Instrukcja montażu i deklaracja włączenie WE



ATEK
ANTRIEBSTECHNIK

Instrukcja montażu i deklaracja włączenie WE

Treść

1 Wskazówki dotyczące bezpieczeństwa 3
1.1.Znaki bezpieczeństwa i znaki informacyjne 3
2. Użytkowanie zgodne ze specyfikacją 4
3. Oznaczenie typu 4
4. Po otrzymaniu dostawy 4
5. Transport wewnątrzzakładowy 4
6. Składowanie 4
7. Malowanie 4
8. Przeróbki i modyfikacje 5
9. Ogólna instrukcja montażu dla wszystkich typów przekładni 5
9.1. Przygotowania do montażu 5
9.2. Wymagania względem przestrzeni montażowej 5
9.3. Odpowietrzenie 5
9.4. Montaż przekładni 5
9.5. Podłączenie silnika 5
9.6. Montaż elementów montażowych 6
9.7. Uruchomienie 6
9.8. Smarowanie 6
9.9. Konserwacja 7
10. Specjalna instrukcja montażu dla przekładni LC 7
11. Specjalna instrukcja montażu dla przekładni VC/SC 8
12. Specjalna instrukcja montażu dla przekładni HC 9
13. Specjalna instrukcja montażu dla zespołów mocujących 11
14. Deklaracja włączenia WE 12

Potwierdzone właściwości naszych przekładni oraz wypełnienie ewentualnych roszczeń gwarancyjnych wymagają przestrzegania niniejszych wskazówek. Dlatego przed podjęciem prac na przekładni lub jej uruchomieniem należy uważnie przeczytać niniejszą instrukcję montażu.

1 Wskazówki dotyczące bezpieczeństwa

Poniższe podstawowe wskazówki dotyczące bezpieczeństwa mają na celu wyeliminowanie szkód na osobach i szkód materialnych. Użytkownik ma obowiązek zapewnić stosowanie i przestrzeganie podstawowych wskazówek dotyczących bezpieczeństwa. Upewnić się, że osoby odpowiedzialne za instalację i eksploatację oraz osoby pracujące przy urządzeniu na własną odpowiedzialność, przeczytały dokładnie i zrozumiały niniejszą dokumentację. W przypadku niejasności lub celem uzyskania dalszych informacji prosimy o kontakt z nami Prace związane z transportem, składowaniem, ustawieniem/montażem, uruchamianiem, konserwacją i obsługą techniczną mogą być wykonywane wyłącznie przez wykwalifikowanych specjalistów.

Należy przy tym przestrzegać:
- wskazówek zawartych w niniejszej instrukcji,
- informacji podanych na tabliczce znamionowej przekładni,
- przepisów i wymogów właściwych dla instalacji,
- a także krajowych/regionalnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom,
- wymogu noszenia podczas wykonywania wszelkich prac środków ochrony osobistej (np. obuwia ochronnego, rękawic ochronnych, okularów ochronnych).

Wykwalifikowani specjaliści to osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje zawodowe oraz przeszkolone w zakresie wykonywania wyżej wymienionych prac.

Poważne szkody na osobach i szkody materialne mogą powstawać na skutek
- nieprawidłowego użycia,
- nieprawidłowej instalacji lub obsługi,
- niedozwolonego usuwania wymaganych pokryw ochronnych.

1.1 Znaki bezpieczeństwa i znaki informacyjne



Ten symbol informuje o ogólnym zagrożeniu.



Ten symbol informuje o zagrożeniu prądem elektrycznym.



Ten symbol informuje o zagrożeniu obracającymi się częściami.



Ten symbol informuje o zagrożeniu gorącymi powierzchniami.



Ostrzeżenie przed substancjami szkodliwymi dla zdrowia lub substancjami drażniącymi.

2 Użytkowanie zgodne ze specyfikacją

Przekładnie Atek są niekompletnymi maszynami w rozumieniu dyrektywy maszynowej 2006/42/WE. Są one przeznaczone do montażu w maszynach i do eksploatacji z zachowaniem parametrów mocy podanych w katalogu ATEK, wyłącznie do odwracania i zmiany momentu obrotowego/prędkości obrotowej.

3 Oznaczenie typu

Objaśnienie oznaczenia typu podane zostało w instrukcji właściwej dla danego typu. Kolejność znaków /0000 oznacza wersję standardową. Inne numery oznaczają wersje specjalne. Rodzaj wersji specjalnej jest objaśniony w tekście zamówienia.

4 Po otrzymaniu dostawy

- porównać z dokumentami dostawy,
- sprawdzić opakowanie pod kątem ewentualnych uszkodzeń,
- uszkodzone opakowania lub towar zgłosić niezwłocznie firmie transportowej i ATEK

5 Transport wewnątrzzakładowy

Stosować dozwolone środki transportowe o dostatecznym udźwigu takie, jak zaczepy, śruby pierścieniowe itd.

Zabronione jest generalnie stosowanie uszkodzonych przekładni. Upadek z większej wysokości może prowadzić do uszkodzenia przekładni i tym samym spowodować potencjalne zagrożenie.

Uwaga! Podczas usuwania zabezpieczeń transportowych powstać mogą mechaniczne zagrożenia na skutek zmiażdżenia, ścięcia, uderzenia i przecięcia.

Uwaga! W wyniku upadku maszyny powstać mogą mechaniczne zagrożenia na skutek zmiażdżenia, ścięcia i uderzenia.

6 Składowanie

W przypadku składowania przestrzegać:

- ustawienia właściwego dla konstrukcji urządzenia,
- pomieszczenia zamknięte bez dużych wahań temperatur, wytrzymałe na wstrząsy, chłodne, suche, bezozonowe i dostatecznie wentylowane,
- unikać bezpośredniego nasłonecznienia przekładni,
- długookresowe temperatury poniżej –10°C i powyżej +35°C obniżają jakość uszczelek,
- nie przechowywać w bezpośrednim sąsiedztwie rozpuszczalników, paliw, smarów, chemikaliów, kwasów, środków dezynfekujących, rozpuszczalników do gumy, 9 środek gruntujące nie jest wystarczającym długotrwałym środkiem konserwującym

7 Malowanie

W sytuacji, gdy malowanie nie może być wykonane przez firmę Atek, należy zabezpieczyć radialne pierścienie uszczelniające wału oraz filtry odpowietrzające przed działaniem rozpuszczalników, utwardzaczy i farby. Polakierowane radialne pierścienie uszczelniające wału wysychają i mogą powodować uszkodzenia. W przypadku późniejszego lakierowania należy bezwzględnie zabezpieczyć filtr bądź zawór odpowietrzający przed wdzieraniem się farby.

8 Przeróbki i modyfikacje

Bez naszej zgody zabronione jest dokonywanie przeróbek konstrukcyjnych i przeróbek w zakresie urządzeń zabezpieczających. Każda nieautoryzowana modyfikacja w tym rozumieniu prowadzi do wykluczenia gwarancji.

9 Ogólna instrukcja montażu dla wszystkich typów przekładni

9.1 Przygotowania do montażu

- Nie usuwać zanieczyszczeń przedmiotami o ostrych krawędziach, szczotkami drucianymi ani papierem ściernym
- Nie czyścić uszczelek rozpuszczalnikami ani agresywnymi środkami chemicznymi
- Sprawdzić gniazda pierścieni uszczelniających wałów pod kątem uszkodzeń w postaci wrębów, zanieczyszczeń czy osadów rdzy
- Pozycje montażowe wynikają z oznaczeń na bokach przekładni, przy czym strona dolna podana jest jako pozycja montażowa
- Mocować przekładnię wyłącznie w zamówionej pozycji montażowej na fundamencie zabezpieczonym przed wibracjami, odpornym na zginanie i skręcenie w sposób zapewniający brak skręceń i naprężeń

9.2 Wymagania względem przestrzeni montażowej

- veiller à ce que l'espace destiné à l'implantation soit suffisamment grand et suffisamment aéré
- empêcher les fortes pollutions dans l'air (dans la mesure où les joints ne sont pas adaptés)
- ne pas envelopper ou habiller les engrenages sans concertation
- toute action de substances abrasives ou chimiques sur les joints doit être évitée afin de préserver leur durée de vie

9.3 Odpowietrzenie

Jeżeli przewidziane zostało odpowietrzenie przekładni, należy usunąć śrubę zamykającą (uszczelnienie podczas transportu) i zastąpić dostarczonym wraz z urządzeniem filtrem odpowietrzającym. Na pionowych ściankach przekładni należy wkręcić filtr odpowietrzający w dołączone do dostawy kolanko rurowe.



Uwaga! Podczas usuwania śruby zamykającej istnieje zagrożenie ze strony substancji. Nie wolno połykać ani wcierać w oczy środków smarowych.

Jeżeli przewidziane zostało zastosowanie filtra odpowietrzającego a przekładnia jest eksploatowana bez tego filtra, może w wyniku nadciśnienia dojść do uszkodzenia uszczelki i niedozwolonej utraty oleju. Użytkownik ma obowiązek zadbać o zabezpieczenie odpowietrzania przed osadami i zapewnić dostateczną wymianę powietrza.

9.4 Montaż przekładni

Podczas montażu przekładni należy zadbać o ułożenie jej na równej, zabezpieczonej przed wibracjami i odpornej na zginanie i skręcenie konstrukcji dolnej, aby zapewnić montaż bez naprężeń.



Uwaga! Podczas pozycjonowania maszyny powstać mogą mechaniczne zagrożenia na skutek zmiażdżenia i ścięcia.

9.5 Podłączenie silnika



Uwaga! Zagrożenie życia podczas eksploatacji silnika lub motoreduktorów przez przewodzące napięcie, odkryte (w przypadku otwartych odcinków/skrzynek zaciskowych), ewentualnie również ruchome lub obracające się części oraz gorące powierzchnie.

- Podłączenie silnika wykonywać według schematu połączeń
- Zapewnić zgodność napięcia sieciowego i częstotliwości z danymi podanymi na tabliczce znamionowej
- Utworzyć bezpieczne połączenie przewodem ochronnym
- ew. skorygować nieprawidłowy kierunek obrotów zamieniając 2 fazy
- Niepotrzebne otwory kablowe i samą skrzynkę zaciskową zamknąć w sposób pyło- i wodoszczelny
- Zabezpieczyć przed przeciążeniem i awarią faz przez zastosowanie wyłącznika ochronnego

9.6 Montaż elementów montażowych

Elementy montażowe takie, jak koła zębate lub koła pasowe należy montować na wale odbioru mocy bez użycia siły. Pod żadnym pozorem nie zakładać ich poprzez nabijanie lub wbijanie. Stosować wyłącznie odpowiednie narzędzia i przyrządy. Podczas stosowania elementów mocujących przestrzegać dozwolonych dla tych elementów momentów dokręcających. Patrz w tym celu karta montażu zespołów mocujących. Moment dokręcających należy przykładać po kolei stopniowo i równomiernie.

Elementy montażowe należy również w przypadku połączeń skurczowych zabezpieczyć osiowo. Wyrównać bardzo starannie połączenia wału i połączenia kołnierzowe, zachować przy tym w miarę możliwości zredukowany zakres tolerancji podany w DIN 42955. Dopilnować, aby siły oddziałujące na wał odbioru mocy (np. na skutek naprężenia pasa) nie przekraczały dopuszczalnych wartości.

Elementy montażowe, kołnierz lub fundament nie mogą powodować nagrzewania się przekładni powyżej 90°C

9.7 Uruchomienie

„Uruchomienie przekładni jest dozwolone dopiero po stwierdzeniu, że maszyna, w której przekładnia ma być zamontowana, odpowiada postanowieniom dyrektywy 2006/42/WE.“.

Przed uruchomieniem sprawdzić, czy:

- obecny jest środek smarowy,
- wszystkie śruby są przykręcone a części obracające się są zabezpieczone przed odłączeniem,
- sprzęgi wału napędowego i odbioru mocy nie wytwarzają żadnych niedozwolonych sił poprzecznych i momentów.
- Jeżeli przewidziane zostało zastosowanie filtra odpowietrzającego, należy sprawdzić, czy został on zamontowany.

Jeśli możliwe, wykonać przebieg próbny bez obciążenia. Zwrócić przy tym uwagę na odgłosy pracy i temperaturę.



Uwaga! Możliwe mechaniczne zagrożenia na skutek wciągnięcia, pochwycenia, uchwycenia przez obracające się części.



Uwaga! Możliwe mechaniczne zagrożenia na skutek kontaktu z gorącymi powierzchniami.

W przypadku nienormalnych odgłosów lub drgań należy przerwać uruchamianie i skontaktować się z działem serwisu. To samo dotyczy przekładni, które nie zostały zaprojektowane do eksploatacji w temperaturach powyżej 90°C, a w przypadku których ta temperatura jest przekraczana.

9.8 Smarowanie

Przestrzegać ewentualnych wskazówek podanych na tabliczce znamionowej przekładni!

Przekładnie ze smarowaniem trwałym są fabrycznie wyposażone w odpowiednią ilość smaru i przy normalnych warunkach eksploatacji nie wymagają konserwacji.

Wymiana oleju jest konieczna również w sytuacji, gdy na skutek wycieku utracona zostanie duża ilość smaru.

Informacji odnośnie ilości i gatunku oleju udziela nasz dział serwisu. Prosimy o podanie przy tym numeru seryjnego przekładni.

Przyjąć można następujące orientacyjne ilości napełniania oleju:

- w przypadku przekładni stożkowych środek wału poziomego,
- w przypadku przekładni ślimakowych środek zazębienia.

Uwaga! Podczas napełniania maszyny olejem istnieje zagrożenie ze strony substancji.

Nie wolno połykać ani wcierać w oczy środków smarowych.

9.9 Konserwacja

Wszystkie napędy ATEK wymagają konserwacji jedynie w minimalnym stopniu. W przypadku przekładni ze smarowaniem dożywotnim konserwacja ogranicza się do regularnej kontroli pod kątem utraty środka smarowego w wyniku wycieków, wizualnej kontroli stanu uszczelek i ew. pomiarów temperatury.

Pamiętać, że wraz z otwarciem przekładni wygasają wszelkie roszczenia gwarancyjne. Dlatego w tym czasie przekładnia powinna być otwierana wyłącznie przez firmę ATEK lub za jej zgodą.

Uwaga! Wszystkie czynności konserwacyjne mogą być wykonywane wyłącznie po wyłączeniu maszyny.

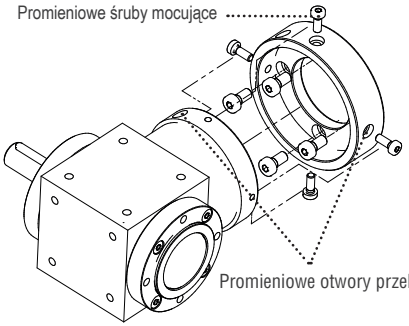
10 Specjalna instrukcja montażu dla przekładni LC

Wał silnika należy nasmarować odpowiednią pastą montażową np. NEVER SEEZ.®

Krok 1: Zdejmowanie zatyczki uszczelniającej

Zdjęcie zatyczki uszczelniającej z kołnierza silnika na przekładni, przykrywającego dostęp do śruby zaciskowej pierścienia zaciskowego. Odkręcić na krzyż śruby kołnierza silnika i ściągnąć kołnierz silnika z przekładni.

Krok 2: Skręcanie silnika z kołnierzem



Rys. **1**

Umieścić kołnierz na silniku, wyrównać i przykręcić na krzyż. Następnie przekręcić pierścień zaciskowy w taki sposób, aby łeb śrub zaciskowych znalazł się w obszarze z otwartym już otworem w kołnierzu szyjkowym przekładni.

Uwaga! łby śrub nie mogą wystawać z zagłębienia.

Krok 3: Przykręcanie kołnierza silnik-silnik do przekładni

Nasunąć silnik na wał przekładni z nacięciem do momentu, w którym kołnierz szyjkowy przekładni i kołnierz silnikowy będą przylegać do siebie równo i bez szczelin. Musi być przy tym możliwość łatwego wprowadzenia wału silnika w wał napędowy. W zależności od pola tolerancji średnicy centrowania silnika pasowanie centrujące wykonane jest jako pasowanie mieszane.

Uwaga! Promieniowy otwór przelotowy w kołnierzu silnikowym i otwór w przekładni muszą się ze sobą zbiegać. (Rys. 1)

Typ przekładni	Rozmiar śrub	Moment dokręcania (Nm)
LC035	M3	2,1
LC045	M4	5,0

Tabela **1**

Uwaga! Aby uniknąć naprężeń w wyni ku masy własnej silnika i/lub przekładni, łączenie silnika i przekładni powinno być wykonywane zawsze w położeniu pionowym.

Aby zapobiec naprężeniu na połączeniu silnik-przekładnia, należy dokręcić na krzyż śruby mocujące kołnierza silnika z użyciem prawidłowego momentu (Tabela 1)

Krok 4: Mocowanie wału silnika w przekładni
Dokręcić śrubę zaciskową pierścienia zaciskowego kluczem imbusowym przez promieniowy otwór przelotowy z użyciem momentu o wartości podanej w Tabela 2.
Sprzęgło zaciskowe (standard)

Ø motoraksel (mm)	Skrue	Tilspændingsmome (Nm)
<8	M3	2
>8	M4	5

Tabela **2**

Krok 5
Włożyć z powrotem usuniętą w kroku 1 zatyczkę zamykającą.

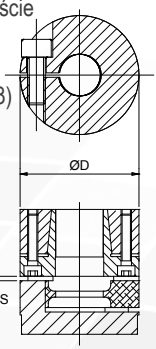
11 Specjalna instrukcja montażu dla przekładni VC/SC

Wtykane osiowo, pozbawione luzu sprzęgło wału ze zintegrowanym połączeniem wał-piasta wykorzystującym siłę tarcia pozwala na prosty montaż ślepy i składa się z 3 części:

1. Piasta stożkowa, już zamontowana na wale napędowym przekładni
2. Wieniec zębaty ewolwentowy z tworzywa sztucznego
3. Piasta zaciskowa typ KN lub KNN lub pierścień mocowania piasty (2-częściowy) typ SN

Należy zwrócić szczególną uwagę na kontrolowane dokręcanie śrub zaciskowych lub mocujących oraz właściwości powierzchni stykowych. Łączenie pasowane wał silnika: piasta k6/H7. W przypadku innych tolerancji wału podane w katalogu momenty obracania mogą ulec zmianie.

Montaż piast zaciskowych na wale silnika
Wyczyścić i odtłuścić otwór w piaście i wał silnika. Nie odkręcać śruby zaciskowej – nasunąć piastę na wał – wymierzyć wymiar A (Rys. 3) na przekładni – ustawić wymiar odstępu B (z tabeli Tabela 5). Dokręcić śrubę zaciskową z użyciem momentu dokręcania podanym w Tabela 3.



Rys. **2**

Rozmiar sprzęgła	14	19/24	24/28	28/38	38/45
Ø Średnica sprzęgła D [mm]	30	40	55	65	80
Śruba zaciskowa DIN 912	M4	M6	M6	M8	M10
Moment dokręcania TA [Nm]	2,9	10	10	25	49

Tabela **3**

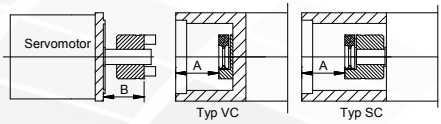
Montaż piast pierścieni zaciskowych na wale silnika
Wyczyścić otwór w piaście i wał a następnie naoliwić rzadkim olejem (np. Castrol 4 w 1).

Uwaga! Nie wolno stosować olejów i smarów z dodatkami molibdenowo-disiarczkowymi lub wysokociśnieniowymi ani smarów ślizgowych.

Odkręcić lekko śruby mocujące i ściągnąć nieznacznie pierścień mocujący z piasty tak, aby spoczywał on luźno – nasunąć piastę na wał silnika – wymierzyć wymiar A () na przekładni – ustawić wymiar odstępu B (z tabeliTabela 5). Dokręcić śruby mocujące równomiernie na krzyż z użyciem momentów dokręcania podanych w tabeliTabela 4. Powtarzać operację tak długo, aż na wszystkich śrubach uzyskany zostanie moment dokręcania.

Rozmiar sprzęgła	14	19/24	24/28	28/38	38/45
Ø Średnica sprzęgła D [mm]	30	40	55	65	80
Śruba zaciskowa DIN 912	4xM3	6xM4	4xM5	8xM5	8xM6
Moment dokręcania TA [Nm]	1,34	2,9	6	6	10

Tabela **4**



Rys. **3**

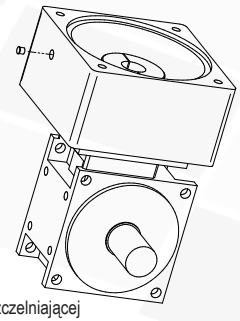
Rozmiar sprzęgła	14	19/24	24/28	28/38	38/45
Ø Średnica sprzęgła D [mm]	30	40	55	65	80
Wymiar odstępu S	1,5	2	2	2,5	3
Wymiar odstępu B=A-S	A - 1,5	A - 2	A - 2	A -2,5	A - 3

Tabela **5**

12 Specjalna instrukcja montażu dla przekładni HC

Zdejmowanie zatyczki uszczelniającej

Zdjęcie zatyczki uszczelniającej na kołnierzu przyłączeniowym przekładni, która zasłania dostęp do śruby zaciskowej sprzęgła mieszkowego. Przekręcić sprzęgło mieszkowe w taki sposób, aby łeb śrub zaciskowych znalazł się w obszarze z otwartym już otworem w kołnierzu przyłączeniowym przekładni.



Rys. **4**: Zdejmowanie zatyczki uszczelniającej

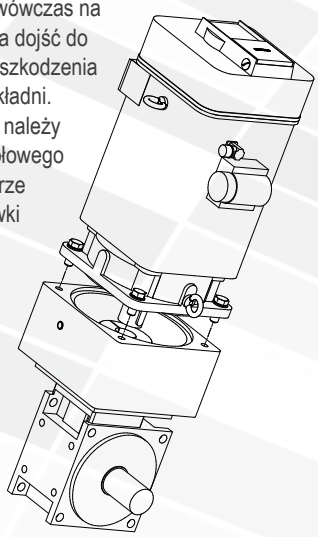
Montaż silnika w przekładni

Nasunąć silnik na przekładnię tak, aby kołnierz przyłączeniowy przekładni i kołnierz montażowy silnika przylegały do siebie równo i bez szczelin. Musi być przy tym możliwość łatwego wprowadzenia wału silnika w sprzęgło mieszkowe. W zależności od pola tolerancji średnicy centrowania silnika pasowanie centrujące wykonane jest jako pasowanie mieszane. W tym przypadku możliwe jest łatwe naciągnięcie silnika za pomocą śrub mocujących na przekładnię.

Należy przy tym zwrócić uwagę, aby obie powierzchnie kołnierzy silnika i przekładni były względem siebie ustawione zawsze równolegle.

Uwaga! Aby uniknąć naprężeń w wyniku masy własnej silnika i/lub przekładni, łączenie silnika i przekładni powinno być wykonywane zawsze w położeniu pionowym.

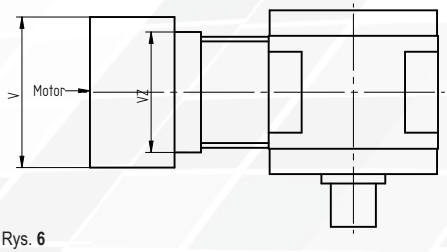
W pojedynczych przypadkach w przypadku serwomotorów specjalnej konstrukcji mogą pojawić się niepożądane problemy z montażem. Jeżeli w takich przypadkach silnik i przekładnia są ze sobą skręcone, może wówczas na skutek naprężenia dojść do zniszczenia lub uszkodzenia silnika i/lub przekładni. Przed montażem należy dokonać szczegółowego obmiaru w obszarze sprzęgła i końcówki wału silnika



Rys. **5**: Łączenie i przykręcania silnika do przekładni

Łączenie silnika z przekładnią
Aby zapobiec naprężeniu na połączeniu silnik-przekładnia, należy dokręcić na krzyż śruby mocujące silnika z użyciem prawidłowego momentu (Rys. 5).

Łączenie wału silnika z przekładnią
Śrubę zaciskową sprzęgła należy dokręcić z użyciem momentów o wartościach podanych w Tabela 6. Miarodajny dla przyporządkowania jest wymiar kołnierza pośredniego VZ.(Rys. 6)

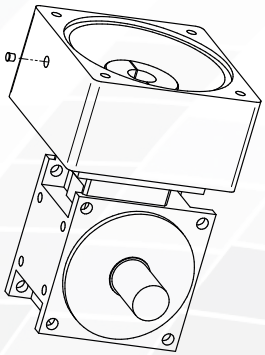


Rys. **6**

Typ przekładni	Metalowe sprzęgło mieszkowe		VZ
	Śruba	Moment	
HC090	M4	3Nm	64
	M4	4,5Nm	88
HC115	M5	6Nm	88
	M6	10Nm	119
HC140	M8	25Nm	119/137
HC170	M10	85Nm	137/157
HC215	M12	120Nm	198
HC260	M12	120Nm	198
	M16	250Nm	258

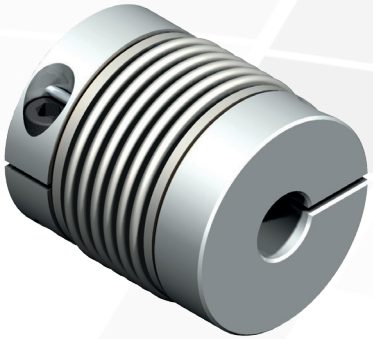
Tabela **6**

Włożyć z powrotem usuniętą w kroku 2 zatyczkę zamykającą.



Rys. **8:** Zamykanie otworu montażowego zatyczką zamykającą

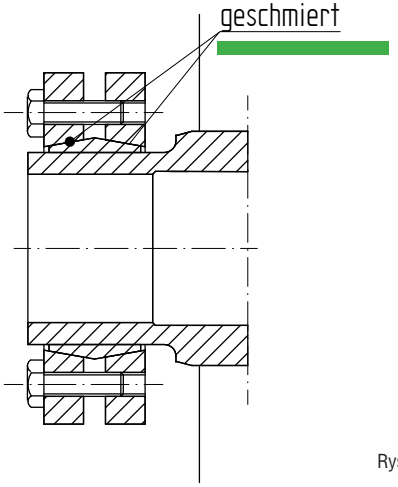
Konstrukcja E0S lub K0S (wał drążony z tarczami skurczowymi)
Śruby należy dokręcić z użyciem momentów dokręcania podanych w instrukcji montażu „Zespoły mocujące“.



Rys. **7**: Metalowe sprzęgło mieszkowe

13 Specjalna instrukcja montażu dla zespołów mocujących

Przed montażem zdemontować i wyczyścić zabrudzone lub używane zespoły mocujące. Następnie należy nasmarować smarem Molykote MoS2 jedynie powierzchnie stożkowe i śruby naprężające.



Rys. **9**

Montaż

- Wysyłany przez firmę ATEK zespół mocujący jest generalnie dostarczany w stanie zamontowanym.
- Sprawdzić gniazdo wału pod kątem zadanej tolerancji (patrz Tabela 8).
- Należy oczyścić i odtłuścić powierzchnie stykowe wewnątrz wału drążonego i wał!
- Odkręcić lekko śruby naprężające i nałożyć zespół mocujący na zewnętrzną część wału drążonego. W obszarze gniazda zewnętrznego zespołu mocującego można nasmarować zewnętrzną powierzchnię wału drążonego.
- Dokręcić równomiernie po kolei śruby naprężające. Zwiększać przy tym stopniowo moment dokręcania. Należy powtórzyć operację aż do uzyskania na wszystkich śrubach naprężających podanego w tabeliTabela 8 momentu dokręcania. Pierścienie zewnętrzne tarcz skurczowych muszą być przy tym płasko-równoległe.

Ø walu dw [mm]	18 bis 30	31 bis 50	51 bis 80	81 bis 500
Tolerancja	H6 / j6	H6 / h6	H6 / g6	H7 / g6

Tabela **7**

Zasadniczo możliwe są większe tolerancje! Skontaktuj się z nami celem uzyskania informacji!

Rozmiar przekładni typ V	065	090	120		140,		200			230,			350	
Rozmiar przekładni typ H		090	115	140,					215		260			
Rozmiar przekładni typ S		040	050	063		080		100		125		160		200
Średnica zewnętrzna zespołu mocującego [mm]	38	50	60	72	80	90	100	110	115	138	145	155	170	188
Rozmiar gwintu	M5	M5	M5	M6	M6	M6	M6	M6	M6	M8	M8	M8	M8	M10
Moment dokręcania [Nm]	3,5	5	6	12	12	12	12	12	12	30	30	30	30	59

Tabela **8**

Demontaż

- Odkręcić równomiernie po kolei wszystkie śruby naprężające. Każda śruba naprężająca może być przy tym na początku odkręcona każdorazowo jedynie o ok. 1/4 obrotu, aby zapobiec skręceniu pierścieni zewnętrznych. Nie wykręcać całkowicie śrub naprężających z gwintu.
- Zespoły mocujące nie są samohamowne. W sytuacji, gdy nie można odkręcić przedniego i tylnego zewnętrznego pierścienia stożkowego, należy na początku wykonać lekki nacisk w ki ku miejscach obwodu na przedni i tylny pierścień.

Deklaracja włączenia WE

- Dokument oryginalny -

zgodna z 2006/42/WE z dnia 09.06.2006, załącznik II część B dotyczący włączenia niekompletnej maszyny. Jako producent niekompletnej maszyny oświadczamy, że:

- Wskazana poniżej maszyna spełnia wymienione niżej podstawowe wymagania dyrektywy 2006/42/WE i właściwe, techniczne normy konstrukcyjne. W szczególności wymagania dyrektywy 2006/42/WE załącznik I: 1.1.2, 1.1.3, 1.1.5, 1.3.2, 1.5.8, 1.5.9, 1.5.13
- Sporządzona została specjalistyczna dokumentacja techniczna zgodna z załącznikiem VII część B.
- Ta specjalistyczna dokumentacja techniczna zgodna z załącznikiem VII część B przekazana zostanie w formie pisemnej lub elektronicznej (pdf) na uzasadniony wniosek jednostek państwowych.

Nazwa firmy i pełny adres producenta	ATEK Antriebstechnik Willi Glapiak GmbH Siemensstr. 47 25462 Rellingen Niemcy
Nazwa i adres pełnomocnika	Dipl.-Ing. Axel Brügmann Adres, patrz producent
Nazwa i adres pełnomocnika	Przekładnia stożkowa Przekładnia ślimakowa
Typ	L / LC / V / VS / VL / VLM / VC /HDV H / HC / S / SL / SC
Rozmiar	035 - 350
Numer seryjny	Obowiązuje od nr: 0117XXXX
Dyrektywa, normy	2006/42/EG, DIN EN ISO 12100

Uruchomienie niekompletnej maszyny jest dozwolone dopiero w momencie, gdy maszyna, w której montowana jest niekompletna maszyna, spełniać będzie postanowienia dyrektywy 2006/42/WE, o ile dyrektywa ta ma zastosowanie w przypadku tej maszyny.

W przypadku przekładni wymiennej deklaracja włączenia nie ma zastosowania.

Rellingen, 01.06.2017

Prezes firmy
Axel Brügmann

ATEK

ANTRIEBSTECHNIK

ATEK Antriebstechnik Willi Glapiak GmbH
Siemensstrasse 47 • D-25462 Rellingen
Tel.: +49 - (0)4101 7953-0
E-mail: atek@atek.de • Web: www.atek.de