

## Hogyan használtuk ki a Metabond zsír kiváló tulajdonságait a Torna-i cementgyárban?

A nyersanyag malom egy 17 m hosszú kolosszus, amely az őrlő golyókkal és a páncélborításokkal együtt 500 tonnát nyom. A két felfüggesztése 14 m-re van egymástól, mégpedig úgy, hogy két gömbfészekben van elhelyezve egy-egy feles csúszócsapágy  $\varnothing$  1420 mm, s ennek szintén van egy bizonyos mozgási lehetősége. A meghajtás egy  $\varnothing$  7000 mm fogaskoszorún keresztül történik, amelynek a fogazat magassága kb. 76 mm.

Megszületett a terv, hogyan fogunk eljárni, most már csak a megfelelő pillanatra vártunk. Ez márciusban be is következett, amikor a kivitelező PS-Pracrov beszállította az előre elkészített fogaskoszorút és hozzáfoghatunk a szereléshez.

Először Metabond zsírral lekezeltük a gömbfészket és a hozzátartozó csúszócsapágy betéteket. Magát a hengerfelületét, főképpen a felfüggesztés helyén lekezeltük Metabond Spray-el. Amikor ez megtörtént, akkor a malmot behelyeztük a csúszócsapágyakba.

Amikor a kivitelező az egyik részen felszerelte a páncélborítást, az egész malmot meg kellett volna fordítani  $\frac{1}{4}$  fordulattal, hogy ezt a műveletet tovább lehessen folytatni. Igen ám, csak az volt a probléma, hogy még nem volt felszerelve egyetlen magasnyomású olajpumpa sem, amelynek a segítségével olaj nyomódik 30 Mpa alatt a csúszócsapágy és a malom tengelye közé, hogy a kezdeti megterhelésnél ne történjék berágódás.

Mivel ezeknek a pumpáknak a felszerelése borzasztó idővesztés lett volna (háromszor felszerelni, háromszor leszerelni) választottunk a második lehetőséget, hogy  $\frac{1}{4}$  fordulatot megpróbálunk fordítani csörlő segítségével.

Az igazság kedvéért meg kell vallanom, hogy ebben a pillanatban nem igen ment volna le a torkomon talán semmi.

Amikor ez megtörtént természetesen az volt az első, hogy meggyőződjünk, mi történt a csapággal? Amikor sikerült a malmot megemelni, és kivettünk az egyik csúszócsapágyat, akkor egy sértetlen felületet tárul szemünk elé. Utána már nem féltünk a további fordítástól.

Amikor megtörtént a páncélborítás felszerelése, akkor következett a fogaskoszorú és a meghajtó rész felfogatása. Minden fogat külön-külön lekezeltünk Metabond zsírral és csak utána következett egy segéd meghajtó segítségével a malom beindítása (a munkafordulat 25%-ra). Ez 1 óra hosszáig tartott.

Amikor leállítottuk a malmot, most már a fogazat érdekelt bennünket. A Metabond zsír megmaradt, és ahogyan egy-két fogról letöröltük egy ezüstös-fénylő felület tárult a szemünk elé, ott ahol a fogak egymásba kapaszkodtak.

Most következett a fogazat lekezelése Caplatyn zsírral (a szokásos töltet) és a malmot most már 1 óra hosszára beindítottuk teljes fordulatra, de még mindig üresen az őrlő golyók nélkül. A fogak felülete változatlan volt. Ezután következett a centrális kenés beindítása, ahol 24 órán keresztül még mindig üresen teljes fordulattal - Caplatyn: Metabond zsír 12: 1 arányban - volt használva.

Következett egy hetes próbaüzemeltetés 60%-os őrlő töltettel, majd utána a teljes töltetet, ami 500 tonna volt a mi esetünkben. Mivel semmilyen negatív jelenséget nem tapasztaltunk, következett a malom normális üzemeltetése.

Összehasonlítás képen csak annyit jegyeznek meg, hogy nemcsak a Metabond zsír kiváló tulajdonsága mutatkozott meg, hanem igen tetemes pénzüsszeget is megtakarítottunk.

Az azelőtti próbaüzemeltetést a Reiner cég végezte, amely 250000 csehszlovák koronában került. A mostani 24000 szlovák koronát vett igénybe, amely legalább 11-szeres megspórolást jelentett.

A korona aztán egész folyamatra az igazgatónk jóvoltából egy pezsgős vacsora volt, amelyet azt hiszem minden résztvevő örömmel fog emlegetni.

**Torna**  
**Drága mérnök**  
**a karbantartás vezetője**