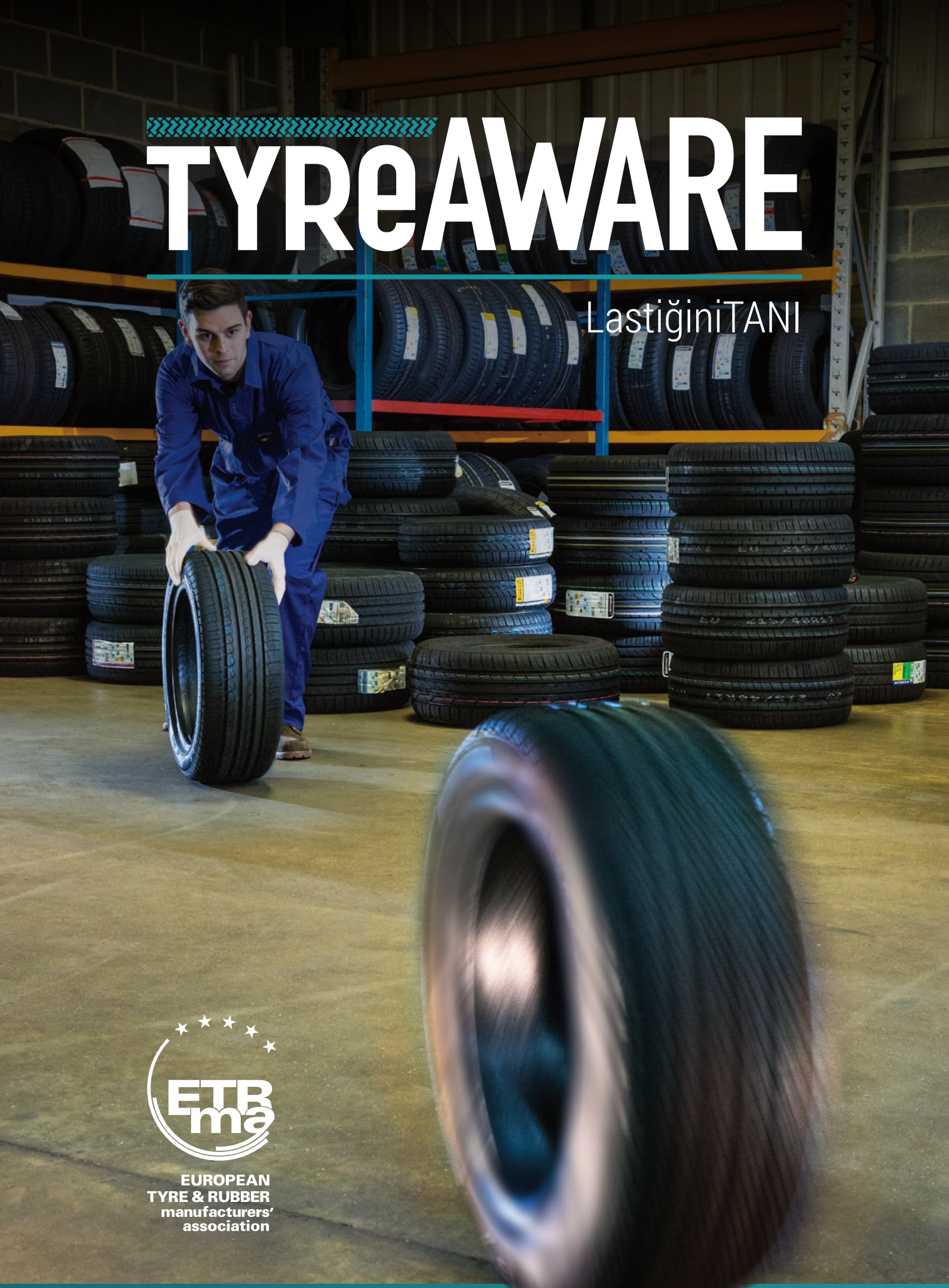
TYReAWARE

LastiğiniTANI



EUROPEAN TYRE & RUBBER manufacturers' association

TYREAWARE

Avrupa Lastik ve Kauçuk Üreticileri Birliği (ETRMA), Avrupa'da lastik endüstrisinin sesi olup öncelikli amacı Avrupa ve uluslararası düzeylerdeki üreticilerin regülatif düzenlemeleri ve ortak çıkarlarını temsil etmektir.

Üyeleriyle birlikte ETRMA, lastiklerin güvenlik performansı için yüksek standartlar sağlarken, çevreye olan etkilerini azaltmayı taahhüt eder.

Organizasyon, ekonomi, sağlık ve güvenlik, çevre koruma ve nakliye gibi alanlarda ilkeleri bildirip eğitimler vererek endüstriyi geliştirmeye gayret eden üretim şirketleri ve ulusal lastik birliklerinden oluşur.

ETRMA, tüketicilere güvenlik ve diğer lastik performanslarıyla ilgili gerekli bilgileri sağlamak için AB lastik etiketi tanıtımını kolaylaştırmak üzere endüstri adına AB Komisyonu ve diğer ilgili enstitülerle birlikte çalışmaktadır.

Doğru uygulama geliştirme amacıyla, lastik satıcıları ve tüketiciler için bu medya kiti içinde temel kılavuzlar ve öneriler paylaşılmaktadır. Kiti tüketiciler için lastik kullanımı ve depolanması, kullanım ömrü ve temel lastik güvenliği ve bakımıyla ilgili en iyi uygulamaları paylaşmak üzere ve tedarik zincirine yardımcı olmak amacıyla bilgiler bulunmaktadır.

Çevrilen hikayeler dahil olmak üzere tüm malzemeler, yüksek çözünürlüklü görüntüler, infografikler ve yüksek çözünürlüklü videolar çevrimiçi olarak mevcuttur.

Binek Hafif ticari Ticari
Traktör Motor

aşağıdaki adresi ziyaret ederek AB Lastik Etiketiyle ilgili bilgi edinin:
www.**etrma**.org/**tyres/tyre-labelling**

TAŞIMA

TAŞIMA

BOŞALTMA

BOŞALTMA

DEPOLAMA/SAKLAMA

DEPOLAMA/SAKLAMA

Yapılması ve yapılmaması gerekenler - Lastikleri nasıl depolamalı

Avrupa'da lastik endüstrisi, binek ve ticari araçlar için teknolojik olarak gelişmiş lastikler tasarlayan üreticilerden Avrupa trafiğini güvenli tutmak üzere lastik tedarik eden ve sağlayan uzman lastik satıcılarına kadar dünyadaki en karmaşık endüstrilerden biridir.

Bir ETRMA üyesinin fabrikasından çıkan her lastik, çok sıkı düzenlemelere göre kalite kontrolünden geçer ve ardından araç altına takılacağı yerlere en uygun koşullarda nakledilir.

Lastikler fabrikadan çıktığı andan itibaren üreticiler depolanma koşullarını artık kontrol edemezler. Lastikler karşılaştıkları çoğu şeye karşı çok dayanıklı ve dirençli olmalarına

rağmen doğru koşullarda depolanmaları ayrıca önemlidir. Lastiklerin araca takıldıklarında olabilecekleri en iyi durumda olmalarından emin olmak için bu bir gerekliliktir.

Satıcıların değerli stoklarını kullanıma hazır tutmalarına yardımcı olmak için Avrupa lastik endüstrisi tarafından yayınlanan çok basit bazı kılavuzlar vardır[1].

Lastiklerin kalıcı şekil bozukluklarına neden olabilen çekme ve basmalarla birlikte diğer kuvvetlere maruz kalmadan rahat koşullarda depolanmaları gerekir. Bunu yapmanın en etkili yolu lastikleri raflara yan yana dik olarak istiflemektir. Bir diğer kolay alternatif ise çok yüksek olmayacak şekilde ve birbiri üstüne istiflemektir. Bu, istifin alt kısmında kalan lastiklere ulaşmayı zorlaştırabilir ve bir lastiğin depolanma süreci boyunca yer değiştirme sayısını artırabilir. Bu işlemler, lastiğe zarar vermez ancak depolamayı gerçekleştiren personel için zaman kaybıdır. Bu şekilde istiflenen lastikler doğrudan zemine koyulmamalı, sıcaklık ve zeminden gelebilecek olası nemi yalıtabilecek bir palet veya benzeri bir yerin üzerine yerleştirilmelidir.

Lastiklerin depolandığı alanın fiziksel koşulları önemlidir ancak karmaşık değildir. Oda, çok sıcak veya çok soğuk olmamalı 'oda sıcaklığı'nda olmalıdır. Oda havalandırılmalıdır ve lastikler doğrudan güneş ışığına maruz kalmamalıdır. Lastikler depolama alanını kimyasal maddeler, temizlik ürünleri veya yağla paylaşmalıdır.

Satıcılar, lastik envanterleri için imalatçıya ya da ebada göre düzenlenen stoklarını en iyi nasıl depolayacaklarına karar verdikleri sistemlere sahiptir. Amsterdam'da bayilik yapan lastik uzmanı Peter Buijs şunu önermektedir:

"Depolamayla uğraşırken gerekli stoğunuzu muhafaza etmenizi sağlayacak sağlayacak bazı basit şeyler vardır. Öncelikle, iyi bir tertip düzen için lastik teslimatlarınızı alır almaz yerine yerleştirdiğinizden emin olun.

Depolama tesisinde etkinliği artırmak için satıcılar 'ilk giren ilk çıkar' stok döngüsü sistemini uygulamalıdır.

Lastiklerimizi üreticiye, ebada ve hız sınıfına göre depolarız. Genç bir meslektaşımız hız sınıflarını kolayca karıştırabilir. Lastik sökme-takma servis elemanları tamamen eğitimlidir ve takmadan önce lastikleri kontrol eder, ancak bu şekilde depolamak hata durumunda birisinin rafa geri gidip lastiği doğru olanla değiştirmesi işlemini ortadan kaldırır.

Ayrıca personelimizi lastiklere doğru şekilde işlem yapacak şekilde eğitiriz. İşlemler doğru şekilde yapılmazsa lastikler ağırlaşır ve kontrolü zorlaşabilir. Büyük boyutlu ve RFT lastikleri, en ağır lastikler olmaları sebebiyle rafta en alta istiflemek uygun olur."

Lastik depolama kuralları yeni lastiklere veya lastik oteli hizmeti altında depolanan lastiklere uygulanır.

ETRMA ayrıca lastik satıcılarının müşterilerine yedek lastik setlerini nasıl depolayacaklarıyla ilgili bilgi vermelerini de ister. Jantlar ve lastikler monte halde ve takım olarak depolanacaksa lastikler şişirilmiş olmalı ve tercihen üstüste istiflenerek bırakılmalıdır. Eğer lastikler janta monte edilmiş bir şekilde ve takım halinde depolanacaksa, astığınız kancanın lastiğe ve janta zarar vermediği durumlarda, duvara da asmak bir seçenek olabilir.

[1] Avrupa Lastik ve Kauçuk Üreticileri Birliği (ETRMA) ve Avrupa Lastik ve Jant Teknik Organizasyonu (ETRTO)

ETRMA'nın oluşturduğu bu faydalı depolama kılavuzu karşıdan yüklenebilir ve bayilerde doğru lastik depolama için bir hatırlatıcı olarak gösterilmek üzere yazdırılabilir.

YAP:

- Zayıf yapay ışıkta depolayın
- Sabit oda sıcaklığında tutun
- Kuru koşullarda depolayın
- Kalabalık olmayan depolama odalarında saklayın.
- Monte edilmiş lastikleri dik konumda ve herhangi bir yük altında bırakmadan depolayın.
- Depolama tesislerinin düzgün havalandırıldığından emin olun.

YAPMA:

- Doğrudan güneş ışığında veya ultraviyole ışıkta depolamayın
- Çok sıcak veya çok soğuk sıcaklıklarda tutmayın
- Nemli veya ıslak koşullarda depolamayın
- Lastikleri kıvılcım oluşturabilen elektrikli makinelerin yakınında depolamayın
- Depolama odalarında solventler, yakıtlar, yağlayıcılar, kimyasal maddeler , asitler veya dezenfektanlarla birlikte tutmayın
- Sıkışmaya veya kalıcı bozulmaya neden olacak şekilde istiflemeyin veya depolamayın.

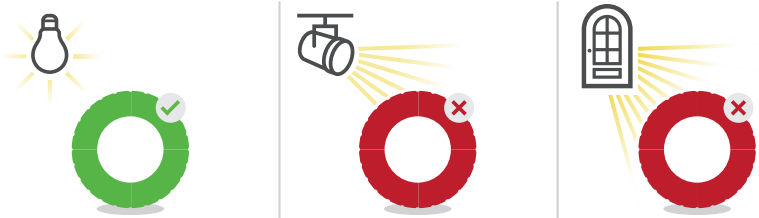
SATICI VE DAĞITICILAR IÇIN UYGULAMA IPUÇLARI:

- Raflara depolayın
- Hız sınıfına göre depolayın
- Sık talep edileni kolay erişilen raflarda stoklayın
- Daha büyük lastik boyutlarını alt raflarda stoklayın
- 'İlk giren ilk çıkar' stok rotasyon sistemini uygulayın
- Tüm personelin doğru stoklama prosedürleri hakkında eğitimli ve bilgi sahibi olduğundan emin olun.

Lastiklerin doğru depolanması ve saklanması

Bilgi grafiğini indir: www.**tyreaware**.org/**storing-tyres-correctly**

IŞIK:

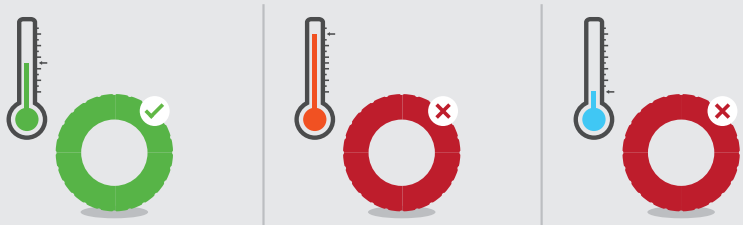


Zayıf yapay ışıkta tutun

Yüksek UV içeren güçlü yapay ışıkta tutmayin

Doğrudan güneş ışığında tutmayın

SICAKLIK:



Oda sıcaklığında tutun

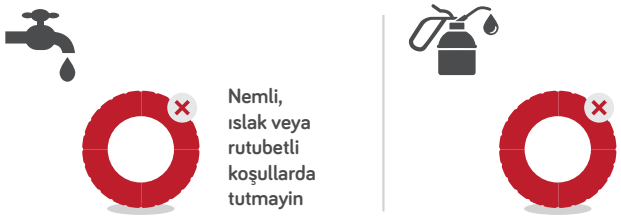
Çok sıcak koşullarda tutmayin

Çok soğuk koşullarda tutmayin

ENVIRONMENT:

Kuru tutun

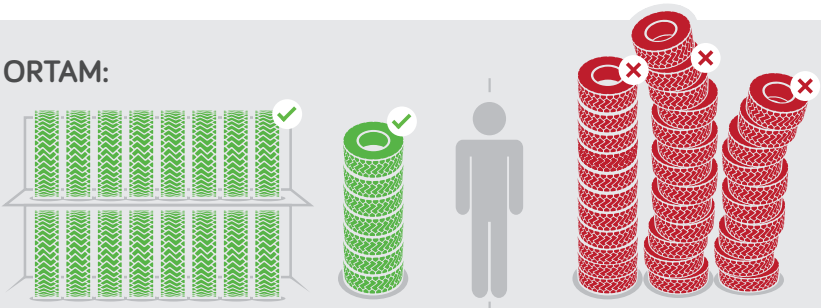
Havalandırılan alanlarda tutun



Nemli, ıslak veya rutubetli koşullarda tutmayin

Solventler, yakıtlar, yağlayıcılar, kimyasal maddeler , asitler veya dezenfektanlarla birlikte depolamayin

ORTAM:



Monte edilmiş lastikleri dik konumda ve herhangi bir yük altında bırakmadan depolayın. Stok rotasyonu uygulayın

Sıkışmaya veya kalıcı bozulmaya neden olacak şekilde istiflemeyin veya depolamayin

Diş derinliğiyle ilgili gerçekler

Lastik sektörü, araç sürüş emniyetleri ve yasalara uyduklarından emin olmak için araçlarında bulunan lastiklerde basit güvenlik kontrolleri yapmaya çağırmaktadır.

Lastikler aracı yola bağlayan tek elemandır ve lastikler aracın durdurulması, yönlendirilmesi ve yol alması sırasında tutuş sağlamak üzere diş derinliğinin önemi büyüktür. 1,6 mm diş derinliğinden düşük araç lastikleri tehlikeli ve yasadışıdır. Araç bu sınırın altındaki lastikler üzerinde ilerliyorsa ıslak zeminde kızaklanmanın başladığı hız %40'a kadar azalır. Diş derinliği 1,6 mm olduğunda lastiğin neden kullanılmaması gerektiğinin nedeni budur.

Sürücüler lastiklerinin diş derinliğini düzenli olarak kontrol etmelidir (diş aşınma göstergeleriyle yapılan basit bir işlem). Bu göstergeler her lastikte bulunur. Çoğu sürücü lastiklerini kontrol etmek için özel ekipmana gerek olmadığının farkında değildir.

Diş Aşınma Göstergesi diş kanalı tabanının üzerinde yükseltilmiş kauçuk kalıptır ve bitişikteki diş minimum seviyeye kadar aşındığında lastik değiştirilmelidir.

Tüketiciler ayrıca diş derinliklerini kontrol etmek için 1 TL demir para da kullanabilir, dış altın kenarları dişle örtülmelidir. Dört lastiğin tümünün kontrol edilmesi ve en az iki noktada her kanalın kontrol edilmesi gerekir.

Performans ve güvenliği en üst düzeye çıkarmak için sürücüler AB lastik diş dibi derinliği düzenlemesine uymalıdır. Kış lastiklerinde, diş derinliği limitleri ulusal düzenlemeler ile ülkeden ülkeye değişir.

Ayrıca yasal sınırlar içinde olduklarından emin olmak için düzenli olarak gözle kontrol yapılması gerekir. Lastikler ayrıca araç üreticisinin önerilerine göre doğru basınçla şişirilmelidir.

Ziyaret ederek daha fazla bilgi edinin:
www.**tyreaware**.org/**tread-depth**

Doğru lastik basıncı

Lastik performansı ve kullanım ömrünü etkileyebilen çeşitli faktörler vardır. Avrupa lastik endüstrisi tüketicilerin doğru basınçta şişirilmiş lastiklerin öneminin farkına varmalarını ve anlamalarını teşvik etmektedir.

Doğru basınçta şişirilmiş lastikler daha iyi emniyet performansına sahiptirler, daha uygun yakıt maliyetiyle sürüşü sağlarlar ve daha çevre dostudurlar. Önerilen lastik basınçları araç üreticileri tarafından açıklanır ve araç içerisinde sürücünün görebileceği yerlerde bulunur. Satıcıların doğru lastik basınçları konusunda doğru şekilde eğitilmeleri teşvik edilmektedir.

Yanlış hava basıncı - özellikle düşük basınç durumunda- birçok açıdan negatif etkiye sahiptir. Yanlış lastik basıncı şunlara neden olabilir:

- Yol tutuşunu azaltma
- Düzensiz aşınmaya neden olma
- Lastiğe içten hasar verme
- Lastik arızasına neden olma
- Lastiğin aşırı ısınmasına neden olma
- Lastiğin kullanım ömrünü kısaltma
- Fren mesafesinde uzama

Lastiğe daha fazla hasar veren ve sonuçta lastik arızasına neden olan aşırı yükleme ve yüksek viraj alma hızı gibi belirli faktörler vardır.

Alternatif olarak lastik fazla şişirirlerse görmeye daha yatkın olabilir. Sürücülerden lastik basıncında değişikliklere neden olabilen, moleküler hava kaçağı, hava durumu değişiklikleri ve jant, valf veya lastik hasarı durumunda şişirme basıncını azaltmayı unutmamaları istenir.

Avrupa Lastik Endüstrisi sürücülerin tam performans sağlamak için ayda en az bir defa kalibre edilmiş basınç göstergesiyle lastik hava basıncını kontrol etmelerini önerir. Lastikler satıcılarda, servis merkezlerinde ve benzin istasyonlarında şişirilebilir. Isınan lastikle farklı okuma değerleri verebileceğinden ideal olarak bu kontrol seyahatinizin başlangıcında yapılmalıdır.

Sürücüler, araç kapısı veya yakıt kapağı ya da torpido gözü içindeki araç bilgi kılavuzunda belirtilen yük değerlerini, gerçek araç yükü olarak dikkate almalıdır.

Lastik basıncı izleme sistemi (TPMS), basınç değiştiğinde sürücüleri uyararak düşük basınçtaki lastikle sürüş yapma riskini azaltan önemli bir araçtır.

TPMS, AB'deki yeni araçlarda zorunlu olup, bu kapsamın ticari araçlara genişlemesine lastik endüstrisi olumlu yaklaşmaktadır.

ETRMA, sürücülerin maksimum yol emniyetinden emin olmak ve lastik performansı ve kullanım ömrünü artırmak için lastik basınçlarının düzenli olarak kontrol edilmesini önerir.

Lastik basınçlarınızı bulabileceğiniz yerler:

- **a.** Torpido gözünde
- **b.** Gösterge panelinizdeki basınç uyarı ışığı
- **c.** Yakıt kapağının iç tarafında
- **d.** Araç kullanıcı kılavuzunun içinde
- **e.** Kapınızın iç tarafında

Doğru lastik basıncının önemi ve faydaları el arabası deneyiyle kolayca gösterilebilir. Ağır yük bulunan el arabası doğru şişirilmiş lastiklerle kolayca itilebilir. Lastik basıncı düşük ise aynı yükü kontrol etmek ve manevra yapmak giderek zorlaşır. Şurayı ziyaret ederek daha fazla bilgi edinin:

www.**tyreaware**.org/**correct-inflation**

Farklı birşey hissedersen kontrol et. Lastikte şişlik, balon veya çatlak dikkate alınmalı.

Çoğu sürücü,yolda açık kalmış bir çukura düştüğünde oluşan bu ses veya titreme hissini bilir.

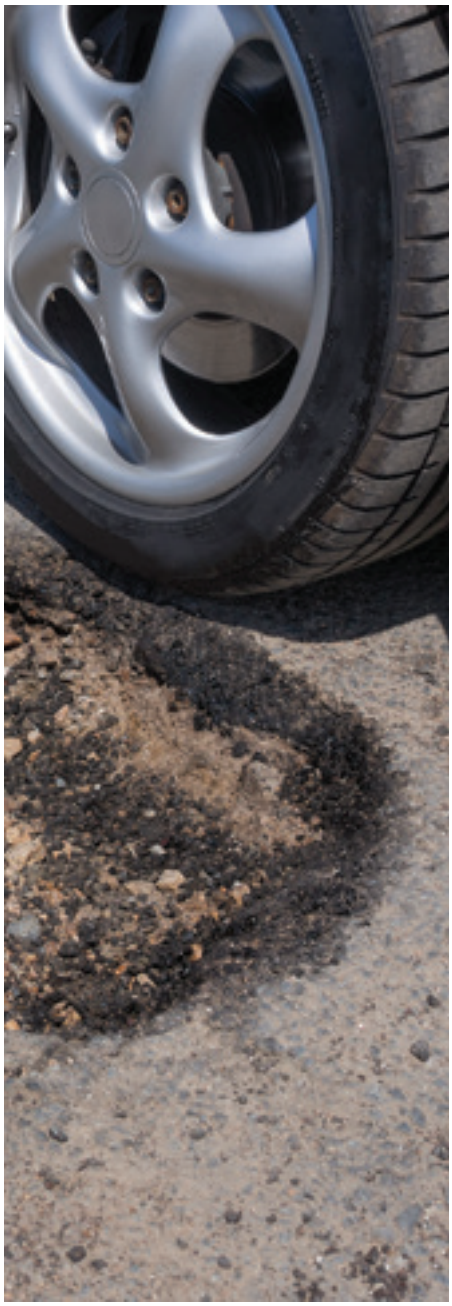
Duyarlı bir sürücü lastikte herhangi bir hasar olup olmadığını kontrol etmek için mümkün olduğunca güvenli şekilde aracını sağa çeker. Ciddi bir darbe olduysa lastik mümkün olan en kısa sürede bir uzman tarafından sökülüp incelenmelidir. Tabii ki en doğrusu sürücülerin yol koşullarını dikkate almaları, dikkatli sürmeleri ve döküntü ve yol çukurlarından sakınmalarıdır.

Örneğin lastik yanağında şişme veya yüzeyde yarılma gibi bazı hasarlar hemen göze çarpar. Ancak kaldırım taşları, yol çukurları ve döküntüye çarpmalar; görünür hasar gibi önemli güvenlik riski oluşturan iç hasarlara da neden olabilir. Yol çukuruna düşüldüğünde çeşitli lastik ve jant sorunları ortaya çıkabilir. ilk etki lastikte çatlaklar ve topaklanmanın yanı sıra yanakta bombelenmeye neden olabilir.

Lastik endüstrisi sürücülerin yolda dikkatli sürmelerini önerir.

Sürücü olarak her zaman şunları yapmalısınız:

- Uyanık olun
- Önünüzdeki sürücüyle aranızdaki mesafeyi koruyun
- Yol çukurundan kaçmak için şerit değiştirmeden önce trafik veya yayalara dikkat edin
- Her zaman hızınıza dikkat edin.
- Gereksiz fren yapmaktan kaçının
- Maksimum kontrol ve performansı sağlamak için direksiyonu doğru şekilde tuttuğunuzdan emin olun
- Lastik basıncını düzenli olarak kontrol edin. Doğru lastik basıncı yakıt kapağı, araç el kitabı ve/veya sürücü tarafındaki kapı çerçevesinde bulunabilir.
- Ancak gerçekçi olalım, endişelenmek için hiç nedeni olmayan sürücü nadir rastlanan bir durumdur. Bu tür durumlarda sorumlu davranmak ve her şeyin güvenli olduğundan emin olmak önemlidir
- Bir uzmana sorun.



Ziyaret ederek daha fazla bilgi edinin:
www.**tyreaware**.org/**bumps-and-potholes**

Detay bakış : Kış lastikleri

Avrupa'da kış koşulları giderek yerel şekilde çözülmektedir. Dalgalanan sıcaklıklarda, ağır kar yağışında ve buzlu yollarda sektörü sürücülerden kış lastikleri takması istenmektedir. Lastik sektörü yerel düzenlemelere göre sürücülerin tehlikeli kış sürüş koşullarının üstesinden gelmelerine yardımcı olmak için kış lastiklerinin kullanılmasını şiddetle önermektedir.

Kış ve yaz lastikleri arasında - aracın buzlu ve ıslak yollarda kolaylık ve güvenlikle sürülmesini sağlayan - önemli ve karmaşık farklılıklar vardır. Kış lastikleri; kar, buz ve genel olarak düşük sıcaklıklarda en uygun sürüş davranışıyla özel lastik teknolojilerine sahip bir ürün segmenti sunar

Kış koşullarıyla mücadele etmek için tasarlanmış özel bileşenleri ve diş desenlerinin kombinasyonuyla lastik tutuşu ve çekişini önemli oranda iyileştirir. İstatistikler uygun iklim koşullarında kış lastiklerinin takılmasını şiddetle desteklemektedir.

2009 yılında Pneuband'da bulunan Belçika Uluslararası Komitesi, sıcaklık 2°C'deyken ıslak koşullarda 90 km/sa hızla seyahat ederken kış lastikleri takılı aracın yaz lastikleri takılı araçtan 11 metre daha önce durduğunu ispatlayan testler gerçekleştirmiştir. Karlı koşullarda seyahat ederken 50 km/sa'da fren yapan kış lastiği takılmış bir araç 31 metre önce dururken yaz lastiği takılı araç 62 metrede durur. (bu bilgiler kendi ülkenizin Ulusal Komite verilerine göre değişiklik gösterebilir)[2].

Utöver de generiska M+S vinterdäck som också enligt svensk lagstiftning skall vara speciellt utvecklade för vinterkörning, måste vinterdäck för användning i svåra vinterförhållanden inom EU ha en miniminivå av prestanda på snö för både bromsning och dragkraft. Om ett däck klarar respektive test kan det också märkas "3PMSF" (Alptopp/Snöflingesymbolen).

İskandinav ülkeleri ve Rusya'daki sürücüler aşırı karlı ve buzlu yollara dayanan İskandinav lastiklerle araçlarını donattıklarından emin olmalıdır. Bunlar, yumuşak bileşimli kış lastikleri de denilen çivili ya da çivisiz lastikler olabilir.

En son endüstri kampanyasından alınan veriler yolcu araçlarında kış lastiği kullanımının kış koşullarında yola tutunma eksikliğinden kaynaklanan kaza sayısının %46 düşürülebileceğini göstermektedir.

Performans ve güvenliği en üst düzeye çıkarmak için her aksa kış lastiği takılmalıdır. Yalnızca bir aksa kış lastiği seti takılması durumunda ise, kontrolü ve tutuşu korumak için arkaya kış lastiği takılması önerilir.

Sürüş koşullarında değişikliğe karşı tam donanımlı olmak için sürücülerin kış gelmeden önce kış lastiklerini takmaları önerilir.

Avrupa lastik endüstrisi, her sezonda doğru lastik tiplerinin kullanılmasıyla sürücülerin yaz ve kış lastiklerinin kullanım ömürlerini arttırabileceğini ve daha üst seviyede güvenlik ve performansın keyfini çıkarabileceğini belirtmektedir.

Ziyaret ederek daha fazla bilgi edinin:
www.**tyreaware**.org/**winter-tyres**

[2]Pneuband, Federauto, test koşulları: Continental, VW Golf, 205/55R16, frenleme hızı 50>0 km/sa, -5 , 2009

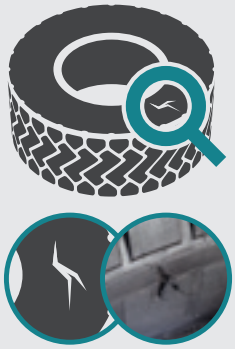
Kullanım ömrüyle ilgili gerçekler ve rakamlar

Lastikler yiyecek değildir ve bu nedenle bir "son kullanım tarihi" yoktur. Lastiğin maruz kaldığı yük, hız, şişirme basıncı, yol tehlikeleri ve hasar gibi kullanım koşulları kullanım ömrünü etkiler. Saklanan lastiğin performansı lastiğin sıcaklık, nem ve konum gibi depolanma koşullarına bağlıdır.

Lastik dişi arasında çatlama

Lastik yanağında şişme

Yanak hasarı



Lastiğin kullanım ömrü kullanıldığı koşullardan etkilenir. Bu koşullar büyük ölçüde değişken olduğundan üretimde lastiğin kullanım ömrünü doğru şekilde tahmin etmek mümkün değildir. Yine de lastik ne kadar eskiyse kullanımla ilgili koşullardan dolayı ya da sadece aşınma nedeniyle değiştirilme ihtimali o kadar yüksektir.

Lastik satıcıları ve sürücüler lastiklerin güvenli şekilde performans göstermelerinde önemli role sahiptir. Lastik ömrünü pozitif yönde etkilemenin ve güvenli şekilde kullanılabilir olduklarını kontrol etmenin birçok yöntemi vardır.

Diş seviyesi AB yasalarına minimum derinliğe kadar aşınırsa, kesilme, çatlama, şişme veya güneş hasarı varsa ya da yetersiz şişirme veya aşırı yükleme gibi kötü kullanım belirtileri varsa lastiklerin araçlardan sökülmeleri gerekir.

Lastikler çok fazla kullanıldığından arabalara, motosikletlere, kamyonetlere, karavanlara, römorklara ve trakörlere takılan tüm lastiklerin düzenli olarak kontrol edilmeleri gerekir. Endüstri, kullanıcıların bakım ve koruma konusundaki rollerine vurgu yapmaktadır. Doğru şekilde korunmuş bir lastik uzun ömürlü olur.

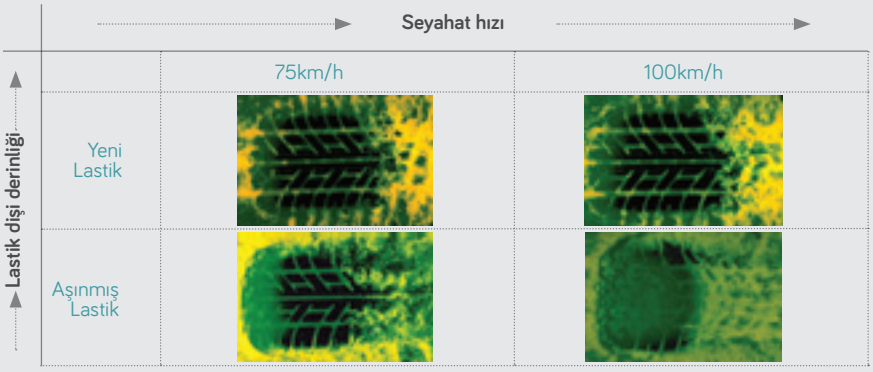
Endüstrinin önerisi, tüketicilerin lastikleri aylık olarak kontrol etmeleridir (rotasyon, balans ve hizalamanın tekrar yapılmasının yanı sıra şişirme basıncı ve diş aşınmasını kontrol ederek). Tüketicilerin ayrıca lastiğin değiştirilmesini gösteren belirtileri kontrol etmek için ellerini ve gözlerini de kullanmaları gerekir.

Tüm bu önerilere uyulduğu takdirde, tespit edilemeyen bir sorunla karşılaşma riski azalmış olur.

Sürücüler lastiğin değiştirilmesini gerektirebilen ya da lastik sorunlarına neden olabilen artan gürültü veya titreşime karşı da dikkatli olmalıdır.

Araç ve lastik üreticileri, giderek karmaşık hale gelen teknolojiyle iyi ve güvenli bir kullanım ömrüne sahip ürünler oluşturmak için birlikte çalışmaktadır. Araç ve lastiklerin uzun süreli kullanımda etkili performans göstermesi için bakım önemlidir.

1 mm suda lastiğiniz yola ne kadar temas eder?



Ziyaret ederek daha fazla bilgi edinin:
www.**tyreaware**.org/**service-life**

Yedek lastik gerçeği -

Yedek lastiğin korunmasının önemi.

Avrupa lastik endüstrisi sürücülerin yedek lastiklerini garanti olarak görmemelerini ve yedek lastiğin sağlam olduğunu düzenli olarak kontrol etmelerini istemektedir. Kullanılabilir yedek lastik ve hızlı şekilde kullanılmaz hale gelen patlak lastik; arazide saatler geçiren araç üzerinde fark yaratabilir.

Yedek lastikler önceden araçtaki tüm lastiklerle aynıydı ve birbiriyle yer değiştirebilirdi. Çoğu araç üreticisi artan şekilde görünüm ve ebat olarak normal lastiklerden farklı yedek lastikleri veriyor.

Bu 'acil durum' yedek lastikleri genellikle lastiğin üzerinde belirtilen hız ve mesafe koşullarına tabi tutar.

Uyumsuz lastik özellikle daha yüksek hızlarda aracın kullanımı ve dinamiklerini tehlikeye atabileceğinden genellikle maksimum 80 km/sa hız limiti vardır.

Ayrıca yedek lastiğin araçtaki konumuyla ve kullanılabileceği maksimum mesafeyle ilgili sınırlamalar da olabilir. Hiç yedek lastik vermeyen araç üreticileri de giderek yaygınlaşmaktadır.

Giderek artan şekilde yedek lastik takılmayan araçlar yaygınlaşmaktadır, ancak bu araçlarda patlak kullanılabilen lastikler veya dahili sızdırmazlık maddeli lastikler gibi alternatif çözümler kullanılmaktadır.

Sürücüler her türlü acil duruma hazırlıklı olmak adına araçlarında hangi donanımın olduğuna dikkat etmelidir.

Delindiğinde hemen lastiği onartmak veya değiştirtmek ve lastiği araca taktırmak gibi konularda ilgili lastik satıcısından öneri almak önemlidir.

Yol kenarında çaresiz kalmanızı önlemek için iyi bir yöntem olan yedek lastik bulundurma durumu akıllıca olur. Bazı sürücülük organizasyonları lastik delinmesi nedeniyle arıza için çağrıldıklarında kullanılabilir yedek lastiği olmayan sürücülerden ekstra ücret alır.

Sürücüler, lastiklerinin kontrolünü tam olarak nasıl yapabilirler?

Maksimum yol güvenliği ve lastik performansı sağlamak için her sürücü lastiklerini, diş derinliğini ve lastik basıncını gözle kontrol etmekten sorumludur. Lastik diş derinliği kontrolü lastikte altı yerde bulunulabilen diş aşınma göstergelerine kolayca yapılabilir. Konudan bilgisi olmayanlar için; TWI diş kanalı tabanının üzerinde yükseltilmiş kauçuk bir kalıptır. Bitişikteki diş minimum düzeye kadar aşındığında lastik değiştirilmelidir.

AB, yolcu aracı lastiklerinde minimum 1,6 mm diş derinliği şartını aramaktadır. Tüm kanalları kontrol edin. Yetersiz derinlik güvenlik tehlikesine neden olabilir. Her zaman olduğu gibi şüphe durumunda bir uzmanla konuşun. Sürücülerin araçlarını düzenli lastik kontrolleri için satıcılara götürmeleri önerilir.

Sürücüler lastik üzerindeki kaplamayı açığa çıkaran kabarcıklar, yırtıklar veya kesikler tespit ederse ya da lastik iç hasara neden olabilen şiddetli çarpmaya maruz kalırsa bir uzmana danışmalıdır. Kaldırıma çarpma veya yol çukuruna düşme lastik güvenliğini etkileyebilen hasara neden olabilir.

Ozon parçalanması belirtileri (göze hoş görünmeyen fisür kesikleri veya dokular) gösteren lastikler değiştirilmelidir. Sürücüler lastik şişirme basınçlarını düzenli olarak kontrol etmelidir. Bu, güvenlik ve yakıt verimliliği için önemlidir

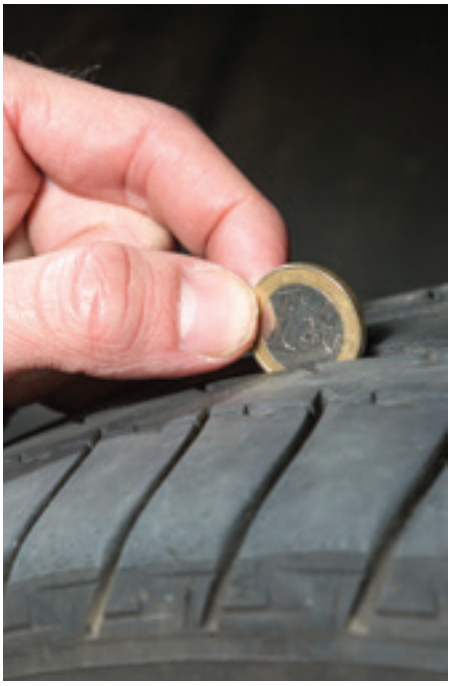
Lastikleri değiştirmek için doğru zaman ne zamandır?

Araç güvenliğini sağlamak ve performansı en üst düzeye çıkarmak için yeni bir lastik seti satın almak gerekli ve önemli bir yatırımdır. Lastikler, aracı yola bağlayan tek elemandır ve güvenliği sağlamak lastiklere bakmaktan ve korumaktan geçer.

İyi, doğru korunan lastik seti aracın performansı ve ekonomisine büyük miktarda katkıda bulunur ve güvenlik faydaları maliyetten daha önemlidir. Aşınmış veya hasar görmüş lastiklerin değiştirilmemesi ciddi güvenlik sonuçlarına neden olabilir.

Satıcılar ve tüketiciler lastik güvenliğinde önemli bir rol oynar ve lastik güvenlik performansından ödün verebilen birkaç faktör vardır. Sürücüler bir sorun olduğunda ya da değiştirme zamanı geldiğinde yalnızca bir uzman satıcıya başvurarak lastik kullanım ömrü süresince lastikle ilgili planlı bakımın çoğunu kolayca gerçekleştirebilir.

Günümüz lastikleri güçlü olmasına rağmen lastiklerde delinmeler olur ve delinen lastiğin hurdaya mı çıkarılacağını yoksa güvenli şekilde tamir mi edileceğini anlamak için bir lastik uzmanının kontrolü önemlidir.



Lastikte yorgunluk belirtileri varsa o lastikle yola çıkılmamalıdır. Lastiğin kullanılma süresini etkileyen araç türü, yüzeyler ve sürüş stili gibi birçok faktör vardır. Sürücüler tetikte olmalı ve düzenlik kontroller yapmalıdır.

Yollar kestirilemeyen yerlerdir, bazen lastiğe hasar verebilen keskin döküntüler dağılmıştır ya da sert yol çukurlarıyla bozulmuştur. Herhangi bir durumun neden olabileceği bir hasar kontrolü yapmak önemlidir.

Anormal veya düzensiz lastik aşınması lastik hizalaması, lastik balansı veya yanlış kastik hava basıncı sorununu gösterebilir. Bazen aşırı aşınma oluncaya kadar mekanik faktörün lastikleri etkilediğini bilmek mümkün olmamasına rağmen lastiğin kötü ve hızlı şekilde aşınmasına neden olan yanlış şişirmeye izin vermenin maliyeti yüksektir.

En iyi performans için dört tekerlek konumuna aynı tür lastik takılmalıdır ve ön ve arka ile yük koşulları arasında önerilen basınçlardaki farklara uyulmalıdır. Yaz lastiğinden kış lastiğine geçerken bu çok önemlidir.

Tüketicilerin lastiklerini sıklıkla kontrol etmeleri ve yorgunluk tespit ederlerse hemen lastiklerini kontrol ettirmeleri gerekir.

Akıllı sürücüler değiştirme zamanını tespit etmeyi de içeren düzenli bakım yaptırarak lastiklerinden ve araçlarından en iyi verimi alır.

AB'nin yolcu aracı diş derinliği sınırı 1,6 mm'dir.

AB yasaları yolcu araçları, ticari araçlar ve römorkların teknik ve yol kenarı kontrolleriyle düzenli olarak kontrol edilmesini sağlar.

Aşağıdaki koşullar yola elverişlilik testleri arıza nedenidir[3]:

- Yanlış lastik boyutu takılması, aşırı yükleme, eksik veya yanlış onay işareti, gereksinimlere uygun olmayan kategori ve yol güvenliğini etkileme
- Güncel kullanım için yetersiz yük kapasitesi veya hız kategorisi
- Aynı aksta veya çift tekerlekte farklı boyutta lastikler
- Aynı aksta farklı yapıda (radyal/çapraz katlı) lastikler
- Lastikte ciddi hasar veya kesik
- Görünür hale gelmiş veya hasarlı tel
- Açığa çıkmış lastik dişi aşınma göstergesi
- Gereksinimlere uygun olmayan lastik diş derinliği
- Lastik diğer sabit araç parçalarına temas ediyor ve güvenli sürüşü etkiliyor
- Lastiğin diğer bileşenlere (esnek püskürmeyi önleyen aygıtlar) sürtmesi
- Lastiğin diğer bileşenlere (güvenli sürüşü etkilemez) sürtmesi
- Gereksinimlere uygun olmayan yeniden kanal açılmış lastikler
- Etkilenmiş tel koruma katmanı
- Lastik basıncı izleme sistemi arızalı veya lastik belirgin şekilde yetersiz şişirilmiş
- Lastik basıncı izleme sistemi çalışmıyor.

[3]Motorlu araçlar ve römorkları için periyodik yola elverişlilik testleriyle ilgili 3 Nisan 2014 tarihli 2014/45/EU Avrupa Birliği ve Konseyi yönergesi ve ilga eden 2009/40/ECC yönergesi

Corporate Members

apollo VREDESTEIN	BRIDGESTONE	BRISA	Continental	COOPERTIRES
GOODYEAR DUNLOP EUROPE	HANKOOK driving emotion	MARANGONI	MICHELIN	Mitas
	nokian TYRES	PIRELLI	TRELLEBORG	

National Associations

TRAXIO	Kumiteollisuus ry	sncp	wdk	HTA
BELGIUM Pneuband, Commission of tyre producers www.pneuband.be	FINLAND Rubber Manufacturers' Association of Finland www.kumiteollisuus.fi	FRANCE French Rubber and Polymer Industry Association www.lecaoutchouc.com	GERMANY Organisation of the German Manufacturers of Tyres and Technical Elastomers Products www.wdk.de	HUNGARY Hungarian Tire Association www.hta.org.hu
ASSOGOMMA		PZPO POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU OPONIARSKIEGO		BTMA
ITALY Italian Rubber Manufacturers' Association www.federazionegommaplastica.it	NETHERLANDS Dutch Rubber Manufacturers' Association www.vereniging-nvr.nl	POLAND Polish Tyre Industry Association www.pzpo.org.pl	SPAIN National Association of the Rubber Industries www.consorciocaucho.es	UK The British Tyre Manufacturers' Association www.btmauk.com

ETRMA
EUROPEAN TYRE & RUBBER manufacturers' association

www.tyreaware.org
info@etrma.org
+32 2 218 49 40

TYREAWARE