

# P.S.I.

SISTEMA DE  
INFLADO  
DE LLANTAS

# RESUMEN SOBRE NEUMATICOS PARA FLOTILLAS COMERCIALES

*Guia autoritaria de Pressure Systems International,  
el fabricante del Sistema de Inflado de llantas, para  
reducir gastos comerciales de neumaticos*

VOLUMEN 4 EDICION 4

ABRIL 2010

## Calibradores de Presion de Llantas- Por que la variedad?



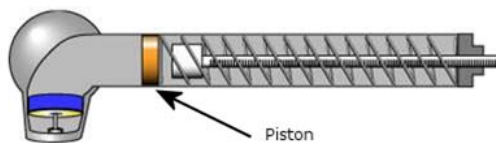
Como se deshace ud de sus llantas? Nos gusta este ejemplo 'verde' creativo de hacerlo!

Los calibradores de presion de llantas generalmente son de tipo pluma y son comunmente para autos de pasajeros. Para uso en camiones pesados se utiliza uno similar pero con un rango mas alto de presion. Ya que usted contara con estos calibradores en sus flotillas es importante preguntar: Son buenos? Son precisos? O Cambian luego de cierto tiempo?



Calibrador comun de presion tipo pluma

Para entender la precision en los calibradores es necesarios desarmarlos y chequear los componentes



Como un calibrador tipo pluma es armado y como funciona:

. La barra calibrada con numeros se adapta adentro del resorte helicoidal.

. Cuando el calibrador es insertado en la valvula, entra el aire presurizado empujando el piston a la derecha y el resorte hacia atras .. la barra del calibrador se mueve hacia la derecha.

. Cuando la presion se libera, el piston se mueve hacia atras a la izquierda pero la barra se mantiene en su lugar para que se pueda leer la medida de aire.

Hay dos componentes importantes en el calibra-

dor: el resorte y

la barra con los numeros. Un buen calibrador debio haber sido debidamente calibrado y los numeros de presion debidamente marcados en la fabrica para que concuerden con el resorte. De todas formas, aun los calibradores nuevos podran tener un  $\pm 3\%$  de certeza. Mientras el tiempo pasa este porcentaje se elevera.

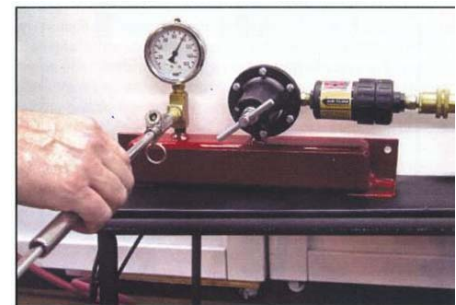
Por ejemplo, la dureza del resorte cambiara sustancialmente dependiendo de la temperatura ambiental. Muchos de los calibradores son calibrados en temperaturas de 68 grados FH. Si usted esta chequeando la presion durante el invierno y la temperatura es de 20 grados FH, la dureza del resorte incrementara y los datos que se

obtengan seran significativamente mas bajos por varios PSI o mas.

En lo contrario, si usted chequea esto mismo en Phoenix, durante el verano, la dureza del resorte bajara y los resultados de presion seran mas altos por varios PSI.

Otro factor que puede afectar el buen rendimiento de estos calibradores es cuando se caen al piso en concreto y mientras pasa el tiempo la barra no entrara apropiadamente dentro del resorte causando errors adicionales. Y por supuesto existe tambien el error de no leer bien las medidas en la barra, especialmente cuando se usan bifocales.

La mejor forma de verificar precision en sus calibradores es en una estacion de aire, pero hay que tener en cuenta que incluso un calibrador master solamente puede ser preciso en un  $\pm 2\%$  cuando es nuevo.



En la edicion de Mayo de PSI Commercial Fleet Tire Digest; revisaremos la barra vs calibradores tipo reloj.

Visitenos en internet

Para ediciones anteriores o actuales de nuestro  
**Resumen sobre Neumaticos para Flotillas Comerciales**

Para suscribirse o enviarnos cualquier solicitud por favor visitemos en:

www.  
psitiredigest  
.com