

ACOPLAMIENTOS HYDROMECANICOS ROTOMEC®

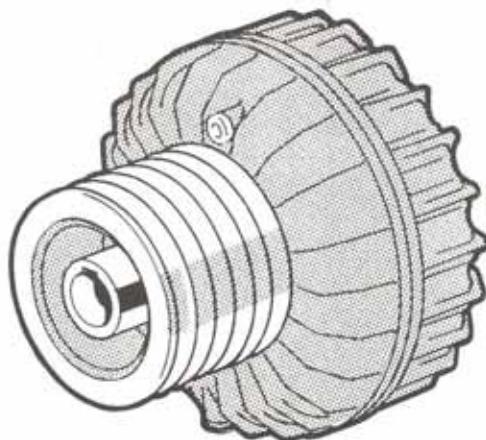
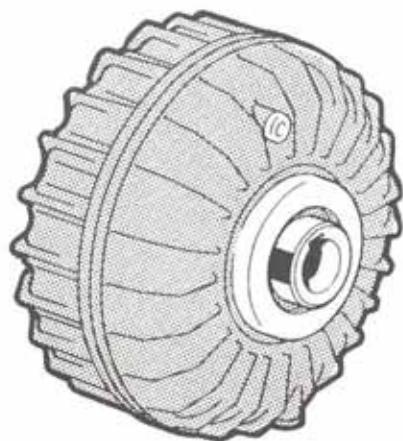
MANUAL DE USO
Y MANTENIMIENTO

ROTOMEC

MANUEL
D'UTILISATION
ET D'ENTRETIEN

COUPLEURS HYDROMECANIQUES ROTOMEC®

EDICION SEPTIEMBRE '01 CODIGO 8615AB - EDITION SEPTEMBRE '01 CODE 8615AB



WESTCAR s.r.l.

SEDE LEGAL

Oficina Central

SIEGE LEGAL

Via Monte Rosa 14

20149 Milano – ITALY

Tel. 02-76110319

FABRICA

USINE

Via Venezia

21058 Solbiate Olona

Varese - ITALY

Tel. 0331-641294

INDICE	<i>Desde pagina de page</i>	<i>Hasta pagina à page</i>	TABLE DE MATIERES
DESCRIPCION DEL ACOPLAMIENTO Y PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO	1	1	DESCRIPTION DU COUPLEUR ET PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT
CARTA AL MOMENTO DE LA ENTREGA	2	2	CONSEIL A LA LIVRAISON
IDENTIFICACION DEL ACOPLAMIENTO	3	3	IDENTIFICATION DU COUPLEUR
MODALIDADES DE GARANTIA	4	4	MODALITES DE GARANTIE
NOTAS GENERALES A LA ENTREGA	5	5	NOTES GENERALES A LA LIVRAISON
DISPOSICIONES DE SEGURIDAD	6	10	PRESRIPTONS DE SECURITE
PESOS Y DIMENSIONES DE LOS ACOPLAMIENTOS ROTOMEC® ALFA	11	11	POIDS ET DIMENSIONS DES COUPLEURS ROTOMEC® ALFA
PESOS Y DIMENSIONES DE LOS ACOPLAMIENTOS ROTOMEC® BETA	12	12	POIDS ET DIMENSIONS DES COUPLEURS ROTOMEC® BETA
TRANSPORTE Y COLOCACION	13	15	TRANSPORT ET INSTALLATION
MONTAJE DEL ACOPLAMIENTO SOBRE EL EJE	16	22	MONTAGE DU COUPLEUR SUR L'ARBRE
ESTRUCTURA DEL ACOPLAMIENTO Y SISTEMAS DE SEGURIDAD	23	28	CONFORMITE DU COUPLEUR ET SYSTEMES DE SECURITE
LLENADO, CALIBRADO Y SUBSTITUCION DEL ACEITE	29	36	REmplissage, Calibrage et Vidange de l'Huile
LLENADO DEL ACEITE	29	30	REmplissage de l'Huile
CALIBRADO DEL ACEITE	31	34	Calibrage de l'Huile
SUBSTITUCION DEL ACEITE	35	36	Vidange de l'Huile
SUBSTITUCION DEL ACEITE PARA EL ACOPLAMIENTO VERTICAL ROTOMEC®	37	68	Vidange pour coupleur ROTOMEC® vertical
CALIBRADO DEL ACEITE PARA EL ACOPLAMIENTO VERTICAL ROTOMEC®	39	39	Calibrage du coupleur ROTOMEC® vertical
ACEITE DE TRANSMISION	40	41	Huile de transmission
SUBSTITUCION DEL TAPON FUSIBLE O DEL TAPON EXPANDIBLE	42	46	Remplacement du bouchon fusible ou du bouchon à détent
DESMONTAJE DEL ACOPLAMIENTO	47	50	Demontage du coupleur
APERTURA DEL ACOPLAMIENTO ROTOMEC®	51	53	Ouverture du coupleur ROTOMEC®
PIEZAS DE REPUESTO ACONSEJADAS	54	54	Pieces de rechange conseillées
IDENTIFICACION DE AVERIAS	55	60	Recherche de pannes
FUNCIONES OPCIONALES	61	61	Fonctions optionnelles
ANEXO "A"	62	62	Annexe "A"

DESCRIPCIÓN DEL ACOPLAMIENTO Y PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO

El acoplamiento hidromecánico **ROTOMEC®** es una pieza de transmisión que trabaja con líquidos (aceite), de embrague mecánico, proyectado y realizado para permitir arranques graduales sin producir impacto y sin sobredimensionar la potencia instalada del motor, con consiguiente diminución de las absorciones de corriente especialmente durante el punto de arranque ni deslizamiento residual.

El acoplamiento **ROTOMECA®** está compuesto de dos rotores de aletas frontales contrapuestas, que constituyen el circuito bomba-turbina al que se conecta un acoplamiento centrífugo que permite eliminar totalmente el deslizamiento residual.

En la parte interior de este acoplamiento, ubicado en el circuito ya mencionado, se halla aceite específico utilizado como medio de transmisión para la primera fase de arranque, mientras que la segunda, se realiza a través del embrague mecánico de los bloques centrífugos mediante rodillos antidesgaste en baño de aceite.

Durante la puesta en marcha, el rotor de impulsión acelera el aceite hacia el rotor conducido mediante un movimiento circulatorio continuo, haciéndolo girar.

Por efecto de la fuerza centrífuga, el aceite ubicado dentro forma un anillo de transmisión que permite alcanzar una velocidad de régimen inferior a la de entrada, con un deslizamiento residual que más tarde será eliminado por los sectores mecánicos, proporcionando de esta manera un rendimiento de la potencia y un número de revoluciones equivalentes a un 100%.

Felicitaciones por haber escogido el acoplamiento **ROTOMECA®** entre las numerosas gamas de equipos

HIDROMECÁNICOS

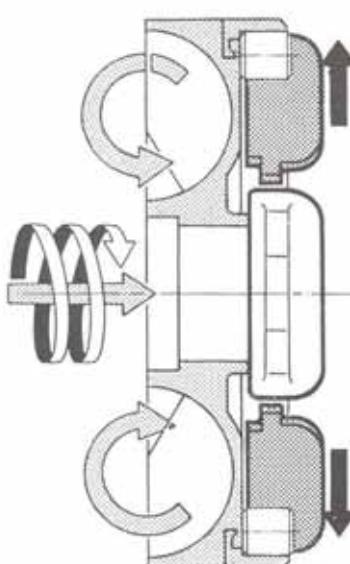
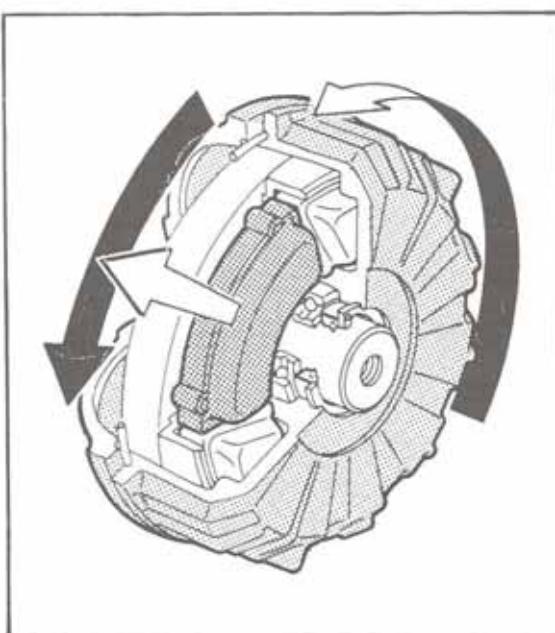
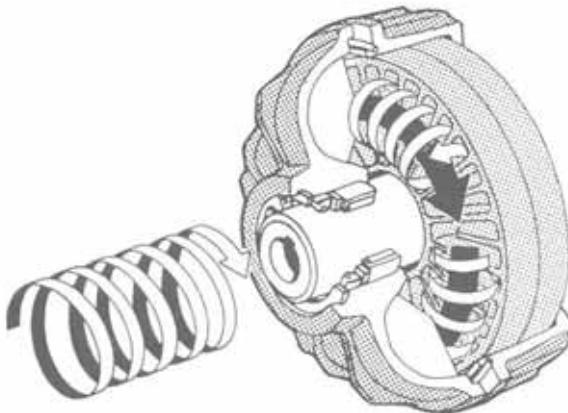
HIDRODINÁMICOS

HIDRODINÁMICOS CON ARRANQUE RETARDADO

ELECTRÓNICOS

que WESTCAR produce para satisfacer todo tipo de exigencias específicas en cuanto a arranque.

WESTCAR espera que pueda utilizar todas las prestaciones de sus productos y de la mejor manera posible, recordándole que el servicio postventa está garantizado internacionalmente gracias a su red de distribuidores.



DESCRIPTION DU COUPLEUR ET PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Le coupleur hydromécanique **ROTOMECA®** est un organe de transmission à fluide (huile) avec l'amorçage mécanique, projeté et réalisé pour permettre des démarrages graduels en absence de choc, sans surdimensionner la puissance installée du moteur avec une diminution en conséquence des absorptions de courant, spécialement dans la phase de sprint et en l'absence d'écoulement à plein régime.

Le coupleur **ROTOMECA®** est composé de deux couronnes mobiles à ailettes frontales opposées entre elles, qui constituent le circuit pompe-turbine, auquel est accouplé un coupleur centrifuge qui permet l'élimination totale de l'écoulement résiduel.

A l'intérieur du coupleur, dans le circuit pompe-turbine, il y a de l'huile appropriée qui est sert à obtenir la première phase de démarrage, tandis que la deuxième phase du démarrage est obtenue grâce à l'amorçage mécanique des masses centrifuges avec des rouleaux anti-usure à bain d'huile.

Pendant le démarrage, la couronne mobile motrice permet à l'huile de prendre de la vitesse vers la couronne mobile conduite avec un mouvement circulaire continu, en l'entraînant ainsi en rotation.

A cause de l'effet de la force centrifuge, l'huile à l'intérieur forme un anneau de transmission qui permet d'atteindre une vitesse à plein régime au dessous de la vitesse à l'entrée, avec un écoulement résiduel qui est éliminé dans un deuxième temps par l'intermédiaire des secteurs mécaniques, en garantissant ainsi un rendement de la puissance et un nombre de tours de 100%.

Compliments pour avoir choisi le coupleur **ROTOMECA®** parmi la vaste gamme d'appareillages:

HYDROMECHANIQUES

HYDRODYNAMIQUES

HYDRODYNAMIQUES AVEC DEMARRAGE RETARDE

ELECTRONIQUES

que l'entreprise WESTCAR produit pour résoudre chaque exigence spécifique de démarrage.

L'entreprise WESTCAR souhaite que vous puissiez utiliser au mieux et complètement toutes les performances de ses produits et elle vous rappelle que le service d'assistance est garanti dans le monde entier grâce à son réseau de distributeurs.

1CARTA AL MOMENTO DE LA ENTREGA

Estimado Cliente,

Siendo que no hay normas legales específicas para este tipo de máquinas, ésta está construida de conformidad con las normas generales UNI EN 292.1 y 292.2 de acuerdo con la NORMA COMUNITARIA 89/392/CEE y con la sucesivas MODIFICACIONES 91/368, 93/44 y 93/68.

El acoplamiento ROTOMECA® no presenta ningún peligro para el operador si se utiliza según las instrucciones de WESTCAR.

La correcta utilización de este manual garantiza la seguridad del cliente, del operador y de las personas contra eventuales riesgos residuales causados por la inobservancia de algunos principios fundamentales.

Este manual tiene que ser incluido en la documentación de la máquina donde se coloca el acoplamiento y conservado por toda su duración por las informaciones importantes contenidas que conciernen la seguridad y siempre tiene que estar a disposición del operador para cualquier ulterior consulta sobre uso y mantenimiento.

El deseo de WESTCAR es que este manual pueda satisfacer completamente todas las exigencias de información tanto del constructor como del usuario.

Este manual es propiedad de WESTCAR que se reserva todos los derechos y no puede ser utilizado por terceros. Por lo tanto, está prohibida la reproducción tanto del texto como de las ilustraciones.

WESTCAR s.r.l.

CONSEIL Á LA LIVRAISON

Cher Client,

Étant donné qu'il n'existe pas de réglementations juridiques spécifiques pour ce type de machine, en tous cas celle-ci répond aux réglementations UNI EN 292.1 et EN.292.2 en respect de la DIRECTIVE COMMUNAUTAIRE 89/392/CEE et les successifs AMENDEMENTS 91/368, 93/44 et 93/68.

Le coupleur ROTOMECA® ne présente aucun danger pour l'opérateur s'il est utilisé suivant les instructions fournies par WESTCAR.

L'emploi correct de ce manuel assure la sécurité du client, de l'opérateur et des personnes par rapport à d'éventuels risques restants dus au non respect de quelques principes fondamentaux.

Ce manuel doit être inclus dans la documentation de la machine dans laquelle le coupleur est monté, il doit toujours être consulté pour toute sa durée à cause des importantes informations contenues concernant la sécurité et doit toujours être à disposition de l'opérateur.

WESTCAR souhaite que ce manuel réponde complètement à la nécessité d'information du constructeur et de l'utilisateur.

Ce manuel appartient à WESTCAR qui s'en réserve tous les droits et rappelle qu'il ne peut pas être mis à disposition de tiers. De même sont interdites la reproduction des textes et des illustrations.

WESTCAR s.r.l.

2 IDENTIFICACION DEL ACOPLAMIENTO

Para cualquier comunicación con el constructor, distribuidor o revendedor, cite siempre:

**TAMAÑO
CODIGO DE
IDENTIFICACION
FECHA DE FABRICACION
(código en letras)**

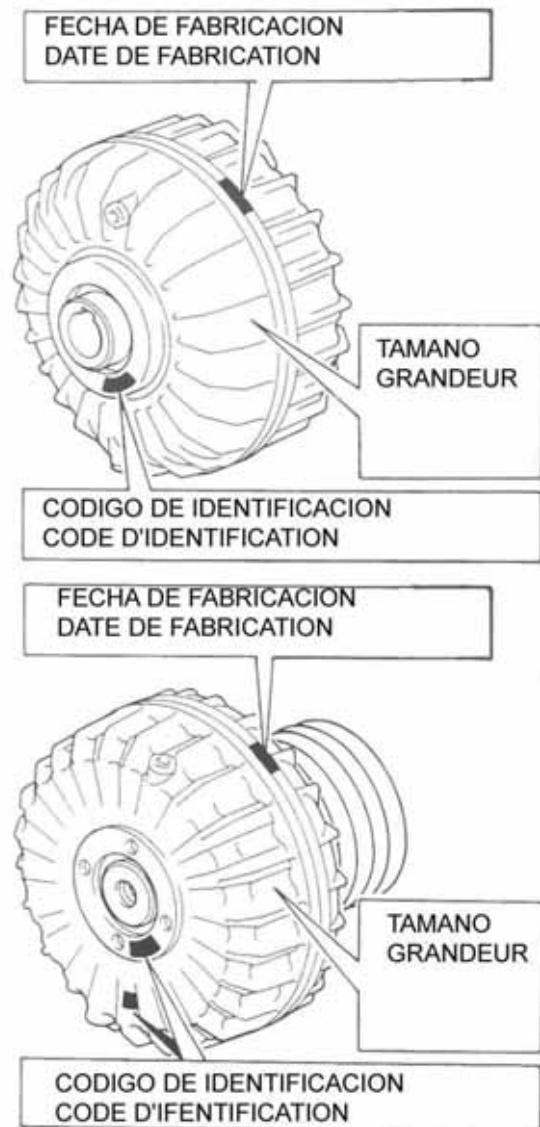
Impresos sobre el acoplamiento.

IDENTIFICATION DE COUPLEUR

Pour toute communication avec le constructeur, distributeur ou détaillant, indiquer toujours:

**GRANDEUR
CODE D'IDENTIFICATION
DATE DE FABRICATION
(en code à lettres)**

Imprimés sur le coupleur.



MODALIDADES DE GARANTIA

Los acoplamientos ROTOMEC® son sometidos a los siguientes controles y pruebas.

Control dimensional de cada pieza

Equilibrado en clase Q6.3 de cada componente

Control de estanqueidad sobre toda la superficie y de las juntas con presión interna de 4 bar.

Control de la concentricidad y perpendicularidad de todas las piezas ensambladas respecto al eje de rotación

En todos los casos, la siguiente fórmula de garantía cubre el acoplamiento:

1 WESTCAR asegura la garantía por 6 meses a partir de la fecha de entrega

2 WESTCAR se compromete a eliminar cualquier defecto causado por un proyecto incorrecto o defectos de material o de mecanización que puedan manifestarse dentro de los plazos mencionados en el punto 1

3 El comprador tiene que informar a WESTCAR por escrito sobre cualquier defecto dentro de 8 días.

Los gastos y los riesgos del transporte de la partes defectuosas y de las partes reparadas o de las substituidas – eventuales gastos de aduana incluidos – son a cargo del comprador. Tanto la reparación como la sustitución de las partes defectuosas se consideran como completa satisfacción de las obligaciones de garantía. La garantía no incluye ningún daño indirecto causado por la máquina o instalación donde esté montado el acoplamiento y en particular la eventual pérdida de producción. Además la garantía no incluye los materiales de normal consumo y degaste.

La garantía excluye las partes que resulten dañadas por descuido o negligencias en la utilización, mantenimiento deficiente, daños durante el transporte u otras circunstancias que no puedan relacionarse con defectos de funcionamiento o de fabricación.

La garantía excluye todos los casos de uso incorrecto o impropio y de inobservancia de las informaciones contenidas en este manual.

WESTCAR s.r.l.

MODALITES DE GARANTIE

Les coupleurs ROTOMECH® sont soumis aux examens et contrôles suivants :

Contrôle dimensionnel de chaque pièce

Equilibrage en classe Q6.3 de chaque élément

Contrôle d'étanchéité sur toute la surface des coupleurs avec pression interne de 4 bars

Contrôle de la concentricité et de la perpendicularité de toutes les pièces montées par rapport à l'axe de rotation.

En tous cas, le coupleur est couvert par la garantie suivante :

1 WESTCAR donne une garantie de six mois à partir de la date de la livraison

2 WESTCAR prend en charge d'éliminer tout défaut reconnu dû à une mauvaise détermination ou défauts de matériel ou d'usinage qui pourraient apparaître dans le temps de garantie prévu au point 1.

3 Pour chaque défaut l'acheteur devra informer par écrit dans un délai de huit jours WESTCAR.

Les frais et les risques de transport des parties défectueuses et des parties réparées ou remplacées sont à la charge de l'acheteur, y compris les éventuels frais douaniers. La réparation ou le remplacement des parties défectueuses constitue une réponse complète aux devoirs de garantie. La garantie ne comprendra aucun dommage indirect causé à la machine ou installation sur laquelle le coupleur a été monté et en particulier l'éventuel manque de production. En outre, sont exclus de la garantie toutes les pièces usées normalement et produits consommables.

Sont exclues de la garantie toutes les parties qui se révèleraient endommagées à cause de négligence dans l'utilisation, mauvais entretien, dommages de transport ou de toute circonstance qui ne peut se référer directement à des défauts de fonctionnement ou de fabrication.

La garantie ne s'applique pas à tous les cas d'utilisation impropre ou d'application incorrecte et en cas de non respect des informations contenues dans ce manuel.

WESTCAR s.r.l.

NOTAS GENERALES AL MOMENTO DE LA ENTREGA

Al recibir de la máquina controle que:

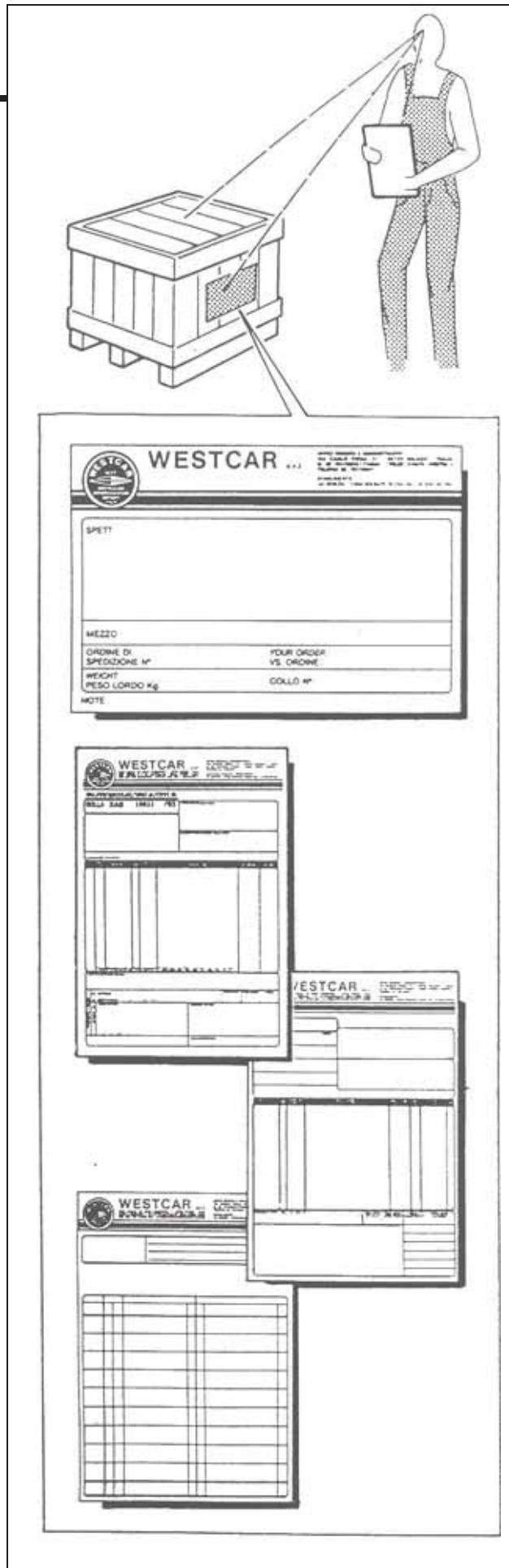
1

El embalaje esté intacto.

2

Los datos de transporte (señas del destinatario, número de bultos, número de pedido) correspondan al documento de expedición.

En caso de daños o falta de piezas informe inmediatamente al transportista, a WESTCAR o a su revendedor.



NOTES GÉNÉRALES A LA LIVRAISON

A la livraison de la machine vérifier que:

1

L'emballage est intact.

2

Les données de transport (adresse du destinataire, n° de colis, n° d'ordre) correspondent au document de transport.

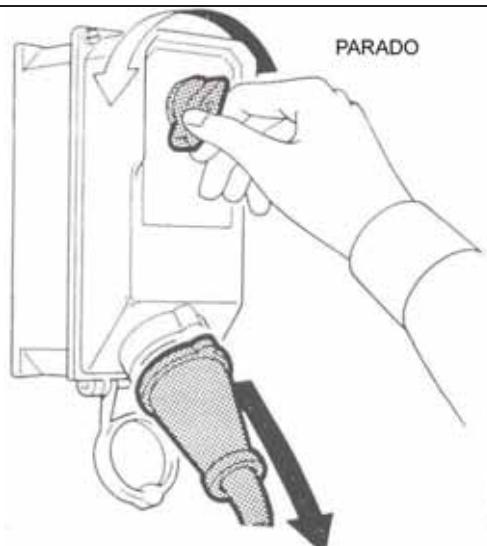
En cas de dommages ou de parties manquantes, informer immédiatement le transporteur, WESTCAR ou le détaillant.

DISPOSICIONES DE SEGURIDAD

Antes de efectuar cualquier operación de limpieza, regulación, mantenimiento o restauración del nivel de aceite en el acoplamiento, es necesario:

1A

Parar el motor de accionamiento.



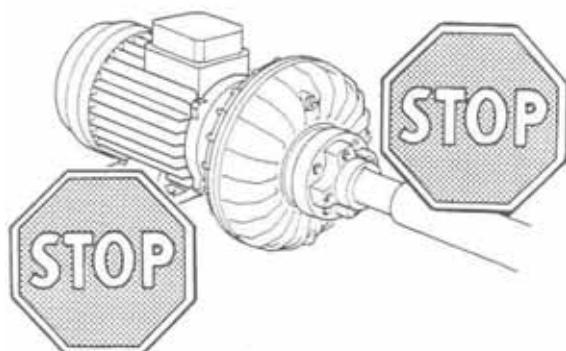
1B

Cortar la corriente, desconectar la alimentación mediante el seccionador de línea y señalizar la intervención.



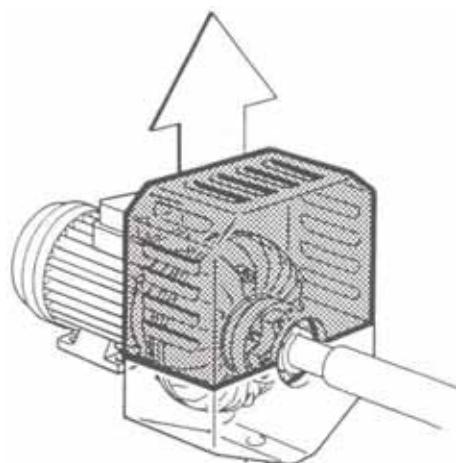
1C

Esperar la parada completa del motor y de las masas conducidas de la máquina y controlar que la máquina esté en condiciones de seguridad.



1D

Sólo a partir de este momento es posible acceder al acoplamiento quitando las protecciones.



PRESCRIPTIONS DE SECURITE

Avant d'effectuer n'importe quelle opération de nettoyage, réglage, entretien ou rajout d'huile sur le coupleur, il faut:

1A

Arrêter le moteur.

1B

Couper la tension et débrancher l'alimentation sur le sectionneur de ligne et signaler l'intervention.

1C

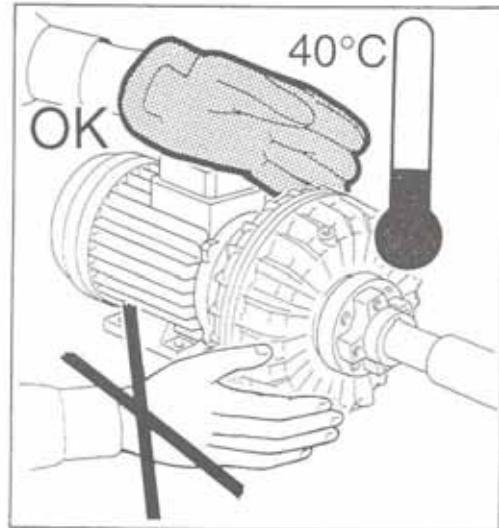
Attendre jusqu'à l'arrêt complet du moteur et des masses conduites de la machine et vérifier que la machine se trouve en condition de sécurité.

1D

Seulement à ce moment il est possible d'accéder au coupleur en levant les protections.

ATENCION

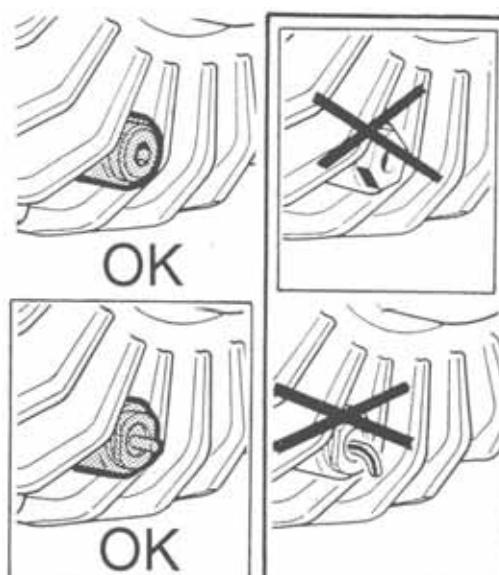
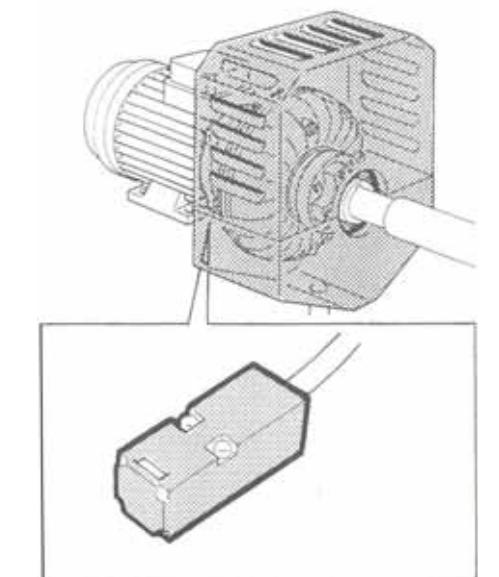
LA FRICTION DEL ACEITE DENTRO DEL ACOPLAMIENTO GENERA CALOR, POR LO TANTO, ANTES DE CUALQUIER INTERVENCION EN EL ACOPLAMIENTO, ES NECESARIO ESPERAR QUE LA TEMPERATURA NO SUPERE 40° C Y UTILIZAR GUANTES IGNIFUGOS DE PROTECCION. PELIGRO DE QUEMADURA



Por su propia naturaleza, durante la puesta en marcha y la transmisión, también el cuerpo externo del acoplamiento gira, por lo tanto es aconsejable utilizar protecciones fijas con tomas de aire para la ventilación, equipadas con micro interruptores de seguridad.

ATENCION

NO QUITE NI MANIPULE EL TAPON FUSIBLE O EXPANDIBLE MONTADO SOBRE EL ACOPLAMIENTO. SI UN SOBRECALENTAMIENTO HA PROVOCADO LA FUSION DE LA PASTILLA O EL DISPARO DEL TAPON, SUBSTITUYALOS CON TAPONES ORIGINALES Y APTOS PARA LAS TEMPERATURAS MAXIMAS DEL ACOPLAMIENTO.



ATTENTION

LA FRICTION DE L'HUILE A L'INTERIEUR DU COUPLEUR GENEVE DE LA CHALEUR, PAR CONSEQUENT, AVANT D'EFFECTUER N'IMPORTE QUELLE OPERATION SUR LE COUPLEUR, IL FAUT ATTENDRE QUE LA TEMPERATURE DESCENDE AU DESSOUS DE 40°C ET EMPLOYER DES GANTS IGNIFUGES.
DANGER DE BRULURES.

Par sa nature même, pendant le démarrage et la marche à régime, le corps externe du coupleur est mis en rotation, il faut donc prévoir des protections fixes avec des prises d'air pour la ventilation, équipées de microinterrupteurs de sécurité.

ATTENTION

NE PAS ENLEVER OU MANIPULER LE BOUCHON FUSIBLE OU LE BOUCHON A DETENTE MONTES SUR LE COUPLEUR.
DANS LE CAS D'UNE SURCHAUFFE QUI A PROVOQUE LA FUSION DE LA PASTILLE OU LEUR ENDOMMAGEMENT, LES REMPLACER AVEC DES BOUCHONS D'ORIGINE ET APPROPRIES AUX TEMPERATURES MAXIMALES DU COUPLEUR.

PELIGRO

**NO UTILICE
ACOPLAMIENTOS
STANDARD (DE SERIE)
PARA APLICACIONES EN
LAS QUE LA TEMPERATURA
DEL ACEITE PUEDA
SUPERAR LOS 120°C.
PELIGRO DE DAÑO DE LAS
JUNTAS ESTANCIAS CON
CONSECUENTE SALIDA DE
ACEITE.**

Utilice versiones especiales con juntas de VITON y tapones fusibles o expandibles adecuados.

El acoplamiento ROTOMECH® fue construido para poder funcionar en presencia de aceite de transmisión

ATENCION

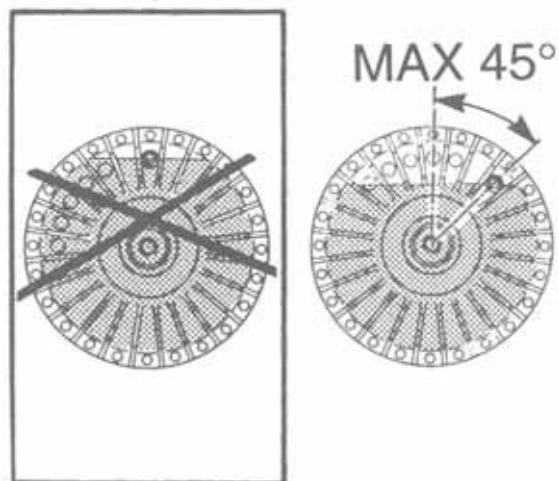
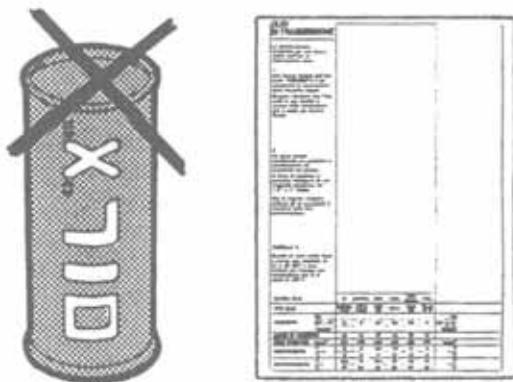
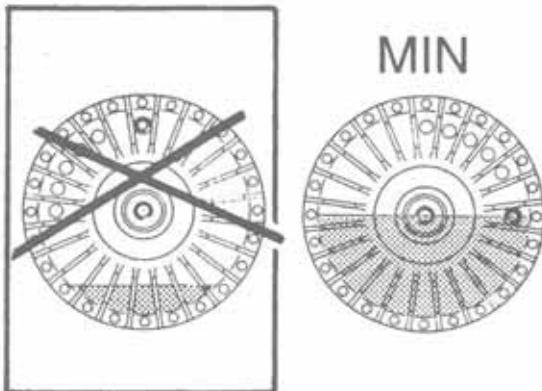
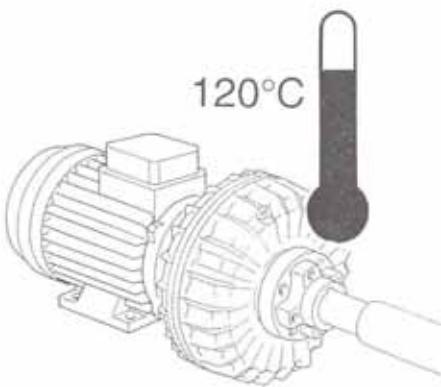
**NO UTILICE EL
ACOPLAMIENTO SIN ACEITE
O CON CANTIDADES
INSUFICIENTES. PELIGRO
DE SOBRECALENTAMIENTO
O GRIPADO DE LOS
RODAMIENTOS.**

PELIGRO

**NO UTILICE ACEITES NO
ACONSEJADOS POR EL
CONTRUCTOR (VEASE EL
CAPITULO "ACEITE DE
TRANSMISION"). PELIGRO
DE DAÑO DE LAS JUNTAS
ESTANCIAS.**

ATENCION

**NO RELLENE LOS
ACOPLAMIENTOS
EXCESIVAMENTE (MAS
ALLA DE LAS CARGAS
MAXIMAS ESTABLECIDAS
POR EL CONSTRUCTOR [45°
STANDARD]).
PELIGRO DE SALIDA DEL
ACEITE DEBIDA A
SOBREPRESION POR
DILATACION TERMICA DEL
ACEITE.**



DANGER

**NE PAS EMPLOYER LES
COUPLEURS STANDARD (DE
SERIE) POUR DES
APPLICATIONS POUR
LESQUELLES LA
TEMPERATURE PEUT
DEPASSER 120°C.
DANGER
D'ENDOMMAGEMENT DES
COUPLEURS AYANT COMME
CONSEQUENCE
L'ÉCOULEMENT D'HUILE.**

Utiliser des joints en VITON et des bouchons fusibles et à détente appropriés pour les applications particulières.

Le coupleur ROTOMECH® a été conçu pour fonctionner en présence d'huile de transmission

ATTENTION

**NE PAS UTILISER LE
COUPLEUR SANS HUILE OU
SANS UNE QUANTITE
SUFFISANTE.
DANGER DE SURCHAUFFE
OU DE GRIPPAGE DES
ROULEMENTS.**

DANGER

**NE PAS UTILISER DES
HUILES NON PREVUES PAR
LE CONSTRUCTEUR (VOIR
CHAPITRE "HUILE DE
TRANSMISSION").
DANGER
D'ENDOMMAGEMENT DES
JOINTS D'ETANCHEITE.**

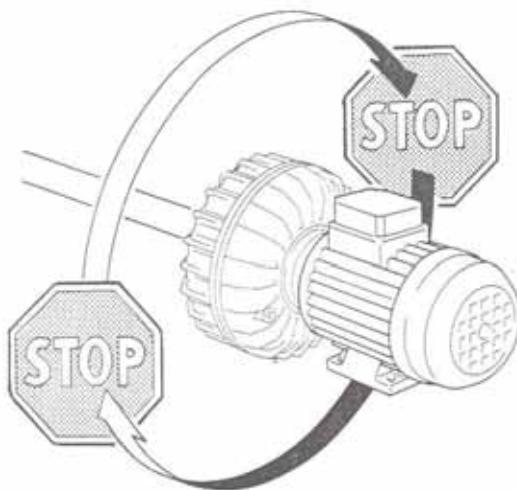
ATTENTION

**NE PAS REMPLIR
EXCESSIVEMENT LES
COUPLEURS (DAVANTAGE
QUE LES QUANTITES
PERMISES PAR LE
CONSTRUCTEUR [45°
STANDARD]).
DANGER D'ÉCOULEMENT
DE L'HUILE DU A LA
DILATATION THERMIQUE
PROVOCANT UNE
SURPRESSION.**

El acoplamiento de serie puede funcionar continuamente (rotación sin paradas) por períodos no superiores a 4 o 5 días ininterrumpidos.

ATENCION

PARA PERIODOS MAS LARGOS DE FUNCIONAMIENTO ININTERRUMPIDO, CONTACTAR CON LOS TECNICOS DE WESTCAR.

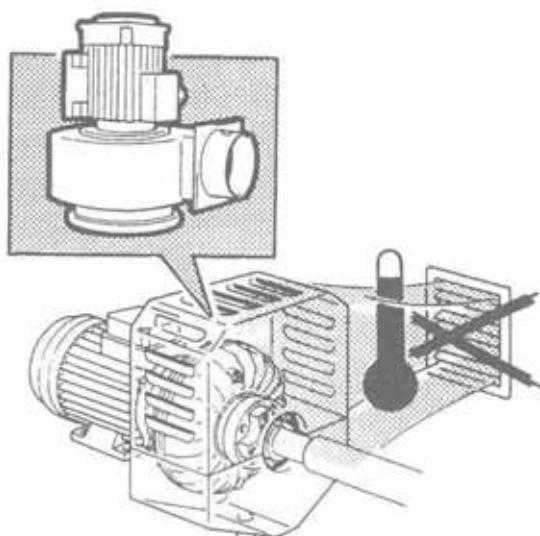


ATENCION

NO SUPERE EL NUMERO MAXIMO DE PUESTAS EN MARCHA/HORA INDICADAS POR WESTCAR (VEASE EL CATALOGO TECNICO). PELIGRO DE SOBRECALENTAMIENTO.

ATENCION

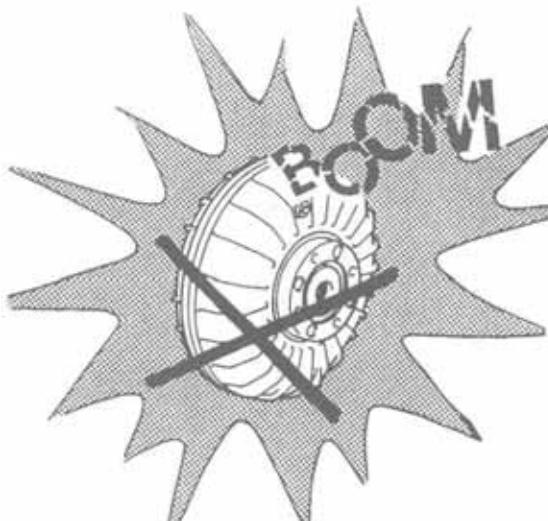
NO EXPONGA EL ACOPLAMIENTO A FUENTES DE CALOR QUE PUEDAN ALIMENTAR SU TEMPERATURA. EN CASO DE INSTALACIONES EN AMBIENTES CALIENTES ES NECESARIA UNA ADECUADA VENTILACION FORZADA DE ENFRIAMIENTO.



ATENCION

EL ACOPLAMIENTO HYDROMECHANICO STANDARD NO PUEDE FUNCIONAR EN ATMOSFERA EXPLOSIVA O CERCA DE ATMOSFERAS O SUBSTANCIAS INFLAMABLES

Solicite la versión especial con aceite no inflamable.



Le coupleur de série est prévu pour un fonctionnement continu (rotation sans arrêts) pour périodes pas plus longues de 4 ou 5 jours sans interruptions.

ATTENTION

POUR DES FONCTIONNEMENTS ININTERROMpus DE DUREE SUPERIEURE, INTERPELLEz LES TECHNICIENS DE L'ENTREPRISE WESTCAR.

ATTENTION

NE PAS DEPASSER LE NOMBRE MAXIMUM DE DEMARRAGES / HEURE INDIQUES PAR WESTCAR (VOIR CATALOGUE TECHNIQUE). DANGER DE SURCHAUFFE.

ATTENTION

EVITER D'EXPOSER LE COUPLEUR A DES SOURCES DE CHALEUR QUI PEUVENT AUGMENTER SA TEMPERATURE. EN CAS CONTRAIRE, OU POUR DES INSTALLATIONS EN ENVIRONNEMENTS PLUS CHAUDS, IL FAUT PREVOIR UNE VENTILATION FORCEE ADEQUATE.

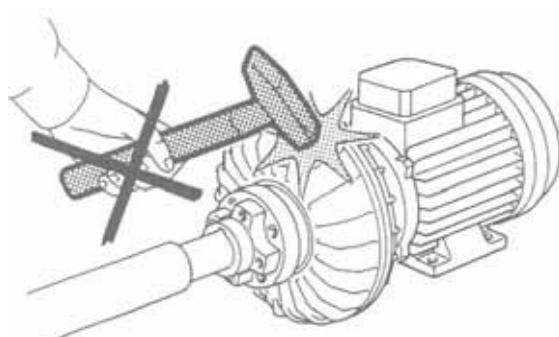
ATTENTION

LE COUPLEUR HYDROMECHANIQUE STANDARD N'EST PAS PREVU POUR LE FONCTIONNEMENT EN ATMOSPHERES EXPLOSIVES OU A PROXIMITE D'ATMOSPHERES OU PRODUITS INFLAMMABLES.

Demander l'exécution spéciale avec huile ininflammable.

ATENCION

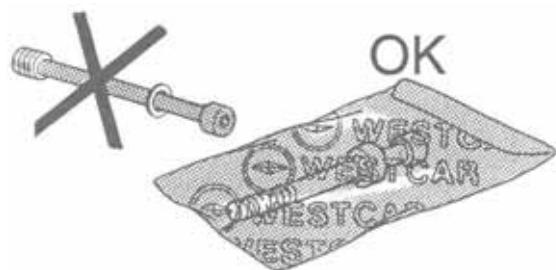
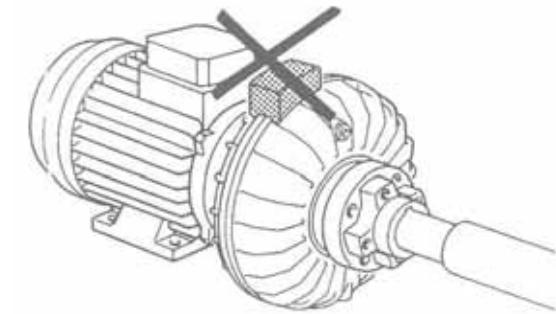
NO CHOQUE NI GOLPEE SOBRE LAS TAPAS DE LOS ACOPLAMIENTOS. PELIGRO DE AGRIEDAR O DESEQUILIBRAR EL ACOPLAMIENTO.



PELIGRO

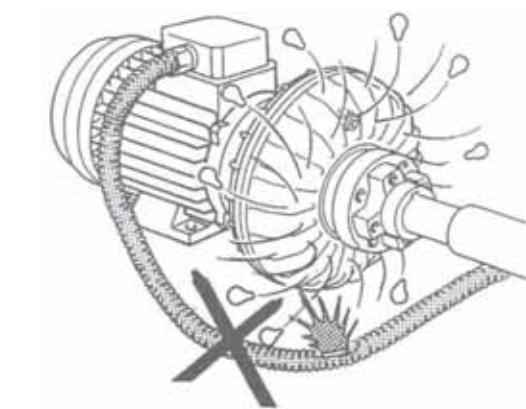
NO APLIQUE MASAS DESEQUILIBRADAS Y NO QUITE ALETAS NI PARTES EXTERNAS DE LOS ACOPLAMIENTOS. ESTO PUEDE CAUSAR DESEQUILIBRIO, VIBRACIONES Y UN POSIBLE AFLOJAMIENTO DEL ACOPLAMIENTO.

Para fijar el acoplamiento al motor utilice sólo los dispositivos apropiados aconsejados por WESTCAR.



ATENCION

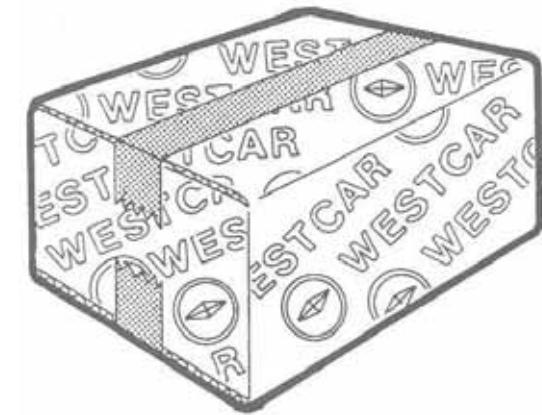
NO EXPONGA CABLES ELECTRICOS CERCA DEL ACOPLAMIENTO. PELIGRO DE CORTOCIRCUITO EN CASO DE SALIDA DE ACEITE CALIENTE.



ATENCION

PARA LAS REPARACIONES UTILICE SIEMPRE REPUESTOS ORIGINALES.

La inobservancia de las disposiciones de seguridad mencionadas puede provocar peligros tanto para la máquina como para las personas.



ATTENTION

NE PAS HEURTER ET NE PAS FRAPPER SUR LES COQUILLES DES COUPLEURS.
DANGER DE FELURES OU PERTES D'EQUILIBRAGES IRREPARABLES.

DANGER

NE PAS APPLIQUER DES MASSES NON EQUILIBREES ET NE PAS ENLEVER DES AILETTES OU DES PARTIES EXTERNES DU COUPLEUR.
CECI CAUSE UN DESEQUILIBRE, DES VIBRATIONS ET DES POSSIBLES AFFAIBLISSEMENTS DU COUPLEUR.

Utiliser uniquement les dispositifs spéciaux préconisés par WESTCAR pour la fixation du coupleur sur le moteur.

ATTENTION

NE PAS EXPOSER DES CABLES ELECTRIQUES EN PROXIMITE DU COUPLEUR.
DANGER DE COURT-CIRCUIT EN CAS D'ECOULEMENT DE L'HUILE CHAUDE.

ATTENTION

POUR LE REMPLACEMENT UTILISER UNIQUEMENT DES PIECES DE RECHANGE D'ORIGINE

Le non respect des informations ci-dessus peut faire naître des dangers pour la machine et les personnes.

**PESOS Y DIMENSIONES
DE LOS
ACOPLAMIENTOS
ROTOTOME® ALFA**

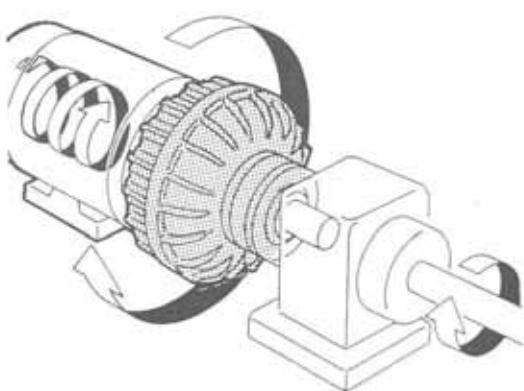
Están indicadas en la tabla de abajo las dimensiones generales y los valores B mínimos y máximos de los acoplamientos. Los pesos son con aceite incluido, pero sin accesorios de salida.

Las dimensiones axiales y el peso total del acoplamiento con los accesorios resultan de la adición de los varios elementos.

Identifique el tipo de acoplamiento y observe los valores sobre la linea que se refiere a la tabla del acoplamiento.

Los pesos y las dimensiones son generales. Si precisa información mas detallada pida las relativas hojas técnicas.

**POIDS ET DIMENSIONS
DES COUPLEURS
ROTOMEC® ALFA**



Ci-dessous sont indiquées les dimensions d'encombrement générales et les valeurs B minimum et maximum du coupleur. Les poids sont entendus complets d'huile et sans accessoires.

L'encombrement axial et le poids total du coupleur avec les accessoires est donné par la somme des éléments.

Identifier le type de coupleur et noter les valeurs sur la ligne de la grandeur du coupleur.

Les poids et les dimensions d'encombrement sont à considérer indicatifs. Pour plus d'information demander les papiers techniques relatifs.

TALLA DEL ACOPLAMIENTO GRANDEUR DU COUPLEUR	ACOPLAMIENTO COUPLEUR		ELEMENTOS ELASTICOS ELEMENTS ELASTIQUES				TERMINALES ACCESOIRES													
	ALFA 'K' 'K0'		'A'	'LR' - 'BR'	'FR' - 'FBR'	CUBO 'V' MOYEU 'V'		CUBO 'V' MOYEU 'V'		CUBO 'S' MOYEU 'S'		CUBO 'B' MOYEU 'B'		POLEA FRENO 'D' - 'FF' POULIE FREIN						
	HOJA TECNICA NOTICE TECH. WS001/WS002	A				C	Kg	C	Kg	D	Kg	D	Kg	D	E	Kg				
20	230	125 137	9.5	20	0.7	24	0.4	43	1.6	45	1.2	55	2.4	44	0.9	60	160	4		
25	258	140	15.5	22	1.5	30	0.9	51	2.7	55	2.4	60	3.8	63	1	60	2.6	75	200	12
30	290	162 193	22	22	1.5	30	0.9	51	2.7	55	2.4	60	3.8	63	1	60	2.6	75	200	12
40	338	198 206	36	22	2	36	1.3	65	3.5	60	3.8	70	5.8	76	2.5	70	6	95	250	20
55	430	211	56	25	4	40	1.8	59	4.5	70	5.8	80	8.2	92	3	80	8	118	315	32
65	520	240	66	34	8	44	2.2	73	8.6	80	8.2	90	13	110	5	85	15	150	400	50
75	620	260 275	115	40	10	50	5	84	16	90	13	110	20	122	9	180	40	190	500	70

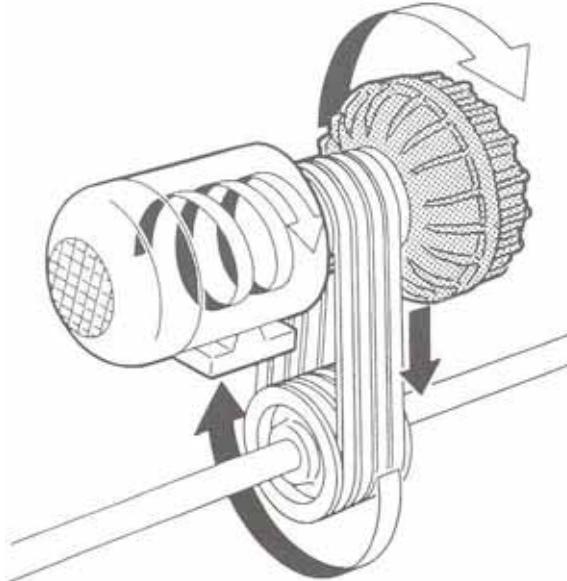
PESOS Y DIMENSIONES DE LOS ACOPLAMIENTOS ROTOMEC® BETA

Las dimensiones máximas y los pesos, mínimos y máximos, de los tamaños diferentes y de los varios tipos de acoplamientos están indicados abajo. Los pesos del acoplamiento se consideran con aceite y sin poleas.

Las dimensiones axiales y el peso total del acoplamiento con los accesorios resultan de la adición de los varios elementos.

Identifique el tipo de acoplamiento y observe los valores sobre la línea que se refiere a la talla de acoplamiento.

Los pesos y las dimensiones son generales. Si precisa información mas detallada pida las relativas hojas técnicas.



POIDS ET DIMENSIONS DES COUPLEURS ROTOMECH® BETA

Ci-dessous sont indiquées les dimensions d'encombrement et les poids minimum et maximum des différents types et grandeurs de coupleurs. Les poids sont entendus complets d'huile et sans accessoires.

L'encombrement axial et le poids total du coupleur avec les accessoires est donné par la somme des éléments.

Identifier le type de coupleur et noter les valeurs sur la ligne de la grandeur du coupleur.

Les poids et les dimensions d'encombrement sont à considérer indicatifs. Pour plus d'information demander les papiers techniques relatifs.

TIPOS DE ACOPLAMIENTOS ROTOMECH(BETA TYPES DE COUPLEURS ROTOMECH(BETA

TALLA DEL ACOPLAMIENTO

	TIPOS DE ACOPLAMIENTOS ROTOMECH(BETA TYPES DE COUPLEURS ROTOMECH(BETA												GRANDEUR DU COUPLEUR						
	BETA "Z" – "I"			BETA "X"			BETA "J"			BETA "H"									
HOJA TECNICA 40-200 NOTICE TECH. 40 - 200			HOJA TECNICA 40-250 NOTICE TECH. 40 - 250			HOJA TECNICA 40-210 NOTICE TECH. 40 - 210			HOJA TECNICA 40-220 NOTICE TECH. 40 - 220										
A	MIN. B	MAX. B	MIN. Kg	MAX. B	MAX. Kg	MIN. B	MAX. B	MAX. Kg	MIN. B	MAX. B	MAX. Kg	A							
20	230	172	9.6	187	9.8	220	10	220	11	185	10	218	12.5	185	12.1	218	13	230	20
25	258	194	15.6	234	16.1	214	15.5	234	16.5	214	18.5	234	18.6	234	18	234	19	258	25
30	290	221	22.4	266	22.8	241	21.8	288	23.8	238	24.8	285	28.8	262	25.5	285	28.5	290	30
40	338	281	37	309	38	281	37	333	39	273	40	325	45	301	41.6	325	45.3	338	40
55	430	286	57	351	59	286	57	426	62	316	66	396	71	396	68	426	76	430	55
65	520	390	72	390	72	350	69	475	79	390	88	475	100	475	93	495	99	520	65
75	620	460	135	460	135	410	130	535	141	490	154	535	160	535	162	535	162	620	75

TRANSPORTE Y COLOCACION

Los acoplamientos ROTOMECH® se expiden normalmente en ambalajes apropiados, cajas de cartón (para pesos hasta 45 kg.), cajas de cartón sobre pallet o cajas de manera (para pesos superiores a 45 kg.).

Al recibir la mercancía utilice un medio de elevación adecuado al peso (véase el capítulo "PESOS Y DIMENSIONES DE LOS ACOPLAMIENTOS").

ATENCION

NO HAGA RODAR EL EMBALAJE POR NINGUN MOTIVO. PELIGRO DE DAÑAR EL CONTENIDO.

Después de la apertura del embalaje verifique que no hayan daños ni falta de piezas y que el contenido corresponda al pedido.

En caso contrario, informe a WESTCAR o al distribuidor dentro de 8 días a partir de la fecha de recepción



TRANSPORT ET INSTALLATION

Les coupleurs ROTOMECH® sont normalement livrés dans des emballages spéciaux, boîtes (pour poids jusqu'à 45 kg), boîtes sur palettes ou caisses (pour poids supérieurs à 45 kg).

A la réception de la fourniture utiliser un moyen de manutention adéquat au poids (voir chapitre "POIDS ET DIMENSIONS").

ATTENTION

NE PAS FAIRE ROULER L'EMBALLAGE EN AUCUNE RAISON. DANGER D'ENDOMMAGEMENT.

Après l'ouverture de l'emballage, vérifier qu'il n'y aient pas de parties manquantes ou endommagées et que le contenu corresponde à l'ordre.

En cas contraire, informer dans un délai de huit jours de la date de réception WESTCAR ou le distributeur.

En el embalaje el acoplamiento está colocado con el eje vertical.

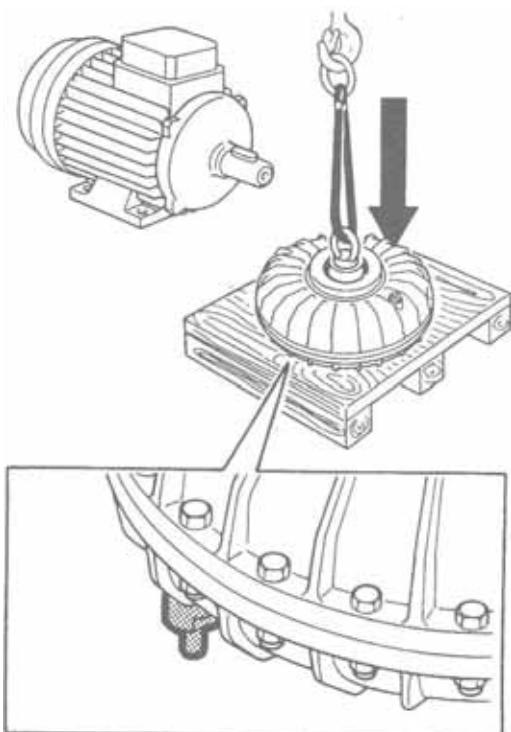
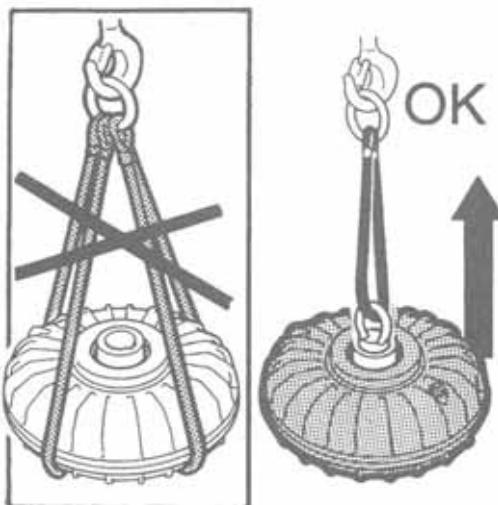
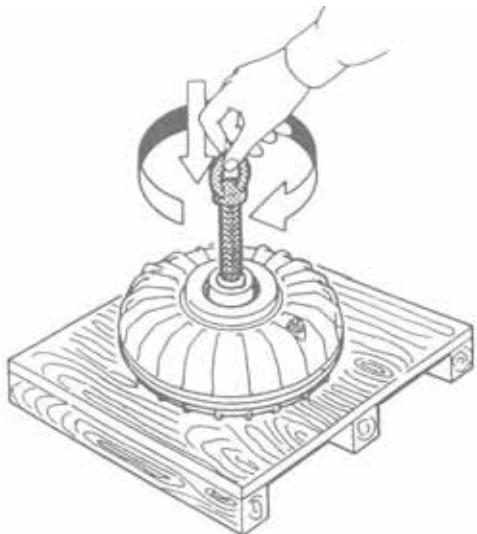
Para levantar el acoplamiento atornille al orificio de extracción un perno fileteado equipado con una argolla.

ATENCION

**NO LEVANTE EL
ACOPLAMIENTO
UTILIZANDO MEDIOS NO
ADECUADOS O DIFERENTE
DE LOS SUGERIDOS.**

Levante el acoplamiento con eslingas adecuados al peso del acoplamiento (véase el capítulo "PESOS Y DIMENSIONES") y déjelo proximo al lugar de instalación sobre el motor.

Colóquelo con cuidado sobre un pallet limpio y no dañe el eventual tapón expandible si el acoplamiento está equipado con éste.



Le coupleur dans l'emballage se trouve avec l'axe vertical.

Pour la manutention, visser sur le trou d'extraction du coupleur un pivot taraudé muni de crochet de levage.

ATTENTION

**NE PAS SOULEVER LE
COUPLEUR EN UTILISANT
DES MOYENS DIFFERENTS
DE CELUI PREVU ET NON
APPROPRIES.**

Elinguer le crochet avec des cordes appropriées au poids du coupleur (voir chapitre "POIDS ET DIMENSIONS") et le transporter près du lieu d'installation.

Le déposer doucement sur une palette propre en faisant attention à ne pas endommager l'éventuel bouchon à détente dans le cas où le coupleur en soit pourvu.

ATENCION

NO DESECHE EL AMBALAJE EN EL AMBIENTE Y CONTACTE CON EMPRESAS AUTORIZADAS PARA LA ELIMINACION.

Para instalar el acoplamiento en atmósfera agresiva (aire salobre, ácidos corrosivos, etc.) desengrasse las superficies del acoplamiento protegiendo las juntas y proteja con pintura adecuada al ambiente y resistente a la temperatura que se puede alcanzar durante el funcionamiento.

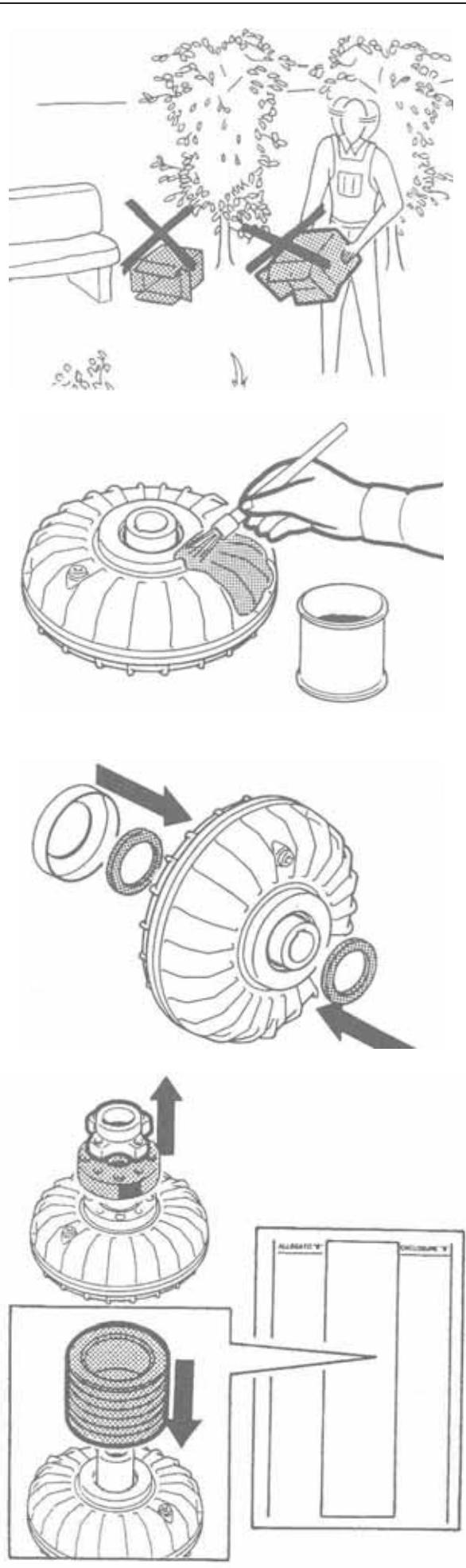
Alternativamente utilice la versión especial del acoplamiento con superficies anodizadas.

Si el acoplamiento se debe instalar en lugares muy polvorrientos o agresivos (atmósferas salobres, minas, canteras de mármol, máquinas para madera, etc.) utilice fieltros o protecciones para los retenes del eje para salvaguardar su duración.

En caso de acoplamiento "ALFA" equipado con accesorios (elemento elástico, cubo, etc.) es necesario quitarlos para acceder a la parte posterior (véase la documentación técnica del constructor).

En caso de acoplamiento "BETA" es necesario montar la polea consultando la documentación técnica del constructor (si la polea no está montada).

Ahora el acoplamiento está listo para la instalación sobre el motor o el eje de la máquina.



ATTENTION

NE PAS ABANDONNER L'EMBALLAGE DANS L'ENVIRONNEMENT MAIS S'ADRESSER A UNE ENTREPRISE AUTORISEE POUR L'ELIMINATION

Pour l'installation an atmosphères agressives (air saumâtre, acides corrosifs, etc.), dégraisser la surface en protégeant les joints d'étanchéité et couvrir avec une peinture apte à l'atmosphère et résistante à la température maximale atteinte par le coupleur pendant le fonctionnement.

Autrement, utiliser la réalisation spéciale du coupleur avec surfaces anodisées.

Dans le cas où le coupleur est installé en environnements très poussiéreux ou agressifs (atmosphères saumâtres, mines, carrières de marbre, machines pour l'usinage du bois, etc.), prévoir l'utilisation de feutres ou d'abris pour les joints sur l'arbre pour en sauvegarder la vie.

En cas de coupleur "ALFA" équipé d'accessoires (éléments élastiques, moyeu, etc.), il faut les enlever pour accéder à la partie postérieure (voir documentation technique du constructeur).

En cas de coupleur "BETA", il faut pourvoir au montage de la poulie suivant la documentation technique du constructeur dans le cas où elle ne soit pas encore montée.

Maintenant le coupleur est prêt pour l'installation sur le moteur ou sur l'arbre de transmission.

ENCHAVETADO DEL ACOPLAMIENTO EN EL EJE

El acoplamiento ROTOMEC® estándar (de serie) se entrega con eje hueco; tanto el orificio como el alojamiento de la chaveta cumplen con las normas DIN 6885 para motores MEC.

El enchavetado del acoplamiento (por el lado del eje hueco) puede realizarse sólo y exclusivamente en el motor (eléctrico o endotérmico), y no en la parte conducida de la máquina.

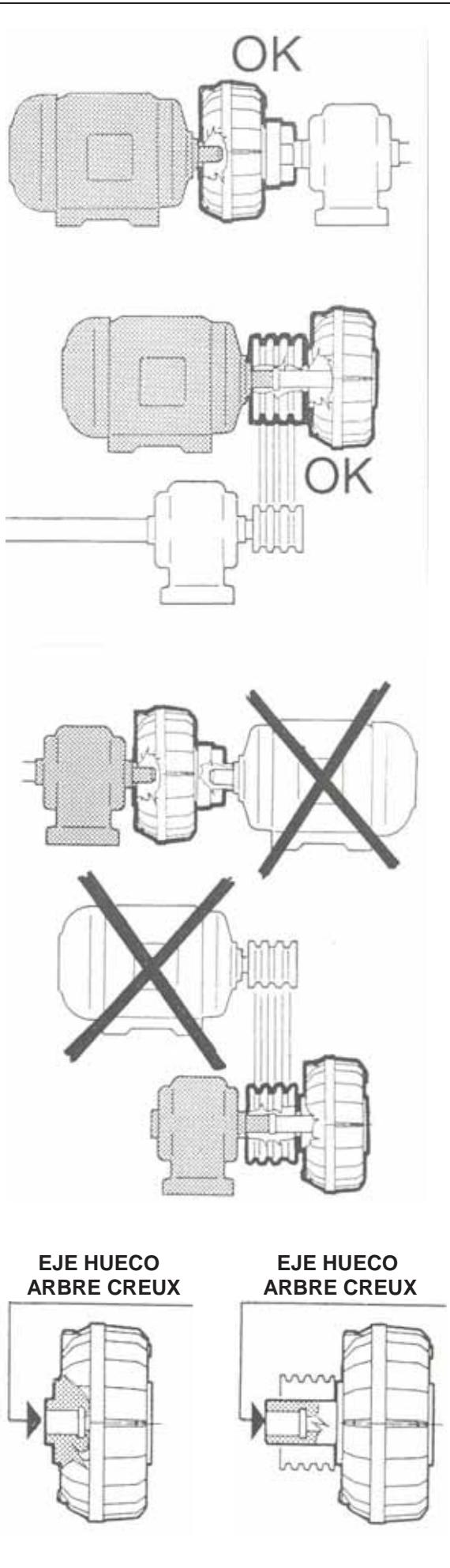
INSTALACIÓN A

MOTOR CONECTADO AL EJE HUECO DEL ACOPLAMIENTO (PARTE INTERIOR).

ATENCION

EL ACCIONAMIENTO (MOTOR ELÉCTRICO) TIENE QUE ESTAR SIEMPRE CONECTADO AL EJE HUECO Y NUNCA A LA PARTE EXTERIOR DEL ACOPLAMIENTO (CASCOS).

A continuación se dan las indicaciones para llevar a cabo el enchavetado del acoplamiento (por el lado del eje hueco) en el motor.



EMBOITAGE DU JOINT SUR L'ARBRE

Le coupleur ROTOMEC® standard (de série) est fourni en même temps que l'arbre creux avec le trou et le siège de la clavette selon les normes DIN 6885 pour les moteurs MEC.

L'emboîtement du coupleur (du côté de l'arbre creux) peut être effectué seulement et exclusivement sur le moteur (électrique ou endothermique) et non pas sur la partie conduite de la machine.

INSTALLATION A

MOTEUR RELIE A L'ARBRE CREUX DU COUPLEUR (PARTIE INTERIEURE).

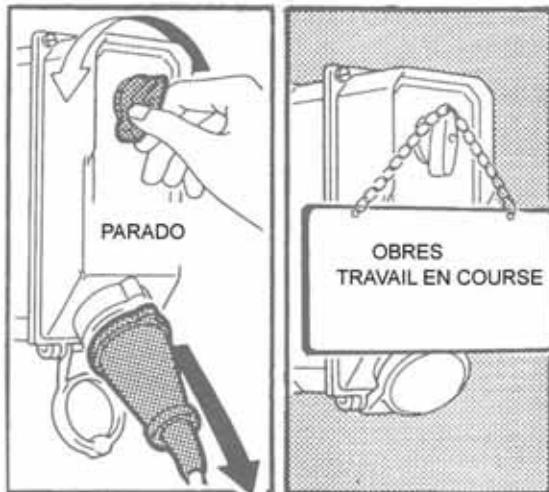
ATTENTION

LE MOUVEMENT (MOTEUR ELECTRIQUE) DOIT TOUJOURS ETRE RELIE A L'ARBRE CREUX ET JAMAIS A LA PARTIE EXTERIEURE DU COUPLEUR (COQUES).

On fournit ci-dessous les indications pour l'emboîtement du coupleur (du côté de l'arbre creux) sur le moteur.

ATTENCION

EL MONTAJE DEL ACOPLAMIENTO SOLO PUEDE EFECTUARSE CON EL MOTOR DESCONECTADO DE LA RED POR MEDIO DEL SECCIONADOR Y PREVIA SEÑALIZACION DE LA INTERVENCION EN CURSO. EL MONTAJE DEBE EFECTUARSE CON EL MOTOR SOBRE EL BANCO DE TRABAJO Y A UNA TEMPERATURA AMBIENTE INFERIOR A 40°C.



Para la instalación efectúe las siguientes operaciones:

1

Limpie las superficies del eje motor y el alojamiento del acoplamiento

2

Los alojamientos del acoplamiento se producen con tolerancias H7 o G7, por lo tanto puede resultar un ajuste forzado.

ATENCION

UN BUEN AJUSTE ENTRE EJE Y ALOJAMIENTO NO DEBE TENER NINGUNA INTERFERENCIA NI DEMASIADO JUEGO. OBSERVE LOS VALORES INDICADOS EN LA TABLA.



ATTENTION

LE MONTAGE DU COUPLEUR DOIT ETRE EFFECTUE SEULEMENT APRES AVOIR DEBRANCHE LE MOTEUR DE LA LIGNE ELECTRIQUE ET AVOIR SIGNALE L'INTERVENTION EN COURS. LE MONTAGE DOIT ETRE EFFECTUE AVEC LE MOTEUR SUR LE BANC DE TRAVAIL AVEC L'AXE HORIZONTAL ET A TEMPERATURE INFERIEURE A 40°C.

Pour l'installation, opérer de la manière suivante:

1

Nettoyer soigneusement la surface de l'arbre moteur et le logement du coupleur.

2

Les logements du coupleur sont réalisés à la tolérance H7 ou G7, en conséquence il peut en découler un emmanchement forcé.

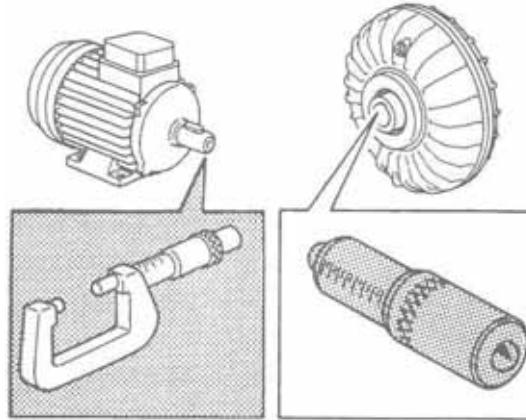
ATTENTION

UN BON MONTAGE ENTRE ARBRE ET LOGEMENT NE DOIT AVOIR NI D'INTERFERENCE NI TROP DE JEU. SE TENIR AUX VALEURS INDIQUES DANS LE TABLEAU.

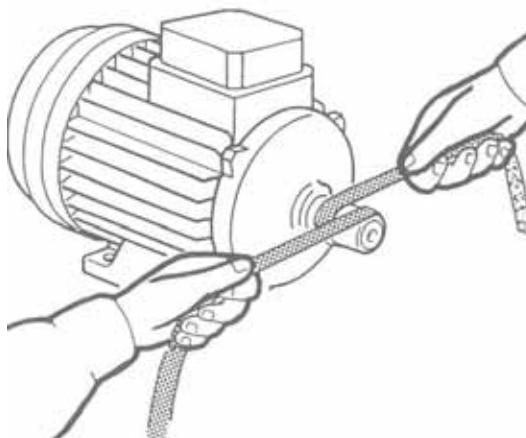
VELOCIDAD DE LOS MOTORES	DIAMETRO DEL ALOJAMIENTO DEL ACOPLAMIENTO ROTOMEC®												VITESSE ROTATION MOTEUR
	19 ^{H7}	24 ^{H7}	28 ^{H7}	38 ^{G7}	42 ^{G7}	48 ^{G7}	55 ^{G7}	60 ^{G7}	65 ^{G7}	70 ^{G7}	75 ^{G7}	80 ^{G7}	
JUEGO MAX. (centésimas) HASTA 1400 rpm	1.5	2	2	2.5	2.5	2.5	3	3	3	3	3	3	JEUX MAX (centièmes) jusqu'a 1400 T/min
JUEGO MAX. (centésimas) MAS DE 1400 rpm	1	1	1	1.5	1.5	1.5	2	2	2	2	2	2	Jeux max (centièmes) SUP. A 1400 T/min

3

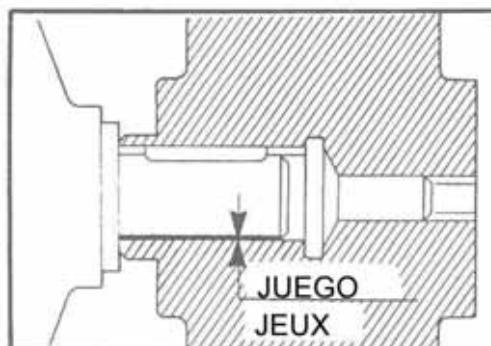
Se aconseja verificar con instrumentos micrométricos apropiados las dimensiones reales del eje motor y del alojamiento del acoplamiento.

**4**

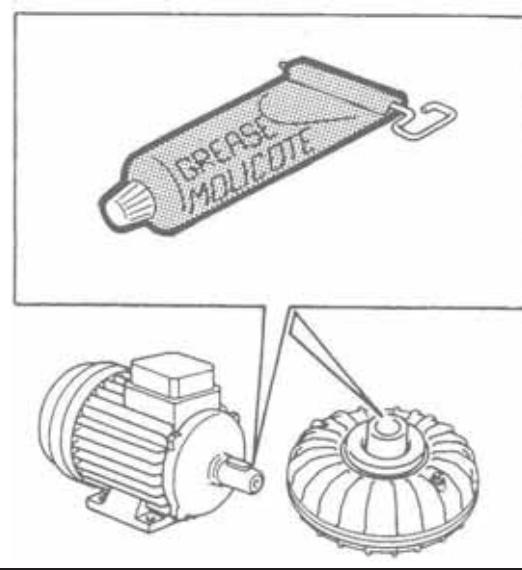
En caso de interferencia en la conexión, es necesario efectuar un ajuste con tela de esmeril uniformemente sobre toda la largura del eje motor.

**ATENCION**

UN JUEGO SUPERIOR AL JUEGO INDICADO EN LA TABLA PUEDE CAUSAR UN DESEQUILIBRIO EN ROTACION CON CONSECUENTES VIBRACIONES.

**5**

Lubrifique toda la superficie del eje motor o de la máquina y el relativo alojamiento, preferiblemente con una grasa resistente a la presión.

**3**

Il est conseillé de vérifier avec des instruments micrométriques convenables les dimensions exactes de l'arbre du moteur et les logements du coupleur.

4

En cas d'interférence dans le montage, il faut effectuer un ajustage en utilisant du papier de verre de façon uniforme sur toute la longueur de l'arbre du moteur.

ATTENTION

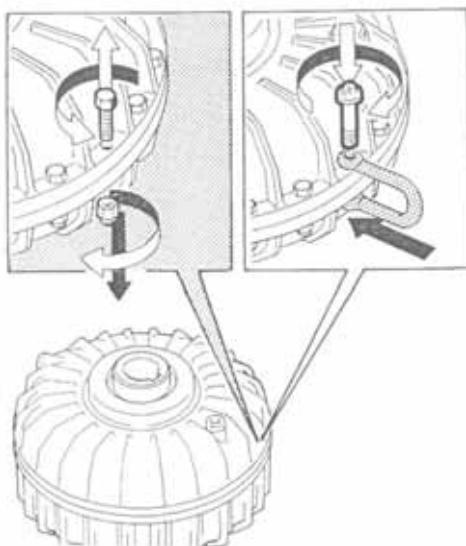
UN JEU SUPERIEUR A CELUI INDIQUE DANS LE TABLEAU PEUT PROVOQUER UN DESEQUILIBRE EN ROTATION ET ENGENDRER DES VIBRATIONS.

5

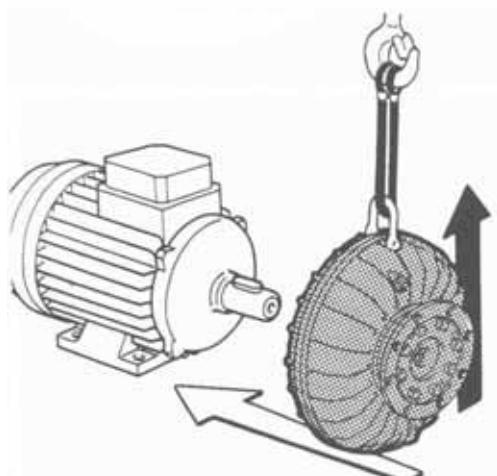
Graisser toute la surface de l'arbre du moteur ou de la machine et le logement du coupleur, de préférence avec une graisse résistante à la pression.

6

En caso de acoplamientos con peso superior a 30 kg., destornille completamente y quite uno de los tornillos de la corona del acoplamiento y introduzca un cáncamo de elevación adecuado.

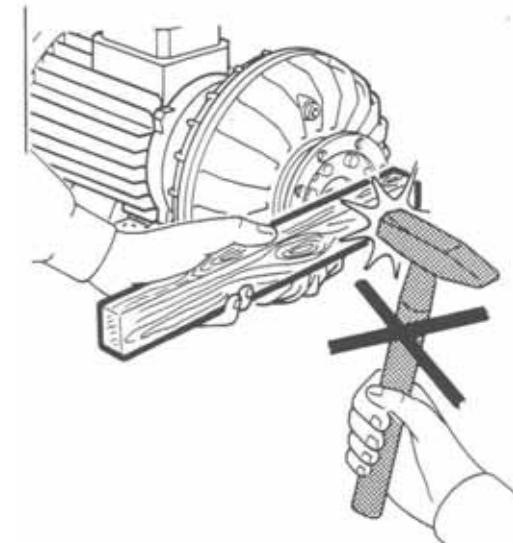
**7**

Levante el acoplamiento por medio de eslingas con una capacidad adecuada al peso (véase el capítulo "PESOS Y DIMENSIONES MAXIMAS") mediante el gancho y acérquelo al eje en posición horizontal.

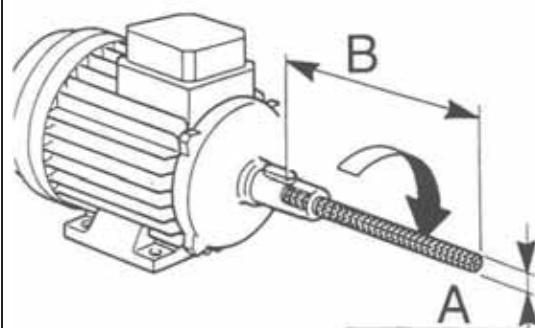


ATENCION

CUANDO CALE EL ACOPLAMIENTO AL MOTOR, NO GOLPEE NI HAGA ESFUERZOS DE NINGUN TIPO SOBRE LAS TAPAS DEL ACOPLAMIENTO. PODRIA DAÑAR LOS ASIENTOS DE LOS RODAMIENTOS Y AGRIETAR EL ACOPLAMIENTO.

**8**

Coloque una varilla roscada con largura adecuada (véase catálogo técnico) sobre el orificio del eje sin bloquearla.

**6**

Pour les coupleurs de poids supérieur à 30 kg, dévisser complètement et enlever une des vis sur la couronne du coupleur et monter un crochet de levage.

7

Soulever le coupleur en utilisant des cordes aptes à supporter le poids (voir chapitre "POIDS ET DIMENSIONS") en utilisant le crochet de levage et l'approcher de l'arbre en position horizontale.

ATTENTION

POUR LE MONTAGE SUR LE MOTEUR IL NE FAUT PAS FRAPPER OU EXERCER AUCUN TYPE DE FORCE SUR LES COQUILLES DU COUPLEUR.
DANGER
D'ENDOMMAGEMENT DES LOGEMENTS DES ROULEMENTS ET DE FELURES DU COUPLEUR.

8

Prévoir une tige filetée de longueur appropriée sur le trou taraudé de l'arbre (voir catalogue technique) sans le bloquer.

9

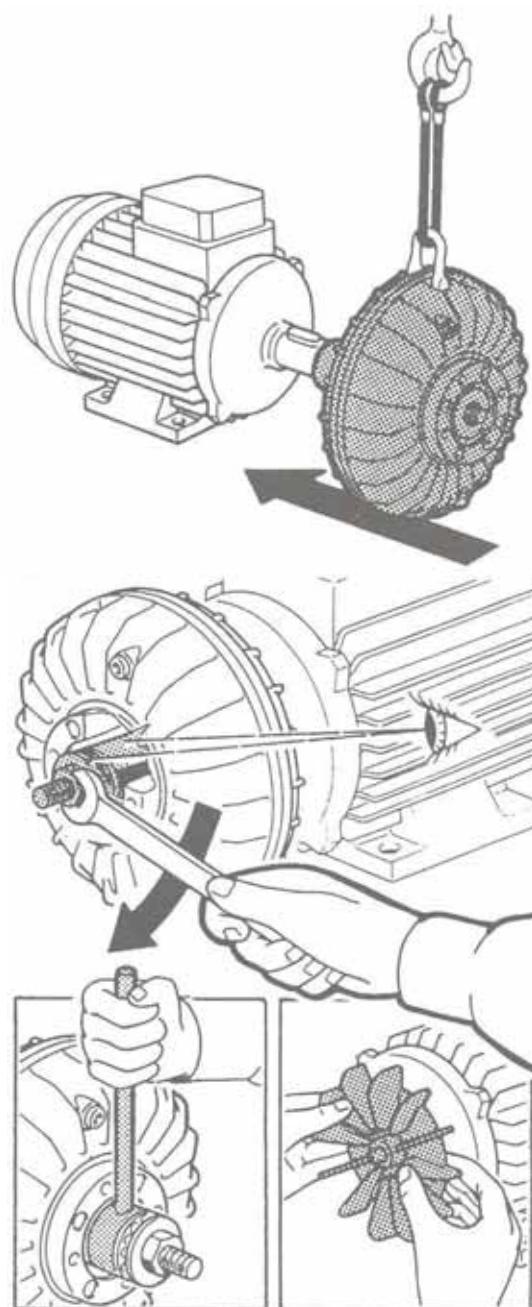
Apunte el alojamiento del acoplamiento sobre el eje. En caso de acoplamientos con polea "BETA" es posible colocar anillos distanciadores "AD" sobre el eje del motor para corregir eventuales desalineaciones con la polea conducida, sin superar el 15% de la largura del eje motor.

9

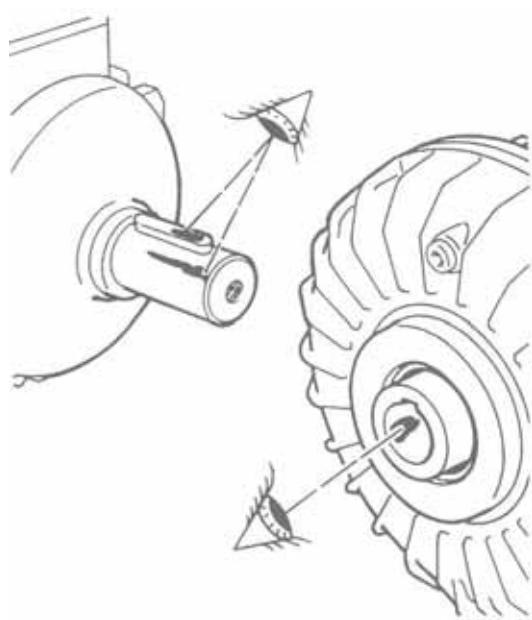
Positionner le logement du coupleur sur l'arbre. Pour les coupleurs avec poulie "BETA" il est possible d'enfiler sur l'arbre moteur des anneaux d'écart "AD" pour obtenir l'alignement de la poulie motrice avec la poulie réceptrice, sans diminuer de plus de 15% la longueur de l'arbre moteur.

10

Coloque sobre la varilla roscada un cojinete de empuje que apoye sólo sobre el manguito del acoplamiento, atornille la tuerca sobre la varilla roscada y apriete la tuerca hasta la colocación perfecta del acoplamiento contra el eje motor. Esta operación se debe efectuar deteniendo el eje motor por el lado del ventilador o, en caso de acoplamientos equipados con orificios de extracción (de serie del 50 al 95), es posible utilizar el sistema de extracción S.E. para detener el eje.

**11**

En caso de hallar resistencia durante el montaje del acoplamiento, no se debe continuar, sino que es necesario desmontarlo (véase el capítulo "DESMONTAJE DEL ACOPLAMIENTO") y repetir las operaciones desde el punto 2 hasta el punto 4 con mucho cuidado.

**ATENCION**

VERIFIQUE LAS SUPERFICIES DEL EJE, DE LA CHAVETA Y DEL ASIENTO. PELIGRO DE AGARROTAMIENTO.

11

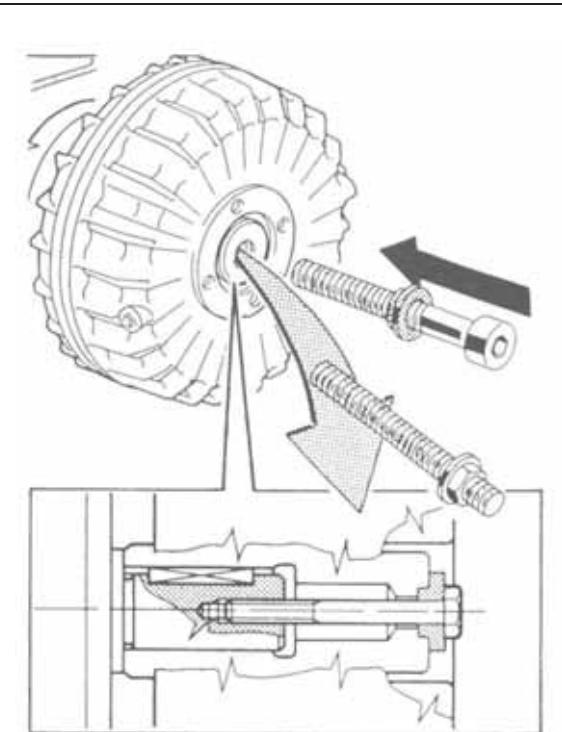
Si l'on constate un montage forcé du coupleur sur l'arbre, il ne faut pas continuer mais il faut le démonter (voir chapitre "DESMONTAGE DU COUPLEUR") et répéter les opérations du point 2 jusqu'au point 4 avec plus de soin.

ATTENTION

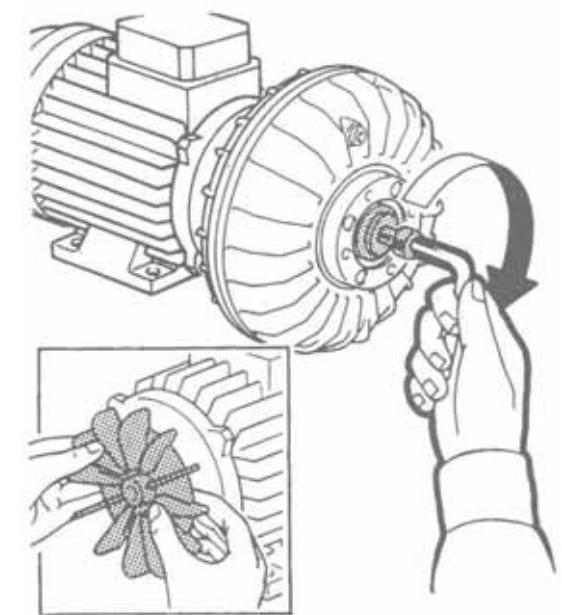
VERIFIER LES SURFACES DE L'ARBRE, DE LA RAINURE DE CLAVETAGE ET DU LOGEMENT. DANGER DE GRIPPAGE.

12

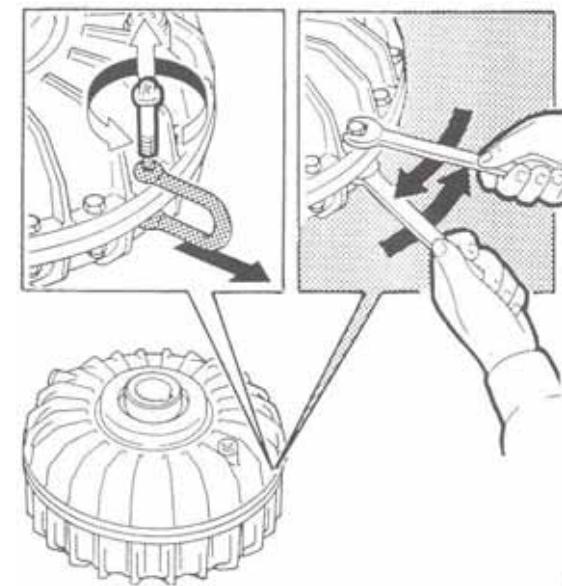
Después de la colocación perfecta del acoplamiento contra el eje, afloje la tuerca, quite la varilla roscada y el cojinete de empuje e introduzca el tornillo de sujeción, equipado con una arandela apropiada con diámetro de centrado, que tenga espesor y diámetro adecuados (véase el catálogo técnico)

**13**

Apriete completamente el tornillo a la cabeza deteniendo el eje del motor por lado del ventilador

**14**

Quite el cáncamo e inserte el tornillo y la tuerca precedentemente quitados apretándolos completamente

**12**

Après avoir monté le coupleur en butée sur l'arbre, dévisser l'écrou, enlever la tige filetée et la rondelle et monter la vis de fixation avec la rondelle spéciale de diamètre de centrage et d'épaisseur adéquats (voir catalogue technique).

13

Serrer complètement la vis de fixation en immobilisant l'arbre du moteur du côté du ventilateur.

14

Enlever les cordes et le crochet de levage et remettre la vis et l'écrou de la couronne de nouveau à leur place et serrer à fond.

15

Ahora es posible efectuar el llenado de aceite en el acoplamiento con el eje en posición horizontal (véase el capítulo "LLENADO, CALIBRADO Y SUSTITUCION DEL ACEITE").

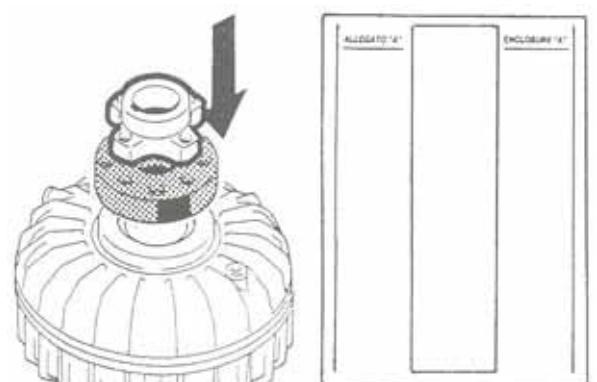
El montaje del acoplamiento por el lado del eje hueco está terminado.



ACOPLAMIENTOS "ALFA"

(en linea)

Monte los accesorios (elemento elástico, cubo, etc.) según las indicaciones de la documentación del constructor.



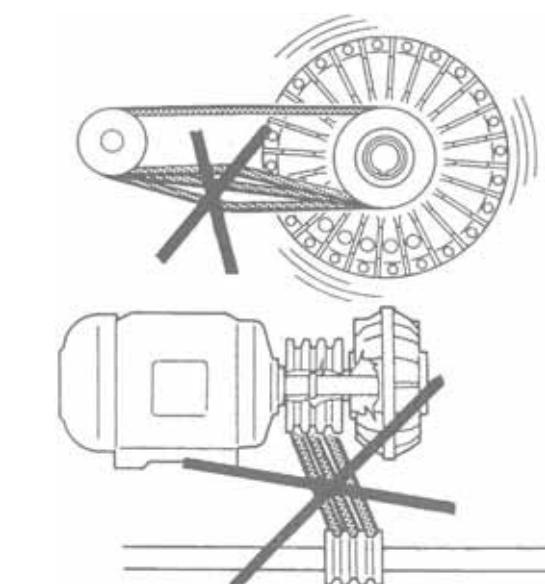
ACOPLAMIENTOS "BETA"

(ejes paralelos)

Monte las correas según las indicaciones del fabricante de las correas.

ATENCION

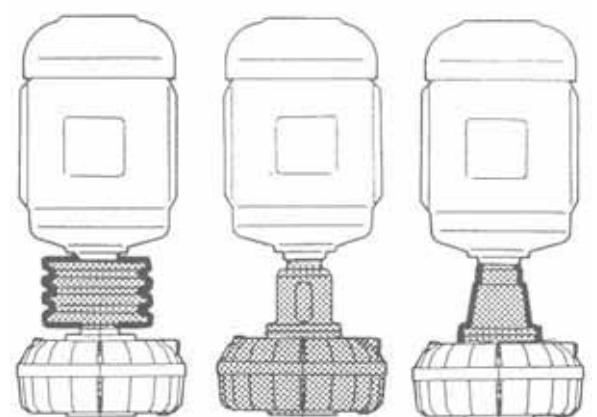
CORREAS POCO TENSADAS PUEDEN PROVOCAR VIBRACIONES. UNA EXCESIVA TENSION O UNA ALINEACION INCORRECTA PUEDEN DAÑAR LOS ASIENTOS DE LOS RODAMIENTOS DEL ACOPLAMIENTO, DEL MOTOR.



Los acoplamientos BETA X, J y H en posición vertical permiten un funcionamiento ininterrumpido no superior a 2-3 días.

ATENCION

PARA PERIODOS MAS LARGOS DE FUNCIONAMIENTO ININTERROMPIDO, CONTACTAR CON LOS TECNICOS DE WESTCAR.



15

Il est maintenant possible d'effectuer le remplissage de l'huile dans le coupleur avec l'axe en position horizontale (voir chapitre "REMPLEISSAGE, CALIBRAGE ET VIDANGE DE L'HUILE").

Le montage du coupleur du côté de l'arbre creux est ainsi terminé.

COUPEUR "ALFA"

(en ligne)

Effectuer le montage des accessoires (éléments élastiques, moyeu, etc.) suivant les indications de la documentation du constructeur.

COUPEUR "BETA"

(axes parallèles)

Effectuer le montage des courroies selon les indications du constructeur des courroies.

ATTENTION

DES COURROIES TROP LACHES PEUVENT GENERER DES VIBRATIONS. UNE TENSION EXCESSIVE OU UN MAUVAIS ALIGNEMENT PEUVENT ENDOMMAGER LES LOGEMENTS DES ROULEMENTS DU COUPLEUR, DU MOTEUR.

Les coupleurs BETA X,J et H en installation verticale sont prévus pour un fonctionnement ininterrompu de 2-3 jours maximum.

ATTENTION

POUR DES FONCTIONNEMENTS ININTERROMPUS DE DUREE SUPERIEURE, INTERPELLER LES TECHNICIENS WESTCAR.

ESTRUCTURA Y SISTEMA DE SEGURIDAD DEL ACOPLAMIENTO

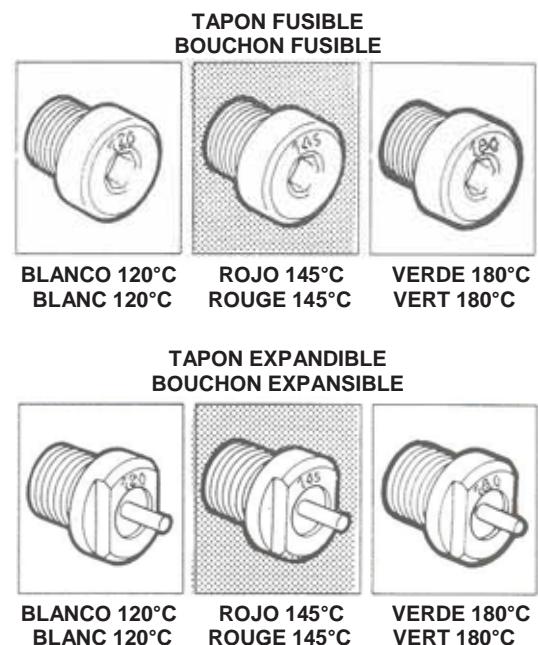
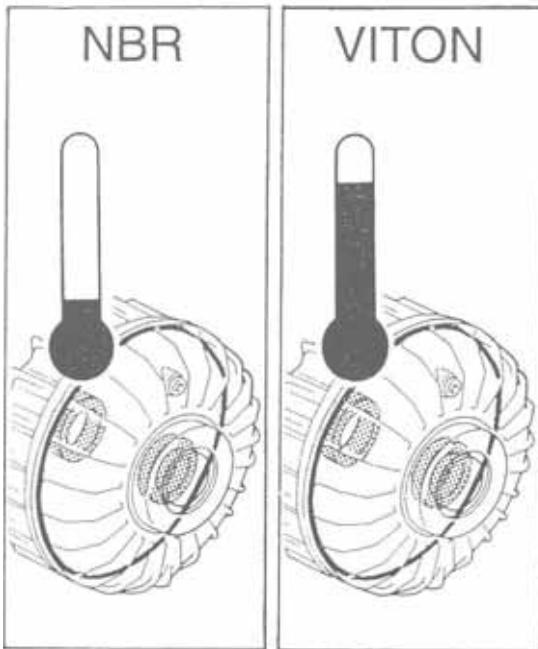
Los acoplamientos estándar (de serie) se entregan con guarniciones de NBR y están equipados de tapón fusible a 145°C.

A petición pueden estar equipados de guarniciones de viton para funcionar a picos máximos de temperatura de hasta 180°C.

ATENCION

EN LOS ACOPLAMIENTOS ROTOMECH LA TEMPERATURA MÁXIMA SE ALCANZA EN CONDICIONES NORMALES DURANTE EL ARRANQUE. DICHOS ACOPLAMIENTOS PUEDEN ESTAR DOTADOS DE TAPONES FUSIBLES O DE DISPARO AUTOMÁTICO CON TEMPERATURAS DE FUSIÓN (RECONOCIBLES POR EL COLOR Y EL SELLADO) NO SUPERIORES A LAS ADMITIDAS POR LAS GUARNICIONES MONTADAS EN DICHO ACOPLAMIENTO.

Después del montaje del acoplamiento, se puede efectuar la instalación en la máquina utilizando protecciones fijas ventiladas y dispositivos adecuados de seguridad y de parada según el tipo de tapón montado en el acoplamiento ROTOMECH®, como se describe en las páginas siguientes.



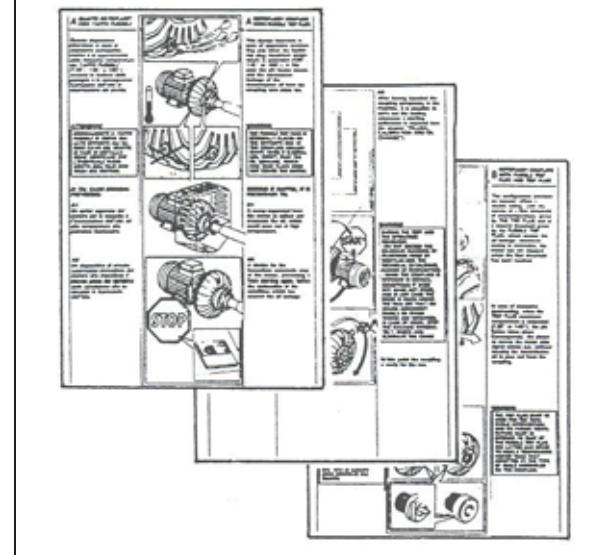
CONFORMATION DU COUPLEUR ET SYSTEMES DE SECURITE

Les coupleurs standard (de série) sont fournis avec des garnitures en NBR et ils sont équipés d'un bouchon fusible à 145°.

Il peut être exécuté sur demande, muni de garnitures en VITON pour le fonctionnement avec des points maximaux de température allant jusqu'à 180°C.

ATTENTION

DANS LES COUPLEURS ROTOMECH®, ON OBTIENT LA TEMPERATURE MAXIMALE PENDANT LE DEMARRAGE DANS LES CONDITIONS NORMALES.
LES COUPLEURS POURRONT ETRE EQUIPES AVEC DES BOUCHONS FUSIBLES OU DES BOUCHONS EXPANSIBLES AVEC DES TEMPERATURES DE FUSION (IDENTIFIABLES PAR LA COULEUR DE L'ESTAMPILLAGE) QUI NE DOIVENT JAMAIS ETRE SUPERIEURES A CELLES QUI SONT ADMISSIBLES PAR LES GARNITURES MONTEES SUR LE COUPLEUR.



Après avoir réglé le coupleur on peut continuer l'installation de la machine et prévoir des abris de protection fixes ventilés et des servo-commandes de sécurité et d'arrêt en fonction du type de bouchon monté sur le coupleur ROTOMECH®, comme décrit aux pages suivantes.

A ACOPLAMIENTO ROTOMECH® CON TAPON FUSIBLE

Este dispositivo interviene en caso de sobrecalentamiento. Cuando el TAPON FUSIBLE supera la máxima temperatura (120°C, 145°C o 180°C) se efectúa la fusión de la pastilla y la consecuente salida del aceite de transmisión del acoplamiento.

ATENCION

NORMALMENTE EL TAPON FUSIBLE ESTA AL LADO OPUESTO DEL EJE HUECO DEL ACOPLAMIENTO.
DURANTE LA INSTALACION VERIFIQUE QUE LA EVENTUAL SALIDA DE ACEITE NO VAYA HACIA EL MOTOR.

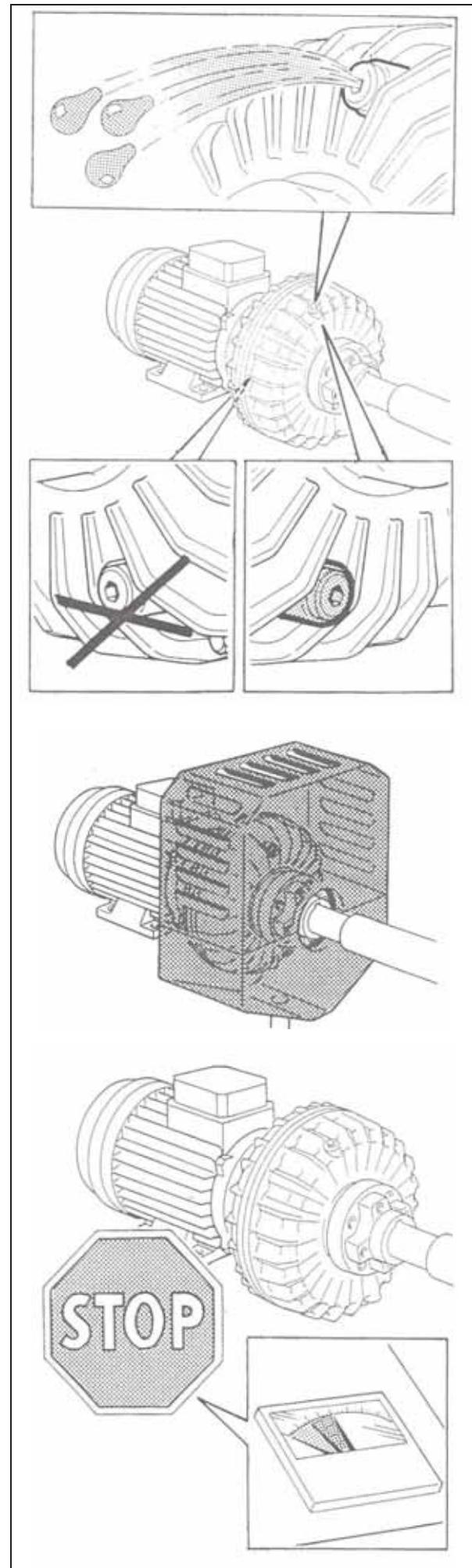
EN ESTE CASO SE DEBE UTILIZAR.

A1

Un cárter separado del motor para recoger y evacuar el aceite de temperatura elevada que podría salir.

A2

Un dispositivo de parada automática inmediata del motor que impide volver a poner en marcha sin haber eliminado la causa que ha producido la salida del aceite.



A COUPLEUR ROTOMECH® AVEC BOUCHON FUSIBLE

Ce dispositif intervient en cas de surchauffe; après dépassement de la température maximum admise par le BOUCHON FUSIBLE (120°C, 145°C ou 180°C), la pastille fond et l'huile de transmission s'écoule du coupleur.

ATTENTION

NORMALEMENT LE BOUCHON FUSIBLE SE TROUVE DU COTE OPPOSE A L'ARBRE CREUX.
PENDANT L'INSTALLATION VERIFIER QUE L'EVENTUEL ECOULEMENT DE L'HUILE NE FINISSE PAS SUR LE MOTEUR.

EN CE CAS IL FAUT PREVOIR:

A1

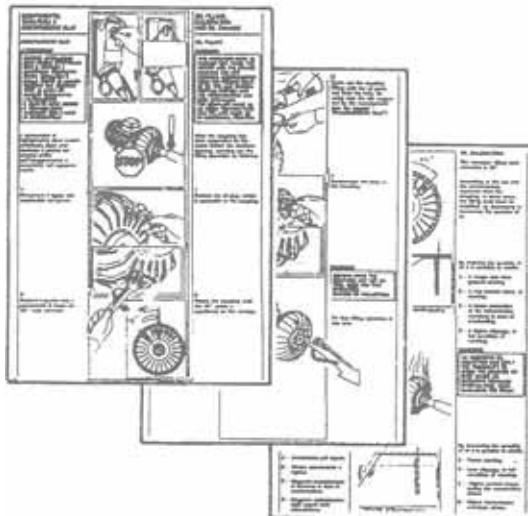
Une cage séparée du moteur pour la récolte et l'évacuation de l'huile à haute température qui pourrait s'écouler.

A2

Un dispositif d'arrêt automatique à effet immédiat qui empêche le redémarrage jusqu'au rétablissement de bonnes conditions de marche.

A3

Después de la completa instalación del acoplamiento en la máquina es posible efectuar las pruebas y el calibrado, en caso necesario (véase el capítulo "LLENADO, CALIBRADO Y SUBSTITUCION DEL ACEITE").



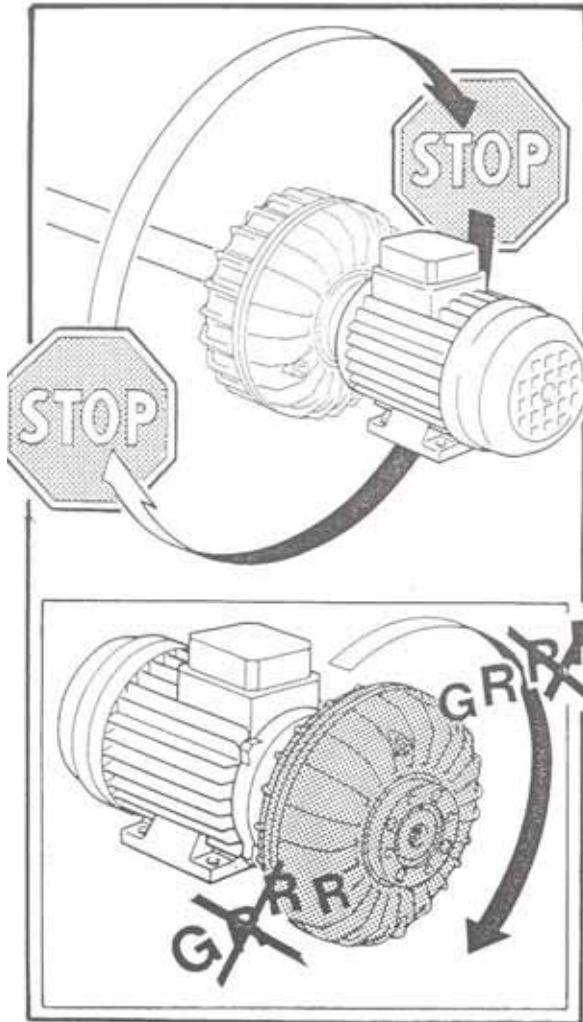
ATENCION

DURANTE LA PRUEBA Y EL FUNCIONAMIENTO ES NECESARIO RECORDAR:

- NUNCA SUPERE EL NUMERO MAXIMO DE PUESTAS EN MARCHA PREVISTAS POR WESTCAR (VEASE EL CATALOGO TECNICO).
- PELIGRO DE SOBRECALIENTAMIENTO.
- EL ACOPLAMIENTO FUNCIONNANDO EN CONDICIONES NORMALES NO ES RUIDOSO.
- EN CASO DE RUIDOS, PARE LA MAQUINA INMEDIATAMENTE, ANALICE Y ELIMINE LA CAUSA.

CONSIDERAR NORMAL EL RUIDO PRODUCIDO POR LOS SECTORES DE EMBRAGUE CUANDO LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN SEA MENOR DE 150 R.P.M. (DURANTE LA PARADA O EL ARRANQUE).

Ahora el acoplamiento está listo para su utilización.



A3

Après avoir complètement installé le coupleur dans la machine, il est possible d'effectuer un essai. Dans ce cas, il est nécessaire d'étalonner le remplissage (voir chapitre "REMPISSAGE, CALIBRAGE ET VIDANGE DE L'HUILE").

ATTENTION

PENDANT L'ESSAI ET LE FONCTIONNEMENT IL FAUT SE RAPPELER:

- NE JAMAIS DEPASSER LE NOMBRE MAXIMUM DE DEMARRAGES PAR HEURE PREVUS PAR WESTCAR (VOIR CATALOGUE TECHNIQUE).
- DANGER DE SURCHAUFFE.
- LE COUPLEUR EN CONDITIONS NORMALES N'EST PAS BRUYANT. EN CAS DE BRUIT, ARRETER IMMEDIATEMENT LA MACHINE, ISOLER ET ELIMINER LA CAUSE. LE BRUIT PRODUIT PAR LES SECTEURS QUE L'ON PEUT CONSTATER AU-DESSOUS DE 150 TOURS/MIN (PENDANT L'ARRET OU LE DEMARRAGE) NE DOIT PAS ETRE CONSIDERE COMME ANORMAL.

A ce point le coupleur est prêt pour être utilisé.

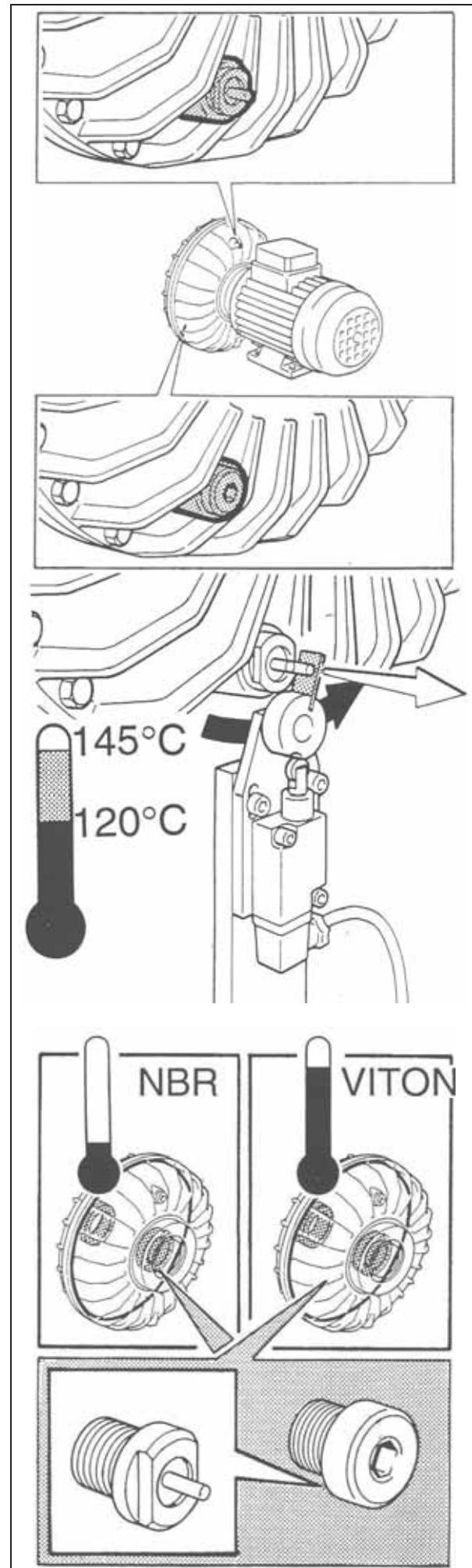
B ACOPLAMIENTO ROTOMECH® CON TAPON FUSIBLE Y TAPON EXPANDIBLE

Esta configuración, disponible a petición, ofrece una doble seguridad: el TAPÓN DE DISPARO AUTOMÁTICO (TAPÓN EXPANDIBLE) detecta un primer umbral de sobretemperatura, deteniendo el motor o dando una señal de alarma; mientras que el TAPÓN FUSIBLE detecta el segundo haciendo salir el aceite, en caso de que el motor no se detenga tras alcanzar el primer umbral.

En caso de sobrecalentamiento, cuando el TAPÓN EXPANDIBLE supera la máxima temperatura (120° o 145°) se efectúa la fusión de la pastilla y la consecuente salida del pistón para producir la señal de parada del motor sin causar la salida del aceite de transmisión del acoplamiento.

ATENCION

EL TAPON EXPANDIBLE SE DEBE UTILIZAR PARA LA INTERVENCION DEL PRIMER UMBRAL Y DEBE TENER UNA TEMPERATURA DE FUSION INFERIOR A LA DEL TAPON FUSIBLE Y ESTE NUNCA DEBE TENER UNA TEMPERATURA SUPERIOR A LA ADMITIDA POR EL TIPO DE JUNTAS MONTADAS EN EL ACOPLAMIENTO.



B COUPLEUR ROTOMECH® AVEC BOUCHON FUSIBLE ET BOUCHON A DETENTE

Cette configuration pouvant être exécutée sur demande offre une double sécurité. Le relevé d'un premier seuil de surtempérature est donné par le BOUCHON EXPANSIBLE (pour permettre un arrêt du moteur ou la signalisation d'alarme) suivi par un deuxième seuil donné par le BOUCHON FUSIBLE qui provoque la sortie de l'huile au cas où l'arrêt du moteur lorsque celui-ci a atteint le premier seuil n'aurait pas eu lieu à cause d'une anomalie.

En cas de surchauffe, avec dépassement de la température maximum du BOUCHON A DETENTE (120° ou 145°), la pastille fond et le petit piston se détend vers l'extérieur pour signaler l'arrêt du moteur, sans provoquer l'écoulement de l'huile de transmission du coupleur.

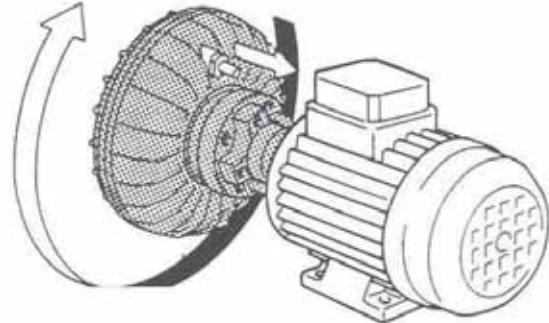
ATTENTION

LE BOUCHON A DETENTE DOIT ETRE EMPLOYE POUR LA DETECTION DU PREMIER SEUIL ET DOIT AVOIR UNE TEMPERATURE DE FUSION INFERIEURE A CELLE DU BOUCHON FUSIBLE; CE DERNIER NE DOIT JAMAIS AVOIR UNE TEMPERATURE DE FUSION SUPERIEURE A CELLE ADMISE PAR LES JOINTS D'ETANCHEITE DU COUPLEUR.

EN ESTE CASO ES NECESARIO:

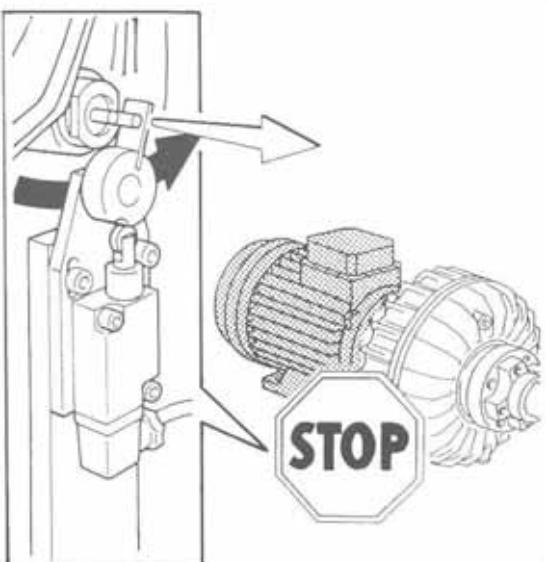
B1

Un microinterruptor de seguridad (de tipo aprobado) que registre la señal del pistón y determine la parada inmediata del motor y que impida volver a arrancar antes de la eliminación que ha causado la salida del pistón.



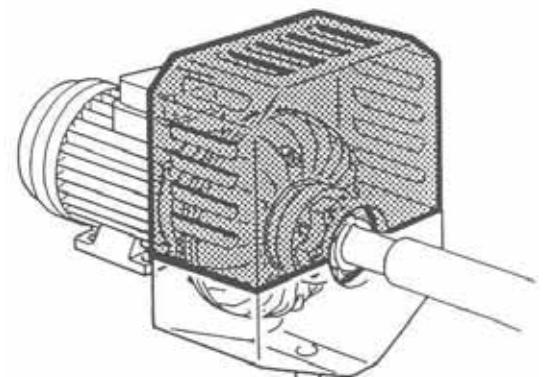
B2

Un cárter separado del motor para la recolección y la evacuación del aceite con temperatura elevada que podría salir.

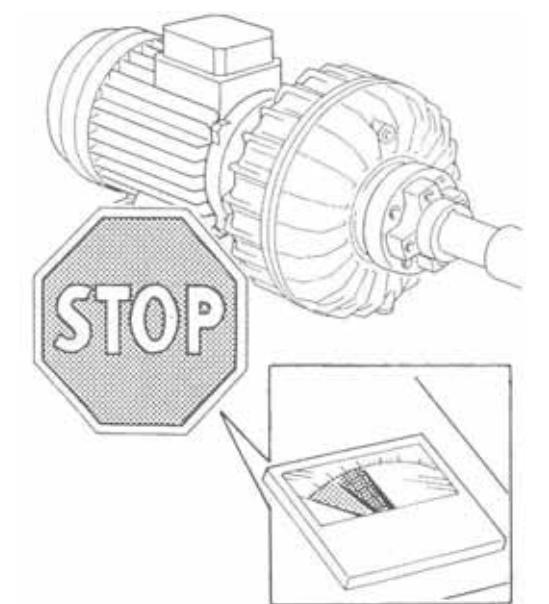


B3

Un dispositivo de parada automática inmediata del motor que impida volver a arrancar antes de la eliminación de la condición que ha causado la salida del aceite.



Westcar aconseja utilizar el dispositivo de control de las revoluciones modelo "ET", que permite leer constantemente el número de revoluciones de la parte exterior del acoplamiento, y parar el motor incluso cuando el acoplamiento se halla detenido.



EN CE CAS IL FAUT PREVOIR:

B1

Un microinterrupteur de sécurité (de type approuvé) qui détecte le signal du petit piston et détermine l'arrêt immédiat du moteur et empêche le redémarrage jusqu'au rétablissement de bonnes conditions de marche.

B2

Une cage séparée du moteur pour la récolte et l'évacuation de l'huile à haute température qui pourrait s'écouler.

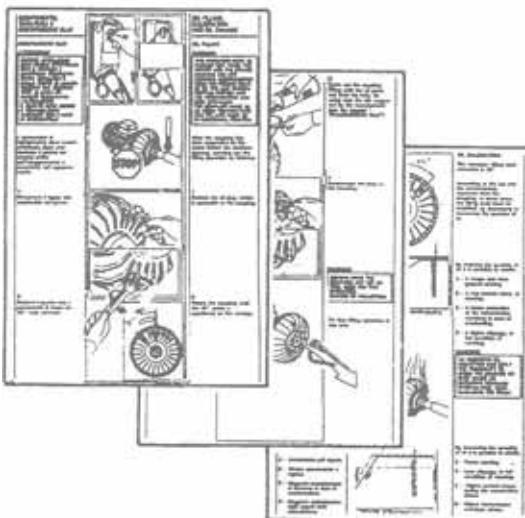
B3

Un dispositif automatique d'arrêt immédiat du moteur qui empêche le redémarrage jusqu'au rétablissement de bonnes conditions de marche.

L'entreprise WESTCAR conseille d'utiliser le dispositif de contrôle des tours modèle "ET" qui permet le relevé constant du nombre des tours de la partie extérieure du coupleur, en garantissant ainsi l'arrêt du moteur également en condition de perte de vitesse du coupleur.

B4

Después de la instalación completa del acoplamiento en la máquina es posible efectuar las pruebas. En caso de necesidad, efectúe un calibrado de la cantidad de aceite (véase el capítulo "LLENADO, CALIBRADO Y SUSTITUCION DEL ACEITE").

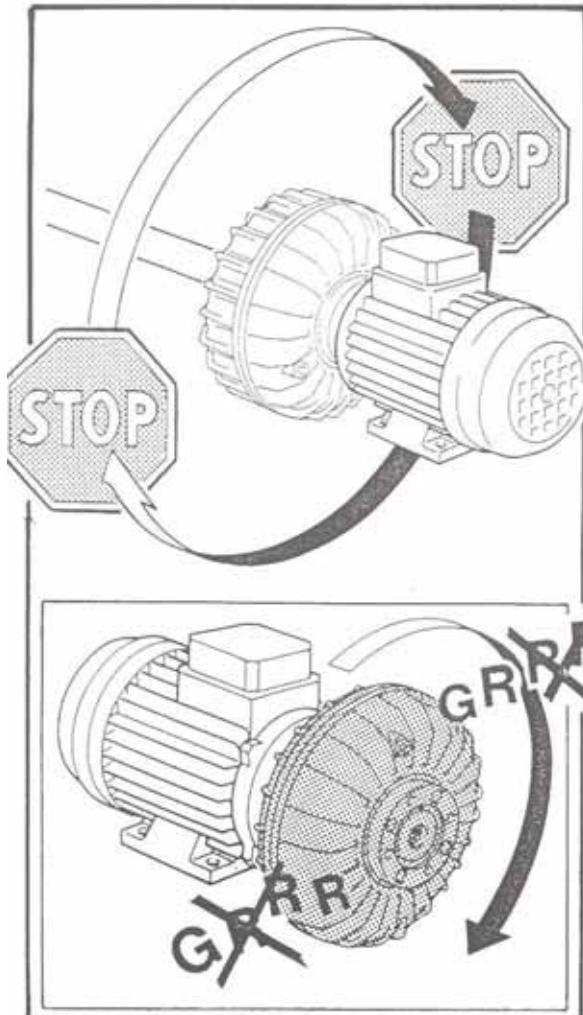


ATENCION

DURANTE LA PRUEBA Y EL FUNCIONAMIENTO ES NECESARIO RECORDAR:

- NUNCA SUPERE EL NUMERO MAXIMO DE PUESTAS EN MARCHA PREVISTAS POR WESTCAR (VEASE EL CATALOGO TECNICO).
- PELIGRO DE SOBRECALIENTAMIENTO.
- EL ACOPLAMIENTO FUNCIONNANDO EN CONDICIONES NORMALES NO ES RUIDOSO.
- EN CASO DE RUIDOS, PARE LA MAQUINA INMEDIATAMENTE, ANALICE Y ELIMINE LA CAUSA.
- CONSIDERAR NORMAL EL RUIDO PRODUCIDO POR LOS SECTORES DE EMBRAGUE CUANDO LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN SEA MENOR DE 150 R.P.M. (DURANTE LA PARADA O EL ARRANQUE).

Ahora el acoplamiento está listo para su utilización.



B4

Après avoir installé complètement le coupleur dans la machine, il est possible d'effectuer un essai. Si nécessaire, étalonner le remplissage (voir chapitre "REMPISSAGE, CALIBRAGE ET VIDANGE DE L'HUILE").

ATTENTION

PENDANT L'ESSAI ET LE FONCTIONNEMENT IL FAUT SE RAPPELER:

- NE JAMAIS DEPASSER LE NOMBRE MAXIMUM DE DEMARRAGES PAR HEURE PREVUS PAR WESTCAR (VOIR CATALOGUE TECHNIQUE).
- DANGER DE SURCHAUFFE
- LE COUPLEUR EN CONDITIONS NORMALES N'EST PAS BRUYANT. EN CAS DE BRUIT ARRETER IMMEDIATEMENT LA MACHINE, ISOLER ET ELIMINER LA CAUSE.
- LE BRUIT PRODUIT PAR LES SECTEURS QUE L'ON PEUT CONSTATER AU-DESSOUS DE 150 TOURS/MIN (PENDANT L'ARRET OU LE DEMARRAGE) NE DOIT PAS ETRE CONSIDERE COMME ANORMAL.

A ce point le coupleur est prêt pour être utilisé.

LLENADO, CALIBRADO Y SUBSTITUCION DEL ACEITE

LLENADO DE ACEITE

ATENCION

ESTA OPERACION SE DEBE EFECTUAR CUANDO NI EL MOTOR NI LA MAQUINA ACCIONADA FUNCIONAN, DESPUES DE SU DESCONEXION DE LA FUENTA DE ALIMENTACION MEDIANTE EL SECCIONADOR DE LA LINEA Y CUANDO SE HA SEÑALIZADO LA INTERVENCION. EL ACOPLAMIENTO DEBE ESTAR A TEMPERATURA AMBIENTE CON EL EJE HORIZONTAL.

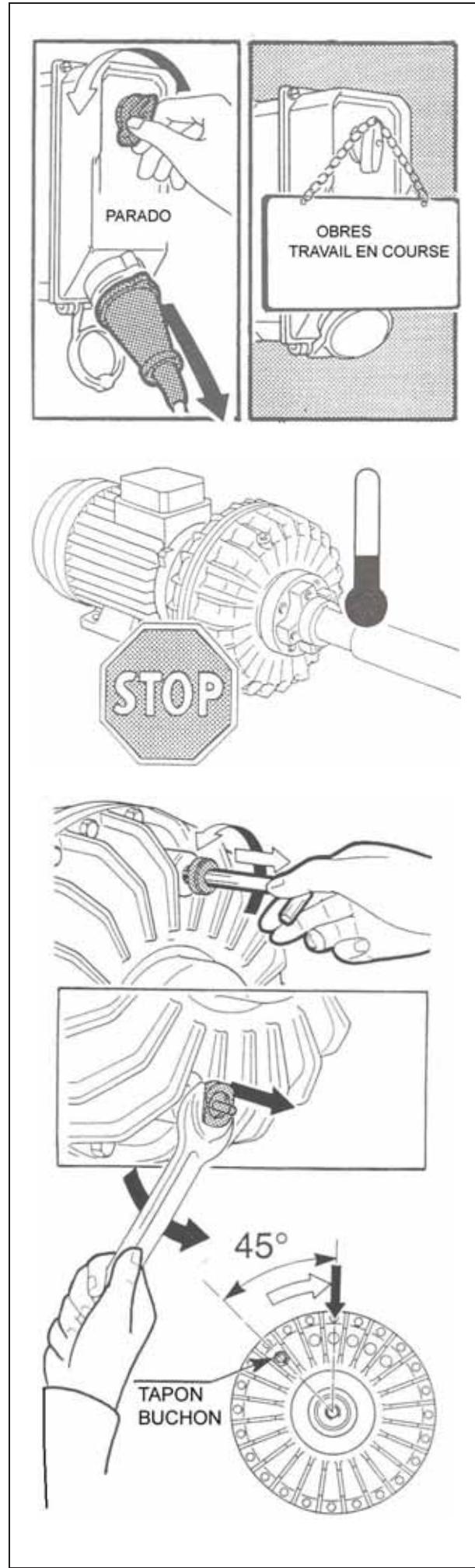
La operación de llenado se debe efectuar después de haber montado el acoplamiento en el motor y antes de montarlo en la máquina, de la siguiente manera:

1

Quite el tapón del aceite, que es accesible en el acoplamiento.

2

Gire el acoplamiento hasta la colocación de la muesca de 45° en posición vertical.



REMPISSAGE, CALIBRAGE ET VIDANGE DE L'HUILE

REMPISSAGE

ATTENTION

CETTE OPERATION DOIT ETRE EFFECTUEE AVEC LE MOTEUR ET LA MACHINE ARRETES. APRES LES AVOIR DEBRANCHES DE LA LIGNE ELECTRIQUE ET AVOIR SIGNALE L'INTERVENTION EN COURS. LE COUPLEUR DOIT ETRE A TEMPERATURE AMBIANTE AVEC L'AXE HORIZONTAL.

Le remplissage doit être effectué après avoir monté le coupleur sur le moteur et avant de l'avoir installé dans la machine, de la manière suivante:

1

Enlever le bouchon de remplissage accessible sur le coupleur.

2

tourner le coupleur de façon à porter l'encoche des 45° sur la verticale.

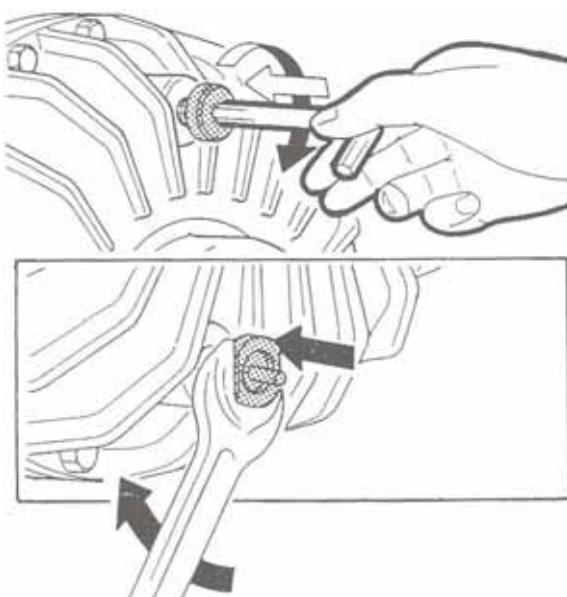
3

Efectúe el llenado del acoplamiento hasta que rebose por el orificio. Utilice sólo aceites aconsejados por el constructor (véase el capítulo "ACEITES DE TRANSMISION").



4

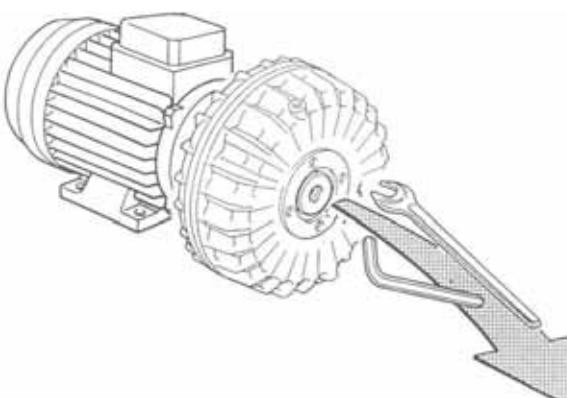
Vuelva a colocar el tapón en el acoplamiento.



ATENCION

**QUITE DEL ACOPLAMIENTO
CUALQUIER LLAVE O
CUALQUIER UTENSILIO
UTILIZADO PARA ESTA
OPERACION.
PELIGRO DE PROYECCION.**

La operación de primer llenado está terminada.



3

Effectuer le remplissage du coupleur jusqu'au niveau du trou en utilisant uniquement les huiles recommandées par le constructeur (voir chapitre "HUILE DE TRANSMISSION").

4

Remonter le bouchon de remplissage sur le coupleur.

ATTENTION

**ENLEVER DU COUPLEUR
TOUTES LES CLES OU
OUTILS UTILISES POUR
CETTE OPERATION.
DANGER DE PROJECTION.**

L'opération de premier remplissage est ainsi terminée.

CALIBRADO DEL ACEITE

El nivel standard de llenado aconsejado es 45°

Según el tipo de utilización y las prestaciones requeridas, en algunos casos el nivel de llenado tiene que ser modificado disminuyendo o aumentando la cantidad de aceite.

Reduciendo la cantidad de aceite se obtiene:

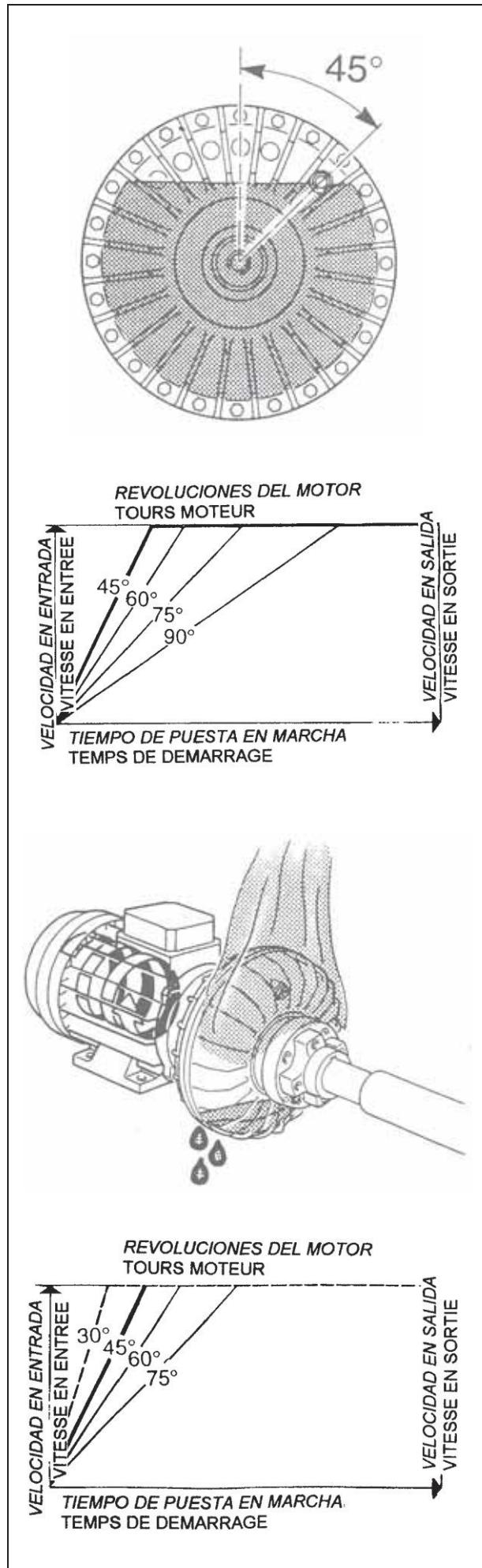
- A - Una aceleración más larga y gradual
- B - Una absorción más reducida de corriente durante la puesta en marcha.
- C - Una mejor protección de los órganos de transmisión en caso de sobrecarga.

ATENCION

UNA REDUCCION EXCESIVA DEL ACEITE PUEDE IMPLICAR LA IMPOSIBILIDAD DE ACCELERAR LA MAQUINA O CAUSAR UN EXCESIVO SOBRECALENTAMIENTO DEL ACOPLAMIENTO Y DAÑAR LAS JUNTAS

Aumentando la cantidad del aceite se obtiene:

- A - Una aceleración más rápida.
- B - Un deslizamiento menor a régimen.
- C - Una mayor absorción de corriente en fase de aceleración.



CALIBRAGE DE L'HUILE

Le niveau standard conseillé de l'huile est 45°.

En fonction du type d'utilisation et des performances requises, en certains cas le niveau de remplissage doit être changé en diminuant ou en augmentant la quantité d'huile.

En réduisant la quantité d'huile on obtient:

- A - Un démarrage plus long et graduel.
- B - Faible absorption de courant au démarrage.
- C - Une meilleure protection des organes de transmission en cas de surcharge.

ATTENTION

UNE REDUCTION EXCESSIVE DE L'HUILE PEUT PORTER A L'IMPOSSIBILITE D'ACCELERER LA MACHINE OU MEME PROVOQUER UNE SURCHAUFFE DU COUPLEUR ET ENDOMMAGER DE CETTE MANIERE LES JOINTS D'ETANCHEITE.

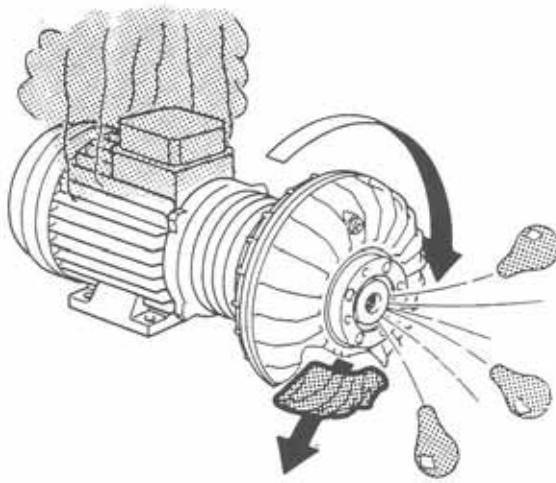
En augmentant la quantité d'huile on obtient:

- A - Démarrage plus rapide.
- B - Un glissement réduit en régime.
- C - Une absorption de courant supérieure en phase d'accélération.

ATENCION

UNA CANTIDAD EXCESIVA DE ACEITE PUEDE CAUSAR SOBRECARGA DEL MOTOR, VUELCO DEL LABIO DE LOS RETENES O ROTURA DEL ACOPLAMIENTO POR SOBREPRESION INTERNA CAUSADA POR FALTA DE ESPACIO DE DILATACION DEL ACEITE.

Aquí abajo están descritas las cantidades de llenado de aceite correspondientes a los diferentes niveles de llenado.



ATTENTION

UNE QUANTITE ECCESSIVE D'HUILE PEUT SURCHARGER LE MOTEUR ET CAUSER LE RETOURNEMENT DU BORD, DES JOINTS D'ETANCHEITE OU LA RUPTURE DU COUPLEUR A CAUSE DE SURPRESSION DUE AU MANQUE DE PLACE POUR LA DILATATION DE L'HUILE.

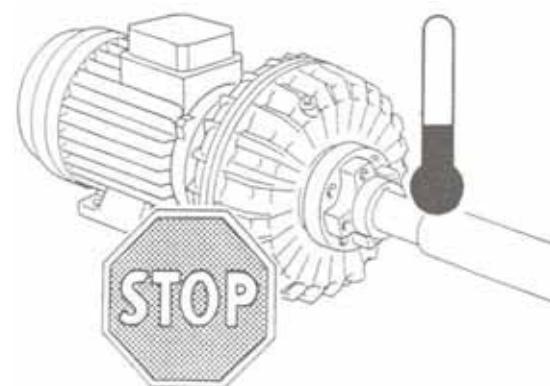
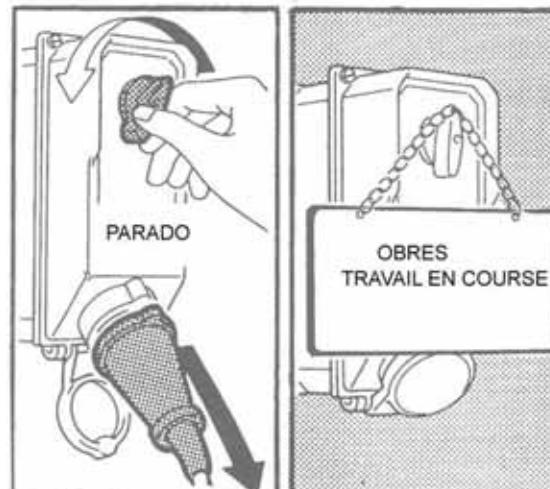
Ci-après sont indiquées les quantités de remplissage d'huile correspondant aux divers niveaux de remplissage.

**TALLA DEL ACOPLAMIENTO ROTOMECH®
GRANDEUR DU COUPLEUR ROTOMECH®**

	20	25	30	40	55	65	75	LITRES	REMPISSAGE 30°
LLENADO 30°	LITROS	1.23	2.1	2.6	4,3	8.0	14.5	21	
	Kg	1.08	1.85	2.3	3,8	7	12.7	18.3	Kg
LLENADO 45°	LITROS	1.14	1.94	2.4	3.95	7.5	13.7	20	
	Kg	1	1.7	2.1	3,5	6.6	12	17.4	Kg
LLENADO 60°	LITROS	0.97	1.7	2.1	3,4	6.5	11.4	17	
	Kg	0.85	1.5	1.85	3	5.7	10	15	Kg
LLENADO 75°	LITROS	0.85	1.54	1.7	2.75	5.7	10	16	
	Kg	0.75	1.35	1.5	2,4	5	8.7	14	Kg
LLENADO 90°	LITROS	0.68	1.25	1.48	2.2	4.5	7.7	12	
	Kg	0.6	1.1	1.3	1.9	4	6.8	10.6	Kg

ATENCION

ESTA OPERACION SE DEBE EFECTUAR CUANDO NI EL MOTOR NI LA MAQUINA ACCIONADA FUNCIONAN, DESPUES DE SU DESCONEXION DE LA FUENTE DE ALIMENTACION MEDIANTE EL SECCIONADOR DE LINEA, Y CUANDO SE HA SEÑALIZADO LA INTERVENCION. EL ACOPLAMIENTO DEBE ESTAR A TEMPERATURA AMBIENTE CON EL EJE HORIZONTAL.



Para efectuar el calibrado haga las siguientes operaciones:

ATTENTION

CETTE OPERATION DOIT ETRE EFFECTUEE AVEC LE MOTEUR ET LA MACHINE ARRETES, APRES LES AVOIR DEBRANCHES DE LA LIGNE ELECTRIQUE ET AVOIR SIGNALE L'INTERVENTION. LE COUPLEUR DOIT ETRE A TEMPERATURE AMBIANTE AVEC L'AXE HORIZONTAL.

Pour effectuer le calibrage procéder comme suit:

1

Coloque el acoplamiento con el tapón accesible en la posición más elevada.

ATTENCION

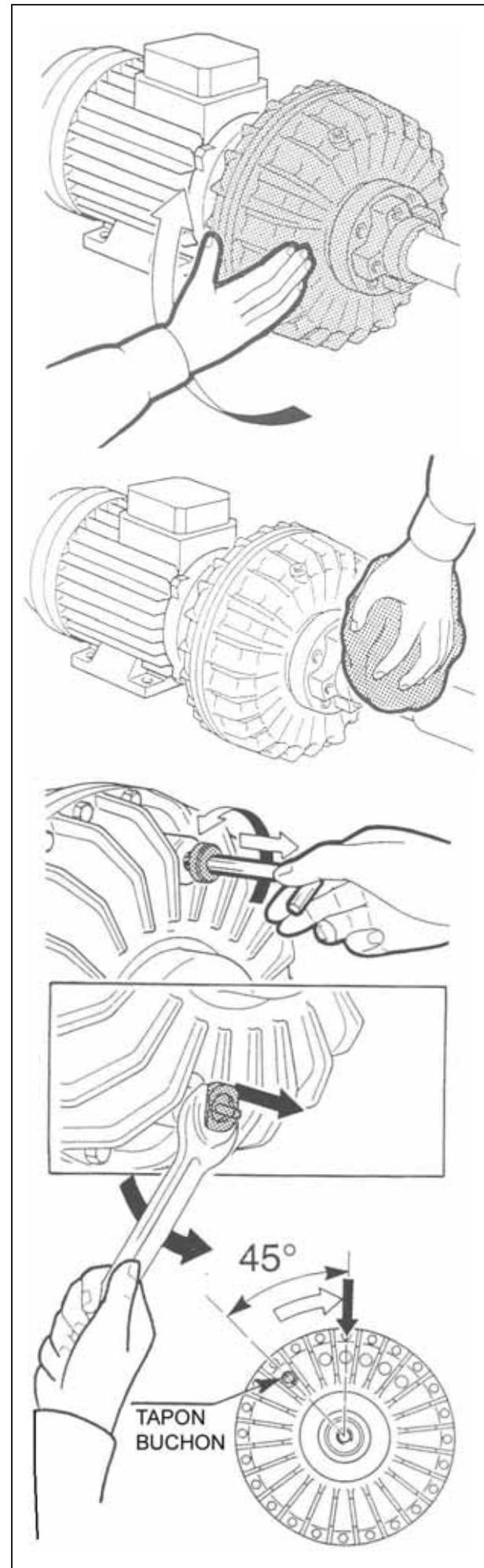
ANTES DE QUITAR EL TAPON ES NECESARIO PROVEERSE DE TRAPOS DE PROTECCION CONTRA EVENTUALES CHORROS DE ACEITE CAUSADOS POR PRESIONES RESIDUALES.

2

Quite completamente el tapón accesible.

3

Si es necesario efectuar la restauración del nivel, gire el acoplamiento hacia la posición de llenado sin superar la muesca de 45° sobre la linea vertical (límite máximo de llenado) y añada aceite hasta que rebose por el orificio.



1

Positionner le coupleur avec le bouchon de remplissage accessible vers le haut.

ATTENTION

AVANT D'ENLEVER LE BOUCHON, IL FAUT PREPARER DES TORCHONS POUR SE PROTEGER D'EVENTUELS JETS D'HUILE DUS A LA PRESSION RESIDUELLE.

2

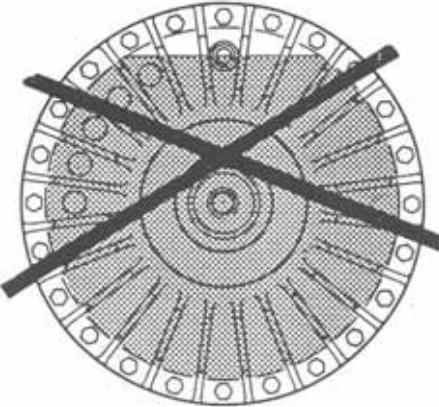
Enlever le bouchon accessible.

3

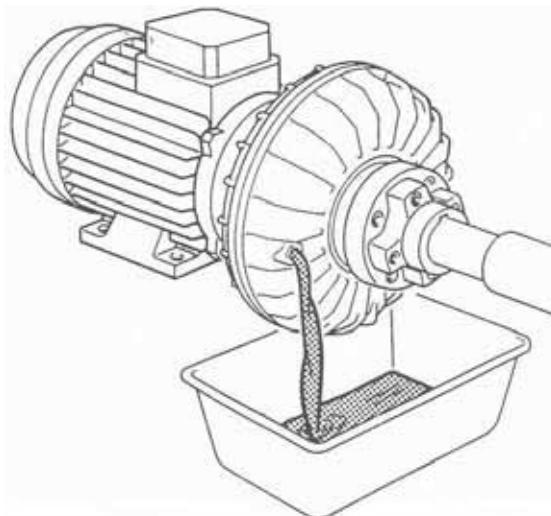
Si on doit effectuer un rajout tourner le coupleur en position de remplissage sans dépasser l'encoche des 45° sur la verticale (limite maximum de remplissage) et ajouter l'huile jusqu'au niveau du trou.

IMPORTANTE

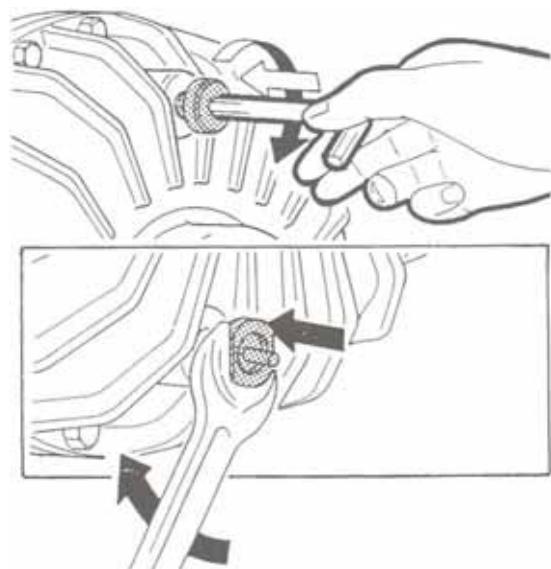
NORMALMENTE NO SE DEBE SUPERAR EL NIVEL DE LLENADO DE 45°. SOLO EN CASOS PARTICULARES Y PREVIA CONSULTA CON WESTCAR SE PUEDE REALIZAR UN LLENADO HASTA 30°.

**4**

Para disminuir la cantidad de aceite es necesario proveerse de una bandeja de recolección y girar el acoplamiento hasta la colocación de la muesca de llenado deseada sobre la línea vertical y esperar la salida del aceite excedente.

**5**

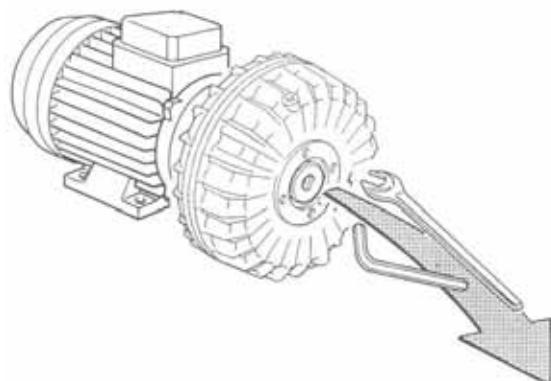
Vuelva a colocar el tapón en el acoplamiento y marque un punto de referencia para futuras restauraciones del nivel y cambios de aceite.



ATENCION

QUITE DEL ACOPLAMIENTO CUALQUIER LLAVE O CUALQUIER UTENSILIO UTILIZADO PARA ESTA OPERACION. PELIGRO DE PROYECCION.

La operación de calibrado está terminada.



IMPORTANT

NORMALEMENT IL NE FAUT PAS DEPASSER LE NIVEAU DE REMPLISSAGE DE 45°. EN CERTAINS CAS ET SEULEMENT APRES AVOIR CONSULTE WESTCAR IL EST PERMIS D'ARRIVER JUSQU'A 30°.

4

Pour diminuer la quantité d'huile il faut préparer une bassine de récolte et tourner le coupleur jusqu'à positionner l'encoche de remplissage désirée sur la verticale et attendre la sortie de l'huile en excès.

5

Remonter le bouchon sur le coupleur et marquer un repère pour d'éventuels rajouts ou vidanges successifs.

ATTENTION

ENLEVER DU COUPLEUR TOUTES LES CLES OU OUTILS UTILISES POUR CETTE OPERATION. DANGER DE PROJECTION.

Le calibrage est ainsi terminé.

SUBSTITUCION DEL ACEITE

Por primera vez, esta operación se debe efectuar después de 400 horas de funcionamiento y sucesivamente cada 4000 horas, en caso de utilizaciones en ambientes polvorrientos cada 1000 horas.

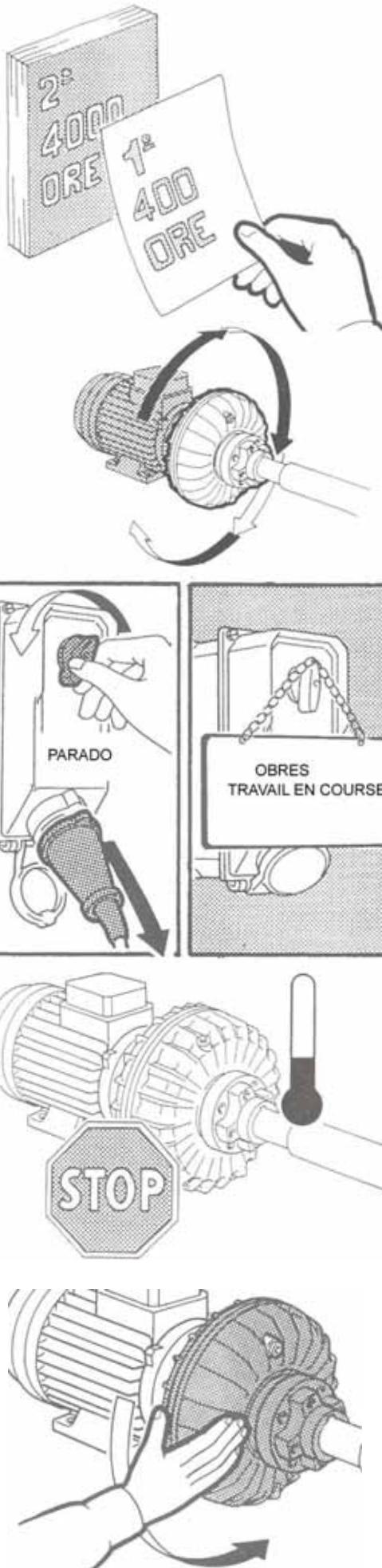
Para efectuar esta operación haga lo que sigue:

ATENCION

ESTA OPERACION SE DEBE EFECTUAR DESPUES DE UNA PUESTA EN MARCHA, AL MENOS PARCIAL, DEL MOTOR DE MANERA QUE LAS IMPUREZAS ESTEN SUSPENDIDAS EN EL ACEITE. ADEMÁS, ESTA OPERACION SE DEBE EFECTUAR CUANDO NI EL MOTOR NI LA MAQUINA ACCIONADA FUNCIONAN, DESPUES DE SU DESCONEXION DE LA FUENTE DE ALIMENTACION MEDIANTE EL SECCIONADOR DE LINEA, Y CUANDO SE HA SENALIZADO LA INTERVENCION. EL ACOPLAMIENTO DEBE ESTAR A TEMPERATURA AMBIENTE CON EL EJE HORIZONTAL.

1

Coloque el acoplamiento con el tapón accesible en la posición más elevadas.



VIDANGE

Cette opération doit être effectuée la première fois après 400 heures de fonctionnement et successivement toutes les 4000 heures. Pour l'emploi en environnements particulièrement poussiéreux toutes les 1000 heures.

Opérer de la façon suivante:

ATTENTION

CETTE OPERATION DOIT ETRE EFFECTUEE APRES AVOIR DEMARRE AU MOINS PARTIELLEMENT LE MOTEUR, DE FAÇON A PORTER EN SUSPENSION LES IMPURITES PRESENTES DANS L'HUILE. EN OUTRE, LE MOTEUR ET LA MACHINE DOIVENT ETRE ARRETES ET DEBRANCHES DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE ET IL FAUT SIGNALER L'INTERVENTION EN COURS. LE COUPLEUR DOIT ETRE A TEMPERATURE AMBIANTE AVEC L'AXE HORIZONTAL.

1

Positionner le coupleur avec le bouchon de remplissage accessible vers le haut.

ATENCION

ANTES DE QUITAR EL TAPON ES NECESARIO PROVEERSE DE TRAPOS DE PROTECCION CONTRA EVENTUALES CHORROS DE ACEITE CAUSADOS POR PRESIONES RESIDUALES.

2

Quite completamente el tapón accesible.

Si el acoplamiento está instalado en posición vertical y resulta difícil colocar el motor en posición horizontal, mida la cantidad de aceite que salga y ponga una cantidad igual. Repita la operación varias veces para eliminar las impurezas retenidas en el aceite residual.

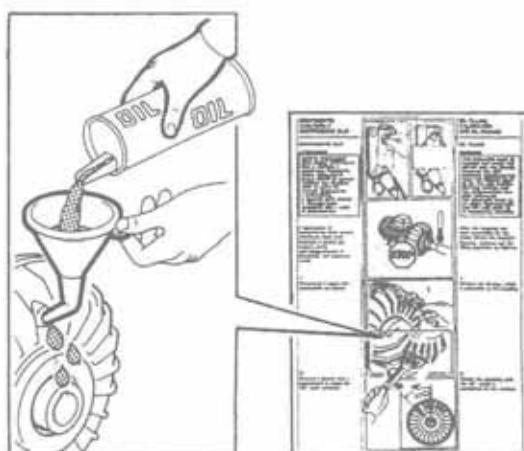
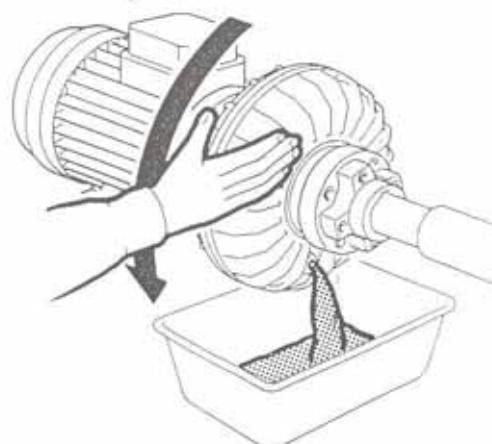
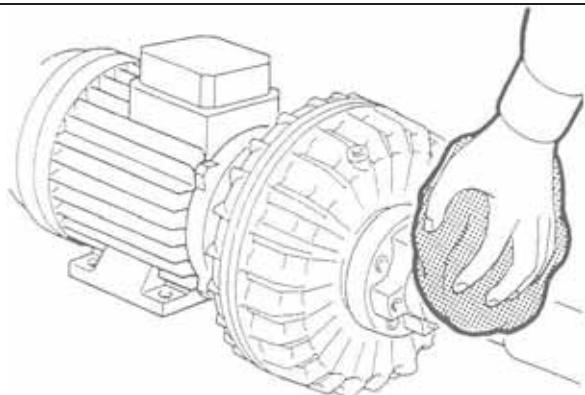
3

Debajo del acoplamiento, ponga una bandeja con capacidad adecuada para la recolección del aceite. Gire el acoplamiento hasta la colocación del orificio de salida del aceite en la posición más baja y espere la salida.

4

Para efectuar las operaciones de llenado o calibrado del aceite refiérase a los capítulos relativos.

Después de esta operaciones la substitución del aceite está terminada.



ATTENTION

AVANT D'ENLEVER LE BOUCHON IL FAUT PREPARER DES TORCHONS POUR SE PROTEGER D'EVENTUELS JETS D'HUILE DUS A UNE PRESSION RESIDUELLE.

2

Enlever le bouchon.

Si le coupleur est monté en position verticale et il est difficile de mettre en horizontale le moteur, mesurer la quantité d'huile qui sortira pour en remettre une quantité égale. Répéter plusieurs fois l'opération pour éliminer les impuretés restées dans l'huile qui n'est pas sortie.

3

Préparer une bassine de capacité suffisante sous le coupleur pour l'écoulement de l'huile. Tourner le coupleur jusqu'à porter le trou dans la position plus basse et attendre l'écoulement.

4

Pour le remplissage ou le calibrage de l'huile, se référer aux descriptions des chapitres relatifs.

Après avoir effectué ces opérations le vidange est terminée.

SUBSTITUCION DEL ACEITE PARA ACOPLAMIENTO VERTICAL

Los acoplamientos marcados por letra "C" son utilizados para el funcionamiento vertical.

El primer llenado del aceite se debe efectuar con el acoplamiento montado sobre el motor con el eje horizontal como descrito en la página 29. Sucesivamente, es posible substituir el aceite con el acoplamiento montado en posición vertical.

Por primera vez, esta operación se debe efectuar después de 2000 horas de funcionamiento y sucesivamente cada 4000 horas, mientras en caso de utilizaciones en ambientes polvorrientos cada 2000 horas de la siguiente manera:



ATENCION

ESTA OPERACION SE DEBE EFECTUAR DESPUES DE UNA PUESTA EN MARCHA, AL MENOS PARCIAL, DEL MOTOR DE MANERA QUE LAS EVENTUALES IMPUREZAS ESTEN SUSPENDIDAS EN EL ACEITE. ADEMÁS, EL MOTOR DE LA MAQUINA NO DEBE FUNCIONAR Y TIENE QUE ESTAR DESCONECTADO DE LA TENSION MEDIANTE EL SECCIONADOR DE LINEA, Y SE DEBE SEÑALIZAR LA INTERVENCION. EL ACOPLAMIENTO DEBE ESTAR A TEMPERATURA AMBIENTE NO SUPERIOR A 60°.

1

Debajo del acoplamiento ponga una bandeja con capacidad adecuada para la recolección del aceite.

VIDANGE POUR COUPLEUR ROTOMECH® VERTICAL

Les coupleurs marqués avec la lettre [C] sont prévus pour le fonctionnement en position verticale.

Le premier remplissage d'huile doit être effectué avec le coupleur monté sur le moteur avec l'axe en horizontale comme indiqué à page 29. Ensuite, en pratique, il est possible d'effectuer la vidange avec le coupleur en verticale.

Cette opération doit être effectuée la première fois après 2000 heures de fonctionnement et successivement toutes les 4000 heures ou, pour l'utilisation en environnements particulièrement poussiéreux, toutes les 2000 heures, suivant cette méthode :

ATTENTION

CETTE OPERATION DOIT ETRE EFFECTUEE APRES AVOIR DEMARRE AU MOINS PARTIELLEMENT LE MOTEUR, DE FAÇON A PORTER EN SUSPENSION LES IMPURETES. EN OUTRE, LE MOTEUR ET LA MACHINE DOIVENT ETRE ARRETES ET DEBRANCHES DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE ET IL FAUT SIGNALER L'INTERVENTION EN COURS. LE COUPLEUR DOIT ETRE A TEMPERATURE AMBIANTE (MAX. 60°).

1

Préparer une bassine de capacité suffisante sous le coupleur pour l'écoulement de l'huile.

2

Quite el tapón superior.

3

Quite el tapón inferior y espere la salida completa del aceite.

NOTA:

El aceite no saldrá completamente porque quedará una cantidad entre los intersticios, por lo tanto esto se tendrá que considerar durante la operación de llenado.

ATENCION

NO DESECHE EL ACEITE EN EL AMBIENTE Y CONTACTE CON EMPRESAS AUTORIZADAS PARA ELIMINACION.

4

Vuelva a colocar el tapón inferior.

5

Efectúe la restauración del nivel utilizando aceites adecuados (véase en la página 40 y 41). La cantidad de aceite tiene que ser igual a la cantidad de aceite salida para garantizar las prestaciones precedentes del acoplamiento.

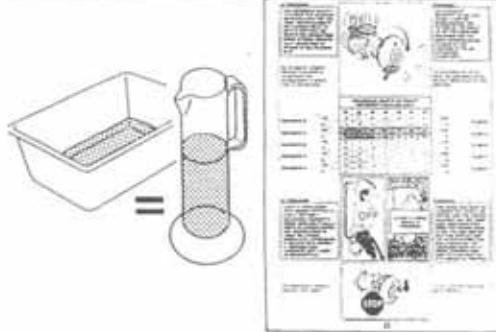
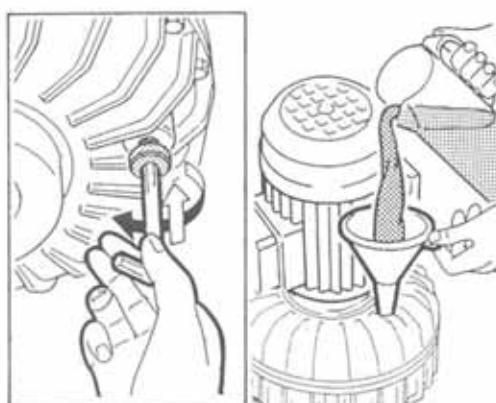
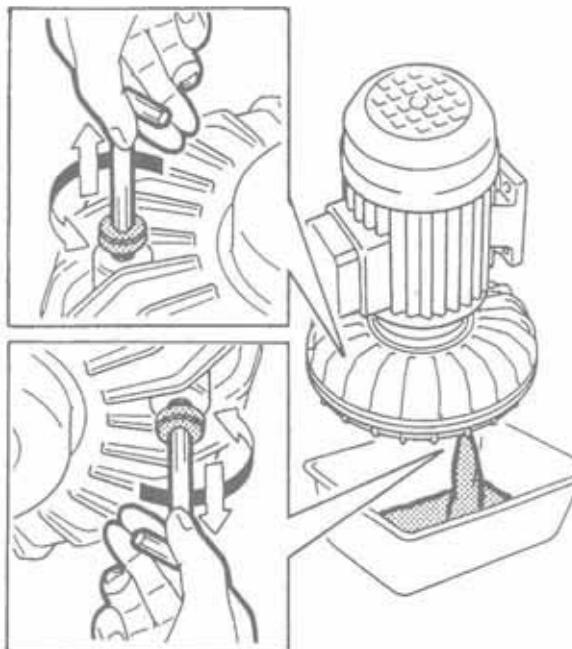
ATENCION

EL LLENADO MAXIMO ADMITIDO PARA EL FUNCIONAMIENTO EN POSICION VERTICAL NUNCA DEBE RESULTAR SUPERIOR A LA CANTIDAD CORRESPONDIENTE A 45°, MIENTRAS LA CANTIDAD MINIMA PARA GARANTIZAR LA PUESTA EN MARCHA NO DEBE RESULTAR INFERIOR A 75° DE LLENADO (VEASE LA TABLA EN LA PAGINA 32).

6

Vuelva a colocar el tapón de carga del aceite.

La operación está terminada.



2

Enlever le bouchon supérieur.

3

Enlever le bouchon inférieur et attendre le complet écoulement de l'huile.

NOTE :

L'huile à l'intérieur ne s'écoulera pas complètement ; une certaine quantité restera dans les interstices et il faudra en tenir compte lors du remplissage.

ATTENTION

NE PAS DISPERSER L'HUILE DANS L'ENVIRONNEMENT, S'ADRESSER A UNE ENTREPRISE AUTORISEE POUR L'ELIMINATION.

4

Remonter le bouchon inférieur.

5

Effectuer le remplissage en utilisant une huile appropriée (voir pages 40 et 41). La quantité d'huile doit être égale à celle écoulée pour assurer les mêmes performances qu'auparavant.

ATTENTION

POUR L'UTILISATION EN POSITION VERTICALE, LA QUANTITE MAXIMUM PERMISE EST CELLE CORRESPONDANT A 45° ET LA QUANTITE MINIMUM POUR GARANTIR LE DEMARRAGE NE DOIT PAS ETRE INFÉRIURE A L'EQUIVALENT DE 75° DE REMPLISSAGE (VOIR TABLEAU A PAGE 32).

6

Remonter le bouchon supérieur.

Ce travail est ainsi terminé.

CALIBRADO DEL ACEITE PARA EL ACOPLAMIENTO ROTOMECH® VERTICAL

En caso de necesidad de calibrado del aceite con el acoplamiento instalado en posición vertical se deben efectuar las siguientes operaciones:

ATENCION

ESTA OPERACION SE DEBE EFECTUAR CUANDO EL MOTOR DE LA MAQUINA NO FUNCIONA Y ESTA DESCONECTADO DE LA TENSION MEDIANTE EL SECCIONADOR DE LINEA, Y CUANDO SE HA SEÑALIZADO LA INTERVENCION.
EL ACOPLAMIENTO DEBE ESTAR A UNA TEMPERATURA NO SUPERIOR A 60°.

1

Sacar el tapón A o B, así como el exceso de aceite de la bomba utilizando una jeringa indicada para ello, o bien, quitar el tapón C o D y extraer la cantidad de aceite deseada recogiéndola en una cubeta especial.

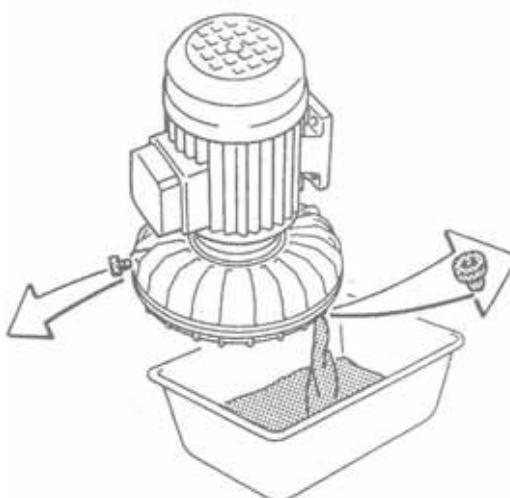
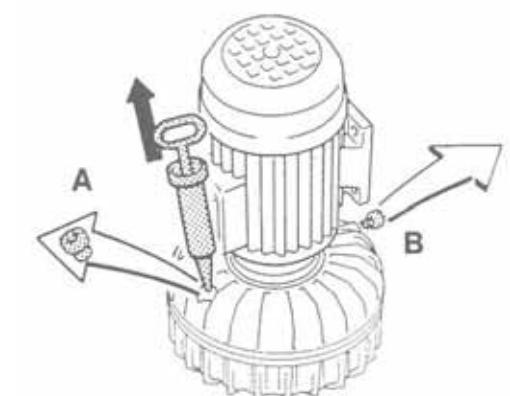
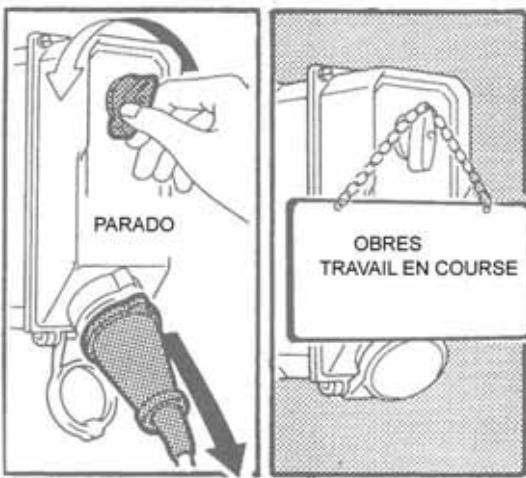
2

En caso de eventuales restauraciones del nivel efectúe el llenado de la cantidad necesaria de aceite a través del tapón A.

3

Al final del calibrado vuelva a montar el tapón precedentemente quitado.

El calibrado está terminado.



CALIBRAGE DU COUPLEUR ROTOMECH® VERTICAL

Dans le cas où il serait nécessaire d'effectuer un calibrage de l'huile avec le coupleur monté en position verticale, procéder comme suit :

ATTENTION

CETTE OPERATION DOIT ETRE EFFECTUEE AVEC LE MOTEUR ET LA MACHINE ARRETES ET DEBRANCHES DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE ET APRES AVOIR SIGNALE L'INTERVENTION EN COURS.
LE COUPLEUR DOIT ETRE A TEMPERATURE AMBIANTE (MAX. 60°).

1

Enlever le bouchon A ou B et enlever l'huile en excès (contenue dans la pompe) avec une seringue appropriée ou bien enlever le bouchon C ou D et extraire la quantité d'huile désirée en la recueillant dans une petite cuvette appropriée.

2

Pour d'éventuels rajouts, procéder avec le remplissage de la quantité d'huile nécessaire en utilisant le bouchon A.

3

Après le calibrage, remonter le bouchon précédemment enlevé.

Le calibrage est ainsi terminé.

ACEITE DE TRANSMISION

Las características esenciales para una buena selección del aceite de transmisión son:

1

Una buena fluidez del aceite (véase "VISCOSIDAD") para permitir la transmisión del máximo momento torsional. Es necesario recordar que el aceite cambia su fluidez según la variación de la temperatura (cuanto más caliente, más fluido)

2

Un buen poder lubricante para garantizar la lubricación de los rodamientos del acoplamiento. En general, se pueden utilizar aceites, con una viscosidad entre 1,9° y 4° Engler.

Aquí abajo están indicados los aceites aconsejados según sus características.

TABLA A

Estos aceites tienen una fluidez muy elevada y una viscosidad de 21 a 22 CST y son apropiados para una utilización con temperaturas no inferiores a -20°C

MARCA DEL ACEITE

HUILE DE TRANSMISSION

Les caractéristiques essentielles pour choisir une bonne huile de transmission sont :

1

Une bonne fluidité de l'huile (voir "VISCOSITE") pour obtenir la transmission du couple maximum. Tenir compte que la fluidité de l'huile change avec la température (la chaleur augmente la fluidité).

2

Un bon pouvoir lubrifiant pour garantir la lubrification des roulements du coupleur. En général, on peut utiliser des huiles avec viscosité entre 1,9° et 4° Engler.

Ci-après sont indiquées les huiles conseillées en fonction de leurs caractéristiques.

TABLEAU A

Ces huiles sont très fluides et ont une viscosité comprise entre 21 et 22 CST et sont indiquées pour utilisations avec températures non inférieures à -20°C.

MARQUE DE L'HUILE

TIPO DE ACEITE	BP	CASTROL	ESSO	MOBIL	OLEO-TECNICA	SHELL	TYPE D'HUILE	
							MARCA DEL ACEITE	MARQUE DE L'HUILE
ISO VG	22	22	22	22	22	22	ISO VG	VISCOSITE
CST a 40°	21	22	21.01	22	22	22	CST à 40°	
°ENGLER	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	°ENGLER	
INDICE DE VISCOSIDAD	104	100	104	110	103	90	INDICE DE VISCOSITE	POIDS SPECIFIQUE
PESO ESPECIFICO	Kg/dm ³	0.875	0.870	0.864		0.880	0.871	
DESLIZAMIENTO	°F	-22	-22	-31	-16.6	-43.6	-22	
	°C	-30	-30	-35	-27	-42	-30	GLISSEMENT
INFLAMABILIDAD	°F	377.6	410	399.2		365	356	°F
	°C	192	210	204		185	180	°C
								INFLAMMABILITE

TABLA B

Estos aceites tienen una viscosidad de 46 a 48 CST y gracias a su elevado poder lubricante son apropiados para utilizaciones ininterrumpidas con una elevada duración y con una temperaturas no inferiores a -15°C

MARCA DEL ACEITE

	BP	CASTROL	ESSO	MOBIL	OLEO-TECNICA	SHELL
TIPO DEL ACEITE	BARTRAN HW46	HYSPIN AWH46	INVAROL EP46	DTE 15	MOVO HVI46	TELLUS T46

TABLEAU B

Les huiles suivantes ont une viscosité qui va de 46 à 48 CST et grâce à leur pouvoir lubrifiant supérieur, elles sont plus indiquées pour utilisations continues de durée supérieure et températures supérieures à -15°C.

MARQUE DE L'HUILE

	TYPE D'HUILE						
ISO VG	46	46	46	46	46	46	ISO VG
VISCOSIDAD CST a 40°	46	46	48	46	46	46	CST à 40°
° ENGLER	4	4	4	4	4	4	°ENGLER
INDICE DE VISCOSIDAD	152	150	167	155	155	185	INDICE DE VISCOSITE
PESO ESPECIFICO	Kg/dm ³	0.882	0.875	0.867	0.880	0.875	Kg/dm ³
DESLIZAMIENTO °F	-33	-38	-33	-38	-36	-44	°F
°C	-36	-39	-36	-39	-38	-42	°C
INFLAMABILIDAD °F	431	410	437	374	374	365	°F
°C	222	210	225	190	190	185	°C

TABLA C

La característica de estos aceites es un índice de viscosidad muy elevado (más estable en caso de variación de la temperatura) y por lo tanto son apropiados para la utilización en ambientes con temperaturas no inferiores a -40°C

MARCA DEL ACEITE

	ESSO	OLEOTECNICA					
TIPO DEL ACEITE	INVAROL EP22	MOVO HVI22					TYPE D'HUILE
ISO VG	22	22					ISO VG
VISCOSIDAD CST a 40°	20.75	22					CST à 40°
° ENGLER	2.3	2.3					°ENGLER
INDICE DE VISCOSIDAD	167	184					INDICE DE VISCOSITE
PESO ESPECIFICO	Kg/dm ³	0.888					Kg/dm ³
DESLIZAMIENTO °F	-45.4	-52.6					°F
°C	-43	-47					°C
INFLAMABILIDAD °F	302	419					°F
°C	150	215					°C

ATENCION

EN EL ACOPLAMIENTO, EL ACEITE DEBE ESTAR FLUIDO PARA TRANSMITIR EL MOMENTO TORSIONAL. EN CASO DE TEMPERATURAS BAJAS (INFERIORES A 0°C) LA PRIMERA PUESTA EN MARCHA NECESITA UN TIEMPO DE DESLIZAMIENTO MAS ELEVADO PARA LA TRANSMISION DEL MOMENTO TORSIONAL A REGIMEN.

ATTENTION

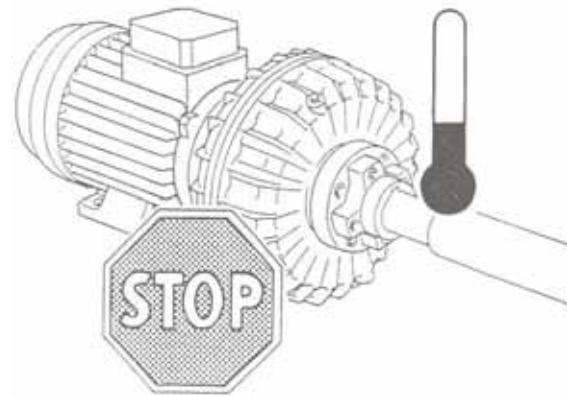
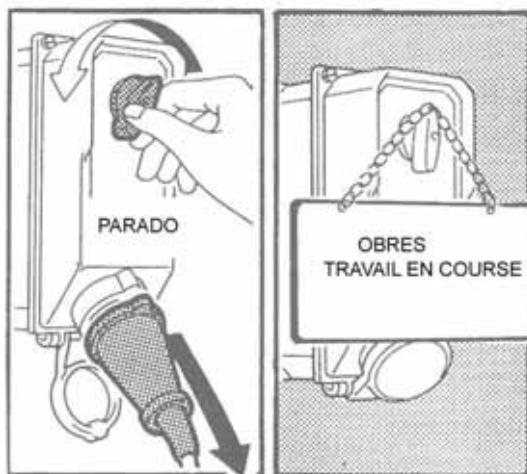
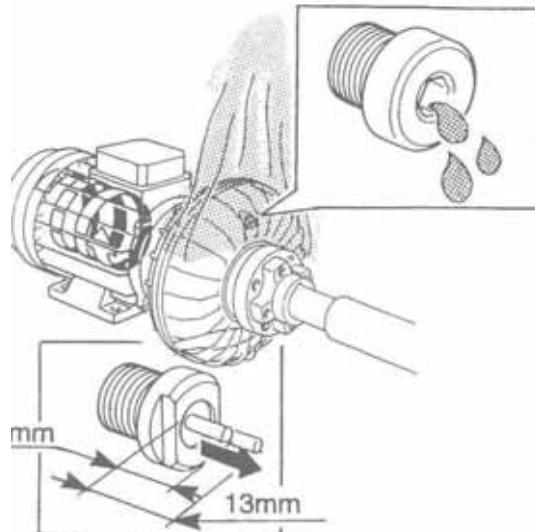
L'HUILE A L'INTERIEUR DU COUPLEUR DOIT ETRE FLUIDE POUR TRANSMETTRE LE COUPLE. EN CAS DE BASSES TEMPERATURES (AU DESSOUS DE 0°C), LE PREMIER DEMARRAGE NECESSITERA D'UN TEMPS DE GLISSEMENT SUPERIEUR POUR ARRIVER EN REGIME.

SUBSTITUCION DEL TAPON FUSIBLE O DEL TAPON EXPANDIBLE

En caso de sobrecalentamiento del acoplamiento, causando la intervención del tapón, es necesario substituirlo después de la identificación y eliminación de la causa que ha producido la anomalía.

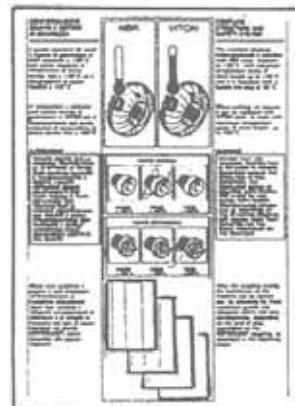
ATENCION

ESTAS OPERACIONES SE DEBEN EFECTUAR CUANDO NI EL MOTOR NI LA MAQUINA ACCIONADA FUNCIONAN, DESPUES DE SU DESCONEXION DE LA RED DE ALIMENTACION ELECTRICA, Y CON EL ACOPLAMIENTO A TEMPERATURA AMBIENTE.



ATENCION

UTILICE TAPONES DE REPUESTO ORIGINALES CON TEMPERATURAS MAXIMAS DE FUSION ADMITIDAS POR EL TIPO DE JUNTAS MONTADAS EN EL ACOPLAMIENTO (VEASE EL CAPITULO "ESTRUCTURA DEL ACOPLAMIENTO Y SISTEMAS DE SEGURIDAD")



REEMPLACEMENT DU BOUCHON FUSIBLE OU DU BOUCHON A DETENTE

Dans le cas d'une surchauffe du coupleur qui a provoqué l'intervention du bouchon de sécurité, il faut effectuer le remplacement après avoir isolé et éliminé la cause de l'anomalie.

ATTENTION

CES OPERATIONS DOIVENT ETRE EFFECTUEES AVEC LE MOTEUR ET LA MACHINE ARRETES ET DEBRANCHES DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE ET AVEC LE COUPLEUR A TEMPERATURE AMBIANTE.

ATTENTION

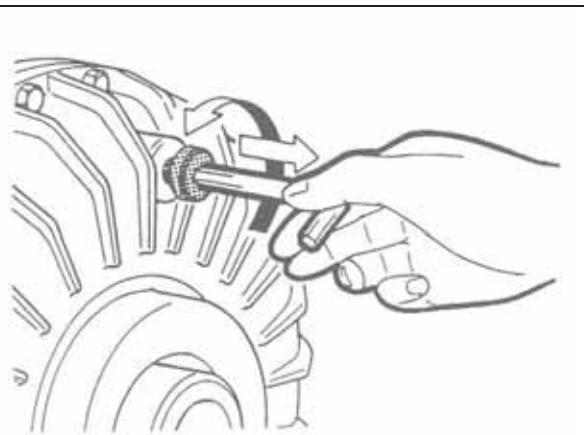
UTILISER UNIQUEMENT DES BOUCHONS D'ORIGINE AVEC TEMPERATURES DE FUSION MAXIMUM ADMISES POUR LE TYPE DE JOINTS D'ETANCHEITE MONTES SUR LE COUPLEUR (VOIR CHAPITRE "CONFORMITE DU COUPLEUR ET SYSTEMS DE SECURITE").

SUBSTITUCION DEL TAPON FUSIBLE

Para substituir el TAPON FUSIBLE efectúe las siguientes operaciones:

A1

Desenrosque el viejo tapón fusible.

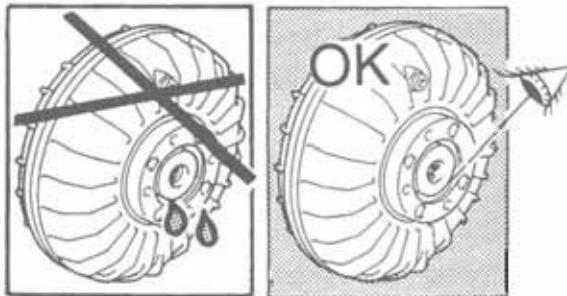
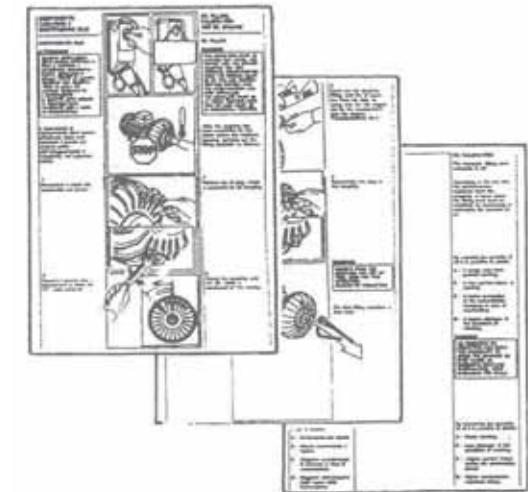


A2

Efectúe la restauración del nivel como descrito en el capítulo "LLENADO, CALIBRADO Y SUBSTITUCION DEL ACEITE".

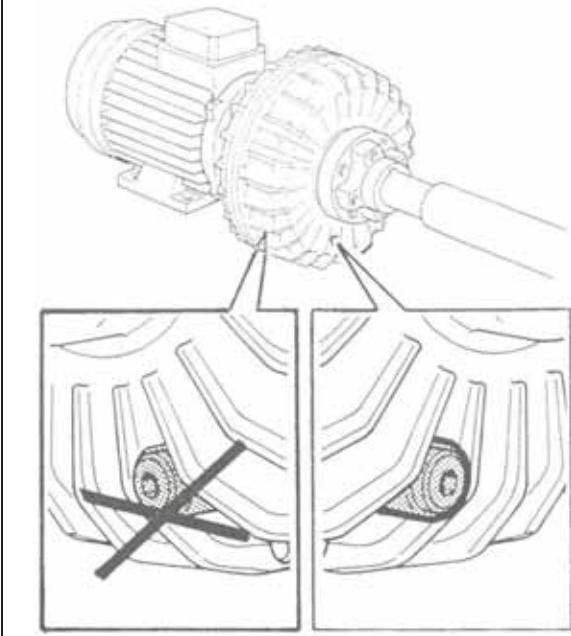
ATENCION

VERIFIQUE EL ESTADO DE LAS JUNTAS ESTANCIAS CONTROLANDO QUE NO HAYAN PERDIDAS DE ACEITE.



ATENCION

NORMALMENTE EL TAPON FUSIBLE ESTA EN EL LADO OPUESTO DEL EJE HUECO DEL ACOPLAMIENTO. EN FASE DE INSTALACION CONTROLE QUE LA EVENTUAL PERDIDA DEL ACEITE NO VAYA SOBRE EL MOTOR



REPLACEMENT DU BOUCHON FUSIBLE

Pour effectuer le remplacement du BOUCHON FUSIBLE, procéder comme suit:

A1

Dévisser le vieux bouchon fusible.

A2

Effectuer le rajout comme décrit au chapitre "REmplissage, CALIBRAGE ET VIDANGE DE L'HUILE".

ATTENTION

CONTROLER LES CONDITIONS DES JOINTS D'ETANCHEITE EN VERIFIANT QU'IL N'Y AIT PAS DE PERTES D'HUILE.

ATTENTION

NORMALEMENT LE BOUCHON FUSIBLE SE TROUVE DU COTE OPPOSE A L'ARBRE CREUX. PENDANT L'INSTALLATION, VERIFIER QUE L'EVENTUEL ECOULEMENT D'HUILE N'AILLE PAS SUR LE MOTEUR.

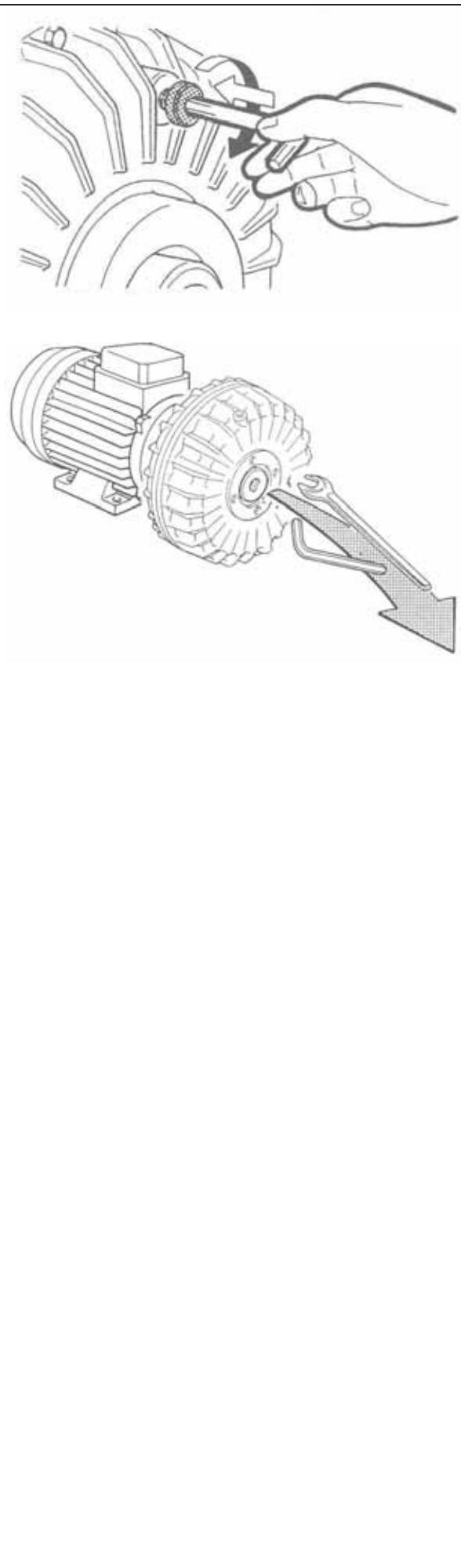
A3

Atornille el tapón nuevo y apriételo completamente.

ATENCION

**QUITE DEL ACOPLAMIENTO
CUALQUIER LLAVE O
CUALQUIER UTENSILIO
UTILIZADO PARA ESTA
OPERACION DE
MANTENIMIENTO.**

La substitución del tapón fusible está terminada.

**A3**

Visser le nouveau bouchon fusible et serrer.

ATTENTION

**ENLEVER DU COUPLEUR
TOUTES LES CLES OU
OUTILS UTILISES POUR
CETTE OPERATION.**

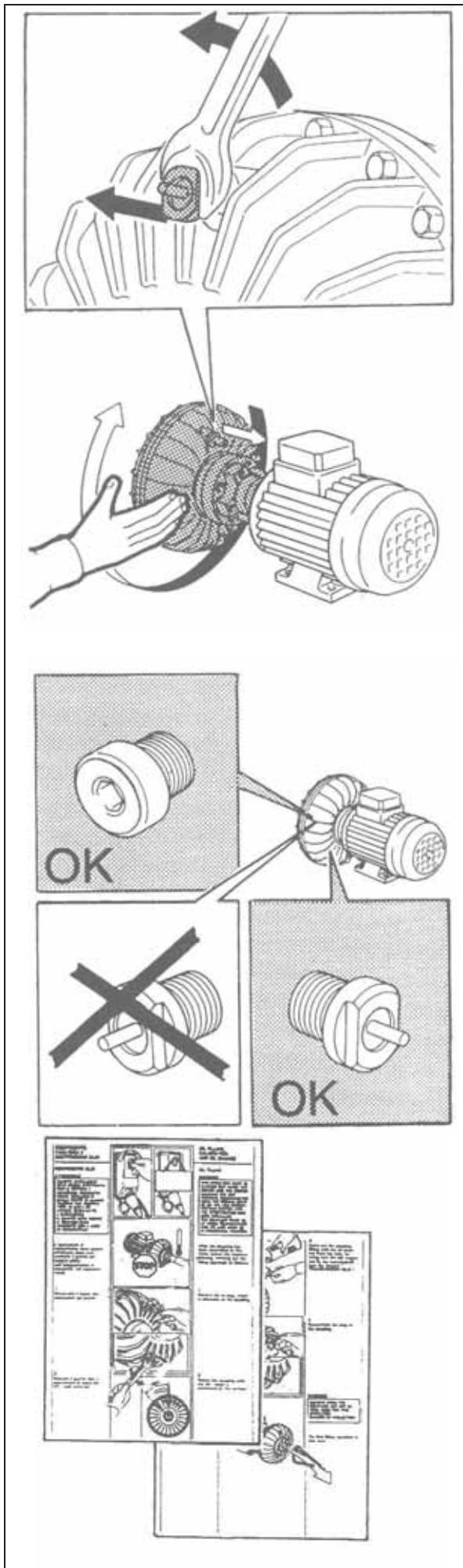
Le remplacement du bouchon fusible est ainsi terminé.

SUBSTITUCION DEL TAPON EXPANDIBLE

Para substituir el TAPON EXPANDIBLE efectúe las siguientes operaciones:

B1

Gire el acoplamiento manualmente hasta la colocación del tapón expandible en posición elevada. Extraiga el tapón.



ATENCION

EL TAPON EXPANDIBLE SE DEBE INSTALAR AL LADO DEL MOTOR Y DEBE TENER UNA TEMPERATURA DE FUSION SIEMPRE INFERIOR A LA DEL TAPON FUSIBLE, MONTADO DE SERIE EN EL ACOPLAMIENTO.

EJ.: TAPON FUSIBLE =145°C
TAPON EXPANDIBLE =120°C

B2

Controle el nivel del aceite y eventualmente efectúe la restauración del nivel como descrito en el capítulo "LLENADO, CALIBRADO Y SUBSTITUCION DEL ACEITE".

REEMPLACEMENT DU BOUCHON A DETENTE

Pour effectuer le remplacement du BOUCHON A DETENTE, procéder comme suit:

B1

tourner à la main le coupleur jusqu'à porter le bouchon à détente vers le haut et donc l'enlever.

ATTENTION

LE BOUCHON A DETENTE DOIT ETRE INSTALLE DU COTE DU MOTEUR ET IL DOIT AVOIR UNE TEMPERATURE DE FUSION TOUJOURS INFERIEURE A CELLE DU BOUCHON FUSIBLE DE SERIE SUR LE COUPLEUR.

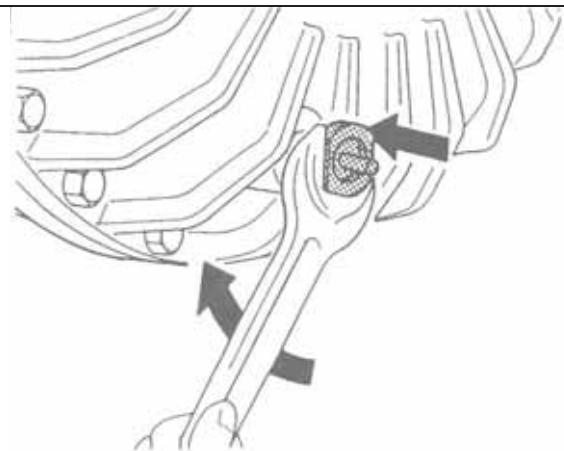
EX: BOUCHON FUSIBLE = 145°C
BOUCHON A DETENTE = 120°C

B2

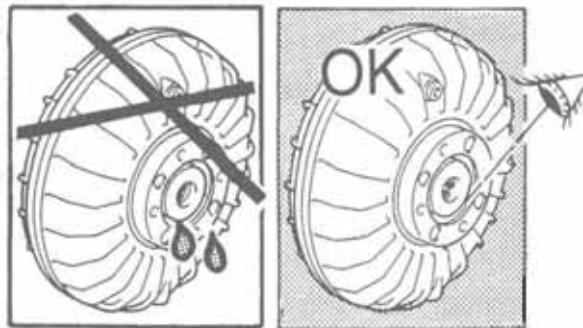
Vérifier le niveau de l'huile et éventuellement rajouter comme décrit au chapitre "REMPISSAGE, CALIBRAGE ET VIDANGE DE L'HUILE".

B3

Atornille el tapón nuevo y apriételo completamente

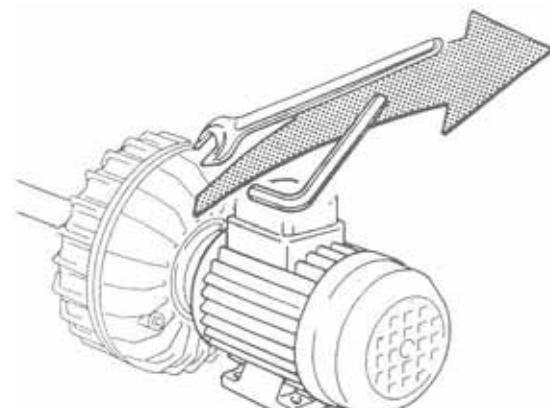
**ATENCION**

CONTROLE EL ESTADO DE LAS JUNTAS ESTANCIAS VERIFICANDO QUE NO HAYAN PERDIDAS DE ACEITE.

**ATENCION**

QUITE DEL ACOPLAMIENTO CUALQUIER LLAVE O CUALQUIER UTENSILIO UTILIZADO PARA ESTA OPERACION DE MANTENIMIENTO.

La substitución del tapón expandible está terminada

**B3**

Visser le nouveau bouchon et serrer à fond.

ATTENTION

CONTROLER LES JOINTS D'ETANCHEITE EN VERIFIANT QU'IL N'Y AIT PAS DE PERTES D'HUILE.

ATTENTION

ENLEVER DU COUPLEUR TOUTES LES CLES OU OUTILS UTILISES POUR CETTE OPERATION.

Le remplacement du bouchon à détente est ainsi terminé.

DESMONTAJE DEL ACOPLAMIENTO

Normalmente, el acoplamiento no necesita mantenimiento interno excepto en caso de causas especiales (averías o roturas).

Si es necesario efectuar la substitución de la polea en caso de acoplamientos BETA "I" o "X" o de los rodamientos, de las juntas estancas u otros componentes internos, se debe quitar el acoplamiento (lado eje hueco) del eje motor o de la máquina, efectuando las siguientes operaciones:

ATENCION

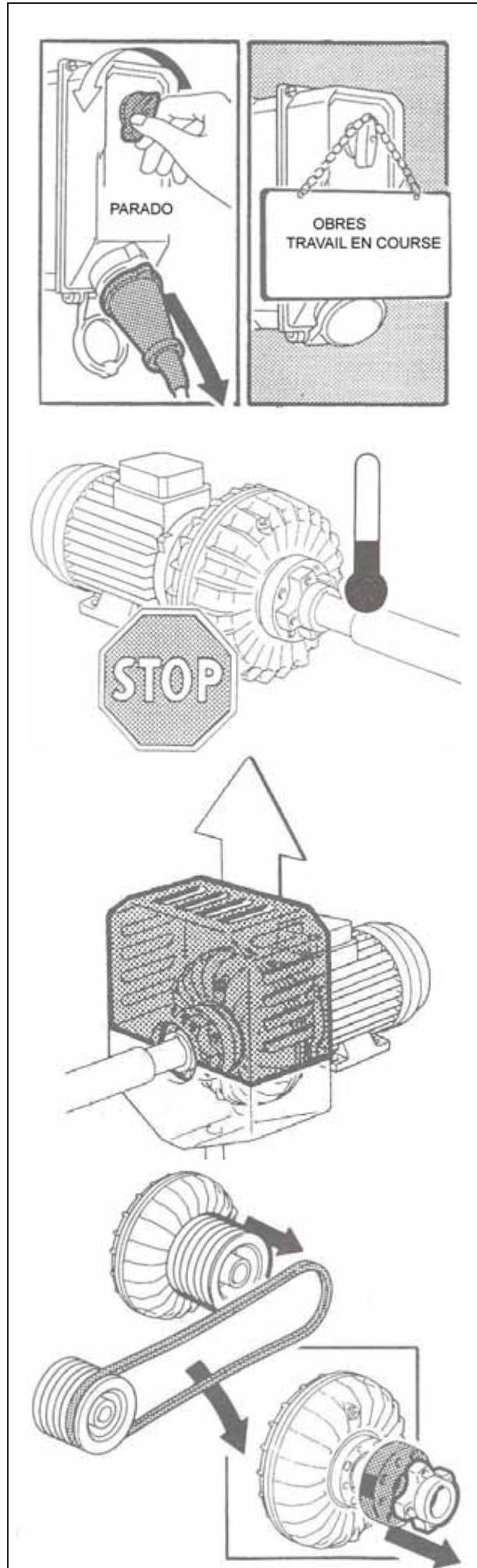
ESTAS OPERACIONES SE DEBEN EFECTUAR CON EL MOTOR DESCONEXITADO ELECTRICAMENTE Y CON EL ACOPLAMIENTO A TEMPERATURA AMBIENTE (MAX.40°C), DESPUES DEL VACIADO DEL ACEITE.

1

Quite los cárteres de protección

2

Quite los órganos de conexión con la parte externa del acoplamiento, correas en el caso de acoplamiento BETA o accesorios (elementos elásticos, cubos, etc.) en el caso del acoplamiento ALFA (véase las indicaciones de la documentación del constructor).



DEMONTAGE DU COUPLEUR

Normalement le coupleur ne nécessite d'aucun entretien interne si non pour conditions extraordinaires (dommages ou ruptures).

Si on doit effectuer le remplacement de la poulie en cas de coupleur BETA "I" ou BETA "X" ou des roulements, des joints d'étanchéité ou d'autres parties internes, il faut démonter le coupleur (du côté de l'arbre creux) de l'arbre moteur ou de la machine en opérant comme suit:

ATTENTION

CES OPERATIONS DOIVENT ETRE EFFECTUEES AVEC LE MOTEUR DEBRANCHE DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE, AVEC LE COUPLEUR A TEMPERATURE AMBIANTE ET VIDE DE L'HUILE.

1

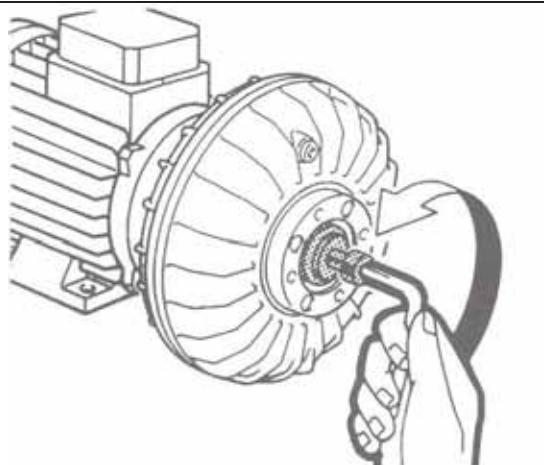
Enlever le carter de protection.

2

Enlever les organes de jonction à la partie externe du coupleur, courroies en cas de coupleur "BETA" ou accessoires (éléments élastiques, moyeux, etc.) en cas de coupleur "ALFA" (voir les indications dans la documentation du constructeur).

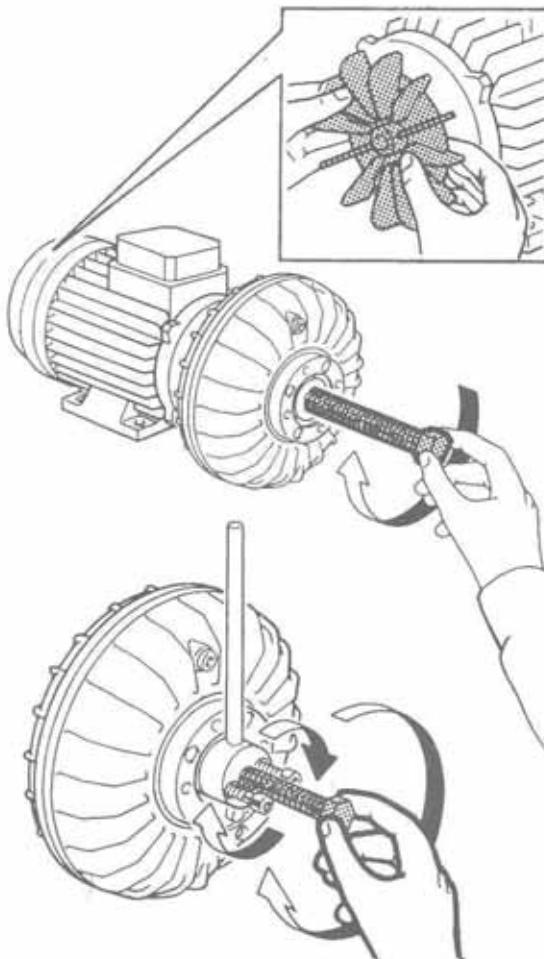
3

Destornille completamente el tirante a la cabeza immobilizando el eje de la máquina o del motor por el lado del ventilador.

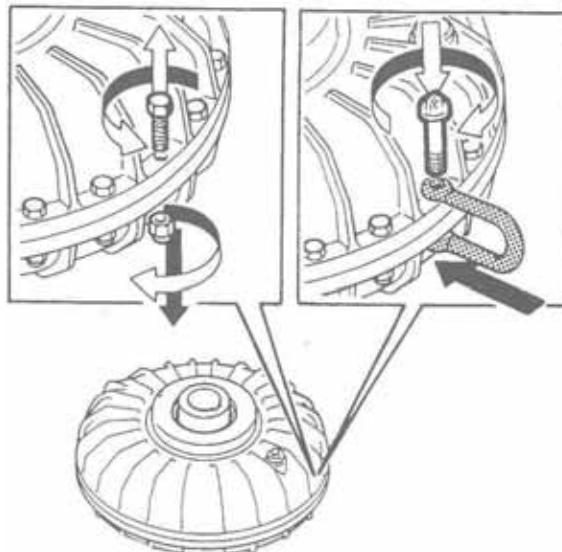
**4**

Atornille el extractor en el orificio del acoplamiento considerando que es posible utilizar el sistema de extracción S.E en aquellos acoplamientos equipados con los relativos orificios sobre el eje (de serie en las tallas de 50 a 95).

En caso contrario, utilice el sistema de extracción V.E.

**5**

Destornille y quite uno de los tornillos colocados de la corona del acoplamiento e introduzca un cancamo apropiado.

**3**

Dévisser complètement la vis de fixation en immobilisant l'arbre de la machine ou du moteur du côté du ventilateur.

4

Visser l'extracteur sur le trou du coupleur (tenir compte qu'il est possible d'utiliser le système d'extraction S.E. pour les coupleurs munis de trous à cet effet sur l'arbre (de série sur les coupleurs de grandeur 50 à 95).

En cas contraire, utiliser le système d'extraction V.E.

5

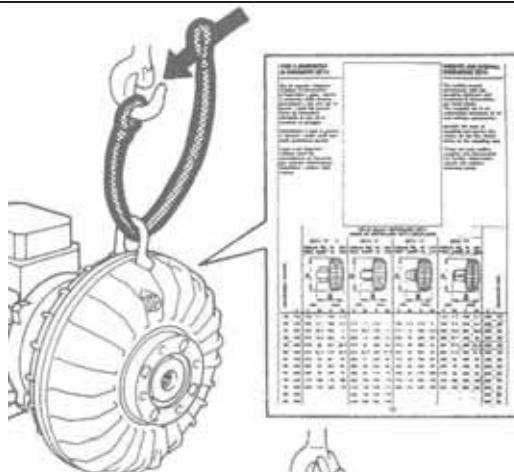
Dévisser et enlever une des vis de la couronne du coupleur et monter un crochet de manutention.

6

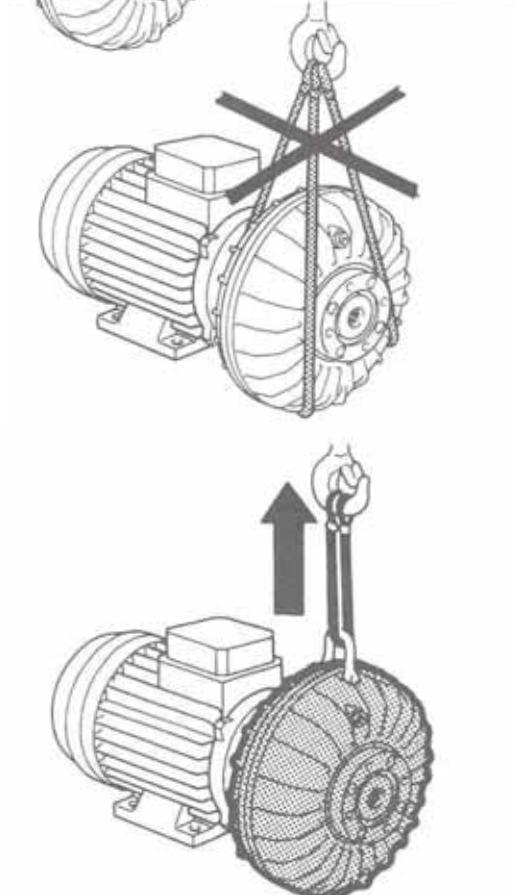
Levante el acoplamiento con eslingas adecuadas al peso del acoplamiento (véase el capítulo "PESOS Y DIMENSIONES")

ATENCION

NUNCA LEVANTE EL ACOPLAMIENTO UTILIZANDO MEDIOS INADECUADOS O DIFERENTES DE LOS RECOMENDADOS

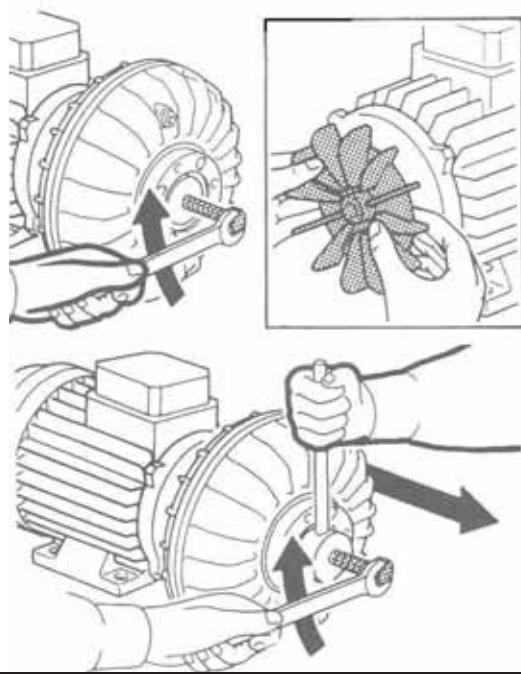
**7**

Tense ligeramente la eslinga con un sistema de elevación adecuado.

**8**

Atornille completamente el tornillo del extractor hasta la completa extracción del acoplamiento inmovilizando el eje de la máquina o el eje motor por el lado del ventilador en el caso del extractor V.E.

o deteniendo el eje con el sistema S.E.

**6**

Elinguer le crochet avec des cordes appropriées au poids du coupleur (voir chapitre "POIDS ET DIMENSIONS").

ATTENTION

NE PAS SOULEVER LE COUPLEUR EN UTILISANT DES MOYENS DE MANUTENTION DIFFERENTS DE CEUX PREVUS ET NON APPROPRIES.

7

Mettre en légère tension les cordes avec un moyen de manutention approprié

8

Visser à fond la vis de l'extracteur jusqu'à la complète extraction du coupleur en immobilisant l'arbre de la machine ou du moteur du côté du ventilateur en cas d'extracteur V.E.

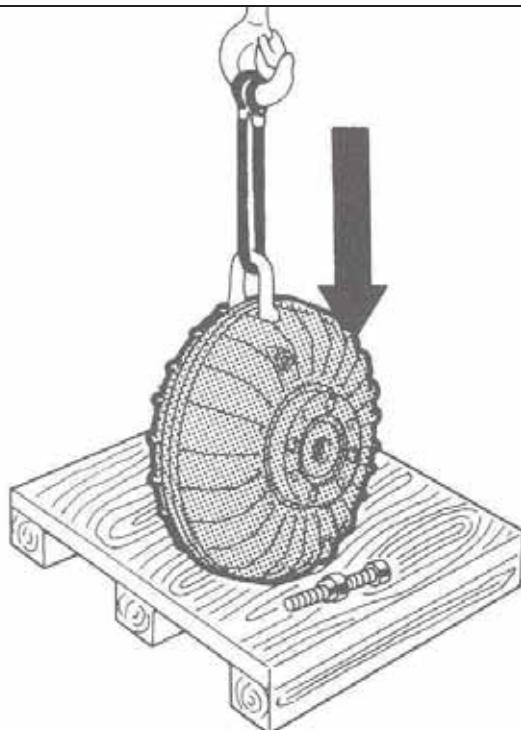
ou bien en immobilisant l'arbre à l'aide du système S.E.

9

Después de extraer completa-
mente el acoplamiento,
colóquelo con cuidado sobre un
pallet.

**La operación de
desmontaje del acopla-
miento está terminada.**

Si es necesaria una
intervención de mantenimiento
especial (substitución de los
rodamientos, retenes u órganos
internos) envíe el acoplamiento
a WESTCAR o al distribuidor
más cercano, habiéndolo
vaciado previamente de aceite.



9

Après avoir complètement
démonté le coupleur, le
déposer doucement sur une
palette.

**A ce point l'opération de
démontage du coupleur est
terminée.**

S'il s'avérerait nécessaire
d'effectuer une intervention
d'entretien extraordinaire
(remplacement des roulements,
joints d'étanchéité ou parties
internes), il est conseillé
d'envoyer le coupleur à
WESTCAR ou au distributeur le
plus proche, après l'avoir vidé
de l'huile.

ABERTURA DEL ACOPLAMIENTO ROTOMEC®

Si se debe efectuar la abertura del acoplamiento, después de haberlo desmontado del motor o de la máquina, haga lo que sigue:

1

Para los acoplamientos de talla 20/30/40, quite el anillo Seeger del lado del acoplamiento donde está escrito "ROTOMECH"

1A

Para los acoplamientos de talla 75, quite el anillo Seeger del lado del acoplamiento donde el eje tiene el orificio roscado de extracción

2

Para extraer el reteñ, obrar de dos maneras:

2A

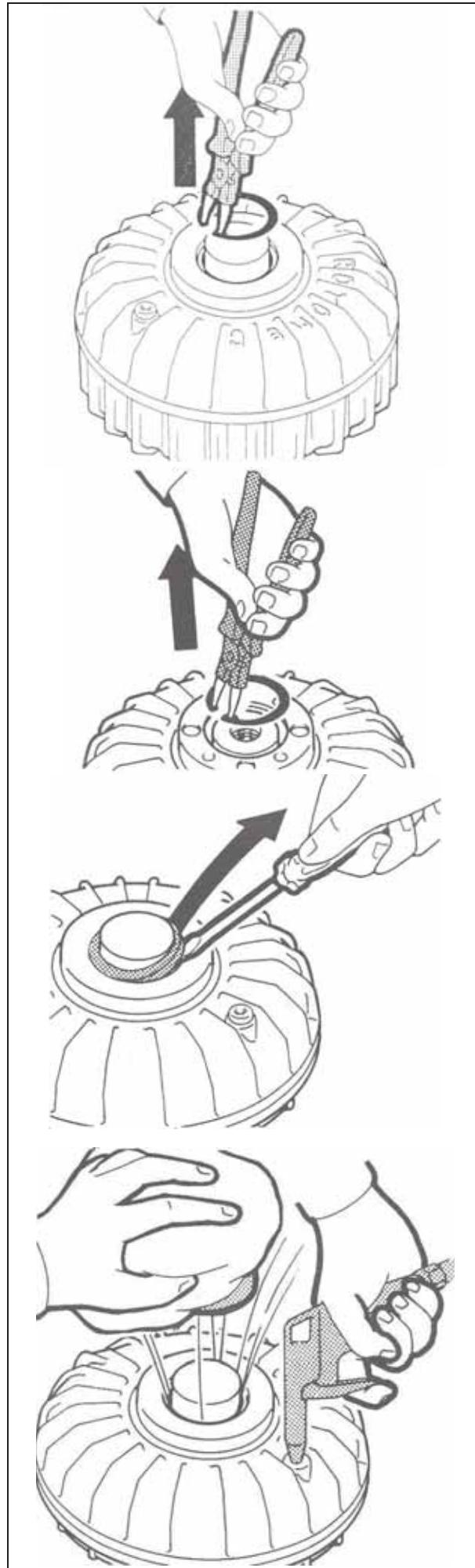
Mediante la utilización de un destornillador.

ATENCION

**PELIGRO DE PROYECCION
DEL RETEN**

2B

Coloque un trapo sobre el reteñ e introduca aire comprimido a través del orificio del tapón hasta que salte el reteñ.



OUVERTURE DU COUPLEUR ROTOMECH®

Dans le cas où il serait nécessaire d'ouvrir le coupleur sur place, après l'avoir démonté du moteur ou de la machine, suivre les instructions suivantes:

1

Pour les coupleurs de grandeur 20/30/40, enlever l'anneau Seeger de l'anneau d'étanchéité du côté de l'inscription "ROTOMECH"

1A

Pour les coupleurs de grandeur 75, enlever l'anneau Seeger de l'anneau d'étanchéité du côté du trou taraudé d'extraction.

2

Pour enlever l'anneau d'étanchéité on peut procéder de deux manières:

2A

En utilisant un tournevis.

ATTENTION

**DANGER DE PROJECTION
DE L'ANNEAU**

2B

Tenir un torchon sur l'anneau d'étanchéité et souffler à travers le trou du bouchon de remplissage de l'air comprimé jusqu'à la sortie de l'anneau.

3

Quite el segundo anillo Seeger colocado sobre el eje, en el mismo lado del acoplamiento indicado en los puntos 1 y 1A.

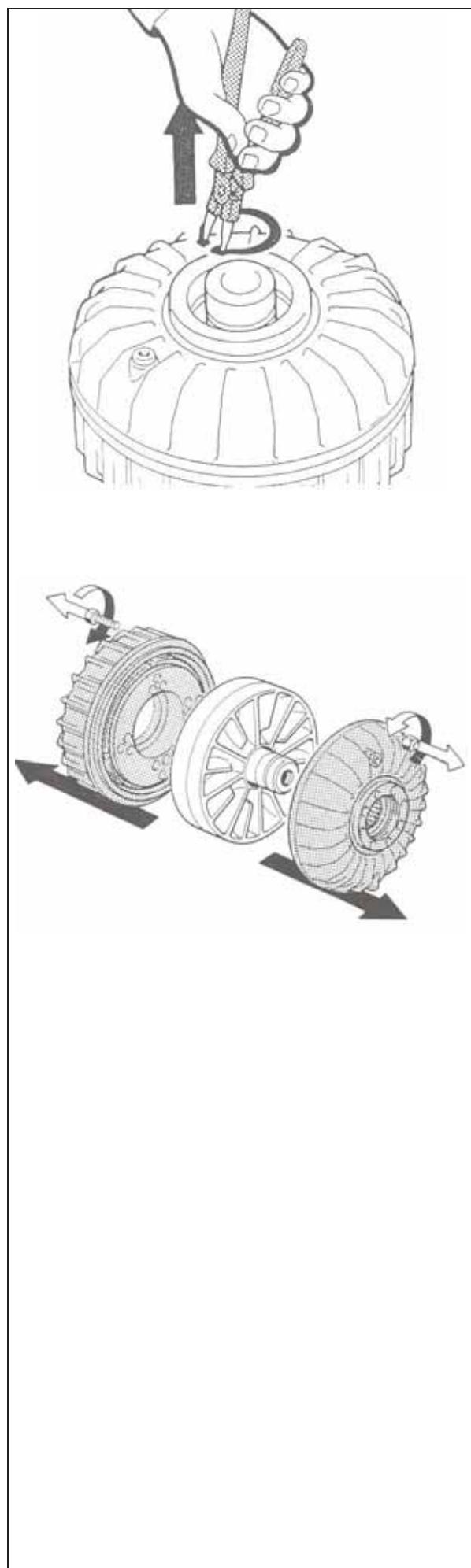
3

Enlever le deuxième anneau Seeger qui se trouve sur l'arbre sur le même côté du coupleur indiqué aux points 1 et 1A.

4

Destornille todos los tornillos colocados sobre la corona del acoplamiento y separe las dos tapas.

La apertura del acoplamiento está terminada.



4

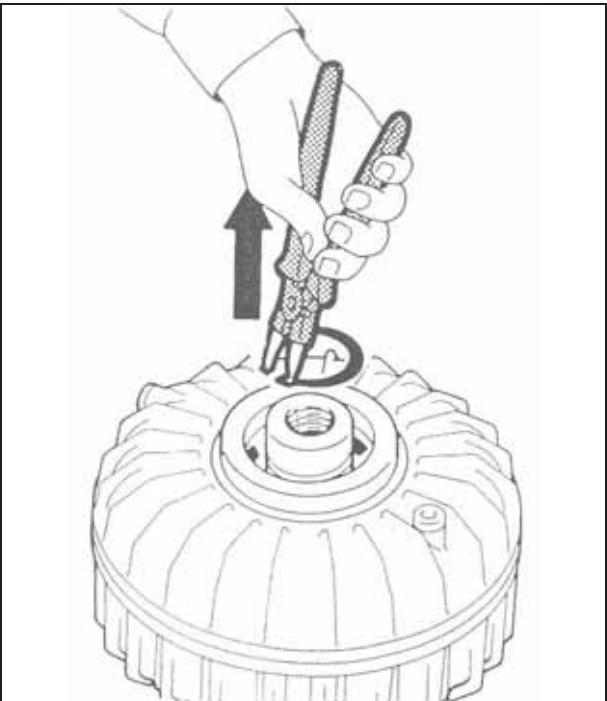
Dévisser toutes les vis de la couronne du coupleur et ouvrir les deux coquilles.

L'ouverture du coupleur est ainsi terminée.

ABERTURA DE LOS ACOPLAMIENTOS ROTOMEC® 25/55/65

1

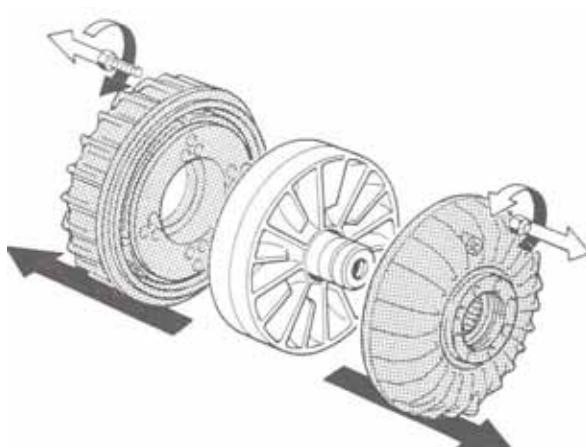
Quite el anillo Seeger del cojinete blindado colocado en el lado que el eje del acoplamiento tiene el orificio roscado de extracción



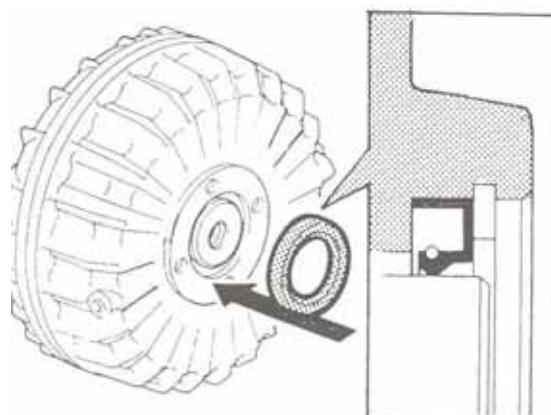
2

Destornille todos los tornillos colocados sobre la corona del acoplamiento y separe las dos tapas.

La abertura del acoplamiento está terminada.



Para volver a montar el acoplamiento proceda en orden inverso, teniendo en cuenta que el labio de los retenes debe estar hacia dentro y sin deformaciones.



OUVERTURE DES COUPLEURS ROTOMEC® 25/55/65

1

Enlever l'anneau Seeger du roulement blindé sur le côté du trou taraudé d'extraction du coupleur.

2

Dévisser toutes les vis de la couronne du coupleur et ouvrir les deux coquilles.

L'ouverture du coupleur est ainsi terminée.

Pour remonter le coupleur, procéder en séquence inverse en faisant attention de remonter l'anneau d'étanchéité avec le bord vers l'intérieur sans le déformer.

PIEZAS DE REPUESTO ACONSEJADAS

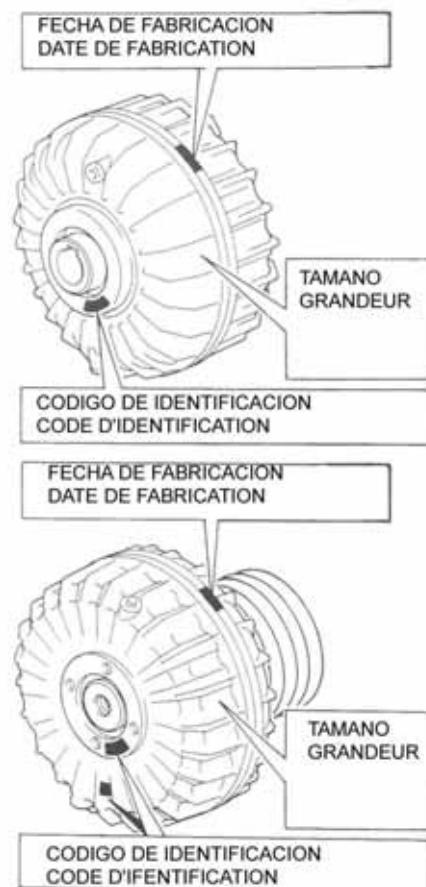
Para un buen y rápido mantenimiento del acoplamiento, es aconsejable proveerse de un stock de la partes más sujetas a desgaste o substitución para las intervenciones de mantenimiento extraordinario.

Al pedir repuestos, indique siempre:

TALLA
CODIGO DE IDENTIFICACION
del acoplamiento.

Al pedir TAPONES FUSIBLES o EXPANDIBLES de repuestos, especifique la temperatura de intervención.

Para mayor informaciones sobre repuestos, solicite un **PLANO DE DESPIECE**, especificando el modelo del acoplamiento **ROTOMEC®**.



PIECES DE RECHARGE CONSEILLEES

Pour pouvoir effectuer des bons entretiens du coupleur dans des délais courts, il est bien de prévoir des réserves minimums des pièces plus sujettes à usure ou à remplacement pour les opérations d'entretien extraordinaires.

Pour commander des assortiments indiquer toujours:

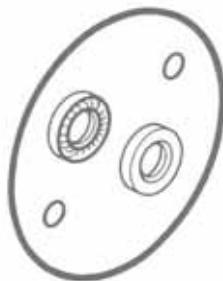
GRANDEUR
CODE D'IDENTIFICATION
du coupleur.

Pour la demande de l'assortiment des bouchons FUSIBLES ou A DETENTE, indiquer en outre les températures d'intervention.

Pour plus d'informations concernant chaque composant du coupleur, demander les **DESSINS PIECES DE RECHANGE** en précisant le modèle du coupleur **ROTOMEC®**.

PIEZAS DE REPUESTO

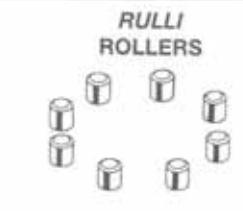
JUEGO DE JUNTAS DE NBR
JOINTS D'ETANCHEITE EN NBR



JUEGO DE JUNTAS DE VITON
JOINTS D'ETANCHEITE EN VITON



RODAMIENTOS
ROULEMENTS



RODAMIENTOS
ROULEMENTS



ANILLOS SEEGER
ANNEAUX SEEGER



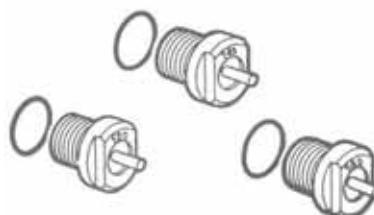
PIECES DE RECHANGE

TAPON FUSIBLE
BOUCHON FUSIBLE



120°C | 145°C | 180°C

TAPON EXPANDIBLE
BOUCHON A DETENTE



120°C | 145°C | 180°C

**EL ACOPLAMIENTO SE SOBRECALIENTA O EL TAPON FUSIBLE O EXPANDIBLE
INTERVIENE DEMASIADO FRECUENTEMENTE****LE COUPLEUR CHAUFFE OU LE BOUCHON FUSIBLE OU A DETENTE
INTERVIENT TROP SOUVANT****CAUSAS POSIBLES A CONTROLAR****CAUSES PROBABLES A VERIFIER**

1 La ventilación es insuficiente debido a tomas de aire sobre el cárter inexistentes o inadecuadas.

1 Le refroidissement est insuffisant à cause de prises d'air absentes ou non appropriées sur le carter de protection.

2 El cárter está equipado con un ventilador de enfriamiento, pero no funciona o gira en sentido contrario.

2 Le carter est muni de ventilateur de refroidissement hors d'usage ou qui tourne en sens contraire.

3 La temperatura ambiente es demasiado alto o hay fuentes de calor cerca del acoplamiento.

3 La température ambiante est trop élevée ou il y a des sources de chaleur près du coupleur.

4 La máquina accionada está funcionando en condiciones de sobrecarga.

4 La machine conduite travaille en conditions de surcharge.

5 La cantidad de aceite de transmisión en el acoplamiento es insuficiente.

5 L'huile de transmission dans le coupleur est insuffisante.

6 El acoplamiento pierde aceite.

6 Le coupleur a des pertes d'huile.

7 Los arranques son demasiado frecuentes o demasiados largos.

7 Les démarriages sont trop fréquents ou trop longs.

8 El acoplamiento es demasiado pequeño de talla.

8 Le coupleur est sous-dimensionné.

LA MAQUINA ACCIONADA NO LLEGA A LA VELOCIDAD DE REGIMEN

LA MACHINE CONDUITE N'ARRIVE PAS EN REGIME

CAUSAS POSIBLES A CONTROLAR

CAUSES PROBABLES A VERIFIER

1 La cantidad de aceite de transmisión en el acoplamiento es insuficiente.

1 L'huile de transmission dans le coupleur est insuffisante.

2 El acoplamiento pierde aceite.

2 Le coupleur a des pertes d'huile.

3 La máquina accionada está funzionando en condiciones de sobrecarga.

3 La machine conduit travaille en conditions de surcharge.

4 La potencia del motor es insuficiente.

4 La puissance du moteur installé est insuffisante.

5 La temperatura ambiente es demasiado baja.

5 La température ambiante est trop basse.

6 El aceite de transmisión en el acoplamiento es demasiado denso.

6 L'huile de transmission dans le coupleur est trop épaisse.

7 La velocidad de entrada al acoplamiento es insuficiente.

7 La vitesse en entrée du coupleur hydromécanique est insuffisante.

8 El acoplamiento es demasiado pequeño de talla.

8 Le coupleur est sous-dimensionné.

EL ARRANQUE ES DEMASIADO LARGO

LE DEMARRAGE EST TROP LONG

CAUSAS POSIBLE A CONTROLAR

CAUSES PROBABLES A VÉRIFIER

1 La cantidad de aceite de transmisión en el acoplamiento es insuficiente.

1 L'huile de transmission est insuffisante.

2 El acoplamiento pierde aceite.

2 Le coupleur a des pertes d'huile.

3 La máquina accionada está funcionando en condiciones de sobrecarga.

3 La machine conduite travaille en conditions de surcharge.

4 La potencia del motor es insuficiente.

4 La puissance du moteur installé est insuffisante.

5 La temperatura ambiente es demasiado baja.

5 La température ambiante est trop basse.

6 El aceite de transmisión en el acoplamiento es demasiado denso.

6 L'huile de transmission dans le coupleur est trop épaisse.

7 El acoplamiento es demasiado pequeño de talla.

7 Le coupleur est sous-dimensionné.

EL ARRAQUE ES DEMASIADO BRUSCO

LE DEMARRAGE EST TROP RAPIDE

CAUSAS POSIBLE A CONTROLAR

CAUSES PROBABLES A VERIFIER

1 *La cantidad de aceite en el acoplamiento es excesiva.*

1 *La quantité d'huile dans le coupleur est trop élevée.*

2 *El acoplamiento es demasiado grande para las prestaciones requeridas.*

2 *Le coupleur est sur-dimensionné pour les performances requises.*

EL ACOPLAMIENTO PIERDE ACEITE

LE COUPLEUR A DES PERTES D'HUILE

CAUSAS POSIBLE A CONTROLAR

CAUSES PROBABLES A VERIFIER

1 *Se ha fundido el tapón fusible.*

1 *La pastille du bouchon fusible a fondu.*

2 *Los tapones de aceite no están bien apretados o sus juntas deterioradas.*

2 *Les bouchons de remplissage ne sont pas serrés ou leurs rondelles d'étanchéité sont abîmées.*

3 *Los retenes han cedido por excesivo sobrecalentamiento.*

3 *Les joints d'étanchéité ont été abîmés par une surchauffe.*

4 *Los retenes han cedido por sobrepresiones dentro del acoplamiento.*

4 *Les joints d'étanchéité ont été abîmés par des surpressions à l'intérieur du coupleur.*

5 *Los retenes están desgastados o su estanqueidad está comprometida por la presencia de cuerpos extraños.*

5 *Les anneaux d'étanchéité sont usagés ou leur étanchéité est compromise par la présence de corps étrangers sous l'anneau.*

6 *Las juntas montadas en el acoplamiento no son adecuadas.*

6 *Les joints d'étanchéité montés sur le coupleur ne sont pas appropriés.*

7 *Los tornillos sobre la corona del acoplamiento no están apretados correctamente.*

7 *Les vis sur la couronne du coupleur ne sont pas correctement serrées.*

8 *Las tapas del acoplamiento están agrietadas o rotas a causa de golpes o sobrepresiones internas.*

8 *Les coquilles du coupleur sont fêlées ou cassées à cause de chocs ou surpressions internes.*

EL ACOPLAMIENTO VIBRA O CAUSA MUCHO RUIDO

LE COUPLEUR VIBRE OU EST BRUYANT

CAUSAS POSIBLE A CONTROLAR

CAUSES PROBABLES A VERIFIER

0 Considerar normal el ruido producido por los sectores de embrague a bajas revoluciones (hasta 150 r.p.m.).

0 On ne doit pas considérer que le bruit produit par les secteurs lorsque les tours sont bas (jusqu'à 150 tours/min) est anormal.

1 Los órganos conectados al acoplamiento no están alineados correctamente o giran fuera de su eje.

1 Les organes accouplés au coupleur sont désalignés ou tournent hors de leur axe.

2 El tornillo de fijación en cabeza del acoplamiento se ha aflojado o no está apretado correctamente.

2 La vis de fixation en tête du coupleur est décentrée ou n'a pas sa rondelle avec diamètre de centrage.

3 El alojamiento del acoplamiento tiene demasiado juego con el eje.

3 La fixation du coupleur sur l'arbre a trop de jeu.

4 Las correas de transmisión están poco tensadas o demasiado tensadas.

4 Les courroies de transmission sont trop lâches ou trop tendues.

5 Las partes conducidas o el acoplamiento están desequilibrados.

5 Les parties conduites ou le coupleur sont déséquilibrés.

6 El acoplamiento o la polea están desequilibrados.

6 Le coupleur ou la poulie sont déséquilibrés.

7 Se han aplicado masas desequilibradas al acoplamiento o se le ha quitado alguna pieza.

7 Des masses non équilibrées ont été montées sur le coupleur ou des parties du coupleur ont été enlevées.

8 Se han producido cámaras de aire en el interior del cárter.

8 Il y a des formations de tourbillons à l'intérieur de la cage.

9 Hay alguna interferencia entre las partes en rotación del acoplamiento y las partes inmóviles.

9 Il y a des interférences des parties en rotation avec les parties immobiles.

10 Los rodamientos están deteriorados por falta o insuficiencia de lubricación.

10 Les roulements sont endommagés à cause de lubrification absente ou insuffisante.

DESCRIPCION DE LAS FUNCIONES OPCIONALES QUE MODIFCAN EL CODIGO BASE DEL ACOPLAMIENTO STANDARD.

INSTALACION CON EJE HORIZONTAL

INSTALACION CON EJE VERTICAL CON MOTOR DEBAJO DEL ACOPLAMIENTO

INSTALACION CON EJE VERTICAL CON MOTOR SOBRE EL ACOPLAMIENTO

POSICION DEL TAPON DEL ACEITE PARALELA AL ACOPLAMIENTO

TAPON DE ACEITE PERPENDICULAR AL EJE DEL ACOPLAMIENTO

JUNTAS DE GOMA NBR PARA TEMPERATURAS MAXIMA DE 120°C (SIN ANILLOS DE REFUERZO)

JUNTAS DE VITON PARA TEMPERATURAS HASTA 180°C

SECTORES:

4L= 4 sectores livianos
2L= 2 sectores livianos
2L + 2P = 2 sectores livianos + 2 sectores pesados

SECTORES CON DISPOSITIVO SILENCIADOR PARA LA FASE DE EMBRAGUE.

LLENADO CON ACEITE PARA TEMPERATURAS DE -20°C A +180°C

LLENADO CON ACEITE NO INFLAMABLE

LLENADO CON ACEITE PARA TEMPERATURAS DE -40°C A +160°C

LUBRICACION DE LOS RODAMIENTOS CON ACEITE DE TRANSMISION

ACOPLAMIENTO PREPARADO PARA DESMONTAJE CON TORNILLO DE EXTRACCION

ACOPLAMIENTO PREPARADO PARA DESMONTAJE CON EL SISTEMA "S.E."

DESCRIPTION DES FONCTIONS OPTIONNELLES MODIFIANT LE CODE DU COUPLEUR STANDARD

INSTALLATION AVEC L'AXE VERTICAL

INSTALLATION AVEC L'AXE VERTICAL ET MOTEUR SOUS LE COUPLEUR

INSTALLATION VERTICALE AVEC MOTEUR AU-DESSUS DU COUPLEUR

POSITION DU BOUCHON DE REMPLISSAGE AVEC AXE PARALLELE A CELUI DU COUPLEUR

BOUCHON DE REMPLISSAGE PERPENDICULAIRE A L'AXE DU COUPLEUR

JOINTS D'ETANCHEITE EN CAOUTCHOUC NBR POUR TEMPERATURES MAX. DE 120°C (SANS ANNEAUX DE RENFORT)

JOINTS D'ETANCHEITE EN VITON POUR TEMPERATURES JUSQU'A 180°C

SECTEURS:

4L = 4 secteurs légers
2L = 2 secteurs légers
2L + 2P = 2 secteurs légers + 2 secteurs lourds

SECTEURS AVEC DISPOSITIF CONTRE LE BRUIT POUR LA PHASE D'AMORCAGE.

REMPILLAGE AVEC HUILE POUR TEMPERATURES DE -20°C A +180°C

REMPILLAGE AVEC HUILE ININFLAMMABLE

REMPILLAGE AVEC HUILE POUR TEMPERATURES DE -40°C A +160°C

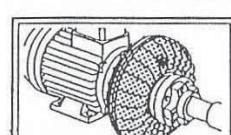
LUBRIFICATION DES ROULEMENTS AVEC HUILE DE TRANSMISION

COPLEUR PREVU POUR DEMONTAGE AVEC VIS D'EXTRACTION

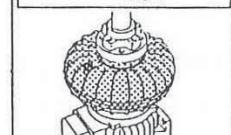
COPLEUR PREVU POUR DEMONTAGE AVEC SYSTEME "S.E."

ACOPLAMIENTO ROTOMECH® COUPLEUR ROTOMECH®

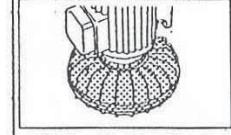
TALLA GRANDEUR	VERSION VERSION	ORIFICIO TROU	
		D.	[I I I I I I I I]



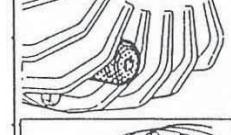
STANDARD



C1



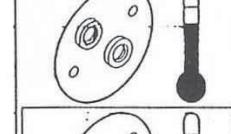
C2



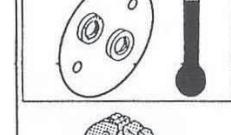
STANDARD



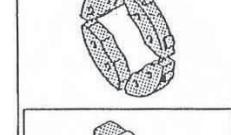
R



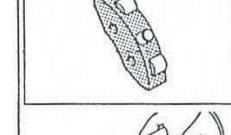
STANDARD



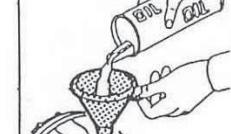
V



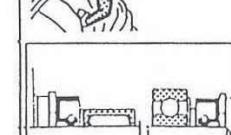
ZZ



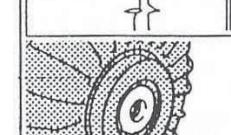
4L



2L



2L + 2P



S



STANDARD



B



ANEXO "A"

MONTAJE DEL ACOPLAMIENTO ROTOFLEXI

- 1) Desmontar el elemento elastico ROTOFLEXI (F) como ilustrado en la figura 1.
- 2) Apuje el acoplamiento (A) sobre el eje motor de comando (M), fijar el cubo ROTOFLEXI (B) sobre el eje comandado (C). Asegurarse que el eje comandado es coaxial con el acoplamiento (A).
La concentricidad es asegurada cuando es posible fijar el cubo (B) a la brida de l'acoplamiento (A) por medio del tornillo (D), como ilustrado en la figura 2. Ahora es posible fijar definitivamente el motor y la maquina comandada, controlando que entre el cubo (B) y el soporte del eje comandado existe un espacio (E) similar al espesor del elemento elastico (F).
- 3) Llevar los tornillos (D), mover el cubo (B), posicionar el elemento elastico (F), serrar los tornillos (G) y (H) como ilustrado en la figura 3.

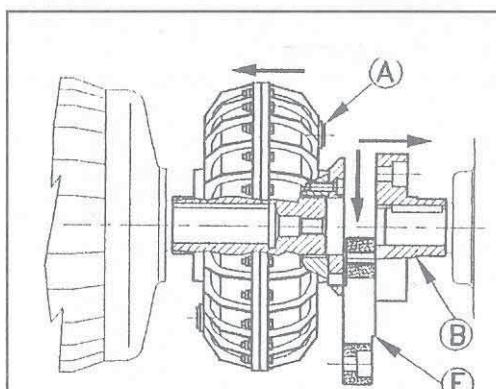


fig. 1

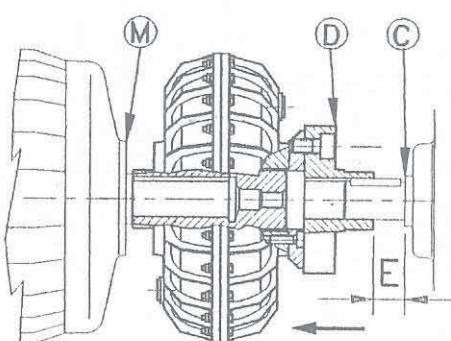


fig. 2

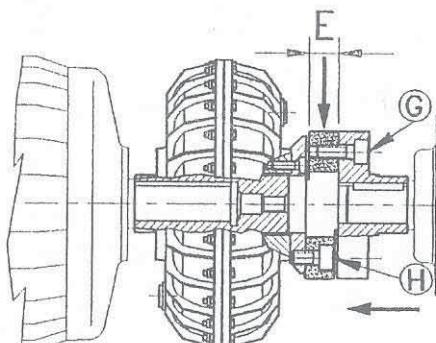


fig. 3

ANNEXE "A"

MONTAGE DU COUPLEUR ROTOFLEXI

- 1) Démonter l'élément élastique ROTOFLEXI (F) comme indiqué dans l'illustration 1.
- 2) Monter le coupleur (A) sur l'arbre moteur (M), monter le moyeu ROTOFLEXI (B) sur l'arbre à commander (C). S'assurer que l'arbre à commander est coaxial avec le coupleur (A). La concentricité est assurée quand il est possible de fixer le moyeu (B) à la bride du coupleur (A) au moyen de la vis (D) comme indiqué dans l'illustration 2. Il est maintenant possible de fixer définitivement le moteur et la machine commandée en contrôlant que entre le moyeu (B) et le soutien de l'arbre à commander il y a un espace (E) égal à l'épaisseur de l'élément élastique (F).
- 3) Enlever les vis (D), déplacer le moyeu (B), placer l'élément élastique (F), serrer les vis (G) et (H) comme indiqué dans la illustration 3.