



Controlar el estado y la presión de los neumáticos regularmente, sin dudas, es fundamental para la seguridad de un vehículo. Los mismos pueden ser muy traicioneros en el momento de circular a alta velocidad, reventando y así generando una maniobra imprevista, o un derrape repentino, desestabilizando imperiosamente al vehículo y hasta en muchas ocasiones provocando vuelcos indeseados o accidentes fatales.

PRECAUCION NEUMATICOS CIRCULANDO



Una de las situaciones a la que los conductores más le temen mientras circulan a cierta velocidad con su vehículo es el reventón del neumático. Y esta creencia no es en vano, ya que la situación reúne características de verdadero riesgo como:

4]

- que es totalmente imprevista,
- que genera una brusca desestabilización del vehículo, y
- hasta puede derivar en un vuelco por un pequeño error de maniobra.

Lo cierto es que para el conductor este es un tema que le

preocupa mucho porque, según nuestras encuestas, ve al neumático como el elemento más vulnerable de su vehículo.

Hace algunos años, el neumático más difundido era el que contaba con una cámara dentro de la cubierta de rodadura. En él, cualquier intrusión de un objeto duro que penetraba la banda de rodadura o su flanco, tomaba contacto con la cámara y podía llegar a causar el reventón del neumático, debido a que esta cámara se comportaba co-

PRECAUCION: Neumáticos circulando

mo un elemento muy débil y expuesto a este tipo de circunstancias. Pero por suerte, hoy su uso se encuentra sólo en algunos casos especiales o en reparaciones efectuadas en gomerías poco entendidas en materia de seguridad para tratar de **"salvar un neumático"** al borde del descarte.

En la actualidad, los nuevos conceptos en la fabricación han reducido considerablemente los riesgos de que el neumático reviente mientras rueda ya que al no contener cámara no presenta estructuras débiles que puedan colapsar ante pequeñas intrusiones en la banda de rodadura. Su fijación a la llanta se logra a través de un rígido talón que obtiene la estanqueidad a través de la propia presión del inflado.



Una malla de acero sobre la banda de rodadura evita la deformación del parche de contacto producto de la presión. Ante la intrusión de un objeto duro dentro del neumático, el mismo se desinfla paulatinamente evitando de esta forma la pérdida de estabilidad, y en muchos casos el mismo objeto permaneciendo en la cubierta evita la pérdida de aire.

No obstante, existen aún posibilidades de que el neumático explote en el momento de la rodadura o se desinfla abruptamente, pero esta situación se encuentra más vinculada a una falla en el mantenimiento

del mismo o a un defecto de fabricación y no tanto a la intrusión de un objeto en la banda de rodadura.

¿Cuál es el principal error que comete el usuario con los neumáticos de su automóvil?

"No respetar la presión de inflado del fabricante o no chequear la misma de forma periódica controlando que no sea inferior al límite establecido".

Esta situación entraña un riesgo permanente por varias razones. En principio, y como ya dijimos, al contar este tipo de neumáticos con una maya de acero sobre la banda de rodadura, el uso de presiones bajas genera la flexión del acero mientras el neumático rueda.

Tenga en cuenta que ningún fabricante recomienda presiones para sus neumáticos inferiores a las 26 lbs.

Aún así es importante que las chequee periódicamente ya que los cambios climáticos, la exposición al ripio o baches alteran significativamente la presión de inflado.



Esto produce la fricción de las moléculas del mismo y la disipación de calor, hecho que recalienta el caucho a temperaturas inadmisibles. La consecuencia es que en situaciones extremas es posible que se desprenda la banda de rodadura de caucho de la malla de acero, generando la explosión del neumático.





Otra de las consecuencias del uso de presiones bajas de inflado es cuando por cualquier razón el vehículo derrapa lateralmente, la presión de inflado va a ser la responsable de conservar al neumático dentro de la llanta; pero si la fuerza lateral es muy alta o la presión de inflado es demasiado baja el mismo ante el mínimo derrape saldrá de su llanta, caso por demás peligroso ya que inmediatamente tomará contacto la llanta con el asfalto, hecho que generará el inicio del vuelco.

Tenga en cuenta que ningún fabricante recomienda presiones para sus neumáticos inferiores a las 26 lbs. Aún así es importante que las chequee periódicamente ya que los cambios climáticos, la exposición al ripio o baches alteran significativamente la presión de inflado.

Ante un reventón de neumáticos le recomendamos...
La situación más deseable ante el reventón de un neumático es que el mismo se genere sobre las ruedas delanteras ya que al poseer dirección es posible controlar la situación.

Pero valen algunos consejos que nos permitirán salir ilesos de esta desagradable circunstancia:



- Conserve la calma, bajo ningún concepto aplique el pedal de freno.
- No realice volantazos bruscos, dirigiéndose hacia su banquina de forma progresiva.
- Suelte de forma paulatina el pedal del acelerador.
- Ante el derrape lateral, no intente ceñirse a la curva ya que esto aumentará el esfuerzo sobre el neumático más exigido. En la medida de lo posible libere la dirección de manera que el mismo se descomprima del derrape lateral.
- Si el reventón se genera sobre algunos de los neumáticos traseros y el vehículo comienza a colear o a vibrear, controle con la dirección hacia el lado donde se direcciona la cola del vehículo tratando de compensar con los movimientos del volante la pérdida de estabilidad trasera. Una vez controlado continúe en línea recta hasta detenerse sin frenar.

RECONSTRUCCIÓN DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Hace algún tiempo, en nuestras continuas campañas de capacitación de conductores en empresas del sur argentino nos comentaron un accidente muy recurrente: **los vehículos, debido a una resolución inadecuada ante situaciones imprevistas por parte del conductor, generaban vuelcos con mucha facilidad, sobre todo en vehículos de gran porte como las pick-ups.**

Del análisis de estos accidentes, encontramos en muchos de ellos un elemento en común: por lo menos uno de los cuatro neumáticos se había destalonado de la llanta en el momento previo al vuelco.

Al hacer las consultas pertinentes sobre la forma de uso de los vehículos, pudimos determinar que en muchos de ellos el conductor desinflaba adrede el neumático por debajo de la presión de diseño a fin de absorber con esto las imperfecciones del terreno y la dureza de la suspensión propia de este tipo de vehículo, lo que en el momento del derrape lateral su destalonamiento se vio beneficiado por dicha razón.

El caso concreto que nos compete tiene que ver con un conductor que realiza una ligera distracción hacia la ruta al tratar de corregir el dial de la radio, y de esta manera ingresa de forma imprevista a la banquina. Fue tal la sorpresa del con-



Fotos del caso real

PRECAUCION: Neumáticos circulando



ductor que inmediatamente después aplicó los frenos y efectuó un brusco volantazo para ingresar a la ruta. La situación de contar aún con dos de sus ruedas sobre la banquina genera que el vehículo se cruce sobre la ruta.

En esta acción, el neumático más exigido al derrape lateral es el delantero derecho, el cual al haber tenido una inadecuada presión de inflado (**el resto de los neumáticos no tenían más de 22lbs.**) logró con mucha facilidad el destalonamiento y el contacto de la llanta en el asfalto como elemento iniciador del vuelco.

Si bien el reventón del neumático es una falla mecánica, es conveniente controlar cotidianamente el estado y presión de los mismos a fin de que siempre se encuentren en el nivel óptimo y de esta manera puedan brindarnos mayor seguridad.



RAT

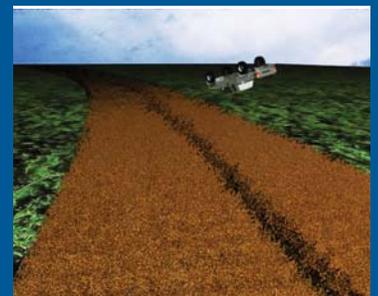
Producto de intentar corregir el dial del radio, el conductor ingresa imprevisiblemente a la banquina.

El conductor aplica los frenos y efectúa un brusco volantazo para ingresar a la ruta.

El vehículo comienza el vuelco sobre su lateral derecho.

Luego del vuelco, la camioneta finalmente queda detenida sobre su lateral derecho.

Ing. Gustavo Brambati
seguridadvial@cesvi.com.ar



REPUESTOS DE TODAS LAS MARCAS

- Ópticas y faros, paragolpes y parrillas
- Chapa, cristales, radiadores y condensadores
- Amortiguadores y suspensión general
- Llantas y cubiertas

Mejor Precio - Provisión Integral - Envíos al Interior

Juan B. Justo 3650, Capital Federal. Consultas: 4582-6181.



RepuestosDirecto