

虽然每月氮气总耗量可以提供平均氮气耗量指标,但用此数据去估计或监控泄漏可能要发生误差。氮气流量随着轮胎产量的变化随时发生着波动。此外,氮气耗量还随着生产轮胎的规格,更经常地随着所用硫化机的不同发生变化。

每条轿车轮胎硫化用氮气耗量为 283.2 ~ 991.2 L,而每条载重轮胎硫化用氮气耗量为 2 832 ~ 4 248 L。BOM 硫化机的氮气消耗量低于 Bagwell 硫化机。

7.2 硫化机条件

某些硫化机,尤其是较老式的硫化机,没有使用氮气所需的适宜密封圈、垫或密闭配合公差,这可能导致氮气不断地泄漏。对这类硫化机内的泄漏,很难判明其准确位置并加以密封。因此,审查硫化机的中心机构,与硫化机生产厂共同检查是否要更换部件以适应采用高压氮气

是十分重要的。由于经常查漏工作繁重,堵漏需要高额费用,因此应避免在老式硫化机上采用高压氮气硫化工艺。

8 结语

氮气硫化工艺向轮胎厂提供了诱人的经济和技术优越性,其中包括降低成本,改善轮胎质量,延长胶囊的使用寿命,提高劳动生产率,减少维修保养,提高灵活性,降低废品率,使生产更安全,环境更清洁。这些方面的节约是巨大的,可能要占这种硫化介质费用的 20% ~ 50%。

在改用氮气硫化工艺以前,必须考虑一些要注意的问题。如果不能预先解决这些问题,那么可能导致提高成本并出现硫化质量问题和增加维修工作量。

译自“ITEC'96 论文选”,P211 ~ 214

1998 年三季度轻载轮胎及充气内胎 国家监督抽查结果揭晓

日前,国家质量技术监督局公布了 1998 年三季度对轻型载重汽车轮胎及充气轮胎内胎等部分化工品的监督抽查结果,其中轻型载重汽车轮胎抽样合格率为 88.5%。

对于轻型载重汽车轮胎及充气轮胎内胎,本次共抽查了北京、天津、上海、重庆、河北、山西、辽宁、吉林、江苏、浙江、安徽、山东、河南、湖北、四川、贵州、云南等 17 个省市的 41 家企业 78 个样品,32 家企业的 69 个样品合格,样品合格率为 88.5%,企业合格率为 78.0%。其中,抽查轻型载重汽车斜交轮胎 6.50 - 16 生产企业 39 家 39 个样品,35 家企业 35 个样品合格,样品合格率和企业合格率均为 89.7%;抽查 5 家企业轻型载重子午线轮胎 6.50R16 和充气轮胎内胎的 5 个样品,样品合格率和企业合格率均为 100%;抽查 34 家充气轮胎内胎生产企业的 34 个样品,29 家企业 29 个样品合格,样品合格率和企业合格率均为 85.3%。

在抽查的 41 家轮胎生产企业中,大型企业 25 家,其中合格企业 19 家,企业合格率为 76.0%;中型企业 13 家,其中合格企业 12 家,

企业合格率为 92.3%;小型企业 3 家,其中合格企业 1 家,企业合格率为 33.3%。

本次监督抽查共有 9 家企业 9 个样品不合格。其中,6.50 - 16 内胎抽样不合格的占抽样不合格总数的 55.6%,外胎抽样不合格的占抽样不合格总数的 44.4%。这些不合格产品存在的问题主要有:在胎面挤出过程中,胶料滞流过大以及温度太高,致使胎面半成品致密性不好,质量偏小;在硫化过程中,后充气不好;使用应该淘汰的老模具;原材料进厂只是批检,单根帘线的强度不稳定;因电力增容及架设专线,电压波动较大,造成电压不稳;胶料混炼不均匀,胎面接头压不实;由于手工操作,造成切头坡度不一致以及成型时为了增大粘合力,刷胶浆太多或不均匀,未等挥发干就上了胎面等原因,致使部件出现微孔。

内胎样品暴露的问题主要有:挤出工序没能严格控制返回胶掺用比例;内胎挤出后存放时间长,接头隔离剂太多,胶料的流动性不好;部分企业胶垫半成品采购控制不好,使胶垫与胎体胶料的相容性不佳,影响了粘合强度。

(摘自《中国化工报》,1998-10-31)