

W związku z rozwojem i wprowadzaniem usprawnień do naszych produktów zastrzegamy prawo do przeprowadzania zmian projektów i danych technicznych bez uprzedniego powiadomienia.

© 11/2011 Van der Graaf B.V.



Instrukcja montażu

Strona 4

Montaż		4
Mocowanie	4	
Puszka rozgałęźna	4	
Połączenie elektryczne	4	
Konserwacja		14
Czynności konserwacyjne	14	
Zmiana oleju	14	
Zalecane rodzaje olejów	15	
Ilość oleju	16	
Części		22
Wykrywanie i usuwanie usterek		25
Kontakt		26

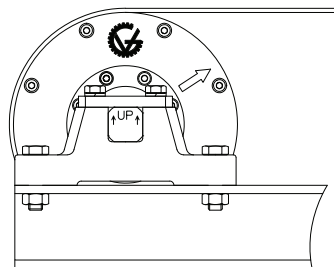
pl



Montaż

Mocowanie

Silnik bębnowy należy zamontować poziomo, prostopadłe do ramy przenośnika i równoległe do bębna tylnego. Można go zamontować na przednim bądź tylnym końcu taśmy przenośnika. Strzałka na wale montażowym znajdująca się po przeciwnej stronie końca ze skrzynką zaciskową (lub wlotem kablowym) musi być skierowana ku górze (patrz Rys. 1).



Rys. 1

Postępowanie zgodnie z instrukcjami przedstawionymi w procedurze montażu pozwala uzyskać właściwe zanurzenie w oleju obracających się części wewnętrznych silnika. Jakikolwiek planowane odchylenia od przedstawionego położenia nie powinny przekraczać kąta w przybliżeniu 40° . Jeżeli kąt będzie większy niż 45° , należy ponownie ustalić położenie wałów montażowych silnika bębnowego w taki sposób, aby spełnić powyższe wymagania.

Ostrzeżenie:

Nie należy dopuścić do zbyt mocnego napięcia taśmy przenośnika. Zbyt mocne napięcie taśmy może spowodować wewnętrzne uszkodzenia silnika bębnowego.

Puszka rozgałęźna

Standardowe położenie montażowe (wlot kablowy skierowany ku dołowi) puszkii rozgałęźnej względem wału można zmienić po poluzowaniu śrub regulacyjnych poz. 27 (patrz strony 20-22). Kąt obrotu jest ograniczony wyłącznie do 90° zgodnie lub przeciwnie do kierunku ruchu wskazówek zegara.

Połączenie elektryczne

Aby zapewnić prawidłowe połączenie elektryczne silnika bębnowego, należy je wykonać zgodnie ze schematami połączeń przedstawionymi na stronach 6-13. Należy pamiętać, że w przypadku połączenia trójkątowego podawane napięcie jest zawsze najniższym napięciem z tabliczki znamionowej. Połączenie elektryczne silnika bębnowego powinno być wykonane przez wykwalifikowanego pracownika zgodnie z lokalnymi i krajowymi przepisami oraz zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa. Należy zainstalować odpowiednie zabezpieczenie przed przeciążeniem, np. zabezpieczenie termiczne, bezpieczniki przelotowe itd. Wartość znamionową prądu pełnego obciążenia można znaleźć na tabliczce znamionowej ze stali nierdzewnej zamontowanej na jednym z kołnierzy silnika bębnowego lub puszcze rozgałęźnej. Przed wykonaniem połączenia należy upewnić się, że napięcie i częstotliwość prądu w instalacji elektrycznej są zgodne z wartościami znamionowymi podanymi na tabliczce znamionowej silnika. Jeżeli silnik jest wyposażony w urządzenia GV Therm Thermistor (termistor) lub GV Therm Klixon (bimetalowy wyłącznik termiczny rozwierny), należy je podłączyć do odpowiedniego obwodu silnika w celu zapewnienia dodatkowego zabezpieczenia przed przegrzaniem uzwojenia silnika.

Uwaga:

Jeżeli silnik bębnowy jest wyposażony w mechanizm zębatkowo-zapadkowy (urządzenie ograniczające ruch w jednym kierunku), należy zapoznać się z instrukcjami przedstawionymi na stronie 5. W przypadku zastosowania w silniku bębnowym hamulca elektromechanicznego należy zapoznać się ze schematem połączeń lub schematami na stronach 11-13.



Włączanie zasilania:

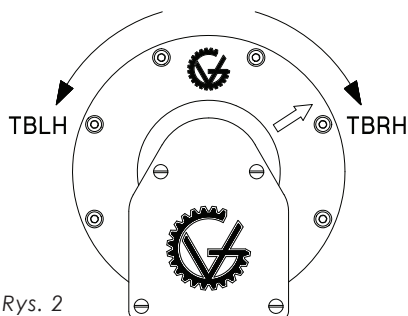
1. Sprawdzić, czy silnik bębnowy jest podłączony prawidłowo (patrz wyżej) oraz napięcie zasilające i częstotliwość prądu w instalacji elektrycznej zakładu są zgodne z wartościami znamionowymi.
2. Sprawdzić, czy nic nie ogranicza ani nie blokuje ruchu silnika bębnowego i przenośnika.
3. Jeżeli silnik bębnowy jest wyposażony w mechanizm zębatkowo-zapadkowy, należy upewnić się, czy silnik bębnowy obraca się we właściwym kierunku.

— Podłączanie silnika bębnowego wyposażonego w puszkę rozgałęźną i mechanizm zębatkowo-zapadkowy (TBLH/TBRH)

1. Sprawdzić położenie strzałki na kotnierzu bębna. Oznacza ona kierunek swobodnego obrotu silnika bębnowego (patrz Rys. 2).
2. Zapewnić właściwe uziemienie silnika bębnowego.
3. Podłączyć płytkę zaciskową połączeniem gwiazdowym lub trójkątowym zgodnie z napięciem zasilającym i pozostałymi informacjami podanymi na tabliczce znamionowej silnika bębnowego.
4. Podłączyć zasilanie trójfazowe (3PH) w sposób następujący: podłączyć fazę L1 do zacisku U1 na płycie zaciskowej, fazę L2 do zacisku V1 oraz fazę L3 do zacisku W1.
5. Włączyć zasilanie na nie dłużej niż ½ sekundy. Jeżeli silnik się obróci, podłączenie jest wykonane prawidłowo. W przeciwnym razie należy natychmiast wyłączyć zasilanie i zamienić dwie fazy, np.: podłączyć fazę L1 do zacisku V1, a fazę L2 do zacisku U1.
6. Ponownie włączyć zasilanie. Silnik będzie się obracał we właściwym kierunku.

— Podłączanie silnika bębnowego wyposażonego w przewód i mechanizm zębatkowo-zapadkowy (TBLH/TBRH)

1. Sprawdzić położenie strzałki na kotnierzu bębna. Oznacza ona kierunek swobodnego obrotu silnika bębnowego (patrz Rys. 2).
2. Rdzenie magnetyczne są oznaczone numerami. Więcej informacji o oznaczeniach można znaleźć na rysunkach na stronach 9-10.
3. Zapewnić właściwe uziemienie silnika bębnowego.
4. Podłączyć zasilanie do odpowiednich rdzeni magnetycznych zgodnie z właściwym rysunkiem.
5. Włączyć zasilanie na nie dłużej niż ½ sekundy. Jeżeli silnik się obróci, podłączenie jest wykonane prawidłowo. W przeciwnym razie należy natychmiast wyłączyć zasilanie i zamienić dwie fazy, np.: fazę L1 z fazą L2.
6. Ponownie włączyć zasilanie. Silnik będzie się obracał we właściwym kierunku.



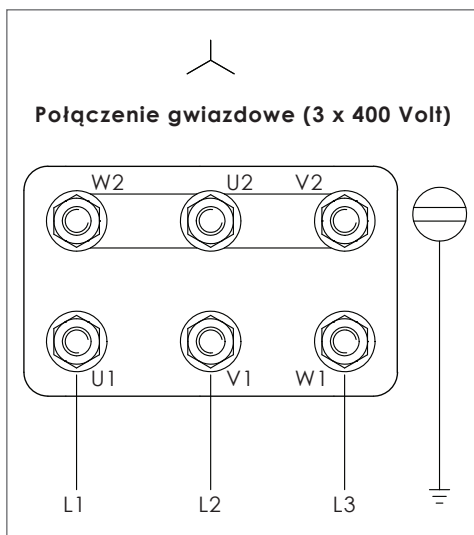
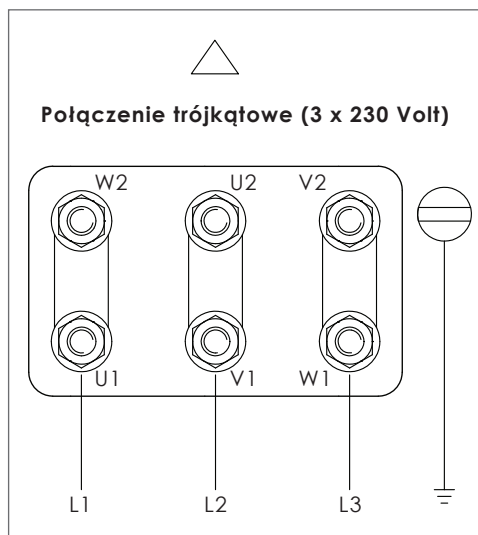
Rys. 2



Montaż

Silnik trójfazowy wyposażony w puszkę rozgałęźną

Zasilacz trójfazowy: 230/400 Volt - 50 Hz



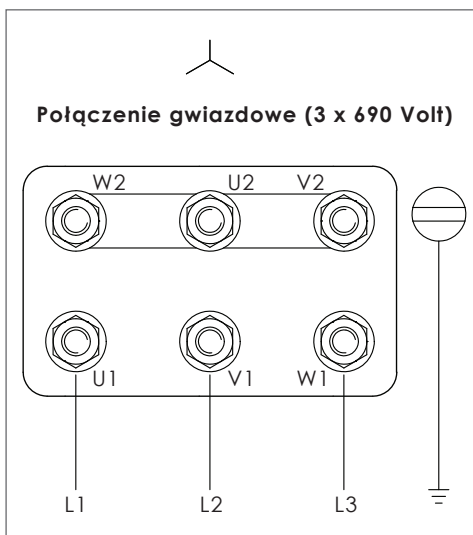
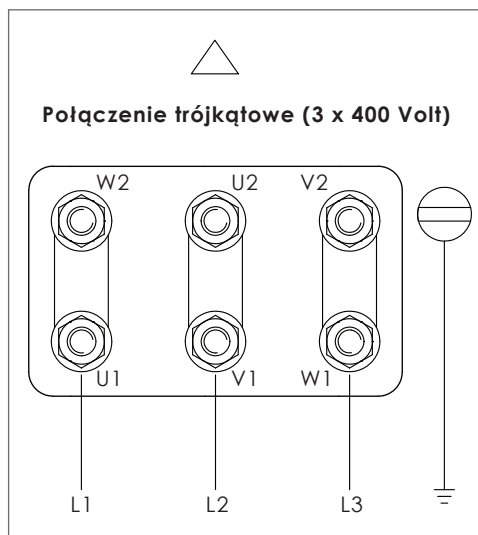
Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.

Oznaczenia (kolory) rdzeni magnetycznych silnika			
Połączenie	Kolor	Połączenie	Kolor
U1	niebieski	U2	żółty
V1	czarny	V2	zielony
W1	brązowy	W2	czerwony
Zasilacz (fazy L1, L2 i L3)			
Opcja: GV Therm Thermistor (kolor purpurowy)			



Silnik trójfazowy wyposażony w puszkę rozgałęźną

Zasilacz trójfazowy: 400/690 Volt - 50 Hz



Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.

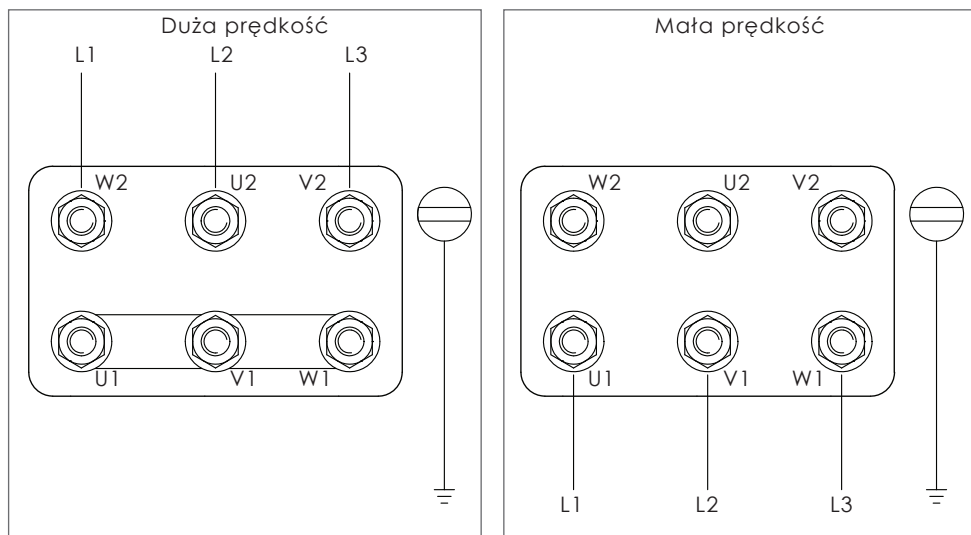
Oznaczenia (kolory) rdzeni magnetycznych silnika			
Połączenie	Kolor	Połączenie	Kolor
U1	niebieski	U2	żółty
V1	czarny	V2	zielony
W1	brązowy	W2	czerwony
Zasilacz (fazy L1, L2 i L3)			
Opcja: GV Therm Thermistor (kolor purpurowy)			



Montaż

Silnik trójfazowy wyposażony w puszkę rozgałęźną

Zasilacz trójfazowy: 400 Volt - 50 Hz układ Dahlandera



Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.

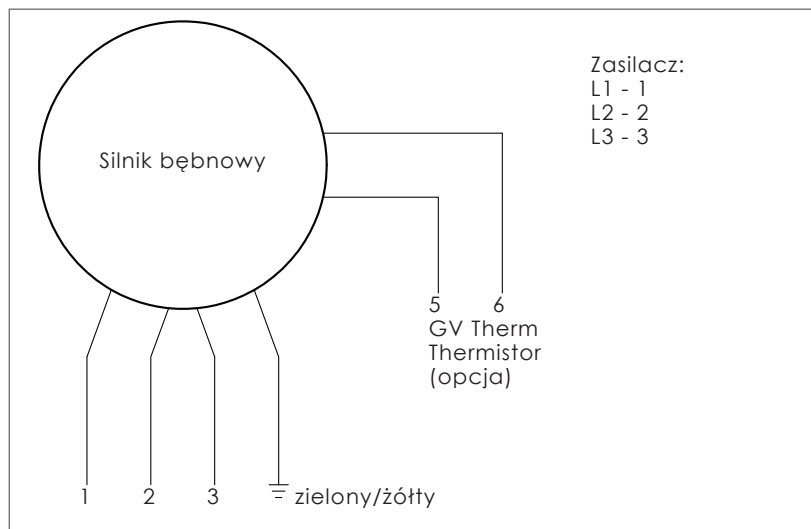
Oznaczenia (kolory) rdzeni magnetycznych silnika			
Połączenie	Kolor	Połączenie	Kolor
U1	niebieski	U2	żółty
V1	czarny	V2	zielony
W1	brązowy	W2	czerwony
Zasilacz (fazy L1, L2 i L3)			
Opcja: GV Therm Thermistor (kolor purpurowy)			



Silnik trójfazowy wyposażony w przewód

Przewód 4-żyłowy (Opcja: 6-żyłowy w przypadku GV Therm Thermistor)

Zasilacz trójfazowy: 3 x 400 Volt - 50 Hz lub 3 x 230 Volt - 50 Hz



Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.

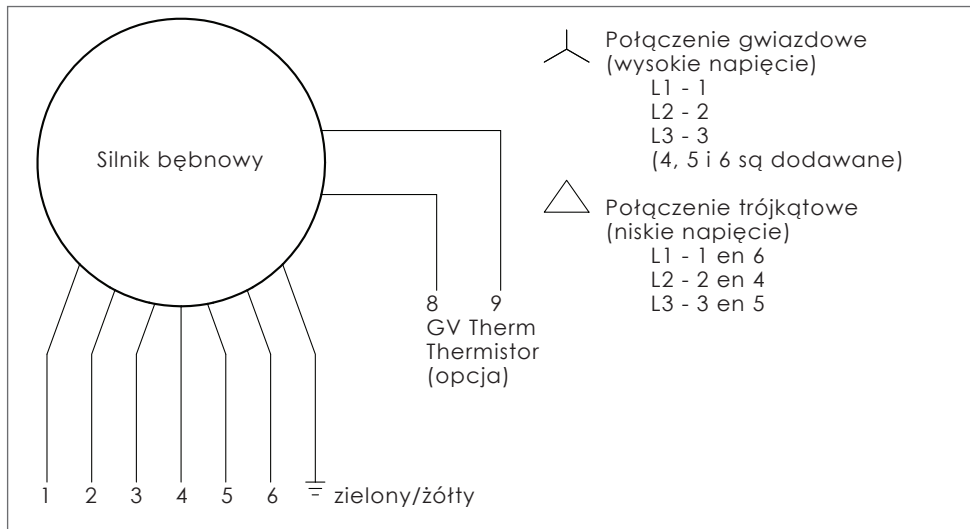


Montaż

Silnik trójfazowy wyposażony w przewód

Przewód 7-żyłowy (Opcja: 9-żyłowy w przypadku GV Therm Thermistor)

Zasilacz trójfazowy: Połączenie gwiazdowe (wysokie napięcie), Połączenie trójkątowe (niskie napięcie)



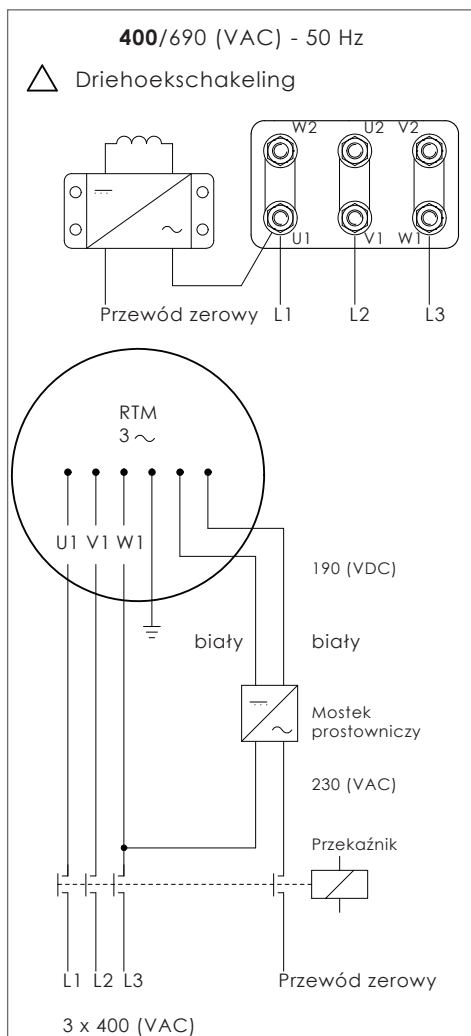
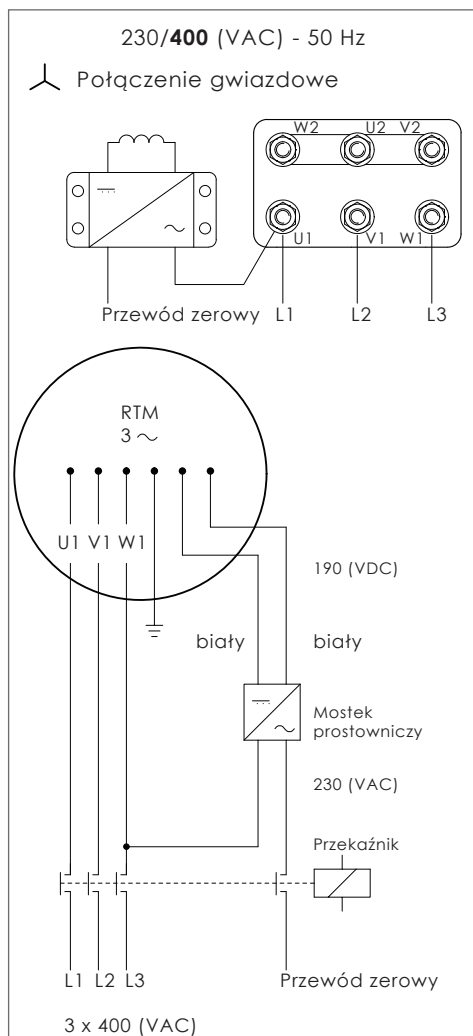
Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.



Silnik trójfazowy wyposażony w puszkę rozgałęźną i hamulec elektromechaniczny

Mostek prostowniczy

Zasilacz trójfazowy: 3 x 400 Volt - 50 Hz



Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.

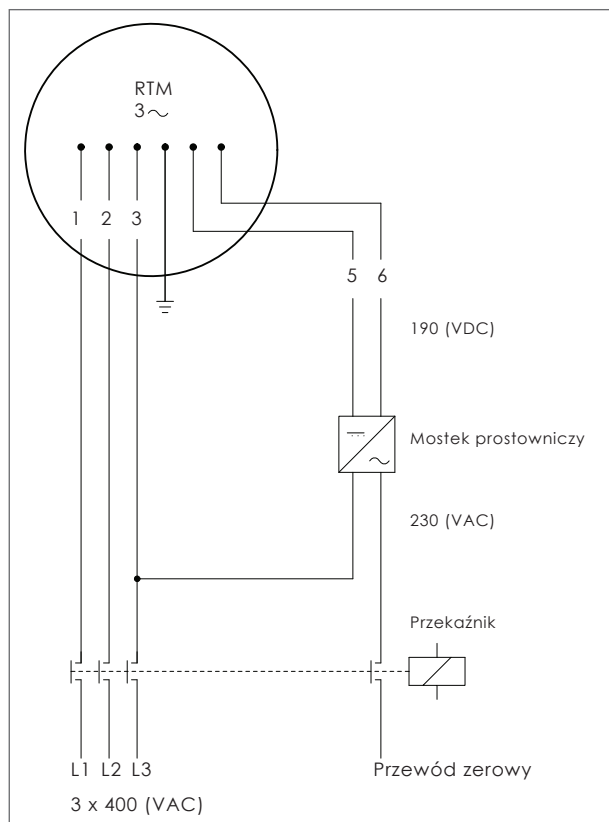


Montaż

Silnik trójfazowy wyposażony w hamulec elektromechaniczny i przewód 7-żyłowy

Mostek prostowniczy

Zasilacz trójfazowy: 3 x 400 Volt - 50 Hz



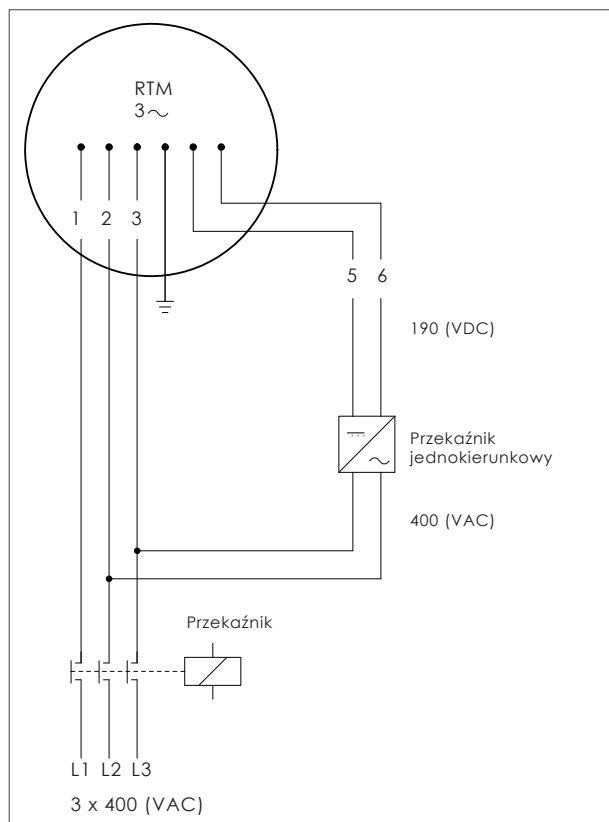
Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.



Silnik trójfazowy wyposażony w hamulec elektromechaniczny i przewód 7-żyłowy

Przełącznik jednokierunkowy

Zasilacz trójfazowy: 3 x 400 Volt - 50 Hz



Na żądanie są dostępne modele silnika pracujące z innymi napięciami i częstotliwościami prądu.



Konserwacja

Czynności konserwacyjne

Wszystkie silniki bębnowe zostały wstępnie napełnione w fabryce odpowiednią ilością oleju. Zaleca się wymianę tego oleju po 50 000 godzinach pracy. Należy okresowo kontrolować stan silnika bębnowego i sprawdzać, czy podczas pracy nie słychać nadmiernego hałasu.

Jeżeli silnik jest wyposażony w korek wlewowy, nie ma potrzeby wyjmowania silnika bębnowego z ramy przenośnika na czas wymiany oleju.

Więcej informacji o zalecanych rodzajach olejów i ich ilościach można znaleźć na stronach 15-19.

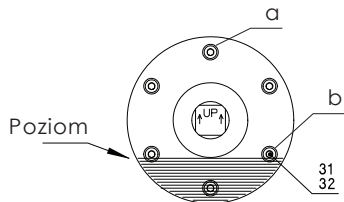
Uwaga:

Nigdy nie należy stosować oleju z dodatkami, które mogą spowodować uszkodzenie izolacji i uszczelnień uzwojenia silnika. Niedozwolone jest również używanie olejów przewodzących prąd z dodatkami, takimi jak grafit i siarczek molibdenu, co może prowadzić do uszkodzenia uzwojenia silnika. Olej standardowy może być używany w zakresie temperatur od -20°C do +40°C.

Zmiana oleju

Silnik bez korka wlewowego

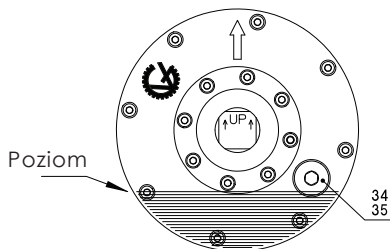
1. Odczekać aż temperatura silnika bębnowego spadnie do poziomu pozwalającego na jego obsługę.
2. Powoli wykręcić z kotłownika silnika po stronie połączenia śrubę oznaczoną literą **a**, aby uwolnić nadmiar ciśnienia powietrza. Występowanie ciśnienia jest zjawiskiem normalnym.
3. Wykręcić śrubę oznaczoną literą **b**. Obrócić silnik bębnowy aż otwór po śrubie oznaczonej literą **b** znajdzie się na godzinie 6, po czym spuścić olej z silnika.
4. Obrócić silnik z powrotem do swojego pierwotnego położenia.
5. Napełnić silnik bębnowy przy użyciu zalecanego rodzaju oleju i jego odpowiedniej ilości. Poziom oleju powinien znajdować się nieznacznie poniżej śruby oznaczonej literą **b** (patrz Rys. 3a).
6. Założyć nowe podkładki miedziane (poz. 32 na stronach 20-22) i wkręcić śruby.



Rys. 3a

Silnik z korkiem wlewowym

1. Odczekać aż temperatura silnika bębnowego spadnie do poziomu pozwalającego na jego obsługę.
2. Obrócić silnik bębnowy aż korek wlewowy (poz. 34) znajdzie się na godzinie 6.
3. Powoli odkręcić korek wlewowy, aby uwolnić nadmiar ciśnienia powietrza. Występowanie ciśnienia jest zjawiskiem normalnym. Zdjąć korek wlewowy i spuścić olej z silnika.
4. Obrócić silnik bębnowy aż korek wlewowy znajdzie się na godzinie 12.



Rys. 3b



Konserwacja

- Napełnić silnik bębnowy przy użyciu zalecanego rodzaju oleju i jego odpowiedniej ilości. Aby można było prawidłowo sprawdzić poziom oleju, strzałka promieniowa na kołnierzu bębna, na którym znajduje się korek wlewowy, musi być skierowana ku górze. Gdy strzałka znajduje się na godzinie 12 poziom oleju powinien znajdować się nieznacznie poniżej otworu korka wlewowego (patrz Rys. 3b).
- Założyć korek wlewowy i wymienić podkładki miedziane na nowe (poz. 35). Więcej informacji o konstrukcji silnika można znaleźć na stronach 20-22.

Zalecane rodzaje olejów

Producent	Rodzaj
B.P.	GR-XP 150
Black Point	Bel Ray 150
Castrol	Alpha SP 150
Chevron	NL Gear Compound 150
Citgo	EP Compound 150
Elf	Reductelf SP 150
Esso	Spartan EP 150
Gulf Oil	EP Lubricant HD 150
Mobil Oil	Mobilgear 627
OK	TWS 150
Petro Canada	Enduratex EP 150
Shell	Omala 150
Sunoco	Sunep 150
Texaco	Meropa 150
Total	Carter EP 150

Uwaga:

W przypadku zastosowania w silniku bębnowym hamulca elektromechanicznego (oznaczenie na tabliczce znamionowej RTM...WB) należy użyć następującego rodzaju oleju: Divinol Multifrac 10W30 (Divinol), Agri-trans Plus 10 W30 (Castrol), Duratran (Petro Canada)

Zalecane rodzaje olejów w przemyśle spożywczym

Producent	Rodzaj
Castrol	Optileb GT 150
Kluber	UH-1-100
Molyduval	Syntholube A 150 LM
Petro Canada	Purity FG EP 150

Uwaga:

W przypadku zastosowania w silniku bębnowym hamulca elektromechanicznego (oznaczenie na tabliczce znamionowej RTM...WB) należy użyć następującego rodzaju oleju: Divinol Syntholube A68LM (Divinol), Vitalube HS 68 (Castrol), Purity FG AW Hydraulic Fluid 46 (Petro Canada)

Wymienione rodzaje olejów są przeznaczone do pracy w zakresie temperatur od -20°C do +40°C.



Konserwacja

Ilość oleju

Długość bębna (w mm)	Ilość oleju (w litrach) wg rodzaju silnika bębnowego						
	TM 100-25	TM 113-25	TM 127-25	TM 138-25	TM 160-25	TM 160-30	TM 215-30
250			0.3	0.4			
260	0.15	0.25					
275	0.15	0.3	0.35	0.5			
300			0.4	0.55	1.25		
310	0.2	0.35					
325			0.45	0.6			
350			0.5	0.7	1.5	1.1	2.9
360	0.25	0.45					
375			0.55	0.75			
400			0.6	0.8	1.75	1.25	3.35
410	0.3	0.55					
425			0.65	0.9	1.85	1.35	3.55
450			0.75	0.95	2	1.45	3.8
460	0.35	0.65					
500			0.85	1.1	2.25	1.6	4.2
510	0.45	0.7					
550			0.95	1.2	2.5	1.8	4.65
560	0.5	0.8					
600			1.05	1.35	2.75	2	5.1
610	0.55	0.9					
650			1.15	1.5	3	2.15	5.5
660	0.6	1					
700			1.3	1.65	3.25	2.35	6
710	0.65	1.1					
750			1.4	1.75	3.5	2.5	6.4
760	0.7	1.15					
800			1.5	1.90	3.75	2.7	6.9
810	0.75	1.25					
850			1.6	2.05	4	2.9	7.3
860	0.8	1.35					
900			1.7	2.15	4.25	3.05	7.7



Konserwacja

Ilość oleju

TM 215-40 TM 215-50	TM 273-40	TM 315-40	TM 315-50	TM 400-50	TM 400-60	TM 500-60	TM 500-75	TM 620-75
1.9	4.7							
2.1	5.1							
2.4	5.7	10	5.6					
2.7	6.4	11	6.4					
3.05	7	12	7.1	15	12	25		
3.35	7.7	13	7.8	17	13	27		
3.7	8.3	14.5	8.5	18	14	29		
4	9	15.5	9.3	20	15	31		
4.3	9.6	16.5	10	21	16	33		
4.65	10.5	17.5	10.5	23	17	35	26	52
4.95	11	18.5	11.5	24	18	37	27	55

pl



Konserwacja

Ilość oleju

Długość bębna (w mm)	Ilość oleju (w litrach) wg rodzaju silnika bębnowego						
	TM 100-25	TM 113-25	TM 127-25	TM 138-25	TM 160-25	TM 160-30	TM 215-30
910	0.85	1.45					
950			1.85	2.3	4.5	3.25	8.2
960	0.9	1.55					
1000			1.95	2.45	4.75	3.4	8.6
1010	1	1.6					
1050			2.05	2.55	5	3.6	9.1
1060	1.05	1.7					
1100			2.15	2.7	5.2	3.8	9.5
1110	1.1	1.8					
1150			2.25	2.85	5.5	3.95	9.9
1160	1.15	1.9					
1200			2.4	3	5.7	4.15	10.5
1250			2.5	3.1	6	4.3	11
1300			2.6	3.25	6.2	4.5	11.5
1350			2.7	3.4	6.5	4.7	11.5
1400			2.8	3.5	6.7	4.85	12
1450			2.95	3.65	7	5	12.5
1500			3.05	3.8	7.2	5.2	13
1550			3.15	3.9	7.5	5.4	13.5
1600			3.25	4.05	7.7	5.6	14
1650			3.35	4.2	8	5.8	14.5
1700			3.5	4.35	8.2	5.9	15
1750			3.6	4.45	8.5	6.1	15
1800			3.7	4.6	8.7	6.3	15.5
1850			3.8	4.75	9	6.5	16
1900			3.9	4.85	9.2	6.7	16.5
1950			4.05	5	9.5	6.8	17
2000			4.15	5.1	9.7	7	17.5

Ilość oleju na każde dodatkowe 100 mm długości bębna							
	0.11	0.18	0.22	0.27	0.50	0.36	0.88

Konserwacja



Ilość oleju

TM 215-40 TM 215-50	TM 273-40	TM 315-40	TM 315-50	TM 400-50	TM 400-60	TM 500-60	TM 500-75	TM 620-75
5.3	11.5	19.5	12	25	19	40	29	58
5.6	12	21	13	27	21	42	31	61
5.9	13	22	13.5	28	22	44	32	64
6.2	13.5	23	14.5	30	23	46	34	68
6.6	14	24	15	31	24	48	36	71
6.9	15.0	25	16	33	25	50	37	74
7.2	15.5	26	16.5	34	26	52	39	77
7.5	16	27	17	35	27	54	41	80
7.8	17	28	18	37	28	56	42	83
8.2	17.5	29	18.5	38	29	58	44	87
8.5	18	30	19	40	30	61	46	90
8.8	18.5	31	20	41	31	63	47	93
9.1	19.5	33	21	43	32	65	49	96
9.4	20	34	22	44	33	67	51	99
9.8	21	35	22	45	34	69	52	103
10	21	36	23	47	35	71	54	106
10.5	22	37	24	48	36	73	56	109
10.5	23	38	24	50	37	75	57	112
11	23	39	25	51	39	77	59	115
11.5	24	40	26	53	40	79	60	118
11.5	25	41	27	54	41	82	62	122
12	25	42	27	55	42	84	64	125

0.64	1.3	2.1	1.4	2	2	4	3	6
------	-----	-----	-----	---	---	---	---	---



Konserwacja

Ilość oleju — 2 biegun

Długość bębna (w mm)	Ilość oleju (w litrach) wg rodzaju silnika bębnowego						
	TM 215-40	TM 273-40	TM 315-40	TM 315-50	TM 400-50	TM 400-60	TM 500-60
425	2.45	5.4					
450	2.6	5.8					
500	3	6.5	11	8.3			
550	3.4	7.2	12	9.3			
600	3.75	8	13.5	10.5	20	20	35
650	4.15	8.7	14.5	11.5	22	22	38
700	4.5	9.4	15.5	12.5	23	23	41
750	4.9	10	17	13	25	25	44
800	5.3	11	18	14	27	27	47
850	5.7	11.5	19	15	29	28	50
900	6	12.5	20	16	30	30	53
950	6.4	13	22	17	32	32	56
1000	6.8	14	23	18	34	34	59
1050	7.2	14.5	24	19	36	35	62
1100	7.6	15.5	25	20	38	37	65
1150	8	16	26	21	39	39	68
1200	8.3	16.5	27	22	41	40	71
1250	8.7	17.5	29	23	43	42	74
1300	9.1	18	30	24	45	44	77
1350	9.5	19	31	25	46	45	80
1400	9.9	19.5	32	26	48	47	83
1450	10	20	33	27	50	49	86



Ilość oleju — 2 biegun

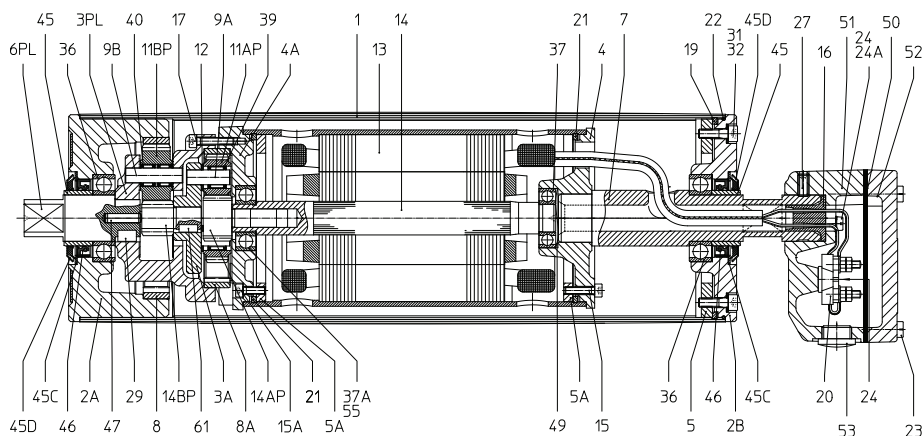
Długość bębna (w mm)	Ilość oleju (w litrach) wg rodzaju silnika bębnowego						
	TM 215-40	TM 273-40	TM 315-40	TM 315-50	TM 400-50	TM 400-60	TM 500-60
1500	10.5	21	34	28	52	51	89
1550	11	22	36	29	54	52	92
1600	11.5	23	37	30	55	54	95
1650	11.5	23	38	31	57	56	98
1700	12	24	39	32	59	57	100
1750	12.5	25	40	33	61	59	103
1800	13	25	42	34	62	61	106
1850	13.5	26	43	35	64	62	109
1900	13.5	27	44	36	66	64	112
1950	14	28	45	37	68	66	115
2000	14.5	28	46	38	70	67	118

	Ilość oleju na każde dodatkowe 100 mm długości bębna						
	0.75	1.45	2.35	2	3.55	3.4	5.95



Części

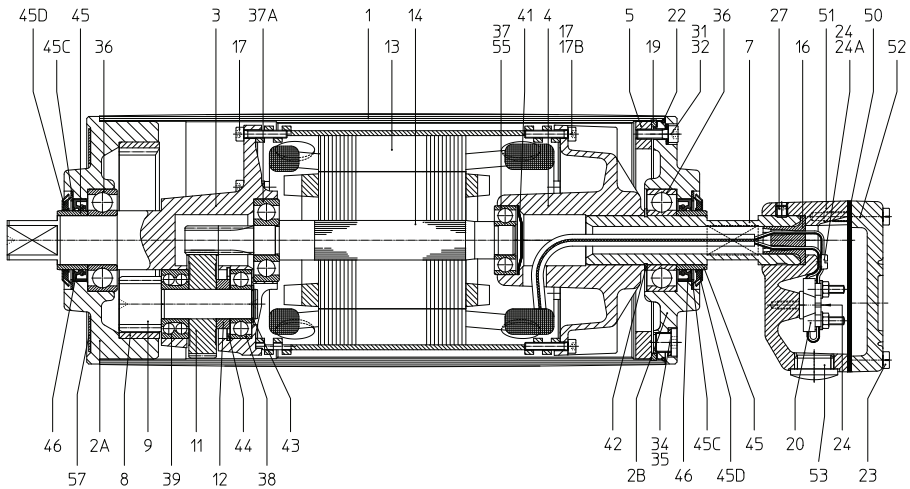
TM 113B25 PL2



Legenda

1	Korpus	14	Wirnik	37	Łożysko kulkowe
2A	Kołnierz	14AP	Mniejsze koło zębate	37A	Łożysko kulkowe
2B	Kołnierz	14BP	Koło słoneczne	39	Łożysko igiełkowe
3A	Obudowa przekładni obiegowej	15	Wewn. śruba z łbem sześć.	40	Łożysko igiełkowe
3PL	Koszyk satelitów	15A	Wewn. śruba z łbem sześć.	45	Pierścień nośny łożyska
4	Kołnierz silnika	16	Korytarz kablowy	45C	Podkładka regulacyjna
4A	Kołnierz silnika	17	Wewn. śruba z łbem sześć.	45D	Uszczelnienie typu Gamma
5	Pierścień montażowy	19	Pierścień sprężysty	46	Uszczelnienie olejowe
5A	Pierścień montażowy	20	Płytki zaciskowa	47	Sworzeń cylindryczny
6PL	Końcówka wału	21	Pierścień sprężysty	49	Podkładka falista
7	Wał pusty	22	Uszczelnienie typu O	50	Uszczelka
8	Wewn. koło zębate	23	Śruba z łbem walcowym	51	Puszka rozgałęźna
8A	Wewn. koło zębate	24	Śruba z łbem walcowym	52	Pokrywa puszeki rozgałęźnej
9A	Sworzeń cylindryczny	24A	Podkładka sprężysta zębata	53	Zaślepka
9B	Sworzeń cylindryczny	27	Śruba ustalająca	55	Łożysko kulkowe z mechanizmem zapadkowo-zębatkowym
11AP	Satelita	29	Klin wpuszczany	57	Tabliczka znamionowa
11BP	Satelita	31	Wewn. śruba z łbem sześć.	61	Klin wpuszczany
12	Podkładka regulacyjna	32	Podkładka miedziana		
13	Stojan	36	Łożysko kulkowe		

TM 127A25 Z



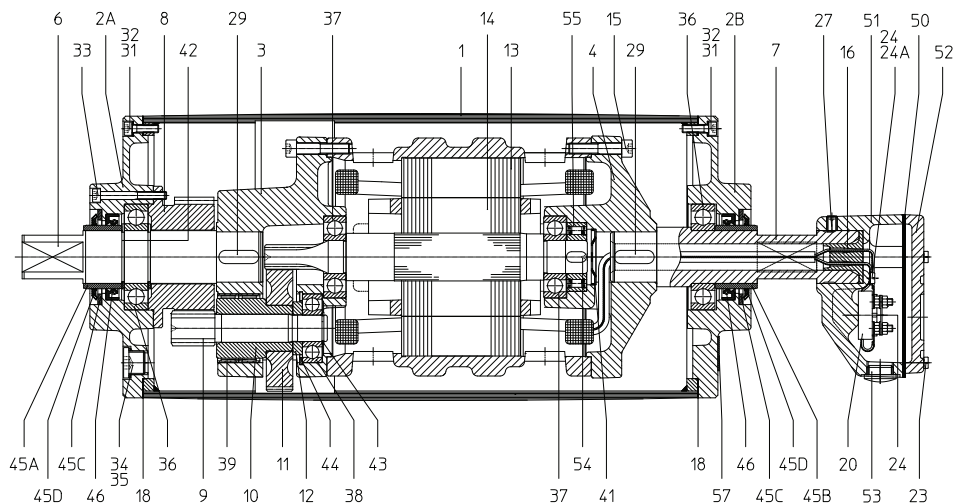
Legenda

1	Korpus	20	Płytkę zaciskową	42	Pierścień osadczy
2A	Kołnier	22	Uszczelnienie typu O	43	Pierścień osadczy
2B	Kołnier	23	Śruba z łbem walcowym	44	Pierścień osadczy
3	Obudowa przekładni	24	Śruba z łbem walcowym	45	Pierścień nośny
4	Kołnier silnika	24A	Podkładka sprężysta		łożyska
5	Pierścień montażowy		zębata	45C	Podkładka
7	Wał pusty	27	Śruba ustalająca		regulacyjna
8	Wewn. koło zębate	31	Wewn. śruba z łbem	45D	Uszczelnienie typu
9	Mniejsze koło zębate		sześć.		Gamma
11	Koło zębate	32	Podkładka miedziana	46	Uszczelnienie
12	Pierścień odległościowy	34	Korek wlewowy		olejowe
13	Stojan	35	Podkładka	50	Uszczelnia
14	Wirnik	36	łożysko kulkowe	51	Puszka rozgałęźna
16	Korytarz kablowy	37	łożysko kulkowe	52	Pokrywa puszeki
17	Wewn. śruba z łbem	37A	łożysko kulkowe		rozgałęźnej
	sześć.	38	łożysko kulkowe	53	Zaślepka
19	Pierścień sprężysty	39	łożysko kulkowe	55	łożysko kulkowe
		41	Tarcza blokująca		z mechanizmem
					zapadkowo-
					zębatakowym
				57	Tabliczka
					znamionowa



Części

TM 215A40



Legenda

1	Korpus	20	Płyta zaciskowa	42	Pierścień osadcy
2A	Kołnier	23	Śruba z łbem walcowym	43	Pierścień osadcy
2B	Kołnier	24	Śruba z łbem walcowym	44	Pierścień osadcy
3	Obudowa przekładni	24A	Podkładka sprężysta	45A	Pierścień nośny
4	Kołnier silnika		zębata		łożyska
6	Końcówka wału	27	Śruba ustalająca	45B	Pierścień nośny
7	Wał pusty	29	Klin wzdłużny		łożyska
8	Zewn. koło zębate	31	Wewn. śruba z łbem	45C	Podkładka
9/10	Mniejsze koło zębate z		sześć.		regulacyjna
	tuleją	32	Podkładka miedziana	45D	Uszczelnienie typu
11	Koło zębate	33	Wewn. śruba z łbem		Gamma
12	Pierścień odległościowy		sześć.	46	Uszczelnienie
13	Stojan	34	Korek wlewowy		olejowe
14	Wirnik	35	Podkładka	50	Uszczelka
15	Wewn. śruba z łbem	36	łożysko kulkowe	51	Puszka rozgałęźna
	sześć.	37	łożysko kulkowe	52	Pokrywa puszki
16	Korytarz kablowy	38	łożysko kulkowe		rozgałęźnej
18	Uszczelnienie	39	łożysko igiełkowe	53	Zaślepka
		41	Tarcza blokująca	54	Klin wzdłużny
				55	łożysko z
					mechanizmem
					zapadkowo-
					zębatakowym
				57	Tabliczka
					znamionowa

Wykrywanie i usuwanie usterek



Silnik bębnowy nie pracuje		
	1	Sprawdzić wszystkie połączenia.
	2	Sprawdzić zasilanie.
	3	W przypadku trójfazowego silnika bębnowego sprawdzić napięcie między wszystkimi trzema fazami. Wartości muszą być identyczne.
Silnik bębnowy się przegrzewa		
	1	Upewnić się, że temperatura powietrza otoczenia nie przekracza 40°C.
	2	Należy zapobiegać elektrycznemu przeciążeniu silnika.
	3	Sprawdzić prąd pełnego obciążenia za pomocą amperomierza zaciskowego. Bieżące zużycie prądu nie powinno przekraczać wartości znamionowej prądu pełnego obciążenia podanego na tabliczce znamionowej.
	4	Sprawdzić napięcie taśmy przenośnika.
Z silnika bębnowego wydobywa się odgłos brzęczenia. Silnik pracuje, lecz z bardzo małą prędkością albo nie pracuje w ogóle		
	1	W przypadku trójfazowego silnika bębnowego sprawdzić napięcie między wszystkimi trzema fazami. Wartości muszą być identyczne. Należy również sprawdzić potencjalne przerwy w uzwojeniu.
	2	W przypadku jednofazowego silnika bębnowego należy sprawdzić kondensatory rozruchowe, a także wyłącznik rozruchu. Sprawdzić potencjalne przerwy w uzwojeniu.
Wyzwolone zostały zabezpieczenia silnika bębnowego przed przeciążeniem		
	1	Sprawdzić, czy w silniku lub obwodach występuje zwarcie.
	2	Jeżeli zwarcie nie występuje, przywrócić zasilanie i sprawdzić prąd pełnego obciążenia za pomocą amperomierza zaciskowego.
Silnik bębnowy pracuje bardzo głośno		
	1	Sprawdzić, czy silnik bębnowy jest zamontowany prawidłowo (patrz strona 4).
	2	Sprawdzić, czy strzałka na wale montażowym znajdująca się po przeciwnej stronie końca ze skrzynką zaciskową jest skierowana ku górze.
	3	Sprawdzić, czy taśma przenośnika nie jest napięta zbyt mocno.
Silnik bębnowy jest wyposażony w hamulec elektromechaniczny, ale nie pracuje		
	1	Należy upewnić się, że połączenie elektryczne hamulca jest wykonane prawidłowo.
	2	Sprawdzić napięcie zasilające silnika bębnowego i hamulca elektromechanicznego.

Uwaga:

Jeżeli problemu nie można rozwiązać samodzielnie, należy skontaktować się z najbliższym dystrybutorem firmy Van der Graaf.



Van der Graaf

Power Transmission Equipment

Kontakt

Netherlands

Van der Graaf B.V.

De Weijert 14

Postbus 3

8325 ZG Vollenhove

Tel: 00 31 527 241441

Fax: 00 31 527 241488

E-mail: info@vandergraafpte.nl

www.vandergraafpte.nl

Canada

Van der Graaf Inc.

2 Van der Graaf Court

Brampton

Ontario L6T 5R6

Tel: 00 1 905 793 8100

Fax: 00 1 905 793 8129

E-mail: info@vandergraaf.com

www.vandergraaf.com

Great Britain

Van der Graaf U.K. Ltd.

Unit 23, The Metro Centre

Welbeck Way Woodston

Peterborough PE2 7UH

Tel: 00 44 1733 391777

Fax: 00 44 1733 391044

E-mail: sales@vandergraaf.co.uk

www.drummotor.com

USA

Van der Graaf Corp.

51515 Celeste

Shelby Township

48315 Michigan

Tel: 00 1 866 595 3292

Fax: 00 1 888 326 0089

Germany

Van der Graaf GmbH

Rheiner Straße 24 B

48432 Rheine-Mesum

Tel: 00 49 5975 306210

Fax: 00 49 5975 3062120

E-mail: info@vandergraaf.de

www.vandergraaf.de

Sweden

Van der Graaf Scandinavia AB

Spinngatan 2

260 50 Billesholm

Tel: 00 46 42 22 0802

Fax: 00 46 42 22 0803

E-mail: info@vandergraaf.se

www.vandergraaf.se