

INSTRUCCIONES ADICIONALES FRENO C.A. ALTO PAR DE FRENADO - SERIE AMBZ

ADVERTENCIAS GENERALES DE SEGURIDAD



Peligro: Las maquinas electricas rotativas contienen partes peligrosas en cuanto a conducciones electricas, rotativas y pueden presentar partes muy calientes.

El motor no debe ser puesto en servicio hasta que la máquina en la que se ha instalado haya sido declarada conforme a la Directiva 2006/42/CE (Directiva de máquinas).



Todo el trabajo relacionado con el transporte, almacenamiento, instalación, inspección, mantenimiento y reparación debe ser realizado por personal cualificado (definición de la norma IEC 364) de acuerdo con la norma EN 60204-1.

El uso inadecuado puede causar graves daños a personas y objetos.



Las condiciones de trabajo deben cumplir con los requisitos de la norma EN 60034-1.

INSTALACION DE LOS MOTORES AUTOFRENANTE



La responsabilidad del correcto funcionamiento de los motores autofrenantes es exclusivamente del instalador el cual debe:

- Respetar el esquema de conexionado que viene en el interior de la caja bornas
- V alimentar el rectificador/freno, como se indica en la placa de identificación motor/esquema de conexionado
- verificar el correcto funcionamiento del freno
- verificar que el par frenante satisface las necesidades de la aplicacion
- alimentar adecuadamente cualquier equipo auxiliar (consultar documentacion especifica)

Conecte la toma de tierra del motor (según la legislación local) siempre antes de conectarse a la red.

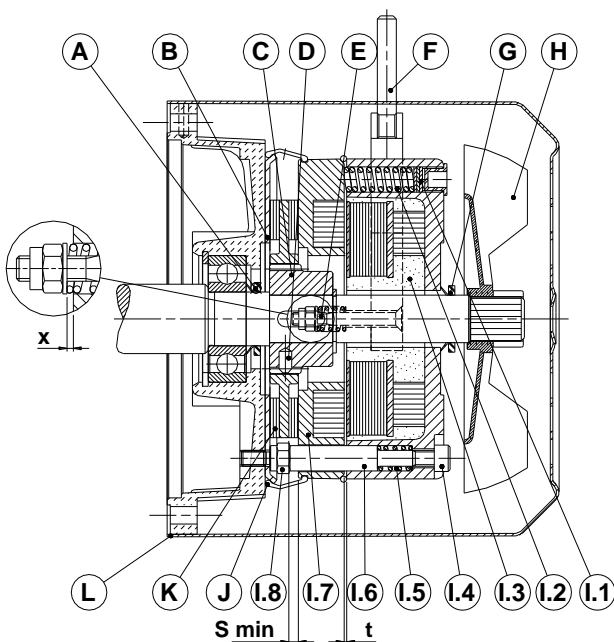
La alimentación de motores, rectificador/freno, de cualquier equipo auxiliar debe hacerse a través de la utilización de cables de sección adecuada para evitar el sobrecalentamiento o caídas de tensión.

Tenga cuidado no alterar el grado de protección (montar solamente juntas originales).

En caso de alimentación del motor freno con variador de frecuencia seguir correctamente las instrucciones de cableado del fabricante de los mismos y alimentar el rectificador / freno por separado y directamente de la red.

En el caso de ejecuciones especiales consulte documentación específica.

El buen funcionamiento del freno depende del correcto mantenimiento periódico.



PARTES PRINCIPALES

- A) Junta V (solo IP55 para tamaños 80 ... 112 e 160)
- B) Brida soportafreno¹⁾
- C) Piñon porta disco
- D) Muelle/Junta torica antivibracion
- E) Muelle presion tirante
- F) Palanca desbloqueo (baajo pedido)
- G) Junta -V (solo para IP55)
- H) Ventilador
- I.1) Spessore compressione molla di frenatura
- I.2) Muelle de frenado
- I.3) Electromagneto (con bobina freno)
- I.4) Tornillo regulacion²⁾
- I.5) Muelle presion columna guia
- I.6) Columna guia
- I.7) Contramagneto/Nucleo movil
- I.8) Tuerca bloqueo
- J) Proteccion antipolvo (solo IP55)
- K) Disco freno
- L) Cubreventilador (Con ranura en el caso de llevar palanca desbloqueo) Bajo pedido

LISTA PIEZAS DE REPUESTO

- B) Brida soportafreno y frenado¹⁾
- C+D) Engranaje
- F) Palanca desbloqueo (bajo pedido)
- H) Ventilador
- I) Parte preensamblada
- J) Protección antipolvo
- K) Disco freno
- L) Cubreventilador (Con ranura en el caso de llevar palanca desbloqueo)

¹⁾ solo para tamaños 63 e 71

²⁾ colonne prigioniero per size 63 e 71

MANTENIMIENTO PERIODICO MOTORES AUTOFRENANTES



Todos los trabajos de mantenimiento en los motores freno debe ser llevada a cabo por personal cualificado, maquina desconectada, sin alimentacion y anteriormente asegurada contraarranques imprevistos.

Los motores autofrenantes con freno a.c. de alto par frenante (dotado con freno electromagnetico con muelles a falta de alimentacion) tienen el par frenante marcado en placa características del motor, según catálogo (par frenante regulado según longitud de los muelles de frenado "1.2") entonces como mantenimiento periodico del freno basta comprobar el valor del entrehierro "t", el espesor mínimo de la superficie de frenado en cada lado del disco freno (K) "S_{min}", y el juego del "Y" del tirante de la palanca desbloqueo (si esta colocada bajo pedido) repitiendo los valores de la siguiente tabla:

| Taglia freno ³⁾ | Taglia motore | t ⁴⁾ [mm] | S _{min} ⁵⁾ [mm] | Y |
|----------------------------|------------------|-------------------------|--|-----|
| 12MS/MV | 63, 71 | 0,25 ...0,5 | 1 | 0,6 |
| 53MS/MV, 13MS/MV | 71, 80 | 0,25 ...0,5 | 1 | 0,8 |
| 04MS/MV, 14MS/MV | 80, 90 | 0,3 ...0,55 | 1 | 1 |
| 05MS/MV, 15MS/MV | 90, 100, 112 | 0,3 ...0,55 | 1 | 1 |
| 56SMS/MV, 16SMS/MV | 100, 112, 132 | 0,35 ...0,6 | 1 | 1,2 |
| 07MS/MV, 17MS/MV | 132, 160 | 0,4 ...0,8 | 1 | 1,2 |
| 08MS/MV | 160 | 0,5 ...0,8 | 1 | 1,2 |

³⁾ Código siempre presente sobre el electromagneto del kit preensamblado del freno

⁴⁾ Atenerse al valor mínimo

⁵⁾ Espesor mínimo permitido de la superficie de fricción o frenado del disco en cada lado (valores inferiores es necesario sustituir el disco freno)

Valores muy elevados del entrehierro puede causar un funcionamiento con ruido e incluso no desbloquear el freno, valores excesivos del entrehierro puede anular la acción frenante a causa de la presión en el juego (Y) del tirante de la palanca desbloqueo

REGULACION DEL ENTREHIERRO

La regulación de entrehierro se efectúa desbloqueando la tuerca 1.8 y atornillando el tornillo de regulación 1.4 hasta alcanzar el valor de entrehierro mínimo de la tabla (mida con un espesímetro o galga en 3 puntos a 120° cerca a las columnas guía 1.6); apriete las tuercas 1.8 para dejar bloqueado el entrehierro, manteniendo en posición el tornillo de regulación o prete 1.4.

Se recomienda de vez en cuando limpiar la superficie de frenado con aire comprimido para eliminar el polvo/suciedad residual.

Después de varios ajustes del entrehierro "t", verificar espesores de la superficie de frenado en cada lado del disco, que no sea inferior al valor indicado "S" de la tabla anteriormente citada; si es menor, sustituir el disco de freno.



Cualquier trabajo de reparación dentro del período de garantía está sujeta a la aprobación del fabricante. Para la reparación de motores freno utilice sólo piezas de repuesto originales