

化工原料检测化验：醃类、醛类、醇、酮类、酚类、醚类、酞类、酯类、有机酸、羧酸盐等

产品名称	化工原料检测化验：醃类、醛类、醇、酮类、酚类、醚类、酞类、酯类、有机酸、羧酸盐等
公司名称	鉴联国检（广州）检测技术有限公司
价格	1000.00/件
规格参数	服务范围:全国 需要样品量:500g左右 检测周期:7个工作日左右
公司地址	广州市天河区岑村沙埔大街323号B-5栋
联系电话	15915704209 13620111183

产品详情

化工原料一般可以分为有机化工原料和无机化工原料两大类,有机化工原料可以分为烷烃及其衍生物、烯烃及其衍生物、炔烃及其衍生物、醃类、醛类、醇、酮类、酚类、醚类、酞类、酯类、有机酸、羧酸盐等;无机化工原料无机化工产品的主要原料是含硫、钠、磷、钾、钙等化学矿物(见无机盐工业)和煤、石油、天然气等。此外,很多工业部门的副产物和废物,也是无机化工的原料,下面,鉴联国检介绍关于化工原料检测相关知识。

一、化工原料成分检测:

1、化工原料检测成分:硫、钠、磷、钾、钙。

2、化工原料检测项目:化合物含量检测、单质含量检测、水分、重金属含量、pH值、灼烧残炭量、不溶物含量、密度、吸油量、白度、吸水值、活化度、酸碱值、纯度及杂质含量、酸度、水分、色度、蒸发残留量、结晶点、羟基化合物、阻聚剂、过氧化物、PH值、总醛含量、沸程、醇含量、密度等。

二、化工原料成分分析:

1、化工原料成分分析范围:

有机化工原料:工业用丁二烯、工业用乙酸酯类、工业用乙烯、工业用丙烯、烃类化合物、化学镀铜溶液、工业用精、工业用异丁烷、工业用乙二醇、工业用苯乙烯、工业用顺丁烯二酸酞、工业用甲醇、甲苯。

无机化工原料:无水高氯酸锂、工业过硫酸盐产品、工业氯化钙、工业用高纯氢氧化钠、化纤用氢氧化钠、工业硼化物、工业硼酸、工业用氢氧化钠、工业碳酸钠、工业用合成盐酸、工业硝酸、工业氢氧化

镁、工业氢氧化钙、副产盐酸、工业碳酸氢钠、工业高锰酸钾。

2、化工原料成分分析标准

GB/T 9009-2011工业用甲醛溶液

GB/T 7814-2008工业用异丙醇

GB/T 14326-2009苯中二硫化碳含量的测定方法

GB/T 17529.2-1998工业丙烯酸甲酯

GB/T 23510-2009车用燃料甲醇

GB 338-2011工业用甲醇

GB/T 3144-1982甲苯中烃类杂质的气相色谱测定法

GB/T 3676-2008工业用顺丁烯二酸酐

GB/T 4649-2008工业用乙二醇

GB/T 9567-1997工业三聚氰胺

行业资讯：

一般发动机都存在机油消耗的现象，在一定周期内不同发动机机油的消耗量也不尽相同，但只要不超过限定值都属于正常现象。所谓“烧”机油则是指机油进入发动机的燃烧室，与混合气一起参与燃烧，从而导致出现机油消耗过快的现象。那么发动机为什么会烧机油呢？机油消耗量过高的原因究竟出在哪里呢？下面让我们来一一阐明。

1机油外部渗漏

机油渗漏有许多原因，包括：机油管路，放油口，机油盘衬垫，气门室罩衬垫，机油泵衬垫，燃油泵衬垫，正时链条罩盖密封和凸轮轴密封处。以上可能渗漏因素均不可忽视，因为即使小的渗漏也会导致大量的机油消耗。检漏方法是在发动机底部放块浅色的布，启动发动机后查看。

2前后油封故障

前后主轴承油封损坏肯定会导致机油渗漏。这种情况只有发动机带负荷运行时才能发现。主轴承油封磨损后必须更换，因为如同机油外渗漏一样，会导致很高的渗漏量。

3主轴承磨损或故障

磨损或有故障的主轴承会甩起过量的机油，并被甩至缸壁。随着轴承磨损的增加，会甩起更多机油。例如，如果轴承设计间隙0.04毫米能提供正常润滑和冷却功能的话，若轴承间隙能够保持，则甩出的油量是正常的。当间隙增大到0.08毫米时，甩出的油量会是正常量的5倍。如果间隙增加到0.16毫米时，甩出的油量会是正常量的25倍。若主轴承甩出过多机油，气缸上也会溅上更多，使活塞和活塞环无法有效控油。

4连杆轴承磨损或损坏

连杆轴承间隙对机油的影响与主轴承类似。此外，机油更直接地甩到缸壁上。磨损或损坏的连杆轴承导致甩到缸壁上的机油过多，多余的机油会进入到燃烧室被烧掉。注意：轴承

间隙不足则不仅导致自身磨损，也会导致活塞、活塞环和缸壁的磨损。

5 凸轮轴轴承磨损或损坏

凸轮轴轴承通常是压力润滑的，如果间隙过大，过量的机油会漏失。漏失的机油会浸泡气门导管和气门杆处，造成机油消耗增加。

6 缸套磨成锥形或失圆

对于磨成轻微锥度及失圆的缸套，机油的消耗可由活塞和活塞环控制。随着活塞与缸套的间隙增大，将导致活塞运行时的摆动；这种瞬时的倾斜摆动，将导致在活塞的一侧滞留过量的机油，同样的情况也出现在活塞环上。这样，随着活塞往复摇摆运动，就有一些机油窜入燃烧室。曲轴每转动一圈，活塞完成两个冲程。当发动机以3000rpm运转时，在变形的缸套中运行的活塞环将承受6000次/分钟的尺寸及形状的变化。在高速运行情况下，活塞环可能无法及时调整自身与缸套的配合间隙。因此，发动机的机油消耗量就会过高。

7 缸套变形

如受热不均或缸盖螺栓紧度不均等因素，都可能导致缸套的扭曲变形，造成活塞环无法与缸套表面形成适当的配合接触，刮油功能降低；结果导致局部残留过多的机油，*终窜入燃烧室被烧掉，造成机油消耗量升高。

8 活塞环槽磨损

活塞环槽的端面平整与否，活塞环与活塞环槽之间的间隙正确与否，是活塞环能否起到良好密封作用的重要因素。当活塞上下移动时，活塞环必需恰当地嵌在活塞环槽中。如果活塞环槽变形，将导致活塞环无法正常工作，机油会窜入燃烧室。

9 气门杆或导管磨损

如果气门杆和导管发生磨损，进气时产生的真空吸力会将气门杆和导管间的油及油蒸气吸

入进气管，*终进入燃烧室烧掉。如果这种情况得不到改善，那么当发动机更换了新的活塞环后，由于进气真空吸力增大，机油消耗也将随之增加；气门导管间隙过大而引起的高机油消耗问题，可以通过不断修整气门杆加以改善。

10 连杆弯曲变形

弯曲变形的连杆将导致活塞无法沿缸套直线运行，影响活塞环发挥正常的密封功能，导致机油消耗增加。此外，弯曲变形的连杆还将导致连杆轴承与活塞销间的配合间隙发生变化，造成连杆轴承过早磨损，使更多的机油被甩到气缸壁上。

11 活塞销磨损或位置不当

如果活塞销磨损或装配不当，在压力下流向活塞销的机油，将被甩到气缸壁上，而活塞环无法将多余的机油刮除。这不仅导致直接的机油过度损耗，而且形成的积碳还会堵塞油路，导致活塞环卡死。

12 活塞销装配过紧

如果活塞销两端装配过紧，在发动机反复的冷热交替的工作环境下，活塞无法进行相应的正常膨胀和收缩，导致活塞变形，进而造成缸壁的刮伤，不可避免地导致下窜气和机油过度损耗。