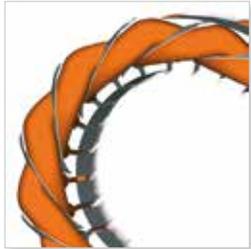


MONO

Les moteurs motive sont réalisés selon les normes internationales IEC ; quelle que soit la forme de construction, toutes les dimensions ont été tirées à partir des tableaux relatifs à la norme IEC 72-1.

La carcasse est réalisée par moulage sous pression d'alliage d'aluminium.

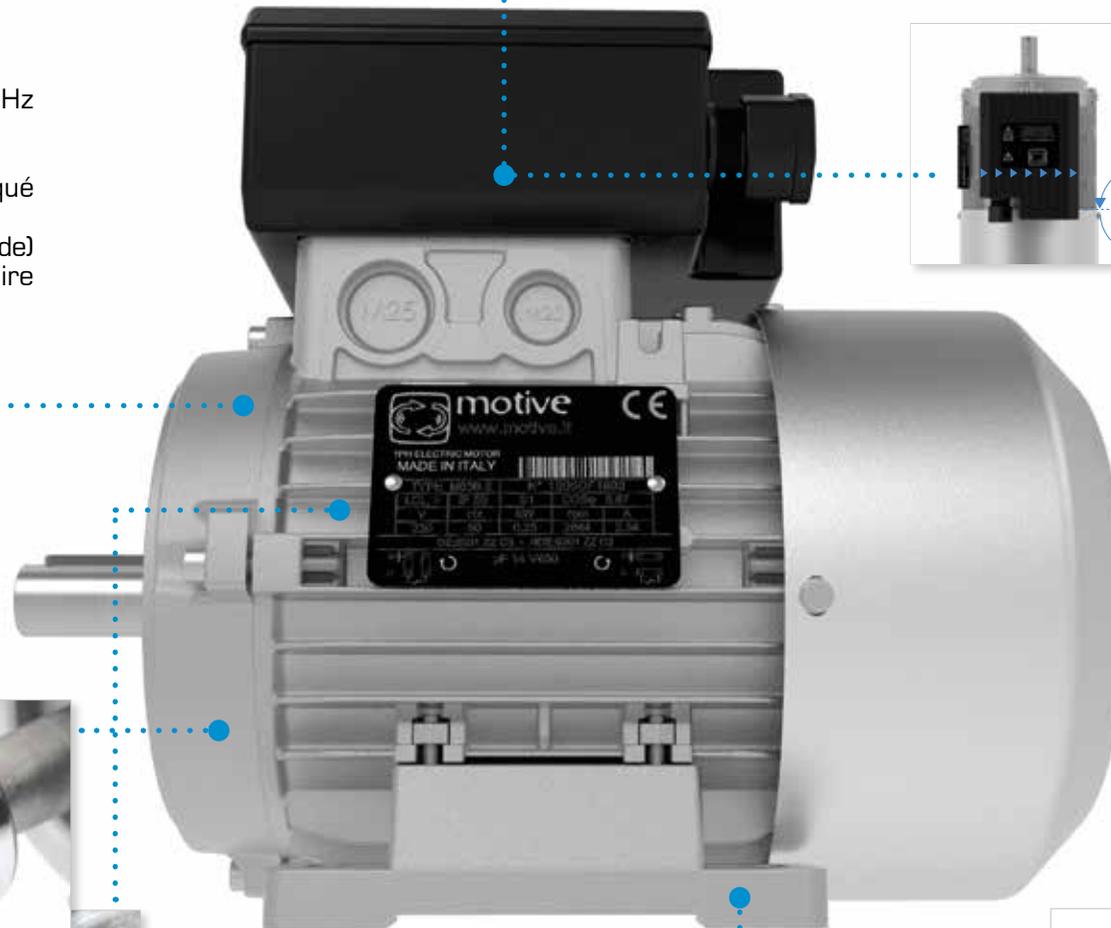
Tous les moteurs MONO sont:
monophasé 230V 50Hz. Sur demande 60Hz et tensions spéciales
classe d'isolation F, (H sur demande)
Service continu S1 si hors UE et non marqué CE, S3 75% si marqué CE,
protection IP55, (IP56, 66 et 67 sur demande)
sur demande condensateur supplémentaire pour couple de démarrage élevé



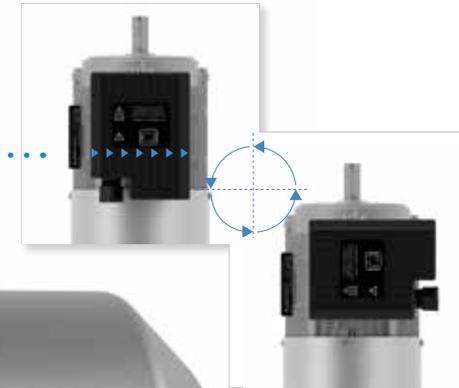
Le bobinage spécial permet un bon couple de démarrage, même sans un double condensateur



Les roulements sont sélectionnés soigneusement pour le faible bruit qu'ils émettent et pour leur tenue au fil du temps. Il en est de même pour le rotor qui fait l'objet d'un indice d'équilibrage dynamique.

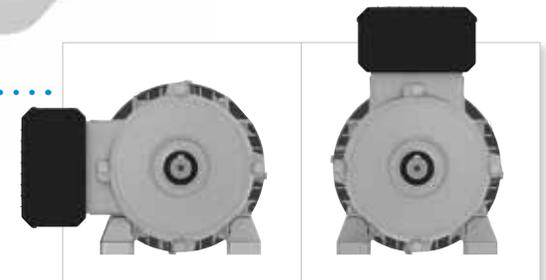


A fin de garantir une étanchéité optimale, la boîte à bornes a été dotée de presse-étoupe anti-arrachement et les roulements ont été dotés d'une bague à lèvres servant à protéger les deux côtés du moteur.



La boîte à bornes peut effectuer une rotation

Les pattes sont amovibles et leur fixation peut être fait sur 3 cotés pour permettre la rotation de la boîte à bornes.



PERFORMANCES

Type	KW	rpm	I _n (A)	I _s (A)	$\frac{I_s}{I_n}$	C _n (Nm)	C _s (Nm)	$\frac{C_s}{C_n}$	η % 100%	Fatt. pot. cos φ	ΔT marche [°C]	ΔT démarrage [°C]	cond. marche (μf)
63A-2	0,18	2824	1,42	4,16	2,9	0,61	0,67	1,1	56,4	0,978	52	69	12
63B-2	0,25	2844	2,20	6,57	3,0	0,84	0,92	1,1	56,7	0,870	83	77	14
71A-2	0,37	2789	2,63	7,98	3,0	1,27	1,14	0,9	66,2	0,924	58	65	14
71B-2	0,55	2797	4,24	11,75	2,8	1,88	1,69	0,9	64,5	0,874	93	103	20
80A-2	0,75	2809	4,90	16,99	3,5	2,55	2,04	0,8	71,5	0,931	81	92	22
80B-2	1,1	2853	7,72	20,24	2,6	3,68	2,58	0,7	74,7	0,830	87	92	25
90S-2	1,5	2878	9,45	41,17	4,4	4,92	2,96	0,6	74,7	0,917	76	86	45
90L-2	2,2	2845	13,42	58,80	4,4	7,39	14,32	1,9	78,2	0,910	95	98	40+120
63B-4	0,18	1394	1,75	4,19	2,4	1,23	1,23	1,0	51,1	0,876	91	97	8
71A-4	0,25	1413	1,88	6,03	3,2	1,69	1,52	0,9	61,2	0,944	63	79	12
71B-4	0,37	1423	3,01	9,75	3,2	2,48	2,79	1,1	56,3	0,948	78	101	15
80A-4	0,55	1437	4,07	12,30	3,0	3,66	2,56	0,7	67,1	0,875	86	98	16
80B-4	0,75	1382	5,32	14,36	2,7	5,18	3,11	0,6	66,6	0,920	100	101	20
90S-4	1,1	1402	7,28	20,32	2,8	7,49	5,25	0,7	71,2	0,922	71	92	35
90L-4	1,5	1414	9,74	20,50	2,1	10,13	7,09	0,7	75,1	0,891	80	90	45
100LA-4	2,2	1460	13,26	55,26	4,2	14,39	21,33	1,5	84,5	0,858	93	82	40+120
100LB-4	3	1445	17,15	78,83	4,6	19,87	21,42	1,1	81,8	0,930	84	96	80+120
112M-4	4	1451	23,00	110,01	4,8	26,33	20,40	0,8	84,3	0,896	83	92	80+150

Avec condensateur supplémentaire pour un couple de démarrage élevé		
$\frac{I_s}{I_n}$	$\frac{C_s}{C_n}$	cond. démarrage (μf)
4,0	2,7	10
3,7	2,1	10
4,2	2,7	30
4,2	2,3	30
4,1	2,2	50
2,7	1,7	50
4,5	1,7	80

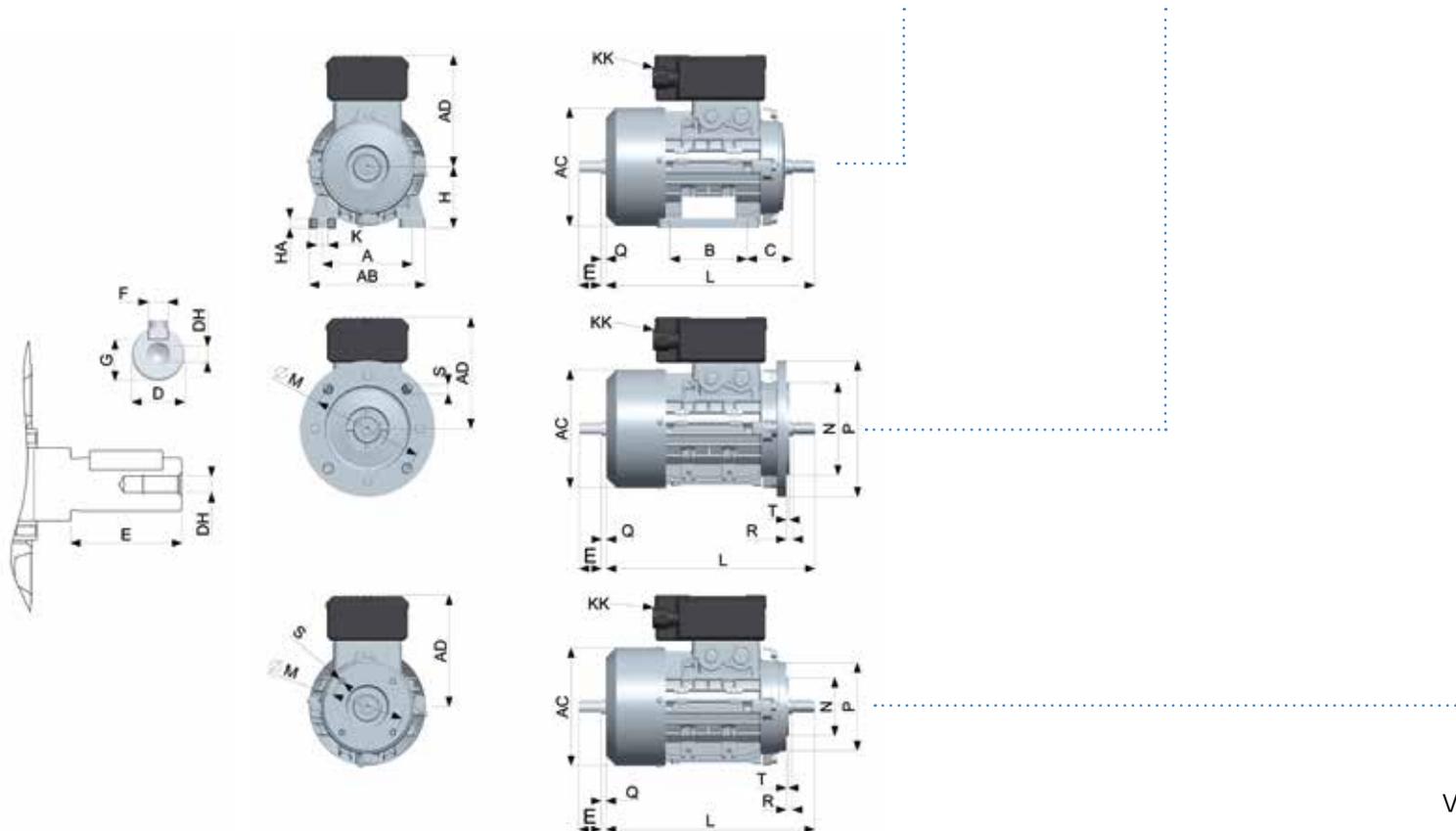
2,8	1,9	10
4,5	2,6	20
4,3	2,4	30
4,3	2,4	50
3,7	1,9	50
2,8	1,7	50
2,1	1,3	50



TABLEAUX DIMENSIONALES



TYPE	PÔLES	AC	AD	H	KK	L	D	DH	E	Q	F	G	B3						B5						B14						ATDCM AT24M
													A	AB	B	C	HA	K	M	N	P	R	S	T	M	N	P	R	S	T	L
63	2-8	121	116	63	PG11	209	11	M4	23	3	4	8,5	100	120	80	40	10	7	115	95	140	0	10	3	75	60	90	0	M5	2,5	275
71	2-8	137	126	71	PG11	242	14	M5	30	3	5	11,0	112	136	90	45	11	7	130	110	160	0	10	3,5	85	70	105	0	M6	2,5	310
80	2-8	155	146	80	PG16	276	19	M6	40	3	6	15,5	125	155	100	50	13	10	165	130	200	0	12	3,5	100	80	120	0	M6	3,0	350
90S	2-8	176	149	90	PG16	299	24	M8	50	5	8	20,0	140	175	100	56	15	10	165	130	200	0	12	3,5	115	95	140	0	M8	3,0	380
90L	2-8	176	149	90	PG16	324	24	M8	50	5	8	20,0	140	175	125	56	15	10	165	130	200	0	12	3,5	115	95	140	0	M8	3,0	405
100	2-8	194	160	100	PG16	366	28	M10	60	5	8	24,0	160	192	140	63	16	12	215	180	250	0	14	4	130	110	160	0	M8	3,5	465
112M	2-8	218	170	112	PG16	379	28	M10	60	5	8	24,0	190	224	140	70	16	12	215	180	250	0	14	4	130	110	160	0	M8	3,5	480



Vous pouvez télécharger les plans 2D et 3D par www.motive.it

MOTEURS 1PH AVEC FREINAGE AUTOMATIQUE SÉRIE MONO ATM

Les moteurs freins de la série MONO ATDCM et AT24M prévoient l'emploi de freins à pression de ressorts alimentés en courant continu, clavetés solidement sur un flasque en fonte dans la partie arrière du moteur. Ils sont équipés, en série, de différents accessoires qui normalement sont considérés comme des options par d'autres marques:

-Le levier de déblocage manuel, qui permet le déblocage du frein et la possibilité de manoeuvrer en cas de coupure de courant,

-Des sondes PTO dans le bobinage

En effet, les redresseurs des moteurs ATDCM sont équipés de BAB prévues à cet effet.

	ATDCM						AT24M				ATDCM AT24M
AT..M63	4,5	0,15	<0,05	220-280	99-126	20	4,5	4,0	0,06	20	+4
AT..M71	8,0	0,15	<0,05	220-280	99-126	28	4,5	4,0	0,06	20	+5
AT..M80	12,5	0,20	<0,05	220-280	99-126	30	10,0	9,0	0,09	25	+5,5
AT..M90	20,0	0,25	<0,05	220-280	99-126	45	16,0	12,0	0,11	45	+6
AT..M100	38,0	0,30	<0,05	220-280	99-126	60	32,0	28,0	0,14	60	+7
AT..M112	55,0	0,35	<0,05	220-280	99-126	65	60,0	55,0	0,15	65	+10

Sur demande, les freins peuvent être silencieux pour être utilisés dans des milieux ambiants particuliers (ex. théâtres).

ATDCM

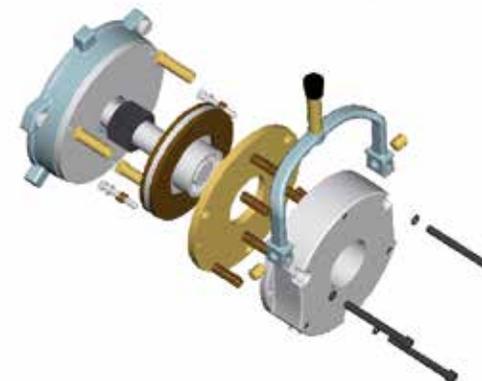
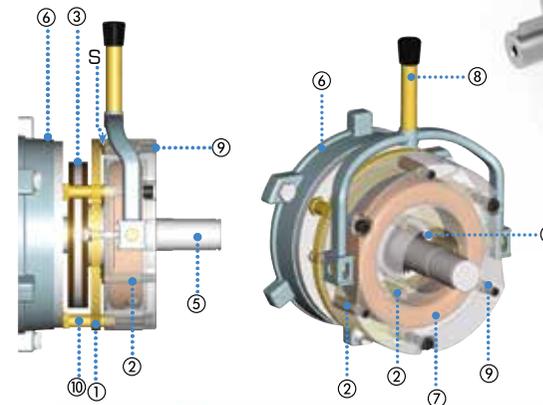
DESCRIPTION DU FREIN

Les moteurs de la série MONO AT. sont dotés d'un frein électromagnétique avec fonctionnement négatif, dont l'action de freinage est exercée en l'absence d'alimentation. La catégorie d'isolation de ces freins appartient à la classe F. La garniture anti-friction (garniture de frein) est dépourvue d'amiante, conformément aux Directives Communautaires en matière d'Hygiène et de Sécurité du Travail. Le redresseur est du type à relais, avec varistances de protection à l'entrée et à la sortie. Tous les corps de frein sont protégés contre les agressions atmosphériques par des vernis spéciaux et/ou par un procédé de galvanisation à chaud. Les parties les plus sujettes à l'usure sont traitées dans des atmosphères spéciales, qui confèrent des propriétés remarquables de résistance à l'usure des parties.

FONCTIONNEMENT DU FREIN

Lorsque l'alimentation s'interrompt, la bobine d'excitation ⑦, qui n'est plus alimentée n'exerce pas la force magnétique suffisant à retenir l'ancre mobile ①, poussée par les ressorts de pression ②, cette dernière comprime le disque du frein ③ d'une part sur le palier du moteur ⑥, d'autre part sur l'ancre en question, exerçant ainsi une action de freinage.

AT24M



- ① Ancre mobile
- ② Ressorts
- ③ Disque du frein
- ④ Dé d'entraînement
- ⑤ Arbre moteur
- ⑥ Palier moteur
- ⑦ Bobine
- ⑧ Levier de déblocage
- ⑨ Grain de réglage
- ⑩ Douille fileté
- ⑪ Bouton de réglage de couple
- S Entrefier

RÉGLAGE

Il est possible d'effectuer deux types de réglage (décharger le manuel technique sur www.motive.it).

Réglage de l'entrefer S entre l'électro-aimant ⑦ et la fixation mobile. Le réglage du couple de freinage s'obtient en agissant sur la vis de réglage ⑨ (motori (moteurs ATDCM) ou sur la manette ⑪ (moteurs AT24M). Il est déjà réglé au maximum par Motive.

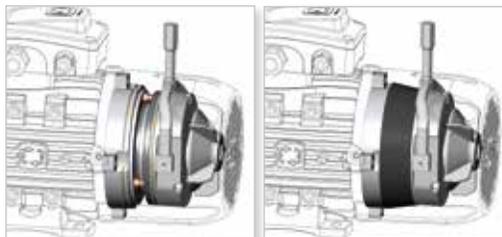
DÉBLOCAGE

Le levier de déblocage est de série, mais si vous n'en avez pas besoin, il est comme une vis et peut être démonté en le tournant tout simplement.



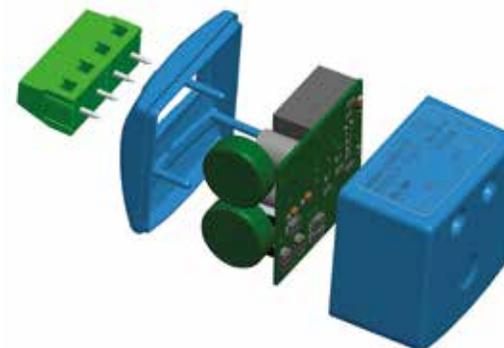
Les freins AT... sont IP66 du point de vue électrique, mais mécaniquement, pour un usage externe, ils doivent être protégés contre la rouille et les effets de collage du disque dus à l'humidité. Dans ce cas, nous recommandons d'utiliser nos anneaux de protection en caoutchouc. Cet anneau prévient la sortie ou l'entrée de la poussière, de l'humidité, de la saleté hors ou dans la zone de freinage. Il est monté en l'insérant dans la rainure spécifique prévue sur le frein. Si le frein n'est pas pourvu de cette rainure, vous devez commander un frein en spécifiant cette exigence.

Pour l'entretien du couple de freinage au fil du temps, il est nécessaire de vider périodiquement la poussière produite par le ferodo du frein dans les parties se trouvant à l'intérieur de l'anneau.



IP

ALIMENTATION



Les freins Motive ATDCM sont à courant continu, alimentés par un redresseur de tension installé dans le cache plaque à bornes.

Sauf demande contraire écrite en phase de commande, la Motive fournit les moteurs ATDCM avec le redresseur déjà branché à la borne principale du moteur à travers deux barrettes de connexion pour permettre que l'alimentation directe sur le moteur agisse simultanément sur le frein.

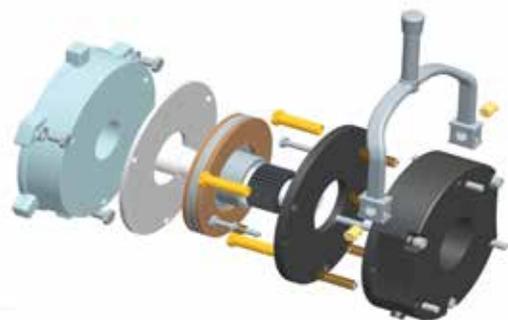
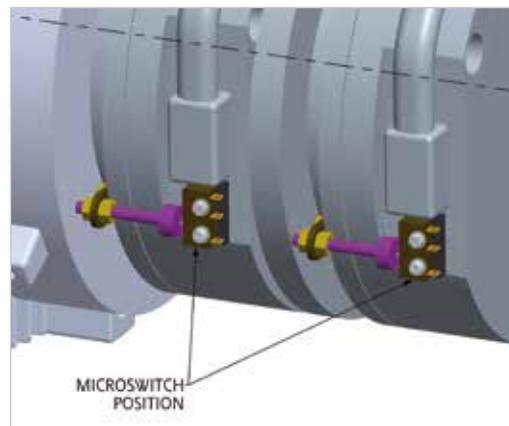
En cas d'alimentation du moteur en présence des charges ayant un mouvement inertiel possible comme les charges soulevées (dans ce cas, lors de l'arrêt de l'alimentation du moteur, la charge peut mettre le moteur en mouvement et le faire agir comme générateur sur le redresseur du frein et, par conséquent sur le frein pour éviter son blocage), il faut débrancher ces barrettes de connexion prévues par la Motive et alimenter séparément le redresseur. Le redresseur en version TA résout le problème de la charge inertielle sans nécessité d'une alimentation séparée du redresseur.

DISQUE DE CONTACT FREIN INOX

When high humidity in the air can rust fastly the contact surface between the brake disc and the cast-iron NDE shield of the motor, you can request to motive to add a stainless steel shield.

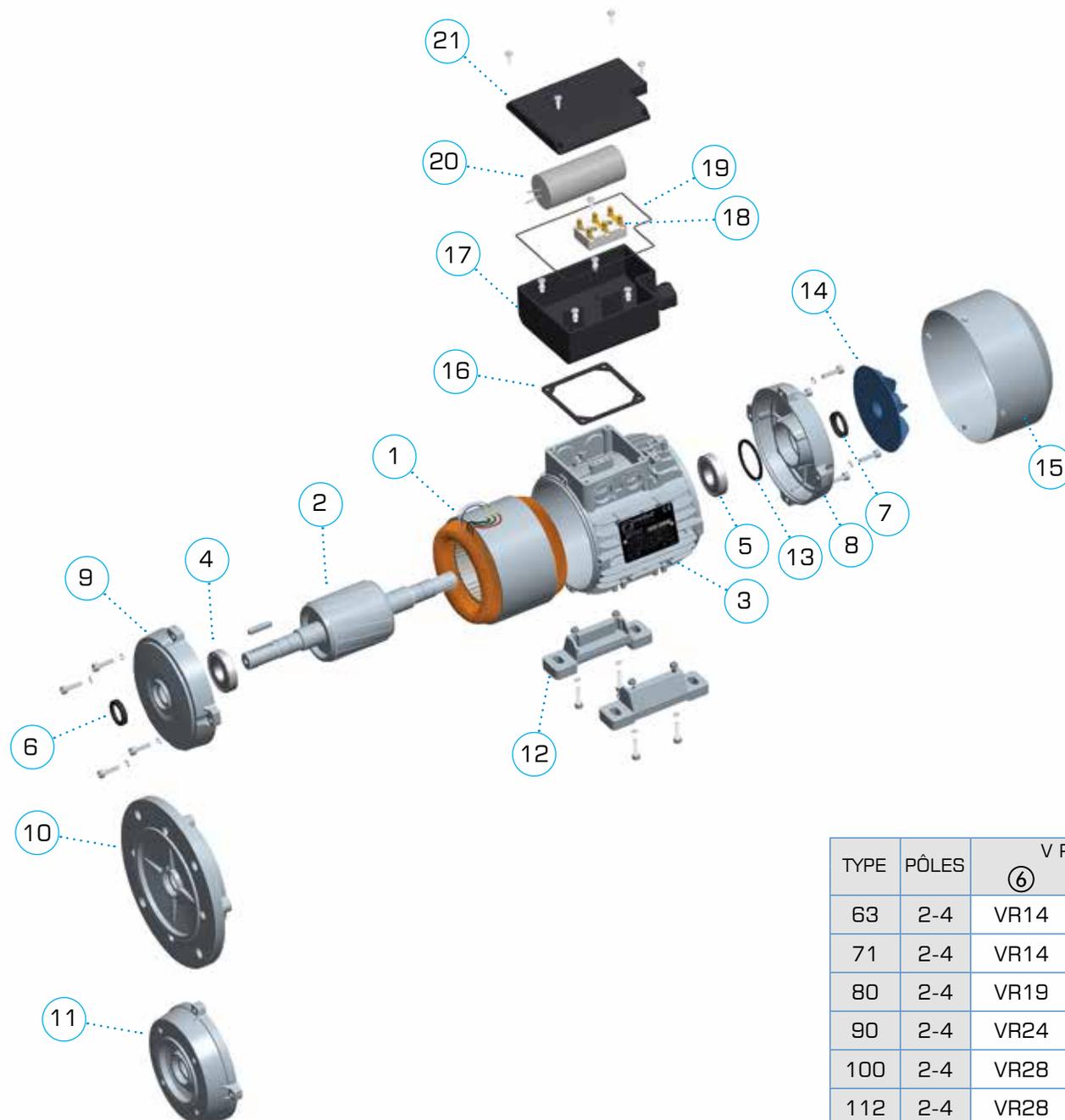
MICRORUPTEURS DE DÉTECTION POSITION FREIN

En option.



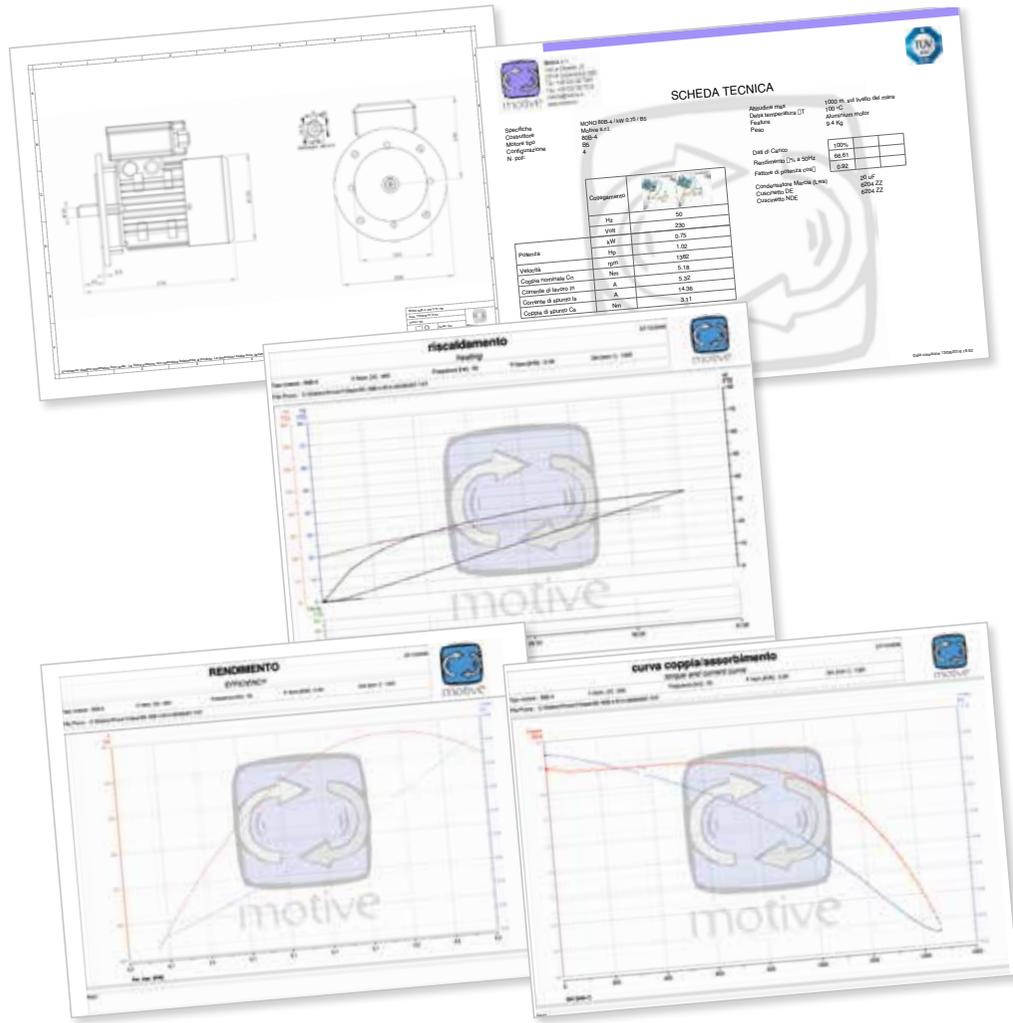
LISTE DES COMPOSANTS

N°	CODE
1	1PNSTA
2	1PNTOR
3	1PNFRA
4	1PNFBE
5	1PNBBE
6	1PNFOS
7	1PNBOS
8	1PNBSH
9	1PNB03
10	1PNB05
11	1PNB14
12	1PNFEE
13	1PNWAV
14	1PNFAN
15	1PNFCV
16	1PNUCB
17	1PNBCB
18	1PNTER
19	1PNSCB
20	1PNCON
21	1PNCCB



TYPE	PÔLES	V RING		ROULEMENTS	
		⑥	⑦	④	⑤
63	2-4	VR14	VR14	6202ZZ	6202ZZ
71	2-4	VR14	VR14	6202ZZ	6202ZZ
80	2-4	VR19	VR19	6204ZZ	6204ZZ
90	2-4	VR24	VR24	6205ZZ	6205ZZ
100	2-4	VR28	VR28	6206ZZ	6206ZZ
112	2-4	VR28	VR28	6306ZZ	6306ZZ

Toutes les données de performance de chaque moteur et les dessins spécifiques cotés sont téléchargeables sous forme de dossiers techniques au www.motive.it



NB : les moteurs peuvent être améliorés à tout moment. Les caractéristiques sur le site www.motive.it peuvent être plus récentes et réactualisées. Chaque caractéristique est encore plus détaillée et attestée par un rapport d'essai de type qui peut être téléchargé par www.motive.it.



Par www.motive.it vous pouvez télécharger le rapport d'essai final de chaque moteur ou réducteur, avec une recherche par numéro de série

AUTRES CATALOGUES:



Motive s.r.l.

Via Le Ghiselle, 20

25014 Castenedolo (BS) - Italy

Tel.: +39.030.2677087 - Fax: +39.030.2677125

web site: www.motive.it

e-mail: motive@motive.it



DISTRIBUTEUR DE ZONE