



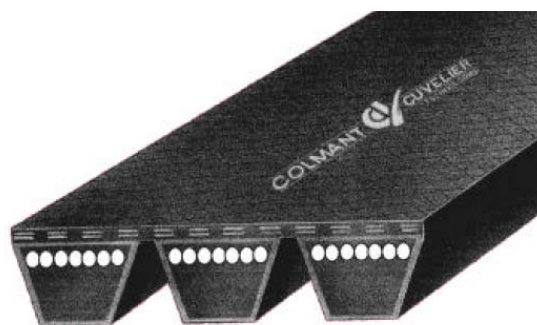
Pasy napędowe zespolone VECOBAND®

Zastosowanie:

Do elastycznego przenoszenia dużych mocy pomiędzy silnikiem a urządzeniem. Bardzo dobrze niwelują bicie i przesunięcia pasów klasycznych.

Budowa:

Pasy klinowe zespolone VECOBAND powstają poprzez odpowiednie połączenie zadanych pasów klinowych oraz zbrojonej taśmy nośnej. Wykonane są z syntetycznych mieszanek gumowych o jednorodnym składzie gwarantującym stałą twardość. Pasy są dodatkowo wzmocnione kordem poliestrowym o szczególnie małej rozciągliwości i dużej wytrzymałości na rozerwanie. Posiadają pojedynczy (dla profili A i B) lub podwójny (dla profili 3V, 5V i SPC) opłot tekstylny, impregnowany mieszanką polichloroprenową, odporny na ścieranie, wysoką temperaturę, oleje i ozon.



Właściwości:

- temperatura pracy: -20°C do $+80^{\circ}\text{C}$
- antystatyczność wg normy NF T 47 104
- profile pasów wg normy E 24 -213
- odporne na oleje, węglowodory i rozcieńczone kwasy zgodnie z API
- niewrażliwy na duże siły odśrodkowe
- dobre oddawanie ciepła przy podwyższonych prędkościach

Zakres produkcji:

Pasy wąskoprofilowe:

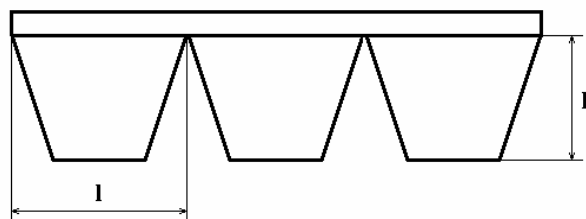
- 3VJ (= 9J) wg normy ISO 5290 od 1 do 20m, maksymalnie 40 pasów na jednej taśmie
- 5VJ (= 15J) wg normy ISO 5290 od 1,2 do 20m, maksymalnie 22 pasów na jednej taśmie
- SPBJ wg normy ISO 4183 (koła standardowe) od 2,3 do 20m, maksymalnie 22 pasów na jednej taśmie
- SPCJ wg normy ISO 4183 (koła standardowe) od 2,3 do 20m, maksymalnie 16 pasów na jednej taśmie

Pasy klasyczne:

- AJ wg normy NF ISO 5291 od 1,3 do 20m, maksymalnie 26 pasów na jednej taśmie
- BJ wg normy NF ISO 5291 od 2,1 do 20m, maksymalnie 22 pasów na jednej taśmie

Minimalna ilość pasów na jednej taśmie nośnej jest uwarunkowana profilem i długością pasów

	l	h
3VJ	10	8
5VJ	16	14
SPBJ	16	14
SPCJ	22	18
AJ	13	8
BJ	17	11



Długość pasów:

Dla określenia długości pasa podawana jest średnica efektywna (ISO 8419 dla profili 5V i 3V). Średnica ta odpowiada zewnętrznej średnicy mierzonej na kole pasowym. W rzeczywistości jest to długość kordu. W trakcie projektowania przekładni pasowej średnicę efektywną należy traktować tak samo jak średnicę podziałową w pasach pojedynczych i jest ona wystarczająca do wyspecyfikowania przekładni.