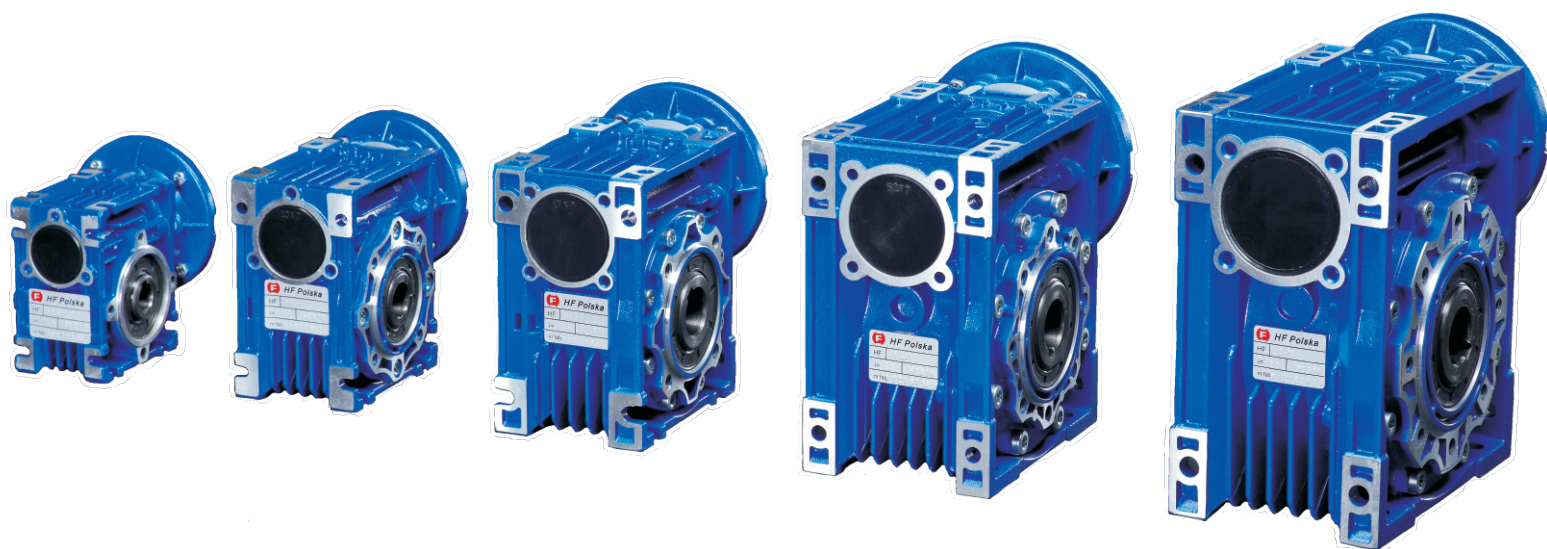


## Przekładnie ślimakowe HF

**025 / 030 / 040 / 050 / 063 / 075 / 090 / 110 / 130 / 150**

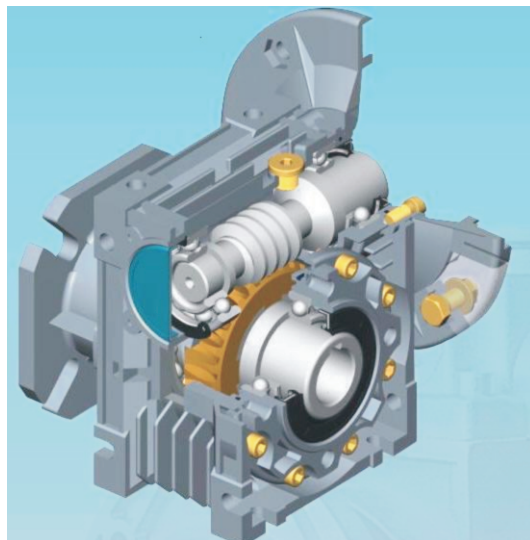
**$i = 7,5 \dots 5000$**



# Przekładnie ślimakowe HF | niezawodne napędy

## Cechy techniczne przekładni

- dostępne przełożenia  
 $i = 7,5 / 10 / 15 / 20 / 25 / 30 / 40 / 50 / 60 / 80 / 100$
- możliwość łączenia dwóch przekładni ślimakowych ze sobą umożliwia osiągnięcie wysokich przełożeń, sięgających  $i=5000$
- w **standardzie** wyposażone są w **łożyska** renomowanych firmy **SKF** lub **NSK**
- przekładnie do wielkości mechanicznej 090 posiadają obudowę aluminiową, powyżej tej wielkości - obudowę żeliwną
- każda przekładnia posiada przynajmniej jeden korek wlewu oleju
- przekładnie są fabrycznie napełnione olejem, w przekładniach do wielkości mechanicznej 090 olejem syntetycznym, powyżej tej wielkości - olejem mineralnym
- każda przekładnia z olejem mineralnym posiada dołączony odpowietrznik
- temperatura pracy od  $-25^{\circ}\text{C}$  do  $+50^{\circ}\text{C}$



## Dane dotyczące smarowania

Wszystkie nasze przekładnie ślimakowe są wypełnione olejem syntetycznym (wielkość od 025 do 090) lub olejem mineralnym (wielkość 110, 130 i 150) i dlatego nie wymagają żadnej obsługi. Każda przekładnia posiada przynajmniej jeden korek wlewu oleju. Gdy w przekładni zastosowany jest olej mineralny należy bez względu wymienić korek wlewu oleju na dołączony do przekładni odpowietrznik. Brak instalacji odpowietrznika może spowodować powstanie wewnątrz reduktora nadmiernego ciśnienia, a co za tym idzie zniszczenie uszczelnień i powstanie nieszczelności. Dla przekładni wielkość 110, 130 i 150 po około 300 godzinach pracy (okres docierania) zaleca się wymianę oleju.

			025 ~090		110, 130 i 150					
Rodzaj oleju			syntetyczny		mineralny					
Temp. otoczenia			-25 <sup>0</sup> C~-+50 <sup>0</sup> C		-25 <sup>0</sup> C~-+50 <sup>0</sup> C		-5 <sup>0</sup> C~-+40 <sup>0</sup> C		-15 <sup>0</sup> C~-+25 <sup>0</sup> C	
Lepkość wg ISO			VG 320		VG 320		VG 460		VG 220	
AGIP			Telium VSF320		Blasia 320		Blasia 460		Blasia 220	
SHELL			Tivela Oil SC320		Omala Oil 320		Omala Oil 460		Omala Oil 220	
IP			Telium VSF		Mellana Oil 320		Mellana Oil 460		Mellana Oil 220	
Typ przekładni ślimakowej										
Pozycja montażowa	025	030	040	050	063	075	090	110	130	150
B3	0,02	0,04	0,08	0,15	0,30	0,55	1,00	3,00	4,50	6,50
B8								2,20	3,30	4,30
B6 / B7								2,50	3,50	4,50
V5 / V6								3,00	4,50	6,50

ilość oleju w litrach

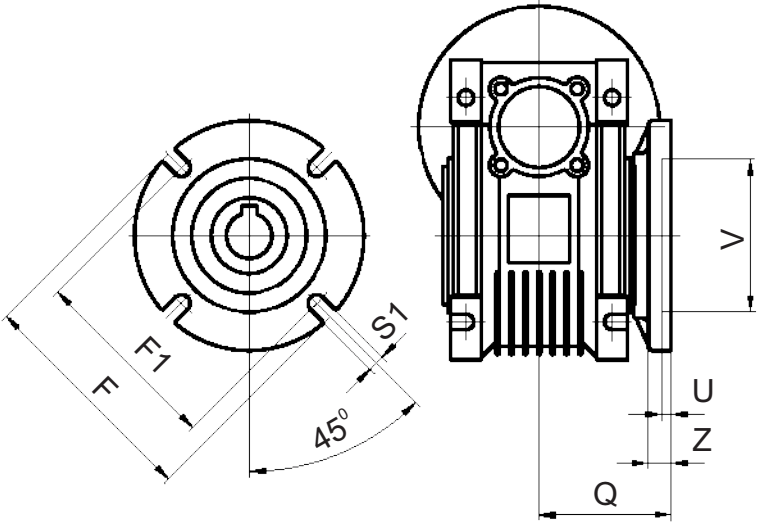
Ilość oleju w litrach

Podczas instalacji przekładni ślimakowej należy upewnić się, że:

- dane zawarte na tabliczce znamionowej odpowiadają danym z zamówienia,
- obudowa i wały są czyste i nieuszczerbione,
- wał maszyny i przekładni są dobrze dopasowane,
- w przekładniach wielkości 110, 130 i 150 oraz mniejszych z olejem mineralnym zamontowano odpowietrznik,
- montaż przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami,
- w celu osiągnięcia najlepszych wydajności należy zadbać o właściwe dotarcie ślimaka i ślimacznicy, zwiększając moc stopniowo podczas pierwszych godzin pracy, w tej fazie wzrost temperatury i głośności pracy przekładni uznaje się za normę,
- w przypadku wadliwego działania, trzasków, wycieku oleju itd.. należy natychmiast zatrzymać reduktor i tam gdzie jest to możliwe usunąć przyczynę.

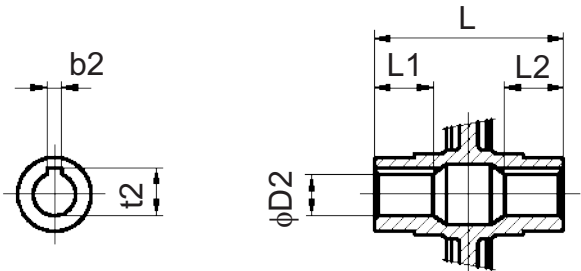
Typ przekładni	Moc silnika	Zakres dostępnych przełożeń	Wielkość silnika IEC i typ kołnierza	Walek silnika	Walek wyjściowy przekładni
	[kW]	i =		ϕ [mm]	ϕ [mm]
025	0,09	7,5 ÷ 60	56 B14-80	9	11 H8
030	0,09	7,5 ÷ 80	56 B14-80	9	14 H8
	0,12	7,5 ÷ 50	63 B14-90 63 B5-140	11	
	0,18				
040	0,09	50 ÷ 100	56 B5-120	9	18 H8
	0,12	7,5 ÷ 100	63 B14-90 63 B5-140	11	
	0,18				
	0,25	7,5 ÷ 50	71 B14-105 71 B5-160	14	
	0,37				
050	0,12	40 ÷ 100	63 B5-140	11	25 H8
	0,18				
	0,25	7,5 ÷ 80	71 B14-105 71 B5-160	14	
	0,37				
	0,55	7,5 ÷ 30	80 B14-120 80 B5-200	19	
	0,75				
063	0,25	40 ÷ 100	71 B14-105 71 B5-160	14	25 H8
	0,37				
	0,55	7,5 ÷ 60	80 B14-120 80 B5-200	19	
	0,75				
	1,10	7,5 ÷ 30	90 B14-140 90 B5-200	24	
	1,50				
075	0,25	50 ÷ 100	71 B5-160	14	28 H8
	0,37				
	0,55	20 ÷ 100	80 B14-120 80 B5-200	19	
	0,75				
	1,10	7,5 ÷ 40	90 B14-140 90 B5-200	24	
	1,50				
	2,20	7,5 ÷ 20	100 B14-160 100 B5-250	28	
	3,00				
	4,00		112 B5-250	28	
090	0,55	40 ÷ 100	80 B14-120 80 B5-200	19	35 H8
	0,75				
	1,10	7,5 ÷ 60	90 B14-140 90 B5-200	24	
	1,50				
	2,20	7,5 ÷ 30	100 B14-160 100 B5-250	28	
	3,00				
	4,00		112 B5-250	28	
110	0,55	80 ÷ 100	80 B5-200	19	42 H8
	0,75				
	1,10	25 ÷ 100	90 B5-200	24	
	1,50				
	2,20	7,5 ÷ 60	100 B14-160 100 B5-250	28	
	3,00				
	4,00		112 B5-250	28	
	5,50	7,5 ÷ 20	132 B5-300	38	
	7,50				
130	1,10	80 ÷ 100	90 B5-200	24	45 H8
	1,50				
	2,20	25 ÷ 100	100 B14-160 100 B5-250	28	
	3,00				
	4,00	7,5 ÷ 40	112 B5-250	28	
	5,50				
150	7,50	7,5 ÷ 40	132 B5-300	38	50 H8
	11,0				
	15,0	7,5 ÷ 25	160 B5-350	42	
		50 ÷ 100	100 B5-250	28	
		20 ÷ 60	132 B5-300	38	

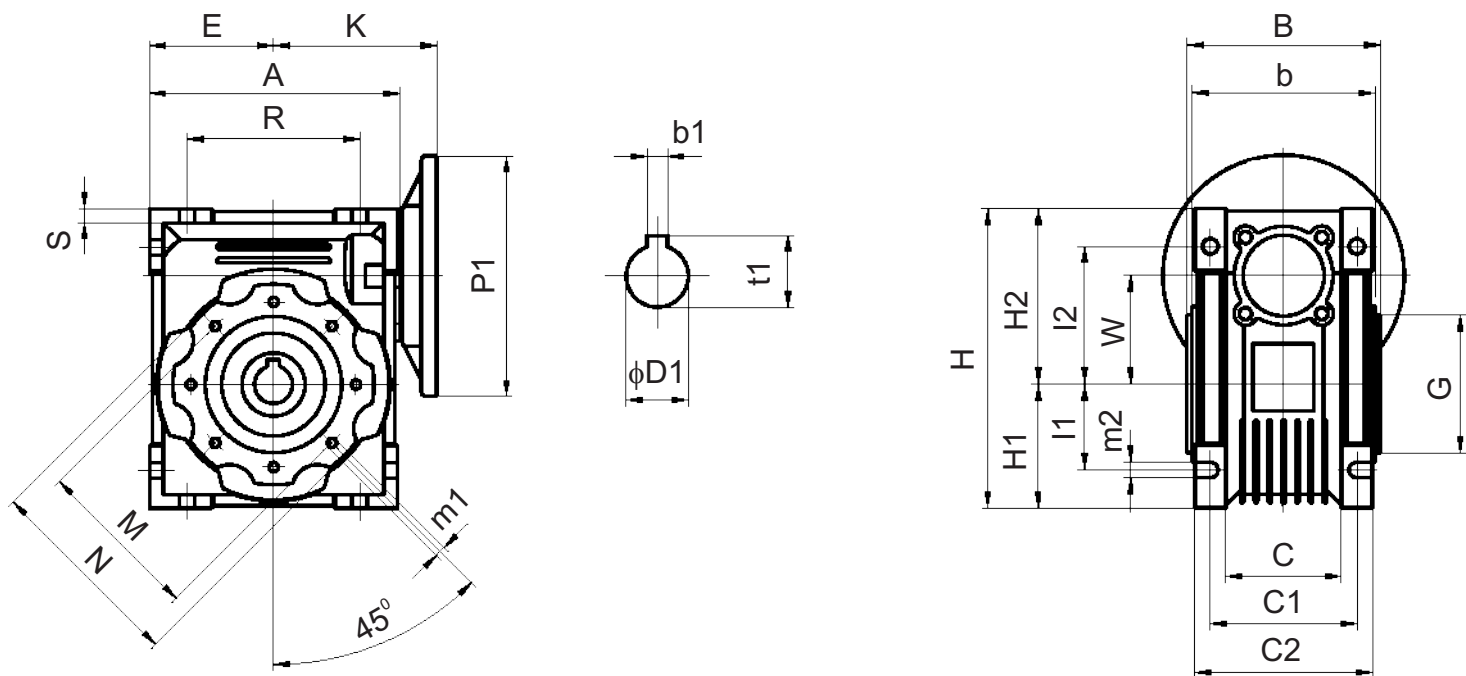
## Wymiary kołnierzy wyjściowych



Typ przekładni	Kołnierz typu FA						
	F	F1	S1	V	Q	Z	U
025	75	55	6,5	40 H9	45	6	2,5
030	80	68	6,5	50 H8	54,5	6	4
040	110	75	9	60 H8	67	7	4
050	125	85	11	70 H8	90	9	5
063	180	150	11	115 H8	82	10	6
075	200	165	14	130 H8	111	13	6
090	210	175	14	152 H8	111	13	6
110	280	230	14	170 H8	131	15	6
130	320	255	16	180 H8	140	15	7
150	320	255	16	180 H8	155	15	7

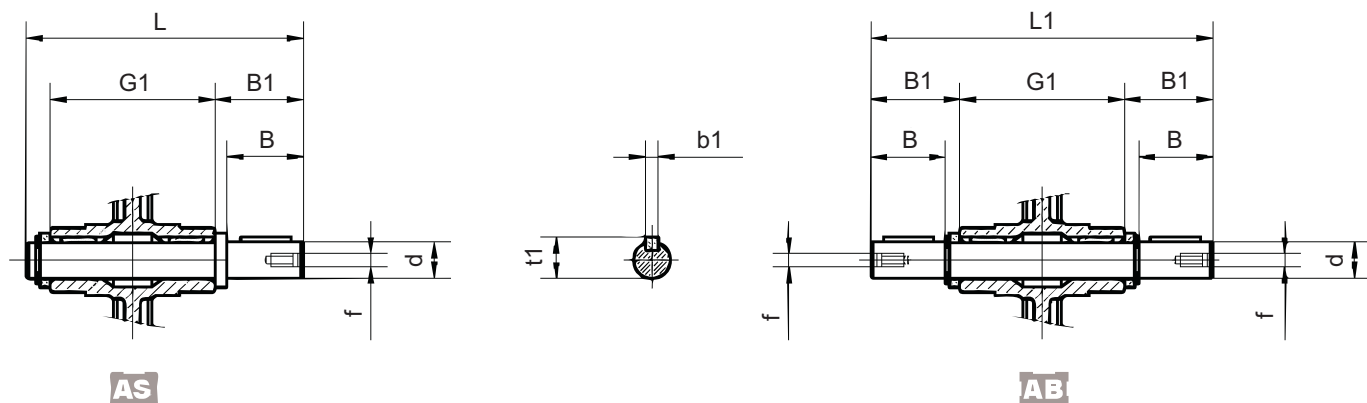
Typ przekładni	Kołnierz typu FB						
	F	F1	S1	V	Q	Z	U
040	110	75	9	60 H8	97	7	4
050	125	85	11	70 H8	120	9	5
063	180	150	11	115 H8	112	10	6
075	160	130	14	110 H8	90	13	6
090	250	215	14	180 H8	122	18	6
110	280	230	14	170 H8	180	15	6





		Typ przekładni									
		025	030	040	050	063	075	090	110	130	150
Wymiary [mm]	E	35	40	50	60	72	86	103	127,5	147,5	170
	K	45	55	70	80	95	112,5	129,5	160	180	210
	A	71	81	101	121	146	174	208	252,5	292,5	340
	R	45	54	70	80	100	120	140	170	200	240
	S	5	5,5	6,5	7	8	10	11	14,5	15,5	18
	M	55	65	75	85	95	115	130	165	215	215
	N	---	75	87	100	110	140	160	200	250	250
	m1	6,5	M6x11	M6x8	M8x10	M8x14	M8x14	M10x18	M10x18	M12x21	M12x21
	P1	80	w zależności od typu silnika i kołnierza IEC								
	$\phi D1$	9									
	B	50	63	78	92	112	120	140	155	170	200
	b	45	58	73	87	106	114	134	148	162	192
	H	83	97	121,5	144	174	205	238	295	335	400
	H1	35	40	50	60	72	86	103	127,5	147,5	170
	H2	48	57	71,5	84	102	119	135	167,5	187,5	230
	I1	22,5	27	35	40	50	60	70	85	100	120
	I2	35,5	44	55	64	80	93	102	125	140	180
	m2	6	6,5	6,5	8,5	8,5	11,5	13	14	16	18
	W	25	30	40	50	63	75	90	110	130	150
	C	22	32	43	49	67	72	74	---	---	---
	C1	34	44	60	70	85	90	100	115	120	145
	C2	42	56	71	85	103	112	130	144	155	185
	G	45 h9	55 h8	60 h8	70 h8	80 h8	95 h8	110 h8	130 h8	180 h8	180 h8
	$\phi D2$	11 H8	14 H8	18 H8	25 H8	25 H8	28 H8	35 H8	42 H8	45 H8	50 H8
	L	50	63	78	92	112	120	140	155	170	200
	L1/L2	16	21	26	30	36	40	45	50	60	72,5
	Masa	0,7 kg	1,2 kg	2,3 kg	3,5 kg	6,2 kg	9 kg	13 kg	35 kg	48 kg	84 kg

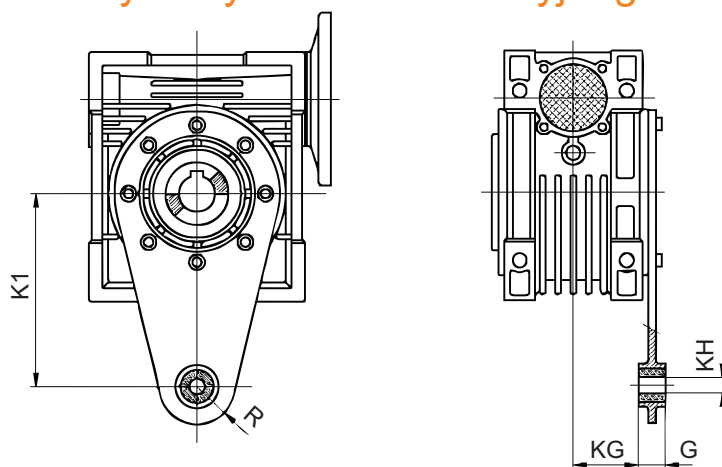
## Wymiary wałków wyjściowych



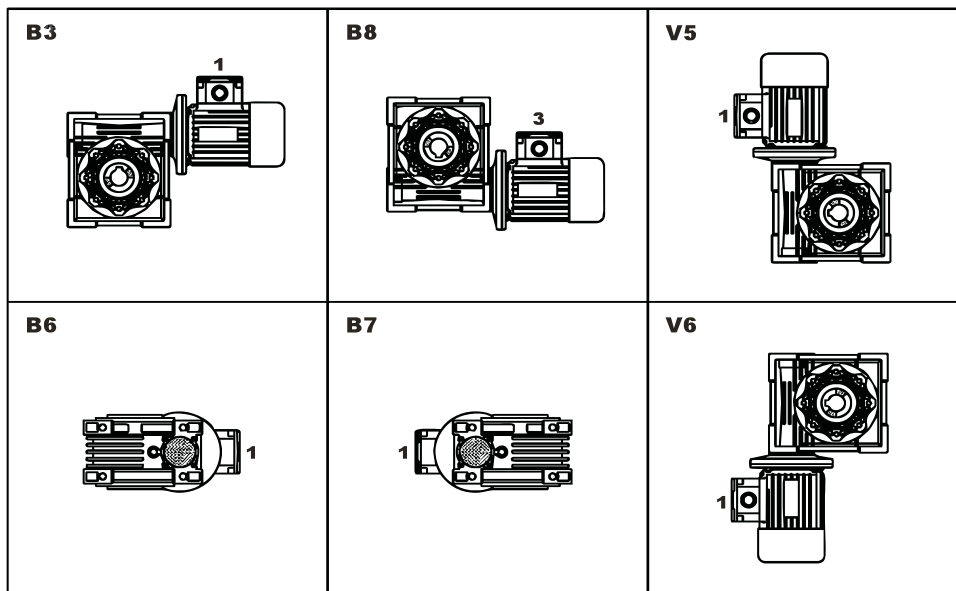
Typ przekładni	d	B	B1	G1	L	L1	f	b1	t1
	[mm]								
<b>025</b>	11 g6	23	25,5	50	81	101	----	4	12,5
<b>030</b>	14 g6	30	32,5	63	102	128	M6	5	16
<b>040</b>	18 h6	40	43	78	128	164		6	20,5
<b>050</b>	25 h6	50	53,5	92	153	199	M10	8	28
<b>063</b>				112	173	219			31
<b>075</b>	28 h6	60	63,5	120	192	247		10	38
<b>090</b>	35 h6	80	84,5	140	234	309	M12		45
<b>110</b>	42 h6			155	249	324	M16	12	48,5
<b>130</b>	45 h6		85	170	265	340			53,5
<b>150</b>	50 h6	82	87	200	297	374		14	

## Wymiary ramienia reakcyjnego

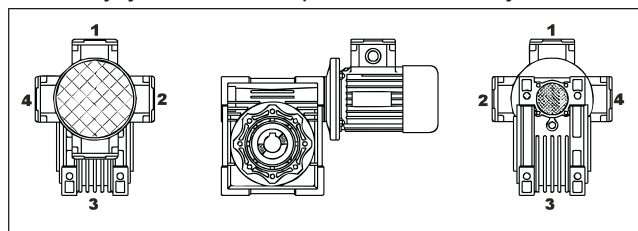
Typ przekładni	K1	G	KG	KH	R
	[mm]				
025	70	14	17,5	8	15
030	85		24		
040	100		31,5	10	18
050			38,5		
063	150		49		
075	200	25	47,5	20	30
090			57,5		
110	250	30	62	25	35
130			69		
150			84		



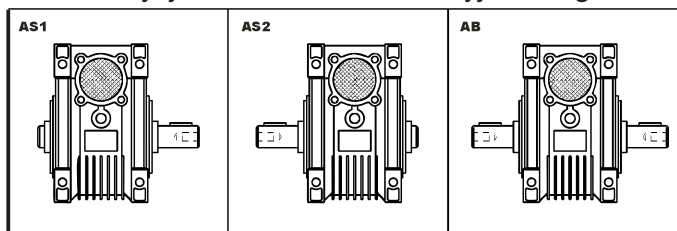
# Pozycje montażowe



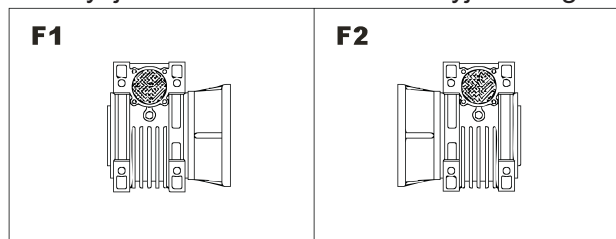
Pozycje montażowe puszki zaciskowej silnika



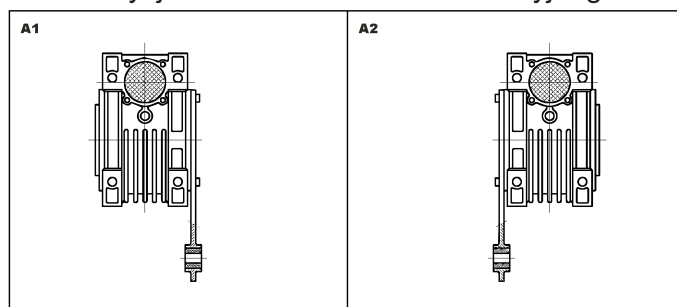
Pozycja montażowa wałka wyjściowego



Pozycje montażowe kołnierza wyjściowego



Pozycje montażowe ramiona reakcyjnego



Dystrybutor:

