

高速道路에서의 타이어 點檢

— '89年 上半期 —

宋 永 琦*

點檢日時 및 場所

1次: '89. 4. 19~20(34회)	구마 고속도로	현풍 休憩所
2次: '89. 6. 22~23(35회)	호남 고속도로	여산 休憩所

타이어 點檢結果

當協會에서는 올 上半期에도 2次에 걸쳐 業界와 合同으로 타이어 點檢 및 無料 서비스를 實施하였

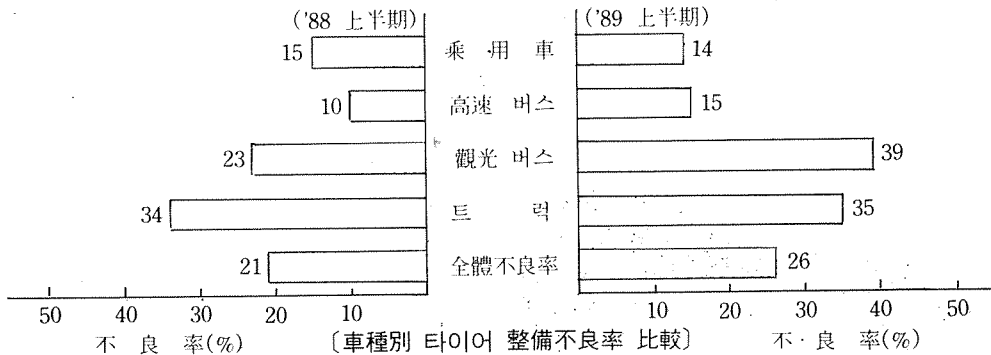
는데 그 結果는 다음과 같다.

(1) 今般 點檢時에는 乘用車 390臺, 버스, 233臺 (高速 79臺, 觀光 154臺), 트럭 397臺, 總 1,020臺의 타이어를 點檢하였는데, 이 중 타이어 整備不良車

〈표 1〉車種別 타이어 整備不良率

(單位:臺)

		乘用車	버 스		트럭	計
			高速	觀光		
타이어 點檢 車輛臺數 (A)	'88(上)	541	140	78	378	1,137
	'89(上)	390	79	154	397	1,020
타이어 整備不良 車輛臺數 (B)	'88(上)	82	14	18	130	244
	'89(上)	55	12	60	138	265
타이어 整備 不良率 (B/A, %)	'88(上)	82	10	23	34	21
	'89(上)	14	15	39	35	26



* 大韓타이어工業協會 總務課長

輛이 265臺로서 不良率이 26%로 나타났다(表 1 참조).

(2) 車種別로 타이어 整備不良率을 보면 觀光 버스가 39%로 가장 높았으며, 다음은 트럭으로

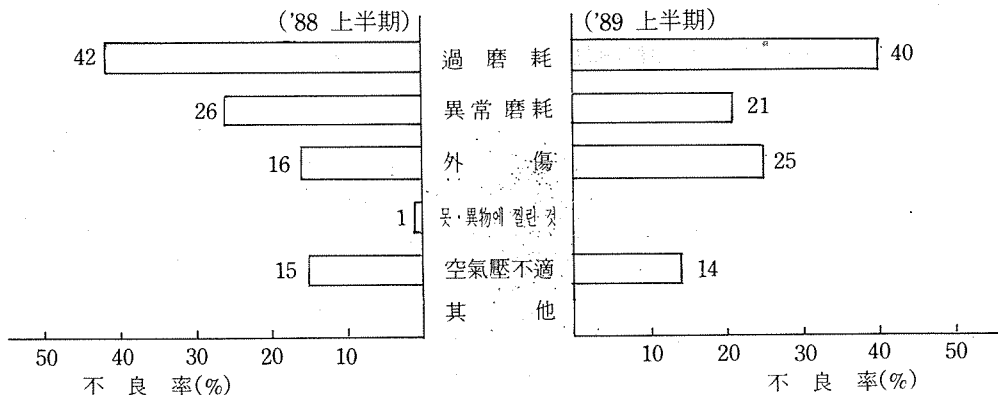
35%, 高速 버스 15%, 乘用車 40%로 나타났다 (表 1 참조).

(3) 타이어 整備不良件數로 본 타이어 整備不良項目으로는 過磨耗가 40%로 가장 많았으며, 다

〈표 2〉 타이어 整備不良內譯 및 件數

		乘 用 車		버 스				트 럭		計	
				高 速		觀 光					
		件數	구성비 (%)	件數	구성비 (%)	件數	구성비 (%)	件數	구성비 (%)	件數	구성비 (%)
過 磨 耗 <small>〔乘用車: 1.6mm이하 輕트럭: 2.4mm이하 버스·트럭: 3.2mm이하〕</small>	'88(上)	16	15	12	60	17	85	98	49	143	42
	'89(上)	18	21	11	52	55	93	49	30	133	40
異 常 磨 耗	'88(上)	25	24	6	30	3	15	57	28	91	26
	'89(上)	31	36	9	43	4	7	26	16	70	21
外 傷 <small>(코드層까지 도달한것)</small>	'88(上)	9	9	1	5			46	23	56	16
	'89(上)	3	4					79	48	82	25
못·異物에 찢린 것 <small>(코드層까지 도달한것)</small>	'88(上)	1	1	1	5					2	1
	'89(上)							1		1	
空 氣 壓 不 足	'88(上)	42	40							42	12
	'89(上)	23	27					9	5	32	10
不 適 過 多	'88(上)	11	11							11	3
	'89(上)	10	12	1	5			1		12	4
其 他 <small>(평크, separation)</small>	'88(上)										
	'89(上)										
計	'88(上)	104	100	20	100	20	100	201	100	345	100
	'89(上)	85	100	21	100	59	100	165	100	330	100

註: 1臺의 車輛에서 複數의 타이어 整備不良項目이 있기 때문에 整備不良 車輛臺數와 不良件數는 一致하지 않음.

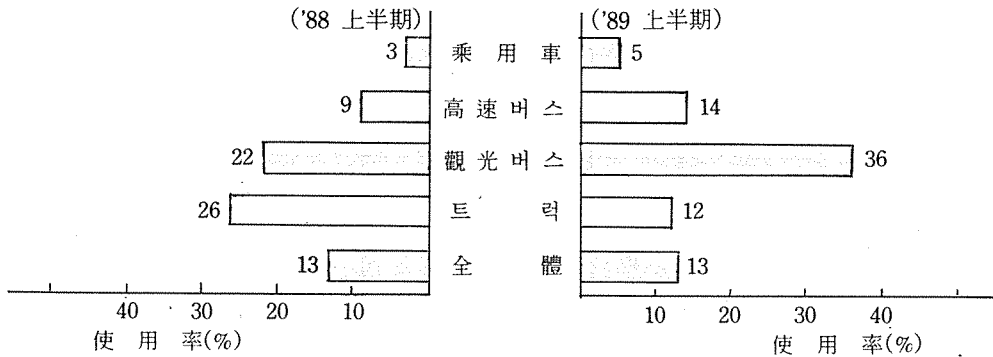


(타이어 整備不良 項目別 比較)

〈표 3〉 過 磨 耗 타 이 어 使 用 現 況

(單位：臺)

		乘 用 車	버 스		트 리 크	計
			高 速	觀 光		
타 이 어 點 檢 車 輛 臺 數 (A)	'88(上)	541	140	78	378	1,137
	'89(上)	390	79	154	397	1,020
過 磨 耗 타 이 어 使 用 臺 數 (B)	'88(上)	16	12	17	98	143
	'89(上)	18	11	55	49	133
過 磨 耗 타 이 어 使 用 率 (B/A, %)	'88(上)	3	9	22	26	13
	'89(上)	5	14	36	12	13



(過 磨 耗 타 이 어 使 用 率 比 較)

음은 外傷으로 25%, 異常磨耗 21%, 空氣壓不適 14% (不足 10%, 過多 4%) 등으로 나타났다(表 2 참조).

(4) 車種別로 過磨耗 타이어 使用率을 보면 觀光 버스가 36%로 가장 많았으며, 다음은 高速 버스로 14%, 트럭 12%, 乘用車 5%로서 全體 過磨耗 타이어 使用率은 13%('88上半期 13%)로 나타났다(表 3 참조).

타이어 無料서비스 內譯

타이어 無料 서비스는 乘用車 71臺, 트럭 13臺, 버스 2臺, 總 86臺를 實施하였는데, 이 중 서비스 項目으로는 空氣壓調整이 67臺(主로 乘用車), 휠 밸런스調整이 18臺, 핑크交換이 1臺였다(表 4 참조).

〈표 4〉 無 料 서 비 스 內 譯

(單位：臺)

		乘 用 車	버 스	트 리 크	計
空 氣 壓 調 整	'88(上)	73		3	76
	'89(上)	58	1	8	67
휠 밸런스 調 整	'88(上)	14		5	19
	'89(上)	12	1	5	18
핑크交換	'88(上)	6		1	7
	'89(上)	1			1
計	'88(上)	93		9	102
	'89(上)	71	2	13	86

點檢結果 綜合意見

(1) 高速道路를 運行하는 車輛 중 다 닳은 타이어를 그대로 使用하고 있는 車輛이 있어 타이어로 인한 交通事故의 危險性이 많았다.

'89上半期 중 2次에 걸친 點檢結果를 보면 高速道路 運行車輛의 約 13% 가량이 다 닳은 타이어를 사용하고 있는 것으로 나타났다.

(2) 타이어 磨耗限界表示에 對한 敎育이 必要한 것으로 생각된다(大部分의 自家運轉者들이 타이어를 어느 部分까지 使用을 해야 壽命을 다하고, 또 磨耗限界表示가 어느 位置에 되어 있는지를 모르고 있었음).

(3) 그레이스, 베스트, 봉고 등에 乘用車用인 4PR (원래는 輕트럭용인 6PR을 使用해야 함)을 使用하고 있는 車輛이 있어 安全性面에서 6PR 使用에 對한 積極적인 弘報가 必要하였다.

(4) 大部分의 트럭이 過積을 하고 있어 타이어가 무리한 荷重을 받는 것이 많았으며, 過積을 함에 따라 空氣壓도 適正空氣壓보다 30~40 lb/in² 정도 더 注入하여 外傷을 조금만 입어도 破裂될 危險性이 많았다(技士들의 이야기로는 過積을 하지 않으면 이윤이 없으므로 過積을 하지 않을 수 없다고 하며, 보통 正량보다 約 3倍를 過積하고 있었으며 過積을 하기 때문에 새차를 購入하여 2年 정도 使用하면 中古車市場에 판다고 함).

(5) 觀光 버스 154臺를 點檢하였는데 이 중 61臺가 뒷바퀴를 再生 타이어로 使用(使用率 40%)하고 있었으며, 過磨耗와 外傷이 있는 再生 타이어를 그대로 使用하고 있는 車輛도 있었다(技士들은 再生 타이어 使用을 하지 않았으면 하나 社會에서 끼워 주기 때문에 할 수 없이 使用한다며 法으로 再生 타이어 使用을 規制할 수 없느냐고 質問하는 例도 있었음).

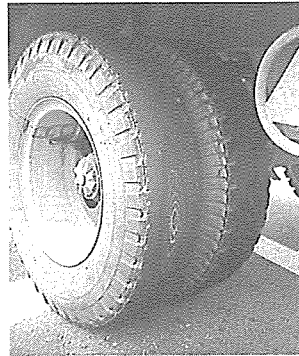
〈표 5〉 觀光 버스의 再生 타이어 使用率 (單位: 臺)

	타이어 點檢臺數 (A)	再生 타이어 使用臺數 (B)	使用率 (B/A, %)
'88 (上)	157	79	50
'89 (上)	154	61	40

(6) 外傷이 코드층까지 到達한 타이어를 使用하고 있는 車輛이 있어 點檢員이 危險하니 交替하여야 한다고 하자 技士는 아직도 安全하며 더 이상 使用할 수 있다고 하였다.

(7) 림 조임 볼트를 무리하게 조임으로써 림에 금이 간 車輛도 있었으며, 림 조임 볼트가 1~2개 빠져 있는 채로 運行하고 있는 車輛도 있었다.

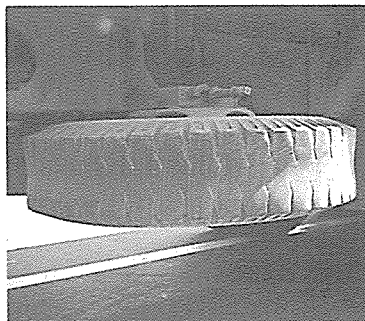
(8) 스페어 타이어를 가지고 다니기는 하나 스페어 타이어의 役割을 할 수 없게 펑크난 것과 外傷 및 過磨耗가 심한 것을 그대로 가지고 다니는 車輛도 있었다.



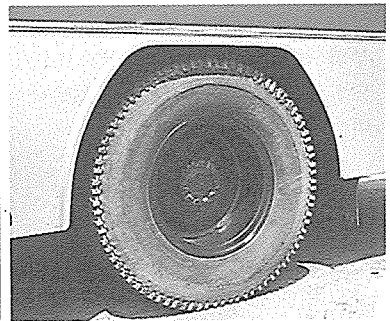
〈사진 ①〉 코드가 노출된 過磨耗 再生 타이어를 使用하고 있는 트럭



〈사진 ②〉 코드가 노출된 過磨耗 타이어를 使用하고 있는 트럭



〈사진 ③〉 펑크난 타이어를 스페어 타이어로 가지고 다니는 大型 트럭



〈사진 ④〉 再生 타이어를 使用하고 있는 觀光 버스