

Trafik Güvenliđi:

AZ ŐŐŐİRİLMİŐ LASTİKLERİN YARATTIĐI TEHLİKE

Derleyen: Nizamettin ÖZBEK

Trafik güvenliğinden sorumlu makamların, yeni olmayan fakat çoğu Őoförlerce bilinmeyen LASTİK PATLAMALARI sorunu üzerine eğilmeleri gerekmektedir. Gerçekten, lastik patlamaları, birçoklarınınca sanılanın tersine tam bir salgın halindedir. Çünkü, Őoförlere lastiklerini nasıl kullanacakları iyi öğretilmemiŐtir. KarŐımızda, gerçek elle tutulur bir durumda ve önlenmesi kolay bir kaza nedeni durmaktadır.

LASTİKLERİN DURUMU

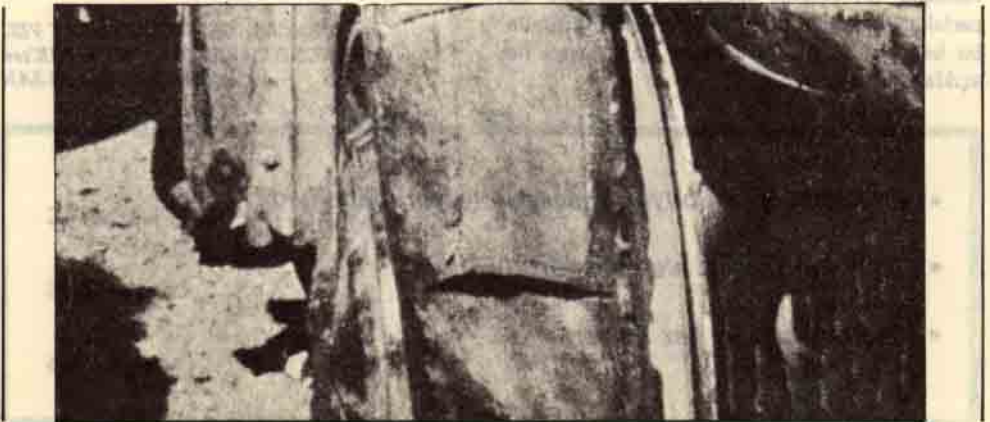
Birçok Őoförler yeni lastiklere ya da görünüşte yeni lastiklere sahip oldukları için kendilerini emniyette sanmaktadırlar. Halbuki patlayan lastiklerin çoğu yeni ya da iyi durumdadır. Son günlerde yapılan bir röportaj başka türlü bir görüŐe olanak vermeyen, inandırıcı bir deneyle sonuçlanmıŐtı. Bir deney bankosuna 200 g. eksik Şişirilmiş bir lastik konarak saatte 160 km. hızla döndürülmüŐtür. Ve lastik bir saat sonunda patlamıŐtır.

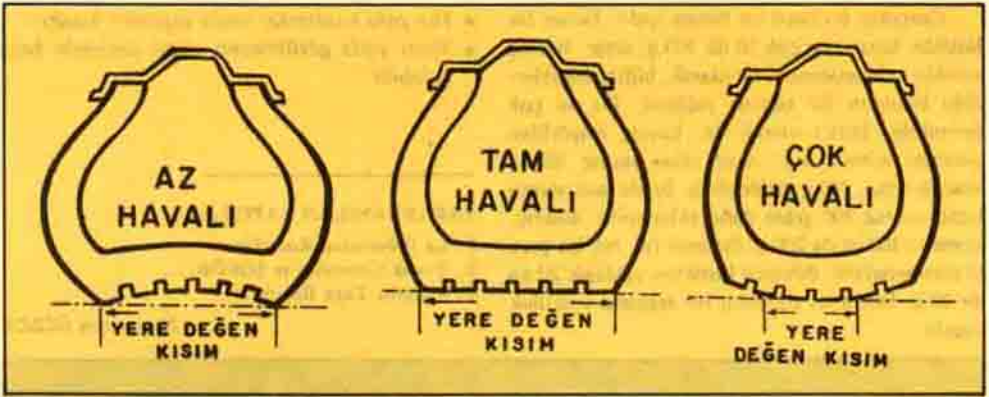
Nedeni Őu: yolla değme halinde olan yuvarlanma bandı lastiğin gövdesine bir yapıştırıcı ile kaynatılmıŐtır. Lastiğin çok ezilmesi halinde (lastiğin tam ŐiŐirilmemesi, arabaya fazladan yük vurulmuŐ olması) yapıştırıcı hız ile yol üzerindeki sürtünme birleŐiminden ısınır. Sonuç olarak, yuvarlanma bandı, hepten ayrılır.



SUÇ KİMDE?

Önemli sorun yapıcıları mı suçlamalı, Őoförleri mi? Yapıcıları, herhalde, önemli olmayan bir





şişirme eksikliğine dayanmayan lastikler yaptıkları için eleştirebiliriz, çünkü lastik temel bir güvenlik örneğidir. Fakat, her halde, onları daha çok kullanıcıların dikkatini çekmedikleri için eleştirmek gerekir. Fakat gerçek sorun kullanımda toplandıktan, şoförlerin çoğunu da savsadan ötürü suçlamak gerekir. Lastiklerin basıncı sık sık denetlenmelidir. Olaylar bunun önemini göstermektedir. Lastiğin durumu korunmalıdır. Uzun süre sürdürülen yüksek bir hız lastikler için çok tehlikelidir. Öte yandan çok kullanılmayan ve hava değişikliklerinin etkisi altında bulunan (uzun süre bir park yerinde bırakılan araba) bir lastik, işleyen bir tekerlek lastiği kadar çabuk yıpranır. Yalnız, yıpranma aynı biçimde olmaz. Dişler olduğu gibi kalır, fakat, yapıştırıcı, bozulur, çatlama durumuna gelir. Ve yeni görünen, ancak, gerçekte "eskimiş" olan bu lastik

Usulüne uygun olarak yapılmayan şişirmeden meydana gelecek fazla aşınma noktalarına dikkat etmelidir.

daha kolay patlama olasılığı gösterir. Bir de çok kez, kaldırım kenarlarına yapılan hafif vuruşlar önemsizdir; halbuki bunlar, yapıştırıcıya görülemeyecek biçimde zararlı olabilir ve dolayısıyla patlamalara yol açabilir.

TEMEL ÖNLEMLER

Başlangıçta lastiğin oldukça nazik, kullanılması özel bir dikkat isteyen son derece önemli bir güvenlik örgeni olduğunu bilmek gerekir. Lastik bozulabilen bir maddedir, yani, kullanılmadığı halde bile, harap olabilir; özellikle donda ve güneşte. Bu bakımdan, yılda en az bir kez lastiğin yapıştırıcısını dişler iyi durumda olsa da, bu işin ustasına denettirmelidir. Bundan sonra, özellikle ve devamlı olarak lastik basınçları gözetilmeli ve koşullara uyarlanmalıdır. Şöyle ki, daha hızlı ve daha uzun süre gitme zorunluğu ile karşılaşılacak otoyolda 200 g. eklemek şarttır. Yüklü bir taşıtla giderken de öyle. Taşıtların % 70'inin az şişirilmiş lastiklerle yola çıktığı (bir lastik yapıcısının istatistiklerine göre) yüz binlerce şoförün yüklü bir araba ile, yakıcı bir sıcakta ve uzun bir yolculukla dinlenme yerine gittiği düşünülünce bu yaz boyunca lastik patlamaları sonucu meydana gelen kazaların çokluğuna şaşmamalıdır.

Ve son olarak, çok kez yinelenir: "Lastiklerin basıncını hiç bir vakit sıcakken" denetlemeyiniz. Çok az sayıda şoför soğuk olarak basıncı denetlemek olanına sahip olduğundan (herkesin kapısının önünde bir benzin istasyonu bulunamayacağından, çoğu bu işi savsar. Gerçeği şöylece saptamak gerekir: basıncı soğukta denetlemek kuşkusuz daha yararlı, ancak, sıcakta yapmak da hiç yapmamaktan iyidir.