



中华人民共和国国家标准

GB 13651—2009
代替 GB 13651—1998

航空翻新轮胎

Retreaded aircraft tyres

自 2017 年 3 月 23 日起,本标准转为推荐性
标准,编号改为 GB/T 13651—2009。

2009-12-15 发布

2010-10-01 实施

中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局
中国国家标准化管理委员会

发布

前 言

本标准第4章、第7章为强制性的,其余为推荐性的。

本标准代替 GB 13651—1998《翻新航空轮胎》。

本标准与 GB 13651—1998 的主要差异有:

- 修改了标准的名称(1998年版的标准名称,本版的标准名称);
- 修改了标准的适用范围(1998年版的第1章,本版的第1章);
- 删去了4个术语(1998年版的第3章);
- 修改了4.1的内容(1998年版的4.1,本版的4.1);
- 删去了有关翻新胎物理性能的内容(1998年版的4.2.12、5.3.2e、6.8);
- 把原版标准的跑气孔、平衡标志等内容纳入本版的第7章中(1998年版的4.2.7、4.2.13,本版的7.1、7.2);
- 删去了产品包装的内容(1998年版的7.2);
- 修改了翻新轮胎的贮存与使用的内容(1998年版的7.3,本版的7.4);
- 删去了原版提示性附录A翻新水平验证试验;
- 将第6章调整为资料性附录A(1998年版第5章,本版第6章及附录A)。

本标准的附录A为资料性附录。

本标准由中国石油和化学工业协会提出。

本标准由全国轮胎轮辋标准化技术委员会航空轮胎分技术委员会归口。

本标准起草单位:中橡集团曙光橡胶工业研究设计院、沈阳第三橡胶厂、银川橡胶厂。

本标准主要起草人:秦明灿、王顺益、张大山、齐立平。

本标准代替标准的历次版本发布情况为:

- GB 13651—1992、GB 13651—1998。

根据中华人民共和国国家标准公告(2017年第7号)和强制性标准整合精简结论,本标准自2017年3月23日起,转为推荐性标准,不再强制执行。

航空翻新轮胎

1 范围

本标准规定了民用航空斜交翻新轮胎(以下简称翻新胎)的要求、试验方法、标志、贮存与使用。
本标准适用于民用航空斜交轮胎的翻新和修补。

2 规范性引用文件

下列文件中的条款通过本标准的引用而成为本标准的条款。凡是注日期的引用文件,其随后所有的修改单(不包含勘误的内容)或修订版均不适用于本标准,然而,鼓励根据本标准达成协议的各方研究是否可使用这些文件的最新版本。凡是不注日期的引用文件,其最新版本适用于本标准。

GB/T 6326 轮胎术语及其定义(GB/T 6326—2005,ISO 4223-1:2002,NEQ)

GB 9745 航空轮胎

GB/T 9746 航空轮胎系列

GB/T 9747 航空轮胎试验方法

GB/T 13652 航空轮胎表面质量

HG 2195 航空轮胎使用与保养

3 术语和定义

GB/T 6326 确立的术语和定义适用于本标准。

4 要求

4.1 轮胎翻新前的检查

应通过下述检查确定航空轮胎能否翻新:

- a) 外观检查;
- b) 气针检查;
- c) 无损检测,该项检查也可在轮胎翻新后进行。

4.1.1 可翻新的轮胎

4.1.1.1 不用修补可直接翻新的轮胎

胎体和胎圈完好且没有露出胎体帘布层的轮胎。

4.1.1.2 修补后可翻新的轮胎

如果申请人已经提交了替代性标准并得到了航空器适航管理部门的批准,则可采用替代标准,否则应符合 4.1.1.2.1、4.1.1.2.2 的要求。

4.1.1.2.1 高速轮胎

- a) 胎面部位:在最外层胎体帘布层上,割口、裂口的长度×宽度不大于 38.0 mm×6.5 mm,且其深度未达到实际胎体帘布层的 40%均可修补,修补长度不应大于 50.0 mm;其他形式损伤的长度不大于 38.0 mm,深度不大于实际胎体帘布层的 40%,每条胎不超过 6 个且周向间隔不小于 60°的可以修补,修补长度不应大于 50.0 mm。
- b) 胎侧部位:没有伤及胎体帘布层的裂口或割口。
- c) 胎圈部位:没有伤及帘布层的机械损伤。修补后的压痕应不影响胎圈密合性能,胎圈表面和胎踵应平滑。