

2023年异常措施改善报告(实用5篇)

随着社会一步步向前发展，报告不再是罕见的东西，多数报告都是在事情做完或发生后撰写的。报告帮助人们了解特定问题或情况，并提供解决方案或建议。下面是小编帮大家整理的最新报告范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

异常措施改善报告篇一

论文摘要：本文阐述了民用建筑工程中电线电缆内因与外因引起的灾害，提出了防治措施，并指出了应坚持“预防为主”的方针，尽可能地减少灾害的发生及其造成的损失。

1概述

据消防部门资料介绍，近年来，我国发生的火灾有一半左右是由电气引发的，其中，电线电缆故障引燃的火灾约占电气火灾的40%。随着民用建筑工程配电系统的日趋复杂，使电线电缆用量增大、品种规格繁杂、敷设方式多种多样等，更提高了电线电缆的故障几率。因此，为减少民用建筑工程中电气火灾的发生、降低因电线电缆燃烧引发火灾中造成的人身伤亡和财产损失，必须提高电线电缆的运行可靠性。本文就民用建筑工程电线电缆引发的灾害及防治方法叙述如下。

2内因引起的灾害及防治措施

2.1 电线电缆在发生单相接地（短路）事故后，继电保护装置因未动作切断故障而引起电线电缆过热导致绝缘层自燃。其防治措施是：在配电系统设计时应全面校核，各支路均不得存在保护盲区，保护装置的动作整定值与电线电缆的安全电流值必须配合，运行维护时不得随意加大保护装置的动作整定值；在易发生接地故障的支路（如插座及移动用电设备配电支路）中，必须在配电设备中设专用漏电保护装置，以

保证人身和线路的安全。

2. 2 电线电缆中接头及分支t结处理时，由于导线连接不紧，导致接触电阻加大而引起局部过热，使绝缘层老化自燃，若是铝芯电线电缆，铝芯线会因在空气中发生氧化而增大氧化层电阻，通电后的发热量也随之升高；若铝芯线与铜芯线或与电器设备的铜接线柱连接时，铝芯线会因电化学反应使其氧化加速，极易引起过热而自燃。特别是在地下工程中，由于其环境湿度相对较高，更易促使铝芯线氧化。防治方法是：民用建筑工程中最好避免使用铝芯导线，铝芯电力电缆与铜铝相连处必须设铜铝过渡连接板。

2. 3 电线电缆引起火灾的根本原因是电缆绝缘层和护套的材料（如塑料、橡胶、油浸渍纸等）具有可燃性。电线电缆的铜芯熔点为 1083°C 、铝芯熔点为 658°C ，而电缆绝缘层的熔点远低于此，如聚乙烯的熔点仅为 200°C （当电线电缆密集敷设或绝缘老化后，其熔点会更低）。防治措施是：制造电线电缆时应使用不燃烧的绝缘层和护套。国外对此的要求十分苛刻，我国近年来对电线电缆的防火性能也已越来越引起科研和生产单位的重视。鉴于金属护套及耐火型、阻燃型电缆的价格较高，国家现行的有关规范中对电线电缆使用要求的词语均较宽松。但在我国四大直辖市等一些发达地区，已结合当地相关工程设计实践，制定了更为安全、完善的电线电缆防火设计规程，走在了全国消防设计的前列。国内工厂现行生产的耐火型及阻燃型电缆，其结构、外型尺寸与普通电缆相同，但在绝缘层和护套层中加入了某种填加剂（如磷酸酯类、三氧化二锑、氧化石蜡、硼酸盐等），以达到了降低聚合物产生的热量、遇热时能分解产生非燃性气体而隔绝氧气供给，能促进聚化物早期炭化形成保护层或熔融保护层附着在电缆表面，起到隔热和防止氧化的作用；耐火型电缆本身不易着火，经一定时间的燃烧，仍能正常供电；阻燃型电缆只是电缆不易着火或着火只局限在一定范围内。

对于民用建筑中一般的用电系统，电线电缆单纯是从防止火

灾、减少损失考虑，采用阻燃型电缆即能满足要求，而有些配电线路如消防系统等重要负荷的供电电缆，不仅要求不燃烧，还应在火灾中不中断供电，因而应采用耐火电缆或矿物绝缘电缆，以提高发生火灾时的可靠性。因此为提高民用建筑发生火灾时自救供电的安全率，在发布的《民用建筑电线电缆防火设计规程》中更详细地规定了：除直埋敷设的电缆和穿管敷设的电线电缆外，用于特级、一级场所的电线电缆应采用无卤低烟型，用于二级场所的电线电缆宜采用无卤低烟型。其目的是为了降低火灾时因电线电缆燃烧产生的烟雾和毒气致人死亡的比例，并可在火灾时争取更多的逃生时间。

2. 4电线和电缆绝缘层在正常运行中会逐步老化，其使用寿命一般为15-，若因使用时间过长（20-30年）、经常过负荷或过电压、安装不当（如电缆的弯曲半径太小，电线保护管管径偏小）等，均有可能引发灾害。因此，电线电缆一旦超过使用寿命，应及时更换。

2. 5由于电线电缆供应渠道较多，产品质量差异也较大，因此若使用等外标准的产品，便无法实现设计中要求的保护系统的功能，在运行中可能会在任何一个环节发生事故。故应杜绝伪劣产品。

3外因引起的灾害及防治措施

3. 1电线电缆有时会因现场的明火（如电焊火花、喷灯等）而引燃起火。因此，建筑工程中已投入运行的电缆桥架、管线或电缆沟槽等，在维护时应严禁电焊作业及其它明火。

3. 2电线电缆在施工中，其绝缘层可能会受到机械性损伤，如：暗敷在顶板内的管线（kgpvc保护管）极易被冲击电锤打孔时误伤。因此，建筑工程顶板内的管线最好采用钢管保护，而且钢管管口要装护口，以免拉伤管线绝缘层，在施工中应严格按施工工艺要求操作。3. 3民用建筑工程特别是地下工程中，老鼠等小动物导致电线电缆损坏的现象十分常见，如

某大厦的地下商场曾发生线路绝缘层被咬破而造成短路跳闸的事故，小动物甚至窜入其变配电间地沟内，险些造成整个大厦配电系统故障，管理人员曾考虑投药毒杀，但怕污染环境而不曾采用。为保护电线电缆免受鼠害等，吊顶层内的管线应采用钢管、金属软管或无塑pvc管敷设；管理人员不准在控制室、机房内用餐，吃剩食物必须倒入指定容器并打扫干净；小动物可能进入的地方应及时堵塞或关闭，通风工程中的各种风口宜安装有防锈涂层的细孔金属网。

3. 4设计和运行中，由于开关和电气设备选择不当而发生母线短路、开关爆炸等恶性事故，并引起电线电缆着火。因此必须提高设计质量，并正确选择电气设备。

3. 5因外部火灾引燃电线电缆的，在设计中应按防火规范要求，将建筑工程划分为若干防火分区，当电缆桥架穿越防火隔墙时也应作防火分隔处理，一旦火灾引燃桥架内电缆时能切断或阻止延燃。电缆桥架穿越防火分隔墙的做法很多。

如：在穿越防火墙两侧各500mm处，涂刷改性氨基膨胀防火涂料，每隔24小时涂刷1次，共刷3-5次，涂层厚度0.5-1mm□
铠装油浸纸绝缘电力电缆先包玻璃丝后再涂刷。消防联动用的电力及控制电缆，若敷设在电缆桥架内，则桥架外层亦应涂刷。防火墙预留孔洞需用防火堵料填实。防火隔板的作用是防止有毒热烟流窜和电线电缆火灾的延燃。

结语

综上所述，民用建筑工程中的电线电缆既可能是火灾的源头，又可能是火灾的传播者。对于民用建筑工程中的电线电缆可能发生的灾害应高度重视，坚持“预防为主”的方针，尽可能地减少灾害的发生及其造成的损失。

异常措施改善报告篇二

在水利工程中的隧道工作却存在着很大的缺憾，主要是隧道实施的前期准备工作、实施过程、事后的预防和治理工作都做的不是很到位，导致水利隧洞工程的崩塌是接连不断地发生。水利施工论文主要目的在于研究存在的隐患，并找到合理的措施预防与治理。

1施工期水利隧洞中可能出现的崩塌隐患

水利隧洞的溢洪洞进口位于滑坡体上，这部分的地质情况属于深层滑坡，断层发育断距大、数量多，而且斜向、纵向、横向均有存在，交点距地表覆盖层比较近；也有以云母石英片岩为主的基岩，岩体大部分为易风化、较为破碎的软弱基岩，中间有少量钙质石英岩和部分绿泥石片岩；而进出口覆盖层属坡积土，主要为夹石及碎石质土壤。由于溢洪洞施工的时候进口位于滑坡体上，围岩面积大、全洞地质条件差、陡坡洞段坡比较高，使得洞身开挖断面大、工作内容复杂化、成洞条件差，为了安全考虑不能使用大型开挖设备，导致施工进度慢、效率低、难度大，严重影响洞内施工任务的完成，也给施工水利隧洞留下了崩塌隐患。

2治理预防施工期水利隧洞崩塌的工艺技术

在施工期发生水利隧洞崩塌的情况时，需要及时处理这一事件的相关工作人员，准确无误地了解清楚隧洞崩塌的具体情况。这也需要相关人员在遵循科学、客观现实、完善、快速的基础条件下制定一个全面的、符合实际情况的、具有可执行性的设计文件与施工方案。施工单位需做好一些必要的准备工作，具体如材料、物资、风、设备、电、水等，在治理过程中方案需要在合理、安全、科学、可靠的前提下，利用一些比较常规的材料，从而降低工程造价，实现控制投资最小的目的。现场施工单位以及各个协作单位人员也都要在边设计、边准备、边治理、边完善、边探索的工作中充分利用

现场优势力量及资源，以便在最短的时间内抢修完毕。具体的治理和预防技术有以下几个方面。

2.1 隧洞正前方崩塌体表面的`技术处理

隧洞正前方崩塌体表面的处理：第一步对有可能滑落的危岩块体进行人工清理，为了避免因振动而导致新的危岩体大面积的滑落，切勿使用大型机械施工；第二步在崩塌体上适当打入一定长度与粗度的插筋，并实行注浆固定以增加抗力；第三步是封闭喷浆，喷浆厚度要根据实际情况而决定，同时添加一定的速凝剂；第四步由于开挖时原拱架上方凹凸不平，需要采用喷射砼补强；第五步采用柔性材料，比如说钢丝绳，固定拱架前上方空腔体内一些大块孤石；第六步对上一步的空腔内喷射砼封闭处理，对锚杆索孔做好维护工作；第七步浇注支模，用三排搭筑或双排脚手架固定工作平台。

2.2 隧洞塌坑处理技术

在处理塌坑时，工作人员首先对有可能掉落的危险岩体进行处理，定期测量、观察隧洞塌坑周边出现的拉应力裂缝，必要情况下扩大观察范围，来保证坑内的安全问题；然后针对墙体四周喷射比较厚的c20砼，以便准确的了解裂缝与沉降的具体发展情况，也可以为了提高墙体四周整体抗力强度，打入系统锚杆；其次采用一定数量及一定粗度钢管预插墙壁之后进行灌注砼，同时钢管继续留作后续充填注浆之用；最后进行回填混料、浇筑c20砼穹形盖及排水沟等工作内容。

2.3 穿越崩塌隧洞展开挖洞体技术

在进行穿越崩塌隧洞的开挖时，第一需要制作四组以上的钢拱支架，以重型工字钢为例，沿开挖线外侧处打一圈注浆管或自钻式锚杆；第二按实际情况注浆，控制一定的注浆比例，或者使用添加剂，也可以进行多次注浆，以达到设计要求；第三在注浆体和喷射砼强度达到一定的强度范围内，在相对

稳定的侧面位置可以进行试挖崩塌体，开挖一定直径的小导洞，以便观察固结注浆效果；第四根据实际情况考虑是否沿线外侧开挖注浆管；第五以人工松动为宜进行芯体开挖；第六固定工作台支架。

3对施工期水利隧洞治理和预防的建议

3.1加强相关的工作人员的工作意识

对于水利隧洞崩塌的治理和预防工作并不是轻而易举的，由于是新工艺，操作者在具体的施工过程中，务必完全领会设计意图，在开挖后固结灌浆、制作支撑钢以及喷浆封闭工作上绝对不能马虎。这就需要该部门的管理人员强化相关工作人员的工作态度与意识。

3.2制定相关的工作规范

在工程实施之后需要相关的工作人员做好施工日志，并将全部过程中的准备工作、具体情况、具体操作步骤、意外情况、难度、原因、处理方式方法等内容都要记录在案，以便后备人才的学习和借鉴，在职的操作人员能够对此操作做出反省和总结。

3.3对治理预防施工期水利隧洞崩塌的工艺技术不断改进

由于科学技术在不断地变化，社会中水利隧洞崩塌的治理预防工艺技术也在不断改进，单位部门要与时俱进，随时掌握治理预防工艺技术的实时动态，如果有新的工艺技术就要在最低成本投入的条件下引进，以便更好地处理施工期水利隧洞崩塌的现实问题。

4结语

通过对水利枢纽有了大概的了解之后，切入本文的主体内容，

对于施工期水利隧洞崩塌工作的预防与治理工艺和技术，主要从施工期水利隧洞中可能出现的崩塌隐患、治理施工期水利隧洞崩塌的工艺技术、对施工期水利隧洞治理和预防的建议这三个方面全面的介绍了水利隧洞工作的难点、要点，使得众多不知道、不了解隧洞的人们，对此有个初步的认识与了解，为以后深入的了解打下良好的基础。

异常措施改善报告篇三

引言

磨损过程基于系统观点，摩擦是导致系统输入能量损耗的过程，而磨损则是导致系统元素损耗的过程。磨损一般分为下述3个过程。

表面间相互作用：摩擦表面间的相互作用方式有机械和分子两种。机械作用可以是两摩擦表面间直接接触，即两体磨损；也可以是两表面间夹杂外界磨粒的接触，即三体磨损。分子作用包括两表面的相互吸引和粘附。

表层材料的变化：在摩擦过程中，受表面变形、界面温度和环境条件等的影响，表层材料将发生机械、组织结构、物理和化学变化，例如胎面在反复碾过粗糙路面时，胎面胶的反复弹性变形使其产生疲劳；接地面的局部高温使轮胎胶料在速度突变条件下（抱死车轮的高速滑动）产生热降解。

2.1 胎肩处与胎面中央磨损轮胎的气压状况影响着胎面的磨损情况。轮胎气压过低是轮胎损伤的主要原因之一。轮胎在充气不足时，其胎肩与道路接触面较多，汽车长期在此情况下行驶，轮胎的胎肩处将磨损严重，影响轮胎的使用寿命。根据使用经验，如气压低于标准的30%，轮胎寿命将缩短30%。轮胎如果长时间气压过高，其与地面接触面较少，胎面中央的磨损加剧。此外，轮胎不能按周期进行换位，也是造成轮

胎胎肩和胎面磨损严重的原因之一。

2.2 胎面干裂

该现象多为轮胎气压过低或车辆超速行驶所致。当汽车在轮胎气压较低的情况下行驶时，其径向变形较大，胎侧内壁受压，胎侧外壁受拉。在这种情况下，胎体内的帘线产生较大的变形。由于帘线的抗伸张能力好，而抗压缩能力差，将会加速帘线的疲劳损失，帘布层破裂。车辆超速行驶，轮胎受负荷作用的频率增加，胎体内部摩擦产生的热量增加，使轮胎温度升高，从而导致轮胎工作性能下降。此外胎体受力增加还容易出现帘布层破裂与胎面剥落现象。

2.3 胎面单侧磨损

轮胎单侧磨损主要是前轮定位失准所致。如果前轮的前束及外倾角过大，胎面外边缘磨损严重。前轮的前束及外倾角过小，胎面边缘磨损严重。此外，悬架变形也将导致轮胎单侧磨损。如果后轮发生单侧磨损，主要是后桥扭曲变形或后悬架变形及定位不当所致。

2.4 胎面局部出现秃点

这种现象多为车辆动不平衡造成的。车辆动不平衡时，车辆在行驶中，会引起车轮跳动和偏摆，不平衡的质点会加大路面的冲击力，造成胎面局部出现秃点。轮辋与制动鼓变形、轮胎磨损不均匀等原因也能引起轮胎局部出现秃点。

2.5 制造工艺的影响

轮胎配装的轮辋如果过窄，会造成胎冠的中间部分磨损。如果在装配时轮胎

和车轮偏心或者轮毂和轴偏心或弯曲，会造成轮胎半面磨损。

另外，轮胎的静态不平衡和后轮前束不良，也会造成轮胎胎面上的块状磨损。

2.6 驾驶员的影响

有些驾驶员在不了解紧急制动对于轮胎的危害，或因突发事件的情况下紧急制动，会造成轮胎胎面的局部快速磨损。有些驾驶员在开车起步时，用力加油，使轮胎发生空转，与地面发生摩擦，同样也会造成轮胎胎面的局部快速磨损。

3 防止轮胎异常磨损的措施

3.1 保持轮胎气压正常

标准的汽车轮胎气压，对预防轮胎磨损和发挥汽车使用性能至关重要。轮胎的气压过低，轮胎的变形加大，轮胎胎面与地面的接触面增加，汽车的滚动阻力加大，不仅加剧轮胎胎面的磨损，还会使汽车的动力性和燃料经济性变差。轮胎气压过高，轮胎的刚性变大，轮胎与地面的接触面减小，胎面磨损加快。

当气温过高时，轮胎气压过高还容易造成爆胎。因此，轮胎气压应保持在正常范围内，对轮胎气压应经常检查。轮胎气压的标准印制在轮胎的胎侧，有的车型轮胎气压的标准标注在加油口盖的内侧。检查轮胎气压时，应用轮胎气压表进行检测。当气温过高时，禁止用放气的方法来降温。由于轮胎温度的升高与气压升高是成比例的，一般可用测量轮胎气压的办法来判断轮胎的温度。

3.2 保证载重合理

汽车超载行驶，将加大轮胎的负荷，使轮胎对地面的压力增加，导致轮胎的磨损加快。由于轮胎超载，轮胎侧壁的弯曲变形增大，扩大与地面的接触面积，胎温升高，加速胎肩的

磨损与损坏。轮胎超速行驶，其使用寿命将大大降低。实验表明，轮胎若超载 10~20%，轮胎行驶里程将下降20~40%。所以，汽车必须按核准装载，严禁超载。另外，汽车装载时，应注意装载负荷均匀，货物固定牢靠，避免汽车行驶中货物移动，而引起个别轮胎超载。

3.3 保证车速正常

随着车速的增加，轮胎的变形频率、胎体的振动以及轮胎的圆周和侧向扭曲变形也随之增加。有车速达到某一速度时，此能量大部分转换成热量，使轮胎的工作温度和胎压升高，使轮胎磨损加剧。因此控制车速是非常必要的。

3.4 保证胎温正常

轮胎的工作气压应与胎温相适应。汽车行驶时，其轮胎断面产生变形，而形成挠曲变形，轮胎产生内部摩擦，引起轮胎发热，胎温升高，胎内气体受热膨胀，致使胎压升高。

3.5 保证车况良好

保持车况完好，特别是汽车底盘技术状况良好，是防止轮胎早期损坏的有效措施。保持车况完好，应使车辆所有的轮胎承受均匀的重量，否则，各个轮胎磨损不均衡，承载较重的轮胎加速磨损，从而缩短轮胎的使用寿命。

3.6 保证轮胎定期保养换位

经常检查轮胎的气压和工作温度，勤挖轮胎上的杂物，轮胎花纹中的石子要及时除去，双并胎间的石块要及时取出。发现胎面上有小洞要及时修补，防止沙泥侵入帘布层。轮胎换位的目的是为使全车轮胎合理负荷和磨损均匀，避免偏重和偏磨现象。汽车进行轮胎换位时，要使用同一厂家、同一尺寸、同一花纹、同一规格的轮胎。轮胎换位的方法有“交叉换

位法”和“循环换位法”两种。轮胎换位可结合汽车定期保养进行，如果汽车行驶路面拱度较大或炎热季节用胎，可增加换位次数。

3.7 保证适时检查前轮定位与车轮平衡

均会造成车轮产生动不平衡。另外轮辋与制动鼓变形、轮胎螺栓分布不均也会造成车轮产生动不平衡。车轮产生动不平衡不仅会增加轮胎磨损，还会使汽车的有关零件产生损坏，缩短汽车的使用寿命。当汽车行驶8000km左右时，应对车轮进行动不平衡检测，以保证车辆的正常行驶。

3.8 保证正确驾驶

汽车驾驶方法，涉及轮胎与路面相互作用的所有受力情况。不正确或不经心地驾驶汽车，都会使轮胎使用寿命急剧缩短。急加速、急剧制动，则会引起胎冠的不均衡磨损，以及不经心驶过和碰撞障碍物等也会对轮胎造成伤害。

4 结语

通过分析轮胎异常磨损的原因，提出了预防措施。轮胎是汽车重要配件之一，预防是否得当，使用是否合理，以及能否对轮胎进行科学管理，将直接影响汽车的行驶性能、轮胎的使用寿命和汽车运输的经济效益。应用科学方法对车辆进行维护和检测，发现问题及时维修，提高驾驶操作技术，从而延长汽车轮胎的使用寿命。

异常措施改善报告篇四

引言

磨损过程基于系统观点，摩擦是导致系统输入能量损耗的过程，而磨损则是导致系统元素损耗的过程。磨损一般分为下述3个过程。

表面间相互作用：摩擦表面间的相互作用方式有机械和分子两种。机械作用可以是两摩擦表面间直接接触，即两体磨损；也可以是两表面间夹杂外界磨粒的接触，即三体磨损。分子作用包括两表面的相互吸引和粘附。

表层材料的变化：在摩擦过程中，受表面变形、界面温度和环境条件等的影响，表层材料将发生机械、组织结构、物理和化学变化，例如胎面在反复碾过粗糙路面时，胎面胶的反复弹性变形使其产生疲劳；接地面的局部高温使轮胎胶料在速度突变条件下（抱死车轮的高速滑动）产生热降解。

2.1 胎肩处与胎面中央磨损轮胎的气压状况影响着胎面的磨损情况。轮胎气压过低是轮胎损伤的主要原因之一。轮胎在充气不足时，其胎肩与道路接触面较多，汽车长期在此情况下行驶，轮胎的胎肩处将磨损严重，影响轮胎的使用寿命。根据使用经验，如气压低于标准的30%，轮胎寿命将缩短30%。轮胎如果长时间气压过高，其与地面接触面较少，胎面中央的磨损加剧。此外，轮胎不能按周期进行换位，也是造成轮胎胎肩和胎面磨损严重的原因之一。

2.2 胎面干裂

该现象多为轮胎气压过低或车辆超速行驶所致。当汽车在轮胎气压较低的情况下行驶时，其径向变形较大，胎侧内壁受压，胎侧外壁受拉。在这种情况下，胎体内的帘线产生较大的变形。由于帘线的抗伸张能力好，而抗压缩能力差，将会加速帘线的疲劳损失，帘布层破裂。车辆超速行驶，轮胎受负荷作用的频率增加，胎体内部摩擦产生的热量增加，使轮胎温度升高，从而导致轮胎工作性能下降。此外胎体受力增加还容易出现帘布层破裂与胎面剥落现象。

2.3 胎面单侧磨损

轮胎单侧磨损主要是前轮定位失准所致。如果前轮的前束及外倾角过大，胎面外边缘磨损严重。前轮的前束及外倾角过小，胎面边缘磨损严重。此外，悬架变形也将导致轮胎单侧磨损。如果后轮发生单侧磨损，主要是后桥扭曲变形或后悬架变形及定位不当所致。

2.4 胎面局部出现秃点

这种现象多为车辆动不平衡造成的。车辆动不平衡时，车辆在行驶中，会引起车轮跳动和偏摆，不平衡的质点会加大路面的冲击力，造成胎面局部出现秃点。轮辋与制动鼓变形、轮胎磨损不均匀等原因也能引起轮胎局部出现秃点。

2.5 制造工艺的影响

轮胎配装的轮辋如果过窄，会造成胎冠的中间部分磨损。如果在装配时轮胎

和车轮偏心或者轮毂和轴偏心或弯曲，会造成轮胎半面磨损。另外，轮胎的静态不平衡和后轮前束不良，也会造成轮胎胎面上的块状磨损。

2.6 驾驶员的影响

有些驾驶员在不了解紧急制动对于轮胎的危害，或因突发事件的情况下紧急制动，会造成轮胎胎面的局部快速磨损。有些驾驶员在开车起步时，用力加油，使轮胎发生空转，与地面发生摩擦，同样也会造成轮胎胎面的局部快速磨损。

3 防止轮胎异常磨损的措施

3.1 保持轮胎气压正常

标准的汽车轮胎气压，对预防轮胎磨损和发挥汽车使用性能至关重要。轮胎的气压过低，轮胎的变形加大，轮胎胎面与地面的接触面增加，汽车的滚动阻力加大，不仅加剧轮胎胎面的磨损，还会使汽车的动力性和燃料经济性变差。轮胎气压过高，轮胎的刚性变大，轮胎与地面的接触面减小，胎面磨损加快。

当气温过高时，轮胎气压过高还容易造成爆胎。因此，轮胎气压应保持在正常范围内，对轮胎气压应经常检查。轮胎气压的标准印制在轮胎的胎侧，有的车型轮胎气压的标准标注在加油口盖的内侧。检查轮胎气压时，应用轮胎气压表进行检测。当气温过高时，禁止用放气的方法来降温。由于轮胎温度的升高与气压升高是成比例的，一般可用测量轮胎气压的办法来判断轮胎的温度。

3.2 保证载重合理

汽车超载行驶，将加大轮胎的负荷，使轮胎对地面的压力增加，导致轮胎的磨损加快。由于轮胎超载，轮胎侧壁的弯曲变形增大，扩大与地面的接触面积，胎温升高，加速胎肩的磨损与损坏。轮胎超速行驶，其使用寿命将大大降低。实验表明，轮胎若超载 10~20%，轮胎行驶里程将下降20~40%。所以，汽车必须按核准装载，严禁超载。另外，汽车装载时，应注意装载负荷均匀，货物固定牢靠，避免汽车行驶中货物移动，而引起个别轮胎超载。

《轮胎异常磨损的原因及预防措施》全文内容当前网页未完全显示，剩余内容请访问下一页查看。

异常措施改善报告篇五

摘要：温室花卉指的是长期在温室环境栽培、生长的观赏植物。温室环境满足花卉所需的生长条件，但也同样有利于病

害的发生和发展。由于不同花卉品种对环境温度、湿度、光照等自然条件需求不同，对于花卉品种较多、花卉密集的温室，必然不能同时满足所有种类花卉的最佳生长条件，因此处于非适宜环境条件下的温室花卉品种就会增加病害滋生的几率。基于温室环境条件的可控性，可以有效地调控温室内的环境条件，利用各种技术与方法进行病害的控制。文章从园林温室花卉栽培的环境控制、栽培措施、防治技术几个方面对花卉栽培及病害防治进行阐述，为温室花卉系统的病害防治提供参考。