



MANUALE D'USO E MANUTENZIONE

Famiglia
“MOTORI ELETTRICI fino a 50V CA”

TEM ELECTRIC MOTORS s.r.l.

VIA BERETTA N°1 42024 Castelnovo Sotto (RE) ITALIA TEL.0522682723 -
0522688173 FAX.0522688131 www.tem-electric-motors.com e-
mail:info@tem-electric-motors.com

ISTRUZIONI ORIGINALI Rev.0 del 20/10/2020

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	3
2	AVVERTENZE GENERALI	3
3	CAMPI DI UTILIZZO E DESCRIZIONE	4
4	IDENTIFICAZIONE DEL MOTORE ELETTRICO	5
5	DESCRIZIONE	6
5.1	<i>Dati Tecnici</i>	6
6	CAMPO DI APPLICAZIONE VIETATO	6
7	INSTALLAZIONE	7
7.1	<i>Installazione meccanica</i>	7
7.2	<i>Collegamento elettrico</i>	10
7.3	<i>SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con ENCODER e CONNETTORE MOLEX</i>	11
7.4	<i>SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con ENCODER / RESOLVER e CONNETTORE MIL</i>	11
7.5	<i>SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con SENSORE di HALL e CONNETTORE MOLEX</i>	12
7.6	<i>SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con SENSORE di HALL e CONNETTORE MIL o USCITA CAVO</i>	12
8	PREPARAZIONE ALL'UTILIZZO	13
8.1	<i>Avvertenze prima dell'avviamento</i>	13
8.2	<i>Avviamento ed arresto</i>	13
8.3	<i>AVVERTENZA PER MOTORI DOTATI DI FRENO DI STAZIONAMENTO</i>	13
9	PROTEZIONE DEL MOTORE ELETTRICO	14
10	MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DEL MOTORE	17
10.1	<i>Pulizia del motore</i>	17
10.2	<i>Ricerca guasti</i>	18
10.3	<i>Conformità Compatibilità Elettromagnetica</i>	19
11	NORME PER LA SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE	20
12	GARANZIA	20
12.1	<i>Informazioni sull'assistenza tecnica</i>	20
12.2	<i>Mantenimento dei requisiti minimi</i>	20
12.3	<i>Limiti della garanzia</i>	20
12.4	<i>Certificato di garanzia</i>	21

1 INTRODUZIONE

Il presente manuale contiene le informazioni per l'uso e la manutenzione dei motori / servomotori in corrente alternata (di seguito semplicemente CA) con alimentazione 24 V, di seguito definiti "motori elettrici".

Il contenuto del presente documento rispecchia quanto prescritto dalle direttive 768/2008/CE, 2014/30/UE, 2011/65/UE, 2012/19/UE e normative pertinenti.

Il manuale è da considerarsi parte integrante del motore a cui è allegato e deve essere quindi conservato per tutta la vita della macchina stessa (se ne raccomanda la conservazione in luogo asciutto e protetto).

La ditta costruttrice si riserva il diritto di effettuare modifiche, senza preavviso e senza incorrere in sanzione alcuna, ferme restando le caratteristiche tecniche principali e di sicurezza; per eventuali altre informazioni rivolgersi al rivenditore più vicino.



ATTENZIONE USATE IL MOTORE SOLO DOPO AVER LETTO ATTENTAMENTE QUESTO MANUALE

2 AVVERTENZE GENERALI

In questo manuale sono riportate le istruzioni che consentono la manutenzione e l'uso regolare del motore evitando inconvenienti che potrebbero danneggiarne il buon funzionamento.

Il motore elettrico è un componente fonte di rischi principalmente di origine elettrica e meccanica, pertanto, se utilizzato in modo improprio, può creare condizioni di pericolo e causare danni a persone, animali e cose.

Si raccomanda di leggere attentamente le istruzioni che seguono prima della messa in servizio del motore; ogni operazione di installazione, messa in servizio, manutenzione e protezione del motore elettrico deve essere eseguita da personale qualificato nel rispetto di tutte le disposizioni legislative e norme tecniche vigenti nonché delle prescrizioni in termini di sicurezza per l'equipaggiamento elettrico delle macchine secondo quanto dichiarato dalla norma europea di riferimento EN 60204-1.

Si rammenta che la presente documentazione integra e non sostituisce alcuna disposizione legislativa o normativa tecnica o prescrizione di sicurezza inerente il motore elettrico; le informazioni di seguito riportate forniscono solo suggerimenti di carattere pratico per il personale competente preposto a tale compito.

Si declina ogni responsabilità derivante dall'uso improprio e dal mancato rispetto delle Direttive di sicurezza vigenti riguardanti il materiale elettrico.

La mancata osservanza delle avvertenze e/o l'eventuale manomissione del motore, solleva la TEM da qualsiasi responsabilità in caso d'incidenti e/o danni a cose e persone.

Prima di mettere in funzione il motore è necessario che l'utilizzatore legga con attenzione il contenuto del presente manuale.

L'utilizzatore deve rispettare le norme antinfortunistiche vigenti nei rispettivi paesi e quanto previsto nel presente manuale.

3 CAMPI DI UTILIZZO E DESCRIZIONE

I nostri motori vengono usati principalmente nel settore dell'automazione industriale ma possono essere utilizzati per tutti quegli impieghi dove si renda necessario variare la velocità e la direzione degli organi a cui sono collegati.

Tutti i motori di seguito citati sono stati progettati e costruiti secondo quanto prescritto dalle norme:

CEI EN 50419, EN 60034-1, EN 60034-2, EN 60034-4, EN 60034-5, EN 60034-6, EN 60034-7, EN 60034-8, EN 60034-9, EN 60034-14, EN 60034-16-1, EN 60034-18-1/22/31, EN 60276, EN 60423, EN 60529, EN 61986, CEI 2-19,

e dalle direttive :

768/2008/CE, 2014/30/UE, 2011/65/UE e 2012/19/UE

4 IDENTIFICAZIONE DEL MOTORE ELETTRICO

Tutti i motori sono dotati di una targhetta nella quale possono essere rilevati i dati necessari alla loro identificazione. Di seguito è descritto il layout di tali dati.

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. Ragione sociale e indirizzo | 10. Serial number |
| 2. Designazione della serie/tipo | 11. Mese e Anno di costruzione |
| 3. Giri per Minuto | 12. Corrente nominale |
| 4. Tensione nominale | 13. Tensione alimentazione freno |
| 5. Grado di protezione | 14. Modello encoder |
| 6. Classe isolamento | 15. N. poli resolver |
| 7. Coppia nominale | 16. Marcatura CE |
| 8. Coppia di picco | 17. Divieto di buttare nei rifiuti urbani |
| 9. Costante di tensione | |

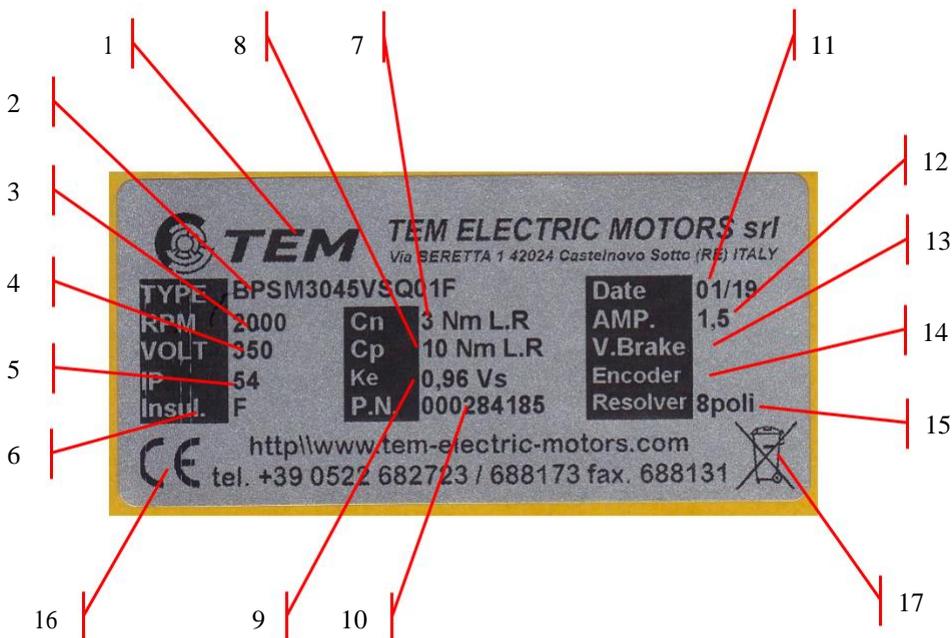


Fig. 2: Targhetta di identificazione

5 DESCRIZIONE

I motori a cui questo manuale si riferisce sono del tipo a corrente alternata senza spazzole con commutazione elettronica e rotore a magneti permanenti denominati BRUSHLESS.

I servomotori serie BT sono stati progettati e costruiti per poter lavorare sia in condizioni di fermo in coppia continuativo sia in velocità senza subire danni e sono disponibili in esecuzione chiusa senza ventilazione;

Sono equipaggiati di serie con encoder seriale o encoder con fasi di commutazione in opzione resolver.

5.1 Dati Tecnici

Le caratteristiche tecniche fondamentali sono riportate sulla targa del motore, qualora l'utilizzatore si trovasse nella necessità di conoscere altri parametri non specificati può richiederli al rivenditore, consultarli o scaricarli dal sito internet: www.tem-electric-motors.com o in alternativa richiedere a TEM direttamente la scheda di caratterizzazione del motore di cui

è in possesso, per fare questo è sufficiente fornire o il nome completo dell'articolo (vedi codice su casella TYPE della targa motore) o il numero di matricola (vedi matricola su casella P.N della targa motore).

I dati tecnici quando non diversamente specificati si intendono riferiti a (tolleranza $\pm 5\%$):
Temperatura ambiente 25°C, Altitudine max. 1000m s.l.m, Umidità relativa max. 75% in assenza di condensa.

6 CAMPO DI APPLICAZIONE VIETATO

I motori CA realizzati, possono raggiungere il grado di protezione massimo di IP 65 (solo su richiesta specifica del cliente) apportando opportune modifiche costruttive, quindi il loro utilizzo non è permesso in quei casi in cui sia richiesta una protezione maggiore ad esempio:

- Esposizione a getti d' acqua diretti con pressioni superiori a 30 KPa e portate superiori a 13.2 l/min.
- Immersione parziale o totale in acqua, olio ecc...

Nel caso di brushless standard (protezione IP 54) le limitazioni sono estese quelle previste dalla norma EN60034-5.

ATTENZIONE:



Il motore non può essere utilizzato in ambienti dove siano richieste caratteristiche antidefraganti.

Accertarsi inoltre che l'ambiente in cui deve essere installato non sia soggetto ad esalazioni gassose e venefiche per il manutentore. L'utilizzo del motore è consentito a persone aventi più di 14 anni.

7 INSTALLAZIONE

7.1 Installazione meccanica

Prima dell'installazione verificare che:

- 1) il motore elettrico non sia visibilmente danneggiato (danni derivanti da trasporto o immagazzinaggio).
- 2) i dati di targa siano congruenti con le caratteristiche d'uso del motore e l'applicazione a cui è destinato; la tensione di alimentazione deve corrispondere alle indicazioni presenti sulla targa dati.
- 3) la temperatura ambiente sia compresa tra 0°C e +40°C;
- 4) l'umidità relativa sia inferiore al 85%;
- 5) il grado di protezione IP indicato sul motore elettrico sia idoneo all'ambiente di installazione secondo IEC 60034-5;



Prima di ogni operazione scollegare dalla rete elettrica il motore ed il suo equipaggiamento. Possiede parti rotanti pericolose, rimuovere le protezioni solo a motore scollegato dalla rete e con parti non in movimento.



Attenzione il motore può raggiungere nelle superfici esterne a contatto con l'operatore, temperature elevate. Maneggiare solo a motore freddo.



Attenzione il motore ha parti taglienti che possono arrecare ferite. Usare appositi guanti di protezione.

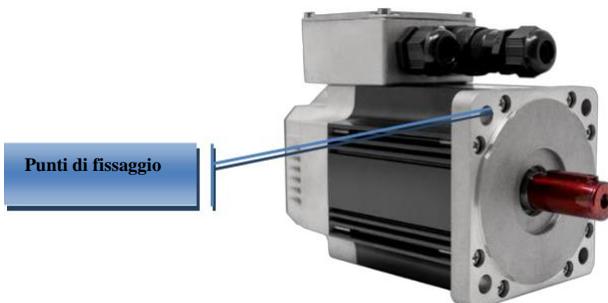
Attenzione lo spessore sottile della targa riportante i dati elettrici può essere tagliente. Attenzione l'albero di trasmissione del motore senza chiavetta presenta spigoli affilati

Lavori preliminari:

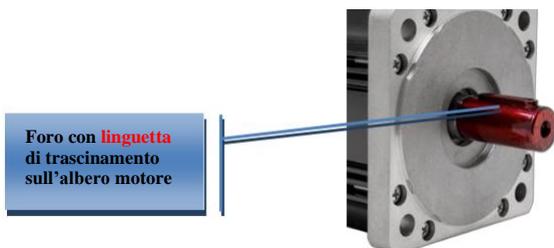
- 1) rimuovere eventuali bloccaggi o protezioni o imballaggio usate per il trasporto (es. protezione estremità di uscita albero motore) e verificare che l'albero motore ruoti liberamente nella sua sede.
- 2) verificare, in particolare dopo un lungo periodo di stoccaggio, che il motore non sia bagnato o con presenza di ruggine.

Installazione del motore:

- 1) si raccomanda di fissare adeguatamente il motore elettrico per mezzo dei punti di ancoraggio presenti sulla flangia e/o sua carcassa;

**Fig. 2: Punti di fissaggio del motore elettrico**

- 2) eseguire il montaggio del motore su base piana, rigida, esente da vibrazioni, resistente alle deformazioni;
- 3) allineare con cura il motore e la macchina comandata per evitare sforzi inammissibili sull'albero motore, rispettando i carichi radiali e assiali massimi ammessi; un disallineamento può provocare durante l'esercizio surriscaldamenti anomali e/o rotture meccaniche mettendo a rischio la sicurezza;
- 4) durante il montaggio evitare danni al motore; non sottoporre l'estremità d'albero ad urti o colpi;
- 5) accertarsi che le parti da collegare con l'albero motore siano idonei.



7)

Fig. 3 : Albero motore

- 8) se possibile, il motore deve essere fissato in modo da consentire la lettura dei dati di targa.

- 9) deve essere garantita una sufficiente ventilazione, evitando strozzature nei passaggi d'aria e l'ingresso di trucioli, polvere o liquidi e tutti i casi che compromettano il regolare funzionamento del motore e/o smaltimento del calore.

Nel caso in cui il motore da installare sia in versione B3, dotato cioè di piedi per il fissaggio, procedere come descritto:

- Assicurarsi che il motore appoggi su una superficie piana quindi fissare ogni foro sul piede utilizzando viti adeguate.
- Nel caso invece di un motore con fissaggio a flangia eseguire le seguenti operazioni:
- Verificare che la controflangia di accoppiamento sia della stessa grandezza e forma costruttiva di quella del motore.
- Pulire le zone di contatto delle flangie, togliere la protezione sull'albero motore e accertarsi che la chiavetta sia in posizione corretta.
- Eseguire l'accoppiamento tra il motore e l'organo di trasmissione avendo cura di serrare tutte le viti sui fori della flangia.

ATTENZIONE:



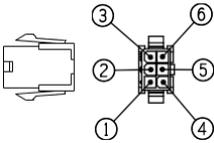
- **L'utilizzatore è responsabile del rispetto delle normative locali in fatto di sicurezza, installazione ed uso.**
- **Tutte le operazioni di trasporto, installazione, uso, manutenzione ordinaria e straordinaria del motore vanno eseguite esclusivamente da operatori specializzati e competenti.**
- **Per operatore si intende la o le persone incaricate di installare, far funzionare, regolare, riparare e trasportare il motore.**

7.2 Collegamento elettrico

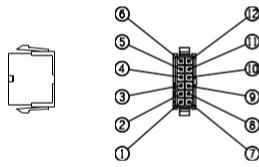
- 1) Non avviare il motore con albero libero.
- 2) Prima del collegamento, controllare il corretto serraggio dei conduttori del motore sulla morsettiera; la scelta del pressacavo deve essere congruente al diametro esterno del cavo utilizzato.
- 3) I cavi di alimentazione devono essere conformi alla regola d'arte e alle norme applicabili scegliendo cavi e conduttori adeguati per portata e isolamento; il cablaggio delle connessioni e la sezione dei cavi devono essere conformi a EN 60204-1.
- 4) Prima della messa in servizio, verificare il senso di rotazione del motore; se il motore deve funzionare in senso opposto a quello predefinito, è sufficiente commutare il collegamento eseguito.
- 5) Regole anti-infortunistiche: il motore elettrico deve essere installato ed utilizzato da personale qualificato che sia a conoscenza dei requisiti di sicurezza; le attrezzature antinfortunistiche necessarie alla prevenzione di incidenti durante il montaggio e il funzionamento del motore sulla macchina o sull'equipaggiamento devono essere in accordo alle regole antinfortunistiche vigenti.
- 6) Collegare il motore alla sua alimentazione per mezzo di idonea morsettiera.
- 7) Il motore deve essere protetto per mezzo di idoneo fusibile.
- 8) Il motore è fornito di due cavi di collegamento, rispettivamente di colore nero e rosso.

7.3 SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con ENCODER e CONNETTORE MOLEX

CONNESSIONI DI POTENZA CONNETTORE MOLEX	
MOTORE	
FASE U	PIN 1
FASE V	PIN 3
FASE W	PIN 2
MASSA	PIN 4
FRENO	
POS.(+)	PIN 5
NEG.(-)	PIN 6



CONNESSIONI DI SEGNALE ENCODER con FASI su CONNETTORE MOLEX	
+5Vcc	PIN 1
GND	PIN 2
A neg.	PIN 7
A	PIN 8
B neg.	PIN 9
B	PIN 10
Z neg.	PIN 11
Z	PIN 12
Schermo	PIN 6
V	PIN 3
W	PIN 4
U	PIN 5



7.4 SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con ENCODER / RESOLVER e CONNETTORE MIL

CONNESSIONI DI POTENZA CONNETTORE MIL	
MOTORE	
FASE U	PIN M
FASE V	PIN J
FASE W	PIN K
MASSA	PIN L
FRENO	
POS.(+)	PIN F
NEG.(-)	PIN C
PTC (opzione)	
PTC	PIN A
PTC	PIN B

CONNESSIONI DI SEGNALE CONNETTORE MIL			
RESOLVER 2/8 POLI		ENCODER con FASI di COMMUTAZIONE	
0 V	PIN B	+5Vcc	PIN A
V-Ref	PIN D	GND	PIN B
+ Cos	PIN C	A neg.	PIN C
Cos	PIN E	A	PIN D
+ Sin	PIN G	B neg.	PIN E
Sin	PIN H	B	PIN F
Schermo (opzione)	PIN S	Z neg.	PIN G
PTC (opzione)	PIN A	Z	PIN H
PTC (opzione)	PIN N	Schermo	PIN S
		PTC (opzione)	PIN J
		PTC (opzione)	PIN K
		V	PIN M
		W	PIN P
		U	PIN V

7.5 SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con SENSORE di HALL e CONNETTORE MOLEX

CONNESSIONI DI POTENZA CONNETTORE MOLEX		
MOTORE		
FASE U	PIN 1	
FASE V	PIN 3	
FASE W	PIN 2	
MASSA	PIN 4	
FRENO		
POS.(+)	PIN 5	
NEG.(-)	PIN 6	

CONNESSIONI DI SEGNALE SENSORE di HALL su CONNETTORE MOLEX		
+12Vcc	PIN 1	
GND	PIN 2	
Schermo	PIN 6	
W	PIN 4	
V	PIN 3	
U	PIN 5	
PTCPIN (opz)11		
PTCPIN (opz)12		

7.6 SERIE BTS, BPS, BTE e BPE con SENSORE di HALL e CONNETTORE MIL o USCITA CAVO

CONNESSIONI DI POTENZA CONNETTORE MIL		
MOTORE		
FASE U	PIN M	ROSSO
FASE V	PIN J	BIANCO
FASE W	PIN K	NERO
MASSA	PIN L	GIALLO/VERDE
FRENO		
POS.(+)	PIN F	BIANCO
NEG.(-)	PIN C	BIANCO
PTC (opzione)	PIN A	BLU
PTC	PIN B	BLU
PTC		

CONNESSIONI DI SEGNALE SENSORE di HALL		
	CONNETTOR E MIL	USCITA CAVO
+12Vcc	PIN A	MARRONE
GND	PIN B	BIANCO
Schermo	PIN S	NERO (opz)
PTC (opzione)	PIN J	BLU
PTC (opzione)	PIN K	BLU
SONDA W	PIN P	GRIGIO
SONDA V	PIN M	VERDE
SONDA U	PIN V	GIALLO

NB: Il senso di rotazione del motore è quello convenzionale (rotazione oraria visto lato di potenza) secondo EN 60034-8



NB: Tutti i motori sono provvisti di morsetto o vite per la messa a terra evidenziato dal simbolo:

Il senso di rotazione del motore è quello convenzionale (rotazione oraria visto lato di potenza) secondo EN 60034-8



ATTENZIONE:

- Verificare che gli azionamenti utilizzati abbiano il marchio CE o equivalente.
- Accertarsi che i collegamenti alle prese elettriche siano al riparo da inondazioni ed umidità.
- Per le connessioni del motore e suoi accessori utilizzare cavi di dimensioni appropriate, dotati di schermatura e conduttore di terra.
- Non rispettare quanto prescritto può causare danni rilevanti al motore

8 PREPARAZIONE ALL'UTILIZZO

8.1 Avvertenze prima dell'avviamento

Assicurarsi di aver eseguito le connessioni elettriche come descritto al CAP 7.2 / 7.3 e come indicato sul manuale d'uso e manutenzione dell'azionamento.

Evitare di far funzionare il motore al di fuori dei valori riportati in targa.



ATTENZIONE:

Assicurarsi, prima di mettere in servizio il motore, che la macchina in cui è incorporato sia stata dichiarata conforme alla direttiva macchine 2006/42/CE.

8.2 Avviamento ed arresto

- Per le operazioni di avviamento / arresto seguire le disposizioni riportate sul manuale di uso e manutenzione dell'azionamento.
- Controllare che rumore, vibrazioni, e tensione di alimentazione siano corretti.
- Per i motori equipaggiati con freno leggere attentamente le avvertenze riportate nei paragrafi successivi.

PREMESSA: I motori equipaggiati con freno standard prevedono un freno a molle, trattasi di freni statici ad azione inversa cioè la forza frenante viene applicata in mancanza di tensione.

8.3 AVVERTENZA PER MOTORI DOTATI DI FRENO DI STAZIONAMENTO

I freni utilizzati su tutti i motori sono dimensionati per mantenere bloccato il motore e non per eseguire frenate dinamiche, nel caso in cui si necessiti di impiegare il freno per frenare il motore si consiglia quindi di contattare l'ufficio tecnico per verificarne la possibilità.

La coppia frenante nominale indicata sul freno è quindi di tipo statico.

Il freno di sicurezza crea un aumento di temperatura del motore di circa 20°C, perciò è necessario o sovradimensionare il motore in modo adeguato se il fattore di servizio del freno è significativo, oppure dopo aver alimentato per 2 secondi il freno ridurne la tensione al valore di ritenzione (vedi tabella seguente), in questo modo si riduce di 2/3 il calore prodotto dal freno stesso.

9 PROTEZIONE DEL MOTORE ELETTRICO

Ogni equipaggiamento elettrico deve essere protetto contro i danni derivanti da guasti o funzionamenti anormali; i fenomeni che devono essere presi in considerazione sono:

- sovracorrenti derivanti da cortocircuito;
- correnti di sovraccarico;
- interruzione o diminuzione della tensione di alimentazione;
- velocità eccessiva degli elementi delle macchine.

Ai fini della sicurezza devono inoltre essere predisposte protezioni contro i contatti diretti con parti in tensione e indiretti con parti normalmente non in tensione ma che potrebbero divelarlo in seguito al manifestarsi di guasti all'isolamento.

• Sovracorrenti derivanti da cortocircuito

La protezione può essere effettuata tramite: fusibili, relè di massima corrente o relè termici.

I fusibili interrompono direttamente il circuito, i relè di massima corrente e i relè termici comandano l'apertura dei circuiti protetti agendo su interruttori automatici o contattori. Il dispositivo di protezione contro le sovracorrenti deve essere inserito a monte dei conduttori da proteggere.

Le protezioni contro i sovraccarichi e i cortocircuiti possono essere realizzate tramite: interruttore automatico magnetotermico con potere di interruzione sufficiente a interrompere la corrente di cortocircuito, in grado di esercitare da solo sia la protezione contro i sovraccarichi che quella contro i cortocircuiti; oppure tramite interruttore in grado di intervenire in caso di sovraccarichi, ma che non ha potere di interruzione sufficiente per i cortocircuiti, in questo caso la relativa protezione è affidata a fusibili inseriti più a monte, di tipo ritardato (idonei per motori) per tener conto delle sovracorrenti previste all'avviamento.

• Correnti di sovraccarico.

Deve essere prevista la protezione contro i sovraccarichi per tutti i motori, usualmente in servizio continuo, con

potenza superiore a 0.5 kW; tale protezione viene comunque raccomandata anche per tutti gli altri motori.

La protezione viene normalmente ottenuta mediante relè termici, inseriti su tutti i conduttori attivi, tranne il neutro; nel caso di motori monofase è ammessa la protezione su un solo conduttore attivo non messo a terra.

La costante di tempo del dispositivo di protezione deve approssimarsi il più possibile a quella del motore da proteggere; tale condizione non facilmente realizzabile può rendere la protezione inefficiente o intempestiva, specialmente nel caso di motori a servizio intermittente o soggetti ad un numero elevato di manovre (avviamenti, arresti, inversioni di marcia); in questo caso la protezione può essere affidata a sensori termici incorporati nel motore (termistori di tipo PTC o termoprotettori bimetallici) in grado di interrompere l'alimentazione qualora

la temperatura interna del motore superi un valore stabilito; tale tipo di protezione è consigliabile anche nei casi di ridotto raffreddamento della macchina e in tutte quelle situazioni che non fanno intervenire la protezione termica perché non esiste un prolungato sovraccarico di corrente, ma che possono comunque riscaldare eccessivamente il motore.

Si tenga presente che tale protezione può da sola non essere sufficiente a proteggere il motore in condizioni di rotore bloccato; risulta quindi utile accoppiarla a quella termica sulle fasi.

In generale l'apparecchiatura deve essere progettata in modo da escludere la possibilità, dopo l'intervento della protezione termica, di ravviamento automatico del motore. In determinati cicli produttivi può risultare dannoso l'arresto improvviso di un motore, specialmente se non coordinato con quello degli altri motori eventualmente presenti nel ciclo; in questi casi la protezione termica può, in un primo tempo, inviare una segnalazione acustica o visiva all'operatore, e solo in un secondo tempo, qualora l'addetto non sia intervenuto, comandarne l'arresto. Naturalmente i livelli di intervento e i tempi di ritardo devono essere scelti in modo da escludere possibili condizioni di pericolo.

Nel caso di motori alimentati da convertitori (es. inverter), la protezione può essere effettuata anche mediante limitazione della corrente assorbita; tale limitazione però viene in genere fissata a un valore superiore alla corrente nominale onde permettere al motore di sopportare eventuali punte di carico e avere una sufficiente coppia all'avviamento. Pertanto deve essere accoppiata a un altro dispositivo in grado di intervenire nel caso in cui permangano oltre un certo tempo condizioni di sovraccarico per il motore.

• Interruzione o diminuzione della tensione di alimentazione.

Quando una caduta di tensione o un'interruzione possono essere causa di un cattivo funzionamento dell'equipaggiamento elettrico, deve essere previsto un dispositivo di minima tensione che assicuri la protezione

appropriata (per esempio l'interruzione dell'alimentazione della macchina) ad un livello di tensione predeterminato. Se il funzionamento di una macchina può sopportare un'interruzione o una riduzione della tensione per un breve periodo, può essere previsto un dispositivo ritardato di minima tensione. Il funzionamento del dispositivo di minima tensione non deve compromettere il funzionamento di un qualsiasi comando di arresto della macchina.

• Velocità eccessiva degli elementi delle macchine.

Eventuali sovra velocità del motore possono verificarsi nel caso di alimentazione mediante convertitori, a seguito di un guasto o di un funzionamento anomalo del convertitore stesso, oppure nel caso di trascinamento da parte del carico, in caso di assenza o insufficienza dell'azione frenante. La protezione, indispensabile quando la sovra velocità può causare condizioni di pericolo, può essere ottenuta prevenendo tali funzionamenti anomali, per esempio con l'impiego di dispositivi sensibili alla velocità del motore (interruttori centrifughi o relè di tensione collegati a dinamo tachimetriche), che interrompano l'alimentazione del motore, eventualmente inserendo anche dispositivi di frenatura, nel caso in cui l'interruzione dell'alimentazione non sia in grado di arrestare il carico comandato (es.: sollevamenti).

• Protezione contro i contatti diretti.

Per evitare i contatti diretti, le parti attive del motore (che sono normalmente in tensione) sono sistemate entro involucro (carcassa motore) e l'apertura della scatola morsettiera, che le rende accessibili, è resa possibile solo tramite l'uso di un utensile. L'operazione di rimozione della scatola morsettiera deve essere eseguita, in caso di manutenzione, solo da personale esperto qualificato con rete di alimentazione visibilmente sezionata, compreso i circuiti ausiliari (es. per le scaldiglie anticondensa) in modo da non avere parti in tensione accessibili.

Nel caso di parti attive in grado di conservare la tensione, esempio condensatori in motori monofase, a rete di alimentazione visibilmente sezionata scaricare i condensatori prima di eseguire qualunque altro intervento.

• **Protezione contro i contatti indiretti.**

La protezione contro i contatti indiretti, cioè i contatti dovuti al manifestarsi di guasti all'isolamento che portano così le masse metalliche esterne a contatto con parti attive in tensione, viene principalmente realizzata collegando tutte le masse accessibili a un conduttore di protezione, a sua volta collegato a terra, e con l'impiego di dispositivi di protezione che intervengano staccando l'alimentazione quando, per effetto del guasto nell'avvolgimento, si verifichi il passaggio di correnti verso terra.

Il principio fondamentale di tale protezione consiste nell'evitare che, in caso di guasto, si manifesti fra una parte accessibile verso terra o tra due parti contemporaneamente accessibili, una tensione per un tempo sufficiente a causare un rischio di effetti fisiologici dannosi in una persona che venga a contatto. Si distinguono:

- collegamento di protezione effettuato secondo il sistema con conduttore di protezione collegato a terra in modo autonomo rispetto alla rete di alimentazione; la protezione può essere eseguita tramite interruttore di massima corrente o interruttore differenziale;
- collegamento di protezione effettuato secondo il sistema con conduttore di neutro collegato a terra all'origine e usato come conduttore di protezione (in questo caso non è possibile utilizzare la protezione differenziale e quindi debbono intervenire gli interruttori di massima corrente).

Consultare le norme specifiche.

Deve essere garantito il coordinamento e la selettività di tutte le protezioni, per proteggere adeguatamente linee e apparecchiature; è vietato sempre e comunque il ripristino automatico delle protezioni dopo che queste sono intervenute, in quanto ciò può comportare una condizione di pericolo; e inoltre obbligatorio l'intervento di personale istruito per il ripristino manuale del sistema, di cui il motore elettrico fa parte o è parte principale. Quando è presente

10 MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DEL MOTORE

10.1 Pulizia del motore

Il motore non richiede particolari operazioni di pulizia.

Per non compromettere l'efficacia dell'aria di raffreddamento, occorre sottoporre periodicamente (almeno una volta all'anno per luoghi poco polverosi) il motore ad una pulizia. Di solito basta soffiare via con aria compressa esente da acqua ed olio. Vanno tenute pulite soprattutto le aperture per la ventilazione e gli spazi tra le alette. Si consiglia di includere i motori elettrici nelle revisioni regolari della macchina nella quale verrà inserito il motore.

**ATTENZIONE:**

Durante il funzionamento la struttura esterna del motore può raggiungere una temperatura vicina ai 90°C, attendere quindi che si raffreddi prima di effettuare operazioni manuali.

**ATTENZIONE:**

- Sconnettere elettricamente il motore prima di iniziare qualsiasi operazione su di esso.
- Le parti interne ed esterne possono avere spigoli taglienti, maneggiare quindi con cautela.
- Se il motore viene provato prima di essere collegato meccanicamente, assicurarsi che sull'albero vi sia il copri chiavetta onde evitare il rilascio della chiavetta a velocità elevate.
- Assicurarsi che il corpo motore sia bloccato in modo da evitare pericoli al personale.
- il motore può essere smontato e riparato solo da tecnici qualificati, l'inosservanza di tale regola comporta il decadimento totale della garanzia.

10.2 Ricerca guasti

	CAUSE	RIMEDI
IL MOTORE NON FUNZIONA	<ul style="list-style-type: none"> - Manca la tensione al motore - Errato collegamento fasi motore - Errato collegamento cavo del trasduttore - Intervento PTC (temperatura motore oltre 120°C) 	<ul style="list-style-type: none"> - Controllare alimentazione del drive - Verificare sequenza fasi - Controllare connessioni encoder / resolver - Attendere che la temperatura del motore si abbassi e controllare il carico
IL MOTORE RUOTA A SCATTI VIBRA VISTOSAMENTE	<ul style="list-style-type: none"> - Errato collegamento fasi motore - Errato collegamento del cavo del trasduttore - Schermatura non adeguata - Errata impostazione parametri motore - Trasduttore non allineato 	<ul style="list-style-type: none"> - Verificare sequenza fasi - Controllare connessioni encoder / resolver - Controllare connessioni schermature - Verificare il corretto inserimento dei parametri motore sul drive - Verificare fasatura encoder / resolver
IL MOTORE IN "FERMO IN COPPIA" OSCILLA LIEVEMENTE	<ul style="list-style-type: none"> - Errato collegamento cavo del trasduttore 	<ul style="list-style-type: none"> - Controllare connessioni encoder / resolver - Controllare connessioni schermature
IL MOTORE GIRA IN MODO IRREGOLARE	<ul style="list-style-type: none"> - Presenza di disturbi 	<ul style="list-style-type: none"> - Verificare la presenza nei pressi del motore di fonti di disturbo (relè, elettrovalvole, teleruttori, ecc...) - Controllare la corretta separazione tra cavo di potenza e di segnale - Controllare connessioni schermature
SOVRACCORRENTE SUL MOTORE	<ul style="list-style-type: none"> - Errato collegamento cavi motore e/o trasduttore - Trasduttore non allineato - Errata impostazione parametri motore 	<ul style="list-style-type: none"> - Controllare connessioni - Verificare fasatura encoder / resolver - Verificare il corretto inserimento dei parametri motore sul drive
IL MOTORE VIBRA ED È RUMOROSO	<ul style="list-style-type: none"> - Cuscinetti usurati - Accoppiamento o montaggio errato 	<ul style="list-style-type: none"> - Interpellare il rivenditore - Controllare accoppiamento e montaggio

10.3 Conformità Compatibilità Elettromagnetica

I motori descritti nel presente manuale possono essere ritenuti conformi alla norma EN61000-6-4 ed EN61000-6-2 sulla Compatibilità Elettromagnetica 2014/30 UE in quanto il motore in sé non risulta essere una fonte di disturbo essendo assimilabile ad un motore ad induzione (come indicato sulla linea guida, della UE, per l'applicazione della direttiva E.M.C).

La conformità alle norme sopracitate deve invece essere verificata per il pacchetto motore-azionamento (anche quando i due componenti presi singolarmente risultano conformi).

Per il corretto funzionamento del sistema inoltre i cavi di segnale e potenza devono essere schermati, la schermatura deve essere con connessione a radio frequenza (360°) e coprire almeno il 90% della lunghezza del cavo.

Le connessioni sul motore devono avvenire unicamente utilizzando i connettori e le morsettiere previste per il motore.

11 NORME PER LA SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE

Al termine della vita operativa il motore non deve essere gettato come rifiuto comune, ma deve essere rottamato in apposito contenitore per il riciclaggio del materiale elettrico ed elettronico; ciò viene evidenziato dal simbolo del bidone barrato posto sulla targa del motore stesso.

A seconda delle proprie caratteristiche intrinseche i materiali costituenti il motore potrebbero essere riciclabili, si raccomanda quindi in caso di demolizione di differenziare le parti secondo la loro natura ed in ogni caso di rispettare le locali direttive in materia.

Attraverso il riciclaggio dei rifiuti ed altre forme di gestione del materiale elettrico ed elettronico è possibile dare un'importante contributo alla salvaguardia dell'ambiente. Per ottenere informazioni sul punto di raccolta più vicino si consiglia di contattare gli enti competenti in materia.



12 GARANZIA

12.1 Informazioni sull' assistenza tecnica

Nel caso di problemi al motore, non riconducibili alla tabella "RICERCA GUASTI" contattare il rivenditore più vicino.

12.2 Mantenimento dei requisiti minimi

Il costruttore garantisce il mantenimento dei requisiti minimi di sicurezza per anni 10 (dieci) dall' anno di fabbricazione.

12.3 Limiti della garanzia

- La ditta costruttrice garantisce i motori descritti nel presente libretto, per 24 (ventiquattro) mesi dalla data riportata sulla targa del motore ed entro tale periodo si impegna a riparare o sostituire le parti difettose, purché gli stessi siano stati utilizzati nelle condizioni riportate in targa.
- Le parti soggette ad usura non sono coperte da garanzia.
- La TEM sosterrà unicamente le spese di riparazione, ogni altra spesa (ritiro, sostituzione, trasporto, ecc..) ivi inclusi eventuali danni a cose e persone sarà a carico del cliente che per nessuna ragione potrà rivalersi sulla TEM stessa.
- La garanzia non è riconosciuta nei casi di cattiva manutenzione, anomalo impiego del motore e manomissione dello stesso.
- Reclami per danni riportati durante il trasporto possono essere inoltrati solo quando il danno viene constatato e confermato alla consegna della merce.
- Qualsiasi controversia è dovuta alla competenza territoriale dell'autorità giudiziaria di Reggio Emilia.
- Per garantire una riparazione il più veloce possibile, in sede di reclamo in garanzia inviare in porto franco il prodotto difettoso insieme al certificato di garanzia debitamente compilato.

12.4 Certificato di garanzia

	CERTIFICATO DI GARANZIA TEM ELECTRIC MOTORS srl	
Articolo :		
N. di serie (P.N) :		
Data di acquisto :		
Anomalia riscontrata :		
Timbro e firma dell' utilizzatore :		

NB: Conservare con cura il certificato di garanzia. La sua perdita estingue il diritto di garanzia.