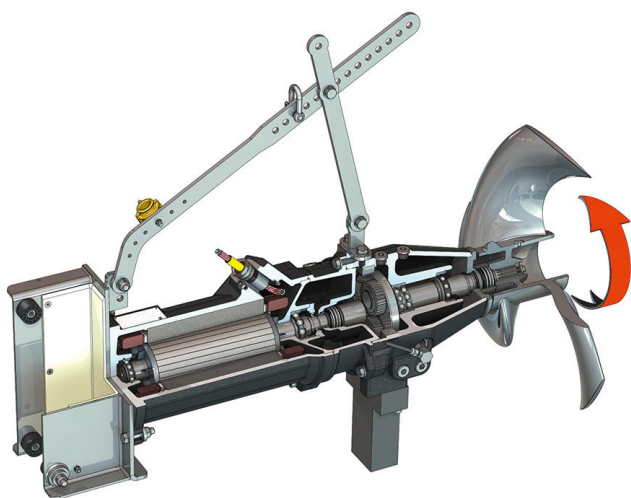


Miesadło zatapialne

Flumen EXCEL-TRE 60-3.23-6/16 E4



Jednostka

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Pobór mocy w punkcie pracy $P_{1.1}$ | 1,85 kW |
| Max. siła ciągu F | 800 N |
| Wskaźnik mocy posuwu | 432 N/kW |
| Masa netto ok. m | 180 kg |
| Ochrona przeciwwybuchowa ATEX | opcjonalnie |
| Ochrona przeciwwybuchowa FM | opcjonalnie |
| Stopień ochrony silnika | IP68 |

Śmigło

| | |
|--------------------------------------|--|
| Konstrukcja śmigła | 3-skrzydłowe śmigło z samoczyszczącą piastą; odchylone do tyłu, dzięki temu wolne od zanieczyszczeń i złogów |
| Nominalna średnica wirnika D_{nom} | 600 mm |
| Prędkość obrotowa śmigła n | 228 1/min |
| Przełożenie przekładni | 4,250 |

Pojemność i rodzaje zasypu

| | |
|------------------------------------|---------------------------|
| Napełnianie komory wstępnej | Olej przekładniowy CLP220 |
| Pojemność komory wstępnej V | 1,20 l |
| Napełnianie komory przekładni | Olej przekładniowy CLP220 |
| Pojemność komory przekładni V | 0,50 l |
| Wypełnienie komory uszczelnienia | Biały olej |
| Pojemność komory uszczelnienia V | 1,10 l |

Silnik/elektronika

| | |
|--|--|
| Typ silnika | TE 17-6/16R (Ex) |
| Konstrukcja silnika | Silnik zatapialny – chłodzony powierzchniowo |
| Przyłącze sieciowe | 3~400 V, 50 Hz |
| Prąd znamionowy I_N | 4,10 A |
| Prąd rozruchowy – bezpośredni I_A | 39,00 A |
| Prąd rozruchowy – gwiazda-trójkąt I_A | 13,00 A |
| Pobór mocy $P_{1 max}$ | 2,10 kW |
| Znamionowa moc silnika P_2 | 1,7 kW |
| Prędkość obrotowa n | 955 1/min |
| Klasa sprawności energetycznej silnika | IE4 |
| Sprawność η_M | 82,4 % |
| Współczynnik mocy $\cos \varphi$ | 0,73 |
| Min. temperatura przetłaczanej cieczy T_{min} | 3 °C |
| Maks. temperatura przetłaczanej cieczy T_{max} | 40 °C |
| Maks. głębokość zanurzenia | 20 m |
| Klasa izolacji | H |
| Maks. częstotliwość załączania t | 15 1/h |
| min. przerwa w załączaniu t | 3 min |
| Moment rozruchowy M | 80 Nm |
| Moment bezwładności | 0,0206 kg/m ² |
| Łożyska silnika | 2 łożysko kulkowe |

Materiały

| | |
|---|---------------------------|
| Materiał silnika | 5.1301, EN-GJL-250 |
| Uszczelnienie statyczne | FKM |
| Wał silnika | 1.4021, X20Cr13 |
| Uszczelnienie: komora przekładni/komora uszczelnienia | SiC/SiC, Q1Q1VGG |
| Korpus przekładni | 5.1301, EN-GJL-250 |
| Koło planetowe | 1.7131, 16MnCr5 |
| Koło o uzębieniu wewnętrznym | 1.5216, 17MnV6 |
| Koło środkowe | 1.7131, 16MnCr5 |
| Odtądzenie wału | 1.4462, X2CrNiMoN22-5-3 |
| Uszczelnienie: komora przekładni/komora wstępna | FKM |
| Komora uszczelnienia | 5.1301, EN-GJL-250 |
| Uszczelnienie po stronie medium | SiC/SiC, Q1Q1VGG |
| Korpus przekładni | 1.4571, X6CrNiMoTi17-12-2 |
| Śmigło | 1.4408, GX5CrNiMo19-11-2 |

Przekładnia

| | |
|------------------------|---|
| Konstrukcja przekładni | m 2.0 według DIN 780/P10 (ISO54); koła słoneczne i planetarne hartowane i szlifowane, koło wydrążone |
| Łożyska przekładni | 3 łożysko igiełkowe (planetarne), 1 dwurzędowe łożysko kulkowe skośne i 1 łożysko kulkowe (odtądzenie wału) |
| Żywotność L_{h10} | 100.000 godzin pracy, ISO 281 |