

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 12 EDICION 1

ENERO 2018

COMO INSPECCIONAR TUS LLANTAS

En 7 de Marzo se llevara a cabo la reunión anual y exposición del consejo de tecnología y mantenimiento en Atlanta en dónde GA Al Cohn hablará sobre el tema “Disputa familiar en la flotilla” durante la sesión grupal S-2 estudio de los neumáticos y ruedas.

Bien vale la pena el tiempo y los gastos invertidos al entrenar a tus conductores y técnicos en como inspeccionar las llantas de las flotillas de una manera apropiada ya que esto le ahorrara a tu flotilla una cantidad significativa de dinero a largo plazo. Los conductores pueden ser el sistema de prevención más rápido en alertar al área de mantenimiento con respecto a cualquier problema en las llantas.

Uno de los problemas más comunes por lo cual los conductores deberían de ser entrenados a fondo es el de la medición de presión en los neumáticos. Para maximizar el kilometraje de la llanta, la presión de aire debe de ser mantenida apropiadamente para asegurar que la llanta está recorriendo el camino con el correcto uso de la banda de rodadura o parche de contacto de la llanta. Cuando la banda de rodadura se distorsiona debido a la falta de presión de aire en la llanta y cargas pesadas, se genera un desgaste en el neumático, lo cual puede ocasionar un prematuro cambio de llantas. Se recomienda que el conductor no revise la presión de aire de la llanta con tan solo dar puntapiés a la llanta con sus botas o dar pequeños golpes con un palo o bate. Es imposible diferenciar la presión de la llanta entre 70 psi, 80 psi o 100 psi con tan solo dar puntapiés a la llanta o con el uso de un bate. La única forma de que un bate identifique una llanta baja, es cuando la llanta está completamente baja por lo cual el método esta fuera de la norma.

La definición industrial “llanta ponchada” usada por la Alianza Comercial de Seguridad de Vehículos (CVSA) y por TMC se considera que una llanta esta ponchada cuando la medida de presión de aire de la llanta está al 20 % por debajo de las especificaciones publicadas en las tablas de carga, dadas a conocer por los mismos proveedores de neumáticos. Si tu flotilla está trabajando con una presión de aire de 100 psi en las llantas y tu conductor o técnico promedia una llanta a que esta tenga que estar a 80 psi, entonces esa llanta debería de ser retirada de servicio y ser completamente inspeccionada. Ya que existe una razón por la cual la presión de la llanta es tan baja.

Los medidores de presión no son muy acertados, incluso si estos son nuevos. Un típico medidor de presión de aire tiene una variación de +/- 3 psi. El dejar caer el medidor de presión de aire en el duro concreto lo hace incluso peor. A manera de que este sea útil, los medidores de presión deben de ser calibrados.

Todas las estaciones de tráileres que se encuentran en el camino tienen una área en donde se pueden calibrar los medidores de presión de aire.

Tu flotilla también debería de tener una de estas áreas en tu taller y así los medidores de presión de aire podrían ser revisados semanalmente. Si aun así no se obtiene lo que esperas del medidor de presión de aire, puedes desecharlo o comprar medidores de presión de aire que sean posibles de calibrar tan solo usando el tornillo de fijación inferior.

Es de gran ayuda el tener conductores capacitados para inspeccionar y revisar neumáticos con el fin de encontrar cualquier irregularidad en los mismos tales como desgaste en la banda de rodadura, o ahuecamientos y desgaste prematuro en la pared lateral de la llanta ya que así se podría encontrar la raíz del problema. El pasar tus dedos sobre la superficie de la llanta es una excelente manera de sentir o identificar cualquier signo de desigualdad sobre la llanta. Esta pudo haber sido causada por haber recorrido el camino con una baja presión de aire, haber tenido una suspensión con componentes desgastados o dañados, o por tener problemas de alineación en el vehículo, incluso puede ser que la marca/ modelo de la llanta no sea la mejor opción para la vocación específica del vehículo. También es posible el tener un tractor en perfecto alineamiento trabajando con un tráiler que no está alineado. Esto nos puede llevar a desarrollar desgaste o daños en las llantas de dirección y de tracción debido a que el tráiler le genera esfuerzo extra al tractor al girar hacia la izquierda o hacia la derecha lo cual nos lleva a dañar/desgastar la banda de rodadura.

La TMC de la Asociación de camiones Americanos publica la guía definitiva para identificar daños específicos en la llanta y sus posibles causas en su página de prácticas recomendadas RP 291 C aquí

Los conductores deberían inspeccionar regularmente las llantas en busca de daños en las paredes de las mismas, fugas de aire en la válvula o fugas en las mangueras para aquellos que utilizan un sistema automático de inflación.

Es muy importante el entrenar a tus conductores y técnicos en llantas 101 para ayudar a mejorar cualquier programa enfocado en neumáticos. Muchas flotillas entrenan a sus conductores sobre como revisar llantas en su primera semana después de haber sido contratados. Esto es muy bueno, pero debería de ser una práctica aplicada para todas las flotillas y sus nuevos empleados. Revisa junto con tu proveedor de llantas para asesorarte en el registro de clases sobre cómo trabajar con llantas.

Visitenos en internet

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

Para suscribirse o enviarnos cualquier solicitud por favor visítanos en:

www.
psitiredigest
.com