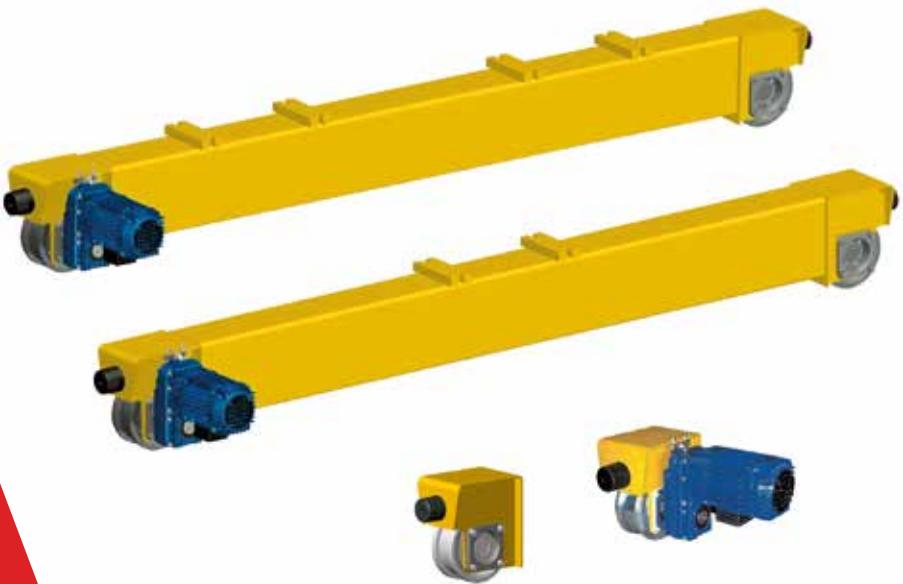


CABEZALES DE DESLIZAMIENTO PARA PUENTE GRÚA

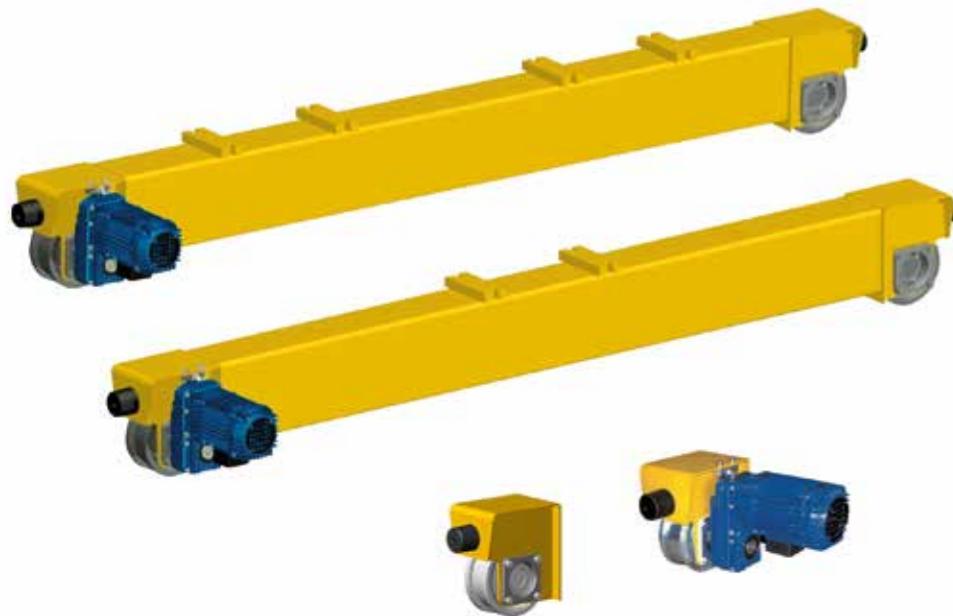
Grupos rueda
SERIE DGT
Motorreductors pendulares
SERIE DGP



CABEZALES DE DESLIZAMIENTO PARA PUENTE-GRÚA

Los cabezales de deslizamiento para puente-grúa, equipados con grupos rueda serie "DGT" combinados con los motorreductores pendulares serie "DGP", son la oferta más conveniente para las necesidades del mercado mundial, para manipular masas de hasta 66.000 kg.

Los cabezales de deslizamiento para puntes grúa, para completar la gama de los polipastos eléctricos serie DRH de cable y serie DMK de cadena, apreciados en todo el mundo, perfeccionan la gama y las soluciones que ofrece Donati Sollevamenti, con el propósito de suministrar siempre la mejor solución a sus clientes salvaguardando la relación calidad / precio / rendimientos.



**MAX
66.000 KG**

La oferta más acorde a las necesidades del mercado mundial para mover masas salvaguardando la conveniencia del cliente



CONFORMIDAD A LAS NORMAS

MARCO LEGISLATIVO DE REFERENCIA

Los cabezales de deslizamiento están diseñadas y construidas por Donati Sollevamenti S.r.l. en consideración de los "Requisitos Esenciales de Seguridad" del Anexo I de la Directiva de Máquinas 2006/42/CE y se comercializan con la Declaración de incorporación según el Anexo II B de la directiva misma.

MARCO LEGISLATIVO DE REFERENCIA

En el diseño y construcción de los **cabezales de deslizamiento** se han tomado en cuenta las siguientes normas y reglas técnicas principales:

- EN ISO 12100/2010 "Conceptos fundamentales principios generales de diseño"
- EN ISO 13849-1/2008 "Partes de los sistemas de mando relacionadas con la seguridad"
- EN 60529/97 "Grados de protección de las carcasas (Códigos IP)"
- ISO 4301-1/88 "Clasificación equipos de elevación"
- ISO 8306/85 "Tolerancias de las vías de carrera"
- FEM 1.001/98 "Cálculo de los equipos de elevación"
- FEM 9.511/86 "Clasificación de los mecanismos"
- FEM 9.683/95 "Elección de los motores de elevación y de traslación"
- FEM 9.755/93 "Periodos de trabajo seguro"



CANCELACIÓN DEL SERVICIO:

Los elementos estructurales y los mecanismos de los **cabezales de deslizamiento** se clasifican en los diferentes grupos de servicio, de acuerdo con las disposiciones de la norma ISO 4301.

PROTECCIONES Y AISLAMIENTOS DE LAS PARTES ELÉCTRICAS:

- Motores de deslizamiento: Protección IP55 (motor) - IP23 (freno); aislamiento clase "F"
- Final de carrera: Protección mínima IP65; tensión máx. de aislamiento 500 V
- Protecciones y aislamientos diferentes del estándar se pueden suministrar bajo pedido

ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA:

- Las **unidades de deslizamiento de los cabezales** están previstas para ser alimentadas con corriente eléctrica alterna con tensión trifásica de: 400 V - 50Hz de acuerdo con IEC 38-1.
- Tensiones y frecuencias diferentes del estándar, se pueden suministrar bajo pedido.

CONDICIONES MEDIO AMBIENTALES DE USO ESTÁNDAR:

- Temperatura de ejercicio: mínima -10°C; máxima +40°C
- Humedad relativa máxima: 80% - Altitud máxima 1000 m s.n.m.
- Los **cabezales de deslizamiento**, de serie, deben colocarse en un ambiente ventilado, libre de vapores corrosivos (vapores ácidos, nieblas salinas, etc.) y están previstas para servicio en ambiente cubierto, protegidos de la intemperie.
- Se pueden suministrar, bajo pedido, versiones especiales para condiciones diferentes del estándar o para funcionamiento al aire libre.

RUIDO - VIBRACIONES:

- El nivel de presión acústica, emitido por los **cabezales** durante el deslizamiento, tanto en vacío como a plena carga, es siempre inferior al valor de **80 dB (A)**, medido a 1 m de distancia y a 1,6 m desde el suelo. La incidencia de características ambientales como la transmisión del sonido a través de estructuras metálicas, la reflexión causada por máquinas combinadas y paredes, no está incluida en el valor indicado.
- Las vibraciones producidas por los **cabezales**, durante el deslizamiento, no son peligrosas para la salud del personal que trabaja con el equipo de elevación en las que están destinadas a ser integradas.



LOS CABEZALES DE DESLIZAMIENTO PARA PUENTES GRÚA

Los **cabezales de deslizamiento** están realizados para permitir el desplazamiento en rieles de puntes grúa:

- **de una velocidad de deslizamiento, de 3,2 a 25 m/min;**
- **de dos velocidades de deslizamiento, de 12,5/3,2 a 80/20 m/min;**

En versión:

- **monoviga, con capacidad de hasta 20.000 kg y luz hasta 25 m;**
- **de dos vigas, con capacidad de hasta 40.000 kg y luz hasta 27 m.**

Diseñados y realizados basándose en el principio de los componentes modulares ensamblados entre ellos dependiendo de las necesidades de uso, están equipados con unidades de deslizamiento constituidas por los grupos rueda serie "DGT" en combinación con los motorreductores pendulares serie "DGP".

Están configurados en 6 tamaños de construcción, con los siguientes componentes de base:

- **Nº 6 tamaños de grupos rueda de deslizamiento serie "DGT"**
(Ø 125, Ø 160, Ø 200, Ø 250, Ø 315 e Ø 400/400 R)

- **Nº 4 tamaños de reductores pendulares serie "DGP"**
(DGP 0, DGP 1, DGP 2 e DGP 3)

- **Nº 4 tamaños de motores autofrenantes**
(motor 71, motor 80, motor 100 e motor 112)



LÍMITES DE USO DE LOS CABEZALES PARA PUENTES GRÚA MONOVIGA Y DE DOS VIGAS, DEPENDIENDO DE LA LUZ

TAMAÑO "DGT"	CABEZAL TIPO		LUZ (m) DEL PUENTE GRÚA M MONOVIGA O B DOS VIGAS																				
	RUEDA	PASO PR (mm)	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	125	1800						M															
		2400				B					M	B											
		3300																	M	B			
2	160	1800				M																	
		2400			B					M	B												
		3300																	M	B			
3	200	2100			M																		
		2700		B					M	B													
		3600																	M	B			
4	250	2100			M																		
		2700	M	B		B				M	B												
		3600																	M	B			
5	315	3600 R																	M				
		2400			M																		
		3900																	B				
6	400	2400																	B				
		3900																	B				
6	400R	400R	3900 R																B				

TAMAÑO	Ø (mm)	RUEDAS "DGT"			MOTOREDUCTORES PENDULARES SERIE "DGP"						REDUCTORES "DGP" TAMANO 3
		REDUCTORES "DGP" TAMANO 0	REDUCTORES "DGP" TAMANO 1	REDUCTORES "DGP" TAMANO 2	Motores tamaño 71	Motores tamaño 71	Motores tamaño 80	Motores tamaño 80	Motores tamaño 100	Motores tamaño 112	
1	125	Motores tamaño 71			=						=
2	160		Motores tamaño 71		=						=
3	200	=				Motores tamaño 71					
4	250	=					Motores tamaño 80				
5	315	=	=	=				Motores tamaño 80			
6	400	=	=	=					Motores tamaño 100		
	400R	=	=	=						Motores tamaño 112	

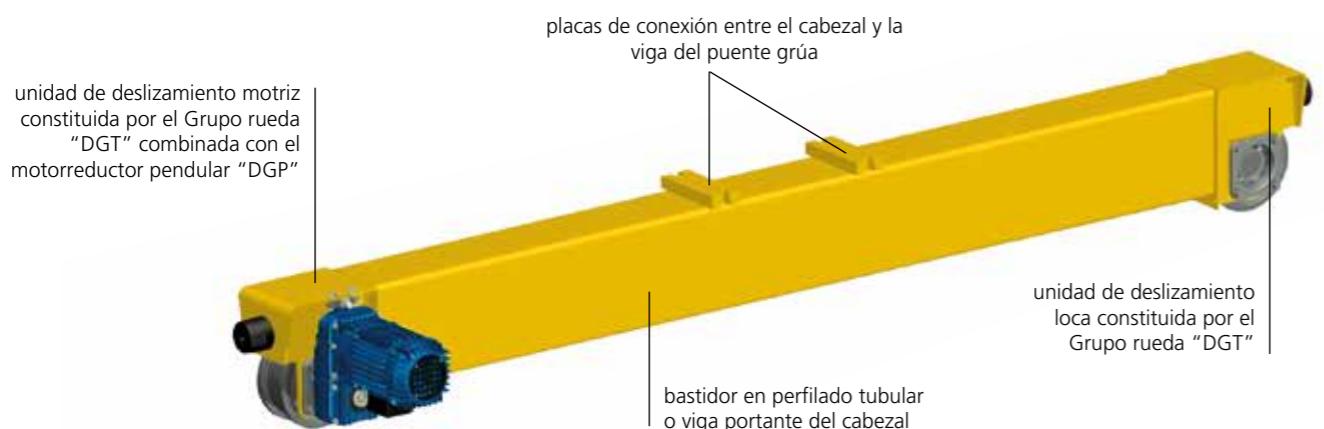
LOS COMPONENTES DE LOS CABEZALES DE DESLIZAMIENTO PARA PUENTE GRÚA

LOS COMPONENTES PRINCIPALES DE LOS CABEZALES DE DESLIZAMIENTO PARA PUENTE GRÚA SON:

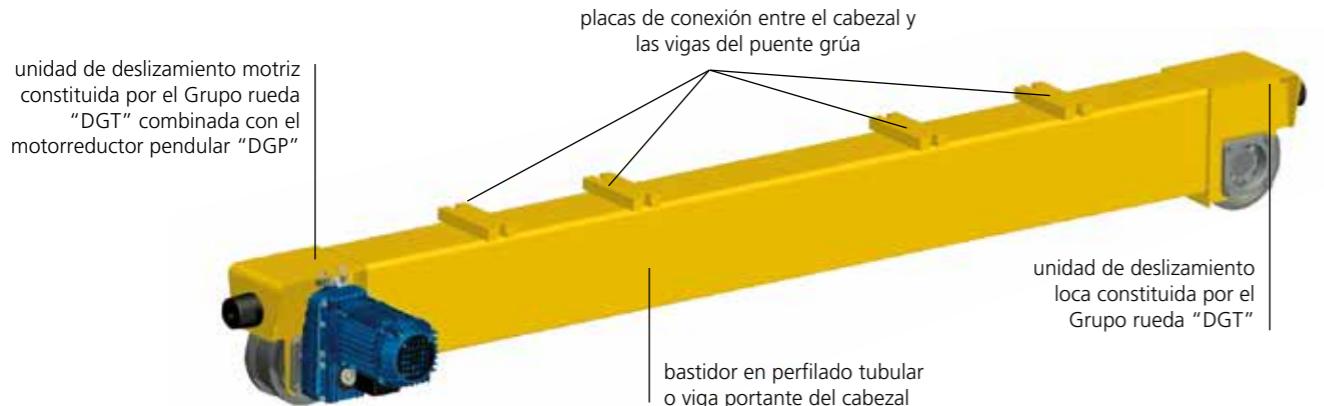
BASTIDOR DE CARPINTERÍA DEL CABEZAL:

- La estructura portante consta de un tubular rectangular.
- La fijación de las vigas del puente en la estructura de los cabezales de deslizamiento está asegurado por un sistema de pernos de alta resistencia y un sistema de centrado por clavija.

CABEZAL EN VERSIÓN PARA GRÚA MONOVIGA

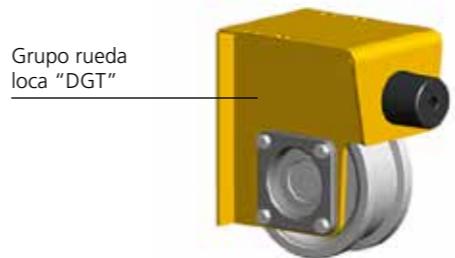


CABEZAL EN VERSIÓN PARA GRÚA DE DOS VIGAS



LOS GRUPOS RUEDA SERIE DGT

- Las ruedas de deslizamiento Ø 125, Ø 160, Ø 200, Ø 250 e Ø 315 se realizan con moldeado de acero al carbono. Las ruedas Ø 400 y Ø 400 R son, en cambio, hechas en fundición de hormigón esferoidal.
- Todas las ruedas son giratorias sobre cojinetes radiales de bolas con lubricación de por vida, excepto la rueda Ø 400 R, de capacidad aumentada, que está equipada con cojinetes de rodillos.
- Están disponibles en versión loca o preparadas para volverse motrices a través de la combinación con motorreductor pendular.
- En la versión motriz, la conexión directa y coaxial entre el eje de salida del reductor pendular y el cubo ranurado de la rueda motriz asegura una alta seguridad y confiabilidad de funcionamiento.
- La rueda está disponible de serie en versión de borde doble y se puede suministrar, bajo pedido, con diferentes tamaños de banda de deslizamiento dependiendo del tipo de riel correspondiente en el que deberá deslizarse.
- Las ruedas, tanto en versión loca como motriz, están sostenidas y contenidas en una estructura de chapa electrosoldada que hace de caja de soporte de todo el grupo y de elemento de unión entre bastidor del cabezal donde el grupo rueda está destinado a ser ensamblado.



LA PLACA (MONOVIGA) O LAS PLACAS (DE DOS VIGAS) DE CONEXIÓN ENTRE EL CABEZAL Y LA VIGA O LAS VIGAS DEL PUENTE GRÚA:

Para permitir la conexión de los cabezales de deslizamiento a la/s viga/s del puente grúa, están disponibles placas de conexión específicas. Realizadas en chapa de acero de diferentes tamaños y dimensiones, son adecuadas para ser soldadas a las vigas del puente, bien sean en cajón de sección cuadrada o de perfilado laminado HE y están equipadas con orificios aptos para la unión con los cabezales de deslizamiento, en versión con fijación lateral o en versión apoyada.

LOS MOTORREDUCTORES PENDULARES SERIE DGP

- Los reductores son de tipo "pendular" de árbol hueco, de ejes paralelos de dos o tres estadios de reducción con lubricación de por vida en baño de aceite.
- Realizados con engranajes cilíndricos de acero de alta resistencia, de dentado helicoidal, tratados térmicamente, están enteramente soportados en cojinetes de bolas.
- Están dimensionado para resistir de por vida a los fenómenos de fatiga y desgaste en relación con el grupo de servicio ISO previsto.
- La conexión entre reductor y rueda de deslizamiento correspondiente está garantizada por un eje acanalado que conecta los orificios de ambas, mientras que la fijación del reductor al grupo rueda aprovecha un sistema constituido por un brazo de reacción fijado en el grupo rueda mismo y un cojín elástico de contraste formado por tope de goma y un tornillo de fijación. Todo el sistema de conexión, reductor-rueda, garantiza: alta calidad de deslizamiento, duración máxima y mantenimiento reducido, gracias a la eliminación de conexiones rígidas.
- Los motores eléctricos son asincrónicos, de arranque progresivo, con ventilación de serie, autofrenantes con desplazamiento axial del rotor para asegurar un frenado mecánico rápido y confiable en el tiempo.
- El freno cónico está equipado con guarnición de frenado, libre de amianto, y amplia superficie de fricción.
- La zapata del freno, constituido por un ventilador que asegura el enfriamiento del propio freno y del motor, se mueve axialmente con el eje motor y la función de frenado se activa automáticamente en caso de falta de suministro de energía.
- La conexión entre motor y reductor pendular se lleva a cabo a través de una junta contenida dentro de una carcasa de acoplamiento.



LOS ACCESORIOS (final de carrera, brazos de arrastre, etc.):

El final de carrera longitudinal de los cabezales de deslizamiento, cuando está incluido en el suministro, es de tipo giratorio de varilla-cruz de doble efecto y asegura, para las grúas de dos velocidades, la doble función de preralentización y parada en ambas direcciones y está ubicado en la unidad de deslizamiento DGT.

DATOS TÉCNICOS Y LÍMITES DE USO DE LOS CABEZALES DE LUZ PARA PUENTE GRÚA

Para obtener la correspondencia completa de los cabezales de deslizamiento para puentes grúa con el servicio al que están destinados, es necesario verificar los parámetros que caracterizan los límites de uso y, por lo tanto, la elección correcta.

Las tablas siguientes son las herramientas más adecuadas para obtener las características de los cabezales de deslizamiento, equipados con grupos rueda combinados con reductores pendulares y motores autofrenantes y comprobar el límite de uso, dependiendo de los parámetros de uso del puente grúa en el que los cabezales se deben instalar.

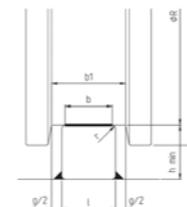
Los parámetros de uso necesarios para elegir de los diferentes cabezales son:

- tipo del puente grúa (monoviga o de dos vigas);
- capacidad;
- luz;
- grupo de servicio ISO / FEM;
- flecha de inflexión, con carga nominal en la línea mediana de las vigas;
- cargas en las ruedas;
- anchura y forma del riel;
- velocidad de deslizamiento.

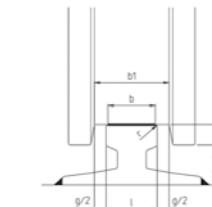


CARACTERÍSTICAS DE LOS RIELES DE DESLIZAMIENTO Y BANDA MÁXIMA ÚTIL DE CONTACTO:

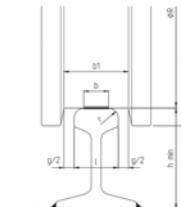
Riel de laminado cuadrado UNI 6013 - DIN 1013
Riel de laminado plano UNI 6014 - DIN 1017



Riel tipo Burbak - DIN 536



Riel tipo Vignole - UNI 3141



CARACTERÍSTICAS DE LA RUEDA				RIEL			TIPO DE RIEL D DESLIZAMIENTO Y BANDA MÁXIMA ÚTIL DE CONTACTO - B (mm)							
TIPO Ø R	REACCIÓN MÁXIMA RX. MAX.	ANCHURA GARGANTA (mm)	LARGHEZZA b (mm)	h (mm)			LAMINADO CUADRADO - UNI 6013 - DIN 1013			BURBAK - DIN 536				
					TIP	b1	MAX.	MIN.	MIN.	I	b = I - 2r	TIP	I	b = I - 4/3r
125	3.670 36 kN	estándar	50	40	35	30	40	38	=	=	=	=	=	=
		máxima	60	50	45	30	50	48	A 45	45	37	21 - 27	50	34
		especial	70	60	55	30	60	58	A 55	55	45	36	60	44
160	4.893 48 kN	estándar	55	45	40	30	40	38	A 45	45	37	=	=	=
		máxima	65	55	50	30	50	48	A 55	55	45	21 - 27	50	34
		especial	80	70	65	30	70	68	A 65	65	53	46	65	49
200	7.340 72 kN	estándar	60	50	45	30	50	48	A 45	45	37	21 - 27	50	34
		máxima	70	60	55	30	60	58	A 55	55	45	30	56	40
		especial	90	80	75	30	80	78	A 75	75	59	60	72 ⁽¹⁾	55
250	10.805 106 kN	estándar	70	60	55	30	60	58	A 55	55	45	30	56	40
		máxima	80	70	65	30	70	68	A 65	65	53	46	65	49
		especial	100	90	85	30	90	88	A 75	75 ⁽¹⁾	59	=	=	=
315	14.679 144 kN	estándar	75	65	60	40	60	58	A 65	65	53	36	60	44
		máxima	85	75	70	40	70	68	A 75	75	59	46	65	47
		especial	110	100	95	40	100	98	A 100	100	80	50	60	48
400	18.960 186 k	estándar	85	75	70	40	70	68	A 75	75	59	50	60	48
		máxima	95	85	80	40	80	78	=	=	=	67 ⁽¹⁾	72	55
400R	30.580 ⁽²⁾ 300 kN	especial	115	100	95	40	100	98	A 100	100	80	=	=	=

El juego entre la anchura de la garganta de la rueda y la anchura máxima del riel debe estar incluido entre: $g \geq 10 \text{ mm} \leq 15 \text{ mm}$

(1) rueda con juego aumentado = 18 mm

(2) la rueda Ø 400 R tiene dimensiones idénticas a la rueda Ø 400 pero admite una reacción aumentada porque está equipada con cojinetes de rodillos De color rojo los rieles recomendados y los valores de su banda de contacto útil, comprobados de acuerdo con la reacción estática máxima

LÍMITES DE USO DE LAS RUEDAS DE ACUERDO CON LA BANDA ÚTIL DEL RIEL Y LA VELOCIDAD DE DESLIZAMIENTO

Los diagramas siguientes (pág. 12, 13 y 114) muestran las reacciones promedio R_{prom} (expresadas en kg) admisibles por las ruedas de la unidad de deslizamiento, en función de la velocidad y la anchura útil "b" del riel, de acuerdo con la tabla de pág. 11.

La elección correcta de la rueda se determina en función de la reacción promedio $R_{\text{pro. efectiva}}$, que grava en la rueda misma.

Este valor se obtiene de la expresión siguiente:

$$R_{\text{prom.}} = \frac{2 \cdot R_{\text{máx.}} + R_{\text{mín.}}}{3}$$

donde **$R_{\text{máx.}}$** es la condición de carga más desfavorable, igual a:

$$R_{\text{máx.}} = \frac{M_1}{4} + \left(\frac{M_2 + P}{2} \right) * \left(1 - \frac{a}{S} \right)$$

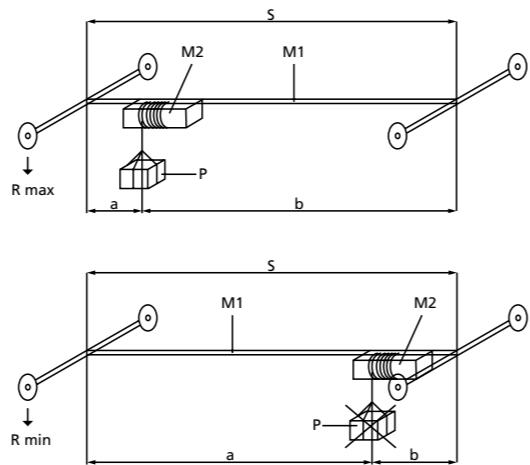
mientras que la reacción mínima $R_{\text{mín.}}$ vale:

$$R_{\text{mín.}} = \frac{M_1}{4} + \frac{M_2}{2} * \frac{a}{S}$$

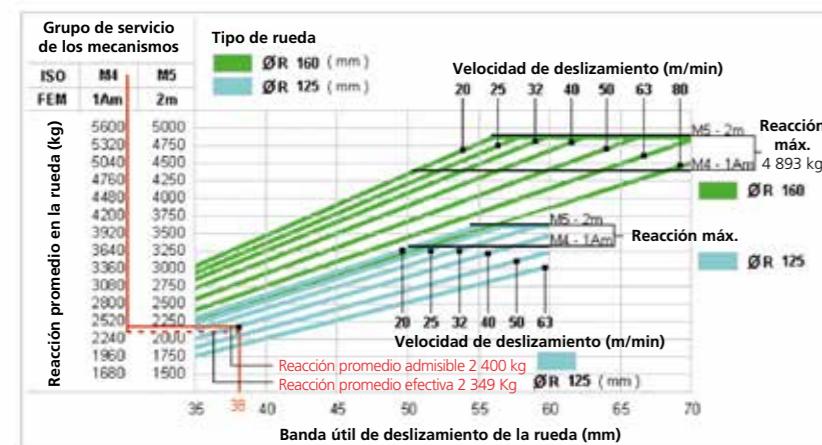
donde: **M_1** = masa de la grúa, es decir su propio peso, expresado en kg

M_2 = masa del polipasto/carro, es decir su propio peso, expresado en kg

P = capacidad nominal de la grúa expresada en kg



REACCIONES PROMEDIO ADMISIBLES DE LAS RUEDAS Ø 125 Y 160, EN FUNCIÓN DE LA BANDA ÚTIL Y LA VELOCIDAD DE DESLIZAMIENTO



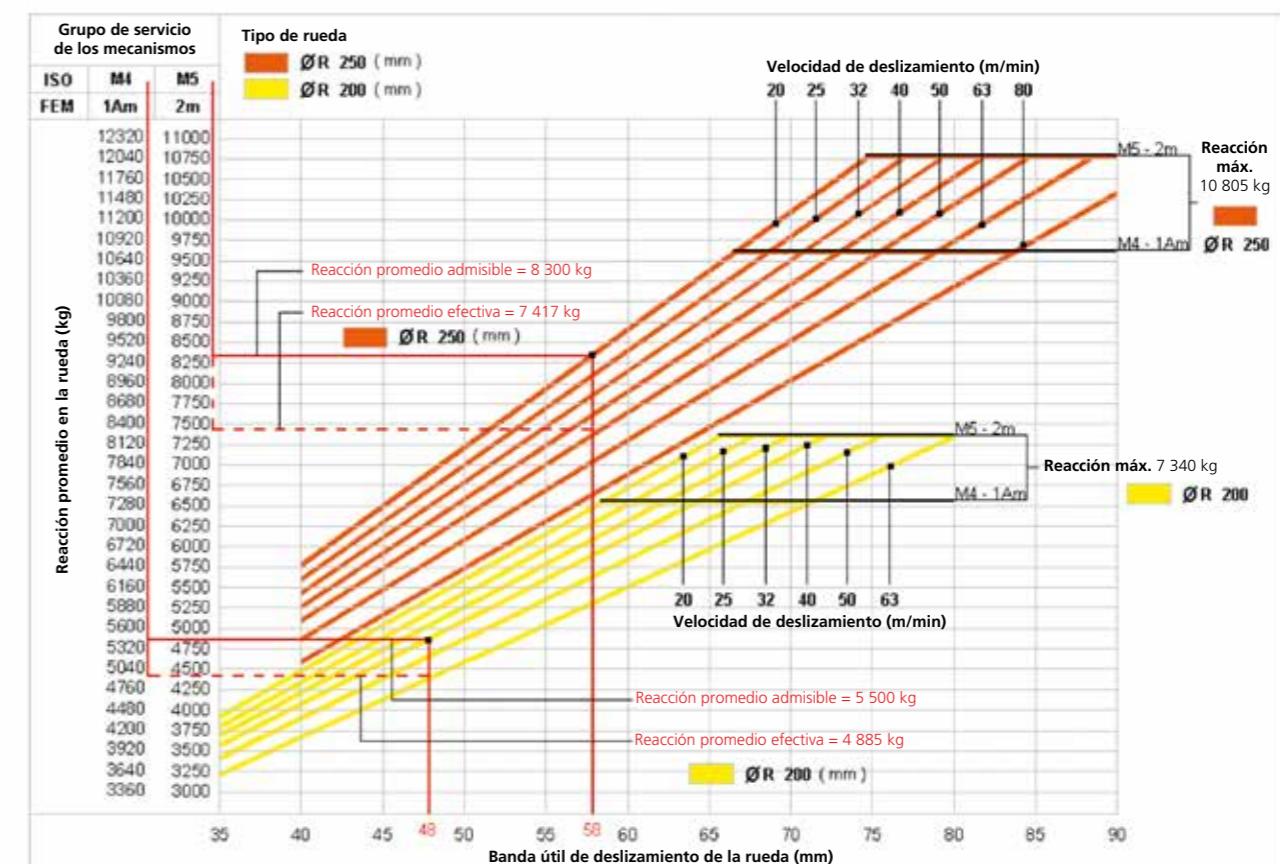
Ejemplo de comprobación de la idoneidad de la rueda Ø 125
(según el 1º ejemplo de pág. 36)

Datos de cálculo:

- Banda útil riel: $b = 38 \text{ mm}$
- Velocidad de deslizamiento: $40/10 \text{ m/min}$
- Grupo de servicio: ISO M4 (FEM 1Am)
- Reacción promedio efectiva: $R_{\text{prom.}} = 4.885 \text{ kg}$
- Reacción máxima efectiva: $R_{\text{máx. ef.}} = 6.581 \text{ kg}$

La reacción promedio admisible es $\approx 2.400 \text{ kg} >$ que la reacción promedio efectiva de 2.349 kg, a los que la rueda está sujetada. La reacción máxima admisible es $= 3.670 \text{ kg} >$ que la reacción máxima efectiva de 3.203 kg

REACCIONES PROMEDIO ADMISIBLES DE LAS RUEDAS Ø 200 Y 250, EN FUNCIÓN DE LA BANDA ÚTIL Y LA VELOCIDAD DE DESLIZAMIENTO



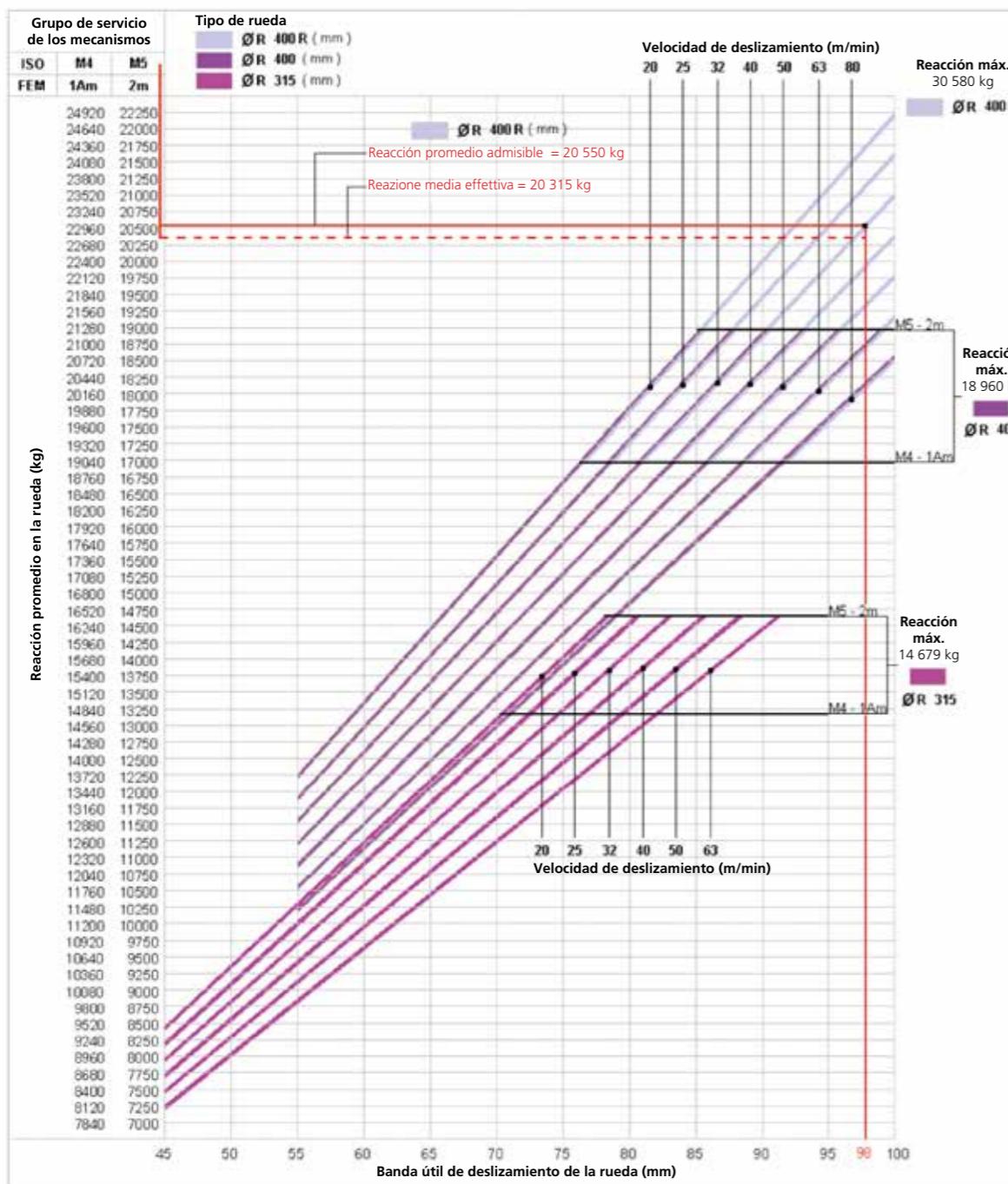
Ejemplo de comprobación de la idoneidad de la rueda Ø 200 (según el 2º ejemplo de pág. 26)

Datos de cálculo:

- Banda útil riel: $b = 48 \text{ mm}$
- Velocidad de deslizamiento: $40/10 \text{ m/min}$
- Grupo de servicio: ISO M4 (FEM 1Am)
- Reacción promedio efectiva: $R_{\text{prom.}} = 4.885 \text{ kg}$
- Reacción máxima efectiva: $R_{\text{máx. ef.}} = 6.581 \text{ kg}$

La reacción promedio admisible es $\approx 5.500 \text{ kg} >$ que la reacción promedio efectiva de 4.885 kg, a los que la rueda está sujetada. La reacción máxima admisible es $= 7.340 \text{ kg} >$ que la reacción máxima efectiva de 6.581 kg

REACCIONES PROMEDIO ADMISIBLES DE LAS RUEDAS Ø 315 Y 400, EN FUNCIÓN DE LA BANDA ÚTIL Y LA VELOCIDAD DE DESLIZAMIENTO



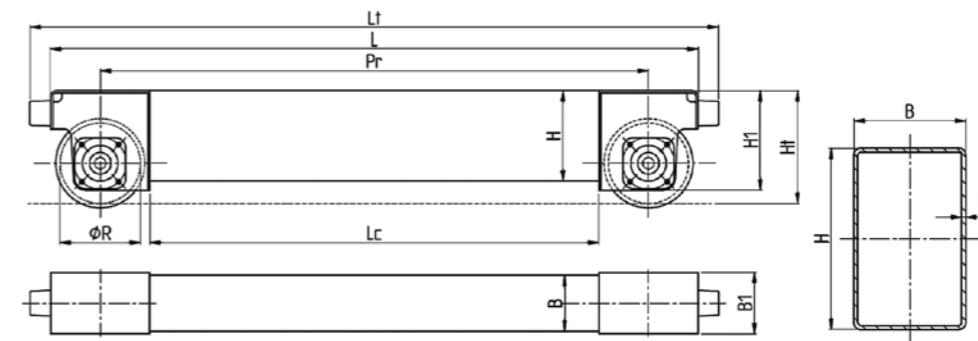
Ejemplo de comprobación de la idoneidad de la rueda Ø 315 (según el ejemplo 1 de pág. 26)

Datos de cálculo:

- Banda útil riel: b = 58 mm
- Velocidad de deslizamiento: 40/10 m/min;
- Grupo de servicio: ISO M5 (FEM 2m)
- Reacción promedio efectiva: R prom. = 9.202 kg
- Reacción máxima efectiva: R máx. ef. = 11.963 kg

La reacción promedio admisible es $\approx 9.900 \text{ kg}$ > que la reacción promedio efectiva de 9.202 kg, a los que la rueda está sujeta. La reacción máxima admisible es = 14.679 kg > que la reacción máxima efectiva de 11.963 kg

CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LOS CABEZALES PARA PUENTE GRÚA MONOVIGA Y DE DOS VIGAS



Conjunto cabezal

Sección perfil tubular

TAMAÑO "DGT"	CABEZAL TIPO		DATOS DIMENSIONALES DEL CABEZAL (mm) DATI INERZIALI DELLA SEZIONE TUBOLARE									DATOS INERZIALES DE LA SECCIÓN TUBULAR							
	RUEDA	Lc	L	Lt	S	B	H	B1	H1	Ht	WT	JX	WX	JY	WY	ÁREA	PESO		
	Ø R (mm)	PASO PR (mm)	1800	1630	1970	2030	5				231.8	2067.0	187.9	811.7	135.3	32.23	25.3		
1	125	2400	2230	2570	2630		120	220	160	225	233								
		3300	3130	3470	3530							343.0	3200.0	291.0	1230.0	205.0	51.2	40.2	
2	160	1800	1590	2010	2110														
		2400	2190	2610	2710	6.3	180	260	180	260	275	524.0	5170.0	397.0	2930.0	325.0	53.4	41.9	
		3300	3090	3510	3610														
3	200	2100	1840	2360	2490	6.3						524.0	5170.0	397.0	2930.0	325.0	53.4	41.9	
		2700	2440	2960	3090	10	180	260	200	290	315								
		3600	3340	3860	3990							775.0	7740.0	595.0	4350.0	483.0	82.9	65.1	
4	250	2100	1790	2410	2540	6.3						681.0	7830.0	522.0	4190.0	419.0	61.0	47.9	
		2700	2390	3010	3140														
		3600	3290	3910	4040	10	200	300	230	335	370	1020.0	11820.0	788.0	6280.0	628.0	94.9	74.5	
		3600 R	3290	3910	4040	16						1470.0	17390.0	1160.0	9110.0	911.0	147.0	115	
5	315	2400	2010	2790	2950	8						1250.0	16450.0	940.0	9800.0	784.0	92.8	72.8	
		3900	3510	4290	4450	12.5	250	350	260	385	437								
												1840.0	24420.0	1400.0	14440.0	1160.0	142.0	112.0	
6	400	3900	3430	4370	4570	12.5	300	400	290	440	495	2590.0	38450.0	1920.0	24610.0	1640.0	167.0	131.0	
		400R	3900 R	3430	4370	4570	16	300	*410	290	440	495	3180.0	56183.4	3015.0	31187.5	2079.0	234.2	183.8

* Tubular reforzado

CABEZALES PARA PUNTE GRÚA MONOVIGA

LÍMITES DE USO DE LOS CABEZALES MONOVIGA EN FUNCIÓN DE: CAPACIDAD – GRUPO ISO/FEM - LUZ

CAPACIDAD (kg)	GRUPO ISO/FEM	LUZ (m)																			
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1000	M4/1Am M5/2m																				
1250	M4/1Am M5/2m																				
1600	M4/1Am M5/2m																				
2000	M4/1Am M5/2m																		1 – 125 – 3300		
2500	M4/1Am M5/2m																		1 – 125 – 2400		
3200	M4/1Am M5/2m																				
4000	M4/1Am M5/2m																		2 – 160 – 3300		
5000	M4/1Am M5/2m																				
6300	M4/1Am M5/2m																		2 – 160 – 2400		
8000	M4/1Am M5/2m																		3 – 200 – 3600		
10000	M4/1Am M5/2m																		3 – 200 – 2700		
12500	M4/1Am M5/2m																		4 – 250 – 3600		
16000	M4/1Am M5/2m																		4 – 250 – 2100		
20000	M4/1Am																		4 – 250 – 2700		
																			5 – 315 – 2400		

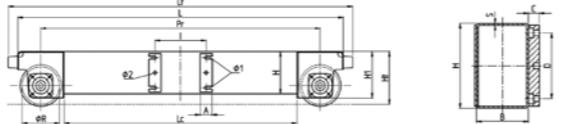
Masa trasladable admisible por los cabezales del puente grúa MONOVIGA [Masa trasladable (kg) = capacidad + peso grúa + peso carro/polipasto]

1-125			2-160			3 – 200			4 – 250			5 – 315		
1800	2400	3300	1800	2400	3300	2100	2700	3600	2100	2700	3600	3600 R	2400	
8.400	7.400	11.100	9.800	15.800	14.800	22.000	24.400	19.000	24.800	28.600				

Nota: límites de usos determinados utilizando componentes Donati (polipasto, carro, etc.) y viga en cajón dimensionado con flecha f=Luz/750

CABEZALES MONOVIGA CON PLACAS DE CONEXIÓN A LA "VIGA PUENTE"

Conexión viga-cabezal en versión "Lateral"

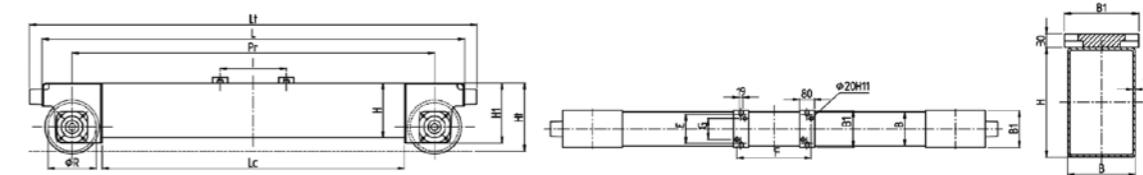


CABEZA TIPO	CÓDIGOS PAR CABEZALES EN FUNCIÓN DE LA ANCHURA MÁX. (mm) DEL ALA DE LA VIGA PUENTE								COTAS (mm) (PARA LAS OTRAS COTAS VER PÁG. 15)				PESO (kg)		
	ALA MAX.	COTA I	PAR CABEZAL	ALA MAX.	COTA I	PAR CABEZAL	ALA MAX.	COTA I	PAR CABEZAL	A	C	D	Ø1	Ø2	
1 – 125 – 1800	S118H1..		S118H2..	=						78					
1 – 125 – 2400	305	360	S124H1..	370	430	S124H2..	450	510	S124H3..	60	25	165	17	20	126
1 – 125 – 3300			S133H1..			S133H2..			S133H3..						163
2 – 160 – 1800			S218H1..			S218H2..			=						120
2 – 160 – 2400	305	360	S224H1..	370	430	S224H2..	450	510	S224H3..	60	25	190	19	20	146
2 – 160 – 3300			S233H1..			S233H2..			S233H3..						185
3 – 200 – 2100			S321H1..			S321H2..			S321H3..						162
3 – 200 – 2700	360	420	S327H1..	410	480	S327H2..	500	560	S327H3..	80	30	195	21	25	235
3 – 200 – 3600			S336H1..			S336H2..			S336H3..						308
4 – 250 – 2100			S421H1..			S421H2..			S421H3..						210
4 – 250 – 2700			S427H1..			S427H2..			S427H3..						305
4 – 250 – 3600	410	480	S436H1..	490	560	S436H2..	565	640	S436H3..	80	30	235	25	25	373
4 – 250 – 3600 R			S437H1..			S437H2..			S437H3..						507
5 – 315 – 2400	410	500	S524H1..	490	580	S524H2..	615	710	S524H3..	100	40	270	29	32	340

Los códigos parciales mostrados se refieren a los pares de cabezales sin contraplatas. En caso de pares de cabezales con contraplatas, reemplazar la letra H, en quinta posición, con la letra G. Los pesos mostrados en la tabla se refieren al cabezal individual

CABEZALES MONOVIGA CON PLACAS DE CONEXIÓN A LA "VIGA PUENTE"

Conexión viga-cabezal en versión "Apoyada"



CABEZA TIPO	CÓDIGOS PAR CABEZALES EN FUNCIÓN DE LA ANCHURA MÁX. (mm) DEL ALA DE LA VIGA PUENTE												COTAS (mm) (PARA LAS OTRAS COTAS VER PÁG. 15)				PESO (kg)
	ALA MAX.	COTA I	F	PAR CABEZAL	ALA MAX.	COTA I	F	PAR CABEZAL	ALA MAX.	COTA I	F	PAR CABEZAL	ALA MAX.	COTA I	F		
1 – 125 – 1800	S118V1..			S118V2..	=				S118N1..				S118N2..	=		84	
1 – 125 – 2400	305	360	402	S124V1..	370	430	472	S124V2..	450	510	552	S124V3..	60	120			

CABEZALES PARA PUENTE GRÚA DE DOS VIGAS

LÍMITES DE USO DE LOS CABEZALES DE DOS VIGAS EN FUNCIÓN DE: CAPACIDAD – GRUPO ISO/FEM - LUZ

CAPACIDAD (kg)	GRUPO ISO/FEM	LUZ (m)																				
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
1250	M4/1Am																					
	M5/2m																					
1600	M4/1Am																					
	M5/2m																					
2000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
2500	M4/1Am																					
	M5/2m																					
3200	M4/1Am																					
	M5/2m																					
4000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
5000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
6300	M4/1Am																					
	M5/2m																					
8000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
10000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
12500	M4/1Am																					
	M5/2m																					
16000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
20000	M4/1Am																					
	M4/1Am																					
25000	M4/1Am																					
	M5/2m																					
32000	M4/1Am																					
	M4/1Am																					
40000	M4/1Am																					

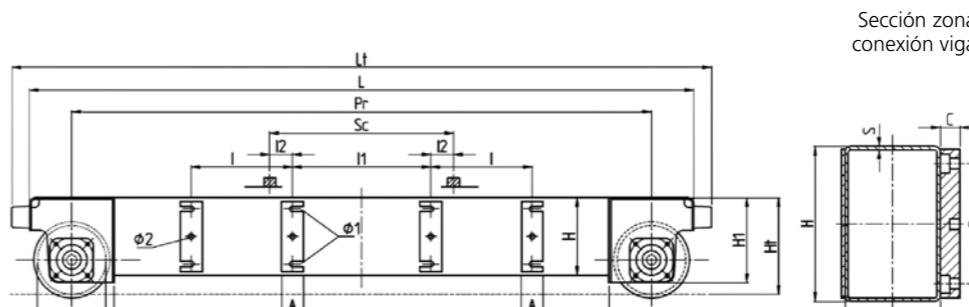
Masa trasladable admisible por los cabezales del puente grúa DE DOS VIGAS [Masa trasladable (kg) = capacidad + peso grúa + peso carro/polipasto]

1-125	2-160	3-200	4-250	5-315	6-400	6-400R
2400	3300	2400	3300	2700	3600	2700
9.300	10.400	11.500	13.200	17.100	18.800	25.000

Nota: límites de usos determinados utilizando componentes Donati (polipasto, carro, etc.) y vigas en cajón dimensionadas con flecha f=Luz/750

CABEZALES DE DOS VIGAS CON PLACAS DE CONEXIÓN A LAS "VIGAS PUENTE" - VERSIÓN LATERAL

Conexión viga-cabezal en versión "Lateral"



CABEZAL TIPO	CÓDIGOS PAR CABEZALES DEPENDIENDO DE LA LUZ DEL CARRO DE DOS VIGAS, EL TIPO DE VIGAS DEL PUENTE Y LA ANCHURA MÁX. DEL ALA DE LA VIGA			COTAS (mm) (PARA LAS OTRAS COTAS VER PÁG. 15)								PESO (kg)		
	LUZ CARRO DE DOS VIGAS	VIGAS DEL PUENTE		PAR CABEZAL	(I) (I1) (I2) (A) (C) (D) (Ø1) (Ø2)									
		Sc (mm)	Tipo		ALA MÁX. (mm)	I	I1	I2	A	C	D	Ø1	Ø2	
1 - 125 - 2400	1000	Cajón	305	W124H1..	360	870	65							132
			370	W124H2..	430	865	67.5							
		HE	300	W124HA..	360	640	180							
			305	W124H4..	360	1070	65							
	1200	Cajón	370	W124H5..	430	1065	67.5							170
			300	W124HD..	360	840	180							
		HE	305	W133H1..	360	870	65							
			370	W133H2..	430	865	67.5							
	1 - 125 - 3300	1000	450	W133H3..	510	805	97.5							170
			300	W133HA..	360	640	180							
			305	W133H4..	360	1070	65							
			370	W133H5..	430	1065	67.5							
		1200	450	W133H6..	510	1005	97.5	</						

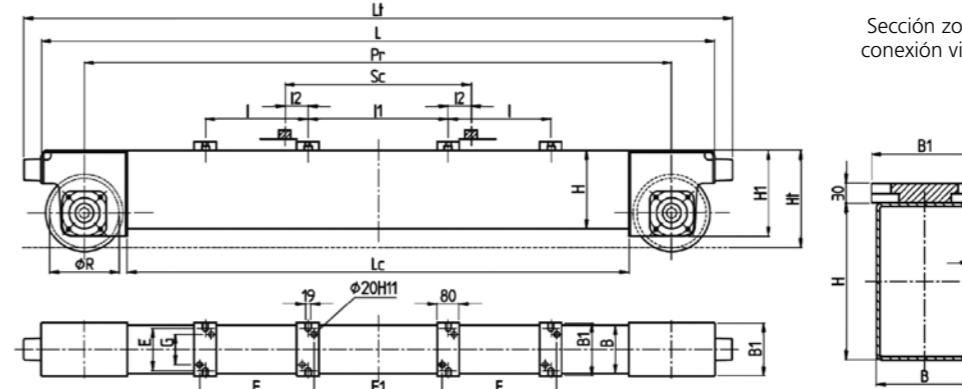
CABEZALES DE DOS VIGAS CON PLACAS DE CONEXIÓN A LAS "VIGAS PUENTE" - VERSIÓN LATERAL

CABEZAL TIPO	CÓDIGOS PAR CABEZALES DEPENDIENDO DE LA LUZ DEL CARRO DE DOS VIGAS, EL TIPO DE VIGAS DEL PUENTE Y LA ANCHURA MÁX. DEL ALA DE LA VIGA			COTAS (mm) (PARA LAS OTRAS COTAS VER PÁG. 15)							PESO (kg)	
	LUZ CARRO DE DOS VIGAS	VIGAS DEL PUENTE		PAR CABEZAL	I	I1	I2	A	C	D	Ø1	
		Sc (mm)	TIPO									
3 - 200 - 3600	1000	1000		Cajón	360	W336H1..	420	830	85			
				HE	410	W336H2..	480	846	77			
					500	W336H3..	560	846	77			
				Cajón	300	W336HA..	420	580	210			
				HE	360	W336H4..	420	1030	85			
					500	W336H5..	480	1046	77	80	30	195
	1200	1200		Cajón	410	W336H6..	560	1046	77	21	25	310
				HE	300	W336HD..	420	780	210			
					360	W336H..	420	1230	85			
		1400		Cajón	410	W336H8..	480	1246	77			
				HE	500	W336H9..	560	1246	77			
					300	W336HG..	420	980	210			
4 - 250 - 2700	1000	1000		Cajón	410	W427H1..	480	846	77			
				HE	490	W427H2..	560	846	77			
					300	W427HA..	480	520	240			
		1200		Cajón	410	W427H4..	480	1046	77			312
				HE	490	W427H5..	560	1046	77			
					300	W427HD..	480	720	240			
	1200	1000		Cajón	490	W436H2..	560	846	77			
				HE	300	W436HA..	480	520	240			
					490	W436H5..	560	1046	77			
		1200		Cajón	565	W436H3..	640	841	79.5	80	30	235
				HE	300	W436HD..	480	520	240	25	25	25
					490	W436H6..	640	1041	79.5			383
4 - 250 - 3600	1400	1200		Cajón	490	W436H8..	560	1246	77			
				HE	565	W436H9..	640	1241	79.5			
					300	W436HG..	480	920	240			
		1400		Cajón	410	W539H1..	500	826	87			
				HE	490	W539H2..	580	826	87			
					615	W539H3..	710	805	97.5			
5 - 315 - 3900	1200	1000		Cajón	300	W539HA..	500	500	250			
				HE	410	W539H4..	500	1026	87			
					490	W539H5..	580	1026	87	100	40	270
		1400		Cajón	490	W539H6..	710	1005	97.5	29	32	607
				HE	300	W539HD..	500	700	250			
					410	W539H7..	500	1226	87			
6 - 400 - 3900	1200	1000		Cajón	490	W639H2..	580	826	87			
				HE	615	W639H3..	710	805	97.5			
					300	W639HA..	500	500	250			
		1400		Cajón	490	W639H4..	500	1026	87			
				HE	615	W639H5..	580	1026	87			790
					300	W639HD..	500	700	250	100	40	310
6 - 400 - 3900 R	1400	1000		Cajón	410	W639H6..	710	1205	97.5			
				HE	615	W639H7..	500	1226	87			
		1400		Cajón	490	W639H8..	580	1226	87			
				HE	615	W639H9..	710	1205	97.5			975
		1400		Cajón	410	W640H7..	500	1226	87			
				HE	490	W640H8..	580	1226	87			
		1400		Cajón	410	W640H9..	710	1205	97.5			
				HE	300	W640HG..	500	900	250			

Los códigos parciales mostrados se refieren a los pares de cabezales sin contraplatas. En caso de pares de cabezales con contraplatas, reemplazar la letra **H**, en quinta posición, con la letra **G**. Los pesos mostrados en la tabla se refieren al cabezal individual.

CABEZALES DE DOS VIGAS CON PLACAS DE CONEXIÓN A LAS "VIGAS PUENTE" - VERSIÓN APOYADA

Conexión viga-cabezal en versión "Apoyada"



CABEZAL TIPO	CÓDIGOS PAR CABEZALES DEPENDIENDO DE LA LUZ DEL CARRO DE DOS VIGAS, EL TIPO DE VIGAS DEL PUENTE Y LA ANCHURA MÁX. DEL ALA DE LA VIGA			COTAS (mm) (PARA LAS OTRAS COTAS VER PÁG. 15)							PESO (kg)
	LUZ CARRO DE DOS VIGAS	VIG									

CABEZALES DE DOS VIGAS CON PLACAS DE CONEXIÓN A LAS "VIGAS PUENTE" - VERSIÓN APOYADA

CABEZAL TIPO	CÓDIGOS PAR CABEZALES DEPENDIENDO DE LA LUZ DEL CARRO DE DOS VIGAS, EL TIPO DE VIGAS DEL PUENTE Y LA ANCHURA MÁX. DEL ALA DE LA VIGA			COTAS (mm)								PESO (kg)		
	LUZ CARRO DE DOS VIGAS	VIGAS DEL PUENTE		PAR CABEZAL	(PARA LAS OTRAS COTAS VER PÁG. 15)									
		Sc (mm)	TIPO		ALA MÁX. (mm)	I	I1	I2	F	F1	A	E	G	
3 - 200 - 2700	1400	HE	Cajón	360	W327V7..	420	1230	85	462	1188				
				410	W327V8..	480	1246	77	522	1204	80	160	118	238
		HE	Cajón	360	W336V1..	420	830	85	462	788				
				410	W336V2..	480	846	77	522	804				
				500	W336V3..	560	846	77	602	804				
	1200	HE	Cajón	360	W336V4..	420	1030	85	462	988	80	160	118	306
				410	W336V5..	480	1046	77	522	1004				
		HE	Cajón	410	W336V6..	560	1046	77	602	1004				
				300	W336VD..	420	780	210	462	738				
				360	W336V7..	420	1230	85	462	1188				
4 - 250 - 2700	1000	HE	Cajón	410	W427V1..	480	846	77	522	804				
				490	W427V2..	560	846	77	602	804				
		HE	Cajón	410	W427VA..	480	520	240	522	478				320
				490	W427V4..	480	1046	77	522	1004				
				490	W427V5..	560	1046	77	602	1004				
	1200	HE	Cajón	300	W427VD..	480	720	240	522	678				
				490	W436V2..	560	846	77	602	804				
		HE	Cajón	565	W436V3..	640	841	79.5	682	799	80	190	148	
				410	W436VA..	480	520	240	522	478				
				490	W436V5..	560	1046	77	602	1004				
4 - 250 - 3600	1200	HE	Cajón	565	W436V6..	640	1041	79.5	682	999				386
				410	W436VD..	480	720	240	522	678				
		HE	Cajón	490	W436V8..	560	1246	77	602	1204				
				565	W436V9..	640	1241	79.5	682	1199				
				300	W436VG..	480	920	240	522	878				
	1400	HE	Cajón	410	W539V1..	500	826	87	542	784				
				490	W539V2..	580	826	87	622	784				
		HE	Cajón	615	W539V3..	710	805	97.5	752	763				
				300	W539VA..	500	500	250	542	458				
				410	W539V4..	500	1026	87	542	984				
5 - 315 - 3900	1200	HE	Cajón	490	W539V5..	580	1026	87	622	984	100	220	178	600
				615	W539V6..	710	1005	97.5	752	963				
		HE	Cajón	300	W539VD..	500	700	250	542	658				
				410	W539V7..	500	1226	87	542	1184				
				490	W539V8..	580	1226	87	622	1184				
	1400	HE	Cajón	615	W539V9..	710	1205	97.5	752	1163				
				300	W539VG..	500	900	250	542	858				
		HE	Cajón	410	W639V1..	500	826	87	542	784				
				490	W639V2..	580	826	87	622	784				
				615	W639V3..	710	805	97.5	752	763				
6 - 400 - 3900	1200	HE	Cajón	300	W639VA..	500	500	250	542	458				
				410	W639V4..	500	1026	87	542	984				
		HE	Cajón	490	W639V5..	580	1026	87	622	984				
				615	W639V6..	710	1005	97.5	752	963				
				300	W639VD..	500	700	250	542	658	100	250	208	787
	1400	HE	Cajón	410	W639V7..	500	1226	87	542	1184				
				490	W639V8..	580	1226	87	622	1184				
		HE	Cajón	615	W639V9..	710	1205	97.5	752	1163				
				300	W639VG..	500	900	250	542	858				
				410	W640V7..	500	1226	87	542	1184				
6 - 400 - 3900 R	1400	HE	Cajón	490	W640V8..	580	1226	87	622	1184				
				615	W640V9..	710	1205	97.5	752	1163				
		HE	Cajón	410	W640VG..	500	900	250	542	858				
				300	W640VG..	500	900	250	542	858				

Los códigos parciales mostrados se refieren a los pares de cabezales sin contraplatas. En caso de pares de cabezales con contraplatas, reemplazar la letra **V**, en quinta posición, con la letra **T**. Los pesos mostrados en la tabla se refieren al cabezal individual.

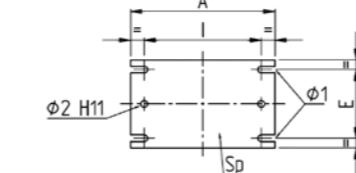
CABEZALES DE DOS VIGAS CON PLACAS DE CONEXIÓN A LAS "VIGAS PUENTE" - VERSIÓN LATERAL+APOYADA

CABEZAL TIPO	CÓDIGOS PAR CABEZALES DEPENDIENDO DE LA LUZ DEL CARRO DE DOS VIGAS Y LA ANCHURA MÁX. DEL ALA DE LAS VIGAS EN CAJÓN			COTAS (mm) (PARA LAS OTRAS COTAS VER PÁG. 15)												PESO (kg)	
	LUZ CARRO DE DOS VIGAS Sc (mm)	VIGAS DEL PUENTE ALA MÁX. CAJÓN (mm)	PAR CABEZAL	I	I1	I2	F	F1	A	C	D	E	G	Ø1	Ø2		
4 - 250 - 2700	1000	410	W427N1..	480	846	77	522	804									330
		490	W427N2..	560	846	77	602	804									
	1200	410	W427N4..	480	1046	77	522	1004									
		490	W427N5..	560	1046	77	602	1004									
	1000	490	W436N2..	560	846	77	602	804	80	30	235	190	148	25	25		
		565	W436N3..	640	841	79.5	682	799									
4 - 250 - 3600	1200	490	W436N5..	560	1046	77	602	1004									400
		565	W436N6..	640	1041	79.5	682	999									
	1400	490	W436N8..	560	1246	77	602	1204									
		565	W436N9..	640	1241	79.5	682	1199									
	1000	410	W539N1..	500	826	87	542	784									
		490	W539N2..	580	826	87	622	784									
5 - 315 - 3900	615	W539N3..	710	805	97.5	752	763										
	1200	410	W539N4..	500	1026	87	542	984	100	40	270	220	178	29	32	630	
		490	W539N5..	580	1026	87	622	984									
	615	W539N6..	710	1005	97.5	752	963										
		410	W539N7..	500	1226	87	542	1184									
	1400	490	W539N8..	580	1226	87	622	1184									
		615	W539N9..	710	1205	97.5	752	1163									
	1000	410	W639N1..	500	826	87	542	784									
		490	W639N2..	580	826	87	622	784									
	615	W639N3..	710	805	97.5	752	763										
6 - 400 - 3900	410	W639N4..	500	1026	87	542	984										810
	1200	490	W639N5..	580	1026	87	622	984									
		615	W639N6..	710	1005	97.5	752	963	100	40	310	250	208	34	32		
		410	W639N7..	500	1226	87	542	1184									
	1400	490	W639N8..	580	1226	87	622	1184									
		615	W639N9..	710	1205	97.5	752	1163									
6-400-3900 R	410	W640N7..	500	1226	87	542	1184										937
	1400	490	W640N8..	580	1226	87	622	1184									
		615	W640N9..	710	1205	97.5	752	1163									
	1000	410	W640N1..	500	826	87	542	784									
		490	W640N2..	580	826	87	622	784									
	615	W640N3..	710	805	97.5	752	763										

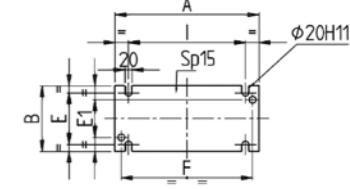
Los códigos parciales mostrados se refieren a los pares de cabezales sin contraplacas. En caso de pares de cabezales con contraplacas, reemplazar la letra **N**, en quinta posición, con la letra **M**. Los pesos mostrados en la tabla se refieren al cabezal individual

CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS CONTRAPLACAS CONEXIÓN "VIGA-CABEZAL" MONOVIGA Y DE DOS VIGAS

Contraplaca de conexión para viga ubicada lateralmente al cabezal



Contraplaca de conexión para viga apoyada en el cabezal



CABEZAL TIPO	ANCHO MAX. VIGA	CONTRAPLACA UBICADA LATERALMENTE AL CABEZAL								CONTRAPLACA APOYADA EN EL CABEZAL											
		TAMAÑO "DGT"	Ø RUEDA (mm)	L (mm)	TIP	A	I	B	Ø1	E	Ø2	Sp	PESO (kg)	TIP	F	A	I	B	E	E1	PESO (kg)
1	125	305	L11	420	360								8.4	A 11	402	440	360			8.0	
		370	L12	490	430	220	18	165	20	12			9.9	A 12	472	510	430	160	120	78	9.3
		450	L13	570	510								11.6	A 13	552	590	510				10.8
2	160	305	L21	420	360								9.6	A 21	402	440	360				9.0
		370	L22	490	430	250	20	190	20	12			11.2	A 22	472	510	430	180	140	98	10.5
		450	L23	570	510								13.1	A 23	552	590	510				12.2
3	200	360	L31	500	420								14.7	A 31	462	500	420				11.5
		410	L32	560	480	260	22	195	25	15			16.5	A 32	522	560	480	200	160	118	13.0
		500	L33	640	560	</td															

GUÍA EJEMPLIFICADA PARA LA ELECCIÓN DE LOS CABEZALES DE DESLIZAMIENTO PARA GRÚA DE PUENTE

Para hacer elección correcta del par de cabezales de deslizamiento, deben establecerse los parámetros funcionales que determinan los límites de uso, definiendo y/o verificando los siguientes factores (ver ejemplificaciones de algunos casos "límite", que se muestran a continuación a título informativo):

1. Definir los datos funcionales de la grúa: capacidad (kg), grupo de servicio ISO (FEM), luz (m) y velocidad de deslizamiento (m/min);
2. Definir la masa propia (peso = kg) de la grúa en cuestión, incluidas las partes accesorias (cuadro, sistema eléctrico, etc.);
3. Definir el peso (kg) de la unidad de elevación y traslación, es decir del polipasto + carro (o del carro/cabestrante);
4. Calcular la masa total por trasladar, es decir la capacidad nominal + el peso de la grúa + el peso del carro/polipasto (o del carro/cabestrante);
5. Seleccionar el tipo de cabezales en los gráficos de los "Límites de uso" de la pág. 16 o 18, en función de: capacidad, grupo ISO (FEM) y luz;
6. Comprobar que la masa por trasladar sea ≤ con respecto a la masa trasladable, que se muestran al margen de la tabla "Límites de uso" de pág. 16 o 18;
7. Comprobar las reacciones (kg) máximas, mínimas y promedio sobre las ruedas, en consideración de aproximaciones/excentricidades de la carga;
8. Comprobar la congruencia de la anchura de la banda útil de contacto, en función del tipo de riel en el que se deslizan las ruedas;
9. Seleccionar los componentes electromecánicos de deslizamiento (elección del grupo motorreductor pendular) en las tablas de págs. 27 ÷ 35.
10. Determinar el código de los cabezales, en función del tipo seleccionado y la configuración de construcción de la conexión con la viga/s del puente, utilizando: para grúas MONOVIGAS, las tablas de págs. 16 ÷ 17 y, para grúas DE DOS VIGAS, las tablas de págs. 18 ÷ 24;
11. Determinar, a través de la tabla "Características geométricas" de pág. 25, el tipo de las placas de conexión "viga-cabezal".

1º Ejemplo: Puente grúa de dos vigas - Capacidad 16 t - Luz 27 m

1. capacidad nominal P = 16.000 kg; grupo de servicio ISO M5 (FEM 2m); luz 27 m; 2 velocidades de deslizamiento grúa = 40/10 m/min

2. peso propio grúa + accesorios: M1 ≈ 14.600 kg

3. peso polipasto + carro: M2 ≈ 1.400 kg

4. masa total por trasladar: 16.000 + 14.600 + 1.400 = 32.000 kg

5. del gráfico de pág. 18, con capacidad de 16.000 kg; grupo ISO M5 (FEM 2m) y luz 27 m se selecciona el par de cabezales: Tipo 5 – 315 – 3900 es decir: Tamaño DGT 5 Rueda Ø (mm) 315 Peso ruota (mm) 3900

6. del gráfico de pág. 18, se deduce que los cabezales admiten masas de hasta 35.900 kg > que los 32.000 kg por trasladar.

7. se comprueba ahora la idoneidad de la rueda Ø 315 de los cabezales seleccionados, en función de las reacciones que la misma admite y al tipo de riel, calculados como se ilustra a pág. 12 para luz "S" = 27.000 mm y suponiendo una aproximación "a" = 1.200 mm:

$$R_{\text{máx.}} = 14.600/4 + [(1.400 + 16.000)/2] \cdot (1 - 1.200/27.000) \approx 11.963 \text{ kg}$$

$$R_{\text{min.}} = 14.600/4 + 1.400/2 \cdot 1.200/27.000 \approx 3.681 \text{ kg}$$

$$R_{\text{prom.}} = (2 \cdot R_{\text{máx.}} + R_{\text{min.}})/3 = (2 \cdot 11.963 + 3.681)/3 = 9.202 \text{ kg} < \text{que } 14.679 \text{ kg, correspondiente a la Rx máx. admisible}$$

8. suponiendo un riel de laminado plano con l = 60 y banda útil b = 58 (ver tabla de pág. 11), del diagrama de pág. 14 se deduce que, por rueda Ø 315 con anchura garganta estándar, para los factores considerados (velocidad y banda útil), la reacción promedio admisible en el grupo de servicio M5 (2m), es: R prom. admisible ≈ 9.900 kg > que ~ 9.202 kg a los que la rueda está sujeta (ejemplo de pág. 14).

9. En base a la velocidad elegida y el cálculo de la masa por trasladar para cada rueda motriz en la tabla de pág. 33 se obtienen los componentes:

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	LA MASA TRASLADABLE (kg) DESDE CADA MOTORREDUCTOR EN EL GRUPO DE SERVICIO ISO M5 (FEM 2M) ES DE kg	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES		CÓDIGO DEL MOTORREDUCTOR "DGP"
			REDUCTOR TIPO	MOTOR TIPO	POL (Nº)	POTENCIA (kW)	
40/10	18.400 > 16.000 da traslare	315	234	100K3C	2/8	1.25 / 0.31	P2M5B43AA0

10. suponiendo una conexión viga-cabezal en versión "Apoyada", con carro de dos vigas luz 1.200 mm y una anchura del ala de las vigas > que 410 y ≤ que 490, de la tabla de pág. 22 se deduce que el par de cabezales tipo 5 – 315 – 3900 tiene código: W539V5..

11. de la tabla "Características geométricas" de pág. 25 se deduce que, para los cabezales en cuestión con conexión viga-cabezal en versión "Apoyada" y una anchura ala viga > que 410 y ≤ que 490 el tipo de las placas de conexión "viga-cabezal" es: A52

2º Ejemplo: Puente grúa de dos vigas - Capacidad 10 t - Luz 20 m

1. capacidad nominal P = 10.000 kg; grupo de servicio ISO M4 (FEM 1Am); luz 20 m; 2 velocidades de deslizamiento grúa = 40/10 m/min

2. peso propio grúa + accesorios: M1 ≈ 5.900 kg

3. peso polipasto + carro: M2 ≈ 750 kg

4. masa total por trasladar: 10.000 + 5.900 + 750 = 16.650 kg

5. del gráfico de pág. 18, con capacidad de 10.000 kg; grupo ISO M4 (FEM 1Am) y luz 20 m se selecciona el par de cabezales: Tipo 3 – 200 – 3600 es decir: Tamaño DGT 3 Rueda Ø (mm) 200 Peso ruota (mm) 3600

6. del gráfico de pág. 18, se deduce que los cabezales admiten masas de hasta 18.800 kg > que los 16.650 kg por trasladar.

7. se comprueba ahora la idoneidad de la rueda Ø 200 de los cabezales seleccionados, en función de las reacciones que la misma admite y al tipo de riel, calculados como se ilustra a pág. 9 para luz "S" = 20.000 mm y suponiendo una aproximación "a" = 1.000 mm:

$$R_{\text{máx.}} = 5.900/4 + [(750 + 10.000)/2] \cdot (1 - 1.000/20.000) \approx 6.581 \text{ kg}$$

$$R_{\text{min.}} = 5.900/4 + 750/2 \cdot 1.000/20.000 \approx 1.494 \text{ kg}$$

$$R_{\text{prom.}} = (2 \cdot R_{\text{máx.}} + R_{\text{min.}})/3 = (2 \cdot 6.581 + 1.494)/3 \approx 4.885 \text{ kg} < \text{que } 7.340 \text{ kg, correspondiente a la Rx máx. admisible}$$

8. suponiendo un riel de laminado plano con l = 50 y banda útil b = 48 (ver tabla de pág. 11), del diagrama de pág. 13 se deduce que, por rueda Ø 200 con anchura garganta estándar, para los factores considerados (velocidad y banda útil), la reacción promedio admisible en el grupo de servicio M4 (1Am), es: R prom. admisible ≈ 5.500 kg > que ~ 4.885 kg a los que la rueda está sujeta (ejemplo de pág. 13).

9. En base a la velocidad elegida y el cálculo de la masa por trasladar para cada rueda motriz en la tabla de pág. 33 se obtienen los componentes:

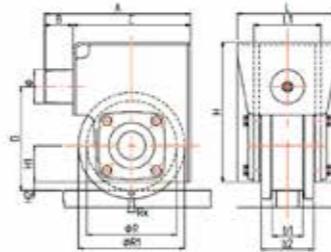
VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	LA MASA TRASLADABLE (kg) DESDE CADA MOTORREDUCTOR EN EL GRUPO DE SERVICIO ISO M5 (FEM 2M) ES DE kg	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES		CÓDIGO DEL MOTORREDUCTOR "DGP"
			REDUCTOR TIPO	MOTOR TIPO	POL (Nº)	POTENCIA (kW)	
40/10	9.400 > 8.325 da traslare	200	134	80K3C	2/8	0.63 / 0.15	P1M3B43KA0

10. suponiendo una conexión viga-cabezal en versión "Lateral + Apoyada", con carro de dos vigas luz 1.200 mm y una anchura del ala de las vigas > que 360 y ≤ que 410, de la tabla de pág. 23 se deduce que el par de cabezales tipo 3 – 200 – 3600 tiene código: W336N5..

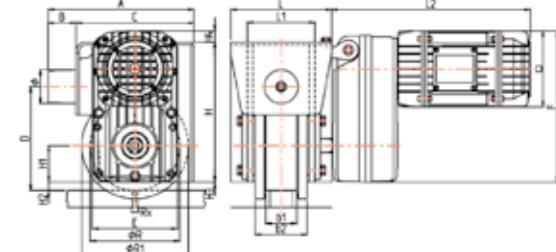
11. de la tabla "Características geométricas" de pág. 25 se deduce que, para los cabezales en cuestión con conexión viga-cabezal en versión "Lateral + Apoyada" y una anchura ala viga > que 360 y ≤ que 410, el tipo de las placas de conexión "viga-cabezal" es: L32 + A32

DIMENSIONES TOTALES DE LOS GRUPOS RUEDA EN FUNCIÓN DE LA COMBINACIÓN CON LOS MOTORREDUCTORES PENDULARES CORRESPONDIENTES

Unidad de deslizamiento loca



Unidad de deslizamiento motriz



CARACTERISTICAS DE LA RUEDA			DIMENSIONES GRUPO RUEDA												TAMAÑO	DIMENSIÓN MOTORREDUCTOR (mm)									
TIPO Ø Ø R (mm)	RX MAX. (kg)	ANCHURA GARGANTA	b1	b2	L1	L	R1	A	B	C	D	Ø	H	H1	H2	REDUCTOR	MOTOR	L2	□	E	F	H3	H4		
125	3.670 36 kN	estándar	50	80	100											0	71	332	135	138	223	0	3		
		máxima	60			160	150	200	30	170	145	50	220	55	7.5	1	71	368	135	152	270	10.5	39.5		
		especial	70	90	110											1	80	383	150	152	278	10.5	47.5		
160	4.893 48 kN	estándar	55	93	120			180	190	260	50	210	185	60	250	65	15	0	71	332	135	138	223	-10	-17
		máxima	65			180	190	260	50	210	185	60	250	65	15	1	71	368	135	152	270	10.5	47.5		
		especial	80	105	130											1	80	383	150	152	278	0.5	27.5		
200	7.340 72 kN	estándar	60	100	135											1	71	356	135	152	270	-9.5	-10.5		
		má																							

CARACTERÍSTICAS Y CÓDIGOS DE LOS MOTORES AUTOFRENANTES COMBINABLES CON LOS REDUCTORES PENDULARES "DGP"

TAMAÑO MOTOR	TIPO	POLOS (nº)	Nº REVOLUCIONES (g/min)	POTENCIA (kW)	PAR (Nm)	Ia (A)	In (A)	COS φ	CÓDIGO MOTOR
71 serie M 21	71K8C	8	645	0.08	1.09	1.20	0.90	0.45	M21AP80050
	71K4CB	4	1370	0.20	1.36	2.70	1.00	0.55	M21AP40051
	71K2CB	2	2700	0.40	1.36	4.50	1.30	0.70	M21AP20051
	71K2L	2	2740	0.50	1.70	5.20	1.30	0.72	M21AP2I050
	71K3L	2/8	2760/630	0.40/0.09	1.36	4.40/1.20	1.20/0.90	0.75/0.60	M21AP30051
80 serie M 31	80K8L	8	630	0.16	2.18	2.20	1.30	0.48	M31AP80051
	80K4CB	4	1370	0.32	2.18	3.90	1.10	0.65	M31AP40051
	80K2CB	2	2750	0.63	2.18	7.70	1.70	0.75	M31AP20051
	80K2L	2	2770	0.80	2.73	9.70	1.90	0.80	M31AP2I050
	80K3C	2/8	2740/650	0.50/0.12	1.70	5.20/1.60	1.30/1.10	0.85/0.60	M31AP30050
	80K3L	2/8	2760/650	0.63/0.15	2.18	6.70/1.90	1.60/1.30	0.82/0.57	M31AP30051
100 serie M 51	100K8L	8	670	0.40	5.46	5.40	2.50	0.45	M51AP80051
	100K4CB	4	1390	0.80	5.46	8.90	2.00	0.80	M51AP40051
	100K2CB	2	2800	1.60	5.46	21.00	3.70	0.80	M51AP20051
	100K2L	2	2780	2.00	6.82	23.00	4.30	0.86	M51AP2I050
	100K3C	2/8	2820/680	1.25/0.31	4.36	15.70/3.60	3.10/1.80	0.84/0.60	M51AP30050
112 serie M 61	100K3L	2/8	2790/660	1.60/0.39	5.46	21.00/4.00	3.50/2.30	0.86/0.60	M51AP30051
	112K8L	8	690	0.63	8.72	8.60	3.40	0.50	M61AP80050
	112K4C	4	1430	1.25	8.72	20.50	3.60	0.65	M61AP40050
	112K2L	2	2800	3.20	10.92	39.00	6.50	0.88	M61AP2I050
	112K3L	2/8	2850/690	2.50/0.62	8.72	33.00/7.30	5.60/3.40	0.85/0.50	M61AP30050

Las características de los motores autofrenantes se refieren al grupo de servicio M4 (1 Am) – RI 40% – Tensión de alimentación 400 V

CÓDIGOS DE LOS GRUPOS RUEDA MOTRICES "DGT" PREPARADOS PARA EL ACOPLAMIENTO CON LOS REDUCTORES PENDULARES "DGP"

REDUCTORES PENDULARES "DGP"	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT" Ø (mm)						
	125	160	200	250	315	400	400 R
Tamaño 0	DGT1A0M10	DGT2A0M10	=	=	=	=	=
Tamaño 1	DGT1A0M30	DGT2A0M30	DGT3A0M10	DGT4A0M12	=	=	=
Tamaño 2	=	=	DGT3A0M30	DGT4A0M32	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha)	DGT6A0M12 (izq) DGT6A0M22 (dcha)	DGT6A0M62 (izq) DGT6A0M72 (dcha)
Tamaño 3	=	=	=	=	DGT5A0M32 (izq) DGT5A0M42 (dcha)	DGT6A0M32 (izq) DGT6A0M42 (dcha)	DGT6A0M82 (izq) DGT6A0M92 (dcha)

La configuración (dcha) = derecha e (izq) = izquierda de los grupos rueda Ø 315 y Ø 400, se refiere al posicionamiento del brazo de reacción soldado.

Los códigos se refieren a las ruedas motrices con anchura de la garganta estándar. En caso de ruedas con gargantas diferentes, en el código sustituir la letra **M** con la letra **P** para ruedas con garganta máxima o **S** para ruedas con garganta especial.

PESOS MÁX. DE LOS GRUPOS RUEDA MOTRICES "DGT" ACOPLADOS CON LOS MOTORREDUCTORES PENDULARES "DGP"

GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORIDUTTORI PENDOLARI "DGP"						
	REDUCTORES "DGP" TAMAÑO 0	REDUCTORES "DGP" TAMAÑO 1	REDUCTORES "DGP" GRANDEZZA 2	REDUCTORES "DGP" GRANDEZZA 3			
Ø (mm)	MOTOR "DGP" TAMAÑO 71	MOTOR "DGP" TAMAÑO 71	MOTOR "DGP" TAMAÑO 80	MOTOR "DGP" TAMAÑO 80	MOTOR "DGP" TAMAÑO 100	MOTOR "DGP" TAMAÑO 112	
125	máx. 32 kg	máx. 36 kg	máx. 38 kg	=	=	=	
160	máx. 40 kg	máx. 44 kg	máx. 48 kg	=	=	=	
200	=	máx. 54 kg	máx. 58 kg	máx. 75 kg	máx. 83 kg	=	
250	=	máx. 73 kg	máx. 75 kg	máx. 94 kg	máx. 102 kg	=	
315	=	=	=	máx. 125 kg	máx. 133 kg	máx. 172 kg	
400	=	=	=	máx. 197 kg	máx. 205 kg	máx. 236 kg	
400 R	=	=	=	máx. 197 kg	máx. 205 kg	máx. 236 kg	

CÓDIGOS Y PESOS DE LOS GRUPOS RUEDA LOCA "DGT"

REDUCTORES PENDULARES "DGT" Ø (mm)	CÓDIGO	PESO (kg)
125	DGT1A0M00	15.5
160	DGT2A0M00	23.5
200	DGT3A0M00	37.5
250	DGT4A0M00	57.0
315	DGT5A0M00	88.0
400	DGT6A0M00	152.0
400 R	DGT6A0M50	152.0

Los códigos se refieren a las ruedas locas con anchura de la garganta estándar. En caso de ruedas con gargantas diferentes, en el código sustituir la letra **M** con la letra **P** para ruedas con garganta máxima o **S** para ruedas con garganta especial.

MASAS TRASLADABLES, DE 1 VELOCIDAD, SEGÚN LA COMBINACIÓN ENTRE LOS COMPONENTES

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) GRUPO DE SERVICIO ISO (FEM)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES AUTOFRENANTES	CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
			REDUCTO TIPO	MOTOR TIPO			
3.2	7.400 14.700	125	031	71K8C	8	0.08	DGT1A0M10 P0M2B18AA0
4	7.400 9.800 14.700 21.600 6.700 7.400 8.000 9.800 9.600 14.700	125	231	80K8C	8	0.12	DGT3A0M30 P2M3B18AA0
	7.400 14.700 21.600 21.600 18.000 21.600 23.300 29.400	125	032	71K8C	8	0.08	DGT1A0M10 P0M2B28AA0
	7.400 14.700 21.600 21.600 21.600 21.600 23.300 29.400	160	031	71K8C	8	0.08	DGT2A0M10 P0M2B18AA0
	7.400 14.700 21.600 21.600 21.600 21.600 23.300 29.400	160	232	80K8L	8	0.16	DGT3A0M30 P2M3B28KA0
	7.400 14.700 21.600 21.600 21.600 21.600 23.300 29.400	160	033	71K8C	8	0.08	DGT1A0M10 P0M2B38AA0
	7.400 14.700 21.600 21.600 21.600 21.600 23.300 29.400	160	133	80K8L	8	0.16	DGT1A0M30 P1M3B38KA0
	7.4						

MASAS TRASLADABLES, DE 1 VELOCIDAD, SEGÚN LA COMBINACIÓN ENTRE LOS COMPONENTES

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) GRUPO DE SERVICIO ISO (FEM)	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES AUTOFRENANTES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
			REDUCTO TIPO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"
10	7.400	6.720	125	033	71K4CB	4	0.20	DGT1A0M10 P0M2B34KA0
	9.800	8.000	160	032	71K4CB	4	0.20	DGT2A0M10 P0M2B24KA0
	9.800	9.800	160	132	80K4CB	4	0.32	DGT2A0M30 P1M3B24KA0
	12.000	9.600	200	131	71K4CB	4	0.20	DGT3A0M10 P1M2B14KA0
	14.700	14.700	200		80K4CB	4	0.32	DGT3A0M10 P1M3B14KA0
	11.200	8.900	200	133	80K8L	8	0.16	DGT4A0M12 P1M3B38KA0
	21.600	18.000	250	232	80K4CB	4	0.32	DGT4A0M12 P2M3B24KA0
	21.600	21.600	250		100K4CB	4	0.80	DGT4A0M32 P2M5B24KA0
	23.300	18.600	315	231	80K4CB	4	0.32	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M3B14KA0
	29.400	29.400	315		100K4CB	4	0.80	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M5B14KA0
	33.100	26.500	400	233	100K8L	8	0.40	DGT6A0M12 (izq) DGT6A0M22 (dcha) P2M5B38KA0
	42.800	41.300	400	331	112K8L	8	0.63	DGT6A0M32 (izq) DGT6A0M42 (dcha) P3M6B18AA0
	33.100	=	400 R	233	100K8L	8	0.40	DGT6A0M62 (izq) DGT6A0M72 (dcha) P2M5B38KA0
	51.600	41.300	400 R	331	112K8L	8	0.63	DGT6A0M82 (izq) DGT6A0M92 (dcha) P3M6B18AA0
	7.400	7.400	125	031	71K2CB	2	0.40	DGT1A0M10 P0M2B12KA0
	8.000	6.400	160	033	71K4CB	4	0.20	DGT2A0M10 P0M2B34KA0
	9.800	9.800	160	133	80K4CB	4	0.32	DGT2A0M30 P1M3B34KA0
	9.600	7.600	200	132	71K4CB	4	0.20	DGT3A0M10 P1M2B24KA0
	14.700	12.200	200		80K4CB	4	0.32	DGT3A0M10 P1M3B24KA0
	14.700	14.700	200	231	80K2CB	2	0.63	DGT3A0M30 P2M3B12KA0
	11.200	9.000	250	131	71K4CB	4	0.20	DGT4A0M12 P1M2B14KA0
	18.000	14.400	250		80K4CB	4	0.32	DGT4A0M12 P1M3B14KA0
	21.600	21.600	250	233	100K4CB	4	0.80	DGT4A0M32 P2M5B34KA0
	18.600	14.900	315	232	80K4CB	4	0.32	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M3B24KA0
	29.400	29.400	315		100K4CB	4	0.80	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M5B24KA0
	20.800	16.600	400	231	80K4CB	4	0.32	DGT6A0M12 (izq) DGT6A0M22 (dcha) P2M3B14KA0
	41.400	33.100	400		100K4CB	4	0.80	DGT6A0M12 (izq) DGT6A0M22 (dcha) P2M5B14KA0
	52.600	42.100	400 R	231	100K4CB	4	0.80	DGT6A0M62 (izq) DGT6A0M72 (dcha) P2M5B14KA0
	7.400	6.656	125	032	71K2CB	2	0.40	DGT1A0M10 P0M2B22KA0
	9.800	8.000	160	031	71K2CB	2	0.40	DGT2A0M10 P0M2B12KA0
	9.800	9.800	160	131	71K2CB	2	0.40	DGT2A0M30 P1M2B12KA0
	7.500	6.000	200	133	71K4CB	4	0.20	DGT3A0M10 P1M2B34KA0
	12.000	9.600	200		80K4CB	4	0.32	DGT3A0M10 P1M3B34KA0
	14.700	14.700	200	232	80K2CB	2	0.63	DGT3A0M30 P2M3B22KA0
	13.800	11.000	250	132	80K4CB	4	0.32	DGT4A0M12 P1M2B24KA0
	21.600	21.600	250		80K2CB	2	0.63	DGT4A0M32 P2M5B32KA0
	14.600	11.600	315	233	80K4CB	4	0.32	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M3B34KA0
	29.400	29.400	315		100K4CB	4	0.80	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M5B34KA0
	16.300	13.000	400	232	80K4CB	4	0.32	DGT6A0M12 (izq) DGT6A0M22 (dcha) P2M3B24KA0
	41.400	33.100	400		100K4CB	4	0.80	DGT6A0M12 (izq) DGT6A0M22 (dcha) P2M5B24KA0
	41.400	33.100	400 R	232	100K4CB	4	0.80	DGT6A0M62 (izq) DGT6A0M72 (dcha) P2M5B24KA0

Los datos se refieren a un solo motorreductor, en el caso de dos o más motorreductores, multiplicar la masa trasladable por el número de motorreductores utilizados. Compruebe que, dependiendo de la franja útil - b - del riel, la reacción promedio R prom. sea compatible con los valores presentes en los diagramas en la pág. 12, 13 y 14. Los valores de masa trasladable de color rojo necesitan verificación de la reacción promedio R prom. en cada rueda, que no tiene que superar los valores de Rx máx. del siguiente modo:

Ø 125 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 3.670 kg (36 kN)	Ø 160 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 4.893 kg (48 kN)	Ø 200 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 7.340 kg (72 kN)	Ø 250 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 10.805 kg (106 kN)	Ø 315 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 14.679 kg (144 kN)	Ø 400 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 18.960 kg (186 kN)
---	---	---	---	---	---

MASAS TRASLADABLES, DE 1 VELOCIDAD, SEGÚN LA COMBINACIÓN ENTRE LOS COMPONENTES

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) GRUPO DE SERVICIO ISO (FEM)	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES AUTOFRENANTES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
			REDUCTO TIPO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"
20	7.400	6.720	125	033	71K2CB	2	0.40	DGT1A0M10 P0M2B2KA0
	9.800	8.000	160	032	71K2CB	2	0.40	DGT2A0M10 P0M2B2KA0
	9.800	9.800	160	132	71K2L	2 con inversor	0.50	DGT2A0M30 P1M2B2KA0
	12.000	9.600	200	131	71K2CB	2	0.40	DGT3A0M10 P1M2B12KA0
	14.700	14.700	200		80K2CB	2	0.63	DGT3A0M10 P1M3B12KA0
	11.200	8.900	200	133	80K2CB	2	0.32	DGT4A0M12 P1M3B34KA0
	21.600	18.200	250	232	80K2CB	2	0.63	DGT4A0M32 P2M3B22KA0
	21.600	21.600	250		100K2CB	2	0.80	DGT4A0M32 P2M5B22KA0
	23.300	18.600	315	231	80K2CB	2	0.63	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M3B12KA0
	29.400	23.700	315		100K2CB	2	0.80	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M5B12KA0
	29.400	29.400	400	233	100K2CB	2	1.60	DGT5A0M12 (izq) DGT5A0M22 (dcha) P2M5B12KA0
	33.100	2						

ASAS TRASLADABLES, DE 2 VELOCIDADES, SEGÚN LA COMBINACIÓN ENTRE LOS COMPONENTES

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) GRUPO DE SERVICIO ISO (FEM)	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGT"		DATOS MOTORES AUTOFRENANTES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES			
			REDUCTO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGT"		
12.5/3.2	7.400	7.400	125	031	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT1A0M10	P0M2B13KA0	
	7.400	7.400		231	71K2L	2 con inversor	0.50	P0M2B1KA0		
	14.700	14.700		200	80K3C	2/8	0.50/0.12	DGT3A0M30	P2M3B13AA0	
	7.400	6.656		032	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT1A0M10	P0M2B23KA0	
	7.400	6.656		231	71K2L	2 con inversor	0.50	P0M2B1KA0		
	9.800	8.000		160	031	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT2A0M10	P0M2B13KA0
16/4	9.800	9.800	160	131	71K3L	2/8	0.50/0.12	DGT2A0M30	P1M2B13KA0	
	14.700	14.700		200	232	80K3C	2/8	0.50/0.12	DGT3A0M30	P2M3B23AA0
	21.600	17.200		250	231	80K3C	2/8	0.50/0.12	P2M3B13AA0	
	21.600	21.600		250	231	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT4A0M32	P2M3B13KA0
	7.400	6.720		125	033	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT1A0M10	P0M2B33KA0
	7.400	6.720		125	033	71K2L	2 con inversor	0.50	P0M2B1KA0	
20/5	9.800	8.000	160	032	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT2A0M10	P0M2B23KA0	
	9.800	9.800		132	71K2L	2 con inversor	0.50	DGT2A0M30	P1M2B21KA0	
	12.000	9.600		131	71K3L	2/8	0.40/0.09	P1M2B13KA0		
	14.700	12.000		200	71K2L	2 con inversor	0.50	DGT3A0M10	P1M2B11KA0	
	14.700	12.000		200	80K3C	2/8	0.50/0.12	P1M3B13AA0		
	14.700	14.700		200	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT3A0M30	P1M3B13KA0	
25/6.3	17.200	13.700	250	232	80K3C	2/8	0.50/0.12	P2M3B23AA0		
	21.600	17.200		250	232	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT4A0M32	P2M3B23KA0
	21.600	21.600		250	232	80K2L	2 con inversor	0.80	P2M3B21KA0	
	18.500	14.800		315	231	80K3C	2/8	0.50/0.12	P2M3B13AA0	
	23.300	18.600		315	231	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT5A0M12 (izq)	P2M3B13KA0
	29.400	23.700		315	231	80K2L	2 con inversor	0.80	DGT5A0M22 (dcha)	P2M3B11KA0
32/8	29.400	29.400	125	034	100K3C	2/8	1.25/0.31	P2M5B13AA0		
	6.700	5.360		034	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT1A0M10	P0M2B43KA0	
	7.400	6.700		125	71K2L	2 con inversor	0.50	P0M2B41KA0		
	7.400	6.700		134	80K3C	2/8	0.50/0.12	DGT1A0M30	P1M3B43AA0	
	8.000	6.400		033	71K3L	2/8	0.40/0.09	P0M2B33KA0		
	9.800	8.000		160	71K2L	2 con inversor	0.50	DGT2A0M10	P0M2B31KA0	
40/10	9.800	9.800	160	133	80K3C	2/8	0.50/0.12	P1M3B33AA0		
	9.800	9.800		133	71K3L	2/8	0.50/0.12	DGT2A0M30	P1M2B33AA0	
	9.600	7.600		133	71K3L	2/8	0.40/0.09	P1M2B23KA0		
	12.000	9.600		200	71K2L	2 con inversor	0.50	P1M2B21KA0		
	12.000	9.600		200	132	80K3C	2/8	0.50/0.12	DGT3A0M10	P1M3B23AA0
	14.700	12.000		200	132	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT3A0M30	P1M3B23KA0
41.400	14.700	14.700	250	131	80K2L	2 con inversor	0.80	P1M3B21KA0		
	11.200	9.000		131	71K3L	2/8	0.40/0.09	P1M2B13KA0		
	13.800	11.000		131	71K2L	2 con inversor	0.50	DGT4A0M12	P1M2B11KA0	
	13.800	11.000		250	80K3C	2/8	0.50/0.12	P1M3B13AA0		
	17.200	13.800		233	80K3L	2/8	0.63/0.15	P1M3B13KA0		
	21.600	21.600		233	100K3C	2/8	1.25/0.31	DGT4A0M32	P2M3B33AA0	
41.400	21.600	21.600	315	232	100K3C	2/8	1.25/0.31	P2M5B33AA0		
	14.800	11.900		232	80K3C	2/8	0.50/0.12	P2M3B23AA0		
	18.600	14.900		315	232	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT5A0M12 (izq)	P2M3B23KA0
	23.700	18.900		315	232	80K2L	2 con inversor	0.80	DGT5A0M22 (dcha)	P2M5B43AA0
	29.400	29.400		315	231	100K3C	2/8	1.25/0.31	P2M5B43KA0	
	20.800	16.600		315	231	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT5A0M22 (dcha)	P2M5B43KA0
41.400	33.100	33.100	400	231	80K2L	2 con inversor	0.80	DGT6A0M12 (izq)	P2M5B33KA0	
	41.400	33.100		400	231	100K3C	2/8	1.25/0.31	DGT6A0M22 (dcha)	P2M5B33KA0
	53.000	42.400		400 R	231	100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT6A0M72 (dcha)	P2M5B31KA0
	66.200	53.000		400 R	231	100K2L	2 con inversor	2.00	DGT6A0M72 (dcha)	P3M6B13KA0
	53.000	42.400		400 R	231	100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT6A0M62 (izq)	P3M6B13KA0
	66.200	53.000		400 R	231	100K2L	2 con inversor	2.00	DGT6A0M72 (dcha)	P3M6B13KA0

Los datos se refieren a un solo motorreductor, en el caso de dos o más motorreductores, multiplicar la masa trasladable por el número de motorreductores utilizados. Compruebe que, dependiendo de la franja útil - b - del riel, la reacción promedio R prom. sea compatible con los valores presentes en los diagramas en la pág. 12, 13 y 14. Los valores de masa trasladable de color rojo necesitan verificación de la reacción promedio R prom. en cada rueda, que no tiene que superar los valores de Rx máx. del siguiente modo:

Ø 125 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 3.670 kg (36 kN)	Ø 160 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 4.893 kg (48 kN)	Ø 200 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 7.340 kg (72 kN)	Ø 250 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 10.805 kg (106 kN)	Ø 315 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 14.679 kg (144 kN)	Ø 400 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 18.960 kg (186 kN)	Ø 400 R R prom. ≤ Rx máx. ≤ 30.580 kg (300 kN)
---	---	---	---	---	---	---

ASAS TRASLADABLES, DE 2 VELOCIDADES, SEGÚN LA COMBINACIÓN ENTRE LOS COMPONENTES

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) GRUPO DE SERVICIO ISO (FEM)	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGT"		DATOS MOTORES AUTOFRENANTES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
REDUCTO	MOTOR TIPO							

ASAS TRASLADABLES, DE 2 VELOCIDADES, SEGÚN LA COMBINACIÓN ENTRE LOS COMPONENTES

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) GRUPO DE SERVICIO ISO (FEM)	GRUPO RUEDA "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES AUTOFRENANTES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES			
			REDUCTO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"		
	M4 (1Am)	M5 (2m)	Ø (mm)	TIPO						
50/12.5	3.300	2.640	125	023	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT1A0M10	P0M2A33KA0	
	4.125	3.300			71K2L	2 con inversor	0.50		P0M2A31KA0	
	4.125	3.300		123	80K3C	2/8	0.50/0.12		P1M3A33AA0	
	5.197	4.157			80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT1A0M30	P1M3A33KA0	
	6.600	5.280		022	80K2L	2 con inversor	0.80		P1M3A31KA0	
	5.000	4.000			71K2L	2 con inversor	0.50	DGT2A0M10	P0M2A21KA0	
	5.000	4.000		122	80K3C	2/8	0.50/0.12		P1M3A23AA0	
	6.300	5.000			80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT2A0M30	P1M3A23KA0	
	8.000	6.300		022	80K2L	2 con inversor	0.80		P1M3A21KA0	
	6.000	4.800			71K2L	2 con inversor	0.50		P1M2A11KA0	
50/12.5	7.600	6.000	200	121	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT3A0M10	P1M3A13KA0	
	9.400	7.600			80K2L	2 con inversor	0.80		P1M3A11KA0	
	14.700	12.000		223	100K3C	2/8	1.25/0.31		P2M5A33AA0	
	14.700	14.700			100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT3A0M30	P2M5A33KA0	
	8.600	6.900		134	80K3L	2/8	0.63/0.15		P1M3B43KA0	
	10.800	8.600			80K2L	2 con inversor	0.80	DGT4A0M12	P1M3B41KA0	
	17.200	13.800		222	100K3C	2/8	1.25/0.31		P2M5A23AA0	
	21.600	17.200			100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT4A0M32	P2M5A23KA0	
	21.600	21.600		222	100K2L	2 con inversor	2.00		P2M5A21KA0	
	9.200	7.400			80K3L	2/8	0.63/0.15		P2M3A13KA0	
50/12.5	11.800	9.400	315	221	80K2L	2 con inversor	0.80	DGT5A0M12 (izq)	P2M3A11KA0	
	18.400	14.700			100K3C	2/8	1.25/0.31	DGT5A0M22 (dcha)	P2M5A13AA0	
	23.600	18.900			100K3L	2/8	1.60/0.39		P2M5A13KA0	
	29.400	29.400		333	112K3L	2/8	2.50/0.62	DGT5A0M32 (izq)	P3M6B33KA0	
	20.700	16.600			100K3C	2/8	1.25/0.31	DGT5A0M42 (dcha)	P3M6B33KA0	
	26.500	21.200		234	100K3L	2/8	1.60/0.39		P2M5B43AA0	
	33.000	26.400			100K2L	2 con inversor	2.00	DGT6A0M22 (dcha)	P2M5B43KA0	
	41.200	33.000		332	112K3L	2/8	2.50/0.62	DGT6A0M32 (izq)	P3M6B23KA0	
	42.800	42.200			112K2L	2 con inversor	3.20	DGT6A0M42 (dcha)	P3M6B21KA0	
	33.000	26.400		234	100K2L	2 con inversor	2.00	DGT6A0M62 (izq)	P2M5B43AA0	
63/16	41.200	33.000	400 R	332	112K3L	2/8	2.50/0.62	DGT6A0M72 (dcha)	P2M5B43KA0	
	52.700	42.100		024	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT1A0M10	P0M2A43KA0	
	2.600	2.080			71K2L	2 con inversor	0.50		P0M2A41KA0	
	3.250	2.600		125	80K3C	2/8	0.50/0.12		P1M3A43AA0	
	3.250	2.600		124	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT1A0M30	P1M3A43KA0	
	4.095	3.276			80K2L	2 con inversor	0.80		P1M3A41KA0	
	5.200	4.160		123	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT2A0M30	P1M3A33KA0	
	5.000	4.000		123	80K2L	2 con inversor	0.80		P1M3A31KA0	
	6.300	5.000		122	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT3A0M10	P1M3A23KA0	
	6.000	4.800		122	80K2L	2 con inversor	0.80		P1M3A21KA0	
63/16	7.600	6.000	200	224	100K3C	2/8	1.25/0.31	DGT3A0M30	P2M5A43AA0	
	12.000	9.600			100K3L	2/8	1.60/0.39		P2M5A43KA0	
	14.700	12.000		224	100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT4A0M12	P1M3A13KA0	
	6.900	5.500		121	80K3L	2/8	0.63/0.15		P1M3A13KA0	
	8.600	6.900			80K2L	2 con inversor	0.80	DGT4A0M12	P1M3A11KA0	
	13.500	10.800		223	100K3C	2/8	1.25/0.31		P2M5A33AA0	
	17.200	13.800			100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT4A0M32	P2M5A33KA0	
	21.600	17.200		223	100K2L	2 con inversor	2.00		P2M5A31KA0	
	14.600	11.700		222	100K3C	2/8	1.25/0.31	DGT5A0M12 (izq)	P2M5A23AA0	
	18.700	14.900		315	100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT5A0M22 (dcha)	P2M5A23KA0	
63/16	23.400	18.700	400	334	100K2L	2 con inversor	2.00	DGT5A0M32 (izq)	P2M5A21KA0	
	29.300	23.500			112K3L	2/8	2.50/0.62	DGT5A0M32 (izq)	P3M6B43KA0	
	29.400	29.400			112K2L	2 con inversor	3.20	DGT5A0M42 (dcha)	P3M6B41KA0	
	16.400	13.100		221	100K3C	2/8	1.25/0.31	DGT6A0M12 (izq)	P2M5A13AA0	
	21.000	16.800			100K3L	2/8	1.60/0.39	DGT6A0M22 (dcha)	P2M5A13KA0	
	32.800	26.200		333	112K3L	2/8	2.50/0.62	DGT6A0M32 (izq)	P3M6B33KA0	
	42.000	33.600			112K2L	2 con inversor	3.20	DGT6A0M42 (dcha)	P3M6B31KA0	
	32.800	26.200		400 R	333	112K3L	2/8	2.50/0.62	DGT6A0M82 (izq)	P3M6B33KA0
	42.000	33.600		400 R	333	112K2L	2 con inversor	3.20	DGT6A0M92 (dcha)	P3M6B31KA0

Los datos se refieren a un solo motorreductor, en el caso de dos o más motorreductores, multiplicar la masa trasladable por el número de motorreductores utilizados. Compruebe que, dependiendo de la franja útil - b - del riel, la reacción promedio R prom. sea compatible con los valores presentes en los diagramas en la pág. 12, 13 y 14. Los valores de masa trasladable de color rojo necesitan verificación de la reacción promedio R prom. en cada rueda, que no tiene que superar los valores de Rx máx. del siguiente modo:

Ø 125 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 3.670 kg (36 kN)	Ø 160 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 4.893 kg (48 kN)	Ø 200 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 7.340 kg (72 kN)	Ø 250 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 10.805 kg (106 kN)	Ø 315 R prom. ≤ Rx máx. ≤ 14.679 kg (144 kN)	Ø 400 R prom. ≤ Rx máx.
---	---	---	---	---	--------------------------------

GUÍA EJEMPLIFICADA PARA LA ELECCIÓN DE LAS UNIDADES DE DESLIZAMIENTO PARA GRÚA

Para hacer elección correcta de las unidades de deslizamiento, deben establecerse todos los parámetros funcionales que determinan los límites de uso, definiendo y/o verificando los siguientes factores (ver ejemplificaciones de algunos casos "límite", que se muestran a continuación a título informativo):

1. Definir los datos funcionales: capacidad nominal (kg), velocidad de deslizamiento (m/min a 1 o 2 velocidades) y grupo de servicio ISO (FEM);
2. Definir: la masa propia (peso = kg) de la grúa o del carro en cuestión y cualquier accesorio (cuadro, sistema eléctrico, etc.);
3. Definir: en caso de grúa, el peso (kg) del polipasto/carro o carro/cabestrante, o posibles masas móviles (cuaternal, etc.) en caso de carros;
4. Calcular: la masa total por trasladar, es decir la capacidad nominal + las masas propias (peso grúa, peso carro, etc.);
5. Definir: el nº de unidades de deslizamiento motrices, funcionales al deslizamiento de la masa total por trasladar;
6. Calcular: la masa que cada rueda motriz deberá trasladar (es decir la relación entre masa total y nº de grupos rueda motrices);
7. Comprobar: las reacciones (kg) máximas, mínimas y promedio sobre las ruedas, en consideración de aproximaciones/excentricidades de la carga;
8. Comprobar: la congruencia de la anchura de la banda útil de contacto, en función del tipo de riel en el que se deslizan las ruedas.

1º Ejemplo: Puente grúa monoviga - Capacidad 5 t - Luz 16 m

1. capacidad nominal P = 5.000 kg; 2 velocidades de deslizamiento grúa = 40/10 m/min; grupo de servicio ISO M4 (FEM 1Am)
2. peso propio grúa + accesorios: M1 ≈ 2.500 kg
3. peso polipasto + carro: M2 ≈ 500 kg
4. masa total por trasladar: 5.000 + 2.500 + 500 = 8.000 kg
5. unidades de deslizamiento motrices: nº 2
6. masa por trasladar para cada rueda motriz: 8.000 / 2 = 4.000 kg

En base a la velocidad elegida y el cálculo de la masa por trasladar para cada rueda motriz en la tabla de pág. 33 se obtienen los componentes:

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) SERVICIO ISO M4 (FEM 1Am) ED DE kg	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
			REDUCTOR TIPO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"
40/10	4.200 > di 4.000 por trasladar	125	022	71K3L	2/8	0.40/0.09	DGT1A0M10	P0M2A23KA0

Ahora es necesario comprobar la idoneidad de la rueda Ø 125 seleccionada, en función de las reacciones admisibles por la misma y el tipo de riel:

7. reacciones en las ruedas, calculadas como se muestra a pág. 12, para luz "S" = 16.000 mm y suponiendo un aproximación "a" = 1.000 mm:
 $R_{\text{máx.}} = 2.500/4 + [(500 + 5.000)/2] \cdot (1 - 1.000/16.000) \approx 3.203 \text{ kg}$
 $R_{\text{mín.}} = 2.500/4 + 500/2 \cdot 1.000/16.000 \approx 641 \text{ kg}$
 $R_{\text{prom.}} = (2 \cdot R_{\text{máx.}} + R_{\text{mín.}})/3 = (2 \cdot 3.203 + 641)/3 \approx 3.349 \text{ kg} < \text{que } 3.670 \text{ kg, correspondiente a la Rx máx. admisible}$
8. suponiendo un riel de laminado plano con l = 40 y banda útil b = 38 (ver tabla de pág. 11), del diagrama de pág. 12 se deduce que, para rueda Ø 125 con anchura **garganta estándar**, en el ámbito de los factores considerados (velocidad y banda útil), la reacción promedio admisible en el grupo de servicio M4 (1Am), es:
 $R_{\text{prom. admisible}} \approx 2.400 \text{ kg} > \text{que los } \sim 3.349 \text{ kg a los que la rueda está sujeta.}$

2º Ejemplo: Puente grúa de dos vigas - Capacidad 10 t - Luz 20 m

1. capacidad nominal P = 10.000 kg; 2 velocidades de deslizamiento grúa = 40/10 m/min; grupo de servicio ISO M4 (FEM 1Am)
2. peso propio grúa + accesorios: M1 ≈ 5.900 kg
3. peso polipasto + carro: M2 ≈ 750 kg
4. masa total por trasladar: 10.000 + 5.900 + 750 = 16.650 kg
5. unidades de deslizamiento motrices: nº 2
6. masa por trasladar para cada rueda motriz: 16.650 / 2 = 8.325 kg

En base a la velocidad elegida y el cálculo de la masa por trasladar para cada rueda motriz en la tabla de pág. 33 se obtienen los componentes:

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) SERVICIO ISO M4 (FEM 1Am) ED DE kg	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
			REDUCTOR TIPO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"
40/10	9.400 > di 8.325 por trasladar	200	134	80K3L	2/8	0.63/0.15	DGT3A0M10	P1M3B43KA0

Ahora es necesario comprobar la idoneidad de la rueda Ø 200 seleccionada, en función de las reacciones admisibles por la misma y el tipo de riel:

7. reacciones en las ruedas, calculadas como se muestra a pág. 12 para luz "S" = 20.000 mm y suponiendo un aproximación "a" = 1.000 mm:
 $R_{\text{máx.}} = 5.900/4 + [(750 + 10.000)/2] \cdot (1 - 1.000/20.000) \approx 6.581 \text{ kg}$
 $R_{\text{mín.}} = 5.900/4 + 750/2 \cdot 1.000/20.000 \approx 1.494 \text{ kg}$
 $R_{\text{prom.}} = (2 \cdot R_{\text{máx.}} + R_{\text{mín.}})/3 = (2 \cdot 6.581 + 1.494)/3 \approx 4.885 \text{ kg} < \text{que } 7.340 \text{ kg, correspondiente a la Rx máx. admisible}$
8. suponiendo un riel de laminado plano con l = 50 y banda útil b = 48 (ver tabla de pág. 11), del diagrama de pág. 13 se deduce que, para rueda Ø 200 con anchura **garganta estándar**, para los factores considerados (velocidad y banda útil), la reacción promedio admisible en el grupo de servicio M4 (1Am), es:
 $R_{\text{prom. admisible}} \approx 5.500 \text{ kg} > \text{que los } \sim 4.885 \text{ kg a los que la rueda está sujeta.}$

3º Ejemplo: Carro cabestrante - Capacidad 40 t - Luz 2.4 m

1. capacidad nominal P = 40.000 kg; 2 velocidades de deslizamiento carro = 20/5 m/min; grupo de servicio ISO M5 (FEM 2m)
2. peso propio carro + cabestrante: M1 ≈ 2.600 kg
3. peso cuaternal + cables: M2 ≈ 400 kg
4. masa total por trasladar: 40.000 + 2.600 + 400 = 43.000 kg
5. unidades de deslizamiento motrices: nº 2
6. masa por trasladar para cada rueda motriz: 43.000 / 2 = 21.500 kg

En base a la velocidad elegida y el cálculo de la masa por trasladar para cada rueda motriz en la tabla de pág. 32 se obtienen los componentes:

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) SERVICIO ISO M5 (FEM 2Am) ED DE kg	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
			REDUCTOR TIPO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"
20/5	21.600 > di 21.500 por trasladar	250	232	80K2L	2 con inversor	0.80	DGT4A0M32	P2M3B2IKAO

Ahora es necesario comprobar la idoneidad de la rueda Ø 250 seleccionada, en función de las reacciones admisibles por la misma y el tipo de riel:

7. reacciones en las ruedas, calculadas como se muestra a pág. 12, para luz "S" = 16.000 mm y suponiendo el gancho centrado "a" = 1.200 mm:
 $R_{\text{máx.}} = 2.600/4 + [(400 + 40.000)/2] \cdot (1 - 1.200/2.400) \approx 10.750 \text{ kg}$
 $R_{\text{mín.}} = 2.600/4 + 400/2 \cdot 1.200/2.400 \approx 750 \text{ kg}$
 $R_{\text{prom.}} = (2 \cdot R_{\text{máx.}} + R_{\text{mín.}})/3 = (2 \cdot 10.750 + 750)/3 \approx 7.417 \text{ kg} < \text{que } 10.805 \text{ kg, correspondiente a la Rx máx. admisible}$
8. suponiendo un riel de laminado plano con l = 60 y banda útil b = 48 (ver tabla de pág. 11), del diagrama de pág. 13 se deduce que, por rueda Ø 200 con anchura **garganta estándar**, para los factores considerados (velocidad y banda útil), la reacción promedio admisible en el grupo de servicio M5 (2m), es:
 $R_{\text{prom. admisible}} \approx 8.300 \text{ kg} > \text{que los } 7.417 \text{ kg a los que la rueda está sujetada}$

4º Ejemplo: Grúa de pórtico - Capacidad 40 t - Luz 27 m

1. capacidad nominal P = 40.000 kg; 2 velocidades de deslizamiento pórtico = 32/8 m/min; grupo de servicio ISO M5 (FEM 2m)
2. peso propio grúa + accesorios: M1 ≈ 27.000 kg
3. peso carro + cabestrante: M2 ≈ 3.000 kg
4. masa total por trasladar: 40.000 + 27.000 + 3.000 = 70.000 kg
5. unidades de deslizamiento motrices: nº 2
6. masa por trasladar para cada rueda motriz: 70.000 / 2 = 35.000 kg

En base a la velocidad elegida y el cálculo de la masa por trasladar para cada rueda motriz en la tabla de pág. 33 se obtienen los componentes:

VELOCIDAD NOMINAL (m/min)	MASA TRASLADABLE (kg) SERVICIO ISO M5 (FEM 2Am) ED DE kg	GRUPO RUEDA "DGT" Ø (mm)	MOTORREDUCTOR "DGP"		DATOS MOTORES		CÓDIGOS DE LOS COMPONENTES	
			REDUCTOR TIPO	MOTOR TIPO	POLOS (Nº)	POTENCIA (kW)	GRUPO RUEDA MOTRIZ "DGT"	MOTORREDUCTOR "DGP"
32/8	41.300 > di 35.000 por trasladar	400 R	232	100K2L	2 con inversor	2.00	DGT6A0M62 (dcha) DGT6A0M72 (izq)	P2M5B2IKAO

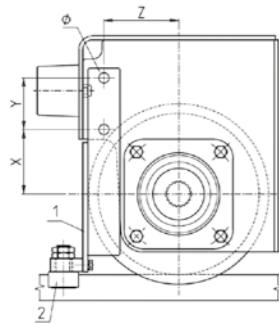
Ahora es necesario comprobar la idoneidad de la rueda Ø 125 seleccionada, en función de las reacciones admisibles por la misma y el tipo de riel:

7. reacciones en las ruedas, calculadas como se muestra a pág. 12, para luz "S" = 16.000 mm y suponiendo un aproximación "a" = 1.500 mm:
 $R_{\text{máx.}} = 27.000/4 + [(3.000 + 40.000)/2] \cdot (1 - 1.500/27.000) \approx 27.056 \text{ kg}$
 $R_{\text{mín.}} = 27.000/4 + 3.000/2 \cdot 1.500/27.000 \approx 6.834 \text{ kg}$
 $R_{\text{prom.}} = (2 \cdot R_{\text{máx.}} + R_{\text{mín.}})/3 = (2 \cdot 27.056 + 6.834)/3 \approx 20.315 \text{ kg} < \text{que } 30.580 \text{ kg, correspondiente a la Rx máx. admisible}$
8. suponiendo un riel de laminado plano con l = 100 y banda útil b = 98 (ver tabla de pág. 11), del diagrama de pág. 14 se deduce que, por rueda Ø 400 R con anchura **garganta especial**, para los factores considerados (velocidad y banda útil), la reacción promedio admisible en el grupo de servicio M5 (2m), es:
 $R_{\text{prom. admisible}} \approx 20.550 \text{ kg} > \text{que los } 20.315 \text{ kg a los que la rueda está sujetada}$

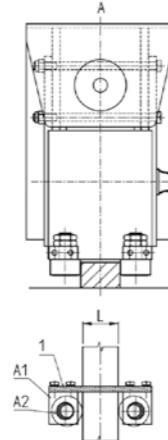
COMPONENTE ACCESORIO DE LOS CABEZALES DE DESLIZAMIENTO PARA PUENTES GRÚA

RODILLOS GUÍA

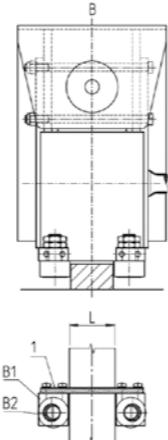
1: Bastidor para soporte
2: Cojinete perno loco



Esquema A:
A1: Soporte cojinete perno loco
A2: Excéntrico perno loco



Esquema B:
B1: Soporte cojinete perno loco
B2: Excéntrico perno loco



DGT	CÓDIGO	PERFORACIÓN CAJA RUEDA (mm)				ANCHURA RIEL L (mm)			
		X	Y	Z	Ø	MÍN	MÁX	MÍN	MÁX
1	DGT1A0F10	52	50	63	9	35	45	50	60
2	DGT2A0F10	70	50	77	11	40	50	55	65
3	DGT3A0F10	85	60	96	13	45	55	60	70
4	DGT4A0F10	100	80	116	13	55	65	70	80
5	DGT5A0F10	122,5	75	141	17	60	70	75	85
6	DGT6A0F10	152	80	178	21	70	80	85	95

SITIO WEB DONATI

La ventana de Donati al mundo al servicio del cliente.

Manuales e información del producto

El nuevo sitio web de Donati está diseñado para estar al servicio del cliente, permitiéndole encontrar toda la información más reciente sobre los productos de Donati, con facilidad y en cualquier momento. El sitio web Donati permite consultar y descargar fácilmente catálogos de productos, manuales técnicos y hojas de datos de productos.



Donati Shop

El Donati Shop permite gestionar rápidamente y en autonomía las solicitudes de piezas de repuesto, reduciendo efectivamente los tiempos de espera de los clientes.

Sección Contacto

La nueva sección de contacto dividida por departamento permite dirigir sus solicitudes al equipo correcto, lo que permite una respuesta cada vez más rápida y precisa de nuestros colaboradores.

LEONARDO CONFIGURATION SYSTEM



Leonardo Configuration System es el conjunto de configuradores Donati que permite configurar y generar ofertas para Polipastos de cadena, grúas plumas y Kit para puentes-grúa, de modo fácil y rápido; permitiéndole responder rápida y eficientemente a las solicitudes de sus clientes.

El conjunto consta de dos configuradores:

Leonardo Product Configurator:

Permite configurar polipastos de cadena y grúas plumas solos o combinados.

Leonardo Crane Set Configurator:

Permite configurar puentes-grúa completos con todos los componentes necesarios y los polipastos Donati.



visite donaticranes.com
y manténgase al día

MKT20EST0

Donati Sollevamenti S.r.l.

Via S. Quasimodo, 17
20025 Legnano (MI) - Italy
Tel +39 0331 14811
Fax +39 0331 1481880

dvo.info@donaticranes.com
www.donaticranes.com