



**SEW**  
**EURODRIVE**

## Correctif



Servomoteurs synchrones  
**CMP40 – CMP112, CMPZ71 – CMPZ100**



## 1 Correctif



### REMARQUE

Les compléments et les modifications détaillés dans ce correctif sont valables pour la notice d'exploitation *Servomoteurs synchrones CMP40 – CMP112, CMPZ71 – CMPZ100*.

- Chapitre supplémentaire 5.4 "Commandes de frein avec entrée de commande fonctionnelle"
- Nouvelle sonde de température /PK

## 1.1 Commandes de frein avec entrée de commande fonctionnelle

En plus de l'alimentation en tension, les commandes de frein en option des séries BMK., BMKB. et BMV. sont pourvues d'une entrée de commande pour un signal DC 24 V avec lequel les freins peuvent p. ex. être activés par un API.

Il s'agit d'une entrée purement fonctionnelle qui ne constitue pas un élément de sécurité fonctionnelle au sens de la sécurité fonctionnelle.

Tenir compte du fait qu'en raison du principe de fonctionnement de ces appareils, des états de défaut entraînant un déblocage involontaire du frein peuvent survenir malgré la coupure de la tension de commande.



### **⚠ AVERTISSEMENT**

Déblocage involontaire du frein en raison d'un dysfonctionnement de la commande de frein.

Blessures graves ou mortelles, p. ex. en raison de la chute du dispositif de levage ou de course en roue libre prolongée.

- Sur les dispositifs de levage et les applications similaires, toujours couper la tension d'alimentation et la tension de commande en même temps et sur tous les pôles.
  - En cas d'exigences élevées en matière de sécurité et de fiabilité, s'assurer qu'un dysfonctionnement de l'entrée de commande peut être détecté grâce à des mesures de diagnostic supplémentaires adaptées, p. ex. via la surveillance du courant de freinage.
  - Pour les applications de sécurité fonctionnelle, utiliser la commande de frein BST...
  - En cas de questions concernant la manipulation de l'entrée de commande, s'adresser à SEW-EURODRIVE.
-

## 1.2 Nouvelle sonde de température /PK

La sonde de température /PK remplace l'ancienne sonde de température /KY.

### REMARQUE



S'assurer que le variateur utilisé dispose de l'électronique de mesure adéquate pour la sonde de température PK (Pt1000).

### 1.2.1 Codification

/PK

### 1.2.2 Description

La protection thermique moteur, combinée à une électronique de mesure adéquate, empêche l'échauffement et donc la détérioration du moteur. Un capteur de température n'assure donc qu'une protection indirecte car seule une valeur de capteur est déterminée.

L'exécution /PK consiste en un capteur en platine Pt1000 monté dans un des trois bobinages moteur. Par rapport au capteur semi-conducteur /KY, le capteur en platine présente une courbe caractéristique quasi linéaire et est donc d'une plus grande précision. Ce n'est qu'associé à un variateur dans lequel est enregistré le modèle thermique du moteur que le variateur peut réellement assurer une fonction de protection du moteur à l'aide de la sonde /PK.

**1.2.3 Caractéristiques techniques**

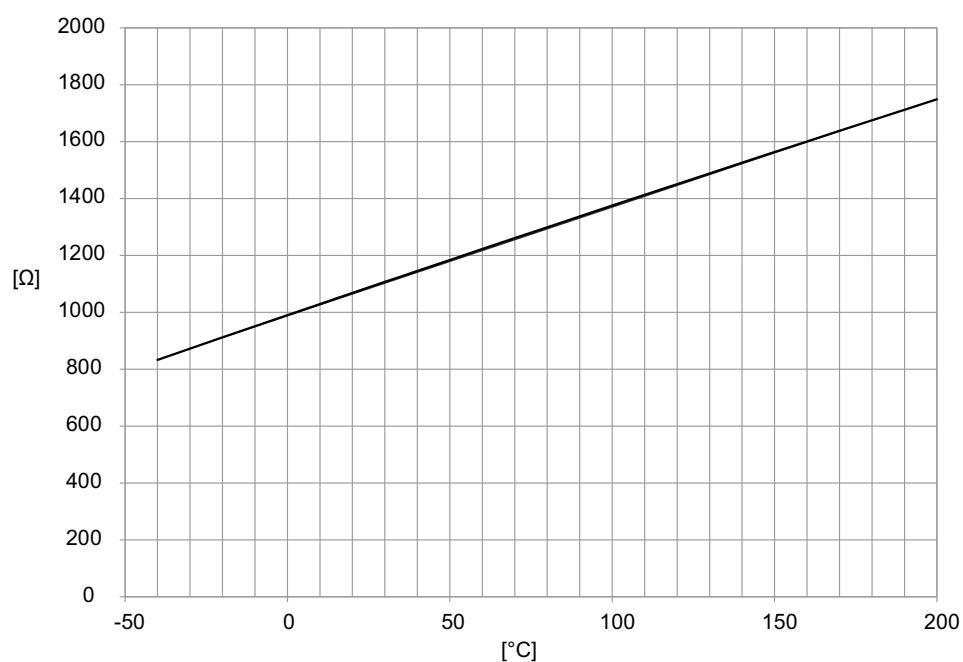
La sonde de température Pt1000 mesure en permanence la température du moteur.

	<b>Pt1000</b>
Raccordement	rouge – noir
Résistance totale à 20 – 25 °C	1050 $\Omega$ < R < 1150 $\Omega$
Courant de contrôle	< 3 mA

**REMARQUE**

La sonde de température est unipolaire. Par conséquent, l'inversion des câbles d'alimentation ne modifie pas les résultats de mesure.

Courbe caractéristique de la sonde Pt1000, F0,6



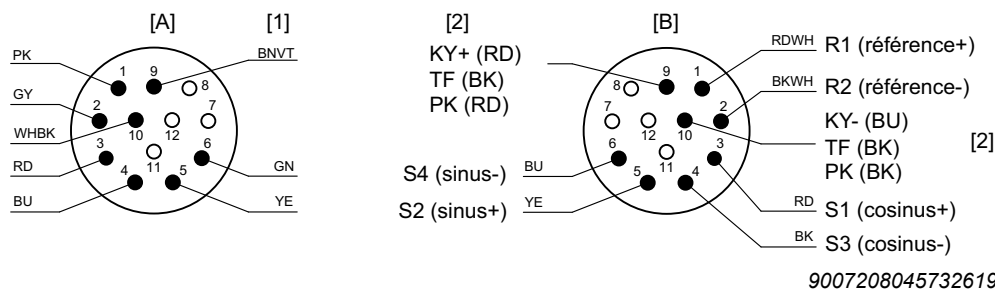
### 1.2.4 Installation électrique

Raccorder le moteur et le codeur via les connecteurs SM. / SB.

*Schémas de raccordement des connecteurs*

*Raccordement du connecteur codeur pour résolveur RH1M*

*Schéma de raccordement*



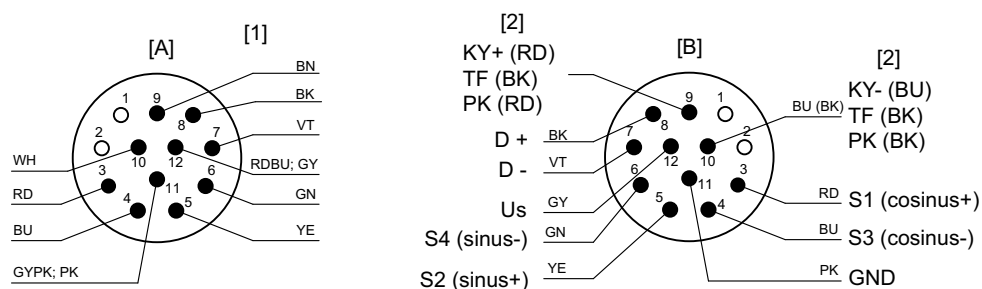
- [1] Blindage raccordé dans le connecteur du carter métallique. Codes couleur valables pour câbles SEW.
- [2] KY+ (RD), KY- (BU), TF (BK) en option, PK (RD/BK) en option

*Affectation des contacts de l'embase du connecteur [B]*

Contact	Code couleur	Raccordement
1	RD/WH	R1 (référence+)
2	BK/WH	R2 (référence-)
3	RD	S1 (cosinus+)
4	BK	S3 (cosinus-)
5	YE	S2 (sinus+)
6	BU	S4 (sinus-)
7	—	—
8	—	—
9	BK	KY+/TF/PK
10	BK	KY-/TF/PK
11	—	—
12	—	—

Raccordement des connecteurs codeur pour codeurs AK0H, EK0H, AK1H, EK1H

Schéma de raccordement



9007208045734539

- [1] Blindage raccordé dans le connecteur du carter métallique. Codes couleur valables pour câbles SEW.
- [2] KY+ (RD), KY-(BU), TF (BK) en option, PK (RD/BK) en option

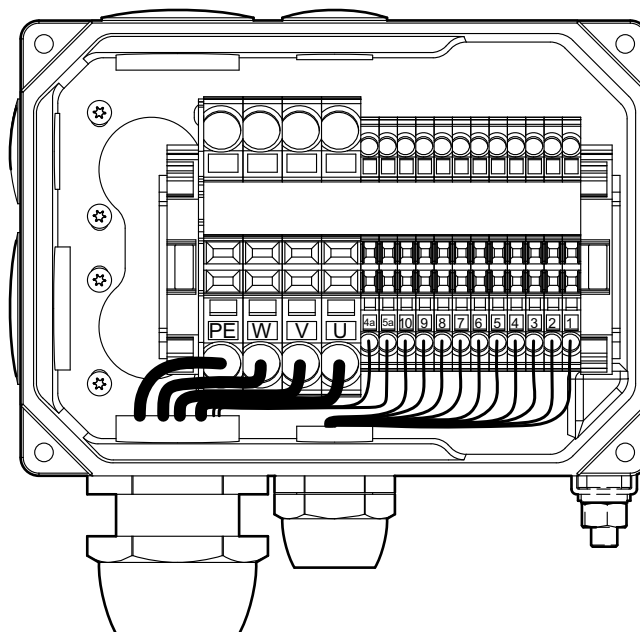
Affectation des contacts de l'embase du connecteur [B]

Contact	Code couleur	Raccordement
1	—	—
2	—	—
3	RD	S1 (cosinus+)
4	BU	S3 (cosinus-)
5	YE	S2 (sinus+)
6	GN	S4 (sinus-)
7	VT	D-
8	BK	D+
9	BK	KY+/TF/PK
10	BK	KY-/TF/PK
11	PK	Référence (GND)
12	GY	Tension d'alimentation Us



**Raccorder le moteur et le codeur via la boîte à bornes KK / KKS**

- Vérifier la section des conducteurs.
- Visser les raccordements et les câbles de terre.
- Vérifier les raccordements du bobinage dans la boîte à bornes et les serrer si nécessaire.
- Pour l'entrée des câbles de la liaison codeur, utiliser un presse-étoupe CEM afin de garantir un blindage optimal.

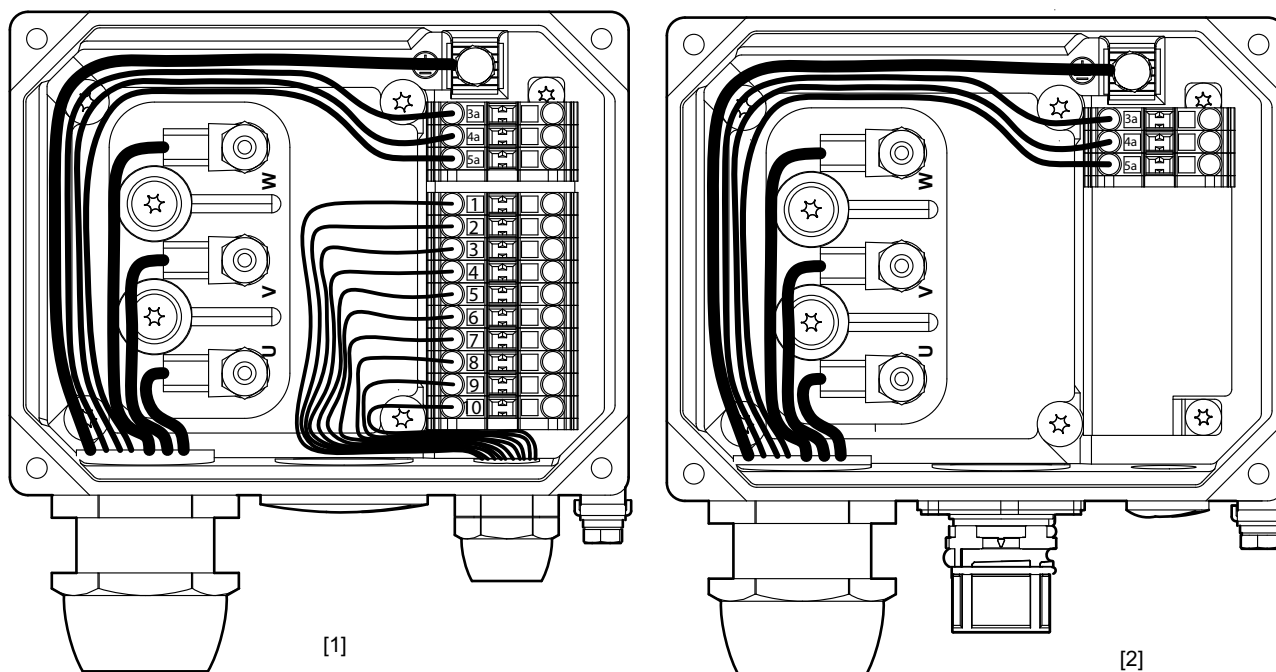
*Raccordement des CMP50 et CMP63*

2900869771

*Signal*

Résolveur			Codeur		
1	ref+	Référence	1	cos+	Cosinus
2	ref-		2	ref cos	Référence
3	cos+	Cosinus	3	sin+	Sinus
4	cos-		4	ref sin	Référence
5	sin+	Sinus	5	D-	DATA
6	sin-		6	D+	DATA
7	—	—	7	GND	Ground
8	—	—	8	Us	Tension d'alimentation
9	KY+/PK/TF	Protection thermique moteur	9	KY+/PK/TF	Protection thermique moteur
10	KY-/PK/TF		10	KY-/PK/TF	

## Raccordement des CMP71 – CMP112



[1]

[2]

9007202155616523

[1]

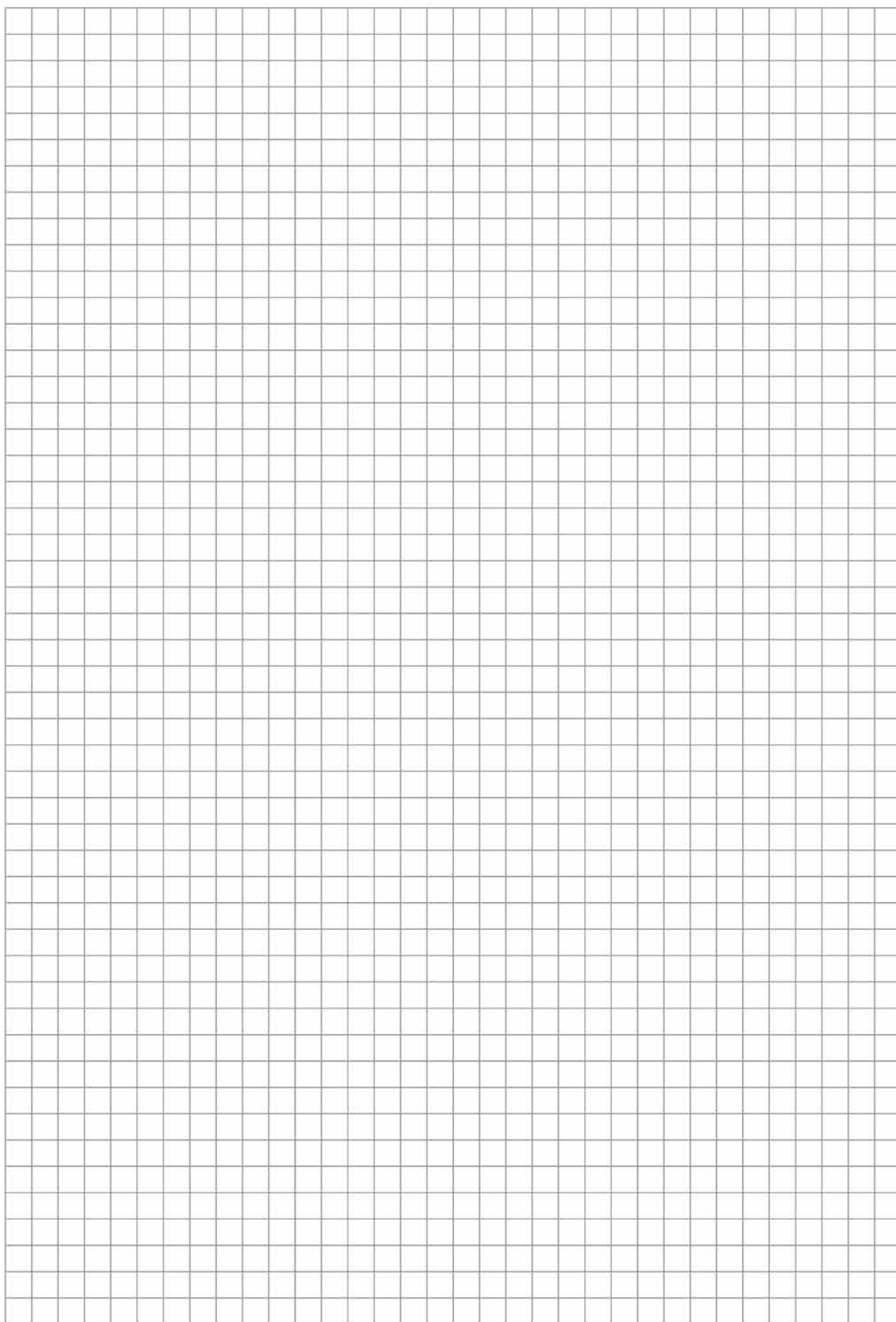
Boîte à bornes KK

[2]

Boîte à bornes KKS

## Signal

Résolveur			Codeur		
1	ref+	Référence	1	cos+	Cosinus
2	ref-		2	ref cos	Référence
3	cos+	Cosinus	3	sin+	Sinus
4	cos-		4	ref sin	Référence
5	sin+	Sinus	5	D-	DATA
6	sin-		6	D+	DATA
7	–	–	7	GND	Ground
8	–	–	8	Us	Tension d'alimentation
9	KY+/PK/TF	Protection thermique moteur	9	KY+/PK/TF	Protection thermique moteur
10	KY-/PK/TF		10	KY-/PK/TF	













**SEW-EURODRIVE**  
Driving the world

**SEW**  
**EURODRIVE**

→ [www.sew-eurodrive.com](http://www.sew-eurodrive.com)