

的胎面卷盘放于胎面导开机架上,将胎面导出,平整地放置在定长台面上,按施工标准长度,用飞轮刀以 30° 斜角将胎面裁断。裁断时需要用雾化水喷淋飞轮刀,以保证切割斜面平整。在放置活动架之前,要除去表面水分,垫布要保持清洁。按施工标准设定好的胎面长度和接头斜度,成型时再在接头部位上采用带齿手压辊辅助压实,有效地解决胎面接头不平整问题。

2.4 采用双向导热隔膜硫化方法

我厂早期生产摩托车轮胎单一采用气囊硫化方法,设备用三层立式水压硫化机。但随着无内胎摩托车轮胎的持续发展,市场对其规格大小、层级类别等需求越来越广泛,光靠气囊硫化方法已经不适应小轮径且层数多的轮胎设计结构要求。

自动定型硫化机是当前国内外广泛应用的一种先进的轮胎硫化设备。为了保证无内胎摩托车轮胎的硫化质量,我厂采用了液压轮胎双模自动定型硫化机,用隔膜硫化工具代替气囊硫化工具,采用 B型隔膜,呈筒状装在模型上,不必预先定型,硫化过程除工人装入胎胚和取出成品轮胎外,可连续自动完成合模、定型、锁模、硫化、开模等动作,全部自动化控制。为了进一步提高劳动生产效率,同时还采用双向导热硫化方式,硫化周期比气囊硫化方式节省了 $1/3$ 时间,同时还克服了小轮径且层数多的无内胎摩托车轮胎的胎胚套气囊定型困难,解决了硫化后的轮胎脱气囊时易造成钢丝圈变形等问题。

2.5 解决轮胎并拢趾口问题

后充气工艺是无内胎摩托车轮胎生产必不可

少的工序,对改善尼龙胎体尺寸稳定性、提高无内胎轮胎与专用轮辋的装配性能及辅助检验其外观质量均有重要作用。为防止轮胎在装配前拼拢趾口,除了规定硫化后的无内胎摩托车轮胎必须实施后充气工艺之外,包装工序亦予高度重视。我厂包装规格是单条缠绕薄膜纸,5~10条捆扎一包,工艺要求不允许松包入仓堆放。由于无内胎摩托车轮胎胎体相对较软,缠绕、捆扎和存放过程所产生的外力因素直接强加于胎趾,容易造成轮胎趾口并拢,影响装圈。为此,对包装工艺进行改进,按轮胎规格大小分三或四块均匀放置趾口垫板在胎里撑开趾口,再缠绕薄膜纸,在有效地解决并拢趾口问题的同时也完全符合平整、结实的包装工艺要求。

3 结语

随着摩托车轮胎结构逐渐向无内胎、低断面、子午化方向发展,市场需求的规格品种越来越多。无内胎摩托车轮胎由于其结构和使用上的特点,与普通摩托车轮胎的制造工艺有所不同,对工艺设备也提出新的要求。通过对无内胎摩托车轮胎制造工艺的改进和对工艺设备的更新换代,收到了良好的效果,确保了无内胎摩托车轮胎良好的气密性、均匀性、安全性和耐用性。近几年来,我厂产无内胎摩托车轮胎外观合格率稳定提高,达到 99.62% 以上,主要规格品种已达到普通摩托车轮胎的外观合格率水平,收到了良好效果。

参考文献:略

固特异建议用户关注轮胎使用情况

由于美国国家安全周将至,固特异轮胎公司建议用户对所使用的轮胎应给予更多的关注。

调查表明,只有近 $1/3$ 的驾驶员检查轮胎气压,更多的人忽略了轮胎气压的重要意义。检查轮胎压力和胎面磨损情况是一个关键问题,疏于轮胎气压的检查可导致轮胎花纹不均匀磨损、加速轮胎磨损直至轮胎损坏。固特异表示,检查轮胎压力,驾驶员本身不需要花费太多的时间就可以完成,旗下任意一家零售商店都可以提供相应

的检测服务。

据轮胎制造商协会研究报告表明,众多驾驶员都忽略了轮胎的安全问题,甚至不知道如何进行正确的轮胎保养,对这方面的知识也知之甚少。通过努力,可以吸引驾驶员的注意,帮助他们更好的了解车辆和轮胎的保养知识,使他们维护使用好自己的轮胎。固特异建议驾驶员每月检查一次轮胎压力,旅行之前更应检查轮胎压力。美国国家安全周期间,该公司将向广大用户提供更多的服务,目的在于使消费者了解到更多的轮胎使用及保养常识。

邵建文