



Automobile et Manutention lourde

Manuel d'installation et de maintenance

Table des matières

Consignes de sécurité pour nos bandes modulaires	3
Stockage des bandes modulaires	3
Équipement de sécurité sur nos bandes modulaires	4
Consignes générales de sécurité	4
Dangers possibles et risques pour la sécurité	5
Les produits que vous avez reçus	6
uni ACB	6
uni CSB	9
uni AMB	13
uni CPB	16
uni XLB	18
Installation d'arbres et de pignons	22
Configuration de la sole de glisse	23
Installation de la bande sur le convoyeur	23
Procédure générale	24
Installation de la bande sur le brin de retour	24
Vérification de l'installation	25
Affaissement caténaire	25
Durée de rodage	25
Convoyeurs larges et longs	26
Maintenance préventive et dépannage	27
Que faut-il signaler à votre service de maintenance?	27
Dépannage	28
1. Les pignons d'entraînement ne s'engagent pas avec la bande	28
2. La bande n'est pas guidée correctement	28
3. Usure excessive de la bande	29
4. Usure excessive des pignons	29
5. Usure excessive ou dommages des bords de bande	30
6. Les pignons se déplacent latéralement vers le centre ou vers le bord de la bande	31
7. Usure ou détérioration des protections latérales casse comprise	32
8. Usure ou dommages des car pushers, dispositifs d'entraînement ou crabots	32
9. Affaissement caténaire excessif au niveau de la bande	32
Entretien	33
Vos interlocuteurs	33

Consignes de sécurité pour nos bandes modulaires

Nous concevons nos bandes transporteuses en prêtant une attention particulière à la sécurité. Les dangers inutiles doivent être évités lors de la manipulation et de l'utilisation de bandes transporteuses. Pour cette raison, de nombreuses caractéristiques de conception ont été délibérément sélectionnées de manière à minimiser les risques de blessures courus par le personnel chargé de manipuler et d'utiliser nos bandes. La réglementation relative à la prévention des accidents des convoyeurs continus (VBG 10), et notamment les paragraphes 5, 12, 53, 54 et 55, doit être scrupuleusement respectée.

Stockage des bandes modulaires

Alerte: N'exposez pas les produits à la lumière directe du soleil



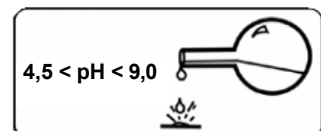
Alerte: N'exposez pas les modules à des températures extrêmes



Danger: Le plastique en feu peut générer de la fumée toxique



Alerte: N'exposez pas les bandes à des substances chimiques dont la valeur de pH est inférieure à 4,5 ou supérieure à 9,0



Équipement de sécurité sur nos bandes modulaires

L'un des types d'accidents les plus fréquents en relation avec les bandes transporteuses est la blessure de parties du corps qui se coincent entre la bande modulaire et les rouleaux/pignons rotatifs. Afin d'éviter de tels accidents ou de minimiser ces risques dans la mesure du possible, toutes les bandes transporteuses doivent être équipées de dispositifs de protection pour couvrir tous les espaces et dégagements partout où la bande en plastique tourne sur un rouleau, un tambour ou un pignon. Cette protection doit être conçue de telle sorte qu'elle retrouve sa position lors des opérations de réglage, et reste donc toujours dans la bonne position par rapport au pignon/galet. Afin d'éviter les dommages aux appareils électriques et de minimiser le risque d'électrocution, toutes nos bandes transporteuses doivent être connectées à la terre.

Chaque bande transporteuse doit être équipée d'un disjoncteur qui coupe automatiquement l'unité en cas de surcharge ou de surchauffe. Il est également possible d'installer un ou plusieurs systèmes d'arrêt d'urgence pour arrêter la bande transporteuse si un danger est imminent.

Consignes générales de sécurité

Mise en garde: portez des chaussures de sécurité



Danger: portez des lunettes de protection



Alerte: Portez des gants de protection



Mise en garde: Prévenez les accidents



Attention: Utilisez uniquement des outils appropriés qui sont en bon état



Dangers possibles et risques pour la sécurité

Nous attirons expressément votre attention sur les dangers suivants qui sont dans l'ordre des choses lors de l'utilisation de bande transporteuses:

Risque de blessures dû au châssis

La conception de la construction du châssis rend inévitable la présence d'arrêtés et de coins sur le convoyeur où un risque de blessure existe en raison d'un manque d'attention.

Risque de blessures dû à la bande modulaire en plastique

Le mouvement de la bande modulaire en plastique peut causer des entailles et des ecchymoses graves si le convoyeur est touché alors qu'il est en marche.

Risque de blessures dû aux pièces mobiles

En général, toutes les parties mobiles d'une machine en marche posent un risque de blessures.

Blessures dues à l'électricité

Pendant le fonctionnement de la machine, les pièces mécaniques sont sous tension. Les blessures dues au courant électrique peuvent encore être possibles jusqu'à 90 secondes après avoir débranché l'équipement du secteur. Les blessures dues à l'électricité ne sont exclues qu'après cette période.

Destruction de la bande modulaire en plastique

La destruction de la bande modulaire en plastique peut être possible si elle n'est pas vérifiée et inspectée de temps à autre, et si les défauts découverts ne sont pas corrigés immédiatement. La bande modulaire en plastique peut également être endommagée et détruite par les produits qu'elle transporte.

Risque d'incendie dû à une surcharge et un blocage

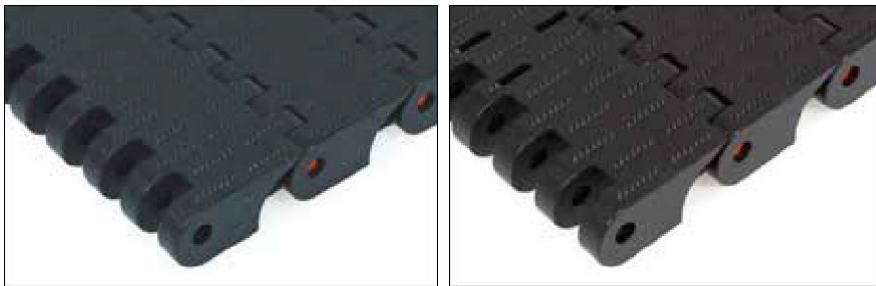
Si la bande transporteuse n'est pas correctement protégée contre la surcharge ou lorsqu'elle est raccordée au courant électrique, le moteur peut prendre feu.

Dans de nombreux cas, les conditions particulières de fonctionnement du convoyeur peuvent nécessiter des mesures spéciales. Nous ou l'opérateur lui-même pouvons les indiquer. Veuillez contacter uni-chains si vous avez besoin d'assistance à cet égard.

Les produits que vous avez reçus

Pour une meilleure compréhension, nous répertorions à nouveau ci-dessous les produits et les accessoires.

uni ACB



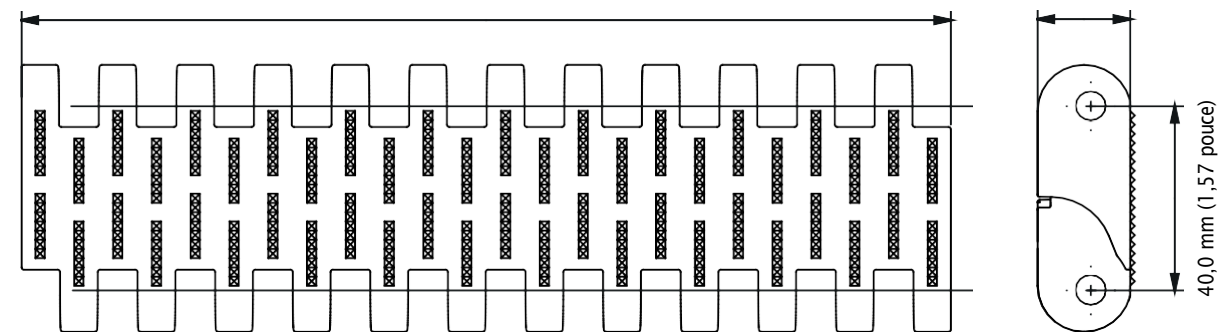
Uni ACB Rough

Uni ACB Rough 2 % Open

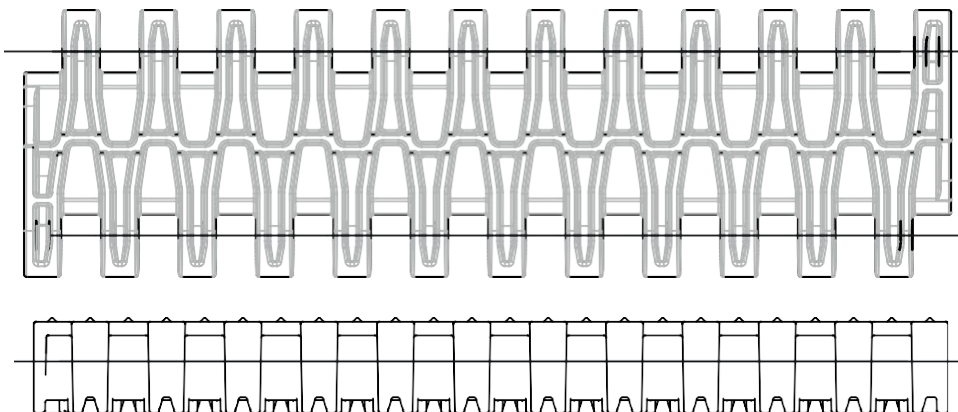
uni ACB K800

202,1 mm (7,96 pouces)

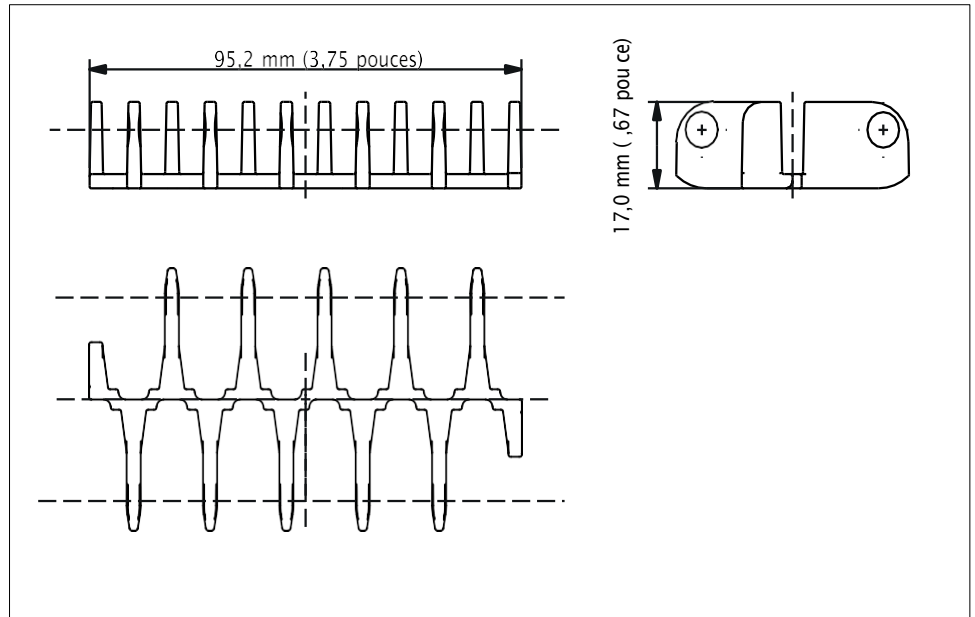
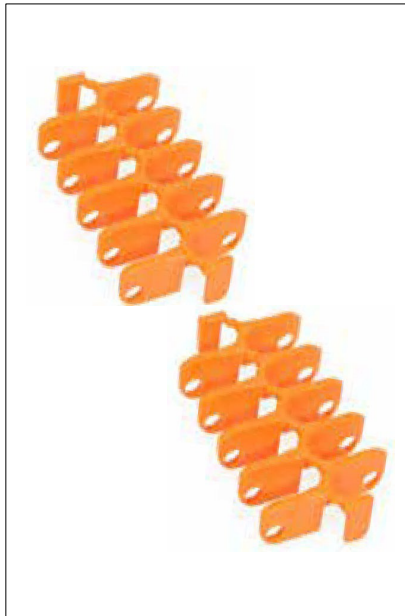
20,0 mm (0,79 pouce)



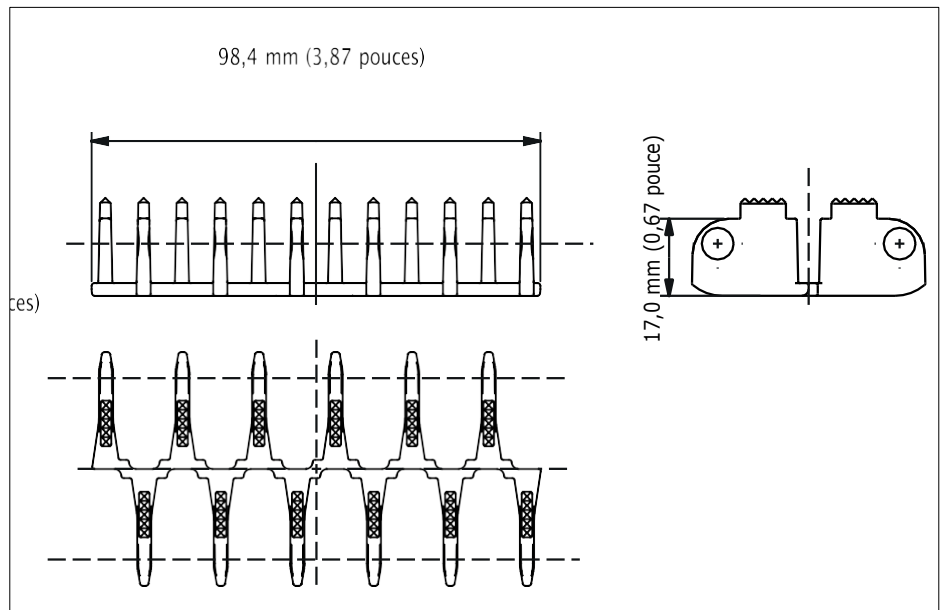
Diamètre de l'ouverture pour
axe: 6,3 mm (0,24 pouce)



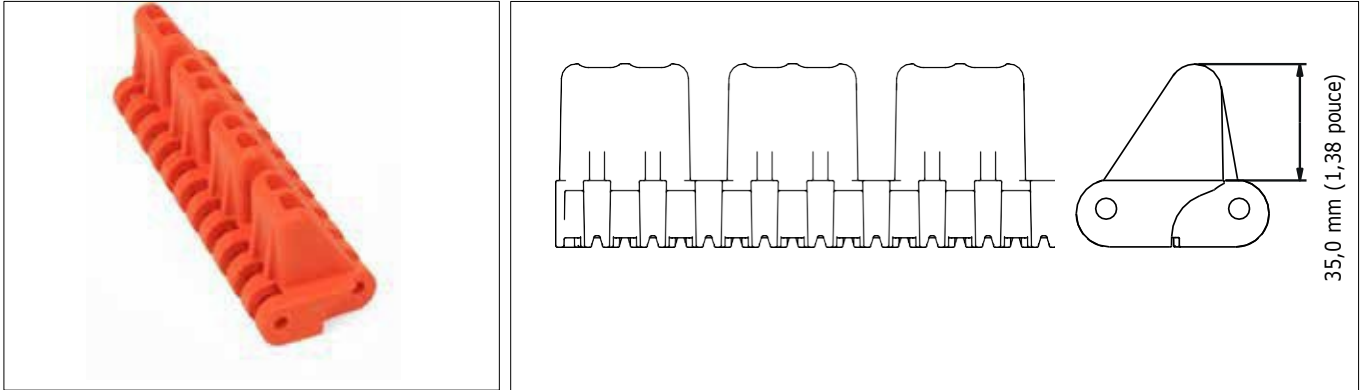
uni ACB insert inférieur support de roue



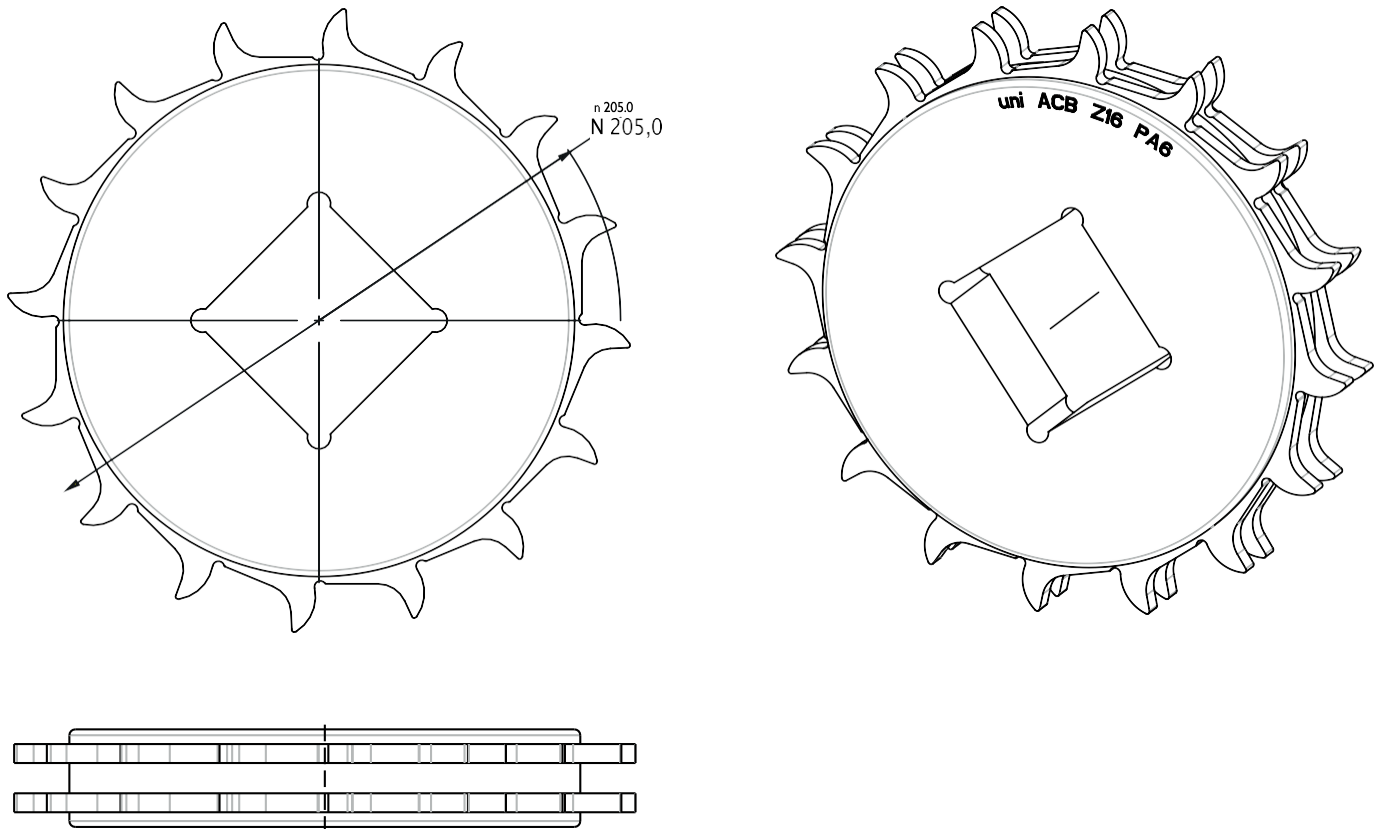
uni ACB insert inférieur conducteur électrique



Car Pusher/Tasseau



Pignon uni ACB



uni CSB



uni CSB C

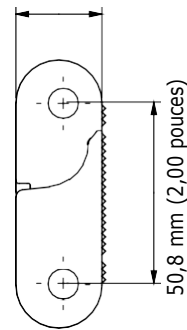
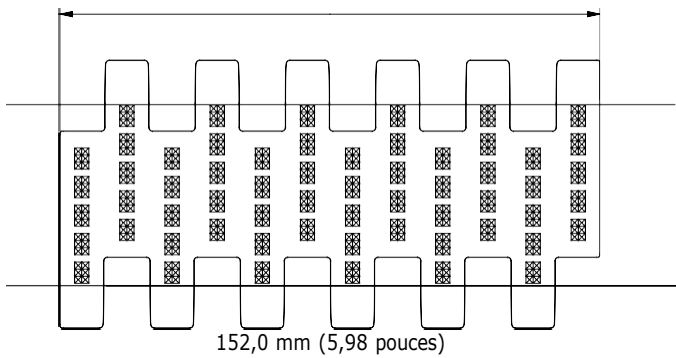


Uni CSB 8 %

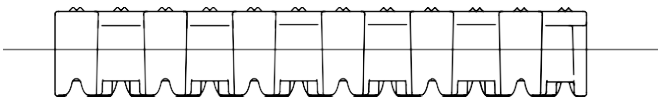
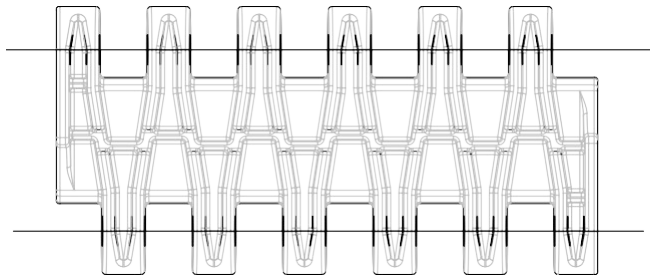


Uni CSB Rough

uni CSB K600

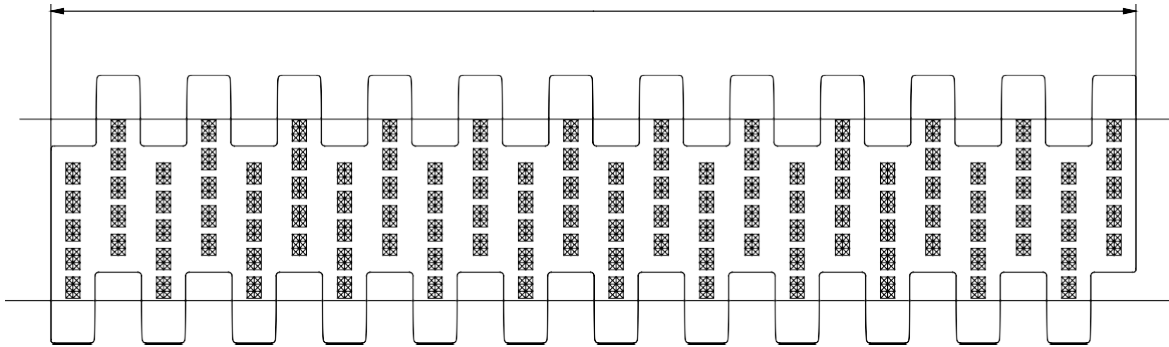


Diamètre de l'ouverture pour
axe: 8,4 mm (0,33 pouce)

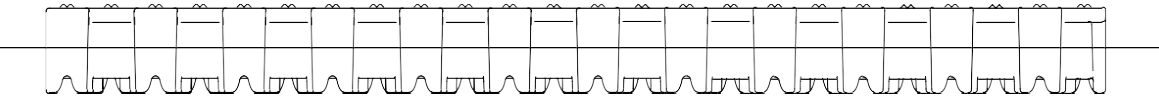
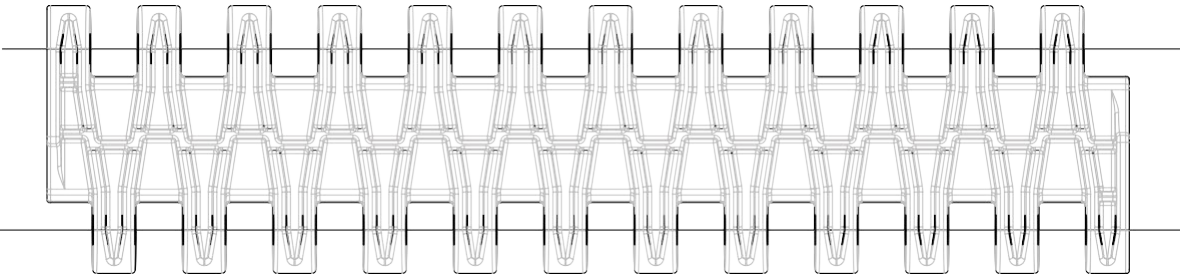
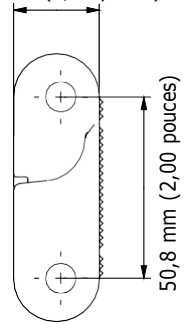


uni CSB K1200

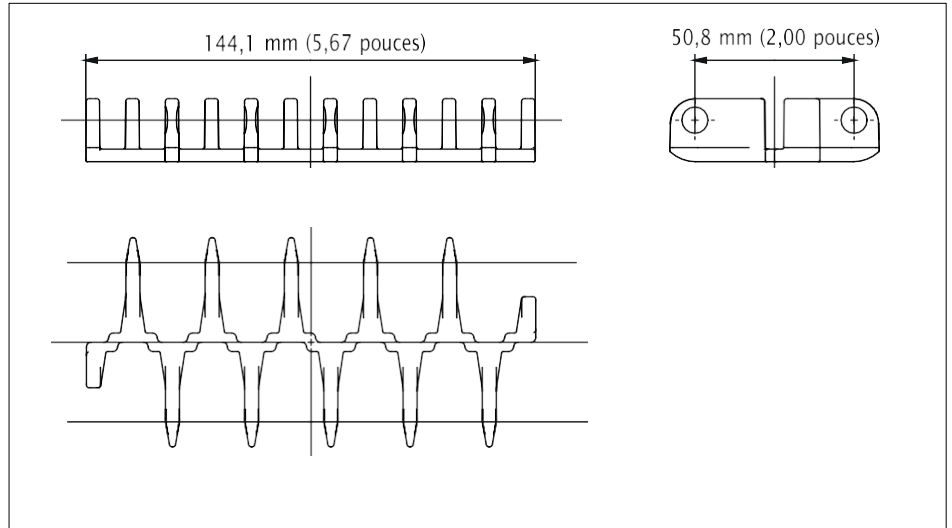
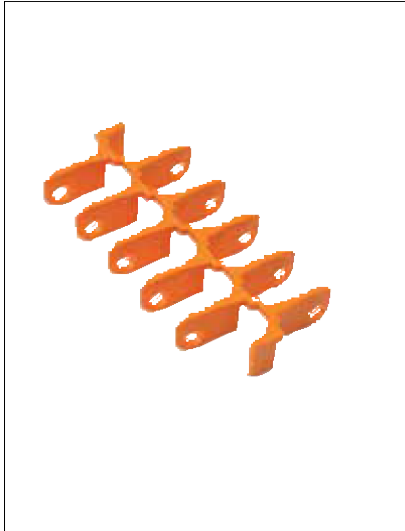
304,4 mm (11,97 pouces)



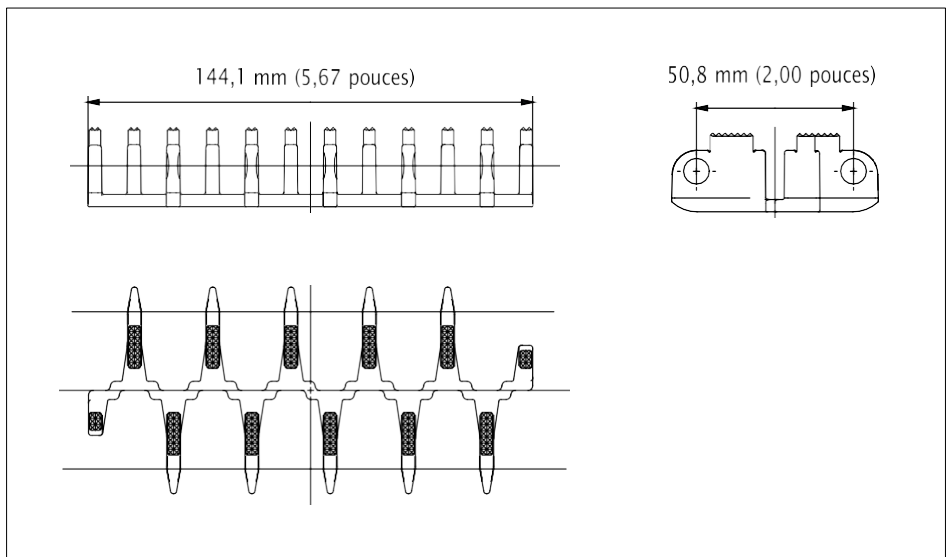
24,0 mm (0,94 pouce)



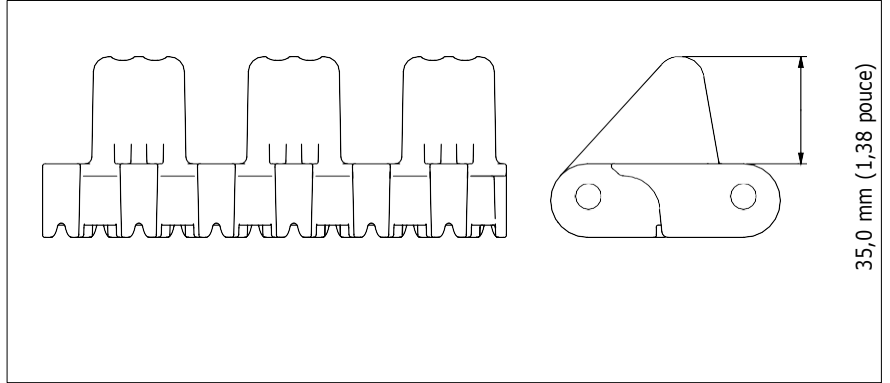
uni ACB insert inférieur support de roue



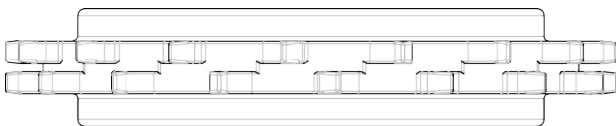
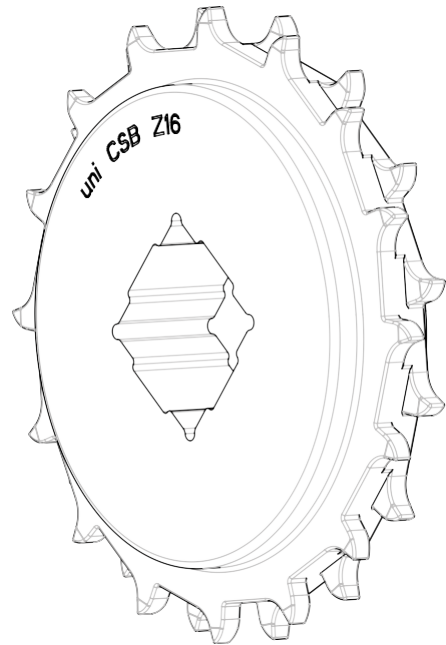
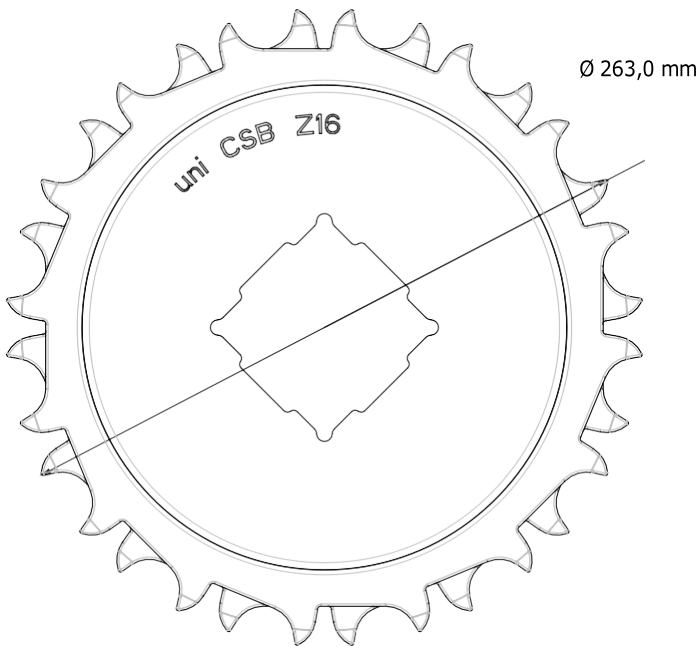
uni ACB insert inférieur conducteur électrique



Car Pusher uni CSB



Pignon uni CSB



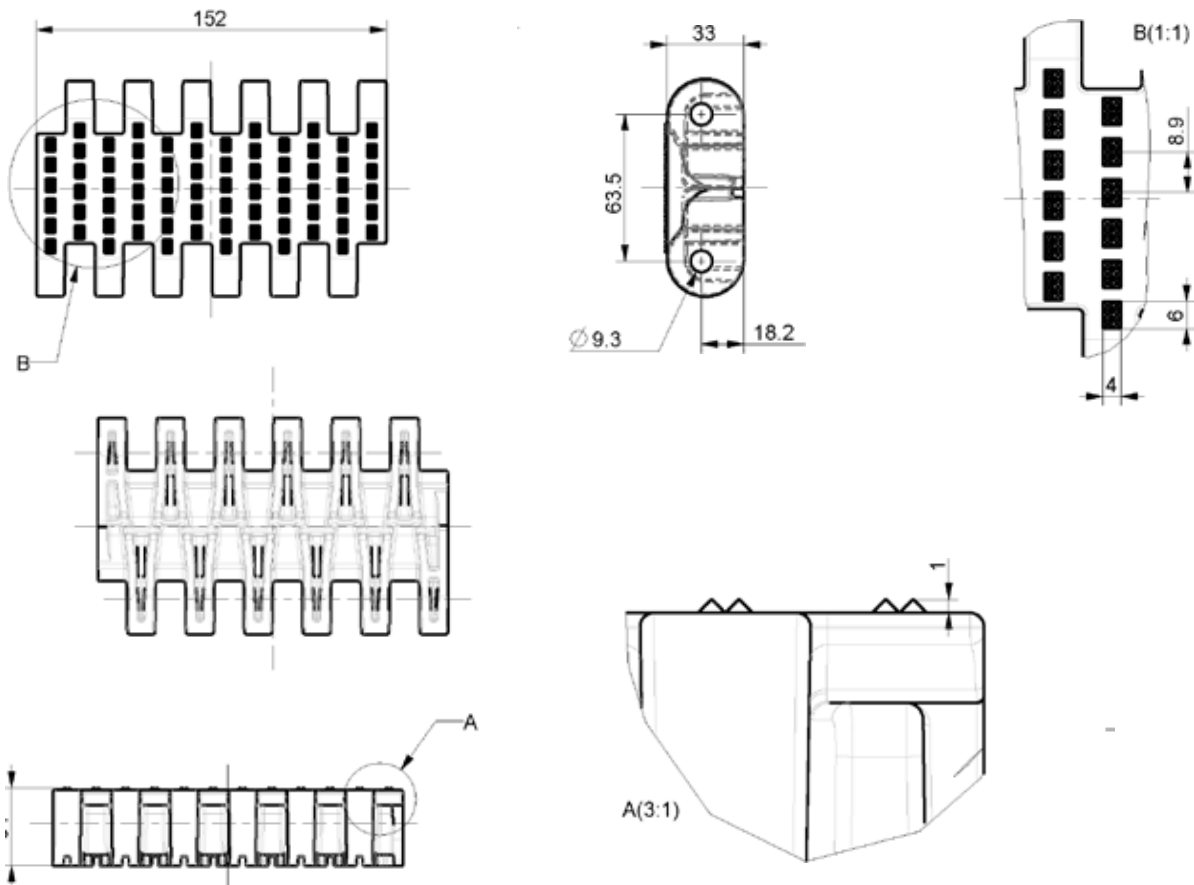
uni AMB



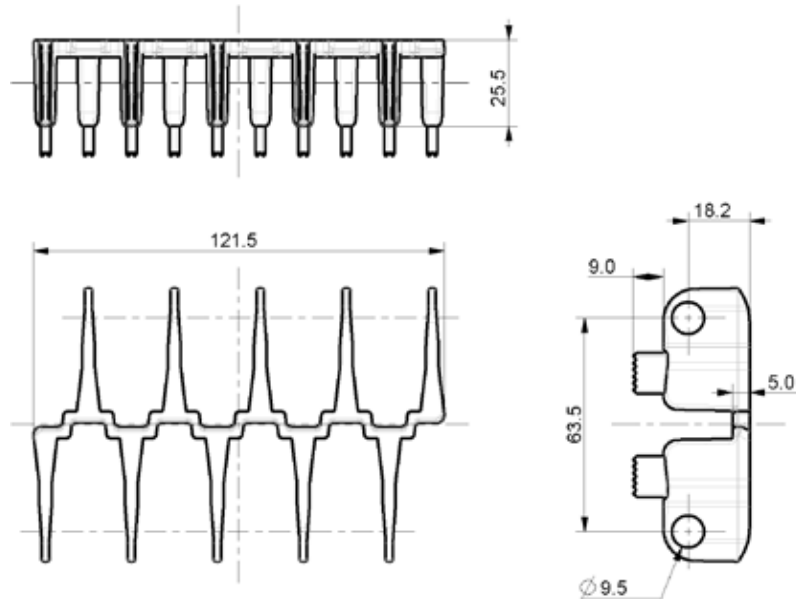
uni AMB Rough

Uni AMB 4 % Rough

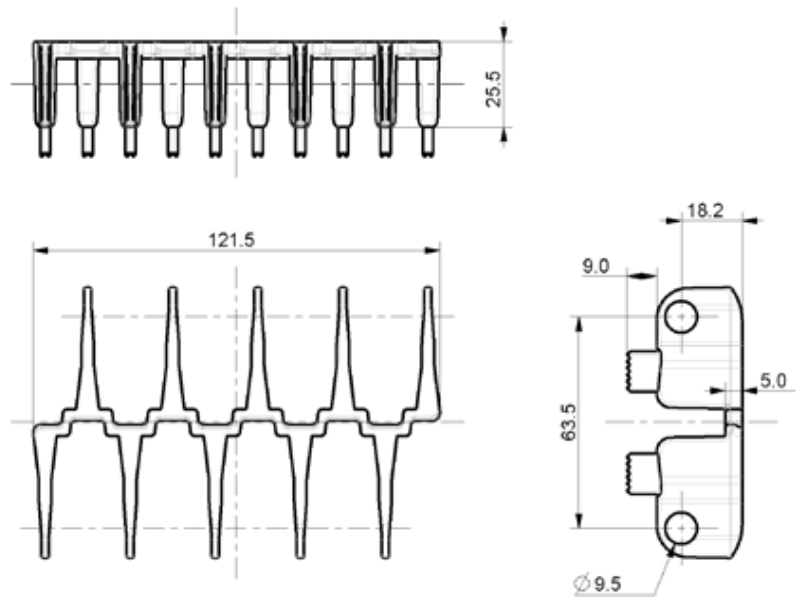
uni AMB K600



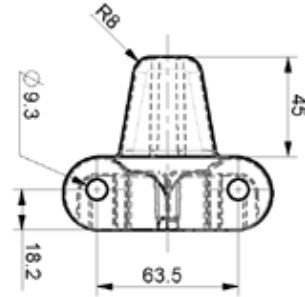
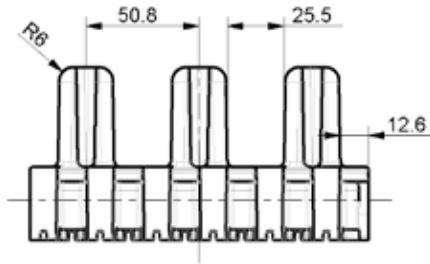
uni ACB insert inférieur support de roue



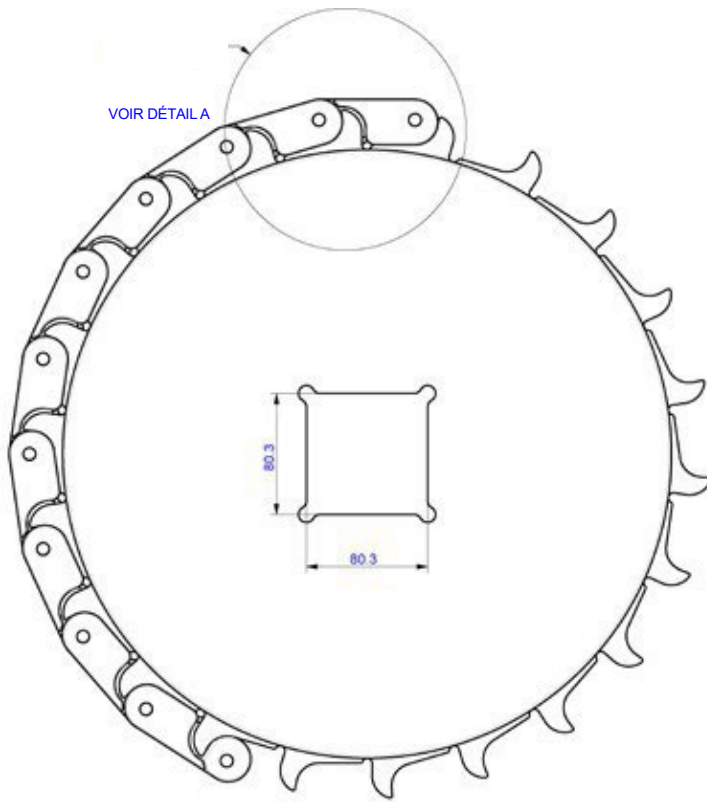
uni ACB insert inférieur conducteur électrique



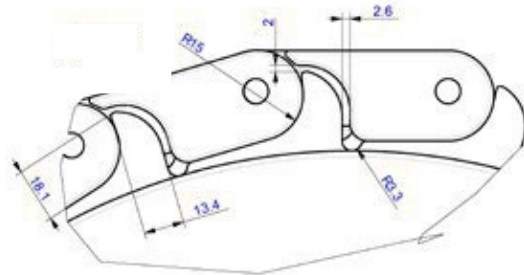
Car Pusher uni AMB



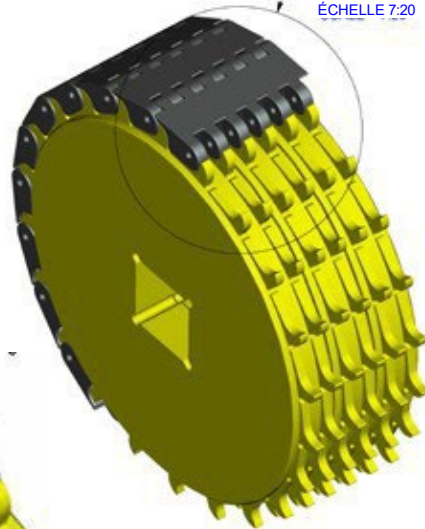
Pignon uni AMB



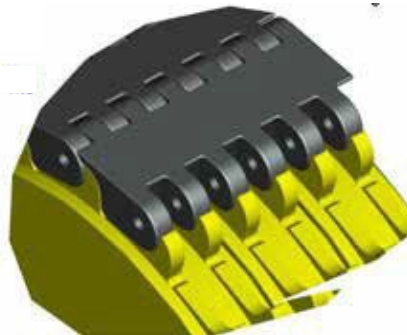
DÉTAIL A
ÉCHELLE 1:1



VOIR DÉTAIL B
ÉCHELLE 7:20



DÉTAIL
ÉCHELLE 7:10



uni CPB M2



uni CPB M2 C



uni CPB M2 Rough

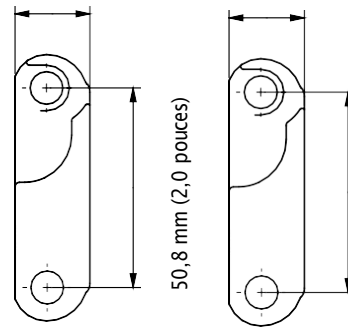
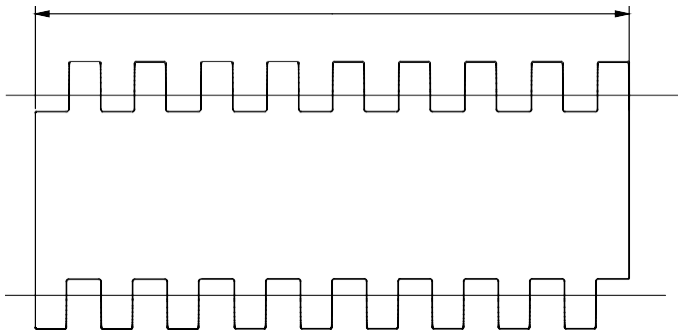


uni CPB 20 % Rough

151,0 mm (5,94 pouces)

19,0 mm
(0,75
pouce)

20,0 mm
(0,79pouce)

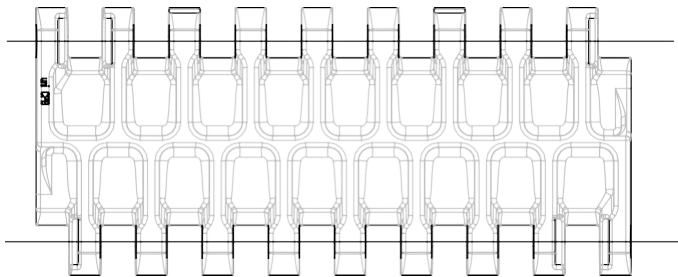


50,8 mm (2,0 pouces)

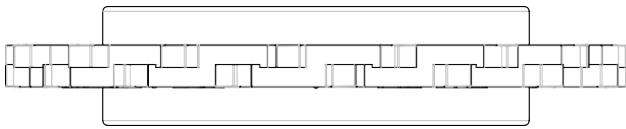
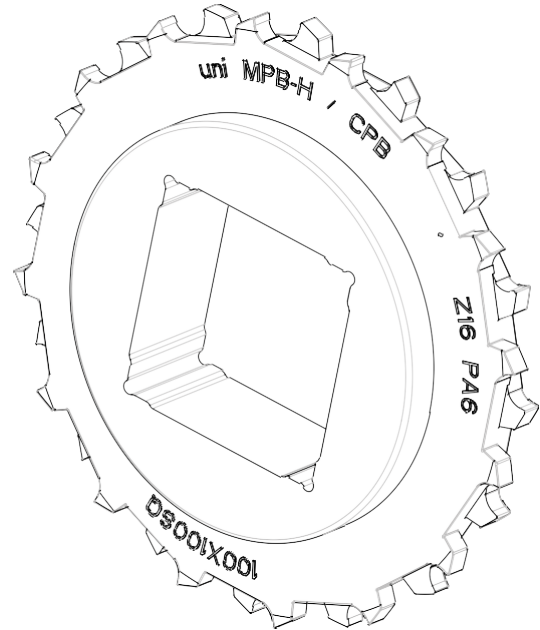
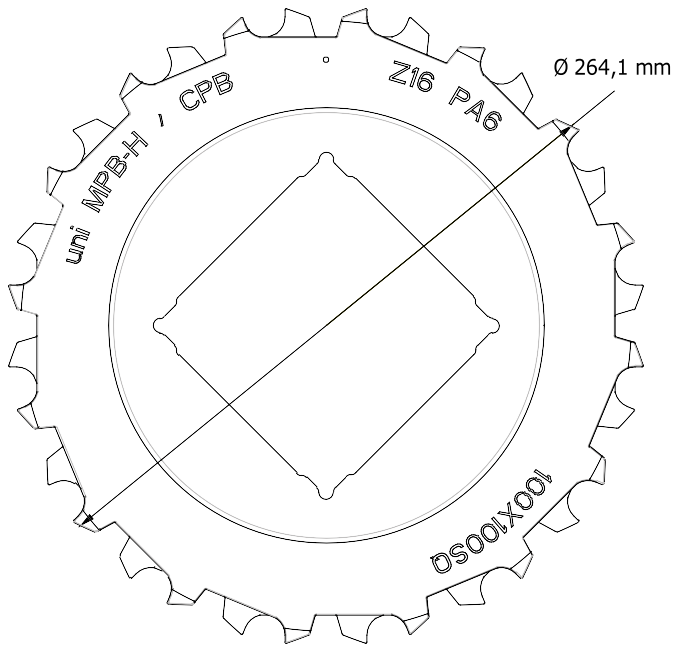
uni CPB M2 C

uni CPB M2 Rough

Diamètre de l'ouverture pour axe: 8,3 mm (0,33 pouce)



Pignon uni CPB



uni XLB



uni XLB M2 C

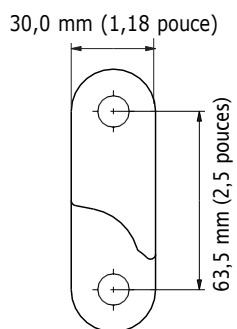
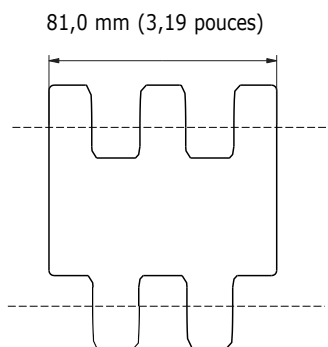


uni XLB M2 Rough

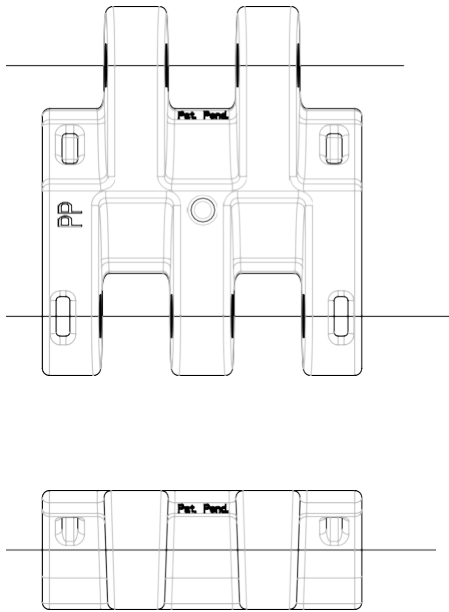


Uni XLB M2 15 Rough

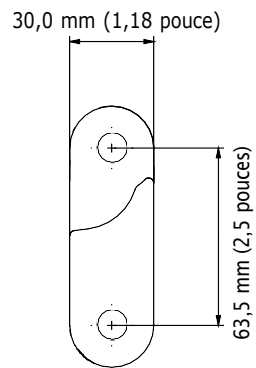
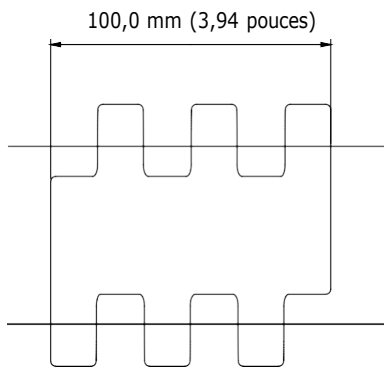
uni XLB K318



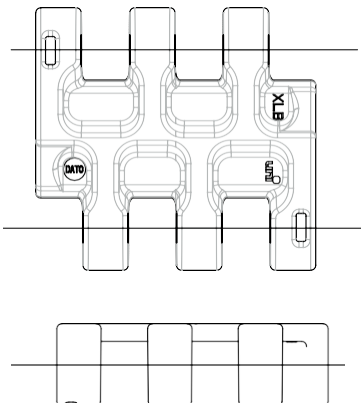
Diamètre de l'ouverture pour axe: 10,9 mm (0,43 pouce)



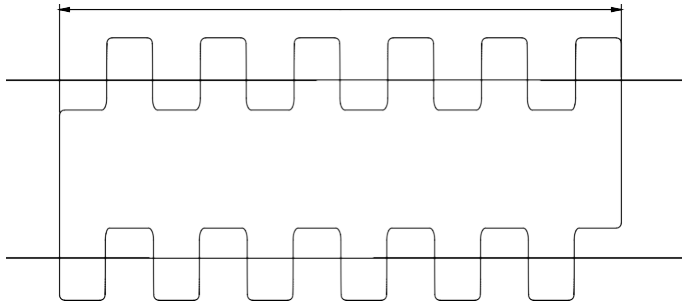
uni XLB K400



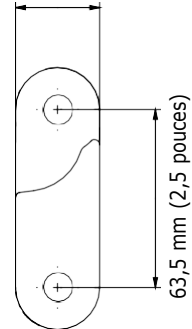
Diamètre de l'ouverture pour axe: 10,5 mm (0,41 pouce)



uni XLB K800

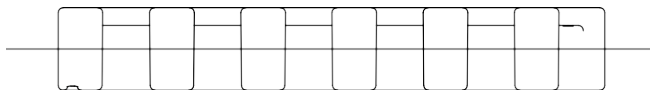
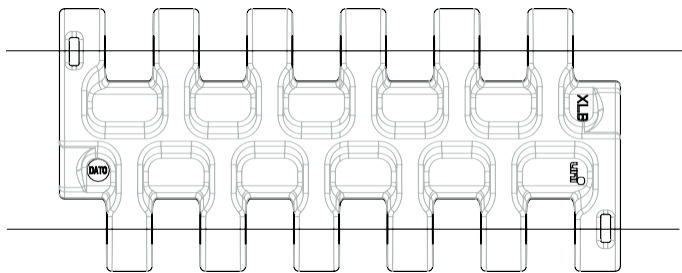


200,4 mm (7,89 pouces)

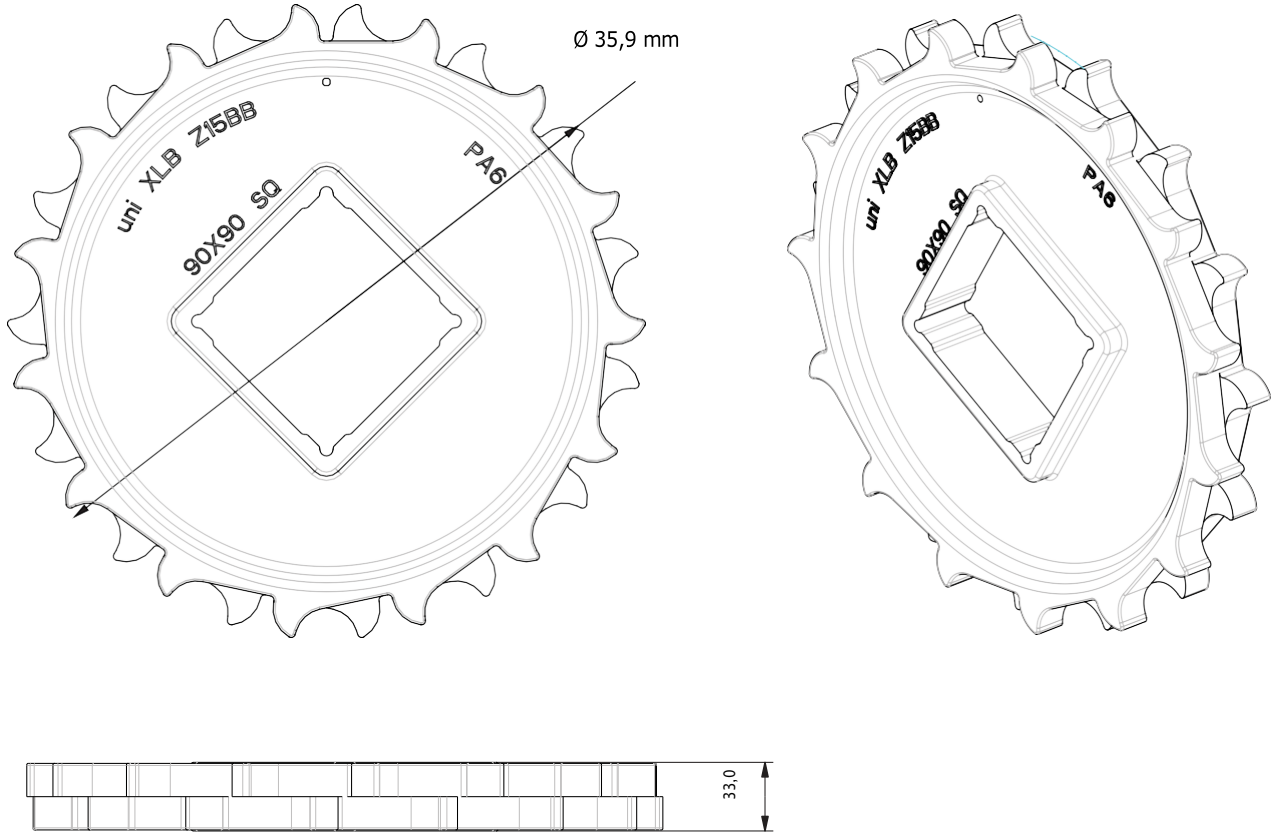


30,0 mm (1,18 pouce)

Diamètre de l'ouverture pour axe: 10,5 mm (0,41 pouce)



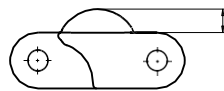
Pignon uni XLB



Car Pusher uni XLB



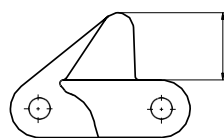
Incurvation de 10 %



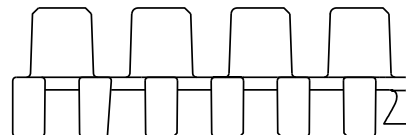
12,5 mm (0,49 pouce)



Poussoir de voiture uni



35,0 mm (1,38 pouce)



Installation d'arbres et de pignons

Installation et alignement des arbres

De préférence, les pignons sont verrouillés vers l'extérieur avec le même jeu que celui de la bande par rapport aux guides latéraux. Les arbres doivent être alignés de manière plane, et un arbre derrière l'autre. Les pignons verrouillés assurent un guidage correct de la bande le long du convoyeur. Ils sont alignés les uns sur les autres de la même manière sur toute la longueur du convoyeur. Si les arbres ne sont pas positionnés avec précision les uns par rapport aux autres, le bon guidage peut s'en trouver affecté.

Alignement de pignons

Prenez soin d'aligner correctement les dents lors du montage des pignons sur des arbres carrés. Si le nombre de dents d'un pignon à alésage carré peut être divisé uniformément par 4, les dents sont automatiquement correctement alignées, quelle que soit la façon dont les pignons sont montés sur l'arbre carré (par exemple : $16 \div 4 = 4$). Toutefois, une attention particulière doit être accordée au bon alignement des pignons. Dans ce cas, tous les pignons sont munis d'un trou de calage. Lors du montage des pignons, tous ces alésages doivent être alignés les uns après les autres.

Les pignons sont alignés sur l'arbre sans aucun écart. Dans le sens axial, les pignons sont fixés par des moyens appropriés uniquement aux extrémités extérieures, de sorte qu'une certaine mobilité axiale est permise.



Configuration de la sole de glisse

Dans des environnements secs et propres, les supports de bande sont fabriqués de préférence avec le matériau Unicon d'uni-chains, car dans la plupart des applications, des supports capables de suspension électrodynamique (EDS) sont nécessaires. Dans des conditions très humides, l'utilisation de supports en acier inoxydable avec des ouvertures de drainage représente le meilleur choix. Pour les conditions partiellement humides et/ou non propres, veuillez consulter uni-chains.

Support de bande

Mettez chaque profilé dans la bonne position. Dans la plupart des cas, il suffit de biseauter les extrémités opposées avec un angle de 15° et de laisser un espace d'environ 8 mm. Dans des conditions extrêmes, l'angle doit être de 60°. La largeur requise de l'espace doit être déterminée sur la base des calculs de dilatation thermique. Pour assurer le bon fonctionnement de la bande, les emplacements des raccords des profilés de bande d'usure doivent être décalés. Commencez à l'extrémité libre du convoyeur.

Lors de l'installation de plaques de glissement ou de guides latéraux, il faut s'assurer de n'exposer à aucun moment ces composants à des poussières abrasives telles que des poussières de béton pendant les travaux de construction, des particules de soudage ou de meulage, des résidus de corrosion, des produits chimiques non approuvés par Ammeraal Beltech qui peuvent endommager les matériaux du convoyeur, des chocs ou des dommages mécaniques, de la lumière UV ou une exposition au feu.

Dans la période entre le montage des plaques de glissement et la bande modulaire, nous recommandons fortement de recouvrir ces surfaces avec une feuille de plastique ou une autre protection appropriée pour les protéger de la saleté et des débris.

Un nettoyage approprié des plaques de glissement est nécessaire, avant la mise en place de la bande transporteuse. Chaque fois qu'une forme quelconque de saleté pourrait être en contact avec les composants susmentionnés cela peut créer une usure accrue de la bande et/ou des plaques de glissement.

Installation du convoyeur

Travaux préparatoires

Ce manuel contient des recommandations générales et des instructions pour l'installation de bandes transporteuses uni-chains. Veuillez prêter attention aux différences entre les différents types de convoyeurs. Les particularités de chaque châssis de convoyeur et de chaque application doivent être dûment prises en considération. Les points suivants doivent être respectés dans tous les cas, que vous installiez une nouvelle bande ou que vous remplaciez une bande existante:

1. En cas de modernisation, vous pouvez utiliser les mêmes convoyeurs/châssis pour les bandes uni-chains que ceux utilisés précédemment. Les plaques de glissement doivent être propres et en bon état. Elles doivent être exemptes de rainures ou d'usure et de tout dommage sur leur surface.
2. Vérifiez si le matériau des plaques de glissement est compatible avec le matériau de la nouvelle bande.
3. Si nécessaire, remplacez les plaques de glissement.

Veillez consulter uni-chains, si vous avez besoin d'assistance à cet égard.

Procédure générale

1. Si un arbre tendeur est installé, détendez-le complètement.
2. Faites passer la bande du côté entraînement du convoyeur.
3. Montez la bande autour des pignons. Veillez à ce que les pignons ne changent pas de position.
4. Pour les bandes larges, assurez-vous que les sections fournies soient mises en place dans l'ordre.
5. Ne jetez pas les sections de bande sur le convoyeur. Le non-respect de cette instruction peut entraîner la casse de modules individuels.
6. Centrez la bande sur le châssis du convoyeur. Faites attention à l'emplacement du pignon verrouillé et prévoyez une distance suffisante entre les bords de la bande et le châssis du convoyeur, de sorte que la bande puisse se dilater librement. Ceci est particulièrement important pour les applications impliquant des fluctuations de température considérables.

Installation de la bande sur le brin de retour

1. Faites passer la bande à travers le chemin de retour jusqu'à atteindre les pignons d'entraînement.
2. Montez la bande autour des pignons d'entraînement. Veillez à ce que les pignons verrouillés ne changent pas de position. Assurez-vous que la bande s'engrène sur le pignon verrouillé sur l'arbre d'entraînement ainsi que sur l'arbre de retour. Le non-respect de cette instruction peut entraîner un mauvais guidage de la bande.
3. Raccordez les sections de bande. Veillez à ce que les bords soient correctement alignés.
4. Le montage des tiges de raccordement est facilité par leur coupe biseautée.
5. Insérez la tige, mais ne la verrouillez pas encore ou ne la fixez en aucune manière.
6. Vérifiez la disposition en quinconce correcte des pignons. Une mauvaise disposition ou installation entraîne une réduction de la force de traction admissible.

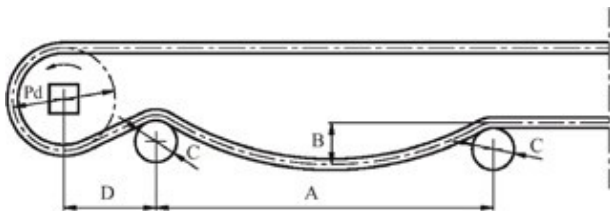
REMARQUE: Selon la série de bande, uni-chains utilise différents systèmes de verrouillage des tiges. Reportez-vous aux instructions données pour votre type de bande. Veuillez contacter uni-chains si vous avez besoin de plus amples informations.

Vérification de l'installation

1. Tournez lentement l'arbre d'entraînement pendant plusieurs tours pour vous assurer que les pignons du côté entraînement et du côté libre s'engagent correctement avec la bande. Assurez qu'il n'y a pas d'éventuels points durs!
2. Si la bande n'est pas guidée correctement, vérifiez si les pignons des deux arbres sont correctement positionnés. Assurez-vous que les pignons ont été montés en stricte conformité avec les instructions de ce manuel. Après vous être assuré que la bande et les pignons sont correctement installés, vérifiez l'alignement précis des roulements de l'arbre et du châssis du convoyeur.
3. Si des convoyeurs longs et larges sont installés, l'accumulation de la tension de la bande sur le convoyeur et le bon déplacement de la bande peuvent prendre un certain temps.

Affaissement caténaire

1. Ajustez la longueur de la bande, si nécessaire, pour obtenir un affaissement caténaire approprié pour la tension de la bande. Cela peut se faire en ajoutant ou en enlevant des modules ou en ajustant un système tendeur, s'il y a eu un d'installé.
2. Dès que la bande est correctement tendue et fonctionne correctement, les tiges peuvent être verrouillées (encliquetées) au point de jonction, ou, selon le type de bande utilisé, être fixées.



Durée de rodage

Selon l'application, les bandes s'allongent de 0,2 à 1 % pendant le temps de rodage. Cela se produit généralement au cours des premiers jours d'exploitation. En cas d'allongement excessif de la bande, il peut être nécessaire de retirer une ou plusieurs rangées de modules de bande afin d'obtenir un affaissement caténaire correct et une tension de bande adéquate.

Convoyeurs larges et longs

L'installation de convoyeurs larges et longs est plus compliquée que sur des châssis étroits ou courts. Il est conseillé d'utiliser le moteur du convoyeur pour faciliter l'installation.

1. Si cette possibilité existe, couvrez les distances sur le chemin de retour entre les guides ou les rouleaux avec des tubes ou du bois. Ceci évite la formation de fléchissements caténaux avant que les extrémités de bande ne soient reliées.
2. Faites glisser la bande à travers le chemin de transport du convoyeur, en commençant par l'extrémité libre.
3. Enroulez la bande autour des pignons d'entraînement. Utilisez ensuite le moteur pour tirer complètement la bande.
4. Ajoutez d'autres sections dans la bande. Pendant que le moteur continue de tirer la bande sur le chemin de transport, acheminez la bande à la main ou à l'aide d'outils appropriés à travers le chemin de retour.
5. Pour les bandes larges, assurez-vous que les sections fournies sont transportées de manière appropriée.
6. Ne jetez pas les sections de bande sur le convoyeur. Le non-respect de cette instruction peut entraîner la casse des modules de bande.
7. Une fois que la bande sur le chemin de retour a atteint l'extrémité libre du convoyeur, tirez-la vers le haut et posez-la autour des pignons libres. Tirez sur cette longueur de bande, pour qu'elle ne puisse plus reculer. Si nécessaire, arrêtez l'arbre de retenu.
8. Il peut être nécessaire d'utiliser des treuils ou des palans pour rapprocher les extrémités de la bande. Utilisez les moyens appropriés pour fixer correctement ces outils. Veuillez contacter uni-chains si vous avez besoin de plus d'informations à ce sujet.
9. Après avoir connecté les extrémités de la bande l'une à l'autre, inversez le moteur et reliez la bande. Remettez ensuite le moteur dans sa position d'origine.
10. Corrigez la longueur de la bande.

ATTENTION: Si des convoyeurs longs et larges sont installés, l'accumulation de la tension de la bande sur le chemin de transport et le bon déplacement de la bande peuvent prendre un certain temps.

11. Retirez les supports du chemin de retour.
12. Après les derniers réglages, verrouillez les tiges.

Maintenance préventive et dépannage

Les systèmes de bande modulaire d'uni-chains sont conçus pour fonctionner avec le moins de maintenance possible. Cependant, comme pour toutes les machines en mouvement, des problèmes mécaniques peuvent se produire occasionnellement. Ce manuel vous aide à trouver la cause de tous les problèmes et à résoudre les problèmes mécaniques qui peuvent survenir sur les convoyeurs utilisant les bandes uni-chains. Veuillez contacter uni-chains si vous avez besoin d'une assistance supplémentaire, d'informations supplémentaires ou de manuels supplémentaires.

Que faut-il signaler à votre service de maintenance?

1. Signalez les modules endommagés ou manquants dès que vous les détectez (La bande continuera probablement à fonctionner, cependant, des dommages de ce type peuvent affecter la résistance de la bande et peuvent entraîner d'autres dommages).
2. Signalez les dommages des bords de bande, dès que vous les découvrez (Les dommages des bords de bande doivent être examinés immédiatement pour éviter d'autres dommages encore plus graves).
3. Signalez un mauvais guidage ou une dérive des pignons dès que vous le détectez (Si cela n'est pas corrigé, des dommages sur les bords de bande ou des dommages plus graves peuvent en résulter).
4. Signalez les rouleaux endommagés ou non rotatifs du chemin de retour, les guides manquants ou les plaques de glissement abimées, dès que vous les détectez.
5. Signalez les axes de raccordement qui dépassent (ou manquent) dès que vous le détectez. Vérifiez soigneusement que la bande ne présente aucun signe d'usure après les 30 premiers jours de fonctionnement.
6. Vérifier si la bande (face inférieure et supérieure), les pignons et les plaques de glissement présentent des signes d'usure ou des dommages (rainures, rayures, coupures, etc.).
7. Vérifiez que les pignons sont correctement engagés avec la bande et qu'ils sont correctement positionnés sur l'arbre.
8. Vérifiez si les rouleaux, guides ou plaque de glissement du chemin de retour ne sont pas usés ou endommagés.
9. Vérifiez l'usure des axes en retirant au moins quelques-uns. Déterminez la cause de l'usure accrue et prenez immédiatement des mesures correctives. Veuillez contacter uni-chains pour obtenir de l'aide et de l'assistance technique.

Il est recommandé d'effectuer ces contrôles à intervalles réguliers afin de détecter et de suivre les signes d'usure et de se familiariser avec les caractéristiques de fonctionnement du convoyeur. L'observation et le signalement en temps opportun des problèmes de fonctionnement et des inspections mensuelles garantissent des performances optimales et *la durée de vie* de la bande transporteuse uni-chains.

Dépannage

1. Les pignons d'entraînement ne s'engagent pas avec la bande

Tension de bande trop faible autour des pignons d'entraînement

Faites attention au fléchissement caténaire sur le chemin de retour de la bande. Réglez l'arbre d'entraînement de sorte que les dimensions correctes soient maintenues.

Mauvaise conception du chemin de retour

Prévoyez le fléchissement caténaire recommandé sur le chemin de retour. Changez les distances entre les rouleaux pour obtenir le fléchissement souhaité. Contournez le chemin de retour pour obtenir un affaissement correct. Veuillez contacter uni-chains si vous avez besoin d'assistance.

Les pignons ne sont pas alignés correctement sur l'arbre

Vérifiez l'alignement des pignons en plaçant une règle à la base de toute dent de pignon parallèle à l'arbre pour vous assurer que tous les pignons ont la même position sur toute la bande. Si le nombre de dents du pignon peut être divisé par quatre, les dents sont automatiquement alignées correctement lors du montage des pignons sur l'arbre. Si le nombre de dents ne peut pas être divisé uniformément, une attention particulière doit être portée au bon alignement des pignons afin d'éviter les problèmes. Si les pignons sont munis de trous de calage, ceux-ci doivent être alignés sur toute la longueur de l'arbre (voir les instructions pour l'installation des arbres et des pignons).

Enroulement insuffisant autour des pignons d'entraînement

Changez l'emplacement du premier rouleau du chemin de retour après l'arbre d'entraînement pour obtenir un angle d'enroulement de 180° à 190° ou plus. Veuillez contacter uni-chains pour obtenir de l'assistance à cet égard.

2. La bande n'est pas guidée correctement

L'arbre d'entraînement et l'arbre de retour ne sont pas à l'aplomb, horizontaux et parallèles l'un à l'autre

Vérifiez les arbres pour vous assurer qu'ils sont à l'aplomb, horizontaux et parallèles entre eux. Bloquer les arbres à l'aide des paliers. Le châssis et/ou les composants du convoyeur sont inclinés et non horizontaux. Vérifiez et ajustez le châssis du convoyeur. Vérifiez l'alignement de l'arbre après chaque réajustement du châssis. Il peut être nécessaire de remettre d'aplomb, de niveler et de mettre à angle droit les arbres.

Les pignons ne sont pas alignés correctement sur l'arbre

Vérifiez l'alignement des pignons en plaçant une règle à la base de toute dent de pignon parallèle à l'arbre pour vous assurer que tous les pignons ont la même position sur toute la bande. Si le nombre de dents d'un pignon à alésage carré peut être divisé par quatre, sans reste, les dents sont automatiquement alignées correctement lors du montage des pignons sur l'arbre. Si le nombre de dents ne peut pas être divisé uniformément, une

Attention particulière doit être portée au bon alignement des pignons afin d'éviter les problèmes. Si les pignons sont munis de trous de calage, ceux-ci doivent être alignés sur toute la longueur de l'arbre (voir les instructions pour l'installation des arbres et des pignons).

La bande n'est pas correctement connectée

Tous les types de bande ont des bords affleurants lorsqu'ils sont correctement connectés.

Les rouleaux du chemin de retour ne sont pas à niveau et à angle droit par rapport au châssis du convoyeur

Vérifiez les rouleaux du chemin de retour et corrigez ceux qui ne sont pas horizontaux ou perpendiculaires par rapport au châssis du convoyeur. Les bagues de retenue sont manquantes ou mal ajustées. Remplacez les bagues de retenue manquantes et vérifiez l'emplacement des bagues pour assurer un alignement précis des pignons verrouillés sur l'arbre d'entraînement et de ralenti.

3. Usure excessive de la bande

Prévenez ou réduisez les dépôts de matériaux abrasifs susceptibles d'entrer en contact avec la bande, les pignons ou les plaques de glissement. Ces matériaux pourraient être retirés des parties plastiques du convoyeur à intervalles réguliers, par exemple au moyen d'air comprimé, ou être lavés après la fin du cycle de travail.

Usure anormale de la bande

Assurez-vous d'utiliser le bon matériau de plaque de glissement pour votre application. Veuillez contacter uni-chains pour obtenir de l'assistance pour sélectionner le matériau de bande d'usure approprié.

La bande se grippe dans le châssis du convoyeur

Vérifiez le châssis du convoyeur pour vous assurer qu'il est horizontal. Corrigez toute condition qui peut causer le frottement ou le grippage de la bande.

Bords tranchants sur le chemin de transport et les bandes d'usure du chemin de retour

Assurez-vous que les bords d'attaque des bandes d'usure ou des soles de glisse sont biseautés ou arrondis pour permettre un mouvement en douceur de la bande.

4. Usure excessive des pignons

Les pignons sont exposés à des matériaux abrasifs

Prévenez ou réduisez les dépôts de matériaux abrasifs susceptibles d'entrer en contact avec la bande, les pignons ou les bandes d'usure. De tels matériaux pourraient être retirés des parties plastiques du convoyeur à intervalles réguliers, par exemple au moyen d'air comprimé, ou être lavés après la fin du cycle de travail.

Veuillez contacter uni-chains pour obtenir de l'assistance.

Tension incorrecte de la bande

Veillez à ce que la tension de la bande soit correcte. Prévoyez un affaissement caténaire sur le chemin de retour de la bande comme recommandé par le manuel technique d'uni-chains ou par votre bureau local d'uni-chains.

Vitesse de bande accrue

Réduisez la vitesse de la bande, si possible.

L'arbre d'entraînement et l'arbre libre ne sont pas à l'aplomb, horizontaux ou parallèles l'un à l'autre

Vérifiez les arbres pour vous assurer qu'ils sont à l'aplomb, horizontaux et parallèles les uns aux autres.

Nombre insuffisant de pignons

La bande transporteuse peut nécessiter une répartition de charge plus régulière entre les pignons. Veuillez consulter uni-chains à cet égard.

Les pignons bloqués sur l'arbre d'entraînement et l'arbre libre ne sont pas alignés avec précision l'un par rapport à l'autre

Réalignez les pignons verrouillés avec une bague de retenue ou par un autre dispositif et assurez-vous que le pignon de l'arbre d'entraînement est aligné avec celui de l'arbre libre.

Les pignons ne sont pas alignés correctement sur l'arbre

Vérifiez l'alignement des pignons en plaçant une règle à la base des dents des pignons parallèle à l'arbre pour vous assurer que tous les pignons ont la même position sur toute la bande. Si le nombre de dents d'un pignon à alésage carré peut être divisé par quatre, sans reste, les dents sont automatiquement alignées correctement lors du montage des pignons sur l'arbre. Si le nombre de dents ne peut pas être divisé uniformément, une attention particulière doit être portée au bon alignement des pignons afin d'éviter les problèmes. Si les pignons sont munis de trous de calage, ceux-ci doivent être alignés sur toute la longueur de l'arbre (voir les instructions pour l'installation des arbres et des pignons). Les arbres incurvés ou tordus doivent être remplacés. Les paliers larges peuvent nécessiter un palier intermédiaire. Veuillez contacter uni-chains pour obtenir de l'assistance.

5. Usure excessive ou dommages des bords de bande

La bande frotte contre des obstacles sur la sole du convoyeur, le chemin de retour, le cadre ou les équipements adjacent

Vérifiez le châssis du convoyeur pour vous assurer qu'il est horizontal. Corrigez toutes les conditions qui peuvent causer le frottement ou le grippage de la bande.

La bande n'est pas alignée correctement et n'est pas correctement guidée

Réalignez les pignons verrouillés avec une bague de retenue ou par un autre dispositif et assurez-vous que le pignon de l'arbre d'entraînement est aligné avec celui de l'arbre libre. Vérifiez le châssis du convoyeur pour vous assurer qu'il est horizontal. Corrigez toutes les conditions qui peuvent causer le frottement ou le grippage de la bande.

Le bord de la bande frotte contre le châssis du convoyeur en raison de la dilatation thermique

Corrigez les dimensions de la bande transporteuse pour vous assurer qu'il y a une distance minimale de 6 mm de chaque côté de la bande dans des conditions de dilatation thermique totale (température la plus élevée).

Le châssis du convoyeur est incliné ou non horizontal

Vérifiez le châssis du convoyeur pour vous assurer qu'il est horizontal. Corrigez toutes les conditions qui peuvent causer le frottement ou le grippage de la bande.

Les arbres ne sont pas maintenus correctement et peuvent donc se déplacer vers un côté

Assurez-vous que les arbres sont à l'aplomb, horizontaux et parallèles les uns aux autres. Prenez des mesures correctives et verrouillez l'arbre en place.

La bande n'est pas correctement connectée

Tous les types de bandes ont des bords affleurants s'ils sont correctement connectés. Pour éviter l'usure des bords, il est nécessaire de contrôler le déplacement de la bande. Veuillez contacter uni-chains pour obtenir de l'assistance.

6. Les pignons se déplacent latéralement vers le centre ou vers le bord de la bande

L'arbre d'entraînement et l'arbre libre ne sont pas à l'aplomb, horizontaux ou parallèles l'un à l'autre

Vérifiez les arbres pour vous assurer qu'ils sont à l'aplomb, horizontaux et parallèles les uns aux autres. Bloquer les arbres à l'aide des paliers.

Les pignons bloqués sur l'arbre d'entraînement et l'arbre libre ne sont pas alignés avec précision l'un par rapport à l'autre

Réalignez les pignons verrouillés avec une bague de retenue ou par un autre dispositif et assurez-vous que le pignon de l'arbre d'entraînement est aligné avec celui de l'arbre libre (voir les instructions pour l'installation des arbres et des pignons).

Les pignons ne sont pas alignés correctement sur l'arbre

Vérifiez l'alignement des pignons en plaçant une règle à la base de toute dent de pignon parallèle à l'arbre pour vous assurer que tous les pignons ont la même position sur toute la bande. Si le nombre de dents d'un pignon à alésage carré peut être divisé par quatre, sans reste, les dents sont automatiquement alignées correctement lors du montage des pignons sur l'arbre. Si le nombre de dents ne peut pas être divisé uniformément, une attention particulière doit être portée au bon alignement des pignons afin d'éviter les

problèmes. Si les pignons sont munis de trous de calage, ceux-ci doivent être alignés sur toute la longueur de l'arbre (voir les instructions pour l'installation des arbres et des pignons).

Les dépôts de matériau au niveau de la surface inférieure de la bande peuvent affecter négativement le bon engagement des dents du pignon. Nettoyez la surface inférieure de la bande et retirez le matériau déposé qui peut affecter le bon engagement des dents. Il peut être nécessaire de fixer des brosses, des racleurs, des rouleaux ou d'autres dispositifs pour éviter d'autres dépôts de matériau.

Déflexion ou torsion de l'arbre

Vérifiez que l'arbre ne présente pas de signes de déflexion ou de torsion. Pour les bandes larges, un roulement intermédiaire peut être possible. Les arbres incurvés et tordus doivent être remplacés. Veuillez contacter uni-chains pour obtenir davantage d'assistance.

7. Usure ou détérioration des protections latérales (casse comprise)

Les protections latérales entrent en contact ou frottent contre le châssis du convoyeur, le chemin de retour ou l'équipement adjacent

Retirez toutes les obstructions ou obstacles entrant en contact avec les protections latérales. Vérifiez le châssis du convoyeur pour vous assurer qu'il est horizontal. Corrigez toute condition susceptible de provoquer le frottement ou le grippage de la bande ou des protections latérales.

8. Usure ou dommages des car pushers, dispositifs d'entraînement ou crabots

Les poussoirs entrent en contact avec les obstacles sur le châssis du convoyeur, le chemin de retour ou l'équipement adjacent

Retirez toutes les obstructions ou obstacles qui entrent en contact avec les crabots. Vérifiez le châssis du convoyeur pour vous assurer qu'il est horizontal. Corrigez toute condition susceptible de provoquer le frottement ou le grippage de la bande.

Mauvais support des car pushers sur le chemin de retour

Les bandes équipées de crabots doivent être soutenues de chaque côté et, si nécessaire, à plusieurs endroits sur toute leur largeur. Veuillez contacter uni-chains pour obtenir davantage d'assistance.

9. Affaissement caténaire excessif au niveau de la bande

Longueur totale incorrecte de la bande

Un affaissement caténaire excessif doit être détecté à la température de fonctionnement la plus froide de la bande, car celle-ci se contracte ensuite à sa longueur la plus courte. Si vous observez un affaissement caténaire excessif, raccourcissez la bande en retirant plusieurs rangées de modules. Toutes les bandes uni-chains peuvent être raccourcies par incréments d'une rangée de modules.

Tension insuffisante de la bande à haute température

Si un affaissement caténaire excessif est causé par une dilatation thermique due à la température de fonctionnement et n'est pas trop important à froid, il peut être nécessaire d'installer un dispositif de tension sur la bande, pour compenser la dilatation thermique. Veuillez contacter uni-chains si vous avez besoin d'une assistance supplémentaire.

Allongement de la bande dû à des conditions spécifiques lors de la mise en service ou dû à des charges lourdes

Pendant le temps de rodage initial, les bandes transporteuses en plastique s'allongent. Il s'agit d'un processus naturel qui est plus perceptible en présence de charges lourdes. Si c'est le cas, laissez à la bande un certain temps pour s'adapter aux conditions de fonctionnement avant de la raccourcir.

ATTENTION: Surveillez et contrôlez la bande pendant cette période de rodage, afin d'éviter tout grippage ou accrochage.

Entretien

Pour justifier toute demande de garantie, un journal de bord doit être conservé pour chaque convoyeur afin de documenter les inspections régulières, les mesures d'entretien et de réparation. Toutes les entrées doivent être contresignées par le responsable de la maintenance.

Les inspections et vérifications régulières comprennent:

- Contrôle visuel de la surface de la bande
- Contrôle visuel des bords de bande
- Contrôle visuel des plaques de glissement
- Contrôle visuel des pignons d'entraînement et libres
- Contrôle visuel des rouleaux sur le chemin de retour
- Contrôle visuel des dispositifs de tension
- Contrôle visuel des dispositifs de protection sur les espaces et les dégagements avant les stations d'entraînement et libres pour vérifier qu'il n'y a pas de dépôts de matières étrangères
- Ces contrôles doivent être effectués au moins une fois par mois

Les intervalles de nettoyage appropriés doivent être définis par le responsable de la maintenance, car ces intervalles dépendent fortement des conditions ambiantes. Des quantités importantes de saleté et d'impuretés réduisent la durée de vie utile des bandes modulaires en plastique.

Vos interlocuteurs

Ammeraal Beltech offre un service 24 heures sur 24. Veuillez contacter votre organisation Ammeraal Beltech locale si un entretien est nécessaire.

Contacts locaux

... et 150 autres centres de service
sur ammeraalbeltech.com

Allemagne

T +49 4152 937-0
info- de@ammeraalbeltech.com

Argentine

T +54 11 4218 2906
info- ar@ammeraalbeltech.com

Australie

T +61 3 8780 6000
info- au@ammeraalbeltech.com

Autriche

T +43 171728 133
info- de@ammeraalbeltech.com

Belgique

T +32 2 466 03 00
info- be@ammeraalbeltech.com

Canada

T +1 905 890 1311
info- ca@ammeraalbeltech.com

Chili

T +56 2 233 12900
info- cl@ammeraalbeltech.com

China

T +86 512 8287 2709
info- cn@ammeraalbeltech.com

Colombie

T +57 893 9890
info- co@ammeraalbeltech.com

Corée du Sud

T +82 31 448 3613-7
info- kr@ammeraalbeltech.com

Danemark

T + 45 7572 3100
info- dk@ammeraalbeltech.com

Espagne

T +34 93 718 3054
info- es@ammeraalbeltech.com

États-Unis

T +1 847 673 6720
info- us@ammeraalbeltech.com

Finlande

T +358 207 911 400
info- fi@ammeraalbeltech.com

France

T +33 3 20 90 36 00
info- fr@ammeraalbeltech.com

Hongrie

T +36 30 311 6099
info- hu@ammeraalbeltech.com

Inde

T +91 44 265 34 244
info- in@ammeraalbeltech.com

Israël

T +972 4 6371485
info- il@ammeraalbeltech.com

Italie

T +39 051 660 60 06
info- it@ammeraalbeltech.com

Japon

T +81 52 433 7400
info- jp@ammeraalbeltech.com

Luxembourg

T +352 26 48 38 56
info- lu@ammeraalbeltech.com

Mexique

T +52 55 5341 8131
info- mx@ammeraalbeltech.com

Malaisie

T +60 3 806 188 49
info-my@ammeraalbeltech.com

Pays-Bas

T +31 72 57 51212
info- nl@ammeraalbeltech.com

Pologne

T +48 32 44 77 179
info- pl@ammeraalbeltech.com

Portugal

T +351 22 947 94 40
info- pt@ammeraalbeltech.com

République Tchèque

T +420 567 117 211
info- cz@ammeraalbeltech.com

Royaume-Uni

T +44 1992 500550
info- uk@ammeraalbeltech.com

Singapour

T +65 62739767
info- sg@ammeraalbeltech.com

Slovaquie

T +421 255648542
info- sk@ammeraalbeltech.com

Suède

T +46 (0) 10 130 96 00
info- se@ammeraalbeltech.com

Suisse

T +41 55 2253 535
info- ch@ammeraalbeltech.com

Thaïlande

T +66 2 902 2604-13
info- th@ammeraalbeltech.com

Turquie

T +90 232 877 0700
info- tr@ammeraalbeltech.com

Vietnam

T +84 8 376 562 05
info- vn@ammeraalbeltech.com

Conseils pratiques Pour tous vos besoins en bandes Stock et service locaux



Coordonnées Générales:

Ammeraal Beltech

P.O. Box 38
1700 AA Heerhugowaard
The Netherlands

T +31 (0)72 575 1212
info@ammeraalbeltech.com

ammera.com