

轮胎术语

A

安全性能 **safety performance**

轮胎在标准规定的使用条件下行驶，不破损，不影响驾驶操纵的性能。

安全轮胎 **run-flat tyre**

又称跑气安全行驶轮胎，是指因机械损伤而跑气，但仍然能以较高速度安全行驶一段较长距离的轮胎的统称。属于这一类轮胎的品种很多，可以说各主要公司所研制的产品都各有特色，但共同点都是无内胎和低断面的，且胎内多半采用密封剂，需配备特殊轮辋的也不少，有的还带泄气报警装置。大致有以下几种：跑气后能均衡塌于轮辋支撑物上的轮胎，如悬臂（LXX）轮胎，全动（Denovo）轮胎及折叠轮胎：跑气后靠胎侧刚性支持的轮胎，如增强胎侧轮胎、双重轮胎及三角断面轮胎等；带海棉层充气轮胎。多腔轮胎实际上也属于这种。

暗沟 **peaking**

一般由于缓冲胶局部缺胶后由于相邻部位流失胶过多引起的一种轮胎缺陷。

凹沟 **channeling**

轮胎肩部之打磨面为胎面胶所不能覆盖的部分。

B

摆振（发飘） **shimmy**

轮胎沿垂直于地面轴线方向的横摆运动。

白圈轮胎 **tyre with white stripe line**

又称白线轮胎，指在胎侧部有一道白色窄带的轮胎。白圈仅是一种装饰图案，白色胶料增加成型难度，成本高，仅用于轿车轮胎。

白色胎侧保护性涂料 **white sidewall protective paint**

一种特殊的可洗涤的彩色漆。在新胎入库前涂于胎侧，用于保护白胎侧在库存时不受污染，并防止其变色。

包边胶 **tie-in stripe**

包覆在钢丝帘布层和带束层两端的胶片。

包封套 **envelop**

在预硫化胎面翻新工艺中，采用的一种特制环形密封胶套。

薄膜理论 **membrane theory**

将充气轮胎胎体看作为弯曲而无刚性的薄膜来进行轮胎计算分析的理论。其特点是计算简单、容易掌握，并且计算结果较接近充气轮胎的实际情况，并常用于计算轮胎充气平衡形状。

保留生产轮胎 **reserved old series of tyre**
准备淘汰而暂时允许生产的轮胎。

爆破 **blow out**

轮胎局部胀裂损坏的现象。

爆破压力 **burst pressure**

在水压作用下，引起轮胎爆破时的压力。

崩花 **chunking**

轮胎使用中，由于异物的碰撞、切割使花纹块或花纹条局部缺损的现象。

标准轮辋 **standard rim**

又称推荐轮辋。在各种使用条件下，能与轮胎获得最佳配合，充分发挥轮胎性能的轮辋。在国际上一般指为美国或欧洲轮胎轮辋协会所承认的轮辋。

标准深度胎面花纹轮胎 **regular tread tyre**

根据美国“轮胎和轮辋协会”规定，按胎面花纹深度，工程机械轮胎氛围标准花纹、深花纹和超深花纹三种，若标准花纹深度为 100% 则后两者为 150% 和 250%。三者使用寿命只比为 100%、160% 和 270%，这是由于三者胎面厚度，使用要求、场合不同。

标准负荷和气压 **standard loads and inflations**

轮胎工业部门根据最佳使用效果，对于不同类型论和不同使用条件所推荐的负荷和气压并标志在轮胎胎侧上。

标志不清 **unclear marking**

外胎、内胎和垫带上的轮胎标志和字迹模糊不清的现象。

表面缺陷 **appearance defect**

指橡胶制品的表面出现的不符合设计要求的缺陷。通常是因为橡胶表面与硫化模型间残存有空气、填料不足或橡胶流动性欠佳所致。

表面损伤 **surface damage**

外胎、内胎、垫带、气门嘴表面的机械或其他损伤。

表面不平 **surface roughness**

外胎、内胎和垫带表面局部粗糙和出现不应有的凹凸痕迹。

补强材料 **reinforcing matererial**

加入橡胶胶料中能使橡胶制品的力学性能显著提高的材料，如炭黑、二氧化硅、纤维、织物和钢丝等统称为补强材料。

补胎胶 **tread gum**

一种橡胶胶料。补胎时用以填补胎面部分所缺的橡胶。

半鼓式成型机头 **semiflat drum**

成型机头（或成型鼓）的一种。是相应于胎圈部分不向内缩的机头。只适用于成型单钢丝圈的外胎，如轻型轿车胎。

半光胎面 **semi-smooth tread**

外侧无花纹，内侧有宽而深的横向花纹的胎面。因外侧无花纹，耐切割，耐刺扎性能好；外侧花纹沟槽深，牵引性能良好。适用于多岩石的场地。

半深式轮辋 **semi-drop centre rim**

底面稍低于胎圈座的轮辋。主要适用于着合直径比较小（一般为 15-16in ）的轻型载重轮胎。

爆破试验 **blow text**

是承压制品使用性能方面重要的考核方式，如轮胎，胶管等制品都有水压爆破试验。

憋气损坏 **deflation damage**

轮胎在无气压下行驶造成的损坏，从而导致胎体帘线松散或完全断裂。这种损坏的轮胎不能修补。

C

裁断 **cutting**

按规定的尺寸和角度裁切成部件的工艺过程。

层数 **number of plies**

外胎胎体帘布层的实际数。

层级 **ply rating (PR)**

轮胎在规定的使用条件下，能够承受最大负荷的特定强度标记。它不一定代表帘布层的实际数。

层状结构钢丝帘线 **layer constructions steel cord**

钢丝呈层状排列的帘线，具有耐屈挠、耐压缩疲劳、拉伸强度高、与橡胶着合力高、粘合保持性好及节约成本等优点。

成型 **building**

按施工标准表将具一定尺寸和形状的各部件，组合成胎胚的工艺过程。

成型鼓 **build drum**

制造充气轮胎时，用于装配各种轮胎部件的鼓状装置。

超压 **over inflation**

轮胎内压超过额定值。

尺寸超标准 **oversizing**

轮胎外缘尺寸超出标准规定的范围。

尺寸偏差试验 **run-out test**

轮胎装在标准轮辋上，充以规定气压在固定旋转轴上转动一周，测定尺寸偏差的实验。（偏心试验，

跑偏试验）。

尺寸增长系数 **dimensional growth factor**

轮胎使用胀大后的最大充气尺寸与新轮胎最大充气尺寸的比值。

尺寸系数 **size factor**

在试验轮辋上测得的轮胎充气断面宽和外直径之和。

冲击内裂 **bruise break**

轮胎在行驶中，由于冲撞异物，而造成胎里裂口。

充气轮胎 **pneumatic tyre**

内腔需要充入压缩气体或液体，并能保持内压的轮胎。分为有内胎轮胎和无内胎轮胎。

充气内压 **inflation pressure**

轮胎在使用环境温度下，按标准充入气（液）体的压力，不包括轮胎在使用中所增大的内压。

充分硫化 **tight cure**

为使胶料获得良好的拉伸强度和高弹性而进行的充分适宜的硫化。

刺穿 **puncture**

轮胎在行驶中，被尖锐物扎穿。

刺穿报警装置 **puncture alarm**

轮胎被扎穿后，由于急速泄气，用以警告车辆驾驶员的电子显示与蜂鸣装置。

侧抗尖叫声 **cornering sqteal**

具有侧向偏离角的轮胎，滚动时，轮胎与路面间发生的噪声。

侧向尺寸偏差 **lateral run-out**

轮胎胎侧与垂直于固定轴线的中心平面之间最大与最小尺寸之间的差值。

侧向力偏移 **lateral force deviation (LFD)**

侧向力变量的积分平均值。（角度效应；转向层效应）。

侧向力 **lateral force**

承受载荷的轮胎，在恒定半径下转动，所产生的与车轮旋转轴子行方向的力。

侧向力变量 **lateral force variation (LFV)**

承受载荷的轮胎，在恒定半径下转动，所产生侧向力的波峰与波谷之差。（侧向力变动）。

侧向稳定性 **lateral stability**

轮胎具有受到侧向力干扰，保持稳定的性能。

侧滑角 **side slip angle**

又称偏离角。系指车辆行驶过程中，轮胎中心平面或轮胎行驶的实际轨迹与车辆行驶方向之间的夹角。

穿洞尺寸 **breaththrough size**

打磨好后洞口底部的尺寸。

出沟 **channelling**

外胎、内胎和垫带表面出现不应有的局部沟痕。

重皮 **repeat shin**

外胎、内胎、垫带表面的胶层局部重叠分层的现象。

超低断面轮胎 **super low section tyre** 或 **super low profile tyre**

轮胎断面高宽比低于 0.82 的充气轮胎

超低压轮胎 **super low pressure tyre**

指充气压力在 147.1kPa 以下的充气轮胎。这种轮胎适宜在沼泽，疏松的雪地等软地面使用。

超宽基轮胎 **super-wide base tyre**

在不改变对应窄基轮胎充气外直径和断面高度的情况下将断面大大加宽的轮胎。其断面高宽比约为 0.65~0.75。主要应用于一些要求承载、牵引、稳定和越野性能更高的工程机械和自卸承重车上。

常压轮胎 **atmospheric pressure tyre**

轮胎内压与大气压力相等的轮胎。

传统胎面翻新法 **traditionl retreading process**

指多年来沿用的翻胎法。程序包括：入厂检验、大磨、第二次检验、损伤部位的切割和修理、喷刷胶浆与干燥、贴胶、硫化、成品修饰与检验，平衡试验等。

擦胶 **frictioning**

压延作业的一种，是布和胶料同时通过压延机上以不同线速度回转的两辊筒之间，以把胶料擦入织物空隙的作业。优点是：胶料能渗入织物组织内部，附着力高。

长胎趾 **long toe**

新轮胎在加工过程中出现的一种缺陷。硫化初期胎圈包布及隔离胶在模型与硫化胶囊（水胎）之间移动，而在胎圈部位形成的“长胎”。如果不是特别长，用刀修整可以恢复。

垂直负荷 **vertical load**

由轮胎作用到地面上法向反作用力，等于负荷法向力。

捶击噪音 **beat noise**

汽车在平滑路面行驶，速度达到 100km/h 时所听到的一种轮胎跳动的噪音。

D

大规格轮胎 **giant tyre**

断面宽在 14in 以上且着合直径为 18in 的充气轮胎。常用于重型车辆和工程机械中。

大磨 **buffing**

又称打磨，轮胎翻新时大面积的打磨，将轮胎损伤面磨掉使其露出新的粗糙面，以便新胎面和旧胎体能更好的结合在一起的工序。

打磨胶粉 **buffing dust**

打磨时从待翻修轮胎和其他橡胶制品上磨下的细碎胶末。

打磨面积 **buffed surface**

对翻胎来说，指旧胎体上已打磨的面积。

打折硫化胶囊（或水胎） **creased bag(tube)**

一种已经使用至老化、胀大和起折的胶囊或水胎。

单胎负荷 **single load**

在规定气压下，单胎使用时的对应负荷。

定型 **shapping**

使胎胚形状接近外胎或内胎成品形状的工艺过程。

断面 **section**

又称为剖面。是指将物体按一定方向剖开时而形成的表面。对轮胎来说，则是指将轮胎沿径向切开而形成的切面。有时也指为便于观察轮胎内部结构情况，沿轮胎径向切割出具有一定厚度的断面样品。

断面宽度 (S) **section width**

轮胎按规定充气后，轮胎断面两外侧之间的最大距离，不包括标志装饰线和防擦线所增加的宽度（见图 3）。

断面高度 (H) **section height**

轮胎按规定充气后，轮胎外直径与轮辋名义直径之差的一半（见图 3）。

断面高增长系数 **section height growth factor**

轮胎使用胀后的最大充气断面高与新轮胎最大充气断面高的比值。

断面宽增长系数 **section width growth factor**

轮胎使用胀大后的最大充气断面宽与新轮胎最大充气断面宽的比值。

掉块 **chipping**

在轮胎使用中，由于异物的碰撞、切割而掉下胶块的现象。这是充气轮胎的一种损坏形式，轮胎胎面呈小块断裂碎落的现象。轮胎在粗路面、超载、

高速、紧急刹车情况下会出现掉块。

带束层 **belt**

在子午线轮胎的胎面基部下，沿胎冠中心线圆周方向箍紧胎体的材料层(见图 2)。

带束斜交轮胎 **bias belted tyre** 或 **belted bias tyre**

又称半子午线轮胎。以带束层紧束斜交胎体的轮胎。带束层帘线排列角度与子午线轮胎情况接近。性能介于子午线轮胎和斜交轮胎之间。

低断面轮胎 **low section tyre**

轮胎断面高宽比为 0.70~0.88、轮辋与轮胎断面宽度之比为 0.69~0.76 的充气轮胎。

低压轮胎 **low pressure tyre**

按以往的标准气压分类的话，充气压力在 0.1471~0.490Mpa 的充气轮胎一般称为低压轮胎。但轮胎材料的发展。负荷的提高，充气压力增大，但把缓冲性能大致与原来相同的轮胎仍归于低压轮胎。

导电实心轮胎 **conductive solid tyre**

用橡胶制成的电阻不大于 25 万欧姆，能够导电的无内腔轮胎。

定向花纹 **directional tread pattern**

有行驶方向要求的胎面花纹。

导水胶棱 **chine**

航空轮胎在胎肩部位周向设置用来导水的环形凸起物。

垫带 **flap**

又称衬带、压条。位于胎圈、内胎和轮辋之间的压型环状胶带。中间厚，两边薄。作用是保护内胎着合面不受轮辋磨损，应具有良好的耐老化性能。

垫环 **spacer ring**

俗称垫圈，用以调节两半翻胎模或花纹板断面的金属环。缺点是难以精确控制轮胎胎面的宽度。

垫圈 **spacer ring**

为加宽翻胎硫化模具胎面宽度用的一种环圈。

垫胶 **cushion gum**

粘性橡胶胶料，用做粘贴胶或胎面胶基部及肩部之填补胶及加胶。

垫带最小展平宽度 **minimum width of flatting flap**

垫带展平后的最小宽度。

垫带中部厚度 **centre thickness of flap**

垫带断面中心部位的厚度。

垫带边缘厚度 **edge thickness of flap**

垫带两边缘的厚度。

垫带豁边 **torn flap**

垫带边部被撕裂（掉）的现象。

垫带带身不正 **irregular flap**

从中心线量起两侧宽度不等的现象。

垫带窄 **narrow flap**

垫带宽度小于标准规定的尺寸。

动负荷半径 **dynamic loaded radius**

轮胎在负荷行驶中，当倾角为零度时，从轮轴中心到支撑平面的垂直距离。

倒角磨损 **heel an toe wear**

又称跟趾磨耗，因花纹（尤其是横向花纹和块状花纹）的后部比前部磨耗更快而产生的明显的倒角现象。一般产生在轮胎内侧。

定向胎面花纹 **directional tread pattern**

轮胎花纹的排列为有行驶方向性的越野花纹。花纹为“人”字形或横条形。适用于工程机械轮胎和农用拖拉机轮胎，以提供良好的牵引性能和自洁性。

冬季胎面花纹 **winter tread pattern**

花纹凸起部分具有锐边的胎面花纹。这种花纹具有良好的防滑性能，可保证轮胎在冰雪路面上安全行驶。

东洋橡胶工业公司 **The Toyo Rubber Industry CO., Ltd.**

建于 1943 年。总部设在大阪市西区。曾经与美国通用轮胎和橡胶公司进行有关轮胎等方面的技术合作。是日本第四大橡胶公司。

杜邦公司 **Du Pont Co.**

1802 年建于特拉华洲威尔顿。是氯丁橡胶、尼龙、和凯夫拉纤维的发明者和最早的生产厂家。是规模最大、经营范围最广的世界性化学公司之一。

短纤维 **staple fiber**

又称为切断纤维，是纤维工业与长纤维对应的一个术语。

对称式胎面花纹 **symmetric tread pattern**

指与胎面中心呈对称状分布的胎面花纹。这种花纹两侧性能相同。

对开式轮辋 **divided rim**

轮辋和轮辐分别在两侧呈整体结构的轮辋。这种轮辋是从两侧将轮胎夹注，并用螺母、螺栓予以紧固。主要用于轻型汽车、工业车辆及农用机械等。

吨公里 **ton-kilometer**

运输作业的计量单位。运送物料的吨数与行驶公里数的乘积。

多腔轮胎 multi-chambered tyre

是一种被一个或两个内隔膜分割成双腔或三腔的无内胎轮胎。各腔互不相通，具有单独的气门嘴，分别充气。行驶安全性能高于一般无内胎轮胎。但这种轮胎制造价高、重量大，一般只用于特殊要求的车辆。

E

额定负荷 load rating

标准规定的不同气压的对应负荷，包括最大负荷。对轮胎来说，又称为推荐负荷、经济负荷，指在规定气压下允许轮胎承受的最大载荷。是轮胎厂推荐使用的一种负荷，使用时一般应低于或等于轮胎所标注的额定符合，否则轮胎会因过度承载而提前损坏。

动态模拟试验 dynamic simulation test

通过调整动态试验条件，模拟航空轮胎的实际使用状态，以此考核轮胎整体性能的试验。

等距磨耗 equal distance wear

对比轮胎在同一使用条件下，相等行驶里程的磨耗。

单位磨耗里程 unit wear

胎面花纹深度每磨去 1 mm 所行驶的里程数(km)。

动不平衡 dynamic unbalance

轮胎主惯性轴线与原轴线既不平行，也不在重心相交的一种不平衡现象。

动平衡试验 dynamic balance test

在平衡试验机上，采用离心力和力偶双重方法测定轮胎不平衡度的试验。

洞口总长度 hole total length

修补的洞口的长度总和。

钉眼 fall hole

轮胎被尖锐物刺穿的直径小于 6mm 的孔洞。

打磨 buffing

把欲粘接面处理为粗糙表面的工艺。

顶翻新 top-capping

仅更换胎面胶的翻新方法。

F

防滑 non skid

车辆在行驶时，轮胎具有的防止打滑的性能。

防擦线 kerbing rib

又称防护线。模压在胎侧上，用以保护胎侧不被擦伤的环形凸起胶棱(见图 2)。

防护剂 protective agent

该术语包括所有用于防护硫化胶老化的材料、表面涂层以及在混炼阶段加入橡胶的防护配合剂。

防滑钉 stud

镶于胎面用于提高轮胎对冰雪路面抓着力硬钉。

防滑胎 non-skid tire

指带有防滑措施的轮胎。

防滑纹 non-skid

指轮胎胎面上防止轮胎打滑的花纹沟。

防老剂 antioxdant 或 antidegradant 或 anti-ager

将少量加于橡胶中，能够防止或抑制诸如痒、热、臭氧、机械力、重金属离子等老化因素对橡胶的破坏作用，从而延长橡胶或制品的储存和使用寿命的物质。

非定向轮胎花纹 non-directional tread pattern

轮胎行驶时不受行驶方向限制的越野花纹。花纹通常为斜条形，牵引性与自洁性良好，使用于一般用途越野轮胎。

非对称性花纹 asymmetric tread pattern

与胎冠中心线成非对称状排列的胎面花纹。通常一侧的花纹抓着性好，另一侧花纹的耐磨性较好。

封口胶 sealing rubber

加贴在胎圈补强带或胎体帘布两端的胶片或胶条。

复合挤出 multiple extrusion

用复合挤出机，将多种胶料进行挤出，形成一个整体部件的工艺过程。

负荷指数 load index

轮胎在标准规定的使用条件下，按速度符号标明的速度行驶时，所能承受最大负荷的数字代号。

负荷轮胎断面宽 loaded tyre section width

负荷轮胎停在不变形的水平路面上测得的轮胎断面的最大宽度。

负荷轮胎径向偏心 loaded radial tyre run-out

对装在旋转时不偏摆车轮上的充以规定的气压、承受规定负荷、并以规定速度旋转的轮胎所测得的最大和最小轮胎半径之差。

负荷能力 load capacity

在规定的使用条件下允许轮胎承受的最大负荷。

负荷下断面宽度 loaded section width
轮胎按规定充气后，在法向负荷作用下的断面宽度。

浮渡性能 floatation
轮胎行驶在软地面上防止沉陷的性能。

覆胶 coating
使橡胶层贴覆在织物上的工艺操作的通称。包括压延作业中的贴胶、擦胶和涂胶作业中的刮胶、浸胶和喷涂等。

翻新胎面胶 camel back
用于外胎翻新的胎面胶。又称挂背胶。以压出机压出的、用于轮胎翻新的未硫化胎面胶。

翻新胎面脱空 retread separation
翻新胎面与胎体磨表面脱开的现象。

翻新损失 processing failure
在使用中产生的与翻新过程有关的损失。

翻新轮胎 retreaded tyre 或 retread
经翻新后重新使用的轮胎，亦即已磨损至不允许继续使用的旧轮胎经翻新后能重新使用的轮胎。

翻新胎面刻花 retreaded grooving
在更换后的无花纹胎面上刻制花纹的工艺。

翻新胎面脱空 retread separation
由于粘合不牢、操作不慎等原因所造成的翻新胎面与轮胎打磨表面脱开。

非粘结式实心轮胎 pressed-on solid tyre
硫化后压装在轮辋上的无内腔橡胶轮胎。

反弧形胎面轮胎 tyre moulded with concave
胎面断面设计为凹弧形的轮胎。这种轮胎充气后胎面很平坦，因而稳定性、牵引性、转向性、耐磨性都很好。

返炼 remilling
加工过程中经过一次或一次以上使用的多余胶料重新返回炼胶机与新料一起掺合进行热炼出形的操作。

返原 reversion
指硫化橡胶在高温下，放置过久后出现的软化现象。

G
工程 机 械 轮 胎 earth-mover tyre 或 off-the-road (OTR)
主要用于轮式工程车辆与工程机械上的充气轮胎。分为装载机轮胎、铲运机轮胎、平地机轮胎和压路机轮胎等。

工程 机 械 轮 胎 分 类 标 记 off-the-road tyre classification

工程机械轮胎的分类标记方法有多种。目前主要是采用美国“轮胎和轮辋协会”按用途的分类标记。此法是按轮胎用途分成五大类标记，每一类分别用大写英文字母表示：

E——土石方、木材运输机械用轮胎；

G——平路机用轮胎；

L——装卸、推土等机械轮胎；

C——压路机用轮胎；

ML——矿是、木材运输机械用轮胎。

每一类里又以数字 1~7 分别表示不同胎面花纹型式和性能特征等。

工业轮胎 industrial tyer

主要指用于工厂内部运输车辆和一些工业机械上的轮胎。这类轮胎分为实心、半实心和充气三种类型。

工业车辆轮胎 industrial tyre

主要用于工业车辆上的充气轮胎、半实心轮胎和实心轮胎。分为叉车轮胎、电瓶车轮胎和平板车轮胎等。

工作层 working layers

又称主带束层。子午线轮胎带束层中起承受负荷作用的主要受力层，即用帘线强度较高，通常由两层排列方向相反的宽帘线层构成。如在四层带束层中，一般由第二和第三层构成；在三层带束层中，一般由第一和第二层（由内向外数）构成。

公称断面宽 nominal section width

装于理论轮辋上（其宽度为轮胎断面宽度的 62.5%），并标于充气轮胎规格标志中的轮胎断面宽。

公称轮辋直径 nominal rim diameter

轮胎规格标志中的名义轮辋直径。

拱形轮胎 arch-type tire, arched tire

指断面高宽比为 0.39~0.50、轮辋与轮胎断面宽度之比为 0.9~1.0、同时断面呈拱形的轮胎。内压通常采用 0.05~0.20Mpa。承受负荷时，与地面接触的中间部分向内弯曲，使软土密集在接触中心，从而增大了接地面积，使之对地面的单位压力小。一般用于联合收割机及越野行驶的汽车和其它行走机构。

钢丝圈 bead ring

由钢丝按一定断面形状排列制成的刚性环。

钢丝圈缠绕 wire wounding

钢丝经过覆胶和缠绕排列成具有一定断面形状的钢丝圈的工艺过程。

钢丝圈上抽 draw up bead ring

钢丝圈内胎侧部位上移的现象。

钢丝圈断裂 **bead ring fracture**
钢丝圈或者钢丝断裂现象。

钢丝包胶 **wire covering**
包覆在钢丝或钢丝圈表面的胶层。

钢丝圈包布 **bead matrix** 或 **bead insulation**
又称为钢圈内包布、内包布、内护圈包布。覆胶的缠包于钢丝圈及其隔离胶之外的帆布作用是使钢丝紧束一起，以防止在成型、定型和硫化时发生形变。

改性 **modification**
将某种物质与橡胶结合赋予橡胶以特殊性质，称作改性。

隔离胶 **insulation rubber**
加贴在胎体帘布层之间的薄胶层。

隔离剂 **dusting agent**
隔离剂是橡胶加工中的异类操作助剂。主要作用是防止胶片或半成品表面的相互粘合，常用于生胶和胶料的塑炼、混炼、压片及成型操作中。

骨架材料 **framework material**
用于构成外胎骨架的纤维织物和金属材料。

骨架层 **carcass** 或 **casing**
一般是指由固定在胎圈钢丝圈上，由一层或数层覆胶帘布层组成的轮胎外胎受力构件。其作用是承受气压，支撑负荷。

冠带层 **cap ply**
贴在带束层上面或活胎面基部的胶帘布层。亦即置于钢丝带束层之上、帘线呈圆周向排列的尼龙帘线层（轿车或轻型载重车子午胎）或钢丝帘线层（载重子午胎）。作用是：（1）阻止钢丝带束层产生相对位移，以提高带束层和胎面的侧向刚性，改善行驶舒适性，降低生热；（2）抑制高速行驶时产生的离心力，阻止胎面区域变形；（3）保护带束层，有利于提高翻新性。

光胎面 **smooth tread**
没有胎面花纹，仅有两条用以测量胎面磨损深度的窄沟的胎面。

高宽比 (**H/S**) **aspect ratio**
轮胎断面高度与断面宽度的比率。

高速性能试验 **high speed performance test**
在高速转鼓试验机上，按标准规定的试验条件，考核轮胎的高速性能试验。

高负荷实心轮胎 **high load capacity solid tyre**
负荷能力高于同规格橡胶实心轮胎的其他弹性

材料实心轮胎。

高负荷实心轮胎 **high load capacity solid tyre**
负荷能力比同规格的一般橡胶实心轮胎高的实心轮胎。

高压轮胎 **high pressure tyre**
以前系指充气压力为 $5\sim 7\text{kgf/cm}^2$ 的轮胎。后来由于轮胎用原来材料和轮胎结构设计的不断发展，轮胎负荷逐渐加大，相应气压也随之提高。因此以充气压力来划分高压轮胎的含义，现在看来不够确切。

高滞后胎面 **high hysteresis tread**
由于高滞后橡胶制造的胎面。这种胎面轮胎的抓着性特别是湿路面的抓着性较好。但生热较高。

滚动阻力 **rolling resistance**
轮胎行驶单位距离的能量损失。亦即轮胎转动时，阻碍轮胎滚动的力。

滚动阻力实验 **rolling resistance test**
用于测试轮胎滚动单位距离能量损失的实验。

钩边自行车轮胎 **hooked bead of bicycle tyre (HB)**
胎圈外形成钩状，适用于钩边型自行车轮辋上的充气轮胎。

滚动周长 **rolling circumference**
在规定的条件下，轮胎在刚性表面上每滚动一周所行驶的最长距离。

滚动半径 **rolling radius**
轮胎滚动周长除以 2π 所得的数值。

滚动损失 **rolling loss**
一般是指轮胎在负荷下，按一定速度滚动时所需要的功率或能量。

钩直型自行车轮胎 **croctchet type of hooked bead or straight side bicyclet yre (CT)**
既能安装到钩边轮辋上，又能安装在相应直径的直边轮辋上的充气轮胎。

钩边胎 **hooked edge tyre**
又称髁边胎。适用于钩边轮辋的硬边胎类。具有易装卸和着合紧固等特点，特别适用于宽断面、低内压、小轮径的轻便自行车。

沟槽裂口 **groove cracking**
指胎面花纹基部裂口。

管状轮胎 **tubular tyre**
又称圆形轮胎。该轮胎的外胎胎体呈圆管状，套在内胎上，在内胎与轮辋接合处垫上保护布带，

再装外胎的两胎趾部，贴上保护布层，然后缝合为一整体并用胶粘剂将其粘在轮辋上。

管式自行车轮胎 **tubular tyre for bicycle**

轮胎的内外胎包缝为一个整体，胎体成管状形，适用运动型自行车轮辋上的充气轮胎。

拱形轮胎 **arch tyre**

是一种断面极宽，断面高宽比 0.45~0.5，胎肩呈圆弧形的充气轮胎。

公路花纹 **highway tread pattern**

主要适宜于铺装路面上行驶的胎面花纹。

古塔波胶 **Gutta-percha**

是一种野生的天然橡胶，又称硬性天然橡胶。该胶的化学成分与三叶橡胶相同，但结构相反，是三叶橡胶的同分异构体，即为反式聚异戊二烯橡胶，室温下是一种硬树脂状热塑性物质。

鼓泡 **blister** 或 **blistering**

(1) 指在由天然胶乳制成干胶的过程中，由于材料分解成夹杂空气而形成胶片表面，凹陷或内部起泡的现象。

(2) 指胶料在硫化的过程中，因其内部所含的水分、夹杂空气或某些组分分解而逸出气体等原因，而在硫化胶中生成气泡的现象。

龟裂 **crack**

指橡胶制品在大气、光、热作用下，或在反复弯曲、拉伸的情况下，表面出现裂纹或破裂的现象。

光老化 **light aging**

由光照射所产生的橡胶降解现象，与氧、热老化一样，一定强度的光（自然光或人工光）有促进橡胶老化的作用，特别是短波长的紫外光更有加速老化的作用。光老化的结果是使硫化胶表面丧失弹性，产生龟裂并导致表面变色（一般是泛黄），橡胶分子不饱和程度愈高，抗耐这种光老化的能力就愈差。

光氧化 **light oxidation**

指橡胶因日光而促成的氧化现象。表现为开始表面硬化，最终表面呈现浅的网状龟裂。

光胎面 **smooth tread**

没有花纹或仅有两条用于测量轮胎磨损程度的窄沟槽胎面。

过渡层 **transition layer**

载重子午线轮胎带束层中最下面的一层。作用是降低硬胎面与软胎体界面间的剪切力，以改进抗脱层性。它可以是一整体层，也可以由分别置于胎体冠部两边的两窄条层构成。

过炼 **dead milled**

在开放式炼胶机炼天然橡胶或合成橡胶时，随

着轧炼时间的增加，材料的橡胶弹性不断损失，最终会完全失掉弹性，这种超过适度轧炼的现象称为过炼。

H

合成橡胶 **synthetic rubber**

又称人造橡胶，即用人工合成的方法经由单体聚合而制成的弹性高分子化合物。生产合成橡胶的原料主要是石油、天然气和煤，其次是木材和农副产品。

目前合成橡胶的种类很多，但按其性能和用途可分为通用合成橡胶和特种合成橡胶。用以代替天然橡胶来制造轮胎及其大量橡胶制品者，称为通用合成橡胶；具有耐寒、耐热、耐油、耐臭氧等特殊性能，用来制造在特定条件下使用的少量橡胶制品者，称为特种合成橡胶。

后充气 **post inflation**

在硫化结束后，将外胎立即充入一定压力的空气，并保持一段时间的工艺过程。亦即在使用收缩大的帘线（如尼龙帘线）制造轮胎时，为防止轮胎在硫化后因存放冷却而变形，故在硫化后立刻将成品轮胎置于特定轮辋上，并向轮胎内充入与硫化时相同的气压，使之放置在规定温度下的作业。

后硫化 **post cure** 或 **after vulcanization** 或 **after cure**

硫化达到预定的程度之后或去除硫化热源后继续进行的硫化。

毫米制轮胎 **millimeter tyre**

断面宽和轮辋直径分别 **mm** 和 **in** 为单位的斜交或子午线轿车轮胎，如 165-13 或 165SR13。

花纹细缝 **pattern sip**

胎面花纹块上的细缝，其宽度通常不大于 1.5mm。

花纹块 **pattern block**

胎面花纹相互之间有一定距离，而又各自独立或部分连接的凸起部分

花纹块垂直间距 **perpendicular recutting**

从垂直方向测得轮胎的一花纹块前侧面到前一花纹后侧面之间的距离。

花纹块节距 **lug pitch**

于胎面中心线测得的同一侧相邻两花纹块前端之间的间距。

花纹块圆角 **lug fillet**

花纹块的两侧面与胎面的曲面部分圆滑相接处。

花纹块圆周间隔 **circumferential lug space**

平行于胎面圆周中心线测得的从一花纹块的前侧面到前一花纹块后侧面之间的长度。

花纹缺陷 non-fill

是轮胎的一种外观缺陷。硫化后部分花纹尖部，因橡胶未能到达而形成的圆角或不完整的花纹。

花纹掉块 chunking

俗称崩花。胎面花纹在外力作用下所出现的一种局部突然崩脱的损坏形式。此现象通常发生在新轮胎以高速行驶时。这时，由于离心力的作用，有可能使橡胶从胎面撕裂下来。胎面胶质量不佳，与花纹掉块也很有关系，在轮胎启模过程中，因胶料过硫或启模方式不当，也会产生此现象。

花纹条 pattern rib

胎面花纹连续的条状凸起部分。

花纹沟 groove

胎面花纹块或花纹条之间的凹下部分(见图 2)。

花纹深度 skid-depth

一般指轮胎胎冠部花纹的深度。即自胎面表面至花纹沟底部的距离。

花纹沟裂口 groove cracking

轮胎花纹沟底部胶裂开，亦即在轮胎胎面花纹基部胶上产生的裂口。

花纹沟槽护胶 filler bars

工程机械轮胎花纹翻新用的沟槽保护胶。此胶件可以是橡胶的，也可以是短钢丝增强橡胶的。所翻新的轮胎，通常是用于易受机械损伤的场地。

花纹基部护胶 undertread

翻新工程机械轮胎花纹用的基部保护胶。

花纹沟加强胶 tie-bar

又称补强桥。在胎面花纹沟槽底部设置的连结沟槽两边的小型桥状橡胶加强物。它围绕胎面按一定间距分布，以使每一单元花纹具有稳定性，防止花纹沟槽裂口。

花纹加强筋 rib

胎面花纹沟底部突起的增强胶(见图 2)。

花纹角度 pattern angle

胎面花纹与胎冠中心线或径向线的夹角。

花纹深度 pattern depth

距胎冠中心线最近的花纹沟底到胎面行驶面外表面的垂直距离。

花纹展开图 pattern plan

胎面花纹展开后的平面图。

花纹磨平轮胎 worn-out tire

胎面花纹凸起部分磨损到胎面磨耗标志的轮胎。

花纹磨光轮胎 bald tire

胎面花纹凸起部分磨损到花纹沟底部的轮胎。

花纹碎落 chipping

轮胎在使用中胎面花纹以小块形式脱落。

花纹噪音 pattern noise

指轮胎接地后，胎面花纹沟中的空气受挤后发出的声音。这是由于花纹沟槽中空气被压缩，释放时所形成的声压造成的。

花纹块翻新 relugging 或 band lugging

更换局部胎面花纹块的方法，亦即先打磨除去已损坏的花纹块，并用手工粘贴上未硫化或预硫化花纹块，然后将粘好的轮胎置于硫化罐内硫化的翻胎方法。

花纹板 matrix

翻新胎硫化时所使用的一种使胎面形成花纹的铝制或钢制模板。

花纹板挡边 matrix skirt

花纹板边板。主要用于肩翻新轮胎的硫化。

花纹错位 pattern dislocation

胎面花纹周向位移，偏离设计位置的现象。

花纹棱角呈圆形 rounded pattern

胎面花纹块(条)的棱角不饱满，呈圆角的现象。

缓冲胶片 breaker strip

加贴在缓冲层或带束层上、下的胶片。

缓冲层 breaker 或 breaker ply

该术语指(1)是普通结构(斜交结构)轮胎中的一个部件，介于胎面和胎体间的覆胶帘布层或橡胶层。它的主要作用是缓和外来冲击，防止外层胶的龟裂直接抵达胎体帘布层，并承受轮胎在行驶时或突然停止时，由于惯性作用而产生的剪切应力。斜交轮胎胎面与胎体之间的胶帘布层或胶层(见图 2)。(2)在运输带结构中，覆盖胶与芯层之间的胶层或夹胶布层也叫缓冲层。

缓冲层隔离胶 breaker cushion

是一种位于轮胎胎体与缓冲层(带束层)之间的胶片。其作用与缓冲层相似，有助于吸收轮胎在负重载或高速行驶时所受到的冲击。

缓冲胶料 cushion gum

是一种位于轮胎胎面与胎体之间的胶片。它通常是压延出来的胶片。在提高体帘布层与新胎面或修补胶料之间的粘合力方面是粘合的过渡层。

takeoff taxi

滑入 landing taxi
着陆实验之后的滑行过程。

偏航实验 yawing test
航空轮胎中心平面与飞轮表面中心线，在切点处形成一定角度时的起飞，着陆或滑行实验。

滑行实验 taxi test
航空轮胎在一定负荷下，在飞轮上以规定的低速度匀速运动和一定距离的次数的实验。

滑行距离 taxi distance
航空轮胎每一次滑行实验在飞轮上匀速滚动的距离。

滑行速度 taxi speed
滑行实验中，航空轮胎在飞轮上的滚动线速度。

海绵状 spongy
外胎、内胎、垫带的内部产生的微小气孔群。

径向间隙（航空轮胎） radial clearance (aircraft tyre)
使用后胀大的轮胎，其断面最宽处与飞机相邻部件之间的距离。

航空轮胎 aircraft tyre
用于航空飞行器上的充气轮胎。

活胎面 removable tread
又称胎条。由一个或数个胎面环组成的可更换的外胎胎面。

活胎面轮胎 replaceable tread tyre 或 tyre with removable tread ring 或 removable tread tyre
又称子午线活胎面轮胎，是用具有带束层的活动胎条箍紧子午线轮胎胎体的充气轮胎。亦即由可更换的胎的胎面和子午线胎体组成的轮胎。胎面基部的增强帘线（作用与子午线轮胎带束层帘线相同）与胎面圆周平行排列。为了使胎面适于装在胎体上并防止轮胎在使用过程中胎面因移动而滑脱，胎体冠部设计有若干凹槽。

由于轮胎胎面帘线排列角度大致与子午线轮胎相同，所以它基本上也具有子午线轮胎的优点，只是因所用原料比子午线轮胎多，重量大，以致滚动阻力大一些。

海绵轮胎 foam filled tyre
外胎内腔中以弹性海绵代替压缩气体的轮胎。

横向花纹 transverse pattern
按轮胎轴向排列的胎面花纹。

横向间隙（航空轮胎） lateral clearance (aircraft tyre)
使用后胀大的轮胎，其断面最宽处与飞机相邻部件之间的距离。

横向胎面花纹 lug tread pattern
呈横向排列的、由粗大花纹块或花纹条组成的胎面花纹。带有这种花纹的轮胎，适用于需要最大牵引性与良好耐磨性的场合。

混合花纹 dual purpose tread pattern
胎面行驶面中部为公路花纹，两侧为越野花纹的胎面花纹。

红外线检测 infrared testing
系指轮胎测试上的一种非接触性温度检验方法。它是通过红外线敏感元件，对轮胎表面进行扫描，以获取轮胎表面的温度分布图，从而判定由内部损伤点造成的表面过热或过冷点。

护圈胶 humpstrip
胎圈表面贴合的橡胶。是由较硬的耐磨橡胶制成的，用以保护胎圈免受磨损并提高胎圈刚性。

J
极低断面轮胎 ultra low profile tyre
断面高宽比为 0.77 以下的轿车轮胎，断面尺寸以英寸（in）为单位，且小数后仅有一位数，如：5.3、5.9、6.2、6.5、6.9、7.3 和 7.7。

计算机配方技术 computer compounding
指利用电子计算机选择和设计适用配方的技术。

技术分级橡胶 technically specified rubber
不根据目测进行分级，而根据技术规格进行分级的天然橡胶。

径向裂口 radial cracking
轮胎经使用后，胎侧胶、胎肩胶或帘布局部出现的径向方向的裂口，是一种胎侧或胎肩胶裂口损坏形式。它也许穿进、甚至穿透胎体帘布层。裂口方向与轮胎径向平行，并且可能扩展至胎肩加强部沟槽，或沿胎侧上的标志字母边端发展，但更常见于胎侧表面。这种损坏基本上由于胎侧胶屈挠断裂造成的，在某些情况下可能是由于轮胎使用过久或严重欠压和高速行驶所致。

径向尺寸偏差 radial run-out
以轮胎的固定轴线为基准，最大半径与最小半径之间的差值。

径向力 radial force
承受载荷的轮胎，在恒定半径下转动，所产生径向方向的力。

径向力变量（径向力变动） **radial force variation (RFV)**

的径向力的波峰与波谷之差。

径向分开模 **radial parting mould**

即活络模。为硫化新(或翻新)子午胎而设计的一种分段(通常为六段)的硫化模，在作业中，各段向外移相互离开脱膜和互相向内靠拢合膜。经向分开模容易紧固和收缩，固新胎和翻胎成品质量高。

径向力变量(径向力变动) **radial force variation (RFV)**

承受载荷的轮胎，在恒定半径下转动，所产生的径向力的波峰与波谷之差。

均匀性实验 **uniformity test**

按规定实验条件，在恒定半径下转动，测出力和力的变量。

均匀磨耗 **even wear**

轮胎经使用，胎面各部位的磨损程度均匀一致。

均匀磨耗 **even wear**

轮胎经使用，胎面各部位的磨损程度均匀一致。

均衡硫化 **balance cure**

在厚制品的硫化中，由于从表面加热而进行硫化，故其表面和中心的硫化程度会不相同，若按中央部分的正硫化时间硫化，则将使硫化时间加长，造成经济负担，同时表面也会过硫而影响使用性能，为此，硫化时间要取得比中央部分的正硫化时间短，即中央部分达正硫化之前就停止硫化(或停止于欠硫状态)。这种硫化称作均衡硫化。

接地面积 **contact area**

轮胎在规定内压及相对应的静负荷下，胎面花纹块在硬质平面上压印的面积。

接地系数 **coefficient of contact**

印痕面积长轴与短轴的比值，即接地系数=印痕长轴/印痕短轴。

接头裂开 **open splice**

外胎各部接头处已经内胎、垫带接头处裂开的现象。

接头起棱 **splice ridge**

外胎各部位接头处以及内胎、垫带接头处凸起的现象。

结合胶 **tie gum**

为使两物体表面良好粘着而使用的粘着性中间胶层。

静平衡 **static balance**

当车轮以旋转轴为中心各对称部位的尺寸和重量完全相等时，则自由旋转的轮胎和车轮组合体可在任一位置静止的状态。

静平衡试验机 **static balancer**

是考察轮胎质量不均衡性的试验机。实验胎是静止的，并且是平放在测试台上。测试台的倾斜量通过电测机构或光学系统检出，并被显示和记录下来。

静负荷试验 **static loaded test**

在轮胎试验机上，按规定的内压和相应负荷，测定轮胎静半径、断面宽度等的试验。

静不平衡 **static unbalance**

轮胎主惯性轴线与原轴线平行位移的一种不平衡现象。

静平衡试验 **static balance test**

在平衡试验机上，采用离心力测定轮胎质量不平衡度的试验。

净循环时间 **dry cycle down**

在轮胎硫化周期中，硫化机完成起模、卸胎、装胎、合模等动作所占用的时间，系指硫化结束后的硫化机开始起模动作至下次硫化之前的硫化机合模完成时间。

净负荷半径 **static loaded radius**

轮胎在静止状态下受法向负荷作用后，从轮轴中心到支撑平面的垂直距离。亦即将轮胎装在标准轮辋上，充以相当于最大负荷的额定气压，在静止状态下，测定轮胎的半径，然后再测定轮胎受最大额定负荷时的变形，二者之差称之。

肩翻新 **recapping** 或 **recapping** 或 **full treads**

又称半全翻，俗称换帽。一种从胎肩到胎肩翻新，亦即更换胎面胶和胎肩胶的翻新方法。

肩半径 **shoulder radius**

指胎面胶基准半径至肩部外缘之距离。

间隔环 **spacer ring**

置于两半花纹模之间的一种圆环。用以加大轮胎宽度或断面，使同一胎模可翻修同一型号而尺寸不同的轮胎，也即可使花纹模的使用范围扩大。

胶边（毛边） **flashing**

胎面花纹和模缝处的流失胶边。

胶条切刀 **strip knives**

装备在开炼、热炼机上的一组刀，可以把出型胶片切割到所需宽度的带条，然后为压出机或压延机供料，也可以配备在出型开炼机上制取胶条。

接头裂开 **open splice**

外胎各部接头处已经内胎、垫带接头处裂开的

接头起棱 **splice ridge**

外胎各部位接头处以及内胎、垫带接头处凸起的现象。

轿车轮胎 **passenger car tyre**

主要用于轿车上的充气轮胎。

浇注轮胎 **cast tyre**

又称无帘线轮胎或整体部件轮胎。用浇注方法制造的、用液体弹性体注入模型而制得的无帘线或无胎体帘线轮胎。

加工损坏 **processing failure**

轮胎因翻新加工不当造成的损坏。包括：胎面欠硫、胎面脱层、胎面不正、不平衡、修补不当和胎体欠处理造成的损坏。

加工助剂 **processing oil**

用于改进橡胶加工性能的配合剂。分化学和物理两种。

加厚布 **atsuori**

经线、纬线均采用由数根 10 支或 20 支的纠缠加捻而成的捻线经织造制成的加厚平织布。

加厚条 **filler strip**

加于胎面胶下面，以增加其厚度的胶条。

加捻 **twist**

几根纤维状材料一端凝定，另一端加偶力矩作用，进行搓捻而产生的转动。轮胎帘线就是经捻制而成具有一定粗度和强度的纤绳或股线。

驾驶反应 **steering response**

亦称驾驶灵敏性。从方向盘方向变化到车辆方向变化之间的间隔时间。

进料斗 **feed hoper**

压出机和注压机等加工机械等上用来对主机喂加物料的装置，多数是喇叭口型的，既可以贮存物料，又可以按照自由下落的方式实现对主机的供料。有时按照特殊需要，还可在料斗部分设置加热、保温或抽真空等辅助设施，以便于压出作业，防止夹杂空气等。

局部打磨机 **flexible shaft buffer**

翻胎用的一种小型打磨机，主要用于修补打磨。

局部脱层 **chunking**

胎面胶与胎体间局部分离的现象。可为小点，也可达数平方厘米大小。

局部修补 **sectional repair**

轮胎局部损伤部位的修补。按损坏形式，大体可分为补疤，补洞，和内补垫三种。

锯齿形防护线 **serrations**

子午线轮胎胎肩部位设置的起防护作用的锯齿状花纹。作用是硫化时便于排出空气，强固胎冠胶和胎侧胶的接头，防道牙或石块碰撞。

卷取辊 **take-off rolls**

压延机和涂胶机等辅助装置，用于卷缠经压延机上胶或涂胶的帘布和胶布织物。

卷取装置 **take off machine**

收卷由压出或压延等方法制成的成品的装置。

卷筒 **dolly**

从开炼机上切割的胶卷，使用一个旋转的辊筒把胶片卷成圆筒移往贮存。

K

卡石子 **stone trapping**

石子夹在载重汽车双胎中间。它能导致轮胎胎侧损坏。

开放式炼胶机 **mixing mill** 或 **open mill** 或 **mill**

橡胶厂用来制备塑炼胶、混炼胶或进行热炼、出片的一种辊筒外露的炼胶机械。开炼机的两个辊筒一般大小相同，各以不同的速度相对回转。

开炼机加工 **milling**

在开方式炼胶机上进行的各种加工操作的总称。

开模力 **mould opening force**

为了脱出制品，成型机在开启模具时所需的力。

快速胎面磨耗 **rapid tread wear**

指因气压不足、超压、超负过度加速和刹车、高速行驶以及转向、错位、路面粗糙等一种或多种原因造成的轮胎磨耗，这种磨耗很少是由于胎面胶料缺陷或变形引起的。

空转 **spinning**

轮胎在转动时的位移等于零。

空穴 **voids**

为提高轮胎的防滑性能而在轮胎胎面上设置的凹坑。

孔洞修补 **hole repair**

对胎面被扎穿而伤痕仅深及缓冲层或带束层一至二层的孔洞进行修补的方法。

抗滑性能 **skid resistant**

轮胎胎面花纹能使汽车在泥泞路面、爬坡、雨雪气候等条件下运行的性能。

抗刺扎性 **puncture resistance**

力。

抗切割性 **shearing resistance**

轮胎在行驶过程中，具有抵抗锐物切割的能力。

宽断面单轮胎 **wide base single tyre**

又称宽断面轮胎。断面高宽比为 0.6~0.9 轮辋和轮胎断面宽度比为 0.69~0.76 的能代替两条并装轮胎使用。

宽断面花纹块 **tread bar**

越野车轮胎、工程车轮胎和农用车轮胎胎面的横向宽花纹块。

L

冷喂料挤出 **cold-feed extrusion**

在常温条件下，胶料不经过热炼，用冷喂料挤出机进行挤出的工艺过程。

冷斑 **cold checking** 或 **cold mark**

用压延机压片时，在胶片上出现的一种 V 字形或鸟足形之不平整斑纹。

棱角崩折 **chunk out**

轮胎因粗暴使用或撞击、老化等原因，而使花纹棱角崩折的现象。又称崩花。

零点半径 **datum radius**

轮胎按规定充气后，从轮胎旋转轴中心到断面最宽点之间的距离。

立式连续硫化(机) **VCV**

VCV 是立式连续硫化和立式连续硫化机的缩写。

立式压出机 **vertical extruder**

为螺旋垂直配置的压出机。有原料由上部加入、压出方向向下以及加料斗在下部、压出方向向上二种。

帘线 **cord**

轮胎胎体布层、带束层、缓冲层等部件用的织物或非织物线绳（见图 1）。

帘布 **cord fabric**

指经线较粗且编织较密、纬线较细且编织较疏的织物。常用的有棉帘布、尼龙帘布、人造丝帘布、钢丝帘布等。主要用作轮胎的骨架材料，构成轮胎的受力部件。

帘布层 **cord ply**

胎体中由覆胶帘线组成的布层(见图 1)。它构成轮胎部件的覆胶单层或多层帘布。它既可指构成胎体骨架层的帘布层，也可指构成缓冲层(带束层)或胎圈部位增强带中的帘布层。通常所说的帘布层一般

是指构成轮胎骨架层的帘布层。

帘布层包边末端 **tie-in** 或 **tie-in strips**

轮胎成型时围绕胎圈芯包紧(正包或反包)的帘布层边端。通常所说的包边高度是指包边端部至胎圈底部的距离。

帘布层包边脱开 **open tie in**

轮胎加工和使用时围绕胎芯包边的帘布层边端脱开。

帘线松散 **loose cord**

轮胎破损后，出现帘线与胶脱开的现象。

帘布层破裂 **ply break**

轮胎使用后，帘布层局部断裂现象。

帘线弯曲 **crooked cords**

胎里帘线局部弯曲呈波浪形的现象。

帘线裂缝 **splited cords**

胎里帘线局部裂开的现象。

帘线断裂 **cords break**

局部帘线断裂的现象

帘线密度 **cord density**

垂直于帘线方向的轮胎各部位帘布每 10cm 宽度所含有帘线根数。

帘线强度安全倍数 **safety factor of cord strength**

帘线扯断力与轮胎在规定充气压力条件下单根帘线所受最大张力的比值。

硫化胶囊 **curing bladder**

硫化外胎用的，能传导热量的柔软橡胶膜，为定型硫化机部件。亦即在空心制品硫化时，为使制品从内部受热压硫化而使用的可充入硫化介质(如蒸汽、过热水等)的橡胶容器。

硫化时间 **cure time**

指在给定的温度下使胶料完成化学转变形成立体结构，具备成品要求的物理性能，此种硫化过程所需的时间谓之硫化时间。硫化时间的长短决定于胶料的配方、制品厚度和硫化温度等。采用高温硫化的制品，有的在几十秒至几分钟内完成硫化，而有的大型制品则需要长达 10 小时以上。厚壁制品在加热结束后，内部因有余热尚在进行硫化，但往往仅把外部硫化加热的时间称作硫化时间。

硫化水胎 **curing bag**

在硫化新胎或翻胎时，使用的由耐热橡胶制成的厚壁橡胶制品。硫化时，将其置于胎腔内，并充与高压热水，以便配合硫化模，给轮胎施以均匀的压力和热量，促进轮胎均匀硫化。水胎断面轮廓应保证在硫化过程中定型出外胎的内轮廓形状。水

性越小，使用寿命越长。

漏气 **air leak**

轮胎充气后，内压逐渐降低现象。

路台擦伤（路牙损伤） **kerbing damage**

车辆行驶不当，过于贴近马路边缘，造成轮胎擦伤的现象。

炉法炭黑 **furnace black**

用炉法生产的炭黑。该法为目前生产炭黑的主要方法。其基本制造过程是将原料油（或气）和一定量的空气混合，通入密闭炉中进行燃烧裂解，生成的炭黑漂浮在燃余气中，经冷却后收集之。

炉法炭黑的共同特点是含氧量少，挥发分较低，PH 值一般在 7.0 以上，因此，其胶料的硫化速度比天然气槽法炭黑快，有焦烧危险。对天然橡胶的补强效果不如天然气槽法炭黑，但对合成橡胶的适应性较好。

氯丁橡胶 **chloroprene rubber**

是由 2-氯-1, 3-丁二烯经乳液聚合而成的弹性体。氯丁橡胶的物理性能和天然橡胶相似。生胶强度高，伸长率大。硫化胶耐老化，耐热，耐油及耐化学腐蚀优于天然橡胶，耐天候、耐臭氧老化性、耐燃性更好。

轮胎 **tyre**

供车辆、农用机械、工程机械行驶和飞机起落作用的圆环形弹性的制品。分为充气轮胎、半实心轮胎和实心轮胎。

轮胎类型 **tyre type**

按轮胎用途、结构、断面形状和密封方式等所区分的轮胎种类。

轮胎系列 **tyre series**

用相同的轮胎高宽比，对同一结构类型轮胎的特定分类。

轮胎规格 **tyre size**

由轮胎名义直径、名义断面宽、名义高宽比、结构代号和轮辋名义直径组合所表示的轮胎尺寸。

轮胎标志 **tyre marking** 或 **tyre designation**

轮胎上的商标、厂名、轮胎规格、层级、负荷指数、速度符号、标准代号、生产编号和骨架材料等模痕或印记。亦即轮胎胎侧上用以表明轮胎主要尺寸、外胎胎体结构和所用帘线类型、层级、厂别及速度级别等项内容的数字、文字和符号的统称。

轮胎换位 **tire rotation**

按车辆保养规定，对装配在同一车辆上的轮胎作调换安装位置的操作

轮胎名义直径 **tyre nominal diameter**

理论上统称的轮胎直径。

轮胎半径 **tyre radius**

轮胎的半径可分为静态半径和动态半径。轮胎处与静止状态下承受最大负荷时并在相应的气压下，从轮胎中心到地面之间的垂直距离称静态半径；而动态半径则指正在运动的轮胎中心到地面之间的距离。一般动态半径大于静态半径。

轮胎名义宽度 **tyre nominal width**

理论上统称的轮胎断面宽度

轮胎扁平率 **aspect ratio**

又称轮胎系列。指轮胎断面高度与断面宽度的百分比。参见“轮胎断面宽”与“轮胎断面高”。

轮胎保护层 **tyre protector**

置于内胎和外胎之间的、采用覆胶帘布制成的保护层，作用是提高越野轮胎的耐刺扎性。

轮胎变形 **tyre deformation**

轮胎由于受力作用而引起的形状变化。

轮胎的静态测量 **static measurements of tyre**

是轮胎静态测量中的一种，系指测量轮胎的各种尺寸参数，其中包括胎面（弧度）、半径、胎面宽度、断面宽度、花纹深度和轮胎外径等数值。

轮胎动负荷半径 **tyre dynamic loaded radius**

简称动半径。指轮胎在垂直作用下滚动时，从滚动轮胎轴心到接地平面的距离。

轮胎断面 **tyre section**

指在轮胎解剖试验中，将轮胎从胎圈到胎圈径向切下的取样。另外，轮胎的径向断面图形习惯上也称作轮胎断面。

轮胎断面高 **tyre section heighth**

轮胎充气外直径与胎圈着合直径之差的一半。

轮胎断面宽 **tyre section width**

指轮胎充气后两外侧之间的最大直线距离，但不包括商标标志、装饰线或防护线所增加的高度。新轮胎一般以充气后 24h 的数值作为轮胎断面宽。

轮胎充气压力 **tyre inflation pressure**

对充气轮胎来说，是当气门嘴在任何位置上测得的表压；对充液体/充气体的轮胎来说，是当气门嘴在最底部位置时用气水表测得的表压。但此压力均系指在环境温度下的测定值。

轮胎翻新 **tyre retreading**

将已经磨损或因其他损坏而失去使用性能的旧胎，经翻修加工而使之重新具有使用性能轮胎的加工过程称作轮胎翻新。

轮胎负荷变形 **load deflection of tyre**

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/397143006154006150>