



COMPATTATORE A CARICO POSTERIORE RL 250



Caratteristiche generali dell'attrezzatura

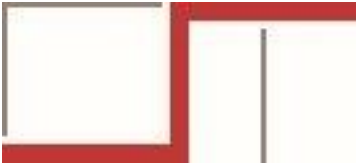
L'attrezzatura di compattazione a monopala articolata e funzionamento elettro-oleodinamico **RL 250** è progettata e realizzata secondo le più innovative tecnologie sia negli impianti che nella scelta dei materiali al fine di garantire una lunga durata d'esercizio, un'ottimizzazione dei tempi raccolta e smaltimento ed un impatto acustico limitato. L'attrezzatura risponde a tutte le norme di legge vigenti ed in particolare alla Direttiva Macchine ed alla norma UNI-EN 1501. L'attrezzatura è costituita da:

Controtelaio

Realizzato sotto al cassone di contenimento dei rifiuti e costruito con longheroni d'acciaio collegati per mezzo di staffe al telaio del veicolo e da traverse intermedie di collegamento ad essi saldate. Sui longheroni sono fissati i supporti dei molloni anteriori così da realizzare un collegamento elastico tra il cassone di contenimento dei rifiuti ed il telaio dell'autocabinato.

Cassone dei rifiuti compattati

Collegato tramite il controtelaio allo chassis dell'autocabinato, ha una struttura interamente realizzata in lamiera speciale d'acciaio di spessore variante dai 3 ai 6 mm, ad alto limite di snervamento tipo Fe 510 ad alta resistenza, le pareti sono opportunamente bombate senza rinforzi, completamente lisce (struttura a guscio). Dimensionato e strutturato in maniera da evitare deformazioni permanenti e perdite di liquami. Il pianale è realizzato in lamiera antiusura dello spessore di 4 mm. Per evitare problemi di corrosione e di tenuta nella parte anteriore del cassone è applicata una parete di contenimento dei liquami e un idoneo sistema di captazione.



COMPATTATORE A CARICO POSTERIORE RL 250

Portella posteriore di carico

Le fiancate della portella di carico sono realizzate in lamiera speciale di acciaio del tipo Fe 510 e antiusura per le parti a contatto con i rifiuti dello spessore di 3/6 mm opportunamente rinforzate da montanti. Nella parte inferiore è ricavato il vano di carico che ha una capacità di 2,5 mc ed è realizzato in acciaio speciale antiusura dello spessore di 6 mm ad elevata resistenza all'abrasione. La portella di carico che ha una larghezza utile di 2.100 mm è incernierata superiormente al cassone e la sua apertura e chiusura sono automatiche. La sua movimentazione avviene tramite due cilindri a doppio effetto con canna in acciaio Fe 510 e stelo in acciaio cromato ed indurito. Tutti i cilindri oleodinamici sono dotati di valvole anticaduta idropilotate. Nella parte superiore è inserito un dispositivo ferma rifiuti con sistema a raschiatore che impedisce il trafilamento degli stessi nella zona retrostante il gruppo di compattazione. La portella di carico aderisce perfettamente al cassone per mezzo di una guarnizione in gomma con elevate caratteristiche di tenuta e di impermeabilità ed è dotata di puntoni di sicurezza per le operazioni di manutenzione.

Sistema di compattazione

Costituito da una monopala sdoppiata con le parti a contatto dei rifiuti realizzate in acciaio antiusura dello spessore di 6 mm, composta da una di compattazione e l'altra di carico, dette pala di guida o carrello e pala di carico, le quali, incernierate tra loro, tramite un moto alternato azionato da 4 cilindri oleodinamici a doppio effetto con canna in acciaio Fe 510 e stelo in acciaio cromato e temperato provvedono alla compattazione del rifiuto. Il gruppo di compattazione è realizzato con una geometria di movimenti tale da evitare deformazioni del vano di carico, il tutto protetto anche dalla valvola di sicurezza dell'impianto oleodinamico. La monopala di carico di tipo composto scorre all'interno della portella di carico con moto rettilineo guidata da guide opposte e parallele tramite quattro speciali pattini di materiale antifrizione NYLATRON GSM. Questo consente lo smaltimento di circa 7 mc/1' di rifiuti. Il gruppo di compattazione funziona anche con la portella sollevata.

Cicli di carico

La portella di carico è realizzata in modo da consentire il carico dei rifiuti sia manualmente, che tramite veicoli satelliti, o con volta contenitori – volta bidoni e volta benne. Tramite un selettore posto in cabina di guida si possono selezionare diversi tipi di funzionamento che vengono poi comandati dagli operatori tramite una pulsantiera posteriore (lato destro posteriore della bocca di carico). Una volta innestata dalla cabina la presa di forza che comanda la doppia pompa oleodinamica si possono scegliere quattro cicli di funzionamento: Automatico/Continuo – Singolo/Controllato – Manuale a fasi indipendenti – Sincronizzato.

Automatico/Continuo

La pala di carico funziona in continuo automaticamente una volta premuto il pulsante di avvio ciclo. Consigliato per il carico di grosse quantità di rifiuti.

Singolo/Controllato

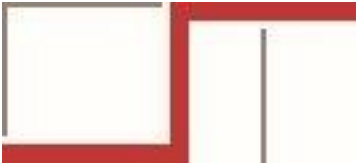
Mantenendo premuto il pulsante di avvio ciclo il carrello arriva nella posizione bassa del vano di carico dopo di che il ciclo riparte in automatico fino al suo completamento.

Manuale a fasi indipendenti

Ognuna delle quattro fasi che compongono il ciclo della pala sono comandate manualmente. Questo permette di controllare singolarmente ogni movimento del meccanismo di compattazione.

Sincronizzato

Questo ciclo è abbinato al funzionamento del voltacontenitori che provvede automaticamente, ogni volta che viene azionato, ad avviare la monopala di carico.



COMPATTATORE A CARICO POSTERIORE RL 250

Inversione ciclo compattazione

L'impianto elettrico è anche dotato di un pulsante di liberazione o Reverse che premuto la prima volta blocca il ciclo di compattazione, mantenuto premuto ulteriormente inverte il ciclo di compattazione liberando qualsiasi cosa sia stata arpiata dalle pale.

Ciclo di scarico

I rifiuti vengono spinti all'esterno del cassone da una paratia di espulsione in lamiera di acciaio Fe 510 avente uno spessore variabile dai 3 ai 6 mm azionata da un cilindro oleodinamico a più sfilati a doppio effetto posizionato inclinato che scorre su due guide laterali poste all'interno del cassone per mezzo speciali pattini in NYLATRON GSM. Detta paratia, nella posizione di fine corsa a scarico avvenuto, fuoriesce dal bordo posteriore del contenitore dei rifiuti al fine di permettere, nelle fasi di lavaggio del pianale, lo scarico di eventuali piccoli rifiuti trafilati dietro la paratia stessa. L'impianto oleodinamico per la fase di scarico dei rifiuti è comandato manualmente mediante una pulsantiera posta in prossimità della cabina di guida, durante l'operazione di scarico le due pale di caricamento continuano il loro movimento in modo da eliminare i rifiuti eventualmente rimasti nel vano di carico. La paratia di espulsione funziona in fase di carico come "contropressione" per consentire una maggiore compattazione dei rifiuti, tale funzionamento è garantito da una valvola idropilotata che fa' arretrare il piatto di espulsione man mano che aumenta la pressione dei rifiuti immessi. La manovra di espulsione dei rifiuti non può essere effettuata se non dopo aver sganciato ed aperto la portella posteriore. Per la sua chiusura è necessario che l'operatore agisca sul pulsante a due mani posto in prossimità della stessa (normativa CE).

Voltacontenitori (opzionale)

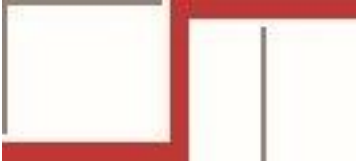
E' composto da una barra posteriore con braccia apribili per contenitori da lt 660-770-1.100 secondo la EN 840 e da due cilindri e da due tiranti che amplificano il movimento, per svuotare i contenitori all'interno del vano di carico. Sulle cerniere dei bracci di presa sono ubicate le regolazioni di apertura in modo da adattare la stessa alle varie tipologie di cassonetti. L'apri coperchio (opzionale) per i cassonetti a coperchio basculante è azionato da un cilindro pneumatico che ne comanda l'inserimento o il disinserimento, è provvisto di opportuni paracolpi che attutiscono l'impatto con il coperchio del cassonetto limitando il rumore nella fase di scarico. Il voltacontenitori può essere dotato del doppio volta bidoni. Il funzionamento avviene elettro-idraulicamente tramite l'azionamento di due pulsanti elettrici (uno per la salita ed uno per la discesa).

Impianto elettro-oleodinamico

Costruito con componenti di primissima qualità è alimentato da una doppia pompa ad alta pressione azionata da una presa di forza rinforzata montata al cambio di velocità dell'autocarro (componenti costruiti da primarie marche nazionali). Tutti i componenti sono facilmente ispezionabili comprese le tubazioni, queste ultime sono ancorate alla struttura per mezzo di specifici collari in RPP appositamente progettati in modo da assorbire le vibrazioni. Tutti i distributori sono provvisti di valvole di sovrappressione opportunamente tarate a seconda della loro funzionalità. I distributori del ciclo di compattazione e di scarico cassone sono del tipo pilotato, ricevono i comandi dalla centralina elettronica. I cilindri idraulici sono realizzati con steli cromati e induriti superficialmente (durezza HRC 55 – spessore cromatura 20/30 micron) e guarnizioni per alte pressioni. Il cilindro oleodinamico a doppio effetto multistilo per la paratia di espulsione ha anch'esso steli cromati e guarnizioni composte da fasce in ghisa sferoidale, che oltre a permettere un'ottima tenuta in fase di lavoro, hanno la possibilità di lavorare senza estrudersi quando passano sui fori di passaggio dell'olio praticati sugli sfilamenti. Valvole paracadute di controllo discesa portella, montate sui cilindri di sollevamento della stessa impediscono la caduta accidentale e ne controllano la discesa in fase di chiusura. Il serbatoio olio della capacità di circa 200 lt è corredato di filtro aria da 10 micron e di filtro sul ritorno da 60 micron.

Impianto elettrico

L'impianto elettrico (24 V) classe di protezione secondo norma CEI classe IP 65 di gestione dell'attrezzatura è costituito da un unico terminale e da una console di comando ed è costruito per lavorare con un range di temperature compreso tra -40° centigradi sino a +80° centigradi. Lo scambio di informazioni avviene per mezzo di un solo semplice cavo a due



COMPATTATORE A CARICO POSTERIORE RL 250

fili (CAN BUS). L'operatore dialoga in modo interattivo con il terminale "Touch-Screen" a colori a mezzo di messaggi scritti sul display retro illuminato e di facile interpretazione. L'operatore seleziona le opzioni di funzionamento proposte dal terminale appoggiando solo il dito sul "Touch-Screen". Su di una pulsantiera esterna posizionata sul lato posteriore destro del veicolo sono alloggiati i comandi relativi al sistema di compattazione. Sul lato sinistro del cassone è alloggiata la pulsantiera a due mani per la chiusura della portella di carico. Sul lato sinistro dietro cabina la pulsantiera per la fase di scarico.

Accessori di serie:

- parafanghi posteriori completi di paraschizzi
- valvole di blocco montate sui cilindri di sollevamento bocca
- prese rapide per check-control impianto oleodinamico
- saracinesca intercettazione aria in caso di rottura tubazione dell'impianto dei servizi
- saracinesca scarico liquami sul fondo del cassone
- saracinesca intercettazione olio idraulico sul serbatoio

Opzionali

- Voltacontenitori – voltabidoni singoli o combinati
- Pedane posteriori
- Portelle ispezione cassone
- Sistemi di visione con telecamere
- Segnalazione cassone pieno
- Controllo della temperatura dell'olio idraulico

Lubrificazione

L'attrezzatura è dotata di componenti speciali a lubrificazione permanente sugli organi di compattazione che non necessitano di impianti aggiuntivi di lubrificazione escludendo qualsiasi intervento di manutenzione in questo senso, tanto che sull'attrezzatura base non è previsto nessun punto di lubrificazione.

Ciclo di verniciatura

- Preparazione totale dell'attrezzatura (carteggio o sabbatura)
- Fosfo sgrassaggio
- Applicazione di fondo al cromato di zinco
- Applicazione di smalto a finire poliuretano antiacido essiccato a forno

L'attrezzatura **RL 250** può avere cubature di cassoni da 18, 23, 25, 27 e 30 mc.

N.B. Dati, descrizioni ed illustrazioni hanno valore indicativo e i prodotti potranno avere caratteristiche diverse a seguito di variate esigenze costruttive. O.S.T. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica ai propri prodotti. La tolleranza sui dati contenuti è nell'ordine del 5%.