

新品动态

国产波音 737-800 型主轮胎 将跃上蓝天

曙光橡胶工业研究设计院最近研发成功波音 737-800 型飞机主起落架配套用轮胎。该轮胎规格为 H44.5×16.5-21 28PR (无内胎), 额定速度每小时 362km, 额定负荷 20280 kg, 额定内压 1476kPa, 充气外直径 1105~1130mm, 充气断面宽 399~419mm, 产品重量≤94.5kg。该规格轮胎经试验和检测, 各项性能均符合 CTSO-C62d、GB9745-1995 等技术标准的要求, 已向中国民用航空总局(CAAC)适航管理部门申请适航取证, 不日将跃上蓝天。

改革开放以来, 随着国民经济的高速发展, 我国的民用航空业也取得了迅猛的发展。据民用航空部门公布的数据, 2004 年旅客运输量达到 1.21 亿人次, 在历史上首次突破 1 亿大关, 全行业实现利润总额 102.7 亿元; 全年运输总周转量、旅客运输和货邮运输量分别比上年增长 35.3%、38.1% 和 23.3%, 达到 231 亿吨公里、12100 万人和 270 万 t, 运输总周转量、旅客运输量分别首次突破 200 亿吨公里大关和 1 亿人次大关。巨大的运输量需要相应的飞机保有量。据不完全统计, 国内民用航空公司目前运营的各型飞机总量已达到 940 多架, 其中各型波音飞机 371 架, 各型空客飞机 141 架, 各型麦道飞机 55 架, 其余为各型支线飞机。按照目前的经济发展速度, 预计我国今后还需引进更多的各型飞机, 才能满足国内民航运输的要求。

民用航空业的发展需要优质低价的航空轮胎, 大型航空轮胎国产化是唯一途径。自上个世纪 90 年代以来, 在大型民用航空轮胎国产化方面, 该院做了大量工作, 并取得了令人瞩目的成绩。先后研发成功了波音 737-300 型飞机主轮胎和前轮胎、波音 757-200 型飞机主轮胎和前轮胎、波音 767-200ER 型飞机主轮胎和前轮胎、A310

飞机主轮胎和前轮胎以及图 154M 飞机主轮胎和前轮胎等民用航空轮胎。其中波音 737-300 型飞机主轮胎和前轮胎取得了美国联邦航空管理局(FAA)颁发的 TSOA 和中国民用航空总局颁发的 CTSOA, 波音 757-200 型飞机主轮胎和前轮胎、波音 767-200ER 型飞机主轮胎和前轮胎、A310 飞机主轮胎和前轮胎取得了中国民用航空总局颁发的 CTSOA。

在民用航空轮胎市场, 因为该院的存在, 国外轮胎的垄断地位才被打破。目前该市场的某些规格产品(主要集中在波音系列, 包括波音 737-300、波音 737-500、波音 757-200), 国产航空轮胎已占据 25% 的份额。但是, 从整个市场看, 国产轮胎所占份额不到 10%。因此, 为降低民航运营成本, 适应广大人民群众对民航运输的需求, 航空轮胎国产化既大有作为, 同时任重而道远。作为中国航空轮胎制造业的一面旗帜, 将竭尽全力, 积极推进大型航空轮胎国产化进程, 配合民用航空业对轮胎日益增长的需求, 不断推出优质产品。

邓海燕

北京航空制造工程研究所 新型三鼓成型机通过鉴定

6 月 20 日, 北京航空制造工程研究所研制的三鼓式全钢载重子午线轮胎一次法成型机, 通过了中国石油化学工业协会组织的鉴定。三鼓式全钢载重子午线轮胎一次法成型机是国家“十五”重大技术装备研制项目, 是全钢载重子午线轮胎制造的关键设备之一。与会专家对该产品给与很高的评价。

该产品具有如下特点:

1. 设备由 2 人操作, 配备一套贴合鼓及二套相同的成型鼓, 结构紧凑, 占地面积少;
2. 成型鼓具有贴合和成型功能, 不用移动胎体筒组件, 避免胎体筒组件的二次定型, 提高制造轮胎的均匀性;
3. 成型鼓可以是胶囊鼓也可是机械反包鼓, 其机械式反包鼓获国家专利;
4. 适合成型的轮胎规格范围广, 较其它型式