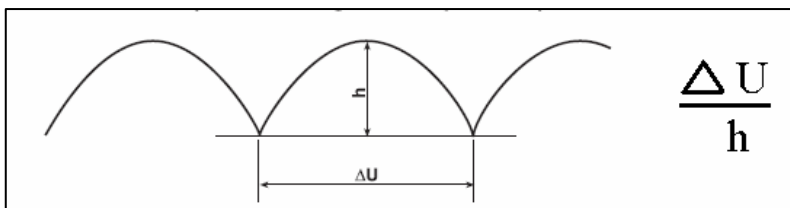
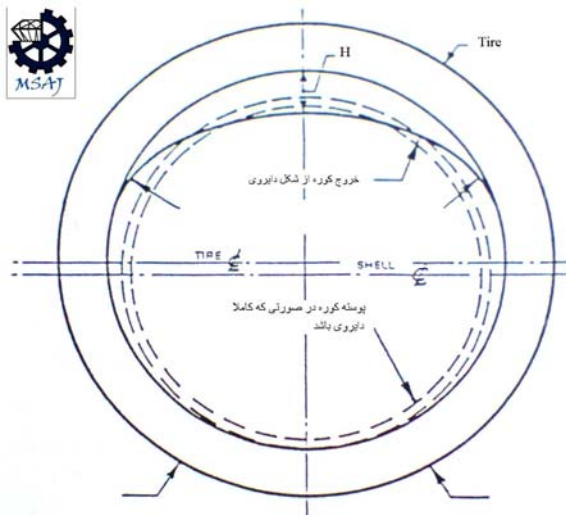


(Creep)

در طراحی رینگها همواره قطر خارجی بدنه با بالشتکها کمتر از قطر داخلی رینگ می باشد . علت وجود این اختلاف قطر ایجاد فضای لازم جهت انبساط کوره می باشد . بدنه کوره در مقایسه با رینگ بیشتر در معرض حرارت و همچنین تغییرات است . این مسئله در هنگام راه اندازی کوره باید جداً مورد توجه قرار گیرد زیرا در این حالت بدنه کوره خیلی سریعتر از رینگ افزایش دما داده و ممکن است میزان انبساط بدنه کوره به صورتی باشد که بدنه کاملاً داخل رینگ قفل شود در این حالت بدنه کوره در زیر رینگ تغییر فرم داده و بصورت ونتوری در می آید که خسارت سنگین و جبران ناپذیری برای کوره می باشد .

میزان مجاز کریپ در کوره ها 5 الی 20 میلیمتر می باشد و شرکت FLS این عدد را برای کوره های خود حدود 10 میلیمتر طراحی می نماید .

در هر حال باید مراقب بود که حرکت نسبی از محدوده اعلام شده کاهش و یا تجاوز ننماید و در غیر این صورت بایستی تمهیدات لازم برای محافظت از بدنه کوره و آستر نسوز درون آن بعمل آورد .



دلتا U تقسیم بر h یکی از پارامترهای

مهم در محاسبه شیم مناسب برای

بالشتک های کوره می باشد

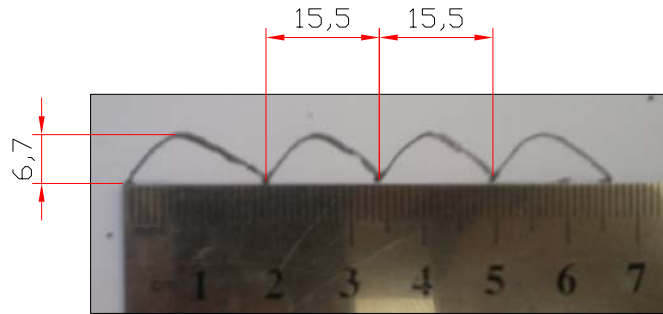
$$\frac{\Delta U}{h}$$



Tyre Migration (Creep)

Tyre I (outlet pier)
Migration = 15.5 mm

$$\frac{\Delta U}{h} = 2.3$$



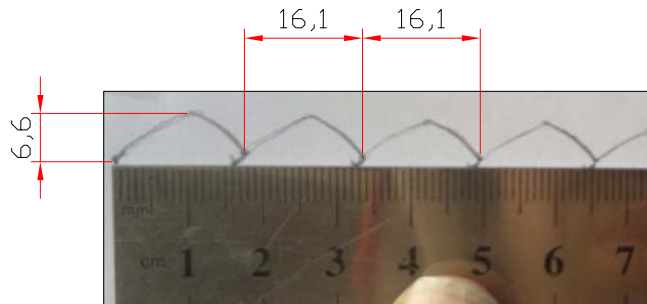
Kiln Shell Temp.
Closed to the tyre

Downhill	284	°C
----------	-----	----

Tyre Temp.	64	°C
Tyre Head	148	°C

Tyre I (outlet pier)
Migration = 16.1 mm

$$\frac{\Delta U}{h} = 2.44$$



Kiln Shell Temp.
Closed to the tyre

Uphill	230	°C
--------	-----	----

Tyre Temp.	64	°C
Tyre Head	134	°C