



图 18 利用测定用橡胶板测定的带有毛刺的新轮胎(NWS)的接触压力分布图像

果是橡胶圆盘的压力分布并不一样,从而明确了压力分布与圆盘的厚度、直径、表面粗糙度、表面摩擦系数有关,而且了解到其变化可以用弹性效应、液体效应及边缘效应进行解释。本研究的最初目的是通过对轮胎接触压力的图像处理获得接触压力和真实接触面积以及与其相关的非常清晰的图像,但是由于

胎面花纹块厚度的极小变化也会表现为接触压力的变化,因此比较容易由此发现偏磨现象。在胎面花纹块内,通过提高边缘部分压力,同时施加横向力作用,可使花纹块单侧的边缘部分压力得以提高。

译自“日本ゴム協会志”,[5],
359—368(1994)

印第安纳州橡胶沥青的应用

美国《橡胶和塑料新闻》1995年6月5日报道:

在印第安纳州,橡胶材料不久将会更多地满足公路建设需要——用于铺设公路。

5月12日,印第安纳州商业部分别给印第安纳州所属4个县的高速公路部门拨款25000美元,该部门将用这笔钱铺设20英里长的废胶粉改性沥青高速公路,这种废胶粉是用废轮胎粉碎后制成的。

该州第5个县必须考虑是否参加这一行动。

这笔款项是州政府靠从每条在印第安纳州售出的新轮胎收25美分的税中抽取一定

比例而筹集的。这笔费用于1993年纳入管理。

州政府商业部回收利用部门负责人说,政府拨出这笔钱是为了鼓励各县试用橡胶改性沥青。在印第安纳州波利斯5月7—9日举行的印第安纳州回收利用联盟年会上,她论述了这笔款项的意义。她说,佛罗里达州高速公路部门认为开始改性沥青的价格比一般沥青贵25%—40%,然而,一旦操作人员掌握工艺并对加工过程熟悉后,差价会降到10%。

该部门估计新路的使用寿命比常规铺设的高速公路约长25%。

(黄家明译 涂学忠校)