

Rue Isidore Meyskensstraat 208
B-1780 Wemmel

R.P.M. Bruxelles - R.P.R. Brussel
T.V.A. BE 0426.772.680 BTW

Tél. 32.2.461.36.72
Fax. 32.2.461.36.73

E-Mail info@feraser.be
Web <http://www.feraser.com>

NOTICE DE MONTAGE DES RACLEURS DE BANDE FERASER

RACLEURS SOUS-JACENTS CONVEXES

Vous avez fait ou allez faire l'acquisition de racleurs de bande FERASER, qu'ils soient de type sous-jacents ou tangentiels.

Vous avez défini ce matériel avec votre conseiller technico-commercial régional.

Afin d'optimiser le fonctionnement et la durée de vie des racleurs FERASER, nous vous conseillons d'appliquer les quelques principes de montage repris ci-après.

Nous sommes bien sûr à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires.

Nos clients sont satisfaits de nos préconisations, nos délais ainsi que de notre service après-vente.

En vous remerciant de la confiance que vous nous témoignez, nous vous souhaitons un excellent montage.

« Tous nos remerciements à monsieur Pierre DAILLY »

N.B. : le montage peut être effectué par une équipe FERASER suivant conditions à définir.

INSTRUCTIONS DE MONTAGE DES RACLEURS FERASER type CONVEXES

Outillage nécessaire : 2 pinces, étau, clefs de 13, 17, 19 mm, poste à souder.
1 gabarit en bois, à réaliser. (Voir Chap. 1, 1.2 ,A, page 7).

SOMMAIRE

PROCEDURE DE MONTAGE	3
CHAPITRE 1 : CAS STANDARDS	4
1.1 : POSITIONNEMENT DES CORNIERES PAR RAPPORT AU BRIN RETOUR DE BANDE.....	4
A. Sens de travail des amortisseurs.....	4
B. Orientation des cornières.....	5
C. Situation lame par rapport au tambour de tête.....	6
1.2 : LES REGLAGES.....	7
A. Réglage de la précontrainte.....	7
B. Réglage orientation lame.....	9
C. Réglage pression.....	10
CHAPITRE 2 : CAS PARTICULIERS	11
2.1 : MONTAGE DES MECHANISMES EN ARRIERE DU TAMBOUR.....	11
2.2 : PLACEMENT DU RACLEUR ELOIGNE DU TAMBOUR DE TETE.....	12
2.3 : COURROIES A JONCTIONS DROITES.....	13
2.4 : CONVOYEURS A DEUX SENS DE MARCHE.....	14
2.5 : CORRECTION DU REGLAGE.....	15

PROCEDURE DE MONTAGE

1. **Définir le type de montage** (suivant plan 1 à 4) en fonction du transporteur.

2. **Positionner les cornières** avec les pinces étau.

Faire un montage à blanc pour vérifier le bon positionnement.

Lorsque la position est bonne, souder les cornières sur le châssis du convoyeur.
3. **Monter la lame** sur les axes supports de lame.

Insérer les entretoises de blocage latéral de la lame sur les axes.

Insérer les noix supports d'axes sur les axes (après avoir repéré leur sens d'après le positionnement des cornières).
4. **Monter l'ensemble.**

Lames + axes + entretoises + noix des lames ressorts.
5. **Régler l'orientation de la lame.**
6. **Serrer les vis et vis-écrous.**
7. **Réglage de la pression.**
8. **Essais.**

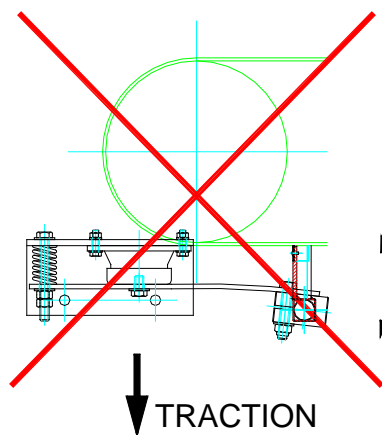
CHAPITRE 1 : CAS STANDARDS

1.1 : POSITIONNEMENT DES CORNIERES PAR RAPPORT AU BRIN RETOUR DE BANDE.

A. Sens de travail des amortisseurs.

SCHEMA :

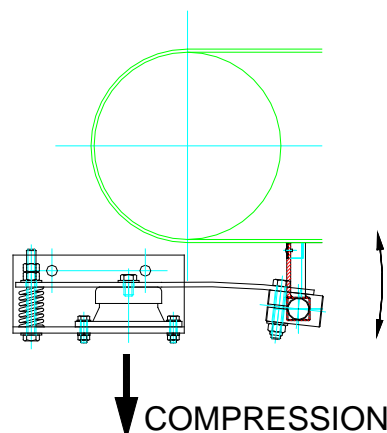
NON



**Ne jamais faire travailler
l'amortisseur caoutchouc
en traction !**

SCHEMA :

OUI



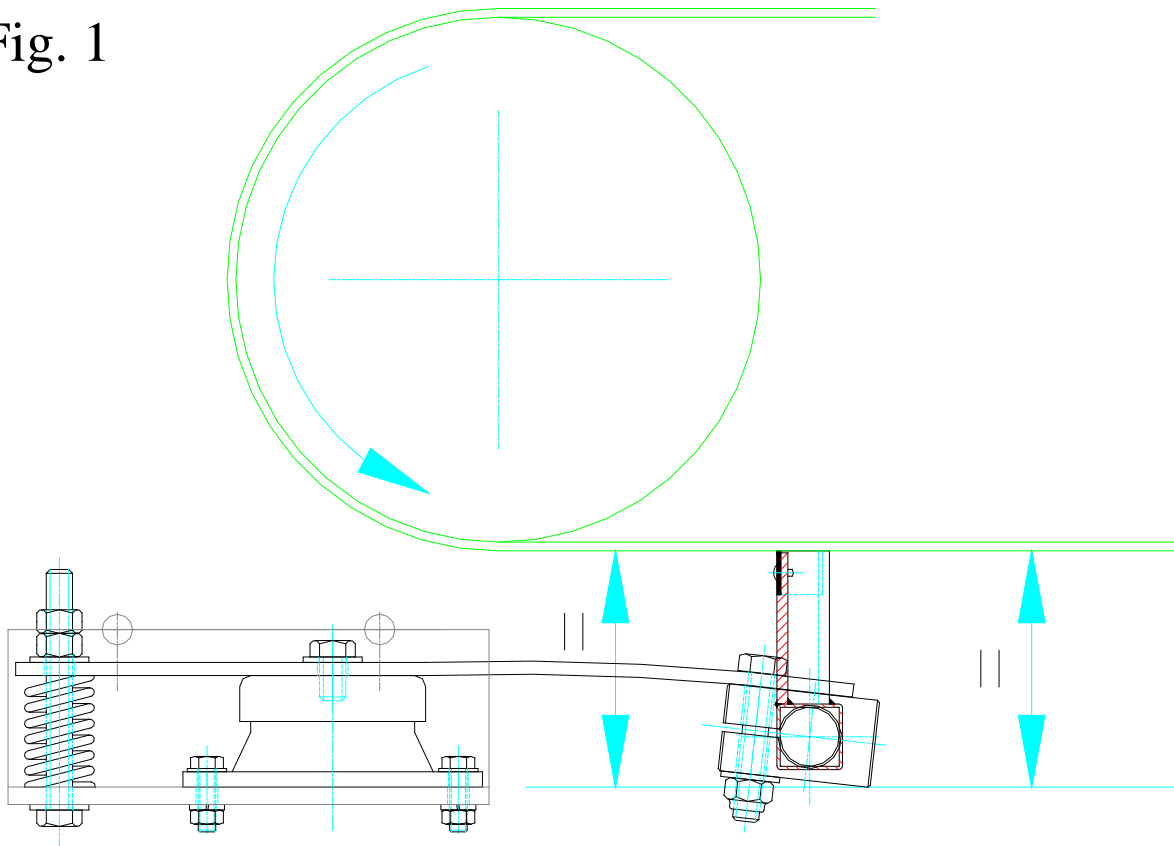
**Toujours en
compression !**

B. Orientation des cornières.

De préférence, monter le mécanisme en avant du tambour d'entraînement,
(autre cas, voir Chap. 2, 2.1, page 11).

La cornière en « L » 100 x 8 support du mécanisme, implantée parallèle au brin retour
de la courroie :

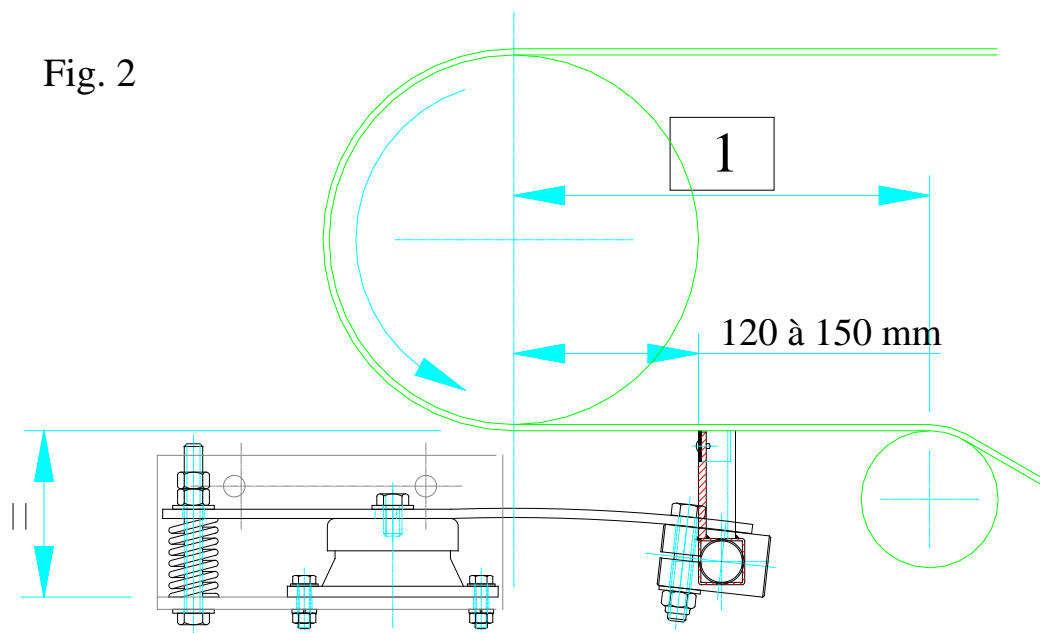
Fig. 1



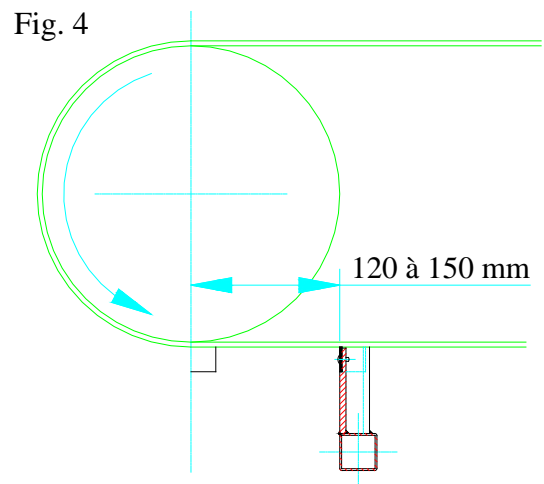
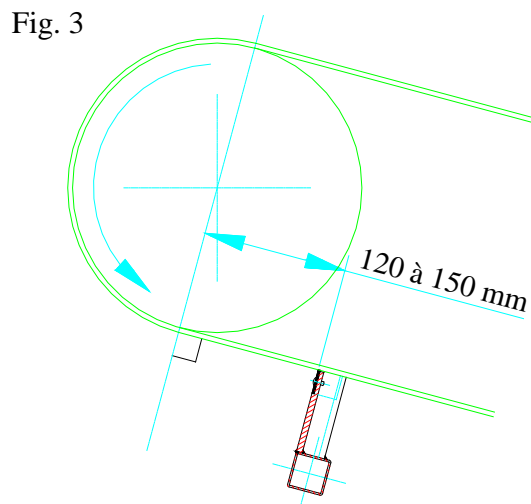
C. Situation lame par rapport au tambour de tête.

La face avant de la lame, lors du montage, doit être située entre 100 et 160mm du **POINT de TANGENCE** de la courroie avec le tambour.
(Point de tangence = dernier point de contact entre T et la bande).

Vérifier ce point de tangence et l'espace disponible surtout lorsqu'il est monté un rouleau de contrainte en aval du tambour de tête. (Cf. Fig. 2)



1 : Vérifier que la cote du point de tangence sur tambour de tête au point de tangence sur rouleau de contrainte diminué du rayon du rouleau de contrainte soit supérieure au moins 260 mm. (Cf. Fig.3 et Fig. 4).



1.2 : LES REGLAGES.

A. Réglage de la précontrainte.

Dès le positionnement des cornières, il faut régler une précontrainte pour conserver toute latitude de réglage de finition par le système vis-écrou et ressort.

Pour une efficacité maximale, nous préconisons une précontrainte de 15 mm sur la bande, mécanisme détendu (vis de réglage en début de course).

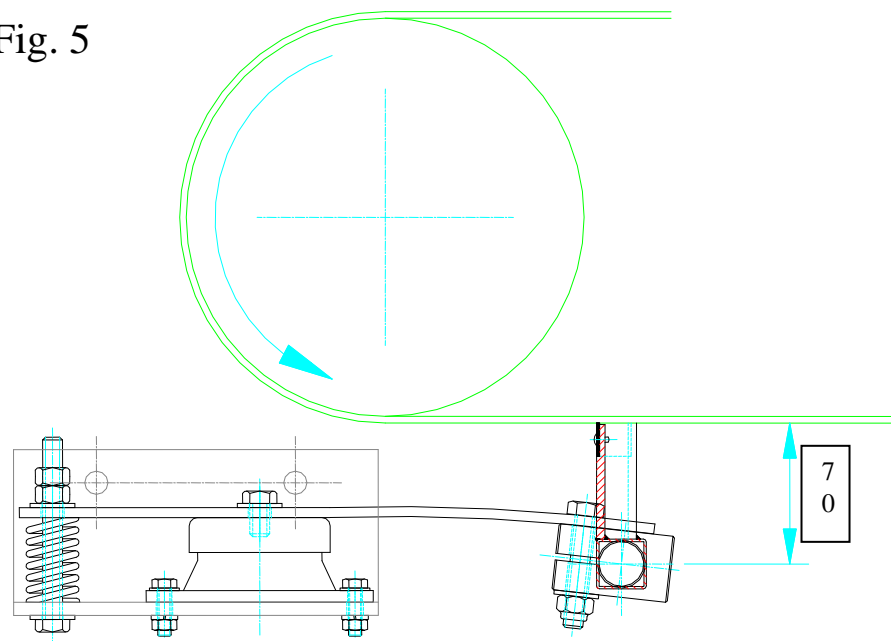
Pour faciliter cette opération, nous vous conseillons d'utiliser un gabarit en bois défini comme suit :

Pointe à aligner
avec axe de
noix support de
clame



Régler d'abord d'un côté, puis retourner le gabarit pour régler l'autre côté.
La cote de l'axe de noix à la partie de contact de la lame avec la bande est de 85 mm : vous avez réglé avec le gabarit un jeu de 70 mm, votre précontrainte de 15 mm est réglée. (Cf. Fig. 5)

Fig. 5



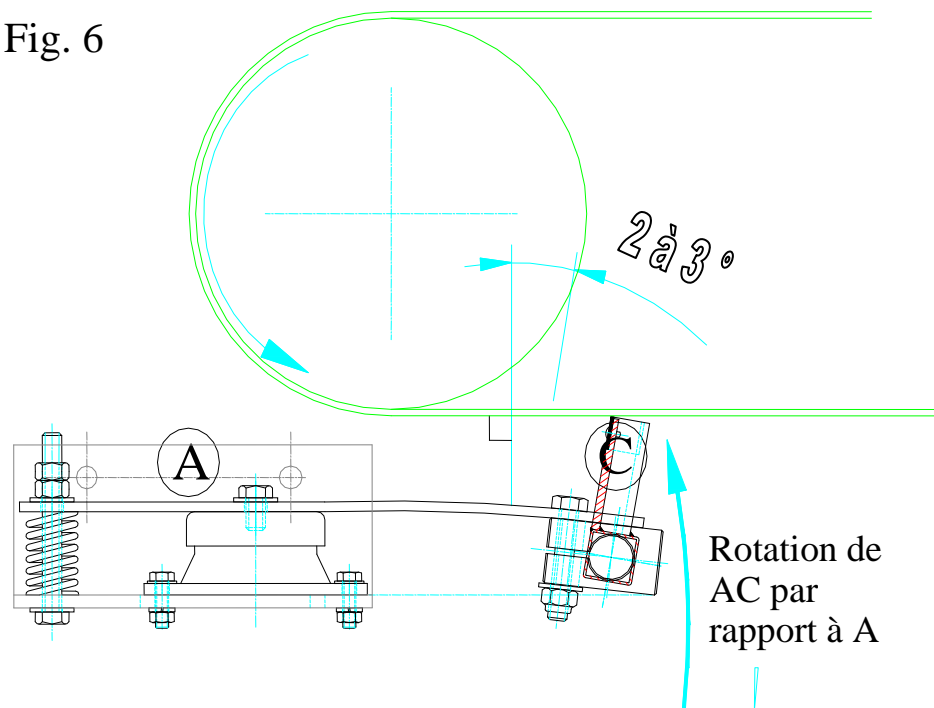
B. Réglage orientation lame.

Vous avez réglé votre racleur sans pression. Lorsque la pression de travail sera exercée, compte tenu de la cinématique du système, la lame aura décrit une légère rotation par rapport à l'axe de l'amortisseur.

De part sa convexité, la lame aura une pression plus importante dans la veine de transport si elle est légèrement inclinée en arrière

Pour un montage correct, prévoir cette dérive en inclinant la lame de 2 à 3° vers l'arrière. (Cf. Fig. 6)

Fig. 6

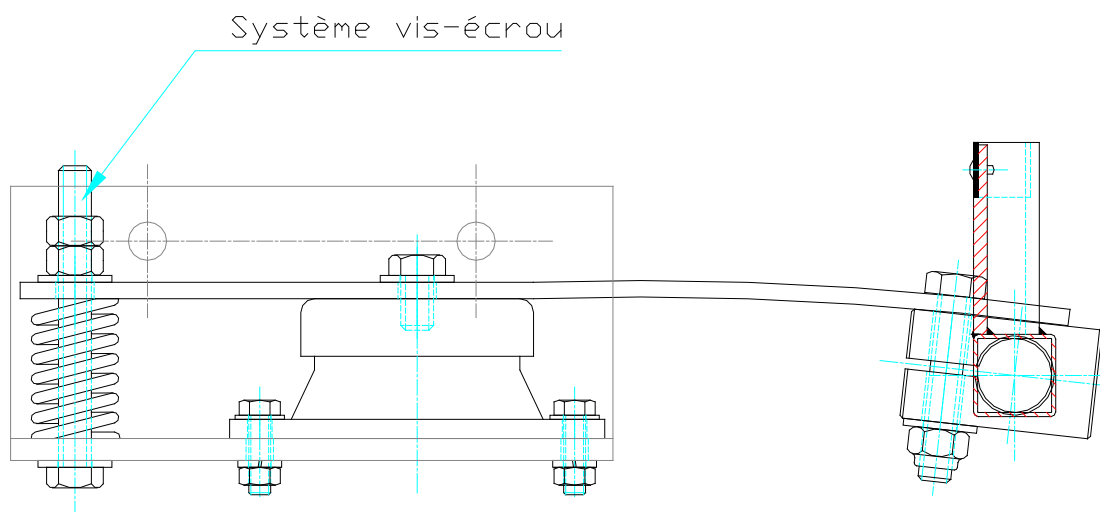



C. Réglage pression.

Le réglage de la pression s'effectue convoyeur en fonctionnement, d'abord à vide, puis en charge au moyen du système vis-écrou prévu à cet effet.
(Cf. Fig. 7).

**TENIR COMPTE IMPERATIVEMENT POUR CETTE PHASE DES
CONSIGNES DE SECURITE EN VIGUEUR!**

Fig. 7



	<p>La pression optimale se règle en fonction du type de bande, de son état et du produit transporté.</p> <p>Avant essai, vérifier tous les serrages et en particulier le blocage des noix support d'axe. les boulons sont de classe HR 120kg.</p> <p>Ne jamais remplacer par des boulons ordinaires !</p>
---	---

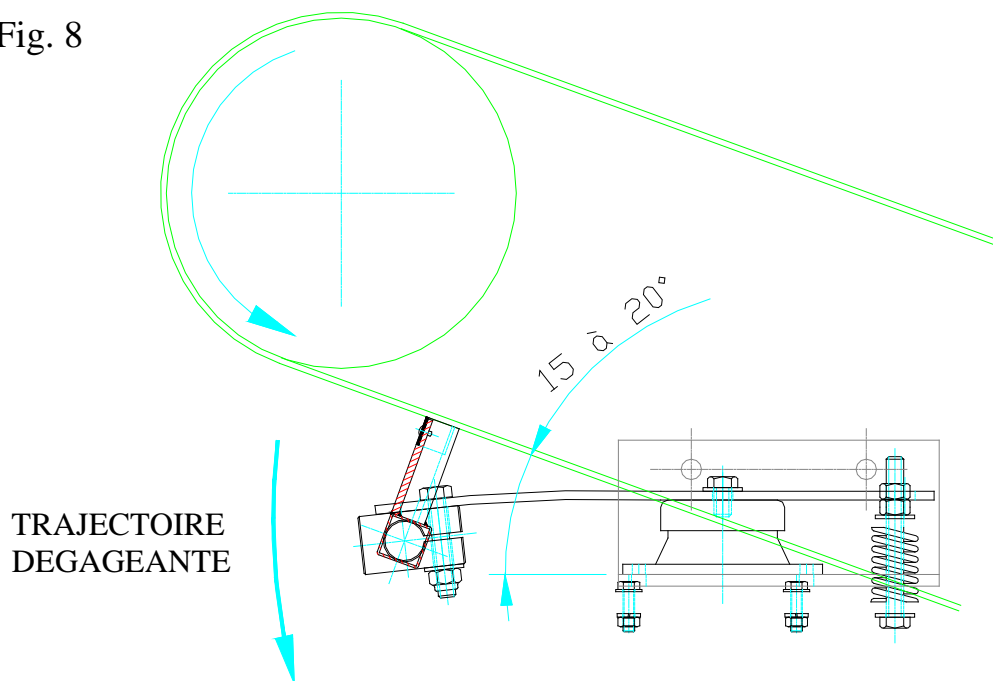
CHAPITRE 2 : CAS PARTICULIERS

2.1 : MONTAGE DES MECHANISMES EN ARRIERE DU TAMBOUR.

Montage pour éviter tout engagement de la lame dans la bande :

- Noix de serrage de l'axe support de la lame SOUS la lame ressort
- Lame ressort courbure vers le bas.
- Incliner le mécanisme pour favoriser le dégagement, 15 à 20°.
- Nous préconisons un rouleau de précontrainte pour éviter le soulèvement du brin de retour.

Fig. 8



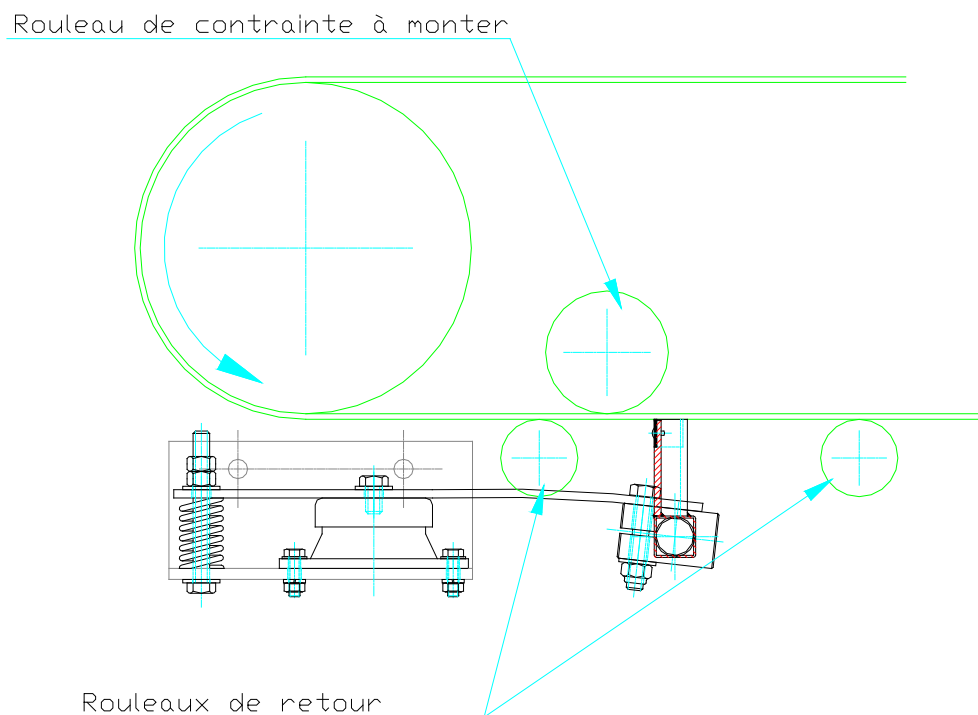
2.2 : PLACEMENT DU RACLEUR ELOIGNE DU TAMBOUR DE TETE.

A une distance trop éloignée du tambour de tête du convoyeur, la tension de la bande n'est plus suffisante pour équilibrer la précontrainte exercée par le racleur.

L'efficacité en sera sensiblement diminuée.

Pour résoudre cette particularité, adjonction d'un, voire deux rouleaux de contrainte, montés sur la partie supérieure du brin retour. (Cf. Fig. 9).

Fig. 9

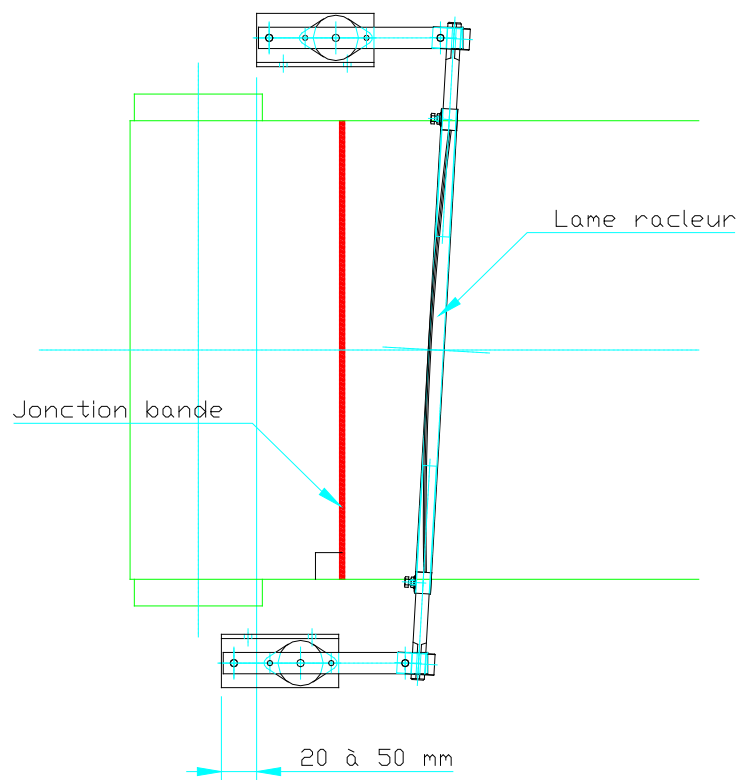


2.3 : COURROIES A JONCTIONS DROITES.

Perpendiculaire à l'axe de la bande

Décaler un des mécanismes pour supprimer le choc frontal éventuel entre la lame du racleur et la jonction. (Montage en sifflet. Cf. Fig. 10)

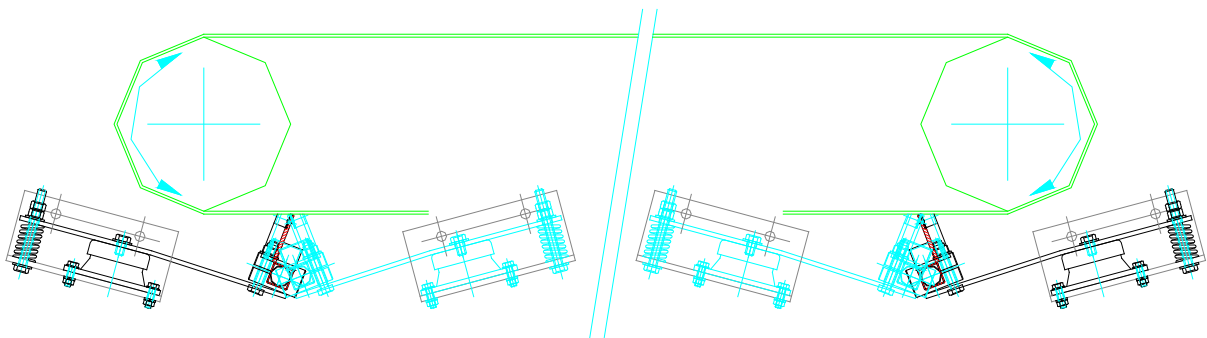
Fig. 10



2.4 : CONVOYEURS A DEUX SENS DE MARCHE.

(sans système piloté d'effacement)

Fig. 11



- Un racleur à chaque extrémité.
- Chaque racleur travaille en tirant ou en poussant.
- Le montage doit respecter les règles du Chap. 2, 2.1, page 11.
- La lame doit être montée perpendiculairement à la bande.
- Une temporisation d'au moins six secondes entre chaque changement de sens de marche est nécessaire.

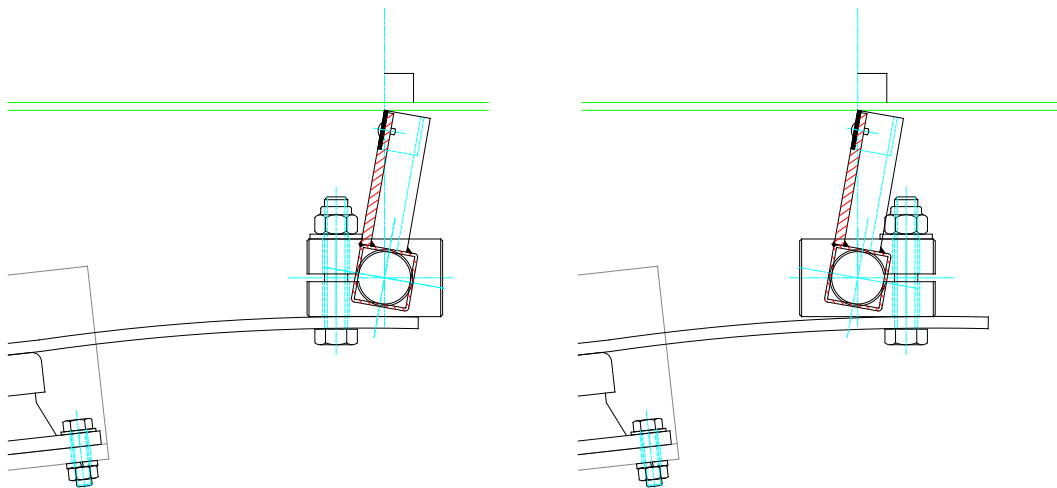
Dans ce cas, nous préconisons un rouleau de précontrainte pour éviter le soulèvement du brin de retour (à chaque extrémité).

2.5 : CORRECTION DU REGLAGE.

Lorsque le racleur entre en vibration.

- A. En inclinant un peu plus la lame vers l'arrière . (Cf. Chap. 1, 1.2, B, page 9)
(Sauf dans le cas d'un convoyeur à deux sens de marche)
- B. En débloquant la noix de serrage d'un seul côté.
- C. En inclinant l'axe de la lame par retournement de la noix d'un côté du racleur. (Cf. Fig. 12)

Fig. 12



Nous obtenons le même résultat qu'à la Fig. 10, page 13, sans dépose du racleur.