

[ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ]

Это новое слово «бенчмаркинг»



В декабрьском номере мы уже информировали наших читателей о том, что на российский рынок выходят специальные эксплуатационные, ремонтные и смазочные материалы от английской компании Moly Slip Atlantic Ltd. Чтобы было понятно, в чем здесь «соль», объясним, что эта компания с 40-х годов прошлого века успешно занимается разработкой и производством смазочных материалов для судовых дизелей. А, как известно, для судна сбой в графике работы и незапланированные простои могут иметь куда более катастрофические последствия, чем для грузовика – ведь на морском транспорте невыполнение обязательств по фрахтовому договору способно повлечь за собой огромные убытки для компании. Вот почему к материалам, предназначенным для обслуживания и ремонта судовых дизелей, изначально предъявляются чрезвычайно высокие требования. Неудивительно, что эти «морские» материалы решили адаптировать под автомобильные нужды – хотя бы потому, что по характеру своей работы дизельный мотор седельного тягача или бульдозера достаточно близок к судовому. Какие же дополнительные «плюсы» приобретут российские автоперевозчики с приходом на наш рынок нового продукта?

На этот и ряд других вопросов нам ответил директор по развитию ООО «НордТех» (компания является официальным дилером Moly Slip Atlantic Ltd в России) Вадим КОСТЫГОВ.

- Сегодня к нам приходит немало английских слов, которые мы используем без перевода. Одно из них – «бенчмаркинг». Вы могли бы объяснить его значение?

- В передовых западных компаниях существуют целые отделы, занимающиеся бенчмаркингом – т.е. поиском и внедрением у себя на производстве эффективных технологий и процессов из совершенно разных областей. Типичным примером является применение технологий скоростного пит-стопа из автогонок формулы 1 в межрейсовом обслуживании самолетов. При этом сами гоночные автомобили давно уже используют карбоновые композиты, разработанные для авиации и космоса. Ну и пример, непосредственно касающийся нашего разговора – использование судовой «химии» для дизелей, установленных на грузовиках и различной спецтехнике.

- В чем, по вашему мнению, преимущество данных материалов по сравнению с «традиционными»?

- Во-первых, новыми эти материалы являются



только для российского рынка, в то время как во всем мире смазочные материалы, содержащие дисульфид молибдена, широко используются с 40-х годов прошлого века, при этом накоплен



значительный опыт их эксплуатации. Сейчас речь идет об использовании на российском рынке коммерческой автомобильной техники новых технологий и материалов, а это в любом случае открывает широкие перспективы.

Во-вторых, любой грамотный инженер или предприниматель, эксплуатирующий большое количество тяжелой и дорогой техники, всегда ищет возможность снизить эксплуатационные затраты при ее обслуживании и ремонте. И как раз использование современных мировых технологий предоставляет такую возможность. Представьте себе специфику эксплуатации дизеля на грузовом судне:

работа экипажей на судне продолжается от 4 до 6 месяцев. Все это время двигателя обслуживает один механик, который ведет учет регламентных работ, и имеет план этих работ на несколько лет вперед. Учтены и распланированы все работы, от мелкого ТО до среднего ремонта. Простой судна стоит огромных денег, любая неплановая поломка приносит огромные убытки. Но разве деньги считают только в судоходных компаниях? И почему бы в таком случае все плюсы, наработанные на «море», не перенести на «сушу»?

И в третьих, если говорить о чисто техническом аспекте, то необходимо упомянуть уникальные трибологические свойства

дисульфида молибдена, который обеспечивает минимальный коэффициент трения металл по металлу, а также строение молекулы дисульфида, состоящего из атома молибдена, и двух атомов серы, размер которых позволяют этому веществу великолепно «прилипнуть» к металлической поверхности, и обеспечивать минимальный износ металла, особенно при ударных нагрузках. Дисульфид молибдена (MoS₂) создает «второй эшелон» смазки на металлической поверхности, который начинает работать в момент пиковых нагрузок, например, при холодном пуске двигателя.

- Какие конкретно материалы MolySlip Atlantic Ltd сегодня появились на российском рынке?

- Уже разработаны и используются целые семейства материалов, которые можно разбить на несколько групп: в первую очередь это высокотемпературный антипригарный состав Copaslip®. Большой интерес у двигателистов вызывает противозадирная смазка MolySlip AS-40, содержащая 40% дисульфида молибдена и применяемая при сборке двигателей новых или после ремонта. Литиевая смазка для высокоскоростных подшипников MolySlip HSB содержит 9% дисульфида молибдена и снижает вероятность поломок при ударных нагрузках, а также увеличивает межсервисные интервалы.

MolySlip MBG обладает не только всеми преимуществами молибденовых смазок, но и за счет применения бентонитового загустителя имеет великолепную

температурную стабильность, у нее полностью отсутствует температура каплеобразования, что позволяет широко применять ее в промышленности, например, для конвейерных линий в горячих цехах. Интересны также консервирующая смазка для открытых механизмов Moly Slip OGL и полужидкая смазка для стальных тросов Moly Slip OGS, содержащие молибден и исключают коррозию даже под водой.

Последними разработками компании являются также жидкие присадки в моторные и трансмиссионные масла Moly 2001G и Moly 2001E, которые до 40% снижают износ деталей, а также снижают расход топлива, выбросы CO и шумность, при этом улучшая динамику автомобиля.

- Можете подробнее рассказать хотя бы об одном из этих продуктов?

Наиболее востребованным на рынке продуктом компании является антипригарный состав Copaslip®. Этот состав совмещает в себе свойства высококачественной смазки, обладающей также консервирующими и защитными свойствами, и антипригарного состава, полностью устраняющего возможность спекания металлических деталей.

Copaslip® работает в температурном диапазоне -40°C - 1100°C. Его основу составляет бентонитовая глина, специальным образом обезвоженная и пропитанная нефтяными маслами. В бентонитовую композицию добавлен мелкодисперсный порошок меди. Под воздействием высокой температуры базовые нефтяные масла

при температуре около 243 градусов выгорают, а бентонитовая основа спекается с медным порошком, образуя тончайшую прокладку между металлическими поверхностями, не давая им спекаться между собой. Эта прокладка сохраняет свою работоспособность до 1100°C. К металлическим поверхностям прокладка не прикипает и не портит их. Copaslip® не смывается водой и растворами щелочей и совмещает в себе свойства антипригарного состава, отличной смазки, а также великолепные консервирующие свойства, что обуславливает его широкое применение в двигателе и ходовой части автомобиля.

Однократное применение состава Copaslip® остановит сплавление металлических деталей на много лет. Автомобильная свеча зажигания, смазанная пастой "Copaslip", никогда больше не прикипит!

- Первые результаты эксплуатации уже дали себя знать?

- Конечно. Применение Copaslip значительно снижает эксплуатационные расходы. Вы когда-нибудь пытались высверливать из блока цилиндров закипевшую в нем, и сломавшуюся при попытке ее открутить шпильку? А демонтаж тормозного барабана, который прикипает так, что его просто невозможно оторвать? Колесные шпильки и неподвижные детали суппорта больше не доставят хлопот при разборке.

Copaslip® не только сокращает время технического обслуживания, но и дает дополнительную экономию за счет снижения



травматизма и поломок деталей и оборудования. Конечно, когда свечу выкрутили вместе с резьбой, никакая смазка уже не поможет. Именно поэтому и нужен разумный и системный подход к эксплуатации. Умные люди продумывают все на несколько шагов вперед.