

В это время скалка, освобожденная от трубы, перекачивается через каландр и поступает на столик, который к этому времени с помощью гидроподъемника поднимается до уровня каландра. Затем столик опускается и в таком положении остается до тех пор, пока вторая скалка, находящаяся на опорном валу, после формирования очередной трубы не пройдет по направляющим к каландру. Как только вторая скалка с трубой поступит в каландр, включается гидроподъемник, а находящаяся на нем скалка поднимается до уровня направляющих, по которым операторы подают скалки к опорному валу машины. После этого экипаж давления опускается, и процесс формирования повторяется.

Таким образом, в работе постоянно находятся две скалки заданного диаметра, которые вполне обеспечивают бесперебойную работу машины.

После того как скалка, освобожденная от трубы, займет положение, тележка вместе с трубой, внутри которой находится сердечник, возвращается в исходное положение рядом с каландром. Операторы перекачивают трубу на передающий транспортер, откуда подают ее на конвейер предварительного твердения труб.

Необходимо отметить компактность конструкции экипажа давления, схематически. Экипаж давления состоит из траверсы, прикрепленной гайками к штокам гидравлических цилиндров. К нижней части траверсы подвешены нажимные ролики (пресс-валики), поверхность которых покрыта материалом черного цвета, по-видимому, пластмассой. Такое покрытие, вероятно, сделано для того, чтобы асбестоцементная пленка не переходила на поверхность нажимных роликов экипажа давления. Это тем более необходимо, что здесь отсутствует верхнее прессовое сукно, обычно применяемое в наших отечественных машинах.

Как видно, нажимные ролики имеют укороченную длину. По всей рабочей ширине машины (4 м) с каждой стороны установлено по четыре ролика.

Как в процессе формирования, так и после него асбестоцементная труба имеет совершенно гладкую поверхность.