

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 8 EDICION 7

JULIO Y AGOSTO 2014

Neumáticos Comerciales y la Temporada de Verano

Disfrute de
una Seguro
y Feliz
Verano

Julio y agosto son los dos más cálidos meses del año. Al aumentar las temperaturas, más y más de la goma de los neumáticos que han fracasado se puede encontrar en la nación de carreteras interestatales. Esto puede convertirse en una pesadilla de seguridad tanto para los camioneros y el público viajero. Estos "caimanes de carretera" son claramente un problema cuando se trata de los accidentes potenciales. Ambos coches y camiones pueden desviarse violentamente para evitar atropellarlos. Si el conductor no está prestando atención y es demasiado tarde para una maniobra evasiva, el resultado es el daño potencial para su propio vehículo u otro causado por volar escombros. Entonces, ¿por qué fallan con más frecuencia los neumáticos en el verano contra el invierno? Es por el calor, que es uno de los peores enemigos de los neumáticos. Los compuestos de caucho empiezan a romper cuando el interno de la temperatura alcanza aproximadamente de caucho 200F. Una de las mejores cosas que puede hacer para asegurar que los neumáticos no se calientan demasiado internamente es mantenerlos debidamente inflados. Cuando los neumáticos funcionan desinflados el resultado es una huella más larga (más de caucho en la carretera) y más flexión de la pared lateral del neumático durante cada revolución del neumático. Cuando la alta velocidad y cargas pesadas se añaden a eso, el resultado puede ser catastrófico.

El público en general cree que estos caimanes de carretera son recauchutados. Esto es en realidad un mito como estudios de la industria del caucho en la carretera muestran claramente que podría ser neumáticos nuevos o podría ser recauchutados. Cuando se ejecuta un neumático con bajo aire durante un período prolongado de tiempo el resultado es otro camino de cocodrilo si es un recauchutado o un neumático nuevo.

Se produjo mi historia favorita sobre este tema un día hace algunos años en la autopista de peaje de Florida cuando una esposa de un representante del estado atropelló a una cocodrilo de carretera y dañó su Lexus. En la próxima semana se produjo una nueva legislación propuesta en la Florida para prohibir recauchutados sin siquiera determinar si se trataba de un neumático recauchutado que falló. Así es exactamente como camiones consiguen una mala reputación.

Hay otra razón por la que es tan importante para las flotas mantener adecuadamente sus neumáticos. Cuando las llantas corren subinfladas que puede no sólo no pero la economía de combustible se reduce significativamente junto con irregular

líder desgaste de los neumáticos para el traslado de los neumáticos primeros. Cuando un neumático no es funcionando sin problemas y de manera uniforme, la economía de combustible se verá afectada negativamente.

¿Cuáles son las opciones para mantener un estrecho ojo en el mantenimiento de la presión adecuada en los neumáticos?

- TPMS (Tire Pressure Monitoring System) (neumáticos sistema de vigilancia de la presión)
- ATIS (Automatic Tire Inflation System) (sistema de inflado de neumáticos automática)
- CTIS (Central Tire Inflation System) (sistema central de inflado de los neumáticos)
- Manual

Sistemas TPMS identificar qué tipo de neumático o neumáticos tener la presión baja. Una señal es enviada desde chip de sensor de presión montado ya sea en el rueda o en la válvula del neumático directamente a la conductor en la cabina. Dependiendo del sistema, se puede mostrar la presión real del neumático o puede ser o bien una opción / luz verde luz roja. El fondo es que a pesar de que el conductor ha sido notificado de un evento de baja de los neumáticos, él todavía tiene que ir físicamente a encontrar aire y obtener el neumático reparado. Actualmente TPMS es una buena opción para neumáticos del tractor.

Sistemas ATIS simplemente añaden aire al neumático como el vehículo se está moviendo por la autopista. El aire es "prestado" desde el tanque de aire que está utilizado para el sistema de frenado. Cuando el neumático es por debajo de la presión de los neumáticos especificada, el aire es añadido y una luz de advertencia de los neumáticos permite al conductor saber que el sistema está funcionando como fue diseñado y se añade aire.

Sistemas CTIS son la presión de los neumáticos final solución, ya que pueden ajustar el neumático la presión en función de la velocidad y la carga. No es una solución práctica para el transporte por carretera la industria debido a que estos sistemas son muy caros. CTIS es utilizado principalmente por los militares.

Los sistemas manuales basan en el uso de un neumático manómetro para medir la presión de los neumáticos. El problema con un sistema manual es que puede producir un evento después de que se comprobó un neumático en la mañana, lo cual afecta negativamente a la inflación comprometiendo así los neumáticos durante su operación diaria.

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