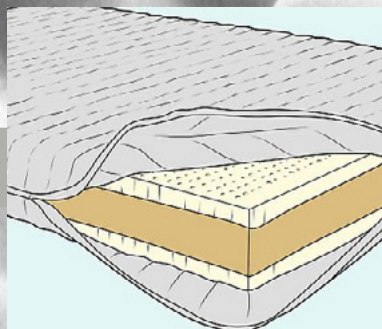
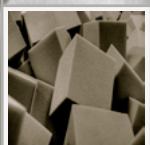


il Materiale



VOC

1

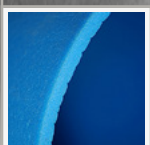


il Materiale

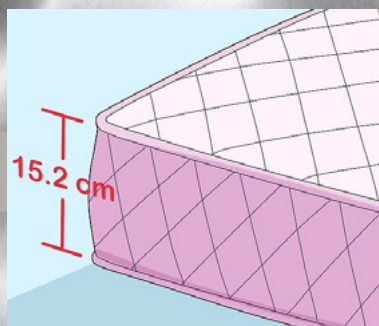
Provare



2

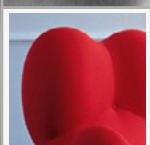


il Prodotto



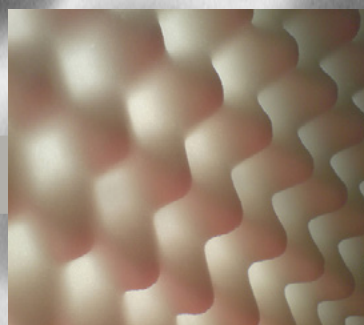
Spessori

3

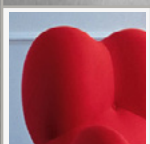


le Applicazioni

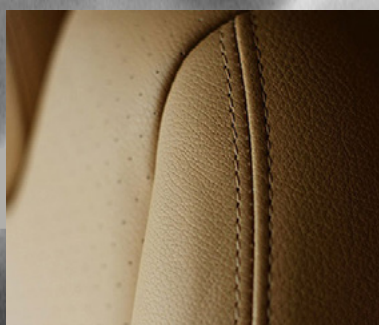
Imballaggio



4



le Applicazioni

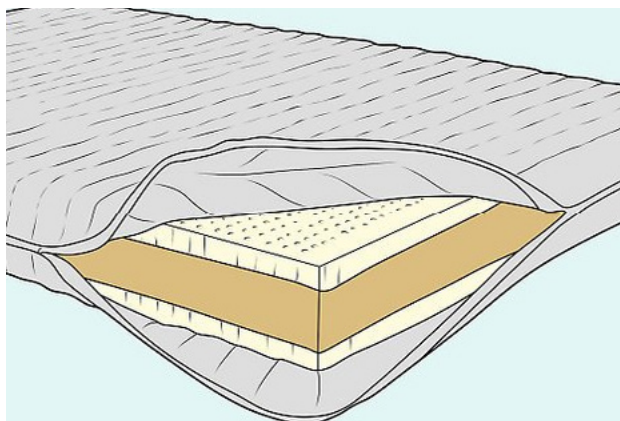


Automotive

5



VOC



■ La classe dei composti organici volatili, (COV) o VOC (dall'inglese Volatile Organic Compounds), annovera diversi composti chimici formati da molecole dotate di gruppi funzionali diversi, che presentano caratteristiche fisiche e chimiche differenti. I COV sono caratterizzati da una certa volatilità, e possono sprigionarsi dal materiale sia in fase di lavorazione del blocco poliuretano che successivamente durante l'uso quotidiano del prodotto. L'emissione di tali COV generalmente diminuisce nel tempo in funzione della volatilità tipica propria di ogni sostanza. Tra i molteplici componenti che possono fuoriuscire dal materiale vi possono essere i catalizzatori amminici non reattivi, i derivati silossanici ciclici e lineari, composti derivati da agenti antiossidanti, prodotti di degradazione di catalizzatori metallici, eteri derivati da frazioni di poliolo ed aldeidi.



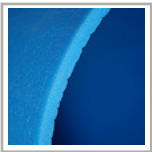
Provare



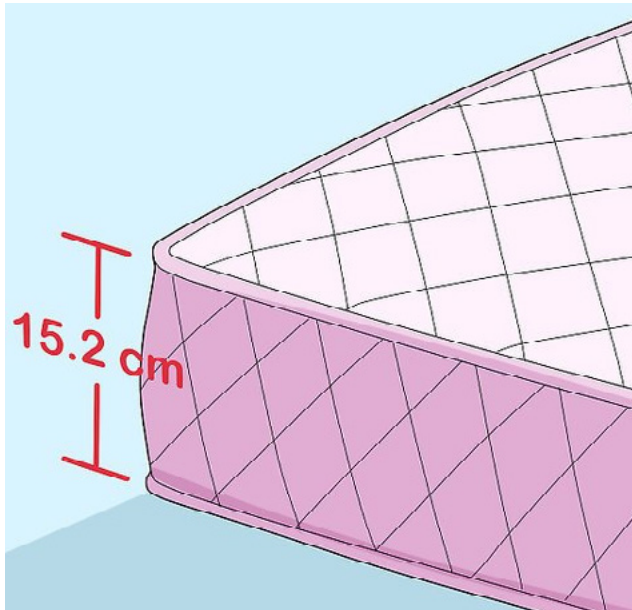
■ La regola numero 1 è quella di provare, uno ad uno, i modelli disponibili.

“Provare” non significa semplicemente “tastare” la superficie del materasso ma richiede la disponibilità del soggetto a distendersi sul materasso a schiena in giù, preferibilmente facendo passare un braccio fra il proprio corpo ed il materasso. In questo modo si possono ottenere delle indicazioni preziose: se il braccio passa con difficoltà significa che il materasso è troppo morbido e tenderà ad affondare il nostro corpo; se invece passa con eccessiva difficoltà è un segnale che il materasso è troppo duro e compatto.

Da questo semplice esercizio l'utente può ricavarne delle importanti sensazioni le quali, opportunamente valutate in base alle proprie abitudini, aiutano ad orientare le scelte verso un certo modello di materasso piuttosto che verso un altro.



Spessori

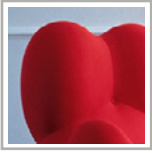


■ Lo spessore della lastra è di nuovo un tema che si rapporta con le caratteristiche specifiche del singolo utente.

Chi preferisce un materiale morbido apprezza maggiormente livelli più elevati di schiacciamento del poliuretano, mentre chi preferisce materiali rigidi apprezza più una sensazione di “galleggiamento” sulla schiuma e quindi compressioni del materiale molto ridotte.

In tutti i casi comunque lo schiacciamento del materiale, una volta distribuito il peso dell'utilizzatore, non deve essere particolarmente pronunciato rispetto allo spessore totale della lastra in quanto delle deformazioni troppo pronunciate del materasso potrebbero riflettersi negativamente sulla capacità di supportare correttamente il corpo umano.

Inoltre un affondamento eccessivo del corpo rischia seriamente di provocare degli effetti collaterali durante le ore di riposo, primi fra tutti un rallentamento della circolazione sanguigna negli arti sottoposti ad una eccessiva compressione.



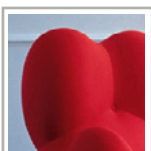
Imballaggio



■ Il poliuretano espanso flessibile costituisce un materiale ideale per la realizzazione di imballaggi atti al confezionamento ed al trasporto di prodotti generalmente delicati come vetri, ceramiche e preziosi.

Contrariamente all'imballaggio in polistirolo espanso o cartone, il poliuretano espanso non provoca alcun tipo di graffio sulla superficie del prodotto, anche in presenza dei manufatti più delicati. Inoltre, grazie alla possibilità di sagomare il materiale e di stamparlo secondo forme e dimensioni estremamente flessibili, l'imballaggio in poliuretano è in grado di adattarsi perfettamente alle caratteristiche formali dei prodotti contenuti.





Automotive



■ Il poliuretano espanso rappresenta uno dei materiali plastici di maggiore diffusione per la produzione di componenti nel settore automotive: plance, portiere, tappeti, rivestimenti interni, paraurti e sedili sono solo alcuni dei prodotti realizzati con la schiuma poliuretanic.

I sedili per auto presentano una struttura interna composta generalmente dalla combinazione di un telaio metallico portante abbinato ad una struttura flessibile, cinghiata o a molle metalliche, che garantisce il necessario molleggio. Le due parti vengono completate dall'inserimento di una fascia stampata in materiale poliuretanic flessibile che conferisce alla seduta il necessario comfort abbinato ad una corretta portanza, caratteristiche fondamentali per resistere alle numerose sollecitazioni a cui è sottoposto costantemente il guidatore.

