

Specifiche ed Opzioni

Tensione del nastro e coppia

I valori della forza tangenziale e della coppia sono indicati nelle tabelle di ogni tipo di mototamburo e sono validi per i motori alla normale temperatura di esercizio.

Velocità del nastro

L'esatta velocità del nastro può variare fino a +10% rispetto alla velocità nominale indicata.

L'esatta velocità del nastro dei mototamburi monofase può variare da +10% a -20% della velocità nominale indicata. Sono disponibili su richiesta informazioni sulla velocità precisa per applicazioni speciali.

Le velocità dichiarate a catalogo sono sempre velocità nominali a pieno carico.

Collegamento 60 Hz

Tutti i dati forniti in questo catalogo sono basati su di una tensione a frequenza di 50 Hz.

Se la frequenza è di 60 Hz la velocità del mototamburo aumenterà del 20%.

Esempio: $0.5 \text{ m/s} \times \frac{60}{50} = 0.6 \text{ m/s}$

Mototamburi con antiritorno meccanico

I mototamburi con antiritorno meccanico sono usati per i nastri trasportatori inclinati, per prevenire un ritorno del nastro nel caso di fermata, carichi in salita o nel caso di mancanza di energia. L'antiritorno è costituito da un cuscinetto speciale interno al mototamburo montato sull'asse del rotore. I mototamburi con antiritorno meccanico

possono ruotare solo in un senso.

Se non specificato diversamente nell'ordine, questi mototamburi vengono forniti con una rotazione oraria, vista dal lato della morsetteria o uscita cavo del mototamburo.

Mototamburi con freno elettromagnetico

I mototamburi con freno elettromagnetico sono utilizzati sui trasportatori quando è richiesta una frenatura rapida e potente in una o entrambe le direzioni di marcia. Il freno elettromagnetico è connesso all'asse del rotore.

In condizione di mancanza di alimentazione, le molle premono contro il disco freno, contro una flangia, il raddrizzatore e la bobina freno non sono alimentati. Il mototamburo è così fermo e frenato.

All'accensione dell'alimentazione al motore ed alla bobina freno si crea un campo magnetico.

Il disco freno è attratto verso le molle e si allontana dalla flangia.

Il freno viene quindi rilasciato e l'asse del rotore è quindi libero di ruotare.

Per alimentare la bobina freno deve essere utilizzato un raddrizzatore fornito insieme al mototamburo.

Opzioni speciali

Possono essere forniti, con un supplemento e con un tempo di consegna a volte più lungo, mototamburi con speciali potenze, larghezze, velocità, voltaggi o frequenze, diversi da quelli della gamma standard; comunque le lunghezze minime RL indicate nelle tabelle, non possono essere ridotte.

Specifiche ed Opzioni

Mototamburi con protezione termica

La protezione termica è un contatto termico a bimetallo, particolarmente sensibile, annegato negli avvolgimenti del motore, normalmente chiuso che si apre quando il motore si surriscalda. Questo contatto deve essere messo in serie alla catena dell'autotenuta del teleuttore principale.

Il contatto termico si richiude automaticamente al raffreddamento del motore. In caso il contatto fosse scollegato, cercate di identificare la causa del surriscaldamento prima di riavviare il motore. Nel caso in cui la causa non fosse eliminata il motore potrebbe danneggiarsi nel tempo. Se non viene correttamente utilizzato il contatto termico, la garanzia del mototamburo sarà nulla.

Attenzione

Quando interviene il contatto termico od altri sistemi di sicurezza, prima di riattivare il motore, cercate di capire le cause del problema ed eliminarle. Un'attivazione frequente del sistema senza eliminare le cause di sforzo, può causare un deterioramento precoce, in questo caso consultate RULMECA - INTERROLL.

Mototamburi con rivestimento in gomma

Sono disponibili gommature lisce o scolpite (a rombi) in gomma nera o alimentare bianca.

Il rivestimento standard è applicato a freddo (incollato) con ottime garanzie di fissaggio. Per applicazioni con alte potenze o alte temperature e per i moto-

tamburi con classe di isolamento "H" (tropicalizzati) si può usare la gommatura vulcanizzata a caldo.

Nota: Tutte le specifiche dei mototamburi sono date per il motore standard senza rivestimento. Nel caso in cui il mototamburo debba essere rivestito dall'utilizzatore contattare RULMECA in relazione alla dispersione di calore, altrimenti la garanzia può decadere.

Si noti che la gommatura provoca un aumento di velocità, proporzionale all'aumento del diametro.

Motori monofase

I mototamburi monofase sono costruiti con un avvolgimento primario più uno ausiliario, quest'ultimo collegato tramite condensatore.

Il motore deve operare con un condensatore di avviamento, uno di marcia e un relè che disconnette automaticamente il condensatore di avviamento quando viene raggiunta la velocità di rotazione a regime. I mototamburi 80S e 113S operano solo con un condensatore di marcia. Senza il condensatore di avviamento, questi mototamburi avranno una coppia di spunto del 70% di quella nominale indicata a catalogo.

Certificati di approvazione

I mototamburi possono essere forniti in accordo con le specifiche CSA (138E ÷ 165E), UL (80S ÷ 113E), TÜV e FDA (80S ÷ 113E). Riferire a RULMECA - INTERROLL per ulteriori dettagli.