

表 2 成品轮胎物理性能		
项 目	实测值	GB/T 1192—1999
邵尔 A 型硬度/度	60	55~70
拉伸强度/MPa	22.7	≥15.5
拉断伸长率/%	658	≥420
阿克隆磨耗量/cm ³	0.05	≤0.4
粘合强度/(kN·m ⁻¹)		
胎面-缓冲层	扯不开	≥6.8
缓冲层-胎体帘布层	12.0	≥4.8
胎体帘布层间	9.0	≥4.8
胎侧-胎体帘布层	10.8	≥4.8

业内控标准要求。

5 结 语

18.4—30 10PR R-2成品轮胎充气外缘尺寸

表 3 成品轮胎帘线性能		
项 目	实测值	企业标准
胎冠帘线角度/(°)	55	54±4
断裂强力/N	200	≥190
断裂伸长率/%	21.7	21±3
66.6 N 定负荷伸长率/%	10.4	9.5±2

符合设计要求,各项物理性能和帘线性能均达到相应国家和企业标准。该型号轮胎在批量生产过程中工艺稳定、外观缺陷少;投入市场后,用户反馈质量稳定、牵引力大、通过性能好,年销售量大,经济效益显著。

致谢:本文在撰写过程中得到林世海高级工程师的大力帮助,在此深表感谢。

收稿日期:2006-07-17

JYN200-400-1050 挤出压延法内衬层
生产线获省科技进步三等奖

中图分类号:TQ330.4+4 文献标识码:D
大连橡胶塑料机械股份有限公司研制的 JYN200-400-1050 挤出压延法内衬层生产线获 2006 年度辽宁省科技进步三等奖。

JYN200-400-1050 挤出压延法内衬层生产线是根据客户提出的工艺技术要求,凭借其多年生产橡胶机械的实践经验而自主研发的产品,主要用于全钢载重子午线轮胎内衬层和薄胶片的挤出、压延、裁边、冷却、导开、复合、定长裁断和收卷等,既可以生产单条气密层部件,也可以生产复合双气密层部件,制品精度高、质量好,制品温度低于 100℃,厚度偏差为±0.03。该生产线具有以下优点:①新型高效螺杆、变距、变深,压缩比大,在喂料段螺棱上开多个宽切口,保证挤出胶料温度低、产量高;喂料辊装置采用无漏胶三刮刀设计,高负荷带轴向窜动轴承外置安装,有效地防止胶料进入轴承中。②机头流道特殊设计成鱼尾型,通过有限元分析使物料呈压缩式层流流动,保证全宽度各节点出胶速度一致、厚度均匀;机头采用新型压力跟踪控制螺杆转速软件,减少了机头插件的数量,更换简便,提高了工作效率。③表面卷取装置位于冷却装置之后,布局合理,提高了生产效率,降低了能耗。④PLC 与多种新型机械结构有效配合达到精确的无张力运行,在线扫描检测胶片厚度,操作简单可靠。

该生产线的研制成功加速了我国子午线轮胎生产设备的国产化进程,推进了我国橡胶工业和汽车工业的发展,具有较好的经济效益和社会效益。
(大连橡胶塑料机械股份有限公司 刘 艳供稿)

黄延、陕蒙高速公路建成通车

中图分类号:U412.36+6 文献标识码:D
国家级高速公路内蒙古包头至广东茂名线在陕西的重要组成部分——陕西黄陵县至延安市的高速公路建成通车。
该高速公路设计概算 63.719 亿元,全长 143.205 km,起自黄陵县康崖底么,终于延安市西北河庄坪,分别与已建成的铜陵高速公路和延安至安塞高速公路相连接。
榆林至陕蒙界高速公路也同时通车。陕蒙高速公路起于榆林市榆阳区小家湾村,与榆靖高速公路相连,止于陕西与内蒙古交界处的蟒盖兔河,与内蒙古东苏高速公路相连接,全长 88.1 km,设计车速为 100 km·h⁻¹。该路段通车后,从西安出发经延安、榆林、包头可直达北京。
黄延和陕蒙高速公路通车后,西安-延安-榆林-陕蒙界完全实现了高速公路化,成为关中与陕北之间的大动脉。从西安出发行车至延安只需 3 h,至榆林只需 6 个多小时,通车后的黄延高速公路缩短了西安至延安 40 km 的里程,比以前节约了近 1/2 的时间。

(摘自《中国汽车报》,2006-10-30)