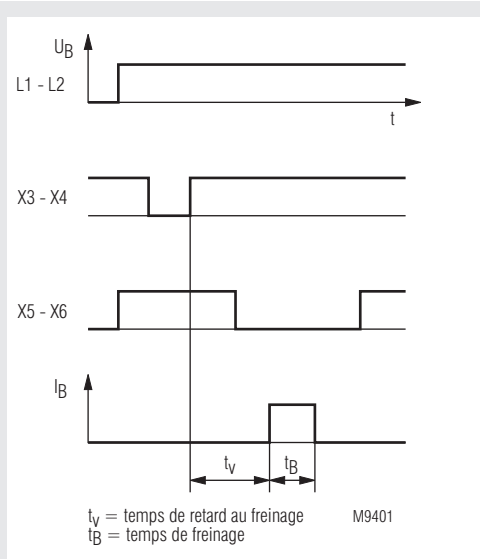




- Freinage à courant continu avec redressement demi-onde jusqu'à 25 A max.
- Convient à tous les moteurs asynchrones
- Intégration simple, même dans les installations existantes
- Pas d'usure, pas de maintenance
- Contacteur de freinage intégré
- Pour encliquetage sur rail normalisé 35 mm
- Courant de freinage réglable (régulier)
- Avec contrôle automatique de l'arrêt
- L'appareil correspond aux exigences de la sécurité du travail
- Largeur utile max. 45 mm

Diagramme de fonctionnement



Homologations et sigles



Utilisation

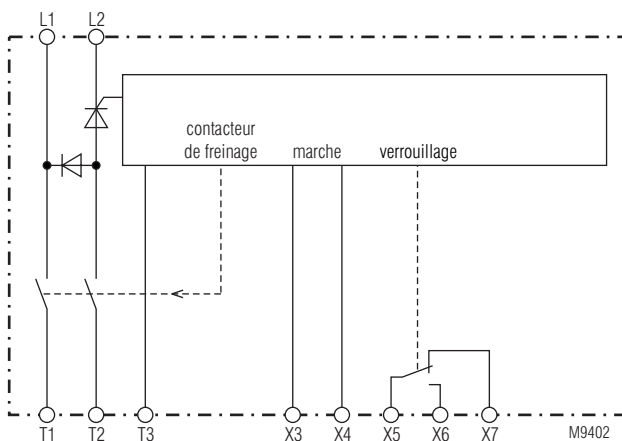
- Scies
- Centrifugeuses
- Machines à bois
- Machines textiles
- Convoyeurs

Réalisation et fonctionnement

La tension d'alimentation est appliquée aux bornes L1 - L2, et le contact de verrouillage pour le contacteur moteur se ferme. Une diode verte indique la présence de tension. Le moteur peut être démarré par le bouton Marche. La tension continue de freinage pour l'enroulement du stator est prélevée sur les bornes T1 et T2 ou U et V.

En freinage, les fonctions suivantes se succèdent:
 A la coupure du contacteur moteur, le contacteur de freinage est enclenché après un temps de sécurité pour toute la durée du freinage, et le courant de freinage traverse l'enroulement du stator.

Schéma-bloc



BA 9034

Affichages

- LED „ready“:
- prêt à l'emploi: lumière continue
 - Pas de pause durant le temps de contrôle: 1x clignotement
 - Courant de frein réglé non atteint: 2x clignotement
 - Fréquence de freinage trop élevée: 3x clignotements
 - 3x pas de temps d'arrêt dans le temps de contrôle: 5x clignotement
- LED „I“:
- Courant de freinage passe: lumière continue

Remarques

Pour une puissance de freinage optimale, le courant de freinage I doit être au maximum de 1,8 à 2 fois le courant nominal du moteur, ce qui correspond au courant de saturation du champ magnétique nécessaire pour le freinage. Un courant plus fort n'entraînera qu'une surcharge thermique du moteur. On obtient une puissance de freinage plus élevée en freinant sur 2 ou plusieurs enroulements statoriques. Le nombre de manoeuvres admissible est fonction du courant de freinage, de la température ambiante et de l'exécution de l'appareil.

ATTENTION



La borne W ou T3 sert d'entrée de mesure pour le contrôle d'arrêt.

Caractéristiques techniques

Tension assignée U_N :	AC 400 V AC \pm 10 %
Fréquence assignée:	50/60 Hz
Puissance moteur en 400 V:	5,5 kW
Courant de freinage max. réglable:	25 A
FM pour courant de freinage max.:	8 %
Leistungshalbleiter:	1250 A ² s
Tension de freinage:	DC 0 ... 230 V
Temps de freinage max.:	15 / 320 s
Temporisation de freinage max. pour suppression de la CEM résiduelle:	auto-optimisation (0,2 ... 2 s)
Consommation de l'électronique:	3 VA
Garn. en contacts:	2 contacts NO 6 A / AC 250 V
Plage températures:	0°C ... +45°C
Température de stockage:	-25°C ... +75°C
Degré de protection:	IP 20
Montage:	encliquetage sur rail
Poids net:	0,6 kg

Dimensions

Largeur x hauteur x prof.: 100 x 73 x 120 mm

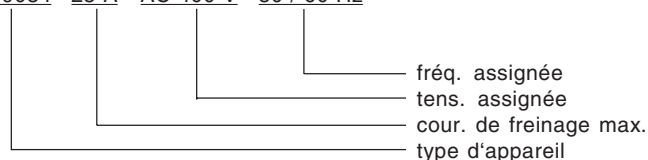
Versions standard

BA 9034 25 A AC 400 V 50/60 Hz
Référence: 0059276

- Contacteur de freinage intégré
- Pour encliquetage sur rail normalisé de 35 mm
- Largeur utile: 45 mm

Variante

BN 9034 25 A AC 400 V 50 / 60 Hz



Entrées

Si le contact sur les bornes X3 et X4 est ouvert, le module de freinage est prêt à fonctionner. Si l'on referme le contact, le freinage commence. L'appareil peut également être démarré sans contact à X3, X4. Dans ce cas, la temporisation est prolongée.

Sorties de signalisation

X5, X6:	verrouillage contacteur moteur
X5, X7:	nécessité du contacteur étoile (démarrage λ / Δ) lors du freinage

Organes de réglage

Trimmer	Désignation	Réglage de base
n_0	Réglage du seuil de détection de vitesse nulle	position médiane butée de gauche
I	cour. freinage	

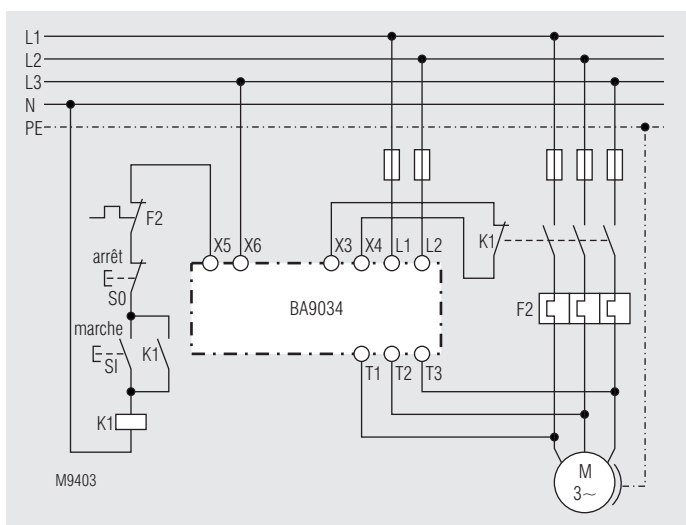
Le courant de freinage est réglé avec le potentiomètre en % du courant nominal moteur.

Mise en service

Le temps de freinage ne peut être réglé sur le module, car il s'optimise lui-même par le contrôle d'arrêt. Si le retour n'est pas raccordé à la borne W, le contrôle d'arrêt est inopérant et le temps de freinage interne max. possible de 15 s sur BA 9034 est actif.

Le potentiomètre I permet de régler le courant de freinage. Il faudrait contrôler avec un ampèremètre que le double du courant de freinage ne soit pas dépassé, ceci afin d'éviter une surchauffe du moteur. Le module lui-même ne peut pas être surchargé car il limite l'intensité au courant nominal du moteur, même si le potentiomètre est positionné à droite. Cet état est alors affiché par la LED clignotante de disponibilité.

Exemple de raccordement



Pour BA 9034 25 A