

4 结语

为实现55英寸硫化机硫化胎圈为6~15英寸轮胎,设计加工36英寸中心机构能够实现安装硫化,但出现内压热水循环不畅造成轮胎下胎侧部位欠硫的问题。通过设计加工内压热水引导机

构,成功解决了内压热水循环不畅的问题,经测温及实际生产,未出现过欠硫问题。实现了大规模硫化机硫化小规格轮胎,从而减少设备资金的投入。

收稿日期:2015-06-19

巨型工程废轮胎热裂解技术换代

中图分类号:TQ336.1;X783.3 文献标志码:D

2015年10月12日,从山西利达环保科技有限公司传出消息,该公司研制的第3代巨型工程废轮胎热裂解成套技术装备由于实现了余热回收利用,比第2代热裂解设备设计能耗降低20%~30%,热裂解全过程实现环保达标排放。据悉,该成套技术已于2015年9月通过中国石油和化学工业联合会组织的专家评估。

北京化工大学教授、中国轮胎循环利用协会首席顾问、技术委员会主任程源表示,废物利用的关键是环保和节能。专家组认为,热裂解是废轮胎循环利用的最终途径,它将废轮胎分解成约40%的燃料油、35%的炭黑、15%的钢丝和10%的可燃气体,社会效益和经济效益显著,对节约能源和资源、保护环境、实现资源循环利用等具有重大意义。

据介绍,第3代巨型工程废轮胎热裂解设备针对巨型轮胎胎面胶硬度大、难以破碎的特点,独创单元间歇连续生产热裂解工艺,使热裂解反应更加充分,产品更加稳定。其工艺主要包括胎圈钢丝回收、巨型轮胎破碎、逆反预热输送、轮胎裂解、炭黑深加工等。

与前两代技术相比,第3代热裂解成套技术和装备采用液压切割、分体供热、余热回收利用、热裂解微负压利用等技术,实现了微负压连续热裂解生产,使生产过程更加安全、节能、环保、清洁。同时第3代技术在巨型废轮胎胎圈钢丝抽取、炭黑干法造粒、炭黑深加工应用技术等方面也有独特创新。特别是热裂解炭黑改性沥青技术已应用于西藏和青海高海拔、强紫外线的高等级公路,效果良好。相比第2代热裂解技术设备,第3代技术装备设计能耗降低20%~30%,同时实现了巨型工程废轮胎热裂解全过程环保达标排放。

山西利达在热裂解技术上具有很好的工作实践基础。此前成功自主研发出两代巨型工程废轮

胎热裂解成套技术和装备,累计处理废轮胎近20万t。山西利达是中国轮胎循环利用协会认定的废轮胎热裂解示范基地,同时也是我国唯一一家实现巨型废轮胎的热裂解企业,已申请相关专利12项。

(摘自《中国化工报》,2015-10-13)

SUV/CUV轮胎未来销售平稳至少15年

中图分类号:TQ336.1;U463.341 文献标志码:D

美国《现代轮胎经销商》(www.moderntiredealer.com)2015年10月19日报道:

消费者喜欢多用途运动车型(SUV)和交叉车辆(CUV),而轮胎生产商表示正在致力于原配胎订单,以继续推动这部分轮胎业务。至少到2030年,SUV和CUV替换胎仍占业务量的很大部分。

SUV和CUV持续流行,推动轮胎制造商开发与车辆多样性相匹配的轮胎。消费者想要驾驶平顺性,但又期望其车辆在重负荷下也表现良好。

负责倍耐力轮胎北美自由贸易区业务的副总裁David Colletti说:“在SUV或CUV市场上原配胎的焦点非常集中,多用途车辆市场持续增长,对这些车辆比轿车或其他典型汽车的关注更多。”

证据如下:2014年5月,在美国SUV和CUV新车注册数量首次超过轿车(据IHS汽车公司统计)。从2009年到2014年,SUV和CUV注册数量从31.4%的市场占有率增长到36.5%。

正是这些数据使更多的轮胎制造商集中于该市场。固铂轮胎橡胶公司正着力寻求SUV和CUV替换胎订单。固铂产品部经理Bruce Sanborn说:“CUV消费者期望全天候的平稳性能、复杂地形上的耐久性能以及承载性能;CUV是多用途车辆,对轮胎要求很高,服务于该市场的能力已经增强了固铂的设计和技术创新。”

(赵敏摘译 吴秀兰校)