



Manutenzione e riparazione

E' necessaria una frequente ispezione di controllo del freno in tutte le sue parti. E' indispensabile sostituire il disco dopo un consumo del materiale **d'attrito pari a 3 mm**. Assicurarsi dopo l'ispezione che il traferro sia correttamente regolato.

Le operazioni di ispezione del freno devono essere eseguite a freno elettricamente scollegato e dopo avere verificato il collegamento di messa a terra, seguendo quanto riportato nelle istruzioni di regolazione.

Il buon funzionamento del freno può essere garantito solo con l'utilizzazione di componenti originali, forniti dalla nostra azienda.

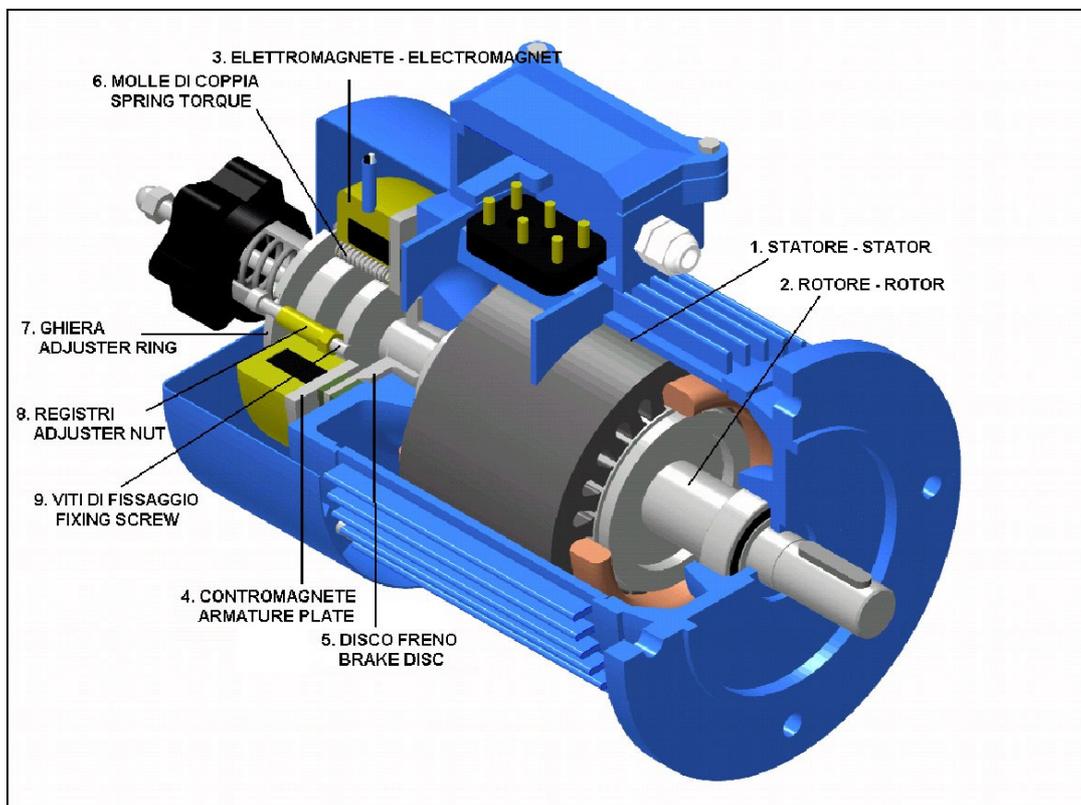
Le operazioni di ispezione del freno devono essere eseguite a freno elettricamente scollegato e dopo avere verificato il collegamento di messa a terra, seguendo quanto riportato nelle istruzioni di regolazione.

Il buon funzionamento del freno può essere garantito solo con l'utilizzazione di componenti originali, forniti dalla nostra azienda.

Registrazione del traferro

La registrazione del traferro avviene agendo sui registri [8], dopo avere allentato le viti di fissaggio [9]. Il valore ideale di registrazione del traferro è di **0.2 MM (+0.05 /- 0)**

Il valore massimo accettabile del traferro è di 0.7mm. L'aumento del traferro derivato dal consumo del materiale d'attrito modifica le prestazioni del freno. Il superamento del valore massimo di traferro porta ad un decadimento delle prestazioni del freno. La trascurata manutenzione di ripristino porterà alla mancata funzione di frenatura.





Controindicazioni

Il corretto funzionamento del freno può essere garantito quando si opera a temperatura ambiente. Nel caso il freno venga utilizzato in locali oleosi o a temperature differenti da quella ambiente, Vi preghiamo di contattare il ns. Ufficio Tecnico.

N.B. La registrazione minima di coppia DEVE essere sempre superiore al 30% della coppia nominale.

Sistema di Sgancio del freno



Nelle opzioni previste con la fornitura del freno esiste la possibilità di inserire un sistema di sgancio manuale. Questo può essere montato in sede, oppure dal Cliente. Si compone di un archetto in alluminio posizionato sul contenitore dell'elettromagnete e di due tiranti speciali con dadi autobloccanti ed una molla. Sul contenitore è realizzata la sede per il posizionamento dell'archetto in coincidenza dei fori per contenere i tiranti. Analoghi fori sono realizzati sull'ancora.



- Posizionare l'ancora in coincidenza dei fori per il fissaggio e del montaggio dell'archetto.
- Con l'ancora in sede, inserire la molla nel tirante e quest'ultimo nell'ancora e nel magnete, tenendo la parte filettata rivolta verso il magnete.
- Serrare con il dado autobloccante, mantenendo l'archetto in posizione verticale e portare l'ancora ad una distanza di circa 0.2mm dalla superficie del magnete.

Se questa regolazione non viene eseguita correttamente si manifestano delle **anomalie** nel freno. Queste sono:

- i. con i dadi troppo stretti sullo sblocco il freno perde la sua coppia frenante perché viene limitata la corsa dell'ancora;
- ii. con i dadi troppo laschi sullo sblocco il sistema di sgancio non funziona;
- iii. con i dadi troppo laschi sullo sblocco si manifesta un funzionamento anomalo del sistema di sgancio pertanto l'operatore non riuscendo a sbloccare il freno aumenta la forza sulla leva di sgancio sino a causare la rottura della stessa.
- iv. con uno solo dei dadi troppo stretto, la coppia frenante si modifica e l'usura del materiale d'attrito non rimane uniforme.

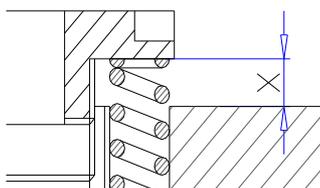


Registrazione della Coppia Frenante.

Il freno tipo K permette di variare la coppia frenante di lavoro. In funzione del carico, della velocità di rotazione ed il tempo di frenata, il cliente potrà impostare la coppia frenante più idonea alle proprie esigenze.

Nella Tabella sotto riportata la coppia frenante è espressa in Nm. in funzione della distanza in mm. della ghiera dall'elettromagnete.

Se il carico lo permette, la registrazione della coppia frenante sotto il 100% porterà una diminuzione dell'usura del materiale di attrito del freno.



TIPO	DISTANZA DELLA GHIERA DALL'ELETTROMAGNETE - quota X in mm									
TYPE	distance between adjusting-ring and electromagnet - "X" mm									
	9,0	8,0	7,0	6,0	5,0	4,0	3,0	2,0	1,0	X
K04	-	-	-	-	-	1,6	5,2	8,8	12,4	16
K05	3,5	7	10,5	14	17,5	21	24,5	28	31,5	35
K06	-	4	11	18	25	32	39	46	53	60
K07	-	-	-	11,43	22,85	34,28	45,71	57,14	68,57	80
K08	-	-	-	23,4	42,8	64,3	85,7	107,1	128,6	150
K09	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200
K08D	-	-	-	42,85	85,7	128,6	171,4	214,3	257,1	300
K09D	40	80	120	160	200	240	280	320	360	400
	VALORE DELLA COPPIA A DISTANZA VARIABILE (Nm)									COPPIA MAX
	<i>braking torque value (Nm) variable distance</i>									max torque