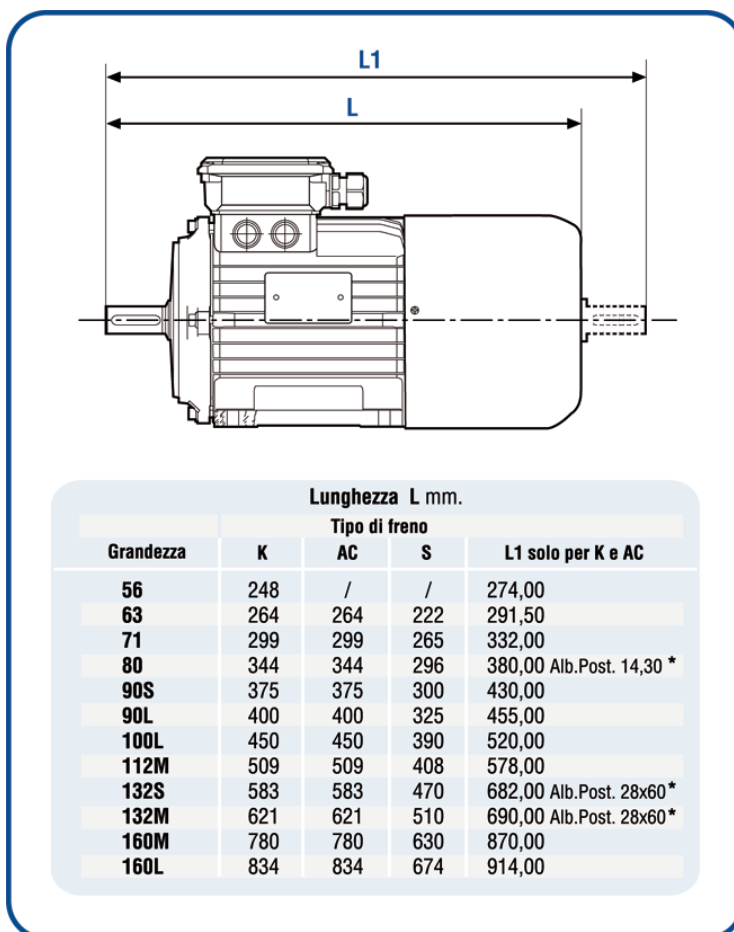


MOTORI AUTOFRENANTI: ISTRUZIONI PER UN CORRETTO UTILIZZO

DIMENSIONI DI INGOMBRO

Circa le dimensioni d'ingombro, si possono considerare valide quelle riportate per i motori normali di serie, tranne quella riguardante la lunghezza che aumenta per effetto del copriventola, necessariamente più lungo per contenere il gruppo freno.

Si consideri perciò tale aumento in mm. nelle varie grandezze come riporta la tabella sottostante:



REGISTRAZIONE DEL FRENO

Di quando in quando necessita un controllo della misura del traferro, poiché il ferodo del disco frenante è soggetto ad usura.

Se tale misura raggiunge valori elevati, l'elettromagnete scalda maggiormente e la tensione minima necessaria all'attrazione dell'ancora può aumentare fino al punto che la tensione di rete risulta insufficiente. L'attrazione dell'ancora diviene perciò incerta producendo strisciamento del disco (con surriscaldamento ed usura e sovraccarico del motore) e forti vibrazioni.

Si rende perciò necessario registrare il freno ben prima che ciò avvenga, cioè quando la misura del traferro raggiunge circa 0,7 mm.

Procedete nel seguente modo:

- assicuratevi innanzi tutto che il motore ed il freno siano distaccati dalla linea elettrica. Necessita anche che il gruppo freno non sia caldo, ma sia stato inoperoso quanto basta per raffreddarlo.
- Procuratevi uno spessimetro e scegliete la linguetta di spessore 0,20 mm. Procedere quindi nel modo seguente:

FRENI TIPO “AC” E TIPO “K” :

- Allentare i dadi che si trovano nelle viti di fissaggio n°9.
- Immettere lo spessimetro di spessore 0,20 mm. nella luce del traferro.
- Agire sulle viti n°9 in modo che lo spessimetro possa muoversi strisciando leggermente fra elettromagnete ed ancora verificando che ciò accada nell'intera circonferenza.
- Serrare i dadi di fissaggio n°9.

FRENO TIPO “S” :

- Immettere lo spessimetro di spessore 0,20 mm. nella luce fra il materiale d'attrito e la ventola.
- Avvitare o svitare leggermente il dado n°7 . Ciò comporterà l'avvicinarsi o il distanziarsi della ventola dal materiale d'attrito.
- Regolare la distanza in modo che lo spessimetro strisci leggermente fra i due corpi.

COLLEGAMENTI ELETTRICI

I FRENI TIPO “K” E TIPO “S”:

Dovendo essere alimentati da corrente continua, sono collegati ad un “raddrizzatore di corrente” posto nella scatola morsettiera e collegato a sua volta alla linea elettrica di alimentazione del motore. Nei motori trifasi tale collegamento avviene fra una fase ed il centro stella, nei monofasi, invece, direttamente nei morsetti di linea.

Qui sotto viene riportato l'esempio della distribuzione delle tensioni nei motori “standard”.

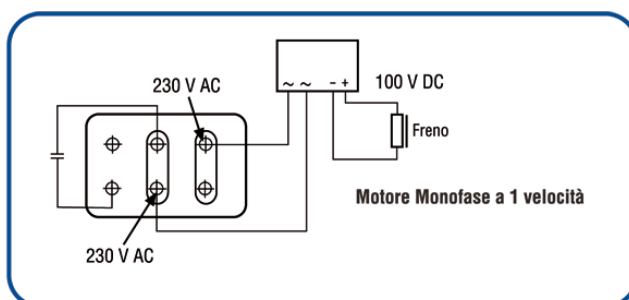
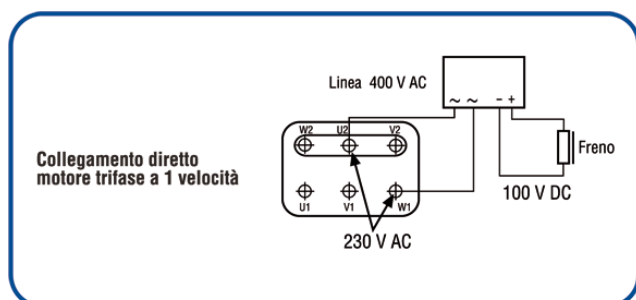
SCHEMI

Collegamento diretto motore trifase a 1 velocità

Linea

Freno

Motore Monofase a 1 velocità



Quando il motore viene alimentato con la tensione di 400 Volt , si ha di conseguenza fra ogni fase ed il centro stella la tensione di 230 Volt. Si preleva tale tensione in corrente alternata (AC) e la si pone all'entrata del raddrizzatore di corrente alla cui uscita si otterranno 100 Volt in corrente continua (DC) necessari per l'alimentazione del freno.