

Otobüs Lastikleri Rotasyon Cetveli

Otobüs Lastiklerinde Rotasyon Neden Önemli ?



Otobüsler, gerek farklı güzergahlar ve yol şartlarında, gerekse farklı yolcu sayısı ve yükleme koşullarında çalıştıkları için lastiklere uygulanan kuvvet ve aşındırıcı etkiler değişiklik göstermektedir. Bu kuvvetler, lastiklerden beklenen performans üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Lastikten beklenen performans değerlerini optimize etmek için uygun şekilde ve belirli aralıklarda lastik rotasyonu yapılması gerekmektedir. Otobüs lastiklerinde rotasyonların zamanında yapılması, düzensiz aşınma olasılıklarını ve olası lastik kayıplarını en aza indirir. Düzenli rotasyon ile tekerlekler, tekerlek bağlantı elemanları, süspansiyon, fren sistemleri de incelenir ve kısmi araç kontrolü yapılmış olur. Optimum performans ve güvenli sürüş, düzenli rotasyon sayesinde sağlanır.



Ön aks lastikleri her 30bin kilometrede rotasyona sokulmalıdır.



Otobüslerin her 50bin kilometrede bir aks ayarlarının kontrolü yapılmalıdır (rot, kamber, aks hizalanması ve ventil ayarları).



Her sefer öncesi otobüs lastiklerinin hava basıncı kontrol edilmelidir.

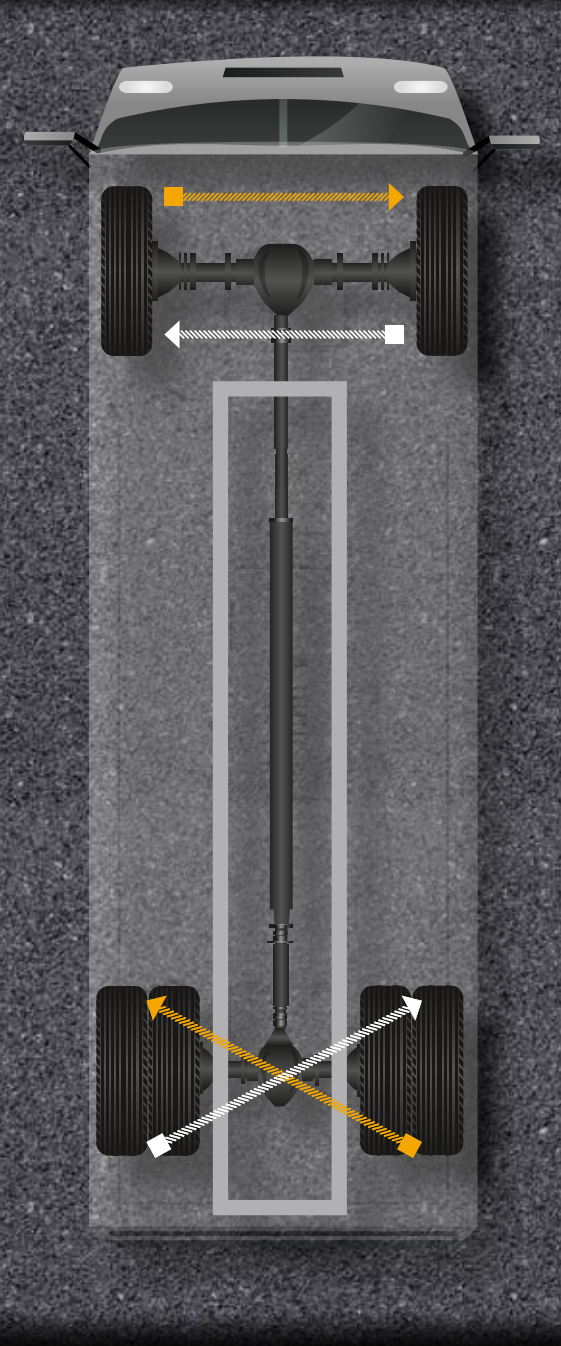


Aks ayarları yapılırken, sadece ön aksın değil araçta bulunan tüm aksların kontrolleri yapılmalı, itme açısı kontrol edilmelidir.

Standart Rotasyon Seçenekleri

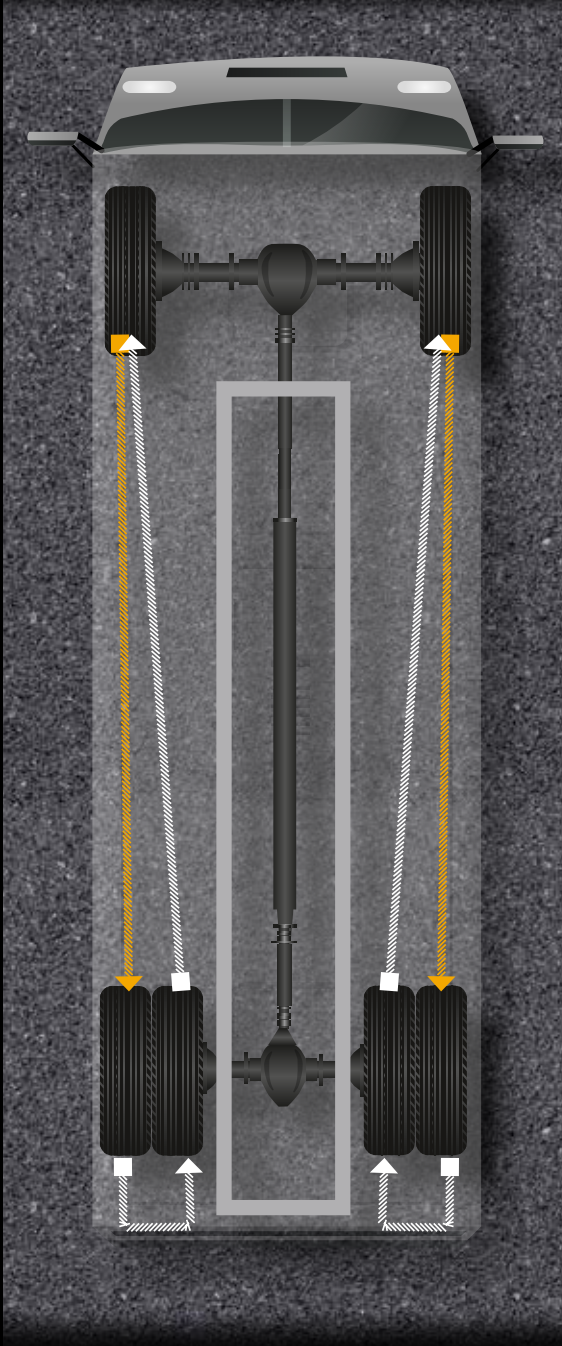
Aşağıda paylaşılan rotasyon seçenekleri, aracın tamamında aynı ebat, marka, desen ve diş derinliklerine sahip lastikler mevcut ise uygulanmalıdır. Rotasyon esnasında lastikler yönlü ise lastiklerin dönüş yönü korunarak yerleri değiştirilmelidir. Rotasyon sırasında lastiklerin hasar durumları kontrol edilerek, olası hasarlara karşı erken teşhis edilen hasarlar ile hem lastik kurtarılabilir hem de olası kazaların önüne geçilebilir.

4X2



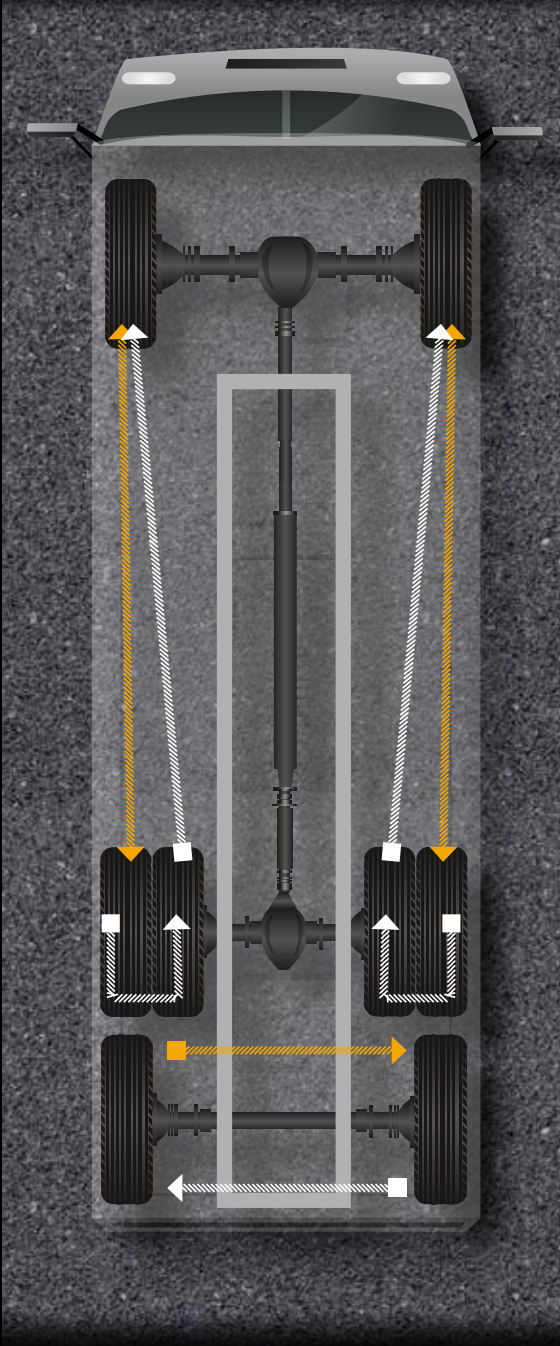
Ön aks lastikleri kendi aralarında veya jant üzerinde iç dış yapılabilir. Çeker aksdaki dış lastikler iç lastikler ile rotasyona girebilir.

4X2



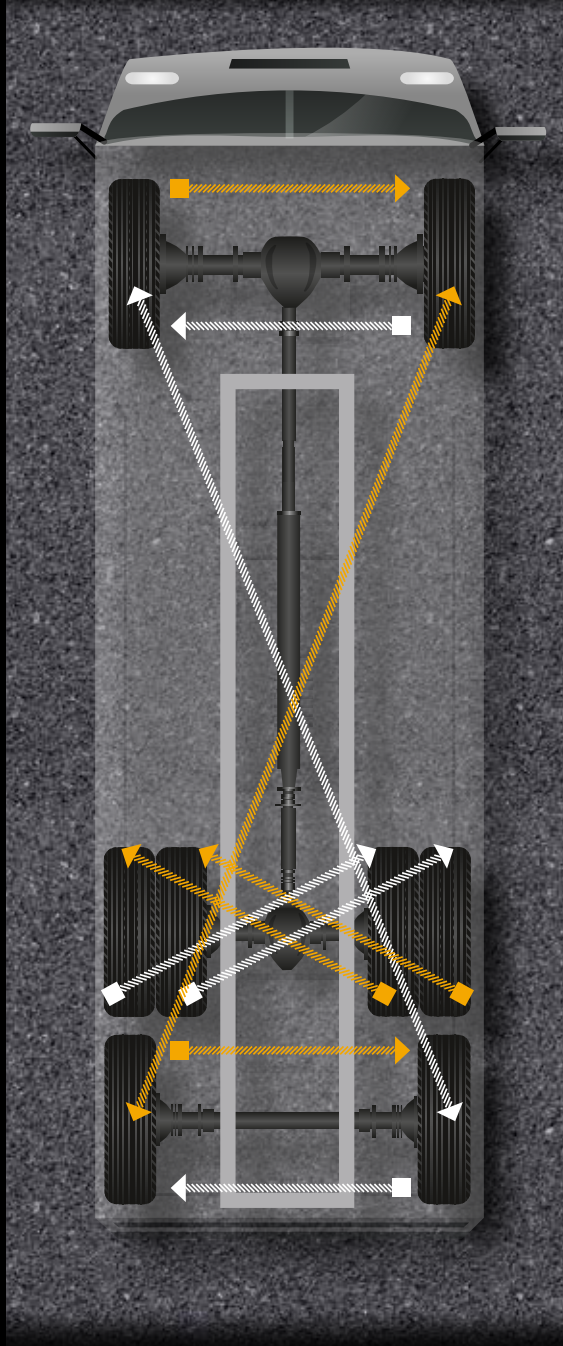
1. Çeker aks dış lastik içe
2. Çeker aks iç lastik öne
3. Ön lastik çeker aks dışa olacak şekilde 6 lastik birden rotasyona girebilir.

6X2



1. Çeker aks dış lastik içe
2. Çeker aks iç lastik öne
3. Ön lastik çeker aks dışa olacak şekilde rotasyona girebilir.
4. 3. Akstaki lastikler sağ-sol veya jant üzerinde iç dış yapılabilir.

6X2

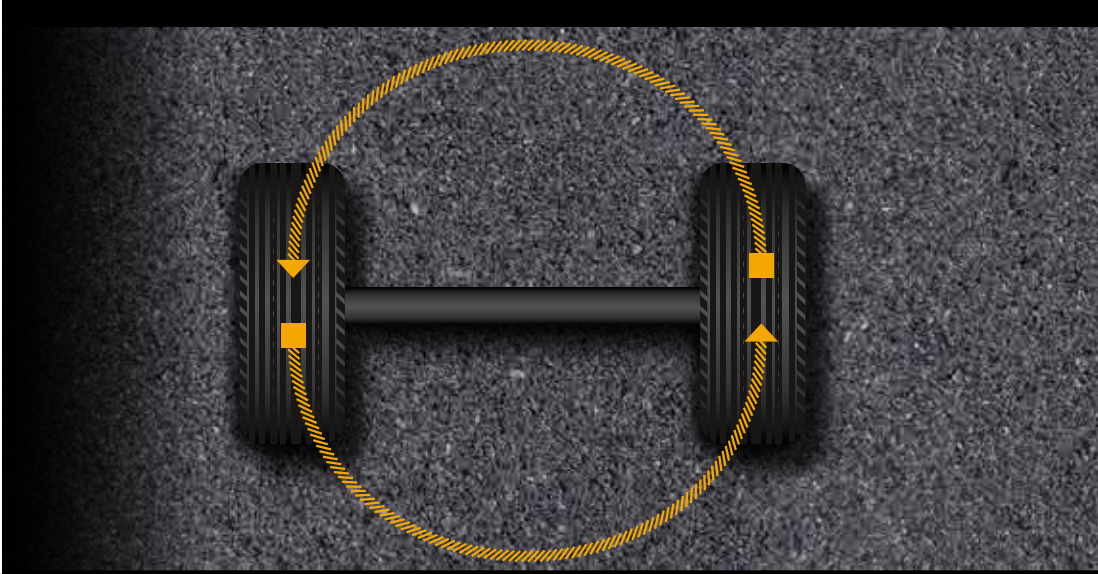


1. Sol ön akstaki lastik 3. aks sağ arkaya
2. Sağ ön akstaki lastik 3. aks sol arkaya
3. Çeker aksdaki dış lastikler iç lastikler ile
4. Ön aksdaki lastikler kendi aralarında sağ-sol olacak şekilde
5. 3. Akstaki lastikler kendi aralarında sağ-sol olacak şekilde rotasyona girebilir.

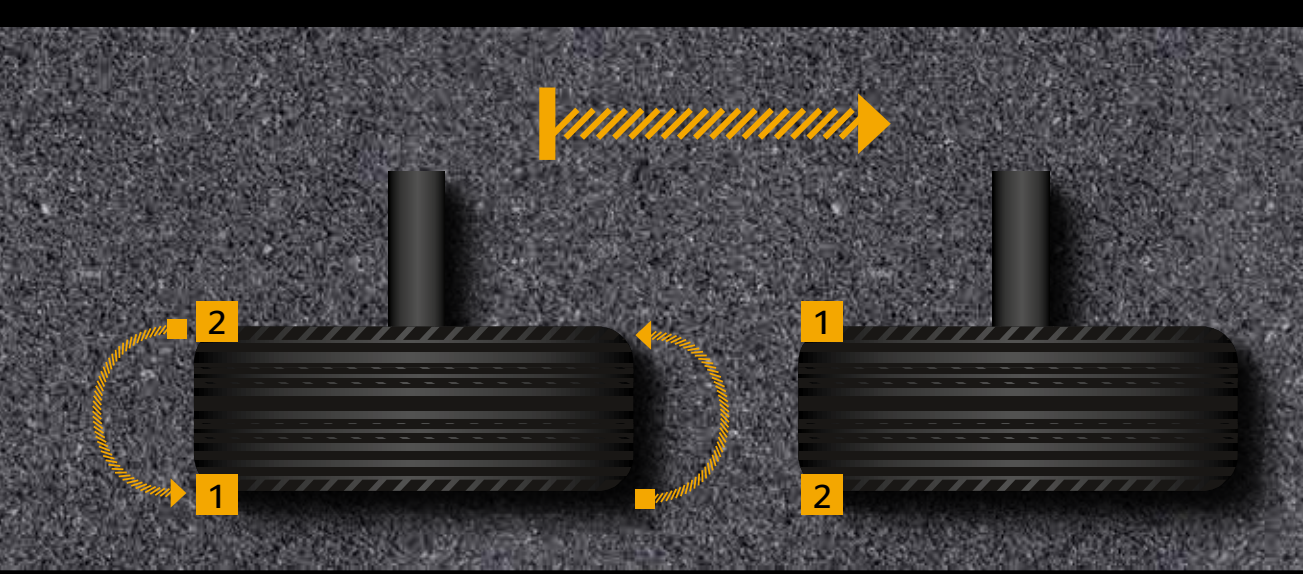
Lastiklerin Düzensiz Aşınma Halinde Rotasyon Seçenekleri

Düz tip lastikler düzensiz aşındığında (nehir aşınma, tüylenme, tek taraflı aşınma vb.), kalan diş derinliklerine göre aşağıda gösterilen şekilde rotasyona sokulabilir.

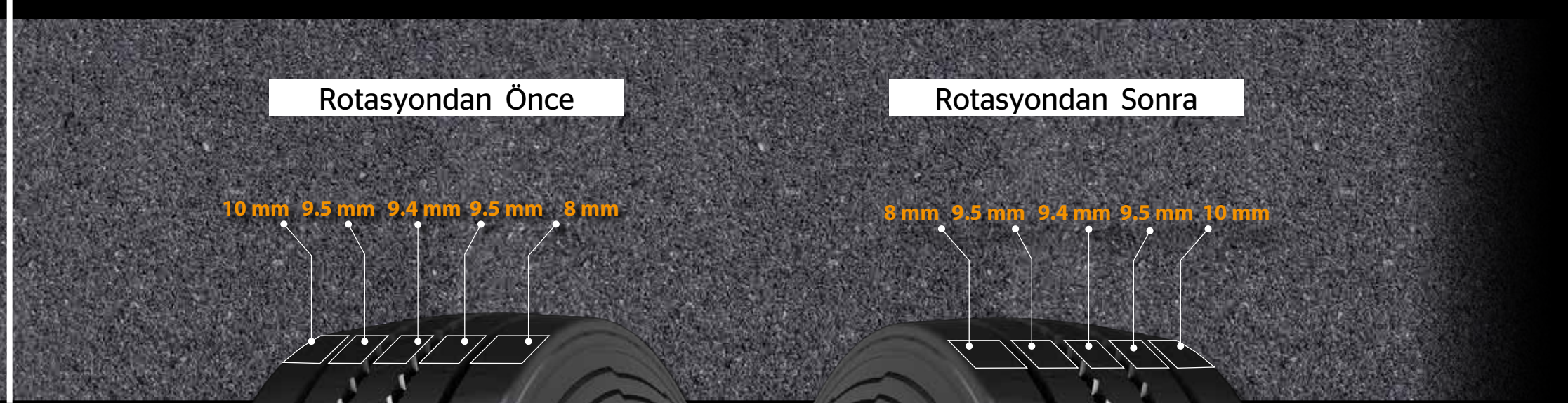
1. Ön aks lastikleri sağ-sol olacak şekilde kendi aralarında rotasyona sokulabilir



2. Lastikler yönlü değil ise jant üzerinde iç-dış yapılabilir.



3. Lastiklerin sırtındaki aşınma aşağıda gösterildiği gibi omuzdan omuza farklılık gösteriyor ve tek taraflı aşınma mevcut ise ön düzen ayar kontrolü sonrasında uygun rotasyon seçeneği uygulanabilir.



Çeker tipi lastiklerde rotasyon

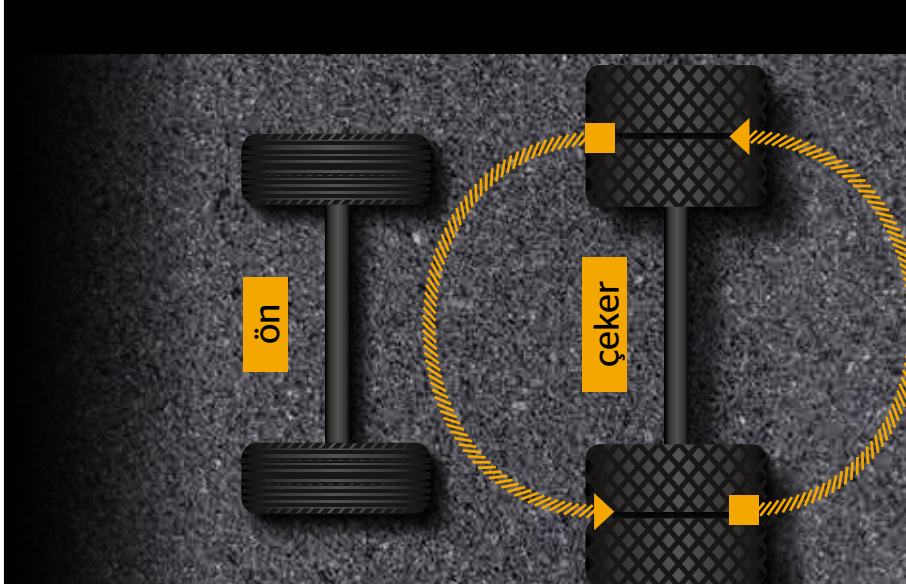


Kış şartlarında, çeker aksta kullanılan blok desenli lastiklerde, düzensiz aşınma görüldüğünde aynı aks üzerinde rotasyon uygulanmalıdır. Aşağıda paylaşılan rotasyon seçenekleri lastiklerin aşınma şekli ve kalan diş derinliği göz önünde bulundurularak uygulanabilir.

Lastiklerin yönlü olduğu durumda jant üzerinde döndürerek rotasyon uygulanmamalıdır.

Çeker aksta içeride kalan lastiğin hava basıncı kontrolü için uzatma süpürge mutlaka kullanılmalıdır.

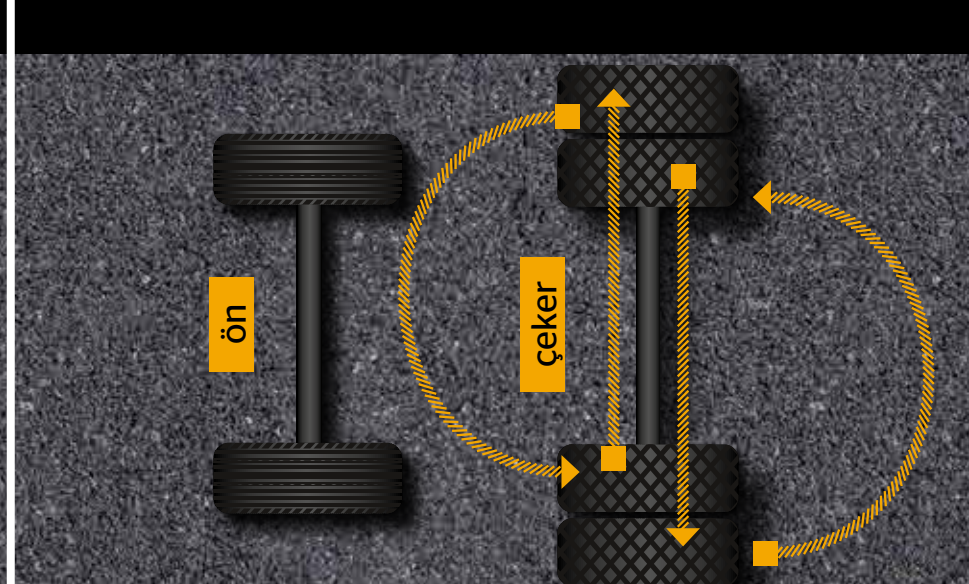
1. Sol çeker grubu sağ çeker grubu ile yer değiştirebilir.



2. Eş lastikler kendi aralarında yönleri değişmeyecek şekilde yer değiştirebilir.



3. Sol dıştaki lastik sağ içteki ile, sağ dıştaki lastik sol içteki ile yer değiştirebilir.



4. Dış lastikler kendi aralarında, iç lastikler kendi aralarında yer değiştirebilir.

