

『第4回』路上타이어 点檢實施!



高速道路上에서 타이어 点檢

大韓타이어工業協會

- ◇……本協會에서는 81年度 春季 路上 타이어 點檢 및 서비스를 지난 5月 14, 15日(2日間)……◇
- ◇……京釜高速道路 秋風嶺休憩所(서울 起點 214km)에서 實施하였다. ……………◇
- ◇……이번 點檢 結果를 보면, 總點檢車輛 376臺中 무려 43%에 해당되는 160臺가 整備……◇
- ◇……不良이었으며, 車種別로는 트럭이 52%로서 가장 不良하였으며, 整備不良 項目別……◇
- ◇……로는 異常磨耗가 48%로 제일 많았다. 또한 高速버스(觀光 버스 包含)에서는 22%……◇
- ◇……(134臺중 30臺)정도가 아직도 Snow 타이어를 1本에서 4本까지 主로 後軸에 끼고 있……◇
- ◇……었다. ……………◇

타이어 點檢 綜合 結果

(1) 43%의 車輛이 타이어 整備不良

타이어 點檢車輛 總 376臺(乘用車 81臺, 버스 134臺, 트럭 161臺) 중에서 타이어 整備不良車輛이

160臺로서 무려 43%나 되었다.

車種別로 보면 타이어 整備不良이 가장 많은 것은 트럭으로 不良率이 52%에 달하고 있으며, 다음이 乘用車로서 42%나 되고 버스가 32%였다.

車種別 타이어 整備不良率

	乘 用 車	버 스		트 럭	計
		高速버스	觀光버스		
타 이 어 點 檢 車 輛 數(A)	81	100	34	161	376
타 이 어 整 備 不 良 車 輛(B)	34	32	11	83	160
타 이 어 整 備 不 良 率(B/A) (%)	42	32	32	52	43

■ 高速道路上에서 타이어 點檢

(2) 異常磨耗가 48%로 제일 많아

타이어 整備不良을 項目別로 보면 異常磨耗가 48%로 제일 많고 다음이 空氣壓不足 21%, 過

磨耗가 18%나 되었다.

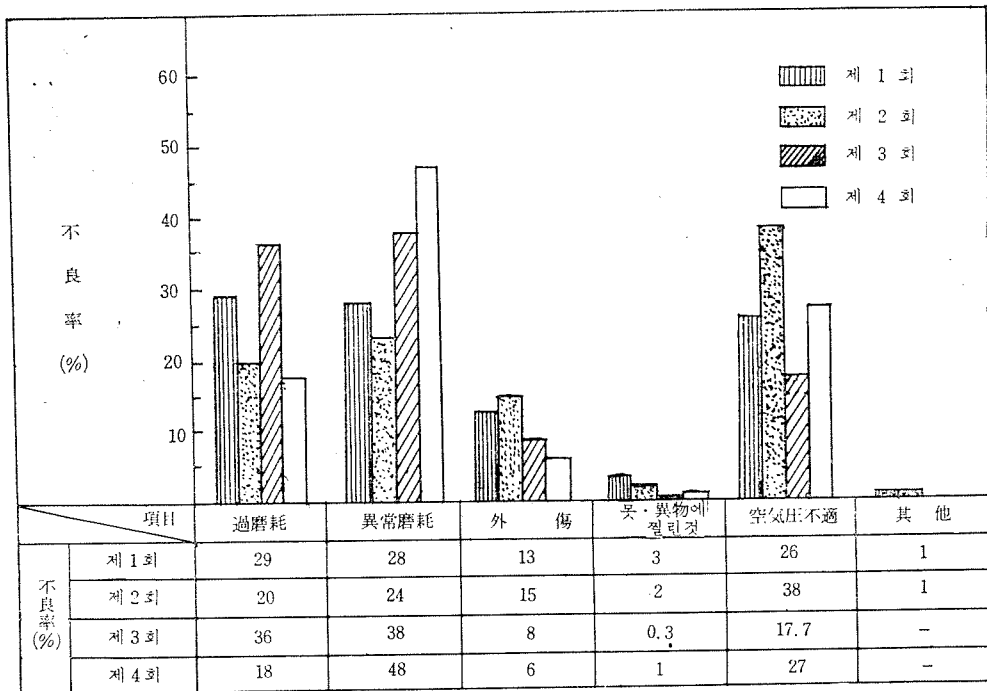
車種別, 項目別 타이어 整備不良內容을 보면 다음과 같다.

車種別·項目別 타이어 整備不良 構成比

項目	車 種		버 스				트 렉		計	
	構 成 比		高速버스		觀光버스		件數	構成比 (%)	件數	構成비 (%)
	件數	構成비 (%)	件數	構成비 (%)	件數	構成비 (%)				
過 磨 耗*	3	2	39	30	14	25	32	18	88	18
異 常 磨 耗	35	26	57	45	34	60	110	63	236	48
外 傷(코드層까지 도달한 것)	5	4	15	12	5	9	6	3	31	6
못·異物에 찢린 것(코드層까지 도달한 것)	2	2	2	2	2	3	1	1	7	1
空 氣 壓 不 適	74	54	5	4	2	3	25	14	106	21
其 他	17	11	10	7	—	—	1	1	28	6
計	1	1	—	—	—	—	—	—	1	0
計	137	100	128	100	57	100	175	100	497	100

* 乘用車=1.6mm 以下, 輕트럭=2.4mm 以下, 트럭·버스=3.2mm 以下

[註] 1臺의 車輛에서 複數의 타이어 整備不良項目이 있기 때문에 타이어 整備不良 車輛數와 타이어 整備不良 件數는 一致하지 않음.



回數別·項目別 타이어 整備不良率

車 種 別 點 檢 結 果

(1) 乘用車用 타이어

乘用車用 타이어의 整備不良은 42%로서 두번째로 많았다. 타이어 整備不良을 項目別로 보면 空氣壓不足이 54%로 가장 많고, 다음에 異常磨耗가 26%, 空氣壓過多가 11%였다.

(2) 버스用 타이어

高速버스와 觀光버스의 타이어 整備不良은 다같이 32%로서 이번 타이어點檢中에서 가장 작았다.

高速버스의 타이어 整備不良을 項目別로 보면

異常磨耗가 45%로 가장 많고 다음에 過磨耗 30%, 外傷(코트층까지 도달한 것) 12%이다.

또 觀光버스의 타이어 整備不良도 項目別로 分析해보면 高速버스와 거의 同一한 傾向이다.

(3) 트럭用 타이어

트럭用 타이어의 整備不良은 52%로서 이번點檢 中에서 가장 不良하였다.

項目別로는 異常磨耗가 63%로 가장 많고, 다음에 過磨耗로 18%였으며, 空氣壓不足도 14%나 되었다.

特 記 事 項 및 對 策

(1) 特 記 事 項

① 乘用車에서는 Rim이 많이 찌그러졌거나, 벨트가 휘어지는 등 修理할 車輛이 많았으며 또 타이어 空氣壓不足이 많았다.

② 高速버스에서는 타이어의 공기압 조정이比較的 잘 되어 있다. 高速버스(觀光버스包含)에서는 總 134臺 중 30臺(22%)가 아직도 스노 타이어를 1本~4本까지 주로 後輪에 끼고 있었다. 그리고 觀光버스에는 總 34臺 중 7臺(20%)가 再生타이어를 1本~4本까지 주로 後輪에 끼고 있었다.

③ 트럭用 타이어에도 總 161臺 중 13臺(8%)가 스노 타이어를 1本~6本까지 끼고 있었다. 그리고 트럭用 타이어에도 空氣壓不足이 많았다.

④ 大部分의 車輛이 스페어 타이어를 準備하고 있었으나, 특히 트럭인 경우에는 스페어 타이어의 役割을 할 수 없는 타이어(過磨耗나 外傷을 입은 타이어)가 많았다.

(2) 對 策

① 過磨耗: 日本에서 實施하고 있는 바와 같이 타이어의 磨耗限度를 法制化하여 過磨耗된 타이어를 낀 車輛은 高速道路進入를 禁止하는 것

이 바람직하다(日本에서는 1979年 12月 1日부터 實施: 道路運送車輛의 保安基準 第9條 第2項 第2號).

② 異常磨耗: 車輛整備와 直接的인 關係가 있으므로 定期的인 車輛整備, 適正空氣壓維持, 난폭한 運轉禁止(急 브레이크, 急回轉), 定期的인 타이어 位置交換 등이 要望되고 있다.

③ 空氣壓過不足: 타이어 整備責任者, 運轉技士들에게 空氣壓의 重要性을 認識시키고 適正空氣壓을 항상 기억하고 있도록 한다. 또 타이어 販賣 및 서비스맨에 대하여도 空氣壓에 대한 敎育을 強化한다. 특히 高速道路 運行車輛의 타이어에 대하여 重點을 둔다.

④ 外 傷: 수시로 타이어를 點檢하여 外傷이 있을 경우에는 細密히 點檢하여 使用與否를 判斷한다.

⑤ 스노 타이어: 겨울철에만 使用하도록 되어 있는 스노 타이어를 봄, 여름까지 계속 사용하고 있어 스노 타이어의 事故가 交通事故의 原因이 되지 않도록 強力한 團束이 要望된다.

⑥ 밸런스: 특히 輕트럭 運轉技士들이 밸런스에 대한 關心이 많다. 금번 서비스部門에서도 乘用車보다 많았다. 타이어 製造會社, 림 製造會社들은 모두 밸런스에 集中的인 努力을 傾注하여야 될 것으로 본다.