

验方法。但此处任何一个预测值的精度都不是本研究的目标。然而,这项工作的意图在于证明所有这些预测值能相互补充,充分表明将导致轮胎使用性能获得改善的各项性能的平衡得到了改善。

1.5 胎面耐磨性试验

胎面耐磨性的测试主要是在美国得克萨斯州州际高速公路的干路面上进行的,使用的是用低温翻胎法翻新的 P195/75R14 钢丝带束层子午线轮胎。翻新胎胎体用新轮胎制备,胎面为多节段胎面。胎面花纹采用深度

为 0.635cm 有专利权的花纹,每个节段的花纹深度都经过 20 个精确设定的测量点测量。翻新胎胎面的硫化条件为 $145^{\circ}\text{C} \times 45\text{min}$,试验胎位从 4 个胎位中随机选取。试验胎装在一辆 1993 年生产的 Ford 牌 Crown Victoria 型轿车上,轮胎在 25750km 的试验过程中,每 1610km 按向前的 X 形进行一次轮胎换位和测量。每个轮轴上保持 488kg 的负荷。本次试验的胶料平均磨耗速率为 $6068\text{km} \cdot \text{mm}^{-1}$ 。

(未完,待续)

国内消息

采用嫁接技术利用国产纺丝设备 生产轮胎用尼龙 6 帘布用丝

目前我国尼龙 6 工业用丝生产大多仍处于小规模、工艺为二步法的落后状态。引进关键设备,其它由国内配套的一步法嫁接形式,不仅技术先进,而且造价低廉,仅是引进设备投资的 35% 左右。

银龙公司原尼龙 6 帘布生产线是 1991 年 4 月正式投产的,前纺整套生产线从德国 ZIMMER 公司引进,当时由于种种原因,聚合、干燥、萃取能力为 $6000\text{t} \cdot \text{a}^{-1}$,纺丝能力只有 $4000\text{t} \cdot \text{a}^{-1}$,前后不配套。为提高企业的市场竞争能力及经济效益,将纺丝能力提高到 $6000\text{t} \cdot \text{a}^{-1}$ 势在必行。1995 年 8 月公司决定扩建纺丝 $2000\text{t} \cdot \text{a}^{-1}$,方案为卷牵联合机在国内寻求瑞士 RIETER 公司的二手设备,其余设备国内配套。

通过 3 个多月的生产实践,设备总体系统设计已达到工艺要求,卷绕丝的各项物理指标已达到德国引进设备的水平,性能良好。嫁接成功表明:

(1) 国产纺丝成套设备整机技术水平及性能已达到 90 年代初期的国外同类设备先进水平,可以生产高强度轮胎用尼龙 6 帘布用丝。其质量指标可达到国际先进水平。

(2) 采用嫁接技术,用廉价的国产设备,

可取代昂贵的引进设备,为国家节省大量外汇,降低投资成本,给企业带来较理想的经济效益,并有助于推动国产化化纤设备行业的发展。

摘自《合成化纤》, [4], 47 (1996)

两广 9.00 - 20 轮胎旺销

近时期以来,广东、广西两省区原来滞销的 9.00 - 20 载重轮胎突然旺销起来,有的地方还出现脱销。各轮胎厂经常有来拉胎的汽车排成长队。目前各轮胎厂正在日夜加班生产这一规格的轮胎,以满足市场的需要。

在 9.00 - 20 规格轮胎中,以承载能力最大的 16 层级最受欢迎。由于装用这种规格轮胎的车辆社会保有量最多,而且各轮胎厂此规格轮胎的成型机头、硫化设备等拥有量最多,致使生产量也最大。

据业内人士分析,畅销的原因是国家已明令强制报废一些生产年代久远或行驶里程超过规定的老旧车。据统计,近两年计划报废旧车 25 万辆,并给予报废旧车的单位以每辆 3500 元的补助用来更新车辆。这样就加速了载重汽车的更新步伐,并促使了装用新胎量的急剧增长。二是建设工程和国家重点项目有升温的动向,运输量增大,也刺激了维修用胎的需求。三是这种规格轮胎的出口量增多。

(摘自《中国化工报》, 1996, 11, 11)