

对前轮轮胎的检查更要仔细,因为前轮轮胎对行车安全的影响甚大,尤其是客车,万万不可掉以轻心。检查后,要根据轮胎质量、胎体损伤程度和剩余花纹深浅等情况做出继续使用、更换、拆修、拆翻或定轮位配装的鉴定。

内外胎、垫带在装配成套时,其接触表面应均匀撒滑石粉。其作用是减小轮胎滚动时相互间的蠕动摩擦,预防轮胎温升过高导致的相互粘连和以后拆卸时难以分离的情况。

轮辋(包括压环和锁环)除锈也是二级保养作业中的一项必要工作。除锈后的轮辋表面平整,可以减轻对轮胎胎圈、内胎和垫带等接触部位的蠕动摩擦损伤。更重要的是,在除锈过程中,往往在除去泥沙铁锈等积垢后可能会发现其上的裂纹,以便及时修整和更换。如果轮胎在解体前已发现有偏磨倒角等不正常磨损现象,应检查轮辋的偏摆度及不同心度。

根据轮胎胎体的实际情况进行调位,即调换配装位置和滚动方向,是减小以至消除轮胎偏磨倒角和胎肩单边疲劳过度的措施,也是延长轮胎使用寿命和提高翻新率的必要工序。轮胎调位的方法有多种,要区别情况具体对待。如果是整车换胎,可采用“交叉循环调位法”;如果是新旧轮胎混装的,一般新胎或较好的轮胎固定装在前轴,稍旧或翻修过的轮胎固定装在后轴,只采用左右调位和内外档调位,在调位时同时改变其滚动方向。

外胎的小刺伤疤修补,用胶料填塞是延长轮胎使用寿命和减少轮胎损坏而引起抛锚换胎的行之有效的保养措施。二级保养作业时,应坚持做好小修小补工作。

二级保养车辆的备胎及其装置机件的保养也是一项重要作业,不能忽视。

3 轮胎保养的注意事项

轮胎在保养作业时,应按所规定的气压充气,

不能因气候、路面、装载等经常有变化的因素随意增减轮胎气压。

装拆轮胎时,不能使用大锤敲击或硬撬,以免损坏胎圈。

轮胎配装成套时,胎里、内胎和垫带表面必须涂滑石粉。充气前认真检查轮辋锁环是否安装吻合。为保障人身安全,必须在轮辋辐页孔中穿入保险铁棒,有条件的可将轮胎放入防护罩内,然后充入少量压缩空气,使内胎充分舒展,胎圈与轮辋凸缘贴紧,待一切正常后,再二次充气至标准气压。充气时,人员不得在轮胎与轮辋组合体的侧面,最好离开轮胎一段距离,绝不能大意。充好气的轮胎,应用肥皂水检查气门芯和气门嘴从轮辋伸出的缺口处是否漏气,如果漏气,要及时返工。

轮胎配装上车时,为使轮辐面紧贴轮辋凸缘,紧固螺丝时一定要用力均匀,而且按1-5,2-6,3-7,4-8或相隔的顺序对称拧上螺丝,逐步紧固,以免造成轮辐平面受力不均,导致轮辋变形偏摆而造成轮胎不正常磨损。

车辆进厂(场)修理轮胎时,应注意所报修轮胎经修复后是否对行车安全有影响,如果有影响,要考虑重新配装轮胎,绝不能迁就。如果需要更换周转轮胎或新胎,也要搭配得当(注意“八同”)。如果报修轮胎属不正常损坏,应进一步查找原因,若经鉴定为车辆机件造成的,应立即通知车辆保修部门及时排除机件故障,以免再次损伤轮胎。

轮胎各级保养和小修情况都应做好必要的现场记录,作为轮胎使用和质量参考依据,必要时能真实提供轮胎的管、用、养、修全过程的确切资料,对轮胎管理工作是很有益的。

轮胎使用过程中被刺扎漏气后修补时,应尽量采用热补法。因为采用“胶条补漏法”一方面会使带束层损坏更严重,另一方面,如果从该位置进入水和泥沙等,会造成带束层钢丝生锈并可能导致脱层爆破。

全钢子午线轮胎三角胶生产方式的调整

中图分类号:U463.341⁺.6 文献标识码:B

我公司全钢载重子午线轮胎生产所使用的三角胶一部分是由 $\Phi 150$ mm冷喂料挤出机生产的。最初的生产方式是同时挤出两条三角胶,存在三

角胶产生“S”形弯影响下道工序使用 and 产品质量以及没有充分利用设备能力的问题。为此,我们对三角胶产生“S”形弯的原因进行了分析,并采取相应解决措施,取得了较好效果,现简要介绍如下。

1 产生原因

产生“S”形弯的三角胶进入钢圈出圈工序经裁刀裁断后,会出现长短不一致、外形弯曲的现象,与钢丝圈贴合时接触不严密,影响成品胎圈质量;返回上工序与新胶料掺用,既损失了胶料的焦烧性能,又浪费能源,且增加工人的劳动。“S”形弯的产生原因如下。

(1)三角胶形状特殊,最薄点厚度几近为零,最厚点厚度在 10 mm 以上,类似一个直角三角形,卷曲时难度较大。

(2)卷曲轴与口型设计宽度不匹配,卷曲轴宽度为 360 mm,一条三角胶的最大宽度为 66 mm,两条三角胶合在一起最大宽度为 132 mm,卷满后卷轴两边各余 114 mm,三角胶存放及输送到下道工序过程中因活动量大造成位置改变,在挤压作用下形成“S”形弯。

2 解决措施

三角胶生产方式由同时挤出 2 条改为同时挤出 3 条;采用带束层垫胶用机头插件和口型箱,并在输送带上安装导向辊。

2.1 采用带束层垫胶用机头插件和口型箱

原三角胶生产所用机头插件和口型箱可利用宽度为 200 mm,口型板能够实现同时挤出 2 条三角胶;改为同时挤出 3 条三角胶时,3 条三角胶合在一起的最大宽度为 198 mm,利用 200 mm 的宽度难以实现生产。带束层垫胶用机头插件和口型箱可利用宽度为 300 mm,故用其替代三角胶用机头插件和口型箱,并在大口型中制作 3 个小口型。原口型板和新口型板示意分别见图 1 和 2 (以 10.00R20 规格轮胎为例)。

2.2 输送带上安装导向辊

采用同时挤出 3 条三角胶生产方式后,三角胶经过冷却架卷曲于卷轴上时,在卷轴上的活动范围仍然很大,存在轻微“S”形弯问题。三角胶挤出后需经输送带冷却,若在输送过程中设置一些装置,使两边的三角胶向相反方向分离,就可以改变三角胶之间的距离。因此,在冷却输送带上设置导向辊来改变三角胶在输送带上的运行方向。当三角胶进入导向辊时,导向辊把两侧三



图 1 原口型板示意

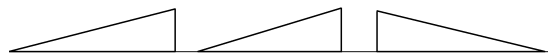


图 2 新口型板示意

角胶架起,一条偏向左,一条偏向右,使两侧三角胶与中间三角胶的距离在 70 mm 左右,减小了三角胶在卷轴上的活动范围,使三角胶在储存、输送过程中也不会变形。

3 经济效益

三角胶生产方式由同时挤出 2 条改为同时挤出 3 条后,充分利用了设备能力,生产每吨三角胶可节约 1/3 的电能和聚乙烯隔离膜,合计 241.7 元,且挤出效率提高 33%,效益可观。

4 结语

通过将三角胶的生产方式由同时挤出 2 条改为同时挤出 3 条,解决了三角胶产生“S”形弯的问题,提高了产品质量和生产效率,节约了能源和劳动力,降低了生产成本,效益明显。

(朝阳浪马轮胎有限责任公司 张庆辉供稿)

卡博特继续在中国和巴西扩建

中图分类号:TQ330.38⁺¹ 文献标识码:D

印度《印度橡胶杂志》2004 年 71 卷 41 页报道:

美国卡博特公司已完成了在上海焦化公司的 5 万 t 扩建工程,从而使这个以 70:30 合资的公司的年生产能力达到 13 万 t。卡博特还成立了一个新的控股公司——卡博特中国有限公司来管理它在中国的所有投资和业务。该公司还计划在上海建立一个实验室为亚太地区服务。

卡博特将使其在巴西毛阿的工厂的产量提高 60%,达到 12 万 t,以满足南美的需求。卡博特还在阿根廷、哥伦比亚和委内瑞拉建有炭黑生产厂,该公司在南美的总年生产能力为 29 万 t。

(涂学忠摘译)