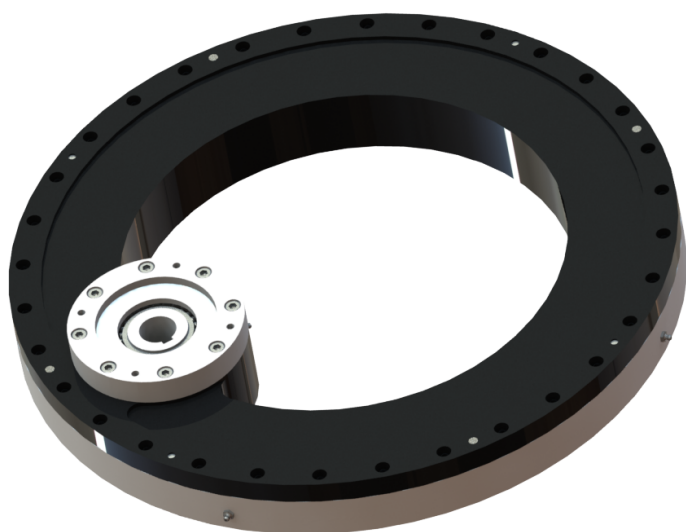
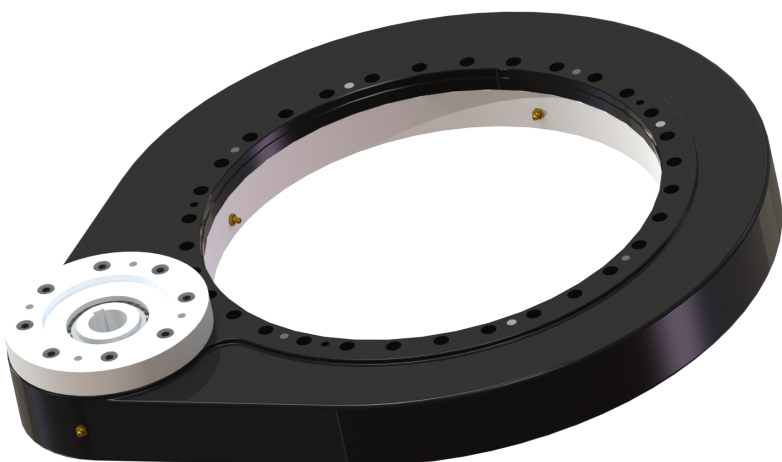


Przekładnie wieńcowe **Instrukcja montażu PL**



NATECH **DRIVE**

- Proszę uważnie przeczytać niniejszą instrukcję przed montażem przekładni wieńcowej.
- Niniejsza instrukcja zawiera informacje niezbędne do prawidłowego montażu i konserwacji napędu wieńcowego.
- Wszystkie czynności wymienione poniżej muszą być wykonane przez odpowiednio wykwalifikowany personel.
- Prosimy o kontakt z naszym działem technicznym w celu uzyskania dalszej pomocy.

Kontakt:

PIVEXIN TECHNOLOGY Sp. z o. o. ul. Wyrobiskowa 4,

47-440 Babice gm. Nędza, woj. śląskie

POLSKA

www.pivexin-tech.com

PIVEXIN
TECHNOLOGY

1. Postanowienia dotyczące transportu, obsługi i przechowywania

1.1 Transport i obsługa

Skrzynie z produktem należy trzymać w określonym kierunku, aby uniknąć kolizji podczas transportu przekładni wieńcowych. Podczas obsługi napędów obrotowych należy nosić rękawice robocze i zachować ostrożność. Przekładnie wieńcowe mają zazwyczaj gwintowane otwory na pierścieniu zewnętrznym, należy je bezpiecznie przenosić za pomocą 3 lub więcej uchwytów oraz odpowiednich urządzeń podnoszących.

1.2. Składowanie

Przechowywać wyłącznie w wyznaczonym miejscu oraz w miejscach wentylowanych i suchych, ochrona antykorozyjna powierzchni utrzymuje się przez ok. 6 miesięcy w zamkniętym opakowaniu, dłuższe przechowywanie wymaga specjalnych środków ochronnych.

2. Instalacja i konserwacja

2.1. Przygotowanie

Sprawdź przekładnię pod kątem uszkodzeń fizycznych. Oczyszczyć powierzchnie montażowe. Usuń obce materiały (np. opiłki żelaza, zadziory, farbę, żużel spawalniczy itp.) z powierzchni montażowych.

2.2. Czyszczenie

Oczyszczyć powierzchnie montażowe rozpuszczalnikiem (np. olejem napędowym), który nie uszkodzi gumowych uszczelek. Przestrzegane są obowiązujące przepisy dotyczące środków czyszczących (np. przepisy producenta, ochrona pracowników, ochrona środowiska).

2.3. Wybór śrub mocujących

Nie zalecamy ani nie dostarczamy śrub montażowych, poniższe tabela służy wyłącznie celom informacyjnym:

- A. Wybierz odpowiednie modele śrub wg. specyfikacji oraz ich wytrzymałości.
- B. Klasa śruby nie powinna być niższa niż klasa 8.8.
- C. Długość śruby wkręcanej w otwór na śrubę jest zazwyczaj 2-krotnością średnicy nominalnej śruby.
- D. Stosować podkładki płaskie o odpowiedniej wielkości i wytrzymałości, tak aby nie został przekroczony dopuszczalny nacisk między powierzchniami.

2.4. Momenty dokręcania śrub

*Poniższa tabela ma charakter wyłącznie informacyjny.

Wymiary śruby mocującej	Moment dokręcania (Nm)			Wymiary śruby mocującej	Moment dokręcania (Nm)		
	8.8	10.9	12.9		8.8	10.9	12.9
M4	2.25	3.31	3.87	M16	168.00	246.00	288.00
M5	4.16	6.77	7.92	M18	229.00	336.00	394.00
M6	7.80	11.50	13.40	M20	327.00	481.00	562.00
M8	19.10	28.00	32.80	M22	450.00	661.00	773.00
M10	38.00	55.80	65.30	M24	565.00	830.00	972.00
M12	66.50	97.70	114.00	M27	837.00	1230.00	1439.00
M14	107.00	156.00	183.00	M30	1131.00	1661.00	1944.00

2.5. Instalacja napędu obrotowego

Aby uniknąć różnic w siłach dokręcania śrub, należy postępować zgodnie z poniższą procedurą.

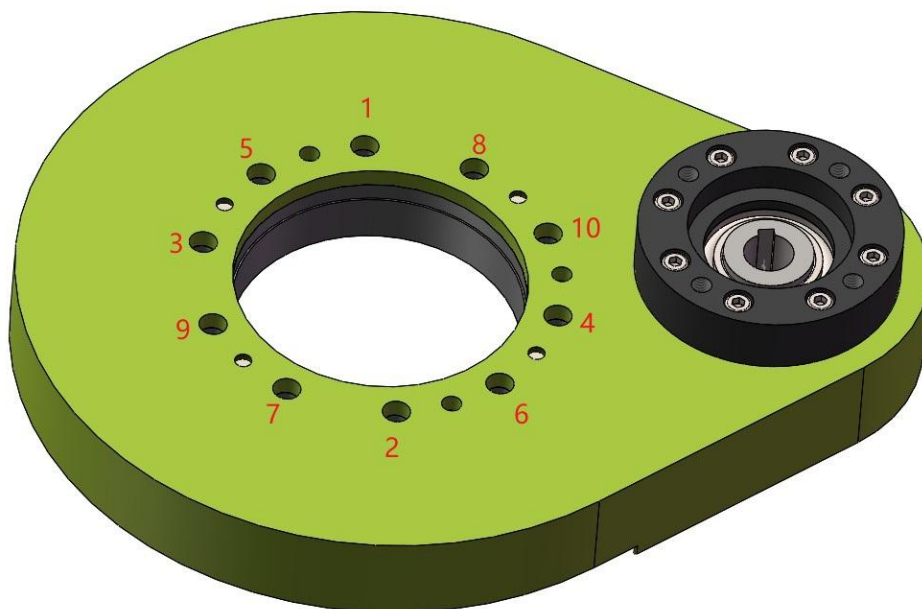
A. Zastosuj klej do gwintów.

B. Naprężyć wstępnie śruby wraz z podkładkami, jeśli to konieczne, na krzyż. Zobacz ogólny wzór na poniższym szkicu przedstawiający moment dokręcania śrub w kolejności poprzecznej. Zaczynij od pierścienia wewnętrznego lub zewnętrznego. Najpierw przykłada się moment poprzeczny wszystkim śrub wynoszący 30% momentu dokręcania. Następnie powtórzyć moment dokręcania poprzecznego do 50% momentu dokręcania. Na koniec dokręcić momentem poprzecznym do 100% momentu dokręcania.

C. Należy wykorzystać wszystkie otwory montażowe. W przypadku ograniczeń konstrukcyjnych, które uniemożliwiają zamontowanie wszystkich śrub, otwory na śruby należy uszczelnić, np. wypełniając je silikonem, w przeciwnym razie do napędu obrotowego będzie przedostawać się woda i kurz.

D. Należy uwzględnić długość zazębienia gwintu, nie powinny one być zbyt długie, gdyż w przeciwnym razie będą miały wpływ na obrót wieńca obrotowego.

E. Po dokręceniu śruby należy trwale zaznaczyć położenie łba śruby w stosunku do konstrukcji stacjonarnej. Zostanie to wykorzystane później podczas kontroli, aby upewnić się, że łeb śruby nie poluzował się.



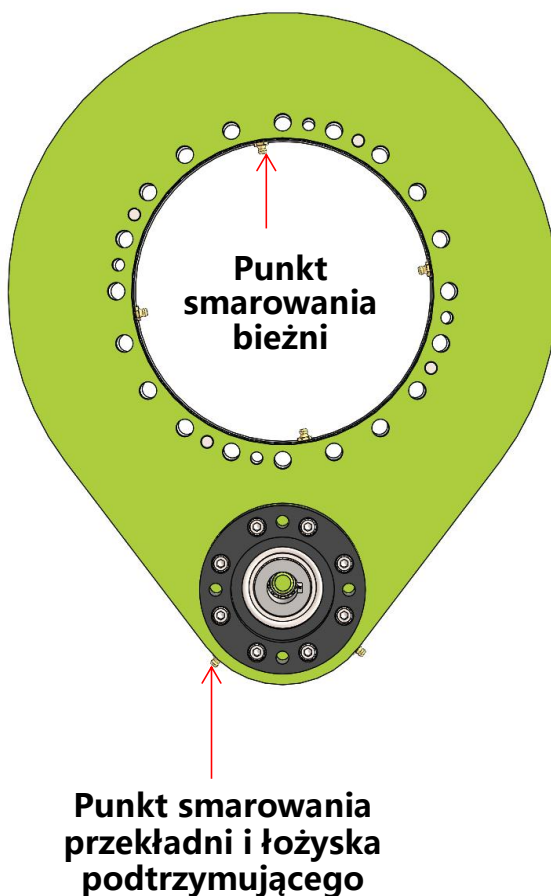
2.6. Smarowanie napędu

Nasze produkty zostały nasmarowane przed opuszczeniem fabryki, standardowo stosuje się smar Mobil EP2. Zalecamy, aby podczas montażu produktów, w zależności od aktualnej sytuacji, podjąć decyzję, czy należy dodać smaru.

A. Bieżnia wieńca obrotowego została nasmarowana przed opuszczeniem fabryki.

B. Obszary zazębienia pomiędzy kołem zębatym, a wieńcem obrotowym zostały nasmarowane przed opuszczeniem fabryki.

C. Łożyska podtrzymujące przekładnię zostały nasmarowane przed opuszczeniem fabryki.



2.7. Częstotliwość ponownego smarowania

Częstotliwość dosmarowywania zależy głównie od aktualnych warunków pracy i otoczenia.

Dokładne okresy dosmarowywania można określić jedynie na podstawie testów w rzeczywistych warunkach pracy.

W przypadku braku referencji prosimy o zapoznanie się z poniższą tabelą.

Warunki pracy	Częstotliwości smarowania
Pozycjonery warsztatowe, przemysłowe (stoły obrotowe/roboty itp.)	Raz na rok
Trudne warunki na otwartym terenie (dźwig/spychacz itp.) turbina wiatrowa, energia słoneczna, winda	Raz na rok
Agresywne warunki klimatyczne klimat morski/pustynny/arktyczny/ bardzo brudne otoczenie/ponad 70 godzin ciągłej pracy tygodniowo	Raz na 6 miesięcy
Ekstremalne warunki (maszyny do drążenia tuneli, huty, pola naftowe)	Raz na 2 miesiące

Contact: