

藏气现象,以负公差和不对称公差设定法设计胎冠、肩垫胶等挤出半成品的长度,根据不同部件可将公差设计在 $+5 \sim -10$  mm范围内。

(2)控制气密层内气体量。供胶温度控制在 $70 \sim 90$  °C,压延辊筒温度控制在 $65 \sim 75$  °C范围内,可有效地减少胶片内气泡,而胶片间的气泡可通过提高复合压力,改冷复合为热复合等方法控制,同时在成型过程中若型胶内有气泡,必须细心扎破后方可使用。

(3)保证带束层裁断质量。带束层裁断除必须保证宽度精度外,裁断后残留的钢丝毛头大小不允许超过工艺指标值。

### 3.4 提高管理水平保证均衡生产

(1)制定合理的半成品停放时间。为使半成品保持新鲜的表面和良好的柔性,以保证成型组合时各部件能很好地粘合在一起,必须根据配方和环境的变化来制定主要半成品合理的停放时间。一般情况下,停放时间为:胎冠 4~72 h;胎侧、垫胶、三角胶 4~72 h;裁断后胎体、带束层帘布 0~48 h;气密层 0~72 h;胎坯 4~48 h。以上数据应随季节而调整。

(2)周密计划,均衡生产。这是合理停放

的前提,对质量的影响也是显而易见的。

### 3.5 设定好成型工艺参数

就解决肩空问题而言,对成型的要求是贴牢、压实、不窝气、不脱空。因此,最关键的条件就是压力。要求所有压力都须严格按施工要求设置,同时还要协调好主鼓和压辊间的压力配置、转速匹配及压辊运动轨迹的调整,并在生产中随时注意执行情况。

### 3.6 改善硫化工艺

肩空是因在硫化过程中气体聚集而成,那么就应设法让胎体内已有的空气尽快顺畅排出。为此可使用扎排气孔的方法,刺扎深度和锥子直径应以不损伤胎体钢丝帘布为准则。与此同时,适当调节定型压力、热水循环和外压蒸汽之间的时差也能起到一定的作用。

### 3.7 改进胎面花纹设计

由于肩空的位置均在胎面花纹块的下方,无疑胎面花纹的形状对该缺陷的形成有一定的影响,笔者认为肩部窄和浅的花纹沟将比宽而深的花纹沟更有利于克服该缺陷的产生,最好是肩部无花纹沟。

收稿日期 1997-09-05

## 美 MS 轮胎防爆剂获准入中国

来自美国的高科技产品——MS 轮胎防爆剂,近日通过了中国国家橡胶轮胎质量监督检验中心的杜绝慢撒气和瞬间堵牢扎漏孔洞的性能测试,取得了北方交通大学提供的安全证明及中保财产保险有限公司提供的质量责任保险,顺利地领取了进入中国汽车安全用品市场的通行证。

该产品由北京麦克赛奥技术有限公司引进中国后,已逐步被国内各大机关企事业单位

及部队采用。

MS 轮胎防爆剂经数十年的广泛使用,性能成熟可靠,可以有效地保障行车安全。MS 轮胎防爆剂注入轮胎后能杜绝慢撒气,对 6.35 mm 直径以下的穿孔瞬时堵牢,有预防爆胎和防弹功能,还能延长轮胎寿命,节省油料,无环境污染,针对不同轮胎有 7 种配方。

(摘自《中国汽车报》,1998-01-07)