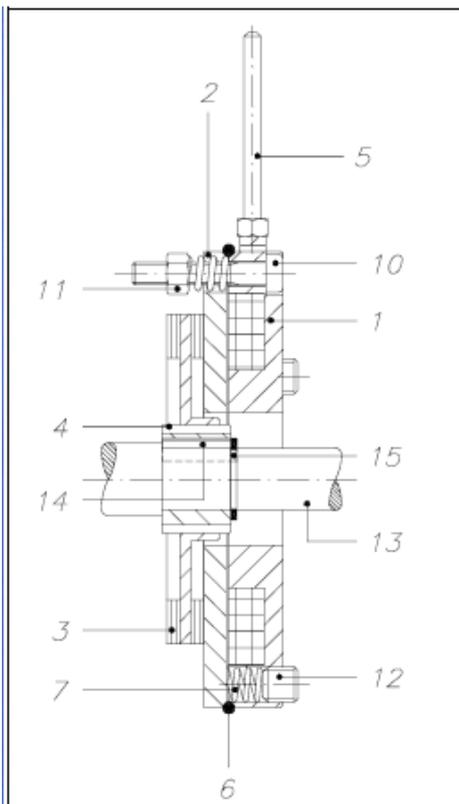
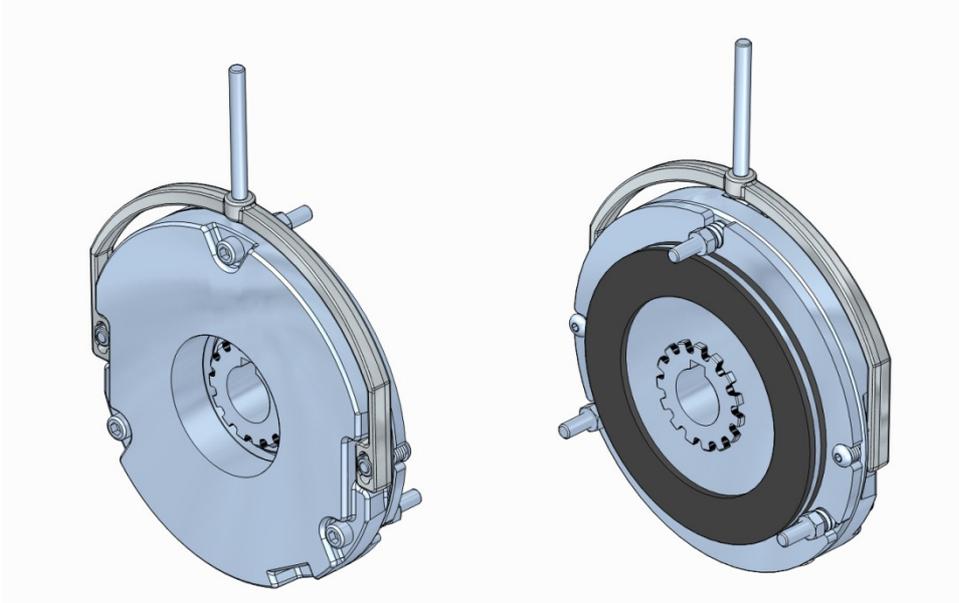




## **FRENI DI SICUREZZA O.E.G. A PRESSIONE DI MOLLE** **CORRENTE CONTINUA** **SERIE PCC**

### **MANUALE D'INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE**



- |    |                            |
|----|----------------------------|
| 1  | Corpo magnete              |
| 2  | Ancora mobile              |
| 3  | Disco freno                |
| 4  | Mozzo trascinatore         |
| 5  | Leva di sblocco (OPTIONAL) |
| 6  | Protezione + "O" ring      |
| 7  | Molle di pressione         |
| 10 | Vite di fissaggio          |
| 11 | Dado di bloccaggio         |
| 12 | Vite di regolazione        |
| 13 | Albero motore              |
| 14 | Linguetta                  |
| 15 | Anello Seeger              |
| 26 | Flangia (OPTIONAL)         |



## INSTALLAZIONE

- ⇒ Assicurarsi che la flangia (26) predisposta per accogliere il freno sia esente da sporcizia (grasso, sfridi di lavorazioni, ecc) onde evitare una diminuzione del momento frenante.
- ⇒ Assicurarsi che la flangia predisposta per accogliere il freno sia piana e ortogonale all'albero motore .
- ⇒ Montare il freno sulla flangia motore mediante le viti di fissaggio.
- ⇒ Assicurarsi che la sporgenza d'albero sia delle dimensioni e nelle tolleranze previste dai disegni..
- ⇒ Montare la molla centrale sull'albero.
- ⇒ Montare la ventola di frenatura sull'albero munito di linguetta UNI 6604 forma B. Avvitare il grano nel foro predisposto sull'albero motore e bloccarlo con sigillante anaerobico. Montare la rosetta e il dado autobloccante. Regolare l'intraferro al valore indicato a tabella.
- ⇒ Montare il dispositivo di sblocco (5) regolando il gioco al valore indicato nella tabella relativa.
- ⇒ Prima di collegare elettricamente il freno, avere cura di verificarne la tensione nominale di funzionamento.

### **ATTENZIONE:**

Per i freni in corrente continua la cui tensione di alimentazione deriva da un raddrizzatore di corrente a semionda ricordare che:

Ingresso raddrizzatore V 400CA    uscita V. 178

Ingresso raddrizzatore V 230CA    uscita V. 103

Ai cavi del freno devono essere fissati , mediante apposita pinza per crimpatura, capicorda isolati di opportuna sezione .

Collegare i cavi alimentazione del freno ai morsetti + e - del raddrizzatore.

Montare il ponticello sul contatto (Vedi "Collegamenti elettrici").

Collegare i cavi di alimentazione corrente alternata nei morsetti  $\cup$ . Quando il freno deve soddisfare i requisiti richiesti dalla Direttiva EMC usare raddrizzatore NBRCE già provvisto di filtro opportuno oppure collegare in parallelo sui contatti  $\cup$  un condensatore 0,22 $\mu$ F 440 VAC classe X1.

## REGOLAZIONE

Regolare l'intraferro sempre al valore indicato nel disegno agendo sul dado autobloccante in testa all'albero.



## MANUTENZIONE

L'intervallo di manutenzione periodica deve essere stabilita tenendo conto di:

- ⇒ carico da frenare e quindi il lavoro di frenatura relativo;
- ⇒ lavoro smaltibile dal freno fra due intervalli di regolazione;
- ⇒ numero di cicli equivalenti ( vedere lo schema di calcolo del Capitolo "Selezione freno").

Nel caso in cui i cicli di frenatura ed i relativi carichi da frenare non fossero ipotizzabili in modo sicuro, evitare di montare il dispositivo di sblocco manuale permanente oppure predisporre intervalli di manutenzione molto brevi.

In occasione della manutenzione:

- ⇒ verificare che lo spessore minimo della guarnizione d'attrito non sia inferiore a 1 mm.;
- ⇒ verificare il gioco fra foro ventola (17) e albero motore (13);
- ⇒ verificare che NON vi sia alcun gioco fra la linguetta (14) e la sua sede sul mozzo;
- ⇒ sostituire le parti usurate;
- ⇒ registrare l'intraferro riportandolo al valore iniziale agendo sul dado (19).