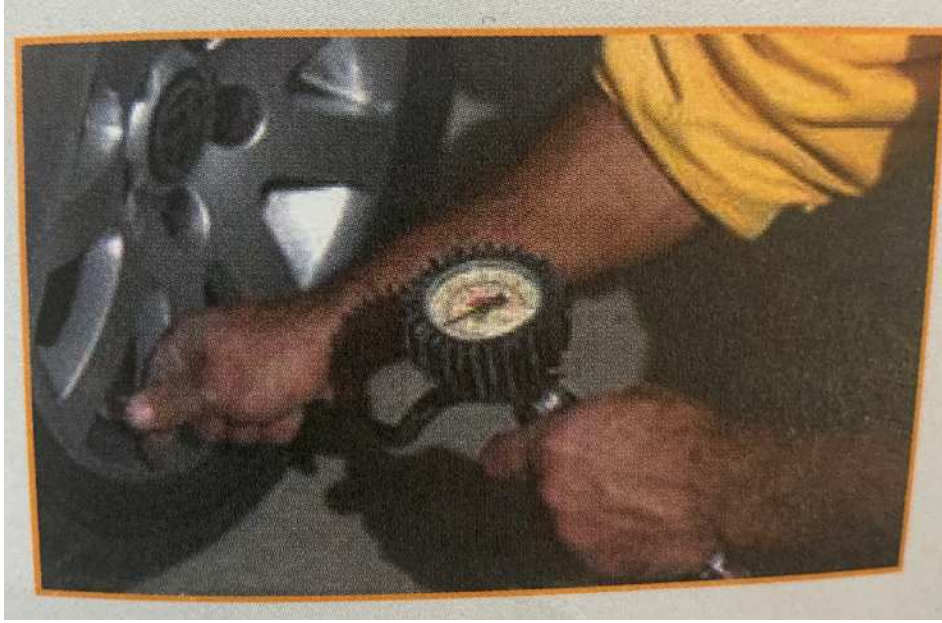
Kış lastikleri hava şartları ne olursa olsun, +7 derecenin altındaki hava sıcaklıklarında hamur özelliklerinden dolayı yaz lastiklerine göre çok daha iyi tutunma sağlar. -40 dereceye kadar da sertleşmez ve esnekliğini korur.

#### f. LASTİKLERİN KONTROLÜ

Düşük hava basınçlı lastik her zaman tehlike yaratır. Lastiklerin havası en az haftada bir kere kontrol edilmelidir. Lastik havaları ne kadar sık kontrol edilirse; patlak, inik

veya hasarlı lastik o kadar erken fark edilir. Stepnenin havası ayda bir kontrol edilmelidir. Lastikler; hava soğuduğunda veya her ay durdukları yerde 1-2 PSI (hava) kaybederler.

Lastik havalarının kontrolü, lastikler soğukken, yani üzerinde yürümeden yapılmalıdır. Bu nedenle bir akaryakıt istasyonunda yapacağınız kontrolde lastik havaları, ısınma nedeniyle gerçek hava basıncının bir hayli üzerinde değer verir. Isınmış lastiğe yapacağınız müdahale büyük olasılıkla yanlış olacaktır. Ayrıca, akaryakıt istasyonlarındaki hava saatlerinin yanlış gösterebileceği unutulmamalıdır. Doğru lastik havası için kendi hava saatinizi kullanın.



### g. LASTİKLERİN ÖMRÜ

Lastik ömrünün yapılan kilometreyle ölçülmesi yanlıştır. Her lastik bağımsız olarak diş derinlikleriyle ve hasar durumuyla değerlendirilmelidir. Binek otomobilde diş derinliği yaz lastiklerinde 2 mm (kanuni zorunluluk 1,6 mm), kış lastiklerinde 3 mm'den daha az olmamalıdır.

Lastikleri yenilerken sadece 2 lastiği yenilemek doğru değildir. Yola eşit tutunma, en güvenli şekilde bütün lastikleri yenilemekle sağlanır. *İyi bir fren ve tutunma performansı için dört tekerlekte de aynı marka, model ve desende olmalıdır.*

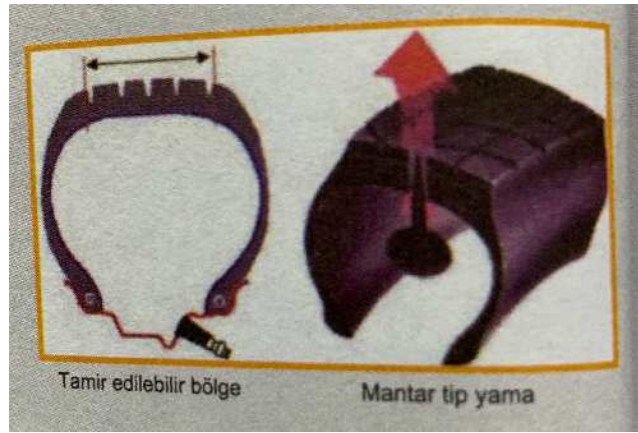
Lastiklerin üretim tarihinden itibaren en fazla *5 yıllık ya da 50.000km* bir kullanım süresi vardır.

## h. PATLAK LASTİĞİN TAMİRİ

Lastiğin delinen yeri taban kısmındaysa, şemsiye veya mantar yama (yapısı mantar değil, kauçuktur, şekli mantara benzer) adıyla anılan tamir yöntemi en güvenlisidir. Fital adı verilen tamir yöntemi ise zamanla sorun çıkartabilmektedir.

Yanağından hasarlı lastiğe kesinlikle tamir yapılmamalıdır. Yanak bölgesi balon yapmış lastiklerin kullanılması sakıncalıdır.

Patlayan ve kullanmaz hale gelen lastiğin yerine çıkma lastik kullanmak çok sakıncalıdır. Başkasının güvenmeyip attığı bir lastiğe güvenmek büyük bir hatadır.



**Altın kural: Sürüş güvenliğinden taviz vererek, ekonomi yapılmaz!.**