

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 5 EDICION 7

JULIO 2011

Neumáticos y la acumulación de presión



Gracias a nuestras tropas que sirven en todo el mundo para la protección de nuestros independenciamos y la libertad!

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

Se comprueba un neumático a las 8 am y la temperatura ambiente es 70 ° F. La presión medida mediante un calibrado medir exactamente 100 psi. La flota se especifica la presión del aire es de 100 psi para que todo está bien y el mecánica está feliz cuando el vehículo se sale del patio. En dos minutos se está moviendo por la autopista a los 65 millas por hora con un remolque cargado completamente. Dentro de los cinco minutos de salir al patio, el conductor salta de la cabina y los controles de los neumáticos que ahora mide 107 psi. él se volver a la carretera y veinte minutos después, comprueba que el mismo neumático otra vez. La presión de los neumáticos ahora medidas 115 psi. Treinta minutos más tarde la presión del neumático es aún 115 psi mientras que la temperatura del exterior no ha resucitado de 70 ° F. Ahora es el momento para un breve período de cinco minutos del descanso para café. El controlador comprueba la presión de los neumáticos después de terminar su café y se encuentra 118 psi. El sol está brillando en que los neumáticos específicos que causan el aumento de los neumáticos de presión.

El conductor ahora vuelve a la carretera y tiene una duración de una hora antes de comprobar la presión de las llantas de nuevo y sigue siendo 118 psi. El neumático ha alcanzado un estado estacionario condición y se mantendrá a la temperatura asumiendo todas las condiciones de funcionamiento siguen la misma incluido la temperatura exterior. Pero por supuesto que no va a suceder. La superficie de la carretera tendrá un impacto en la presión de los neumáticos y, por ejemplo, la diferencia entre el concreto y el asfalto. La temperatura de la superficie de asfalto es generalmente más caliente que el concreto y puede aumentar la presión del neumático a otro uno o dos psi. La presión de los neumáticos puede llegar a 120 psi debido a esto. Vehículo la velocidad puede aumentar la presión de los neumáticos, incluso más. Funcionando a 75 mph versus 65 mph va a generar aún más calor y la presión de los neumáticos puede llegar a 125 psi.

¿Usted debe preocuparse de que el neumático es de 25% "Demasiado inflada" a 125 psi? La respuesta es simple. ¡NO! Los neumáticos están diseñados para soportar todos estos carga, velocidad, y las variables de temperatura en cuenta a la hora de un neumático radial de camiones comerciales son diseñados, desarrollados y probados. Bienvenido al mundo real. Por esta razón todos los fabricantes de neumáticos claramente en su literatura que nunca comprobar un neumático caliente para la presión, ya que se piensa que el neumático está demasiado inflado, cuando la presión del aire es exactamente donde debe estar. No tome el aire de un neumático caliente! Un neumático de camión puede llevar hasta cuatro a seis horas para volver a su presión original. Simplemente no sabemos en qué parte del ciclo que está comprobando la presión de los neumáticos. La recomendación es verificar la presión de los neumáticos a primera hora de la mañana después de la rueda se ha enfriado durante la noche.

Sin embargo, el clima frío puede crear otro desafío. A modo de ejemplo, un neumático que ha enfriado después de correr durante todo el día y las medidas 100 psi a 70 ° F a perder presión si se sienta a cabo durante la noche y baja la temperatura a 20 ° F. Cuando el neumático se verifica en la mañana, se encuentra a solo 90 psi en los neumáticos porque cuando la temperatura baja, por lo que es la presión de los neumáticos. Cada pérdida de 10 ° F equivale a una pérdida de dos psi. Usted puede pensar que el neumático desinflado es, pero NO lo es. tan pronto medida que se calienta de nuevo hasta 70 ° F, la presión de los neumáticos estará de nuevo a la especificada de 100 psi.

Nosotros siempre decimos que el calor es el peor enemigo de un neumático. Es cuando un neumático con baja presión en ejecución genera un excesivo calor interno debido a la flanco mayor flexión y más huella del neumático (más caucho en la carretera). una desinflada de los neumáticos siem pre es mucho más grave que unos neumáticos de ser un psi cuantos más inflados. Excesivo calor eventualmente llevar a la insuficiencia de los neumáticos.