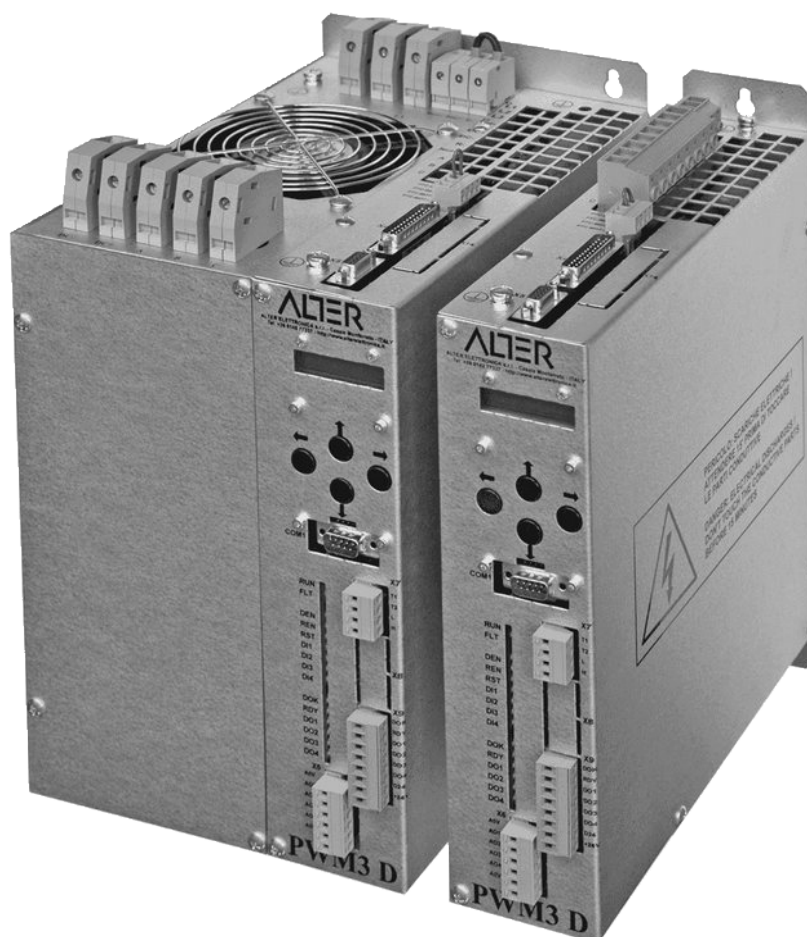


ALTER

ALTER ELETTRONICA s.r.l
15033 Casale Monferrato (AL) – ITALY



PWM3D-001

**Convertitore 4 quadranti serie PWM Digitale
per motori brushless e d.c. con trasduttore**

Manuale istruzioni: 91/108 - Versione 3.0 - Data: 18/09/2017
Compatibile con Firmware V3.x

| | |
|---------------------------|------------------|
| Abbinato al convertitore: | |
| Type n°: ____ / ____ | Serial n°: _____ |

Capitolo 1 - Indice

Indice generale

| | |
|--|----|
| Capitolo 1 - Indice..... | 2 |
| Capitolo 2 - Sicurezza e normativa..... | 3 |
| 2.1 Richiamo alle norme di sicurezza..... | 3 |
| 2.2 Norme generali di sicurezza..... | 3 |
| 2.3 Documenti di riferimento e normativi..... | 4 |
| 2.4 Conformità alle direttive CEE e marcatura CE..... | 5 |
| 2.5 Targa e informazioni per l'assistenza tecnica..... | 6 |
| Capitolo 3 - Guida per l'installazione..... | 7 |
| 3.1 Scopo e destinazione..... | 7 |
| 3.2 Richiamo di alcune definizioni..... | 7 |
| 3.3 Indicazioni per l'installazione..... | 7 |
| Capitolo 4 - Caratteristiche tecniche..... | 10 |
| 4.1 Generalità..... | 10 |
| 4.2 Dati tecnici..... | 10 |
| Capitolo 5 - Installazione..... | 14 |
| 5.1 Operazioni preliminari..... | 15 |
| 5.2 Cablaggio motore..... | 16 |
| 5.3 Sezione cavi..... | 16 |
| 5.4 Connessioni di potenza..... | 16 |
| 5.5 Connessioni di segnali..... | 18 |
| 5.6 Sequenza dei comandi per l'avviamento..... | 24 |
| 5.7 Sequenza dei comandi per l'arresto..... | 24 |
| 5.8 Riavviamento dopo un allarme..... | 24 |
| Capitolo 6 - Messa in servizio..... | 25 |
| 6.1 Struttura dei menù..... | 25 |
| 6.2 Navigazione nei menù..... | 37 |
| 6.3 Descrizione delle funzioni nei menù..... | 37 |
| 6.4 Taratura e regolazioni..... | 53 |
| 6.5 Trasduttori opzionali..... | 55 |
| 6.6 Funzioni speciali..... | 61 |
| Capitolo 7 - Diagnostica..... | 67 |
| 7.1 Led gialli – Comandi..... | 67 |
| 7.2 Led verdi – Stati interni e uscite..... | 67 |
| 7.3 Led rossi – Allarmi..... | 68 |
| 7.4 Messaggi di allarme..... | 68 |
| 7.5 Messaggi di segnalazione..... | 72 |
| 7.6 Diagnostic menù..... | 74 |
| Capitolo 8 - Allegati..... | 75 |
| 8.1 Tabella riassuntiva LED..... | 75 |
| Capitolo 9 - Caratteristiche meccaniche..... | 76 |
| 9.1 Taglia 1..... | 76 |
| 9.2 Taglia 2..... | 77 |
| 9.3 Taglia 3..... | 78 |
| Capitolo 10 - Tabelle di codifica..... | 79 |

Capitolo 2 - Sicurezza e normativa

2.1 Richiamo alle norme di sicurezza

Il convertitore modello PWM3D è progettato e costruito secondo le norme richiamate nel paragrafo “Documenti di riferimento e normativi” a pagina 4 del presente capitolo e soddisfano i requisiti richiesti per la marcatura CE. Per quanto riguarda la sicurezza si mette in evidenza:

1. Che essa è definita relativamente a una situazione che potrebbe portare danni alle persone o all'apparecchiatura o al sistema azionato e non al funzionamento dell'azionamento (vedi anche paragrafo 9.2 della norma richiamata al punto 7 del paragrafo “Documenti di riferimento e normativi” a pagina 4).
2. Che per la sicurezza è necessario che l'integratore dell'azionamento (PDS: vedere paragrafo “Richiamo di alcune definizioni” a pagina 7), l'installatore e l'utente finale non solo seguano le prescrizioni contenute nel presente manuale ma anche osservino le norme di sicurezza specifiche della macchina azionata, in particolare quanto prescritto nella norma EN 60204-1, richiamata al punto 9 del paragrafo “Documenti di riferimento e normativi” a pagina 4).

Si riporta qui di seguito il significato di alcuni simboli usati.

ATTENZIONE! Questo simbolo (equivalente all'inglese **WARNING !**) richiama l'attenzione su una **situazione di pericolo**, che potrebbe portare a **danni anche gravi alle persone (anche potenzialmente letali)** o a guasti irreparabili all'apparecchiatura o al sistema azionato. Questo è il livello d'allarme più importante. E' necessario **in modo assoluto** seguire le istruzioni evidenziate con i simboli sotto riportati.



ATTENZIONE !

Tensione pericolosa: segnala le situazioni di pericolo dovute a tensioni elettriche.



ATTENZIONE !

Pericolo generico: segnala le situazioni di pericolo dovute a cause diverse dalla tensione elettrica.

2.2 Norme generali di sicurezza

2.2.1 Avvertenza preliminare

Si riportano alcune istruzioni sulla sicurezza di carattere generale, avvertendo che altre istruzioni, specifiche per i convertitori modello PWM3D, sono riportate nel capitolo 3 da pagina 7.

2.2.2 Operazioni d'installazione, messa in servizio e manutenzione



ATTENZIONE !

Solo persone qualificate devono operare nell'installazione, nell'eventuale ricerca guasti e, in generale, per qualunque tipo d'intervento sull'azionamento.

Questo personale deve essere in possesso dell'apposita documentazione fornita da ALTER, in particolare del presente manuale. Per nessuna ragione l'operatore non qualificato deve intervenire sulla morsettiera del convertitore. Inoltre è necessario che il convertitore sia preventivamente sconsigliato dalla rete, come specificato nel paragrafo “Indicazioni specifiche per i convertitori modello PWM3D” a pagina 8.

2.2.3 Dispositivo di sezionamento sull'alimentazione



ATTENZIONE !

Poiché il convertitore è previsto per essere incorporato in un armadio elettrico contenente eventualmente anche altre apparecchiature, il **dispositivo di sezionamento dell'alimentazione a comando manuale**, richiesto da EN 60204-1 § 5.3.1, può essere quello comune a tutto l'armadio elettrico e deve - in ogni caso - essere inserito **a cura del costruttore della macchina**.

2.2.4 Funzione d'arresto



ATTENZIONE !

Le **funzioni di arresto**, come prescritto in EN 60204-1 § 9.2.2, in particolare **l'arresto di categoria 0**, devono essere **realizzate dal costruttore della macchina**, in quanto inerenti alla logica di macchina, che ovviamente differisce a seconda del tipo di macchina azionata, seguendo le istruzioni contenute nel presente manuale.

2.2.5 Arresto d'emergenza



ATTENZIONE !

Anche **l'arresto d'emergenza**, secondo EN 60204-1 § 9.2.5.4, deve essere previsto in funzione delle specifiche caratteristiche della macchina azionata e pertanto esso **deve essere realizzato dal costruttore della macchina**.

2.2.6 Avviamento involontario e marcia incontrollata



ATTENZIONE !

Il motore collegato ad un convertitore modello PWM3D può essere messo in marcia e arrestato mediante comandi eseguiti dall'operatore sul convertitore (vedere paragrafo Connettore X12 a pagina 23). **Qualora si debba agire manualmente su un organo azionato dal motore**, per considerazioni di sicurezza dell'operatore, è necessario non solo arrestare il motore con il comando sul convertitore, ma anche **aprire il sezionatore che connette il convertitore alla rete**. Infatti, il motore può anche avviarsi senza alcun comando in seguito ad anomalie dei componenti elettronici e ad altre cause accidentali (guasto nella rete d'alimentazione o nei cavi e/o connessioni, ecc.). Per le stesse cause, durante il funzionamento normale, il convertitore potrebbe non funzionare come descritto nel presente manuale e si potrebbe verificare che il motore sia alimentato con grandezze elettriche incontrollate e quindi anche la velocità ed il senso di rotazione del motore potrebbero esserlo. **L'utilizzatore deve quindi predisporre sistemi aggiuntivi di protezione e/o di sicurezza** atti a prevenire danni a persone o cose.

2.3 Documenti di riferimento e normativi

Vengono qui di seguito richiamati i principali documenti normativi, ai quali si fa riferimento nel testo del presente manuale. Nel testo i richiami sono riportati tra parentesi quadre.

1. Direttiva Comunitaria 89/336/CEE del 3 maggio 1989 relativa alla Compatibilità Elettromagnetica e successive modifiche 92/31/CEE e 93/68/CEE.
2. Decreto legislativo 4 dicembre 1992, n° 476 "Attuazione della direttiva 89/336/CEE del Consiglio del 3 maggio 1989, in materia di ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica, modificata dalla direttiva 92/31/CEE del Consiglio del 28 aprile 1992".
3. Decreto legislativo 12 novembre 1996, n° 615 "Attuazione della direttiva 89/336/CEE del Consiglio del 3 maggio 1989, in materia di ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica, modificata ed integrata dalla direttiva 92/31/CEE del Consiglio del 22 luglio 1993 dalla direttiva 93/97/CEE del Consiglio del 29 ottobre 1993". (Abrogativo, salvo comma 2 dell'articolo 14, del decreto legislativo di cui al [2]).
4. Direttiva 73/23/CEE del 1973-02-19, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al materiale elettrico destinato ad essere adoperato entro taluni limiti di tensione, integrata dalla Direttiva 93/68/CEE del 1993-06-29.
5. Legge 18 ottobre 1977, n° 791 "Attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee (n.73/23/CEE) relativa alle garanzie di sicurezza che deve possedere il materiale elettrico destinato ad essere utilizzato entro taluni limiti di tensione".
6. Decreto legislativo 25 novembre 1996, n° 626 "Attuazione della direttiva 93/68/CEE in materia di marcatura CE del materiale elettrico destinato ad essere utilizzato entro taluni limiti di tensione".
7. Norma CEI EN 61800-1, 2000-05, classificazione CEI 22-19, "Azionamenti elettrici a velocità variabile Parte 1: Prescrizioni generali e specifiche nominali per azionamenti a velocità variabile a bassa tensione con motori in corrente continua".
8. Norma CEI EN 61800-3 del 1996-09: "Azionamenti elettrici a velocità variabile Parte 3: Norma di prodotto relativa alla compatibilità elettromagnetica ed ai metodi di prova specifici", classificazione CEI 22-10, fascicolo 2861.
9. Norma CEI EN 60204-1, 1998-04, classificazione CEI 44-5, "Sicurezza del macchinario. Equipaggiamento elettrico delle macchine. Parte 1: Regole generali".
10. Norma CEI EN 60146-1-1 "Convertitori a semiconduttori - prescrizioni generali e convertitori commutati dalla linea. Parte 1-1: Specifiche per le prescrizioni fondamentali".
11. Norma CEI EN 60146-1-3 "Convertitori a semiconduttori - Prescrizioni generali e convertitori commutati dalla linea. Parte 1-3: Trasformatori e reattori".
12. Norma CEI 301-1, 1997-10, Classificazione CEI 301-1, Azionamenti elettrici - Dizionario (bilingue).

2.4 Conformità alle direttive CEE e marcatura CE

2.4.1 Avvertenza

I convertitori modello PWM3D sono CDM (vedere paragrafo “Richiamo di alcune definizioni“ a pagina 7) e quindi essi sono utilizzati in unione ad un motore - nel caso particolare un motore brushless o d.c. - per costituire un azionamento (PDS). Il PDS è, a sua volta, integrato in un'apparecchiatura elettrica. I fenomeni EMC sono particolarmente sensibili alle condizioni dell'impianto, quali lunghezza dei collegamenti, schermatura degli stessi, connessioni al PE dell'impianto e collegamento di terra.

La conformità dei convertitori modello PWM3D, elencati nella Tabella 1 a pag.10, e la relativa marcatura CE, apposta su detti convertitori, per quanto attiene alle **direttive EMC**, di cui ai documenti [1], [2] e [3] citati a pagina 4, fa riferimento alle norme [8], con le seguenti precisazioni:

- I convertitori modello PWM3D, in quanto CDM, sono commercializzati in regime di **distribuzione ristretta** (vedere paragrafo “Richiamo di alcune definizioni“ a pagina 7); ciò presuppone che il costruttore dell'azionamento, e/o dell'armadio elettrico e/o l'installatore e/o il costruttore della macchina e/o l'utilizzatore finale siano persone competenti nel campo EMC.
- I convertitori modello PWM3D possono essere applicati sia in “**Primo Ambiente**” che in “**Secondo Ambiente**” (vedere paragrafo “Richiamo di alcune definizioni“ a pagina 7). Nel caso d'applicazione in Primo Ambiente è necessario applicare all'ingresso del convertitore un opportuno filtro, come specificato nella Tabella 1 a pag.10.
- I convertitori modello PWM3D, in quanto componenti di un PDS, sono venduti per essere inclusi come parte in un apparecchio o sistema o sistema installato; pertanto le condizioni operative del CDM all'interno del PDS, e quindi di un apparecchio, sistema o sistema installato, **devono seguire, in materia di EMC quanto prescritto e/o consigliato nel presente manuale, in particolare nel Capitolo 3 (da pagina 7).**
- Per quanto richiesto dalle direttive “Bassa Tensione”, secondo i documenti [4], [5] e [6] i convertitori modello PWM3D, fanno riferimento alle norme [7], [10] e [11] per quanto applicabili.

2.4.2 Dichiarazione di conformità e marcatura CE

La ALTER Elettronica S.r.l. dichiara che, nelle condizioni specificate nel presente documento, in particolare al paragrafo precedente, i convertitori (CDM) modello PWM3D, specificati nella Tabella 1 a pag.10, risultano in conformità alle direttive comunitarie EMC [1], comprese le ultime modifiche, con la relativa legislazione italiana di recepimento [2] e [3] ed alle direttive comunitarie Bassa Tensione [4] comprese le ultime modifiche, con la relativa legislazione italiana di recepimento [5] e [6]; i riferimenti normativi applicabili sono riportati a pagina 4.

Pertanto la marcatura CE, apposta sui convertitori (CDM) modello PWM3D, attesta la conformità sia alla direttiva EMC sia alla direttiva Bassa Tensione.

2.4.3 Applicazione di altre direttive CEE

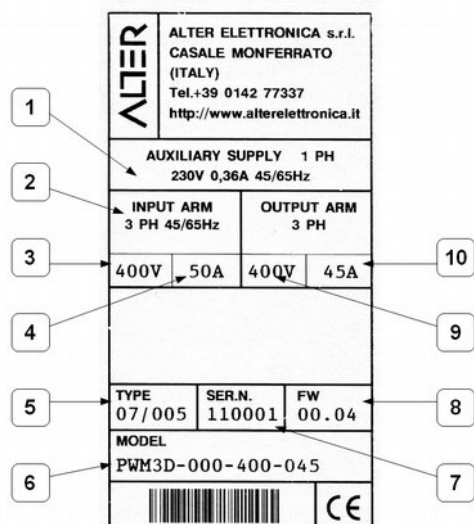
I convertitori non sono soggetti ad altre direttive CEE, oltre quelle indicate a pagina 4. Esistono tuttavia, per motivi applicativi, richiami in altre direttive; in particolare per ottemperare a quanto richiesto nell'articolo 4 della **Direttiva Macchine 89/392 CEE e successive modifiche 91/368/CEE, 93/44 CEE, 93/68 CEE, legislazione italiana di attuazione D.P.R. n° 459 del 24/07/1996**, si riporta qui di seguito la dichiarazione del fabbricante (conosciuta anche come "Dichiarazione di Incorporazione").

2.4.4 Dichiarazione del fabbricante

La ALTER Elettronica S.r.l., ai fini di quanto richiesto nella Direttiva Macchine (DM) 89/392 e successive modifiche, con la relativa legislazione italiana di recepimento D.P.R. 459 del 1996-07-24, dichiara che i convertitori modello PWM3D devono essere installati secondo le istruzioni contenute nel presente manuale e non devono essere messi in esercizio fino a che le macchine nelle quali verranno incorporati non siano state dichiarate conformi alla direttiva DM qui menzionata.

2.5 Targa e informazioni per l'assistenza tecnica

2.5.1 Targa del convertitore



- 1) Dati tecnici alimentazione servizi.
- 2) Campo di frequenza tensione ingresso trifase/monofase.
- 3) Tensione di alimentazione ingresso trifase/monofase.
- 4) Corrente massima richiesta (Nominale) dall'ingresso trifase.
- 5) Tipo convertitore.
- 6) Modello convertitore (vedere la tabella di codifica a pagina 79).
- 7) N° di serie (univoco per ogni tipo di convertitore).
- 8) Versione Firmware del prodotto.
- 9) Tensione massima uscita convertitore.
- 10) Corrente massima (Nominale) erogabile dal convertitore.

2.5.2 Note informative

Si raccomanda di annotare: il modello del convertitore, il numero di serie, la versione del firmware. Questi dati servono per l'ordinazione dei ricambi e per tarare un nuovo convertitore in caso di sostituzione.

Per informazioni commerciali, consulenze tecniche ed applicative sono disponibili i seguenti recapiti:

| | |
|------------------|--------------------------------------|
| POSTA: | ALTER ELETTRONICA S.r.l. |
| | Via EZIO TARANTELLI, 7 (Zona Ind.le) |
| | 15033 CASALE MONFERRATO (AL) |
| | ITALY |
| TELEFONO: | +39 0142 77337 |
| FAX: | +39 0142 453960 |
| E-MAIL: | info@alterelettronica.it |

Sul sito **INTERNET** <http://www.alterelettronica.it> sono disponibili tutte le informazioni sui prodotti e le edizioni aggiornate dei manuali d'istruzione. Le specifiche di prodotto ed il contenuto di questo manuale possono essere cambiati senza preavviso, si consiglia pertanto di controllare nelle apposite sezioni del sito internet le eventuali variazioni di specifiche e gli aggiornamenti del presente manuale di istruzioni.

LA ALTER ELETTRONICA S.r.l. declina ogni responsabilità per imprecisioni od errori contenuti in questo manuale.

Capitolo 3 - Guida per l'installazione

3.1 Scopo e destinazione

La presente guida viene fornita anche in osservanza a quanto prescritto nel paragrafo 4.3 della norma sulla EMC (Compatibilità Elettromagnetica) degli azionamenti elettrici a velocità variabile [8].

Scopo della presente guida è di fornire all'installatore, al costruttore della macchina e all'utilizzatore finale dei convertitori modello PWM3D informazioni come richiesto dalle vigenti Direttive CEE **in materia di Compatibilità Elettromagnetica e di sicurezza per i materiali cosiddetti a Bassa Tensione**. In particolare vengono richiamate prescrizioni e indicazioni in merito alla EMC ai vari operatori che utilizzano i convertitori modello PWM3D per realizzare installazioni comprendenti azionamenti a velocità variabile con motori in corrente continua. A tale proposito si richiama l'attenzione sul fatto che è necessario, per l'esecutore dell'azionamento, **coordinare il contenuto della presente guida con la guida EMC del costruttore del motore**, che è accoppiato ai convertitori modello PWM3D.

3.2 Richiamo di alcune definizioni

I termini specifici, relativi agli azionamenti elettrici, usati nel presente manuale, sono stati definiti nella norma [8] e nel dizionario [12] e a tali documenti si rimanda. Per alcuni termini, che hanno una valenza rilevante dal punto di vista tecnico-contrattuale, vengono riportate le definizioni.

AZIONAMENTO ELETTRICO (PDS): un azionamento elettrico è un sistema che converte energia elettrica in meccanica, con l'uso di apparecchiature elettroniche di potenza, in accordo con una funzione di comando (e secondo un programma stabilito).

Un azionamento è essenzialmente costituito da:

- Un GRUPPO DI ALIMENTAZIONE, CONVERSIONE E CONTROLLO, (**CDM**) che comprende l'intero azionamento ad eccezione del motore e dei sensori montati sul motore; in particolare esso comprende un MODULO DI CONVERSIONE E CONTROLLO (**BDM**) e le sue possibili estensioni come la sezione di alimentazione o alcuni ausiliari (es. ventilazione). Il BDM comprende le funzioni di conversione, controllo e auto-protezione. Nella pratica il CDM è spesso chiamato, per brevità, **CONVERTITORE**.
- Un GRUPPO MOTORE.

DISTRIBUZIONE NON RISTRETTA: modalità di commercializzazione in cui la fornitura degli apparecchi non dipende dalla competenza del cliente o dell'utilizzatore in materia di EMC per l'applicazione di azionamenti. Questo comporta limiti d'emissione restrittivi in accordo con i requisiti essenziali di protezione EMC.

DISTRIBUZIONE RISTRETTA: modalità di commercializzazione in cui il costruttore limita la fornitura di apparecchi a fornitori, clienti o utilizzatori che, separatamente o congiuntamente, abbiano competenza tecnica dei requisiti relativi alla EMC per l'applicazione di azionamenti. Per motivi economici, le parti interessate dovrebbero garantire i requisiti essenziali di protezione EMC, per l'installazione specifica, scegliendo adeguate categorie d'emissione, mediante misurazione "sul posto" alle effettive condizioni al contorno e mediante scambio di specifiche tecniche.

PRIMO AMBIENTE: ambiente che comprende le utenze domestiche. Comprende anche le utenze industriali collegate direttamente, senza trasformatori intermedi, ad una rete d'alimentazione elettrica a bassa tensione che alimenta edifici adibiti a scopi domestici.

SECONDO AMBIENTE: ambiente che comprende tutte le utenze industriali diverse da quelle che si collegano direttamente ad una rete d'alimentazione elettrica a bassa tensione che alimenta edifici adibiti a scopi domestici.

3.3 Indicazioni per l'installazione

3.3.1 Indicazioni generali

Ci riferiamo in questi paragrafi essenzialmente alle disposizioni di installazione particolari ai fini della compatibilità elettromagnetica, sia come fenomeni di emissione, che possono disturbare altri apparecchi, sia come immunità ai disturbi. Molto spesso le misure da adottare, che sono consigliate nel presente manuale, servono nei due casi.

Salvo casi molto particolari, i **convertitori PWM3D** sono montati all'interno di un armadio metallico (il cosiddetto armadio elettrico), che contiene anche apparecchiature elettriche di vario tipo (altri convertitori elettronici di potenza, contattori, trasformatori, impedenze, ecc..).

Il **motore** o, meglio, il gruppo motore (perché potrebbero essere presenti anche altri accessori quali una dinamo tachimetrica, un elettro-ventilatore, un freno di stazionamento, ecc.) è situato a bordo macchina, ad una certa distanza dall'armadio elettrico.

Esistono pertanto, in realtà, due distinti tipi d'impianto: quello che si riferisce al cablaggio dell'armadio elettrico e il vero e proprio impianto definitivo, che è realizzato dall'installatore presso il cliente finale.

3.3.2 Installazione del convertitore nell'armadio elettrico

I convertitori modello PWM3D, hanno grado di protezione **IP20** (vedi il paragrafo "Caratteristiche tecniche generali" a pagina 11). Per ottemperare a quanto prescritto nel § 4.4.6 "Contaminanti" della norma EN 60204-1 (1998) è necessario, a cura del costruttore

della macchina, che essi siano collocati in un contenitore opportuno, secondo il grado di protezione richiesto nell'installazione specifica. Di regola essi saranno pertanto collocati in un armadio; **ai fini EMC l'armadio deve essere metallico**, in lamiera di ferro di spessore non inferiore a 1 mm.

Inoltre è importante che entro il quadro elettrico tutti i pannelli siano uniti tra loro con connessioni meccaniche che presentino **bassa impedenza elettrica alle alte frequenze**. Ciò può essere ottenuto, per esempio, aggiungendo viti di serraggio, utilizzando pannelli con superficie zincata o cadmiata anziché verniciata o asportando in modo opportuno la vernice nei punti d'interconnessione, usando speciali guarnizioni metalliche EMC.

La **disposizione dei componenti** all'interno dell'armadio elettrico, sia in termini di posizionamento sia in termini di distanze, deve essere eseguita col criterio di minimizzare le influenze reciproche degli apparecchi montati per i disturbi elettromagnetici. In genere i trasformatori, le impedenze, i contattori, a causa delle bobine, possono produrre a breve distanza campi abbastanza elevati.

I **cablaggi dei circuiti di potenza** devono essere fisicamente separati dai cablaggi dei circuiti di comando e controllo (circuiti di segnale); i circuiti di potenza devono essere accuratamente schermati rispetto ai circuiti di segnale; ciò si ottiene o impiegando, nell'armadio elettrico, canaline metalliche, guaine metalliche oppure cavi schermati, anche di potenza.

Particolare cura deve essere posta nel **cablaggio dei circuiti di segnale**, per motivi d'immunità elettromagnetica. Occorre pertanto che **le connessioni dei circuiti di segnale**, sia in ingresso che in uscita dal convertitore, **siano realizzate utilizzando doppiati intrecciati e accuratamente schermati**, che lo schermo sia collegato a massa dal lato del convertitore, come specificato nel paragrafo "Connettore X11" a pagina 21 del presente manuale e, ove occorra, anche alla massa della periferica interessata.

Tutti gli apparecchi, per i quali sono prescritti **dispositivi supplementari** per renderli conformi alle norme EMC, devono essere muniti di tali dispositivi, montati secondo le prescrizioni del costruttore; in particolare si richiama la buona norma di montare i **dispositivi antidisturbo** in parallelo alle bobine in c.a. dei contattori, i **diodi** in parallelo alle bobine in c.c. di relè o contattori, i **filtri** contro i disturbi condotti A.F. da montare sull'ingresso di rete di alcuni convertitori, quando sia prescritto.

Le **schermature dei cavi** devono terminare il più vicino possibile alla morsettiera; qualora sia prescritto il collegamento dello schermo ad una massa o, in certi casi, alla terra, esso deve essere effettuato possibilmente con gli appositi passacavi con presa di massa a 360° e, in mancanza di ciò, con collegamenti i più corti possibili e con adeguata sezione di conduttore.



ATTENZIONE !

Scollegare il convertitore dal circuito oggetto di prova, prima di effettuare prove di resistenza d'isolamento e/o di tensione applicata. L'inosservanza di questa prescrizione può danneggiare gravemente il convertitore.

3.3.3 Impianto elettrico completo

Come abbiamo detto precedentemente, ci riferiamo all'impianto nell'installazione finale della macchina. Per alcuni tipi di macchine l'armadio elettrico è fisicamente collegato alla macchina e pertanto, in pratica, l'impianto elettrico "sul posto" si riduce al collegamento della macchina alla rete di distribuzione. Di solito, tuttavia, l'armadio elettrico si trova ad una certa distanza dalla macchina, sulla quale è montato il gruppo motore; talvolta esiste anche un pulpito per comando remoto, al quale potrebbero essere collegati conduttori. In questo caso, poiché la problematica delle emissioni è molto legata a fattori d'impianto, le raccomandazioni che seguono sono dettate da norme di buona tecnica e da esperienze sul campo e devono essere riguardate essenzialmente come linee guida e non come soluzioni certe.

Il **trasformatore MT/BT trifase** della linea cui sono connessi convertitori di azionamenti elettrici deve essere di potenza apparente adeguata ai carichi alimentati, tenendo conto dei fattori di potenza e dei fattori di distorsione. Per l'applicazione particolare ai convertitori PWM3D vedere il paragrafo "Potenza apparente e corrente assorbita" a pagina 10.

La **sezione di rame della linea di connessione dalla rete** d'alimentazione alla morsettiera del convertitore (vedere Disegno 1 a pagina 14 e Disegno 2 a pagina 15), deve essere proporzionata alla corrente di targa di ciascun convertitore. Tale calcolo deve essere effettuato in modo tale da evitare cadute di tensione che possano portare i valori di tensione d'alimentazione fuori della tolleranza contrattuale. La Tabella 2 a pagina 16 indica la sezione massima dei conduttori che sono utilizzabili su ogni tipo di convertitore. Inoltre è opportuno studiare accuratamente i percorsi dei cavi dell'impianto, minimizzando la lunghezza.

Tutte le canaline metalliche, le guaine metalliche e, in genere, tutte le schermature, salvo che non sia altrimenti specificato, devono essere collegate al PE sia dal lato armadio elettrico che dal lato motore; questi collegamenti devono essere di sezione largamente dimensionata e molto corti.

3.3.4 Indicazioni specifiche per i convertitori modello PWM3D

I convertitori modello PWM3D non richiedono, in generale, particolari modalità di montaggio e di installazione oltre la normale professionalità e conoscenza delle regole dell'arte del settore impiantistico elettrotecnico ed elettronico. In ogni caso, è necessario seguire quanto prescritto o consigliato nel presente manuale. Di seguito vengono riportate alcune indicazioni specifiche per l'installazione dei convertitori PWM3D, per quanto riguarda le direttive EMC e Bassa Tensione.

Gli schemi del Disegno 1 a pagina 14 e del Disegno 2 a pagina 15 contengono importanti istruzioni pratiche sia sul tipo di cablaggio necessario per rispettare le norme EMC, sia sulle modalità di connessione degli schermi ai convertitori modello PWM3D.

Quando i convertitori modello PWM3D sono impiegati in **Primo Ambiente**, con riferimento a quanto riportato nel paragrafo "Richiamo di alcune definizioni" a pagina 7, è necessario installare **filtri di rete** verso la rete di alimentazione; anche le connessioni di tali

filtri sono indicate nelle figure sopra citate.

Nella Tabella 1 a pagina 10 sono riportate le sigle dei filtri trifase da impiegare quando si utilizzano gli schemi del Disegno 1 a pagina 14.

Nell'esecuzione dei collegamenti riportati nel suddetto schema devono essere osservate le seguenti regole:

ATTENZIONE ! Occorre tenere presente che il percorso dei cavi, la loro lunghezza, la loro schermatura e il collegamento dello schermo ad un punto opportuno della massa del convertitore sono **essenziali ai fini EMC**.

L'**ubicazione del filtro** è molto importante: esso deve essere collocato, all'interno dell'armadio elettrico, il più vicino possibile al componente collegato alla sua uscita. Nel Disegno 1 a pagina 14 tale componente è indicato come "**FILTRO**".

La **lunghezza dei collegamenti** tra l'uscita del filtro e l'ingresso del componente collegato all'uscita **non dovrebbe superare 0,3 m** e deve essere effettuata con conduttori, di sezione adeguata, schermati per quanto possibile. È evidente che, in certi casi, non sarà possibile schermare elementi come fusibili e contattori; a maggior ragione è necessario che i percorsi dei collegamenti siano i più corti possibili.

ATTENZIONE ! L'ingresso e l'uscita del filtro non possono essere scambiati !

Le connessioni di massa del convertitore sono state aumentate per rendere più funzionale il cablaggio; esistono diversi punti di massa del convertitore, contrassegnati dal simbolo "↓". Vedere nel Disegno 23 a pagina 76 e nel Disegno 24 a pagina 77 i punti indicati con "E1", "E2", "E3", "E4".



E1 (Disegno 23 o Disegno 24), costituito da uno o due punti di fissaggio (in funzione della taglia) con vite M5, è la massa principale che deve essere connesso al PE e quindi alla presa di terra dell'impianto, con cavo di sezione non inferiore alla sezione del cavo di alimentazione trifase. **Questa connessione è essenziale ai fini di protezione** e non solo ai fini EMC.

ATTENZIONE ! E2, E3, E4 (Disegno 23 o Disegno 24) è l'ancoraggio degli schermi dei cavi di segnale, come indicato nel paragrafo "Connettore X11" da pagina 21.

Il terminale di massa del contenitore metallico del filtro, deve essere connesso come indicato nel Disegno 1 a pagina 14 e nel Disegno 2 a pagina 15.

Si è visto, a pagina 8, che il trasformatore MT/BT trifase di stabilimento deve avere una potenza apparente (KVA) adeguata. In questa sede è però importante notare che oltre il trasformatore, anche il filtro deve essere dimensionato con potenza adeguata a quella del convertitore (o dei convertitori) alimentato/i; occorre tenere anche presente che la caduta di tensione del trasformatore, da vuoto a pieno carico, deve essere contenuta a non più del 3%.

Per ottemperare a quanto prescritto nella direttiva Bassa Tensione e nelle norme che ad essa possono fare riferimento, si richiamano di seguito alcune disposizioni generali attinenti alla sicurezza, qui con specifici riferimenti ai convertitori modello PWM3D.



Per nessuna ragione si deve accedere all'interno del convertitore quando esso è alimentato. Per accedervi devono essere **sicuramente disinserite l'alimentazione principale (morsetti L1, L2, L3) trifase, l'alimentazione di servizio (morsetti 230V)** ed ogni altra alimentazione di valore superiore a 50 V c.a. e 75 V c.c. eventualmente presenti sui connettori. All'interno del convertitore alimentato **sono presenti tensioni potenzialmente pericolose per l'incolumità dell'operatore!**

La messa in funzione può essere eseguita direttamente dal pannello frontale, senza il bisogno di aprire l'apparecchiatura; perciò **non è consentito aprire** (neppure provvisoriamente) **il contenitore di metallo** per effettuare quest'operazione.



Nell'ambito dell'osservanza delle istruzioni contenute nel presente manuale, **dal punto di vista della sicurezza, è importante seguire le prescrizioni relative al valore e al tipo di protezioni (fusibili) prescritti** (vedere Tabella 1 a pagina 10).

ATTENZIONE !

In relazione alle correnti per ogni tipo di convertitore modello PWM3D, bisogna **adottare sezioni dei conduttori** di linea e di collegamento al motore, **tali da ottenere densità di corrente secondo le prescrizioni generali d'impianto**. Fare riferimento alla Tabella 2 a pagina 16.



Tutte le connessioni alla massa comune dell'armadio elettrico devono essere corte e di sezione opportuna; il PE dell'armadio elettrico deve essere collegato ad una **buona presa di terra**. Il collegamento a terra deve essere effettuato anche per la massa del motore, come suggerito nel Disegno 1 a pagina 14 e nel Disegno 2 a pagina 15.

ATTENZIONE !

Capitolo 4 - Caratteristiche tecniche

4.1 Generalità

Questi convertitori sono progettati per alimentare e controllare il funzionamento di motori brushless o d.c. con trasduttore.

Il ponte a IGBT è inserito all'interno del contenitore.

Il recupero dell'energia avviene su resistenza di clamp montata internamente (o esternamente).

Tutti i circuiti di regolazione e controllo sono digitali e completamente isolati dalla potenza.

Gli ingressi e le uscite digitali sono di tipo statico e opto-isolato.

Con un comando esterno è possibile inserire una rampa di accelerazione e decelerazione sul riferimento di velocità.

I tempi d'accelerazione e decelerazione sono regolabili.

Il limite di corrente è impostabile internamente in modo fisso.

I Connettori I/O sono montati su una scheda completamente accessibile per facilitare le connessioni.

Questi convertitori sono adatti per il comando dei motori utilizzati nelle macchine utensili, grafiche, di movimento nastro, ecc. ed in tutte quelle applicazioni ove necessita una grande flessibilità di funzionamento.

Nella Tabella 1 sono riportati i valori nominali di alcune grandezze per ciascuna taglia dei convertitori.

4.2 Dati tecnici

| CONVERTITORE | | | | | | RESISTENZA CLAMP ESTER- NA | FILTRO | INDUTTANZA | FUSIBILI SU L1-L2-L3 o [4] DC+ DC- | |
|--|---|------------------------------------|--------|---------------------------------|---|----------------------------------|----------|------------|--|-------------------------------|
| CORRENTE INGRESSO L1-L2-L3 Nom. / Picco | CORRENTE INGRESSO DC+ DC- Nom. / Picco | CORRENTE USCITA Nom. / Picco | TAGLIA | POTENZA DISSIPATA MASSIMA | POTENZA RESISTENZA CLAMP IN- TERNA | | | | Inom | Max. P _t a 10ms |
| [1] [Arms] | [5] [A _{dc}] | [1] [Arms] | [2] | [W] | [W] | TIPO | [3] TIPO | TIPO | [A] | [A ² s] |
| 3,5 / 7 | 4 / 8 | 4 / 8 | 1 | 50 | 150 | RES33R1KW5 | 23/020 | 17/001 | 10 | 684 |
| 6 / 12 | 6 / 12 | 7 / 14 | 1 | 90 | 150 | RES33R1KW5 | 23/020 | 17/001 | 20 | 684 |
| 9 / 18 | 9 / 18 | 10 / 20 | 1 | 150 | 150 | RES33R1KW5 | 23/020 | 17/001 | 25 | 2400 |
| 14 / 14 | 15 / 15 | 17 / 17 | 1 | 250 | 150 | RES33R1KW5 | 23/020 | 17/001 | 20 | 2400 |
| 19 / 19 | 20 / 20 | 22 / 22 | 2 | 320 | 300 | RES16R2KW5 | 23/020 | 17/001 | 32 | 8000 |
| 28 / 28 | 30 / 30 | 34 / 34 | 2 | 530 | 300 | RES16R2KW5 | 23/003 | 17/002 | 50 | 8000 |
| 35 / 35 | 37 / 37 | 42 / 42 | 2 | 640 | 300 | RES8R4KW5 | 23/003 | 17/002 | 50 | 8000 |
| 42 / 42 | 44 / 44 | 51 / 51 | 2 | 800 | 300 | RES8R4KW5 | 23/003 | 17/003 | 63 | 18000 |
| 52 / 52 | 54 / 54 | 62 / 62 | 2 | 1000 | 300 | RES8R4KW5 | 23/004 | 17/003 | 100 | 18000 |
| 64 / 64 | 68 / 68 | 77 / 77 | 2 | 1200 | 300 | RES8R4KW5 | 23/004 | 17/003 | 100 | 18000 |
| 76 / 76 | 80 / 80 | 91 / 91 | 2 | 1300 | 300 | RES8R4KW5 | 23/004 | 17/004 | 160 | 51000 |
| 100 / 100 | 105 / 105 | 120 / 120 | 3 | 1800 | -- | 3xRES16R2KW5 | 23/006 | 17/005 | 160 | 125000 |

Tabella 1

NOTE:

- [1] Con temperatura interna al quadro elettrico in cui è montato il convertitore da 0 a 40°C. Riduzione della corrente nominale del 4% per ogni °C oltre i 40°C.
- [2] Dimensioni e masse a pagina 76 e pagina 77.
- [3] Il filtro deve essere montato quando i convertitori modello PWM3D sono impiegati in Primo Ambiente, per soddisfare i requisiti relativi alla compatibilità EMC (vedi il paragrafo "Indicazioni specifiche per i convertitori modello PWM3D" a pagina 8).
- [4] Sugli ingressi trifase o DC BUS è **indispensabile montare soltanto fusibili di protezione ULTRARAPIDI** (per protezione semiconduttori). Fusibili di altro tipo non danno un grado di protezione sufficiente e quindi, in caso di avaria, si può danneggiare gravemente il convertitore.

4.2.1 Potenza apparente e corrente assorbita

Per dimensionare il trasformatore / autotrasformatore, l'induttanza e il filtro EMC occorre calcolare la potenza apparente richiesta dai convertitori collegati alla linea di alimentazione seguendo questi punti:

1. Calcolare la potenza dal motore al carico:

$$P_m = C \cdot \omega \quad \left| \begin{array}{l} P_m = \text{Potenza motore [W]} \\ C = \text{Coppia erogata [Nm]} \\ \omega = \text{Velocità massima di utilizzo [rad/sec]} \end{array} \right.$$

Se non si conoscono i dati di utilizzo, si considerano i dati di targa del motore.

Con altre unità di misura bisogna utilizzare le seguenti formule di conversione:

$$C [Nm] = C [Kgm] \cdot 9,81 \quad \omega [rad/sec] = \frac{n [giri/min]}{9,55}$$

2. Calcolare la potenza richiesta da ogni convertitore:

$$P_c = P_m \cdot 1,5 \quad \left| \begin{array}{l} P_m = \text{Potenza motore [W]} \\ P_c = \text{Potenza assorbita dal convertitore [VA]} \end{array} \right.$$

e calcolare la potenza totale come la somma delle potenze assorbite dai singoli convertitori:

$$P_t = P_{c1} + P_{c2} + P_{c3} + \dots \quad \left| \begin{array}{l} P_c = \text{Potenza assorbita da un convertitore [VA]} \\ P_t = \text{Potenza assorbita totale dai convertitori [VA]} \end{array} \right.$$

3. La potenza apparente e le corrente totale necessarie si calcolano utilizzando le seguenti formule:

$$P_a = \frac{P_t \cdot 1,73}{\sqrt{d+2}} \quad \left| \begin{array}{l} P_a = \text{Potenza apparente erogata dal trasformatore / autotrasformatore [VA].} \\ P_t = \text{Potenze totale convertitori [VA].} \\ d = \text{Numero totale di convertitori collegati alla stessa alimentazione.} \end{array} \right.$$

$$I_u = \frac{P_a}{1,73 \cdot V_a} \quad \left| \begin{array}{l} I_u = \text{Corrente da utilizzare per dimensionare la reattanza di rete ed il filtro EMC [A].} \\ V_a = \text{Tensione di alimentazione dei convertitori [V].} \end{array} \right.$$

Il valore della potenza apparente e della corrente così calcolati sono validi solo se i motori lavorano sempre nelle condizioni considerate nei calcoli. Durante il funzionamento normalmente si hanno variazioni di coppia e di velocità che portano a notevoli riduzioni dei valori medi della potenza apparente e della corrente. Per avere valori più esatti occorre conoscere le effettive condizioni di utilizzo di tutti i motori.

Contattare l'ufficio tecnico ALTER per esaminare casi particolari.

4.2.2 Corrente assorbita con alimentazione da DC-BUS

Per dimensionare l'alimentatore di potenza che fornisce tensione al DC-BUS occorre calcolare la corrente totale richiesta dai convertitori collegati all'alimentatore stesso con la seguente formula:

$$I_t = \frac{P_t}{V_{dc}} \quad \left| \begin{array}{l} P_t = \text{Potenza Totale dei convertitori [VA]} \\ V_{dc} = \text{Tensione di alimentazione sul DC-BUS [V]} \\ I_t = \text{Corrente totale richiesta dai convertitori [A]} \end{array} \right.$$

La Potenza Totale dei convertitori si può calcolare con le formule del paragrafo precedente "Potenza apparente e corrente assorbita". La tensione di alimentazione sul DC-BUS dipende dall'alimentatore utilizzato, ma nel caso di utilizzo del modello PSR3 tale valore è 650Vcc.

4.2.3 Caratteristiche tecniche generali

- Esecuzione per fissaggio su pannello. Grado di protezione IP20.
- Temperatura ambiente di funzionamento: da 0°C a +40°C.
- Temperatura d'immagazzinamento: da -10°C a +70°C
- Umidità relativa max.: 95% senza condensa.
- Altitudine massima: 1000 m. s.l.m.
- Alimentazione Monofase di servizio: 230Vc.a. ±10% - 500mA max (proteggere con fusibili esterni ritardati 250V - 1A).
- Alimentazione di potenza: da un minimo di 60V ad un massimo indicato sulla targa del convertitore. (proteggere con fusibili esterni come da Tabella 1 a pag.10).
- Frequenza alimentazioni: 50/60Hz.
- Corrente in uscita: come da Tabella 1 a pag.10.
- Potenza max. dissipata: 10 x Corrente nominale di uscita.
- Costante di tempo termica: 15'
- Potenza continuativa dissipata dalla resistenza di clamp interna: come da Tabella 1 a pag.10.
- Resistenza di clamp interna o esterna (fornibile a parte).
- Morsetti di connessione al D.C. BUS.
- Isolamento galvanico tra potenza ed elettronica di comando.

- Protezione contro sovratensioni su:
 - Ingressi e uscite di segnale.
 - Alimentazioni di servizio e di potenza.
- Frequenza di “switching”: 16KHz.
- Valore minimo della costante di tempo elettrica del motore: 1 msec. Per calcolare tale valore, vedere la formula nel paragrafo “Cablaggio motore” a pagina 16.
- Connessioni:
 - Potenza su connettori (Taglia 1) o su morsettiera (Taglia 2).
 - Servizio e segnali su connettori.
- Utilizzo con motori brushless dotati di uno dei seguenti dispositivi:
 - Encoder incrementale (5V line driver) con settori Hall 120°.
 - Resolver [scheda opzionale].
 - Encoder sinusoidale (Sin-Cos uscite line driver 5V) [scheda opzionale].
 - Encoder EnDat [scheda opzionale].
 - Dinamo tachimetrica brushless con settori Hall 120° [scheda opzionale].
 - Dinamo tachimetrica 10V con settori Hall 120° [scheda opzionale].
- Utilizzo con motori d.c. dotati di uno dei seguenti dispositivi:
 - Encoder incrementale (5V line driver).
 - Dinamo tachimetrica c.c. [scheda opzionale].
- Uscita encoder simulato.
- Rampa sul segnale di velocità regolabile tra 1 mSec e 65,5 sec (inseribile con comando logico).
- Ingressi logici opto-isolati (comando da 15 a 30Vcc - 10mA max):
 - Abilitazione convertitore.
 - Abilitazione rampa di velocità.
 - Comando di reset allarmi.
 - N°4 ingressi programmabili.
- Uscite logiche opto-isolate (24Vc.c. - 100mA max) protette contro il sovraccarico ed il corto circuito:
 - Segnalazione assenza allarmi.
 - Convertitore pronto.
 - N°4 uscite programmabili.
- Ingressi analogici (tensione massima differenziale e di modo comune 10V).
 - N°1 ingresso differenziale con risoluzione di 15 bit + segno, resistenza d'ingresso: 10K Ω , programmabile.
 - N°3 ingressi con risoluzione di 11 bit + segno, resistenza d'ingresso: 70K Ω , programmabili.
- Uscite analogiche ($\pm 10V$ max. - resistenza di uscita 1K Ω):
 - N°4 uscite programmabili.
- Uscite alimentazioni:
 - +24V $\pm 20\%$ - 100mA max.
 - +10V $\pm 5\%$ - 5mA max.
 - -10V $\pm 5\%$ - 5mA max.
- Ingresso per la sonda termica (PTC) montata nel motore.
- Ingresso per la sonda termica (PTC) montata sul gruppo di resistenze di frenatura esterne.
- Visualizzazione con LED dello stato di funzionamento.
- Display LCD 16 caratteri su 2 righe per l'impostazione dei parametri e la diagnostica.
- Bloccaggio automatico del convertitore per:
 - Alimentazioni interne mancanti o insufficienti.
 - Alimentazione di potenza (trifase o su DC-Bus) insufficiente o eccessiva.
 - Motore non connesso o connesso in modo errato.
 - Sovratemperatura del convertitore.
 - Sovratemperatura dei condensatori sul DC-BUS.
 - Sovraccarico del convertitore.
 - Sovracorrente nel convertitore.
 - Guasto del trasduttore montato sul motore.
 - Guasto o sovraccarico nel circuito di recupero su resistenza.
 - Guasto nel convertitore.
 - Sovraccarico o cortocircuito delle uscite digitali.
 - Impostazioni errate.

4.2.4 Alimentazioni

4.2.4.1 NOTA

Gli eventuali interruttori differenziali messi a protezione dei convertitori devono avere caratteristica di intervento di tipo B. (In conformità al secondo emendamento della norma IEC 755).

4.2.4.2 SERVIZI

Alimentazione: monofase 230Vc.a. $\pm 10\%$ - 500mA max. (morsetti: 230V)

Sezione minima dei cavi di collegamento: 1,5 mm²

Proteggere l'alimentazione con n°2 fusibili ritardati aventi corrente nominale 1A.

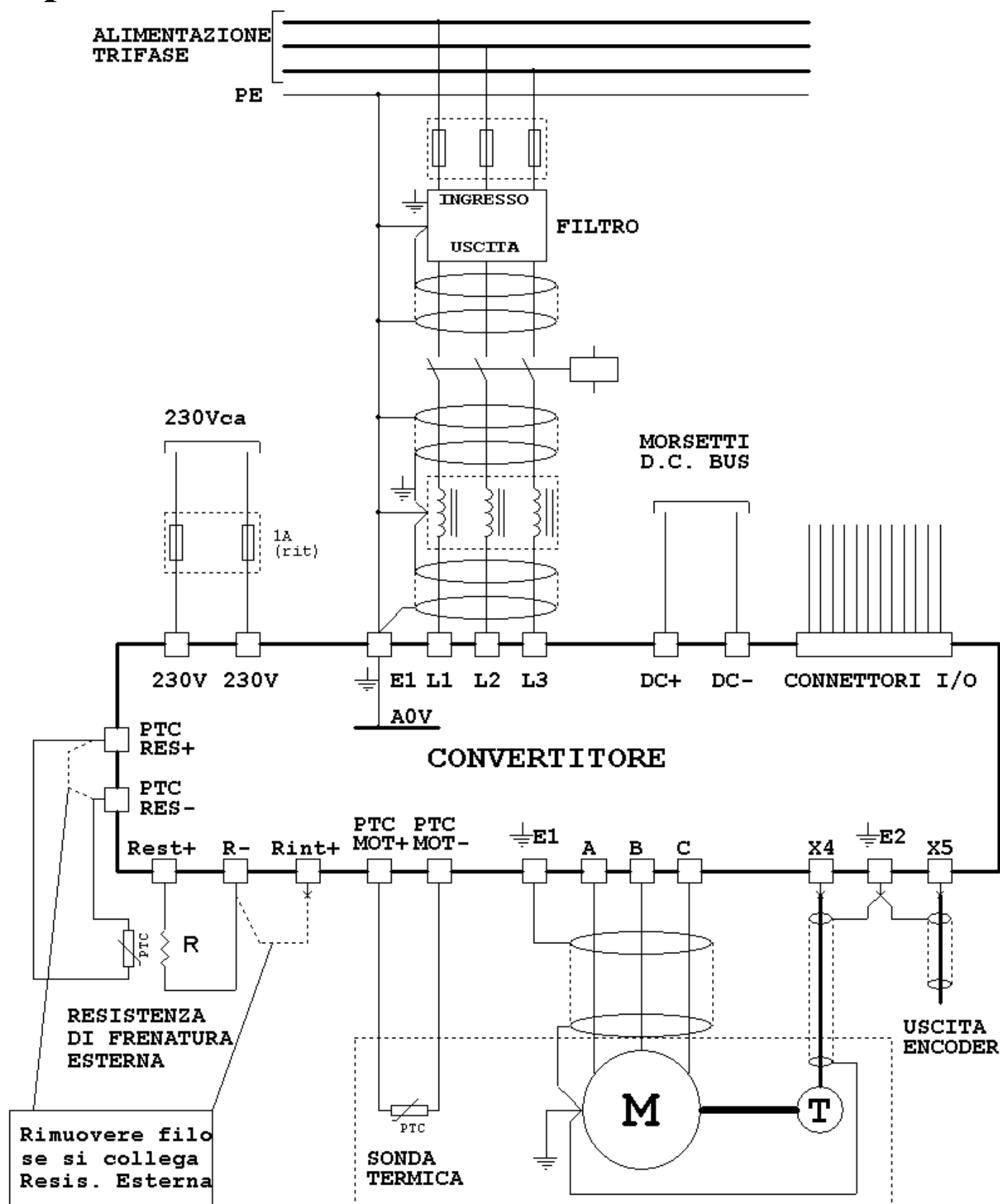
4.2.4.3 POTENZA

L'alimentazione di potenza del convertitore può essere fornita nei seguenti modi:

- Da una rete trifase con neutro a terra avente tensione concatenata entro i limiti indicati sulla targa del convertitore (vedere "Targa del convertitore" a pag.6). Inserire tra la rete trifase ed il convertitore una induttanza trifase di almeno 100 μ H dimensionata per la corrente nominale assorbita dal convertitore e avente una corrente di saturazione pari ad almeno il doppio di quella nominale (vedere Disegno 1 a pag.14).
- Da un trasformatore con collegamenti Δ/Δ e centro stella a terra o un autotrasformatore (Δ/Δ) per adattare la tensione di rete.
- Da una linea C.C. (vedere Disegno 2 a pag.15).
- Solo per il convertitore Taglia 1: da una rete monofase avente tensione entro i limiti indicati sulla targa del convertitore (vedere "Targa del convertitore" a pag.6). Inserire tra la rete monofase ed il convertitore una induttanza di almeno 100 μ H dimensionata per la corrente nominale assorbita dal convertitore e avente una corrente di saturazione pari ad almeno il doppio di quella nominale (vedere Disegno 1 a pag.14).

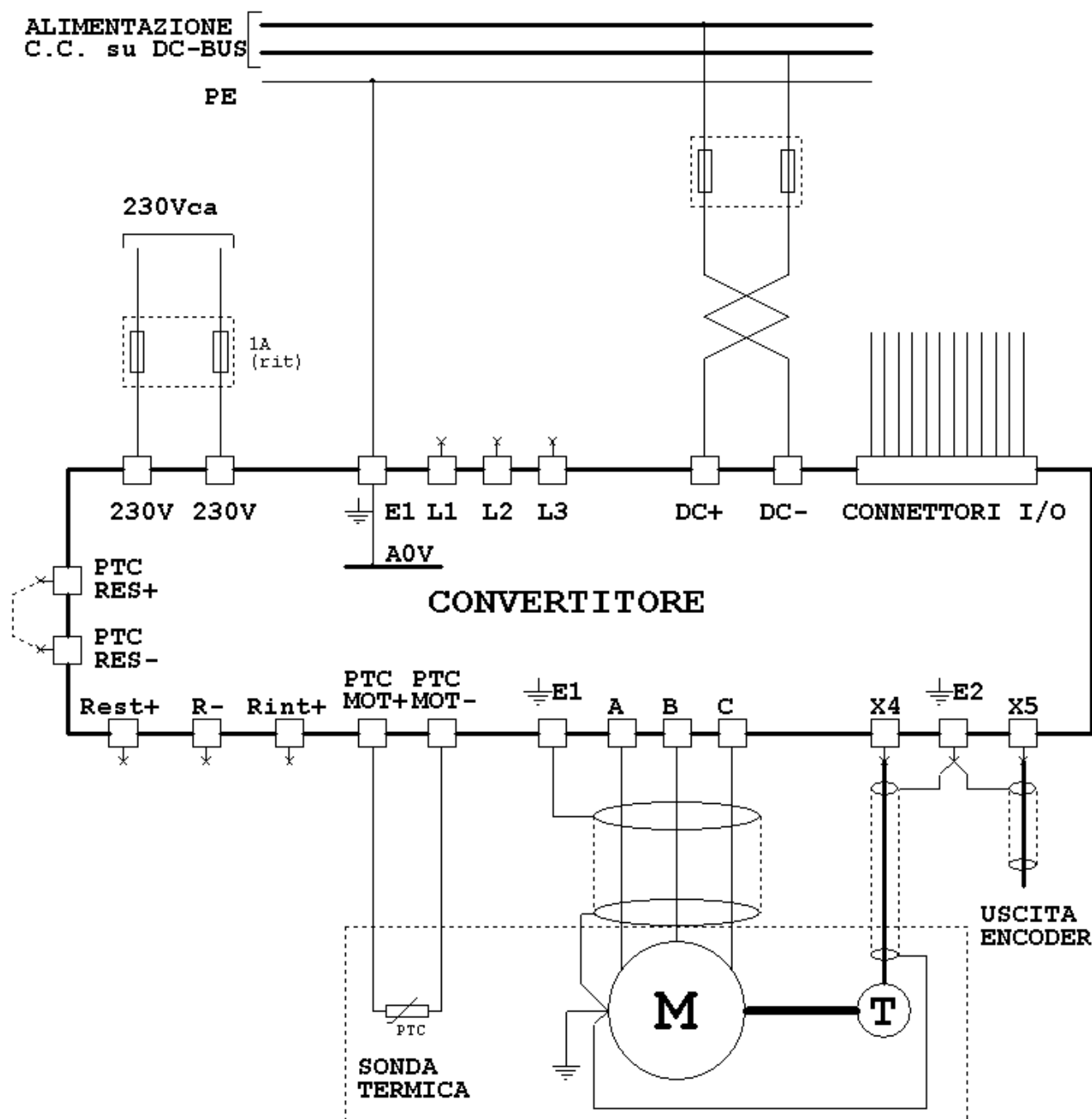
Proteggere sempre l'alimentazione con fusibili ULTRARAPIDI come indicato in Tabella 1 a pagina 10.

Capitolo 5 - Installazione



Disegno 1

NOTA: un motore c.c. deve essere collegato tra i morsetti A e C. Il morsetto B deve rimanere vuoto.



Disegno 2

NOTA: un motore c.c. deve essere collegato tra i morsetti A e C. Il morsetto B deve rimanere vuoto.

5.1 Operazioni preliminari

- Controllare che il convertitore non abbia subito danni nel trasporto.
- Montare il convertitore in senso verticale lontano da fonti di calore ed in modo che esista sufficiente spazio libero al di sopra e al di sotto per una buona circolazione dell'aria di raffreddamento.
- Usare pannelli di fissaggio in lamiera non verniciata collegati a terra.
- Collegare ad una buona terra il terminale di terra posto sul lato destro della morsettiera del convertitore.
- Seguire scrupolosamente gli schemi di collegamento riportati nel manuale.
- Utilizzare cavi schermati per i collegamenti di segnale e di potenza.
- Collegare a terra sulla carpenteria o sui terminali predisposti le due estremità degli schermi.
- Non utilizzare morsettiera ma solo connettori schermati per le giunzioni dei cavi schermati di segnale e di potenza.
- Montare soppressori di disturbi (spegniarco per c.a./diodi per c.c.) in parallelo alle bobine di tutti i teleruttori, relè, elettrovalvole, motori monofasi, motori trifasi, ecc.

5.2 Cablaggio motore

Utilizzare esclusivamente cavo schermato a 3 conduttori + terra per l'alimentazione del motore e cavo schermato twistato a coppie per il trasduttore (ALTER modello CAV16PSCH-SP1).

La sezione dei conduttori dei cavi di potenza è indicata nella Tabella 2 a pagina 16.

Collegare gli schermi dei cavi di potenza e di segnale alla carcassa del convertitore e del motore.

Il collegamento dello schermo alla carcassa deve essere il più corto possibile (lunghezza massima 100mm). La parte scoperta (non schermata) del cavo non deve superare 50 mm.

Si consiglia di utilizzare cavi schermati senza giunte. Se questo è impossibile conviene utilizzare:

- Per i segnali: connettori schermati che non interrompono lo schermo
- Per la potenza: connettori schermati o morsettiere.

Se si utilizza una morsettiera si deve ridurre al minimo la parte scoperta (non schermata) del cavo e si devono collegare ad un morsetto di terra (non isolato) gli schermi dei due spezzoni di cavo.

Utilizzando la seguente formula, calcolare il valore della “costante di tempo elettrica” del motore; se il risultato è minore di 10msec, occorre montare un'induttanza tra la il motore ed il convertitore. In caso di dubbio o per avere altre informazioni a riguardo, contattare l'ufficio tecnico ALTER.

$$T_e = \frac{L_{mot}}{R_{mot}} \quad \left| \begin{array}{l} T_e = \text{Costante di tempo elettrica [msec]}. \\ L_{mot} = \text{Induttanza del motore (vedere specifiche tecniche del motore) [mH]}. \\ R_{mot} = \text{Resistenza del motore (vedere specifiche tecniche del motore) [\Omega]}. \end{array} \right.$$

Per il dimensionamento dei componenti disegnati nel Disegno 1 a pagina 14 e nel Disegno 2 a pagina 15, consultare la Tabella 1 a pagina 10.

Collegare la sonda termica nel modo indicato nel Disegno 1 a pagina 14 o nel Disegno 2 a pagina 15 solo se il segnale non è disponibile sul connettore del trasduttore.

5.3 Sezione cavi

| CONVERTITORE | SEZIONE CAVI DI CONNESSIONE | | | | | |
|----------------------------------|-----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| CORRENTE DI USCITA Nom./Picco | L1-L2-L3 | A-B-C | Rest+ R- | 230V | X9, X12 | X6, X11 |
| [Arms] | [mm ²] | [mm ²] | [mm ²] | [mm ²] | [mm ²] | [mm ²] |
| 4 / 8 | 1,5 | 1,5 | 2,5 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 7 / 14 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 10 / 20 | 4 | 4 | 2,5 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 17 / 17 | 6 | 6 | 4 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 22 / 22 | 10 | 10 | 4 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 34 / 34 | 16 | 16 | 6 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 42 / 42 | 16 | 16 | 6 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 51 / 51 | 25 | 25 | 6 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 62 / 62 | 25 | 25 | 10 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 77 / 77 | 50 | 50 | 10 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 91 / 91 | 50 | 50 | 10 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |
| 120 / 120 | 50 | 50 | 10 | 1,5 | 1,5 | 0,5 |

Tabella 2

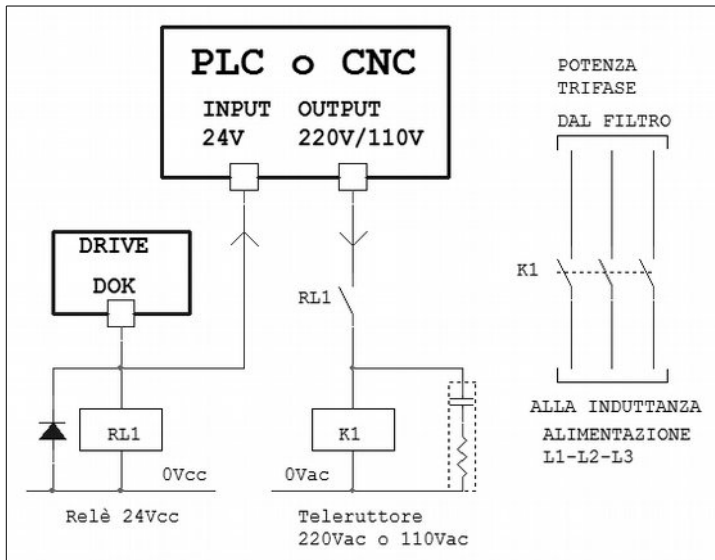
5.4 Connessioni di potenza

Per identificare la posizione dei connettori sul convertitore, vedere il Disegno 23 a pagina 76 e il Disegno 24 a pagina 77.

5.4.1 Rete trifase o monofase

La rete di alimentazione trifase/monofase di potenza deve essere collegata sui morsetti **L1, L2, L3** (in caso di monofase utilizzare L1, L2) che sono disponibili sul connettore **X1** nel caso di convertitore di taglia 1, oppure su morsettiera a vite nel caso di convertitore di taglia 2.

NOTA: I contatti del teleruttore montato sulla linea di alimentazione di potenza (come indicato nel Disegno 1 a pagina 14) si possono chiudere solamente se l'uscita DOK è attiva a +24V; nel caso che l'uscita DOK si porta a 0V (in caso di allarme per esempio) il teleruttore deve aprirsi immediatamente.



Disegno 3

5.4.2 Resistenza di clamp

La potenza nominale di tale resistenza (o batteria di resistenze) deve essere uguale alla potenza media dissipata durante la fase di arresto del motore e si calcola utilizzando la seguente formula:

$$P = 0,2 \cdot J \cdot \omega^2 \cdot F$$

P = Potenza dissipata dalla resistenza [W]
 J = Momento d'inerzia totale sull'albero motore [Kg·m²] (rotore + carico)
 ω = Velocità angolare massima del motore [rad/sec]
 F = Frequenza di ripetizione del ciclo di lavoro [cicli/sec]

Se la velocità è espressa in "Giri/min" bisogna usare la seguente formula di conversione: $\omega [rad/sec] = \frac{n [giri/min]}{9,55}$

Se si utilizza la resistenza di clamp interna al convertitore, bisogna lasciare collegato il ponticello a filo tra i morsetti **R-** e **Rint+** e tra **PTC-RES-** e **PTC-RES+** di X3.

Se la potenza della resistenza interna non è sufficiente e si utilizza una resistenza di clamp esterna, allora bisogna rimuovere il ponticello a filo tra i morsetti **R-** e **Rint+** e tra **PTC-RES-** e **PTC-RES+** di X3; collegare la resistenza tra i morsetti **Rest+** e **R-** e la sonda di temperatura PTC tra i morsetti **PTC-RES-** e **PTC-RES+** di X3. Se il gruppo di resistenze esterne non sono equipaggiate di sonda di temperatura, si deve lasciare collegato il ponticello a filo tra **PTC-RES-** e **PTC-RES+** di X3: in questo caso la protezione da sovraccarico sulle resistenze esterne non può funzionare.

Nel caso di convertitore taglia 1 la connessione di **Rest+** e **R-** è sul connettore **X2**; invece con un convertitore taglia 2 bisogna utilizzare gli appositi morsetti a vite.

5.4.3 DC-Bus

I morsetti DC+ e DC- possono essere utilizzati per diversi scopi:

1. **Bilanciamento energia di clamp:** avendo più convertitori installati nello stesso armadio elettrico, si collegano in parallelo tutti i morsetti DC+ e DC- dei vari convertitori, mantenendo però l'alimentazione trifase per ognuno di essi. In questo caso l'energia recuperata dal convertitore funzionante da freno è utilizzata parzialmente o totalmente dagli altri convertitori funzionanti da motore. Questo porta ad una riduzione parziale o totale dell'energia smaltita in calore dalla resistenza di clamp dei convertitori. Con questo collegamento l'energia totale recuperabile è pari alla somma delle energie recuperabili dai singoli convertitori e rende, a volte, non necessario l'utilizzo di resistenze di clamp esterne. Con questo collegamento l'alimentazione trifase (morsetti L1,L2,L3) deve essere la stessa per tutti i convertitori e deve essere fornita e tolta contemporaneamente utilizzando un unico teleruttore o più teleruttori comandati contemporaneamente.
2. **Batteria aggiuntiva di condensatori sul dc-bus:** per poter immagazzinare più energia recuperata, quindi ridurre l'energia smaltita in calore nella resistenza di clamp, è possibile utilizzare anche una batteria aggiuntiva di condensatori opportunamente dimensionata e collegata al DC BUS.
3. **Scarica del DC-BUS:** all'interno di ogni convertitore sono montate resistenze per scaricare in circa 3 min. i condensatori sul DCBUS quando manca l'alimentazione trifase. Se per motivi di sicurezza occorre scaricare velocemente questi condensatori è necessario inserire, utilizzando i contatti di un relè o teleruttore tra i morsetti DC+ e DC-, una resistenza di scarica di basso valore e di potenza adeguata. I contatti del relè o teleruttore possono essere chiusi (resistenza inserita) solo quando è aperto il teleruttore posto sull'alimentazione trifase di potenza (morsetti L1,L2,L3).
4. **Alimentazione di potenza in C.C.:** In questo caso è necessario utilizzare un alimentatore esterno in grado di fornire la corrente necessaria al funzionamento di tutti i convertitori ad esso collegati. Questo alimentatore deve:

1. Alimentare il DC BUS con una tensione che sale lentamente da zero al valore finale (per evitare picchi di corrente durante la carica dei condensatori montati sul DC BUS).
2. Fornire un segnale di fine carica che consenta di abilitare il convertitore.
3. Essere in grado di rimandare in rete o dissipare su resistenza tutta l'energia recuperata dai convertitori ad esso collegati. Se l'alimentatore è progettato per dissipare su resistenza l'energia recuperata è possibile utilizzare una batteria aggiuntiva di condensatori opportunamente dimensionata e collegata al DC BUS per ridurre l'energia smaltita in calore nella resistenza.

NOTA: L'alimentatore deve fornire la tensione sul DC-BUS solamente se l'uscita DOK è attiva a +24V; nel caso che l'uscita DOK si porta a 0V (in caso di allarme per esempio) l'alimentatore deve immediatamente scaricare la tensione sul DC-BUS.

E' consigliabile proteggere l'alimentazione del DC-BUS con due fusibili (vedere Tabella 1 a pagina 10) ed utilizzare cavi intrecciati (twistati) e schermati. Per il dimensionamento dei vari elementi descritti in questo paragrafo è consigliabile contattare il servizio tecnico ALTER. Nel caso di convertitore taglia 1 questa connessione è sul connettore **X2**; invece con un convertitore taglia 2 bisogna utilizzare gli appositi morsetti a vite.

5.5 Connessioni di segnali

Per identificare la posizione dei connettori sul convertitore, vedere il Disegno 23 a pagina 76 e il Disegno 24 a pagina 77.

5.5.1 Connettore X3

Connessione del termistore montato nel motore (resistenza massima a temperatura ambiente = 1K Ω) e del termistore di protezione delle resistenze esterne di frenatura. Nel caso che i terminali del termistore sia sul cavo di collegamento al trasduttore, si possono utilizzare gli appositi PIN sul connettore X4.

| | | |
|---|-----------------|---|
| 1 | PTC-RES- | Collegare il termistore montato sulle resistenze di clamp esterne, altrimenti lasciare collegato il ponticello. |
| 2 | PTC-RES+ | |
| 3 | PTC-MOT- | Collegare il termistore montato nel motore. |
| 4 | PTC-MOT+ | NOTA: tale contatto è disponibile anche nel connettore X4. |

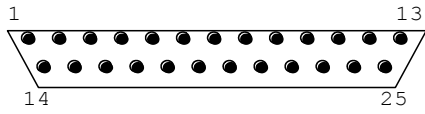
5.5.2 Connettore X4

Connessione del trasduttore "Encoder TTL" montato nel motore. Il cavo di connessione deve essere schermato e lo schermo deve essere collegato a massa sulle due estremità. Se viene utilizzato un trasduttore collegato al connettore X14, allora questo connettore deve rimanere libero e inutilizzato.

5.5.2.1 Connessione encoder TTL + settori Hall (motore brushless)

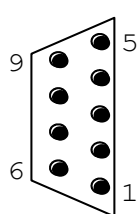
| MODELLO MOTORE | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------------|-----|-----|---|----|---|----------------|---|----------------|-----|-----|-----|----|----------------|-----|-----|
| | CAVO MOTORE | | | CAVO TRASDUTTORE | | | | | | | | | | | | |
| | | | | ENCODER TTL | | | | | | | | | | | | PTC |
| ACM serie 155 | U | W | V | A+J | C | P | B | N | M | G | H | F | R | L | T | S |
| ALLEN-BRADLEY serie F-4050 | A | B | C | K | L | C | D | A | B | T | N | P | E | F | | |
| BRUSATORI serie BR | W | V | U | P | A | L | K | H | J | E | G | C | M | N | T | S |
| BRUSATORI serie BR | C | B | A | P | A | L | K | H | J | E | G | C | M | N | T | S |
| LAFERT-SELCA serie T (nuovo) | W | V | U | A | C | P | B | M | N | G | F | H | R | L | T | S |
| MITSUBISHI serie MA-SA152 | W | V | U | S | R | A | B | C | D | H | K | M | F | G | | |
| R.C.V. serie UL5 e UL7 | C | B | A | E | A | J | F | M | K | C | P | D | L | H | * | * |
| R.C.V. serie UL5 e UL7 | gial | ros | blu | E | A | J | F | M | K | C | P | D | L | H | * | * |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Segnali:</i> | U | V | W | +5V | ØV | A | \overline{A} | B | \overline{B} | SE1 | SE2 | SE3 | Z | \overline{Z} | PTC | PTC |
| <i>* =In questo motore la sonda termica (PTC) non è collegata sul connettore trasduttore; occorre perciò collegarla al connettore X3 (vedi pag.18) con un cablaggio separato.</i> | A | B | C | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 17 | 18 | 13 | 25 |
| | MORSETTI | | | CONNETTORE X4 (pin) | | | | | | | | | | | | |
| | | | | <div><div><div><div>1</div><div>13</div></div><div><div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div></div></div></div> | | | | | | | | | | | | |

5.5.2.2 Connessione encoder TTL (motore c.c.)

| MODELLO MOTORE | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|-------------------------------|-----|----|--|----|---|-----------|---|-----------|----|-----------|-----|-----|--|
| | CAVO MOTORE | | | CAVO TRASDUTTORE | | | | | | | | | | |
| | | | | ENCODER TTL | | | | | | | | PTC | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| Segnali: | A+ | --- | A- | +5V | ØV | A | \bar{A} | B | \bar{B} | Z | \bar{Z} | PTC | PTC | |
| | A | B | C | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 7 | 17 | 18 | 13 | 25 | |
| | MORSETTI | | | CONNETTORE X4 (pin) | | | | | | | | | | |
| | | | |  | | | | | | | | | | |
| | | | | VISTA LATO SALDATURE | | | | | | | | | | |
| | CONNESSIONI LATO CONVERTITORE | | | | | | | | | | | | | |

5.5.3 Connettore X5

Su tale connettore sono disponibili i canali A, \bar{A} , B, \bar{B} , Z, \bar{Z} dell'encoder TTL collegato al connettore X4 oppure un encoder simulato se si utilizza un trasduttore Resolver o SinCos o EnDat collegato al connettore X14 e in questo caso si può selezionare il tipo di encoder simulato (vedi paragrafo “Emulated encoder“ a pagina 52). Il cavo di connessione deve essere schermato e lo schermo deve essere collegato a massa sulle due estremità. Assegnazione dei PIN del connettore:



N° PIN SEGNALE

- | | |
|---|------------------------------|
| 1 | Canale “A” encoder |
| 2 | Canale “ \bar{A} ” encoder |
| 3 | Canale “B” encoder |
| 4 | Canale “ \bar{B} ” encoder |
| 5 | Canale “Z” encoder |
| 6 | Canale “ \bar{Z} ” encoder |
| 9 | 0V |

Vista del connettore volante tipo “D” 9 poli maschio dal lato saldature.

5.5.4 Connettore X6

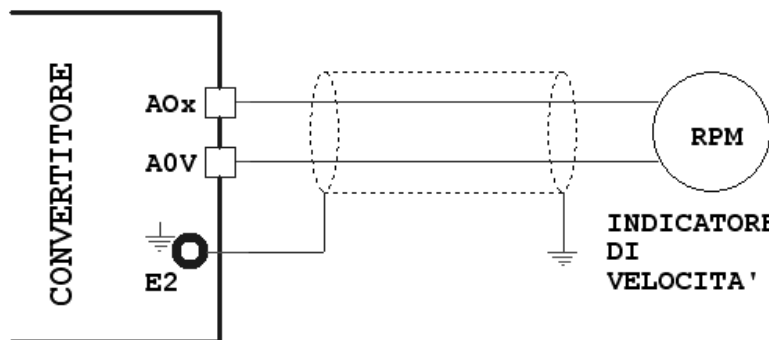
Connessione uscite analogiche. Tensione +/-10V max oppure 0-10Vcc max. - Resistenza d'uscita 1KΩ. Ulteriori informazioni sono disponibili nel paragrafo “Analog Output X” a pagina 43.

Utilizzare sempre cavi schermati di buona qualità e collegare i due estremi dello schermo a terra. Sulla carcassa del convertitore, vicino ai connettori, sono disponibili gli ancoraggi per gli schermi (vedi Caratteristiche meccaniche a pag.76).

Assegnazione segnali ai PIN:

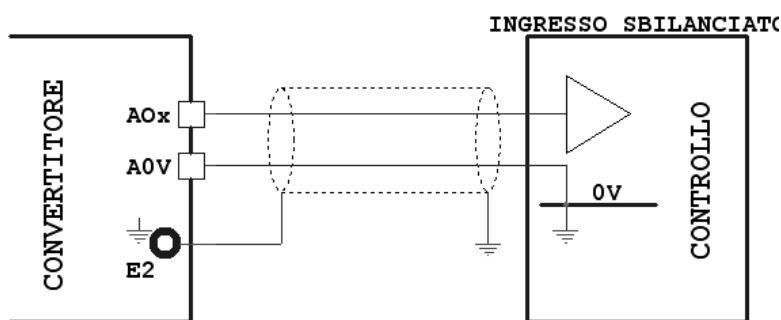
- | | | |
|---|------------|--|
| 1 | A0V | 0V analogica. Lo 0V analogico è collegato alla carcassa del convertitore. |
| 2 | AO1 | Uscita analogica 1 programmabile. Normalmente è utilizzata per fornire un segnale di tensione proporzionale alla coppia del motore. |
| 3 | AO2 | Uscita analogica 2 programmabile. Normalmente è utilizzata per fornire un segnale di tensione proporzionale alla velocità motore. |
| 4 | AO3 | Uscita analogica 3 programmabile. Normalmente è utilizzata per fornire un segnale di tensione proporzionale al livello di overload. |
| 5 | AO4 | Uscita analogica 4 programmabile. Normalmente è utilizzata per fornire un segnale di tensione proporzionale alla tensione del DC BUS. |
| 6 | A0V | 0V analogica. Lo 0V analogico è collegato alla carcassa del convertitore. |

Di seguito alcuni disegni di esempio per un corretto utilizzo dei vari segnali presenti su X6.



Connessione di una uscita analogica (+/-10Vcc) ad uno strumento indicatore di velocità.

Disegno 4



Connessione di una uscita analogica (+/-10Vcc) ad un ingresso analogico del controllo numerico (oppure di un PLC) per rilevare la velocità del motore.

Disegno 5

5.5.5 Connettore X7

Connettore predisposto per la connessione tra due convertitori in modalità “Antigioco” (vedere paragrafo “Asservimento antigiooco” da pagina 63).

Assegnazione segnali ai PIN:

- | | | |
|---|-----------|--|
| 1 | T1 | Resistenza di terminazione bus di valore 110Ω. |
| 2 | T2 | |
| 3 | L | Polo “L” del cavo di connessione |
| 4 | H | Polo “H” del cavo di connessione |

5.5.6 Connettore X8

Connettore per schede opzionali di comunicazione.

5.5.7 Connettore X9

Connessione uscite digitali.

Tensione d'alimentazione da 18Vcc a 30Vcc (nominale 24Vc.c.)

Stati delle uscite:

OFF = Flottante

ON = Collegata al +24V di alimentazione (D24) (segnalato dall'accensione del corrispondente led)

Corrente massima per ogni uscita 100 mA, caduta di tensione interna alla corrente massima 2V.

Senza alimentazione di servizio tutte le uscite sono OFF.

In caso di sovraccarico o corto circuito su una o più uscite tutte le uscite vengono forzate nello stato OFF in modo permanente.

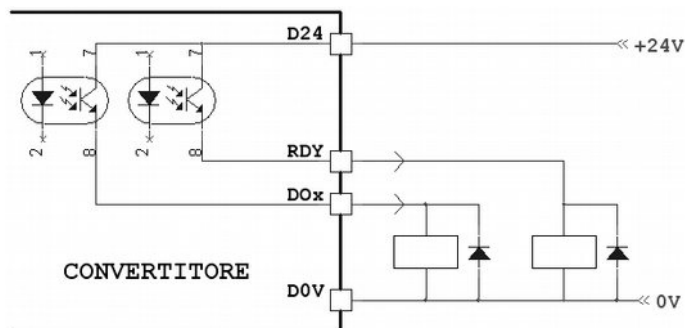
Per le connessioni fare riferimento ai Disegno 6 e Disegno 7 da pagina 21.

Assegnazione segnali ai PIN:

- | | | |
|---|------------|--|
| 1 | DOK | Uscita digitale “Drive OK”. Segnala che non sono presenti allarmi che impediscono il funzionamento del convertitore e che esso ha terminato la fase di inizializzazione delle periferiche. Ulteriori informazioni sono disponibili al paragrafo “Messaggi di allarme” a pagina 68. |
| 2 | RDY | Uscita digitale “Ready”. Segnala che il convertitore è pronto al funzionamento e quindi è in grado di eseguire i comandi. Vedere anche il paragrafo “RDY (Ready)” a pagina 67. |
| 3 | DO1 | Uscita digitale 1 programmabile. Normalmente è utilizzata per segnalare “Zero Speed” cioè che il motore è fermo. |

- 4 **DO2** Uscita digitale 2 programmabile.
Normalmente è utilizzata per comandare lo sblocco del freno di stazionamento del motore.
- 5 **DO3** Uscita digitale 3 programmabile.
Normalmente è utilizzata per segnalare la sovra-temperatura del motore utilizzando la sonda PTC collegata ai morsetti del connettore X3 o direttamente su X4.
- 6 **DO4** Uscita digitale 4 programmabile.
Normalmente è utilizzata per segnalare il raggiungimento di una soglia di velocità.
- 7 **D24** Comune da collegare a +24Vcc per le uscite digitali.
- 8 **+24V** Uscita +24Vcc $\pm 20\%$ - 100mA max.

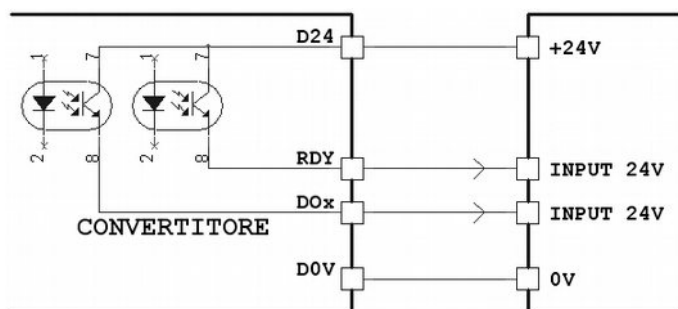
Di seguito alcuni disegni per spiegare le corrette connessioni al connettore X9:



Disegno 6

Connessione di relè per ricevere segnali dalle uscite digitali del convertitore.

E' necessario collegare il D24 ad un'alimentazione +24Vcc ed il D0V a 0V.



Disegno 7

Connessione di un PLC per ricevere i segnali dal convertitore.

Gli ingressi digitali del PLC devono ricevere una tensione di 24Vcc.

E' necessario collegare l'alimentazione +24V del PLC con il D24 del convertitore e lo 0V del PLC con il D0V del convertitore.

L'alimentazione 24Vcc può essere fornita dal convertitore stesso (se la corrente totale assorbita dai carichi collegati alle uscite non supera 100mA): collegare D24 con il morsetto +24V (X9) ed il D0V con il morsetto A0V (X12).

Se non è possibile utilizzare l'alimentazione interna, occorre usare un alimentatore esterno.

5.5.8 Connettore X10

Connessione alimentazione servizi ausiliari 230Vac 500mA (Max). Montare fusibili di protezione da 1 Ampere ritardati. L'alimentazione dei servizi DEVE essere presente prima dell'alimentazione di potenza e non deve essere tolta prima di quella di potenza.

5.5.9 Connettore X11

Connessione tensioni di riferimento e ingressi analogici.

Utilizzare sempre cavi schermati di buona qualità e collegare i due estremi dello schermo a terra. Sulla carcassa del convertitore, vicino ai connettori, sono disponibili gli ancoraggi per gli schermi (vedi Caratteristiche meccaniche a pag.76).

Assegnazione segnali ai PIN:

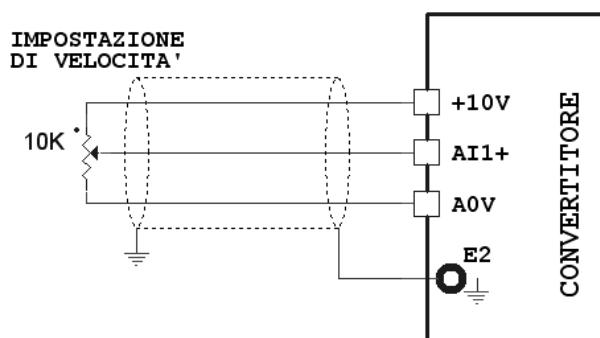
- 1 **+24V** Uscita +24Vcc $\pm 20\%$ - 100mA max.
- 2 **+10V** Uscita +10Vcc $\pm 5\%$ - 5mA max.
- 3 **-10V** Uscita -10Vcc $\pm 5\%$ - 5mA max.
- 4 **AI1+** Polo caldo dell'ingresso analogico 1 principale (risoluzione 15 bit + segno) programmabile che normalmente è utilizzato per il riferimento di velocità.
Tensioni tra: AI1+ e A0V, AI1- e A0V, AI1+ e AI1- = $\pm 10V$ max. Resistenza d'ingresso 10K Ω .
- 5 **AI1-** Polo freddo dell'ingresso analogico 1.
- 6 **A0V** 0V analogica. Lo 0V analogico è collegato alla carcassa del convertitore.
- 7 **AI2** Ingresso analogico 2 (risoluzione 11 bit + segno) programmabile. Tensione tra AI2 e A0V = $\pm 10V$ cc max.
- 8 **AI3** Ingresso analogico 3 (risoluzione 11 bit + segno) programmabile. Tensione tra AI3 e A0V = $\pm 10V$ cc max.

9 **AI4** Ingresso analogico 4 (risoluzione 11 bit + segno) programmabile. Tensione tra AI4 e A0V = $\pm 10V_{cc}$ max.

10 **A0V** 0V analogico.

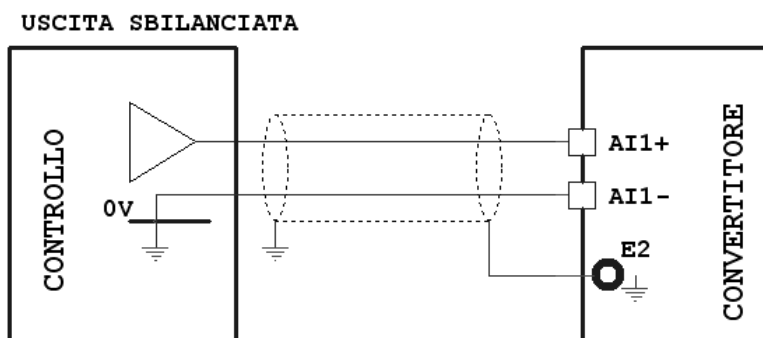
Per collegare gli I/O analogici alle altre apparecchiature elettroniche (CNC, PLC, ecc), è indispensabile utilizzare dei cavi schermati di buona qualità e collegare le estremità dello schermo a massa per ridurre i disturbi.

Di seguito alcuni disegni di esempio per un corretto utilizzo dei vari segnali presenti su X11.



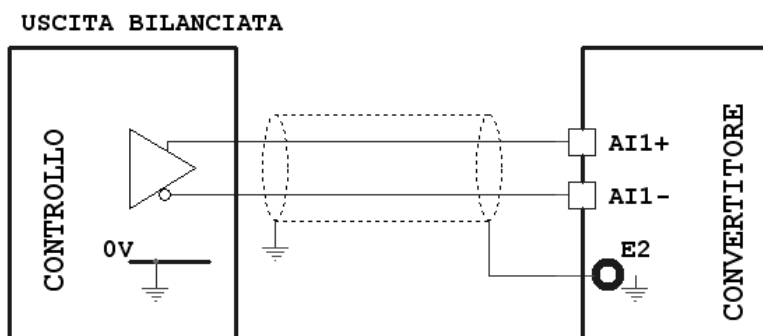
Disegno 8

Connessione di un **potenziometro** per fornire il riferimento di velocità.



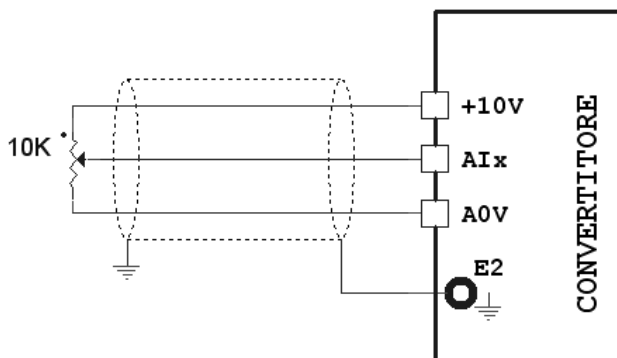
Disegno 9

Connessione di un controllo numerico (oppure di un PLC) con **uscita sbilanciata** per fornire il riferimento di velocità.



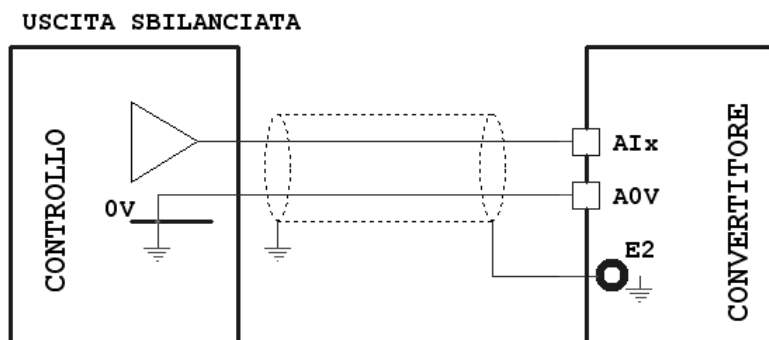
Disegno 10

Connessione di un controllo numerico (oppure di un PLC) con **uscita bilanciata** per fornire il riferimento di velocità.



Disegno 11

Connessione di un **potenziometro** ad un generico ingresso analogico per fornire un riferimento.



Disegno 12

Connessione di un controllo numerico (oppure di un PLC) con **uscita sbilanciata** ad un generico ingresso analogico per fornire un riferimento.

5.5.10 Connettore X12

Connessione ingressi digitali.

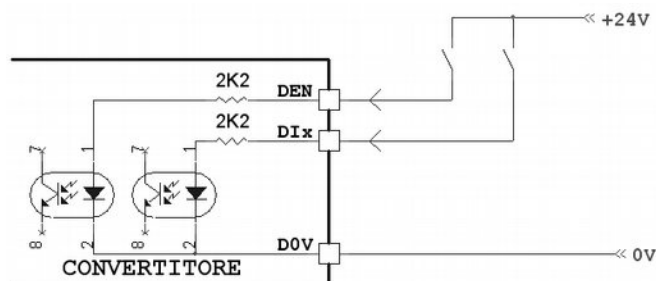
Tensione d'alimentazione da 18Vcc a 30Vcc (nominale 24Vcc). Corrente assorbita 10mA. Lo stato di ogni ingresso digitale è visualizzato dal LED corrispondente il quale indica che il comando è valido (vedi paragrafo "Led gialli – Comandi" da pagina 67).

In presenza di forti disturbi si consiglia di utilizzare cavi schermati di buona qualità e collegare i due estremi dello schermo a massa. Sulla carcassa del convertitore, vicino ai connettori, sono disponibili gli ancoraggi per gli schermi (vedere Caratteristiche meccaniche a pag.76).

Assegnazione segnali ai PIN:

- | | | |
|----|-------------|--|
| 1 | DEN | Ingresso di abilitazione del convertitore. Se manca questo comando l'albero del motore è folle. |
| 2 | REN | Ingresso "Ramp Enable". Abilita la rampa di velocità. |
| | | NOTA: Se il convertitore è comandato da un CNC, deve essere utilizzata solamente la rampa di velocità sul CNC e non quella del convertitore. |
| 3 | RST | Ingresso "Reset". Permette di uscire dallo stato di allarme e ripristinare il funzionamento del convertitore dopo aver rimosso la causa che lo ha generato. |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Il reset allarmi è possibile solo se il convertitore è disabilitato (led DEN spento). • Il reset degli allarmi è possibile solo se la causa che lo ha generato è stata eliminata. |
| 4 | DI1 | Ingresso digitale 1 programmabile. Questo comando normalmente non è attivo. |
| 5 | DI2 | Ingresso digitale 2 programmabile. Questo comando normalmente non è attivo. |
| 6 | DI3 | Ingresso digitale 3 programmabile. Questo comando normalmente non è attivo. |
| 7 | DI4 | Ingresso digitale 4 programmabile. Questo comando normalmente non è attivo. |
| 8 | D0V | 0V ingressi digitali. |
| 9 | A0V | 0V analogica. |
| 10 | +24V | Uscita +24Vcc $\pm 20\%$ - 100mA max. |
| 11 | --- | Non utilizzato |
| 12 | --- | Non utilizzato |

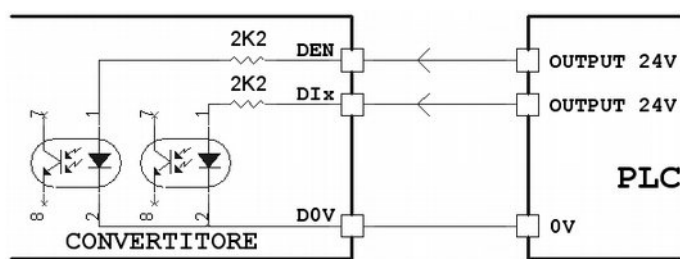
Di seguito alcuni disegni per spiegare le corrette connessioni al connettore X12:



Disegno 13

Connessione di contatti per inviare comandi agli ingressi digitali del convertitore.

E' necessario collegare il D0V a 0V.



Disegno 14

Connessione di un PLC per inviare i comandi agli ingressi digitali del convertitore.

Le uscite digitali del PLC devono fornire una tensione di 24Vcc. E' necessario collegare lo 0V del PLC con il D0V del convertitore.

L'alimentazione 24Vcc può essere fornita dal convertitore stesso (se la corrente totale assorbita dai carichi collegati alle uscite non supera 100mA): collegare D24 con il morsetto +24V (X9) ed il D0V con il morsetto A0V (X12).

Se non è possibile utilizzare l'alimentazione interna, occorre usare un alimentatore esterno.

5.5.11 Connettore X14

Connessione del trasduttore sulla scheda opzionale "Transducer Board". L'assegnazione dei pin è variabile in funzione del tipo di scheda utilizzata e perciò si fa riferimento al paragrafo relativo alla scheda montata (vedi "Trasduttori opzionali" da pagina 55).

5.6 Sequenza dei comandi per l'avviamento

Fare riferimento ai connettori Connettore X9 a pagina 20 e Connettore X12 a pagina 23.

1. Dare l'alimentazione di servizio 230Vca sul connettore X10.
2. Quando l'uscita DOK passa allo stato ON e il led verde DOK si accende, si può dare l'alimentazione di potenza trifase/monofase sui morsetti L1, L2, L3 oppure alimentazione in C.C. sul DC-BUS se è stata selezionata questa modalità (vedi Disegno 2 a pagina 15 e menù "Power supply from" a pagina 53). Terminata la carica dei condensatori sul DC-BUS, l'uscita RDY passa allo stato ON e il led verde RDY si accende. Da questo punto il convertitore è *pronto* per essere abilitato al funzionamento.
3. Quando l'uscita RDY passa allo stato ON, è possibile abilitare il convertitore con il comando DEN.
4. Quando il convertitore è abilitato e funziona regolarmente, si accende il led verde RUN e le uscite DOK e RDY permangono nello stato di ON ed è possibile dare il riferimento di velocità con conseguente rotazione del motore.

5.7 Sequenza dei comandi per l'arresto

Fare riferimento ai connettori Connettore X9 a pagina 20 e Connettore X12 a pagina 23.

1. Portare a 0V il riferimento di velocità e attendere che il motore sia fermo. Quando il motore è fermo viene segnalato sull'apposita uscita selezionata (normalmente è l'uscita DO1) portandosi allo stato di ON e accendendo il led verde associato.
2. Togliere l'abilitazione al convertitore (comando DEN = OFF). Il led verde RUN si spegne.
3. Togliere l'alimentazione di potenza trifase/monofase (L1, L2, L3) oppure quella in C.C. sul DC-BUS. L'uscita RDY si porta nello stato di OFF ed il led verde RDY si spegne.
4. Scaricare il bus con un circuito esterno se è richiesto (vedi paragrafo "DC-Bus" a pagina 17 il punto 3).
5. Togliere l'alimentazione di servizio 230Vac (se è necessario).

NOTA: Durante il normale funzionamento marcia-arresto del motore si consiglia di agire solo sul riferimento di velocità e sul comando di abilitazione (DEN) per evitare inutili tempi di attesa dovuti alla carica dei condensatori sul DC-BUS. Togliere l'alimentazione di potenza e scaricare il DC-BUS solo quando si vuole arrestare il motore in condizioni di sicurezza.

5.8 Riavviamento dopo un allarme

Quando il convertitore entra in stato di allarme (uscita DOK = OFF e lampeggio del led rosso FLT) si comporta come se mancasse improvvisamente il comando di abilitazione (DEN = OFF), quindi l'albero del motore diventa folle ed è trascinato dal carico. E' consigliabile quindi prevedere un sistema meccanico di frenatura se tale situazione può generare pericolo.

Se si ha un allarme quando il convertitore è abilitato regolarmente, l'uscita DOK si porta nello stato OFF, lampeggia il led rosso FLT e sul display LCD compare il messaggio di allarme. Quando il sistema di controllo (PLC o CNC) rileva questo stato di allarme, si deve eseguire la seguente sequenza:

1. Togliere immediatamente l'alimentazione di potenza (su L1, L2, L3 o DC+, DC-) ed il comando di abilitazione al convertitore (DEN = OFF).
2. Rilevare e se è possibile eliminare la causa che ha generato l'allarme.
3. Eseguire il reset dell'allarme con l'apposito ingresso digitale (RST = ON) oppure premendo uno dei tasti sul frontale.
4. Ripetere la sequenza dei comandi per l'avviamento (pagina 24).

Capitolo 6 - Messa in servizio

Il convertitore digitale PWM3D è fornito di serie con un display LCD per visualizzare varie informazioni e stati interni (allarmi, parametri, impostazioni) e di quattro tasti che servono per navigare nel menù interno o per modificare i vari parametri.

I parametri e gli allarmi vengono scritti sul display in modo chiaro (in lingua inglese) e non è perciò necessario avere a portata di mano il manuale di istruzione per identificarli. Il menù interno è strutturato ad albero e permette una navigazione semplice ed intuitiva: i vari parametri sono raggruppati in base alla loro funzione.

Il convertitore digitale PWM3D può essere impostato e tarato direttamente utilizzando la tastiera e il display integrati e non è necessario utilizzare un PC.

6.1 Struttura dei menù

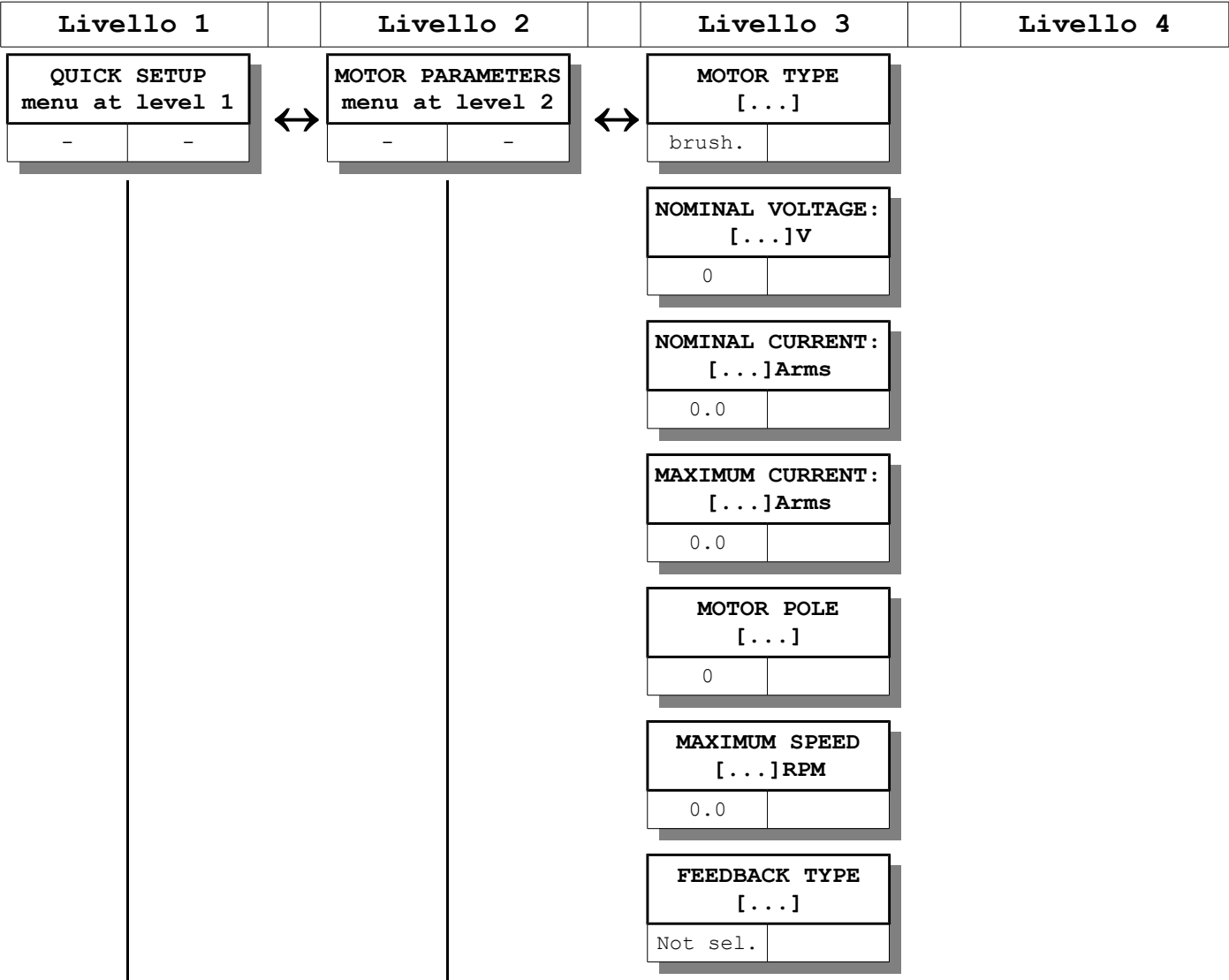
Il disegno seguente indica la struttura ad albero dei menù del convertitore PWM3D. Come si può vedere la struttura può arrivare fino a 4 livelli di profondità e i vari menù sono raggruppati da un menù principale.

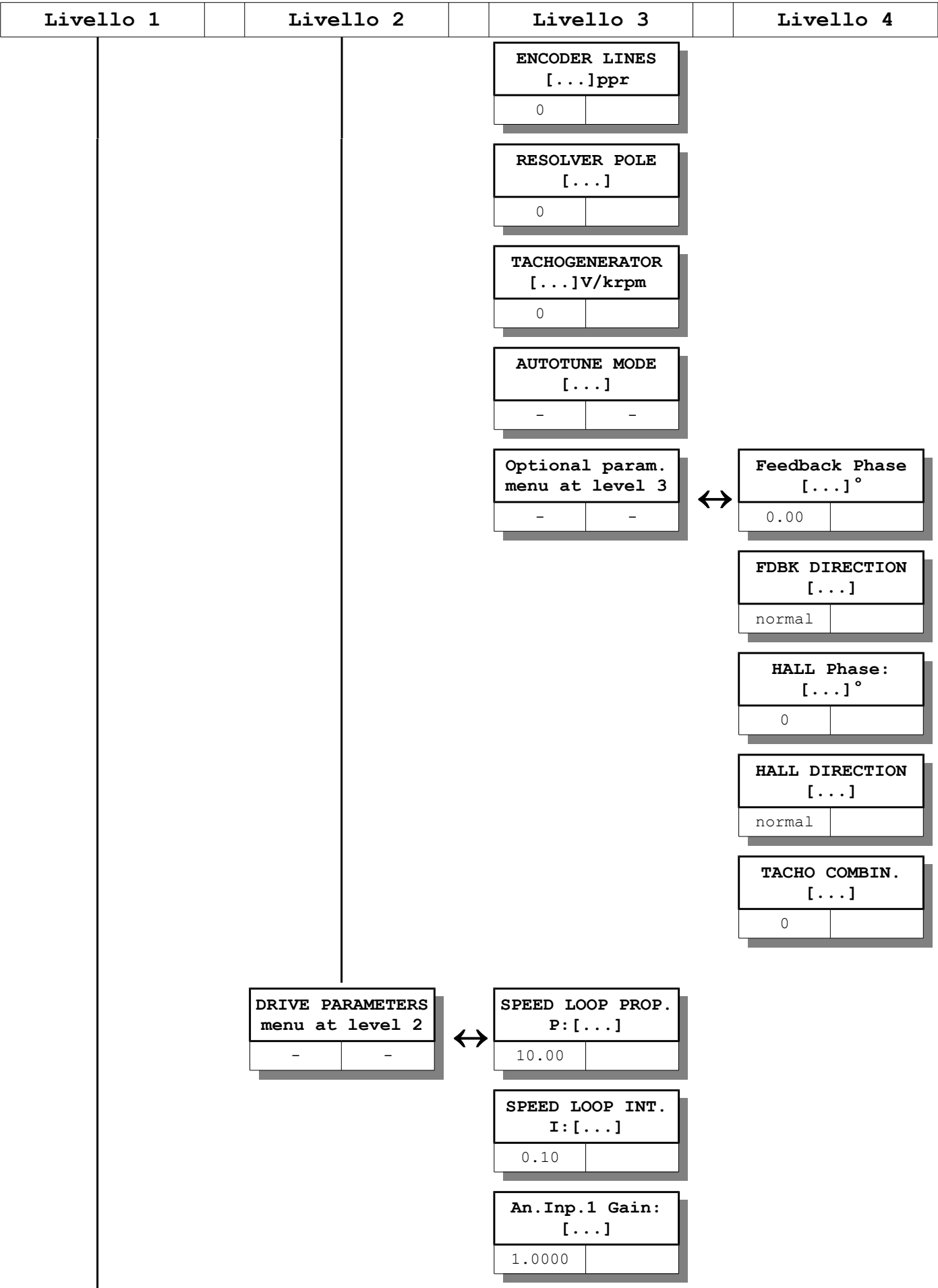
Alcuni menù possono essere visualizzati solamente quando si utilizza un certo tipo di trasduttore, oppure se c'è montata una scheda opzionale.

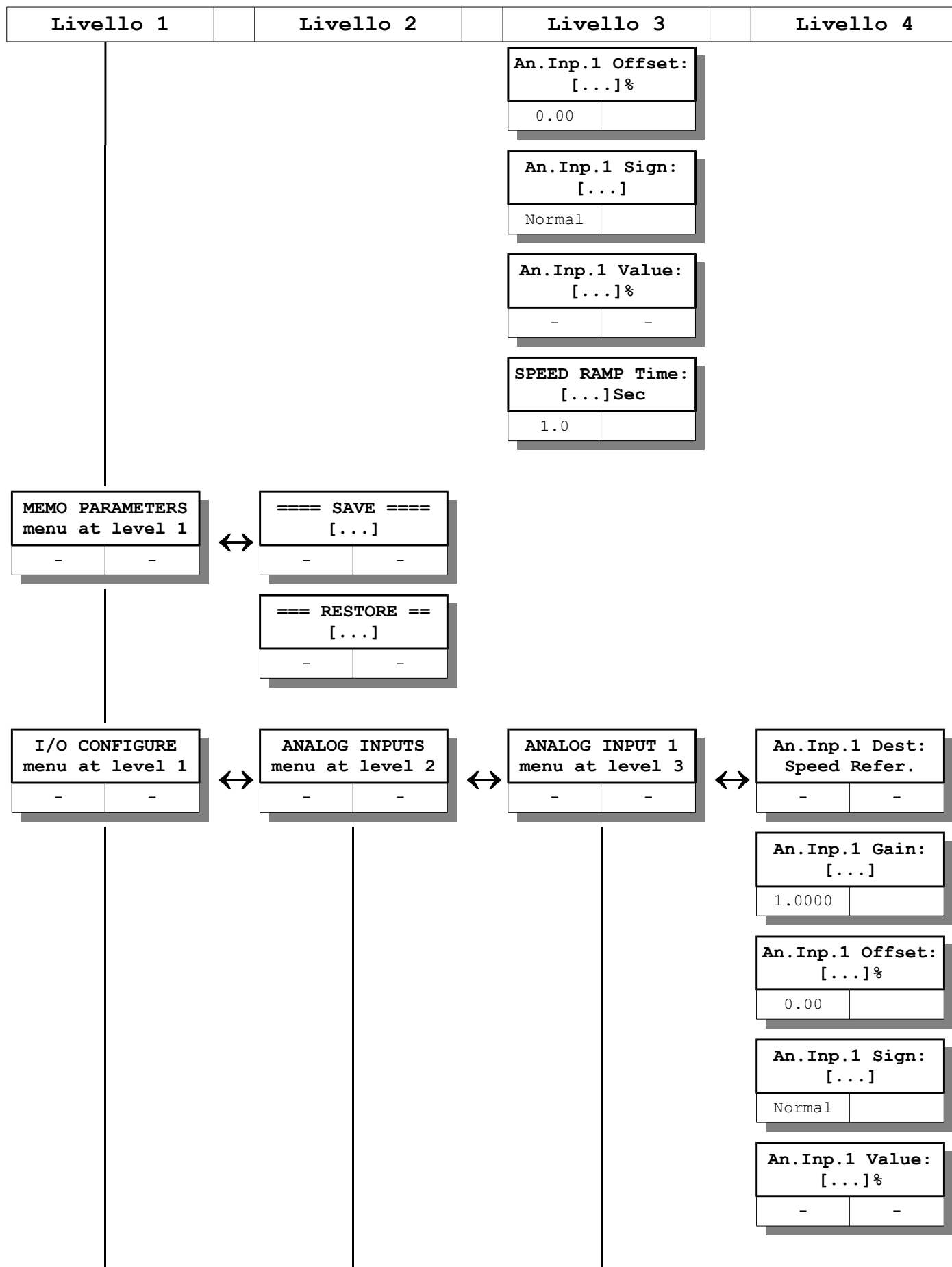
Ogni menù disegnato è formato da 3 zone diverse:

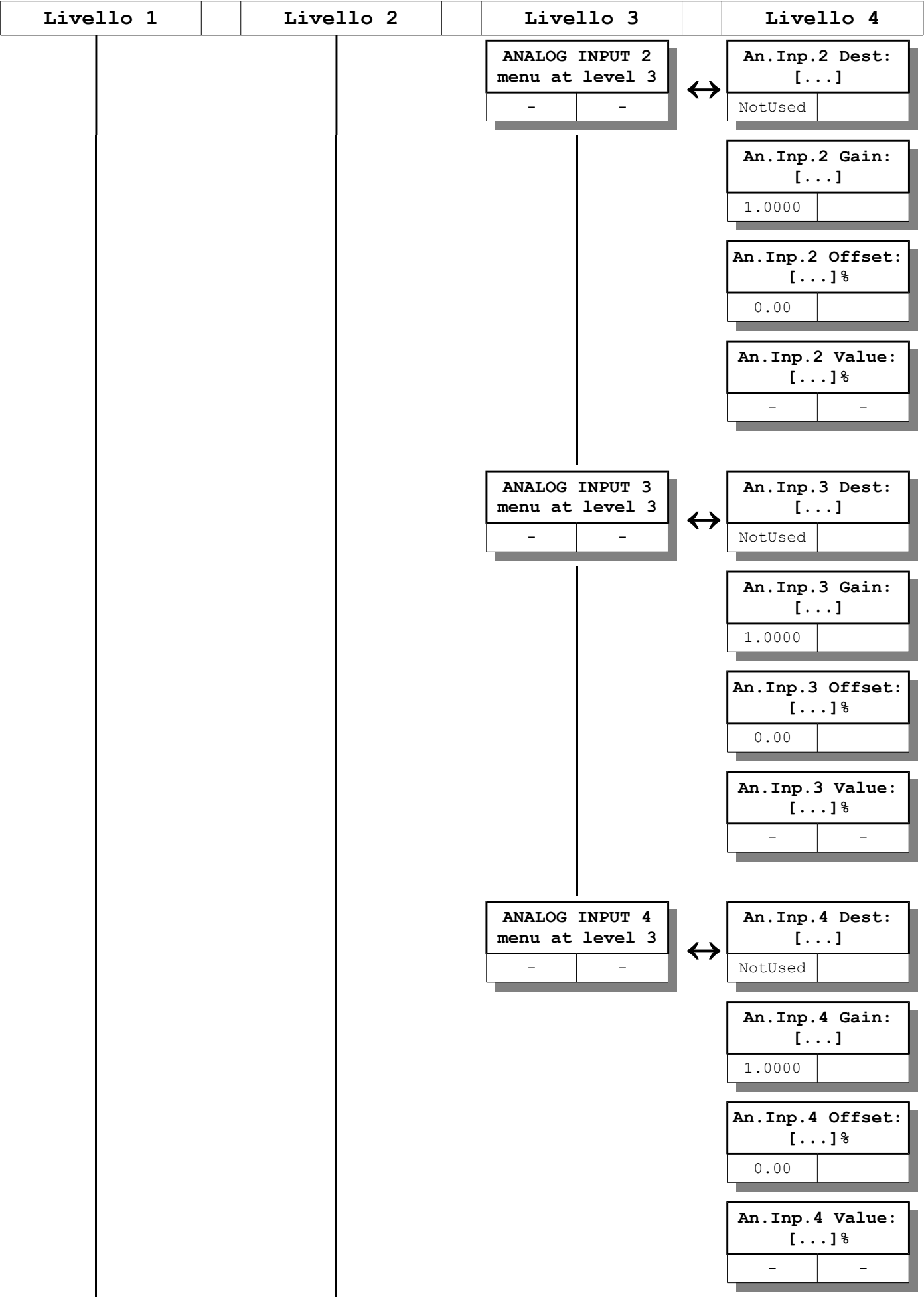
- 1. In alto indica la scritta che verrà letta sul display. Nel punto dove c'è indicato “[...]” comparirà una scritta che può cambiare in base al valore del parametro visualizzato.
- 2. In basso a sinistra indica il valore standard originale del parametro visualizzato.
- 3. In basso a destra c'è uno spazio a disposizione del cliente per annotare eventuali variazioni del parametro visualizzato.

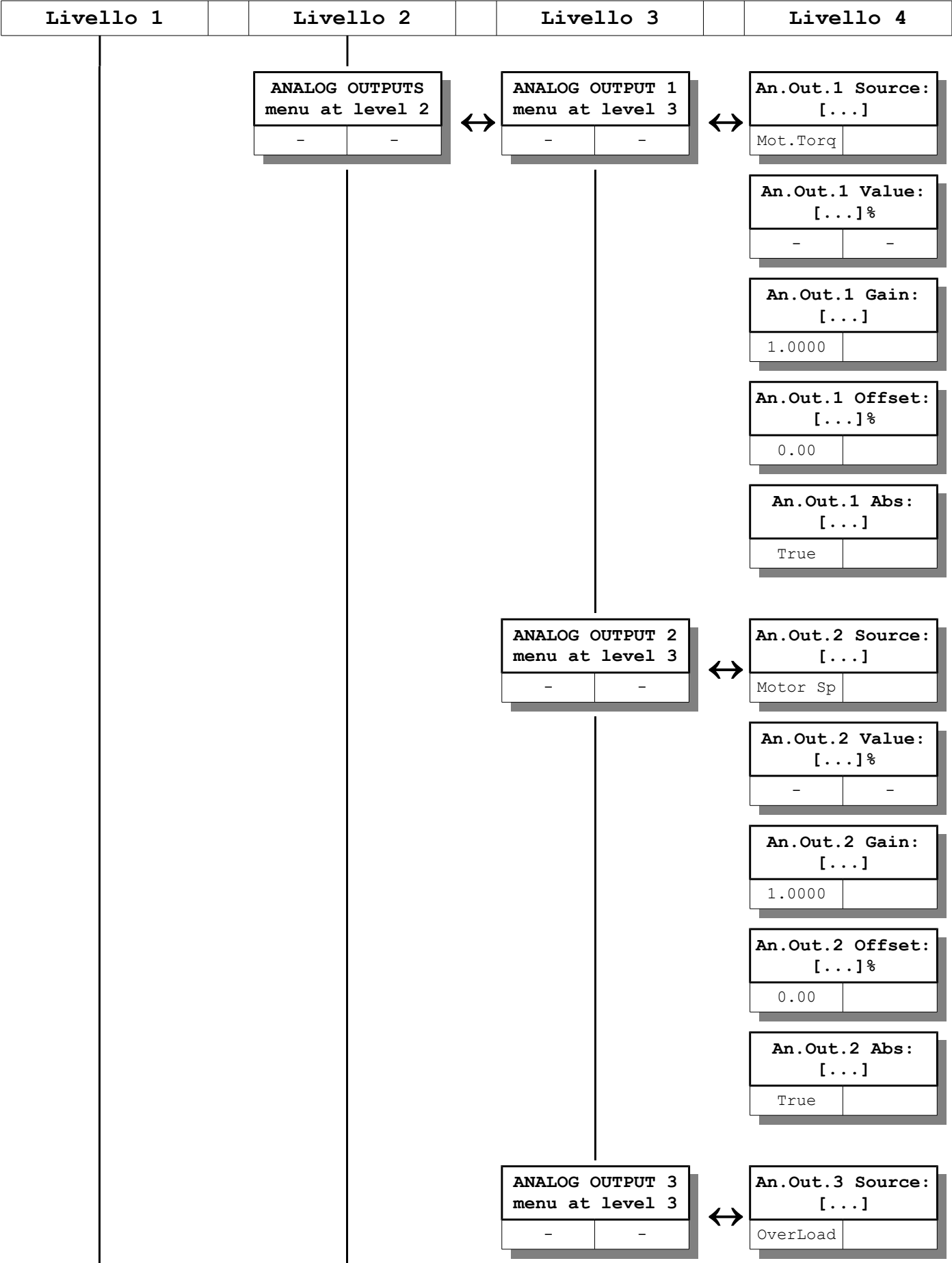
[NOTA: Se nelle zone indicate ai punti 2 e 3 è presente un trattino “-”, significa che quel parametro non è modificabile.

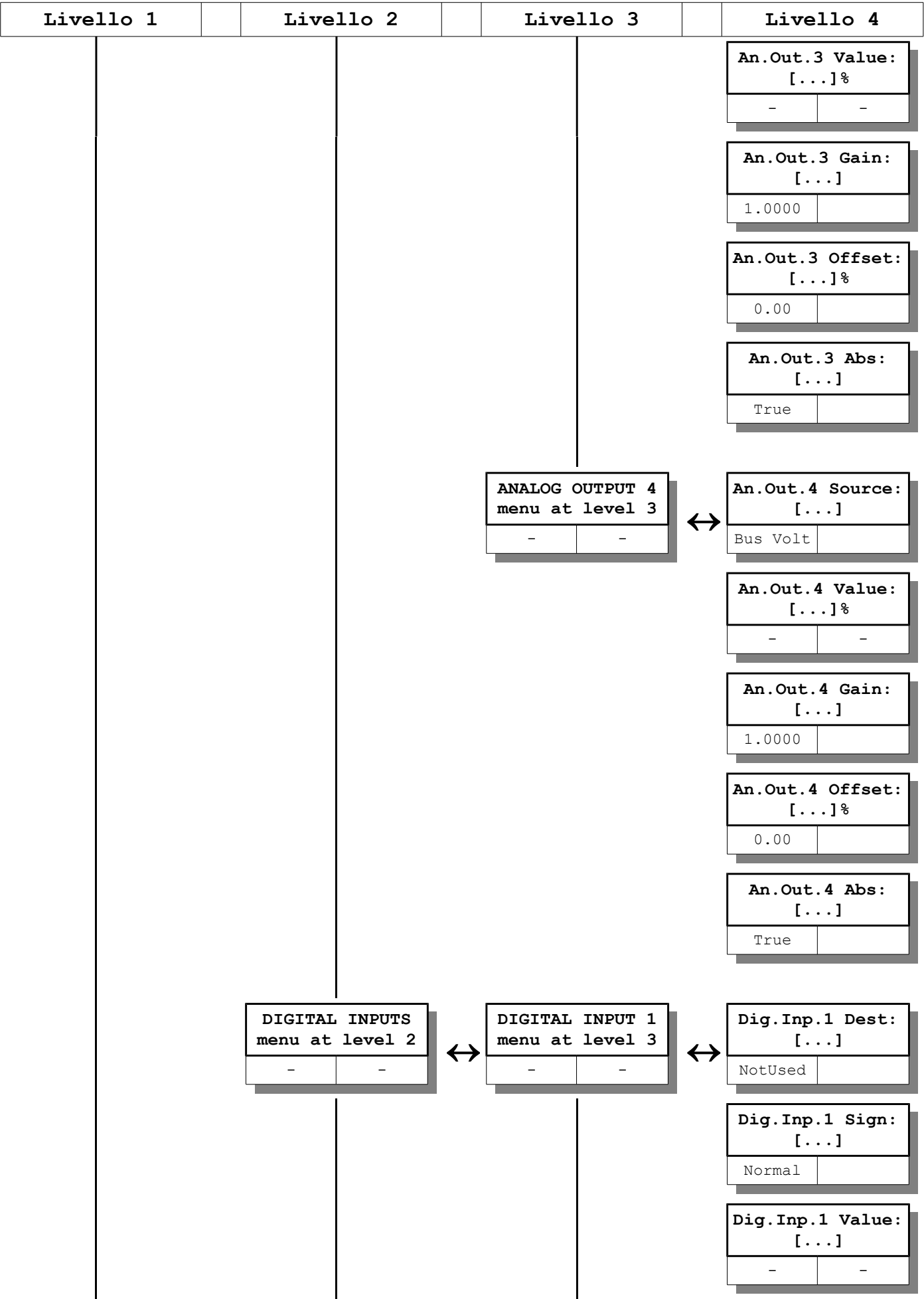


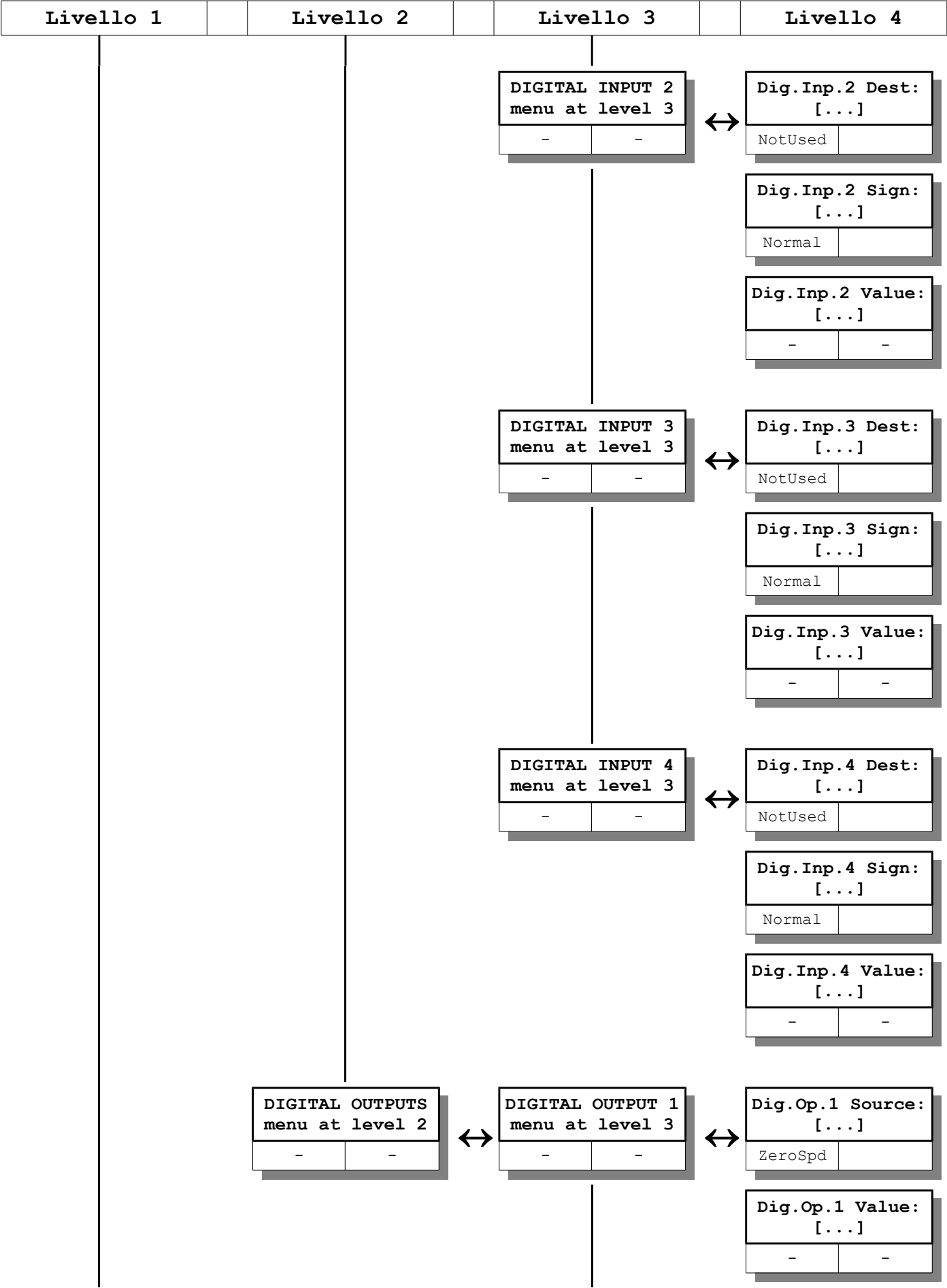


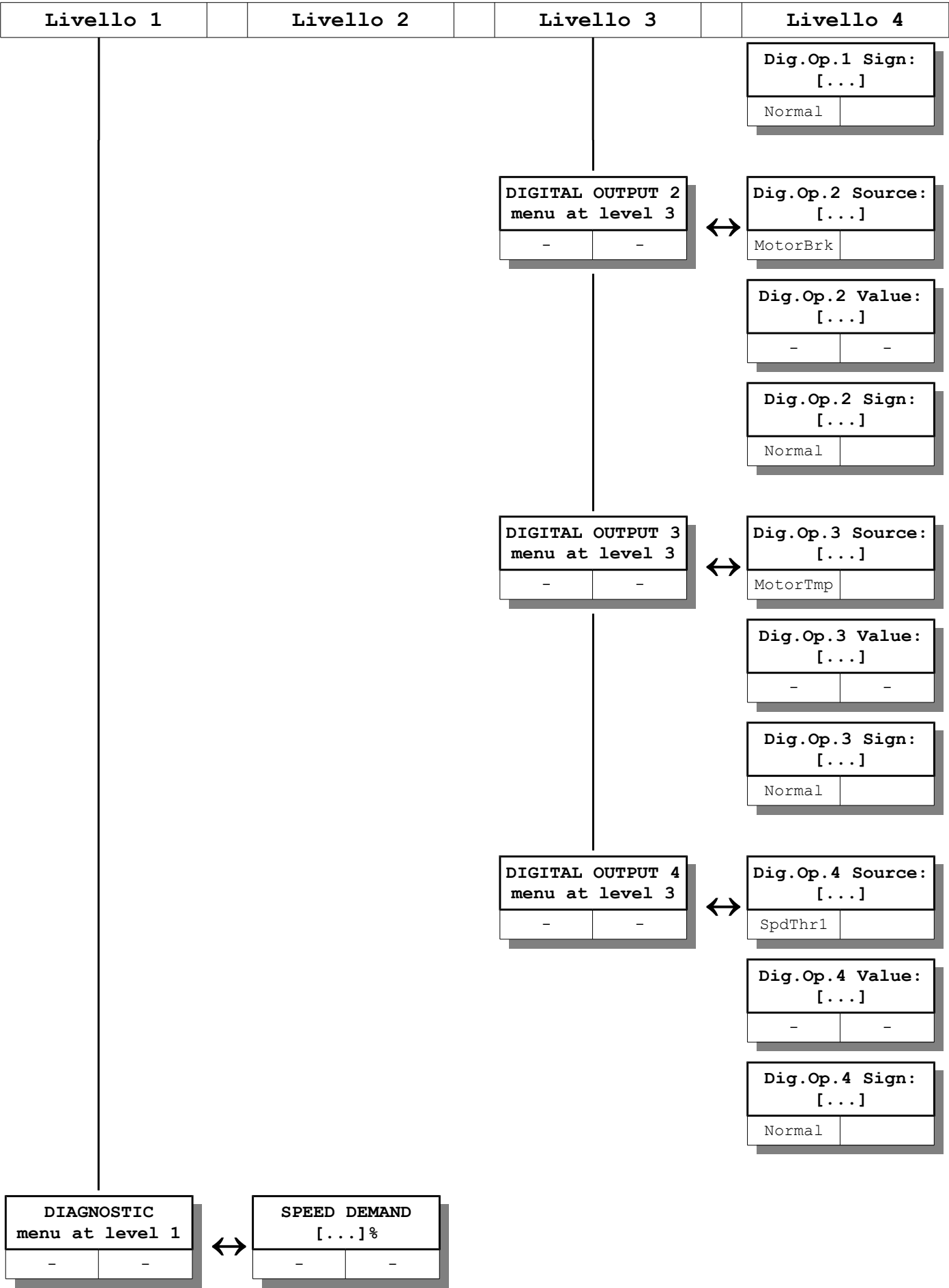




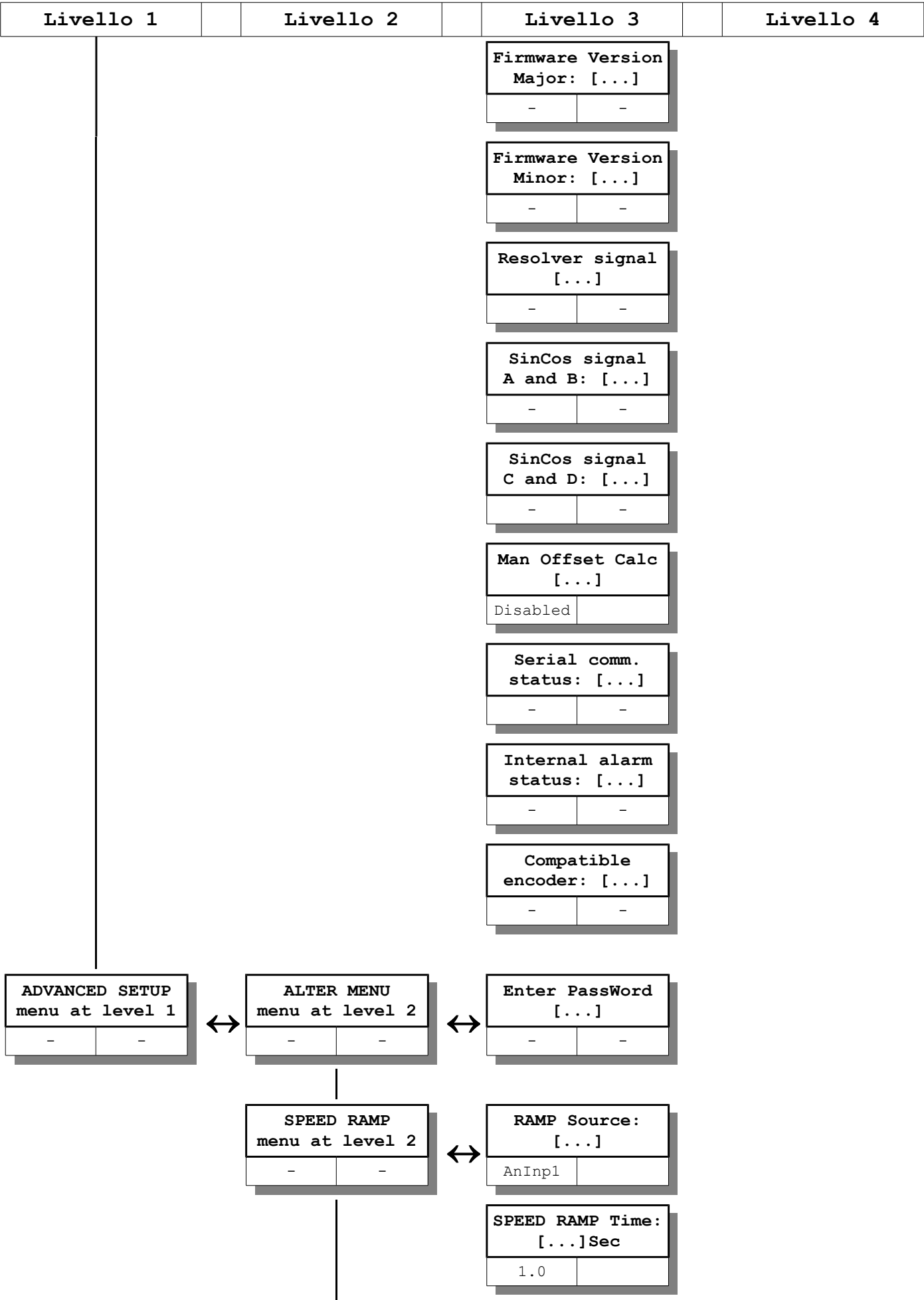


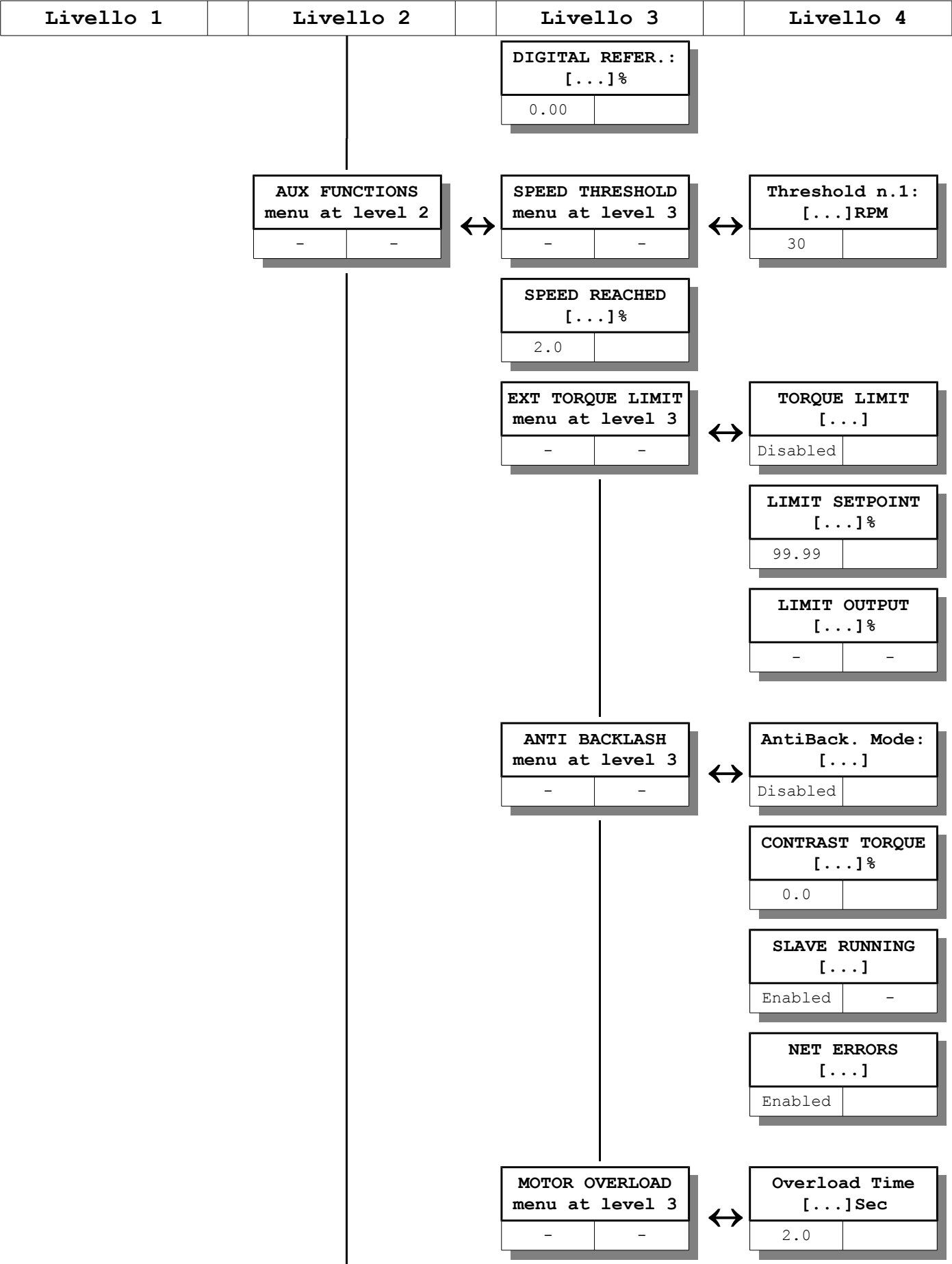


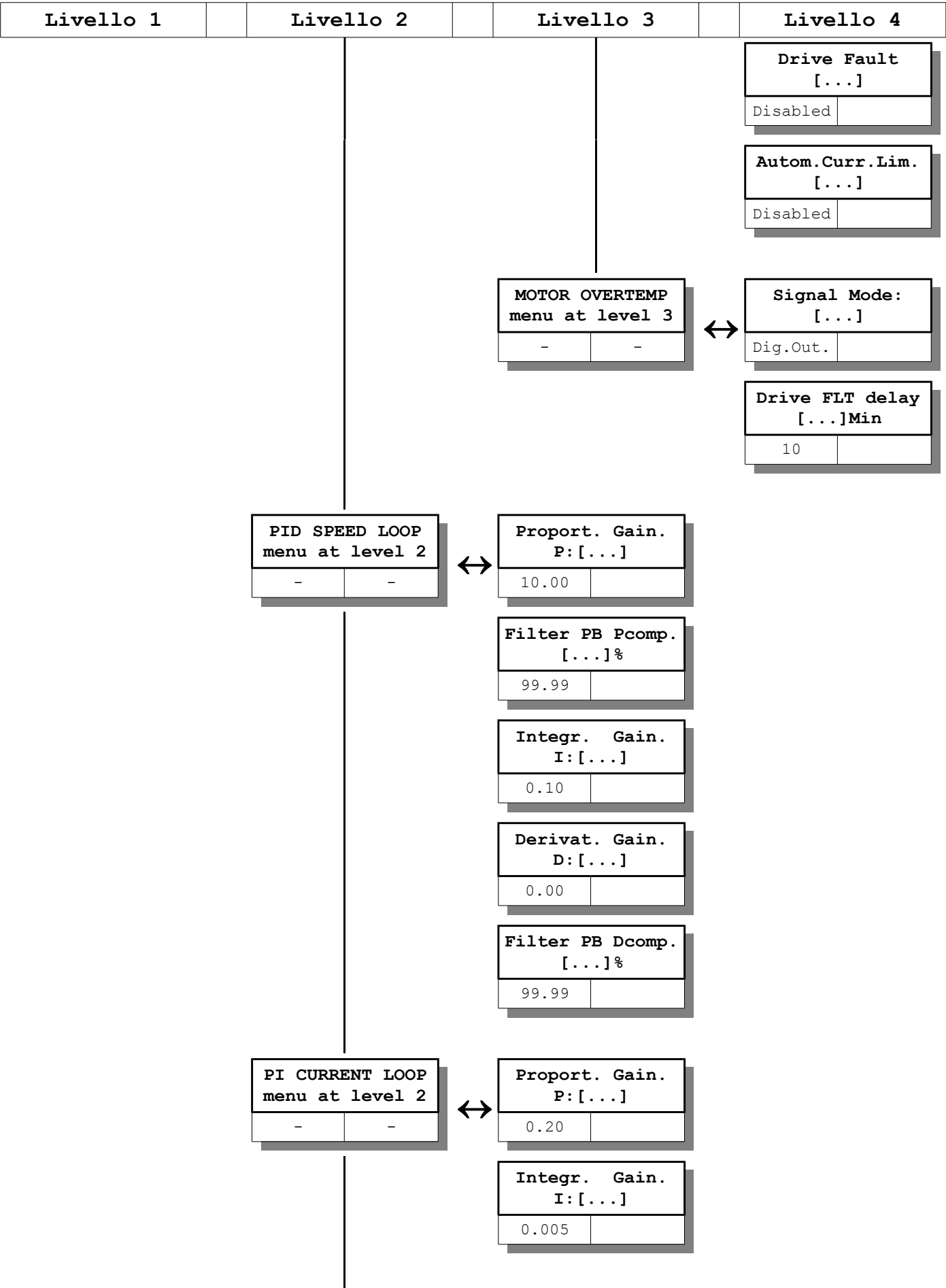


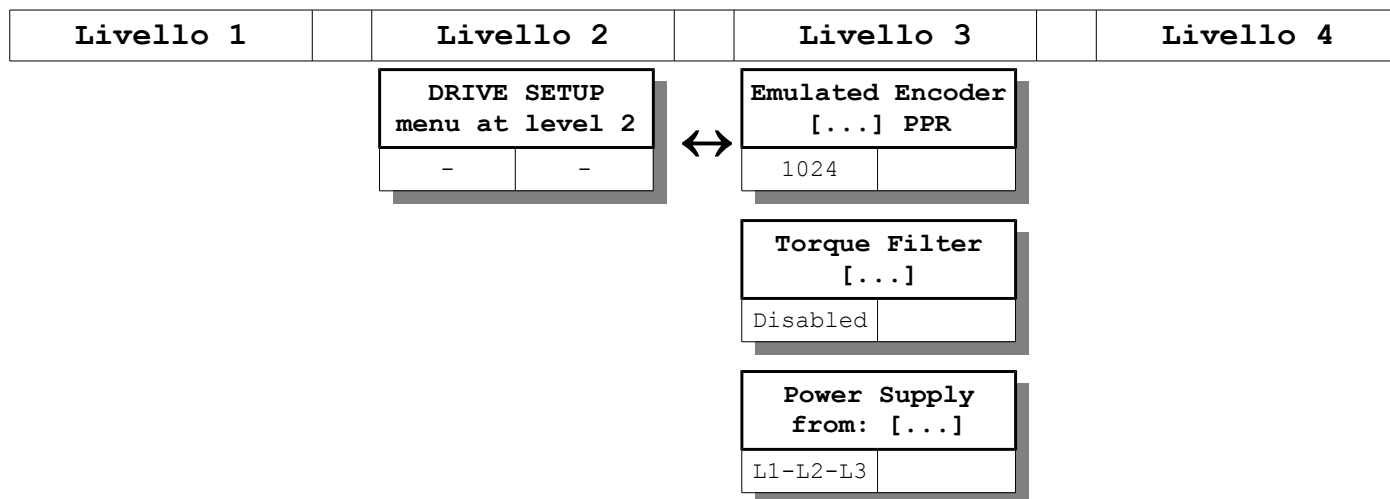


| Livello 1 | | Livello 2 | | Livello 3 | | Livello 4 |
|-----------|--|--|--|-----------|--|--|
| | | <div>SPEED ERROR [...]% <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>SPEED FEEDBACK [...]% <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>SPEED FEEDBACK [...] RPM <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>POSIT FEEDBACK [...] ° <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>MOTOR TORQUE [...]% <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>DRIVE OVERLOAD [...]% <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>DC BUS VOLTAGE [...] V <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>HEAT SINK TEMP [...] °C <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>CAPACITOR TEMP [...] °C <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>DSP TEMP [...] °C <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>HALL SECT STATUS SE3/2/1: [...] <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | <div>Transduc.Board menu at level 2 <div><div>-</div><div>-</div></div></div> | | | | |
| | | | | | | <div>Transduc.Board for: [...] <div><div>-</div><div>-</div></div></div> |









6.2 Navigazione nei menù

Premendo uno dei 4 tasti situati sul frontale del PWM3D ci si può spostare tra i vari menù elencati nella struttura del paragrafo “Struttura dei menù” da pagina 25.

Con riferimento alla suddetta struttura, i tasti hanno le seguenti funzioni per spostarsi tra i menù:

- Tasto “▲”: all'interno dello stesso livello, fa scorrere in direzione verticale i vari menù contenuti nello stesso gruppo, verso l'alto.
- Tasto “▼”: all'interno dello stesso livello, fa scorrere in direzione verticale i vari menù contenuti nello stesso gruppo, verso il basso.
- Tasto “▶”: sale di un livello e visualizza il 1° menù del livello superiore di quel gruppo.
- Tasto “◀”: scende di un livello e ritorna al menù precedente del livello inferiore.

Quando si raggiunge un menù che contiene un parametro modificabile e dopo aver premuto il tasto “▶”, si entra nella modalità di “modifica parametro” che è identificata dalla comparsa di un carattere “→” nell'angolo in basso a sinistra del display. Se in tale posizione c'è il carattere “=” significa che il parametro visualizzato è di sola lettura e perciò non è possibile modificarlo.

In modalità “modifica parametro” la funzione dei tasti cambia nel seguente modo:

- Tasto “▲”: incrementa il valore del parametro di una unità. Mantenendolo premuto aumenta la velocità di incremento.
- Tasto “▼”: decrementa il valore del parametro di una unità. Mantenendolo premuto aumenta la velocità di decremento.
- Tasto “◀”: esce dalla modalità di “modifica parametro”.

NOTA: dopo aver modificato un parametro è indispensabile memorizzarlo nella memoria Flash interna, altrimenti quando manca la tensione di alimentazione dei servizi ausiliari, la modifica è persa e ritorna il valore precedente. Per compiere questa operazione, consultare l'apposito paragrafo “Memo Parameters” a pagina 41.

Esempio: supponiamo di voler modificare la velocità massima del motore che si trova nel menù “Maximum Speed” facente parte del gruppo “Motor Parameters” il quale a sua volta si trova nel gruppo “Quick Setup”, occorre compiere i seguenti passi:

1. Premere il tasto “◀” fino a visualizzare un qualunque menù del Livello 1 (vedere la scritta nella 2° riga del display).
2. Cercare il gruppo “Quick Setup” facendo scorrere i vari menù verso l'alto premendo il tasto “▲”.
3. Premere il tasto “▶” per passare sul 2° livello. Verrà visualizzato il gruppo “Motor Parameters” che è quello che ci interessa.
4. Premere ancora il tasto “▶” per passare sul 3° livello. Verrà visualizzato il parametro “Motor Type” dato che è il 1° menù del gruppo “Motor Parameters”.
5. Premere il tasto “▼” fino a visualizzare il menù “Maximum Speed”.
6. Per poter variare questo parametro bisogna passare alla modalità “Modifica parametro”. Perciò si deve premere ancora una volta il tasto “▶” che fa comparire una “→” nell'angolo in basso a sinistra.
7. Premere il tasto “▲” per incrementare il valore oppure il tasto “▼” per decrementarlo. La variazione viene utilizzata immediatamente dal convertitore.
8. Quando si legge il valore desiderato bisogna premere il tasto “◀” per uscire dalla modalità “Modifica parametro”.
9. A questo punto si può tornare al livello 1 premendo 2 volte il tasto “◀”, oppure passare ad un altro parametro.
10. Si possono fare tutte le modifiche necessarie ai vari parametri, ma bisogna ricordarsi di memorizzare le variazioni sulla memoria Flash prima di togliere l'alimentazione dei servizi al convertitore altrimenti tutte le modifiche sono perse.

6.3 Descrizione delle funzioni nei menù

Dopo aver fornito l'alimentazione ai servizi ausiliari sul display compare un menù iniziale contenente le seguenti informazioni:

1. La prima riga mostra il codice del prodotto.
2. La seconda riga mostra la versione del Firmware caricato nel DSP (il software che fa funzionare il convertitore).

Entrambe queste due informazioni sono da comunicare al nostro ufficio tecnico, in caso di richiesta di informazioni per consigli o malfunzionamenti.

Di seguito la spiegazione dei parametri impostabili dai menù, suddivisi nei vari gruppi.

Quick Setup

Gruppo di menù che contengono i parametri minimi che devono essere impostati per poter far funzionare il convertitore.

Esso contiene anche i parametri di taratura più utilizzati.

Motor Parameters

Gruppo di menù per impostare i parametri del motore. Senza questi dati il convertitore non può funzionare correttamente e perciò devono essere tutti scritti seguendo le indicazioni della targhetta sul motore. I parametri indicati in questo gruppo devono essere inseriti nell'ordine come visualizzato dato che alcuni di essi sono legati tra loro e uno può limitare il range dell'altro.

Motor Type

Impostare il tipo di motore collegato al convertitore:

- Brushless: motore trifase brushless.
- D.C.: motore corrente continua.

Nominal Voltage

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 24 | 440 | Volt (RMS) |

Impostare la tensione nominale del motore come letta sulla sua targa.

Alcune volte la tensione è indicata in Volt/giro, quindi per calcolare questo parametro si deve moltiplicare il valore letto (V/giro) per la velocità massima del motore (RPM).

Nominal Current

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--|---|-----------------|-----------------------|
| $\frac{\text{Corrente nominale convertitore}}{10}$ | <i>Corrente nominale convertitore</i> | Ampere (RMS) | Motore brushless |
| $\frac{\text{Corrente nominale convertitore} \times 1,41}{10}$ | $\text{Corrente nominale convertitore} \times 1,41$ | Ampere | Motore D.C. |

Impostare la corrente nominale del motore come letta sulla sua targa. Da notare che se si diminuisce il parametro "Maximum Current" ad un valore inferiore al suddetto parametro, i due parametri vengono impostati uguali.

Maximum Current

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--|--|-----------------|-----------------------|
| $\frac{\text{Corrente nominale convertitore}}{10}$ | <i>Corrente picco convertitore</i> | Ampere (RMS) | Motore brushless |
| $\frac{\text{Corrente nominale convertitore} \times 1,41}{10}$ | $\text{Corrente picco convertitore} \times 1,41$ | Ampere | Motore D.C. |

Impostare la corrente massima che il motore può sopportare durante il suo funzionamento come indicato sulla targa oppure dal costruttore del motore. Un valore troppo elevato può far surriscaldare il motore e provocare un guasto.

Da notare che se si aumenta il parametro "Nominal Current" ad un valore superiore al suddetto parametro, i due parametri vengono impostati uguali.

Motor pole

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--------|---------|-----------------|-----------------------|
| 2 | 16 | n° | Motore brushless |

Impostare il numero di poli del motore come indicato sulla targa.

Se questo dato non è scritto sulla targa del motore, lo si può calcolare partendo dalla frequenza nominale e dalla velocità nominale (se sono indicati sulla targa del motore) con la seguente formula:

$$X = \frac{f \cdot 120}{n} \quad \left| \begin{array}{l} n = \text{Velocità nominale [RPM]} \\ f = \text{Frequenza nominale [Hz]} \\ X = \text{Numero da arrotondare all'intero pari più vicino per calcolare il numero di poli} \end{array} \right.$$

Esempio: La targa del motore riporta i seguenti dati: Velocità nominale = 1532 RPM, Frequenza nominale = 53Hz. Con la suddetta formula si calcola $X = 4,15$ e arrotondando al numero intero più vicino si ottiene che: numero di poli = 4.

Maximum speed

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 100 | 9000 | RPM |

Impostare la velocità massima che deve fare il motore quando il riferimento di velocità è al massimo.

Normalmente questa velocità corrisponde al riferimento di 10Vcc sull'ingresso analogico 1 (AI1) se non è stata cambiata la configurazione o la scalatura. Per controllare a quale valore si trova il riferimento di velocità (analogico o digitale), si può controllare il parametro "Diagnostic → Speed Demand" (vedi pagina 45) mentre il convertitore è abilitato e il motore gira regolarmente. A pagina 54 paragrafo "Regolazione della velocità del motore" c'è una spiegazione completa sulla procedura di taratura precisa di questo parametro.

Se la velocità scritta sulla targhetta del motore è espressa in "Radianti/secondo" (Rad/s), si può utilizzare la seguente formula per calcolare la corrispondente velocità in giri al minuto (RPM): $Speed [RPM] = 9,55 \times Speed [Rad/s]$.

Feedback Type

Selezionare il tipo di trasduttore montato nel motore, scegliendo tra quelli disponibili:

- Encoder TTL: sempre disponibile (ingresso su connettore X4).
- Resolver: selezione possibile solamente con scheda opzionale 01/324 (ingresso su connettore X14) e motore brushless.
- Sin-Cos: selezione possibile solamente con scheda opzionale 01/325 (ingresso su connettore X14) e motore brushless.
- EnDat: selezione possibile solamente con scheda opzionale 01/327 (ingresso su connettore X14) e motore brushless.
- Tacho Br.: selezione possibile solamente con scheda opzionale 01/333 (ingresso su connettore X14) e motore brushless.
- Tacho 10V: selezione possibile solamente con scheda opzionale 01/333 (ingresso su connettore X14) e motore brushless.
- Tacho D.C.: selezione possibile solamente con scheda opzionale 01/333 (ingresso su connettore X14b) e motore corrente continua.

NOTA: la selezione di un certo trasduttore con questo parametro, comporta la comparsa o la scomparsa di alcuni menù in base all'utilità o meno con il trasduttore selezionato (vedi la NOTA a pagina 25 paragrafo "Struttura dei menù").

Encoder Lines

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--------|---------|-----------------|-----------------------|
| 100 | 10000 | PPR | Encoder TTL, Sin-cos. |

Impostare il numero di impulsi a giro (ppr) dell'encoder montato nel motore.

Resolver Pole

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--------|---------|-----------------|-----------------------|
| 2 | 16 | N° | Resolver |

Impostare il numero di poli del trasduttore resolver.

Tachogenerator

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--------|---------|-----------------|-----------------------|
| 0,01 | 370,00 | Vkrpm/ | Tachimetrica |

Impostare la tensione generata dalla dinamo tachimetrica (brushless, 10V o corrente continua) quando il motore gira alla velocità di 1000 RPM. Questo dato è indicato sulla targa del motore o della dinamo tachimetrica.

Autotune mode

Funzione disponibile solo con motore brushless.

Abilitazione della funzione di autoapprendimento dei parametri elettrici del motore brushless indicati nel gruppo "Optional param". Attivare questa modalità a convertitore alimentato ma senza abilitazione (Led verde RUN spento), successivamente si può abilitare il convertitore e avviene la fase di misurazione (il led verde RUN lampeggia).

Per ulteriori informazioni sulla modalità di Autotune vedere pagina 53.

Optional Param

Gruppo di menù con parametri opzionali che possono venire misurati automaticamente dalla procedura di "Autotune". Nel caso che non sia possibile eseguire questa procedura o se i parametri del motore sono noti (forniti dal costruttore), si possono inserire manualmente utilizzando il suddetto gruppo di menù.

Feedback phase

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--------|---------|-----------------|-----------------------|
| -180° | +180° | gradi | Motore brushless |

Impostare lo sfasamento del trasduttore rispetto al rotore del motore, se è noto. Questo parametro è opzionale e può essere calcolato automaticamente dalla procedura di “Autotune”.

Feedback Direction

Con questo parametro si può invertire la direzione di conteggio del trasduttore collegato al motore. Le selezioni possibili sono le seguenti:

- NORMAL: Il segnale proveniente dal trasduttore NON viene invertito di direzione.
- REVERSE: Il segnale proveniente dal trasduttore viene invertito di direzione.

Con un motore brushless questo parametro è opzionale e può essere calcolato automaticamente dalla procedura di “Autotune”; invece per un motore D.C. questo parametro viene impostato manualmente in modo da non generare l’allarme “Feedback Fault” (vedere paragrafo 7.4.15 a pag.70).

Hall Phase

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--------|---------|-----------------|--|
| -180° | +180° | gradi | Motore brushless con trasduttore Encoder TTL |

Impostare lo sfasamento dei settori hall rispetto al rotore del motore, se è noto. Questo parametro è opzionale e può essere calcolato automaticamente dalla procedura di “Autotune”.

Hall Direction

Parametro visualizzato solo con motore brushless con trasduttore Encoder TTL o tachimetrica brushless o tachimetrica 10V.

Con questo parametro si può invertire la direzione dei settori hall collegati al motore. Le selezioni possibili sono le seguenti:

- NORMAL: I segnali dei settori hall NON vengono invertiti di direzione.
- REVERSE: I segnali dei settori hall vengono invertiti di direzione.

Questo parametro è opzionale e può essere calcolato automaticamente dalla procedura di “Autotune”.

Tacho combin

| Minimo | Massimo | Unità di misura | Visualizzato solo con |
|--------|---------|-----------------|------------------------------------|
| 0 | 5 | numero | Trasduttore tachimetrica brushless |

Con questo parametro si cambia la combinazione di utilizzo dei segnali misurati dalla tachimetrica brushless.

Questo parametro è opzionale e può essere calcolato automaticamente dalla procedura di “Autotune”.

Drive Parameters

Gruppo di menù per impostare i parametri principali del convertitore raggruppati per una più veloce regolazione. Per una taratura normale di funzionamento con prestazioni medie è sufficiente regolare i parametri qui raggruppati.

Speed loop prop

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 999,99 | - |

Impostare il guadagno proporzionale dell'anello di velocità: più il numero è grande è più il motore è veloce nella risposta, ma si rischia l'instabilità del regolatore. Per la regolazione di questo parametro si consiglia di partire da un numero basso (2.0, 3.0) e poi, dopo aver abilitato il motore e averlo messo in rotazione, aumentarlo gradualmente fino a quanto è possibile senza rendere instabile il sistema.

Speed loop int

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 999,99 | - |

Impostare il guadagno integrativo dell'anello di velocità: più il numero è grande è più il motore azzerava velocemente l'errore di velocità (differenza tra la velocità richiesta e quella effettiva), ma si rischia l'instabilità del regolatore. Per la regolazione di questo parametro si consiglia di partire da un numero basso (0.01, 0.02) e poi, dopo aver abilitato il motore e averlo messo in rotazione, aumentarlo gradualmente fino a quanto è possibile senza rendere instabile il sistema.

An.Inp.1 Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| -2.00 | +2.00 | - |

Impostare il fattore moltiplicativo del segnale proveniente dall'ingresso analogico 1. Con questo parametro è possibile scalare il se-

gnale di tensione collegato all'ingresso analogico in modo da adattarlo per raggiungere il massimo di velocità.

Esempio: supponiamo di voler raggiungere una velocità massima di 3000 RPM quando il segnale di velocità collegato all'ingresso analogico 1 è al suo valore massimo; purtroppo il segnale di velocità proveniente dal CNC ha un fondo scala di 8,5 Vcc. Si può calcolare il valore di scala per amplificarlo e ottenere così la velocità massima con 8,5V invece che 10V:

$$Gain = \frac{10}{V_{MAX}} \quad \left| \begin{array}{l} V_{MAX} = \text{Massima tensione del riferimento di velocità.} \\ Gain = \text{Guadagno dell'ingresso analogico.} \end{array} \right.$$

Sostituendo nella formula il valore di fondoscala dell'esempio (8,5V) si calcola che il guadagno da impostare in questo parametro è 1,17.

An.Inp.1 Offset

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| -10.00 | +10.00 | % |

Impostare l'offset del segnale analogico 1. Per la regolazione di questo parametro si consiglia di dare un riferimento di velocità "0" e poi di abilitare il convertitore; se il motore ruota lentamente, agire su questo parametro per fermare la rotazione.

An.Inp.1 Sign

Con questo parametro si può selezionare se invertire il segno dell'ingresso analogico 1 oppure di lasciarlo come in origine. Le possibili selezioni sono:

- NORMAL: Il segnale "Value" indica esattamente il valore dell'ingresso analogico 1.
- REVERSE: Il segnale "Value" indica il valore dell'ingresso analogico 1 invertito di segno.

Vedere il Disegno 15 a pagina 42 per maggior chiarezza.

An.Inp.1 Value

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|---------|---------|-----------------|
| -100.00 | +100.00 | % |

Parametro di sola lettura che indica il segnale in uscita dal blocco di compensazione dell'ingresso analogico 1. Vedere il Disegno 15 a pagina 42 per capire dove agisce questo parametro nel calcolo.

NOTA: Un valore di 100% non significa che l'ingresso analogico è a 10V; questo dipende pure dal valore del guadagno e dell'offset. Nell'esempio fatto poco sopra dato che il guadagno è impostato a 1,17 allora il "Value" indicherà 100% quando l'ingresso analogico è a 8,5V come calcolato.

Speed Ramp Time

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0.1 | 650.0 | Sec |

Parametro per impostare il tempo di salita/discesa della rampa di velocità. Supponendo di fornire in ingresso un gradino da 0 a 100% del valore, questo parametro si definisce come il tempo che impiega l'uscita ("Speed Demand") per andare da 0% al 100%.

Di conseguenza se il gradino di ingresso va da 0% a 50% vorrà dire che il tempo impiegato per terminare la rampa sarà la metà del tempo impostato su questo parametro.

Memo Parameters

Gruppo di menù per memorizzare o ripristinare le modifiche effettuate ai parametri.

Si ricorda che prima di togliere l'alimentazione ai servizi bisogna memorizzare i parametri modificati altrimenti andranno persi e al successivo riavvio ci saranno i parametri precedenti.

Save

Menù per iniziare il salvataggio (memorizzazione) dei parametri modificati. Seguire questi punti per compiere l'operazione:

1. Utilizzando i tasti sul frontale, raggiungere il menù "Memo Parameters → Save".
2. Nella riga inferiore c'è la scritta "UP to confirm". Premere il tasto "►" per entrare nella modalità "modifica parametro".
3. Compare il carattere "→" nell'angolo in basso a sinistra del display. A questo punto premere "▲" (cioè UP).
4. Inizia la fase di memorizzazione indicata dalla scritta "Wait....". Al termine compare la scritta "OK" che segnala che l'operazione è terminata correttamente.
5. A questo punto si può premere "◀" per confermare e per uscire dalla modalità "modifica parametro". I dati sono memorizzati e si può togliere alimentazione ai servizi senza problemi.

Restore

Menù per iniziare il ripristino dei parametri modificati. Se durante le varie modifiche ai parametri si vuole ritornare alla situazione generale precedente (cioè all'ultima memorizzazione), si può usare questo menù per ripristinare tutti i parametri. Seguire questi punti per compiere questa operazione:

1. Utilizzando i tasti sul frontale, raggiungere il menù “Memo Parameters → Restore”.
2. Nella riga inferiore c'è la scritta “UP to confirm”. Premere il tasto “►” per entrare nella modalità “modifica parametro”.
3. Compare il carattere “→” nell'angolo in basso a sinistra del display. A questo punto premere “▲” (cioè UP).
4. Inizia la fase di ripristino indicata dalla scritta “Wait...”. Al termine compare la scritta “OK” che segnala che l'operazione è terminata correttamente.
5. A questo punto si può premere “◀” per confermare e per uscire dalla modalità “modifica parametro”. I parametri sono stati cambiati e riportati alla situazione dell'ultima memorizzazione.

NOTA: Se fosse necessario riportare tutti i parametri ai valori di fabbrica (Reset globale), bisogna tenere premuto contemporaneamente i pulsanti “▲” e “▼” prima di dare l'alimentazione dei servizi; mantenendo premuti i pulsanti, dare l'alimentazione dei servizi e quando compare la scritta sul display LCD si possono rilasciare i pulsanti. A questo punto si sono ripristinati i parametri di fabbrica ma devono ancora essere memorizzati utilizzando il menù “Memo Parameters → Save”.

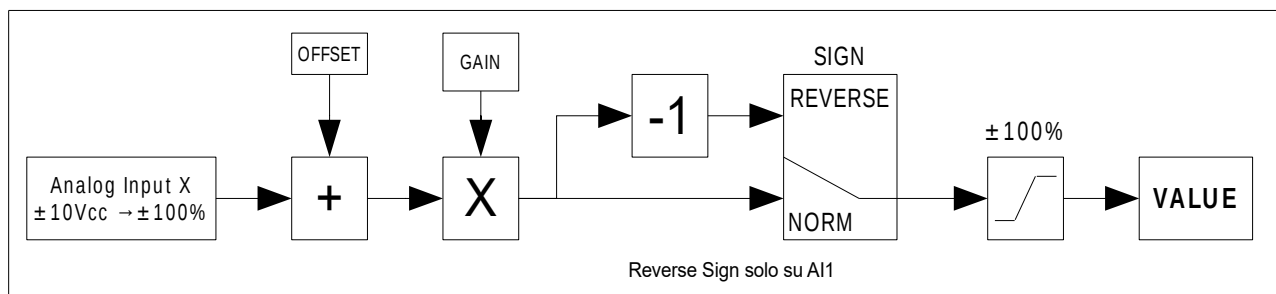
I/O Configure

Gruppo di menù per configurare e calibrare gli ingressi e uscite analogiche o digitali.

Analog inputs

Gruppo di menù per configurare e calibrare gli ingressi analogici. Per semplicità è consigliabile vedere la figura seguente che mostra la struttura interna di calibrazione di un ingresso analogico generico.

Il valore di tensione sui morsetti di ingresso viene misurato e rappresentato da un valore tra -100% e +100% corrispondenti alla tensione di -10Vcc e +10Vcc. Successivamente il valore percentuale viene sommato ad un valore impostabile chiamato “Offset” per eliminare l'errore di offset del segnale analogico. Il risultato viene moltiplicato per un valore impostabile chiamato “Gain”. Inoltre l'ingresso AI1 ha anche la possibilità di invertire il segno con una impostazione nel menù; questo può essere utile quando il motore ruota al contrario del voluto. Il risultato viene poi limitato come fondo scala a +/-100% e indicato come valore di uscita del blocco “Value”. Per mezzo di questi parametri è possibile compensare eventuali errori di guadagni e offset che ci sono nel segnale fornito dall'esterno.



Disegno 15: Struttura ingresso analogico

Analog input X

Gruppo di menù per configurare l'ingresso analogico X. Le modifiche dei valori di calibrazione effettuati in questo gruppo, agiscono esclusivamente sull'ingresso analogico indicato e non sugli altri.

An.Inp. X dest

Parametro che permette di selezionare la destinazione del riferimento analogico in ingresso (tranne che per l'ingresso analogico 1). Utilizzando i tasti si può selezionare la destinazione tra questi:

- NOT USED: l'ingresso analogico non è utilizzato. Il “Value” indica il valore del segnale in ingresso, ma in realtà non viene utilizzato per nessuna funzione.
- TORQUE LIMIT: l'ingresso analogico viene utilizzato dalla funzione “Limite di coppia esterno” come riferimento di coppia massima (vedere paragrafo “Limite di coppia esterno” a pagina 63).

An.Inp. X Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| -2.00 | +2.00 | - |

Impostare il fattore moltiplicativo del segnale proveniente dall'ingresso analogico da calibrare. Con questo parametro è possibile amplificare o ridurre il segnale in ingresso per adattarlo alle proprie esigenze. Vedere il Disegno 15 per capire dove agisce questo parametro nel calcolo.

An.Inp. X Offset

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| -10.00 | +10.00 | % |

Impostare il valore da sommare al segnale misurato per compensare eventuali errori di offset. Vedere il Disegno 15 per capire dove agisce questo parametro nel calcolo.

An.Inp.1 Sign

Questo parametro è presente solo per l'ingresso analogico AI1. Con esso si può selezionare se invertire il segno dell'ingresso analogico 1 oppure di lasciarlo come in origine. Le possibili selezioni sono:

- NORMAL: Il segnale "Value" indica esattamente il valore dell'ingresso analogico 1.
- REVERSE: Il segnale "Value" indica il valore dell'ingresso analogico 1 invertito di segno.

Vedere il Disegno 15 per maggior chiarezza.

An.Inp. X Value

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|---------|---------|-----------------|
| -100.00 | +100.00 | % |

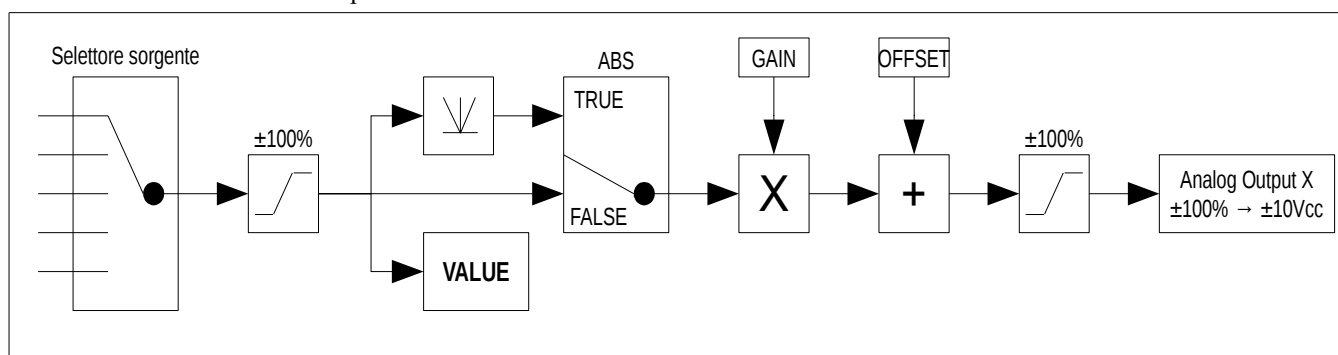
Parametro di sola lettura che indica il segnale in uscita dal blocco di compensazione dell'ingresso analogico. Vedere il Disegno 15 per capire dove agisce questo parametro nel calcolo.

NOTA: Un valore di 100% non significa che l'ingresso analogico è a 10V; questo dipende pure dal valore del guadagno e dell'offset.

Analog outputs

Gruppo di menù per configurare e calibrare le uscite analogiche. Per semplicità è consigliabile vedere la figura seguente che mostra la struttura interna di calibrazione di una uscita analogica generica.

Il valore di tensione sui morsetti dell'uscita analogica può essere comandato da diverse sorgenti selezionabili. Il blocco di calibrazione dell'uscita analogica dopo aver letto il valore della sorgente selezionata lo limita come fondo scala a +/-100% e indicato come parametro "Value" che in questo caso corrisponde al valore sorgente. Successivamente un altro selettore permette di scegliere se inviare avanti nel blocco il valore assoluto di "Value" (cioè sempre positivo) se ABS = True, oppure il valore identico a "Value" se ABS = False. Il valore selezionato viene moltiplicato per un parametro impostabile chiamato "Gain" e poi viene sommato ad un altro parametro impostabile chiamato "Offset". Il risultato viene poi limitato come fondo scala a +/-100% e inviato all'uscita analogica scalato con -100% = -10Vcc e +100% = +10Vcc. Per mezzo di questi parametri è possibile leggere alcuni dati interni e trasferirli in uscita del convertitore opportunamente scalati e modificati per adattarli ai circuiti esterni.



Disegno 16: Struttura uscita analogica

Analog Output X

Gruppo di menù per configurare l'uscita analogica X. Le modifiche dei valori di calibrazione effettuati in questo gruppo, agiscono esclusivamente sull'uscita analogica indicata e non sulle altre.

An.Out. X source

Parametro che permette di selezionare la sorgente del riferimento analogico in uscita. Utilizzando i tasti si può selezionare la sorgente tra questi:

- NOT USED: l'uscita analogica non è utilizzata e il "Value" è sempre a 0%.
- MOTOR TORQUE: l'uscita analogica (standard su AO1) indica la coppia del motore in valore percentuale. Quando il parametro "Value" raggiunge il 100% significa che il motore è sottoposto al carico nominale e che potrebbe perdere velocità se lo si carica ulteriormente.
- MOTOR SPEED: l'uscita analogica (standard su AO2) indica la velocità del motore con questa scala:

$$Speed = \frac{Value}{100} \cdot Maximum\ Speed$$

Value = Valore indicato nel parametro "Value" dell'uscita analogica in esame (vedi Disegno 16).

Maximum Speed = Velocità massima del motore come inserito nel parametro "Maximum speed" a pagina 39.

Speed = Velocità del motore in RPM.

- OVERLOAD LEVEL: l'uscita analogica (standard su AO3) indica il livello di sovraccarico del convertitore durante l'erogazione della corrente di picco. Quando il parametro "Value" raggiunge il 100%, il convertitore va in blocco per sovraccarico e segnala l'apposito allarme sul display.

- **DC BUS VOLTAGE:** l'uscita analogica (standard su AO4) indica un valore proporzionale alla tensione del DC BUS. Se il parametro “Value” è 100% significa che la tensione sul DC BUS è di 881Vcc.
- **AI1 VALUE:** l'uscita analogica indica il valore misurato dall'ingresso analogico n°1. Il parametro “Value” dell'uscita analogica ha lo stesso valore del parametro “Value” dell'ingresso analogico 1, quindi non è possibile definire una scala esatta siccome dipende dai parametri di calibrazione dell'ingresso analogico 1. E' come se il blocco di calibrazione dell'ingresso analogico del Disegno 15 di pagina 42 fosse collegato con il blocco dell'uscita analogica del Disegno 16.

An.Out. X Value

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|---------|---------|-----------------|
| -100.00 | +100.00 | % |

Parametro di sola lettura che indica il segnale in ingresso del blocco di compensazione dell'uscita analogica. Vedere il Disegno 16 per capire in quale punto viene letto questo valore.

An.Out. X Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| -2.00 | +2.00 | - |

Impostare il fattore moltiplicativo del segnale “Value” in ingresso al blocco di calibrazione. Con questo parametro è possibile amplificare o ridurre il segnale in ingresso per adattarlo alle proprie esigenze. Vedere il Disegno 16 per capire dove agisce questo parametro nel calcolo.

An.Out. X Offset

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| -10.00 | +10.00 | % |

Impostare il valore da sommare al segnale “Value” per creare un offset in uscita. Vedere il Disegno 16 per capire dove agisce questo parametro nel calcolo.

An.Out. X Abs

Con questo parametro si può selezionare se prendere il “Value” o il suo valore senza segno come ingresso del blocco di calibrazione dell'uscita analogica. Le selezioni disponibili sono:

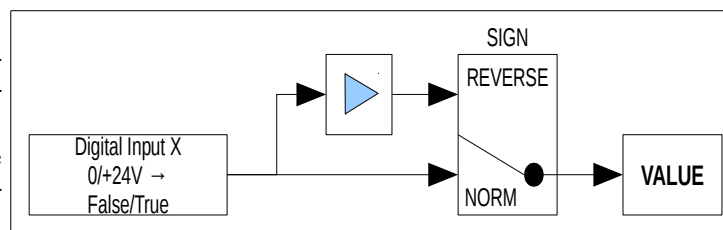
- **FALSE:** Il segnale “Value” viene utilizzato direttamente con il segno positivo o negativo.
- **TRUE:** Il segnale “Value” viene utilizzato come valore assoluto (senza segno), quindi sempre positivo.

Attivando questa funzione è possibile avere in uscita analogica un valore sempre positivo (o negativo, basta impostare il “Gain” con un numero negativo), nel caso di utilizzo con strumenti visualizzatori senza segno. Vedere il Disegno 16 per capire dove agisce questo parametro nel calcolo.

Digital inputs

Gruppo di menù per configurare e calibrare gli ingressi digitali. Per semplicità è consigliabile vedere la figura seguente che mostra la struttura interna di calibrazione di un ingresso digitale generico.

Lo stato logico del morsetto associato all'ingresso digitale viene letto e poi successivamente si può selezionare se mandare in uscita dal blocco il valore diretto oppure invertito logicamente.



Disegno 17: Struttura ingresso digitale

Digital Input X

Gruppo di menù per configurare l'ingresso digitale X. Le modifiche dei valori di calibrazione effettuati in questo gruppo, agiscono esclusivamente sull'ingresso digitale indicato e non sugli altri.

Dig.Inp. X Dest

Parametro che permette di selezionare la destinazione dell'ingresso digitale. In questa versione non essendoci blocchi funzionali da comandare, essi non sono utilizzati.

Dig.Inp. X Sign

Con questo parametro si può selezionare se invertire lo stato logico letto dall'ingresso digitale associato oppure di lasciarlo come in origine. Le possibili selezioni sono:

- **NORMAL:** Il segnale “Value” indica esattamente lo stato logico dell'ingresso digitale associato.
- **REVERSE:** Il segnale “Value” è invertito logicamente rispetto allo stato logico dell'ingresso digitale associato.

Vedere il Disegno 17 per maggior chiarezza.

Dig.Inp. X Value

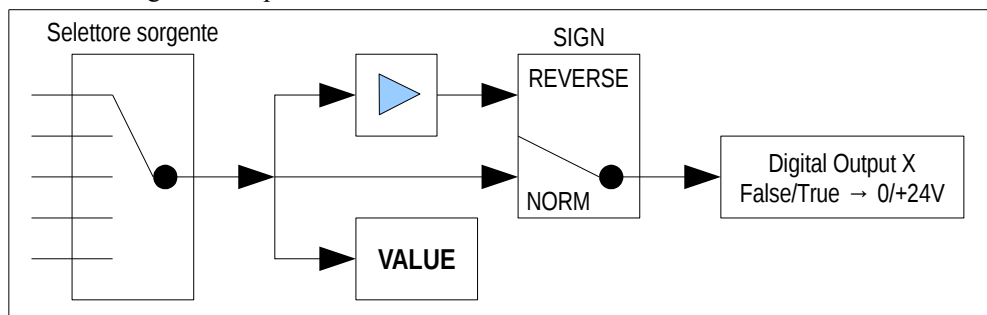
Parametro di sola lettura che indica lo stato logico in uscita dal blocco di compensazione dell'ingresso digitale. Vedere il Disegno 17

per maggior chiarezza.

Digital outputs

Gruppo di menù per configurare e calibrare le uscite digitali. Per semplicità è consigliabile vedere la figura seguente che mostra la struttura interna di calibrazione di un uscita digitale generica.

Lo stato logico sui morsetti dell'uscita digitale può essere comandato da diverse sorgenti selezionabili. Il blocco di calibrazione dell'uscita digitale dopo aver letto il valore della sorgente selezionata permette di selezionare se inviare in uscita lo stesso stato logico selezionato oppure se invertirlo logicamente prima di trasferirlo all'uscita.



Disegno 18: Struttura uscita digitale

Digital Output X

Gruppo di menù per configurare l'uscita digitale X. Le modifiche dei valori di calibrazione effettuati in questo gruppo, agiscono esclusivamente sull'uscita digitale indicata e non sulle altre.

Dig.Op. X source

Parametro che permette di selezionare la sorgente dell'uscita digitale. Utilizzando i tasti si può selezionare la sorgente tra questi:

- NOT USED: l'uscita digitale non è utilizzata e il "Value" è sempre FALSE.
- ZERO SPEED: l'uscita digitale (standard su DO1) segnala quando il motore è fermo.
- MOTOR BRAKE: l'uscita digitale (standard su DO2) comanda lo sblocco del freno motore.
- MOTOR TEMP: l'uscita digitale (standard su DO3) segnala l'intervento della sonda PTC montata all'interno del motore e collegata agli appositi morsetti del convertitore (vedi paragrafo "Connettore X3" a pagina 18).
- DRIVE RUNNING: l'uscita digitale segnala che il convertitore è abilitato ed è in marcia e quindi il motore è alimentato.
- DC BUS CHARGED: l'uscita digitale segnala che il DC BUS ha raggiunto la tensione giusta e che la precarica dei condensatori è terminata.
- SPEED THRESH. 1: l'uscita digitale (standard su DO4) segnala che il motore ha superato la velocità impostata nella soglia 1. Per modificare il valore della soglia vedere il paragrafo "Soglia di velocità" a pagina 62.
- PEAK MOT. LOAD: l'uscita digitale segnala che il motore sta erogando oltre il 90% della coppia massima e che occorre ridurre il carico.
- SPEED REACHED: l'uscita digitale segnala che la velocità del motore è uguale a quella richiesta. Per questa segnalazione è possibile impostare una tolleranza di segnalazione con il parametro indicato nel paragrafo "Speed reached" a pagina 48.
- MotOv1 PREWARN: l'uscita digitale segnala la condizione di "Pre Warning" della "Funzione di Motor Overload" (vedi pag.65).
- MotOv1 WARNING: l'uscita digitale segnala la condizione di "Warning" della "Funzione di Motor Overload" (vedi pag.65).

Dig.Op. X Value

Parametro di sola lettura che indica lo stato logico della sorgente selezionata nel blocco di compensazione dell'uscita digitale. Vedere il Disegno 18 per maggior chiarezza.

Dig.Op. X Sign

Con questo parametro si può selezionare se invertire lo stato logico letto dalla sorgente del blocco oppure di lasciarlo come in origine. Le possibili selezioni sono:

- NORMAL: L'uscita digitale è identica allo stato logico della sorgente associata.
- REVERSE: L'uscita digitale è invertita logicamente rispetto allo stato logico della sorgente associata

Vedere il Disegno 18 per maggior chiarezza.

Diagnostic

Gruppo di menù con parametri di sola lettura per diagnostica o altre informazioni.

Speed Demand

Indica il valore percentuale del riferimento che esce dal blocco di rampa ed entra nell'anello di velocità come setpoint di velocità. Per ulteriori informazioni vedere il Disegno 20 a pagina 50 con lo schema dell'anello di velocità.

Speed Error

Indica il valore percentuale della differenza tra il setpoint di velocità e la effettiva velocità del motore.

Speed Feedback %

Indica il valore percentuale della effettiva velocità di rotazione del motore riferita alla massima impostata sul parametro “Maximum speed” (vedi pagina 39).

Speed Feedback RPM

Indica il valore in giri al minuto della effettiva velocità di rotazione del motore.

Posit Feedback

Indica la posizione in gradi del trasduttore utilizzato. Questo menù è visualizzato solamente con i trasduttori: encoder TTL, Resolver, SinCos, EnDat.

NOTA: utilizzando resolver multipolari (cioè con 4 o più poli), in questo menù viene visualizzata la posizione elettrica del resolver, quindi utilizzando per esempio un resolver con 6 poli (cioè 3 coppie polari) si leggerà la stessa posizione in 3 punti diversi di rotazione del motore.

Motor torque

Indica il valore percentuale della coppia erogata dal motore. Un valore molto vicino a 100% indica che il carico sul motore è eccessivo e che bisogna ridurlo per non perdere velocità.

Drive overload

Indica il valore percentuale di sovraccarico del convertitore quando si supera la corrente nominale (vedi la NOTA del paragrafo precedente). Quando questo valore raggiunge il 100% il convertitore va in blocco e disabilita il comando del motore, segnalando il guasto sul display e mandando a 0V l'uscita DOK.

DC Bus Voltage

Indica la tensione in Volt del DC BUS interno al convertitore. Questo valore dipende dalla tensione trifase di alimentazione (se alimentato sui morsetti L1, L2, L3) e si può calcolare con la seguente formula:

$$V_{BUS} = V_{LINEA} \cdot \sqrt{2} \quad \left| \begin{array}{l} V_{LINEA} = \text{Tensione di alimentazione su L1, L2, L3 (Vac)} \\ V_{BUS} = \text{Tensione DC BUS (sui morsetti DC+ e DC-)} (Vcc) \end{array} \right.$$

Heat Sink Temp

Indica la temperatura in gradi centigradi del dissipatore interno al convertitore. Questa temperatura deve essere inferiore a 75°C altrimenti il convertitore va in blocco segnalando l'anomalia sul display. Se la temperatura tende ad essere troppo elevata, le cause possono essere dovute alla mancanza di ventilazione.

Capacitor Temp

Indica la temperatura in gradi centigradi dei condensatori interni al convertitore. Questa temperatura deve essere inferiore a 60°C altrimenti il convertitore va in blocco segnalando l'anomalia sul display. Se la temperatura tende ad essere troppo elevata, le cause possono essere dovute alla mancanza di ventilazione o alla necessità di montare un gruppo supplementare di condensatori esterni a causa del tipo di uso che si fa col convertitore (contattare l'ufficio tecnico ALTER).

DSP Temp

Indica la temperatura in gradi centigradi del DSP che controlla il convertitore. Questa temperatura deve essere inferiore a 70°C altrimenti si può danneggiare il componente. Nel caso di temperatura maggiore, contattare l'ufficio tecnico ALTER.

Hall sect status

Questo menù è visibile solo utilizzando come trasduttore di velocità un encoder TTL oppure una tachimetrica brushless (con scheda opzionale 01/333); esso indica lo stato attuale dei segnali ricevuti dai settori Hall montati dentro al trasduttore.

Vengono visualizzati 3 caratteri con il seguente significato nell'ordine visualizzato: SE3 | SE2 | SE1. Lo stato visualizzato può essere 0 o 1 in base allo stato logico ricevuto dal relativo settore hall.

NOTA: la situazione in cui viene visualizzato “000” oppure “111” indica una condizione di errore nei segnali ricevuti, perché non è ammissibile avere tutti i 3 settori a 1 o a 0.

Transducer board

Gruppo di menù che raggruppa alcuni parametri per controllare il tipo di scheda opzionale per trasduttori e lo stato del trasduttore collegato.

Transducer board for

Indica il tipo di trasduttore che si può collegare sul connettore X14.

Firmware version major

Numero di versione maggiore della scheda trasduttori opzionali che c'è installata all'interno del convertitore.

Firmware version minor

Numero di versione minore della scheda trasduttori opzionali che c'è installata all'interno del convertitore.

Resolver signal

Indica lo stato del segnale di tensione proveniente dal resolver collegato su X14. Gli stati disponibili sono:

- LOW: Il segnale del resolver è basso. Ruotare il trimmer a fianco al connettore X14 in direzione oraria.
- OK: Il segnale del resolver è corretto.
- HIGH: Il segnale del resolver è alto. Ruotare il trimmer a fianco al connettore X14 in direzione antioraria.

SinCos signal A and B

Indica lo stato del segnale di tensione proveniente dal SinCos o dall'EnDat collegati su X14 pin 3-4-6-7. Gli stati disponibili sono:

- LOW: Il segnale del trasduttore è basso. Il cavo o i fili potrebbero essere interrotti o in cortocircuito.
- OK: Il segnale del trasduttore è corretto.
- HIGH: Il segnale del trasduttore è alto. Il trasduttore potrebbe non essere compatibile o le connessioni sono sbagliate.

SinCos signal C and D

Indica lo stato del segnale di tensione proveniente dal SinCos collegato su X14 pin 19-20-21-22. Gli stati disponibili sono:

- LOW: Il segnale del trasduttore è basso. Il cavo o i fili potrebbero essere interrotti o in cortocircuito.
- OK: Il segnale del trasduttore è corretto.
- HIGH: Il segnale del trasduttore è alto. Il trasduttore potrebbe non essere compatibile o le connessioni sono sbagliate.

Man Offset Calc

Questo menù compare solamente con le schede opzionali per SinCos (01/325) o EnDat (01/327).

Con convertitore disabilitato (Led RUN spento) si può modificare il parametro in ENABLED, per attivare la funzione di calibrazione automaticamente l'offset del segnale sinusoidale incrementale dell'encoder.

Per la procedura di calibrazione si rimanda alla spiegazione del paragrafo “6.5.5” a pagina 61.

Serial comm. status

Indica lo stato della connessione seriale dell'encoder EnDat collegato su X14 pin 9-10-11-12. Gli stati disponibili sono:

- FAULT: problema di comunicazione seriale con l'encoder. Verificare lo stato dei fili e le connessioni su X14 pin 9-10-11-12, la schermatura del cavo, la presenza di sorgenti di disturbo nelle vicinanze del cavo.
- OK: Il segnale dal trasduttore è corretto.

Internal alarm status

Indica lo stato degli allarmi interni dell'encoder EnDat collegato su X14. Gli stati disponibili sono:

- FAULT: l'encoder segnala un guasto interno. Sostituire l'encoder con uno funzionante.
- OK: l'encoder non ha guasti.

Compatible encoder

Indica se l'encoder EnDat collegato su X14 è compatibile con la scheda 01/327. Gli stati disponibili sono:

- NO: l'encoder non è compatibile. Verificare il paragrafo 6.5.3 a pagina 58 con l'elenco degli encoder compatibili.
- YES: l'encoder è compatibile.

Advanced Setup

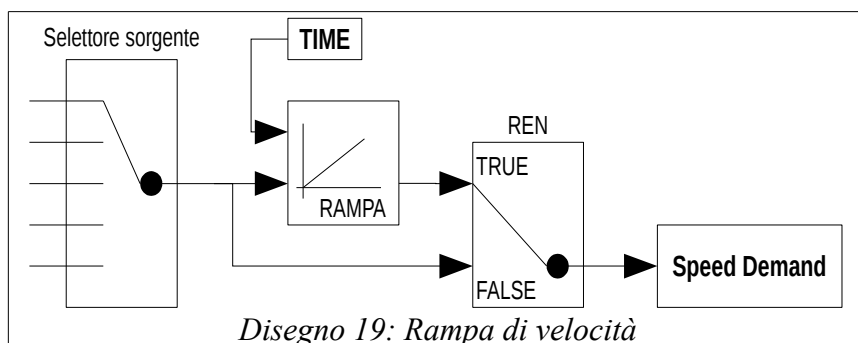
Gruppo di menù per configurazioni di uso avanzato. Normalmente questi parametri non servono per un uso normale del convertitore e la variazione di questi può provocare instabilità della regolazione oppure fare peggiorare le caratteristiche di controllo della velocità del motore. Prima di modificare i parametri di questo gruppo di menù occorre conoscere a fondo il prodotto o contattare l'ufficio tecnico ALTER per consigli ed eventuali chiarimenti.

Alter Menù

Menù protetto da password per uso interno. E' sconsigliato di tentare di accedere a questo menù perchè la modifica di questi parametri può provocare il danneggiamento interno del convertitore con conseguente necessità di riparazione.

Speed Ramp

Gruppo di menù per la regolazione dei parametri relativi alla rampa di velocità inseribile con il comando esterno “REN” (vedi paragrafo “Connettore X12” a pagina 23). Nel disegno seguente si può vedere come è strutturato il blocco di rampa.



Ramp Source

Parametro che permette di selezionare la sorgente della rampa e quindi la provenienza del riferimento di velocità. Utilizzando i tasti si può selezionare la sorgente tra questi:

- NOT USED: il riferimento di velocità è sempre fisso a zero.
- ANALOG INPUT 1: il riferimento di velocità è preso dall'ingresso analogico 1. Il parametro "Value" relativo a questo ingresso analogico diventa la sorgente del blocco di rampa.
- DIGITAL REFER: il riferimento di velocità è un valore digitale che può essere impostato manualmente per effettuare delle prove o tarature del motore. Il suddetto riferimento può anche essere fornito digitalmente da una rete di comunicazione (CAN BUS o altro). Per variare manualmente questo valore, vedi il paragrafo "Digital Refer." poco più avanti.

Speed Ramp Time

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0.1 | 650.0 | Sec |

Parametro per impostare il tempo di salita/discesa della rampa di velocità. Supponendo di fornire in ingresso un gradino da 0 a 100% del valore, questo parametro si definisce come il tempo che impiega l'uscita ("Speed Demand") per andare da 0% al 100%.

Di conseguenza se il gradino di ingresso va da 0% a 50% vorrà dire che il tempo impiegato per terminare la rampa sarà la metà del tempo impostato su questo parametro.

Digital Refer.

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|----------|----------|-----------------|
| -100.00% | +100.00% | - |

Con questo parametro è possibile dare un riferimento di velocità digitale al convertitore. Questo valore può essere modificato manualmente tramite la tastiera oppure modificato tramite una rete di comunicazione (CAN BUS o altro).

Aux Function

Gruppo di menù con i parametri per regolare le funzioni ausiliarie implementate all'interno del convertitore.

Speed Threshold

Gruppo di menù con i parametri per regolare le soglie di velocità che generano una segnalazione per l'esterno.

Threshold n°1

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 9999 | RPM |

Impostare la velocità del motore oltre la quale avviene la commutazione dell'uscita digitale associata.

Speed reached

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0.0% | +10.0% | - |

Impostare la differenza percentuale tra la velocità impostata e quella effettiva del motore, per commutare l'uscita digitale associata alla funzione di "Velocità raggiunta".

Ext Torque Limit

Gruppo di menù con i parametri per regolare la funzione di limite di coppia esterno (vedere paragrafo "Limite di coppia esterno" a pagina 63).

Torque Limit

Questo menù serve per abilitare la funzione di limitazione della coppia massima erogata dal motore. Le selezioni possibili sono le seguenti:

- DISABLED: Il limite di coppia è fisso al valore massimo e non è modificabile dall'esterno.

- **ENABLED:** Il limite di coppia varia con un valore proporzionale al riferimento analogico selezionato oppure con il valore del parametro “Limit Setpoint”.

Limit Setpoint

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0.0% | +100.0% | - |

Questo parametro limita la coppia erogata dal motore e può essere variato manualmente utilizzando il display LCD e il tastierino, oppure può essere modificato dall'esterno con un ingresso analogico selezionabile.

Limit Output

Questo menù indica il valore attuale di limite di coppia in percentuale sul massimo del motore. Quando la funzione di limitazione della coppia massima è disattiva, questo parametro rimane fisso al 100%, altrimenti indica il valore di limite attualmente valido.

Anti Backlash

Gruppo di menù con i parametri per abilitare e regolare la funzione di antigiooco con due convertitori (vedere paragrafo “Asservimento antigiooco” da pagina 63).

AntiBack Mode

Questo menù serve per abilitare la funzione di “Antigiooco” e per selezionare la modalità del convertitore: funzionamento da motore “Master” o da motore “Slave”. Le possibili selezioni sono le seguenti:

- **DISABLED:** La funzione “Antigiooco” è disattivata e il convertitore funziona normalmente come motore singolo.
- **MASTER:** La funzione “Antigiooco” è attiva e il convertitore funziona come motore MASTER. Tutti i riferimenti ed i comandi provenienti dal CNC o PLC andranno collegati a questo convertitore.
- **SLAVE:** La funzione “Antigiooco” è attiva e il convertitore funziona come motore SLAVE. A questo convertitore vanno collegati solamente i segnali provenienti dal trasduttore del motore e il cavo di connessione verso il convertitore master.

Contrast Torque

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| -50.0% | +50.0% | - |

Questo menù compare solamente nel convertitore “Master”. Il parametro serve per impostare la corrente di contrapposizione in modalità antigiooco con un valore proporzionale alla massima coppia erogabile dal motore a alla velocità attuale. Normalmente si utilizza un valore compreso tra 20 e 30%. Cambiando il segno del parametro si cambia il fianco di appoggio dei denti degli ingranaggi dei due motori in funzione antigiooco.

Slave Running

Questo menù compare solamente nel convertitore “Master”. Il parametro serve per abilitare o disabilitare il funzionamento del motore “Slave” ed è possibile modificarlo solamente quando il convertitore master è disabilitato. Normalmente è impostato in “Enabled” e ritorna automaticamente a questa impostazione ogni volta che si toglie tensione ai servizi ausiliari oppure quando si commuta il parametro “AntiBack Mode” (vedi pagina 49). Lo scopo di questo parametro è di permettere di far funzionare il motore master anche quando non è collegato meccanicamente al motore slave, quando si vuole ottimizzare gli anelli di regolazione.

Net Errors

Questo menù serve per disabilitare il controllo di eventuali brevi errori di comunicazione tra master e slave. Se durante il funzionamento compare l'allarme “Anti backlash data error” (vedi pag.68) la causa può essere dovuta a disturbi che vengono generati da cavi non schermati o da altre apparecchiature nelle vicinanze sul doppino twistato del bus di comunicazione.

La disabilitazione del controllo degli errori sul bus di comunicazione non pregiudica la sicurezza del funzionamento: infatti restano attivi altri controlli che entrano in funzione nel caso che si interrompa la comunicazione tra master e slave o che i dati scambiati non siano coerenti entro un tempo di 1 ms.

Se nonostante la disabilitazione di questi controlli continua a comparire l'allarme “Anti backlash data error”, allora bisogna fare in modo di ridurre i disturbi.

Motor Overload

Gruppo di menù con i parametri per abilitare e regolare la funzione di sovraccarico motore. Fare riferimento al paragrafo “Funzione di Motor Overload” a pagina 65 per ulteriori informazioni.

Overload Time

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0.0 | 60.0 | Secondi |

Tempo ammesso per il sovraccarico del motore. Il conteggio del tempo trascorso parte dal momento che la corrente nel motore supera quella impostata con il parametro “Nominal Current” (vedi pag.38). Quanto il tempo trascorso supera quello impostato con questo parametro, avviene la segnalazione di “Motor Overload Warning” che può essere associata ad una uscita digitale, oppure può bloccare o limitare il convertitore (vedi paragrafi seguenti).

Drive Fault

Attivando questa modalità, si può bloccare automaticamente il convertitore, generando un Fault con relativo allarme sul display (“Motor Overload” pag.72), quando interviene la segnalazione “Motor Overload Warning”. Bisogna notare che quando interviene l'allarme il convertitore si disabilita, il motore si ferma per inerzia come per tutti gli altri allarmi e l'uscita digitale DOK si spegne.

Autom. Curr. Lim.

Attivando questa modalità, il convertitore limita automaticamente la corrente nel motore al valore del parametro “Nominal Current” (vedi pag.38) nel momento che avviene la segnalazione “Motor Overload Warning”. Il limitatore resta attivo finché la corrente non scende sotto il 90% della corrente nominale impostata.

Motor overtemp

Gruppo di parametri per impostare la segnalazione o il blocco del convertitore in caso di surriscaldamento del motore. Per ulteriori spiegazioni vedere il paragrafo “Temperatura motore” a pagina 61.

Signal Mode

Con questo parametro si imposta il tipo di segnalazione che si vuole fare quando il motore si surriscalda. Il controllo della temperatura del motore avviene con un sensore PTC installato dentro il motore. Le possibili selezioni sono le seguenti:

- DIG.OUT ONLY: questa è l'impostazione standard che è stata fatta per avere la compatibilità con le precedenti versioni. In questo caso quando il contatto PTC del motore si apre (motore surriscaldato), il convertitore NON FA NULLA e continua a funzionare regolarmente a tempo infinito. Su una apposita uscita digitale selezionabile (vedere paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45) si può inviare una segnalazione al CNC o PLC in modo che esso possa prendere le dovute decisioni per questa anomalia: fermare la lavorazione oppure continuare per un certo tempo.
- DRIVE FAULT: impostando questa modalità il convertitore può disattivare il funzionamento e segnalare l'anomalia all'esterno. Appena il contatto PTC del motore si apre (motore surriscaldato) il convertitore fa comparire una segnalazione sul display (vedere messaggio “Warning!!! Motor Overtemp.” a pagina 74) e segnala su una apposita uscita digitale selezionabile (vedere paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45) il surriscaldamento del motore, ma continua a funzionare regolarmente. Da quel momento il CNC o PLC deve decidere se fermare la macchina o continuare la lavorazione; trascorso il tempo impostato nel parametro “Drive FLT delay” il convertitore si blocca e disabilita il motore, segnalando l'allarme “Motor Overtemperature” e portando a livello logico “0” l'uscita digitale “DOK”.

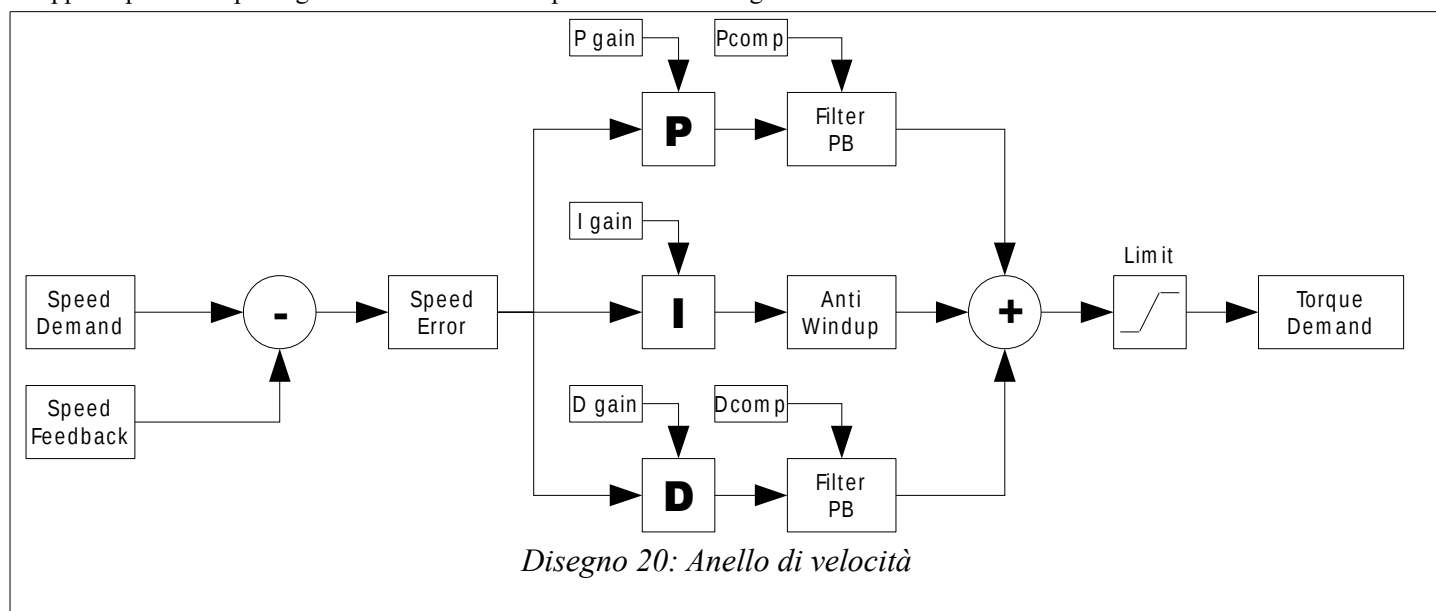
Drive FLT delay

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 120 | Minuti |

Con questo parametro si imposta il ritardo con cui il convertitore si blocca per proteggere il surriscaldamento del motore. Questo ritardo parte nel momento che il sensore PTC installato nel motore si apre; quando il ritardo è trascorso il convertitore si disattiva e il motore si ferma per inerzia. Sul display del convertitore viene segnalato l'allarme “Motor Overtemperature” e l'uscita digitale “DOK” si porta a livello logico “0”.

Pid Speed Loop

Gruppo di parametri per regolare le costanti di tempo dell'anello di regolazione PID sulla velocità.



NOTA: la modifica casuale di questi parametri può portare ad un peggioramento delle prestazioni del convertitore. Si consiglia di non cambiare questi valori se non strettamente necessario ed eventualmente di contattare l'ufficio tecnico ALTER per spiegazioni e chiarimenti in merito. Si ricorda che è possibile riportare i parametri al valore precedente alla modifica semplicemente togliendo

la tensione ai servizi e poi ridandola oppure utilizzando il menù “Restore” (vedi pag.41), sempre ammesso di NON aver già salvato i parametri con il menù “Memo Parameters” (vedi pag.41).

Proport. Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 999.00 | - |

Con questo parametro si modifica la costante di tempo Proporzionale dell'anello di velocità (vedi Disegno 20). Aumentando questo valore si rende più precisa la velocità del motore rispetto al riferimento dall'esterno, però l'anello può diventare instabile (si sente il motore vibrare). Viceversa diminuendo questo parametro il motore è più stabile ma diventa più lento nel seguire il riferimento di velocità che viene dato dall'esterno.

Si consiglia di modificare questo parametro a piccoli passi e di provare la reazione del motore prima di ulteriori cambiamenti. Quando si sarà trovato il parametro giusto che soddisfa le esigenze, si può memorizzare le variazioni con il menù “Memo Parameters” (vedi pag.41) e non prima; in questo modo sarà sempre possibile ritornare alla situazione precedente.

Filter PB Pcomp

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0% | 100.00% | - |

Con questo parametro si modifica la costante di tempo del filtro Passa Basso che si trova in uscita dalla componente P dell'anello di velocità (vedi Disegno 20). Aumentando questo valore si sposta a frequenze maggiori il punto di taglio del filtro; viceversa diminuendo il valore si ottiene che la frequenza di taglio si sposta a frequenze più basse.

Nell'utilizzo pratico si può notare che un valore alto (cioè verso 100%) rende il filtro trasparente cioè come se non ci fosse. Invece riducendo il valore si rende il movimento del motore più “morbido” e con meno rumori dovuti alla regolazione. In certe situazioni è possibile aumentare il valore del guadagno proporzionale e inserire questo filtro per rendere stabile l'anello.

Integr. Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 99.00 | - |

Con questo parametro si modifica la costante di tempo Integrativa dell'anello di velocità (vedi Disegno 20). Aumentando questo valore si rende più veloce la reazione del motore alle variazioni di velocità, però l'anello può diventare instabile (si sente il motore vibrare). La regolazione di questo parametro porta benefici soprattutto a basse velocità o a motore fermo in presa.

Si consiglia di modificare questo parametro a piccoli passi e di provare la reazione del motore prima di ulteriori cambiamenti. Quando si sarà trovato il parametro giusto che soddisfa le esigenze, si può memorizzare le variazioni con il menù “Memo Parameters” (vedi pag.41) e non prima; in questo modo sarà sempre possibile ritornare alla situazione precedente.

Derivat. Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 999.00 | - |

Con questo parametro si modifica la costante di tempo Derivativa dell'anello di velocità (vedi Disegno 20). Aumentando questo valore si tende a fare anticipare la reazione del motore alle variazioni di velocità, però l'anello può diventare instabile (si sente il motore vibrare). La modifica di questo parametro può essere utile in pochi casi; generalmente si riesce a ottenere un buon funzionamento della regolazione modificando opportunamente il parametro Proporzionale e quello Integrativo.

Si consiglia di modificare questo parametro a piccoli passi e di provare la reazione del motore prima di ulteriori cambiamenti. Quando si sarà trovato il parametro giusto che soddisfa le esigenze, si può memorizzare le variazioni con il menù “Memo Parameters” (vedi pag.41) e non prima; in questo modo sarà sempre possibile ritornare alla situazione precedente.

Filter PB Dcomp

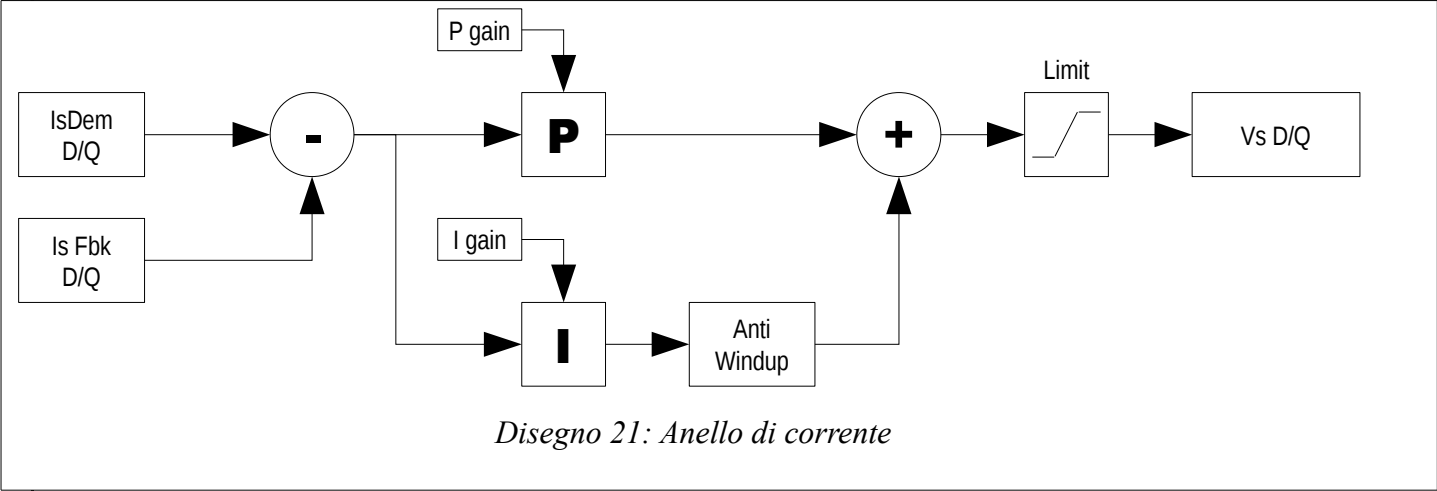
| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0% | 100.00% | - |

Con questo parametro si modifica la costante di tempo del filtro Passa Basso che si trova in uscita dalla componente D dell'anello di velocità (vedi Disegno 20). Aumentando questo valore si sposta a frequenze maggiori il punto di taglio del filtro; viceversa diminuendo il valore si ottiene che la frequenza di taglio si sposta a frequenze più basse.

Nell'utilizzo pratico si può notare che un valore alto (cioè verso 100%) rende il filtro trasparente cioè come se non ci fosse. Invece riducendo il valore si rende il movimento del motore più “morbido” e con meno rumori dovuti alla regolazione. Quando c'è la necessità di aumentare il guadagno della componente D, allora è consigliabile pure scendere con la frequenza di taglio di questo filtro (cioè ridurre il valore) per rendere più silenzioso il funzionamento.

Pi Current Loop

Gruppo di parametri per regolare le costanti di tempo dell'anello di regolazione PI sulla corrente.



Disegno 21: Anello di corrente

NOTA: la modifica casuale di questi parametri può portare ad un peggioramento delle prestazioni del convertitore. Si consiglia di non cambiare questi valori se non strettamente necessario ed eventualmente di contattare l'ufficio tecnico ALTER per spiegazioni e chiarimenti in merito. Si ricorda che è possibile riportare i parametri al valore precedente alla modifica semplicemente togliendo la tensione ai servizi e poi ridandola oppure utilizzando il menù “Restore” (vedi pag.41), sempre ammesso di NON aver già salvato i parametri con il menù “Memo Parameters” (vedi pag.41).

Proport. Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 99.00 | - |

Con questo parametro si modifica la costante di tempo Proporzionale dell'anello di corrente (vedi Disegno 21). La modifica di questo parametro si rende utile nel caso di blocco del convertitore a causa dell'allarme di “Overcurrent”; in questo caso significa che la regolazione è troppo veloce (o troppo lenta) e la corrente non viene controllata correttamente facendo intervenire l'allarme suddetto. Per inserire il parametro giusto è indispensabile utilizzare il PC connesso alla porta seriale del convertitore ed utilizzare il software per visualizzare i segnali dell'anello di corrente mentre il motore sta funzionando e decidere così cosa fare.

Si consiglia di modificare questo parametro a piccoli passi e di provare la reazione del motore prima di ulteriori cambiamenti. Quando si sarà trovato il parametro giusto che soddisfa le esigenze, si può memorizzare le variazioni con il menù “Memo Parameters” (vedi pag.41) e non prima; in questo modo sarà sempre possibile ritornare alla situazione precedente.

Integr. Gain

| Minimo | Massimo | Unità di misura |
|--------|---------|-----------------|
| 0 | 99.00 | - |

Con questo parametro si modifica la costante di tempo Integrativa dell'anello di corrente (vedi Disegno 21). La modifica di questo parametro si rende utile nel caso di blocco del convertitore a causa dell'allarme di “Overcurrent”; in questo caso significa che la regolazione è troppo veloce (o troppo lenta) e la corrente non viene controllata correttamente facendo intervenire l'allarme suddetto. Per inserire il parametro giusto è indispensabile utilizzare il PC connesso alla porta seriale del convertitore ed utilizzare il software per visualizzare i segnali dell'anello di corrente mentre il motore sta funzionando e decidere così cosa fare.

Si consiglia di modificare questo parametro a piccoli passi e di provare la reazione del motore prima di ulteriori cambiamenti. Quando si sarà trovato il parametro giusto che soddisfa le esigenze, si può memorizzare le variazioni con il menù “Memo Parameters” (vedi pag.41) e non prima; in questo modo sarà sempre possibile ritornare alla situazione precedente.

Drive setup

Gruppo di parametri per regolare o attivare alcune funzioni particolari nel convertitore che vengono utilizzate raramente.

Emulated encoder

In questo menù si può impostare il tipo di encoder emulato da generare sul connettore X4 e X5. Il numero selezionato indica il numero di “impulsi/giro” (ppr) di un encoder equivalente con le tracce A, B e Z. L'encoder simulato è disponibile solamente se si utilizza un trasduttore collegato al connettore X14 (escluso trasduttori trachimetrica brushless, 10V o D.C.).

ATTENZIONE: nel caso di utilizzo con un resolver collegato al connettore X14 si otterranno il numero di PPR impostati per ogni “giro elettrico” del resolver e di conseguenza un impulso di zero (canale Z). Questo significa che utilizzando un resolver multipolare (2 o più coppie polari) si otterranno una quantità di impulsi di zero per ogni giro del motore uguale al numero di coppie polari del resolver. La stessa situazione è valida per i PPR ottenuti che saranno moltiplicati per il numero di coppie polari del resolver.

Torque filter

In questo menù si può attivare o disattivare un filtro speciale inserito dopo l'anello di velocità che permette di ridurre le vibrazioni dovute a trasduttori di velocità non perfettamente calibrati e ondulazioni nei trasduttori resolver.

Power supply from

Menù per selezionare la sorgente della alimentazione di potenza. Le selezioni disponibili sono:

- DC+ DC-: La tensione viene data direttamente sui morsetti DC+ e DC- da un alimentatore esterno il quale deve eseguire la precarica dei condensatori sul DC Bus e controllare la tensione per non superare il massimo accettato dal convertitore (750Vcc) utilizzando un circuito di clamp oppure un sistema di recupero in linea. Il circuito di clamp interno NON viene utilizzato.
- L1-L2-L3: La tensione viene data sui morsetti L1, L2, L3 e si utilizza il ponte raddrizzatore interno. Il convertitore esegue la precarica dei condensatori sul DC Bus quando riceve la tensione in ingresso. Quando la tensione sul DC Bus supera una certa soglia, entra in funzione il circuito di Clamp che inserisce la resistenza di frenatura.
- L1-L2: (Solo per convertitore taglia 1). La tensione monofase viene data sui morsetti L1, L2 e si utilizza il ponte raddrizzatore interno. Il convertitore esegue la precarica dei condensatori sul DC Bus quando riceve la tensione in ingresso. Quando la tensione sul DC Bus supera una certa soglia, entra in funzione il circuito di Clamp che inserisce la resistenza di frenatura.

6.4 Taratura e regolazioni

Operazioni da eseguire:

1. Dare l'alimentazione di servizio 230Vac sul connettore X10.
2. Verificare che il display LCD si illumini e che compaiano le scritte indicanti il modello del convertitore e la revisione del firmware, in caso contrario controllare la tensione dei servizi che sia giusta.
3. Verificare che nessun led rosso sia acceso.

Eseguire quindi le regolazioni indicate nei paragrafi successivi con riferimento al paragrafo “Struttura dei menù” da pagina 25 e “Navigazione nei menù” da pagina 37 per inserire i dati indicati.

6.4.1 Impostazione dei parametri del motore

I dati necessari per mettere in servizio il convertitore sono i seguenti:

1. La tensione nominale di alimentazione del motore.
2. La corrente nominale che circola nel motore quando è alimentato con la tensione nominale ed eroga la coppia nominale.
3. La corrente massima che può sopportare il motore (serve solamente se si vuole sovraccaricare il motore durante le accelerazioni).
4. Il numero di poli del motore (solo nel caso di motore brushless).
5. La velocità massima che deve fare il motore con il riferimento massimo.
6. Il tipo del trasduttore di velocità montato sul motore e i suoi dati tecnici.

A volte può capitare che non tutti questi dati siano disponibili sulla targa del motore ma che ne vengano forniti altri coi quali si possono ricavare i parametri necessari; alcune formule per ricavare i dati mancanti sono riportate nei paragrafi inerenti alla descrizione dei vari menù di impostazione del motore (“Motor Parameters” da pagina 38). In caso di necessità potete contattare l'ufficio tecnico ALTER per chiarimenti.

A questo punto si può accedere al menù “Quick Setup → Motor Parameters → Motor Type” ed iniziare ad inserire uno a uno i suddetti parametri: i dati vanno inseriti nell'ordine come sono nella struttura del menù perchè sono legati tra loro e alcuni inseriti per primi devono limitare quelli inseriti dopo.

I parametri del gruppo di menù “Optional Param” (vedi pag.39) non sono indispensabili dato che possono essere calcolati automaticamente dalla procedura di Autotune spiegata poco più avanti.

6.4.2 Autotune per la fasatura del trasduttore

Questa funzione è disponibile solo per i motori brushless.

Questa procedura deve essere eseguita durante la prima messa in servizio e ogni volta che si sostituisce il motore o si modificano i collegamenti elettrici, dato che il convertitore deve memorizzare la fasatura ed eventualmente l'abbinamento con i settori Hall del trasduttore montato sul motore.

Per compiere questa operazione è necessario avere prima eseguito tutti i seguenti punti:

- Inserito TUTTI i dati del motore indicati al paragrafo precedente.
- Dato che il motore si metterà a ruotare senza il controllo del riferimento di velocità esterno, è consigliabile scollegare meccanicamente l'albero del motore dalla meccanica oppure piazzare a metà corsa l'organo meccanico da controllare. Tenere in considerazione che il motore può fare un paio di giri in senso orario e antiorario: ciò non deve creare danni alla macchina. Comunque **è possibile eseguire questa funzione anche con il carico meccanico** applicato all'albero motore, purché il carico si possa muovere con circa la metà della coppia nominale del motore.

- Avere salvato sulla memoria Flash i parametri del motore.

Dato che l'alimentazione dei servizi ausiliari dovrebbe essere già presente, seguire queste fasi per completare la procedura di Autotune:

1. Abilitare la funzione dal menù “Quick Setup → Motor Parameters → Autotune Mode” su “ENABLED”.
2. Quando l'uscita DOK passa allo stato ON e il led verde DOK si accende, si può dare l'alimentazione di potenza trifase/monofase sui morsetti L1, L2, L3 oppure alimentazione in C.C. sul DC-BUS se è stata selezionata questa modalità (vedi Disegno 2 a pagina 15 e menù “Power supply from” a pagina 53). Terminata la carica dei condensatori sul DC-BUS, l'uscita RDY passa allo stato ON e il led verde RDY si accende. Da questo punto il convertitore è *pronto* per essere abilitato al funzionamento.
3. Quando l'uscita RDY passa allo stato ON, è possibile abilitare il convertitore con il comando DEN.
4. Quando il convertitore è abilitato e funziona regolarmente in modalità “Autotune”, il led verde RUN lampeggia e le uscite DOK e RDY permangono nello stato di ON.
5. Quando la procedura di “Autotune” è terminata il led verde RUN si spegne. A quel punto si può togliere l'abilitazione al convertitore (comando DEN = OFF) e togliere l'alimentazione di potenza trifase/monofase (L1, L2, L3) oppure quella in C.C. sul DC-BUS. L'uscita RDY si porta nello stato di OFF ed il led verde RDY si spegne.

Se al termine della procedura non sono comparsi allarmi sul display ed il led rosso FLT è spento, allora si possono memorizzare i dati calcolati sulla memoria Flash con l'apposito menù e ricollegare meccanicamente il motore alla macchina.

NOTA: durante il funzionamento del motore in modalità “Autotune” è normale se esso si mette a ruotare in senso orario e antiorario alcune volte a bassa velocità.

6.4.3 Regolazione della velocità del motore

Segnale di velocità da CNC

Eseguire sul CNC le seguenti impostazioni:

1. Kv al minimo (se possibile a “0”).
2. Soglia di errore di posizione e inseguimento al massimo possibile.
3. Visualizzazione dell'errore di inseguimento degli assi.

Operazioni da eseguire:

1. Abilitare il convertitore, impostare sul CNC una velocità di avanzamento al 10% della velocità massima.
2. Se il movimento dell'asse è contrario a quello previsto occorre arrestare l'asse e disabilitare il convertitore (vedi “Sequenza dei comandi per l'arresto” a pagina 24). Invertire quindi la direzione del movimento dell'asse in uno dei due seguenti modi:
 - Sul CNC invertendo il segno del riferimento di velocità.
 - Sul convertitore invertendo il segno di AI1 con il menù “Quick Setup → Drive Parameters → An.Inp.1 Sign”.

Ripetere la procedura dal punto 1.

3. Modificare il parametro “Quick Setup → Motor Parameters → Maximum Speed” fino ad azzerare al meglio l'errore di inseguimento.
4. Sul CNC impostare una velocità di avanzamento più alta, fino alla massima prevista, ed eventualmente agire sul parametro “Quick Setup → Motor Parameters → Maximum Speed” per azzerare l'errore di inseguimento.
5. Incrementare il parametro “Quick Setup → Drive Parameters → Speed Loop Prop.” fino al punto in cui non si sentono vibrazioni acustiche o meccaniche del motore.
6. Impostare sul CNC un valore di Kv crescente fino al massimo consentito e azzerare l'errore d'inseguimento alla massima velocità con il parametro “Quick Setup → Motor Parameters → Maximum Speed”.
7. Portare l'asse in posizione e agire sul parametro “Quick Setup → Drive Parameters → An.Inp.1 Offset” per azzerare l'errore di posizione visualizzato sul display del CNC.
8. Seguendo i punti del paragrafo “Sequenza dei comandi per l'arresto” a pagina 24, disabilitare il convertitore e memorizzare i parametri modificati sulla memoria Flash con l'apposito menù.

Segnale di velocità manuale

Eseguire le seguenti operazioni:

1. Fornire al convertitore un riferimento di velocità sull'ingresso AI1 pari al 10% di quello corrispondente alla velocità massima.
2. Seguendo i punti del paragrafo “Sequenza dei comandi per l'avviamento” a pagina 24, abilitare il convertitore e misurare con un tachimetro la velocità dell'albero motore.
3. Controllare sul menù “Diagnostic → Speed Feedback RPM” che la velocità indicata sia circa uguale a quella misurata; se non è uguale probabilmente i dati del trasduttore che sono stati inseriti sono errati.
4. Se il movimento del motore è contrario a quello previsto occorre arrestare l'asse (vedi “Sequenza dei comandi per l'arresto” a

pagina 24) ed invertire di segno il parametro del menù “Quick Setup → Drive Parameters → An. Inp. 1 Gain”.

Ripetere la procedura dal punto 1.

5. Se la velocità del motore non è quella prevista, si deve modificare il parametro del menù “Quick Setup → Drive Parameters → An. Inp. 1 Gain” fino a raggiungerla.
6. Impostare una velocità più alta, fino alla massima prevista e verificare ogni volta la velocità raggiunta. Se col massimo riferimento non si riesce a raggiungere la massima velocità prevista, occorre controllare che il parametro del menù “Quick Setup → Motor Parameters → Maximum Speed” sia impostato correttamente.
7. Impostare una velocità circa uguale a quella nominale del motore. Aumentare il parametro “Quick Setup → Drive Parameters → Speed Loop Prop” poco per volta fino al punto in cui non si sentono vibrazioni acustiche o meccaniche del motore; a quel punto ridurre un poco il valore fino smorzare le vibrazioni.
8. Impostare il riferimento di velocità nullo ed agire sul parametro del menù “Quick Setup → Drive Parameters → An. Inp. 1 Offset” per fermare la rotazione del motore.
9. Seguendo i punti del paragrafo “Sequenza dei comandi per l'arresto” a pagina 24, disabilitare il convertitore.

NOTA: Senza un controllo di spazio non è possibile che il motore rimanga fermo per un tempo lungo se il convertitore è abilitato.

6.5 Trasduttori opzionali

Il convertitore PWM3D prevede l'ingresso standard di un encoder TTL sul connettore X4. In opzione è possibile ordinare un tipo di scheda da inserire internamente al convertitore che aggiunge un nuovo connettore esterno (X14) sul quale si può collegare un tipo diverso di trasduttore. In base al tipo di scheda installata potranno comparire menù diversi e parametri selezionabili.

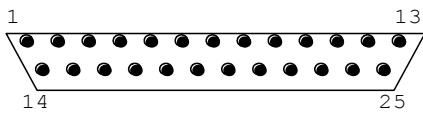
Le schede disponibili abbinare ai trasduttori sono le seguenti:

- Trasduttore resolver (2 poli o multipolare): scheda 01/324.
- Trasduttore encoder sinusoidale: scheda 01/325.
- Trasduttore encoder EnDat: scheda 01/327.
- Trasduttore dinamo tachimetrica brushless + settori hall: scheda 01/333.
- Trasduttore dinamo tachimetrica 10V + settori hall: scheda 01/333.
- Trasduttore dinamo tachimetrica c.c.: scheda 01/333.

6.5.1 Scheda 01/324 per trasduttore RESOLVER

Questa scheda rende possibile collegare un resolver a 2 o più poli sul connettore X14 e ad utilizzarlo per controllare il motore.

Esempio di connessione di alcuni modelli di motore all'azionamento:

| MODELLO MOTORE | | | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------------|------|-----|--|------|------|------|------|------|-----|-----|--|
| TIPO | POLI MOT | POLI RES | CAVO MOTORE | | | CAVO TRASDUTTORE | | | | | | PTC | | |
| | | | | | | RESOLVER | | | | | | | | |
| A.B.B. serie 8 | 6 | 2 | V | W | U | 1 | 10 | 11 | 2 | 7 | 5 | | | |
| ACM serie BRL 152 | 6 | 2 | U | V | W | B | A | C | E | F | D | H | G | |
| BAUMULLER serie DS100M | 6 | 2 | V | W | U | 6 | 5 | 8 | 1 | 10 | 12 | | | |
| BAUMULLER serie DS400M | 6 | 2 | V | W | U | 6 | 5 | 8 | 1 | 10 | 12 | | | |
| BRUSATORI serie BR | 8 | 2 | B | C | A | F | E | D | C | V | U | S | T | |
| BRUSATORI serie BR (dal 10/2000) | 8 | 2 | C | A | B | F | E | D | C | V | U | S | T | |
| Control Techniques serie DUTY MAX | 6 | 2 | B | A | C | D | C | E | F | A | B | | | |
| Control Techniques serie MSB | 6 | 2 | B | A | C | F | E | D | C | B | A | | | |
| Control Techniques serie MSB | 6 | 2 | W | V | U | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 7 | 8 | |
| E.C.S. (made by SBC) | 8 | 2 | B | A | C | F | E | D | C | A | B | J | K | |
| HDT LOVATO B10, B14, B20 | 6 | 2 | gial | ros | azz | C | E | A | B | D | F | H | G | |
| ISOFLUX serie 6 e 7 | 4 | 2 | G | C | F | 1 | 10 | 11 | 2 | 7 | 5 | | | |
| LAFERT-SELCA serie S | 6 | 2 | V | W | U | 6 | 1 | 3 | 2 | 7 | 11 | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie S | 4 | 2 | V | W | U | 6 | 1 | 3 | 2 | 11 | 7 | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie T (vecchio) | 6 | 2 | 3 | 4 | 2 | 3 | 2 | 6 | 1 | 11 | 7 | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie T (nuovo) | 6 | 2 | B | C | A | 3 | 2 | 6 | 1 | 11 | 7 | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie T (nuovo) | 6 | 2 | V | W | U | 3 | 2 | 6 | 1 | 11 | 7 | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie T (nuovo) | 4 | 2 | V | U | W | 2 | 3 | 6 | 1 | 11 | 7 | 9 | 10 | |
| MAGNETIC | 6 | 2 | U | V | W | G | B | C | H | E | A | I | J | |
| NUM serie BMG,BMH,BMS | 6 | 6 | B | A | C | D | C | E | F | B | A | H | K | |
| NUM serie BPG | 6 | 6 | 1 | 6 | 2 | 2 | 1 | 11 | 12 | 7 | 10 | 8 | 9 | |
| R.C.V. serie UL5 e UL7 | 8 | 2 | B | C | A | C | E | A | B | F | D | G | H | |
| R.C.V. serie UL5 e UL7 | 8 | 2 | ros | gial | blu | C | E | A | B | F | D | G | H | |
| SBC serie MB | 8 | 2 | B | A | C | E | F | C | D | A | B | J | K | |
| SELCA tipo R | 6 | 6 | U | V | W | 6 | 1 | 2 | 3 | 7 | 11 | 9 | 10 | |
| STOEBER | 6 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 4 | 1 | 2 | 8 | 7 | | | |
| VICKERS serie FAS-T | 6 | 2 | C | A | B | H | G | C | E | B | D | | | |
| VICKERS serie FAS-T | 6 | 2 | W | U | V | H | G | C | E | B | D | | | |
| VICKERS serie FAS | 8 | 8 | W | U | V | H | G | C | E | D | B | | | |
| VICKERS serie FAS | 8 | 8 | C | A | B | H | G | C | E | D | B | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| Segnali: | | | U | V | W | SIN+ | SIN- | COS+ | COS- | REF+ | REF- | PTC | PTC | |
| | | | A | B | C | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 3 | 4 | |
| | | | MORSETTI | | | CONNETTORE X14 (pin) | | | | | | X3 | | |
| | | | | | |  | | | | | | | | |
| | | | | | | VISTA LATO SALDATURE | | | | | | | | |
| | | | CONNESSIONI LATO CONVERTITORE | | | | | | | | | | | |

6.5.1.1 Impostazioni

Seguire questi punti per una corretta messa in servizio della scheda trasduttori:

1. Controllare che il connettore X4 non abbia nessun collegamento.
2. Innestare il connettore del trasduttore su X14.
3. Fornire l'alimentazione di servizio al convertitore ed eseguire tutte le impostazioni standard (paragrafo "Taratura e regolazioni" a pagina 53 e paragrafo "Impostazione dei parametri del motore" a pagina 53).
4. Navigando nel menù del convertitore spostarsi sul parametro "Quick setup → Motor Parameters → Feedback Type". Utilizzare i tasti per cambiare impostazione e selezionare "Resolver". Se è impossibile selezionare questo trasduttore, vedere il punto 6 poco avanti per controllare se la scheda funziona correttamente.
5. Scorrere il menù fino al parametro "Quick setup → Motor Parameters → Resolver Pole". Impostare il numero di poli resolver. Come standard è impostato il tipo a 2 poli che è il più diffuso.
6. Controllare se la scheda è compatibile e se è stata riconosciuta spostandosi nel menù "Diagnostic → Transduc. Board → Transduc. Board for" e verificare che sia presente la scritta "Resolver". Se questo non si verifica bisogna contattare l'ufficio tecnico ALTER per alcune verifiche.

7. Controllare l'ampiezza dei segnali e la connessione dei fili elettrici del trasduttore spostandosi nel menù “Diagnostic → Transduc. Board → Resolver Signal” e verificare che ci sia scritto “OK”, altrimenti effettuare queste regolazioni:
 - Scritta “LOW”: ruotare il trimmer che c'è vicino al connettore X14 in direzione oraria poco per volta, fino a quando la scritta cambia e diventa “OK”. Se si raggiunge il finecorsa del trimmer e la scritta rimane invariata si devono controllare le connessioni dei cavi al resolver oppure la compatibilità del segnale con la scheda.
 - Scritta “HIGH”: ruotare il trimmer che c'è vicino al connettore X14 in direzione antioraria poco per volta, fino a quando la scritta cambia e diventa “OK”. Se si raggiunge il finecorsa del trimmer e la scritta rimane invariata si devono controllare le connessioni dei cavi al resolver oppure la compatibilità del segnale con la scheda.
8. Se tutte le verifiche precedenti sono positive, si può eseguire l'autotune dei parametri del motore come spiegato nel paragrafo “Autotune per la fasatura del trasduttore” a pagina 53.
9. Al termine della procedura di autotune, si devono memorizzare i parametri per terminare la messa in servizio della scheda trasduttori.

6.5.2 Scheda 01/325 per trasduttore SinCos

Questa scheda rende possibile collegare un encoder sinusoidale sul connettore X14 e ad utilizzarlo per controllare il motore.

Con questo trasduttore è molto importante utilizzare un cavo schermato composto da doppiini twistati e schermati singolarmente, come per esempio i seguenti modelli: SIEMENS 6FX8002-2CA31-1AK0 oppure il cavo ALTER siglato CAV16PSCH-SP1.

Esempio di connessione di alcuni modelli di motore all'azionamento:

| MODELLO MOTORE | | | | | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|------|------------------|-----|-----|--|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|--|
| TIPO | POLI | CAVO MO- TORE | | | CAVO TRASDUTTORE | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | ENCODER SINUSOIDALE | | | | | | | | | | | | PTC | | |
| Siemens 1F T6/S6/K7 | 8 | U | V | W | 10 | 7 | 1 | 2 | 11 | 12 | 3 | 13 | 5 | 6 | 14 | 4 | 9 | 8 | |
| Siemens 1F T6/S6/K7 | 6 | 1 | 2 | 6 | 10 | 7 | 1 | 2 | 11 | 12 | 3 | 13 | 5 | 6 | 14 | 4 | 9 | 8 | |
| Brusatori serie BR | 8 | W | U | V | P | A | L | K | H | J | M | N | E | F | C | D | T | S | |
| RCV UL5 e UL7 | 8 | blu | ros | gia | 10 | 7 | 1 | 2 | 11 | 12 | 3 | 13 | 5 | 6 | 14 | 4 | 9 | 8 | |
| RCV UL5 e UL7 | 8 | A | B | C | 10 | 7 | 1 | 2 | 11 | 12 | 3 | 13 | 5 | 6 | 14 | 4 | 9 | 8 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Segnali: | | U | V | W | +5V | ØV | A+ | A- | B+ | B- | R+ | R- | C+ | C- | D+ | D- | PTC | PTC | |
| | | A | B | C | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 7 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 25 | 13 | |
| | | MORSETTI | | | CONNETTORE X14 (pin) | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | <div><div><div>1</div><div>13</div></div><div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div></div> | | | | | | | | | | | | | | |

6.5.2.1 Impostazioni

Seguire questi punti per una corretta messa in servizio della scheda trasduttori:

1. Controllare che il connettore X4 non abbia nessun collegamento.
2. Innestare il connettore del trasduttore su X14.
3. Fornire l'alimentazione di servizio al convertitore ed eseguire tutte le impostazioni standard (paragrafo “Taratura e regolazioni” a pagina 53 e paragrafo “Impostazione dei parametri del motore” a pagina 53).
4. Navigando nel menù del convertitore spostarsi sul parametro “Quick setup → Motor Parameters → Feedback Type”. Utilizzare i tasti per cambiare impostazione e selezionare “SIN-COS”. Se è impossibile selezionare questo trasduttore, vedere il punto 6 poco avanti per controllare se la scheda funziona correttamente.
5. Scorrere il menù fino al parametro “Quick setup → Motor Parameters → Encoder Lines”. Impostare il numero di Sinusoidi/giro come riportate sulla targhetta o sui dati tecnici del trasduttore.
6. Controllare se la scheda è compatibile e se è stata riconosciuta spostandosi nel menù “Diagnostic → Transduc. Board → Transduc. Board for ...” e verificare che sia presente la scritta “SIN-COS”. Se questo non si verifica bisogna contattare l'ufficio tecnico ALTER per alcune verifiche.
7. Controllare l'ampiezza dei segnali incrementali collegati sul connettore X14 ai pin 3, 4, 6, 7 e la connessione dei fili elettrici del trasduttore spostandosi nel menù “Diagnostic → Transduc. Board → SinCos signal A and B” e verificare che ci sia scritto “OK”, altrimenti effettuare queste verifiche:
 - Scritta “LOW”: controllare di aver collegato il cavo da entrambi i lati. Controllare il cablaggio e le saldature dei fili sul

- connettore X14 ai pin 3, 4, 6, 7.
- Scritta “HIGH”: controllare il cablaggio e le saldature dei fili sul connettore X14 ai pin 3, 4, 6, 7 che non siano in cortocircuito con altri segnali.
8. Controllare l'ampiezza dei segnali assoluti collegati sul connettore X14 ai pin 19, 20, 21, 22 e la connessione dei fili elettrici del trasduttore spostandosi nel menù “Diagnostic → Transduc. Board → SinCos signal C and D” e verificare che ci sia scritto “OK”, altrimenti effettuare queste verifiche:
- Scritta “LOW”: controllare di aver collegato il cavo da entrambi i lati. Controllare il cablaggio e le saldature dei fili sul connettore X14 ai pin 19, 20, 21, 22.
 - Scritta “HIGH”: controllare il cablaggio e le saldature dei fili sul connettore X14 ai pin 19, 20, 21, 22 che non siano in cortocircuito con altri segnali.
9. Se tutte le verifiche precedenti sono positive, si può eseguire l'autotune dei parametri del motore come spiegato nel paragrafo “Autotune per la fasatura del trasduttore” a pagina 53.
10. Al termine della procedura di autotune, si devono memorizzare i parametri per terminare la messa in servizio della scheda trasduttori.

6.5.3 Scheda 01/327 per trasduttore EnDat

Questa scheda rende possibile collegare un encoder EnDat sul connettore X14 e ad utilizzarlo per controllare il motore.

Gli encoder compatibili con questa scheda devono avere le seguenti caratteristiche:

- **Interfaccia:** EnDat 2.1 o EnDat 2.2.
- **Sigla di ordinazione:** EnDat01 o EnDat02 (con segnali incrementali 1Vpp).
- **Impulsi/giro segnali incrementali:** minori di 16384 PPR.
- **Tipo di encoder:** singolo giro assoluto rotativo.

Esempio di connessione di alcuni modelli di motore all'azionamento:

| MODELLO ENCODER | | | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|------|------------------|--|----|----|----|----|----|-------|-------|------|------|-----|-----|-----|--|
| TIPO | POLI | CAVO MO- TORE | CAVO TRASDUTTORE | | | | | | | | | | | | | |
| | | | ENCODER SINUSOIDALE | | | | | | | | | | | | PTC | |
| Heidenhain ECN 1313 | | U V W | 7 | 10 | 15 | 16 | 12 | 13 | 8 | 9 | 14 | 17 | 5 | 6 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Segnali: | | U V W | +5V | ØV | A+ | A- | B+ | B- | CLOCK | CLOCK | DATA | DATA | PTC | PTC | | |
| | | A B C | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 25 | 13 | | |
| | | MORSETTI | CONNETTORE X14 (pin) | | | | | | | | | | | | | |
| | | | <div><div>113</div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>1425</div></div> | | | | | | | | | | | | | |
| | | | VISTA LATO SALDATURE | | | | | | | | | | | | | |
| | | | CONNESSIONI LATO CONVERTITORE | | | | | | | | | | | | | |

6.5.3.1 Impostazioni

Seguire questi punti per una corretta messa in servizio della scheda trasduttori:

1. Controllare che il connettore X4 non abbia nessun collegamento.
2. Innestare il connettore del trasduttore su X14.
3. Fornire l'alimentazione di servizio al convertitore ed eseguire tutte le impostazioni standard (paragrafo “Taratura e regolazioni” a pagina 53 e paragrafo “Impostazione dei parametri del motore” a pagina 53).
4. Navigando nel menù del convertitore spostarsi sul parametro “Quick setup → Motor Parameters → Feedback Type”. Utilizzare i tasti per cambiare impostazione e selezionare “EnDat”. Se è impossibile selezionare questo trasduttore, vedere il punto successivo per controllare se la scheda funziona correttamente.
5. Controllare se la scheda è compatibile e se è stata riconosciuta spostandosi nel menù “Diagnostic → Transduc. Board → Transduc. Board for ...” e verificare che sia presente la scritta “EnDat”. Se questo non si verifica bisogna contattare l'ufficio tecnico ALTER per alcune verifiche.
6. Controllare l'ampiezza dei segnali incrementali collegati sul connettore X14 ai pin 3, 4, 6, 7 e la connessione dei fili elettrici del trasduttore spostandosi nel menù “Diagnostic → Transduc. Board → SinCos signal A and B” e verificare che ci sia scritto “OK”, altrimenti effettuare queste verifiche:
 - Scritta “LOW”: controllare di aver collegato il cavo da entrambi i lati. Controllare il cablaggio e le saldature dei fili sul

connettore X14 ai pin 3, 4, 6, 7.

- Scritta "HIGH": controllare il cablaggio e le saldature dei fili sul connettore X14 ai pin 3, 4, 6, 7 che non siano in cortocircuito con altri segnali.
7. Controllare la correttezza del dato seriale collegato sul connettore X14 ai pin 9, 10, 11, 12 e la connessione dei fili elettrici del trasduttore spostandosi nel menù "Diagnostic → Transduc. Board → Serial comm status" e verificare che ci sia scritto "OK", altrimenti effettuare queste verifiche:
 - Scritta "FAULT": controllare di aver collegato il cavo da entrambi i lati. Controllare il cablaggio e le saldature dei fili sul connettore X14 ai pin 9, 10, 11, 12. Verificare la connessione dello schermo a massa da entrambi i lati del cavo. Il cavo deve essere del tipo a coppie intrecciate e le coppie devono essere utilizzate come indicato nella tabella di connessione del connettore X14. La lunghezza del cavo non può superare 150 metri.
 8. Controllare se ci sono allarmi interni all'encoder spostandosi nel menù "Diagnostic → Transduc. Board → Internal alarm status" e verificare che ci sia scritto "OK", altrimenti effettuare queste verifiche:
 - Scritta "FAULT": l'encoder ha dei problemi interni. Sostituirlo con uno funzionante.
 9. Controllare se l'encoder è compatibile con la scheda spostandosi nel menù "Diagnostic → Transduc. Board → Compatible encoder" e verificare che ci sia scritto "YES", altrimenti effettuare queste verifiche:
 - Scritta "NO": l'encoder non è compatibile. Verificare che abbia le caratteristiche indicate all'inizio del paragrafo.
 10. Se tutte le verifiche precedenti sono positive, si può eseguire l'autotune dei parametri del motore come spiegato nel paragrafo "Autotune per la fasatura del trasduttore" a pagina 53.
 11. Al termine della procedura di autotune, si devono memorizzare i parametri per terminare la messa in servizio della scheda trasduttori.

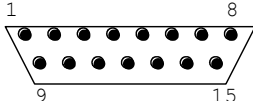
6.5.4 Scheda 01/333 per trasduttori dinamo tachimetriche

Questa scheda rende possibile controllare il motore con i seguenti tipi di trasduttore:

- Tachimetrica brushless + settori Hall (solo per motore brushless).
- Tachimetrica 10V + settori Hall (solo per motore brushless).
- Tachimetrica c.c. (solo per motore c.c.).

6.5.4.1 Connessione tachimetrica brushless + settori Hall

Esempio di connessione di alcuni modelli di motore all'azionamento:

| MODELLO MOTORE | | | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-------------------------------|-------------------------|---|--|-------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|
| TIPO | SETT HALL | CAVO MO-TORE | | | CAVO TRASDUTTORE | | | | | | | | | | | |
| | | | | | TACHIMETRICA BRUSHLESS | | | | | | | | | | PTC | |
| A.B.B. (Isoflux) serie 64 e 74 | 120° | C | G | F | I | B | A | H | G | F | C | D | E | D | E | |
| BAUMULLER serie SM | 120° | V | W | U | 8 | 2-4-6 | 1-12 | 11 | 10 | 9 | 3 | 5 | 7 | | | |
| BAUMULLER serie DS56-DS71-DS100 | 120° | U | V | W | 6-8-11 | 2 | 1 | 10 | 9 | 7 | 4 | 3 | 5 | | | |
| DRIVE SYSTEM serie BLT | 120° | 1 | 2 | 3 | J | D | M | K | B | A | Z | W | N | | | |
| LAFERT-SELCA serie T (vecchio) | 120° | W | V | U | GØ | Vcc | VØ | GV | GW | GU | SW | SV | SU | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie T (vecchio) | 120° | 4 | 3 | 2 | 6 | 4 | 5 | 11 | 12 | 7 | 3 | 2 | 1 | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie T (nuovo) | 120° | C | B | A | 6 | 4 | 5 | 11 | 12 | 7 | 3 | 2 | 1 | 9 | 10 | |
| LAFERT-SELCA serie T (nuovo) | 120° | W | V | U | 6 | 4 | 5 | 11 | 12 | 7 | 3 | 2 | 1 | 9 | 10 | |
| SEIDEL KOLLMORGEN serie SM | 120° | V | W | U | 8 | 2-4-6 | 1-12 | 11 | 10 | 9 | 3 | 5 | 7 | | | |
| SIEMENS serie FT1 e FT5 | 120° | 4 | 3 | 2 | 6 | 4 | 5 | 11 | 12 | 7 | 3 | 2 | 1 | 9 | 10 | |
| SIEMENS serie FT1 e FT5 | 120° | W | V | U | 6 | 4 | 5 | 11 | 12 | 7 | 3 | 2 | 1 | 9 | 10 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Segnali: | | U | V | W | ØV | +15V | ØV | TC1 | TC2 | TC3 | SE1 | SE2 | SE3 | PTC | PTC | |
| NOTA: Collegare insieme i PIN 2 e 3 del con- nettore. | | A | B | C | 2 | 3 | 6 | 7 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 1 | 9 |
| | | MORSETTI | | | CONNETTORE X14 (pin) | | | | | | | | | | | |
| | | | | |  | | | | | | | | | | | |
| | | | | | VISTA LATO SALDATURE | | | | | | | | | | | |
| | | CONNESSIONI LATO CONVERTITORE | | | | | | | | | | | | | | |

NOTA: Collegare insieme i PIN 2 e 3 del connettore.

6.5.4.2 Connessione tachimetrica 10V + settori Hall

Esempio di connessione di alcuni modelli di motore all'azionamento:

| MODELLO MOTORE | | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--------------|-------------------------------|------|----|---|-----|-------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| TIPO | SETT HALL | CAVO MOTORE | | | CAVO TRASDUTTORE | | | | | | | | | | |
| | | | | | TACHIMETRICA 10V | | | | | | | | PTC | | |
| | | Indramat MAC | 120° | V1 | W1 | U1 | 11- 2 | 4 | 10 | 12 | 7 | 8 | 9 | | |
| Indramat MAC | 120° | B | C | A | 11- 2 | 4 | 10 | 12 | 7 | 8 | 9 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Segnali:</i> | | U | V | W | ØV | DC- | DC+ | +15V | -15V | SE1 | SE2 | SE3 | PTC | PTC | |
| | | A | B | C | 7 | 4 | 5 | 6 | 8 | 13 | 14 | 15 | 1 | 9 | |
| | | MORSETTI | | | CONNETTORE X14 (pin) | | | | | | | | | | |
| | | | | | <div><div>18</div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>915</div></div> | | | | | | | | | | |
| | | | | | VISTA LATO SALDATURE | | | | | | | | | | |
| | | CONNESSIONI LATO CONVERTITORE | | | | | | | | | | | | | |

6.5.4.3 Connessione tachimetrica c.c. (motore c.c.)

Esempio di connessione di alcuni modelli di motore all'azionamento:

| MODELLO MOTORE | | CONNESSIONI LATO MOTORE | | | | | |
|----------------|-----------------|-------------------------|-----|----|-------------------------------|--------|--------|
| | | CAVO MOTORE | | | CAVO TRASDUTTORE | | |
| | | | | | DINAMO TACHIMETRICA | | |
| | | | | | | | |
| | Segnali: | A+ | --- | A- | schermo | TACHO- | TACHO+ |
| | | A | B | C | 1 | 2 | 3 |
| | | MORSETTI | | | CONNETTORE X14b (pin) | | |
| | | | | | CONNESSIONI LATO CONVERTITORE | | |

Se il motore è fornito di sonda termica (PTC) occorre collegarla al connettore X4 con un cablaggio separato (vedi pag.18).

6.5.4.4 Impostazioni

Seguire questi punti per una corretta messa in servizio della scheda trasduttori:

1. Controllare che il connettore X4 non abbia nessun collegamento.
2. Innestare il connettore del trasduttore su X14 o su X14b in base al tipo di trasduttore.
3. Fornire l'alimentazione di servizio al convertitore ed eseguire tutte le impostazioni standard (paragrafo "Taratura e regolazioni" a pagina 53 e paragrafo "Impostazione dei parametri del motore" a pagina 53).
4. Navigando nel menù del convertitore spostarsi sul parametro "Quick setup → Motor Parameters → Feedback Type". Utilizzare i tasti per cambiare impostazione e selezionare:
 - **Tacho Br.:** per utilizzare una tachimetrica brushless con motore brushless (connessioni al paragrafo 6.5.4.1).
 - **Tacho 10V:** per utilizzare una tachimetrica 10V con motore brushless (connessioni al paragrafo 6.5.4.2).
 - **Tacho D.C.:** per utilizzare una tachimetrica c.c. con motore c.c. (connessioni al paragrafo 6.5.4.3).

Se è impossibile selezionare uno dei trasduttori suddetti, controllare se la scheda è compatibile e se è stata riconosciuta spostandosi nel menù "Diagnostic → Transduc. Board → Transduc. Board for" e verificare che sia presente la scritta "TachoGen". Se questo non si verifica bisogna contattare l'ufficio tecnico ALTER per alcune verifiche.

5. Scorrere il menù fino al parametro "Quick setup → Motor Parameters → Tachogenerator". Impostare la tensione generata dalla dinamo tachimetrica quando il motore gira a 1000 RPM, come riportate sulla targhetta o sui dati tecnici del trasduttore.
6. A questo punto, se si utilizza un motore brushless, si può eseguire l'autotune dei parametri del motore come spiegato nel paragrafo "Autotune per la fasatura del trasduttore" a pagina 53.
7. Al termine della procedura di autotune, si devono memorizzare i parametri per terminare la messa in servizio della scheda trasduttori.

[NOTA: se utilizzando un motore c.c. compare l'allarme "Feedback Fault", vedere il paragrafo 7.4.15 a pagina 70.

6.5.5 Calibrazione manuale dell'offset

Quando vengono utilizzate le seguenti schede trasduttore: 01/325 o 01/327, è possibile eseguire una calibrazione dell'offset per compensare i segnali analogici sinusoidali incrementali.

Questo offset, se presente, comporta problemi nel segnale di velocità che risulta ondulato e durante il funzionamento fa vibrare il motore o rende instabile la regolazione. Per risolvere questo problema il convertitore calcola automaticamente l'offset dei due segnali sinusoidali incrementali (segnali sui pin 3,4,6,7 di X14), dopo l'abilitazione manuale della funzione.

Per avviare manualmente la calibrazione dell'offset si possono seguire questi punti:

1. Il convertitore DEVE essere disabilitato (Led RUN spento).
2. Spostarsi nel menù “Diagnostic → Transduc. Board → Man Offset Calc”.
3. Passare alla modalità “Modifica parametro”. Perciò si deve premere ancora una volta il tasto “▶” che fa comparire una “→” nell'angolo in basso a sinistra, premere il tasto “▲” per abilitare il ciclo di calibrazione: la scritta diventa “ENABLED”.
4. Fare girare A MANO l'albero del motore (ad una velocità superiore a 50 RPM), poi smettere di far ruotare il motore e lo si deve lasciare fermare per inerzia da solo.
5. Quando il motore si fermerà, la scritta del menù suddetto diventerà automaticamente DISABLED.
6. A questo punto la calibrazione è conclusa. Non è necessario salvare i parametri.

6.6 Funzioni speciali

6.6.1 Segnalazione di motore fermo

6.6.1.1 Generalità

Questa funzione serve per segnalare su una uscita digitale selezionabile (di solito abbinato alla uscita DO1), quando il motore è fermo. Se la velocità del motore è inferiore a 2 RPM per un tempo maggiore di 500 mSec avviene la segnalazione e l'uscita associata cambia stato logico e si porta a +24V o a 0V se si è attivata l'inversione di segno (vedi “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.1.2 Taratura

Questa funzione non ha bisogno di tarature. Per utilizzarla bisogna andare nel menù di configurazione “I/O Configure → Digital Outputs” e dal menù di selezione della sorgente dell'uscita desiderata andare a selezionare la voce “Zero Speed” (vedi paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45). Se si vuole cambiare lo stato logico dell'uscita quando il motore è fermo, si deve inserire (o disinserire) l'impostazione di inversione logica dell'uscita (vedi paragrafo “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.2 Comando freno motore

6.6.2.1 Generalità

Questa funzione serve per comandare lo sblocco del freno di stazionamento del motore utilizzando una qualunque uscita digitale (di solito abbinato alla uscita DO2). Se il convertitore è disabilitato e il motore è fermo (seguendo le stesse condizioni indicate nel paragrafo precedente) avviene la segnalazione e l'uscita associata cambia stato logico e si porta a 0V o a +24V se si è attivata l'inversione di segno (vedi “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

NOTA: *Questa uscita non serve per comandare un “freno di emergenza” ma un “freno di stazionamento”. Per questo motivo il freno viene comandato solamente quando il motore è fermo. Per attivare un freno di emergenza si può utilizzare una uscita digitale associata alla sorgente “Drive Running” (vedere paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45).*

6.6.2.2 Taratura

Questa funzione non ha bisogno di tarature. Per utilizzarla bisogna andare nel menù di configurazione “I/O Configure → Digital Outputs” e dal menù di selezione della sorgente dell'uscita desiderata andare a selezionare la voce “Motor Brake” (vedi paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45). Se si vuole cambiare lo stato logico dell'uscita di comando del freno, si deve inserire (o disinserire) l'impostazione di inversione logica dell'uscita (vedi paragrafo “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

Normalmente quando si deve inserire il freno di stazionamento, l'uscita va a 0V, perciò toglie alimentazione alla bobina del freno.

6.6.3 Temperatura motore

6.6.3.1 Generalità

Questa funzione serve per segnalare su una uscita digitale selezionabile o per bloccare il convertitore, quando il motore ha superato la sua temperatura massima di funzionamento, collegando agli appositi connettori (vedi paragrafo “Connettore X3” a pagina 18) una sonda PTC montata internamente al motore stesso. Questa sonda deve avere una bassa resistenza (qualche ohm) quando la temperatura del motore è nel campo di utilizzo giusto; invece superando la sua temperatura massima la sonda deve aumentare la resistenza (maggiore di 3Kohm).

6.6.3.2 Taratura

1. Prima di tutto bisogna decidere se la segnalazione di sovra-temperatura del motore deve essere gestita dal CNC o dal convertitore e impostare nel menù “Advanced Setup → Aux Function → Motor Overtemp → Signal Mode” il parametro in uno dei seguenti modi:
 - DIG.OUT ONLY: il convertitore non si blocca, ma segnala solo l'intervento della PTC sulla uscita digitale. Deve essere il CNC o il PLC a fermare il motore quando lo ritiene possibile.
 - DRIVE FAULT: il convertitore segnala l'intervento della PTC sulla uscita digitale e con un messaggio sul display (vedere messaggio “Warning!!! Motor Overtemp.” a pagina 74). Se il CNC o PLC non ferma il motore entro il tempo impostato nel parametro “Drive FLT delay”, il convertitore si blocca e disabilita il motore, segnalando l'allarme “Motor Overtemperature” e portando a livello logico “0” l'uscita digitale “DOK”.
2. Impostare su quale uscita digitale si vuole fare uscire la segnalazione di sovra-temperatura del motore; nel menù di configurazione “I/O Configure → Digital Outputs” e dal menù di selezione della sorgente dell'uscita desiderata andare a selezionare la voce “Motor Temp.” (vedi paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45). Se si vuole cambiare lo stato logico dell'uscita di segnalazione della temperatura, si deve inserire (o disinserire) l'impostazione di inversione logica dell'uscita (vedi paragrafo “Dig.Op. X Sign” a pagina 45). Normalmente quando il motore è surriscaldato, l'uscita associata va a livello logico “0”.
3. Se al punto 1 è stata selezionata la modalità “Drive Fault”, allora bisogna anche impostare il parametro “Advanced Setup → Aux Function → Motor Overtemp → Drive FLT delay”. Con questo valore si imposta il ritardo dalla segnalazione di sovra-temperatura (cioè quando la PTC si apre) a quando il convertitore si blocca e ferma il motore segnalando l'allarme “Motor Overtemperature”.

6.6.4 Soglia di velocità

6.6.4.1 Generalità

Questa funzione serve per segnalare su una uscita digitale selezionabile (di solito abbinato alla uscita DO4), quando il motore ha superato una certa velocità impostabile. Se la velocità del motore è superiore alla soglia per un tempo maggiore di 500 mSec avviene la segnalazione e l'uscita associata cambia stato logico e si porta a +24V o a 0V se si è attivata l'inversione di segno (vedi “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.4.2 Taratura

L'unica taratura da fare è l'impostazione della soglia di velocità che si vuole avere (standard: 30 RPM) andando nel menù “Advanced Setup → Aux Function → Speed Threshold → Threshold n.1” e variando il numero scritto per la soglia da modificare (vedi paragrafo “Threshold n°1 a pagina 48).

Per utilizzarla bisogna andare nel menù di configurazione “I/O Configure → Digital Outputs” e dal menù di selezione della sorgente dell'uscita desiderata andare a selezionare la voce “Speed Thresh. X” (vedi paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45). Se si vuole cambiare lo stato logico dell'uscita quando il motore supera la soglia, si deve inserire (o disinserire) l'impostazione di inversione logica dell'uscita (vedi paragrafo “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.5 Segnalazione di coppia massima

6.6.5.1 Generalità

Questa funzione serve per segnalare su una uscita digitale selezionabile, quando il motore ha quasi raggiunto la coppia massima: in questo caso è consigliabile ridurre il carico altrimenti la velocità dell'albero motore potrebbe scendere e non essere più controllata. Quando la coppia erogata dal motore supera il 90% di quella massima, avviene la segnalazione e l'uscita associata cambia stato logico e si porta a +24V o a 0V se si è attivata l'inversione di segno (vedi “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.5.2 Taratura

Questa funzione non ha bisogno di tarature. Per utilizzarla bisogna andare nel menù di configurazione “I/O Configure → Digital Outputs” e dal menù di selezione della sorgente dell'uscita desiderata andare a selezionare la voce “Peak Mot. Load” (vedi paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45). Se si vuole cambiare lo stato logico dell'uscita quando il motore è alla coppia massima, si deve inserire (o disinserire) l'impostazione di inversione logica dell'uscita (vedi paragrafo “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.6 Velocità raggiunta

6.6.6.1 Generalità

Questa funzione serve per segnalare su una uscita digitale selezionabile, quando il motore ha raggiunta la velocità richiesta. Se la differenza di velocità tra quella effettiva del motore e quella richiesta è inferiore alla soglia per un tempo maggiore di 500 mSec avviene la segnalazione e l'uscita associata cambia stato logico e si porta a +24V o a 0V se si è attivata l'inversione di segno (vedi “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.6.2 Taratura

L'unica taratura da fare è l'impostazione della soglia di differenza di velocità che si vuole avere (standard: 2%) andando nel menù

“Advanced Setup → Aux Function → Speed Reached” e variando il numero scritto (vedi paragrafo “Speed reached a pagina 48).

Per utilizzarla bisogna andare nel menù di configurazione “I/O Configure → Digital Outputs” e dal menù di selezione della sorgente dell'uscita desiderata andare a selezionare la voce “Speed Reached” (vedi paragrafo “Dig.Op. X source” a pagina 45). Se si vuole cambiare lo stato logico dell'uscita quando il motore ha raggiunto la velocità, si deve inserire (o disinserire) l'impostazione di inversione logica dell'uscita (vedi paragrafo “Dig.Op. X Sign” a pagina 45).

6.6.7 Limite di coppia esterno

6.6.7.1 Generalità

Questa funzione permette di regolare la coppia del motore utilizzando un ingresso analogico selezionabile, oppure con un valore fisso impostabile sul display LCD. Bisogna evidenziare che in ogni caso è indispensabile avere anche un riferimento di velocità collegato sull'ingresso analogico AI1 come nelle modalità normale.

L'utilizzo di questa funzione può essere in svariati campi: dall'uso del motore come asse avvolgitore di una macchina da stampa, oppure per limitare la coppia in certe lavorazioni su una macchina utensile.

6.6.7.2 Taratura

Prima di attivare questa funzione è necessario tarare il motore come indicato nel paragrafo “Taratura e regolazioni” da pagina 53.

Quando il motore è stato regolato correttamente si può seguire questi punti per tarare la funzione:

- Se si utilizza un riferimento analogico esterno per modificare il limite di coppia, bisogna collegare il cavetto schermato ad uno degli ingressi analogici del convertitore (vedere paragrafo “Connettore X11” a pagina 21). Successivamente si deve assegnare la funzione di “Limite di coppia esterno” all'ingresso analogico utilizzato; per fare ciò vedere il paragrafo “An.Inp. X dest” a pagina 42.
- Il limite di coppia si può regolare con l'ingresso analogico configurato poco sopra, oppure modificando con il tastierino il parametro “Advanced Setup → Aux Functions → Ext Torque Limit → Limit Setpoint”. In ogni caso questo parametro indica il limite esterno che c'è impostato: se esso varia da solo significa che c'è collegato un ingresso analogico.
- Utilizzare il menù “Advanced Setup → Aux Functions → Ext Torque Limit → Torque Limit” abilitare la funzione cambiando il parametro in ENABLED.
- Nel menù “Advanced Setup → Aux Functions → Ext Torque Limit → Limit Output” se la funzione è attiva, si può vedere il valore attuale del limite di coppia. Se la funzione non è attiva, questo parametro sarà sempre al valore 99.99% e non varierà neppure modificando l'ingresso analogico associato.

La scalatura di questo limite di coppia è in percentuale sulla coppia massima del motore. Se l'ingresso analogico ha i valori standard di guadagno (Gain) il valore di 10Vcc sui morsetti corrisponde alla coppia del 100% massima; in proporzione una tensione di 5Vcc sui morsetti corrisponde al 50% della coppia massima. Come sempre è possibile modificare la scalatura dell'ingresso analogico per adattarlo al segnale (vedere paragrafo “Analog input X” a pagina 42).

6.6.8 Asservimento antigio

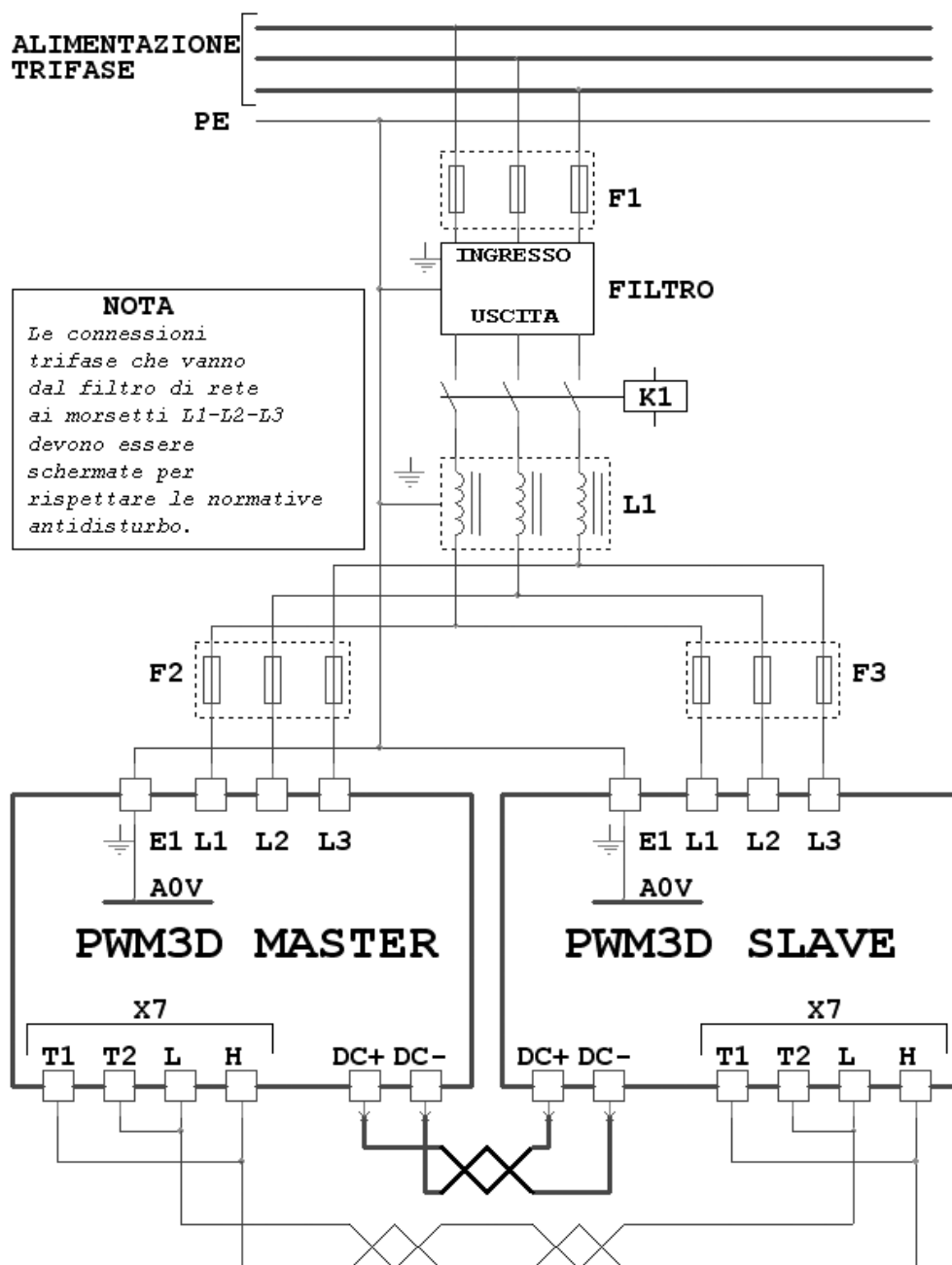
6.6.8.1 Generalità

Il compito dell'antigioco elettrico è quello di eliminare il gioco meccanico presente nella catena cinematica quando vengono utilizzati riduttori a ingranaggi e gruppi pignone-cremagliera. L'antigioco elettrico utilizza due unità uguali, ognuna costituita da un convertitore e da un motore elettrico asincrono. I due convertitori fanno in modo che la coppia generata da fermo dai due motori sia uguale ma di segno opposto. In questo modo i denti degli ingranaggi sono a contatto ed i giochi della catena cinematica sono annullati. Quando il sistema è in movimento la coppia erogata da un motore aumenta mentre quella dell'altro diminuisce mantenendo sempre nullo il gioco della catena cinematica. L'asservimento antigioco utilizza due convertitori uguali (stessa corrente nominale). Un convertitore è denominato *Master* e l'altro *Slave*. Il convertitore *Master* riceve tutti i comandi dall'esterno e controlla il sistema mentre il convertitore *Slave* è pilotato dal *Master*.

6.6.8.2 Schema di connessione

1. Seguire lo schema di connessione del Disegno 1 a pagina 14 (per alimentazione TRIFASE) o come indicato nel Disegno 2 a pagina 15 (per alimentazione CC su DC BUS) per quanto riguarda il collegamento del motore, del trasduttore, dell'alimentazione servizi ausiliari ed eventualmente della resistenza esterna di frenatura sia per il convertitore MASTER che per il convertitore SLAVE.
2. Per i collegamenti specifici dell'asservimento antigioco si deve seguire il Disegno 22 a pagina 64. Tutti i comandi e i segnali provenienti dal CNC o dal PLC devono essere connessi esclusivamente al convertitore MASTER. I segnali DOK e RDY devono essere utilizzati quelli del convertitore MASTER.
3. Collegare DC+ e DC- del convertitore MASTER con il corrispondente DC+ e DC- del convertitore SLAVE, come indicato nel Disegno 22 a pagina 64. Nel caso di alimentazione trifase si deve collegare i cavi di alimentazione ai morsetti L1-L2-L3 come indicato nel disegno, nel caso di alimentazione diretta sul DC-BUS tali morsetti devono rimanere vuoti.
4. Collegare i convertitori MASTER e SLAVE con un doppino twistato inserito sui connettori X7 dei due convertitori, come indicato nel Disegno 22 a pagina 64.

- Le terne di fusibili indicati con F2 e F3 vanno dimensionati seguendo la Tabella 1 a pagina 10 (con fusibili “ultra rapidi”). La terna di fusibili indicata con F1 deve essere dimensionata per proteggere i cavi dal sovraccarico (non servono fusibili “ultra rapidi”).
- Il “Filtro di rete” e l'induttanza L1 vanno dimensionati con un valore uguale alla somma delle correnti nominali L1-L2-L3 dei due convertitori come indicate nella Tabella 1 a pagina 10.
- Il teleruttore di linea indicato con K1 può essere chiuso solamente se l'uscita DOK del convertitore MASTER è a +24Vcc.



Disegno 22: Connessioni tra Master e Slave in antigioco

6.6.8.3 Taratura

- Togliere i fusibili indicati con F1, oppure scollegare l'alimentazione della bobina del teleruttore K1, in modo che non venga data la potenza trifase ai convertitori. In caso di utilizzo di un alimentatore per DC-BUS occorre mantenerlo spento.
- Dare l'alimentazione di servizio su entrambi i convertitori, verificare che sul display compaiano le scritte e che nessun led rosso sia acceso.
- Sul convertitore MASTER si deve andare nel menù “Advanced Setup → Aux Functions → Anti Backlash → Anti Back Mode” (vedere paragrafo “AntiBack Mode” a pagina 49) ed impostare il parametro selezionando “MASTER”.
- Sul convertitore SLAVE si deve andare nel menù “Advanced Setup → Aux Functions → Anti Backlash → Anti Back Mode” (vedere paragrafo “AntiBack Mode” a pagina 49) ed impostare il parametro selezionando “SLAVE”.
- Impostare i parametri del motore sia sul convertitore Master che sul convertitore Slave uno alla volta, seguendo le indicazioni del paragrafo “Impostazione dei parametri del motore” a pagina 53. Al termine delle impostazioni è consigliabile salvare i

parametri per entrambi i convertitori (vedere paragrafo “Memo Parameters” a pagina 41).

6. Ora è possibile inserire la terna di fusibili F1, oppure collegare l'alimentazione alla bobina del teleruttore K1 in modo da fornire la potenza trifase agli ingressi L1-L2-L3 dei due convertitori. In caso di utilizzo di un alimentatore per DC-BUS, da questo punto è possibile alimentarlo e fargli fornire la tensione su DC+ e DC-.
 7. Per il calcolo dei parametri del motore si utilizza la funzione di “Autotune”; essa verrà eseguita contemporaneamente su entrambi i motori che devono quindi essere stati scollegati dalla meccanica e devono essere entrambi liberi di muoversi.
 8. Seguire il paragrafo “Autotune per la fasatura del trasduttore” da pagina 53, ma prima di abilitare il convertitore Master con il comando DEN, bisogna aver attivato la funzione di autotune anche sul convertitore Slave.
 9. Seguendo sempre il suddetto paragrafo se tutto è stato fatto in modo regolare, si dovrebbero vedere ruotare entrambi i motori ed eseguire la funzione autotune come indicato. Al termine della procedura occorre salvare i parametri su entrambi i convertitori.
 10. Per tarare le prestazioni dei motori e la risposta dei vari anelli di regolazione è conveniente fare le prove sul motore Master da solo; quando si saranno trovati i parametri ideali si potranno inserire nel convertitore Slave utilizzando il tastierino e il display LCD.
 11. Per poter far funzionare il motore Master da solo, occorre disabilitare il motore Slave con il menù “Slave Running” (vedi pagina 49) sul display del convertitore Master, impostandolo in “Disabled”.
- NOTA:** Se i motori sono stati scollegati meccanicamente non si può abilitare il motore Slave altrimenti esso potrebbe andare in fuga di velocità dato che non ha un collegamento meccanico con il motore Master.
12. Dopo aver disattivato il motore Slave, si può proseguire seguendo le indicazioni del paragrafo “Regolazione della velocità del motore” da pagina 54 in modo da ottenere il funzionamento desiderato del motore Master.
 13. A questo punto si deve disabilitare il motore Master e copiare i parametri modificati anche sul convertitore Slave utilizzando il display LCD del convertitore.
 14. Riabilitare il motore Slave con il menù “Slave Running” (vedi pagina 49) del convertitore Master impostandolo in “Enabled”. Salvare i parametri sul convertitore Master e su quello Slave.
 15. Spegner il quadro elettrico e ricollegare meccanicamente i motori alla trasmissione della macchina
 16. Accendere il quadro elettrico e predisporre tutte le apparecchiature per il funzionamento. Abilitando il motore Master si abilita contemporaneamente anche il motore Slave (i led RUN di entrambi i convertitori si devono accendere).
 17. Con un riferimento di velocità nullo i motori devono stare fermi. Se questo non avviene occorre modificare il parametro “An.Inp.1 Offset” (vedi pagina 41) del convertitore Master.
 18. Spostarsi sul parametro “Contrast Torque” (vedi pagina 49) per regolare la coppia di contrapposizione dei due motori. Abilitare il sistema e far muovere i motori; modificare il suddetto parametro fino ad ottenere un movimento regolare dell'asse a tutte le velocità ed in entrambe le direzioni. Generalmente un valore di 20-30% è sufficiente. Se si inverte il segno del parametro si cambia la direzione della coppia di contrapposizione e perciò gli ingranaggi si appoggeranno nell'altro fianco.

Al termine di tutte le regolazioni è indispensabile salvare i parametri prima di spegnere i servizi.

6.6.9 Funzione di Motor Overload

6.6.9.1 Generalità

Questa funzione serve per segnalare che la corrente assorbita dal motore è maggiore della corrente nominale impostata. Le due segnalazioni che si possono selezionare su due uscite digitali sono:

- **Pre-warning:** l'uscita associata a questa segnalazione, commuta stato logico immediatamente dopo il superamento della corrente nominale. Essa può essere utilizzata come avviso per sollecitare la riduzione del carico sul motore prima della commutazione della seconda segnalazione.
- **Warning:** l'uscita associata a questa segnalazione, commuta stato logico dopo che è passato il tempo impostato nel parametro “Overload Time” (vedi pag.49) il quale inizia a contare quando commuta la prima segnalazione (“Pre-warning”).

Oltre alle suddette segnalazioni, che possono essere utilizzare oppure no, c'è la possibilità di bloccare il convertitore quando avviene la segnalazione “Warning” mandandolo in Fault e segnalando un allarme sul display (“Motor Overload” pag.72) oppure di ridurre automaticamente il limite di corrente in modo da riportare la corrente assorbita dal motore entro il valore nominale.

6.6.9.2 Taratura

Per utilizzare questa funzione per segnalare su due uscite gli stati indicati nel paragrafo precedente seguire questi punti:

1. Decidere quale delle 4 uscite digitali deve essere utilizzata per la segnalazione di “Prewarning”.
2. Spostarsi sul menù di configurazione di quella uscita e selezionare come sorgente il parametro “MotOvl PreWarn” utilizzando il menù “Dig.Op. X source” (vedi pag.45).
3. Decidere quale delle 4 uscite digitali deve essere utilizzata per la segnalazione di “Warning”.
4. Spostarsi sul menù di configurazione di quella uscita e selezionare come sorgente il parametro “MotOvl Warning” utilizzando il menù “Dig.Op. X source” (vedi pag.45).

5. Impostare il parametro “Overload Time” (vedi pag.49) con il tempo desiderato che si vuole sovraccaricare il motore prima di generare la condizione di “Warning” che comporta la segnalazione sulla uscita digitale (se attivata) e/o il blocco del convertitore con allarme e/o la limitazione automatica della corrente.

Da questo momento le uscite selezionate indicano la condizione di sovraccarico sul motore; è compito dell'utilizzatore decidere cosa fare quando si verificano queste segnalazioni.

NOTA: *Non è obbligatorio utilizzare le suddette segnalazioni su uscite digitali: si può selezionare una soltanto oppure nessuna. Esse servono solo per comunicare all'esterno (PLC o CNC) la condizione di sovraccarico.*

Ci sono anche due possibilità per proteggere il motore da un sovraccarico per troppo tempo: il blocco automatico del convertitore e la limitazione automatica della corrente; entrambe queste modalità possono essere attivate separatamente nel menù.

Con **Drive Fault** attivato, il convertitore va in blocco (apre il contatto DOK) e segnala sul display un allarme, quando il motore è sovraccarico per un tempo maggiore di quello impostato nel parametro “Overload Time” (vedi pag.49).

Con **Autom.Curr.Lim.** attivato, quando il motore è sovraccarico per un tempo maggiore di quello impostato nel parametro “Overload Time” (vedi pag.49), il convertitore riduce la corrente del motore al valore impostato come corrente nominale (parametro “Nominal Current” pag.38) e mantiene il limitatore attivato fino a quando la corrente del motore non scende sotto il 90% di quella nominale. Da quel momento il convertitore ripristina il limite di corrente uguale alla corrente massima (parametro “Maximum Current” pag.38). Se si verifica di nuovo il sovraccarico per un tempo maggiore di quello impostato, si attiva ancora il limitatore con le stesse caratteristiche appena indicate. Quando il convertitore sta limitando la corrente nel motore, compare sul display una segnalazione “Motor Overload Limit activated” (vedi pag.73) per tutto il tempo che il limitatore rimane attivo.

Capitolo 7 - Diagnostica

7.1 Led gialli – Comandi

7.1.1 DEN (Drive Enable)

Visualizzazione dello stato del comando esterno DEN che abilita il convertitore. Per ulteriori informazioni vedere il paragrafo Connettore X12 a pagina 23.

7.1.2 REN (Ramp Enable)

Visualizzazione dello stato del comando esterno REN per ottenere una rampa sul riferimento di velocità. Per ulteriori informazioni vedere il paragrafo Connettore X12 a pagina 23.

7.1.3 RST (Reset Alarms)

Visualizzazione dello stato del comando esterno RST per ripristinare il normale funzionamento del convertitore dopo aver eliminato la causa che ha provocato lo stato di allarme. Per ulteriori informazioni vedere il paragrafo Connettore X12 a pagina 23.

7.1.4 DI1 (Digital Input 1)

Visualizzazione dello stato del comando esterno DI1 per comandare una determinata funzione programmabile associata a questo ingresso. Per ulteriori informazioni vedere il paragrafo Connettore X12 a pagina 23.

7.1.5 DI2 (Digital Input 2)

Visualizzazione dello stato del comando esterno DI2 per comandare una determinata funzione programmabile associata a questo ingresso. Per ulteriori informazioni vedere il paragrafo Connettore X12 a pagina 23.

7.1.6 DI3 (Digital Input 3)

Visualizzazione dello stato del comando esterno DI3 per comandare una determinata funzione programmabile associata a questo ingresso. Per ulteriori informazioni vedere il paragrafo Connettore X12 a pagina 23.

7.1.7 DI4 (Digital Input 4)

Visualizzazione dello stato del comando esterno DI4 per comandare una determinata funzione programmabile associata a questo ingresso. Per ulteriori informazioni vedere il paragrafo Connettore X12 a pagina 23.

7.2 Led verdi – Stati interni e uscite

7.2.1 RUN (RUN)

Segnala che il convertitore funziona correttamente, esegue i comandi e alimenta il motore.

7.2.2 DOK (Drive OK)

Questo led è acceso se non sono presenti allarmi e il convertitore dà il consenso a chiudere il contattore di potenza sulla linea di alimentazione (L1, L2, L3 oppure DC+, DC-).

7.2.3 RDY (Ready)

Questo led è acceso se il led DOK è acceso ed il convertitore ha terminato la fase di carica dei condensatori sul DC BUS. Il convertitore è pronto a ricevere il comando di abilitazione (DEN) e ad alimentare il motore per il funzionamento.

7.2.4 DO1 (Digital Output 1)

Visualizzazione dello stato dell'uscita digitale 1. L'accensione di questo led significa che sulla corrispondente uscita digitale è presente il 24V. La funzione di questa uscita dipende dalla programmazione effettuata, ma in configurazione standard indica quando il motore è fermo.

7.2.5 DO2 (Digital Output 2)

Visualizzazione dello stato dell'uscita digitale 2. L'accensione di questo led significa che sulla corrispondente uscita digitale è presente il 24V. La funzione di questa uscita dipende dalla programmazione effettuata, ma in configurazione standard indica quando viene comandato lo sblocco del freno di stazionamento del motore.

7.2.6 DO3 (Digital Output 3)

Visualizzazione dello stato dell'uscita digitale 3. L'accensione di questo led significa che sulla corrispondente uscita digitale è presente

il 24V. La funzione di questa uscita dipende dalla programmazione effettuata, ma in configurazione standard indica quando la temperatura interna del motore è troppo elevata.

7.2.7 DO4 (Digital Output 4)

Visualizzazione dello stato dell'uscita digitale 4. L'accensione di questo led significa che sulla corrispondente uscita digitale è presente il 24V. La funzione di questa uscita dipende dalla programmazione effettuata, ma in configurazione standard indica quando la velocità del motore è superiore alla soglia impostata.

7.3 Led rossi – Allarmi

7.3.1 FLT (Fault)

Segnala che il convertitore è in allarme. Sul display LCD si può leggere la causa dell'allarme per poterlo eliminare.

7.4 Messaggi di allarme

- Quando il convertitore va in allarme, il led rosso FLT si mette a lampeggiare e l'uscita DOK va a 0V.
- La causa dell'allarme è scritta chiaramente sul display LCD.
- Tutti gli allarmi sono memorizzati se il convertitore è abilitato (comando DEN = ON).
- Se il convertitore è disabilitato, gli allarmi cessano quando non è più presente la causa che li ha generati.
- Il ripristino si esegue con il comando RST (vedere paragrafo Connettore X12 a pagina 23) oppure premendo uno dei tasti sul frontale.
- In caso di allarme il convertitore si disabilita automaticamente e non controlla più il motore (motore folle).

7.4.1 ADCB not ready

Se compare questo allarme, spegnere il convertitore e avvisare il servizio tecnico ALTER.

7.4.2 Adc for AI1 fault

Se compare questo allarme, significa che il convertitore A/D relativo all'ingresso analogico 1, ha dei problemi. Si può provare a rimuovere la tensione dei servizi e dopo qualche minuto ripristinarla e vedere se il messaggio scompare. Altrimenti avvisare il servizio tecnico ALTER.

7.4.3 Anti backlash data error

Questo allarme compare solamente con la funzione antigiooco attivata (vedere paragrafo “Asservimento antigiooco” da pagina 63). Le cause che generano l'allarme sono:

- Impostazione errata del parametro “AntiBack Mode” (vedi pagina 49) sul convertitore master e/o slave.
- Il convertitore master e/o slave non aggiorna i dati scambiati sul bus oppure è spento o guasto.
- Ci sono errori di comunicazione sul bus che unisce il convertitore master a quello slave (connettore X7).

Operazioni da eseguire:

- Il parametro “AntiBack Mode” (vedi pagina 49) deve essere impostato “MASTER” nel convertitore che comanda il motore master e impostato “SLAVE” nel convertitore che comanda il motore slave.
- Verificare che sia il convertitore master che quello slave che ci sia il display illuminato, che le scritte siano presenti e che premendo i tasti sul frontale si possa navigare nel menù.
- Controllare che il doppino twistato che unisce i connettori X7 dei due convertitori sia collegato come indicato nel Disegno 24 a pagina 77. In presenza di forti disturbi è consigliabile utilizzare un cavo schermato con le due estremità dello schermo collegate alla carcassa del convertitore.
- Se l'allarme compare solamente quando il motore è in funzione, si può provare a disabilitare il controllo degli errori di comunicazione sul bus utilizzando il menù “Net Errors” a pagina 49.

7.4.4 Anti backlash slave fault

Questo allarme compare solamente con la funzione antigiooco attivata (vedere paragrafo “Asservimento antigiooco” da pagina 63) sul display del convertitore master ed indica che il convertitore slave è guasto. Se si guarda il frontale del convertitore slave si dovrebbe vedere il led verde DOK spento ed eventualmente un messaggio di allarme o una segnalazione sul suo display lcd. La causa di questo allarme va ricercata nel convertitore slave e non in quello master.

7.4.5 Auxiliary Supply Fault

Questo allarme compare quando le tensioni di alimentazione ausiliarie sono minori di quelle consentite.

Le cause che generano questo allarme sono:

1. Abbassamenti della tensione di alimentazione dei servizi.
2. Sovraccarichi o corto circuiti sull'uscita 24Vc.c.

In questo caso verificare:

- Controllare la tensione di alimentazione dei servizi.
- Controllare la corrente sull'uscita 24Vcc.

7.4.6 Bus Charge Fault

Questo allarme compare quando la tensione del DC BUS non raggiunge il valore giusto entro un certo tempo. In questo caso verificare:

- Dopo aver eliminato tutte le tensioni di alimentazione (servizi e potenza), scollegare gli eventuali cavi elettrici collegati tra i morsetti DC+ e DC- e verificare che non siano in cortocircuito.
- Se i morsetti DC+ e DC- non hanno nessun cavo collegato è probabile che ci sia un guasto interno al convertitore. Contattare l'ufficio tecnico ALTER.

7.4.7 Capacitor Over Temperature

Questo allarme compare quando la temperatura dei condensatori sul D.C. Bus maggiore di quella consentita.

Le cause che generano l'allarme sono:

1. Temperatura interna al quadro elettrico troppo alta.
2. Insufficiente ventilazione interna del convertitore.

In questo caso controllare il buon funzionamento dei ventilatori o condizionatori di raffreddamento del quadro elettrico.

7.4.8 Clamp Overload

Questo allarme compare quando la resistenza di clamp interna al convertitore ha superato la temperatura di 135°C.

Le cause che generano l'allarme sono:

1. Elevato numero di arresti consecutivi del motore.
2. Tempi di arresto troppo brevi.
3. Inerzia del carico troppo elevata.
4. Elevato numero di accelerazioni e decelerazioni consecutive del motore.
5. Difetto o montaggio non corretto del trasduttore montato sul motore.
6. Instabilità dell'anello di velocità.

Operazioni da eseguire:

- Ridurre le prestazioni della macchina.
- Verificare il dimensionamento del convertitore.
- Utilizzare un convertitore di taglia maggiore.
- Utilizzare una resistenza esterna al convertitore.
- Regolare le costanti di tempo dell'anello di velocità.

Note: Maggiori informazioni sono disponibili nel paragrafo “Resistenza di clamp” a pagina 17. In caso di necessità contattare il servizio tecnico ALTER per dimensionare la resistenza esterna.

7.4.9 D.C. Bus Overvoltage

Questo allarme compare quando la tensione del DC BUS supera la massima consentita. In questo caso verificare:

- Nel caso di utilizzo di una resistenza di clamp esterna, controllare che il circuito tra i morsetti Rest+ e R- non sia interrotto.
- Nel caso di utilizzo della resistenza di clamp interna al convertitore, controllare che sia montato il ponte tra i morsetti Rint+ e R- (vedi Disegno 1 a pagina 14).
- Nel caso di alimentazione sui morsetti DC+ e DC- (come nel Disegno 2 a pagina 15), controllare che il gruppo di alimentazione funzioni regolarmente senza allarmi e che la tensione non sia superiore a 800Vcc.
- Se tutti i controlli precedenti non hanno dato nessun risultato, allora può esserci un guasto interno al convertitore: contattare l'ufficio tecnico ALTER.

7.4.10 D.C. Bus under voltage

Questo allarme compare quando la tensione del DC BUS scende sotto la minima consentita. In questo caso verificare:

- Se l'alimentazione di potenza è su L1, L2, L3 controllare il giusto dimensionamento dei cavi e di eventuali trasformatori a monte del convertitore in base alla potenza che richiede il motore per funzionare.
- Se l'alimentazione di potenza è su DC+ e DC- controllare che non sia inferiore a 50Vcc.

7.4.11 Digital Output Over load

Questo allarme compare quando avviene un sovraccarico o corto circuito su una o più uscite digitali. Le cause che generano questo allarme sono:

1. Sovraccarichi o corto circuiti su una o più uscite.
2. Carico capacitivo su una o più uscite.

Operazioni da eseguire:

- Controllare l'isolamento dei cavi di collegamento tra le uscite del convertitore ed i relè o input PLC
- Controllare i dati di alimentazione e l'assorbimento delle bobine dei relè o PLC
- Inserire una resistenza da 100 Ohm 1/2W in serie ad ogni uscita che pilota un carico capacitivo.

7.4.12 Drive Over current

Questo allarme compare quando la corrente in uscita dal convertitore è superiore al valore massimo consentito.

Le cause che generano l'allarme sono:

1. Corto circuito sui cavi di collegamento o sugli avvolgimenti del motore.
2. Corto circuito o dispersione verso terra dei cavi di collegamento o degli avvolgimenti del motore.
3. Cattivi contatti sui morsetti (morsetti ossidati o allentati)
4. Interruzioni saltuarie dei cavi di collegamento del motore.
5. Costanti di tempo dell'anello di corrente troppo veloci.

In questo caso verificare:

- Controllare la continuità e l'isolamento del cavo di collegamento tra motore e convertitore.
- Controllare lo stato dei morsetti ed il loro serraggio
- Controllare gli avvolgimenti del motore.
- Ridurre il guadagno proporzionale dell'anello di corrente (vedere paragrafo "Pi Current Loop" da pagina 52).

***Nota:** I guasti sui cavi sono più frequenti nel caso di posa mobile. I guasti dei motori sono più probabili se gli stessi raggiungono temperature di funzionamento elevate.*

7.4.13 Drive Over Load

Questo allarme compare quando il convertitore ha erogato una corrente maggiore di quella nominale per un tempo maggiore di 1 secondo.

Le cause che generano l'allarme sono:

1. Carico meccanico maggiore del previsto.
2. Tempi da accelerazione troppo brevi.
3. Inerzia del carico troppo elevata.
4. Elevato numero di accelerazioni e decelerazioni consecutive del motore.

Operazioni da eseguire:

- Ridurre le prestazioni della macchina.
- Verificare la lubrificazione della macchina.
- Verificare il dimensionamento del convertitore.
- Utilizzare un convertitore di taglia maggiore.

7.4.14 Driver Board setup error

Se compare questo allarme, spegnere il convertitore e avvisare il servizio tecnico ALTER.

7.4.15 Feedback Fault

Questo allarme compare quando il convertitore rileva la mancanza o errore nei segnali forniti dal trasduttore montato nel motore.

Le cause che generano l'allarme sono:

1. Guasto del trasduttore montato nel motore
2. Errata impostazione del tipo, dei dati o la direzione del trasduttore
3. Errore nei collegamenti tra trasduttore e convertitore
4. Interruzione o corto circuito nel cavo di collegamento tra trasduttore e motore
5. Falso contatto o mancata inserzione dei connettori montati sul motore e sul convertitore.
6. Disturbi sul cavo di collegamento tra trasduttore e motore.

7. Mancanza settori hall (con encoder TTL o tachimetrica brushless).

Operazioni da eseguire:

- Con motore brushless eseguire l'AutoTune per verificare la direzione del trasduttore.
- Con encoder TTL o tachimetrica brushless si può verificare lo stato dei settori hall con il menù “Hall sect status” (vedere pagina 46).
- Con motore d.c. invertire la direzione del trasduttore.
- Controllare la continuità e l'isolamento dei conduttori all'interno del cavo schermato di collegamento del trasduttore.
- Controllare le saldature e la continuità dello schermo sui connettori del motore, intermedi e del convertitore.
- Controllare che lo schermo del cavo sia collegato a terra sia sul motore che sul convertitore.

7.4.16 Feedback X14 Fault

Questo allarme compare quando il convertitore rileva la mancanza o errore nei segnali forniti dal trasduttore collegato al connettore X14 e montato nel motore.

Le cause che generano l'allarme sono:

1. Guasto del trasduttore montato nel motore
2. Errata impostazione del tipo, dei dati o la direzione del trasduttore
3. Errore nei collegamenti tra trasduttore e convertitore
4. Interruzione o corto circuito nel cavo di collegamento tra trasduttore e motore
5. Falso contatto o mancata inserzione dei connettori montati sul motore e sul convertitore.
6. Disturbi sul cavo di collegamento tra trasduttore e motore.
7. Livello di segnale troppo basso o alto (nel caso di resolver, SinCos o EnDat).
8. Mancanza settori hall (con tachimetrica brushless).

Operazioni da eseguire:

- Con motore brushless eseguire l'AutoTune per verificare la direzione del trasduttore.
- Con tachimetrica brushless si può verificare lo stato dei settori hall con il menù “Hall sect status” (vedere pagina 46).
- Con motore d.c. invertire la direzione del trasduttore.
- Controllare la continuità e l'isolamento dei conduttori all'interno del cavo schermato di collegamento del trasduttore.
- Controllare le saldature e la continuità dello schermo sui connettori del motore, intermedi e del convertitore.
- Controllare che lo schermo del cavo sia collegato a terra sia sul motore che sul convertitore.
- Vedere il paragrafo “Trasduttori opzionali” da pagina 55 per controllare il funzionamento del trasduttore.

7.4.17 Heat sink Over Temperature

Questo allarme compare quando la temperatura del dissipatore del ponte convertitore è maggiore di quella consentita.

Le cause che generano l'allarme sono:

1. Temperatura interna al quadro elettrico troppo alta.
2. Insufficiente ventilazione interna del convertitore.
3. Materiale depositato sul radiatore che ne impedisce il raffreddamento.

In questo caso controllare il buon funzionamento dei ventilatori o condizionatori di raffreddamento del quadro elettrico.

7.4.18 Lack of one supply phase

Questo allarme compare quando il convertitore rileva la mancanza di UNA fase di alimentazione di potenza su L1, L2, L3. Le cause che generano questo allarme quando il convertitore è abilitato (led DEN acceso), sono:

1. Un fusibile interrotto sulla linea di alimentazione.
2. Linea di alimentazione fortemente disturbata o con “buchi di rete”.

Operazioni da eseguire:

- Controllare i fusibili di alimentazione.

7.4.19 Lack of three supply phase

Questo allarme compare quando il convertitore rileva la mancanza di almeno DUE fase di alimentazione di potenza su L1, L2, L3. Le cause che generano l'allarme quando il convertitore è abilitato (led DEN acceso), sono:

1. Tensione di alimentazione trifase/monofase troppo bassa.
2. Mancanza di due o più fasi dell'alimentazione trifase/monofase.

Operazioni da eseguire:

- Controllare i fusibili di alimentazione.
- Controllare con un tester la tensione di alimentazione.

7.4.20 Motor Overload

La corrente nel motore ha superato quella impostata nel parametro “Nominal Current” (vedi pag.38) per un tempo maggiore di quello impostato nel parametro “Overload Time” (vedi pag.49). Questo allarme può essere attivato o disattivato utilizzando il menù “Drive Fault” (vedi pag.50). Per ulteriori informazioni a riguardo di questa segnalazione, vedere il paragrafo “Funzione di Motor Overload” a pagina 65.

7.4.21 Motor Overtemperature

Questo allarme compare se il motore è surriscaldato, se viene abilitato il blocco del convertitore in caso di sovra-temperatura motore e se è trascorso il tempo impostato. Il controllo della temperatura del motore viene effettuato tramite la sonda PTC che deve essere integrata nel motore in fase di costruzione; essa deve essere come un contatto chiuso quando il range di temperatura è corretto e deve essere come un contatto aperto quando la temperatura massima del motore è superata. Per disattivare questo allarme o cambiare alcune modalità di segnalazione, vedere il paragrafo “Temperatura motore” a pagina 61.

7.4.22 Power Supply frequency error

Questo allarme compare quando il convertitore rileva una frequenza sbagliata di alimentazione sulla linea trifase di potenza (L1, L2, L3). In questo caso controllare la frequenza della rete che dev'essere 50 Hz oppure 60 Hz.

7.4.23 Presence of L1-L2-L3

Questo allarme compare quando si è selezionato il modo di alimentazione tramite morsetti DC+ e DC- (vedi paragrafo “Power supply from” a pagina 53), ma il convertitore rileva la presenza di tensione sui morsetti L1, L2, L3. Questo è una situazione sbagliata perché alimentando il convertitore direttamente sul DC BUS (come da Disegno 2 a pagina 15) non deve esserci nessuna tensione sui morsetti L1, L2, L3. Quindi c'è qualche errore di impostazione o di collegamento elettrico sui morsetti.

7.4.24 Three-phase supply High

Questo allarme compare quando la tensione di alimentazione trifase/monofase su L1, L2, L3 è oltre al massimo consentito (vedere la targa del convertitore). In questo caso togliere immediatamente la tensione di alimentazione e controllare con un tester il suo valore.

7.4.25 Trans board firmware wrong

Se compare questo allarme, significa che la scheda opzionale montata in corrispondenza del connettore X14 non è compatibile con il convertitore. Si può provare a rimuovere la tensione dei servizi e dopo qualche minuto ripristinarla e vedere se il messaggio scompare. Altrimenti avvisare il servizio tecnico ALTER.

7.4.26 Trans board missing

Se compare questo allarme, significa che la scheda opzionale montata in corrispondenza del connettore X14 in precedenza era funzionante ma ora non è più visibile al convertitore. Si può provare a rimuovere la tensione dei servizi e dopo qualche minuto ripristinarla e vedere se il messaggio scompare. Altrimenti avvisare il servizio tecnico ALTER.

7.4.27 Trans board watchdog

Se compare questo allarme, significa che la scheda opzionale montata in corrispondenza del connettore X14 non funziona correttamente. Si può provare a rimuovere la tensione dei servizi e dopo qualche minuto ripristinarla e vedere se il messaggio scompare. Altrimenti avvisare il servizio tecnico ALTER.

7.4.28 Watchdog timeout

Se compare questo allarme, spegnere il convertitore e avvisare il servizio tecnico ALTER.

7.5 Messaggi di segnalazione

- Quando il convertitore scrive un messaggio di segnalazione, l'uscita DOK non cambia il suo stato logico, ma il convertitore non si abilita dando il comando DEN.
- Il messaggio è scritto chiaramente sul display LCD.
- Il messaggio scompare quando si fornisce il comando RST (vedere paragrafo Connettore X12 a pagina 23) oppure premendo uno dei tasti sul frontale.
- Normalmente questi messaggi compaiono solo durante la messa in servizio o quando si alimentano i servizi ausiliari.

7.5.1 Enter the motor data

Questo messaggio compare quando si cerca di abilitare il funzionamento del convertitore con il comando DEN, ma non si sono intro-

dotti i parametri indispensabili del motore (vedi paragrafo “Impostazione dei parametri del motore” a pagina 53).

Operazioni da eseguire:

- Inserire TUTTI i dati del motore come indicato nel paragrafo “Impostazione dei parametri del motore” a pagina 53.

7.5.2 Full scale of FBK X14 inputs

Questo messaggio compare quando il convertitore ha rilevato un segnale di tensione troppo elevato su uno dei pin del connettore X14 collegato al trasduttore montato nel motore. Se la segnalazione avviene saltuariamente e dando il comando di reset allarmi (RST) questo messaggio scompare, allora si tratta di un disturbo avvenuto sul cavo di connessione del trasduttore. Invece se la scritta permane, significa che effettivamente il trasduttore ha un segnale troppo alto. In base al tipo di scheda trasduttori installata, si può tentare di risolvere il problema:

- Scheda Resolver (01/324): provare a ruotare il trimmer visibile a fianco al connettore X14, in direzione antioraria e dare il comando di reset allarmi (RST) per vedere se il messaggio scompare.
- Scheda SinCos (01/325): controllare il cablaggio dei fili tra il connettore X14 ed il trasduttore nel motore. Se non si risolve il problema, la causa potrebbe essere un trasduttore non compatibile o guasto. Contattare il servizio tecnico ALTER.
- Scheda EnDat (01/327): controllare il cablaggio dei fili tra il connettore X14 ed il trasduttore nel motore. Se non si risolve il problema, la causa potrebbe essere un trasduttore non compatibile o guasto. Contattare il servizio tecnico ALTER.

7.5.3 L1 – L2 – L3 Offset calc.

Questo messaggio può comparire dopo aver fornito i servizi ausiliari, se è presente tensione sui morsetti L1, L2 e L3. Per evitare questo problema si consiglia di fare il circuito di comando del teleruttore di linea come consigliato nel Disegno 3 a pagina 17.

7.5.4 Lack track A or B of the encoder

Questo messaggio può comparire durante la procedura di Autotune (vedi paragrafo “Autotune per la fasatura del trasduttore” a pagina 53), e segnala che i segnali delle tracce A e B dell'encoder TTL non arrivano al convertitore. Controllare il cablaggio dei segnali tra il connettore X4 e il connettore dell'encoder montato nel motore.

7.5.5 Memoria Flash non protetta

Se compare questo messaggio occorre riportare il convertitore presso la ALTER per un controllo.

7.5.6 Memory Flash error

Questo messaggio compare dopo la memorizzazione dei parametri sulla memoria flash se il sistema si accorge che i dati scritti non sono giusti. In questo caso si può riprovare la memorizzazione, ma se il messaggio continua a comparire è necessario contattare il servizio tecnico ALTER.

7.5.7 Missing motor param. option

Questo messaggio compare quando si cerca di abilitare il funzionamento del convertitore con il comando DEN, ma non si sono introdotti i parametri opzionali del motore oppure non si è ancora eseguito l'Autotune (vedi paragrafo “Autotune per la fasatura del trasduttore” a pagina 53).

Operazioni da eseguire:

- Inserire i parametri opzionali del motore oppure eseguire la procedura di Autotune come indicato nel paragrafo “Autotune per la fasatura del trasduttore” a pagina 53.

7.5.8 Motor Overload Limit activated

Questo messaggio segnala che si è attivato il limitatore automatico della corrente nel motore. In questo momento il motore può solo assorbire la corrente impostata nel parametro “Nominal Current” invece che quella normale impostata con “Maximum Current”. Questa limitazione interviene quando c'è attiva la apposita funzione nel menù “Autom. Curr. Lim.” (vedi pag.50) e dopo che il motore è in stato di sovraccarico per un tempo superiore a quello impostato in “Overload Time” (vedi pag.49).

Per ulteriori informazioni su questo messaggio e le relative impostazioni, vedere il paragrafo “Funzione di Motor Overload” a pagina 65.

7.5.9 OverRun Control Loop

Se compare questo messaggio occorre riportare il convertitore presso la ALTER per un controllo.

7.5.10 Resolver pole not comp with motor

Questo messaggio può comparire dopo aver dato il comando di marcia al convertitore (DEN=on) e segnala che il numero di poli resolver impostati nel parametro “Quick Setup → Motor Parameters → Resolver Pole” non è compatibile con il numero di poli motore impostati nel parametro “Quick Setup → Motor Parameters → Motor Pole”.

Controllare la targa del motore e i dati tecnici del costruttore.

7.5.11 Tachogenerator fault.

Questo messaggio può comparire durante la funzione di autotune (vedere pagina 53) se ci sono problemi con i segnali ricevuti dal trasduttore di velocità “Tachimetrica brushless” oppure “Tachimetrica 10V”. Verificare le connessioni elettriche.

7.5.12 Warning!!! Motor Overtemp.

Questo messaggio compare se il motore è surriscaldato e se viene abilitato il blocco del convertitore in caso di sovra-temperatura motore; quando compare il messaggio significa che la sonda PTC installata nel motore è appena scattata, quando sarà trascorso il tempo impostato nel menù “Drive FLT delay” (vedere pagina 50), il convertitore andrà in blocco. Il controllo della temperatura del motore viene effettuato tramite la sonda PTC che deve essere integrata nel motore in fase di costruzione; essa deve essere come un contatto chiuso quando il range di temperatura è corretto e deve essere come un contatto aperto quando la temperatura massima del motore è superata (vedere paragrafo “Temperatura motore a pagina 61). Per disattivare questo allarme o cambiare alcune modalità di segnalazione si può usare il menù “Motor overtemp” (vedere pagina 50).

7.5.13 Wrong hall sect for this motor

Questo messaggio può comparire durante la funzione di autotune (vedere pagina 53) se i segnali ricevuti dai settori Hall del motore non sono compatibili con il numero di poli motore impostato nel relativo parametro.

7.5.14 Wrong pole setup motor or resolver

Questo messaggio può comparire durante la funzione di autotune (vedere pagina 53) se l'impostazione dei poli motore o dei poli resolver non è giusta.

7.5.15 Wrong pole setup or Encoder PPR

Questo messaggio può comparire durante la funzione di autotune (vedere pagina 53) se l'impostazione dei poli motore o quella degli Encoder PPR non è giusta.

7.5.16 Wrong Pole setup or lack track Z

Questo messaggio può comparire durante la procedura di Autotune (vedi paragrafo “Autotune per la fasatura del trasduttore” a pagina 53), e segnala che c'è qualche impostazione non corretta in uno o più dei seguenti parametri:

- Poli motore (vedi paragrafo “Motor pole” a pagina 38).
- Mancanza della traccia Z dall'encoder TTL o SinCos.

7.6 Diagnostic menù

Sul display LCD c'è un gruppo di menù denominato “Diagnostic” che raggruppa alcuni parametri importanti che possono essere visualizzati in caso di necessità.

Per maggiori informazioni si rimanda all'apposito paragrafo “Diagnostic” da pagina 45 con l'elenco completo dei parametri.

Capitolo 8 - Allegati

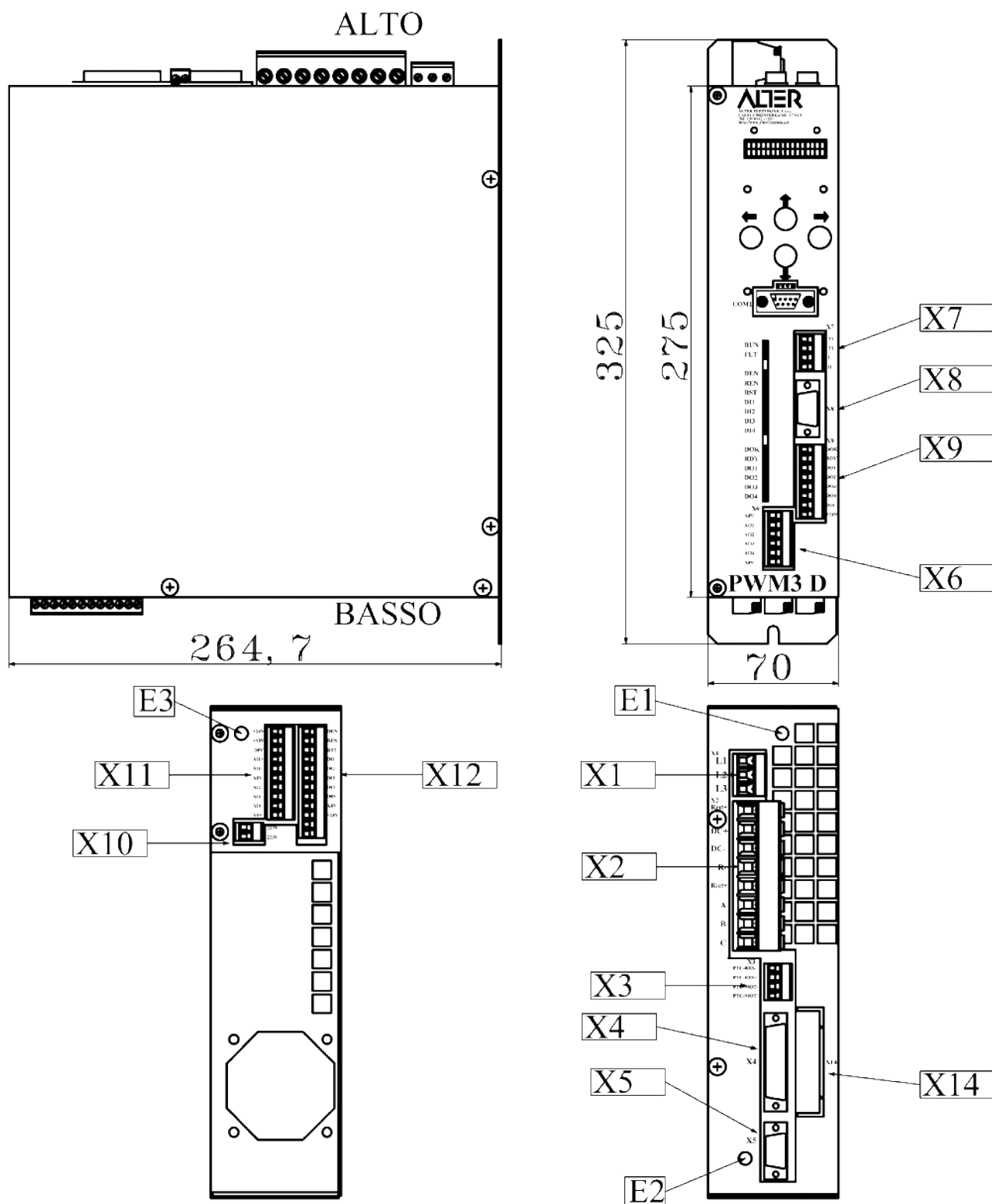
8.1 Tabella riassuntiva LED

Nella tabella seguente sono elencati i componenti come appaiono sul frontale del convertitore, partendo dal bordo in alto a sinistra.

| NOME | | DESCRIZIONE | Pagina riferimento |
|------|------------------|--------------------------------------|--------------------|
| RUN | Run | Convertitore in funzione | 67 |
| FLT | Fault | Convertitore in allarme | 68 |
| | | | |
| DEN | Drive Enable | Comando di abilitazione convertitore | 67 |
| REN | Ramp Enable | Comando di abilitazione rampa | 67 |
| RST | Reset | Comando di reset allarmi | 67 |
| DI1 | Digital Input 1 | Comando ingresso digitale n°1 | 67 |
| DI2 | Digital Input 2 | Comando ingresso digitale n°2 | 67 |
| DI3 | Digital Input 3 | Comando ingresso digitale n°3 | 67 |
| DI4 | Digital Input 4 | Comando ingresso digitale n°4 | 67 |
| | | | |
| DOK | Drive OK | Stato uscita digitale Drive OK | 67 |
| RDY | Ready | Stato uscita digitale Ready | 67 |
| DO1 | Digital Output 1 | Stato uscita digitale n°1 | 67 |
| DO2 | Digital Output 2 | Stato uscita digitale n°2 | 67 |
| DO3 | Digital Output 3 | Stato uscita digitale n°3 | 67 |
| DO4 | Digital Output 4 | Stato uscita digitale n°4 | 68 |

Capitolo 9 - Caratteristiche meccaniche

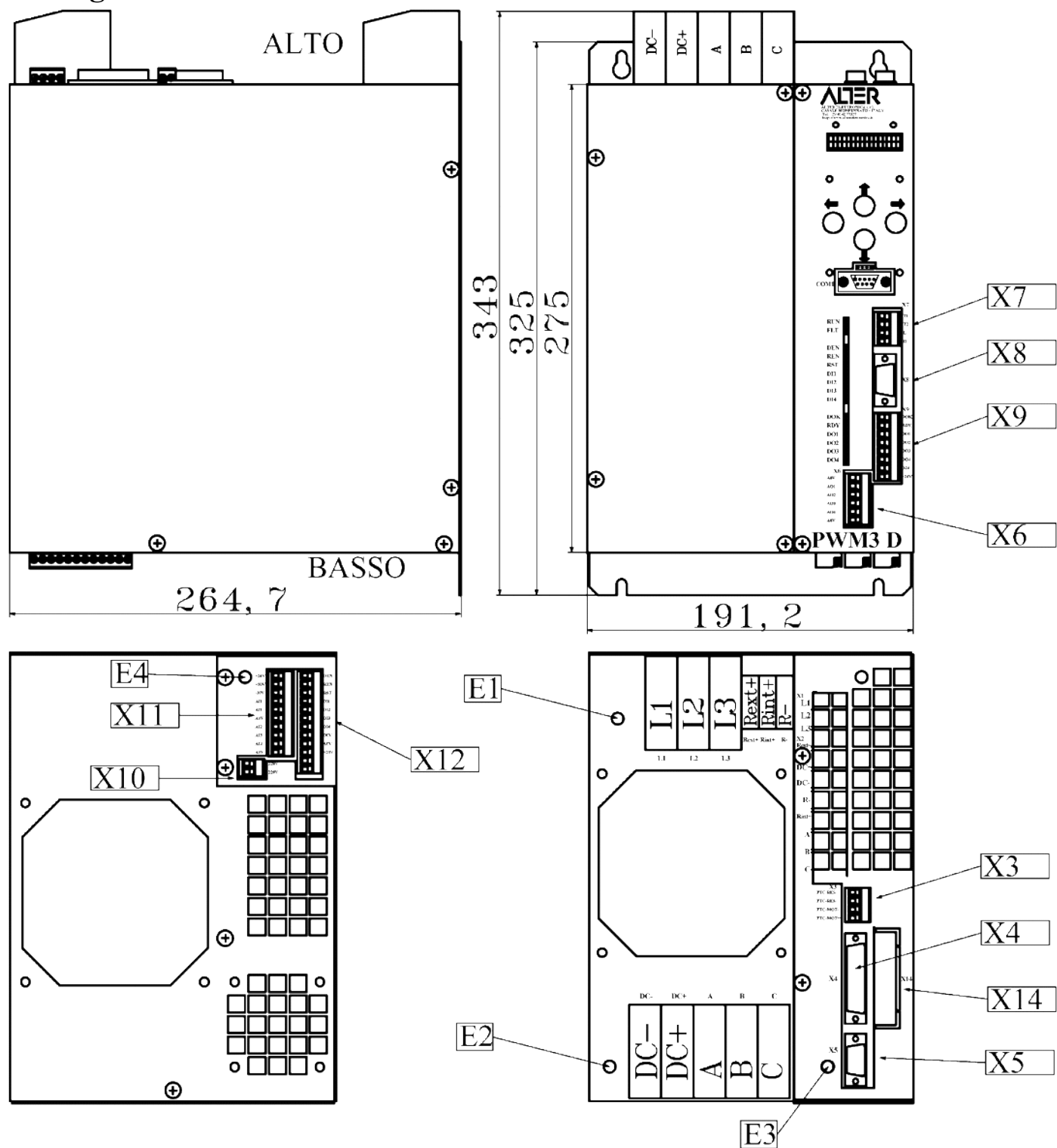
9.1 Taglia 1



Disegno 23

Massa: 4,6 Kg

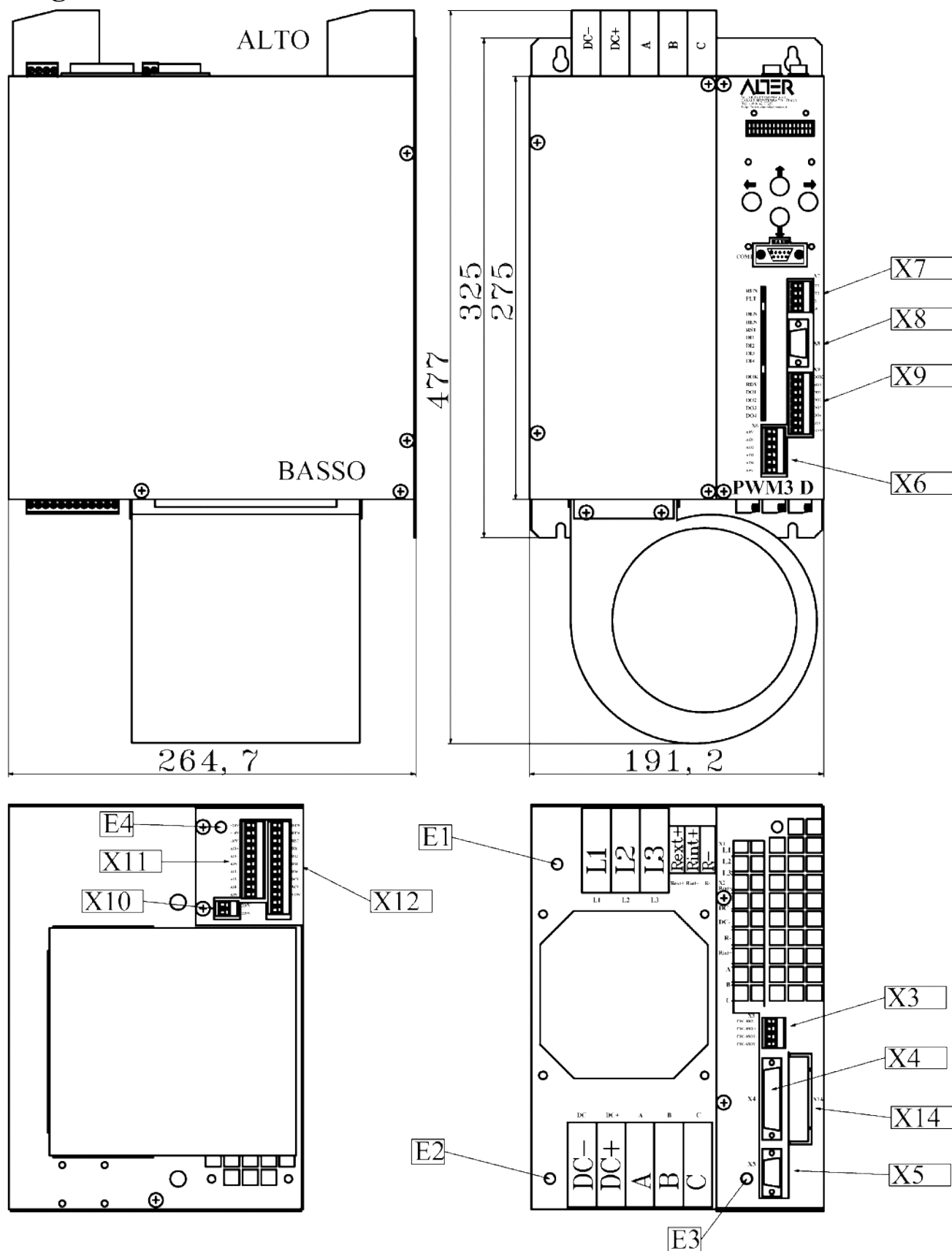
9.2 Taglia 2



Disegno 24

Massa: 12 Kg

9.3 Taglia 3



Disegno 25

Massa: 14 Kg

Capitolo 10 - Tabelle di codifica

| Modello convertitore | Opzioni | | | Massima tensione in uscita | Corrente nominale in uscita |
|---|---------|---|---|----------------------------|---|
| PWM3D- | X | X | X | -XXX | -XXX |
| | | | | | 004 = 4Arms 007 = 7Arms 010 = 10Arms 017 = 17Arms 022 = 22Arms 034 = 34Arms 042 = 42Arms 051 = 51Arms 062 = 62Arms 077 = 77Arms 091 = 91Arms 120 = 120Arms |
| | | | | | |
| | | | | 400 = 400V | |
| 001 = Comando motori BRUSHLESS o D.C. generici. | | | | | |

PWM3D = Convertitore PWM, 3a serie, Digitale

ALTER Elettronica s.r.l.

Via Ezio Tarantelli 7 (Z.I.)
15033 Casale Monferrato (AL)
ITALY

Tel. +39 0142 77337 (r.a.)

Fax. +39 0142 453960

Internet: <http://www.alterelettronica.it>

email: info@alterelettronica.it