

INSPECCION DE AROS Y LLANTAS

La llanta y el aro forman un conjunto que sirve de elemento intermedio entre el neumático y el vehículo. El aro es el elemento en forma de anillo en que se monta el neumático y la llanta es el elemento central que se fija al cubo del vehículo.

Ejemplos de aros y llantas para camiones y autobuses:



Para la correcta fijación de la llanta al cubo es necesario que haya una concordancia perfecta entre las dimensiones de las tuercas o bulones y los orificios de fijación de la llanta, que pueden ser planos, esféricos o cónicos.

LLANTAS DE DISCO

Ocasionalmente los bulones de un vehículo deben ser reemplazados para colocar llantas de aluminio. Consultar al fabricante de la llanta, para obtener más información.

En caso de hendiduras o cualquier tipo de imperfección, tal como deformación, o alabeo de la llanta o del aro, estos componentes no deben ser usados en servicio, puesto que afectarán gravemente la seguridad del vehículo y del usuario. Por lo tanto, deben ser reemplazados de inmediato.

La herrumbre y la corrosión pueden disminuir el espesor del metal de la superficie. Se debe reemplazar la llanta cuando presente corrosión en exceso.

En el caso de llantas para neumáticos con cámara, verificar atentamente que el aro sea el adecuado para el uso a que se destina. El aro debe mantenerse limpio y protegido contra la herrumbre antes del montaje de los neumáticos.

Las llantas no deben nunca, en ningún caso, ser reparadas o reconstruidas. En caso de duda, consultar al fabricante para obtener otras aclaraciones.



LLANTAS CON RAYOS

Revisar cuidadosamente toda la superficie, incluidos los espaciadores y los aros correspondientes. Verificar que no haya corrosión en exceso ni grietas en el metal, observar la situación de los bulones y la ubicación correcta de la válvula.

Reemplazar el aro y cualquier otro accesorio que esté en malas condiciones.

ATENCIÓN

Seguir atentamente las recomendaciones sobre aros y llantas, a fin de preservar la seguridad y evitar accidentes que pueden ser graves e, incluso, fatales.

IMPORTANTE:

- La mayor parte de los problemas relacionados con aros y llantas son consecuencia de la sobrecarga y el mantenimiento mal hecho.
- Antes de reemplazar un componente, determinar y corregir la causa del problema, a fin de evitar su reincidencia y otros inconvenientes.
- Las llantas en mal estado o con el asiento de los orificios de fijación agrietado, deformado o desgastado, o las que presentan cualquier tipo de grieta, no deben ser reparadas, ni reutilizadas, debido a que se corre el riesgo de accidentes graves o fatales.
- De la misma forma, los aros dañificados o agrietados jamás deben ser soldados, debido a que en el lugar de la soldadura las tensiones residuales producirán nuevas grietas que tenderán a aumentar rápidamente con el uso, lo que puede causar accidentes graves o fatales.
- Para evitar la corrosión, al montar los neumáticos debe verificarse siempre el estado de la pintura anticorrosiva de las llantas y aros de acero y, si fuera necesario, debe ser renovada después de retirar toda la herrumbre encontrada.
- Verificar la presencia y las condiciones de las tuercas y los bulones (prisioneros). Colocar los faltantes y reemplazar los que estén en mal estado.
- En el caso de que un bulón estuviera quebrado, reemplazar también los dos bulones ubicados a ambos lados. Si dos o más bulones estuvieran quebrados, reemplazarlos a todos.
- Los bulones deben ser mantenidos totalmente desengrasados. Con respecto a las tuercas, solo la parte de la arandela puede ser lubricada, teniendo cuidado de que el aceite lubricante no alcance los hilos de la rosca, a fin de evitar la operación de reapriete o la pérdida total del par de apriete, lo que puede causar accidentes graves o fatales.
- Es importante controlar que el par de apriete aplicado corresponda al recomendado por el fabricante de la llanta o del vehículo. Tanto el exceso como el defecto de par generan problemas en el bulón o la llanta, y ponen en riesgo la seguridad del conjunto.

- Es usual que se usen pistolas neumáticas de apriete para ajustar las tuercas; en ese caso, estos equipos deben ser regulados al par correcto.
- Se recomienda controlar, cada 2000 km, con un medidor de par, el par de apriete de las llantas.
- El aire comprimido usado para inflar los neumáticos no debe contener humedad, para neutralizar el riesgo de desequilibrio del conjunto de rodaje y la corrosión. En los casos de corrosión acentuada, la llanta debe ser retirada de uso.
- Corrosión en exceso o grietas en los aros pueden implicar riesgos más graves de accidente durante su desmontaje. Vaciar por completo el neumático antes de retirar el aro del vehículo.
- Verificar las tapas de las válvulas. Reponer las tapas faltantes.
- La presión de inflado de los neumáticos debe ser la recomendada por el fabricante del vehículo o del neumático en función de la carga transportada, en caso contrario, se corre el riesgo de afectar la seguridad de la operación y la duración de la vida útil de la llanta y del neumático.