

ISTRUZIONI COMPLEMENTARI FRENO IN C.C. AD ALTO MOMENTO FRENANTE – SERIE AMBY

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.

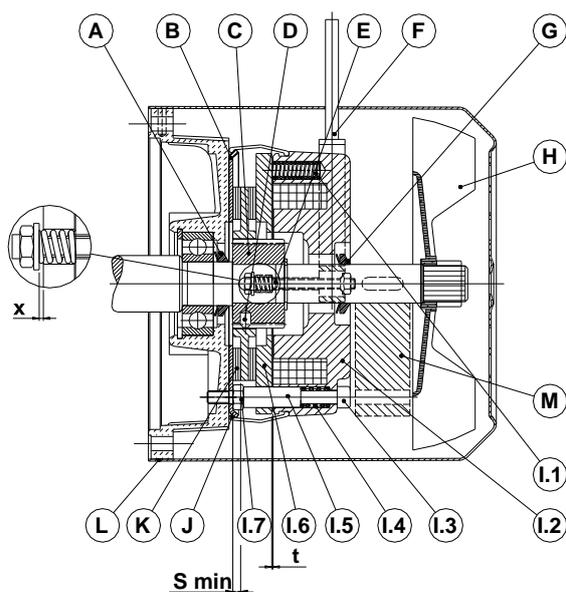


Fare attenzione a non alterare il grado di protezione (montare solo guarnizioni originali).

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

- A) V-ring (solo per IP55 per size 80 ... 112, 160)
- B) Flangia di frenatura¹⁾
- C) Mozzo trascinatore
- D) Molla/O-ring antivibrazione
- E) Linguetta
- F) Leva di sblocco (a richiesta)
- G) V-ring (solo per IP55)
- H) Ventola
- I.1) Molla di frenatura
- I.2) Magnete (con bobina freno)
- I.3) Vite di serraggio²⁾
- I.4) Molla di contrasto
- I.5) Colonna guida
- I.6) Contromagnete/Ancora mobile
- I.7) Dado di fissaggio
- J) Protezione antipolvere (solo per IP55)
- K) Disco freno
- L) Copriventola (isolato nel caso di presenza di leva di sblocco)
- M) Volano (a richiesta)

ELENCO PARTI DI RICAMBIO

- B) Flangia di frenatura¹⁾
- C+D) Mozzo trascinatore con molla/O-ring antivibrazione
- F) Leva di sblocco
- H) Ventola
- I) Parte preassemblata
- J) Protezione antipolvere
- K) Disco freno
- L) Copriventola (isolato nel caso di presenza di leva di sblocco)
- M) Volano

1) solo per size 63 e 71 2) colonne prigioniero per size 63 e 71

MANUTENZIONE PERIODICA DEI MOTORI AUTOFRENANTI



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. ad alto momento frenante (dotati di freno elettromagnetico a molle a mancanza di alimentazione) sono a momento frenante prerogolato al valore indicato in targa, secondo catalogo (momento frenante regolato in base al numero di molle per $M_f \leq 250 \text{ Nm}^3$) quindi come manutenzione periodica del freno basta verificare che il valore di traferro "t", lo spessore minimo della guarnizione d'attrito "S_{min}" ed il gioco "x" dei tiranti della leva di sblocco (se presente) rispettino i valori della seguente tabella:

Taglia freno ⁴⁾	Taglia motore	t ⁵⁾ [mm]	S _{min} ⁶⁾ [mm]	x
12MV	63, 71	0,25 ...0,5	1	0,6
53MV, 13MV	71, 80	0,25 ...0,5	1	0,8
04MV, 14MV	80, 90	0,3 ...0,55	1	1
05MV, 15MV	90, 100, 112	0,3 ...0,55	1	1
56SMV, 16SMV	100, 112, 132	0,35 ...0,6	1	1,2
07MV, 17MV	132, 160	0,4 ...0,8	1	1,2
08MV	160 ⁷⁾	0,5 ...0,9	1	1,2

- 3) Per momenti frenanti superiori interpellarci
- 4) Sempre presente su targa posta su parte preassemblata freno
- 5) Attenersi al valore minimo
- 6) Spessore minimo consentito per la guarnizione d'attrito su ciascun lato del disco freno (per valori inferiori è necessario sostituire il disco freno)
- 7) Per size superiori interpellarci

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 annullare l'azione frenante a causa della ripresa del gioco dei tiranti della leva di sblocco.

REGOLAZIONE DEL TRAFERRO

La regolazione del traferro si effettua sbloccando i dadi di fissaggio I.7 ed avvitando le viti di serraggio I.3 fino al raggiungimento del valore di traferro t minimo di tabella (misurato con uno spessimetro in 3 punti a 120° in prossimità delle colonne guida); serrare i dadi I.7 mantenendo in posizione le viti di serraggio I.3.

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 per lato del disco freno non sia inferiore al valore indicato in tabella; all'occorrenza sostituire il disco freno.



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.