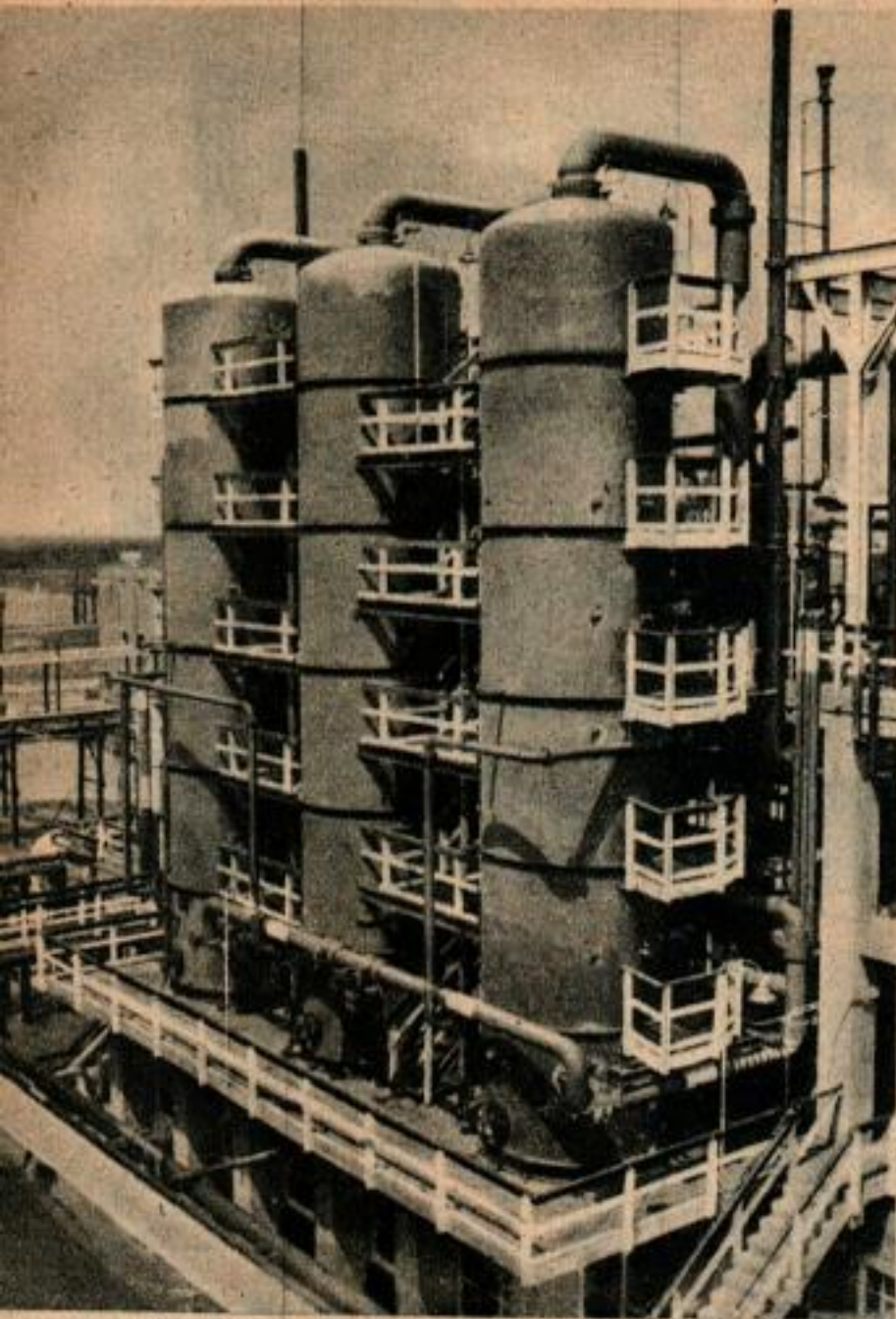


# Un nouveau Caoutchouc synthétique

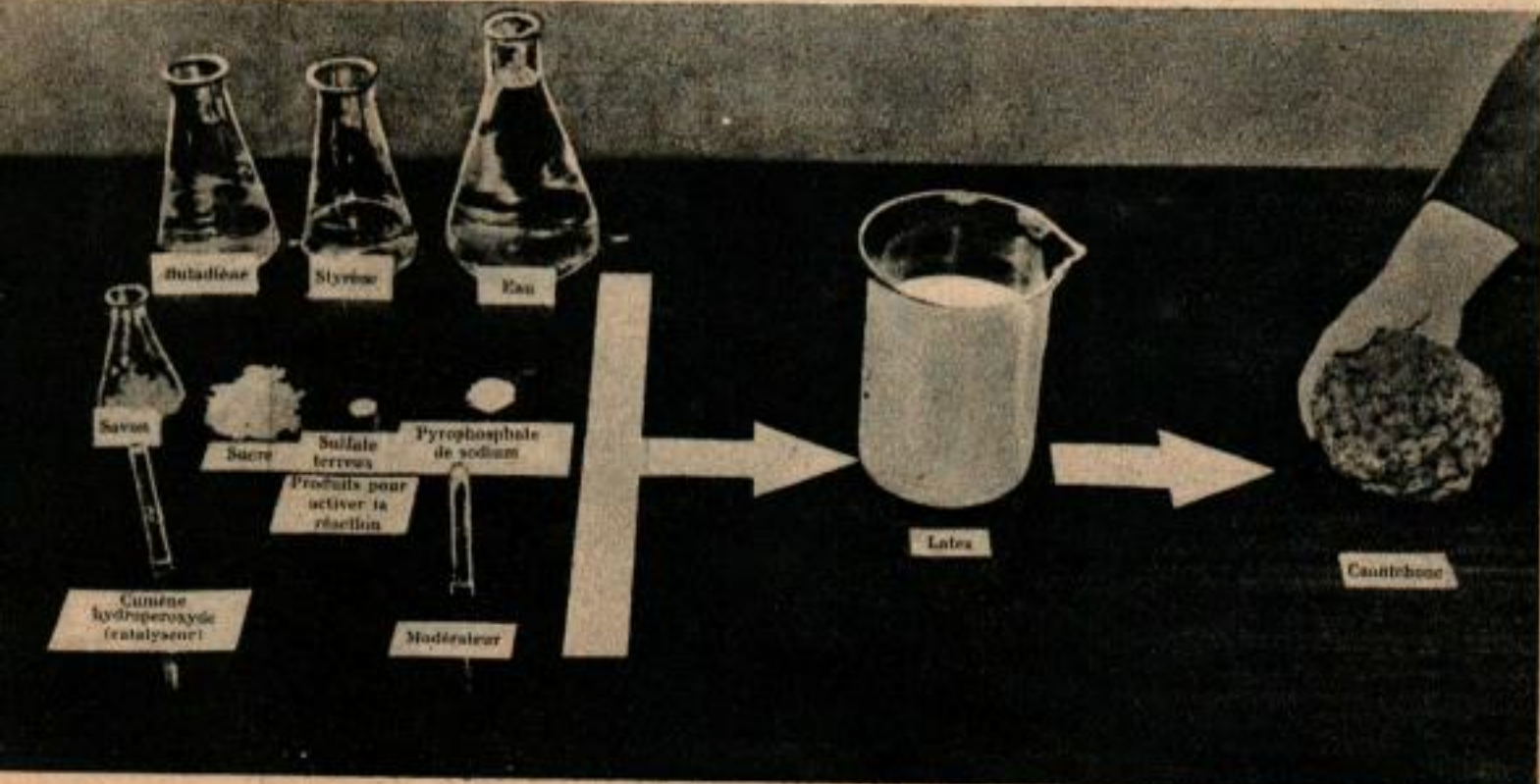


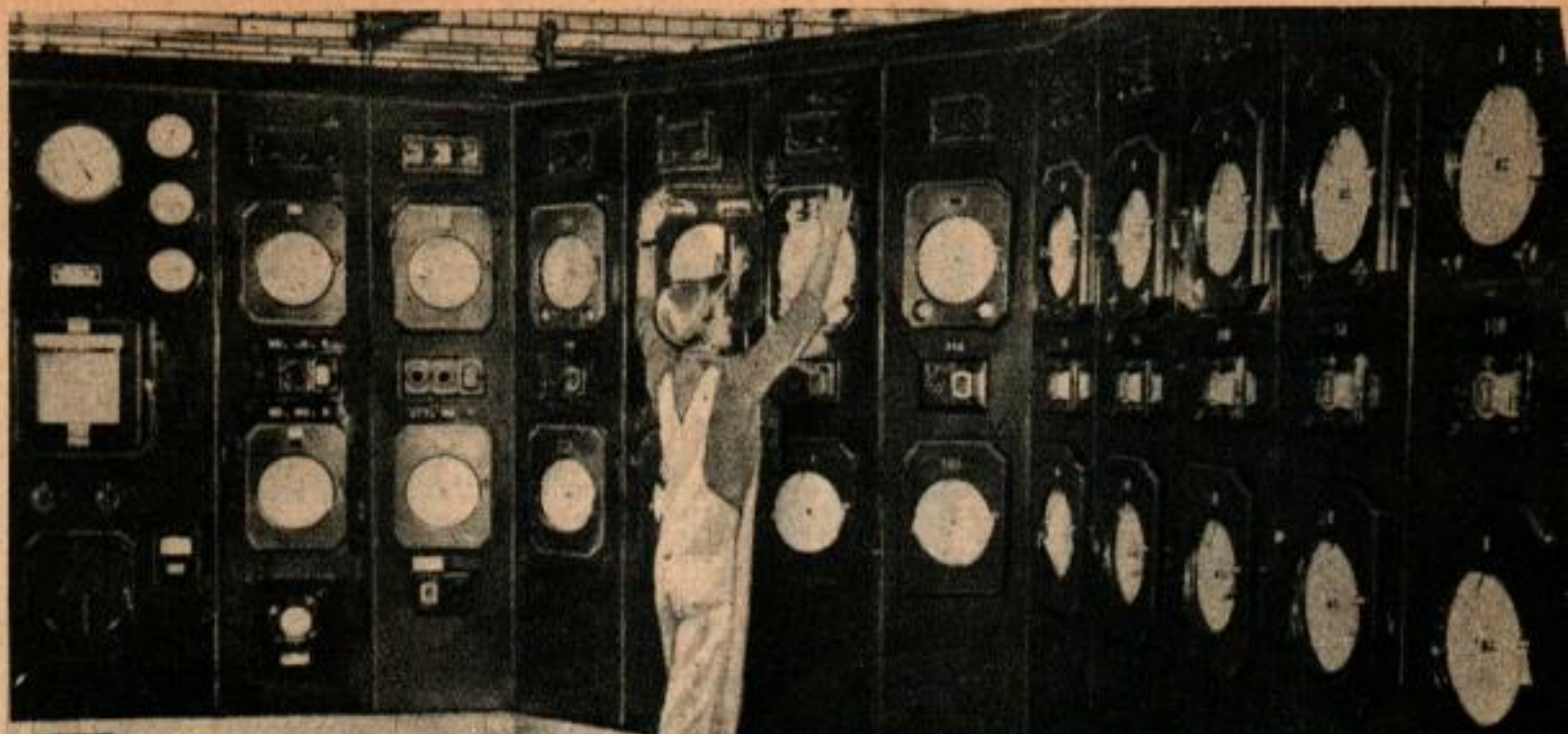
Ces colonnes de récupération, hautes de 6 étages, retirent du latex du styrène. La vapeur soufflée dans ces colonnes entraîne le styrène dans les tuyaux du haut. Ci-dessous, représentation de la fabrication du caoutchouc à froid. Les ingrédients de gauche donnent le latex qui, séché et coagulé, devient du caoutchouc. Les produits chimiques accélérateurs se trouvent au centre.

LA guerre du froid menée par la science permet d'espérer pour votre voiture des pneus synthétiques meilleurs que ceux en caoutchouc naturel. Vous gagnerez jusqu'à 30 % en usure en adoptant ces pneus de caoutchouc à froid. Produit à 5° au lieu de la température de 50° précédemment utilisée, ce caoutchouc synthétique a aussi une plus grande résistance à la traction et au fendillement.

Jusqu'à présent, le procédé à basse température n'a pu être mis en pratique par suite de la grande durée de l'opération. Au lieu des 12 heures habituelles, il fallait plusieurs jours pour produire une fournée.

La découverte par les savants de produits chimiques accélérant la réaction du butadiène et du styrène résolut le problème. Le caoutchouc est fait actuellement aussi vite à basse qu'à haute température. Cependant, les ingénieurs envisagent de nouvelles méthodes de production à des températures pouvant atteindre - 18°. Cela procurera des pneus encore plus solides aux automobilistes.





Il est plus difficile de cuire une fournée de caoutchouc synthétique que de faire un gâteau. L'ouvrier relève un des instruments qui enregistrent la température de cuisson de chaque fournée.



Ci-dessus, les ingrédients de chaque fournée sont dosés avec précision. A droite, le sucre accélère la réaction. L'ouvrier déverse des sacs dans un réservoir de dissolution. Il faut une livre de sucre pour 10 kg de caoutchouc. Ci-dessous, une partie de l'usine de caoutchouc synthétique à Borger dans le Texas. On voit les colonnes de récupération à l'arrière-plan.

