

13.11%和11.82%。与去年同期相比降低的是手推车外胎、自行车外胎和胶管,分别降低17.57%,13.27%和2.56%。

(华 乡供稿)

传动带发展趋势

英国《欧洲橡胶杂志》1995年177卷11期27页报道:

传动带使用条件和技术的变化主要是由汽车用户的要求带来的。尽管面临汽车行业不断要求降价的压力,使用条件和技术的变化仍要求在研究开发方面投入大量资金。这对于传动带原料供应商也是一个重要的因素。

Optibelt 胶带公司的新生产工艺控制严格,自动化程度高,因而产品质量高,长度精确。该公司普通包边带生产采用强力帘布层作骨架结构,对材料严格控制,因此单位长度胶带的重量是恒定的。采用热定型工艺在该公司有专利权的“定型”装置上对传动带进行定长处理,每5000mm长传动带的公差为 $\pm 2\text{mm}$,而多年来每5000mm长V带的标准公差为 $\pm 50\text{mm}$ 。目前大多数V带厂每5000mm长V带的公差为 $\pm 10\text{mm}$ 。自动化还提高了生产量,Optibelt公司4个厂每周总产量达60万条,而且还在不断增多。

Optibelt公司提供的传动带有农用的、家用电器用的、工业用的和汽车用的。一种传动带在某一特定用途中占主导地位。例如,农业主要使用V带,园艺剪草机主要用同步带,而重型机械实际上不用齿形传动带。洗衣机大多用加肋带,工业用齿形传动带越来越多地代替传动链。在汽车用途中,顶置凸轮轴(OHC)发动机需要用大量的齿形传动带代替传动链。

由于需要缩小同步发电机上滑轮的直径,加肋带正在代替汽车辅助传动装置中的V带。这样可以提高速度,在发动机空转时带动更多的辅助装置,如挡风玻璃刮水器和

收音机等。

原来从美国传来的流行做法是前端上所有设施、助力转向泵、空调泵都意味着再增加一根传动带,直至豪华轿车上常有5—6根传动带。这些传动带拆装很困难,导致了目前螺旋带传动装置的出现,这种传动装置上增加了两个滑轮。大多数现代汽车都使用这种多滑轮的传动装置。采用加肋带是汽车设计人员竞相攀比造成的一股新潮,或许有些盲目性,但这一新潮未必波及公共汽车、载重车发动机。

这样市场由包边带转向了切边带、多V带或加肋带。切边带,特别是齿形切边带,已成为流行的风扇带,尽管在原装备中已不再使用风扇带。

切边带生产中有一个类似于许多加工工艺的重要特点,原材料中有30%—50%成为废料,而且与包边带不同,这些废料是硫化了的,不可再使用。废料处理成了胶带厂一个实际问题,因为许多国家和美国许多州不再允许土埋这些废料。

(涂学忠摘译)

《橡胶塑料共混改性》

《橡胶塑料共混改性》一书,由青岛化工学院橡胶工程学院邓本诚、李俊山两教授编著,华南理工大学朱敏教授审校。该书于1996年6月由中国石化出版社出版。该书32开本、45万字、585页,预计售价每本25元。

该书全面系统地叙述了橡胶共混和橡塑共混的主要理论及其最新进展。共分10章。其内容新颖翔实,图文表并茂,理论和实践相结合,实用性强,并附有大量国内外参考文献。可供从事橡胶与塑料等高分子材料科研、生产、应用开发的广大科技人员参考,也可供相关专业研究生和大中专院校师生阅读参考。

该书现已开始订阅,欢迎单位和个人订购。订购者请将单位名称、联系人、订购数量