

Texto
Carlos Thomaz
 Assessor Técnico da ABR

10. O abominável furo de prego

“Quem nasceu primeiro, o pneu ou o prego?”

Pois é, esse objeto de múltiplas utilidades, que está presente em todos eventos que você possa imaginar, e podemos voltar ao tempo milênios, lá estava o ‘prego’ fazendo das suas artes, e se compararmos tempo entre ele e o pneu, demanda apenas um pouco mais de um século, amigo íntimo do pneu, ‘abraçado a ele, ou melhor enfiado nele desde o seu nascimento’.

Tratando de **reparo de furo de prego**, vamos fazer alguns comentários técnicos deste apregoado prego, que não vai se separar do pneu tão facilmente. Trata-se de um caso antigo, desafio para os nobres colegas especialistas em pneus ou para os nobres colegas engenheiros de desenvolvimento de equipamentos de rastreadibilidade do abominável prego.



Penetração de um prego na lateral (costado) de um pneu.

Remova o pneu do aro!

É muito importante remover o pneu do aro quando este apresentar vazamento e fazer uma inspeção na parte interna do pneu. Reparar pneu montado na roda, usando qualquer tipo de *plug* vulcanizado ou não, é extremamente perigoso, porque o operador do conserto não poderá saber a direção exata do furo. Se for usado um mandril com uma broca para preparar o canal, sem saber exatamente a direção, o operador poderá ocasionar um outro furo sem o devido reparo, comprometendo a vida do pneu com a introdução de umidade no corpo de lonas.

Reparo de furo de prego em pneus de automóvel

O reparo de furo de prego em pneus de automóvel deverá estar limitado somente à banda de rodagem e não exceder em 6 mm de diâmetro após a preparação. Danos maiores, consulte as tabelas na próxima página.

Reparo de furo de prego em pneus de caminhão e ônibus

Reparo de furo de prego em pneus de caminhonetes, caminhão e ônibus deverá estar limitado somente à banda de rodagem e não exceder 10 mm de diâmetro após a preparação. Vide tabelas na próxima página.