

ISTRUZIONI COMPLEMENTARI FRENO IN C.C. A BASSO MOMENTO FRENANTE – SERIE AMS

AVVERTENZE GENERALI DI SICUREZZA



Pericolo: le macchine elettriche rotanti contengono parti pericolose in quanto conduttive, rotanti e possono presentare una superficie molto calda.

Il motore non deve essere messo in servizio prima che la macchina in cui è stato installato non sia stata dichiarata conforme alla direttiva 2006/42/CE (Direttiva Macchine).



Tutte le operazioni di movimentazione, magazzinaggio, installazione, ispezione, manutenzione e riparazione devono essere eseguite esclusivamente da personale qualificato (definizione secondo IEC 364) in conformità alla EN 60204-1.

L'uso improprio può causare gravi danni a cose e persone.

Le condizioni di funzionamento devono essere conformi a quanto prescritto dalla EN 60034-1.

INSTALLAZIONE DEI MOTORI AUTOFRENANTI



La responsabilità della corretta funzionalità del freno dei motori autofrenanti è esclusivamente dell'installatore il quale deve:

- rispettare lo schema di collegamento presente all'interno della scatola morsettieria
- alimentare il raddrizzatore / freno come da indicazioni presenti sulla targa motore / schema di collegamento
- verificare la corretta funzionalità del freno
- verificare che il momento frenante soddisfi le esigenze dell'applicazione
- alimentare correttamente eventuali equipaggiamenti ausiliari (consultare documentazione specifica)



Eseguire il collegamento di messa a terra del motore (in accordo alle normative locali) sempre prima del collegamento alla rete.

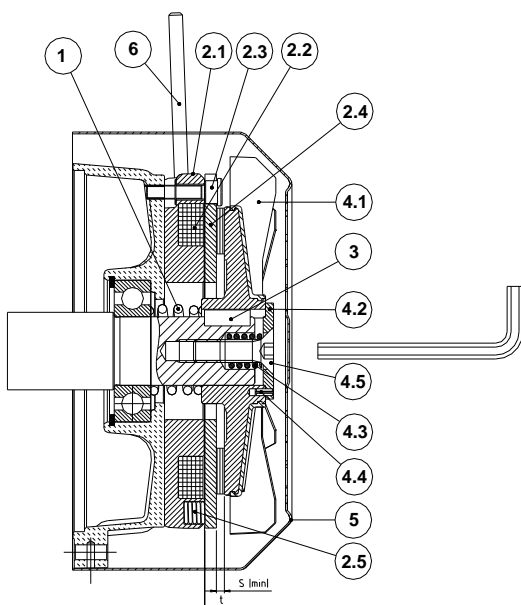
L'alimentazione del motore, del raddrizzatore/freno, di eventuali equipaggiamenti ausiliari deve essere fatta attraverso l'utilizzo di cavi di idonea sezione per evitare anomali surriscaldamenti ed elevate cadute di tensione.

Fare attenzione a non alterare il grado di protezione (montare solo guarnizioni originali).

Nel caso di motore autofrenante alimentato da inverter seguire correttamente le istruzioni di cablaggio del costruttore dell'inverter ed alimentare il raddrizzatore/freno separatamente e direttamente da rete.

In caso di esecuzioni speciali consultare documentazione specifica.

Il corretto funzionamento del freno nel tempo dipende dalla corretta manutenzione periodica.



ELENCO PARTI PRINCIPALI

- 1 Molla di contrasto principale
- 2.1 Corpo magnete
- 2.2 Bobina freno
- 2.3 Vite di fissaggio
- 2.4 Contromagnete/ancora mobile con guarnizione d'attrito
- 2.5 Molla di frenatura
- 3 Linguetta
- 4.1 Ventola
- 4.2 Rondella con centraggio
- 4.3 Molla di contrasto ausiliaria
- 4.4 Spina elastica
- 4.5 Vite TSPEI UNI 5933
- 5 Copriventola
- 6 Leva di sblocco (a richiesta)

ELENCO PARTI DI RICAMBIO

- 1 Molla di contrasto principale
- 2 Parte preassemblata
- 3 Ventola completa di kit serraggio-regolazione traferro
- 5 Copriventola
- 6 Leva di sblocco (da richiedere sempre con copriventola opportunamente forato)

MANUTENZIONE PERIODICA DEI MOTORI AUTO FRENANTI



Ogni intervento di manutenzione su motori autofrenanti deve essere effettuato solo da personale qualificato, a macchina ferma, disalimentata ed assicurata contro l'avvio accidentale.

I motori autofrenanti con freno in c.c. a basso momento frenante ed ingombro ridotto (dotati di freno elettromagnetico a molle a mancanza di alimentazione) sono a momento frenante fisso (non è possibile alcuna regolazione del momento frenante) quindi come manutenzione periodica del freno basta verificare che il valore di traferro "t", lo spessore minimo della guarnizione d'attrito "S_{min}" rispettino i valori della seguente tabella:

Taglia freno	Taglia motore	t ¹⁾ [mm]	S _{min} ²⁾ [mm]	Chiave maschio esagonale dritta	γ
63	63	0,25 ... 0,5	1	2,5	150°
71	71	0,25 ... 0,5	1	3	150°
80	80	0,25 ... 0,5	1	4	120°
90	90	0,25 ... 0,5	1	5	120°
100/112	100	0,3 ... 0,55	1	6	120°
100/112	112	0,3 ... 0,55	1	6	120°
132/160	132	0,35 ... 0,6	1	8	120°
132/160	160	0,35 ... 0,6	1	8	120°

1) Attenersi al valore minimo.

2) Spessore minimo consentito per la guarnizione d'attrito (per valori inferiori è necessario sostituire la parte preassemblata)



Valori troppo elevati di traferro possono causare un funzionamento rumoroso del freno e provocare il mancato sblocco del freno stesso; valori di traferro eccessivi possono causare la mancata frenatura.

REGOLAZIONE DEL TRAFERRO A COPRIVENTOLA MONTATO (ESECUZIONE STANDARD)

Serrare a pacco la vite 4.5 senza forzare utilizzando la chiave esagonale dritta indicata in tabella e conseguentemente svitare dell'angolo γ di tabella che corrisponde al valore minimo di traferro.

I valori di traferro e di spessore minimo di guarnizione d'attrito indicati in tabella valgono anche per altre esecuzioni di serraggio freno-regolazione traferro.

E' consigliato pulire occasionalmente con aria compressa la superficie frenante per eliminare eventuali residui di polveri/impurità.

Dopo numerose regolazioni del traferro verificare che lo spessore della guarnizione d'attrito non sia inferiore al valore indicato in tabella; all'occorrenza sostituire la parte preassemblata.



Qualsiasi intervento di riparazione effettuato nel periodo di garanzia è soggetto all'approvazione del costruttore. Per la riparazione dei motori autofrenanti utilizzare esclusivamente parti di ricambio originali.

