

现裂纹、脱落现象,以致芯体裸露;若硫化温度过低,硫化胶的物理机械性能降低。

2.7 炼胶、成型工艺

阻燃输送带在使用过程中有时出现脱层现象,这也与炼胶、成型工艺有关。解决措施是采用二段混炼法,适当增加捣炼次数、时间,以保证混炼均匀;胶布、胶片存放时间 4~36 h 严格控制帆布的含水率及压延胶片厚度的均匀性,以保证胶片表面要光滑、平坦。成型贴合时表面清洁干净,汽油一定要挥发干净,刷胶浆要求薄薄一层刷匀,胶浆的浓度、配比要符合规定,不要过浓,接头对接时要压实,有气泡要刺破放掉,以保证接头平整、牢靠,带坯存放时间冬季 4~72 h 夏季 8~72 h 并做到先进先用。以上措施采取后,效果较为明显,输送带脱层现象基本消失。

2.8 硫化工艺

阻燃输送带在使用过程中有时出现跑偏、不耐磨、边部裂口、磨烂现象,严重影响其使用寿命。

产生原因:硫化时拉伸夹持行程与主机不成直线、拉歪带坯,入平板时未放正,二次冷定伸未

放正,二次拉伸夹持器左右压力不均,平板左右厚度误差过大,带坯两侧厚度差过大,厚的一边被压长,都会造成带身不直不正,使用过程中易跑偏;带坯入平板时宽度过小,带坯厚度不够,硫化时拉伸太大,垫铁过厚、压缩比小,造成硫化压力不足,输送带在使用过程中不耐磨,硫化前边胶如出现裂缝空边或渗入隔离剂,输送带在使用过程中边部易出沟、裂口、磨烂现象。

采取措施:带坯冷定伸应放正调直,夹持器左右压力要均匀稳定,保持不单边走,保证拉伸过程中不滑移,调整夹持器角度,入平板时应摆正。垫铁配置要合理,不要厚,以防棚住热板,硫化时模距宽度应比成品宽度适当放宽,拉伸率不可过大,以 1%~2% 为宜,如对 1000mm 的输送带,其模距可放宽 10mm。严格控制硫化压力、温度、时间,硫化压力不低于 2.5 MPa,且中途不准掉压,以提高胶料的致密性,同时有助于提高硫化胶的物理机械性能,垫隔离剂喷涂不要过量,防止渗入边胶条夹缝。以上措施采取后,跑偏、不耐磨、边部裂口、磨烂现象基本消失。

今年北美汽车销售量将降低

在过去的一年里,北美汽车工业历经磨难,如企业破产、产量增长减缓、原材料价格上涨、信用危机和制造商与供应商间的交易底线都是影响北美汽车工业发展的重要因素。更为不妙的是,2007年这些事情可能还会恶化。

因此,有行业人士预测,与过去 9 年相比,2007年美国轿车和载重汽车的销售量将下降到最低水平,约 1620 万辆。而 2003~2006 年分别是 1700 万辆、1730 万辆、1750 万辆、1640 万辆。

虽然总体情况不乐观,但一些企业的情况会向好的方面发展,如日本汽车制造商丰田汽车公司和本田汽车公司的销售量可能保持稳定,甚至会有所增长。作为对比的一方,位于美国密歇根州底特律的三大北美汽车制造商就只能面对销售量下降的不良状况了。

事实上,日本丰田汽车公司早已通过戴姆勒—克莱斯勒公司分享到北美汽车市场的份额,因此足以与福特汽车公司在北美进行抗衡。

丰田公司宣称,2007 年销售量估计会增长 16.3%,而福特公司的销售量预计增长 18.2%。其实,丰田公司的销售量早已超过福特公司好几个月,其计划在 2007 年能超过位于底特律的通用汽车公司,成为世界最大的汽车制造商。因此,福特和通用两公司只有通过削减成本、转变产品来改变这种不利情况。克莱斯勒公司已经对其领导层进行改组。面对汽车制造商的变化,许多大的汽车零部件供应商也在采取相应的措施,加以应对。

杨 静

韩国轮胎在北美的销售额破纪录

韩国轮胎北美公司宣布,2006 年它在美国的轮胎销售额比 2005 年提高 22%,达到 6.13 亿美元。加上在加拿大市场的销售额 7700 万元,韩国轮胎北美公司 2006 年的总销售额创历史新高,达到 6.9 亿美元。其母公司韩国轮胎公司 2006 年的全球销售额大幅上升,达到 30 亿美元,比 2005 年的 25 亿美元增加了 17%。

郭 轶