

Verlagerungen

Allgemeines

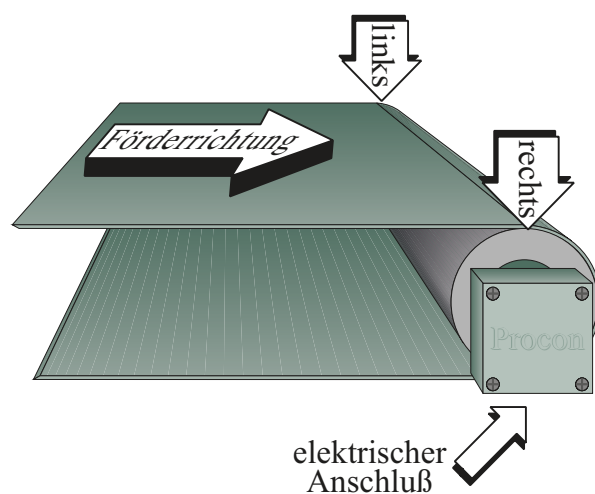
Procon Verlagerungen sind auf die Trommelmotoren und Umlenktrommeln abgestimmt. Sie ermöglichen neben einem kostengünstigen Einbau von Antrieb und Umlenkung in das Fördergerüst auch eine einfache und schnelle Montage.

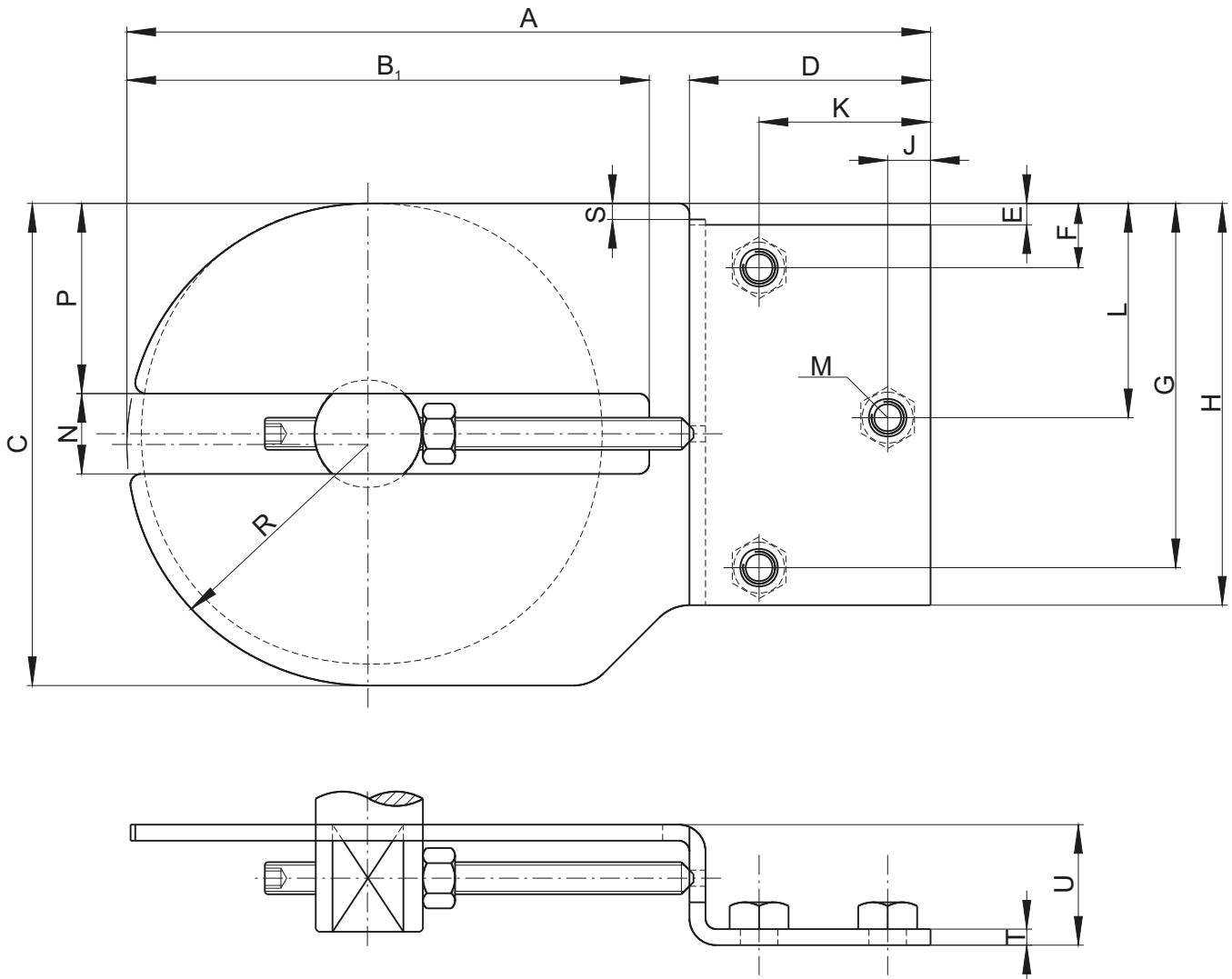
Alle Procon Verlagerungen werden standardmäßig aus rostfreiem Edelstahl gefertigt. Die offene Konstruktion der Verlagerung läßt eine optimale Reinigung der Verlagerungseinheit zu.

1 Satz Motorverlagerungen besteht aus einem linken und einem rechten Verlagerungskopf. Der Verlagerungskopf an der elektrischen Anschlußseite hat einen festen Anschlag - siehe nachfolgende Datenblätter.

Der Achszapfen des Trommelmotors auf der gegenüberliegenden Seite des elektrischen Anschlusses wird bei Verwendung von Verlagerungen mit einer Gewindebohrung versehen. Hier wird die mitgelieferte Stellschraube (incl. Kontermutter) eingeschraubt, mit der sich die Achslage des Motors ausrichten läßt (Gurtlauf!). Der Verlagerungskopf auf dieser Seite hat zu diesem Zweck eine längere Führungsnut - siehe nachfolgende Datenblätter. Die Stellschraube und die Kontermutter sind ebenfalls aus rostfreiem Edelstahl.

Damit der richtige Satz Verlagerungen an Sie ausgeliefert werden kann, ist bei der Bestellung anzugeben, auf welcher Seite (mit Blick in Förderrichtung) sich der elektrische Anschluß befindet - siehe nachfolgende Skizze.





Abmessung Gewindestift

für PVG 85	M6 x 80
für PVG 115	M8 x 100
für PVG 135	M8 x 100

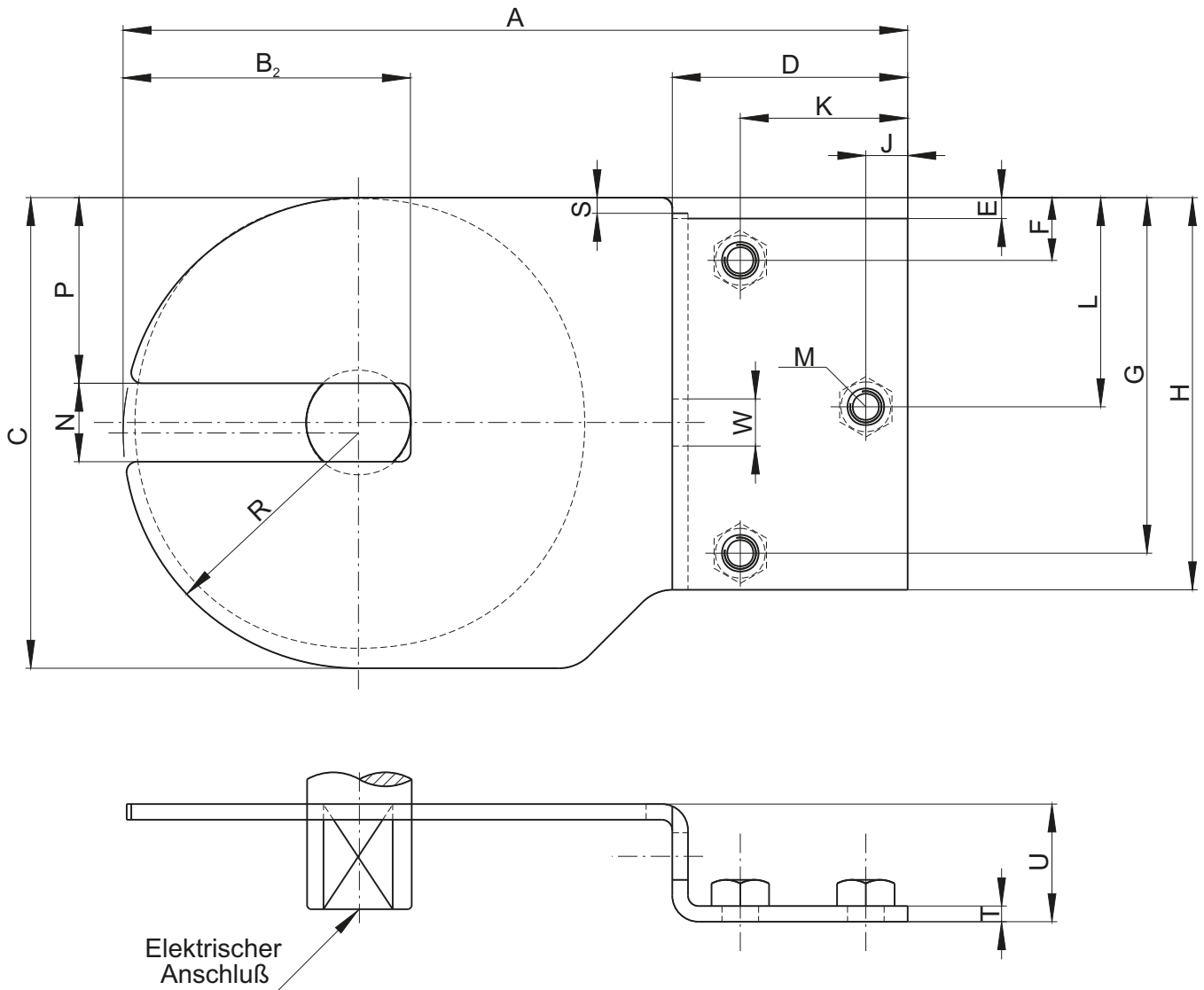
Abmessungen

Funktionsprinzip Stellschraube

Typ	A	B ₁	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	N	P	R	S	T	U
	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm		mm	mm	mm	mm	mm	mm
PVG 85	150	97,5	90	45	4	12	68	75	8	32	40	M6	15	35,5	45	3	3	22,5
PVG 115	190	125	115	55	5	15	85	96	10	40	50	M8	20	46	57,5	3	4	27,5
PVG 135	200	135	140	55	5	15	110	121	10	40	63	M10	20	57	70	3	5	27,5

Verlagerungen

Funktionsprinzip elektrische Anschlussseite



Abmessungen

Funktionsprinzip elektrische Anschlußseite - fester Anschlag

Typ	A	B ₂	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	N	P	R	S	T	U	W
	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm		mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
PVG 85	150	55	90	45	4	12	68	75	8	32	40	M6	15	35,5	45	3	3	22,5	9
PVG 115	190	72,5	115	55	5	15	85	96	10	40	50	M8	20	46	57,5	3	4	27,5	11
PVG 135	200	85	140	55	5	15	110	121	10	40	63	M10	20	57	70	3	5	27,5	11



Allgemeine Hinweise

Gurtspannung

Gurtspannung und Trommelmotor

Der Leistungsbedarf, den ein zu stark gespannter Gurt verursacht, wird häufig unterschätzt. Auch die Lebensdauer der verbauten Elemente in einem Förderband wird durch eine zu hohe Gurtspannung deutlich verringert. Kugellager werden unnötig belastet und Getriebemotoren werden bis an die Leistungsgrenze gefahren. Darüber hinaus ist ein überdehnter Gurt nur noch schwer zu kontrollieren (Geradeauslauf). Oftmals wird das Recken eines Gurtes (PVC-Gurt mit Gewebeeinlage) verwechselt mit der Gurtspannung.

Ein Gurt soll bei der Montage gereckt werden. Dazu wird der Gurt erheblich gespannt. Wie sehr der Gurt gespannt werden muß, gibt der Gurthersteller in Abhängigkeit des verwendeten Gurtes an. In diesem gereckten Zustand soll der Gurt zwei bis drei Mal die Förderbandlänge umlaufen. Dieses Verfahren dient dazu, die Gewebeeinlage des Gurtes zu recken und das Längen des Gurtes im späteren Betrieb zu minimieren. Nach dem Recken wird der Gurt wieder entspannt. Nun kann der Gurt mit der für die Anwendung optimalen Gurtspannung gespannt werden.

Die einfachste und sicherste Methode, die optimale Gurtspannung zu bestimmen, ist, mit tatsächlichen Gewichten zu arbeiten. Hierzu sind keine besonderen Hilfsmittel nötig und berechnet werden muß auch nichts.

Die einfache Methode

Der Fördergurt wird so weit entspannt, dass der Trommelmotor unter dem Gurt durchrutscht. Nun wird das Gewicht, das bewegt werden muß, auf das Band gestellt. Der Trommelmotor rutscht immer noch unter dem Gurt durch. Nun beginnt man an der Spannstation die Gurtspannung zu erhöhen, bis der Trommelmotor den Gurt mitnimmt. Abschließend wird der Gurtlauf kontrolliert und über eine Stellschraube justiert.

Einschnürrolle und Gummierung

Es ist nur eine geringe Gurtspannung nötig, um ein bestimmtes Gewicht mit einem Förderband zu bewegen. Besonders bei Einsatz einer Einschnürrolle hinter dem Trommelmotor (Antriebs-trommel). Die Einschnürrolle erhöht den Umschlingungswinkel des Gurtes um den Trommelmotor. Je höher der Umschlingungswinkel ist, desto größer ist die Friktion zwischen Gurt und Trommel. Dies heißt auch, dass mit einem großen Umschlingungswinkel die benötigte Gurtspannung geringer wird. Dies wirkt sich auf den Leistungsbedarf und die Lebensdauer aller verwendeten Bauteile aus.

Für Anwendungen, in denen die Friktion zwischen Gurt und Trommelmotor weiter erhöht werden muß, z.B. im Naßbereich in der Lebensmittelindustrie, besteht die Möglichkeit, den Trommelmotor mit einer Gummierung zu versehen.

So viel wie nötig, (aber)
so wenig wie möglich.

