

工艺。同时,严格控制钢丝包胶、三角胶挤出时的机头和机身温度,使机头温度不高于 80℃,机身温度不高于 40℃。

表 7 钢丝电加热工艺参数

数量/根	电流/A	预热盘温度/℃	挂胶温度/℃	测量距离/mm
6	300~310	75~85	90±5	≤10
8	500~520	75~85	90±5	≤10
10	600~630	75~85	90±5	≤10
12	760~800	75~85	90±5	≤10

4 效果

改进前和改进后的 11.00—20 16PR 轮胎耐久性试验结果如表 8 所示。

11.00—20 16PR 轮胎水压爆破试验时,水压达到要求但胎圈未出现异常,说明胎圈处强度较好,达到了设计要求。

表 8 改进前后 11.00—20 16PR 轮胎耐久性试验结果

项 目	改进前	改进后
标准气压/kPa	990	990
标准负荷/kg	3 295	3 295
起始负荷/kg	2 141	2 141
终止负荷/kg	3 295	3 954
试验速度/(km·h ⁻¹)	50	50
累计行驶时间/h	77	120
累计行驶里程/km	3 850	6 000

5 结语

钢丝包胶、三角胶工艺性能、操作性能以及钢丝圈质量、成型反包的三步压实和钢丝错位的控制,决定着整个轮胎的圈口质量,通过采取以上改进措施,轮胎耐久性能达到 120 h,胎圈强度大幅提高,基本解决了载重斜交轮胎胎圈爆破和钢丝刺出的问题。

收稿日期:2003-07-17

美国政府提高轮胎安全标准

中图分类号:TQ336.1 文献标识码:D

美国《橡胶世界》2003 年 228 卷 4 期 8 页报道:

自 1967 年以来首次发布的新联邦政府轮胎安全标准将要求到 2007 年为轿车和轻型载重车制造的轮胎执行新的速度和耐久性试验标准。在召回数百万条费尔斯通轮胎后,2000 年国会责令国家公路交通安全管理局(NHTSA)改变对轮胎试验的要求。目前大多数在市场上销售的轮胎已经执行新标准。据 NHTSA 估计,约有 5%~11%的轮胎必须重新设计或改进才能符合新标准要求。预计这些新要求将使轮胎企业花费 4 160 万美元。按照新标准,轮胎必须一次以 140,150 和 160 km·h⁻¹的速度试验 30 min,而原来的试验速度为 120,129 和 137 km·h⁻¹。如果试验后胎面没有可以看到的脱层或裂口,而且轮胎气压不低于初始气压,则视该轮胎通过了试验。然后,轮胎还要经过 34 h 的耐久性试验,即使轮胎已欠压。NHTSA 没有采纳几项有关轮胎安全性的提案,其中一项试验是检查在危险道路上行驶的轮胎的强度,另一项试验是测量老化的影响。轮胎均应于 2007 年 6 月 1 日达到新标准的要求。轮

胎公司进行 NHTSA 要求的室内试验,每种轮胎通过试验后才能在美国销售。

(涂学忠摘译)

山东三工橡胶有限公司顺利
通过 3C 认证复审

中图分类号:TQ336 文献标识码:D

2003 年 10 月 17~18 日,山东三工橡胶有限公司顺利通过了 3C 认证复审。

自国家颁布实施 3C 认证制度以来,山东三工橡胶有限公司充分认识到其重要性,主动申请轮胎产品强制性认证,并于 2002 年 11 月获得“轮胎产品强制性认证证书”。

公司通过 3C 认证后,不断完善质量体系,加大专检力度,提高职工质量意识,保证了产品质量。中国轮胎产品认证委员会专家审核组对公司的采购和进货检验,生产过程控制,例行检验,不合格品的控制,包装、搬运和储存以及文件和记录等环节进行了详细检查,对公司的质量保证能力和产品一致性进行了审核。最后,专家审核组一致认为,山东三工橡胶有限公司符合国家轮胎产品强制性认证要求,3C 认证复审通过。

(山东三工橡胶有限公司 周显江供稿)