

Lenvikværing gjør fuore på det tekniske verdensmarked

Tekst og bilder: Øiv. Lindrupsen



Disponent, sivilingeniør Hans Høydahl i A/S Symac, tidligere Bjorelvnes.

Det var en gang en lenvikværing. Ja, slik kunne man godt begynne historien om prestesønnen fra Bjorelvnes som i dag, 41 år gammel sitter i Brevik og trekker i trådene på et firma som har gått inn for å revolusjonere maskinvedlikeholdet i industrien, — og som ikke bare er i ferd med å vokse ut over Norge, men også ut over Norden og Europa.

Det var en gang. Historien om Hans Høydahl er ikke noe eventyr. I så fall er den et moderne eventyr om hva den kan utrette som har evner og pågangsmot og forstår å nyttiggjøre seg de muligheter kombinasjonen i moderne teknikk byr.

Han kom i grunnen sent i gang Hans Høydahl, for etter realskolen i Ibestad forsøkte han seg på Gymnaset i Tromsø, men det måtte han gi opp på grunn av krig og tyskere og slikt. Studenteksamen fikk han derfor først i 1948 i Volda, 22 år gammel. Nå gikk turen rett til Trondheim, og i 1953 var han ferdig utdannet sivilingeniør, på maskinlinja. Etter halvannet år hos Kaarbø i Harstad gikk vegen sørover til Norsk Hydro på Herøya. Her var han til han i 1957 ble ansatt på Dalen Portland-Cementfabrikk i Brevik.

ERKJENNELSE

Her var det han i 1960 fant ut at det måtte gjøres noe drastisk etter at en av sementovnene ble kjørt i stykker og det ble produksjonsstans i 14 dager og 75 000 kroner i reparasjonsomkostninger. — Erkjennelsen ble — gjennom en utviklingsperiode fram til 30. juni 1966, som er stiftelsesdagen, til firmaet A/S Symac. Det korte navnet er en sammen-trekning av Systematic Maintenance Control. Firmaet er et datter-

selskap av Dalen Portland-Cementfabrikk. og det har i dag arbeidsoppgaver over det meste av Norge og dessuten i Sverige, Finland, Tyskland og Gahna. Foreløpig har en tilbud, men har ikke tort påta seg ordrer i England og USA. Men det kommer i nærmeste framtid.

BLEIESKIFT

— Hva er det så dere gjør Hans Høydahl?

— En mor hører på skrikene om hennes baby trenger bleieskift, mat eller bare er selskapssjuk. Den øvede sjåfør eller motorbåtfører er vår for alle fremmede lyder i bil- eller båtmotoren. Han vil som oftest vite hvor de kommer fra og vil sørge for at feilen blir rettet før den er blitt til skade. Det er den lærdom som ligger i disse to enkelte eksemplene som jeg sammen med mine to medarbeidere har utviklet til en teknikk som setter oss i stand til å lokalisere svært små feil i lager og tannhjulsoverføringer.

Teknikken setter oss i stand til å oppdage feilene lenge før de er blitt til skader. På den måten kan de defekte delene skiftes ut under de ordinære overhalingene og man unngår å kjøre maskinen til et eller annet ryker. — Altså unngår man de produksjonsstoppene som reduserer inntekt og fortjeneste både for de ansatte og bedriften. — Og når det er snakk om store maskiner med høy produktivitet er det ikke småpenger som er ute og går. Det er gjerne produksjon til flere tusen kroner i timen. Når en så vet at svikt i et eneste lager i en maskin med 3—400 kan stoppe hele produksjonen, forstår man hvor viktig det er at nytt blir skiftet inn før det gamle ryker. Vi har kalt denne vår teknikk for «prediktivt vedlikehold» i motsetning til de vanlige metodene «instant» (når noe er for dårlig eller ryker) og «preventivt» (etter en bestemt tid.)

MED TREPINNE

— Å lytte etter feil i lager er ikke noe nytt. I papirfabrikkene har man brukt metoden lenge, man har brukt en trepinne som et slags stetoskop, og har på den måten kunnet lytte seg fram til åpenbare mislyder i lagre og andre bevegelige deler. —

Men metoden har sin sterke begrensning. Alle forstår jo at det er så godt som umulig å høre en enkelt fiolin spille «Gubba Noa» når et hornorkester spiller «Ja, vi elsker». Slik er det også i fabrikkene. Det er umulig å oppdage de små mislydene i alt bråket. Monterer en derimot en mikrofon direkte på fiolinen, vil en på lydbåndet stort sett få inn «Gubba Noa». Det er dette prinsipp sammen med erkjennelsen av at mislydene representerer ett eller annet galt vi har lagt til grunn for vårt arbeid.

VI MÅ TEGNE

— Hvordan arbeider dere så?

— Når vi skal kontrollere en maskin, må vi først gjøre oss godt kjent med den maskinen vi skal undersøke. Mange ganger må vi lage tegninger av maskinen, der vi merker hvert lager eller annet kontrollpunkt med et bestemt merke. Dette er nødvendig for å kunne

finne det igjen om noe skulle være galt. Mest arbeider vi med søkning etter lyd som indikerer tilløp til skader. Vi finner da fram ved å avlytte for eksempel et lager ved hjelp av en båndopptaker som tar svingninger fra 20 til 20 000 pr. sekund. Ved å overføre denne lyden til en grafisk framstilling på et papir kan vi så finne ut om det er tilløp til skader.

GANSKE SMÅ

— Hvor små skader kan dere finne.

— Vi har funnet en avskalling på ca. en kvadratsentimeter, 0,01 millimeter dyp på en kule med en diameter på to centimeter. — Denne kula var en av 48 i et lager med en belastning på 2000 omdreininger i minuttet. Men jeg må på den annen side understreke at vi ikke kan garantere å finne så små feil. Styrken vår ligger likevel i at vi kan finne feilene før de er blitt til skader. Dermed oppnår en for det første den fordel det er å slippe og ta maskinen fra hverandre og lete etter en feil som kanskje ikke finnes. Og når en stopper maskinen for overhaling, og det må en jo gjøre med visse mellomrom, kan en gå rett på de stedene som er lokalisert og skifte inn nye deler som er skaffet til veie, til erstatning for de defekte.

FLERE METODER

— Er avlytting den eneste form for kontroll dere driver?

— Nei, vår målsetting er å drive teknisk vedlikeholdskontroll med tilgjengelige instrumenter. Pr. i dag bruker vi også ultralyd og en kontrollmetode med magnetbølger som heter magnaflux.

— Når bør en maskin kontrolleres?

— Straks etter at den er installert og så like før garantitida løper ut, senere minst en gang i året, dog med visse variasjoner alt etter hva slags maskin det dreier seg om. — Ikke minst viktig er kontrollen av en ny maskin. En slik kontroll har i alle fall spart Dalen Portland- Cement-fabrik for et betydelig beløp.

VALUTA TIL LANDET

— Og firmaet skal fortsette ekspansjonen?

— Vi håper det. Sjøl om vi foreløpig er bare tre mann som driver dette, er vi faktisk med og skaffer valuta til landet. Det vi nå venter på er en utbygging av flyplassen her på Geiteryggen ved Skien, slik at vi greit kan komme til og fra. For med 90 kilo bagasje, som vi må ha med oss, og med kundene spredt over halve verden, er fly det eneste brukbare framkomstmiddel, sier disponent Hans Høydahl.

Nordlys 18.11. 1967.

OCR-Lenvik Museum 2010.

Kåre Rauø