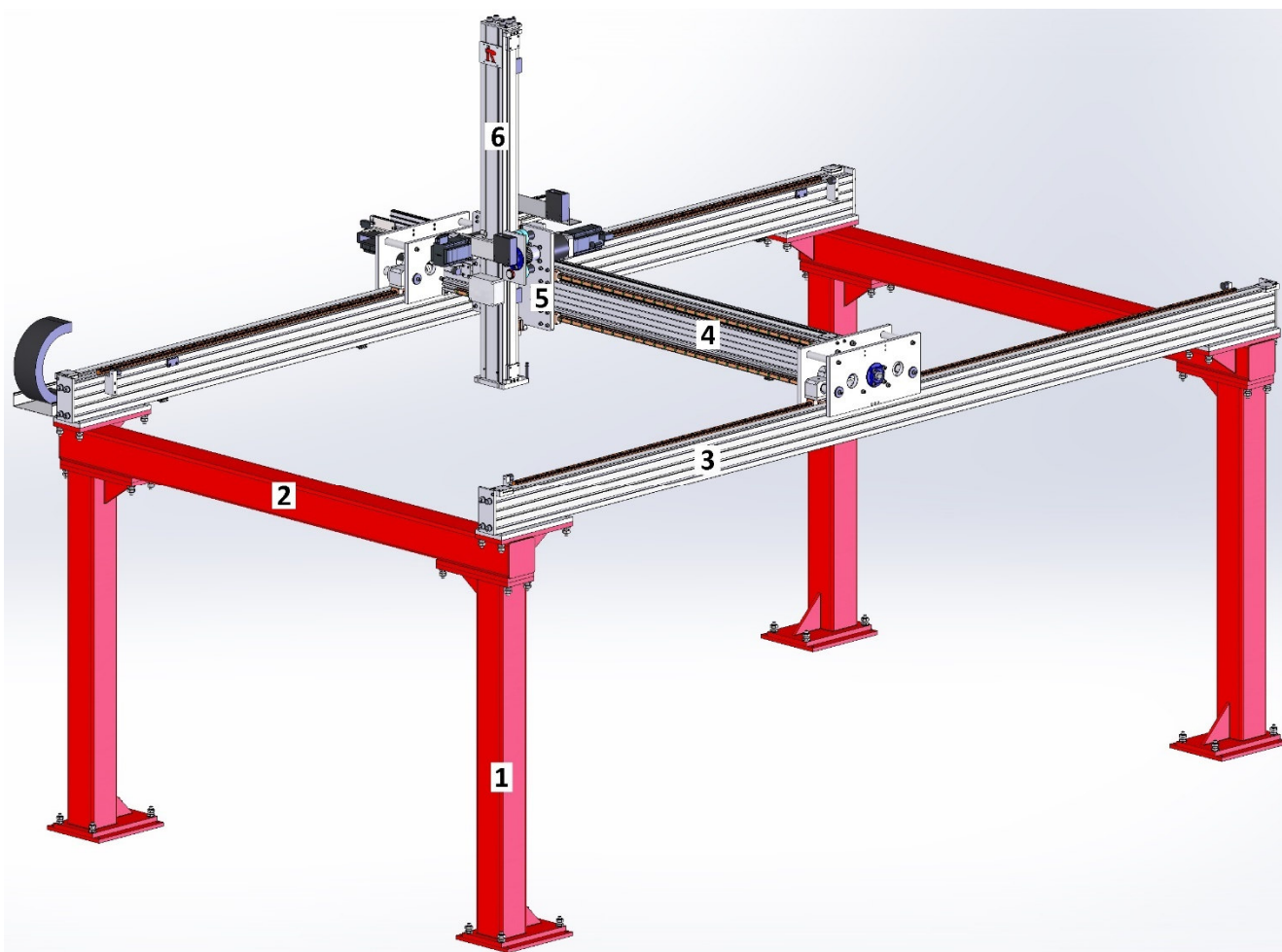
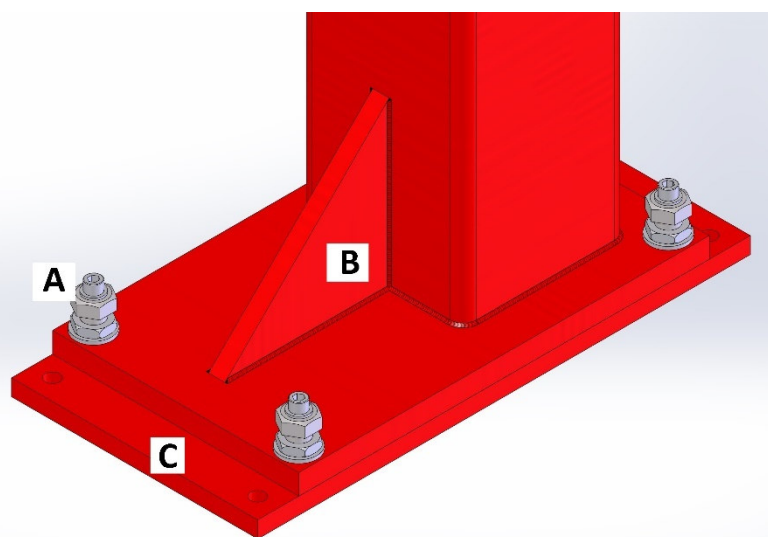


MOD 21.1

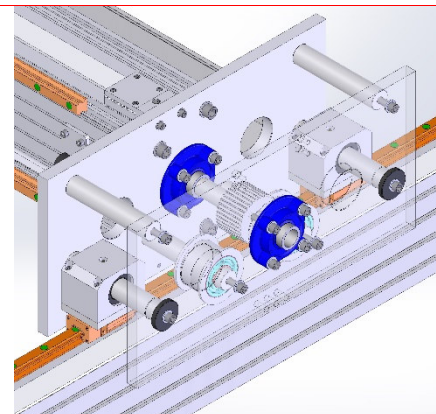
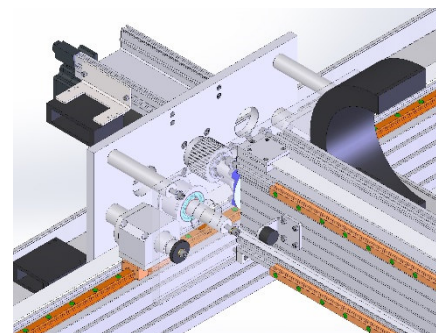
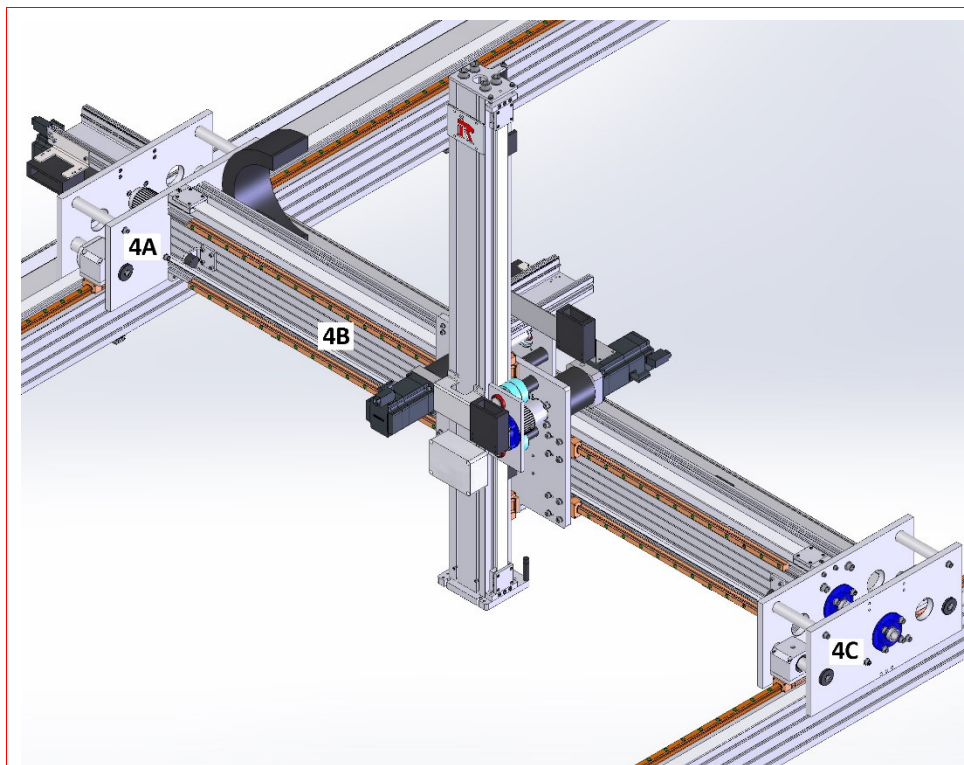


(1) L'unità di sostegno verticale è in acciaio, sabbiata e verniciata con polvere epossidica RAL3001 (rosso). Alle estremità sono applicate delle piastre con regolazioni e bloccaggi di tipo concentrico (A). In funzione dei carichi, delle dimensioni e delle velocità possono essere applicate delle nervature (B) di rinforzo e/o aumentate le dimensioni delle piastre di fissaggio (C).

(2) L'unità di collegamento è in acciaio, sabbiata e verniciata con polvere epossidica RAL3001 (rosso). Alle estremità sono applicate delle piastre con regolazioni e bloccaggi di tipo concentrico. In funzione dei carichi, delle dimensioni e delle velocità possono essere applicate delle nervature di rinforzo e/o aumentate le dimensioni delle piastre di fissaggio.



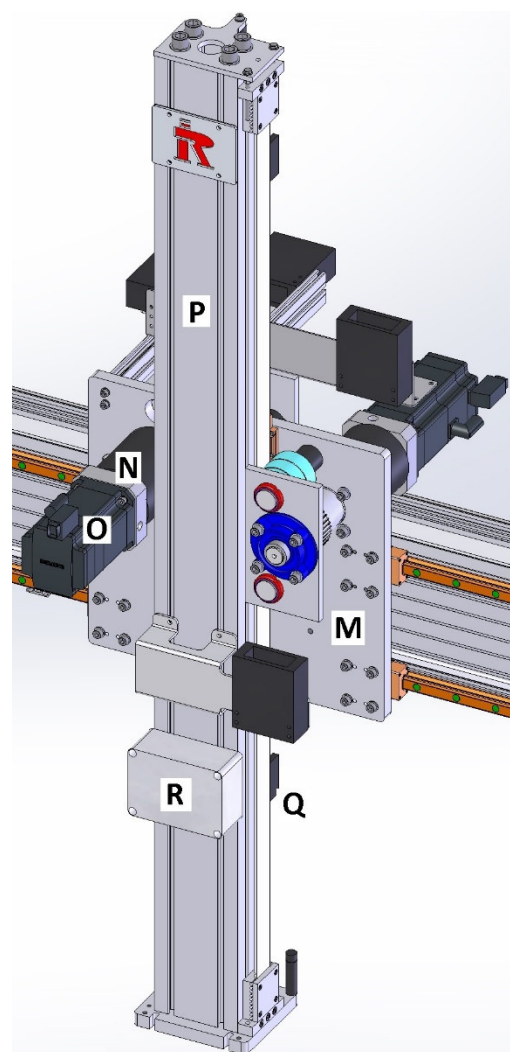
(3) L'unità di sostegno longitudinale è realizzata con un doppio profilo in estruso di alluminio in lega EN AW 6060. Sulla struttura sono applicate le guide sagomate in acciaio temprato e rettificato dove scorrono i pattini a ricircolo di sfere con serbatoio del grasso sostituibile e/o rabboccabile, i fermi meccanici positivi, il fissaggio e il tiraggio delle cinghie, le camme di fine corsa. Sulla struttura di riferimento è anche fissata la canalina porta catenaria. La trasmissione del movimento è affidata a due cinghie (una per struttura) dentate e rinforzate con dei trefoli d'acciaio con sistema ad Ω per diminuire il pendolamento dell'asse. Questo sistema permette la movimentazione anche con unità molto lunghe (fino a 40m). La cinghia oltre ad essere più silenziosa rispetto alla cremagliera non necessita di manutenzione.



4) Il Carro di traslazione longitudinale è realizzato in estruso di alluminio in lega EN AW 6060. Alla prima estremità (**4A**), definita di riferimento, sono applicate due piastre contrapposte in alluminio lega ALU35 rettificato. Sulla piastra esterna è presente il riduttore epicicloidale a gioco ridotto ed il motore brushless, all'interno trovano posizione i due pattini a ricircolo di sfere con serbatoio del grasso sostituibile e/o rabboccabile con bloccaggi indipendenti, che hanno la possibilità di un'oscillazione trasversale rispetto alle guide. Questa soluzione consente di recuperare eventuali torsioni della struttura. Sulla seconda estremità (**4C**) è realizzata la medesima soluzione che è anche dotata di compensazione automatica del parallelismo). Nella parte centrale (**4B**) sul profilo di alluminio sono presenti le guide sagomate in acciaio temprato e rettificato, i fermi meccanici positivi, la cinghia dentata di trasmissione rinforzata con trefoli d'acciaio, l'albero di trasmissione, le camme di F.C. e la canalina porta catenaria. È possibile montare più carri di traslazione longitudinale anche con la sovrapposizione delle aree di lavoro.

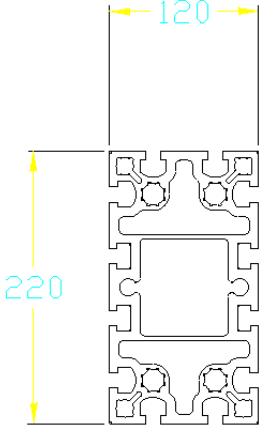
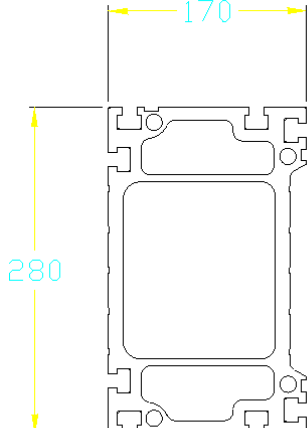
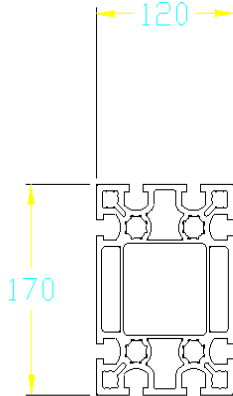
(5) Il carro di traslazione trasversale è realizzato utilizzando come "base" una piastra in alluminio lega ALU35 rettificata (**M**) e di grosso spessore. In posizioni contrapposte sono applicati i riduttori epicicloidali ed i motori. I riduttori sono a gioco ridotto e ad alto rendimento (**N**). I motori sono di tipo brushless (**O**) e quello dell'asse verticale è dotato di un freno di stazionamento maggiorato per bloccare l'asse in caso di mancanza di tensione. In caso di grossi carichi è anche possibile affiancare un pistone di bilanciamento del peso. I pattini a ricircolo di sfere con serbatoio del grasso sostituibile e/o rabboccabile sono applicati su entrambe le facce e sono livellabili tramite dei grani di registro. È possibile montare più carri di traslazione trasversale anche con la sovrapposizione delle aree di lavoro.

(6) L'unità lineare verticale è realizzata con un profilo in estruso di alluminio (**P**) in lega EN AW 6060. Sulla struttura sono applicate le guide sagomate in acciaio temprato e rettificato dove scorrono i 4 pattini a ricircolo di sfere, i fermi meccanici positivi, il fissaggio e il tiraggio della cinghia, le camme di fine corsa (**Q**). La trasmissione del movimento è affidata ad una cinghia dentata e rinforzata con dei trefoli d'acciaio con sistema ad Ω per diminuire il pendolamento dell'asse. Spesso è applicata una scatola di derivazione contenete tutti i collegamenti elettrici della pinza (**R**).



MOD 21.1

Tutti i dati e le caratteristiche sopra riportate possono essere soggette a variazioni senza preavviso

Velocità assi (in funzione dei carichi)	1050..1900 mm/s
Acc/Decelerazioni (in funzione dei carichi)	300..1500 ms
Dimensioni assi Lunghezza massima	40 m
Ripetibilità	±0,1 mm
Peso applicabile al polso	250 Kg
Struttura portante in alluminio anodizzato Orizzontale (X) Trasversale (Z) Verticale (Y)	(X) 220 mm x 120 mm *2  (Z) 280 mm x 170 mm  (Y) 170 mm x 130 mm 
Struttura di sostegno	200 mm x 200 mm x 8 mm in acciaio elettrosaldato verniciato
Guide	Guide d'acciaio temprato e rettificato
Supporto di scorrimento	Pattini a 4 ricircoli di sfere col serbatoio grasso intercambiabile (al massimo carico ogni 10.000 Km)
Capacità di carico dinamica dei supporti	Asse X : 4 supporti per un totale di 13264 Kg Asse Z : 4 supporti per un totale di 13264 Kg Asse Y : 4 supporti per un totale di 9460 Kg
Trasmissione	Cinghie dentate, rinforzate con trefoli d'acciaio, con un riporto di materiale speciale per ridurre l'attrito ed il rumore
Riduttori	Riduttori epicicloidali a gioco ridotto e ad alto rendimento (97%) in opzione riduttori a teorico gioco "zero"
Motori	Motori brushless (400V) con encoder
Convertitore di potenza	Azionamento digitale brushless (400V)
Tipo di controllo	PAC M10 con sistema FULL DIGITAL
Interfaccia utente	PC industriale con software di supervisione Plancia
Programmazione	Parametrica con software WIN Box o dedicati
Componentistica	Vedi Componentistica
Quadro elettrico	Vedi Quadro elettrico
Documentazione su PENDRIVE	Schemi elettrici e pneumatici Manuale d'uso (in base al software fornito) Libretto d'istruzione File sorgenti e sistema di sviluppo Documentazione rilasciata dai costruttore dei componenti Video-tutorial su manutenzione e procedure di base
Altre	Possibilità di carri multipli con anche la sovrapposizione Dispositivo meccanico d'auto allineamento Rotazione pinza ad asse controllato Dispositivo d'anticollisione dei carri