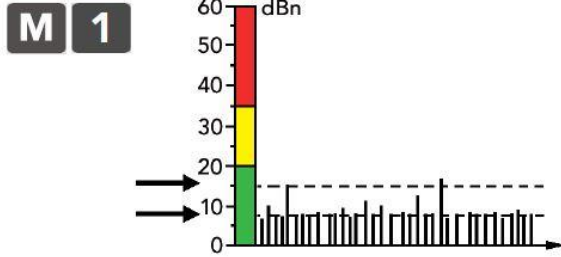
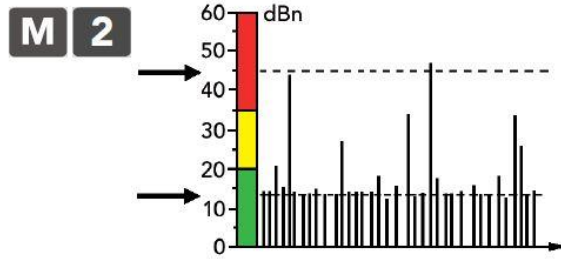


Semptomlar

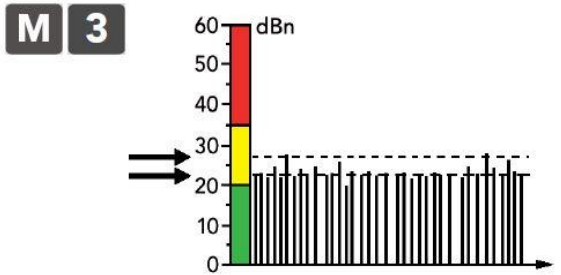
Gerçekleştirilen ölçüm işleminden sonra karşınıza çıkan ölçüm ekranında renkli bir daire içerisinde bir sayı göreceksiniz. Renkler, yeşil – iyi bölge, sarı – dikkat edilmesi gereken bölge ve kırmızı – tehlikeli bölge anlamındadır. Sayılar ise cihazda tanımlı olan semptomların kodunu ve olası durum hakkında bilgi vermektedir. Bu bilgilere ölçüm sonrası karşınıza gelen bu ekranda aşağı/yukarı yön tuşları vasıtasıyla da ulaşabilirsiniz. Bu semptomları şu şekilde tanımlayabiliriz.



M1 kodu düzgün bir rulman çalışması olduğunu belirtmektedir. Burada dBm değeri yeşil bölgededir ve dBc değeriyle yakın değerlerdedir.

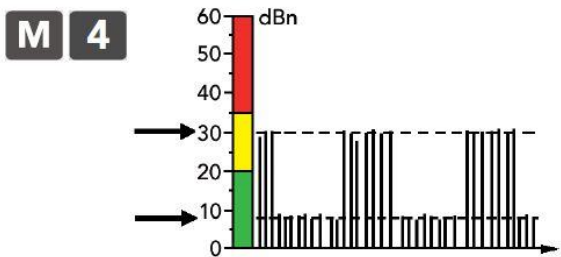


M2 kodu hasar görmüş rulmandan alınan sinyallerdir. Bu rulmanlar kırmızı bölgede ve gelişigüzel güçlü sinyaller üretir. Ayrıca bu durumda dBm ve dBc arasındaki fark oldukça yüksektir. Yağlama yapılması şokları bir süre düşürebilir fakat bu değerler tekrar yükselecektir. Benzer sinyaller rulmanı iç bileziğinde çatlaklar oluşması ve yağın kontaminasyonu (kirliliği) durumunda da ortaya çıkmaktadır.



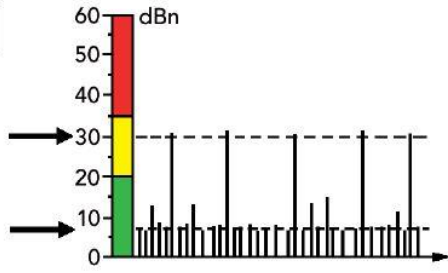
M3 kodu kuru çalışmayı temsil etmektedir. Bu durumda dBc değerleri dBm değerine çok yakın seyretmektedir. Yağlama yapılması takdirde şok sinyaller düşecek ve iyileştirme yapılmış olacaktır. Ayrıca bu durum pompada kavitasyonu sonucu da ortaya çıkmaktadır. Bu durumda pompa gövdesinden aldığımız ölçümler rulman yatağından alınan ölçümlere göre daha güçlü sinyaller üretir ve yatağın yağlanması bu durumu çözmeyecektir.

Bu durum ayrıca hatalı rulman montajı, shaftın ekstenel ayarsızlığı veya eğilmiş olması, yüksek veya düşük hızlardaki dönüşlerde yağ filminin yüzeye uygun yayılamaması durumunda da gözlemlenmektedir.



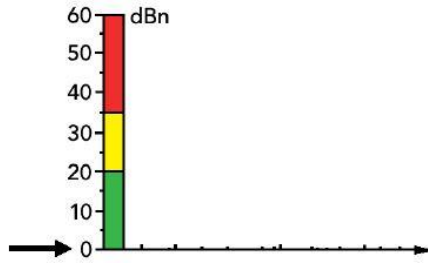
M4 kodu ritmik bir düzende güçlü sinyalleri içeren düzenli bir modeldir. Bu tip durumlara çeşitli rulman üzerindeki çeşitli kazıntılar/sıyrılmalar neden olmaktadır (Örneğin shaft ile rulman arasındaki sürtünme).

M 5



M5 kodu, düzenli olarak tekrarlanan tekil sinyallerin olduğu bir modeldir. Sistemdeki valflerin yüke girip çıkması, parçaların çarpması gibi normal yük koşullarından kaynaklanabilir. Eğer güçlü sinyaller rulman dışında daha güçlü bir şekilde alınıyorsa rulman iç bileziğin çatlaklığından şüphelenilmelidir.

M 6



M6 kodu, şok sinyallerinin ani düşüşünü ve/veya ölçülemediğini gösterir. Bu durumda cihazın çalışıp çalışmadığı kontrol edilmelidir. Eğer cihaz çalışıyor ve ölçümün doğru şekilde yapıldığından eminseniz rulmanınızın montajının doğru gerçekleşmediği ve rulmanın bağlandığı yerde (örneğin şaft) kayması durumunun mevcut olduğu düşünülebilir. Eğer aynı noktadan alınmış önceki ölçümlerde güçlü sinyaller (kırmızı

bölgede) mevcut ise rulman kafesinin dağıldığından şüphelenilebilir.