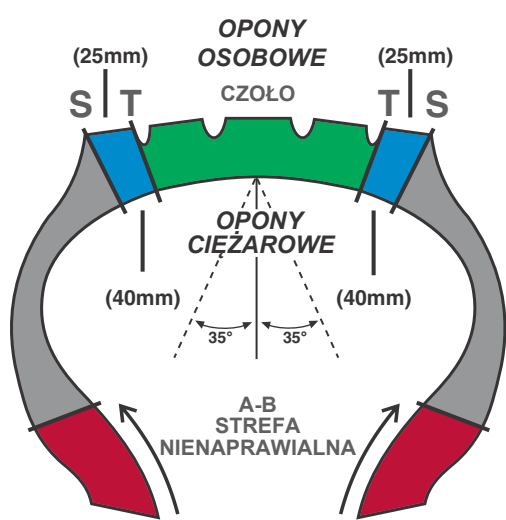


Tabela doboru kołków UNI-SEAL[®] do naprawy opon radialnych i diagonalnych

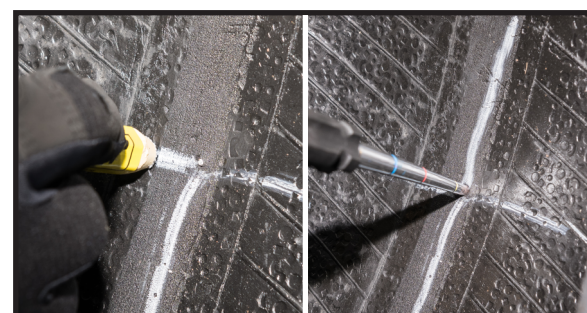


Kołki UNI-SEAL przeznaczone są do wykonywania napraw czoła opon radialnych (T-T) i diagonalnych (S-S), w przypadku gdy kanał uszkodzenia jest odchylony od kąta prostego o nie więcej niż 35°.

Typ opony	Kołek	Frez	Średnica uszkodzenia po frezowaniu Ø	Dopuszczalna ilość napraw w oponie
OPONY RUN FLAT	UL3 (249UL)	CC3 (T-269)	3mm	1
	UL4.5 (249/4.5UL)	CC4.5 (T-C4.5)	4.5 mm	1
	UL6 (250UL)	CC6 (T-270)	6mm	1
OPONY OSOBOWE I DOSTAWCZE "SI" POWYŻEJ 190 KM/H	UL3 (249UL)	CC3 (T-269)	3mm	1
	UL4.5 (249/4.5UL)	CC4.5 (T-C4.5)	4.5 mm	1
	UL6 (250UL)	CC6 (T-270)	6mm	1
OPONY OSOBOWE I DOSTAWCZE "SI" DO 190 KM/H	UL3 (249UL)	CC3 (T-269)	3mm	BEZ LIMITU
	UL4.5 (249/4.5UL)	CC4.5 (T-C4.5)	4.5 mm	BEZ LIMITU
	UL6 (250UL)	CC6 (T-270)	6mm	BEZ LIMITU
OPONY CIEŻAROWE I DOSTAWCZE CAŁOSTALOWE	UL3 (249UL)	CC3 (T-269)	3mm	BEZ LIMITU
	UL4.5 (249/4.5UL)	CC4.5 (T-C4.5)	4.5 mm	BEZ LIMITU
	UL6 (250UL)	CC6 (T-270)	6mm	BEZ LIMITU
	UL8 (T-251UL)	CC8 (T-271)	8mm	BEZ LIMITU
	UL10 (T-291UL)	CC10 (T-271/38)	10mm	4
	UL13 (T-292UL)	CC13 (T-272)	13mm	4

UWAGA: TABELA MA CHRAKTER DORADCZY. NALEŻY PRZESTRZEGAĆ KRAJOWYCH PRZEPISÓW PRAWNYCH ORAZ ZALECEŃ PRODUCENTA OPONY.

Naprawy nie mogą na siebie nachodzić i znajdować się na tej samej warstwie osnowy



1. Zdejmij oponę z obręczy. Zlokalizuj i oznacz uszkodzenie. Usuń ciało obce i przy pomocy szpikulca TRT105 sprawdź średnicę uszkodzenia i kąt pod którym doszło do przebicia.



8" Oczyszcz wewnętrzną okładzinę opony preparatem Rub-O-Matic i skrobaczką (2-3 razy).



9" Odrzuń wewnątrz opony centralnie względem przebicia obszar większy o 10 mm niż kapelusz kołka. Następnie wyszlifuj zaznaczony obszar odpowiednią ściernicą. Maksymalna prędkość szlifowania gumy wynosi 4500 obr./min.



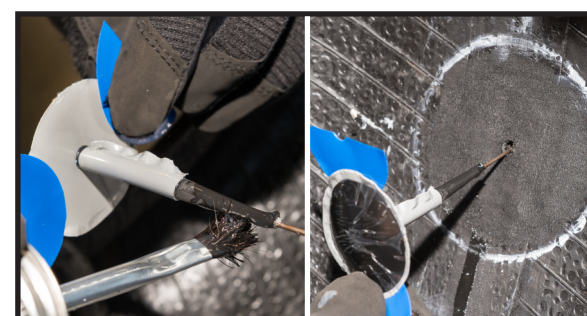
10" Skalibruj kanał uszkodzenia odpowiednim frezem z prędkością 1200 obr./min. Czynność tą wykonaj najpierw od środka opony (5-8 razy), następnie powtórz ją od zewnątrz. Wszystkie uszkodzone i luźne kordy opasania i osnowy muszą zostać usunięte.



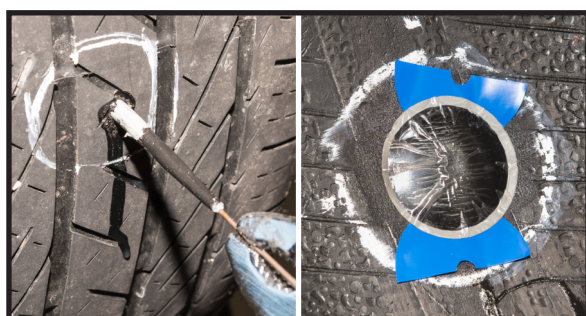
11" Oczyszcz szlifowaną gumę miękką szczotką obrotową lub szczotką mosiężną T-966. Ścier usuń z opony odkurzaczem podciśnieniowym.



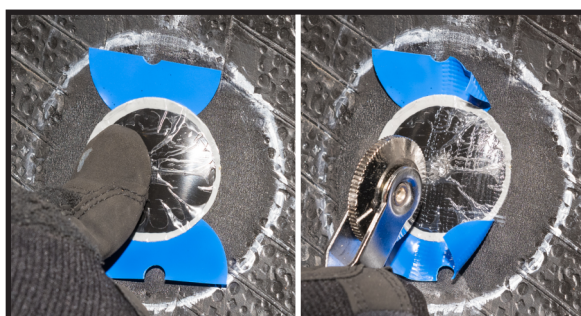
12" Wprowadź płyn wulkanizacyjny (Fast Dry Vulcanizing Fluid #760 lub Heavy Duty Blue Vulcanizing Fluid #775) w kanał uszkodzenia posługując się szpikulcem spiralnym. Szlifowaną gumę pokryj cienką warstwą płynu wulkanizacyjnego. Pozostaw płyn do wyschnięcia do momentu osiągnięcia lepkości kontaktowej (3-5 min dla płynu #760, 5-8 minut dla płynu #775.).



13" Zdejmij z kołka większość niebieskiej folii zabezpieczającej. Czarną końcówkę kołka (3/4 długości) posmaruj niewielką ilością płynu wulkanizacyjnego. Trzymając za pozostawioną folię zabezpieczającą włoż kołek w kanał uszkodzenia.



14" Posługując się szpicami przeciągnij kołek do momentu, aż będzie dociśnięty do opony (pośrodku kapelusza pojawi się niewielkie wgłębienie).



15" Wyciśnij kciukiem spod kapelusza powietrze a następnie dociśnij kapelusz kołka rolką dociskową (od środka na zewnątrz). Usuń pozostałą folię zabezpieczającą i dociśnij rolką pozostałą część kapelusza.



16" Usuń z kapelusza przezroczystą folię zabezpieczającą. W oponach bezdętkowych pokryj szlifowaną gumę i obrzeże kapelusza uszczelniaczem butylowym (Security Coat #738 lub Butyl Liner Repair Solution #739). W oponach dętkowych naprawę pokryj talkiem technicznym.



17" Utnij kołek 2-3 mm powyżej opony nie ciągnąc za niego. Opona jest gotowa do montażu i użytkowania.

! K5; 5⁰⁰

B]YdfUk]Xúck c'k m cbUbU'UdfUk Ua c YVm 'dfnnWmb 'Uk Uf]]'cdcbmg i h.i ^ VW^ dck U brn 'k ndUX]Ya 'i V ' a]YfW ' "NUk gnY'buY midfnYglfnY[U 'dck m gnY^]bgfi _W]"