

# Otomobil Lastikleri Tarihinde Yeni Bir Dönem

DUNLOP'NUN M.T.



*Taşıtın durulmasına ve frenlemeye etki yapmaksızın sönmüş olarak saatte 130 Km. hızla seyretme olanağı veriyor.*

**1** 60 Km. hızla giderken, örneğin ön lastiklerinizden biri birden yarılma ya da patlasa ne yaparsınız? Tabii ki pek memnun kalmazsınız.

Bu tepkiyi bugün tamamen anlamak mümkündür. Fakat 1974 de, insanın başına gelebilecek böyle bir tehlikeli durumdan endişe etmesine mahal kalmamıştır. Çünkü ortada korkulacak bir şey yoktur. Yeterki o dönemde büyük seriler halinde üretilecek olan yeni «devamlı hareket» lastiğini kullanmış olalım. Bu lastik için şimdi en azından söylenecek şey onun devrimci nitelikte oluşudur. Gerçekten lastiğin yarılışı ya da patlayışı, hız ne olursa olsun lastiğin durulmasına hiç bir vakit etki yapmayacaktır.

Daha iyisi, çok seyrek olmakla beraber, arkada ya da önde birkaç yarılma aynı zamanda olsa önemi yoktur, yine aracın kontrolü elden çıkmayacaktır.

İnanılması oldukça güç görünen bu niteliğe bir tane daha ekleniyor: o da bir taşıtın bir ya da birkaç lastiği sönmüş

**Saatte 5 Km. hızda ezilen sönmüş lastik.**

olarak saatte en az 80 Km. hızla 160 Km. ye (rakama dikkat edelim) varan bir mesafeye, lastiklere bu durumdan hiç bir zarar gelmiyerek ulaşabilmektedir.

Bugün patlamış bir lastiğin, düşük bir hızla bile kullanılmaz hale gelmesi için bir ya da iki kilometrelik bir seyirin yeterli olduğu bilindiğine göre böyle bir olanağa akıl erdirmek oldukça güçtür.

## Tabanlar Her Zaman Yerinde :

Hayret uyandıran bu lastikler, üç yıldan beri bu iş üzerinde çalışan ve dünyanın en büyük lastik imalatçılarından biri olan Dunlop Şirketi sayesinde gerçekleştirilmiştir. Lastiğin etkenliği aşağıda belirtilen üç temel ilkeye dayanmaktadır :

- Lastiğin tabanlarıyla jant, tabanlar her zaman yerinde kalacak şekilde tasarlanmıştır.
- İçinde bir miktar yağ vardır.
- Lastiğin genişliği, gerçekte yuvarlanma şeridinin ancak % 60 ı kadar olan janttan iyice taşmaktadır.

Dunlop uzmanları tabanları daima yerinde tutmanın büyük önemi olduğunu





Normal olarak şişirilmiş M.T. lastiği : yükseklik genişlikten % 60 oranında düşüktür. Onun için bu lastiğe «0,60 serisinden» adı verilmiştir.

söylüyorlar; çünkü böylece, lastik bir patlama sonucu meydana gelen bir basınç kaybından ötürü dayanağından ayrılamaz. (Tabanları yerlerinde sadece hava basıncının tuttuğu bugünkü lastiklerde durum budur) Ve jantı üzerinde yerini değiştiremeyince, sönmüş olarak gitse bile durumu tamamen normal olur.

Lastik içinde bulunan yağa gelince, bunun rolü belli : iç yüzeylerin sürtünme sonu ypranmaması.

#### Seri Dışı Yağ :

Anlaşıldığı gibi, lastik ve jant birbirine sıkı sıkıya yapışık durumda. Sönme halinde kenarlar kendi üzerlerine kıvrılıyor ve

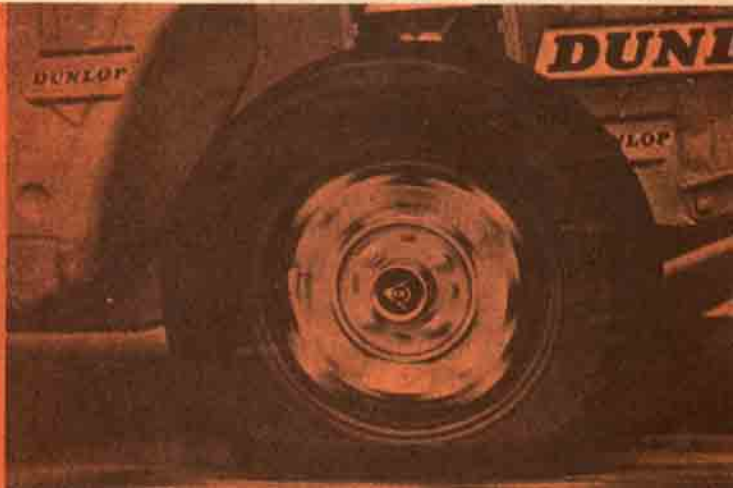
Sönmüş M.T. lastiği. Jant yastık görevi yapan yuvarlanma şeridi üzerine oturmuştur.

böylece jant da yastıklık görevi yapan yuvarlanma şeridi üzerine oturuyor. Fakat yağın etkisiyle, bozulmadan birbiri üzerinde kayacak şekilde özel olarak incelenmiş olan iç yüzeylerde sürtünme olmuyor.

Bu yağla ilgili olarak da birkaç kelime söylemek gerekiyor. Kimyasal formülü Dunlop tarafından kıskançlıkla gizli tutulmakla beraber, bir motor yağı görünümünde olduğu biliniyor. Ve lastikten ayrılma halinde çıkıyor.

Fakat burada da, bu defa, bu alanda dünyanın en büyük uzmanlarının yardımını sağlayan Dunlop araştırmacıları önde gidiyorlar. Çünkü lastiğin tabii özelliklerine 6 milimetre çapa kadar her türlü de-

- Geniş yuvarlanma şeridi ile lastik söndüğü vakit otomatik olarak merkez üzerinde yuvarlanan dar jant (Solda).
- Yağ iç sürtünmeyi yok ediyor.
- 80 Km/s hızla yuvarlanan M.T. lastiği (Sağda).





liğin, hiç olmazsa geçici olarak (patlamaların % 99 una tekâbüli ediyor) tıkanması ve üründen çıkan buharın sağladığı 200 ilâ 300 gramlık bir basınçla tekrar şişirilebilmesi gibi özellikler ekleniyor. Gerçekten, sönmüş olarak gitmek yeteneğine sahip olan «devamlı hareket» lastiğinin, yanlarında bir miktar hava bulunduğu zaman çok daha iyi bir hale geldiği firmaca belirtiliyor.

Biraz yukarıda söylendiği gibi, jant tabanlar daima yerinde kalacak şekilde tasarlanmıştır. Bu, jantından çıktığı vakit sönen bir lastiğin arzettiği tehlikeyi ortadan kaldırma sonucunu verir. Jant, o halde yeni lastik-teker tümünde hayatı bir elementtir. Şu da meydana ki, Dunlop bu lastiği ortaya koyabildiyse, bu onun aynı zamanda Avrupa'da özel araba tekerleklerinin bir numaralı imalâtçısı olduğundandır.

Yeni lastiğin etkenliğini denemek için şirketin teknisyenleri birçok denemelere girişmişlerdir. Denemeler de, lastiğin duvarına konan bir tapayı patlatmak amacıyla bir miktar patlayıcı madde kullanmaktan ibarettir.

#### **Saatte 160 Km. deki Patlamalar :**

Patlamalar saatte 160 Km. ye varan hızlarda oluyor. Patlamaların amacı lastiğin içinde bulunan havayı 1/12 saniyede serbest bırakmaktır. Bu, bayağı bir lastikte taşıt kontrolünün tamamen elden çıkmasına sebep olur.

Deneyciler, taşıtın durulmasının bozulduğunu gösteren bir duruma hiçbir zaman rastlanmadığını bildiriyorlar. Her defasında da arabanın tam bir güvenlik içinde durdurulduğu belirtiliyor.

İzlenimleri sorulan deneyciler, lastiğin patladığı anda direksiyonda hafif bir sarsıntı hissedildiğini fakat bunun taşıt kontroluna etki yapacak nitelikte olmadığını bildirmişlerdir.

Bunun hemen ardından, deneyler yeni lastiğin söndükten sonraki ömrü üzerin-

de toplanmıştır. Hiç durmadan katedilen 160 Km. lik bir mesafede, lastik durumu nın aynen korunmuştur.

Lunlop sönmüş lastikle saatte 80 Km. hızın üstüne çıkılmamasını tavsiye etmektedir. Bu güvenlik payı oldukça büyüğe benzemektedir. Zira önde ve arkada patlamış lastiği olan tüm otomobil çeşitleri üzerinde yapılan testler saatte 130 Km. hızda ne taşıtların durulmalarının ne de frenlemelerinin etkinliğini göstermiştir.

Bununla beraber, otomobil kullananların hepsi şoförlükte as olmadıklarından, Dunlop, tedbirli davranmakta haklıdır.

#### **Değiştirme Standartı :**

Kendisi için özel olarak tasarlanmış olan janta yapışık olan yeni lastik, onarma için bile yerinden çıkarılmıyor. Bu bakımdan bu lastik, yuvarlanma şeridinin özellikle dönemeçlerde yanlara sürtmemesi için ancak tekerlek yeri oldukça geniş olan taşıtları ilgilendirir. Yeni araba tipleri anlayışında bir güçlük çıkarmayan özellik. Tabii ki, imalâtçılar tarafından öngörülmesi şartı ile.

Onarmalar için firma iki formül tasarlıyor. Ya birbirine bulonlanmış iki parçadan oluşan sökülebilen jantlar, ya da gaz şişelerinde olduğu gibi bir değiştirme sistemi.

Son çözüm şekli en ilgi çeken gibi görünüyor. Zira bu bir yedek tekerlek taşınmasını lüzumsuz kılacaktır. Bu da aynı zamanda bagaj kasaları hacmini aynı miktarda arttırmağa olanak verecektir.

İşte Dunlop dört «devamlı hareket» lastiğinin bugünkü beş radyal lastikten % 20 ilâ 25 fazlaya mal olacağını bildirerek, bu şekilde görüşünü belirtiyordu. Artış, boyutlara göre 120 ile 220 arasında olacaktır. Fakat kurtarma olanağını vereceği canlara bakınca, böyle bir lastiğe paha biçilmez. Üzülecek husus daha 18 ay beklemek zorunluluğudur.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE'den  
Çeviren : NİZAMETTİN ÖZBEK

*Eğitim : bilginin, profesörün ders notlarından, dolmakalemin ucundan geçerek, talebelerin not defterlerine yerleştiği o esrarengiz süreç.*

**C. GILDERSLEEVE**