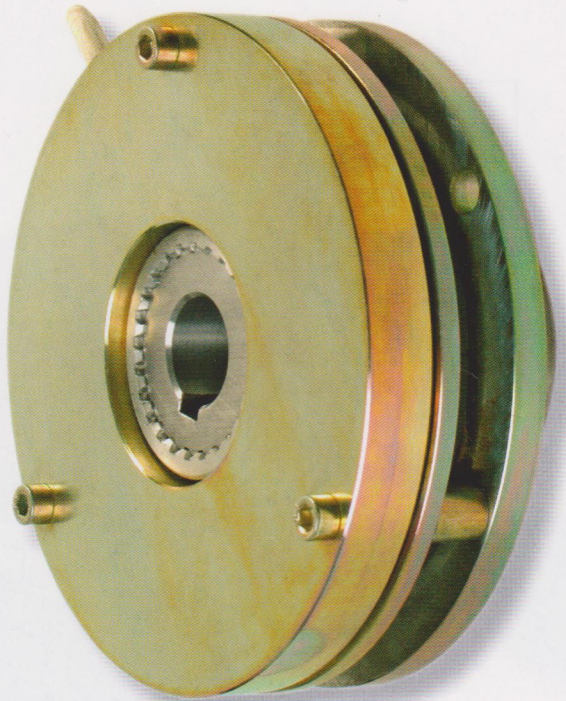


# Scheiben- bremsen H2SP



Die Gleichstrom-Scheibenbremsen vom Typ H2SP sind durch verhältnismäßig einfachen Aufbau, die Möglichkeit der Einstellung der Bremsparameter wie Bremsmoment (Federreduktion) Bremszeit (durch entsprechende elektrische Schaltung) und die Möglichkeit der Versorgung mit dem Wechselstrom bei dem Anschluss der Gleichrichterschaltung gekennzeichnet, die auf Kundenwunsch zusammen mit der Bremse geliefert werden kann. Ein weiterer Vorteil ist ein geräuscharmes Verhalten, insbesondere wenn die Anlage mehrere Antriebe hat, die bei hoher Anzahl der Schaltvorgänge arbeiten. Obwohl der Aufbau sehr einfach ist, unterscheiden sich die Bremsparameter hinsichtlich der Ansprechzeit und Lösezeit kaum von den Parametern der Bremsen der Baureihe HPS und sind als vergleichbar anzusehen. Es ist zu betonen, dass trotz sehr vereinfachten Aufbaus die zumutbaren Belastungsparameter und die Bremsenergie fast gleich ist wie bei den Bremsen der Baureihe HPS. Außerdem sind diese Bremsen durch hohe Funktionssicherheit, Stabilität der technischen Parameter und kurze Brems- und Lösezeiten gekennzeichnet. Die Bremsen sind für die meistens verwendeten Gleichspannungen ausgelegt: 24, 104, 180, 207 V, wodurch die Versorgung mit den meisten Wechselstromquellen unter Verwendung des entsprechenden Gleichrichters möglich ist.

Parameter	Maßeinheit	Bremsentyp										
		H2SP 63	H2SP 71	H2SP 80	H2SP 90	H2SP 100	H2SP 112	H2SP 132	H2SP 160	H2SP 180	H2SP 200	
Versorgungsspannung $U_n$	V	24, 104, 180, 207 VDC										
Leistungsaufnahme $P_{20}$	W	16	20	25	30	40	50	55	65	75	100	
Max. Drehzahl $n_{ma}$	$\text{min}^{-1}$	3000										
Bremsmoment $M_h$	Nm	4	8	12	16	32	60	80	150	240	360	
Gewicht	kg	0,6	1,6	2,8	2,8	6,0	6,8	10,5	16,0	23,0	26,0	
Umgebungstemperatur	$^{\circ}\text{C}$	- 25 – + 40										
Betriebszeiten	An der Gleichstromseite	$t_{01}$	35	65	90	90	120	150	180	300	400	500
		$t_{09}$	17	35	40	40	50	65	90	110	200	270
	An der Wechselstromseite	$t_{01}$	35	65	90	90	120	150	180	300	400	500
		$t_{09}$	Lösen der Bremse an der Wechselstromseite hat einen fünffachen Anstieg der Bremszeit $t_{09}$ zur Folge im Vergleich mit dem Lösen an der Gleichstromseite									

$t_{0,1}$  – Lösezeit (von der Stromeinschaltung bis zum Bremsmomentabfall bis zu 10%  $M_{nom}$ )

$t_{0,9}$  – Bremszeit (von der Stromabschaltung bis zum Erreichen von 90%  $M_{nom}$ )