

料群集体推断出。随着温度提高,填料-填料相互作用减弱会提高可以在5% DSA的周期性形变过程中被打破和重建的填料网络的比例,它是高温下能量损耗的主要根源。这个过程似乎不会达到平衡,换言之,一定量附聚体在高达100 的这种动态应变下仍保持不变。因为它与粘度观测结果一致,故这可能符合事实。已有报道,在相同表面积和类似结构条件下,所测的白炭黑填充胶料在100 下的门尼粘度,甚至用孟山都硫化仪在155 所测的最小转矩比对应炭黑胶料要高得多,即使结合胶含量有利于后者。这种现象通常与填料在聚合物母体中

的填料絮凝有关。

根据上述讨论,可提出一些将白炭黑填料网络化程度降至最低以获得较好平衡动态性能的策略。在其它方面中,至少从热力学观点可考虑下述两条途径:

® 改变聚合物体系以提高白炭黑与聚合物的亲合力;

® 白炭黑表面改性以提高与给定聚合物的相容性。

在讨论这两条途径之前,我们首先讨论一下并用两种填料对填充橡胶动态性能的影响。

(未完待续)

中国轮胎翻修利用协会第四届第三次理事扩大会议在广东东莞召开

中图分类号:TQ336.1+6 文献标识码:D

中国轮胎翻修利用协会第四届第三次理事扩大会议暨全国橡胶工业信息总站翻胎分站网员会议于2000年9月25~29日在广东省东莞市召开。会议对协会2000年的工作进行了总结,并研究部署了今后的工作内容。协会理事长姜治云作了“轮胎翻新要立足市场,加快改革开拓新产品”的报告,分析了我国废旧轮胎利用的现状和存在的主要问题,指出了我国废旧轮胎利用情况与发达国家存在的差距,指明了我国翻胎行业的发展方向。会议还通过了常务理事会的有关决议,通报了全国橡胶工业信息总站翻胎分站重新组建情况,征求了广大会员的意见和建议,提出了网站建设和工作安排的一些设想。

(北京橡胶工业研究设计院 李花婷供稿)

乌克兰研制新装置处理废旧轮胎

中图分类号:TQ336.1 文献标识码:D

乌克兰基辅大学科研人员亚力山大·别久赫运用电磁冲击法处理汽车废旧轮胎获得了成功。

处理废旧汽车轮胎的传统方法为燃烧和高温分解,这两种方法既需要消耗大量能源,又会造成环境污染。

乌克兰科学家研制的电磁冲击法是利用电磁场的作用,在废旧轮胎内部形成脉冲磁场,将轮胎中的橡胶与金属分离。分离后的橡胶与轮胎金属部件都保持了原有的特性与功能,能再次用来生产轮胎。另外,运用该方法还缩短了处理废旧轮胎的周期。为获得所需要的电磁场环境,科研人员研制出功率为4000W的高压电磁装置。

(摘自《华声报》,2000-09-20)

10年后北京公路总里程将达到15000多公里

中图分类号:U412.1 文献标识码:D

据悉,北京在干线公路中,以汽车专用公路为骨架系统,重点建成公路一环、公路二环和北京对外放射线。在县乡公路中,打通所有断头路,连通有关重要集镇和居民居住点,达到县乡通柏油路,村村通公路,建成以干线公路为骨架,县乡公路为支脉,干线和支线协调发展,路网布局合理,技术等级较高,结构优化,满足社会经济发展水平,适应人口及城镇布局的发展要求,具有现代化水平的公路网。到2010年,公路网总里程达到15500km,其中,高速公路510km,汽车一级专用公路120km,一级公路230km,二级公路1300km,三级公路6400km,四级公路6900km。

(摘自《中国化工报》,2000-10-31)