STÖBER

Les présentes instructions complètent les instructions de service des « Moteurs asynchrones STÖBER » et « Freins pour moteurs asynchrones STÖBER ».
Les informations qui suivent servent simplement à compléter cette version si elle est existante.

1 Desserrage manuel (facultatif)

Desserrage manuel (facultatif)
La pose d'un dispositif de desserrage manuel permet de desserrer manuellement le frein. Après avoir été actionné, il revient automatiquement dans sa position d'origine.

AVERTISSEMENT!

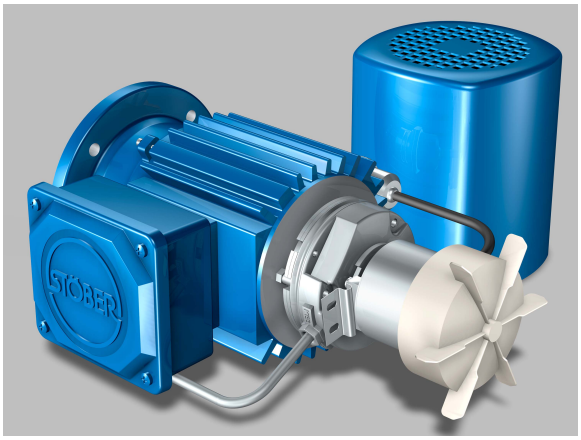
▶ Avant toute intervention sur le frein, il faut bloquer toutes les parties mobiles de la machine.

Si les freins sont munis d'un dispositif de desserrage manuel, surveiller particulièrement l'usure des freins.
Quand les freins sont munis d'un dispositif de desserrage manuel, il peut arriver que lorsque le seuil d'usure est atteint, le frein ne se serre plus complètement, et ne puisse donc pas établir de couple de freinage total.

REMARQUE

▶ Après réglage des freins ou remplacement des pièces de freinage, réajuster et contrôler le dispositif de desserrage manuel.

Régler les vis de fixation du dispositif de desserrage manuel de manière à ce que lorsque l'usure maximum est atteinte, la tête de la vis du dispositif manuel ne touche pas encore le disque d'ancrage ($L_h > L_{max}$). Voir Fig. 1-1: Purge manuelle et surveillance de la température.



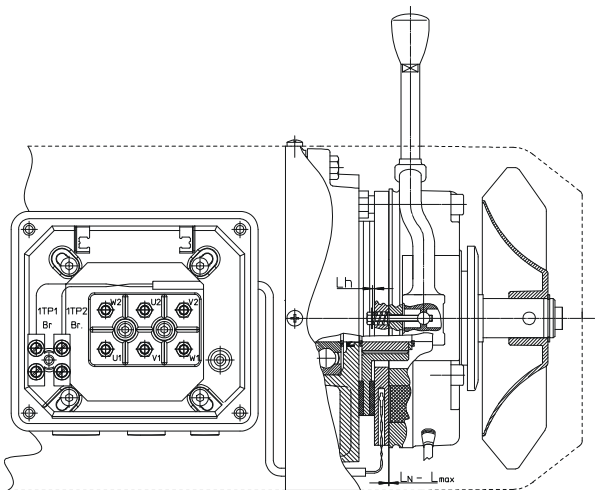


Fig. 1-1: Purge manuelle et surveillance de la température

2 Frein à ressort à température contrôlée

Dans le cas de cycles de commutation à grande vitesse avec moment d'inertie élevé, la température risque de monter dans la garniture de friction sans pouvoir être dissipée suffisamment vite.
Des brûlures peuvent apparaître sur la garniture, le porte-garniture en plastique risque de fondre, le roulement du moteur côté B peut surchauffer. Cette dernière anomalie provoquant la défaillance complète du frein à cause du lubrifiant qui s'échappe du roulement.
Une sonde à posistor (seuil de température 130 °C) permet de surveiller la température, de sorte que lorsque la température de réponse nominale est atteinte, le moteur s'arrête.
La sonde se monte directement dans la zone des surfaces de frottement et est connectée dans le bornier sur des serre-fils (voir illustration ci-dessus). Adressage via un déclenchement CTP (de type Calomat CK 111 ou CK 142) ou servo-variateur.

3 Microrupteur

Le microrupteur est proposé pour les moteurs à partir du modèle 112 (couple de freinage 60 Nm) afin de contrôler le desserrage ou l'usure.
Raccordement électrique selon la Fig. 3-1: Contrôle du desserrage ou la Fig. 3-2: Contrôle de l'usure.
Dans le cas du contrôle du desserrage du frein, le moteur ne démarre qu'après que le frein se soit desserré.
Ce mode de branchement permet de surveiller toutes les anomalies. Ainsi, le moteur ne démarre pas si le redresseur est défectueux, le câble de branchement rompu, la bobine défectueuse ou le trajet de ventilation trop long.
Dans le cas du contrôle de l'usure, le frein et le moteur restent hors circuit quand le trajet de desserrage est trop long.
Voir aussi les instructions de mise en service et les instructions de réglage du microrupteur.

WE KEEP THINGS MOVING

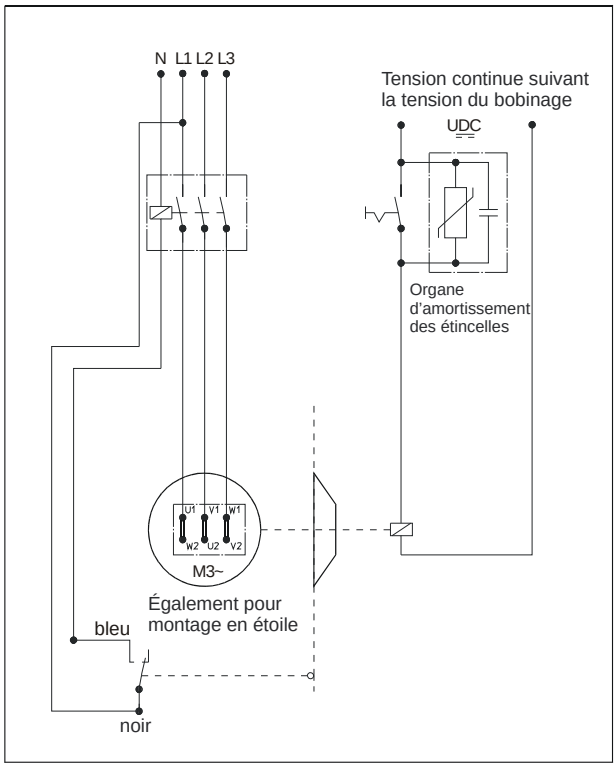


Fig. 3-1: Contrôle du desserrage

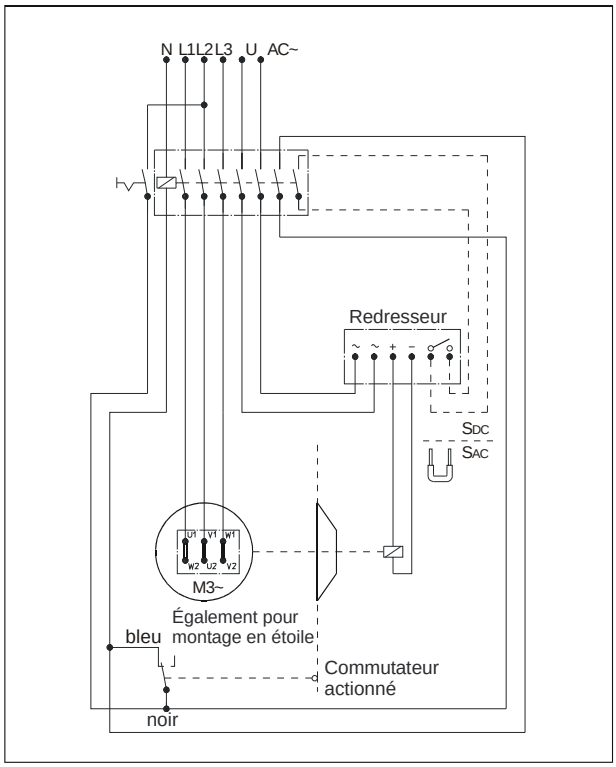


Fig. 3-2: Contrôle de l'usure

4 Pellicule de laiton (facultative)

La pose d'une pellicule de laiton permet de modifier les temps de réponse du frein.
Les valeurs indiquées dans les coordonnées techniques se rapportent au modèle standard sans pellicule de laiton.

REMARQUE

La modification des temps de réponse en raison de l'utilisation de la pellicule de laiton peut causer des dommages sur la machine.

5 Protection contre la corrosion (Koro 3)

Les freins sont protégés de façon standard contre la corrosion par des bobinages galvanisés, des vis de montage ainsi que des disques d'ancrage revêtus (Koro 1).
Une protection améliorée est obtenue par des disques de friction nitrurés en phase gazeuse avec un anneau d'occultation et une bague à lèvres (Koro 3).
Ce modèle empêche la pénétration des projections d'eau et de la poussière dans le frein ainsi que la dispersion de la poussière d'abrasion hors du frein.

WE KEEP THINGS MOVING