

[MODEL CODING SYSTEM]

MOTOR																	
K		8		I		G		25		N		U		—		SU	
SERIES K SERIES		FLANGE		PART		SHAFT		OUTPUT		COOLING		VOLTAGE		ADDITIONAL			
		6	60 X 60	I	INDUCTION	S	STRAIGHT	6	6W	F	COOLING FAN	J	1Ø 100V 50/60Hz	NON	GENERAL		
		7	70 X 70	R	REVERSIBLE	G	PINION GENERAL	15	15W	N	NON FAN	U	1Ø 110V 60Hz	SU	S/C UNIT TYPE		
		8	80 X 80	D	DC MOTOR	P	PINION POWERFUL	20	20W			L	1Ø 115V 60Hz	SP	S/C PLUG IN TYPE		
		9	90 X 90	T	TORQUE	H	HIGH STRENGTH	25	25W			C	1Ø 200V 50/60Hz	B	BRAKE		
		10	10 X 10			K	KEY TYPE	30	30W				1Ø 220V 50/60Hz	D	S.C & B		
								40	40W			T	1Ø 230V 50/60Hz	T	TERMINAL BOX		
								60	60W			H	3Ø 200V 50/60Hz				
								90	90W				3Ø 220V 50/60Hz				
								120	120W			M	3Ø 230V 50/60Hz				
								150	150W			Q	3Ø 380V 50/60Hz				
								180	180W			V	3Ø 415V 50Hz				
								200	200W			Z	3Ø 400V 50Hz				
												K	3Ø 440V 50/60Hz				
												1	3Ø 480V 50Hz				
												2	DC 12V				
												3	DC 24V				
												4	DC 90V				
												5	DC 180V				
													DC 220V				

GEARHEAD

K	8	G	100	B	F
INITIAL K-SERIES	FLANGE SIZE 6 60 X 60 7 70 X 70 8 80 X 80 9 90 X 90	GEAR TYPE G GENERAL P POWERFUL H HIGH STRENGTH	RATIO 3 1/3 5 1/5 : : 250 1/250	BEARING B BALL BEARING M METAL C COMPOUND	SHAFT TYPE NON BOX TYPE F FLANGE U ULTRA BOX UF ULTRA FLANGE RH RIGHT ANGLE (HOLLOW SHAFT) RS RIGHT ANGLE (SOLID SHAFT)

DECIMAL GEARHEAD

K	8	G	10	B	X
INITIAL K-SERIES	FLANGE SIZE 6 60 X 60 7 70 X 70 8 80 X 80 9 90 X 90	GEAR TYPE G GENERAL P POWERFUL	RATIO 10 1/10	BEARING B BALL BEARING	SHAFT TYPE X DECIMAL

CONTROLLER (AC MOTOR SPEED CONTROLLER)

G	U	A	-	C	-	6	A
INITIAL G-SERIES	CONTROLLER TYPE U UNIT TYPE P PLUG IN TYPE S Slow Start Slow Stop N Non Slow Start Slow Stop	DISPLAY D DIGITAL TYPE A ANALOG TYPE S SEMI DIGITAL TYPE		VOLTAGE J 1Ø 100V 50/60Hz U 1Ø 110V 60Hz 1Ø 115V 60Hz L 1Ø 200V 50/60Hz C 1Ø 220V 50/60Hz 1Ø 230V 50/60Hz D 1Ø 240V 50Hz		OUTPUT NON SOCKET TYPE 6 6W 15 15W 25 25W 40 40W 60 60W 90 90W 120 120W 180 180W	FREQUENCY NON 50Hz & 60Hz A 50Hz B 60Hz



[電子ブレーキモータの特]

I. 電磁ブレーキモータの要

- 交流無負荷作動型電磁ブレーキをモータの後面ろに装着して電源切れると同時にMOTORが瞬時停止して負荷を維持します。
- 単相モーターブレーキはREVERSIBLE MOTORに繋がって、三相用モーターにはINDUCTION MOTORに直結したモーターです。
- 動力源としてモーターを使うとき短時間にモーターを停止させ、その負荷をその位置で維持したい場合に使います。

INDUCTION MOTORでは電源をOFF時に瞬間的に停止しないで30~40回転、REVERSIBLE MOTORは5~6回転OVER RUNします。(ただし、モーター単品無負荷の場合)

- 瞬間的にモーターを停止したい場合にはブレーキパックを使います。

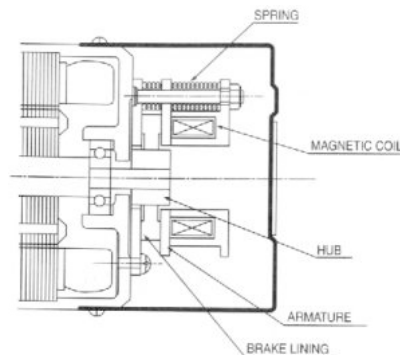
但し、ブレーキパックはモーターを瞬時停止することが出来る電磁ブレーキ回路ですが負荷を維持する力は持っていません。(モーター単品無負荷時OVER RUNは1回転未満です。)

- 負荷を維持する用途で使う場合には電磁ブレーキを装着して作動します。

- 電磁ブレーキモーターは電源OFFの時、モーター単品が無負荷の場合には1~4回転OVER RUNします。

- 頻繁な瞬時正逆回転が出来ます。簡単な切り替えで1分に6回停止が可能です。(但し、停止時間を3秒以上確保してください。)

- モーター、ブレーキ部が同じ電源で使えます。ブレーキ部に整流回路を内蔵してモーターと同じ交流電源を使います。



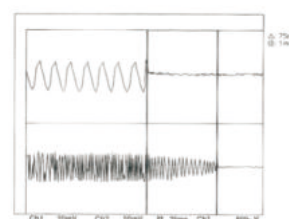
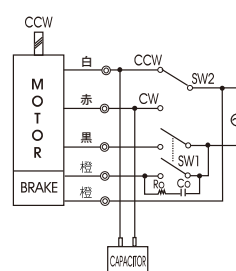
(図1) 電子ブレーキモータの構造

(3) 結線方法による制動時間の差

- 結線方法は(図2) のようにしますが結線を簡単にするために(図3) のような場合には(図2)

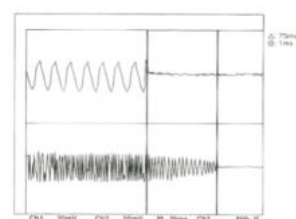
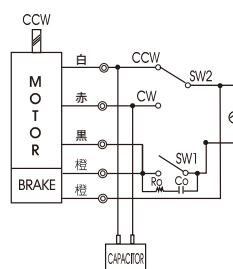
の接続場合と比較すると制動時間が50msecくらい長くなり、その分OVER RUNも増加します。

これは制動時にモーターの自己エネルギーが電磁ブレーキ電磁石の励磁巻線に作用し、電磁ブレーキの励磁を解除しても約50msec間電磁石が続いて作動してブレーキ作動が遅くなるためです。



停止時間 約75msec、SLIP約1.2回転
測定MODEL K8RG25NU-B)

(図2)



停止時間 約124.50msec、SLIP約1.2回転
測定MODEL K8RG25NC-B)

(図3)

II. 無励磁作動型電磁ブレーキType

(1) 構造と動作原理

- (図1)は電磁ブレーキモーターの構造図を表したのです。当社の電磁ブレーキモーターは、無励磁作動型で、

コイルに電圧を認可すると、スプリングで抑えられたアーマチュア(ARMATURE)が吸入されることによってスプリングを押し、アーマチュアとブレーキ・ライニングとの間に隙間が発生して、制動力が解除されてモーターシャフトの回転が自由になります。

(2) 電磁ブレーキの特性

- 交流無励磁作動型電磁ブレーキとしてモーターと直結して電源が切れると同時にモーターは瞬時に停止し、

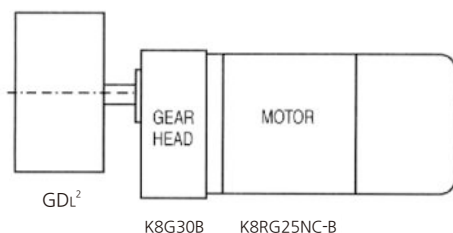
負荷を維持します。維持力は2kgf・cm~10kgf・cmです。電源OFF時、維持力が作動するタイプで電源が切れたような緊急時に安全ブレーキとして最適です。

BRAKE電氣的仕様

Voltage	Size (mm)	Output (w)	Frequency (Hz)	Ampere (A)	Input (W)	Brake (kg·cm)	Torque (N·m)
Single-phase 110V/220V	60	6	50/60	0.031	3.1	2	0.2
	70	15					
Single-phase 110V/220V ↓ Three-phase 220V	90	25	50/60	0.054	5.4	4	0.4
		40					
		60					
		90					
				0.100	10.0	10	1.0



III. 動作時間、制動特性



(1) 例

K8RG25NC-Bを例に K8G30Bを組合して慣性体（ $GD_L^2=1000\text{kgf}\cdot\text{cm}^2$ ）を駆動する場合、動作時間、制動時間、OVER RUNを算出すると(電源周波数が60Hzの場合)一時的に負荷の慣性モメント値をモーターシャフト値で換算するところで、

$$GD_M^2 = \frac{GD_L^2}{I^2} \quad [\text{kgf}\cdot\text{cm}^2] = \frac{1000}{30^2} = 1.1 [\text{kgf}\cdot\text{cm}^2]$$

- ・ GD_L^2 : 負荷のFLY WHEEL効果 $[\text{kgf}\cdot\text{cm}^2]$ $[\text{kgf}\cdot\text{cm}^2]$
- ・ GD_M^2 : MOTOR SHAFTでのFLY WHEEL効果 $[\text{kgf}\cdot\text{cm}^2]$
- ・ I : ギアヘッド減速比

SI単位で慣性モメントは i で示し、次のような式で換算します。

$$i = \frac{Gd^2}{4g} \quad [\text{kgf}\cdot\text{cm}^2] \quad g : 9.80665[\text{m/s}^2]$$

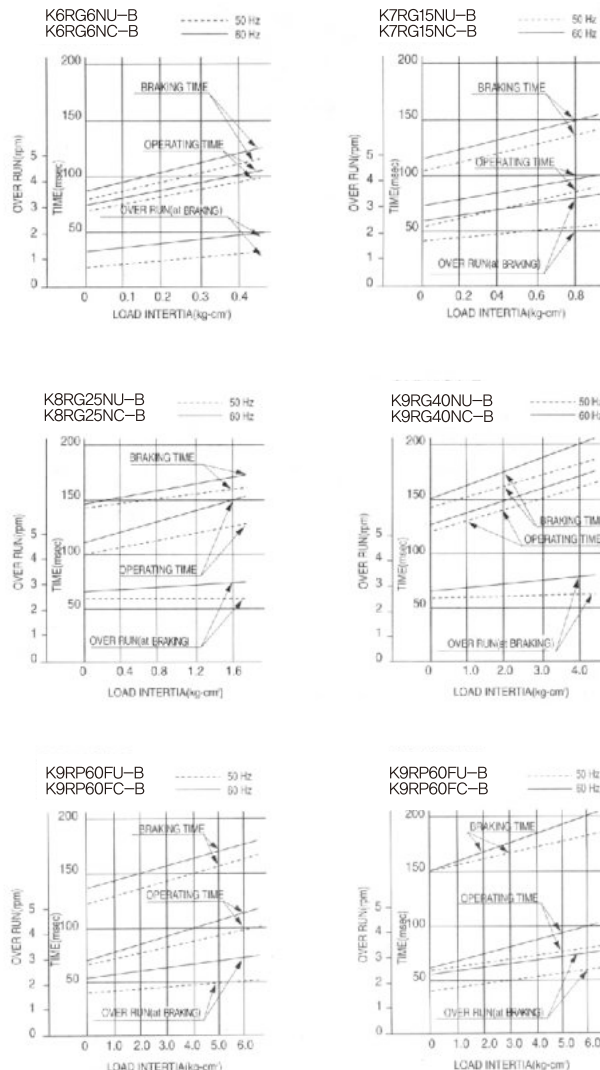
(2) OVER RUN

- 下記の図5のようにモーターシャフトのOVER RUNは $N_M=2.5$ 回転であるためギアヘッドの出力軸のOVER RUNは

$$N_G = \frac{N_M}{1} = \frac{2.5}{30} = 0.08 \text{ revolution } (28.8^\circ)$$

(3) 動作時間、制動時間

- 下の図5のように動作時間 $t_1=13$ [msec]、制動時間 $t_2=170$ [msec]になります。
 - ブレーキモーターの動作時間はモーターの動作時間に電磁ブレーキ開放時間を出したのです。
 - 従って予め電磁ブレーキを開放しておくともっと早くモーターを動作させられます。
- ブレーキを開放する時間は最小限モーターが動作する10msec前にしてください。



(図5) 動作時間と制動特性

GENERAL SPECIFICATION OF BRAKE MOTOR

項目	仕様
絶縁抵抗	常温、常湿でモーターを定格運転したあと、モーターのコイルとモーターケースをDC 500V MEGGERで測定して100kΩ以上であること
絶縁耐圧	常温、常湿でモーターを定格運転したあと、モーターのコイルとモーターケースを1500V 50/60HzのRM電圧を1分間認可して異常のないこと
温度上昇	モーターを定格に運転したあと、温度計法で測定して温度上昇値(ΔT)がA種65°C E種75°C B種85°C以下であること
絶縁等級	E種(120°C)、B種(130°C)、UL規格認証品はA種(105°C)
過熱保護装置	THERMAL PROTECTOR内蔵(自動復帰型) : 解放130°C \pm 5°C 復帰82°C \pm 15°C
使用温度	-10°C \sim +50°C(UL、CE規格認定MOTORは-10°C \sim +40°C)
使用湿度	85%以下(結露のない所)