



# RESUMEN DE LLANTAS DE LA FLOTA COMERCIAL

Una guía autorizada de Pressure Systems International para ayudar a reducir costos, aumentar la seguridad y mejorar la eficiencia operativa asociada con los neumáticos.

VOLUMEN 12 EDICIÓN 7

JULIO 2018

## Desafíos de los neumáticos en el verano

[Los Angeles](#)  
[Pinta Sus](#)  
[Calles Para](#)  
[Mantenerse](#)  
[Fresco](#)



Ha sido un verano caluroso en la mayor parte de los Estados Unidos . El Almanaque de los Agricultores pronostica más temperaturas récord a medida que avanza el verano . El calor es el peor enemigo de los neumáticos , por lo que los caimanes en la carretera aumentan el dramatismo . Los caimanes son peligrosos y un serio peligro en la carretera si un vehículo pasa por encima de ellos o intenta una maniobra de eslabonamiento para evitarlos , ya que contienen correas tejidas de acero que son pesadas y pueden ser afiladas.

¿Qué causa que una llanta se caliente tanto que falle y se revienta?

- Correr con poco o nada de aire durante un período de tiempo prolongado.
- Altas velocidades del vehículo.
- Pesado y sobrecargado.
- Punción lenta de fugas en el área de la banda de rodamiento Válvulas y núcleos de válvulas con fugas.
- Subinflado en función de la carga.

Cuando una llanta se calienta demasiado , eventualmente fallará . La industria del recauchutado normalmente obtiene una mala reputación del público en general, porque es un concepto erróneo común que la mayoría de las huellas de neumáticos desprendidos en la carretera son el resultado de un recauchutado de mala calidad . Sin embargo , estudios que incluyen un informe de la NHTSA de 2008 muestran que es tan probable que sean de una llanta nueva como de una nueva banda de rodadura . Los recauchutados de hoy en día son de última generación y producidos con equipos asombrosos . La industria del recauchutado utiliza la logografía , la shearografía y los rayos X para determinar la integridad de la tubería de revestimiento. Las reparaciones de llantas se hacen de acuerdo a estándares exigentes. Las cubiertas de los neumáticos están diseñadas para manejar múltiples recauchutados. La reparación no sólo ahorra dinero, sino que también reduce la demanda de petróleo (se necesitan aproximadamente 21 galones para hacer un neumático nuevo para camiones , frente a 7 galones para un recauchutado ) y reduce la necesidad de rellenos sanitarios.

La temperatura de las llantas se puede agravar cuando se montan y usan llantas nuevas en los meses de verano . Esto se debe a que un nuevo neumático de banda de rodadura profunda en la posición de conducción puede tener 30/32" de profundidad inicial de la banda de rodadura y cuanto más caucho más caliente sea la temperatura del neumático . Esto es el resultado del trabajo o flexión de las bandas de rodadura más profundas , lo que crea calor . Montaje Nuevo

neumáticos en el invierno es siempre más deseable . Las llantas de banda de rodadura profunda son inclemente . Cuando llega el verano , seis meses más tarde , la profundidad de la banda de rodadura sigue siendo abundante , con la ventaja añadida de una menor acumulación de calor.

El peor escenario posible para cualquier neumático es la combinación de correr a alta velocidad , sobrecargado y desinflado . Las libras de goma de los neumáticos empiezan a degradarse cuando la temperatura real de la goma en el interior del neumático alcanza los 200° F.

Entonces , ¿qué pueden hacer las flotas para asegurar que las llantas sobrevivan la temporada calurosa de verano ? Todo se reduce a inspecciones regulares de las llantas y a aprovechar las ventajas de sus conductores. Están obligados a hacer un recorrido diario del vehículo . Simplemente patear y/o golpear las llantas con un bate de pelota de base no revelará nada concluyente. Es fundamental verificar la presión de los neumáticos con un medidor de presión calibrado . Claro , toma algún tiempo , usted se ensucia , requiere agacharse y también puede incluir quitar la tapa de la válvula de la llanta . Pero es absolutamente crucial para identificar las llantas bajas. Los conductores y mecánicos también deberían recibir formación en lo que llamamos "diagnóstico en la punta de los dedos". Al pasar la mano por la superficie de la banda de rodadura se identificará cualquier desgaste irregular o irregular . Las huellas de los neumáticos deben ser lisas y uniformes . Si se encuentran ventosas o depresión o simplemente un desgaste irregular , es posible que el neumático no haya funcionado correctamente y debe ser reemplazado.

Los neumáticos de remolque y de plataforma rodante suelen ser los más pobres cuando se trata de inflar correctamente los neumáticos . Son la posición del neumático más descuidada . Como resultado , un alto porcentaje de la goma en el camino son estas llantas . Tomar un papel activo en la inspección completa de TODOS los neumáticos ayudará a maximizar el desgaste de la banda de rodadura , aumentar la economía de combustible, maximizar la capacidad de recauchutado de la carcasa y reducir significativamente esas costosas llamadas de servicio en carretera relacionadas con los neumáticos y las violaciones de la CSA.

Entrenar a los conductores y mecánicos en los fundamentos de Tires -101 ayudará mucho a identificar los problemas de las llantas antes de que se vuelvan demasiado serias . Muchas flotas son muy buenas entrenando a los nuevos asociados , pero es importante tener clases de actualización regularmente para volver a forzar el mantenimiento y reparación apropiados de las llantas.

Visitenos en linea

Para números  
actuales y anteriores  
de

**Commercial Fleet  
Tire Digest**

Y para  
suscribirse o  
enviar su  
preguntas para  
ser contestadas  
aquí, vaya

a [www.psitiredigest.com](http://www.psitiredigest.com)