

UNISTART

Démarrateur électronique

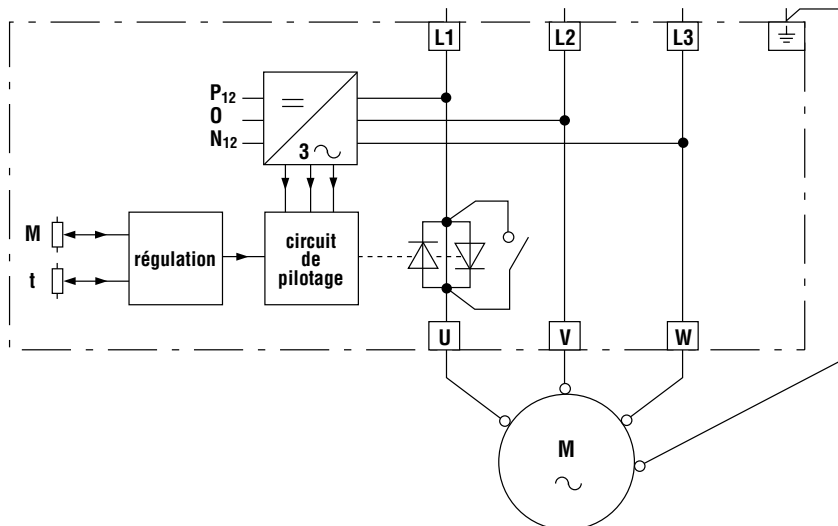
Installation et maintenance

Démarrateur électronique UNISTART

UNISTART est un démarreur électronique pour moteurs asynchrones.

1 - PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

UNISTART impose une rampe de tension sur une phase d'alimentation du moteur pendant le cycle de démarrage. Lorsque la tension nominale est atteinte, un relais interne court-circuite l'électronique de puissance et le moteur retrouve ses caractéristiques nominales.



2 - MISE EN SERVICE

Nous recommandons le montage d'un fusible rapide (16A - borne L1) pour protéger l'UNISTART contre les court-circuits éventuels côté moteur.

3 - REGLAGE DES POTENTIOMETRES

(à effectuer en charge)

1 - Potentiomètre "M" au mini (moment de démarrage) ;

2 - Potentiomètre "t" au maxi (temps d'accélération) ;

3 - Commander la mise en service par impulsions ;

4 - Augmenter le potentiomètre "M" jusqu'à ce que le moteur démarre au moment de la mise en service.

Ce réglage doit s'effectuer rapidement et par essais successifs pour éviter l'échauffement du moteur ;

5 - Ramener le potentiomètre "t" (par essais successifs) pour obtenir le temps d'accélération souhaité.

Au moment de la mise en service, il est souvent difficile de mesurer la vitesse réelle du moteur pour connaître la fin de l'accélération.

Démarrateur électronique UNISTART

En conséquence, pour régler l'UNISTART, il faut raccorder un voltmètre aux bornes "U" et "V" pour visualiser l'augmentation progressive de la tension.

Le temps sera mesuré à partir de la mise sous tension, jusqu'à stabilité de la tension nominale lue sur le voltmètre.

- Compte tenu de l'augmentation du temps d'accélération du moteur et du déséquilibre de phases pendant le démarrage, il y a lieu de limiter le nombre de manœuvres et de réduire au maximum ce temps d'accélération pour conserver un échauffement

normal du moteur (au-delà de 50 démarrages/heure ou de 3 secondes de temps de démarrage, consulter LEROY-SOMER).

- Pour les applications à charge variable, le temps de démarrage du moteur variera en fonction de la charge. En conséquence, il faudra trouver un compromis des réglages pour obtenir un fonctionnement satisfaisant.

NOTA :

En raison du moment de démarrage réduit, l'utilisation de l'UNISTART est déconseillée pour les applications de levage.

4 - CARACTERISTIQUES

TYPE	UEC 6	
	Réseau d'alimentation *	220 à 240 V $\pm 10\%$ 50 - 60 Hz $\pm 5\%$
Puissance utile **	jusqu'à 1,5 kW	jusqu'à 2,2 kW

* Préciser la tension à la commande.

** Pour alimenter plusieurs moteurs, la puissance totale des moteurs ne doit pas excéder la puissance de l'UNISTART.

Réglage du moment de démarrage moteur : 0 à 100%

Réglage du temps de la rampe d'accélération : 0,5 à 10s

Température ambiante :

- stockage : - 40 à 70 °C

- fonctionnement : 0 à 45 °C

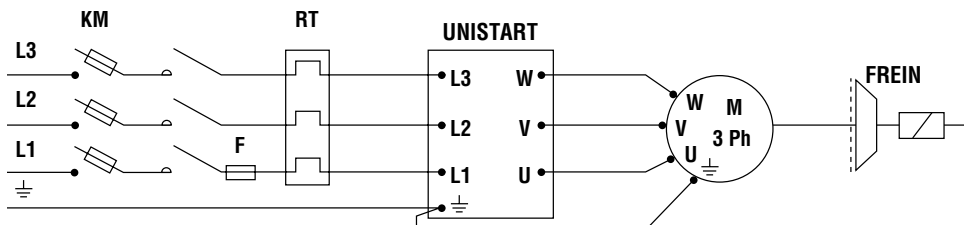
Protection du boîtier : IP 20

Masse : 0,4 kg

Pertes internes : 2 W

Démarreur électronique UNISTART

5 - SCHEMA DE PRINCIPE



F : 16 A (fusible rapide recommandé)

KM : contacteur simple ou inverseur

6 - ALIMENTATION DU FREIN

FAP : alimentation séparée obligatoire

FCO-FCL : alimentation incorporée possible à condition de brancher les fils d'alimentation du frein (220V~) sur planchette moteur, aux bornes V1 et V2 au lieu de U1 et U2.

7 - EMCOMBREMENT

Fixation : rail DIN 35 mm

