

『第5回』路上타이어 点檢實施!

高速道路上에서 타이어 点檢

大韓타이어工業協會

81年度 秋季 路上타이어 点檢 및 서비스를 지난 10月 16~17日(2日間) 嶺東高速道路上的 大關嶺休憩所에서 實施하였다. 이번 点檢結果의 綜合報告에 의하면 타이어 整備不良車輛率이 53%로 前年(제 3回 · 54%)對比 10% 低下되었다. 타이어 整備不良 內譯을 보면 每年 가장 큰 比重을 차지하고 있는 異常磨耗와 過磨耗가 前年(3回)보다 不良率이 각각 7%, 13% 低下되었으며, 반대로 外傷의 不良率(24%)이 의외로 높았다. 그리고 車種別 分析을 보면 아직도 不良率이 가장 높은 것은 트럭으로 64%에 이르고 있다. 특히 이번 点檢에서 注目된 것은 觀光버스에서 43%가 再生타이어를 끼고 있으며 不良率도 47%나 되었던 點이다.

타이어 点檢 結果

(1) 타이어 整備不良車輛 53%

이번 타이어 点檢에서 實施된 總車輛臺數는 278臺(乘用車 83臺, 버스 132臺, 트럭 63臺)이다. 이 중에서 타이어 整備不良車輛이 147臺로서 53%(2臺 중 1臺는 整備不良車輛)에 이르고 있다.

車種別로 보아 가장 不良率이 높은 車輛은 트럭으로서 타이어 整備不良率이 무려 64%로



■ 타이어點檢

例年과 같이 가장 높았다. 다음이 乘用車로서 不良率이 57%이며 거의 前年과 같은 趨勢였다.

다음에 버스의 不良率이 45%로 前年에 비해 7%나 늘어났다.

<表 1> 車種別 타이어整備不良率

項 目	車 種	乘 用 車	버 스		트 릭	計
			高速버스	觀光버스		
타 이 어 點 檢 車 輛 數(A)		83	33	99	63	278
타 이 어 整 備 不 良 車 輛(B)		47	14	46	40	147
타 이 어 整 備 不 良 率(B/A) (%)		57	42	47	64	53

(2) 타이어整備不良率 “過磨耗”가 으뜸

29%로 가장 많고 다음에 異常磨耗가 25%이며, 특히 이번 點檢에서는 外傷이 의외로 많아 24%나 되었다.

車種別·項目別 타이어整備不良 內容을 綜合해 보면 다음과 같다.(表 2)

<表 2> 車種別·項目別 타이어整備不良 構成比

項 目	車 種	乘 用 車		버 스				트 릭		計	
		件數	構成比 (%)	高速버스		觀光버스		件數	構成比 (%)	件數	構成比 (%)
				件數	構成比 (%)	件數	構成비 (%)				
過 磨 耗*		15	20	11	69	5	9	29	46	60	29
異 常 磨 耗		18	24	1	6	19	34	14	22	52	25
外 傷(코드層까지 도달한 것)		4	6	4	25	25	45	17	27	50	24
木·異物에 찢린 것(코드層까지 도달한 것)		—	—	—	—	1	2	—	—	1	—
空 氣 壓 不 適 {不足		20	27	—	—	3	6	1	2	24	12
其 他(再生 Separation)		17	23	—	—	—	—	—	—	17	8
計		—	—	—	—	2	4	2	3	4	2
計		74	100	16	100	55	100	63	100	208	100

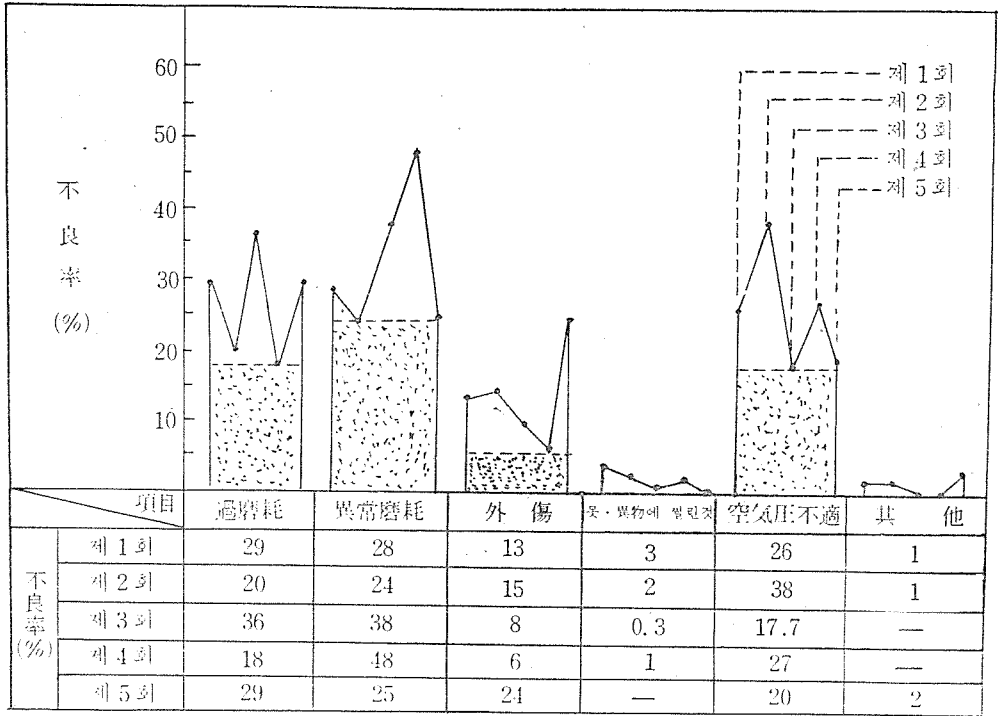
* 乘用車=1.6mm 以下, 輕트럭=2.4mm 以下, 트럭·버스=3.2mm 以下

[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.

이번 타이어點檢時에 나타난 再生 타이어의 使用 現況과 輸入 乘用車用 Radial 타이어의 取 付 現況을 調査한 結果를 綜合해 보면 다음과 같다.(表 3)

<表 3> 再生타이어 및 輸入乘用車用 Radial 타이어 使用比率

	再 生 타 이 어			輸 入 Radial 타 이 어		
	點 檢 車 輛 臺 數	再 生 타 이 어 取 付 臺 數	比 率 (%)	點 檢 車 輛 臺 數	輸 入 타 이 어 取 付 臺 數	比 率 (%)
乘 用 車	83	1	1	83	11	13
觀 光 버 스	99	43	43	99	—	—
트 릭	63	4	6	63	—	—



[그림 1] 回數別·項目別 타이어 整備不良率 推移

特記事項 및 對策

(1) 特記事項

① 설악산 觀光을 위한 觀光버스를 가장 많이 點檢하였으나(總點檢車輛臺數의 36%) 再生타이어를 43%(99臺 중 43臺)나 끼고 있었으며, 그 중에는 Shoulder部에 Separation이 난 것(2本)도 있었다.

② 點檢車輛 중에서 특히 觀光버스는 타이어 整備不良이 47%나 되어 注目되었으며, 外傷도 많았다(24%).

③ 타이어 整備不良項目 중에서는 過磨耗가 가장 많았는데(29%), 새 타이어로 交換하지 않는 理由는, 앞으로 곧 겨울철이 되면 Snow 타이어

로 交替하려고 危險한 줄 알면서도 계속 使用하고 있다는 것이 運轉技士들의 共通的인 意見이었다. 高速道路 運行時의 安全守則으로 볼 때 어처구니없는 思考方式이라 아니할 수 없다.

④ 輕트럭用, 乘用車用 타이어의 過磨耗 상태를 보면 코드地가 露出될 정도로까지 使用한 것이 있었다.(寫眞 ①)

⑤ 乘用車用 타이어에는 輸入 Radial 타이어를 낀 것이 많았다.(總點檢車輛臺數의 約 13%)

⑥ 타이어 適正空氣壓은 30 lbs/in²이어야 하는데, 50lbs/in²로서 무려 20lbs/in²나 높은 경우가 있는가 하면, 60lbs/in²이어야 되는데 38lbs/in²로서 22lbs/in²나 낮은 경우도 있었다.

⑦ 乘用車用 타이어는 全輪에 同一한 種類의 타이어를 끼어야 하는데도 不拘하고 前輪에 Bias 타이어와 Radial 타이어를 混用하였는가 하면 또 前輪에는 Radial 타이어, 後輪에는 Bias 타이어를 낀 경우도 있었다. 또 어떤 乘用車는 前輪에는 全部 5.60-13(4PR), 後輪에는 6.15-13(4PR)을 낀 車輛도 있었다.

■ 타이어 點檢

⑧ 每點檢時마다 지적된 事項이나 Spare 타이어에서는 過磨耗・外傷 등이 많아 Spare 타이어로서의 役割을 할 수 없는 整備不良 타이어가 大部分이며 심지어는 空氣를 넣지 않은 Spare 타이어도 있었다.

⑨ 自動車 메이커에서 出庫되는 새車는 大部分 空氣壓不足이므로 새車 出庫時에는 반드시 空氣壓을 체크하여야 한다.

⑩ 乘用車用 Tubeless 타이어의 펑크 修理를 고무줄 같은 것으로 修理하여, 修理가 不完全할 뿐 아니라 外觀上으로도 좋지 않은 것이 있었다.

<表 4> 타이어 無料 서비스 內譯 (台)

項目	車種			計
	乘用車	버 스	트 릭	
Balance 調整	5	—	2	7
空氣 壓 調整	20	4	2	26
計	25	4	4	33

(2) 對 策

① 過磨耗에 대해서는 이미 日本에서는 1979年 12月 1日부터 過磨耗된 타이어를 乘 車輛은 高速道路 進入을 禁止시키고 있다. (日本道路運送 車輛의 保安基準 第9條 第2項 第2號)

※ 日本의 타이어 磨耗限度(나머지 흠집이)

乘用車用 1.6mm	小型트릭 2.4mm
버스 및 트릭 3.2mm	Snow타이어는 50%磨耗限度

② 異常磨耗는 車輛整備와 直接的인 關係가 있으므로 定期的인 車輛整備 및 타이어 位置交換을 하고 항상 適正空氣壓을 維持하여야 되며 난폭한 운전을 해서는 안된다.

③ 空氣壓不足은 일반적으로 乘車感은 좋을지 모르지만 安全 및 偏磨耗 등의 事故를 防止하기 위하여 항상 適正空氣壓을 유지하여야 한다.

④ 結論的으로 自動車의 日日點檢時에는 반드시 타이어를 點檢하도록 명심하여야 한다.



<寫眞 ①>

過磨耗 상태가 코드地 露出까지된 Radial 타이어 運轉技士에 의하면 새車 出庫時부터 4年 6個月 사용한 것이라고 할. 點檢時 指摘되어 交換하고 있는 光景.



<寫眞 ②>

外傷이 코드層까지 到達한 高速버스 타이어