

造成钢丝帘线与胶料脱离,气体进入钢丝帘线与胶料之间。

2.2 解决措施

(1)及时清除胎侧、肩垫胶等半成品表面的水分,控制半成品内部气孔率,气泡过多的半成品挑出不用;可以通过增大垫胶数量、减小垫胶厚度来提高半成品的挤出密实度。

(2)将胎侧、肩垫胶等半成品的挤出温度控制在标准范围之内,合理安排半成品生产,保证半成品存放不超期,并实时检查半成品表面质量,停用喷霜、不黏的半成品。

(3)胎坯成型时少用或不用汽油、胶浆,涂刷汽油、胶浆的半成品待汽油、胶浆挥发完后使用。

(4)检查硫化管路是否存在堵塞,避免跑冒滴漏现象。

(5)按规定进行硫化温度测试,保证合理的硫化时间,避免胎肩最厚部位胶料硫化不足。

(6)成型压合时适当增大定型距离和减小胎坯外周长。

(7)严格控制压延速度、压延辊速比、压延辊温度、卷取张力以及保证均匀供胶,提高帘线的胶料附着量及胶与帘线间的黏合强度。

(8)裁断时确保胎体帘布层的拉伸最小,且联动线速度均匀。

(9)成型时胎体帘布层与气密层的定长稳定,接头不错位;定型时尽量减小压合压力,防止压辊损伤胎体帘线,尽量缩短压合时间。

3 带束层端点气泡

带束层端点气泡通常出现在 2#~4# 带束层的端点位置。

3.1 原因分析

(1)带束层厚度较大,层与层之间错位形成台

阶状。

(2)带束层组合件整体厚度较大,造成带束层组合件不易压实。

3.2 解决措施

(1)设置形状合理的带束层层间垫胶,用垫胶填充带束层层与层之间的空隙。

(2)准确设定压合辊外缘到胎坯中心的距离,以保证带束层组合件的压合效果。一般情况下,该距离为胎坯半径减去约 50 mm。

(3)带束层组合件压合完毕后,用针穿刺带束层边部存气处,并用手压辊压实。

4 反包端点气泡

反包端点气泡出现在胎体帘线反包后的端点部位。

4.1 原因分析

由于胎体厚度较大,反包帘线端点与下方部件之间会形成一个台阶,反包端点之上贴合的胶部件如不能有效填平台阶,台阶部位就会窝存空气而形成气泡。

4.2 解决措施

(1)尽可能减小用胶部件厚度,可以将厚的部件设计为一分为二甚至一分为三结构,以降低反包端点部位的压合难度。

(2)在反包端点部位适当增添适合的周向填充胶片,以利于反包端点与下方部件间良好过渡。

5 结语

通过采取以上措施,我公司生产的巨型全钢工程机械子午线轮胎气泡类质量问题发生率明显减小,已由 0.5%减小至 0.11%,产品合格率和产品质量明显提高。



2012 财年卡博特公司盈利增长 16%

2012 财年卡博特公司全年盈利(EBITDA)达到 5.08 亿美元,同比增长 16%;销售额从 2011 财年的 310 亿美元增至 330 亿美元;橡胶用炭黑业务的销售

额为 2.27 亿美元,而 2011 财年为 1.83 亿美元;公司业绩大幅增长 37%,调整后的每股收益达 3.34 美元,而 2011 财年为 2.43 美元。

朱永康