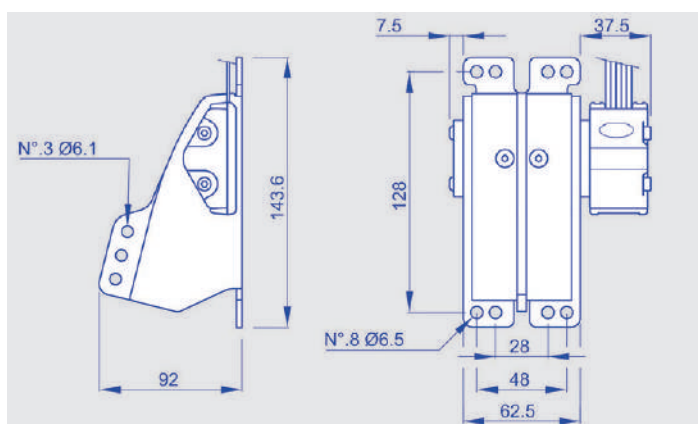




DISPOSITIVI ELETTRICI COMPONENTE MECCANICA CON FUNZIONE BASE PER PEDALE E MODULO D'ORDINE MODELLO PR 100P

Caratteristiche:

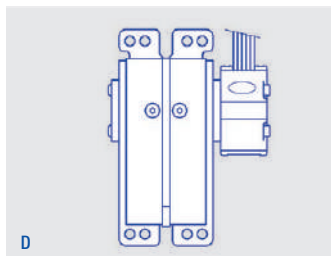
- Montaggio: a parete
- Tipo fissaggio: con viti M6
- Angolo di lavoro: 20°
- Richiamo pedale: doppia molla di ridondanza
- Materiale inserto e supporto pedale: metallo
- Trattamento superficiale del supporto: zincato bianco oppure cataforesi nera
- Montaggio sensore: a destra oppure a sinistra



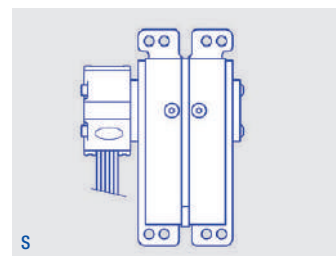
Z



N



D



S

Per ordinare: componi il tuo codice prodotto inserendo nell'apposita casella il codice in grassetto corrispondente all'opzione scelta.

PR 100P

- Supporto zincato bianco: **Z**
- Supporto in cataforesi nera: **N**

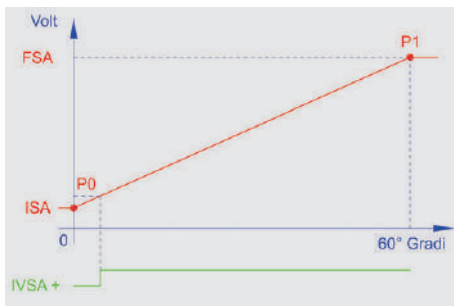
- Montaggio sensore a destra: **D**
- Montaggio sensore a sinistra: **S**

DISPOSITIVI ELETTRONICI COMPONENTE SOFTWARE PREVALENTI E MODULO D'ORDINE MODELLO PR 100P

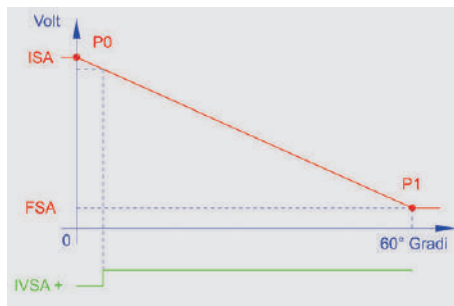
Caratteristiche principali:

- Uscita segnale angolare: analogica
- Segnale angolare inizio scala (IS): 0,2→4,9 Vdc
- Segnale angolare fine scala (FS): 0,2→4,9 Vdc
- Polarità segnale digitale (validazione IVS): positiva oppure negativa

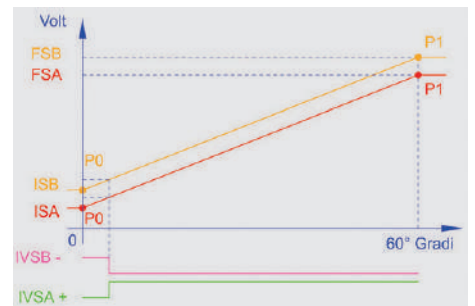
N.B. I software di seguito illustrati sono esempi estrapolati da una più ampia generalità. Le prestazioni possono quindi essere modificate.
Per necessità specifiche e diverse, Start s.r.l. si ritiene a disposizione.



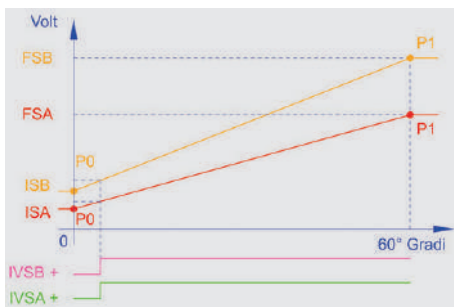
AF1: Uscita analogica, IVSA positiva, sensore STL1D



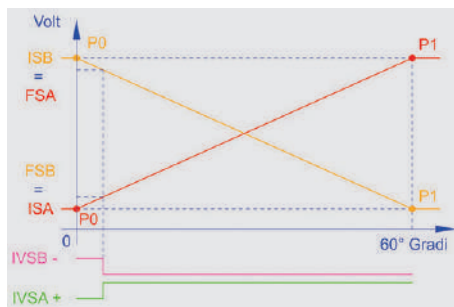
AF2: Uscita analogica, IVSA positiva, sensore STL1D



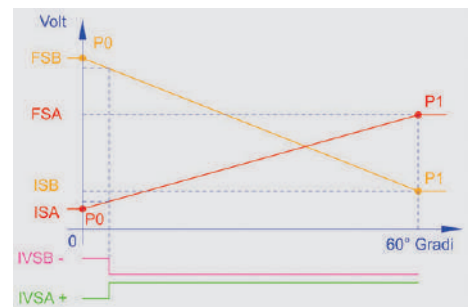
AF3: Due uscite analogiche parallele, IVSA positiva e IVSB negativa, sensore STL1 DUAL



AF4: Due uscite analogiche discordanti, IVSA positiva e IVSB positiva, sensore STL1 DUAL

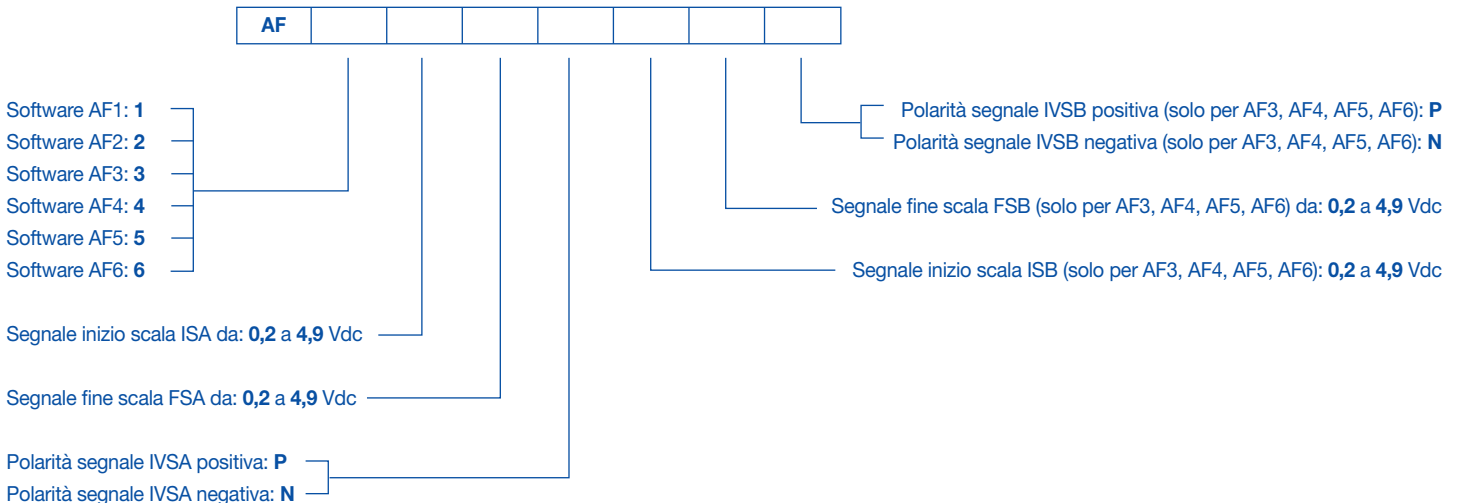


AF5: Due uscite analogiche incrociate, IVSA positiva e IVSB negativa, con valori ISA=FSB e FSA=ISB, sensore STL1 DUAL



AF6: Due uscite analogiche incrociate, IVSA positiva e IVSB negativa, sensore STL1 DUAL

Per ordinare: componi il tuo codice prodotto inserendo nell'apposita casella il codice in grassetto corrispondente all'opzione scelta.

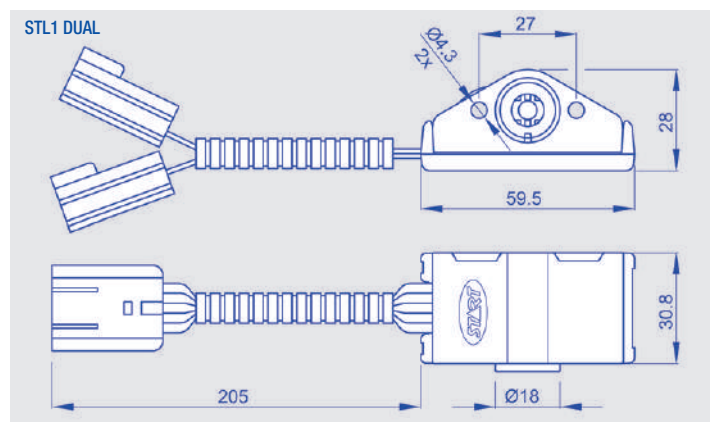
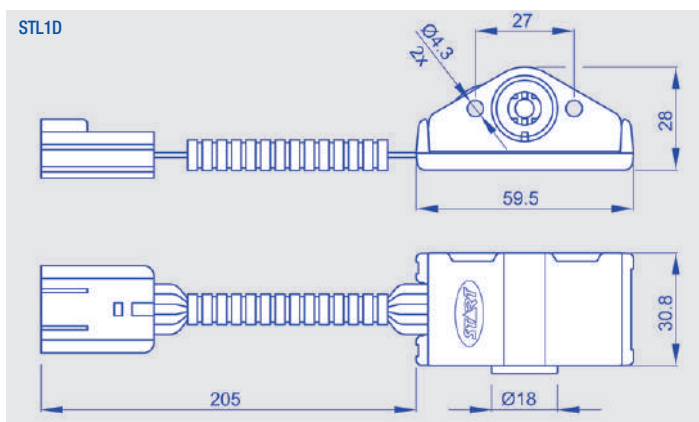




DISPOSITIVI ELETTRONICI COMPONENTE HARDWARE E MODULO D'ORDINE MODELLO PR 100P

Caratteristiche principali:

Alimentazione: 5 Vdc oppure 8→36 Vdc (solo STL1D)
Consumo: 20 mA typ (STL1D) e 40 mA typ (STL1 DUAL)
Connettore: Delphi 10 poli oppure cavi liberi



Per ordinare: componi il tuo codice prodotto inserendo nell'apposita casella il codice in grassetto corrispondente all'opzione scelta.

SENSORE

Alimentazione 5 Vdc: **5**

Alimentazione 8→36 Vdc (solo STL1D): **8**

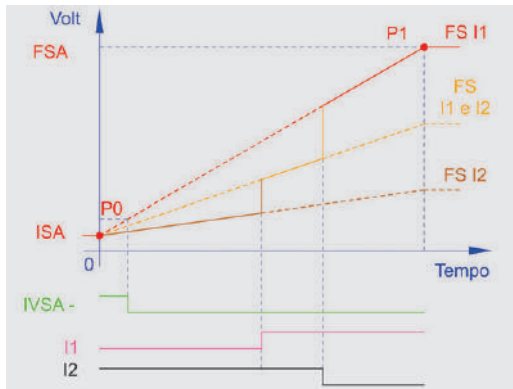
Protezione tramite filler siliconico: **R**

Protezione tramite coating: **C**

Connettore Delphi 10 poli: **D**

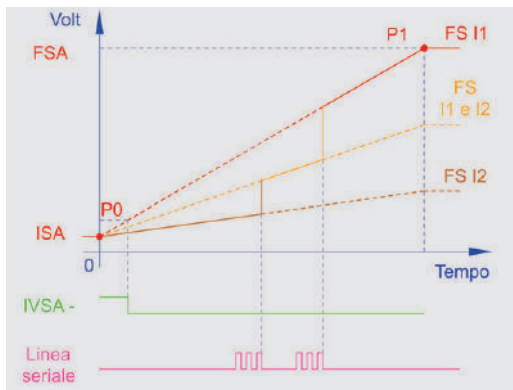
Cavi liberi: **L**

DISPOSITIVI ELETTRONICI ESEMPI DI APPLICAZIONI CON SENSORE STL2D-HP MODELLO PR 100P



VARIAZIONE DELLA VELOCITÀ MASSIMA

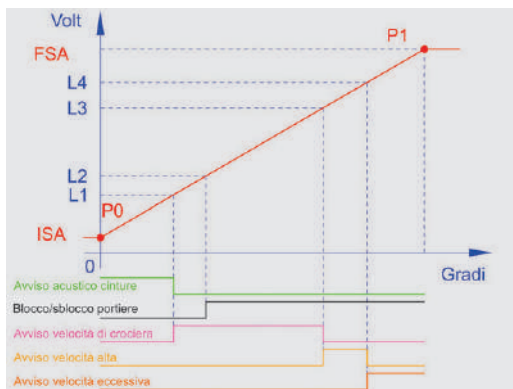
Per motivi di praticità e di sicurezza, può essere necessario variare la velocità massima di un mezzo. E' il caso della retromarcia o di manovre delicate. Nel grafico riportato a fianco, alcuni segnali digitali d'ingresso nel STL2D-HP sono usati in tal senso, per variare la velocità massima del mezzo.



VARIAZIONE DEL VALORE FINE SCALA

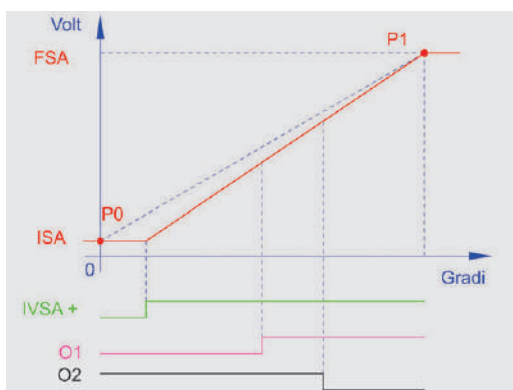
Come sopra esposto, può essere necessario variare la velocità massima di un mezzo, allorché ci si trovi nella necessità di gestire la retromarcia o manovre delicate. Nel grafico riportato a fianco, la linea seriale disponibile nel STL2D-HP, viene utilizzata, per ricevere un comando di cambio fine scala (FS).

NOTA: La linea seriale, qui usata per una funzione piuttosto semplice, ha un uso molto più generale e flessibile dei segnali digitali e può trasformare l'acceleratore in un dispositivo ricco di funzionalità, che possono soddisfare differenziate esigenze del cliente.



ATTIVAZIONI DI SEGNALI RELAZIONATI ALLA VELOCITÀ

Nel grafico riportato a fianco, è rappresentato l'esempio di un acceleratore dotato di segnali accessori che vengono attivati in funzione della velocità del veicolo. I segnali sono pensati per aumentare la sicurezza dei viaggiatori. In corrispondenza dei livelli di velocità impostati si attivano segnali che in caso di cinture non allacciate richiamano l'attenzione dei passeggeri con un segnale acustico, si bloccano/sbloccano le portiere, si avvisa se la velocità è nel range di sicurezza o eccessiva e simili.



VARIAZIONE GESTIONE DELLA VALIDAZIONE

Nel grafico riportato a fianco è rappresentata una variante alla gestione della validazione (IVS). In questo caso, l'uscita rimane al valore di inizio scala, fino a quando l'IVS scatta. In questo modo si elimina il "salto" nella traiettoria del segnale, qui visibile con la linea obliqua tratteggiata in blu. Naturalmente questa diversa modalità NON comporta una fedele proporzionalità fra il segnale d'uscita e la posizione angolare, ma uno slittamento di entità dipendente dal valore di IVS e variabile durante la traiettoria, fino ad annullarsi al FS. Un sistema pilotato da un sensore, programmato in questo modo, potrebbe evidentemente ignorare il segnale IVS, in quanto l'uscita è insensibile al movimento della leva/pedale fino a che si raggiungerà il valore previsto di IVS, per cui questa modalità si può chiamare "IVS implicito".