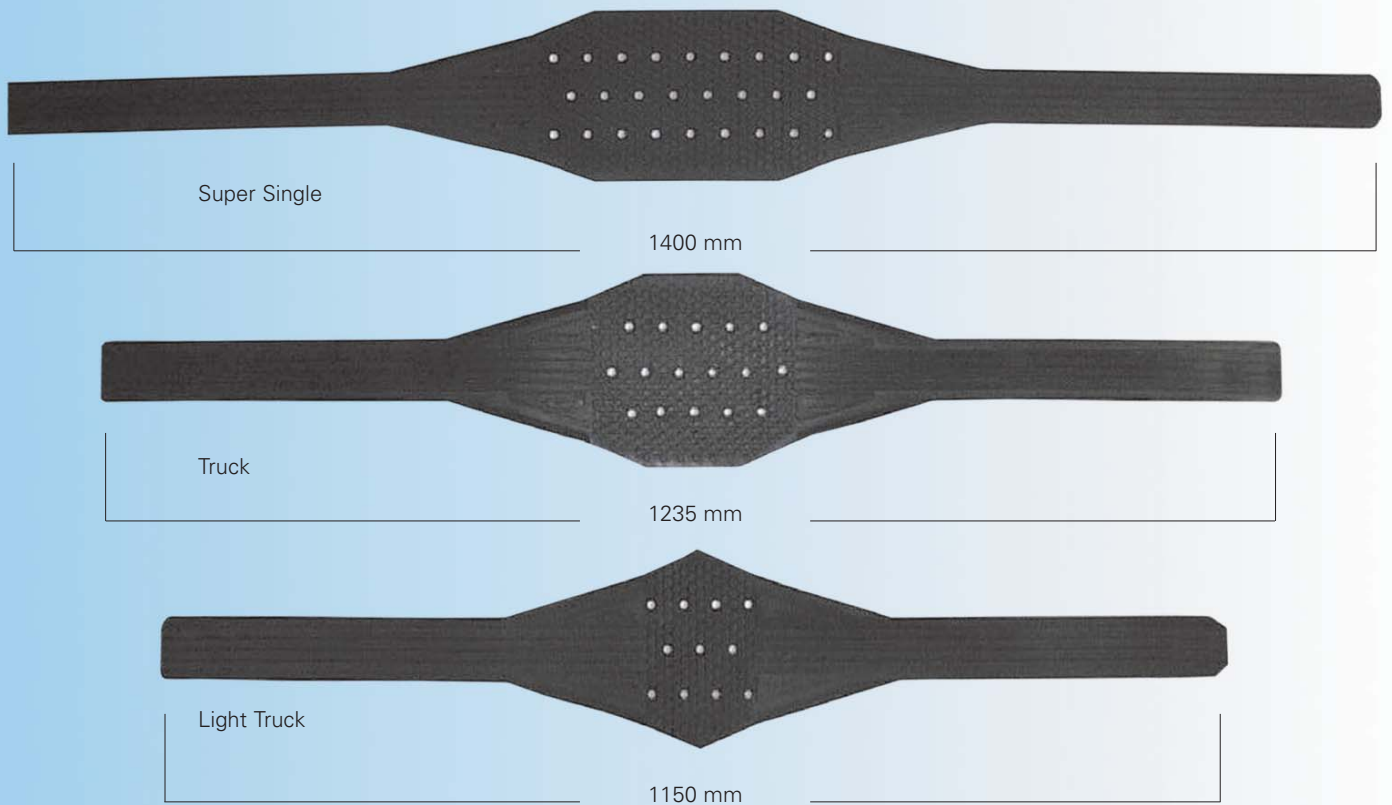


## Entlüftungsplatten HT Venting pads HT



- > Aus temperaturbeständigem Gummi gefertigt
- > Besondere Formstabilität durch Einsatz einer speziellen Mischung
- > Einsatz anstelle eines Entlüftungsgewebes
- > Strukturierte Oberfläche mit durchgehenden Entlüftungslöchern und -kanälen garantiert dauerhafte Luftdurchlässigkeit unter Autoklavendruck
- > Seitliche Ausläufe gegen „0“
- > Minimale Einrichtzeiten durch einfache, sichere Handhabung
- > Ohne Vorbereitungsaufwand einsatzfähig (kein Zuschneiden, kein Falten)
- > Kein Kleben bzw. keine Co-Vulkanisation mit unvulkanisiertem Bindegummi oder Seitenwandmaterial
- > Beste Optik durch glatte Rückseite (kein Gewebeabdruck)
- > Standzeiten bis zu 500 Heizungen bei Vulkanisationstemperaturen bis 125°C
- > Verpackungseinheit 5 Stück pro Dimension
- > **Größen:**  
Light Truck (1150x180 mm)  
Truck (1235x180 mm)  
Super Single (1400x180 mm)
- > *Based on heat resistant rubber*
- > *Suitable instead of a fabric wicking cushion*
- > *Structured surface guarantees a reliable evacuation of the envelope system*
- > *Edges tend to „0“ mm thickness*
- > *Venting pad remain stable under pressure*
- > *Minimum handling during application*
- > *No cutting or folding required*
- > *No co-vulcanisation with uncured cushion or sidewall material*
- > *Best tyre finish*
- > *Lifetime approx 500 cycles at temperatures below 125°C*
- > *Packing unit 5 pcs. per dimension*
- > **Sizes:**  
Light Truck (1150x180 mm)  
Truck (1235x180 mm)  
Super Single (1400x180 mm)

Die Preise entnehmen Sie bitte der gültigen Zubehör-Preisliste Zuordnung zu Reifendimension in der Technischen Information "Runderneuerungstabelle"  
Prices in the valid "Accessories pricelist"  
Classification to tyre dimensions read in the technical information "Retreading figures"

# Entlüftungsplatten HT Anwendungshinweise

## Venting pads HT Instructions for use



- > Die Entlüftungsplatte mit der glatten, unstrukturierten Seite dem Reifen zugewandt anstelle des herkömmlichen Entlüftungsgewebes einlegen.
- > Entlüftungsplatte nicht über dem Laufstreifenstoß anordnen, da ansonsten eine Co-Vulkanisation mit dem freiliegenden Bindegummi und/oder Vulkanisationsmängel durch überstreichenden Luftzug nicht ausgeschlossen werden können.
- > Den verbreiterten Mittelbereich der Entlüftungsplatte auf den Laufstreifen einrichten.

- > Ein Einklemmen der Entlüftungsplatte zwischen der Innen- und Außenhülle unbedingt verhindern, um Undichtigkeiten zu vermeiden.
- > Nach dem Abheizen des Reifens die Entlüftungsplatte vom Reifen abheben.
- > Bei nachlassender Trennwirkung der mit KRAIBURG Trennmittel vorbehandelten Entlüftungsplatte ist die glatte, unstrukturierte Oberfläche (Rückseite) neuerlich mit Trennmittel zu behandeln (siehe Anwendungshinweis für KRAIBURG-Trennmittel).



- > Außenhüllenventil im Laufflächenbereich mittig auf der Entlüftungsplatte einrichten
- > Beim Einlegen der Innenhülle ist darauf zu achten, dass die verlängerten Enden der Entlüftungsplatte um die Reifenwulst in das Reifeninnere hineinragen, da ansonsten keine ausreichende Entlüftung des Hüllensystems gewährleistet ist.

- > Beste Ergebnisse bei der "folienfreien" Runderneuerung werden mit der KRAIBURG Entlüftungsplatte HT in Kombination mit KRAIBURG Seitenplatte-Kalt bestäubt und unter Verwendung von mit KRAIBURG Trennmittel vorbehandelten Außenhüllen erzielt.
- > Bei sachgemäßer Anwendung und einer Vulkanisationstemperatur unter 125°C können Entlüftungsplatten HT öfter als 500 mal eingesetzt werden. Vulkanisationstemperaturen über 125°C beeinträchtigen die Standzeit der Entlüftungsplatte erheblich.
- > Ist die strukturierte Oberfläche der Entlüftungsplatte infolge häufigen Gebrauchs oder zu hoher Temperatureinwirkung so stark verformt, dass ein einwandfreies Entlüften des

Hüllensystems nicht mehr gewährleistet ist, darf diese nicht mehr benutzt werden. Andernfalls können Fehlheizungen nicht ausgeschlossen werden.

- > *Instead of the fabric wicking material insert the venting pad with smooth side against the tyre*
- > *Do not place the venting pad above the tread splice, otherwise you risk co-vulcanisation of cushion gum and the pad or curing failures caused by air stream during end of cure evacuation.*
- > *Fix the large centre part of the venting pad onto the tread.*
- > *Place the valve of the outer envelope in the perforated centre of the venting pad.*
- > *When mounting the inner envelope ensure the ends of the venting pad are seated comfortably and folded into the inner side of the tyre. This ensures that any trapped air is completely removed during vacuum and ensures a free flow of air if a DPC (Difference Pressure Control) system is used.*
- > *Ensure the venting pad is not trapped between the inner and the outer envelope.*
- > *After curing remove the venting pad of the tyre.*
- > *If the venting pad adheres to uncured material, recoat the smooth surface with a release agent.*
- > *You will obtain the best tyre finish, if the KRAIBURG venting pad is used in combination with KRAIBURG sidewall veneer (dusted) for the precured process and outer envelopes coated with release agent; this combination will allow you to dispense with polyethylene foil from your process.*
- > *A combination of careful handling and a processing temperature below 125°C*

*will ensure a working life in excess of approx. 500 cure cycles. Process temperatures above 125°C will significantly reduce the number of cure cycles achieved.*

- > *If the structure of the venting pad is deformed by compression in a way that the air from the envelope system can't be removed anymore you may not use this venting pad any longer because the tyre will fail during curing.*