

Naprawy opon? Seria możliwych błędów i duże ryzyko

data aktualizacji: 2020.11.17



Od rozmiaru uszkodzenia i jego umiejscowienia zależy metoda, którą można zastosować. Dlatego naprawę zaczynamy od zlokalizowania i pomiaru uszkodzenia. Fot. Piotr Łukaszewicz

Każdy, kto dysponuje odpowiednim kapitałem, może otworzyć własny warsztat i serwisować ogumienie. I póki nie zdarzy się tragedia, nikt nie będzie go kontrolował pod kątem pracy zgodnej ze sztuką, gwarantującej drogowe bezpieczeństwo swoich klientów. Tymczasem niewłaściwie wykonywane naprawy ogumienia to nie tylko problem z powtarzającym się ubytkiem powietrza, ale realne ryzyko pęknięcia opony wskutek wysokich naprężeń w trakcie jazdy.

Jakie uszkodzenia można, a których absolutnie nie należy naprawiać? To podstawowe w tej pracy pytanie. - *Absolutnie nie naprawiamy opon z uszkodzeniami w pobliżu stopki. Nie naprawiamy tzw. separacji butylu, czyli popularnego bąbla, który pojawia się na ścianie bocznej. Opona, która przez długi czas jeździła na niskim ciśnieniu bądź zupełnie bez powietrza również powinna trafić do utylizacji, a nie ponownie na felgę* - mówi Paweł Surdyk, kierownik serwisu w firmie Świstowski, który prowadzi szkolenia z naprawy i wymiany ogumienia.

Nie należy naprawiać opon z uszkodzeniami chemicznymi, a więc powstałymi wskutek kontaktu z preparatami tego typu czy olejami. Chemikalia niszczą nieodwracalnie strukturę gumy. Na stół wulkanizatora nie powinna też trafić opona z uszkodzonymi lub rozerwanymi drutami - naprawy po takim uszkodzeniu to bardzo duże ryzyko eksplozji opony podczas późniejszego użytkowania. Trzeba też pamiętać o limicie napraw - dla opon osobowych to trzy naprawy, a dla ciężarowych cztery. Jeżeli w bliskim sąsiedztwie naprawionego uszkodzenia pojawi się kolejne nie spełniające zalecanej odległości - również należy zrezygnować z naprawy. Podobnie po stwierdzeniu oznak siatki starzeniowej opony. Oponę z użytkowania dyskwalifikują też rozległe pęknięcia gumy dochodzące do karkasu w strefie czołowej, barkowej lub bocznej które nie spełniają warunków opisanych w tabeli doboru wkładów.

- Na pytanie o to, jak wielkie uszkodzenia można naprawiać, nie ma jednoznacznej odpowiedzi. O tym decydują producenci danych materiałów naprawczych. Dlatego obowiązkowym elementem wyposażenia każdego serwisu wulkanizacyjnego muszą być tabele doboru wkładów - dodaje Paweł Surdyk.

Kiedy na zimno? Kiedy na gorąco?

Tutaj podział jest dość jednoznaczny. - *Proste naprawy, tzw. Pogwoździowe, możemy naprawiać metodą na zimno w przypadku, kiedy uszkodzenie nie jest większe niż 6 mm w oponie osobowej i 10 mm w oponie ciężarowej. Dlatego każdą naprawę zaczynamy od pomiaru uszkodzenia. Dotyczy to oczywiście uszkodzeń tylko na bieżniku. Na boku czy barku opony stosujemy już metodę tylko na gorąco. Stosujemy wówczas też wkłady wzmacniające, które w pewnym sensie odbudowują strukturę opony. Trzeba pamiętać, że w trakcie jazdy opona przenosi bardzo duże naprężenia, często się zniekształca - podkreśla nasz rozmówca. Pytany o najczęstsze błędy serwisantów w tego typu naprawach mówi o słabym wyszlifowaniu gumy, złym doborze wkładów (często są to łąty w zaniżonych rozmiarach), serwisanci dają klejom zbyt mało czasu na odparowanie. Ogromne znaczenie, o czym nie każdy wie, ma kierunek naklejenia wkładu naprawczego, która podobnie jak opona, ma swoją specyficzną strukturę, i dobrze będzie spełniać swą rolę tylko w sytuacji, kiedy będzie prawidłowo dołożona. Niewłaściwie wklejenie wkładu może nieodwracalnie uszkodzić oponę.*

- *Tak naprawdę każdy kolejny element ma duże znaczenie i jego pominięcie może skutkować w najlepszym przypadku ponownym ubytkiem powietrza, a w najgorszym eksplozją - mówi Paweł Surdyk. Jazda na oponie z zaniżonym ciśnieniem też jest bardzo niebezpieczna. Pierwszy powód to oczywiście gorsza sterowność, ale ważna jest też rosnąca temperatura ogumienia w takim przypadku. - Opona o temperaturze powyżej 125 stopni Celsjusza robi się bardzo plastyczna, może dochodzić do pękania linek wewnątrz ogumienia, a to prosta droga do wybuchu. To niestety dość częsta sytuacja w pojazdach ciężarowych. Najbardziej na eksplozję narażone są opony w naczepach. Kierowca ciężarówki wyczuje problemy z oponami w ciągniku, trudniej o to w przypadku opon w naczepie. Mam tu na myśli oczywiście przypadki, kiedy nie funkcjonuje system monitorowania ciśnienia - dodaje szkoleniowiec.*

Piotr Łukaszewicz

Artykuł ukazał się w kwartalniku "Świat Opon"

Źródło: