

可以看出,对硫化胶的撕裂强度而言,HMT 和 R-80 用量的最佳范围均为 0.4~1 份,超过 1 份后,随着 HMT 和 R-80 用量的增大,硫化胶的撕裂强度均呈下降趋势。

3 结论

通过对间-甲-白粘合体系中间苯二酚给予体 R-80 和亚甲基给予体 HMT 用量对载重汽车轮胎缓冲胶性能的影响分析,得出以下结论。

1. 对硫化胶的 H 抽出力而言,HMT 用量存在一个最佳范围,即 0.6~1 份;而 R-80 用量越大,硫化胶的 H 抽出力越大。

2. HMT 用量对胶料焦烧时间和正硫化时间影响较大,而且影响也不一样,而 R-80 用量的影响相对较小。

3. 随着 HMT 或 R-80 用量的增大,硫化胶的

300%定伸应力均呈增大趋势。

4. 对于硫化胶的拉伸强度和拉断伸长率,HMT 和 R-80 用量均存在最佳范围,但对于拉断伸长率的最佳用量范围比对于拉伸强度的最佳用量范围略小。

5. 对于硫化胶的撕裂强度,HMT 和 R-80 用量也存在一个最佳范围,为 0.4~1 份。超过 1 份后,随着 HMT 和 R-80 用量的增大,硫化胶的撕裂强度均呈下降趋势。

总之,控制好 HMT 和 R-80 的用量是间-甲-白粘合体系取得成功的关键。但需要提醒的是,对于不同的胶料配方,HMT 和 R-80 用量变化产生的影响可能会不同,需要进行试验分析,得出符合实际使用情况的结论。

参考文献:略

朗盛将停止使用高芳烃橡胶填充油

据报道,朗盛公司高性能聚丁二烯橡胶业务部门将与瑞典油品生产商尼纳斯(Nynas)公司开展战略合作,在合成橡胶生产中停止使用高芳烃油作为填充油。高芳烃油中含有大量的多环芳烃,被认为对环境和人类健康有不利影响。欧洲和日本自 2010 年起将禁止在轮胎中使用这种填充油。

朗盛公司称,环保芳烃油(TDAE)或者环烷油都可作为对环境友好的替代填充油。与尼纳斯公司的合作也是为了保障替代填充油的供应。

崔小明

均每年增长 4%。这体现了欧洲轮胎制造商协会成员成功应对了欧盟填埋禁令带来的环境和经济方面的挑战。

2008 年,欧洲市场 330 万 t 报废轮胎中的 60%被收集起来,并依照“生产者责任及义务法”加以处理。尽管被当作燃料的废轮胎仍占 35%左右,但是垃圾填埋场处理的废轮胎减少的最大效益是物资回收费用下降。1994~2008 年,欧洲废轮胎再循环率已经提高至 40%。

宇虹

玛格鲁姆公司获准利用 科罗拉多州垃圾填埋场废弃轮胎

玛格鲁姆回收(美国)公司最近获得科罗拉多州垃圾填埋场回收业务许可证,这意味着美国最大的轮胎垃圾填埋场由玛格鲁姆公司经营,它能利用科罗拉多州哈德逊 120 多英亩的垃圾填埋场中的废弃物。公司现在坐拥约 40 万 t 废弃轮胎及其它橡胶废料,可以迅速推行其经营战略,生产高品质的精细胶粉和专利技术活性胶料。

清风

欧洲废轮胎回收及再循环率仍在增长

欧洲轮胎橡胶制造商协会(ETRMA)公布的数字表明,2008 年欧洲废轮胎的回收及再循环利用率已超过 95%。ETRMA 的统计数字显示,在过去的 15 年中,欧洲堆放/填埋的报废轮胎已由 1994 年的 60%以上减少到目前的约 5%。ETRMA 指出,接受生态化处理的废轮胎数量平