

Бланк заказа

Асинхронного электродвигателя для работы
в системе частотно-регулируемого электропривода



ПРАКТИК
ГРУППА КОМПАНИЙ

1. Общие сведения

Наименование предприятия-заказчика:

Адрес

Телефон / факс организации

Контактное лицо: (ФИО, должность):

2. Технические требования заказа

1. Мощность электродвигателя при 50 Гц, кВт

2. Номинальная (синхронная) скорость при 50Гц, об/мин

3. Напряжение питания при 50Гц, В

4. Соединение фаз обмотки

5. Тип исполнительного механизма
(насос, вентилятор, конвейер...)

6. Рабочий диапазон регулирования скорости, об/мин.
(от....и до.... – в продолжительном режиме)

7. Климатическое исполнение

8. Степень защиты

9. Монтажное исполнение

10. Необходимость установки датчика температуры

10.1 Тип датчика температуры: термосопротивление РТС (ТС)

10.2 Тип датчика температуры: РТС+термореле (ТР)

10.3 Тип датчика температуры: Биметаллический (ТБМ)

10.4 Тип датчика температуры: РТ100

11. Необходимость установки и параметры датчика
обратной связи по скорости

11.1 Тип датчика скорости (ТТЛ/НТЛ)

11.2. Количество импульсов на один оборот двигателя, имп./об.

12. Необходимость установки и параметры электромагнитного тормоза

12.1. Необходимость ручного растормаживания

12.2 Напряжение питания тормоза

12.3 Тип тормоза (статический/динамический)

13. Тип подключения (вентилятора, энкодера): разъём с ответной частью или клеммная коробка

14. Необходимость установки узла независимой вентиляции

15. Особые требования

16. Количество, шт.

В случае отсутствия дополнительных требований, электродвигатель изготавливается в исполнении УЗ (У2), степенью защиты I Р54 (IP55). Установочно-присоединительные размеры электродвигателей соответствуют общепромышленным сериям 4А, АИР, 5А и т.д.

Подпись представителя заказчика

Дата

*при заказе на АДЧР 280 габарита и выше, рекомендуем выбирать токоизоляцию подшипникового узла:

При регулировании скорости вращения асинхронного двигателя с помощью преобразователя частоты, по контуру образованному валом и корпусом двигателя, через подшипники может протекать паразитный ток (вызывает электрокоррозию подшипника и значительно снижает ресурс работы).

Если между любой точкой вала и заземлённой частью двигателя значение падения напряжения составляет 0,5В (характерно для частотно регулируемых двигателей 280 габарита и более) - необходимо разрывать контур протекания тока.

Существуют 2 решения этой проблемы:

- 1) Токоизолированный подшипник SKF (FAG, KRW и др.),
- 2) Токоизолированный щит.

Импортный токоизолированный подшипник качественная, но дорогая доработка - в как альтернативное решение по защите подшипниковых узлов можем предложить установку токоизолированного щита.

Физический смысл остаётся тем же: разрывается контур протекания паразитных токов.

Отличие в том, что в подшипнике это осуществляется путём нанесения керамического покрытия, (либо на дорожку, либо на само тело качения) имеющего определённую износостойкость.

В токоизолированном щите токопроводящая пластина контактирующая с подшипниковым узлом надёжно изолирована от самого щита электродвигателя.

Изготовление токоизолированных щитов технологически проще, чем подшипников и не имеет проблем с логистикой, что даёт заметный выигрыш в стоимости доработки, не снижая надёжность.



Россия, г. Нижний Новгород,
ул. Чаадаева, 2Г
8 (800) 234-01-01
www.pr52.ru