



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
VOLUMEN 5

.....Salto de
columna.....MAYO 2018

FRENOS, LUCES Y NEUMÁTICOS

reuniones de flotas de camiones, LTL, intermodales, privadas, de mudanzas y almacenamiento, y de camiones cisterna, típicamente hay una sesión de seminario que cubre los temas de mantenimiento más comunes que se encuentran durante los vehículos al borde de la carretera en las especificaciones. Para la mayoría de las flotas, independientemente de su nicho específico de transporte, los tres problemas principales relacionados con el mantenimiento son los frenos, luces y neumáticos consistentes - no necesariamente en un orden particular. La Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA, por sus siglas en inglés) está de acuerdo en que las principales violaciones y citaciones resultantes provienen de esas tres

El análisis de los datos de citación de neumáticos CSA es muy interesante. Profundidad de la banda de rodadura por debajo de la...

.....El límite legal es de 4/32" para las llantas de dirección y de 2/32" para todas las demás posiciones de las ruedas. El gran problema con los conductores es que pueden inspeccionar visualmente una llanta para ver si tiene una profundidad de banda de rodamiento baja, pero sólo pueden ver una pequeña sección de la llanta. En muchos casos, el punto bajo de la llanta puede estar muy por debajo del límite legal, pero el conductor está inspeccionando la llanta sólo en la posición de las 12 en punto, donde hay suficiente goma restante. Los conductores deben estar entrenados para medir la profundidad de la banda de rodamiento de los neumáticos en varios lugares alrededor de la circunferencia y en más de una ranura. Problemas como el patinaje de los frenos o el desgaste rápido de los hombros pueden crear áreas localizadas en una llanta que podrían generar una violación de la CVSA.

Encontrar una llanta por debajo de la profundidad legal de la banda de rodamiento durante una inspección en carretera pondrá el vehículo fuera de servicio. El conductor se ve entonces obligado a organizar una costosa llamada de servicio al borde de la carretera para obtener un neumático de repuesto y volver a la carretera. Lo mismo ocurre con un neumático "pinchado" que se define como un 50% o más por debajo de la presión de aire moldeada en la pared lateral del neumático. Una llanta radial típica 11R22.5 tiene una presión máxima admisible de 120 psi. Cuando el neumático se mide a 60 psi o menos, el neumático se considera desinflado y el vehículo está ahora fuera de servicio. El conductor NO está autorizado a conducir hasta la siguiente parada de camiones para tomar aire.

Revisar las llantas con un manómetro calibrado durante el recorrido del conductor claramente vale la pena el tiempo y el esfuerzo. Cualquier llanta baja puede ser reemplazada o reparada si la llanta está poco inflada debido a un pinchazo o daño. Realmente no hay excusa para obtener una citación por una llanta desinflada o desinflada. Usar un palo de golf o un bate de béisbol para revisar las llantas no puede identificar con precisión la presión de inflado de las llantas. Sólo si el bate de béisbol se utiliza para golpear un neumático con 0 psi el conductor probablemente será capaz de decir que el neumático está completamente desinflado.

Las flotas podrían reducir algunas de sus citaciones de frenos, luces y neumáticos con una clase de capacitación seria tanto para los técnicos como para los conductores. Esta instrucción también reduciría las llamadas de servicio al borde de la carretera y mejoraría la entrega justo a tiempo y la seguridad.

Dado que las flotas son conscientes de que estos temas son frecuentes y están siendo escudriñados por CVSA, ¿por qué se siguen escribiendo citas para ellos después de todos estos años? Esa es la pregunta de los 1000 dólares.

Los problemas de luz deben ser fácilmente revisados por los conductores en su recorrido diario del vehículo para confirmar que todas las luces están funcionando correctamente. Sin embargo, muchos conductores simplemente no quieren tomar el tiempo extra para hacer que el mantenimiento repare o reemplace las luces antes del viaje, a pesar de que es claramente un problema de seguridad si algunos no están funcionando. Mientras conducía de noche cerca de un bullicioso puerto de Virginia, me sorprendió el alto porcentaje de chasis de contenedores que funcionaban con una o más luces apagadas. Las nuevas tecnologías proporcionan una salida fácil de la luz. Muchas flotas están incluyendo este tema en sus especificaciones.

Se discute la responsabilidad del conductor de determinar si los frenos están desajustados. A menos que los frenos estén equipados con algún tipo de indicador visual o sensor electrónico (que muy pocos en la actualidad lo están), es muy difícil de verificar para un conductor. La mayoría de las veces, esto se convierte en una responsabilidad del técnico. Los ajustadores de holgura (freno) automáticos (ASA) son obligatorios, pero todavía requieren mantenimiento e inspección para asegurar un rendimiento adecuado. La conversión a frenos de disco de aire proporciona beneficios en esta área en comparación con los frenos de tambor convencionales con ASA.

Que tengas un feliz y seguro Día de la Recordación. Por favor, recuerda a todos los hombres y mujeres que han muerto en el servicio militar en los Estados Unidos.

Visitenos en línea
For current and back issues of **Commercial Fleet Tire Digest**
And to subscribe or submit your inquiries to be answered here, go to **www.psitiredigest.com**

..... Salto de columna..... Independientemente de los eventos de la industria de camiones a los que asistimos durante todo el año, ATA, NACV, Mid America Trucking Show y

