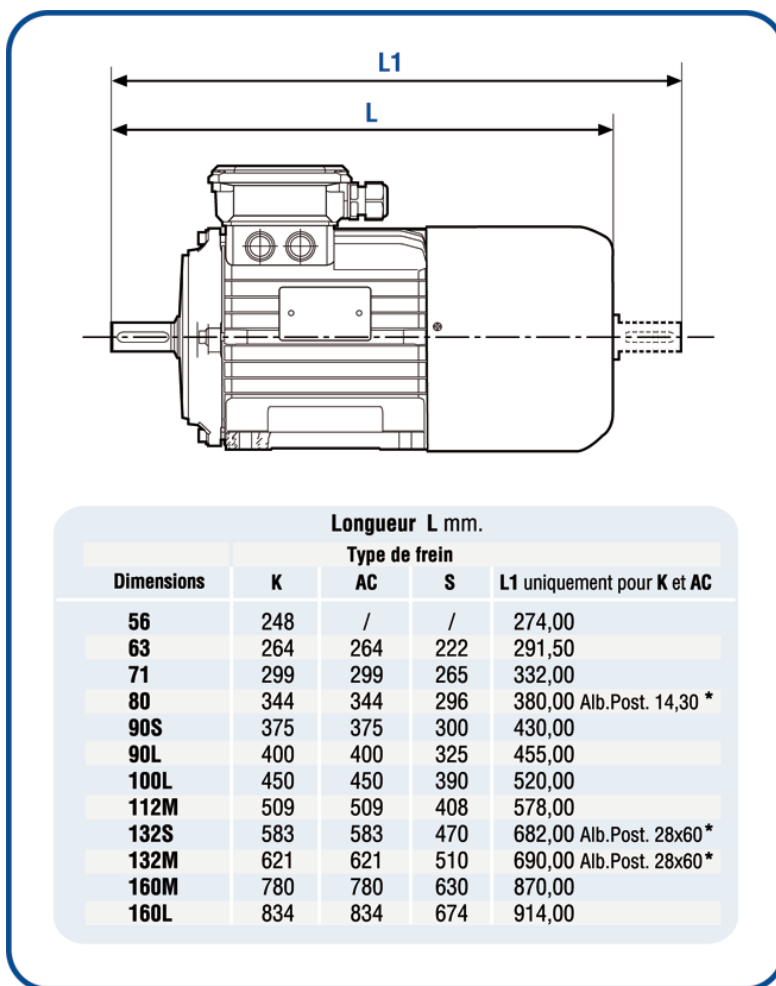


# MOTEURS-FREINS: INSTRUCTIONS POUR UNE UTILISATION CORRECTE

## DIMENSIONS D'ENCOMBREMENT

Quant aux dimensions d'encombrement, on peut considérer comme valables les données indiquées pour les moteurs normaux de série, sauf en ce qui concerne la longueur, qui augmente à cause du cache ventilateur, nécessairement plus long pour contenir le groupe frein.

Cette augmentation dans les différentes tailles est indiquée en mm dans le tableau ci-après:



## RÉGLAGE DU FREIN

De temps en temps, il faut contrôler la dimension de l'entrefer, car la garniture du disque de freinage est sujette à usure.

Si cette mesure atteint des valeurs élevées, l'électro-aimant chauffe beaucoup plus que normal et la tension minimale nécessaire à l'attraction du disque peut augmenter jusqu'au point où la tension du réseau devient insuffisante. Par conséquent, l'attraction de l'armature mobile devient incertaine, en provoquant ainsi non seulement le glissement du disque (ce qui implique surchauffe, usure et surcharge du moteur), mais aussi de fortes vibrations.

Il est donc nécessaire de régler le frein bien avant que cela se passe, c'est-à-dire quand la mesure de

l'entrefer atteint environ 0,7 mm.

Voilà la procédure à suivre:

- Assurez-vous avant tout que le moteur et le frein soient déconnectés de la ligne électrique. Il faut aussi que le groupe frein ne soit pas chaud, et donc qu'il ait été inactif pour le temps nécessaire à se refroidir.
- Procurez-vous une jauge d'épaisseur et choisissez la languette de 0,20 mm d'épaisseur.

Procédez ensuite de la manière suivante:

#### **FREINS TYPE "AC" ET TYPE "K":**

- Relâchez les écrous qui se trouvent dans les vis de fixation n° 9.
- Introduisez la jauge d'épaisseur 0,20 mm dans la lumière de l'entrefer.
- Intervenez sur les vis n° 9 afin que la jauge d'épaisseur puisse bouger en frôlant légèrement l'électro-aimant. Vérifiez que cela soit possible sur toute la circonférence.
- Serrez les écrous de fixation n° 9.

#### **FREIN TYPE "S":**

- Introduisez la jauge d'épaisseur 0,20 mm dans l'espace entre le matériel de frottement et le ventilateur.
- Vissez et dévissez légèrement l'écrou n° 7. Ceci fera en sorte que le ventilateur du matériel de frottement s'approche ou s'éloigne.
- Réglez la distance de manière que la jauge d'épaisseur frotte légèrement entre les deux corps.

## **CONNEXIONS ÉLECTRIQUES**

#### **LES FREINS DU TYPE "K" ET DU TYPE "S":**

Vu qu'ils doivent être alimentés en courant continu, les freins doivent être connectés à un "redresseur de courant" installé dans la boîte à bornes et connecté à son tour à la ligne électrique d'alimentation du moteur. Dans les moteurs triphasés, cette connexion a lieu entre une phase et le point neutre; par contre, dans les monophasés, cela se fait directement dans les bornes de ligne.

Ci-après, veuillez trouver un exemple de la distribution des tensions dans les moteurs "standards".

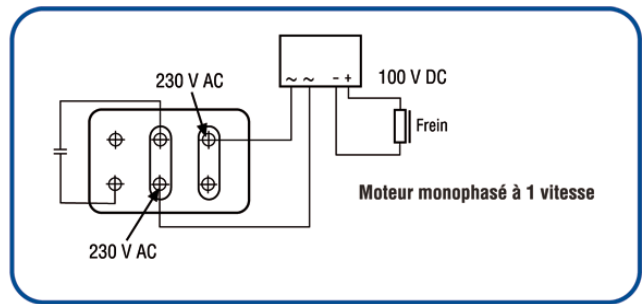
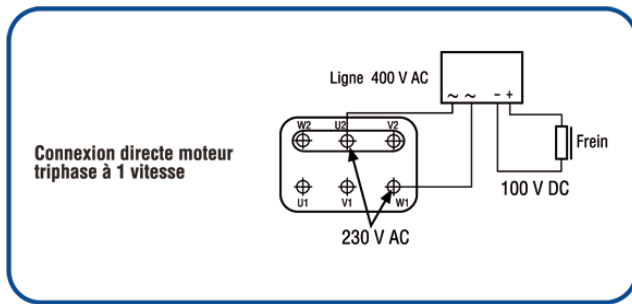
#### **SCHÉMAS**

Connexion directe moteur triphasé à 1 vitesse

Ligne

Frein

Moteur monophasé à 1 vitesse



Quand le moteur est alimenté avec une tension de 400 volts, on obtient une tension de 230 volts entre chaque phase et le point neutre. On prélève cette tension en courant alternatif (AC) et on la transmet à l'entrée du redresseur de courant. On obtiendra à la sortie 100 volts en courant continu (DC), Cette tension est indispensable pour l'alimentation du frein.