

bassins à fonds à tamis, avec de l'eau chaude, avec emploi de secousses et de brosses;

1° Mouture au cylindre cannelé jusqu'à la grosseur d'un grain, de façon que la mouture passe par un tamis de 1 à 5 mm.;

5° Séparation des parties métalliques par un aimant ou par trempage;

6° S'il y a des fibres, les éliminer par l'air, la vapeur ou mieux les acides. Lavage et neutralisation des acides. Le coton est enlevé par la soude;

7° Humidification des déchets sous pression, s'ils n'ont pas été traités par les acides;

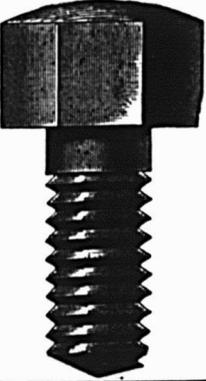
8° Mouture fine;

9° Régénération.

Quand les déchets doivent être incorporés dans les mélanges sans traitement ultérieur, la grande finesse est absolument nécessaire, elle l'est aussi quand on veut obtenir du bon caoutchouc régénéré, sinon il faut les tamiser et sans tamisage on ne peut chasser tous les corps étrangers nuisibles. Pour les plaques de caoutchouc, pour les couches intercalaires des tuyaux ou pour des tissus étanches, cette élimination n'est pas absolument nécessaire, si l'on ne veut pas préparer la dissolution de caoutchouc par un traitement coûteux et compliqué.

La régénération des déchets se fait par le procédé Mitchell au moyen de vapeur, dans le cas le plus général. Mais il est nécessaire, comme Mitchell l'indiquait dans son procédé, de porter le déchet au mélangeur aussitôt qu'il est sorti de la chaudière à régénération alors seulement on a la mollesse et la plasticité convenables. La gomme, du reste, est améliorée par lavage au moyen d'eau chaude; les parties métalliques et minérales se séparent, la gomme est légère, élastique et tenace. Mais on ne peut appliquer ce procédé à tous les déchets. Dans les déchets de chaussures, on a un produit complètement différent, avec un contenu important de litharge. La gomme des chaussures est complètement dévulcanisée, tout son soufre est combiné, parce qu'il est employé en petites quantités; une partie s'est volatilisée, l'autre s'est combinée à la litharge, de sorte que peu est entré en combinaison avec la gomme. En réalité, les déchets de chaussures sont à peu près sous-vulcanisés; on n'a jamais de gomme décomposée, qui ne se produit que par survulcanisation, dans le cas d'un excès de soufre. Mais il faut toujours compter avec un peu de soufre libre dans les déchets de chaussures. Le docteur Schulze a déjà indiqué que la litharge absorbe le soufre et sert de véhicule de chaleur. De sorte que la chaleur a beaucoup plus d'action sur les déchets de chaussures que sur ceux

The John Moppow Machine
Sepew Co., Ltd.



Vis à grosses têtes.
Vis à demeure. Vis spéciales fraisées. Tenons pour engins, etc.

Ecrous découpés à froid dans toutes les variétés de finition.

INGERSOLL, ONT.

Ontario Silver Co., Limited,
NIAGARA FALLS, Canada.

Manufacturiers de
OUILLETS, FOURCHETTES, COUTEL
LERIE et ARTICLES EN PLAQUÉ.

Demandez notre catalogue et nos cotations.

Tel. Main, 551-2705. Tel. March., 51.

GRAVEL & DUHAMEL

IMPORTATEURS DE

Fournitures de Sellerie et Garroserie

SPECIALITÉS :

Garnitures pour harnais, Tops, Roues, Trains
Cuirs à bourrer, Vernis et Peinture.

Et en général tout ce que nécessite la fabrication des voitures.

276 Rue St-Paul, 177 des Commissaires

McArthur, Corneille & Cie

Importateurs et Fabricants de
Peintures, Huiles, Vernis, Vitres, Produits Chimiques et Matières Colorantes
de tous genres.

Spécialité de Colles-fortes et
d'Huiles à Machineries.

Demandez nos prix.

310, 312, 314, 316 rue St-Paul
MONTREAL

ART. LAURIN & CIE

DECORATIONS
INTERIEURES

Peintures de Maisons en tous genres

ENSEIGNES.

Tapissage artistique

73 ST-CHS. BORROMÉE

PHONE M. 4564



sans litharge, et l'excès de soufre libre dans les premiers permet, en les rendant plastiques, de mieux les amener à la forme voulue, qui leur permette de recevoir une nouvelle quantité de soufre pour une autre vulcanisation. Il ne faut pas croire qu'il y a dévulcanisation des factices, c'est-à-dire élimination du soufre combiné chimiquement, mais il y a une série de changements chimiques, non seulement dans le caoutchouc, mais aussi, peut-être, une oxydation, qui permettent l'accolement des déchets même secs. Il est vrai que ceux-ci, pulvérisés, peuvent être réunis par pression.

Weber prétendait, contrairement à Schulze, que l'emploi de l'huile dans la gomme régénérée n'est pas favorable et qu'on ne l'emploie pas dans les fabriques américaines; cependant Schulze a toujours trouvé des hydrocarbures en analysant les régénérés. Mitchell employait pourtant du pétrole et du sulfure de calcium; ce dernier doit absorber le soufre libre et les polysulfures formés peuvent être lavés; mais on n'a pas besoin de sulfure de calcium avec les déchets de chaussures; l'emploi du pétrole est favorable, parce qu'on peut ainsi ramollir les produits, l'huile agit également. On ne doit pas comprendre aujourd'hui sous le nom de régénération que l'élimination la plus grande possible du soufre est l'obtention de la plasticité la plus considérable, de façon à pouvoir incorporer de nouvelles quantités de soufre.

Les huiles minérales lourdes, les huiles de goudron, de résines, dissolvent toute la gomme vulcanisée à haute température et prolongent la vulcanisation de la nouvelle gomme. C'est donc une bonne chose que de rendre les déchets plastiques par les huiles, souvent on ne les traite, une fois moulus, qu'avec des résines, du goudron ou des huiles minérales lourdes en les exposant à la chaleur.

On fait les opérations, en partie dans les boîtes qui sont placées dans la chaudière à vulcaniser, en partie sous la presse. La meilleure température est celle qui correspond à environ 8 à 10 atmosphères de pression.

Quand il s'agit de déchets rouges, de qualité moyenne, avec peu de soufre libre, on peut opérer comme il vient d'être dit sans rien ajouter. On peut presser ces déchets en plaques épaisses de 5 cm environ et si le chauffage est bien réglé, le produit doit, après laminage sur le mélangeur, être en plaques lisses. Un lavage, sur la machine à laver, au moyen d'eau chaude et une énergique préparation dans des masticateurs fermés, améliorent beaucoup le produit.

La quantité d'huile dépend: 1e de la qualité de la gomme; 2e du contenu